

初心運転者の運転意識と実態 に関する調査研究

平成3年3月

自動車安全運転センター

ま え が き

わが国の初心運転者数は、平成2年において全運転免許保有者の約6パーセントに当たる342万人となっている。これらの初心運転者による交通事故の多いことは、従来からよく指摘されているところであり、毎年全事故の約12パーセント前後、死亡事故の14パーセント前後が、全運転者の6パーセント程度の初心運転者によって起こされている。

このような現状において、初心運転者による交通事故の防止対策は、重要な交通安全対策の1つとなっている。

そこで、自動車安全運転センターでは、平成2年度から3カ年計画で初心運転者を対象に調査研究を行うこととし、運輸省からの自動車事故対策費補助金の交付を受け、本年度は、初心運転者の運転の意識、態度および事故・違反の実態と車とのかかわりあいについて明らかにするとともに、初心運転者の特性について明らかにすることとした。

本報告書は、これらの調査研究の結果をとりまとめたもので、今後、この報告書が初心運転者の交通安全教育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道府県事務所の方々に、深く感謝の意を表する次第である。

平成3年3月

自動車安全運転センター
理事長 金 澤 昭 雄

委 員 会 名 簿

警察庁交通局運転免許課	課 長	加 藤 孝 雄
前警察庁交通局運転免許課長 (現岡山県警察本部長)		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
全日本指定自動車教習所協会連合会	事 務 局 長	小 林 好 藏
前全日本指定自動車教習所協会連合会事務局長 (現安田火災海上保険株式会社顧問)		滝 澤 武 源
前日本自動車連盟広報部	部 長	斉 藤 和 男
三重県安全運転管理者協議会	講 習 部 長	山 岡 晃
社会システム研究所	代 表	和 久 井 博
警察庁交通局運転免許課	理 事 官	石 井 研 志
前警察庁交通局運転免許課課長補佐 (現北海道警察本部捜査第二課長)		広 田 耕 一
警察庁交通局運転免許課	課 長 補 佐	岸 下 清
警察庁交通局運転免許課	係 長	山 本 和 毅
警察庁交通局運転免許課	係 長	村 山 幸 央
警察庁交通局交通企画課	係 長	山 口 卓 耶
警察庁長官官房情報管理課	課 長 補 佐	辰 沢 雄 二
警察庁長官官房情報管理課	係 長	池 田 清
科学警察研究所交通部	部 長	大 塚 博 保
警視庁交通部運転免許本部	主 任	内 田 千 枝 子
神奈川県警察運転免許本部	副 主 幹	磯 部 治 平
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業務部	部 長	鏡 山 昭 典
自動車安全運転センター調査研究課	課 長	小 島 幸 夫
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	若 月 弘 志
自動車安全運転センター調査研究課	係 長	中 島 茂 樹
自動車安全運転センター (中央研修所) (前静岡県自動車学園専門職)	主 任 教 官	貝 沼 良 行

目 次

第1章 調査研究の概要	1
1-1 調査研究の目的.....	1
1-2 調査実施の概要.....	1
(1) 調査の対象.....	1
(2) 調査期間.....	1
(3) 調査方法.....	1
(4) 調査項目.....	1
1-3 調査研究結果の概要.....	2
第2章 調査研究実施の背景と枠組み	9
2-1 初心運転者の交通事故の推移.....	9
2-2 初心運転者の事故の特徴.....	11
2-3 初心運転者数の枠組み.....	24
2-4 本調査の枠組み.....	24
2-5 調査の目的.....	27
第3章 調査の方法	28
3-1 調査対象.....	28
3-2 調査地域.....	28
3-3 調査方法.....	28
3-4 調査期間.....	28
3-5 調査内容.....	28
第4章 調査研究の結果	30
4-1 調査対象者の構成と属性.....	30
(1) 性別、年齢層別構成.....	30
(2) 未既婚別構成.....	31
(3) 職業別構成.....	31
(4) 保有免許書類別構成.....	31
(5) 運転者群別構成.....	33
4-2 初心運転者の運転実態.....	33
(1) 運転車種.....	33
(2) 運転目的.....	33
(3) 運転頻度.....	34

(4) 運転経験期間	34
(5) 走行距離	35
(6) 事故・違反の有無	39
4-3 初心運転者の運転意識・態度	39
4-3-1 初心運転者の運転意識・態度の実態	40
(1) 攻撃的運転傾向	40
① 追い越されるのは、あまり気分のいいものではない	40
② 前の車がもたもたしているときは、すぐにクラクションを鳴らす方だ	40
③ 運転中、歩行者や自転車をじゃまに思うことが、よくある	41
④ 車距離をあげると他の車に、割り込まれるのであまりあけない	41
⑤ 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	41
⑥ 他人に自分の運転を判断されると腹がたつ	42
(2) 遵法傾向	42
① 追い越し禁止の場所では、たとえ安全こみえても追い越しをするようなことはしない	42
② 10km程度のスピードオーバーであれば車の流れに乗って走る	43
③ 一時停止の場所でも見通しがよければ停止しないで通過する	43
④ 駐車禁止の場合でも、気にせずに駐車する	43
(3) 依存的傾向	44
① 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	44
② 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	44
③ 前の車についていけば安心して右左折できる	45
④ ベテランドライバーは初心運転者にもっと親切にすべきだ	45
(4) 歩行者への態度	46
① 駐車中の車のわきを通るときは人が飛び出してこないか、十分に注意している	46
② 歩行者が横断歩道で手をあげても止まらずに通り返ることが多い	46
(5) 運転への価値意識	47
① 目的がなくとも、運転することじたいが楽しい	47
② 車は、単なる移動の手段にしかすぎない	47
(6) 運転への緊張傾向	48
① 運転は怖いものだと思う	48
② 運転は緊張で疲れる	48
③ 人通りの多い、狭い道でも、あまり気にせずに走れる	50
4-3-2 運転意識・態度を構成する因子とその特徴	50
(1) 運転意識・態度を構成する因子	50

(2) 属性別因子傾向	54
① 性別・年齢別傾向	54
② 主運転車類別傾向	56
③ 運転者群別傾向	57
④ 運転目的別傾向	58
⑤ 運転頻度別傾向	58
⑥ 運転経験期間傾向	60
⑦ 走行距離別分析	60
4-3-3 初心運転者の運転意識・態度の特徴	62
(1) 攻撃的運転傾向	62
(2) 遵法	64
(3) 依存的傾向	65
(4) 歩行者への態度	66
(5) 運転への価値意識	67
(6) 運転への緊張傾向	67
4-4 運転技術の自分評価等	68
4-4-1 運転技術の自分評価の態度	68
(1) 一般道路での運転技術	68
① 右折	68
② 大型車への追従	68
③ 知らない道での運転	69
④ やや速い流れに合わせた運転	70
(2) 条件の悪い環境での走行	71
① 雨の日の運転	71
② 夜の運転	71
③ 山道の運転	72
(3) 高速走行	72
① 高速道路への流入	72
② 高速道路での追い越し	73
(4) 低速での運転技術	73
① バック	73
② 狭い道の走行	74
③ 狭い場所への駐車	74
(5) 自分の運転技術の総合的な評価	75

4-4-2	運転技術の自己評価を構成する因子とその特徴	75
(1)	運転技術の自己評価を構成する因子	75
(2)	属性別因子傾向	77
①	性別・年齢別傾向	77
②	職業別傾向	77
③	運転者群別傾向	78
④	運転目的別傾向	78
⑤	運転頻度別傾向	79
⑥	運転経験期間傾向	79
⑦	走行距離別分析	79
4-4-3	初心運転者の運転技術の自己評価等の特徴	80
(1)	一般道路での運転技術	80
(2)	条件の悪い環境での走行	81
(3)	高速走行	82
(4)	低速での運転技術	83
(5)	自己の運転技術の総合的な評価	83
4-5	初心運転者の運転行動とそれが原因の危険体験	84
4-5-1	初心運転者の運転行動の実態とそれが原因の危険体験の実態	84
(1)	情報収集の問題点	84
①	信号を見落とすこと	84
②	気がつかないうちに後ろに車がぴったりついてること	85
③	ぼんやりしていて青信号に変わったのに気づかずに、後ろからクラクションを鳴らされること	86
④	気がつかずに右折禁止の場所で右折してしまったり、一方通行を反対にはいつてしまうこと	87
(2)	判断・意志決定の問題点	88
①	狭い道で、すれ違いができるかどうかの判断に迷うこと	88
②	出てこないと思った車が出てきてあわてること	89
③	右折の時に、行こうか行くまいか迷うこと	90
④	混んだ道に合流するときに、タイミングがあわずにまごまごすること	91
⑤	他の車に道を譲るべきか、自分の車が行くべきか迷うこと	92
(3)	運転操作の問題点	93
①	合図をせずに車線を変えること	93
②	ハンドルの戻しが遅れて、蛇行してしまうこと	94

③ 長い下り坂でエンジンブレーキを使わずにフットブレーキだけを使うこと	95
④ 一定速度での走行がうまくいかず、速くなりすぎたり、遅くなりすぎたりすること	96
⑤ 左折時にハンドルを切りすぎて、歩道に乗り上げたり、タイヤをこすってしまうこと	97
⑥ 同乗者から、自分の運転はこわいと言われること	98
4-5-2 運転行動を構成する因子とその特徴の実態の分析	99
(1) 運転行動を構成する因子	99
(2) 属性別因子傾向	101
① 性別・年齢別傾向	101
② 職業別傾向	102
③ 運転者群別傾向	102
④ 運転目的別傾向	103
⑤ 運転頻度別傾向	104
⑥ 運転経験期間傾向	105
⑦ 走行距離別分析	105
4-5-3 初心運転者の運転行動の特徴	106
(1) 情報収集の問題点	106
(2) 判断・意識決定の問題点	107
(3) 運転操作の問題点	109
(4) 最大の難点は判断、意識決定の不適さ	110
4-6 初心運転者のヒヤリ・ハット経験とその原因の実態	111
4-6-1 初心運転者のヒヤリ・ハット体験とそうになったこと	111
(1) カーブなどで対向車線にはみだして衝突しそうになったこと	111
(2) 急ブレーキをかけてスリップしそうになったこと	112
(3) 信号待ちや駐車中の車に追突しそうになったこと	113
(4) 走っている前の車に接近しすぎて、追突しそうになったこと	114
(5) 自分が追い越し中に、対向車がきて事故になりそうになったこと	115
(6) 車線変更したら後ろから車が来ていて事故になりそうになったこと	116
(7) 交差点で出合頭に事故になりそうになったこと	117
4-6-2 初心運転者のヒヤリ・ハット経験とその原因の特徴	118
(1) ヒヤリ・ハットの経験の頻度	118
(2) ヒヤリ・ハットの原因	119
4-7 事故・違反の有無別にみた特性	120
4-7-1 運転者属性の差異	120
(1) 性別、年齢層別構成	120

(2) 未既婚別構成	120
(3) 職業別構成	121
(4) 運転者群別構成	121
4-7-2 運転実態の差異	121
(1) 運転車種	122
(2) 運転目的	122
(3) 運転頻度	122
(4) 運転経験期間	122
(5) 走行距離	122
4-7-3 運転意識・態度の差異	123
(1) 意識・態度項目別特徴	123
(2) 意識・態度因子の特徴	126
4-7-4 運転技術の自己評価の差異	128
(1) 運転技術項目別特徴	128
(2) 運転技術因子の特徴	130
4-7-5 運転行動の差異	131
(1) 運転行動項目別特徴	131
(2) 運転行動因子の特徴	134
4-7-6 ヒヤリ・ハット体験	135
4-8 総合的分析	136
4-8-1 運転意識・態度とヒヤリ・ハット体験の関連性	136
4-8-2 運転行動とヒヤリ・ハット体験の関連性	140
4-8-3 運転技術の自己評価とヒヤリ・ハット体験の関連性	142
4-8-4 運転意識・態度と運転行動の関連性	143
4-8-5 運転意識・態度と運転技術の関連性	148
4-8-6 運転技術の自己評価と運転行動の関連性	151
第5章 まとめ	154
付 録	157
1 アンケート用紙	157
2 資料	161
3 ボックスプロット	163

第1章 調査の概要

1-1 調査研究の目的

初心運転者の運転意識・態度、運転実態など、車と車社会とのかかわりあいと免許取得後の経過年数と事故・違反について具体的に明らかにし、今後の初心運転者に対する交通安全教育の基礎資料とする。

1-2 調査実施の概要

(1) 調査の対象

初心運転者の運転意識・態度、運転の実態等を明らかにするため、平成元年中に指定自動車教習所を卒業し、普通自動車免許を取得した後概ね1年を経過した者約6,410件を無作為抽出してアンケート用紙を郵送し、4,139件の回答を得た。分析件数は、質問項目に未記入等の不完全票を除いた、4,097件（男性1,891名、女性2,206名）について分析の対象とした。

(2) 調査の期間

平成2年10月1日から同年10月31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）、秋田県、山形県、栃木県、富山県、愛知県、大阪府、岡山県、山口県、香川県、福岡県、鹿児島県の12道府県である。

② 調査方法

調査対象者にアンケート用紙を郵送し、回収する方法で行った。

(4) 調査項目

- (1) 属性（性別、年齢、未婚婚別、職業）
- (2) 保有免許の種別
- (3) 主な運転車種
- (4) 運転者種別（マイカー運転者、職業運転者等の別）
- (5) 運転目的
- (6) 運転頻度
- (7) 運転経験期間
- (8) 過去1年間の走行距離
- (9) 違反・事故の有無

- (10) 運転意識、態度（攻撃的運転傾向、遵法傾向等）
- (11) 運転の自信
- (12) 運転技術の自己評価
- (13) 運転行動（情報把握、意志決定から運転操作）
- (14) ヒヤリ・ハット体験

1-3 調査研究結果の概要

1-3-1 アンケート結果

(1) 調査対象者の属性

① 分析対象数

集計分析の対象としたサンプルの性別・年齢別数は、次表のとおりである。

	19歳以下	20～24歳	25～29歳	30歳以上	計
男 性	475	553	309	554	1,891
女 性	499	631	456	620	2,206
計	974	1,184	765	1,174	4,097

② 未既婚別

男性の未婚者は71%で、女性は62%となっている。年齢層別には、若年層ほど未婚の比率が高く、同じ年齢層でも男性の未婚者が多い。

③ 職業別

男性では「会社員、公務員等」が47%、次いで、「学生」の男性33%となっている。女性は「会社員、公務員等」が35%、次に「学生」で女性22%、「専業主婦」17%となっている。

④ 保有免許種別構成

保有免許の種類を、選択する方式で質問した結果、男女とも普通免許が100%の回答であるところ99%の保有率であった。これは他の免許を記載したか運転している車の免許としたか不明である。自動二輪免許は、普通免許取得後に保有したもので、男性6%、女性は1%と少ない。原付免許の保有率は、ともに27%前後となっている。

⑤ 運転者群別構成

男女ともに「マイカー運転者」が最も多く、男性で77%、女性で86%となっている。次いで、「仕事の必要から運転する」は男性が14%、女性では5%となっている。

(2) 運転実態

① 運転車種

主に運転している車種は、男女ともに普通乗用車が最も多く、男性は70%、女性では54%となっている。
次に多いのは、軽乗用車で男性13%、女性36%であった。

② 運転目的

運転目的別では、男性は「通勤・通学」が44%で、次いで「業務・仕事」が23%、「レジャー」が18%と続いている。女性は「通勤・通学」の40%、「買い物」23%、「レジャー」11%の順となっている。

③ 運転経験期間

運転経験期間は、男女とも1年以上2年未満が過半数（男性55%、女性58%）を占めている。次いで男性は9ヶ月以上～12ヶ月未満が11%、女性は3ヶ月未満が14%となっている。

④ 運転頻度

運転頻度については「ほとんど毎日運転する」が男性は67%、女性で56%となっている。次いで、「週に3～4日運転している」が男性で11%、女性では13%となっている。「週に1～2日運転している」は、男性で9%、女性12%となっている。全体としては、男性の方が運転頻度が高い。

⑤ 走行距離

過去1年間の走行距離は、男性では5,000km未満、5,000～10,000km未満、10,000～15,000km未満のものが、平均して21%と回答している。女性では、5,000km未満が29%と高く、5,000～10,000km未満が22%、10,000～15,000km未満が14%と走行距離が延びるにつれてその割合が低くなっている。

⑥ 事故・違反の有無

免許を取得してからこれまで事故や違反をしたことがあるかどうかとの質問に対して、事故・違反をしたことがあると回答しているのは、男性が45%、女性が44%で、男女差はなかった。

(3) 初心運転者の運転意識・態度

初心運転者がどのような運転意識・態度を持って運転しているか（攻撃的運転傾向、遵法傾向、依存的傾向、歩行者保護、運転への価値感及び運転の緊張感）の質問に対して、「そう思う（その通り）」と「どちらかといえばそう思う（その通り）」と肯定する意見とした回答比率（以下、ここでは「肯定者比率」と呼称する。）をまとめた結果は、次の通りである。

① 攻撃的運転傾向については、女性の6割が歩行者や自転車を邪魔に思い、男性の過半数は、他車に追い越されることに不快と思っている。

「運転中、歩行者や自転車を邪魔に思うことがよくある」とするものが、男性54.8%、女性59.7%で、特に、女性に歩行者や自転車を邪魔と思う比率が高い。「追い越されるのは、あまり気分のいいものではない」とするものが、男性53.2%、女性45.7%で、男性は、他車に追い越されることが不快と感じている。

また、攻撃的な運転傾向の低いものとしては「前の車がもたもたしているときは、すぐにクラクションを鳴らす方だ」（男性11%、女性6%）、「車間距離をあけると他の車に割り込まれるのであまりあけないようにしている」（男性20%、女性13%）、「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」（男性27%、女性25%）及び「他人に自分の運転を批判されると腹がたつ」（男性30%、女性26%）となっているが、女性に比較していずれも男性の肯定者比率が高くなっている。

② 遵法傾向としては、男女ともに遵法性が高く、特に、女性に顕著である。

「追い越し禁止の場所ではたとえ安全に見えても追い越しをするようなことはしない」に対し、男性84.6%、女性92.9%が肯定しており、男女ともこれらの場所では追い越しはしないとの認識を持っており遵法精神が高い。特に、女性は9割を超えその認識が高くなっている。「駐車禁止の場所でも気にせず駐車する」と回答したものは、男性9.9%、女性8.2%で、男女とも1割弱の初心運転者が駐車禁止場所で駐車をすると回答しているが、反面、残り9割は駐車はしないとしていることは、遵法精神が高くその認識が高い。「一時停止の場所でも見通しがよければ停止しないで通過する」は、男性15%、女性10%で、男女とも1割強が一時停止場所で停止しないで通過すると回答している。これについても上記の駐車と同様な意味合いを示すものと思われる。

また、「10km程度のスピードオーバーであれば車の流れに乗って走る」は、男性が90%、女性88%が回答している。本来、法定速度は遵守すべきであるが、男女とも9割近い高い肯定者比率となっているのは、車の流れに乗って走っている時は、それが10km程度のスピードオーバーであっても、その流れの速さに乗って走ることもあるとする意味合いを含んだものといえる。

③ 依存的傾向としては、特に、ベテランドライバーに対して依存的である。

交通場面で他車（人）に対する依存的な意識、態度の顕著なものとしては、「ベテランドライバーは初心運転者にもっと親切にすべきだ」と回答しているものが、男性83.7%、女性84.4%で、女性にやや高くなっている。道路交通の場面では、初心運転者であっても一人前の運転者と扱われ、運転に際しては、自立的な判断と行動が要求されるが、男女とも8割の初心運転者は、ベテランドライバーに対して依存的で、甘えがあるようである。

また、「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」（男性16%、女性12%）、「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」（男性16%、女性11%）、及び「前の車についていけば安心して右左折できる」（男性17%、女性18%）は、いずれも同様な傾向の回答の比率となっており、特に他車（人）に対して依存的な傾向はみられない。

なお、女性の場合、前車についていけば安心して右左折できると回答している比率が、18%と他の項目に比べて高く、他車に依存的傾向が高い。

④ 歩行者への態度としては、歩行者に対する保護意識が高い。

「駐車中の車のわきは人の飛び出しに注意している」としているのは、男女とも9割（男性91.7%、女性91.1%）を超えている。これは、初心運転者が、運転中に歩行者をよく注視し、歩行者に対して配慮していることが伺われる。

また、「歩行者が横断歩道で手をあげても止まらず通りすぎることが多い」としているのは、男性13.9%、女性9.9%で、この回答比率の低いことは、反面解釈すると歩行者保護を優先して、横断歩道では止まって歩行者を横断させているとしているものが、8割強存在するということである。

⑤ 運転への価値意識については、目的がなくとも運転することが楽しいとするものが多い。

男性64.8%、女性65.2%と、6割を超える男女が「目的がなくとも運転することじたいが楽しい」と回

答している。僅かではあるが女性に顕著に現れている。「車は単なる移動手段にしかすぎない」としているのは、男性33%、女性36%で、やや女性にその意識が強い。

⑥ 運転への緊張傾向は、運転はこわい、また、緊張で疲れると回答している。

男性76.0%、女性79.5%が「運転はこわいものだと思う」とし、男性59.6%、女性63.4%が「運転は緊張で疲れる」としている。これはいずれも、運転中のあらゆる交通場面に遭遇し恐いと感じ、人、車、自転車、信号等に気を配り緊張して疲労を感じている。「人通りの多い狭い道でもあまり気にせず走れる」男性32%、女性20%で、男性にその比率が高くなっている。

(4) 初心運転者の運転技術の自己評価等

① 一般道路での運転技術

一般道路の走行時の自分の運転技術に関して自己評価した結果、肯定者比率の高いものは、「右折」(男性89.0%、女性81.2%)、次に「やや速い流れに合わせた運転」(男性86.2%、女性71.2%)、次いで、「大型車への追従」(男性65.8%、女性39.5%)、「知らない道での運転」(男性49.9%、女性28.7%)の順であった。これらの運転場面においては問題なく運転する技術のあることを自ら高く評価しているもので、男性が高い比率を示している。女性は、「右折」や「やや速い流れに合わせた運転」は問題なくできるとしているが、「大型車への追従」と「知らない道での運転」については不得意としている。

② 条件の悪い環境での走行

「雨の日の運転」、「夜の運転」での運転に関しては、いずれも男性71%、女性56%となっている。男女ともにこれらの条件の悪い運転場面での運転が、問題なくできると自ら評価し、その比率は男性に高くなっている。

「山道の運転」は、男性70%に対し女性34%で、男性は難なくこなしているが、女性は山道の運転に関しては不得意としており、これは山道での運転経験が少ないことが原因か。

③ 高速走行

高速道路における「流入」、「追い越し」に関しては、男性の6割から7割が、流入、追越しともに難なく走行できるとしている。女性については、いずれも3割と低い比率で、高速道路での走行は、苦手としている。

④ 低速での運転技術

狭路、駐車、バックなど、低速で運転する場面については、いずれも男性の肯定者比率(狭路走行77%・性差26%、バック69%・性差26%、狭所駐車57%・性差32%)が女性より高く、男性は狭路等低速での運転をうまくこなしている。女性は、「狭路走行」(51.9%)についてはどうにかこなしているが、「バック」と「狭い場所への駐車」については苦手としている。特に、「狭所駐車」は25.0%と少なく大の苦手のようなのだ。

⑤ 自己の運転技術の総合的な評価

初心運転者が、自分の運転技術について高く自己評価をしているのは、男性の場合、「どちらかといえば運転がうまい方だと思う」で、男性45.8%、女性31.6%となっており、男性は、運転がうまいと自己評

価している。女性は、「どちらかといえば運転が下手な方だと思う」で、女性は47.3%、男性が34.7%で、女性は、特に自己の運転技術の評価として厳しく受けとめているようだ。反対に、低い評価としては、「運転がうまい方だと思う」で、男性8.4%、女性6.7%で、男女とも自分の運転技術を自慢する者は少ない。女性は、「運転が下手な方だと思う」で、男性が8.6%、女性は17.9%となっており、女性は男性の2倍ほど運転が下手だと厳しく自己評価している。

(5) 初心運転者の運転行動の特徴

① 情報収集の問題点

交通情報の収集に関して、最も問題あると認められるものは、後方の交通状況の不確認で、「気がつかないうちに後ろに車がびったりついていること」があると回答したものが、男性53%、女性51%で、前方の交通状況に注視するあまり、後方の状況にまでは心配りが行き届かないとしている。また、この運転で、4人に1人（約26%）がこわい思いや危険を感じた経験があるとしている。

次に、「信号の見落としをしたこと」があると回答しているのは、男性の25%、女性の22%で、これの危険体験率は他に比べて高く、男女とも3分の1弱（男性30%、女性26%）が、こわい思いや、危険を感じたことがあるとしている。信号の見落としに対する肯定回答率を危険体験率が上回っているが、これは信号の見落としがほとんどないと否定的な回答をしたなかに、忘れがたい危険な回答をした者があることを示している。信号の見落としにはかなりの危険感を伴うものだが、そのため、たった一度の経験でも、

次いで、男性26.4%、女性25.1%が「ぼんやりしていて青信号にかわったのに気づかずに、後ろからクラクションを鳴らされること」があるとしている。これが原因での危険体験率は、男女とも7%と少ないがこれは初心運転者特有の驚きの体験とも考えられる。運転経験の長い運転者であれば、「ちょっとまずいことをした」というぐらいですまされる性質のものである。

標識等の見落としによる「気がつかずに右折禁止の場所で右折してしまったり一方通行を反対に入ってしまうこと」があるとしたものは、男女とも18.2%、その危険体験率は12%で、右折禁止場所で右折をしたり、一方通行を逆行した後には、誰でもはらはらし何事もなかったことにホッとするものだが、この傾向は、初心運転者にはより顕著なものと予想される。

② 判断・意志決定の問題点

情報収集及び後述の運転操作よりも判断、意志決定の仕方が、運転に色濃く反映されていることがわかる。男女ともに判断、意志決定のあり方に問題があるが、特に、女性にかなりの問題点、迷いが生じやすい傾向のあることが認められる。

この高い順に示すと、「狭い道ですれ違いができるかどうかの判断に迷うこと」で、女性68.1%、男性46.5%が、運転中に戸惑いが生じるとしている。この危険体験率は、女性が40.7%、男性は29.5%で、女性の初心運転者が、かなりこわい思いをしていることがわかる。

次は、「混んだ道に合流するときに、タイミングが合わずにまごまごすること」で、6割の女性（女性59.6%、男性38.5%）が合流する時点での判断に戸惑い、スムーズに運転ができないとしている。この

危険体験率は、女性で25.6%、男性で18.1%となっている。

次に、「出てこないと思った車が出てきてあわてること」で、危険を予知しないがための判断ミスは、男性55.7%、女性55.3%であった。この判断ミスに伴う危険体験率は、男性49.2%、女性49.8%でともに高率となっており、しかも性差が無い。初心運転者は、他の車の突発的な行動の変化、或いは見えない場所から出てくる車に対する読みに不十分な面があるものと推察される。

次いで、「右折の時に行こうか行くまいか迷うこと」で、男性が43%、女性は55.5%で、女性にこの迷いが多く、右折時に行こうか行くまいかと迷うことがあるとしている。この危険体験率は男性が22.2%、女性が23.7%で、若干女性が「こわい経験」をしている。

「他の車に道を譲るべきか、自分の車が行くべきか迷うこと」で、男性は41.7%、女性は53.5%となっており、女性は左折時の迷いと同様に5割を超える者が道を譲るか自分が行くかの迷いがあるとしている。この危険体験率は、男女とも13%で他の危険体験率より少ない。

③ 運転操作の問題点

運転操作面に問題があると認められるもの及びそれに起因する危険体験率が高いものは、「合図をせず車線を変えること」で、男性は34.1%、女性は24.7%が合図をしないで車線を変えているとしている。これによる危険体験率は、男性16.5%、女性14.1%で男性にこわい思いをしている割合が高い。

次に、「長い下り坂でエンジンプレーキを使わずにフットブレーキだけを使うこと」で、女性は29.6%、男性は23.5%と女性の約3分の1が坂道においてエンジンプレーキの効用を用いず、フットブレーキのみを使っているようである。この危険体験率は男女とも9.0%で、特に性差はない。

次いで、「ハンドルの戻しが遅れて蛇行してしまうこと」で、女性28.0%、男性16.2%が蛇行するとしており、女性に蛇行するものが多く、パワーステアリング車等の運転に、女性が不慣れなことと思われる。この危険体験率は、女性13.9%、男性9.2%で、女性がこの操作でこわい思いをしている。

次は、「一定速度での走行がうまくいかず、早くなりすぎたり、遅くなりすぎたりすること」で、女性は22.6%、男性は15.9%となっている。定速走行時のアクセルワークという操作では、女性にかなり不得意とする者が多い。この危険体験率は、女性6.0%、男性5.5%で、男女とも、もたもたしながらも慎重な操作をするようにつとめていることが、この結果に反映されている。「左折時にハンドルを切りすぎて、歩道に乗り上げたり、タイヤをこすってしまうこと」については、男女ともに10%が運転操作上の問題があるとしており、この危険体験率も7.0%と男女差はない。

「同乗者から自分の運転はこわいと言われること」で、女性は37.6%、男性は29.4%が、同乗者から運転中の運転操作全般について問題（運転はこわい）があると指摘されている。これは同乗者に指摘されるまでもなく、初心運転者自身も自らの運転の仕方に心もとなく感じていることを示している。この傾向は、特に女性に顕著となっている。この危険体験率は、女性14.2%、男性10.2%で、女性の方にその比率がやや高い。

④ 最大の難点は判断、意志決定の不適さ

情報収集のミス、判断、意志決定の不適さ及び操作面の不適さに関する肯定回答率と、それに伴う危険

体験率について吟味したが、初心運転者に特徴的で顕著な傾向を要約すると、次のとおりである。

- ・ 初心運転者は、後方の情報収集に余裕がなく、後車の動きに対して危険を感じている。
- ・ 信号の見落としの経験は、初心運転者にとって特に印象的なものとなる。ほとんどその経験がない者でも、危険体験ありとする傾向にある。
- ・ 初心運転者は、狭い道で判断の惑いを生じがちで、かつ、その時に危険な思いをしやすい。
- ・ 初心運転者は、他の車の急な行動の変化に対する構えが不足である。そのため、突然の車の出現にあわて、こわい思いを感じていることが多い。
- ・ 合図をしないで進路変更や長い下り坂でフットブレーキだけを使うなど、危険な行為をしても、初心運転者自らがそれを危険と考えることが少ない。
- ・ 同乗者にこわい運転だと言われたことが比較的多いが、初心運転者自身が自分の運転を危険と感じていることが少ない。

初心運転者の最大の難点は、判断、意志決定の不適切さで、それに伴う危険体験率も情報収集のミス及び操作面の不適切さより、総じて高水準となっている。

操作面の不適切さについては、初心運転者がそれを自覚していたとしても、危険体験とは必ずしも結び付いていない。

第2章 調査研究実施の背景と枠組み

2-1 初心運転者の事故の推移

初心運転者を「運転免許取得後1年未満の運転者」と定義した場合、過去5年間の推移で事故の発生状況を見ると、毎年交通事故が約12%、死亡事故が約14%とほぼ一定の比率で推移している。これに対して、免許取得後1年未満の免許保有者の比率は、昭和61年の6.4%から平成2年の5.6%へと漸減する傾向を示しているが、免許保有者当たりでみると初心運転者による事故の比率は上昇していると言える（表2-1）。

表2-1 初心運転者による交通事故発生状況

区分 年	運転免許保有者数			交 通 事 故			死 亡 事 故		
	保 有 者 (人)	初心運転者 (人)	初心者の 占める比 率 (%)	全 事 故 (件)	初心運転者 (人)	初心者の 占める比 率 (%)	全死亡事 故 (件)	初心運転者 (人)	初心者の 占める比 率 (%)
昭和61年	54,079,827	3,435,123	6.4	544,878	69,710	12.8	8,098	1,184	14.6
昭和62年	55,724,173	3,432,371	6.2	552,726	67,475	12.2	8,039	1,144	14.2
昭和63年	57,423,924	3,467,347	6.0	572,289	71,352	12.5	8,817	1,318	14.9
平成元年	59,159,342	3,409,211	5.8	615,288	76,904	12.5	9,460	1,331	14.1
平成2年	60,908,993	3,417,954	5.6	601,464	73,964	12.3	9,524	1,352	14.2

注) 交通事故及び死亡事故欄の初心運転者の事故件数は、事故車種の免許経過年数が1年未満の運転者のものである。

一方、免許取得後の経過年数別に事故千件当たりの死亡事故発生件数をみると、平成2年中のデータでは免許経過年数1年未満が18.3件（3年以上は14.6件）と3年以上に比べると約4件の格差がみられ、死亡事故の確率が高いと言える。しかも、年齢層による差異は大きく、若年者（24歳以下）の1年未満で死亡事故の確率が最も高くなっている。

これを過去5年間の推移でみると、初心運転者の事故千件当たり死亡事故件数は18件前後で大きな変化がなく推移している。他方、3年以上においても14件前後で推移しており、年次別にみても大きな変化はみられない。

このように、初心運転者の事故は、免許保有者当たりでみても多く、また、死亡事故発生の確率が極めて高いという問題を含んでいると言えよう（表2-2）。

表2-2 千件当たり死亡事故件数

昭和61年

	1 未	年 満	1 年	～ 3 未 満	3 以	年 上	合 計
16～24歳		18.8		16.1		16.8	17.2
25歳以上		9.5		11.1		13.5	13.1
合 計		17.0		14.4		13.9	14.4

昭和62年

	1 未	年 満	1 年	～ 3 未 満	3 以	年 上	合 計
16～24歳		18.2		16.4		16.7	17.1
25歳以上		10.7		11.0		12.8	12.6
合 計		17.0		14.9		13.3	14.0

昭和63年

	1 未	年 満	1 年	～ 3 未 満	3 以	年 上	合 計
16～24歳		19.6		17.7		16.6	18.0
25歳以上		12.2		11.5		13.7	13.5
合 計		18.5		16.1		14.0	15.0

平成元年

	1 未	年 満	1 年	～ 3 未 満	3 以	年 上	合 計
16～24歳		18.5		16.8		17.2	17.4
25歳以上		10.3		11.3		13.8	13.6
合 計		17.3		15.4		14.2	14.9

平成2年

	1 未	年 満	1 年	～ 3 未 満	3 以	年 上	合 計
16～24歳		19.0		17.2		17.6	17.9
25歳以上		13.5		12.6		14.1	14.0
合 計		18.3		16.1		14.6	15.3

2-1-1 集計分析の対象とした事故

(1) 事故データ

初心運転者の事故特性を明らかにするため、ここで用いた事故データは、警察庁から提供を受けた平成元年中の全死亡事故（10,570件）の中から、

- ① 高速道路を除く一般道路で発生した事故
- ② 事故の第1当事者の種別が「自動車」で、この中から大型乗用車（マイクロバスを含む）、大型貨物車、大型特殊車を除いた事故

を抽出した6,676件を対象とした。

内訳は、車種別では、乗用車が第1当事者である事故が男性3,722件、女性494件、計4,216件（63.2%）である。貨物車は、男性2,090件、女性331件、計2,421件（36.3%）である。特殊車は、男女合わせて39件である。

男女別では、男性5,850件（87.6%）、女性826件（12.4%）である。

年齢層別では、男性の24歳以下が2,124件（31.8%）、25歳以上が3,726件（55.8%）である。女性は、全件数が826件と少ないため一括して集計することとした。

なお、6,676件の死亡事故は、上記抽出条件に該当した事故の全数である（表2-3）。

表2-3 集計対象とした死亡事故の内訳

区分 当事者		男 性			女 性	合 計
		16～24歳	25歳以上	計	16歳以上	
乗用	普通乗用	1,633	2,006	3,639	450	4,089
	軽乗用	22	61	83	44	127
	計	1,655	2,067	3,722	494	4,216
貨物	普通貨物	240	808	1,048	18	1,066
	普通ライトバン	50	147	197	10	207
	軽貨物	177	668	845	303	1,148
	計	467	1,623	2,090	331	2,421
特殊	農耕作業用	1	27	28	1	29
	小型	1	9	10	—	10
	計	2	36	38	1	39
合 計		2,124	3,726	5,850	826	6,676

(2) 集計の方法

集計は、前項で抽出した6,676件の死亡事故を対象として、第1当事者の交通事故原票項目に従って行い、集計軸は、交通事故原票項目の中の「事故車種の免許取得後経過年数」を用いて行った。ただし、免許経過年数のカテゴリーの中で、「無免許」に該当する事故は除いて分析することとした。

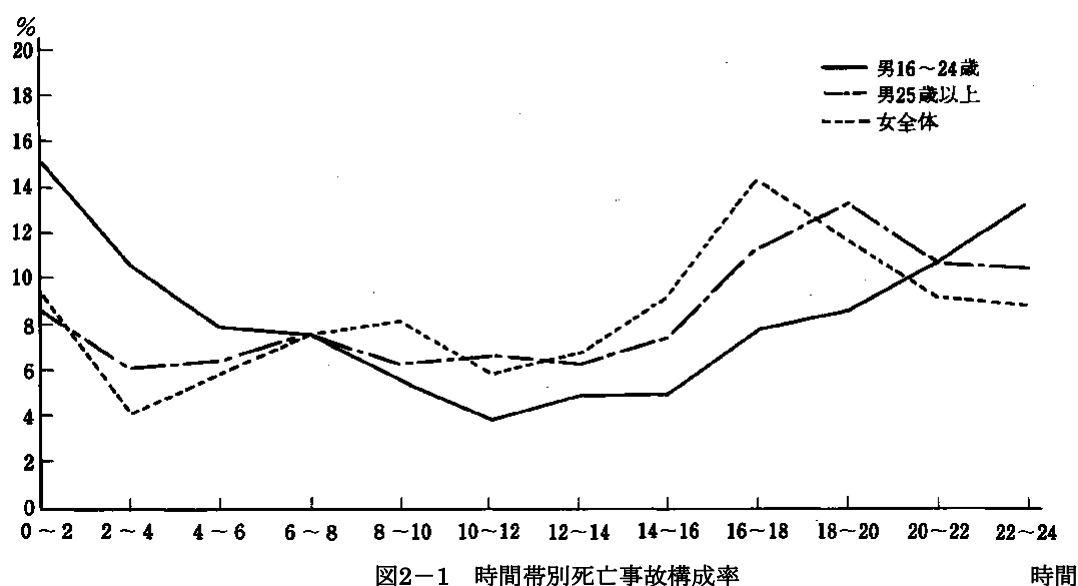
2-2 初心運転者の事故の特徴

(1) 深夜から早朝に多発

事故の多発している時間帯をみると、性差、年齢差が大きく、それぞれの運転の実態をよく反映している。年齢差について男性の場合でみると、24歳以下の年齢層では午後8時から翌朝4時までの8時間で約50%の事故が発生している。これに対して25歳以上の年齢層では、午後4時から12時までの8時間で約45%の事故が発生しており、時間帯に差異がみられる。

一方、女性の場合は、午後4時から8時までの4時間で全体の4分の1の事故が発生しており、男性に比

べると多発する時間帯が限定されており、その時間帯も短い（図2-1）。



次に、免許取得後の経過年数別による差異についてみる。

男性の場合、24歳以下の年齢層で免許経過年数が1年未満のドライバーの34.1%（同3年以上は30.3%）が、また、25歳以上の年齢層で36.4%（同3年以上は20.2%）が深夜から早朝（午前0時から6時までの6時間）に発生しており、同じ年齢層の免許経過年数3年以上のドライバーに比べ約4%～16%多い。

女性の場合も同様の傾向がみられ、1年未満のドライバーにあっては、全体の28%（3年以上は14.8%）が深夜から早朝に発生している（表2-4）。

表2-4 時間帯別免許経過年数別死亡事故件数（第1当事者）

（男性 16～24歳）

時 間	1 年 未 満		1 ～ 3 年 未 満		3 年 以 上		合 計	
	件 数	%	件 数	%	件 数	%	件 数	%
6～18時	208	33.7	291	33.4	194	35.2	693	34.0
18～0時	199	32.2	269	30.8	190	34.5	658	32.2
0～6時	211	34.1	312	35.8	167	30.3	690	33.8
合 計	618	100.0	872	100.0	551	100.0	2,041	100.0

（男性 25歳以上）

時 間	1 年 未 満		1 ～ 3 年 未 満		3 年 以 上		合 計	
	件 数	%	件 数	%	件 数	%	件 数	%
6～18時	29	43.9	74	36.8	1,525	45.5	1,628	45.0
18～0時	13	19.7	67	33.3	1,151	34.3	1,231	34.0
0～6時	24	36.4	60	29.9	676	20.2	760	21.0
合 計	66	100.0	201	100.0	3,352	100.0	3,619	100.0

(女性 16歳以上)

時 間	1 年 未 満		1 ～ 3 年未満		3 年 以 上		合 計	
	件 数	%	件 数	%	件 数	%	件 数	%
6～18時	54	40.9	85	49.1	280	54.7	419	51.3
18～0時	41	31.1	43	24.9	156	30.5	240	29.4
0～6時	37	28.0	45	26.0	76	14.8	158	19.3
合 計	132	100.0	173	100.0	512	100.0	817	100.0

このように、1年未満のドライバーの事故発生比率が深夜から早朝に高くなる背景には、事故発生時の通行目的が関係しているように考えられる。

ここで、夜間事故だけを抽出して通行目的を調べてみると、男性の場合、24歳以下の年齢層で1年未満のドライバーにあっては、「ドライブ」が43.3%（3年以上は21%）を占め、顕著な特徴を示している。同じ年齢層の3年以上のドライバーでは、業務、通勤、飲食、娯楽等で1年未満のドライバーを上回っており、いずれもある程度時間的制約を伴う通行目的である違いがみられる。25歳以上の年齢層も「ドライブ」が1年未満で12.5%（3年以上は4.9%）と、同じ年齢層の3年以上のドライバーに比べ高い比率を示している。

一方、女性についても1年未満でドライブが約3分の1を占めており、3年以上の2.9%に比べ10倍以上の比率を示している。そして、業務、通勤、飲食、娯楽等で3年以上のドライバーが1年未満を上回っている点は男性と同じ傾向である（表2-5）。

表2-5 通行目的別免許経過年数別死亡事故件数（夜間事故）

(男性 16～24歳)

区分 目的	1 年 未 満		1 ～ 3 年未満		3 年 以 上		合 計	
	件 数	%	件 数	%	件 数	%	件 数	%
業 務	12	2.9	35	6.0	28	7.6	75	5.5
通勤・通学	46	11.2	76	13.0	85	23.2	207	15.2
ドライブ	178	43.3	173	29.7	77	21.0	428	31.4
飲食・娯楽	35	8.5	81	13.9	55	15.0	171	12.6
そ の 他	140	34.1	218	37.4	122	33.2	480	35.3
合 計	411	100.0	583	100.0	367	100.0	1,361	100.0

(男性 25歳以上)

区分 目的	1 年 未 満		1 ～ 3 年未満		3 年 以 上		合 計	
	件 数	%	件 数	%	件 数	%	件 数	%
業 務	4	10.0	24	18.2	322	16.6	350	16.6
通勤・通学	6	15.0	32	24.2	501	25.8	539	25.5
ドライブ	5	12.5	11	8.3	95	4.9	111	5.3
飲食・娯楽	5	12.5	27	20.5	331	17.0	363	17.2
そ の 他	20	50.0	38	28.8	693	35.7	751	35.5
合 計	40	100.0	132	100.0	1942	100.0	2,114	100.0

(女性 16歳以上)

区分 目的	1 年 未 満		1 ～ 3 年 未 満		3 年 以 上		合 計	
	件 数	%	件 数	%	件 数	%	件 数	%
業 務	1	1.3	0	0.0	9	3.7	10	2.5
通勤・通学	9	11.7	21	23.9	53	21.8	83	20.3
ドライブ	24	31.2	11	12.5	7	2.9	42	10.3
飲食・娯楽	4	5.2	15	17.0	29	11.9	48	11.8
そ の 他	39	50.6	41	46.6	145	59.7	225	55.1
合 計	77	100.0	88	100.0	243	100.0	408	100.0

(2) 市街地の広い道路での事故が多い

事故の発生場所を市街地と非市街地に区分すると、男性は、市街地での事故が46.6%（女性は41.2%）を占め、女性に比べ市街地での事故が多いと言える。年齢層別にみると男性の場合、24歳以下の年齢層は市街地の人口集中地区における事故が31.2%（25歳以上は26.9%）を占めており、比較的人や車の多い街中での事故が多いと言える。

このように、全体的には男性が、その中でも若年者は市街地を形成している道路上での事故が多く、高齢者や女性は、比較的郊外での事故が多い。

次に、免許経過年数別にみると男性の場合、25歳以上の年齢層では1年未満で36.4%（3年以上では26.3%）の事故が市街地の人口集中地区で発生しており、同じ年齢層の3年以上のドライバーに比べ約10%高い比率を示している。24歳以下の年齢層では、顕著な差ではないものの1年未満で33.5%（3年以上は30.9%）の事故が市街地の人口集中地区で発生しており、25歳以上の年齢層と同様の傾向を示している。

女性の場合、1年未満で非市街地での事故が少ないという点は男性と同様の傾向を示しているが、市街地の中でも「その他の市街地」で発生した事故に差異がみられる。人口集中地区以外の市街地での事故は、1年未満で21.2%（3年以上は15.2%）発生しており、3年以上のドライバーに比べると6%高い比率である（表2-6）。

表2-6 道路幅員別免許経過年数別死亡事故件数

(男性 16～24歳)

区分 道路幅員	1 年 未 満		1 ～ 3 年 未 満		3 年 以 上		合 計	
	件 数	%	件 数	%	件 数	%	件 数	%
9.0m 未満	382	61.8	567	65.0	366	66.4	1,315	64.4
9.0m 以上	235	38.0	302	34.6	185	33.6	722	35.4
その他の道	1	0.2	3	0.3	0	0.0	4	0.2
合 計	618	100.0	872	100.0	551	100.0	2,041	100.0

(男性 25歳以上)

区分 道路幅員	1 年 未 満		1 ～ 3 年未満		3 年 以 上		合 計	
	件 数	%	件 数	%	件 数	%	件 数	%
9.0m 未満	49	74.2	158	78.6	2,766	82.5	2,973	82.1
9.0m 以上	16	24.2	40	19.9	489	14.6	545	15.1
その他の道	1	1.5	3	1.5	97	2.9	101	2.8
合 計	66	100.0	201	100.0	3,352	100.0	3,619	100.0

(女性 16歳以上)

区分 道路幅員	1 年 未 満		1 ～ 3 年未満		3 年 以 上		合 計	
	件 数	%	件 数	%	件 数	%	件 数	%
9.0m 未満	104	78.8	145	83.8	443	86.5	692	84.7
9.0m 以上	26	19.7	22	12.7	62	12.1	110	13.5
その他の道	2	1.5	6	3.5	7	1.4	15	1.8
合 計	132	100.0	173	100.0	512	100.0	817	100.0

次に、道路幅員と免許経過年数との関係についてみる。全体的には女性よりも男性の方が、そして男性の中でも若年者の方が比較的広い道路上での事故が多いというのが一般的な傾向である。

事故の発生した道路の幅員を免許経過年数別に比較してみると、全体的に免許経過年数が1年未満のドライバーは、3年以上のドライバーに比べて比較的広い道路上での事故の発生比率が高いことが明らかとなった。男性の場合、24歳以下の年齢層で9m以上の道路で発生した事故は、1年未満が全体の38%（3年以上は33.6%）を占めており、同じ年齢層の3年以上のドライバーに比べ約4%高い。25歳以上の年齢層においても同様の傾向がみられ、9m以上の道路上で発生した事故は、1年未満が全体の24.2%（3年以上は14.6%）を占め、同じ年齢層の3年以上に比べると約10%高い。

また、女性についても同様の傾向がみられる。9m以上の道路で発生した事故は、1年未満のドライバーで19.7%（3年以上は12.1%）を占めており、3年以上のドライバーに比べると約8%高い。

このように事故の発生場所（地形別）と道路幅員にみられる特徴から、免許経過年数1年未満のドライバーは3年以上のドライバーに比べて市街地地区の比較的広い道路上での事故が多いと言える（表2-7）。

表2-7 地形別免許経過年数別死亡事故件数

(男性 16～24歳)

区分 地形	1 年 未 満		1 ～ 3 年未満		3 年 以 上		合 計	
	件 数	%	件 数	%	件 数	%	件 数	%
人口集中地区	207	33.5	260	29.8	170	30.9	637	31.2
その他市街地	98	15.9	185	21.2	88	16.0	371	18.2
非 市 街 地	313	50.6	427	49.0	293	53.2	1,033	50.6
合 計	618	100.0	872	100.0	551	100.0	2,041	100.0

(男性 25歳以上)

区分 地形	1 年 未 満		1 ～ 3 年 未 満		3 年 以 上		合 計	
	件 数	%	件 数	%	件 数	%	件 数	%
人口集中地区	24	36.4	69	34.3	881	26.3	974	26.9
その他市街地	8	12.1	36	17.9	611	18.2	655	18.1
非 市 街 地	34	51.5	96	47.8	1,860	55.5	1,990	55.0
合 計	66	100.0	201	100.0	3,352	100.0	3,619	100.0

(女性 16歳以上)

区分 地形	1 年 未 満		1 ～ 3 年 未 満		3 年 以 上		合 計	
	件 数	%	件 数	%	件 数	%	件 数	%
人口集中地区	33	25.0	40	23.1	131	25.6	204	25.0
その他市街地	28	21.2	26	15.0	78	15.2	132	16.2
非 市 街 地	71	53.8	107	61.8	303	59.2	481	58.9
合 計	132	100.0	173	100.0	512	100.0	817	100.0

(3) 単路、なかでもカーブ事故が多い

ここでは事故の発生場所を交差点と単路に区分してみると、男女共に免許経過年数1年未満のドライバーは、単路での事故が多く、なかでもカーブ事故が多いという共通の特徴がみられる。

男性の場合、24歳以下の年齢層における免許経過年数1年未満のドライバーは、66%（3年以上は57%）の事故が単路で発生しており、同じ年齢層の3年以上のドライバーに比べて9%高い。そして、単路の中でも、カーブ（25.4%）と一般単路（38.7%）での事故が、3年以上のドライバーに比べ、4%～5%高い。そして、1年未満のドライバーは、交差点での事故が3年以上のドライバーに比べて9%低いという特徴がみられる。25歳以上の年齢層では、一部若年者と傾向を異にする面がみられるが、カーブ事故については、1年未満が19.7%（3年以上は16.1%）を占めており、3年以上のドライバーに比べるとカーブ事故の比率が高いと言える。

一方、女性の場合は、免許経過年数1年未満のドライバーが起こした事故の59.1%（3年以上は50.2%）が単路で発生しており、その中でも一般単路での事故が39.4%（3年以上は34.8%）を占め、3年以上のドライバーに比べ約5%高い。カーブでの事故は、16.7%（3年以上は14.6%）で3年以上のドライバーに比べ、僅かに高い比率を示している。

また、免許経過年数3年以上のドライバーは男女共に交差点事故が多く、特に信号のない交差点での事故が多いという特徴がみ

表2-8 免許取得後経過年数別事故発生場所別死亡事故件数

(元年：男性 16～19歳)

区分		1 年 未 満		2 ～ 3 年 未 満		3 年 以 上		合 計	
場所		件 数	%	件 数	%	件 数	%	件 数	%
交 差 点	信号有り	65	10.5	117	13.4	75	13.6	257	12.6
	信号無し	74	12.0	136	15.6	95	17.2	305	14.9
	交差点付近	70	11.3	88	10.1	66	12.0	224	11.0
	計	209	33.8	341	39.1	236	42.8	786	38.5
単 路	カーブ	157	25.4	221	25.3	119	21.6	497	24.4
	一般単路	239	38.7	295	33.8	184	33.4	718	35.2
	トンネル	4	0.6	2	0.2	0	0.0	6	0.3
	橋	8	1.3	8	0.9	11	2.0	27	1.3
	計	408	66.0	526	60.3	314	57.0	1,248	61.1
踏 切		0	0.0	2	0.2	1	0.2	3	0.1
そ の 他		1	0.2	3	0.3	0	0.0	4	0.2
合 計		618	100.0	872	100.0	551	100.0	2,041	100.0

(元年：男性 25歳以上)

区分		1 年 未 満		2 ～ 3 年 未 満		3 年 以 上		合 計	
場所		件 数	%	件 数	%	件 数	%	件 数	%
交 差 点	信号有り	10	15.2	39	19.4	439	13.1	488	13.5
	信号無し	9	13.6	36	17.9	705	21.0	750	20.7
	交差点付近	12	18.2	12	6.0	363	10.8	387	10.7
	計	31	47.0	87	43.3	1,507	45.0	1,625	44.9
単 路	カーブ	13	19.7	31	15.4	539	16.1	583	16.1
	一般単路	21	31.8	77	38.3	1,222	36.5	1,320	36.5
	トンネル	0	0.0	2	1.0	2	0.1	4	0.1
	橋	1	1.5	3	1.5	58	1.7	62	1.7
	計	35	53.0	113	56.2	1,821	54.3	1,969	54.4
踏 切		0	0.0	0	0.0	17	0.5	17	0.5
そ の 他		0	0.0	1	0.5	7	0.2	8	0.2
合 計		66	100.0	201	100.0	3,352	100.0	3,619	100.0

(元年：女性 計)

区分		1 年 未 満		2 ～ 3 年 未 満		3 年 以 上		合 計	
場所		件 数	%	件 数	%	件 数	%	件 数	%
交 差 点	信 号 有 り	19	14.4	19	11.0	72	14.1	110	13.5
	信 号 無 し	23	17.4	32	18.5	139	27.1	194	23.7
	交差点付近	11	8.3	17	9.8	42	8.2	70	8.6
計		53	40.2	68	39.3	253	49.4	374	45.8
単 路	カ ー プ	22	16.7	33	19.1	75	14.6	130	15.9
	一 般 単 路	52	39.4	65	37.6	178	34.8	295	36.1
	ト ン ネ ル	4	3.0	2	1.2	2	0.4	8	1.0
	橋	0	0.0	5	2.9	2	0.4	7	0.9
計		78	59.1	105	60.7	257	50.2	440	53.9
踏 切		1	0.8	0	0.0	1	0.2	2	0.2
そ の 他		0	0.0	0	0.0	1	0.2	1	0.1
合 計		132	100.0	173	100.0	512	100.0	817	100.0

(4) 事故直前の速度が高い

事故直前速度というのは、事故を惹起したドライバー（第1当事者）が事故の相手方の車や人を認知して危険であると判断した時点での速度をいう。具体的には、ブレーキやハンドル操作によって事故の回避行動をとる直前の速度をいう。ここでは、直前速度の各カテゴリーの中央値を基に算出して比較する。

事故直前の第1当事者の車の速度は、性差、年齢差が極めて大きい。男性の24歳以下の年齢層では平均値で60.7km/hと非常に高い速度を示している。25歳以上は46.1km/hで若年ドライバーとは約15km/hの差がみられる。女性は平均値で40.9km/hと低い。また、事故直前速度は、昼夜別の差異も顕著で交通量が少なくなる夜間ではおよそ25%前後高い速度を示している。

免許経過年数別の差異についてみると、男性の場合、24歳以下の年齢層では免許経過年数1年未満のドライバーが平均で65.9km/h（3年以上は50.0km/h）であり、同じ年齢層の3年以上のドライバーに比べて約16km/h高い速度である。25歳以上の年齢層では、平均で54.1km/h（3年以上は45.6km/h）であり、同じ年齢層の3年以上のドライバーに比べると約9km/h高い速度である。

また、女性についても同様の傾向がみられる。1年未満の直前速度は、平均で45.4km/h（3年以上は38.0km/h）であり、3年未満のドライバーに比べると約7km/h高い速度である。

このように、事故直前速度は性差、年齢差が顕著であるが、免許経過年数による差異も極めて大きい。全体的に直前速度の高い若年ドライバー（男性）の中にあっても免許経過年数による差異が大きく、運転経験の少ないドライバーの速度判断に対する問題を示唆していると言える。

1年未満のドライバーの速度がこのように高い背景には、(1) でみたように深夜から早朝の時間帯に発生する事故の比率が高いという点に関連するという議論がある。つまり、1年未満のドライバーは全体的に速度が速くなる時間帯に運転する者が多いことによる結果として考えられる。しかし、昼間だけの事故を抽出して比較してみると、1年未満と3年以上のドライバーの事故直前速度の差は小さいながらも、男性の場合で

も約6km/hの格差がみられ、1年未満のドライバーの速度の高い傾向は変わらない。女性の場合は、目立った差異はみられない（表2-9）。

表2-9 事故直前速度（昼夜計：平均値）

(km)

		1年未満	1～3年未満	3年以上	合計
男性	16～24歳	65.9	63.7	50.0	60.7
	25歳以上	54.1	51.1	45.6	46.1
女性（16歳以上）		45.4	46.3	38.0	40.9

（昼間：平均値）

(km)

		1年未満	1～3年未満	3年以上	合計
男性	16～24歳	56.4	54.7	50.0	53.9
	25歳以上	44.0	47.4	38.2	38.8
女性（16歳以上）		35.7	42.5	34.4	36.3

（夜間：平均値）

(km)

		1年未満	1～3年未満	3年以上	合計
男性	16～24歳	70.7	68.2	65.2	68.2
	25歳以上	60.8	53.1	50.9	51.3
女性（16歳以上）		52.2	50.0	42.0	45.7

(5) 最高速度違反が主原因となった事故が多い

発生した事故の結果に最も大きな影響を及ぼしたと考えられる法令違反について、免許経過年数別にその差異をみると、それほど多くの違反は浮かび上がってこない。その中で、顕著な差のみられる法令違反は、「最高速度違反」である。男性の24歳以下の年齢層では、約42%の事故が最高速度違反を伴って発生しており、若者とスピードの関連がよく現れている。免許経過年数別にみると、男性の場合、24歳以下の年齢層の1年未満では、48.4%（3年以上は36.8%）の事故が最高速度違反を伴っており、同じ年齢層の3年以上のドライバーに比べて約12%高い比率を示している。

全体的に速度違反の比率が小さくなる25歳以上の年齢層においては、1年未満と3年以上のドライバーによる差異は更に顕著である。1年未満のドライバーによる事故の27.3%（3年以上は14.6%）が最高速度違反を伴っており、同じ年齢層の3年以上のドライバーに比べ約2倍の差がみられる。

一方、女性の場合も速度違反に特徴がみられる。女性の1年未満のドライバーによる事故の22%が最高速度違反を伴っているのに対して、3年以上では6.3%と低く、両者の間には比率で3倍以上の差がみられる。

このように、性別、年齢等に関係なく免許経過年数1年未満のドライバーに最高速度違反の占める比率が高い点は、前項の事故直前速度の高いことを勘案すると、交通状況に見合った的確な速度判断の在り方に問

題のあることを示唆していると言えよう。

その他、初心運転者の弱点として予測される「運転操作上の問題」については、1年未満と3年以上のドライバーの間に特に顕著な差異はみられなかった。しかし、男女共に3年以上のドライバーには、脇見運転による事故の比率が高くなる傾向が僅かではあるがみられる（表2-10）。

表2-10 法令違反別免許経過年数別死亡事故件数

(元年：男性 16～24歳)

区分		1 年 未 満		1 ～ 3 年 未 満		3 年 以 上		合 計	
違反		件 数	%	件 数	%	件 数	%	件 数	%
信 号 無 視		25	4.0	45	5.2	19	3.4	89	4.4
最 高 速 度		299	48.4	353	40.5	203	36.8	855	41.9
追 越 し		18	2.9	17	1.9	11	2.0	46	2.3
右 折		0	0.0	5	0.6	4	0.7	9	0.4
左 折		1	0.2	4	0.5	1	0.2	6	0.3
交差点安全進		7	1.1	11	1.3	7	1.3	25	1.2
一 時 不 停 止		12	1.9	27	3.1	10	1.8	49	2.4
安全運転義務違反	操 作 不 適	26	4.2	32	3.7	20	3.6	78	3.8
	漫 然 運 転	37	6.0	50	5.7	35	6.4	122	6.0
	脇 見 運 転	48	7.8	68	7.8	52	9.4	168	8.2
	動静不注視	15	2.4	17	1.9	14	2.5	46	2.3
	安全不確認	17	2.8	31	3.6	27	4.9	75	3.7
	安 全 速 度	11	1.8	20	2.3	13	2.4	44	2.2
	そ の 他	1	0.2	1	0.1	0	0.0	2	0.1
	小 計	155	25.1	219	25.1	161	29.2	535	26.2
そ の 他		101	16.3	191	21.9	135	24.5	427	20.9
合 計		618	100.0	872	100.0	551	100.0	2,041	100.0

(元年：男性 25歳以上)

区分		1 年 未 満		1 ～ 3 年 未 満		3 年 以 上		合 計	
違反		件 数	%	件 数	%	件 数	%	件 数	%
信 号 無 視		4	6.1	7	3.5	109	3.3	120	3.3
最 高 速 度		18	27.3	38	18.9	488	14.6	544	15.0
追 越 し		1	1.5	2	1.0	76	2.3	79	2.2
右 折		0	0.0	5	2.5	35	1.0	40	1.1
左 折		0	0.0	2	1.0	14	0.4	16	0.4
交差点安全進		0	0.0	8	4.0	86	2.6	94	2.6
一 時 不 停 止		2	3.0	2	1.0	132	3.9	136	3.8
安全運転義務違反	操 作 不 適	3	4.5	9	4.5	152	4.5	164	4.5
	漫 然 運 転	3	4.5	20	10.0	431	12.9	454	12.5
	脇 見 運 転	6	9.1	22	10.9	396	11.8	424	11.7
	動 静 不 注 視	1	1.5	5	2.5	111	3.3	117	3.2
	安全不確認	6	9.1	12	6.0	211	6.3	229	6.3
	安全 速 度	2	3.0	5	2.5	90	2.7	97	2.7
	そ の 他	0	0.0	0	0.0	5	0.1	5	0.1
小 計		21	31.8	73	36.3	1,396	41.6	1,490	41.2
そ の 他		20	30.3	64	31.8	1,016	30.3	1,100	30.4
合 計		66	100.0	201	100.0	3,352	100.0	3,619	100.0

(元年：女性 計)

区分		1 年 未 満		1 ～ 3 年 未 満		3 年 以 上		合 計	
違反		件 数	%	件 数	%	件 数	%	件 数	%
信 号 無 視		2	1.5	2	1.2	23	4.5	27	3.3
最 高 速 度		29	22.0	24	13.9	32	6.3	85	10.4
追 越 し		2	1.5	8	4.6	4	0.8	14	1.7
右 折		3	2.3	1	0.6	1	0.2	5	0.6
左 折		0	0.0	0	0.0	2	0.4	2	0.2
交差点安全進		0	0.0	4	2.3	14	2.7	18	2.2
一 時 不 停 止		4	3.0	14	8.1	28	5.5	46	5.6
安全運転義務違反	操 作 不 適	6	4.5	12	6.9	26	5.1	44	5.4
	漫 然 運 転	16	12.1	35	20.2	67	13.1	118	14.4
	脇 見 運 転	15	11.4	21	12.1	85	16.6	121	14.8
	動静不注視	6	4.5	3	1.7	22	4.3	31	3.8
	安全不確認	8	6.1	3	1.7	33	6.4	44	5.4
	安 全 速 度	4	3.0	5	2.9	14	2.7	23	2.8
	そ の 他	0	0.0	1	0.6	1	0.2	2	0.2
小 計		55	41.7	80	46.2	248	48.4	383	46.9
そ の 他		37	28.0	40	23.1	160	31.3	237	29.0
合 計		132	100.0	173	100.0	512	100.0	817	100.0

(6) 単独事故、特に工作物への衝突事故が多い

事故の類型を「対歩行者事故」「車両相互事故」「単独事故」の三つに区分すると、全体的には男性の25歳以上の年齢層と女性は「対歩行者事故」と「車両相互事故」の比率が高い。これに対して、男性の24歳以下の年齢層では、「単独事故」の比率が高い。ただし、事故の類型を免許経過年数別に比較すると、男女共に1年未満のドライバーは3年以上に比べて「単独事故」の占める比率が高いという特徴がみられる。

男性の場合、24歳以下の年齢層における1年未満のドライバーでは、32.8%（3年以上は23.8%）が「単独事故」であり、同じ年齢層の3年以上のドライバーに比べて9%高い。特に電柱やガードレール等の工作物への衝突事故の占める比率が高い。

25歳以上の年齢層では、1年未満のドライバーによる事故の31.8%（3年以上は20.5%）が「単独事故」であり、同じ年齢層の3年以上のドライバーに比べ、約11%高い。そして、工作物への衝突事故が22.7%（3年以上は12.5%）を占め、3年以上のドライバーに比べ2倍近い比率である。

女性も全く同様の傾向がみられる。1年未満のドライバーによる事故の24.2%（3年以上は14.3%）が「単独事故」であり、3年以上のドライバーに比べて約10%高い。そして、女性の場合は、工作物への衝突事故だけでなく路外逸脱による事故も3年以上のドライバーに比べ高い点が特徴である。

「単独事故」のほかに正面衝突による事故も1年未満のドライバーに特徴的に現れている。男性の24歳以下の年齢層では、1年未満のドライバーによる事故の20.4%（3年以上は15.6%）が正面衝突による事故であり、同じ年齢層の3年以上のドライバーに比べて約5%高い。25歳以上の年齢層では、このような差異はみられないが、女性の場合、1年未満のドライバーによる事故の21.2%（3年以上は16.2%）が正面衝突であり、3年以上のドライバーに比べて約5%高い。このように、「単独事故」と「車両相互事故」の正面衝突事故が1年未満のドライバーに特徴的にみられる。

一方、「対歩行者事故」においても特徴がみられる。男性の24歳以下の年齢層では、1年未満のドライバーによる「対歩行者事故」の比率は23.9%（1～3年未満は25.7%、3年以上は29.4%）であり、免許経過年数の長いドライバーほど高い比率を示している。同様に、25歳以上の年齢層においても1年未満の24.2%（1～3年未満は27.9%、3年以上は30.8%）に対して、免許経過年数の長いドライバーの比率が高くなっている。女性の場合も同様の傾向が示されている。1年未満の22%（1～3年未満は26%、3年以上は33.2%）に対して、免許経過年数の長いドライバーほど「対歩行者事故」の占める比率が高くなっている。

以上、「単独事故」と「車両相互事故」の正面衝突事故が免許経過年数1年未満のドライバーに特徴的にみられたが、これらの事故の背景には、一部、速度判断の良否が関係しているように考えられる。「単独事故」の中には、自車の速度が十分にコントロールできなかったために発生する場合も多く、また、正面衝突事故は相手車両の進行速度の判断ミスが原因となる場合も考えられ、いずれにしても、的確な速度判断の尺度が十分に形成されていない結果と考えることもできよう。

また、免許経過年数1年未満の段階では、発生比率の低い「対歩行者事故」が免許経過年数が長くなるにしたがって高い比率を示すことは注目すべきである（表2-11）。

表2-11 事故類型別免許経過年数別死亡事故件数（第1当事者）

(男性16～24歳)

区分 事故類型		1 年 未 満		1 ～ 3 年 未 満		3 年 以 上		合 計	
		件 数	%	件 数	%	件 数	%	件 数	%
人対車	横断中	102	16.5	169	19.4	104	18.9	375	18.4
	その他	46	7.4	55	6.3	58	10.5	159	7.8
	計	148	23.9	224	25.7	162	29.4	534	26.2
車両相互	正面衝突	126	20.4	153	17.5	86	15.6	365	17.9
	追突	20	3.2	38	4.4	26	4.7	84	4.1
	出合頭	64	10.4	105	12.0	64	11.6	233	11.4
	右折時	12	1.9	38	4.4	36	6.5	86	4.2
	その他	45	7.3	52	6.0	45	8.2	142	7.0
	計	267	43.2	386	44.3	257	46.6	910	44.6
単独	工作物衝突	156	25.2	196	22.5	97	17.6	449	22.0
	路外逸脱	42	6.8	52	6.0	30	5.4	124	6.1
	その他	5	0.8	12	1.4	4	0.7	21	1.0
	計	203	32.8	260	29.8	131	23.8	594	29.1
踏切		0	0.0	2	0.2	1	0.2	3	0.1
合 計		618	100.0	872	100.0	551	100.0	2,041	100.0

(男性25歳以上)

区分 事故類型		1 年 未 満		1 ～ 3 年 未 満		3 年 以 上		合 計	
		件 数	%	件 数	%	件 数	%	件 数	%
人対車	横断中	12	18.2	41	20.4	686	20.5	739	20.4
	その他	4	6.1	15	7.5	345	10.3	364	10.1
	計	16	24.2	56	27.9	1,031	30.8	1,103	30.5
車両相互	正面衝突	9	13.6	31	15.4	489	14.6	529	14.6
	追突	2	3.0	16	8.0	163	4.9	181	5.0
	出合頭	9	13.6	26	12.9	479	14.3	514	14.2
	右折時	4	6.1	18	9.0	261	7.8	283	7.8
	その他	5	7.6	9	4.5	226	6.7	240	6.6
	計	29	43.9	100	49.8	1,618	48.3	1,747	48.3
単独	工作物衝突	15	22.7	34	16.9	418	12.5	467	12.9
	路外逸脱	5	7.6	7	3.5	190	5.7	202	5.6
	その他	1	1.5	4	2.0	78	2.3	83	2.3
	計	21	31.8	45	22.4	686	20.5	752	20.8
踏切		0	0.0	0	0.0	17	0.5	17	0.5
合 計		66	100.0	201	100.0	3,352	100.0	3,619	100.0

(女性16歳以上)

区分		1 年 未 満		1 ～ 3 年 未 満		3 年 以 上		合 計	
事故類型		件 数	%	件 数	%	件 数	%	件 数	%
人対車	横断中	23	17.4	30	17.3	119	23.2	172	21.1
	その他	6	4.5	15	8.7	51	10.0	72	8.8
	計	29	22.0	45	26.0	170	33.2	244	29.9
車両相互	正面衝突	28	21.2	43	24.9	83	16.2	154	18.8
	追突	1	0.8	5	2.9	11	2.1	17	2.1
	出合頭	14	10.6	24	13.9	99	19.3	137	16.8
	右折時	15	11.4	11	6.4	42	8.2	68	8.3
	その他	12	9.1	13	7.5	33	6.4	58	7.1
	計	70	53.0	96	55.5	268	52.3	434	53.1
単独	工作物衝突	21	15.9	23	13.3	46	9.0	90	11.0
	路外逸脱	11	8.3	6	3.5	18	3.5	35	4.3
	その他	0	0.0	0	0.0	9	1.8	9	1.1
	計	32	24.2	29	16.8	73	14.3	134	16.4
踏切		1	0.8	3	1.7	1	0.2	5	0.6
合 計		132	100.0	173	100.0	512	100.0	817	100.0

2-3 初心運転者数の推移

平成2年中の初心運転者の数は、3,417,954人で全免許保有者60,908,993人に占める割合は、5.6%となっている。

この初心運転者数の推移を、昭和61年から平成2年までの5年間について、年齢別、男女別にみると（巻末資料付録2参照）16～19歳代にあっては暦年増加傾向にあり、男性は昭和61年に124万人であったものが平成2年では約130万人（4.8%増）に、女性では61年の約67万人が平成2年には約75万人（11.9%増）と増加している。20～24歳代は、63年までの増加傾向がその後減少傾向に、25～29歳代及び30歳以上にあつては、ともに減少しており、25～29歳代は61年対比で13%減に、30歳以上にあつても61年対比で22%減となっている。

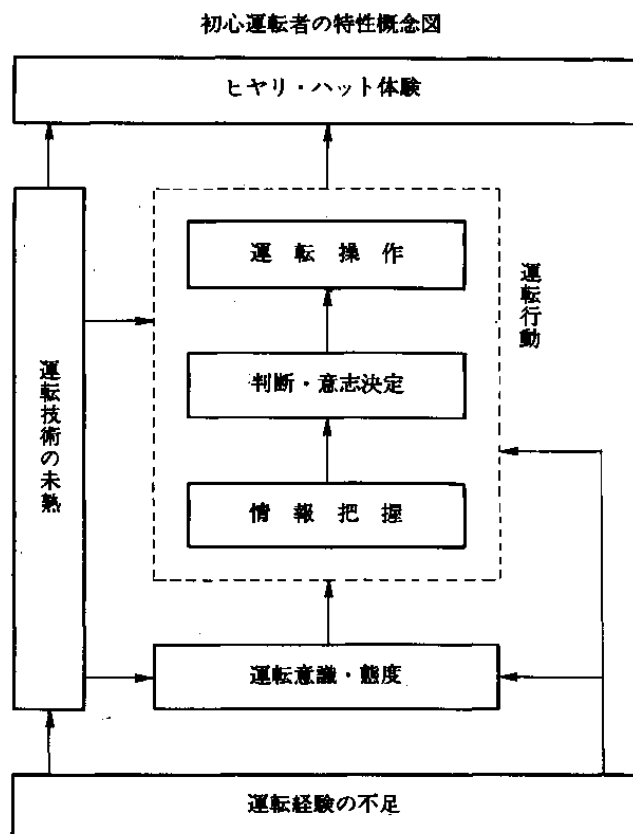
次に、免許適齢人口及び全免許保有者数に対して初心運転者数がどの程度の割合（巻末資料付録3参照）であるかをみると、免許適齢人口に占める初心運転者数の割合は、毎年同様の比率を示している。また、全免許保有者数に対しては、毎年6%程度で推移している。

2-4 本調査の枠組み

本調査研究は、交通事故の12%前後、死亡事故の14%前後を占める初心運転者に着目して、その高い事故

率の背景要因を、初心運転者の運転意識と運転実態並びに事故・違反の実態等について明らかにすることを主なねらいとした。

そこで本調査研究では、次に示すような初心運転者の特性概念に基づいて、運転に対する意識態度特性の解析を行うこととした。



1 初心運転者の特性

初心運転者とベテラン運転者との相違点は、一言でいえば、初心運転者は運転の経験が少ないことである。

この運転経験の少ないことが初心運転者のすべての特徴を形作っていると思われる。この運転経験の少ないことは、まず、運転技術の未熟につながっていると考えられる。無論、公道上を走行するのに最低必要限度の運転技術は、免許取得時に学習しているわけであるが、実際の公道上の運転では、免許取得時には学べなかった種々の交通環境に直面することになる。そして、そのような状況を学習することにより実践的な運転技術を身につけていくもので、そのプロセスの途中にあるのが初心運転者であるといえる。

心理面からみると、運転経験が少ないこと、運転技術が未熟であることから特徴的な運転の意識と運転態度を持っていると想定される。たとえば、それまで歩行者としての車社会とのかかわりあいから、ドライバーとしてののかかわりあいへに転換するわけであり、そのことが車または運転への強い価値傾斜を生んでいることも考えられる。さらには、弱者から強者への立場の転換は、歩行者などの他者（車）への態度にも特徴的な

影響を与えていることが考えられる。

さらに、ここでは運転経験の不足、運転技術の未熟、初心運転者に特徴的な意識・態度から、運転行動の不適切性が発生してきていると考える。運転行動は、

情報把握→判断・意志決定→運転操作

のプロセスに分解して考えることができ、このプロセスのいずれかで、不適切が発生しやすいのが初心運転者であると想定される。

以上の総合的な結果として、初心運転者には、ベテラン運転者とは異なるヒヤリ・ハット体験が発生していると考えられる。特に事故違反群と優良群でヒヤリ・ハット体験がどのように異なるかの分析は有用なものと考えられる。

2 調査内容

運転経験の不足から派生してくる以上の初心運転者の特性仮説から、次の各項目を調査項目とした。

① 運転技術の未熟性

初心運転者がどのような運転技術に習熟の不足を感じているのか、逆にいえば、初心運転者でありながらどのような運転技術に自信を持っているのかを確認する部分である。

② 運転意識・態度

初心運転者の運転意識・態度として特徴的なものは、

- ・ 車および運転に対する価値意識
- ・ 他者（車）への態度
- ・ 運転への不安感
- ・ 交通ルールに対する態度

などであろう。

③ 運転行動の特徴

運転行動を

情報把握→判断・意志決定→運転操作

のプロセスに分け、どのプロセスに不適切が発生しやすいかを確認する。ただし、書面調査では、客観的な実態としての把握は困難であり、今回は、運転者自身の事故認識を通じて問題のあるプロセスの推定を行うこととした。

④ ヒヤリ・ハット体験の特徴の把握

これまでの総合的な結果として、どのような環境条件で、どのような運転行動中にヒヤリ・ハット体験が発生しやすいかを確認することとする。

2-5 調査の目的

本調査研究は、全交通事故の12%前後、死亡事故の14%前後を占める初心運転者に着目して、高い事故率の背景要因を、初心運転者の運転に関する意識と運転の実態並びに事故・違反の実態について、免許取得後の3年間に渡り追跡調査し、免許取得後の経過年数に伴う運転の意識や運転実態の推移と事故・違反との関係を明らかにし、初心運転者の実態に対応した、具体的な交通安全教育等の施策に資する基礎資料を得ることを目的とした。

第3章 調査の方法

3-1 調査対象

初心運転者の運転意識・態度、運転実態等を明らかにするため、調査対象者として、平成元年中に指定自動車教習所を卒業し、普通自動車免許を取得した者（普通免許取得前の原付免許既得者は調査対象として含め、自動二輪免許取得者は除外した。）の中から免許取得後概ね1年を経過した者のなかから無作為抽出して調査の対象とした。

調査対象件数は、6,410件で、これの回収件数は4,139件、分析有効件数は、4,097件（男性1,891件、女性2,206件）であった。

3-2 調査地域

調査対象地域は、北海道（札幌市）、秋田県、山形県、栃木県、富山県、愛知県、大阪府、岡山県、山口県、香川県、福岡県、鹿児島県の12道府県である。調査地域の選別は、総人口、運転免許保有者数、新規免許取得者数及び交通事故件数に関する人口10万人当たりの交通事故死者数（率）等から選別した。

3-3 調査方法

調査対象道府県自動車安全運転センターから、アンケート用紙を初心運転者に郵送し、回収する方法で行った。郵送後2週間経過した時点で未回収のものに1回の督促（アンケートの再発送）を実施した。

3-4 調査期間

調査対象者に対するアンケート用紙の発送、回収作業は、平成2年10月1日から10月31日までの1月間とした。

3-5 調査内容

(1) 調査対象者の属性に関する項目

性別、年齢、未婚別、職業別の4項目

(2) 運転の実態に関する項目

保有免許の種別、運転車種、運転者種別、運転目的、運転頻度、運転経験期間、過去 1 年間の走行距離及び違反・事故の有無の 8 項目

(3) 運転意識、態度に関する項目

攻撃的運転傾向、遵法傾向、依存的傾向、歩行者への態度、運転への価値意識及び運転への緊張傾向の 6 項目

(4) 運転の自信に関する項目

(5) 運転技術の自己評価に関する項目

一般道路での運転技術、条件の悪い環境での運転、高速走行及び低速での運転技術の 3 項目

(6) 運転行動に関する項目

情報収集の問題点、判断・意志決定の問題点及び運転操作の問題点の 3 項目

(7) ヒヤリ・ハット体験に関する項目

第4章 調査研究の結果

4-1 調査対象の構成と属性

(1) 性別、年齢別、調査対象県別構成

調査対象である初心運転者にアンケート用紙を6,410件発送し、これの回収件数は4,139件であった。回収サンプルの質問項目に未記入等の不完全票を除き、分析対象件数は、4,097件（男性1,891件、女性2,206件）であった。これの性別、年齢別及び調査対象県別の回収結果は、表1及び表2のとおりである。

表1 調査県別回収結果

都道府県	発 送 数 (A)	回収件数 (B)	有効件数 (C)	回 収 率 (B/A×100)	有 効 率 (C/A×100)
北 海 道	560	371	371	66.3	66.3
秋 田	516	340	337	65.9	65.3
山 形	484	339	334	70.0	69.0
栃 木	498	354	351	71.1	70.5
富 山	453	274	272	60.5	60.0
愛 知	506	332	327	65.6	64.6
大 阪	560	369	367	65.9	65.5
岡 山	625	444	436	71.0	69.8
山 口	506	373	370	73.7	73.1
香 川	560	349	344	62.3	61.4
福 岡	583	287	286	49.2	49.1
鹿 児 島	559	307	302	54.9	54.0
合 計	6,410	4,139	4,097	64.6	63.9

表2 性別、年齢別、調査県別回収結果

性別年齢別 県別	男 性					女 性					合 計	構成比
	19以下	20～24	25～29	30以上	計	19以下	20～24	25～29	30以上	計		
北 海 道	36	47	29	54	166	41	55	49	60	205	371	9.1
秋 田	44	45	17	51	157	39	47	38	56	180	337	8.2
山 形	43	44	19	46	152	41	54	31	56	182	334	8.2
栃 木	47	50	25	44	166	44	58	33	50	185	351	8.6
富 山	42	47	13	27	129	43	43	25	32	143	272	6.6
愛 知	37	48	24	46	155	40	51	36	45	172	327	8.0
大 阪	46	41	40	47	174	45	51	46	51	193	367	9.0
岡 山	39	68	47	55	209	44	66	55	62	227	436	10.6
山 口	55	45	19	46	165	59	51	38	57	205	370	9.0
香 川	32	46	33	52	163	35	52	35	59	181	344	8.4
福 岡	26	34	23	39	122	32	49	38	45	164	286	7.0
鹿 児 島	28	38	20	47	133	36	54	32	47	169	302	7.4
合 計	475	553	309	554	1,891	499	631	456	620	2,206	4,097	100.0
構 成 比	25.1 11.6	29.2 13.5	16.3 7.5	29.3 13.5	100.0 46.2	22.6 12.2	28.6 15.4	20.7 11.1	28.1 15.1	100.0 53.8	100.0	

(2) 未既婚別構成

結婚の有無別については、男性の未婚者は71%、女性は62%で男性に多い。年齢層別にみると、男女とも年齢の若い層ほど未婚者の比率が高く、男性の24歳以下の層では98%が未婚者であるのに対して、30歳以上は18%となっている。女性も男性同様の傾向で24歳以下の層で95%と未婚者が多く、30歳以上では9%と同じ年齢層でも男性より女性の方が2分の1となっている（図4-1-1）。

(3) 職業別構成

職業別にみると、男性は、会社員、公務員等（47%）と学生（33%）で、全体の80%を占めており、女性では56%（会社員、公務員等（35%）と学生（21%））を占めている。

年齢層別にみると、男性では、24歳以下の層では、学生が最も多くなっており、25歳以上の層になると会社員、公務員等が約70%を占めている。女性は、19歳以下では「学生」が約49%を、20～24歳では「会社員、公務員等」が41%を、30歳以上となると加齢とともに「専業主婦」（37%）と「パート・アルバイト」（23%）の比率が高くなっている（図4-1-2）。

(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、その他から選択する方式で質問した結果、男女とも普通免許の保有率が100%であるところ、それに満たないのは、普通免許取得前後の他の免許の種類を記載したか、或いはふだん運転している車の免許を記載したのではないかと思われる。自動二輪免許は、普通免許取得後に受けたものと考えられ、男性が7%、女性が1%と少ない。原付免許は男女とも27%であった（図4-1-3）。

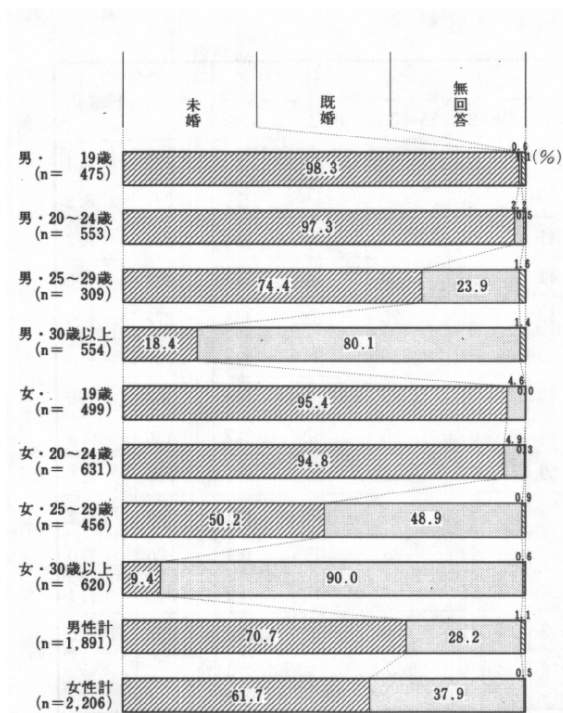


図4-1-1 性・年齢別未既婚

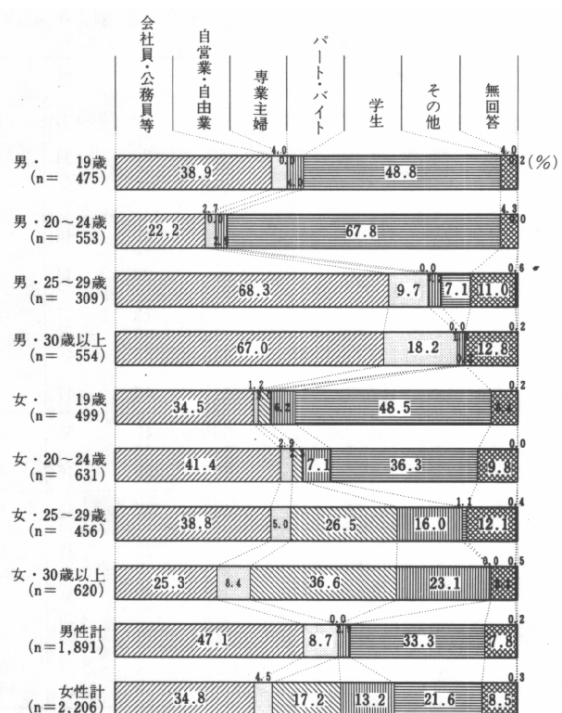


図4-1-2 性・年齢別職業

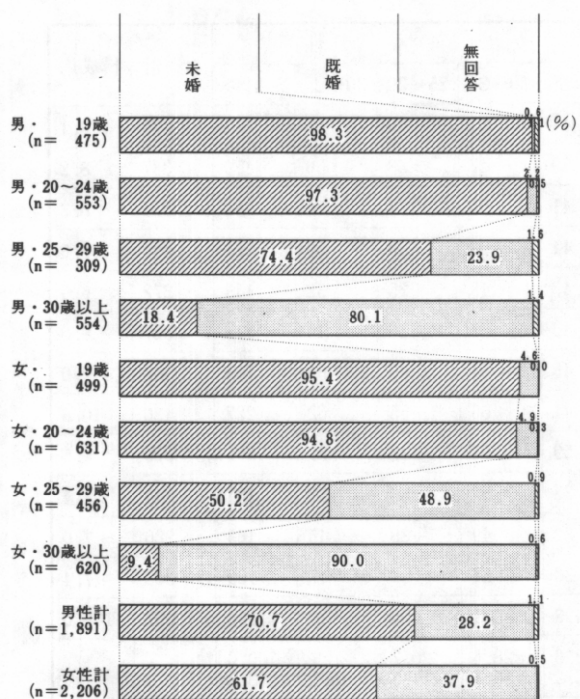


図4-1-3 性・年齢別保有免許

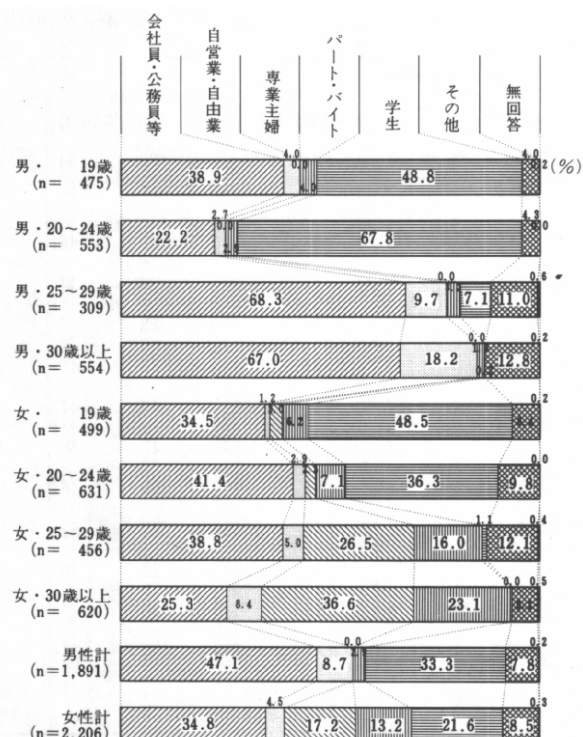


図4-1-4 性・年齢別運転者群

(5) 運転者群別構成

ふだんの運転から、まったくプライベートな用件で車を運転している「マイカー運転者」、車の運転を職業としている「職業運転者」、仕事の都合上車を運転することのある「仕事の必要から車を運転している運転者」、そしてほとんど運転はしない「ペーパードライバー」の4項目のうち、何れかにあてはまるかを質問した。その結果、男女とも「マイカー運転者」が最も多くを占め、男性で77%、女性で86%となっている。次いで「仕事の必要から運転する運転者」で、男性は14%、女性は5%となっている。ほとんど運転はしないとする「ペーパードライバー」は、男性5%、女性8%となっている。

年齢層別にみると、男性の各年齢層に「マイカードライバー」が多く占めている。次に、「仕事の必要から運転する運転者」は、男性の25～29歳と30歳以上で21%、23%と比率が高くなっている。女性も男性と同様な傾向ではあるが「マイカードライバー」の比率は、男性よりやや高く、「仕事の必要から運転する運転者」は、30歳以上の者で11%となっている（図4—1—4）。

4—2 初心運転者の運転実態

(1) 運転車種

ふだん主に運転している車の種類を質問したところ、男女ともに普通乗用車が最も多く、男性で70%、女性では54%を占めている。次いで、軽乗用車で男性が13%、女性は36%であった。

年齢層別にみると、男性では、各年齢層とも普通乗用車が70%台を占め、次いで、軽乗用車の10%～16%の比率となっている。原付は、19歳以下が5%、20～24歳が11%で加齢とともに減少している。

女性は、男性と同様な傾向で各年齢層とも普通乗用車が50%強となっているが、軽乗用車については、男性に比較して高い比率を示しており、各年齢層とも30%台を、30歳以上では40%と高くなっている（図4—2—1）。

(2) 運転目的

運転をする主な目的別にみると、男性は、通勤・通学が44%と最も多く、次いで、業務・仕事が23%、レジャーが18%と続いている。この上位3項目で85%を超えている。女性の上位3項目は、通勤・通学の41%、買い物の23%、レジャーの11%となっている。

これを年齢層別にみると、男性は、通勤・通学の比率が高くなっており、各年齢層とも40%を超えている。特に、20～24歳については49%と高い比率となっている。次に、業務・仕事の比率が高く、25～29歳の33%、30歳以上で36%を占めている。レジャー目的は、明らかに若年層の比率が高く、19歳以下で23%、20～24歳で22%となっている。女性については、通勤・通学が若年層に高く、24歳以下で48%強に対して、25～29歳で35%、30歳以上では32%となっているが、反面、買い物は加齢とともに高くなる傾向にあり、25～29歳では33%となっている。また、レジャーは男性同様に若年層に高く、20歳～24歳以下では17%に対し、30歳以上では3%と6分の1程度に減少している（図4—2—2）。

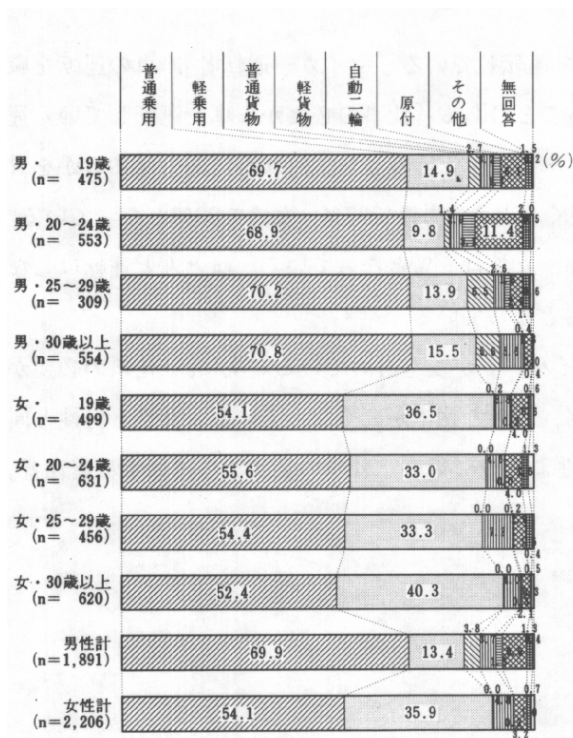


図4-2-1 性・年齢別主たる運転車種

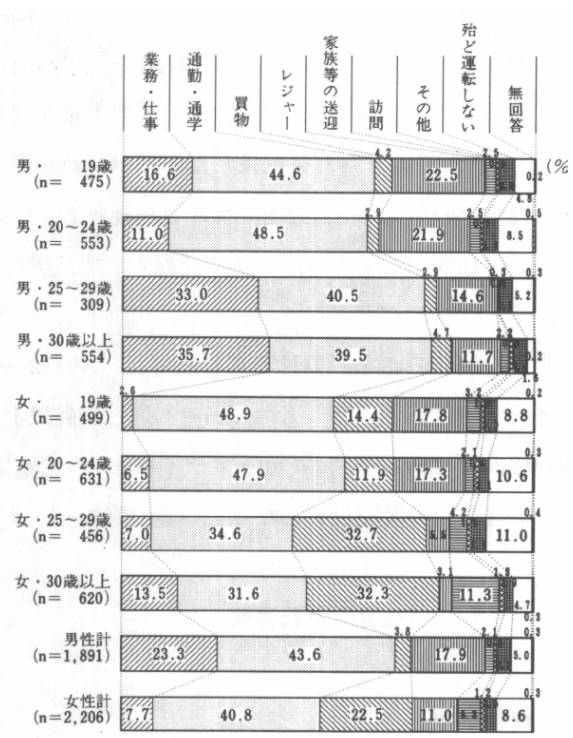


図4-2-2 性・年齢別運転目的

(3) 運転頻度

最近1月間の運転頻度については、「ほとんど毎日運転する」とするものが、男性は67%、女性は56%で、男女とも毎日運転している初心運転者が多い。次に「週に3～4日運転している」で、男性11%、女性13%となっている。

年齢層別にみると、男性では、25～29歳と30歳以上で「ほとんど毎日運転する」が72%、74%と多くっており、女性では30歳以上にその運転頻度が高く64%となっている。同年齢層の男女間で比較すると、男性の方が女性より運転する頻度が高くなっている（図4-2-3）。

(4) 運転経験期間

免許取得後の運転していない期間を除いた実質的な運転経験の期間について質問したもので、男女とも1年以上2年未満の運転経験が、男性55%、女性58%と過半数を占めている。次に、3カ月未満では男性9%、女性14%となっており、次いで、9カ月以上12カ月未満の運転経験が男性11%、女性10%となっている。

年齢層別にみると、男女ともに1年以上2年未満の運転経験が過半数を占め、特に、女性の30歳以上では65%を超えている。次いで、男性では、9～12カ月の19歳以下と20～24歳での運転経験が多く、25歳以上の年齢層に経験3年以上が20%を超えている。女性では、3カ月未満の20歳代での運転経験が多い（図4-2-4）。

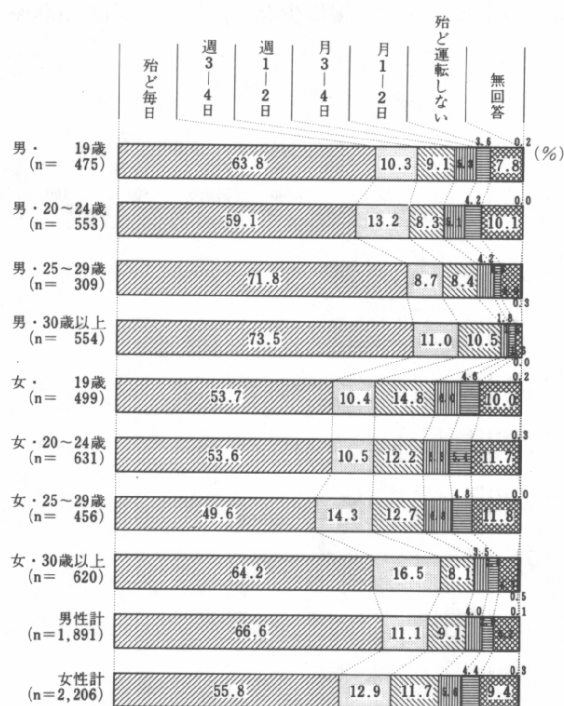


図4-2-3 性・年齢別最近1ヶ月の運転頻度

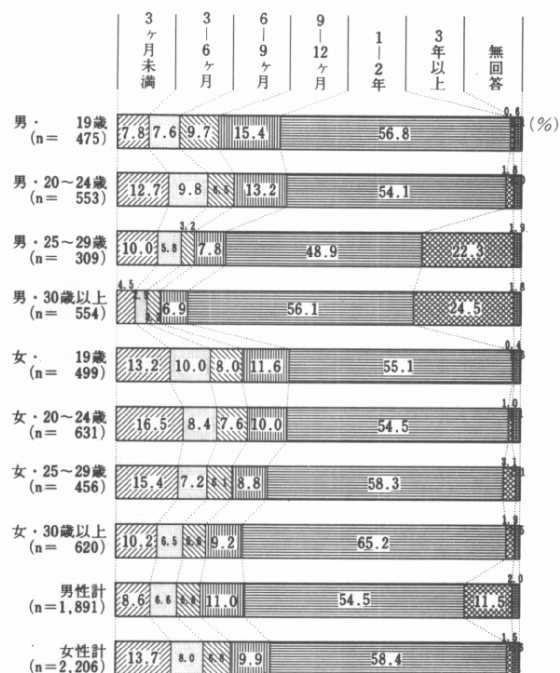


図4-2-4 性・年齢別運転経験期間

(5) 走行距離

過去1年間の走行距離で最も比率の高いのは、男性は5千km以上1万km未満が22%、女性は5千km未満が29%となっている。次いで、男性の5千km未満が21%、女性の5千km以上1万km未満が22%となっている。年齢層別でみると、男性の20～24歳の5千km未満が25%となっているほか、他の年齢層は20%で、女性に比べて低い傾向にある。女性の5千km未満については、24歳以下は26%であるが25歳以上の年齢層については、32%と高くなっている（図4-2-5）。

性別・年齢層別の走行距離を箱型図（ボックスプロット）で示したものが図4-2-6である。箱型図の詳細は、巻末資料（付録3）に示すとおりであるが、簡単に説明すると、図の箱型の中央にある縦線が中央値を示し、この中央値から箱の両端（左右）の値にかけて、それぞれ25%つ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。例えば、図4-2-6の男性の19歳以下の場合であれば、中央値は8,000kmで、箱の下端（左）の3,000kmから箱の上端（右）の14,000kmの間に50%のサンプルが含まれていることになる。

性別・年齢層別の走行距離をみると、男性の年間走行距離の中央値は8,000kmに対し女性は3,900kmで、女性の走行距離は、男性の2分の1となっている。

年齢層別にみると、男性では25～29歳の中央値が10,000kmとなっているほか、他の年齢層とも7,000km～8,000kmで差はない。各年齢層別の下ヒンジは20～24歳が1,000kmで、その他は3,000km～4,000kmとなっており、上ヒンジは14,000km～15,000kmで大きな差はない。女性についてみると、女性の各年齢層別の中央値が

3,000km～4,000kmと男性に比べて2分の1とやや短く、女性の下ヒンジは極端に少なく上ヒンジは8,000km～10,000kmとなっている（図4-2-6）。

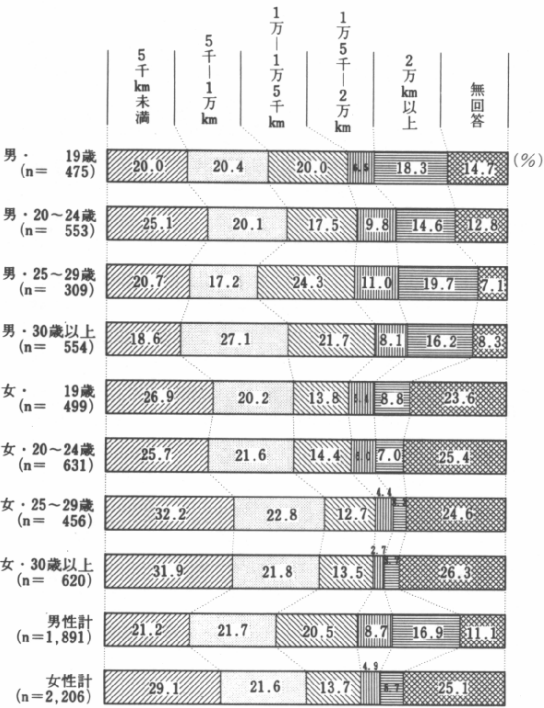


図4-2-5 性・年齢別年間走行距離

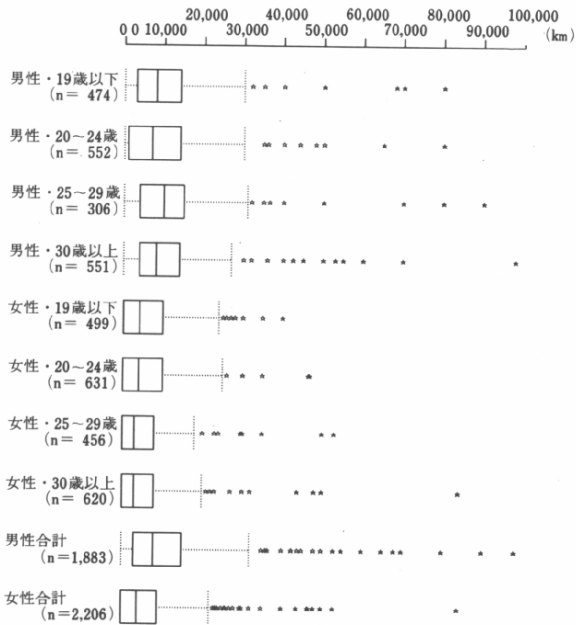


図4-2-6 性・年齢別年間走行距離

次に、主に運転している車種別の走行距離の中央値をみると、男性では、特に普通貨物が15,000kmと長く、普通乗用、軽貨物、自動二輪は9,000km前後、軽乗用は7,000km、原付は3,000kmとなっている。女性の中央値は、普通貨物が1番であるがサンプルが1件であり結果の解釈は難しい。女性の場合は、普通乗用より軽乗用、軽貨物の走行距離の方が長い。また、原付は400kmで、男性の7分の1強である（図4-2-7）。

運転者群別では、男性は職業運転者の走行距離が長く、年間20,000kmとなっており、下ヒンジは10,000km、上ヒンジは70,000kmで差が大きい。仕事の必要から車を運転している男性の中央値は10,000kmで、マイカー運転者は8,000kmである。女性の職業運転者は2件とサンプルが少ないが、女性の仕事の必要から運転している者の中央値は8,000kmで、男性と同程度の走行距離を示しており社会進出がめざましい。女性のマイカー運転者の中央値は4,000kmで男性の2分の1である（図4-2-8）。

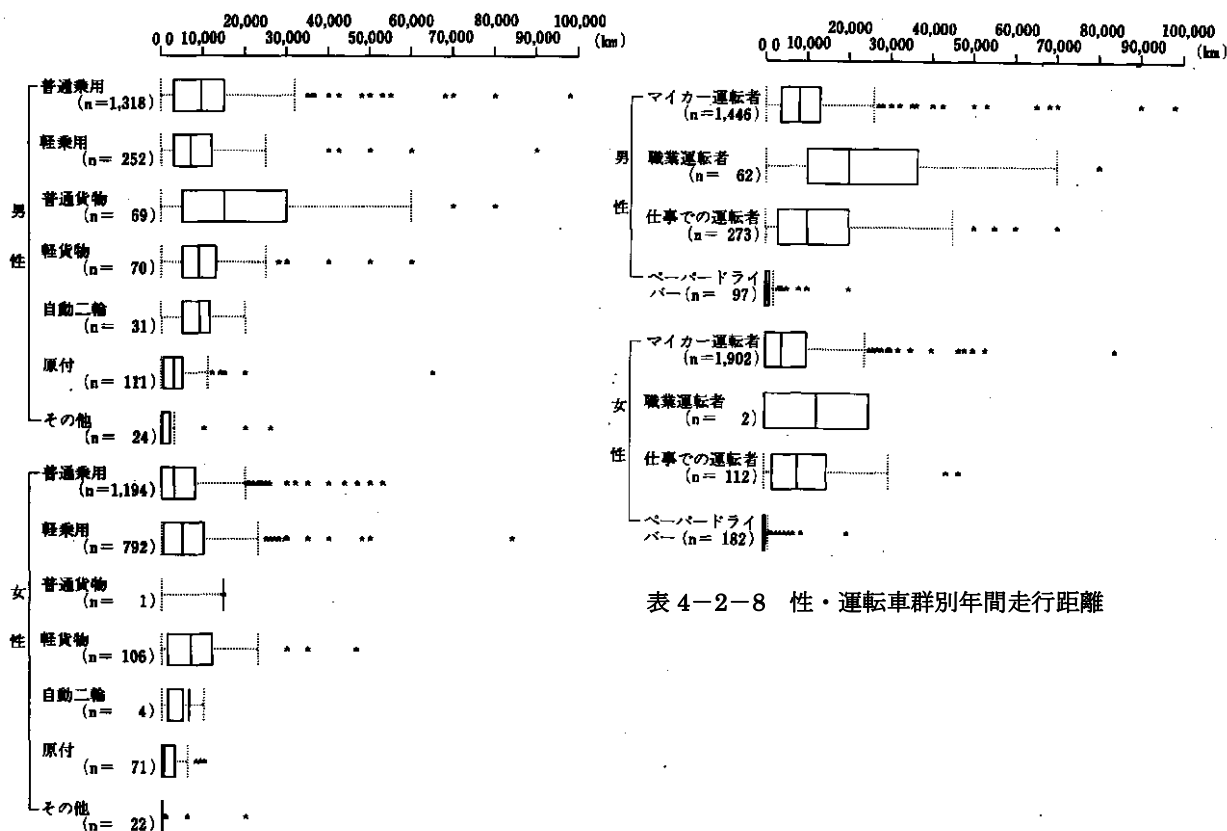


表 4-2-7 性・主運転車類別年間走行距離

表 4-2-8 性・運転車群別年間走行距離

運転目的別からみると、男性の業務・仕事と通勤・通学の中央値が共に10,000kmとなっている。レジャーの走行距離は6,000km、買い物は5,000kmである。女性の場合は、業務・仕事は8,000km、通勤・通学7,000kmとなっている。買い物、レジャーは男性の2分の1となっており、女性の走行距離は、同じ運転目的からみても男性の半分となっている（図4-2-9）。

運転頻度別についてみると、男性では、ほとんど毎日運転している者の走行距離が10,000kmで、下ヒンジは6,000km、上ヒンジは18,000kmとなっている。週に3~4日、週に1~2日はいずれも5,000kmとなっている。女性は、ほとんど毎日運転しているが7,000kmで、下ヒンジは2,000km、上ヒンジは11,000kmで男性と同様に、毎日運転しているようである（図4-2-10）。

職業別の走行距離は、男性では、会社員・公務員等と自営業・自由業が同じく10,000km、パート・アルバイトや学生で6,000kmである。女性は、会社員・公務員等、自営業・自由業とパート・アルバイトが男性の2分の1、学生は男性の4分の1である。専業主婦は2,000kmで、職業を持つ女性に比較して走行距離が短い（図4-2-11）。

運転経験期間別では、男性と女性を比較すると、男性の走行距離が各経験期間につれて女性よりも走行距離が長くなっている。男性は運転経験期間が長くなるにつれて走行距離が延びるが、女性は男性の2分の1程度の走行距離となっている。女性の、6~9月は2,000kmであるのに対し、男性は4,000kmと2倍となって

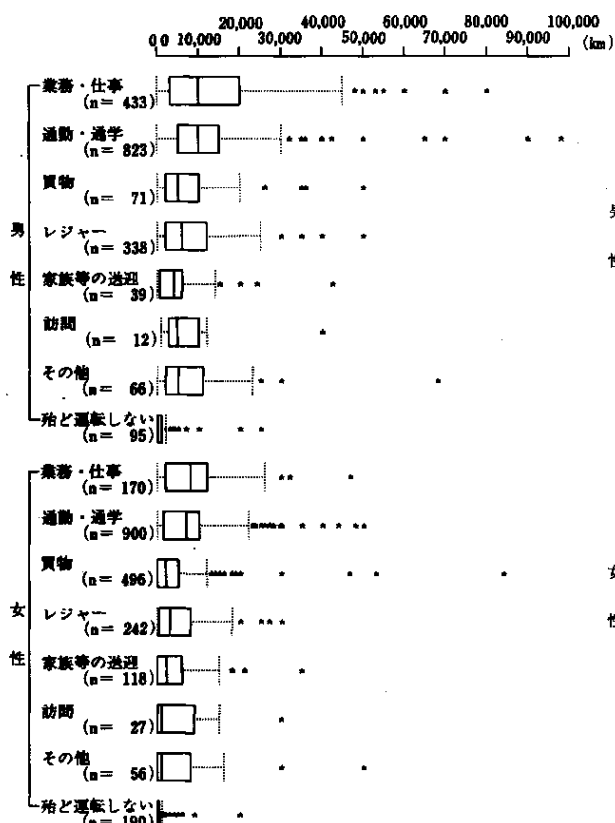


表 4-2-9 性・運転目的別年間走行距離

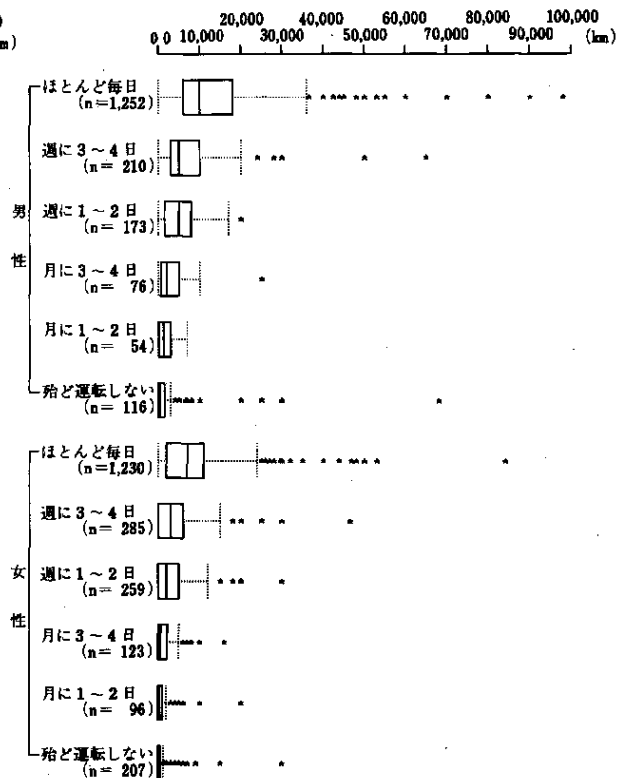


表 4-2-10 性・運転頻度別年間走行距離

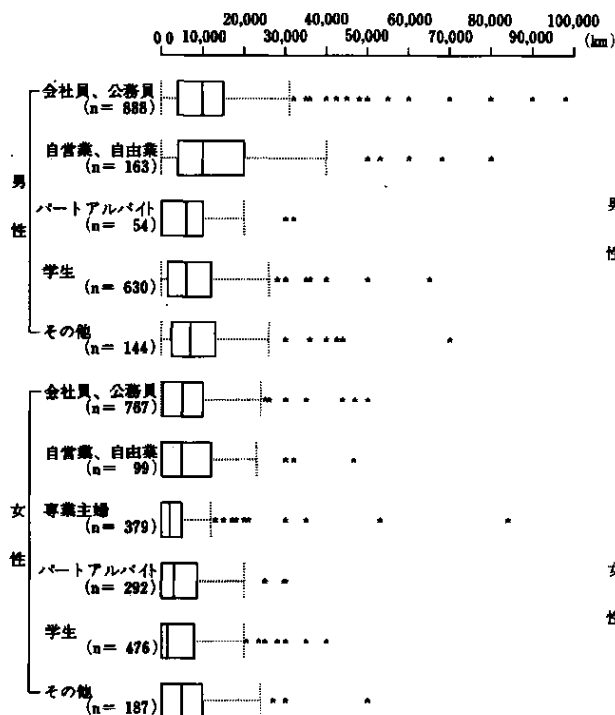


表 4-2-11 性・職業別年間走行距離

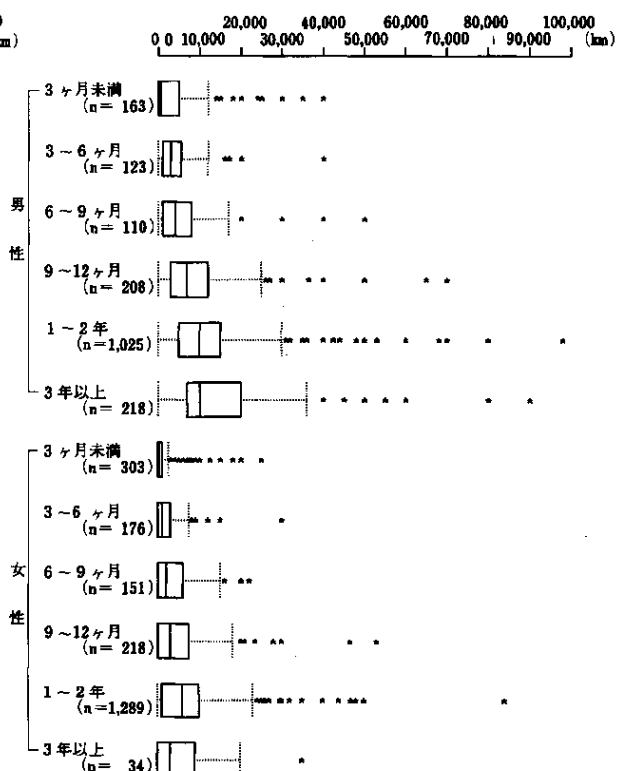


表 4-2-12 性・運転経験期間別年間走行距離

おり、女性で走行距離の最も長い経験期間の1～2年が6,000kmであるのに対して、男性は10,000kmとなっている（図4-2-12）。

(6) 事故・違反の有無

免許を取得してから、これまでに事故を起こしたり違反をしたことがありますかとの質問に対して、あると回答しているのは、男性が45%、女性が44%である。年齢層別でみると、男性は、19歳以下は50%、20～24歳は49%、25～29歳は39%と加齢とともにその比率は減少しているが、30歳以上は40%とやや高くなっている。女性は、男性同様に加齢とともにその比率は減少しているが、30歳以上は44%と男性に比べ4%高くなっている（図4-2-13）。

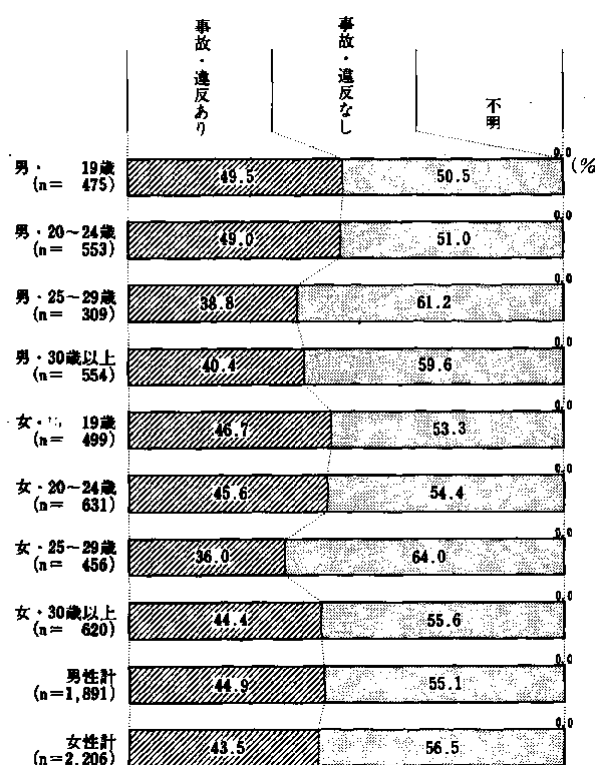


図4-2-13 性・年齢別事故・違反の有無

4-3 初心運転者の運転意識・態度の実態

初心運転者のふだんの運転の意識と態度についての実態をみるため、21項目の質問を用意して、初心運転者の運転意識・態度について検討した。

21項目は、攻撃的運転傾向（6項目）、遵法傾向（4項目）、依存的傾向（4項目）、歩行者に対する態度（2項目）、運転への価値感（2項目）及び運転への緊張傾向（2項目）について質問し、回答は、それぞれの問に対して「そう思う（その通り）」、「どちらかといえばそう思う（どちらかといえばその通り）」と肯定する意見の回答比率（以下ここでは「肯定者比率」と呼称する。）並びに「どちらかといえばそう思わない（ど

ちらかといえばそうではない)」、「そう思わない(そうではない)」とする否定する意見の回答比率の4段階に分けて得た。

4-3-1 初心運転者の運転意識・態度等の実態

(1) 攻撃的運転傾向

① 追い越されるのは、気分がよいくない

「追い越されるのは、あまり気分のいいものではない」に対して、「そう思う」並びに「どちらかといえばそう思う」とする肯定者比率は、男性が53.2%、女性は45.7%で、男女ともに追い越されることは気分がよいくないとしている。年齢層別にみると、男女とも加齢とともに肯定者比率は減少し、男性では19歳以下の61%から30歳以上の43%と、女性では、19歳以下の62%から30歳以上の28%となっている。(図4-3-1-1)。

② 前車をもたもたしていると、クラクションを鳴らす

「前の車をもたもたしているときは、すぐにクラクションを鳴らす方だ」に対して、クラクションを鳴らすとする肯定者比率は、男性は11%、女性は6%で、男性にクラクションを鳴らす傾向が高い。

年齢層別にみると、男性では19歳以下と25～29歳が14%と、女性では19歳以下が9%と他の年齢層に比較して高くなっている。各年齢層とも男性にその比率が高い(図4-3-1-2)。

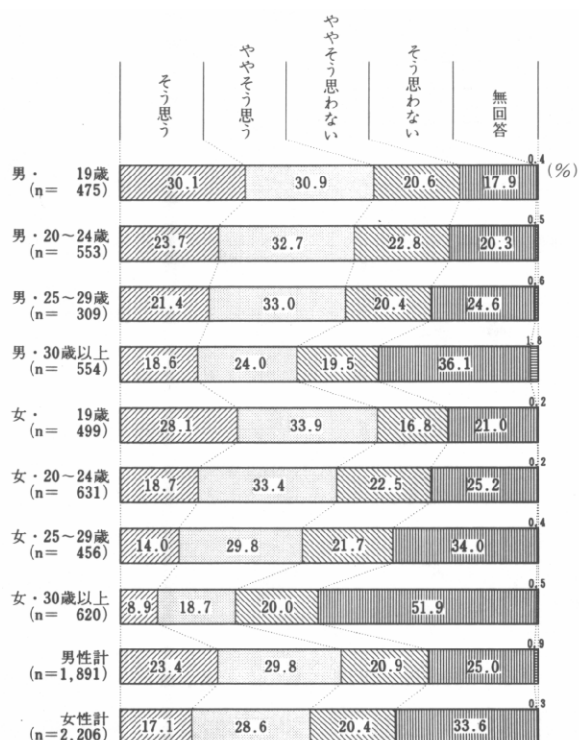


図4-3-1-1 性・年齢別運転意識 (追い越されるのは気分がよいくない)

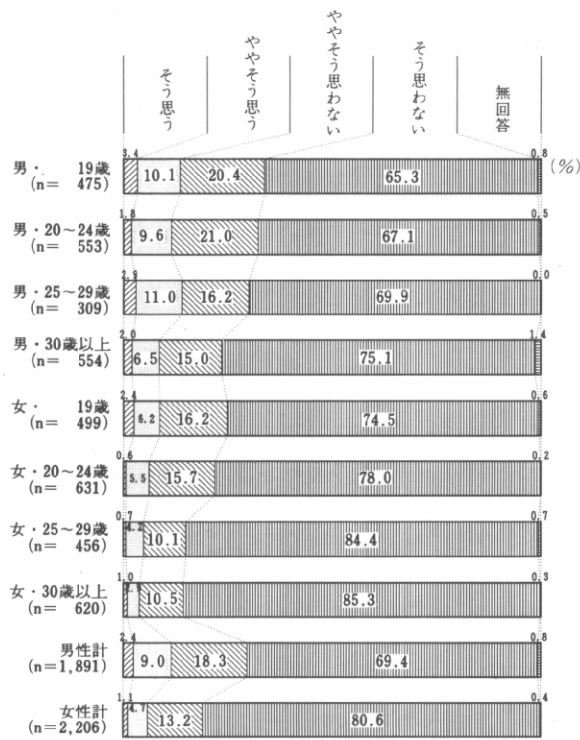


図4-3-1-2 性・年齢別運転意識 (前がもたもたしているクラクションを鳴らす)

③ 歩行者や自転車をじゃまに思う

「運転中、歩行者や自転車をじゃまに思うことが、よくある」との質問に対して、じゃまに思うとする肯定者比率は、男性が55%、女性では60%となっており、やや女性にその比率が高い。

年齢層別にみると、男女とも加齢とともに肯定する比率が減少しているものの、男性に比較して女性に肯定する比率が高くなっており、男性と比較すると女性は19歳以下で7%、20～24歳で3%、25～29歳で5%、30歳以上で6%と各年齢層とも肯定者比率が高い（図4-3-1-3）。

④ あまり車間距離をあけない

「車間距離をあけると他の車に割り込まれるのであまりあけないようにしている」の質問に対して、車間距離はあけないとする肯定者比率は、男性16.2%、女性11.6%で、男性に肯定する比率が高くなっている。

年齢層別にみると、男女とも加齢とともにその比率は減少しているが、男性では、16～19歳の24.4%から30歳以上の14.1%と10%減に、女性も男性同様16.6%から9.3%と7%減少している（図4-3-1-4）。

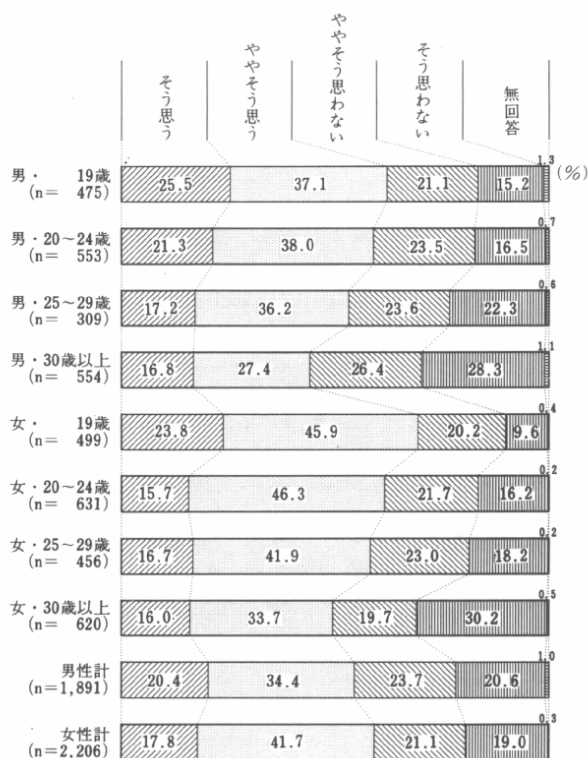


図 4-3-1-3 性・年齢別運転意識（歩行者や自転車をじゃまに思う）

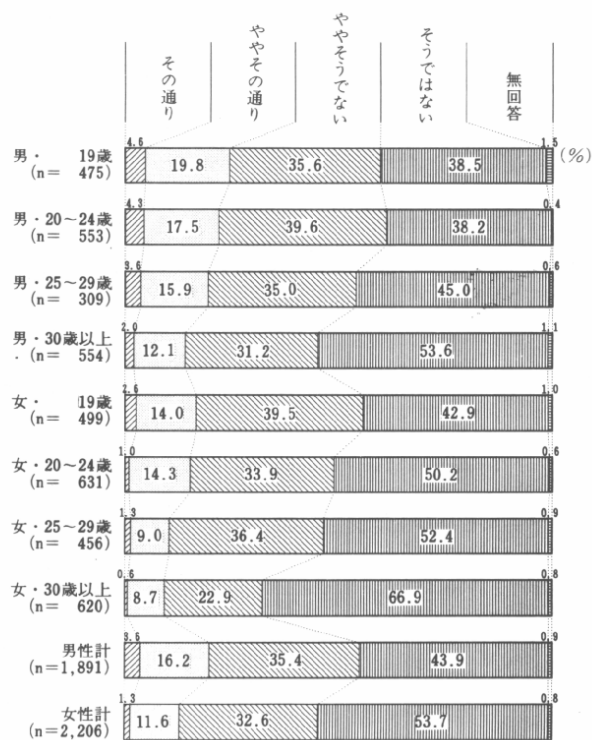


図 4-3-1-4 性・年齢別運転意識（あまり車間距離をあけない）

⑤ 優先なら道を譲らない

「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」との質問について、譲らないとするものは、男性が6.6%、女性は3.4%で、男性の方が女性の約2倍ほど道を譲ることはしないとしている。これに、どちらかといえば譲らないを含めると、男性27.0%、女性24.5%となっている。

年齢層別にみると、男女とも加齢とともにその比率は減少しているが、特に、女性の30歳以上については1%と極端に低く、男性の同年齢層と比較しても約3分の1となっている（図4-3-1-5）。

⑥ 他人に批判されると腹がたつ

「他人に自分の運転を批判されると腹がたつ」かについて、その通り腹が立つと回答しているのは、男性は8.5%、女性5.9%で、これに、どちらかといえば腹がたつを加えると、男性29.5%、女性26.1%となっており、男性にやや腹が立つとする比率が高くなっている。

年齢層別にみると、男性の20～24歳、女性の19歳以下に肯定者比率が高くなっているが、加齢とともにその比率は減少している。肯定者比率の最も低いのは、女性の30歳以上の16.6%となっている（図4-3-1-6）。

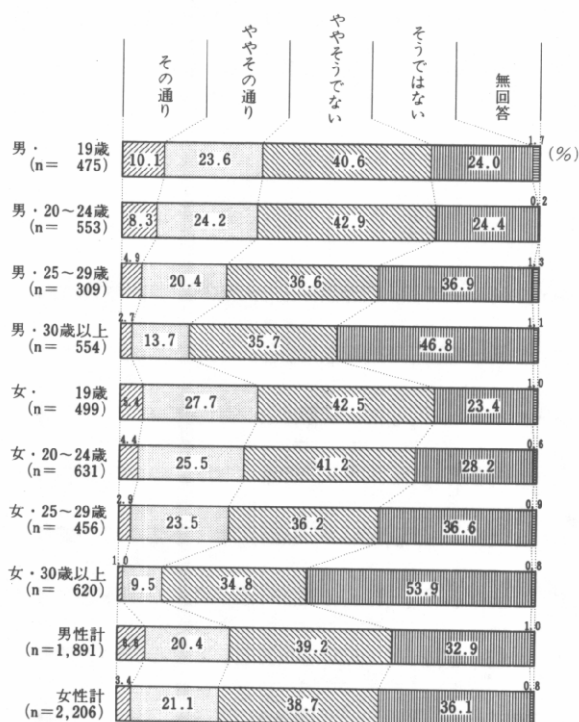


図4-3-1-5 性・年齢別運転意識（優先ならば道を譲らない）

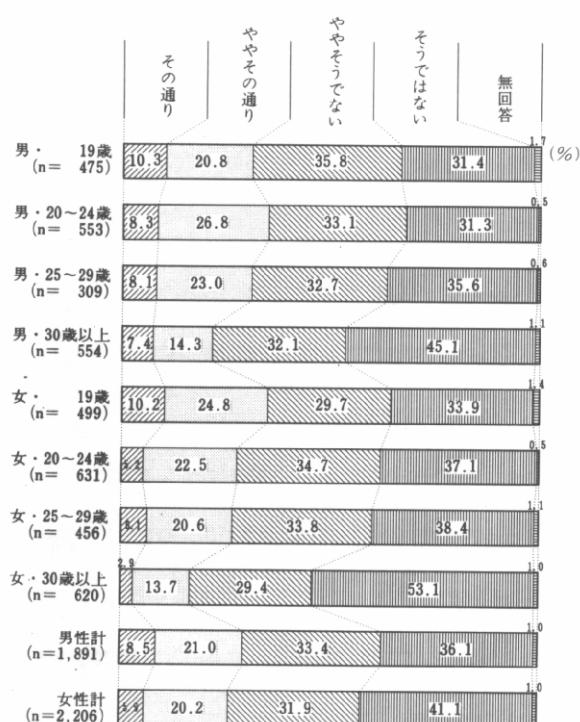


図4-3-1-6 性・年齢別運転意識（他人に評判されると腹がたつ）

(2) 遵法傾向

① 追越し禁止場所では追越さない

「追い越し禁止の場所では、たとえ安全にみえても追い越しをするようなことはしない」とする肯定者比率は、男性が85%女性は93%となっており、男女とも追い越し禁止場所では追い越しはしないとする比率は高く、特に、女性に高くなっている。

年齢層別にみると、男女とも加齢とともに肯定者比率は高くなっているが、女性は男性に比べ各年齢層ともその比率が高い。男性は、25～29歳で若干減少している（図4-3-1-7）。

② 車の流れに乗って走る

「10km程度のスピードオーバーであれば車の流れに乗って走る」の質問に対して、車の流れに乗って走るとする肯定者比率は、男性で89.5%、女性で87.8%と9割近くの男女が、車の流れに乗って走ると回答している。

年齢層別にみると、男性は、加齢とともにその比率は減少している。女性については男性とは逆の傾向を示し若干ではあるがその比率が高くなっているが、女性の30歳以上は男性の同年齢層に比べ低くなっている（図4-3-1-8）。

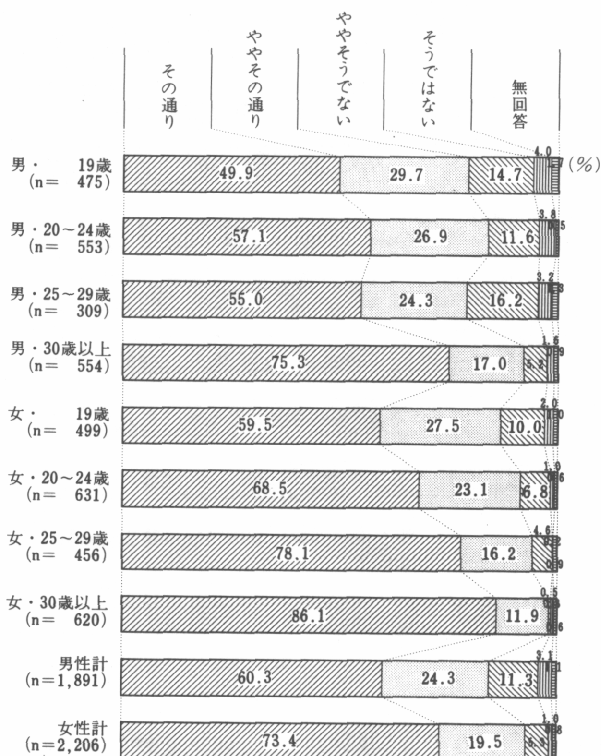


図4-3-1-7 性・年齢別運転意識（追越禁止ならば追越をしない）

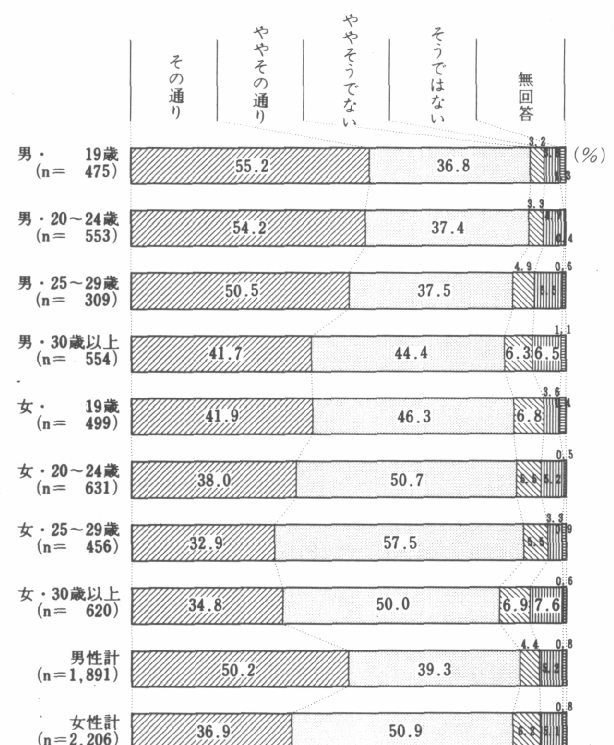


図4-3-1-8 性・年齢別運転意識（流れに合わせて10km程度のスピードオーバー）

③ 見通しがよければ一時停止しない

「時停止の場所でも見通しがよければ停止しないで通過する」との質問に対して、その通り見通しがよければ停止しないで通過すると回答したものは、男性2.9%、女性1.7%と極く僅かであった。これに「どちらかといえばその通り」を含めた肯定者比率を各年齢層別にみても、男性は19歳以下の20%から30歳以上の11%と、女性では19歳以下の15%から30歳以上の6%と、男女とも加齢とともに肯定者比率は減少している（図4-3-1-9）。

④ 駐車禁止場所でも駐車する

「駐車禁止の場所でも、気にせずに駐車する」について、その通り駐車するとするものは、男女とも1～2%と極く僅かで、これにどちらかといえば駐車するを加えると、男性が9.9%、女性が8.2%となっており、若干男性の方にその比率が高い。

年齢層別にみると、男女とも30歳以上の肯定者比率が低くなっているが、男性が4.3%、女性は4.8%でやや女性にその比率が高くなっている（図4-3-1-10）。

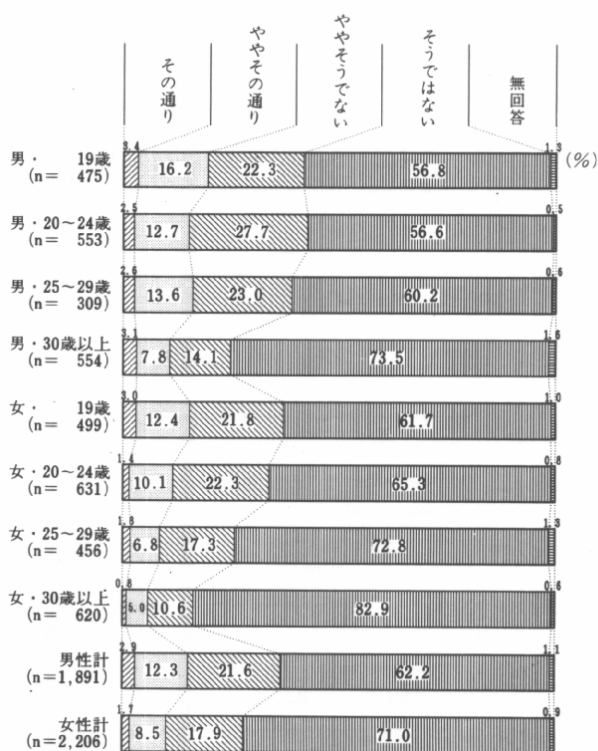


図4-3-1-9 性・年齢別運転意識（見通しがいい時は一時停止しない）

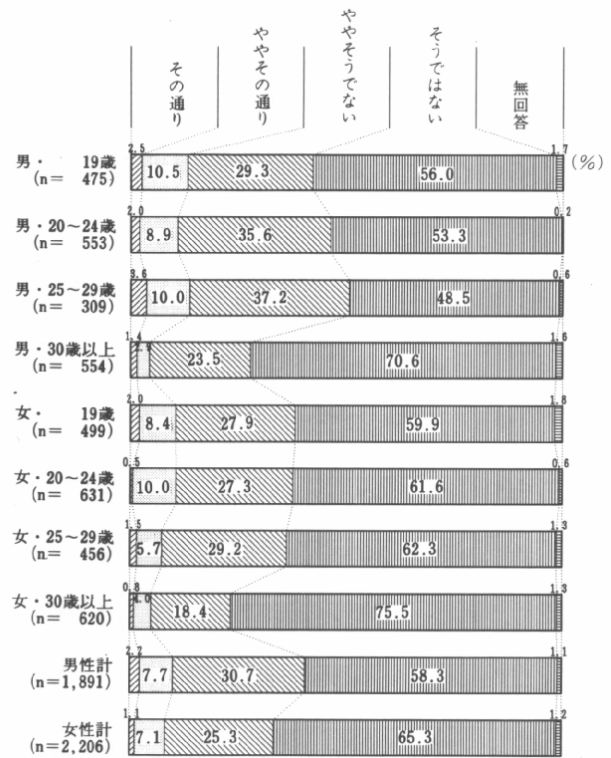


図4-3-1-10 性・年齢別運転意識（駐車禁止でも駐車をする）

(3) 依存的傾向

① 迷惑をかけるのはお互いさま

「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」との質問について、迷惑をかけるのはお互いさまだと回答しているのは、男性15.7%、女性12.2%となっている。

年齢層別にみると、男女とも加齢とともに肯定者比率は減少しているが、特に、男性の30歳以上（9.6%）、女性の20～24歳（7.9%）、30歳以上（7.5%）についてはその比率が低くなっている。（図4-3-1-11）。

② 譲ってくれるので進路変更には不安はない

「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」との質問について、不安を感じないとしているのは、男性3.5%、女性1.8%となっている。これにどちらかといえば不安を感じないを加えると、男性16.1%、女性11.0%で、男性の比率がやや高くなっている。

年齢層別にみると、男女とも加齢とともに肯定者比率が減少しているが、なかでも、女性の25～29歳（7.7%）と30歳以上（7.6%）は、男性の同年齢層に比べて2分の1と低い比率となっている。（図4-3-1-12）。

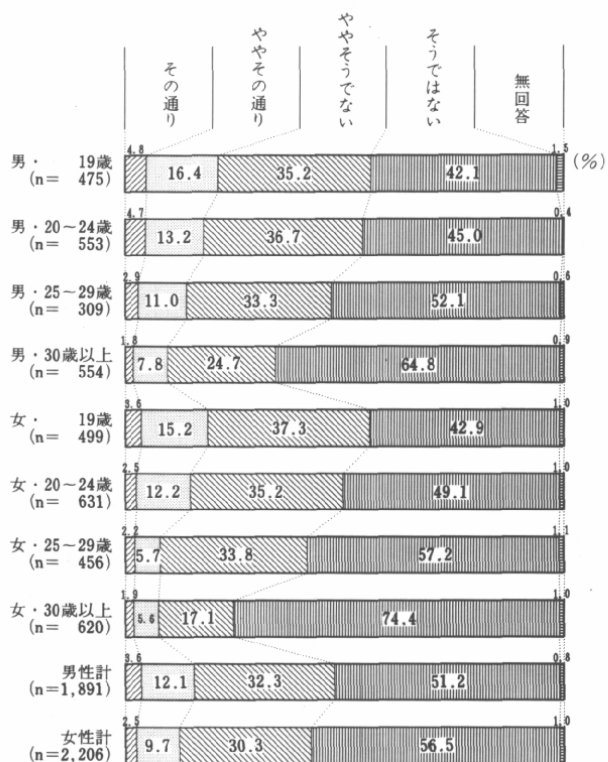


図 4-3-1-11 性・年齢別運転意識（迷惑をかけるのはお互いさま）

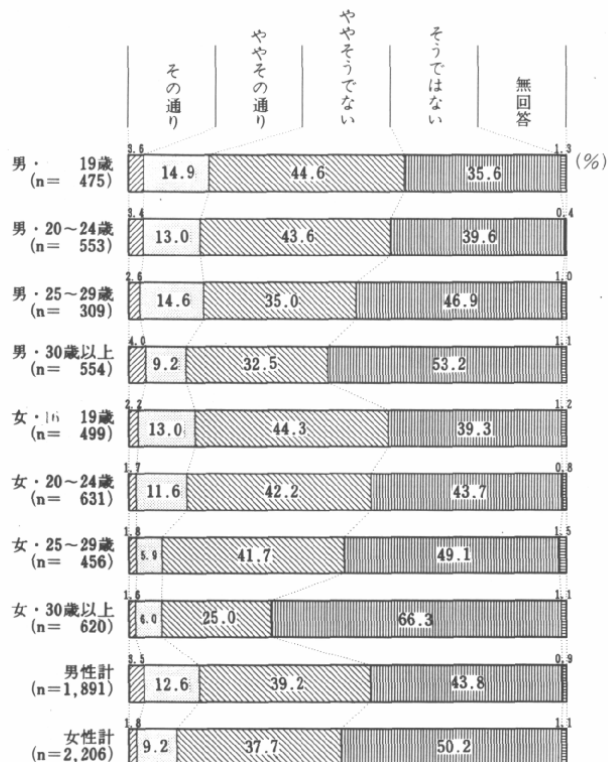


図 4-3-1-12 性・年齢別運転意識（譲ってくれるので進路変更に不安はない）

③ 前の車についていけば右左折は安心

「前の車についていけば安心して右左折できる」との問に対して、安心して右左折できると回答している比率は、男性で4.2%、女性で3.2%と低い。これに、どちらかといえば安心して右左折できるとする比率を加えると、男性16.6%、女性17.8%で、女性にその比率が高くなっている。

年齢層別にみると、男性の30歳以上が12%で、それ以外の年齢層は18%となっている。女性では25～29歳が17%、30歳以上が11%で、それ以外の年齢層は22%となっており若年層に高い比率となっている（図4-3-1-13）。

④ ベテランは初心運転者に親切にすべき

「ベテランドライバーは初心運転者にもっと親切にすべきだ」との質問に対して、親切にすべきだと回答しているのは、男性で47.2%、女性で43.2%となっている。これにどちらかといえば親切にすべきだとする回答比率を加えると、男性83.7%、女性84.4%と、男女ともに8割を超えているが、若干女性にその比率が高くなっている。

年齢層別にみると、男性では、加齢とともに肯定者比率が高くなっており、各年齢層とも80%を超えているが、30歳以上では88%と高い比率となっている。女性も男性同様で30歳未満の各年齢層で85%前後を、30歳以上となると83%と若干低くなっている（図4-3-1-14）。

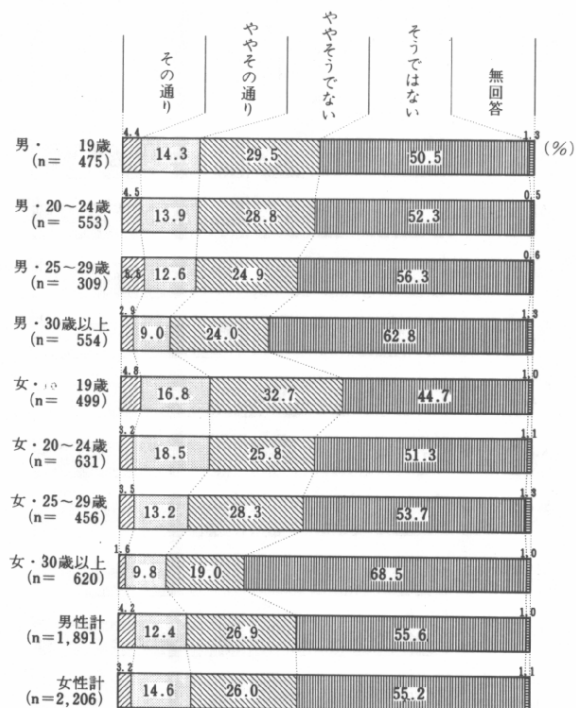


図 4-3-1-13 性・年齢別運転意識（前車についていけば右左折は安心）

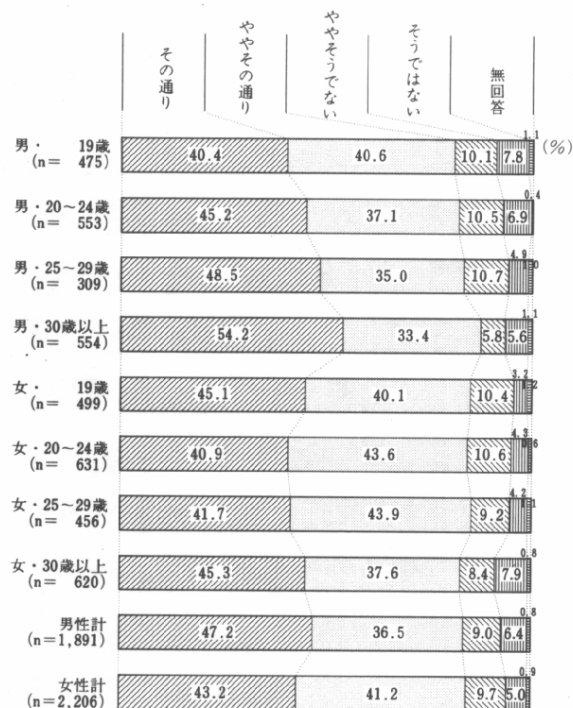


図 4-3-1-14 性・年齢別運転意識（ベテランは初心者にもっと親切にすべき）

(4) 歩行者への態度

① 駐車中の車のわきは人の飛び出しに注意している

「駐車中の車のわきを通るときは人が飛び出してこないか、十分に注意している」との質問に対して、人の飛び出しに注意しているとする肯定者比率は、男性は92%、女性は91%と9割が人の飛び出しに十分注意しているとしている。

年齢層別にみても、男女ともこの肯定者比率は高くなっており、各年齢層とも90%を超えている（図 4-3-1-15）。

② 歩行者がいても止まらないことが多い

「歩行者が横断歩道で手をあげても止まらずに通るが多い」とする質問に対して、止まらなと回答しているのは、男性3.5%、女性3.0%で、男女ともに低い比率で、これにどちらかといえば止まらないことが多いとする比率を加えると、男性は14%、女性は10%で男性の方が4%程度高くなっている。

年齢層別には、加齢とともに肯定者比率は減少しているが、男性では、19歳以下の19%から30歳以上の8%に、女性は19歳以下の15%から30歳以上の6%となっており、女性にその比率が低い。（図4-3-1-16）。

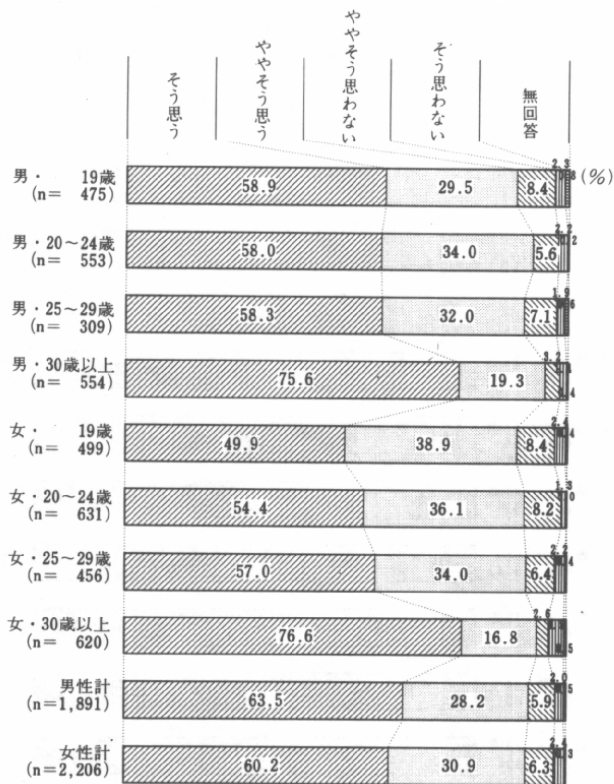


図 4-3-1-15 性・年齢別運転意識（駐車中の車わきは飛び出しに注意している）

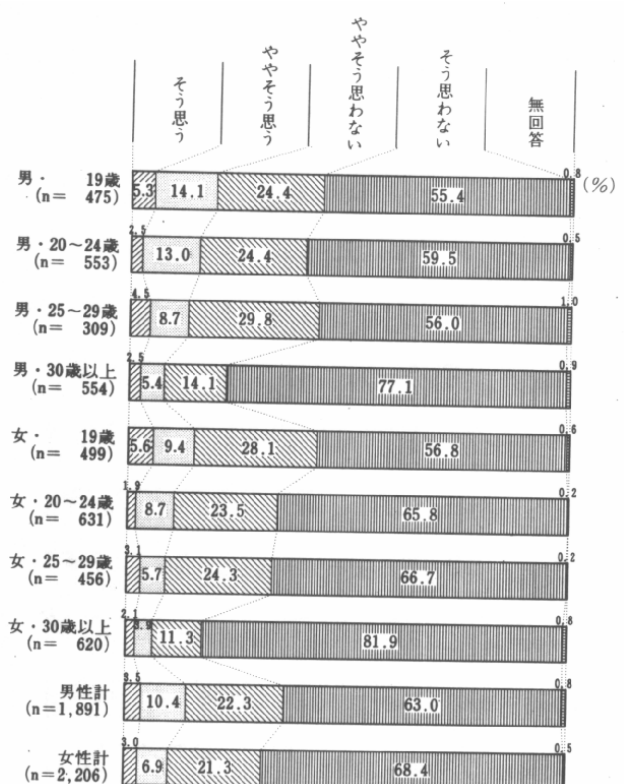


図 4-3-1-16 性・年齢別運転意識（歩行者がいても止まらないことが多い）

(5) 運転への価値意識

① 運転することが楽しい

「目的がなくとも、運転することじたいが楽しい」に関して、運転は楽しいとした比率は、男性が30.6%、女性が29.0%で、男女ともに3割のものが運転することが楽しいと回答している。これにどちらかといえは運転することが楽しいとする比率を加えると、男性64.8%、女性65.2%で、女性にややその比率が高くなっている。

年齢層別に、肯定者比率をみると、男女とも加齢とともにその比率は減少しているが、男性では19歳以下が81%、20～24歳が74%、25～29歳が61%、30歳以上が43%と低くなっている。女性は、19歳以下が75%とやや低い比率を示しているが、他の年齢層については男性に比べて各年齢層とも肯定者比率がやや高くなっている（図4-3-1-17）。

② 車は単なる移動手段

「車は、単なる移動の手段にしかすぎない」について、移動手段にすぎないとする比率は、男性13%、女性は12%で差はない。これにどちらかといえは移動の手段にしかすぎないとする比率を加えると、男性が22%、女性が26%となっており、やや女性に肯定者比率が高くなっている。

年齢層別にみると、移動の手段にしかすぎないとする肯定者比率は、男性の場合は、20～24歳で27%と低いほか、その他の年齢層は加齢とともにその比率は増加している。女性の場合も、男性と同様な傾向を

示しており20～24歳が27%と低く、その他の年齢層については加齢とともにその比率は増加しているが、男性に比べてその比率は高くなっている。女性の30歳以上と男性のそれと比較すると女性が6%高くなっている。（図4-3-1-18）。

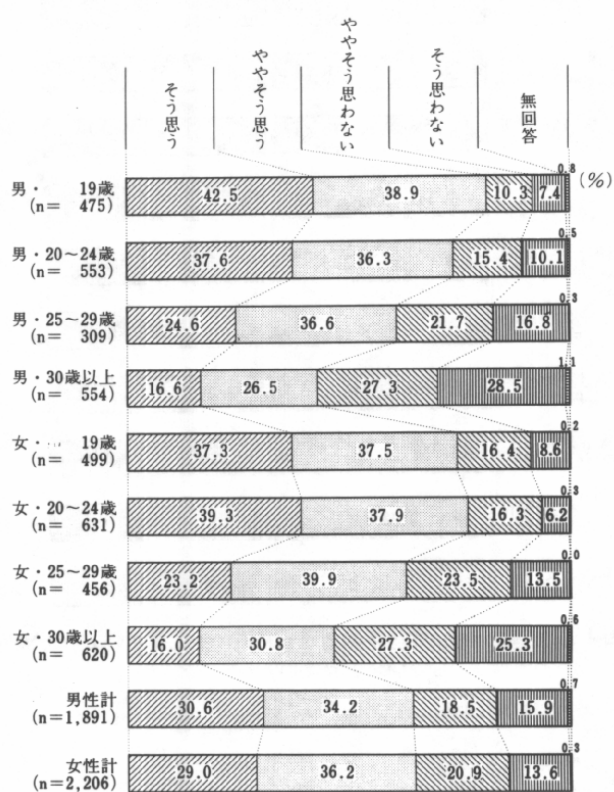


図4-3-1-17 性・年齢別運転意識（運転することじたいが楽しい）

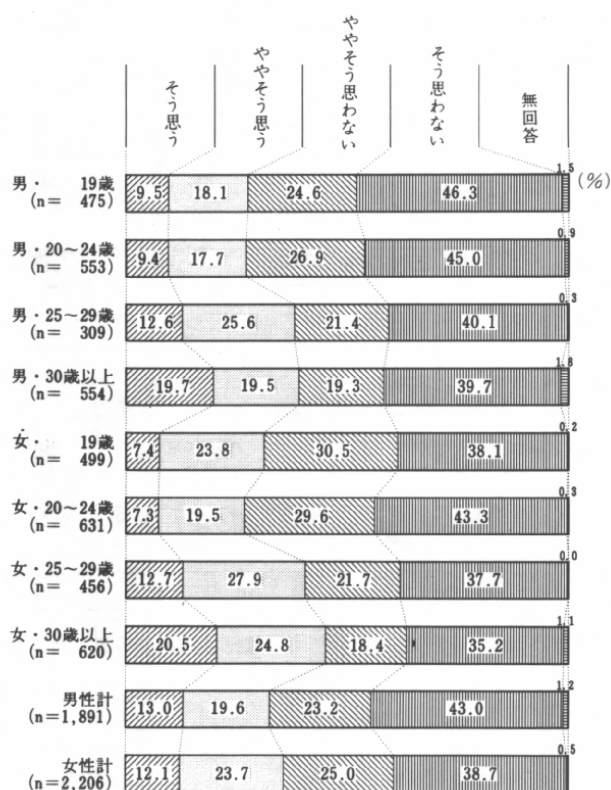


図4-3-1-18 性・年齢別運転意識（車は単なる移動手段）

(6) 運転への緊張傾向

① 運転はこわい

「運転はこわいものだと思う」との質問に対して、運転はこわいものだと回答している比率は、男性76%、女性80%となっており、女性の方に運転はこわいと思っている。

年齢層別には、男女とも加齢とともに肯定者比率は高くなる傾向にあり、各年齢層とも女性に顕著に現れている（図4-3-1-19）。

② 運転は疲れる

「運転は緊張で疲れる」かとの質問に対して、疲れるとする肯定者比率は、男性59.6%、女性62.4%で、やや女性にその比率が高い。

年齢層別にみると、特に男女間の差はみられないが、加齢とともに肯定する比率が増加しているが、女性にその比率が高くなっている（図4-3-1-20）。

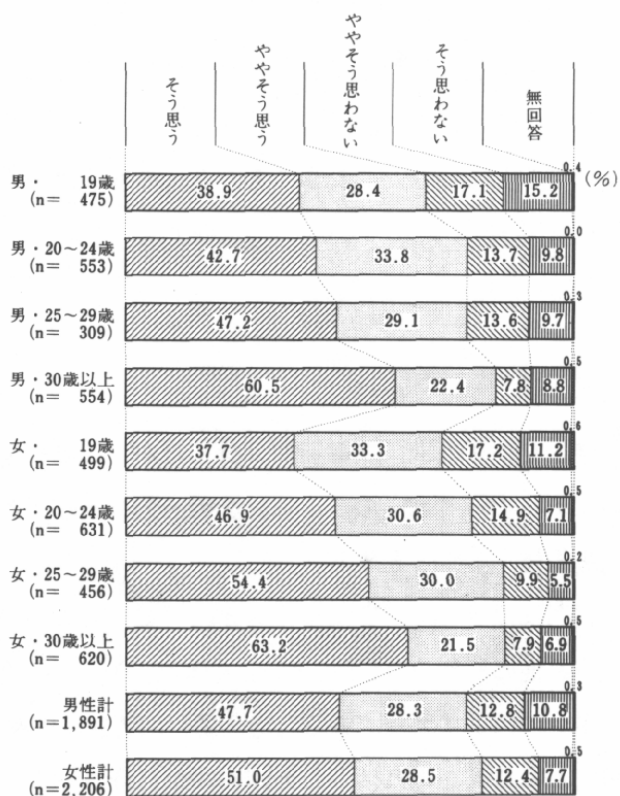


図 4-3-1-19 性・年齢別運転意識（運転はこわい）

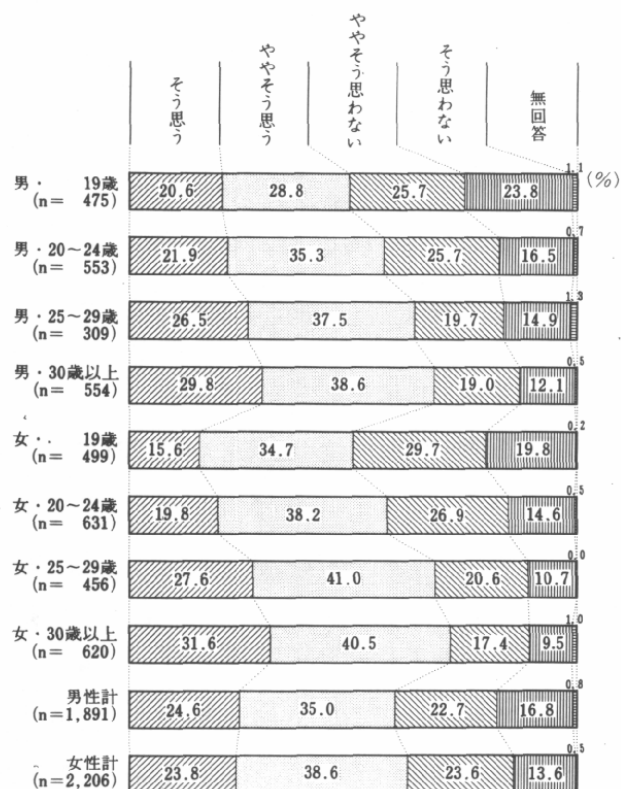


図 4-3-1-20 性・年齢別運転意識（運転は疲れる）

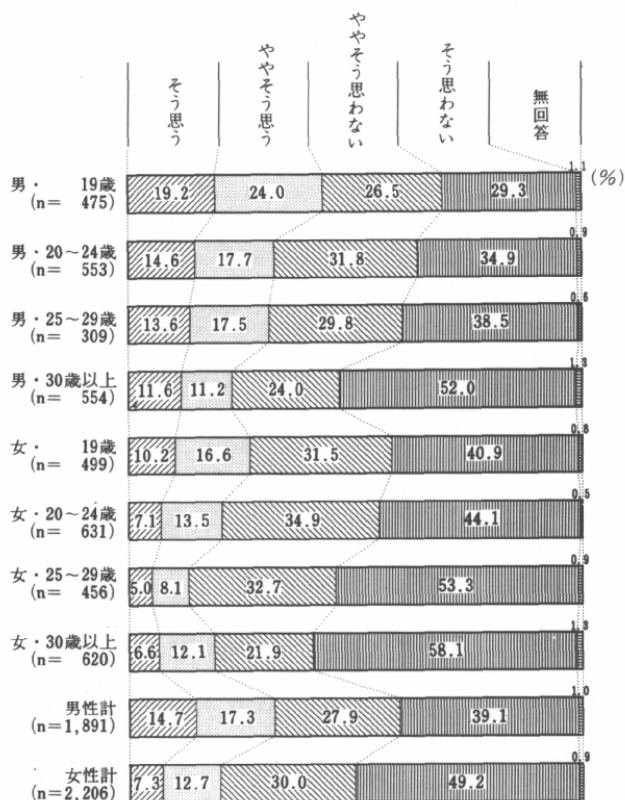


図 4-3-1-21 性・年齢別運転意識（狭い道でも気にせず走る）

③ 狭い道でも気にせず走れる

「人通りの多い、狭い道でも、あまり気にせずに走れる」との質問に対して、気にせずに走れるとしているのは、男性は32%、女性は20%となっており、男性にその比率が高い。

年齢層別にみると、男女とも加齢とともに肯定者比率は減少しているが、なかでも、女性の30歳以上が19%と微増している（図4-3-1-21）。

4-3-2 運転意識・態度を構成する因子とその特徴

(1) 運転意識・態度を構成する因子

初心運転者の運転意識・態度について21項目で質問した結果を、属性別、年齢別に分析したが、この結果からは全体のおおよその傾向を見いだすことはむずかしい。そこで、これらの21項目を因子分析と呼ばれる手法を利用してより少ない要因に要約して、全体の傾向を把握することとする。

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「そう思う」と回答すると他の質問項目に対しても「そう思う」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った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。この21項目に対する因子分析の結果は、次表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もとの21項目の質問が持っている情報量を表している。

表 運転意識・態度の因子分析結果

因子	固有値	寄与率	累積寄与率
1	3.6908	17.6	17.6
2	1.8287	8.7	26.3
3	1.3024	6.2	32.5
4	1.2525	6.0	38.5
5	1.0699	5.1	43.5
6	1.0293	4.9	48.5
7	0.958	4.6	53.0

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。この運転意識・態度に関する質問は、21項目あり、全体で21単位の情報があることになる。運転意識・態度の因子分析結果（上表）にみるように、第1因子の情報量（固有値）は3.69で、21項目全体の17.6%（寄与率）を再現していることになる。第2因子は情報量が1.83で、寄与率は8.7%、この第1因子と第2因子の情報量（固有値）を合計すると全体の情報の26.3%、約3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ので、ここでも固有値が1以上、の第6因子までを分析対象とすることとする。この第6因子までの累積寄与率は48.5%で、全体の約半分の情報を含んでいることになる。

運転意識・態度に関する因子分析結果から、第1因子と第2因子、第3因子と第4因子、第5因子と第6因子の3種類の組み合わせの因子空間に各質問項目を布置すると図4-3-2-1～3のようなになる。ここで相互に近い位置にある質問項目が相関の高い項目となる。次に、因子軸の絶対値の大きい位置に布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。

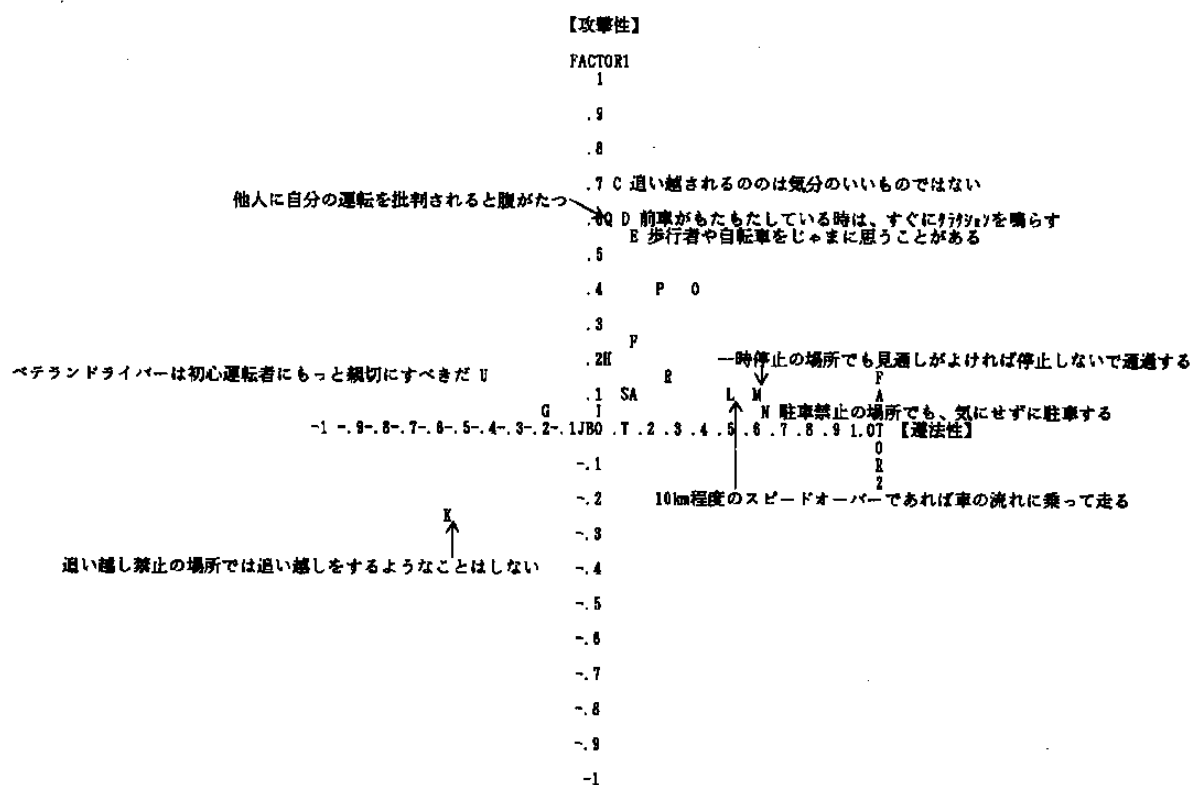


図4-3-2-1 運転意識に関する因子分析結果（第1因子と第2因子）

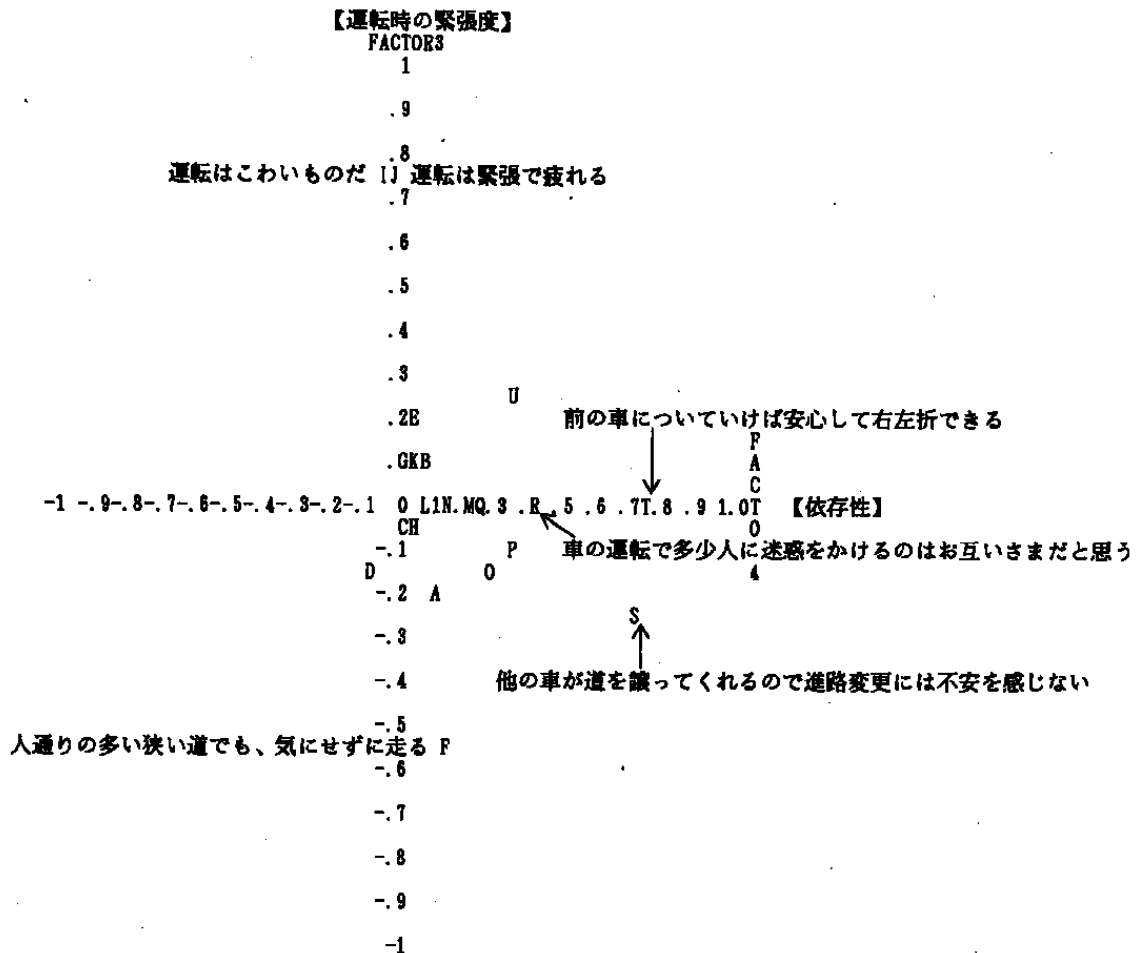


図4-3-2-2 運転意識に関する因子分析結果（第3因子と第4因子）

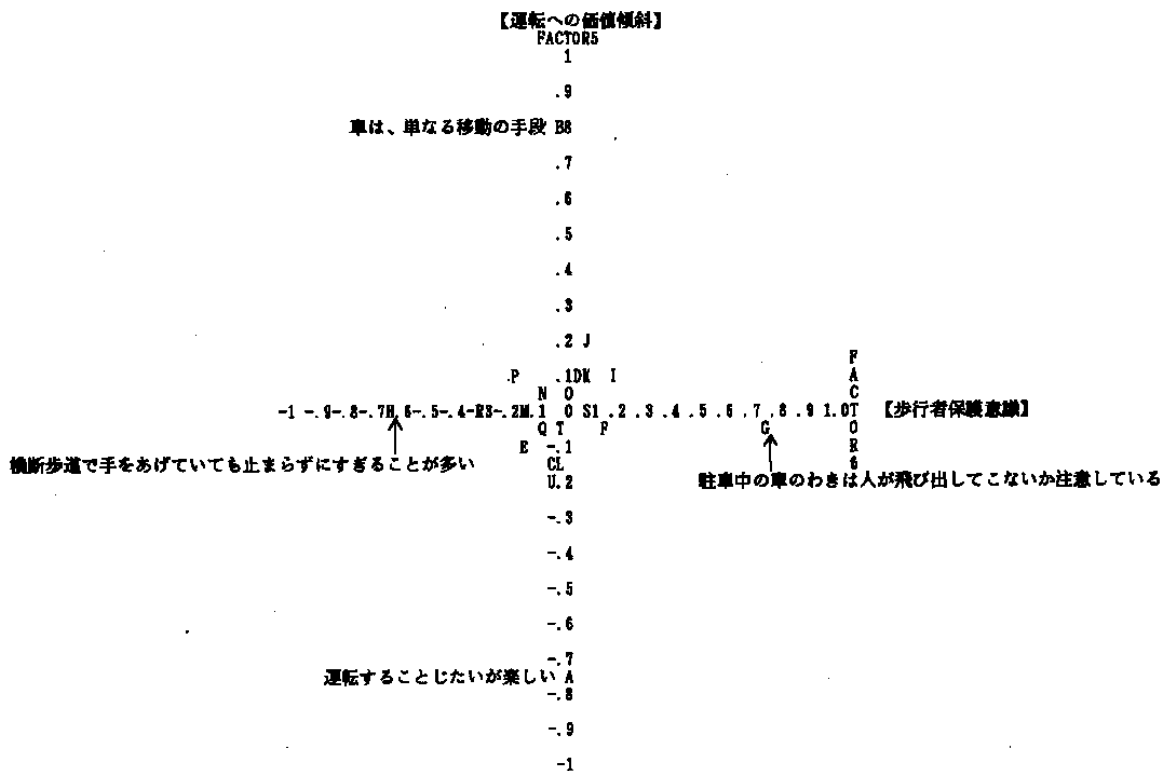


図4-3-2-3 運転意識に関する因子分析結果（第5因子と第6因子）

以下、各因子に負荷の高い項目と、その解釈の結果を示すこととする。

【第1因子】

第1因子に負荷が高い項目をみると、次のようになっている。

- ① 追い越されるのは気分のいいものではない（固有値0.6985）
- ② 前車をもたもたしている時は、すぐにクラクションを鳴らす（同0.6079）
- ③ 他人に自分の運転を批判されると腹がたつ（同0.5819）
- ④ 歩行者や自転車をじゃまに思うことがある（同0.5505）

この第1因子に負荷が高い項目は、他の車や歩行者、自転車などに対していらいらしたり、自分の思い通りにいかないと攻撃的な行動をとるなどの傾向を表している因子と解釈できる。そこで、この第1因子を「攻撃性の因子」と解釈することとする。

【第2因子】

第2因子に負荷が高い項目に、次のとおりである。

- ① 駐車禁止の場所でも、気にせずに駐車する（固有値0.6535）
- ② 一時停止の場所でも見通しがよければ停止しないで通過する（同0.6150）
- ③ 追い越し禁止の場所では追い越しをするようなことはしない（同一0.5471）
- ④ 10km程度のスピードオーバーであれば車の流れに乗って走る（同0.5173）

この第2因子に負荷が高い項目は、駐車禁止、一時停止、追い越し禁止、速度超過などに対する態度を質問した項目で、いずれも法遵守に対する意識を表している。そこで、この第2因子を「遵法性に関する因子」と解釈することとする。

【第3因子】

第3因子に負荷が高い項目は、次のとおりである。

- ① 運転は怖いものだ（固有値0.7684）
- ② 運転は緊張で疲れる（同0.7587）
- ③ 人通りの多い狭い道でも、気にせずに走る（同一0.5331）

この因子に負荷が高い項目は、運転中の緊張傾向を表すものである。そこで、この因子を「運転時の緊張度の因子」と解釈することとする。

【第4因子】

第4因子に負荷が高い項目は、次のとおりである。

- ① 前の車についていけば安心して右左折できる（固有値0.7433）
- ② 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（同0.7044）
- 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（同0.4143）

この因子に負荷が高い質問項目は、前の車や他の車に依存する傾向を示す内容のものである。この因子は「依存性の因子」と解釈することとする。

【第5因子】

第5因子に負荷が高い項目は次のとおりである。

- ① 車は、単なる移動の手段（固有値0.8121）
- ② 運転することじたいが楽しい（同一0.7342）

この因子に負荷が高い項目は、車や運転に対する価値意識に関する内容のものである。車を単なる移動の手段とはみないで、また、運転すること自体が楽しいと回答する傾向のドライバーは、運転に大きな価値をおいているとみることができる。そこで、この第5因子を「運転への価値傾斜の因子」と解釈することとする。

【第6因子】

第6因子に負荷が高い項目は、次の2つで

- ① 駐車中の車のわきは人が飛び出してこないか注意している（固有値0.7404）
- ② 横断歩道で手をあげていても止まらずに通るが多い（同一0.6632）

この因子に負荷が高い項目は、歩行者に対する態度を表す内容のものである。そこで、この因子を「歩行者保護意識の因子」と解釈することとする。

以上のように、運転意識・態度に関する21項目の質問から、次の6つの因子が抽出できた。

- ・ 攻撃性の因子
- ・ 遵法性に関する因子
- ・ 運転時の緊張度の因子
- ・ 依存性の因子
- ・ 運転への価値傾斜の因子
- ・ 歩行者保護意識の因子

(2) 属性別因子傾向

前項で解釈した因子空間に、運転者の各属性別の因子得点の平均値を布置して傾向をみると、次のとおりである。

① 性別・年齢層別傾向

性別・年齢層別の因子得点の平均値を布置したものが図4-3-2-4～6である。まず、攻撃性の因子と遵法性の因子の2つの因子で布置した図4-3-2-4からみると、同じ年齢では、女性より男性の方が攻撃性が強く、また遵法性が低い傾向となっている。年齢別には、男女ともに年齢が高くなるほど攻撃性が弱く、遵法性が高くなっている。攻撃性の変化の傾向をみると、男女ともに25～29歳の層から30歳以上の層にかけての弱まりが大きい。女性の場合は、19歳以下の層から20～24歳の層にかけての攻撃性の弱まりも大きい。男性では、19歳以下の層の攻撃性と20～24歳の層の攻撃性には、それほど大きな差はみられない。遵法性については、攻撃性と同様に25～29歳の層から30歳以上の層にかけての変化が大きく、特に、男性は、30歳以上になると遵法性が高くなることが特徴となっている。

運転時の緊張度の因子と依存性の因子で布置した図4-3-2-5でみると、男性の方が女性よりも運転

時の緊張傾向が弱く、また、依存性も弱い傾向となっている。また、加齢とともに依存性が弱まっている。運転時の緊張傾向については、加齢とともに高くなっている。ただし、女性の25～29歳の層と30歳以上の層の間には、運転の緊張傾向に関しては、ほとんど差はない。依存性についてみると、男性は20～24歳と25～29歳の層の間に大きく弱まる傾向をみせており、女性は25～29歳と30歳以上の層の間の弱まりが大きい。

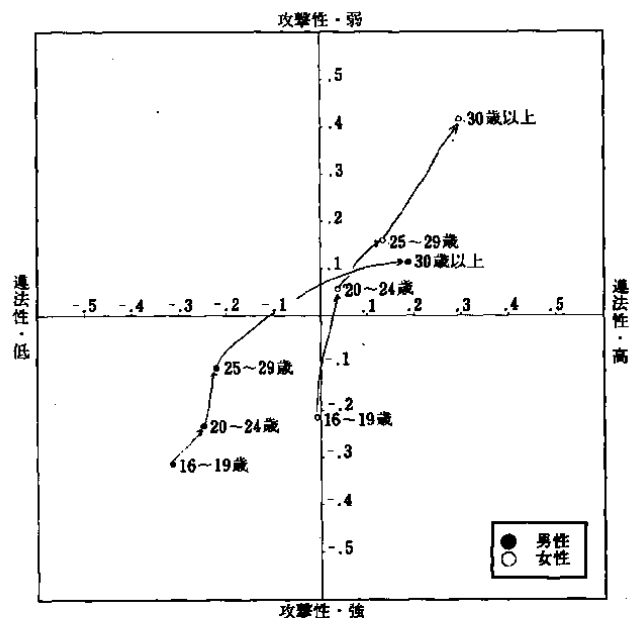


図 4-3-2-4 運転意識に関する因子得点分布 (性・年齢別)
(縦軸 1 因子 * 2 因子)

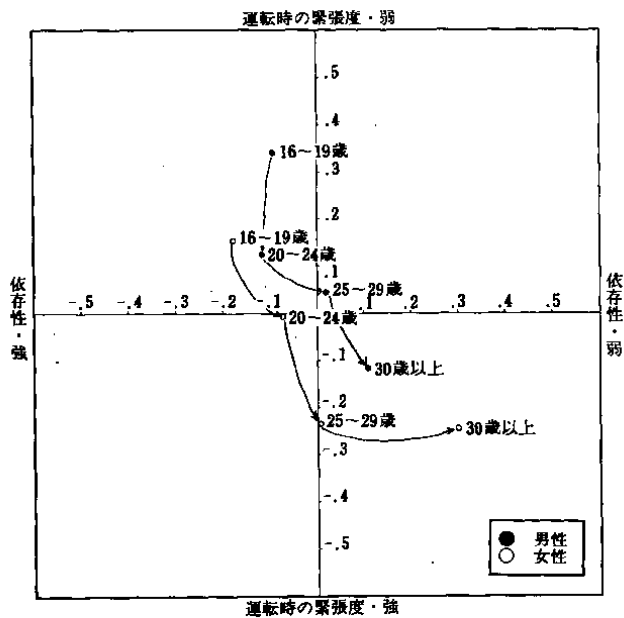


図 4-3-2-5 運転意識に関する因子得点分布 (性・年齢別)
(縦軸 3 因子 * 4 因子)

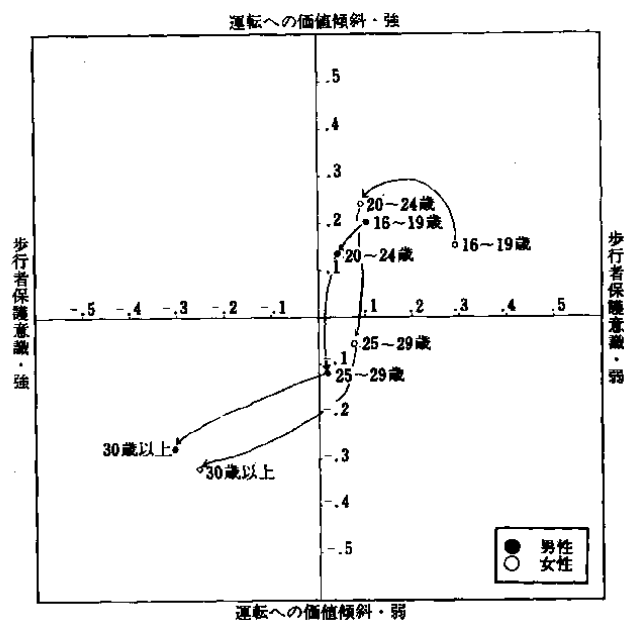


図 4-3-2-6 運転意識に関する因子得点分布 (性・年齢別)
(縦軸 5 因子 * 6 因子)

運転への価値傾斜の因子と歩行者保護意識の因子について図4-3-2-6でみると、これまでの因子ほど男女差が大きいことが注目される。運転への価値傾斜の年齢別の傾向をみると、男性は、加齢とともに運転への価値の置き方が減少しているのに対して、女性では、19歳以下の層から20～24歳の層にかけて価値意識が高くなる傾向をみせ、それ以上の年齢層になると運転への価値が低下している。歩行者への保護意識については、加齢とともに強まる傾向となっているが、男性では、19歳以下から25～29歳の層までそれほど大きな変化がみられない。女性では、19歳以下で歩行者保護意識が弱まるが、20～24歳の層と25～29歳の層の間では、ほとんど変化はみられない。歩行者保護意識が特に強まるのは、男女ともに30歳以上である。

② 主運転車種別傾向

主運転車種別に因子得点の傾向をみることにするが、ここではサンプル数が30人未満の車種（その他車種と女性の普通貨物、自動二輪車）は除いて分析を行った。

まず、攻撃性と遵法性からみると（図4-3-2-7）、男性の自動二輪と普通貨物に特徴がみられる。男性の自動二輪は、遵法性が低い方向で他の車種と大きな差がみられ、男性の普通貨物は攻撃性が強い方向に位置している。男性の軽貨物もやや攻撃性が強い方向にある。

運転時の緊張度と依存性についてみると（図4-3-2-8）、運転時の緊張度に関しては、車種による差が少なく、際だった特徴をもつ車種はない。依存性については、男性の普通貨物は依存性が弱く、女性の方付が依存性が強い傾向にある。これは車自体の構造によるものともみられ、男性の軽貨物や原付も依存性が強い方向にある。

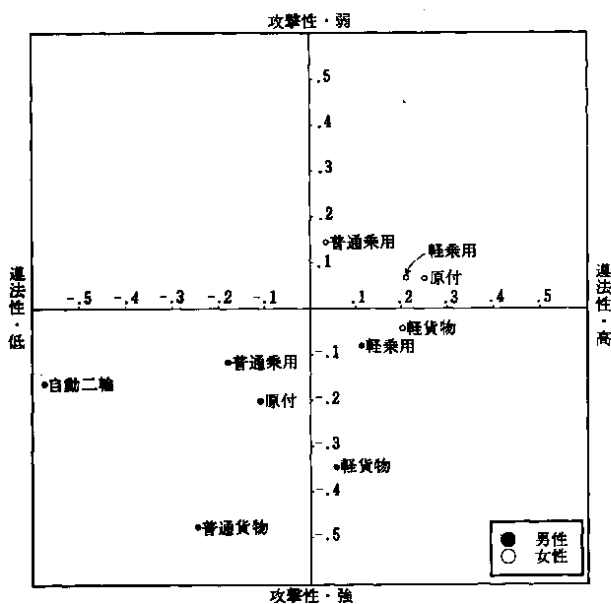


図 4-3-2-7 運転意識に関する因子得点分布（性・主運転車種別）
（縦軸 1 因子 * 横軸 2 因子）

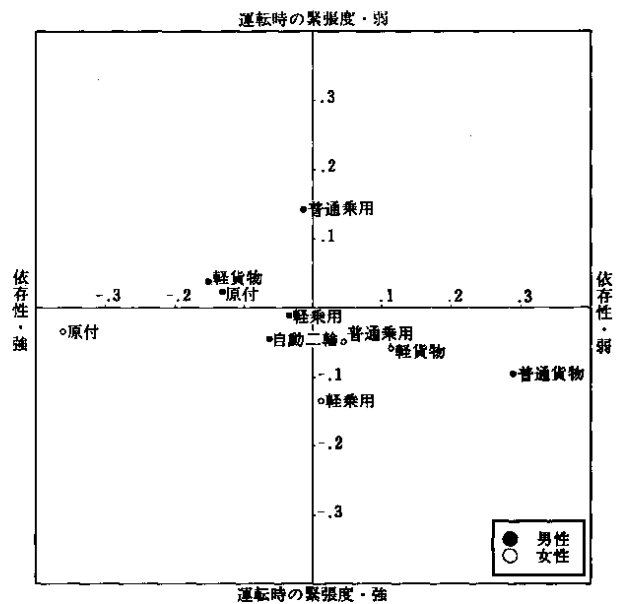


図 4-3-2-8 運転意識に関する因子得点分布（性・主運転車種別）
（縦軸 3 因子 * 横軸 4 因子）

運転への価値傾斜と歩行者保護意識は（図4-3-2-9）、運転への価値傾斜については、男性の自動二輪が特に強いのが特徴である。逆に、男性の普通貨物と軽貨物が運転への価値傾斜が弱い。歩行者保護意識については、男性の原付に弱く、男性の軽貨物、普通貨物に強い。

車種別の運転意識については、全体に女性の際だった特徴はみられない。

③ 運転者群別傾向

運転者群別の攻撃性と遵法性の特徴についてみると（図4-3-2-10）、ここでもサンプル数の30人未満を分析対象から除くことにする。これにより、女性の職業運転者が対象外となっている。

攻撃性では、女性のペーパードライバーと仕事での運転者が弱く、男性では職業運転者が強い。遵法性については、女性のペーパードライバーが高いほかは、運転者群別では、ほとんど差はみられない。

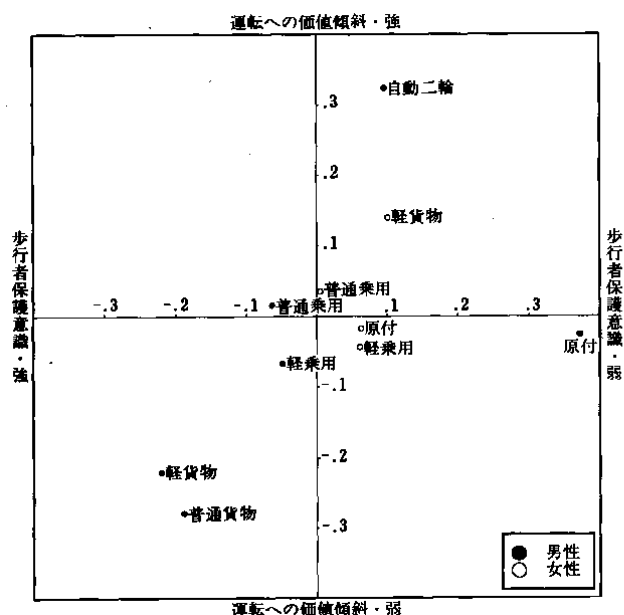


図 4-3-2-9 運転意識に関する因子得点分布（性・主運転車種別）
（縦軸 5 因子 * 横軸 6 因子）

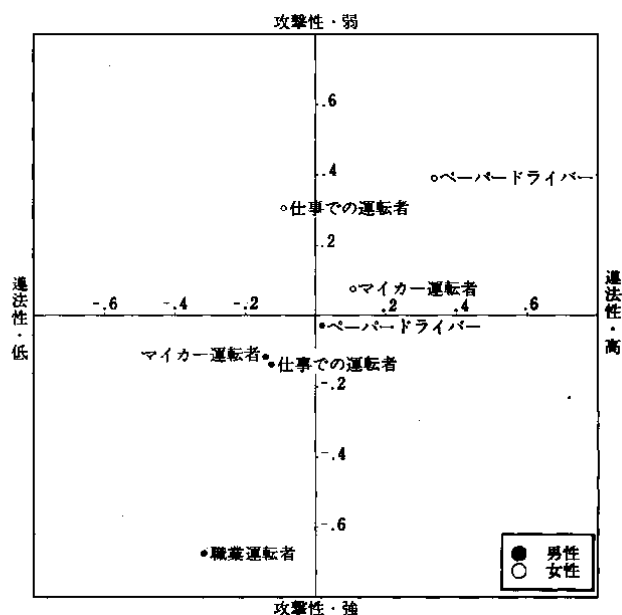


図 4-3-2-10 運転意識に関する因子得点分布（性・運転者群別）
（縦軸 1 因子 * 横軸 2 因子）

運転への緊張度と依存性についてみると（図4-3-2-11）、女性のペーパードライバーの運転時の緊張度が、特に強い傾向がみられる。男性のペーパードライバーも運転時の緊張が強い方向にあるが、女性ほど強いものではない。男性のペーパードライバーの場合は、依存性が強いのが特徴である。その他の運転者群では、あまり大きな特徴はみられない。

運転への価値傾斜と歩行者保護意識については、あまり特徴的な運転者群の傾向はみられないが、やや男性の仕事での運転者に運転への価値傾斜が弱い傾向が、女性の仕事での運転者に歩行者保護意識が強い傾向がみられる（図4-3-2-12）。

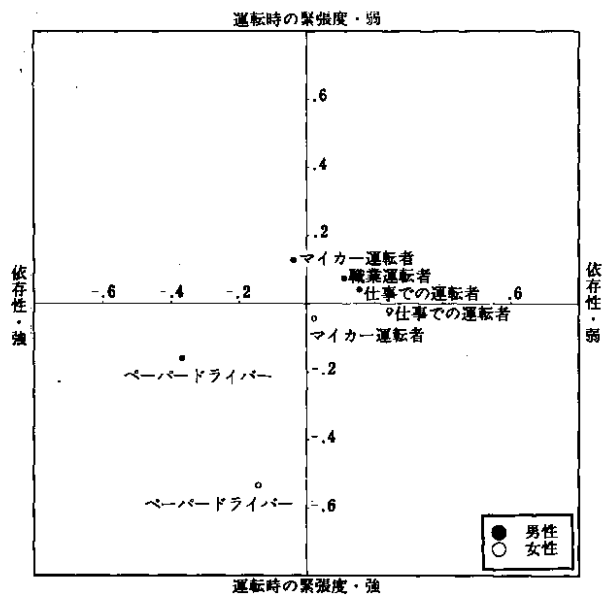


図 4-3-2-11 運転意識に関する因子得点分布（性・運転者群別）
（縦軸 3 因子 * 横軸 4 因子）

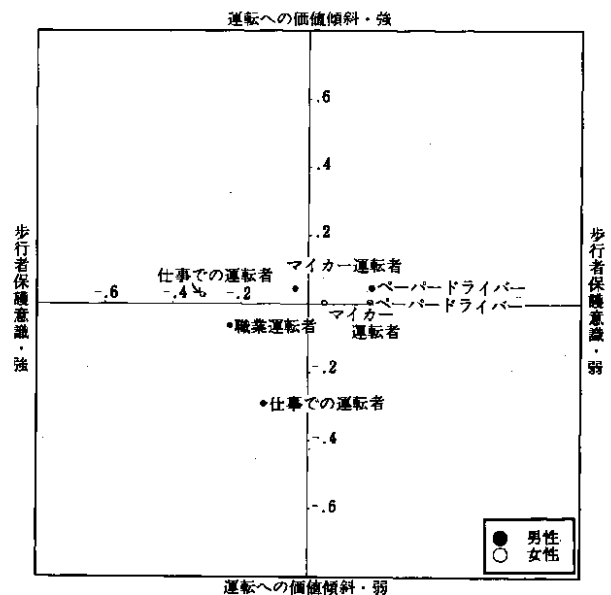


図 4-3-2-12 運転意識に関する因子得点分布（性・運転者群別）
（縦軸 5 因子 * 横軸 6 因子）

④ 運転目的別傾向

運転目的別に因子空間に因子得点の平均をプロットしたものが図4-3-2-13～15である。

なお、サンプル数が30人以下の運転目的は分析対象から除外している。

攻撃性と遵法性の特徴をみると（図4-3-2-13）、いずれも女性の「ほとんど運転しない」が平均から外れており、攻撃性が弱く遵法性が高い。このように女性の「ほとんど運転しない」は大きく平均（原点）からはずれているが、男性の「ほとんど運転しない」は、ほぼ原点の近くに位置しており、際だった特徴はみられない。男女ともにレジャーは遵法性が低い傾向となっており、他のいずれの運転目的よりも遵法性が低い。

運転時の緊張度と依存性の図（図4-3-2-14）でも女性の「ほとんど運転しない」に特徴がみられ、運転時の緊張度が特に強い。男性の「ほとんど運転しない」でも運転時の緊張度が強く、運転になれていないドライバーは、運転の緊張傾向が強くなっている。男性の「ほとんど運転しない」は依存性も強い。

運転への価値傾斜と歩行者保護意識では（図4-3-2-15）、男女ともにレジャーに特徴がみられ、運転への価値傾斜が特に強い。歩行者保護意識については「ほとんど運転しない」が弱くなっているが、これは運転に緊張し、歩行者に配慮する余裕が少ないためであろう。

⑤ 運転頻度別傾向

運転頻度別に因子得点の平均をみることにする。まず攻撃性と遵法性をみると（図4-3-2-16）、攻撃性と遵法性に関しては、運転頻度が高まるにつれて因子得点の平均が一定方向に変化する傾向はみられない。

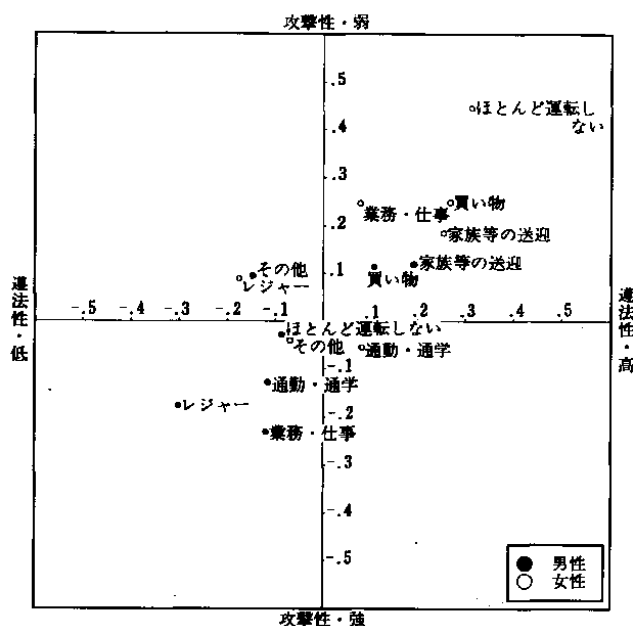


図 4-3-2-13 運転意識に関する因子得点分布 (性・運転目的別)
(縦軸 1 因子 * 横軸 2 因子)

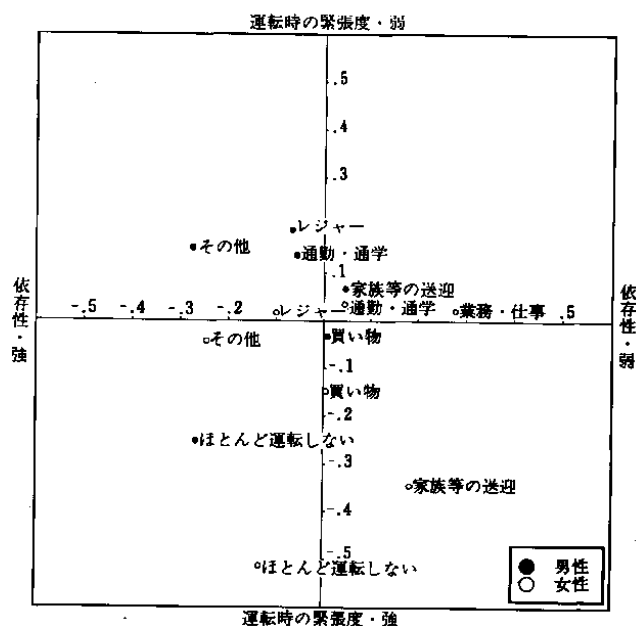


図 4-3-2-14 運転意識に関する因子得点分布 (性・運転目的別)
(縦軸 3 因子 * 横軸 4 因子)

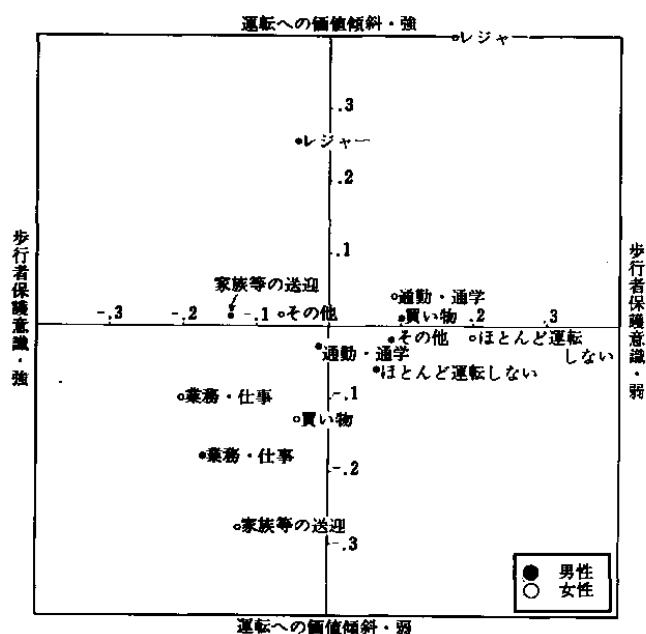


図 4-3-2-15 運転意識に関する因子得点分布 (性・運転目的別)
(縦軸 5 因子 * 横軸 6 因子)

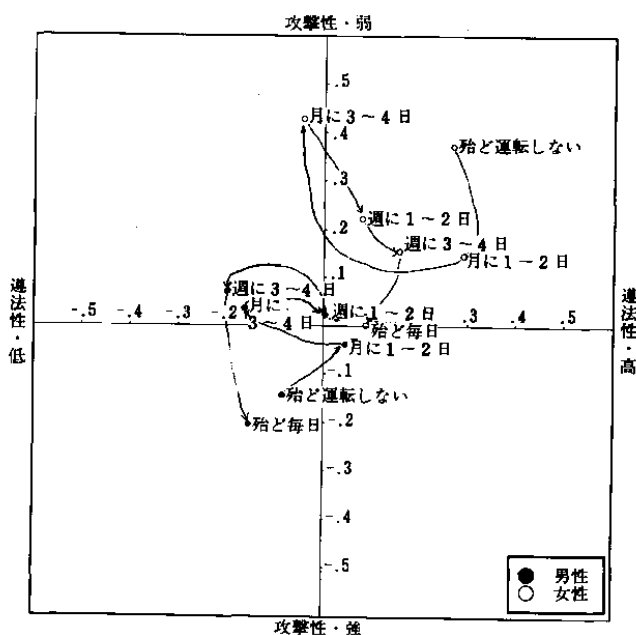


図 4-3-2-16 運転意識に関する因子得点分布 (性・運転頻度別)
(縦軸 1 因子 * 横軸 2 因子)

運転時の緊張度と依存性については(図4-3-2-17)、運転時の緊張度に一定傾向がみられ、おおむね運転頻度が高くなるにつれて緊張度が弱くなっている。この傾向は、特に女性に顕著である。男性では「ほとんど運転しない」から「月に3~4日」までは、緊張度に大きな差はない。依存性は、女性では運転頻度が高いほど依存性が弱くなっている。ただし、運転頻度の高まりとともに依存性が徐々に減少している傾向ではなく「週に3~4日」以上の運転頻度になると、急に依存性が減少している。男性では、運転頻

度と依存性の間に一定の傾向はみられない。

運転への価値傾斜と歩行者保護意識に関しては、大きな差がないため図のスケールを変更しているのに注意が必要である（図4-3-2-18）。図にみるように、特に運転への価値傾斜については運転頻度での差が少なく、また一定の傾向も読みとれない。

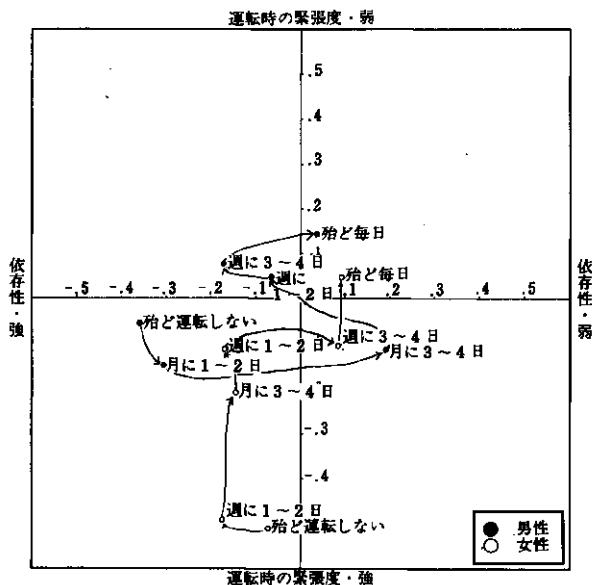


図 4-3-2-17 運転意識に関する因子得点分布（性・運転頻度別）
（縦軸3因子 * 横軸4因子）

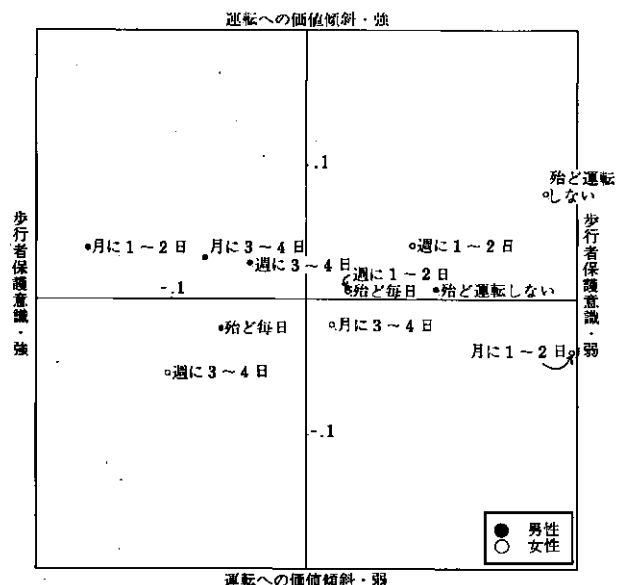


図 4-3-2-18 運転意識に関する因子得点分布（性・運転頻度別）
（縦軸5因子 * 横軸6因子）

⑥ 運転経験期間別傾向

攻撃性と遵法性についてみる（図4-3-2-19）。遵法性については、男女とも運転経験期間が長くなるにつれて一定の方向に変化する傾向はみられない。攻撃性については、男性は一定の傾向はみられないが、女性は運転経験期間が長くなるにつれて攻撃性が強くなる傾向にある。

運転時の緊張度と依存性についてみると（図4-3-2-20）、この2つの因子に関しては、男性と女性で異なった傾向がみられる。男性では、運転経験期間が長くなるにつれて依存性が弱まる傾向が顕著であり、運転時の緊張度については、一定の方向に変化する傾向はみられない。女性は、依存性については、一定の方向で変化する傾向はみられないが、男性ではほとんど変化していない運転時の緊張度が運転経験期間が長くなるにつれて弱くなる傾向が顕著である。

運転への価値傾斜と歩行者保護意識については（図4-3-2-21）、男女とも一定の方向に変化する傾向は読みとれないが、もっとも運転経験が長い3年以上の層は、男女ともに歩行者保護意識が強く、運転への価値傾斜が弱くなっている。

⑦ 走行距離別傾向

過去1年間の走行距離別にみると、攻撃性と依存性については（図4-3-2-22）、男女ともに走行距離が長くなるにつれて攻撃性が強くなり、遵法性が低くなっている。初心運転者のなかでは、走行距離が長くなるにつれて、好ましくない傾向を身につけているようである。

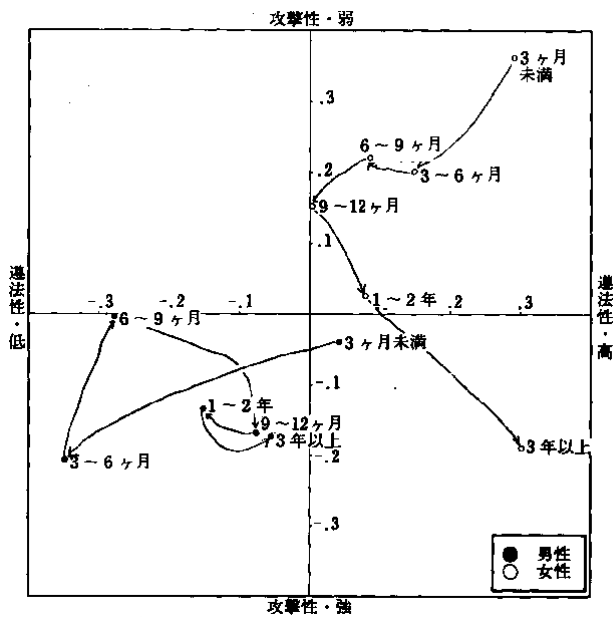


図 4-3-2-19 運転意識に関する因子得点分布 (性・運転経験期間別)
(縦軸 1 因子 * 横軸 2 因子)

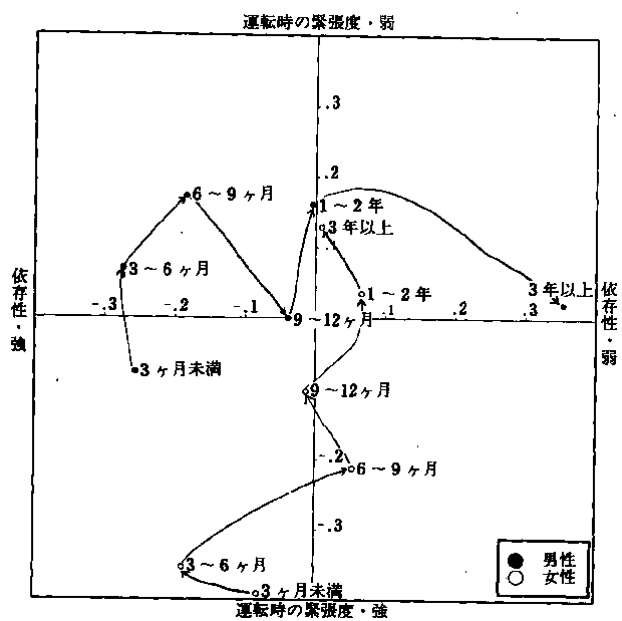


図 4-3-2-20 運転意識に関する因子得点分布 (性・運転経験期間別)
(縦軸 3 因子 * 横軸 4 因子)

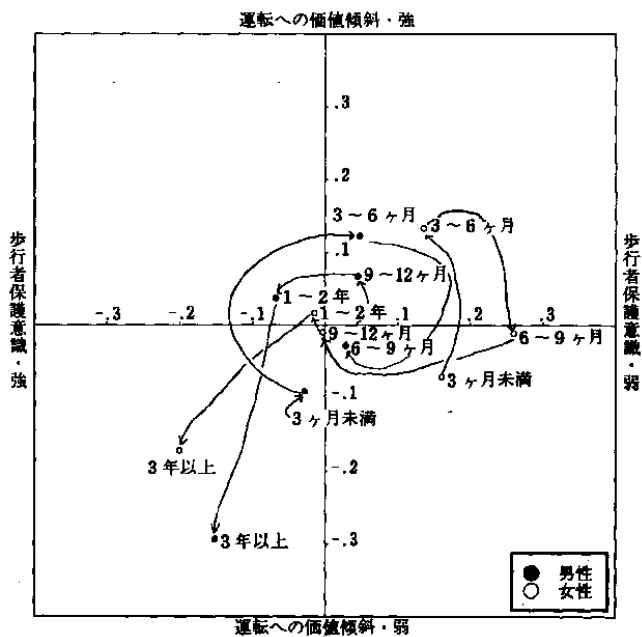


図 4-3-2-21 運転意識に関する因子得点分布 (性・運転経験期間別)
(縦軸 5 因子 * 横軸 6 因子)

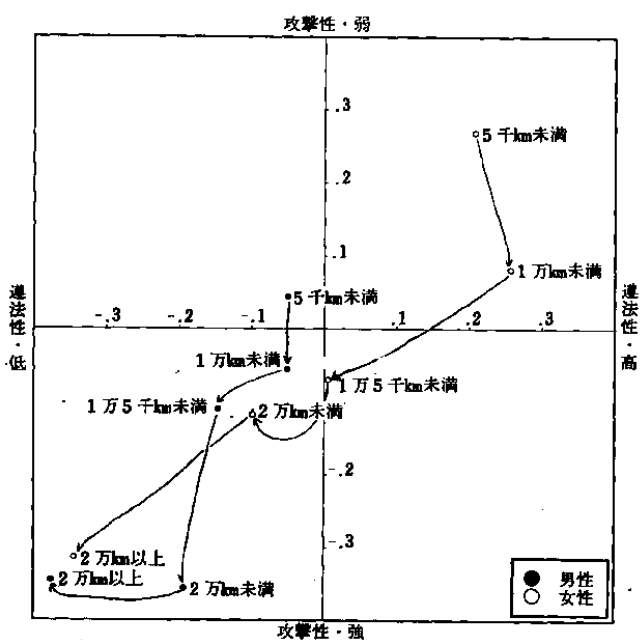


図 4-3-2-22 運転意識に関する因子得点分布 (性・走行距離別)
(縦軸 1 因子 * 横軸 2 因子)

運転時の緊張度と依存性についてみる (図4-3-2-23)。依存性については、男女ともにはっきりした傾向はみられないが、運転時の緊張度については、男性の2万km以上を除けば、走行距離が長くなるにつれて弱まる傾向にある。

運転への価値傾斜と歩行者保護意識についてみると (図4-3-2-24)、女性は走行距離が長くなるにつれて、運転への価値傾斜が強くなる傾向にある。男性はほとんど走行距離との関連はみられない。歩行者保護意識については、女性の1万5千km～2万kmの層が特に弱い他は、ほとんど差がみられない。

なお、この女性の1万5千km～2万kmの層が、特殊な傾向を持っている原因は不明であるが、サンプル数は101人と多く、サンプルの誤差ではないであろう。

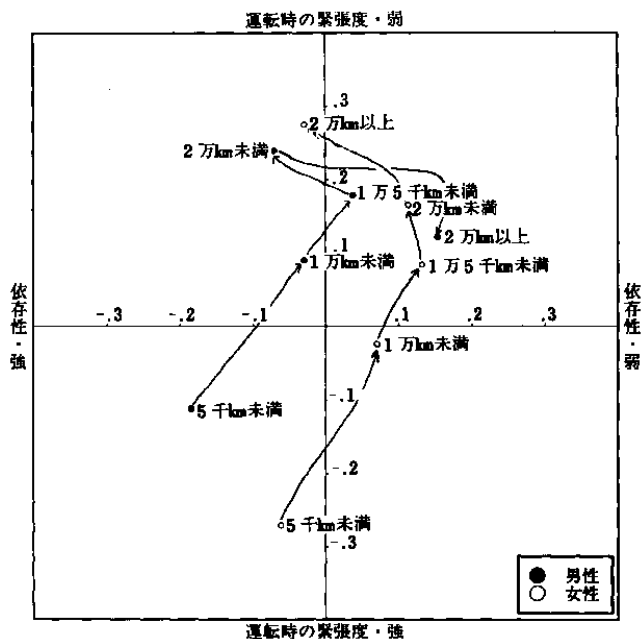


図 4-3-2-23 運転意識に関する因子得点分布（性・走行距離別）
（縦軸3因子 * 横軸4因子）

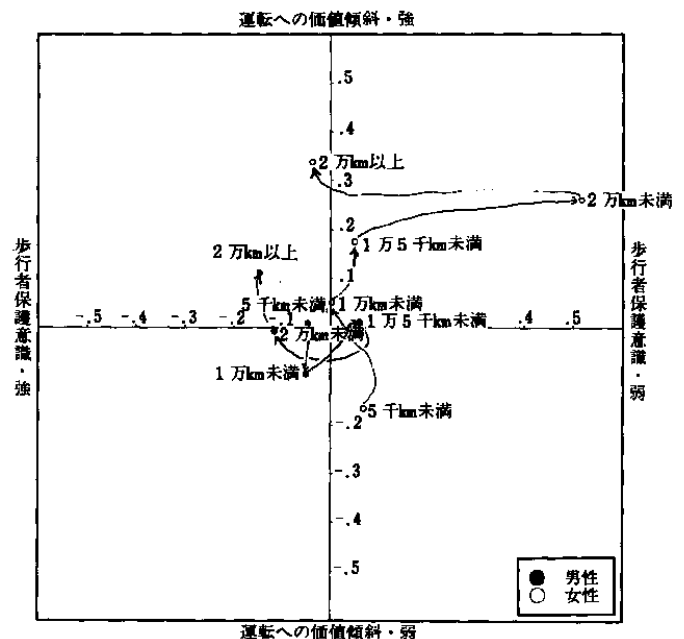


図 4-3-2-24 運転意識に関する因子得点分布（性・走行距離別）
（縦軸5因子 * 横軸6因子）

4-3-3 初心運転者の運転意識・態度の特徴

(1) 攻撃的運転傾向

初心運転者の運転意識・態度に関して、不安全行動の要因となる攻撃的な運転となる傾向について、具体的な交通場面の質問に対して、「そう思う（その通り）」及び「どちらかといえばそう思う（どちらかといえばその通り）」と肯定する意見の回答比率（以下ここでは「肯定者比率」と呼称する。）を、男女別に比較したものが（図4-3-3-1、図4-3-3-2）である。

これによると、運転意識について男女ともに高い比率を示しているのが、「運転中、歩行者や自転車を邪魔に思うことがよくある」と「追い越されるのは、あまり気分のいいものではない」で、「歩行者等を邪魔に思う」については、男性は54.8%、女性は59.7%、性差4.7%が運転していて歩行者や自転車を邪魔に思っている。特に、6割の女性は歩行者等を邪魔に思っているようだ。これを年齢層別にみると、男女とも加齢とともに歩行者等を邪魔に思うとする意識は減少しているが、特に女性の場合、19歳以下で70%、20歳代で60%、30歳以上で50%と、女性にその比率が高く現れており男性に比較して3%～7%上回っている。これは、初心運転者が、運転していて常に遭遇する運転場面で、歩行者や自転車を排他的に考えているのではないと思われる。特に、女性に顕著となっている。

次に、「追い越されるのは気分がよくない」とするもので、男性53.2%、女性45.7%、性差7.5%で、男性に肯定者比率が高い。これを年齢層別にみると、男性にその比率が高く19歳以下が61%を、20歳代では55%を、30歳以上でも43%を占めており、男性の初心運転者の過半数が、他車に追い越されることに不快の感情

を強く持っているようだ。女性については、19歳以下が62%と男性を上回っているが、25～29歳が44%、30歳以上は28%と男性の同年齢層に比べ10%～15%減少しており、加齢とともにその意識はなくなるようだ。

「他人に自分の運転を批判されると腹がたつ」については、他人に運転技術を批判されて腹がたつとしたものは、男性29.5%、女性26.1%、性差3.4%で、男性の3分の1が自分の運転を批判されると腹がたつとしている。これを年齢層別にみると、男性は、30歳未満は各年齢層とも30%を超えており、30歳以上は22%となっている。女性は、19歳以下が35%と高くなっているが、20歳代は27～28%、30歳以上は17%となっており、女性の30歳以上は、男性の同年齢層と比べ5%程度減少している。

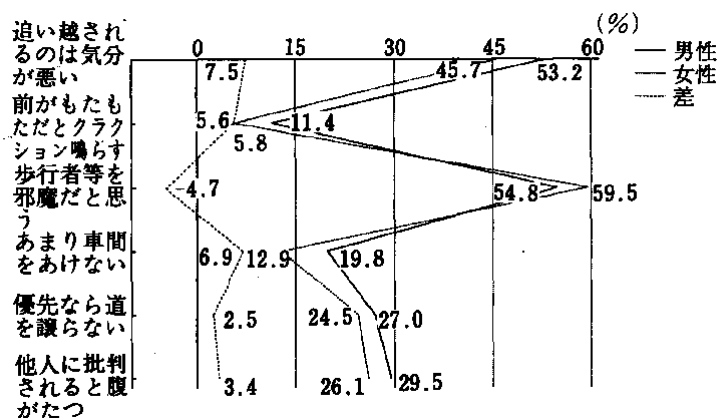


図4-3-3-1 攻撃的運転傾向の質問項目への性別肯定比率

	男 19	男 20-24	男 25-29	男 30-	女 19	女 20-24	女 25-29	女 30-
追いつか	61.0	56.4	54.4	42.6	62.0	52.1	43.8	27.6
前がもた	62.6	59.3	53.4	44.2	69.7	62.0	58.6	49.7
歩行者等	31.1	35.1	31.1	21.7	35.0	27.7	26.7	16.6
あまり車	13.5	11.4	13.9	8.5	8.6	6.1	4.9	3.9
優先なら	24.4	21.8	19.5	14.1	16.6	15.3	10.3	9.3
他人に批	33.7	32.5	25.3	16.4	33.1	29.9	26.4	10.5

図4-3-3-2 攻撃的運転傾向の質問項目への性別肯定者比率

次に、運転態度、行動面についてみると、「前の車がもたもたしているときは、すぐにクラクションを鳴らす方だ」で、クラクションを鳴らすと回答しているのは、男性11.44%、女性5.8%、性差5.6%で、女性は男性の2分の1弱と低い比率であった。これを年齢層別にみると、男女とも加齢とともにその比率は減少しているが、男性の場合は、30歳未満の各年齢層は11%～14%で、30歳以上は9%となってる。女性は、19歳以下は9%、20歳代は5～6%、30歳以上は4%と各年齢層とも男性に比較して約2分の1と低い肯定者比率となっている。初心運転者自身、運転に不慣れであっても他の車がもたもたしていると、クラクションを鳴らすものが1割程度存在している。

「車間距離をあけると他の車に割り込まれるのであまりあけないようにしている」は、男性19.8%、女性12.9%、性差6.9%であった。これを年齢層別にみると、男女とも加齢とともにその比率は減少しているが、男性は、30歳未満の各年齢層は20%台で、30歳以上は14%であった。女性は、30歳未満の各年齢層は10%台、

30歳以上で9%と、男性に比べ5%～9%低くなっているが、他車の割り込みを拒否し、車間距離をつめて他の車を入れないとする運転をする傾向は男性の方にあるようだ。

「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」は、自分の優先権を絶対の権利と考え、交通場面に応じた譲り合いを頭から拒否する傾向があるとするもので、男性27.0%、女性24.5%、性差2.5%となっている。これを年齢層別にみると、男女とも同様な傾向を示しており24歳以下は30%台、25～29歳は20%台、30歳以上は10%台と加齢とともに減少している。

(2) 遵法傾向

初心運転者が、道路交通法を遵守して運転しているか否か、この遵法の度合いについての肯定者比率を、男女別にみたものが（図4-3-3-3、図4-3-3-4）である。

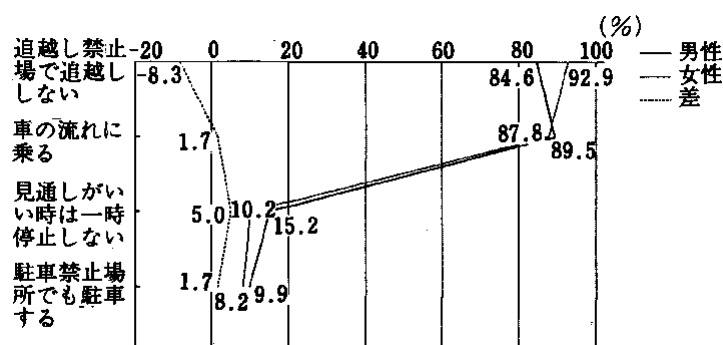


図4-3-3-3 遵法傾向の質問項目への性別肯定者比率

	男 19	男 20-24	男 25-29	男 30-	女 19	女 20-24	女 25-29	女 30-
追い越し	79.6	84.0	79.3	92.3	87.0	91.6	94.3	98.0
車の流れ	92.0	91.6	88.0	86.1	88.2	88.7	90.4	84.8
見通しが	19.6	15.2	16.2	10.9	15.4	11.5	8.6	5.8
駐車禁止	13.0	10.9	13.6	4.3	10.4	10.5	7.2	4.8

図4-3-3-4 遵法傾向の質問項目への性別肯定者比率

これによると、男女とも、特に高い肯定回答比率を示しているものは、「追い越し禁止の場所ではたとえ安全に見えても追い越しをするようなことはしない」男性は84.6%、女性は92.9%、性差8.3%、男女ともに追い越し禁止場所では追い越しはしないとするものが多く、女性に顕著である。これを年齢層別にみると、男性は30歳未満の各年齢層で80%前後を、30歳以上は90%を超え、女性は加齢とともに肯定者比率が高くなり19歳以下は87%、20歳代は90%を超え、30歳以上になると98%と高い比率となっている。このような場所で追い越しをするということは、危険な行為であるとの認識を持っており遵法精神が高い。特に、女性は9割を超えその認識が高い。

「10km程度のスピードオーバーであれば車の流れに乗って走る」については、その流れに乗って走ることがあると回答したのは、男性89.5%、女性87.8%、性差1.7%で、男女とも9割近い肯定者比率となっている。この回答比率の高いのは道路交通法上、本来、法定速度は遵守して走行するのであるが、交通の流れの中に入って走行している場合、時としてその流れに乗って走ることもあり、それが制限速度を超えるこ

とも多々あると思われる。この場合、遵法精神はあるものの、交通の流れを阻害しない程度のスピードオーバーであれば、その流れに乗って走ることがあると回答したものが含まれているものと思われる。

これを年齢層別にみると、男性は、加齢とともにその肯定者比率は減少してはいるが、24歳以下は92%を、25～29歳は88%、30歳以上は86%と高い比率を示している。女性は、男性とは逆に30歳未満までは各年齢層（88%～90%）とも肯定者比率が加齢とともに僅かではあるが増加し、30歳以上となると減少（85%）している。

「一時停止の場所でも見通しがよければ停止しないで通過する」と「駐車禁止の場所でも気にせず駐車する」は、いずれも1割前後の肯定者比率であった。「見通しがいい時は一時停止しない」としたものは、男性が15.2%、女性が10.2%、性差5.0%で、男性に一時停止場所での停止をしないで通過するという初心運転者が女性より5%多く存在している。これを年齢層別にみると、男女とも加齢とともにその比率は減少しているが、男性は、19歳以下の20%から30歳以上の11%に、女性は、19歳以下の15%から30歳以上の6%となっているが、女性の25歳以上は男性の同年齢層の約2分の1と低い比率となっている。

また「駐車禁止でも駐車する」としたものは、男性9.9%、女性8.2%、性差1.7%おり、路上駐車が円滑な道路交通に支障をきたしている交通環境にあつて、初心運転者が駐車禁止場所で駐車をするとしたものが、男女とも約1割弱存在し、遵法精神が欠如している。これを年齢層別にみると、男性は、30歳未満は10%台で、30歳以上は4%と低くなっている。女性は、24歳以下は10%台で、25～29歳は7%、30歳以上は5%と加齢とともにその比率は低くなっている。

(3) 依存的傾向

初心運転者が、交通場面で他車との協調意識、運転行動の依存的傾向についての肯定者比率を、男女別にしたものが（図4-3-3-5、図4-3-3-6）である。

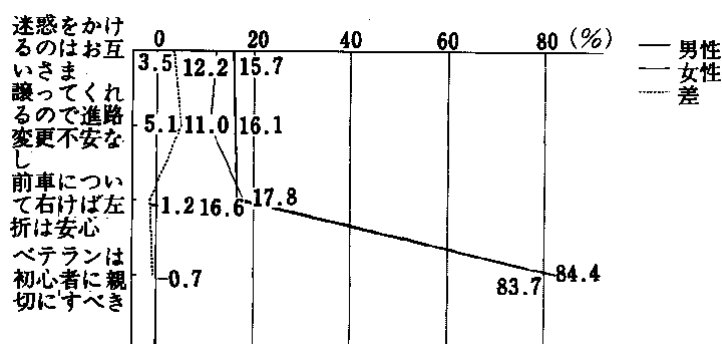


図4-3-3-5 依存性傾向の質問項目への性別肯定者比率

	男 19	男 20-24	男 25-29	男 30+	女 19	女 20-24	女 25-29	女 30+
迷惑をか	21.2	17.9	13.9	9.6	18.8	14.7	7.9	7.5
譲ってく	18.5	16.4	17.2	13.2	15.2	13.3	7.7	7.6
前車につ	18.7	18.4	18.1	11.9	21.6	21.7	16.7	11.4
ベテラン	81.0	82.3	83.5	87.6	85.2	84.5	85.6	82.9

図4-3-3-6 依存性傾向の質問項目への性別肯定者比率

交通場面で他車（人）に対して依存的な意識、態度の顕著なものは、「ベテランドライバーは初心運転者にもっと親切にすべきだ」とするもので、男性83.7%、女性84.4%、性差0.7%となっている。男女とも8割を超えるものがベテランドライバーに対して依存的で、運転場面での甘えがあるようだ。これを年齢層別にみると、男性は、加齢とともに肯定者比率が増加しており、30歳未満までの各年齢層は81～83%、30歳以上は88%と高くなっている。女性は、30歳未満までの各年齢層は85～86%で、30歳以上は83%と低い。特に、30歳以上の男性は女性のそれに比べ5%高くなっている。道路交通の場面では、初心運転者であっても一人前の運転者と扱われ、運転に際しては、自立的な判断と行動が要求されるが、これについて、男女とも8割のものがベテランドライバーに依存的で、甘えがあるようだ。

「車の運転で多少人に迷惑をかけるのはお互いさまと思う」、「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」及び「前の車についていけば安心して右折できる」と回答している比率は、男女とも加齢とともに減少しており、いずれも同様の傾向を示している。これを年齢層別にみると、「迷惑をかけるのはお互いさま」の男性の19歳以下が21%と高く、「前車についていけば右左折は安心」の女性の24歳以下が22%を超える比率となっており女性に多い。これらはいずれも、他車（人）に対して依存的で自己本位の運転行動をとる傾向を示すものである。

(4) 歩行者への態度

歩行者に対する配慮、歩行者保護をどのように意識して運転しているかの度合いについて肯定者比率を男女別にみたのが（図4-3-3-7、図4-3-3-8）である。

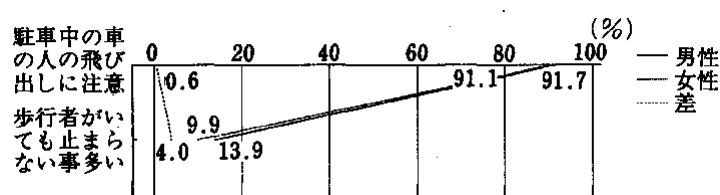


図4-3-3-7 歩行者への態度の質問項目への性別肯定者比率

	男 —19	男20—24	男25—29	男30—	女 —19	女20—24	女25—29	女30—
駐車中の車のわきの人の飛び出しに注意	88.4	92.0	90.3	94.9	88.8	90.5	91.0	93.4
歩行者がいても止まらない事多い	19.4	15.5	13.2	7.9	15.0	10.6	8.8	6.0

図4-3-3-8 歩行者への態度の質問項目への性別肯定者比率

「駐車中の車のわきは人の飛び出しに注意している」としているのは、男性91.7%、女性91.1%、性差0.6%と、男女ともに9割を超える初心運転者が人の飛び出しに注意して運転している。これは初心運転者が、運転中に前後左右をよく注視して、交通弱者である歩行者に配慮していることが伺われる。これを年齢層別にみると、男女とも加齢とともに肯定者比率は高くなり、男性の30歳以上の95%が人の飛び出しに注意しているとしている。

「歩行者が横断歩道で手をあげても止まらず通りすぎる事が多い」としているのは、男性13.9%、女性9.9%、性差4.0%でこの肯定者比率は低い。これの年齢層別にみても、男女とも加齢とともに肯定者比率は

低くなっている。この比率の低いことは、反面解釈すると歩行者保護を優先し、止まる場所では止まっていることを示している。

(5) 運転への価値意識

車や運転に対する生き甲斐、楽しみ等の価値観の度合いについての肯定者比率を、男女別にみたのが（図4-3-3-9、図4-3-3-10）である。

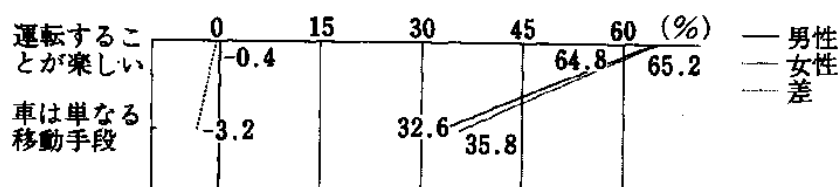


図4-3-3-9 運転への価値意識の質問項目への性別肯定者比率

	男 19	男 20—24	男 25—29	男 30—	女 19	女 20—24	女 25—29	女 30—
運転する	81.4	73.9	61.2	43.1	74.8	77.2	63.1	46.8
車は単な	27.6	27.1	38.2	39.2	31.2	26.8	40.6	45.3

図4-3-3-10 運転への価値意識の質問項目への性別肯定者比率

これによると「目的がなくても運転することが楽しい」としているものが、男性64.8%、女性65.2%、性差0.4%で、6割を超える男女が運転することが楽しいと回答している。年齢層別にみると、男女とも加齢とともにその比率は低くなるが、男性の19歳以下が81%と高く、女性は20歳以上が男性と比較すると僅かではあるがその比率は高くなっており、運転は楽しいと回答している。「車は単なる移動の手段に過ぎない」とするものは、男性32.6%、女性35.8%、性差3.2%で、男女とも3割を超える回答比率となっている。年齢層別には、男女の25歳以上が単なる移動手段に過ぎないとする意見が高くなっている。特に、女性にその傾向が顕著である。

(6) 運転への緊張傾向

運転そのものに対する不安と緊張の度合いについての肯定者比率を、男女別にみたのが（図4-3-3-11、図4-3-3-12）である。

これによると、「運転は怖いものだと思う」とするものは、男性76.0%、女性79.5%、性差3.5%で、男女とも加齢とともに怖いと思う比率が高く、女性にその比率が高くなっている。これは初心運転者があらゆる交通場面に遭遇して運転は怖いと直感した意見と思われる。年齢層別には、女性の25歳以上は8割を超えるものが運転は怖いと感じている。「運転は緊張で疲れる」は、男性59.6%、女性63.4%、性差2.8%で、「運転は怖い」と同様男女とも加齢とともに疲れるとする比率が高く、6割を超える男女が、運転していて緊張し疲労を感じるとしている。年齢層別では、特に女性の25歳以上で70%を超えその比率は高くなっている。これは、初心運転者が交通環境の中で、人、車、自転車、信号等に気を配って運転する作業に緊張し疲れるようである。「人通りの多い狭い道でも、あまり気にせず走る」としているものは、男性32%、女性20%、性差12%となっている。年齢層別では、男女とも加齢とともに気にせず走るとする比率は低くなっ

ているが、男性の19歳以下は43%と高く、あまり気にしないで走るとして人や車に対する配慮が足りないようだ。

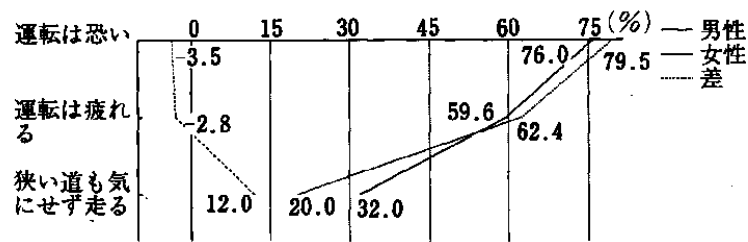


図4-3-3-11 運転への緊張傾向の質問項目への性別肯定者比率

	男 —19	男20—24	男25—29	男30—	女 —19	女20—24	女25—29	女30—
運転は恐	67.3	76.5	76.3	82.9	71.0	77.5	84.4	84.7
運転は疲	49.4	57.2	64.0	68.4	50.3	58.0	68.6	72.1
狭い道も	43.2	32.3	31.1	22.8	26.8	20.6	13.1	18.7

図4-3-3-12 運転への緊張傾向の質問項目への性別肯定者比率

4-4 運転技術の自己評価等

4-4-1 運転技術の自己評価の実態

初心運転者自身の運転技術をどのように受けとめているか13項目の質問を設け、運転技術の自己評価を検討した。

13項目の質問は、一般道路での運転技術（4項目）、条件の悪い環境での走行（3項目）、高速走行（2項目）、低速での運転技術（3項目）及び自己の運転技術の総合評価について回答を求め、それぞれの間に対して「問題なくできる」、「まあうまくできる」と肯定する意見の回答比率（以下、ここでは「肯定者比率」と呼称する。）並びに「どちらかと言えば不得意である」、「不得意である」と否定する回答の4段階に分けて得た。

(1) 一般道路での運転技術の自己評価

① 右折

「右折」が「問題なくできる」と回答しているのは、男性53.0%、女性32.8%で、男性は5割を超えるものが右折を問題なくできるとしている。これに「まあうまくできる」を加えると、男性は、89.0%、女性は81.2%と、8割を超える男女が右折という運転行為を問題なくできると回答している。年齢層別にみると、男女とも、加齢とともに肯定者比率は減少しているものの、19歳以下の男性は93.2%を、女性は84.8%、30歳以上でも男性85.9%、女性についても77.6%と高い肯定者比率となっている（図4-4-1-1）。

② 大型車への追従

「大型車への追従」について「問題なくできる」としているのは、男性25.3%、女性8.8%となっており、

男性は女性の約3倍程大型車に追従して運転することについて問題なくできると回答している。これに、「まあうまくできる」を加えると男性**65.8%**、女性**39.5%**となっている。年齢層別にみると、「問題なくできる」とした比率は、男性では、30歳以上の17.1%を除き、各年齢層とも**28%～30%**となっている。これに、「まあうまくできる」を加えると、各年齢層とも**69%～74%**と高い比率となっている。女性について「問題なくできる」としたものは、男性とは反対に加齢とともに減少し、19歳以下の11.6%から30歳以上の5.3%となっている。反面、不得意だとする否定者比率が男性の2倍強に（19歳以下の53%から30歳以上の65%へ）と加齢とともに高くなっている（図4-4-1-2）。

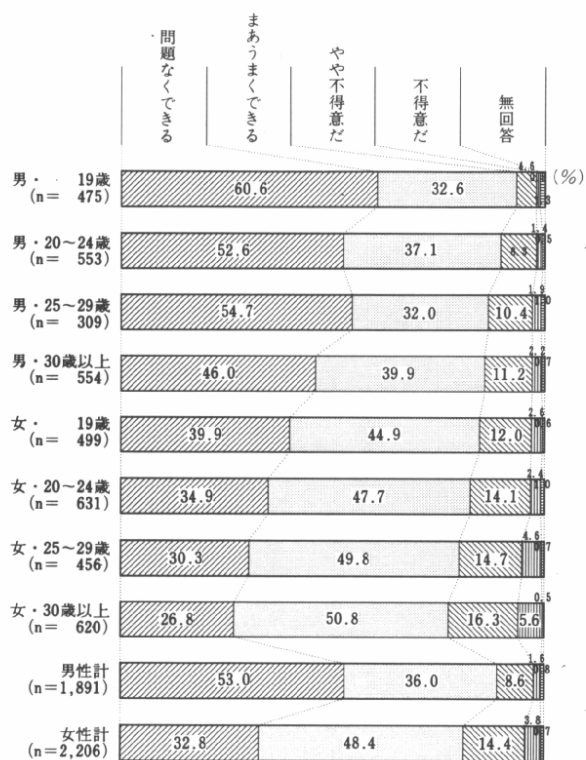


図4-4-1-1 性・年齢別運転技術の自己評価（右折）

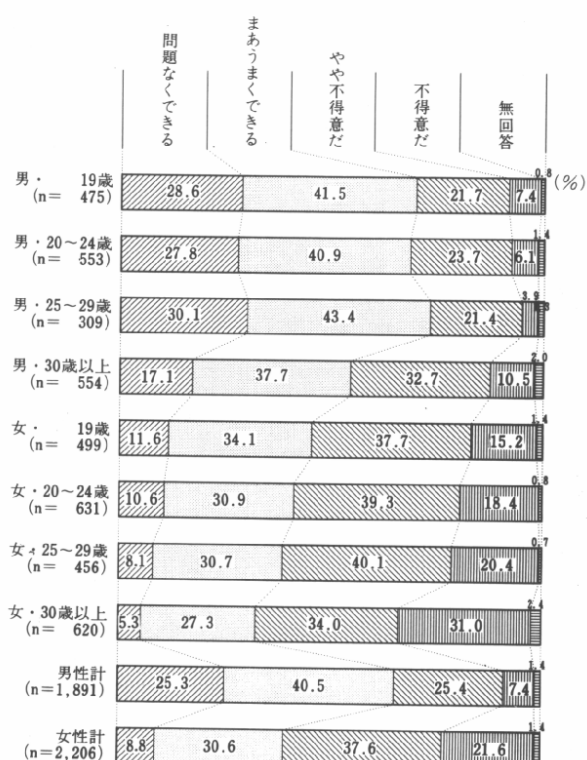


図4-4-1-2 性・年齢別運転技術の自己評価（大型車への追従）

③ 知らない道での運転

「知らない道での運転」を「問題なくできる」としているのは、男性**12.9%**、女性**4.5%**で、通常走り慣れている道路での運転に比べ、男女とも非常に低い比率を示している。これに「まあうまくできる」を加えると、男性**49.9%**、女性**28.7%**となっており、男性でも2分の1のものが、知らない道・地理不案内の道での運転は、不得意であると回答している。年齢層別にみると、男性では、各年齢層とも**52%～56%**のものが知らない道・地理不案内の道での運転を問題なくできる（30歳以上は42%。）としているが、女性については、男性とは反対に各年齢層**63%～80%**が、知らない道での運転は不得意であるとしている。特に、女性の25～29歳と30歳以上については「問題なくできる」としているものが、3%未満と極く僅かであった（図4-4-1-3）。

④ やや速い流れに合わせた運転

「やや速い流れに合わせた運転」を「問題なくできる」としているのは、男性では43.6%、女性は22.4%で、男女とも右折に次いで高い比率となっている。これに、「まあうまくできる」を加えると、男性86.2%、女性71.2%で、男女ともに流れに合わせた運転は問題なくできると回答している。年齢層別にみると、男性で、「問題なくできる」としているのは19歳以下で、91.8%と、30歳以上でも80.1%と高い比率となっている。女性も19歳で78.6%で、加齢とともに減少傾向ではあるが、30歳以上でも61.2%と高い比率となっている。これは、男女ともに他の車のスピードに合わせた運転が容易にできることを示している（図4-4-1-4）。

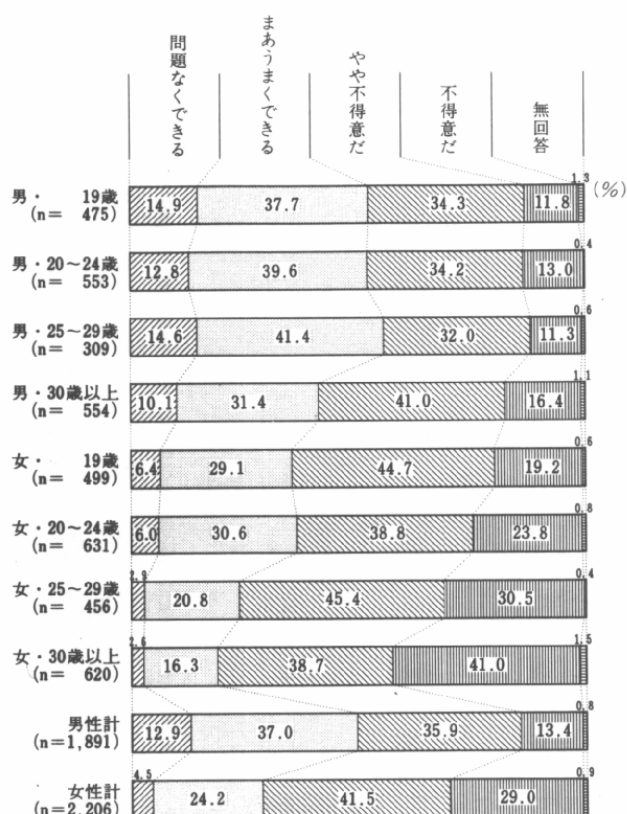


図 4-4-1-3 性・年齢別運転技術の自己評価（知らない道での運転）

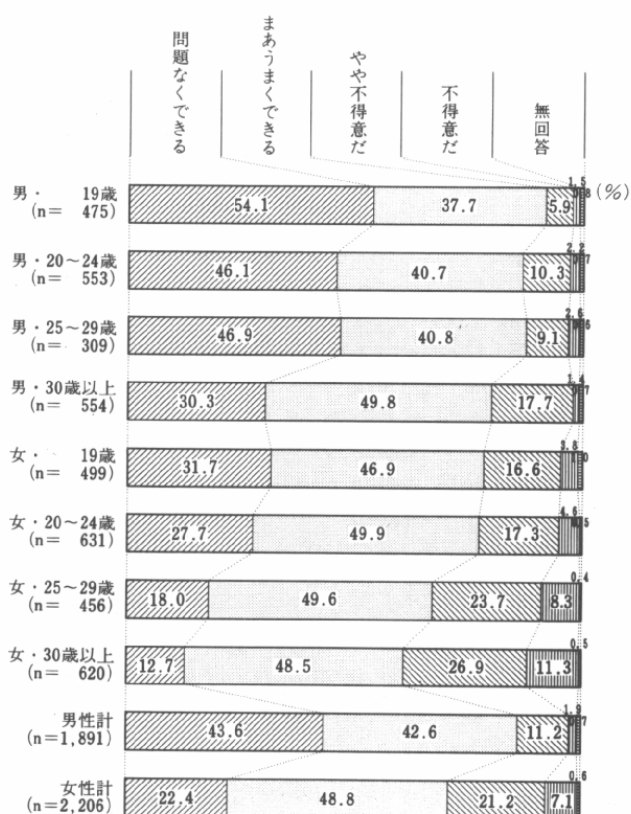


図 4-4-1-4 性・年齢別運転技術の自己評価（やや速い流れに合わせた運転）

(2) 条件の悪い環境での走行

① 雨の日の運転

「雨の日の運転」について「問題なくできる」としているのは、男性で29.6%、女性で16.5%となっている。これに、「まあうまくできる」を加えると、男性は70.7%、女性は56.2%で、男女ともに過半数以上のものが、雨の日の運転を支障なくできるとしている。年齢層別にみると、男性の30歳以上で60%となっているほか、その他の各年齢層でも74%～76%と高い肯定者比率を示している。女性についても、24歳以下の各年齢層で61%を、25歳以上の各年齢層でも50%を超える比率となっている（図4-4-1-5）。

② 夜の運転

「夜の運転」が「問題なくできる」としているのは、男性が33.2%、女性17.9%で、男性の3割は、夜の運転は問題なくできるとしている。これに、「まあうまくできる」を加えると、男性で71.3%、女性で55.6%となっており、雨の日の運転と同様な傾向となっており、男女ともに夜の運転は問題なくできると回答している。年齢層別にみると、男女とも加齢とともに減少傾向を示しているが、男性では19歳以下の77.3%から30歳以上の60.5%と、女性では19歳以下の67.6%から30歳以上の43.3%となっている。特に、女性の25～29歳代と30歳以上で夜の運転は不得意であるとする比率（52.8%、56.2%）が高くなっている（図4-4-1-6）。

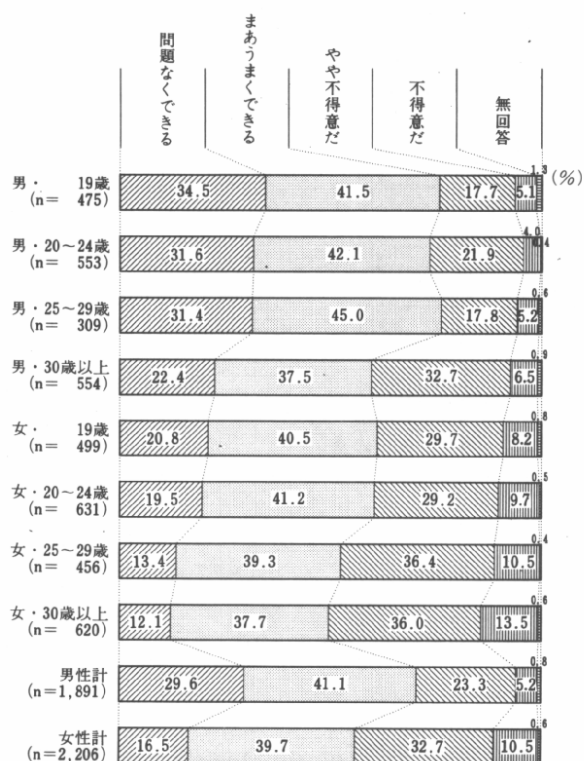


図4-4-1-5 性・年齢別運転技術の自己評価（雨の日の運転）

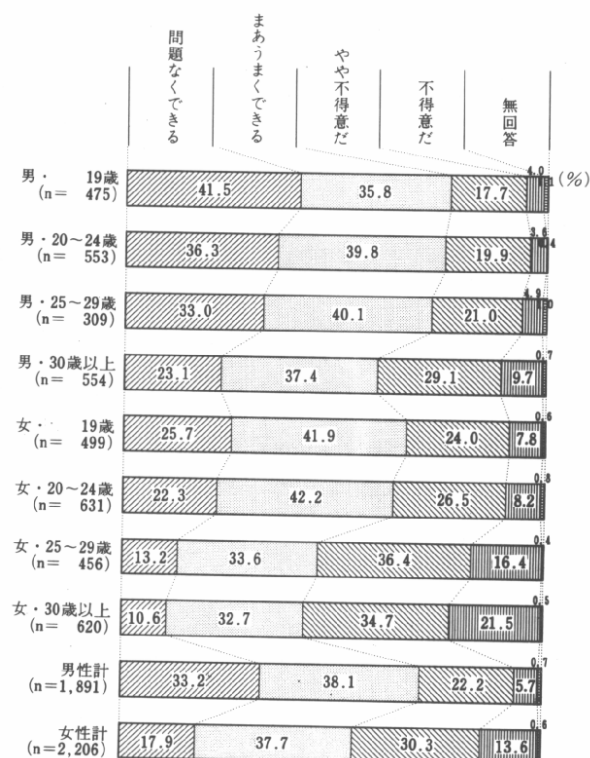


図4-4-1-6 性・年齢別運転技術の自己評価（夜の運転）

③ 山道の運転

「山道の運転」を「問題なくできる」としているのは、男性は29.3%、女性は7.2%で、女性は男性の4分の1と低い比率となっている。これに、「まあうまくできる」を加えると、男性69.9%、女性34.3%と女性は男性の2分の1と低くなっている。これは、女性に山道での運転の経験のないことがいえるのではないかな。年齢層別にみると、男性の30歳以上（63%）を除き、各年齢層とも70%を超えるものが山道での運転について難なくできるとしている。女性については、男性とは反対に加齢とともに、山道の運転は不得意と回答している。女性で「問題なくできる」とするものは各年齢層とも、10%以下で、男性の各年齢層との対比でみると3分の1から7分の1となっている（図4-4-1-7）。

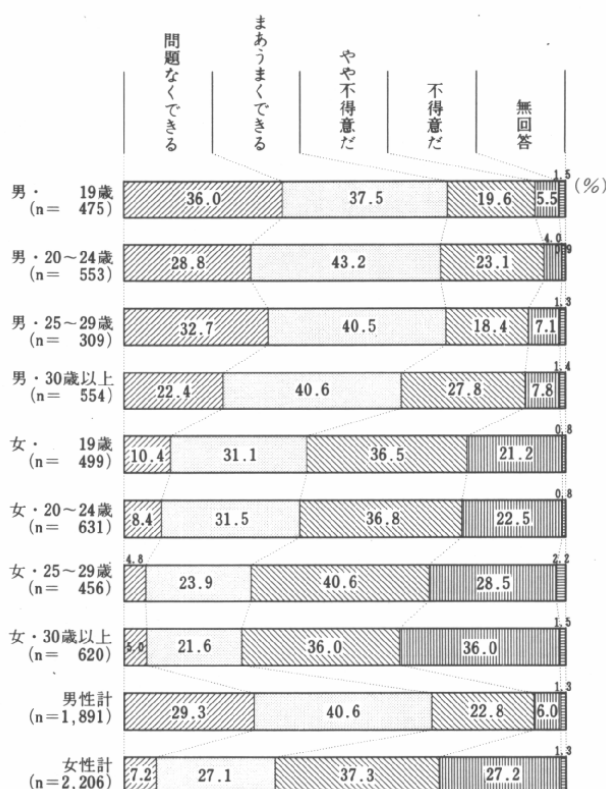


図4-4-1-7 性・年齢別運転技術の自己評価（山道の運転）

(3) 高速走行

① 高速道路への流入

初心運転者に「高速道路への流入」について、これができるか否かの質問をしたところ「問題なくできる」としているのは、男性は34.6%、女性は11.8%で、女性は男性の3分の1となっている。これに、「まあうまくできる」を加えると、男性71.3%、女性38.8%で、女性は、男性の2分の1弱と高速道路への流入を苦手としている。年齢層別にみると、男性の30歳以上（63%）を除き、各年齢層とも、高速道路への流入はできるとするものが70%強を超えている。女性で「問題なくできる」としているのは、男性の各年齢層に比較し2分の1から6分の1となっている。女性は、総じて男性に比べて高速道路への流入は、不

得意としており、女性は、男性とは反対に加齢とともに不得意とする否定者比率が高くなり、30歳以上では69.2%と高速道路への流入は難しいとしている（図4-4-1-8）。

② 高速道路での追い越し

「高速道路での追い越し」を「問題なくできる」としているのは、男性33.3%、女性は11.1%で、女性は男性の3分の1と高速道路への流入と同様な傾向となっている。これに「まあうまくできる」を加えると、男性65.8%、女性32.8%で、女性は男性の2分の1とその割合は増加するものの、高速道路における追い越しという運転技術については、不得意だという結果である。年齢層別にみると、男性の30歳以上（53%）を除き、各年齢層とも70%を超える肯定者比率で、高速道路での追い越しはできるとしている。女性で、問題なくできると回答しているのは、「高速道路への流入」と同様な傾向を示し、また、女性は、加齢とともに不得意だとする否定者比率が高くなり、30歳以上では75.3%となっている（図4-4-1-9）。

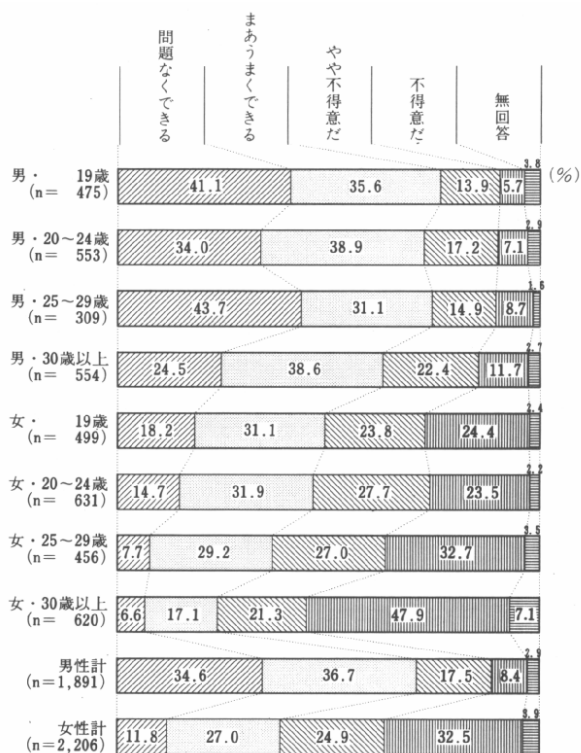


図4-4-1-8 性・年齢別運転技術の自己評価（高速道路への流入）

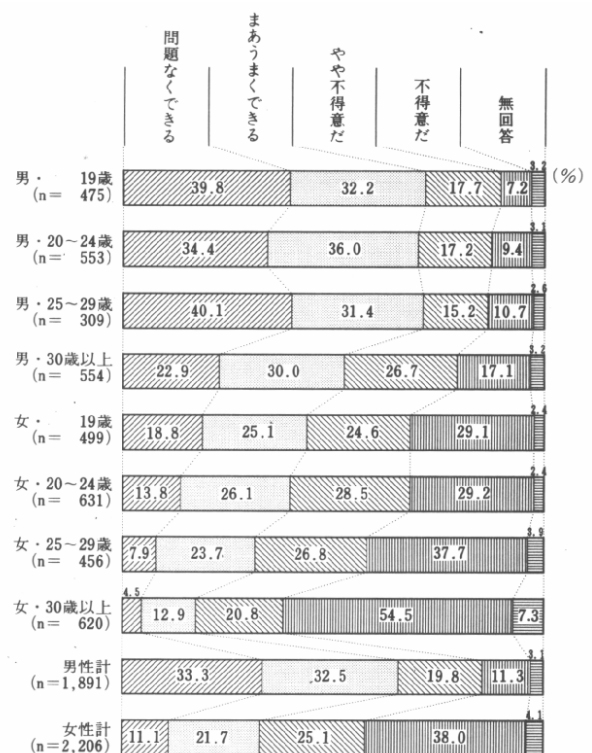


図4-4-1-9 性・年齢別運転技術の自己評価（高速道路での追い越し）

(4) 低速での運転技術・

① バック

「バック」を「問題なくできる」としているのは、男性で32.7%、女性は9.8%で、女性にバック運転ができるとする比率は低くなっている。これに「まあうまくできる」を加えると、男性は68.6%、女性は43.1%と、やはり女性の肯定者比率は低くなっている。年齢層別にみると、男性では、30歳未満は70%を超え、30歳以上は60%となっている。女性については、加齢とともに肯定者比率は減少しているが、反対

に、バックの運転は不得意だと否定する比率が、19歳以下の48%から30歳以上の66%と加齢とともに高くなり、バック運転は難しいと回答している（図4-4-1-10）。

② 狭い道の走行

「狭い道の走行」は「問題なくできる」としているのは、男性が33.7%、女性は9.3%で、女性はバックと同様な傾向を示しており、狭い道での走行は問題なくできるとする比率は低くなっている。これに、「まあうまくできる」を加えると、男性は77.4%に、女性は51.9%となり、女性もどうにか狭い道の走行はできるとしている。年齢層別にみると、男性は19歳以下と25～29歳代はともに81%と高い比率であるが、20～24歳は78.7%、30歳以上は71.3%である。女性は加齢とともに肯定者比率が減少（19歳以下の59%から30歳以上の46%へと）している（図4-4-1-11）。

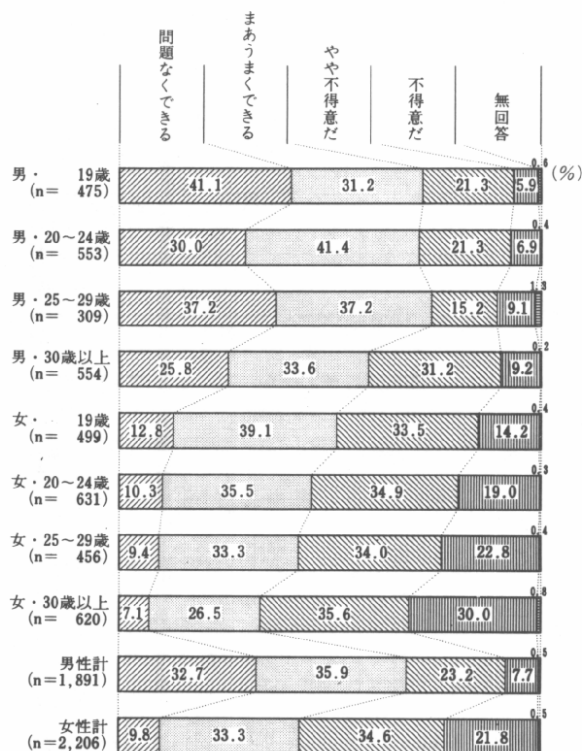


図4-4-1-10 性・年齢別運転技術の自己評価（バック）

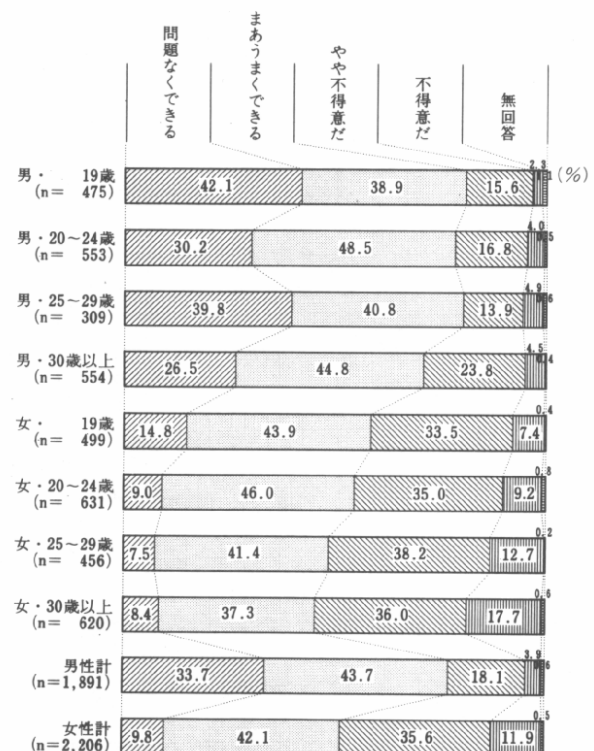


図4-4-1-11 性・年齢別運転技術の自己評価（狭い道の走行）

③ 狭い場所への駐車

「狭い場所への駐車」が「問題なくできる」としているのは、男性が24.0%、女性4.9%で、女性は男性の5分の1となっており、男性に比べて狭い場所への駐車は苦手としている。これに「まあうまくできる」を加えると、男性は56.5%、女性は25.0%で女性は男性の2分の1となっており、やはり低い比率となっている。年齢層別にみると、男性は、各年齢層とも50%～60%の肯定者比率を、女性については、加齢とともに肯定者比率が減少（19歳以下の27.6%から30歳以上の22.6%と）しているが、反面、不得意だとする否定者比率が加齢とともに（19歳以下の72%から30歳以上の77%）高くなっている（図4-4-1-12）。

(5) 自己の運転技術の総合的な評価

初心運転者の「運転経験のわりには、運転がうまい方だと思いますか」との問に対して、「運転がうまい方だ」と回答したものは、男性は8.4%、女性は1.7%が運転がうまいと自我自賛している。これに、「どちらかといえば運転がうまい方だ」とする肯定者比率を加えると、男性は54.2%、女性は33.3%となっており、男性の2分の1強が、女性でも3分の1が運転がうまいと自己評価している。年齢層別にみると、男性では、各年齢層とも5割を超えるものが高く自己評価をしている。女性については、「運転がうまい方だ」と評価しているものは、1%～2%と極く僅かであり、女性は、男性と反対に「運転が下手な方だ」とする否定者比率が、加齢とともに高くなり59%～70%と「運転は下手」だと自己評価している（図4-4-1-13）。

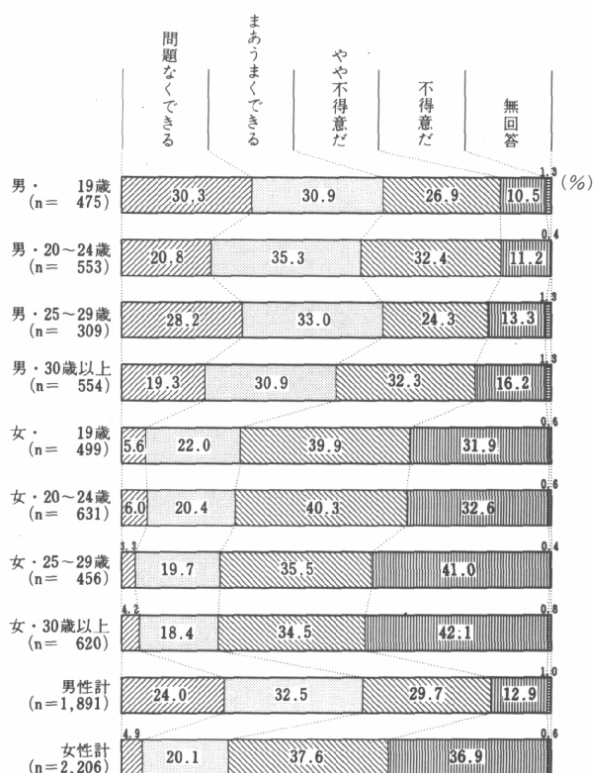


図4-4-1-12 性・年齢別運転技術の自己評価（狭い場所への駐車）

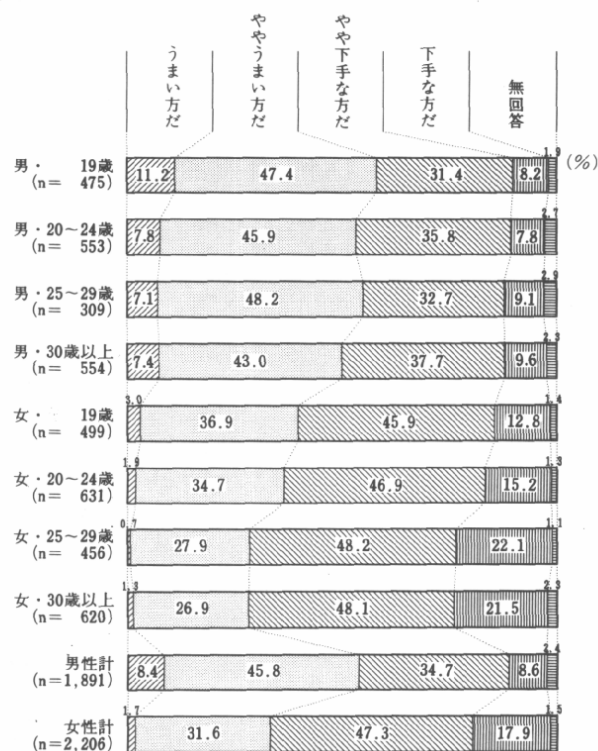


図4-4-1-13 性・年齢別運転技術の総合評価

4-4-2 運転技術の自己評価を構成する因子とその特徴

(1) 運転技術の自己評価を構成する因子

運転技術の自己評価について因子分析を行い、少数の因子での分析を行った。

運転技術の自己評価に関する質問は13項目で、その因子分析の結果は、次表のとおりである。

表 運転技術の自己評価の因子分析結果

因子	固有値	寄与率	累積寄与率
1	7.1665	55.1	55.1
2	1.0018	7.7	62.8
3	0.9075	7.0	69.8

運転技術の自己評価に関しては、固有値が1を超えている第2因子までを分析の対象とした。この第2因子までの累積寄与率は62.8%となっており、この2因子で全体の約7割を説明できることになる。

この2つの因子空間に各設問項目を布置したのが図4-4-2-1である。

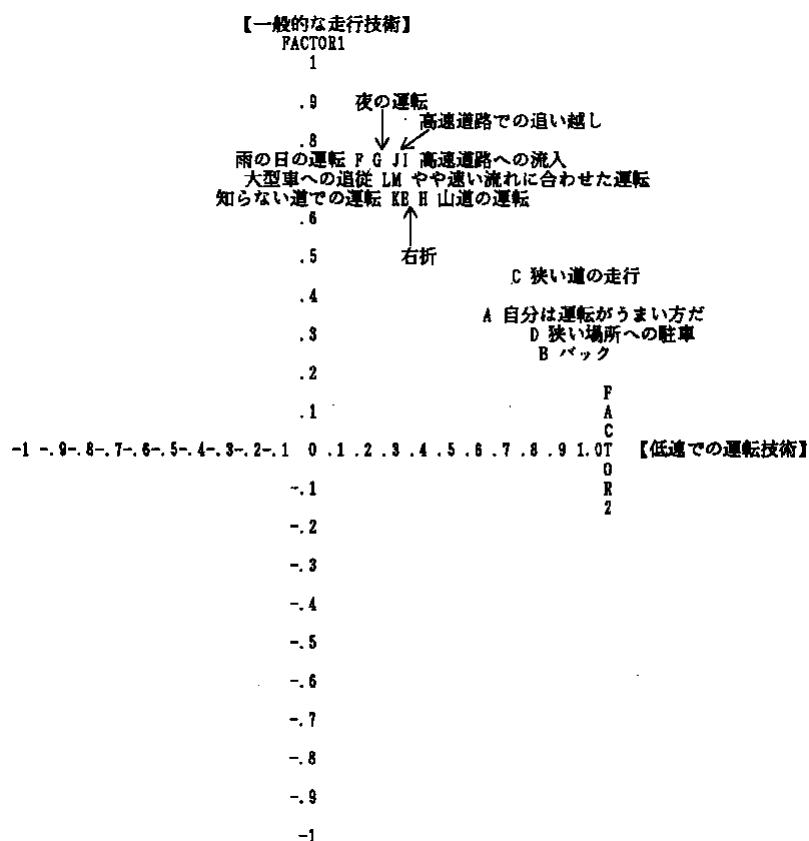


図4-4-2-1 運転への自信に関する因子分析結果（第1因子と第2因子）

【第1因子】

第1因子に負荷が高い項目をみると、次のようになっている。

- ① 夜の運転（固有値0.7479）
- ② 雨の日の運転（同0.7425）
- ③ 高速道路への流入（同0.7333）
- ④ 高速道路での追い越し（同0.7324）
- ⑤ 大型車への追従（同0.7038）

- ⑥ やや速い流れに合わせた運転（同0.7003）
- ⑦ 知らない道での運転（同0.6748）
- ⑧ 山道の運転（同0.6645）
- ⑨ 右折（同0.6251）

この第1因子の寄与率は55.1%で、全体の半分以上の情報を第1因子で説明していることになる。第1因子に負荷が高い項目は、夜の運転から始まり、雨の日の運転などの条件の悪い状況での運転や、高速道路の走行、大型車への追従、やや速い流れの中での運転など、通常よく出会う運転場面の項目となっている。そこで、この第1因子は「一般的な走行技術の因子」と解釈することとする。

【第2因子】

第2因子に負荷が高い項目をみると、次のようになっている。

- ① バック（固有値0.8442）
- ② 狭い場所への駐車（同0.8097）
- ③ 狭い道の走行（同0.7417）
- ④ 自分は運転がうまい方だ（同0.6447）

この第2因子に負荷が高い項目は、バックや狭い場所への駐車、狭い道の走行など、いわゆる小技を必要とする運転技術で、どちらかといえば低速での運転技術である。そこで、この第2因子を「低速での運転技術の因子」と解釈する。

なお、このような運転技術のほかに「自分は運転がうまい方だ」という総合的な運転技術に関する項目が含まれているが、これはバックや狭い場所への駐車、狭い道の走行など、狭い場所等でも問題なく運転できる者が運転が上手であると考えているためとみられる。

以上、運転技術の自己評価に関する13項目の因子分析の結果から、次の2つの因子を抽出した。

- ・ 一般的な走行技術の因子
- ・ 低速での運転技術の因子

(2) 属性別因子傾向

上記(1)で解釈した因子空間に、運転者の各属性別の因子得点の平均値を布置し、その傾向をみると次のとおりであった。

① 性別・年齢層別傾向

性別・年齢層別の因子得点の平均を布置したものが図4-4-2-2である。性別にみると、一般的な走行技術、低速での運転技術ともに、女性の方がかなり不得意としている。

年齢別にみると、年齢の高い初心運転者ほど一般的な走行技術に関して不得意とする傾向が強くなっている。しかし、低速での運転技術に関しては、年齢による差異は少なく、特に、女性では低速での運転技術に関しては年齢による差はほとんどみられない。

② 主運転車種別傾向

主運転車種別にみたものが図4-4-2-3である。一般的な走行技術に関しては、男性の自動二輪は問

題なくできると自己評価しており、女性は軽乗用、原付、軽貨物などを不得意としている。軽貨物、軽乗用は、男性でも不得意とする傾向が強く、男性の中ではこの2車種がもっとも一般的な走行技術を不得意と自己評価している。

低速での運転技術に関しては、男性の普通貨物と軽貨物が問題なくできると自己評価する傾向にあり、女性では普通乗用、原付が不得意と自己評価する傾向にある。

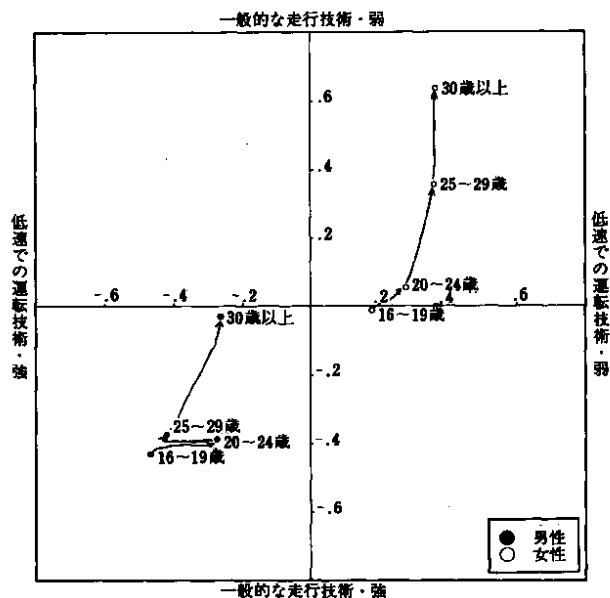


図 4-4-2-2 運転への自信に関する因子得点分布 (性・年齢別)
(縦軸 1 因子 * 横軸 2 因子)

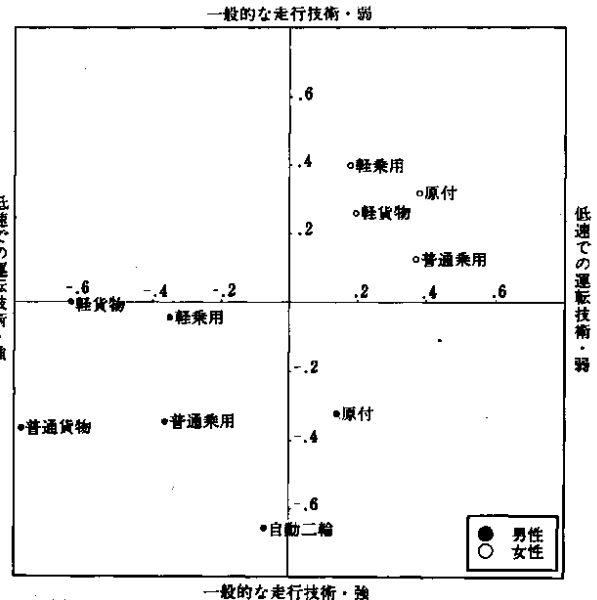


図 4-4-2-3 運転への自信に関する因子得点分布 (性・主運転車種別)
(縦軸 1 因子 * 横軸 2 因子)

③ 運転者群別傾向

運転者群別の分析についても、サンプル数が30人未満の女性の職業運転者を除外している。図4-4-2-4にみるように、一般的な走行技術、低速での運転技術の双方とも不得意であるとしているのは女性のペーパードライバーで、男性のペーパードライバーも同様に不得意の方向にある。逆に両方ともに問題なくできると自己評価しているのは、男性の職業運転者である。

④ 運転目的別傾向

運転目的別の分析についても、サンプル数が30人以下の運転目的を除いている。運転目的別に因子得点の平均をプロットしたのが図4-4-2-5である。男女ともに「ほとんど運転しない」は、同性のなかでも最も不得意であると自己評価している。同性の中で低速での運転技術を問題なくできると自己評価しているのは業務・仕事目的である。一般的な走行技術では、男女ともにレジャーがもっとも問題なくできると自己評価している。

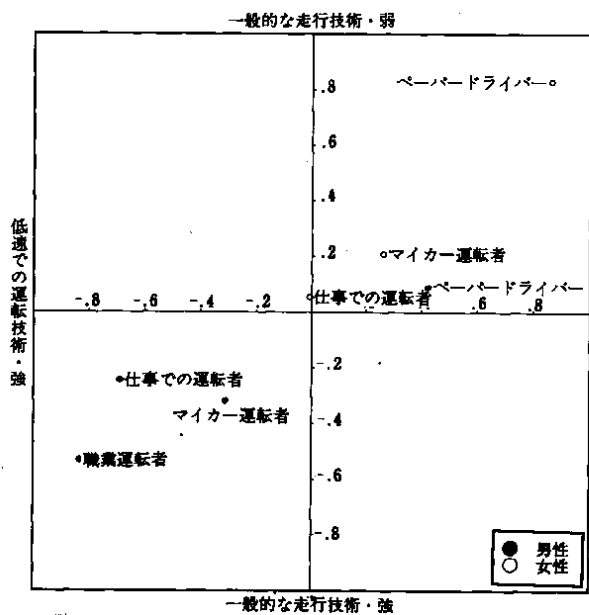


図 4-4-2-4 運転への自信に関する因子得点分布 (性・運転者群別)
(縦軸 1 因子 * 横軸 2 因子)

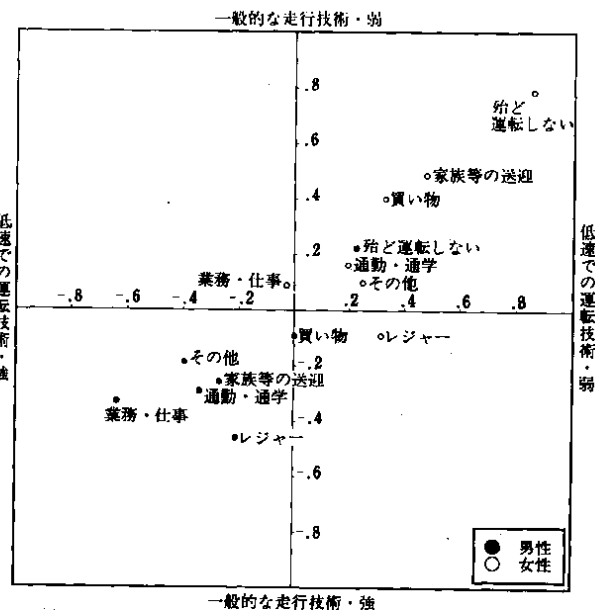


図 4-4-2-5 運転への自信に関する因子得点分布 (性・運転目的別)
(縦軸 1 因子 * 横軸 2 因子)

⑤ 運転頻度別傾向

運転頻度別の因子得点の平均は図4-4-2-6のとおりである。一般的な走行技術に関して、男性は運転頻度が高くなるにつれて問題なくできるとの自己評価が強くなっているが、女性ではそのような傾向とはなっていない。女性で一般的な走行技術を問題なくできると自己評価の強いのは、月に3～4日と週に1～2日、ほとんど毎日の3つの層である。

低速での運転技術に関しては、走行頻度が高くなるほど問題なくできるとの自己評価が強くなっており、特に月3～4日以上頻度となると問題なくできる方向に位置するようになっている。

⑥ 運転経験期間別傾向

運転経験期間別の因子得点の傾向を示したのが図4-4-2-7である。一般的な走行技術、低速での走行技術ともに運転経験期間が長くなるにつれて問題なくできるとの自己評価が強くなっている。ただし、女性の3年以上は特殊な傾向を示しており、1～2年の層よりも一般的な走行技術、低速での運転技術ともに、やや不得意の方向に位置している。

⑦ 走行距離別傾向

過去1年間の走行距離別に運転技術の自己評価についてみると(図4-4-2-8)、走行距離が長くなるほど一般的な走行距離、低速での運転技術ともに問題なくできるとの自己評価が強くなっている。この結果からみて、運転技術の自己評価は走行距離と強い相関があるといえる。図から変化の大きさを読み取ると、男性では、5千kmごとにほぼ同程度の動きをみせているのに対して、女性では5千km未満から5千～1万kmにかけて、大きく問題なくできる方向に変化している。

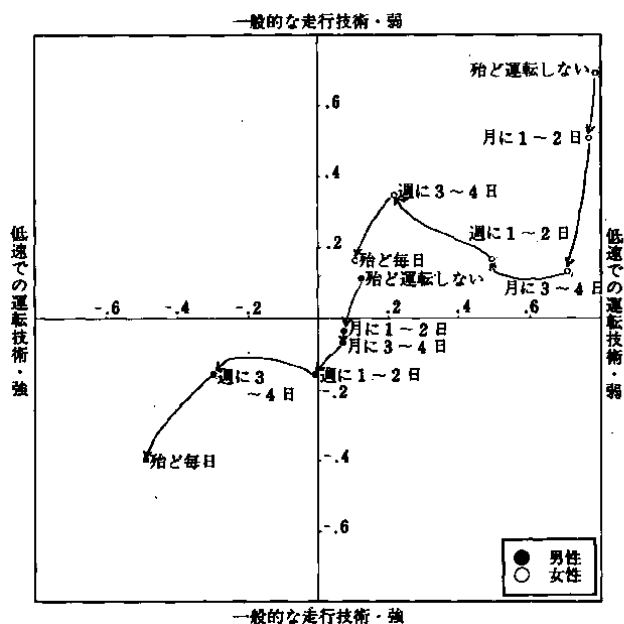


図 4-4-2-6 運転への自信に関する因子得点分布 (運転頻度別)
(縦軸 1 因子 * 横軸 2 因子)

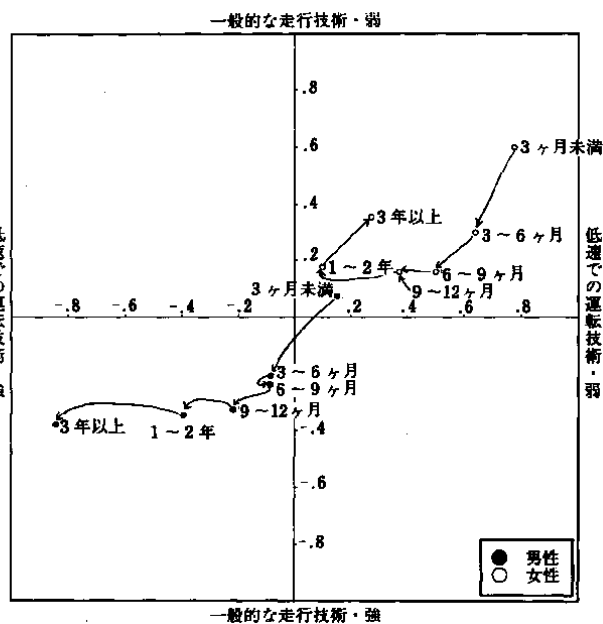


図 4-4-2-7 運転への自信に関する因子得点分布 (性・運転経験期間別)
(縦軸 1 因子 * 横軸 2 因子)

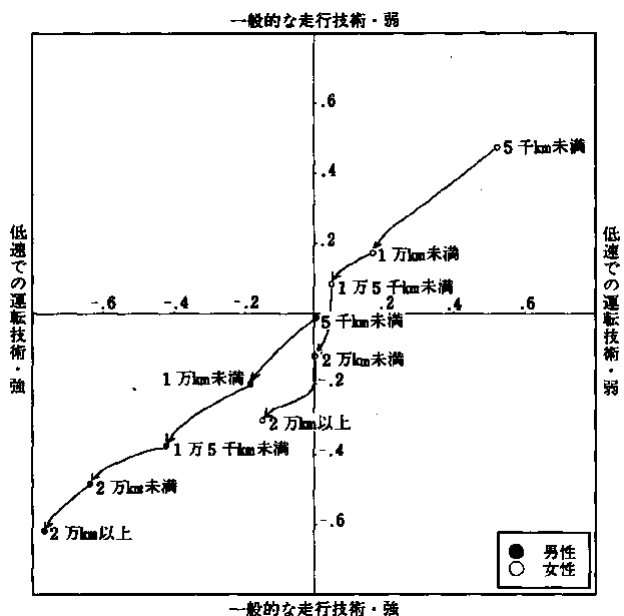


図 4-4-2-8 運転への自信に関する因子得点分布 (性・走行距離別)
(縦軸 1 因子 * 横軸 2 因子)

4-4-3 初心運転者の運転技術の自己評価等の特徴

(1) 一般道路での運転技術

一般道路を走行する際、初心運転者の普段の運転技術に関して自己評価とすべく 4 項目の質問に対して、「問題なくできる」、「まあうまくできる」と肯定する意見の回答した比率（以下、ここでは「肯定者比率」と呼称する。）を男女別に比較したものが図 4-4-3-1、図 4-4-3-2 である。

これによると、男性は、女性に比較して一般道路での運転技術については、高い肯定者比率となっている。男性は、「右折」（89.0%）、「やや速い流れに合わせた運転」（86.2%）、「大型車への追従」（65.8%）、「知らない道での運転」（49.9%）といずれも高い比率を示しており、これらの運転場面での運転技術は問題なくできると自己評価をしている。女性については、「右折」（81.2%）と「やや速い流れに合わせた運転」（71.2%）は「問題なくできる」とする比率が高く、「大型車への追従」（39.5%）と「知らない道での運転」（28.7%）については、いずれも不得意であるとしている。これを年齢層別の肯定者比率でみると、男性は、女性の各年齢層と比較して4項目とも高い比率となっている。男性の「右折」と「やや速い流れに合わせた運転」は、各年齢層とも8割以上の比率を示し、19歳以下は9割を超えている。女性の「右折」は加齢とともにその比率は減少しているものの、30歳未満で8割、30歳以上で7割と高く、「やや速い流れに合わせた運転」は24歳以下で7割を、25歳以上で6割となっている。男性の「大型車への追従」は30歳未満で7割、30歳以上で5割を、女性は24歳以下が4割、25歳以上が3割と加齢とともにその比率は低くなっている。「知らない道での運転」については、男性の30歳未満は5割、30歳以上で4割を、女性は男性の比率と比べると低くなっているが24歳以下で3割、25～29歳で2割、30歳以上で1割となっている。

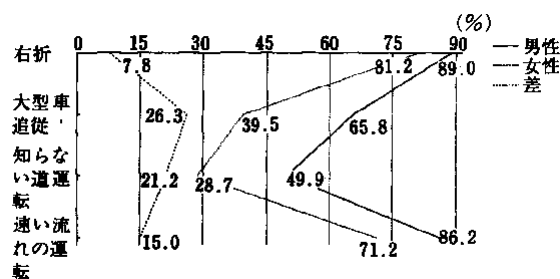


図4-4-3-1 一般道路での運転技術の質問項目への性別肯定者比率

	男 ー19	男20ー24	男25ー29	男30ー	女 ー19	女20ー24	女25ー29	女30ー
右 折	93.2	89.7	86.7	85.9	84.8	82.6	80.1	77.6
大 型	70.1	68.7	73.5	54.8	45.7	41.5	38.8	32.6
不 知	52.6	52.4	56.4	41.5	35.3	36.6	23.7	18.9
速 い	91.8	86.8	87.7	80.1	98.6	77.6	67.6	61.2

図4-4-3-2 一般道路での運転技術の質問項目への性別肯定者比率

(2) 条件の悪い環境での走行

悪天候、夜間、危険場所などの悪条件下での運転に関して、3項目の質問に対して、肯定者比率を男女別に比較したものが図4-4-3-3、図4-4-3-4である。

これによると、男性は、条件の悪い環境での走行については、女性に比較して肯定者比率が高くなっている。

「雨の日の運転」と「夜の運転」に関しては、いずれも男性71%、女性56%、性差15%となっており、雨の日の運転と夜の運転は、問題なくできると評価している。「山道の運転」については、男性70%に対し女性34%で、その差36%となっており、男性は、山道の運転は難なくこなしているが、女性は、山道の運転に

関しては不得手で、また、その経験が不足しているようである。これを年齢層別にみると、男性は、3項目とも30歳未満のものが7割を超え、30歳以上でも6割を超えている。女性については、雨の日の運転と夜の運転の2項目については24歳以下が何れも6割を超え、25歳以上については、雨の日の運転が5割を、夜の運転は4割となっている。また、山道の運転は、他の2項目と比べるとその肯定者比率は低く、24歳以下で4割、25歳以上は2割強の比率となっている。

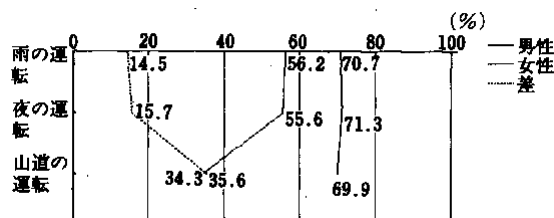


図4-4-3-3 条件の悪い環境での走行の質問項目への性別肯定者比率

	男 19	男 20—24	男 25—29	男 30—	女 19	女 20—24	女 25—29	女 30—
雨	76.0	73.7	76.4	59.9	61.4	60.7	52.7	49.8
夜	77.3	76.1	73.1	60.5	67.6	64.5	46.8	43.3
山 道	73.5	72.0	73.2	63.0	41.5	39.9	28.7	26.6

図4-4-3-4 条件の悪い環境での走行の質問項目への性別肯定者比率

(3) 高速走行

高速道路での運転に関して高速走行の第一歩としての「高速道路への流入」、走行中での「追い越し」の2項目に関する肯定者比率を、男女別に比較したものが図4-4-3-5、図4-4-3-6である。

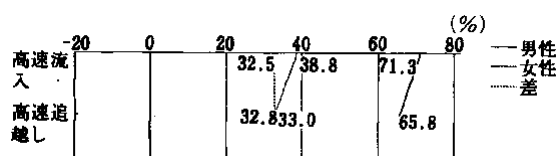


図4-4-3-5 高速走行の質問項目への性別肯定者比率

	男 19	男 20—24	男 25—29	男 30—	女 19	女 20—24	女 25—29	女 30—
流 入	76.7	72.9	74.8	63.1	49.3	46.6	36.9	23.7
追い越し	72.0	70.4	71.5	52.9	43.9	39.9	31.6	17.4

図4-4-3-6 高速走行の質問項目への性別肯定者比率

これによると、男性は、流入、追い越しとも女性に比べて肯定者比率が高い。男性の7割近くは、流入(71.3%)、追い越し(65.8%)とともに問題なくできると回答している。女性については、流入(38.8%)、追い越し(32.8%)とも2割の肯定者比率で、高速道路での走行は、男性に比べ若干苦手としているようである。これを年齢層別の肯定者比率でみると、男性は、2項目とも30歳未満で7割を超え、30歳以上では流

入が6割、追い越しが5割となっている。女性は、加齢とともにその比率は減少しているが、24歳以下が4割、25～29歳は3割と、30歳以上は流入が2割、追い越しは1割強となっている。

(4) 低速での運転技術

狭路、駐車、バックなど、低速で運転する際の自己の運転技術の評価すべく3項目の肯定者比率を、男女別に比較したものが図4-4-3-7、図4-4-3-8である。

男性は、3項目とも肯定者比率(狭路走行77.4%、性差25.5%、バック68.6%、性差25.5%、狭所の駐車56.5%、性差31.5%)が女性に比較して高くなっており、男性は狭路等での運転操作、技術をうまいと自己評価している。これを年齢層別の肯定者比率でみると、バックについては30歳未満が7割、30歳以上が6割を、狭路走行については30歳未満が8割、30歳以上が7割を、狭所の駐車については30歳未満が6割、30歳以上が5割となっている。女性は、「狭路走行」(51.9%)についてはどうにかこなしているようであるが、「バック」(43.1%)と「狭い場所への駐車」(25%)については苦手ようである。特に、「狭所の駐車」は苦手ようである。これを年齢層別の肯定者比率でみると、バックは19歳以下が5割、20歳代は4割、30歳以上は3割と加齢とともにその比率は減少している。狭路走行の各年齢層の比率は他の項目に比べて高く、24歳以下が5割、25歳以上が4割となっている。狭所の駐車は各年齢層とも20%の比率で加齢とともに減少している。

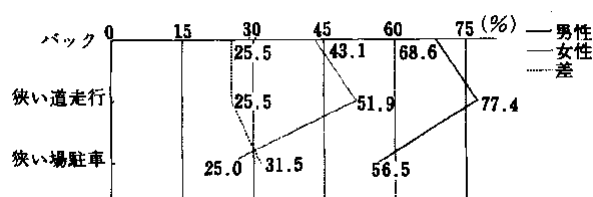


図4-4-3-7 低速での運転技術の質問項目への性別肯定者比率

	男 19	男 20-24	男 25-29	男 30-	女 19	女 20-24	女 25-29	女 30-
バック	72.3	71.4	74.4	59.4	51.9	45.8	42.7	33.6
狭い道走	81.0	78.7	80.6	71.3	58.7	55.0	48.9	45.7
狭い場駐	61.2	56.1	61.2	50.2	27.6	26.4	23.0	22.6

図4-4-3-8 低速での運転技術の質問項目への性別肯定者比率

(5) 自己の運転技術の総合的な評価

初心運転者が、自分の運転技術についての自己評価としての肯定者比率を、男女別に比較したものが図4-4-3-9である。

これによると、「どちらかといえば運転がうまい方だと思う」と自己評価をしている比率は、男性45.8% 1女性31.6%、性差14.2%となっており、男性に、その運転がうまいと自我自賛するものが多い。女性の場合は、「どちらかといえば運転が下手な方だと思う」で、女性は47.3%、男性が34.7%、性差12.6%で、女性は、自己の運転技術の評価として厳しく受けとめている。反対に、低い評価としているのは、男性の「運転がうまい方だと思う」で、男性8.4%、女性6.7%、性差1.7%で、自分の運転技術を自慢する者は少ない。女性は、「運転が下手な方だと思う」で、女性は17.9%、男性が8.6%、性差9.3%となっており、女性は男性の2倍

程運転が下手だと厳しく自己評価している。

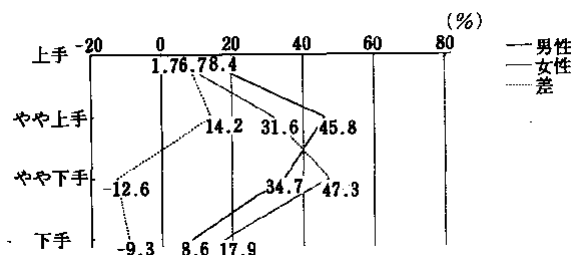


図4-4-3-9 自己の運転技術の質問項目への性別肯定者比率

4-5 初心運転者の運転行動とそれに伴う危険体験

4-5-1 初心運転者の運転行動と危険体験の実態

運転時に危険と結びつきやすい、問題となる運転の状態について、15項目の質問を設定し、初心運転者がそのような状態に陥ったことがあるかどうか、また、それが原因で「こわい思い」や「危険を感じた」経験の有無を把握して、初心運転者の運転実態を検討するものである。

15項目の質問は、情報収集（4項目）、判断・意志決定（5項目）及び運転操作（6項目）という一連の運転行動のプロセスを3分割したものから成り立っている。

なお、それぞれの質問に対する回答をその運転状態に陥ったことが「よくある」、「時々ある」及び「まれにある」と肯定する意見の回答と、そのようなことが「ほとんどない」、「まったくない」の否定する意見の回答に分け、また、それが原因で「こわい思い」や「危険を感じた」経験が「ある」と回答した比率について調査結果を整理した。その結果は次のとおりである。

(1) 情報収集の問題点

① 信号の見落とし

「信号を見落とすこと」が「よくある」と回答した比率は、男性0.5%、女性0.3%でごく少数であった。これに「時々ある」、「まれにある」を加えると、男性24.6%、女性21.6%のものが、信号を見落とすことがあると肯定的な回答をしている（図4-5-1-1）。

年齢層別にみると、男性で「ある」と回答している比率は19歳以下で25.2%、30歳以上で27.1%と各年齢層とも差はないが、やや加齢とともに高くなっている。女性については加齢とともに減少しており、19歳以下は24.2%、30歳以上は16.6%となっている。総じて男女とも信号を見落とすことが「よくある」と回答した比率は非常に少なく1%未満で、信号の見落としは「ない」とする否定的な回答が、各年齢層とも73%から83%と高率であった。

また、信号の見落としによってこわい思いをしたり、危険を感じた経験の有無については、それが「ある」とした比率は、男性で30.4%、女性26.4%であった（図4-5-1-2）。この数値と「信号を見落とす

こと」が「ある」と肯定した回答の比率、つまり男性24.6%、女性21.6%と比較すると男性で5.8%女性で4.8%増加している。これは信号の見落としが「ほとんどない」場合でも、その経験が一度でもあれば、非常な危険を感じるため、見落としに否定的な回答をした運転者も、「こわい思い」をしたことがあると答えたためと思われる。信号の見落としによる危険体験を年齢層別にみても、「ある」とする比率は男性が女性より高く、各年齢層とも26%から36%、・女性は、22%から31%となっている。

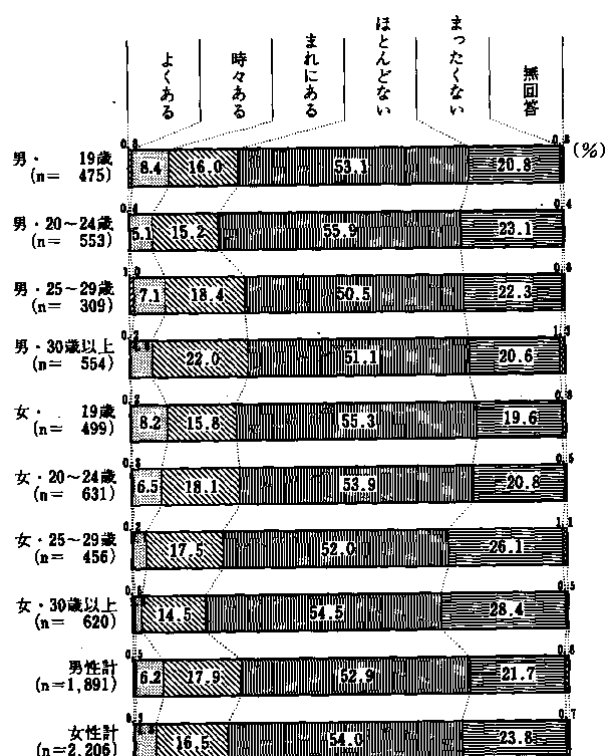


図 4-5-1-1 性・年齢別運転上の問題 (信号の見落とし)

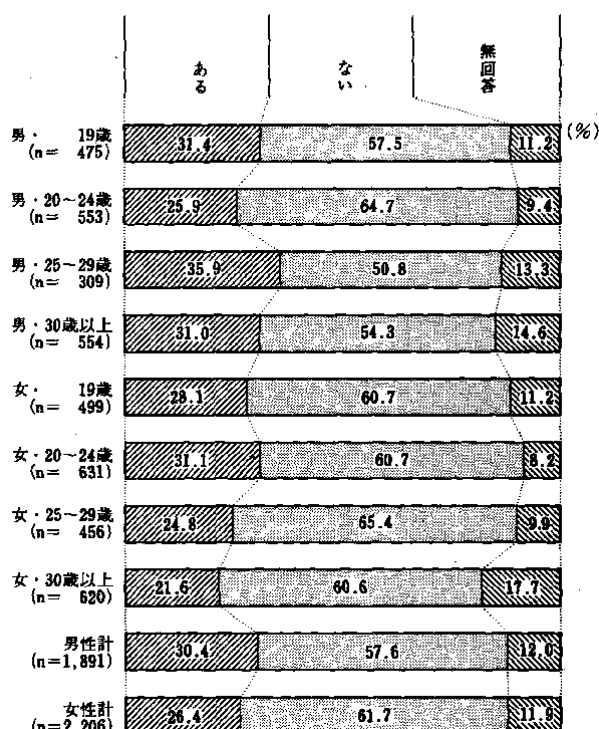


図 4-5-1-2 性・年齢別こわい思いをした経験 (信号の見落とし)

② 後ろに車が接近

「気がつかないうちに後ろに車がぴったりついてくること」が「よくある」と回答した比率は、男性、4.7%、女性4.0%と僅かであった。これに「時々ある」「まれにある」とする比率を加えると、男性52.9%、女性51.1%で、男女とも半数を超えた初心運転者がそのような経験があることを示している。(図4-5-1-3)

年齢層別にみると、「ある」と肯定している比率は、男女とも19歳以下を除き、加齢とともに高くなり、男性の30歳以上では63.8%、女性が55.3%と高率になる傾向が示されている。

次に、後ろに車がいるのに気づき、「こわい思い」や「危険を感じた」経験の有無についてみると、それが「ある」と回答した比率は、男女とも同率の26.2%であった(図4-5-1-4)。

年齢層別にみると、「こわい思い」をしたことがあるとする比率は、男性は加齢とともに高くなり、19歳以下の21.9%が30歳以上で29.2%となっている。女性では、19歳以下(26.7%)を除いて、20～24歳代から30歳以上まで、加齢とともに肯定的な回答つまり後ろの車による危険体験の率が僅かながらも減少し

ている。

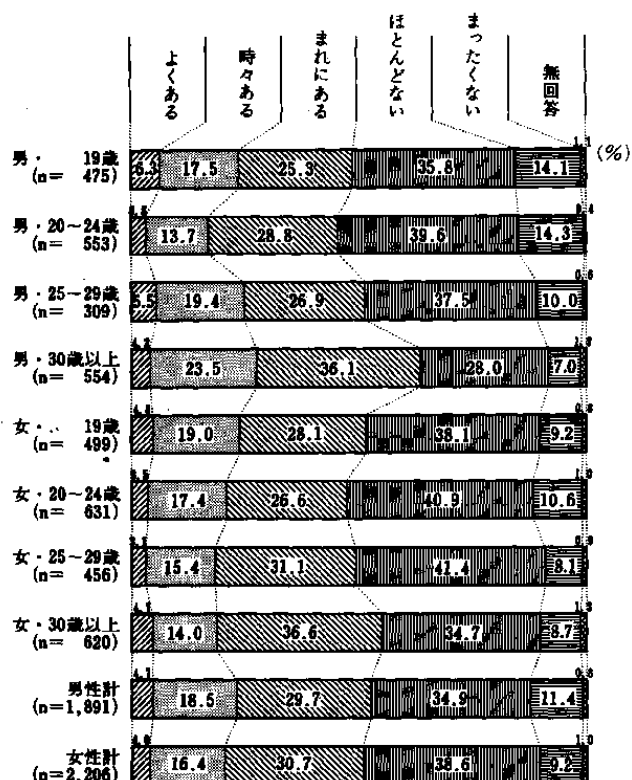


図 4-5-1-3 性・年齢別運転上の問題（後ろに車が接近）

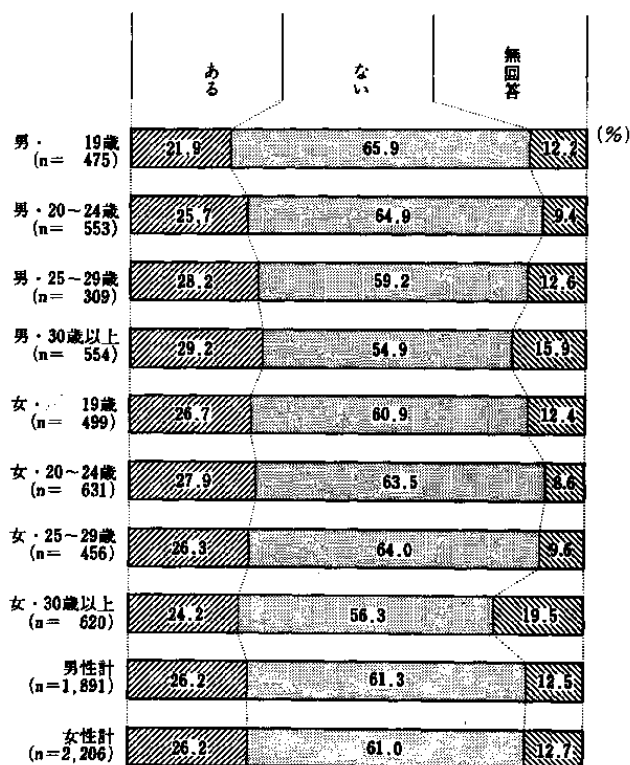


図 4-5-1-4 性・年齢別こわい思いをした経験（後ろに車が接近）

③ 青信号に気づかず後ろからクラクション

「ぼんやりしていて青信号に変わったのに気づかずに、後ろからクラクションを鳴らされること」の質問に対して「よくある」と回答した比率は、男性1.0%、女性0.6%と極く僅かであった。これに「時々ある」、「まれにある」とする比率を加えると、男性26.4%、女性25.1%で、男女の差は少ない。

年齢層別に、「ぼんやりしてクラクションを鳴らされたこと」が「ある」とする肯定者比率を高い順に示すと、25～29歳代が31.4%、30歳以上が29.6%、19歳以下が23.2%、20～24歳代が23.0%となり、その率が若年層で少ない傾向にある。一方、女性では19歳以下から30歳未満までの各年齢層は24.2%、23.7%、21.7%と加齢とともに僅かながらも、クラクションを鳴らされるという肯定的回答が減少する傾向にあったが、30歳以上では29.9%と急激に高率となっている。このように年齢層による明確な傾向のあることが認めたいが、男女共通して信号に気づかず後ろからクラクションを鳴らされるようなことが若年層にいずれかといえ少いといえよう（図4-5-1-5）。

後ろからのクラクションで、「こわい思いをした」こと「危険を感じた」ことが「ある」とした比率は、男性6.6%、女性7.0%で若干女性にその比率が高い。

これを年齢層別にみると、男女とも加齢とともに「ある」とする比率が高くなっている。男性では、19歳以下の4.2%が、30歳以上では8.7%と約2倍となっている。女性は、19歳以下が6.2%、30歳以上で9.0%であるが、25～29歳代で5.5%とやや低くなっている。このような場面において、クラクションでせかさ

れても、危険感を伴うことがあまりないものと思われるが総じて加齢とともに、それにより「こわい思い」を感じる率が僅かながらも増加する傾向にあるといえよう（図4-5-1-6）。

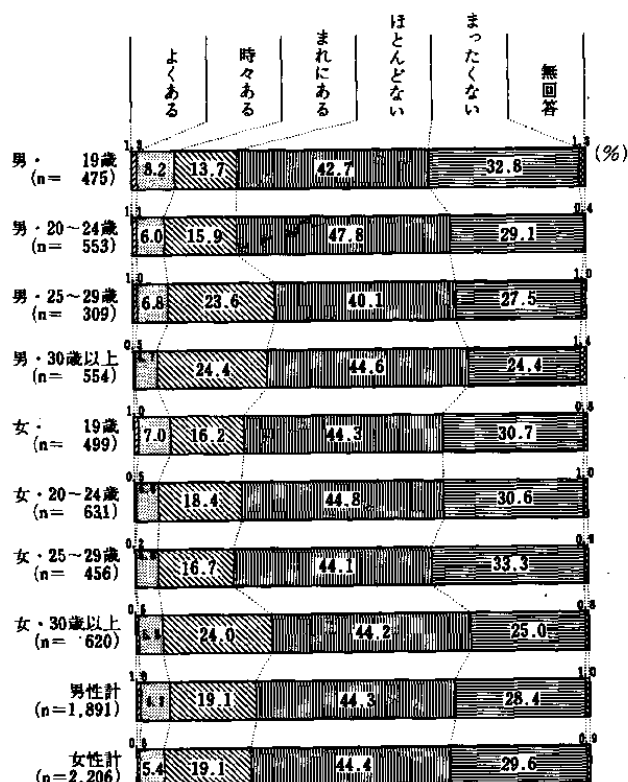


図4-5-1-5 性・年齢別運転上の問題（青信号が変わったのに気づかない）

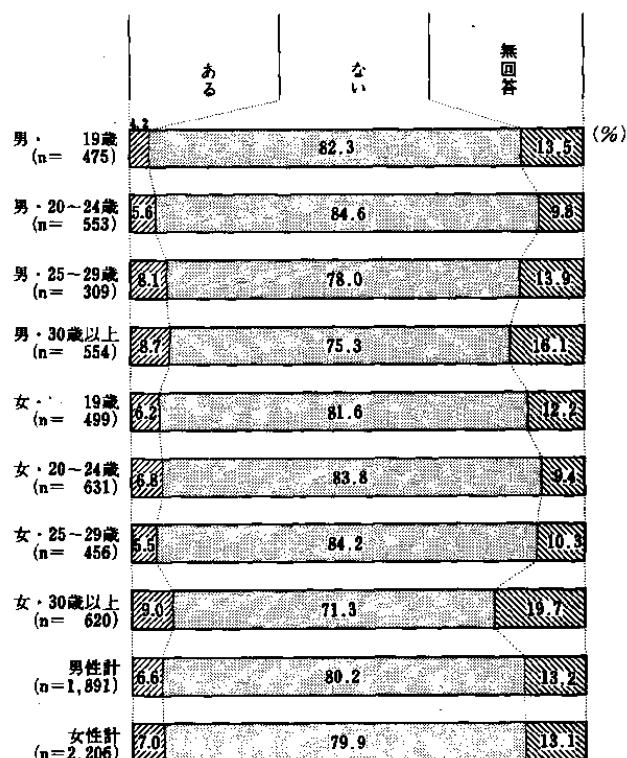


図4-5-1-6 性・年齢別こわい思いをした経験（青信号が変わったのに気づかない）

④ 右折禁止を右折し、一方通行を反対に入る

「気がつかずに右折禁止の場所で右折してしまったり、一方通行を反対にはいってしまうこと」が「よくある」と回答した比率は、男性0.4%、女性0.7%と女性が若干高いが、これに「時々ある」、「まれにある」を加えると、男女とも同率の18.2%となっている（図4-5-1-7）。

年齢層別にみると、女性では、加齢とともにその比率が減少しており、19歳以下が22.6%、20~24歳代20.8%、25~29歳代15.1%、30歳以上で13.6%となっている。男性では、30歳以上で17.0%と最も少ないが、その他の年齢層では18%から19%でほぼ同率といえよう。総じて、男女とも若年層ほど、このような禁止された行為をする率が若干高くなるものといえる。

うっかりして禁止された行為をし、それにより「こわい思い」、「危険を感じた」経験があるかどうか、あるとすれば、それはどの程度の頻度かに対して「ある」と回答した人の比率は、男性11.9%、女性12.3%と、極く僅かではあるが女性にこわい思いをした経験が多いようである（図4-5-1-8）。

年齢層別にみてこの危険体験が「ある」とする比率は、男女ともほぼ同様な傾向を示しているが、女性の19歳以下と20~24歳代は、男性のそれと比較すると若干比率（+2%程度）が高くなっている。

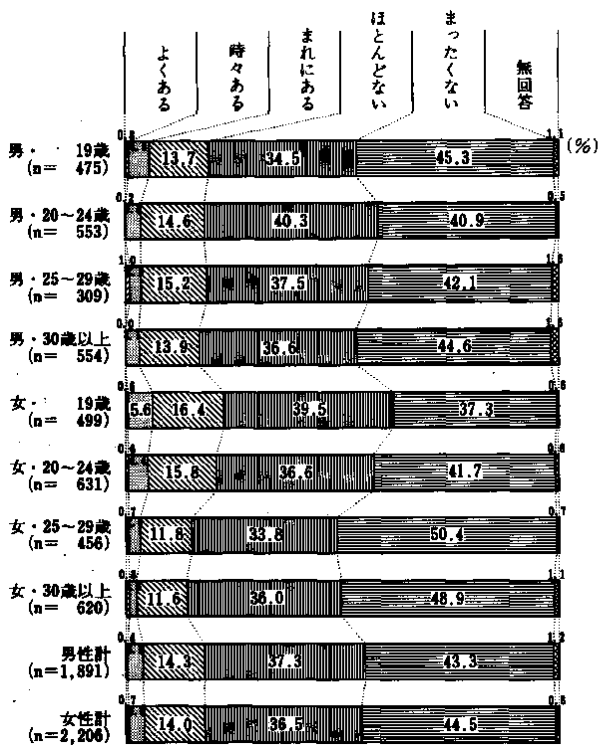


図 4-5-1-7 性・年齢別運転上の問題（右折禁止や一方通行の見落とし）

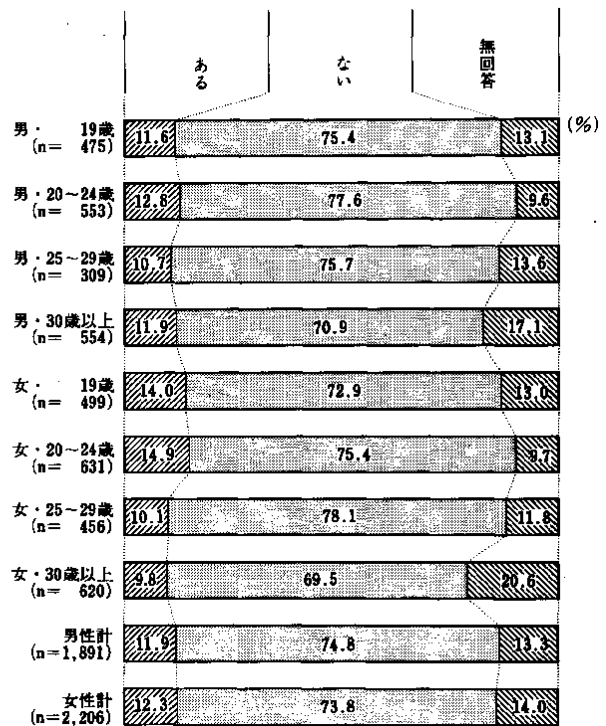


図 4-5-1-8 性・年齢別こわい思いをした経験（右折禁止や一方通行の見落とし）

(2) 判断・意志決定の問題点

① すれ違いの判断に迷う

「狭い道で、すれ違いができるかどうかの判断に迷うこと」が「よくある」と回答した比率は、男性3.0%、女性8.0%で、女性に判断の迷いが多い。これに「時々ある」「まれにある」を加えると、男性46.5%、女性68.1%で、女性はかなりの高率となっている（図4-5-1-9）。

年齢層別にみても、同様な傾向を示しており、男性は、40%から50%台を、女性は、60%から70%台の肯定比率であった。判断に迷いが生ずる率はかなりの程度女性に高くなっていることがわかる。

すれ違い時の戸惑いのために、「こわい思い」や「危険を感じた」経験があるかどうかの質問に対し「ある」と回答した比率は、男性、29.5%、女性40.7%で女性が高くなっている（図4-5-1-10）。

これを年齢層別にみると「ある」と回答した比率は、男性では、20～24歳代が33.3%と高く、他の年齢層は27%から28%となっており、加齢とともに若干高くなっている。これに対して女性は、男性と反対に加齢とともに減少傾向にあり、19歳以下の45.3%から30歳以上の33.9%と危険体験の比率が減少している。

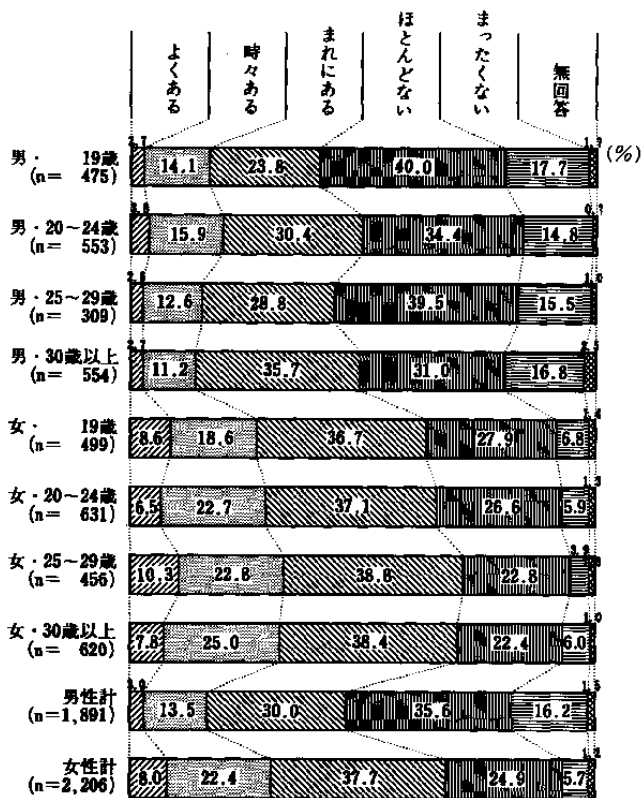


図 4-5-1-9 性・年齢別運転上の問題（すれ違いが可能な判断の迷い）

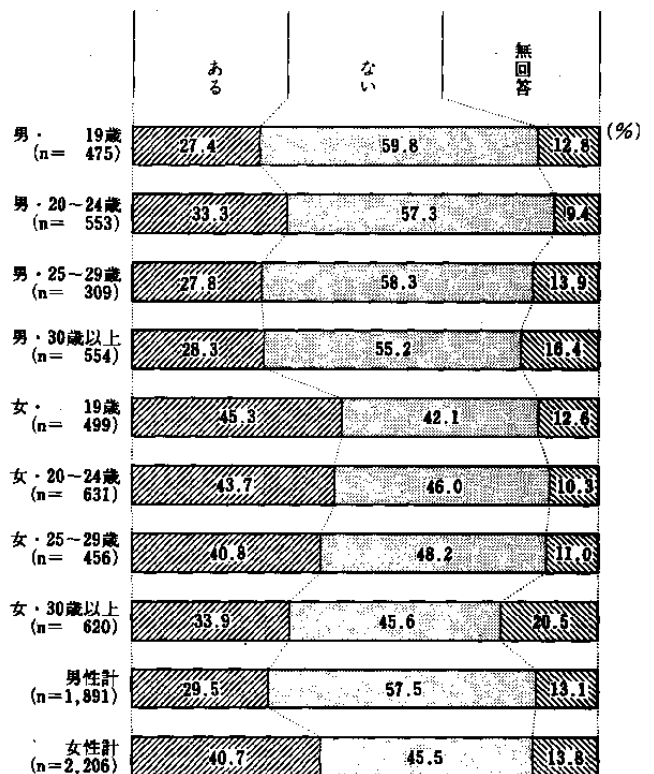


図 4-5-1-10 性・年齢別運転上の問題（すれ違いが可能な判断の迷い）

② 車の突然の出現にあわてる

「出てこないと思った車が出てきてあわてること」に対して「よくある」と回答しているのは、男性1.9%、女性1.4%となっており、男性が0.5%高い。これに「時々ある」「まれにある」を加えると男性で55.7%、女性で53.3%で、過半数の人があわてたことがあるとしている（図4-5-1-11）。

年齢層別にみると男女ともほぼ同様な傾向を示している。

また、これに対して「こわい思い」「危険を感じた」経験の有無については、男性は49.2%、女性は47.8%があると回答している（図4-5-1-12）。このような事態において、多くの運転者が驚きを表現するはずであるが、この傾向は相手の動きを予測することに不慣れな初心運転者については、特に多いと考えられる。

年齢層別にみると、男性では「ある」とした比率が19歳以下の47%から30歳未満の55%と加齢とともに高くなり、30歳以上は逆に45.3%と低くなっている。女性は19歳以下の50%と20～24歳代の53%は高くなっているが、25～29歳代から30歳以上は48%から41%へと減少する傾向にある。

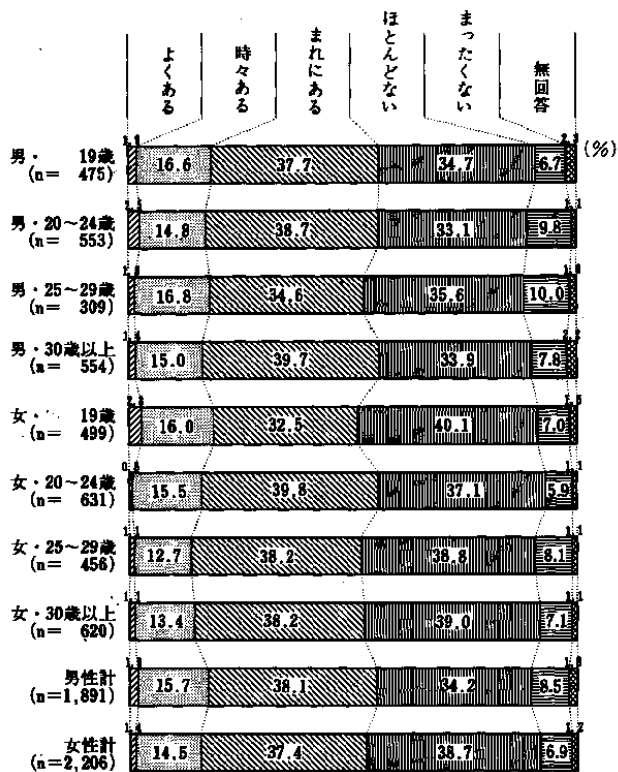


図 4-5-1-11 性・年齢別運転上の問題（出てこないと思った車が出てくる）

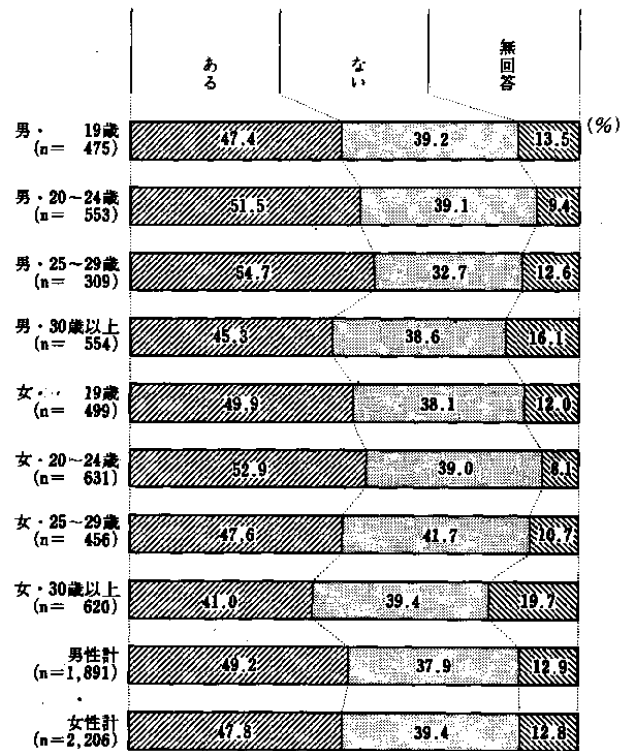


図 4-5-1-12 性・年齢別こわい思いをした経験（出てこないと思った車が出てくる）

③ 右折時の迷い

「右折の時に、行こうか行くまいか迷うこと」について「よくある」と回答しているのは、男性2.8%、女性5.7%で、女性は男性の2倍となっており、行こうか行くまいかの迷いは男性より高い。これに「時々ある」「まれにある」を加えると男性は43%、女性は55.5%で、女性は過半数を超えている（図4-5-1-13）。

年齢層別にみると、男女とも加齢とともに「迷うことがある」とする比率が高くなっており、男性では19歳以下の39%から30歳以上の46%と、女性では19歳以下の55%から25～29歳代の59%（30歳以上は54%と減少）となっており、女性は、右折時の迷いの多いことがわかる。

次に、右折時の迷いで「こわい思い」や「危険を感じた」経験をしたことがあったかどうかについては、年齢に応じた一定傾向を読みとることができなかった。男女ともに、危険体験の比率が25～29歳代で27.2%及び26.1%と最も多くなっているが、その理由を推察することは困難であった。男性及び女性全体としての危険比率は前者で22.2%、後者が23.7%と僅かに女性にその比率が高い（図4-5-1-14）。

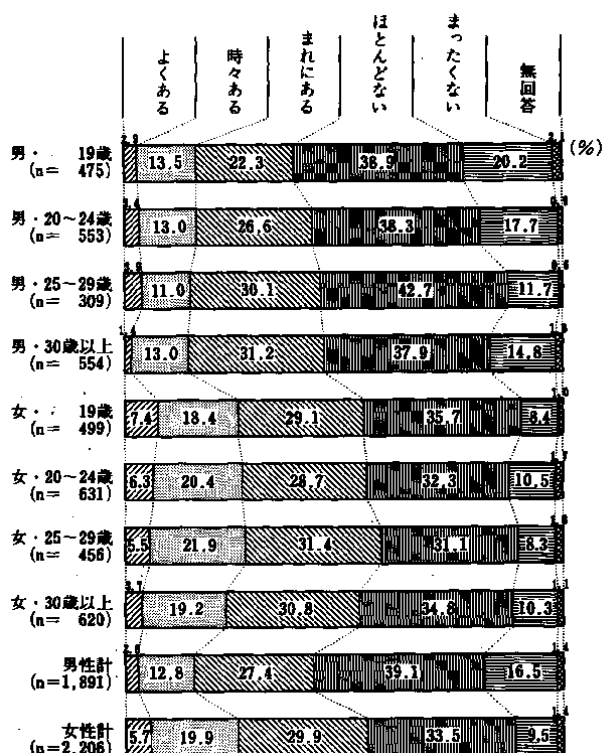


図 4-5-1-13 性・年齢別運転上の問題(右折時の迷い)

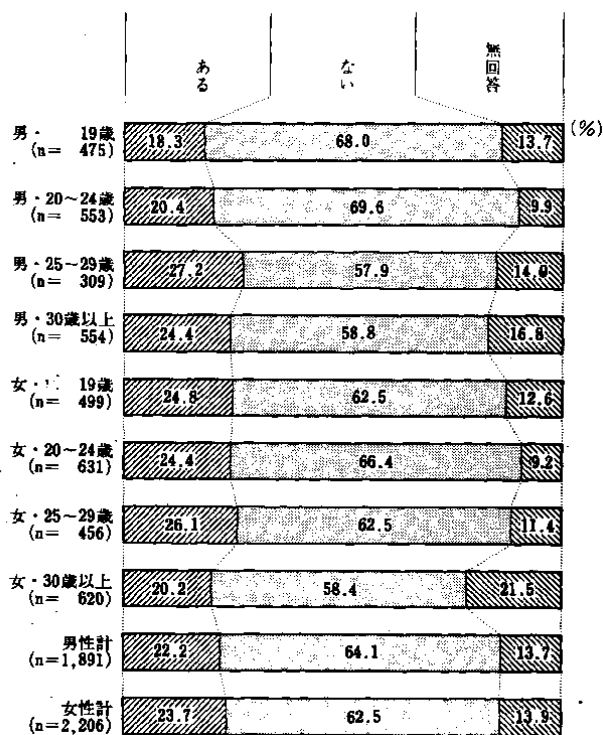


図 4-5-1-14 性・年齢別こわい思いをした経験(右折時の迷い)

④ 合流時のタイミングにまごまご

「混んだ道に合流するときに、タイミングがあわずにまごまごすること」が「よくある」と回答したのは、男性2.3%、女性6.3%で、男性より女性の方が3倍弱ほど合流時にタイミングが合わずにまごまごするようである。また、これに「時々ある」、「まれにある」を加えると、男性38.5%、女性59.6%で、女性の6割はタイミングが合わないとしている。

これを年齢層別でみると、男女とも加齢とともにその比率が高くなっており、男性では、19歳以下の33.7%、30歳以上は42.2%で、女性は19歳以下の54.9%、30歳以上は63.3%と、女性の肯定比率が高くなっている(図4-5-1-15)。

次に、合流時にタイミングが合わないで「こわい思い」や「危険を感じた」経験の有無をみると、「ある」と回答した比率は、男性は18.1%、女性は25.6%となっている(図4-5-1-16)。

年齢層別にみると、男性では19歳以下の13.1%から30歳以上の22.0%に、女性も19歳以下の23.0%から25～29歳代の28.7%、(30歳以上は、25.3%と若干減少)というように、男女とも加齢とともに危険体験の比率が高くなる傾向にある。

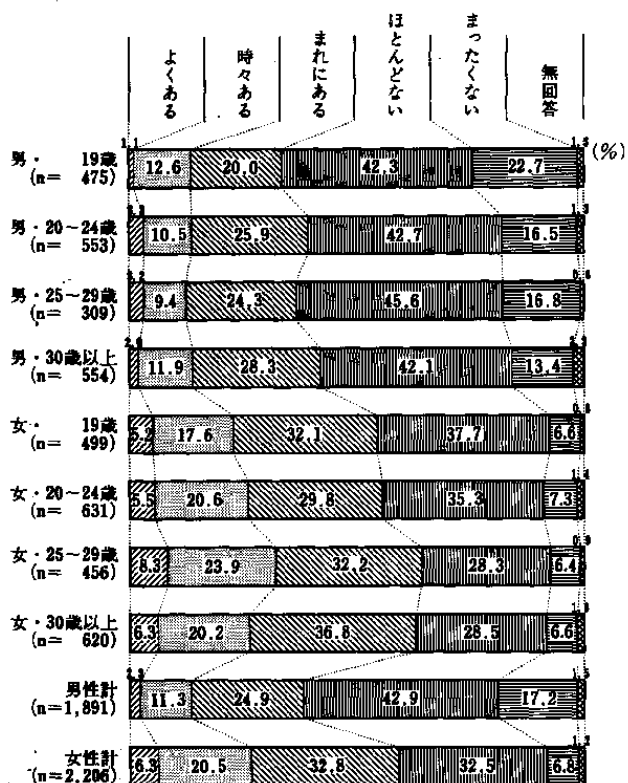


図 4-5-1-15 性・年齢別運転上の問題（合流時にタイミングが合わない）

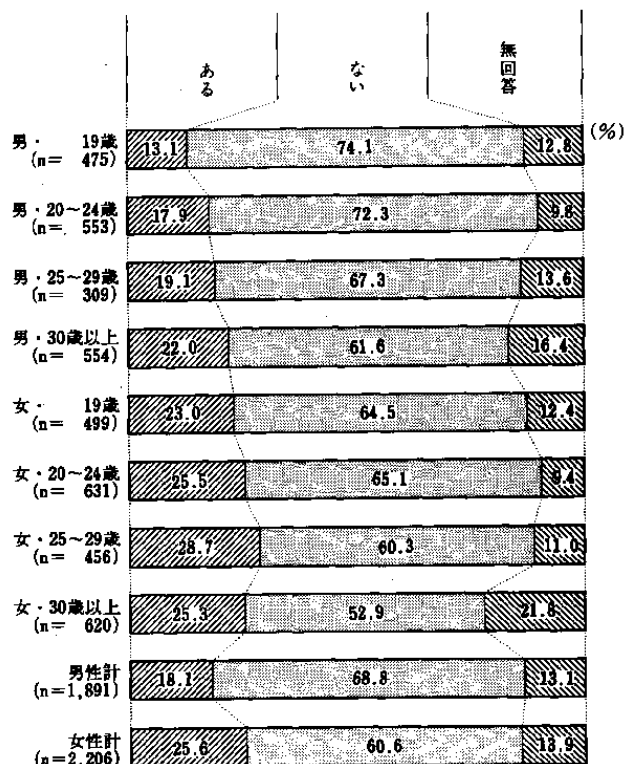


図 4-5-1-16 性・年齢別こわい思いをした経験（合流時にタイミングが合わない）

⑤ 道を譲るべきか、迷う

「他の車に道を譲るべきか、自分の車が行くべきか迷うこと」があるかどうかの質問に、そういうことが「よくある」としているのは、男性は1.5%、女性は3.3%であった。女性は男性の2倍強、他車に道を譲るべきか否かと迷うことがあると回答している。また、これに「時々ある」「まれにある」を加えると男性41.7%、女性53.5%となっている（図4-5-1-17）。

これを年齢層別にみると、「よくある」と回答した比率は、極く僅かであるが、男女とも加齢とともに減少しており、男性は、19歳以下の2.3%から30歳以上の0.7%と、女性は4.0%から2.3%となっている。

これに「時々ある」「まれにある」を加えると、加齢とともにその比率は増加しており、男性は19歳以下の40.8%から30歳以上の44.6%に、女性では19歳以下の50.7%から30歳以上の56.5%と各年齢層にしたがって増加している。

道を譲るべきかどうかと迷った時に「こわい思い」や「危険を感じた」経験が、「ある」と回答した者は、男性13.1%、女性13.5%であった。

年齢層別にみるとその比率は男女とも同様の傾向を示しており、19歳以下が11%、30歳以上は15%で加齢とともに微増している（図4-5-1-18）。

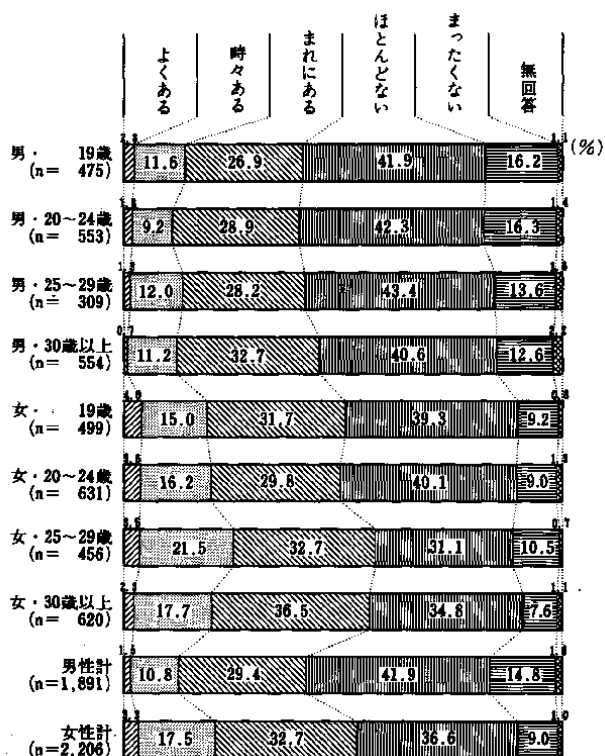


図 4-5-1-17 性・年齢別運転上の問題（他車に譲るか迷う）

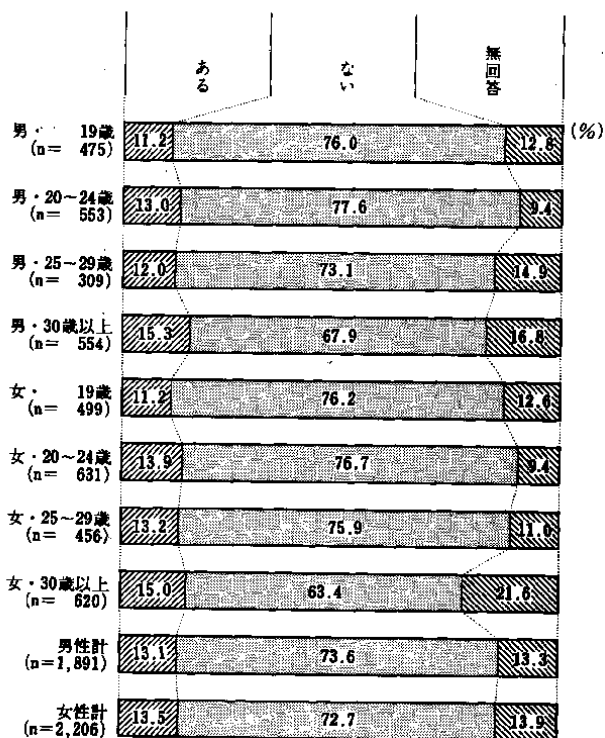


図 4-5-1-18 性・年齢別こわい思いをした経験（他車に譲るか迷う）

(3) 運転操作の問題点

① 合図をせずに車線変更

「合図をせずに車線を変えること」が有るか無いかについての質問に、「よくある」と回答したものは、男性3.6%、女性1.9%となっており、男性の方が女性に比べて約2倍ほど、合図しないで車線変更をすることがあるとしている。これに、「時々ある」、「まれにある」を加えると、男性は34.1%、女性は24.7%が合図をしないで車線を変えていることがあるとしている（図4-5-1-19）。

年齢層別にみると男性では、19歳以下の36.2%から30歳以上の29.8%に、女性は19歳以下の32.2%から30歳以上の20.0%というように、男女とも加齢とともに低くなっている。この結果には、若年層の先急ぎの気持ちの強さ、或いは自分中心的な態度をある程度反映されているといえよう。

合図なしに車線変更をして、「こわい思い」や「危険を感じた」経験が、「ある」と回答したものは、男性は16.5%、女性は14.1%で、若干男性の方が高い（図4-5-1-20）。

これを年齢層別にみると、男性では、19歳以下の14.5%から30歳以上の18.8%と、男性は加齢とともにやや高くなっている。しかし、女性は男性とは反対に、19歳以下が14.8%、20～24歳代は13.5%、25～29歳代は12.1%というように、加齢とともに低くなる傾向にあるが、30歳以上では15.5%となり、危険経験が再び増加する気配があることがうかがえる。男性の若年層では、自分が作りだした危険な状態をそれと感知することが少なくなっているのではなかろうか。

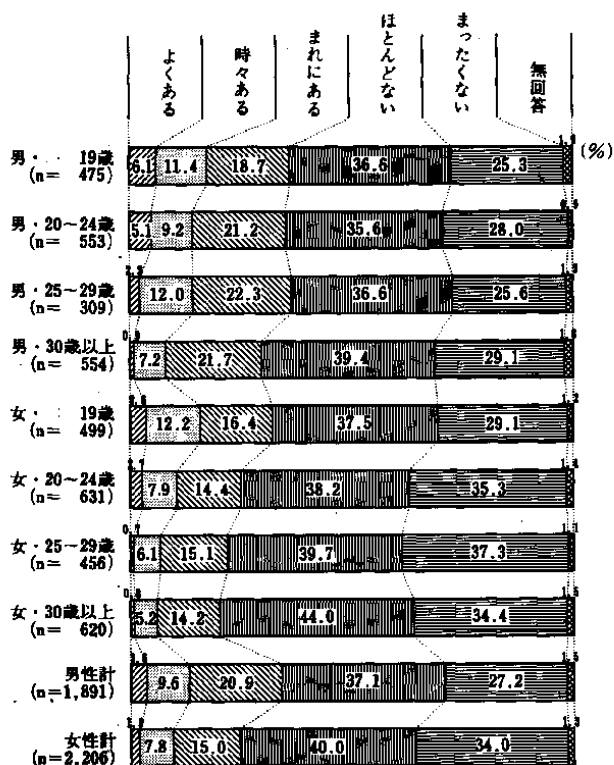


図 4-5-1-19 性・年齢別運転上の問題（合図をせずに車線変更）

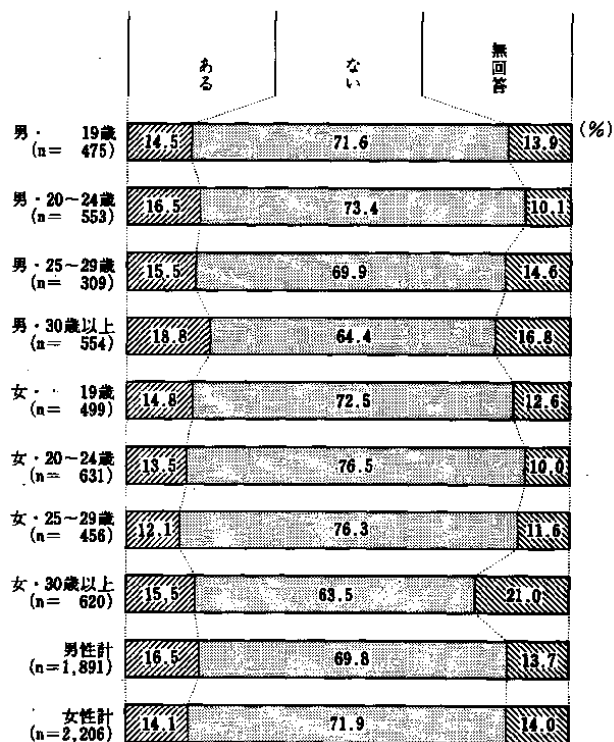


図 4-5-1-20 性・年齢別こわい思いをした経験（合図をせずに車線変更）

② ハンドルの戻し遅れ

「ハンドルの戻しが遅れて、蛇行してしまうこと」が有るか無いかについての質問に「よくある」と回答した比率は低いものの、男性0.5%、女性1.3%となっており、女性が男性の3倍弱の比率を示している。これに「時々ある」、「まれにある」を加えると、男性16.2%、女性28.0%となっている（図4-5-1-21）。

年齢層別にみると、「よくある」と回答した比率は、男性では各年齢層1%未満（0.2%～0.7%）で、女性は3%未満（0.6%～2.6%）となっており、若干女性の方が高くなっている。これに「時々ある」、「まれにある」を加えた比率でみると、男女とも加齢とともに高くなり、男性では、30歳以上で17.1%と低いが、19歳以下の14.0%から22～29歳代までは20.1%と高くなっている。女性では、19歳以下の22.8%から30歳以上の34.1%と加齢とともに比率が増加している。

ハンドルの戻しが遅れて、「こわい思い」や「危険を感じた」経験をしたことが有るか無いかについては、その経験が「ある」としたものは、男性は9.2%、女性は13.9%で、女性が若干高く、ハンドル操作の面での不得手な面が女性に若干あることがうかがえる（図4-5-1-22）。

これを年齢層別にみると、男女とも加齢とともにその比率が高くなっており、30歳以上の年齢層では再び減少する傾向になっていることが示されている。男性では、19歳以下の7.6%から25～29歳代の11.0%となるが、30歳以上となると逆に8.5%と低くなっている。女性も男性同様、19歳以下の12.6%から25～29歳代の15.8%と若干増加するが、30歳以上では再び12.4%となっている、25～29歳代でのハンドルさばきに他の年齢層の運転者よりも問題のあることが示されているようであるが、それが何故であるかはわか

らない。

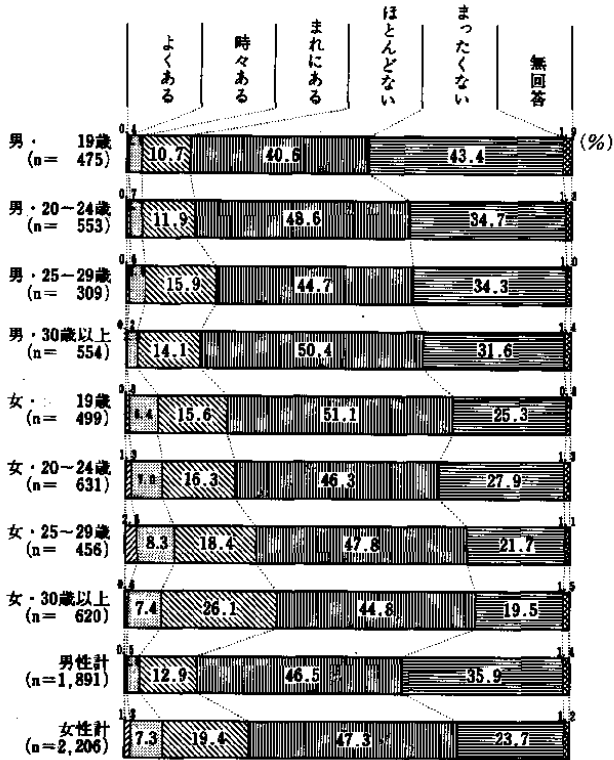


図 4-5-1-21 性・年齢別運転上の問題（ハンドルの戻し遅れ）

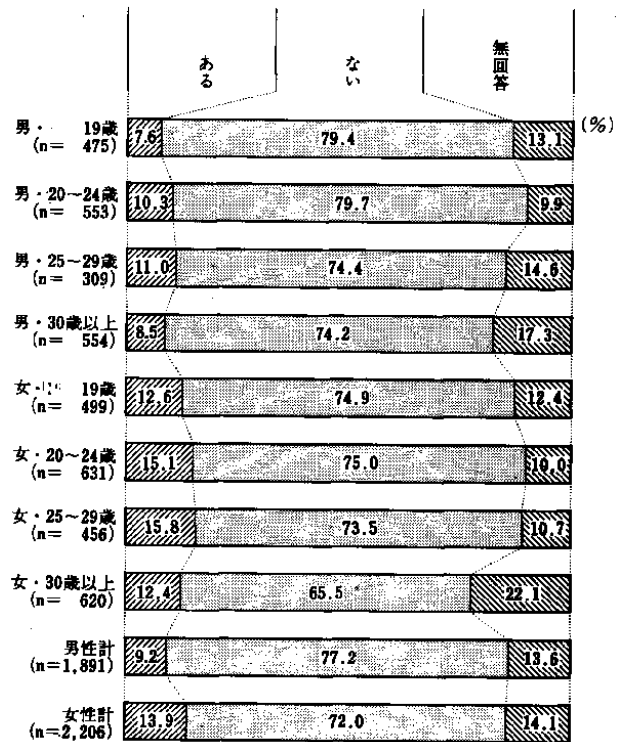


図 4-5-1-22 性・年齢別こわい思いをした経験（ハンドルの戻し遅れ）

③ 長い下り坂でフットブレーキだけ

「長い下り坂でエンジンブレーキを使わずにフットブレーキだけを使うこと」が有るか無いかについては、「よくある」と回答したものは、男性3.8%、女性4.4%で男女の差はない。これに「時々ある」、「まれにある」を加えると、男性23.5%、女性29.6%となっている（図4-5-1-23）。

年齢層別にみると、男女とも加齢とともに「ある」と肯定する比率は低くなり、男性は、20歳代以下のものは25%前後で推移し、30歳以上になると19.1%に、女性は、10歳代が35%、20歳代は29%、30歳以上26%となっており、女性の方が男性よりやや高い比率となっている。

フットブレーキだけを使い「こわい思い」や「危険を感じた」経験があるかどうかについては、それが「ある」と回答したものは、男性は9.1%、女性は8.9%であった（図4-5-1-24）。

これを年齢層別にみると、男女ともに「ある」と答えたものはどの年齢層においても10%未満で性差は殆どない。

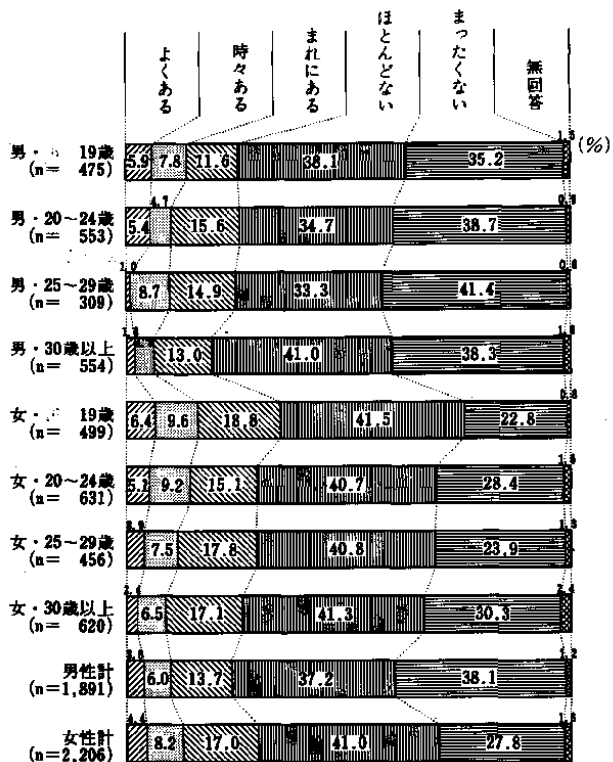


図 4-5-1-23 性・年齢別運転上の問題（下り坂でフットブレーキだけを使う）

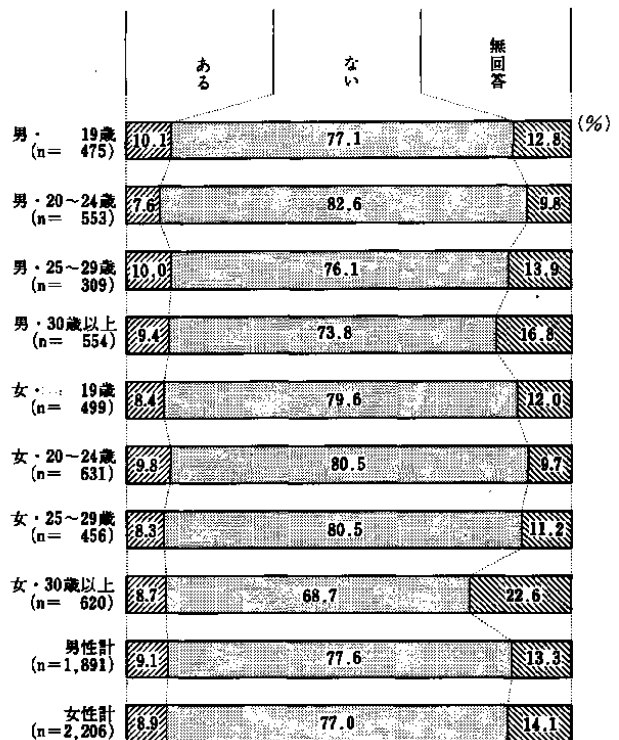


図 4-5-1-24 性・年齢別こわい思いをした経験（下り坂でフットブレーキだけを使う）

④ 定速走行ができない

「一定速度での走行がうまくいかず、速くなりすぎたり、遅くなりすぎたりすること」の有無について、「よくある」としているものは、男性1.1%、女性1.6%で、やや女性に走行時のもたつきがあるようである。これに、「時々ある」、「まれにある」を加えると、男性15.9%、女性22.6%で、やはり女性に定速走行が不得意のようである（図4-5-1-25）。

年齢層別にみると、男女とも加齢とともに肯定比率が高くなり、男性は、19歳以下の15.3%から30歳以上の19.7%へ、女性は、19歳以下の20.4%から30歳以上の29.5%となっており、女性の比率が高くなっている。

定速走行がうまくできないために、「こわい思い」や「危険を感じた」経験があるかどうかの質問に、あるとする比率は、男性で5.5%、女性6.0%であった。この経験は女性に若干多い（図4-5-1-26）。

これを年齢層別にみると、男性では加齢とともにその比率は高くなり、19歳以下3.4%、20～24歳代4.9%、25～29歳代7.4%と、30歳以上では6.9%とやや減少している。しかし、女性では加齢による一定傾向を読みとることができず、4.2%から7.9%の間にその比率が分布している。

これらの結果には、特に、男性若年層における操作面に対する自信の程度が反映されているものと考えられる。

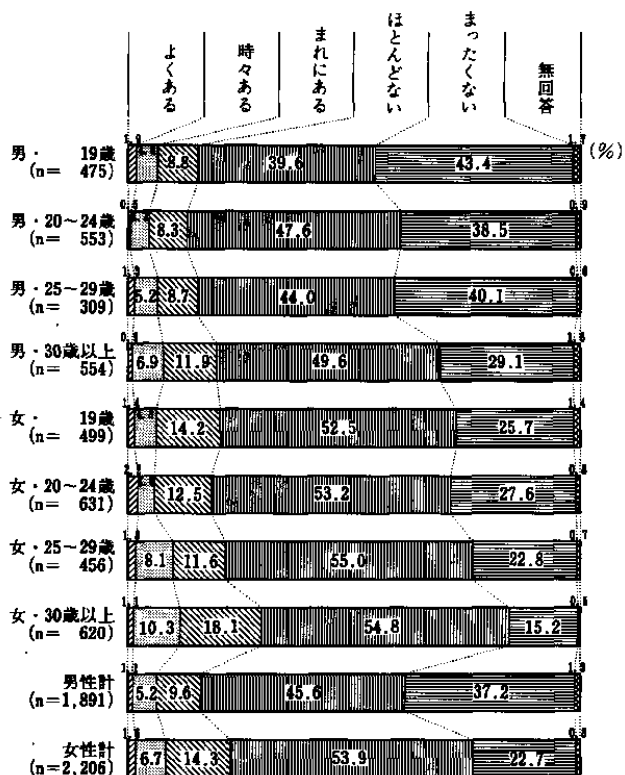


図 4-5-1-25 性・年齢別運転上の問題（定速走行ができない）

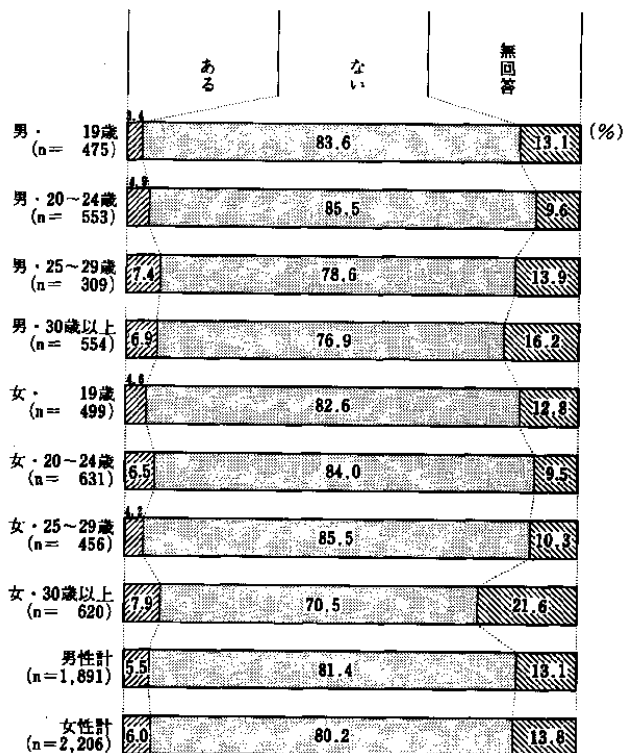


図 4-5-1-26 性・年齢別こわい思いをした経験（定速走行ができない）

⑤ 左折時のハンドルの切りすぎ

「左折時にハンドルを切りすぎて、歩道に乗り上げたり、タイヤをこすってしまうこと」があるか否かについて質問したところ、「よくある」と回答しているのは、男女とも0.4%であった。これに「時々ある」、「まれにある」を加えると男性で10.1%女性で10.4%で男女差はなかった（図4-5-1-27）。

年齢層別にみると、男女とも加齢とともに肯定比率は高くなっているが、各年齢層における差は少なく、男性は19歳以下の8.8%から30歳以上の11.8%、女性では19歳以下の9.2%から25～29歳の11.6%（30歳以上は9.9%と減少）となっている。

左折時に「こわい思い」や「危険を感じた」経験の有無についての質問に、「ある」と回答した者は、男性7.1%、女性7.2%で男女差はない（図4-5-1-28）。

年齢層別でみると、男性は19歳以下の5.7%から30歳以上の8.7%と加齢とともに危険体験の比率が若干高くなっている。しかし女性については、むしろ男性とは逆に、加齢とともにその比率が低くなる傾向にあり、19歳以下で7.2%、20～24歳代は8.9%というように若年層でその率が高いが、25～29歳代、30歳以上では6.1%と僅かではあるが減少している。女性若年層の操作ミスに対する敏感さが、そして男性若年層の操作ミスに対する無頓着さが、わずかながらもこれらの結果に反映されているように思われる。

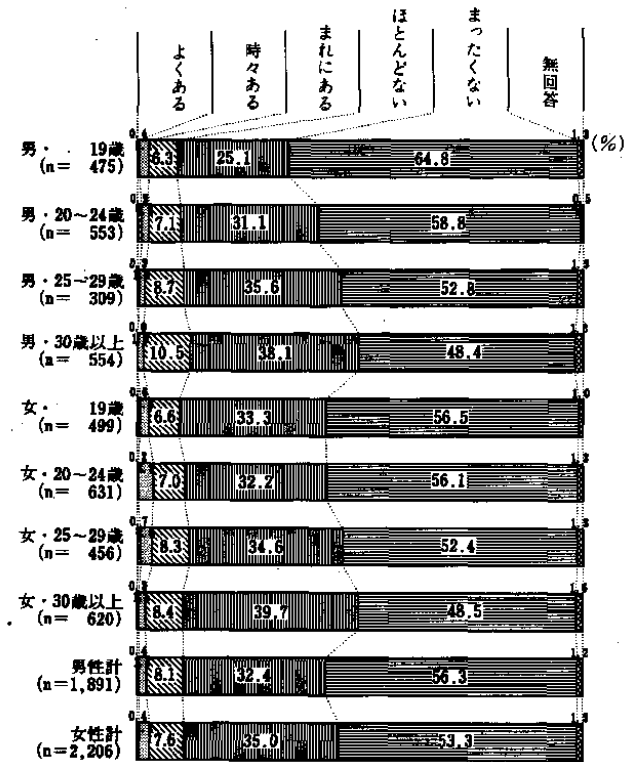


図 4-5-1-27 性・年齢別運転上の問題（左折時のハンドルの切りすぎ）

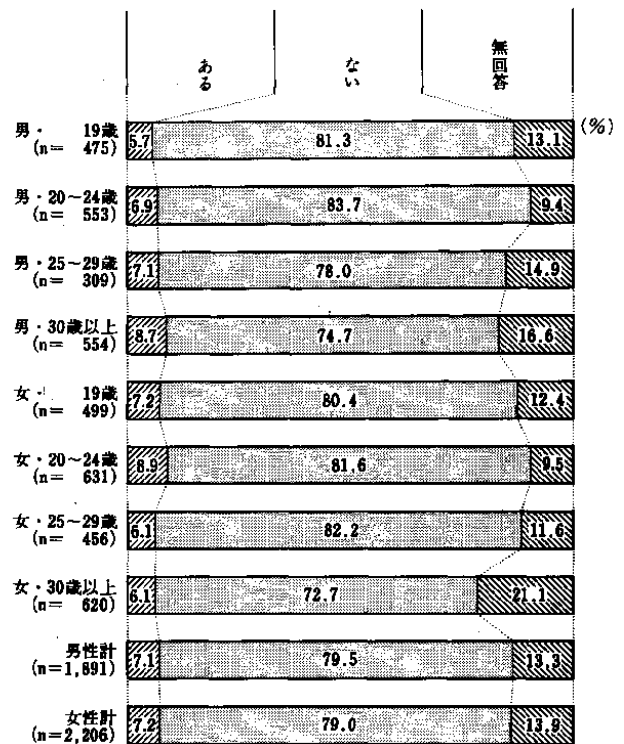


図 4-5-1-28 性・年齢別こわい思いをした経験（左折時のハンドルの切りすぎ）

⑥ 同乗者から運転は怖いと

「同乗者から、自分の運転は怖いと言われること」が「よくある」としたものは、男性が3.4%、女性が5.4%で、女性の方が「こわい」と言われる比率が高くなっている。これに「時々ある」「まれにある」を加えると男性29.4%、女性37.6%で、女性の比率が高い（図4-5-1-29）。

年齢層別にみると、肯定する比率は、男性で19歳以下から25～29歳代までは30%台で推移し、30歳以上になると26.6%とやや低くなっている。女性は、19歳以下が38%、20～24歳代が42.5%と高くなり、25～29歳代は37.3%、30歳以上の32.4%と低い比率となっている。

自分自身も自分の運転について「こわい思い」や「危険を感じた」経験が「ある」としたものは、男性が10.3%、女性が14.2%と女性に高くなっている（図4-5-1-30）。

これを年齢層別にみると、男女ともに、25～29歳代と30歳以上では危険体験の比率は12%と同率であったが、19歳以下では男性が8.4%、女性15.4%、20～24歳代は男性9.0%、女性16.8%となっており、自分自身も自分の運転が「こわいと思う」とする比率が若年層の女性で高くなっている。男性では、逆に、自分の運転に「こわいと思う」とする比率が僅かではあるが25歳以上の各年齢層に多い。男性の若年層では、同乗者にこわいと言われることが多い割には、自分自身で自分の運転がこわいと感じることが少なくなっている。25歳以上の各年齢層に比較して、危険体験の肯定回答率が僅少差ではあるが、これが男性若年層の特徴と述べても、それほど違和感がないであろう。

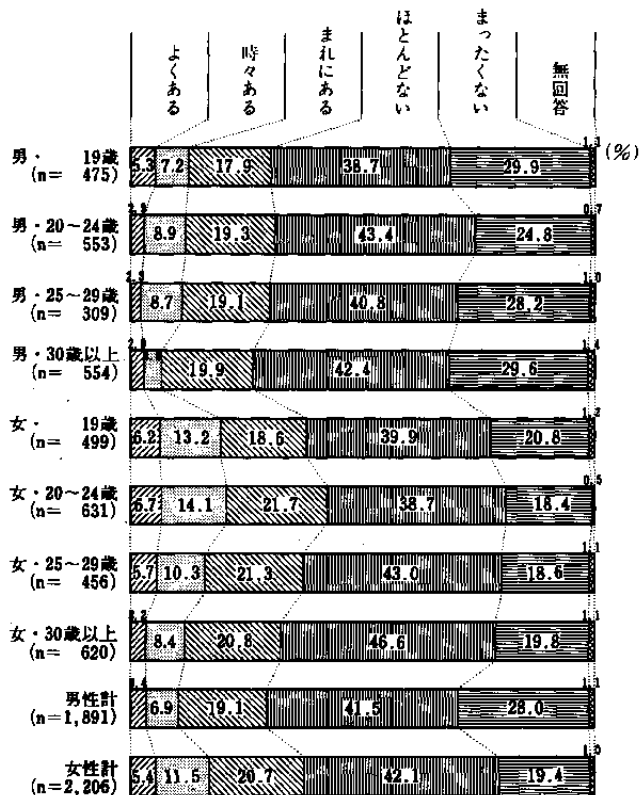


図 4-5-1-29 性・年齢別運転上の問題（同乗者から怖いと言われる）

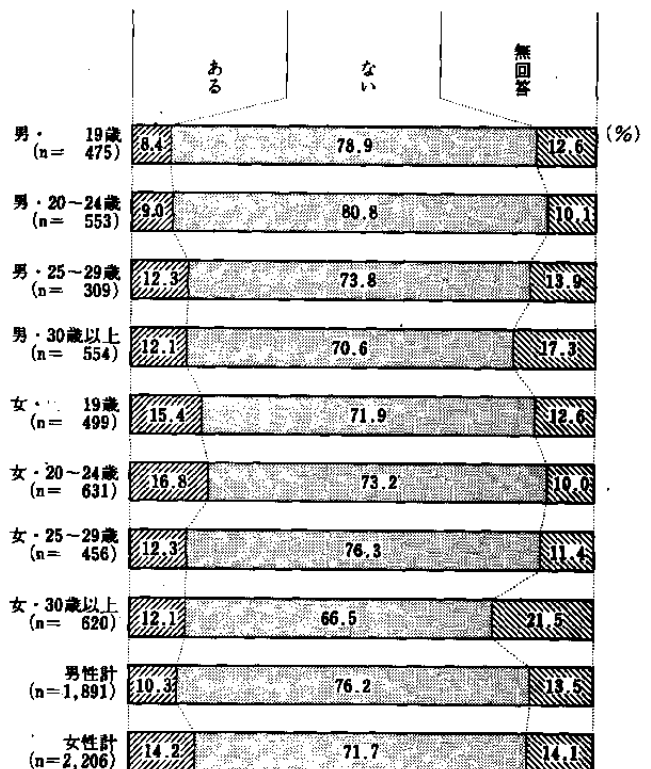


図 4-5-1-30 性・年齢別こわい思いをした経験（同乗者から怖いと言われる）

4-5-2 運転行動を構成する因子とその特徴

(1) 運転行動を構成する因子

運転行動についても因子分析を行い、少数の因子での分析を行った。運転行動に関する質問は15項目で、その因子分析の結果の概要は次の表のとおりである。

運転行動に関しても固有値が1を超えている第3因子までを分析の対象とした。この第3因子までの累積寄与率は46.2%となっており、この3因子で全体の約半分を説明できることになる。

この3つの因子空間に各設問項目を布置したのが図4-5-2-1、図4-5-2-2である。

表 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	4.5749	29.1	29.1
2	1.4654	9.8	38.8
3	1.0997	7.3	46.2
4	0.9293	6.2	52.4

【第1因子】

第1因子に負荷が高い項目をみると、次のようになっている。

- ① 合流するときに、タイミングがあわずにまごまごすること（固有値0.7400）
- ② 右折の時に、行こうか行くまいか迷うこと（同0.7120）
- ③ 他車に道を譲るべきか、自分の車が行くべきか迷うこと（同0.6802）
- ④ すれ違いができるかどうかの判断に迷うこと（同0.6778）

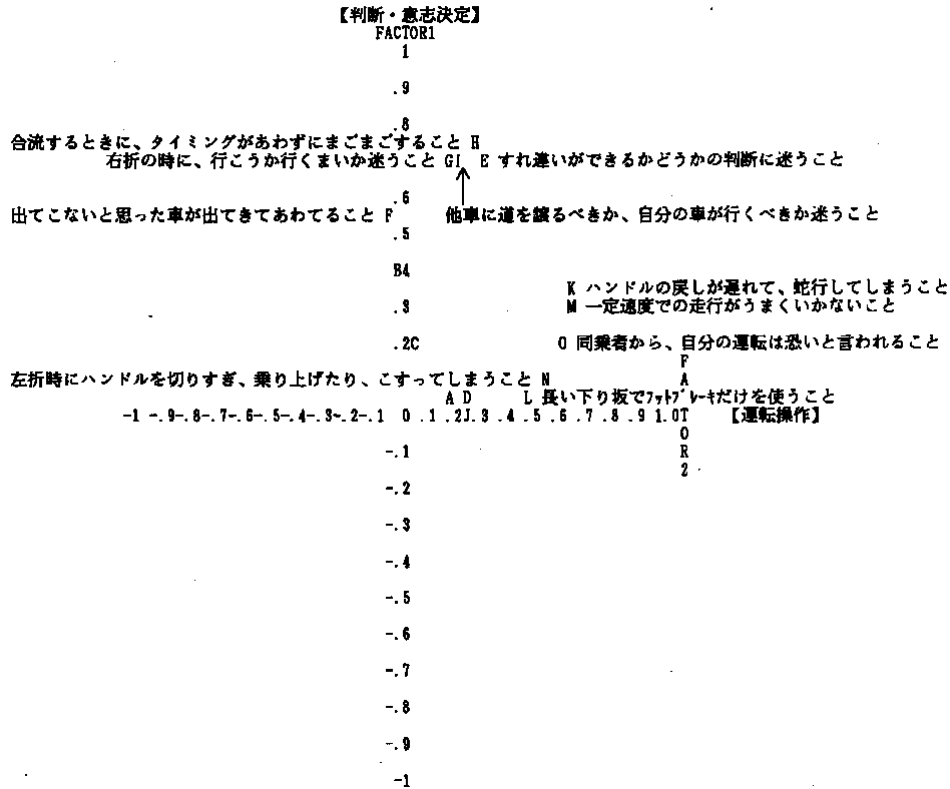


図4-5-2-1 運転行動に関する因子分析結果（第1因子と第2因子）

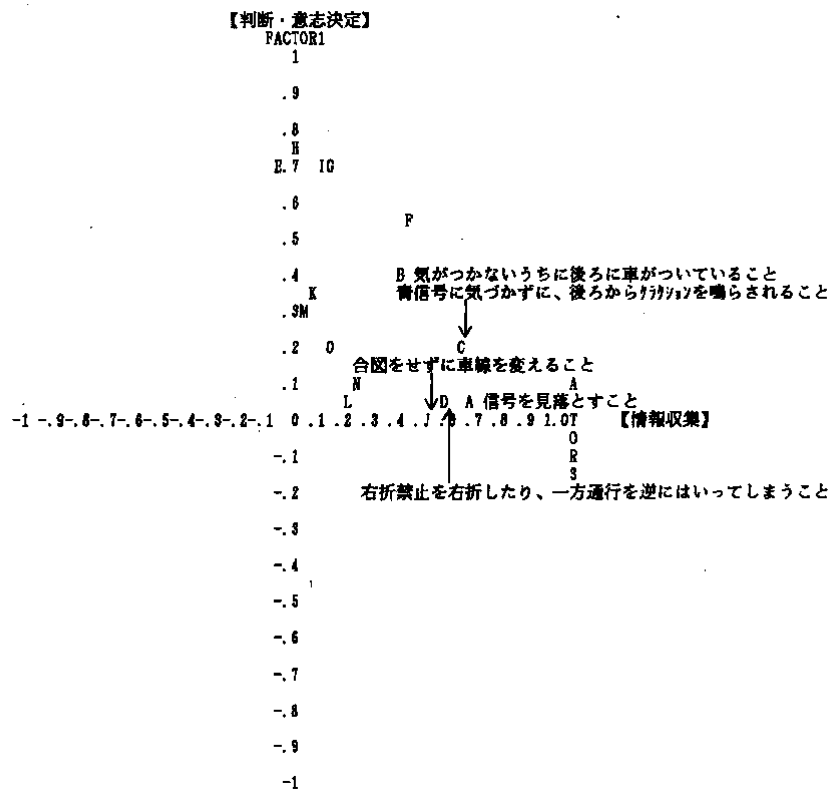


図4-5-2-2 運転行動に関する因子分析結果（第1因子と第3因子）

⑤ 出てこないと思った車が出てきてあわてること（同0.5536）

この第1因子に負荷が高い項目は、運転中に「まごまごする」や「迷う」といった内容のもので、当初設定した運転時の判断・意志決定に関する項目である。そこで、この第1因子を「判断・意識決定の因子」と称することとする。

【第2因子】

第2因子に負荷が高い項目は、以下のとおりである。

- ① 一定速度での走行がうまくいかないこと（固有値0.6581）
- ② ハンドルの戻しが遅れて、蛇行してしまうこと（同0.6431）
- ③ 同乗者から、自分の運転は怖いと言われること（同0.6140）
- ④ 左折時にハンドルを切りすぎ、乗り上げたり、こすってしまうこと（同0.5498）
- ⑤ 長い下り坂でフットブレーキだけを使うこと（同0.4677）

この第2因子に負荷が高い項目は、アクセル、ハンドル、ブレーキなどの運転操作の適切性に関する内容である。そこで、この第2因子を「運転操作に関する因子」と称することとする。

なお、運転操作と直接関連しない「同乗者から、自分の運転は怖いと言われること」との項目が含まれているが、これは、同乗者から怖いといわれるのは、運転操作そのもののミスが原因となっていることが多いと解釈できる。

【第3因子】

第3因子に負荷が高い項目は、次のようなものである。

- ① 信号を見落とすこと（固有値0.6842）
- ② 青信号に気づかずに、後ろからクラクションを鳴らされること（同0.6408）
- ③ 右折禁止を右折したり、一方通行を逆にはいること（同0.5808）
- ④ 合図をせずに車線を変えること（同0.5027）
- ⑤ 気がつかないうちに後ろに車がついていること（同0.4229）

この第3因子に負荷が高い項目は、信号、標識、他の車といった運転中に必要な情報の収集ミスについての質問項目である。そこで、この第3因子を「情報収集に関する因子」と称することとする。

以上、運転行動に関する15項目の因子分析の結果から、次の3つの因子が抽出された。

- ・ 判断・意識決定の因子
- ・ 運転操作に関する因子
- ・ 情報収集に関する因子

(2) 属性別因子傾向

上記(1)で解釈した因子空間に、運転者の各属性別の因子得点の平均値を布置して傾向をみることにする。

① 性別・年齢層別傾向

性別・年齢別に、因子得点の平均値をプロットしたものが図4-5-2-3~4である。まず、判断・意志決定についてみると、男性には迷いが少なく、女性に迷いが多くなっている。年齢別にみると、女

性の30歳以上を除いて、年齢層が高い方が判断・意志決定の迷いが多い。

運転操作については、女性の方にミスが多い。年齢別には、加齢によって一定の方向に変化する傾向はみられず、特に、女性では年齢による運転操作ミスの傾向の差はほとんどみられない。男性では、19歳以下と30歳以上の層に運転操作ミスが少ない傾向となっている（図4-5-2-3）。

情報収集ミスについて図4-5-2-4から特徴をみていく。まず、この図で縦軸に第1因子の判断・意志決定の因子をとっており、情報収集については横軸で表現している。情報収集については、女性の方が少なく、男性に多くなっている。年齢別には、19歳以下の最も若い層に情報収集ミスが多く、男女に共通している。情報収集のミスが少ないのは男性は20～24歳代、女性は25～29歳代の層となっている。

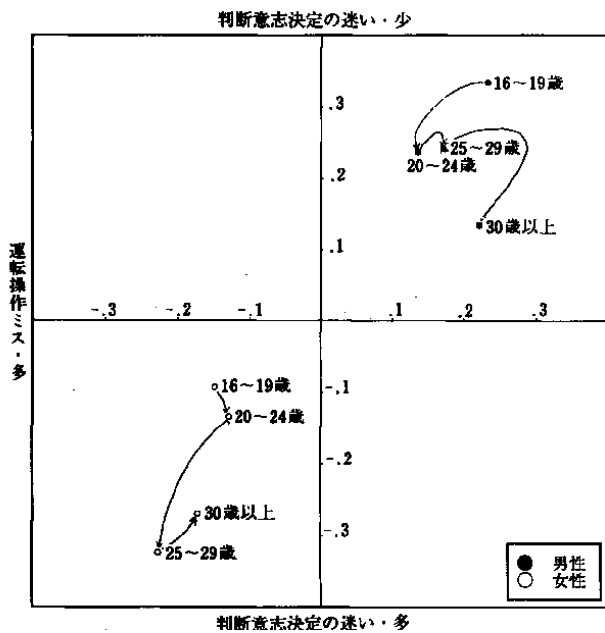


図 4-5-2-3 運転行動に関する因子得点分布（性・年齢別）
（縦軸 1 因子 * 横軸 2 因子）

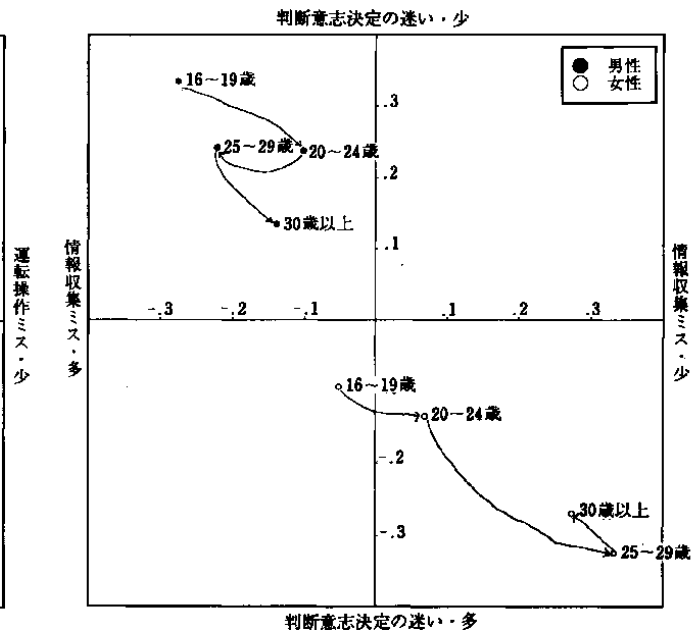


図 4-5-2-4 運転行動に関する因子得点分布（性・年齢別）
（縦軸 1 因子 * 横軸 3 因子）

② 主運転車種別傾向

主運転車種別にみたものが図4-5-2-5、図4-5-2-6である。判断・意識決定についてみると、迷いが少ないのは男性の普通貨物で、多いとしているのは女性の軽貨物である。運転操作については、男性の自動二輪にミスが少なく、女性の原付にミスが多い。情報収集に関しては、女性の原付にミスが少なく、男性の普通貨物に多い。

③ 運転者群別傾向

運転者群別にみたものが図4-5-2-7、図4-5-2-8である。判断・意志決定についてみると、男性の職業運転者に迷いが少なく、女性のペーパードライバーに多い。ペーパードライバーは、男性でも判断・意志決定に迷いが多い傾向となっている。

運転操作については、男性の職業運転者にミスが少なく、女性のペーパードライバーにミスが多い。男性のペーパードライバーも運転操作のミスが多い傾向となっている。

情報収集のミスは女性のペーパードライバーに少なく、男性の職業運転者に多い。

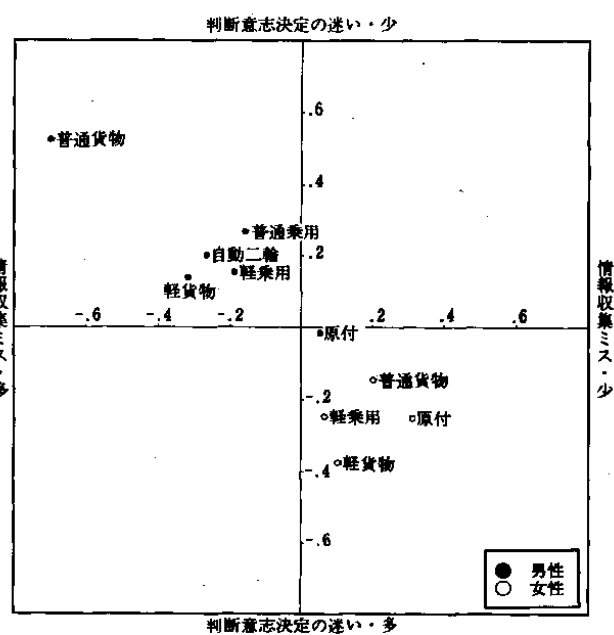
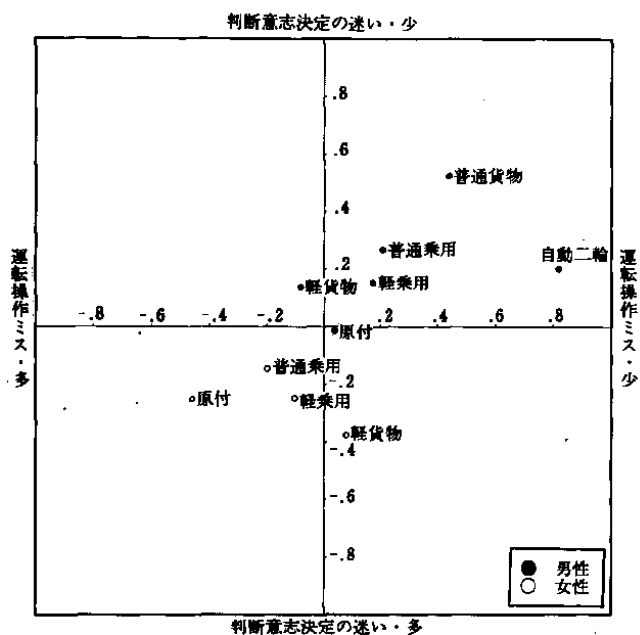


図 4-5-2-5 運転行動に関する因子得点分布 (性・主運転車種別)
(縦軸 1 因子 * 横軸 2 因子)

図 4-5-2-6 運転行動に関する因子得点分布 (性・主運転車種別)
(縦軸 1 因子 * 横軸 3 因子)

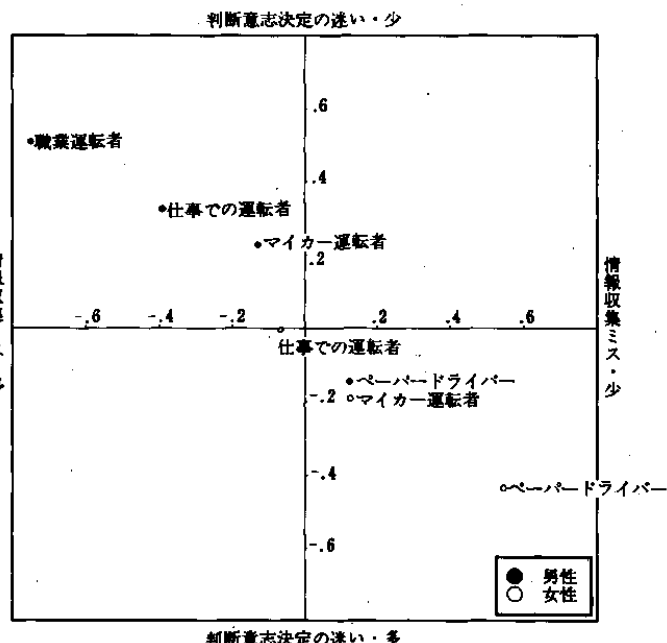
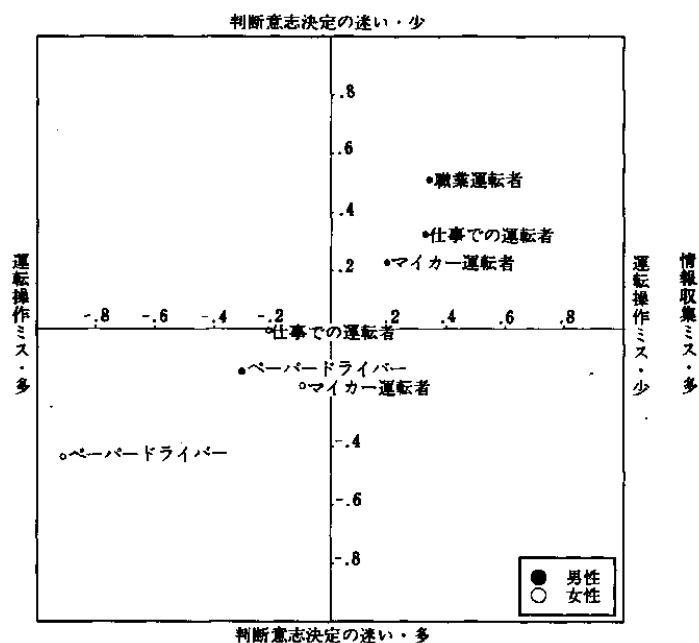


図 4-5-2-7 運転行動に関する因子得点分布 (運転者群別)
(縦軸 1 因子 * 横軸 2 因子)

図 4-5-2-8 運転行動に関する因子得点分布 (運転者群別)
(縦軸 1 因子 * 横軸 3 因子)

④ 運転目的別傾向

運転目的別の因子得点の平均をプロットしたのが図4-5-2-9、図4-5-2-10である。判断・意志決定に関しては、男性の家族等の送迎と業務・仕事に迷いが少なく、女性の家族等の送迎に多い。

運転操作ミスは、男性の家族等の送迎に少なく、女性の「ほとんど運転しない」と家族等の送迎に多い。

情報収集のミスについては、女性の「ほとんど運転しない」と男女の家族等の送迎、女性の買い物に少なく男性の業務・仕事に多い。

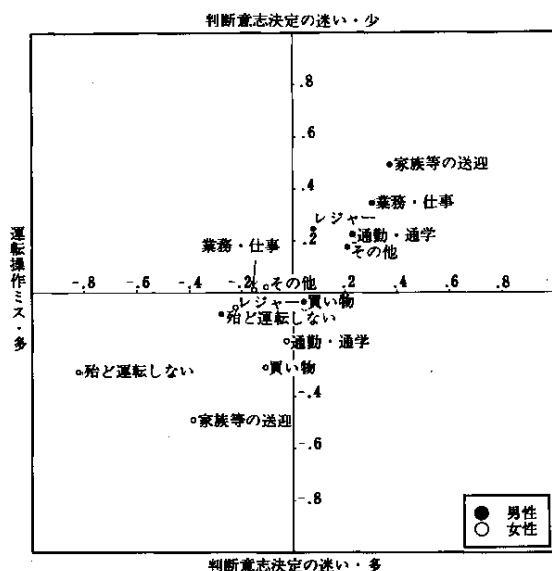


図 4-5-2-9 運転行動に関する因子得点分布 (性・運転目的別)
(縦軸 1 因子 * 横軸 2 因子)

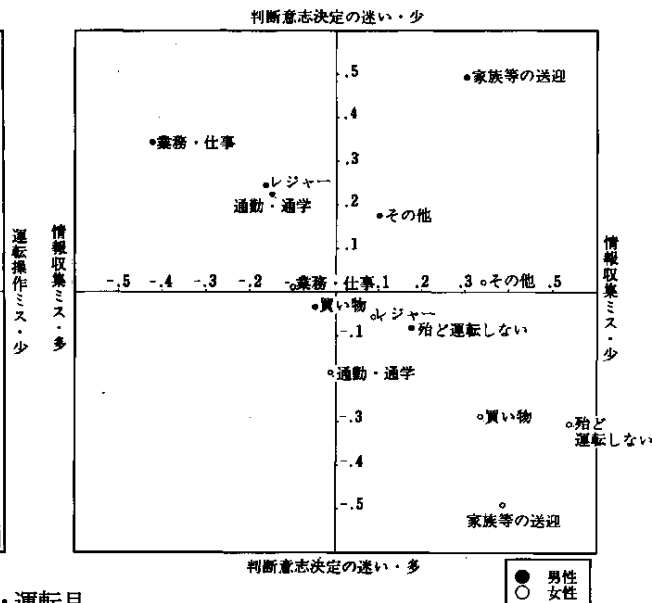


図 4-5-2-10 運転行動に関する因子得点分布 (性・運転目的別)
(縦軸 1 因子 * 横軸 3 因子)

⑤ 運転頻度別傾向

運転頻度別に因子得点の平均をみたものが図4-5-2-11、図4-5-2-12である。判断・意志決定については、おおむね運転頻度が多くなるほど迷いが少ない傾向となっている。運転操作についても同様に、頻度が多くなるほどミスが少なくなっている。運転操作のミスの多寡は、判断・意志決定以上に運転頻度との関係が顕著である。情報収集のミスについては、男性はあまり顕著な傾向がみられないが、女性は運転頻度が高くなるほど情報収集のミスが多くなっている。

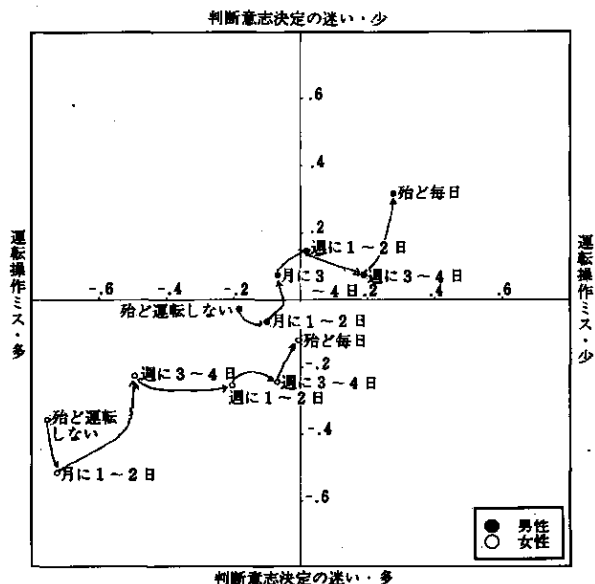


図 4-5-2-11 運転行動に関する因子得点分布 (性・運転頻度別)
(縦軸 1 因子 * 横軸 2 因子)

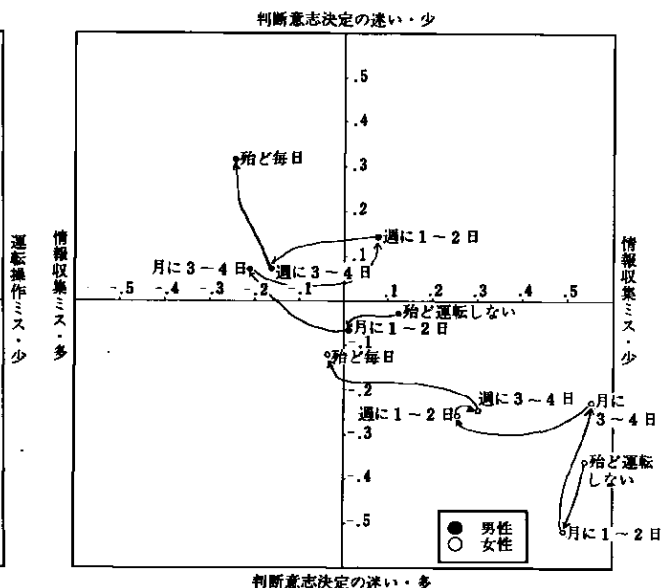


図 4-5-2-12 運転行動に関する因子得点分布 (性・運転頻度別)
(縦軸 1 因子 * 横軸 3 因子)

⑥ 運転経験期間別傾向

運転経験期間別に判断・意志決定の傾向をみると、おおむね経験期間が長くなるほど迷いが少なくなっている。特に男性に顕著である。運転操作に関しても、女性の3年以上を除けば、運転経験期間が長くなるほどミスが減少している（図4-5-2-13）。情報収集に関しては、おおむね経験期間が長くなるほどミスが増加する傾向となっている。特に、男性の3年以上と女性の1～2年に情報収集ミスが多い（図4-5-2-14）。

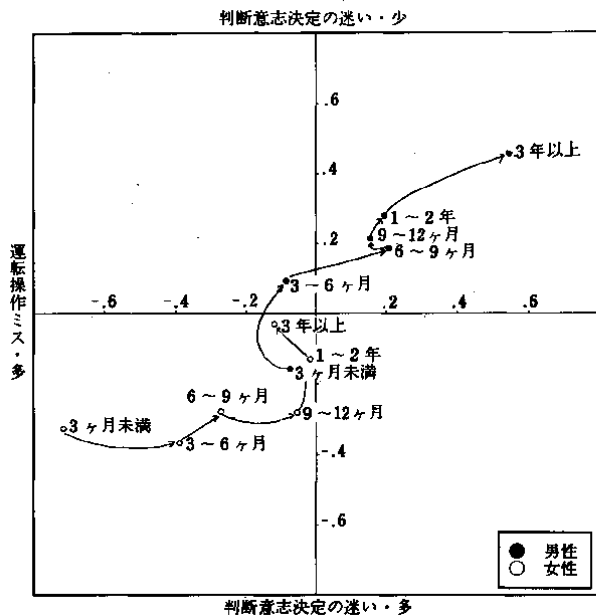


図4-5-2-13 運転行動に関する因子得点分布（性・運転経験期間別）
（縦軸1因子 * 横軸2因子）

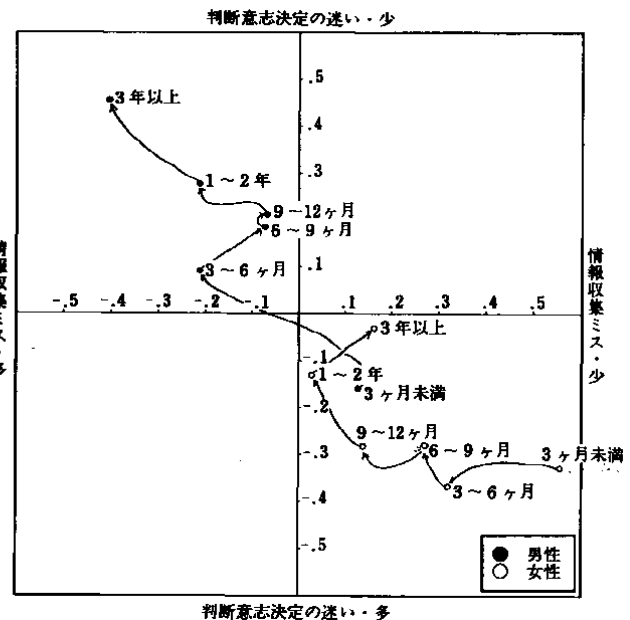


図4-5-2-14 運転行動に関する因子得点分布（性・運転経験期間別）
（縦軸1因子 * 横軸3因子）

⑦ 走行距離別傾向

過去1年間の走行距離別に因子得点の平均を布置したものが図4-5-2-15、図4-5-2-16である。判断・意志決定についてみると、走行距離が長くなるほど迷いが減少していく傾向となっている。ただし、男性では走行距離が長くなるほど迷いが少なくなる傾向が顕著であるが、女性では1万5千kmを超えると走行距離での差が少なくなっている。

運転操作ミスについては、男性では走行距離が長くなるほど少なくなっているが、女性では5千km未満が多くなっている他はそれ以上の走行距離ではほとんど差がみられない。

情報収集については、男女ともに走行距離が長くなるほど多くなっている。情報収集については、この走行距離のほか運転頻度が多くなると、運転経験期間が長くなるほどミスが多くなる傾向にあるが、これは運転の経験が多くなってくると運転に余裕がでて、わき見などの情報収集をミスするような行動をとりやすくなるためとみられる。

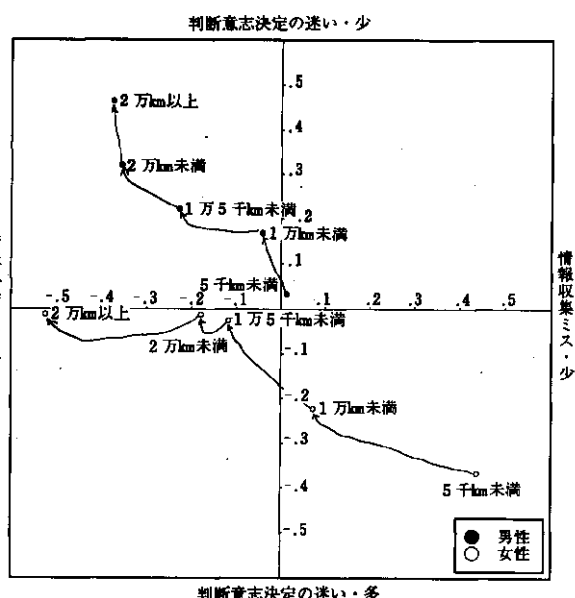
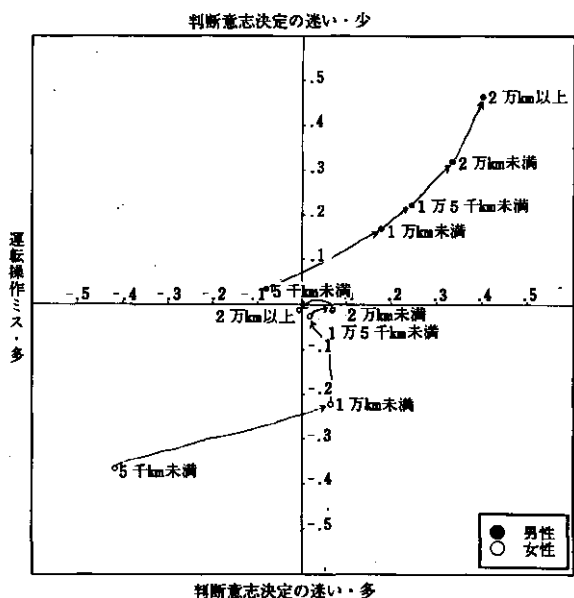


図4-5-2-15 運転行動に関する因子得点分布（性・走行距離別）
（縦軸1因子 * 横軸2因子）

図4-5-2-16 運転行動に関する因子得点分布（性・走行距離別）
（縦軸1因子 * 横軸3因子）

4-5-3 初心運転者の運転行動の特徴

(1) 情報収集の問題点

初心運転者が交通情報の収集（進路前方の交通信号、標識等及び後方の交通状況の確認）を確実にを行い、それを十分に確認して運転しているか否かの4項目の質問に対して、「よくある」、「時々ある」、「まれにある」と肯定する意見と回答した比率（以下、ここでは「肯定者比率」と呼称する。）と、これらの情報把握の仕方に起因して「こわい思い」や「危険を感じた」経験が「ある」と回答した比率（以下、ここでは「危険体験率」と呼称する。）を男女別に表したものが（図4-5-3-1）である。

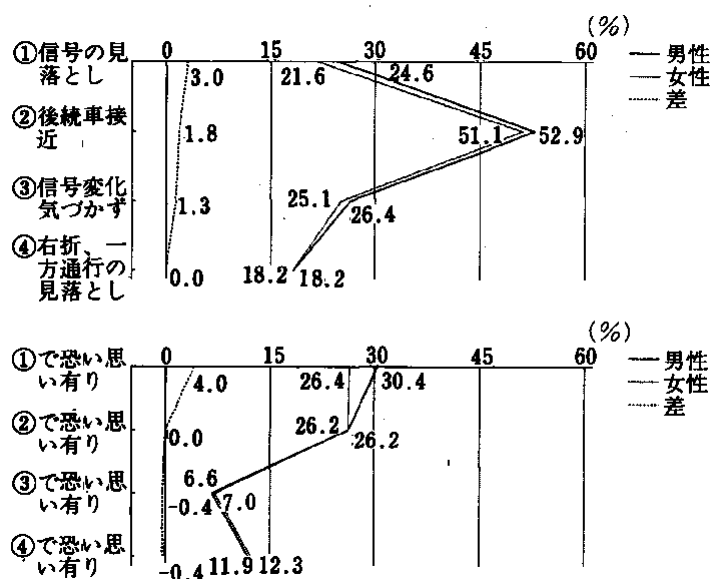


図4-5-3-1 情報収集のミスと危険体験率

これによると、交通情報の収集に関して、最も問題あると認められるものは、後方の交通状況の不確認によるものである。「気がつかないうちに後ろに車がびったりついていくこと」が「ある」と回答した比率が、男女ともに5割に（男性53%、女性51%、性差2%）達しており、初心運転者は前方の交通状況に注視するあまり、後方の状況にまでは心配りが行き届かないようだ。また、このような運転の状態に陥ったことのある初心運転者のうち、4人に1人（約26%）が「こわい思い」や「危険を感じた」経験が「ある」と回答している。

第2番目に問題となるのが「信号の見落とし」である。男性24.6%、女性21.6%が「信号の見落とし」が「ある」と回答しており、これによる危険体験率は、他の項目に比べて高くなっており、男女とも3分の1に当たる（男性30.4%、女性26.4%）ものが、「こわい思い」や、「危険を感じた」ことがあるとしている。信号の見落としに対する肯定者比率（よくある、時々ある、まれにある）を危険体験率が上回っているが、これは「信号の見落とし」が「ほとんどない」という否定的な回答をした中にも、忘れがたい危険な回答をしたものがあることを示している。信号の見落としにはかなりの危険感を伴うものだが、そのため、たった一度の体験でも、その後の運転にかなり神経をつかっているのが初心運転者の実態なのかもしれない。

第3番目が前方の交通状況に関し、「ぼんやりしていて青信号にかわったのに気づかずに、後ろからクラクションを鳴らされること」である。男女とも4分の1にあたる（男性26.4%、女性25.1%）ものが「クラクションを鳴らされること」が「ある」としている。これが原因で「こわい思い」をしたことが「ある」とするものは、男女ともに7%と少ないがこれは初心運転者特有の驚きの体験とも考えられる。運転経験の長い運転者であれば、「ちょっとまずいことをした」というぐらいですまされる性質のものだからである。

標識等の情報収集の欠如、見落としによる「気がつかずに右折禁止の場所で右折してしまったり一方通行を反対に入ってしまうこと」が「ある」としたものは、男女とも18.2%で、そのために危険な体験をした比率は12%となり、右折禁止場所で右折をしたり、一方通行を逆に入ったことのある運転者の約66%を占めている。禁止行為を行った後には、誰でもはらはらし、何事もなかったことにホッとするものだが、この傾向は、初心運転者の場合により顕著になるものと想定される。

(2) 判断・意志決定の問題点

交通状況を認知した後に、その状況を瞬時に判断し、意志決定する一連の運転行動の流れのなかで、初心運転者が、この交通情報を判断する際戸惑いを感じているか、或いは、他の車が出てこないと考えていたのかなどについて、そのようなことが「ある」とした意見と、その判断の仕方に起因する危険体験が「ある」とした肯定回答率を表したものが（図4-5-3-2）である。

これによると、情報収集及び後述の運転操作よりも判断、意志決定の仕方が運転に色濃く反映されていることがわかる。男女ともに判断、意志決定のあり方に問題があるようだが、特に、女性にかなりの問題があり迷いが生じやすい傾向のあることが認められる。

ここで、「こわい思い」や「危険を感じた」経験が「ある」とする比率の高い順に、初心運転者の問題点に一応の順列をつけることとした。

この危険体験率が高い順に示すと、「出てこないと思った車が出てきた」、「すれ違い時の判断の迷い」、「右

折時の迷い」、「合流時のタイミングが合わない」及び「譲るかどうかわ迷う」ということになる。

第1の問題点は、「出てこないと思った車が出てきてあわてること」で、男女ともに5割（男性55.7%、女性55.3%）を超えており、危険を予知しないがための判断ミスの出現率は男女ほぼ同率であった。この判断ミスに伴う危険体験率についても男性49.2%、女性49.8%でともに他の質問項目より高率で、しかも性差が殆ど無い。初心運転者は、他の車の突発的な行動の変化、或いは見えない所から出てくる車に対する読みに不十分な面があるものと推察される。

第2の問題点は「狭い道ですれ違いができるかどうかの判断に迷うこと」である。女性の約7割（女性68.1%、男性46.5%、その差21.6%）が運転中に戸惑いが生じるとしている。戸惑いによる危険体験率は女性が40.7%、男性は29.5%で、女性の初心運転者が、かなり「こわい思い」をしていることがわかる。

第3の問題点は、「右折の時に行こうか行くまいか迷うこと」で、男性の43%が、女性については5割（55.5%）を超えるものが、右折時に行こうか行くまいかと迷うことが多いとしている。この迷いに伴う危険体験率は男性で22.2%、女性が23.7%で、若干女性が「こわい経験」をしているようである。

第4の問題点は、「混んだ道に合流するとき、タイミングが合わずにまごまごすること」である。6割の女性（女性59.6%、男性38.5%、その差21.1%）が合流する時点での判断に戸惑い、スムーズに運転ができないとしている。これによる危険体験率は女性で約4分の1（25.6%）、男性では5分の1（18.1%）となっている。

第5の問題点は、「他の車に道を譲るべきか、自分の車が行くべきかわ迷うこと」で、男性は41.7%、女性は53.5%で5割を超える者が、道を譲るか行くかの迷いがあるとしている。これの危険体験率については、男女とも13%で他の危険体験率より少ないようである。

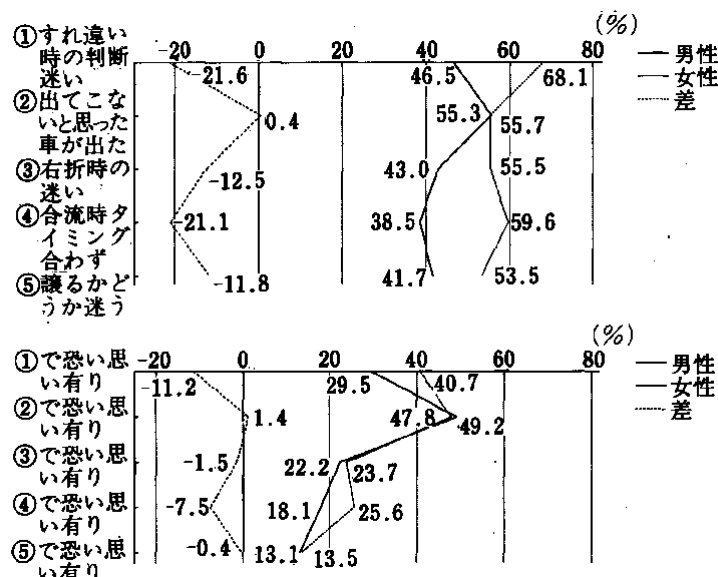


図4-5-3-2 判断、意志決定の不適切さと危険体験率

(3) 運転操作の問題点

初心運転者が遭遇する交通場面で、どのような運転操作をしているのかについて質問した結果は（図4-5-3-3）のとおりである。

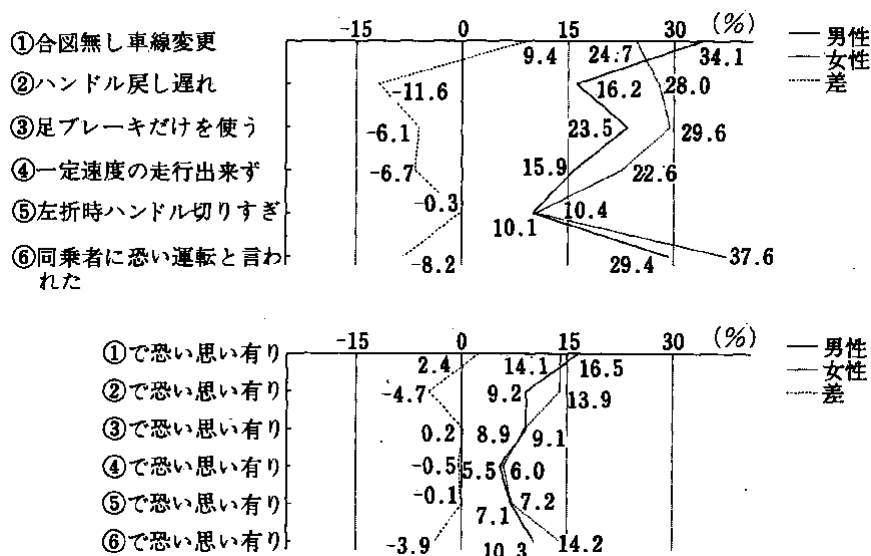


図4-5-3-3 操作面の不適切さと危険体験率

これによると、運転操作面に問題があると認められるもの及びそれに起因する危険体験率が高いものは、男性では、「合図をせずに車線を変えること」で、男性は3分の1強（34.1%）が、女性では4分の1（24.7%）が合図をせずに車線を変えているとしている。これによる危険体験率は、男性16.5%、女性14.1%で、男性の方が若干こわい思いをしている割合が高い。

次に問題となるのは、「同乗者から自分の運転はこわいと言われること」である。女性が37.6%、男性は29.4%が、同乗者から運転中の運転操作全般について問題（運転はこわい）があると指摘されている。これは同乗者に指摘されるまでもなく、初心運転者自身も自らの運転の仕方に心もとなく感じていることが多いことを示している。この傾向は、特に女性において顕著となっている。このような危険体験率は、女性14.2%、男性10.2%で、女性の方が同乗者に不安を抱かせるのでは……などと自覚してから運転をする率がやや高くなっている。

第3番目の問題点として、「長い下り坂でエンジンプレーキを使わずにフットブレーキだけを使うこと」があげられる。女性は29.6%、男性は23.5%がフットブレーキだけを使うことがあるとしている。女性の約3分の1が坂道でのエンジンプレーキの効用を用いず、フットブレーキのみが使われているようである。これの危険体験率は男女とも9.0%で、特に差はみられない。

第4の問題点が「ハンドルの戻しが遅れて蛇行してしまうこと」である。女性28.0%、男性16.2%の初心運転者が蛇行するとしており、女性に蛇行する者の率が高い。パワーステアリング車等の運転に、女性が不慣れなことを示していると思われる。これの危険体験率は、女性13.9%、男性9.2%で、やはり女性にこの操作によってこわい思いをしているようである。

「一定速度での走行がうまくいかず、早くなりすぎたり、遅くなりすぎたりすること」に関しても、女性が22.6%で、男性の15.9%より多くなっている。定速走行時のアクセルワークという操作面では、女性の方にはかなり不得意とする者が多いようである。アクセル操作の不得手による危険体験率は、男女ともに低く、女性6.0%、男性5.5%となっている。男女ともに、もたもたしながらも、慎重なさばきをするようにつとめていることが、この結果に反映されているといえよう。

「左折時にハンドルを切りすぎて、歩道に乗り上げたり、タイヤをこすってしまうこと」については、男女ともに10.0%が運転操作上の問題ありとし、これの危険体験率も7.0%と男女差はない。このような事態に陥ることはあまりないが、もしそのような事態になったとしても、それだけで済めば初心運転者であってもそれほど深刻には考えていないことが、この結果に示されていると思われる。

(4) 最大の難点は判断、意志決定の不適さ

情報収集のミス、判断、意志決定の不適さ及び操作面の不適さに関する質問項目に、そのようなことがあったとする肯定的な回答率と、それに伴う危険体験の有無との関係を性別、年齢層別に検討し、運転実態について吟味したが、初心運転者に特徴的と思われる顕著な傾向を要約し、列挙すると次のようになる。

- ① 初心運転者は、後方の情報収集をする余裕はなく、後方の車の動きに危険を感じることが多い。
- ② 信号の見落としの体験は、特に初心運転者にとって印象的なものになると思われる。ほとんど、その経験がない者でも、危険体験ありとする傾向にあった。
- ③ 初心運転者は、狭い道で判断の戸惑いを生じがちで、かつ、そのとき危険な思いをしやすい。
- ④ 初心運転者は、他の車の突発な行動の変化に対する構えが不足である。そのため、突然の車の出現にあわて、こわい思いを感じていることが多い。
- ⑤ 合図なしに進路変更や長い下り坂でフットブレーキだけを使うなど、危険な行為をしても、初心運転者自らがそれを危険なものと考えることが少ない。
- ⑥ 同乗者にこわい運転だといわれたことが比較的多いが、初心運転者自身が自分の運転を危険なことと感じていることが意外なまでに少ない。

判断、意志決定の不適切さは、特に、女性運転者に多いことが明確に示されていたがこれが女性運転者の特徴といえよう。

最後に、それぞれの質問項目について、男女の合計値を算出し（図4-5-3-4）今回の調査における初心運転者の問題点が情報収集→判断、意志決定→操作という一連の運転行動において、どのプロセスになるかその大略の検討をつけてみることにする。図4-5-3-4によると、初心運転者の最大の難点は、判断、意志決定の不適切さということがわかる。それに伴う危険体験率も、情報収集のミス及び操作面の不適切さより、総じて高水準になっている。操作面の不適切さについては、初心運転者がそれを自覚していたとしても、危険体験とは必ずしも結び付いていない様子であった。

なお、ここに示した傾向が、初心運転者だけに限らず運転者一般の実態にも近いものと思われるが、初心運転者において、判断、意志決定の不適切が特に高くなるものと推察される。

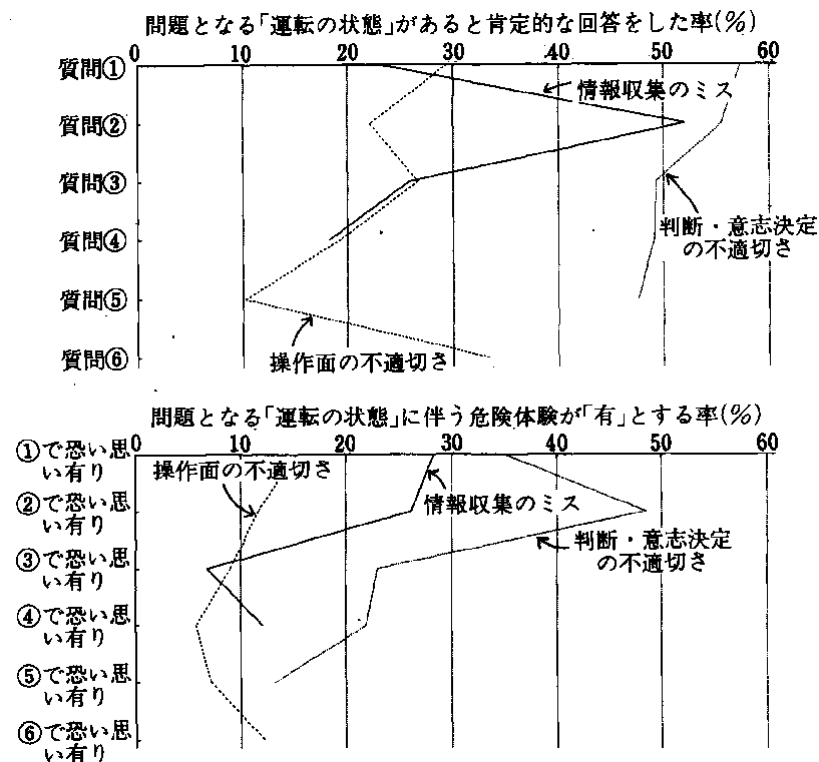


図4-5-3-4 運転行動に関する各質問項目への肯定者比率と危険体験率

4-6 初心運転者のヒヤリ・ハット体験とその原因

4-6-1 初心運転者のヒヤリ・ハット体験とその原因の実態

(1) カーブでの対向車線へのはみだし

「カーブなどで対向車線にはみだして衝突しそうになったこと」(図4-6-1-1)として、ヒヤリとしたりハットしたりした経験の有無について質問したところ、「経験がある」との回答率は、男性17.7%、女性10.1%で、およそ男性で5人に1人、女性で10人に1人の割合でヒヤリ・ハットを経験し、男女とも加齢とともにその割合が減少する傾向がみられる。

次に、ヒヤリ・ハットの原因(図4-6-1-2)についてみると、自分の側に原因があるものが多くを占めているが、なかでも、「スピードオーバー(スピードの出し過ぎ)」が男女とも第1位で、男性は38.6%、女性29.1%となっている。第2位は、男性では「相手のセンターラインオーバー」が13.8%、女性では「ハンドル操作のミス」が20.6%、第3位は第2位の逆で、男性では「ハンドル操作のミス」が11.4%、女性では「相手のセンターラインオーバー」の14.3%となっている。

男女別年齢層別にみると、男性については、第1位の「スピードオーバー」は加齢とともに減少の傾向が顕著であり、第2位の「相手のセンターラインオーバー」は明らかな傾向がみられず、第3位の「ハンドル操作のミス」、第4位の「わき見」、第5位の「過労やいねむり」については、共に加齢とともに増加する傾向がみられる。

向が顕著である。また、女性については、第1位の「スピードオーバー」は加齢とともに減少の傾向があり、第2位の「ハンドル操作のミス」は増加の傾向があり、第3位の「相手のセンターラインオーバー」については明らかな傾向はみられなかった。

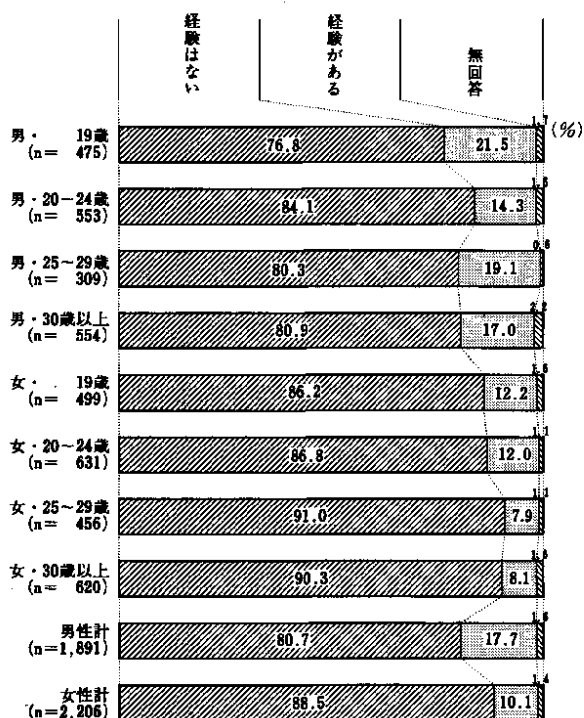


図 4-6-1-1 性・年齢別ヒヤリハット体験の有無（カーブでの対向車線へのはみだし）

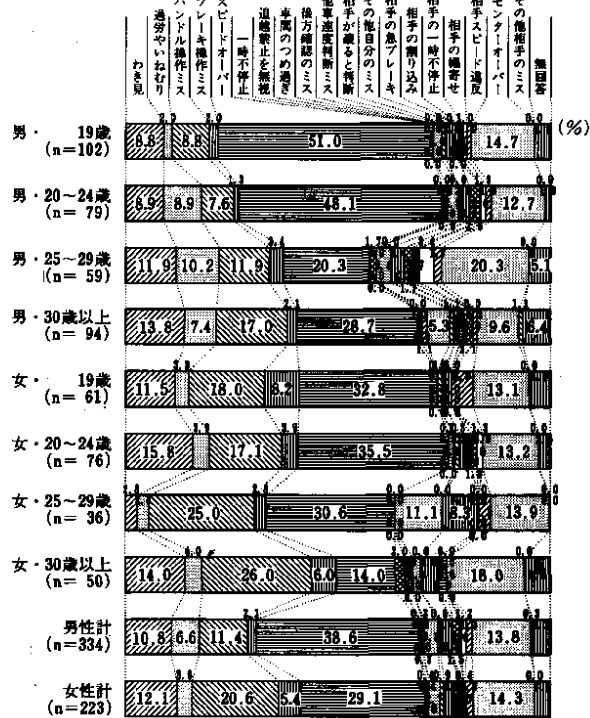


図 4-6-1-2 性・年齢別ヒヤリハット体験の原因（カーブでの対向車線へのはみだし）

(2) 急ブレーキでスリップ

「急ブレーキをかけてスリップしそうになったこと」（図4-6-1-3）について、ヒヤリ・ハットの「経験がある」との回答率は、男性35.7%、女性16.3%と、男性で極めて高い比率を占め、おおよそ男性では3人に1人、女性では6人に1人の割合でヒヤリ・ハットを経験している。また、年齢層との関係でみると、男性では30歳以上で減少の傾向がみられるが、女性では24歳までに減少の傾向が顕著である。

また、ヒヤリ・ハットの原因（図4-6-1-4）についてみると、男女ともに、第1位が「スピードオーバー」で男性22.9%、女性18.7%となっており、次いで相手側の原因とみられるもので「相手の急ブレーキ」が第2位で男性12.3%、女性12.5%となり、第3位は、男性では「相手の割り込み（相手の割り込みや急な車線変更）」が12.0%、女性では「わき見」が12.3%となっている。

次に、男性について年齢層別にみると、第1位の「スピードオーバー」は加齢とともにわずかに減少の傾向がみられ、第2位の「相手の急ブレーキ」は加齢とともに減少の傾向にあり、第3位の「相手の割り込み」は変動が激しく、明確な傾向はみられない。また、女性についても、第1位の「スピードオーバー」はわずかに減少の傾向がみられ、第2位の「相手の急ブレーキ」は減少の傾向がみられ、第3位の「わき見」は減少傾向が顕著であり、これに対して第4位の「相手の割り込み」の増加傾向が顕著である。

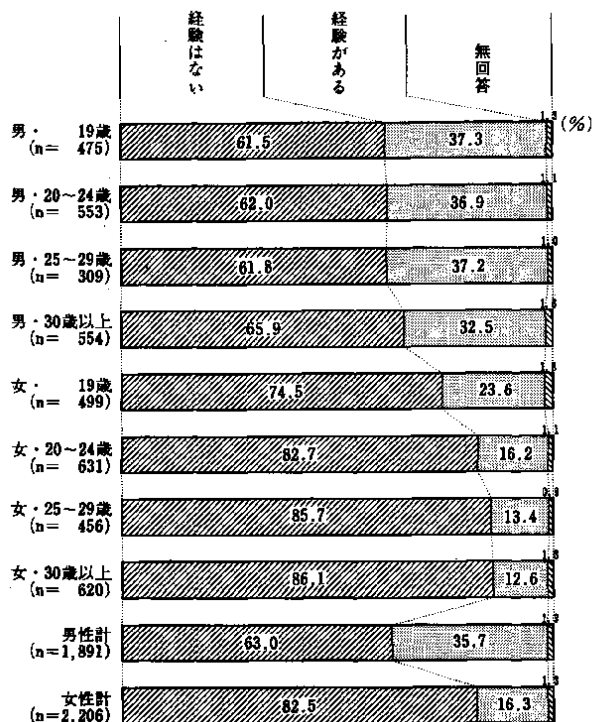


図 4-6-1-3 性・年齢別ヒヤリハット体験の有無 (急ブレーキでのスリップ)

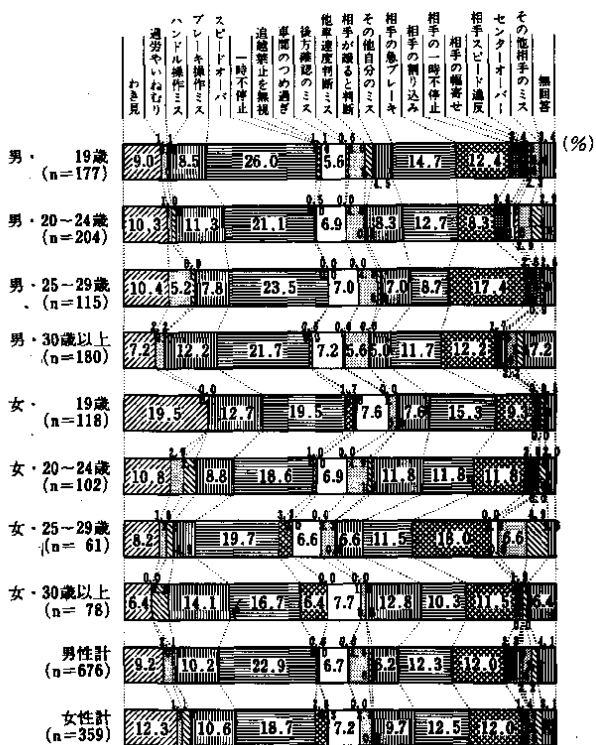


図 4-6-1-4 性・年齢別ヒヤリハット体験の原因 (急ブレーキでのスリップ)

(3) 駐車中の車への追突

「信号待ちや駐車中の車に追突しそうになったこと」(図4-6-1-5)について、ヒヤリ・ハットの「経験がある」との回答率は、男性30.1%、女性で25.2%で、男性の方が女性より約5%高い比率となっており、およそ男性では3人に1人、女性では4人に1人の割合でヒヤリ・ハットを経験している。また、年齢層との関係でみると、男性では30歳以上で減少傾向がみられるが、女性では全年齢層で加齢と共に減少する傾向が明らかである。

また、ヒヤリ・ハットの原因(図4-6-1-6)については、男女ともに自分の側にミスのある原因が上位にあがっており、男性は「わき見」が第1位で51.7%、次いで第2位が「車間距離の詰め過ぎ」で8.3%、第3位が「相手の急ブレーキ」で6.7%を占めている。女性については、第1位は男性と同じ「わき見」で43.7%、第2位は「ブレーキ操作のミス」で10.6%、次いで第3位は「車間距離の詰め過ぎ」で9.9%を占めている。

男女別に年齢層別にみると、男性では、第1位の「わき見」が加齢にともなって減少の傾向が顕著であり、第2位の「車間の詰め過ぎ」は反対に増加の傾向がみられ、第3位の「相手の急ブレーキ」は20歳台で高い比率を占めているが、傾向はみられない。さらに「スピードオーバー」は減少、「ブレーキ操作ミス」は増加の傾向がみられる。また、女性では、男性と同様に第1位の「わき見」が加齢にともなって減少の傾向が顕著であり、第2位の「ブレーキ操作ミス」は20～24歳で高い比率を占めているが、全体的な傾向がみられず、第3位の「車間距離の詰め過ぎ」も傾向は明らかでない。さらに、「他車速度判断ミス(相手の車との距離や相手の車の速度判断をミスした)」は増加の傾向、「相手の急ブレーキ」も増加の傾向、「スピードオー

パー」は減少の傾向がみられる。

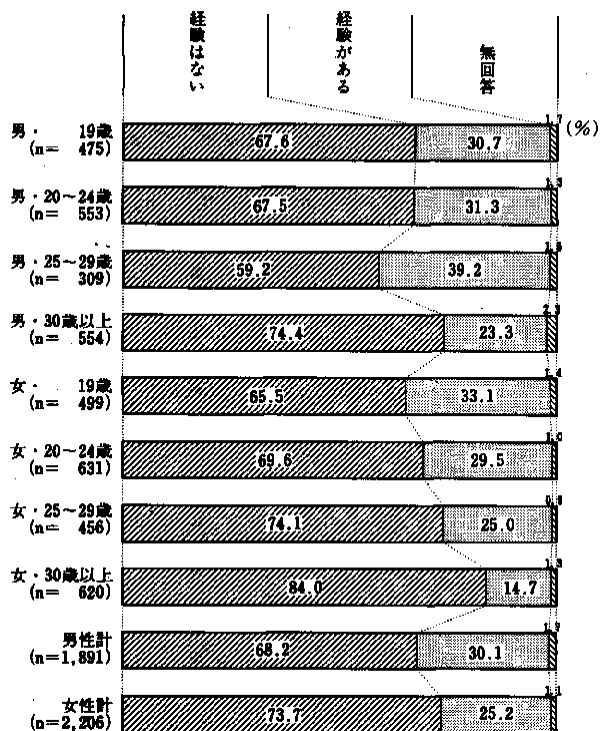


図 4-6-1-5 性・年齢別ヒヤリハット体験の有無（駐車中の車への追突）

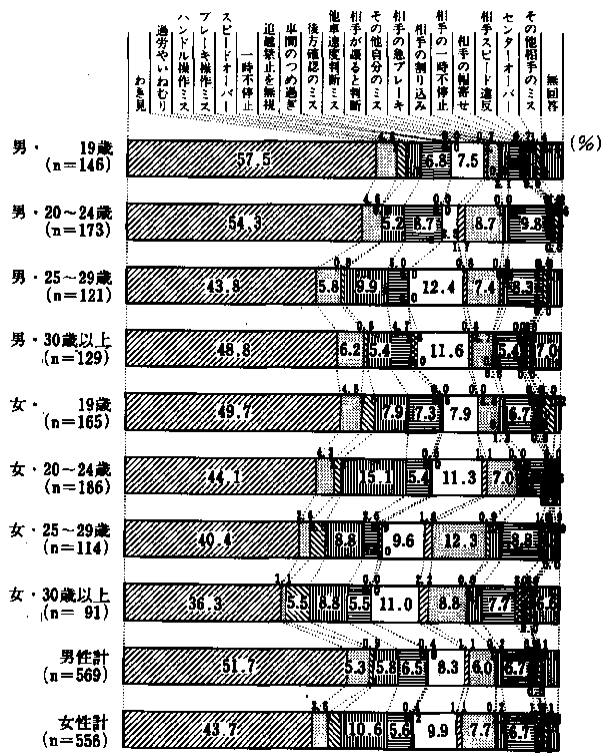


図 4-6-1-6 性・年齢別ヒヤリハット体験の原因（駐車中の車への追突）

(4) 走行中の車への追突

「走っている前の車に接近しすぎて追突しそうになったこと」（図4-6-1-7）について、ヒヤリ・ハットの「経験がある」との回答率は男性24.1%、女性19.9%と男性が4%程高く、おおよそ男性では4人に1人、女性では5人に1人の割合でヒヤリ・ハットを経験している。また、年齢層との関係でみると、男性では25歳以上で高い比率を占めているが顕著な傾向がみられず、反対に、女性では加齢とともに減少する傾向が顕著である

また、ヒヤリ・ハットの原因（図4-6-1-8）をみると、自分の側に原因があるものが上位を占めており、男女とも共通で、第1位は「車間距離の詰め過ぎ」で各々32.0%、26.1%、第2位は「わき見」で各々19.5%、21.6%、第3位は「相手の急ブレーキ」で各々14.9%、15.2%を占めている。また、男性について年齢層との関係でみると、第1位の「車間距離の詰め過ぎ」は明らかに加齢とともに増加する傾向がみられ、第2位の「わき見」は減少傾向、第3位の「相手の急ブレーキ」も減少傾向がみられる。さらに、「他車速度判断ミス」は増加傾向がみられ、「スピードオーバー」は20～24歳代で高い比率を占めるが明らかな傾向はみられない。また、女性でもほぼ同様の傾向がみられ、第1位の「車間距離の詰め過ぎ」は加齢とともにやや増加する傾向がみられ、第2位の「わき見」は減少傾向、第3位の「相手の急ブレーキ」は顕著な減少傾向がみられる。また、「他車速度判断ミス」は増加傾向がみられ、「スピードオーバー」は変化がみられない。

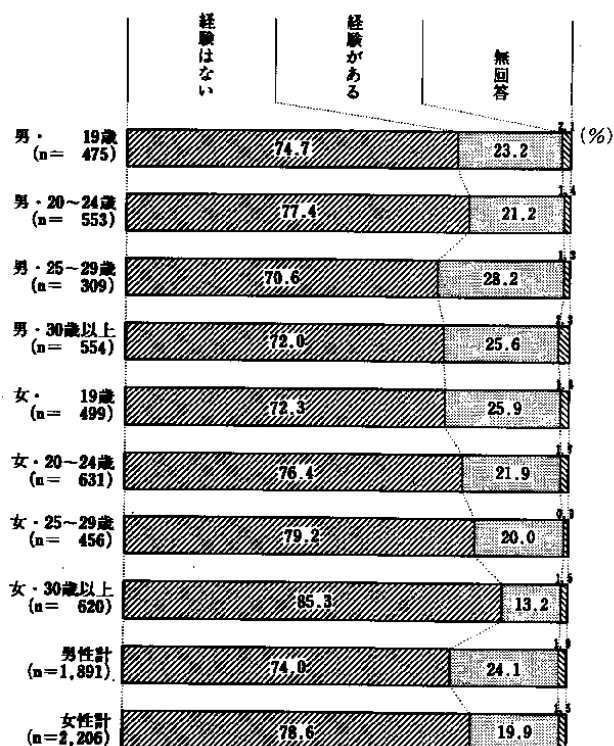


図 4-6-1-7 性・年齢別ヒヤリハット体験の有無（走行中の車への追突）

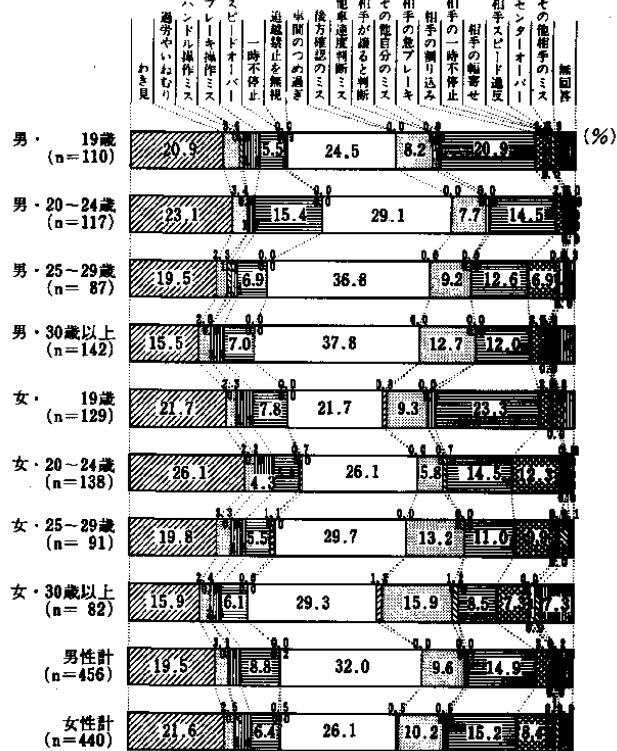


図 4-6-1-8 性・年齢別ヒヤリハット体験の原因（走行中の車への追突）

(5) 追越し中の対向車の出現

「自分が追い越し中に対向車が来て事故になりそうになったこと」（図4-6-1-9）について、ヒヤリ・ハットの「経験がある」との回答率は、男性12.1%、女性5.0%と低く、男性は女性より約7%率が高く、およそ男性で8人に1人、女性で20人に1人の割合でヒヤリ・ハットを経験している。年齢層との関係でみると、男性では19歳以下で10.1%と低いが、20歳以上では変化がみられない。これに対して女性では加齢とともに減少する傾向が顕著である。

また、ヒヤリ・ハットの原因（図4-6-1-10）をみると、第1位は男女とも「他車速度判断ミス」が各々48.0%、55.9%を占めている。男性では第2位は「追越禁止場所を無視」で11.4%、第3位は「相手のスピード違反」で6.6%を占めているのに対し、女性では第2位は「相手の割り込み」で8.1%、第3位は「その他自分のミス」で5.4%を占めている。男性について年齢層との関係でみると、第1位の「他車速度判断ミス」は加齢とともにわずかに増加する傾向がみられ、第2位の「追越禁止場所を無視」は加齢とともに顕著な減少傾向が見られ、第3位の「相手のスピード違反」は傾向はみられない。

なお、女性の場合、データ数が極めて少ないため加齢による傾向をみるには至らない。

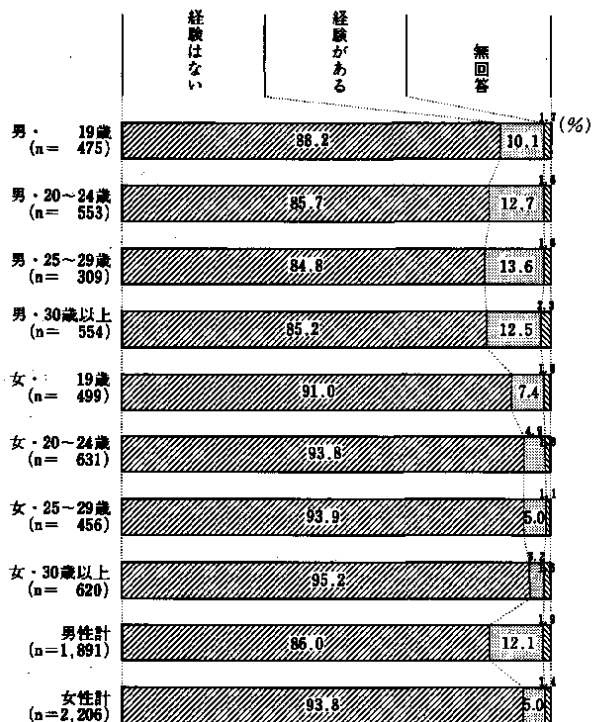


図4-6-1-9 性・年齢別ヒヤリハット体験の有無（追越中の対向車の出現）

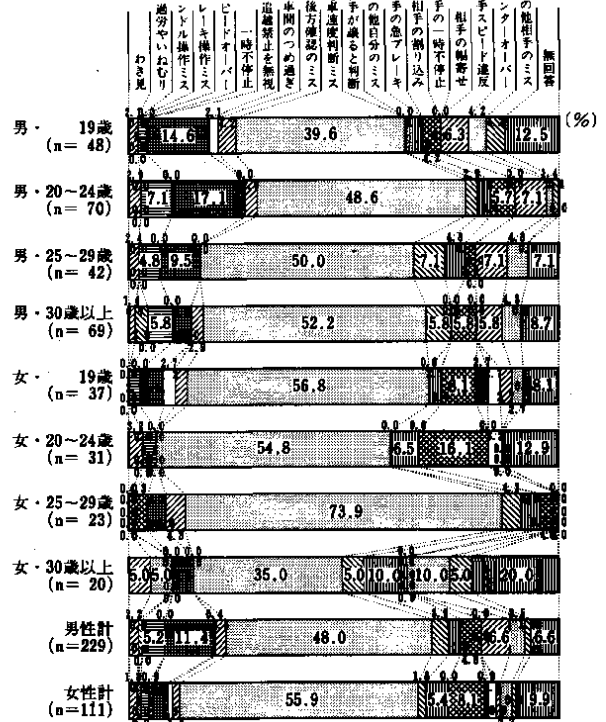


図4-6-1-10 性・年齢別ヒヤリハット体験の原因（追越中の対向車の出現）

(6) 車線変更時後続車を確認ミス

「車線変更したら後ろから車が来ていて事故になりそうになったこと」（図4-6-1-11）について、ヒヤリ・ハットの「経験がある」との回答率は男性20.4%、女性20.9%と男女ともほぼ同率で、およそ5人に1人の割合でヒヤリ・ハットを経験している。年齢層との関係でみると、男性では加齢とともにヒヤリ・ハット経験が増加しているのに対して、女性では逆に減少する傾向がみられる。

また、ヒヤリ・ハットの原因（図4-6-1-12）をみると、「後方の確認ミス」が男性61.0%、女性60.7%と共に第1位を占めている。第2位は「他車速度判断ミス」で男性11.7%、女性17.4%を、第3位は男性では「相手の割り込み」が6.8%、女性では「相手が譲ると判断（相手が譲ってくれると思った）」が、6.7%となっている。また、男性について年齢層との関係でみると、第1位の「後方の確認ミス」は年齢層による顕著な傾向はみられず、第2位の「他車速度判断ミス」では傾向が一部逆転しているものの、全体では加齢とともに減少する傾向がみられる。なお、第3位の「相手の割り込み」については20～24歳代と30歳以上で比較的大きな割合を占めているが、顕著な傾向はみられない。女性について年齢層との関係でみると、第1位の「後方の確認ミス」は加齢とともに減少する傾向が顕著であり、第2位の「他車速度判断ミス」では30歳以上で傾向が逆転しているが、加齢とともに増加する傾向がみられ、第3位の「相手が譲ると判断」は顕著な傾向はみられない。第4位の「相手の割り込み」は30歳以上で比較的大きな割合を占めている。

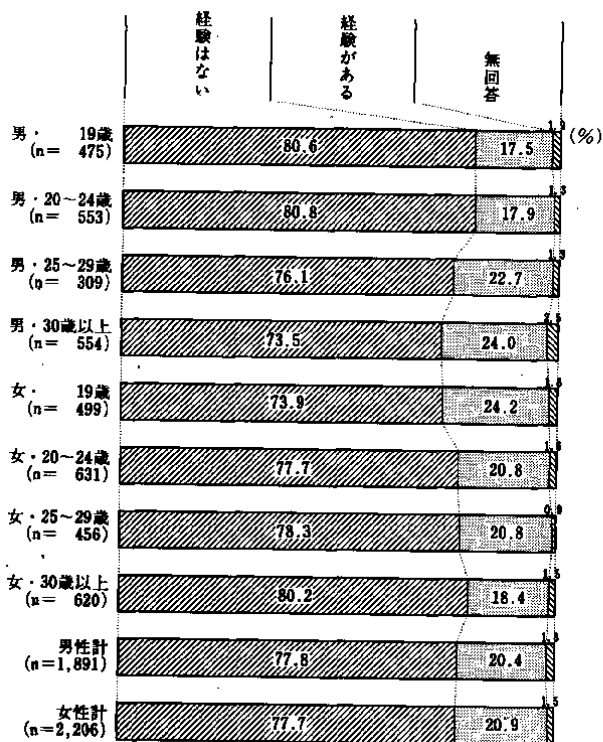


図 4-6-1-11 性・年齢別ヒヤリハット体験の有無（車線変更時に後続車を確認ミス）

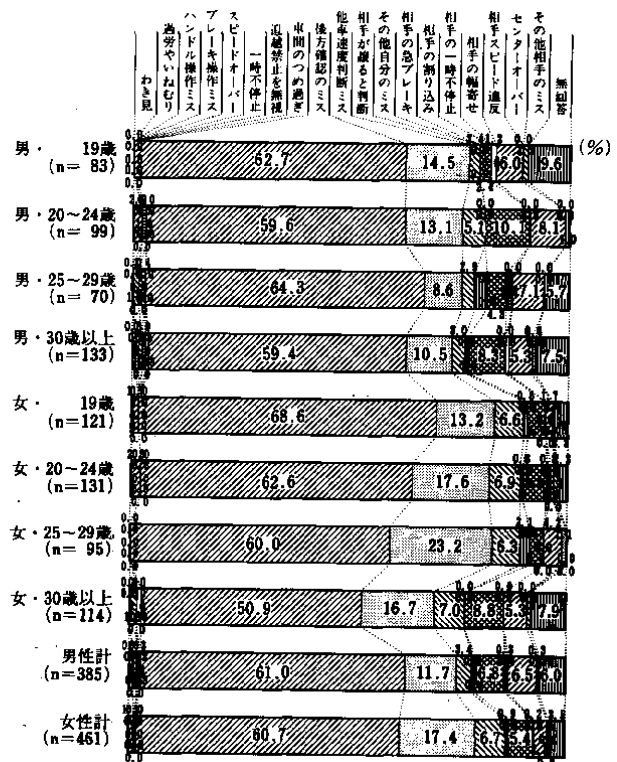


図 4-6-1-12 性・年齢別ヒヤリハット体験の原因（車線変更時に後続車を確認ミス）

(7) 出合頭事故

「交差点で出合頭に事故になりそうになったこと」（図4-6-1-13）について、ヒヤリ・ハットの「経験:がある」との回答率は男性21.7%、女性13.5%と男性で多く、およそ男性では5人に1人、女性では7人に1人の割合でヒヤリ・ハットを経験している。年齢層との関係でみると、男性では顕著な傾向はみられないが、女性では加齢とともに減少する傾向がみられる。

また、ヒヤリ・ハットの原因（図4-6-1-14）をみると、「相手の一時不停止」が男性33.4%、女性28.9%が共に第1位を占め、第2位は男性では「一時不停止」が12.4%、女性では「相手が譲ると判断」が14.5%、第3位は第2位の逆で、男性では「相手が譲ると判断」が11.5%、女性では「一時不停止」が11.1%となっている。男性について年齢層との関係でみると、第1位の「相手の一時不停止」は30歳以上で41.0%と大きな割合を占めているが、全体的な傾向は顕著ではなく、第2位の「一時不停止」についても傾向は明らかではない。第3位の「相手が譲ると判断」では25歳以上で割合が多く、第4位の「他車速度判断ミス」では24歳以下で割合が多い傾向がみられる。一方、女性について年齢層との関係でみると、第1位の「相手の一時不停止」は顕著な傾向はみられず、第2位の「相手が譲ると判断」は19歳以下で22.7%と大きな割合を占めているが、全体的な傾向は明らかでない。第3位の「一時不停止」についても傾向は明らかでない。

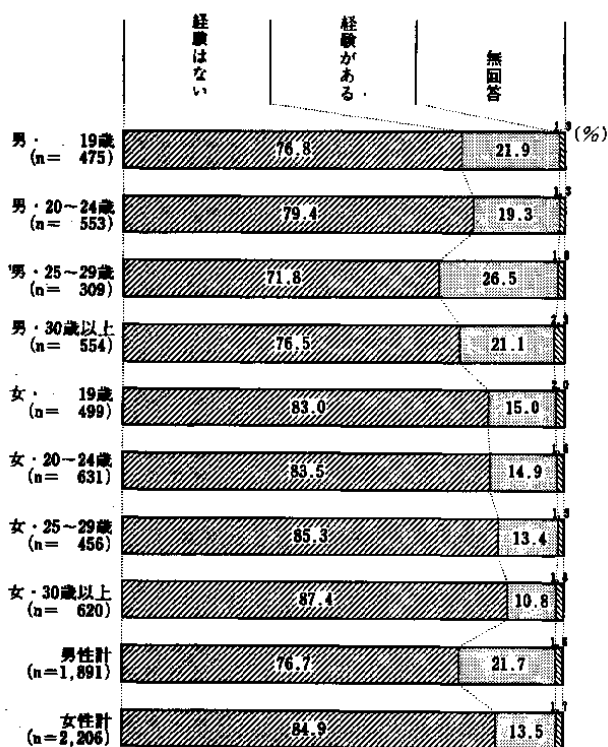


図 4-6-1-13 性・年齢別ヒヤリハット体験の有無（出合頭事故）

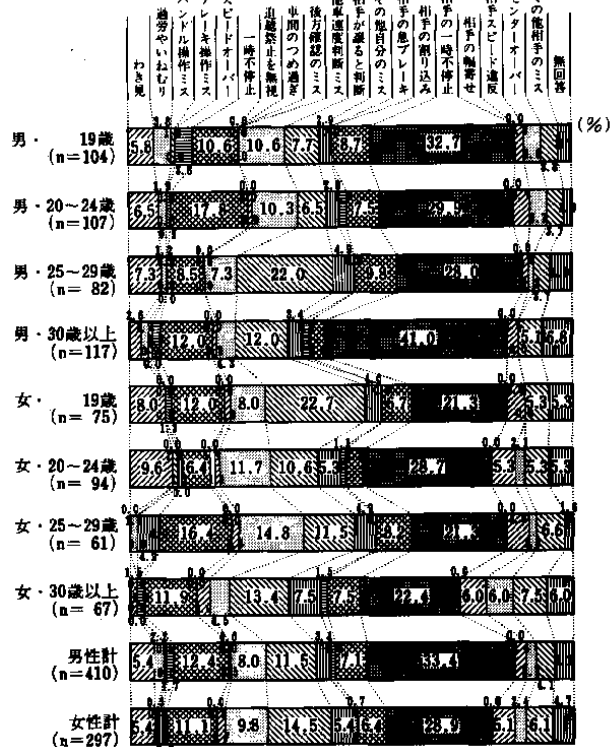


図 4-6-1-14 性・年齢別ヒヤリハット体験の原因（出合頭事故）

4-6-2 初心運転者のヒヤリ・ハット体験とその原因の特徴

前項では、交通場面に対するヒヤリ・ハットの各質問項目についての特徴を述べてきたが、ここでは「経験あり」の比率を全体にまとめたものを図4-6-2-1に示す。

(1) ヒヤリ・ハットの経験の頻度

ヒヤリ・ハットの「経験がある」との回答の比率は質問項目（運転中の状況）によって大きく異なっている。男性で経験ありの比率が最も高いのは「急ブレーキをかけてスリップしそうになったこと」が35.7%、次いで「信号待ちや駐車中の車に追突しそうになったこと」が30.1%、「走っている前の車に接近しすぎて、追突しそうになったこと」が24.1%の順であるのに対し、女性では「信号待ちや駐車中の車に追突しそうになったこと」（25.2%）、「車線変更したら後ろから車が来ていて事故になりそうになったこと」（20.9%）「走っている前の車に接近しすぎて、追突しそうになったこと」（19.9%）の順であり、全体的に男性に比べ女性の比率が低い。また性差が最も大きいのは「急ブレーキをかけてスリップしそうになったこと」が19.4%の差、「交差点で出合頭に事故になりそうになったこと」が8.2%の差、「カーブなどで対向車線にはみだして追突しそうになったこと」が7.6%の差の順であり、逆に性差が最も小さいのは「車線変更したら後ろから車がきて事故になりそうになったこと」で-0.5%の差である。

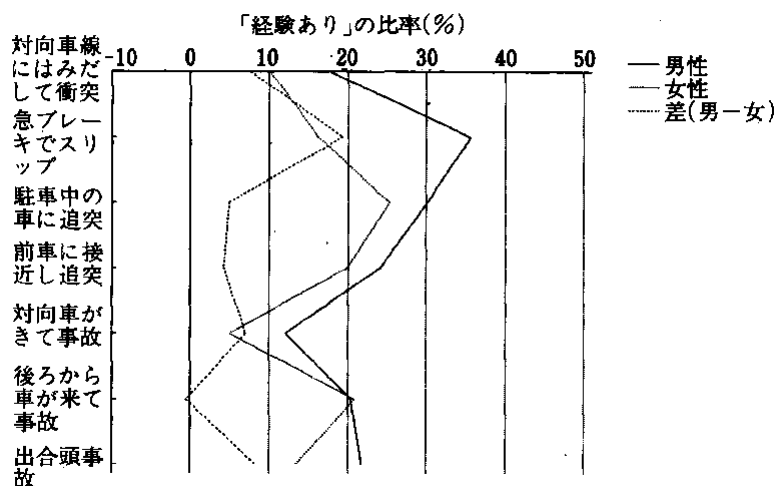


図4-6-2-1 ヒヤリハット体験の比率

(2) ヒヤリ・ハットの原因

各質問項目のヒヤリ・ハットの原因をまとめたものを表4-6-2-2に示す。

表4-6-2-2 ヒヤリハット体験の原因

質問項目	性別	ヒヤリ・ハットの原因		
		第1位 (%)	第2位 (%)	第3位 (%)
カーブなどで対向車線にはみだして衝突しそうになったこと	男	スピードオーバー (38.6)	相手のセンターオーバー (13.8)	ハンドル操作ミス (11.4)
	女	スピードオーバー (29.1)	ハンドル操作ミス (20.6)	相手のセンターオーバー (14.3)
急ブレーキをかけてスリップしそうになったこと	男	スピードオーバー (22.9)	相手の急ブレーキ (12.3)	相手の割り込み (12.0)
	女	スピードオーバー (18.7)	相手の急ブレーキ (12.5)	わき見 (12.3)
信号待ちや駐車中の車に追突しそうになったこと	男	わき見 (51.7)	車間の詰め過ぎ (8.3)	相手の急ブレーキ (6.7)
	女	わき見 (43.7)	ブレーキ操作ミス (10.6)	車間の詰め過ぎ (9.9)
走っている前の車に接近しすぎて、追突しそうになったこと	男	車間の詰め過ぎ (32.0)	わき見 (19.5)	相手の急ブレーキ (14.9)
	女	車間の詰め過ぎ (26.1)	わき見 (21.6)	相手の急ブレーキ (15.2)
自分が追い越し中に、対向車がきて事故になりそうになったこと	男	他車速度判断ミス (48.0)	追い越し禁止無視 (11.4)	相手のスピード違反 (6.6)
	女	他車速度判断ミス (55.9)	相手の割り込み (8.1)	自分のその他のミス (5.4)
車線変更したら後ろから車がきていて事故になりそうになったこと	男	後方の確認ミス (61.0)	他車速度判断ミス (11.7)	相手の割り込み (6.8)
	女	後方の確認ミス (60.7)	他車速度判断ミス (17.4)	相手が譲るとの判断 (6.7)
交差点で出合頭に事故になりそうになったこと	男	相手の一時不停止 (33.4)	自分の一時不停止 (12.4)	相手が譲るとの判断 (11.5)
	女	相手の一時不停止 (28.9)	相手が譲るとの判断 (14.5)	自分の一時不停止 (11.1)

ヒヤリ・ハットの原因の構成率が20%以上を占める原因についてみると、情報収集に関するものとしては「わき見」によって「信号待ちや駐車中の車に追突しそうになった」と「後方の確認ミス」によって「車線変更したら後ろから車が来ていて事故になりそうになった」というヒヤリ・ハットを経験している。また状況判断・意志決定に関するものでは「スピードオーバー」によって「カーブなどで対向車線にはみだして衝突しそうになった」、「スピードオーバー」の状態で「急ブレーキをかけてスリップしそうになった」、「車

間距離のつめ過ぎ」の状況で「走っている前の車に接近しすぎて、追突しそうになった」、「他車速度判断ミス」で「自分が追い越し中に、対向車がきて事故になりそうになった」、「相手の一時不停止」によって「交差点で出合頭に事故になりそうになった」というヒヤリ・ハットを経験している。さらに運転操作に関するものでは「ハンドル操作ミス」によって「カーブなどで対向車線にはみだして衝突しそうになった」というヒヤリ・ハットを経験している。

4-7 事故・違反の有無別にみた特性

本年度調査では、「免許をとってから今までに、人身事故を起こしたり違反をしたことの有無」について調査した。このため、本節では、無事故無違反群（人身事故も違反も経験のない人）と事故違反群（人身事故又は違反の経験のある人）の違いを分析する。

4-7-1 運転者属性の差異

(1) 年齢

年齢層の構成を無事故無違反群と事故違反群で比較すると、男性の19歳以下、20～24歳代の年齢層について事故違反群では各々27.6%、31.9%と無事故無違反群の各々23.1%、27.1%に比べて構成率が高く、逆に、25～29歳代、30歳以上の年齢層について事故違反群では各々14.1%、26.4%と無事故無違反群の各々18.2%、31.7%に比べて低く、これは事故違反群での年齢分布が相対的に若い方に片寄っていることを示している。この傾向は女性についてもほぼ同様であるが、30歳以上の年齢層で事故違反群の構成率がわずかに高いことが、男性の傾向と異なっている（図4-7-1-1）。

(2) 未既婚

性別に未既婚別の構成を比較すると、男性について「未婚」の構成率は事故違反群は73.6%と無事故無違反群の68.3%に比べて高く、事故違反群の年齢が相対的に若いということと関連している。女性についても同様に事故違反群は63.2%と無事故無違反群の60.5%に比べて高い（図4-7-1-2）。

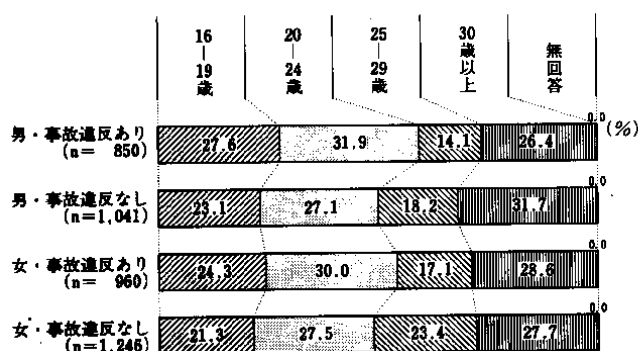


図4-7-1-1 性・事故違反の有無別年齢

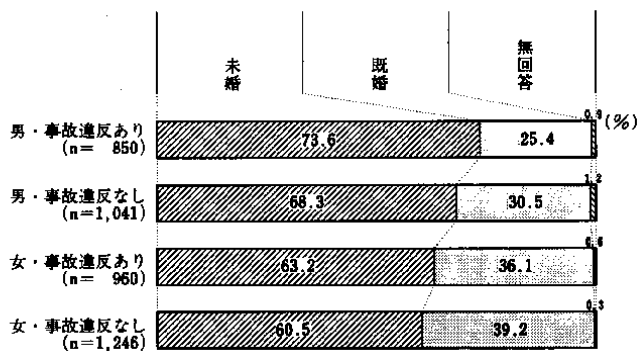


図4-7-1-2 性・事故違反の有無別未既婚

(3) 職業

男性の事故違反群と無事故無違反群とを比較すると、各職業とも明確な差異は認められず、初心運転者が事故違反群となるか無事故無違反群となるかの条件は職業に依存していないことを示している。一方、女性については職業によって構成率が異なり、事故違反群で無事故無違反群に比較して構成率が高い職業は、「会社員、公務員等」（各々37.0%、33.1%）、「パートバイト」（各々14.7%、12.1%）及び「自営業自由業」（各々5.4%、3.8%）であり、これに対して、構成率が低い職業は、「学生」（各々17.5%、24.7%）及び「専業主婦」（各々15.0%、18.9%）であり、これらの相違は男性よりも女性の方が職業による運転目的、運転頻度等に大きな差異があるためと推定される（図4-7-1-3）。

(4) 運転者群

運転者群を男性の事故違反群と無事故無違反群とを比較すると、「職業運転者」の事故違反群で5.5%と無事故無違反群の1.8%に比べて高く、「仕事の必要で運転」する運転者も各々16.6%、12.7%と同様の傾向にある。これに対して、「マイカー運転者」及び「運転していない」運転者については事故違反群での構成率が低い。また、女性については一部の傾向が男性と異なり、事故違反群での構成率が相対的に高い職業は「マイカー運転者」（各々7.4%、3.3%）である（図4-7-1-4）。

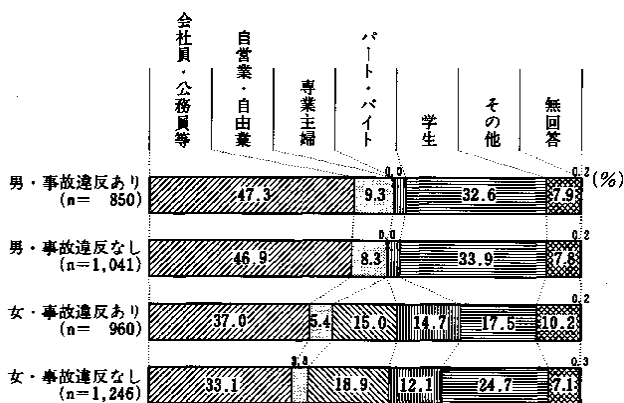


図4-7-1-3 性・事故違反の有無別職業

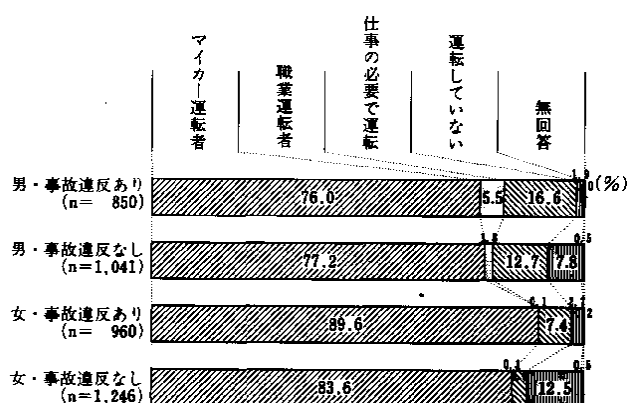


図4-7-1-4 性・事故違反の有無別運転者群

4-7-2 運転実態の差異

(1) 主運転車種

主たる運転車種を男性の事故違反群と無事故無違反群とで比較すると、「普通貨物」の構成率が事故違反群で5.8%で、無事故無違反群の2.2%に比べて高く、反対に「軽乗用」は各々11.1%、15.4%と無事故無違反群の構成率が高く、その他の車種には有意な差がみられない。また、女性では「軽乗用」の構成率が事故違反群で37.9%で、無事故無違反群の34.3%に比べて高く、「普通乗用」は各々52.6%、55.3%と無事故無違反群の構成率が高い傾向がみられる（図4-7-2-1）。

(2) 運転目的

運転目的を男性の事故違反群と無事故無違反群とで比較すると、「通勤通学」の構成率が事故違反群で47.2%で、無事故無違反群の40.6%に比べて高く、また「業務仕事」でも同様に各々28.8%、18.7%と事故違反群での構成率が高い。これとは逆に「買い物」では各々19.3%、25.0%、「レジャー」で各々9.8%、11.9%、「家族等の送迎」で各々3.8%、6.6%と無事故無違反群の構成率が高い傾向がみられる（図4-7-2-2）。

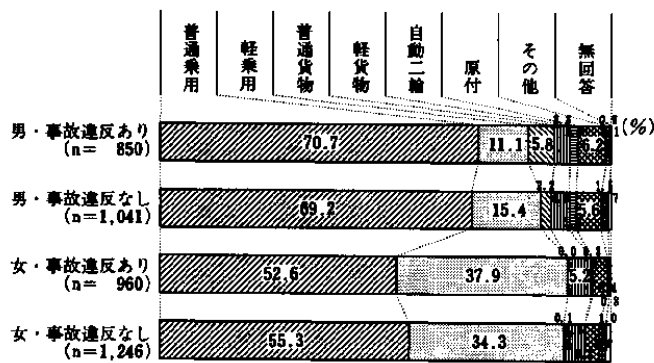


図4-7-2-1 性・事故違反の有無別主たる運転車種

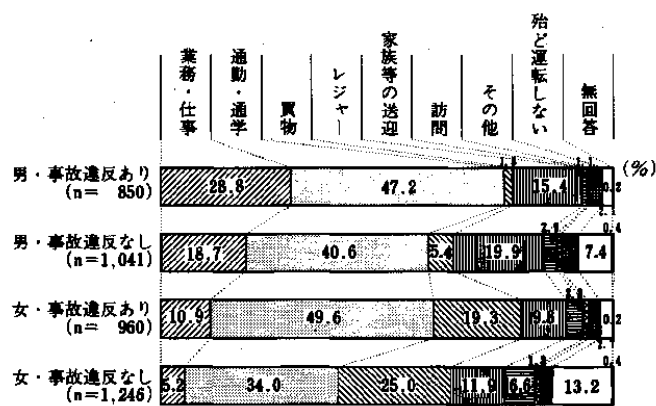


図4-7-2-2 性・事故違反の有無別運転目的

(3) 運転頻度

最近1ヶ月間の運転頻度について、男性の事故違反群と無事故無違反群とを比較すると、「殆ど毎日」の構成率が事故違反群で77.6%であり、無事故無違反群の57.5%に比べて高く、それよりも運転頻度の低い運転者では無事故無違反群の構成率が高い。これは運転頻度の高い運転者ほど事故違反の発生頻度が高いことを示している。また、女性でも男性と同様の傾向を示しているが、「殆ど毎日」の構成率は事故違反群で69.9%、無事故無違反群で44.9%、「週3～4日」で各々13.1%、12.8%と事故違反群での構成率が高く、それ以下の運転頻度の運転者では無事故無違反群の構成率が高い（図4-7-2-3）。

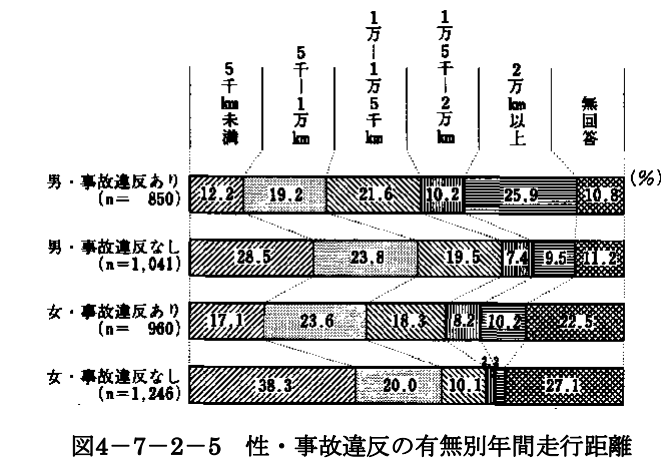
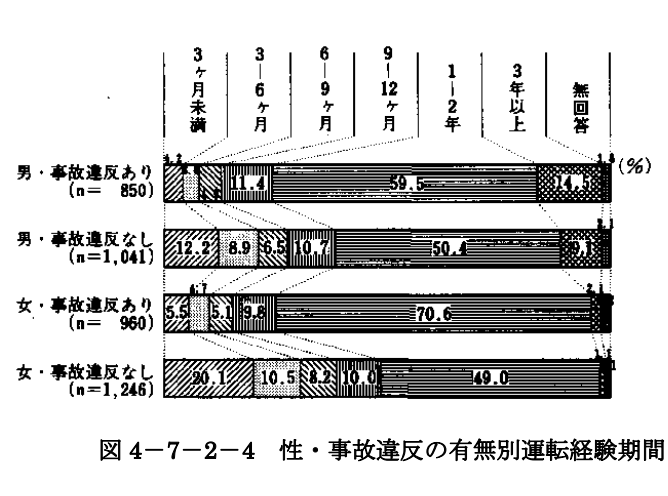
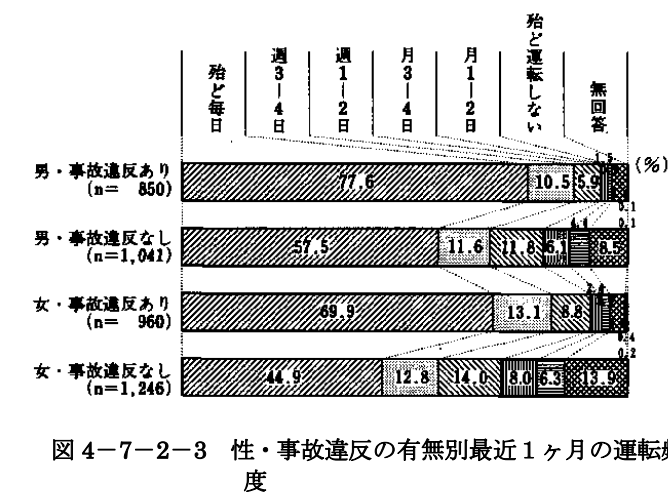
(4) 運転経験期間

運転経験期間について、男性の事故違反群と無事故無違反群とを比較すると、「1～2年未満」の構成率が事故違反群で59.5%であり、無事故無違反群の50.4%に比べて高く、また「3年以上」で各々14.5%、9.1%、「9～12ヶ月未満」で各々11.4%、10.7%と事故違反群での構成率が高く、9ヶ月未満の運転経験期間では逆に無事故無違反群の構成率が高い。これは、運転経験期間が長い運転者ほど事故・違反の発生が多いことを示している。また女性も同様の傾向を示しているが、1年以上の運転経験期間で事故違反群の構成率が高く、12ヶ月未満で無事故無違反群の構成率が高い。（図4-7-2-4）

(5) 年間走行距離

年間走行距離について、男性の事故違反群と無事故無違反群とを比較すると、1万km以上で事故違反群の構成率が高く、1万km未満で無事故無違反群の構成率が高い。特に「2万km以上」の事故違反群の構成率が25.9%であり、無事故無違反群の9.5%に比べて極めて高く、また、「5千km未満」では各々12.2%、28.5%

と無事故無違反群での構成率が極めて高い。女性については5千km以上で事故違反群の構成率が高く、5千km未満では無事故無違反群の構成率が高く、特に1万5千km以上と5千km未満でこの傾向が顕著である（図4-7-2-5）。



4-7-3 運転意識・態度の差異

(1) 運転意識・態度項目への肯定者比率

運転意識・態度に関する21項目の設問に対して、「そう思う」、「どちらかといえばそう思う」又は「その通り」、「どちらかといえばその通り」と肯定的な回答をした比率（肯定者比率と呼ぶ）を事故違反群・無事故無違反群別に示したものが図4-7-3-1～図4-7-3-4である。男女各々2枚の図に分かれているが、「その1」は攻撃的運転傾向（6項目）及び遵法傾向（4項目）について示し、「その2」は依存的傾向（4項目）、歩行者への態度（2項目）、運転への価値意識（2項目）及び運転への緊張傾向（3項目）について示している。

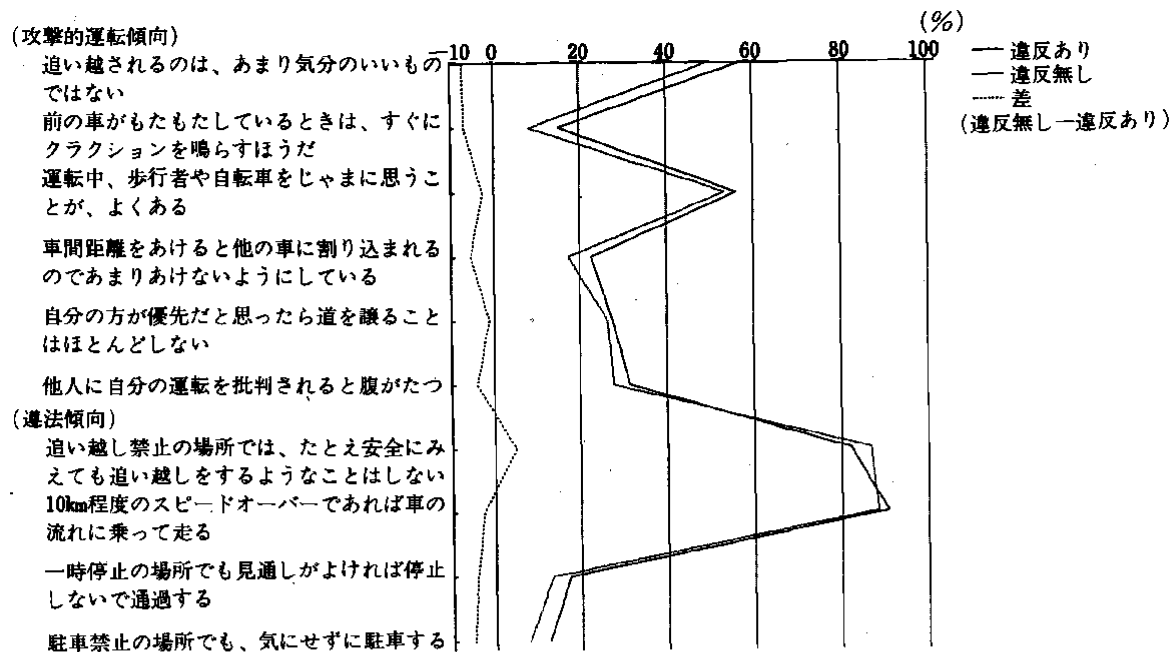


図 4-7-3-1 運転意識・態度 (その 1) の質問項目への肯定者比率 (男性)

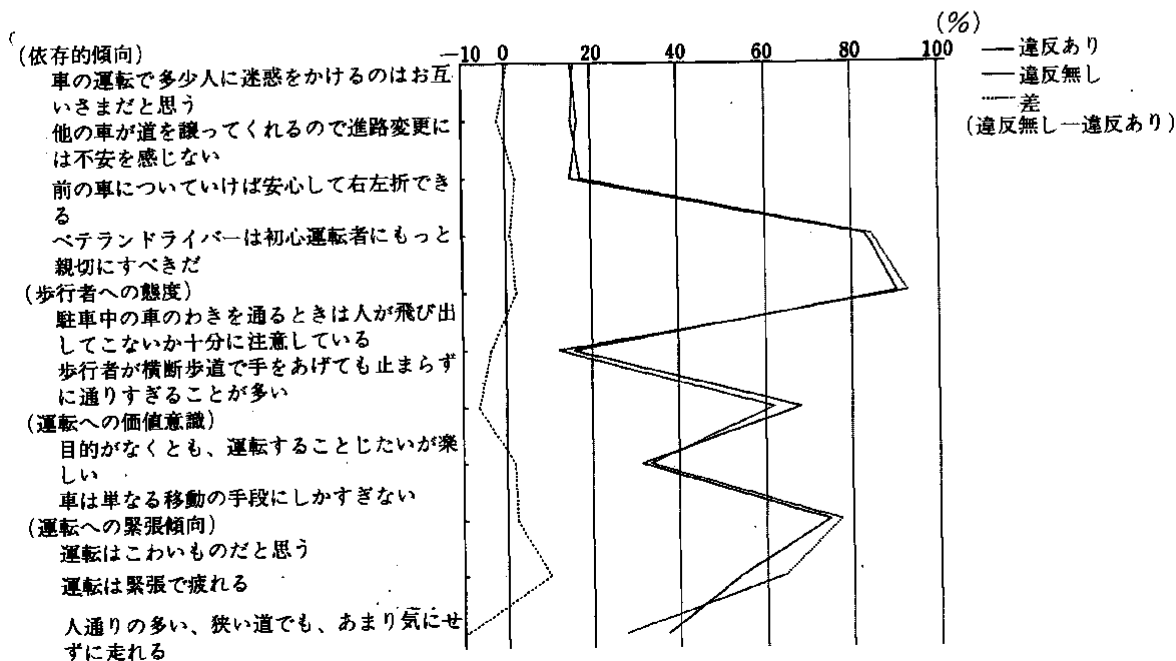


図 4-7-3-2 運転意識・態度 (その 2) の質問項目への肯定者比率 (男性)

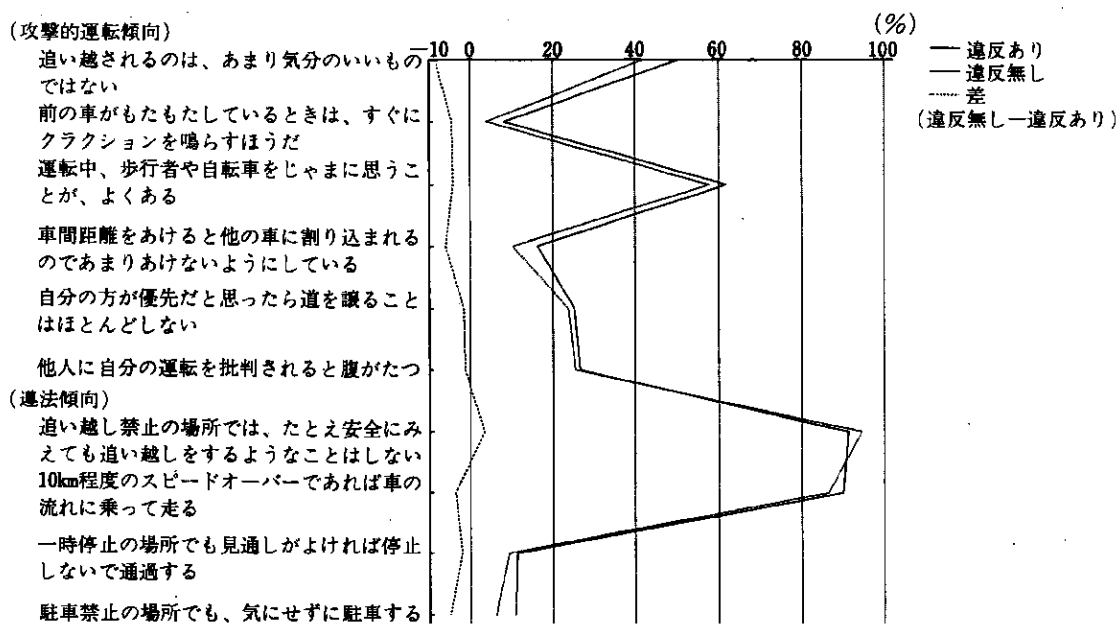


図4-7-3-3 運転意識・態度（その1）の質問項目への肯定者比率（女性）

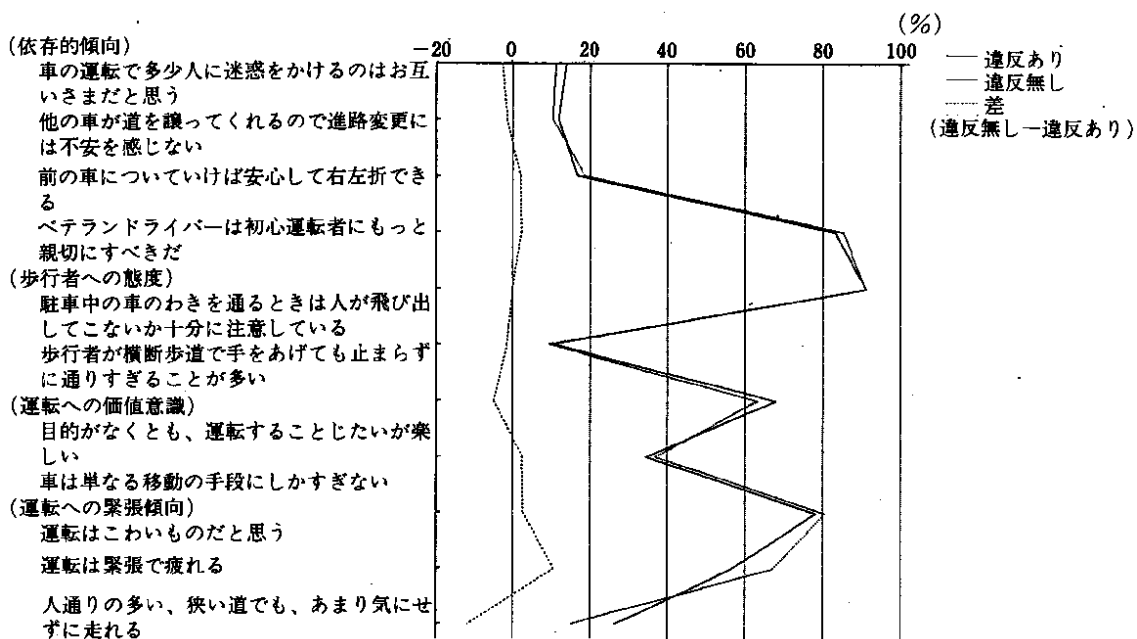


図4-7-3-4 運転意識・態度（その2）の質問項目への肯定者比率（女性）

男性で事故違反群と無事故無違反群の肯定者比率に最も大きな差がある項目は「運転は緊張で疲れる」で、無事故無違反群で肯定しているのが64.1%であるのに対し、事故違反群では54.1%と10.0%の差となっている。これに次いで「人通りの多い、狭い道でも、あまり気にせず走れる」で肯定者比率は無事故無違反群で27.8%、事故違反群で37.3%と9.5%の差となっている。この2項目は運転への緊張傾向に関するものであり、

無事故無違反群に比べて事故違反群の運転への緊張傾向が弱いことがうかがえる。第3番目に差が大きいのは「追い越されるのは、あまり気分のいいものではない」で、肯定者比率は無事故無違反群で50.0%、事故違反群で57.0%と7.0%の差となり、第4番目は「前の車もたもたしているときは、すぐにクラクションを鳴らす方だ」で、肯定者比率は無事故無違反群で8.4%、事故違反群で15.2%と6.8%の差となり、この2項目は攻撃的運転傾向を示すもので、無事故無違反群に比べて事故違反群で攻撃的運転傾向が強いことを示している。第5番目は「目的がなくても運転することじたいが楽しい」で、肯定者比率は無事故無違反群が62.0%、事故違反群68.1%と6.1%の差となり、事故違反群のほうが、運転への価値意識が高いことを示している。

また、女性についても同様に、事故違反群と無事故無違反群とで肯定者比率の差が大きい順にみると、第1位は「人通りの多い、狭い道でも、あまり気にせずに走れる」で、肯定者比率は無事故無違反群で14.9%、事故違反群で26.6%と11.7%の差があり、第2位は「運転は緊張で疲れる」で、肯定者比率は無事故無違反群で67.0%、事故違反群で56.5%と10.5%の差があり、これら2項目は男性とは逆の順位ではあるが上位を占め、事故違反群のほうが運転への緊張傾向が弱いことがうかがえる。第3位は「追い越されるのは、あまり気分のいいものではない」で、肯定者比率は無事故無違反群で42.1%、事故違反群で50.4%と8.3%の差があり、第4位は、「車間距離をあげると他の車に割り込まれるのであまりあげないようにしている」で肯定者比率は無事故無違反群で10.3%、事故違反群で16.2%と5.9%の差があり、これら2項目は攻撃的運転傾向を示すもので、事故違反群のほうが攻撃的運転傾向が強いことを示している。第5位は「目的がなくとも、運転することじたいが楽しい」で、肯定者比率は無事故無違反群で63.1%、事故違反群で67.9%と4.8%の差があり、事故違反群のほうが運転への価値意識が高いことを示している。

また、男性と女性とを比較すると、肯定者比率及びこれらの差の数値そのものは若干異なるが、男女とも事故違反群のほうが運転への緊張傾向が弱く、攻撃的運転傾向が強く、運転への価値意識が高いという定性的な傾向に相違は見られない。

(2) 運転意識・態度因子からみた特徴

「4-3-2運転意識、態度を構成する因子とその特徴」で抽出した6因子と事故違反の有無との関連を分析すると、次のとおりである。事故違反の有無別に6因子の因子得点の平均値を算出し、布置したのが図4-7-3-5～図4-7-3-7である。

まず、攻撃性と遵法性の図4-7-3-5からみると、男女ともに事故違反の有る者の方が攻撃性が高く、また遵法性が低い。運転時の緊張度と依存性では、事故違反の有る者の方が、運転時の緊張度が弱い傾向が読みとれるが、依存性については、ほとんど差がない（図4-7-3-6）。運転への価値傾斜と歩行者保護意識に関しても事故違反の有無での差が少ない。

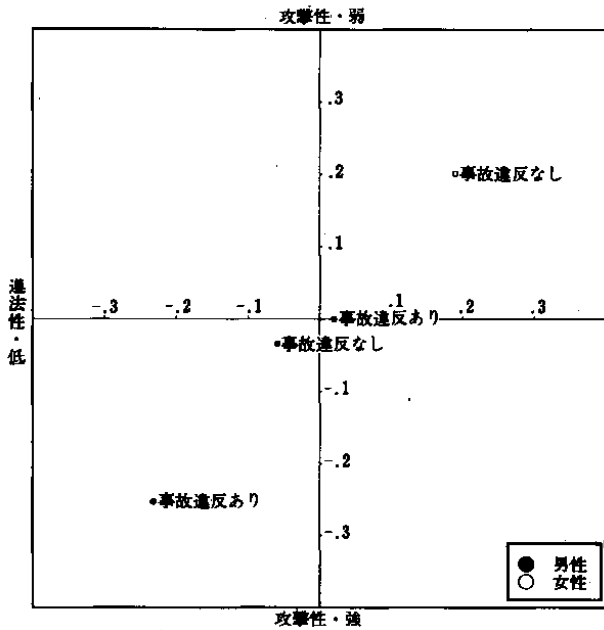


図 4-7-3-5 運転意識に関する因子得点分布 (性・事故違反の有無別)
(縦軸 1 因子 * 横軸 2 因子)

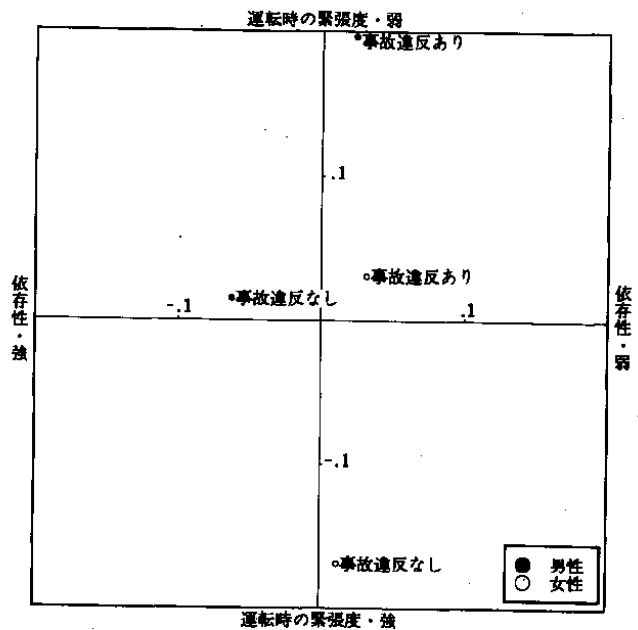


図 4-7-3-6 運転意識に関する因子得点分布 (性・事故違反の有無別)
(縦軸 3 因子 * 横軸 4 因子)

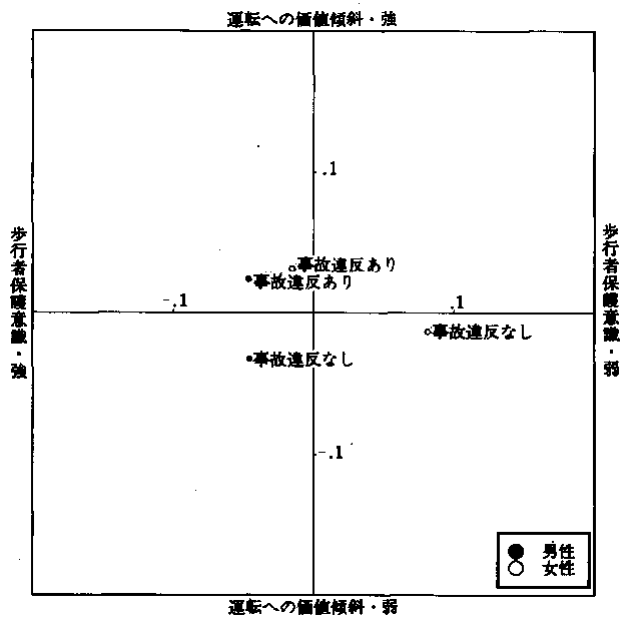


図 4-7-3-7 運転意識に関する因子得点分布 (性・事故違反の有無別)
(縦軸 5 因子 * 横軸 6 因子)

この分析で使用した因子得点の平均値を示すと次の表のとおりである。

この表から事故違反の有無別に、差異が大きい因子を性別にあげると、次の順位となる。

【男性】

- ① 攻撃性 (差の絶対値0.219、事故違反ありが攻撃性が高い)
- ② 運転時の緊張度 (同0.181、事故違反ありが緊張度弱い)
- ③ 遵法性 (同0.173、事故違反ありが遵法性低い)

- ④ 依存性（同0.086、事故違反有無でほとんど差がない）
- ⑤ 運転への価値傾斜（同0.057、事故違反有無でほとんど差がない）
- ⑥ 歩行者保護意識（同0.001、事故違反有無でほとんど差がない）

【女性】

- ① 攻撃性（差の絶対値0.202、事故違反ありが攻撃性が高い）
- ② 運転時の緊張度（同0.200、事故違反ありが緊張度弱い）
- ③ 遵法性（同0.170、事故違反ありが遵法性低い）
- ④ 歩行者保護意識（同0.097、事故違反有無でほとんど差がない）
- ⑤ 運転への価値傾斜（同0.045、事故違反有無でほとんど差がない）
- ⑥ 依存性（同0.019、事故違反有無でほとんど差がない）

以上のように事故違反の有る者の層の運転意識・態度の特徴は、男女ともに攻撃性が強く、運転時の緊張度が弱く、そして遵法性が低いことである。事故違反の有無で差が少ないのは、歩行者保護意識、運転への価値傾斜、依存性となっている。

表 事故違反の有無別の運転意識・態度の因子得点の平均と差

区 分 因 子	男 性			女 性		
	事故違反あり	事故違反なし	差	事故違反あり	事故違反なし	差
攻 撃 性	-0.2539	-0.0348	0.2191	-0.0002	0.2014	-0.2016
遵 法 性	-0.2318	-0.0583	0.1735	0.0202	0.1903	-0.1702
運 転 時 の 緊 張 度	0.0153	0.1963	-0.1810	0.0304	-0.1693	0.1996
依 存 性	-0.0629	0.0235	-0.0864	0.0315	0.0123	0.0193
運 転 へ の 価 値 傾 向	-0.0328	0.0243	-0.570	0.0315	-0.0134	0.0448
歩 行 者 保 護 意 識	-0.0457	-0.0464	0.0007	-0.0155	0.0815	-0.0969

注 因子得点は、次のような傾向を示している。

攻撃性：＋が攻撃性が弱い

依存性：＋が依存性が弱い

遵法性：＋が遵法性が高い

運転への価値傾向：＋が価値傾斜強い

運転時の緊張度：＋が緊張度が弱い

歩行者保護意識：＋が保護意識が弱い

4-7-4 運転技術の自己評価の差異

(1) 運転技術項目への肯定者比率

運転技術の自己評価に関する13項目の設問に対して「問題なくできる」と及び「まあうまくできる」と回答した肯定者比率を図4-7-4-1、図4-7-4-2に示す。

男性の総合評価についての肯定者比率をみると、無事故無違反群で47.8%、事故違反群で62.0%と14.2%の差があり、事故違反群で運転がうまいという自己評価が高い傾向がみられる。個々の運転技術項目で無事故無違反群と事故違反群とで肯定者比率の差が大きい順にみると、第1位は「高速道路での追い越し」で、肯定者比率は無事故無違反群で57.5%、事故違反群で76.0%と18.5%の差があり、第2位は「狭い場所への

駐車」で各々48.7%、66.0%と17.3%の差、第3位は「高速道路への流入」で、各々64.3%、79.8%と15.5%の差、第4位は「山道の運転」で各々63.9%、77.2%と13.3%の差、第5位は「知らない道での運転」で各々44.1%、57.0%で12.9%の差であり、これらの交通場面における運転技術について、事故違反群のほうが、問題なくできるという自己評価が高い傾向がうかがえる。

また、女性の総合評価についての肯定者比率をみると無事故無違反群で29.5%、事故違反群で38.2%と8.7%の差があり、男性と同様に事故違反群のほうが運転がうまいという自己評価が高い傾向がみられる。個々の運転技術項目で無事故無違反群と事故違反群とで肯定者比率の差が大きい順にみると、第1位は「高速道路への流入」で肯定者比率は無事故無違反群で31.2%、事故違反群で48.6%で17.4%の差があり、第2位は「バック」で各々35.7%、52.7%で差が17.0%、第3位は「高速道路での追い越し」で各々25.5%、42.2%で差が16.7%、第4位は「狭い道の走行」で各々45.0%、60.9%で差が15.6%、第5位は「夜の運転」で各々49.6%、63.4%で差が13.8%であり、これらの交通場面における運転技術について、事故違反群のほうが問題なくできるという自己評価が高い傾向にある。

男女別に5位まで入る項目を比較すると、男女とも共通している項目は「高速道路への流入」及び「高速道路での追い越し」の2項目であり、男性でリストアップされている項目は「狭い場所への駐車」、「山道の運転」及び「知らない道の運転」の3項目、女性でリストアップされている項目は「バック」、「狭い道の走行」及び「夜の運転」の3項目であり、男女間の差がみられる。

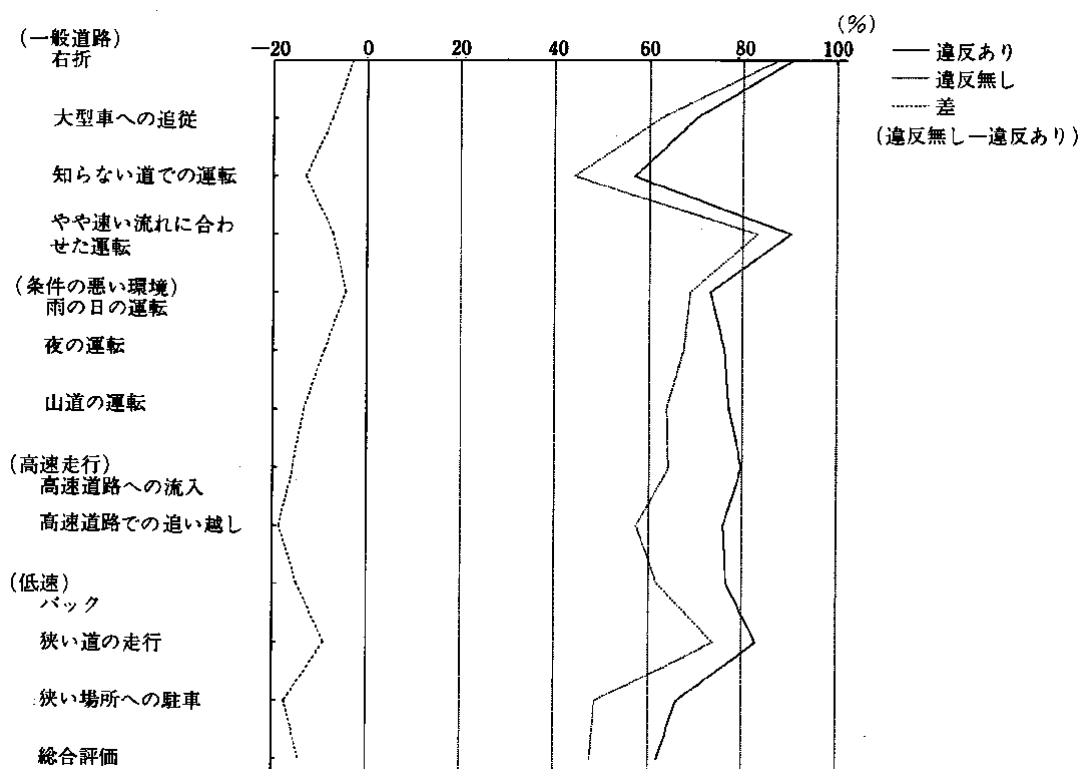


図4-7-4-1 運転技術の質問項目への肯定者比率（男性）

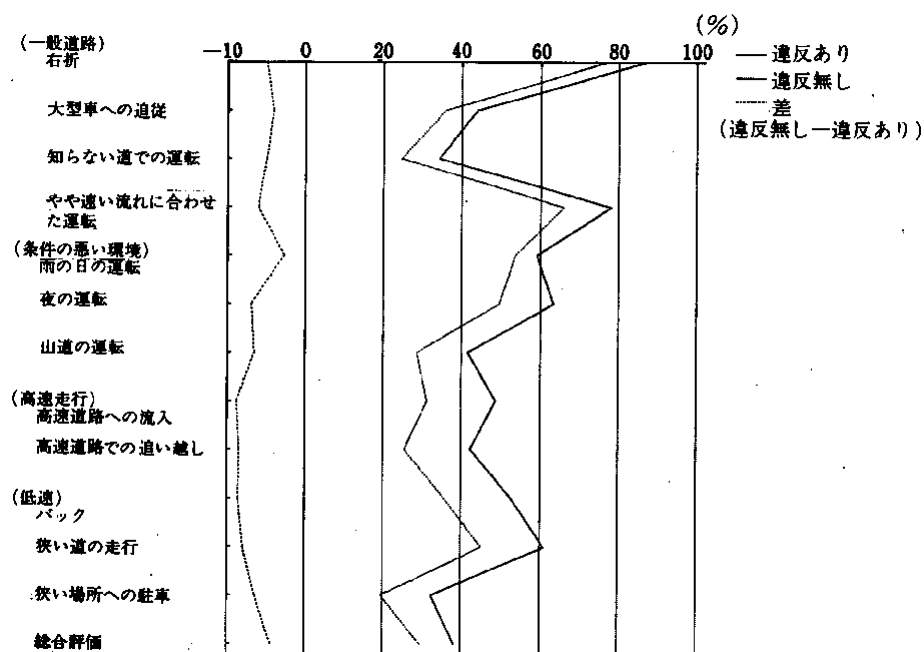


図4-7-4-2 運転技術の質問項目への肯定者比率（女性）

(2) 運転技術の自己評価の因子からみた特徴

「4-4-2運転技術の自己評価を構成する因子とその特徴」で抽出した2因子と事故違反の有無との関連を分析することとする。事故違反の有無別に、2因子の因子得点の平均値を算出し布置したものが図4-7-4-3である。

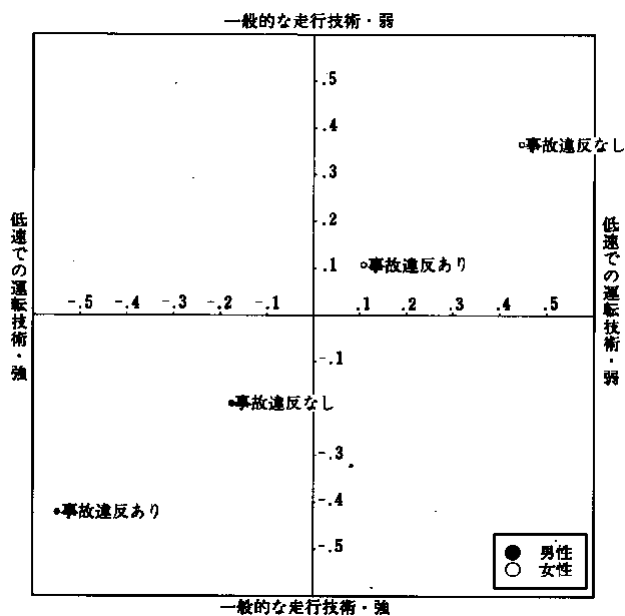


図 4-7-4-3 運転の自信に関する因子得点分布（性・事故違反の有無別）
（縦軸1因子 * 横軸2因子）

事故違反の有無での傾向は男女ともに同様の傾向で、事故違反の有る者の方が一般的な走行技術、低速での走行技術ともに問題なくできるとの自己評価となっている。この運転技術の評価は、あくまでも自己評価であり事故違反ありの群の方が、自分は運転がうまいと思っていることになる。

事故違反の有無別に運転技術の自己評価の因子得点の平均値を示すと次の表のようになる。

この表にみるように、いずれの運転技術の自己評価でも事故違反のあるドライバーの方が問題なくできるとしており、特に、低速での運転技術の自己評価が高い。

表 事故違反の有無別の運転意識・態度の因子得点の平均と差

区 分 因 子	男 性			女 性		
	事故違反あり	事故違反なし	差	事故違反あり	事故違反なし	差
一般的な走行技術	-0.4203	-0.1882	-0.2322	0.1075	0.3649	-0.2574
低速での運転技術	-0.5484	-0.1759	-0.3726	0.1067	0.4441	-0.3374

注 因子得点は、次のような傾向を示している。

一般的な走行技術：＋が走行技術が弱い

低速での運転技術：＋が運転技術が弱い

4-7-5 運転行動の差異

(1) 運転行動項目への肯定者比率及び危険体験率

現実の交通場面を想定した運転行動に関する17項目の設問に対して「よくある」、「時々ある」及び「まれにある」と回答した肯定者比率と、その運転行動によってこわい思いや危険を感じた経験について「ある」と回答した危険体験率を男女別に図4-7-5-1、図4-7-5-2に示す。

男性について無事故無違反群と事故違反群とで肯定者比率の差が大きい順にみると、第1位は「狭い道で、すれ違いができるかどうかの判断に迷うこと」で肯定者比率は無事故無違反群で53.0%、事故違反群で38.7%と差が14.3%であり、第2位は「混んだ道に合流するときに、タイミングがあわずにまごまごすること」で、各々43.9%、31.7%と差が12.2%、第3位は「合図をせずに車線を変えること」で各々30.7%、38.5%と差が7.8%、第4位は「他の車に道を譲るべきか、自分の車が行くべきか迷うこと」で各々44.8%、38.0%と差が6.8%、第5位は「ぼんやりしていて青信号に変わったのに気づかず後ろからクラクションを鳴らされること」で各々23.5%、29.9%と差が6.4%で、第1位、第2位及び第4位が判断意志決定に関する項目で、無事故無違反群で判断・意志決定に迷う傾向が強いことがうかがえる。

また、無事故無違反群と事故違反群とで危険体験率の差が大きい順にみると、第1位は「狭い道で、すれ違いができるかどうかの判断に迷うこと」で各々32.5%、25.8%と差が6.7%であり、第2位は「混んだ道に合流するときに、タイミングがあわずにまごまごすること」で各々20.2%、15.5%と差が4.7%で、無事故無違反群のほうが多くの危険を感じている傾向にある。第3位は「信号を見落とすこと」で各々28.5%、32.7%と差が4.2%でありこの項目は情報把握に関するもので、事故違反群のほうが多くの危険感を感じている傾向にある。

さらに、肯定者比率の差と危険体験率の差とを比較すると、両比率とも差が大きいものは「狭い道で、すれ違いができるかどうかの判断に迷うこと」（共に第1位）及び「混んだ道に合流するときに、タイミングがあわずにまごまごすること」（共に第2位）の2項目で、無事故無違反群で判断意志決定に迷い、これらの場面で多くの危険を感じている傾向がみられる。またどちらか一方の比率の差が大きいものとして、「信号を見落とすこと」の肯定者比率の差は事故違反群のほうが2.7%だけ高いにもかかわらず、危険体験率の差は事故違反群のほうが4.2%（第3位）も高い。またこれとは逆に「合図をせずに車線を変えること」の肯定者比率の差は事故違反群のほうが7.8%（第3位）と高いにもかかわらず、危険体験率の差は0.2%とほとんど差がみられず、「他の車に道を譲るべきか、自分の車が行くべきか迷うこと」の肯定者比率の差は無事故無違反群のほうが6.8%（第4位）と高いにもかかわらず危険体験率の差は0.8%とほとんど差がみられない。

一方女性について無事故無違反群と事故違反群とで、肯定者比率の差が大きい順にみると、第1位は「一定速度での走行がうまくいかず、速くなりすぎたり遅くなりすぎたりすること」で肯定者比率は無事故無違反群で26.8%、事故違反群で17.2%と差が9.6%あり、第2位は「混んだ道に合流するときに、タイミングがあわずにまごまごすること」で各々63.6%、54.3%で差が9.3%、第3位は「同乗者から、自分の運転は怖いと言われること」で各々41.1%、33.0%で差が8.1%、第4位は「信号を見落とすこと」で各々18.3%、25.8%で差が7.5%、第5位は「狭い道で、すれ違いができるかどうかの判断に迷うこと」で各々71.2%、64.0%で差が7.2%である。第1位及び第3位は運転操作に関する項目で、無事故無違反群のほうが運転操作がうまくいっていない傾向がみられ、また、第2位及び第5位は判断意志決定に関する項目で、無事故無違反群のほうが判断意志決定に迷う傾向がみられ、第4位は情報把握に関する項目で、事故違反群のほうが、情報把握のミスが多い傾向がみられる。

また、無事故無違反群と事故違反群とで危険体験率の差の大きい順にみると、第1位は「信号を見落とすこと」で危険体験率は無事故無違反群で22.8%、事故違反群で31.1%と差が8.3%あり、第2位は「出てこないと思った車が出てきてあわてること」が各々45.3%、51.0%で差が5.7%となり、事故違反群のほうが情報把握のミスや判断のミスで危険を感じる傾向が高い。第3位は「混んだ道に合流するときに、タイミングがあわずにまごまごすること」で各々27.6%、22.9%で差が4.7%となり、無事故無違反群のほうがこの種の場面で判断意志決定の迷いで危険を感じる傾向が高い。

さらに、肯定者比率の差と危険体験率の差とを比較すると、両比率とも差が大きいものは、「信号を見落とすこと」で事故違反群のほうが肯定者比率の差が7.5%（第4位）、危険体験率の差が8.3%（第1位）と高く、また、「混んだ道に合流するときに、タイミングがあわずにまごまごすること」は無事故無違反群のほうが肯定者比率の差が9.3%（第2位）、危険体験率の差が4.7%（第3位）である。またどちらか一方の比率の差が大きいものは、「出てこないと思った車が出てきてあわてること」は事故違反群のほうが肯定者比率の差が3.5%高いのに対し、危険体験率の差は5.7%も高く、一定速度での走行がうまくいかず、速くなったり遅くなりすぎたりすること」（肯定者比率の差が第1位）及び「同乗者から、自分の運転は怖いと言われること」（同第3位）については危険体験率の差は極めて小さい。

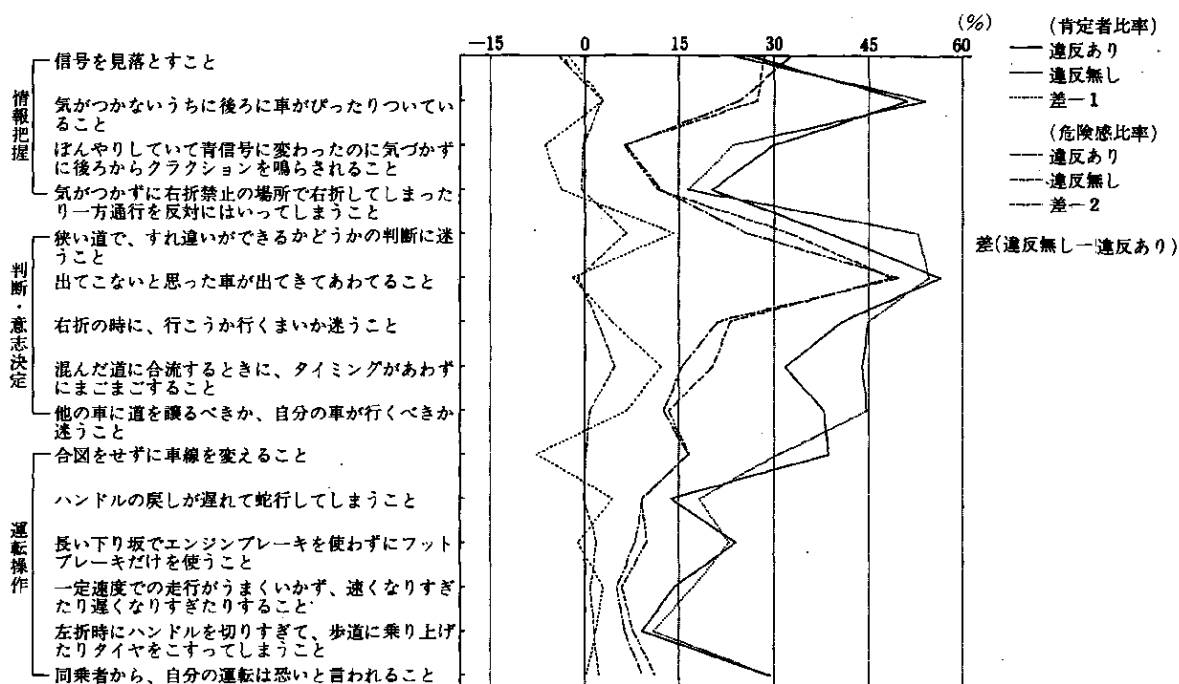


図4-7-5-1 運転行動上の問題の質問項目への肯定者比率・危険感比率 (男性)

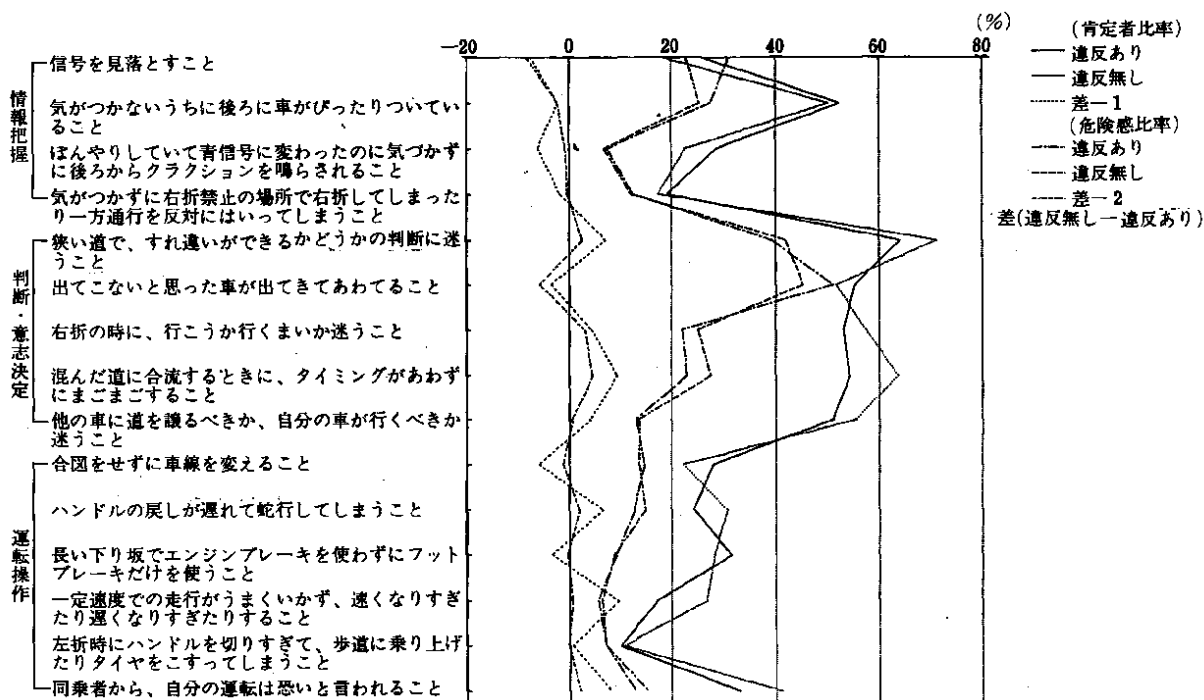


図4-7-5-2 運転行動上の問題の質問項目への肯定者比率・危険感比率 (女性)

(2) 運転行動の因子からみた特徴

「4-5-2運転行動を構成する因子とその特徴」で抽出した3因子と事故違反の有無との関連を分析した。事故違反の有無別に、3因子の因子得点の平均値を算出し布置したのが図4-7-5-3、図4-7-5-4である。

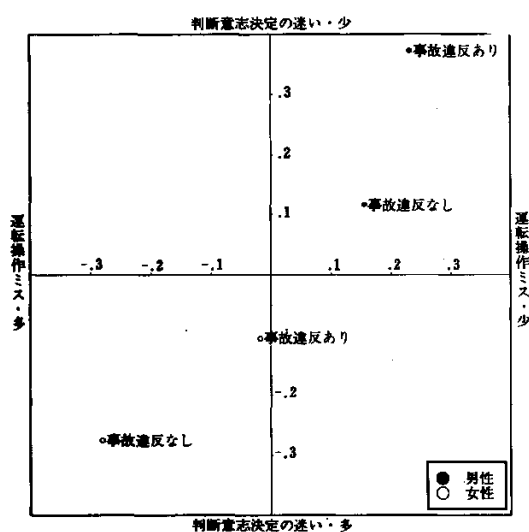


図4-7-5-3 運転行動に関する因子得点分布（性・事故違反の有無別）
（縦軸1因子 * 横軸2因子）

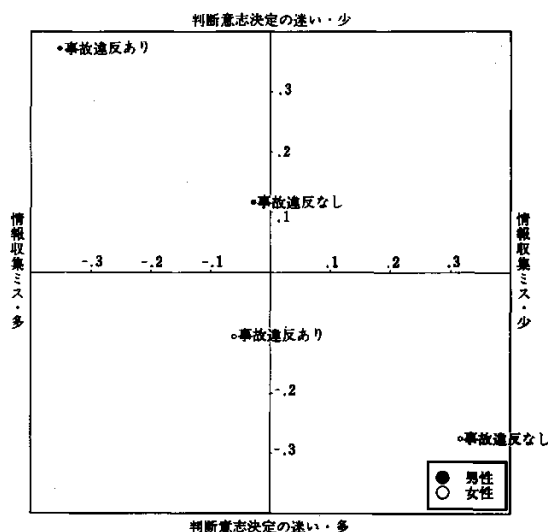


図4-7-5-4 運転行動に関する因子得点分布（性・事故違反の有無別）
（縦軸1因子 * 横軸3因子）

まず、判断・意志決定での迷いの傾向をみると、事故違反の有る者の方が少なくなっている。運転操作でも事故違反の有る者の方がやや少ない。しかし、情報収集では、事故違反の有る者の方が明らかに多い。運転技術の自己評価が高いことと合わせて考えると、事故違反の有る者の方は運転技術に自信を持っているため、わき見などをし、必要な情報の収集ミスをしている傾向が強いことが想定される。

運転行動に関する3つの因子得点の平均値は、次の表のとおりである。

この表にみるように、事故違反の有無別に比較すると、男女ともに情報収集についてのミスの差が大きく、事故違反群に情報収集のミスが多い。

表 事故違反の有無別の運転意識・態度の因子得点の平均と差

区 分 因 子	男 性			女 性		
	事故違反あり	事故違反なし	差	事故違反あり	事故違反なし	差
判断・意識決定	0.3724	0.1164	0.2560	-0.1063	-0.2760	0.1697
運 転 操 作	0.2326	0.1565	0.0761	-0.0183	-0.2809	0.2626
情 報 収 集	-0.3521	-0.0285	-0.3235	-0.0605	0.3175	-0.3780

注 因子得点は、次のような傾向を示している。

判断・意識決定：＋が判断・意識決定の迷いが少ない

運転操作：＋が運転操作ミスが少ない

情報収集：＋が情報収集ミスが少ない

4-7-6 ヒヤリ・ハット体験

ヒヤリ・ハット体験に関する7項目の設問に対して「経験がある」と回答した肯定者比率を図4-7-6-1、図4-7-6-2に示す。

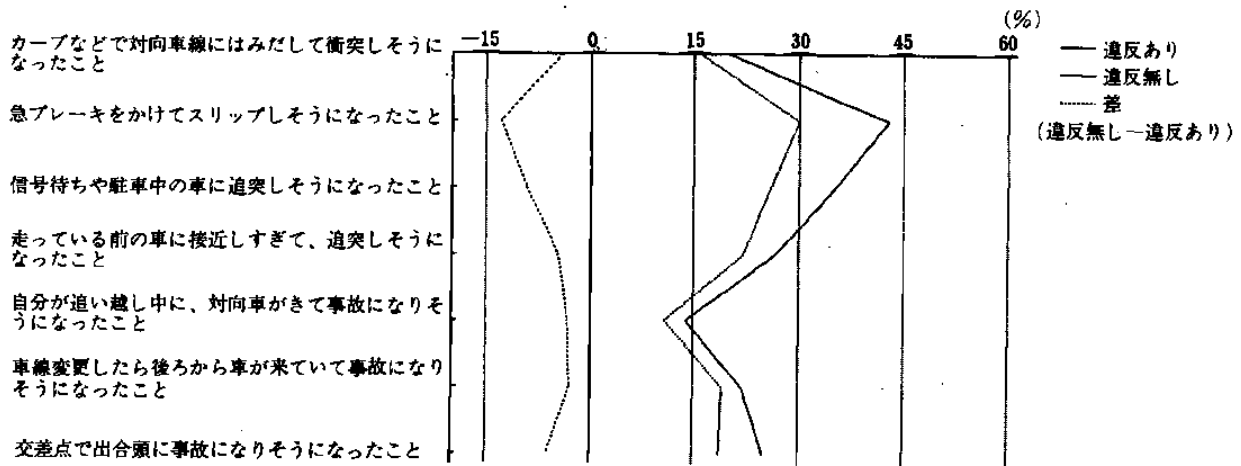


図4-7-6-1 ヒヤリハット体験の有無の質問項目への肯定者比率 (男)

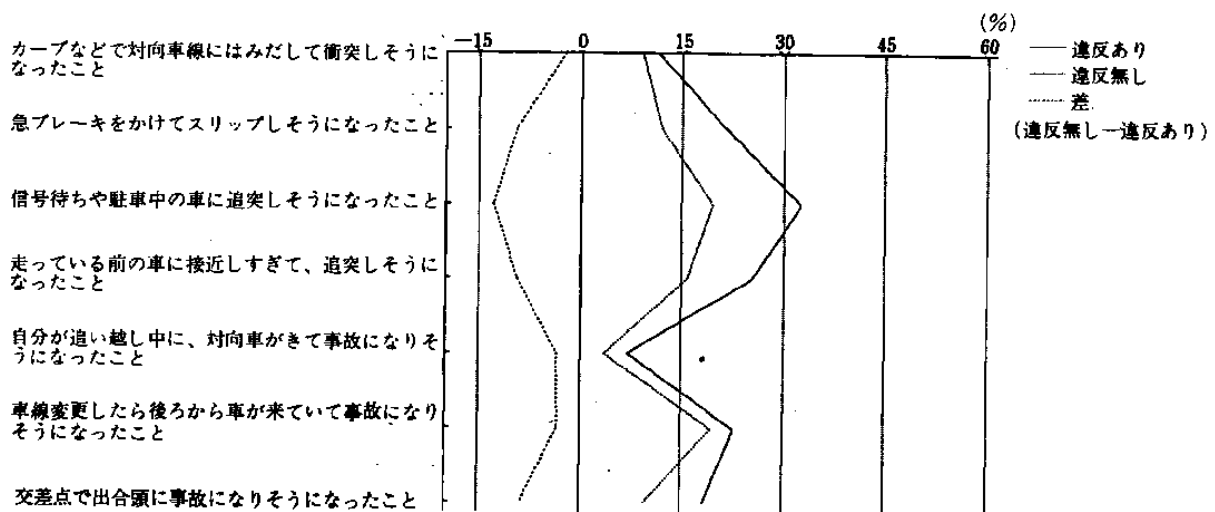


図4-7-6-2 ヒヤリハット体験の有無の質問項目への肯定者比率 (女)

男性についてみると、全項目について事故違反群のほうがヒヤリ・ハットを多く体験している。各項目について無事故無違反群と事故違反群とで肯定者比率の差が大きい順にみると、第1位は「急ブレーキをかけてスリップしそうになったこと」で、肯定者比率は無事故無違反群で30.0%、事故違反群で42.8%と12.8%の差であり、第2位は「信号待ちや駐車中の車に追突しそうになったこと」で各々26.0%、35.1%と差が9.1%、第3位は「交差点で出合頭に事故になりそうになったこと」で各々18.9%、25.1%と差が6.2%、第4位は「走っている前の車に接近しすぎて、追突しそうになったこと」で各々22.1%、26.6%と差が4.5%、第5位は「カーブなどで対向車線にはみだして衝突しそうになったこと」で各々15.9%、19.9%と差が4.0%となっている。

また、女性についても全項目にわたって事故違反群のほうがヒヤリ・ハットを多く体験している。各項目について無事故無違反群と事故違反群とで肯定者比率の差が大きい順にみると、第1位は「信号待ちや駐車中の車に追突しそうになったこと」で肯定者比率は無事故無違反群で19.6%、事故違反群で32.5%と12.9%

の差であり、第2位は「急ブレーキをかけてスリップしそうになったこと」で各々12.1%、21.7%と差が9.6%、第3位は「走っている前の車に接近しすぎて、追突しそうになったこと」で各々15.9%、25.2%と差が9.3%、第4位は「交差点で出合頭に事故になりそうになったこと」で各々9.6%、18.4%と差が8.8%、第5位は「自分が追い越し中に、対向車がきて事故になりそうになったこと」で各々3.5%、7.0%と差が3.5%である。男女を比較すると、第1位と第2位及び第3位と第4位が男女で逆の順位となり、次いで男性がスピードの出しすぎでのカーブ走行、女性では不適切な追い越しで差が大きい傾向がみられる。

4-8 意識、運転技術、運転行動、ヒヤリハット体験の相互関連分析

これまで、運転意識・態度、運転技術の自己評価、運転行動そしてヒヤリハット体験のそれぞれについて検討を加えてきたが、本章ではこれらの要因の相互の関連性を分析することとする。

4-8-1 運転意識・態度とヒヤリハット体験の関連性

ここでは、「4-3-2運転意識・態度を構成する因子とその特徴」で抽出した6つの因子傾向別に、ヒヤリハット体験があると回答した比率をみることにする。運転意識・態度の因子として抽出したのは、次の6つである。

- ・ 攻撃性の因子
- ・ 遵法性に関する因子
- ・ 運転時の緊張度の因子
- ・ 依存性の因子
- ・ 運転への価値傾斜の因子
- ・ 歩行者保護意識の因子

分析に際しては、因子得点から、その因子傾向を強く持つグループ、中程度のグループ、弱いグループの3グループに分け、そのグループ分けは、正規分布していればほぼ3等分されるように、因子得点が -0.45 ～ $+0.45$ を中程度のグループとし、それ以上の因子得点のグループ、それ以下の因子得点のグループに分けた。

(1) 攻撃性とヒヤリハット体験比率

攻撃性が強いグループ、中程度のグループ、弱いグループそれぞれのヒヤリハット体験のある比率を示したものが図4-8-1-1である。図にみるように、攻撃性が強いグループの方がいずれのヒヤリハット体験項目でも体験者比率が高い。

攻撃性が強いグループのヒヤリハット体験比率から攻撃性が弱いグループのヒヤリハット体験比率を減じた値を図4-8-1-2に示した。図にみるように「急ブレーキをかけてスリップしそうになったこと」の比率に差が大きく、攻撃性が強いグループでは経験者比率が33.7%に対して、攻撃性が弱いグループでは19.3%と14.4%の差がみられる。次いで、「信号待ちや駐車中の車に追突しそうになったこと」（経験者比率は攻撃

性が強いグループが33.6%、攻撃性が弱いグループが21.3%で差は12.3%）、「走っている前の車に接近しすぎて、追突しそうになったこと」（同28.7%、16.4%、差が12.3%）となっている。このように攻撃性の強いグループは、急ブレーキをかけたり追突しそうになってのヒヤリハット体験が多い。

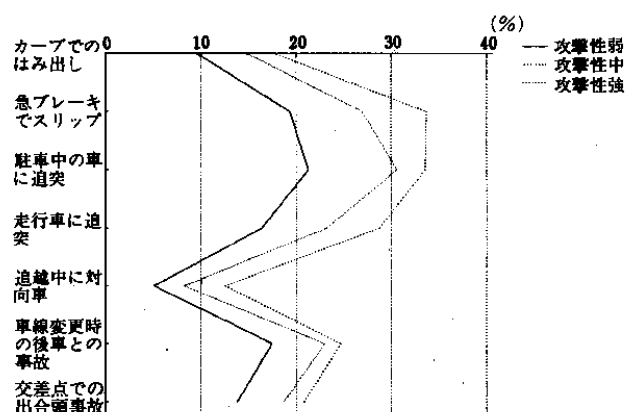


図 4-8-1 攻撃性因子の強さとヒヤリハット体験ありの比率

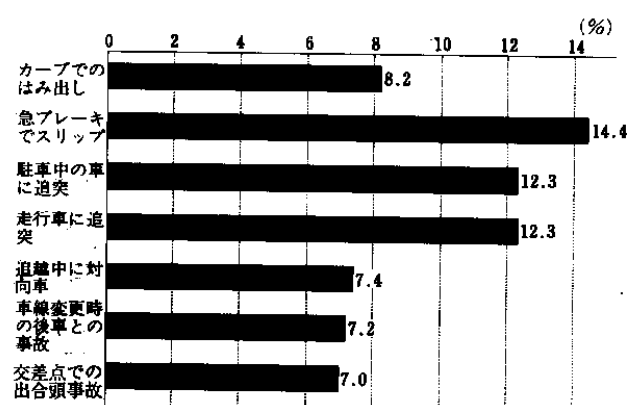


図 4-8-2 攻撃性強と弱のヒヤリハット体験比率の差

(2) 遵法性とヒヤリハット体験比率

遵法性別にヒヤリハット体験があると回答した者の比率をみたものが図4-8-1-3である。図にみるように、遵法性の低いグループの方が、いずれのヒヤリハット体験も多い。特に「信号待ちや駐車中の車に追突しそうになったこと」の経験者比率が遵法性が低いグループでは37.5%、遵法性が高いグループでは22.1%と15.4%の差となっている（図4-8-1-4）。次に「急ブレーキをかけてスリップしそうになったこと」が、遵法性が高いグループでは21.5%に対して遵法性が低いグループでは33.1%と11.6%の差となっている。次いで差が大きいのは「走っている前の車に接近しすぎて、追突しそうになったこと」（経験者比率は遵法性が低いグループが28.2%、遵法性が高いグループが18.4%で差は9.8%）であり、攻撃性と同様に急ブレーキや追突しそうになってのヒヤリハット体験が多い。

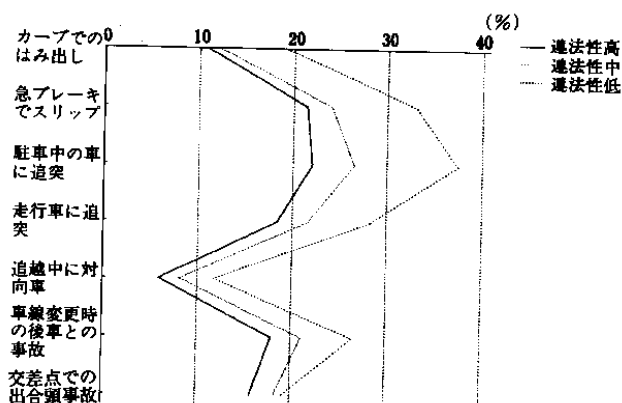


図 4-8-3 遵法性因子の強さとヒヤリハット体験ありの比率

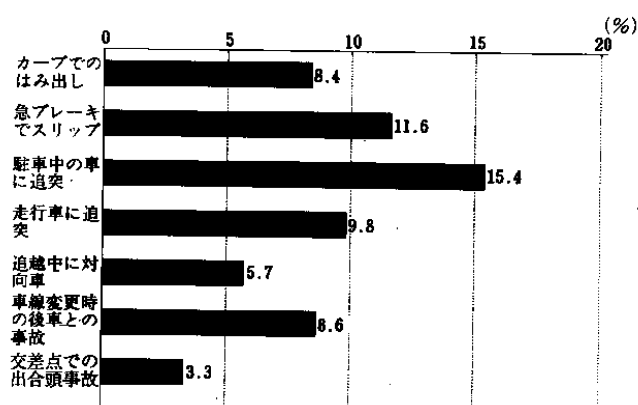


図 4-8-4 遵法性低と高のヒヤリハット体験比率の差

(3) 運転時の緊張度とヒヤリハット体験比率

運転時の緊張度の強弱とヒヤリハット体験者の比率の関係をみたものが図4-8-1-5、図4-8-1-6である。運転時の緊張度の強弱で、すべてのヒヤリハット体験項目に共通して多いまたは少ないといった傾向は読みとれない。ただし、多くのヒヤリハット体験項目で、緊張度が弱いグループの方が、ヒヤリハット体験が多くなっている。ただし「車線変更したら後ろから車が来ていて事故になりそうになったこと」と「交差点で出合頭に事故になりそうになったこと」については、緊張度が強いグループの方がヒヤリハット体験が多くなっている。ただし、いずれの項目でも緊張度の強弱によるヒヤリハット体験者比率の差は少ない。

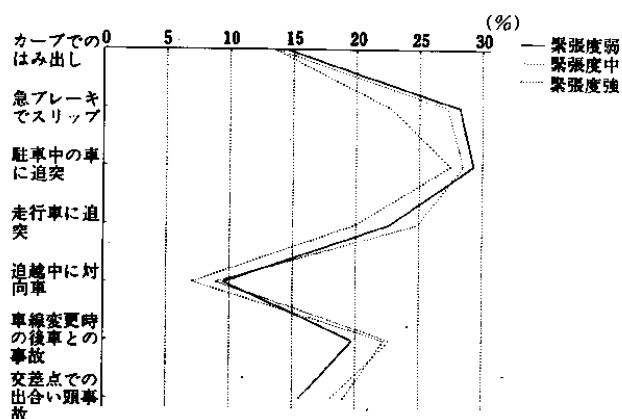


図4-8-5 緊張度因子の強さとヒヤリハット体験ありの比率

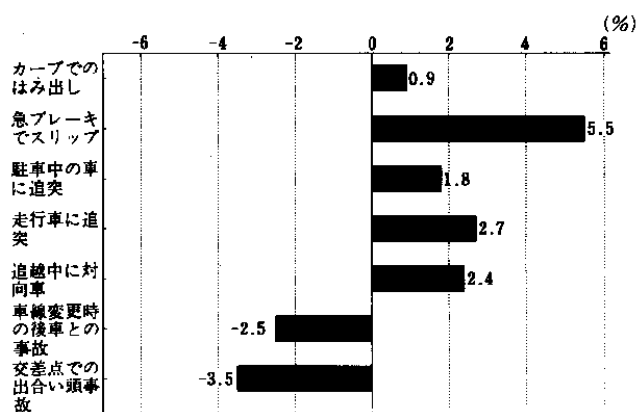


図4-8-6 緊張度弱と強のヒヤリハット体験比率の差

(4) 依存性とヒヤリハット体験比率

依存性の強弱とヒヤリハット体験者の比率の関係をみたのが図4-8-1-7、図4-8-1-8である。全体に依存性の強弱によるヒヤリハット体験者比率の差は少ない。依存性の強弱でもっとも差が大きい項目は「急ブレーキをかけてスリップしそうになったこと」であるが、その差でも2.8%と僅かである。依存性の強弱でヒヤリハット体験の差はみられないといえよう。

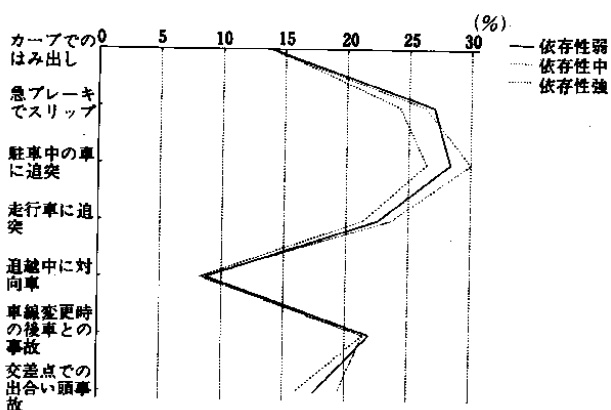


図4-8-7 依存性因子の強さとヒヤリハット体験ありの比率

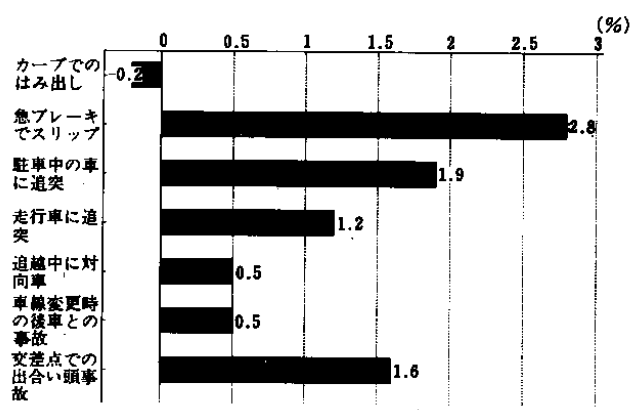


図4-8-8 依存性弱と強のヒヤリハット体験比率の差

(5) 運転への価値傾斜とヒヤリハット体験比率

運転への価値傾斜の強弱でのヒヤリハット体験の比率の違いをみたものが図4-8-1-9、図4-8-1-10である。全体の傾向としては、運転への価値傾斜が強いほどヒヤリハット体験が多くなっている。運転への価値傾斜の強弱でもっとも差がみられるのは「カーブなどで対向車線にはみだして衝突しそうになったこと」で、運転への価値傾斜が弱いグループでは11.4%に対して、価値傾斜が強いグループでは16.7%と5.3%の差となっている。

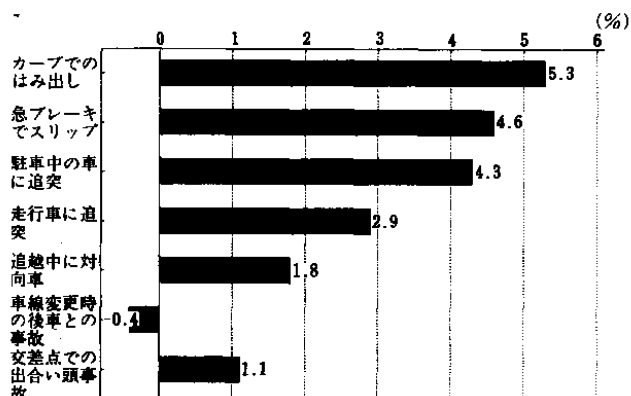
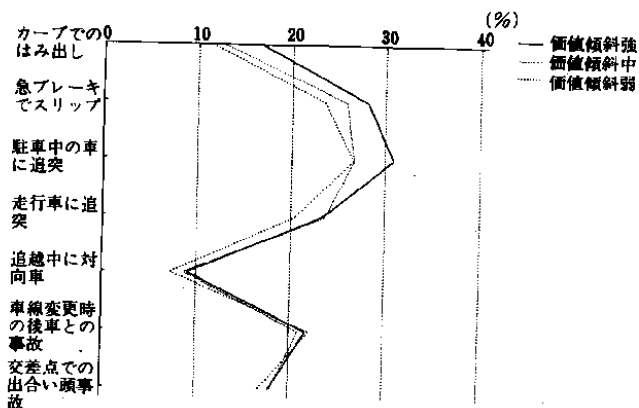


図 4-8-9 価値傾斜因子の強さとヒヤリハット体験ありの比率

図 4-8-10 価値傾斜強と弱のヒヤリハット体験比率の差

(6) 歩行者保護意識とヒヤリハット体験比率

歩行者保護意識の強弱とヒヤリハット体験者の比率をみたものが図4-8-1-11、図4-8-1-12である。いずれのヒヤリハット体験項目でみても、歩行者保護意識が弱いグループの方がヒヤリハット体験者比率が高い。特に「信号待ちや駐車中の車に追突しそうになったこと」に差が大きく、歩行者保護意識が強いグループの体験者比率が24.2%に対して、歩行者保護意識が弱いグループは34.3%と、10.1%の差となっている。歩行者保護意識と信号待ち、駐車中の車へ追突しそうになることとは直接の関係はないが、歩行者保護意識が弱いグループは、停止または車に比べて極端に速度が低い対象への注意が少ないということになる。

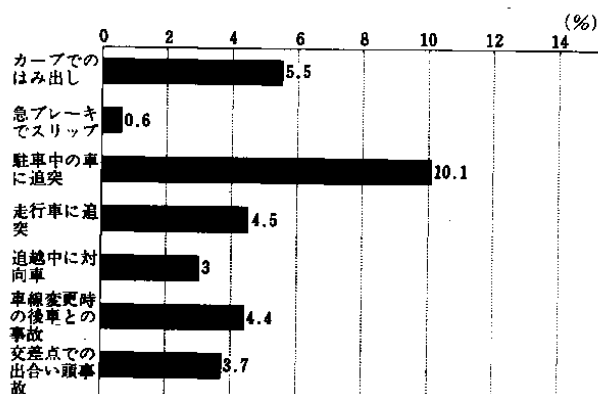
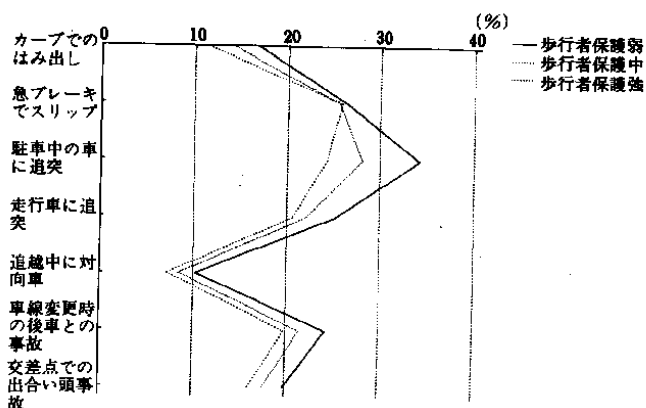


図 4-8-11 歩行者保護因子の強さとヒヤリハット体験ありの比率

図 4-8-12 歩行者保護強と弱のヒヤリハット体験比率の差

4-8-2 運転行動とヒヤリハット体験の関連性

運転行動への因子分析の結果では、

- ・ 情報収集に関する因子
- ・ 判断・意識決定の因子
- ・ 運転操作に関する因子

の3つの因子が抽出されている（「4-5-2運転行動を構成する因子とその特徴」参照）。ここでは、この3つの因子に対する傾向の強さから3グループに分けて分析を行うこととする。

(1) 情報収集とヒヤリハット体験との関連性

ここでの情報収集に関する因子とは、信号や標識などを見落とす等のミスをする傾向で、このようなミスの多いグループ、中程度のグループ、少ないグループの3グループに分け、それぞれのグループのヒヤリハット体験者比率を示したものが図4-8-2-1、図4-8-2-2である。

図にみるように、明らかに情報収集のミスが多いグループの方が、ヒヤリハット体験が多い。情報収集ミスが多いグループと少ないグループでヒヤリハット体験者比率が大きく違うのは、「急ブレーキをかけてスリップしそうになったこと」（ミスが多いグループの体験者比率が38.3%、少ないグループが14.4%で差は24.4%）、「信号待ちや駐車中の車に追突しそうになったこと」（多いグループの比率40.9%、少ないグループの比率17.1%で差は23.8%）、「走っている前の車に接近しすぎて、追突しそうになったこと」（多いグループの比率33.3%、少ないグループの比率14.2%、差は19.1%）となっている。情報収集ミスの多いグループは、急ブレーキや追突しそうになってのヒヤリハット体験が多い。

このような結果となったのは、情報収集ミスが多いグループは、前車が速度を落とし、又は停止したのに気がつくのが遅れ、急ブレーキをかけたりしてヒヤリハット体験が多くなるためと考えられる。

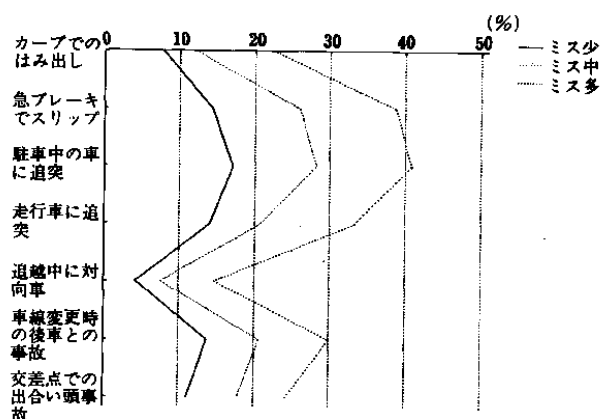


図4-8-13 情報収集因子の強さとヒヤリハット体験ありの比率

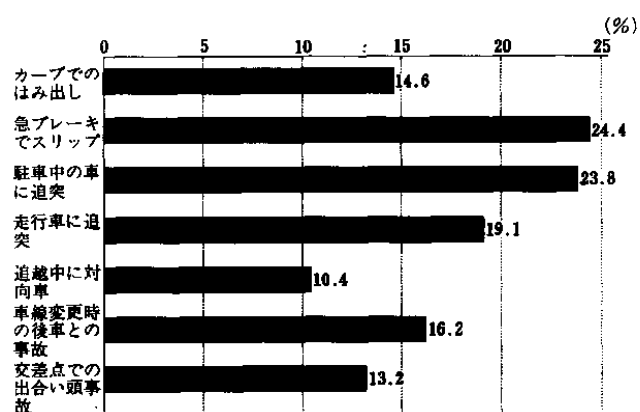


図4-8-14 情報収集ミス多と少のヒヤリハット体験比率の差

(2) 判断・意志決定の迷いとヒヤリハット体験

判断・意志決定の迷いの多いグループと、少ないグループ、中程度のグループの3つに分けて、それぞれのグループのヒヤリハット体験者比率をみたものが図4-8-2-3、図4-8-2-4である。この判断・意志

決定の迷いの多寡では、ヒヤリハット体験者比率にあまり大きな差がみられない。ただし、傾向としては判断・意志決定に迷いが多いグループの方が、ヒヤリハット体験者比率が高くなっている。特に、双方で違いが大きいのは、「車線変更したら後ろから車が来ていて事故になりそうになったこと」で、迷いが多いグループの17.2%に対して、迷いが少ないグループは24.5%と7.3%の差となっている。

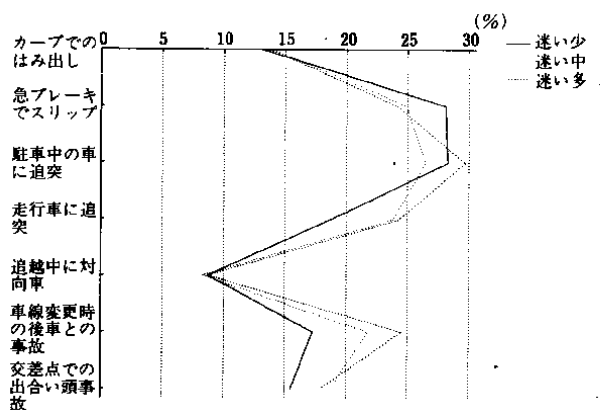


図 4-8-15 判断・意志決定因子の強さとヒヤリハット体験
ありの比率

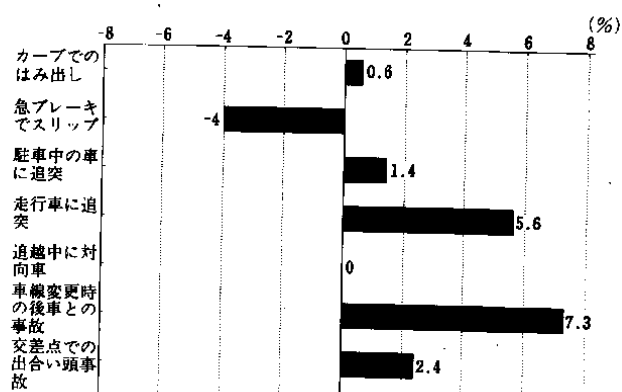


図 4-8-16 判断・意志決定の迷い多と少のヒヤリハット体
験比率の差

(3) 運転操作とヒヤリハット体験

ここでの運転操作とは、ハンドル、ブレーキ、アクセルのそれぞれの操作の適切性のことである。運転操作に関する因子得点からこれを3グループに分け、それぞれのグループのヒヤリハット体験者の比率を示したものが図4-8-2-5、図4-8-2-6である。おおむねの傾向としては、運転操作のミスが多いグループの方がヒヤリハット体験者比率が多い。ただし、「急ブレーキをかけてスリップしそうになったこと」と「交差点で出合頭に事故になりそうになったこと」については、むしろミスの少ないグループにヒヤリハット体験者比率が高い。しかし、これらの比率の差は極めて僅かなもので、有意な差があるとはみられない。

運転操作の適切性の違いで、もっとも差が大きいヒヤリハット体験項目は「走っている前の車に接近すぎて、追突しそうになったこと」で、運転操作のミスが多いグループの25.3%に対して、ミスが少ないグループは18.3%と7.0%の差となっている。この他「車線変更したら後ろから車が来ていて事故になりそうになったこと」の差が6.4%、「信号待ちや駐車中の車に追突しそうになったこと」の差が6.0%とやや大きい。

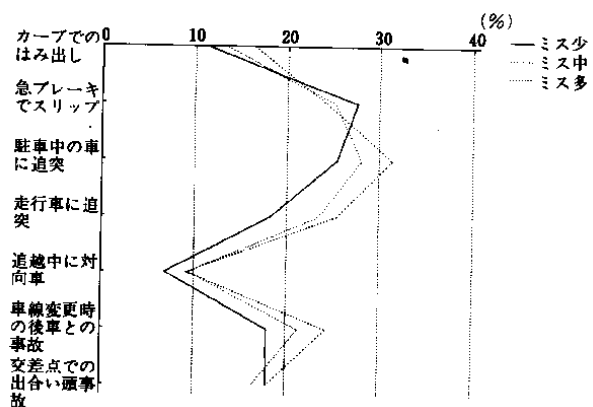


図 4-8-17 運転操作因子の強さとヒヤリハット体験ありの
比率

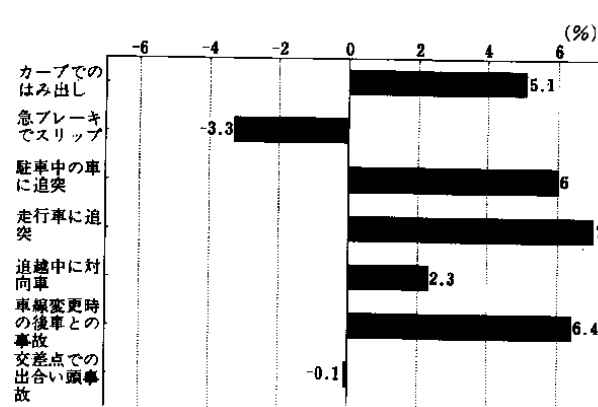


図 4-8-18 運転操作ミス多と少のヒヤリハット体験比率の差

4-8-3 運転技術の自己評価とヒヤリ・ハット体験

運転技術の自己評価は、次の2つの因子から構成されている（「4-4-2運転技術の自己評価を構成する因子とその特徴」を参照）。

- ・ 一般的な走行技術の因子
- ・ 低速での運転技術の因子

この2つの因子に対する傾向を、3つのグループに分けて分析することとする。

まず、一般的な走行技術の自己評価の結果と、ヒヤリハット体験者の比率の関係をみることにする（図4-8-3-1、図4-8-3-2）。図にみるように、一般走行技術の自己評価が高いほどヒヤリハット体験者の比率が高くなっている。特に「急ブレーキをかけてスリップしそうになったこと」は、一般的走行が上手だと自己評価しているグループが31.5%に対して、下手だと自己評価しているグループは21.7%と9.8%の差となっている。

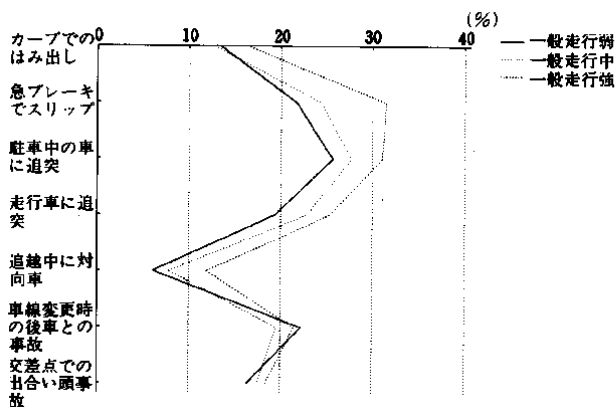


図 4-8-19 一般走行技術の自己評価因子の強さとヒヤリハット体験ありの比率

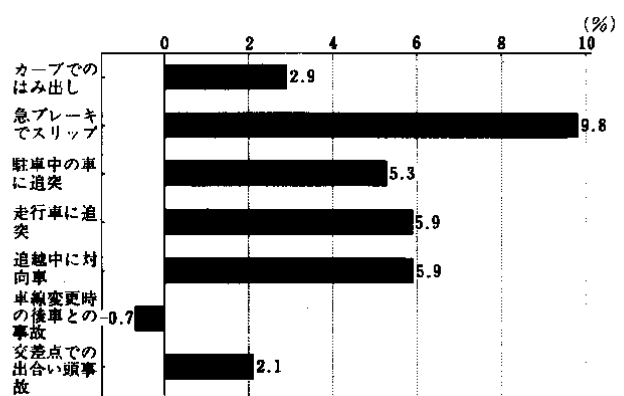


図 4-8-20 一般的な走行技術の自己評価とヒヤリハット体験比率の差

次に、低速での運転技術の自己評価との関連で見たものが（図4-8-3-3、図4-8-3-4）である。ここでいう低速での運転技術とは、バックや狭い場所での車庫入れなどのいわゆる小技のうまさの自己評価である。これでみても、上手にできると自己評価しているグループの方がヒヤリハット体験者比率が高くなっている。一般走行技術でも差が大きい「急ブレーキをかけてスリップしそうになったこと」は、低速での運転技術が上手だとするグループでは35.8%が、下手だと自己評価しているグループでは17.6%となっており、その差は18.2%と大きい。

このように、急ブレーキによるスリップの経験者が、運転がうまいと自己評価しているグループに多い理由としては、運転に自信を持っている運転者は、制限速度を超過したり無理な運転をする機会が多くなり、それがために急ブレーキをかけざるを得ない状況になっているためと考えられる。

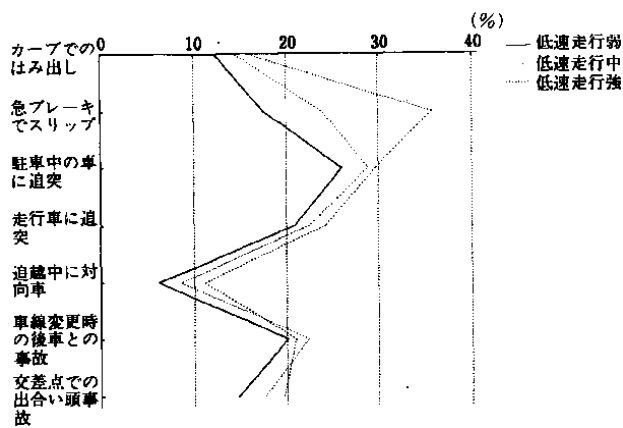


図 4-8-21 低速での運転技術の自己評価因子の強さとヒヤリハット体験ありの比率

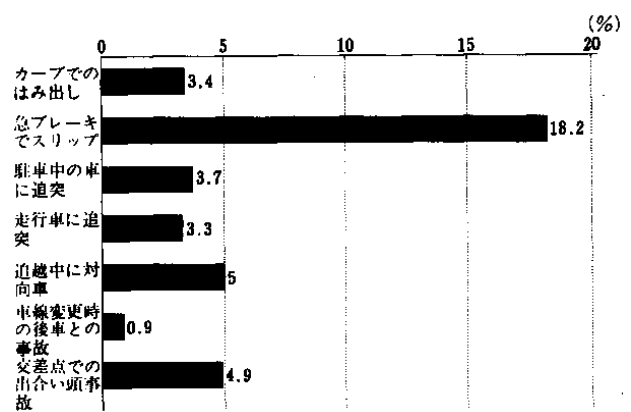


図 4-8-22 低速での運転技術の自己評価とヒヤリハット体験比率の差

4-8-4 運転意識・態度と運転行動の関連性

この分析でも因子得点を基に、3つのグループに分類した結果を用いることにする。運転意識・態度は6因子、運転行動は3因子に分かれており、その因子は次のとおりである。

① 運転意識・態度の因子

- ・ 攻撃性の因子
- ・ 遵法性に関する因子
- ・ 運転時の緊張度の因子
- ・ 依存性の因子
- ・ 運転への価値傾斜の因子
- ・ 歩行者保護意識の因子

② 運転行動の因子

- ・ 情報収集に関する因子
- ・ 判断・意識決定の因子
- ・ 運転操作に関する因子

(1) 攻撃性と運転行動

運転意識・態度のなかの攻撃性と運転行動の関連をみることにする。図4-8-4-1～図4-8-4-3は、攻撃性の強さの3グループ別に、運転行動の傾向をみたものである。攻撃性と情報収集ミスの関連をみると、明らかに攻撃性が強いグループほど情報収集のミスが多い回答者の比率が高い（図4-8-4-1）。しかし、判断・意志決定時の迷いの多寡や運転操作ミスとの関連は弱く、攻撃性は運転時の一連のプロセスの中で、情報収集のプロセスと強く関連していることがわかる。

このような結果となっているのは、攻撃性が高い運転者は他の車や歩行者、自転車等に気をとられることが多く、運転に必要な情報の収集をミスする機会が増えるためと考えられる。

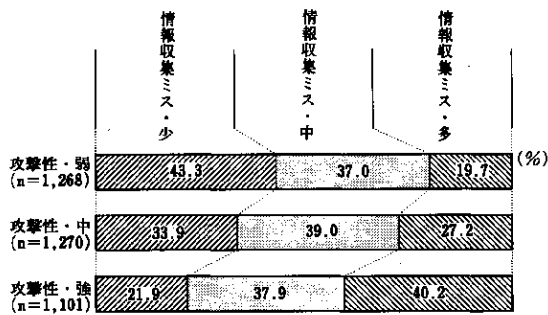


図 4-8-23 攻撃性別運転行動（情報収集ミス）

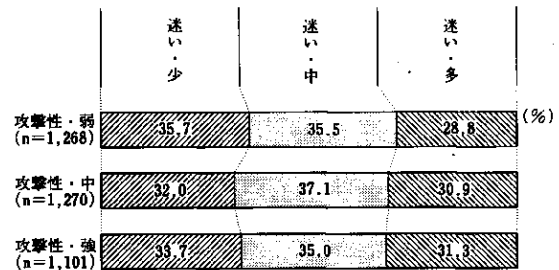


図 4-8-24 攻撃性別運転行動（判断・意志決定の迷い）

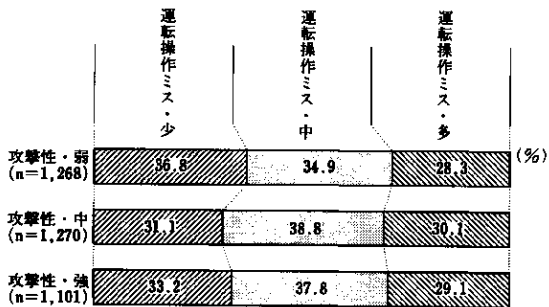


図 4-8-24 攻撃性別運転行動（運転操作ミス）

(2) 遵法性と運転行動

遵法性と運転行動の関連をみたのが図4-8-4-4～図4-8-4-6である。運転行動のなかでは、情報収集ミスとの関連が強く現れており、遵法性が低い運転者ほど情報収集のミスが多くなっている。判断・意志決定との関連では、遵法性が高いグループと中程度のグループにはほとんど差はみられないが、遵法性が低いグループでは、判断・意志決定の迷いが少ない。遵法性と運転操作との関連は、ほとんどみられない。

このように遵法性も情報収集のプロセスとの関連が強いが、これは遵法性が低い運転者は、信号や標識を軽視しその情報収集を重要視していないことが原因であろう。また、遵法性が低い運転者ほど判断・意志決定に迷いが少ないとの結果となっているが、遵法性が低い運転者は、安易な判断・意志決定を行っている可能性もある。

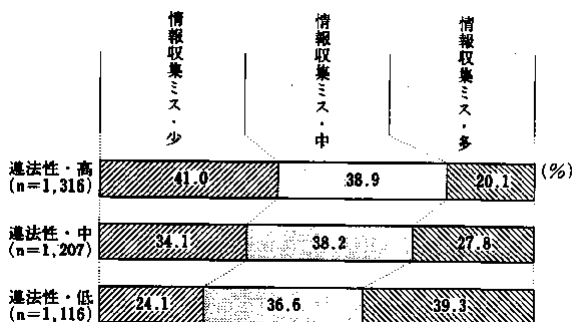


図4-8-26 遵法性別運転行動（情報収集ミス）

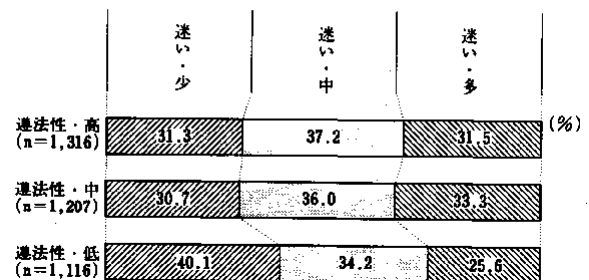


図4-8-27 遵法性別運転行動（判断・意志決定の迷い）

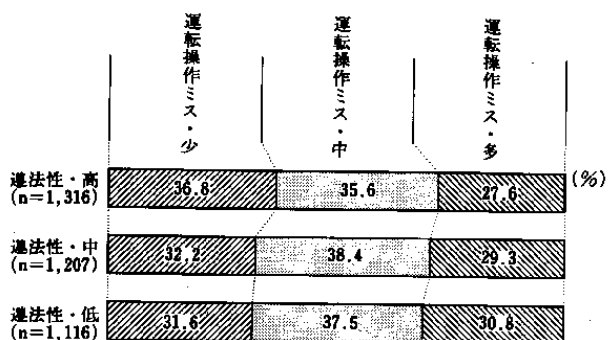


図4-8-28 違法性別運転行動（運転操作ミス）

(3) 運転時の緊張度と運転行動

運転時の緊張度の強さと運転行動との関連をみたものが図4-8-4-7～図4-8-4-9である。運転時の緊張度と運転行動のなかの情報収集のプロセスとは、ほとんど関連が認められない。運転時の緊張度と関連しているのは、判断・意志決定のプロセスで、緊張度が高いほど判断・意志決定の迷いが多い傾向が顕著である。これは、緊張度が高く、運転時の不安感が大きすぎるために判断・意志決定に迷いが起きているものであろう。

運転操作との関連もややみられ、緊張度の高いほど運転操作ミスが多い傾向となっている。

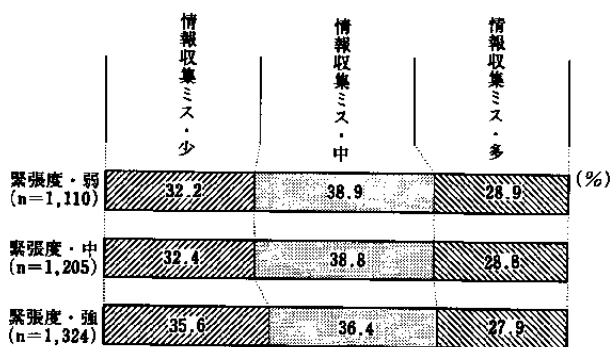


図 4-8-29 運転時の緊張度別運転行動（情報収集ミス）

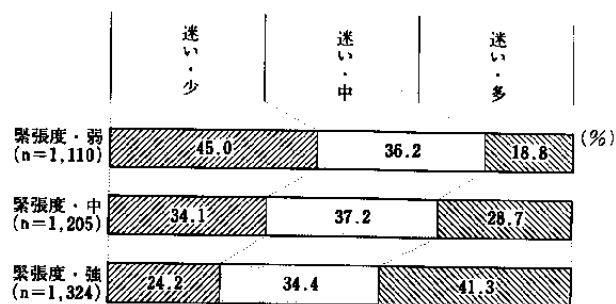


図 4-8-30 運転時の緊張度別運転行動（判断・意志決定の迷い）

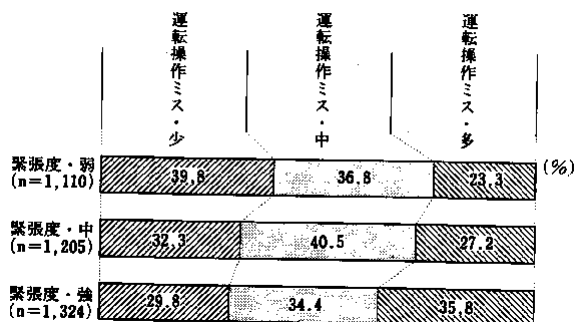


図4-8-31 運転時の緊張度別運転行動（運転操作ミス）

(4) 依存性と運転行動

依存性の強さと運転行動の関連を示したものが図4-8-4-10～図4-8-4-12である。

依存性と情報収集や判断・意志決定のプロセスとは、あまり関連が認められないが、運転操作とは関連性がみられる。つまり、依存性が強い運転者ほど運転操作ミスが多くなっている。これは、運転意識・態度が運転操作に現れているとみるよりも、運転操作ミスが多い初心運転者ほど依存的な意識・態度を強く持っていると解釈すべきであろう。

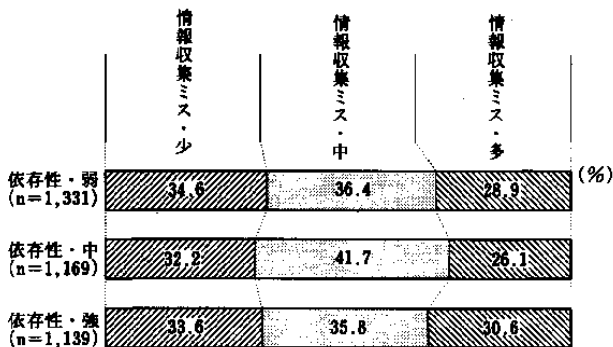


図4-8-32 依存性別運転行動（情報収集ミス）

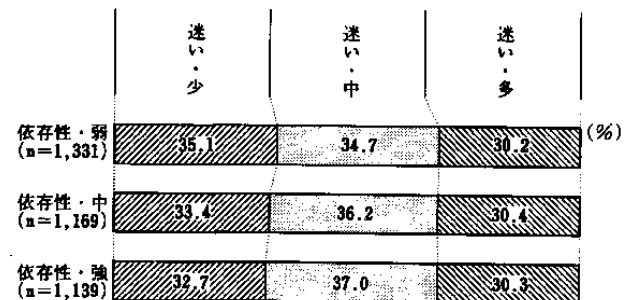


図4-8-33 依存性別運転行動（判断・意志決定の迷い）

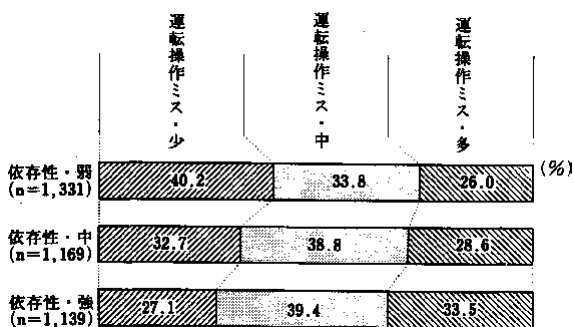


図4-8-34 依存性別運転行動（運転操作ミス）

(5) 運転への価値傾斜と運転行動

運転への価値傾斜の強さと運転行動との関連をみたのが図4-8-4-13～図4-8-4-15である。図にみられるように、いずれの運転プロセスでみても運転への価値傾斜との明確な関連は認められない。強いていえば、運転への価値傾斜が強いほど運転操作ミスが少ないグループが多くなっている。これは、ある程度運転操作が確実にできるようになれば、運転への価値傾斜傾向が現れにくいということであろうか。

(6) 歩行者保護意識と運転行動

歩行者保護意識の強さと運転行動の関連をみたのが図4-8-4-16～図4-8-4-18である。この歩行者保護意識と運転行動の関連は、いずれも強く認められ歩行者保護意識が弱いほど情報収集ミスが多く、判断・意志決定の迷いも多く、また運転操作ミスも多くなっている。

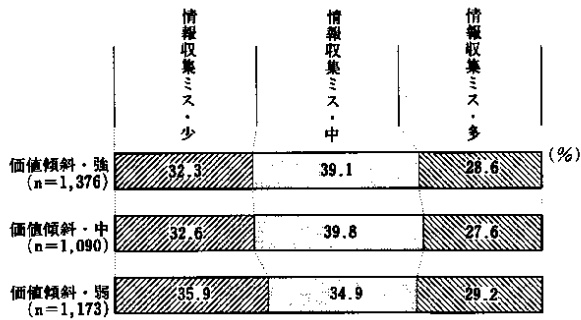


図 4-8-35 運転への価値傾斜別運転行動 (情報収集ミス)

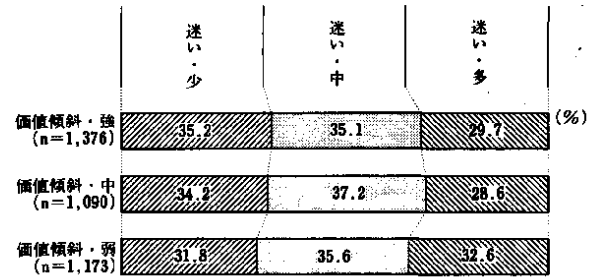


図 4-8-36 運転への価値傾斜別運転行動 (判断・意志決定の迷い)

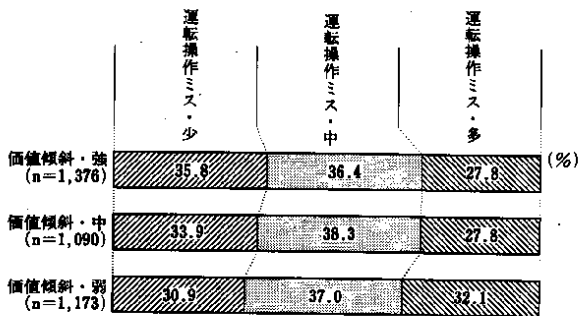


図 4-8-37 運転への価値傾斜別運転行動 (情報操作ミス)

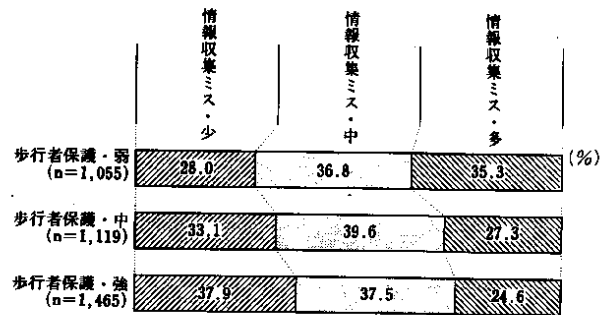


図 4-8-38 歩行者保護意識別運転行動 (情報収集ミス)

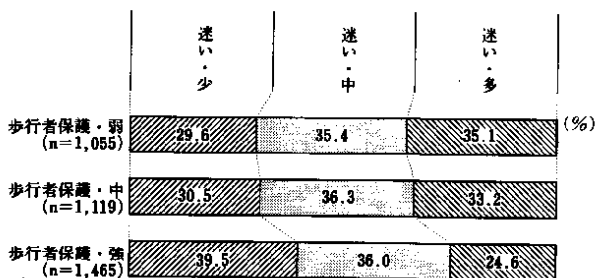


図 4-8-39 歩行者保護意識別運転行動 (判断・意志決定の迷い)

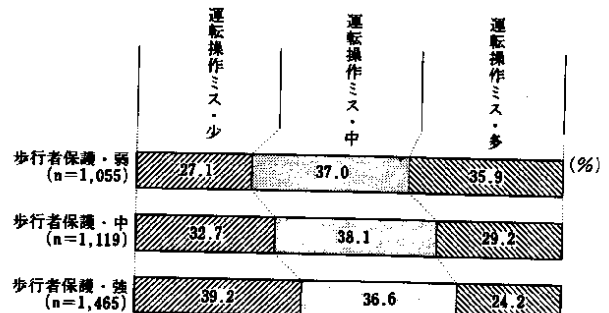


図 4-8-40 歩行者保護意識別運転行動 (情報操作ミス)

(7) 運転意識・態度と運転行動の相互関連

運転意識・態度と運転行動の関連を因子得点の値を3グループに分けた傾向で分析してきたが、これらの相互の関連の強さを総括的にみるため、カイ自乗値を算出し、まとめると次の表のようになる。この表にみるように、運転のプロセスのなかで情報収集と強く関連する意識・態度は攻撃性、遵法性、歩行者保護意識で、判断・意志決定のプロセスと強く関連するのは遵法性、運転時の緊張度、歩行者保護意識であり、運転操作のプロセスと強く関連するのは運転時の緊張度、依存性、歩行者保護意識となっている。

表 運転意識・態度と運転行動のクロス集計結果のカイ自乗値

運動行動 運転意識・態度	情報収集	判断・意志 決定	運転操作
攻撃性	169.54	4.85	9.57
遵法性	131.72	32.79	9.49
運転時の緊張度	4.38	180.24	59.86
依存性	11.88	1.98	49.91
運転への価値傾斜	7.85	6.23	10.07
歩行者保護意識	44.70	50.21	56.14

注：網掛けの部分は、危険率1%で有意の部分である

4-8-5 運転意識・態度と運転技術の自己評価の関連性

ここでは、どのような運転意識・態度をもった運転者が、どのように運転技術を自己評価しているかをみることとする。ここも、因子得点をもとに3グループに分けた結果を利用する。

なお、運転技術の自己評価は一般走行技術と低速での運転技術（バック、狭い場所への駐車などの技術）の2つの因子である。

(1) 攻撃性と運転技術の自己評価

攻撃性と運転技術の自己評価の関連をみたのが図4-8-5-1、図4-8-5-2である。

いずれの運転技術でみても、攻撃性が強いほど自己の運転技術を高く評価している傾向がみられる。ここでの運転技術の評価は、あくまでも自己評価でしかなく、客観的な評価ではないが、攻撃的な運転者ほど自己の運転技術に問題がないと思っている傾向が強いことになる。

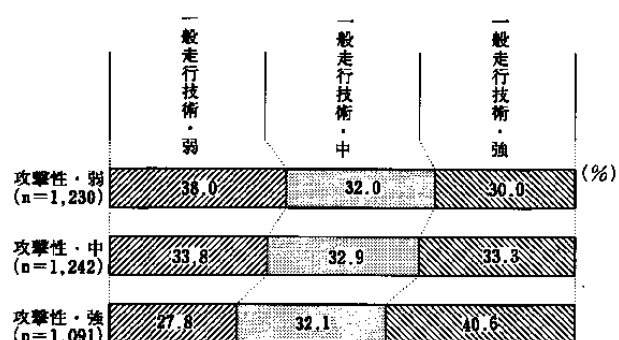


図4-8-41 攻撃性別運転技術の自己評価（一般走行技術）

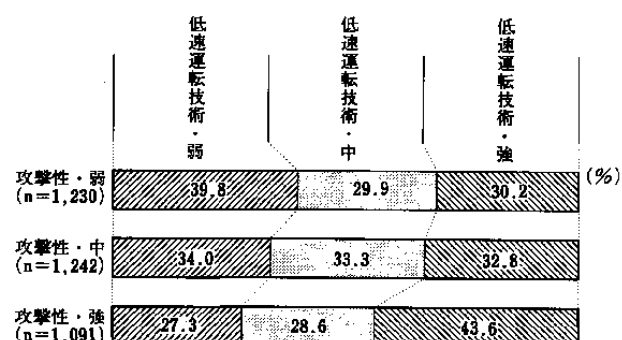


図4-8-42 攻撃性別運転技術の自己評価（低速運転技術）

(2) 遵法性と運転技術の自己評価

遵法性と運転技術の自己評価の関連をみたものが図4-8-5-3、図4-8-5-4である。

遵法性は一般走行技術の自己評価との関連が強く、遵法性が低い運転者ほど一般走行技術は高いと自己評価している。低速での運転技術の自己評価は、遵法性が高い運転者と中程度の運転者とではあまり差がないが、遵法性が低い運転者は、自己の技術を高く評価している傾向にある。

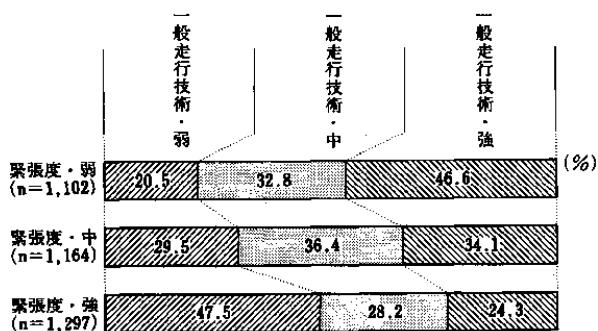


図4-8-43 遵法性別運転技術の自己評価（一般走行技術）

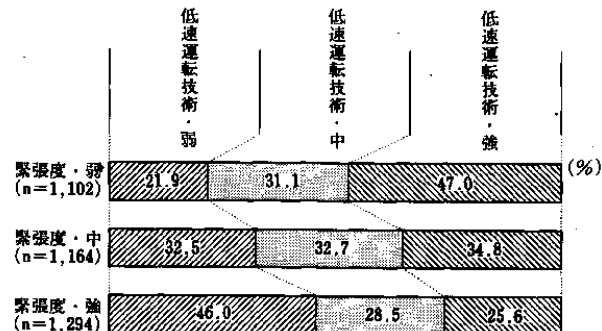


図4-8-44 遵法性別運転技術の自己評価（低速運転技術）

(3) 運転時の緊張度と運転技術の自己評価

運転時の緊張度と運転技術の自己評価の関連（図4-8-5-5、図4-8-5-6）をみると、明らかに緊張度が高い運転者ほど自己の運転技術を低く評価している。これは、運転意識・態度が運転への自己評価につながっているというより、運転技術に自信がないために運転時の緊張度が高くなっていると解釈すべきであろう。

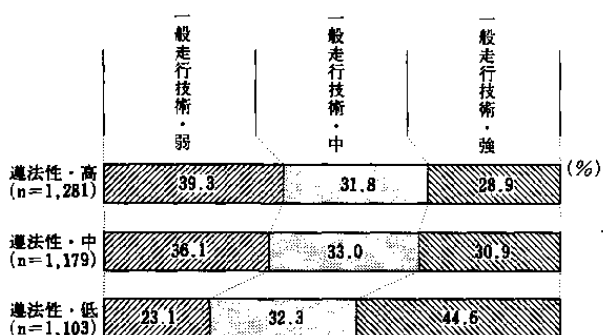


図4-8-45 運転時の緊張度別運転技術の自己評価（一般走行技術）

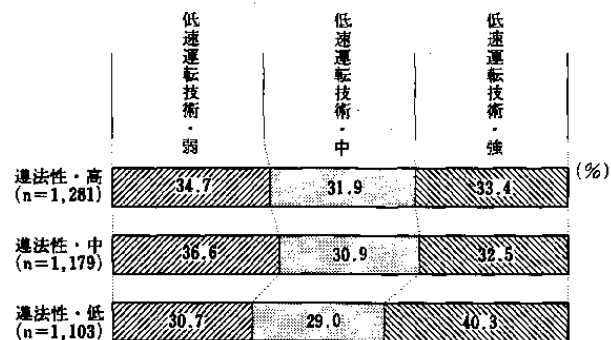


図4-8-46 運転時の緊張度別運転技術の自己評価（低速運転技術）

(4) 依存性と運転技術の自己評価

依存性の強さと運転技術の自己評価の関連（図4-8-5-7、図4-8-5-8）をみると、依存性の強い方が、やや一般走行技術が高く、低速での運転技術を低く評価しているが、明確な関連は認められない。つまり、運転技術に自信がないと依存性が強くなるといった関係もはっきりとは現れていないことになる。

(5) 運転への価値傾斜と運転技術の自己評価

運転への価値傾斜と運転技術の自己評価の関連をみると（図4-8-5-9、図4-8-5-10）、明らかに運転への価値傾斜が強いほど、自己の運転技術を高く評価している。この傾向は一般走行技術で、特に顕著である。

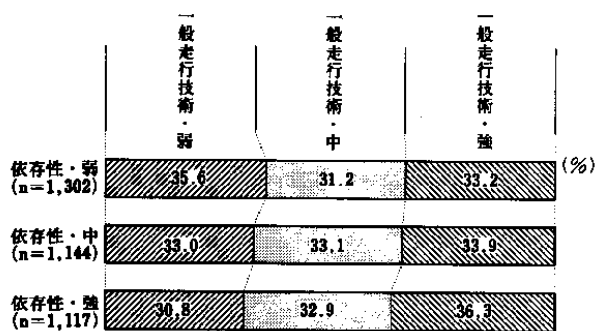


図4-8-47 依存性別運転技術の自己評価（一般走行技術）

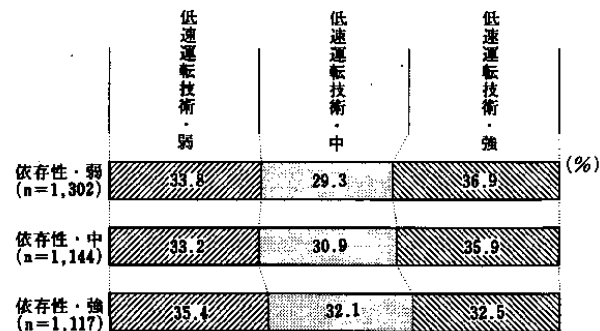


図4-8-48 依存性別運転技術の自己評価（低速運転技術）

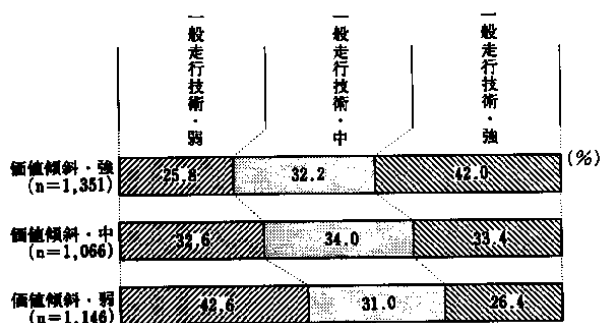


図 4-8-49 運転への価値傾斜別運転技術の自己評価（一般走行技術）

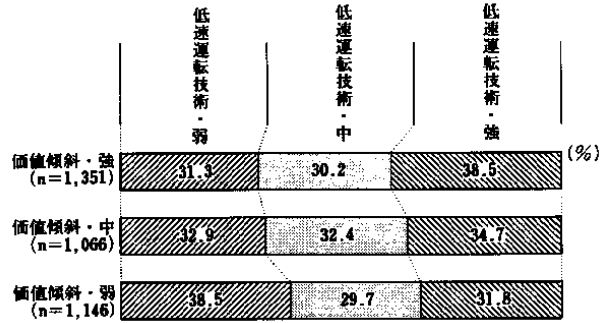


図 4-8-50 運転への価値傾斜別運転技術の自己評価（低速運転技術）

(6) 歩行者保護意識と運転技術の自己評価

歩行者保護意識の強さと運転技術の関連をみると（図4-8-5-11、図4-8-5-12）、一般走行技術との間ではあまり関連が認められないが、低速での運転技術では、歩行者保護意識が強いほど自己評価が高くなっている。

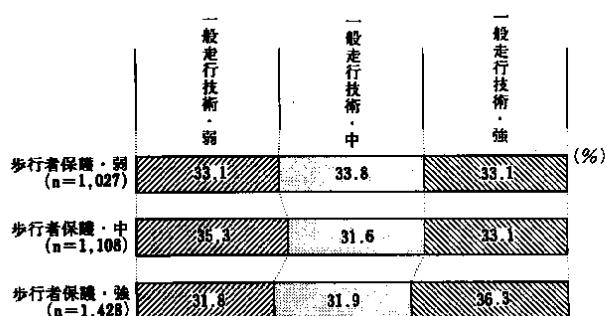


図 4-8-51 歩行者保護意識別運転技術の自己評価（一般走行技術）

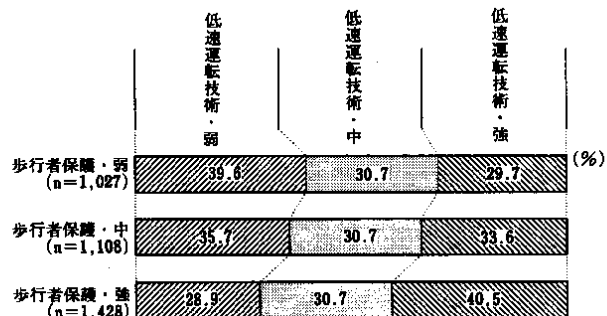


図 4-8-52 歩行者保護意識別運転技術の自己評価（低速運転技術）

(7) 運転意識・態度と運転技術の自己評価の相互関連

運転意識・態度と運転技術の自己評価のクロス集計結果のカイ自乗値は次表のとおりである。

この表にみるように、依存性を除いて相互関連が認められる。そのなかでも、カイ自乗値が100以上の大きな値を示し強い関連が認められるのは、一般走行技術と運転時の緊張度及び遵法性、そして低速での運転技術と運転時の緊張度である。

表 運転意識・態度と運転技術の自己評価のクロス集計結果のカイ自乗

運動技術の自己評価 運転意識・態度	一般走行技術	低 速 で の 運 転 技 術
攻 撃 性	39.61	61.81
遵 法 性	100.55	19.31
運 転 時 の 緊 張 度	237.42	184.05
依 存 性	7.01	6.07
運 転 へ の 価 値 傾 斜	97.92	19.31
歩 行 者 保 護 意 識	5.86	42.56

注：網掛けの部分は、危険率1%で有意の部分である

4-8-6 運転技術の自己評価と運転行動の関連性

運転技術の自己評価と運転プロセスのなかでのミスの多寡の関連を分析することとする。ここも、因子得点から分けた3グループの分布状況からみていくことにする。

(1) 一般走行技術の自己評価と運転行動

一般走行技術の自己評価と運転行動の関連を窺ったものが図4-8-6-1～図4-8-6-3である。一般走行技術の自己評価と情報収集プロセスでのミスの関連をみると、一般走行技術が弱いと自己評価するグループの方が情報収集プロセスでのミスが少ない。一般走行技術の自己評価と判断・意志決定プロセスや運転操作プロセスとの関連は明らかで、自己評価が高いグループほど迷いが少なく、またミスが少ない。

このように、一般走行技術の自己評価が高いグループほど判断・意志決定での迷いが少なく、運転操作のミスも少ないが、情報収集プロセスに関しては、むしろ一般走行技術に自信がないグループの方がミスが少ない。

(2) 低速での運転技術の自己評価と運転行動

低速での運転技術の自己評価と運転行動の関連も、一般走行技術の自己評価と運転行動の関連と同様、自己評価が高いグループほど判断・意志決定での迷いが少なく、運転操作のミスも少ない。しかし、情報収集プロセスに関しては、むしろ自信がないグループの方がミスが少ない（図4-8-6-4～図4-8-6-6）。

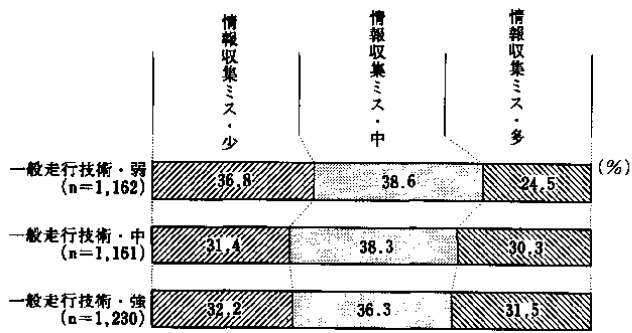


図 4-8-53 一般走行技術別運転行動（情報収集ミス）

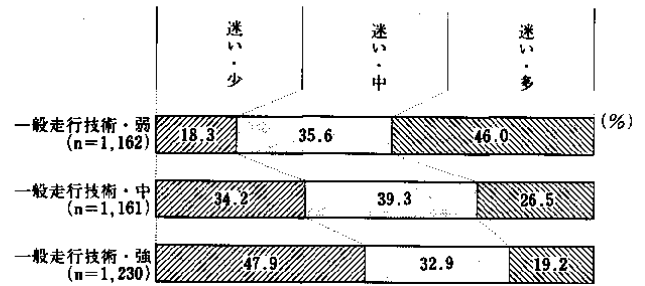


図 4-8-54 一般走行技術別運転行動（判断・意志決定の迷い）

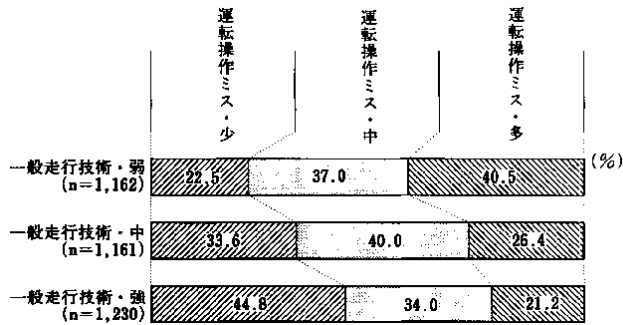


図4-8-55 一般走行技術別運転行動（運転操作ミス）

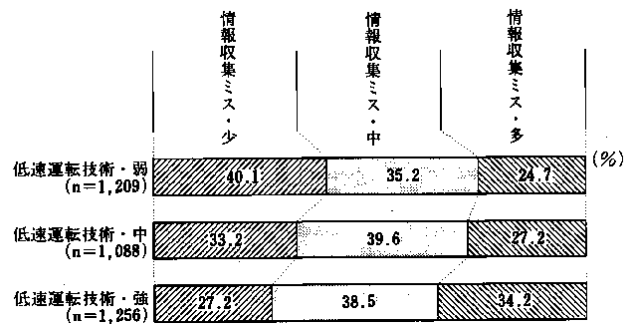


図4-8-56 低速運転技術別運転行動（情報収集ミス）

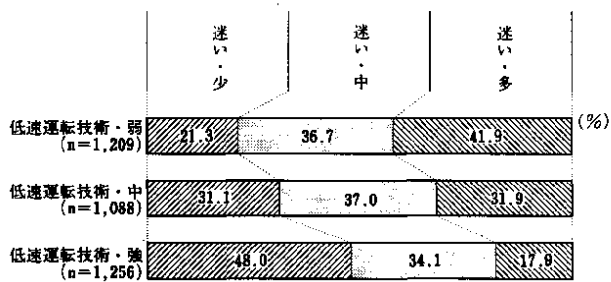


図 4-8-57 低速運転技術別運転行動（判断・意志決定の迷い）

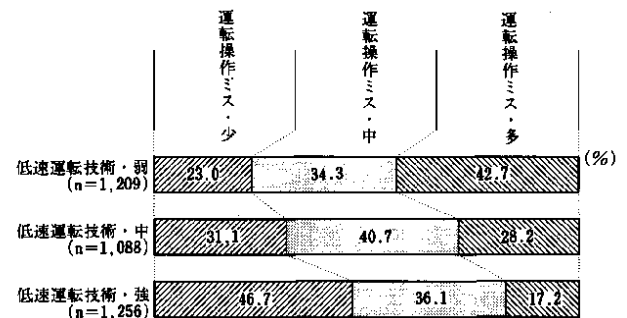


図 4-8-58 低速運転技術別運転行動（運転操作ミス）

(3) 運転技術の自己評価と運転行動の関連

以上のように、運転に自信があるものほど判断・意志決定や運転操作での問題は少ないが、情報収集に関しては、むしろ自信をもっているグループの方が問題が多い。このような傾向が一般走行技術と低速での運転技術に共通して現れていることからみて、運転技術の自己評価は、判断・意志決定が迷わずにできて的確な運転操作ができることが基本となっており、情報収集のプロセスは運転技術の自己評価とあまり関連していないとみられる。むしろ、運転技術の自己評価が高いグループほど情報収集プロセスでのミスが多いことからみて、運転に自信があるとわき見などが多くなり、情報収集プロセスでのミスが発生する確率が高まる

とみられる。

なお、運転技術の自己評価と運転行動のクロス集計のカイ自乗値を示すと次表のとおりである。

表 運転技術の自己評価と運転行動のクロス集計結果のカイ自乗値

運転行動 運転技術の自己評価	情報収集	判断・意志 決定	運転操作
一般走行技術	18,657	311.78	174.78
低速での運転技術	54,759	253.22	249.50

注：網掛けの部分は、危険率1%で有意の部分である

この表にみるように、すべてのクロス集計の結果が危険率1%で有意となっており、運転技術の自己評価と運転行動の間には、強い関連が認められる。

第5章 ま と め

本調査研究は、初心運転者が惹起する高い事故率の背景要因を初心運転者の側面からその実態等を明らかにしようとするもので、平成2年度を初年度とし3力年計画で初心運転者を対象に運転の意識、実態並びに事故・違反のかかわりあいについて、免許取得後3年間の推移を追跡調査し、その特性を明らかにしようとするもので、平成2年度においては、初心運転者の運転意識と実態等について調査研究を実施したが、その特徴点は、次のとおりである。

1 免許取得1年未満の特に若年者に事故が多い

平成2年12月末現在の16歳から24歳まで若者(ここでは若年者という)の免許保有者数は10,035,300人で、全免許保有者数の16.5%を占め、この若年者のうち免許取得1年未満の者は2,761,002人で27.5%となっている。これら若年者の免許取得年数別の免許保有者1万人当たりの死亡事故発生件数をみると、次のとおりとなっている。

区 分		1年未満	1年以上	計
16～24歳	免許保有者数	2,761,002	7,274,298	10,035,300
	死亡事故件数	1,221	2,356	3,577
	事 故 率	4.4	3.2	3.6
25歳以上	免許保有者数	656,952	50,216,741	50,873,693
	死亡事故件数	131	5,403	5,534
	事 故 率	1.9	1.1	1.1
計	免許保有者数	3,417,954	57,491,039	60,908,993
	死亡事故件数	1,352	7,759	9,111
	事 故 率	3.9	1.3	1.5

(注) 死亡事故件数は、無免許、不明を除いた件数

これによると、若年者による死亡事故件数は3,577件で全体の39%を占めており、これの1年未満については34%を占めている。

これを、免許保有者1万人当たりの件数でみると、全体では1.5件であるのに対して、若年者については3.6件と倍以上に、特に、1年未満にあつては4.4件と約3倍と著しく多くなっている。また、年齢層による差異も大きく、25歳以上(1.9件)と比較すると2倍強と、若年者の1年未満での死亡事故の確率が最も高くなっている。この数字からも明らかに、層としての若年者の危険性はかなり高く、若年者に対する運転者対策は極めて大きいものといえる。

2 運転意識・態度については

(1) 総じて女性より男性の方が攻撃的運転傾向が強く、また遵法傾向も低い。男女ともに年齢が高くなるほ

ど攻撃的運転傾向は弱くなり、遵法傾向が高くなっている。

- (2) 男性の方が女性よりも運転時の緊張傾向は弱く、依存的運転傾向も弱くなっている。また、加齢とともに依存的運転傾向は弱くなり、運転時の緊張傾向は、加齢とともに高くなっている。
- (3) 運転への価値傾斜は、男性は加齢とともに価値傾斜が減少しているが、女性は若年層で高くなっている。歩行者保護意識は、加齢とともに強くなっている。
- (4) 男女とも事故・違反のある者の方が、攻撃的運転傾向が強く、遵法傾向は低い。また、運転時の緊張傾向は弱く、依存的運転傾向には差はない。運転への価値傾斜と歩行者保護意識については事故・違反の差は少ない。
- (5) ヒヤリ・ハット体験は、攻撃的運転傾向が強いグループ、遵法傾向の低いグループ、運転時の価値傾斜が強いグループ及び歩行者保護意識の弱いグループにヒヤリ・ハットの経験が多くなっている。
- (6) 運転意識・態度と運転行動との関連性についてみると
 - ① 攻撃的運転傾向が強いグループほど情報収集のミスが多い。遵法傾向の低いグループは、情報収集のミスが多くなっている。また、遵法傾向が低いグループは、判断・意志決定の迷いは少ない。
 - ② 運転時の緊張度が強いと判断・意志決定の迷いも多く、運転操作のミスも多い。
 - ③ 依存的運転傾向が強いと運転操作のミスが多い。
 - ④ 歩行者保護意識が低いと情報収集のミスが多くなり、判断・意志決定の迷いも多くなっている。また、運転操作のミスも多い。
- (7) 運転意識・態度と運転技術の自己評価との関連性についてみてみると
 - ① 攻撃的運転傾向が強い者ほど、自分の運転技術を高く評価し、自己の運転技術に問題はないとする傾向が強い。
 - ② 遵法傾向が低い者ほど、一般的な走行技術（夜の運転高速道路での運転等）を高く自己評価し、遵法傾向が低い者ほど、自分の技術を高く評価している。
 - ③ 運転時の緊張傾向が高い者ほど、自己の運転技術を低く評価している。
 - ④ 運転への価値傾斜が強い者ほど、自己の運転技術を高く評価しており、この傾向は一般走行技術で顕著である。
 - ⑤ 歩行者保護意識が強い者ほど、低速での運転技術（バック、狭い場所の駐車等）を高く評価している。

3 運転技術の自己評価については

- (1) 一般的な走行技術と低速での運転技術については、女性はともに不得意としている。年齢の高い初心運転者ほど一般走行技術に関して不得意とする傾向が強い。低速での運転技術は、年齢による差は少ない。
- (2) 事故・違反のある者の方が一般的な走行技術、低速での運転技術ともに問題なくできると自己評価し、自分は運転が上手だと思っている。特に、低速での運転技術の自己評価を高く持っている。
- (3) ヒヤリ・ハット体験は、一般的な走行技術を高く自己評価している者ほどヒヤリ・ハット体験の比率が高い。低速での運転技術がうまくできると自己評価している者の方が、ヒヤリ・ハットの経験が多い。

(4) 運転技術の自己評価と運転行動との関連性についてみると

一般的な走行技術と低速での運転技術を高く自己評価しているグループは、判断・意志決定での迷いが少なく、運転操作のミスも少ない。情報収集のミスに関しては、むしろ運転技術の自信のないグループの方が少ない。

4 運転行動については

- (1) 判断・意志決定についてみると、男性に判断・意志決定の迷いは少なく、女性に迷いが多くなっている。
年齢層の高い方に判断・意志決定の迷いが多い。
- (2) 運転操作については、女性の方に運転操作のミスが多い。
- (3) 情報収集は、女性の方に情報収集のミスが少なく、男性に多い。
- (4) 事故・違反のある者の方が、判断・意志決定での迷いや、運転操作のミスも少ない。情報収集は、事故・違反のある者の方が情報収集のミスが多い。
- (5) ヒヤリ・ハット体験は、情報収集のミスが多いグループ、運転操作ミスの多いグループの方が、ヒヤリ・ハットの経験が多い。判断・意志決定での迷いでは、差はみられない。

以上の初心運転者の運転意識・実態、運転行動等が明らかとなったが、これらを踏まえて今後の調査研究として、ベテランドライバーとの比較分析（免許証の更新1回目の者、2回目の者及び3回目の者）又は免許の種類ごとの違い（例えば自動二輪免許）等について調査研究を実施して、初心運転者に関する比較分析を行うこととしたい。

付 録

ふだんの運転についてのおうかがい

①～⑦

アンケートについてお願い

このアンケートは、ドライバーの皆さんのふだんの運転の様子についておうかがいして、今後の交通安全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。お答えいただいた内容によって、皆さん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。

【記入に際して】

- 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にお願いします。

【問い合わせ先】

自動車安全運転センター（本部）
〒105 東京都港区虎ノ門 1-21-17 電話 03-502-2566

★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	⑧
(2) 年齢は？	満 歳	⑨～⑩
(3) 結婚は？	1 未婚 2 既婚	⑪
(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	⑫

★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	⑬～⑮
(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 普通乗用（ライトバン、ワゴンを含む） 2 軽乗用（ライトバン、ワゴンを含む） 3 普通貨物（バン、トラック等） 4 軽貨物（バン、トラック等） 5 自動二輪（小型、中型の区分に○印をつけてください） ↳ 1 小型 2 中型 6 原付 7 その他	⑯
(7) あなたは運転者として、次のどれにあてはまりますか。 (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 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）	⑰

(8) あなたが運転する主な目的は？ (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 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 8 ほとんど運転しない	⑳
(9) あなたの最近1ヶ月の運転頻度は？ (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 ほとんど毎日運転している 2 週に3～4日運転している 3 週に1～2日運転している 4 月に3～4日運転している 5 月に1～2日運転している 6 ほとんど運転していない	㉑
(10) 運転していない期間を除いた実質的な運転経験は？ (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 3ヶ月未満 4 9～12ヶ月未満 2 3～6ヶ月未満 5 1～2年未満 3 6～9ヶ月未満 6 3年以上	㉒
(11) あなたの過去1年間の走行距離は？	(例. 8,000) 過去1年間におよそ km	㉓～

★運転や車に関して、どのようにお考えかおうかがいします

(12) あなたは、次のそれぞれの意見に対してどのようにお考えになりますか。下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。回答は、該当する欄に○印をつけてください。

	① そう思う	② どちらかといえば	③ どちらかと思わない	④ そう思わない	
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	㉔
b 車は、単なる移動の手段にしかすぎない………	1	2	3	4	
c 追い越されるのは、あまり気分のいいものではない………	1	2	3	4	
d 前の車がもたもたしているときは、すぐにクラクションを鳴らす方だ………	1	2	3	4	
e 運転中、歩行者や自転車をじゃまに思うことが、よくある………	1	2	3	4	
f 人通りの多い、狭い道でも、あまり気にせずに走れる………	1	2	3	4	
g 駐車中の車のわきを通るときは人が飛び出してこないか、十分に注意している………	1	2	3	4	
h 歩行者が横断歩道で手をあげても止まらずに通り返ることが多い………	1	2	3	4	
i 運転は怖いものだと思う………	1	2	3	4	
j 運転は緊張で疲れる………	1	2	3	4	㉕

★あなたの運転についておうかがいします

(13) あなたは、運転経験のわりには、運転がうまい方だと思いますか。

㉖

- 1 運転がうまい方だと思う
- 2 どちらかといえば、運転がうまい方だと思う
- 3 どちらかといえば、運転が下手な方だと思う
- 4 運転が下手な方だと思う

(14) あなたは、つぎの場面での運転を問題なくできますか。それとも不得意な方ですか。

それぞれについて①から④の4段階のいずれかで答えください。回答は、該当する欄に○印をつけてください。

	①問題なくできる	②まあうまくできる	③は不得意である どちらかといえば	④不得意である	
a バック	1	2	3	4	④
b 狭い道の走行	1	2	3	4	
c 狭い場所への駐車	1	2	3	4	
d 右折	1	2	3	4	
e 雨の日の運転	1	2	3	4	
f 夜の運転	1	2	3	4	
g 山道の運転	1	2	3	4	
h 高速道路への流入	1	2	3	4	
i 高速道路での追い越し	1	2	3	4	
j 知らない道での運転	1	2	3	4	
k 大型車への追従	1	2	3	4	
l やや速い流れに合わせた運転	1	2	3	4	⑤

(15) 下にいろいろな運転中の状態が示してあります。それぞれ、どの程度の頻度であるか、右の①から⑤までの5段階からいずれかを答えください。また、下の各項目が原因となって、こわい思いをしたり危険を感じたりしたことがありますか。回答は、それぞれ該当する欄に○印をつけてください。

	どの程度の頻度ですか					こわい思いや危険を感じた？		
	①よくある	②時々ある	③まれにある	④ほとんどない	⑤まったくない	あ	な	
a 信号を見落とすこと	1	2	3	4	5	1	2	⑤⑥
b 気がつかないうちに後ろに車がびったりついていること	1	2	3	4	5	1	2	
c ぼんやりしていて青信号に変わったのに気づかず、後ろからクラクションを鳴らされること	1	2	3	4	5	1	2	
d 気がつかずに右折禁止の場所で右折してしまったり、一方通行を反対にはいってしまうこと	1	2	3	4	5	1	2	
e 狭い道で、すれ違いができるかどうかの判断に迷うこと	1	2	3	4	5	1	2	
f 出てこないと思った車が出てきてあわてること	1	2	3	4	5	1	2	
g 右折の時に、行こうか行くまいか迷うこと	1	2	3	4	5	1	2	
h 混んだ道に合流するときに、タイミングがあわずにまごまごすること	1	2	3	4	5	1	2	
i 他の車に道を譲るべきか、自分の車が行くべきか迷うこと	1	2	3	4	5	1	2	
j 合図をせずに車線を変えること	1	2	3	4	5	1	2	
k ハンドルの戻しが遅れて、蛇行してしまうこと	1	2	3	4	5	1	2	
l 長い下り坂でエンジンブレーキを使わずにフットブレーキだけを使うこと	1	2	3	4	5	1	2	
m 一定速度での走行がうまくいかず、速くなりすぎたり、遅くなりすぎたりすること	1	2	3	4	5	1	2	
n 左折時にハンドルを切りすぎて、歩道に乗り上げたり、タイヤをこすってしまうこと	1	2	3	4	5	1	2	
o 同乗者から、自分の運転は怖いと言われること	1	2	3	4	5	1	2	⑥⑦

- (16) あなたは、次のような事故になりかけて、ヒヤリとしたりハットしたことがありますか。
経験があるかないかいずれかの欄に○印をつけてください。

また、経験がある場合は、その主な原因1つを下の原因番号から選んで、番号を記入してください。

なお、原因が複数ある場合は、もっとも大きな原因を1つだけ選んで、記入してください。

	ヒヤリとしたりハットした経験は？		(下の原因番号を記入) ヒヤリとした原因	
	経験はない	経験がある		
a カーブなどで対向車線にはみだして衝突しそうになったこと	1.	2.		(82)~(84)
b 急ブレーキをかけてスリップしそうになったこと	1.	2.		
c 信号待ちや駐車中の車に追突しそうになったこと	1.	2.		
d 走っている前の車に接近しすぎて、追突しそうになったこと	1.	2.		
e 自分が追い越し中に、対向車がきて事故になりそうになったこと	1.	2.		
f 車線変更したら後ろから車が来ていて事故になりそうになったこと	1.	2.		
9 交差点で出合頭に事故になりそうになったこと	1.	2.		(10)~(12)

ヒヤリとしたりハットした経験がある場合は、下の原因番号を1つだけ記入してください

原因番号	
【自分の側の原因】 1. わき見 2. 過労やいねむり 3. ハンドル操作のミス 4. ブレーキ操作のミス 5. スピードの出し過ぎ 6. 一時不停止 7. 追越禁止場所を無視	【相手の側の原因】 8. 車間距離の詰め過ぎ 9. 後方の確認ミス 10. 相手の車との距離や相手の車の速度判断をミスした 11. 相手が譲ってくれると思った 12. その他 () 13. 相手の急ブレーキ 14. 相手の割り込みや急な車線変更 15. 相手の一時不停止 16. 他の車の幅寄せ 17. 相手のスピード違反 18. 相手のセンターラインオーバー 19. その他 ()

- (17) 次の各意見に対して、どのように考えますか。それぞれについてどのように思われるか、右の①から④の4段階でお答えください。回答は、該当する欄に○印をつけてください。

	①その通り	②どちらかといえ	③どちらかといえない	④そうではない	
a 追い越し禁止の場所では、たとえ安全にみえても追い越しをするようなことはしない	1	2	3	4	(8)
b 10km程度のスピードオーバーであれば車の流れに乗って走る	1	2	3	4	
c 一時停止の場所でも見通しがよければ停止しないで通過する	1	2	3	4	
d 駐車禁止の場所でも、気にせずに駐車する	1	2	3	4	
e 車間距離をあけると他の車に割り込まれるのであまりあけないようにしている	1	2	3	4	
f 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	
g 他人に自分の運転を批判されると腹がたつ	1	2	3	4	
h 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	
i 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	
j 前の車についていけば安心して右左折できる	1	2	3	4	
k ベテランドライバーは初心運転者にもっと親切にすべきだ	1	2	3	4	(11)

- (18) あなたは免許をとってからこれまでに、人身事故を起こしたり違反をしたことがありますか。

1. ある 2. ない

アンケート調査にご協力ありがとうございました

付録－2 統計資料

付表 1 性別・年齢別新規免許交付件数の推移

年別	年 齢 性別	16～19歳	20～24歳	25～29歳	30歳以上	計
6 1	男性	1,241,118	390,953	118,846	269,514	2,020,431
	女性	667,109	319,695	108,747	321,889	1,417,440
	計	1,908,227	710,648	227,593	591,403	3,437,871
6 2	男性	1,244,277	399,613	116,897	261,274	2,022,061
	女性	688,481	322,440	103,026	296,358	1,410,305
	計	1,932,758	722,053	219,923	557,632	3,432,366
6 3	男性	1,261,494	414,095	114,841	241,266	2,031,696
	女性	721,426	326,102	98,528	289,595	1,435,651
	計	1,982,920	740,197	213,369	530,861	3,467,347
元年	男性	1,253,578	408,931	108,414	222,445	1,993,368
	女性	724,541	315,972	93,922	281,408	1,415,843
	計	1,978,119	724,903	202,376	503,853	3,409,211
2	男性	1,295,440	408,828	107,066	213,379	2,024,713
	女性	749,680	307,054	88,302	248,205	1,393,241
	計	2,045,120	715,882	195,368	461,584	3,417,954

付表2 免許適齢人口及び免許保有者数に占める初心運転者数の割合

昭和 61年	人口 (千人)	免許保有者	免許 保有率	新規取得者	新規 取得率	平成 元年	人口 (千人)	免許保有者	免許 保有率	新規取得者	新規 取得率
16~19	男 3,889	1,692,622	43.7%	1,241,118	32.1%	16~19	男 4,100	1,610,683	39.3%	1,253,578	30.6%
	女 3,693	949,716	25.7%	667,109	18.1%		女 3,880	931,726	24.0%	724,541	18.7%
	計 7,582	2,642,338	34.9%	1,908,227	25.2%		計 7,980	2,452,409	30.7%	1,978,119	24.8%
20~24	男 4,185	3,721,489	88.9%	390,953	9.3%	20~24	男 4,510	4,059,487	90.0%	408,931	9.1%
	女 4,009	2,813,446	70.2%	319,695	8.0%		女 4,210	3,249,978	75.4%	315,972	7.3%
	計 8,194	6,534,935	79.8%	710,648	8.7%		計 7,940	7,309,465	92.1%	724,903	9.1%
25~29	男 3,962	3,720,871	93.9%	118,846	3.0%	25~29	男 4,030	3,888,477	96.0%	108,414	2.7%
	女 3,848	2,847,592	74.0%	108,747	2.8%		女 3,910	3,156,455	80.7%	93,922	2.4%
	計 7,810	6,568,463	84.1%	227,593	2.9%		計 7,940	7,024,932	88.5%	202,336	2.5%
30以上	男 33,990	25,901,379	76.2%	268,514	0.8%	30以上	男 35,010	27,705,430	79.1%	222,445	0.6%
	女 37,095	12,432,712	33.5%	321,889	0.9%		女 38,280	14,577,108	38.1%	281,408	0.7%
	計 71,085	38,334,091	53.9%	591,403	0.8%		計 73,290	42,282,538	57.7%	503,853	0.7%
合計	男 46,008	35,036,361	76.2%	2,020,431	4.4%	合計	男 47,650	37,244,078	78.2%	1,993,368	4.2%
	女 48,645	19,043,466	39.1%	1,417,440	2.9%		女 50,380	21,915,265	43.5%	1,415,843	2.8%
	計 94,651	54,079,827	57.1%	3,437,871	3.6%		計 98,030	59,159,342	60.3%	3,409,211	3.5%
昭和 62年	人口 (千人)	免許保有者	免許 保有率	新規取得者	新規 取得率	平成 2年	人口 (千人)	免許保有者	免許 保有率	新規取得者	新規 取得率
16~19	男 3,877	1,625,299	41.9%	1,244,277	32.1%	16~19	男 4,135	1,638,051	39.6%	1,295,440	31.3%
	女 3,684	908,874	24.7%	688,481	18.7%		女 3,930	950,825	24.2%	749,680	19.1%
	計 7,561	2,534,173	33.5%	1,932,758	25.6%		計 8,064	2,588,876	32.1%	2,045,120	25.4%
20~24	男 4,290	3,867,060	90.1%	399,613	9.3%	20~24	男 4,580	4,114,247	89.8%	408,828	8.9%
	女 4,130	2,993,487	72.5%	322,440	7.8%		女 4,360	3,332,177	76.4%	307,054	7.0%
	計 8,420	6,860,547	81.5%	722,053	8.6%		計 8,940	7,446,424	83.3%	715,882	8.0%
25~29	男 3,960	3,772,557	95.3%	116,897	3.0%	25~29	男 4,160	3,990,412	95.9%	107,086	2.6%
	女 3,870	2,958,645	76.5%	103,026	2.7%		女 4,020	3,310,082	82.3%	88,302	2.2%
	計 7,830	6,731,202	86.0%	219,923	2.8%		計 8,180	7,300,474	89.2%	195,388	2.4%
30以上	男 34,280	26,487,748	77.3%	261,274	0.8%	30以上	男 35,360	28,286,165	80.0%	213,379	0.6%
	女 37,480	13,110,503	35.0%	296,358	0.8%		女 38,670	15,287,054	39.5%	248,205	0.6%
	計 71,760	39,598,251	55.2%	557,632	0.8%		計 74,030	43,573,219	58.9%	461,584	0.6%
合計	男 46,407	35,752,664	77.0%	2,022,081	4.4%	合計	男 48,235	38,028,875	78.8%	2,024,713	4.2%
	女 49,184	19,971,509	40.8%	1,410,305	2.9%		女 50,980	22,880,118	44.9%	1,393,241	2.7%
	計 95,571	55,724,173	58.3%	3,432,386	3.6%		計 99,214	60,908,993	61.4%	3,417,954	3.4%
昭和 63年	人口 (千人)	免許保有者	免許 保有率	新規取得者	新規 取得率						
16~19	男 4,020	1,610,109	40.1%	1,261,494	31.4%						
	女 3,820	920,051	24.1%	721,426	18.9%						
	計 7,840	2,530,160	32.3%	1,982,920	25.3%						
20~24	男 4,390	3,971,376	90.5%	414,095	9.4%						
	女 4,210	3,132,207	74.4%	326,102	7.7%						
	計 8,600	7,103,583	82.6%	740,197	8.6%						
25~29	男 3,980	3,802,349	95.5%	114,841	2.9%						
	女 3,880	3,044,637	78.5%	98,528	2.5%						
	計 7,860	6,846,986	87.1%	213,369	2.7%						
30以上	男 34,670	27,099,759	78.2%	241,266	0.7%						
	女 37,830	13,843,436	36.6%	289,595	0.8%						
	計 72,500	40,943,195	56.5%	530,861	0.7%						
合計	男 47,060	36,463,593	77.5%	2,031,696	4.3%						
	女 49,740	20,940,331	42.1%	1,435,651	2.9%						
	計 96,800	57,423,924	59.3%	3,467,347	3.6%						

注1 人口は、総務庁統計局発行「人口推計月報」

10月1日現在の概算値

注2 免許統計は、警察庁交通局資料

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。

箱型図では、データの分布状況を下のような図で表現する。

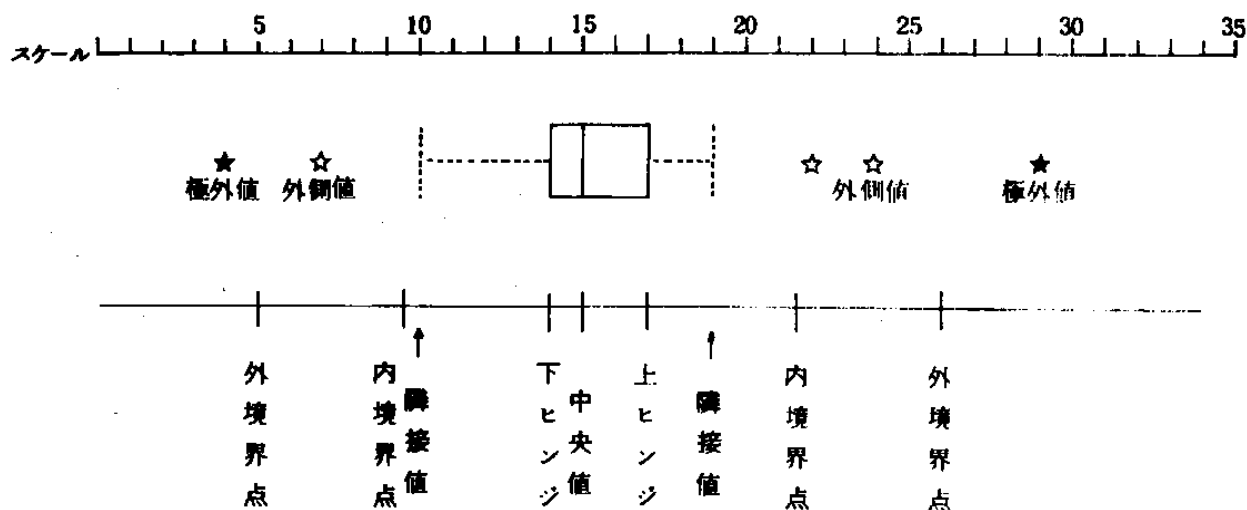


図1 箱型図の例

この箱型図で、データの分布の状況を示している。各々の、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。箱型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。箱型図では、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。箱型図では、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、つまり箱型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、左側によった形の分布で、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。

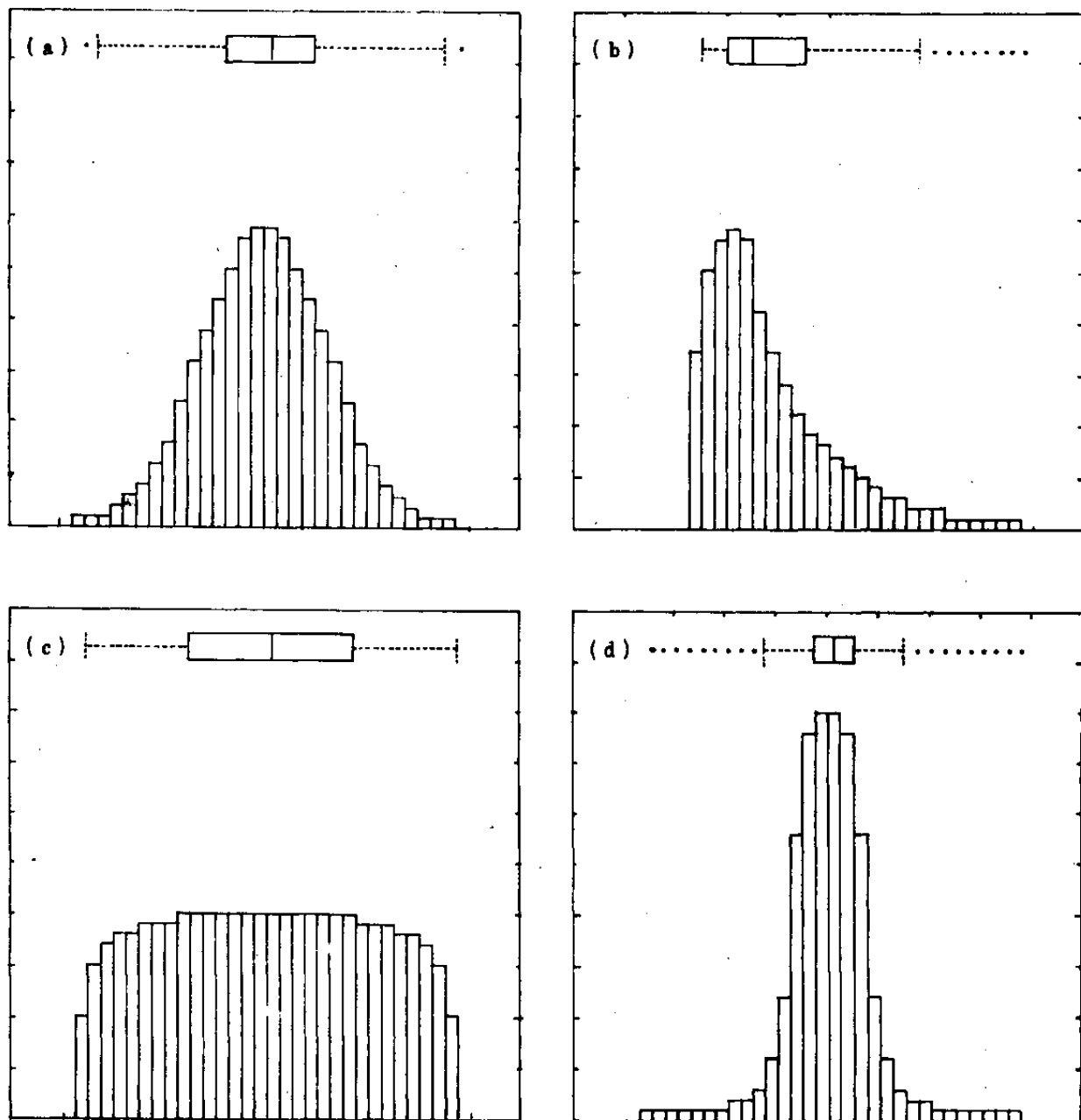


図2 各種分布形と箱型図の関係（「探索的データ解析入門」（朝倉書店）より）