

初心運転者の運転意識と実態 に関する調査研究(Ⅲ)

平成5年3月

自動車安全運転センター

正 誤 表

ページ, 行	正	誤
1, 1行目	習得	修得
2, 4行目	フィジビリティ	ヒイジビリティ
2, 18行目	的確に	適確に

ま え が き

平成4年末現在のわが国の運転免許保有者数は、6,417万となっている。そのうちの初心運転者数は、319万人で、全運転免許保有者の約5パーセントを占めている。これら初心運転者による交通事故の多いことは、従来からよく指摘されており、毎年全事故の約12パーセント前後、死亡事故の14パーセント前後が、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、初心運転者に対する交通事故の防止対策は、重要な交通安全対策の1つとなっている。

そこで、自動車安全運転センターでは、平成2年度から3カ年計画で初心運転者を対象に調査研究を行い、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年度には初心運転者の運転の意識、態度及びその実態を調査し、平成3年度は、運転経験者と平成2年度の調査結果とを比較調査した。本年度は平成2年度に調査の対象とした者を追跡調査し、その者が2年経過してどのように運転の意識態度及びその実態が変化したかを明らかにすることとした。

本報告書は、この研究の結果をとりまとめたもので、今後、この報告書が初心運転者の交通安全教育に寄与することを期待するものである。

なお、この調査研究に参加された委員各位と調査に御協力を頂いた関係道府県事務所の方々に、深く感謝の意を表する次第である。

平成5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	片 山 晴 雄
前警察庁交通局運転免許課長 (現警察庁交通局交通企画課長)		加 藤 孝 雄
日本大学文理学部	教 授	浅 井 正 昭
中央交通安全対策会議	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 藏
社会システム研究所	代 表	和 久 井 博
三重県安全運転管理協議会	講 習 部 長	山 岡 晃
前自動車安全運転センター本部 業務第二課長		後 藤 紀 朗
二輪車問題研究所	所 長	岩 渕 制 海
警察庁交通局運転免許課	理 事 官	菱 川 雄 治
前警察庁交通局運転免許課 (現警視庁交通部交通総務課長)		五 十 嵐 邦 雄
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	小 池 裕 治
科学警察研究所交通部	部 長	村 田 隆 裕
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 田 榮 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総務部	総 括 調 査 役	大 塚 博 保
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	課 長 代 理	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 調査結果の概要	2
第2章 調査研究実施の背景と枠組み	7
2-1 初心運転者の事故の特徴	7
2-2 初心運転者数の推移	15
2-3 本調査の枠組み	15
第3章 調査の方法	18
第4章 調査研究の結果	19
4-1 調査対象者の構成と属性	19
4-2 初心運転者の運転実態	23
4-3 初心運転者の運転意識・態度	29
4-3-1 初心運転者の運転意識・態度の変化	29
(1) 攻撃的運転傾向の変化	29
① 追い越されるのは、あまり気分のいいものではない	29
② 前車がもたもたしていると、クラクションを鳴らすほうだ	30
③ 歩行者や自転車をじゃまに思う	30
④ あまり車間距あけない	31
⑤ 優先なら道を譲らない	31
⑥ 他人に評判されると腹がたつ	31
(2) 遵法傾向の変化	32
① 追い越し禁止場所では、追い越しをしない	32
② 車の流れに乗って走る	32
③ 見通しがよければ一時停止しない	33
④ 駐車禁止場所でも、駐車する	33
(3) 依存的傾向の変化	34
① 迷惑をかけるのはお互い様だと思う	34
② 譲ってくれるので進路変更には不安を感じない	34
③ 前の車についていけば右左折は安心	34
④ ベテランは初心運転者に親切にすべき	35

(4) 歩行者への態度の変化	36
① 駐車中の車のわきは人の飛び出しに注意している	36
② 歩行者がいても止まらないことが多い	36
(5) 運転への価値意識の変化	37
① 運転するうことが楽しい	37
② 車は、単なる移動の手段にしかすぎない	37
(6) 運転への緊張傾向の変化	38
① 運転はこわい	38
② 運転は疲れる	38
③ 狭い道でも気にせずに走れる	38
(7) 運転の変化の自己認識	40
① 運転者が乱暴になった（追加項目）	40
② 法規を守らなくなった（追加項目）	40
4-3-2 初心運転者の運転意識・態度等の特徴の変化	41
(1) 攻撃的運転傾向	41
(2) 遵法傾向	44
(3) 依存的傾向	47
(4) 歩行者への態度	49
(5) 運転への価値意識	50
(6) 運転への緊張傾向	51
(7) 運転の変化の自己認識	53
4-3-3 運転意識・態度構成する因子とその特徴の変化	54
(1) 運転意識・態度を構成する因子	54
(2) 属性別因子傾向の変化	58
4-4 運転技術の自己評価等	72
4-4-1 運転技術の自己評価の変化	72
(1) 一般道路での運転技術	72
① 右折	72
② 大型車への追従	72
③ 知らない道で野運転	73
④ やや速い流れにあわせた運転	73
(2) 条件の悪い環境での走行	74
① 雨の日の運転	74
② 夜の運転	74

③ 三道の運転	75
(3) 高速走行	76
① 高速道路への流入	76
② 高速道路での追い越し	76
(4) 低速での運転技術	77
① バック	77
② 狭い道の走行	77
③ 狭い場所への駐車	78
(5) 自己の運転技術の総合的な評価	79
4-4-2 初心運転者の運転技術の自己評価等の変化	80
(1) 一般道路での運転技術	80
(2) 条件の悪い環境での走行	81
(3) 高速走行	82
(4) 低速での運転技術	82
(5) 自己の運転技術の総合的な評価	83
4-4-3 運転技術の自己評価を構成する因子とその特徴	84
(1) 運転技術の自己評価を構成する因子	84
(2) 属性別因子傾向の変化	85
4-5 初心運転者にみられる危険体験の実態	91
4-5-1 初心運転者の運転行動と危険な体験の実態	91
(1) 情報収集に関する問題点	91
① 信号の見落とし	91
② 後ろに車が接近	92
③ 青信号に気づかず後ろからクラクション	93
④ 右折禁止や一方通行見落とし	94
(2) 判断・意志決定に関する問題点	95
① すれ違いの判断に迷う	95
② 出てこないと思った車が出てくる	96
③ 右折時の迷い	97
④ 合流時のタイミングが合わない	98
⑤ 他車に譲るか迷う	99
(3) 運転操作の問題点	100
① 合図をせずに車線変更	100
② ハンドルの戻し遅れ	101

③ 下り坂でふっとブレーキだけを使う	102
④ 定速走行ができない	103
⑤ 左折時のハンドルの切りすぎ	104
⑥ 同乗者から運転は怖いと言われる	105
4-5-2 初心運転者の運転行動の特徴	106
(1) 初心運転者の特徴的な運転の状態	106
(2) 運転行動のプロセスからみた問題点	109
(3) 初心運転者指導時における留意点	113
4-4-3 運転行動を構成する因子とその特徴	115
(1) 運転行動を構成する因子	115
(2) 属性別因子傾向の変化	118
4-6 初心運転者のヒヤリ・ハット体験の推移	127
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	127
(1) カーブでの対向車線へのはみだし	127
(2) 急ブレーキをかけてスリップしそうになった	128
(3) 駐車中の車に追突しそうになった	130
(4) 走行中の車へ接近して追突しそうになった	132
(5) 追い越し中に対向車がきて事故になりそうになった	133
(6) 車線変更時後続車を確認ミス	135
(7) 出合頭事故になりそうになった	136
4-6-2 ヒヤリ・ハット体験の特徴	138
(1) ヒヤリ・ハット体験の頻度	138
(2) ヒヤリ・ハット体験の前回と今回との関係	139
(3) ヒヤリ・ハット体験の原因	141
4-7 事故・違反の有無別にみた特性	144
4-7-1 横断的視点からの分析	144
4-7-2 縦断的視点からの分析	153
4-7-3 運転意識・態度の差異	162
4-7-4 運転技術の自己評価の差異	165
4-7-5 運転行動の差異	166
4-8 運転意識、運転技術、運転行動、ヒヤリ・ハット体験の相互関連分析	167
4-8-1 運転意識、態度とヒヤリ・ハット体験の関連性	167
4-8-2 運転行動とヒヤリ・ハット体験の関連性	170
4-8-3 運転技術の自己評価とヒヤリ・ハット体験の関連性	172

4-8-4	運転意識、態度と運転行動の関連性	173
4-8-5	運転意識、態度と運転技術の自己評価の関連性	175
4-8-6	運転技術の自己評価と運転行動の関連性	176
第5章	まとめ	178
付 録		183
1	アンケート用紙	183
2	統計資料	187
3	ボックスプロット	189

第1章 調査研究の概要

1-1 調査研究の目的

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

1-2 調査実施の概要

(1) 調査の対象

平成2年度調査研究の対象者であった初心運転者4,097名に対して、2年経過後のその者の運転意識・態度、運転の実態等の経緯を調査するため、アンケート用紙を郵送し、2,922名から回答を得た。そのうち、不完全票等を除いた2,863名（男性1,275名、女性1,588名）を分析の対象とした。

(2) 調査の期間

平成4年10月1日から同年10月31日までの1ヶ月間を調査期間とした。

(3) 調査の方法

① 調査地域

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道府県を調査地域とした。

② 調査方法

調査対象者にアンケート用紙を郵送し、回収する方法で行った。

(4) 調査項目

- ① 調査対象者の属性（性別、年齢、未婚別、職業別）
- ② 運転の実態（保有免許の種別、主な運転車種、運転者種別（マイカー運転者、職業運転者等の別）、運転目的、運転頻度、運転経験期間、過去1年間の走行距離、違反・事故の有無）
- ③ 運転の意識態度（攻撃的運転傾向、遵法傾向、依存的傾向、歩行者への態度、運転への価値意識運転への緊張傾向）
- ④ 運転の自信
- ⑤ 運転技術の自己評価（一般道路での運転技術、条件の悪い環境での運転、高速走行、低速での運転技術）
- ⑥ 運転行動（情報の問題点、判断意志決定の問題点、運転操作の問題点）
- ⑦ ヒヤリ・ハット体験

1-3 調査結果の概要

本年度調査した結果の概要は、次の通りである。

(1) 調査対象者の属性

① 分析対象数

性別・年齢別件数は、次表のとおりである。

年齢 性別	19歳の 2年後	20～24歳 の2年後	25歳～29歳 の2年後	30歳以上 の2年後	合 計	構 成 比
男	326	340	195	414	1,275	44.5
女	272	437	300	478	1,588	55.5
合 計	699	777	495	892	2,863	100.0
構 成 比	24.4	27.1	17.3	31.2	100.0	

(注) 年齢は、平成2年度調査時の年齢で集計している。

② 未婚婚別

男性の未婚者は65%、女性は55%となっている。平成2年度初心運転者調査結果（以下「前回調査結果」と記する。）と比較すると、男性は6%減、女性は7%減と未婚者が減って、既婚が多くなっている。

③ 職業別

男性では「会社員、公務員等」が58%で、女性の「会社員、公務員等」は47%、次に「専業主婦」の21%となっている。前回調査結果と比較すると、男女とも「会社員、公務員等」が10～12%高くなっており、「専業主婦」も4%程高くなっている。

④ 運転者群別

男女ともに「マイカー運転者」が最も多く、男性で75%、女性で87%となっている。次いで、「仕事の必要から運転する」は男性が18%、女性では6%となっている。前回調査結果と比較すると「マイカー運転者」については、男性が1%減っているものの女性は4%高くなっており、「仕事の必要から運転する」のは男性が4%程高くなっている。

(2) 運転実態

① 運転車種

主に運転している車種は、男女とも普通乗用車が最も多く、男性は77%、女性では57%となっている。前回調査結果と比較すると男性で7%増、女性は3%程増えている。

③ 運転目的

運転目的別では、「通勤・通学」が男性47%、女性43%で多く、次いで「業務・仕事」で男性24%、女性9%と続いている。女性は「買い物」が26%と高い比率となっている。前回調査結果と比較すると「通勤・通学」は男女とも2、3%増え、「業務・仕事」は男女とも1、2%増となっている。「買い物」の女

性は3%増となっている。

⑤ 運転経験期間

運転経験期間は、3年以上が男性85%、女性79%を占めている。前回調査結果のそれと比較すると男性は7倍増に、女性では52倍の増加となっている。

⑥ 運転頻度

最近1ヶ月の運転頻度についてみると「ほとんど毎日運転する」が、男性は71%、女性で62%となっている。次いで、「週に3～4日運転している」が男性10%、女性12%で、「週に1～2日運転している」は、男性9%、女性は11%となっている。前回調査結果と比較すると、「ほとんど毎日運転する」は、男性が5%、女性は6%増となっている。

⑦ 走行距離

過去1年間に走行した距離は、5,000km未満の比率が減少しているもののその他についてはその比率が高くなっている。前回調査結果と比較すると5,000～10,000km未満では男性が3%増、女性は7%増で、10,000～15,000km未満では男性が4%、女性は5%と女性の方が走行距離が延びている。

⑧ 事故・違反の有無

最近1年間で事故や違反をしたことがあるかどうかとの質問に対して、事故・違反をしたことがあると回答しているのは、男性が21%、女性は12%となっている。前回調査結果と比較すると、男性で1/2減に、女性では約1/4の減少となっている。

(3) 初心運転者の運転意識・態度等の変化

初心運転者であった当時の運転意識・態度等が、2年を経過した現在どのように変化しているかについて、まとめた結果は、次の通りである。

① 攻撃的運転傾向としては、5割の男女が「歩行者や自転車をじゃま」とおもう、男性の特に若年者が他車に追い越されることを不快と考えている。

運転意識については、平成2年度の調査結果と同様「運転中、歩行者や自転車をじゃまに思うことがよくある」と「追い越されるのは、あまり気分のいいものではない」とに男女とも高い肯定比率を示し、「歩行者をじゃまに思う」は、男女の各年齢層で減少しているが、2年経過した現在でも、5割の男女が運転場面で歩行者や自転車をじゃまであると考え、「追い越されるのは、気分がよくない」は、男性の特に若年者が他車に追い越されることに不快と考え、女性については加齢とともにその意識はなくなっている。

「他人に自分の運転を批判されると腹がたつ」は、女性にその比率が若干高くなっており、他人に運転技能を批判されて腹がたつとしているのは、女性に多いようだ。

運転の態度、行動面では「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」としているものは、男性で10%、女性で6%存在している。「車間距離をあけると他の車に割り込まれるのであまりあけないようにしている」は、2年後でも、他車の割り込を拒否して車間距離をあけない運転をしている傾向は男性にあるようだ。「自分の方が優先だと思ったら道を譲ることはほとんどない」は、今回で

も男女とも加齢とともに増えている。自分が優先だから道を譲ることはしないと譲り合いを拒否する傾向が強く出ている。

② 遵法傾向は、男女とも遵法性が高く、女性は9割を超えその認識が高い。

「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」は、男性では初心時に比べて更に遵法の度合いが高くなっており、女性では、その割合は9割を超えておりその認識が高くなっている。

「10km程度のスピードオーバーであれば車の流れに乗って走る」は、初心時も9割前後の男女が、多少の速度超過でも交通の流れに入って走るとしていたが、2年経過した現在も同様に流れに乗って走ると回答している。特に、今回は女性に顕著となっている。

「一時停止の場所でも見通しがよければ停止しないで通過する」と「駐車禁止の場所でも、気にせずに駐車する」は、今回調査でも10%前後の回答となっている。「見通しがよければ一時停止しない」は、現在でも1割程度の男女が一時停止場所で停止しないで通過するものが存在し、また「駐車禁止の場所でも駐車する」は、前回同様、駐車禁止場所でも駐車するとするものが男女ともに1割弱存在している。

③ 依存的傾向については、初心時と同じ8割を超える男女が依然としてベテランドライバーに甘えてる。

「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」は、交通場面で他車（者）に依存的意識として高い比率を示しており、2年後の現在でも初心時と変わらず8割を超える男女が依然としてベテランドライバーに甘えがあるようである。「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「前の車についていけば安心して右左折できる」は、今回の調査と前回の調査結果と同じ傾向を示し、いずれも、男女とも加齢とともにその回答した比率は減少している。「迷惑をかけるのはお互いさま」、「譲ってくれるので進路変更に不安はない」、「前の車についていけば右左折は安心」は、特に変化は見られなかった。

④ 歩行者への態度については、歩行者保護を優先している。

「駐車中の車のわきを通るときは人が飛び出してこないか、十分注意している」については、現在も、男女とも9割を超えるものが人の飛び出しに注意を払っている。「歩行者が横断歩道で手を上げて止まらずに通るが多い」については、反面解釈すると9割が交通弱者である歩行者保護を優先している。

⑤ 運転への価値意識は、車は単なる移動手段であるとの意識が強くなっている。

「目的がなくとも、運転することじたいが楽しい」は、前回調査時より回答が男女とも減少している。「車は、単なる移動の手段にしかすぎない」については、今回調査では、男女ともその比率が高くなっていることで、それだけ車は移動手段であるという考え方が強くなっている。

⑥ 運転に対する緊張傾向については、運転はこわく、疲れるとしている。

「運転はこわいものだと思う」は、現在でも、7割を超える男女が運転はこわいと思っている。しかも、女性は運転する不安感が高くなっていることである。「運転は緊張で疲れる」は、男女とも減少したことである。5割強の男女が加齢とともに運転は疲れると感じている。

「人通りの多い、狭い道でも、あまり気にせず走れる」については、男女とも運転の経験を積んだことにより、そのような道でも気にしないで走れるとするものが多くなり、初心時より運転に対する不安感や緊張感の度合いがややもすると緩和されてきたようだ。

(4) 初心運転者の運転技術の自己評価等の変化

- ① 一般道路での運転技術における変化は、男性は、肯定回答比率が増え「知らない道での運転」、「大型車への追従」、「やや速い流れに合わせた運転」、「右折」の順に増加率が高く、女性は、「やや速い流れに合わせた運転」に対する肯定比率が増えているものの、「知らない道での運転」と「大型車への追従」については、むしろ僅か減少している。女性にとっては、前方の情報が取りにくく、威圧感のある「大型車への追従」や、多くの情報を積極的に取り入れ、瞬時に判断しなければならない「知らない道での運転」は、不安をかきたて経験を積んでもなかなか苦手意識がぬけないようである。
- ② 条件の悪い環境での走行は、男性では、今回のほうが肯定比率が高く、順序は、「山道」、「夜の運転」、「雨の日」となっており、容易に走れるとする意見が高い。女性で、肯定比率が増えたのは、「山道」であった。これについては、男性は、経験を積み「なんとかできる」という自信が、女性は、経験を積んでも、「嫌い、苦手」という最初のイメージがなかなかぬけないものと思われる。
- ③ 高速走行については、男性は、初心時に比べ実際に高速走行の経験を積んだことによるものと思われ、女性でも、直接、経験や慣れが影響しているものと思われる。
- ④ 低速での運転技術は、男女とも肯定比率が増し、特に女性でこの傾向が目立っている。
- ⑤ 自己の運転技術の総合的な評価は、女性は僅かに伸びており、自分の運転技術を高く評価している。

(5) 初心運転者の運転行動の特徴の変化

① 男性の初心運転者に問題が多いと思われる特徴

ア 信号の見落とし

男性は、信号に対する配慮不足が女性より僅かながら多い傾向にある。男性の信号に対する意識の在り方に不足があることを示しており、信号に対する関心の度合いは、運転経験の積み重ねにより高まることなく、むしろ低下する傾向にある。

イ 後ろに車が接近総じて、男女とも後方への警戒が不足する傾向があり、この傾向は男性に顕著となっており、2年経過後も目立つほどの改善傾向が示されていない。

ウ 合図をせずに車線変更

初心時と2年後では、女性より男性で高くなっているが、男性の2年後においても、若年層で高いままになっている。これは男性の、特に若年層の進路変更時における難点を示すもので、運転経験によっても改善されにくくなっていることを示唆している。

② 女性の初心運転者に問題が多いとみられる特徴

ア 青信号に変わったのに気づかない

女性の場合、2年後は若干増加する傾向となっている。青信号に変わったことに「うっかりする」割

合をみると、女性の場合、経験の蓄積による改善がやや困難なことが示されている。

イ 右折禁止や一方通行の見落とし

女性では、特に25歳以上で微増傾向となっており、運転経験年数による改善の兆しはないように思われる。

ウ すれ違いの判断に迷う

「すれ違い時の判断の迷い」は、男性よりも女性にかなり多くみられる特徴と言える。

エ 出てこないと思った車が出てくる

2年経過後も、女性のほうが、男性よりも危険予測に対する構えの不足は、運転経験により改善され難いものになっていると思われる。

オ 右折時の迷い

総じて、「右折時の迷い」は女性に現れやすい特徴といえる。

カ 合流時のタイミングが合わない

女性は、「合流時の戸惑い」が生じやすく、これが2年を経過した後も目立つほどの減少傾向にあることを認めることができない。

キ 他車に譲るか迷う

「他車に譲るか迷う」ことは、運転経験に左右されることが比較的少なく、男性より、女性に多くみられる。

ク ハンドルの戻し遅れ

「戻し遅れ」は、初心時の女性に目立つ現象であったが、2年経過後には若干少なくなる傾向が認められる。

ケ 下り坂でフットブレーキだけを使う

肯定回答比率は、総じて女性に高くなっている。下り坂での速度調節の仕方が、基本から外れたものになりやすいことがこの結果に示されているものといえる。

コ 定速走行ができない

「定速走行ができない」と感ずることがいずれかといえば、女性に多くしかも25歳以上で多い傾向にある。

サ 左折時のハンドルの切りすぎ

初心時は、男女ともほぼ同率であったが、2年後は僅少差ながら男性が減少し、女性は増加の傾向にある。

ハンドル操作の不適切さを自ら意識せざるを得ない事態が増加する気配がある。

シ 同乗者から怖いと言われる

「同乗者から怖いと言われる」ことが、女性に多い。しかし、2年後には、比較的減少しているもののそれでも、男性より同乗者から怖いと言われる率が若干高い。

第2章 調査研究実施の背景と枠組み

2-1 初心運転者の事故の特徴

(1) 分析の対象とした死亡事故

平成4年中に発生した死亡事故は、10,891件で、そのうち自動車が第1当事者である事故は7,985件（73.3%）であった。ここでは、これらの事故を年齢層（24歳以下と25歳以上に分類）と事故車種の免許取得後の経過年数（1年未満と1年以上に分類）の2つの指標から分類して、初心運転者の事故の特徴について分析する。

一般的に、対象となる事故を免許取得後の経過年数だけで分類すると、初心運転者の大半が若年者で占められ、年齢要因の影響を大きく受ける。そこで、年齢要因を統制するために、24歳以下の経過年数が1年未満と1年以上の事故に、また、25歳以上の経過年数が1年未満と1年以上の事故にそれぞれ分けて比較することとした。その結果、若年層である24歳以下の年齢層においては、免許取得後の経過年数が1年未満の719件と1年以上の1,947件を、また、25歳以上の年齢層では、1年未満の98件と1年以上の5,029の事故を対象とした。両年齢層における分析対象は、無免許等の192件を除いた7,793件である（表2-1）。

表2-1 当事者別年齢層別免許取得後経過年数別死亡事故件数

		(平成4年中)						
年齢 当事者		24歳以下			25歳以上			合 計
		1年未満	1年以上	無免許等	1年未満	1年以上	無免許等	
乗 用 車	政令大型車					23		23
	大 型 車					23		23
	普 通 車	558	1,398	68	58	2,527	39	4,648
	軽自動車	34	78	6	5	186	2	311
	小計	592	1,476	74	63	2,759	41	5,005
貨 物 車	政令大型車	5	28		4	297		334
	大 型 車	4	16		3	153		176
	普 通 車	65	279	7	15	917	15	1,298
	軽自動車	52	147	8	12	862	29	1,110
	小計	126	470	15	34	2,229	44	2,918
特 殊 車		1	1	1	1	41	17	62
合 計		719	1,947	90	98	5,029	102	7,985

(2) 初心運転者の事故の推移

免許取得後の経過年数が1年未満である第1当事者の事故を交通事故による死者数が最も減少した昭和54年からの推移（指数）で見ると、昭和60年までは全事故、死亡事故ともに大きな変化がなく推移した。しかし全事故は、昭和61年に前年比で48.5%の増加率を示して、一挙に約7万件に急増した。その翌年には、若干減少を示したものの、昭和63年と平成元年の2年間で更に増加し、平成元年には76,904件とピークに達し、全交通事故件数の12.5%を占めた。平成2年以降は減少に転じており、平成4年は前年比で1.9%（-1,388件）の減少率を示した。

一方、死亡事故についても若干の時期的なズレが見られるものの、全事故と同様の傾向で推移している。昭和62年に初めて年間1,000件を超え、その後3年連続増加し平成2年にピークに達した。しかし、初心運転者の死亡事故も平成3年以降減少に転じている。

このように初心運転者の事故は、全事故は平成元年に、死亡事故は平成2年にそれぞれピークに達したが、以後減少傾向を示している（表2-2、図2-1）。

表2-2 事故車種の免許取得後1年未満の事故件数の推移

年	全事故		死亡事故	
	件数	指数	件数	指数
54年	46,532	100	873	100
55年	44,637	96	895	103
56年	44,138	95	852	98
57年	45,418	98	893	102
58年	45,884	99	862	99
59年	43,564	94	883	101
60年	46,950	101	881	101
61年	69,710	150	842	96
62年	67,475	145	1,144	131
63年	71,352	153	1,318	151
1年	76,904	165	1,331	152
2年	73,964	159	1,352	155
3年	72,417	156	1,226	140
4年	71,029	153	1,209	138

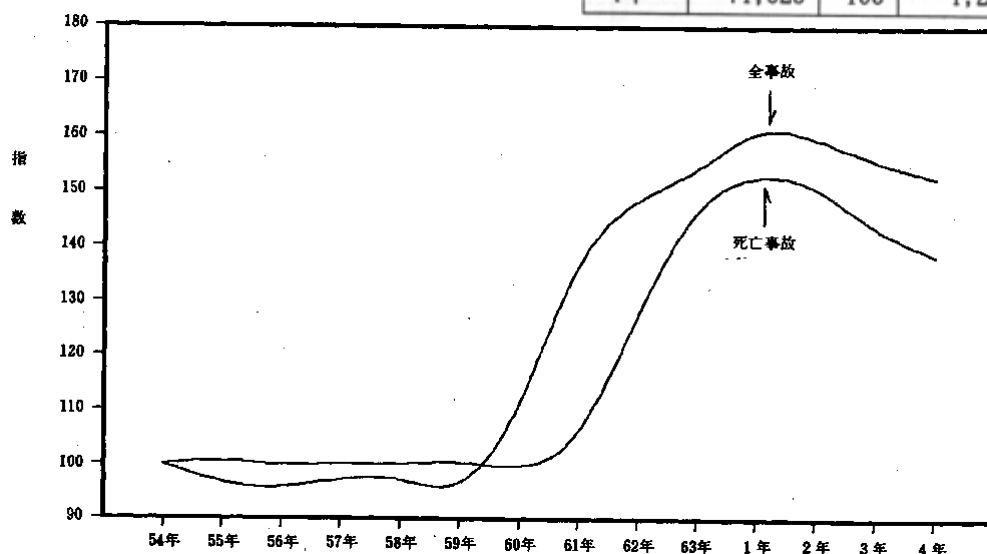


図2-1 免許取得後の経過年数が1年未満の事故の推移

(3) 初心運転者の事故の特徴

① 単独事故が多い若年の初心運転者

初心運転者（自動車運転中）が起こした事故の相手当事者は、24歳以下の年齢層で特徴がみられる。1年未満の初心者が多いのが、「物件等」で38.4%を占め、単独事故が初心運転者事故の約4割と多いことを示している。同じ24歳以下の若年者にあっても1年以上の経過年数を有する運転者の事故では、これが27.3%と低い。1年以上の運転者に多いのが歩行者事故で、1年以上の運転者に比べると約8ポイント高い28.9%を占めている。25歳以上の年齢層の事故ではこのような差異はなく、単独事故が若年の初心運転者に多い事故の形態であるといえる（表2-3）。

若年の初心運転者に特徴的な単独事故を更に詳細にみると、電柱への衝突と路外逸脱が1年以上の運転者に比べて高い構成率を示している（表2-4）。

表2-3 年齢層別事故車種の免許取得後の経過年数別にみた相手当事者

(単位：件数)

1 当	24歳以下				25歳以上			
	1年未満		1年以上		1年未満		1年以上	
		構成率		構成率		構成率		構成率
2 当								
自動車	189	28.3	521	26.8	32	32.7	1,489	29.6
自動二輪車	36	5.0	85	4.4	7	7.1	330	6.6
原付自転車	16	2.2	74	3.8	1	1.0	181	3.6
自転車	48	6.7	164	8.4	8	8.2	454	9.0
歩行者	152	21.1	563	28.9	28	28.6	1,426	28.4
物件等	276	38.4	532	27.3	22	22.4	1,108	22.0
その他	2	0.3	8	0.4		0.0	41	0.8
合計	719	100.0	1,947	100.0	98	100.0	5,029	100.0

表2-4 年齢層別事故車種の免許取得後の経過年数別にみた事故類型

(単位：件数)

事故類型		24歳以下				25歳以上			
		1年未満		1年以上		1年未満		1年以上	
			構成率		構成率		構成率		構成率
人対車両		152	21.1	563	28.9	28	28.6	1,426	28.4
車両相互		290	40.3	850	43.7	48	49.0	2,463	49.0
車両物	電柱	67	9.3	107	5.5	3	3.1	195	3.9
	標識	13	1.8	28	1.4	2	2.0	32	0.6
	分離帯等	20	2.8	30	1.5	0	0.0	83	1.7
	防護欄等	55	7.6	114	5.9	7	7.1	217	4.3
	家屋・塀	20	2.8	55	2.8	2	2.0	77	1.5
	橋梁等	5	0.7	13	0.7	0	0.0	46	0.9
	その他	28	3.9	50	2.6	3	3.1	102	2.0
	計	208	28.9	397	20.4	17	17.3	752	15.0
単独	駐車車両	8	1.1	28	1.4	1	1.0	72	1.4
	路外逸脱	55	7.6	96	4.9	4	4.1	258	5.1
	転倒	2	0.3	8	0.4	0	0.0	7	0.1
	その他	3	0.4	3	0.2	0	0.0	19	0.4
小計		276	38.4	532	27.3	22	22.4	1,106	22.0
踏切		1	0.1	2	0.1	0	0.0	32	0.6
合計		719	100.0	1,947	100.0	98	100.0	5,029	100.0

② 単路のカーブに多い初心運転者の事故

事故の発生場所からその特徴をみると、これも若年層で顕著な違いが見られる。交差点で発生した事故は、1年未満の30.6%に対して1年以上では、38.2%と高く、運転に慣れるに従って交差点事故の占める割合が高くなっている。単路では、直線道路上の事故についてはほとんど差異がないが、カーブで1年未満の運転者の事故の割合が高くなっている。単路では、直線道路上の事故については、ほとんど差異がないが、カーブで1年未満の運転者の事故の割合が高くなっている。1年未満の初心者の場合、カーブで30.2%の事故が発生しており、1年以上の運転者の21.5%と比較すると極めて顕著な差であると言える。速度の調節と適正なハンドル操作の要求されるカーブ地点での走行が初心運転者にとっては、危険性が高いことを表していると言える（表2-5）。

表2-5 年齢層別事故車種の免許取得後の経過年数別にみた道路形状

（単位：件数）

道路形状		24歳以下				25歳以上			
		1年未満		1年以上		1年未満		1年以上	
			構成率		構成率		構成率		構成率
交 差 点	信号あり	78	10.8	248	12.7	16	16.3	708	14.1
	信号なし	96	13.4	336	17.3	15	15.3	1,042	20.7
	交差点付近	46	6.4	180	8.2	9	9.2	371	7.4
	小計	220	30.6	744	38.2	40	40.8	2,121	42.2
単 路	カーブ	217	30.2	418	21.5	18	18.4	922	18.3
	一般単路	271	37.7	756	38.8	37	37.8	1,876	37.3
	トンネル	2	0.3	9	0.5	2	2.0	25	0.5
	橋	7	1.0	17	0.9	1	1.0	45	0.9
	小計	497	69.1	1,200	61.6	58	59.2	2,867	57.0
踏 切		1	0.1	2	0.1		0.0	33	0.7
一般交通の場所		1	0.1	1	0.1		0.0	8	0.2
合 計		719	100.0	1,947	100.0	98	100.0	5,029	100.0

③ 事故の主要原因を違反でみると速度超過が多い

事故発生の主要原因となる法令違反は、一般的には最高速度違反で計上される場合が多い。その中にあっても、初心運転者は最高速度違反の占める割合が極めて高い。この傾向は、24歳以下の若年層で顕著であるが、25歳以上の初心運転者にも共通してみられる。

若年者の場合、1年未満の運転者の事故の46.3%が最高速度違反である。これに対して1年以上の運転者では、36.8%と低い。また、25歳以上の年齢層では、初心運転者事故の22.4%、1年以上の免許経過年数を有する運転者の事故の17.0%が最高速度違反であり、この年齢層においても初心運転者の事故で最高速度違反の占める割合が高くなっている。

このように、初心運転者の事故は、年齢に関係なく速度の出しすぎが事故の主要原因になっており、交通状況に見合った適正な速度判断が不得手である側面を示している（表2-6）。

表2-6 年齢層別事故車種の免許取得後の経過年数別にみた法令違反

(単位：件数)

違反		24歳以下				25歳以上			
		1年未満		1年以上		1年未満		1年以上	
			構成率		構成率		構成率		構成率
信号無視		21	2.9	72	3.7	7	7.1	189	3.8
通行区分違反		23	3.2	68	3.5	3	3.1	224	4.5
最高速度違反		333	46.3	717	36.8	22	22.4	857	17.0
横断等禁止		4	0.6	31	1.6	1	1.0	77	1.5
追越し違反		14	1.9	43	2.2	1	1.0	72	1.4
踏切不停止		1	0.1	2	0.1		0.0	29	0.6
右折違反		1	0.1	5	0.3		0.0	27	0.5
左折違反		2	0.3	2	0.1		0.0	27	0.5
優先通行妨害		20	2.8	68	3.5	3	3.1	236	4.7
交差点安全進行		4	0.6	36	1.8	3	3.1	113	2.2
歩行者妨害等		23	3.2	87	4.5	4	4.1	232	4.6
徐行違反		7	1.0	8	0.4	1	1.0	50	1.0
一時不停止		12	1.7	40	2.1	3	3.1	211	4.2
酒酔い運転		18	2.5	89	4.6	8	8.2	299	5.9
過労運転		27	3.8	45	2.3	2	2.0	179	3.6
安全運転義務その他	運転操作	37	5.1	66	3.4	3	3.1	269	5.3
	漫然運転	43	6.0	146	7.5	9	9.2	561	11.2
	脇見運転	68	9.5	229	11.8	13	13.3	641	12.7
	動静不注視	10	1.4	43	2.2	4	4.1	154	3.1
	安全不確認	24	3.3	72	3.7	8	8.2	329	6.5
	安全速度	21	2.9	55	2.8	3	3.1	158	3.1
	その他	1	0.1	3	0.2		0.0	15	0.3
その他		5	0.7	18	0.9		0.0	66	1.3
調査不能			0.0	2	0.1		0.0	14	0.3
合 計		719	100.0	1947	100.0	98	100.0	5029	100.0

④ 初心運転者の事故直前の速度は高い

速度の出しすぎから事故を起こしやすい初心運転者の特徴は、危険認知時点の自車の速度によく表れている。ここで分析の対象とした7,793件の全事故の危険認知速度の平均は53km/hである。一般的に危険認知速度を指標として車両の走行速度をみると、年齢要因が大きく関与しており、若年者ほど速度が高い。しかし、同じ年齢層にあっても運転経験による差も大きい。24歳以下の若年者でみると、1年未満が平均で66.85km/hと高いのに対して、1年以上では61.17km/hと約6km/h低い。また、25歳以上の年齢層でみると、1年未満が51.65km/hであるのに対して、1年以上では47.78km/hと低い。

ここで車両の走行速度の指標とした危険認知速度は、事故を起こした運転者が事故の相手を認め危険を

認知した時点の速度と定義されており、具体的には、事故回避行動をとる直前の速度である。前節の事故発生時の法令違反と合わせて考えると、運転経験の長い運転者は、速度以外の事故要因も関係しているのに対して初心運転者の場合は、その多くは、速度要因が大きく関与していると推察される（表2-7、図2-2）。

表2-7 年齢層別事故車種の免許取得後の経過年数別にみた危険認知速度

認知速度	24歳以下				25歳以上				合 計	
	1年未満		1年以上		1年未満		1年以上			構成率
		構成率		構成率		構成率		構成率		
停止中	0	0.0	0	0.0	0	0.0	21	0.4	21	0.3
10km/h以下	10	1.4	69	3.5	9	9.2	336	6.7	424	5.4
20km/h以下	35	4.9	107	5.5	4	4.1	474	9.4	620	8.0
30km/h以下	18	2.5	76	3.9	5	5.1	329	6.5	428	5.5
40km/h以下	48	6.7	149	7.7	13	13.3	678	13.5	888	11.4
50km/h以下	84	11.7	247	12.7	15	15.3	919	18.3	1,265	16.2
60km/h以下	117	16.3	292	15.0	17	17.3	877	17.4	1,303	16.7
70km/h以下	69	9.6	270	13.9	14	14.3	454	9.0	807	10.4
80km/h以下	123	17.1	291	14.9	6	6.1	402	8.0	822	10.5
90km/h以下	42	5.8	79	4.1	4	4.1	114	2.3	239	3.1
100km/h以下	90	12.5	217	11.1	7	7.1	212	4.2	526	6.7
120km/h以下	52	7.2	106	5.4	2	2.0	124	2.5	284	3.6
140km/h以下	12	1.7	21	1.1	1	1.0	26	0.5	60	0.8
160km/h以下	8	1.1	4	0.2	0	0.0	4	0.1	16	0.2
180km/h以下	1	0.1	0	0.0	0	0.0	0	0.0	1	0.0
調査不能	10	1.4	19	1.0	1	1.0	59	1.2	89	1.1
合 計	719	100.0	1,947	100.0	98	100.0	5,029	100.0	7,793	100.0

平均速度	66.85	61.17	51.85	47.78	52.93
------	-------	-------	-------	-------	-------

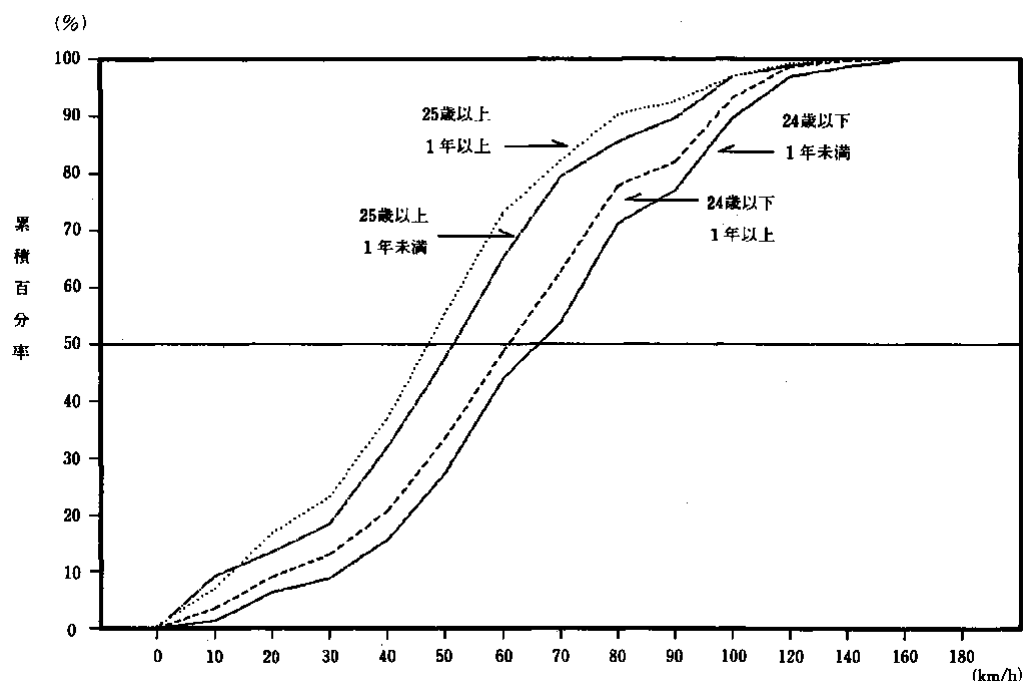


図2-2 年齢層別事故車種の免許取得後の経過年数別にみた危険認知速度

⑤ 若年初心者に多い当人死亡の事故

発生した死亡事故で第1当事者自身が死亡するケースは若年の初心運転者に多い。24歳以下の年齢層で、1年未満の第1当事者自身が死亡した事故は38.2%である。これに重傷の9.3%を加えると47.5%にもなり、発生した事故の半分近くが当人にとって重大事故となっている。反対に、第1当事者自身が無傷である死亡事故は、1年未満が39.1%であるのに対して、1年以上の運転者の事故は50.8%と多い。つまり、初心運転者の事故は、当人自身死亡する事故が多く、これは初心運転者に多い単独事故が反映していると考えられる。一方、運転経験を持つ運転者の場合、単独事故が少なくなる反面、加害事故の割合が高くなるようである。25歳以上の年齢層にあっては、このような傾向はみられない（表2-8）。

表2-8 事故類型別年齢層別事故車両の免許取得後の経過年数別にみた第1当事者の被害程度

	24歳以下				25歳以上			
	1年未満		1年以上		1年未満		1年以上	
		構成率		構成率		構成率		構成率
死亡	275	38.2	651	33.4	33	33.7	1,830	36.4
重傷	67	9.3	129	6.6	7	7.1	198	3.9
軽傷	96	13.4	178	9.1	8	8.2	327	6.5
損傷なし	281	39.1	989	50.8	50	51.0	2,674	53.2
小計	719	100.0	1,947	100.0	98	100.0	5,029	100.0

⑥ 初心者事故に多い判断ミス

事故の原因を運転者の人的要因からみると、24歳以下の若年者で特徴が見られる。経過年数の1年未満と1年以上で比較すると、初心運転者の事故は状況判断の誤りが64.1%を占め、1年以上の運転者の事故の51.9%に比べて約12ポイントも高くなっている。これに対して、漫然運転、わき見運転など認識の欠如が原因となった事故は35.6%で、1年以上の運転者の事故に比べて低い。つまり、わき見したり、状況をよく確認しないために、それが原因となって発生する事故は、運転に慣れた運転者に多く、初心運転者の事故には少ない。初心運転者は、運転経験の多い運転者に比べて、状況をよく見て運転しているが、それが危険な状況であるという判断に結びつかないようである。具体的には、自分の車両の速度感覚を誤ったり、相手当事者の行動を読み誤ったり、あるいは、道路形状を誤認する等、判断ミスが大きいと言える（表2-9）。

表2-9 年齢層別事故車種の免許経過年数別にみた人的原因

		(単位：件数)							
		24歳以下				25歳以上			
		1年未満		1年以上		1年未満		1年以上	
人的原因			構成率		構成率		構成率		構成率
認識の欠如	漫然運転	78	10.8	226	11.6	14	14.3	836	16.6
	脇見運転	98	13.6	361	18.5	17	17.3	918	18.3
	動静不注視	21	2.9	98	5.0	7	7.1	299	5.9
	安全不確認	56	7.8	235	12.1	18	18.4	874	17.4
	発見の遅れ	2	0.3	15	0.8	0	0.0	39	0.8
	その他	1	0.1	0	0.0		0.0	2	0.0
小計		256	35.6	935	48.0	56	57.1	2968	59.0
判断の誤り	運転感覚の誤り	73	10.2	159	8.2	5	5.1	196	3.9
	相手依存の判断	3	0.4	15	0.8	0	0.0	35	0.7
	その他判断誤り	82	11.4	190	9.8	5	5.1	395	7.9
	交通環境の誤認	49	6.8	106	5.4	6	6.1	226	4.5
	その他	254	35.3	540	27.7	26	26.5	1197	23.8
小計		461	64.1	1010	51.9	42	42.9	2049	40.7
操作の誤り		2	0.3	2	0.1	0	0.0	12	0.2
合計		719	100.0	1947	100.0	98	100.0	5029	100.0

(4) まとめ

初心運転者が第1当事者となって発生した事故は、平成3年と4年の2年間で減少する気配がみられる。しかし、死亡事故率（死亡事故件数÷全事故件数×100で算出）みると、運転経験3年以上の運転者で1.4%台の一定の比率に落ちつくのに対して、1年未満では1.7%、2年未満で1.6%と高い数値を示す。これは、初心運転者の事故がこれまでにみたように、非常に高い速度で電柱やガードレールに激突したり、道路外に転落する事故が多いことと決して無縁ではない。つまり、初心運転者は自らの事故によって自らの命を失うケースの多いことが窺われるのである。

ここでは、初心運転者の事故の特徴を明らかにするために年齢要因を統制した。その結果、若年者以外の年齢層では、速度要因を除いて特に顕著な差異はみられなかった。これは、初心運転者は年齢に関係なく交通状況に見合った速度判断が不得手であることを示していると考えられ、初心運転者の重要なウィークポイントの一つであると言える。高年齢層の初心運転者の事故は、速度判断を除いては経験のある運転者の事故の特徴とは大きな差はない。

以下、主に若年の初心運転者の事故の特徴について整理すると、次のようになる。

- ① 初心運転者の事故は、電柱やガードレールに衝突したり、道路外に転落する単独事故が多い。
- ② 初心運転者の事故は、カーブ地点での事故が多い。
- ③ 初心運転者の事故は、速度の出しすぎが原因である事故が多い。
- ④ 初心運転者の事故は、当人自身が死亡する事故が多く、しかも、事故が発生した場合、死亡事故になる確立が高い。
- ⑤ 初心運転者の事故は、判断ミスによるものが多く、危険性に対する尺度に問題がみられる。

これらの点を総合して考えてみると、初心運転者は運転への集中度は高く、交通状況をよく見て運転していると言える。しかし、認知した交通状況に対する判断が粗雑であることが、初心運転者の事故の特徴から窺うことができる。つまり、認知された状況が危険であるか、安全であるかの判断の尺度が十分に形成されていないことにある。これは、初心運転者の危険尺度が観念的に形成されたものであって、実体験に基づいたものではないことに問題がある。疑似体験等を含めた初心運転者教育の可能性が示唆されよう。

2-2 初心運転者数の推移

平成4年中の初心運転者数は、3,194,754人で全免許保有者数64,172,276人に占める割合は、5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4年までの7年間について、年齢別、男女別にみると（巻末資料付録2参照）16～19歳代にあっては暦年増加の傾向にあり、男性は昭和61年に124万人であったものが平成4年では約120万人（4.8%増）に、女性では61年の約67万人が平成2年には約70万人（11.9%増）と増加している。20～24歳代は、63年までの増加傾向がその後減少傾向にあり、25～29歳代及び30歳以上にあつては、ともに減少している。

次に、免許適齢人口及び全免許保有者数に対して初心運転者数がどの程度の割合（巻末資料付録3参照）であるかをみてみると、免許適齢人口に占める初心運転者数の割合は、毎年増加の傾向となっている。また、全免許保有者数に対しては、平成2年までは約6%であったものが、平成3年以降は5%程度で推移している。

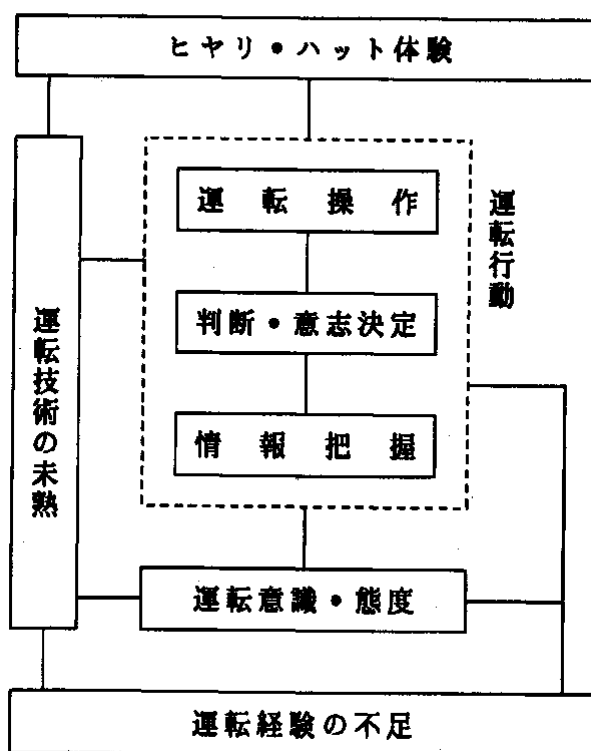
これら初心運転者の運転に対する意識と運転の実態等について、調査分析するものである。

2-3 本調査の枠組み

本年度の調査研究は、平成2年度に調査した初心運転者を追跡調査して、その者の2年経過後の運転意識と運転実態等がどのように変化しているかについて明らかにすることをねらいとした。

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

初心運転者の特性概念図



2-3-1 初心運転者の特性

初心運転者とは、一言でいえば、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。

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。勿論、公道を走行するのに必要な運転技術は、免許取得時に学習しているわけであるが、実際の公道の運転では、免許取得時には学べなかった種々の交通環境に直面することになる。そして、それ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。例えば、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わりあいに転換するわけで、そのことが車又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、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、

情報の把握→判断・意志の決定→運転操作

のプロセスに分けて考えられ、このプロセスのいずれかで不適切が発生しやすいのが初心運転者であると想定される。

以上、総合的な結果として、初心運転者には、ベテラン運転者とは異なるヒヤリ・ハット体験が発生して

いると考えられる。特に事故違反群と優良群でヒヤリ・ハット体験がどのように異なるかの分析は有用なものと考えられる。

2-3-2 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部分である。

② 運転意識・態度

初心運転者の運転意識・態度として特徴的なものは、

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

などであろう。

③ 運転行動の特徴

運転行動を

情報把握→判断・意志決定→運転操作

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

④ ヒヤリ・ハット体験の特徴の把握

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

第3章 調査の方法

3-1 調査対象

初心運転者の運転意識・態度、運転実態等を明らかにする目的に沿って、本年度の調査対象は、平成2年度に調査研究の対象とした初心運転者4,097名に対して、アンケートを郵送し、2年経過したその者の運転意識・態度、運転実態等の経緯を調査した。

アンケートは、2,922名から回答を得そのうちの、2,863名（男性1,275名、女性1,155名）を分析の対象とした。

3-2 調査地域

調査対象地域は、北海道（札幌市）、秋田県、山形県、栃木県、富山県、愛知県、大阪府、岡山県、山口県、香川県、福岡県、鹿児島県の12道府県である。

3-3 調査方法

道府県自動車安全運転センターから、調査対象者にアンケート用紙を発送し、回収する方法で行った。未回収のものに1回の督促（アンケートの再発送）を実施した。

3-4 調査期間

調査期間は、平成2年10月1日から10月31日までの1月間とした。

3-5 調査内容

調査内容は、次のとおりである。（巻末付録1参照）

- (1) 調査対象者の属性に関する項目
- (2) 運転の実態に関する項目
- (3) 運転意識、態度に関する項目
- (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
- (6) 運転行動に関する項目
- (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) 性別、年齢別、調査対象県別構成

平成2年度調査対象であった初心運転者4,097名にアンケートを郵送し、回収した。回収件数は2,922件で、質問項目に未記入等の不完全票を除き、分析に用いた件数は、2,863件（男性1,275件、女性1,588件）であった。この性別、年齢別及び調査県別の回収結果は、表1及び表2のとおりである。

表1 調査県別回収結果

県 別	発 送 件 数 A	回 収 件 数 B	有 効 件 数 C	回 収 率 (B/A*100)	有 効 率 (C/A*100)
北海道	371	238	233	64.2	62.8
秋 田	337	246	242	73.0	71.8
山 形	334	225	222	67.4	66.5
栃 木	351	257	256	73.2	72.9
富 山	272	207	202	76.1	74.3
愛 知	327	235	231	71.9	70.6
大 阪	367	271	266	73.8	72.5
岡 山	436	341	327	78.2	75.0
山 口	370	282	276	76.2	74.6
香 川	344	232	227	67.4	66.0
福 岡	286	191	186	66.8	65.0
鹿児島	302	197	195	65.2	64.6
合 計	4,097	2,922	2,863	71.3	69.9

表2 性別、年齢別、調査県別回収結果

区 分 年 齢 道府県	男 性					女 性					合 計	構成比
	～19の 2年後	20～24の 2年後	25～29の 2年後	30～の 2年後	計	～19の 2年後	20～24の 2年後	25～29の 2年後	30～の 2年後	計		
北 海 道	25	21	16	35	97	32	35	30	39	136	233	8.1
秋 田 県	31	28	9	35	103	34	34	30	41	139	242	8.5
山 形 県	32	23	14	37	106	27	31	14	44	116	222	7.6
栃 木 県	33	35	15	34	117	31	44	22	42	139	256	8.9
富 山 県	28	31	7	23	89	33	32	18	30	113	202	7.1
愛 知 県	25	30	15	35	105	29	37	26	34	126	231	8.1
大 阪 府	32	26	26	32	113	36	42	33	39	150	266	9.3
岡 山 県	30	50	34	41	155	34	46	41	51	172	327	11.5
山 口 県	39	34	12	37	122	45	41	26	42	154	276	9.7
香 川 県	22	26	19	37	104	29	31	19	44	123	227	7.9
福 岡 県	12	16	15	33	76	22	31	21	36	110	186	6.5
鹿児島県	17	20	13	35	85	21	33	20	36	110	195	6.8
合 計	326	340	195	414	1,275	373	437	300	478	1,588	2,863	100.0
構 成 比	25.5	26.7	15.3	32.5	100.0	23.5	27.5	18.9	30.1	100.0		

(注) 年齢は、平成2年度調査時の年齢で集計している。

(2) 未婚別構成

結婚の有無別については、男性の未婚者は65%、女性は58%で、前回調査結果と比較すると、男性で6%、女性で7%減少している。(図4-1-1)。

(3) 職業別構成

職業別にみると、男性は、「会社員、公務員等」が58%、「学生」が22%で、全体の約80%を占め、女性では「会社員、公務員等」が47%と「専業主婦」の21%で約70%を占めている。

前回調査結果と比較すると、男性の「会社員、公務員等」が11%増、女性は12%の増加を示しており、反面、「学生」については男性で12%減、女性女性で16%の減少となっている。「専業主婦」は4%高くなっている(図4-1-2)。

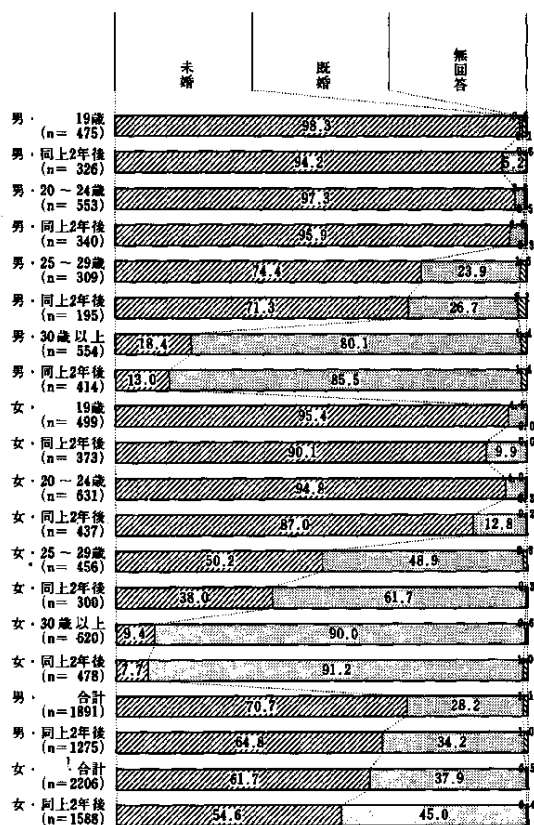


図4-1-1 性・年齢・調査年別未婚

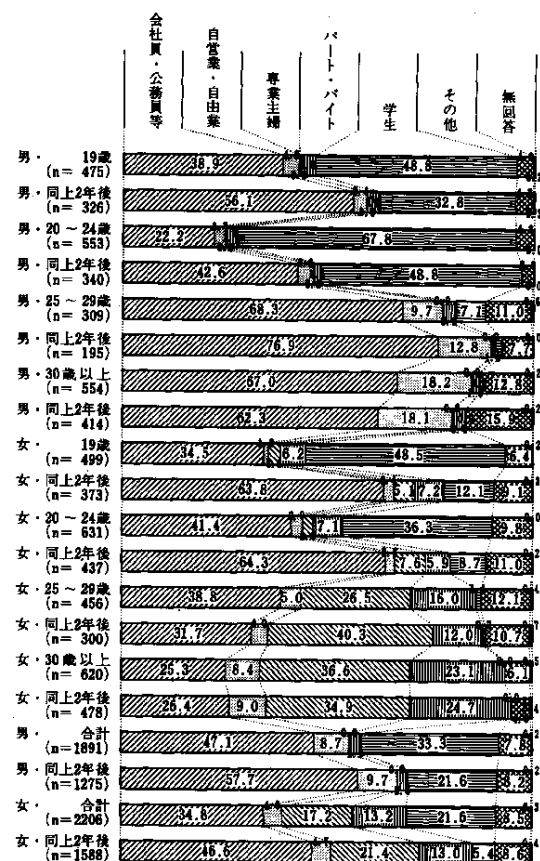


図4-1-2 性・年齢・調査年別職業

(4) 運転者群別構成

まったくプライベートな用件で車を運転している「マイカー運転者」、車の運転を職業としている「職業運転者」、本来の仕事以外で、仕事の都合上車を運転することのある「仕事の必要から車を運転している運転者」、そしてほとんど運転はしない「ペーパードライバー」の4項目のうち、何れかにあてはまるかを質問をした。その結果、男女ともに「マイカー運転者」が最も多くを占め、男性で75%、女性では87%を占めている。次いで「仕事の必要から運転する運転者」で、男性は18%、女性は6%となっている。ほとんど運転はしないとする「ペーパードライバー」は、男性4%、女性7%であった。

前回調査結果と比較すると、男女とも「マイカー運転者」が僅か1%ではあるが減少し、「仕事の必要から運転する運転者」は、男性で3%増、女性は約1%の増となっている。「ペーパードライバー」は、男性で1%、女性では2%の減となっている（図4-1-3）。

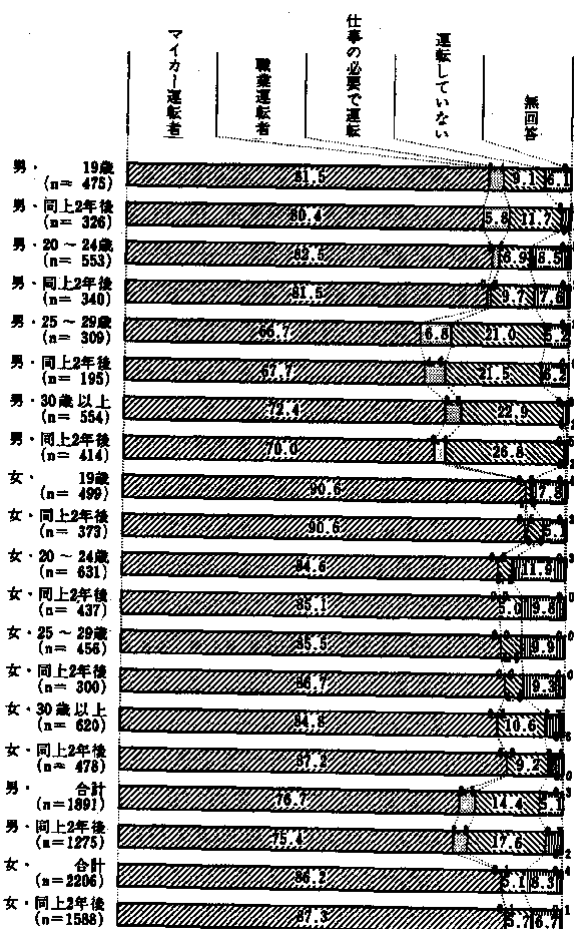


図4-1-3 性・年齢・調査年別運転者群

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については、男女ともに「普通乗用車」が最も多く、男性で77%、女性では57%を占めている。次いで、「軽乗用車」で男性が10%、女性は34%となっている。

前回調査結果と比較すると、男性では、「普通乗用車」が7%増加し、女性は2%の増となっているが、「軽乗用車」については、男性で3%減に、女性にあっても2%の減少となっている（図4-2-1）。

(2) 運転目的

運転の主な目的別にみると、男性は、「通勤・通学」が47%で最も多く、次いで、「業務・仕事」が24%、「レジャー」が17%とこの3項目で88%を超えている。女性のこの3項目については、「通勤・通学」の43%、「買い物」の26%、「レジャー」の18%となっている。

前回調査結果と比較すると、男性は、「通勤・通学」が3%高くなっており、女性も2%の増となっている。「業務・仕事」は男性よりも女性の比率が高く約2%増であるが、「レジャー」目的は、男性より女性のほうが減少しており、反面、「買い物」は3%増となっている（図4-2-2）。

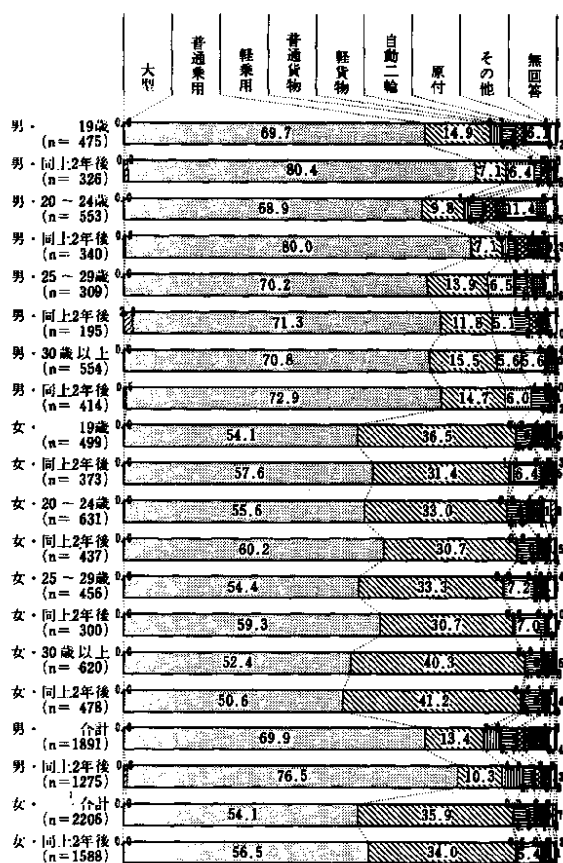


図4-2-1 性・年齢・調査年別主たる運転車種

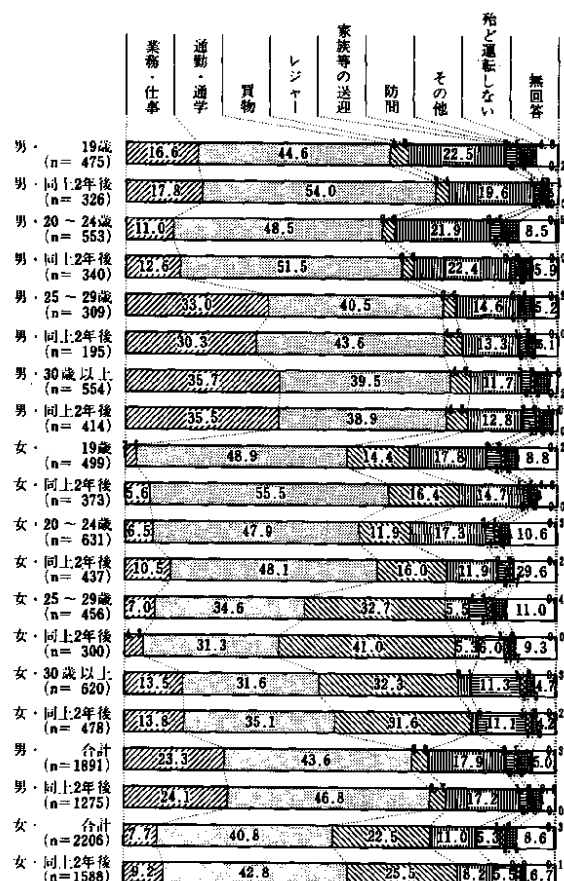


図4-2-2 性・年齢・調査年別運転目的

(3) 運転頻度

最近1月間の運転頻度については、「ほとんど毎日運転する」とするものが、男性では71%、女性は62%で、毎日運転している者の比率が高い。次に「週に3～4日運転している」で、男性10%、女性12%となっている。

前回調査結果と比較してみると、「ほとんど毎日運転する」では、男性が5%増、女性は6%増と多くなっており、その運転頻度が高くなってきている（図4-2-3）。

(4) 運転経験期間

運転をしなかった期間を除き実質的な運転の期間について質問したもので、男女とも3年以上の運転経験が、80%を超え男性では85%が、女性は79%となっている。前回調査結果と比較すると、調査時期が2年経過したことに伴い3年以上の運転経験が大半を占めている。反対に運転経験が短縮したのは男性の1年未満と2年未満の何れもが7%台で、女性のそれは10%以下となっている。（図4-2-4）。

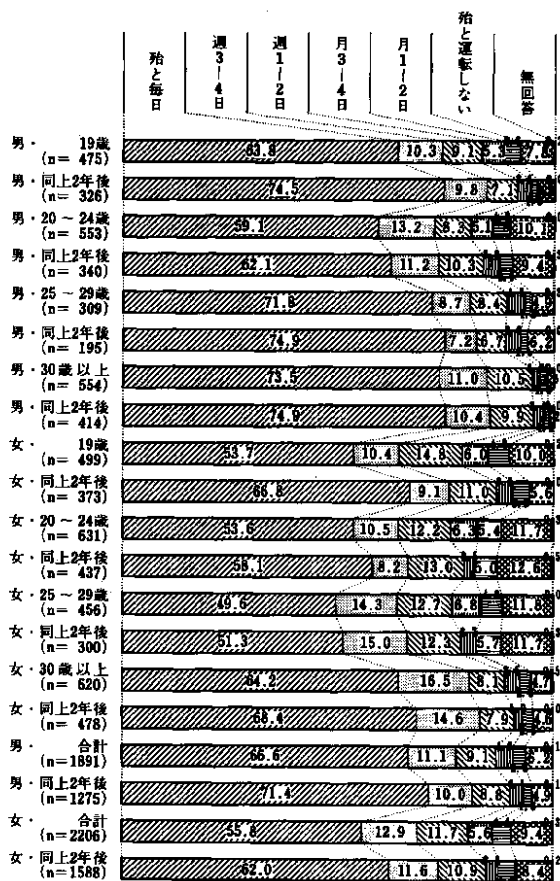


図4-2-3 性・年齢・調査年別最近1ヶ月の運転頻度

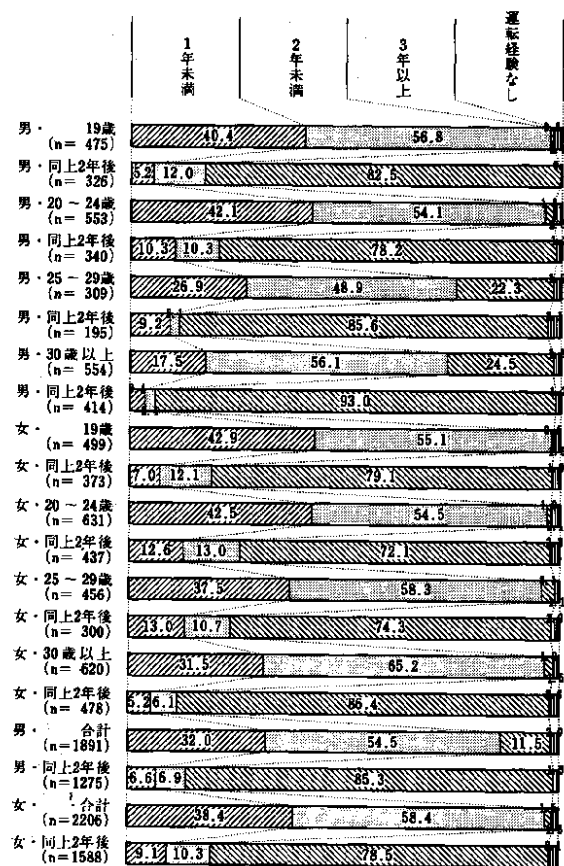


図4-2-4 性・年齢・調査年別実運転経験期間

(5) 走行距離

過去1年間の走行距離をみると、男性は1万km以上1万5千km未満が25%を占め、次いで5千km以上1万km未満が24%となっている。女性では5千km以上1万km未満が28%で、5千km未満が28%となっている。次いで、男性の5千km未満が16%、女性の1万km以上1万5千km未満が19%となっている。

前回調査結果と比較してみると、男女とも1万km以上1万5千km未満が5%増となっているほか、5千km以上1万km未満では女性7%増と前回調査に比べて高くなっている。逆に男性の5千km未満は、5%減で男性の走行距離が伸びていることがうかがわれる（図4-2-5）。

性別・年齢層別の走行距離を箱型図（ボックスプロット）で示したものが図4-2-6である。箱型図の説明は、巻末資料（付録3）のとおりであるが、簡単に説明すると、例えば、（図4-2-6）の男性の19歳の2年後の場合であれば、中央値は10,000kmで、箱の左端の6,000kmから箱の右端の18,000kmの間に50%のサンプルが含まれていることになる。性別の走行距離をみると、男性の年間走行距離の中央値は10,000kmに対し女性は5,000kmで、女性の走行距離は、男性の2分の1となっている。年齢層別の走行距離は、男性では19歳の2年後、20歳代の2年後の中央値が10,000kmとなっており、左端ヒンジは4,500kmから6,000kmで、右

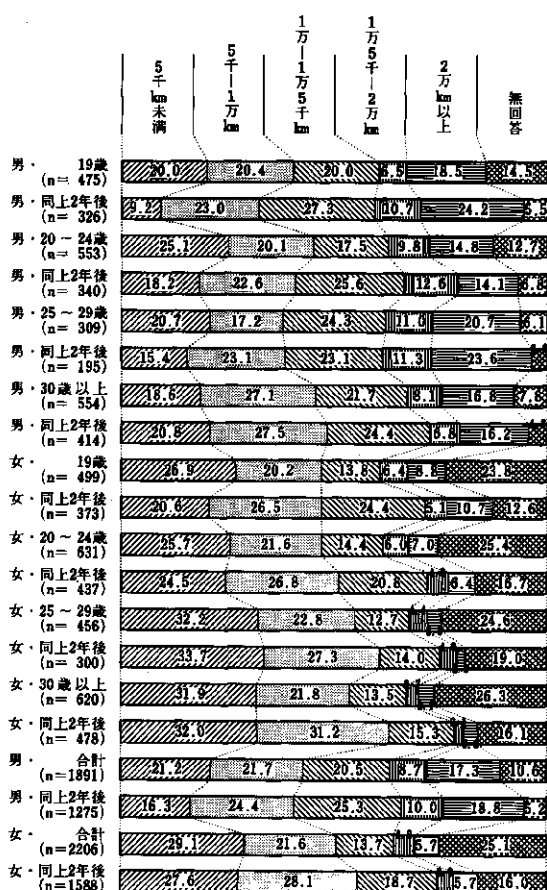


図4-2-5 性・年齢・調査年別年間走行距離

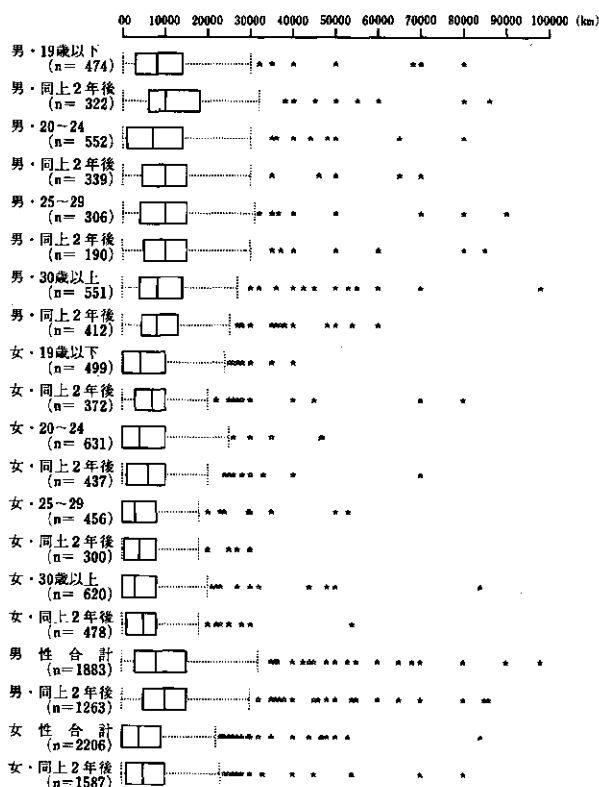


図4-2-6 調査年別性別年齢別年間走行距離

端ヒンジは13,000kmから18,000kmとなっている。女性では19歳の2年後が7,000kmであるが加齢とともに中央値が低くなっており、同様に左端ヒンジの19歳の2年後が3,000kmから低くなり、右端ヒンジも10,000kmから同じ傾向となっている。

次に、主に運転している車種別の走行距離をみると、男性では、特に普通貨物車が20,000kmと長く、普通乗用、軽貨物は10,000km、自動二輪車は8,000kmとなっている。女性の場合の中央値は、普通貨物が1番であるがサンプル数が8件であり結果の解釈は難しい。女性の場合は、普通乗用より軽乗用、軽貨物の走行距離の方が長い（図4-2-7）。

運転者群別からみた走行距離では、男性は職業運転者の走行距離が長く、年間20,000kmとなっており、左端ヒンジは10,000km、右端ヒンジは50,000kmで差は大きい。仕事の必要から車を運転する男性の中央値は12,000kmで、マイカー運転者は10,000kmとなっている。女性の場合は、職業運転者で中央値は13,000kmで、1件とサンプルが少ないが、女性の仕事の必要から運転している者の中央値は9,000kmで、男性に近い走行距離を示している。女性のマイカー運転者の中央値は5,000kmで男性の2分の1となっている（図4-2-8）。

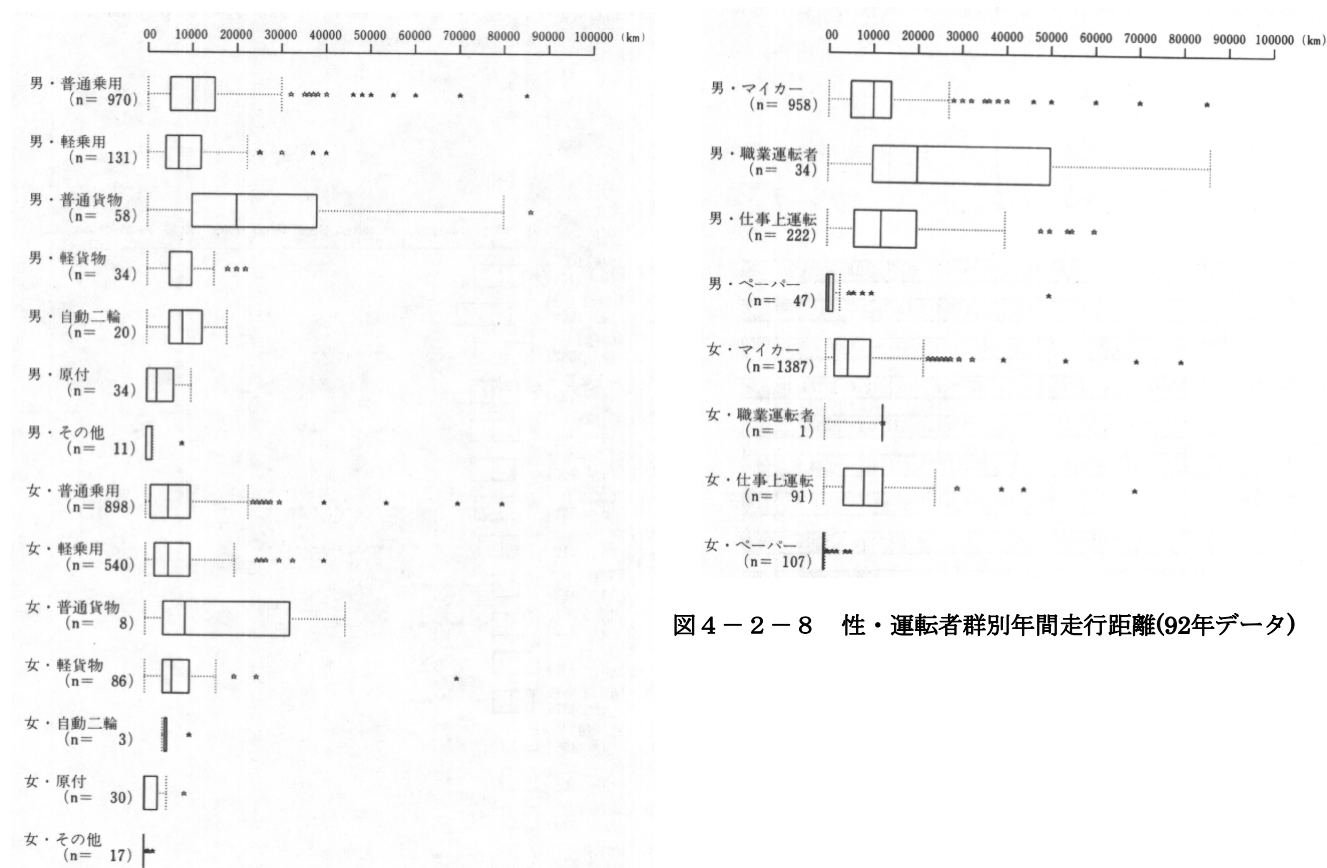


図4-2-8 性・運転者群別年間走行距離(92年データ)

図4-2-7 性・運転車種別年間走行距離(92年データ)

運転目的別からみた走行距離は、男性は「業務・仕事」、「通勤・通学」の中央値が共に10,000kmとなっている。レジャーの走行距離は7,000km、買い物は6,000kmである。女性の場合は、「業務・仕事」が9,000km、「通勤・通学」7,900kmとなっている。買い物は男性の2分の1で、女性の走行距離は、同じ運転目的（「業務・仕事」と「通勤・通学」を除く。）からみても男性の約半分となっている（図4-2-9）。

運転頻度別についての走行距離は、男性では、「ほとんど毎日運転している」が10,000kmで、左端ヒンジは7,000km、右端ヒンジは18,000kmとなっている。次に「週に3～4日」が、8,000kmとなっている。女性は、「ほとんど毎日運転している」が7,300kmで、左端ヒンジは4,000km、右端ヒンジは10,000kmで毎日運転しているようである（図4-2-10）。

職業別の走行距離は、男性では、「会社員・公務員等」が10,000km、「自営業・自由業」が8,000kmである。女性は、「会社員・公務員等」が7,300km、「自営業・自由業」と「パート・アルバイト」は男性の2分の1となっている。専業主婦は3,000kmで、男性の「パート・アルバイト」と同じ走行距離となっている。また、職業を持つ女性（運転目的別の「業務・仕事」）に比較すると走行距離が短い。（図4-2-11）。

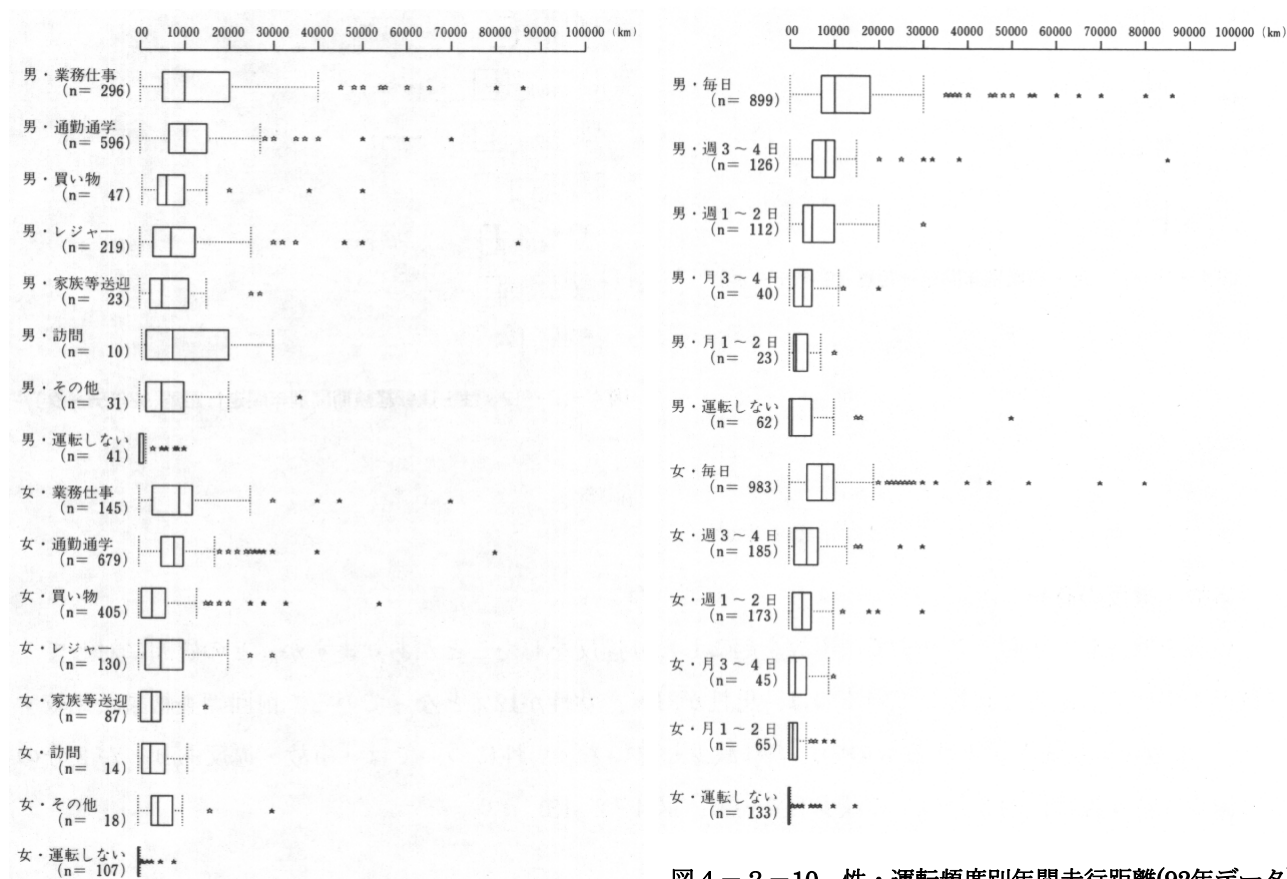


図4-2-10 性・運転頻度別年間走行距離(92年データ)

図4-2-9 性・運転目的別年間走行距離(92年データ)

運転経験期間別にみた走行距離は、男女を比較すると、男性の走行距離が各期間とも女性の2倍程走行距離が長い。男性は運転経験期間が長くなるにつれて走行距離が延びている。女性も各期間走行距離が延びているもののその距離は男性の2分の1程度となっている。（図4-2-12）。

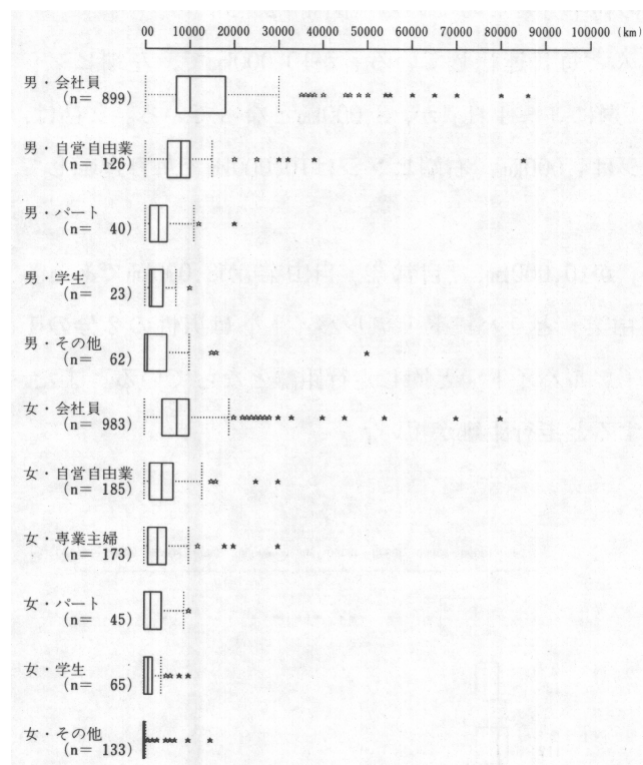


図4-2-11 性・職業別年間走行距離(92年データ)

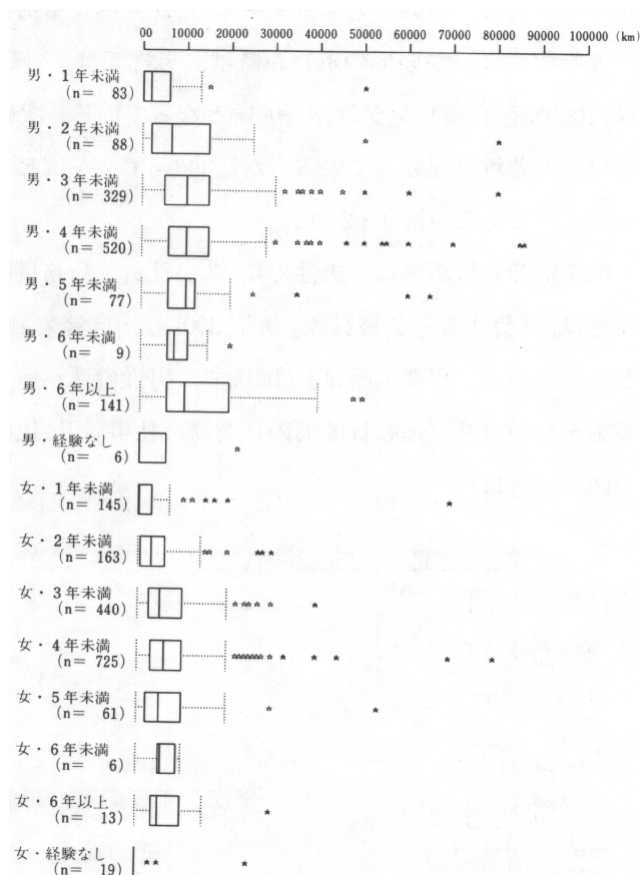


図4-2-12 性・運転経験期間別年間走行距離(92年データ)

(6) 事故・違反の有無

「免許を取得してから、これまでに事故を起こしたり違反をしたことがありますか」との質問に対して、「最近1年間で」と回答しているのは、男性が21%、女性が12%となっている。前回調査結果と比較すると、「事故・違反あり」とするものの比率は減少している。男性については「事故・違反あり」が2分の1に減少し、女性は、約3分の1に減少している（図4-2-13）。

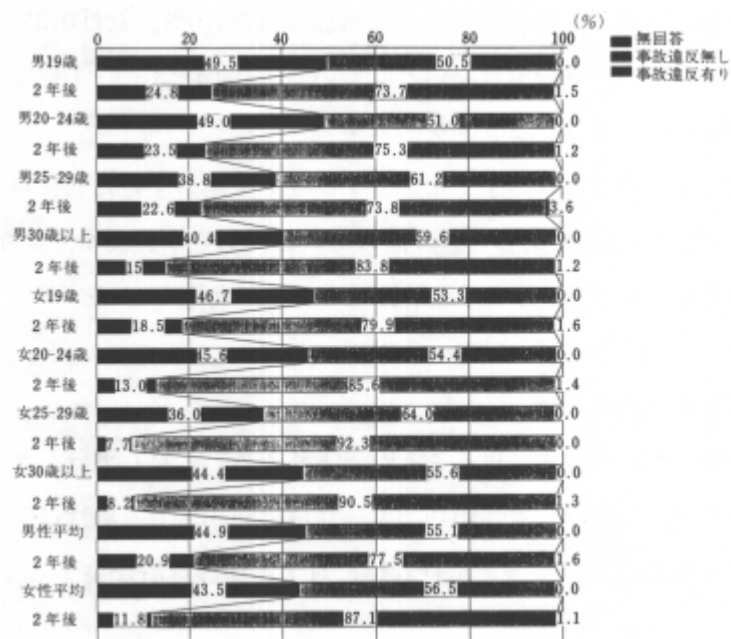


図4-2-13

4-3 初心運転者の運転意識・態度

初心運転者であった当時（以下「初心時」と記する。）の運転の意識と態度が、2年を経過した現在どのように変化したかをみるため、平成2年度の初心運転者調査（以下「2年前」と記する。）と同様の調査項目により運転意識・態度の変化について検討した。

なお、新たに2つの質問項目を加えた。

質問項目は、攻撃的運転傾向（6項目）、遵法傾向（5項目）、依存的傾向（4項目）、歩行者に対する態度（2項目）、運転への価値意識（2項目）、運転への緊張傾向（2項目）及び運転への自己評価（2項目）の質問で、回答は、それぞれの質問に対して「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並びに「どちらかといえばそう思わない（どちらかといえばそうではない）」、「そう思わない（そうではない）」とする否定する意見の回答比率は4段階に分けた。

追加した質問は、初心時と比較して現在の運転意識がどのように変化したかをみるため「免許取りたての時に比べて運転が乱暴になった」及び「免許取りたての時に比べて法規を守らなくなった」の2項目とした。

4-3-1 初心運転者の運転意識・態度の変化

(1) 攻撃的運転傾向の変化

① 追い越されるのは、気分がよいくない

「追い越されるのは、あまり気分のいいものではない」との質問に対して、2年前の回答の比率は、男性が53.2%、女性は45.7%であったが、今回調査（平成4年度調査時）は、男性が53.7%、女性は45.9%

という結果となっており、男女とも僅かではあるが増加（男性0.5%、女性0.2%）しており、依然として追い越されることには気分がいいものではないとしている。（図4-3-1-1）。

② 前車もたもたしていると、クラクションを鳴らす

「前の車もたもたしているときは、すぐにクラクションを鳴らす方だ」に対しては、2年前の回答比率は、男性が11.4%、女性が5.8%であった。今回のそれは、男性が10.5%、女性は6.7%で、男性が0.9%減少しているのに対し、女性は逆に0.9%増加しており、女性の方にクラクションを鳴らす傾向が高いようである（図4-3-1-2）。

③ 歩行者や自転車をじゃまに思う

「運転中、歩行者や自転車をじゃまに思うことが、よくある」に対しては、2年前は、男性が54.8%、女性は59.5%であったのが、今回は、男性が49.6%、女性は55.8%で、男性は5.2%減、女性も3.7%の減少となっている。男女とも初心時に比べて歩行者等に対する保護意識が高まって来ているようだ（図4-3-1-3）。

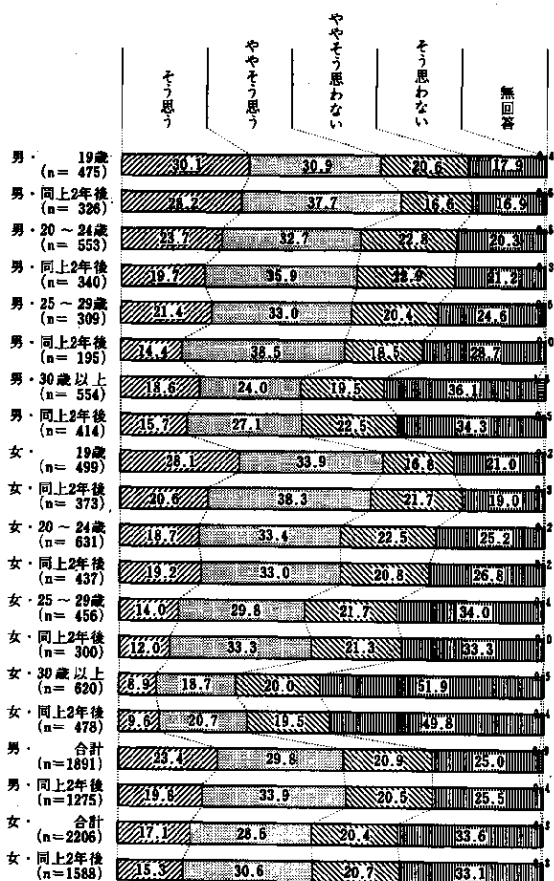


図4-3-1-1 性・年齢・調査年別運転意識
(追い越されるのは気分がよくない)

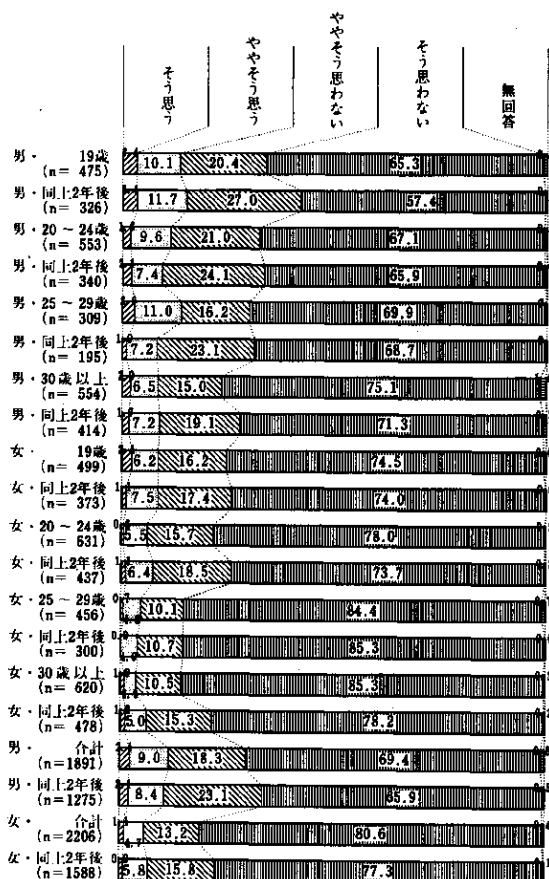


図4-3-1-2 性・年齢・調査年別運転意識
(前がもたもたしているとクラクションを鳴らす)

④ あまり車間距離をあけない

「車間距離をあけると他の車に割り込まれるのであまりあけないようにしている」との質問に対しては、2年前の回答比率は、男性が19.2%、女性は12.9%であったが、今回は、男性の21.5%が、女性の13.6%が車間距離はあけないと回答しており、男女ともそれぞれ1.7%、0.7%と増加している。2年経過した現在でも、男女ともに車間距離はあけないとする意見が多い（図4-3-1-4）。

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ない」との質問に対して、2年前は、男性が27.0%、女性は24.5%であった。今回、道は譲らないと回答したものは、男性が27.7%で、女性は25.8%と、男女ともそれぞれ男性で0.7%、女性は1.3%増加している。優先ならば道は譲らないとする意識は、男性より女性の方に高くなっている（図4-3-1-5）。

⑥ 他人に批判されると腹がたつ

「他人に自分の運転を批判されると腹がたつ」との質問に対しては、2年前の回答比率は、男性が29.5%で、女性は26.1%であった。今回も、腹がたつと回答しているものは、男性が29.2%、女性は26.8%で、男性が0.3%減少しているに対し、女性は逆に0.7%増加している。女性は、初心時より自分の運転ぶりを他人に批判されることに腹がたつとする意識がつよくなっている（図4-3-1-6）。

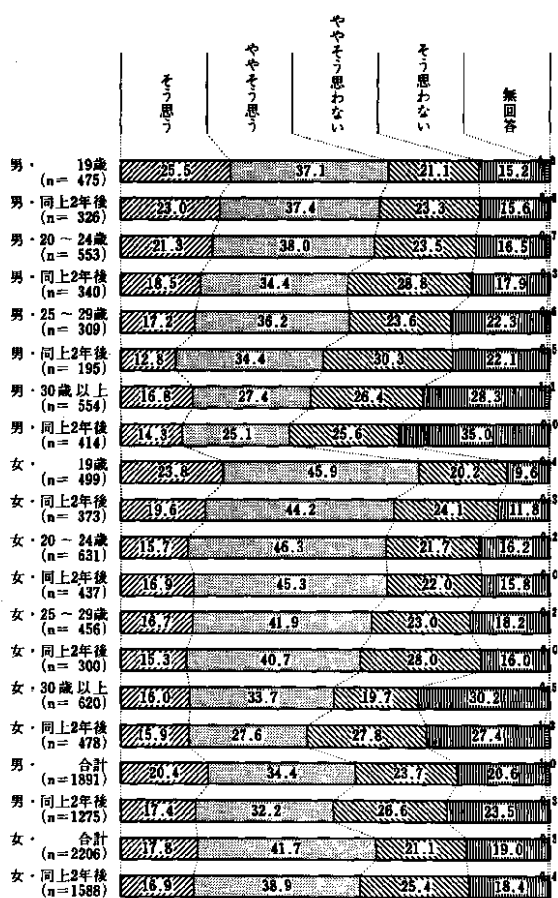


図4-3-1-3 性・年齢・調査年別運転意識
(歩行者や自転車をじゃまに思う)

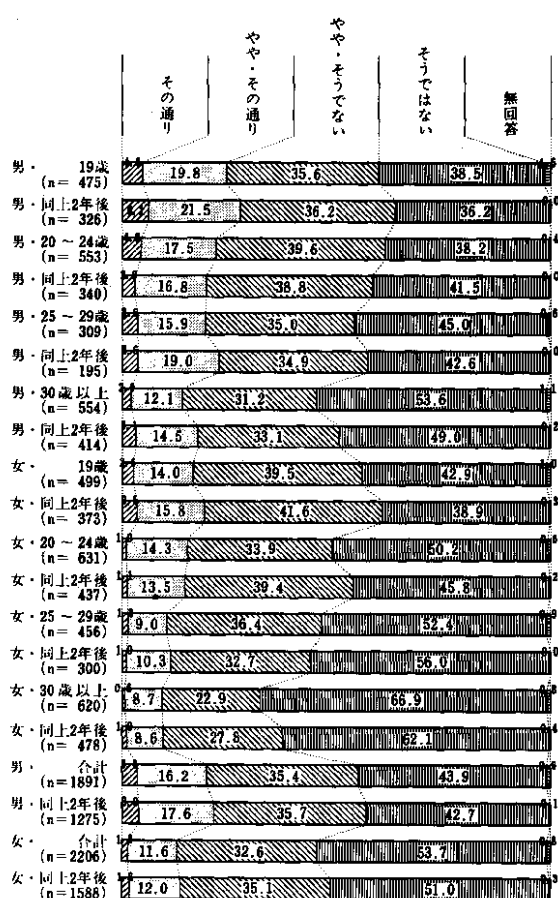


図4-3-1-4 性・年齢・調査年別運転意識
(あまり車間距離をあけない)

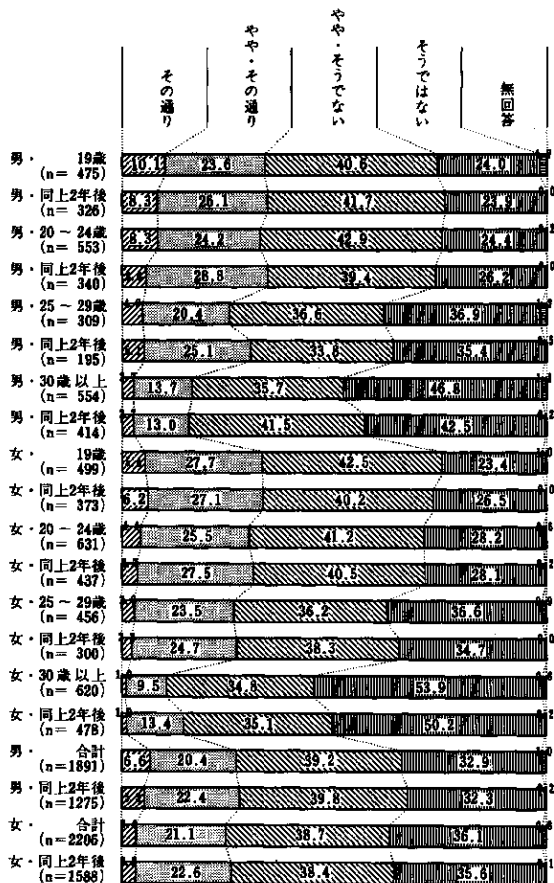


図 4-3-1-5 性・年齢・調査年別運転意識
(優先ならば道を譲らない)

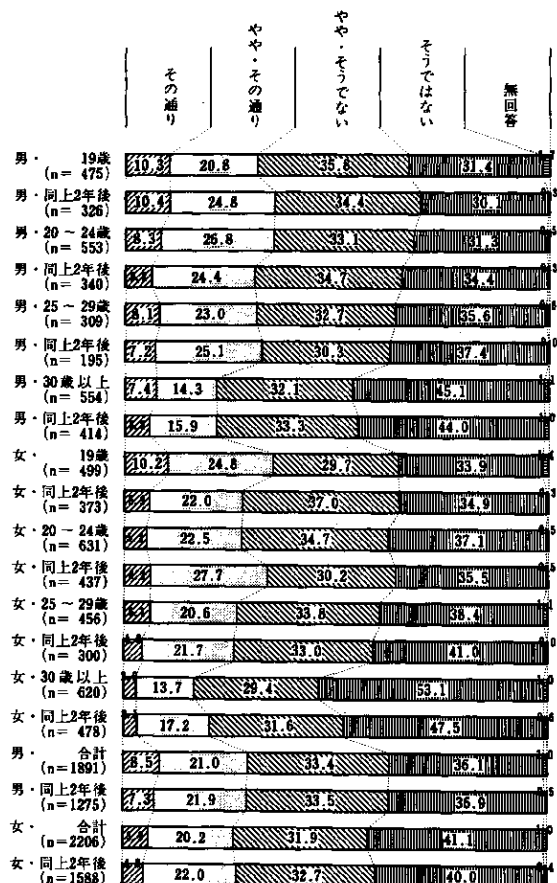


図 4-3-1-6 性・年齢・調査年別運転意識
(他人に批判されると腹がたつ)

(2) 遵法傾向の変化

① 追越し禁止場所では追越しをしない

「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」との質問に対しては、2年前は、男性が84.6%、女性は92.9%であったのに対し、今回の調査では、男性が85.5%、女性は92.5%で、男性の0.9%増に対して、女性は逆に0.4%減少している。そのような、追越し禁止場所で追い越しはしないとする遵法意識は女性に若干低くなっている（図4-3-1-7）。

② 車の流れに乗って走る

「10km程度のスピードオーバーであれば車の流れに乗って走る」に対して、2年前の回答比率は、男性が89.5%、女性は87.8%であった。今回、流れに乗って走ると回答しているものは、男性が90.2%で、女性は90.7%となっており、男性は0.7%増、女性は2.9%の増加となっている。

男女とも初心時に比べて運転走行に慣れてきたのか、少々速度超過であっても車の流れに乗って走るという意識が高く、女性に顕著となっている（図4-3-1-8）。

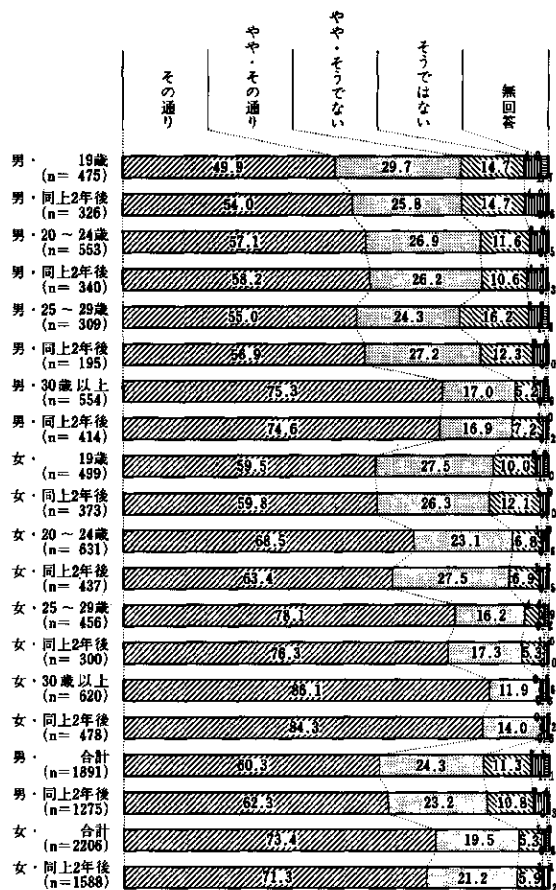


図 4-3-1-7 性・年齢・調査年別運転意識
(追越禁止ならば追越をしない)

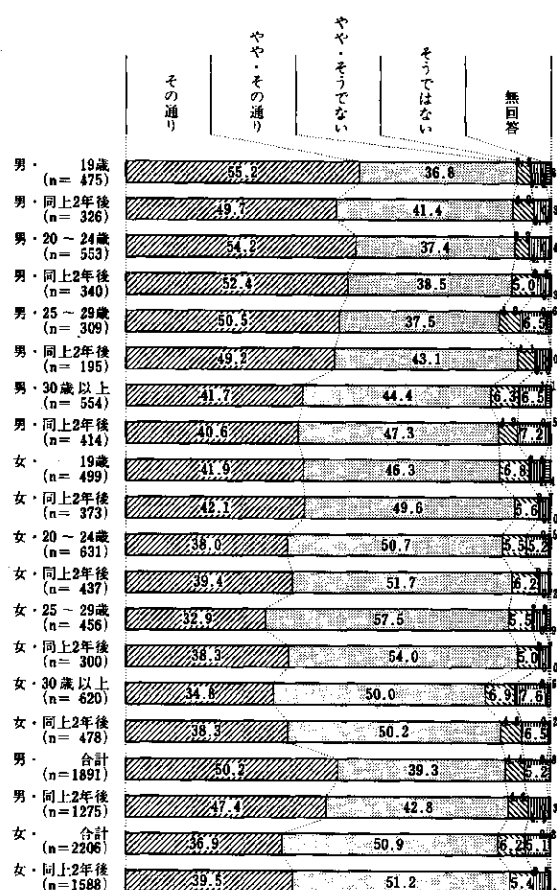


図 4-3-1-8 性・年齢・調査年別運転意識
(流れに合わせて 10km 程度のスピードオーバー)

③ 見通しがよければ一時停止しない

「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」に対して、2年前の回答比率は、男性が15.2%、女性は10.2%で、今回も、見通しがよい場合は一時停止しないで通過すると回答してものが、男性で13.6%、女性は9.9%で、男性は1.6%の減と、女性は0.3%減と男女ともそれぞれ減少している。

今回の調査でも、男女の1割が一時停止場所では停止しないで通過するというものが存在している (図4-3-1-9)。

④ 駐車禁止場所でも駐車する

「駐車禁止の場所でも、気にせずに駐車する」については、2年前は、男性が9.9%、女性は8.2%であった。今回は、男性が9.6%、女性は7.1%で、男性が0.3%の減、女性は1.1%減少している。反面解釈すると男女の9割強が、駐車禁止の場所では、駐車しないとしている (図4-3-1-10)。

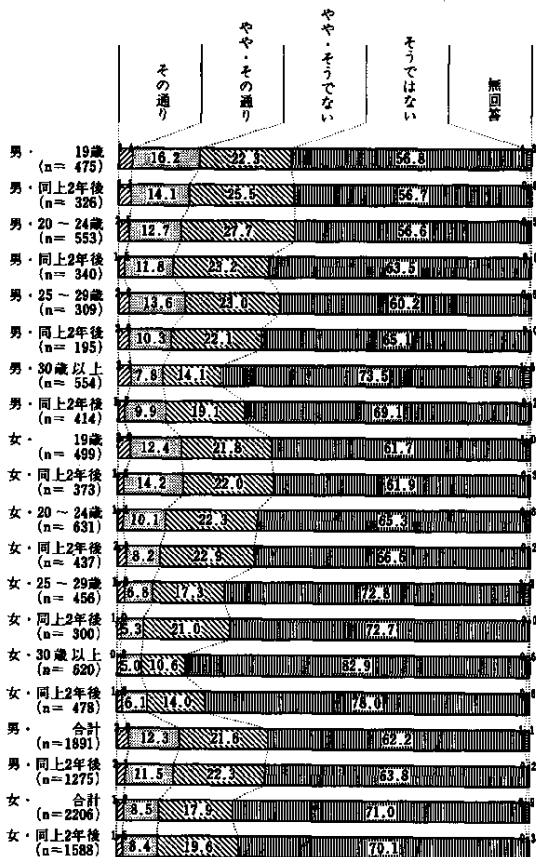


図 4-3-1-9 性・年齢・調査年別運転意識
(見通しがいい時は一時停止しない)

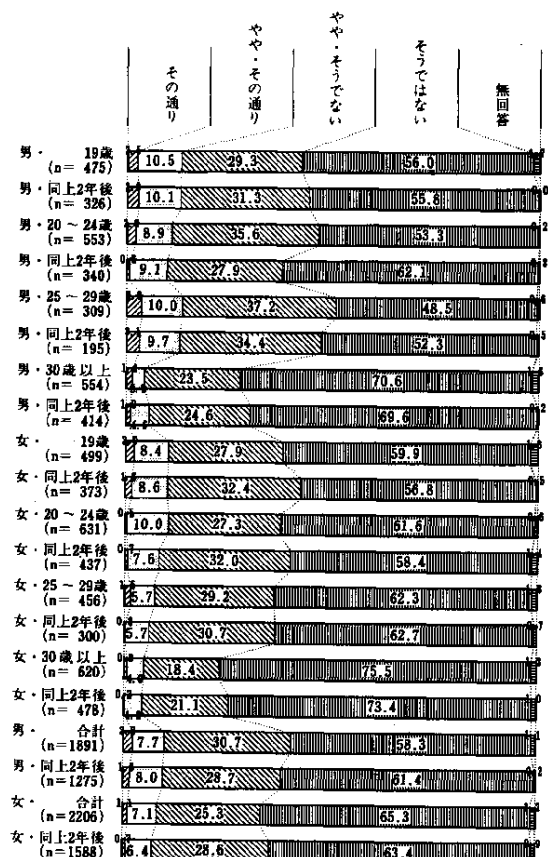


図 4-3-1-10 性・年齢・調査年別運転意識
(駐車禁止でも駐車をする)

(3) 依存的傾向の変化

① 迷惑をかけるのはお互いさま

「車の運転で多少人に迷惑をかけるのはお互いさまだと思う」との質問に対して、2年前の回答は、男性が15.7%、女性は12.2%であった。今回も、迷惑はお互いさまと回答しているものは、男性が15.7%、女性は11.7%で、女性の方が0.5%減少している。初心時と同様に、運転に関しては、少々人に迷惑をかけることはお互いさまだと思っているものが1割強存在していることである(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」に対しては、2年前の回答比率が、男性16.1%、女性11.0%であったのに対し、今回は、男性が15.6%、女性は10.9%で、男性が0.5%減、女性が0.1%と男女とも僅かであるが減少している(図4-3-1-12)。

③ 前の車についていけば右左折は安心

「前の車についていけば安心して右左折できる」については、2年前の回答比率が、男性16.6%、女性17.8%であったに対して、今回の回答は、男性が13.9%、女性は15.7%で、男性が2.7%減、女性が2.1%の減少となっている(図4-3-1-13)。

④ ベテランは初心運転者に親切にすべき

「ベテランドライバーは初心運転者にもっと親切にすべきだ」に対して、2年前は、男性は83.7%、女性は84.8%であったのに対し、今回の調査では、男性が83.9%、女性は82.1%で、男性が0.2%増加しているに対して、女性は逆に2.3%減少している。2年経過した現在でも、8割を超える男女が、他人に対する依存意識が高くなっている（図4-3-1-14）。

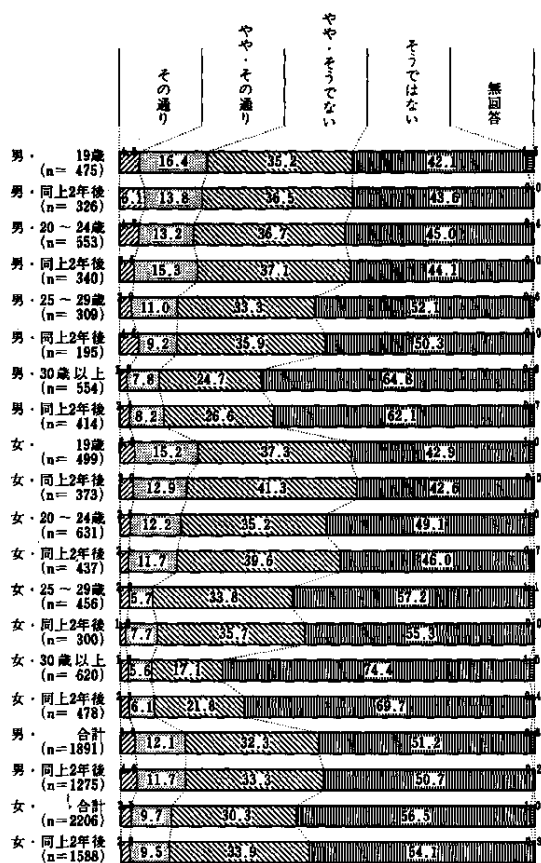


図 4-3-1-11 性・年齢・調査年別運転意識
(迷惑をかけるのはお互いさま)

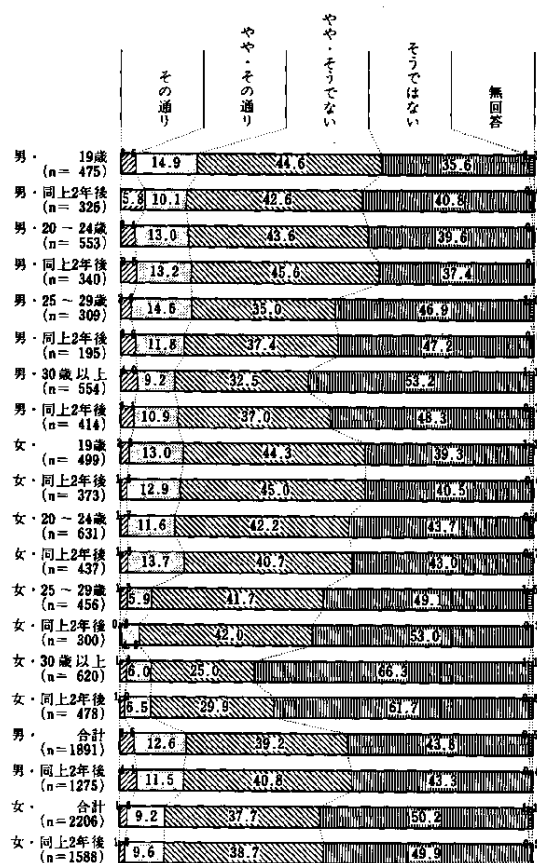


図 4-3-1-12 性・年齢・調査年別運転意識
(譲ってくれるので進路変更に不安はない)

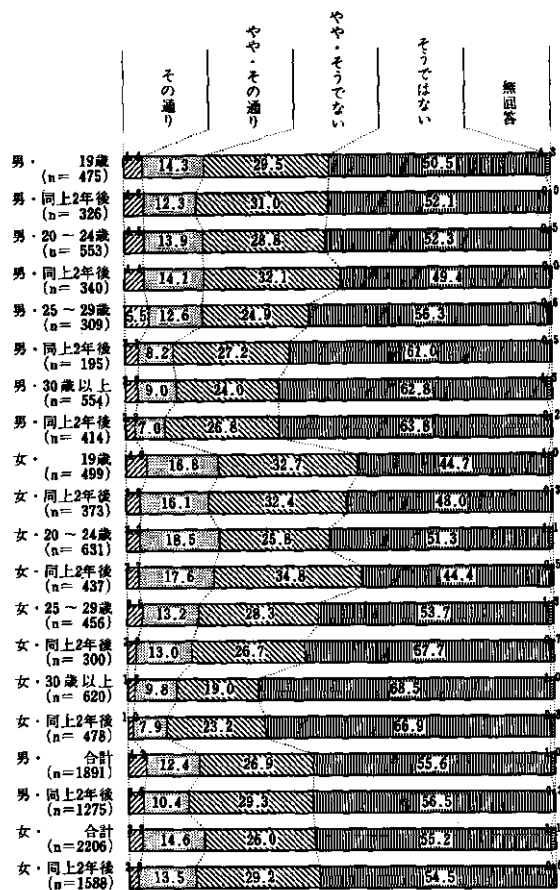


図 4-3-1-13 性・年齢・調査年別運転意識
(前車についていけば右左折は安心)

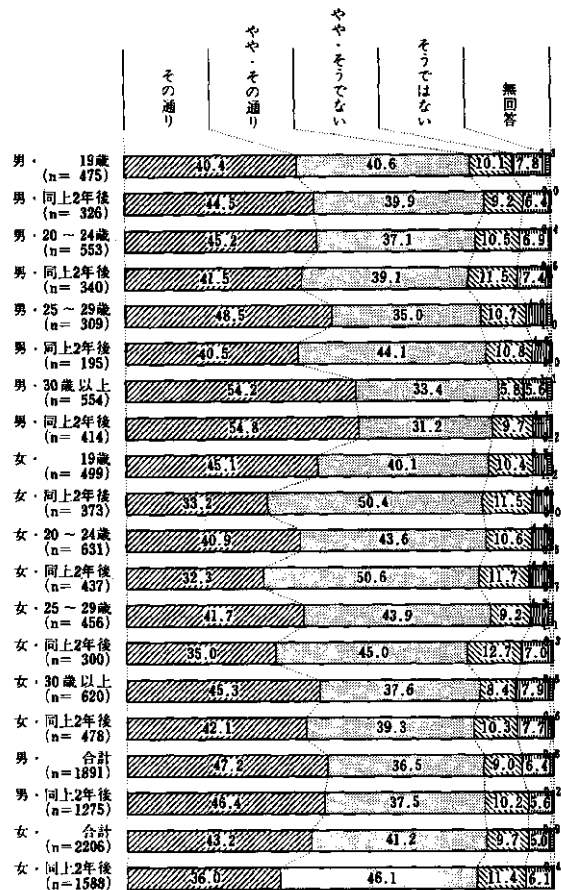


図 4-3-1-14 性・年齢・調査年別運転意識
(ベテランは初心者にもっと親切にすべき)

(4) 歩行者に対する態度の変化

① 駐車中の車のわきは人の飛び出しに注意している

「駐車中の車のわきを通るときは人が飛び出してこないか、十分注意している」については、2年前の回答比率は、男性が91.7%、女性は91.9%であった。今回の調査では、男女ともその比率が92.7%と同率であるが、男性では1.0%増、女性は1.6%の増加となっている。約9割の男女が人の飛び出しに注意を払って運転している(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上げてても止まらずに通るが多い」に対する2年前の回答比率は、男性が13.9%、女性は9.9%であったが、今回の調査では、男性が15.0%で、女性は10.6%と、男性の1.1%増、女性の0.7%増加となっている。男女とも初心時に比べて歩行者に対する安全対策の意識が薄れてきているようである(図4-3-1-16)。

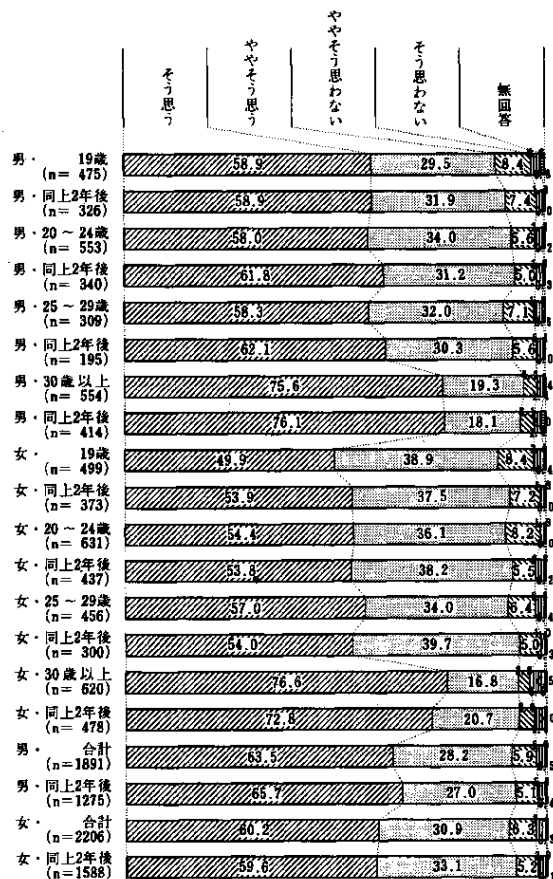


図 4-3-1-15 性・年齢・調査年別運転意識
(駐車中の車のわきは飛び出しに注意している)

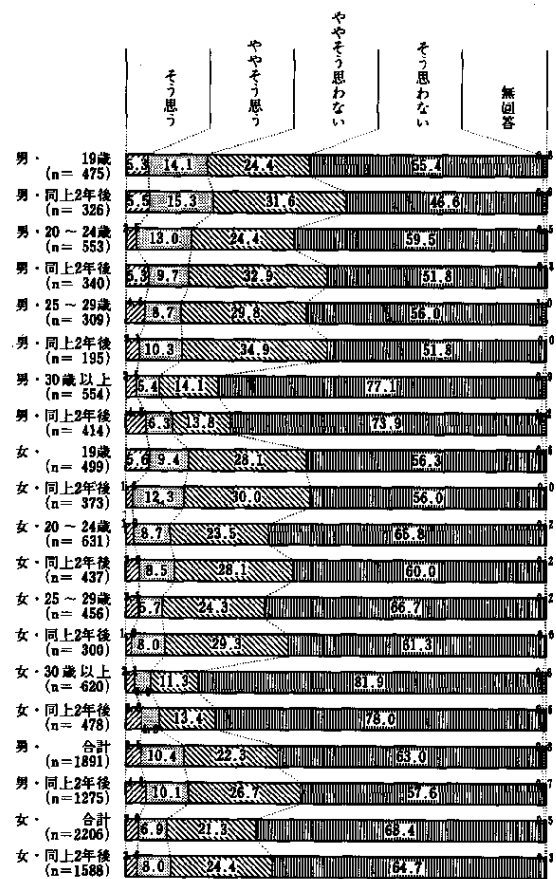


図 4-3-1-16 性・年齢・調査年別運転意識
(歩行者がいても止まらないことが多い)

(5) 運転への価値意識の変化

① 運転することが楽しい

「目的がなくとも、運転することじたいが楽しい」に対して、2年前の回答比率は、男性が64.8%、女性は65.2%であった。今回も運転することは楽しいと回答しているものは、男性が61.6%、女性は58.5%で、男性は3.2%減、女性は6.7%の減と男性の倍ほどに減少している。今回の調査においても6割の男女は運転することは楽しいと回答しているが、女性の運転への価値感としては、楽しいとは意識していないようである(図4-3-1-17)。

② 車は単なる移動手段

「車は、単なる移動の手段にしかすぎない」に対しては、2年前は、男性が32.6%、女性は35.8%で、今回の調査でも、車は移動の手段と回答したものは、男性が35.9%、女性は41.1%で、男性は3.3%増え、女性は5.3%の増となっている。初心時に比べて、車は単なる移動手段であるとの価値意識が高くなっているようだ(図4-3-1-18)。

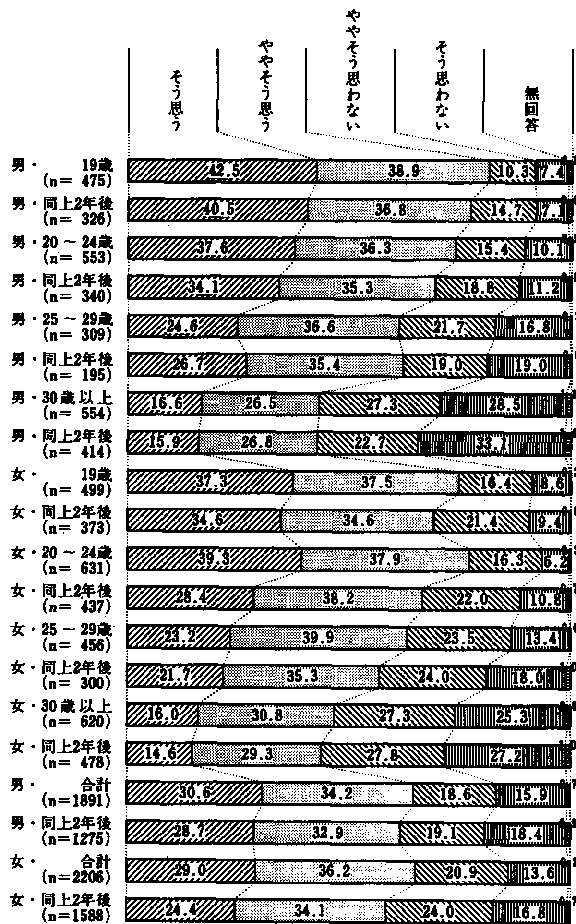


図 4-3-1-17 性・年齢・調査年別運転意識
(運転することじたいが楽しい)

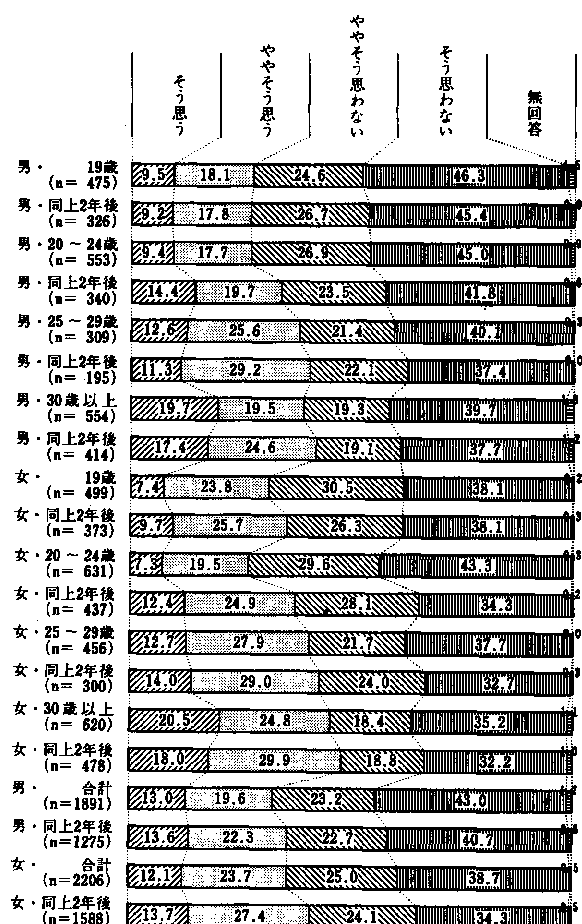


図 4-3-1-18 性・年齢・調査年別運転意識
(車は単なる移動手段)

(6) 運転への緊張傾向の変化

① 運転はこわい

「運転はこわいものだと思う」との質問について、2年前の回答は、男性が76.0%で、女性は79.5%であった。今回の調査でも、男性が76.6%、女性は80.6%となっており、男性が0.6%増、女性は1.1%の増加で、特に女性は運転はこわいとの認識が高くなっている（図4-3-1-19）。

② 運転は疲れる

「運転は緊張で疲れる」については、2年前は、男性が59.6%で、女性は62.4%であった。今回の調査でも、男性が52.3%、女性は59.0%で、男性7.3%、女性3.4%とそれぞれ減少している。運転の緊張感疲労感 は初心時に比べて薄らいできているようである（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、あまり気にせず走れる」に対しては、2年前の回答は、男性が32.0%、女性は20.0%であったのに対し、今回の調査結果では、男性が34.7%、女性は23.1%で、男性が2.7%増、女性が3.1%の増加となっている。初心時より運転することに慣れてきたのか、人通りの多い狭い道でも容易に運転できるようである（図4-3-1-21）。

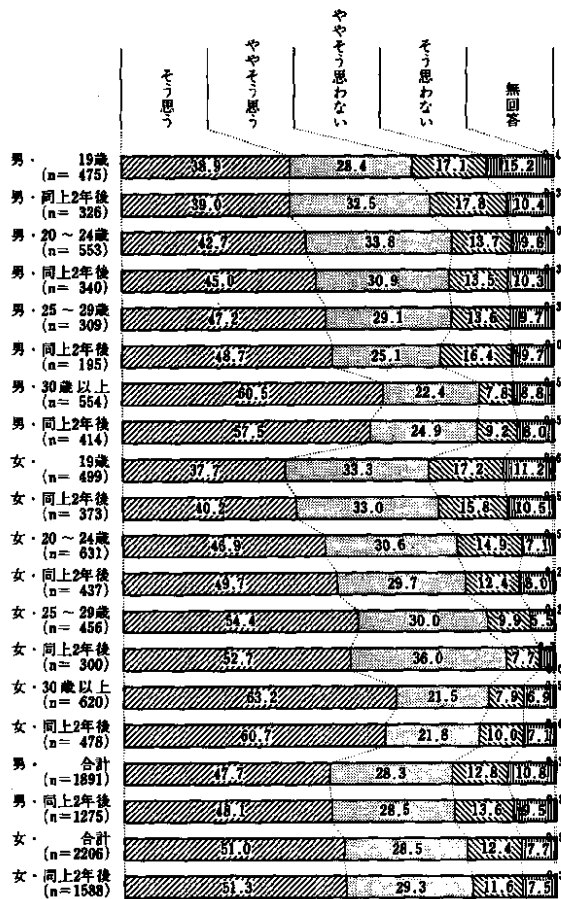


図 4-3-1-19 性・年齢・調査年別運転意識
(運転はこわい)

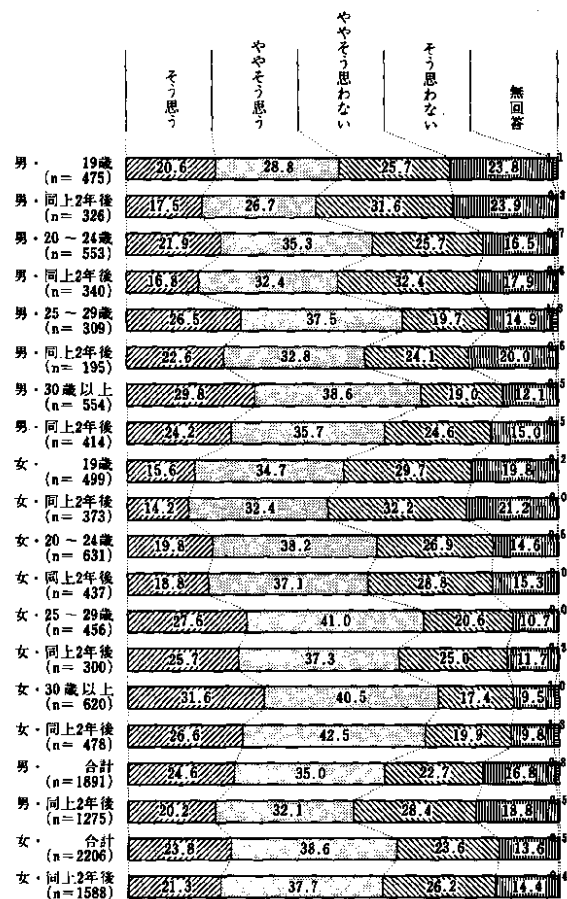


図 4-3-1-20 性・年齢・調査年別運転意識
(運転は疲れる)

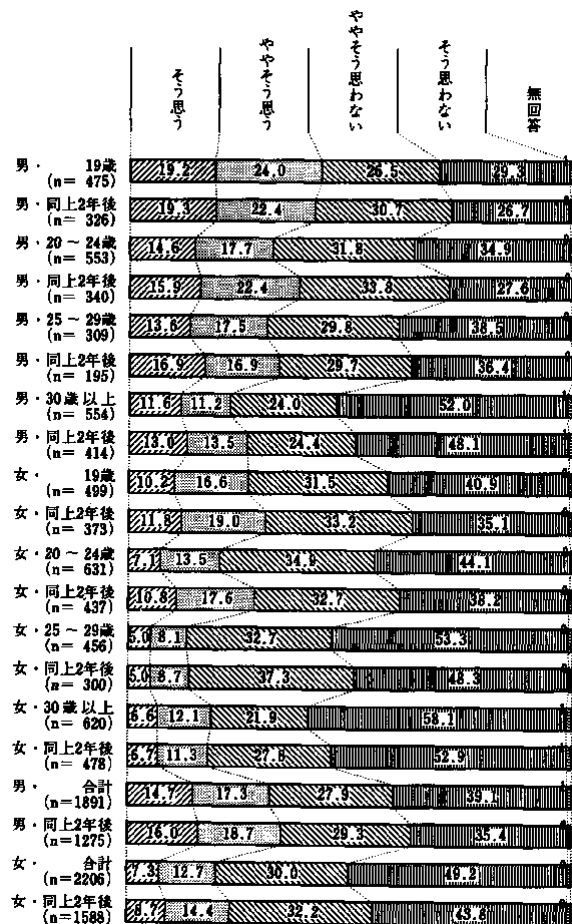


図4-3-1-21 性・年齢・調査年別運転意識
(狭い道でも気にせず走る)

(7) 運転の変化の自己認識

① 運転が乱暴になった (追加項目)

「免許取りたての時に比べて運転が乱暴になった」との質問に対しては、運転が乱暴になったと回答した比率は、男性が31.0%、女性は29.2%で約3割の男女が、乱暴になったと回答している(図4-3-1-22)。

② 法規を守らなくなった (追加項目)

「免許取りたての時に比べて法規を守らなくなった」に対して、法規を守らなくなったと回答した比率は、男性が30.1%、女性は22.4%で2割から3割の男女が遵法しなくなったと回答している(図4-3-1-23)。

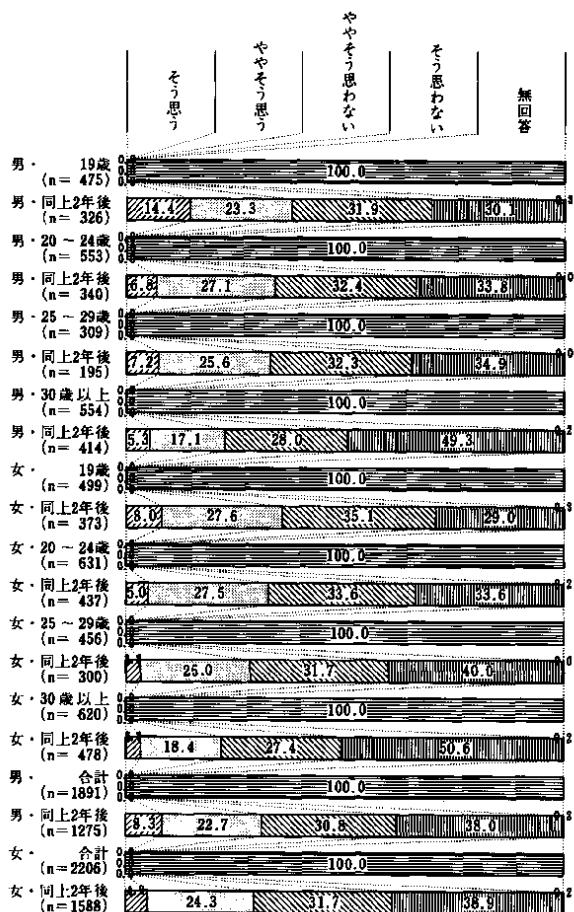


図 4-3-1-22 性・年齢・調査年別運転意識
(運転が乱暴になった)

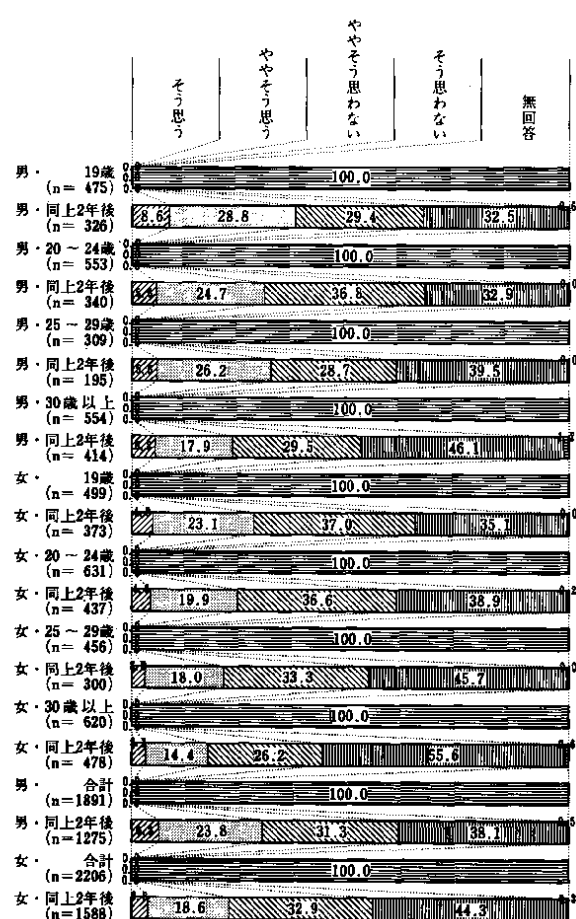


図 4-3-1-23 性・年齢・調査年別運転意識
(法規を守らなくなった)

4-3-2 初心運転者の運転意識・態度等の特徴の変化

(1) 攻撃的運転傾向

運転の意識と態度等に関して、その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、初心運転者であった平成2年当時の運転意識と態度等と、2年を経過した現在のそれらを比較調査して肯定する意見の回答比率の変化を年齢別、性別にしたものが図4-3-2-1、表4-3-2-1である。

これによると、運転意識については、平成2年度の調査結果と同様に「運転中、歩行者や自転車をじゃまに思うことが、よくある」と「追い越されるのは、あまり気分のいいものではない」の質問に男女とも高い肯定比率を示している。

「歩行者をじゃまに思う」に対する変化の特徴は、男性では、各年齢層にわたって減少しているが、特に20歳代の減少率が6%台と高く、女性の方は男性とは反対に、19歳以下と30歳以上で減少率が6%と高くなっている。これは2年後の現在も、5割の男女が運転場面歩行者や自転車をじゃまであると考えており、女性に顕著となっている(図4-3-2-2)。

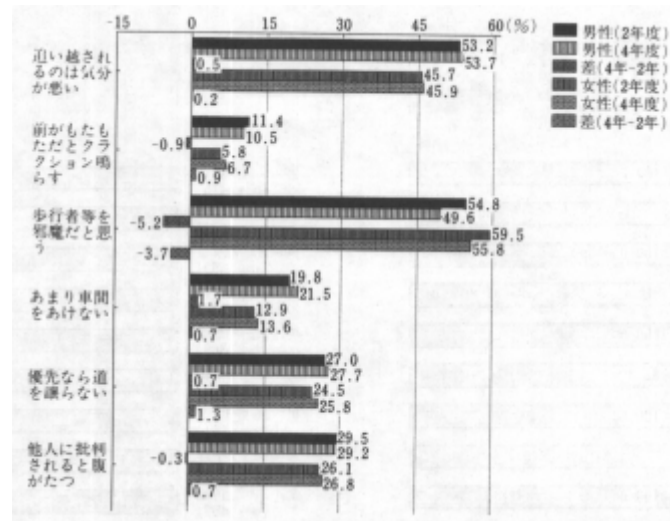


図4-3-2-1 攻撃的運転傾向

表4-3-2-1 攻撃的運転傾向

単位：％

	男 19	男 20—24	男 25—29	男 30—	男性合計	女 19	女 20—24	女 25—29	女 30—	女性合計
追いつかれるのは	+ 4.9	- 0.8	- 1.5	+ 0.2	+ 0.5	- 3.1	+ 0.1	+ 1.5	+ 2.7	+ 0.2
前車もたまたし	+ 1.6	- 1.9	- 5.7	+ 0.4	- 0.9	+ 0.0	+ 1.4	- 0.9	+ 2.4	+ 0.9
歩行者や自転車を	- 2.2	- 6.4	- 6.2	- 4.8	- 5.2	- 5.9	+ 0.2	- 2.6	- 6.2	- 3.7
あまり車間距離は	+ 3.2	- 2.1	+ 3.1	+ 3.5	+ 1.7	+ 2.7	- 0.7	+ 1.0	+ 0.3	+ 0.7
優先なら道を譲ら	+ 0.7	+ 1.9	+ 4.9	- 0.7	+ 0.7	+ 0.2	+ 1.3	+ 0.6	+ 3.9	+ 1.3
他人に運転を批判	+ 4.1	- 4.5	+ 1.2	+ 0.0	- 0.3	- 7.1	+ 6.2	- 0.7	+ 3.7	+ 0.7

(注) 2年前との相対値

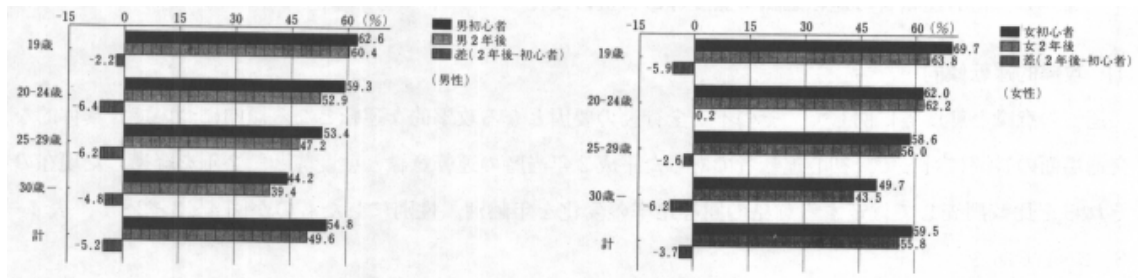


図4-3-2-2 歩行者等を邪魔だと思ふ

次に、「追いつかれるのは、気分がよくない」との質問に対する変化をみると、男性では19歳以下が5%増加しているほかは変化はなく、女性では19歳以下が3%減少しているほかは加齢とともに僅かに増えている。これは平成4年の現在も、男性では、特に若年者が他車に追いつかれることに不快と考えているようである。女性は加齢とともにその意識はなくなっている（図4-3-2-3）。

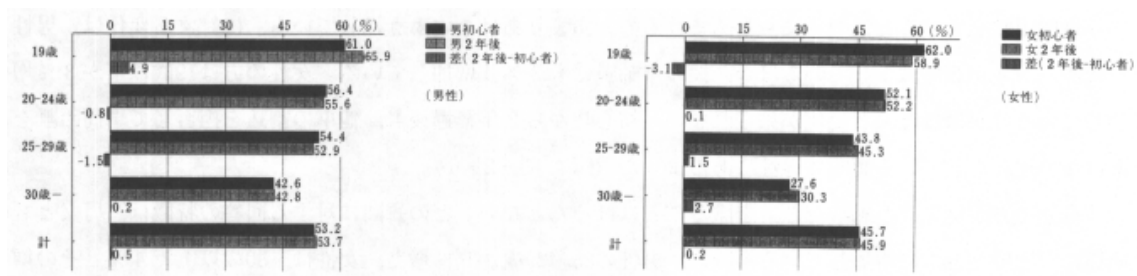


図4-3-2-3 追い越されるのは気分が悪い

「他人に自分の運転を批判されると腹がたつ」に対する変化は、性別で見ると女性にその比率が若干高くなっている。男性では19歳以下が4%の増加し、20～24歳は4%減少しているもののそのほかは変化が見られない。女性の方は19歳以下が7%減少しているが、20～24歳が6%の増加に、30歳以上は4%の増加となっている。他人に運転技能を批判されて腹がたつとしているのは、女性に多いようだ（図4-3-2-4）。

運転の態度、行動面についてみると、「前の車をもたもたしているときは、すぐにクラクションを鳴らす方だ」との質問に対してクラクションを鳴らすと回答した変化をみると、男性では25～29歳が6%減少しているほかは変化が僅かで、女性は30歳以上が2%増加しているほかは変化は見られない。2年を経過した現在でも、他車をもたもたしているとクラクションを鳴らすとしているものは、男性で10%、女性で6%存在している（図4-3-2-5）。

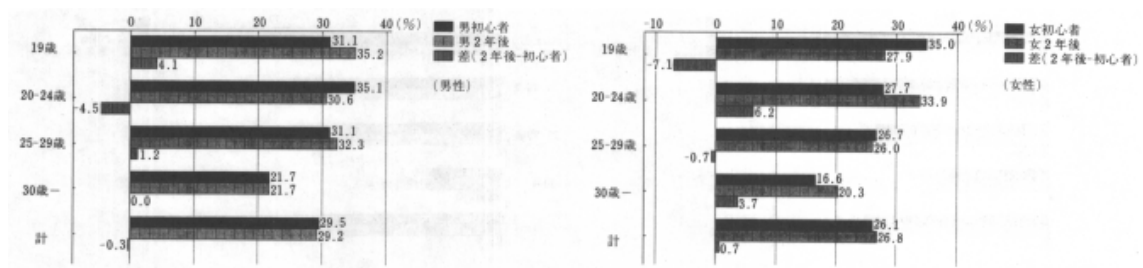


図4-3-2-4 他人に批判されると腹がたつ

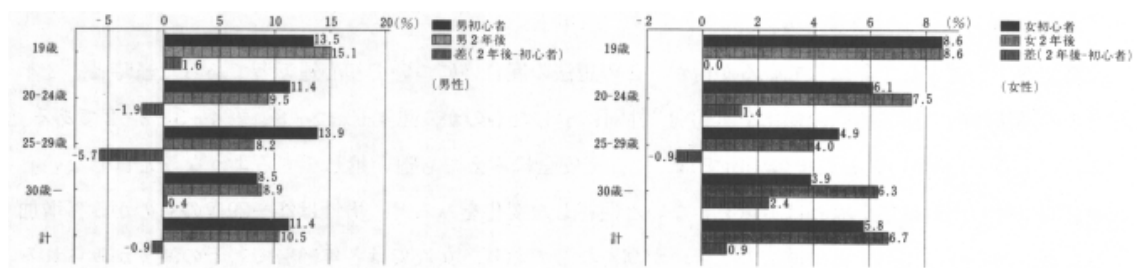


図4-3-2-5 前がもたもたしているとクラクションを鳴らす

「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」に対する変化は、男性では20～24歳が2%減少しているほか、他の年齢層とも3%強増加している。女性の方は19歳以下が3%増加しているほかはほとんど変化が見られない。初心時から2年経過後も、他車の割込を拒否して車間距離をあけない運転をしている傾向は男性にあるようだ（図4-3-2-6）。

「自分の方が優先だと思ったら道を譲ることはほとんどない」との質問に対する回答の特徴は、男女とも同様に、加齢とともに増加している（特に、男性の25～29歳が5%増と、女性は、30歳以上で4%とその増加率が高い）。自分が優先だから道を譲ることはしないと譲り合いを拒否する傾向があるというもので、2年後の現在もその傾向が強く出ている（図4-3-2-7）。

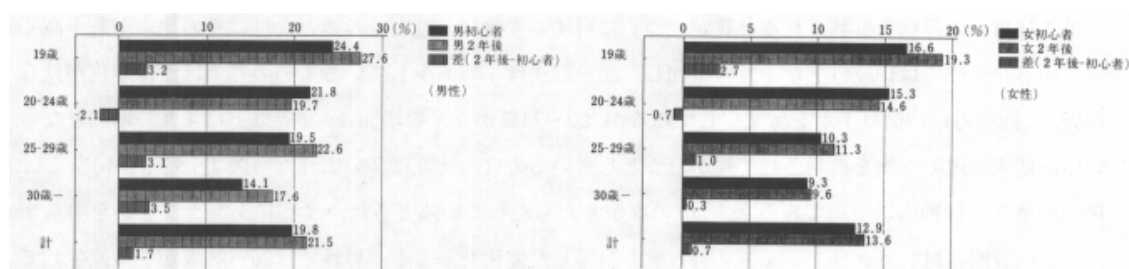


図4-3-2-6 あまり車間距離をあけない

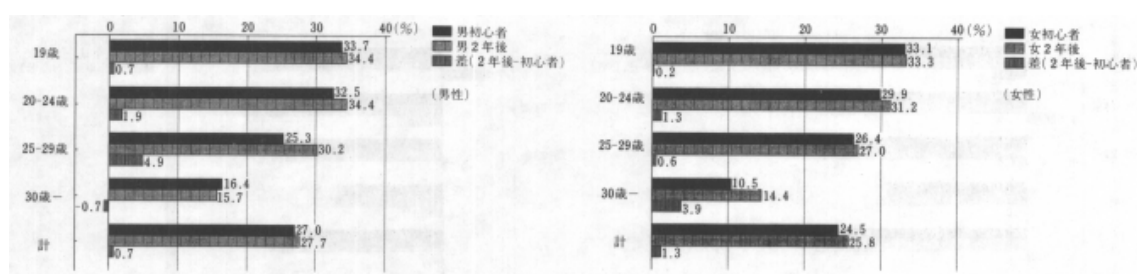


図4-3-2-7 優先ならば道を譲らない

(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初心運転者であった当時と、2年経過後の遵法傾向の回答比率の変化を年齢別、性別に示したものが、図4-3-2-8、表4-3-2-2である。

これによると、「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」との質問に対し、追越禁止場所は追越をしないと回答した変化をみると、男性は25～29歳のものが5%増加するなど、初心時に比べて更に遵法の度合いが高くなっており、女性では各年齢層で若干の減少がみられるものの、その割合は9割を超えておりその認識が高い（図4-3-2-9）。

「10km程度のスピードオーバーであれば車の流れに乗って走る」に対する回答の特徴は、男性では25～29歳が4%増加しているほかはほとんど変化が見られない。女性の方は各年齢層とも2～4%程度増加している。初心時にも9割前後の男女が、車の流れに乗って走る際に多少の速度超過であっても交通の流れに入って走ると回答していたが、2年経過した現在も9割を超える男女が、多少の速度超過であっても流れに乗って走ると回答している。特に、今回は女性に顕著となっている（図4-3-2-10）。

「一時停止の場所でも見通しがよければ停止しないで通過する」と「駐車禁止の場所でも、気にせずに駐車する」との質問に対しては、今回の調査でも10%前後の回答比率となっている。「見通しがよければ一時停止しない」の変化は、男性は20歳代までは2～3%減少している。女性は、20歳代が1～2%減少し、30歳以上で2%増となっている。2年経過した現在でも1割程度の男女が一時停止場所で停止しないで通過するものが存在している（図4-3-2-11）。

また、「駐車禁止の場所でも駐車する」の特徴は、男性ではほとんど変化が見られないが、女性の方は1～2%程度の減少となっているものの、前回同様に駐車禁止場所でも駐車するものが男女ともに1割弱存在している（図4-3-2-12）。

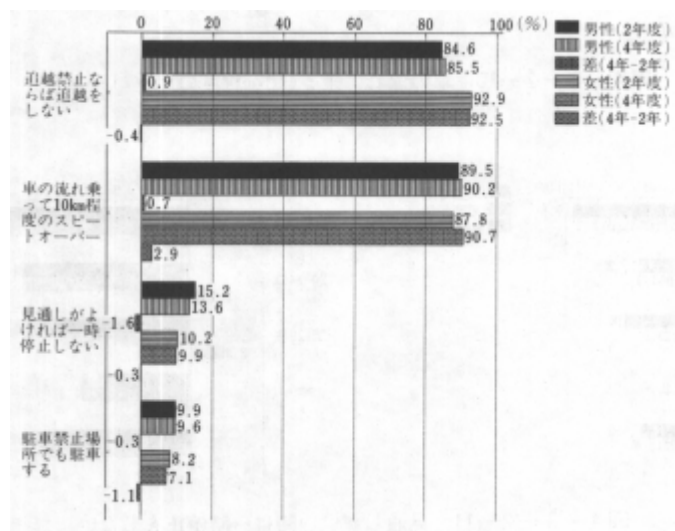


図4-3-2-8 遵法傾向

表4-3-2-2 遵法傾向

単位：%

	男 ー19	男20ー24	男25ー29	男30ー	男性合計	女 ー19	女20ー24	女25ー29	女30ー	女性合計
追い越し禁止場所	+ 0.2	+ 0.4	+ 4.8	- 0.8	+ 0.9	- 0.9	- 0.7	- 0.7	+ 0.3	- 0.4
車の流れに乗って	- 0.9	- 0.7	+ 4.3	+ 1.8	+ 0.7	+ 3.5	+ 2.4	+ 1.9	+ 3.7	+ 2.9
見通しがよければ	- 2.4	- 1.9	- 3.3	+ 0.7	- 1.6	+ 0.4	- 1.2	- 2.3	+ 1.6	- 0.3
駐車禁止場所でも	- 0.1	- 1.2	- 0.8	+ 1.3	- 0.3	- 0.2	- 2.2	- 1.2	- 0.4	- 1.1

(注) 2年前との相対値

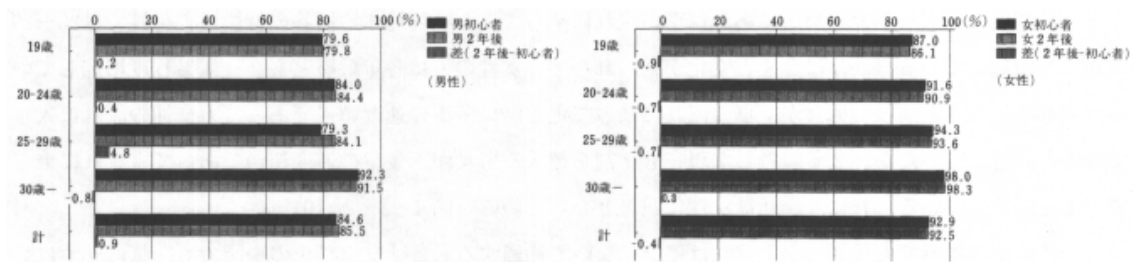


図4-3-2-9 追越禁止ならば追越をしない

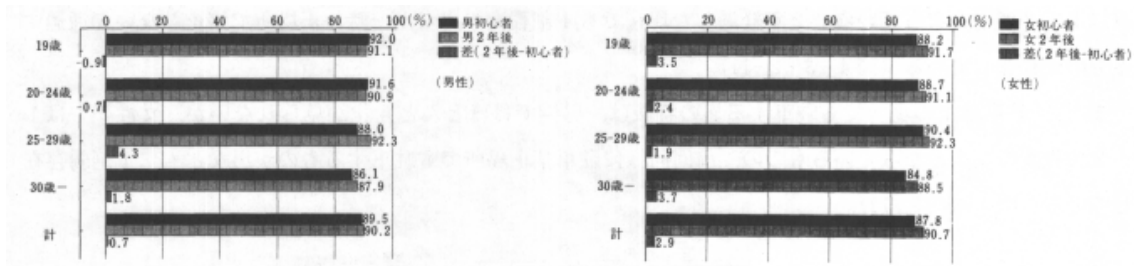


図4-3-2-10 車の流れに乗る(10km程度のオーバーなら)

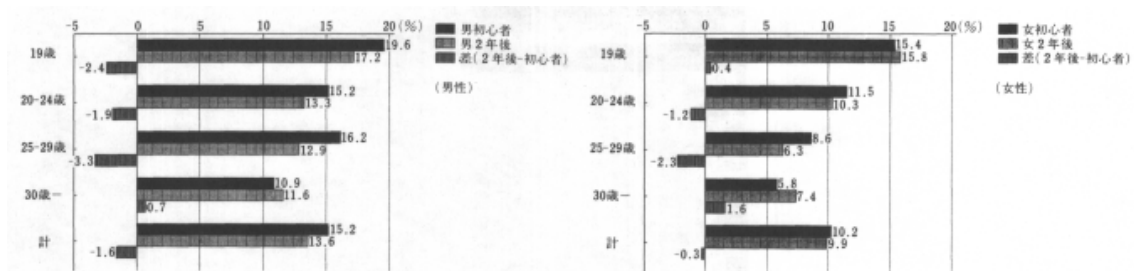


図4-3-2-11 見通しがいい時は一時停止をしない

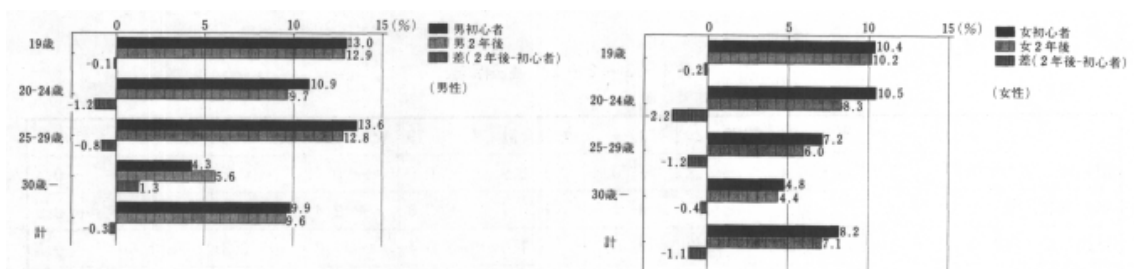


図4-3-2-12 駐車禁止でも駐車をする

(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初心運転者であった当時と、2年後のそれらの変化を性別にしたものが図4-3-2-13、表4-3-2-3である。

これによると、交通場面で他車（者）に依存的な意識として高い比率を示していたのは、「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」であった。2年後の現在でも初心時と変わらず8割を超える男女が依然としてベテランドライバーに甘えがあるようである。今回の「ベテランは初心者に親切にすべきだ」の回答の特徴は、男女の各年齢層ともその比率は減少している。特に、男性は19歳以下が3%の増加、女性では25～29歳が5%の減少となっている（図4-3-2-14）。

「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「前の車についていけば安心して右左折できる」の肯定する比率の変化は、2年後の今回の調査と前回の調査結果と同様な傾向を示している。いずれも、男女とも加齢とともにその回答した比率は減少している。「迷惑をかけるのはお互いさま」の回答比率は、男性では各年齢層とも変化が見られず、女性は19歳以下が3%減少している以外ほとんど変化がない（図4-3-2-15）。

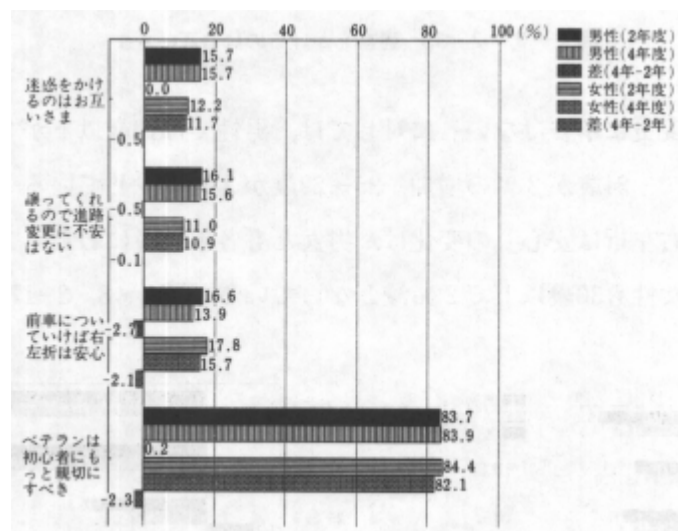


図4-3-2-13 依存的傾向

表4-3-2-3 依存的傾向

単位：%

	男 19	男20—24	男25—29	男30—	男性合計	女 19	女20—24	女25—29	女30—	女性合計
迷惑をかけるのは	- 1.3	+ 0.9	- 0.1	+ 1.0	+ 0.0	- 2.7	- 0.9	+ 1.1	+ 0.7	- 0.5
譲ってくれるので	- 2.6	+ 0.6	- 1.8	+ 0.8	- 0.5	- 0.7	+ 2.2	- 3.1	- 0.1	- 0.1
前の車について	- 1.8	+ 0.1	- 6.8	- 2.7	- 2.7	- 2.3	- 1.4	- 1.7	- 2.5	- 2.1
ベテランは初心運転	+ 3.4	- 1.7	+ 1.1	- 1.6	+ 0.2	- 1.6	- 1.6	- 5.6	- 1.5	- 2.3

(注) 2年前との相対値

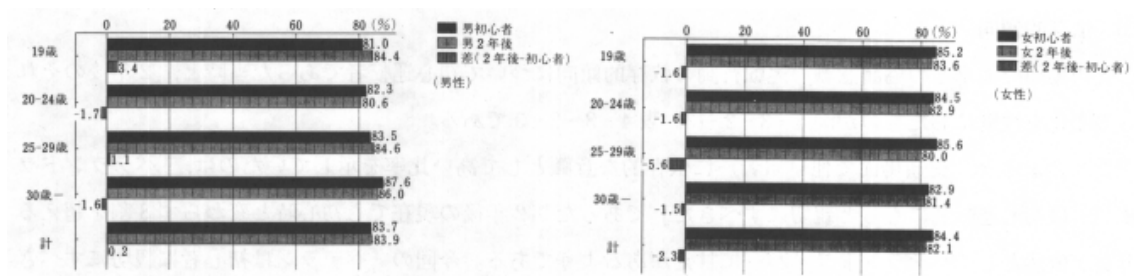


図4-3-2-14 ベテランは初心者にもっと親切にすべき

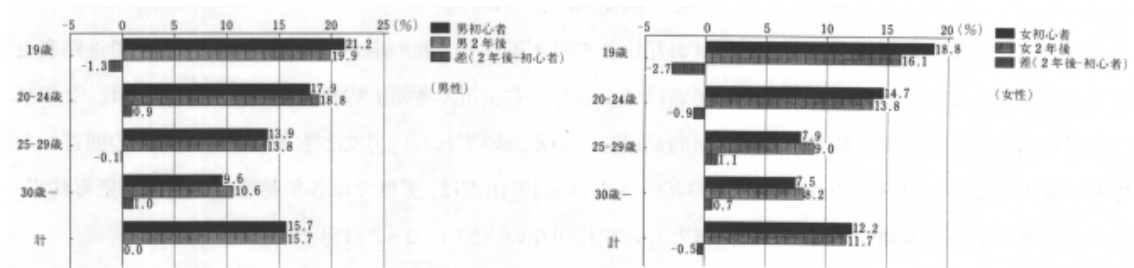


図4-3-2-15 迷惑をかけるのはお互いさま

「譲ってくれるので進路変更に不安はない」に対しては、男性では19歳以下が3%減少のほかはほとんど変化が見られない。女性は20～24歳が2%の増加、25～29歳が3%減少している（図4-3-2-16）。

「前の車についていけば右左折は安心」の変化は、男女とも各年齢層にわたって減少している。特に男性の25～29歳が7%の減少、女性も30歳以上で2%減となっている（図4-3-2-17）。

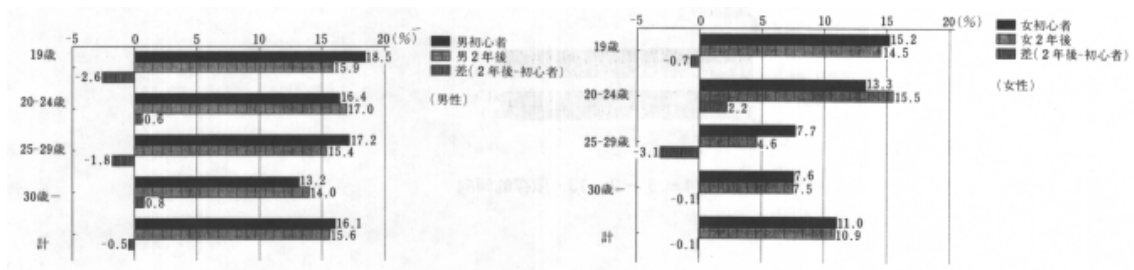


図4-3-2-16 譲ってくれるので進路変更に不安はない

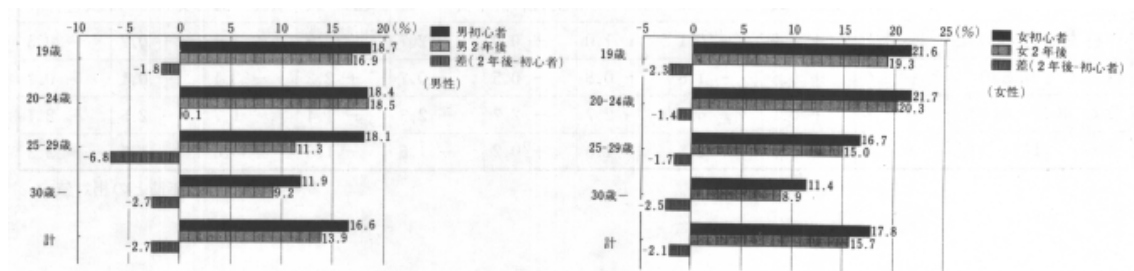


図4-3-2-17 前車についていけば右左折は安心

(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初心運転者であった当時と、2年後の回答比率の変化を年齢別、性別にしたものが図4-3-2-18、表4-3-2-4である。

これによると、「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、十分注意している」については、2年経過した現在も、男女とも9割を超えるものが運転していて人の飛び出しに注意を払っている。今回の調査は、男性では20歳代まで1～2%の増加を示し、女性は各年齢層で2%程度増加している。（図4-3-2-19）。

「歩行者が横断歩道で手を上げてても止まらずに通る事が多い」については、今回の調査では1～2%の増加はあるものの、男女とも加齢とともに肯定する比率は低くなっている。これは、反面解釈で9割のものが交通弱者である歩行者保護を優先している現れである（図4-3-2-20）。

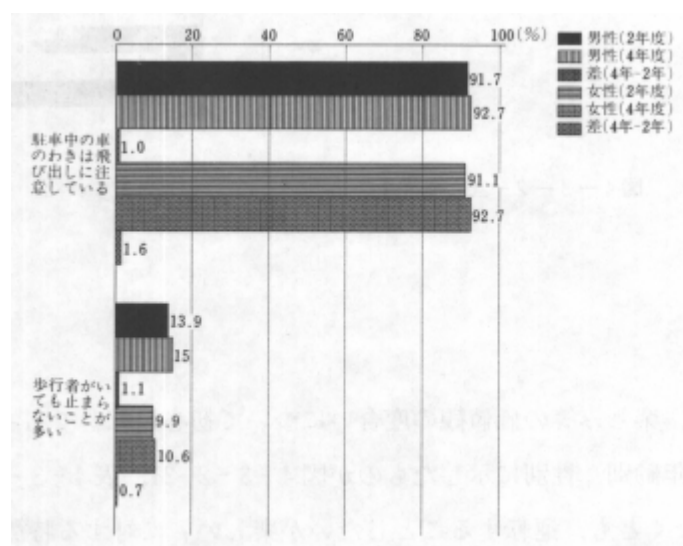


図4-3-2-18 歩行者への態度

表4-3-2-4 歩行者への態度

単位：%

	男 19	男20—24	男25—29	男30—	男性合計	女 19	女20—24	女25—29	女30—	女性合計
駐車中の車のわき	+ 2.4	+ 1.0	+ 2.1	— 0.7	+ 1.0	+ 2.6	+ 1.5	+ 2.7	+ 0.1	+ 1.6
歩行者がいても	+ 1.4	— 0.5	+ 0.2	+ 3.2	+ 1.1	— 1.1	+ 1.1	+ 0.5	+ 2.0	+ 0.7

(注) 2年前との相対値

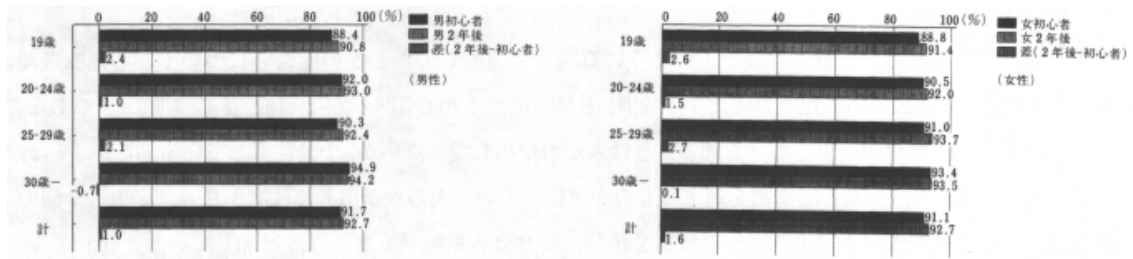


図4-3-2-19 駐車中の車の脇は飛び出しに注意している

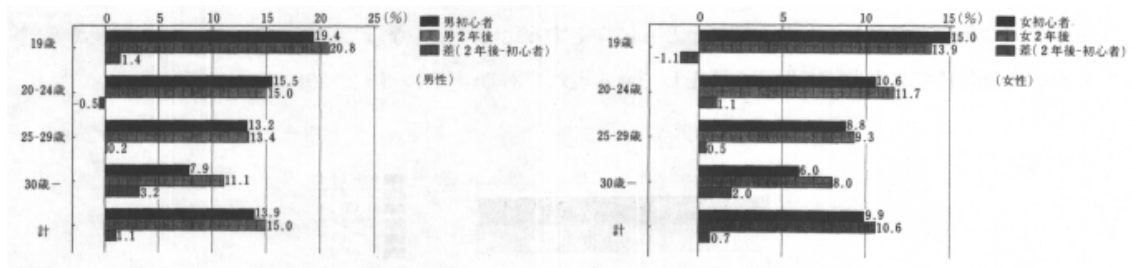


図4-3-2-20 歩行者がいても止まらないことが多い

(5) 運転への価値意識

車や運転に対する考え方、楽しみ等の価値観の度合いについて初心運転者であった当時と、2年を経過した後の回答比率の変化を、年齢別、性別に示したものが図4-3-2-21、表4-3-2-5である。

これによると、「目的がなくとも、運転することじたいが楽しい」に対する特徴は、前回調査時より回答比率が男女とも減少している。男性では20歳代の前半で4%減少し、女性は各年齢層で減少しており、特に20～24歳の減少率が11%と高くなっている（図4-3-2-22）。

「車は、単なる移動の手段にしかすぎない」の特徴は、今回の調査では、男女とも回答比率が高くなっていることで、それだけ車は単なる移動手段であるとの考え方が強くなっているのか。男性は各年齢層とも増加しており、特に20～24歳の増加率が7%と高い。女性も各年齢層で増加し、特に20～24歳の増加率は11%と高く男性よりも顕著である（図4-3-2-23）。

表4-3-2-5 運転への価値意識

単位：%

	男 19	男20-24	男25-29	男30+	男性合計	女 19	女20-24	女25-29	女30+	女性合計
運転することが楽	- 4.1	- 4.5	+ 0.9	- 0.4	- 3.2	- 5.6	-10.6	- 6.1	- 2.9	- 6.7
車は単なる移動手	- 0.6	+ 7.0	+ 2.3	+ 2.8	+ 3.3	+ 4.2	+10.5	+ 2.4	+ 2.6	+ 5.3

(注) 2年前との相対値

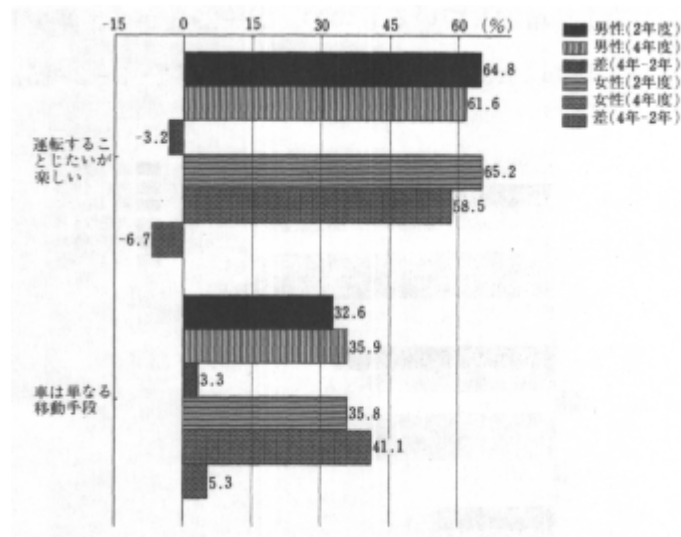


図4-3-2-21 運転への価値意識

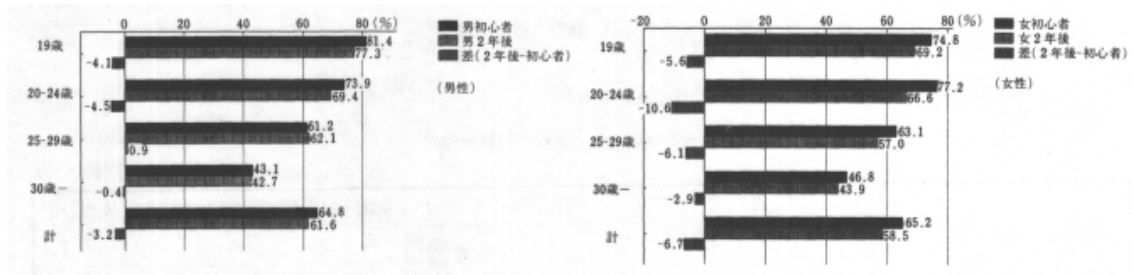


図4-3-2-22 運転することじたいが楽しい

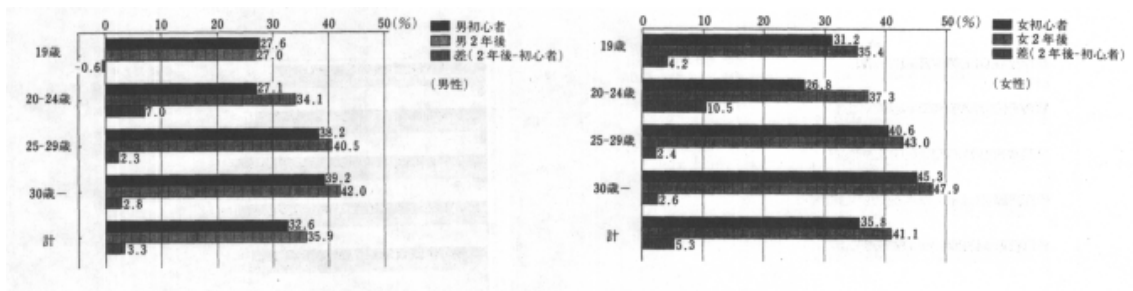


図4-3-2-23 車は単なる移動手段

(6) 運転への緊張傾向

運転そのものに対する不安感と緊張の度合いについて初心運転者当時と、2年後の比率の変化を年齢別、性別にしたものが図4-3-2-24、表4-3-2-6である。

これによると、「運転は怖いものだと思う」の変化の特徴は、2年経過後の現在でも、7割を超える男女が運転は怖いと思っていることである。しかも、女性にあっては運転する不安感は高くなっていると

ある。今回も男性では19歳以下で4%増加しているものの、25～29歳が2%減少している外は変化はなく、女性は20歳代は2～4%増加し、30歳以上で2%減少している。（図4-3-2-25）。

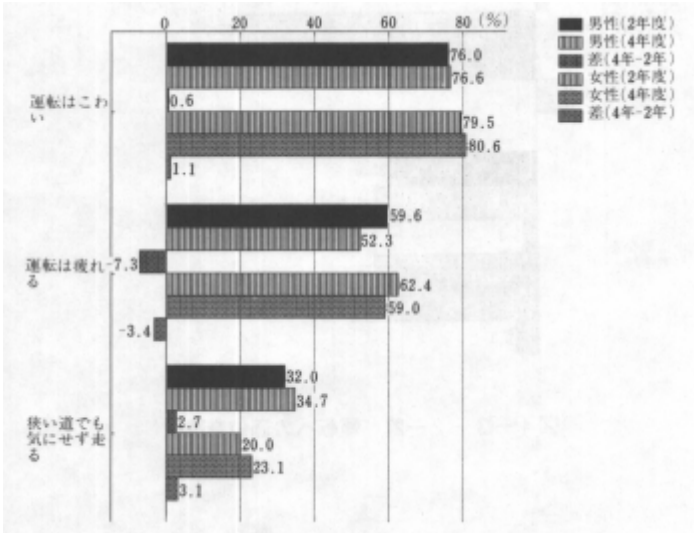


図4-3-2-24 運転への緊張傾向

表4-3-2-6 運転への緊張傾向

単位：%

	男 ー19	男20ー24	男25ー29	男30ー	男性合計	女 ー19	女20ー24	女25ー29	女30ー	女性合計
運転はこわい	+ 4.2	ー 0.6	ー 2.5	ー 0.5	+ 0.6	+ 2.2	+ 1.9	+ 4.3	ー 2.2	+ 1.1
運転は疲れる	ー 5.2	ー 8.0	ー 8.6	ー 8.5	ー 7.3	ー 3.7	ー 2.1	ー 5.6	ー 3.0	ー 3.4
狭い道でも気にし	ー 1.5	+ 6.0	+ 2.7	+ 3.7	+ 2.7	+ 4.0	+ 7.8	+ 0.6	ー 0.7	+ 3.1

（注） 2年前との相対値

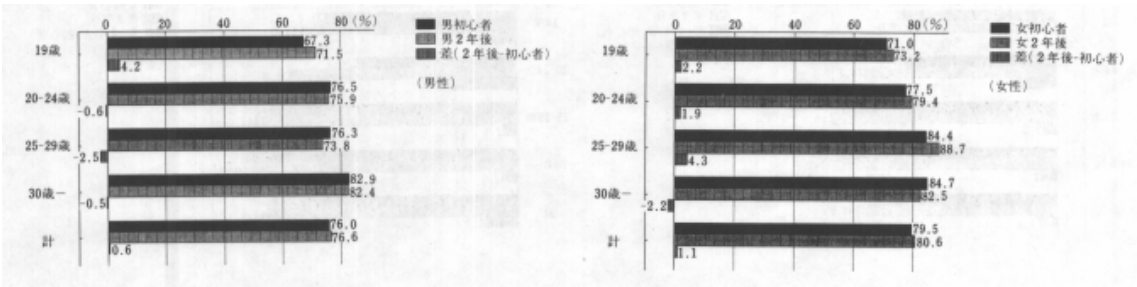


図4-3-2-25 運転はこわい

「運転は緊張で疲れる」は、男女とも各年齢層で減少したことである。特に男性に顕著に現れている。今回の調査では、男性の20歳代と30歳以上が8%減少し、女性の25～29歳は6%減少している。5割強の男女が加齢とともに運転は疲れると感じている（図4-3-2-26）。

「人通りの多い、狭い道でも、あまり気にせず走れる」に対しては、男女ともその肯定比率が高くなっていることで、2年経過した現在も運転の経験を積んだことにより、そのような道でも気にしないで走れると

するものが多くなったようである。男性は20歳以上の各年齢層で3～6%増加し、女性では20歳代前半まで4～8%増加している。初心時より運転に対する不安感や緊張感の度合いがややもすると緩和されてきたようだ（図4-3-2-27）。

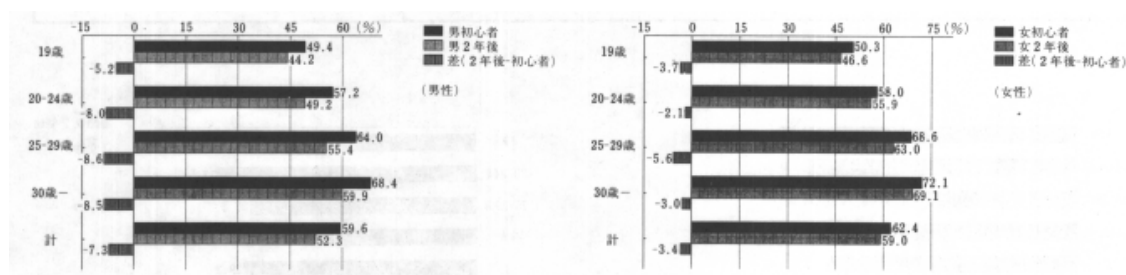


図4-3-2-26 運転は疲れる

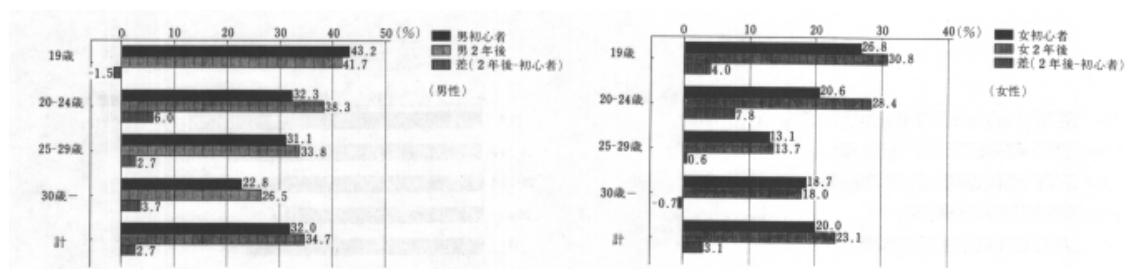


図4-3-2-27 狭い道でも気にせず走る

(7) 運転の変化の自己認識

初心運転者当時の運転意識そのものが2年経過した時点で、どのように変化しているか、運転そのものの自己認識をとるために用意したものである。図4-3-2-28、表4-3-2-7である。

「免許取りたての時に比べて運転が乱暴になった」との質問に対する肯定比率は、男女とも加齢とともにその比率は減少しているが、男性は31%が、女性は29%のものが運転が乱暴になったと回答している（図4-3-2-29）。

「免許取りたての時に比べて法規を守らなくなった」に対する特徴は、「運転が乱暴になった」と同様な傾向を示しており、男女とも加齢とともにその比率は減少しているが、男性は30%が、女性は22%が法規を守らなくなったと回答している（図4-3-2-30）。

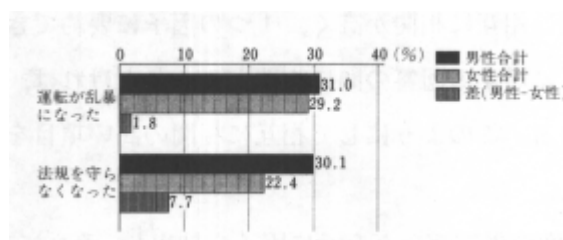


図4-3-2-28 運転の変化の自己認識

表4-3-2-7 運転の変化の自己認識

単位：％

	男 ー19	男20ー24	男25ー29	男30ー	男性合計	女 ー19	女20ー24	女25ー29	女30ー	女性合計
運転が乱暴になっ	37.7	33.9	32.8	22.4	31.0	35.6	32.5	28.3	21.7	29.2
法規を守らなくな	37.4	30.3	31.8	23.2	30.1	27.9	24.2	21.0	17.5	22.4

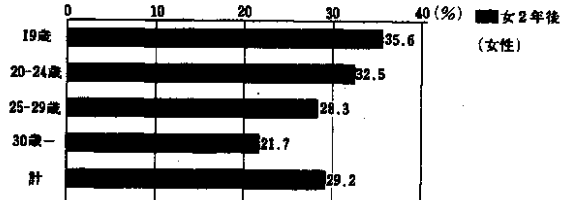
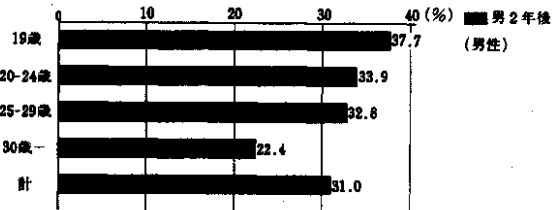


図4-3-2-29 運転が乱暴になった

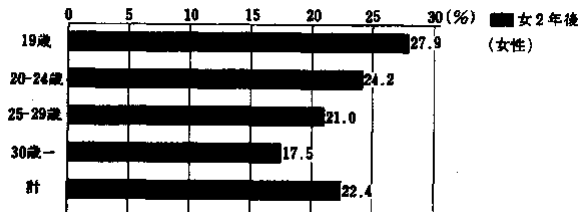
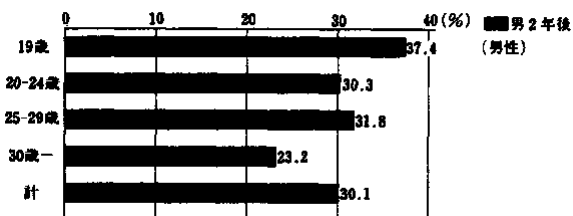


図4-3-2-30 法規を守らなくなった

4-3-3 運転意識・態度を構成する因子とその特徴

(1) 運転意識・態度を構成する因子

初心運転者の運転意識、態度を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、質問の数が21と多く、個々の質問結果からでは全体のおおよその傾向を見いだしにくい欠点がある。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ととする。

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

今回の因子分析では、平成2年度の調査データを元に因子を抽出し、それに本年度の調査結果を投影して、平成2年度から本年度にかけての2年間の運転経験によってどのように運転意識や態度が変化しているかを

分析していくことにする。

まず、平成2年度調査データに基づく因子分析結果を以下に示しておく。

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（前記の様に平成2年度調査データに基づく結果である）は次表のとおりである。

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。因子分析では、1つひとつ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の表にみるように、第1因子の情報量（固有値）は3.69であり、元の21項目全体の17.6%（寄与率）を再現していることになる。第2因子は情報量が1.83で寄与率は8.7%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26.3%、約3割を再現していることになる。

表 運転意識・態度の因子分析結果

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

一般に因子分析では、固有値が1以上の因子を分析対象とすることが多いので、ここでも固有値が1以上の第6因子までを分析の対象とする。この第6因子までの累積寄与率は48.5%で、全体の約半分の情報を含んでいることになる。（本報告書で用いている因子分析は、主因子法にバリマックス回転を適用したものである。）

運転意識・態度に関する因子分析の結果から、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4-3-3-1～3のようになる。これら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。

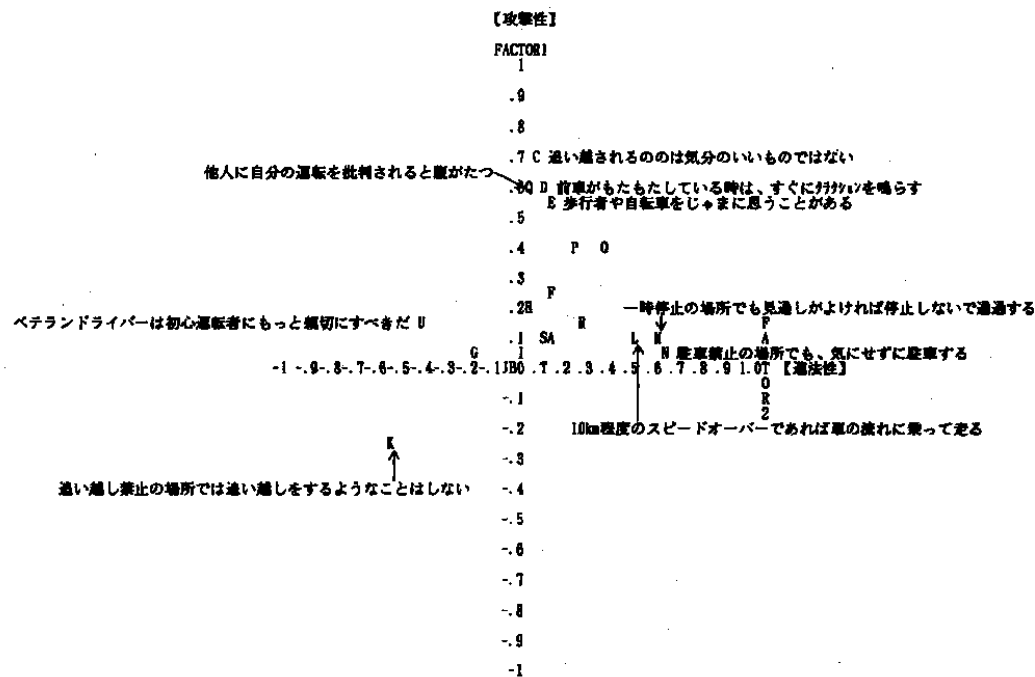


図4-3-3-1 運転意識に関する因子分析結果（第1因子と第2因子）

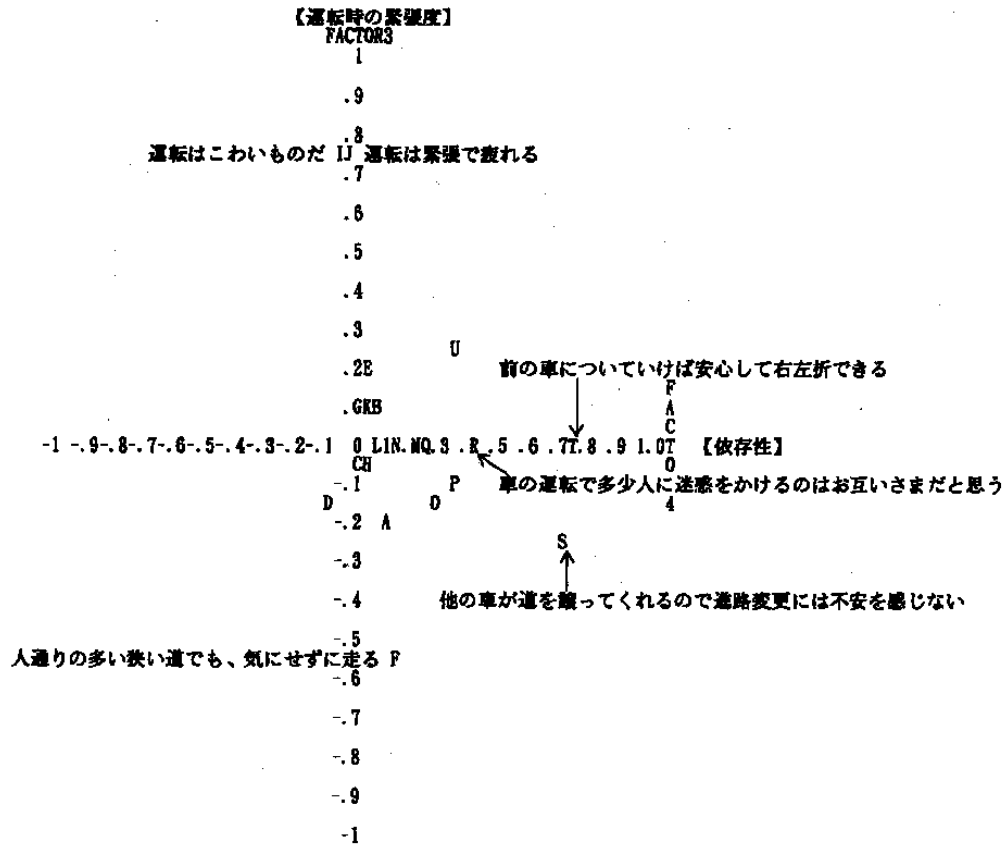


図4-3-3-2 運転意識に関する因子分析結果（第3因子と第4因子）

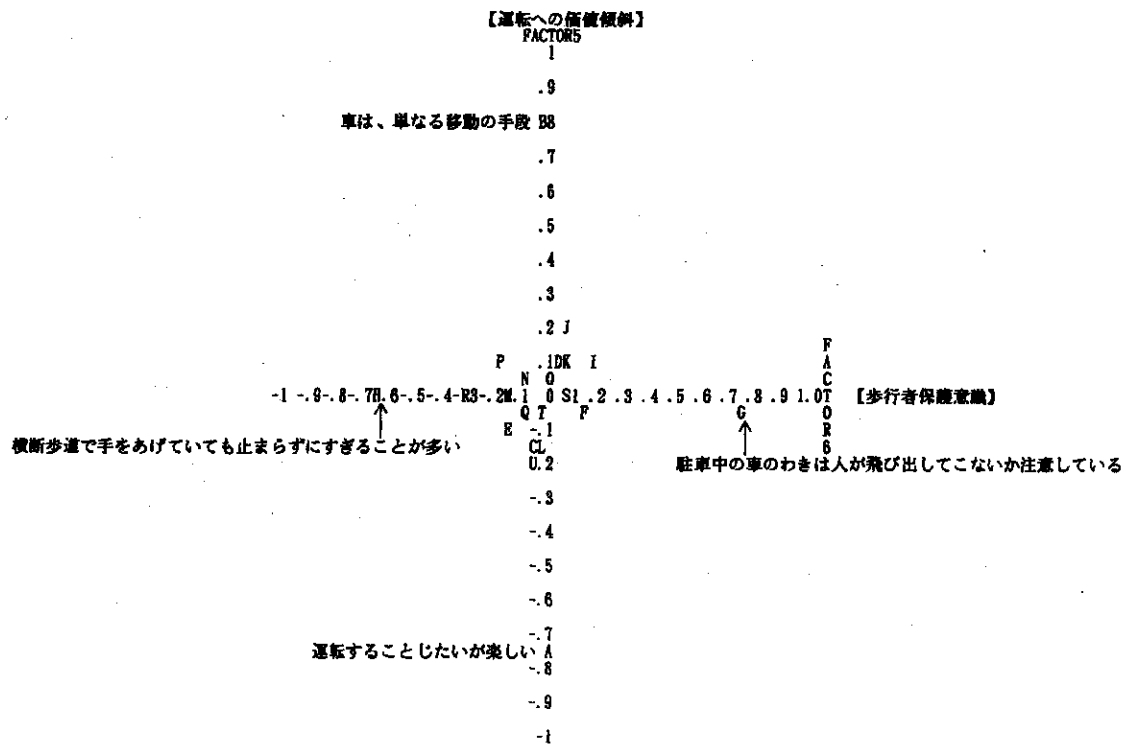


図4-3-3-3 運転意識に関する因子分析結果（第5因子と第6因子）

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（因子負荷量0.6985）
- ② 前車がかたまたしている時は、すぐにクラクションを鳴らす（同0.6079）
- ③ 他人に自分の運転を批判されると腹がたつ（同0.5819）
- ④ 歩行者や自転車をじゃまに思うことがある（同0.5505）

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

【第2因子】

第2因子に負荷が高い項目は、つぎ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（因子負荷量0.6535）
- ② 一時停止の場所でも見通しがよければ停止しないで通過する（同0.6150）
- ③ 追い越し禁止の場所では追い越しをするようなことはしない（同一0.5471）
- ④ 10km程度のスピードオーバーであれば車の流れに乗って走る（同0.5173）

この第2因子に負荷が高い項目は、駐車禁止、一時停止、追い越し禁止、速度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。

【第3因子】

第3因子に負荷が高い項目は次のとおりである。

- ① 運転はこわいものだ（因子負荷量0.7684）
- ② 運転は緊張で疲れる（同0.7587）
- ③ 人通りの多い狭い道でも、気にせずに走る（同一0.5331）

この因子に負荷が高い項目は、運転中の緊張傾向を表すものである。そこで、この因子を「運転時の緊張度の因子」とよぶ。

【第4因子】

第4因子に負荷が高い項目は次のとおりである。

- ① 前の車についていけば安心して右左折できる（因子負荷量0.7433）
- ② 他の車が道を譲ってくれるので進路変更には不安を感じない（同0.7044）
- ③ 車の運転で多少人に迷惑をかけるのはお互いさまだと思う（同0.4143）

この因子に負荷が高い質問項目は、前の車や他の車に依存する傾向を示す内容のものである。この因子は

「依存性の因子」と解釈する。

【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（因子負荷量0.8121）
- ② 運転することじたいが楽しい（同一0.7342）

この因子に負荷が高い項目は、車や運転に対する価値意識に関する内容のものである。車を単なる移動の手段とみず、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 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（因子負荷量0.7404）
- ② 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（同一0.6632）

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。

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

(2) 属性別因子傾向の変化

前項で解釈した因子空間に、平成2年度と本年度のそれぞれの別に運転者の各属性別因子得点の平均値を布置して傾向の変化をみていく。

① 性別傾向

性別に平成2年度と本年度の因子得点の平均値を布置したのが図4-3-3-4～6である。まず、攻撃性についてみると男女ともにほとんど変化していない。特に男性の攻撃性はまったくと言っていいほど変化していない。第2因子の遵法性についてもあまり変化していないが、女性はやや遵法性が低い方へ、男性はやや遵法性が高い方に変化している。ただし、いずれも極めてわずかな変化である。

運転時の緊張度については、男女ともに弱まっている。その緊張度の低下の程度は男女ともに同じ程度である。依存性については男女ともに弱まっているが、その程度は極めてわずかである。特に男性については依存性の変化はほとんどないといってもよい。

運転への価値傾斜については男女ともに変化が大きく、いずれも価値傾斜が大幅に弱まっている。どちらかといえば、女性の価値傾斜の減少が大きい。歩行者保護意識についてはほとんど変化がみられない。

以上のように、平成2年度から本年度にかけてほとんど変化していないのは、運転意識の6因子の中の攻撃性、依存性、歩行者保護意識の3因子であり、これらは運転経験によって変化がほとんどなく、運転者の性格により決定している傾向が強い運転意識であるとみられる。残りの遵法性、運転時の緊張度、依存性の3因子については他の3因子に比べて大きな変化がみられる。

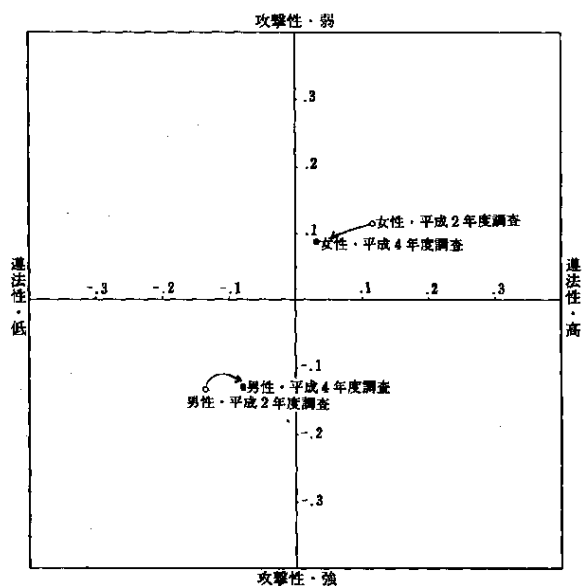


図4-3-3-4 運転意識に関する因子得点分布（性別）

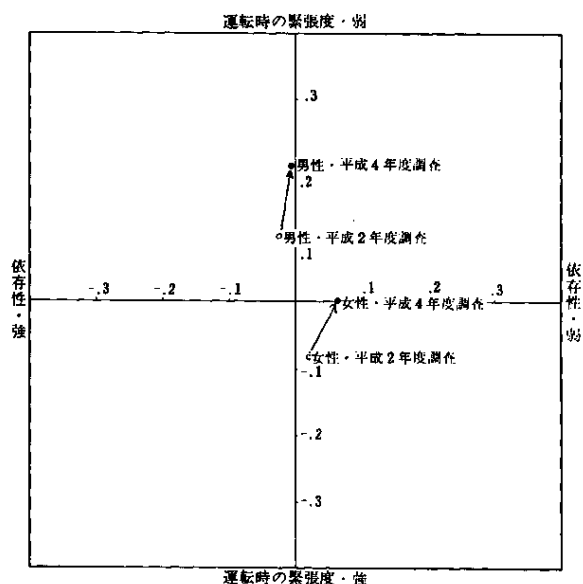


図4-3-3-5 運転意識に関する因子得点分布（性別）

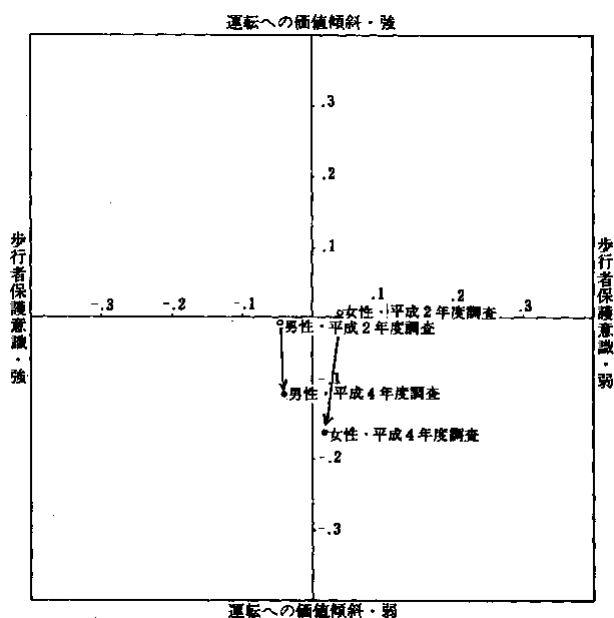


図4-3-3-6 運転意識に関する因子得点分布（性別）

② 性別・年齢層別傾向

性・年齢層別の因子得点の平均値を布置したものが図4-3-3-7～12である。ただし、ここでの年齢は平成2年度時点の年齢で表示している。

まず、攻撃性の因子と遵法性の因子の2因子で布置した図4-3-3-7～8でみると、同じ年齢層であれば、女性より男性の方が攻撃性が強く、また男性の方が遵法性が低い傾向となっている。年齢別には、男女ともに年齢が高くなるほど攻撃性が弱く、遵法性が高くなっている。

平成2年度からの変化をみると、男性は30歳以上を除いていずれの年齢層も遵法性が高まる方向に変化しているが、女性は遵法性が低くなる方向に変化している。攻撃性は男性は19歳以下が強くなる方向に変化しているが、それ以外の年齢層は概ね攻撃性が弱まる方向に変化している。女性は19歳以下と25～29歳の2つの年齢層の攻撃性が弱まり、それ以外の年齢層の攻撃性が強くなっている。

運転時の緊張度の因子と依存性の因子で布置した図4-3-3-9～10でみると、男性の方が女性よりも運転時の緊張傾向が弱く、また、依存性も弱い傾向となっている。また、年齢が高いほど依存性が弱い傾向となっている。平成2年度から本年度にかけての運転時の緊張度の変化をみると、男女ともにほとんどの年齢層で弱まっている。依存性については男性はほとんど変化がなく、女性は19歳以下と25～29歳で弱まりそれ以外の年齢層でわずかながら強まる傾向となっている。

運転への価値傾斜の因子と歩行者保護意識の因子について、図4-3-3-11～12から平成2年度から本年度にかけての変化をみると、いずれの年齢層でも運転への価値傾斜が弱まっており、特に女性の運転への価値傾斜の弱まりが大きい。ただし、歩行者保護意識については、いずれの年齢層でも大きな変化がない。

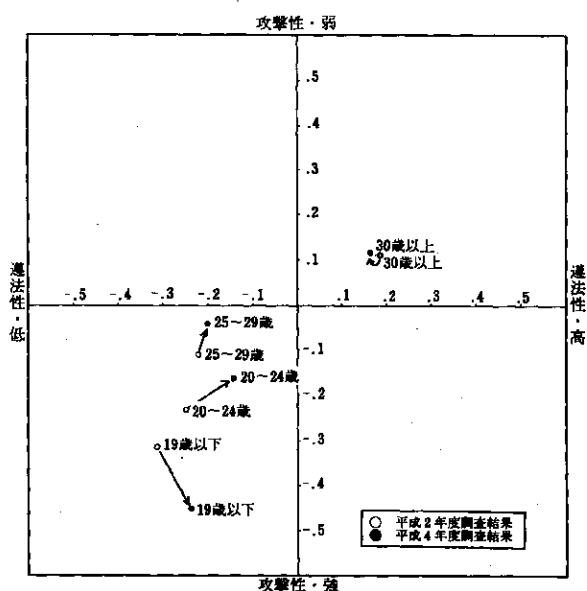


図4-3-3-7 運転意識に関する因子得点分布（男性・年齢別）

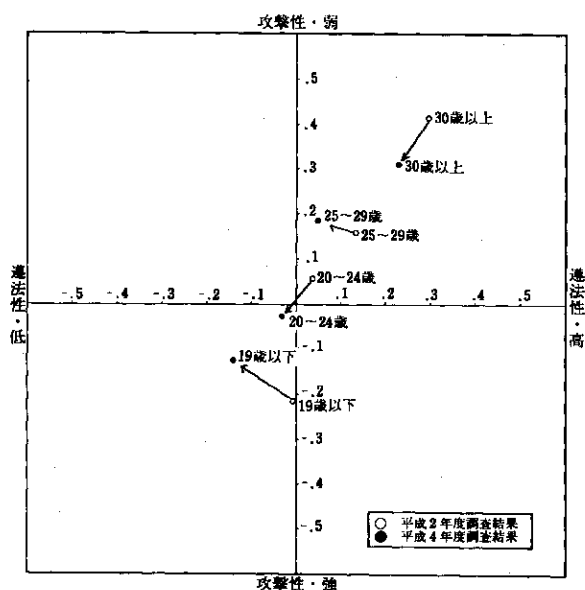


図4-3-3-8 運転意識に関する因子得点分布（女性・年齢別）

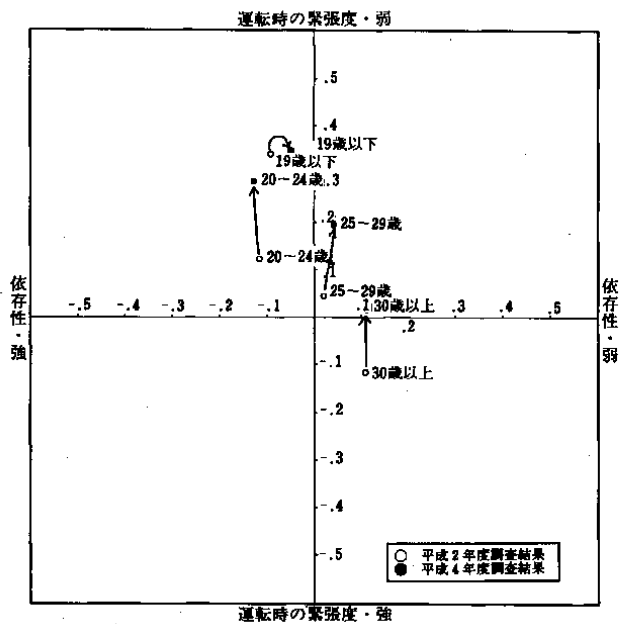


図 4-3-3-9 運転意識に関する因子得点分布 (男性・年齢別)

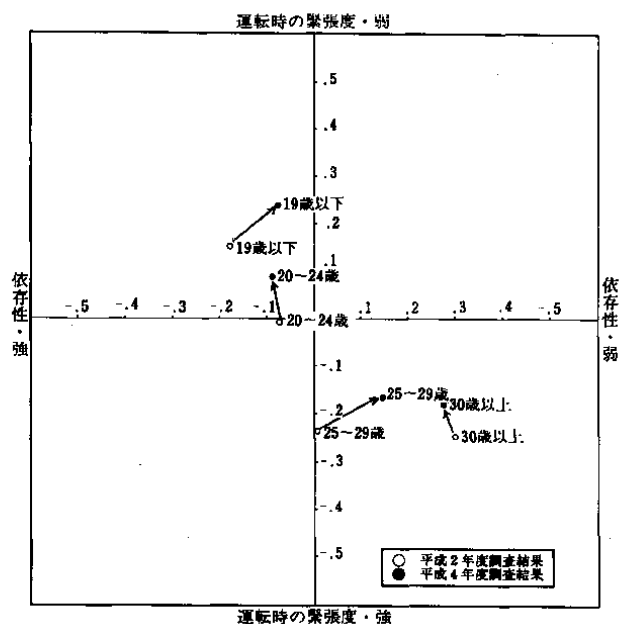


図 4-3-3-10 運転意識に関する因子得点分布 (女性・年齢別)

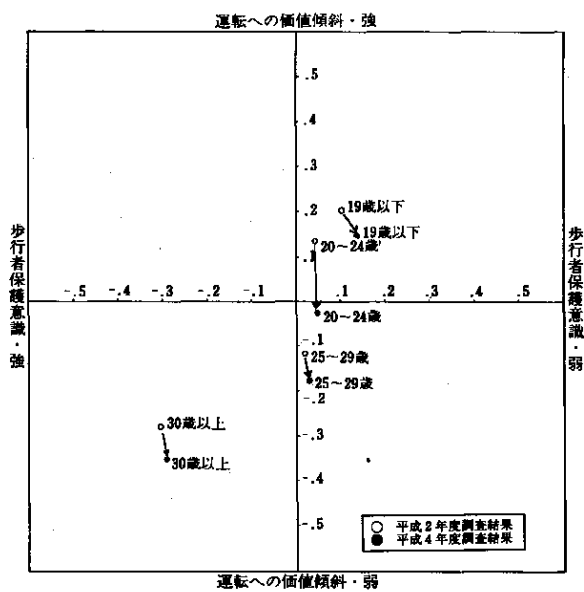


図 4-3-3-11 運転意識に関する因子得点分布 (男性・年齢別)

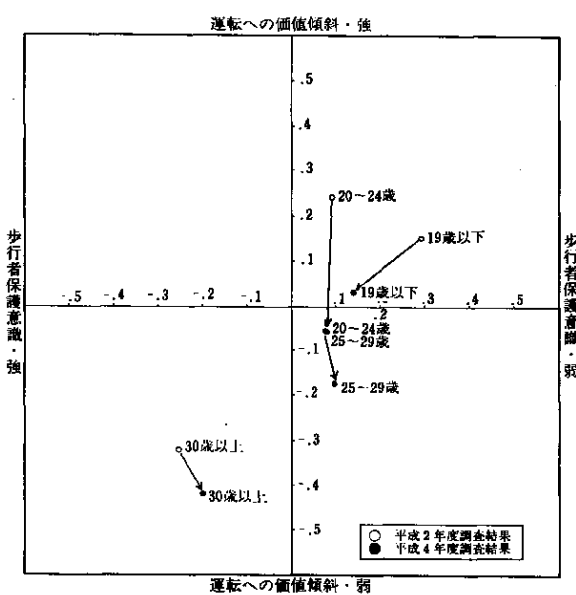


図 4-3-3-12 運転意識に関する因子得点分布 (女性・年齢別)

③ 運転車種別傾向

運転車種別に因子得点の傾向をみていくが、ここではサンプル数が30人未満の車種は除いて分析を行っている。

まず、攻撃性と遵法性からみると（図4-3-3-13～14）、男性の自動二輪の遵法性が低く、男性の普通貨物の攻撃性が強い方向に位置している。平成2年度の調査から本年度にかけての変化をみると、男女ともに軽貨物が大きく攻撃性を弱めているのが特徴である。遵法性については、男性はほとんど変化がないが、女性の軽乗用と普通乗用で遵法性が低下している。

運転時の緊張度と依存性については（図4-3-3-15～16）、ほとんどの車種で緊張度が弱まっているが、女性の原付については緊張度が大きく強くなっており、他の車種と異なった傾向を示している。依存性については、男女、各車種ともに大きな変化はみられない。

運転への価値傾斜と歩行者保護意識についてみる（図4-3-3-17～18）。まず運転への価値傾斜についてみると、男女ともほとんどの車種で価値傾斜が弱まっているが、男性の普通貨物のみ運転への価値傾斜が強まる方向に変化している。歩行者保護意識についてはほとんど変化していない。

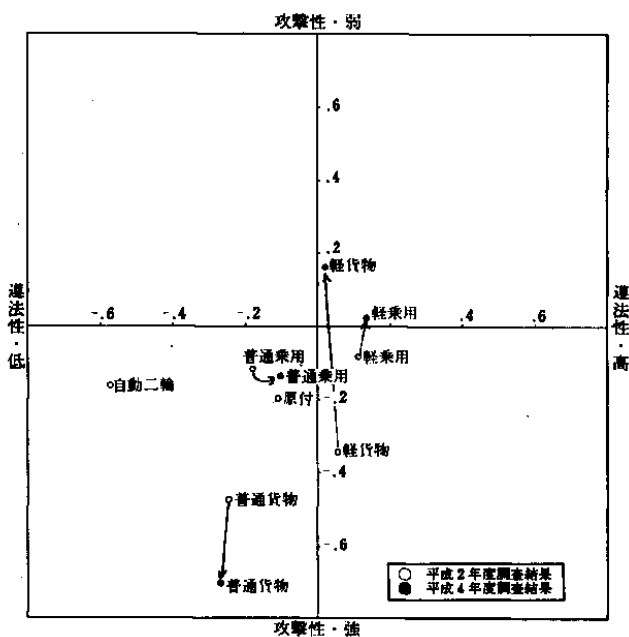


図 4-3-3-13 運転意識に関する因子得点分布（男性・主運転車種）

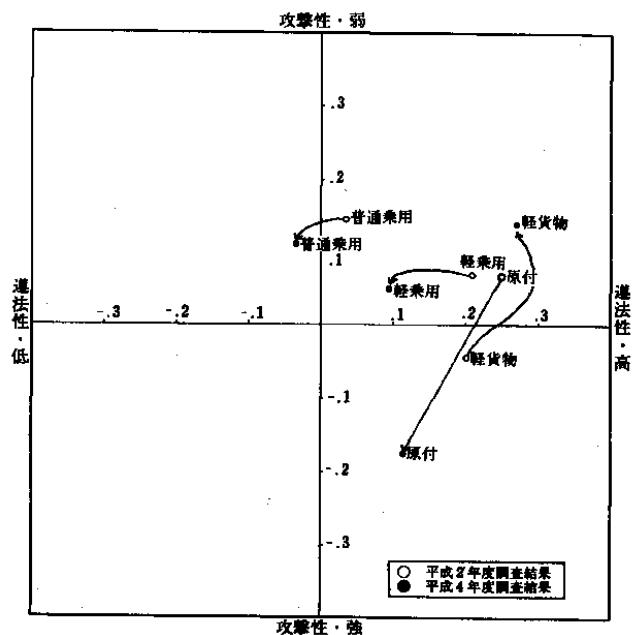


図 4-3-3-14 運転意識に関する因子得点分布（女性・主運転車種）

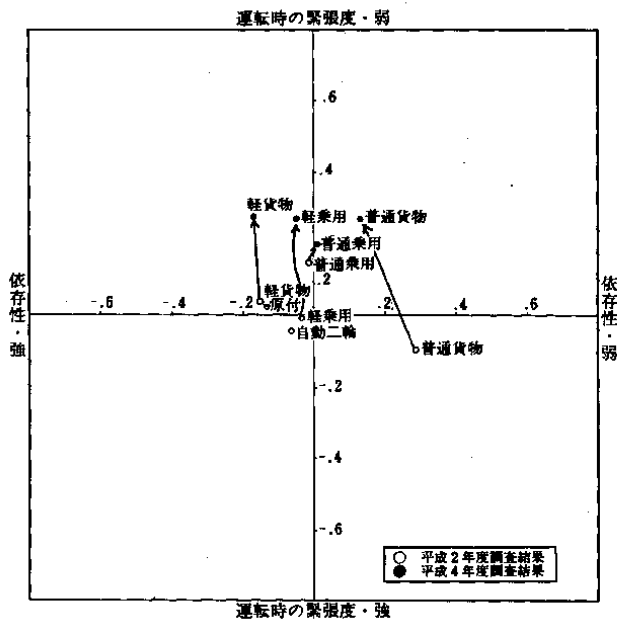


図 4-3-3-15 運転意識に関する因子得点分布（男性・主運転車種）

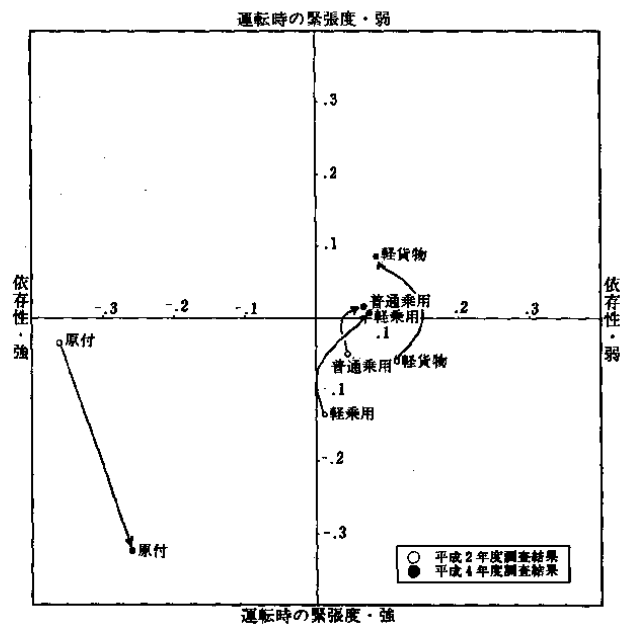


図 4-3-3-16 運転意識に関する因子得点分布（女性・主運転車種）

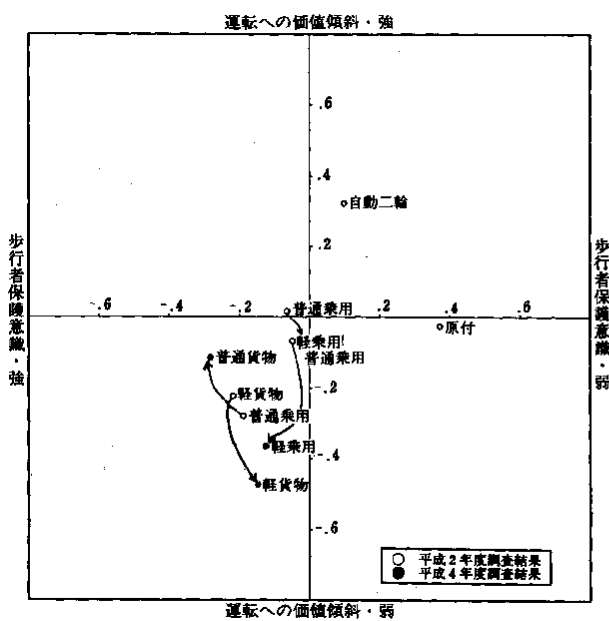


図 4-3-3-17 運転意識に関する因子得点分布（男性・主運転車種）

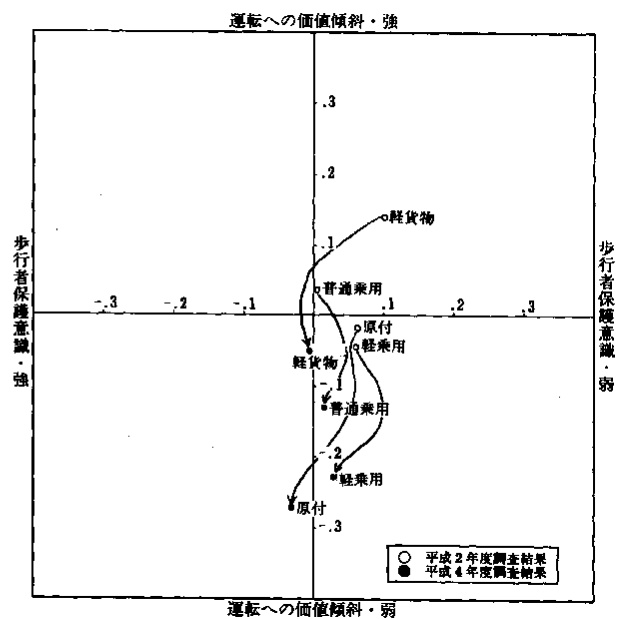


図 4-3-3-18 運転意識に関する因子得点分布（女性・主運転車種）

④ 運転者群別傾向

運転者群別の特徴をみるが、ここでもサンプル数が30人未満を分析対象から除くことにする。

攻撃性では（図4-3-3-19～20）、女性のペーパードライバーが弱く、男性の職業運転者が強い。遵法性については、平成2年度時点の女性のペーパードライバーが高いのが目立っているが、本年度の調査では女性のペーパードライバーの遵法性はほぼ平均的な水準となっている。

運転への緊張度と依存性についてみると（図4-3-3-21～22）、女性のペーパードライバーの運転時の緊張度が特に強い傾向がみられる。この傾向は本年度も同様で、あまり変化していない。男性のペーパードライバーも運転時の緊張が強い方向にあるが、女性ほどではない。ただし、男性のペーパードライバーの場合は、依存性が強いのが特徴であり、運転の経験がほとんど増加していないためか、2年間の期間を経た後でも依存性の強さはあまり変化していない。

運転への価値傾斜と歩行者保護意識について運転者群別にみると（図4-3-3-23～24）、ほとんどの運転者群が運転への価値傾斜を弱めている中で男性の職業運転者のみがわずかながら価値傾斜を強めている。歩行者保護意識についてはいずれの運転者群ともにあまり際だった変化を示していない。

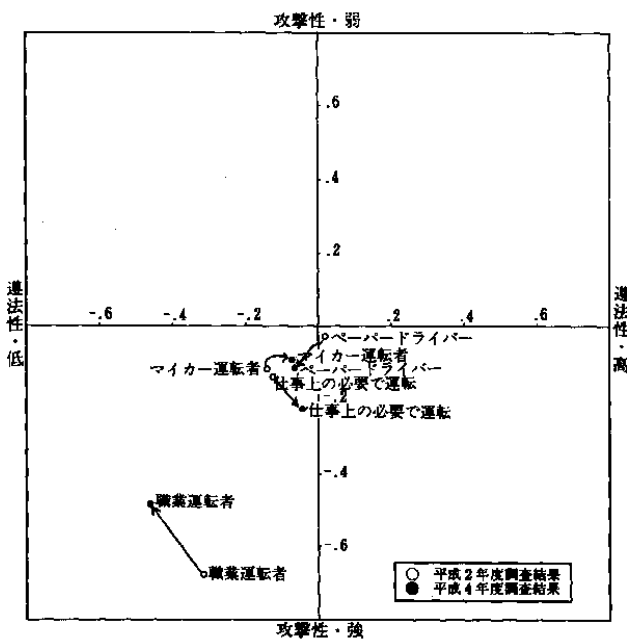


図 4-3-3-19 運転意識に関する因子得点分布（男性・運転者群）

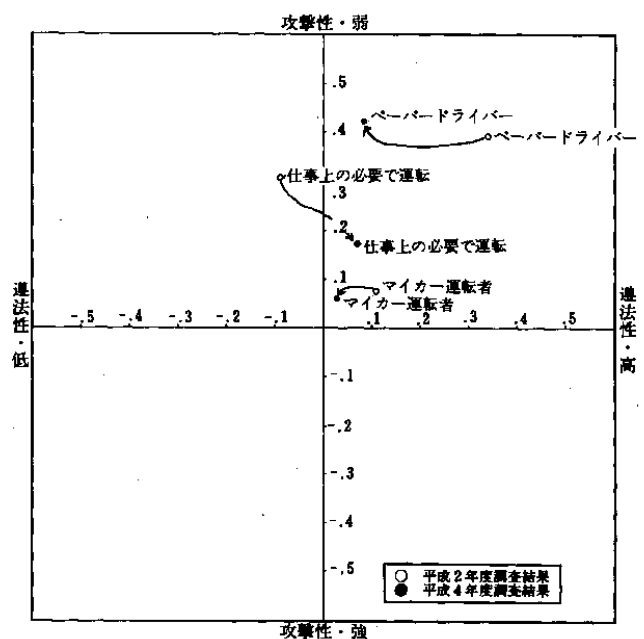


図 4-3-3-20 運転意識に関する因子得点分布（女性・運転者群）

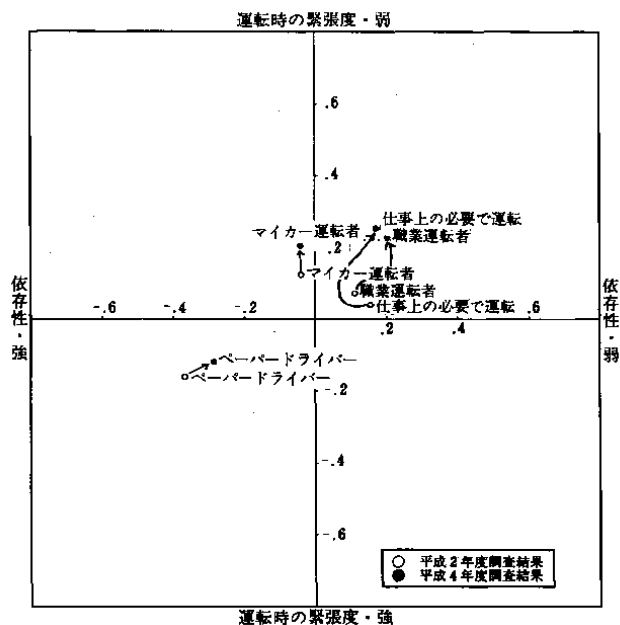


図 4-3-3-21 運転意識に関する因子得点分布（男性・運転者群）

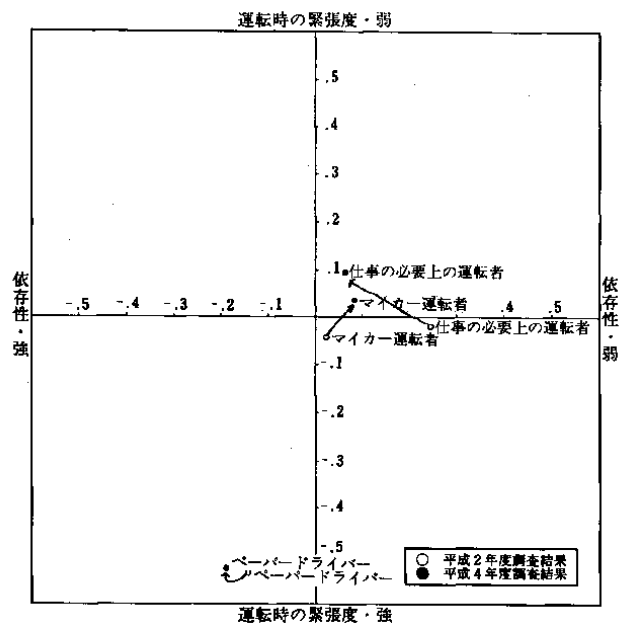


図 4-3-3-22 運転意識に関する因子得点分布（女性・運転者群）

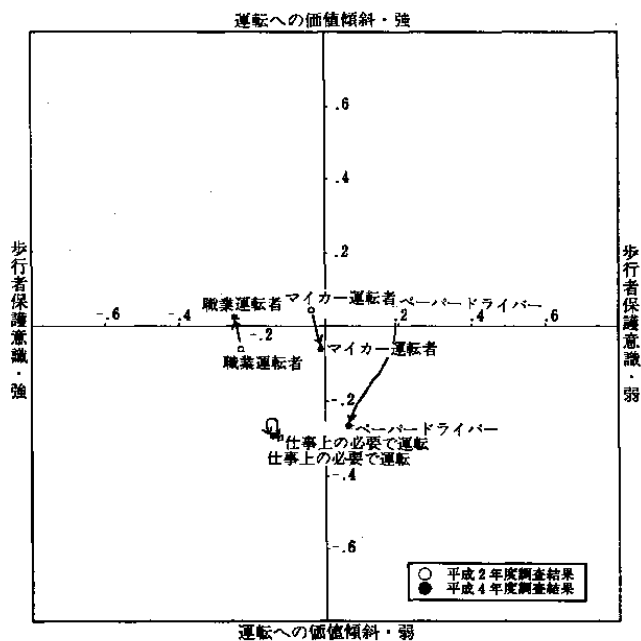


図 4-3-3-23 運転意識に関する因子得点分布（男性・運転者群）

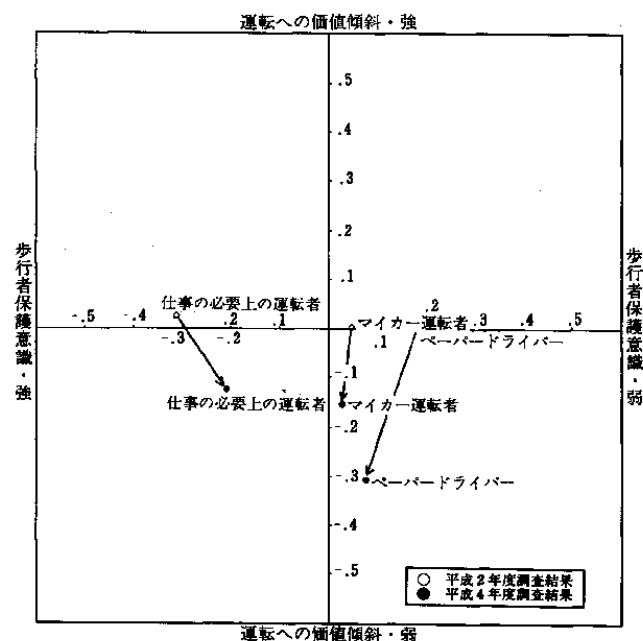


図 4-3-3-24 運転意識に関する因子得点分布（女性・運転者群）

⑤ 運転目的別傾向

運転目的別に分析をしていくが、ここでもサンプル数が30人以下の運転目的は分析から除く。

攻撃性と遵法性の特徴をみる(図4-3-3-25~26)。平成2年度から本年度にかけての変化をみると、男性の「ほとんど運転しない」が大きく遵法性を高めているのが目立っている。また男性の「その他」も遵法性が大幅に高まっている。女性ではいずれの運転目的でも、程度の差はあるが遵法性が低下している。

運転時の緊張度と依存性についてみると(図4-3-3-27~28)、もっとも大きく動いているのは男性の「その他」目的であるが、これについてはサンプル数が少なくその影響もあるとみられる。この男性の「その他」を除けばあまり依存性についての変化はない。運転時の緊張度についてはほとんどの運転目的で弱まっているが女性の「ほとんど運転しない」のみ緊張度を増している。

運転への価値傾斜と歩行者保護意識についてみると(図4-3-3-29~30)、いずれの運転目的ともに運転への価値傾斜が低下している。また、歩行者保護意識についてはほとんどの運転目的で強まっているが、男性のレジャー等の一部の目的では歩行者保護意識が弱くなっている。

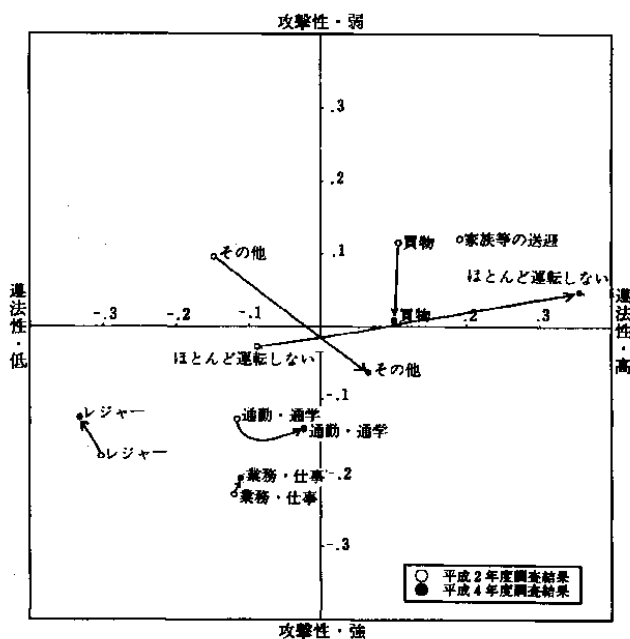


図4-3-3-25 運転意識に関する因子得点分布(男性・運転目的)

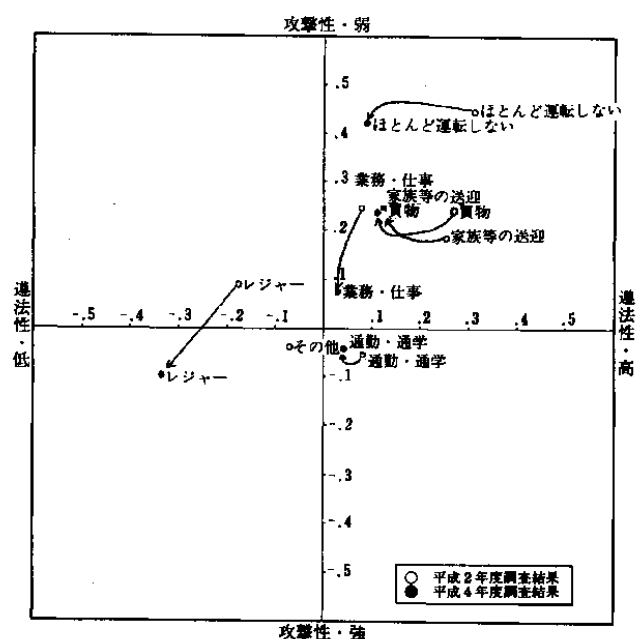


図4-3-3-26 運転意識に関する因子得点分布(女性・運転目的)

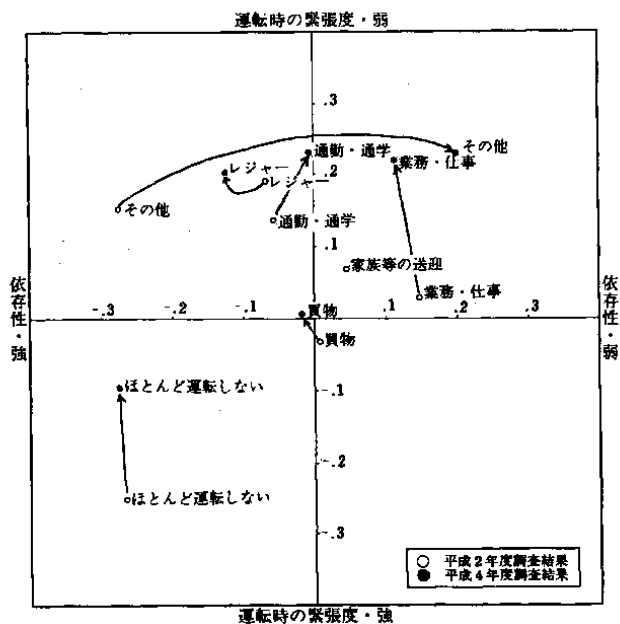


図 4-3-3-27 運転意識に関する因子得点分布 (男性・運転目的)

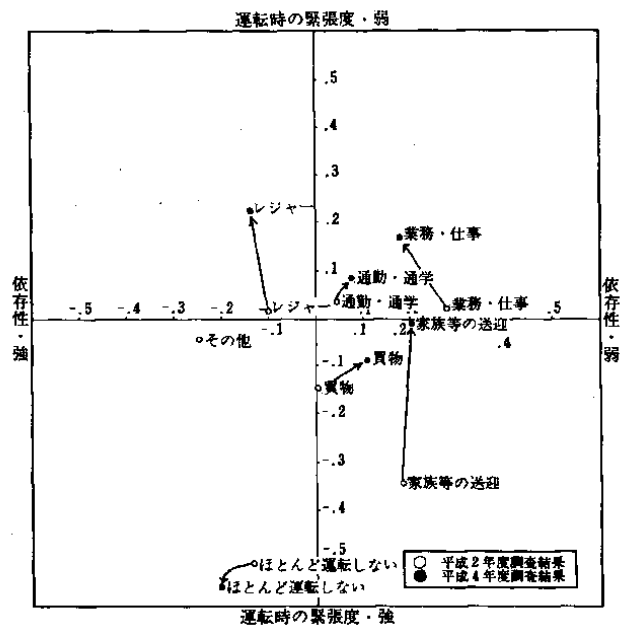


図 4-3-3-28 運転意識に関する因子得点分布 (女性・運転目的)

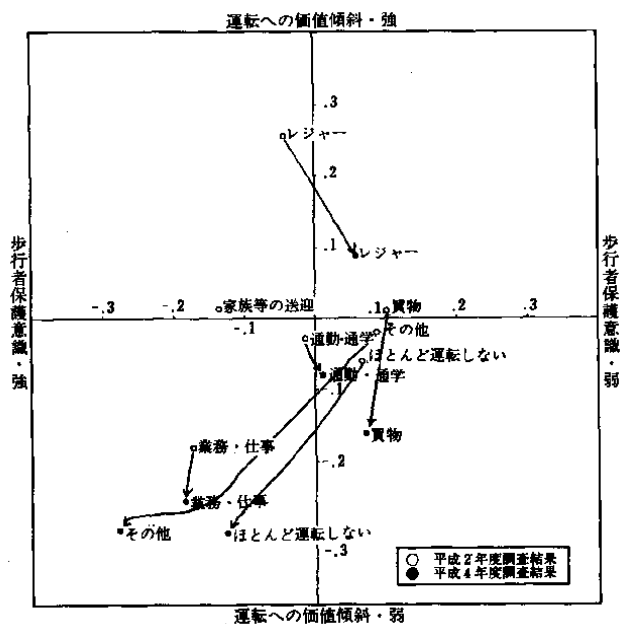


図 4-3-3-29 運転意識に関する因子得点分布 (男性・運転目的)

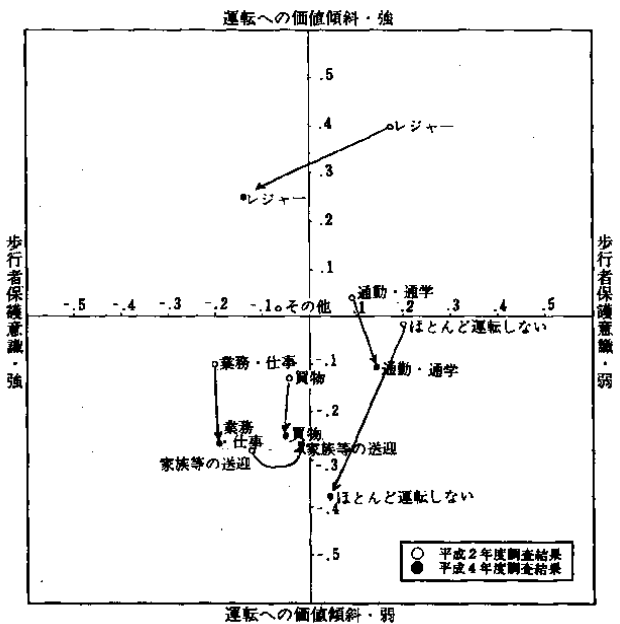


図 4-3-3-30 運転意識に関する因子得点分布 (女性・運転目的)

⑥ 運転頻度別傾向

運転頻度別に因子得点の平均をみていく。まず攻撃性と遵法性をみる（図4-3-3-31～32）。男性の攻撃性については、「ほとんど運転しない」や「月に1～2日」、「月に3～4日」といった運転頻度の少ないドライバーの攻撃性が強まっている一方、「ほとんど毎日」ともっとも運転頻度の多い男性ドライバーは攻撃性が弱まる方向に変化している。女性では「月に3～4日」の運転頻度で攻撃性が強くなって

いる。

運転時の緊張度と依存性についてみると（図4-3-3-33～34）、「ほとんど毎日」や「週に3～4日」といった運転頻度の高いドライバーの変化は比較的少ないが、月に数回程度の運転頻度のドライバーの変化が大きい。特に男性の「月に1～2日」や「月に3～4日」の変化が大きい。

運転への価値傾斜と歩行者保護意識についても、「ほとんど毎日」と運転頻度の高いドライバーはあまり変化がないが、「ほとんど運転しない」や「月に1～2日」、「月に3～4日」といった運転頻度の低いドライバーの変化が大きい。（図4-3-3-35～36）

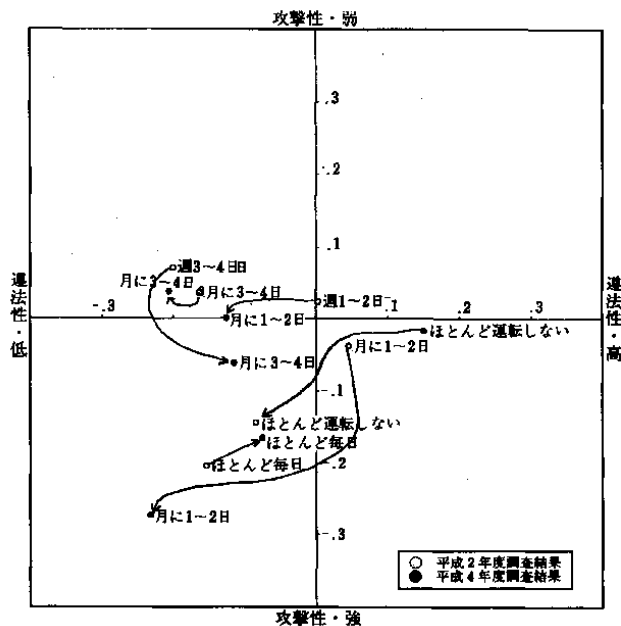


図4-3-3-31 運転意識に関する因子得点分布（男性・運転頻度）

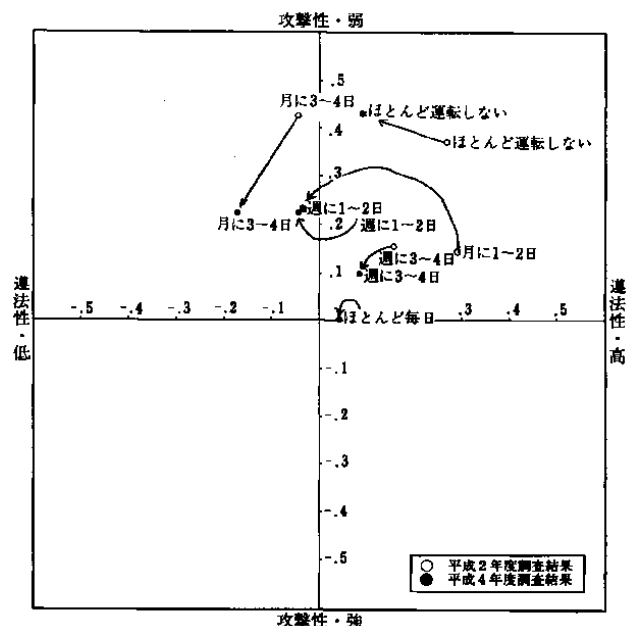


図4-3-3-32 運転意識に関する因子得点分布（女性・運転頻度）

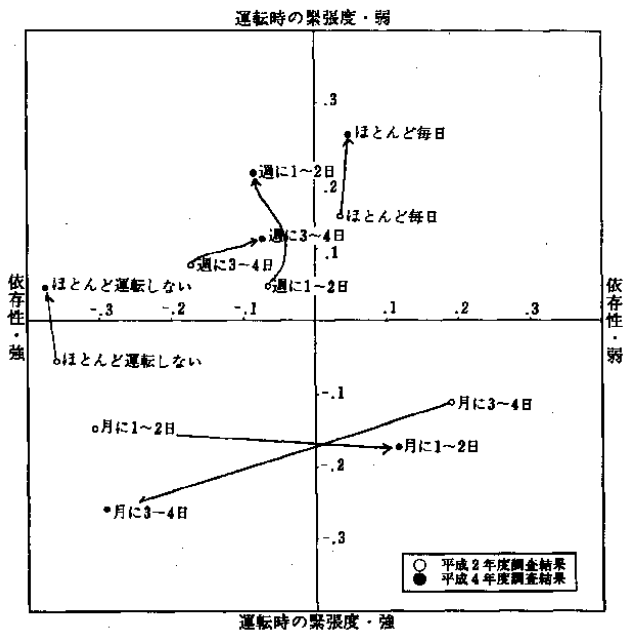


図 4-3-3-33 運転意識に関する因子得点分布 (男性・運転頻度)

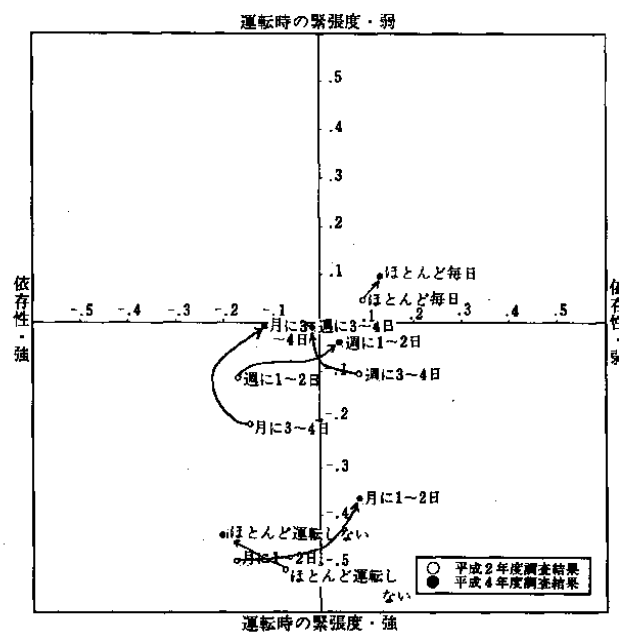


図 4-3-3-34 運転意識に関する因子得点分布 (女性・運転頻度)

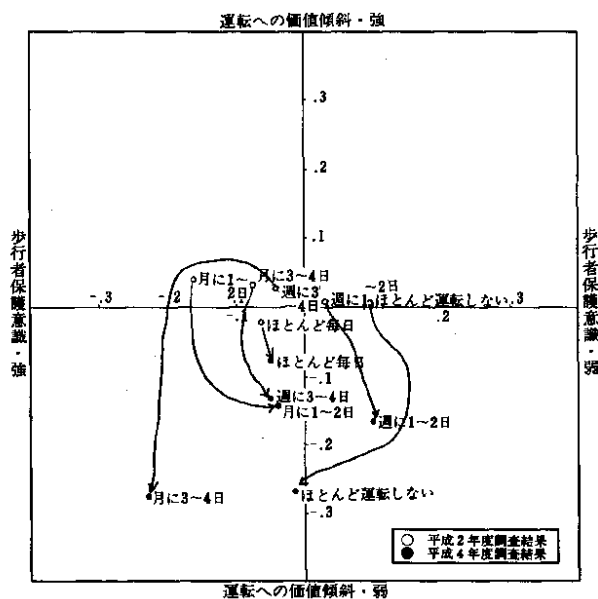


図 4-3-3-35 運転意識に関する因子得点分布 (男性・運転頻度)

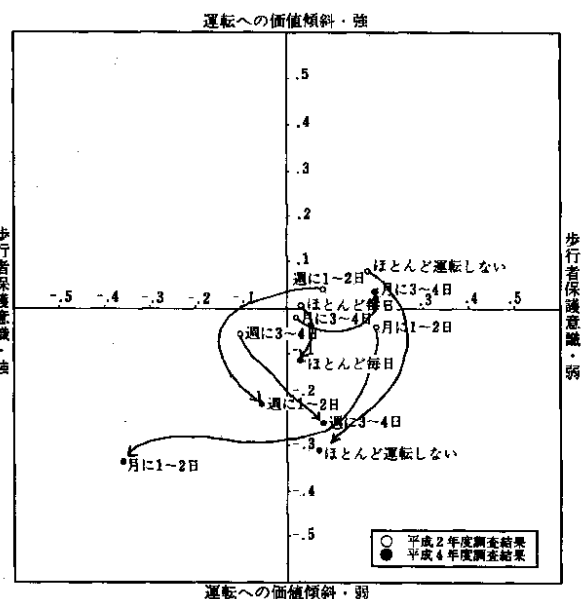


図 4-3-3-36 運転意識に関する因子得点分布 (女性・運転頻度)

⑦ 走行距離別傾向

過去1年間の走行距離別にみていく。攻撃性と依存性についてみると（図4-3-3-37～38）、男女ともに同じ調査年度でみると走行距離が長くなるにつれて攻撃性が強くなり、遵法性が低くなっている。攻撃性についての変化をみると、走行距離が1万～1万5千kmまでは攻撃性が強まるか、ほとんど変化がないケースが多いが、その走行距離を超えると攻撃性が弱まる方向に変化している傾向にある。

運転時の緊張度と依存性についてみる（図4-3-3-39～40）。運転時の緊張度については、同じ調査年度であれば男女ともにおおむね走行距離が長くなるにつれて弱まる傾向にある。また、平成2年度と本年度を比較すると、おおむね平成4年度調査結果の方が緊張度が弱くなっている。

運転への価値傾斜と歩行者保護意識の変化についてみると（図4-3-3-41～42）、家性の1万5千km～2万kmを除いて、ほとんど歩行者保護意識の変化はない。変化しているのは運転への価値傾斜で、おおむね価値傾斜が弱まる方向に変化している。女性ではすべての走行距離で運転への価値傾斜が低下しているが、男性では1万5千km～2万kmの層で運転への価値傾斜が比較的大きく強まっているのが目立っている。

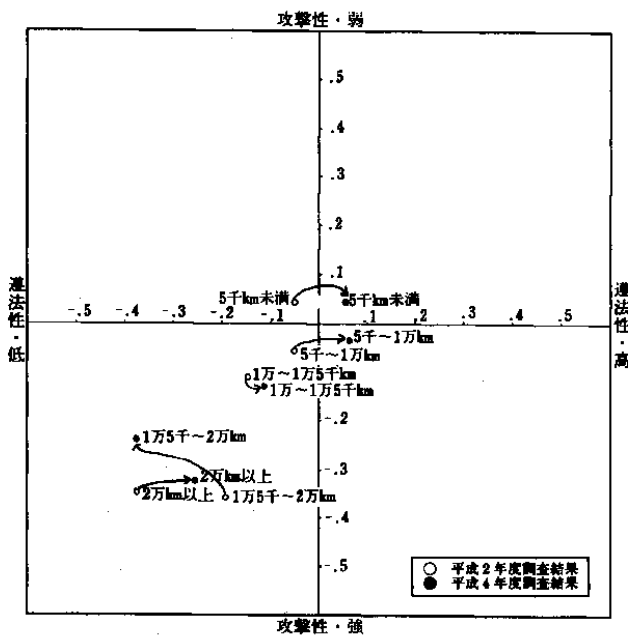


図 4-3-3-37 運転意識に関する因子得点分布（男性・年間走行距離）

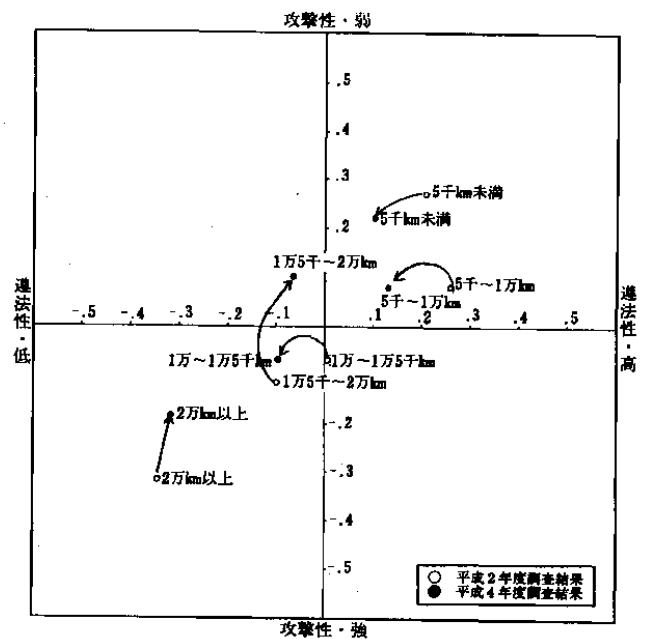


図 4-3-3-38 運転意識に関する因子得点分布（女性・年間走行距離）

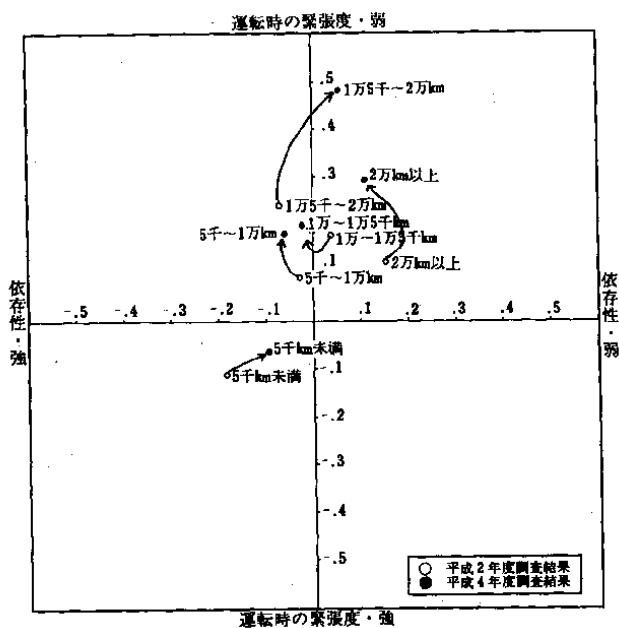


図 4-3-3-39 運転意識に関する因子得点分布 (男性・年間走行距離)

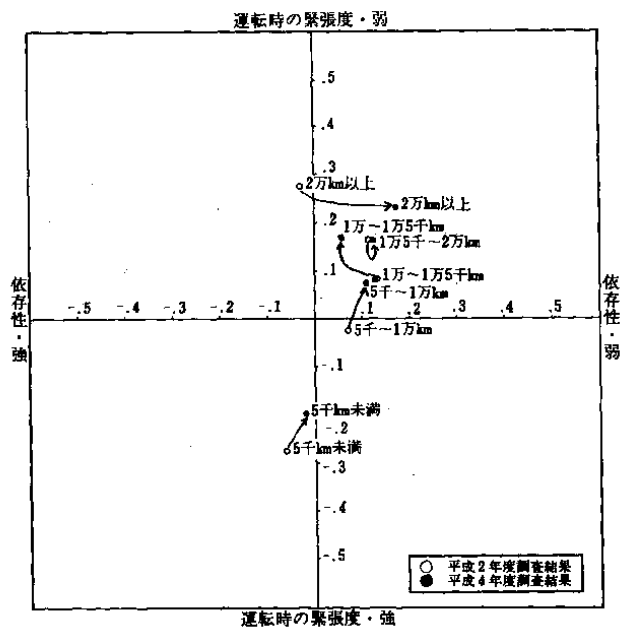


図 4-3-3-40 運転意識に関する因子得点分布 (女性・年間走行距離)

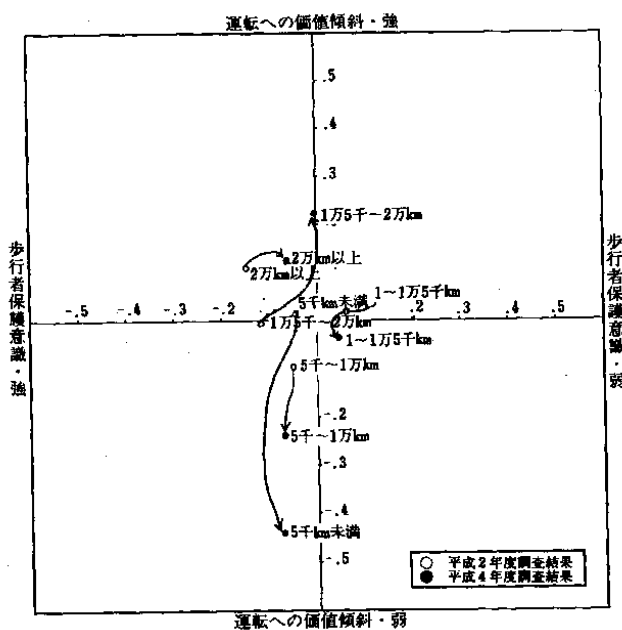


図 4-3-3-41 運転意識に関する因子得点分布 (男性・年間走行距離)

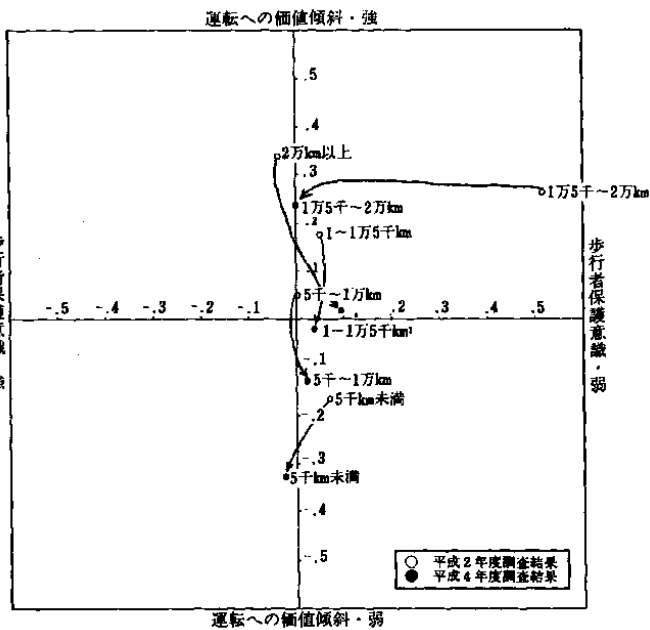


図 4-3-3-42 運転意識に関する因子得点分布 (女性・年間走行距離)

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変化

平成2年度の調査（前回調査、あるいは前回と呼ぶ）時に、初心運転者だった者が、本年度の調査（今回調査、あるいは今回と呼ぶ）で、自己の運転技術についてどのように変化をきたしているか、前回調査と同様の13項目の質問について、比較検討した。

13項目の質問は、一般道路での運転技術（4項目）、条件の悪い環境での走行（3項目）、高速走行（2項目）、低速での運転技術（3項目）及び自己の運転技術の総合評価（1項目）で、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。

(1) 一般道路での運転技術

① 右折

「右折」に対する肯定回答比率をみると、男性では、前回調査が89.0%で、今回は90.1%の1.1%増、女性では、前回調査は81.2%、今回82.2%で1.0%の増加と、いずれもわずかの増加となっている。初心運転者の時期から、「右折」の行為、機会がもともと多く、必要不可欠の慣れた運転技術の評価であるために、あまり大きな変化がなかったものと思われる。

また、「問題なくできる」と強い意見が多くなる傾向（男性の25-29歳群と女性の25-29歳群を除く。）がみられ、特に女性の19歳群で強くなっている（図4-4-1-1）。

② 大型車への追従

「大型車への追従」に対する回答比率は、男性では、前回調査65.8%で、今回は67.9%の2.1%増であるが、女性では、前回調査が39.4%、今回は39.3%で0.1%の減少と、むしろ「やや、不得意」といった否定的回答がみられる。特徴としては、男性のほうが、全体的にわずかながら変化しているのに対し、女性では、「問題なくできる」とする者の比率がわずかながら上がっているものの、25歳以上にみられるように、否定的な回答がふえている傾向がみられる（図4-4-1-2）。

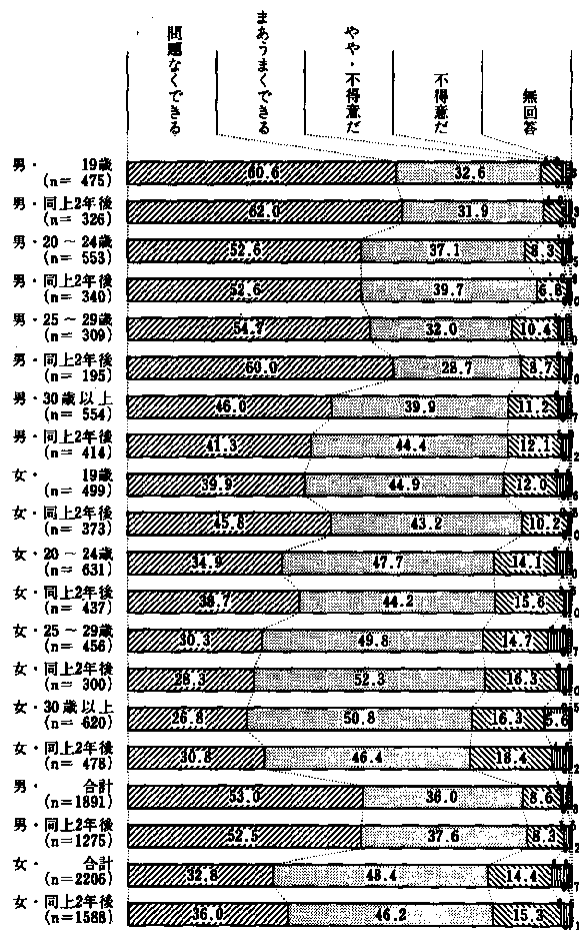


図 4-4-1-1 性・年齢・調査年別運転技術の自己評価 (右折)

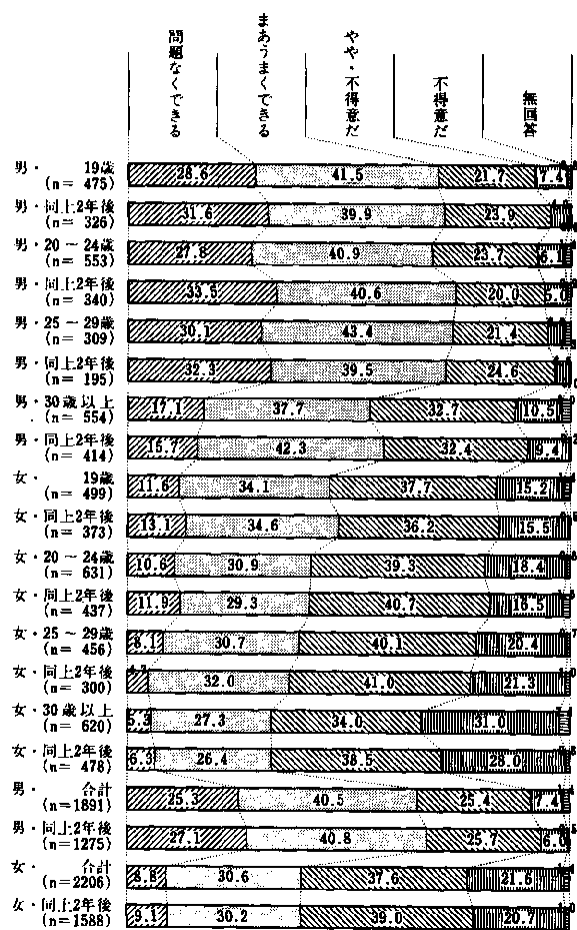


図 4-4-1-2 性・年齢・調査年別運転技術の自己評価 (大型車への追従)

③ 知らない道での運転

「知らない道での運転」に対しては、男性では、前回調査は49.9%、今回は53.4%で3.5%の増加と、肯定的な傾向が強いが、女性では、前回調査は28.7%、今回は27.9%で0.8%の減少で、全体にはむしろ「やや、不得意」といった否定的意見の増加がみられ、この傾向は、20歳以上で「知らない道」への苦手意識を表している (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」については、男性では、前回調査は86.2%、今回は88.7%で2.5%の増で、女性も、前回調査が71.2%、今回は74.5%で3.3%の増加となっており「右折」と同様、男女とも肯定的傾向がみられる、むしろ、男性19歳群、女性19歳群、20-24歳群を除いた群で、肯定比率が増加の傾向を示している (図4-4-1-4)。

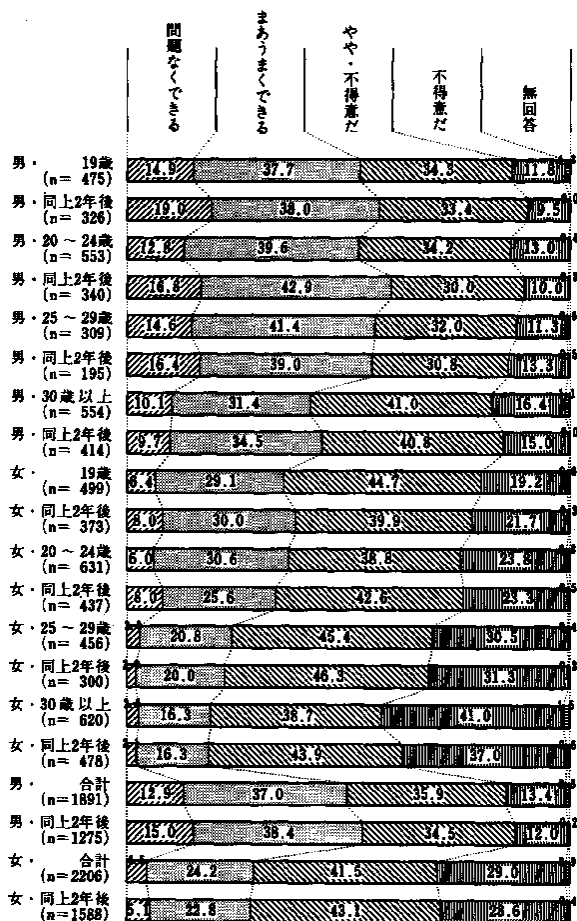


図 4-4-1-3 性・年齢・調査年別運転技術の自己評価
(知らない道での運転)

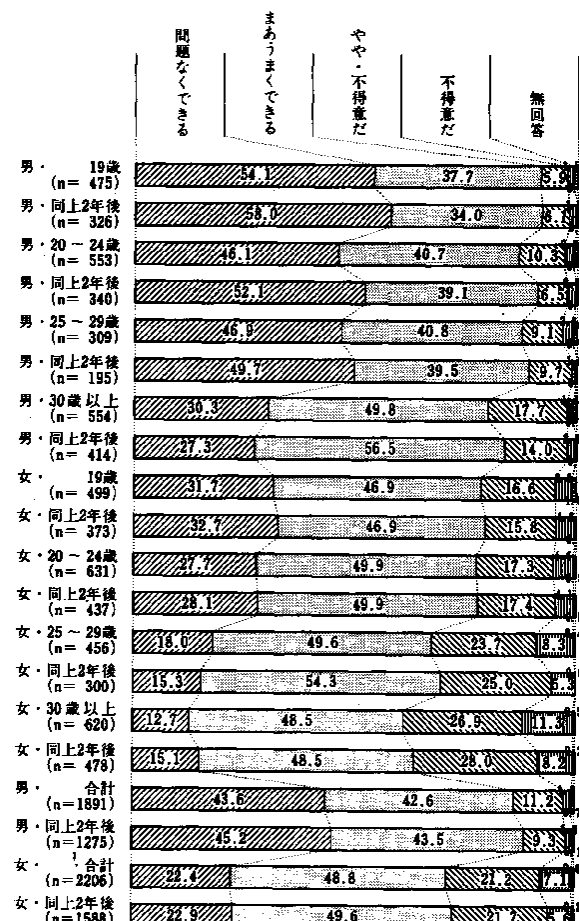


図 4-4-1-4 性・年齢・調査年別運転技術の自己評価
(やや速い流れに合わせた運転)

(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」に対する回答比率は、男性では、前回は70.7%、今回は71.8%で1.1%の増加であるが、女性では、前回は56.2%、今回は56.0%で0.2%減少となっており、むしろ「やや、不得意」といった否定的意見の増加がみられる。変化の特徴として、男性の25-29歳のグループでは、「問題なくできる」と、強く回答を示す者（42.6%で11.2%増）と、「やや、不得意」、「不得意」といった否定的な意見を示す者（28.2%で5.8%増）の比率が同時に増えており、このことは、同年齢においても個人差が生じていることを示している。同様の傾向は、女性の20-24歳のグループでもみられる（図4-4-1-5）。

② 夜の運転

「夜の運転」については、男性は、前回の調査では71.3%、今回は74.0%で2.7%の増加、女性では、前回調査と同率（55.6%）で増減はないが、回答の内訳として、「問題なくできる」という強い肯定的回答が前回より1.9%増えている。男性は、全体に肯定的傾向で、特に25-29歳代で、「問題なくできる」と回答している者が、今回12.6%増加している。

なお、女性の20-24歳のグループでは、「やや、不得意である」、「不得意だ」と回答する者が、4.2%増加している（図4-4-1-6）。

③ 山道の運転

「山道の運転」に対する回答比率は、男性では、前回調査は69.9%、今回は73.9%で4.0%の増加、女性は、前回調査34.3%、今回は36.2%と、1.9%増加で、「問題なくできる」という強い肯定的意見のほうが増えている。男女とも、肯定的傾向がみられるが、女性の25-29歳代は、「問題なくできる」、「不得意」の両端への回答がそれぞれ、1.5%、1.8%と増えており、個人差がみられる（図4-4-1-7）。

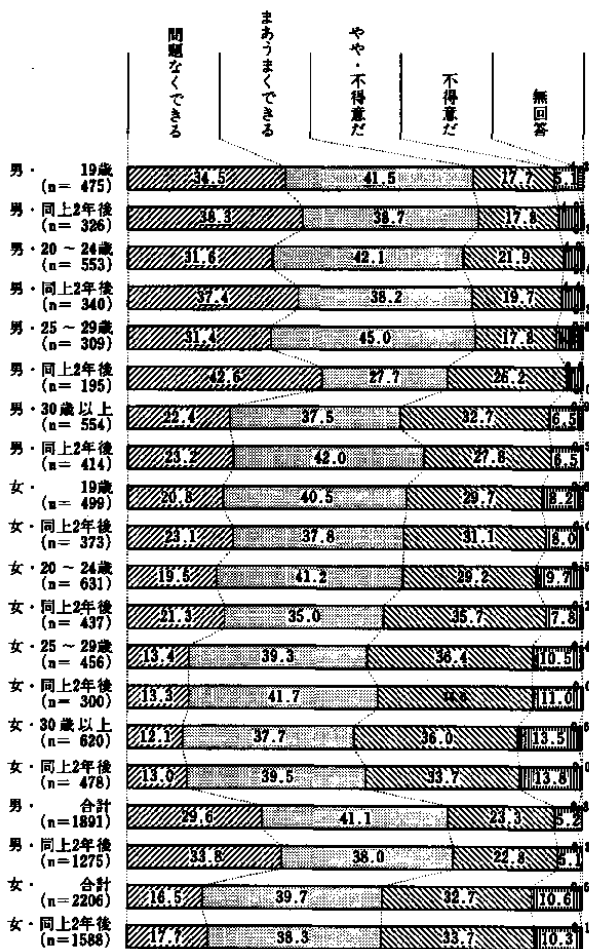


図 4-4-1-5 性・年齢・調査年別運転技術の自己評価
(雨の日の運転)

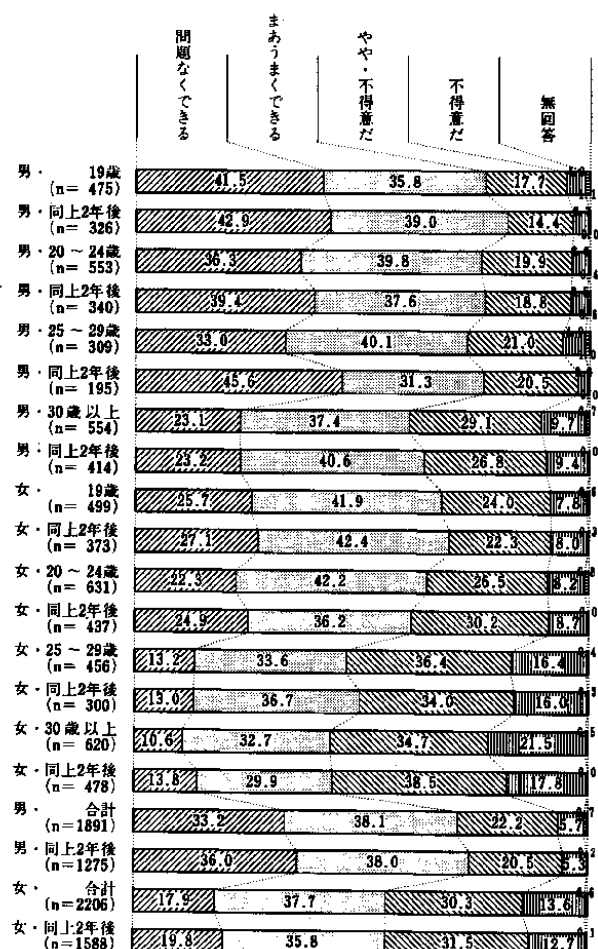


図 4-4-1-6 性・年齢・調査年別運転技術の自己評価
(夜の運転)

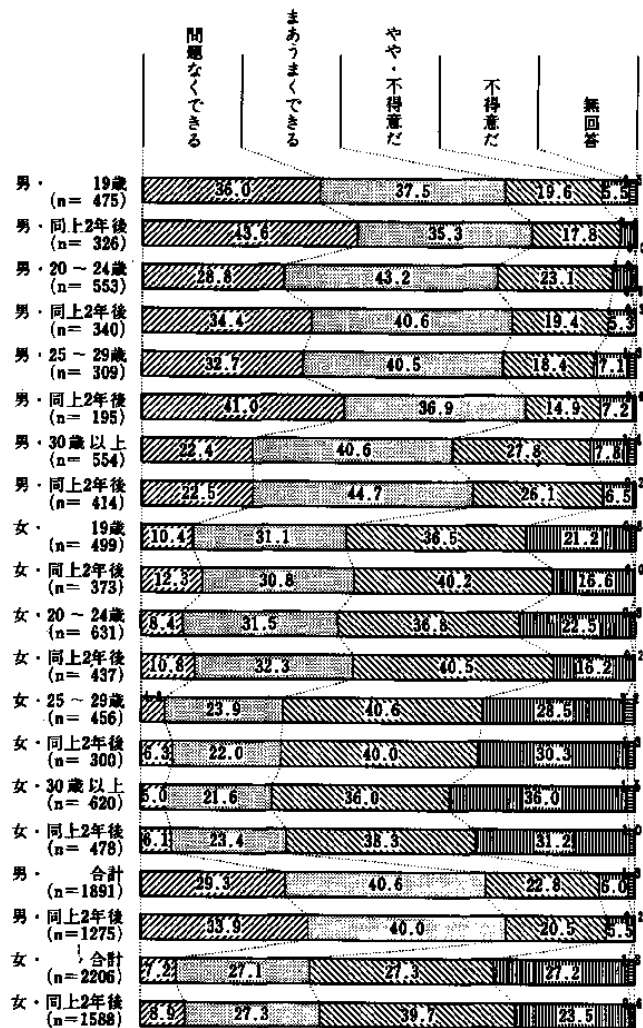


図4-4-1-7 性・年齢・調査年別運転技術の自己評価（山道の運転）

(3) 高速走行

① 高速道路への流入

「高速道路への流入」に対する肯定回答の比率は、男性では、前回は71.3%、今回は78.5%で7.2%の増加で、女性は、前回は33.8%、今回は43.9%で5.1%の増加である。男女とも「問題なくできる」という強い肯定的意見が増えており、特に19歳代、20-24歳代、25-29歳代に見られる（図4-4-1-8）。

② 高速道路での追い越し

「高速道路での追い越し」に対して肯定する比率は、男性では、前回調査は65.8%、今回は73.1%で7.3%と増加し、女性でも、前回は32.8%、今回は39.7%で6.9%増加している。男女とも肯定的意見が目立って増えている。この傾向は、24歳以下の若い年代に特に見られる。

なお、全体的にみると、肯定的意見が増えている反面、「不得意だ」とする強い否定意見も減少しているのが特徴である（図4-4-1-9）。

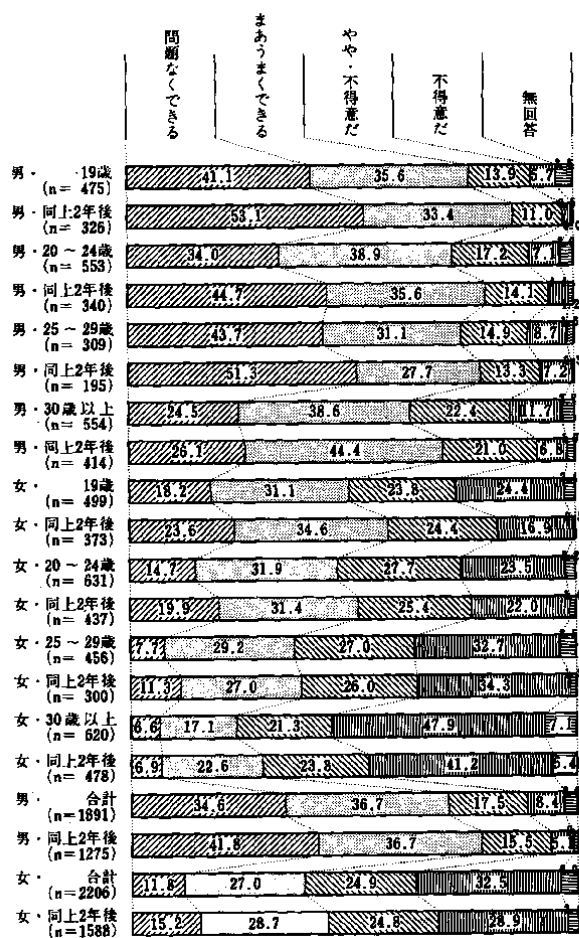


図 4-4-1-8 性・年齢・調査年別運転技術の自己評価 (高速道路への流入)

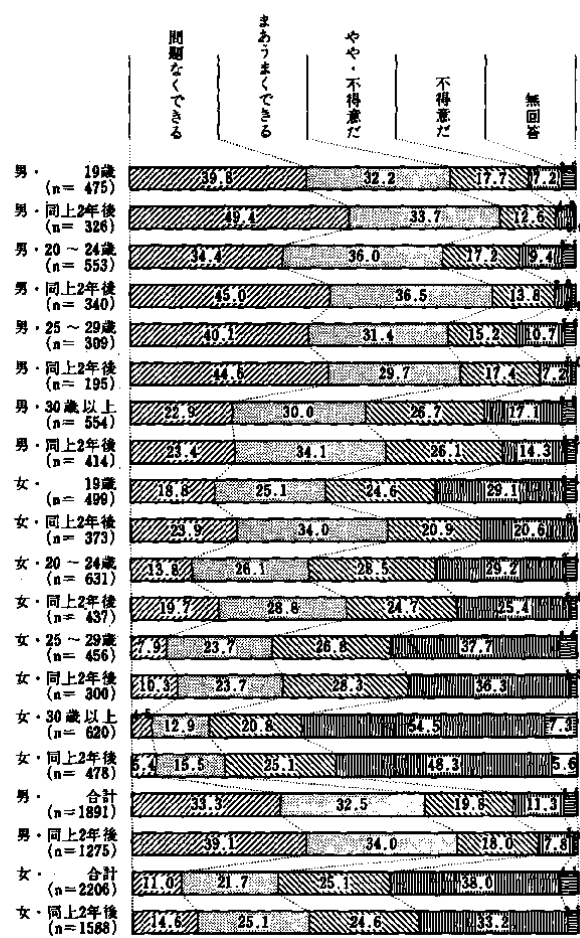


図 4-4-1-9 性・年齢・調査年別運転技術の自己評価 (高速道路での追い越し)

(4) 低速での運転技術

① バック

「バック」に対する肯定比率は、男性では、前回の調査は68.6%、今回は71.6%で3.0%増、女性は、前回は43.1%、相は5.7%で6.6%の増加となっており、女性の方がかなり経験によって慣れてきたことがわかる。特に女性の19歳代で変化が大きい（肯定比率、前回51.9%、今回64.9%、13%増加）。また、男女とも、「問題なくできる」と強い肯定的意見の比率が増えている（図4-4-1-10）。

② 狭い道の走行

狭い道の走行、に対する肯定比率は、男性では、前回調査は77.4%、今回は80.5%で3.1%の増、女性は、前回調査は51.9%、今回は57.7%で5.8%増加となっている。変化の特徴として、「問題なくできる」という強い肯定意見が各年代で増えており、特に男女とも20-24歳代の比率が増えている。また、男性30歳以上、女性25-29歳のグループでは、「不得意だ」とする強い否定意見もわずかではあるが増えている（図4-4-1-11）。

③ 狭い場所への駐車

「狭い場所への駐車」に対しては、男性では、前回調査は56.5%、今回は64.0%で7.5%の増、女性は、前回調査は25.0%、今回は33.0%で、8.0%増加している。変化の特徴として、「問題なくできる」という強い肯定意見が増加しており、特に男女とも19歳代でその傾向が強い（図4-4-1-12）。

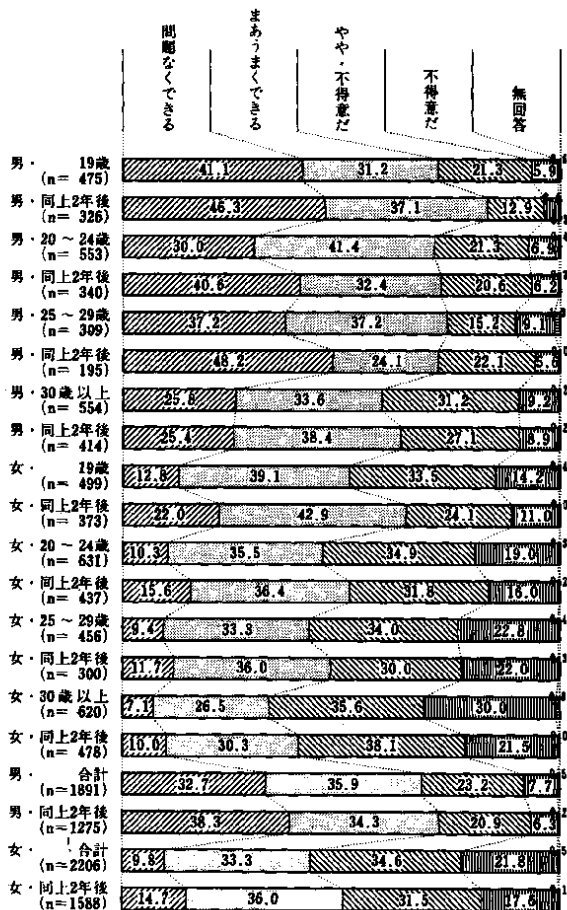


図 4-4-1-10 性・年齢・調査年別運転技術の自己評価 (バック)

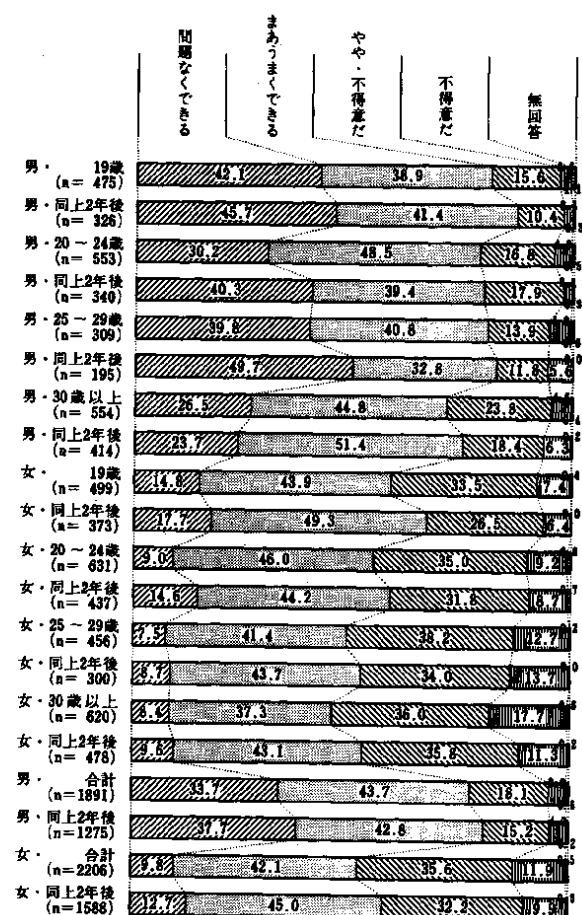


図 4-4-1-11 性・年齢・調査年別運転技術の自己評価 (狭い道の走行)

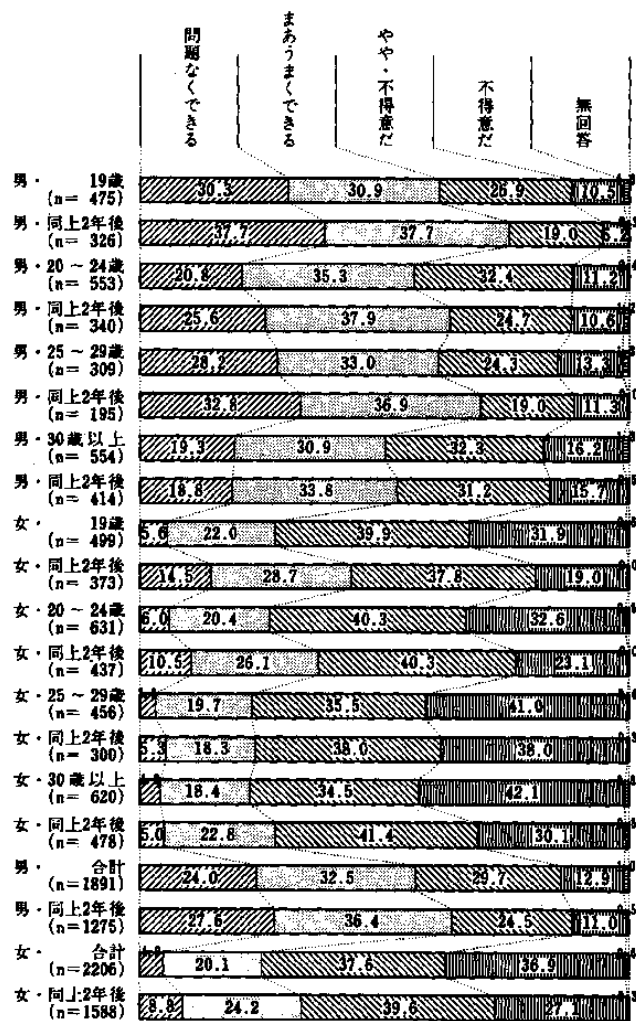


図 4-4-1-12 性・年齢・調査年別運転技術の自己評価
(狭い場所への駐車)

(5) 自己の運転技術の総合的な評価

「自己の運転技術」に対する肯定比率は、男性では、前回調査では54.2%、今回は58.9%で4.7%の増加、女性は、前回調査は33.3%、今回は39.2%で、5.9%増加している。男性30歳以上を除いて、肯定的な意見が増加しており、特に男女とも19歳代で、その傾向が強い。また、全体にまだ「やや下手なほうだ」とする意見が多いのも特徴的である（図4-4-1-13）。

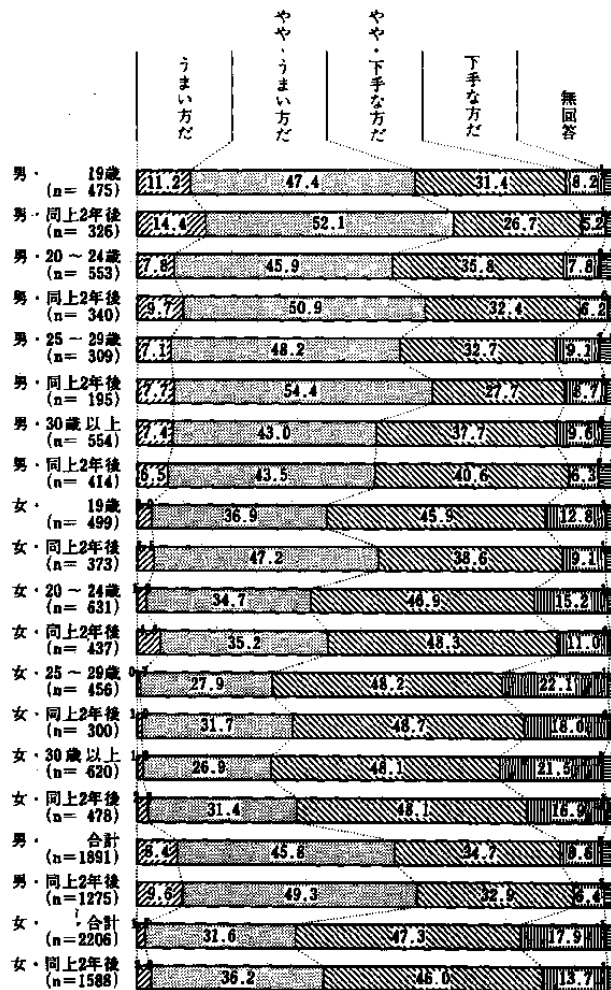


図4-4-1-13 性・年齢・調査年別運転技術の総合評価

4-4-2 初心運転者の運転技術の自己評価等の変化

(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、一般的な走行技術の評価等の特徴が、初心運転者の当時（前回調査（前回）とする）と、その後2年を経過した現在（今回調査（今回）とする）とでは運転技術がどのように変化したかを、肯定回答比率で示したのが図4-4-2-1である。表4-4-2-1は、各項目、各年齢層ごとの変化を見ている。これによると、男性は、4項目とも今回の調査のほうが肯定回答比率が増えており、「知らない道での運転」、「大型車への追従」、「やや速い流れに合わせた運転」、「右折」の順に増加率が高くなっている。女性は、「やや速い流れに合わせた運転」に対する肯定比率が増えているものの、「知らない道での運転」と「大型車への追従」については、むしろ僅かではあるが減少している。女性にとっては、前方の情報が取りにくくなり、威圧感のある「大型車への追従」や、多くの情報を積極的に取り入れ、瞬時に判断しなければならない「知らない道での運転」は、不安をかきたて経験を積んでもなかなか苦手意識がぬけないものようである。

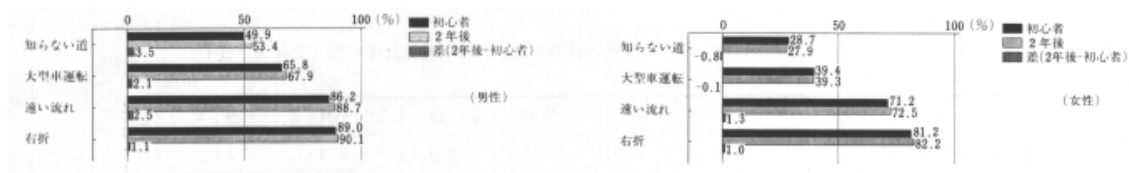


図4-4-2-1 一般道路での運転技術

表4-4-2-1 一般道路での運転技術の質問項目への性別肯定比率の差(2年後-初心)

単位：%

	男 19	男 20-24	男 25-29	男 30-	女 19	女 20-24	女 25-29	女 30-
知らない道の運転	4.4	7.3	- 0.6	2.7	2.5	- 3.0	- 1.7	- 0.5
大型車への追従	1.4	5.4	- 1.7	3.2	2.0	- 0.3	- 2.1	0.1
速い流れに合わせ	0.2	4.4	1.5	3.7	1.0	0.4	2.0	2.4
右折	0.7	2.6	2.0	- 0.2	4.2	0.3	0.5	- 0.4

また、各年齢層で見ると、男性では、20-24歳代、女性では19歳代で、各項目について肯定する比率の増加が目立っている。

(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する3項目の質問について、肯定する回答比率の変化について、男女別にグラフ化したものが、図4-4-2-2で、表4-4-2-2は、各項目、各年齢ごとの変化を見ている。

男性では、3項目とも今回のほうが肯定比率が高くなっており、順序としては、「山道」、「夜の運転」、「雨の日の運転」の順になっている。女性では、肯定比率が増加したのは、「山道」だけとなっている。これは、男性の場合は、経験を積み「なんとかできる」という自信に直接つながるが、女性の場合は、経験が積んでも、「嫌い、苦手」といった最初のイメージがなかなかぬけないものもあるためと思われる。また、各年齢層で見ると、男性では、25-29歳代の「雨の日の運転」の回答を除いて(6.1%減少)、いずれも肯定比率が高くなっている。

なお、女性では、3項目とも肯定者比率が増加したのは30歳以上で、20-24歳代では、むしろ「夜の運転」、「雨の日の運転」を苦手とする者が多くなっている。

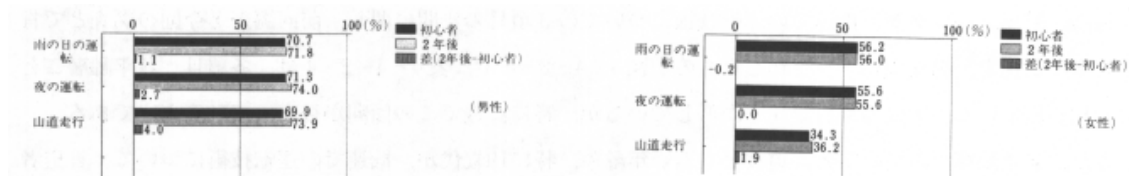


図4-4-2-2 悪条件の悪い環境の走行

表4-4-2-2 悪条件の悪い環境の走行の質問項目への性別肯定比率の差（2年後-初心）

単位：％

	男—19	男20—24	男25—29	男30—	女—19	女20—24	女25—29	女30—
雨の日の運転	1.0	1.9	- 6.1	5.3	- 0.4	- 4.4	2.3	2.7
夜の運転	4.6	0.9	3.8	3.3	1.9	- 3.4	2.9	0.4
山道での運転	5.4	3.0	4.7	4.2	1.6	3.2	- 0.4	2.9

(3) 高速走行

高速道路での運転についての2項目に関して、肯定比率の変化を男女別にグラフ化したものが図4-4-2-3で、表4-4-2-3は、各項目、各年齢層ごとに変化を見ている。男性では、どちらも肯定比率が目立って増加しており、これは特に実際に高速走行の経験を積んだことによるものと思われる。女性でも、肯定者比率は増加しており、直接、経験や慣れが影響しているものと思われる。

また、各年齢層でみると、男女とも、より若い年齢層の肯定者比率の伸びが目立って増加していることがわかる。

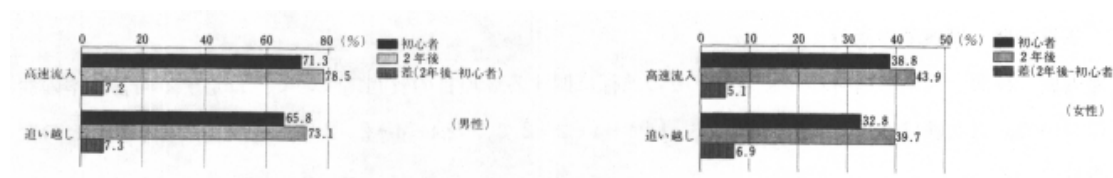


図4-4-2-3 高速走行

表4-4-2-3 高速走行の質問項目への性別肯定比率の差（2年後-初心）

単位：％

	男—19	男20—24	男25—29	男30—	女—19	女20—24	女25—29	女30—
高速道の流入	9.8	7.4	4.2	7.4	8.9	4.7	1.4	5.8
高速道の追越し	11.1	11.1	2.8	4.6	14.0	8.6	2.4	3.5

(4) 低速での運転技術

狭路、駐車、バック等、低速での運転技術についての3項目の質問に関し、前回調査と今回の調査とで肯定比率の変化を、男女別にグラフ化したものが図4-4-2-4で、表4-4-2-4は、各項目、各年齢層ごとの変化を見ている。男女とも肯定比率が増しているが、特に女性でこの傾向が目立っているようである。

また、各年齢層でみると、男女とも若い年齢層、特に19歳代が、低速での運転技術について、肯定者比率を増加させている。

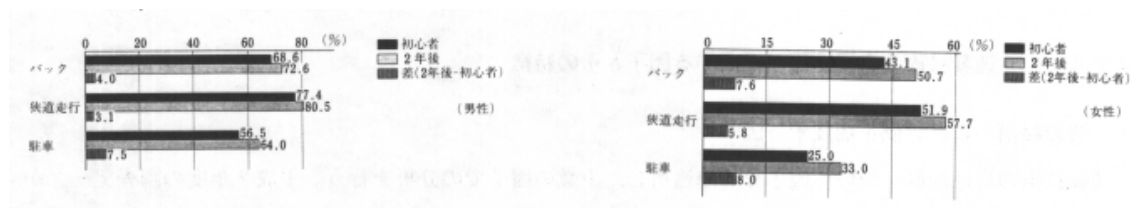


図4-4-2-4 低速での運転技術

表4-4-2-4 低速での運転技術の質問項目への性別肯定比率の差（2年後一初心）

単位：％

	男 —19	男20—24	男25—29	男30—	女 —19	女20—24	女25—29	女30—
バック	11.1	1.6	— 2.1	4.4	13.0	6.2	5.0	6.7
狭い道の運転	6.1	1.0	1.9	3.8	8.3	3.8	3.5	7.0
狭い場所の駐車	14.2	7.4	8.5	2.4	15.6	10.2	0.6	5.2

(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変化が生じたかどうか、男女別に比較したものが図4-4-2-5で、表4-4-2-5は、各年齢層における変化をみている。

これによると、男性4.7%、女性5.9%と女性のほうが僅かに伸びている。各年齢層でみると、男性では、若い年齢層になるほど、肯定比率の伸びを示している。また、女性は特に19歳代が、10.8%と高い伸びを示しているのが分かる。

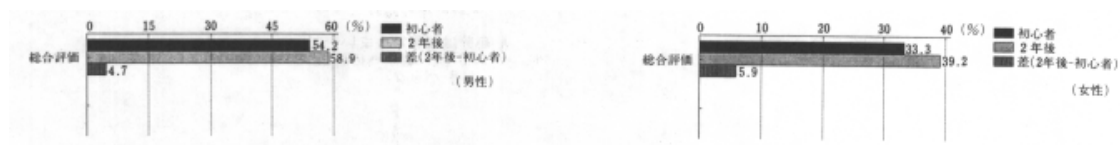


図4-4-2-5 運転技術の自己評価

表4-4-2-5 運転技術の自己評価、総合判断の差（2年後一初心）

単位：％

	男 —19	男20—24	男25—29	男30—	女 —19	女20—24	女25—29	女30—
総合評価	7.9	6.9	6.8	— 0.4	10.8	4.3	4.1	5.5

4-4-3 運転技術の自己評価を構成する因子とその特徴

(1) 運転技術の自己評価を構成する因子

運転技術の自己評価について因子分析を適用し、少数の因子での分析を行う。平成2年度の調査データから因子を抽出し、それに本年度の調査データを投影することで、2年度の間の運転技術の自己評価の変化をみることにする。

運転技術の自己評価に関する質問は13項目あり、それへの因子分析の結果の概要は次表とおりである。

表 運転技術の自己評価の因子分析結果

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

運転技術の自己評価に関しては、固有値が1を超えている第2因子までを分析の対象とする。この第2因子までの累積寄与率は62.8%となっており、この2因子で全体の約6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4-4-3-1である。以下、因子の解釈を行う。

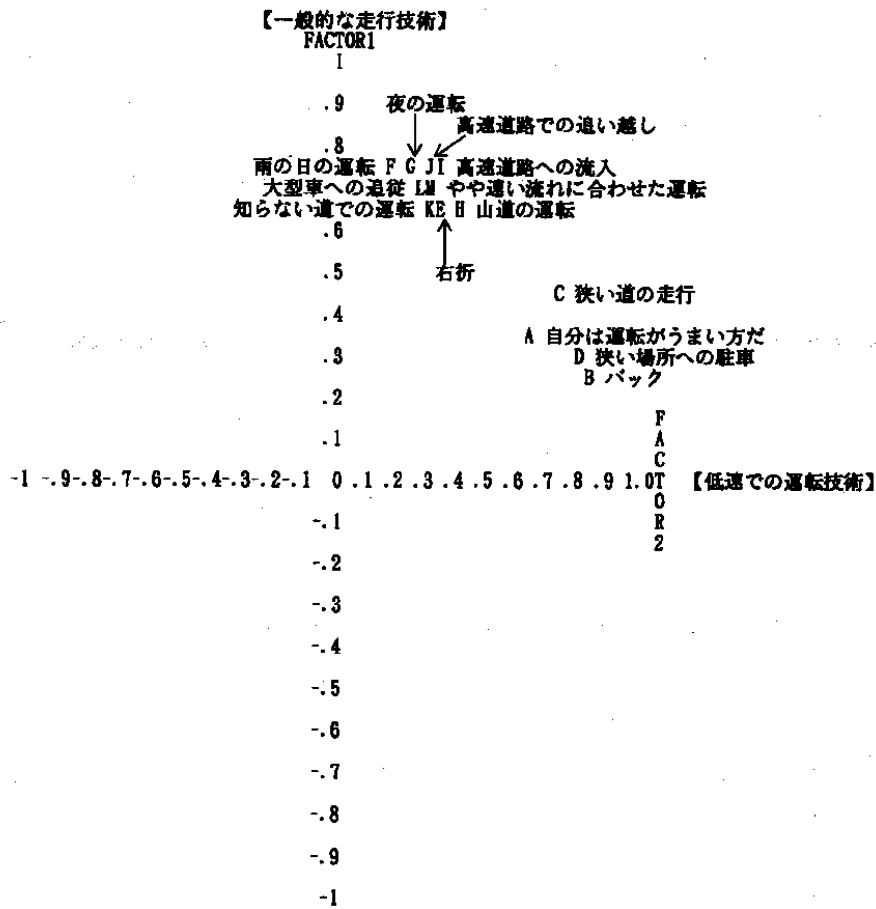


図4-4-3-1 運転への自信に関する因子分析結果（第1因子と第2因子）

【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（因子負荷量0.7479）
- ② 雨の日の運転（同0.7425）
- ③ 高速道路への流入（同0.7333）
- ④ 高速道路での追い越し（同0.7324）
- ⑤ 大型車への追従（同0.7038）
- ⑥ やや速い流れに合わせた運転（同0.7003）
- ⑦ 知らない道での運転（同0.6748）
- ⑧ 山道の運転（同0.6645）
- ⑨ 右折（同0.6251）

この第1因子の寄与率は55.1%あり、全体の半分以上の情報を第1因子で説明していることになる。第1因子に負荷が高い項目は、夜の運転から始まり、雨の日の運転などの条件の悪い状況での運転や、高速道路の走行、大型車への追従、やや速い流れの中での運転など、通常よく出会う運転場面の項目が多い。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（因子負荷量0.8442）
- ② 狭い場所への駐車（同0.8097）
- ③ 狭い道の走行（同0.7417）
- ④ 自分は運転がうまい方だ（同0.6447）

この第2因子に負荷が高い項目は、バックや狭い場所への駐車、狭い道の走行など、いわゆる小技の運転技術で、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
- ・ 低速での運転技術の因子

(2) 属性別因子傾向

前項で解釈した因子空間に、運転者の各属性別の因子得点の平均値を平成2年度の調査と本年度の調査に分けて布置して傾向の変化をみる。

- ① 性別傾向

性別に変化をみたのが図4-4-3-2である。一般的な走行技術については、男女ともにほとんど変化がない。しかし、低速での運転技術については、男女とも自信をつけている。特に、女性は男性よりも大幅に低速での運転技術の自信をつけている。ただし、一般的走行技術、低速での走行技術のいずれをみても、平成4年度時点では男性の方が女性よりも「うまくできる」と自己評価している。

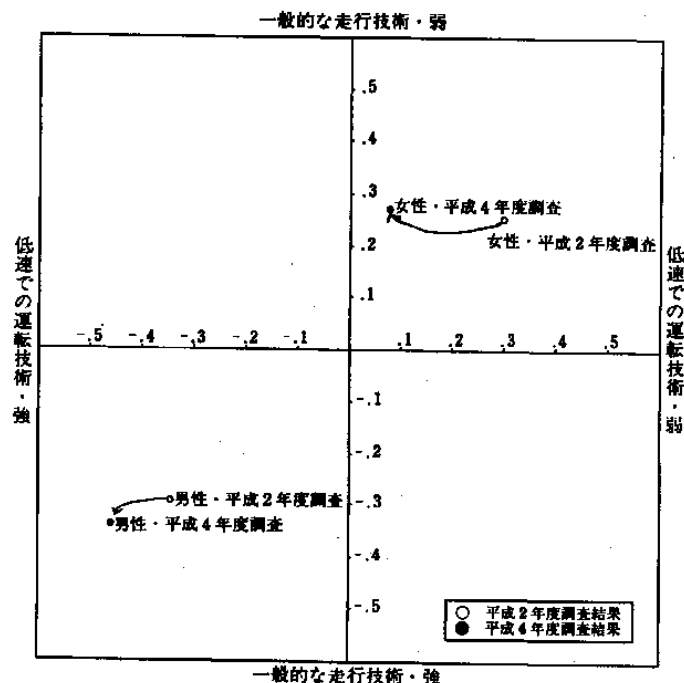


図4-4-3-2 運転への自信に関する因子得点分布（性別）

② 性別・年齢層別傾向

性別・年齢別の因子得点の平均を布置したものが図4-4-3-3～4である。ここでの年齢は平成2年度時点の年齢で表示している。

男女とも、各年齢層とも一般的な走行技術についてはあまり変化がないが、低速での運転技術に変化がみられる。男女とも程度の差があるもののいずれの年齢層でも低速での運転技術の自信を強めている。

③ 運転車種別傾向

運転車種別にみたものが図4-4-3-5～6である。2年度の間の変化をみると、ほとんどの車種で一般的な走行技術に関しては変化が少ない。男女ともに原付については、一般的な走行技術に関しての自信が低下する方向で変化している。低速での運転技術に関して変化が大きいのは女性で、軽貨物、普通乗用などが一般的な走行技術の自信を大きく強めている。

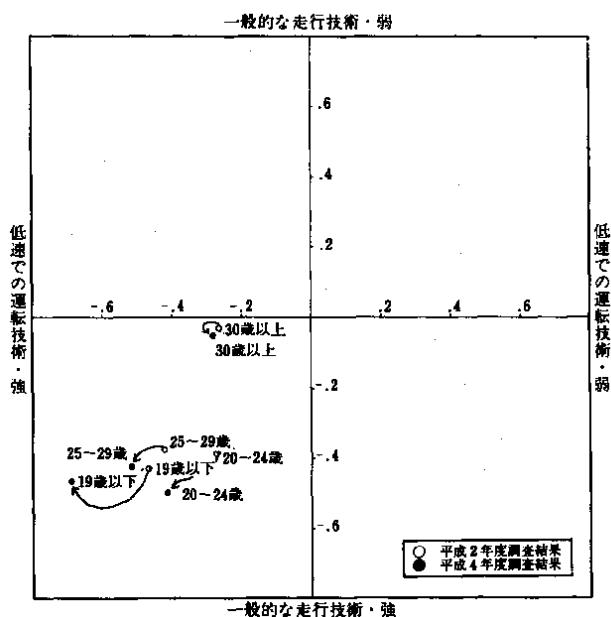


図 4-4-3-3 運転への自信に関する因子得点分布
(男性・年齢別)

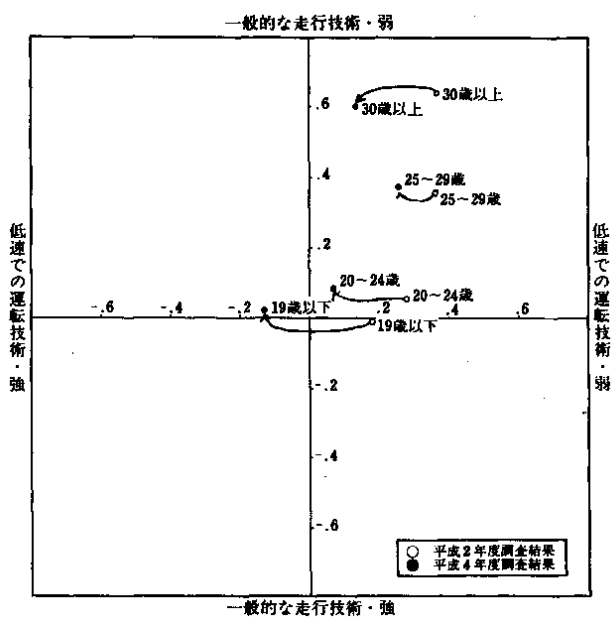


図 4-4-3-4 運転への自信に関する因子得点分布
(女性・年齢別)

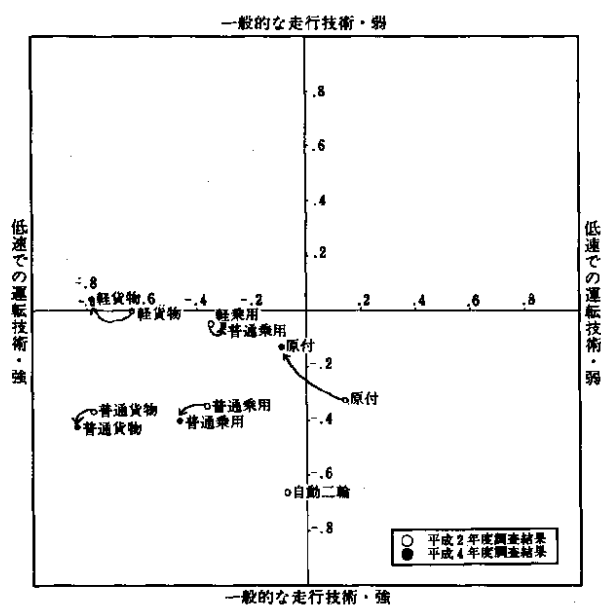


図 4-4-3-5 運転への自信に関する因子得点分布
(男性・主運転車種別)

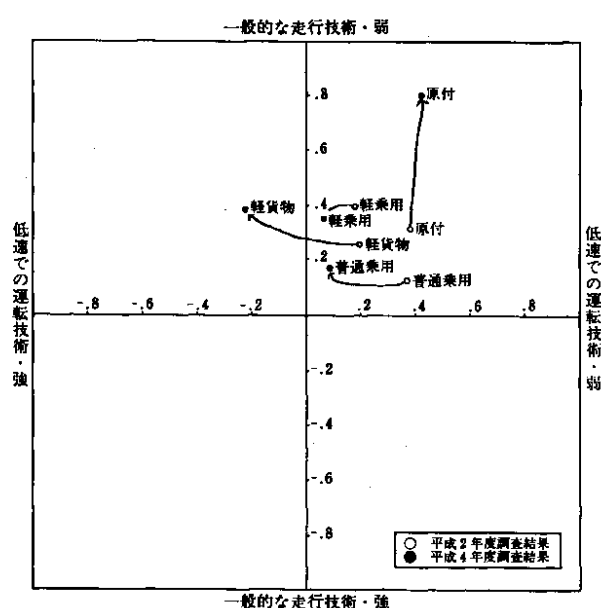


図 4-4-3-6 運転への自信に関する因子得点分布
(女性・主運転車種別)

④ 運転者群別傾向

運転者群別の分析では、サンプル数が30人未満となっている女性の職業運転者を除外している。図4-4-3-7～8にみるように、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女性のペーパードライバーで、男性のペーパードライバーも両技術ともに不得意の方向にある。

2年度間の変化をみると、男性のペーパードライバーの変化がもっとも大きく、男性のペーパードライバーは、低速での運転技術の自信を強めているが一般的な走行技術については自信を弱めている。サンプル数が多いマイカードライバーは男女ともに一般的な走行技術の変化が小さく、低速での運転技術の自信を多少強めている。

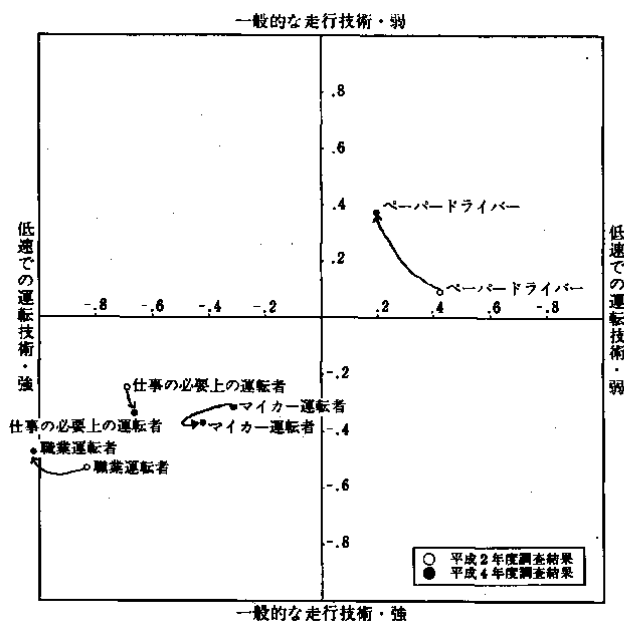


図 4-4-3-7 運転への自信に関する因子得点分布
(男性・運転者群別)

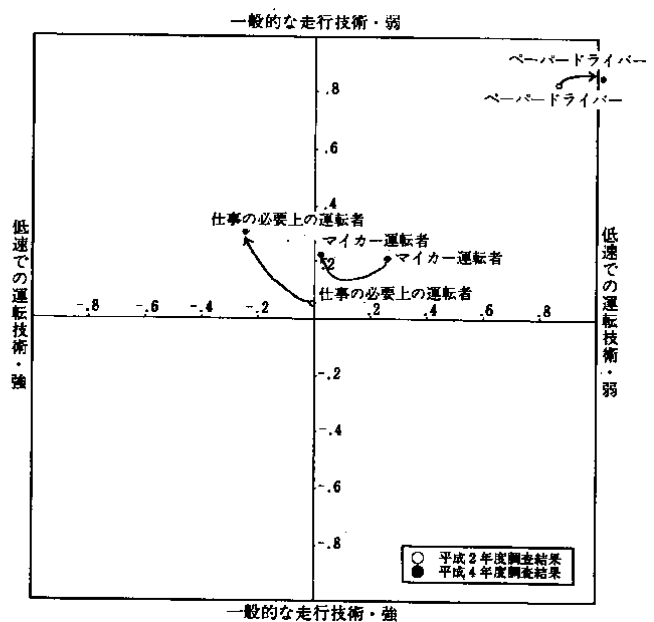


図 4-4-3-8 運転への自信に関する因子得点分布
(女性・運転者群別)

⑤ 運転目的別傾向

運転目的別の分析でもサンプルが30人以下の運転目的を除いている。運転目的別に因子得点の平均をプロットしたのが図4-4-3-9～10である。男女ともに「ほとんど運転しない」は、同性の中でもっとも不得意であると自己評価している。同性の中で最も低速での運転技術を問題なくできると自己評価しているのは業務・仕事目的である。一般的な走行技術では、男女ともにレジャーが問題なくできると自己評価している。

平成2年度と本年度の調査結果を比較すると、「ほとんど運転しない」が一般的な走行技術の自信を大きく減じている。この「ほとんど運転しない」を除くと、男女ともにほとんどの運転目的で低速での運転技術の自信を高めている。

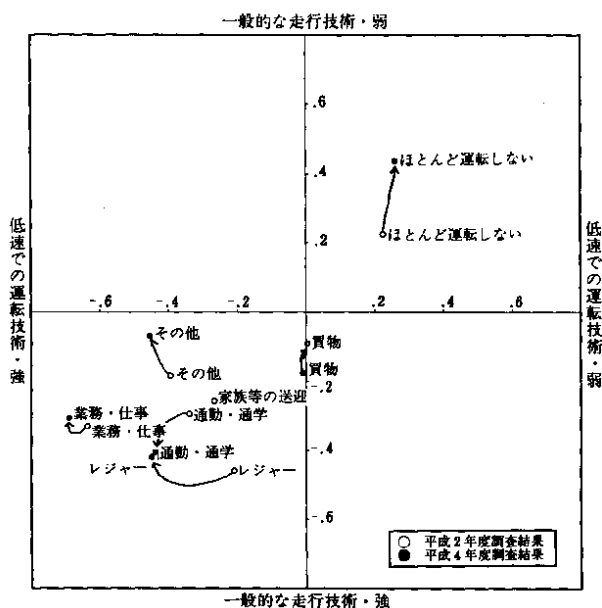


図 4-4-3-9 運転への自信に関する因子得点分布
(男性・運転目的別)

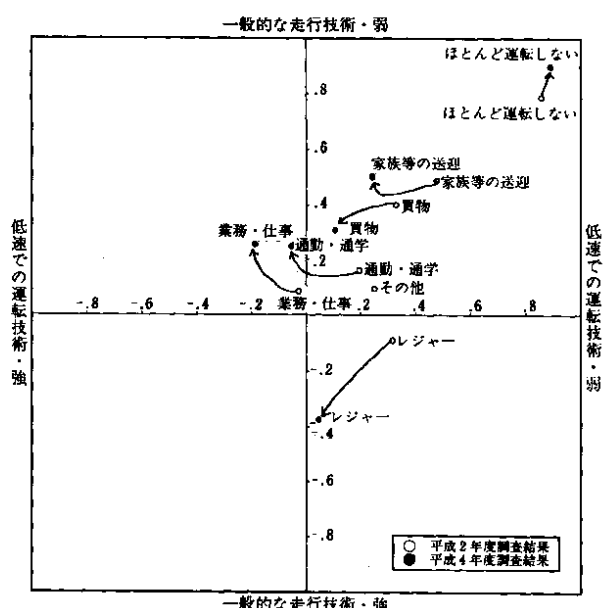


図 4-4-3-10 運転への自信に関する因子得点分布
(女性・運転目的別)

⑥ 運転頻度別傾向

運転頻度別の因子得点の平均を図4-4-3-11～12に示す。一般的な走行技術および低速での運転技術のいずれでも、おおむね運転頻度が高い方が問題なくできるとの自己評価が強くなっている。

平成2年度と本年度の調査結果を比較すると、低速での運転技術に関しては女性の「ほとんど運転しない」を除いて自信を強めている運転目的がほとんどである。一般的な走行技術に関しても「ほとんど運転しない」がやや自信を無くしているが、その他に女性の「ほとんど毎日」や「月に3～4日」といった層でもやや一般走行技術の自信を無くしている。

⑦ 走行距離別傾向

過去1年間の走行距離別に運転技術の自己評価をみると(図4-4-3-13～14)、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おり、運転技術の自己評価は走行距離と強い相関があることがわかる。

平成2年度から本年度にかけての変化をみると、男性よりも女性の変化が大きい結果となっている。特に女性は低速での運転技術の自己評価に関して大きく自信を高めている。一般的な走行技術に関しては、男性では1万5千～2万kmが自信を強めている他は、ほとんどの走行距離で変化がみられない。女性では5千km未満および1万～1万5千kmで一般走行技術の自信をやや強めているが、その他の走行距離では一般走行技術が低下していると自己評価している。

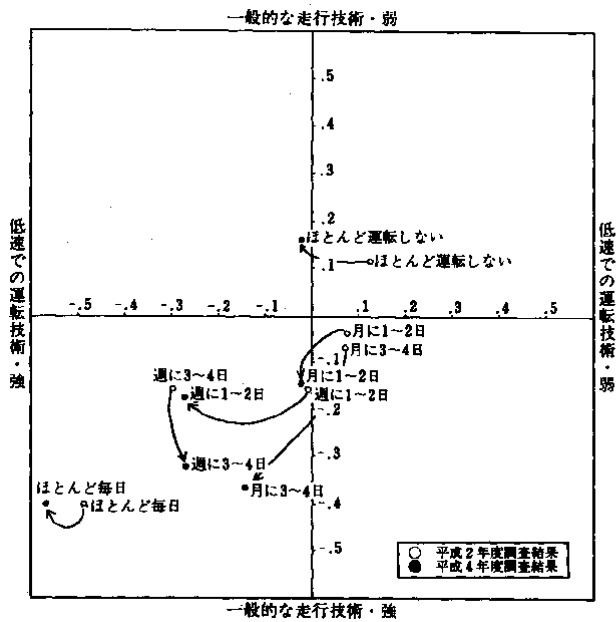


図 4-4-3-11 運転への自信に関する因子得点分布 (男性・運転頻度別)

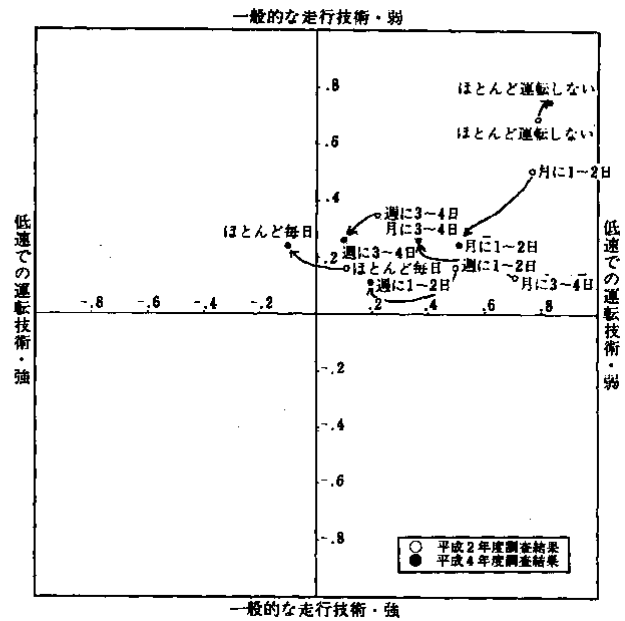


図 4-4-3-12 運転への自信に関する因子得点分布 (女性・運転頻度別)

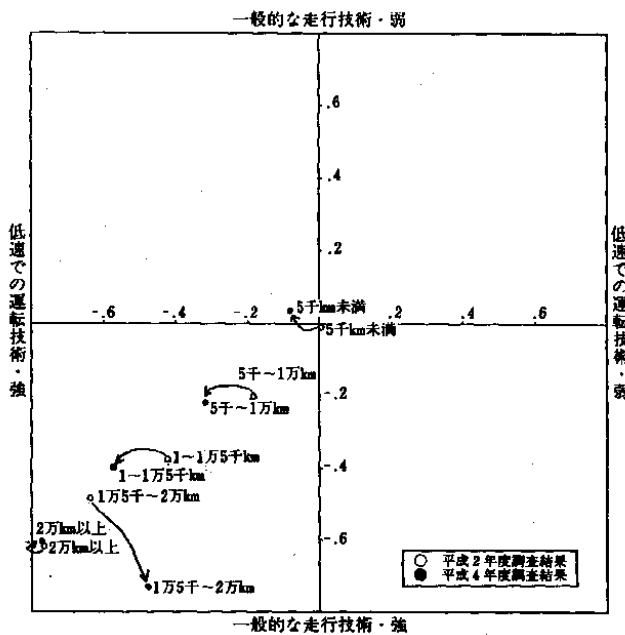


図 4-4-3-13 運転への自信に関する因子得点分布 (男性・走行距離別)

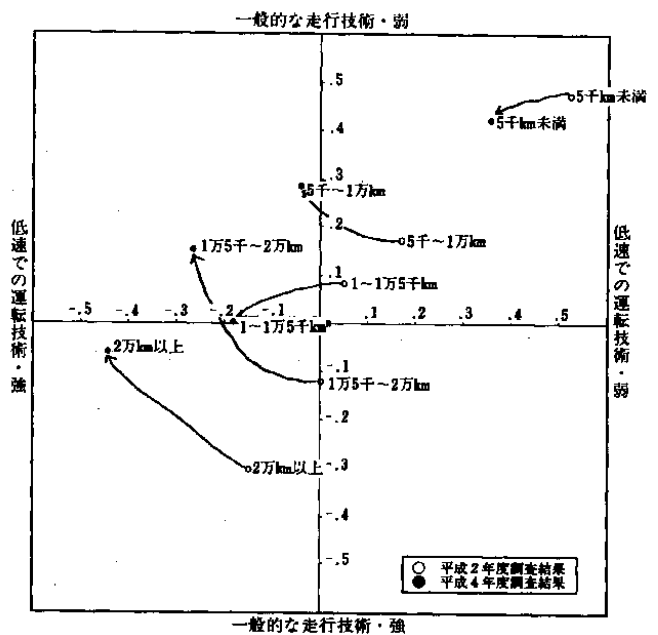


図 4-4-3-14 運転への自信に関する因子得点分布 (女性・走行距離別)

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

前回の報告（初心運転者の運転意識と実態に関する調査研究(Ⅱ)）では運転行動を情報収集、判断・意思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としての問題点が多く潜んでいるかを検討した。

その結果、免許更新者群と比較した場合、初心運転者群において、判断・意思決定の不適切さに難点があるものと指摘せざるを得ないことがわかった。そこで今回は、この判断・意思決定の不適切さを中心にして、情報収集及び運転操作のそれぞれのプロセスについて、2年を経過した時点での運転意識が、初心運転者の場合と比較して、どのように変化しているのかを確かめることとする。この運転意識には若干の性差があることが前回にも認められているので、今回の調査結果についても男女別に検討しながら、初心時とその2年後における運転意識の推移に関する吟味を試みることにしよう。

危険に直結しやすい運転の状態について、15項目の質問について初心時と2年を経過した現在とを比較して、「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、その質問項目は、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項目から成っている。

なお、それぞれの質問の回答を、その状態に陥ったことが「よくある」、「時々ある」及び「まれにある」というように、肯定する意見の回答比率、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たが、その結果は次のようであった。

(1) 情報収集に関する問題点

① 信号の見落とし

「信号を見落とすこと」が「よくある」、「時々ある」、「まれにある」とする肯定回答比率を、初心時と2年後の別にみると（図4-5-1-1、図4-5-1-2）、男性では、初心時の19歳が25.2%、20～24歳が20.7%、25～29歳で26.5%、30歳以上で27.1%であるのに対して、同年齢の2年後の回答比率が、それぞれ26.7%、20.3%、27.2%及び28.3%となり、特に25歳以上の年齢層で、2年経過後の肯定比率が若干高まる傾向にあることがわかる。

同じく女性の肯定回答比率をみると、19歳の初心時が24.2%、20～24歳で24.9%、25～29歳20.8%、30歳以上16.6%であったが、同年齢の2年後は、それぞれ21.5%、22.8%、20.7%及び16.9%となり、男性の傾向とは逆に24歳以下の若年層で、初心時の肯定回答比率が若干高い。

上述の性別にみた傾向差は、いずれも僅少なものであり、初心時と2年経過後との、信号に対する意識の在り方に相違を認めることができないとしても、25歳以上の年齢層で、男性が女性よりも「信号の見落とし」の肯定回答比率が約6～11%多くなっていることに着目する必要があるだろう。女性は男性よりも、信号に対する意識の在り方に、敏感な面のあることを示唆するものと考えられる。そして、この敏感さは、

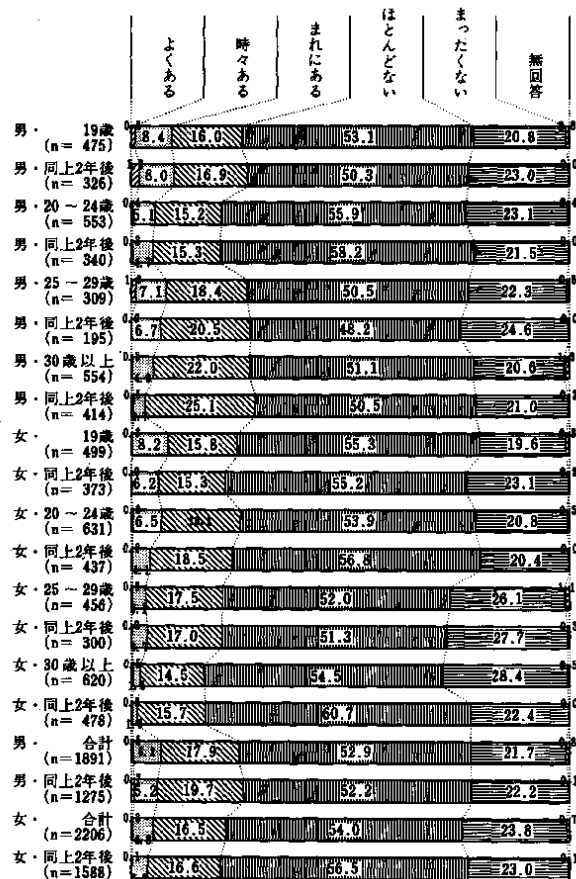


図 4-5-1-1 性・年齢・調査年別運転上の問題(信号の見落とし)

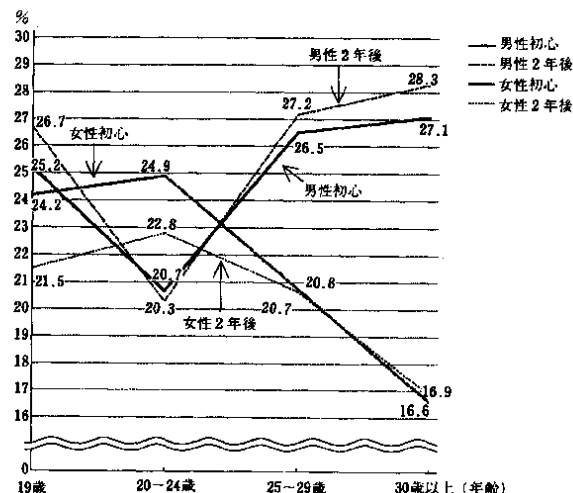


図 4-5-1-2 信号の見落とし

24歳以下の女性の場合、初心時よりも、2年後にやや高まるのである。これに対して、男性では、20～24歳での肯定比率が、不自然に低下していることを除けば、総じて信号に対する意識が鈍化する傾向にあるものとみることができよう。男性における信号に対する配慮不足の傾向は、初心時よりも、2年後に若干目立つようである。

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くること」が「よくある」、「時々ある」、「まれにある」とする肯定回答比率を、性別にみると、(図4-5-1-3、図4-5-1-4)、男性の初心時では、19歳で49.1%、20～24歳45.8%、25～29歳51.8%、30歳以上63.8%であるのに対して、2年後の肯定回答比率はそれぞれ、44.6%、38.2%、48.6%及び61.3%となり、初心時よりも2年経過後の肯定回答比率が総じて低くなっている。この傾向は、特に、24歳以下の若年層に顕著であった。若年層ほど、後方への気配りがなされており、運転経験を積むことにより、後車との兼ね合いを考慮しながら走行できるようになることを示していると思われる。しかしながら、この後方に対する気配りは、25歳以上の年齢層では、経験による学習効率が悪く、肯定回答比率が48%から63%と、高率のままに維持された状態になっている。

女性の初心時の肯定回答比率は、19歳で52.9%、20～24歳47.5%、25～29歳49.6%、30歳以上55.3%、

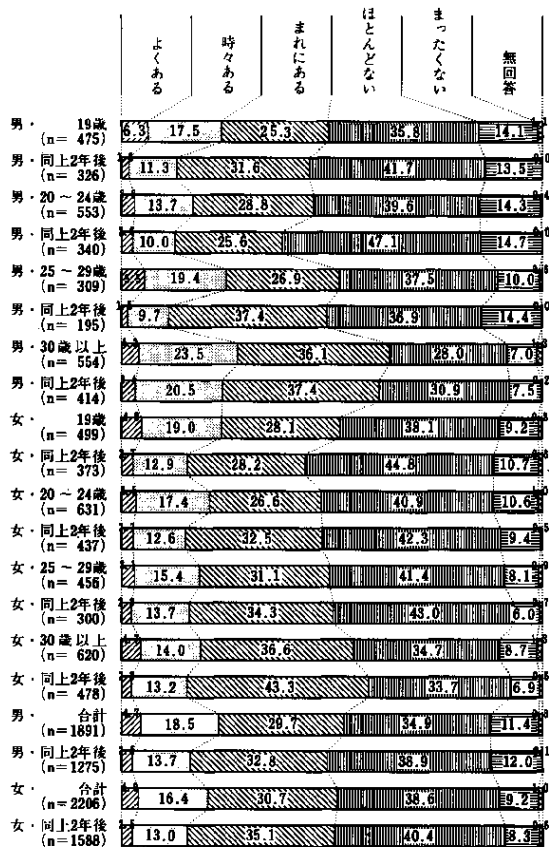


図 4-5-1-3 性・年齢・調査年別運転上の問題(後ろに車が接近)

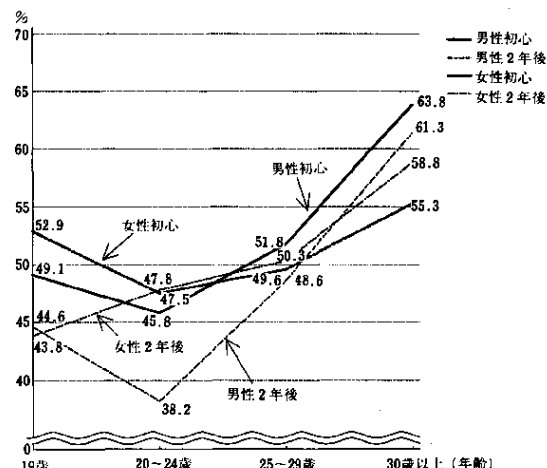


図 4-5-1-4 後ろに車が接近

2年経過後で19歳で43.8%、20~24歳47.8%、25~29歳50.3%、30歳以上48.8%である。20歳代で、2年経過後の肯定回答比率が初心時よりも僅少ではあるが高くなっており、男性に見られたような傾向差のあることは認められ難いが、19歳及び30歳以上のグループでは、初心時よりも、2年経過後の比率がそれぞれ9.1%、10.5%と低下している。ここに、経験の蓄積による後方への気配りが良好になる傾向が示唆されているものと考えられる。

総じて、30歳以上では、男女ともに、後方への警戒が不足する傾向にあるといえるが、この傾向は特に、男性で顕著になっている。

③ 青信号に気づかず後ろからクラクション

「ぼんやりしていて青信号に変わったのに気づかずに、後ろからクラクションを鳴らされること」に対する肯定比率は、男性の初心時で、19歳が23.2%、20~24歳で23.0%、25~29歳31.4%、30歳以上29.6%であったが、これに対し2年後の比率は、それぞれ20.6%、20.9%、23.6%及び25.9%となっており、総じて、後者の比率が低い(2.1%~7.8%)傾向にあることが認められる。

このように男性では、信号が青になったのに気づかずにいるものが、初心時よりも2年には総じて減少する傾向にあるが、女性の場合には、逆に、2年後の肯定比率が若干増加している。女性の初心時は19歳

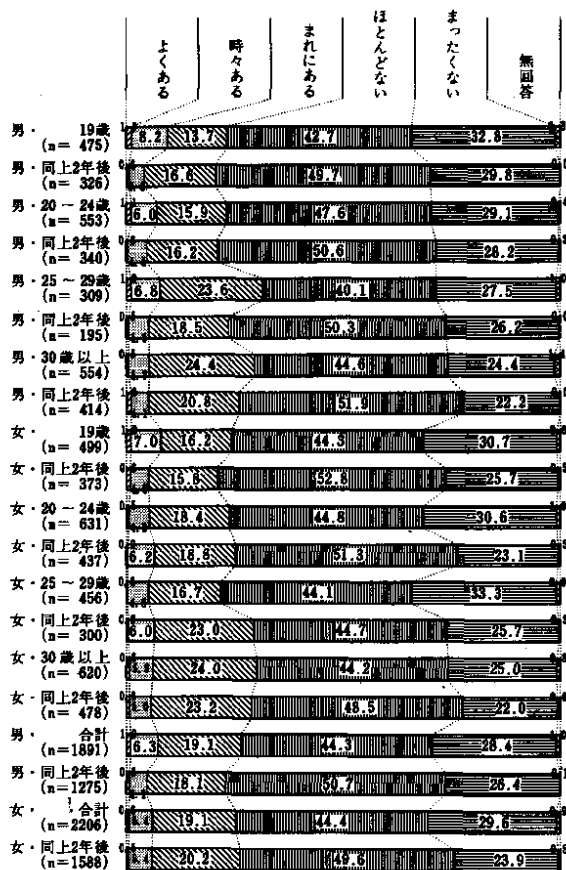


図 4-5-1-5 性・年齢・調査年別運転上の問題
(青信号に変わったのに気づかない)

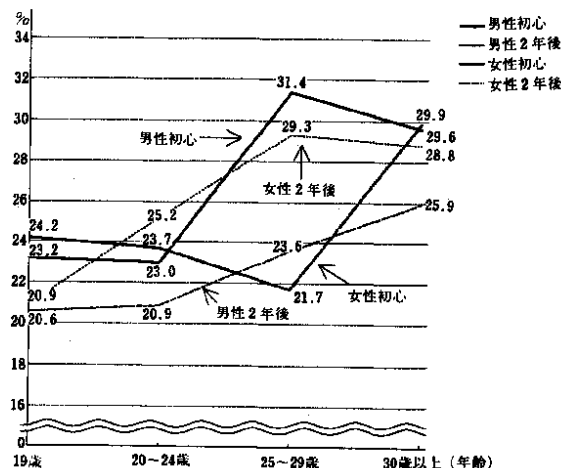


図 4-5-1-6 青信号に変わったのに気づかない

で24.2%、20～24歳23.7%、25～29歳21.7%、30歳以上29.9%であるのに対して、2年経過後は、それぞれ、20.9%、25.2%、29.3%及び28.8%となり、加齢とともに、肯定回答比率に若干の増加傾向があることが読み取れる。

2年経過後の比率を、性別にみると（図4-5-1-6）、青信号に変わったことに「うっかりしている」ものが、総じて女性に高くなっていることがわかる。

④ 右折禁止や一方通行見落とし

「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「よくある」、「時々ある」、「まれにある」、とする肯定比率をみると、男性の場合には総じて、初心時よりも、2年後の比率が下がっている（図4-5-1-7、図4-5-1-8）。男性の初心時は19歳で19.1%、20～24歳18.2%、25～29歳18.8%、30歳以上17.0%であるのに、2年後の回答比率は、それぞれ16.6%、13.0%、14.4%及び、13.2%である。その差が2.5～5.2%と微差ではあるが、2年経過後の「右折禁止や一方通行の見落とし」が減少していることがわかる。

女性の場合には、このような傾向を読み取ることができない。女性の初心時の比率は19歳で22.6%、20～24歳20.8%、25～29歳15.1%、30歳以上14.0%であったが、2年経過後にはそれぞれ14.3%、19.4%、

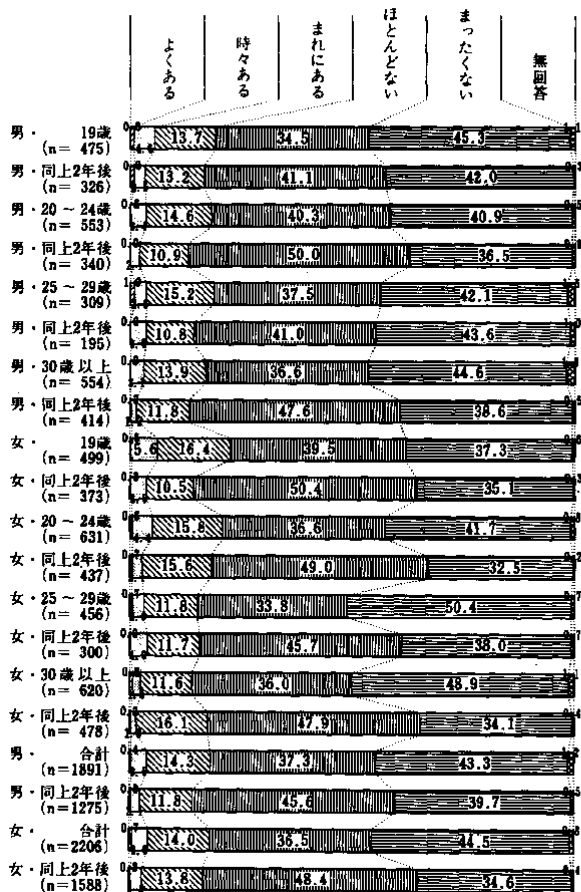


図 4-5-1-7 性・年齢・調査年別運転上の問題
(右折禁止や一方通行の見落とし)

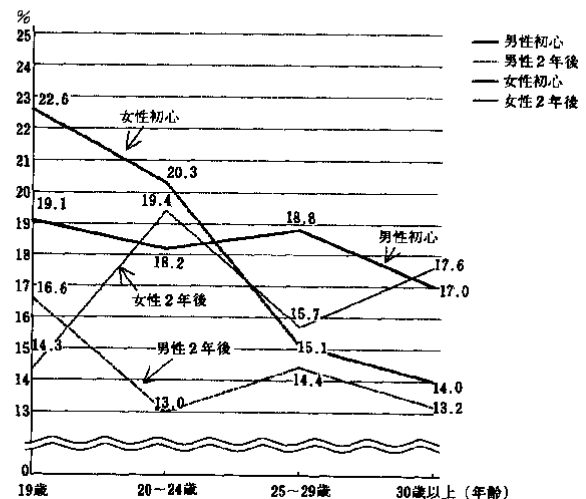


図 4-5-1-8 右折禁止や一方通行の見落とし

15.7%及び17.6%というように、24歳以下では2年経過後の率が減少し(1.4～8.3%)、25歳以上では逆に、僅かながら(0.6～3.6%)、2年経過後が高くなっている。

「右折禁止や一方通行の見落とし」を肯定する比率は、初心時は総じて、男女ともに、ほぼ同程度であるといえるが、2年経過後には僅かながら男性の比率が少なくなる傾向にある。

(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、判断に迷い」に対する肯定回答比率には、図4-5-1-9及び図4-5-1-10に示すように、性差及び運転経験の差が顕著に表れている。

女性の初心時の肯定比率は、19歳63.9%、20～24歳66.3%、25～29歳71.9%、30歳以上70.7%であるのに対して、2年経過後の回答比率は、初心時より4.9%から13.0%減少し、15の質問項目の中では、最も肯定比率の減少が高くなっている。

男性についても、同様に、2年後の肯定回答比率減少傾向が顕著に認められる。初心時では19歳で40.6%、20～24歳50.1%、25～29歳44.0%及び30歳以上49.6%であるが、2年経過後にはそれぞれ31.7%、39.1%、44.0%、及び40.8%といずれも少なくなっており、その差が8.1%から14.9%となっている。

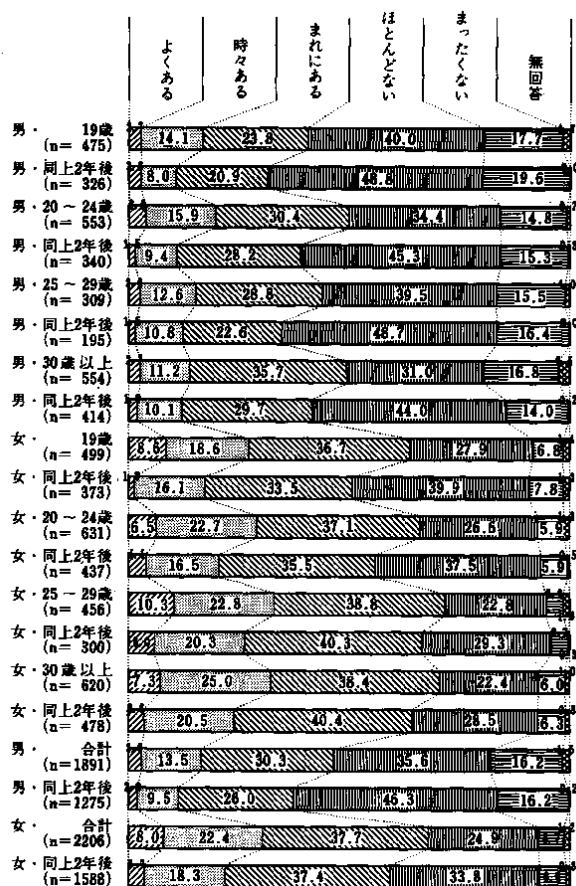


図 4-5-1-9 性・年齢・調査年別運転上の問題
(すれ違いが可能かの判断の迷い)

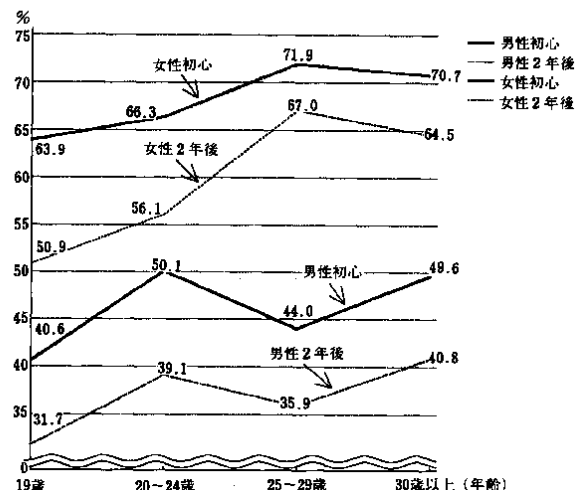


図 4-5-1-10 すれ違いが可能かの判断の迷い

「すれ違い時の判断の迷い」に関する肯定回答比率の分布範囲は、女性の初心時で63.9%～71.9%、2年後は50.9%～67.0%で、男性の初心時は40.6%～50.1%、2年経過後は31.7%～40.8%である。総じて、女性の肯定比率が高くなっている。しかも、2年経過後であっても、女性の肯定回答比率は、男性の初心時より10.3%から、16.9%も多くなっている。「すれ違い時の判断の迷い」は、男性よりも女性にかなり多く、また、「迷い」は初心時に、特に、目立つ現象といえよう。

② 出てこないと思った車が出てくる

「出てこないと思った車が出てきてあわてること」があったかどうか、との質問の肯定回答比率をみると（図4-5-1-11、図4-5-1-12）、初心時には男女ほぼ同率だが、2年経過後には女性がやや高率になっている。

初心時の肯定比率は、男性の場合、19歳55.3%、20～24歳56.0%、25～29歳52.7%、30歳以上56.1%であり、女性では、それぞれ51.3%、55.9%、52.0%及び52.7%である。この性差は最大4.0%であるが、2年経過後の、男性の肯定回答比率が19歳49.0%、20～24歳44.7%、25～29歳43.0%、30歳以上56.5%で、女性のは、30歳以上では56.4%と男性より4.0%少ないが、その他の年齢層では52.3%（19歳）、49.2%（20～24歳）及び50.4%（25～29歳）となり、男性より3.4%～7.4%増加する傾向が示されている。

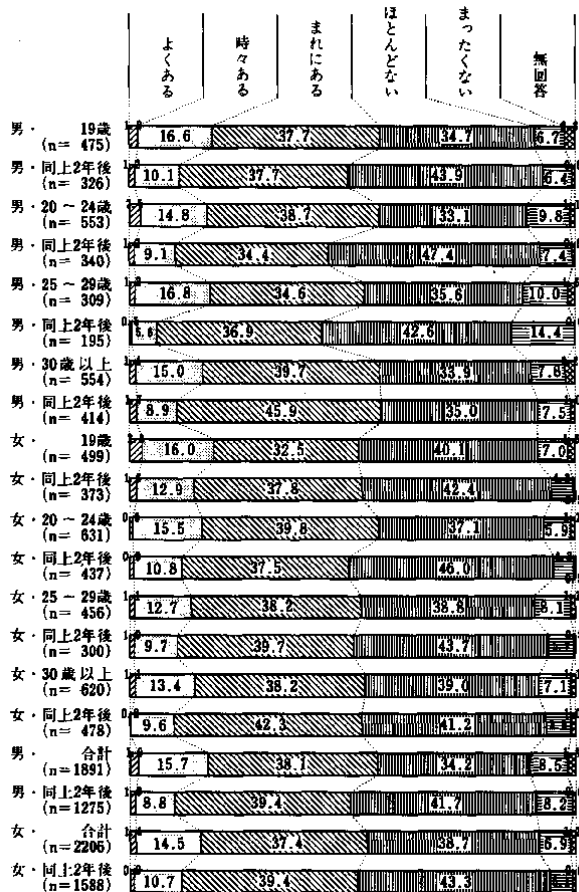


図 4-5-1-11 性・年齢・調査年別運転上の問題
(出てこないと思った車が出てくる)

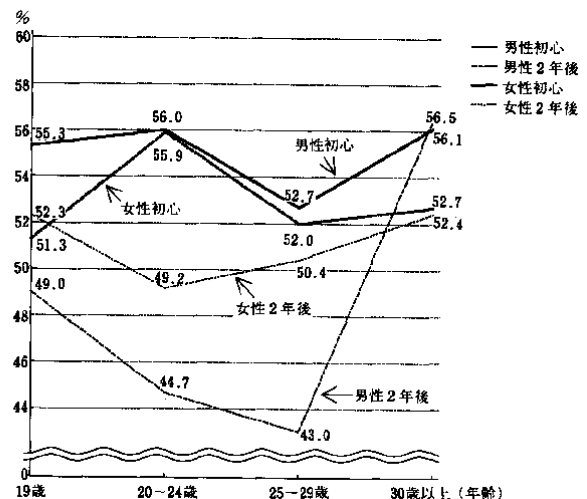


図 4-6-1-12 出てこないと思った車が出てくる

「出てこないと思った車が出てくる」という、危険に対する構えの不足による不都合な事態の出現は、初心時の場合は、男女同程度か僅かに男性に多くみられる程度と思われる。しかし、2年経過後には、男性の方が女性より僅かではあるが、その構えの不足を補うことができるようになるのであろう。

③ 右折時の迷い

「右折時に、行こうか行くまいかと迷うこと」が「よくある」、「時々ある」、「まれにある」とする肯定回答比率は、総じて、女性に高く、男性は低くなる傾向にあることが認められる（図4-5-1-13、図4-5-1-14）。

女性の初心時は、19歳54.9%、20～24歳55.4%、25～29歳58.8%、30歳以上53.7%であったが、2年経過後の肯定比率は49.1%、54.0%、57.3%及び49.7%で、僅かながらその比率が低下している。同じく男性の肯定回答比率は、初心時で19歳が38.7%、20～24歳43.0%、25～29歳45.0%、30歳以上45.6%であるが、2年経過後には、それぞれ35.3%、41.8%、37.5%及び40.4%となり、初心時よりも、「右折時の迷い」が若干少なくなっている。

上記のように、傾向差があるとしても、それは数%以内のものであるが、男女ともに、初心時より、2年後の「迷い」が少なくなるという傾向を読み取ることができる。ただし、女性の2年経過後の肯定回答

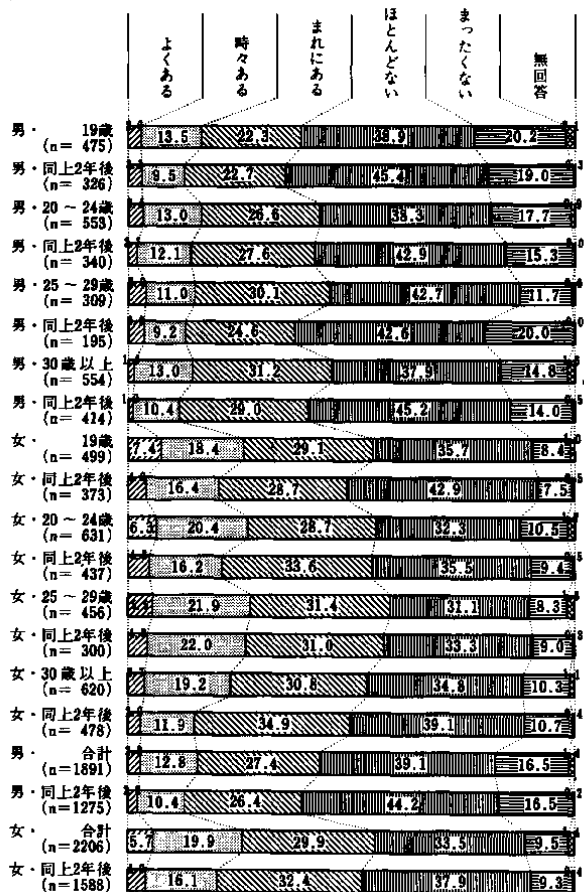


図 4-5-1-13 性・年齢・調査年別運転上の問題 (右折時の迷い)

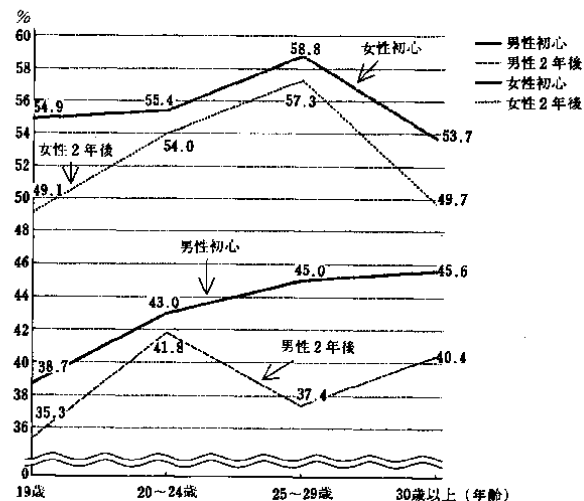


図 4-5-1-14 右折時の迷い

比率は、男性の初心時のそれより12.3%も多くなっている。それだけ「右折時の迷い」は、女性に表れやすい特徴といえるようである。

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タイミングが合わない」とする肯定回答比率は(図4-5-1-15、図4-5-1-16)、女性では54.9%から64.4%あるが、男性は、27.3%から42.2%であった。総じて、「合流時の戸惑い」は、女性に多くみられる現象であるといえよう。

女性の肯定比率は、19歳の初心時が54.9% (2年後55.1%)、20～24歳が55.9% (2年後56.6%)、25～29歳が64.4% (2年後63.3%)、30歳以上が (同左 2年後55.2%) である。24歳以下では、肯定比率に殆ど変化がないが、30歳以上では、2年経過後の比率が初心時よりも若干低くなる傾向にあることがわかるが、それでも、若年層の水準 (55%前後) を維持しているにすぎない。

男性の肯定回答比率は、19歳の初心時33.7% (2年後27.3%)、20～24歳・初心時39.7% (2年後33.6%)、25～29歳の初心時36.9% (2年後28.8%)、30歳以上の初心時42.2% (2年後41.5%) となり、30歳以上ではほぼ同率であるが、それ以外の年齢層では、初心運転者の時よりも、2年経過後の比率は6.1%から8.1%低くなっている。

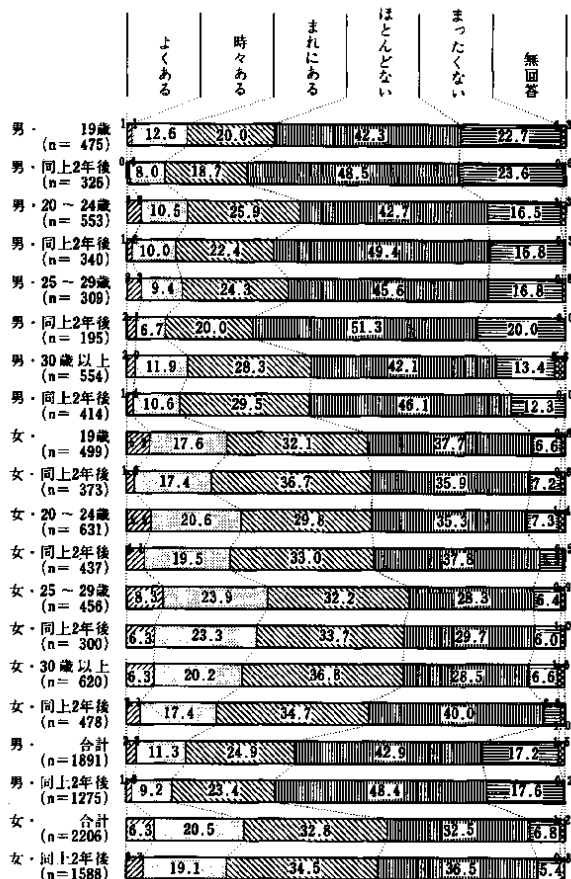


図 4-5-1-15 性・年齢・調査年別運転上の問題
(合流時のタイミングが合わない)

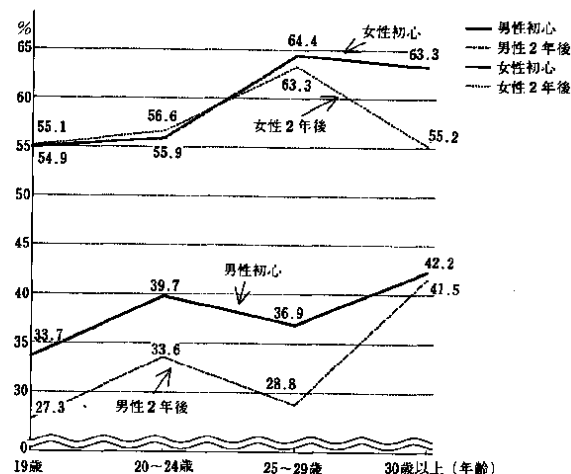


図 4-5-1-16 合流時のタイミングが合わない

女性の初心時には、「合流時の戸惑い」が生じやすく、これが2年経過後になっても、目立つほどの減少傾向はない。これに対し男性では、総じて、「合流時の戸惑い」がもともと少なく、2年経過後もその戸惑いは減少する傾向にある。

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」があるか、との質問に対する肯定回答比率の推移（図4-5-1-17、図4-5-1-18）をみると、そこには性差のあることが明確に示されているが、運転経験による相違は認めることができない。

女性の肯定回答比率は、19歳の初心時50.7%（2年後52.3%）、20～24歳の初心時49.6%（2年後56.0%）、25～29歳の初心時57.7%（2年後56.3%）、30歳以上の初心時56.5%（2年後53.3%）であるが、24歳以下においては、2年後の肯定比率がやや高く、25歳以上では逆に、初心時の比率がやや高くなっている。

男性の肯定回答比率をみても、2年経過した後にこの迷いが減少する傾向にあることは明確に示されていない。しかし、男性の肯定比率の変動幅は、19歳・2年後の37.1%から30歳以上・初心時の44.6%と、女性の20～24歳・初心時の49.6%と25～29歳・初心時の57.7%の間で、7.7%から13.1%も下回っている。

「他車に譲るか迷う」ことは、男性より女性に多くみられる現象で、運転経験に左右されることが比較的少ないものといえよう。

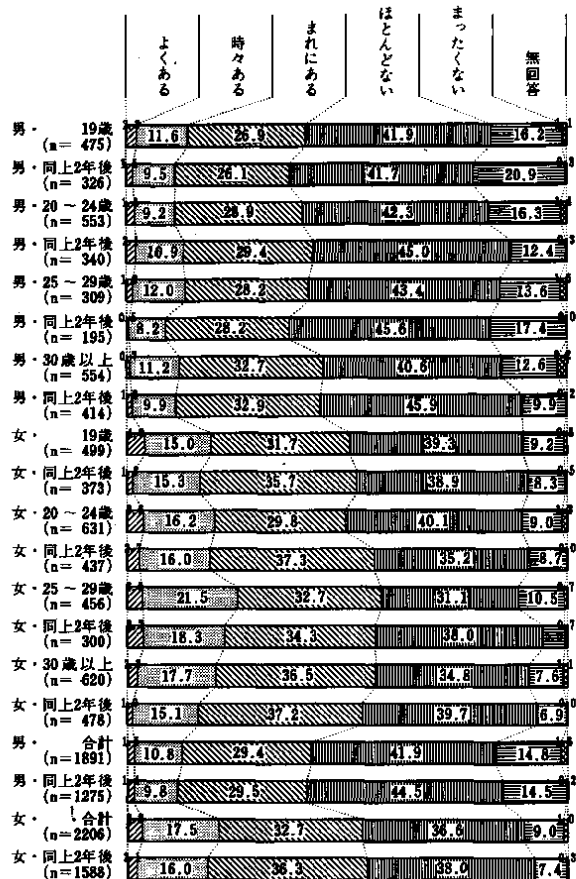


図 4-5-1-17 性・年齢・調査年別運転上の問題
(他車に譲るか迷う)

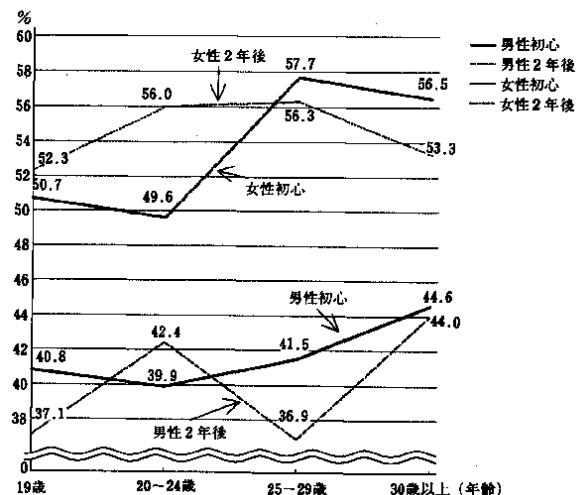


図 4-5-1-18 他車に譲るか迷う

(3) 運転操作の問題点

① 合図をせずに車線変更

「合図をせずに進路を変えること」に対する肯定回答比率は（図4-5-1-19、図4-5-1-20）、女性より男性に高く、かつ、25歳以上よりも、24歳以下の年齢層で高くなる傾向にある。

男性の肯定回答比率は、19歳の初心時36.2%（2年後38.6%）、20～24歳の初心時35.5%（2年後35.2%）、25～29歳の初心時36.6%（2年後30.3%）、30歳以上の初心時29.8%（2年後26.5%）となっている。初心運転者の時には、30歳以上で特に、「合図をせずに車線変更」することが少ない結果（29.8%）になっているが、2年経過後には、の19歳38.6%から30歳以上の26.5%に減少しており、加齢による低下傾向が顕著に認められる。

女性の肯定比率をみても、19歳の初心時32.2%（2年後25.1%）、20～24歳の初心時25.0%（2年後26.3%）、25～29歳の初心時21.9%（2年後19.3%）、30歳以上の初心時20.2%（2年後16.3%）となっており、2年経過後の肯定回答比率の減少は小幅であるが、加齢による低下傾向があることを認めることができる。

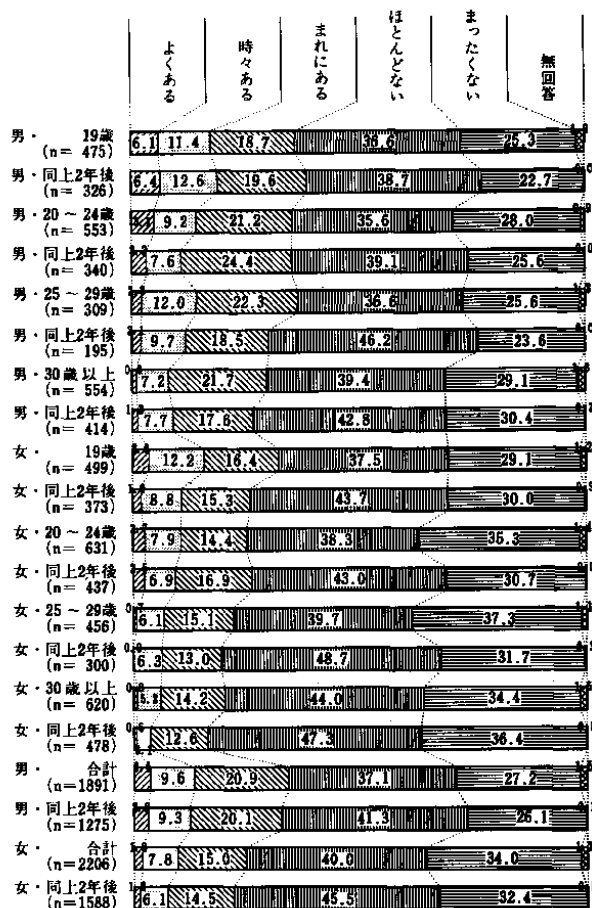


図4-5-1-19 性・年齢・調査年別運転上の問題
(合図をせずに車線変更)

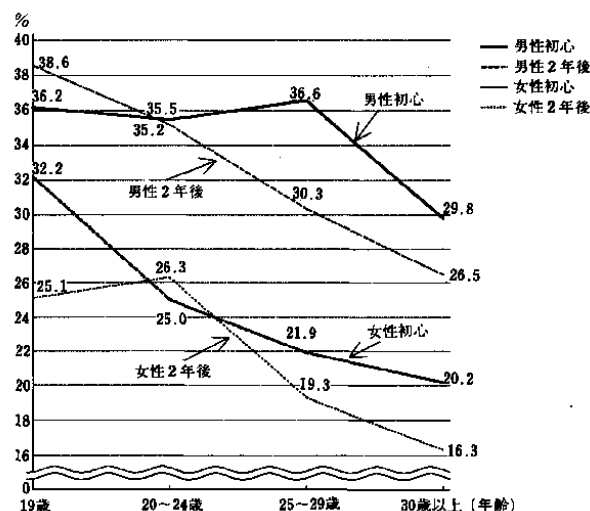


図4-5-1-20 合図をせずに車線変更

② ハンドルの戻し遅れ

「ハンドルの戻しが遅れて、蛇行してしまうこと」が「よくある」、「時々ある」、「まれにある」とする肯定比率は、男性より女性に高く、また初心時のほうが高いという一貫した傾向にあることがわかる（図4-5-1-21、図4-5-1-22）。これに加えて、男女ともに、年齢が高くなるほど、肯定比率が高まる傾向にあることも認めることができよう。

女性の肯定回答比率は、19歳・初心時22.8%（2年後15.7%）、20～24歳・初心時24.6%（2年後18.9%）、25～29歳・初心時29.0%（2年後22.2%）、30歳以上・初心時34.1%（2年後23.2%）で、初心時よりも、2年後の肯定回答比率が、5.7%～10.9%低くなっている。同様に男性をみた場合、2年経過後の肯定比率は、19歳で7.9%（初心時14.0%）、20～24歳で8.8%（初心時15.3%）、25～29歳10.7%（初心時20.1%）、30歳以上13.3%（初心時16.6%）であり、初心時よりその比率は3.3%～9.4%減少している。

「ハンドルの戻し遅れ」は、初心時に、特に、女性に目立つようであるが2年経過後にはかなり少なくなることを示している。ただし、女性は2年経過後の結果も、男性の初心運転者とほぼ同じ程度か、あるいは若干多い傾向にある。

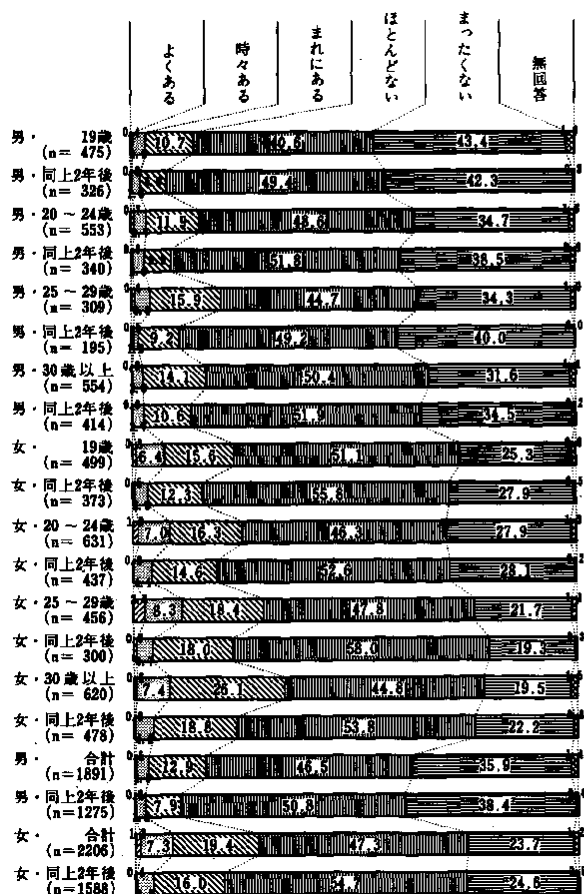


図 4-5-1-21 性・年齢・調査年別運転上の問題 (ハンドルの戻し遅れ)

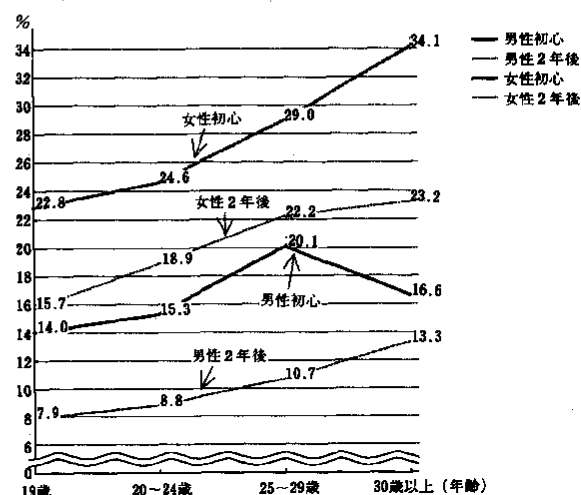


図 4-5-1-22 ハンドルの戻し遅れ

③ 下り坂でフットブレーキだけを使う

「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」に対する肯定回答比率も (図4-5-1-23、図4-5-1-24)、総じて、女性に高くなっている。しかしながら、初心時と2年経過後とを比較すると、男性は、2年後の肯定比率が低くなるのに対して、女性は逆に、2年経過後のほうが高くなっている。下り坂での速度調節の仕方が、女性の場合 (特に19歳)、基本からはずれたものになりやすいことをこの結果が示していると思われる。

女性の肯定回答比率は、19歳・初心時34.7% (2年後39.2%)、20～24歳・初心時29.4% (2年後35.9%)、25～29歳・初心時29.2% (2年後36.7%)、30歳以上・初心時26.0% (2年後30.5%) となっており、2年経過後の率が4.5%から7.5%増加している。

男性の場合は、この逆で、2年後の肯定比率が、初心時の率を若干下回る傾向にあり、19歳20.3% (初心時25.3%)、20～24歳24.3% (初心時25.7%)、25～29歳18.5% (初心時24.6%)、30歳以上24.0% (初心時19.1%) となっている。30歳以上で、2年経過後が、4.9%高くなっている。しかし、その他の年齢層では、だいたいにおいて、下り坂での速度調整の仕方が基本に沿う方向に移行する気配のあることが認められよう。

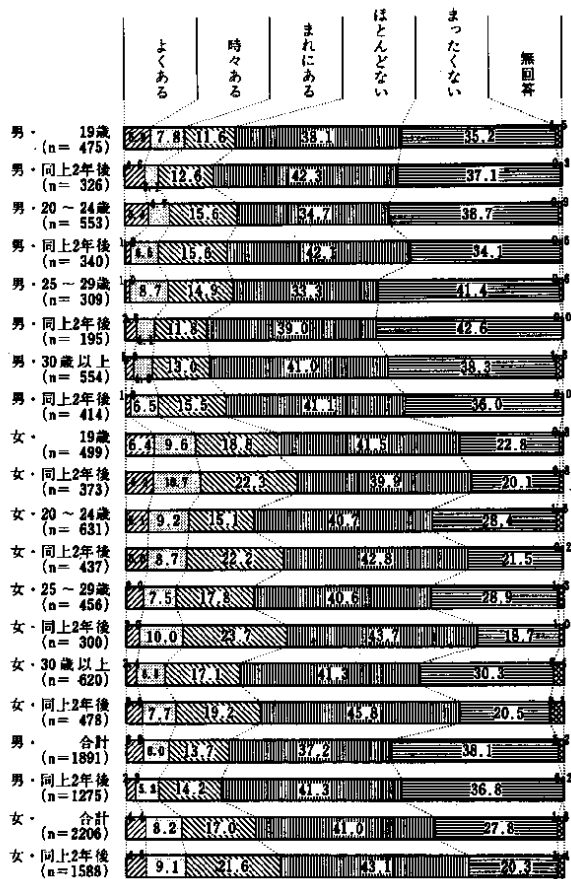


図 4-5-1-23 性・年齢・調査年別運転上の問題
(下り坂でフットブレーキだけを使う)

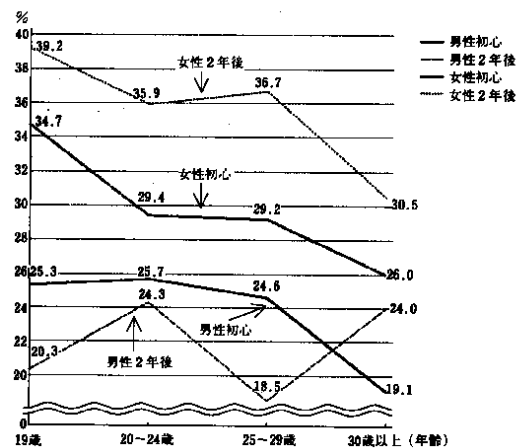


図 4-5-1-24 下り坂でフットブレーキだけ使う

④ 定速走行ができない

「一定速度での走行がうまくいかない」とする肯定回答比率は(図4-5-1-25、図4-5-1-26)、男女ともに、25歳以上の年齢層で高くなり、また、男性よりも女性において、一貫して高くなる傾向にあることが認められる。しかし、初心時と、2年経過後とでは、肯定比率に明確な傾向差のあることを読み取ることはできない。女性は、19歳・初心時20.4% (2年後16.9%)、20~24歳・初心時18.3% (2年後17.8%)、25~29歳・初心時21.3% (2年後24.4%)、30歳以上・初心時29.5% (2年後27.7%) で、14.4% (19歳の初心時) から27.7% (30歳以上の2年後) の間に分布している。

男性の肯定回答比率も、同様に、12.6% (20~24歳の2年後) から19.7% (30歳以上の初心時) の範囲内に分布している。

「一定速度での走行がうまくいかない」と感じる事が、いずれかといえば、女性に多く、しかもそれが25歳以上の年齢層で多くなる傾向にあることがわかる。

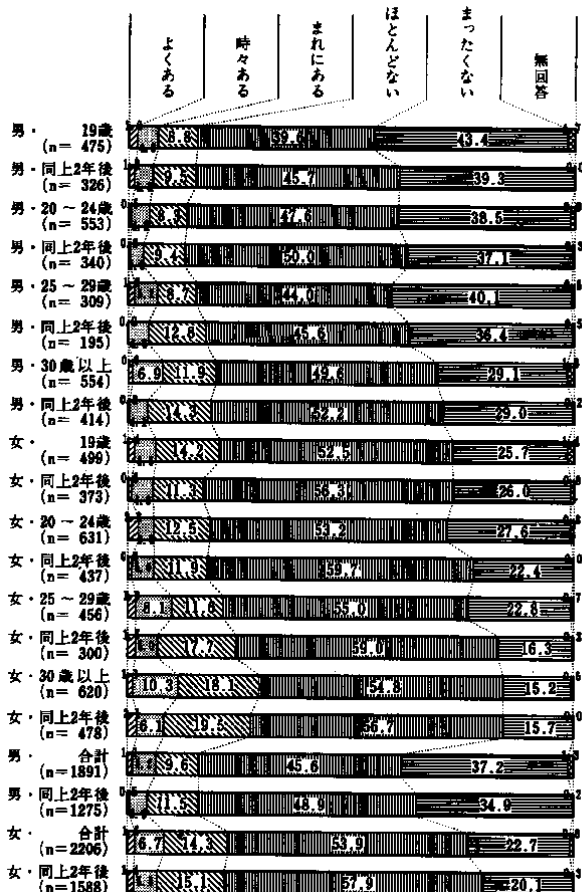


図 4-5-1-25 性・年齢・調査年別運転上の問題 (定速走行ができない)

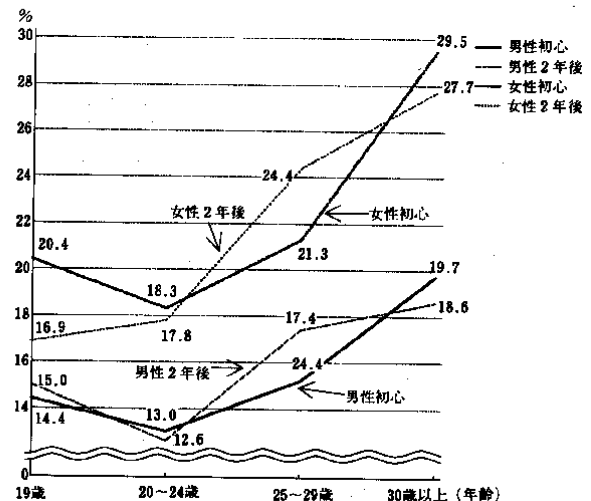


図 4-5-1-26 定速走行ができない

⑤ 左折時のハンドルの切りすぎ

「左折時にハンドルを切りすぎて、歩道に乗り上げたり、タイヤをこすってしまうこと」が「よくある」、「時々ある」、「まれにある」とする肯定回答比率は、(図4-5-1-27、図4-5-1-28)、男性の2年後の8.0%から女性の2年後13.6%までの間の狭い範囲に分布している。そこに性差及び運転経験による差があることは認め難い。しかしながら、24歳以下の若年層に2年経過後の肯定比率に若干の性差があるように思われる。初心時の比率は、男女ともに9.2%から10.5%の間にあってほぼ同率といえるが、2年経過後は、男性では19歳の6.7%、20～24歳の9.6%と、僅かながらも減少する傾向にある。これに対して、2年経過後の女性をみると、19歳の12.3%及び20～24歳の11.4%と、男性とは逆に増加の傾向となっている。

ハンドル操作の不適切さを自ら意識せざるを得ない事態が、男性では、2年経過後の若年層で僅かながらも少なくなると考えられるが、女性は逆に、このような事態が多くなる気配があることを、この結果は示していると思われる。

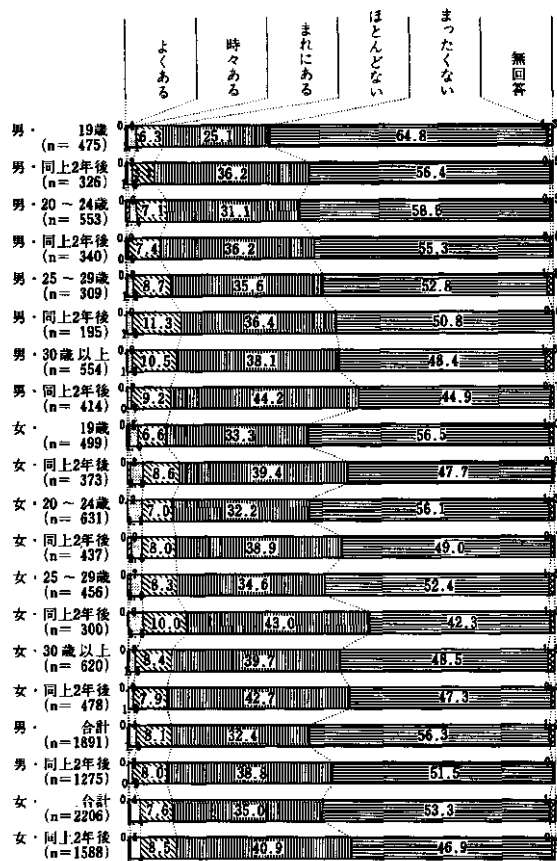


図 4-5-1-27 性・年齢・調査年別運転上の問題
(左折時のハンドルの切りすぎ)

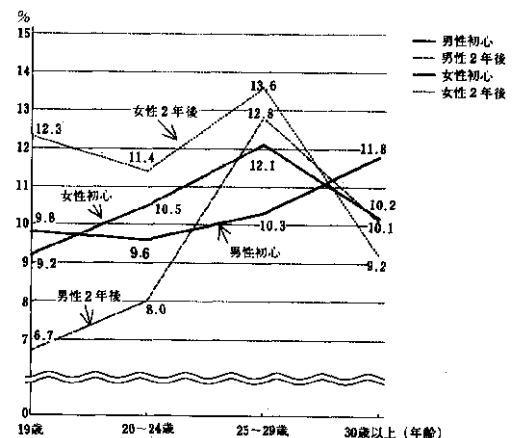


図 4-5-1-28 左折時のハンドルの切りすぎ

⑥ 同乗者から運転は怖いと言われる

女性・初心時の肯定回答比率 (図4-5-1-29、図4-5-1-30) は、19歳で38.0%、20～24歳で42.5%、25～29歳で37.3%、30歳以上が32.4%であるが、これに対して、男性の初心時は19歳が30.4%、20～24歳が31.3%、25～29歳が30.6%、30歳以上が26.6%で、女性の初心時の比率が、男性の初心時より、5.8%から11.4%も高くなっている。

「同乗者から怖いと言われること」が、女性の初心時に多いのであるが、2年経過後をみると、24歳以下では、男女の率が接近し、女性の19歳が29.2%、男性の19歳が31.3%で、女性の20～24歳は33.7%、男性の20～24歳は30.6%となり、性差を認め難い。しかし、25歳以上 (2年後) の年齢層では、女性が34.7% (25～29歳・2年後) 及び27.8% (30歳以上・2年後) であるのに対して、男性が25.7% (25～29歳・2年後) 及び23.7% (30歳以上・2年後) というように、男女差が、比較的明確に示されている。

「同乗者から怖いと言われる」ことが、女性の場合、2年経過後には、比較的急激に減少するが、それでも男性の初心時より、総じて若干高くなっているといえよう。24歳以下の男性の場合、初心時と2年経過後との肯定比率は、殆ど変化がなく運転の仕方がこの程度の経験年数では、あまり変わらないことが示唆されていると思われる。しかしながら、男性の25歳以上の年齢層では、比較的短期間の内に運転の改善

がなされる可能性のあることが、図4-5-1-30からもある程度理解できるであろう。

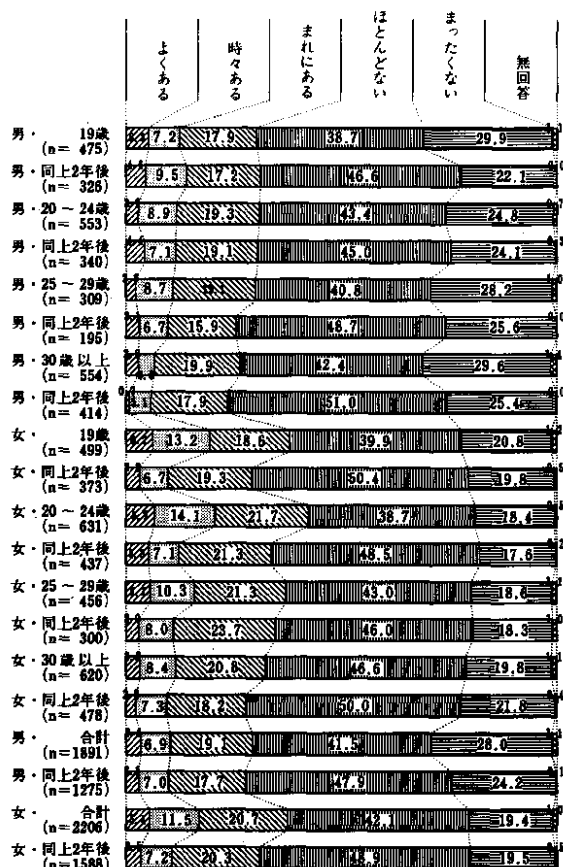


図 4-5-1-29 性・年齢・調査年別運転上の問題 (同乗者から怖いと言われる)

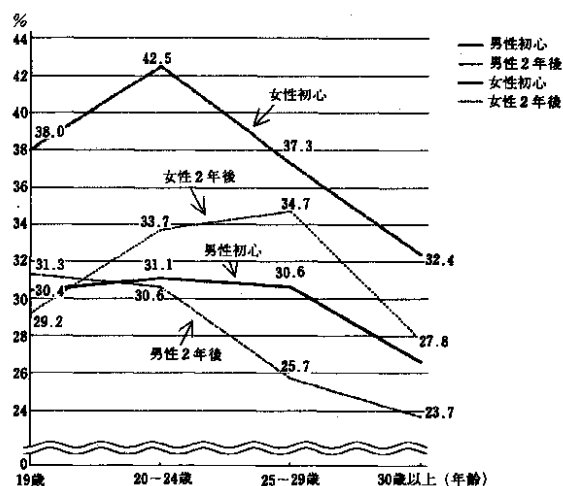


図 4-5-1-30 同乗者から怖いと言われる

4-5-2 初心運転者の運転行動の特徴

(1) 初心運転者の特徴的な運転の状態

情報収集のミス、判断・意思決定の不適切さ及び運転操作面の不安定さに関する質問項目について、その肯定回答比率を性別、年齢別、運転経験年数別に初心運転者の実態について吟味してきたがその結果から、初心運転者の特徴と考えられるものを要約すると次のようになる。

① 男性の初心運転者に問題が多いと思われる特徴

ア 信号の見落とし

男性の初心運転者には、信号に対する配慮不足が女性の初心運転者より僅かながらも多い傾向にある。特に、2年を経過した後の25歳以上の年齢層で、性差が広がる傾向にあった。「信号の見落とし」に関して男性の2年後の肯定回答比率が(20～24歳を除き)女性の2年経過後より、6%から11%多くなっているが、それだけ、男性の信号に対する意識の在り方に不足があることを示していると思われる。男

性の信号に対する関心の度合いは、運転経験の積み重ねにより高まることがなく、むしろ低下する傾向にあるといえよう（図4-5-1-2参照）。

イ 後ろに車が接近

総じて、30歳以上の年齢層の初心運転者は、男女ともに、後方への警戒が不足する傾向にあるが、この傾向は男性で顕著になっており、2年経過後も、目立つほどの低下傾向が示されていない。若年層の男性の初心者は運転経験を積むことにより、後車との兼ね合いを考慮しながら走行できるようになることが、この肯定比率の低下として表れている。しかしながら、25歳以上の年齢層では、経験の蓄積による改善がなされ難くなっているようである。男性の2年後の肯定比率が48%から63%と高率のままに維持された状態を保っている（図4-5-1-4参照）。

ウ 合図をせずに車線変更

初心運転者と2年経過後の肯定回答比率は、それぞれ、女性より男性で高くなっているが、男性の2年後の比率は、38.6%（19歳）から26.5%（30歳以上）と特に若年層の率が高いままになっている。これは男性の、特に若年層の進路変更時における難点を示すもので、運転経験の蓄積によっても改善されにくくなっていることを示唆しているといえよう（図4-5-1-20参照）。

② 女性の初心運転者に問題が多いとみられる特徴

ア 青信号に変わったのに気づかない

男性の2年後の肯定回答比率が、男性の初心者よりも、2.1%から7.8%低下する傾向にあったが、女性の場合は、2年後の肯定比率は逆に、若干増加する傾向となっている。青信号に変わったことに「うっかりする」割合は、女性の場合、経験の蓄積による改善がやや困難なことが示されているものといえよう（図4-5-1-6参照）。

イ 右折禁止や一方通行の見落とし

男性の場合、2年経過後の肯定回答比率は、初心時よりも、2.5%から5.2%の微差ながらも減少する傾向にあるが、女性では、特に25歳以上の年齢層で逆に0.6%から3.6%の微増傾向となっており、運転経験年数の増加による改善の兆しがないように思われる（図4-5-1-8参照）。

ウ すれ違いの判断に迷う

女性の肯定回答比率が高い。2年経過後であっても、男性の初心運転者より10.3%から16.9%も多くなっている。「すれ違い時の判断の迷い」は、男性よりも女性にかなり多くみられる特徴と言える（図4-5-1-10参照）。

エ 出てこないと思った車が出てくる

肯定回答比率は、初心運転者の場合、男女同程度か、僅かに男性に多くみられる程度といえよう。しかし、2年経過後には、女性のほうが、男性よりも3.4%から7.4%多くなっており、それだけ女性の危険予測に対する構えの不足は、運転経験の蓄積により改善され難いものになっていると思われる（図4-5-1-12参照）。

オ 右折時の迷い

総じて、女性の肯定回答比率が、男性より高い。男女ともに、初心時より、2年経過後の「迷い」が数%以内ではあるが、少なくなるという傾向差のあることが認められる。ただし、女性の2年後の比率は、男性の初心時のそれより12.3%も多く、それだけ「右折時の迷い」は女性の表れやすい特徴といえよう（図4-5-1-14参照）。

力 合流時のタイミングが合わない

女性の初心運転者には、「合流時の戸惑い」が生じやすく、これが2年を経過した後になっても、目立つほどの減少傾向にあることを認めることができない。これに対して男性は、総じて、「合流時の戸惑い」がもともと少ないうえに、2年後には一段と、その戸惑いが減少する傾向にある（図4-5-1-16参照）。

キ 他車に譲るか迷う

「他車に譲るか迷う」ことは、運転経験に左右されることが、比較的少なく、男性（37.1%から44.6%）より、女性に多く、（49.6%から57.7%）みられる現象である（図4-5-1-18参照）。

ク ハンドルの戻し遅れ

「戻し遅れ」は、初心者の時に、特に女性（中でも25歳以上）に目立つ現象であるが、2年経過後には少なくなる傾向にあることが認められる（男性で3.3%から9.4%減、女性5.7%から10.9%減）。しかし、女性の場合、2年経過後であっても、男性の初心運転者の肯定回答比率とほぼ同じ程度か、あるいは若干多い状態になっている（図4-5-1-22参照）。

ケ 下り坂でフットブレーキだけを使う

肯定回答比率は、総じて女性に高くなっている。しかし、初心運転者の時と、2年経過後とを比較すると、男性では、2年経過後の率が低下するのに対して、女性の場合には逆に、2年経過後の率が高く（4.5%から7.5%増に）なっている。下り坂での速度調節の仕方が、女性の場合（特に19歳で）、基本から外れたものになりやすいことが、この結果に示されているものといえよう（図4-5-1-24参照）。

コ 定速走行ができない

初心運転者の時と2年経過後とでは、肯定回答比率に明確な傾向差のあることが読み取れない。男性よりも女性において、その率が高まっていることが示されているだけであった。「定速走行ができない」と感ずることはいずれかといえば、女性に多くしかもそれが25歳以上の年齢層で多くなる傾向にあるといえる（図4-5-1-26参照）。

サ 左折時のハンドルの切りすぎ

初心時の肯定回答比率は、男女ともに9.2%から10.5%の間にあり、ほぼ同率であるが、2年経過後にはいずれも僅少差ながら、24歳以下の若年層で、男性の率が減少し、女性は逆に、増加の傾向にあることが示されている。

ハンドル操作の不適切さを、自ら意識せざるを得ない事態が、男性では、2年経過後の若年層で、僅かながらも少なくなると考えられるが、女性においては逆に、そのような事態が増加する気配があることを、この結果が示しているものと思われる（図4-5-1-28参照）。

シ 同乗者から恐いと言われる

女性の初心運転者の肯定回答比率は、男性の初心運転者よりも、4.5%から11.8%も高くなっている。特に、若年層（24歳以下）において、この性差が目立つ傾向にあるといえよう。「同乗者から恐いと言われる」ことが、女性の初心運転者なかでも24歳以下の若年層に多いのである。しかし、女性の場合、これが、2年経過した後には、比較的急激に減少しているものの、それでも、男性の初心運転者より、「同乗者から恐いと言われる」率が若干高いままになっている。

このように、総じて同乗者からみた運転時の難点は、女性に多いといえるのであるが、男性に問題がないわけではない。24歳以下の若年層の場合には特に、初心時と、2年経過後とでは肯定回答比率が殆ど変わらない（30.4%から31.1%の範囲内で）ままになっている。男性若年層の運転の仕方は、この程度の経験年数の増加では、改善され難くなっているものと考えられる（図4-5-1-30参照）。

(2) 運転行動のプロセスからみた問題点

次に、運転行動を情報収集、判断・意思決定及び運転操作という、三つのプロセスに分け、いずれのプロセスに初心運転者の特徴が、最も、反映されているかを包括的に検討することにする。

男女別に分けて、各質問項目に対する肯定回答比率をまとめて示したのが、図4-5-2-1、図4-5-2-2及び表4-5-2-1、表4-5-2-2である。これらの図と表から、初心時よりも、2年経過後の肯定回答比率が多くなる傾向にあるのかどうかを検討し、初心運転者にみられる特徴が、運転経験の蓄積により改善される可能性のあるものか、改善され難いものであるかの検討をする。

① 情報収集に関する初心運転者の問題点

判断・意思決定の如何により、運転行動が左右されるのは、初心運転者に限ったものではない。運転時の意識、態度の在り方により、粗雑な運転になったり、安全この上のないものになったりするものである。初心運転者の場合、運転経験の不足から当然のことながら、この判断・意思決定の仕方に難点があるものと想定されるが、それ以前の情報収集の要領にも難点があることが想定される。

男性の情報収集のミスに関する肯定回答比率をみると（図4-5-2-1、表4-5-2-1）、信号の見落とし以外では、いずれも小差であるが、2年経過後より初心時の率が高い傾向にあり、想定された方向の結果になっている。女性の情報収集のミスに関する肯定回答比率も、ほぼ同様で、「青信号に気づかず」を除き、僅少差で、初心時の率が高い傾向にあった。

ア 情報収集に関する男性初心運転者の特徴

初心時の肯定回答比率と、2年経過後との差が、「信号の見落とし」で1.0%（初心時24.6%、2年後25.6%）、「後車の接近」3.9%（初心時52.9%、2年後49.0%）、「青信号に気づかず」3.6%（初心時26.4%、2年後22.8%）、「右折禁止、一方通行の見落とし」4.0%（初心時18.2%、2年後14.2%）となり、いずれも4%以内の僅少差である。

この傾向差に意味がないとすれば、情報収集に関する難点は、すでに初心時に出現し、その後の運転経験の蓄積による改善はあまり望めないという結論になる。僅かな傾向差を認めるとすれば、ほんの僅かずつではあるが、情報収集のミスに関する改善の余地が残されていることになろう。

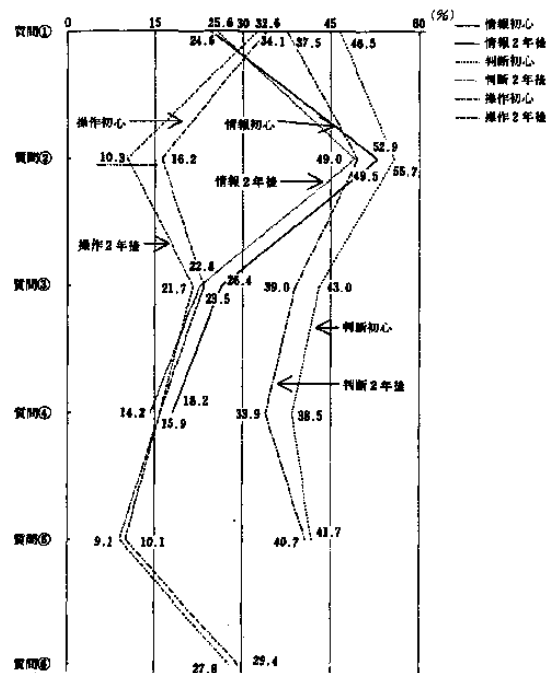


図 4-5-2-1 運転行動に関する各質問項目
への肯定回答者率（男性）

表4-5-2-1 運転行動に関する質問項目の肯定比率（男性）

		質問項目①	質問項目②	質問項目③	質問項目④	質問項目⑤	質問項目⑥
運転行動	質 問	信号の見落とし	後車が接近	青信号に変わ	右禁を右折		
情報収集 のミス	初心者	24.6	52.9	26.4	18.2		
	2年後	25.6	49.0	22.8	14.0		
判断・意 志決定の 不適切	質 問	すれ違いの迷	車の突然の出	右折の迷い	合流時のタイ	道を譲る	
	初心者	46.5	55.7	43.0	38.5	41.7	
	2年後	37.5	49.5	39.0	33.9	40.7	
操作面の 不適切	質 問	合図なし車線	ハンドルの戻	下り坂フット	定速走行でき	左折ハンドル	運転が怖い
	初心者	34.1	16.2	23.5	15.9	10.1	29.4
	2年後	32.6	10.3	21.7	15.9	9.1	27.8

イ 情報収集に関する女性初心運転者の特徴

女性については、「信号の見落とし」に関する肯定比率が、男性より3.0%（初心運転者）から、5.3%（2年後）と少なく、21.6%と20.3%になっている。その他の質問項目では、男性の肯定回答比率とほぼ同程度であった。

② 判断・意思決定に関する初心運転者の問題点

女性の「右折禁止や一方通行の見落とし」を除けば、初心時の肯定比率より、2年経過後の比率が総じて低い傾向にあり、運転経験の蓄積により判断・意思決定の不適切さが減少する可能性のあることが示されている。しかしながら、女性においては、この可能性が男性より若干少なめで、判断・意思決定の改善は、それほど目立つものにはなっていないようである。

ア 判断・意思決定に関する男性初心運転者の特徴

全ての質問項目について、初心運転者の肯定回答比率より2年経過後の率が下回っており、その差が「すれ違い時の判断の迷い」で9.0%（初心時46.5%、2年後37.5%）、「出てこないと思った車が出てくる」6.2%（初心時55.7%、2年後49.5%）、「右折時の迷い」4.0%（初心時43.0%、2年後39.0%）、「合流時のタイミング」4.6%（初心時38.5%、2年後33.9%）、「譲るか迷う」1.0%（初心時41.7%、2年後40.7%）となる。すれ違い時の判断に関する自信のなさ、他の車に対する危険予測の不足が初心運転者に目立つ特徴といえよう。

イ 判断・意思決定に関する女性初心運転者の特徴

女性初心運転者の肯定回答比率をみると、「譲るか迷う」率が、2年経過後とほぼ同率（初心時53.5%、2年後54.4%）になっているが、それ以外の質問項目については、いずれも、2年経過後の肯定回答比率より、低下する傾向にあることがわかる。この差は「すれ違い時の迷い」では、8.7%（初心時68.1%、2年後59.4%）、「出て来ないと思った車が出てくる」2.3%（初心時53.3%、2年後51.0%）、「右折時の迷い」3.0%（初心時55.5%、2年後52.5%）、「合流時のタイミング」2.3%（初心時50.6%、2年後57.3%）であり、いずれも僅少差であるが、初心運転者の肯定回答比率が高くなる傾向にあることがわかる。

女性初心運転者も、男性と同様に、「すれ違い時の迷い」が格段に高く、これが特徴的なものになっていることがわかる。

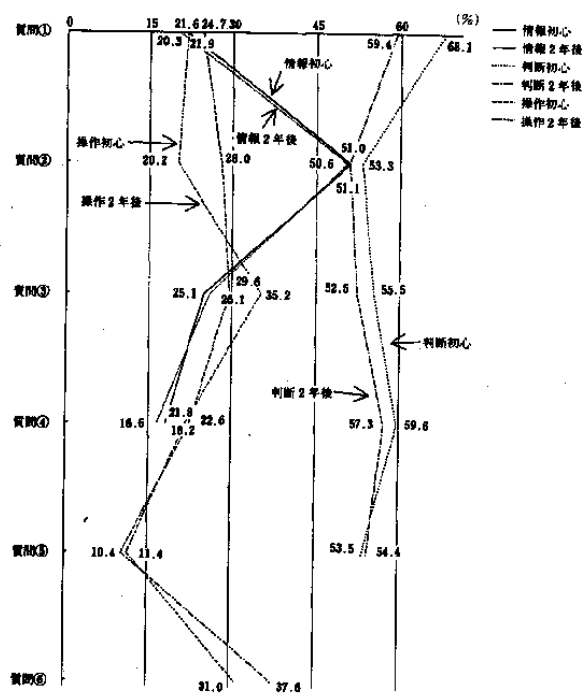


図4-5-2-2 運転行動に関する各質問項目への肯定回答者率（女性）

表4-5-2-2 運転行動に関する質問項目の肯定比率（女性）

		質問項目①	質問項目②	質問項目③	質問項目④	質問項目⑤	質問項目⑥
運転行動	質 問	信号の見落とし	後車が接近	青信号に変わ	右禁を右折		
情報収集 のミス	初心者	21.6	51.1	25.1	18.2		
	2年後	20.3	50.6	26.1	16.6		
判断・意 志決定の 不適切	質 問	すれ違いの迷	車の突然の出	右折の迷い	合流時のタイ	道を譲る	
	初心者	68.1	53.3	55.5	59.6	53.5	
	2年後	59.4	51.0	52.5	57.3	54.4	
操作面の 不適切	質 問	合図なし車線	ハンドルの戻	下り坂フット	定速走行でき	左折ハンドル	運転が怖い
	初心者	24.7	28.0	29.6	22.6	10.4	37.6
	2年後	21.9	20.2	35.2	21.8	11.4	31.0

この判断・意思決定に関する項目の肯定回答比率をみると、「出てこないと思った車が出てくる」項目だけが男性より低く、（初心時53.3%、2年後51.0%）なっていることを除けば、その他の項目については、全て、女性の率が高い傾向にあることがわかる。これらの質問項目に対する女性の肯定回答比率は、「すれ違い時の迷い」では、21.6%、「右折時の迷い」12.5%、「合流時のタイミング」21.1%、「譲るか迷う」11.8%も、男性初心運転者より、高率になっている。2年経過後における、女性の率も、男性2年後の肯定回答比率より、それぞれ、21.9%、13.5%、23.4%及び13.7%増加する傾向にあることが認められる。

③ 運転操作に関する初心運転者の特徴

運転操作に関する肯定回答比率をみると、「左折時のハンドルの切りすぎ」が男女ほぼ同率（男性の初心時10.1%、男性の2年後9.1%、女性の初心時10.4%、女性2年後11.4%）であること、「合図なし車線変更」が男性で高率になっていること（男性の初心時34.2%、男性の2年後32.6%、女性の初心時24.7%、女性の2年後21.9%）を除けば、他の4項目の肯定回答比率は、全て、女性で高くなる傾向にあることがわかる。

ア 運転操作に関する男性初心運転者の特徴

男性初心運転者（及び2年後）の肯定回答比率は、「合図なしの車線変更」が、34.1%（2年後32.6%）、「ハンドルの戻し遅れ」16.2%（2年後10.3%）、「下り坂でのフットブレーキ」23.5%（2年後21.7%）、「低速走行できず」15.9%（2年後15.9%）、「左折時ハンドルの切りすぎ」10.1%（2年後9.1%）、「同乗者が怖いという」29.4%（2年後27.8%）となり、僅かながらも初心時の率が高くなる傾向にある。

肯定回答比率の高さから、男性の初心運転者の問題点を指摘するとすれば、「合図なしの車線変更」、「同乗者から怖いといわれる」及び「下り坂でのフットブレーキ」になろうが、このいずれも、運転経験による改善はあまり期待できない結果になっているといえるようである。

イ 運転操作に関する女性初心運転者の特徴

女性の肯定回答比率のうち、男性より高率な質問項目は、「ハンドルの戻し遅れ」、「下り坂でのフットブレーキ」、「低速走行できず」及び「同乗者から怖いといわれる」である。「ハンドルの戻し遅れ」は、女性の初心運転者に目立つ特徴であり、その率は男性の初心運転者16.2%、2年後の10.3%であるのに対して、女性はそれぞれ28.0%と20.2%となる。「同乗者から怖いといわれる」率は、男性でも高率であったが、女性の方がまだ高い率になっており、男性の初心運転者29.4%、2年後27.8%に対して、女性の初心運転者37.6%、2年後31.0%であった。これら2項目については、2年経過後の肯定比率の低下が比較的大幅で、それだけ運転経験の積み重ねにより、改善される余地があることが示されているものと考えられる。

女性の最大の特徴は「下り坂でのフットブレーキ」であろう。この肯定回答比率（初心時29.6%、2年後35.2%）は、男性（初心時23.5%、2年後21.7%）より高く、しかも、2年経過後の率が初心運転者の時よりも、5.6%増加している。これは、女性の場合、下り坂での速度調節の仕方が、徐々に運転操作の基本から外れたものになりがちな面のあることを示唆しているものと思われる。

(3) 初心運転者指導時における留意点

初心運転者の特徴を把握するために、種々の観点から検討を加えてきたが、その結果を性別、運転経験年数別及び年齢別にまとめて示すと、次のようである。

なお、肯定回答比率からみた、種々の差は、全て約10%以下のものだが、たとえ僅少差であっても、それが一貫したものである場合、ここでは「傾向差がある」とみなすことにしている。また、初心運転者と2年経過後とを比較する場合、肯定回答比率の差が5%以上あれば、「運転経験による改善の余地があると思われる特徴」とし、5%未満の差の場合は、「運転経験の蓄積だけでは改善され難い特徴」と表現している。

① 運転行動のプロセスからみた初心運転者の特徴

運転行動の三つのプロセスを、肯定回答比率が高い順に列挙すると、男性では、判断・意思決定の不適切さ、情報収集のミス及び運転操作面の不安定さという順になる。これに対して女性では、運転操作面の不適切さに関する率が高くなるため、判断・意思決定、運転操作面の不安定さ及び、情報収集の順になるといえる。

ここで、前年度の調査結果から、免許更新者の肯定回答比率を引用し、初心運転者、2年後、免許更新者といわば経験年数別に肯定回答比率を表したのが表4-5-3-1及び表4-5-3-2である。この表から、初心運転者にみられる特徴が、運転経験の蓄積により、どのように変化するかを検討し、各プロセス毎に肯定回答比率の高い順に三つずつ示すと、次のようであった。

② 男性初心運転者に関する問題点

ア 気がつかないうちに後ろに車がびったり

これは初心運転者に僅かに多くなっているが、経験の蓄積だけでは改善の余地が少ないと思われる。このことは特に、25歳以上の年齢層にあてはまる。

イ 青信号にかわったのに気づかず後ろからクラクション

運転経験の蓄積による改善の余地が少ない。しかし、25歳以上の年齢層では、この難点が増力の傾向

にある。

ウ 信号を見落とす

経験年数が増すことにより、見落とすことが僅かつつではあるが、増加する傾向にある。信号に対する関心が、年々薄くなる傾向にあるといえよう。

エ 出てこないと思った車が出てくる

他車に対する危険予測の構えは、改善の余地がある。しかし、この構えの確立は容易ではなく、不安定な要素が残されている（経験年数別の肯定回答比率に変動が比較的多い）。

オ すれ違い時の迷い

運転経験の蓄積により、改善の余地は十分にある。

カ 右折時の迷い

経験年数の増加により、右折時の迷いは、僅かつつではあるが、減少する傾向にある。この傾向は、25歳以上の年齢層で、やや目立つようになる。

キ 合図なしの車線変更

24歳以下の若年層では、特に、運転経験の蓄積による改善は、望めない状態であると思われるが、25歳以上の年齢層では、かなり改善の期待がもてるといえよう。

ク 同乗者から恐いといわれる

今回の調査結果からは、運転経験に左右されない面のあることが認められたが、免許更新者の肯定回答比率は20.4%で、7.4%から9.0%も低下していることから、

これは、運転経験の積み重ねにより、改善されやすい性質の特徴と考えられる。しかし、24歳以下の若年層では、運転経験に左右され難い面のあることは、否定できないようである。

ケ 長い下り坂でエンジnbrakeキを使わずフットブレーキを

運転経験年数の増加に伴い、少しずつ、肯定回答比率が低下する傾向にある。しかし、この操作面の

クセは改善し難しくなっていると思われる。

③ 女性初心運転者に関する問題点

ア 気がつかないうちに後ろに車がびったり

後方の状況確認は、総じて、男女ともに、苦手としているものと考えられるが、特に女性の肯定回答比率が全年齢を通じて、50%前後の高率を維持している。これに対して、男性の肯定回答比率を年齢層別にみると、24歳以下の若年層では、経験による改善のあとが認められるが、25歳以上では逆に、改善され難い特徴になっている。

イ 青信号に変わったのに気づかず後ろからクラクション

男性の場合と同様な傾向で、免許更新者の比率が最も高くなっている。これは、運転経験を積めば改善される、という特徴ではないと思われる。加齢による若干の増加傾向が示されている。

ウ 信号を見落とす

男性では、信号に対する関心が、加齢によりやや薄れる傾向にあったが、女性では逆に、年齢が増加

すればそれだけ信号の見落としが少なくなる傾向になっている。全年齢の肯定回答比率からみても、このような傾向が女性にみられることを認めることができる。（微差ではあるが）。

エ すれ違い時の迷い

「すれ違い時の迷い」は圧倒的に、女性で多くなる傾向にあることが認められた。運転経験の蓄積による、この現象傾向も明らかに認められるが、それでも、男性初心運転者の肯定回答比率より、10%強も高い状態のままである。

オ 合流時のタイミング（戸惑い）

合流時の戸惑いも、女性で圧倒的に多くなっている。運転経験年数の増加に伴う減少傾向は、非常に微々たるもので、女性の場合、運転時に常時みられる性質の特徴'といえるかもしれない。しかも、25歳以上の女性で、この肯定回答比率が増加する傾向にあった。

カ 右折時の迷い

この「右折時の迷い」も男性より女性で多くみられる特徴である。そして、僅かながらも、運転経験年数の増加に伴い、減少する傾向にあることが認められる。

キ 同乗者が怖いという

女性の場合、「同乗者から怖いといわれる」率は運転経験の増加に伴い、比較的順調に減少しているといえよう。しかし、免許更新者でも、男性の初心運転者とほぼ同率になるという程度のものであり、いずれかといえば、これは、女性の初心運転者の弱点を象徴するものといえよう。

ク 長い下り坂でエンジンプレーキを使わずフットブレーキを

この肯定回答比率は、男性では僅かながらも減少傾向にあったが、女性では、運転経験の増加に伴い、むしろ増加する傾向が認められた。これは女性運転者の速度調節の仕方が、運転に慣れるにしたがい基本からはずれるものになりがちな面のあることを示唆するものと考えられる。

ケ ハンドルの戻し遅れ

「ハンドルの戻し遅れ」は、女性初心運転者で、特に目立つ特徴といえよう。これは運転に慣れるにしたがい徐々に減少するが、免許更新者であっても、男性の初心運転者の肯定回答比率と、ほぼ同率になる程度のもので、加齢により、若干の増加傾向になっている。この傾向は、男性においても認めることができる。

4-5-3 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、少数の因子で分析を行う。平成2年度の調査結果に因子分析を適用し因子を抽出し、それに平成4年度調査データを投影することで平成2年度から同4年度にかけての変化をみることにする。

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次表に示すとおりである。

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

この3つの因子空間に各設問項目を布置したのが図4-5-3-1～2である。以下、各因子の解釈を行う。

表 運転行動の因子分析結果

因子	固有値	寄与率	累積寄与率
1	4.5749	29.1	29.1
2	1.4654	9.8	38.8
3	1.0997	7.3	46.2
4	0.9293	6.2	52.4

【第1因子】

第1因子に負荷が高い項目をみると、次のようになっている。

- ① 合流するときに、タイミングがあわずにまごまごすること（因予負荷量0.7400）
- ② 右折の時に、行こうか行くまいか迷うこと（同0.7120）
- ③ 他車に道を譲るべきか、自分の車が行くべきか迷うこと（同0.6802）
- ④ すれ違いができるかどうかの判断に迷うこと（同0.6778）
- ⑤ 出てこないと思った車が出てきてあわてること（同0.5536）

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

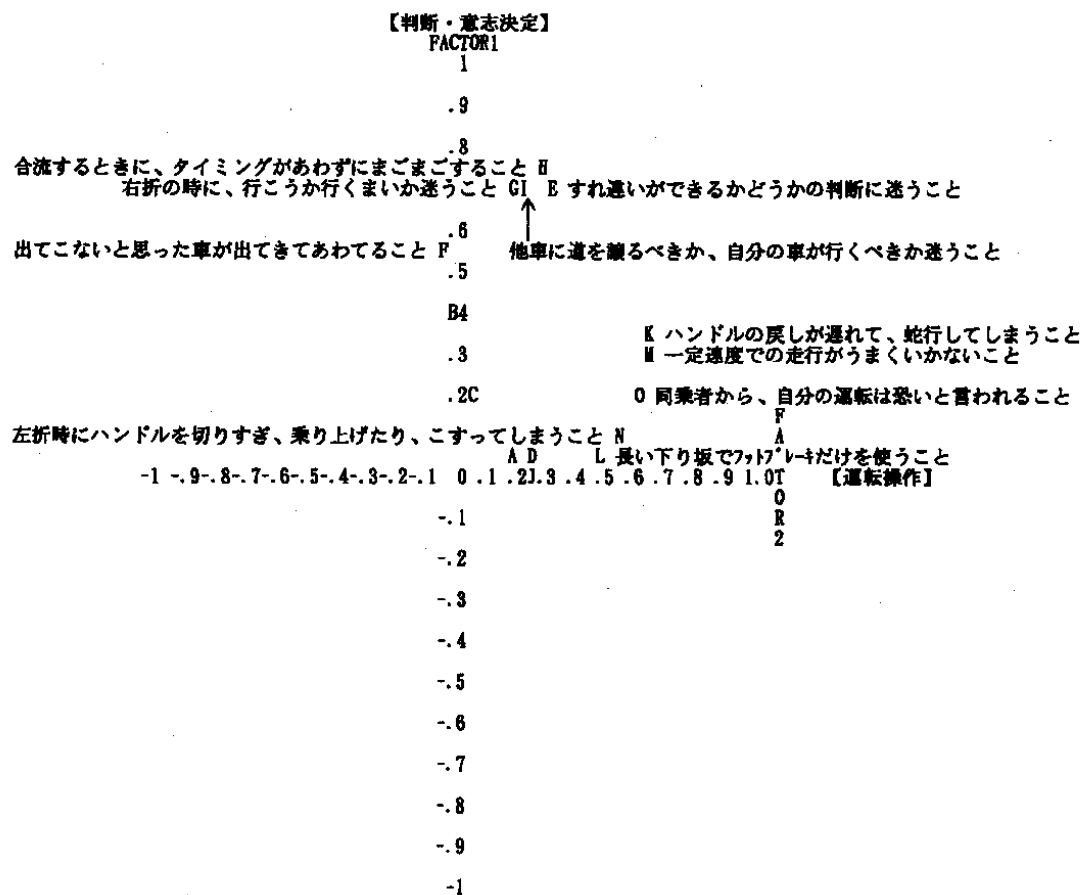


図4-5-3-1 運転行動に関する因子分析結果（第1因子と第2因子）

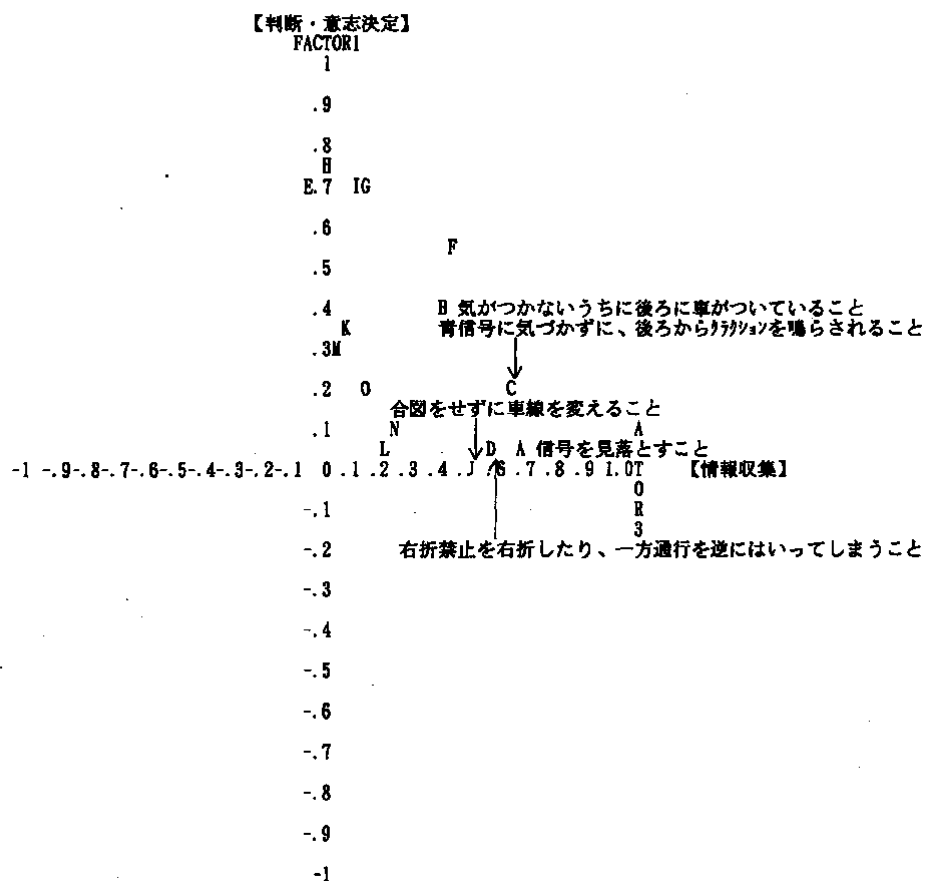


図4-5-3-2 運転行動に関する因子分析結果（第1因子と第3因子）

【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（因子負荷量0.6581）
- ② ハンドルの戻しが遅れて、蛇行してしまうこと（同0.6431）
- ③ 同乗者から、自分の運転は怖いと言われること（同0.6140）
- ④ 左折時にハンドルを切りすぎ、乗り上げたり、こすってしまうこと（同0.5498）
- ⑤ 長い下り坂でフットブレーキだけを使うこと（同0.4677）

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

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

【第3因子】

第3因子に負荷が高い項目は次のようなものである。

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

この第3因子に負荷が高い項目は、信号、標識、他の車といった運転中に必要な情報の収集ミスについての質問項目である。そこでこの第3因子は「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

(2) 属性別因子傾向の変化

前項で解釈した因子空間に、調査年度別の運転者属性別の因子得点の平均値を布置して傾向をみる。

① 性別傾向

性別、調査年別の因子得点の平均を布置したのが図4-5-3-3～4である。男女を比較すると、男性の方が判断意思決定の迷いが少なく、運転操作ミスが少ないが、情報収集ミスは男性に多い。

平成2年度から同4年度にかけての変化をみると、判断意思決定の迷いについては、男女ともに減少する方向に変化している。しかし運転操作ミスの多寡についてはほとんど変化がない。

また、情報収集ミスの多寡についてもほとんど変化はみられない。

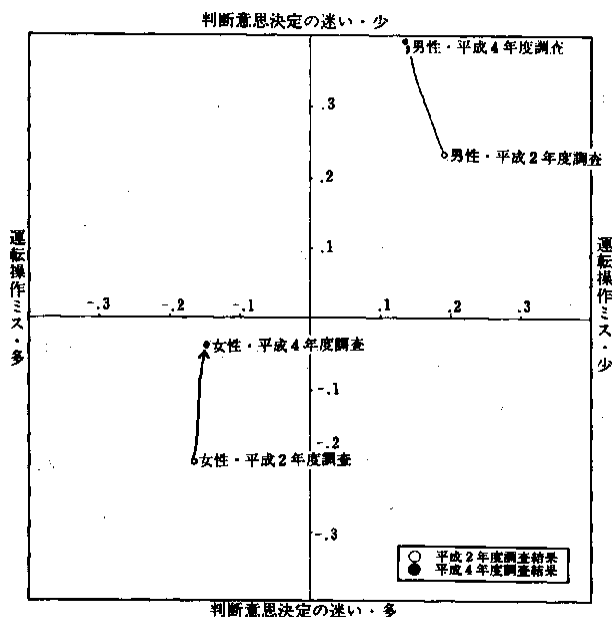


図 4-5-3-3 運転行動に関する因子得点分布 (性別)

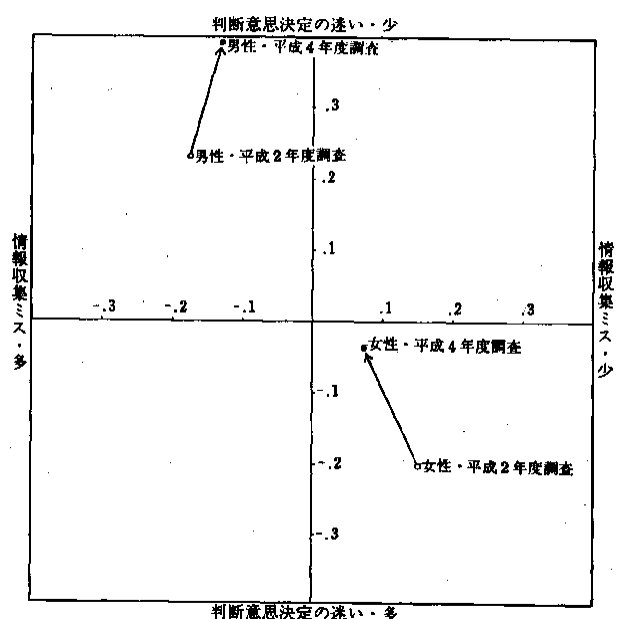


図 4-5-3-4 運転行動に関する因子得点分布 (性別)

② 性別・年齢層別傾向

性・年齢別に判断意思決定の迷いと運転操作ミスの因子得点の平均値をプロットしたものが図4-5-3-5～6である。ここでの年齢は平成2年度調査時点の年齢で表示している。平成2年度から同4年度にかけての変化を見ると、判断・意志決定については、男女ともいずれの年齢層でも迷いが少ない方向に変化している。運転操作ミスについては、男性はややミスが多い方向に変化しているが、女性ほとんど変化がない。

図4-5-3-7～8から情報収集ミスについての特徴をみていく。この図では縦軸に第1因子の判断・意志決定の因子をとっており、情報収集については横軸で表現している。年齢別の傾向をみると、19歳以下の若い層に情報収集ミスが多く、男女に共通している。平成2年度から同4年度にかけての変化を見ると、男性は30歳以上の年齢が高い層に情報収集ミスが増加する方向の変化がみられる。女性ではほとんどの年齢層で情報収集ミスが増加する方向に変化しているが、19歳以下のみが情報収集ミスが減少する方向に変化している。

③ 運転車種別傾向

運転車種別に判断意思決定の迷いと、運転操作ミスの因子得点の平均値をみたものが図4-5-3-9～10である。平成2年度から同4年度にかけての変化を見ると、判断意思決定の迷いについて大きく変化しているのが女性の軽貨物で、迷いが少ない方向に大きく変化している。

また、男性の軽貨物も判断意思決定の迷いが減少する方向に変化している。運転操作ミスについて大きく変化しているのは、男性では普通貨物、女性では原付で、迷いが増加する方向に変化している。

なお、男性の軽貨物は運転操作ミスが減少する方向に変化している。情報収集に関しては、比較的变化は小さい（図4-5-3-11～12）。

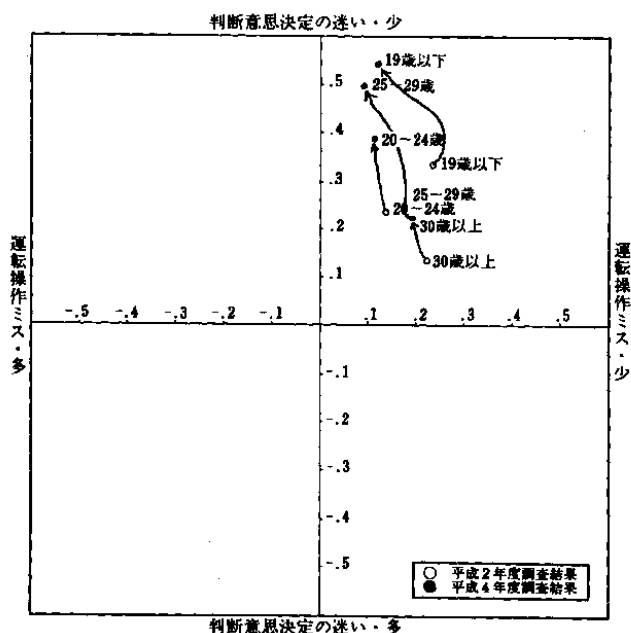


図 4-5-3-5 運転行動に関する因子得点分布
(男性・年齢別)

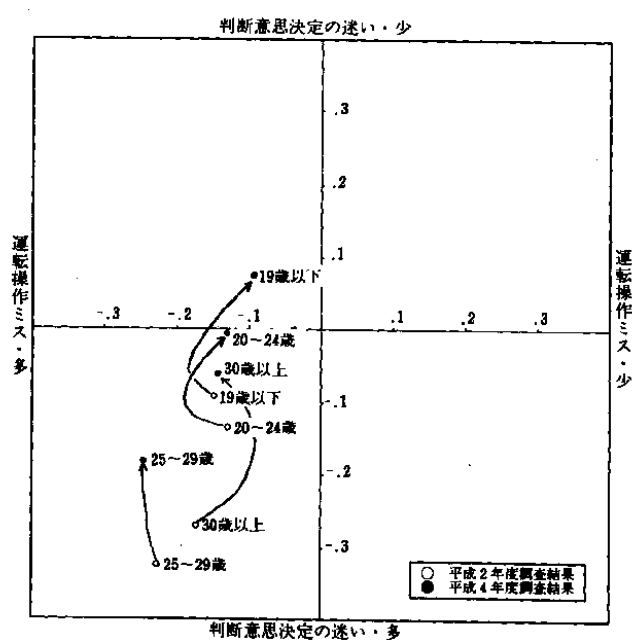


図 4-5-3-6 運転行動に関する因子得点分布
(女性・年齢別)

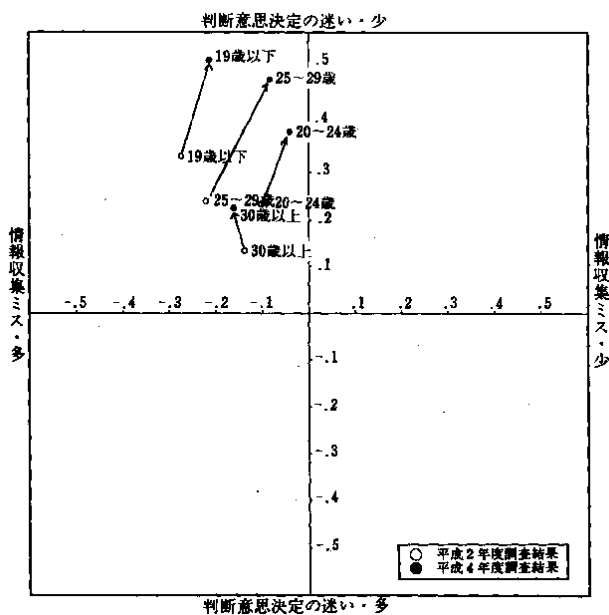


図 4-5-3-7 運転行動に関する因子得点分布
(男性・年齢別)

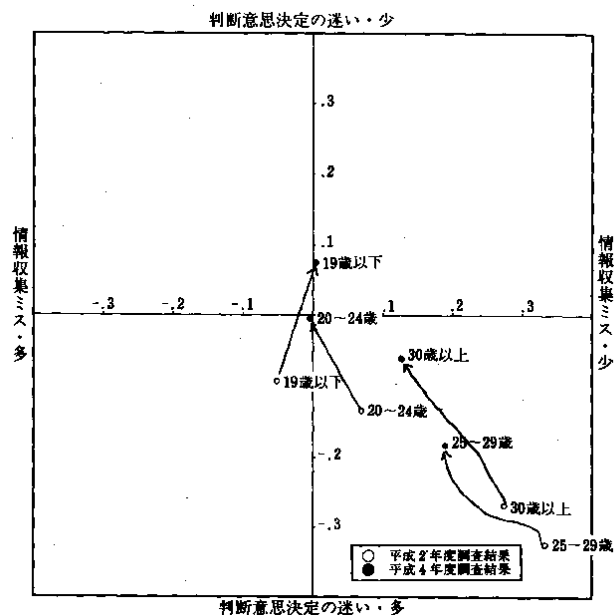


図 4-5-3-8 運転行動に関する因子得点分布
(女性・年齢別)

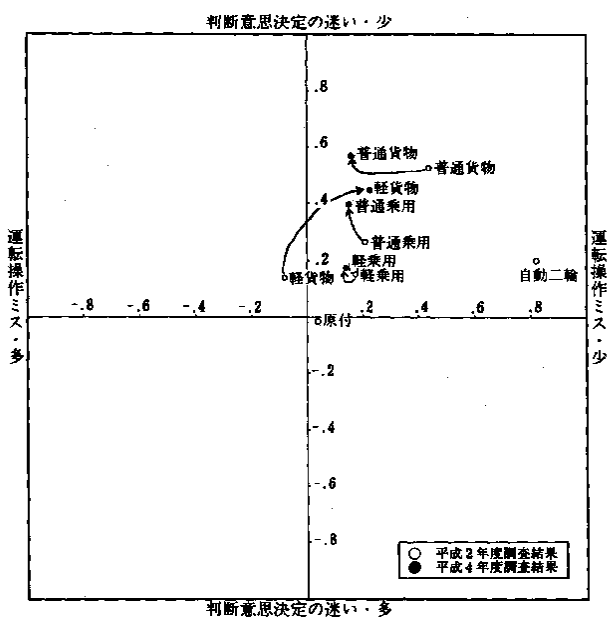


図 4-5-3-9 運転行動に関する因子得点分布
(男性・主運転車種別)

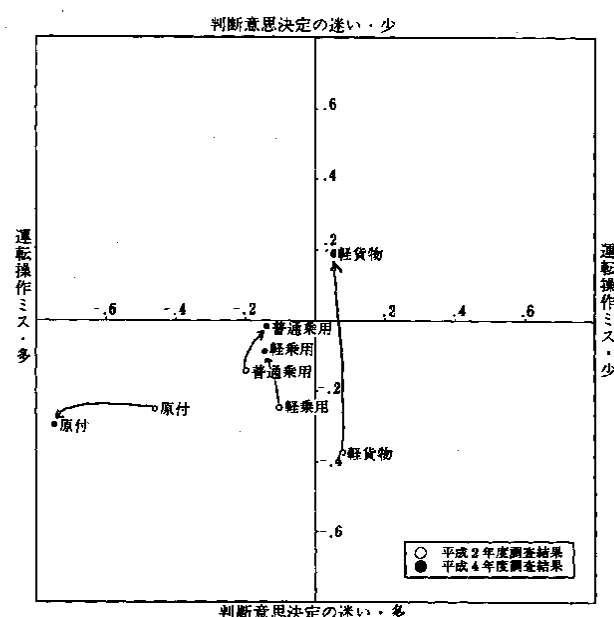


図 4-5-3-10 運転行動に関する因子得点分布
(女性・主運転車種別)

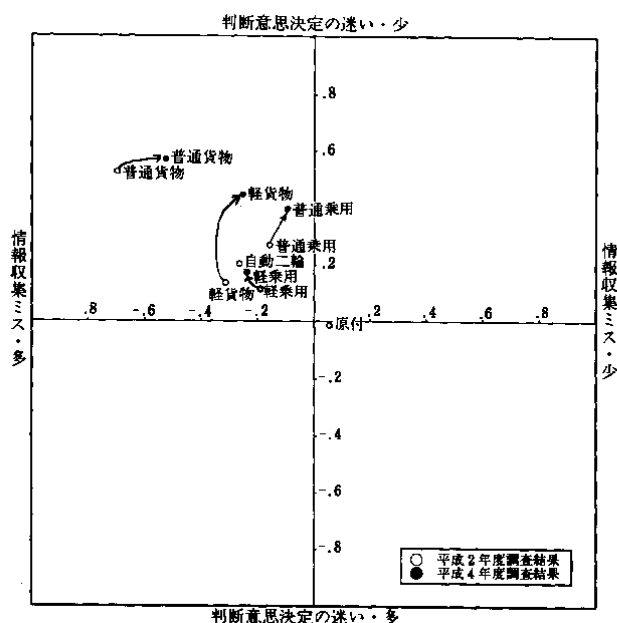


図 4-5-3-11 運転行動に関する因子得点分布
(男性・主運転車種別)

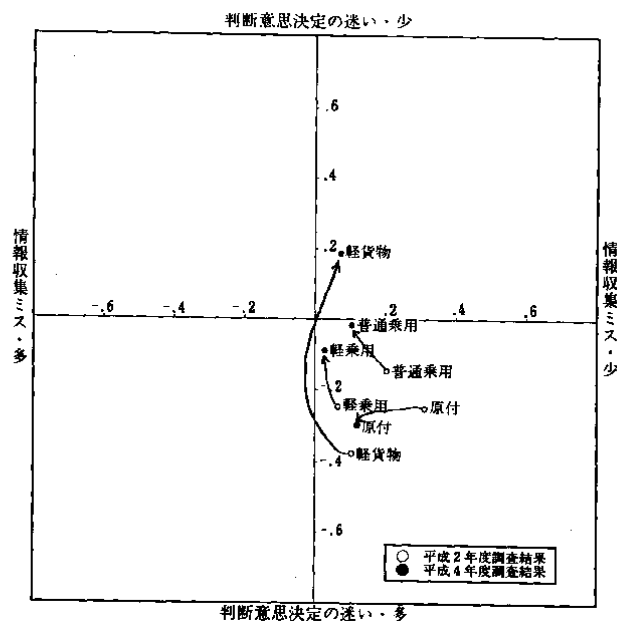


図 4-5-3-12 運転行動に関する因子得点分布
(女性・主運転車種別)

④ 運転者群別傾向

運転者群別に判断意思決定の迷いと、運転操作ミスの因子得点の平均値をみたものが図4-5-3-13～14である。平成2年度から同4年度にかけての変化を見ると、判断・意志決定については男性の職業運転者の変化が大きく、迷いが減少している。女性では仕事の必要上で運転しているドライバーの判断意思決定の迷いが大きく減少している。

運転操作については、男性ではいずれの運転者群も増加しそいるが、女性ではほとんどの運転者群で変化がないが、強いて言えば女性の仕事の必要上で運転しているドライバーのミスがやや減少している。

情報収集のミスについては、女性のペーパードライバーが大きく増加しているのが目立っている。男性では職業運転者がミスが減少する方向に変化している（図4-5-3-15～16）。

⑤ 運転目的別傾向

運転目的別に判断意思決定の迷いと、運転操作ミスの因子得点の平均をプロットしたのが図4-5-3-17～18である。平成2年度から同4年度にかけての変化を見ると、ほとんどの運転目的で判断意思決定の迷いが減少する方向に変化している。その中で「ほとんど運転しない」ドライバーはほとんど変化しないか、あるいは多少迷いが増加する方向に変化している。

運転操作ミスに関しては、男性の「ほとんど運転しない」が大幅に増加する方向に変化している。

情報収集については（図4-5-3-19～20）、ミスが増加しているのは男性の「ほとんど運転しない」や「その他」、女性では「ほとんど運転しない」や「家族等の送迎」、「買物」などである。

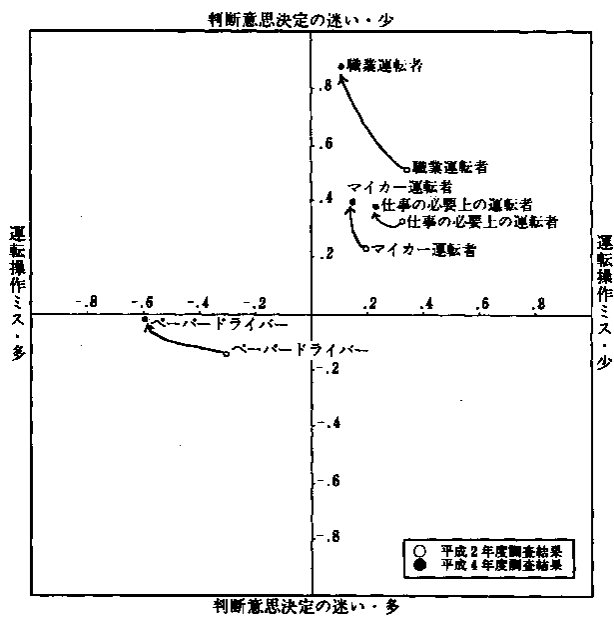


図 4-5-3-13 運転行動に関する因子得点分布
(男性・運転者群別)

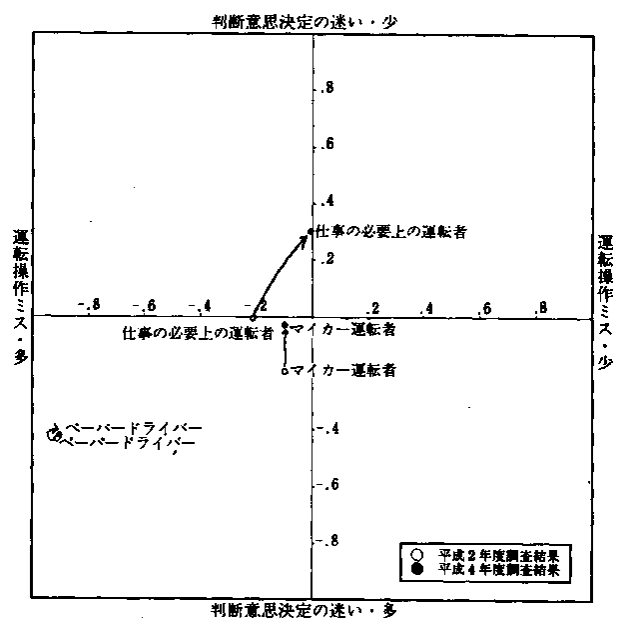


図 4-5-3-14 運転行動に関する因子得点分布
(女性・運転者群別)

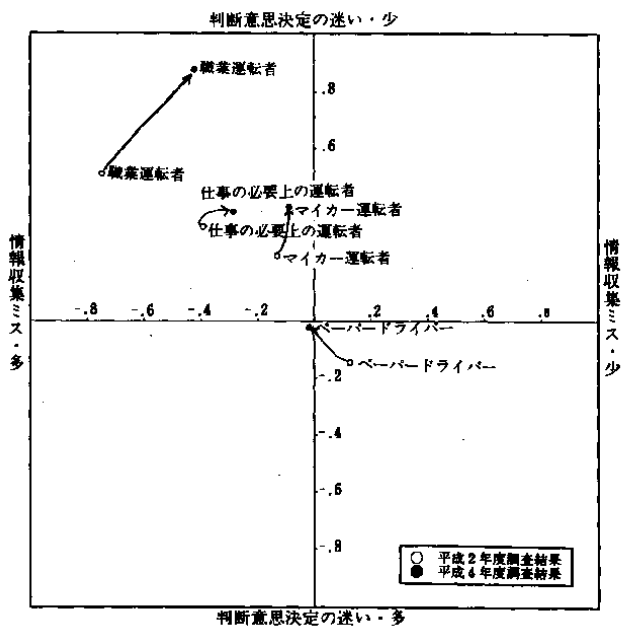


図 4-5-3-15 運転行動に関する因子得点分布
(男性・運転者群別)

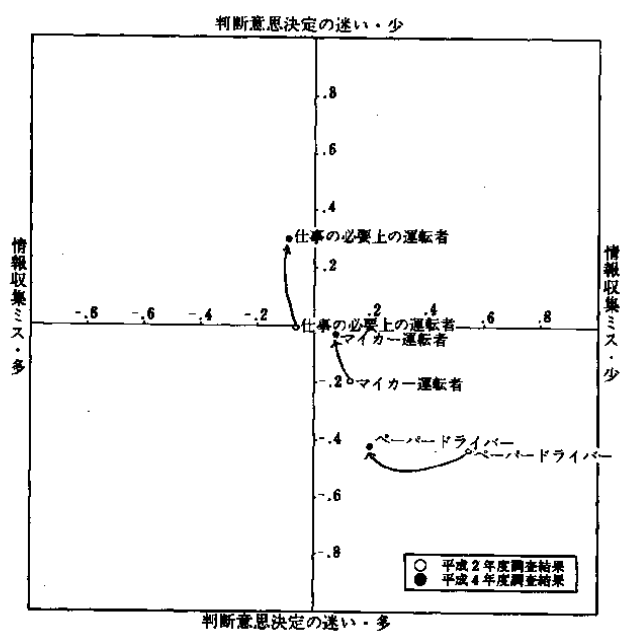


図 4-5-3-16 運転行動に関する因子得点分布
(女性・運転者群別)

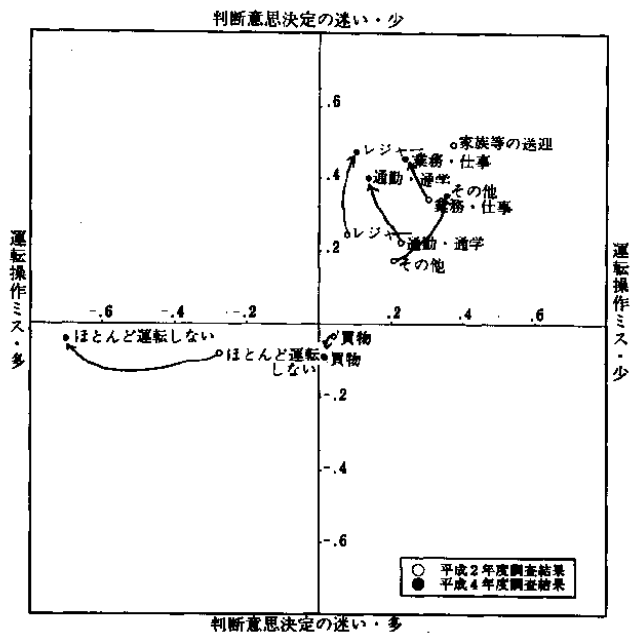


図 4-5-3-17 運転行動に関する因子得点分布
(男性・運転目的別)

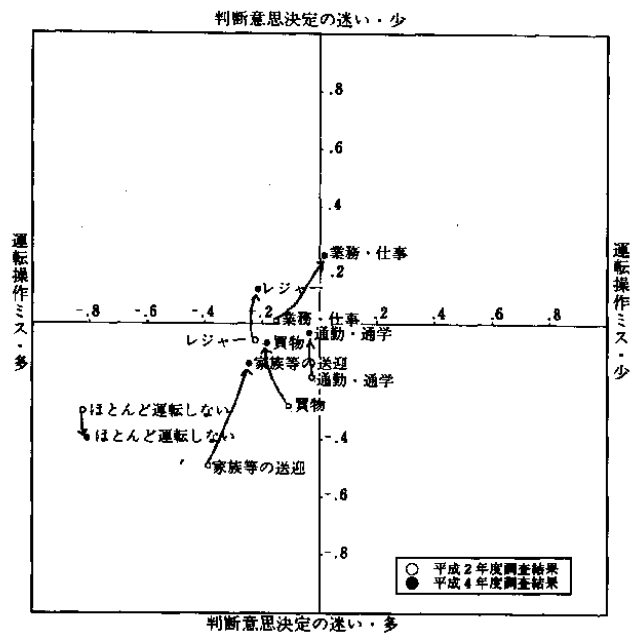


図 4-5-3-18 運転行動に関する因子得点分布
(女性・運転目的別)

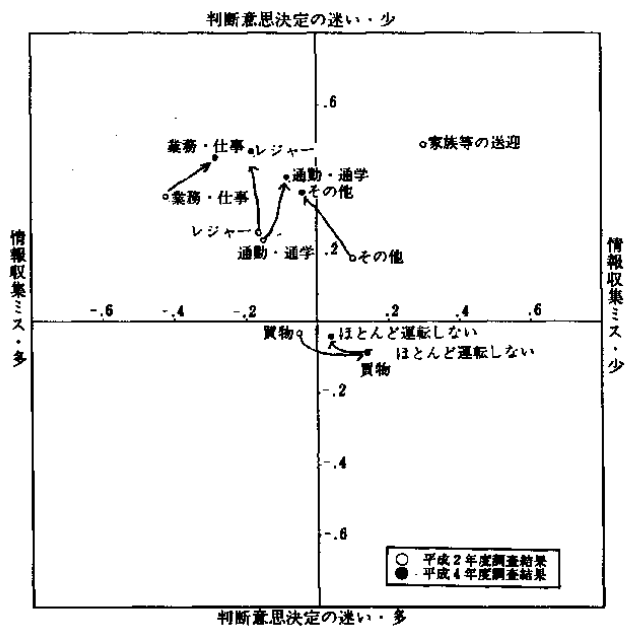


図 4-5-3-19 運転行動に関する因子得点分布
(男性・運転目的別)

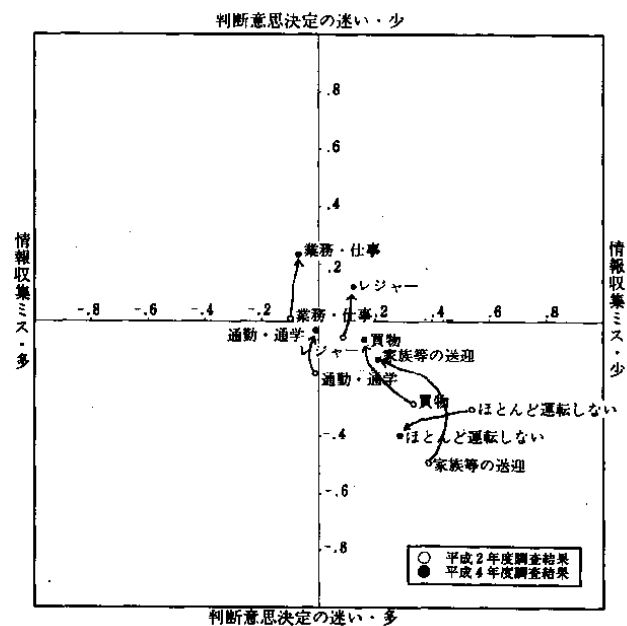


図 4-5-3-20 運転行動に関する因子得点分布
(女性・運転目的別)

⑥ 運転頻度別傾向

運転頻度別に判断意思決定の迷いと、運転操作ミスの因子得点の平均をみたものが図4-5-3-21～22である。判断・意志決定については、おおむね運転頻度が多くなるほど迷いが少ない傾向となっている。運転操作についても同様に運転頻度が多くなるほどミスが少なくなっている。

平成2年度から同4年度にかけての変化を見ると、判断意思決定の迷いについては、いずれの運転頻度でも減少している。運転操作については「ほとんど毎日」や「週に3～4日」といった運転頻度が多いドライバーはミスが多い方向に変化しており、それよりも運転頻度が少ないドライバーはミスが減少する方向に変化している。

なお、「ほとんど運転しない」ドライバーは運転操作ミスが増加する方向に変化している。

情報収集のミスについては（図4-5-3-23～24）、ほとんどの運転頻度でミスが減少する方向に変化しているが、男性の「週に1～2日」や「月に1～2日」、女性では「ほとんど運転しない」についてはミスが増加する方向に変化している。

⑦ 走行距離別傾向

過去1年間の走行距離別に判断意思決定の迷いと、運転操作ミスの因子得点の平均を布置したものが図4-5-3-25～26である。平成2年度から同4年度にかけての変化を見ると、判断意思決定の迷いについてはほとんどの走行距離共に減少する方向に変化している。

運転操作ミスについては、男性では5千km未満と走行距離が短い層を除いて増加する方向に変化している。女性では5千km～1万kmを除いて、いずれもミスが減少している。

情報収集についてみると（図4-5-3-27～28）、男女共に5千km未満と5千km～1万kmの比較的年間走行距離が短いドライバーは情報収集ミスが増加する方向に変化しているが、それ以上の走行距離になると情報収集ミスが減少する方向に変化している。

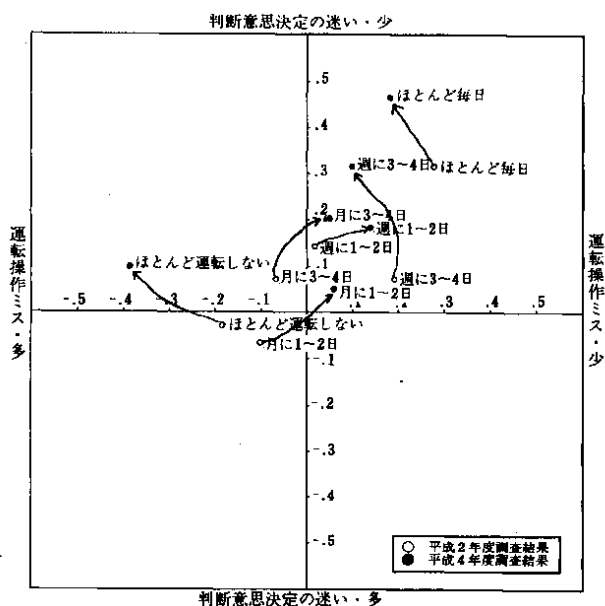


図 4-5-3-21 運転行動に関する因子得点分布
(男性・運転頻度別)

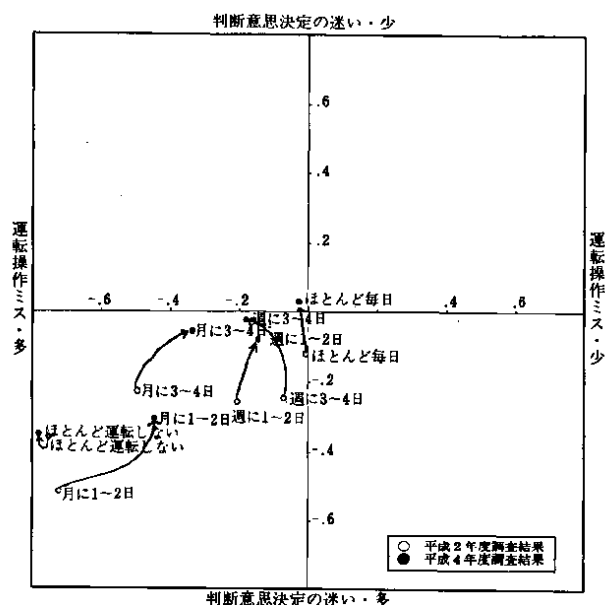


図 4-5-3-22 運転行動に関する因子得点分布
(女性・運転頻度別)

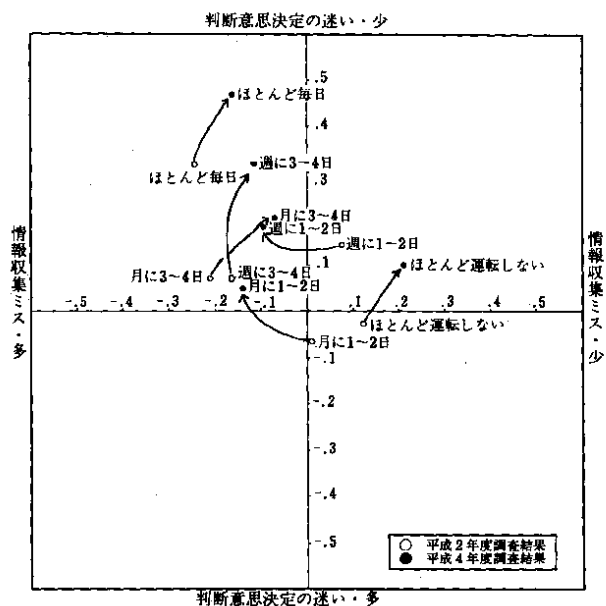


図 4-5-3-23 運転行動に関する因子得点分布
(男性・運転頻度別)

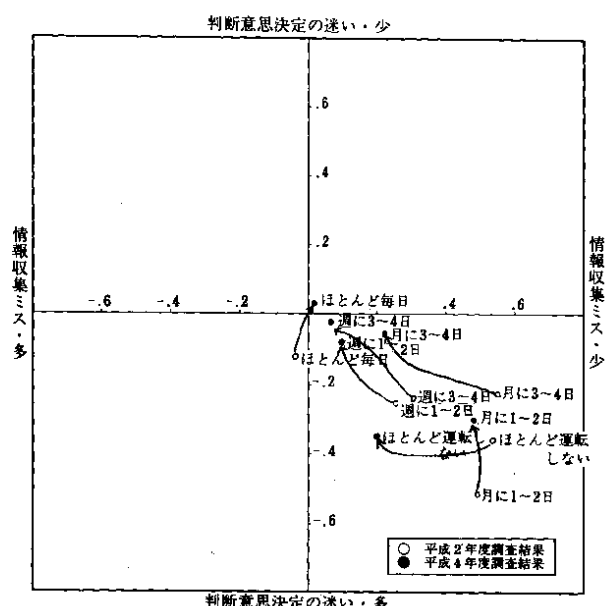


図 4-5-3-24 運転行動に関する因子得点分布
(女性・運転頻度別)

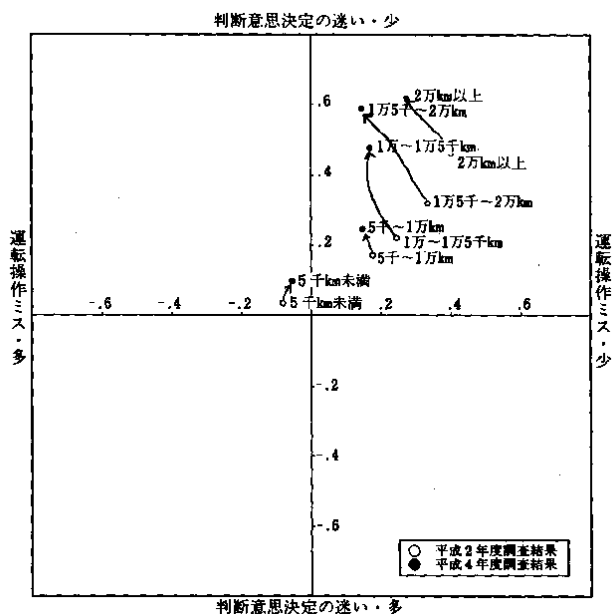


図 4-5-3-25 運転行動に関する因子得点分布
(男性・走行距離別)

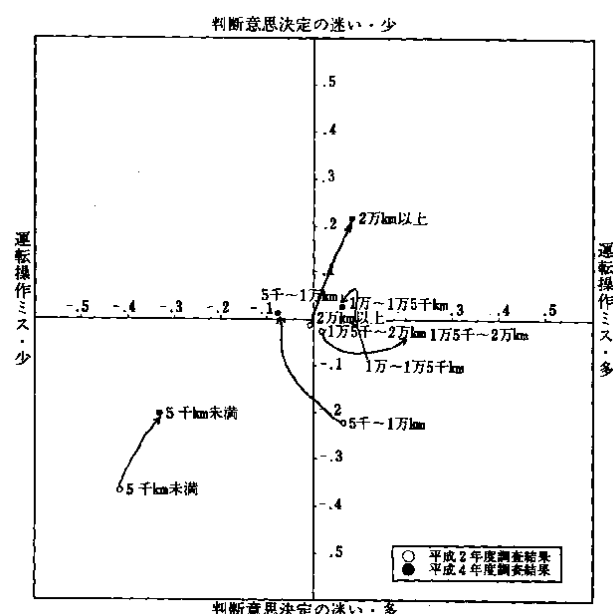


図 4-5-3-26 運転行動に関する因子得点分布
(女性・走行距離別)

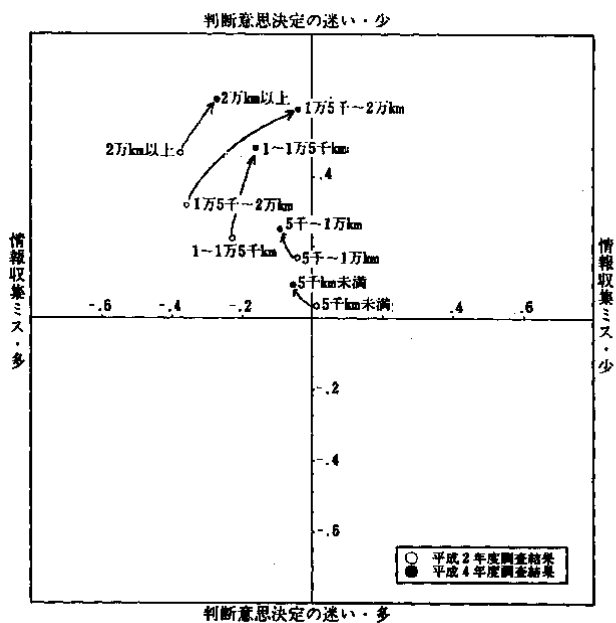


図 4-5-3-27 運転行動に関する因子得点分布
(男性・走行距離別)

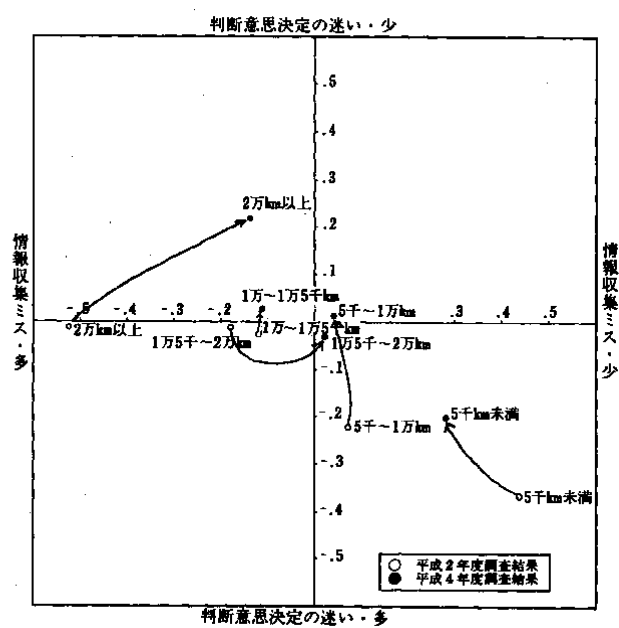


図 4-5-3-28 運転行動に関する因子得点分布
(女性・走行距離別)

4-6 初心運転者のヒヤリ・ハット体験の推移

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経験の有無について質問し、その「経験がある」があると回答した比率は、男性で初心時の17.7%に対して、2年後は13.0%と4.7%低下しており、またそれは加齢とともに僅かに減少する傾向が見られる。これに対して女性は、初心時の10.1%に対し、2年後は7.4%と2.7%の低下で、男性同様加齢による減少傾向がみられる（図4-6-1-1）。

また、ヒヤリ・ハット体験の有無について、前回（初心運転者）と今回（2年後）との関係性を見る。男性について前回「経験はない」とした者のうちの88.4%は今回も「ない」と回答しているのに対し、前回「経験がある」とした者の22.5%（約5人に1人の割合）は今回も「ある」と回答している。女性も男性同様で各々92.2%、19.8%（約5人に1人の割合）であった（図4-6-1-2）。

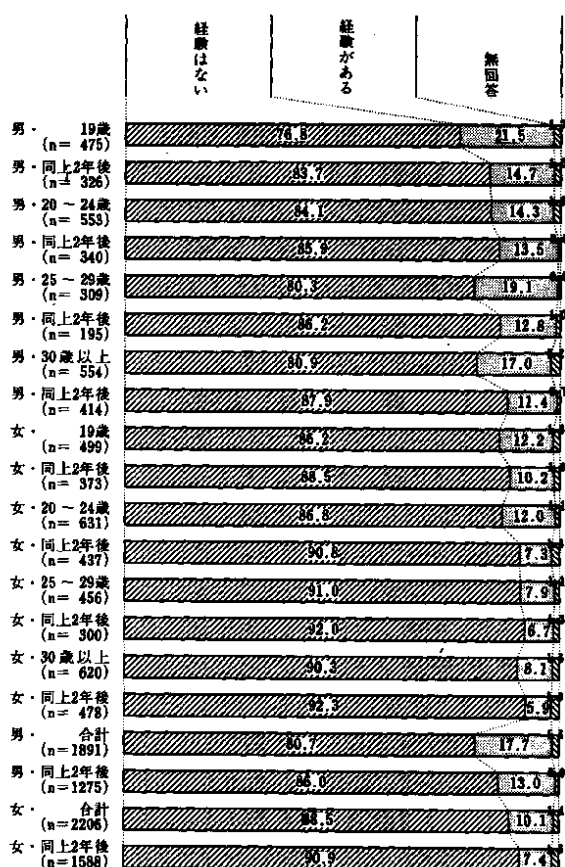


図4-6-1-1 性・年齢・調査年別ヒヤリ・ハット体験の有無（カーブでの対向車線へのはみだし）

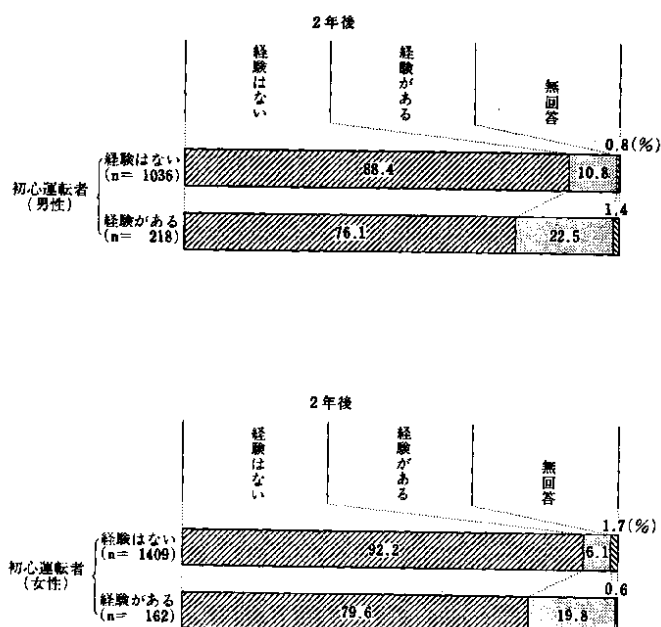


図4-6-1-2 調査年別ヒヤリ・ハット体験の関係（カーブでの対向車線へのはみだし）

次に、ヒヤリ・ハットの原因を男性についてみると、初心時の第1原因である「スピードオーバー（スピードの出し過ぎ）」が、38.6%に対して2年後は33.1%（第1原因）と5.5%低下し、初心時の第2原因「相手のセンターオーバー」が13.8%に対して、2年後は15.1%（第3原因）と1.3%増加し、初心時の第3原因「ハンドル操作ミス」が11.4%に対して、2年後は10.2%（第4原因）と1.2%低下している。2年後の第2原因の「わき見」が16.9%と初心時の10.8%（第4原因）に比べて6.1%増加の傾向が見られた。

同様に女性についてみると、初心時の第1原因である「スピードオーバー」が29.1%に対して、2年後は22.0%（第1原因）と7.1%低下し、第2原因「ハンドル操作ミス」が20.6%に対し、2年後は22.0%（第2原因）と1.4%増え、第3原因「相手のセンターオーバー」が14.3%に対して、2年後は22.0%（第3原因）と7.7%増加の傾向が見られた（図4-6-1-3）。

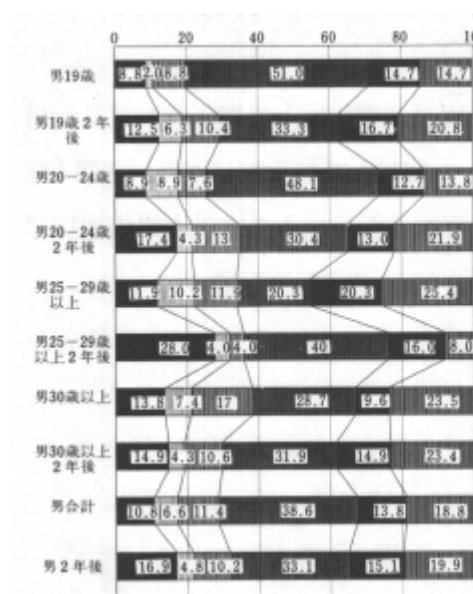


図 4-6-1-3 (1) 男性・年齢・調査年別ヒヤリ・ハット体験の原因（カーブでの対向車線へのはみだし）

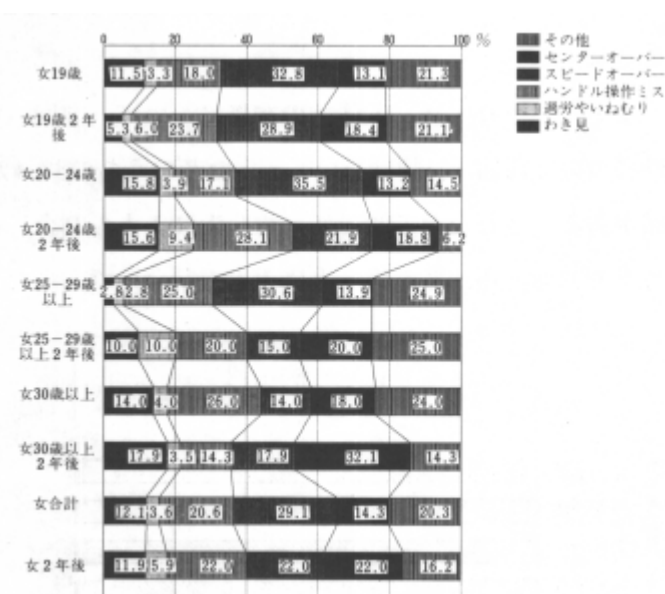


図 4-6-1-3 (2) 女性・年齢・調査年別ヒヤリ・ハット体験の原因（カーブでの対向車線へのはみだし）

(2) 急ブレーキをかけてスリップしそうになった

「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・ハットした「経験がある」との回答は、男性の初心時が35.7%に対し、2年後は32.6%で3.1%低下し、加齢に伴って下がる傾向が見られる。これに対して、女性では、初心時の16.3%に対し、2年後は18.6%と2.3%増えているが、加齢により低下する傾向は男性と同様である（図4-6-1-4）。

また、ヒヤリ・ハット体験について、調査年別にみると、男性では、前回「経験はない」とした者のうち74.9%は、今回も「ない」としているのに対して、前回に「経験がある」とした者の49.8%（約2人に1人の割合）は、今回も「ある」としている。女性は、各々84.1%、42.7%（約2.5人に1人の割合）であった（図4-6-1-5）。

次に、ヒヤリ・ハットの原因を、男性についてみると、初心時の第1原因「スピードオーバー」が22.9%に対して、2年後は21.9%（第1原因）と1.0%低下し、同じく第2原因「相手の急ブレーキ」が12.3%に

対して、2年後は15.9%（第3原因）と3.6%増え、第3原因「相手の割り込み」が12.0%に対し、2年後は15.6%（第2原因）と3.6%増加している。

女性については、初心時の第1原因「スピードオーバー」が18.7%に対して、2年後は18.9%（第1原因）と変化がなく、同じく第2原因「相手の急ブレーキ」が12.5%に対し、2年後は13.2%（第2原因）と0.7%増えて、第3原因の「わき見」が12.3%に対し、2年後は8.1%（第6原因）と4.2%低下している。

また、2年後の第3原因「相手の割り込み」が13.2%と初心時12.0%（第4原因）に対して1.2%増加している。

なお、第1原因の「スピードオーバー」を年齢別にみると、20～24歳で18.6%が26.3%と7.7%の増加となっている。第3原因の「わき見」は19歳で、19.5%が10.1%と9.4%も低下している（図4-6-1-6）。

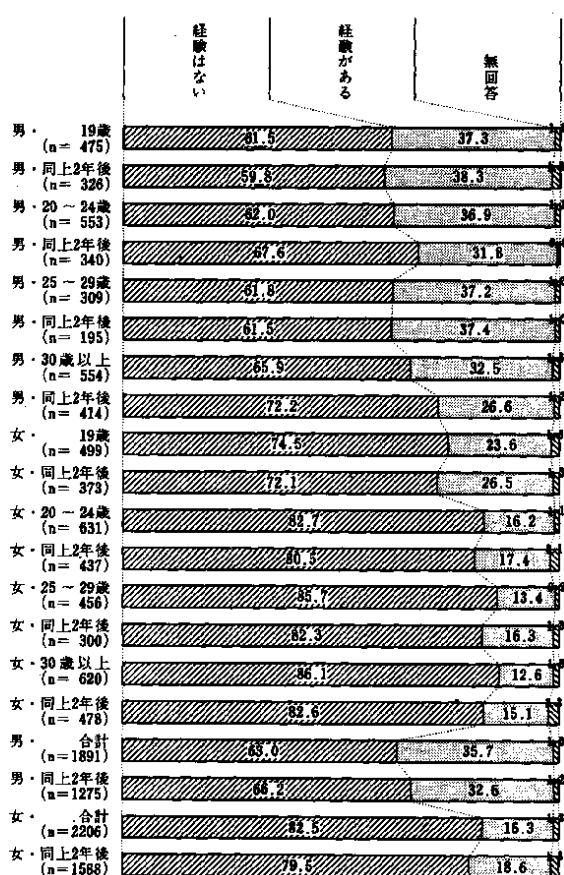


図 4-6-1-4 性・年齢・調査年別ヒヤリ・ハット体験の有無（急ブレーキでのスリップ）

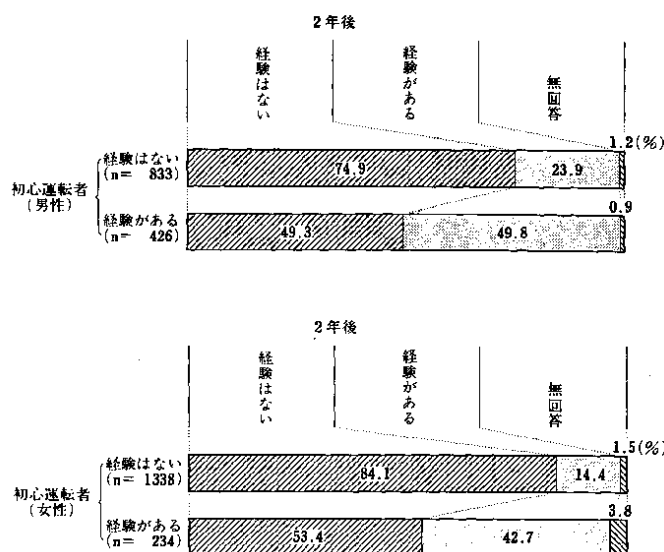


図 4-6-1-5 調査年別ヒヤリ・ハット体験の関係（急ブレーキでのスリップ）

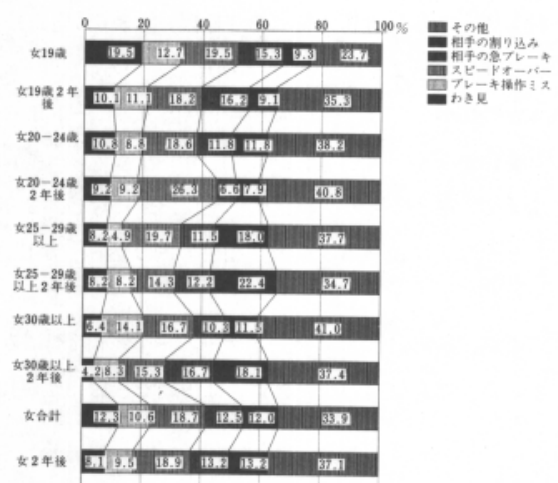
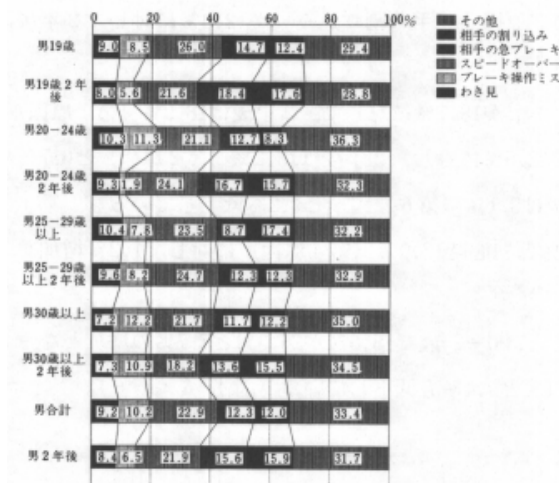


図 4-6-1-6 (1) 男性・年齢・調査年別ヒヤリ・ハット体験の原因 (急ブレーキでのスリップ)

図 4-6-1-6 (2) 女性・年齢・調査年別ヒヤリ・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なった

「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、その「経験がある」と回答した男性の比率は、初心時の30.1%に対し、2年後は25.3%と4.8%下がり、年齢層別にみると、25～29歳で39.2%が26.7%と12.5%も低下し顕著となっている。これに対して、女性は初心時の25.2%に対して、2年後は22.4%と2.8%低下し、年齢の増加とともに減少している（図4-6-1-7）。

また、ヒヤリ・ハット体験について前回と今回の関係をみると、男性の前回に「経験はない」とした者のうち80.1%は今回も「ない」としているのに対して、前回「経験がある」とした者の40.4%（約2.5人に1人の割合）が今回も「ある」としている。女性は各々81.8%、39.6%（2.5人に1人の割合）であった（図4-6-1-8）。

次に、ヒヤリ・ハットの原因を男性についてみると、初心時の第1原因「わき見」が51.7%、に対して、2年後は49.1%（第1原因）と2.6%低下し、同じく第2原因「車間の詰め過ぎ」が8.3%に対して、2年後は12.1%と3.8%増加し、第3原因の「相手の急ブレーキ」が6.7%に対して、2年後は、7.8%（第4原因）と1.1%増加の傾向を示している。

また、2年後の第3原因「他車速度判断ミス」は、9.0%と初心時6.0%（第5原因）に比べて3.0%増加している。第1原因の「わき見」を年齢層別にみると、全体的には下がる傾向にあるが、25～29歳では6.3%も増加している。

女性については、初心時の第1原因である「わき見」が43.7%に対し、2年後は、54.5%と10.8%増加し、第2原因「ブレーキ操作ミス」が10.6%に対し、2年後は4.8%（第6原因）と5.8%下げ、第3原因「車間の詰め過ぎ」が9.9%に対し、2年後は7.3%（第4原因）と2.6%低下し、これに対し、2年後の第2原因「他

車速度判断ミス」は7.7%が9.3%と1.6%増え、第3原因の「相手の急ブレーキ」は6.7%が9.0%と2.3%増加している（図4-6-1-9）。

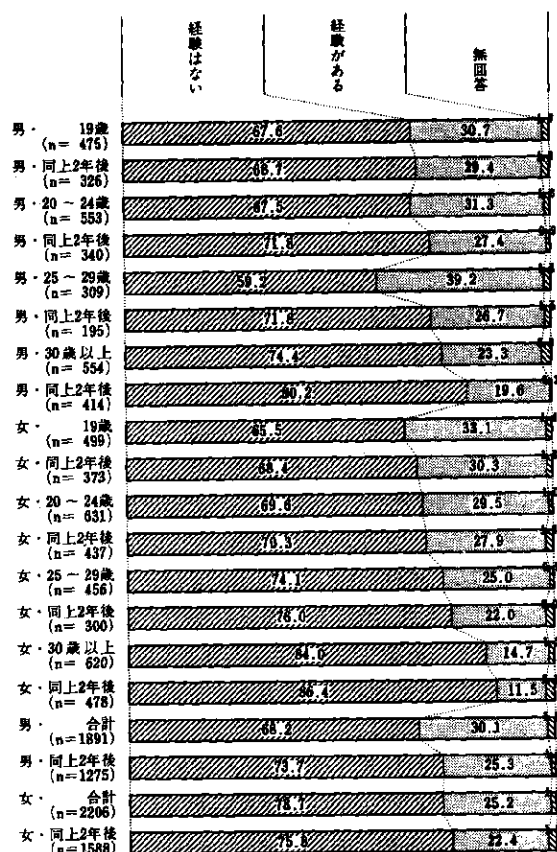


図4-6-1-7 性・年齢・調査年別ヒヤリ・ハット体験の有無（駐車中の車への追突）

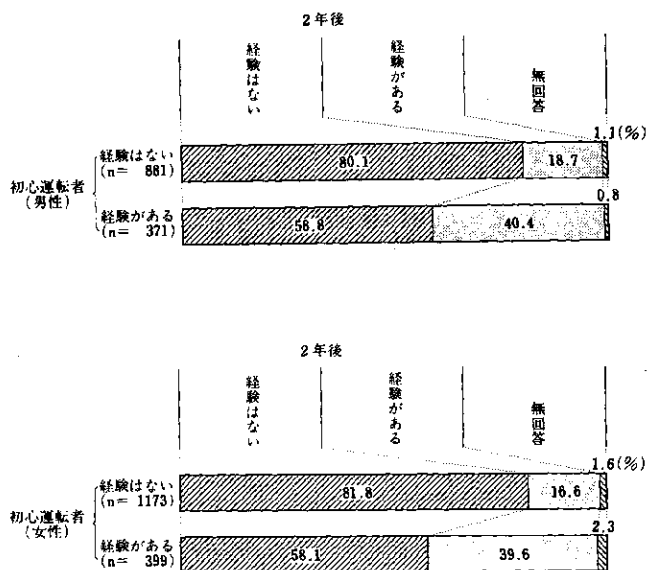


図4-6-1-8 調査年別ヒヤリ・ハット体験の関係（駐車中の車への追突）

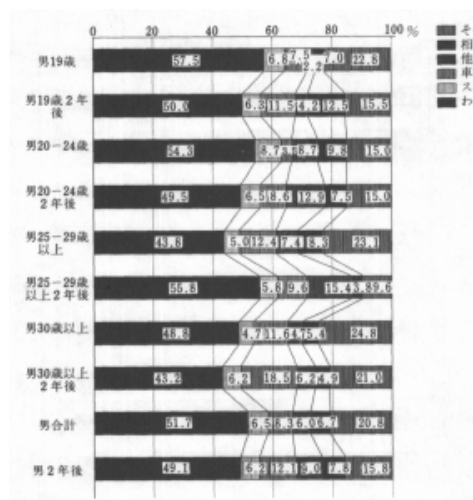


図4-6-1-9 (1) 男性・年齢・調査年別ヒヤリ・ハット体験の原因（駐車中の車への追突）

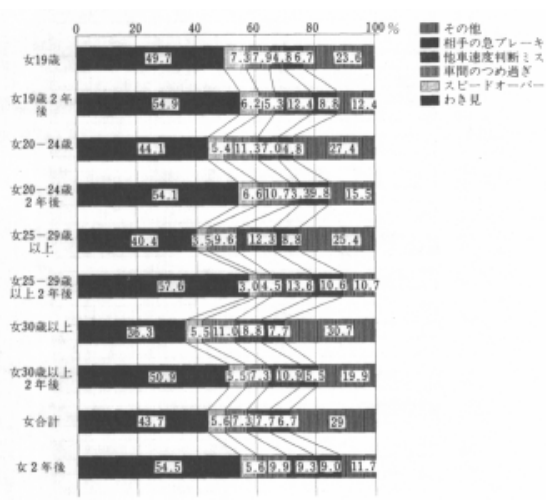


図4-6-1-9 (2) 女性・年齢・調査年別ヒヤリ・ハット体験の原因（駐車中の車への追突）

(4) 走行中の車へ接近して追突しそうになった

「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」との男性の回答は、初心時の24.1%に対して、2年後は20.5%と3.6%低下し、年齢層との関係でみると、30歳以上で7.0%低下し顕著である。女性は、初心時19.9%に対して、2年後は17.6%と2.3%低下している（図4-6-1-10）。

また、ヒヤリ・ハット体験について前回と今回の関係をみると、男性の前回「経験はない」とした者のうち84.1%は今回も「ない」としているのに対し、前回「経験がある」とした者の39.5%（約2.5人に1人の割合）は今回も「ある」としている。女性は各々85.0%、33.9%（約3人に1人の割合）であった（図4-6-1-11）。

次に、ヒヤリ・ハットの原因を男性についてみると、初心時の第1原因「車間のつめ過ぎ」が32.0%に対して、2年後は25.6%と6.4%低下し、第2原因である「わき見」は19.5%に対して、2年後は23.3%と3.8%の増加、第3原因の「相手の急ブレーキ」が14.9%に対して、2年後は16.8%と1.9%増加している。

女性は、初心時の第1原因「車間のつめ過ぎ」が26.1%に対して、2年後は24.3%で1.8%低下し、同じく第2原因の「わき見」が21.6%に対して、2年後は23.9%と2.3%増加し、第3原因「相手の急ブレーキ」が15.2%に対して、2年後は18.6%と3.4%増加している（図4-6-1-12）。

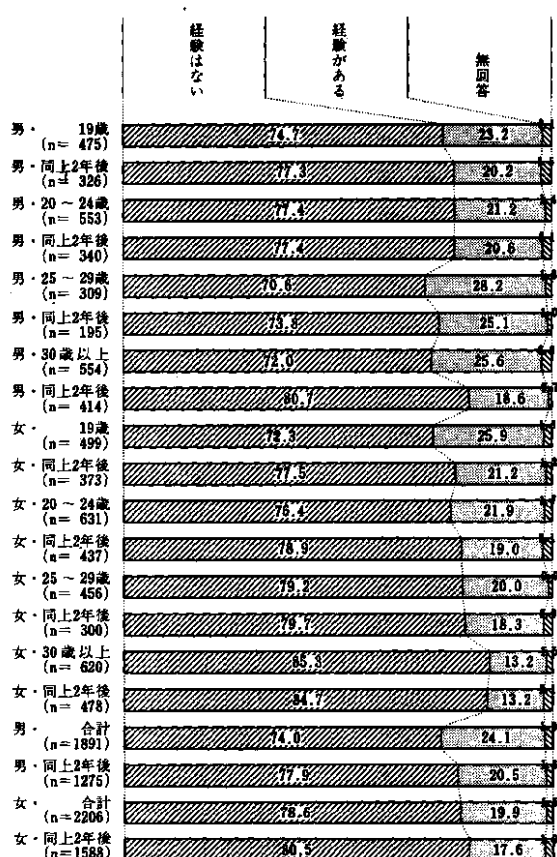


図4-6-1-10 性・年齢・調査年別ヒヤリ・ハット体験の有無（走行中の車への追突）

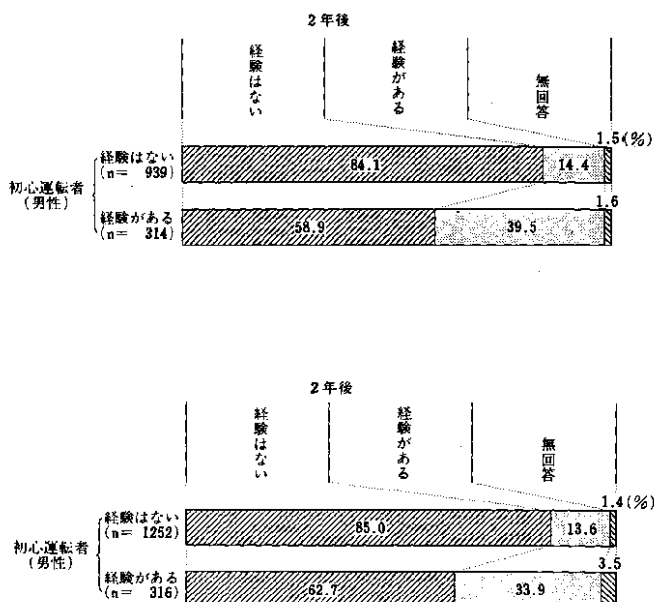


図4-6-1-11 調査年別ヒヤリ・ハット体験の関係（走行中の車への追突）

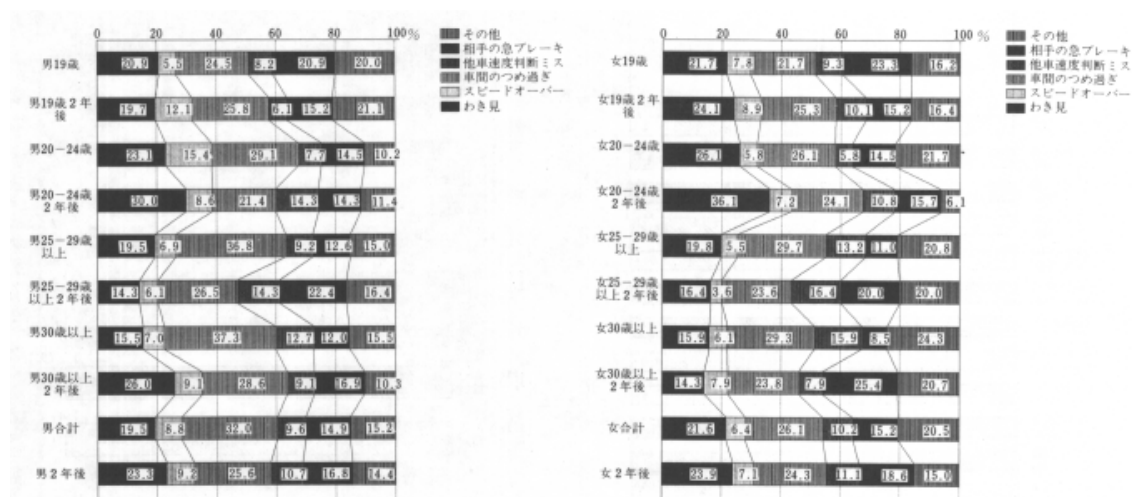


図 4-6-1-12 (1) 男性・年齢・調査年別ヒヤリ・ハット体験の原因 (走行中の車への追突) 図 4-6-1-12 (2) 女性・年齢・調査年別ヒヤリ・ハット体験の原因 (走行中の車への追突)

(5) 追越し中に対向車がきて事故になりそうになった

「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」について、ヒヤリ・ハット「経験がある」とした男性の回答比率は、初心時の12.1%に対して、2年後は9.2%と2.9%下げ、加齢とともに大きく低下する傾向が見られ、30才以上では8.0%まで低下している。一方、女性は初心時5.0%に対して2年後は4.4%と0.6%低下し、年齢層による差は小さい(図4-6-1-13)。

また、ヒヤリ・ハット体験について前回と今回の関係をみると、男性の前回「経験はない」と回答した者のうち91.1%は今回も「ない」としているのに対して、前回「経験がある」とした者の21.1%(約5人に1人の割合)が今回も「ある」としている。女性では各々95.0%、24.4%(約4人に1人の割合)であった(図4-6-1-14)。

次に、ヒヤリ・ハットの原因を男性についてみると、初心時の第1原因「他車速度判断ミス」が48.0%に対して、2年後は50.4%と2.4%増加し、第2原因の「追越禁止を無視」が11.4%に対して、2年後は5.1%(第5原因)と6.3%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6.6%に対して、2年後は1.7%(第8原因)と4.9%も減少し、2年後の第2原因「スピードオーバー」は5.2%が8.5%と3.3%増加し、同じく第3原因「相手が譲るとの判断」は3.9%が6.8%と2.9%増加している。

女性については、初心時の第1原因「他車速度判断ミス」が55.9%に対して、2年後は48.6%と7.3%も低下し、第2原因「相手の割り込み」が8.1%に対して、2年後は5.7%(第3原因)と2.4%低下し、第3原因「その他自分のミス」が5.4%が1.4%と4.0%低下し、2年後の第2原因「相手が譲るとの判断」が1.8%が8.6%と6.8%も増加している(図4-6-1-15)。

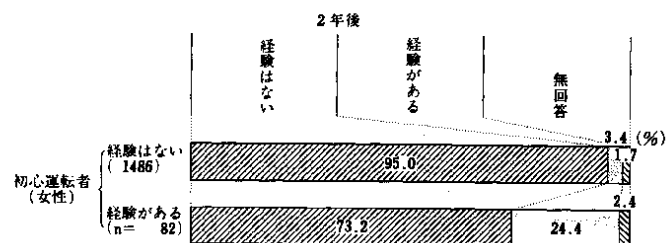
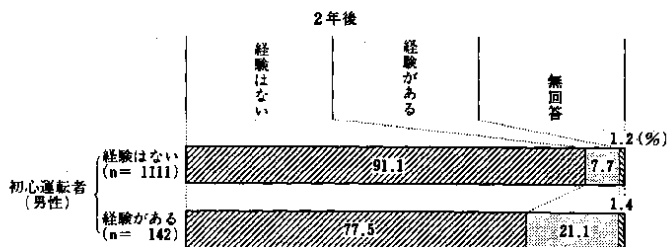
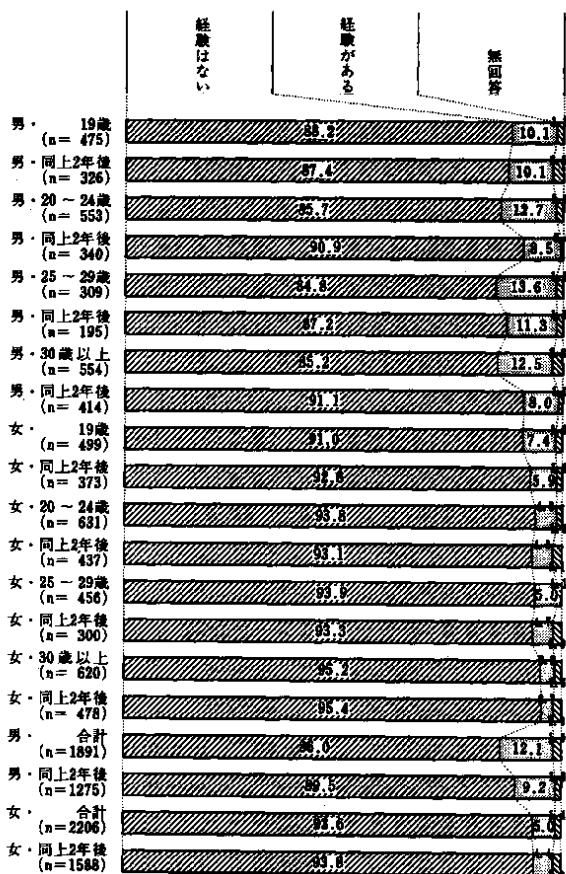


図 4-6-1-13 性・年齢・調査年別ヒヤリ・ハット体験の有無 (追越中の対向車の出現) 図 4-6-1-14 調査年別ヒヤリ・ハット体験の関係 (追越中の対向車の出現)

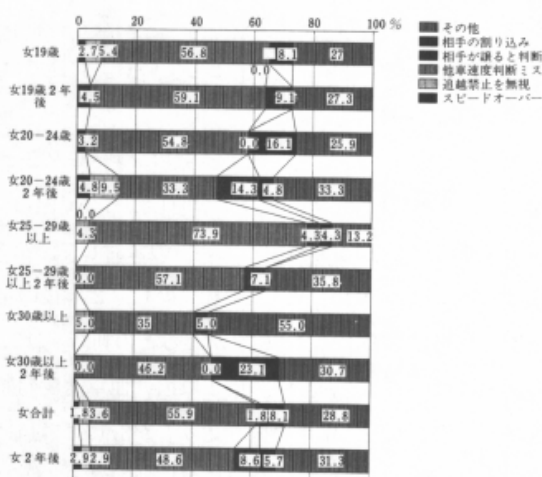
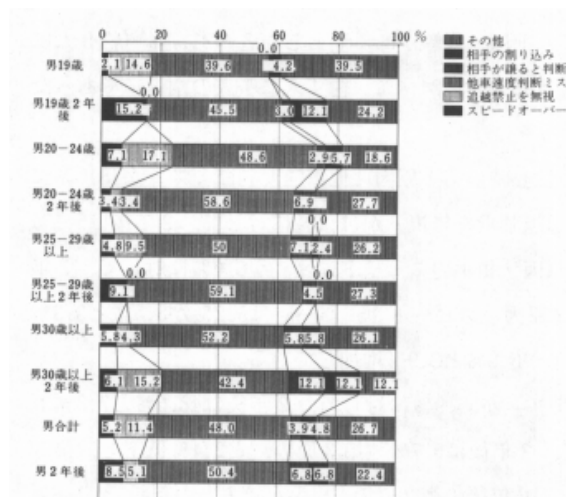


図 4-6-1-15 (1) 男性・年齢・調査年別ヒヤリ・ハット体験の原因 (追越中の対向車の出現) 図 4-6-1-15 (2) 女性・年齢・調査年別ヒヤリ・ハット体験の原因 (追越中の対向車の出現)

(6) 車線変更時後続車を確認ミス

「車線変更したら後ろから車が来ていて事故になりそうになったこと」について、ヒヤリ・ハットの「経験がある」と回答した男性は、初心時20.4%に対して2年後は18.8%と1.6%低下し、30歳以上では4.4%も低下して顕著である。女性は、初心運転者20.9%に対して、2年後は17.1%と3.8%低下し、20歳以上の全年齢層で4.5～4.8%も低下している（図4-6-1-16）。

また、ヒヤリ・ハット体験について前回と今回の関係をみると、男性が前回「経験はない」とした者のうち84.2%は今回も「ない」としているのに対して、前回「経験がある」とした者の33.8%（約3人に1人の割合）は今回も「ある」と回答している。女性は各々85.5%、32.5%（約3人に1人の割合）であった。（図4-6-1-17）

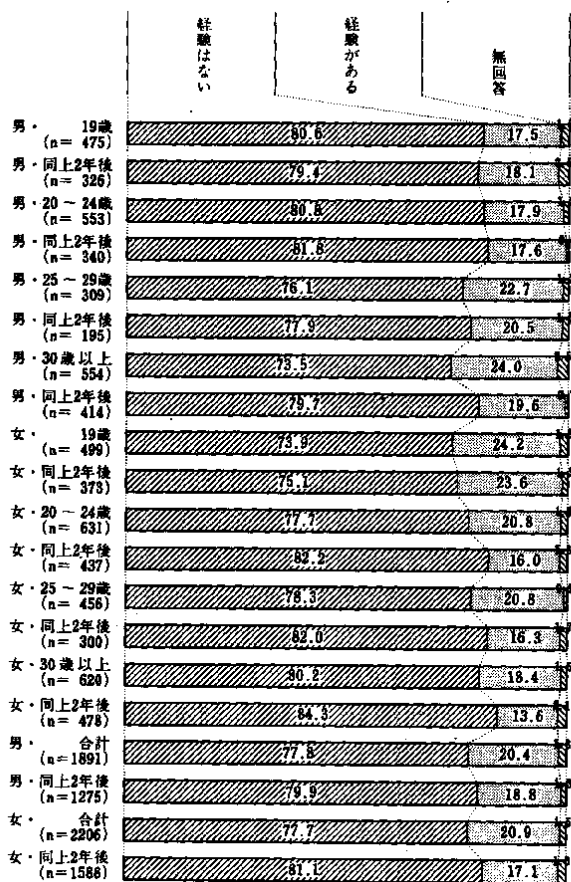


図4-6-1-16 性・年齢・調査年別ヒヤリ・ハット体験の有無（車線変更時に後続車を確認ミス）

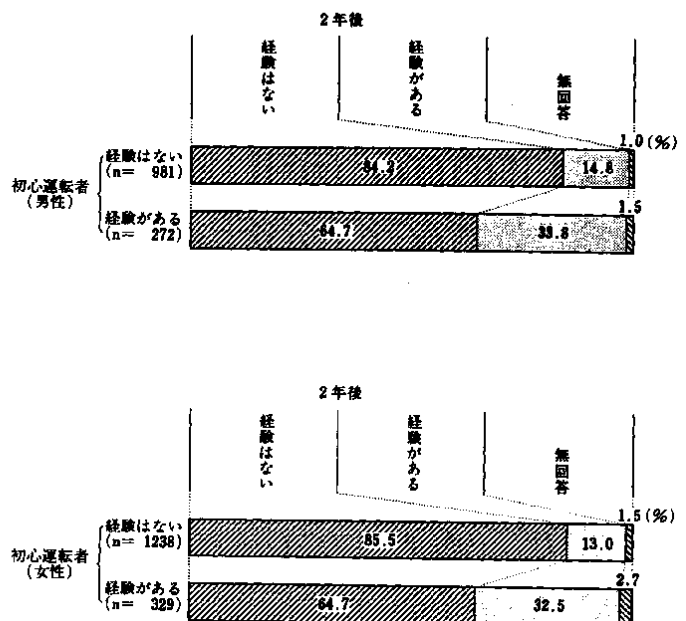


図4-6-1-17 調査年別ヒヤリ・ハット体験の関係（車線変更時に後続車を確認ミス）

次に、ヒヤリ・ハットの原因を男性についてみると、初心時の第1原因「後方確認のミス」が61.0%に対して、2年後は61.7%と0.7%増加し、第2原因「他車速度判断ミス」がいずれも11.7%と変化がなく、第3原因「相手の割り込み」が6.8%に対して、2年後は5.4%（第4原因）と1.4%低下し、2年後の第3原因「相手のスピード違反」は6.5%が8.3%と1.8%増加している。

女性についてみると、初心時の第1原因「後方確認のミス」が60.7%に対して2年後も同じで変化がなく、第2原因の「他車速度判断ミス」が17.4%に対して、2年後は15.4%と2.0%低く、第3原因「相手が譲ると判断」が6.7%に対して、2年後は5.9%（第4原因）と2.9%低下し、2年後の第3原因「相手の割り込み」は5.4%が9.9%と4.5%増加している（図4-6-1-18）。

(7) 出合頭事故になりそうになった

「交差点で出合頭に事故になりそうになったこと」のヒヤリ・ハットの「経験がある」と回答した男性は、初心時の21.7%に対して、2年後は18.3%と3.4%低下し、特に25～29歳で6.0%も顕著に減少した。女性では、初心時13.5%に対して2年後は12.3%と1.2%減少している。（図4-6-1-19）。

また、ヒヤリ・ハット体験について前回と今回の関係をみると、男性が前回調査で「経験はない」とした者のうち84.8%は、今回も「ない」としているのに対して、前回「経験がある」とした者の34.0%（約3人に1人の割合）は、今回も「ある」としている。女性では各々88.6%、27.5%（約4人に1人の割合）であった（図4-6-1-20）。

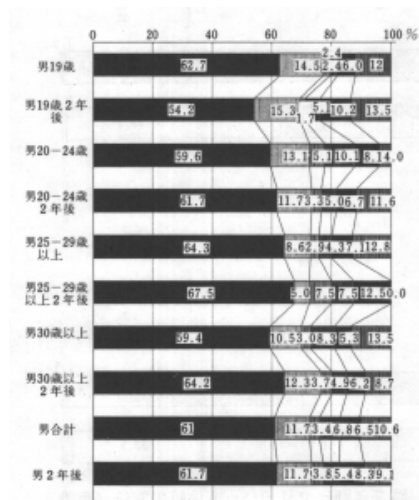


図 4-6-1-18 (1) 男性・年齢・調査年別ヒヤリ・ハット体験の原因（車線変更時に後続車を確認ミス）

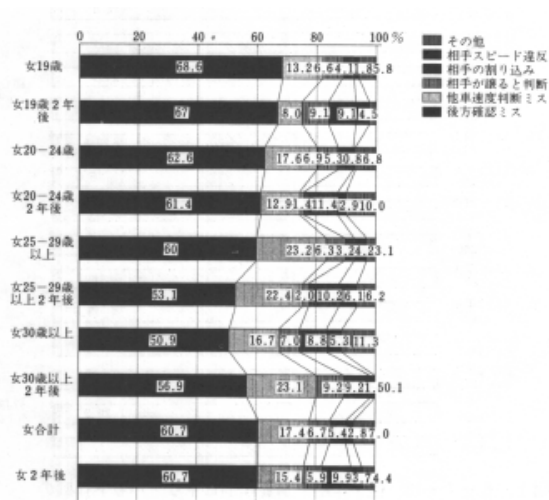


図 4-6-1-18 (2) 女性・年齢・調査年別ヒヤリ・ハット体験の原因（車線変更時に後続車を確認ミス）

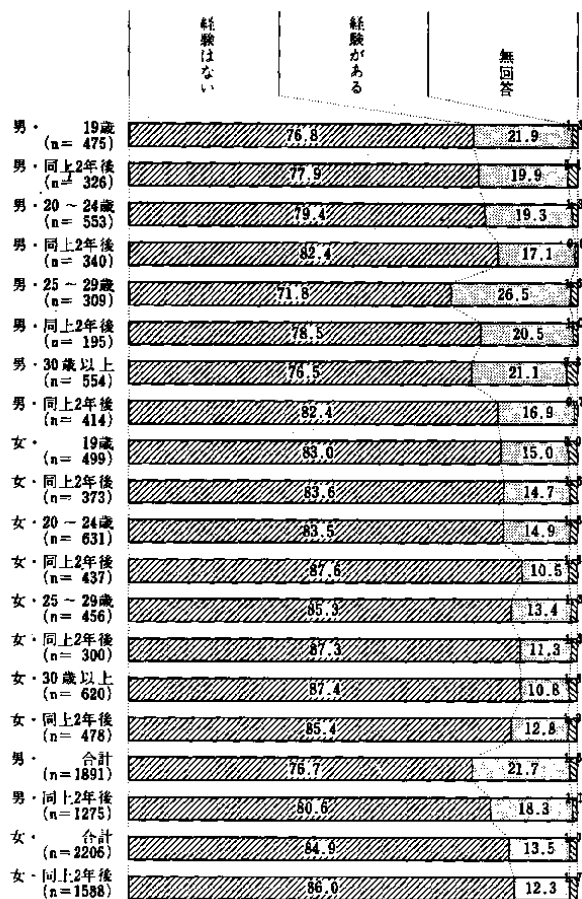


図 4-6-1-19 性・年齢・調査年別ヒヤリ・ハット体験の有無（出合頭事故）

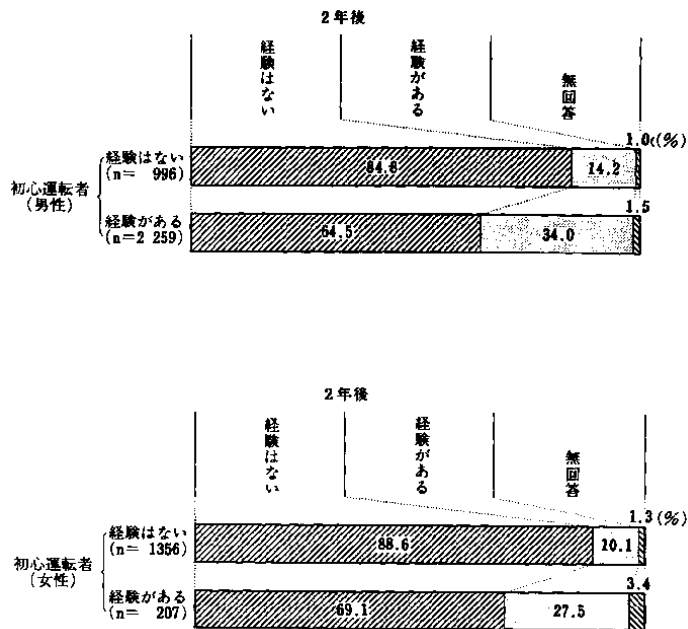


図 4-6-1-20 調査年別ヒヤリ・ハット体験の関係（出合頭事故）

次に、ヒヤリ・ハットの原因をみると、男性では、初心時の第1原因「相手の一時不停止」が33.4%に対して、2年後は38.2%と4.8%増加し、同じく第2原因「自分の一時不停止」が12.4%に対して、2年後は8.2%（第4原因）と4.2%低下し、第3原因の「相手が譲ると判断」は11.5%に対して、2年後は12.4%（第2原因）と0.9%増加し、2年後の第3原因「相手の割り込み」は7.1%が9.4%と2.3%増加している。

女性については、初心時の第1原因「相手の一時不停止」が23.9%に対して、2年後は29.1%と5.2%増加し、第2原因「相手が譲ると判断」が14.5%に対して12.8%と1.7%低下し、同じく第3原因「自分の一時不停止」が11.1%に対して2年後は6.6%と4.5%も低下し、2年後の第3原因「他車速度判断ミス」が9.8%から9.7%とほとんど変化はない（図4-6-1-21）。

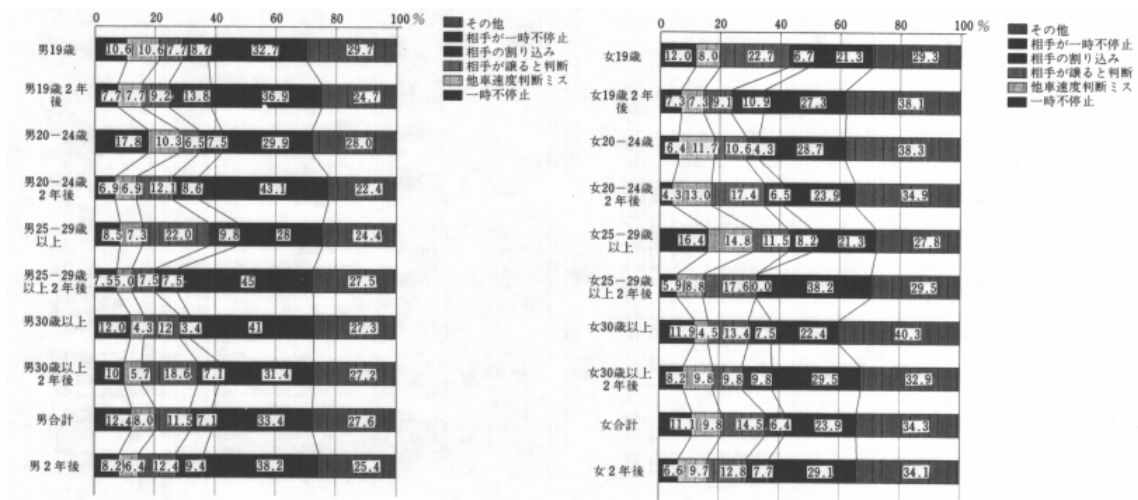


図 4-6-1-21 (1) 男性・年齢・調査年別ヒヤリ・ハット 体験の原因 (出合頭事故) 図 4-6-1-21 (2) 女性・年齢・調査年別ヒヤリ・ハット 体験の原因 (出合頭事故)

4-6-2 ヒヤリ・ハット体験の特徴

(1) ヒヤリ・ハット体験の頻度

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たが、ここでは「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、男性の初心時で経験ありと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35.7%、次いで「信号待ちや駐車中の車に追突しそうになったこと」が30.1%、「走っている前の車に接近しすぎて、追突しそうになったこと」が24.1%の順で、3人に1人または4人に1人の割合で経験している。それに対して、2年後には「急ブレーキをかけてスリップしそうになったこと (32.6%)」、「信号待ちや駐車中の車に追突しそうになったこと (25.3%)」、「走っている前の車に接近しすぎて、追突しそうになったこと (20.5%)」の順で、3人に1人から5人に1人の割合で経験しており全質問項目について、2年後のほうが比率が低下している。また、初心時と2年後との差が最も大きいのは「信号待ちや駐車中の車に追突しそうになったこと」で4.8%低下し、次いで、「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」が4.7%の低下し、「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3.6%の低下の順であり、逆に差の最も小さいのは「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」の1.6%の低下となっている。

女性の初心時で「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」

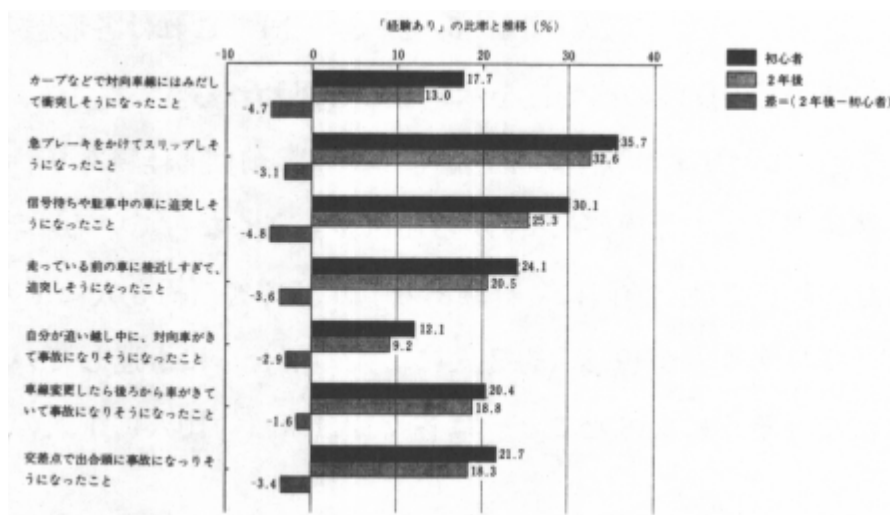


図4-6-2-1 ヒヤリ・ハット体験の推移(男性)

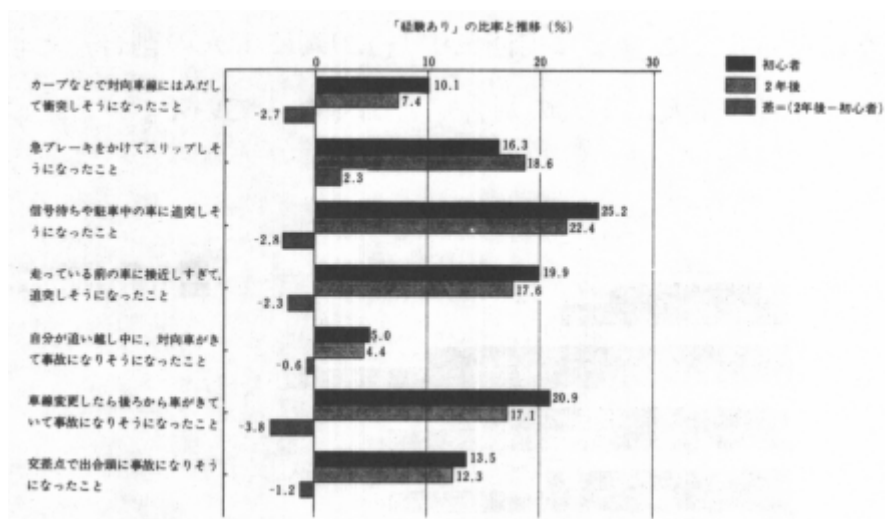


図4-6-2-2 ヒヤリ・ハット体験の推移(女性)

で25.2%、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20.9%、「走っている前の車に接近しすぎて、追突しそうになったこと」が19.9%の順で、4人に1人または5人に1人の割合で経験しており、また2年後と比較すると、「急ブレーキをかけてスリップしそうになったこと」が2.3%の増加であるが、これを除くとすべて減少の傾向を示し、男性の傾向とは異なっている。初心時と2年後との差の大きいのは「車線変更したら後ろから車が来ていて事故になりそうになったこと」で3.8%の低下、「信号待ちや駐車中の車に追突しそうになったこと」で2.8%の低下、「カーブなどで対向車線にはみだして衝突しそうになったこと」で2.7%の低下であり、低下が小さいのは「自分が追越し中に、対向車がきて事故になりそうになったこと」で0.6%の低下であった。

(2) ヒヤリ・ハット体験の前回と今回との関係

ここでは、前回(初心運転者)にヒヤリ・ハット体験の「経験あり」と回答した者のうち今回(2年後)

も「経験あり」と回答した比率についてみる（図4-6-2-3～4）。これは各形態のヒヤリ・ハットに結びつく運転傾向及びその運転場面での危険の感受性を示すものと思われる。

まず、男性についてみると、ヒヤリ・ハットの全形態について、前回「経験あり」の比率よりも、今回「経験あり」のうち今回も「経験あり」の比率が4.8%から15.4%も高くなっている。特に「急ブレーキをかけてスリップしそうになったこと」では、前回に「経験あり」が35.7%（約3人に1人の割合）であったのに対して、このうち今回も「経験あり」が49.8%（約2人に1人の割合）にも達している。また、「自分が追越し中に対向車がきて事故になりそうになったこと」は各々12.1%（約10人に1人の割合）、21.1%（約5人に1人の割合）と低い。

女性についても同様に、ヒヤリ・ハットの全形態について今回も「経験あり」の比率の方が9.7%から26.4%も高く、男性よりも差が大きい。特に「急ブレーキをかけてスリップしそうになったこと」では各々16.3%（約6人に1人の割合）、42.7%（約2.5人に1人の割合）にも達している。また、「自分が追越し中に、対向車がきて事故になりそうになったこと」では前回5.0%（約20人に1人の割合）と低かったのに対し、今回は「経験あり」の比率が24.4%（約4人に1人の割合）と高くなっている。

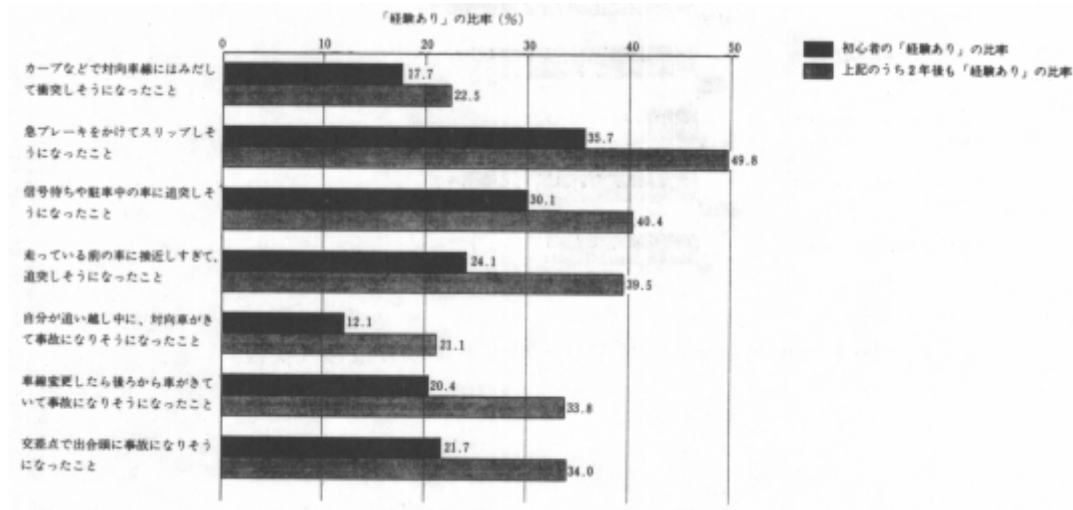


図4-6-2-3 ヒヤリ・ハット体験の前回と今回の関係（男性）

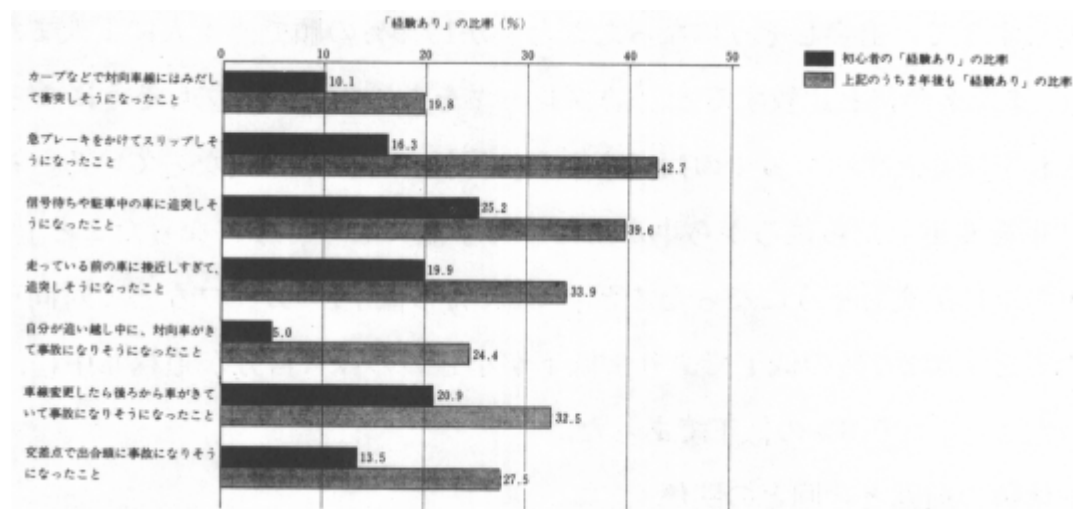


図4-6-2-4 ヒヤリ・ハット体験の前回と今回の関係（女性）

(3) ヒヤリ・ハット体験の原因

各質問項目のヒヤリ・ハット体験:の第1位から第3位までをまとめたものを、男女別に表4-6-2-1、表4-6-2-2に示す。

ヒヤリ・ハット原因の構成率が20%以上を占める原因についてみると、男女ともほぼ同様に、情報収集に関するものとしては「わき見」によって「信号待ちや駐車中の車に追突しそうになった」と「走っている前の車に接近しすぎて、追突しそうになった」、また「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」というヒヤリ・ハットを経験している。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衝突しそうになった」もの、「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」もの、「車間距離の詰め過ぎ」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」もの、「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」もの、「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時と2年後との差が5.0%以上あるものに注目する。男性については、「走っている前の車に接近しすぎて追突しそうになったこと」の第1原因「車間の詰め過ぎ」で2年後に6.4%低下し、「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」の第1原因「スピードオーバー」で5.5%低下している。同じく女性について、「信号待ちや駐車中の車に追突しそうになったこと」の第1原因の「わき見」で2年後には10.8%増加し、「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2年後に5.2%増加しているのに対し、「自分が追越し中に、対向車が来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2年後に7.3%低下し、「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」の第1原因「スピードオーバー」で2年後に7.1%低下している。

表4-6-2-1 ヒヤリ・ハット体験の原因（男性）

質問項目		ヒヤリ・ハットの原因			
		第1位	(%)	第2位	(%)
初心者・2年後		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	初心者	スピードオーバー	(38.6)	相手のセンターオーバー	(13.8)
	2年後	スピードオーバー	(33.1)	わき見	(16.9)
急ブレーキをかけてスリップしそうになったこと	初心者	スピードオーバー	(22.9)	相手の急ブレーキ	(12.3)
	2年後	スピードオーバー	(21.9)	相手の割り込み	(15.9)
信号待ちや駐車中の車に追突しそうになったこと	初心者	わき見	(51.7)	車間の詰め過ぎ	(8.3)
	2年後	わき見	(49.1)	車間の詰め過ぎ	(12.1)
走っている前の車に接近しすぎて、追突しそうになったこと	初心者	車間の詰め過ぎ	(32.0)	わき見	(19.5)
	2年後	車間の詰め過ぎ	(25.6)	わき見	(23.3)
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	初心者	他車速度判断ミス	(48.0)	追越し禁止無視	(11.4)
	2年後	他車速度判断ミス	(50.4)	スピードオーバー	(8.5)
車線変更したら後ろから車がきて事故になりそうになったこと	初心者	後方の確認ミス	(61.0)	他車速度判断ミス	(11.7)
	2年後	後方の確認ミス	(61.7)	他車速度判断ミス	(11.7)
交差点で出合頭に事故になりそうになったこと	初心者	相手の一時不停止	(33.4)	自分の一時不停止	(12.4)
	2年後	相手の一時不停止	(38.2)	相手が譲るとの判断	(12.4)

表4-6-2-2 ヒヤリ・ハット体験の原因（女性）

初心者・2年後		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	初心者	スピードオーバー	(29.1)	ハンドル操作ミス	(20.6)	相手のセンターオーバー	(14.3)	
	2年後	スピードオーバー	(22.0)	ハンドル操作ミス	(22.0)	相手のセンターオーバー	(22.0)	
急ブレーキをかけてスリップしそうになったこと	初心者	スピードオーバー	(18.7)	相手の急ブレーキ	(12.5)	わき見	(12.3)	
	2年後	スピードオーバー	(18.9)	相手の急ブレーキ	(13.2)	相手の割り込み	(13.2)	
信号待ちや駐車中の車に追突しそうになったこと	初心者	わき見	(43.7)	ブレーキ操作ミス	(10.6)	車間の詰め過ぎ	(9.9)	
	2年後	わき見	(54.5)	他車速度判断ミス	(9.3)	相手の急ブレーキ	(9.0)	
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	初心者	車間の詰め過ぎ	(26.1)	わき見	(21.6)	相手の急ブレーキ	(15.2)	
	2年後	車間の詰め過ぎ	(24.3)	わき見	(23.9)	相手の急ブレーキ	(18.6)	
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	初心者	他車速度判断ミス	(55.9)	相手の割り込み	(8.1)	その他自分のミス	(5.4)	
	2年後	他車速度判断ミス	(48.6)	相手が譲るとの判断	(8.6)	相手の割り込み	(5.7)	
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	初心者	後方の確認ミス	(60.7)	他車速度判断ミス	(17.4)	相手が譲るとの判断	(6.7)	
	2年後	後方の確認ミス	(60.7)	他車速度判断ミス	(15.4)	相手の割り込み	(9.9)	
交差点で出合頭に事故になりそうになったこと	初心者	相手の一時不停止	(23.9)	相手が譲るとの判断	(14.5)	自分の一時不停止	(11.1)	
	2年後	相手の一時不停止	(29.1)	相手が譲るとの判断	(12.8)	他車速度判断ミス	(9.7)	

また、ヒヤリ・ハット体験の原因を自分側の原因と相手側の原因に分け、初心時と2年後の推移を男女別に図4-6-2-5～6に示す。ただし、ここでは原因についての無回答を除いた構成率を使っている。

男性の初心時（前回調査）で自分側の原因の割合は、「信号待ちや駐車中の車に追突しそうになったこと」が90.5%と最も高く、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84.5%、「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」が82.7%であり、これに対して「交差点で出合頭に事故になりそうになったこと」が47.6%と低くなっている。次に2年後と比較すると、「急ブレーキをかけてスリップしそうになったこと」は、自分の原因が7.7%（66.8%→59.1%）低下し、次いで「交差点で出合頭に事故になりそうになったこと」は、7.2%（47.6%→40.4%）低下しているのに対して、「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」は2.5%（82.7%→85.2%）増加している。相手の原因はこれと全く逆の傾向を示している。

また、女性について自分側の原因の割合は、ヒヤリ・ハット体験の全形態で男性と似た傾向にあるが、「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」が6.1%（男性84.5%、女性90.6%）、「交差点で出合頭に事故になりそうになったこと」が5.8%（男性47.6%、女性53.4%）女性の方が高くなっているが、これに対して「走っている前の車に接近し過ぎて、追突しそうになったこと」では5.0%（男性79.5%、女性74.5%）女性の方が低くなっている。次に2年後と比較すると、「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」は自分の原因が10.1%（81.9%、→71.8%）低下し、次いで「交差点で出合頭に事故になりそうになったこと」は9.4%（53.4%→44.0%）低下しているのに対して、「信号待ちや駐車中の車に追突しそうになったこと」では差が－0.3%（90.1%→89.8%）で変化がみられない。

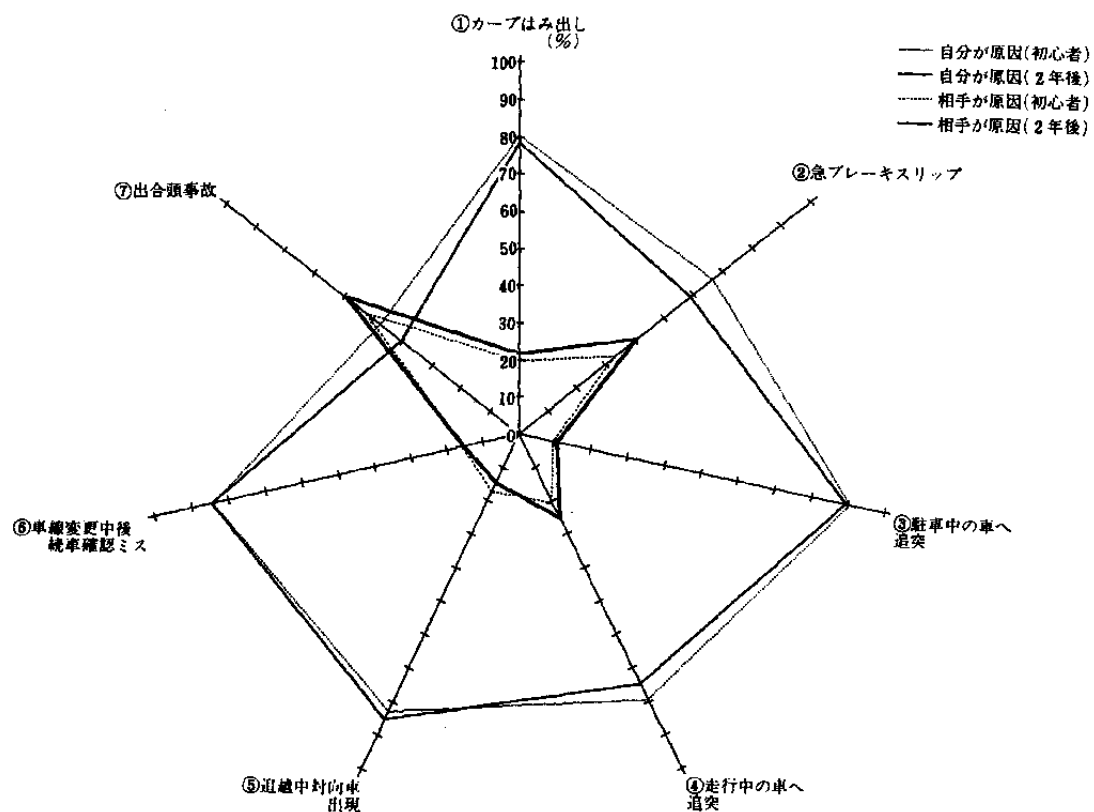


図4-6-2-5 ヒヤリ・ハット体験の原因の自分・相手別の推移 (男性)

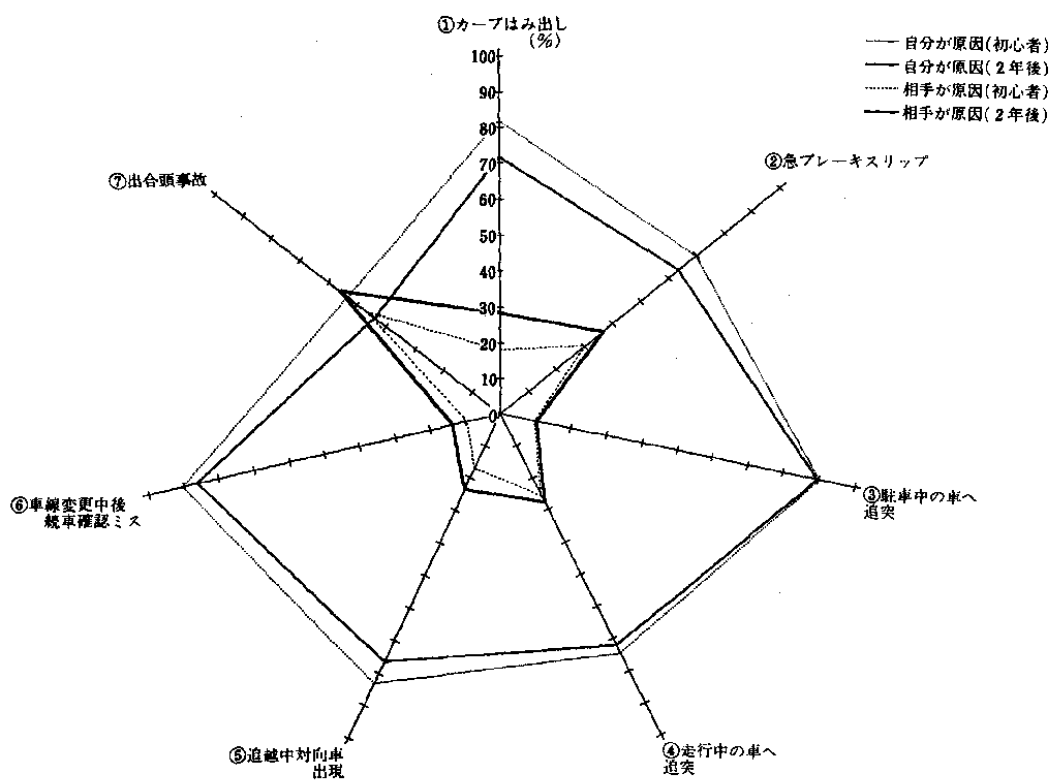


図4-6-2-6 ヒヤリ・ハット体験の原因の自分・相手別の推移 (女性)

4-7 事故・違反の有無別にみた特性

4-7-1 横断的視点からの分析

平成2年度の調査（前回の調査）では、免許取得後1年間の事故、違反の有無とその特徴と差異について報告した。本年度の調査においても、過去1年間（免許取得後3年目）に事故や違反を起こした運転者とそうでない運転者の資料を得たので、本節では、本年度調査データと前回の調査結果とを比較し、初心運転者の意識変化を横断的*1な視点から調べることにした。

***1** 横断的・一時的に異なる段階にある集団または個人を比較して、集団または個人がどのような時間的変化を遂げて行くかを類推する方法。4-7-2で述べる縦断的方法とともに、子供の知能や社会性の年齢的な変化を研究する発達心理学で頻繁に使われる研究手法である。

1 運転者属性

今回の調査で得られたデータを男女別、事故違反別に示したものが次の表のとおりである。平成2年度の調査では、分析対象者の44.2%に事故、違反があり、今回調査では15.9%に事故、違反があった。免許取得直後の運転者は事故や違反に関わる者が多いことが明らかとなった。

(1) 年齢

何れの調査時点においても事故違反群では若い者の占める割合が多い。この傾向は、免許取得3年目の女性において最も顕著で、免許取得後3年の者で事故や違反を経験した者のうち、20代が占める割合は75.0%であるのに対して、事故や違反を経験していない運転者は62.4%となっている（図4-7-1-1）。

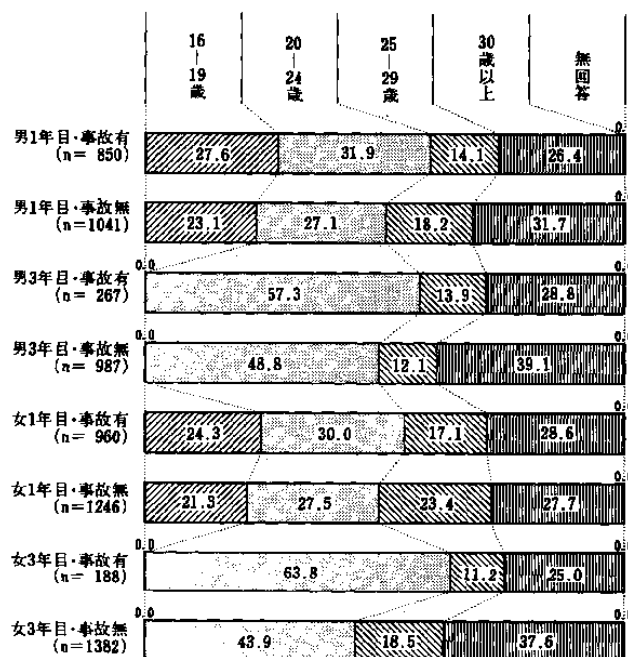


図4-7-1-1 過去1年間の事故違反の有無別年齢

(2) 結婚の有無

前回及び今回の調査とも、事故違反を起こした者に未婚者の割合が高い、この傾向は免許取得3年目の女性運転者において最も顕著である（図4-7-1-2）。

(3) 職業

男性では、前回、今回の調査とも、事故違反のある者となない者との職業構成に差はない。女性は、前回調査においては事故違反なし群に学生の占める割合が多かったのに対して、今回の調査では事故違反なし群に専業主婦の占める割合が高くなっている（図4-7-1-3）。

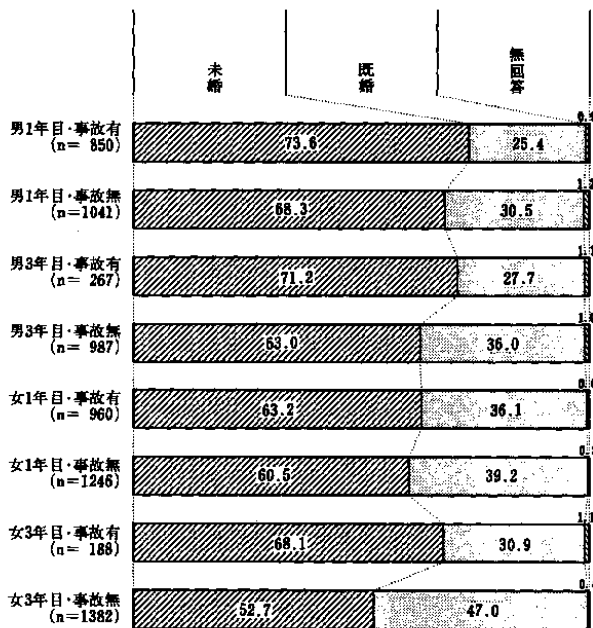


図 4-7-1-2 過去1年間の事故違反の有無別未婚

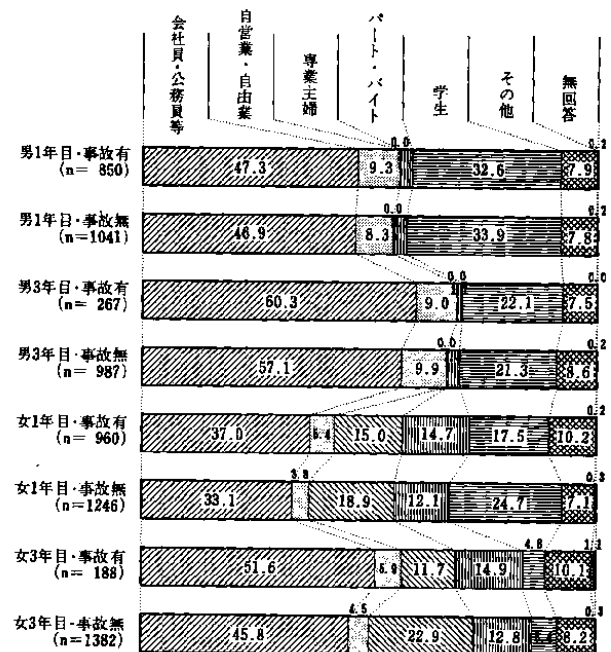


図 4-7-1-3 過去1年間の事故違反の有無別職業

2 運転実態の差異

(1) 運転者群

何れの調査とも、事故違反群に職業運転者など仕事で車を運転する人の割合が高い。また、男性ではマイカー運転者の占める割合は、事故違反あり群より事故違反なし群の方が高いが、女性は事故違反あり群の方がマイカー運転者の占める割合が高い。この傾向は両方の調査においてみられる（図4-7-1-4）。

(2) 運転目的

前回及び今回調査とも、事故違反あり群は男女とも仕事で運転する人の割合が高い。また、女性は、前回調査より今回調査の方が通勤通学で車を使う人の割合が増加しているが、事故違反あり群に通勤通学で車を使う人の割合が多い（図4-7-1-5）。

(3) 運転頻度、走行距離

事故違反あり群には運転頻度の高い人、年間走行距離の長い人が多く含まれているが、この傾向は両方の調査の男女とも共通の傾向である（図4-7-1-6、7）。

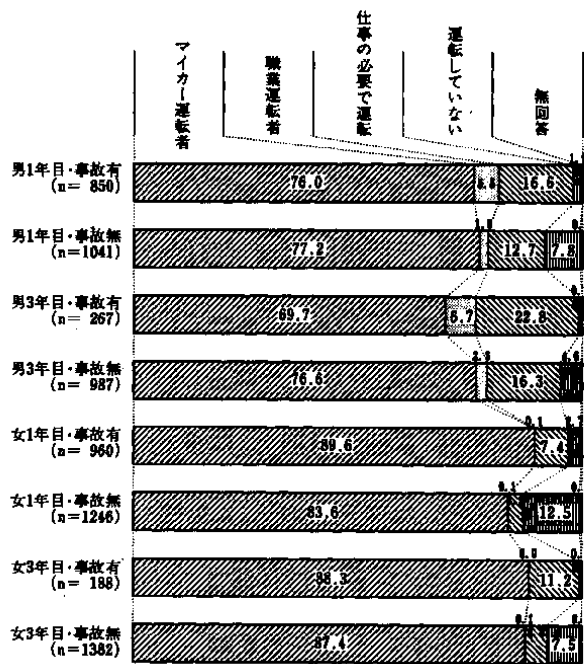


図4-7-1-4 過去1年間の事故違反の有無別運転者群

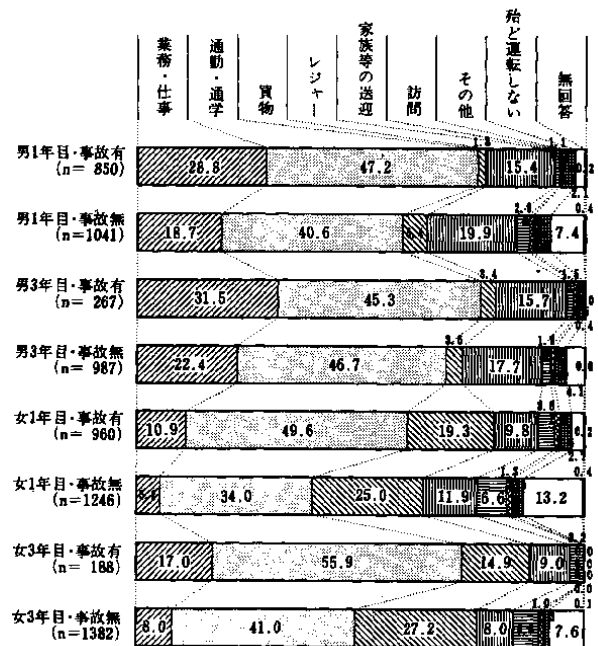


図4-7-1-5 過去1年間の事故違反の有無別運転目的

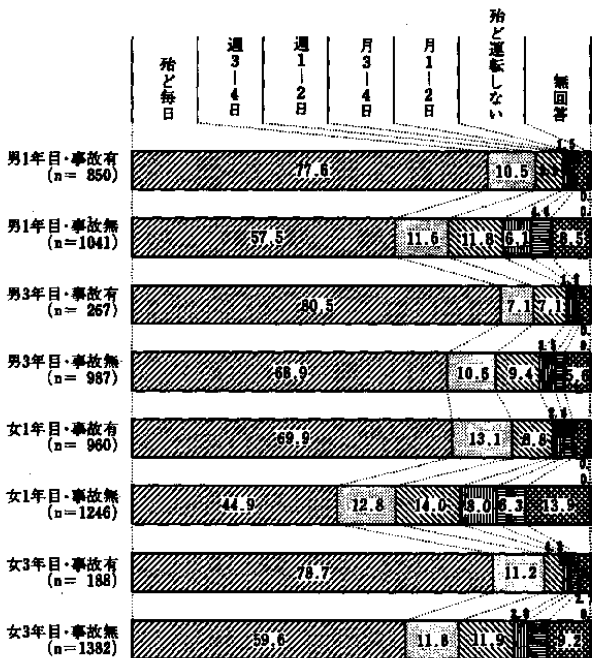


図 4-7-1-6 過去1年間の事故違反の有無別最近1ヶ月の運転頻度

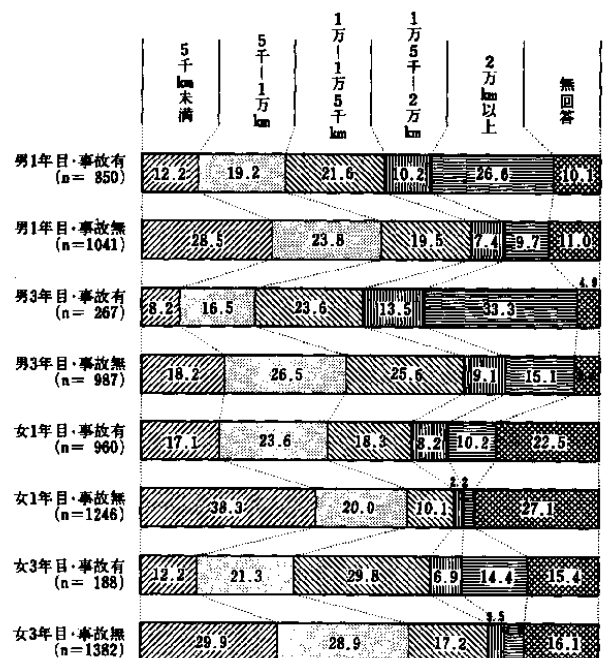


図 4-7-1-7 過去1年間の事故違反の有無別年間走行距離

3 運転意識・態度の差異

(1) 攻撃的運転傾向

前回及び今回の調査とも、攻撃的運転傾向についての質問項目のほぼ全てについて、事故違反あり群の方が事故違反なし群より攻撃的な運転傾向を示してる。さらに事故違反あり群と事故違反なし群の差は、今回の調査の方が前回調査より大きくなっている。免許取得後しばらくたつと事故違反をする危険運転者と事故違反を起こさない安全運転者の特徴がはっきり現れてくるのかもしれない。今回の調査において事故違反あり群と事故違反なし群の応答傾向の差が大きく、しかも前回調査より事故違反あり群と事故違反なし群の応答傾向の差がひらいた項目は、男性では、「追い越されるのは気分がよくない」、「歩行者や自転車を邪魔に思う」、「他人に批判されると腹がたつ」であり、女性では、「追い越しされるのは気分がよくない」、「優先ならば道を譲らない」であった（図4-7-1-8、9）。

(2) 遵法傾向

事故違反ありの方が事故違反なしより遵法性に欠け、今回の調査においてその差は広がっている。しかしこの傾向は攻撃的運転傾向より弱い（図4-7-1-10、11）。

(3) 依存的傾向

男女とも「迷惑をかけるのはお互いさま」、「譲ってくれるので進路変更に不安はない」は、事故違反あり群の方に肯定比率が高いが、「前車についていけば右左折は安心」、「初心者にはもっと親切にすべき」では、事故違反なし群の方が肯定比率が高い。特に「迷惑をかけるのはお互いさま」については今回の調査において、事故違反あり群の肯定比率が前回調査より高く、また無事故群との差が広がっている（図4-7-1-12、13）。

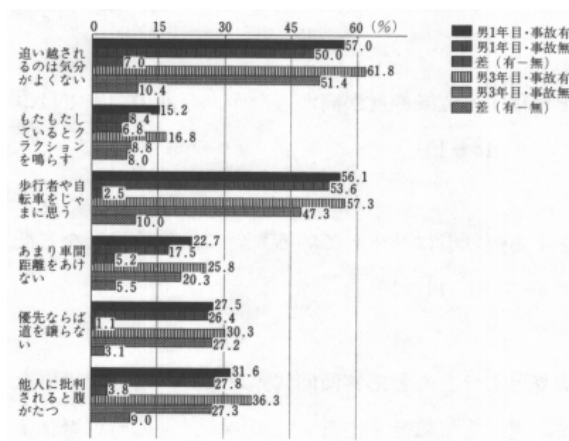


図4-7-1-8 攻撃的運転傾向（男性）

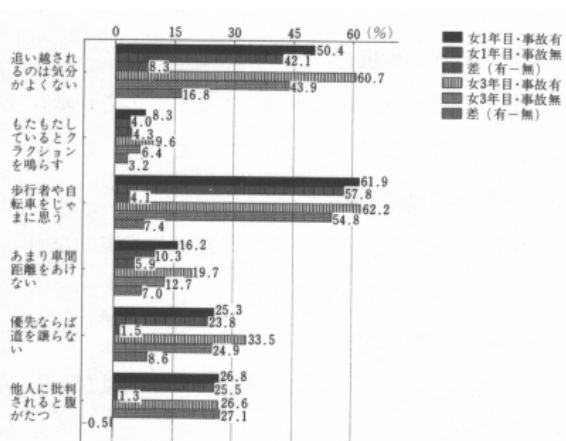


図4-7-1-9 攻撃的運転傾向（女性）

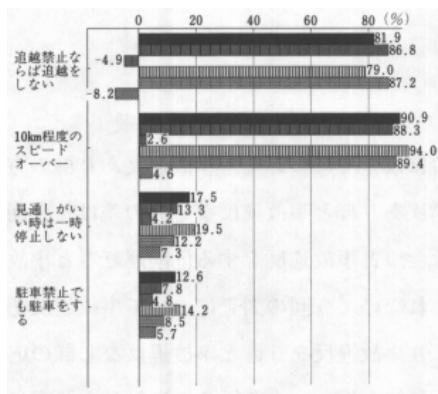


図4-7-1-10 遵法傾向（男性）

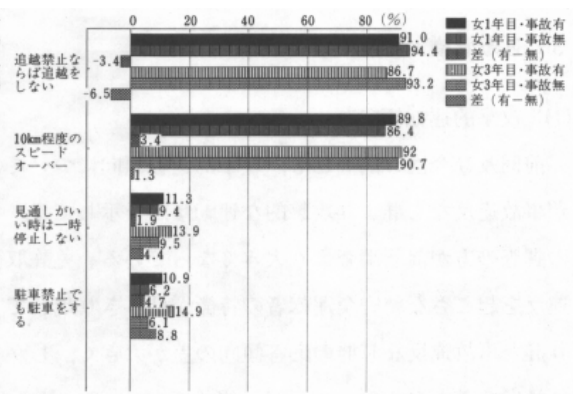


図4-7-1-11 遵法傾向（女性）

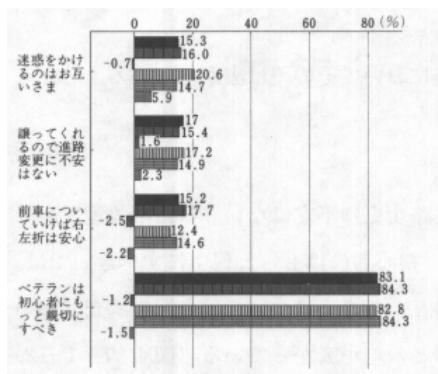


図4-7-1-12 依存的傾向（男性）

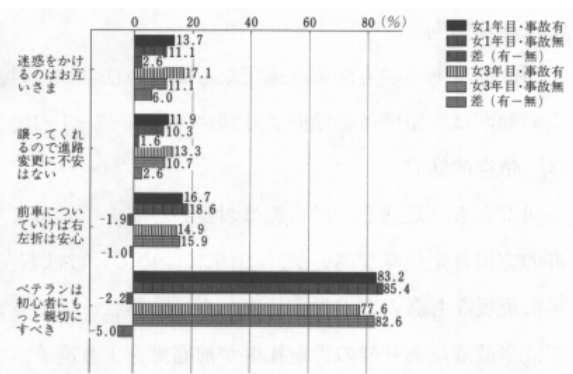


図4-7-1-13 依存的傾向（女性）

(4) 歩行者への態度

男性の前回調査では、事故違反なし群の方が歩行者を尊重する意識態度が高かったが、今回の調査では事故違反あり群との差はほとんどなくなっている（図4-7-1-14～15）。

(5) 運転への価値意識

今回の調査では、運転への価値意識に肯定的な回答をする運転者は減少している。特に、事故違反なし群に「車は単なる移動手段である」と答える者が多い（図4-7-1-14～15）。

(6) 運転への緊張傾向

男女とも「運転は怖い」というのは前回及び今回の調査ともほとんど応答傾向に差はない。女性では事故違反あり群、事故違反なし群とも「運転は疲れる」、「狭い道でも気にせず走る」について、運転時に緊張するという運転者は減っている。同じ質問項目で、男性は今回の調査において事故違反あり群と事故違反なし群の差は少なくなっている（図4-7-1-14～15）。

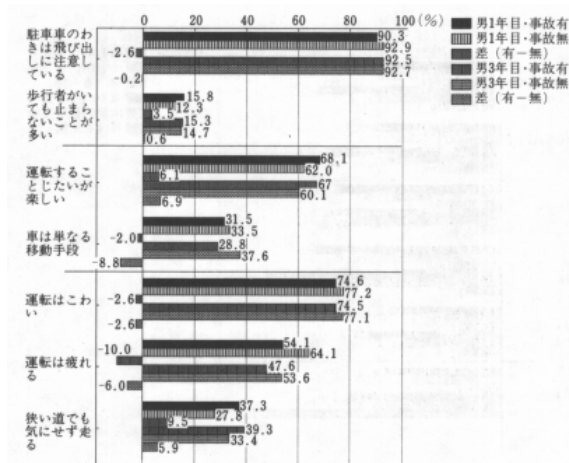


図 4-7-1-14 歩行者への態度・価値意識・緊張傾向 (男性)

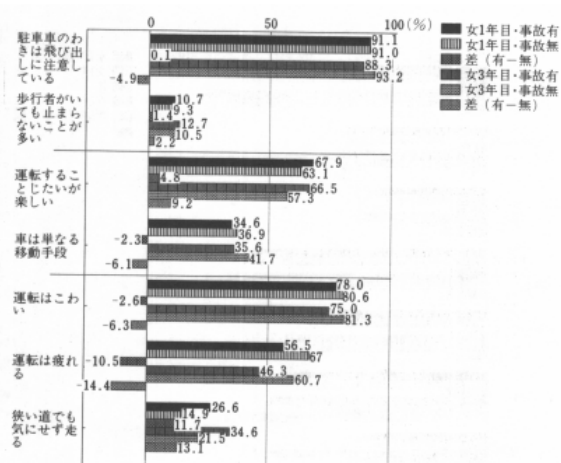


図 4-7-1-15 歩行者への態度・価値意識・緊張傾向 (女性)

4 自分の運転技術に対する総合評価

前回調査と同様に、今回の調査でも事故違反あり群の方が自分の運転技術に対する評価が高い結果となっている。男性は、事故違反あり群と事故違反なし群の差が今回の調査で縮まる傾向にあるが、女性では必ずしもそうではなく、「高速道路への流入」、「高速道路での追い越し」、「バック」などでは、今回調査で事故違反あり群と事故違反なし群との差が大きくなっている（図4-7-1-16～19）。

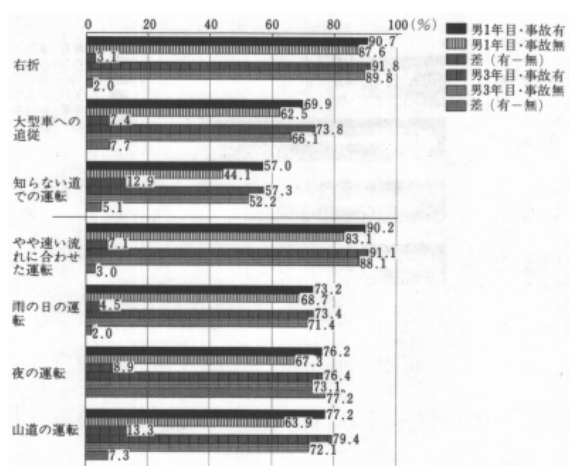


図4-7-1-16 運転技術の自己評価 (男性・その1)

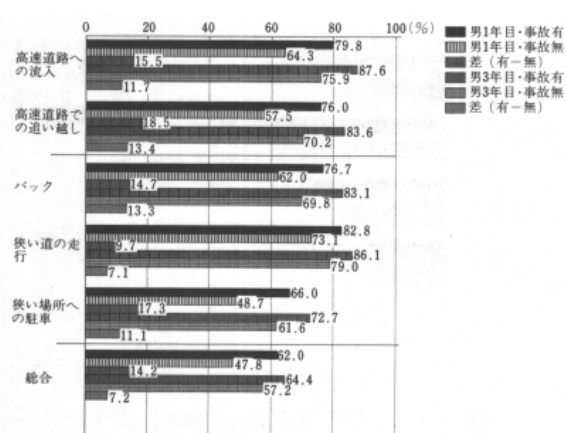


図4-7-1-17 運転技術の自己評価 (男性・その2)

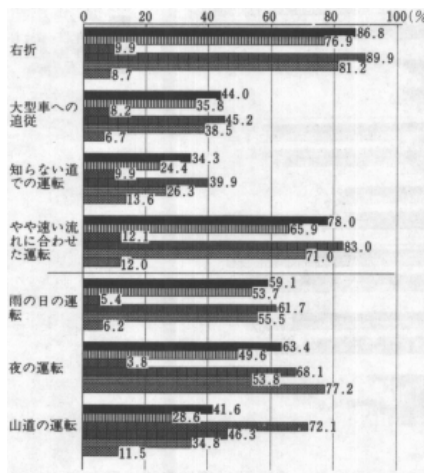


図4-7-1-18 運転技術の自己評価（女性・その1）

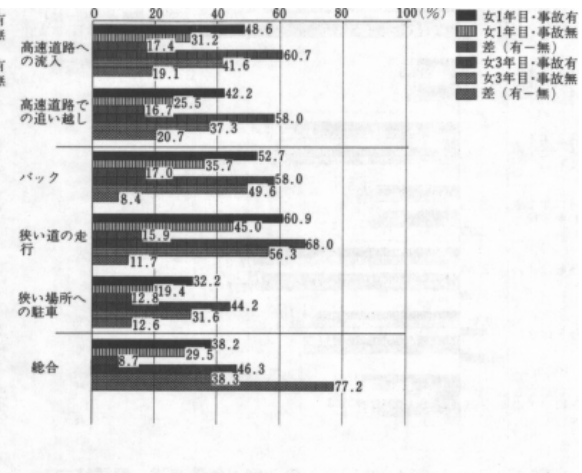


図4-7-1-19 運転技術の自己評価（女性・その2）

5 運転上の問題点

(1) 情報収集の問題点

男性では、前回及び今回の調査とも事故違反あり群の方が、情報収集に問題がある傾向であるが、「気がつかないうちに後ろに車がピッタリついてること」は事故違反なし群の方が「よくある」または「ときどきある」と答えた人の割合が事故違反あり群より高くなっている。女性は、前は全ての項目で事故違反あり群の方が、情報収集に問題がある応答傾向であったが、今回の調査では「信号を見落とすこと」以外は、事故違反なし群の方が情報収集に問題がある傾向となっている（図4-7-1-20～21）。

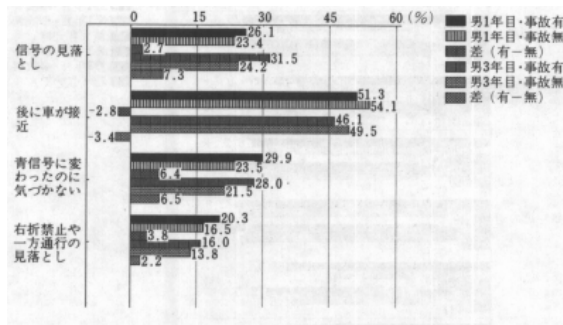


図4-7-1-20 情報収集上の問題点（男性）

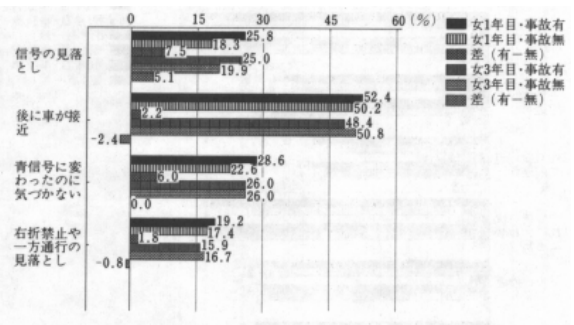


図4-7-1-21 情報収集上の問題点（女性）

(2) 判断、意志決定に関する問題点

男性では「車の突然の出現にあわてる」のほかは故違反あり群の方が、判断、意志決定に関する問題が

ある傾向を示している。また、今回の調査における事故違反あり群と事故違反なし群の差は、前回の調査よりなっている。女性も男性とほぼ同様の傾向である（図4-7-1-22～23）。

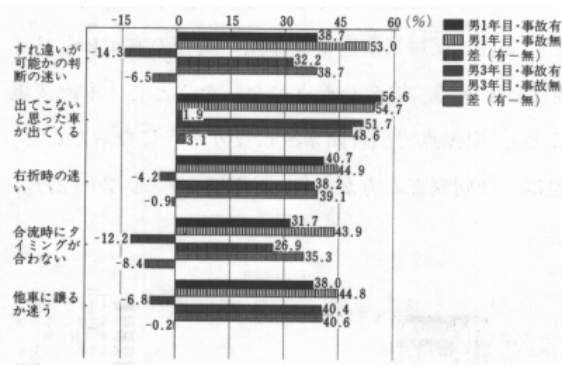


図4-7-1-22 判断・意志に関する問題点（男性）

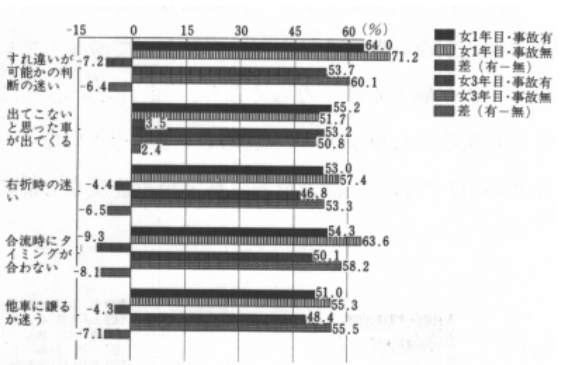


図4-7-1-23 判断・意志決定に関する問題点（女性）

(3) 運転操作に関する問題点

男女とも、「合図をせずに車線を変えること」は前回及び今回の調査とも、事故違反あり群の方が「ある」と答えた割合が高い。また、女性は「長い下り坂でエンジンプレーキを使わずに……」も同様の傾向を示している。その他は、事故違反なし群の方が運転操作に問題ある応答傾向を示している。「同乗者から自分の運転が怖いと言われること」については、男性では、前回の調査で事故違反なし群の方が「ある」と答えた人が多かったのが、今回では事故違反あり群の方が、「ある」と答えた人が多くなっているのに対して、女性は、前回調査で事故違反あり群の方が「ある」と答えた人が多く、今回では同じ傾向ながらその差が少なくなっている点が目立っている（図4-7-1-24～25）。

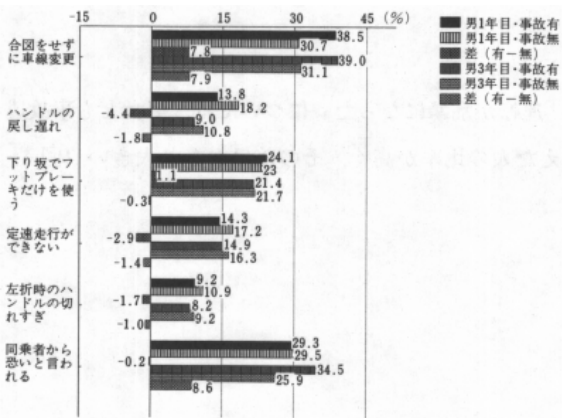


図4-7-1-24 運転操作に関する問題点（男性）

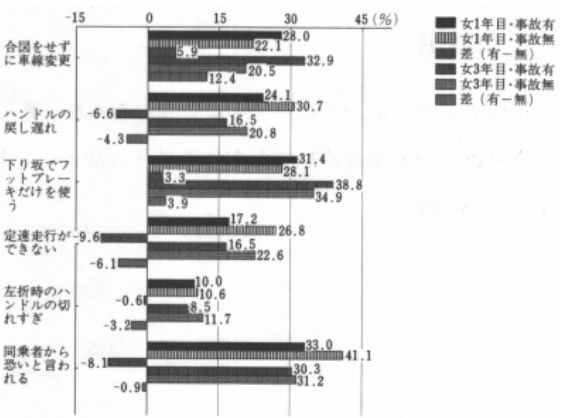


図4-7-1-25 運転操作に関する問題点（女性）

6 ヒヤリ・ハット体験

男性では、前回調査より今回の調査の方がヒヤリ・ハットの体験者が少なくなっており、事故違反あり群と事故違反なし群の差は今回調査において減少している。女性は反対に前回より今回の調査の方がヒヤリ・ハットの体験者が多くなっており、「走っている車に接近しすぎて、追突しそうになったこと」、「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」、「交差点で出合頭事故になりそうになったこと」などの項目では、事故違反あり群と事故違反なし群の差は、今回調査の方が大きい（図4-7-1-26～27）。

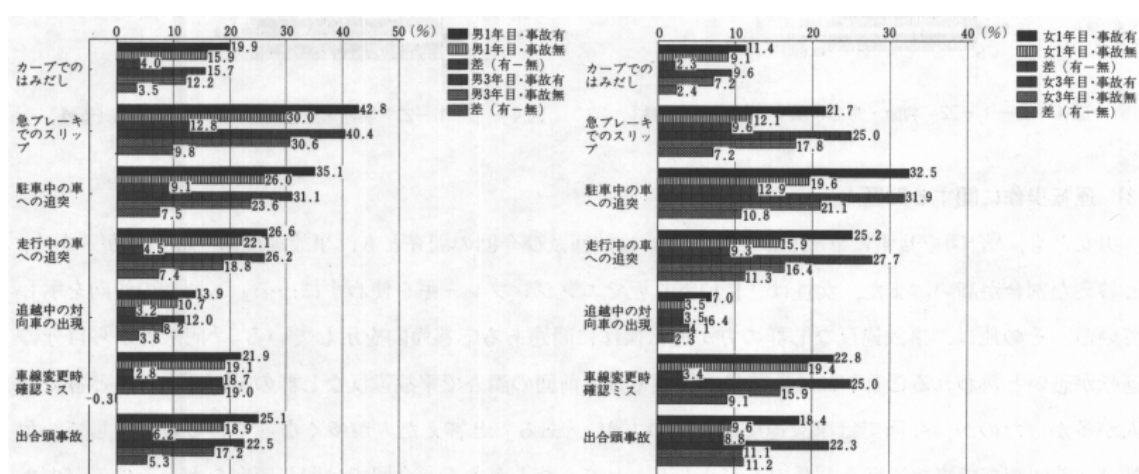


図4-7-1-26 ヒヤリ・ハット体験（男性）

図4-7-1-27 ヒヤリ・ハット体験（女性）

7 追加項目

今回の調査で追加された「法規を守らなくなった」、「運転が乱暴になった」については、男女とも事故違反あり群の方が事故違反なし群より「そう思う」と答えた人の比率が高く、その差はかなり大きい（図4-7-1-28～29）。

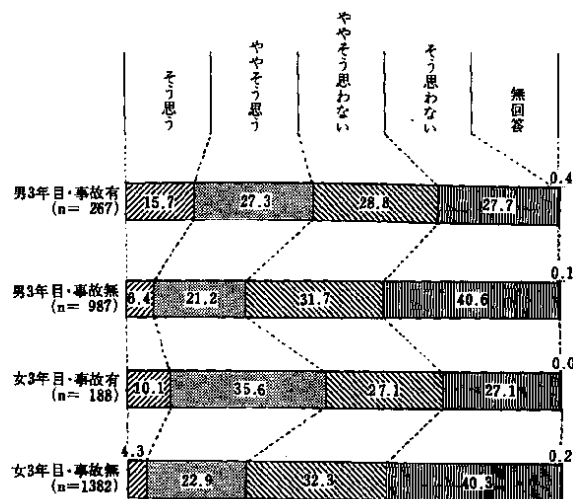


図 4-7-1-28 過去1年間の事故違反の有無別運転意識
(運転が乱暴になった)

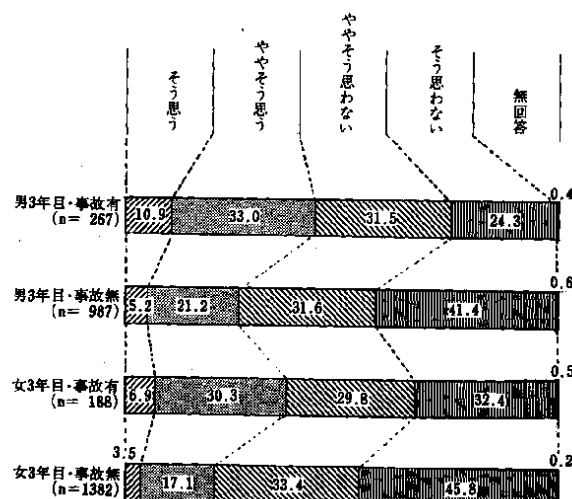


図 4-7-1-29 過去1年間の事故違反の有無別運転意識
(法規を守らなくなった)

4-7-2 縦断的視点からの分析

本研究の初年度では、免許取得1年後に事故や違反を起こした運転者とそうでない運転者の特徴の差異について報告したが、本節では、これらの運転者が2年を経過して、運転に対する意識・態度等がどのように変化したのかについて調べ、初心者運転者の意識変化について縦断的*2視点から分析を加えることを目的とする。

***2 縦断的** 同一個人または集団が時間の経過とともに、どのような発達的变化を遂げていくかを追跡していく方法。

1 運転者の属性の差異

(1) サンプル

回収率の平均は69.9%であったが、事故違反の有無による回収率の差はなかった。

(2) 年齢、結婚の有無、職業

年齢が増して、独身者が減った。職業では、学生が減少して会社員等が増加している。事故違反の有無による傾向の差は見られない(図4-7-2-1~3)。

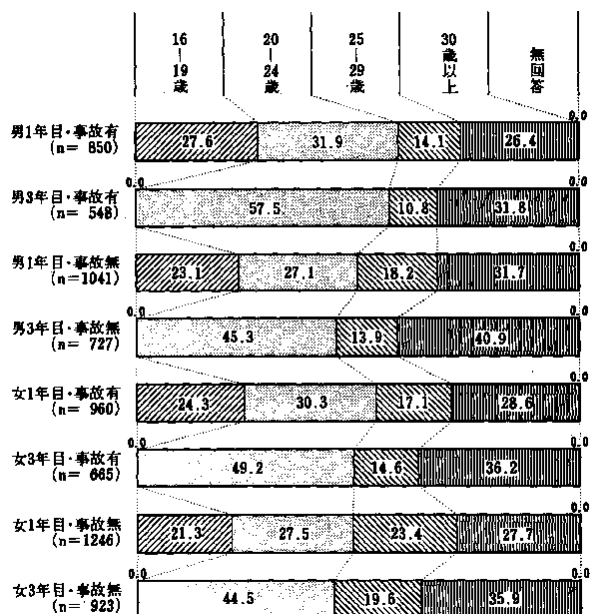


図4-7-2-1 最初の1年間の事故違反の有無別年齢

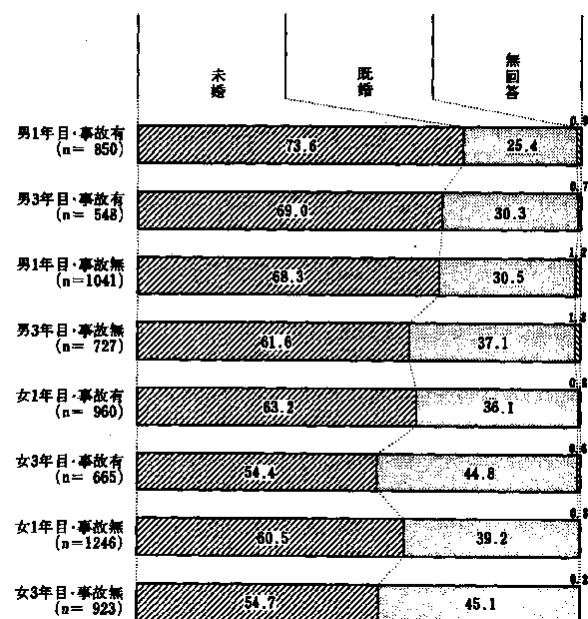


図4-7-2-2 最初の1年間の事故違反の有無別未婚

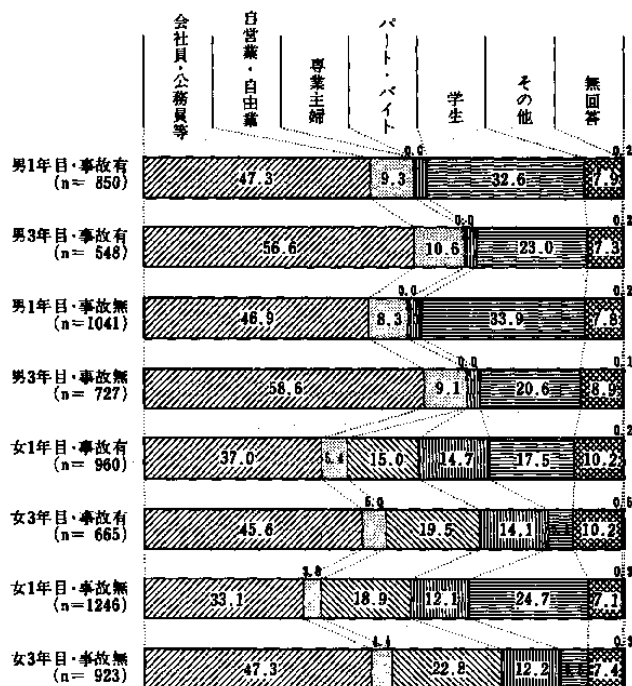


図4-7-2-3 最初の1年間の事故違反の有無別職業

2 運転実態の差異

(1) 運転者群

男性ではマイカー運転者がやや減少し、仕事で運転する人が増えている。この傾向は事故違反なし群の方が強い。女性はほとんど変化していない（図4-7-2-4）。

(2) 運転目的

男性では、事故違反あり群では業務仕事が増え、レジャーが増えているが、事故違反なし群では業務仕事が増え、レジャー運転が減っている。また、通勤通学は両群ともわずかに増加している。女性では、事故違反あり群で買い物が増え、レジャーが減っている。事故違反なし群では業務仕事、通勤通学が増えている。全体的にみて事故違反あり群となし群の差が少なくなっているようである（図4-7-2-5）。

(3) 運転頻度

男女とも事故違反あり群では変化が少ないが、事故違反なし群では、男女とも運転頻度が高くなっている（図4-7-2-6）。

(4) 走行距離

男性の事故あり群は、走行距離5千キロから2万キロの運転者が増加している一方、5千キロ未満の走行距離が少ない運転者と2万キロ以上の走行距離が多い運転者の割合が減っている。事故なし群では男女とも走行距離5千キロ未満の運転者の割合が減っている（図4-7-2-7）。

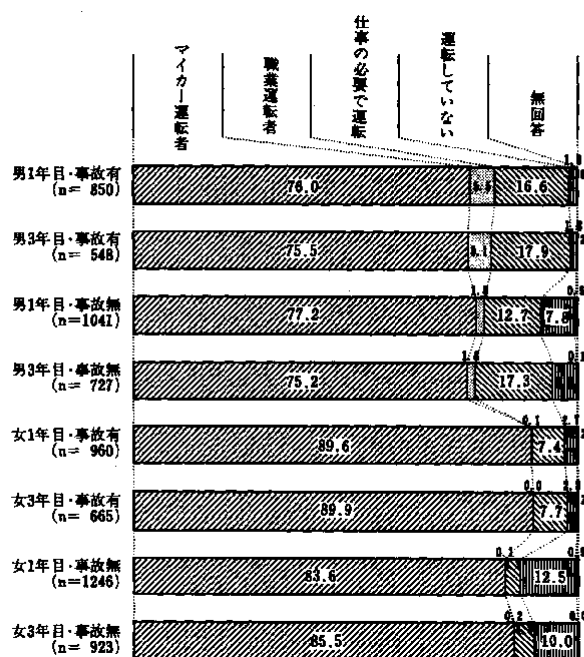


図4-7-2-4 最初の1年間の事故違反の有無別運転者群

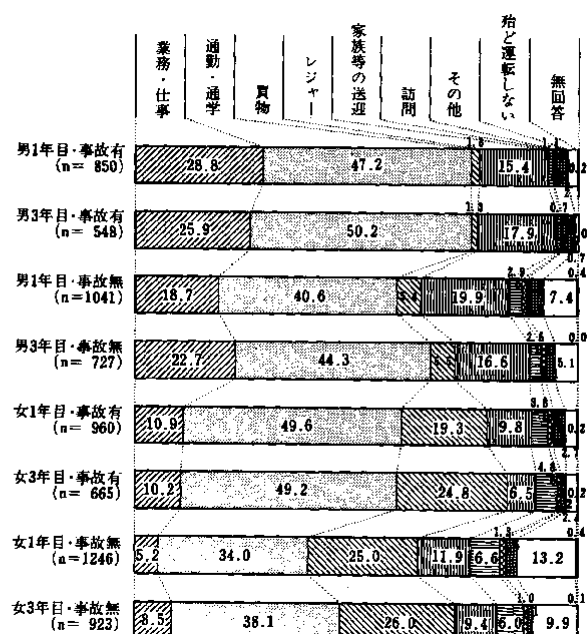


図4-7-2-5 最初の1年間の事故違反の有無別運転目的

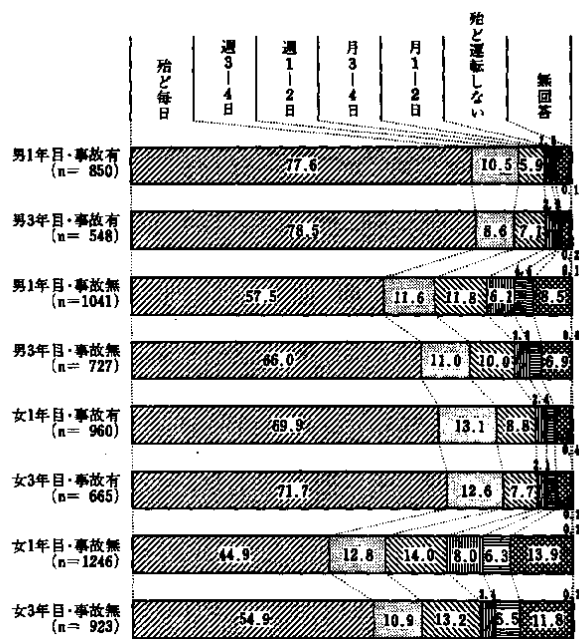


図 4-7-2-6 最初の1年間の事故違反の有無別最近1ヶ月の運転頻度

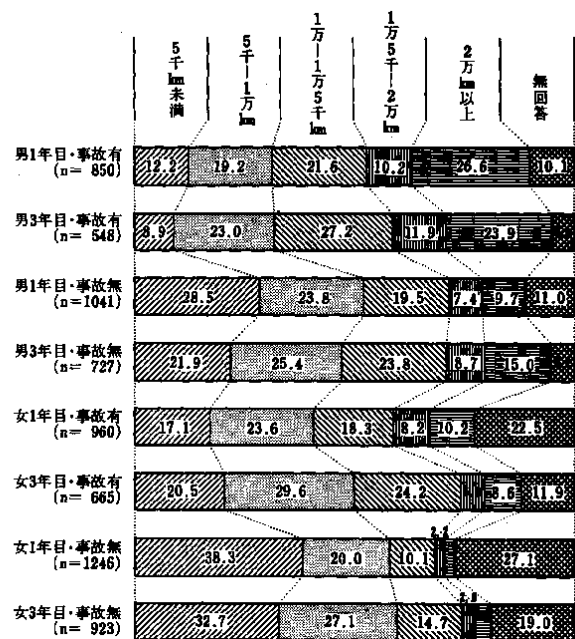


図 4-7-2-7 最初の1年間の事故違反の有無別年間走行距離

3 運転意識・態度の差異

(1) 攻撃的運転傾向

男女とも事故違反あり群では「あまり車間距離をあげない」と答えた者は前回調査より今回の調査の方が少ないが、事故違反なし群では今回調査の方が車間距離をあげないと答えた者が多い。また、事故違反あり群では「歩行者や自転車をじゃまに思う」と答えた者が減っている（図4-7-2-8～9）。

(2) 遵法傾向

男性では事故違反あり群、事故違反なし群とも僅かではあるが遵法的な意識態度に変化している。ただし「見通しのよいときは一時停止しない」と答えた者の割合が事故違反あり群で増えている。女性は2年間の態度変化はほとんどみられない（図4-7-2-10～11）。

(3) 依存的傾向

男性で、「迷惑をかけるのはお互い様」と答えた者が、事故違反あり群では増えてるのに対して事故違反なし群では減っているが、女性は逆の傾向である（図4-7-2-12～13）。

(4) 歩行者への態度

男女とも事故違反あり群では歩行者への態度が良くなる傾向であるが、男性の事故違反なし群では歩行者への態度は悪くなっている（図4-7-2-15～16）。

(5) 運転への価値意識

男女とも、事故違反あり群なし群とも運転への価値意識は、今回の調査の方が低くなっている（図4-7-2-15～16）。

(6) 運転への緊張傾向

運転するときの緊張傾向は弱くなっているが、「運転はこわい」と答えた者が増えてる。しかし男性の事故違反あり群については「運転はこわい」と答えた者は減っている（図4-7-2-14～15）。

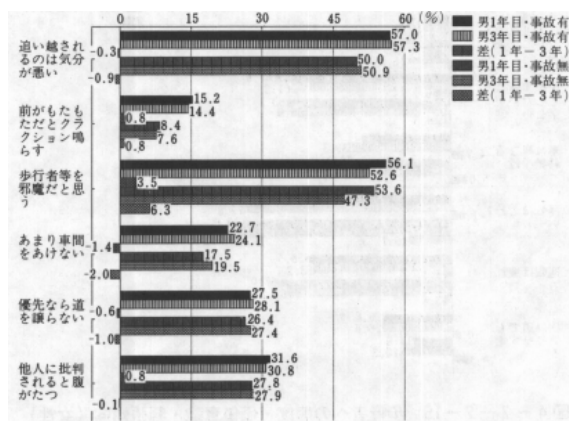


図4-7-2-8 攻撃的運転傾向（男性）

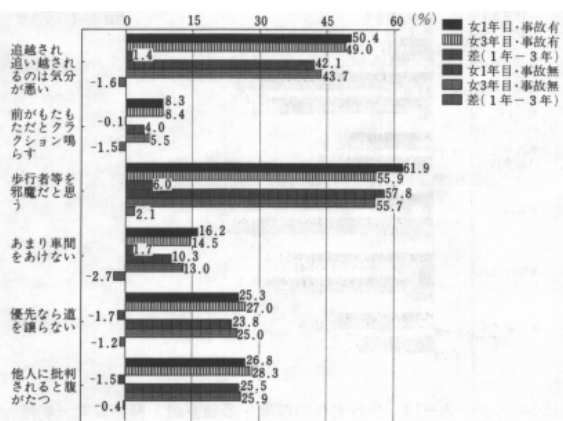


図4-7-2-9 攻撃的運転傾向（女性）

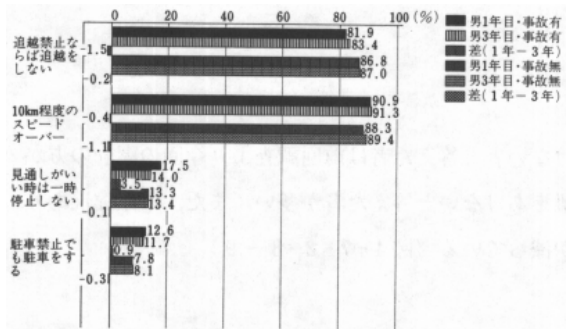


図4-7-2-10 遵法傾向 (男性)

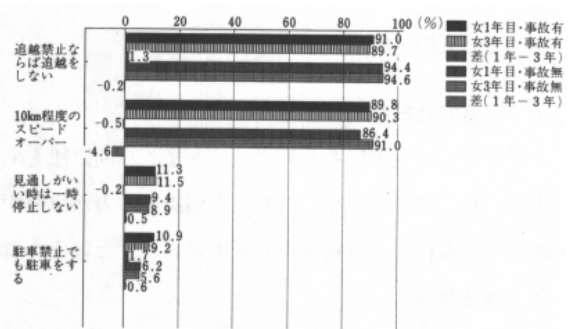


図4-7-2-11 遵法傾向 (女性)

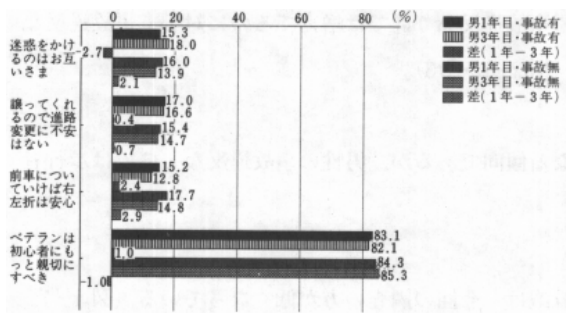


図4-7-2-12 依存的傾向 (男性)

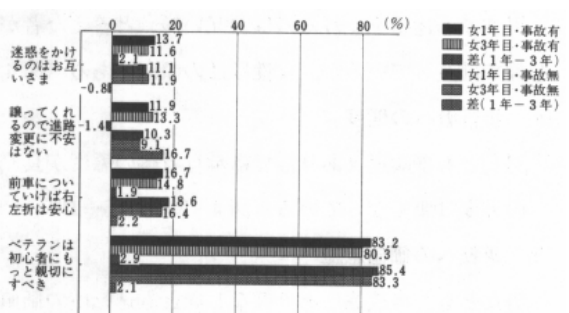


図4-7-2-13 依存的傾向 (女性)

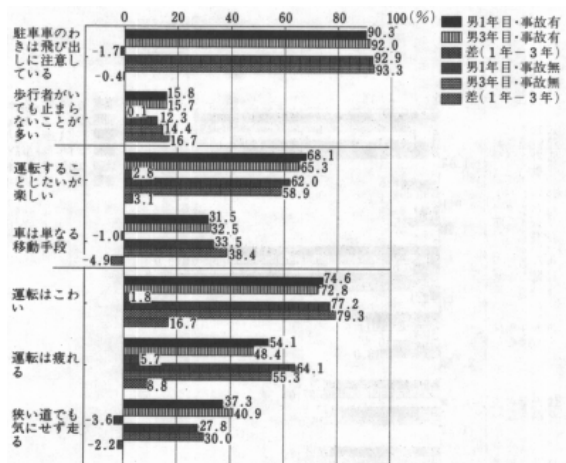


図4-7-2-14 歩行者への態度・価値意識・緊張傾向 (男性)

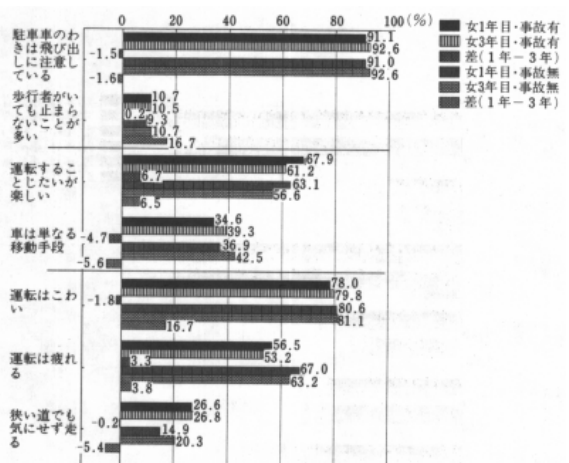


図4-7-2-15 歩行者への態度・価値意識・緊張傾向 (女性)

4 自分の運転技術に対する評価

事故違反あり群、事故違反なし群とも今回調査では自分に対する運転技術の自己評価は高まっている。しかし、男性では事故違反なし群の「雨の日の運転」では評価が下がっている他、女性では事故違反なし群の「雨の日の運転」、事故違反あり群の「知らない道での運転」、「大型車への追従」など評価の下がっている項目が少なくない（図4-7-2-16～19）。

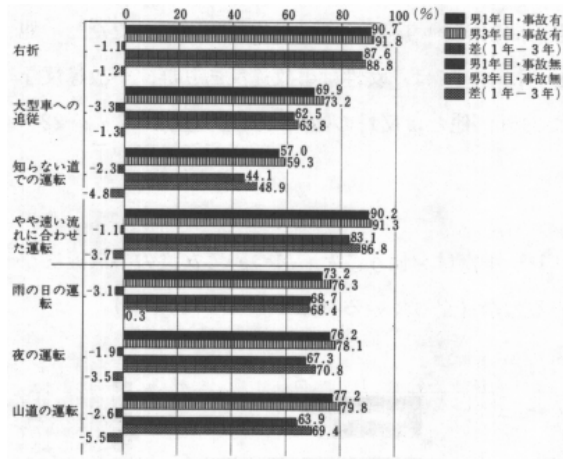


図4-7-2-16 運転技術の自己評価（男性・その1）

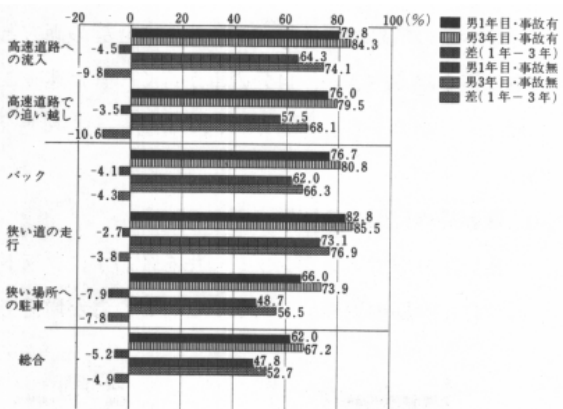


図4-7-2-17 運転技術の自己評価（男性・その2）

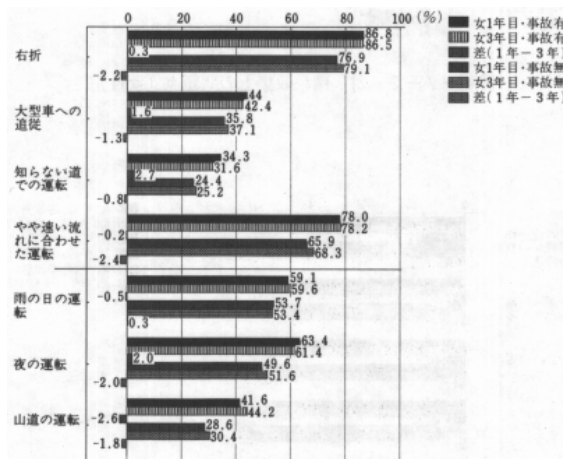


図4-7-2-18 運転技術の自己評価（女性・その1）

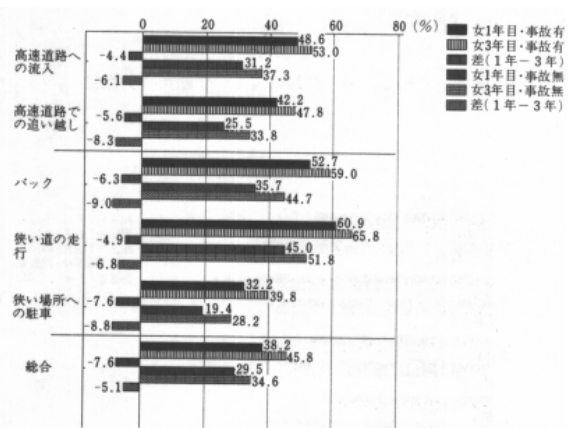


図4-7-2-19 運転技術の自己評価（女性・その2）

5 運転上の問題点

(1) 情報収集に関する問題点

事故違反あり群、事故違反なし群とも今回の調査では問題がない傾向に変化しているが、男性の方が女性より変化の度合いが大きい（図4-7-2-20～21）。

(2) 判断、意志決定に関する問題点

ほぼ全ての項目で事故違反あり群となし群の両方とも、問題がない応答傾向に変化している。ただし「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」については、女性は事故違反あり群、事故違反なし群とも「ある」という者が今回の調査において増えており、他とは反対の傾向である（図4-7-2-22～23）。

(3) 運転操作に関する問題点

「長い下り坂でエンジンプレーキを使わずにフットブレーキだけを使うこと」について女性の事故違反なし群では、今回の調査で「ある」と答えた者が増えているのが目立っている（図4-7-2-24～25）。

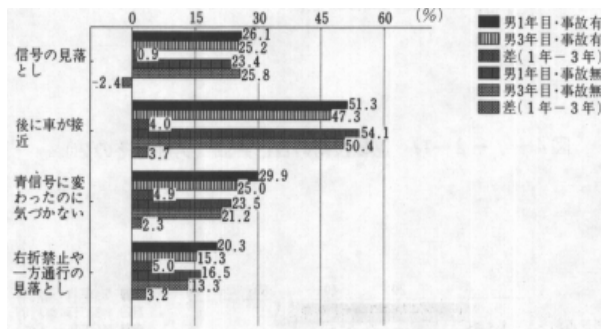


図4-7-2-20 情報収集上の問題点（男性）

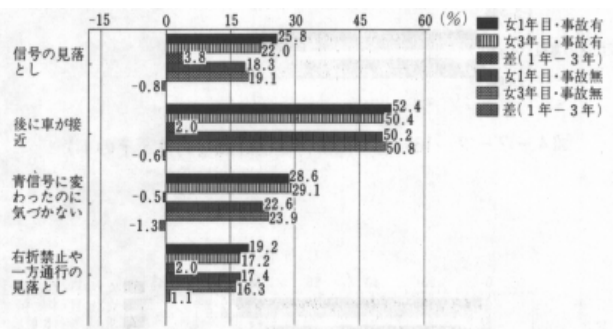


図4-7-2-21 情報収集上の問題点（女性）

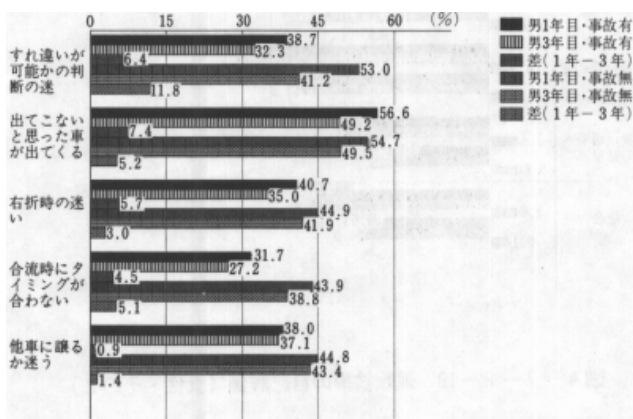


図4-7-2-22 判断・意志に関する問題点（男性）

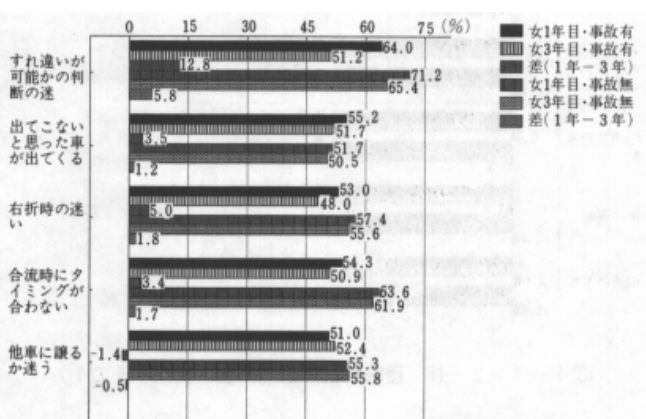


図4-7-2-23 判断・意志に関する問題点（女性）

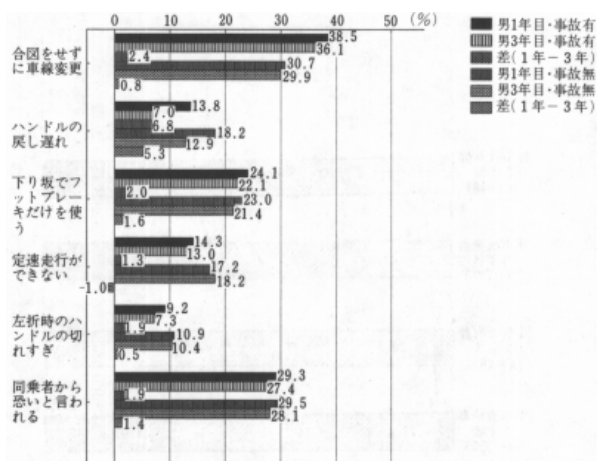


図4-7-2-24 運転操作に関する問題点（男性）

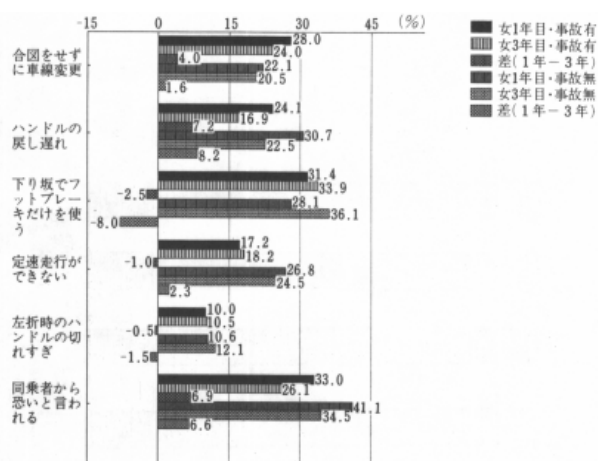


図4-7-2-25 運転操作に関する問題点（女性）

6 ヒヤリ・ハット体験

男性、女性とも事故違反あり群ではほぼ全ての項目についてヒヤリ・ハットを体験している者の割合は減っている。事故違反なし群では「カーブなどで対向車線にはみ出して衝突しそうなこと」、「車線変更したら後ろから車が来ていて事故になりそうなこと」については同じ傾向であるが、その他の項目ではヒヤリ・ハットの体験者が増えている項目が多い（図4-7-2-26～27）。

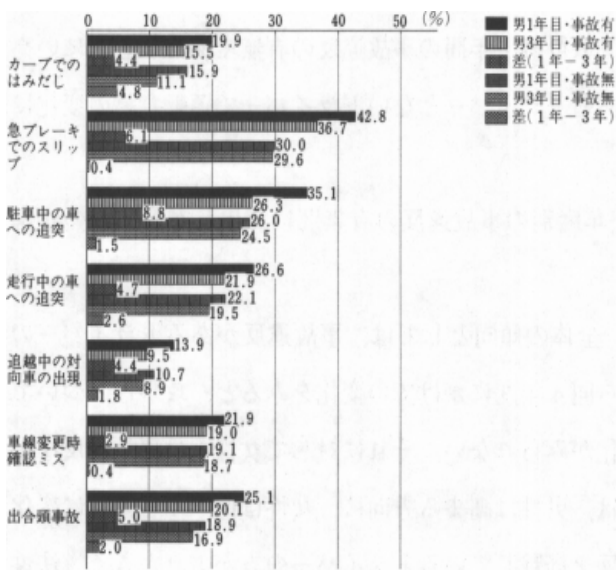


図4-7-2-26 ヒヤリ・ハット体験（男性）

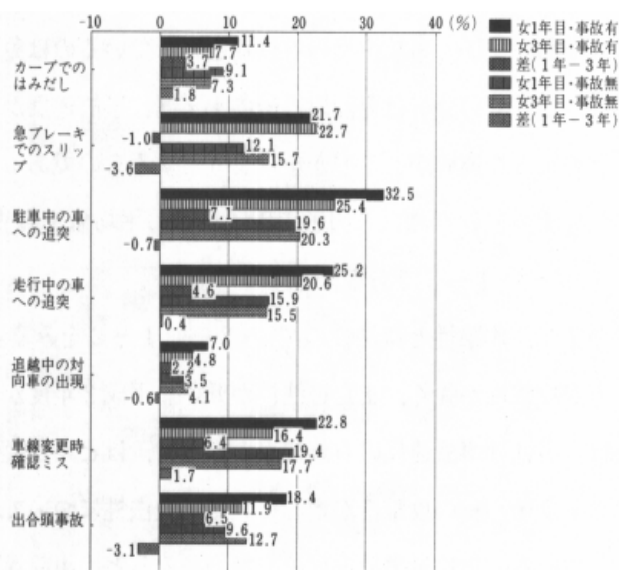


図4-7-2-27 ヒヤリ・ハット体験（女性）

7 追加項目

2項目とも2年前に事故違反があった人の方が、「そう思う」と答えた人の割合が高いが3横断的視点からの比較ほどその差は大きくない（図4-7-2-28～29）。

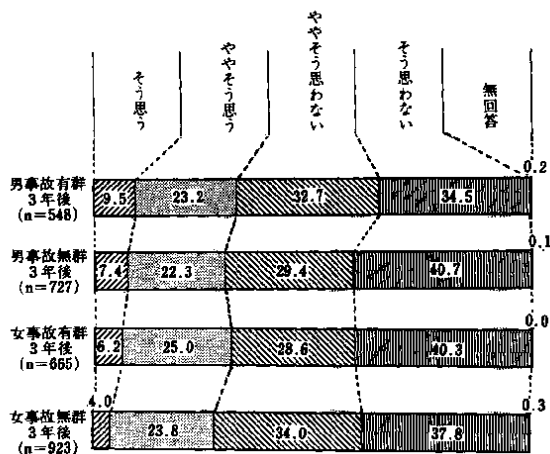


図 4-7-2-28 最初の1年間の事故違反の有無別運転意識（運転が乱暴になった）

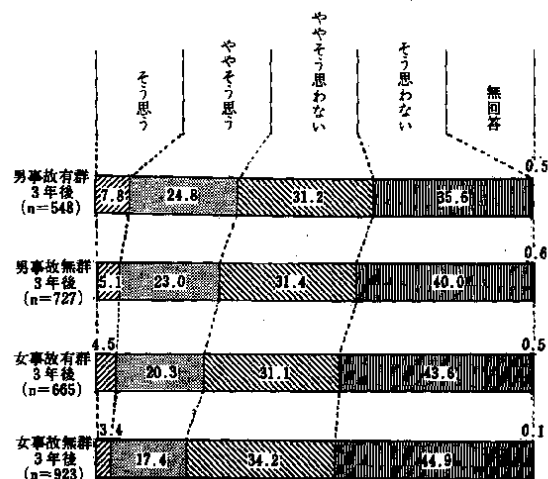


図 4-7-2-29 最初の1年間の事故違反の有無別運転意識（法規を守らなくなった）

4-7-3 運転意識・態度の差異

運転意識・態度因子からみた特徴

「4-3-3運転意識、態度を構成する因子とその特徴」で抽出した6因子と事故違反の有無との関連を分析していく。

なお、以下、事故違反の有無別と称しているのは免許取得後1年間の事故違反の有無である。さらにいえば、ここでの分析は免許取得後の1年間に事故違反があるドライバーとないドライバーで運転意識の変化にどのような違いがあるのかをみようとするものである。

まず、運転意識の6因子の因子得点の平均値を調査年度別の事故違反の有無別に算出し布置したのが図4-7-3-1～6である。

まず、攻撃性と遵法性の図4-7-3-1～2をみる。全体の傾向としては、事故違反があるドライバーの方が攻撃性が強く、また遵法性が低い。平成2年度から同4年度にかけての変化をみると、攻撃性については、男性は事故違反の有無にかかわらず、ほとんど変化がみられない。それに対して女性では事故違反なしのドライバーの攻撃性が増している。遵法性については、男性は高まる方向に、女性は低下する方向に変化している。男性を事故違反の有無別にみると、事故違反を経験しているドライバーの方がより大きく遵法性が高い方向に動いているが、今回調査時点でみても事故違反を経験しているドライバーの方が遵法性が低い。女性は事故違反がある群もない群も同じ程度、遵法性が低下している。

運転時の緊張度と依存性についてみる（図4-7-3-3～4）。事故違反の有無別にみると、事故違反ありのドライバーの方が運転時の緊張度が弱く、また依存性が低い傾向となっている。前回調査から今回調査にかけての変化をみると、事故違反の有無にかかわらずいずれも緊張度、依存性共に弱くなる方向に変化している。ただし、依存性の変化はわずかで、特に男性の変化は少ない。運転時の緊張度の変化について事故違

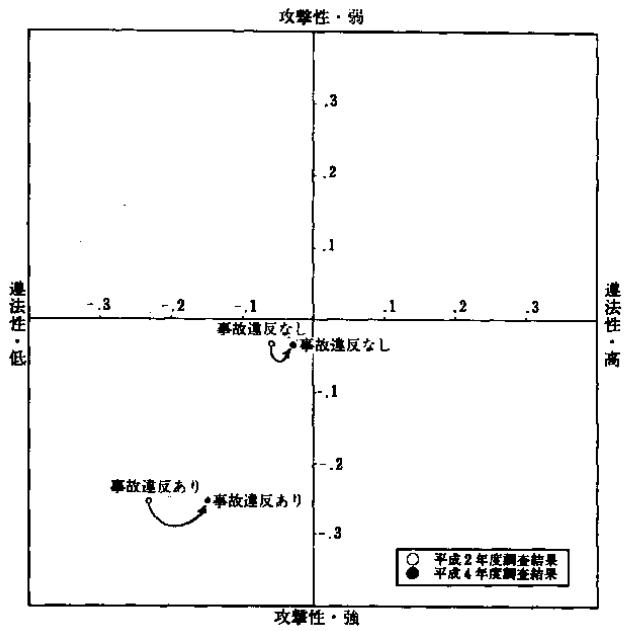


図 4-7-3-1 事故違反の有無別運転意識の因子得点分析
(男性)
(縦軸 1 因子 * 横軸 2 因子)

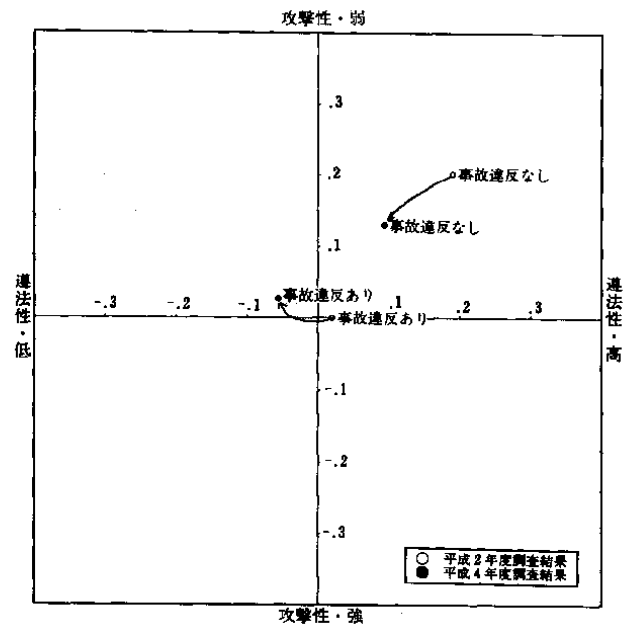


図 4-7-3-2 事故違反の有無別運転意識の因子得点分析
(女性)
(縦軸 1 因子 * 横軸 2 因子)

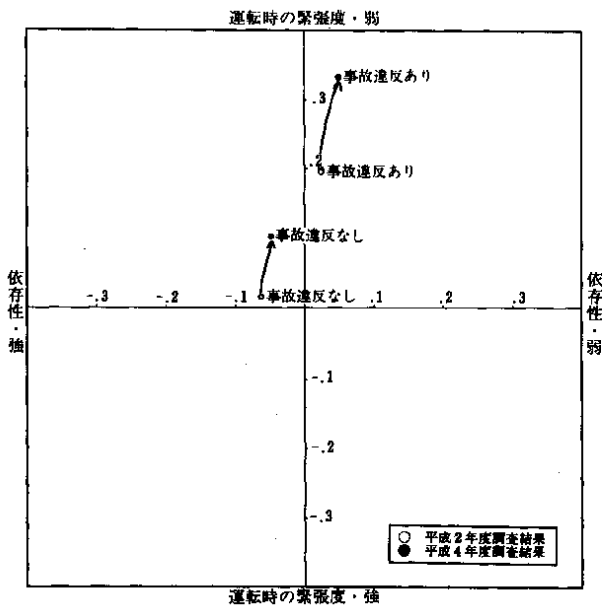


図 4-7-3-3 事故違反の有無別運転意識の因子得点分析
(男性)
(縦軸 3 因子 * 横軸 4 因子)

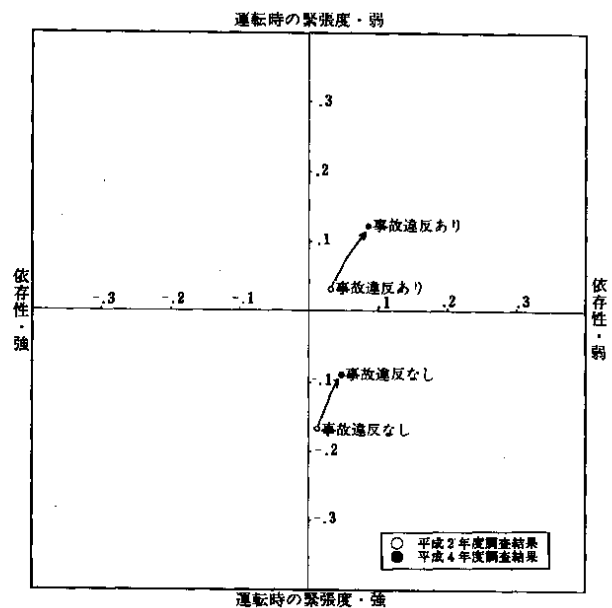


図 4-7-3-4 事故違反の有無別運転意識の因子得点分析
(女性)
(縦軸 3 因子 * 横軸 4 因子)

反の有無で比較すると、わずかながら事故違反なしのドライバーの方が緊張度の減少が少ない。

運転への価値傾斜と歩行者保護意識でみると（図4-7-3-5～6）、事故違反があるドライバーの方が運転への価値傾斜が強くなっている。歩行者保護意識については、男性では事故違反の有無でほとんど差がなく、女性では事故違反があるドライバーの方が歩行者保護意識が高くなっている。平成2年と4年度にかけての変化をみると、事故違反の有無にかかわらず、いずれのドライバーも運転への価値傾斜が低下している。その低下の程度は男性では事故違反がないドライバーの方がやや大きい、女性ではあまり低下の程度に差がない。歩行者保護意識については、男性では事故違反があるドライバーは弱くなる方向に、事故違反がないドライバーはやや強くなる方向に変化している。女性では事故違反があるドライバーの歩行者保護意識がほとんど変化していないのに対して、事故違反がないドライバーはわずかながら保護意識が強まる方向に変化している。

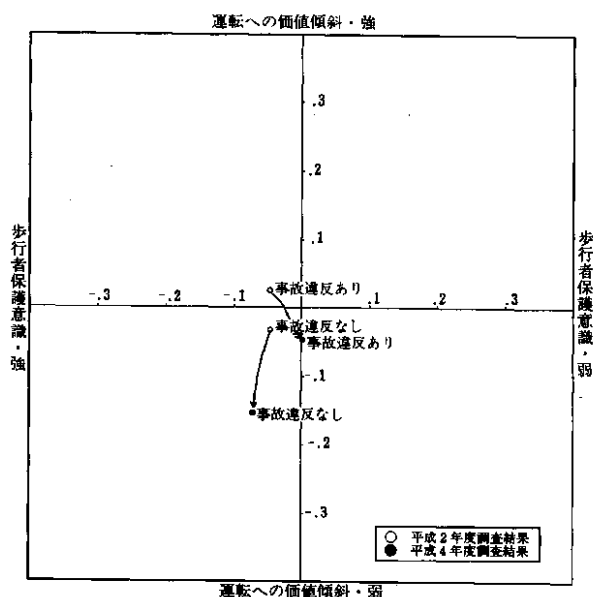


図 4-7-3-5 事故違反の有無別運転意識の因子得点分析
(男性)
(縦軸5因子 * 横軸6因子)

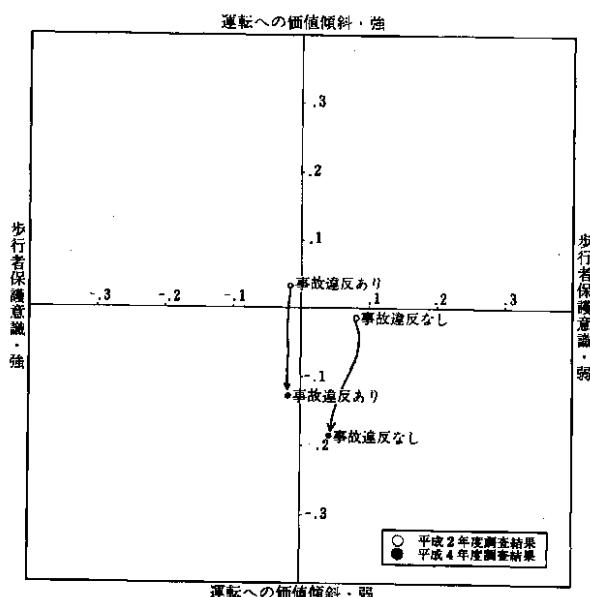


図 4-7-3-6 事故違反の有無別運転意識の因子得点分析
(女性)
(縦軸5因子 * 横軸6因子)

4-7-4 運転技術の自己評価の差異

運転技術の自己評価の因子からみた特徴

「4-4-1運転技術の自己評価を構成する因子とその特徴」で抽出した2因子と事故違反の有無との関連を分析する。

なお、ここでも事故違反の有無別と称しているのは免許取得後1年間の事故違反の有無である。事故違反の有無別調査年度別に2因子の因子得点の平均値を算出し布置したのが図4-7-4-1である。

事故違反あ有無での傾向は、男女ともに同様の傾向で、事故違反ありの方が一般的な走行技術、低速での走行技術ともに問題なくできるとの自己評価となっており、事故違反ありの群の方が自分は運転がうまいと思っていることになる。

平成2年度から同4年度にかけての変化をみると、事故違反の有無にかかわらず、一般的な走行技術についてはほとんど変化がなく、低速での運転技術については自信が強くなっている。その変化の方向と程度は事故違反の有無であり大きな違いはない。

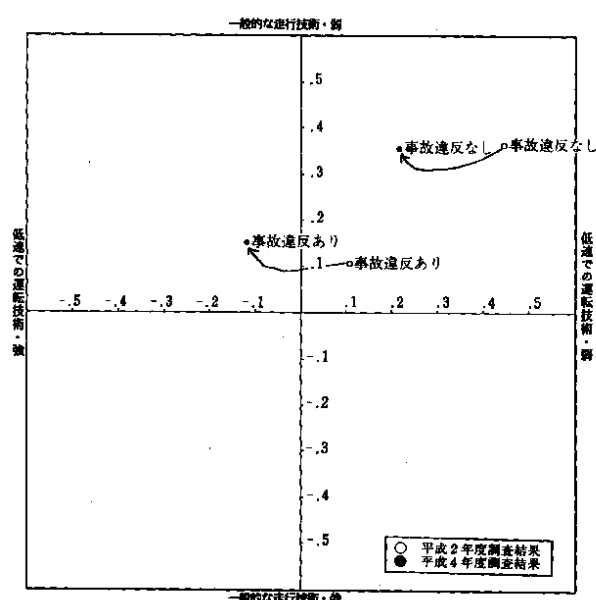
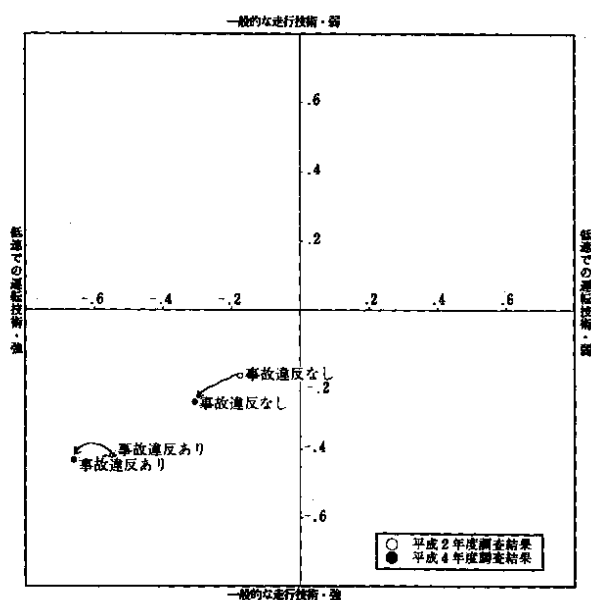


図 4-7-4-1 事故違反の有無別運転への自信の因子得点分析
(男性)
(縦軸1因子 * 横軸2因子)

図 4-7-4-2 事故違反の有無別運転への自信の因子得点分析
(女性)
(縦軸1因子 * 横軸2因子)

4-7-5 運転行動の差異

運転行動の因子からみた特徴

「4-5-3運転行動を構成する因子とその特徴」で抽出した3因子と事故違反の有無との関連を分析する。ここでも事故違反の有無別と称しているのは免許取得後1年間の事故違反の有無である。事故違反の有無別、調査年度別に3因子の因子得点の平均値を算出し布置したのが図4-7-5-1～4である。

まず、判断・意志決定での迷いの傾向をみると、事故違反ありの群の方が迷いが少なくなっている。運転操作では事故違反ありの群の方がミスが少なくなっており、この2因子でみる限り、事故違反ありの群の方が好ましい運転をしているようにみえる。しかし、情報収集でみると、事故違反ありの群の方が明らかにミスが多い。先の運転技術の自己評価が高いことと合わせて考えると、事故違反あり群は運転技術に自信を持っているため、わき見などをし、必要な情報の収集ミスをしている傾向が強いことが推測される。

前回調査から今回調査にかけての変化をみると、判断意思決定に迷いについては、事故違反がある群もない群も同じ程度に減少している。運転操作ミスについては、男性は増加する方向に、女性はわずかながら減少する方向に変化しているが、その程度は事故違反の有無で差がみられない。情報収集ミスについては、男性の事故違反あり群は減少の方向に、女性の事故違反群は増加の方向に変化している。また事故違反なしの群の男性はほとんど変化がないが、女性はミスが増加する方向に変化している。

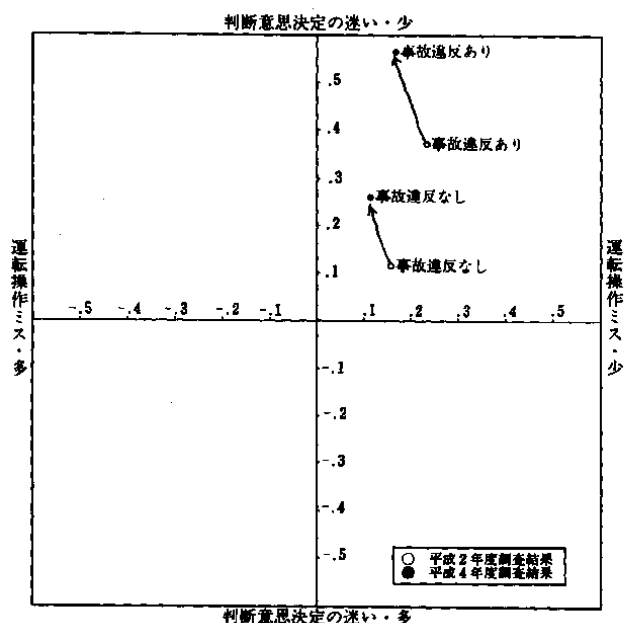


図 4-7-5-1 事故違反の有無別運転行動の因子得点分析 (男性)
(縦軸1因子 * 横軸2因子)

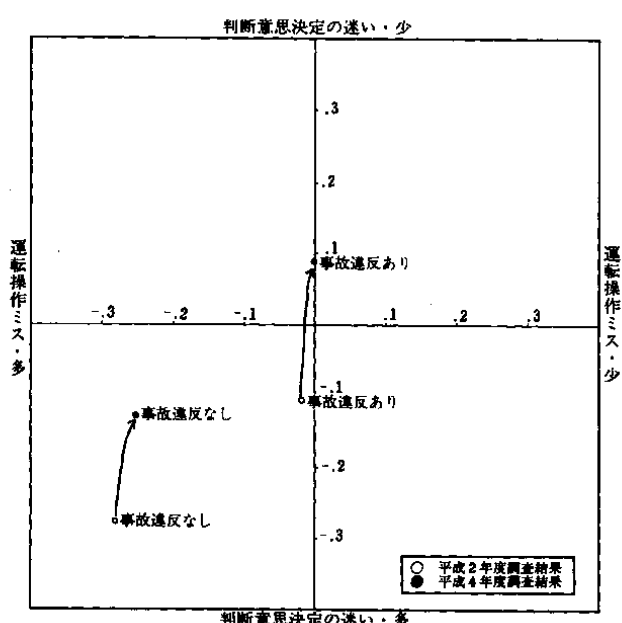


図 4-7-5-2 事故違反の有無別運転行動の因子得点分析 (女性)
(縦軸1因子 * 横軸2因子)

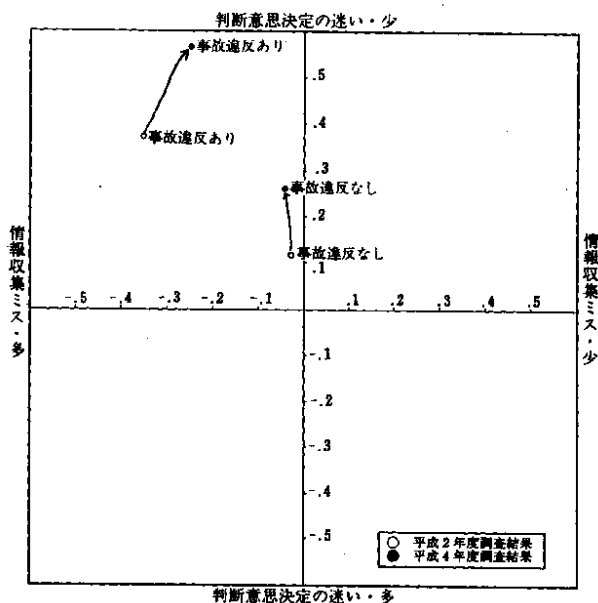


図 4-7-5-3 事故違反の有無別運転行動の因子得点分析
(男性)
(縦軸 1 因子 * 横軸 3 因子)

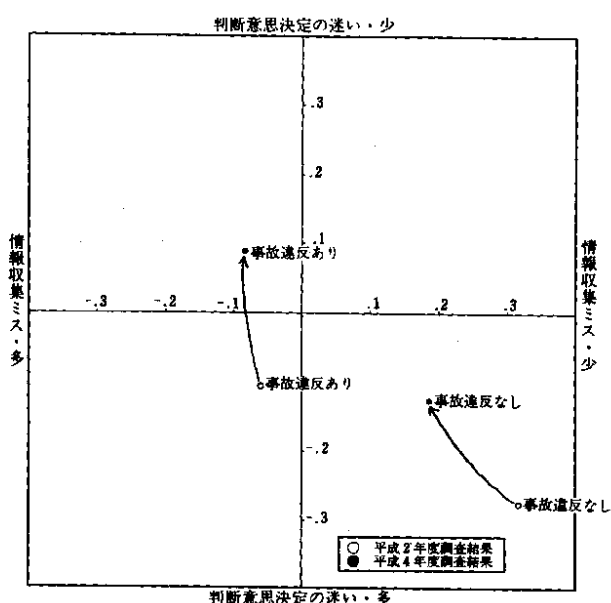


図 4-7-5-4 事故違反の有無別運転行動の因子得点分析
(女性)
(縦軸 1 因子 * 横軸 3 因子)

4-8 運転意識、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していく。

4-8-1 運転意識・態度とヒヤリ・ハット体験の関連性

ヒヤリ・ハット体験の有無別調査年度別に「4-3-3 運転意識・態度を構成する因子とその特徴」で抽出した 6 つの因子得点を算出し、ヒヤリ・ハット体験がある群とない群の運転意識・態度の差をみていく。運転意識・態度の因子として抽出したのは次の 6 つである。

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

なお、ヒヤリ・ハット体験の有無とは、それぞれの調査時点の過去 1 年間のヒヤリ・ハット体験の有無である。

(1) 攻撃性別とヒヤリ・ハット体験比率

7項目のヒヤリ・ハット体験の有無別に攻撃性の因子得点の平均を算出したのが図4-8-1-1である。図にみるように、平成2年度（前回調査）および同4年度（今回調査）のいずれでみてもヒヤリ・ハット体験がある群が攻撃性が強く、ヒヤリ・ハット体験のない群の方は攻撃性が弱い。特に「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」という経験がある者の攻撃性が高く、その傾向は、平成2年度でも同4年度でも同じである。この結果からみて、攻撃性が強いドライバーほどヒヤリ・ハット体験を経験する可能性が高く、同じ攻撃性の強さであれば免許取得後でも、3年程度の運転経験を経た後でも同程度の確率でヒヤリ・ハット体験をしているとみられる。

(2) 遵法性とヒヤリ・ハット体験比率

ヒヤリ・ハット体験の有無別に遵法性因子の因子得点の平均を示したのが、図4-8-1-2である。ここでも「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」との経験がある者の因子得点に特徴がみられ、このヒヤリ・ハット体験をもつドライバーの遵法性が特に低くなっている。また「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」経験をもつドライバーの平成4年度調査の遵法性も低い。前回、今回調査のいずれでみても遵法性が低いドライバーほど多くのヒヤリ・ハット体験をしているとみられる。

(3) 運転時の緊張度とヒヤリ・ハット体験比率

ヒヤリ・ハット体験の有無別に運転時の緊張度の因子得点の平均をみたのが図4-8-1-3である。図にみるように、運転時の緊張に関しては、前項までの攻撃性や遵法性ほどにヒヤリ・ハット体験の有無で因子得点に際だった差がみられない。しかし平成2年度では「車線変更したら後ろから車が来ていて事故になりそうになった」や「交差点で出合頭に事故になりそうになった」で、経験を持つドライバーの方が緊張度が強く、これ以外のヒヤリ・ハット体験は経験がないドライバーの方が緊張度は強い。今回調査結果では、ヒヤリ・ハット体験の有無で運転時の緊張度の違いに前回調査結果ほど明確な差がみられない。

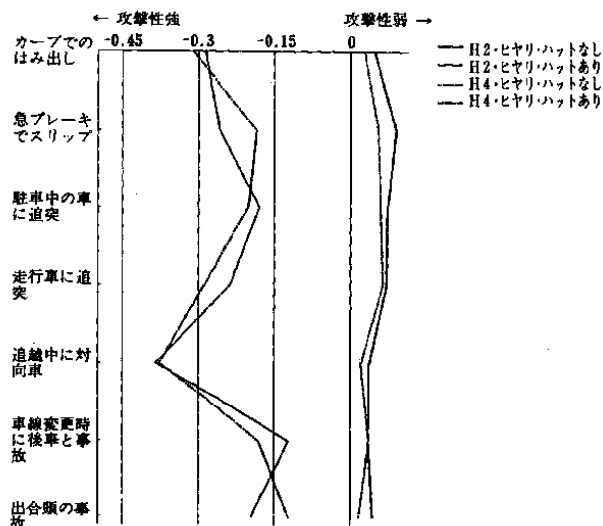


図 4-8-1-1 ヒヤリ・ハット体験の有無別攻撃性の平均因子得点

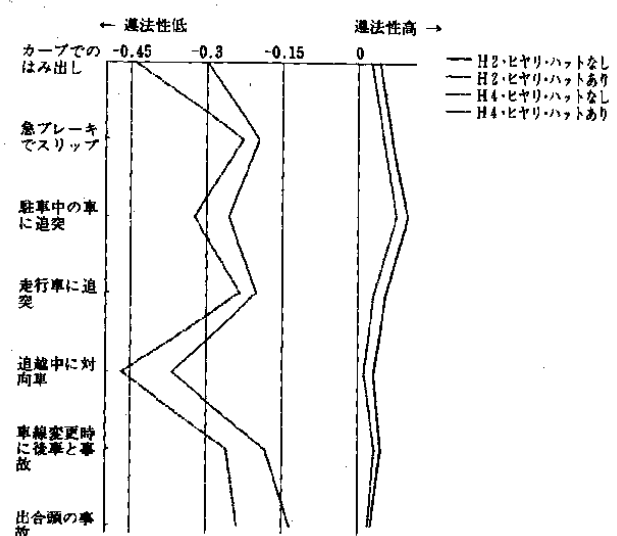


図 4-8-1-2 ヒヤリ・ハット体験の有無別遵法性の平均因子得点

(4) 依存性とヒヤリ・ハット体験比率

ヒヤリ・ハット体験の有無別に依存性の因子得点の平均をみたのが図4-8-1-4である。依存性に関しては、ヒヤリ・ハット体験の有無で共通的な明確な差異がみられない。しかし、「車線変更したら後ろから車が来ていて事故になりそうになった」と「交差点で出合頭に事故になりそうになった」の2項目については、前回及び今回調査共に経験があるドライバーの方が依存性が弱くなっている。逆に言えば依存性が弱いドライバーは、車線変更時の後車と事故になりかけたり、出合頭の事故になりかけたりするケースが多いとみられる。

(5) 運転への価値傾斜とヒヤリ・ハット体験比率・

ヒヤリ・ハット体験の有無別に、運転への価値傾斜の因子得点の平均をみたものが図4-8-1-5である。調査年度別にヒヤリ・ハット体験の有無別に比較すると、いずれの年度でもヒヤリ・ハット体験を持つドライバーの方が運転への価値傾斜が強くなっており、運転への価値傾斜が強いほどヒヤリ・ハット体験が多いと読みとれる。

今回調査結果でみると、「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」経験を持つドライバーの運転への価値傾斜が極めて強くなっており、価値傾斜が強いほど対向車にあまり注意せずに追い越しをする傾向があることが推定される。ただし、このヒヤリ・ハット体験を持つドライバーの運転への価値傾斜がとくに強い傾向は、前回調査ではそれほど明確にはみられない。

(6) 歩行者保護意識とヒヤリ・ハット体験比率

ヒヤリ・ハット体験の有無別に、歩行者保護意識の因子得点の平均をみたものが図4-8-1-6である。いずれの調査年度のヒヤリ・ハット体験項目でみてもヒヤリ・ハット体験を持つドライバーの方が歩行者保護意識が弱い。特に「信号待ちや駐車中の車に追突しそうになった」経験をもつドライバーとそうでないドライバーの間の歩行者保護意識の因子得点の差が大きい。

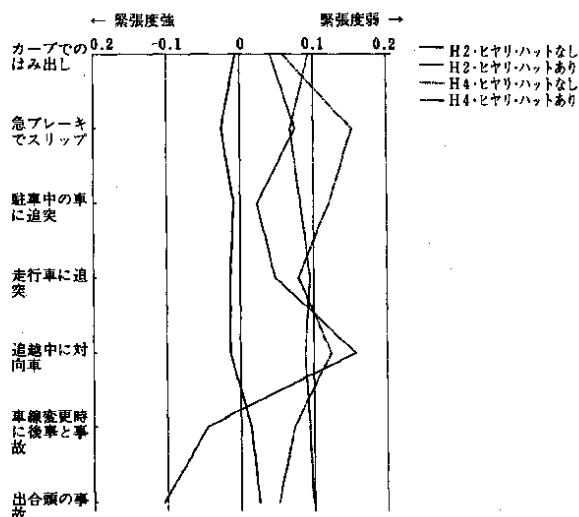


図 4-8-1-3 ヒヤリ・ハット体験の有無別運転時の緊張度の平均因子得点

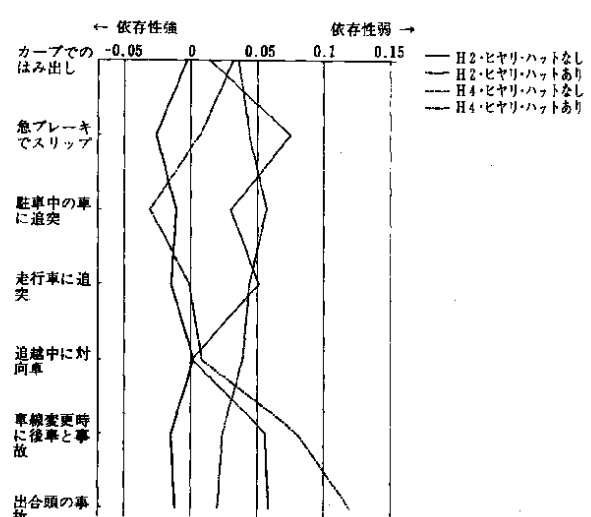


図 4-8-1-4 ヒヤリ・ハット体験の有無別依存性の平均因子得点

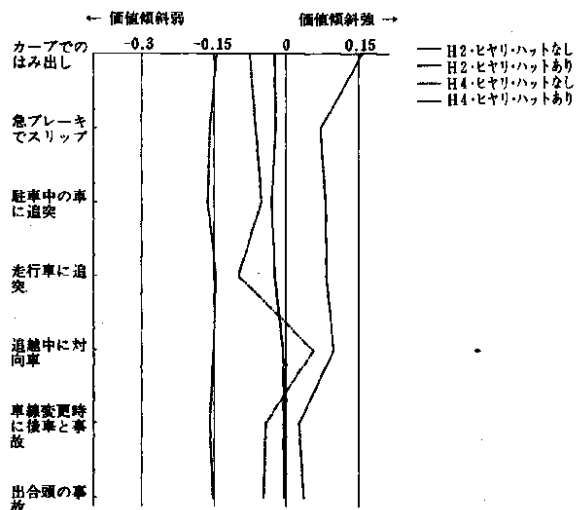


図 4-8-1-5 ヒヤリ・ハット体験の有無別運転への価値傾斜の平均因子得点

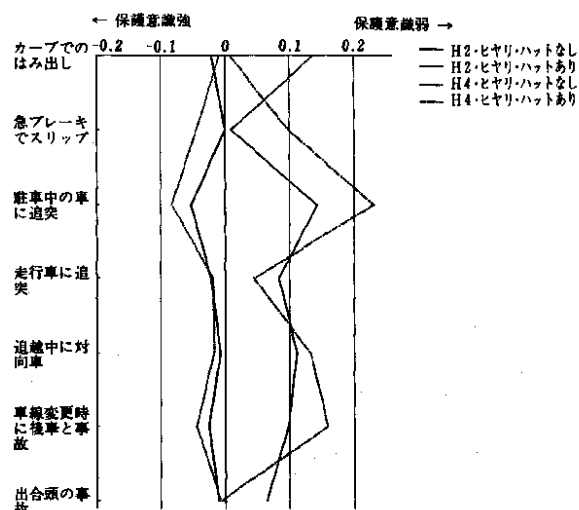


図 4-8-1-6 ヒヤリ・ハット体験の有無別歩行者保護意識の平均因子得点

4-8-2 運転行動とヒヤリ・ハット体験の関連性

運転行動への因子分析の結果では、

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

の3つの因子が抽出されている（「4-5-3運転行動を構成する因子とその特徴」参照）。ここでは、前項と同様にヒヤリ・ハット体験の有無別にこれらの因子得点の平均を算出して分析する。

(1) 情報収集とヒヤリ・ハット体験の関連性

ここでの情報収集に関する因子とは、信号や標識などを見落とすなどのミスをおかす傾向である。7項目のヒヤリ・ハット体験の有無別に、この因子の因子得点の平均を示したのが図4-8-2-1である。この因子は因子得点が低いほど情報収集のミスが多い傾向を表している。

図にみるように平成2年度、同4年度のいずれでみても、ヒヤリ・ハット体験を持つドライバーの方が情報収集ミスが多くなっており、情報収集ミスが原因のヒヤリ・ハット体験が多いとみられる。特に「急ブレーキをかけてスリップしそうになった」や「信号待ちや駐車中の車に追突しそうになった」、「走っている前の車に接近しすぎて、追突しそうになった」、「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」などはヒヤリ・ハット経験の有無で因子得点の差が大きく、これらは情報収集ミスが原因となることが特に多いとみられる。

(2) 判断・意志決定の迷いとヒヤリ・ハット体験

ヒヤリ・ハット体験の有無別に、判断・意志決定の迷いの因子得点の平均をみたのが図4-8-2-2であ

る。この因子についてはヒヤリ・ハット体験の有無で共通的な傾向がみられない。むしろ前回調査と今回調査での差異が目立っており、今回調査の方が、判断意思決定の迷いが大幅に減少していることが読みとれる。

なお、ヒヤリ・ハット体験があるドライバーの方に、特に判断意思決定の迷いが多い項目は「車線変更したら後ろから車が来ていて事故になりそうになった」である。

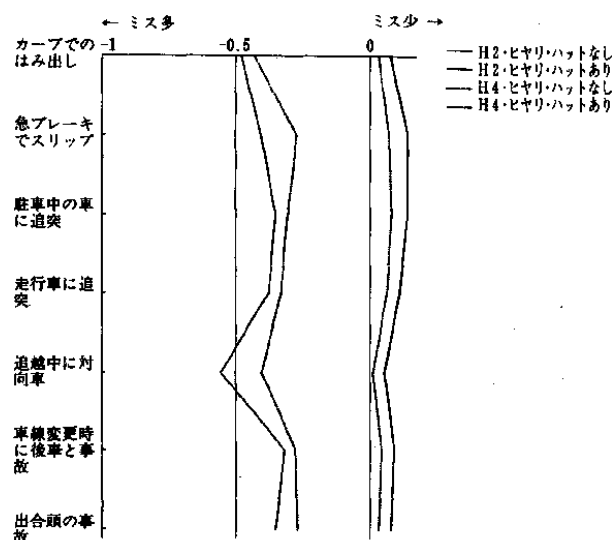


図 4-8-2-1 ヒヤリ・ハット体験の有無別情報収集ミスの平均因子得点

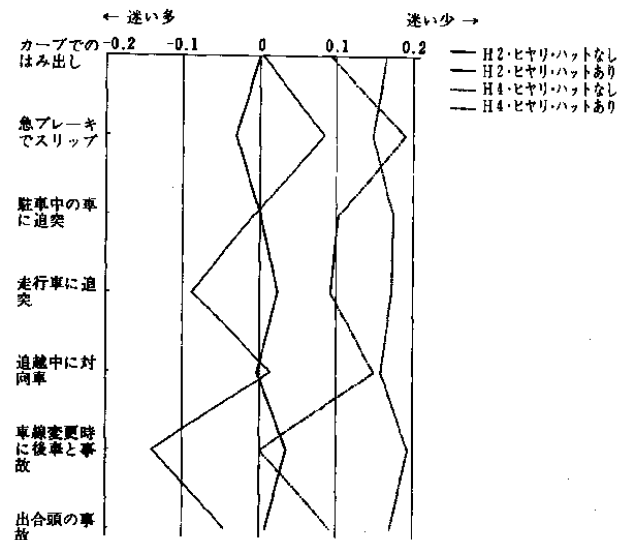


図 4-8-2-2 ヒヤリ・ハット体験の有無別判断意思決定の迷いの平均因子得点

(3) 運転操作とヒヤリ・ハット体験

ここでの運転操作とは、ハンドル、ブレーキ、アクセルのそれぞれの操作の適切性のことである。ヒヤリ・ハット体験の有無別のこの運転操作に関する、因子得点の平均を表したのが図4-8-2-3である。その結果によると、「急ブレーキをかけてスリップしそうになった」と「交差点で出合頭に事故になりそうになった」の2項目を除いていずれもヒヤリ・ハット経験を持つドライバーの方が運転操作ミスが多い。特にヒヤリ・ハット経験をもつドライバーの方が運転操作ミスが多い傾向となっているのは、「走っている前の車に接近しすぎて、追突しそうになった」や「信号待ちや駐車中の車に追突しそうになった」ときの追突である。その他「車線変更したら後ろから車が来ていて事故になりそうになった」の差も大きい。

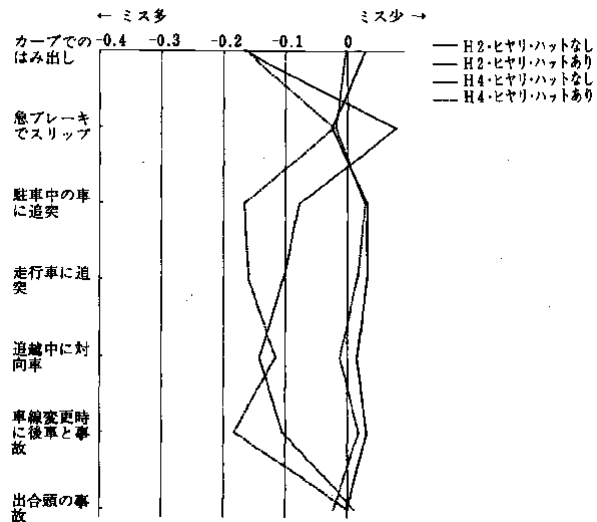


図 4-8-2-3 ヒヤリ・ハット体験の有無別運転操作ミスの平均因子得点

4-8-3 運転技術の自己評価とヒヤリ・ハット体験の関連性

運転技術の自己評価は、次の2つの因子から構成されている（「4-4-3運転技術の自己評価を構成する因子とその特徴」を参照）。

- ・ 一般的な走行技術の因子
- ・ 低速での運転技術の因子

この項でも、ヒヤリ・ハット経験の有無別にこの2つの因子の因子得点の平均を算出して、分析することとする。

まず、ヒヤリ・ハット体験の有無と、一般的な走行技術の自己評価の関係をみる（図4-8-3-1）。図にみるように、いずれの項目でもヒヤリ・ハット体験のあるドライバーの方が一般的な走行技術の事故評価が高く、運転に自信をもっている結果となっている。特に「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」については差が大きく、一般走行技術に自信を持っているほどこのヒヤリ・ハット体験が多い傾向となっている。ただし、「車線変更したら後ろから車が来ていて事故になりそうになった」についてはヒヤリ・ハット体験の有無であまり因子得点の平均に差がない。

次に、低速での運転技術の自己評価との関連をみる（図4-8-3-2）。ここでいう低速での運転技術とは、バックや狭い場所での車庫入れなどのいわゆる小技のうまさの自己評価である。この因子でみても、傾向としては、ヒヤリ・ハット体験を持つドライバーの方がうまくできると自己評価しており、運転に自信をもっている。ただし、今回の調査でみると「信号待ちや駐車中の車に追突しそうになった」や「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」についてはヒヤリ・ハット体験の有無で低速での運転技術の自己評価にほとんど差がない。

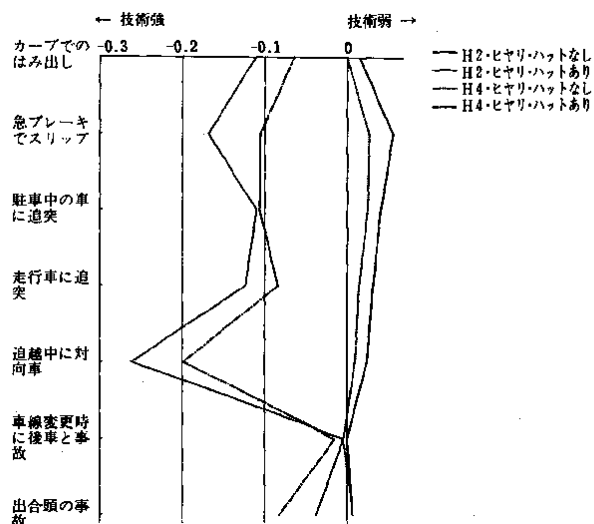


図 4-8-3-1 ヒヤリ・ハット体験の有無別一般的な走行技術の平均因子得点

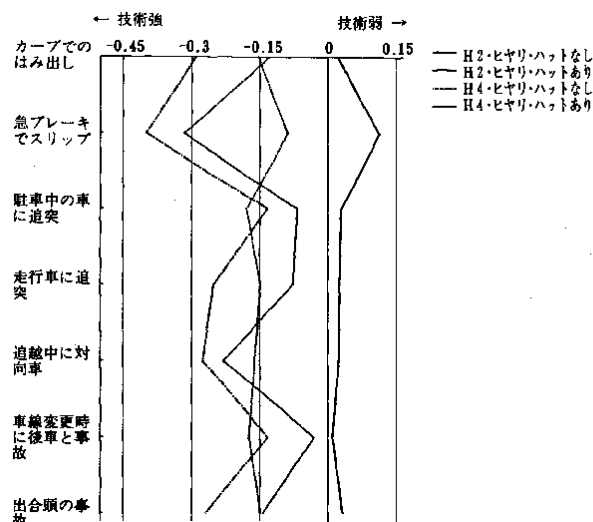


図 4-8-3-2 ヒヤリ・ハット体験の有無別低速での運転技術の平均因子得点

4-8-4 運転意識・態度と運転行動の関連性

ここでは、運転意識・態度の6因子と、運転行動の3因子の間の相関を分析し、運転意識・態度と運転行動の関連をみることにする。

運転意識・態度の6因子とは、

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

であり、運転行動の3因子は

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

である。

まず、情報収集と運転意識・態度との関連をみる。情報収集ミスの因子と運転意識・態度の6因子との相関係数を示したのが図4-8-4-1である。図のように情報収集ミスの因子と相関が高いのは、攻撃性と遵法性の因子で、攻撃性が高いほど情報収集ミスが多く、遵法性が低いほど情報収集ミスが多くなる関係となっている。この相関は免許取得後1年後の時点で調査したデータの方が高くなっている。その他の因子との相

関は0.1をも下回っており、あまり強いものではない。

判断意思決定の迷いの因子と運転意識・態度の6因子との相関係数を示したのが図4-8-4-2である。判断意思決定の迷いとは運転時の緊張度と相関が高く、緊張度が高いほど判断意思決定の迷いが多いとの結果になっている。この他、歩行者保護意識との相関の絶対値が0.1を超えている。この相関係数はマイナスであり、判断意思決定の迷いが多いほど歩行者保護意識が低い傾向を示している。全体としては運転に慣れておらず緊張が高く、歩行者の保護にも十分に気が回らないドライバーに判断意思決定の迷いが多いということであろう。

運転操作ミスの因子と運転意識・態度の6因子との相関係数を示したのが図4-8-4-3である。ここでは、際だって相関の高い因子はないが、中では運転時の緊張度と歩行者保護意識と運転操作ミスの因子との相関が比較的高い。この相関は、緊張度が高いドライバーほど運転操作ミスが多く、歩行者保護意識が弱いドライバーほど運転操作ミスが多いことを示している。これは判断意思決定の迷いと同様に、運転に慣れておらず緊張が高く、歩行者の保護にも十分に気が回らないドライバーに運転操作ミスが多いということを示すものであろう。

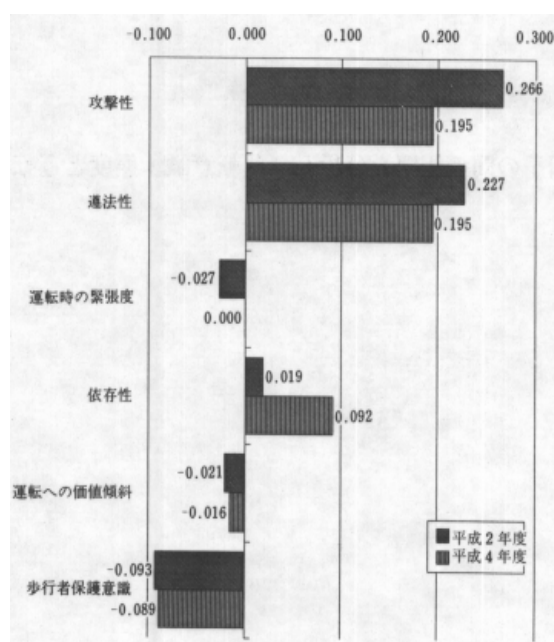


図 4-8-4-1 運転意識・態度と情報収集ミスの多寡との相関

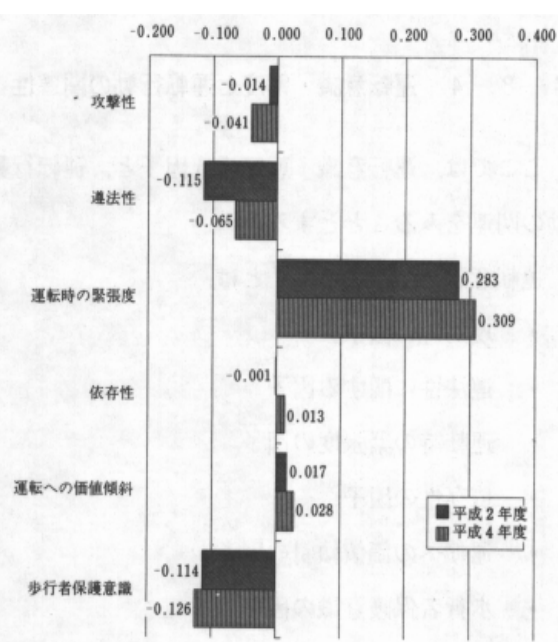


図 4-8-4-2 運転意識・態度と判断意思決定の迷いとの相関

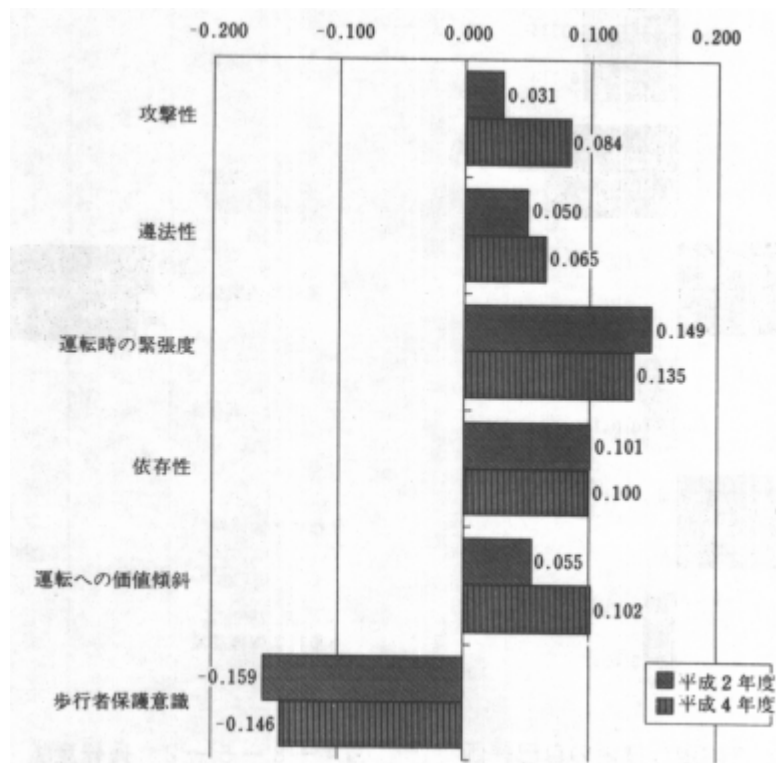


図4-8-4-3 運転意識・態度と運転操作ミスの多寡との相関

4-8-5 運転意識・態度と運転技術の自己評価の関連性

本項では、どのような運転意識・態度をもった運転者がどのように運転技術を自己評価しているかをみる。ここでも、因子得点の相関係数をもとに分析を進めていく。

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

一般走行技術の自己評価の結果と6つの運転意識・態度の因子との相関をみたものが図4-8-5-1である。一般走行技術の自己評価ともっとも相関が高いのは運転時の緊張度で、運転時の緊張度が高いドライバーほど一般走行技術の自己評価が低い結果となっている。次いで相関が高いのは違法性で、違法性が低いほど一般走行技術の自己評価が高い。そして運転への価値傾斜との相関も高く、運転への価値傾斜が高いほど運転技術の自己評価が高い。つまり、一般走行技術に自信をもっているドライバーほど運転時の緊張が少なく、違法性が低く、運転への価値傾斜が高い。

低速での運転技術との相関をみると（図4-8-5-2）、やはり運転時の緊張度との相関が高く、運転時の緊張度が高いドライバーほど低速での運転技術の自己評価が低い結果となっている。次いで攻撃性との相関が高く、攻撃性が高いドライバーほど低速での運転技術に自信をもっている。また、歩行者保護意識との相関も高く、保護意識が強いドライバーの方が低速での運転技術を高く自己評価している。これは、運転技術に自信がない経験の浅いドライバーは歩行者にも気を配る余裕もないということを示すものであろう。

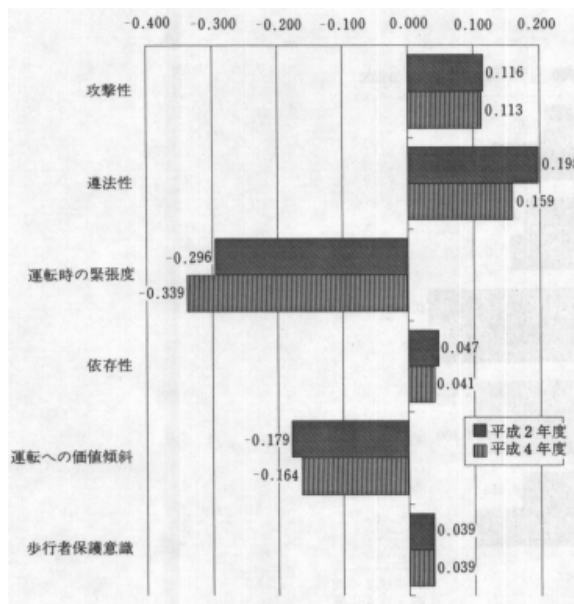


図 4-8-5-1 運転意識・態度と一般走行技術の自己評価との相関

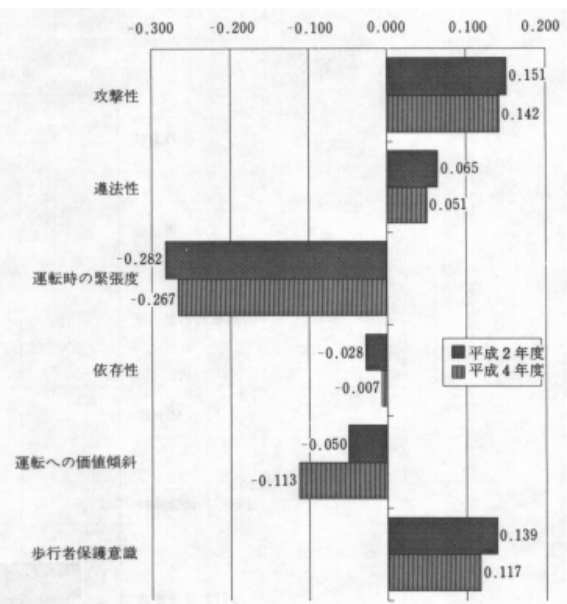


図 4-8-5-2 運転意識・態度と低速での運転技術の自己評価との相関

4-8-6 運転技術の自己評価と運転行動の関連性

運転技術の自己評価と運転行動の関連を両者の因子の相関係数から分析する。

運転行動の3因子と一般走行技術の自己評価の因子との相関係数を示したのが図4-8-6-1である。一般走行技術の自己評価ともっとも相関が高いのは判断意思決定の迷いで、一般走行技術の自己評価が高いドライバーほど迷いが少ない結果となっている。次いで運転操作ミスとの相関が高く、一般走行技術の自己評価が高いドライバーほど運転操作ミスが少ない。この運転行動の2因子は運転技術の自己評価と矛盾無く自己評価が高いほどミスが少ない結果となっているが、情報収集ミスと問には統計的に意味のある相関が認められない。つまり、情報収集ミスをしていても運転の自己評価が低下することはなく、また、一般走行技術の自己評価が高くても、自己評価が低いドライバーと同程度に情報収集ミスをしていることになる。

運転行動と低速での運転技術の自己評価の因子との相関係数を示したのが図4-8-6-2である。この相関係数の傾向は一般走行技術の自己評価きわめて類似しており、低速での運転技術の自己評価が高いドライバーほど迷いが少なく、低速での運転技術の自己評価が高いドライバーほど運転操作ミスが少ない結果となっている。

また、情報収集ミスとの相関も低く、低速での運転技術の自己評価と情報収集ミスの多寡との関係は強いものではない。

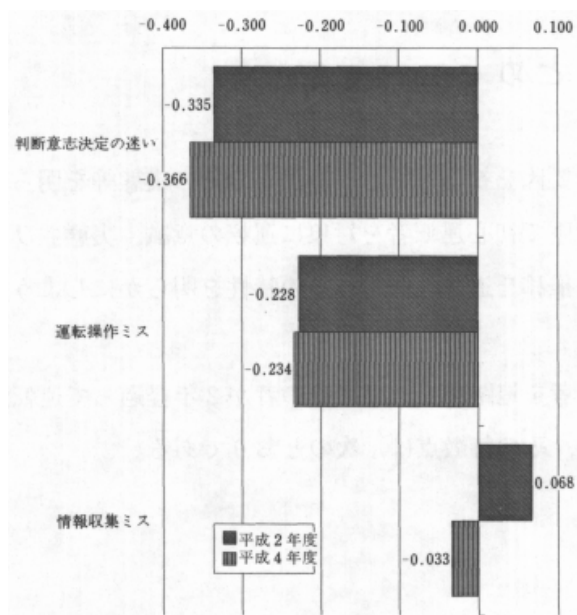


図 4-8-6-1 運転行動と一般走行技術の自己評価との相関

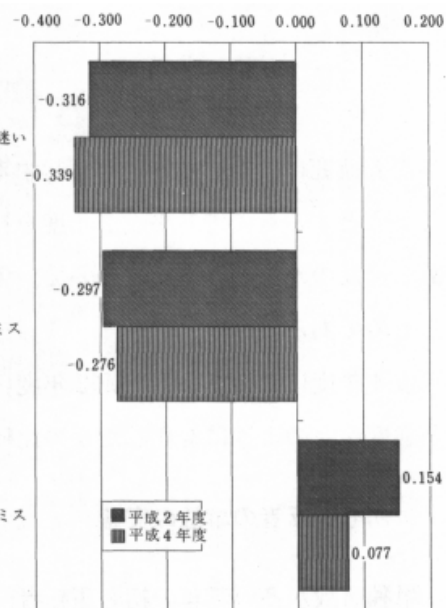


図 4-8-6-2 運転行動と低速での運転技術の自己評価との相関

第5章 まとめ

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

平成4年度においては、平成2年度に調査した初心運転者を追跡調査して、その者が2年経過して運転意識と態度がどのように変化したかの比較研究を実施したが、その特徴点は、次のとおりである。

第1 初心運転者の事故の実態

(1) 単独事故が多い若年の初心運転者

初心運転者（自動車運転中）が起こした事故の相手当事者は、24歳以下の年齢層で特徴がみられる。1年未満の初心者に多いのが、「物件等」で38.4%を占め、単独事故が初心運転者事故の約4割と多いことを示している。同じ24歳以下の若年者にあっても1年以上の経過年数を有する運転者の事故では、これが27.3%と低い。単独事故が若年の初心運転者に多い事故の形態であるといえる。

(2) 単路のカーブに多い初心運転者の事故

1年未満の初心者の場合、カーブで30.2%の事故が発生しており、1年以上の運転者の21.5%と比較すると極めて顕著な差である。

(3) 事故の主要原因を違反で見ると速度超過が多い

事故発生的主要原因となる法令違反は、一般的には最高速度違反で計上される場合が多く、その中で、初心運転者は最高速度違反の占める割合が極めて高い。

若年者の場合、1年未満の運転者の事故の46.3%が最高速度違反である。これに対して1年以上の運転者では、36.8%と低い。

(4) 初心運転者の事故直前の速度は高い

速度の出しすぎから事故を起こしやすい初心運転者の特徴は、危険認知時点の自車の速度に表れている。一般的に危険認知速度を指標として車両の走行速度をみると、年齢要因が大きく関与しており、若年者ほど速度が高い。24歳以下の若年者でみると、1年未満が平均で66.85km/hと高いのに対して、1年以上では61.17km/hと約6km/h低い。

(5) 若年初心者に多い当人死亡の事故

第1当事者自身が死亡するケースは若年の初心運転者に多い。24歳以下の年齢層で、1年未満の第1当事者自身が死亡した事故は38.2%である。反対に第1当事者自身が無傷である死亡事故は、1年未満が39.1%であるのに対して、1年以上の運転者の事故は50.8%と多い。

(6) 初心者事故に多い判断ミス

事故の原因を運転者の人的要因からみると、24歳以下の若年者で特徴が見られる。経過年数の1年未満と1年以上で比較すると、初心運転者の事故は状況判断の誤りが64.1%を占め、1年以上の運転者の事故の51.9%に比べて約12ポイントも高い。

(7) まとめ

初心運転者が第1当事者となって発生した事故は、平成3年と4年の2年間では減少する気配がみられる。しかし、死亡事故率（死亡事故件数÷全事故件数×100で算出）でみると、運転経験3年以上の運転者で1.4%台の一定の比率に落ちつくのに対して、1年未満は1.7%、2年未満で1.6%と高い数値を示している。

以下、主に若年の初心運転者の事故の特徴について整理すると、次のようになる。

- ① 初心運転者の事故は、電柱やガードレールに衝突したり、道路外に転落する単独事故が多い。
- ② 初心運転者の事故は、カーブ地点での事故が多い。
- ③ 初心運転者の事故は、速度の出しすぎが原因である事故が多い。
- ④ 初心運転者の事故は、当人自身が死亡する事故が多く、しかも、事故が発生した場合、死亡事故になる確率が高い。
- ⑤ 初心運転者の事故は、判断ミスによるものが多く、危険性に対する尺度に問題がみられる。

第2 初心運転者の運転意識、態度等の特徴点

ここでは、因子分析と呼ばれる手法を用いた、初心運転者の運転意識等全体の傾向を要約した特徴点を記す。

(1) 運転意識、態度からみた因子特性

攻撃性については、男女ともにほとんど変化していない。特に男性の攻撃性はまったくと言っていいほど変化していない。

遵法性は、変化していないが、女性はやや遵法性が低い方へ変化している。

運転時の緊張度については、男女ともに弱まっているが、その程度は男女ともに同程度である。

依存性については、男女ともに弱まったり、その程度は極めて僅かで、特に男性については依存性の変化はほとんどない。

運転への価値傾斜については、男女とも変化が大きく、いずれも価値傾斜が大幅に弱まっている。どちらかといえば女性の価値傾斜の減少が大きい。

歩行者保護意識については、変化がみられない。

(2) 運転技術の自己評価からみた因子特性

一般的な走行技術については、男女ともほとんど変化がない。しかし、低速での運転技術については男女とも自信をつけており、特に、女性は大幅に低速での運転技術の自信をつけている。

一般的走行技術及び低速での走行技術のいずれも、現時点では男性の方が女性よりも「うまくできる」と自己評価している。

(3) 運転行動からみた因子特性

男性の方が判断意思決定の迷いが少なく、運転操作のミスも少ないが、情報収集のミスは多い。

(4) 事故違反の有無からみた因子特性

① 運転意識・態度の特徴

攻撃性と遵法性では、全体の傾向としては事故違反があるドライバーの方が攻撃性が強く、また遵法性が低い。

運転時の緊張度と依存性についてみると、事故違反ありのドライバーの方が運転時の緊張度が弱く、また依存性が低い傾向となっている。

運転への価値傾斜と歩行者保護意識では、事故違反があるドライバーの方が運転への価値傾斜が強くなっている。歩行者保護意識については、男性では事故違反の有無でほとんど差がなく、女性では事故違反があるドライバーの方が歩行者保護意識が高くなっている。

② 運転技術の自己評価の特徴

事故違反の有無での傾向は、男女とも同じ傾向で、事故違反ありの方が一般的な走行技術、低速での走行技術ともに問題なくできるとの自己評価となっており、自分は運転がうまいと思っている。

③ 運転行動の特徴

判断・意志決定の迷いの傾向は、事故違反ありの方が迷いが少ない。

運転操作では、事故違反ありの方がミスが少なく事故違反ありの方が好ましい運転をしているようにみえる。しかし、情報収集でみると、事故違反ありの方が明らかにミスが多い。

第3 運転意識、運転技術、運転行動、ヒヤリ・ハット体験の相互関連分析

ここでは、前記2の各要因の相互の関連性を分析したものを要約する。

(1) 運転意識・態度とヒヤリ・ハット体験の関連性

① 攻撃性別とヒヤリ・ハット体験

ヒヤリ・ハット体験がある群は攻撃性が強く、特に「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」という経験がある者の攻撃性が高い。この結果からみて、攻撃性が強いドライバーほどヒヤリ・ハット体験を経験する可能性が高く、同じ攻撃性の強さであれば免許取得後でも、3年程度の運転経験を経た後でも同程度の確率でヒヤリ・ハット体験をしているとみられる。

② 遵法性とヒヤリ・ハット体験

「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」経験がある者のヒヤリ・ハット体験をもつドライバーの遵法性が特に低くなっている。また「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」経験をもつドライバーの遵法性も低い。遵法性が低いドライバーほど多くのヒヤリ・ハット体験をしているとみられる。

③ 運転時の緊張度とヒヤリ・ハット体験

運転時の緊張に関しては、ヒヤリ・ハット体験の有無では差はみられない。

④ 依存性とヒヤリ・ハット体験

依存性については、ヒヤリ・ハット体験の有無で共通的な差異がみられない。

⑤ 運転への価値傾斜とヒヤリ・ハット体験

ヒヤリ・ハット体験を持つドライバーの方が運転への価値傾斜が強くなっており、運転への価値傾斜が強いほどヒヤリ・ハット体験が多い。

⑥ 歩行者保護意識とヒヤリ・ハット体験

ヒヤリ・ハット体験を持つドライバーの方が歩行者保護意識が弱い。

(2) 運転行動とヒヤリ・ハット体験の関連性

① 情報収集とヒヤリ・ハット体験の関連性

ヒヤリ・ハット体験を持つドライバーの方が情報収集ミスが多く、情報収集ミスが原因のヒヤリ・ハット体験が多いとみられる。

② 判断・意志決定の迷いとヒヤリ・ハット体験

これについてはヒヤリ・ハット体験の有無で共通的な傾向がみられない。

③ 運転操作とヒヤリ・ハット体験

「急ブレーキをかけてスリップしそうになった」と「交差点で出合頭に事故になりそうになった」の2項目を除いていずれもヒヤリ・ハット体験を持つドライバーの方が運転操作ミスが多い。

(3) 運転技術の自己評価とヒヤリ・ハット体験の関連性

ヒヤリ・ハット体験の有無と、一般的な走行技術の自己評価の関係をみると、いずれもヒヤリ・ハット体験のあるドライバーの方が、一般的な走行技術の事故評価が高く、運転に自信をもっている結果となっている。

低速での運転技術の自己評価との関連では、傾向としては、ヒヤリ・ハット体験を持つドライバーの方がうまくできると自己評価しており、運転に自信をもっている。

(4) 運転意識・態度と運転行動の関連性

情報収集ミスと運転意識・態度との関連は、攻撃性が高いほど情報収集ミスが多く、遵法性が低いほど情報収集ミスが多くなっている。

判断意思決定の迷いと運転意識・態度との相関は、判断意思決定の迷いとは運転時の緊張度と相関が高く、緊張度が高いほど判断意思決定の迷いが多いとの結果になっている。判断意思決定の迷いが多いほど歩行者保護意識が低い傾向を示している。

運転操作ミスと運転意識・態度との相関では、際だって相関の高い因子はないが、運転時の緊張度と歩行者保護意識と運転操作ミスとの相関が比較的高い。これは、緊張度が高いドライバーほど運転操作ミスが多く、歩行者保護意識が弱いドライバーほど運転操作ミスが多いことを示している。

(5) 運転意識・態度と運転技術の自己評価の関連性

一般走行技術の自己評価と運転意識・態度との相関では、一般走行技術の自己評価の最も相関の高いのは運転時の緊張度で、緊張度が高いドライバーほど一般走行技術の自己評価が低い。次いで相関が高いのは遵

法性で、遵法性が低いほど一般走行技術の自己評価が高い。そして運転への価値傾斜との相関も高く、運転への価値傾斜が高いほど運転技術の自己評価が高い。つまり、一般走行技術に自信をもっているドライバーほど運転時の緊張が少なく、遵法性が低く、運転への価値傾斜が高い。

低速での運転技術との相関は、運転時の緊張度との相関が高く、緊張度の高いドライバーほど低速での運転技術の自己評価が低い。次いで攻撃性との相関が高く、攻撃性が高いドライバーほど低速での運転技術に自信をもっている。また、歩行者保護意識との相関も高く、保護意識が強いドライバーの方が低速での運転技術を高く自己評価している。

(6) 運転技術の自己評価と運転行動の関連性

一般走行技術の自己評価と最も相関の高いのは判断意思決定の迷いで、一般走行技術の自己評価が高いドライバーほど迷いが少ない。次いで運転操作ミスとの相関が高く、一般走行技術の自己評価が高いドライバーほど運転操作ミスが少ない。

運転行動と低速での運転技術の自己評価との相関は、一般走行技術の自己評価はきわめて類似しており、低速での運転技術の自己評価が高いドライバーほど迷いが少なく、低速での運転技術の自己評価が高いドライバーほど運転操作ミスが少ない。

また情報収集ミスとの相関も低く、低速での運転技術の自己評価と情報収集ミスの多寡との関係は強いものではない。

付 録

ふだんの運転についてのおうかがい

--	--	--	--	--	--	--

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。ありのままをお答えください。

【記入に際して】

- お答えは、回答欄からあてはまるものを選んで番号に○印をつけてください。
- お答えは、質問の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
(2) 年齢は？	満 歳
(3) 結婚は？	1 未婚 2 既婚
(4) 職業は？	1 会社員、公務員等 4 パート、アルバイト 2 自営業、自由業 5 学生 3 専業主婦 6 その他

★次に、あなたのふだんの運転の様子についておうかがいします。

(5) あなたが保有している免許の種類は？ (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
(6) あなたがふだん主として運転している車種は？ (あてはまるもの一つを選んで番号に○印をつけてください)	1 大型（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） 6 自動二輪 7 原付 8 その他
(7) あなたは運転者として、次のどれにあてはまりますか。 (あてはまるもの一つを選んで番号に○印をつけてください)	1 マイカー運転者（通勤、通学を含む個人的な用事だけで運転） 2 車の運転を職業としている（タクシー、トラック等車の運転が主たる業務の人） 3 仕事の必要から車を運転する（配達、セールス等仕事の上で運転する人） 4 ペーパードライバー（運転していない）

(8) あなたが運転する主な目的は？ (あてはまるもの一つを選んで番号に○印をつけてください)	1 業務・仕事 5 家族等の送迎 2 通勤・通学 6 訪問 3 買物 7 その他 4 レジャー 8 ほとんど運転しない
(9) あなたの最近1ヶ月の運転頻度は？ (あてはまるもの一つを選んで番号に○印をつけてください)	1 ほとんど毎日運転している 2 週に3～4日運転している 3 週に1～2日運転している 4 月に3～4日運転している 5 月に1～2日運転している 6 ほとんど運転していない
(10) 運転していない期間を除いた実質的な運転経験は？ (あてはまるもの一つを選んで番号に○印をつけてください)	1 1年未満 5 5年未満 2 2年未満 6 6年未満 3 3年未満 7 6年以上 4 4年未満 8 運転経験なし
(11) あなたの過去1年間の走行距離は？	(例: 8,000km) 過去1年間におよそ km

★運転や車に関して、どのようにお考えかおうかがいします

(12) あなたは、次のそれぞれの意見に対してどのようにお考えになりますか。下のそれぞれについて、右の①から④の4段階のいずれか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	③ どちらかともいえない	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
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人が多い……………	1	2	3	4
i 運転は怖いものだと思う……………	1	2	3	4
j 運転は緊張で疲れる……………	1	2	3	4
k 免許取りたての時に比べて法規を守らなくなった……………	1	2	3	4
l 免許取りたての時に比べて運転が乱暴になった……………	1	2	3	4

★あなたの運転についておうかがいします

(13) あなたは、運転経験のわりには、運転がうまい方だと思いますか。

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

(14) あなたは、次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 ば不得意である どちらかといえる	④ 不得意である
a バック	1	2	3	4
b 狭い道の走行	1	2	3	4
c 狭い場所への駐車	1	2	3	4
d 右折	1	2	3	4
e 雨の日の運転	1	2	3	4
f 夜の運転	1	2	3	4
g 山道の運転	1	2	3	4
h 高速道路への流入	1	2	3	4
i 高速道路での追い越し	1	2	3	4
j 知らない道での運転	1	2	3	4
k 大型車への追従	1	2	3	4
l やや速い流れに合わせた運転	1	2	3	4

(15) 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
b 気がつかないうちに後ろに車がびったりついていること	1	2	3	4	5
c ぼんやりしていて青信号に変わったのに気づかず、後ろからクラクションを 鳴らされること	1	2	3	4	5
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、行こうか行かないか迷うこと	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、自分の運転は怖いと言われること	1	2	3	4	5

(16) あなたは、最近1年間のなかで、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。それらの経験がある、ないのいずれかの欄の番号に○印をつけて下さい。

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

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

(17) 次の運転ぶりの意見に対して、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 その通り	② どちらかといえ	③ どちらでもない	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
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過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
9 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

(18) あなたは免許を取得してからこれまでに人身事故や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	それ以前の1年間では	1. ある	2. ない
---------	-------	-------	------------	-------	-------

ご協力ありがとうございました

付録－２ 統計資料

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
6 1	男性	1,241,118	390,953	118,846	269,514	2,020,431
	女性	667,109	319,695	108,747	321,889	1,417,440
	計	1,908,227	710,648	227,593	591,403	3,437,871
6 2	男性	1,244,277	399,613	116,897	261,274	2,022,061
	女性	688,481	322,440	103,026	296,358	1,410,305
	計	1,932,758	722,053	219,923	557,632	3,432,366
6 3	男性	1,261,494	414,095	114,841	241,266	2,031,696
	女性	721,426	326,102	98,528	289,595	1,435,651
	計	1,982,920	740,197	213,369	530,861	3,467,347
元年	男性	1,253,578	408,931	108,414	222,445	1,993,368
	女性	724,541	315,972	93,922	281,408	1,415,843
	計	1,978,119	724,903	202,376	503,853	3,409,211
2	男性	1,295,440	408,828	107,066	213,379	2,024,713
	女性	749,680	307,054	88,302	248,205	1,393,241
	計	2,045,120	715,882	195,368	461,584	3,417,954
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
4	男性	1,185,481	416,240	107,247	208,530	1,917,498
	女性	697,771	296,697	74,417	208,371	1,277,256
	計	1,883,252	712,937	181,664	416,901	3,194,754

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 女 3,684 計 7,561	1,625,299 908,874 2,534,173	41.9% 24.7% 33.5%	1,244,277 688,481 1,932,758	32.1% 18.7% 25.6%	16～19	男 4,135 女 3,930 計 8,064	1,638,051 950,825 2,588,876	39.6% 24.2% 32.1%	1,295,440 749,680 2,045,120	31.3% 19.1% 25.4%
20～24	男 4,290 女 4,130 計 8,420	3,867,060 2,993,487 6,860,547	90.1% 72.5% 81.5%	399,613 322,440 722,053	9.3% 7.8% 8.6%	20～24	男 4,580 女 4,360 計 8,940	4,114,247 3,332,177 7,446,424	89.8% 76.4% 83.3%	408,828 307,054 715,882	8.9% 7.0% 8.0%
25～29	男 3,960 女 3,870 計 7,830	3,772,557 2,958,645 6,731,202	95.3% 76.5% 86.0%	116,897 103,026 219,923	3.0% 2.7% 2.8%	25～29	男 4,160 女 4,020 計 8,180	3,990,412 3,310,062 7,300,474	95.9% 82.3% 89.2%	107,066 88,302 195,368	2.6% 2.2% 2.4%
30以上	男 34,280 女 37,480 計 71,760	26,487,748 13,110,503 39,598,251	77.3% 35.0% 55.2%	261,274 296,358 557,632	0.8% 0.8% 0.8%	30以上	男 35,360 女 38,670 計 74,030	28,286,165 15,287,054 43,573,219	80.0% 39.5% 58.9%	213,379 248,205 461,584	0.6% 0.6% 0.6%
合 計	男 46,407 女 49,164 計 95,571	35,752,864 19,971,509 55,724,373	77.0% 40.6% 58.3%	2,022,061 1,410,305 3,432,366	4.4% 2.9% 3.6%	合 計	男 48,235 女 50,980 計 99,214	38,028,875 22,880,118 60,908,993	78.8% 44.9% 61.4%	2,024,713 1,393,241 3,417,954	4.2% 2.7% 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 女 3,820 計 7,840	1,610,109 920,051 2,530,160	40.1% 24.1% 32.3%	1,261,494 721,426 1,982,920	31.4% 18.9% 25.3%	16～19	男 4,040 女 3,850 計 7,890	1,618,554 930,139 2,548,693	40.1% 24.2% 32.3%	1,134,369 685,570 1,819,939	28.1% 17.8% 23.1%
20～24	男 4,390 女 4,210 計 8,600	3,971,378 3,132,207 7,103,585	90.5% 74.4% 82.6%	414,095 326,102 740,197	9.4% 7.7% 8.6%	20～24	男 4,880 女 4,650 計 9,530	4,406,723 3,603,163 8,009,886	90.3% 77.5% 84.0%	320,827 260,950 581,777	6.6% 5.6% 6.1%
25～29	男 3,980 女 3,880 計 7,860	3,802,349 3,044,637 6,846,986	95.5% 78.5% 87.1%	114,841 98,528 213,369	2.9% 2.5% 2.7%	25～29	男 4,110 女 3,970 計 8,086	3,903,817 3,273,436 7,177,253	95.0% 82.5% 88.8%	82,048 69,600 151,648	2.0% 1.8% 1.9%
30以上	男 34,670 女 37,830 計 72,500	27,099,759 13,843,436 40,943,195	78.2% 36.6% 56.5%	241,266 289,595 530,861	0.7% 0.8% 0.7%	30以上	男 35,720 女 39,110 計 74,830	28,844,280 15,973,484 44,817,764	80.8% 40.8% 59.9%	165,538 186,118 351,656	0.5% 0.5% 0.5%
合 計	男 47,060 女 49,740 計 96,800	36,483,593 20,940,331 57,423,924	77.5% 42.1% 59.3%	2,031,696 1,435,651 3,467,347	4.3% 2.9% 3.6%	合 計	男 48,750 女 51,580 計 100,330	38,773,374 23,780,222 62,553,596	79.5% 46.1% 62.3%	1,702,782 1,202,238 2,905,020	3.5% 2.3% 2.9%
昭和64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4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 4,100 女 3,880 計 7,980	1,610,683 931,726 2,452,409	39.3% 24.0% 30.7%	1,253,578 724,541 1,978,119	30.6% 18.7% 24.8%	16～19	男 3,970 女 3,760 計 7,730	1,543,312 896,750 2,440,062	38.9% 23.8% 31.6%	1,185,481 697,771 1,883,252	29.9% 18.6% 24.4%
20～24	男 4,510 女 4,310 計 7,940	4,059,487 3,249,978 7,309,465	90.0% 75.4% 92.1%	408,931 315,972 724,903	9.1% 7.3% 9.1%	20～24	男 4,910 女 4,710 計 9,620	4,441,407 3,644,530 8,085,937	90.5% 77.4% 84.1%	416,240 296,697 712,937	8.5% 6.3% 7.4%
25～29	男 4,030 女 3,910 計 7,940	3,868,477 3,156,455 7,024,932	96.0% 80.7% 88.5%	108,414 93,922 202,336	2.7% 2.4% 2.5%	25～29	男 4,190 女 4,080 計 8,270	4,067,614 3,458,412 7,526,026	97.1% 84.8% 91.0%	107,247 74,417 181,664	2.6% 1.8% 2.2%
30以上	男 35,010 女 38,280 計 73,290	27,705,430 14,577,106 42,282,536	79.1% 38.1% 57.7%	222,445 281,408 503,853	0.6% 0.7% 0.7%	30以上	男 36,150 女 39,530 計 75,680	29,430,284 16,689,967 46,120,251	81.4% 42.2% 60.9%	208,530 208,371 416,901	0.6% 0.5% 0.6%
合 計	男 47,650 女 50,380 計 98,030	37,244,078 21,915,265 59,159,342	78.2% 43.5% 60.3%	1,993,368 1,415,843 3,409,211	4.2% 2.8% 3.5%	合 計	男 49,220 女 52,080 計 101,300	39,482,617 24,689,659 64,172,276	80.2% 47.4% 63.3%	1,917,498 1,277,256 3,194,754	3.9% 2.5% 3.2%

付録一3 ボックスプロットについて

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

箱型図では、データの分布状況を下のような図で表現する。

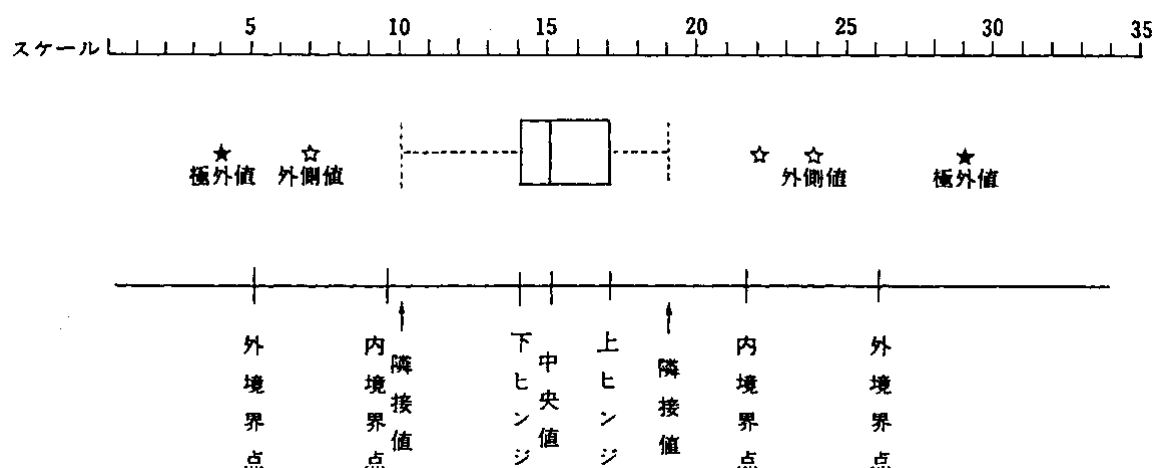


図1 箱型図の例

この箱型図で、データの分布の状況を示している。各々の、数値の意味は次の通りである。

(1) 中央値

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

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

(2) 下ヒンジ

中央値以下のデータを取りあげたときの中央値である。全体の、ほぼ25パーセンタイル値（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取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、

$$\text{ヒンジ散布度} = 17 - 14 = 3$$

となる。

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

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

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

上の例図では、次のようになる。

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

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

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

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

(5) 外境界点

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

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

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

上の例図では、次のようになる。

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

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

(6) はずれ値

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

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

箱型図では、以上に示した値を利用してデータの分布状況を表示する。図2は参考に、「探索的データ解析入門」（朝倉書店・渡部洋、鈴木規夫、山田文康、大塚雄作著）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。

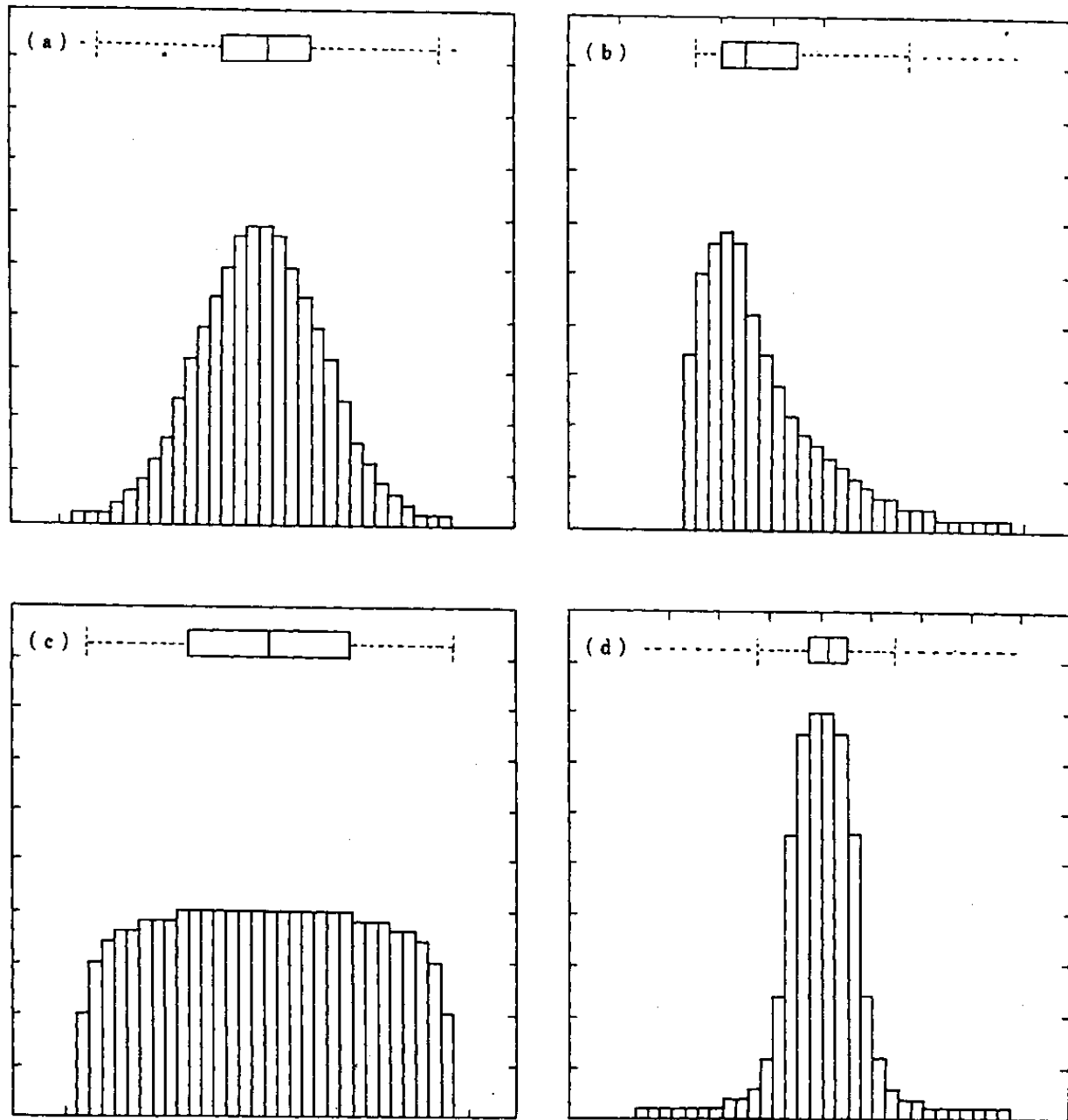


図2 各種分布形と箱型図の関係（「探索的データ解析入門」（朝倉書店）より）