平成３年度調査研究報告書

初心運転者の運転意識と実態に関する調査研究（Ⅱ）

平成４年３月

自動車安全運転センター

ま　え　が　き

初心運転者（運転免許取得後１年未満の運転者）による交通事故の多いことは、従来から指摘されているところで、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、運輸省からの自動車事故対策費補助金の交付を受け、平成２年度から平成４年度までの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た。本年度は、運転経験者の運転意識、態度等を調査し昨年度の初心者調査結果のそれと比較分析して、より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されることを期待するものである。

なお、この調査研究に参画された委員各位と調査に御協力を頂いた関係道府県警察本部運転免許課担当官及びセンター事務所の方々に、深く感謝の意を表する次第である。

平成４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
日本大学文理学部	教　　授	浅　井　正　昭
総務庁交通安全対策室	専門委員	生　内　玲　子
日本自動車連盟広報部	部　　長	岩　野　　弘
全日本指定自動車教習所協会連合会	事務局長	小　林　好　蔵
三重県安全運転管理協議会	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
警察庁交通局運転免許課	課長補佐	吉　村　幸　晴
警察庁交通局運転免許課	課長補佐	高　橋　修　吾
警察庁交通局運転免許課	係　　長	別　府　諒　一
警察庁交通局運転免許課	係　　長	稲　　正　和
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	菅　原　正　隆
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
科学警察研究所交通部	研 究 官	藤　田　悟　郎
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	三　木　克　行
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	川　村　静　男
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

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―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・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・11
2―1　初心運転者の事故・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・11
2―2　初心運転者数の推移・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・16
2―3　本調査の枠組み・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・17
2―4　調査の目的・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・19
2―5　初心運転者グループの年齢分布の修正集計について・・・・・・・・・・・・・・・19
第3章　調査の方法・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・21
第4章　調査研究の結果・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・23
4―1　調査対象者の構成と属性・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・23
4―2　初心運転者の運転実態・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・27
4―3　初心運転者の運転意識・態度の実態・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・32
4―3―1　初心運転者の運転意識・態度・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・32
(1)　攻撃的運転傾向・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・32
①　追い越されるのは、気分がよくない・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・32
②　前の車がもたもたしていると、クラクションを鳴らす・・・・・・・・・・・・・33
③　歩行者や自転車を邪魔に思う・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・34
④　あまり車間距離をあけない・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・34
⑤　優先なら道を譲らない・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・35
⑥　他人に批判されると腹がたつ・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・35
(2)　遵法傾向・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・36
①　追い越し禁止場所では、追い越しない・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・36
②　車の流れに乗って走る・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・36
③　見通しがよければ停止しない・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・37
④　駐車禁止場所でも、駐車する・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・37
(3)　依存的傾向・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・38
①　迷惑をかけるのはお互いさま・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・38
②　譲ってくれるので進路変更には不安はない・・・・・・・・・・・・・・・・・・・38

③　前の車について行けば右左折は安心・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・39
④　ベテランドライバーは初心者に親切にすべきだ・・・・・・・・・・・・・・・・・39
(4)　歩行者への態度・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・40
①　駐車中のわきは人の飛び出しに注意している・・・・・・・・・・・・・・・・・・40
②　歩行者がいても止まらないことが多い・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・40
(5)　運転への価値意識・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・41
①　運転することが楽しい・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・41
②　車は単なる移動手段・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・41
(6)　運転への緊張傾向・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・42
①　運転はこわい・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・42
②　運転は疲れる・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・42
③　狭い道でも気にせず走れる・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・43
4―3―2　運転意識・態度を構成する因子とその特徴・・・・・・・・・・・・・・・・・43
(1)　運転意識・態度を構成する因子・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・43
(2)　属性別因子傾向・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・48
4―3―3　初心運転者の運転意識・態度の特徴・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・55
(1)　攻撃的運転傾向・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・55
(2)　遵法傾向・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・56
(3)　依存的傾向・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・57
(4)　歩行者への態度・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・58
(5)　運転への価値意識・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・59
(6)　運転への緊張傾向・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・60
4―4　運転技術の自己評価等・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・61
4―4―1　運転技術の自己評価の実態・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・61
(1)　一般道路での運転技術の自己評価・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・61
①　右　折・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・61
②　大型車への追従・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・61
③　知らない道での運転・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・62
④　やや速い流れに合わせた運転・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・62
(2)　条件の悪い環境での走行・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・63
①　雨の日の運転・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・63
②　夜の運転・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・63
③　山道の運転・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・64
(3)　高速走行・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・65

① 高速道路への流入・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・65
② 高速道路での追い越し・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・65
(4) 低速での運転技術・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・66
① バック・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・66
② 狭い道の走行・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・67
③ 狭い場所への駐車・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・67
(5) 事故の運転技術の総合的な評価・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・68
4―4―2 運転技術の自己評価を構成する因子とその特徴・・・・・・・・・・・・・68
(1) 運転技術の自己評価を構成する因子・・・・・・・・・・・・・・・・・・・68
(2) 属性別因子傾向・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・70
4―4―3 初心運転者の運転技術の自己評価等の特徴・・・・・・・・・・・・・・・73
(1) 一般道路での運転技術・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・73
(2) 条件の悪い環境での走行・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・74
(3) 高速走行・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・75
(4) 低速での運転技術・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・75
(5) 自己の運転技術の総合的な評価・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・76
4―5 初心運転者にみられる危険体験の実態・・・・・・・・・・・・・・・・・・77
4―5―1 初心運転者の運転行動と危険な体験の実態・・・・・・・・・・・・・・77
(1) 情報収集の問題点・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・77
① 信号の見落とし・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・77
② 後ろに車が接近・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・77
③ 青信号に気づかず後ろからクラクション・・・・・・・・・・・・・・・・・79
④ 右折禁止を右折し、一方通行を反対に入る・・・・・・・・・・・・・・・・79
(2) 判断・意志決定に関する問題点・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・80
① すれ違いの判断に迷う・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・80
② 車の突然の出現にあわてる・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・81
③ 右折時の迷い・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・82
④ 合流時のタイミングが合わない・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・83
⑤ 他車に譲るか迷う・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・84
(3) 運転操作に関する問題点・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・84
① 合図をせずに車線変更・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・84
② ハンドルの戻し遅れ・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・85
③ 下り坂でフットブレーキだけを使う・・・・・・・・・・・・・・・・・・・86
④ 定速度走行ができない・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・87

⑤　左折時のハンドルの切りすぎ・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・87
⑥　同乗者から恐いと言われる・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・88
4―5―2　運転行動を構成する因子とその特徴・・・・・・・・・・・・・・・・・・89
(1)　運転行動を構成する因子・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・89
(2)　属性別因子傾向・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・92
4―5―3　初心運転者にみられる運転行動の特徴・・・・・・・・・・・・・・・・・97
(1)　情報収集に関する問題点・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・97
(2)　判断・意志決定に関する問題点・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・98
(3)　運転操作に関する問題点・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・100
(4)　初心運転者にみられる特徴的な運転の状態・・・・・・・・・・・・・・・・103
4―6　初心運転者のヒヤリ・ハット体験とその原因・・・・・・・・・・・・・・・106
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・・・・・・・・・・106
(1)　カーブでの対向車線へのはみだし・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・106
(2)　急ブレーキをかけてスリップしそうに・・・・・・・・・・・・・・・・・・107
(3)　駐車中の車に追突しそうに・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・108
(4)　走行中の車に接近して追突しそうに・・・・・・・・・・・・・・・・・・・109
(5)　追越し中に対向車が・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・111
(6)　車線変更時後続車を確認ミス・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・112
(7)　出合頭に事故になりそう・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・113
4―6―2　ヒヤリ・ハット体験とその原因の特徴・・・・・・・・・・・・・・・・114
4―7　事故・違反の有無別にみた特性・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・117
4―7―1　運転者属性の差異・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・117
4―7―2　運転実態の差異・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・118
4―7―3　運転意識・態度の差異・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・120
4―7―4　運転技術の自己評価の差異・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・123
4―7―5　運転行動の差異・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・124
4―7―6　事故違反の有無に関する要因分析・・・・・・・・・・・・・・・・・・125
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・・・・・・・・・127
4―8―1　ヒヤリハット体験と意識、運転技術、運転行動の関連性・・・・・・・・・127
4―8―2　運転意識・態度と運転行動の関連性・・・・・・・・・・・・・・・・・134
4―8―3　運転意識・態度と運転技術の自己評価の関連性・・・・・・・・・・・・137
4―8―4　運転技術の自己評価と運転行動の関連性・・・・・・・・・・・・・・・138
第5章　まとめ・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・140
付　録

1　アンケート用紙・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・143
2　統計資料・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・147
3　ボックスプロットについて・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・150

第１章　調査研究の概要

1―1　調査研究の目的

初心運転者の実態、運転意識・運転態度及び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・違反について明らかにし、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

平成2年度に調査した初心運転者の運転の実態、運転意識・態度等をより明らかにするため、本年度は、運転経験者と比較分析して実態等を把握するため、運転免許センター等で免許証の更新を受け、更新時講習を受講した運転経験者を無作為に抽出してアンケート用紙を配布し、9,152件の回答から、質問項目に未記入等の不完全票を除いた、8,491件(男性4,215名、女性4,276名)を調査の対象とした。

(2)　調査の期間

平成3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　調査県

調査県は、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

免許証の更新時講習を受講した者に、アンケート用紙を配布、記入依頼をして回収する方法で行った。

(4)　調査項目

平成２年度に実施した初心運転者の調査項目と整合性のある内容とし、比較研究を行えるようにした。

（１）　属性(性別、年齢、未既婚別、職業別)

（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　調査研究結果の腰

1―3―1　アンケート結果

(1)　分析対象数

分析の対象とした性別・年齢別・講習別の件数は、次のとおりである。

年齢		20～24	25～29	30～39	40～49	50以上	計
男性	簡素	312	383	763	857	1,000	3,315
	通常	273	160	189	163	115	900
	計	585	543	952	1,020	1,115	4,215
女性	簡素	664	581	886	851	456	3,438
	通常	330	120	174	146	68	838
	計	994	701	1,060	997	524	4,276
計		1,579	1,244	2,012	2,017	1,639	8,491

(2)調査対象者の属性

①　未既婚別

男性の未婚者は30%で、女性は33%であった。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。

②　職業別

男性では「会社員、公務員等」が68%となっている。女性は「会社員、公務員等」が39%、ついで「専業主婦」の27%となっている。

③　保有免許種別構成

普通免許の保有は100%。大型免許は、男性10%で、女性は0.2%と少ない。自動二輪免許は、男性41%、女性は7%で、原付免許の保有率は、ともに22%前後となっている。

④　運転者群別構成

男女ともに「マイカー運転者」が多く、男性で59%、女性で80%となっている。次いで、「仕事の必要から運転する」の男性が36%、女性は10%、となっている。

⑤　講習別構成

男女ともに８割が簡素化講習受講者(男性で79%、女性で80%)となっている。

(3)　運転の実態

①　運転車種

主に運転している車種は、男女とも普通乗用車が多く、男性では78%、女性は62%となっている。次に多いのは、女性の軽乗用車で27%、男性の普通貨物車の7%であった。

②　運転目的

運転の目的別では、男性は「通勤・通学」が45%で、次いで「業務・仕事」が37%、「レジャー」が10%と続いている。女性は「通勤・通学」の35%、「買い物」27%、「業務・仕事」13%の順となっている。

③　運転経験期間

運転経験の期間は、男性では15年以上、10年以上15年未満、５年以上10年未満の順に47%、18%、16%となっており、女性は５年以上10年未満が23%、１年以上３年未満が21%、ついで10年以上15年未満が17%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79%、女性で60%となっている。次いで、「週に３～４日運転している」が男性で９%、女性では12%となっている。「週に１～２日運転している」は、男性で７%、女性は９%となっている。

⑤　走行距離

過去１年間の走行距離は、男性では２万km以上と１万km以上～１万５千km未満が共に28%で、５千km以上～１万km未満が21%となっている。女性では、５千km未満が37%と高く、５千km以上～１万km未満が28%、１万km以上～１万５千km未満が17%と走行距離が延びると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、過去１年間では、男性15%、女性が11%で過去２～３年間では男性24%、女性17%であった。

(4)　免許更新者(運転経験者)の運転意識・態度

初心運転者に比べて免許更新者(運転経験者)はどのような意識、態度で運転しているか(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)」と肯定する意見の回答をした比率の結果は、次のとおりとなっている。

①　攻撃的運転傾向については、女性は５割を超える者が歩行者や自転車を邪魔に思い、男性の５割は、他車に追い越されることを不快と思っている。

「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、女性は53.4%で、男性は50.3%、特に、女性は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、男性は49.6%、女性40.5%となっており、男性は、他車に追い越されることが不快と感じている。

なお、攻撃的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15%、女性９%)、「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25%、女性15%)、「他人に自分の運転を批判されると腹がたつ」(男性27%、女性21%)及び「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29%、女性25%)となっているが、女性に比べていずれも男性の肯定者比率がやや高い。

② 遵法傾向としては、男女ともに遵法性が高い。

「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84.3%、女性92.4%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認識し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。「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11%、女性７%が駐車禁止場所で駐車をすると回答しているが、反面、残りの約９割は駐車しないとしており、遵法精神が高い。「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９%で、これについても上記の駐車と同様な意味あいを示すものと思われる。

また、「10㎞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91%、女性87%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割の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10㎞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あ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83.2%、女性82.3%となっている。道路交通の場面では、運転経験者でも、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割の運転者は、他車(人)に対して依存的であるようだ。

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12%)、及び「前の車についていけば安心して右左折できる」(男性13%、女性16%)は、いずれも同様な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、16%と他の項目に比べて依存的傾向が高い。

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91.9%、女性92.7%)を超えている。これは、運転に際して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16.3%、

女性11.6%で、この回答比率の低いことは、歩行者保護を優先して、横断歩道は止まって歩行者を横断させているものが、８割強存在している。

⑤　運転への価値意識については、やや女性にその意識が強い。

男性45.6%、女性52.4%、と５割前後の男女が「目的がなくて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42.8%、女性44.6%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、緊張して疲れるとしている。

男性の79.6%、女性80.8%が「運転はこわいものだと思う」とし、男性63.6%、女性66.6%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、あらゆる交通場面に遭遇し恐いと感じ、人、車、自転車等に気を配って緊張して疲労を感じている。

なお、「人通りの多い狭い道でもあまり気にせず走れる」としているのは男性30.7%、女性25%で、男性の比率が高い。

(5)　免許更新者(運転経験者)の運転技術の自己評価等

①　一般道路での運転技術

一般道路における走行時の運転技術に関して問題なく運転することができると、評価しているものは、「右折」については男性90.3%、女性77.6%が、次に「やや速い流れに合わせた運転」(男性86.3%、女性69.5%)、次いで、「大型車への追従」(男性68.1%、女性37.1%)、「知らない道での運転」(男性59.2%、女性29.7%)の順となっている。これらの運転場面において問題なく運転する技術のあることを高く自己評価しており、男性にその比率が高い。女性については、「右折」と「やや速い流れに合わせた運転」は問題ないとしているが、「大型車への追従」と「知らない道での運転」についてはやや不得意のようである。

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72%、女性は52～54%となっている。男女ともこれらの運転場面では、問題なくできると自ら高く評価している。

「山道の運転」は、男性77.3%に対し女性39.4%となっており、女性に山道の運転に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8割が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4割強で、高速道路での走行は、苦手のようである。

④　低速での運転技術

狭路走行、駐車、バックなど、低速で運転する交通場面では、いずれも男性の肯定者比率が高く(狭路走行85.1%、バック81.7%、駐車74.6%)、女性は(狭路走行59.1%、バック56.4%、駐車38.1%)となっており、男性はこれらの運転はうまくこなしている。女性は、特に「駐車」については38.1%と少なく他に比べて苦手としているようだ。

⑤　自己の運転技術の総合的な評価

運転経験者が、自己の運転技術をどのように評価しているかについては、「運転がうまいと思う」とする比率が、男性67.6%、女性43.3%となっており、男性にその評価が高い。「運転が下手と思う」としている比率が、女性56.6%、男性32.1%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。

(6) 免許更新者と初心運転者の運転行動の特徴

① 情報収集の問題点

初心運転者と免許更新者とに分けて、各質問項目に対する肯定者比率には、微妙な差があるだけで、性別あるいは初心運転者、免許更新者別にみた傾向差は読み取り難い。

しかし、男性運転者について、極く微差ではあるが、「右禁、一方通行の見落とし」を除いて、免許更新者が高くなっている。逆に言えば、それだけ、初心運転者が「見落とし」や「うっかり」という現象が生じないように努めていることかもしれない。これに対して、女性運転者は「青信号に気づかず」を除けば、ほんの僅かつつではあるが、初心運転者で高い傾向にある。女性の初心運転者が、周囲への気配りに集中し難い面のあることを、この結果が示唆しているものと考えられる。このような情報収集の仕方に関する問題点について、要約すると、次のようになる。

ア 信号の見落としについて

男性では、初心運転者が免許更新者よりやや多く、一方、女性では逆に初心運転者が免許更新者に比べてやや多い。

女性運転者では、免許取得後の経過年数が少ないほど「信号の見落とし」が多く初心者の見落としが最も多い。これに対して男性運転者では、女性運転者とは逆に、「信号の見落とし」が初心者でやや少なくなる傾向にあることが認められた。男性の初心運転者は信号に対する関心が高いのに対して、女性の初心運転者は、信号を意識しながらも、それに集中し難い面のあることが、この結果に示唆されていると思われる。

イ 後ろに車が接近

性別及び初心運転者、免許更新者別の傾向差を読み取ることはできない。しかし、「よくある」、「時々ある」とする積極的な回答比率からみると、男女とも、初心運転者でその率が高い傾向にある。

運転中の後方に対する配慮は、運転者全般に苦手とするものであるが、この結果からは初心運転者が、特に女性の初心運転者がそれを苦手としていることを理解することができる。

ウ 青信号に変わったのに気づかない

男性の初心運転者が24.3%、免許更新者が32.6%、女性の初心運転者が25.1%、免許更新者が28.8%で、男女とも初心運転者の比率が低い。これは信号の変化に対する気遣いが、初心運転者で細やかになっていることを示し、この傾向は、女性よりも男性に特徴的なようである。

これの特徴は、免許経過年数に応じて、肯定者比率が漸増傾向にあることである。信号の変化に対する気遣いが、周囲への気配りの在り方を示しているものとすれば、男性における「運転中の気の緩み」は、３～５年で目立つことにもなりかねない。

エ 右折禁止や一方通行の見落とし

男性の初心運転者が18.5%、免許更新者が15.2%、女性の初心運転者が19.7%、免許更新者が18.9%である。「右禁や一方通行の見落とし」は、男性の初心運転者で若干多くなる傾向にあることが認められた。しかし、この「見落とし」は、経験年数にかかわりなく、女性運転者に多くみられる現象のようである。

② 判断・意志決定の問題点

判断・意志決定の仕方に、問題が生じやすい順に示すと、女性の初心運転者、免許更新者、男性の初心運転者及び免許更新者というようになり、女性の初心運転者が第一位になる。男女の運転者に共通しているのは、「出てこないと思った車が出てくる」という項目だけで、また、この質問に限って、男女の肯定者比率が、53%から56%の間に集中しており、これは、運転者全般にかかわる問題点で、相手の突発的な行動の変化を想定しながら運転するという姿勢が、それだけ希薄になっていることを示すものと考えられる。

ここでいう判断・意志決定は、各質問項目からみてもわかるように、「戸惑い、迷い、あわて」という状態に陥った経験の有無から、その程度が推察されるようになっている。このような観点から、男女別に、初心運転者の特徴に焦点を合わせて、検討した結果を示すと次のようになる。

ア すれ違いが可能かについての判断の迷い

回答比率の高い順は、女性の初心運転者が67.2%、免許更新者が57.2%で男性の初心運転者が44.7%、免許更新者が31.6%で、男女ともに、初心運転者の比率が高い。「すれ違い時の迷い」は、このように性別にみてもあるいはまた、初心運転者と免許更新者別にみても、顕著な傾向差にあることがわかる。総じて、「すれ違い時の迷い」は、初心運転者に、特に女性の初心運転者に目立つ現象であることが理解できる。

イ 合流時にタイミングが合わない

女性の初心運転者が57.7%、免許更新者が56.1%で、男性の初心運転者が36.5%及び免許更新者が31.4%で、この場合も、女性運転者が男性運転者よりも高率であり、また、初心運転者の方が免許更新者よりも高い肯定者比率となっている。

このように、「合流時にタイミングがあわず、まごまごする」という現象は、免許取得後の初期に現れやすいのだが、意外なまでにこの出現率が減少しがたくなっている。特に女性運転者の場合、女性特有のものといえるほどまでに、長期間に渡りその出現率が高率を保つ傾向にあることが認められる。

ウ 右折時の迷い

次に、この「右折時の迷い」であった。肯定的回答者率は、女性の初心運転者が55.7%、免許更新者が51.3%、男性の初心運転者が41.0%、免許更新者が40.0%であった。このように、男性については、初心運転者、免許更新者ともに同率といえるが、女性では、初心運転者の方がやや高率になっている。やはり、この「右折時の迷い」に関しても、女性運転者に多くみられ、とりわけ女性の初心運転者に目立つ特徴ということができよう。

エ 他車に譲るか迷う

総じて女性運転者の比率が男性運転者よりも10%強高くなっている(女性の初心運転者52.3%、免許更新者51.6%、男性の初心運転者40.1%、免許更新者40.0%)。しかも、初心運転者と免許更新者別にみた

肯定者比率は、男女ともほぼ同率であった。「他車に譲るか迷う」ということは、女性運転者に多くみられ、免許取得後の経験年数によっても左右され難い面のあることがうかがわれる。

オ　出てこないと思った車が出てくる

性別にみるとほぼ同率といえる(男性の初心運転者56.0%、免許更新者52.0%、女性の初心運転者53.3%、免許更新者53.6%)。ただし、男性は、初心運転者の比率が、免許更新者より、若干高くなっており、周囲の状況の変化に対する感受性に甘さのあることがうかがえる。

これを免許経過年数別にみると、男性運転者では、初心者が56.0%、免許取得後２年以降では減少し、横ばい状態となり、16年以上で、初心運転者とほぼ同率の55.9%になる。女性運転者の場合にも、同じような経過を経て初心運転者53.3%の水準を、免許取得後10～15年以降で突破してしまう。潜在的危険源に対する感受性には、男女ともに甘さがあることを、この結果は示している。この甘さは、初心運転者の場合、周囲の危険に対する知識、認識の不足によると考えられるが、ベテラン運転者の場合、経験的確率からみてそのような事態は「頻繁には起こらないだろう」というような、その場の警戒心の緩みに起因するものと思われる。

③　運転操作の問題点

運転操作に関する肯定者比率によれば、「合図なしの進路変更」を除き、その他の質問(ハンドルの戻し遅れ、下り坂フットブレーキだけ、定速走行できず、左折時ハンドルきりすぎ及び同乗者が恐いという)で、女性運転者が高くなっている。運転操作面に関する難点が、女性運転者に多くなっていることがわかる。

この女性運転者に多くみられる項目も、初心者の回答比率が高いのは、「ハンドルの戻し遅れ」と「同乗者が恐いという」の二つだけである。これに対して、男性運転者では、この質問の全てについて免許更新者より、初心者の回答比率が高い傾向にあつた。

以上から、女性は運転操作に慣れがたい面があること、男性は女性とは逆に運転操作はもともと得手であり、慣れやすい性質のものであることなど、運転に関する性差を検討するための、一つのヒントが得られたように思われる。

以下に、男女別、初心運転者と免許更新者別にみて、顕著な傾向差が認められた結果を要約して示すこととする。

ア　合図をせずに車線変更

「合図なしの車線変更」は、男性運転者に多いが、初心運転者と免許更新者との比率の差は意外に少ない。これに対し女性運転者の場合は、初心者の回答比率がやや高い。

男性の免許取得後の経過年数別にみると、免許取得後2年で最も多く44%になり、その後、経過年数にしたがい肯定者比率が徐々に減少し、10～15年で35.9%と初心運転者と同率になる。この結果には、進路変更の合図に対する初心運転者の意識の程度が反映されていると思われる。その実行を強く意識しているのが、初心運転者といえるが、特に免許取得後2年から3年にかけては、その意図が希薄になっているといえる。

イ　同乗者から恐いと言われる

男女ともに、「同乗者から恐い」といわれることが、確かに初心運転者に多く(女性の初心運転者38.9%、男性の初心運転者30.1%、女性の免許更新者28.6%及び男性の免許更新者20.4%)、これが初心運転者特有のものとはいえないようである。免許経過年数別にみた肯定者比率を検討すると、これが意外なまでに長期間に渡り持続されている。極く大まかに推察すれば、「同乗者から恐いと言われる」事態が少なくなるのに、10年以上の年月を要すると考えられる。

ウ　下り坂でフットブレーキだけを使う

肯定者比率は、女性運転者の方が高い(初心運転者30.5%、免許更新者31.8%)。この結果、女性運転者の操作面に対する無関心さの実態を反映しているものと思われ、男性では、初心運転者24.6%、免許更新者19.1%となり、初心運転者の未熟さが理解できるような結果になっている。

免許取得後の経過年数別に検討しても、総じて、男性運転者よりも女性運転者で「下り坂でフッブレーキだけを使う」比率の多いことが認められた。男性運転者では、その比率が初心者に僅かに多くなっているが、免許経過年数が増しても、意外なまでに操作面の改善が進んでいない様子である。

エ　ハンドルの戻し遅れ

特に女性の初心運転者の「ハンドルの戻し遅れ」が目立っている(女性の初心運転者26.5%、免許更新者15.4%、男性の初心運転者14.8%、免許更新者7.9%)。また、免許経過年数別にみると、「ハンドル戻しが遅れて、蛇行してしまうこと」は男女ともに、2年までの運転者に目立つ特徴といえる。

オ　定速走行ができない

総じて、女性運転者で高くなっているが、初心運転者と免許更新者との間に、肯定者比率の差は認めることができなかった。一方、男性運転者では、初心運転者がこの定速走行に難点を示すことがやや多い。

カ　左折時のハンドルの切りすぎ

いずれかといえば、女性運転者の方が、男性運転者より、「左折時のハンドルの切りすぎ」が多い。肯定者比率を免許経過年数別にみると、男女ともそれぞれ一定水準に保たれていることから、「左折時のハンドルの切りすぎ」は、必ずしも、初心運転者特有のものとは言いがたい結果になっている。

④　最大の難点は判断、意志決定の不適さ

運転行動を情報収集、判断・意志決定及び運転操作の三つのプロセスに分けて、そのいずれの面に初心運転者の問題点が多く潜んでいるかを検討してきた。その結果、初心運転者の最大の難点は、判断・意志決定に関わるものであることがわかった。この難点は前述の「運転者全般にみられる特徴的な運転」の項からも理解できるように、初心運転者だけに認められる性質のものではない。しかし、初心運転者と免許更新者別に検討した場合、初心運転者において、判断・意志決定の不適切さが、問題になると指摘せざるを得ない結果になるのである。

ア　運転の状態に、最も影響力を及ぼしているのが、判断・意志決定の仕方である。収集された情報を、いかに処理するかで運転操作の仕方が決まる。

イ　運転行動に関わるプロセスを、安全確保の観点から重要な順にあげると、判断・意志決定、情報収集及

び運転操作となる。

ウ　免許更新者と比較した場合、初心運転者の判断・意志決定が安全確保のために、最大の難点になっていると思われる。特に、女性の初心運転者では、判断・意志決定の占める役割が大きい。

エ　この判断・意志決定の不安定さにより、初心運転者にみられる運転操作面の不適切さが引き出されていることになる。この運転操作面の不適切さは、総じて、初心運転者に多い現象となっている。

オ　情報収集については、性別、初心運転者と免許更新者別に検討しても、その回答比率からみて、一定の傾向差を読み取ることができないほどに微妙な差であった。

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

1　初心運転者の定義

(1)　初心運転者とは

初心運転者の定義は、現在、必ずしも統一されているとは言えず、使用するデータによって若干の違いが見られる。一般的には、「まだ物事に慣れていないこと」(広辞林・三省堂)、つまり未熟な状態であることを意味しているが、自動車等の運転技能において何処までを未熟な状態として捉えるかは大変に難しい。しかも、自動車等の運転技能は、単なる技術上のレベルだけで判断することはできず、安全運転能力の成熟度が極めて大きな要素となることからその定義が更に困難となる。

現在、自動車等の運転者等を対象とした初心運転者とは、運転資格である運転免許証を取得後概ね1年未満の者という考え方に従っている。つまり、個々に異なる免許取得月日を客観的な基準として設定し、それから概ね1年間を我々の日常経験から判断して物事に慣れるための1サイクルとして考えようとするものである。成熟度を状態で判断することが極めて困難であることから、一定の期間を客観的な基準として捉えざるを得ないのが実情である。従って、かかる基準によって抽出されたサンプルを全くの等質の集団として扱う危険性を念頭におきながら、個々の運転者の運転頻度も考慮して判断する必要がある。

(2)　交通事故分析から扱う初心運転者

上記の前提に従い初心運転者の交通事故を分析する場合、一定の制約と問題がある。第１は、ここで扱う初心運転者とは、事故を起こした車両に係る運転免許を取得してから事故発生日までの期間が１年未満の者を対象にしていることである。従って、事故を起こした車両では初心運転者であっても、別の車両については、十分な運転経験を有している場合があり、交通の場面には十分に慣れている場合もある。

第２は、後述するように、免許取得後の経過年数が１年未満の者の年齢構成に大きな偏りが見られる点である。平成３年中の死亡事故について、初心運転者の年齢構成を見ると、その90%以上は16～24歳の若年者によって占められている。反対に、免許経過年数が10年以上の中に若年者が含まれることはあり得ないことであるので、これをそのまま比較したのでは、実は年齢差を抽出しそいて、目的とする初心運転者の特性を覆い隠してしまう危険性がある。

そこで、ここでは、初心運転者の特性をサンプル数の多い若年者の間で、平成３年中に発生した自動車等(自動車、自動二輪車、原付)が第１当事者となった死亡事故を対象に比較分析することとした。

2　初心運転者による死亡事故の推移

平成３年中において自動車等が第１当事者として発生した死亡事故は、9,430件である。このうち、昭和61年からの推移で見ると、初心運転者の全体に占める事故の比率はほぼ一定であり、平成２年まで14%台で推移していたのが平成３年では13%とわずかではあるが減少に転じた。２～３年未満が横ばい、３年以上が増加傾向を示す中で注目される点である(図2-1-1)。

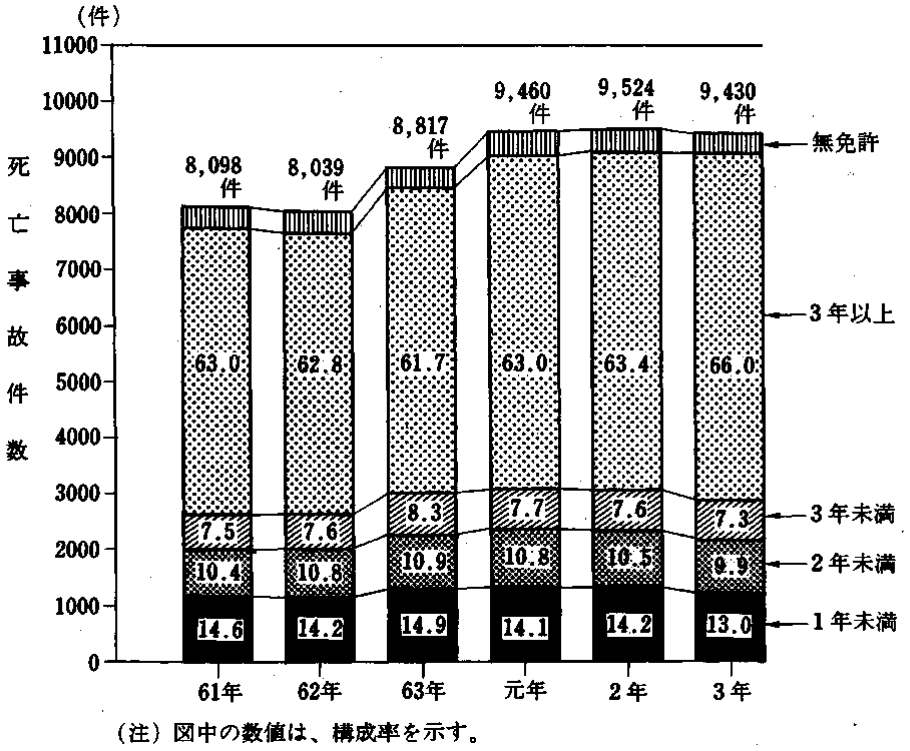


図２―１―１

3　初心運転者の事故の特徴

(1)　初心運転者事故の9割が若年者

平成３年中に自動車等が第１当事者となって発生した死亡事故のうち、初心運転者による事故は、1,226件で、このうち1,110件(90.5%)が16～24歳の若年者によるものである。25歳以上の年齢層における初心運転者事故は、極端に少なく、60歳を超えると皆無である。25歳以上の年齢層の初心運転者事故は116件で、10%を割っており、いわゆる初心運転者事故は、若年運転者の問題でもあると言える。

一方、若年者の中にあっては、免許経過年数１年未満の運転者の事故の発生件数が最も多く、若年者全体の約30%を占めている。同じ年齢層にあっても免許経過年数が長くなるほど、つまり運転経験が多いほど発生件数は少なくなっており、運転経験の多寡が重要な要因として関与していることがわかる。このように、同じ年齢層の中で比較してみると、やはり初心運転者は事故を起こしやすいことがわかる(図2-1-2)。

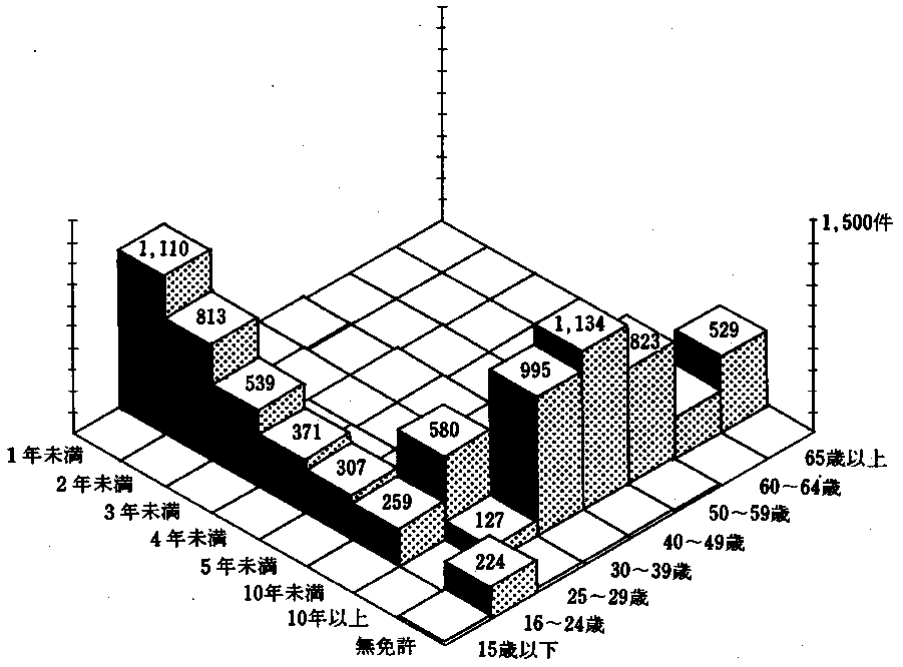
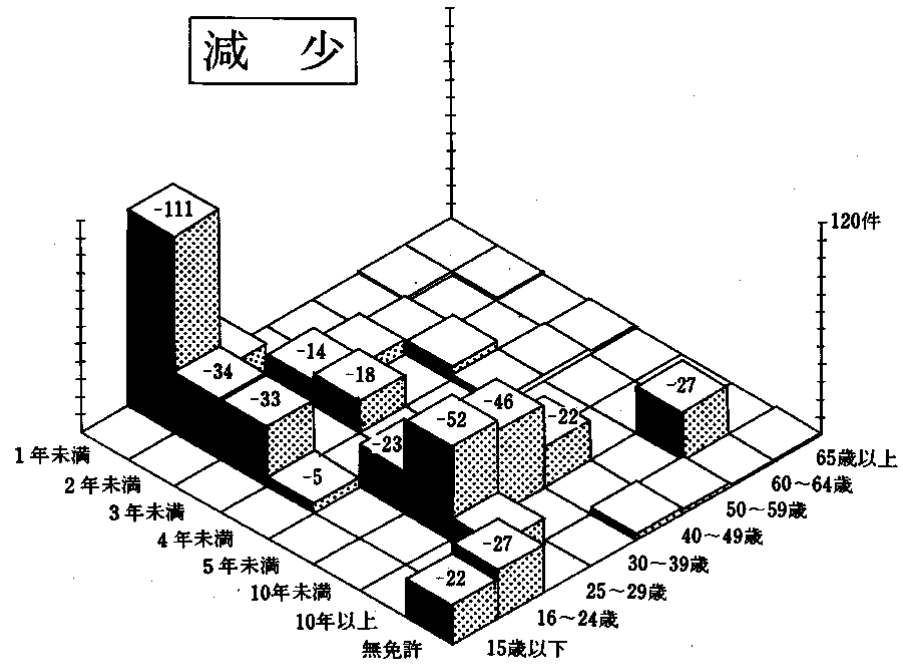


図2—1—2

(2)　初心運転者(若年者)の事故が大幅減少

平成３年中の自動車事故等による死亡事故は、9,430件で前年に比べて94件(1.0%)の減少に留まった。これを年齢層と免許経過年数の両面から見ると、16～24歳の免許経過年数１年未満の運転者による事故が前年に比べて111件(9.1%)と大幅に減少した。免許経過年数10年以上の運転者による事故が大幅に増加しているのに対して極めて対照的である(図2-1-3)。



（注）減少数は、平成２年に対する平成３年の値である。

図2—1—3

(3)　初心運転者事故の60%は夜間事故

一般的に若年運転者は、夜間事故の比率が高い。若年者全体でみると約65%が夜間に発生している。その中で初心運転者の事故は、昼間が39.1%、夜間が60.9%となっている。夜間事故の比率は、免許免許取得後の経過年数に比例して高くなる傾向を示しており、３年以上では65.7%にもなる。

初心運転者の夜間の事故率は約60%と過半数を占めるが、同じ若年運転者の中で免許経過年数の長い者と比較すると夜間の事故率は高いものではない(図2-1-4)。

(4)　カーブ事故の多い初心運転者

若年運転者全体の事故の発生場所を道路形状別にみると、直線道路である一般単路が最も多く35.7%を占める。次いで、交差点内(28.5%)、カーブ(24.9%)等が多い。初心運転者の場合、カーブでの事故が多いと言う特徴が見られる。初心・運転者と２年未満の運転者の事故の27%はカーブ地点で発生しており、３年未満と３年以上に比べると高い(図2-1-5)。

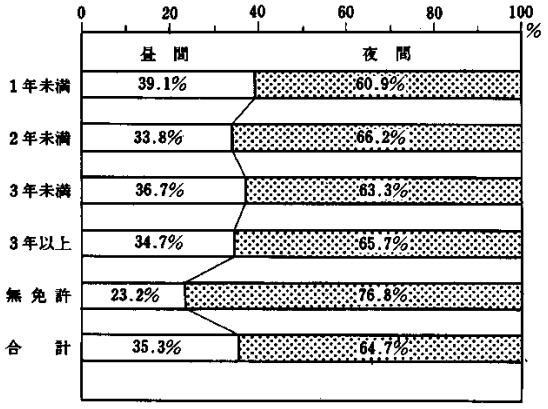


図2—1—4

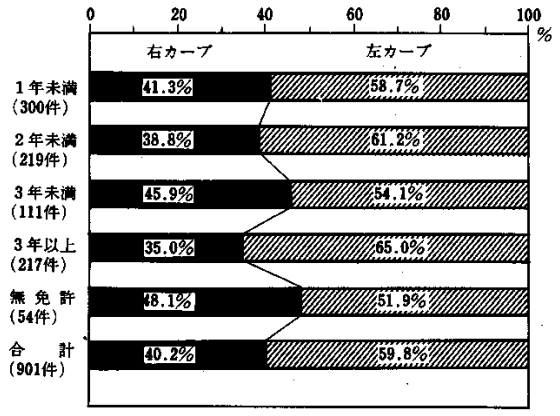


図2—1—5

次に、カーブ地点で発生した事故を右カーブと左カーブに分けて比較して見ると、全体的には右カーブの約40%に対して左カーブが約60%と高い。初心運転者と２年未満がほぼ平均の姿に近い構成を示しているが、３年未満になると左右の事故がやや接近し、３年以上では圧倒的に左カーブが多くなる(図2-1-6)。

(5)　単独事故が多い初心運転者

若年運転者全体の事故を事故類型別に見ると、約40%が車両相互事故、35%が車両単独事故、そして約22%が人対車両事故であり、車両同士と単独事故が多い。

初心運転者は単独事故が多く、36.8%を占める。２年未満も35.4%と１年未満に次いで高い。免許経過年数の長い運転者ほど単独事故の比率は減少する傾向が見られ、初心運転者と単独事故の関連が強いようである。

人対車両事故は、免許経過年数の長い運転者に多く発生しており、初心運転者では18.9%と低い。車両相互事故は、免許経過年数による大きな変化は見られないが、出合頭衝突の事故がやや初心運転者に多い。

次に、初心運転者に多い単独事故の内容について見ると、顕著な差異が見られるわけではないが、初心運

転者は駐車車両への衝突事故と転倒による事故が３年以上の運転者に比べて比率が高い。電柱や標識等工作物に衝突する事故は、初心運転者に低く、免許経過年数３年以上の運転者に高い(図2-1-7、図2-1-8)。

(6)　最高速度違反が多い初心運転者

初心運転者による死亡事故を法令違反別に見ると、最高速度違反(43.2%)、信号無視(6.1%)、一時不停止(3.4%)、運転操作不適(5.6%)等の違反の比率が３年以上の運転者の事故に比べて高い。

一方、漫然運転と安全不確認の違反による事故は、３年以上の運転者の事故に比べて低い比率となっている（図2-1-9）。

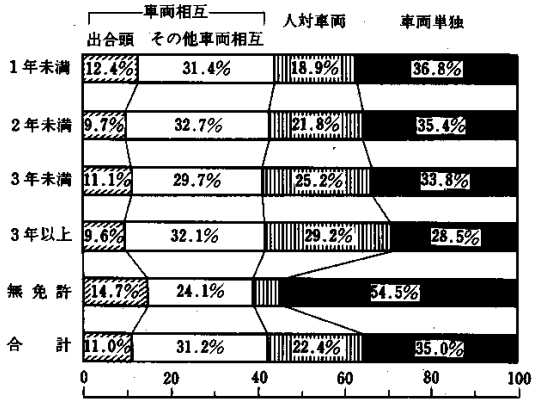


図2—1—6

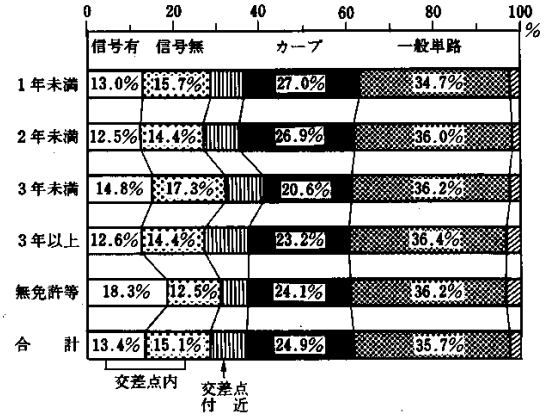


図2—1—7

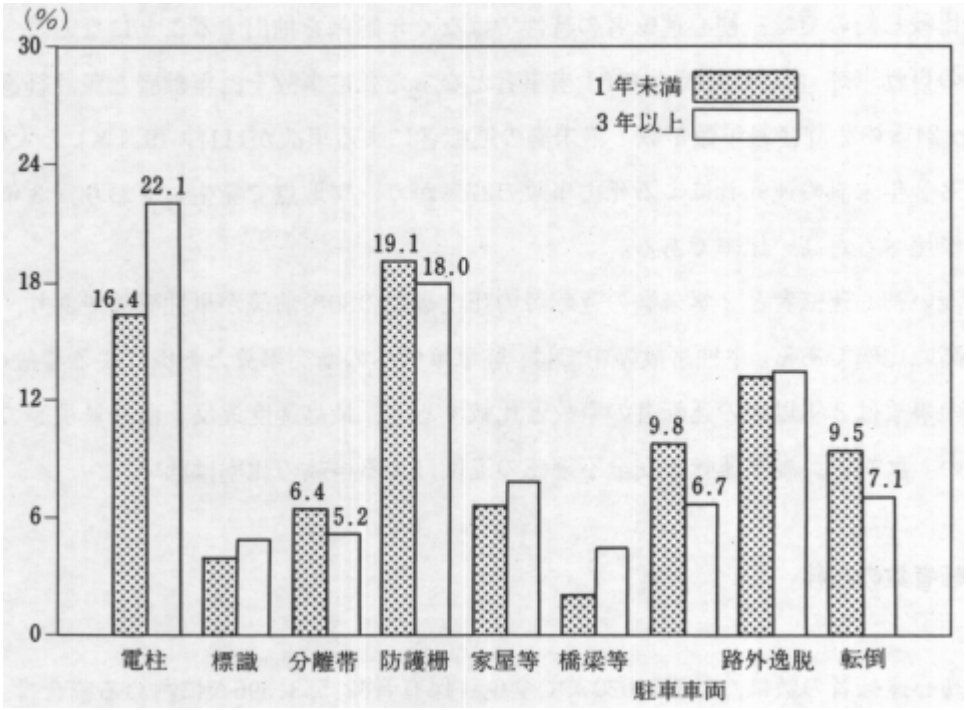


図2—1—8

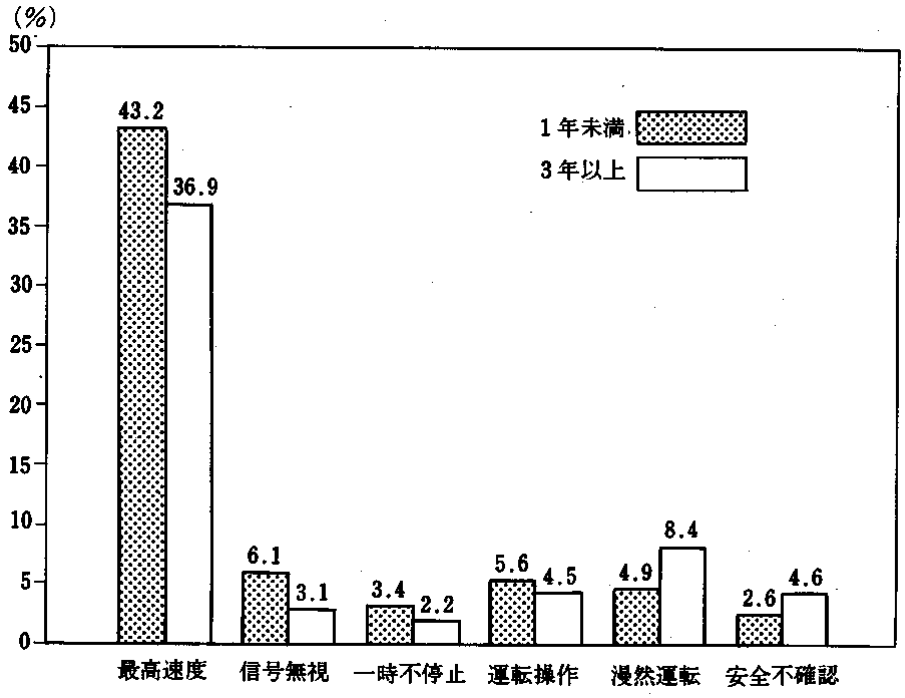


図2—1—9

4 まとめ

(1) 全死亡事故に占める初心運転者の事故は、ここ数年来ほぼ一定の比率で推移してきたが、平成３年にはわずかではあるが減少した。

(2) 初心運転者による事故を年齢層別に見ると、90%以上は16～24歳の若年者である。従って、単に免許経過年数だけで比較したのでは、初心運転者の特性ではなく年齢差を抽出することになる。

(3) 平成３年中の自動車等(原付以上)が第１当事者となった死亡事故を、年齢層と免許経過年数の両面から見ると、16～24歳の免許経過年数年数１年未満の運転者による事故が111件(9.1%)と大幅に減少した。

(4) 初心運転者と２年未満の運転者による死亡事故の27%がカーブ地点で発生しており、３年未満及び３年以上の運転者に比べると高い比率である。

(5) 運転経験の浅い初心運転者と2年未満の運転者の死亡事故の36%前後が単独事故であり、３年以上の運転者に比べて高い比率である。単独事故の中では、駐車車両への衝突事故と転倒による事故の比率が高い。

(6) 初心運転者の事故は３年以上の運転者の事故と比較すると、最高速度違反、信号無視等の違反による事故の比率が高い。反対に、漫然運転と安全不確認の違反による事故の比率は低い。

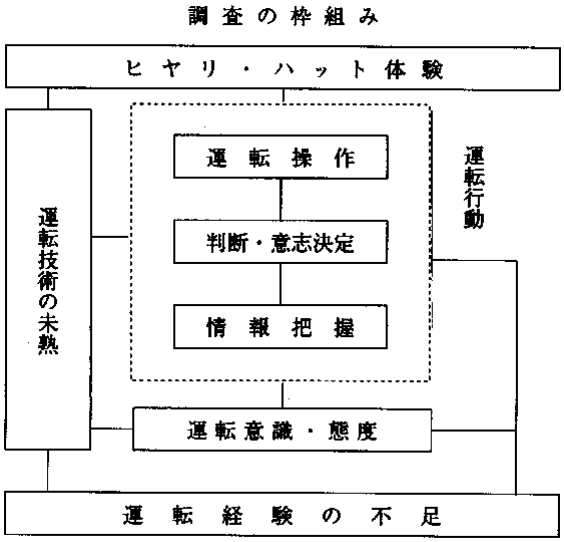
2—2 初心運転者数の推移

平成３年中の初心運転者の数は、2,905,020人で全免許保有者62,553,596人に占める割合は、4.6パーセントとなっている。

この初心運転者数の推移を、昭和61年から平成３年までの６年間(巻末資料２参照)について、年齢別、男女別にみると16～19歳代にあっては暦年増加傾向にあったが、平成３年にあって減少に転じ、男性は昭和61年に124万人の取得者であったものが平成３年では約113万人(－９%)に、女性では61年の約67万人が平成3年には約69万人(２%増)となっている。20～24歳代は、63年までの増加がその後減少に、25～29歳代及び30歳以上にあってはともに減少している。25～29歳代は61年対比で34%減に、30歳以上も61年対比で41%減となっている(図2-2-1)。

2―3　本調査の枠組み

本年度の調査研究では、平成２年度初心運転者の特性概念に基づいて、運転経験者との意識、態度特性の比較解析を行い、より初心運転者の運転に対する意識と運転の実態等を調査分析することとした。



(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、実際の運転場面では、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、そのような環境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

としてのかかわりあい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推測される。

以上の結果として、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、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身を持っているのかを確認する。

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。

2-4　調査の目的

初心運転者の事故率の高いのに着目して(全交通事故の12パーセント前後、死亡事故の15パーセント前後)、初心運転者の運転意識と運転の実態等について、免許取得経過年数に伴う運転の意識や運転実態の推移を明らかにし、初心運転者の実態に対応した、交通安全教育等に資する基礎資料を得ることを目的とする。

2-5　初心運転者グループの年齢分布の修正集計について

本年度の分析は、初心運転者群と免許更新者群(運転経験者)との比較分析が中心となる。

免許更新者群については母集団からほぼ無作為に抽出されていると考えられるため年齢分布の修正集計は必要ないが、平成２年度の初心運転者調査の初心運転者群については、19歳以下、20～24歳、25～29歳、30歳以上の４階層に分けてサンプリングを行っているため、母集団の分布と隔たりが出ている。そこで、平成元年中の年齢別普通免許新規交付数に調査時点の平成２年度の年齢を算出(具体的には年齢を１歳加算する)した年齢分布(これが平成２年度の初心運転者調査の母集団と考えられる)と調査票が回収された初心運転者群の年齢分布をみると次の表のようになっている。

表1　母集団と初心運転者群の年齢別構成比較

性	年　齢	平成元年免許取得		初心運転者群	
		実　数	構成比	実　数	構成比
男性	19歳以下	318,408	47.4	475	25.1
	20～24歳	241,266	35.9	553	29.2
	25～29歳	31,262	4.7	309	16.3
	30歳以上	80,329	12.0	554	29.3
	合計	671,265	100.0	1,891	100.0
女性	19歳以下	318,168	35.7	499	22.6
	20～24歳	336,289	37.8	631	28.6
	25～29歳	68,266	7.7	456	20.7
	30歳以上	167,767	18.8	620	28.1
	合計	890,490	100.0	2,206	100.0

この表にみるように調査対象の初心運転者群は年齢が高い方に偏っており、母集団の年齢分布と明らかに異なっている。昨年度調査では年齢別の傾向を把握するために年齢別サンプル数を平準化して回収したが、本年度調査では初心運転者群と免許更新者群との比較が中心であるため、初心運転者群の年齢構成を母集団の年齢構成に合わせないと初心運転者全体が高年齢者に偏った傾向になってしまう。そこで、本年度調査では、初心運転者群の年齢構成を母集団に合わせるため修正集計を行うこととした。ただし、総サンプル数は調査対象数から変化しないようにすることを前提とする。したがって、若年層は拡大し、高年齢層は縮小す

るような係数となる。具体的な係数の算出式は次のとおりである。

Eij＝Mij/Sij

Eij：性iの年齢jの修正係数

Mij：性iの年齢jの母集団比率

Sij：性iの年齢jのサンプル集団比率

ここでは、年齢は1歳きざみとしている。具体的な修正係数は次表のとおりである。

表2　性・年齢別修正係数表

年齢	男　性	女　性	年齢	男　性	女　性
18	—	—	46	0.4232470	0.4756986
19	1.8896514	1.5811077	47	0.6099236	0.4234160
20	0.9746609	1.1332064	48	0.3634864	0.5639656
21	1.2640071	1.8614239	49	0.4811763	0.5827341
22	1.7403001	1.2571185	50	0.3043063	0.5761976
23	2.2219868	1.3405807	51	0.6922594	0.6217926
24	2.4707455	1.2938547	52	0.2191786	0.4711441
25	0.2803000	0.3590837	53	0.3065178	0.3212364
26	0.2534618	0.3337388	54	0.2537120	0.3510158
27	0.2887458	0.4041681	55	0.4062154	1.2163083
28	0.3115012	0.3445094	56	0.2267737	0.3719564
29	0.3271518	0.4688519	57	0.1585375	0.2616077
30	0.3236194	0.7010306	58	0.2181479	0.5542160
31	0.9666555	0.9321784	59	0.1059718	0.4475909
32	0.5200326	0.9005272	60	0.1752088	—
33	0.7049580	0.7553241	61	0.1853456	—
34	0.5938627	0.7773158	62	0.1857659	—
35	0.4521666	0.9105971	63	0.1363724	—
36	0.8057163	0.7056252	64	—	—
37	0.4294712	0.6964561	65	0.0966555	—
38	0.5574580	0.6286693	66	0.5186917	—
39	0.4937648	0.8425100	67	0.1259153	—
40	0.5407767	0.5016242	68	0.2734454	—
41	0.9604313	0.6627429	69	—	—
42	0.5307099	0.6027238	70	—	—
43	0.4402485	0.8324001	71	0.3636466	—
44	0.8490758	0.7022318			
45	0.4501652	0.5291112			

注：一の部分は該当サンプルがないため修正係数を算出していない。

第3章　調査の方法

3―1　調査対象

初心運転者の運転の実態、運転意識・態度等を明らかにする目的に沿って、本年度は、初心運転者と運転経験者との比較分析を行うこととして、運転経験者の資料を得るために運転免許センター等で免許証の更新の際に更新時講習を受講した者を調査の対象とした。

更新時講習は、過去３年間の違反・事故の有無によって、簡素化講習(違反・事故の無い者)と通常講習(違反・事故の有る者)のグループに分けて実施されており、その割合は全国で8：2であることからこの割合に沿って調査対象数を決定した。

調査目標数

	簡素化講習	通常講習	計
男　性	3,600	900	4,500
女　性	3,600	900	4,500
計	7,200	1,800	9,000

3―2　調査県

調査対象県は、平成2年度の初心運転者調査と同様の北海道(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道府県とした。

3―3　調査方法

更新時講習受講者に、講習教場でアンケート用紙を配布し、回収した。

3―4　調査期間

平成3年10月1日から10月31日までの1月間を調査期間とした。

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、未既婚別、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、条件の悪い環境出の運転、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　調査対象者の構成と属性

(1)　調査県別回収件数

調査対象である運転経験者を運転免許センターにおける免許証の更新の時期をとらえて更新時講習を受講した者に対し、アンケート用紙を配布し、回収した。この回収件数は9,152件で、アンケートの質問項目に未記入等の不完全票を除いた、8,491件(男性4,215件、女性4,276件)を分析対象件数とした。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、講習別回収結果

区分 / 道府県	調査数			回収数			回収率
	簡素化	通常	計(A)	簡素化	通常	計(B)	(B/A×100)
北海道	600	150	750	558	144	702	93.6
秋田県	600	152	752	541	139	680	90.4
山形	600	150	750	568	131	699	93.2
栃木	604	165	769	592	146	738	96.0
富山	604	165	769	561	152	713	92.7
愛知県	612	159	771	562	145	707	91.7
大阪府	600	154	754	591	151	742	98.4
岡山県	627	158	785	560	144	704	89.7
山口県	601	156	757	493	135	628	83.0
香川県	600	150	750	582	147	729	97.2
福岡県	617	164	781	592	157	749	95.9
鹿児島県	606	158	764	553	147	700	91.6
合計	7,271	1,881	9,152	6,753	1,738	8,491	92.8

(2)　未既婚別構成

結婚の有無については、男性の未婚者は30%で、女性は33%でやや女性に未婚者が多い。

免許更新者の運転経験年数別にみると、男女とも運転経験の年数が増えるとともに未婚者が減少しており、特に、女性の比率が高い(図4-1-1)。

平成2年度の初心運転者の調査結果と比較すると、男性の未婚者は71%から30%と40ポイント減少し、女性は62%から30%と1/2に減少している。

表2　調査県別、性別、年齢別回収結果

区分 / 道府県	男性						女性						合計	構成比
	20～24	25～29	30～39	40～49	50以上	計	20～24	25～29	30～39	40～49	50以上	計		
北海道	43	42	91	71	87	334	61	64	93	105	45	368	702	8.3
秋田県	51	27	80	91	77	326	71	53	88	101	41	354	680	8.0
山形県	39	28	61	58	150	336	78	48	97	86	54	363	699	8.2
栃木県	63	50	97	90	64	364	108	74	83	74	35	374	738	8.7
富山県	36	36	76	87	120	355	62	31	94	103	68	358	713	8.4
愛知県	51	46	79	93	93	362	70	51	92	70	62	345	707	8.3
大阪府	75	83	73	75	58	364	152	98	65	46	17	378	742	8.7
岡山県	63	70	70	74	89	366	119	58	73	58	30	338	704	8.3
山口県	55	59	78	82	70	344	96	54	74	49	11	284	628	7.4
香川県	48	42	74	98	101	363	50	39	87	109	81	366	729	8.6
福岡県	33	34	90	122	92	371	71	75	105	93	34	378	749	8.8
鹿児島県	28	26	83	79	114	330	56	56	109	103	46	370	700	8.2
合計	585	543	952	1,020	1,115	4,215	994	701	1,060	997	524	4,276	8.491	100.0
構成比	13.9	12.9	22.6	24.2	26.4	100.0	23.2	16.4	24.8	23.3	12.3	100.0		

(3)　職業別構成

職業別にみると、男性は、「会社員、公務員等」が68%、「学生」19%で、全体の86%を占めている。女性は「会社員、公務員等」が39%、「専業主婦」が27%を占めている。

免許更新者の運転経験年数別にみると、男性については総じて「会社員、公務員等」の比率が高い、反面、「自営業・自由業」が、経験2年の6%から順次高くなり経験16年以上では25%とその比率が高くなっている。女性は「専業主婦」が経験年数とも10%代から30%代と、「パート・バイト」は同様に10%から16%を占めている(図4-1-2)。

平成２年度の初心運転者の調査結果と比較すると、男性の「会社員、公務員等」が47%から68%と20ポイント増加し、女性は「専業主婦」の17%が27%と10ポイント増加している。

(4)　保有免許種別構成

保有している免許の種類を、大型、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が100%で、大型免許は、男性10%、女性は0.2%と少ない。自動二輪免許は、男性が41%、女性は７%とやや少ない。原付免許は男女とも22%前後となっている(図4-1-3)。

平成2年度の初心運転者の調査結果と比較すると、自動二輪免許の保有は、男性が７%から41%と約6倍に増え、女性は１%から７%と６ポイント増えているのが目立つ。

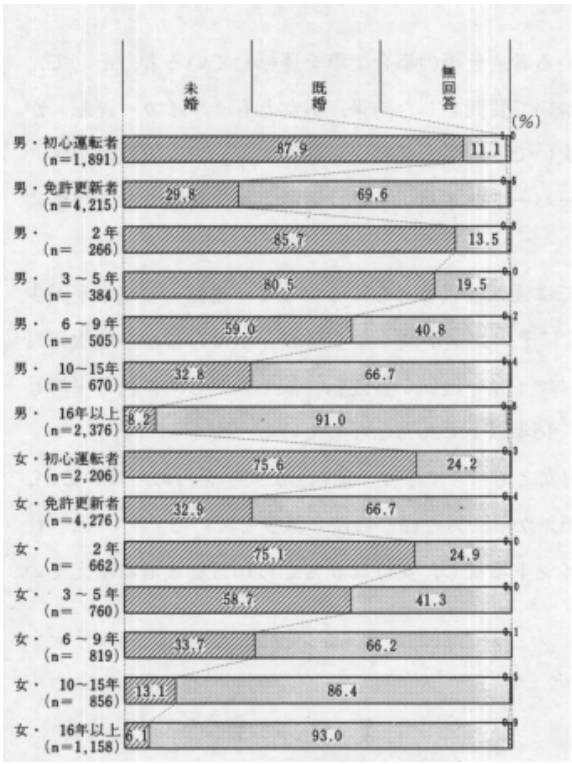


図4—1—1　性・運転経験年数別未既婚

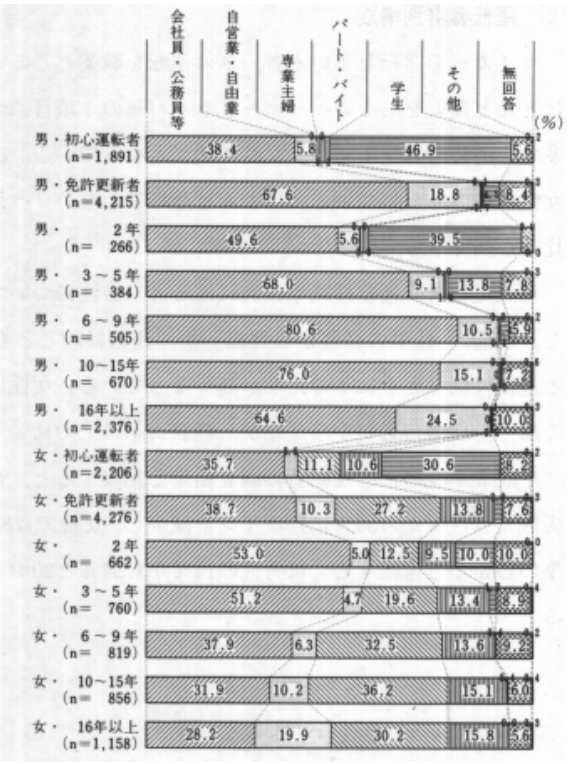


図4—1—2　性・運転経験年数別職業

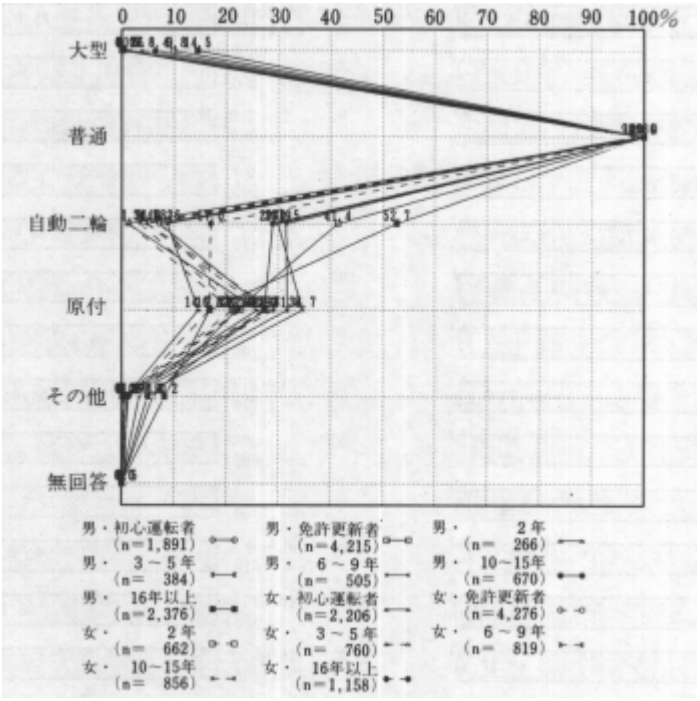


図4—1—3　性・運転経験年数別保有免許

(5)　運転者群別構成

マイカーを運転している者、車の運転を職業としている者、仕事の都合で車を運転している者、そして、ほとんど運転をしないペーパードライバーの４項目について質問をした結果、男女とも「マイカー運転」が多くを占め、男性で59%、女性で80%となっている。次いで「仕事の必要から運転する」で、男性は34%、女性は10%となっている。ほとんど運転はしない「ペーパードライバー」は、男性１%、女性９%で女性に比率が高くなっている。

免許更新者の運転経験年数別にみると、男性については運転経験とともに「マイカー運転」の比率が減少し、反面、「仕事の必要から運転」が、運転経験とともにその比率が高くなり経験２年の14%から順次40%と運転経験とともにその比率が高くなっている。女性はマイカー運転が各運転経験年数とも80%代と平均して高く、仕事の必要から運転が、経験10年以上で10%、16年以上で20%となっている(図4-1-4)。

平成２年度の初心運転者の調査結果と比較すると、男女ともに「マイカー運転」が大半を占めてはいるが、男性では77%から59%に18ポイント減少し、女性では86%から80%と僅かながら減少している。次いで、「仕事の必要から運転する」は男性の14%から34%と20ポイント増加し、女性は５%から10%と２倍に増えている。

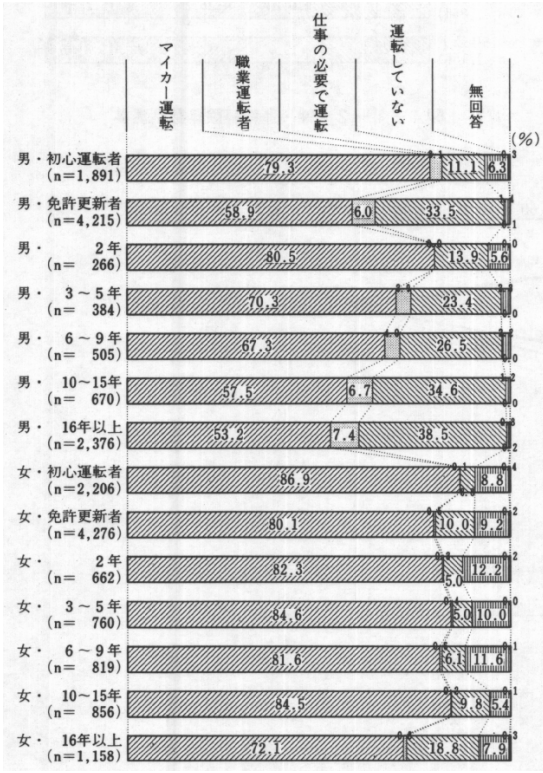


図4―1―4　性・運転経験年数別運転者群

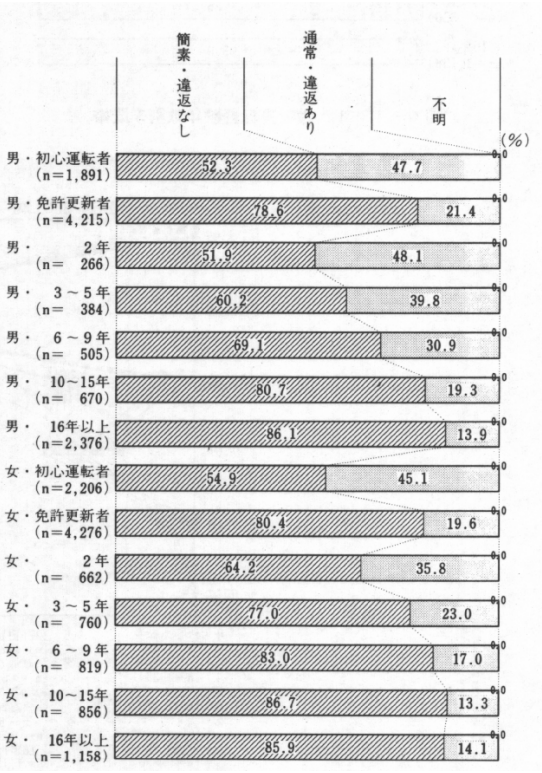


図4―1―5 性・運転経験年数別講習種類(初心は事故・違反の有無)

(6) 講習別構成

更新時講習の受講別にみると、男女とも簡素化講習対象者が８割(男性が79%、女性が80%)を占めている。

免許更新者の運転経験年数別にみると、男女ともに運転経験とともに簡素化講習対象者の比率が増加しており、男性の場合、運転経験２年の52%から順次60%～80%と経験とともにその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、女性の運転経験２年は64%とやや高く、順次70%～80%前後の比率と高くなっている(図4-1-5)。

平成２年度の初心運転者の調査結果と比較すると、簡素化講習対象者(違反のないもの)が、男性では52%から79%に27ポイント増加、女性では55%から80%と25ポイント増加している。(注：平成２年度の初心運転者調査結果では、簡素化講習該当者は違反のない者を、通常講習該当者は違反のある者とした。)

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78%、女性では62%を占めている。次いで、軽乗用車で女性が27%、男性は普通貨物車の７%の順となっている。

免許更新者の運転経験年数別にみると、男性は各経験年数とも80%が「普通乗用」で、女性は60%となっている。「軽乗用」は男性が６%、女性は30%前後と男性に対してその比率が高くなっている。(図4-2-1)。

平成２年度の初心運転者の調査結果と比較すると、普通乗用車でみると男性の75%から78%へ、女性は59%から62%と僅かに３ポイント増えている。軽乗用車では男性5%が6%、女性は23%が27%となっている。

(2) 運転目的

運転する目的をみると、男性は、「業務・仕事」が45%、「通勤・通学」が37%で全体の８割を占め、「レジャー」は10%であった。女性は、「通勤・通学」が35%、「買い物」の27%、「業務・仕事」の13%となっている。

免許更新者の運転経験年数別にみると、男性は、経験年数とともに「業務・仕事」が17%から52%と高くなっており、「通勤・通学」は逆に50%から33%とその比率が低くなっている。女性についてみると「買い物」が18%から32%と高くなっており、また、「通勤・通学」は男性とは逆に41%から29%と低くなっている。(図4-2-2)。

平成２年度の初心運転者の調査結果と比較すると、男性では業務・仕事の23%から45%と22ポイント増加し、通勤・通学は44%から37%と７ポイント減少している。女性は、通勤・通学の41%が35%と７ポイント減少し、業務・仕事の８%が13%と僅かに増えている。買い物では23%から27%と増えている。

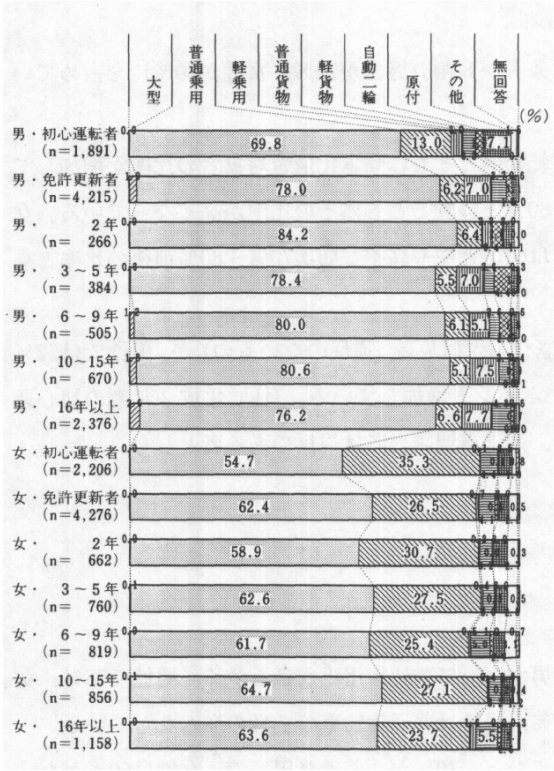


図4—2—1　性・運転経験年数別主たる運転車種

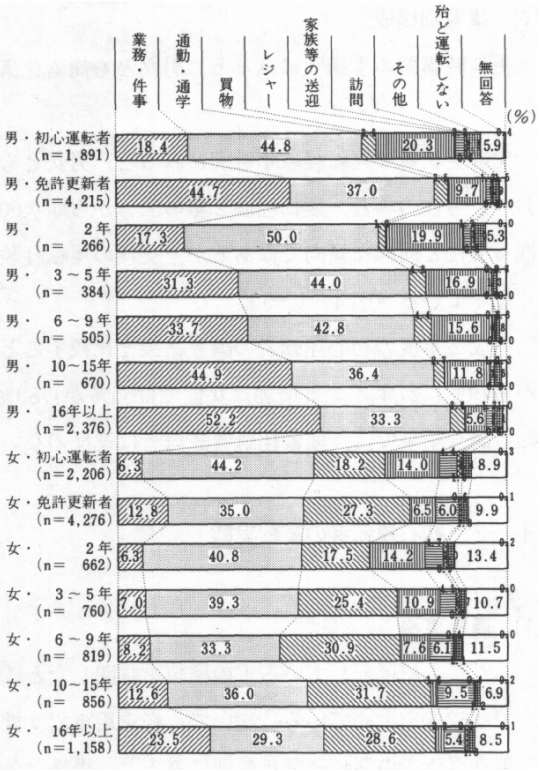


図4—2—2　性・運転経験年数別運転目的

(3)　運転頻度

最近１月間の運転頻度については、「毎日運転する」ものが、男性は79%、女性は60%で、男女とも毎日運転している者が多い。次に「週に３～４日運転」で、男性が９%、女性は12%となっている。

免許更新者の運転経験年数別にみると、男女とも、運転経験につれて「毎日運転する」が多くなり、男性では67%から80%と、女性は50%から69%とその比率が高くなっている。次いで、「週に３～４日運転」が男性10%前後、女性12%となっている。(図4-2-3)。

平成２年度の初心運転者の調査結果と比較すると、男性では「ほとんど毎日運転する」とするものが、男性は67%から79%に12ポイント増加し、女性では56%から60%へ僅かに４ポイント増えている。「週に３～４日運転している」ものは、男性は11%から９%と、女性では13%から12%と僅かに減少している。

(4)　運転経験期間

免許取得後、運転していない期間を除き実質運転した期間を質問したもので、男性は15年以上の経験が47%、10～15年未満が18%、５～10年未満が16%となっており全体の８割を占めている。女性では、５～10未満が23%、１～３年未満が21%、10年以上15年未満が17%となっている。

免許更新者の運転経験年数別にみると、男女ともに、経験年数と実運転経験期間が調和がとれている。例えば、経騨２年をみてみると男性は81%、女性は76%のものが実運転経験期間１～３年未満に充当している(図4-2-4)。

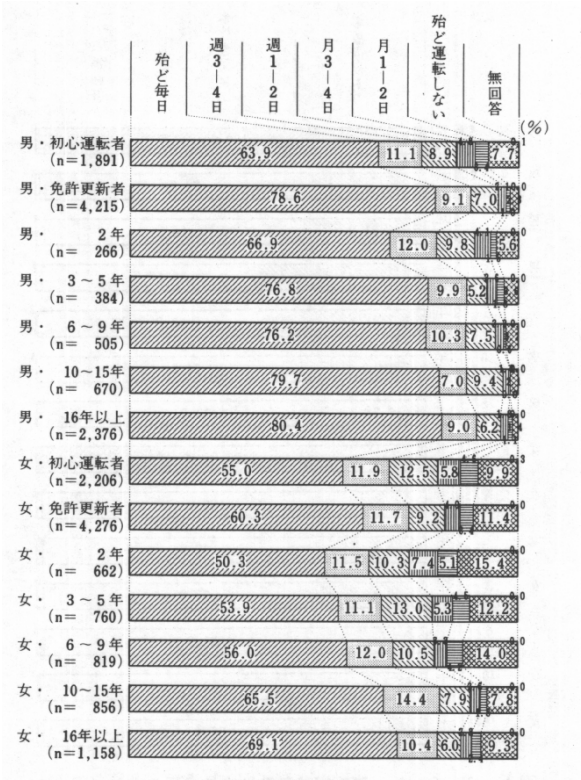


図4―2―3　性・運転経験年数別最近1ヶ月の運転頻度

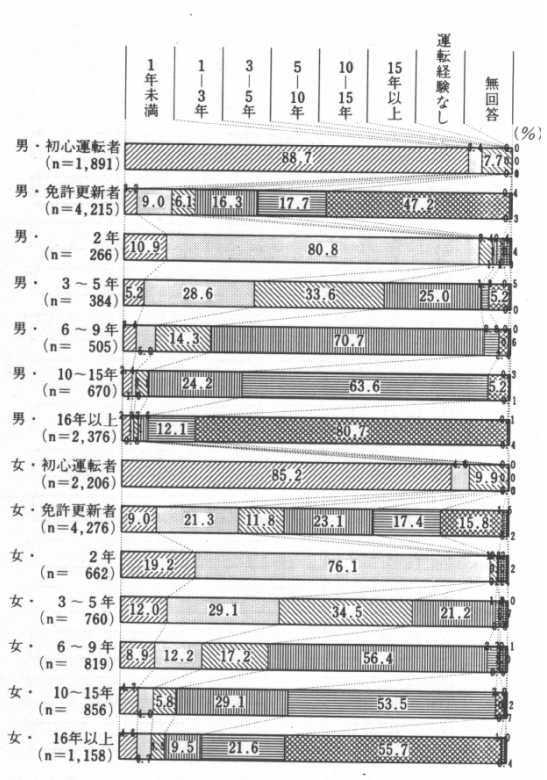


図4―2―4　性・運転経験年数別実運転経験期間

(5)　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、最近１年間で「違反あり」と回答しているのは、男性が15%、女性が11%となっている。また、２～３年前ではどうかに対しては「違反あり」と回答しているのは男性は24%、女性が17%で最近１年間より高い比率となっている。

免許更新者の運転経験年数別にみると、最近１年間では、男女ともに、運転経験とともに「違反あり」とする比率が、男性では経験２年の33%から16年以上の９%と、女性は、経験２年の18%から16年以上の８%と激減している。２～３年前では、最近１年間と同様の傾向を示しているが、若干なりとも違反の比率は高い。特に、経験３～５年の男性は44%と高い比率となっている(図4-2-5・6)。

平成２年度の初心運転者の調査結果と比較すると、「違反あり」とするものは、男性では45%から16%に29ポイント減少し、女性では44%から11%へと33ポイントと激減している。

(6)　走行距離

過去１年間の走行距離は、男性は２万km以上と１万～１万５千km未満がともに28%で、５千～１万５km未満が21%であった。女性は、５千km未満が37%、５千～１万５km未満が28%、１万～１万５千km未満が17%の順となっている。

免許更新者の運転経験年数別にみると、男性では２万km以上が各経験年数とも30%前後で、１万～１万５

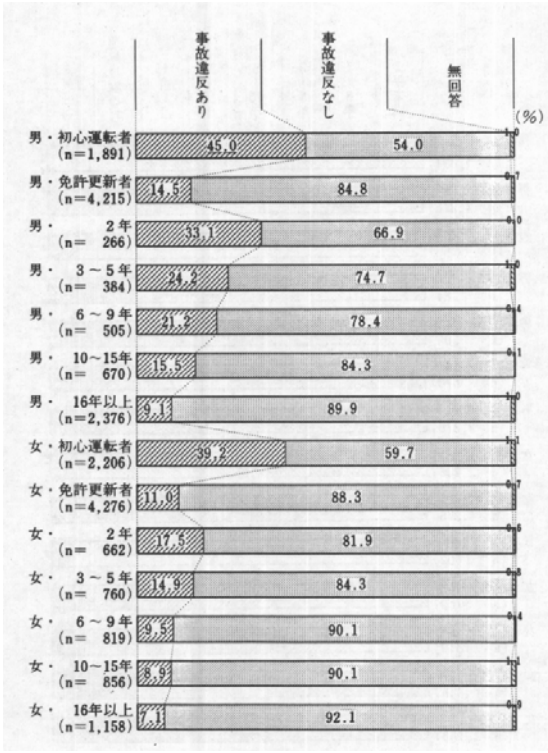


図4―2―5　性・運転経験年数別事故違反の有無(過去1年間)

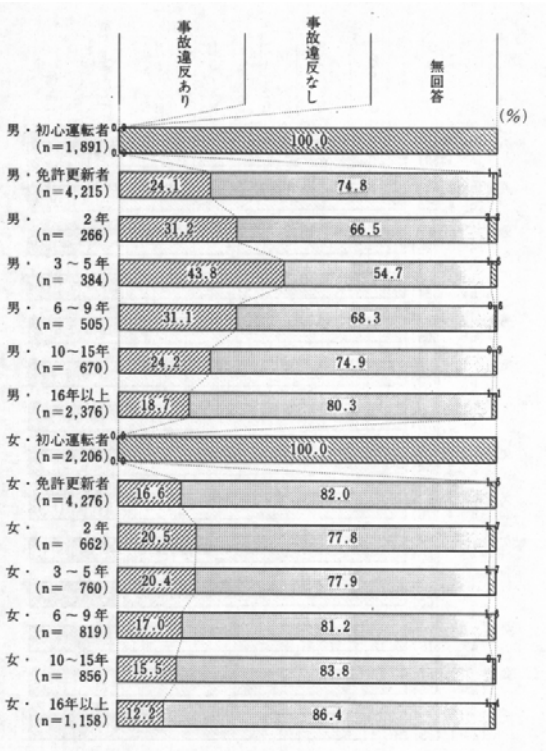


図4―2―6　性・運転経験年数別事故違反の有無(過去2～3年間)

千km未満では経験６～９年の男性が32%と高く、５千～１万５km未満は経験年数が上がるにつれてその比率が高くなっている。女性は、５千km未満が各経験年数とも37～38%を占め、次いで１万～１万５千km未満で24%～32%となっている(図4-2-7)。

平成２年度の初心運転者の調査結果と比較すると、男性では２万km以上が17%から28%に11ポイント増加しており、１万～１万５千km未満が20%から28%に8ポイント増えているのが目立つ、女性は、５千km未満が28%から37%に９ポイント、５千～１万５km未満が21%から28%に７ポイントと僅かに増えている。

つぎに、免許更新者の運転経験年数別の走行距離を箱型図(ボックスプロット：詳細は、巻末資料参照)で示したものが次の図である。

平成２年度の初心運転者調査の年間走行距離は、男性の場合、中央値が8,000kmであったが、今回調査した免許更新者の年間走行距離をみると中央値は10,000kmとなっている。これを経験年数別にみると、男性では運転経験年数が３～５年のものの中央値が12,000kmとなっているが他の経験年数の走行距離は10,000kmとなっている。各運転経験年数別の下ヒンジは5,000km～8,000kmとなっており、上ヒンジは20,000kmと各経験年数ともに変化はない。女性についは、初心運転者調査では3,900kmであったが、免許更新者の場合は各経験年数とも中央値が5,000kmとやや距離が延びている。女性の下ヒンジは1,000～1,800kmと極端に少なく、上ヒンジは8,000km～10,000kmとなっている(図4-2-8)。

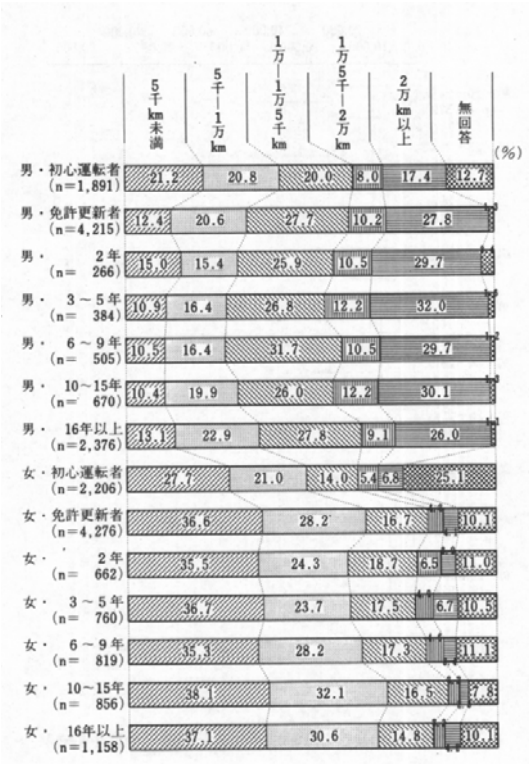
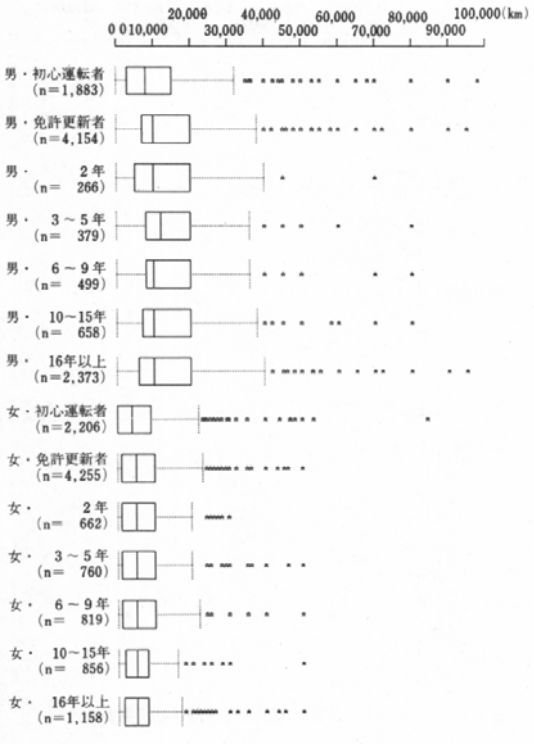


図4—2—7　性・運転経験年数別年間走行距離



4—2—8性・運転経験年数別年間走行距離

なお、職業、運転車種、運転者群、運転目的及び運転頻度について、箱型図を用いて、初心運転者と免許更新者の関係をみたが明確な傾向はみられなかった。ただし、年齢別の年間走行距離をみると初心運転者と免許更新者との間に走行距離の変化がみられた(図4-2-9、図4-2-10)。

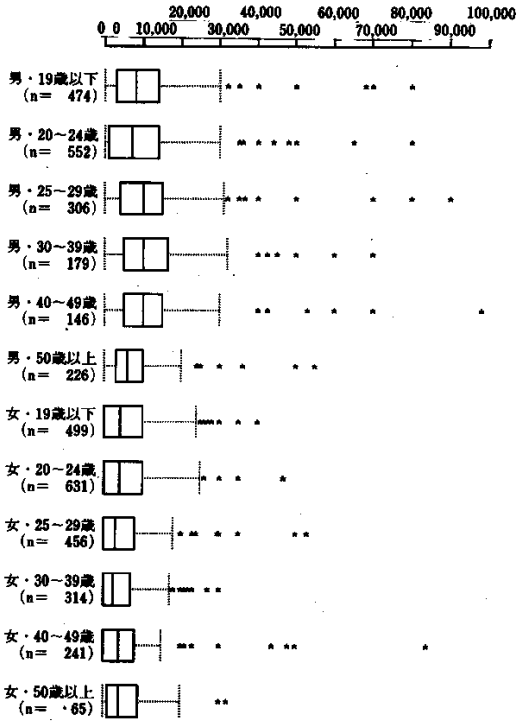


図4—2—9性・年齢別年間走行距離(初心運転者)

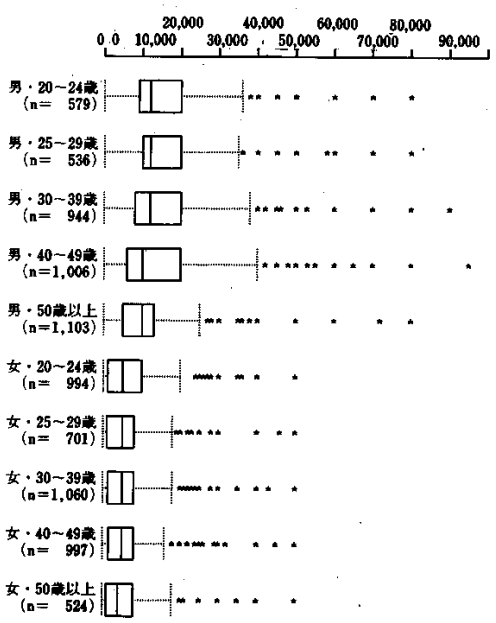


図4—2—10性・年齢別年間走行距離(免許更新者)

4—3　初心運転者の運転意識・態度

4—3—1　初心運転者の運転意識・態度の実態

(1)　攻撃的運転傾向

初心運転者と免許更新者のふだんの運転意識と態度の実態をみるため、21項目の質問を設けて、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(3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)」とする否定の意見の画答比率の4段階に分けて得た。

①　追い越されるのは、気分がよくない

「追い越されるのは、あまり気分のいいものではない」の質問に対して「そう思う」及び「ややそう思

う」と回答した肯定者比率は、免許更新者の男性で49.6%、女性で40.5%、初心運転者の男性で56.7%、女性で50.5%となっている。免許更新者と初心運転者を比較すると、男性で7.1ポイント、女性で10ポイント初心運転者が高くなっている。

経験年数でみると、男性の２年で58.4%、３～５年で58.9%と増加するものの、傾向としては男性女性とも運転経験年数が増えるほど肯定者比率は、減少している。２年の運転経験年数では、男性では58.4%、女性では、49.7%で、16年以上の運転経験年数では、男性では、46%、女性では、34.1%と男性で12.4ポイント、女性で15.6ポイント低くなっている。また、男性女性とも「そう思う」と回答した比率は、経験年数６～９年が最も少なく男性で18.4%、女性で11.7%となっている(図4-3-1-1)。

② 前の車がもたもたしていると、クラクションを鳴らす

「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」の質問に対して「そう思う」及び「ややそう思う」と回答した肯定者比率は、初心運転者の男性で12.3%、女性で6.4%、免許更新者の男性で15.4%、女性で９%となっており、男性にクラクションを鳴らす傾向が高い。初心運転者と免許更新者を比較すると、男性で3.1ポイント、女性で2.6ポイント免許更新者が高くなっている。

経験年数でみると、男性女性とも経験年数の増加とともに肯定者比率も増加しており、男性16年以上で16.9%、女性16年以上で11.3%となっている。(図4-3-1-2)

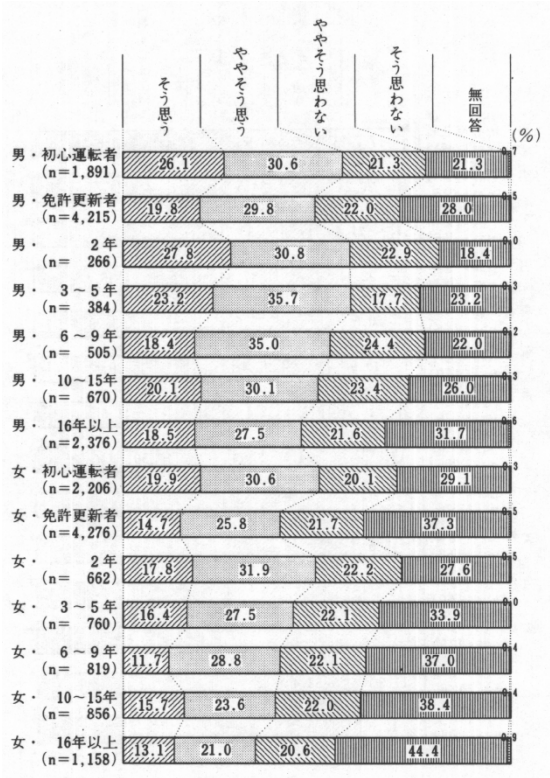


図4—3—1—1 性・運転経験年数別運転意識(追い越されるのは気分がよくない)

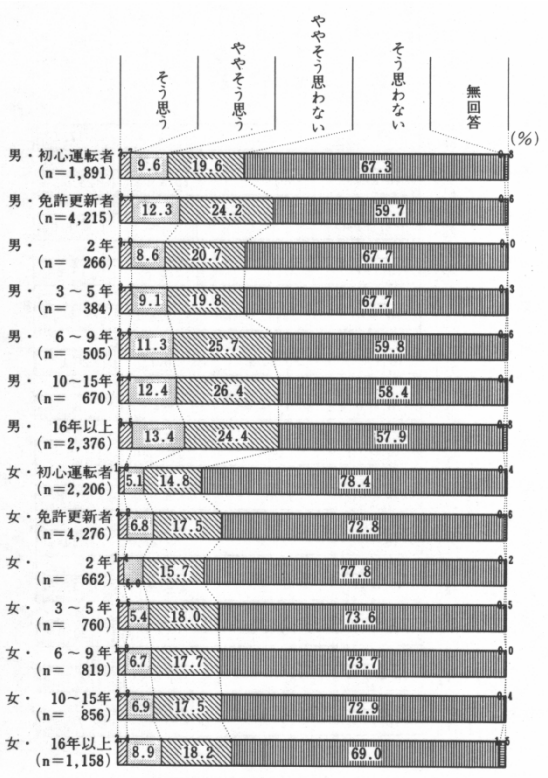


図4—3—1—2 性・運転経験年数別運転意識(前がもたもたしているとクラクションを鳴らす)

③　歩行者や自転車を邪魔に思う

「運転中、歩行者や自転車を邪魔に思うことが、よくある」の質問に対して「そう思う」及び「ややそう思う」と回答した肯定者比率は、免許更新者では、男性で50.3%、女性で53.4%、初心運転者では、男性で58.4%、女性で62.5%と免許更新者及び初心運転者ともやや女性の比率が高い。免許更新者と初心運転者を比較すると男性で8.1ポイント、女性で9.1ポイント初心運転者が高くなっている。

経験年数でみると、経験年数が10年未満ではあまり変化が見られないものの10年以上では、減少がみられる(図4-3-1-3)。

④　あまり車間距離はあけない

「車間距離をあけると他の車にわりこまれるのであまりあけない」の質問に対して「その通り」及び「ややその通り」と回答した肯定者比率は、免許更新者の男性で25.2%、女性で15.3%、初心運転者の男性で21.7%、女性で14.3%と免許更新者及び初心運転者とも男性の比率が高くなっている。免許更新者と初心運転者を比較すると男性で3.5ポイント、女性で1ポイントと免許更新者が高くなっているものの、その差は少なくなっている。

経験年数でみると、経験年数による変化はあまりみられない(図4-3-1-4)。

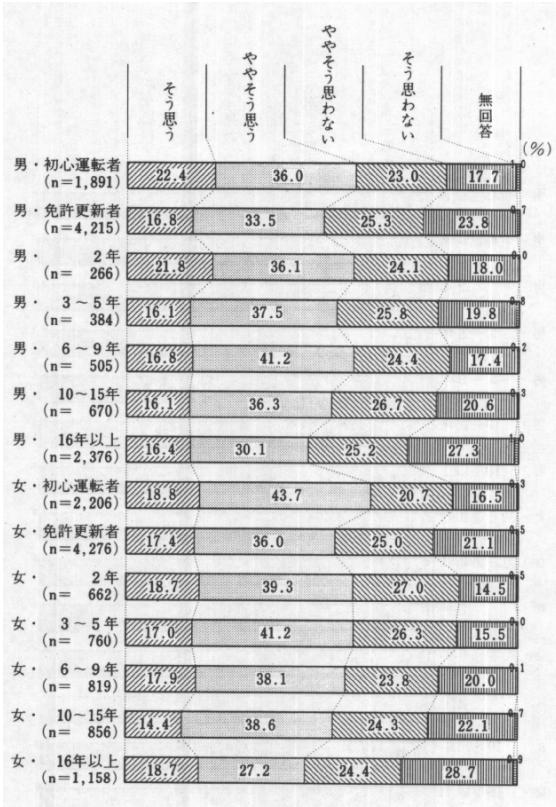


図4—3—1—3　性・運転経験年数別運転意識(歩行者や自転車をじゃまに思う)

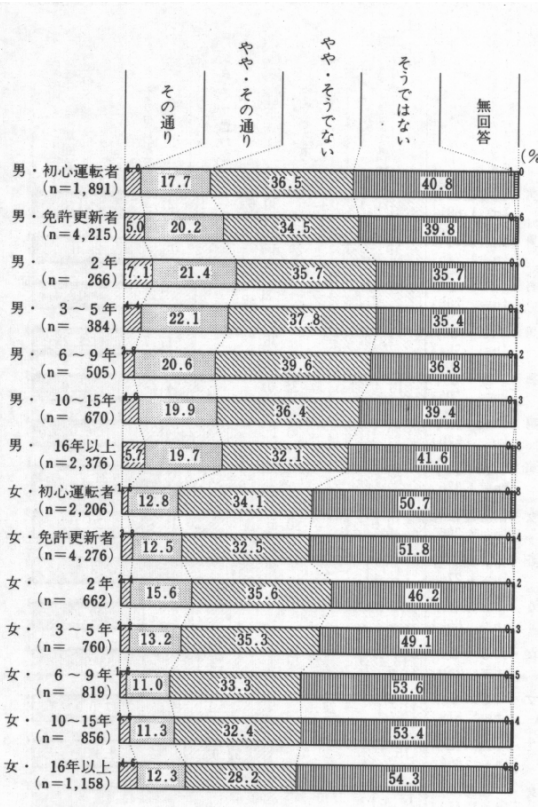


図4—3—1—4　性・運転経験年数別運転意識(あまり車間距離をあけない)

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」の質問に対して「その通り」及び「ややその通り」と回答した肯定者比率は、免許更新者の男性で28.8%、女性で24%、初心運転者の男性で30.9%、女性で27.1%となっている。免許更新者と初心運転者を比較すると、男性で2.1ポイント、女性で3.1ポイントと初心運転者が高くなっているもののその差は少なくなっている。

経験年数でみると、女性の16年以上で10～15年に比べて3.1ポイント高くなっているのみで他は、経験年数の増加とともに減少している(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」の質問に対して「その通り」及び「ややその通り」と回答した肯定者比率は、免許更新者の男性で26.5%、女性で21.1%、初心運転者の男性で31.6%、女性で28.3%となっている。免許更新者と初心運転者を比較すると、男性で4.9ポイント、女性で7.2ポイント免許更新者が少なくなっている。

経験年数でみると、男性では２年で32.7%と高く、16年以上で24.3%と減少しているが、３～５年、６～９年、10～15年で30%弱で変化はない。女性では、僅かではあるが経験年数の増加とともに減少する傾向である(図4-3-1-6)。

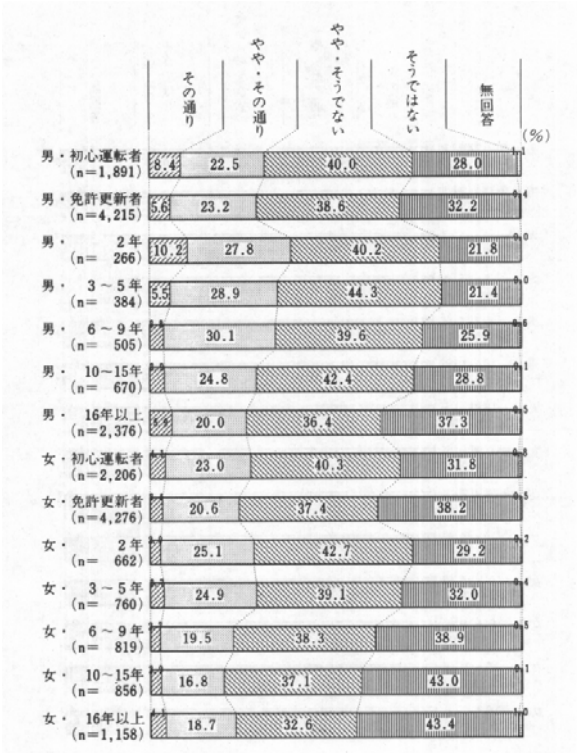


図4―3―1―5　性・運転経験年数別運転意識(優先ならば道を譲らない)

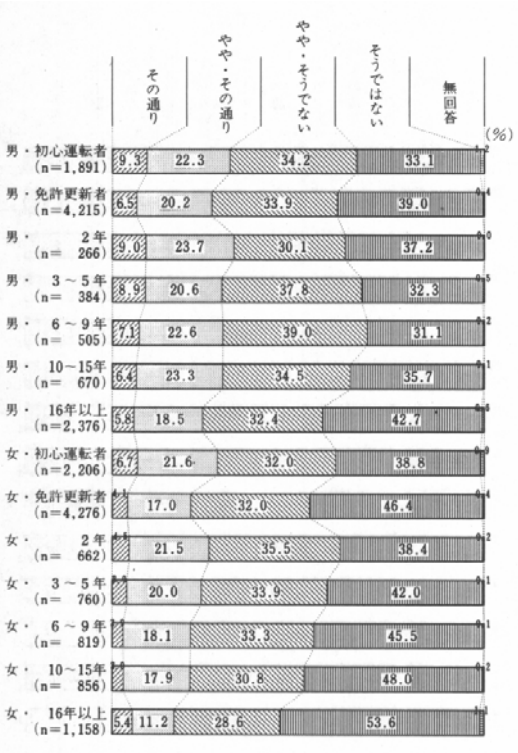


図4―3―1―6　性・運転経験年数別運転意識(他人に批判されると腹がたつ)

(2) 遵法傾向

① 追い越し禁止場所では、追い越ししない

「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」の質問に対して「その通り」及び「ややその通り」と回答した肯定者比率は、免許更新者の男性で84.3%、女性で92.4%、初心運転者の男性で82.6%、女性で91.4%と免許更新者及び初心運転者ともあまり差はなく男性で8割強、女性で9割強が追い越しをするようなことはしないとしている。

経験年数でみると、「その通り」と回答した比率は経験２年で男性女性とも減少し、男性の３～５年で44%と２年より更に1.9ポイント減少しているものの男性女性とも経験年数６年以上で増加している(図4-3-1-7)。

② 車の流れに乗って走る

「10㎞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「その通り」及び「ややその通り」と回答した肯定者比率は、免許更新者の男性で91.4%、女性で87%、初心運転者の男性で91%、女性で88.2%と免許更新者及び初心運転者ともあまり差はなく男性で９割強、女性で９割弱が車の流れに乗って走るとしている。

経験年数でみると、経験年数による変化はあまり見られない(図4-3-1-8)。

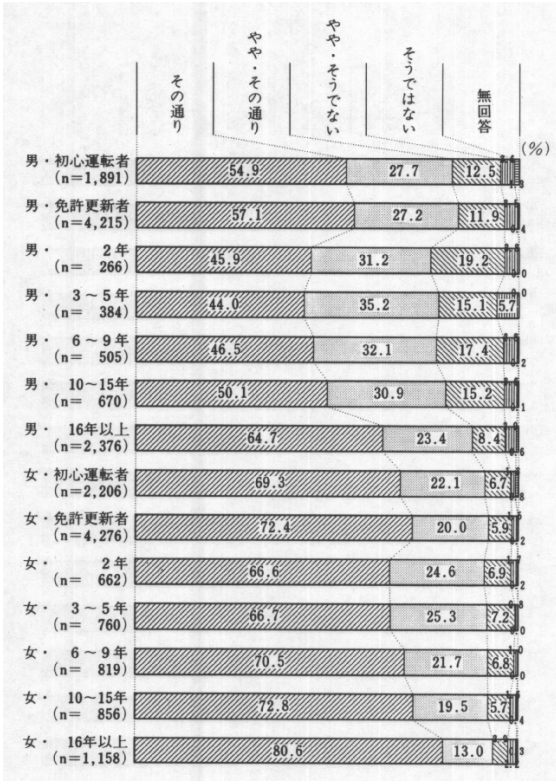


図4―3―1―7 性・運転経験年数別運転意識(追越禁止ならば追越をしない)

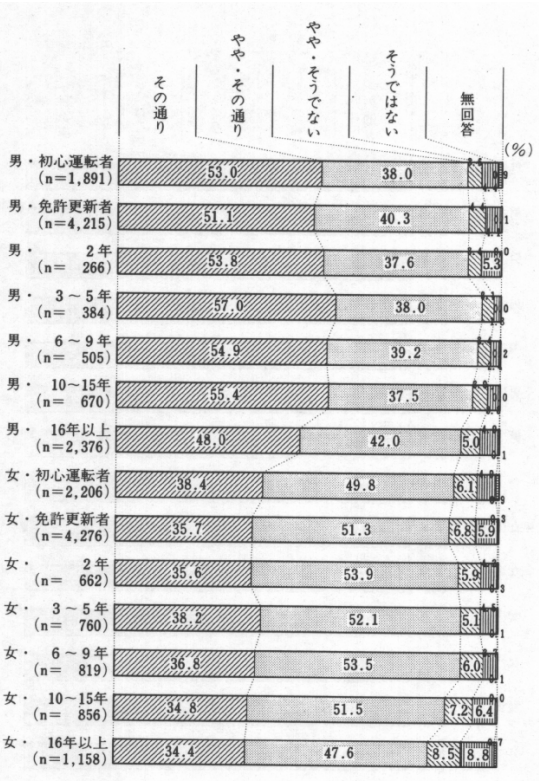


図4―3―1―8 性・運転経験年数別運転意識(流れに合わせて10㎞程度のスピードオーバー)

③　見通しがよければ停止しない

「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」の質問に対して「その通り」及び「ややその通り」と回答した肯定者比率をみると、免許更新者の男性で14.8%、女性で8.6%、初心運転者の男性で16.6%、女性で11.7%となっている。免許更新者と初心運転者を比較すると、男性で1.8ポイント、女性で3.1ポイントと僅かではあるが初心運転者が高くなっている。

経験年数別でみると、「そうではない」と否定回答した比率は、経験年数2年の男性で、54.5%で経験年数の増加とともに増加し、経験年数16年以上で88.3%と33.8ポイントの差がみられる。女性でも13.3ポイントと増加している(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」の質問に対して「その通り」及び「ややその通り」と回答した肯定者比率は、免許更新者の男性で10.7%、女性で7.2%、初心運転者の男性で11.2%、女性で9.5%で初心運転者が僅かながら高ぐなっている。

経験年数でみると、男性では６～９年の14.3%、女性では３～５年の9.9%が最も高い比率を示している。「そうではない」と回答した否定者比率は、男性の３～５年で47.7%、女性では３～５年の58.9%が最も低い比率を示している。(図4-3-1-10)。

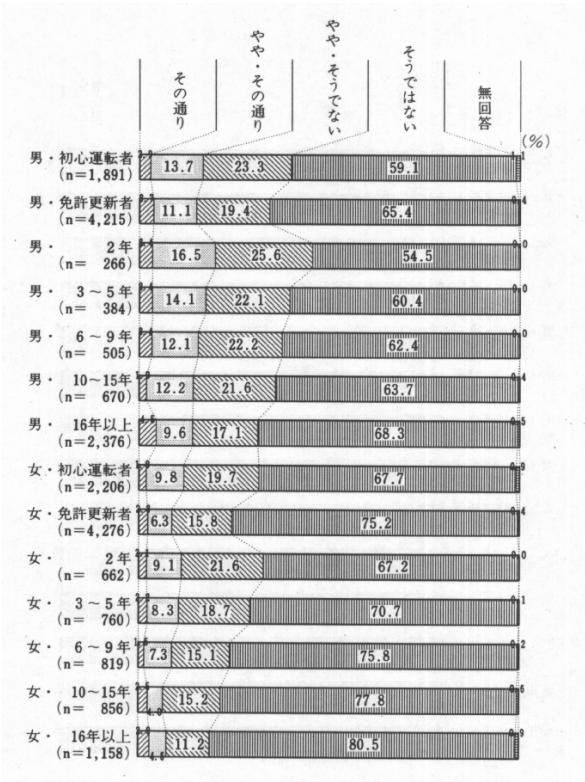


図4—3—1—9　性・運転経験年数別運転意識(見通しがいい時は一時停止しない)

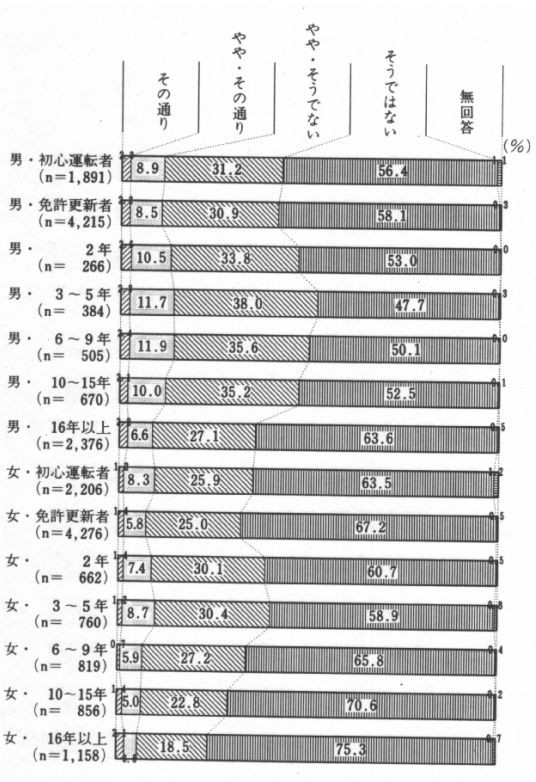


図4—3—1—10　性・運転経験年数別運転意識(駐車禁止でも駐車をする)

(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」の質問に対して「その通り」及び「ややその通り」と回答した肯定者比率は、免許更新者の男性で15.7%、女性で11.5%、初心運転者の男性で18.3%、女性で14.6%となっている。免許更新者と初心運転者を比較すると男性で2.6ポイント、女性で3.1ポイントと初心運転者が高くなっている。

経験年数別にみると、男性女性とも経験年数の増加とともに減少する傾向にある(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」との質問に対して「その通り」及び「ややその通り」と回答した肯定者比率は、免許更新者の男性で16%、女性で11.5%、初心運転者の男性で16.9%、女性で12.5%と男性が女性に比べて高くなっているものの免許更新者と初心運転者ではあまり差はみられない。

経験年数別にみると、男性女性とも経験年数の増加とともに減少する傾向にあるが、経験年数が10～15年のときに最も少なく男性で12.7%、女性で8.3%となり、16年以上では、男性で16.6%、女性で14.5%と増加している(図4-3-1-12)。

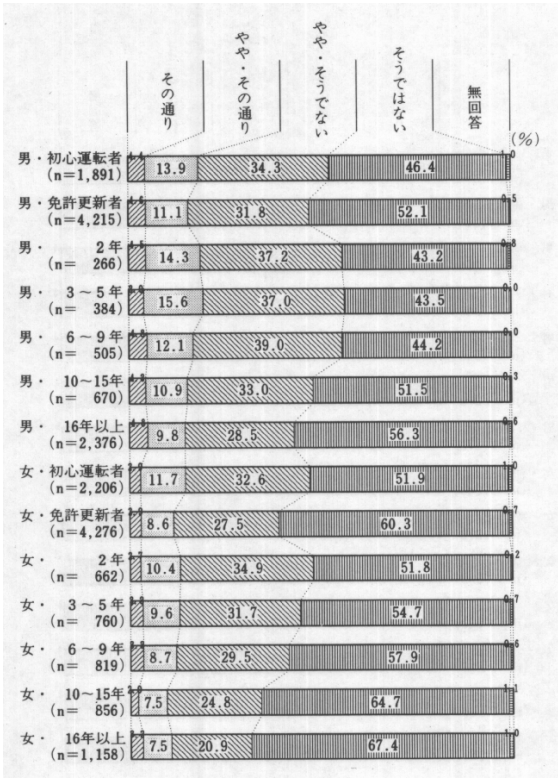


図4—3—1—11 性・運転経験年数別運転意識(迷惑をかけるのはお互いさま)

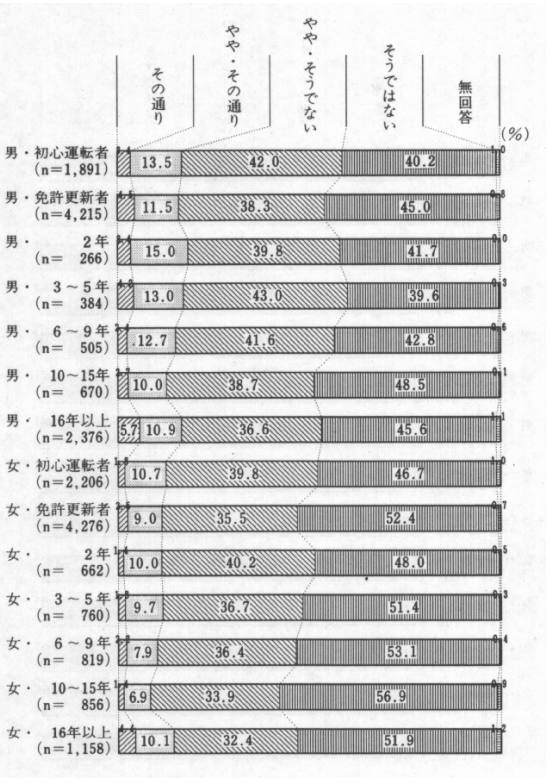


図4—3—1—12 性・運転経験年数別運転意識(譲ってくれるので進路変更に不安はない)

③　前の車について行けば右左折は安心

「前の車について行けば安心して右左折できる」との質問に対して「その通り」及び「ややその通り」と回答した肯定者比率は、免許更新者の男性で13.2%、女性で16.4%、初心運転者の男性で17.7%、女性で19.3%で免許更新者より初心運転者の比率が高く、男性より女性が前の車について行けば安心して右左折できるとしている。

経験年数別にみると、男性女性とも経験年数の増加とともに減少する傾向にあり、経験年数が10～15年のときに最も少なく男性で9.7%、女性で12.6%となり、16年以上では、男性で13.1%、女性で14.9%増加している(図4-3-1-13)。

④　ベテランドライバーは初心者に親切にすべきだ

「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「その通り」及び「ややその通り」と回答した肯定者比率は、免許更新者の男性で83.2%、女性で82.3%、初心運転者の男性82.2%、女性で84.4%となっており、免許更新者と初心運転者を比較すると、僅かではあるが男性では免許更新者が高く、女性では免許更新者が低くなっている。

経験年数でみると、男性女性とも経験年数が２年及び３～５年のときに比率が高くなっており、男性は6～9年が最も低く79.4%、となっている(図4-3-1-14)。

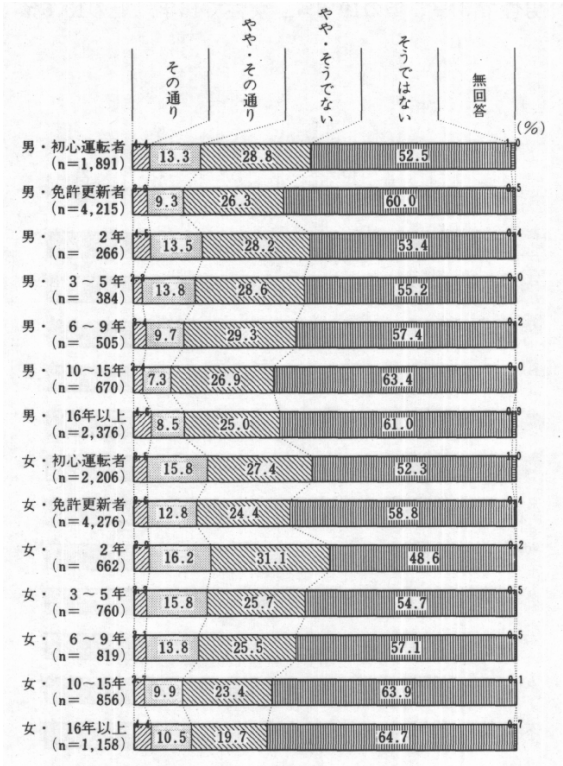


図4—3—1—13　性・運転経験年数別運転意識(前車についていけば右左折は安心)

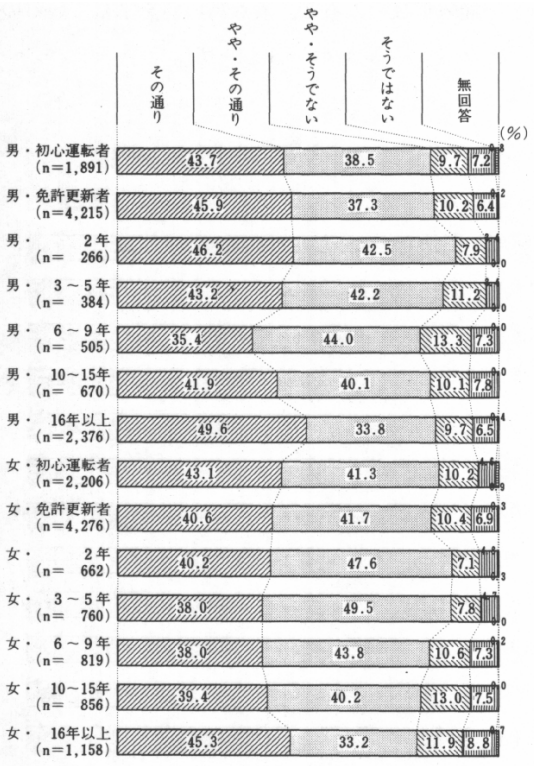


図4—3—1—14　性・運転経験年数別運転意識(ベテランは初心者にもっと親切にすべき)

(4) 歩行者への態度

① 駐車中のわきは人の飛び出しに注意している

「駐車中のわきを通るときは人が飛び出してこないか、十分注意している」との質問に対して「そう思う」と回答しているのは、免許更新者の男性で69.7%、女性で70.9%、初心運転者の男性で60.6%、女性で57.1%となっている。免許更新者と初心運転者を比較すると男性で9.1ポイント、女性で13.8ポイントと免許更新者の女性で特に高くなっている。「ややそう思う」を加えた肯定者比率は、免許更新者の男性で91.9%、女性で92.7%、初心運転者の男性で90.9%、女性で90.5%と免許更新者及び初心運転者の男性女性とも、9割を超えている。

経験年数でみると、経験年数の増加とともに「そう思う」と回答した比率が高く、経験年数2年と16年以上を比べると、男性で26.3ポイント、女性で21.7ポイント高くなっている(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り過ぎることが多い」との質問に対して「そう思う」及び「ややそう思う」と回答した肯定者比率は、免許更新者の男性で16.3%、女性で11.6%、初心運転者の男性で16.1%、女性で11.1%となっている。免許更新者と初心運転者を比較すると男性女性とも1ポイント以下の開きしかなく差はみられない。

経験年数でみると、最も高い値を示しているのは、男性で３～５年の19.8%、女性で16年以上の13.6%となっている(図4-3-1-16)。

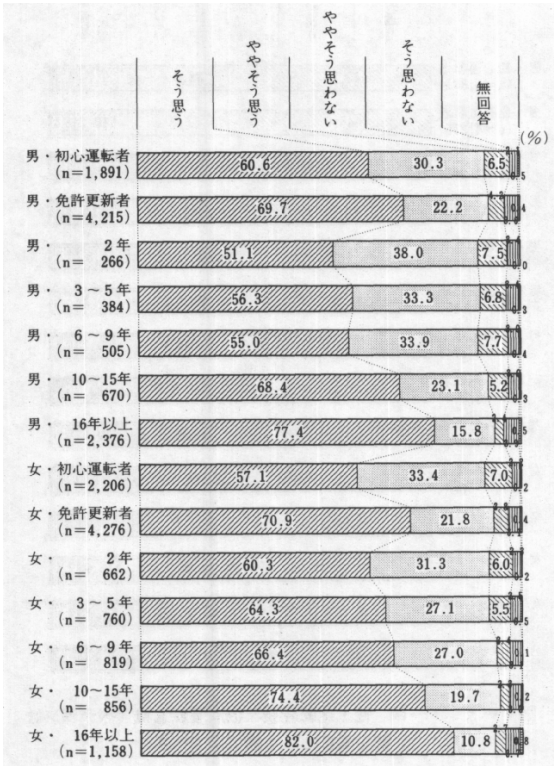


図4—3—1—15 性・運転経験年数別運転意識(駐車中の車のわきは飛び出しに注意している)

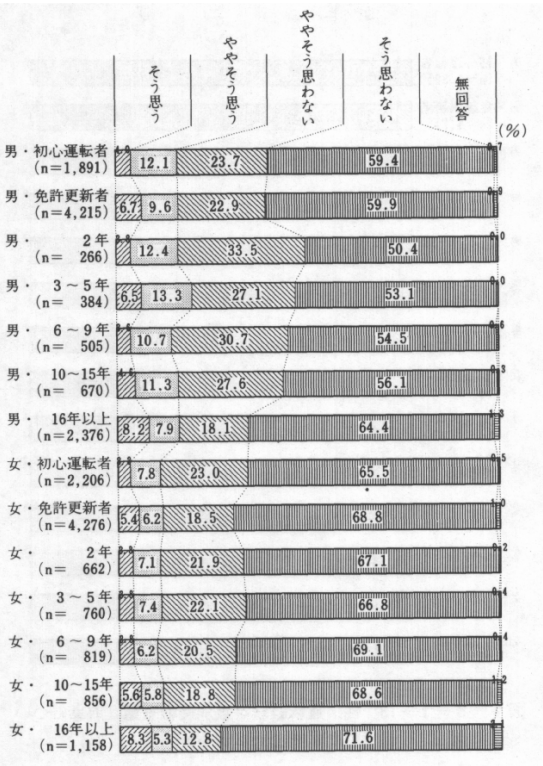


図4—3—1—16 性・運転経験年数別運転意識(歩行者がいても止まらないことが多い)

(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」との質問に対して「そう思う」及び「ややそう思う」と回答した肯定者比率は、免許更新者の男性で45.6%、女性で52.4%、初心運転者の男性で72.8%、女性で69.4%となっている。免許更新者と初心運転者を比較すると、男性で27.2ポイント、女性で17ポイント免許更新者が少なくなっている。

経験年数でみると、経験年数の増加とともに肯定者比率は、男性２年で75.2%、男性３～５年で64.3%、男性６～９年で57.9%、男性10～15年で48.2%、男性16年以上36%、また女性２年で69%、女性３～５年で63.4%、女性６～９年で54.5%、女性10～15年で46.5%、女性16年以上で38.4%と運転することじたいが楽しいと感じる人は顕著に減少している(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」との質問に対して「そう思う」及び「ややそう思う」と回答した肯定者比率は、免許更新者の男性で42.8%、女性で44.6%、初心運転者の男性で29.3%、女性で33.1%となっている。免許更新者と初心運転者を比較すると、単なる移動の手段にしかすぎないと思っている人が男性で13.5ポイント、女性で11.5ポイント免許更新者が多くなっている。

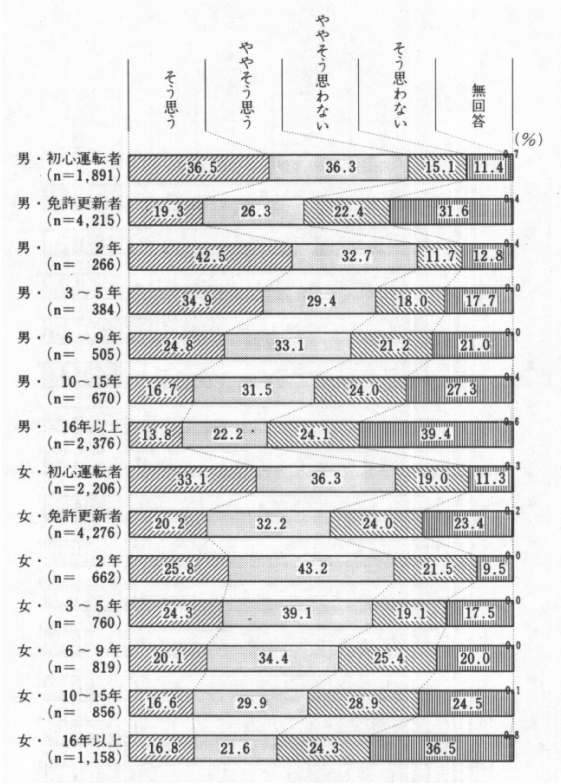


図4―3―1―17 性・運転経験年数別運転意識(運転することじたいが楽しい)

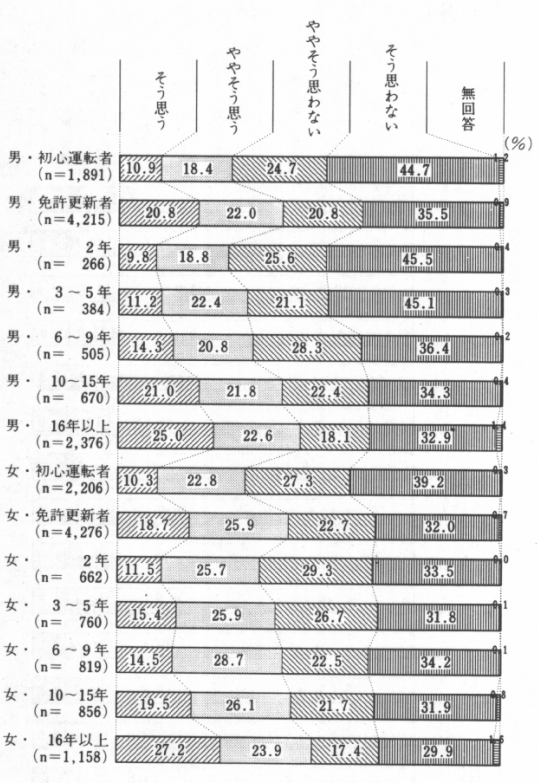


図4―3―1―18 性・運転経験年数別運転意識(車は単なる移動手段)

経験年数でみると、男性２年で28.6%、男性３～５年33.6%、男性６～９年35.1%、男性10～15年42.8%、男性16年以上47.6%、また女性２年37.2%、女性３～５年41.3%、女性６～９年43.2%、女性10～15年45.6%、女性16年以上51.1%と運転経験の年数ともに増加している(図4-3-1-18)。

(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「そう思う」及び「ややそう思う」と回答した肯定者比率は、免許更新者の男性で79.6%、女性で80.8%と8割りが運転はこわいものだと思っている。初心運転者の男性で72.1%、女性で77.3%となっている。免許更新者と初心運転者を比較すると、運転はこわいものだと思っている人が男性で7.5ポイント、女性で3.5ポイント免許更新者が多くなっている。

経験年数でみると、肯定者比率はあまり変化は見られないが、「そう思う」とする比率をみると、経験年数とともに増加する傾向にあり、男性で特に高い(図4-3-1-19)。

②　運転は疲れる

「運転は緊張で疲れる」との質問に対して「そう思う」及び「ややそう思う」と回答した肯定者比率は、免許更新者の男性で63.6%、女性で66.6%、初心運転者の男性で55.5%、女性で58.9%となっている。免許更新者と初心運転者を比較すると、男性で8.1ポイント、女性で7.7ポイント免許更新者が運転は疲れると回答している。

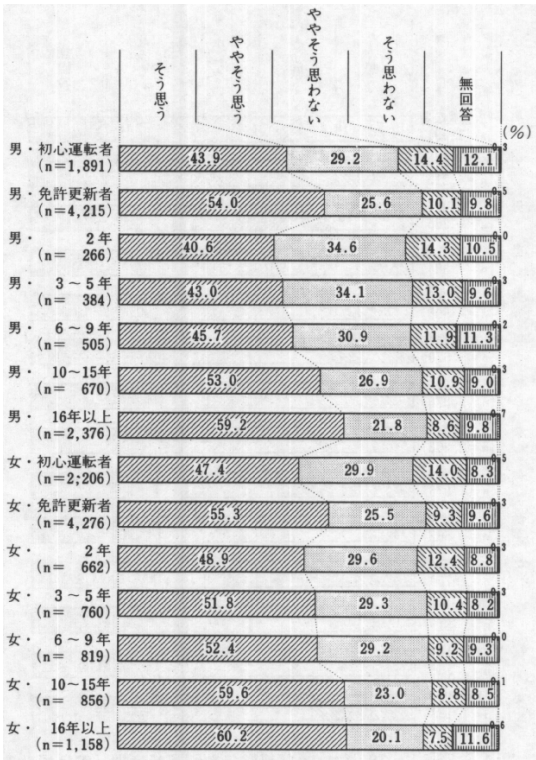


図4―3―1―19　性・運転経験年数別運転意識(運転はこわい)

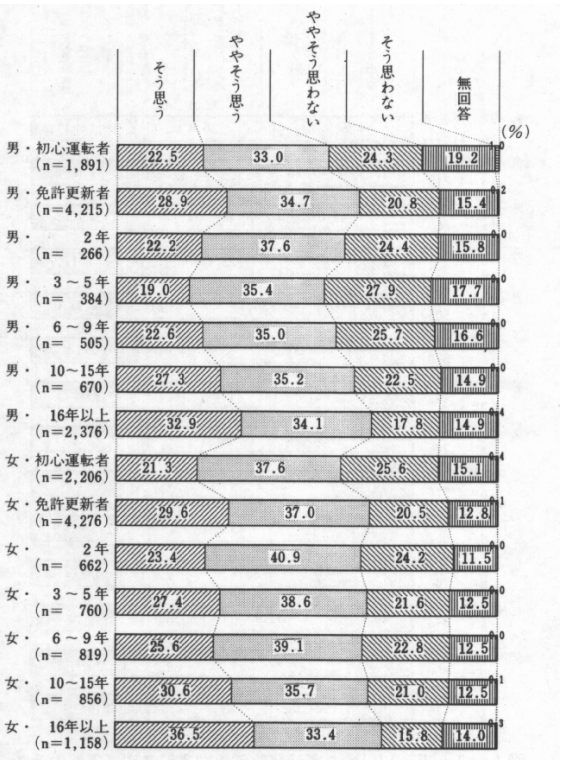


図4―3―1―20　性・運転経験年数別運転意識・(運転は疲れる)

経験年数でみると、男性は３～５年が最も少なく54.4%である。以後経験年数の増加とともに増加している。女性については、経験年数の増加とともに多少の増加がみられる(図4-3-1-20)。

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「そう思う」及び「ややそう思う」と回答した肯定者比率は、免許更新者の男性で30.7%、女性で25%、初心運転者の男性で36.2%、女性で21.9%となっている。免許更新者と初心運転者を比較すると、男性で5.5ポイント免許更新者が少なく、女性で3.1ポイント免許更新者が多くなっている。

経験年数でみると、あまり変化は見られないが女性で僅かながら高くなる傾向にあり、16年以上で31.5%と免許更新者全体より6.5ポイント増加している(図4-3-1-21)。

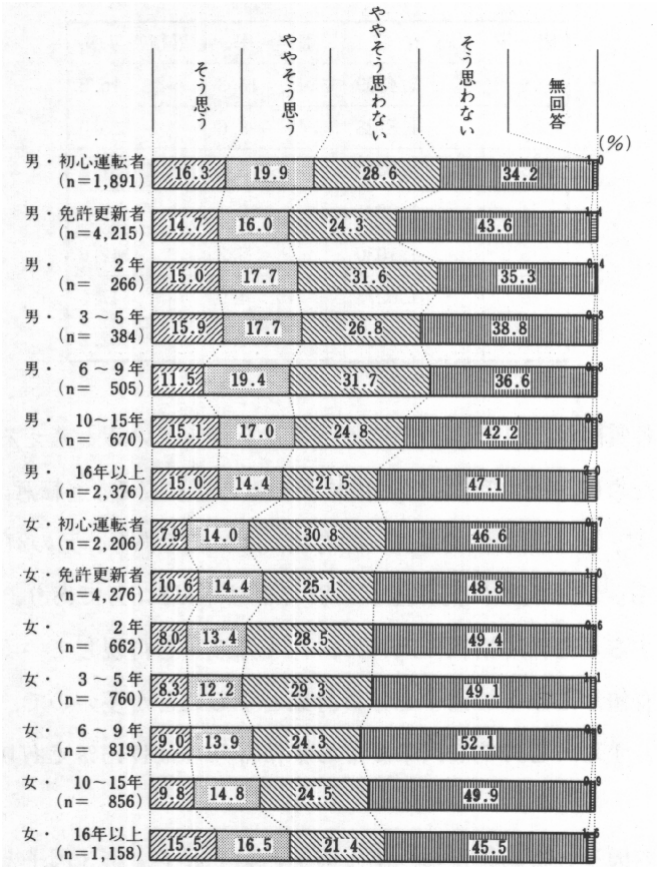


図4―3―1―21　性・運転経験年数別運転意識(狭い道でも気にせず走る)

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

初心運転者の意識態度を21項目で質問したそれぞれの結果を運転者属性別に分析してきたが、これらの結果からは全体のおおよその傾向を見いだしにくい。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、全体の傾向を把握していく。

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。今回の21項目に対する因子分析の結果は表4-3-2-1に示すようになっている。この固有値と寄与率が要約した因子が表現している元の21項目の質問が持っている情報量を表している。

表4―3―2―1　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	3,4309	16.3	16.3
2	1,8128	8.6	25.0
3	1,3043	6.2	31.2
4	1,2887	6.1	37.3
5	1,1030	5.3	42.6
6	1.0273	4.9	47.5
7	0.9924	4.7	52.2

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項目であるために、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(表4-3-2-1)にみるように、第１因子の情報量(固有値)は3.43であり、元の21項目全体の16.3%(寄与率)を再現していることになる。第２因子は情報量が1.81で寄与率は8.6%であり、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25.0%、約４分の１を再現していることになる。

一般に因子分解では固有値が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。この第６因子までの累積寄与率は47.5%であり、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のようになる。この図で相互に近い位置にある質問項目が相関の高い項目である。次に因子軸の絶対値の大きい位置に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。

以下、各因子に負荷の高い項目と、その解釈の結果を示す。

【第１因子】

第１因子に負荷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0.7117)

② 前車がもたもたしている時はすぐにクラクションを鳴らす(同0.6063)
③ 歩行者や自転車をじゃまに思うことがある(同0.5852)
④ 他人に自分の運転を批判されると腹がたつ(同0.5276)

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。

【第２因子】

第２因子に負荷が高い項目は、次のようなものである。
① 駐車禁止の場所でも、気にせずに駐車する(固有値0.6229)
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0.5979)
③ 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0.5468)
④ 追い越し禁止の場所では追い越しするようなことはしない(同0.5464)

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、速度制限などに対する態度を質問した項目で、いずれも法制度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。

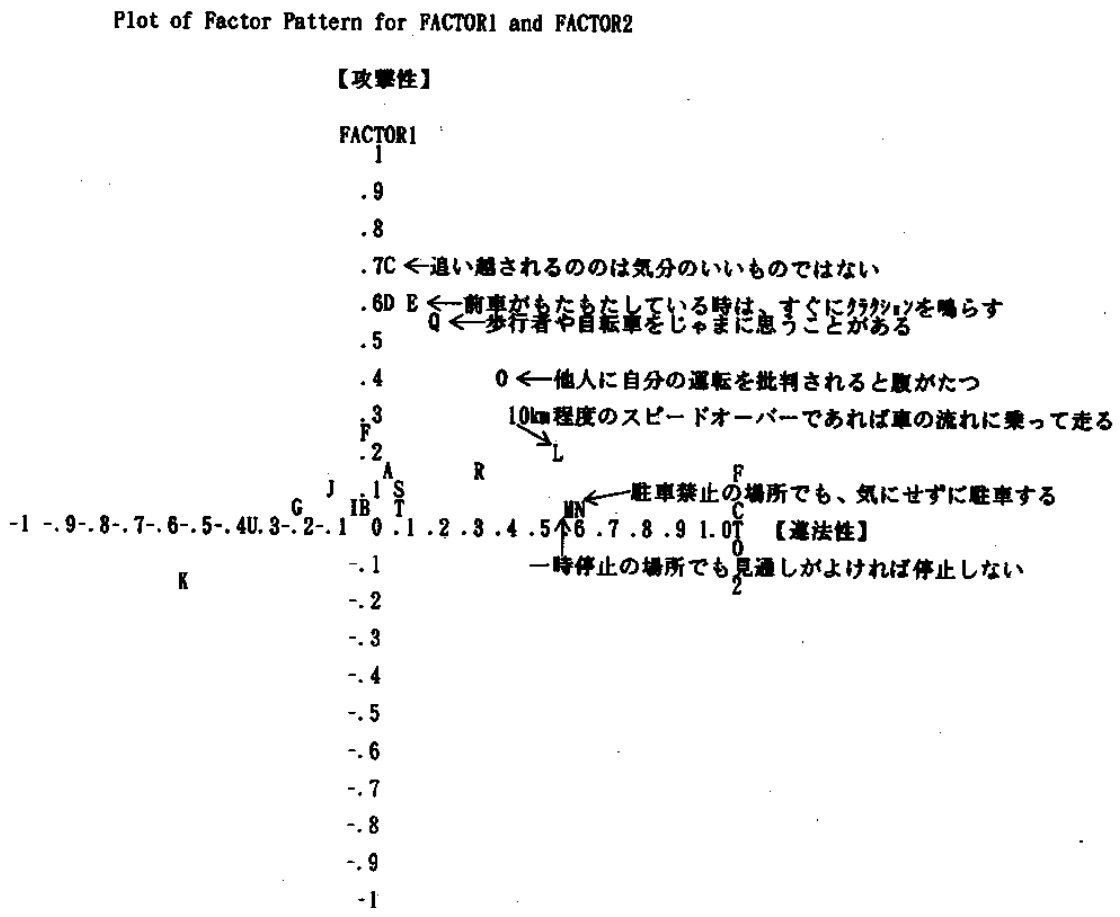


図4―3―2―1 運転意識に関する因子分析結果(第１因子と第２因子)

【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 前の車についていけば安心して右左折できる(固有値0.7186)

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0.7016)

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0.4358)

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。

【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 運転はこわいものだ(固有値0.7545)

② 運転は緊張で疲れる(同0.7522)

③ 人通りの多い狭い道でも、気にせずに走る(同0.5441)

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。

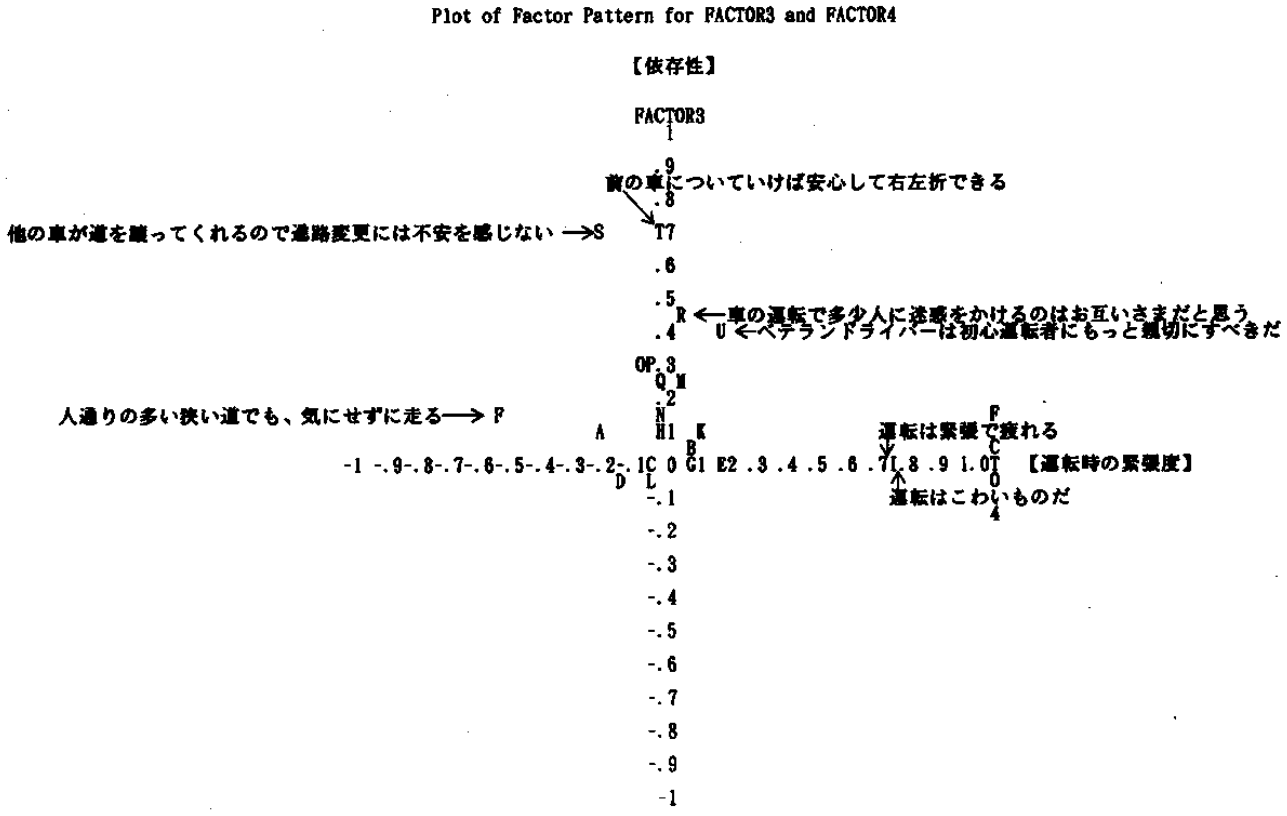


図4―3―2―2　運転意識に関する因子分析結果(第３因子と第４因子)

【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0.8112)

②　運転すること自体が楽しい(同0.7418)

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みず、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。

【第６因子】

第６因子に負荷が高い項目は次の２つである。

①　横断歩道で手をあげていても止まらずにすぎることが多い(固有値0.6861)

②　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(同0.6710)

この因子に負荷が高い項目は、歩行者への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。

以上、運転意識・態度の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

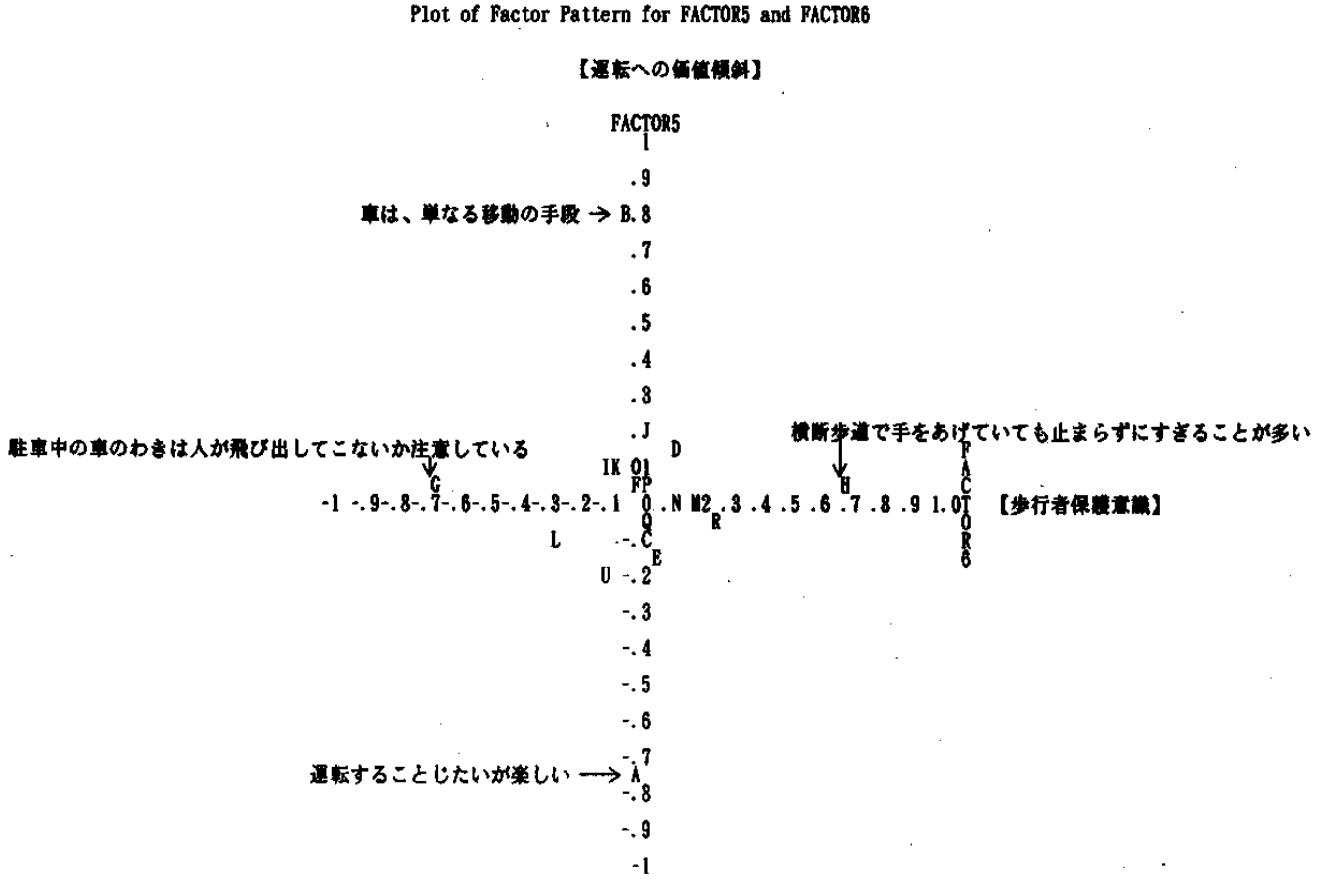


図4―3―2―3　運転意識に関する因子分析結果(第5因子と第6因子)

・　遵法性に関する因子

・　依存性の因子

・　運転時の緊張度の因子

・　運転への価値傾斜の因子

・　歩行者保護意識の因子

なお、ここで抽出された６因子は、昨年度調査で初心運転者のみを対象とした分析で抽出された６因子と、同様である。

(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を布置して傾向をみる。

①　運転経験年数別

運転経験年数別の因子得点の平均を布置したのが図4-3-2-4～6である。まず攻撃性からみると、男性は攻撃性が強く、女性は弱くなっている。また、男女共に運転経験年数が長くなるにつれて攻撃性が弱まる傾向にあるが、初心運転者から２年目にかけての攻撃性の減少はほとんどなく、それ以上の経験年数になると弱まっていくのが読みとれる。

遵法性については、男性が低く、女性が高い。そして男女共に初心運転者の方が高く、２年目になるとむしろ遵法性が低下している。これは、初心運転者の時期には法を遵守して運転をしているが、やや慣れが出てくる２年目あたりでルールを軽視するようになるということであろう。女性は２年目以降は徐々に遵法性が高くなっていく傾向にあるが、男性は３～５年でもっとも遵法性が低くなり、それ以上の経験年数で遵法性が高くなっている。

依存性については、やや女性の方が強いが、それほど大きな性差ではない。経験年数との関連でみると、

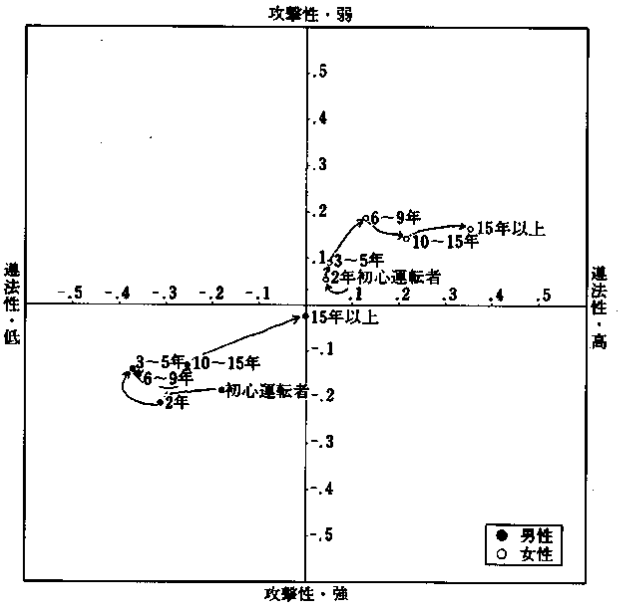


図4—3—2—4　性・経験年数別因子得点分布
（縦軸１因子*横軸２因子）

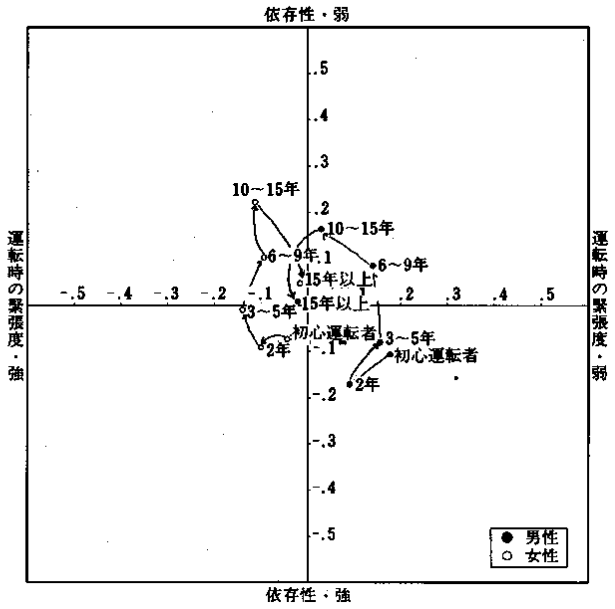


図4—3—2—5　性・経験年数別因子得点分布
（縦軸３因子*横軸４因子）

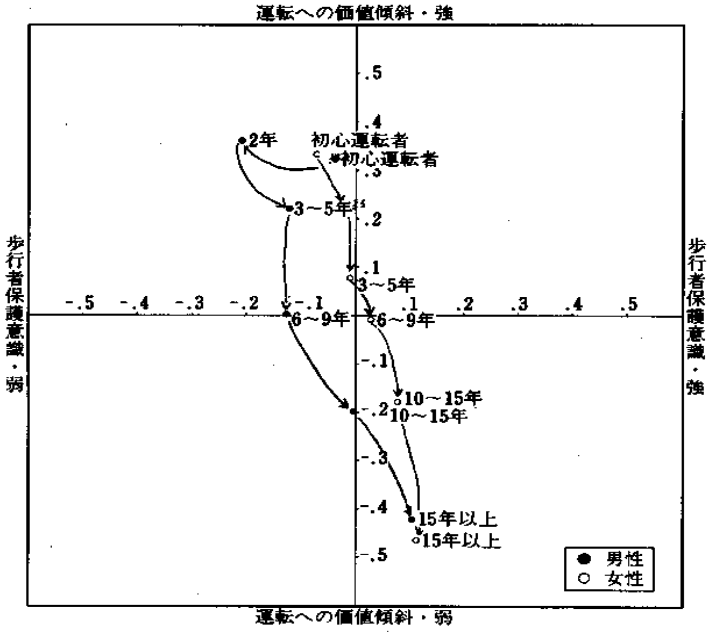


図４－３－２－６　性・経験年数別因子得点分布

（縦軸　５因子　＊　横軸　６因子）

男女共に初心運転者から２年目にかけて依存性がやや強くなり、その後は経験年数が長くなるにつれて依存性が弱くなっている。ただし、経験年数が16年以上になるとそれ以前から大きく依存性が強まる傾向にある。これは経験年数16年以上に高齢者が多く含まれていることと関連があるものとみられる。

運転時の緊張度については、男性の方が弱い。運転経験年数との関連でみると、初心運転者の緊張度は比較的弱い。その後の動きは男女でやや異なるが、男性では３～５年で緊張度がやや弱まるものの、おおむね経験が長くなるにつれて運転への緊張度が強くなっている。女性では初心運転者から経験が長くなるにつれて徐々に緊張度が強くなるが３～５年でピークになり、それ以降では再び緊張度が弱くなっている。経験年数16年以上ではほとんど男女差がなくなっている。

運転への価値傾斜については男女差がほとんどみられない。そして男女共に運転経験が長くなるにつれて運転への価値傾斜が弱まっていく傾向である。ただし、男性のみ初心運転者から２年目にかけて運転への価値傾斜がわずかながら高くなっている。

歩行者保護意識については、女性の方がやや強いがこれについても男女差は少ない。また経験年数による差異も比較的少なく、傾向としては経験年数が長くなると歩行者保護意識が強くなっている。

なお、男性は初心運転者から２年目で歩行者保護意識が弱くなっているのが特徴である。

②　性別・年齢層別傾向

攻撃性と遵法性の2因子空間に性別・年齢別に因子得点の平均を布置したのが図4-3-2-7～8である。攻撃性についてみると、男女共に年齢の上昇と共に弱まっており、これは初心運転者でも免許更新者でも同様である。ただし、同じ年齢層でみるとやや初心運転者の方が攻撃性が弱い。

遵法性については男女共に年齢が高くなるにつれて高くなる。また初心運転者と免許更新者を同じ年齢層で比較すると、やや初心運転者の方が遵法性が高い。

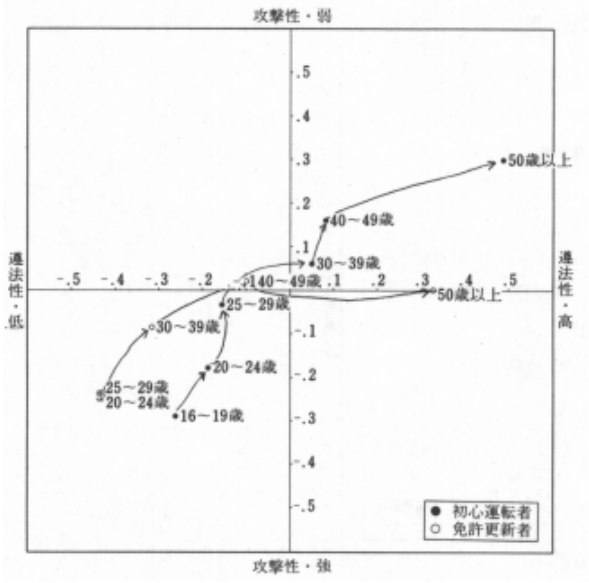


図4—3—2—7　性・年齢別因子得点分布(男性)
(縦軸１因子*横軸２因子)

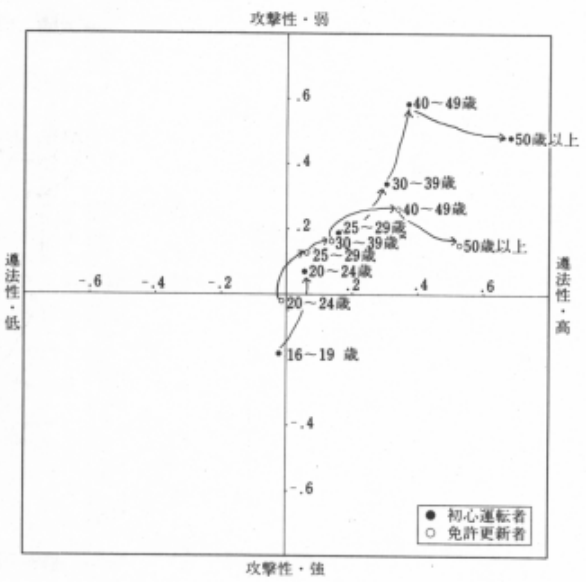


図4—3—2—8　性・年齢別因子得点分布(女性)
(縦軸１因子*横軸２因子)

依存性をみると(図4-3-2-9～10)、男性は30歳前後の階層が最も依存性が弱くなっている。これは初心運転者、免許更新者に共通である。女性は40～49歳の層の依存性が最も弱くなっている。

運転時の緊張度は、男性は年齢が若い層の方が弱く、年齢が高い層の方が強い。ただし、これは年齢の上昇と共に徐々に変化するのではなく、30歳代以上ではほとんど変化がない。女性でも年齢の若い層の緊張度が弱く、年齢が高い層が強いが、免許更新者は年齢による差が小さい。

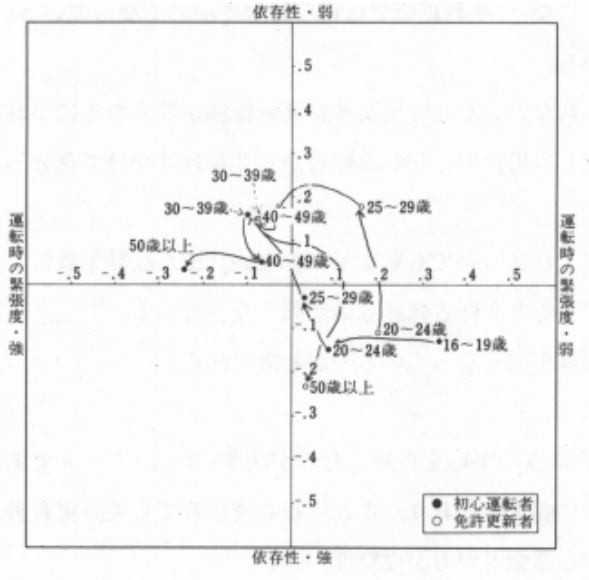


図4—3—2—9　性・年齢別因子得点分布(男性)
(縦軸３因子*横軸４因子)

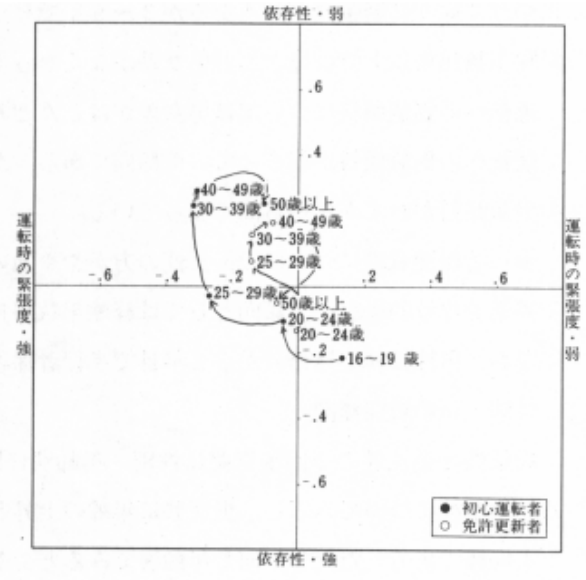


図4—3—2—10　性・年齢別因子得点分布(女性)
(縦軸３因子*横軸４因子)

運転への価値傾斜については(図4-3-2-11～12)、男女ともに年齢が高くなるにしたがって弱まっていくが、年齢が50歳以上になるとやや運転への価値傾斜が高まる動きをしている。これは初心運転者でも免許更新者でも同様である。ただし、男性、女性、初心運転者、免許更新者のどのグループでみてももっとも年齢の低い層の運転への価値傾斜が強い。

歩行者保護意識については、年齢が高い層の方が低い層よりも強くなっているが、初心運転者の方がこの傾向が顕著で、免許更新者については年齢層による歩行者保護意識の差異が少ない。

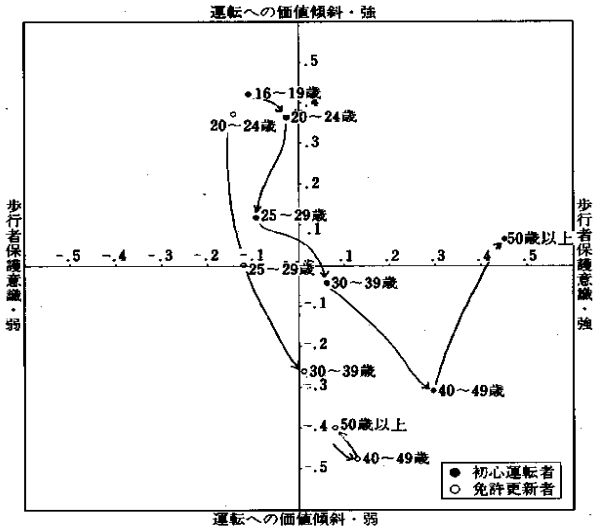


図4—3—2—11　性・年齢別因子得点分布(男性)
(縦軸５因子*横軸６因子)

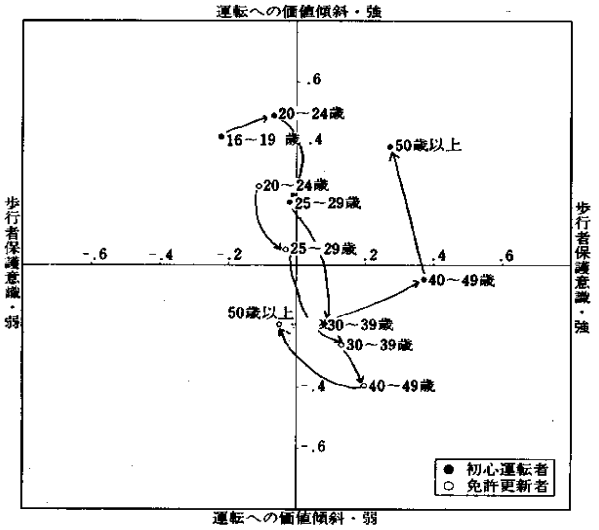


図4—3—2—12　性・年齢別因子得点分布(女性)
(縦軸５因子*横軸６因子)

③　運転者群別傾向

運転者群別の攻撃性と遵法性の特徴をみるが(図4-3-2-13～14)、ここではサンプル数が少ない女性の職業運転者を対象外とする。

攻撃性では男女共にペーパードライバーが弱い。男性の初心運転者では職業運転者の攻撃性がきわめて強く、次いでマイカー運転者となっている。男性では初心運転者の攻撃性が運転者群により差異が大きいが免許更新者では運転者群による攻撃性の差異は比較的小さい。女性では攻撃性が特に強い群はなく初心運転者の仕事上の必要で運転している群の攻撃性がやや弱い他はどの群でも平均的である。

遵法性については男性では初心運転者の職業運転者と免許更新者のペーパードライバーがやや低く、女性では初心運転者の仕事上の必要で運転している群がやや低い。

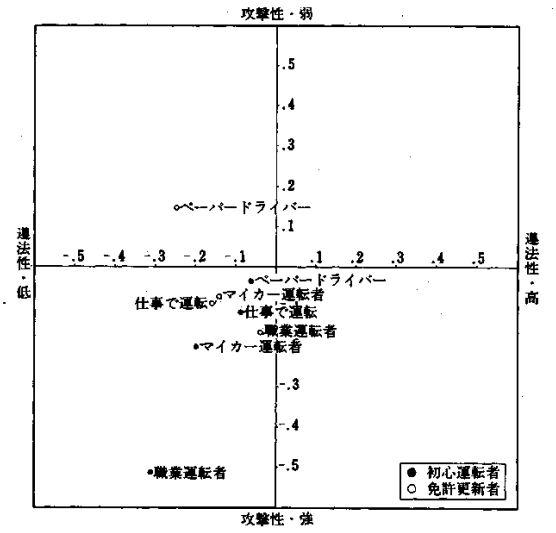


図4-3-2-13　性・運転者群別因子得点分布(男性)
(縦軸１因子*横軸２因子)

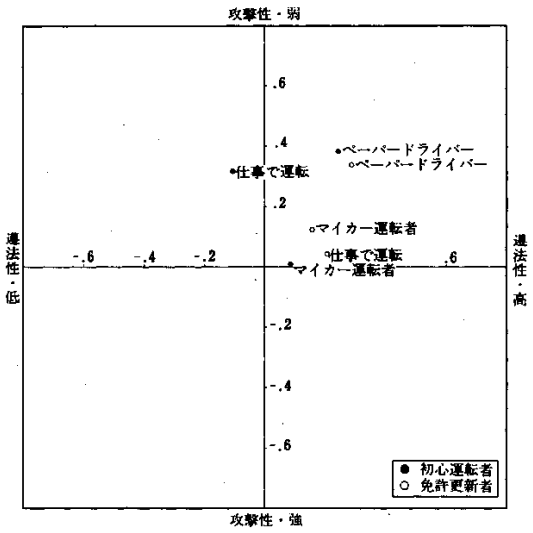


図4-3-2-14　性・運転者群別因子得点分布(女性)
(経軸１因子*横軸２因子)

依存性については(図4-3-2-15～16)、ペーパードライバーが男女共に強くなっている。運転時の緊張度に関しても、ペーパードライバーが男女共に強い。

運転への価値傾斜について運転者別にみると(図4-3-2-17～18)、初心運転者の方が価値傾斜が強いことが明確に読みとれる。運転への価値傾斜が弱いのは男女共に仕事の必要から運転しでいる群で、最も強いのは男性では初心運転者の職業運転者、女性では初心運転者のペーパードライバーである。

歩行者保護意識は運転者群でほとんど差がみられない。

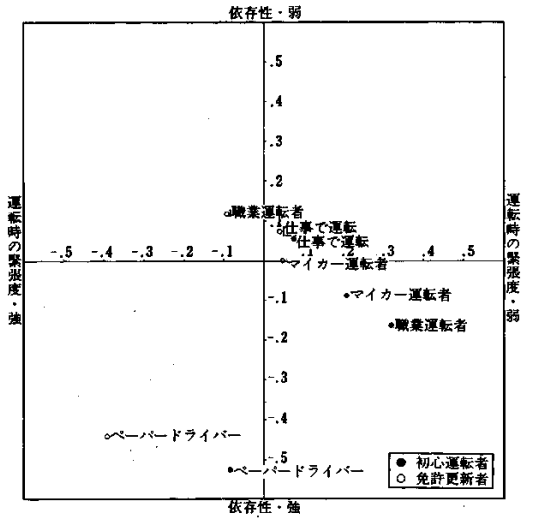


図4—3—2—15　性・運転者群別因子得点分布(男性)
(縦軸３因子*横軸４因子)

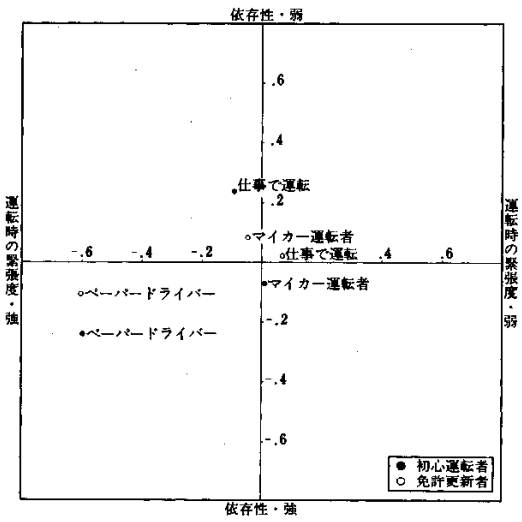


図4—3—2—16　性・運転者群別因子得点分布(女性)
(縦軸３因子*横軸４因子)

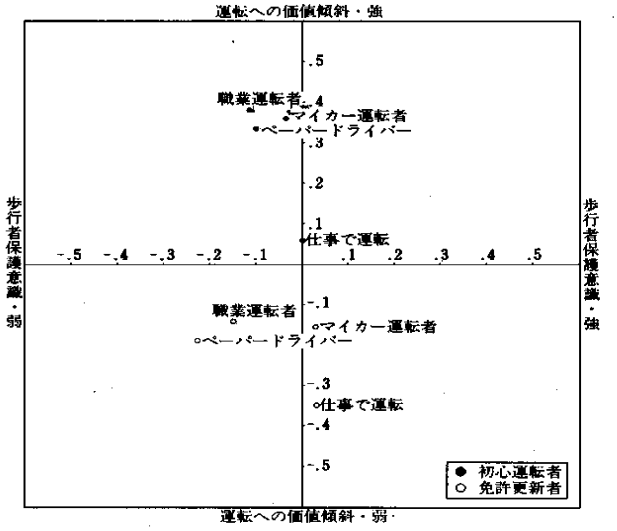


図4—3—2—17　性・運転者群別因子得点分布(男性)
(縦軸５因子*横軸６因子)

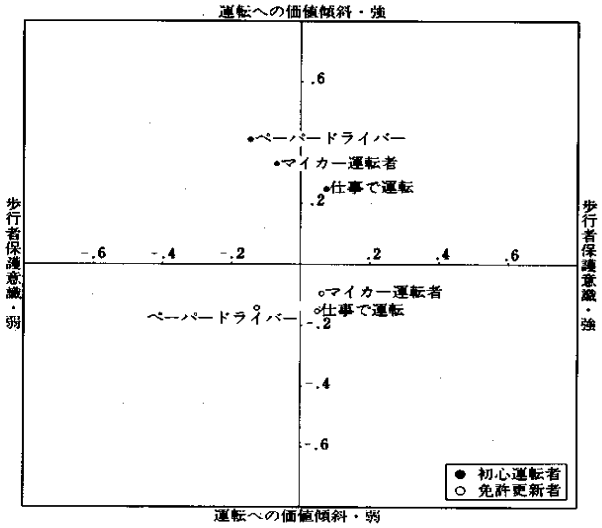


図4—3—2—18　性・運転者群別因子得点分布(女性)
(縦軸５因子*横軸６因子)

④　走行距離別傾向

過去１年間の走行距離別にみていく。まず攻撃性についてみると(図4-3-2-19～20)、男女ともに傾向としては走行距離が長くなるにつれて攻撃性が強くなっている。また、男女共に初心運転者の方が走行距離にによる攻撃性の差異が大きく、免許更新者では走行距離による差異が少ない。遵法性についてはおおむね走行距離が長くなると低くなる傾向である。

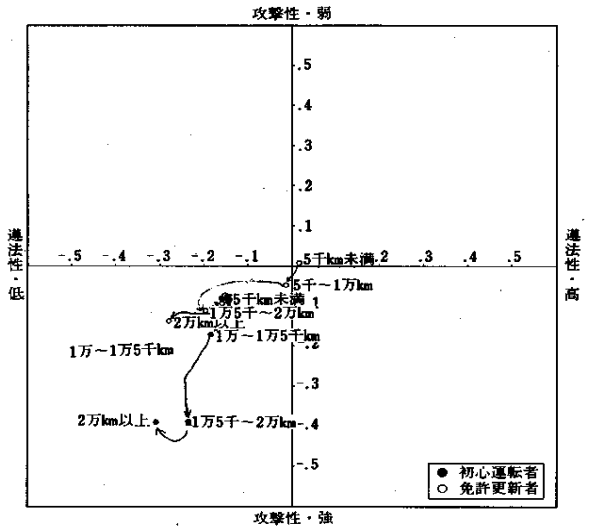


図4—3—2—19　性・年間走行距離別因子得点分布(男性)
(縦軸１因子*横軸２因子)

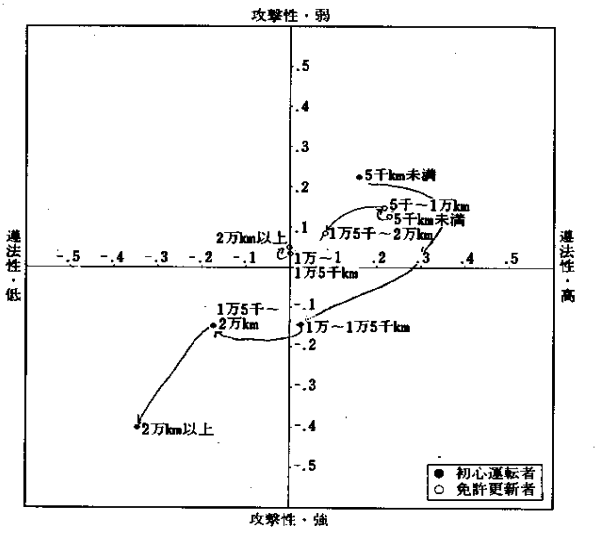


図4—3—2—20　性・年間走行距離別因子得点分布(女性)
(縦軸１因子*横軸２因子)

依存性に関しては(図4-3-2-21～22)、男女共に走行距離が長くなるにつれて弱まる傾向であるが、女性の２万km以上の層のみが依存性が高く、他の層と異なっている。運転時の緊張度については走行距離が長くなるにつれて弱くなっている。

運転への価値傾斜については(図4-3-2-23～24)、走行距離が長い方が運転への価値傾斜が強い傾向となっている。これは運転への価値傾斜が強い方が車をよく利用すると考えられ、その影響もあるとみられる。歩行者保護意識については走行距離でほとんど差がないが、女性の初心運転者の走行距離１万５千～２万kmの層のみが極端に歩行者保護意識が弱い(この層のサンプル数は101人と多く、サンプル誤差とはみられない)。

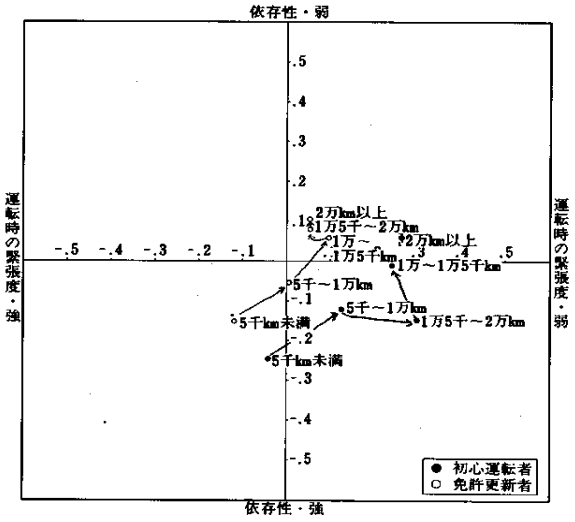


図4—3—2—21　性・年間走行距離別因子得点分布(男性)

(縦軸３因子*横軸４因子)

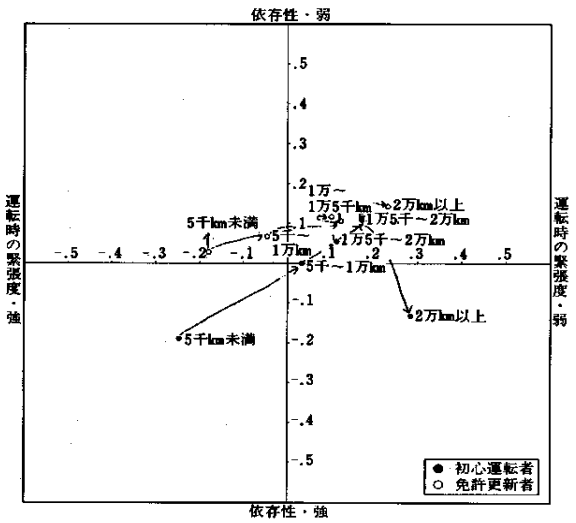


図4—3—2—22　性・年間走行距離別因子得点分布(女性)

(縦軸３因子*横軸４因子)

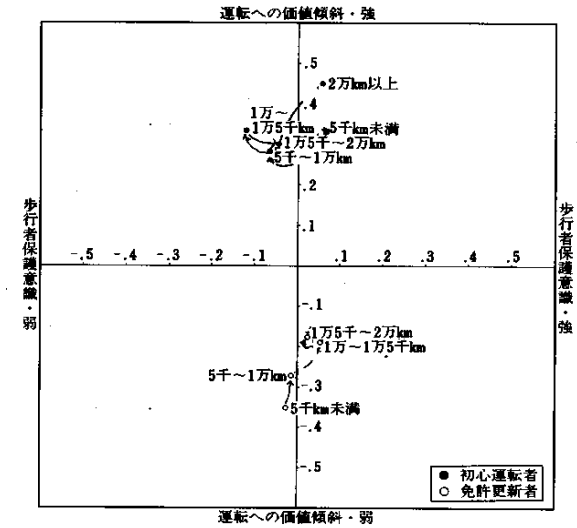


図4—3—2—23　性・年間走行距離別因子得点分布(男性)

(縦軸５因子*横軸６因子)

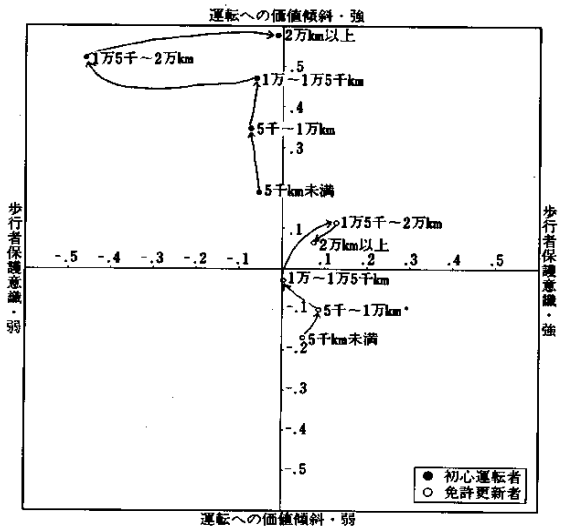


図4—3—2—24　性・年間走行距離別因子得点分布(女性)

(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

運転の意識・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、初心運転者と免許更新者別に比較したものが、図4-3-3-1と表4-3-3-1である。

男性、女性の免許更新者、初心運転者とも高い肯定者比率を示しているものは、「運転中、歩行者や自転車を邪魔に思うことが、よくある」で、50～60%の比率を示している。特に初心運転者の女性の６割が歩行者や自転車を邪魔に思っている。二番目に高い肯定者比率を示しているのは「追い越されるのは、あまり気分のいいものではない」となっており、女性より男性で肯定者比率が高くなっている。免許更新者と初心運転者を比較すると「追い越されるのは、あまり気分のいいものではない」、「運転中、歩行者や自転車を邪魔に思うことが、よくある」、「自分の方が優先だと思ったら道を譲ることはほとんどしない」及び「他人に自分の運転を批判されると腹がたつ」で男性女性とも初心運転者が高くなっている。男性では「運転中、歩行者や自転車を邪魔に思うことが、よくある」が最も差が大きく8.1ポイント、次に大きいのは「追い越されるのは、あまり気分のいいものではない」で7.1ポイント初心運転者が高くなっている。経験年数でみると、「運転中、歩行者や自転車を邪魔に思うことが、よくある」では10年以上、「追い越されるのは、あまり気分のいいものではない」では６年以上で減少し、経験年数16年以上では46%と初心運転者より10ポイント程度まで減少している。女性では男性とは逆に「追い越されるのは、あまり気分のいいものではない」が最も差が大きく10ポイントで次に「運転中、歩行者や自転車を邪魔に思うことが、よくある」の9.1ポイントと初心運転者が高くなっている。「追い越されるのは、あまり気分のいいものではない」としたものを経験年数でみると、女性の２年で49.7%と初心・運転者とほぼ同等で以後２～６ポイントずつ減少し、16年以上では34.1%となっている。特に経験年数３～５年では２年に比較して5.8ポイントと減少が最も大きく経験年数による減少傾向がある。「前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」と「車間距離をあけると他の車にわりこまれるのであまりあけない」については男性女性とも初心運転者が免許更新者に比べて１～3.5ポイント低くなっているものの他の調査項目については、初心運転者の攻撃的運転傾向は免許更新者より強いといえる。

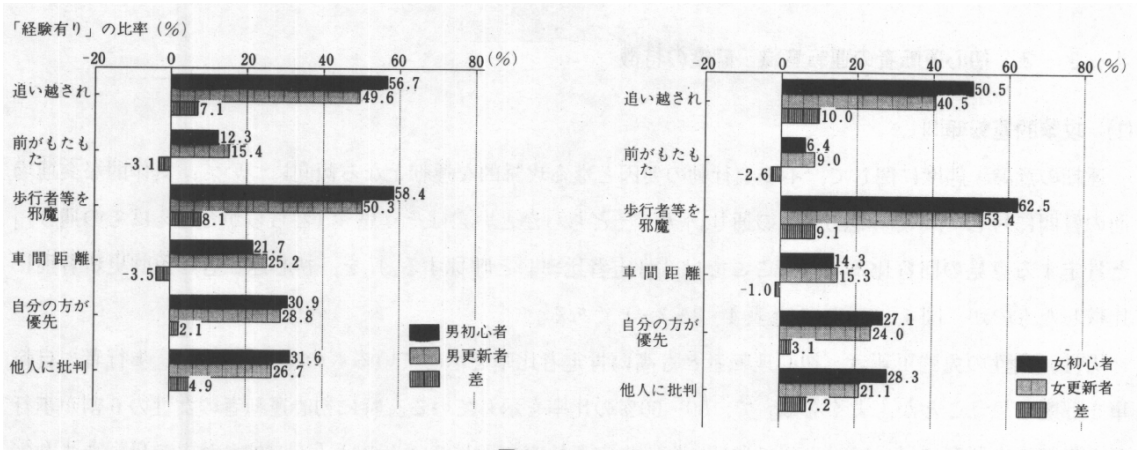


図4—3—3—1

表4—3—3—1　免許更新者の肯定者率(%)

	運転経験年数（男）						運転経験年数（女）					
	更新者	2　年	3-5年	6-9年	10-15年	16年—	更新者	2　年	3-5年	6-9年	10-15年	16年—
追い越されるのは	49.6	58.6	38.9	53.4	50.2	46.0	40.5	49.7	43.9	40.5	39.3	34.1
前がもたもたして	15.4	11.6	12.2	13.9	14.8	16.9	9.0	6.4	7.9	8.5	9.2	11.3
歩行者や自転者を	50.3	57.9	53.6	58.0	52.4	46.5	53.4	58.0	58.2	56.0	53.0	45.9
あまり車間距離を	25.2	28.5	26.5	23.4	23.9	25.4	15.3	18.0	15.4	12.6	13.9	16.9
優先ならば道を	28.8	38.0	34.4	33.9	28.7	25.9	24.0	28.0	28.6	22.2	19.0	22.8
他人に批判される	26.7	32.7	29.5	29.7	29.7	24.3	21.1	26.0	23.9	21.0	20.9	16.6

(2)　遵法傾向

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、初心運転者と免許更新者別にみたものが、図4-3-3-2、表4-3-3-2である。

男性では、「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」が初心運転者、免許更新者とも最も高く90%を越えており、女性では、「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」が最も高く90%を越えている。

免許更新者と初心運転者を比較すると「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」とするものと「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」とするものがそれぞれ1.7ポイント、0.4ポイントと僅かに免許更新者の比率が高くなっている。女性では、「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」とするものが１ポイント免許更新者の比率が高くなっているのみで、他は初心運転者の比率が高くなっている。免許更新者と初心運転者の比率の差は「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」が最も大きく、男性で1.8ポイント、女性で3.1ポイント初心運転者が高くなっており、初心運転者の遵法性が低くなっている。肯定的回答者率者比率からみると、男性より女性が遵法性が高く、免許更新者と比較すると、初心運転者運転者の遵法傾向は比較的低いといえる。

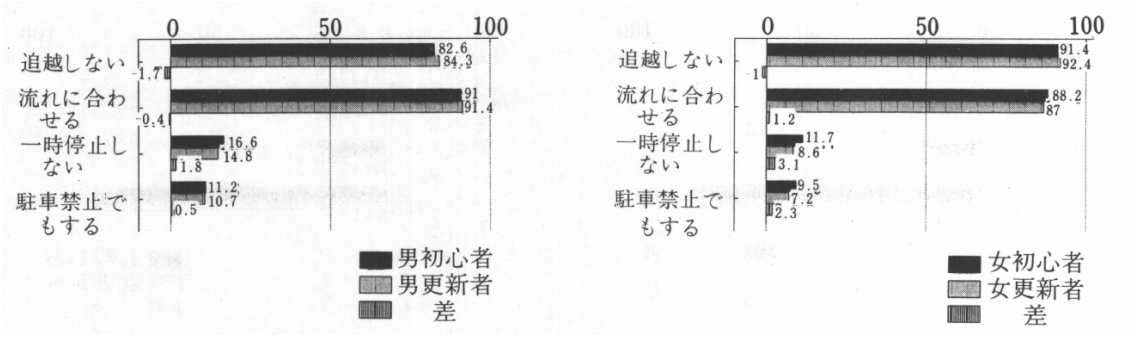


図4—3—3—2

表4—3—3—2　免許更新者の肯定者率(%)

	運転経験年数（男）						運転経験年数（女）					
	更新者	2　年	3-5年	6-9年	10-15年	16年—	更新者	2　年	3-5年	6-9年	10-15年	16年—
追い越ししない	84.3	77.1	79.2	78.6	81.0	88.1	92.4	91.2	92.0	92.2	92.3	93.6
流れに合わせる	91.4	91.4	95.0	94.1	92.9	90.0	87.0	89.5	90.3	90.3	86.3	82.0
一時停止しない	14.8	19.9	17.5	15.5	13.2	14.1	8.6	11.2	10.5	8.8	6.0	7.4
駐車禁止でもする	10.7	13.1	14.0	14.3	12.1	8.8	7.2	8.8	9.9	6.6	6.4	5.6

(3)　依存的傾向

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、初心運転者と免許更新者別にみたものが、図4-3-3-3と表4-3-3-3である。

免許更新者及び初心運転者とも男性女性関係なく肯定者比率が高いものは「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８割が親切にすべきだとしている。しかし、男性では免許更新者が１ポイント高く、女性では初心運転者が2.1ポイント高くなっており、男性より女性の初心運転者にその傾向が表れている。「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」の肯定回答を経験年数でみると、女性では６年以上で減少する傾向にあるが、男性では６～９年で79.4%と減少するものの10年以上では増加している。免許更新者と初心運転者の肯定者比率を比較すると男性では「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」、「他の車について行けば安心して右左折できる」及び「前の車について行けば安心して右左折できる」で初心運転者の比率が高くなっている。なかでも最も差が大きいのは「他の車について行けば安心して右左折できる」で初心運転者が4.5ポイント高くなっている。「他の車について行けば安心して右左折できる」を経験年数でみると、経験年数の増加とともに減少する傾向にあるが16年以上では増加している。女性ではすべての項目で初心運転者が高くなっている。なかでも「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」が最も差が大きく3.1ポイント初心運転者が高くなっている。経験年数による減少傾向は顕著にはみられない。傾向としては、男性で「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」を除くすべての調査項目、女性ではすべての調査項目で初心運転者が高くなっていることから初心運転者に依存的傾向が高いといえる。

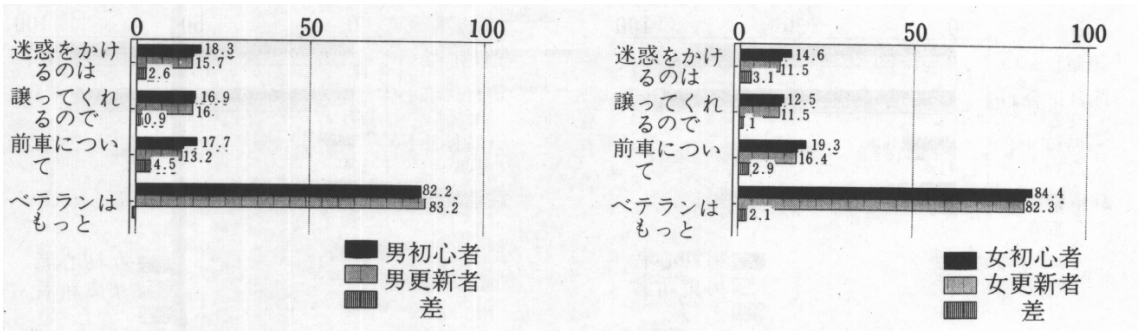


図4-3-3-3

表4-3-3-3　免許更新者の肯定者率(%)

	運転経験年数（男）						運転経験年数（女）					
	更新者	2　年	3-5年	6-9年	10-15年	16年—	更新者	2　年	3-5年	6-9年	10-15年	16年—
迷惑をかけるのは	15.7	18.8	19.5	16.9	15.2	14.6	11.5	13.1	12.9	11.9	9.5	10.7
譲ってくれるので	16.0	18.4	17.2	15.1	12.7	16.6	11.5	11.4	11.5	10.1	8.3	14.5
前車について	13.2	18.0	16.1	13.1	9.7	13.1	16.4	20.1	19.1	16.9	12.6	14.9
ベテランはもっと	83.6	88.7	85.4	79.4	82.0	83.4	82.3	87.8	87.5	81.8	79.6	78.5

(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初心運転者と免許更新者の別にみたのが、図4-3-3-4と表4-3-3-4である。

免許更新者及び初心運転者の男性女性とも高い比率を示しているのは「駐車中のわきを通る時は人が飛び出してこないか、十分注意している」で9割の人が肯定する回答をしている。免許更新者と初心運転者を比較すると男性で１ポイント、女性で2.2ポイント免許更新者が高く、特に女性の免許更新者が注意しているとしている。経験年数でみると、肯定者比率は経験年数による変化はあまりみられないが、「そう思う」と回答した比率でみると男性女性とも経験年数の増加とともに顕著に増加傾向がみられる。「歩行者が横断歩道で手をあげても止まらずに通り過ぎることが多い」については女性よりも男性にその傾向が強い。免許更新者と初心運転者の差は、あまりなく男性で0.2ポイント、女性で0.5ポイント免許更新者が高くなっている。初心運転者に比べて免許更新者が高いことから初心運転者の歩行者に対する態度は保護意識が弱いといえる。

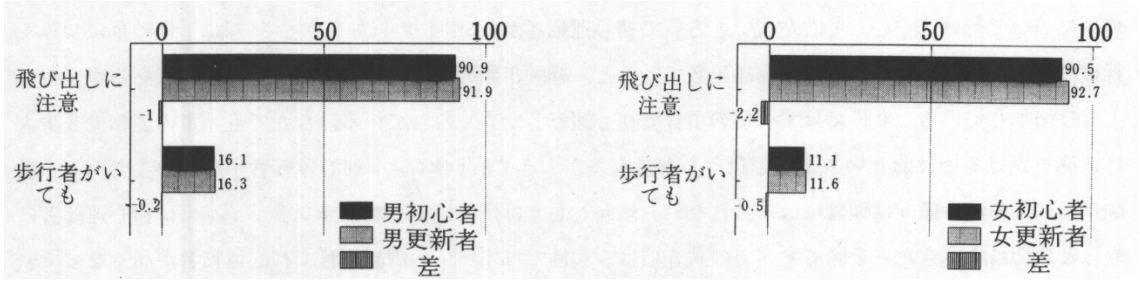


図4-3-3-4

表4-3-3-4　免許更新者の肯定者率(%)

	運転経験年数（男）						運転経験年数（女）					
	更新者	2　年	3-5年	6-9年	10-15年	16年—	更新者	2　年	3-5年	6-9年	10-15年	16年—
飛び出しに注意	91.9	89.1	89.6	88.9	91.5	93.2	92.7	91.6	91.4	93.4	94.1	92.8
歩行者がいても	16.3	16.2	19.8	14.3	15.9	16.1	11.6	10.9	11.2	10.0	11.4	13.6

(5)運転への価値意識

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、初心運転者と免許更新者の男女別にみたのが図4-3-3-5と表4-3-3-5である。

免許更新者と初心運転者の差を比較すると男性女性とも高い比率を示しているのは「目的がなくとも、運転することじたいが楽しい」で男性で27.2ポイント、女性で17ポイント初心運転者の比率が高くなっている。特に男性の初心運転者に運転することじたいが楽しいと回答している。経験年数でみると、経験年数の増加とともに男性で6.4～12.2ポイント、女性でも5.6～8.9ポイントつつ顕著に減少傾向がみられる。また「車は、単なる移動の手段にしかすぎない」で免許更新者と初心運転者の差を比較すると、男性で13.5ポイント、女性で11.5ポイント免許更新者の比率が高くなっている。運転経験でみると、経験年数の増加とともに男性で1.5～7.7ポイント、女性で1.9～5.5ポイントつつ顕著に増加している。初心運転者は男性女性とも運転することじたいが楽しく、単なる移動の手段とはみていないようである。

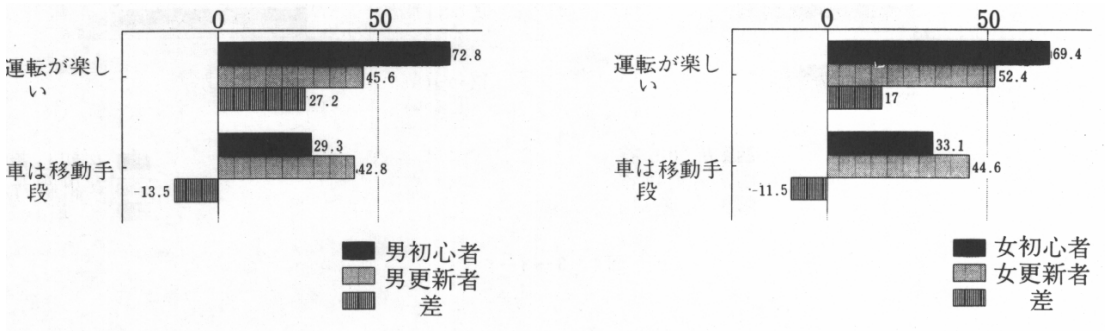


図4—3—3—5

表4—3—3—5　免許更新者の肯定者率(%)

	運転経験年数（男）						運転経験年数（女）					
	更新者	2　年	3-5年	6-9年	10-15年	16年—	更新者	2　年	3-5年	6-9年	10-15年	16年—
運転が楽しい	45.6	75.2	64.3	57.9	48.2	36.0	52.4	69.0	63.4	54.5	46.5	38.4
車は移動手段	42.8	28.6	33.6	35.1	42.8	47.6	44.6	37.2	41.3	43.2	45.6	51.1

(6)　運転への緊張傾向

運転そのものに対する緊張の度合いについての肯定者比率を、初心運転者と免許更新者の男女別にみたのが、図4-3-3-6と表4-3-3-6である。

免許更新者と初心運転者の差が最も大きいのは男性女性とも「運転は緊張で疲れる」で男性で8.1ポイント、女性で7.7ポイント免許更新者が運転は疲れるとしている。経験年数でみると、免許更新者の男性で3～5年のときに54.4%と最も減少し、以後経験年数の増加とともに比率も増加している。女性ではあまり経験年数による変化はみられないが比率は高く６～７割が運転は疲れるとしている。次に差が大きいのは「運転はこわいものだと思う」で男性で6.5ポイント、女性で3.5ポイント免許更新者が高くなっている。経験年数でみると、初心運転者に比べ高い比率を示しており経験年数の増加とともに増加傾向が表れている。「人通りの多い、狭い道でも、あまり気にせずに走れる」については男性では5.5ポイント初心運転者が高く、女性では3.1ポイント免許更新者が高くなっている。特に初心運転者の男性にあまり気にせずに走れるとしている傾向がある。男性では「運転はこわいものだと思う」と「運転は緊張で疲れる」で初心運転者が低くなっており、女性では「運転はこわいものだと思う」、「運転は緊張で疲れる」及び「人通りの多い、狭い道でも、あまり気にせずに走れる」のすべての調査項目で初心運転者が低くなっていることから初心運転者の運転への緊張傾向は弱いといえる。

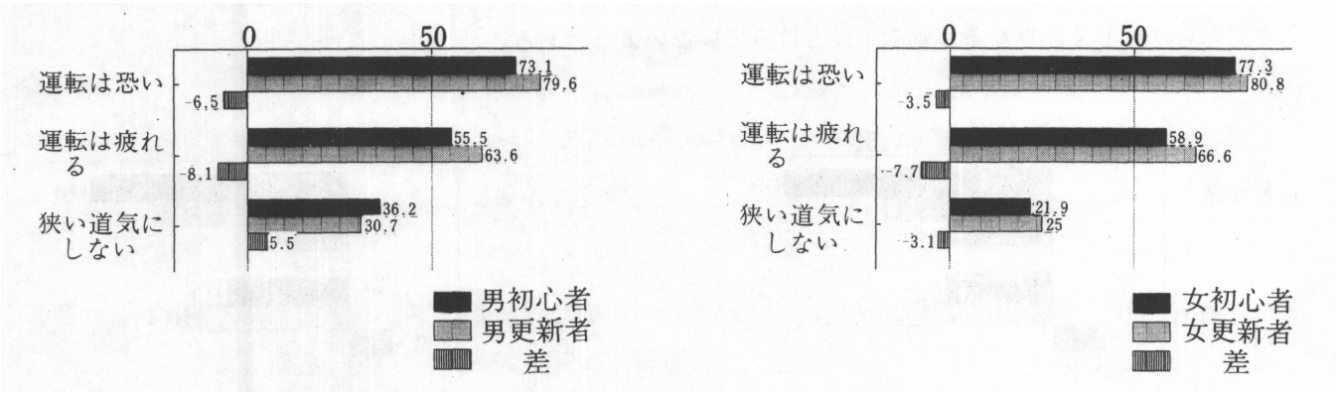


図4―3―3―6

表4―3―3―6　免許更新者の肯定者率(%)

	運転経験年数（男）						運転経験年数（女）					
	更新者	2　年	3-5年	6-9年	10-15年	16年―	更新者	2　年	3-5年	6-9年	10-15年	16年―
運転はこわい	79.6	75.2	77.1	76.6	79.9	81.0	80.8	78.5	81.1	81.6	82.6	80.3
運転は疲れる	63.6	59.8	54.4	57.6	62.5	67.0	66.6	64.3	66.0	64.7	66.3	69.9
狭い道気にしない	30.7	32.7	33.6	30.9	32.1	29.4	25.0	21.4	20.5	22.9	24.6	31.5

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

初心運転者と免許更新者が自己の運転技術をどのように見ているか、13項目の質問を設け、自己評価を比較した。

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から成っており、それぞれの問いに対して4段階の回答を設定し、「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、「肯定者比率」と呼称する)と、「どちらかと言えば不得意である」、「不得意である」と否定する意見の回答比率について、調査結果を集計、整理した。

なお、男女差がどの項目も大きく、両群をさらに男女にわけ、分析し検討を加えた。

(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、初心運転者の男性が55.9%、女性は34.7%で、免許更新者の男性が54.9%、女性は31.3%と、いずれも男性は５割を、女性は3割を超えるものが、「右折」を問題なくできるとしており、肯定者比率は、全項目の中で一番高い。これに「まあうまくできる」を加えると、初心運転者(男性90.6%、女性82.4%)、免許更新者(男性90.3%、女性77.6%)と、男性は９割、女性は８割前後が肯定的で、やはり全項目の中で一番肯定者比率が高く、さらに性差が少ない項目となっている。これは、一般道路を走行すれば頻繁に「右折」の機会があり、かなり慣れていることからと思われる。免許更新者の経験年数の経過を見ても、男女とも10～15年までは、肯定者比率がやや増加の傾向にみられるが、16年以上になると、むしろ肯定者比率が下がっている。また、女性では、両極の「問題なくできる」と、「不得意だ」の率が16年以上でともに一番高くなっており(肯定者34.0%、否定者6.0%)、個人差が大きくなっていることが伺われる(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、初心運転者の男性が27.1%、女性は9.7%、免許更新者の男性が29.1%、女性は8.1%と、男性は３割弱、女性は１割に満たない。これに「まあうまくできる」を加えると、初心運転者(男性68.3%、女性41.1%)、免許更新者(男性68.1%、女性37.1%)と、男性は７割弱、女性は４割前後となっている。免許更新者を経験年数で見てみると、男性では、10～15年まで僅かに「肯定者比率」が増加し初心運転者より高いが、16年以上の経験者は、むしろ初心運転者より肯定者比率が低くなっている(35.0%)。女性では、経験年数２年から、３～５年において肯定者比率が増加しているものの、以降は減少傾向が見られ、また、女性の16年以上の経験者では、両極の「問題なくできる」と、「不得意だ」の率が同時に高くなっており(肯定者8.9%、否定者26.5%)、個人差が大

きくなることが伺われる(図4-4-1-2)。

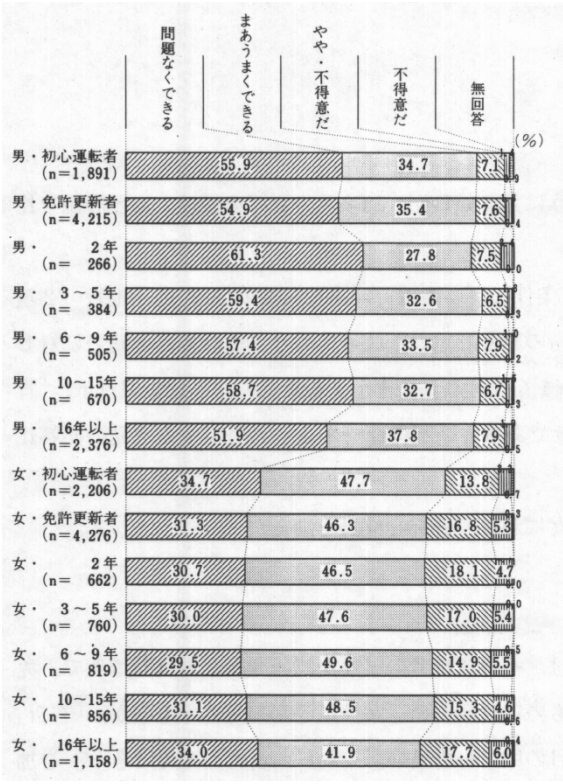


図4―4―1―1　性・運転経験年数別運転技術の自己評価（右折）

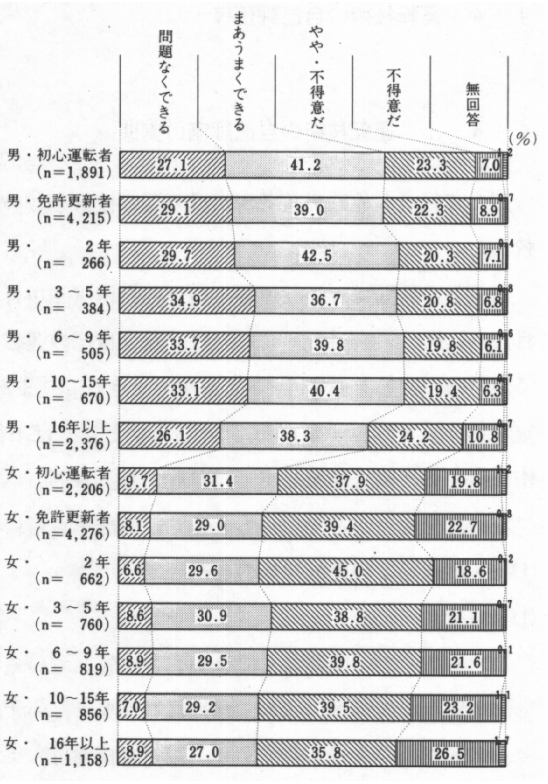


図4―4―1―2　性・運転経験年数別運転技術の自己評価（大型車への追従）

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、初心運転者の男性が13.8%、女性は5.1%、免許更新者の男性が19.1%、女性は5.1%で、これに「まあうまくできる」を加えた肯定者比率でみると、初心運転者(男性51.7%、女性31.6%)、免許更新者(男性59.2%、女性29.7%)と、男性は５～６割弱、女性は３割前後となっており、一般道路の走行項目の中で一番低い肯定者比率を示している。また、男性は免許更新者で肯定者比率が高いが、女性では初心運転者が高くなっている(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、初心運転者の男性が48.3%、女性は25.6%、免許更新者の男性が46.4%、女性は20.5%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、初心・運転者(男性88.7%、女性73.9%)、免許更新者(男性86.3%、女性69.5%)で、男女ともに「やや速い流れに合わせた運転」は問題なくできると回答しており、初心運転者の方がむしろ免許更新者より肯定者比率がやや高い。また、免許更新者の経験年数でみると、男性では10～15年までは肯定者比率が増加しているが、16年以上になると「問題なくできる」と回答する率(41.5%)が減り、否定者比率(15.0%)が増加している。また、女性では、経験年数とともに、

逆に、肯定者比率が減少している。以上の傾向を見ると、免許更新者の方が、一般走行の中でも接する機会の高い「やや遠い流れに合わせた運転」で、いろいろな事態が起こりうることを経験から身につけ、免許更新者の方が慎重な回答となっているとも考えられる(図4-4-1-4)。

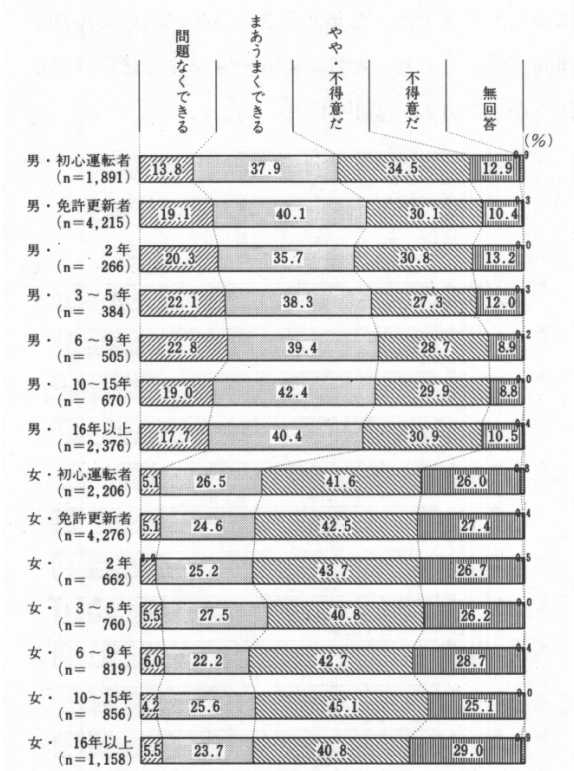


図4―4―1―3　性運転経験年数別運転技術の自己評価
(知らない道での運転)

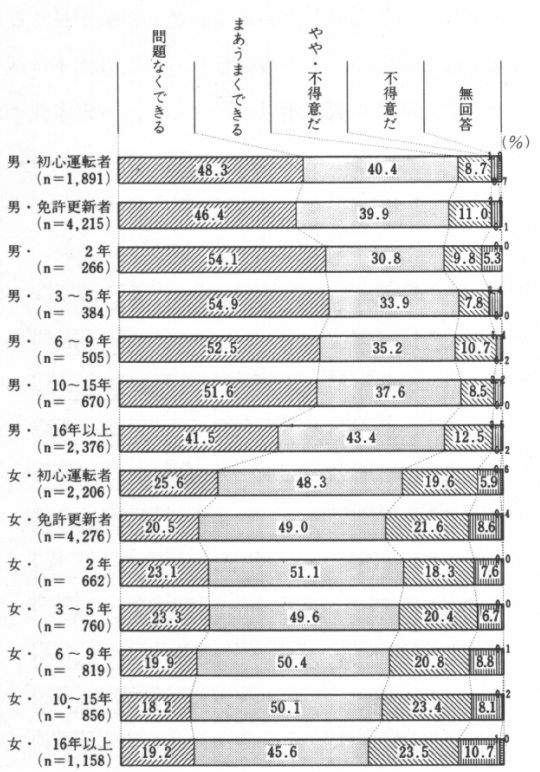


図4―4―1―4　性・運転経験年数別運転技術の自己評価
(やや速い流れに合わせた運転)

(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、初心運転者の男性が32.3%、女性は17.8%、免許更新者の男性が33.0%、女性は16.0%となっている。これに、「まあうまくできる」を加えると、初心運転者(男性73.5%・女性58.3%)、免許更新者(男性71.6%、女性54.0%)となっている。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が、むしろ、免許更新者の方が肯定者比率がやや低い。免許更新者の経験年数でみると、男性では、２年から３～５年にむけて増加が見られるものの、その後は経験年数が多くなるにつれて逆に肯定者比率が減少している。女性では、逆に経験年数につれて僅かな増加が見られるが、16年以上では、「問題なくできる」(18.8%)、「不得意だ」(14.0%)の回答が同時に他に比べて高くなっており、個人差が大きくなるものと考えられる(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、初心運転者の男性が37.7%、女性が20.3%、免許

更新者の男性が34.8%、女性が16.9%となっている。これに、「まあうまくできる」を加えると、初心運転者(男性75.2%、女性60.1%)、免許更新者(男性72.2%、女性52.4%)となっている。免許更新者の方がむしろ肯定者比率が低く、運転とともに「夜の運転」における危険を認識し、そのために控え目な回答をしているものと思われる。運転経験が長くなるにつれ、男性では、２年から３～５年において増加が見られるものの、その後はむしろ肯定者比率は減少傾向を示しており、女性でも６～９年まではほぼ横ばいだが、経験年数10年以上になると、肯定者比率が低くなっている(図4-4-1-6)。

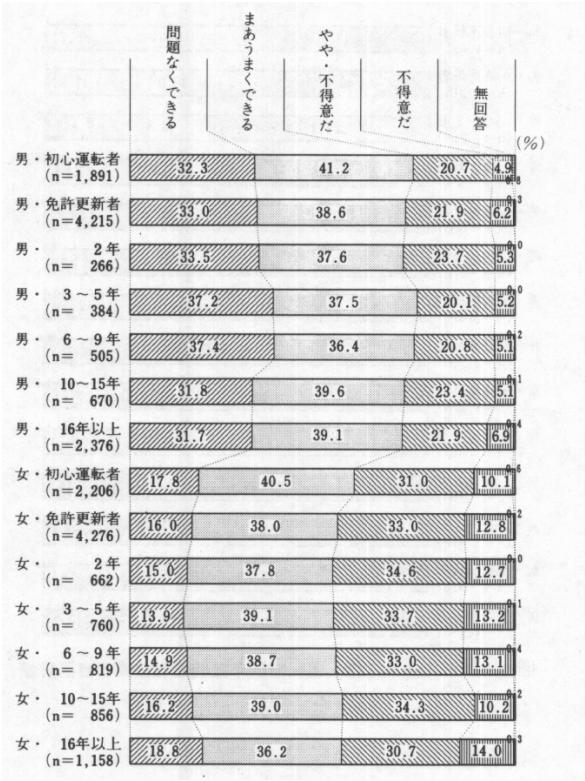


図4―4―1―5　性・運転経験年数別運転技術の自己評価（雨の日の運転）

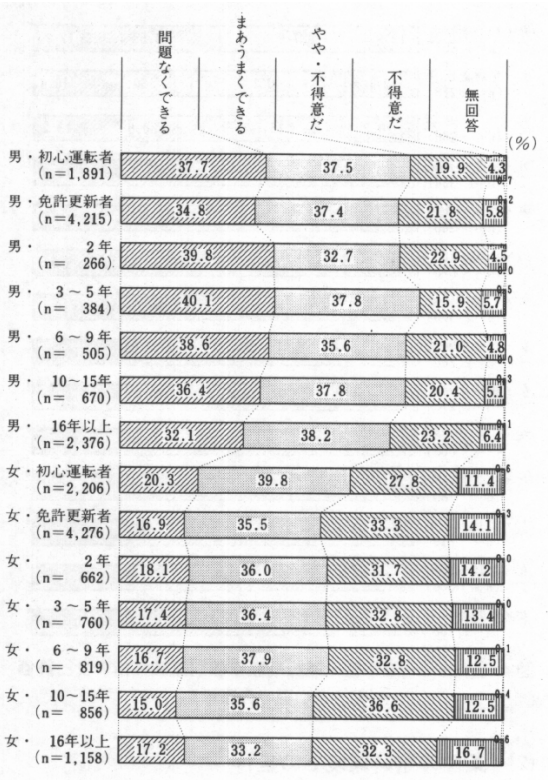


図4―4―1―6　性・運転経験年数別運転技術の自己評価（夜の運転）

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、初心運転者の男性が32.3%、女性は8.0%、免許更新者の男性が36.6%、女性は10.2%となっている。これに「まあうまくできる」を加えると、初心運転者(男性72.2%、女性37.1%)、免許更新者(男性77.3%、女性39.4%)となっており、「山道の運転」は、免許更新者の方が肯定者比率がやや高くなっている。他の悪条件における走行より男女差(初心運転者35.1%、免許更新者37.9%)が大きくなっている。経験年数別にみると、男性では、　６～９年をピークに、その後は肯定者比率がやや下がっている。女性では、10～15年で、いったん下がっているものの、経験年数とともに肯定者比率の増加傾向がみられ、16年以上では、肯定者比率42.7%となっている(図4-4-1-7)。

(3) 高速走行

① 高速道路への流入

「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、初心運転者の男性は37.1%、女性14.0%、免許更新者の男性は46.1%、女性15.0%となっている。これに、「まあうまくできる」を加えると、初心運転者(男性73.9%、女性42.4%)、免許更新者(男性83.3%、女性45.1%)となっており、免許更新者の肯定者比率がやや高くなっている。免許更新者の経験年数でみると、男性では６～９年までは、肯定者比率の増加傾向が見られ88.8%に達するが、その後は、減少傾向になっている。女性でも２年から３～５年にかけて増加が見られるが、その後はまた減少傾向となっている。

なお、他の質問項目に比べ無回答が多いのは、高速道路をもともと使用しないものがいるためと思われる。さらに経験年数の経過とともに、男女とも無回答比率が増えているが、これは運転場所が徐々に高速道路を使用しないような場所に固定されて行くためとも考えられる。(図4-4-1-8)。

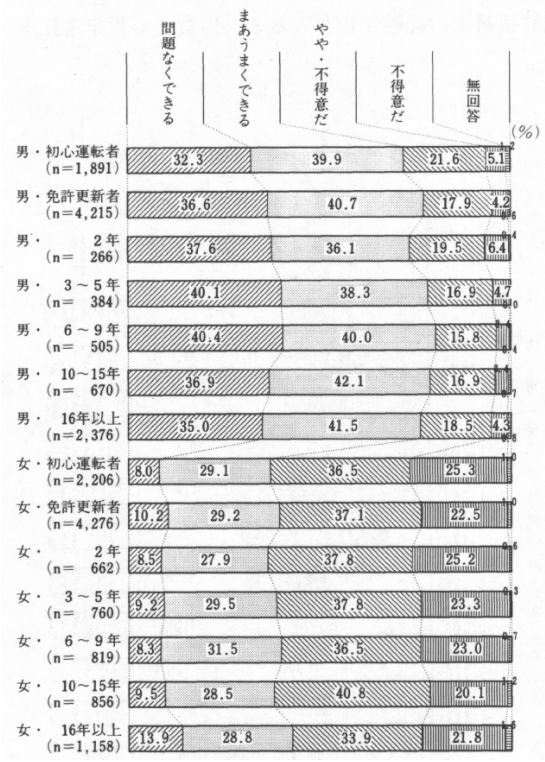


図4—4—1—7 性・運転経験年数別運転技術の自己評価

(山道の運転)

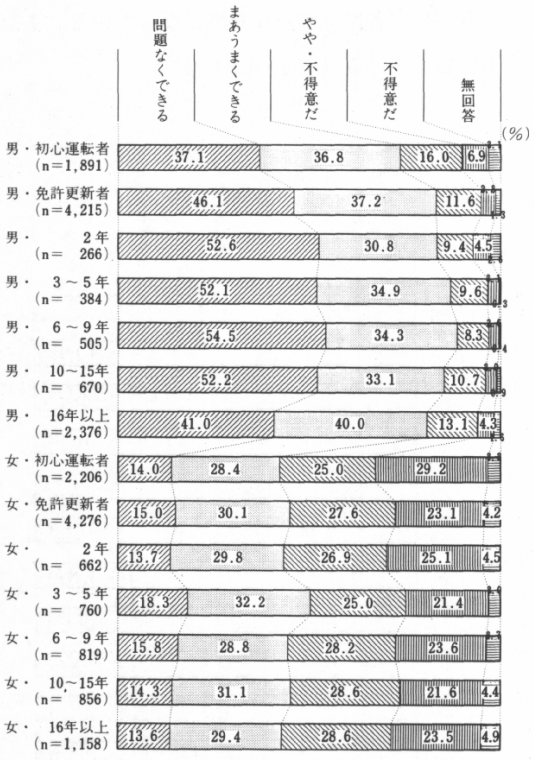


図4—4—1—8 性・運転経験年数別運転技術の自己評価

(高速道路への流入)

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、初心運転者の男性が36.2%、女性13.4%で、免許更新者の男性が41.7%、女性は13.4%となっている。これに、「まあうまくできる」を加えると、初心運転者(男性69.6%、女性36.5%)、免許更新者(男性78.4%、女性39.7%)となっており、免許更

新者の方が肯定者比率が高くなっている。免許更新者を経験年数でみると、男性では、経験が６～９年のグループが86.2%と肯定者比率が最も高いが、以降減少傾向となっている。同様の傾向は、女性でもみられ、経験が３～５年のグループが46.3%と高くなっているが、以降減少傾向がみられる。この傾向は、「高速道路の流入」の質問項目への回答と似ている。また、無回答の率が「高速道路の流入」の回答同様多くなっており、傾向も経験年数とともに増加傾向がみられるが、特に女性においてはっきりしている。また無回答率が「高速道路の流入」への回答より多くなっているのは、高速道路を利用しても、もともと追い越しという行為をあまりしないためと思われる(図4-4-1-9)。

(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、初心運転者の男性が35.6%、女性は10.4%、で、免許更新者の男性は46.9%、女性が19.6%となっている。これに、「まあうまくできる」を加えると、初心運転者(男性71.3%、女性45.4%)、免許更新者(男性81.7%、女性56.4%)となっており、免許更新者の方が肯定者比率がかなり高くなっている。また、免許更新者の経験年数をみると、男女とも肯定者比率が増加している(図4-4-1-10)。

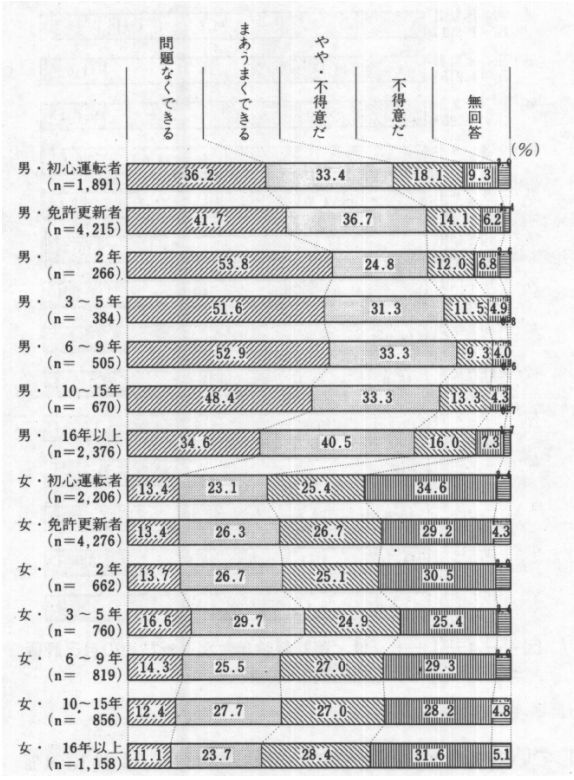


図4―4―1―9　性・運転経験年数別運転技術の自己評価（高速道路での追い越し）

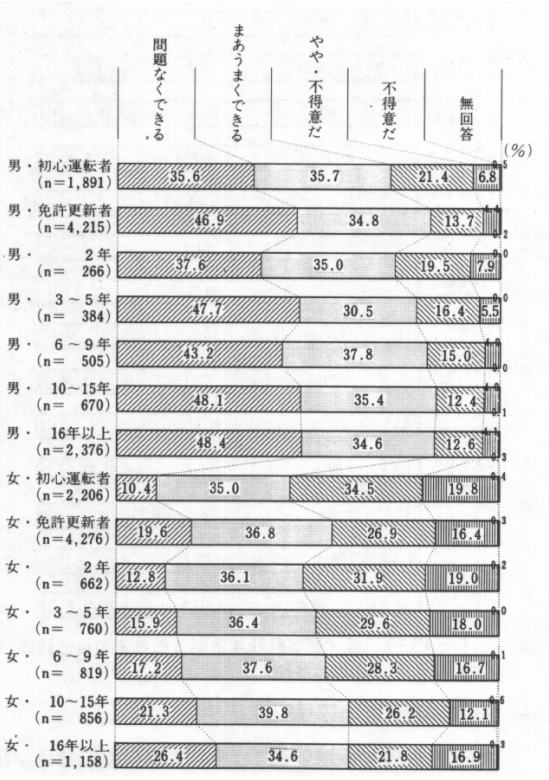


図4―4―1―10　性・運転経験年数別運転技術の自己評価（バック）

② 狭い道の走行

「狭い道の走行」を「問題なくできる」としているのは、初心運転者の男性が36.4%、女性は10.7%で、免許更新者の男性が44.3%、女性は15.2%となっている。これに、「まあうまくできる」を加えると、初心運転者(男性79.3%、女性53.9%)、免許更新者(男性85.1%、女性59.1%)となっており、「バック」と同様、免許更新者の方が肯定者比率が高い。免許更新者の経験年数でみると女性では、年数経過とともに肯定者比率は増加傾向にあるのがわかる。男性では、肯定者比率８割以上を示しており、特に、３～５年では、86.2%と高く、以後は、僅かに減少傾向がみられる(図4-4-1-11)。

③ 狭い場所への駐車

「狭い場所への駐車」を「問題なくできる」としているのは、初心運転者の男性が26.0%、女性は5.3%で、免許更新者の男性が36.2%、女性は10.7%となっている。これに、「まあうまくできる」を加えると、初心運転者(男性58.5%、女性25.9%)、免許更新者(男性74.6%、女性38.1%)となっており、免許更新者の方が「肯定者比率」が高い。免許更新者の経験年数でみると年数経過とともに、肯定者比率は増加傾向にあるのがわかる(男性16年以上を除く)。しかし、男女とも16年以上の経験者は、はっきりと「不得意」と答える率も高く(男6.9%、女22.8%)、個人差がでてくるものと思われる(図4-4-1-12)。

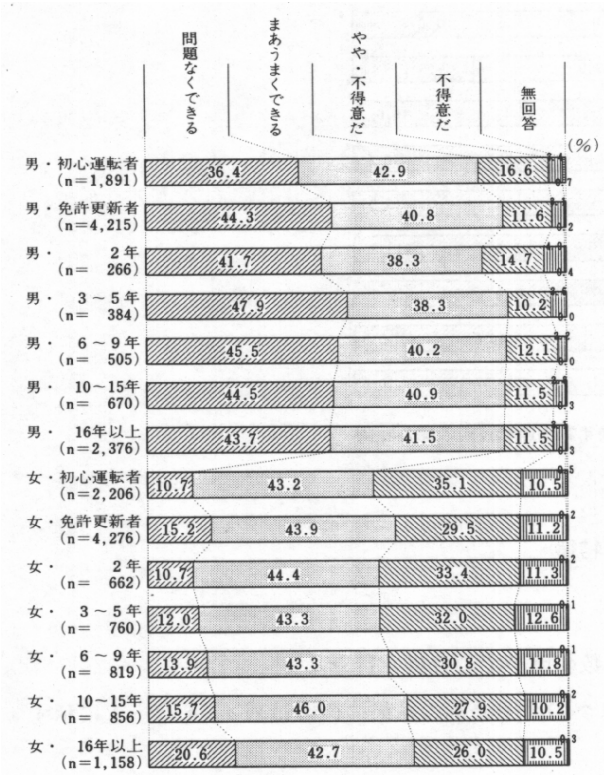


図4―4―1―11 性・運転経験年数別運転技術の自己評価
(狭い道の走行)

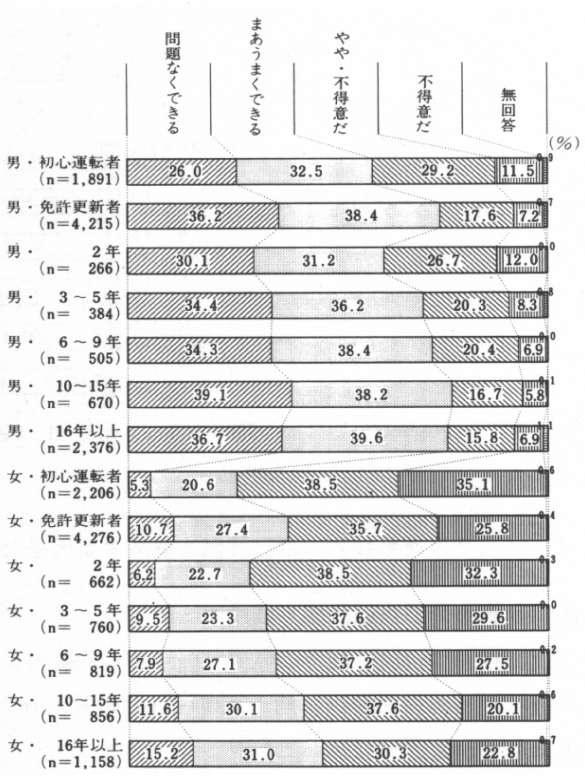


図4―4―1―12 性・運転経験年数別運転技術の自己評価
(狭い場所への駐車)

(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、男性が9.3%、女性は2.0%で、免許更新者は男性が12.6%、女性が4.2%となっている。これに、「まあうまくできる」を加えると、初心運転者(男性55.8%、女性35.3%)、免許更新者(男67.6%、女43.3%)となり、肯定者比率は、免許更新者の方が高くなっている。免許更新者を経験年数別にみると、男女とも経験年数が多くなるにつれ、肯定者比率が増加している。特に女性で16年以上の経験があるものは、「うまい方だ」と評価している者の率が急に8.7%と高くなっている(図4-4-1-13)。

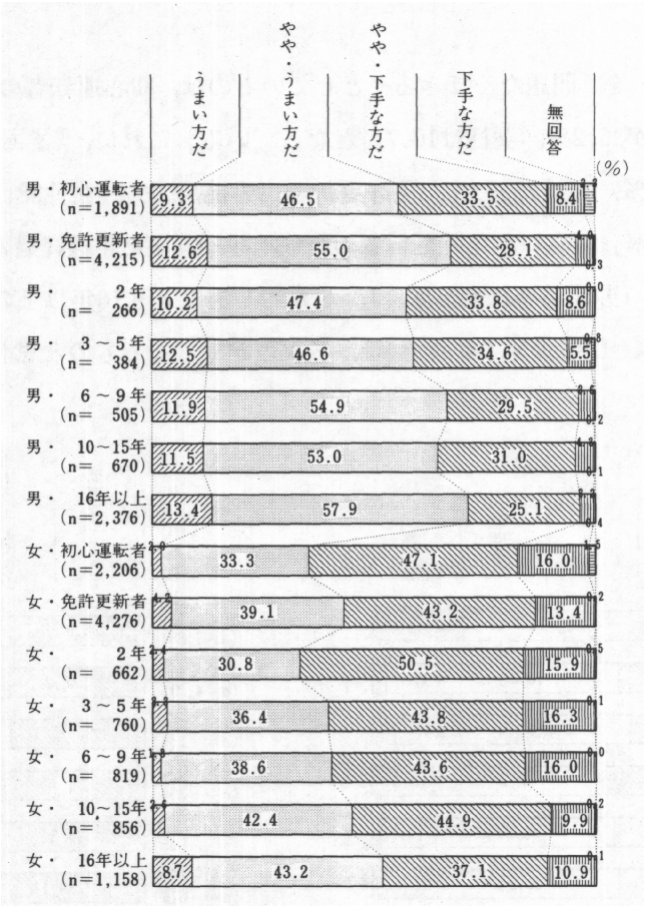


図4―4―1―13　性・運転経験年数別運転技術の総合評価

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も因子分析を適用し、少数の因子での分析を行う。

運転技術の自己評価に関する質問は13項目あり、それへの因子分解の結果の概要は表4-4-2-1に示すとおりである。

表4—4—2—1　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	7.5543	58.1	58.1
2	0.9898	7.6	65.7
3	0.8476	6.5	72.2

通常は固有値が１を超える因子を分析の対象とするが、今回は第１因子の固有値のみが１を超えている。昨年度調査で初心運転者のみを対象とした因子分析では第２因子までの固有値が１を超えていたが、このデーターに免許更新者を加えると第１因子の固有値が高くなり、第２因子の固有値が下がっている。

昨年度の運転技術の自己評価に対する因子分析では「一般的な走行技術の因子」と「低速での運転技術の因子」の２つが抽出されているが、免許更新者を加えたサンプルでは、この２つは別々の技術ではなく一次元的な技術とみられているようである。つまり、初心運転者の時期では「一般的な走行技術」と「低速での運転技術」は別々の運転技術であるが、ベテランになると同じような１つの運転技術に統合されていくとみられる。

今回、この第１因子のみをとりあげて分析していくことも検討したが、初心運転者と免許更新者との差異が十分に明らかにできないことから、ここでも第２因子までとりあげて分析を行うことにする。

なお、第２因子までの累積寄与率は65.7%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。

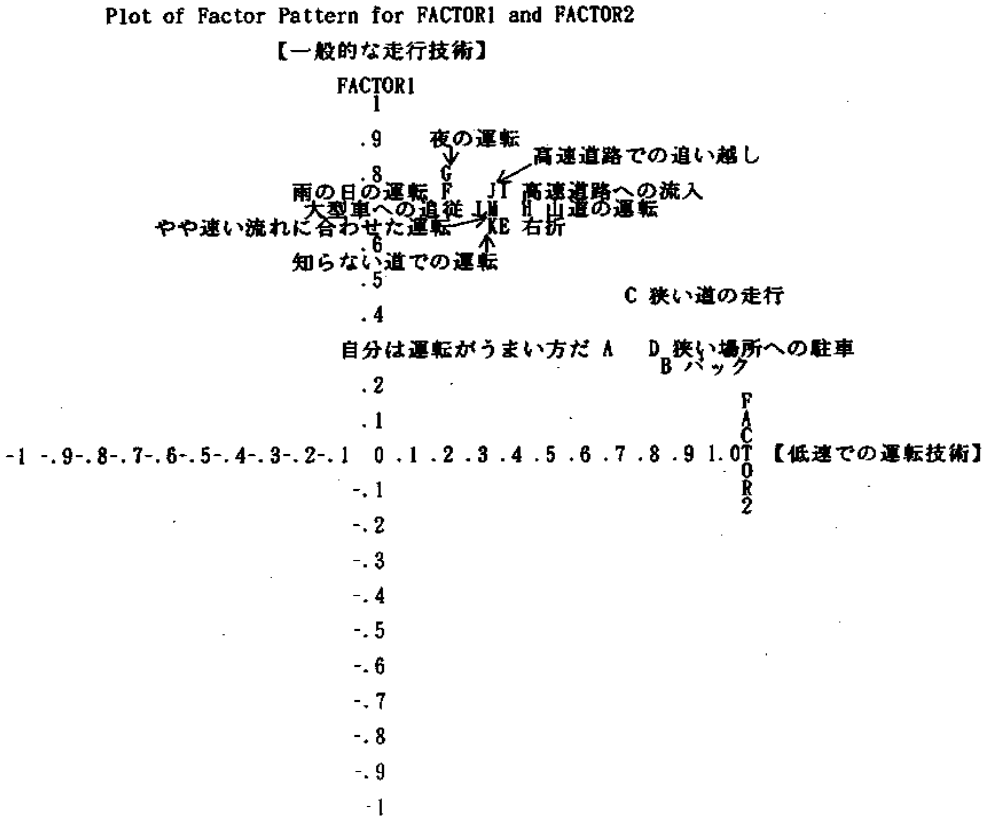


図4—4—2—1　運転への自信に関する因子分析結果(第１因子と第２因子)

【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0.7890)

② 雨の日の運転(同0.7715)

③ 高速道路での追い越し(同0.7344)

④ 高速道路への流入(同0.7272)

⑤ 大型車への追従(同0.7216)

⑥ やや速い流れに合わせた運転(同0.6968)

⑦ 山道の運転(同0.6777)

⑧ 知らない道での運転(同0.6746)

⑨ 右折(同0.6387)

この第１因子の寄与率は58.1%あり、全体の約６割の情報を第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が多い。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。

【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0.8396)

② 狭い場所への駐車(同0.8142)

③ 狭い道の走行(同0.7497)

④ 自分は運転がうまい方だ(同0.6762)

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、いわゆる小技の運転技術で、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他に「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、狭い場所でも問題なく運転できるドライバーを運転がうまい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項目の因子分析結果から、次の２つの因子が抽出された。

- 一般的な走行技術の因子
- 低速での運転因子

この２因子は昨年度調査で初心運転者を対象にして行った因子分析で抽出された因子と同様である。

(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。

① 運転経験年数別

図4-4-2-2からみると、一般的な走行技術、低速での運転技術共に男性よりも女性の方が自信がないとしている。運転経験年数別にみると、一般的な走行技術については、初心運転者を含む運転経験が短い層の方が自信をもっている傾向になっている。これは、運転経験の長い運転者が一般的な走行技術について「不得意である」としているわけではなく、運転経験が長い運転者ほど「まあまあ」といった自己評価であるのに対して、初心運転者は「問題なくできる」といった強い自信をもっているためである。全般に一般的な走行技術に対しては初心運転者ほど強い自信をもっている。

ただし、低速での運転技術に関しては明らかに運転経験が長い方が自信をもっており、初心運転者は苦手意識をもっている。

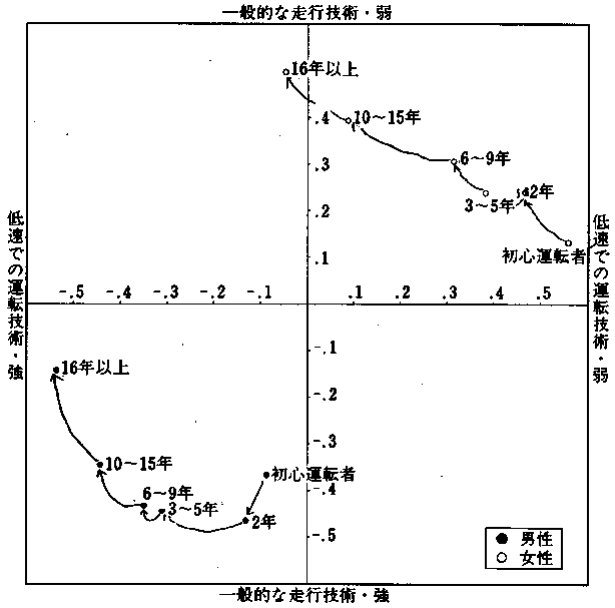


図4―4―2―2　性・経験年数別因子得点分布(縦軸１因子*横軸２因子)

② 性別・年齢層別傾向

性・年齢別の因子得点の平均を布置したのが図4-4-2-3～4である。年齢の高い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、比較的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。

なお、男性では50歳以上の層にやや弱いと自己評価する傾向がみられる。

③ 運転者群別傾向

運転者群別の分析では、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4-4-2-5～6にみるように、男女共に一般的な走行技術、低速での運転技術の両者とも不得意であるとしているのはペーパードライバーであり、特に女性に顕著である。逆に両方とも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。

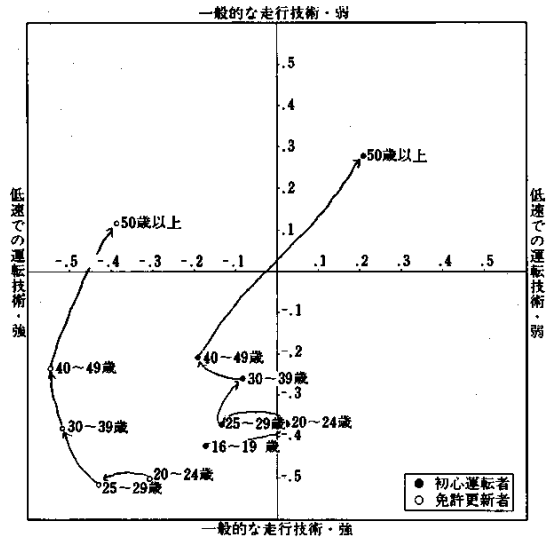


図4―4―2―3　性・年齢別因子得点分布(男性)
(縦軸１因子　＊　横軸２因子)

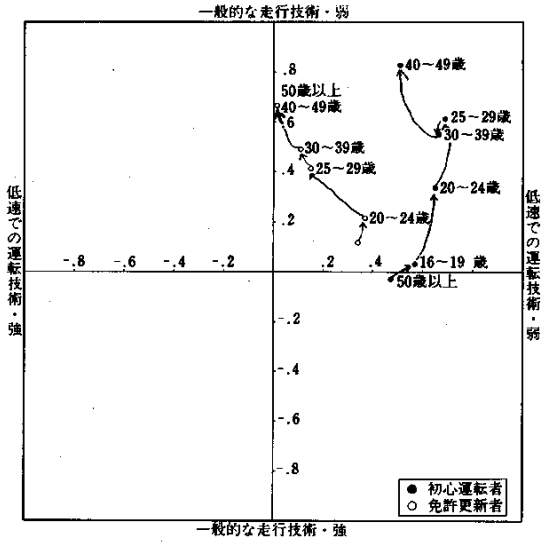


図4―4―2―4　性・年齢別因子得点分布(女性)
(縦軸１因子　＊　横軸２因子)

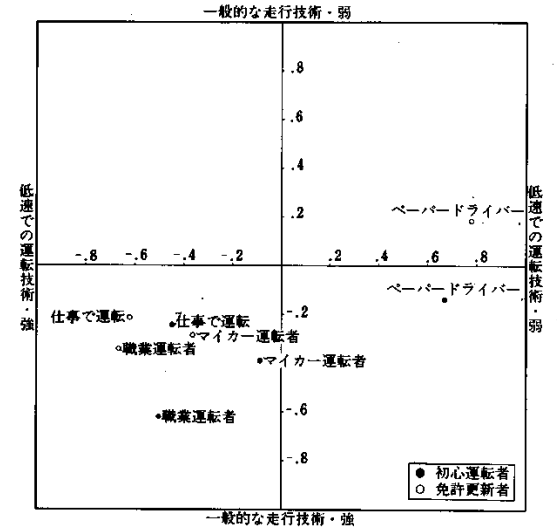


図4―4―2―5　性・運転者群別因子得点分布(男性)
(縦軸１因子　＊　横軸２因子)

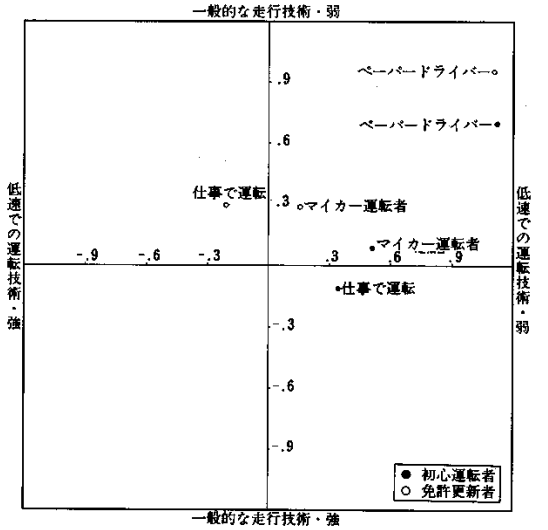


図4―4―2―6　性・運転者群別因子得点分布(女性)
(縦軸１因子　＊　横軸２因子)

④　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をみると(図4-4-2-7～8)、男女共に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。この傾向は初心運転者と免許更新者に共通のものである。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。図から変化の大きさを読みとると、免許更新者では男女共に１万５千km程度を超

えるとほとんど自己評価が変化なくなるのに対して、初心運転者では１万５千kmから２万km以上の階層にかけても自己評価が高まっているのが特徴である。

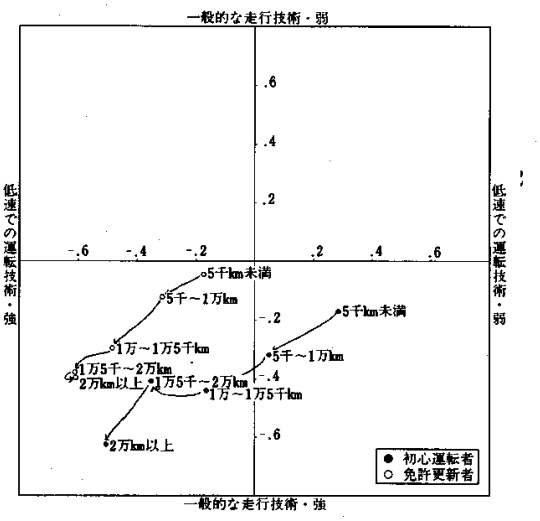


図4―4―2―7　性・年間走行距離別因子得点分布(男性)
(縦軸１因子*横軸２因子)

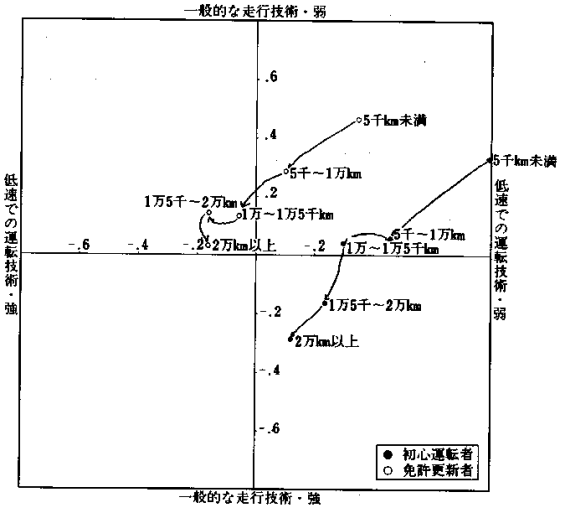


図4―4―2―8　性・年間走行距離別因子得点分布(女性)
(縦軸１因子*横軸２因子)

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

一般道路条件における走行の４つの質問に対して、一般的な走行技術に関わる運転技術の自己評価等の特徴を、初心運転者と免許更新者別及び男女別に比較したものが、図4-4-3-1と表4-4-3-1である。

これによると、初心運転者の方が免許更新者より、全般的に肯定者比率が高く、一般道路の通常走行に対して自信を持っていることが伺われる。また、初心運転者も免許更新者も、男性は女性に比べて肯定者比率が高く、その差は、免許更新者の方が大きくなっている。性差の少ないのは、初心運転者の「右折」への回答(8.2%)で、大きいのは、免許更新者の「大型車への追従」(31.0%)となっている。

免許更新者を経験年数でみると、どの項目でも女性は「問題なくできる」、「不得意だ」といった両極への回答がともに増加しており、個人差が大きくなるのではないかと思われる。また、男性では16年以上が「問題なくできる」との回答比率が低く、逆に「不得意だ」と回答する比率が高い。

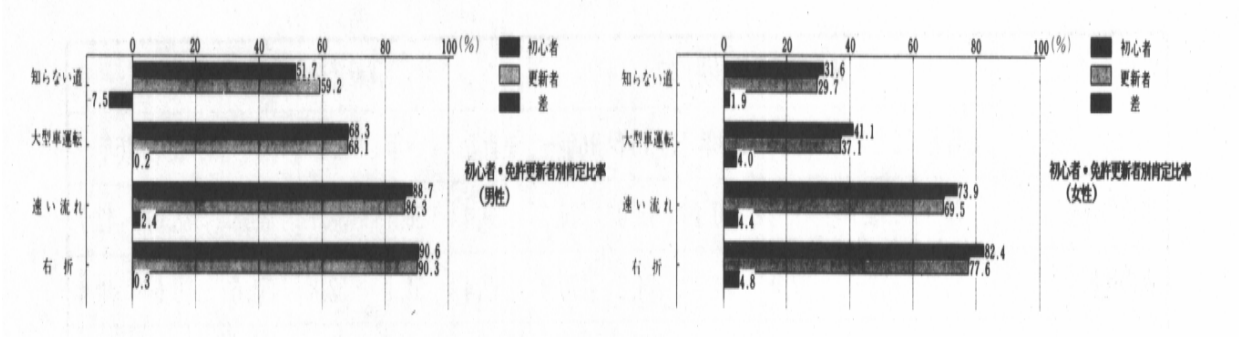


図4―4―3―1

表4—4—3—1　免許更新者の肯定者率(%)

	運転経験年数（男）						運転経験年数（女）					
	更新者	2　年	3-5年	6-9年	10-15年	16年—	更新者	2　年	3-5年	6-9年	10-15年	16年—
右折	90.3	89.1	92.0	90.9	91.4	89.7	77.6	77.2	77.6	79.1	79.6	75.9
やや速い流れに	86.3	84.9	88.8	87.7	89.2	84.9	69.5	74.2	72.9	70.3	68.3	64.8
大型車への追従	68.1	72.2	71.6	73.5	73.5	64.4	37.1	36.2	39.5	38.4	36.2	35.9
知らない道の運転	59.2	56.0	60.4	62.2	61.4	58.1	29.7	29.1	33.0	28.2	29.8	29.2

(2)　条件の悪い環境での走行

悪天候、夜間、危険な場所等の悪条件下での運転に関しての3項目の質問に対して、肯定者比率を各群男女別に比較したものが図4-4-3-2、表4-4-3-2である。これによると、男性は一般道路の走行同様、条件の悪い環境での走行についても、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」では、初心運転者が(男性73.5%、女性58.3%、性差15.2%)で、免許更新者は(男性71.6%、女性54.0%、性差17.6%)、「夜の運転」は、初心運転者が(男性75.2%、女性60.1%、性差15.1%)、免許更新者は(男性72.2%、女性52.4%、性差19.8%)となっており、「雨の日の運転」と「夜の運転」について、いずれも男性は７割を、女性は５割を超えるものが肯定する回答となっている。「山道の運転」では、初心運転者が(男性72.2%、女性37.1%、性差35.1%)で、免許更新者が(男性77.3%、女性39.4%、性差37.9%)と、男性は両群とも７割を超え、さらに免許更新者では３項目のうち肯定者比率がいちばん高いのに対し、女性の両群とも3割強と低い値になっており、たいへん性差が大きいことがわかる。３項目のうち「雨の日」、「夜」は、初心運転者の方が肯定者率が高いが、山道の運転では、逆に免許更新者の方が肯定者率が高くなっている。免許更新者では、男性の肯定者比率の高い順は、「山道」、「夜」、「雨の日」であるのに対し、女性は「雨の日」、「夜」、「山道」の順になっている。

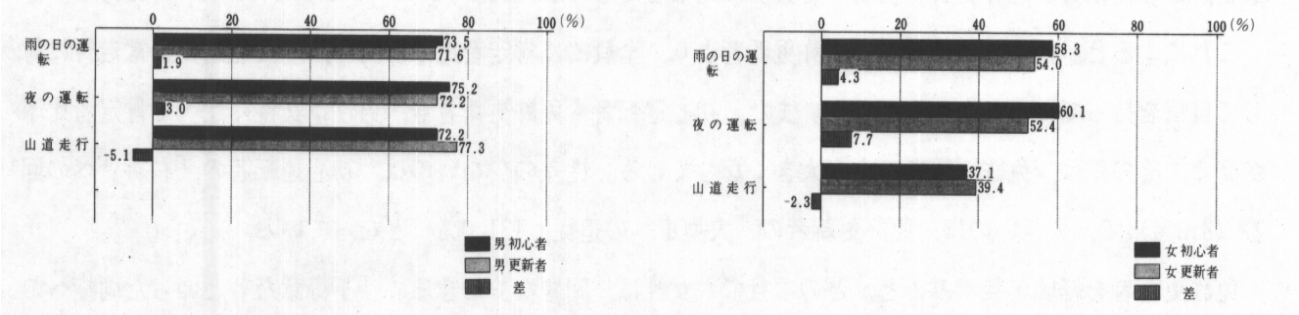


図4—4—3—2

表4—4—3—2　免許更新者の肯定者率(%)

	運転経験年数（男）						運転経験年数（女）					
	更新者	2　年	3-5年	6-9年	10-15年	16年—	更新者	2　年	3-5年	6-9年	10-15年	16年—
山道の運転	77.3	73.7	78.4	80.4	79.0	76.5	39.4	36.4	38.7	39.8	38.0	42.7
夜の運転	72.2	72.5	77.9	74.2	74.2	70.3	52.4	54.1	53.8	54.6	50.6	50.4
雨の日の運転	71.6	71.1	74.7	73.8	71.4	70.8	54.0	52.8	53.0	53.6	55.2	55.0

(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、初心運転者、免許更新者及び男女別に比較したものが図4-4-3-3、表4-4-3-3である。

「高速の流入」については、初心運転者が(男性73.9%、女性42.4%、性差31.5%)で、免許更新者は(男性83.3%、女性45.1%、性差38.2%)、「高速での追越し」は、初心運転者が(男性69.6%、女性36.5%、性差33.1%)、免許更新者は(男性78.4%、女性39.7%、性差38.7%)となっており、２つの項目とも男女差が大変大きくなっている。また、２項目とも初心運転者より免許更新者の方が肯定者比率が高く、特に男性では差が大きくなっている(「高速の流入」は、免許更新者83.3%、初心運転者73.9%で、差は9.4%、「高速での追越し」は免許更新者78.4%、初心運転者69.6%で、その差は8.8%となっている。)。

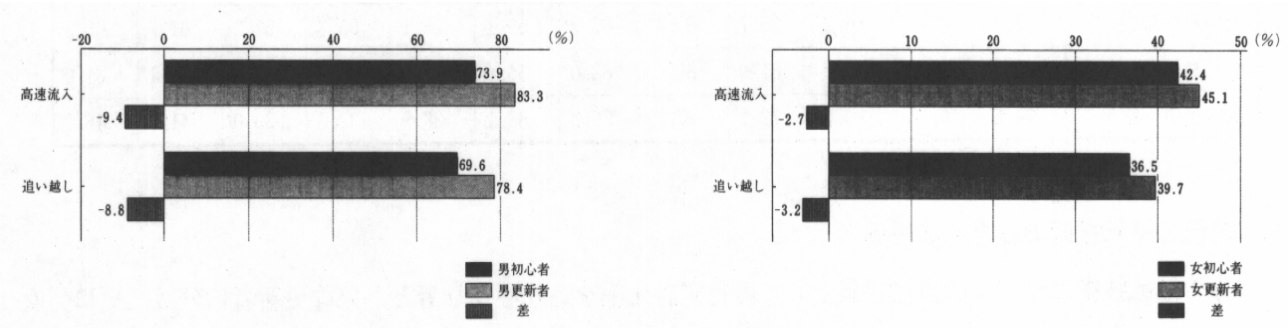


図4—4—3—3

表4—4—3—3　免許更新者の肯定者率(%)

	運転経験年数（男）						運転経験年数（女）					
	更新者	2　年	3-5年	6-9年	10-15年	16年—	更新者	2　年	3-5年	6-9年	10-15年	16年—
高速道路流入	83.3	83.4	87.0	88.8	85.3	81.0	45.1	43.5	50.5	44.6	45.4	43.0
高速道路追越し	78.4	78.6	82.9	86.2	81.7	75.1	39.7	40.4	46.3	39.8	40.1	34.8

(4) 低速での運転技術

狭路、駐車、バックなど、低速での運転の肯定者比率を、初心運転者、免許更新者及び男女別に比較したものが図4-4-3-4、表4-4-3-4である。

ここでも、男性の肯定者比率は、女性より高く高速運転時とともに男女差が大きくなっている。各項目でみると「狭いところの走行」では、初心運転者が(男性79.3%、女性53.9%、性差25.4%)で、免許更新者は(男性85.1%、女性59.1%、性差25.4%)、また「狭いところでの駐車」は、初心運転者が(男性58.5%、女性25.9%、性差32.6%)、免許更新者は(男性74.6%、女性38.1、性差36.5%)、また「バック」でも、初心運転者が(男性71.3%、女性45.4%、性差25.9%)、免許更新者は(男性81.7%、女性56.4%、性差25.3%)となっている。男女差の大きいことが特徴であるとともに、免許更新者の方がいずれも高い肯定者比率になっており、特に「バック」や、「駐車」では、男女とも両群の差が10%を超える値となっている。免許更新者は経験年数とともに、男女とも低速の運転技術に対しての肯定者比率が増加する傾向にあることが伺われる。

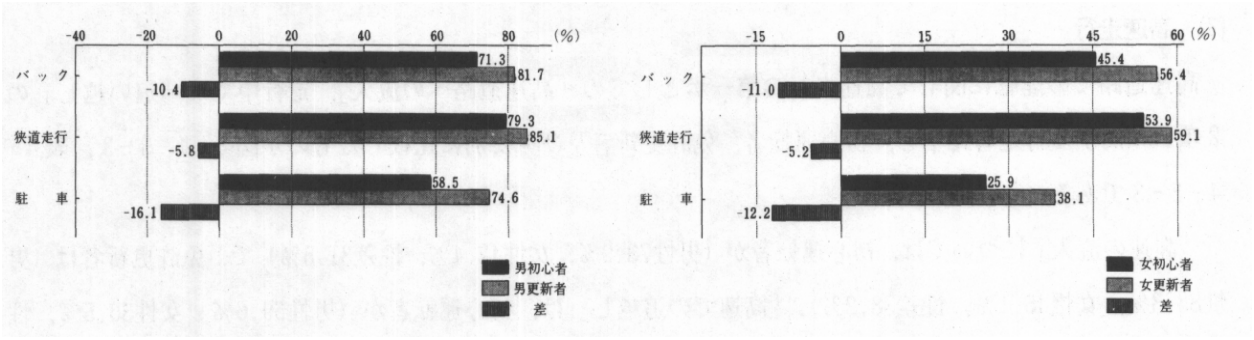


図4—4—3—4

表4—4—3—4　免許更新者の肯定者率(%)

	運転経験年数（男）						運転経験年数（女）					
	更新者	2　年	3-5年	6-9年	10-15年	16年—	更新者	2　年	3-5年	6-9年	10-15年	16年—
狭い道の走行	85.1	80.0	86.2	85.7	85.4	85.2	59.1	55.1	55.3	57.2	61.7	63.3
バック	81.7	72.6	78.2	81.0	83.5	83.0	56.4	48.9	52.3	54.8	61.1	61.0
狭い場所へ駐車	74.6	61.3	70.6	72.7	77.3	76.3	38.1	28.9	32.8	35.0	41.7	46.2

(5)　自己の運転技術の総合的な評価

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、初心運転者と、免許更新者に分け、更に男女別に比較したものが図4-4-3-5、表4-4-3-5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、初心運転者が(男性55.8%、女性35.3%、性差20.5%)、免許更新者は(男性67.6%、女性43.3%、性差24.3%)と、免許更新者の方がやや肯定者比率が高くなっており、男女差も広がっていることがわかる。また、免許更新者の経験年数とともに、肯定者率も増加しており、低速の走行技術同様の傾向を示していることから、自己の運転を全体評価する場合、低速での小技が身につき、また経験年数そのものが増えることによって自信をもつためと考えられる。

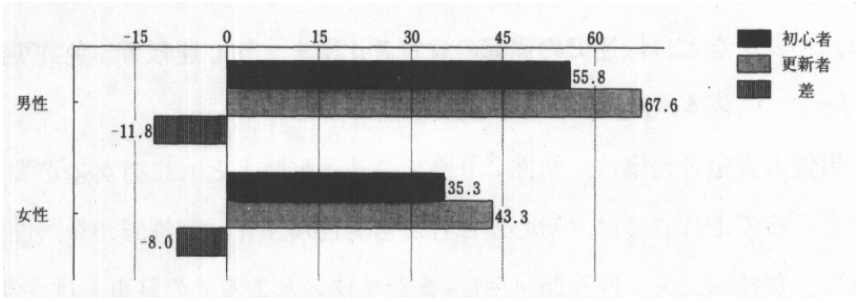


図4-4-3-5

表4—4—3—5　免許更新者の肯定者率(%)

	運転経験年数（男）						運転経験年数（女）					
	更新者	2　年	3-5年	6-9年	10-15年	16年—	更新者	2　年	3-5年	6-9年	10-15年	16年—
総　合　評　価	67.6	57.6	59.1	66.8	64.5	71.3	43.3	33.2	39.7	40.4	45.0	51.9

4―5　初心運転者にみられる危険体験の実態

4―5―1　初心運転者の運転行動と危険な体験の実態

初心運転者の運転行動に関する難点は、運転経験の不足にあるといえる。この運転経験の不足は、情報収集、判断・意志決定及び運転操作という、運転行動の一連のプロセスの全般に反映されているものと考えられる。しかし、運転行動の三つのプロセスのうち、そのいずれに運転経験の不足が最も色濃く反映されているのかを確認することができれば、それが初心運転者の安全指導にかかわる核心に迫るための、一つの手掛かりになろう。このような観点から、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、他の運転者と比較して、「そのような状態に陥ることが」多いかどうか、その実態を把握しようとするものである。その15項目の質問は、情報収集に関するもの４項目、判断・意志決定５項目及び運転操作の６項目からなっている。

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」、「まれにある」というように肯定する意見の回答比率(以下「肯定者比率」と呼称する)と、そのようなことが「ほとんどない」、「まったくない」と否定する意見の回答比率とに分けて、調査結果を整理し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」と回答した運転者の比率は、男性の初心運転者、免許更新者ともに0.6%、女性の初心運転者と免許更新者も同じく0.3%で、極く少数であるが、この数値だけからみても、「信号の見落とし」が、男性に多い傾向にあるらしいことがわかる(図4-5-1-1)。

事実、この「よくある」という比率に、「時々ある」及び「まれにある」を加えると、男性の初心運転者が24.3%、免許更新者が26.6%に対して、女性は初心運転者が22.8%、免許更新者が18.2%となり、総じて、男性に「信号の見落とし」が多いといえよう。

この「信号の見落とし」に対する肯定者比率を初心運転者と免許更新者別にみると、男性は、免許更新者が初心運転者より若干多く、女性では逆に、初心運転者が免許更新者より高率となっている。これを免許取得後の経過年数別に検討すると、女性の2年が23.3%、3～5年で18.6%、6～9年17.6%、10～15年14.9%、16年以上の17.2%となり、16年以上で肯定者比率が若干高くなっており、女性は、免許取得後の経験年数が少ないほど、「信号の見落とし」が多くなる傾向にあり、初心運転者の「信号の見落とし」の比率が最も多い結果になっている。

これに対して、男性は、女性にみられるような、免許取得後の経過年数の推移による一定傾向が認められず、むしろ女性とは逆に、「信号の見落とし」が初心運転者にやや少ない傾向にあることがわかる。男性の初心運転者には、信号にだけは、関心を示す傾向があるのに対して、女性の初心運転者は、信号の確

認は大切なことだと知りながらも、その確認に集中し難い、という難点があることを示している。

② 後ろに車が接近

気がつかないうちに、「後ろに車が」ぴったりついていることが、「よくある」と回答した人の比率は、男性の初心運転者が5.0%、免許更新者が3.2%、女性の初心運転者が4.1%、免許更新者が2.7%となっており、男女とも、初心運転者に多いことがわかる。また、そのようなことが「時々ある」とする比率も、男性の初心運転者が16.7%、免許更新者が14.9%、女性の初心運転者が17.2%、免許更新者が11.8%というように、男女とも、初心運転者に若干多くなっており、総じて、初心運転者がこのような状態に陥ることが多くなっているといえよう(図4-5-1-2)。

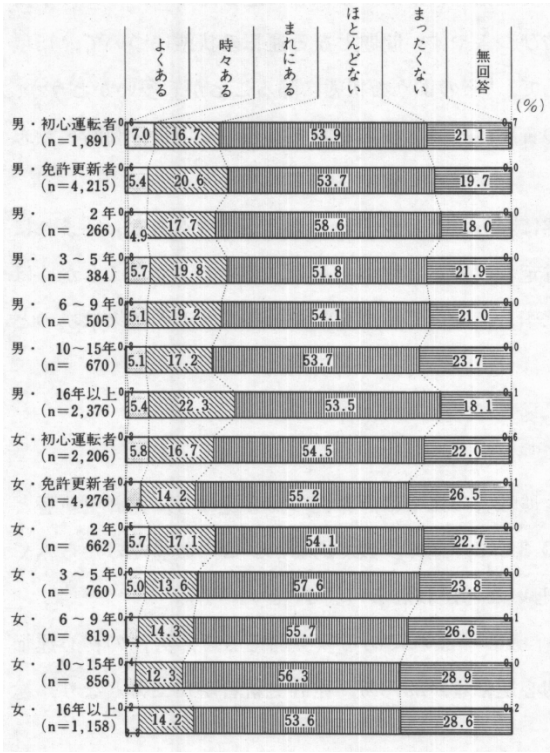


図4―5―1―1 性・運転経験年数別運転上の問題(信号の見落とし)

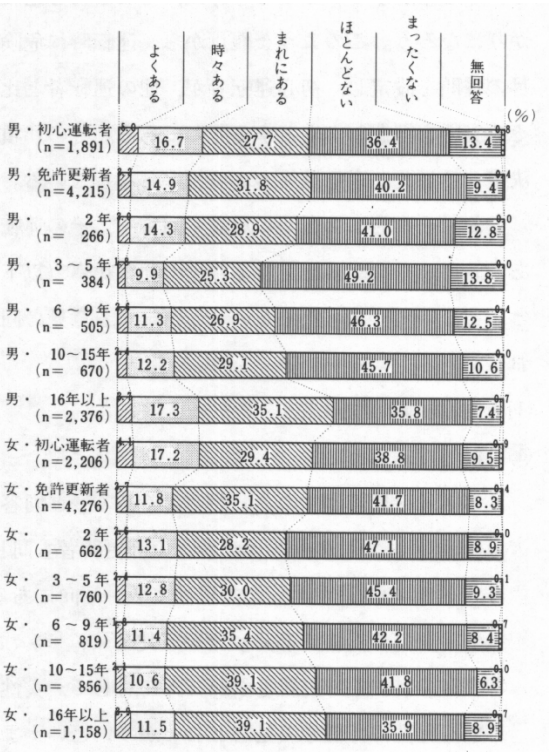


図4―5―1―2 性・運転経験年数別運転上の問題(後ろに車が接近)

免許取得後の経過年数によるこの傾向をみると、男性では、 2年で17.3%、3～5年11.7%というように、徐々に少なくなり、その後では逆に、6～9年13.9%、10～15年で14.6%、16年以上では21.0%と、増加の傾向にあることが認められる。後方の車に対する「うっかりの現象」は、運転経験により漸次減少する傾向になるが、これは免許取得後3～5年までで、それ以降には、再び漸増することが示されている。この「漸増の傾向」は、運転に慣れることによる「気の緩み」が反映されたものか、「加齢に伴う現象」のいずれかによるものと考えられるが、この双方による相乗現象によることも十分に考えられよう。

女性の免許取得後の経過年数による、この「後車の接近」に対する「よくある」及び「時々ある」とい

う回答比率は、男性のように明確な傾向が示されていない。

なお、上記の「よくある」、「時々ある」という比率に、「まれにある」という比率を加えた肯定者比率から初心運転者と免許更新者とに分けて検討すると、この傾向における性差は殆ど認められなかった。これに加えて、運転者は総じて、「後車の接近」にうっかりすることが多いといえる。他の三つの質問項目に対して、「後車の接近」にうっかりしている比率が男女ともに、かなりの高率になっていることがわかる。

③　青信号に気づかず後ろからクラクション

信号が青に変わったのに、それに気づかずにいることが「ある」とする肯定する回答をした人の比率は、男性の初心運転者が24.4%、免許更新者が32.6%で、女性の初心運転者が25.1%、免許更新者が28.5%と、男女とも、初心運転者に少なくなっている(図4-5-1-3)。

この傾向は、信号の色の変化に対する気遣いが、免許更新者に比べて、初心運転者の方が細やかになっていることを示すものと考えられる。このような傾向は、特に、女性よりも男性について、はっきりとしている結果になっている。

しかし、免許取得後の経過年数別にみると、経験年数とともに「青信号に変わったのに気づかない」とする肯定者比率が漸増傾向にあることがわかるが、この増加の様子に、男性と女性では若干の相違が認められる。

男性では、「気づかない」ことがあるとする肯定者比率が、初心運転者で24.4%、免許取得後２年で24.1%と、ほぼ同率であるのに対して、免許取得後経過３～５年27.4%、６～９年28.7%、10～15年28.0%、16年以上36.3%というようにその比率が増加する。女性の肯定者比率は、初心運転者が25.1%、免許取得後２年24.1%、３～５年24.1%とほぼ同率であるが、その後は免許取得後６～９年27.1%、10～15年31.8%、16年以上で32.2%と、免許取得後の経過年数に応じて、回答比率が増加している。

これらの結果は、性別にみた免許取得後の、周囲に対する気配りの在り方を示しているものと考えられる。もしそうだとするならば、男性における「運転中の気の緩み」は、免許取得後３～５年で目立つことにもなりかねない。また、女性の、「運転中における気の緩み」は、免許取得後６～９年にして目立つことになるものといえそうである。つまり、男性は、女性よりも、それだけ運転に慣れやすいことが、この結果に、反映されているといえることになる。

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、一方通行を反対に入ってしまうことが「ある」とする肯定者比率からみると、男性では、初心運転者が18.5%、免許更新者が15.2%で、初心運転者の比率がやや高い。これに対して、女性では、初心運転者19.7%、免許更新者18.9%と、両者の肯定回答者率はほぼ同率であった(図4-5-1-4)。

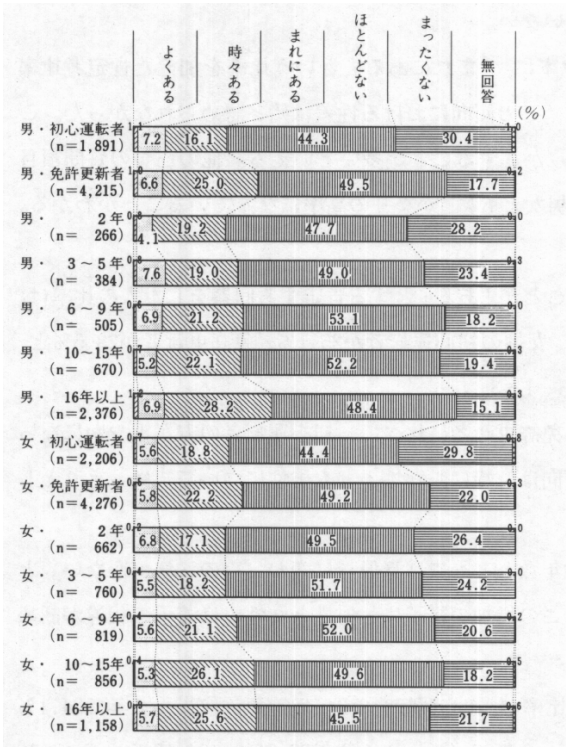


図4―5―1―3　性・運転経験年数別運転上の問題(青信号に変わったのに気づかない)

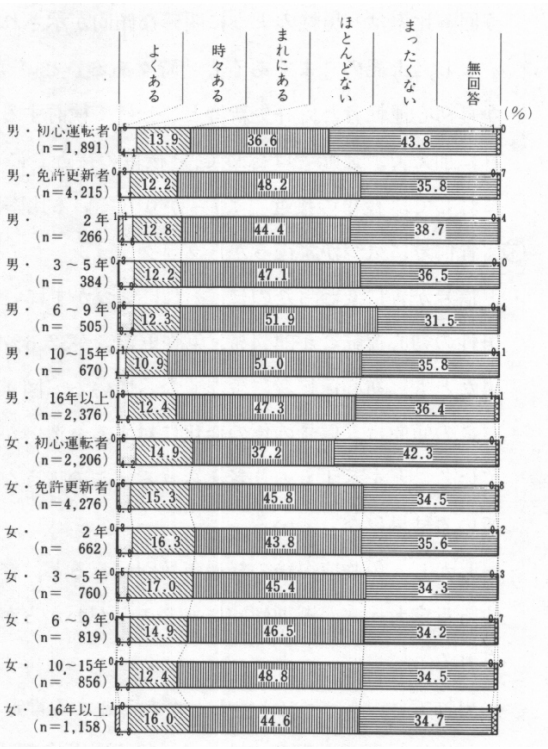


図4―5―1―4　性・運転経験年数別運転上の問題(右折禁止や一方通行の見落とし)

男性の初心運転者に「右折禁止や一方通行の見落とし」が、やや多くなる傾向のあることは、認めることができよう。しかし、この肯定者比率を性別にみると、微妙な差ではあるが、総じて、女性に多くなっているようである。この傾向を確認するために、免許取得後の経過年数別の肯定者比率を示すと次のようになる。男性では、初心運転者が18.5%、免許取得後２年が16.5%、３～５年が16.4%、６～９年16.3%、10～15年12.9%、16年以上15.3%であるのに対して、女性では、初心運転者が19.7%、免許取得後２年20.4%、３～５年が20.0%、６～９年18.6%、10～15年15.9%、16年以上19.3%というようになる。このように、免許取得後の経過年数からみて、どの群についても、すべて女性の肯定者比率が多くなっている。

以上の結果から、「右折禁止や一方通行の見落とし」は、免許取得後の経過年数に関わりなく、女性運転者に多くみられる現象であることが理解できよう。これに対して、男性では、ほんの僅かずつではあるが、免許取得後の経過年数に応じて、「右折禁止や一方通行の見落とし」が少なくなる傾向にあることがわかる。(免許取得後16年以上を除く)。

(2)　判断・意志決定に関する問題点

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「ある」とする肯定者比率を、初心運転者・免許更新者の別にみると、顕著な差のあることが認められる。男性の肯定者比率は、初心運転者で44.7%、

免許更新者が31.6%で、女性のそれは、初心運転者67.2%、免許更新者57.2%となっている。この結果は、男女ともに、初心運転者に「すれ違い時の迷い」が生じやすいことを、端的に示すものであるが、また、総じて女性運転者に、この「すれ違い時の迷い」が多いことをも明示していることになる(図4-5-1-5)。

とりわけ女性の初心運転者に、この迷いが多発する傾向にあるのだが、この肯定回答者率の免許取得後の経過年数による推移をみると、免許取得後２年が63.9%、３～５年62.2%、６～９年58.2%、10～15年56.4%、16年以上50.3%となり、経過年数に応じてその率が減少している。しかし、この女性の肯定者比率は、免許取得後16年以上であっても50.3%で、男性の初心運転者の44.7%よりも高い。このことから、女性運転者の「すれ違い時の迷い」は運転経験を積むことによって減少はするが、この迷いは総じて女性運転者特有の現象といえるようである。

同様に、男性運転者の免許取得後の経過年数による肯定者比率をみると、初心運転者が44.7%、免許取得後２年で38.4%、３～５年35.1%、６～９年31.9%、10～15年29.8%、16年以上30.6%となり、ほぼ経過年数に応じて、肯定者比率が少なくなっているといえる。

総じて、「すれ違い時の迷い」は初心運転者に目立つ現象であると述べても、それは過言ではなかろう。

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たことが「ある」とする肯定者比率は、男性の初心運転者が56.0%、免許更新者が52.0%、女性の初心運転者が53.3%、免許更新者53.6%となっている。男性では、初心運転者に、「出てこないと思った車が出てきて」あわてた経験を有する人がやや多くなっているが、女性においては、初心運転者と免許更新者との差を認めることができなかった(図4-5-1-6)。

免許取得後の経過年数別に、この肯定者比率をみると、男性では、初心運転者56.0%免許取得後２年が44.8%、３～５年46.3%、６～９年47.5%、10～15年46.7%、16年以上55.9%となり、総じて初心運転者の肯定者率の高さが目立つ。特に、16年以上では、その比率が初心運転者にみられた率と同水準となり、「出てこないと思った車が出てきて」あわてるのは、男性運転者の場合、初心者と免許取得後16年以上のベテラン運転者に多いといえる。後者の場合、慣れによる運転中の気の弛みがこのような危険予知の不足として現れることも考えられるが、これに加えて、加齢に伴う危険に対する感受性の衰えという状態も、この結果の中に反映されている可能性があろう。

同様に、女性の免許取得後の経過年数別の肯定者率をみると、初心運転者53.3%、免許取得後２年48.0%、３～５年49.7%、６～９年50.1%、10～15年57.1%、16年以上58.6%というように、男性運転者とほぼ同じ傾向にあることがわかる。女性運転者の場合、「出てこないと思った車が出てきて」あわてるのは、初心者と免許取得後10年以上のベテラン運転者にやや多くなっている。

潜在的危険源に対する感受性には、男女ともに総じて甘さがあることを、この結果は示しているものと考えられる。この感受性の甘さは、初心者の場合、周囲の危険に対する知識、認識の不足によるといえるが、ベテラン運転者の場合には、経験的確率からみて、そのような事態は「それほど、頻繁には起こらないだろう」という、警戒心の不足は、男性では、免許取得後10年以上で目立つようになる。

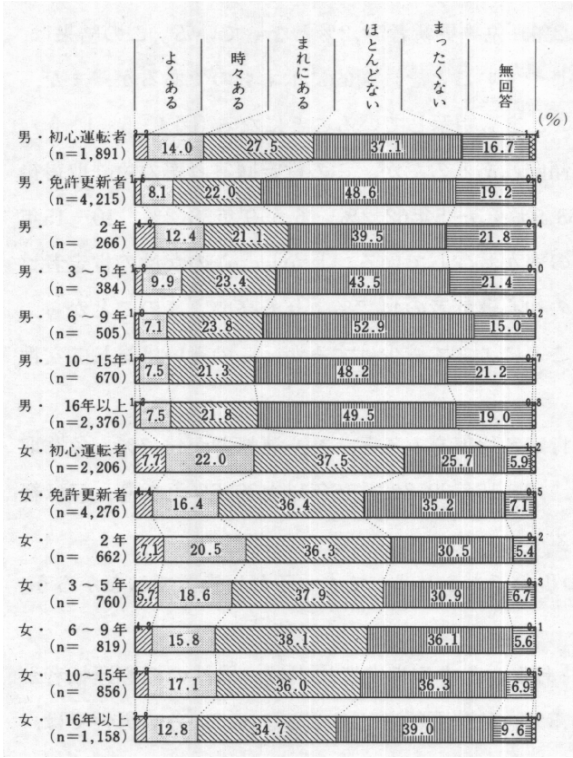


図4―5―1―5　性・運転経験年数別運転上の問題(すれ違いが可能かの判断の迷い)

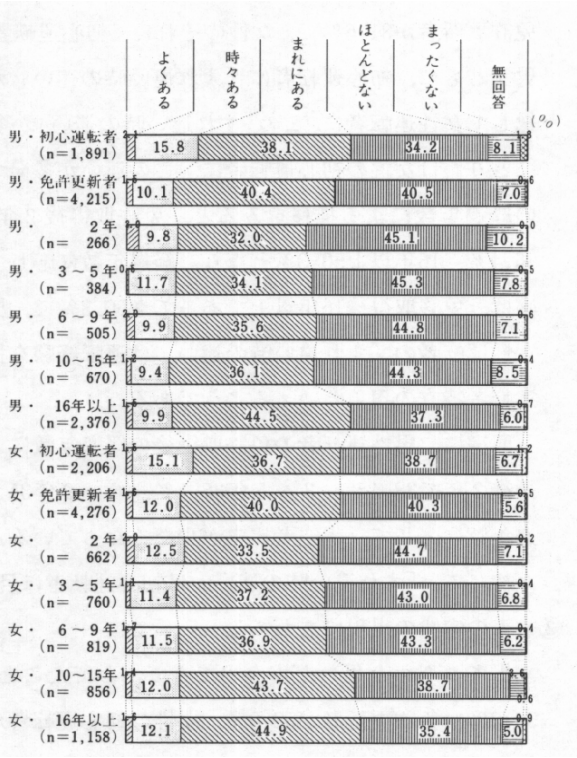


図4―5―1―6　性・運転経験年数別運転上の問題(出てこないと思った車が出てくる)

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が「よくある」、「時々ある」とする比率をみると、男性運転者では、初心者が15.9%、更新者の免許経験２年で18.8%、３～５年12.2%、６～９年15.3%、10～15年11.3%、16年以上10.8%になる。６～９年で15.3%となり初心者の15.9%と同水準となっているが、総じて、「右折時の迷い」は、経験３年以上の男性運転者に、少なくなる傾向にあるといえよう(図4-5-1-7)。

一方、女性運転者の場合は、初心者26.2%、更新者の免許経験２年25.5%、３～５年25.6%、６～９年20.6%、10～15年17.5%、16年以上14.3%で、初心者から３～５年までが26.0%と同水準で、６年以上では右折時の迷いは減少傾向となっている。以上のことから、女性運転者にみられる「右折時の迷い」は、経験５年までに、男性運転者では、同２年まで比較的多く認められる現象といえる。

右折時の迷いがあるとする肯定者比率をみると、男性の初心運転者が41.0%、免許更新者40.0%であるのに対して、女性の初心運転者は55.7%、免許更新者が51.3%となっている。右折時の迷いは、総じて、男性よりも女性の運転者に多くみられ、とりわけ女性の初心運転者にこの傾向が目立つものといえよう。「右折時の迷い」は、女性運転者の場合、免許取得後5年までに比較的多く、男性運転者の場合には、明確な傾向を認めることができないが、概ね、免許取得後2年までの運転者に多いように思われる。

④　合流時のタイミングが合わない

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「ある」とする肯定者比率は、男性の初心運転者が36.5%、免許更新者31.4%、女性の初心運転者が57.7%、免許更新者56.1%となり、総じて女性運転者で、そのタイミングがあわないとする比率が高いことがわかる。しかし、初心運転者と免許更新者との比率の差は、女性運転者は殆どないのに対して、男性運転者では5.1ポイントとなり、男性の初心運転者で「合流時にタイミングがあわない」とするその率が若干高くなっている(図4-5-1-8)。

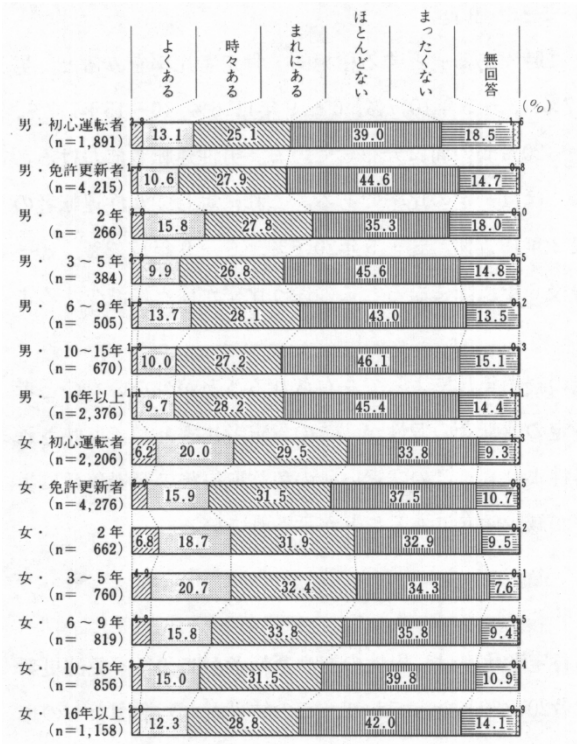


図4—5—1—7　性・運転経験年数別運転上の問題(右折時の迷い)

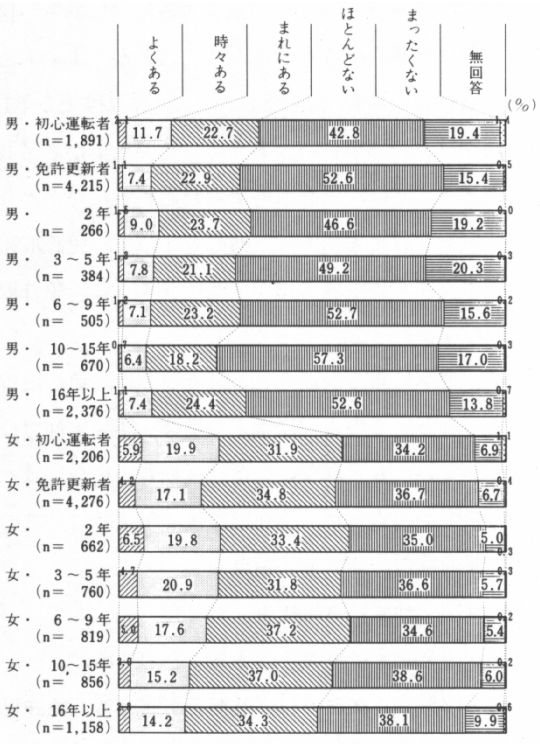


図4—5—1—8　性・運転経験年数別運転上の問題(合流時にタイミングが合わない)

ところで、合流にタイミングがあわないことが「よくある」、「時々ある」という、積極的な肯定者比率をみると、男性運転者では、初心者13.8%、免許取得後２年10.5%、３～５年9.1%、６～９年8.3%、10～15年7.1%、16年以上8.5%で免許取得後の経過年数が多いほど、その比率が減少する傾向にある。女性運転者については、初心者25.8%、免許取得後２年26.3%、３～５年25.6%、６～９年22.6%、10～15年18.2%、16年以上17.0%で、免許取得後５年までの率が、ほぼ同じ水準になっている。女性運転者における積極的・肯定者比率は、免許取得後６年以降に、多少なりとも、減少傾向にあることがわかる。

「合流時にタイミングがあわず、まごまごする」という現象は、免許取得後の初期に現れやすくなっていると考えられるが、意外なまでにこの現象の出現率が現象しがたいものになっているといえよう。特に、女性運転者の場合、女性特有のものといえるほどまでに、長期間に渡り、その出現率が高率を保つ傾向に

あることが認められた。

⑤　他車に譲るか迷う

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」という、肯定者比率をみると、男性の初心運転者が40.1%、免許更新者40.0%、女性の初心運転者が52.3%、免許更新者が51.6%で、男女ともに、初心運転者と免許更新者との間に差がない。しかしながら、性別に見た場合、総じて女性運転者の方が「他車に譲るか迷う」率が高い傾向にあり、かつ、免許取得後の経過年数が多くなるほど、僅かではあるがその迷う率が減少する傾向にある(図4-5-1-9)。

他車に譲るべきかどうか迷うことが「よくある」、「時々ある」とする積極的・肯定者比率をみると、男性運転者の場合、初心者11.8%、免許取得後２年11.7%、３～５年10.7%、６～９年11.5%、10～15年7.7%、16年以上10.8%というように、その比率が８%弱から20%弱の間に分布している。男性運転者におけるこの迷う比率は、免許取得後の経過年数にかかわりなくほぼ一定の比率である。これに対して女性運転者の積極的な肯定者比率は、初心者20.2%、免許取得後２年19.7%、３～５年20.6%、６～９年17.2%、10～15年13.8%16年以上12.2%というように、免許取得後6年以降になるとこの迷う比率が徐々に減少するようになる。

「他車に譲るか迷う」ということは、免許取得後の経過年数によって左右されることが少ないものと考えられる。このように考えた場合、特に男性では特定の運転者の個性が、この肯定者比率として反映されているのかもしれない。女性運転者の場合には、男性よりも、この「迷い」の免許取得後の経過年数による影響が認められ、免許取得後６年以降に、その率が減少傾向にあることが示されている。

(3)　運転操作に関する問題点

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「ある」という肯定者比率は、男性の初心運転者が35.9%、免許更新者34.2%で、女性の初心運転者が26.4%、免許更新者20.8%となっており、この結果から、合図なしの車線変更は女性運転者より男性運転者に多いことがわかる。しかし、同性の初心運転者と免許更新者とを比較して、この「合図なしの車線変更」に対する肯定者比率が、そのいずれに多いかを検討すると、男性運転者については、ほぼ同率であったが、女性運転者では、免許更新者より、初心者の方が、5.6ポイントだけ「合図なしの車線変更」が多い。(図4-5-1-10)。

以上の結果だけからみると、「合図なしの車線変更」は、女性の初心運転者に目立つ現象といえよう。次にこの肯定者比率を、免許取得後の経過年数別に検討すると、男性運転者については、初心者35.9%、更新者の免許取得後２年44.0%、３～５年41.6%、６～９年39.5%、10～15年35.9%、16年以上30.3%であった。「合図なしの車線変更」は、免許取得後2年で最も多く44%となり、経過年数にしたがって肯定者比率が徐々に減少し、10～15年では35.9%と、初心運転者の肯定者比率と同率になる。この結果には、進路変更の合図に対する初心運転者の意識の程度が反映されているものと考えられる。その実行を強く意図しているのが初心運転者だといえるが、免許取得後２年から３年位にかけての時期には、その意図が希薄になりがちな傾向にあることを、この結果が示しているものと推察される。いずれにせよ男性運転者の

場合には、女性運転者よりも「進路変更の合図」を軽視しがちな面のあることがうかがえる。

女性運転者の免許取得後の経過年数別にみた肯定者比率は、初心者26.4%、免許取得後２年22.0%、３～５年24.2%、６～９年19.9%、10～15年18.6%、16年以上19.7%となっている。なかでも３～５年で、その比率が増加しているが、総じて初心運転者に「合図なしの進路変更」が多く、経過年数とともに、僅かずつではあるが減少傾向にあることがわかる。

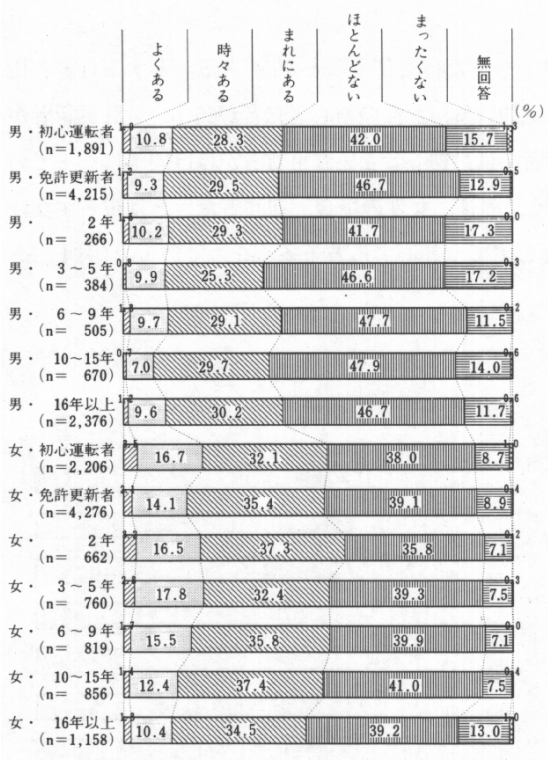


図4―5―1―9　性・運転経験年数別運転上の問題(他車に譲るか迷う)

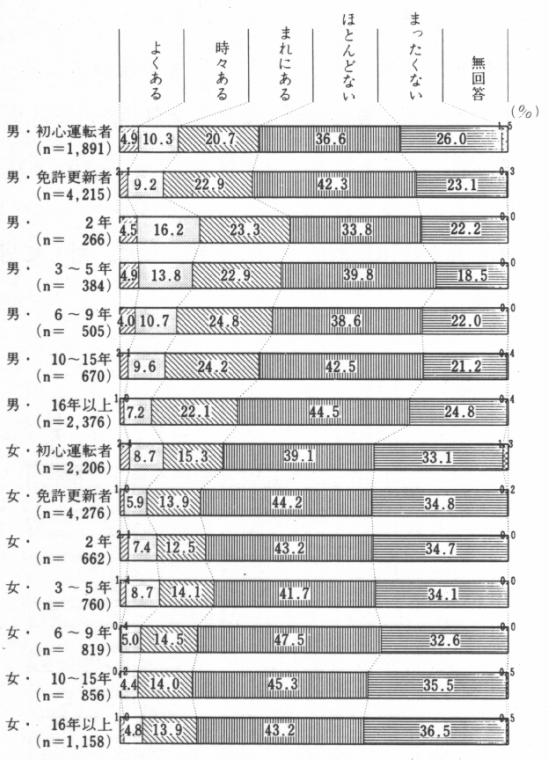


図4―5―1―10　性・運転経験年数別運転上の問題(合図をせずに車線変更)

② ハンドルの戻し遅れ

この質問項目に対する肯定者比率は、男性の初心運転者で14.8%、免許更新者が7.9%、女性の初心運転者が26.5%、免許更新者15.4%となっており、男女ともに、初心運転者の方が免許更新者より高率になっており、特に、女性の初心運転者の肯定者比率の高さが目立っている。この結果から、「ハンドルの戻し遅れ」は、女性運転者に目立つ特徴であることも理解できよう(図4-5-1-11)。

この肯定者比率を、免許更新者の免許取得後の経過年数でみると、免許取得後２年13.9%、３～５年11.0%、６～９年6.6%、10～15年5.2%、16年以上7.5%であった。これによると、男性運転者の「ハンドルの戻し遅れ」は、初心運転者と免許取得後２年に多くみられ、免許取得後３年以降では、徐々に減少する傾向にあることがわかる。これに対して、女性運転者は、初心者が26.5%、免許取得後２年22.4%、３～５年16.3%、６～９年14.7%、10～15年13.1%、16年以上12.8%となる。これによると、男性運転者

に認められた傾向と同様のものになっているといえよう。女性運転者の場合にも、免許取得後３年の率は同じく２年の率と比較し、大幅な減少傾向にあることがわかる。

「ハンドルの戻しが遅れて、蛇行してしまうこと」は、このようにしてみると、免許取得後２年までの運転者に目立つ特徴であるといえる。これを初心運転者と免許更新者に大別してみた場合、男女とも、明確な初心運転者の特徴として、把握することができるようになる。

③　下り坂でフットブレーキだけを使う

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、「ある」とする肯定者比率をみると、男性の初心運転者が24.6%、免許更新者が19.1%、女性の初心運転者が30.5、免許更新者が31.8%となっている。この結果から、まず、女性運転者では、初心者と免許更新者がほぼ同率になっていることがわかる。「下り坂でフットブレーキだけを使う」のは、女性の場合、初心者だけとは限らず女性運転者全般に比較的多くみられ、これに対して男性運転者では初心者に若干多くなっている。(図4-5-1-12)。

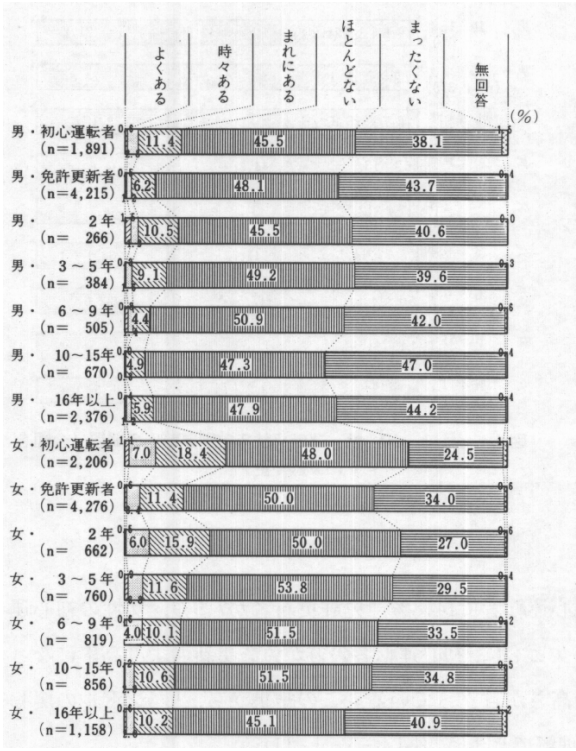


図4—5—1—11　性・運転経験年数別運転上の問題(ハンドルの戻し遅れ)

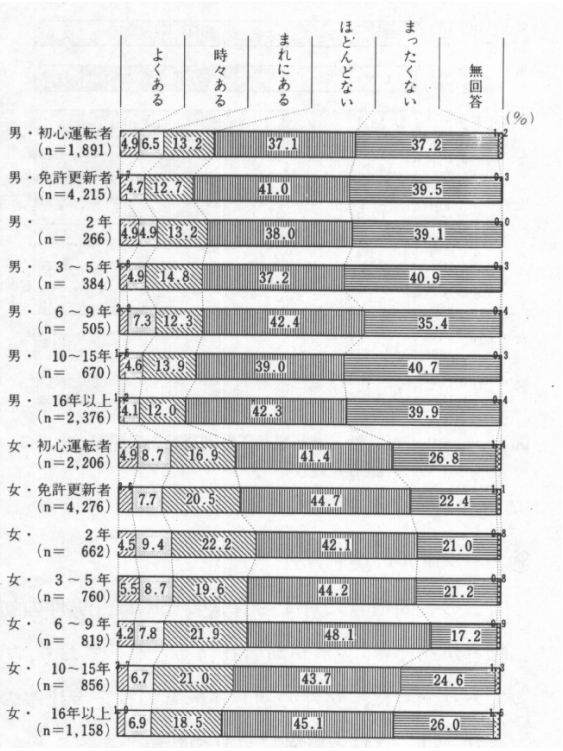


図4—5—1—12　性・運転経験年数別運転上の問題(下り坂でフットブレーキだけを使う)

免許取得後の経過年数別にみた肯定者比率は、男性運転者で、初心者24.6%、免許取得後２年23.0%、３～５年21.5%、６～９年21.8%、10～15年20.0%、16年以上17.3%というように、免許取得後の経過年数に伴う減少率が意外なまでに少ない傾向にある。女性運転者の場合にも、これとほぼ同様な傾向にあり、

初心者30.5%、免許取得後２年36.1%、３～５年33.8%、６～９年33.9%、10～15年30.4%、16年以上26.4%となっている。男性運転者の傾向と、この女性運転者の傾向との差があるとすれば、それは初心者よりも免許取得後２年が若干高くなっていることである。察するに、女性の初心運転者は総じて、「下り坂でフットブレーキだけを」使わないように努めているという実態が、この結果に反映されている可能性がある。免許取得後２年から、６～９年までが初心運転者の肯定者比率より上回っている。これらの傾向は、女性運転者の運転操作に対する、ある程度の無関心さを示唆してるとも考えられる。総じて、男性運転者より、女性運転者が「下り坂でフットブレーキだけを使う」ことが多くなっている。

男性運転者では、「下り坂でフットブレーキだけを使う」率が、初心者に僅かに多くなっているといえるが、免許取得後の経過年数が増しても意外なまでに操作面の改善が進んでいないように思われる。

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」が、「ある」とする肯定者比率は、男性の初心運転者が15.1%、免許更新者が12.6%、女性の初心運転者が21.4%、免許更新者が21.5%となっている。この結果、総じて女性運転者に、「定速走行ができない」とする比率が高いが、初心者と免許更新者との間に、その差があるとは認め難い。一方、男性運転者については、初心者が定速走行に難点を示すことが若干多いようである(図4-5-1-13)。

免許取得後の経過年数別の肯定者比率をみても、上記と同様な傾向が読み取れるだけである。女性運転者については、初心者から免許取得後16年以上のまでの、すべてが20%から24%の間に分布している。男性運転者の場合も、免許取得後の経過年数からみて、すべての肯定者比率が、11.0%から15.0%の間にあり、経過年数による傾向差を指摘し難いが、敢えてのべるとすれば、初心運転者に「定速走行ができない」とする率が、高くなるような気配があるといえよう。

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」とする肯定者比率は、男性の初心運転者が9.7%、免許更新者が9.2%、女性の初心運転者は10.1%、免許更新者が12.8%となっている。女性運転者では、僅かに、免許更新者の肯定者比率が多くなっているが、男性運転者は、初心者と免許更新者とでは、ほぼ同率である(図4-5-1-14)。

なお、この結果からは、いずれかといえば女性運転者の方が男性運転者より「左折時のハンドルの切りすぎ」が多いといえよう。

この肯定者比率を、免許取得後の経過年数別にみると、男性運転者は、初心者9.7%、免許取得後の経過年数２年10.3%、３～５年8.3%、６～９年9.1%、10～15年9.6%、16年以上9.2%というようにいずれも約8%から10%までの間に分布しており、かつ、その分布状況からみて、一定の傾向を読みとることができない。これに対して女性運転者は、初心者10.1%、免許取得後経過年数２年12.3%、３～５年13.2%、６～９年13.1%、10～15年12.7%、16年以上12.4%となっており、免許取得後の経過年数の如何にかかわらず、肯定者比率が約10%から13%の一定水準に保たれていることがわかる。僅かに、女性の初心運転者の10.1%が目立ち、その率が少ない印象を与えている程度にすぎないが、この結果に意味があるとすれば、

免許取得後２年以上を経た女性運転者に、「無造作なハンドルさばきが、やや目立つ」ことを示している。

以上から、「左折時のハンドルの切りすぎ」に対する肯定者比率は、総じて10%前後と少なくなっておりかつ、これが初心運転者特有のものとはいえないことがわかる。

なお、この現象は、女性で僅かに多くなる傾向にあること、また女性の初心運転者では、ハンドルさばきに慎重を期している兆しのあることが指摘できよう。

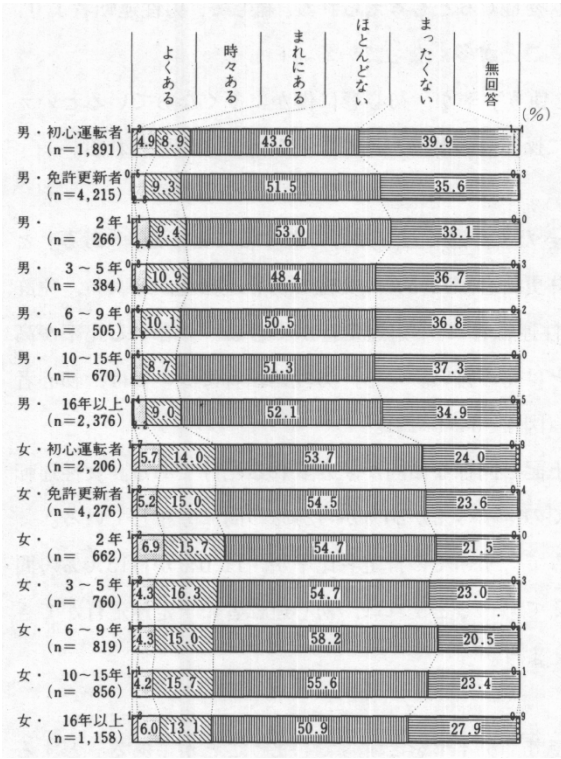


図4―5―1―13　性・運転経験年数別運転上の問題(定速走行ができない)

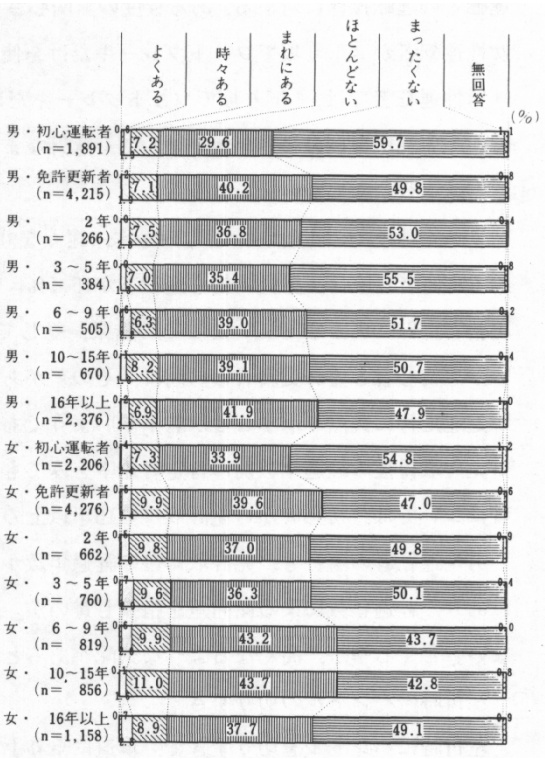


図4―5―1―14　性・運転経験年数別運転上の問題(左折時のハンドルの切りすぎ)

⑥　同乗者から恐いと言われる

同乗者から自分の運転は恐いと言われることが「ある」という肯定者比率は、男性の初心運転者が30.1%、免許更新者が20.4%、女性の初心運転者が38.9%、免許更新者が28.6%となっており、男女ともに初心運転者の比率が高く、総じて女性運転者に多いことも理解できよう(図4-5-1-15)。

この肯定者比率を、免許取得後の経験年数別にみると、男性運転者では、初心者が30.1%、免許取得後の　２年29.7%、３～５年27.2%、６～９年25.9%、10～15年25.0%、16年以上15.7%となり、免許の経過年数につれて、その比率が徐々に低下している。女性運転者は、初心者38.9%、免許取得後２年38.9%、３～５年34.4%、６～９年32.2%、10～15年23.9%、16年以上19.8%となっている。女性の場合、免許取得後２年までの間は、肯定者比率が高率のままに維持されている。しかし、免許取得後３年以降では、その比率が徐々に減少しはじめ、免許取得後10年以上で、急激な減少傾向にあることがわかる。

以上のように、初心運転者と免許更新者とに大別した場合、「同乗者に恐いと感じさせる」運転が、男女ともに、初心運転者に目立って多いことがわかる。しかし、これを免許取得後の経過年数別に検討すれば、そのようなことが初心運転者特有のものではなく、意外なまでに長期間に渡り持続されているように考えられる。ここに示されているデータから極く大まかに推察すると、「同乗者から恐いと言われる」事態が少なくなるのに、10年あるいは、それ以上の年月を要するもののようである。

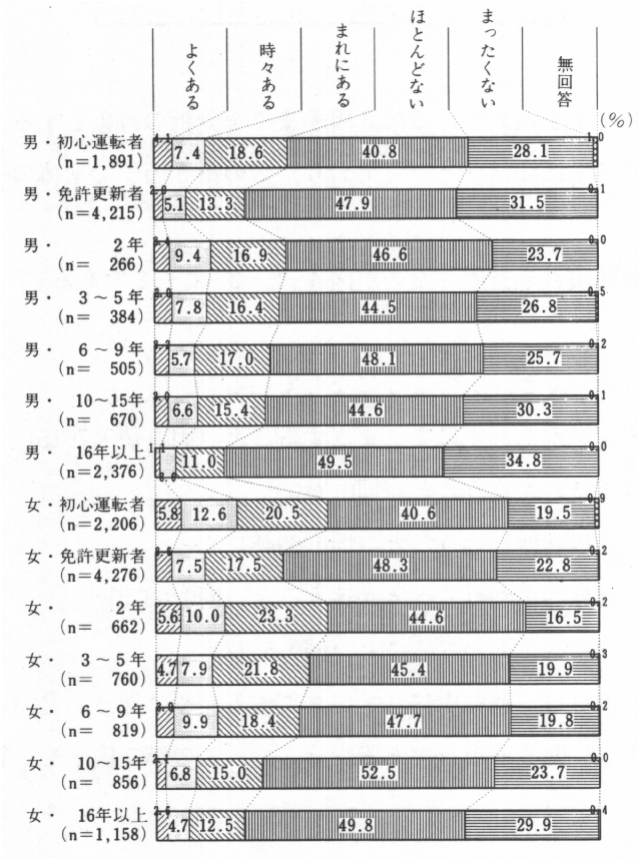


図4―5―1―15　性・運転経験年数別運転上の問題(同乗者から恐いと言われる)

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適用し、少数の因子での分析を行う。運転行動に関する質問は15項目あり、それへの因子分析の結果の概要は表4-5-2-1に示すとおりである。

表4―5―2―1　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	4.7356	31.6	31.6
2	1.3807	9.2	40.8
3	1.1377	7.6	48.4
4	0.8776	5.9	54.2

運転行動に関しては固有値が１を超えている第３因子までを分析の対象とする。

この第３因子までの累積寄与率は48.4%となっており、この第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4-5-2-1～2である。

【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　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0.7615)

②　右折の時に、行こうか行くまいか迷うこと(同0.7109)

③　すれ違いができるかどうかの判断に迷うこと(同0.6948)

④　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0.6878)

⑤　出てこないと思った車が出てきてあわてること(同0.5577)

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」と解釈する。

【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0.6542)

②　ハンドルの戻しが遅れて、蛇行してしまうこと(同0.6442)

③　同乗者から、自分の運転は恐いと言われること(同0.6185)

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0.5758)

⑤　長い坂道でフットブレーキだけを使うこと(同0.5633)

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」と解釈する。またここには、運転操作と直接関係しない「同乗者から、自分の運転は恐いと言われること」との項目が含まれているが、これは、同乗者から恐いといわれるのは、運転操作そのものミスが原因となっていることが多いためと解釈できる。

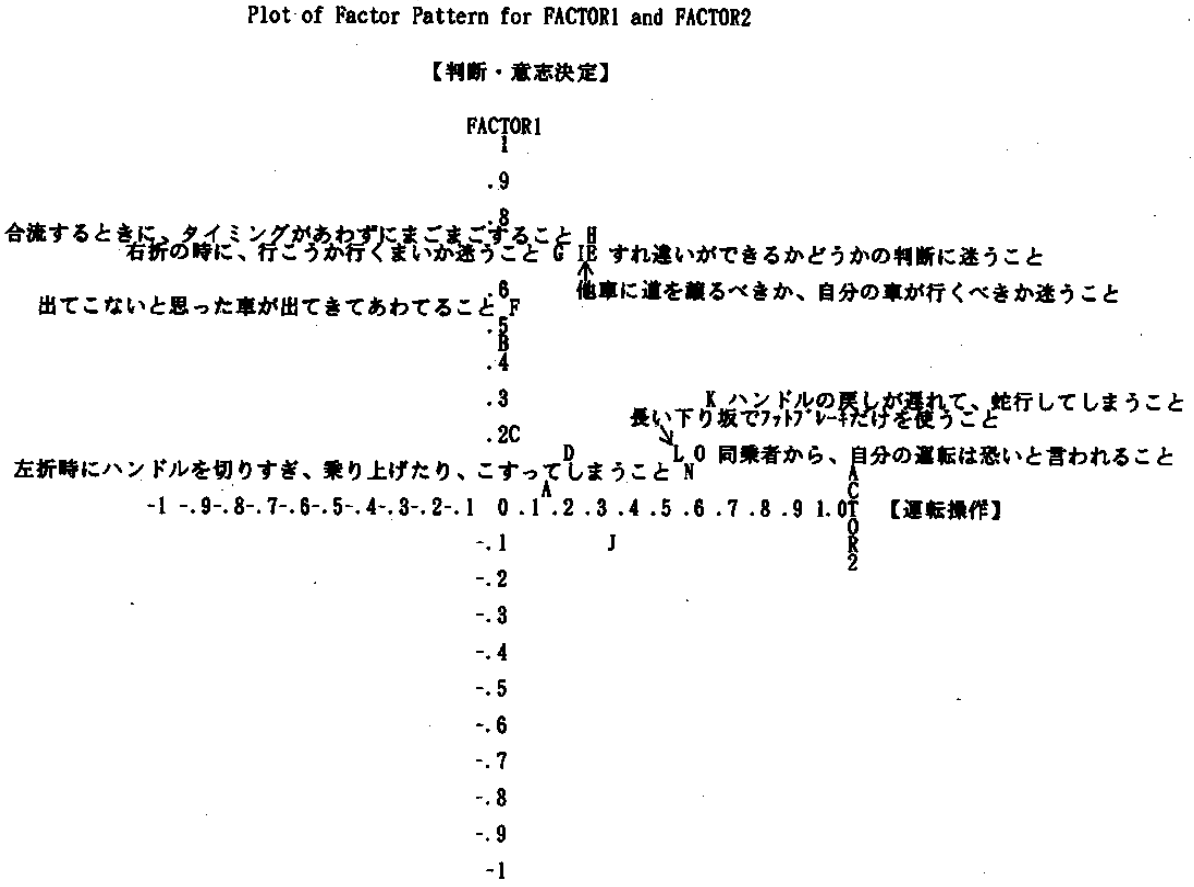


図4—5—2—1　運転行動に関する因子分析結果(第１因子と第２因子)

【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0.7115)

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0.6857)

③ 右折禁止を右折したり、一方通行を逆にはいってしまうこと(同0.5440)

④ 合図をせずに車線を変えること(同0.4968)

⑤ 気がつかないうちに後ろに車がついていること(同0.4618)

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因子は「情報収集に関する因子」と解釈する。

以上、運転行動に関する15項目の因子分析結果から、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

なお、この３因子は昨年度調査で初心運転者を対象に因子分析を行い、抽出された３因子と同様である。

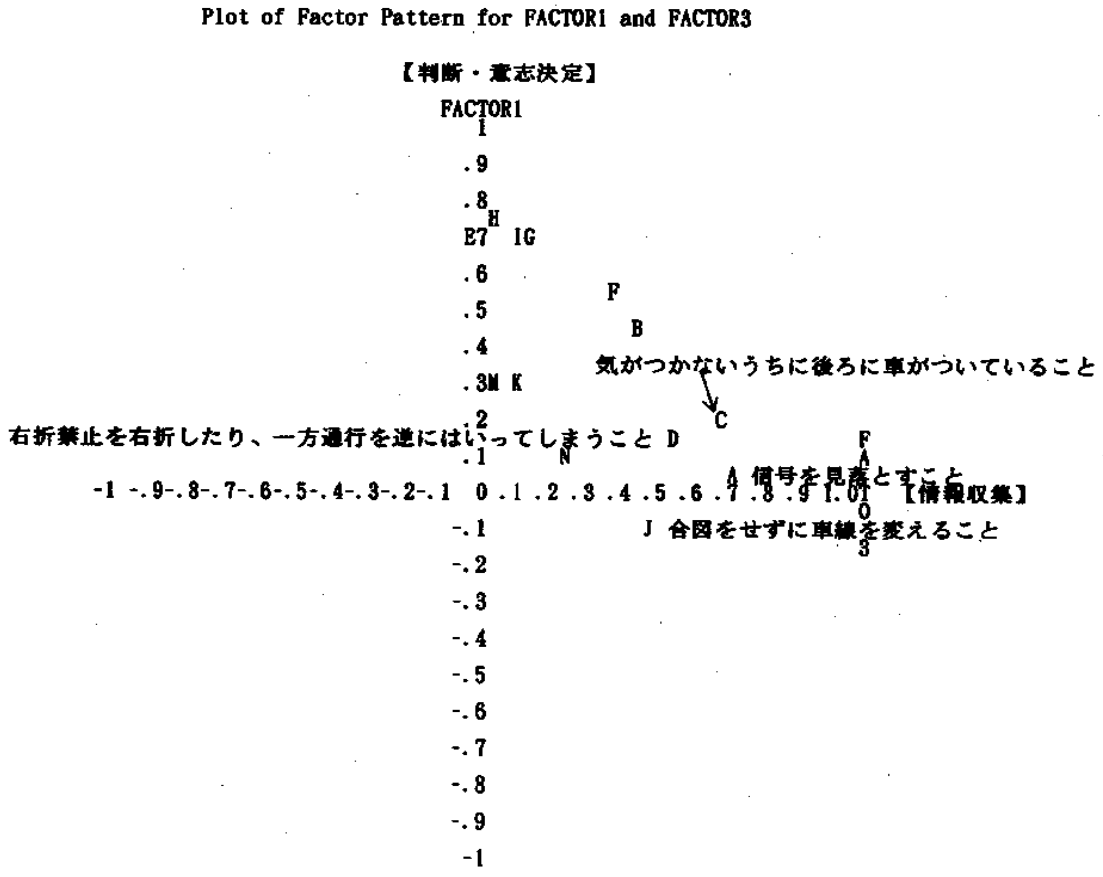


図4―5―2―2　運転行動に関する因子分析結果(第１因子と第３因子)

(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。

①　運転経験年数別

運転経験年数別に因子得点の平均値を布置したのが図4-5-2-3～4である。まず、判断・意志決定の迷いからみると女性の方が迷いが多い傾向にある。女性は運転経験が長くなるにしたがって迷いが減少していく傾向であるが、男性は初心運転者から３～５年位まで迷いが減少するが16年以上で再び判断意志決定の迷いが増加している。女性で最も判断意志決定の迷いが少ない16年以上と男性の最も迷いが多い初心運転者を比較すると、女性の16年以上の方が迷いが多く性差が大きい。

運転操作のミスに関しては、運転経験2年目が最も多い傾向であり、経験2年目は初心運転者よりも運転操作ミスが多い。これ以上の経験年数になると徐々にミスが減少している。

なお、運転操作ミスについては女性よりも男性の方が少ない。

情報収集ミスについては女性の方が少なく、男性に多い。男女共に年齢と共に一定方向に安定的に変動する傾向ではないが、おおむね運転経験が長い方が情報収集ミスが多い。

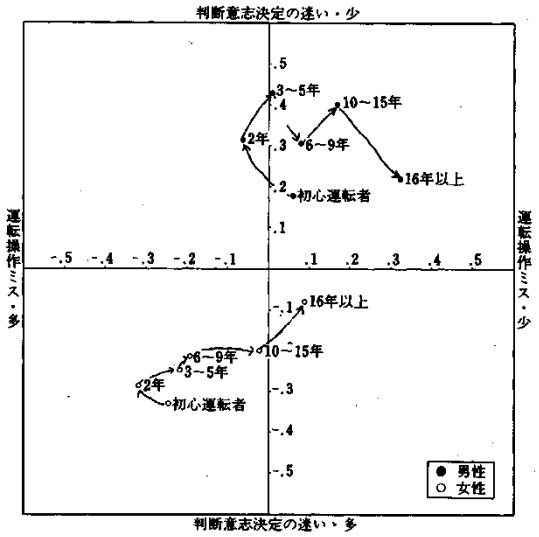


図4—5—2—3　性・経験年数別因子得点分布(男性)
(縦軸１因子*横軸２因子)

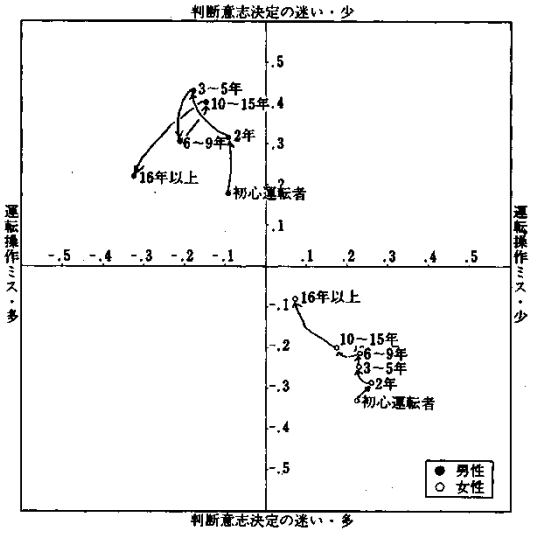


図4—5—2—4　性・経験年数別因子得点分布(女性)
(縦軸１因子*横軸３因子)

② 性別・年齢層別傾向

性・年齢別に因子得点の平均値をプロットしたものが図4-5-2-5～8である。まず、判断・意志決定をみると、男女共に初心運転者の方が迷いが多い傾向にあるが、女性では両者の間の差が少ない。また男性では初心運転者、免許更新者共に年齢が高くなるほど迷いが多くなる傾向にあるが、女性ではこの傾向は顕著ではなく、初心運転者では30～39歳が最も迷いが多く、免許更新者ではほとんど年齢差がみられない。

運転操作ミスに関しては、傾向としては免許更新者の方が少ないがそれほど大きな差ではない。また免許更新者では男女共に年齢が高くなると操作ミスが減少しているが、免許更新者では年齢の上昇と共にミスが減少しているとは限らない。

情報収集ミスに関しては、男性は初心運転者に少なく、免許更新者に多い。女性では両者の差はあまり明確ではない。また、男性の免許更新者では年齢の上昇と共に情報収集ミスが増加しているが、男性の初心運転者と女性ではこの傾向は読みとれない。

③ 運転者群別傾向

運転者群別にみたものが図4-5-2-9～12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少なく、女性では仕事上の必要から運転している群に少ない。判断意志決定の迷いが多いのは男女共にペーパードライバーである。

運転操作ミスについては、男女共にペーパードライバーに多いが、それ以外の運転者群商では差異は少ない。

情報収集ミスについてはペーパードライバーに少なく男性の職業運転者や女性の仕事上の必要で運転している群に多い。

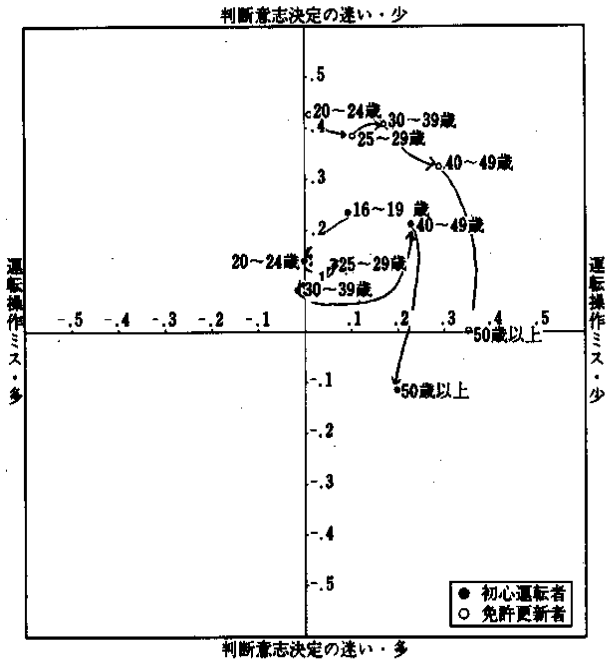


図4—5—2—5　性・年齢別因子得点分布(男性)

(縦軸１因子　＊　横軸２因子)

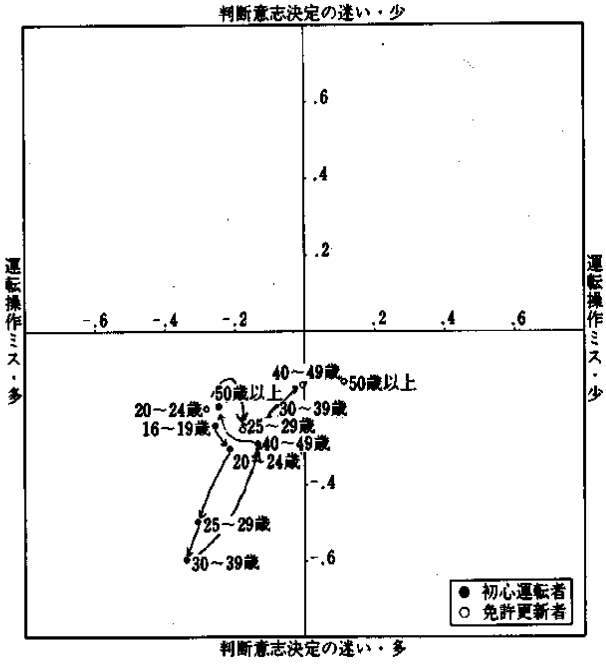


図4—5—2—6　性・年齢別因子得点分布(女性)

(縦軸１因子　＊　横軸２因子)

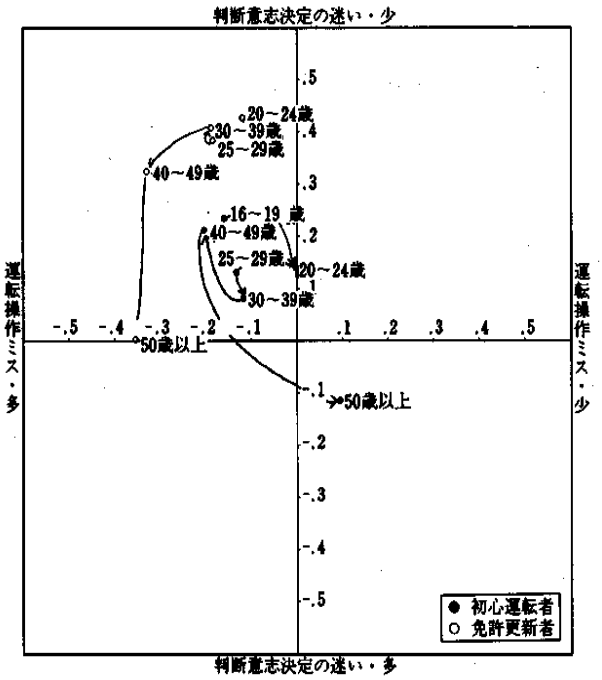


図4—5—2—7　性・年齢別因子得点分布(男性)

(縦軸１因子　＊　横軸３因子)

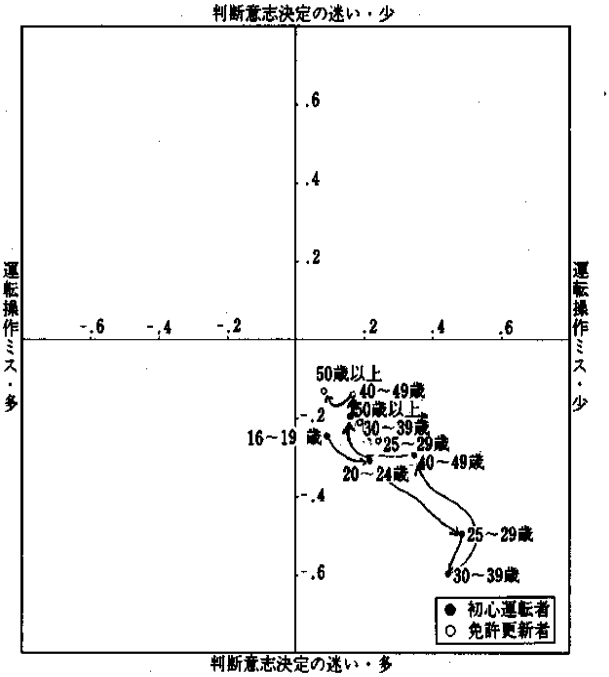


図4—5—2—8　性・年齢別因子得点分布(女性)

(縦軸１因子　＊　横軸３因子)

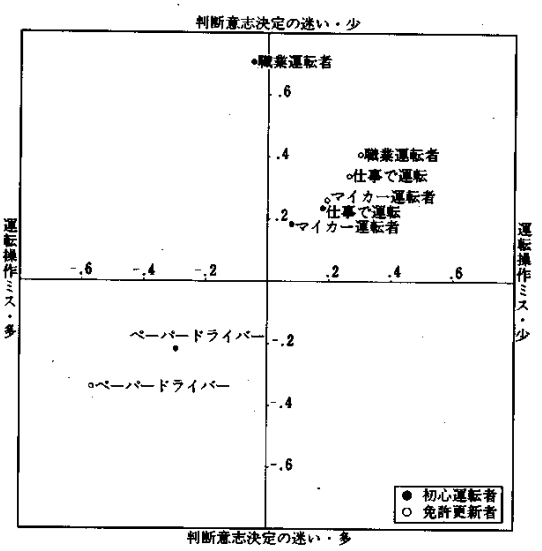


図4—5—2—9　性・運転者群別因子得点分布(男性)
(縦軸　1因子　＊　横軸　2因子)

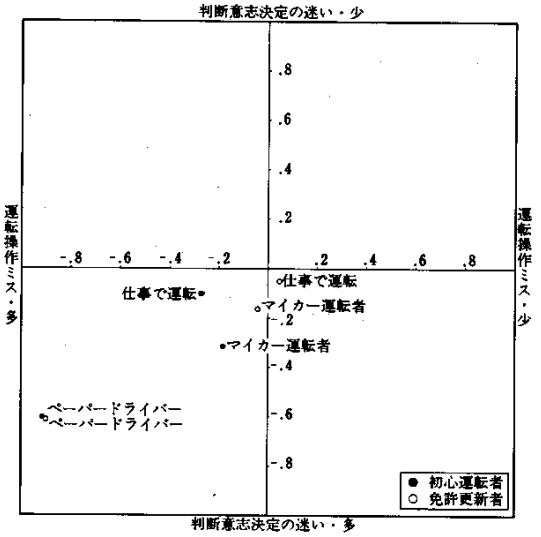


図4—5—2—10　性・運転者群別因子得点分布(女性)
(縦軸１因子　＊　横軸２因子)

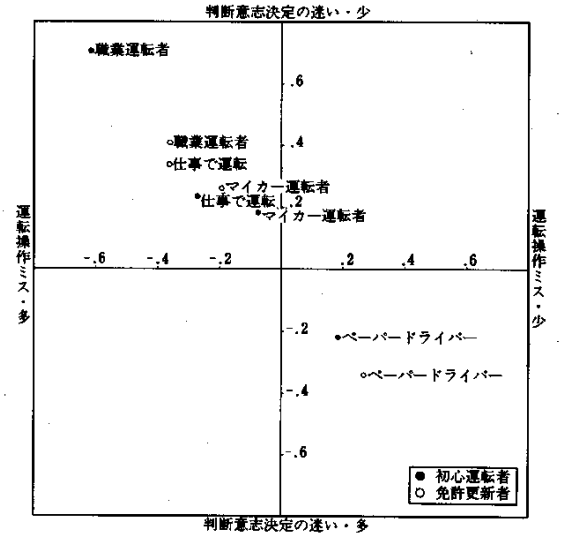


図4—5—2—11　性・運転者群別因子得点分布(男性)
(縦軸１因子　＊　横軸３因子)

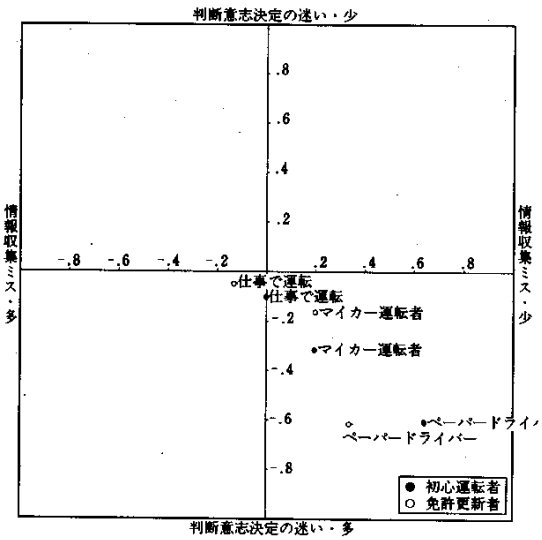


図4—5—2—12　性・運転者群別因子得点分布(女性)
(縦軸１因子　＊　横軸３因子)

④　走行距離別傾向

過去1年間の走行距離に因子得点の平均を布置したものが図4-5-2-13～16である。判断・意志決定の迷いについてみると、男女共に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。

運転操作ミスは初心運転者については走行距離が長くなると減少する傾向にあるが、免許更新者ではその傾向はあまり明らかではない。

情報収集ミスについては、男女ともに走行距離が長くなるほど多くなる傾向にある。ただし、男性の免許更新者は走行距離による差がほとんどない。

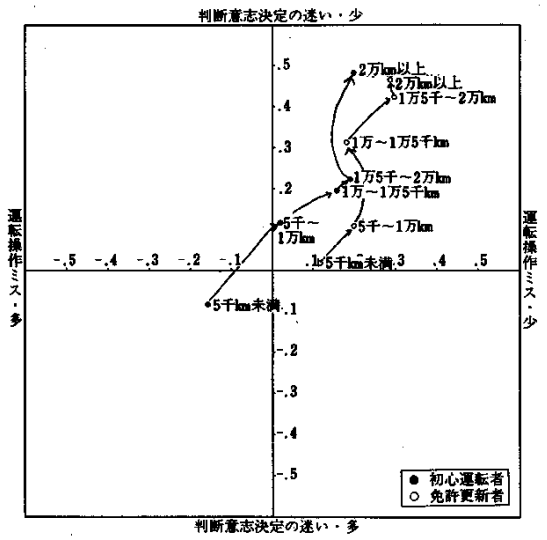


図4―5―2―13　性・年間走行距離別因子得点分布(男性)
(縦軸１因子　＊　横軸２因子)

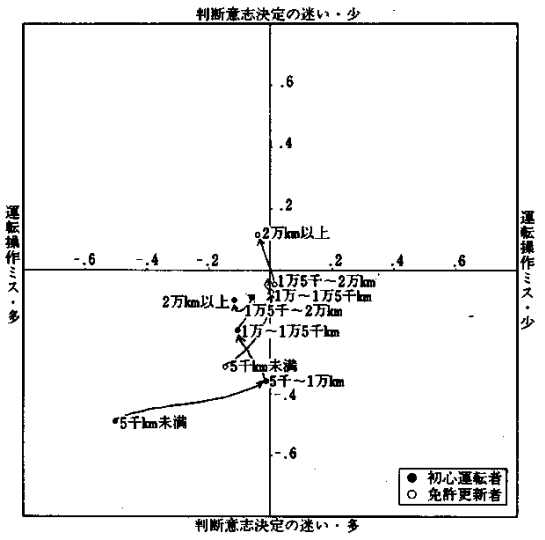


図4―5―2―14　性・年間走行距離別因子得点分布(女性)
(縦軸１因子　＊　横軸２因子)

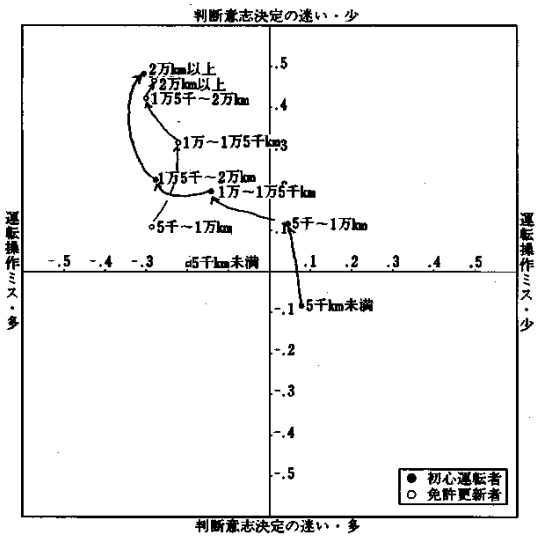


図4―5―2―15　性・年間走行距離別因子得点分布(男性)
(縦軸１因子　＊　横軸３因子)

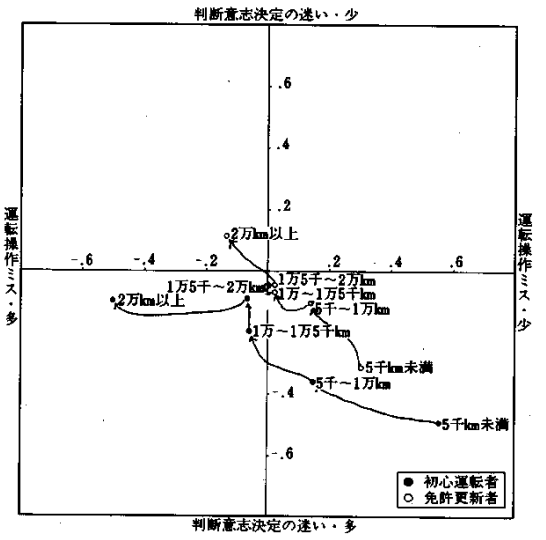


図4―5―2―16　性・年間走行距離別因子得点分布(女性)
(縦軸１因子　＊　横軸３因子)

4―5―3　初心運転者にみられる運転行動の特徴

(1)　情報収集に関する問題点

情報収集の仕方に関する質問項目は「信号の見落とし」、「知らぬ間に後車の接近」、「青信号に気づかず」及び「右禁、一方通行の見落とし」というように、認識の欠落あるいは「うっかり」という現象に限定されていく。広く周囲に気を配っているかどうかについての質問はないが、これは質問紙調査法の限界によるものである・この調査結果を、初心運転者と免許更新者とに分けて、男女別に図示したのが、図4-5-3-1である。これによると、各質問項目に対する肯定者比率には、微妙な差があるだけで男女別あるいは初心運転者、免許更新者別にみた傾向差は読み取り難い。

しかしながら、詳細に検討すると、男性運転者については、極く微差ではあるが、「右禁、一方通行の見落とし」を除けば、その他の肯定者比率は、免許更新者が高くなっている(表4-5-3-1)。逆に言えば、それだけ、初心運転者が「見落とし」や「うっかり」という現象が生じないように努めていることになるのかもしれない。これに対して、女性運転者の肯定者比率をみると、「青信号に気づかず」を除けば、その他の肯定者比率は、ほんの僅かつつではあるが、初心運転者で高い傾向にある。女性の初心運転者が、周囲への気配りに集中し難い面のあることを、この結果が示唆しているものと考えられる。

このような初心運転者の特徴と思われる情報収集の仕方に関する問題点について、これまでの検討内容を質問項目別に要約して示すと、次のようになる。

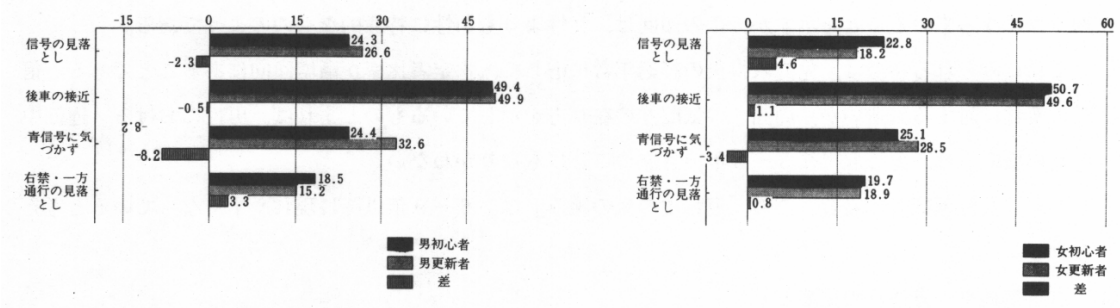


図4―5―3―1　性別にみた情報収集に関する肯定的回答者率(%)

表4―5―3―1　情報収集についての各質問項目に対する肯定的回答者率(%)

質問項目 / 性別・対象者		①信号の見落とし	②後者の接近	③青信号に気づかず	④右折禁止・一方通行の見通し
男性	初心運転者	24.3	49.4	24.4	18.5
	免許更新者	26.6	49.9	32.6	15.2
女性	初心運転者	22.8	50.7	25.1	19.7
	免許更新者	18.2	49.6	28.5	18.9

① 信号の見落としについて

肯定者比率は、男性では、初心運転者が免許更新者よりやや多くなっている。一方、女性では逆に初心運転者が免許更新者に比べてやや多い。

女性運転者では、免許取得後の経験年数が少ないほど「信号の見落とし」が多く初心者の見落としが最も多い。これに対して男性運転者では、女性運転者とは逆に、「信号の見落とし」が初心者でやや少なくなる傾向にあることが認められた。

男性の初心運転者は信号に対する関心が高いのに対して、女性の初心運転者は」信号を意識しながらも、それに集中し難い面のあることが、この結果に示唆されていると思われる。

② 後ろに車が接近

肯定者比率からみると、男女別及び初心運転者、免許更新者別の傾向差を読み取ることができない。しかし、「よくある」、「時々ある」とする積極的な肯定者比率は、男性の初心運転者が16.7%、免許更新者が14.9%、女性の初心運転者が17.2%、免許更新者が11.8%で、男女とも、初心運転者でその率が高い傾向にある。

運転中の後方に対する配慮は、運転者全般に、苦手とするものであるが、この結果からは、初心運転者が特に女性の初心運転者が、それを苦手としていることを理解することができよう。

③ 青信号に変わったのに気づかない

肯定者比率は、男性の初心運転者で24.3%、免許更新者が32.6%、女性の初心運転者が25.1%、免許更新者が28.8%で、男女とも初心運転者の比率が低い。これは信号の変化に対する気遣いが初心運転者で細やかになっていることを示すが、この傾向は、女性よりも男性に特徴的なもののようである。

これにみられる特徴は、免許取得後の経過年数に応じて、肯定者比率が漸増傾向にあることである。信号の変化に対する気遣いが、周囲への気配りの在り方を示しているものとすれば、男性における「運転中の気の緩み」は、免許取得後3～5年で目立つことにもなりかねない。

なお、女性運転者の場合、この「運転中の気の緩み」は、6～9年以降に現れやすくなっていると考えられる。

④ 右折禁止や一方通行の見落とし

この質問に対する肯定者比率は、男性の初心運転者が18.5%、免許更新者が15.2%、女性の初心運転者が19.7%、免許更新者が18.9%である。「右禁や一方通行の見落とし」は、男性の初心運転者で若干多くなる傾向にあることが認められた。しかし、この「見落とし」は、免許取得後の経過年数にかかわりなく、女性運転者に多くみられる現象のようである。

(2) 判断・意志決定に関する問題点

この判断・意志決定に関する質問は、「すれ違いが可能か」、「出てこないと思った車が出てくる」、「右折時の迷い」、「合流時のタイミング」及び「譲るかどうか迷う」の5項目からなっている。これら各質問項目に対する肯定者比率を、男女別、初心運転者及び免許更新者別にまとめて示したのが図4-5-3-2である。これによると、女性の肯定者比率は、総じて、50%から70%の間に分布し、調査対象者の過半数を占めてい

る。これに対して男性では、30%から60%の間に肯定者比率が分布している。この結果は、女性運転者の運転中における判断・意志決定の仕方に、それだけ難点が生じやすくなっていることを示している。さらにこの肯定者比率を、初心運転者と免許更新者別にみると、総じて、男女とも初心運転者の率が高くなっている(表4-5-3-2)。

判断・意志決定の仕方に、問題が生じやすい順に示すと、女性の初心運転者、免許更新者、男性の初心運転者及び免許更新者というようになり、女性の初心運転者が第一位になる。

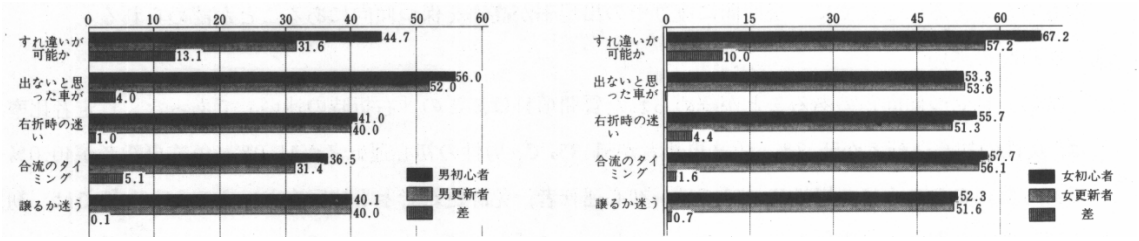


図4―5―3―2　性別にみた判断・意志決定に関する肯定的回答者率(%)

表4―5―3―2　判断・意志決定についての各質問項目に対する肯定的回答者率(%)

質問項目 / 性別・対象者		①すれ違いが可能か	②出ないと思った車が	③右折時の迷い	④合流のタイミング	⑤譲るか迷う
男性	初心運転者	44.7	56.0	41.0	36.5	40.1
	免許更新者	31.6	52.0	40.0	31.4	40.0
女性	初心運転者	67.2	53.3	55.7	57.7	52.3
	免許更新者	57.2	53.6	51.3	56.1	51.6

この肯定者比率からみて、男女の運転者に共通しているのは、「出てこないと思った車が出てくる」という項目だけであった。また、この質問項目に限って、男女の運転者の肯定者比率が、53%から56%の間に集中しているが、これは、運転者全般にかかわる問題点であり、相手の突発的な行動の変化を想定しながら運転するという姿勢が、それだけ希薄になっていることを示すものと考えられる。

ここでいう判断・意志決定は、各質問項目からみてもわかるように、「戸惑い、迷い、あわて」という状態に陥った経験の有無から、その程度が推察されるようになっている。このような観点から、男女別に、初心運転者の特徴に焦点を合わせて、検討してきた結果を質問項目別に示すと、それは次のようになる。

①　すれ違いが可能かについての判断の迷い

この質問項目に対する肯定者比率の高い順に示すと、女性の初心運転者が67.2%、免許更新者が57.2%で、男性の初心運転者が44.7%、免許更新者が31.6%となり、男女ともに、初心運転者の比率が明らかに高くなっている。「すれ違い時の迷い」は、このように男女別にみてもあるいはまた、初心運転者と免許更新者別にみても、顕著な傾向差にあることがわかる。総じて、「すれ違い時の迷い」は、初心運転者に、特に、女性の初心運転者に目立つ現象であることが

②　合流時にタイミングが合わない

二番目に目立つ傾向差のある質問項目が「合流時のタイミング」の問題であった。この肯定者比率は、女性の初心運転者が57.7%、免許更新者が56.1%で、男性の初心運転者が36.5%及び免許更新者が31.4%で、この場合も、女性運転者が男性運転者よりも高率であり、また、初心運転者の方が免許更新者よりも高い肯定者比率となっている。

このように、「合流時にタイミングがあわず、まごまごする」という現象は、免許取得後の初期に現れやすいのだが、意外なまでにこの出現率が減少しがたくなっている。特に、女性運転者の場合、女性特有のものといえるほどまでに、長期間に渡りその出現率が高率を保つ傾向にあることが認められる。

③　右折時の迷い

次に、目立つ傾向差のあることが認められた質問項目は、この「右折時の迷い」であった。肯定者比率は、女性の初心運転者が55.7%、免許更新者が51.3%で、男性の初心運転者が41.0%、免許更新者が40.0%であった。このように、男性については、初心運転者、免許更新者ともに同率といえるが、女性では、初心運転者の方がやや高率になっている。やはり、この「右折時の迷い」に関しても、女性運転者に多くみられ、とりわけ女性の初心運転者に目立つ特徴ということができよう。

④　他車に譲るか迷う

この質問項目に対する肯定者比率は、女性の初心運転者が52.3%、免許更新者が51.6%で、男性の初心運転者が40.1%、免許更新者が40.0%と、総じて女性運転者の比率が男性運転者よりも10%強高くなっている。しかも、初心運転者と免許更新者別にみた肯定者比率は、男女ともほぼ同率である。「他車に譲るか迷う」ということは、いずれかといえば女性運転者に多くみられるので、免許取得後め経過年数によっても左右され難い面のあることがうかがわれる。

⑤　出てこないと思った車が出てくる

この質問項目に対する肯定者比率は、男女別にみた場合、ほぼ同率といえる(男性の初心運転者56.0%、免許更新者52.0%、女性の初心運転者53.3%、免許更新者53.6%)。ただし、男性では、初心運転者の比率が、免許更新者より、若干高くなっており、周囲の状況の変化に対する感受性に甘さのあることがうかがえる。

この肯定者比率について、免許取得後の経過年数別にみると、男性運転者では、初心者が56.0%となるが、免許取得後2年以降では減少し、横ばい状態になって、再び16年以上で、初心運転者とほぼ同率の55.9%になる。女性運転者の場合にも、同じような経過を経て、初心運転者53.3%の水準を、免許取得後10～15年57.1%、.16年以上58.6%というように、突破してしまう。潜在的危険源に対する感受性には、男女ともに、甘さがあることを、この結果は示しているのであろう。この感受性の甘さは、初心運転者の場合、周囲の危険に対する知識、認識の不足によると考えられるが、ベテラン運転者の場合、経験的確率からみて、そのような事態は「頻繁には起こらないだろう」というような、その場の警戒心の緩みに起因するものと思われる。

(3)　運転操作に関する問題点

男女別にみた運転操作に関する肯定者比率によれば、「合図なしの進路変更」を除いてその他の全ての質

問項目で女性運転者で高くなっている(図4-5-3-3、表4-5-3-3)。「ハンドルの戻し遅れ」、「下り坂フットブレーキだけ」、「定速走行できず」、「左折時ハンドルきりすぎ」及び「同乗者が恐いという」などの、運転操作面に関する難点が、いずれかといえば女性運転者に多くなっていることがわかる。

これらの女性運転者に多くみられる項目でも、初心者の肯定者比率が高いのは、「ハンドルの戻し遅れ」と「同乗者が恐いという」の二つだけである。これに加えて、男性運転者より低い率が示されていた「合図なしの車線変更」も、女性の初心運転者が免許更新者より高い肯定者比率であった。

これに対して、男性運転者では、運転操作に関する6項目の全てについて、免許更新者より、初心運転者の肯定者比率が高い傾向にある。

以上のことから、女性は運転操作に慣れがたい面があること、また、男性については、女性とは逆に運転操作はもともと得手であり、慣れやすい性質のものであることなど、運転に関する性差を検討するための、一つのヒントが得られたように思、われる。

以下に、男女別、初心運転者と免許更新者別にみて、顕著な傾向差が認められた順にこれまでの検討結果を要約して示すこととする。

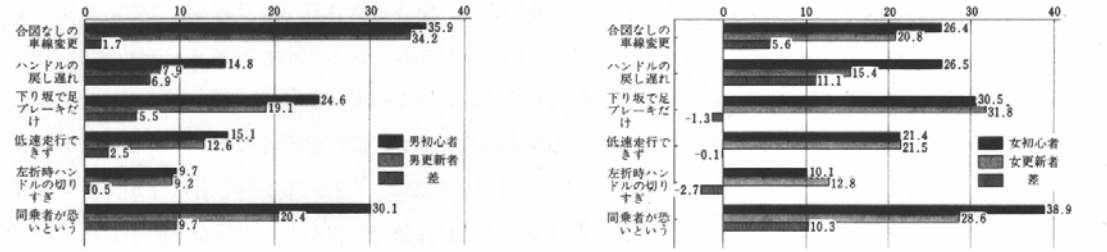


図4―5―3―3　性別にみた運転操作に関する肯定的回答者率(%)

表4―5―3―3　運転操作についての各質問項目に対する肯定的回答者率(%)

質問項目 / 性別・対象者		①合図なしの車線変更	②ハンドルの戻し遅れ	③下り坂での足ブレーキだけ	④低速走行できず	⑤左折時ハンドルの切りすぎ	⑥同乗者が恐いという
男性	初心運転者	35.9	14.8	24.6	15.1	9.7	30.1
	免許更新者	34.2	7.9	19.1	12.6	9.2	20.4
女性	初心運転者	26.4	26.5	30.5	21.4	10.1	38.9
	免許更新者	20.8	15.4	31.8	21.5	12.8	28.6

①　合図をせずに車線変更

「合図なしの車線変更」は、男性運転者に多いが、初心運転者と免許更新者との比率の差は意外に少ない(男性の初心運転者が35.9%、免許更新者が34.2%で、女性の初心運転者が26.4%、免許更新者が20.8%)。これに対し女性運転者の場合、初心運転者の肯定者比率がやや高い。

ところで、男性の「合図なしの車線変更」を免許取得後の経過年数別にみると、免許取得後２年の群で最も多く44%になり、その後、経過年数が増すにしたがい、肯定者比率が徐々に減少し、10～15年の群で35.9%と初心運転者の肯定者比率と同率になる。この結果には、進路変更の合図に対する初心運転者の意

識の程度が反映されていると思われる。その実行を強く意識しているのが、初心運転者といえるが、特に免許取得後2年から3年にかけては、その意図が希薄になっているといえる。

「進路変更の合図」を、男性運転者は軽視しがちな面があるが、このように、免許取得後の経過年数別に、肯定者比率を検討すると、表4-5-1-3、図4-4-3-3に示した傾向とは必ずしも一致しない傾向になっていることがわかる。男性の初心運転者は、いずれかといえば「進路変更の合図」の実行を強く意識する傾向にあるといえる。女性の初心運転者には、「合図なしの進路変更」が多い。

② 同乗者から恐いと言われる

男女ともに、「同乗者から恐い」といわれることが、確かに初心運転者に多いのであるが、(女性の初心運転者38.9%、男性の初心運転者30.1%、女性の免許更新者28.6%、男性の免許更新者20.4%)これが初心運転者特有のものとはいえないようである。免許取得後の経過年数別にみた、肯定者比率を検討すると、これが意外なまでに、長期間に渡り持続されている。極く大まかに推察すれば、「同乗者から恐いと言われる」事態が少なくなるのに、10年以上の年月を要すると考えられる。

③ 下り坂でフットブレーキだけを使う

肯定者比率は、女性運転者の方が高く、初心運転者30.5%、免許更新者31.8%である。この結果は、女性運転者の操作面に対する無関心さの実態を反映しているものと思われる。男性では、初心運転者24.6%、免許更新者19.1%となり、初心運転者の未熟さが理解できるような結果になっている。

免許取得後経過年数別に検討しても、総じて、男性運転者よりも、女性運転者の方で「下り坂でフットブレーキだけを使う」比率の多いことが認められた。男性運転者では、その比率が初心者に僅かに多くなっているが、免許取得後の経過年数が増しても、意外なまでに操作面の改善が進んでいない様子であった。

④ ハンドルの戻し遅れ

初心運転者、特に女性の初心運転者の「ハンドルの戻し遅れ」が目立っている(女性の初心運転者26.5%、免許更新者15.4%、男性の初心運転者14.8%、免許更新者7.9%)。また、免許取得後の経過年数別に、この肯定者比率を検討すると、「ハンドル戻しが遅れて、蛇行してしまうこと」は男女ともに、免許取得後2年までの運転者に目立つ特徴といえる。

⑤ 定速走行ができない

総じて、「定速走行ができない」とする率は、女性運転者で高くなっているが、初心運転者(21.4%)と免許更新者(21.5%)との間に、肯定者比率の差は認めることができなかった。一方、男性運転者では、初心運転者がこの定速走行に難点を示すことがやや多い。

⑥ 左折時のハンドルの切りすぎ

いずれかといえば、女性運転者(初心運転者10.1%、免許更新者12.8%)の方が、男性運転者(初心運転者9.7%、免許更新者9.2%)より、「左折時のハンドルの切りすぎ」が多い。

免許取得後の経過年数別にみると、男性運転者の場合、その率が約8%から10%の間に、また女性運転者では約10%から13%の間に分布し、それぞれ一定水準に保たれていることから、「左折時のハンドルの切りすぎ」は、必ずしも、初心運転者特有のものとは言いがたい結果になっている。

(4)　初心運転者にみられる特徴的な運転の状態

情報収集のミス、判断・意志決定の不適さ及び操作面の不安定さという、運転行動のプロセスに関する質問項目に、そのようなことが「ある」とする肯定者比率について、男女別、初心運転者及び免許更新者別に検討し、初心運転者の実態を吟味してきた。それぞれの質問に対する肯定者比率を、免許取得後の経過年数別に検討すると、一見、初心運転者特有の傾向と思われたものであっても、そうだ、と明確に指摘しがたくなる質問項目が多くみられた。しかしながら、免許取得後、長期間に渡り持続されている特徴であっても、それは初心運転者として、運転を始めた時点からその全てが派生していると考えることができる。

このような考えから、以下に、初心運転者と免許更新者別に集計された結果を中心にして、初心運転者の特徴と思われる傾向を要約し、列挙することにする。

①　女性の初心運転者にみられる特徴的な運転の状態

ア　信号を意識しながらも、それに集中し難い面があるのであろうか、信号を見落とすことがある。

イ　走行速度に対する不安が伴うのか、狭い道ですれ違うとき、できるかどうかその判断に迷うことがある。

ウ　他車の動きの変化に惑わされためか、右折時に行こうか行くまいかと迷うことがある。

エ　自分の思うように進みたいとと考えがちになるため、合図を忘れて車線変更することがある。

オ　ハンドルの戻しが遅れて、蛇行してしまうことがある。

カ　同乗者から自分の運転は恐い運転だといわれることがある。

②　男性の初心運転者にみられる特徴的な運転の状態

ア　走行速度に対する不安か、狭い道でのすれ違いができるかどうか、その判断に迷うことがある。

イ　他車の動きの戸惑いがちになるためか、混んだ道に合流するときにタイミングが合わずまごまごすることがある。

ウ　ハンドルの戻しが遅れて、蛇行してしまうことがある。

エ　長い下り坂でエンジンブレーキを使わず、フットブレーキだけを使うことがある。

オ　同乗者から自分の運転は恐い運転だといわれることがある。

③　運転者全般にみられた問題となる運転の状態

ア　後方に対する気配りが不足する傾向がある。男性、女性ともに「後車の接近に気づいていない」とする肯定者比率が約50%になっている。

イ　「出てこないと思った車が出てきて、あわてる」ことが、男性、女性ともに多く、肯定者比率が52%から56%であった。総じて、運転者は潜在的危険源に対する感受性に甘さがあるといえる。

ウ　女性運転者に、「合流時のタイミングが合わない」、「他車に譲るか迷う」とする率が高い。とっさの場合の決断を、女性運転者は総じて苦手としているように思われる。また、この傾向には、周囲に構わず自分だけが先に出ようとする意識が反映されているとも考えられる。

エ　女性運転者は、男性運転者よりも運転操作に慣れがたく、また、その改善の工夫にも不足する面があると思われる。「長い下り坂でフットフレーキ」だけを使ったり、「一定速度での走行がうまくいかない」とする比率が高くなっている。

オ　男性運転者は、「合図せずに車線変更」をすることが多い。初心運転者は、いずれかといえば、合図の実行を意図することが多いと推察されるが男性運転者は総じて、「進路変更の合図」を軽視しがちな面のあることがうかがえた。

④　初心運転者の難点は判断・意志決定の不適切さ

運転行動を情報収集、判断・意志決定及び運転操作の三つのプロセスに分け、そのいずれの面に初心運転者の問題点が多く潜んでいるのかを検討してきた。その結果、初心運転者の最大の難点は、判断・意志決定にかかわるものであることがわかった。この難点は前述の「運転者全般にみられる特徴的な運転の状態」の項からも理解できるように、初心運転者だけに認められる性質のものではない。しかし、男女別、また、初心運転者と免許更新者別に検討した場合、初心運転者において、判断・意志決定の不適切さが、問題になると指摘せざるを得ない結果になるのである。

この調査の質問は情報収集(4項目)、判断・意志決定(5項目)及び運転操作(6項目)の15項目からなっているが・これを男女別に分けて、各質問項目に対する肯定者比率を、まとめたのが図4-5-3-4、表4-5-3-4(男性運転者)と図4-5-3-5、表4-5-3-5(女性運転者)である。この二つの図表から次に示すような傾向が読みとることができよう。

ア　運転の状態に、最も影響力を及ぼしているのが、判断・意志決定の仕方である。収集された情報を、いかに処理するかにより、運転操作の仕方が決まる。

イ　運転行動にかかわる三つのプロセスを、安全確保の観点から、重要な順にあげると、判断・意志決定、情報収集及び運転操作というようになる。

ウ　初心運転者についても、勿論、上記のアとイがあてはまるが、免許更新者と比較した場合、初心運転者の判断･意志決定が安全確保のために､最大の難点になっていると思われる｡特に女性の初心運転者では、判断・意志決定の占める役割が大きい。

エ　おそらく、この判断・意志決定の不安定さにより、初心運転者にみられる運転操作面の不適切さが引き出されていることになる。この運転操作面の不適切さは、総じて、初心運転者に多い現象となっている。

オ　情報収集については、男女別、初心運転者と免許更新者別に検討しても、その肯定者比率からみて、一定の傾向差を読み取ることができないほどに微妙な差であることが多かった。このような傾向は、あるいは、「見落とし」という現象を中心にせざるを得なかったアンケート調査の限界を示唆しているのかもしれない。

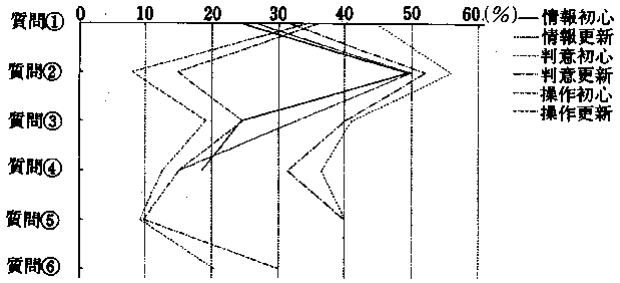


図4—5—3—4　運転行動に関する各質問項目への肯定的回答者率(男性)質問された「運転状態」があると回答をした人の率(%)

表4—5—3—4　運転行動に関する各質問項目への肯定的回答者率(男性)
質問された「運転状態」があると回答をした人の率(%)

		質問①	質問②	質問③	質問④	質問⑤	質問⑥
情報収集のミス	初　心	24.3	49.4	24.4	18.5		
	更　新	26.6	49.9	32.6	15.2		
判断・意志決定不適切	初　心	44.7	56.0	41.0	36.5	40.1	
	更　新	31.6	52.0	40.0	31.4	40.0	
操作面の不適切さ	初　心	35.9	14.8	24.6	15.1	9.7	30.1
	更　新	34.2	7.9	19.1	12.6	9.2	20.4

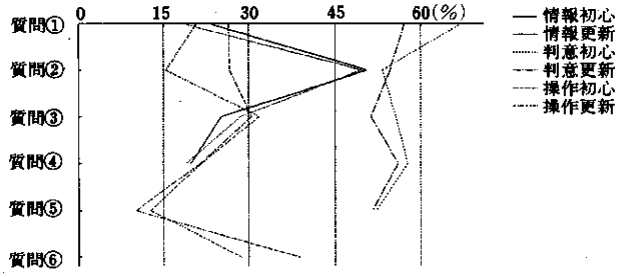


図4—5—3—5　運転行動に関する各質問項目への肯定的回答者率(女性)質問された「運転状態」があると回答をした人の率(%)

表4—5—3—5　運転行動に関する各質問項目への肯定的回答者率(女性)
質問された「運転状態」があると回答をした人の率(%)

		質問①	質問②	質問③	質問④	質問⑤	質問⑥
情報収集のミス	初　心	22.8	50.7	25.1	19.7		
	更　新	18.2	49.6	28.5	18.9		
判断・意志決定不適切	初　心	67.2	53.3	55.7	57.7	52.3	
	更　新	57.2	54.6	51.3	56.1	51.6	
操作面の不適切さ	初　心	26.4	26.5	30.5	21.4	10.1	38.9
	更　新	20.8	15.4	31.8	21.5	12.8	28.6

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」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、男性の初心運転者18.4%に対して、免許更新者は27.4%と9.0ポイント高く、また、免許取得後の経過年数と共に僅かに増加する傾向が見られる。これに対して女性では、初心運転者11.2%に対し、免許更新者12.1%と0.9ポイント高く、また運転経験年数からみると男性同様の傾向がみられる。(図4-6-1-1)。

次に、ヒヤリ・ハットの原因の男性についてみると、初心運転者の第1原因「スピードオーバー(スピードの出し過ぎ)」が46.8%に対して免許更新者36.0%(第1原因)と10.8ポイント低く、初心運転者の第2原因「相手のセンターオーバー」が13.5%に対して免許更新者17.1%(第2原因)と3.6ポイント高く、初心運転者の第3原因「わき見」が9.8%に対して免許更新者14.1%(第3原因)と4.6ポイント高く、また同比率の「ハンドル操作ミス」に対して7.1%(第4原因)と2.7ポイント低い傾向が見られる。これらを免許取得後の経過年数との関係でみると、第1原因の「スピードオーバー」は経験年数に伴い減少する傾向がみられ、16年以上で32.7%と低下している。第2原因の「相手のセンターオーバー」は増加傾向にあり、10～15年で23.1%、16年以上で15.9%になっている。第3原因の「わき見」は増加傾向が見られ16年以上で17.0%に達している。また、同じ第3原因の「ハンドル操作ミス」は減少傾向がみられ10～15年で4.5%、16年以上で7.7%となっている。

同様に女性についてみると、初心運転者の第1原因「スピードオーバー」が30.5%に対して免許更新者28.4%(第1原因)と2.1ポイント低く、第2原因「ハンドル操作ミス」が19.1%に対し免許更新者15.6%(第3原因)と3.5ポイント低く、第3原因「相手のセンターオーバー」が14.6%に対して免許更新者18.3%(第2原因)と3.7ポイント高い傾向が見られる。また、免許取得後の経過年数との関係でみると、第1原因の「スピードオーバー」は運転経験年数に伴い減少傾向がみられ、16年以上では24.7%にまで低下している。第2、第3原因については変動が大きく、明確な傾向はみられない(図4-6-1-2)。

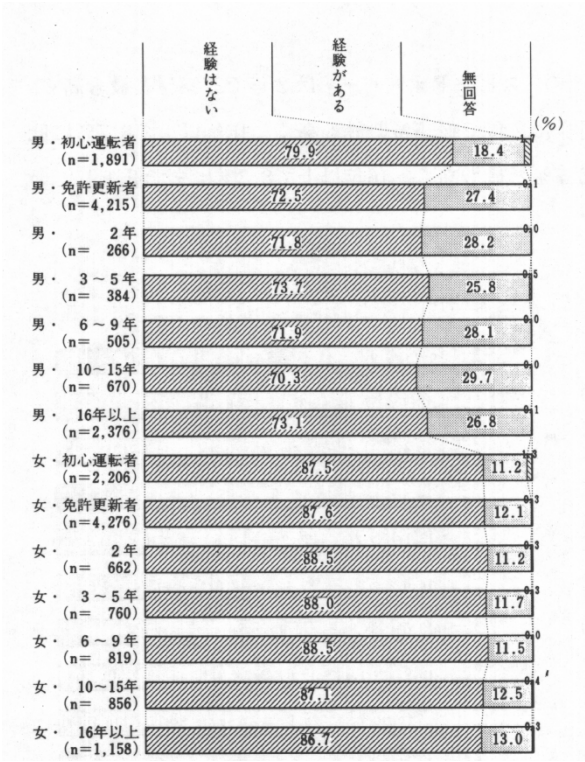


図4―6―1―1　性・運転経験年数別ヒヤリハット体験の有無(カーブでの対向車線へのはみだし)

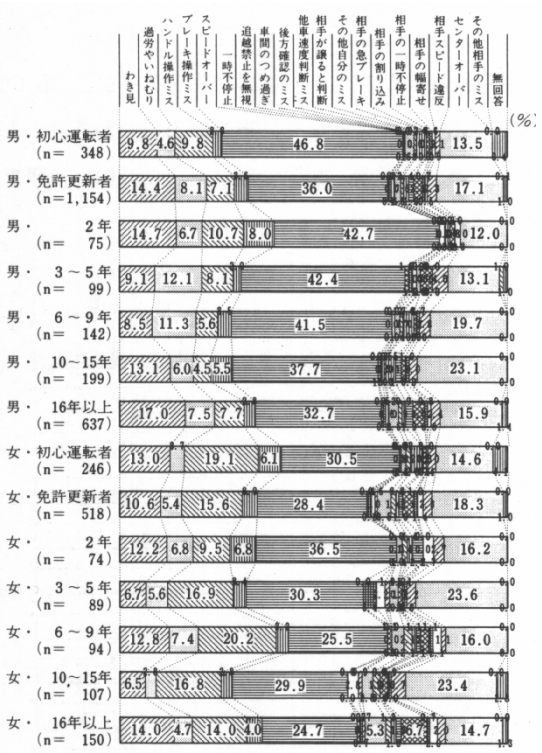


図4―6―1―2　性・運転経験年数別ヒヤリハット体験の原因(カーブでの対向車線へのはみだし)

(2)　急ブレーキをかけてスリップしそうに

「急ブレーキをかけてスリップしそうになったこと」について、ヒヤリ・ハットの「経験がある」との男性の回答率は、初心運転者が36.4%に対し免許更新者は51.0%と14.6ポイント高く、また、免許取得後の経過年数に伴い増加する傾向が見られ、16年以上で51.7%に達している。これに対して、女性も同様に、初心運転者17.9%に対して免許更新者29.0%と11.1ポイント高く、運転経験年数とともに増加する傾向が顕著に見られ、16年以上で36.5%に達している(図4-6-1-3)。

次に、ヒヤリ・ハットの原因の男性についてみると、初心運転者の第1原因「スピードオーバー」が23.4%に対して免許更新者の27.5%(第1原因)と4.1ポイント高く、同じく第2原因「相手の急ブレーキ」が13.7%に対して免許更新者は12.9%(第3原因)と0.8ポイント低く、第3原因「相手の割り込み」が11.0%に対し免許更新者も11.0%(第4原因)と同率を示している。

なお、免許更新者の第2原因は「わき見」で13.7%であり、初心運転者では9.2%で第5原因であった。また、免許取得後の経過年数との関係は変動が大きく、明確な傾向は見られない。

女性についてみると、初心運転者の第1原因「スピードオーバー」が19.0%に対して免許更新者は25.1%(第1原因)と6.1ポイント高く、同じく第2原因「わき見」が13.9%に対し免許更新者9.5%(第5原因)と4.4ポイント低く、同じく第3原因「相手の急ブレーキ」が13.2%に対し免許更新者11.8%(第2原因)と1.4ポイント低い傾向を示している。

なお、免許更新者の第3原因は「ブレーキ操作ミス」10.7%、第4原因は「相手の割り込み」10.2%であっ

た。免許取得後の経過年数との関係でみると、第1原因の「スピードオーバー」は2年で27.3%と最も高く、16年以上で25.8%となり、第2原因の「わき見」も同様に2年で14.8%と最も高く、16年以上で8.7%に低下し、第3原因の「相手の急ブレーキ」は3～5年で15.7%と最も高く、16年以上で8.3%にまで低下している(図4-6-1-4)。

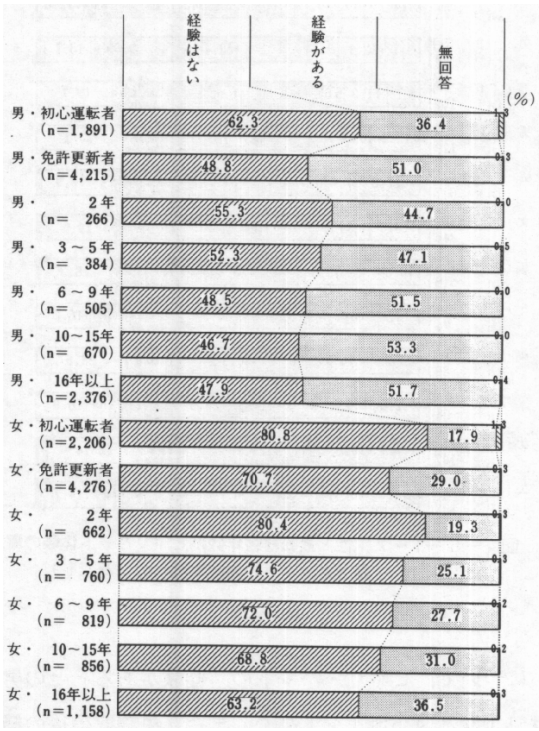


図4—6—1—3　性・運転経験年数別ヒヤリハット体験の有無(急ブレーキでのスリップ)

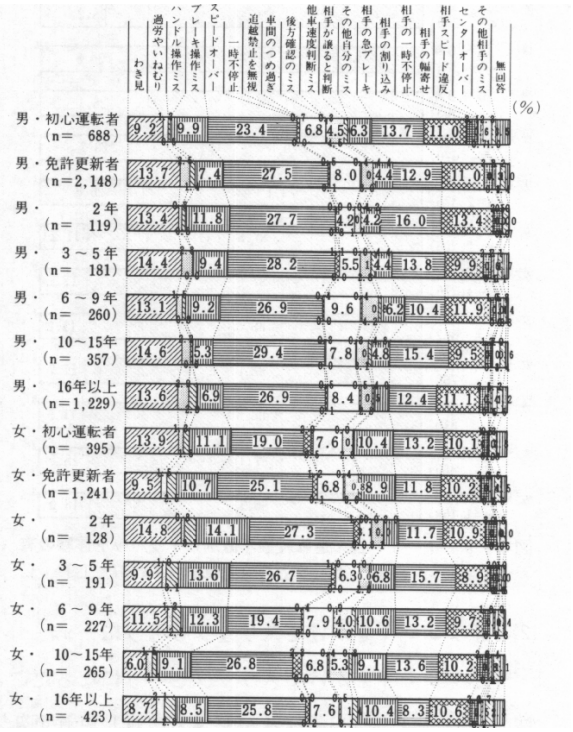


図4—6—1—4　性・運転経験年数別ヒヤリハット体験の原因(急ブレーキでのスリップ)

(3)駐車中の車に追突しそうに

「信号待ちや駐車中の車に追突しそうになったこと」について、ヒヤリ・ハットの「経験がある」との男性の回答率は、初心運転者の30.6%に対し免許更新者は42.7%と12.1ポイント高く、免許取得後の経過年数でみると、3～15年で45%を超える高い状態が続き、16年以上では40.3%となっている。これに対して、女性は初心運転者27.6%に対して免許更新者は、26.8%と0.8ポイント低いが、差は顕著でない。また、運転経験との関係でみると3～5年で31.6%と最大となり、その後減少の傾向がみられ、16年以上では21.4%にまで減少している(図4-6-1-5)。

次に、ヒヤリ・ハットの原因の男性についてみると、初心運転者の第1原因「わき見」が54.6%、に対して免許更新者は57.1%(第1原因)と2.5ポイント高いが大きな差とはいえない。同じく第2原因「スピードオーバー」が7.1%に対して免許更新者は5.6%(第5原因)と1.5ポイント低く、同じく第3原因「車間のつめ過ぎ」が6.9%に対して免許更新者は、10.3%(第2原因)と3.4ポイント高い傾向を示している。また、免許取得後の経過年数との関係でみると、初心運転者の第1原因「わき見」では6～9年で65.5%と最大となりその後減少し、16年以上では54.1%と初心運転者と同じ頻度にまで低下している。第2原因「スピー

ドオーバー」は運転経験とともに僅かに減少の傾向がみられ、16年以上で5.7%に低下し、第3原因の「車間のつめ過ぎ」は経験年数の増加に伴い増加傾向にあり、16年以上では13.0%にも達している。

女性についてみると、初心運転者の第1原因「わき見」が45.2%に対し、免許更新者は、49.4%と4.2ポイント高く、第2原因「ブレーキ操作ミス」が10.8%に対し、免許更新者は4.9%(第6原因)と5.9ポイント低く、第3原因「車間のつめ過ぎ」が9.7%に対し、免許更新者は12.5%と2.8ポイント高い傾向が見られる。また免許取得後の経過年数との関係でみると、初心運転者の第1原因「わき見」は、男性と同様に、6～9年で56.5%と最大を示し、16年以上で43.5%と、初心運転者とほぼ同じ頻度にまで低下している。第2原因「ブレーキ操作ミス」は2年以上で低い傾向が維持され、16年以上では4.4%にまで低下し、第3原因「車間のつめ過ぎ」は3～5年で9.6%と最も低く、その後増加する傾向がみられ、16年以上で15.3%に達している(図4-6-1-6)。

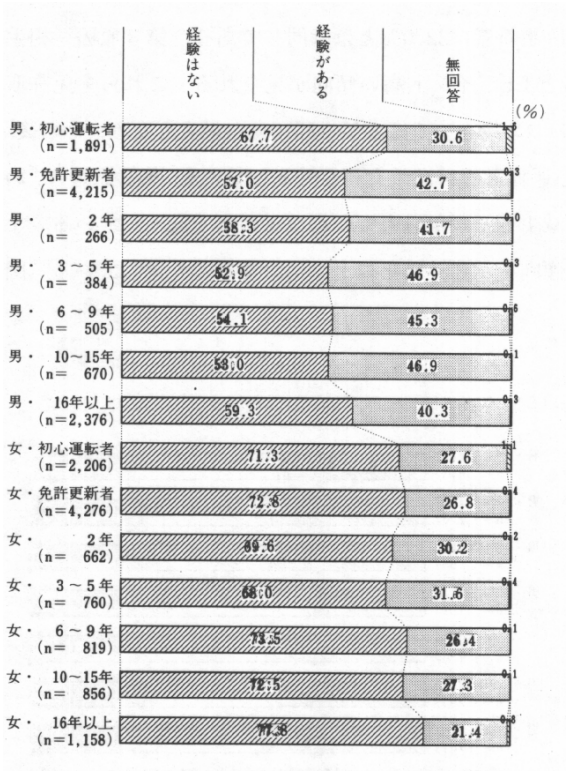


図4—6—1—5　性・運転経験年数別ヒヤリハット体験の有無(駐車中の車への追突)

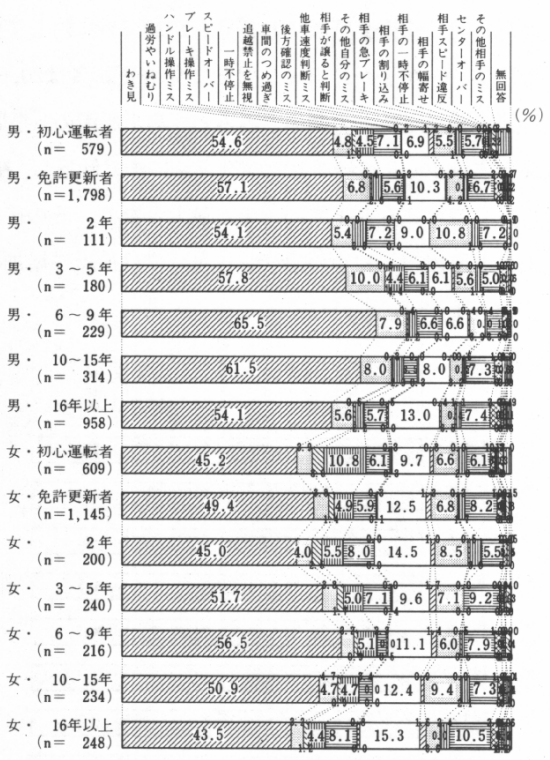


図4—6—1—6　性・運転経験年数別ヒヤリハット体験の原因(駐車中の車への追突)

(4)　走行中の車に接近して追突しそうに

「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」について、ヒヤリ・ハットの「経験がある」との男性の回答率は、初心運転者23.4%に対して免許更新者は29.8%と6.4ポイント高く、免許取得後の経過年数との関係でみると、3年以上は全体的に高く、その中で僅かに減少の傾向がみられる。女性は初心運転者21.7%に対して免許更新者は20.2%と1.5ポイント低く、経験年数と共に僅かに減少の傾向が見られ、16年以上で17.1%にまで低下している(図4-6-1-7)。

次に、ヒヤリ・ハットの原因を男性についてみると、初心運転者の第1原因「車間のつめ過ぎ」が29.1%に対して免許更新者は27.4%(第1原因)と僅かに1.7ポイント低く、同じく第2原因「わき見」が20.8%に対して免許更新者は24.5%(第2原因)と3.7ポイント高く、第3原因「相手の急ブレーキ」が17.2%に対して免許更新者は18.4%(第3原因)と僅かに1.2ポイント高い。これらを免許取得後の経過年数との関係でみると、第1原因の「車間のつめ過ぎ」では6～9年で34.0%と最大となり、16年以上では25.9%と初心運転者よりかなり低い。第2原因の「わき見」でも6～9年で27.6%と最大となるが、16年以上では23.7%にまで減少するが、初心運転者の20.8%に比べ高い傾向が見られる。次に、第3原因の「相手の急ブレーキ」では3～5年で25.6%と最大となるが、16年以上で16.8%にまで減少するが、初心運転者とほぼ同じ頻度となる傾向が見られる。

女性は、初心運転者の第1原因「車間のつめ過ぎ」が24.6%に対して免許更新者は27.1%と2.5ポイント高く、同じく第2原因「わき見」が22.5%に対して免許更新者は22.0%とほぼ同じであり、第3原因「相手の急ブレーキ」が17.1%に対して免許更新者は20.6%と3.5ポイント高い傾向が見られる。これらを免許取得後の経過年数との関係でみると、第1原因の「車間のつめ過ぎ」では2年で35.0%と最大となり、その後、徐々に減少し、16年以上では21.7%にまで低下し、初心運転者の24.6%よりも低下している。第2原因の「わき見」では3～5年で25.3%と最大となり、その後は減少し、10年以上では約21%にまで低下している。また第3原因の「相手の急ブレーキ」では徐々に増加の傾向を示し、16年以上では21.7%にも達している(図4-6-1-8)。

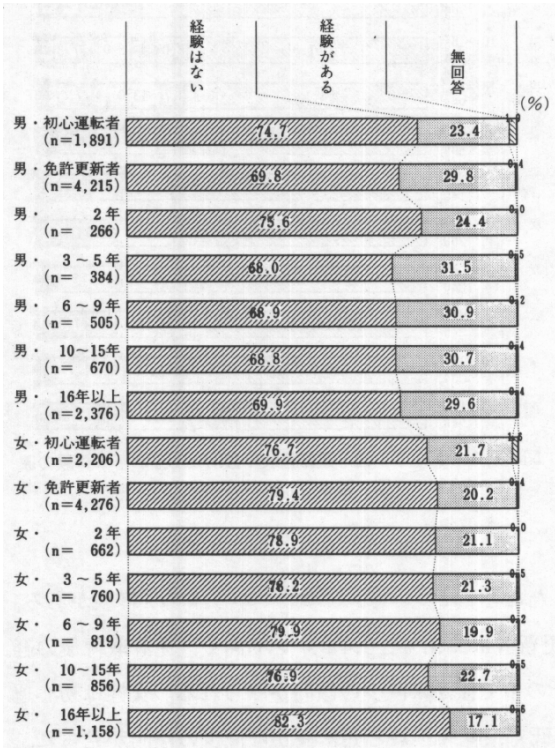


図4—6—1—7　性・運転経験年数別ヒヤリハット体験の有無(走行中の車への追突)

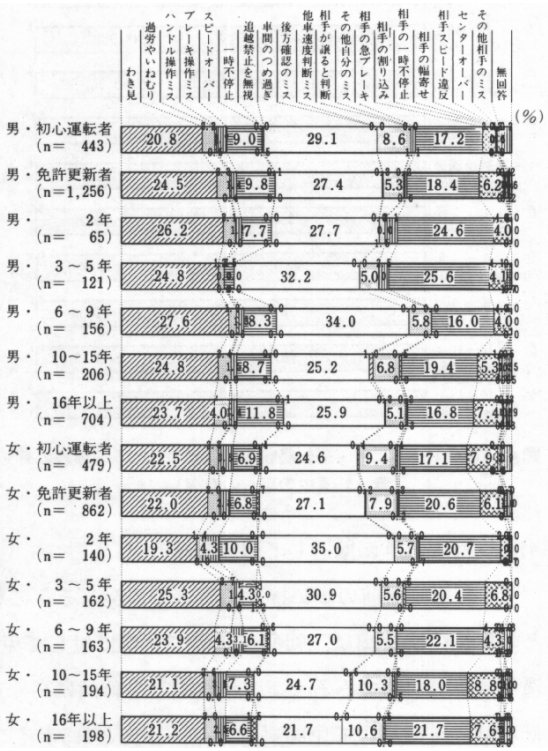


図4—6—1—8　性・運転経験年数別ヒヤリハット体験の原因(走行中の車への追突)

(5)　追越し中に対向車が

「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」について、ヒヤリ・ハットの「経験がある」とする男性の回答率は、初心運転者の11.8%に対して免許更新者は18.1%と6.3ポイント高く、免許取得後の経過年数の増加と共に増加の傾向が見られ、16年以上で18.9%に達している。一方、女性は初心運転者5.5%に対して免許更新者5.6%と差が見られず、また免許取得後の経過年数に依存せずほぼ一定の傾向を示している(図4-6-1-9)。

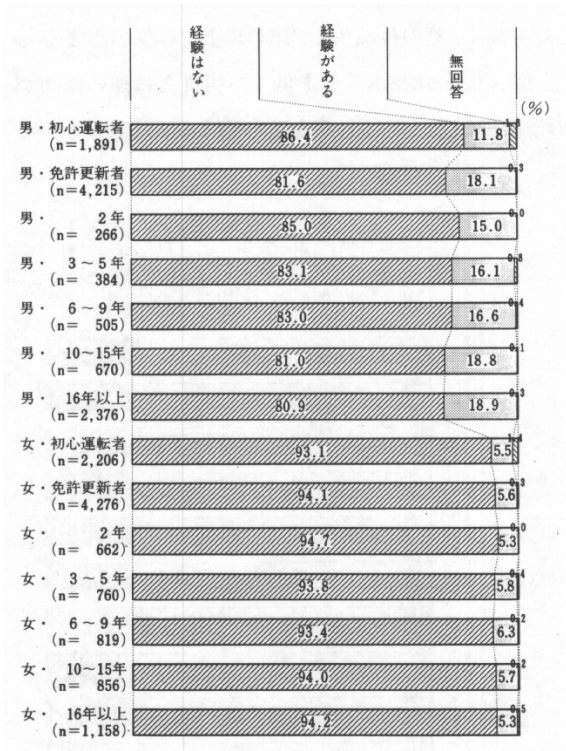


図4—6—1—9　性・運転経験年数別ヒヤリハット体験の有無(追越中の対向車の出現)

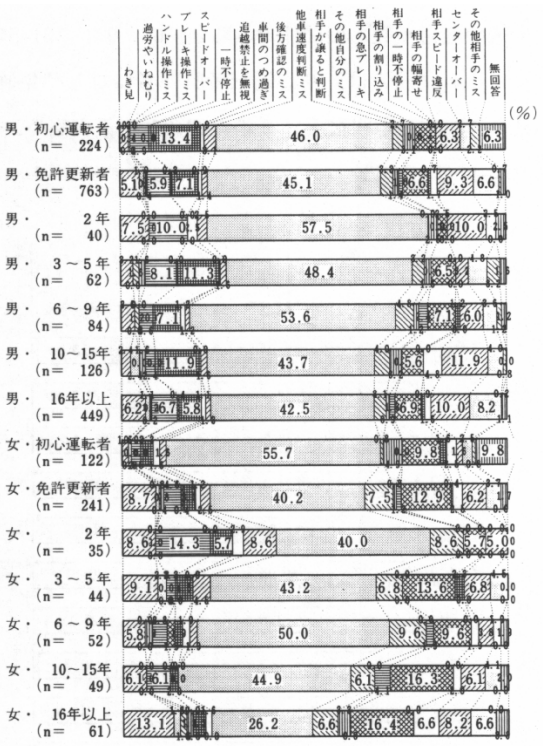


図4—6—1—10　性・運転経験年数別ヒヤリハット体験の原因(追越中の対向車の出現)

次に、ヒヤリ・ハットの原因を男性についてみると、初心運転者の第1原因「他車速度判断ミス」が46.0%に対して免許更新者は45.1%とほぼ同じであり、第2原因「追越禁止を無視」炉13.4%に対して免許更新者は7.1%と6.3ポイントも減少しているのに対して、第3原因「相手のスピード違反」が6.3%に対して免許更新者は9.3%と3.0ポイントも増加している傾向が見られる。これらを免許取得後の経過年数との関係で見ると、第1原因の「他車速度判断ミス」では2～10年で僅かに高い傾向が見られるが、16年以上では42.5%にまで低下し、初心者よりも低くなっている。次に第2原因である「追越禁止を無視」では途中データ数が少なくバラッキが大きいが16年以上では5.8%とかなり減少の傾向が見られ、また第3原因である「相手のスピード違反」では10～15年で11.9%、16年以上で10.0%と増加する傾向が顕著である。

女性についてみると、初心運転者の第1原因「他車速度判断ミス」が55.7%に対して免許更新者は40.2%

と15.5ポイントも低く、第2原因「相手の割り込み」が9.8%に対して免許更新者は12.9%(第2原因)と3.1ポイント高い。一方、免許更新者の第3原因「わき見」が8.7%に対し、初心運転者は1.0%に過ぎない。

なお、免許取得後の経過年数別では、各データ数が少ないため明らかな傾向は認められない(図4-6-1-10)。

(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」について、ヒヤリ・ハットの「経験がある」との男性の回答率は、初心運転者18.8%に対して免許更新者27.7%と8.9ポイント高く、免許取得後の経過年数との関係でみると、6～9年で31.5%と最も高く、その後減少し、16年以上では26.1%となっている。女性では、初心運転者21.8%に対して免許更新者19.0%と2.8ポイント低く、男性とは逆の傾向が見られ、免許取得後3～5年で23.6%と最も高く、その後減少し、16年以上では15.5%にまで低下している(図4-6-1-11)。

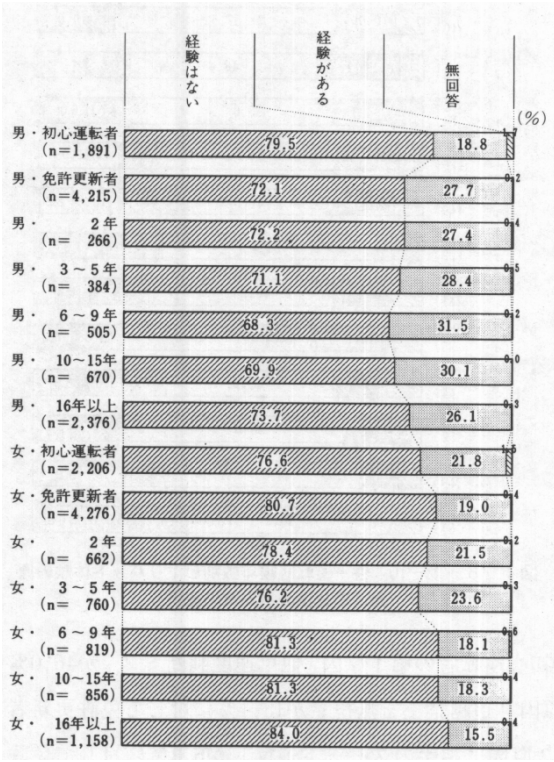


図4—6—1—11 性・運転経験年数別ヒヤリハット体験の有無(車線変更時に後続車を確認ミス)

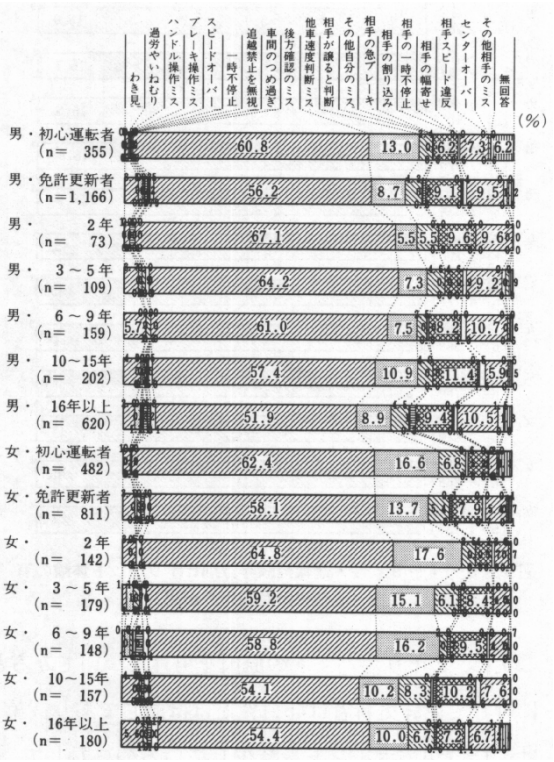


図4—6—1—12 性・運転経験年数別ヒヤリハット体験の原因(車線変更時に後続車を確認ミス)

次に、ヒヤリ・ハットの原因を男性についてみると、初心運転者の第1原因「後方確認のミス」が60.8%に対して免許更新者は56.2%と4.6ポイント低く、第2原因「他車速度判断ミス」が13.0%に対して免許更新者は8.7%(第4原因)と4.3ポイント低く、第3原因「相手のスピード違反」が7.3%に対して免許更新者は9.5%(第2原因)と2.2ポイント高い傾向が見られる。なお免許更新者の第3原因は「相手の割り込み」(9.1%)であった。これらを免許取得後の経過年数との関係でみると、第1原因の「後方確認のミス」で

は5年までで高く、その後減少する傾向がみられ、16年以上では51.9%にまで低下している。第2原因の「他車速度判断ミス」および第3原因の「相手のスピード違反」については明確な傾向は見いだせなかった。

女性についてみると、初心運転者の第1原因「後方確認のミス」が62.4%に対して免許更新者は58.1%と4.3ポイント低く、第2原因「他車速度判断ミス」が16.6%に対して免許更新者は13.7%と2.9ポイント低く、同じく第3原因「相手が譲ると判断」が6.8%に対して免許更新者は5.4%(第4原因)と2.9ポイント低い傾向がみられる。また、逆に免許更新者の第3原因は「相手の割り込み」で7.9%を占めている。これらを免許取得後の経過年数との関係でみると、第1原因の「後方確認のミス」では2年で64.8%と最も高く、その後、僅かに減少する傾向が見られ、16年以上で54.4%にまで低下している。第2原因の「他車速度判断ミス」も同様に2年で17.6%と最も高く、その後減少の傾向を示し、16年以上では10.0%にまで低下している。第3原因の「他車速度判断ミス」は明確な傾向は見られない。

なお、免許更新者の第3原因「相手の割り込み」は9年までに増加傾向となり、10～15年で10.2%と最も高く、16年以上で7.2%と低下する傾向がみられる(図4-6-1-12)。

(7) 出合頭に事故になりそう

「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、ヒヤリ・ハットの「経験がある」との男性の回答率は、初心運転者21.2%に対して免許更新者は35.0%と13.8ポイント高く、免許取得後の経過年数の増加に伴って増加する傾向が顕著であり、16年以上では37.8%にも達している。女性では、初心運転者14.1%に対して免許更新者は17.0%と2.9ポイント高く、免許取得後の経過年数との関係でみると、2年で10.9%と低いが全体的には増加傾向がみられ、16年以上では19.6%に達している(図4-6-1-13)。

次に、ヒヤリ・ハットの原因を男性についてみると、初心運転者の第1原因「相手の一時不停止」が32.8%に対して免許更新者は36.4%と3.6ポイント高く、同じく第2原因「自分の一時不停止」が12.8%に対して免許更新者は11.7%(第3原因)と1.1ポイント低く、同じく第3原因「他車速度判断ミス」が9.5%に対して免許更新者は6.2%(第4原因)と3.3ポイント低い。一方、免許更新者の第2原因「相手が譲ると判断」は14.8%で初心運転者の8.8%(第4原因)に比べて6.0ポイント高い傾向がみられる。これらを免許取得後の経過年数との関係でみると、第1原因の「相手の一時不停止」では3～5年で40.0%と最も高く、その後徐々に低下し、16年以上では35.4%となり、初心運転者より高い傾向が見られる。第2原因の「自分の一時不停止」では3～5年で9.1%と最も低く、その後わずかに増加する傾向がみられ、16年以上で12.1%となっている。第3原因の「他車速度判断ミス」及び第4原因「相手が譲ると判断」は変動が大きく明確な傾向はみられなかった(図4-6-1-14)。

女性についてみると、初心運転者の第1原因「相手の一時不停止」が24.4%に対して免許更新者は31.7%と7.3ポイント高く、第2原因「相手が譲ると判断」が共に15.7%で差がなく、同じく第3原因「自分の一時不停止」および「他車速度判断ミス」が9.9%に対して免許更新者は各々10.2%(第3原因で0.3ポイント高い)、9.2%(第4原因で0.7ポイント低い)で、第2原因以下で差が極めて小さい。これらを免許取得後の経過年数との関係でみると、第１原因の「相手の一時不停止」では3～5年で36.0%と最も高く、その後減少傾向にあり、16年以上で29.5%となっている.第2原因の「相手が譲ると判断」では2年で13.9%と最

も低く、その後わずかに増加の傾向にあり、16年以上で16.3%となっている。第3原因の「自分の一時不停止」及び「他車速度判断ミス」は変動が大きく、明確な傾向はみられなかった。

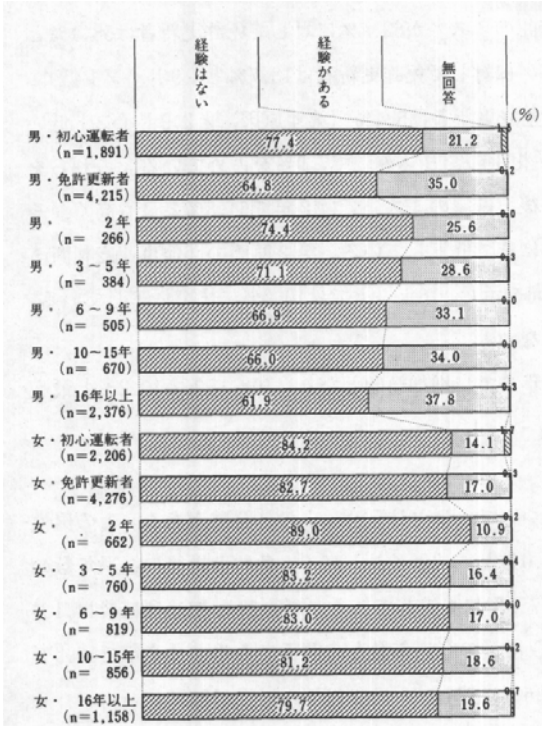


図4—6—1—13　性・運転経験年数別ヒヤリハット体験の有無(出合頭事故)

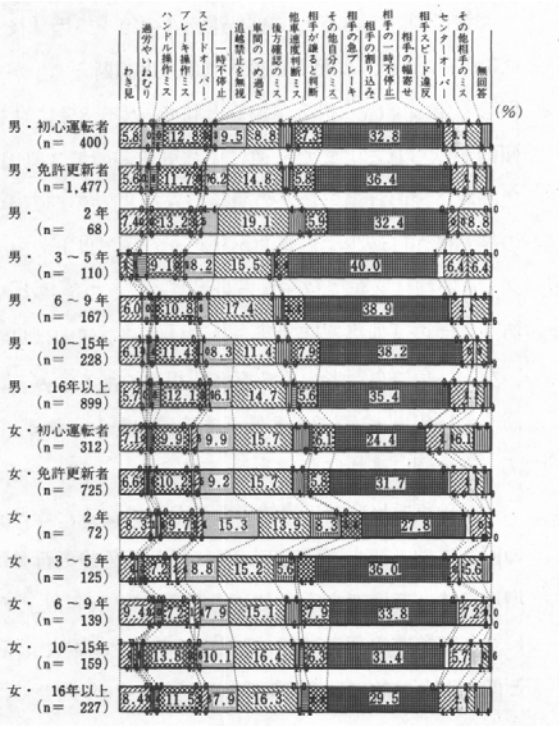


図4—6—1—14　性・運転経験年数別ヒヤリハット体験の原因(出合頭事故)

4—6—2　ヒヤリ・ハット体験とその原因の特徴

(1)　ヒヤリ・ハットの経験の頻度

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、ここではその「経験あり」と回答した比率を、全体にまとめたものを男女別に記述することとする(図4-6-2-1、図4-6-2-2)。

ヒヤリ・ハットの「経験がある」と回答した比率は、質問項目(運転中の状況)によって大きく異なっている。まず、男性の初心運転者で経験ありの比率が最も高いものは「急ブレーキをかけてスリップしそうになったこと」で36.4%、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30.6%、「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23.4%の順であり、3人に1人または4人に1人の頻度で経験しているのに対して免許更新者では「急ブレーキをかけてスリップしそうになったこと」(51.0%)、「信号待ちや駐車中の車に追突しそうになったこと」(42.7%)、「交差点で出合頭に事故になりそうになったこと」(35.0%)の順であり、2人に1人または3人に1人の頻度で経験しており全質問項目について免許更新者のほうが比率が高い。また、初心運転者と免許更新者の差が最も大きいのは「急ブレー

キををかけてスリップしそうになったこと」で14.6ポイントの差であり、次いで、「交差点で出合頭に事故になりそうになったこと」が13.8ポイントの差、「信号待ちや駐車中の車に追突しそうになったこと」が12.1ポイントの差の順であり、逆に差の最も小さいのは「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」が6.3ポイントの差である。

女性の初心運転者で経験ありの比率が最も高いのは「信号待ちや駐車中の車に追突しそうになったこと」で27.6%、次いで「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」が21.8%、「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」が21.7%の順で、4人に1人または5人に1人の頻度で経験しており男性の傾向とは異なり、すべての質問項目で免許更新者の比率が高いわけではない。また、初心運転者と免許更新者の差が大きいのは「急ブレーキをかけてスリップしそうになったこと」で11.1ポイントの差であり免許更新者の比率が高い。これ以外の項目についての比率は、初心運転者と免許更新者の差は極めて小さい。

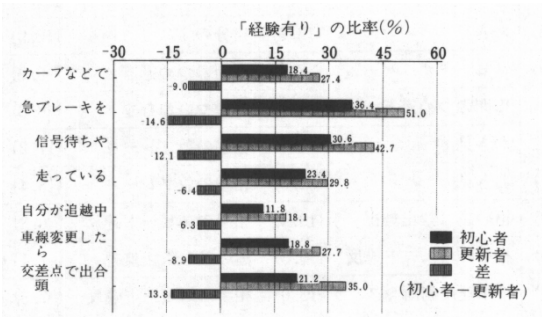


図4—6—2—1　ヒヤリハット体験の比率(男性)

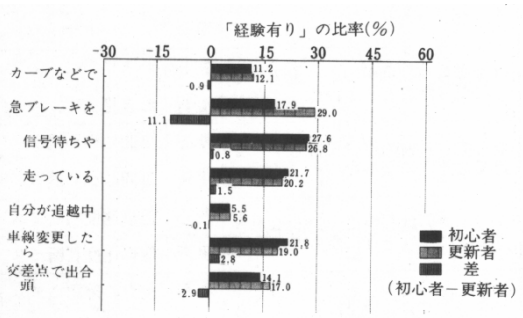


図4—6—2—2　ヒヤリハット体験の比率(女性)

(2)　ヒヤリ・ハットの原因

各質問項目のヒヤリ・ハットの原因を第1位から第3位までまとめたものを表4-6-2-1、表4-6-2-2に示す。

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、男女ともほぼ同様で、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」または「走っている前の車に接近しすぎて、追突しそうになった」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としては「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」によって「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」、「後方の確認ミス」によって「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」、「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。

次に、各原因の構成率について初心運転者と免許更新者の差が5.0ポイント以上あるものに注目する。男性については、「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」の第1原因「スピードオー

バー」で初心運転者が高く(10.8ポイント)、「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」の第2原因「追い越し禁止無視」で初心運転者が高い(6.3ポイント)。同じく女性について、「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」の第1原因「他車速度判断ミス」で初心運転者が高く(15.5ポイント)、「交差点で出合頭に事故になりそうになったこと」の第1原因「相手の一時不停止」で免許更新者のほうが高く(7.3ポイント)、「急ブレーキをかけてスリップしそうになったこと」の第1原因「スピードオーバー」で免許更新者のほうが高い(6.1ポイント)。

表4—6—2—1　ヒヤリハット体験の原因(男性)

質問項目	初心・更新	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	初心	スピードオーバー (46.8)	相手のセンターオーバー (13.5)	わき見 (9.8)
	更新	スピードオーバー (36.0)	相手のセンターオーバー (17.1)	わき見 (14.4)
急ブレーキをかけてスリップしそうになったこと	初心	スピードオーバー (23.4)	相手の急ブレーキ (13.7)	相手の割り込み (11.0)
	更新	スピードオーバー (27.5)	わき見 (13.7)	自分のミス (12.9)
信号待ちや駐車中の車に追突しそうになったこと	初心	わき見 (54.6)	スピードオーバー (7.1)	車間のつめ過ぎ (6.9)
	更新	わき見 (57.1)	車間のつめ過ぎ (10.3)	過労やいねむり (6.8)
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	初心	車間のつめ過ぎ (29.1)	わき見 (20.8)	相手の急ブレーキ (17.2)
	更新	車間のつめ過ぎ (27.4)	わき見 (24.5)	相手の急ブレーキ (18.4)
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	初心	他車速度判断ミス (46.0)	追い越し禁止無視 (13.4)	相手のスピード違反 (6.3)
	更新	他車速度判断ミス (45.1)	相手のスピード違反 (9.3)	追い越し禁止無視 (7.1)
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	初心	後方の確認ミス (60.8)	他車速度判断ミス (13.0)	相手のスピード違反 (7.3)
	更新	後方の確認ミス (56.2)	相手のスピード違反 (9.5)	相手の割り込み (9.1)
交差点で出合頭に事故になりそうになったこと	初心	相手の一時不停止 (32.8)	自分の一時不停止 (12.8)	他車速度判断ミス (9.5)
	更新	相手の一時不停止 (36.4)	相手が譲るとの判断 (14.8)	自分の一時不停止 (11.7)

表4—6—2—2　ヒヤリハット体験の原因(女性)

質問項目	初心・更新	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	初心	スピードオーバー (30.5)	ハンドル操作ミス (19.1)	相手のセンターオーバー (14.6)
	更新	スピードオーバー (28.4)	相手のセンターオーバー (18.3)	ハンドル操作ミス (15.6)
急ブレーキをかけてスリップしそうになったこと	初心	スピードオーバー (19.0)	わき見 (13.9)	相手の急ブレーキ (13.2)
	更新	スピードオーバー (25.1)	相手の急ブレーキ (11.7)	ブレーキ操作ミス (10.7)
信号待ちや駐車中の車に追突しそうになったこと	初心	わき見 (45.2)	ブレーキ操作ミス (10.8)	車間のつめ過ぎ (9.7)
	更新	わき見 (49.4)	車間のつめ過ぎ (12.5)	相手の急ブレーキ (8.2)
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	初心	車間のつめ過ぎ (24.6)	わき見 (22.5)	相手の急ブレーキ (17.1)
	更新	車間のつめ過ぎ (27.1)	わき見 (22.0)	相手の急ブレーキ (20.6)
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	初心	他車速度判断ミス (55.7)	相手の割り込み (9.8)	その他自分のミス (4.9)
	更新	他車速度判断ミス (40.2)	相手の割り込み (12.9)	わき見 (8.7)
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	初心	後方の確認ミス (62.4)	他車速度判断ミス (16.6)	相手が譲るとの判断 (6.8)
	更新	後方の確認ミス (58.1)	他車速度判断ミス (13.7)	相手の割り込み (7.9)
交差点で出合頭に事故になりそうになったこと	初心	相手の一時不停止 (24.4)	相手が譲るとの判断 (15.7)	自分の一時不停止 (9.9)
	更新	相手の一時不停止 (31.7)	相手が譲るとの判断 (15.7)	自分の一時不停止 (10.2)

4―7　事故・違反の有無別にみた特性

本節では、初心運転者と免許更新者のそれぞれについて、事故・違反のない人(無事故・無違反群)と事故・違反のある人(事故・違反群)の応答傾向の違いを分析する。

4―7―1　運転者属性の差異

(1)　年齢

「1―3調査研究結果の概要」で述べたとおり、今回調査した免許更新者では30才以上の運転者が70%以上を占めているのに対して、比較対照する初心運転者では30才以上の運転者が占める割合は約30%となっており、免許更新者の方が年齢構成が高かった。事故違反の有無別年齢構成において、免許更新者の方が初心運転者より事故違反群、無事故無違反群の双方で、若年者が少ない比率になっているのはそのためである。男性では、免許更新者において29歳以下の若年者の割合は、事故違反群の方が無事故無違反群より高い、男性の初心運転者では同じような傾向が若干見られる程度で、事故違反群と無事故無違反群の年齢構成はそれほど差が見られない。一方女性でもほぼ同じことが言える(図4-7-1-1)。

(2)　未既婚

男性女性とも初心運転者より免許更新者の方が、また事故違反群より無事故無違反群の方が、既婚率が高い。これは主に各群の年齢構成の違いを反映しているものと思われる(図4-7-1-2)。

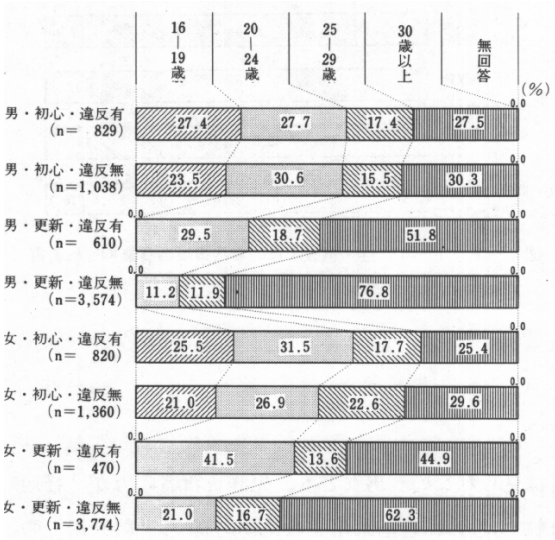


図4―7―1―1　性・過去1年の事故違反の有無別年齢

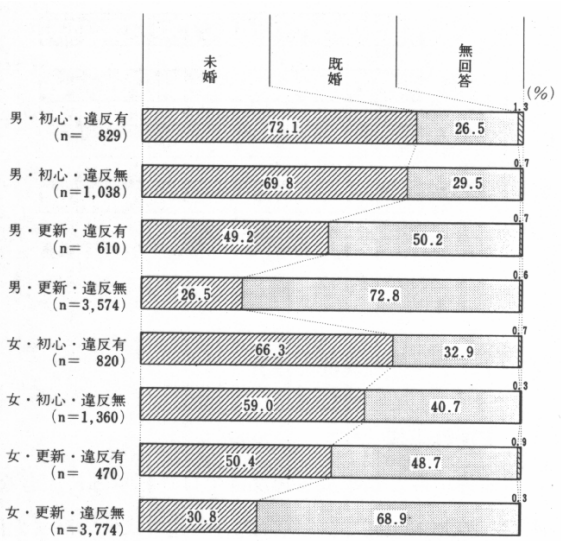


図4―7―1―2　性・過去1年の事故違反の有無別未既婚

(3) 職業

男性の免許更新者が初心運転者より「学生」の比率が少ないのが目立っが、これは免許更新者に10代の学生が含まれてないためと思われる。男性の免許更新者の中では、事故違反群と無事故無違反群で職業の構成率に顕著な差は見られない。女性では免許更新者の事故違反群において、「会社員・公務員」の比率が高いのが目立っている(図4-7-1-3)。

(4) 運転者群

初心運転者、免許更新者とも、事故違反群と無事故無違反群では車の利用目的別にみた職業の構成率にあまり差はない。男性女性とも、「マイカー運転者」の比率が高いが、特に男性では免許更新者は初心運転者に比較して、「マイカー運転者」が少なく、「仕事の必要で運転」する人が多い。また、無事故無違反群にペーパードライバーの占める比率が一番高かったのは、初心者の女性無事故無違反群の12.0%が最高で、それほど高い割合ではなかった(図4-7-1-4)。

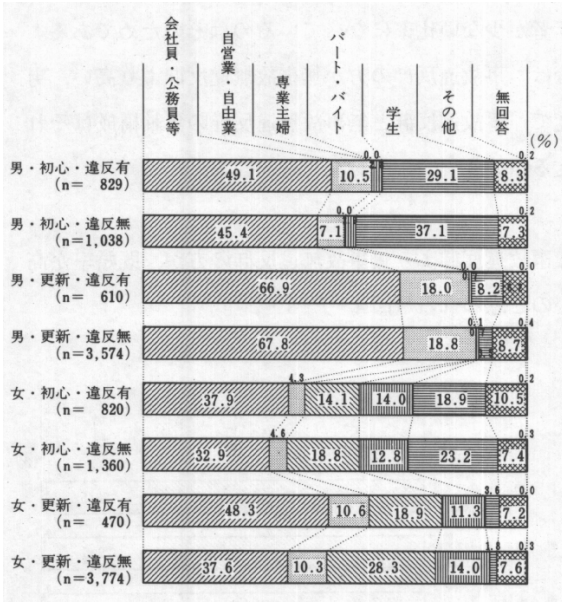


図4—7—1—3 性・過去1年の事故違反の有無別職業

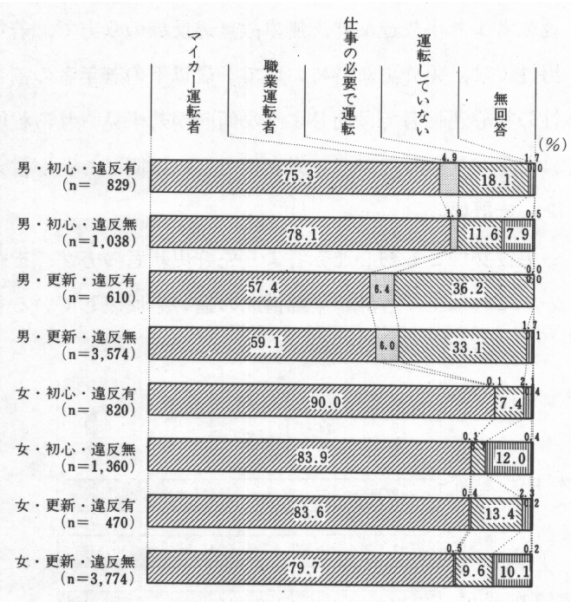


図4—7—1—4 性・過去1年の事故違反の有無別運転者群

4—7—2 運転実態の差異

(1) 主運転車種

事故違反群と無事故無違反群では運転車種に大きな差は見られない。男女とも、免許更新者の方が「普通乗用」の比率が高く、「軽乗用」の比率は低い。また同様に男性の「普通乗用」の比率が高く、「軽乗用」の比率は低い(図4-7-2-1)。

(2) 運転目的

全体的に事故違反群の方が、無事故無違反群より「業務・仕事」、「通勤・通学」が多いが、男性の免許更

新者ではこの傾向は弱い。一方女性群では、事故違反群で「通勤・通学」が多く「買物」が少ないのが目立っている。通勤や仕事で車を使う人は、走行距離が長いため事故違反を起こすことが多いのだろうか(図4-7-2-2)。

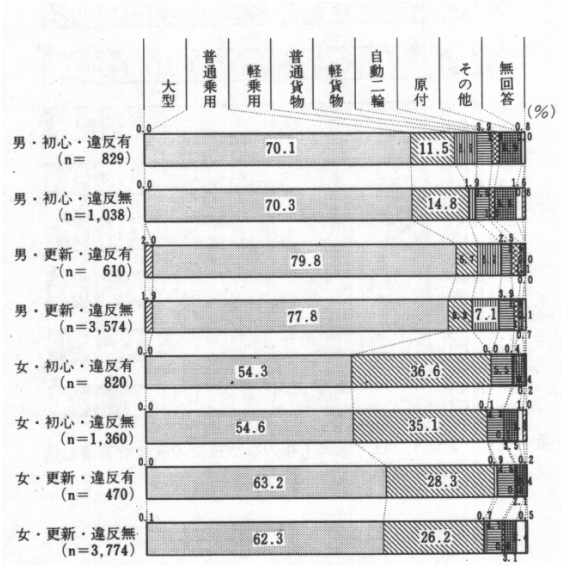


図4—7—2—1　性・過去1年の事故違反の有無別主たる運転車種

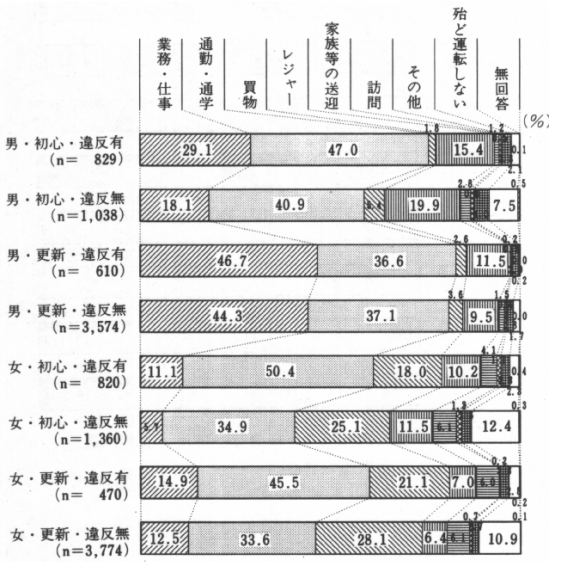


図4—7—2—2　性・過去1年の事故違反の有無別運転目的

(3)　運転頻度

事故違反群の方が無事故無違反群より運転頻度の高い人が多いが、初心運転者より免許更新者の方がこの傾向は弱い。また、男女とも初心運転者の無事故無違反群は運転頻度の低い人が多い(図4-7-2-3)。

(4)　運転経験期間

男女とも免許更新者では、運転経験が少ない人の方が、多く事故違反を起こしているが、女性の事故違反群では、運転経験1年未満の人が4.9%にであるのに対して、無事故無違反群では、9.5%であり、女性の運転経験1年未満では、事故を起こさない人の方が多いという結果となっている。これは、女性初心者の運転頻度や走行距離が男性に比べて少ないためと思われる(図4-7-2-4)。

(5)　年間走行距離

年間走行距離の長い運転者の方が、事故違反を起こす確率が高い。事故違反群と無事故無違反群を比較すると、男性の初心運転者では、年間の走行距離が1万キロを超えると事故を起こす人の比率が増えるのに対して、免許更新者では、1万5千キロを超えると事故を起こす人の比率が高くなる。また女性の初心運転者では、男性と同様に、1万キロを超えると事故を起こす人の比率が高くなるが、女性の免許更新者では、5千キロを超えると事故を起こす人の比率が高くなる(図4-7-2-5)。

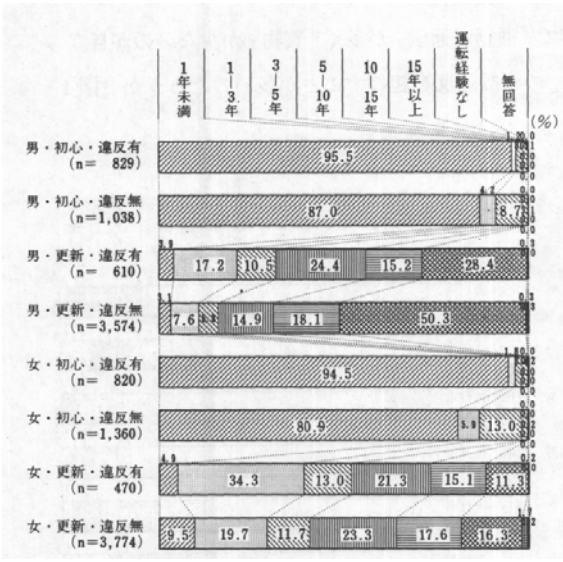


図4—7—2—3　性・過去1年の事故違反の有無別最近1ヶ月の運転頻度

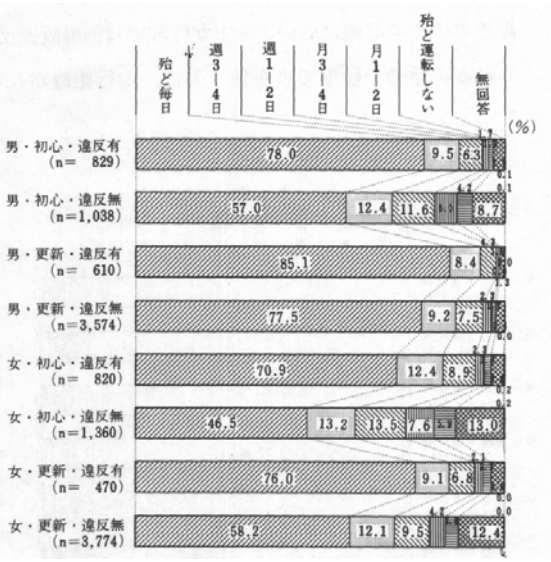


図4—7—2—4　性・過去1年の事故違反の有無別実運転経験期間

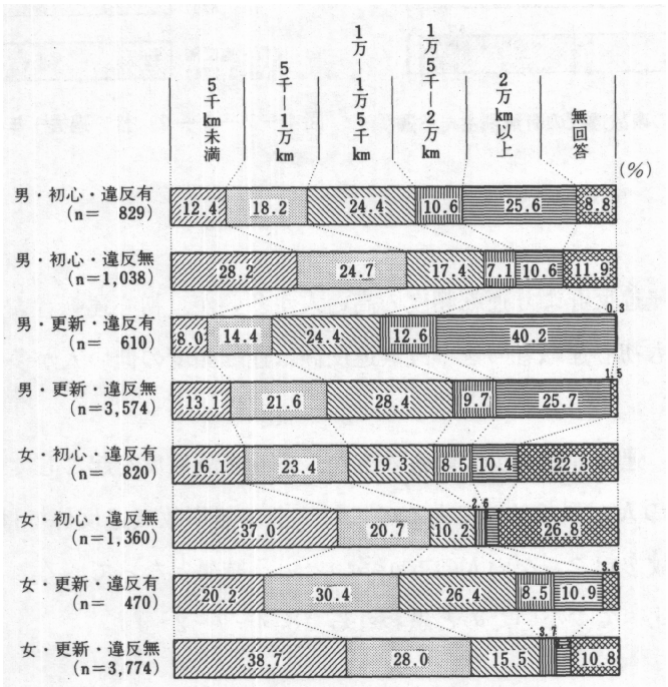


図4—7—2—5　性・過去1年の事故違反の有無別年間走行距離

4—7—3　運転意識・態度の差異

(1)　運転意識・態度項目への応答傾向

運転意識・態度に関する21項目の設問に対して、「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)」と肯定的な回答をした比率を事故違反群・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。

なお、質問項目の「追い越し禁止の場所では追い越しはしない」、「駐車中の車の脇は人の飛び出しに注意している」、「車は単なる移動手段」及び「人通りの多い狭い道で気にせずに走れる」は反転項目であるため、他の質問項目と応答の方向を揃えるために否定的な回答を示した運転者の比率となっている。

全体的にみると、男女、初心運転者、免許更新者とも無事故無違反群より事故違反群で、攻撃的傾向、遵法傾向が強い。依存的傾向、歩行者への態度でも事故違反群の方が悪い傾向を示しているが、その差はあまり大きくない。また運転への緊張傾向は無事故無違反群の方が強い傾向を示している。

初心運転者と免許更新者で応答傾向が逆転している質問項目は、「ベテランドライバーは初心者にもっと親切にすべきだ」で、男性の初心運転者のうち、この質問に「そう思う」、「どちらかといえばそう思う」と答えた運転者は、事故違反者が82.2%、無事故無違反者が84.8%で、無事故無違反者の方が肯定的であるのに対して、免許更新者では事故違反者が83.6%、無事故無違反者が83.1%で、差はわずかではあるが、事故違反者の方が肯定的な傾向を示している。この傾向は女性についても同じである。初心運転者の事故違反者は無事故無違反者に比べて、運転頻度や走行距離が長く、自分の運転にも自信を持っているので(「4-7-4運転技術の自己評価」参照)、ベテランドライバーに対して依存的でないと解釈される。

また、依存的傾向のうち「前の車についていけば安心して右左折できる」では、女性の初心運転者の事故違反者の16.1%、無事故無違反者の18.7%が「そう思う」、「どちらかといえばそう思う」と回答しており、無事故無違反者の方が前の車について右左折すると答えている運転者が多いのに対して、免許更新者では、事故違反者が18.7%、無事故無違反者が16.1%であり、事故違反者の方が前の車についていくと答えている。一方男性では、初心運転者・免許更新者とも無事故無違反者の方が前の車について右左折すると答えている運転者が多い。

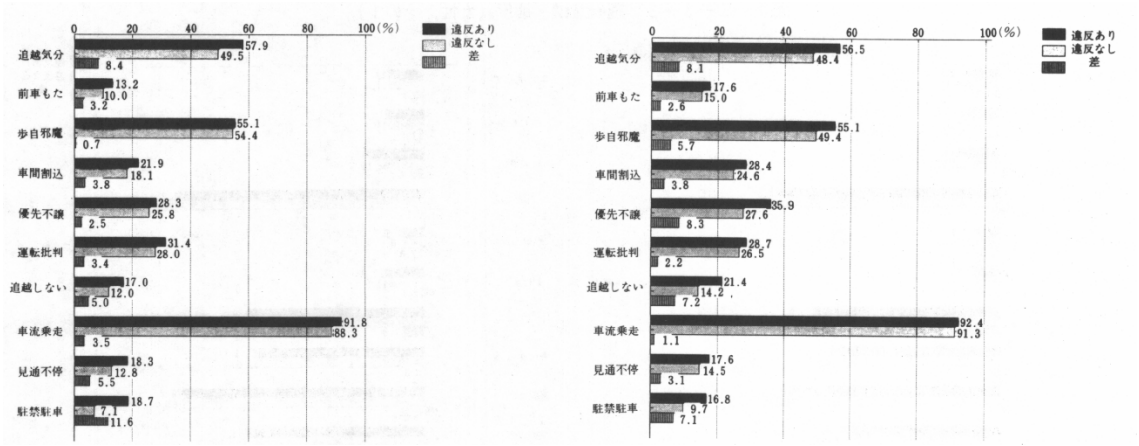


図4―7―3―1　運転意識・態度(男性、その1)

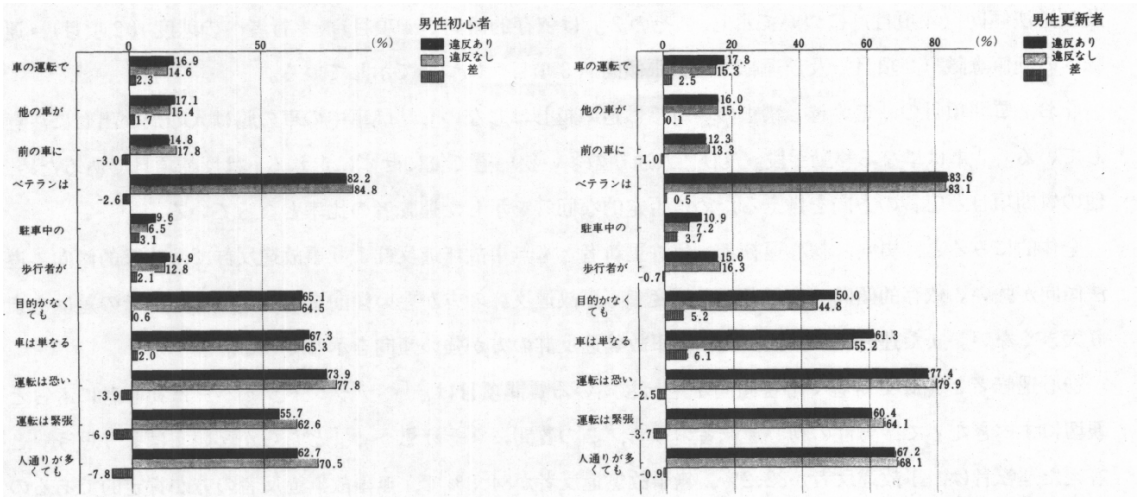


図4―7―3―2　運転意識・態度(男性、その2)

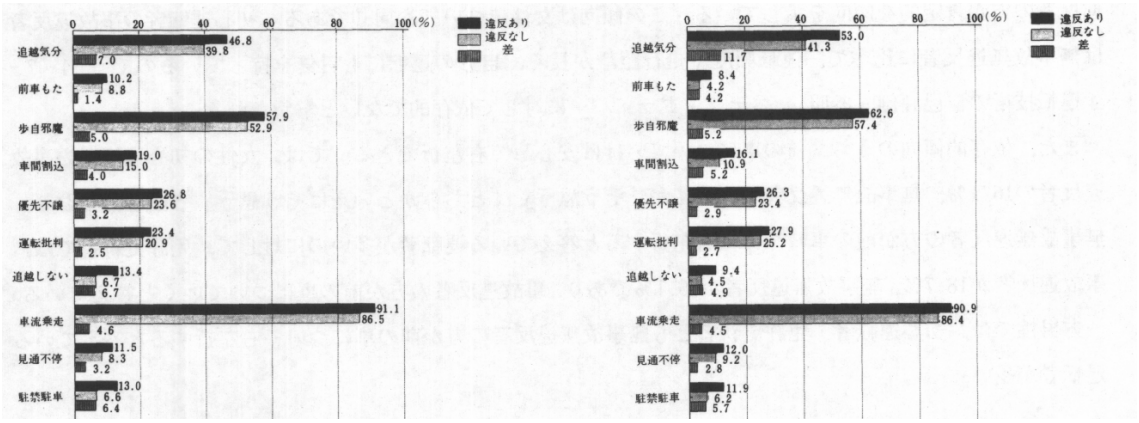


図4―7―3―3　運転意識・態度(女性、その1)

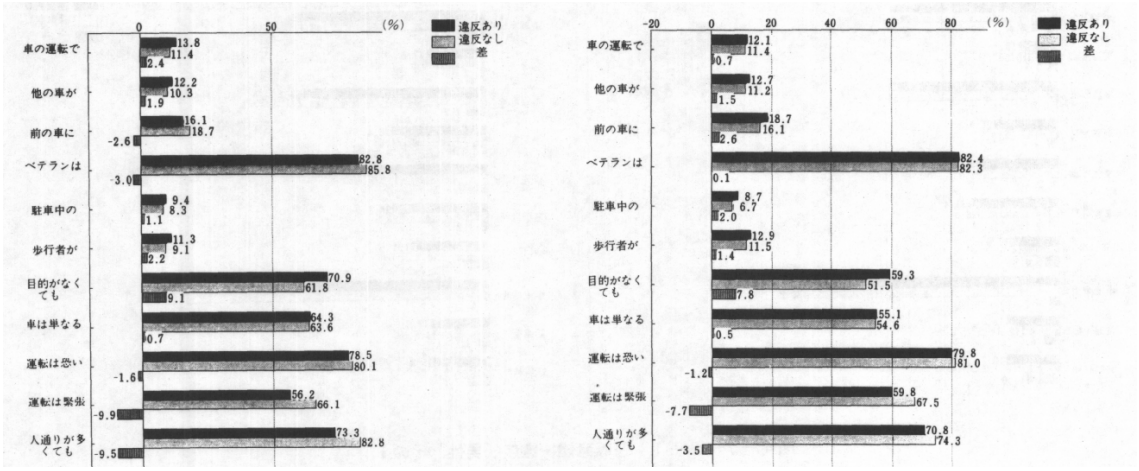


図4―7―3―4　運転意識・態度(女性、その2)

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」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。

自分の運転の総合評価について、女性の場合、初心運転者では事故違反者は38.0%、無事故無違反者は30.5%、また免許更新者では、事故違反者は47.3%、無事故無違反者は42.8%が自分の運転に自信があると答えている。初心者と免許更新者とも事故違反者の方が自分の運転技術に自信を持っている。一方、男性の場合では、初心運転者で同じ傾向だが、免許更新者では事故違反者の65.6%、無事故無違反者の68.1%が自信有りと答えており、無事故無違反者のほうが運転に自信の有る運転者が多い。男性の免許更新者の無事故無違反者には、運転経験が長く運転に自信があるベテランドラーバーが多く含まれていると想像できる。

具体的な運転技術の自己評価の項目についてみると、女性では全ての項目について、初心運転者・免許更新者とも事故違反者の方が自信有りと答えているのに対し、男性においては、初心運転者では同じ傾向であるが、免許更新者では「右折」、「雨の日の運転」、「夜の運転」、「バック」、「狭い場所への駐車」の項目で無事故無違反者の方が運転に自信ありと答えた運転者の比率が高い。

その他の特徴として、「高速道路への流入」、「高速道路での追い越し」、「バック」、「狭い道の走行」、「狭い場所への駐車」など、高速道路走行に関する項目や、低速で技術を要する項目について、初心運転者では、事故違反者と無事故無違反者の技術の自己評価の差が大きい(事故違反群の方が自己評価が高い)が、免許更新者ではその差は縮まっている。これらの技術はある程度の経験が必要なので、初心者では運転機会の多い事故違反者の方が自分の技術に自信を持っているのであろう。

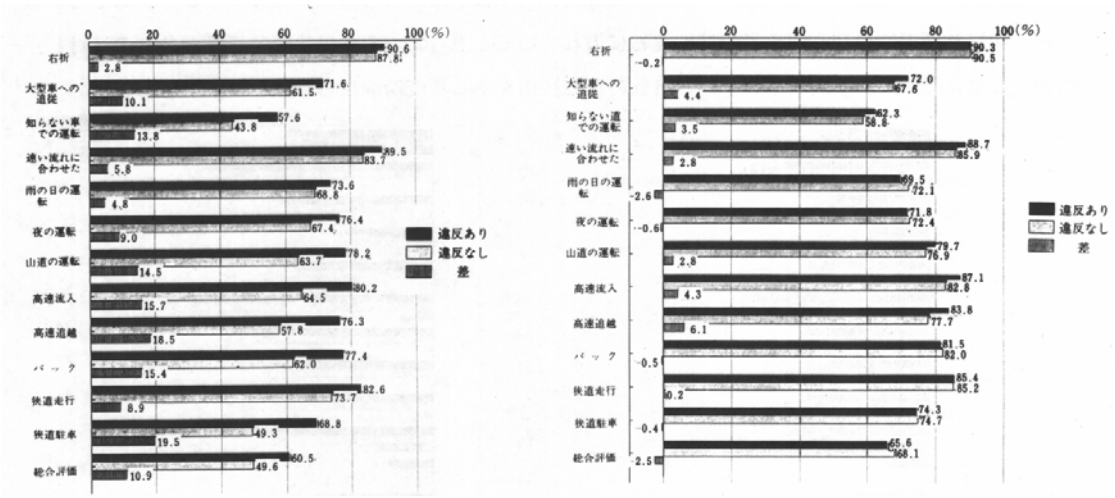


図4―7―4―1　運転技術の自己評価(男性)

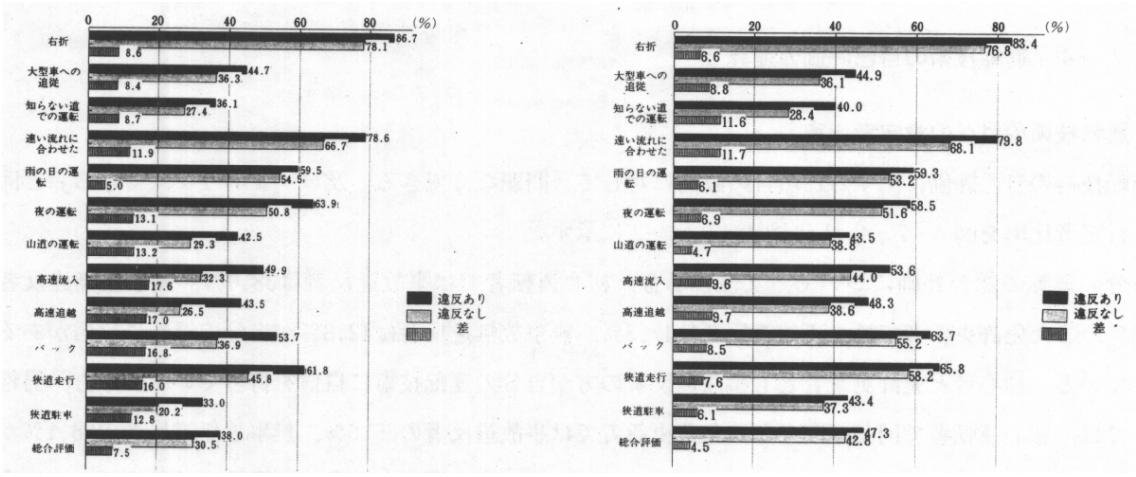


図4—7—4—2　運転技術の自己評価(女性)

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15項目の設問に対して「よくある」、「時々ある」及び「まれにある」と肯定した回答比率と、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にしたものを4-7-5-1、図4-7-5-2に示す。

信号や標識を見落とすことがあると答えたのは、男女とも、初心運転者・免許更新者とも同様に、事故違反者の方が多い。女性では、狭い道のすれ違いや合流などの場面で判断に迷う人は、無事故無違反者に多い。また、運転操作の項目について、男性の初心運転者では、無事故無違反者の方が、運転操作を失敗することがあると答えている人が多いのに対し、男性の免許更新者では事故違反者の方が失敗することがあると答えている。女性及び男性の初心運転者では、運転に慣れていると思っている人に比較的事故が多いのに対し、男性の免許更新者では、事故を起こす人は自分の運転技術をある程度冷静にとらえていると思われる。

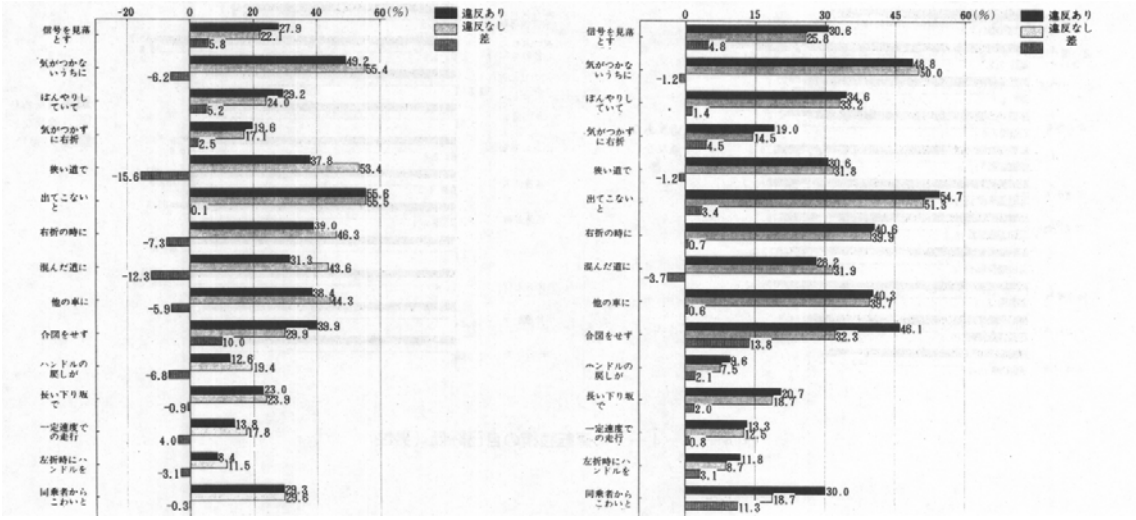


図4—7—5—1　運転行動上の問題点(男性)

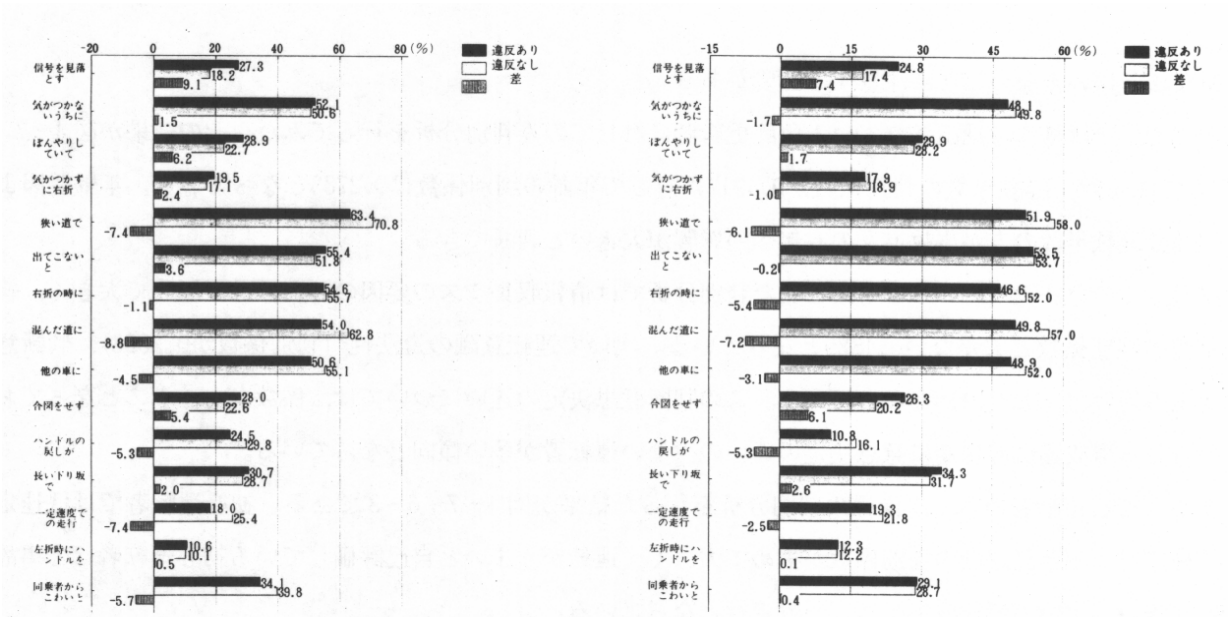


図4―7―5―2　運転行動上の問題点(女性)

4―7―6　事故違反の有無に関連する要因分析

事故違反の有無にどのような要因が重要な影響を与えているかを分析するために正準判別分析と呼ばれる手法を適用した。ここでは、過去1年間の事故違反の有無に与える影響要因の分析を行っている。

判別分析では、事故違反の有無に影響を与えている要因に影響度の大小に応じて係数を与えるものである。その係数と各サンプルの持っている値とを乗じ、その合計値から、どのグループに属するかをできるだけ正しく判別しようとするものである。

図4―7―6―1は過去1年間の事故違反の有無をこれまでの因子分析で抽出された各因子と、年齢、免許取得後の経過年数の説明変数として正準判別分析を行った結果である。図は判別係数を表しており、この値の絶対値が大きい要因が過去1年間の事故違反の有無に大きく影響を与えている要因である。判別係数が大きな要因とは次のようなものである。

最も判別係数が大きいのは免許取得後の経験年数(判別係数0.8210)で、経験年数が短いほど事故違反が多い傾向となっている。

2番目は運転行動に関する質問に因子分析を適用して抽出した情報収集のミスに関する因子(同0.3924)で、情報収集のミスが多いほど事故違反が多い。

3番目が運転技術の自信に因子分析を適用して抽出した低速での運転技術(同0.2156)で、運転技術に自信があるほど事故違反が多い傾向となっている。同様に運転技術に関する因子の一般走行技術が4番目で(判別係数0.1411)、これについても運転に自信があるほど事故違反者が多くなっている。このような結果になったのは、運転に自信があると自らの技術を過信して無理な走行をしたりすることなどが原因と考えられる。

5番目は年齢要因で判別係数では0.1362となっている。これは運転経験年数の判別係数を大きく下回るもので、初心運転者に事故違反が多いのは、初心運転者に若年者が多いことが主原因ではなく、むしろ運転経験が少ないことがより大きな要因となっていると解釈できる。ただし、これは今回収集したサンプル集団の中での傾向であり、特に初心運転者については母集団から完全無作為抽出されていないため、これだけで確

定的なことはいえないことに注意する必要がある。

そこで、ほぼ無作為抽出されている免許更新者に対してのみ判別分析を行ってみた。その結果が図4-7-6-2であるが、経験年数の判別係数が0.4917に対して年齢の判別係数は0.2785となっており、年齢要因よりも運転経験年数の方が事故違反の有無への影響が大きいと判断できる。

なお、この免許更新者のみを対象とした判別分析では情報収集ミスの要因の判別係数が極めて大きく、経験年数の判別係数と大差ない0.4829となっている。次いで運転意識の遵法性(判別係数が0.2528)、判断意思決定の迷い(－0.2104)となっている。この判断意思決定の迷いについては、係数がマイナスとなっており、むしろ事故違反群判断に意思決定の迷いの少ない運転者が多い傾向となっている。

また、初心運転者のみで、同様の判別分析を行った結果が図4-7-6-3である。初心運転者では低速走行技術に対する自己評価の判別係数が極めて大きく、運転がうまいと自己評価している初心運転者ほど事故違反が多い。次いで情報収集ミス、一般走行となっている。

なお、この判別分析結果は、ある運転者が事故違反群に属する可能性が高いか、無事故無違反群に属する可能性が高いかの判断にも使うことが出来る。つまり、各サンプルの因子得点及び年齢、運転経験年数(いずれも平均0、標準偏差が1のＺ得点)に判別係数を乗じて算出した値の合計がプラスであれば無事故無違反群に属する可能憔が高く、逆にマイナスであれば事故違反群に属する可能性が高いことになる。今回の判別分析結果から調査対象としたサンプルを判別してみると、全サンプルを対象とした結果で約78.4%、免許更新者を対象とした分析で86.2%が正しく判別されている。

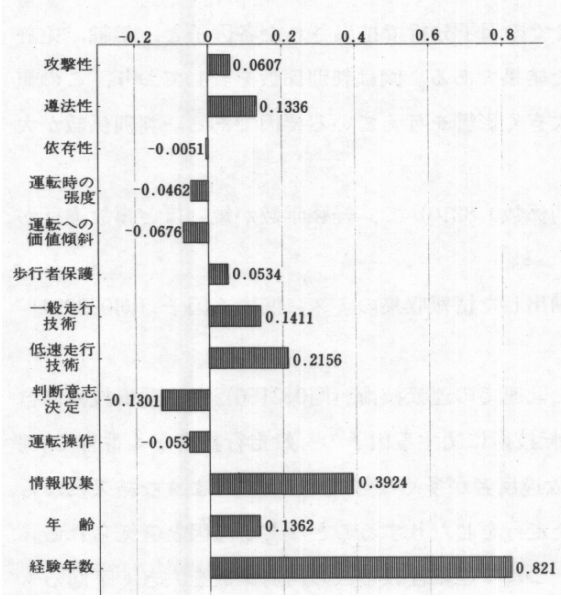


図4―7―6―1　過去1年間の事故違反の有無に関する判別分析結果(全サンプル)

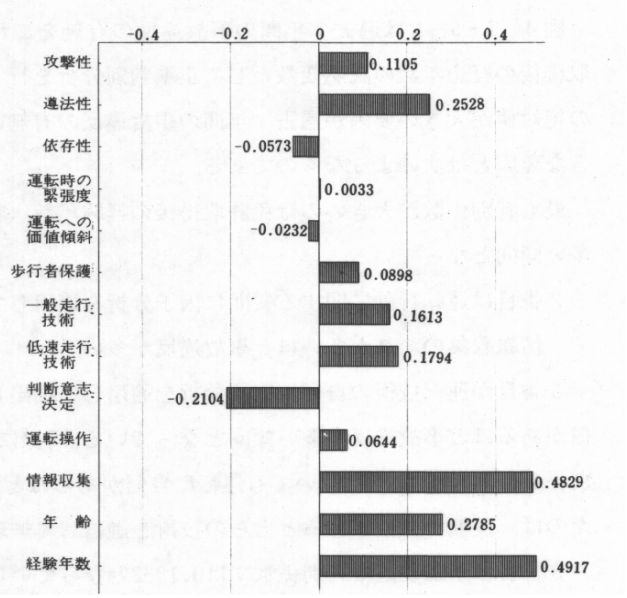


図4―7―6―2　過去1年間の事故違反の有無に関する判別分析結果(免許更新者のみ)

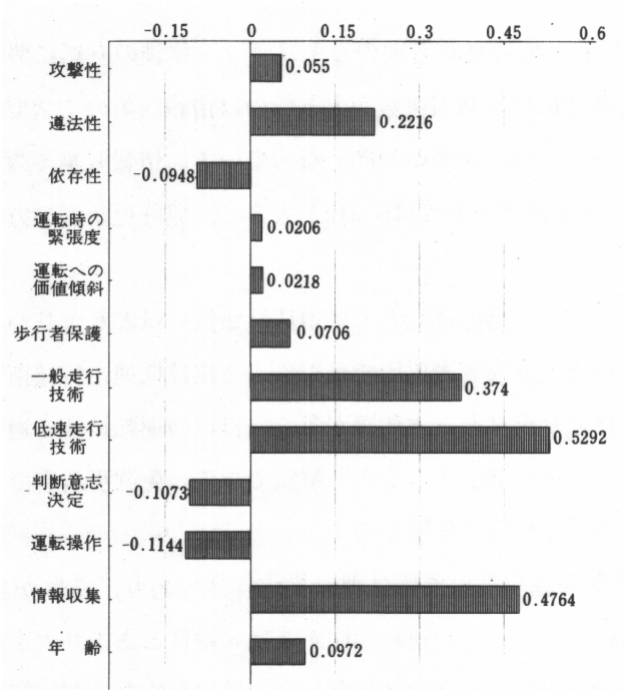


図4―7―6―3　過去1年間の事故違反の有無に関する判別分析結果(初心運転者)

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。

4―8―1　ヒヤリハット体験と意識、運転技術、運転行動の関連性

今回の調査では、次の7種類のヒヤリハット体験の有無を調査している。

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
② 急ブレーキをかけてスリップしそうになったこと
③ 信号待ちや駐車中の車に追突しそうになったこと
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
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
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
⑦ 交差点で出合頭に事故になりそうになったこと

ここでは、これら7種類のそれぞれのヒヤリハット体験の有無を説明する正準判別分析を初心運転者と免許更新者に分けて適用し、両者でヒヤリハット体験の有無に与える影響原因がどのように異なるかを分析する。判別分析での説明変数は運転意識、運転技術、運転行動に対する因子分析を抽出された合計11因子である。

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

図4-8-1-1は初心運転者と免許更新者別のヒヤリハット体験の有無に関する正準判別分析結果である。初心運転者、免許更新者共に最も判別係数が大きいのは情報収集のミスであり、情報収集ミスが多いドライバーほどこのヒヤリハット体験が多い傾向となっている。情報収集ミスに対する判別係数をみると初心運転者では0.536に対して免許更新者では0.612と大きく、免許更新者の方が情報収集ミスが大きな要因となっていると解釈できる。

2番目に判別係数が大きいのは、初心運転者では遵法性が低いほどヒヤリハット体験が多い。免許更新者では遵法性は6位とそれほど大きな影響要因ではなく、2位は低速走行技術となっている。これは低速走行技術の自己評価が高いほどヒヤリハット体験が多く、自己の運転技術を過信しているドライバーほどカーブで無理をしてヒヤリハット体験が多くなると解釈できる。免許更新者では3番目は一般走行技術となっており、運転に対する過剰な自信は危険を増す。

初心運転者で3番目に判別係数が高い要因は運転操作ミスであり、これが多いドライバーほどヒヤリハット体験が多い。免許更新者では、この運転操作ミスは5番目とあまり大きな要因でない。ある程度運転になれてくると運転操作ミスからカーブのはみだしなどは少なくなるが、初心運転者の段階では運転操作に不慣れなことからカーブではみ出し、ヒヤリハット体験をするケースが多いとみられる。

このようにカーブでのはみ出しによるヒヤリハット体験の有無には、初心運転者の段階では情報収集ミスや法定速度を守らないなどの遵法性の問題、そして運転技術が未熟であることなどが主原因となっているが、免許更新者になると情報収集ミスが初心運転者以上に大きな要因で、次いで自己の運転技術に対する過信が主原因となっいてる。

② 急ブレーキをかけてスリップしそうになったこと

急ブレーキでスリップしそうになった経験の有無に対する判別分析の結果が図4-8-1-2である。判別係数が大きい2項目は、低速走行技術と情報収集ミスで、運転技術に自信をもっているほど、また情報収集ミスが多いほど急ブレーキでのヒヤリハット体験をしている。初心運転者では、やや低速走行技術の要因の方が判別係数が大きく、免許更新者ではやや情報収集ミスの方が判別係数が大きい。

3番目の要因は初心運転者、免許更新者共に攻撃性で、攻撃性が強いほどブレーキでのヒヤリハット体験が多い。4番目は一般走行技術に対する自己評価である。

このように急ブレーキでのヒヤリハット体験の有無に影響を与える要因には初心運転者と免許更新者での差異があまりなく、情報収集ミスと自己の運転技術への過信、そして攻撃性の3つが主要因となっている。これは自己の運転技術を過信し攻撃性が強いと車間距離をつめるなどの危険な運転行動をとることが多くなり、それに情報収集ミスが重なると急ブレーキを使用し、ヒヤリハット体験をしていると解釈できる。

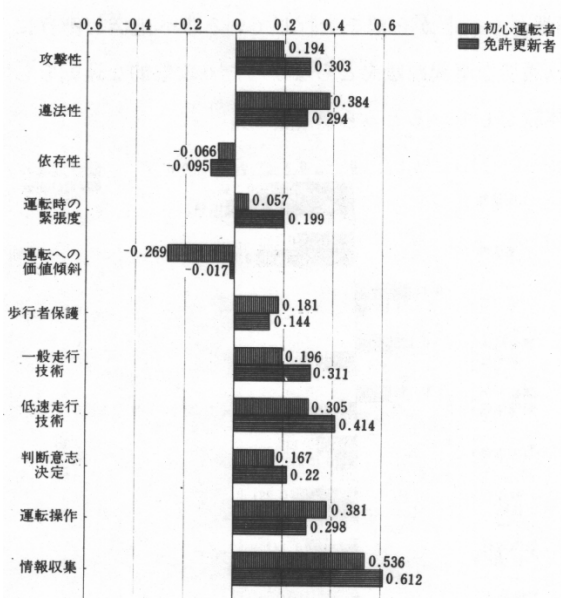


図4—8—1—1　ヒヤリ・ハット体験の有無に関する判別分析結果(カーブではみ出して対向車と衝突しそうになった)

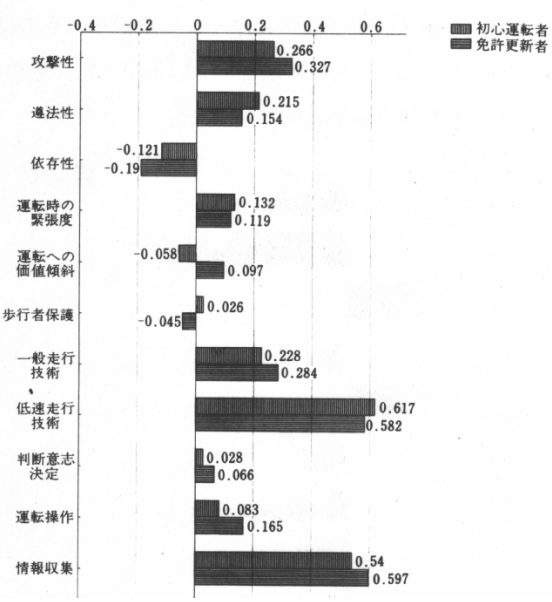


図4-8-1-2　ヒヤリ・ハット体験の有無に関する判別分析結果(急ブレーキでスリップしそうになった)

③　信号待ちや駐車中の車に追突しそうになったこと

信号待ちや駐車中など停止している車へ追突しそうになったヒヤリハット体験に正準判別分析を適用した結果が図4-8-1-3である。ここでも最も判別係数が大きいのは情報収集ミスで、ミスが多いほどヒヤリハット体験が多い。2番目は遵法性で、この判別係数が大きい上位2項目は初心運転者と免許更新者に共通している。3番目は初心運転者では運転操作ミス、免許更新者では一般走行技術の自己評価である。

このように、停車している車への追突でのヒヤリハット体験は、情報収集ミスが直接的な影響要因となっているとみられる。そして遵法性が低いドライバーに多く、通常から車間距離をつめるなどの運転行動が多いのではないかと推定される。また初心運転者では運転操作ミスが多いドライバーに多くなっているが、これは直接的な操作ミスが引き金になっているのではなく、運転操作に不慣れなことから実際の操作までの時間的な遅れが発生し、それが原因となるのであろう。また免許更新者では自己の運転技術を過信しているドライバーに多く、車間を十分ににとらないなど、普段から無理な運転をする傾向があるためとみられる。

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

走行中の車へ追突しそうになってのヒヤリハット体験の有無に判別分析を行った結果が図4-8-1-4である。初心運転者で判別係数が大きいのは、情報収集ミス、判断意思決定の迷い、運転操作ミスの3つで、運転行動の3因子が占めている。

免許更新者では、情報収集ミス、攻撃性、遵法性の3つの判別係数が大きく、情報収集ミスを除いて運転意識の因子となっている。

このように初心運転者は、主に運転そのものに不慣れなことから前を走行している車へ追突しそうになってヒヤリハット体験をしているが、免許更新者は適切な車間距離をとらなかったり攻撃的な運転をしている状態で情報収集ミスが重なり、ヒヤリハット体験をしているとみられる。

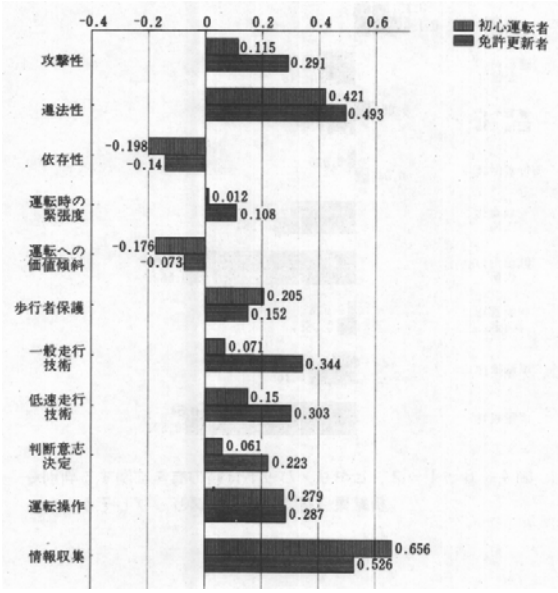


図4-8-1-3　ヒヤリ・ハット体験の有無に関する判別分析結果(信号待ちや駐車中の車に追突しそうになった)

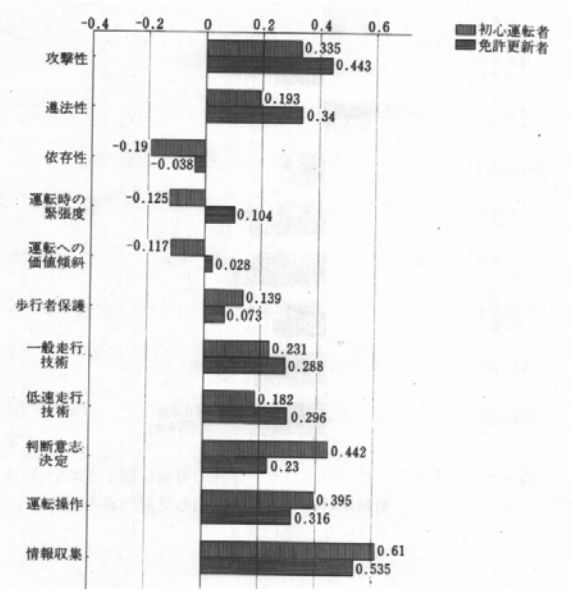


図4-8-1-4　ヒヤリ・ハット体験の有無に関する判別分析結果(走っている前の車に追突しそうになった)

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

図4-8-1-5にみるように、初心運転者で判別係数が大きいのは情報収集ミス運転操作ミス、低速走行技術の自己評価の3つである。免許更新者では情報収集ミス、低速走行技術、遵法性の判別係数が大きい。

追い越し中のヒヤリハット体験については、まず対向車についてなどの情報収集ミスが大きな原因となっているとみられる。その他に初心運転者は自己の運転技術の過信と運転操作に不慣れなためのまごつきなどが主原因になっているとみられ、免許更新者は自己の運転技術の過信に追い越し禁止などでも追い越しを強行するなどの遵法性に問題があるとみられる。

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

車線変更したらヒヤリハットに影響している要因は、情報収集ミス、判断意思決定の迷い、遵法性の3つで、初心運転者と免許更新者で多少の順番の違いがあるものの、同じ項目が上位3位を占めている(図4-8-1-6)。

このように車線変更時のヒヤリハット体験は、情報収集ミスと遵法性が大きな原因となっているのは他のヒヤリハット体験と共通であるが、それに判断意思決定の不適切さも大きな要因となっている。

なお、免許更新者で判断意思決定の迷いが上位3項目のなかに含まれているのは、この車線変更時のヒ

ヤリハット経験のみであり、他のヒヤリハット体験では判断意思決定の迷いが6位以内に入っているものはない。

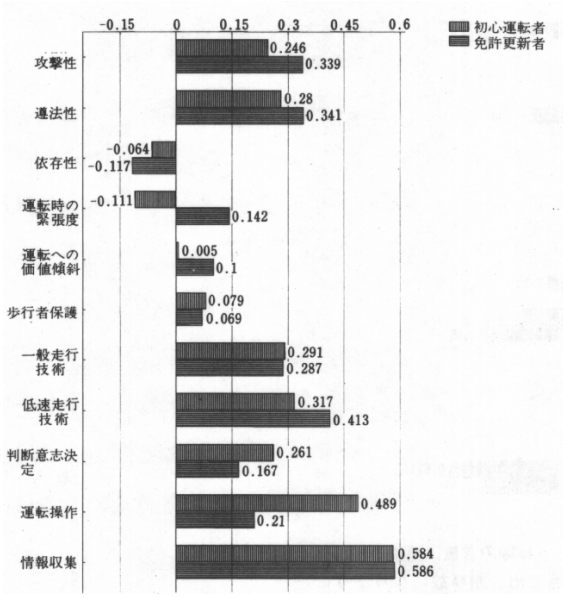


図4—8—1—5　ヒヤリ・ハット体験の有無に関する判別分析結果(追い越し中に対向車と事故になりそうになった)

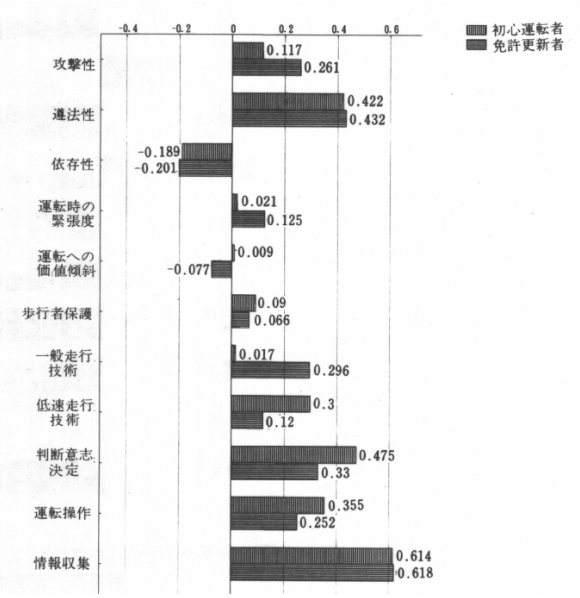


図4—8—1—6　ヒヤリ・ハット体験の有無に関する判別分析結果(車線変更時に後続車と事故になりそうになった)

⑦　交差点で出合頭に事故になりそうになったこと

出合頭事故になりそうになってのヒヤリハット体験に影響を与える要因として大きいのは、初心運転者では情報収集ミス、低速走行技術の自己評価、運転時の緊張度で、情報収集ミスが多いほど、自己の運転技術を過信しているほど、運転時の緊張度が低いほどこのヒヤリハット体験が多い。免許更新者では情報収集ミス、低速走行技術および一般走行技術の自己評価の影響が大きい(図4-8-1-7)。

このように、出合頭事故になりそうになってのヒヤリハット体験は、情報収集ミスが多いほど、運転の自己評価が高いほど多い。また、特に初心運転者では運転時の緊張度がないドライバーに多い。

⑧　ヒヤリハット体験に影響の大きい項目の総合評価

ここでは7種類のヒヤリハット体験それぞれについて判別分析を使って影響要因を評価してきた。それらの判別分析の結果の判別係数をまとめると表4-8-1-1のようになる。表中の網掛けの部分がそれぞれのヒヤリハット体験ごとの判別係数の大きい上位3項目である。

表にみるように、初心運転者、免許更新者共に情報収集ミスはすべてのヒヤリハット体験の上位3項目に含まれており、情報収集ミスが強い影響をもっていることがわかる。初心運転者と免許更新者で大きく異なるのは運転操作ミスで、初心運転者では4つのヒヤリハット体験の上位3項目に含まれているが、免許更新者では上位3項目にまったく含まれていない。免許更新者では、一般走行および低速走行の運転技術の自己評価が上位3項目に含まれていることが多く、自らの運転技術を過信しているほどヒヤリハット体験が多くなっている。また、遵法性も多くのヒヤリハット体験と関連が強い。

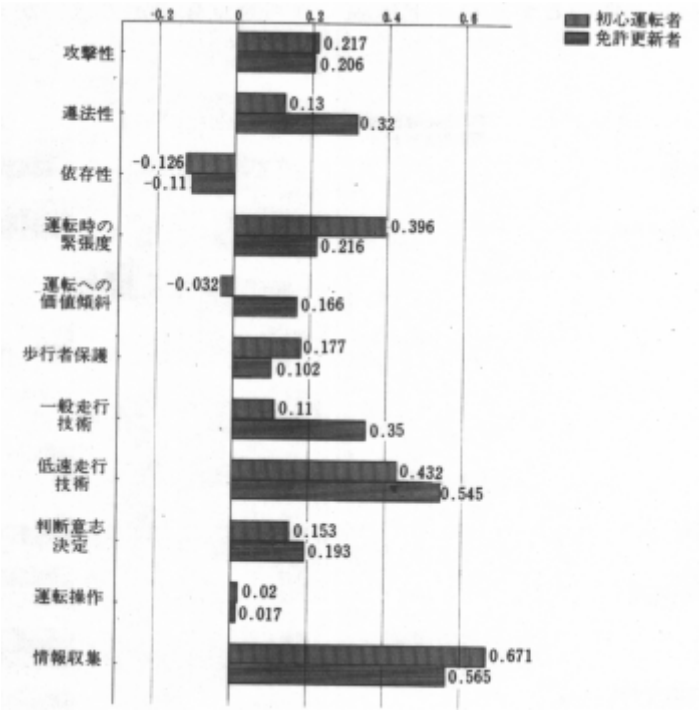


図4―8―1―7　ヒヤリ・ハット体験の有無に関する判別分析結果(交差点で出合頭事故になりそうになった)

表4-8-1　ヒヤリハット体験の有無への正準判別分析結果(総括表)

区分	説明変数	カーブではみだし	急ブレーキでスリップ	停止車に追突	走行車に追突	追越中に対向車と	車線変更時	出会い頭
初心運転者	攻撃性	0.194	0.266	0.115	0.335	0.246	0.117	0.217
	遵法性	0.384	0.215	0.421	0.193	0.280	0.422	0.130
	依存性	−0.066	−0.121	−0.198	−0.190	−0.064	−0.189	−0.126
	運転時の緊張度	0.057	0.132	0.012	−0.125	−0.111	0.021	0.396
	運転への価値傾斜	−0.269	−0.058	−0.176	−0.117	0.005	0.009	−0.032
	歩行者保護	0.181	0.026	0.205	0.139	0.079	0.090	0.177
	一般走行技術	0.196	0.228	0.071	0.231	0.291	0.017	0.110
	低速走行技術	0.305	0.617	0.150	0.182	0.317	0.300	0.432
	判断意志決定	0.167	0.028	0.061	0.442	0.261	0.475	0.153
	運転操作	0.381	0.083	0.279	0.395	0.489	0.355	0.020
	情報収集	0.536	0.540	0.656	0.610	0.584	0.614	0.671
免許更新者	攻撃性	0.303	0.327	0.291	0.443	0.339	0.261	0.206
	遵法性	0.294	0.154	0.493	0.340	0.341	0.432	0.320
	依存性	−0.095	−0.190	−0.140	−0.038	−0.117	−0.201	−0.110
	運転時の緊張度	0.199	0.119	0.108	0.104	0.142	0.125	0.216
	運転への価値傾斜	−0.017	0.097	−0.073	0.028	0.100	−0.077	0.166
	歩行者保護	0.144	−0.045	0.152	0.073	0.069	0.066	0.102
	一般走行技術	0.311	0.284	0.344	0.288	0.287	0.296	0.350
	低速走行技術	0.414	0.582	0.303	0.296	0.413	0.120	0.545
	判断意志決定	0.220	0.066	0.223	0.230	0.167	0.330	0.193
	運転操作	0.298	0.165	0.287	0.316	0.210	0.252	0.017
	情報収集	0.612	0.597	0.526	0.535	0.586	0.618	0.565

注：網掛けの部分は，判別係数の絶対値が大きい上位３項目

4―8―2　運転意識・態度と運転行動の関連性

ここでは、運転意識・態度で抽出された6因子と運動行動で抽出された3因子の間の相関に基づいて相互の関連を分析していく。運転意識・態度の6因子と運転行動の3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
- 依存性の因子
- 運転時の緊張度の因子
- 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

- 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

(1)　運転意識・態度と判断・意識決定との関連

運転意識・態度の6因子の因子得点と判断・意思決定の因子の因子得点の相関係数を示したのが図4-8-2-1である。この相関係数から両者の関係をまとめると表4-8-2-1のようになる。

図表にみるように、最も、判断・意思決定の迷いと相関が高いのは運転時の緊張度で、緊張度が低いと判断意思決定の迷いが少なくなっている。逆にいえば、極度の緊張状態で運転しているドライバーは判断・意思決定に迷いやすいということになる。これは初心運転者と免許更新者に共通した傾向である。次に相関係数が高いのは遵法性で、遵法性が高いと判断・意思決定の迷いが少ない結果となっている。

このように判断意思決定の迷いと関連が強い運転意識・態度は運転時の緊張度と遵法性であるが、総合的にみると極度に運転に緊張しルールを守らない「運転への余裕」がないドライバーに判断・意思決定の迷いが多いといえる。

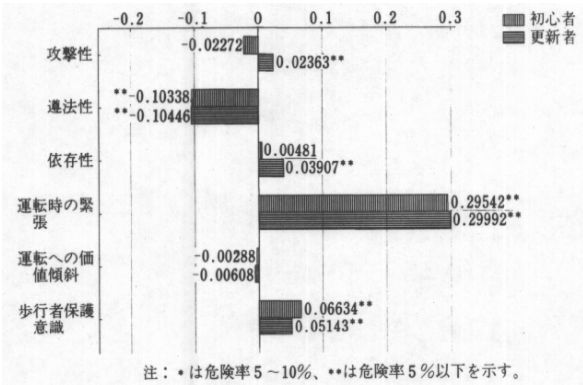


図4―8―2―1　運転意識・態度と判断・意志決定の迷いとの相関係数

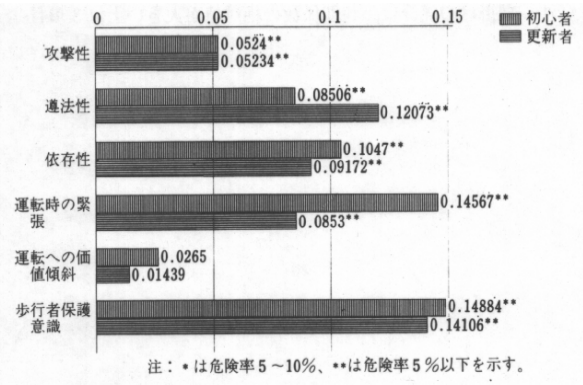


図4―8―2―2　運転意識・態度と運転操作のミスの多寡との相関係数

表4—8—2—1　運転意識・態度と判断・意志決定の迷いとの関連性総括表

運転意識・態度の要因	区　分	特徴のコメント
攻撃性	初心運転者	関連はない
	免許行進者	攻撃性が低いと判断意志決定の迷いが少ない
遵法性	初心運転者	遵法性が高いと判断意志決定の迷いが少ない
	免許更新者	同上
依存性	初心運転者	関連はない
	免許更新者	依存性が弱いと判断意志決定の迷いが少ない
運転時の緊張度	初心運転者	緊張度が低いと判断意志決定の迷いが少ない
	免許更新者	同上
運転への価値傾斜	初心運転者	関連はない
	免許更新者	同上
歩行者保護意識	初心運転者	歩行者保護意識が高いと判断意志決定の迷いが少ない
	免許更新者	同上

(2)　運転意識・態度と運転操作ミスとの関連

運転操作の因子と運転意識・態度の6因子の相関係数を示したのが図4-8-2-2である。その結果をまとめたのが表4-8-2-2である。

運転操作と最も関連がある運転意識・態度は歩行者保護意識で、歩行者保護意識が高いと運転操作ミスが少なく、歩行者保護意識が低いと運転操作ミスが多い傾向となっている。これも運転への余裕と関連しているとみられ、運転に不慣れであると歩行者に気を配る余裕がなく、運転操作ミスも多くなるとみられる。

表4—8—2—2　運転意識・態度と運転操作ミスとの関連性総括表

運転意識・態度の要因	区　分	特徴のコメント
攻撃性	初心運転者	攻撃性が弱いと運転操作ミスが少ない
	免許行進者	同上
遵法性	初心運転者	遵法性が高いと運転操作ミスが少ない
	免許更新者	同上
依存性	初心運転者	依存性が弱いと運転操作ミスが少ない
	免許更新者	同上
運転時の緊張度	初心運転者	運転時の緊張度が弱いと運転操作ミスが少ない
	免許更新者	同上
運転への価値傾斜	初心運転者	関連はない
	免許更新者	同上
歩行者保護意識	初心運転者	歩行者保護意識が高いと運転操作ミスが少ない
	免許更新者	同上

次に相関係数が高いのは初心運転者では運転時の緊張度で、緊張か強いと運転操作ミスが多くなっている。これも運転への慣れと関連があるとみられる。免許更新者では遵法性との関連が強くなっており、遵法性が高いと運転操作ミスが少ない傾向になっている。これは、ルールを守って運転していれば余裕が生まれ操作ミスも少なくなるということであろう。

(3)　運転意識・態度と情報収集ミスとの関連

情報収集の因子と運転意識・態度との相関係数を示したのが図4-8-2-3である。またそれをまとめたのが表4-8-2-3である。

情報収集の要因ともっとも相関高いのは攻撃性で、攻撃性が強いと情報収集ミスが多くなっている。これに次ぐのが遵法性で遵法性が低いほど情報収集ミスが多くなる。3番目が歩行者保護意識であり、保護意識が低いほど情報収集ミスが多い。攻撃性と遵法性の運転意識・態度因子は、特に初心運転者で相関係数が高い。

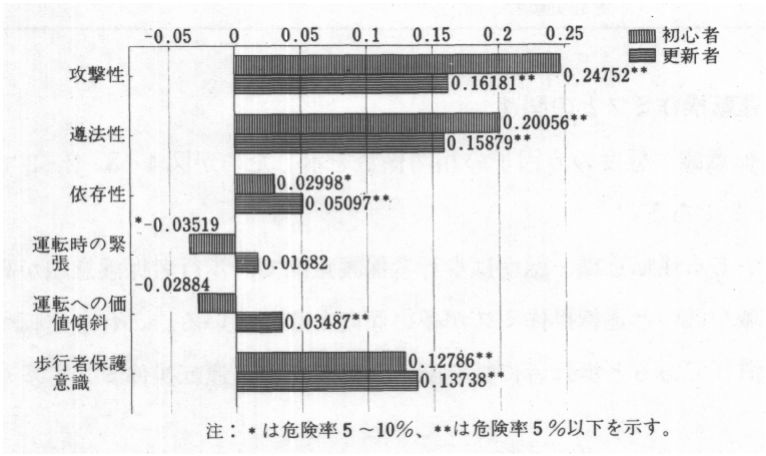


図4―8―2―3　運転意識・態度と情報収集ミスの多寡との相関係数

表4―8―2―3運転意識・態度と情報収集ミスとの関連性総括表

運転意識・態度の要因	区　分	特徴のコメント
攻撃性	初心運転者	攻撃性が弱いと情報収集ミスが少ない
	免許行進者	同上
遵法性	初心運転者	遵法性が高いと情報収集ミスが少ない
	免許更新者	同上
依存性	初心運転者	依存性が弱いとやや情報収集ミスが少ない
	免許更新者	依存性が弱いと情報収集ミスが少ない
運転時の緊張度	初心運転者	運転時の緊張度が強いとやや情報収集ミスが少ない
	免許更新者	関連はない
運転への価値傾斜	初心運転者	関連はない
	免許更新者	運転への価値傾斜が強いと情報収集ミスが少ない
歩行者保護意識	初心運転者	歩行者保護意識が高いと情報収集ミスが少ない
	免許更新者	同上

(4)　運転意識・態度と運転行動の相関のまとめ

運転意識・態度の6因子と運転行動の3因子との相関係数をまとめると表4-8-2-4のようになる。表中、相関係数が0.1以上の場合は網掛けとしている。

判断意思決定の迷いと運転意識・態度の関連をみると、運転時の緊張度と遵法性との関連が強くなっており、極度の緊張やルールを無視した無理な運転をしていて余裕がないドライバーに判断・意思決定の迷いが多いとみられる。

運転操作ミスに関しては初心運転者と免許更新者で相関が高い項目にやや違いがみられる。初心運転者では歩行者保護意識、運転時の緊張度、依存性との関連が強く、運転に不慣れで余裕がなく運転操作ミスをしているとみられる。免許更新者では歩行者保護意識、遵法性との関連が強く、初心運転者と同様に運転への余裕がないためとみられるが、その原因はルールを無視した無理な運転にあるように読みとれる。

情報収集ミスと関連が強いのは攻撃性、遵法性、歩行者保護意識で初心運転者と免許更新者で共通している。情報収集ミスに関しては特に攻撃性との関連が強く、攻撃的運転、具体的には追い越されないようにしたり、前の車が遅いとすぐにクラクションを鳴らしたりするような運転で、注意が前の車や追い越しをかけてきた車などに固定されて情報の収集ミスが発生しているケースが多いのではないかとみられる。

表4―8―2―4　運転意識と運転行動の相関係数

運転意識・態度の要因	区　分	判断意志決定の迷い	運転操作ミス	情報収集ミス
攻撃性	初心運転者	−0.023	0.052	0.248
	免許更新者	0.024	0.052	0.162
遵法性	初心運転者	−0.103	0.085	0.201
	免許更新者	−0.104	0.121	0.159
依存性	初心運転者	0.005	0.105	0.030
	免許更新者	0.039	0.092	0.051
運転時の緊張度	初心運転者	0.295	0.146	−0.035
	免許更新者	0.300	0.085	0.017
運転への価値傾斜	初心運転者	−0.003	0.027	−0.029
	免許更新者	−0.006	0.014	0.035
歩行者保護意識	初心運転者	0.066	0.149	0.128
	免許更新者	0.051	0.141	0.137

注：網掛けは相関係数0.1以上の部分

4―8―3　運転意識・態度と運転技術の自己評価の関連性

ここでは運転意識・態度の6因子と運転技術の自己評価の2因子との関連をみる。図4-8-3-1～2が両者の間の相関係数を示したものである。図にみるように一般走行技術と低速走行技術で大きな差異はない。そこで、両者をまとめると表4-8-3-1のようになる。

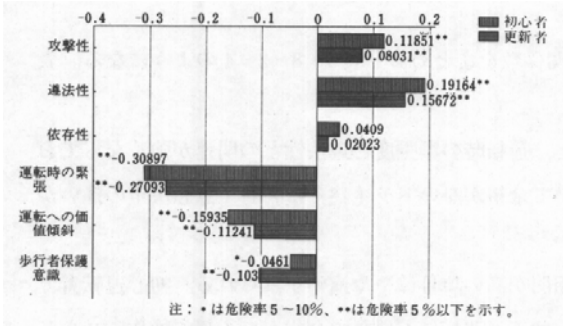


図4-8-3-1　運転意識・態度と一般走行技術との相関係数

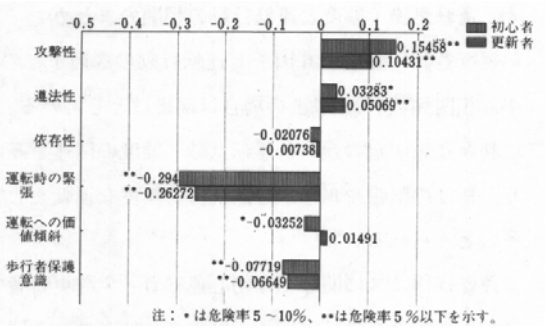


図4-8-3-2　運転意識・態度と低速走行技術との相関係数

表4-8-3-1　運転意識・態度と一般走行技術の自己評価との関連性総括表

運転意識・態度の要因	区　分	特徴のコメント
攻撃性	初心運転者	攻撃性が弱いと運転技術の自己評価が低い
	免許行進者	同上
違法性	初心運転者	違法性が高いと運転技術の自己評価が低い
	免許更新者	同上
依存性	初心運転者	関連はない
	免許更新者	同上
運転時の緊張度	初心運転者	運転時の緊張度が弱いと運転技術の自己評価が低い
	免許更新者	同上
運転への価値傾斜	初心運転者	運転への価値傾斜が弱いと運転技術の自己評価が低い
	免許更新者	運転への価値傾斜が弱いと一般走行技術の自己評価は低いが，低速走行技術との関連はない
歩行者保護意識	初心運転者	歩行者保護意識が高いと運転技術の自己評価がやや低い
	免許更新者	歩行者保護意識が高いと運転技術の自己評価が低い

運転技術の自己評価と最も関連が強いのは運転時の緊張度で、緊張が強いほど自己の運転技術の自己評価が低くなっており、運転に自信がないドライバーの緊張が高いとみられる。この他、攻撃的運転をしているドライバーほど自己の運転技術の評価が高く、遵法性が低いドライバーほど自己の運転技術の評価が高い。この2つの運転技術で異なっているのは運転への価値傾斜との関連で、一般走行技術に関しては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が、低速走行技術に関しては、それほどはっきりしたものではない。

4―8―4　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の2因子と運転行動の3因子の間の相関係数を示したものが図4-8-4-1～3である。

運転技術の自己評価と判断・意思決定の迷いとの関連では、運転技術に自信をもっているほど判断意思決

定の迷いが少ない。運転操作ミスに関しては、運転に自信をもっているほど運転操作ミスが少ない。

特徴的なのは一般走行技術と情報収集ミスとの関連で、初心運転者では自己の一般走行技術が高いと評価しているほど情報収集ミスが多いのに対して、免許更新者では一般走行技術が高いと評価しているほど情報ミスが少なくなっている。このことからみて、免許更新者は自己の運転技術についてある程度客観的に評価しているが、初心運転者は情報収集ミスが多く、むしろ危険な運転をしているドライバーほど自分の運転技術は高いとしていることになる。さらにいえば、自分の運転に自信をもっている初心運転者ほど、わき見などをして情報収集ミスをしているともみられる。

低速走行技術と情報収集ミスとの関連では、自分の運転技術を高いとしているドライバーほど情報収集ミスが多いとの結果となっており、自己の運転技術を過信しているドライバーほど情報収集を軽視してミスをしているということである。

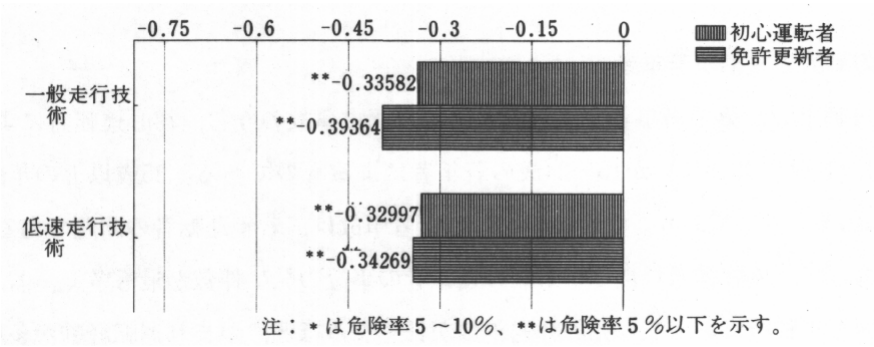


図4―8―4―1　運転技術の自己評価と判断意志決定の迷いとの相関係数

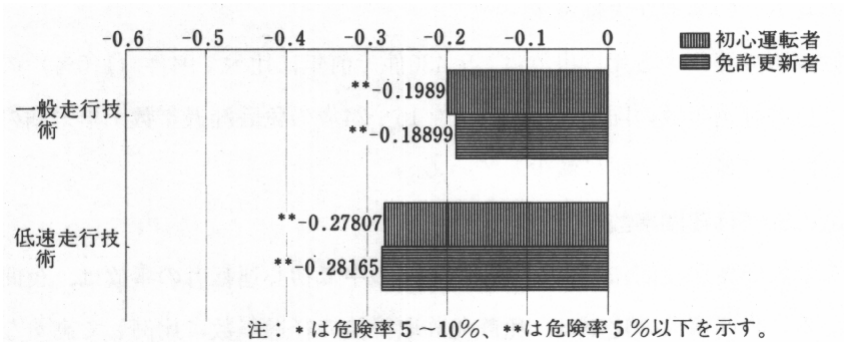


図4―8―4―2　運転技術の自己評価と運転操作のミスの多寡との相関係数

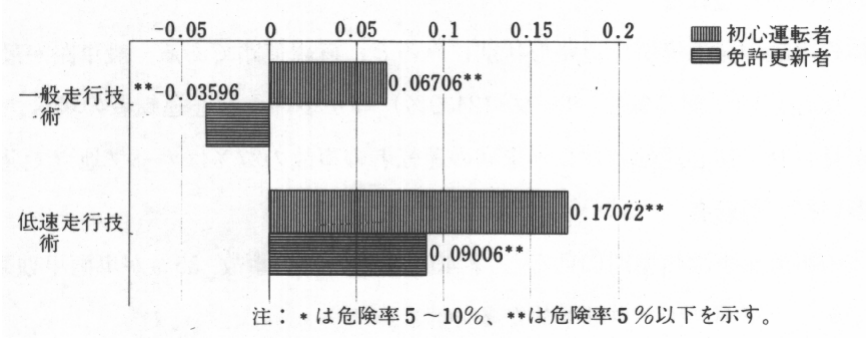


図4―8―4―3　運転技術の自己評価と情報収集ミスの多寡との相関係数

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の運転の意識、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ある。平成3年度は、平成2年度に調査した初心運転者の結果等と今回調査した免許更新者(運転経験者)のそれとを比較分析を実施したが、その特徴点は、次のとおりである。

1　初心運転者の事故の特徴

(1)　初心運転者の事故の9割が若年者

平成3年中の自動車等が第1当事者となって発生した死亡事故のうち、初心運転者による事故は、1,226件で、このうち1,110件(90.5%)が16～24歳の若年者によるものである。25歳以上の年齢層の初心運転者事故は116件で、10%を割っており、いわゆる初心運転者事故は、若年運転者の問題であるといえる。

若年者の中にあって、免許経過年数1年未満の運転者の事故の発生件数が最も多く、若年者全体の約30%を占めている。同じ年齢層にあっても免許経過年数が長くなるほど、つまり運転経験が多いほど発生件数は少なくなっており、運転経験の多寡が重要な要因として関与している。

(2)　初心運転者(若年者)の事故が大幅減少

平成3年中の自動車事故等による死亡事故は、9,430件で前年に比べて94件(1.0%)の減少となっているが、これを年齢層と免許経過年数の両面から見ると、16～24歳の免許経過年数1年未満の運転者による事故が前年に比べて111件(9.1%)と大幅に減少している。

(3)　初心運転者事故の60%は夜間事故

若年者全体でみると約65%が夜間に発生している。その中で初心運転者の事故は、夜間が60.9%、昼間が39.1%、となっている。夜間事故の比率は、免許免許取得後の経過年数に比例して高くなる傾向を示しており、3年以上では65.7%にもなる。

(4)　カーブ事故の多い初心運転者

若年運転者全体の事故の発生場所を道路形状別にみると、直線道路である一般単路が最も多く35.7%を占めてる。次いで、交差点内(28.5%)、カーブ(24.9%)等が多い。初心運転者の場合、カーブでの事故が多いと言う特徴が見られ、初心運転者と2年未満の運転者の事故の27%はカーブ地点で発生している。

(5)　単独事故が多い初心運転者

若年運転者全体の事故を事故類型別に見ると、約40%が車両相互事故、35%が車両単独事故、そして約22%が人対車両事故であり、車両同士と単独事故が多い。

初心運転者は単独事故が多く、36.8%を占める。2年未満も35.4%と1年未満に次いで高い。免許経過年

数の長い運転者ほど単独事故の比率は減少する傾向が見られ、初心運転者と単独事故の関連が強いようである。

(6) 最高速度違反が多い初心運転者

初心運転者による死亡事故を法令違反別に見ると、最高速度違反(43.2%)、信号無視(6.1%)、一時不停止(3.4%)、運転操作不適(5.6%)等の違反の比率が3年以上の運転者の事故に比べて高い。

2 多変量解析による初心運転者の特徴

本調査の多変量解析による分析から、初心運転者の運転意識等の特徴点をまとめると次のとおりとなる。別図は因子分析で抽出された11因子から初心運転者の特徴を示したものである。

(1) 初心運転者の運転技術は未熟である

初心運転者には判断・意志決定の迷いが多く、運転操作のミスも免許更新者に比べて多い。特に、女性ドライバーに運転操作ミスが多い。これは初心運転者に運転経験が少ないことから当然のこととともいえる。

また、運転技術の自己評価で、狭い道での運転やバックに関しては不得意であるとの自己評価が多い。

(2) それでも一般走行には自信をもっている

客観的にみると初心運転者の運転技術は未熟であると判断できるが、女性の初心運転者の自分自身の運転技術の評価では、夜や雨の日の運転、高速道路での走行など通常の運転については免許更新者よりも問題なくできるとしている傾向がみられる。男性の初心運転者は平均的であるが、特に、免許更新者よりも自信がないわけではない。

(3) 危険な運転意識・態度

初心運転者の運転意識・態度はきわめて危険なものといえる。

まず、初心運転者には運転を生きがいと考えたり、運転自体が楽しいと感じたりする傾向が強い。そのこと自体は問題にすべきことではないが、運転への価値傾斜が強いことによって、他の車に追い越されたくない、他の車より速く走りたいといった意識を生んでいるのではないかと思われる。さらに、運転への価値傾斜が強いために、車を自己表現の重要な手段と位置づけ、たとえば自車を追い越すことは自分自身に対する侮辱、他人より速く走らなければ自分の存在を示すことが出来ないといった傾向が強いのではないかと思われる。

このような運転への強い価値傾斜が背景となってか、初心運転者は免許更新者に比べて攻撃的な運転が多く、また遵法性や歩行者保護意識も免許更新者に比べて高いとはいえない。さらに初心運転者は、「前の車について行けば安心」とか「他の車が譲ってくれるので不安を感じない」などの依存的傾向も強い。他の車や運転者に依存しているためか、運転に対する緊張感も比較的弱い。

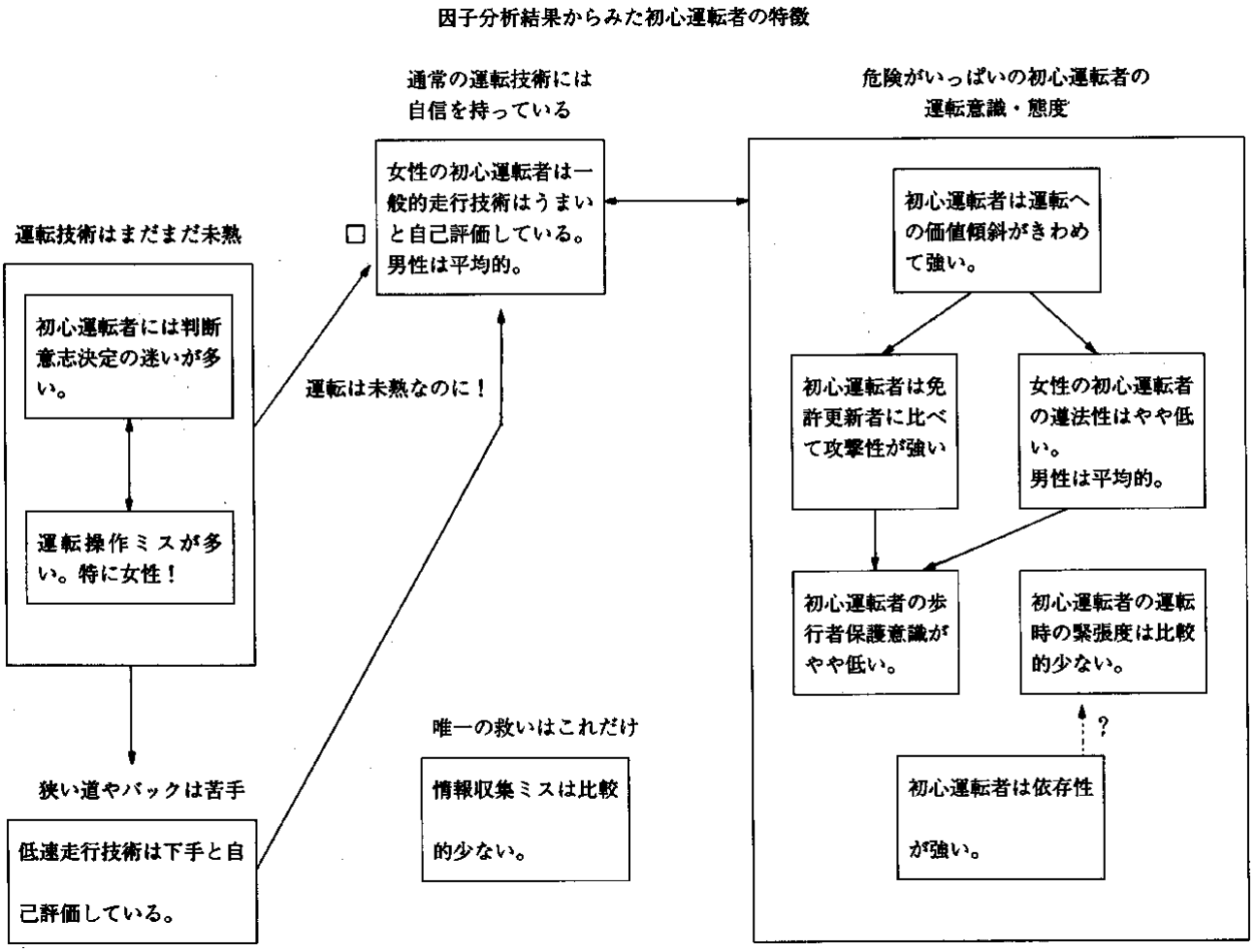
このように、運転意識でみる限り、極めて危険な傾向をもっているのが初心運転者の特徴である。

(4) 初心運転者には情報収集ミスは少ない

過去1年間の事故違反に影響する要因の分析結果では、情報収集ミスが極めて影響が強い要因となってお

り、情報収集ミスが多いほど事故違反が多い。これまでの分析では、初心運転者には事故や違反が多いとの結果になっているが、初心運転者の情報収集ミスは比較的少ない。ただし、初心運転者でも情報収集ミスが多いドライバーほど事故違反が多い傾向には変わりがない。

このように初心運転者全般でみれば情報収集ミスが少ないが、事故違反は多いという一見矛盾する結果となっている。しかし、これは次のように解釈することができるのでは、つまり、初心運転者は自分の運転技術に自信をもっており、しかも危険な態度・意識をもっているため、かなり無理な運転をしているとみられる。それに、わずかな情報収集ミスが重なると事故や違反になる可能性が高いということである。確かに初心運転者には情報収集ミスが少ない傾向がみられるが、無理な状況で運転をしているために、一旦、情報収集ミスがあると事故や違反に結びつく可能性が高いとみられる。



付　録

付録－1　アンケート用紙

ふだんの運転についてのおうかがい

2					①～⑥

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】

1. 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。
2. 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。

【調査主体】

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―3502―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	⑦
(2) 年齢は？	満 [　　] 歳	⑧～⑨
(3) 結婚は？	1 未婚　2 既婚	⑩
(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	⑪
(5) 初めて免許証を取得した年月は？ （受けた免許年月を記入して下さい。）	1 昭和　年　月　3 大正　年　月 3 平成　年　月	⑫～⑱

★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。

(6) あなたが保有している免許の種類は？ （受けている免許のすべてに○印をつけてください。）	1 大型免許　4 原付免許 2 普通免許　5 その他（二種免許を含む） 3 自動二輪免許	⑰～㉑
(7) あなたがふだん主として運転している車種は？ （あてはまるもの一つを選んで番号に○印をつけてください）	1 大型（バス，トラック等） 2 普通乗用（ライトバン，ワゴンを含む） 3 軽乗用（ライトバン，ワゴンを含む） 4 普通貨物（バン，トラック等） 5 軽貨物（バン，トラック等） 5 自動二輪 6 原付 7 その他	㉒
(8) 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）	㉓

(9) 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	㉔
(10) 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	㉕
(11) 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 １年未満　5 10～15年未満 2 １～３年未満　6 15年以上 3 ３～５年未満　7 運転経験なし 4 ５～10年未満	㉖
(12) 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	㉗～㉜

★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

(13) 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段階のいずれかからお答えください。
回答は，該当する欄の番号に○印をつけてください。

	①そう思う	②どちらかといえばそう思う	③どちらかといえばそう思わない	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	㉝
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すぎることが多い	1	2	3	4	
i 運転はこわいものだと思う	1	2	3	4	
j 運転は緊張で疲れる	1	2	3	4	㊷

★あなたの運転についておうかがいします

(14) 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。 ㊸

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

(15) 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。
それぞれについて右の①から④の４段階からお答えください。
回答は，該当する欄の番号に○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どちらかといえば不得意である	④不得意である	
a	パック	1	2	3	4	(44)
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	(55)

(16) 次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段階からお答えください。
回答は，それぞれ該当する欄の番号に○印をつけてください。

		どの程度の頻度ですか					
		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	
a	信号を見落とすこと	1	2	3	4	5	(56)
b	気がつかないうちに後ろに車がぴったりついていること	1	2	3	4	5	
c	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	1	2	3	4	5	
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	
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	
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	
g	右折の時に，行こうか行くまいか迷うこと	1	2	3	4	5	
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	
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	
j	合図をせずに車線を変えること	1	2	3	4	5	
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	
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	
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	
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	
o	同乗者から，自分の運転は恐いと言われること	1	2	3	4	5	(70)

(17) 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，ないのいずれかの欄の番号に○印をつけてください。
なお，経験があると2番に○をつけたときは，下欄の原因番号から主な原因となるもの1つを選んでその番号を記入してください。原因が複数ある場合は，もっとも大きな原因の1つを選んで番号を記入してください。

	ヒヤリとしたりハットした経験は？ 経験はない	経験がある	左は1つ記入して下さい 欄の原因番号を経験がある場合	
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		⑦1〜⑦3
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		
g 交差点で出会い頭に事故になりそうになったこと	1	2		⑧9〜⑨1

ヒヤリとしたりハットした経験がある場合は，下の原因番号から1つを記入してください

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
8．車間距離のつめ過ぎ
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（　　）

【相手の側の原因】
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（　　）

(18) 次の意見に対して，あなたは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段階からお答ください。
回答は，該当する欄に○印をつけてください。

	①その通り	②どちらかといえばその通り	③どちらかといえばそうではない	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	⑨2
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	⑩2

(19) 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。

最近1年間では	1．ある　2．ない	2〜3年前では	1．ある　2．ない	⑩3〜⑩4

ご協力ありがとうございました

付録―1　アンケート用紙

付表１　性別・年齢別新規免許交付件数の推移

初心運転者による交通事故発生状況

区分 / 年別	運転免許保有者数			交通事故			死亡事故		
	保有者	初心運転者	初心者率	全事故	初心者	事故率	全死亡事故	初心者	事故率
昭62年	55,724,173	3,432,371	6.2	552,726	67,475	12.2	8,039	1,144	14.2
昭63年	57,423;924	3,467,347	6.0	572,289	71,352	12.5	8,817	1,318	14.9
平元年	59,159,342	3,409,211	5.8	615,288	76,904	12.5	9,460	1,331	14.1
平２年	60,908,993	3,417,954	5.6	601,464	73,964	12.3	9,524	1,352	14.2
平３年	62,553,596	2,905,020	4.6	620,445	72,417	11.7	9,430	1,226	13.0

注1　交通事故、死亡事故の初心運転者の件数は、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。
　2　警察庁資料による。

性別・年齢別新規免許交付件数の推移

年別	性別	16～19歳	20～24歳	25～29歳	30歳以上	計
61	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
62	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
63	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
3	男性	1,134,369	320,827	82,048	165,538	1,702,782
	女性	685,570	260,950	69,600	186,118	1,202,238
	計	1,819,939	581,777	151,648	351,656	2,905,020

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	3,869	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	7,562	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	4,310	3,249,978	75.4%	315,972	7.3%
	計	8,194	6,534,935	79.8%	710,648	8.7%		計	7,940	7,309,485	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	3,868,477	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%	269,514	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	14,577,106	38.1%	281,408	0.7%
	計	71,085	38,334,091	53.9%	591,403	0.8%		計	73,290	42,282,536	57.7%	503,853	0.7%
合計	男	46,006	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%	107,066	2.6%
	女	3,870	2,958,645	76.5%	103,026	2.7%		女	4,020	3,310,062	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%	195,368	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%	2,022,061	4.4%	合計	男	48,235	38,028,875	78.8%	2,024,713	4.2%
	女	49,164	19,971,509	40.6%	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%	3,432,366	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	平成3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%	16～19	男	4,040	1,618,554	40.1%	1,134,369	28.1%
	女	3,820	920,051	24.1%	721,426	18.9%		女	3,850	930,139	24.2%	685,570	17.8%
	計	7,840	2,530,160	32.3%	1,982,920	25.3%		計	7,890	2,548,693	32.3%	1,819,939	23.1%
20～24	男	4,390	3,971,376	90.5%	414,095	9.4%	20～24	男	4,880	4,406,723	90.3%	320,827	6.6%
	女	4,210	3,132,207	74.4%	326,102	7.7%		女	4,650	3,603,163	77.5%	260,950	5.6%
	計	8,600	7,103,583	82.6%	740,197	8.6%		計	9,530	8,009,886	84.0%	581,777	6.1%
25～29	男	3,980	3,802,349	95.5%	114,841	2.9%	25～29	男	4,110	3,903,817	95.0%	82,048	2.0%
	女	3,880	3,044,637	78.5%	98,528	2.5%		女	3,970	3,273,436	82.5%	69,600	1.8%
	計	7,860	6,846,986	87.1%	213,369	2.7%		計	8,086	7,177,253	88.8%	151,648	1.9%
30以上	男	34,670	27,099,759	78.2%	241,266	0.7%	30以上	男	35,720	28,844,280	80.8%	165,538	0.5%
	女	37,830	13,843,436	36.6%	289,595	0.8%		女	39,110	15,973,484	40.8%	186,118	0.5%
	計	72,500	40,943,195	56.5%	530,861	0.7%		計	74,830	44,817,764	59.9%	351,656	0.5%
合計	男	47,060	38,483,593	77.5%	2,031,696	4.3%	合計	男	48,750	38,773,374	79.5%	1,702,782	3.5%
	女	49,740	20,940,331	42.1%	1,435,651	2.9%		女	51,580	23,780,222	46.1%	1,202,238	2.3%
	計	96,800	57,423,924	59.3%	3,467,347	3.6%		計	100,330	62,553,596	62.3%	2,905,020	2.9%

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。

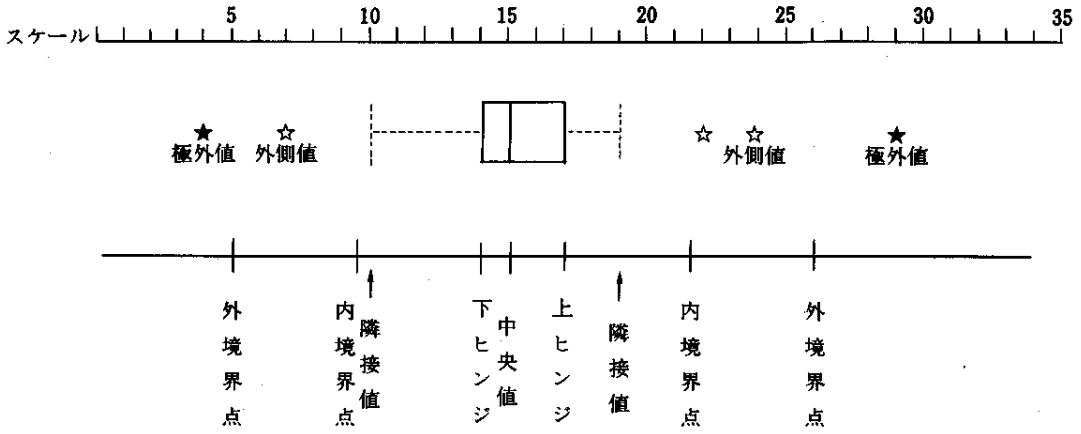


図１　箱型図の例

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とりあげたときの中央値である。全体の、ほぼ25パーセンタイル値(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とりあげたときの中央値である。全体の、ほぼ75パーセンタイル値(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、

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。

下内境界点＝　下ヒンジ－1.5×レンジ散布度

上内境界点＝　上ヒンジ＋1.5×レンジ散布度

上の例図では、次のようになる。

下内境界点＝　14－1.5×3＝9.5

上内境界点＝　17＋1.5×3＝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。

下境界点＝下ヒンジ－3.0×レンジ散布度

上境界点＝上ヒンジ＋3.0×レンジ散布度

上の例図では、次のようになる。

下境界点＝14－3.0×3＝5.0

上境界点＝17＋3.0×3＝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壷る。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、大塚雄作著)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らない。

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。

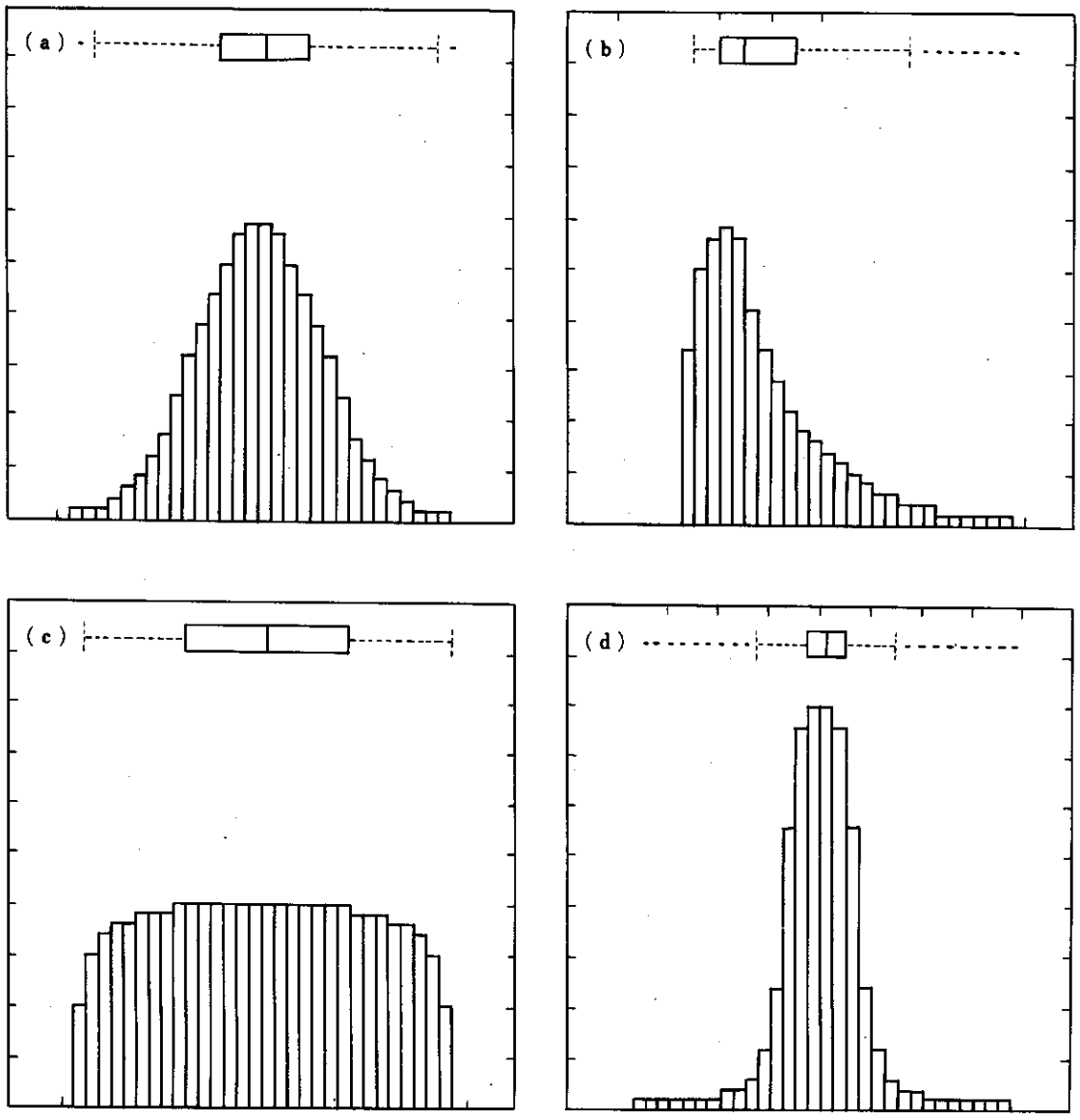


図２　各種分布形と箱型図の関係　（「探索的データ解析入門」（朝倉書店）より）