

平成6年度調査研究報告書

# ドライバーの運転意識とヒヤリ・ハット 体験との関連に関する調査研究報告書

平成7年3月

自動車安全運転センター

## ま え が き

交通事故の発生の裏には多くのヒヤリ・ハット体験が存在し、その中の一部が現実の事故となって現れており、ヒヤリ・ハット体験を無くすることが事故防止のキーポイントとなっている。

このため、自動車安全運転センターでは、高齢運転者、若年運転者、女性運転者の3グループを対象として3カ年計画で調査を実施することとしている。

今年度は、初年度として10府県の60歳以上の高齢運転者を対象としたアンケート調査を実施し、運転意識、日頃の運転行動におけるヒヤリ・ハットを体験した具体的な運転場面及びこれらの相互の関連について調査し、解析した。本報告書は、その結果をとりまとめたものである。

今後の増加が予想される高齢運転者に対する交通安全教育の資料として活用され、交通事故防止の一助ともなれば幸いである。

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各位に深く感謝の意を表する次第である。

平成7年3月

自動車安全運転センター  
理事長 金澤 昭雄

## 委 員 名 簿

警察庁交通局運転免許課	課 長	村 澤 眞一郎
日本大学文理学部心理学研究室	教 授	浅 井 正 昭
中央交通安全対策会議	専 門 委 員	生 内 玲 子
警察庁交通局運転免許課	課 長 補 佐	水 元 勝 英
科学警察研究所交通部交通安全研究室	研 究 官	藤 田 悟 郎
警視庁交通部運転免許本部安全運転学校	主 任	内 田 千 枝 子

### (事務局)

自動車安全運転センター	理 事	廣 谷 千 城
自動車安全運転センター業務部	部 長	三 木 克 行
自動車安全運転センター調査研究部	部 長	石 垣 勇
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総務部	調 査 役	小 川 剛
自動車安全運転センター調査研究課	課 長 心 得	泉 英 一

# 目 次

第1章 調査研究の概要	1
1-1 調査の目的	1
1-2 調査実施の概要	1
1-2-1 調査対象	1
1-2-2 調査方法	2
1-2-3 調査項目	2
1-2-4 回収状況	3
1-3 調査結果の要約	4
1-3-1 調査対象者の属性	4
1-3-2 運転の実態	4
1-3-3 事故・違反の経験	5
1-3-4 運転意識	5
1-3-5 運転技術の自信	8
1-3-6 運転意識の構造	8
1-3-7 ヒヤリ・ハット体験	9
1-3-8 事故・違反とヒヤリ・ハット体験	10
1-3-9 運転意識とヒヤリ・ハット体験	11
第2章 高齢運転者の動向	13
2-1 高齢運転者数の推移	13
2-2 高齢運転者の事故件数	16
2-3 高齢運転者の事故の違反内容	18
第3章 調査結果	21
3-1 調査対象者の属性	21
3-1-1 年齢	21
3-1-2 職業	22
3-2 運転の実態	23
3-2-1 保有免許種類	23
3-2-2 主運転車種	25
3-2-3 運転目的	26
3-2-4 運転頻度	27
3-2-5 免許取得後年数	28
3-2-6 年間走行距離	29
3-3 事故・違反の経験	30

3-3-1	事故・違反の有無	30
3-3-2	事故・違反回数	31
3-3-3	事故・違反の内容	34
3-4	運転意識	36
3-4-1	攻撃的運転傾向	37
(1)	前の車もたもたしていると、腹がたつ	37
(2)	他の車に追い越されるのは、気分のいいものではない	38
(3)	ほかの車に並ばれると先に出たくなる	39
(4)	運転中は歩行者や自転車をじゃまに思う	40
(5)	運転中にイライラすることが多い	41
(6)	割り込まれないように、あまり車間距離をあけないで走るようにしている	42
(7)	自分は感情の変化は少なく、いつでも冷静でいられる	43
3-4-2	違反容認傾向	44
(1)	車の運転で多少人に迷惑をかけるのはお互いさまだ	44
(2)	事故をおこすのは運が悪いからだ	45
(3)	違反をすることと事故の発生には、あまり関係はない	46
(4)	10キロメートル程度のスピードオーバーであれば危険はない	47
(5)	駐車禁止でも、他の車の迷惑になりそうでなければ駐車する	48
(6)	一時停止の場所でも、見通しがよければ止まらないことが多い	49
3-4-3	危険容認傾向	50
(1)	運転に危険はつきものである	50
(2)	どんな運転者でも、事故になりかけてヒヤリとすることはよくあるものだ	51
3-4-4	依存的傾向	52
(1)	前の車についていけば安心して右左折できる	52
(2)	他の車が道を譲ってくれるので、 進路変更の時にあまり神経質になることはない	53
3-4-5	運転への価値傾斜傾向	54
(1)	運転は自分の生きがいの1つである	54
(2)	目的がなくとも、運転することじたいが楽しい	55
(3)	車は、単なる移動の手段にすぎない	56
3-4-6	漫然・脇見運転傾向	57
(1)	運転中にぼんやりしてしまうことがある	57
(2)	脇見運転をすることがある	58
3-4-7	運転意識の構造	59
(1)	運転意識の因子分析結果	59
(2)	属性別運転意識	67
(3)	運転実態別運転意識	69
(4)	運転意識と事故・違反	99

3-5	運転技術の自信	103
3-6	ヒヤリ・ハット体験	105
3-6-1	ヒヤリ・ハット体験の経験	105
3-6-2	ヒヤリ・ハット体験の原因	112
3-6-3	ヒヤリ・ハット体験による運転の変化	147
3-7	事故・違反とヒヤリ・ハット体験	148
3-7-1	事故・違反の有無とヒヤリ・ハット体験	148
3-7-2	事故・違反の有無とヒヤリ・ハット体験の原因	151
3-8	運転意識とヒヤリ・ハット体験	154
3-8-1	運転意識の因子とヒヤリ・ハット体験	154
(1)	攻撃的傾向とヒヤリ・ハット体験	154
(2)	漫然・脇見運転傾向とヒヤリ・ハット体験	157
(3)	違反容認傾向とヒヤリ・ハット体験	160
(4)	運転への価値傾斜とヒヤリ・ハット体験	163
(5)	依存的傾向とヒヤリ・ハット体験	166
(6)	危険容認傾向とヒヤリ・ハット体験	169
(7)	運転意識とヒヤリ・ハット体験の関連のまとめ	172
3-8-2	運転意識設問への回答とヒヤリ・ハット体験者比率	174
(1)	攻撃的傾向の質問とヒヤリ・ハット体験	174
(2)	漫然・脇見運転傾向の質問とヒヤリ・ハット体験	191
(3)	違反容認傾向の質問とヒヤリ・ハット体験	196
(4)	運転への価値傾斜の質問とヒヤリ・ハット体験	210
(5)	依存的傾向の質問とヒヤリ・ハット体験	217
(6)	危険容認傾向の質問とヒヤリ・ハット体験	222
(7)	運転意識とヒヤリ・ハット体験比率のまとめ	227
3-8-3	運転意識とヒヤリ・ハット体験の原因	231
(1)	攻撃的傾向と自分の側の原因比率	231
(2)	漫然・脇見運転傾向と自分の側の原因比率	231
(3)	違反容認傾向と自分の側の原因比率	231
(4)	運転への価値傾斜と自分の側の原因比率	232
(5)	依存的傾向と自分の側の原因比率	232
(6)	危険容認傾向と自分の側の原因比率	232
(8)	運転意識とヒヤリ・ハット体験の原因のまとめ	245
第4章	調査結果から見た今後の課題	247
参考資料：	アンケート用紙	253

## 第1章 調査研究の概要

### 1-1 調査の目的

わが国の交通事故による死傷者数は、昭和55年以降増加の一途をたどっており、特に昭和63年以降においては毎年1万人を超えるという厳しい状況に直面している。

こうした状況を改善するためには、総合的な交通安全対策が必要であるが、特に免許取得後の運転者に対する再教育の必要性が強く求められている。

一方、交通事故の発生の裏には多くのヒヤリ・ハット体験が存在し、その中の一部が現実の事故となって表れていると考えられ、ヒヤリ・ハット体験をなくすことが事故防止のキーポイントとなっている。

このため、ドライバーの運転意識が日常の運転行動の中でどのようなヒヤリ・ハット体験と関連しているのか調査分析することが必要である。そして、その成果を各種講習の場における安全教育に活用し、正しい運転意識を持つことにより交通事故の防止を図ることが必要である。本調査研究は、これらの活動のための基礎資料を得ることを目的に実施するものである。

なお、高齢運転者による交通事故が増加していることから、今年度はとくに60歳以上の高齢運転者を対象としてヒヤリ・ハット体験と運転意識の関連について分析している。

### 1-2 調査実施の概要

#### 1-2-1 調査対象

調査対象者は、運転免許を保有している60歳以上の男性とした。調査対象としたのは、次の10府県で、それぞれ下表のサンプル数を調査対象とした。総サンプル数は4,300名である。

表1-2-1-1 府県別サンプル数

調査対象府県	サンプル数
埼玉県	400
新潟県	300
長野県	400
福井県	300
愛知県	1,000
京都府	500
兵庫県	500
山口県	200
香川県	300
福岡県	400
合計	4,300

### 1-2-2 調査方法

調査対象府県の運転免許センターに免許証の更新に訪れた対象者に調査票を配布した。アンケート票は、郵送で回収する方法で実施した。また、調査は平成6年9月から10月にかけて実施した。

### 1-2-3 調査項目

調査項目は以下のとおりである。

#### ① 回答者の属性

性別、年齢、職業

#### ② 運転の実態

保有免許の種別、主な運転車種、運転目的、運転頻度、免許取得後経過年数、年間走行距離

#### ③ 運転意識

攻撃的傾向、違反容認傾向、危険容認傾向、依存的傾向、運転に対する価値意識（運転への価値傾斜）、その他

- ④ 運転技術の自己評価
- ⑤ ヒヤリ・ハット体験の有無
- ⑥ 過去3年間の事故違反の有無

#### 1-2-4 回収状況

調査票の回収数は2,920件で回収率は67.9%である。この回収サンプルから性別対象外（女性サンプル）、年齢対象外（59歳以下サンプル）、性あるいは年齢無回答、ほとんどの設問に無回答を除いたサンプルを有効回答サンプルとした。有効回答サンプル数は2,314件で有効率は53.8%である。回収状況をまとめておくと下表のようになる。

表1-2-4-1 調査票の回収状況

項目	件数	比率
配布数	4,300	100.0
回収数	2,920	67.9
無効数	606	14.1
性別非該当	342	8.0
性別無回答	11	0.3
年齢59歳以下	148	3.4
年齢無回答	9	0.2
ほとんどの設問に無回答	181	4.2
有効回収数	2,314	53.8

注：無効数の内訳には重複があるため内訳の合計は無効数の606件を超える。

## 1-3 調査結果の要約

### 1-3-1 調査対象者の属性

対象者の年齢は60～64歳が34.0%、65～69歳が40.9%、70歳以上が25.1%で、65～69歳の層が全体の4割程度と多い。

調査対象者の職業は、「会社員・公務員」が21.7%、「自営業・自由業」が26.6%、「無職」が37.3%、「その他」が14.4%という構成である。

### 1-3-2 運転の実態

#### (1) 保有免許種類

保有している免許の種類で、いちばん多いのが普通免許で83.0%、2番目に多いのが自動二輪免許で58.8%、3番目に多いのが大型免許で18.9%である。

#### (2) 主運転車種

ふだん主に運転している車種は、いちばん多いのが普通乗用車（ライトバン、ワゴンを含む）で68.2%、2番目に多いのが軽乗用車（ライトバン、ワゴンを含む）で9.6%、3番目に多いのが軽貨物車（バン、トラック等）で8.4%である。年齢別には60～64歳は普通乗用車と普通貨物が多く、70歳以上は軽、原付、二輪が多い。

#### (3) 運転目的

いちばん多いのが「仕事・業務」で41.5%、2番目に多いのは「買い物」で19.8%、3番目に多いのは「通勤・通学」で13.4%である。年齢別には60～64歳は「仕事・業務」と「通勤・通学」が多く、70歳以上は「買い物」「家族等の送迎」「通院」が多い。

#### (4) 運転頻度

最近1ヶ月の運転頻度でいちばん多いのが「週に5日以上」で57.8%、2番目に多いのは「週に3～4日」で21.9%、3番目に多いのは「週に1～2日」で12.0%である。年齢別には60～64歳は「週に5日以上」が3分の2を占め、70歳以上では「週に5日以上」が半数弱に減少しており、年齢が高い層の運転頻度が低い。

#### (5) 免許取得後年数

運転免許を取得してからの経過年数は、20年以上が大多数で87.9%、2番目が20年未満で5.6%、3番目が15年未満で3.5%である。

## (6) 年間走行距離

過去1年間の走行距離は、60～64歳では1万km未満(32.0%)が、65～69歳では1万km未満(36.0%)が、70歳以上では5千km未満(37.1%)がもっとも多い。全般的に若い年齢階層のほうが走行距離が長い。

### 1-3-3 事故・違反の経験

#### (1) 事故・違反の有無

過去3年間に人身事故をおこしたり違反をしたことがあるドライバーは全体で22.4%、60～64歳で26.6%、65～69歳で22.2%、70歳以上で17.0%で、年齢階層が若いほうが事故・違反の経験者が多い。

#### (2) 事故・違反の内容

違反の中でいちばん多いのは「シートベルト不着用」(事故・違反の経験者の24.2%)で、2番目に多いのは「駐車違反」(同16.1%)、3番目に多いのは「20km未満の最高速度違反」(同15.0%)である。

全般的にみて、人身事故は65～69歳の中間の年齢層に多い。違反は、シートベルト不着用は全年齢層で同じように多く、駐停車違反や最高速度違反は年齢が低いほど多く、一時停止違反や信号無視違反は年齢が高い方が多い。なお人身事故の経験者は事故・違反の経験者のうちの16.9%である。

### 1-3-4 這転意識

#### (1) 攻撃的運転傾向

##### ① 前の車もたもたしていると、腹がたつ

この意見に対して否定的な回答(「そう思わない」と「どちらかといえばそう思わない」との回答の合計)は全体の54.8%で、60～64歳では49.8%、65～69歳では54.8%、70歳以上では62.2%と、年齢階層が高いほど否定的な意見が多い。

##### ② 他の車に追い越されるのは、気分のいいものではない

否定的な回答は全体で69.2%で、60～64歳では67.9%、65～69歳では70.7%、70歳以上では68.6%と、65～69歳の中間的な層に否定的意見が多い。

##### ③ 他の車に並べられると先に出たくなる

否定的な回答は全体で87.9%で、60～64歳では87.9%、65～69歳では87.9%、

70歳以上では87.9%とすべての年齢階層が同率である。

④ 運転中は歩行者や自転車をじゃまに思う

否定的な回答は全体で73.2%で、60～64歳では72.9%、65～69歳では72.1%、70歳以上では75.3%と、年齢による差は少ない。

⑤ 運転中にイライラすることが多い

否定的な回答は全体で89.6%で、60～64歳では88.2%、65～69歳では89.1%、70歳以上では92.3%と、年齢が高いほど否定的意見が多い。

⑥ 割り込まれないように、あまり車間距離をあげないで走るようにしている

否定的な回答は全体で75.8%で、60～64歳では76.5%、65～69歳では76.9%、70歳以上では72.7%と、高年齢の層に否定的意見が少ない。

⑦ 自分は感情の変化は少なく、いつでも冷静でいられる

肯定的な回答（「そのとおり」と「どちらかといえばそのとおり」の回答の合計）は全体で57.2%で、60～64歳では52.9%、65～69歳では57.5%、70歳以上では62.9%と、年齢階層が高い方が高率になっている。

(2) 違反容認傾向

① 車の運転で多少人に迷惑をかけるのはお互いさまだ

否定的な回答は全体で88.4%で、60～64歳では88.1%、65～69歳では89.2%、70歳以上では87.5%と、年齢とともに一定方向に変化する傾向はみられない。

② 事故を起こすのは運が悪いからだ

否定的な回答は全体で84.6%で、60～64歳では86.1%、65～69歳では86.2%、70歳以上では79.6%と、70歳以上に否定的意見が多い。

③ 違反をすることと事故の発生には、あまり関係ない

否定的な回答は全体で73.1%で、60～64歳では75.3%、65～69歳では75.0%、70歳以上では66.6%と、年齢が高いほど肯定者が多い。

④ 10キロメートル程度のスピードオーバーであれば危険はない

否定的な回答は全体で67.7%で、60～64歳では67.2%、65～69歳では67.1%、70歳以上では70.4%と、年齢が高いほど否定者が多い。

⑤ 駐車禁止でも、他の車の迷惑になりそうでなければ駐車する

否定的な回答は全体で88.1%で、60～64歳では85.5%、65～69歳では88.8%、70歳以上では90.5%と、年齢階層が高くなるにつれて多くなっている。

### ⑥ 一時停止の場所でも、見通しがよければ止まらないことが多い

否定的な回答は全体で91.7%で、60～64歳では91.4%、65～69歳では92.5%、70歳以上では90.9%と、すべての年齢階層で9割を超えている。肯定的な回答は全体で8.2%と1割に満たない。

## (3) 危険容認傾向

### ① 運転に危険はつきものである

肯定的な回答は全体で79.6%で、60～64歳では79.5%、65～69歳では80.6%、70歳以上では77.6%で、65～69歳の中間的な層に肯定者が多い。

### ② どんな運転者でも、事故になりかけてヒヤリとすることはよくあるものだ

肯定的な回答は全体で85.7%で、60～64歳では85.1%、65～69歳では85.3%、70歳以上では87.0%で、年齢による差が少ない。

## (4) 依存的傾向

### ① 前の車についていけば安心して右左折できる

否定的な回答は全体で91.1%で、60～64歳では92.6%、65～69歳では92.3%、70歳以上では87.1%と、70歳以上がやや低い。

### ② 他の車が道を譲ってくれるので進路変更の時にあまり神経質になることはない

否定的な回答は全体で85.7%で、60～64歳では87.6%、65～69歳では87.2%、70歳以上では80.3%と、70歳以上に否定者が少ない。

## (5) 運転への価値傾斜

### ① 運転は自分の生きがいの1つである

否定的な回答は全体で65.9%で、60～64歳では71.4%、65～69歳では67.1%、70歳以上では55.7%と、年齢が高いほど肯定者が多い。

### ② 目的がなくとも、運転することじたいが楽しい

否定的な回答は全体で64.4%で、60～64歳では68.6%、65～69歳では62.3%、70歳以上では62.0%と、年齢が高い方が否定者が少ない。

### ③ 車は単なる移動の手段にすぎない

否定的な回答は全体では66.4%、60～64歳では66.9%、65～69歳では67.2%、70歳以上では64.4%と、年齢による差は少ない。

## (6) 漫然・脇見運転傾向

### ① 運転中にぼんやりしてしまうことがある

否定的な回答は全体で83.9%で、60～64歳では82.9%、65～69歳では84.0%、70歳以上では85.1%と、年齢が高くなると否定的意見が多い。

## ② 脇見運転をすることがある

否定的な回答は全体で74.3%で、60～64歳では70.7%、65～69歳では76.3%、70歳以上では76.5%と、年齢が高い方がこの意見を否定している。

### 1-3-5 運転技術の自信

運転がうまいとする回答は全体で61.8%で、60～64歳では64.9%、65～69歳では60.6%、70歳以上では59.3%と、年齢が高いほどうまいと自己評価する比率が低い。

### 1-3-6 運転意識の構造

#### (1) 運転意識の因子分析結果

運転意識に関する22項目の質問に因子分析と呼ばれる統計的手法を適用した結果、次の6種類の因子が抽出された。

- ・ 攻撃的傾向
- ・ 漫然・脇見運転傾向
- ・ 違反容認傾向
- ・ 運転への価値傾斜傾向
- ・ 依存的傾向
- ・ 危険容認傾向

#### (2) 運転者の属性と運転意識

年齢と6つの因子の関連をみると、年齢が高いほど強まっているのは運転への価値傾斜、依存的傾向、危険容認傾向で、逆に年齢が高いほど弱まっているのは攻撃的傾向、漫然・脇見運転傾向である。年齢とあまり関連が認められないのは違反容認傾向である。

職業別にみると有職者と無職の差が比較的顕著で、無職者に強い運転意識は、運転への価値傾斜傾向、依存的傾向、危険容認傾向で、有職者に強い運転意識は攻撃的傾向、漫然・脇見運転傾向である。違反容認傾向については、有職者と無職者での違いがあまりない。

### (3) 運転実態と運転意識

運転頻度と運転意識の関連をみると、運転頻度が高い方が強いのは攻撃的傾向、漫然・脇見運転傾向、運転への価値傾斜で、運転頻度が低い方が強いのは依存的傾向である。違反容認傾向と危険容認傾向については運転頻度との関係があまりない。

走行距離が長くなると強くなる傾向の因子は漫然・脇見運転傾向で、走行距離が長くなると弱くなる傾向の因子は依存的傾向である。年間走行距離との関連が明確でない因子は攻撃的傾向、違反容認傾向、運転への価値傾斜、危険容認傾向である。

### (4) 運転意識と事故・違反

攻撃的傾向の強さと事故・違反の有無との関連をみると次のようになる。

- ・ 明らかに攻撃的傾向が強いほど事故・違反者比率が高い。
- ・ 漫然・脇見運転傾向が強いほど事故・違反者比率が高い。
- ・ 違反容認傾向が強いほど事故・違反者比率が高い。
- ・ 運転への価値傾斜と事故・違反の有無との関連は明確ではない。
- ・ 依存的傾向が強い方が事故・違反が多い傾向にあるが、明確な傾向とはいえない。
- ・ 危険容認傾向と事故・違反の関連はあまりない。

## 1-3-7 ヒヤリ・ハット体験

### (1) ヒヤリ・ハット体験者比率

ヒヤリ・ハット経験者比率は次のようになっている。

- ・ 人や自転車がとびだしてきて事故になりそうになったこと（経験者が49.3%）
- ・ 前の車が急ブレーキをかけて事故になりそうになったこと（36.6%）
- ・ 走っている前の車に接近しすぎて追突しそうになったこと（30.6%）
- ・ 交差点で出合頭に車や自転車と接触しそうになったこと（30.6%）
- ・ バックをされていて事故になりそうになったこと（30.1%）
- ・ 車線変更の時に他の車と接触しそうになったこと（23.3%）
- ・ 車がスリップして事故になりそうになったこと（23.2%）

- ・ 横断中の歩行者に接触しそうになったこと (22.9%)
- ・ すれ違いの時に対向車と接触しそうになったこと (22.3%)
- ・ 右折の時に他の車や歩行者と事故になりそうになったこと (20.5%)
- ・ 左折の時に他の車や歩行者と事故になりそうになったこと (17.8%)
- ・ 信号待ちや駐車中の車に追突しそうになったこと (17.1%)
- ・ 追越や追い抜き中に対向車と事故になりそうになったこと (14.6%)
- ・ 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 (10.9%)
- ・ 追越しや追い抜きの時に追い越す車に接触しそうになったこと (9.0%)

## (2) ヒヤリ・ハット体験の原因

ヒヤリ・ハット体験の原因として、自分の側の原因とする比率が高いのは次のような項目である。

- ・ バックをされていて事故になりそうになったこと (自分の側の原因とする比率が96.7%)
- ・ 信号待ちや駐車中の車に追突しそうになったこと (同96.4%)
- ・ 走っている前の車に接近しすぎて追突しそうになったこと (同94.7%)
- ・ 車線変更の時に他の車と接触しそうになったこと (同90.2%)

バックや車線変更などの自分の側が通常と異なる動きをしている場合や、追突に関連したヒヤリ・ハット体験に自分の側の原因との認識が強い。

自分の側の原因との認識が低いのは

- ・ 人や自転車がとびだしてきて事故になりそうになったこと (同36.4%)
- ・ 交差点で出合頭に車や自転車と接触しそうになったこと (同60.6%)
- ・ すれ違いの時に対向車と接触しそうになったこと (同68.6%)

などである。

年齢別にみると、年齢が高いほど自分の側を原因とするヒヤリ・ハット体験が多い。

### 1-3-8 事故・違反とヒヤリ・ハット体験

#### (1) 事故・違反の有無とヒヤリ・ハット体験

15項目のヒヤリ・ハット体験の内、「追越や追い抜きの時に追い越す車に接触しそうになったこと」と「バックをされていて事故になりそうになったこと」を

除いていずれの項目でも事故・違反の経験者の方がヒヤリ・ハット経験比率が高く、ヒヤリ・ハット体験を持つドライバーの方が事故・違反を起こしている。

## (2) 事故・違反の有無とヒヤリ・ハット体験の原因

ヒヤリ・ハット体験の原因と事故・違反の関係をみると、15項目中の12項目で事故・違反がある方が自分の側の原因が多くなっている。つまり、ふだん自分自身が原因となるようなヒヤリ・ハット体験をしている運転者の方が事故・違反を起こしていることになる。

### 1-3-9 運転意識とヒヤリ・ハット体験

#### (1) 運転意識の因子とヒヤリ・ハット体験

運転意識の6因子とヒヤリ・ハット体験者の比率の関連は次のようになる。

- ・ 攻撃的傾向が強いドライバーほどヒヤリ・ハット体験が多い。
- ・ 漫然・脇見運転傾向が強いほどヒヤリ・ハット体験が多い。
- ・ 違反容認傾向が強いほどヒヤリ・ハット体験が多い。
- ・ 運転への価値傾斜が強い方がヒヤリ・ハット体験が多い傾向であるが、「交差点で出合頭に車や自転車と接触しそうになったこと」については運転への価値傾斜が中程度のドライバーにヒヤリ・ハット体験が多い。全体に運転への価値傾斜の強弱によるヒヤリ・ハット体験者比率の差は小さい。
- ・ 依存的傾向が強いほどヒヤリ・ハット体験が多い。
- ・ 危険容認傾向が強いほどヒヤリ・ハット体験が多いとはいえ、危険容認傾向とヒヤリ・ハット体験の間に明確な関連はみられない。

運転意識の6因子の中でヒヤリ・ハット体験と、もつとも関連が強いのは「漫然・脇見運転傾向」の因子であり、以下、「攻撃的傾向」、「依存的傾向」、「違反容認傾向」と続いている。「運転への価値傾斜」と「危険容認傾向」はそれほど強い関連はみられない。

#### (2) 運転意識とヒヤリ・ハット体験の原因

運転意識の6因子とヒヤリ・ハット体験の原因の認識との関連をみると、次のようになる。

- ・ 攻撃的傾向が強いドライバーに自分の側の原因のヒヤリ・ハット体験が多

い。

- ・ 明らかに漫然・脇見運転傾向が強いほど自分の側に原因があるヒヤリ・ハット体験が多い。
- ・ 違反容認傾向の強さと自分の側の原因のヒヤリ・ハット体験の比率に明確な関連はみられない。
- ・ 運転への価値傾斜が強いドライバーに自分の側の原因のヒヤリ・ハット体験が多い。
- ・ 依存的傾向が強いドライバー・に自分の側に原因があるヒヤリ・ハット体験が多い。
- ・ 危険容認傾向が強いドライバーに自分の側の原因の比率が低く、中程度のドライバーに自分の側の原因のヒヤリ・ハット体験が多い。

## 第2章 高齢運転者の動向

この章では、高齢運転者（60歳以上運転者、以下同様の定義）について、既存統計資料から概観しておく。

### 2-1 高齢運転者数の推移

表2-1-1にみるように1993年現在の運転免許保有者数は約6,570万人で、内60歳以上の高齢運転者が約740万人（全体の11.2%）となっている。このように高齢運転者の比率は全体の1割強に過ぎないが、その伸びは他の年齢層に比べて急激であり、1970年を100とした指数で見ると、1993年値は全体が248.4に対して60歳以上は1167.9と約12倍に増加している（図2-1-1）。これに伴って免許保有者における60歳以上の比率は、1970年の2.4%から1993年には11.2%にまで高まっている。

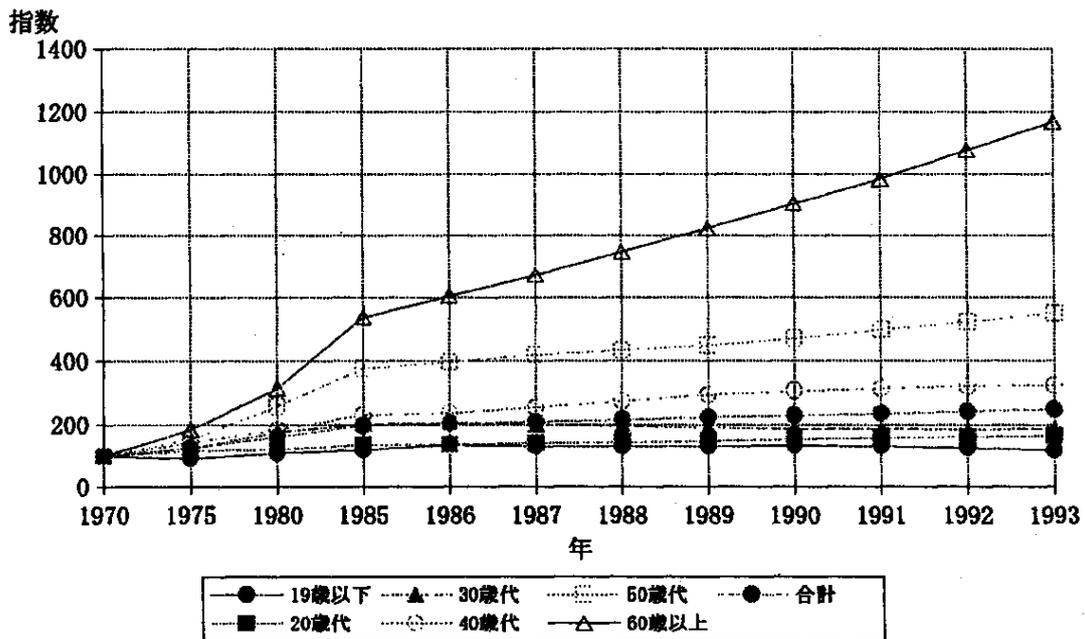


図2-1-1 年齢階層別免許保有者数の推移（指数：1970年＝100）

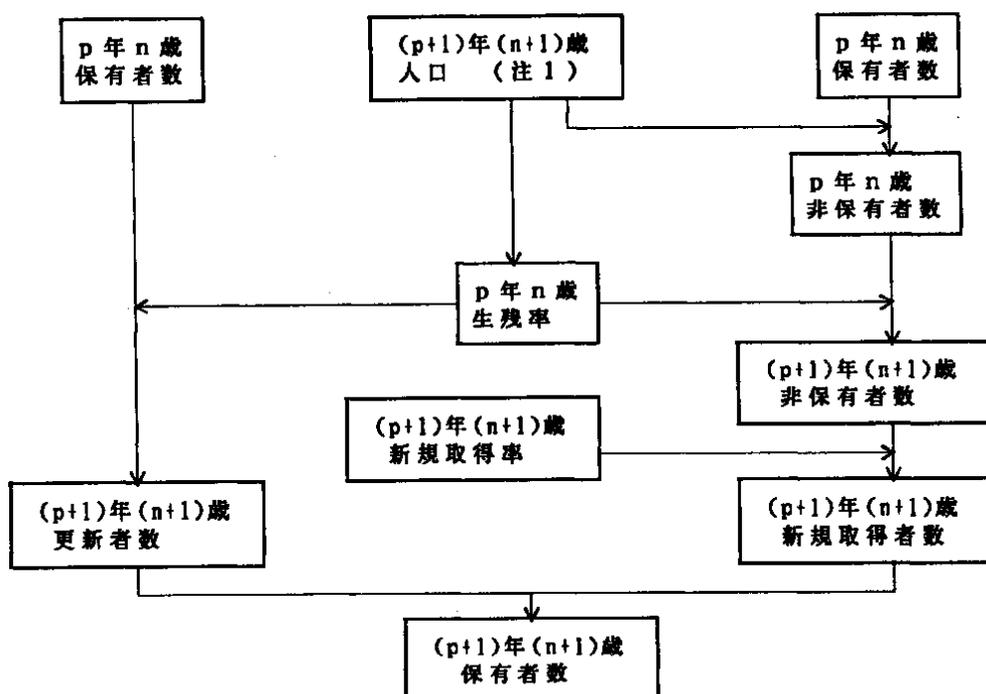
さらに今後の免許保有者数の予測結果（1991年の株式会社計画研究所による予測値）をみると、2010年には総免許保有者数約7,940万人の中で60歳以上の高齢者は1,820万人、23.0%を占めると予測されている（予測のフローと結果は図2-1-2、表2-1-2を参照）。

表 2-1-1 年齢別免許保有者数の推移

年齢階層	1970	1975	1980	1985	1986	1987	1988	1989	1990	1991	1992	1993
実数	1,939	1,771	2,100	2,321	2,642	2,534	2,530	2,542	2,589	2,549	2,440	2,274
・ 20歳代	9,636	11,314	11,741	13,072	13,103	13,592	13,951	14,334	14,747	15,187	15,612	16,007
・ 30歳代	7,535	9,372	13,375	15,284	15,554	15,151	14,795	14,387	14,157	14,015	13,968	14,024
・ 40歳代	4,811	5,930	8,865	11,130	11,442	12,254	13,215	14,186	14,779	15,135	15,431	15,589
・ 50歳代	1,898	2,930	4,933	7,152	7,524	7,947	8,223	8,517	8,936	9,457	9,928	10,432
・ 60歳以上	631	1,164	1,985	3,388	3,814	4,247	4,710	5,192	5,702	6,211	6,794	7,368
合計	26,449	33,483	43,000	52,348	54,080	55,724	57,424	59,159	60,909	62,554	64,172	65,696
・ 19歳以下	7.3	5.3	4.9	4.4	4.9	4.5	4.4	4.3	4.3	4.1	3.8	3.5
・ 20歳代	36.4	33.8	27.3	25.0	24.2	24.4	24.3	24.2	24.2	24.3	24.3	24.4
・ 30歳代	28.5	28.0	31.1	29.2	28.8	27.2	25.8	24.3	23.2	22.4	21.8	21.3
・ 40歳代	18.2	20.7	20.6	21.3	21.2	22.0	23.0	24.0	24.3	24.2	24.0	23.7
・ 50歳代	7.2	8.8	11.5	13.7	13.9	14.3	14.3	14.4	14.7	15.1	15.5	15.9
・ 60歳以上	2.4	3.5	4.6	6.5	7.1	7.6	8.2	8.8	9.4	9.9	10.6	11.2
合計	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0
・ 19歳以下	100.0	91.3	108.3	119.7	136.3	130.7	130.5	131.1	133.5	131.4	125.8	117.3
・ 20歳代	100.0	117.4	121.9	135.7	136.0	141.1	144.8	148.8	153.0	157.6	162.0	166.1
・ 30歳代	100.0	124.4	177.5	202.8	206.4	201.1	196.4	190.9	187.9	186.0	185.4	186.1
・ 40歳代	100.0	144.0	184.3	231.4	237.8	254.7	274.7	294.9	307.2	314.6	320.8	324.0
・ 50歳代	100.0	154.4	259.9	376.8	396.4	418.6	433.2	448.7	470.8	498.2	523.0	549.6
・ 60歳以上	100.0	184.6	314.7	537.0	604.6	673.2	746.5	823.0	903.8	984.4	1,076.9	1,167.9
合計	100.0	126.6	162.6	197.9	204.5	210.7	217.1	223.7	230.3	236.5	242.6	248.4

資料：交通統計（警察庁交通局監修）

図2-1-2 将来免許保有者数の予測フロー



予測の基本的考え方

- ① p年n歳の免許保有者は、更新者と新規取得者で構成されている（ただし、16歳は新規取得者のみである）。
- ② p年n歳の更新者は、(p-1)年の(n-1)歳の免許保有者に生残率を乗じた人数とする。
- ③ p年n歳の新規取得者は、(p-1)年の(n-1)歳の免許非保有者に新規免許取得率を乗じた人数とする。

表2-1-2 年齢階層別将来免許保有者数の予測結果

年齢階層		1993	1995	2000	2005	2010
実 数 ・ 千 人	19歳以下	2,274	2,212	1,927	1,833	1,970
	20歳代	16,007	16,062	15,898	14,034	12,878
	30歳代	14,024	14,425	15,623	17,028	16,695
	40歳代	15,589	15,598	14,524	14,503	15,596
	50歳代	10,432	10,958	13,980	15,090	14,031
	60歳以上	7,368	8,236	10,933	14,105	18,230
	合計	65,696	67,490	72,885	76,594	79,401
構 成 比 ・ %	19歳以下	3.5	3.3	2.6	2.4	2.5
	20歳代	24.4	23.8	21.8	18.3	16.2
	30歳代	21.3	21.4	21.4	22.2	21.0
	40歳代	23.7	23.1	19.9	18.9	19.6
	50歳代	15.9	16.2	19.2	19.7	17.7
	60歳以上	11.2	12.2	15.0	18.4	23.0
	合計	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0

資料：株式会社計画研究所による

## 2-2 高齢運転者の事故件数

ここでは、1979年から第1当事者の年齢別の死亡事故件数の推移をみる。1993年現在の死亡事故件数は10,395件で、内1,801件（17.3%）が60歳以上の高齢者が第1当事者となった事故である。60歳以上の高齢者が第1当事者となった死亡事故の比率は1979年は6.2%に過ぎなかったが、年々比率が高まってきており、1993年には17.3%と2割弱を占めるようになっている（表2-2-1）。

1979年を100とする指数でみると、1993年は全体の死亡事故件数が129.2に対して60歳以上が第一当事者となっている死亡事故は359.5と全体の伸びの3倍近い伸びとなっている。これに次ぐのが50～59歳で213.7で、年齢が高い層が第1当事者となる事故が急速に増加している（図2-2-1）。

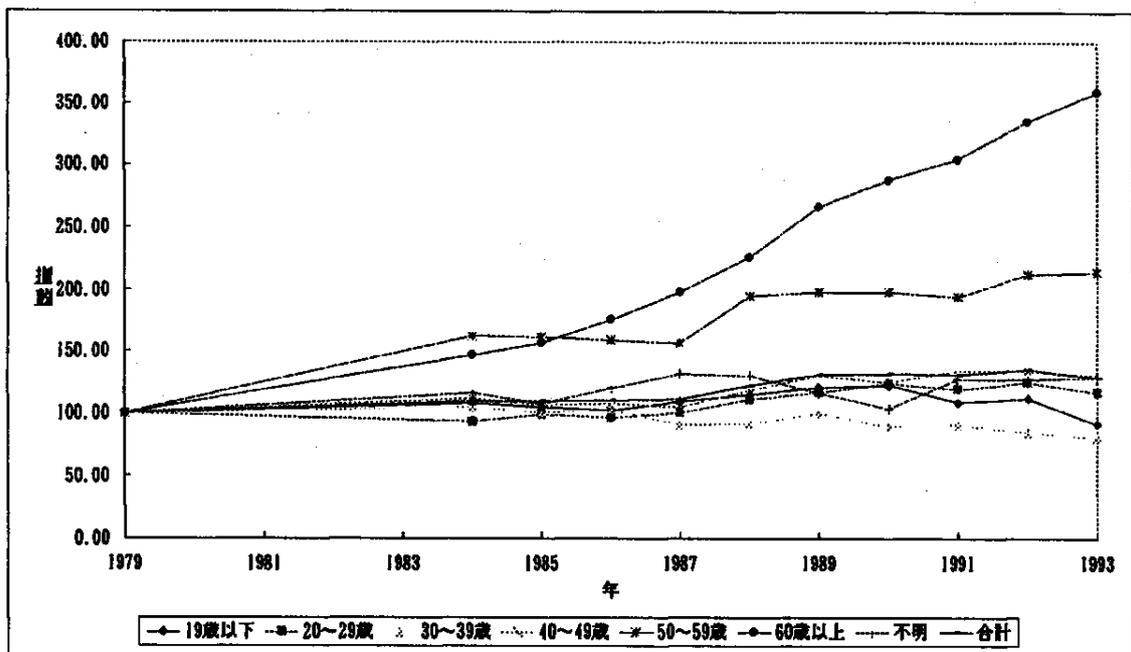


図2-2-1 第1当事者の年齢階層別死亡事故件数の推移（指数）

（単位：指数、1979年=100）

表 2-2-1 第 1 当事者の年齢階層別死亡事故件数

年齢階層	1979年	1984年	1985年	1986年	1987年	1988年	1989年	1990年	1991年	1992年	1993年
19歳以下	1,475	1,596	1,551	1,515	1,619	1,697	1,784	1,810	1,606	1,650	1,360
20～29歳	2,709	2,546	2,686	2,622	2,740	3,017	3,169	3,355	3,239	3,383	3,164
30～39歳	1,595	1,680	1,608	1,648	1,461	1,477	1,603	1,434	1,463	1,363	1,288
40～49歳	1,130	1,267	1,204	1,224	1,188	1,343	1,472	1,411	1,523	1,520	1,477
50～59歳	569	924	919	905	891	1,109	1,127	1,127	1,104	1,207	1,216
60歳以上	501	736	784	880	991	1,132	1,335	1,442	1,524	1,680	1,801
不明	69	80	74	83	91	90	80	72	88	88	89
合計	8,048	8,829	8,826	8,877	8,981	9,865	10,570	10,651	10,547	10,891	10,395
19歳以下	18.3	18.1	17.6	17.1	18.0	17.2	16.9	17.0	15.2	15.2	13.1
20～29歳	33.7	28.8	30.4	29.5	30.5	30.6	30.0	31.5	30.7	31.1	30.4
30～39歳	19.8	19.0	18.2	18.6	16.3	15.0	15.2	13.5	13.9	12.5	12.4
40～49歳	14.0	14.4	13.6	13.8	13.2	13.6	13.9	13.2	14.4	14.0	14.2
50～59歳	7.1	10.5	10.4	10.2	9.9	11.2	10.7	10.6	10.5	11.1	11.7
60歳以上	6.2	8.3	8.9	9.9	11.0	11.5	12.6	13.5	14.4	15.4	17.3
不明	0.9	0.9	0.8	0.9	1.0	0.9	0.8	0.7	0.8	0.8	0.9
合計	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0
19歳以下	100.0	108.2	105.2	102.7	109.8	115.1	120.9	122.7	108.9	111.9	92.2
20～29歳	100.0	94.0	99.2	96.8	101.1	111.4	117.0	123.8	119.6	124.9	116.8
30～39歳	100.0	105.3	100.8	103.3	91.6	92.6	100.5	89.9	91.7	85.5	80.8
40～49歳	100.0	112.1	106.5	108.3	105.1	118.8	130.3	124.9	134.8	134.5	130.7
50～59歳	100.0	162.4	161.5	159.1	156.6	194.9	198.1	198.1	194.0	212.1	213.7
60歳以上	100.0	146.9	156.5	175.6	197.8	225.9	266.5	287.8	304.2	335.3	359.5
不明	100.0	115.9	107.2	120.3	131.9	130.4	115.9	104.3	127.5	127.5	129.0
合計	100.0	109.7	109.7	110.3	111.6	122.6	131.3	132.3	131.1	135.3	129.2

資料：交通統計（警察庁交通局監修）

### 2-3 高齢運転者の事故の違反内容

1993年中の死亡事故の第1当事者となった自動車等（原付以上）運転者の法令違反を表2-3-1～2に示す。年齢階層別の違反内容の構成比をみると、最高速度違反は年齢の上昇とともに減少しており、19歳以下では48.6%を占めるものが60歳以上では3.7%とわずかになっている。60歳以上に多い違反は、一時不停止（12.6%）、安全運転義務違反の中の脇見運転（11.5%）、運転操作（11.0%）、安全不確認（6.9%）、通行区分違反（6.6%）、優先通行妨害（6.5%）などである。60歳以上の運転者には速度違反などの攻撃的な違反は少なく、安全運転義務違反などのうっかりミス的な違反が多い。

表2-3-1 自動車等（原付以上）運転者の違反別年齢層別死亡事故件数（第1当事者：実数）

（単位：件）

違反	19歳以下	20～29歳	30～39歳	40～49歳	50～59歳	60歳以上	合計	
信号無視	62	149	46	48	43	64	412	
通行区分違反	57	136	58	68	58	78	455	
最高速度違反	608	1,027	265	214	103	43	2,260	
横断・転回等	5	36	16	13	7	21	98	
車間距離不保持	1	6	1	3	2	0	13	
追越し違反	24	54	18	15	14	7	132	
踏切不停止	7	8	8	8	9	10	50	
右折違反	3	15	8	11	9	22	68	
左折違反	1	9	2	3	3	3	21	
優先通行妨害	26	89	48	51	60	77	351	
交差点安全進行	6	52	30	37	31	34	190	
歩行者妨害等	26	110	69	71	49	31	356	
徐行違反	1	21	13	16	15	10	76	
一時不停止	39	83	31	58	55	149	415	
整備不良	0	0	0	1	1	1	3	
酒酔い運転	29	166	88	97	60	53	493	
過労等	17	56	23	35	23	27	181	
安全運転義務違反	運転操作	81	158	66	92	84	130	611
	漫然運転	67	231	135	148	136	117	834
	脇見運転	90	348	145	182	135	136	1,036
	動静不注視	24	78	52	64	23	22	263
	安全不確認	36	147	72	92	67	81	495
	安全速度	29	94	35	43	37	35	273
その他	7	19	8	7	5	8	54	
その他の違反	6	23	11	9	13	12	74	
不明	0	10	10	8	10	7	45	
合計	1,252	3,125	1,258	1,394	1,052	1,178	9,259	

資料：平成5年度版 交通統計（警察庁交通局監修）

表2-3-2 自動車等（原付以上）運転者の違反別年齢層別死亡事故件数（第1当事者：構成比）

（単位：％）

違反	19歳以下	20～29歳	30～39歳	40～49歳	50～59歳	60歳以上	合計	
信号無視	5.0	4.8	3.7	3.4	4.1	5.4	4.4	
通行区分違反	4.6	4.4	4.6	4.9	5.5	6.6	4.9	
最高速度違反	48.6	32.9	21.1	15.4	9.8	3.7	24.4	
横断・転回等	0.4	1.2	1.3	0.9	0.7	1.8	1.1	
車間距離不保持	0.1	0.2	0.1	0.2	0.2	0.0	0.1	
追越し違反	1.9	1.7	1.4	1.1	1.3	0.6	1.4	
踏切不停止	0.6	0.3	0.6	0.6	0.9	0.8	0.5	
右折違反	0.2	0.5	0.6	0.8	0.9	1.9	0.7	
左折違反	0.1	0.3	0.2	0.2	0.3	0.3	0.2	
優先通行妨害	2.1	2.8	3.8	3.7	5.7	6.5	3.8	
交差点安全進行	0.5	1.7	2.4	2.7	2.9	2.9	2.1	
歩行者妨害等	2.1	3.5	5.5	5.1	4.7	2.6	3.8	
徐行違反	0.1	0.7	1.0	1.1	1.4	0.8	0.8	
一時不停止	3.1	2.7	2.5	4.2	5.2	12.6	4.5	
整備不良	0.0	0.0	0.0	0.1	0.1	0.1	0.0	
酒酔い運転	2.3	5.3	7.0	7.0	5.7	4.5	5.3	
過労等	1.4	1.8	1.8	2.5	2.2	2.3	2.0	
安全運転義務違反	運転操作	6.5	5.1	5.2	6.6	8.0	11.0	6.6
	漫然運転	5.4	7.4	10.7	10.6	12.9	9.9	9.0
	脇見運転	7.2	11.1	11.5	13.1	12.8	11.5	11.2
	動静不注視	1.9	2.5	4.1	4.6	2.2	1.9	2.8
	安全不確認	2.9	4.7	5.7	6.6	6.4	6.9	5.3
	安全速度	2.3	3.0	2.8	3.1	3.5	3.0	2.9
その他	0.6	0.6	0.6	0.5	0.5	0.7	0.6	
その他の違反	0.5	0.7	0.9	0.6	1.2	1.0	0.8	
不明	0.0	0.3	0.8	0.6	1.0	0.6	0.5	
合計	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	

資料：平成5年度版 交通統計（警察庁交通局監修）

## 第3章 調査結果

### 3-1 調査対象者の属性

#### 3-1-1 年齢

対象者の年齢を60～64歳、65～69歳、70歳以上の3階層に分けると、60～64歳は34.0%、65～69歳は40.9%、70歳以上が25.1%を占めている。回答者構成としては、65～69歳の層が全体の4割程度を占めてもっとも多い（図3-1-1-1）。

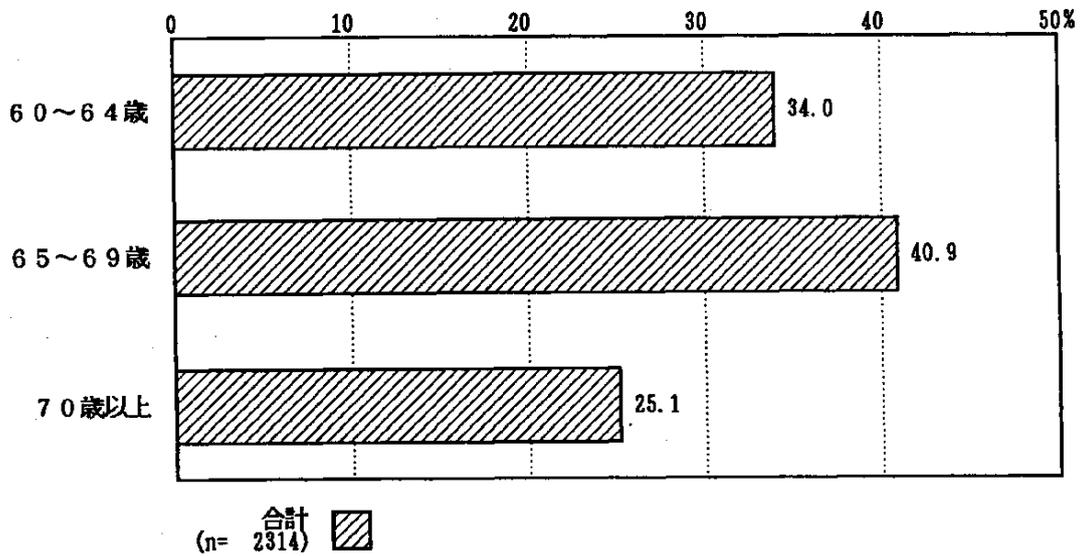


図3-1-1-1 年齢

### 3-1-2 職業

調査対象者の職業は、全体では「会社員・公務員」が21.7%、「自営業・自由業」が26.6%、「無職」が37.3%、「その他」が14.4%という構成比になっている。

年齢階層別にみると、60～64歳では「会社員・公務員」が31.2%、「自営業・自由業」が27.5%、「無職」が22.8%、「その他」が18.5%という構成比になっており、65歳以上に較べて「無職」が最も少なく、有職者が多い。

65～69歳では「会社員・公務員」が20.1%、「自営業・自由業」が26.9%、「無職」が38.8%、「その他」が14.1%という構成比になっており「無職」の比率が4割近くになっている。

70歳以上では、「会社員・公務員」が11.2%、「自営業・自由業」が24.7%、「無職」が54.6%、「その他」が9.5%という構成比になっており「無職」の比率が過半数を占めている（図3-1-2-1）。

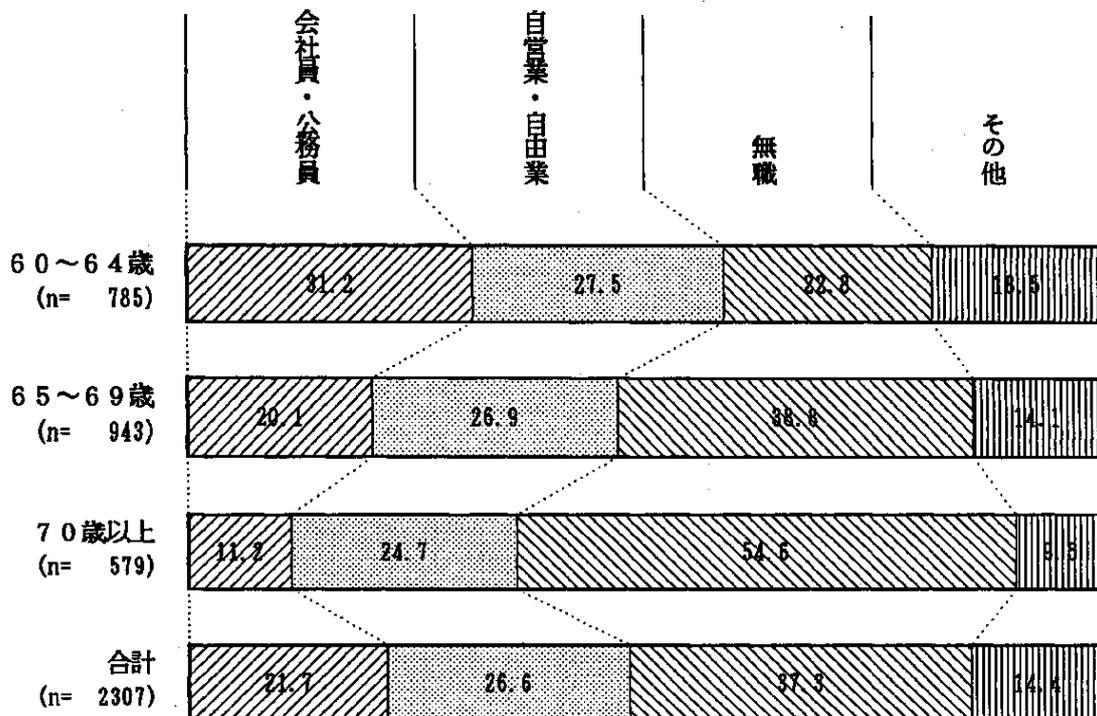


図3-1-2-1 年齢別職業

## 3-2 運転の実態

### 3-2-1 保有免許種類

調査対象者が保有している免許の種類は、いちばん多いのが普通免許で、全体の83.0%、60～64歳の86.0%、65～69歳の82.3%、70歳以上の80.2%が保有している。2番目に多いのは自動二輪免許で全体の58.8%、60～64歳の61.3%、65～69歳の57.1%、70歳以上の58.3%が保有している。3番目に多いのは大型免許で全体の18.9%、60～64歳の22.5%、65～69歳の19.7%、70歳以上の12.7%が保有している。大型免許では70歳以上に較べて60～64歳が2倍近い比率で保有しているのが目立つ。4番目に多いのは原付免許で全体の15.8%、60～64歳の14.7%、65～69歳の15.7%、70歳以上の17.4%が保有しており、70歳以上が保有する比率が高い。「その他」の免許は、全体で4.3%と少ない（図3-2-1-1）。

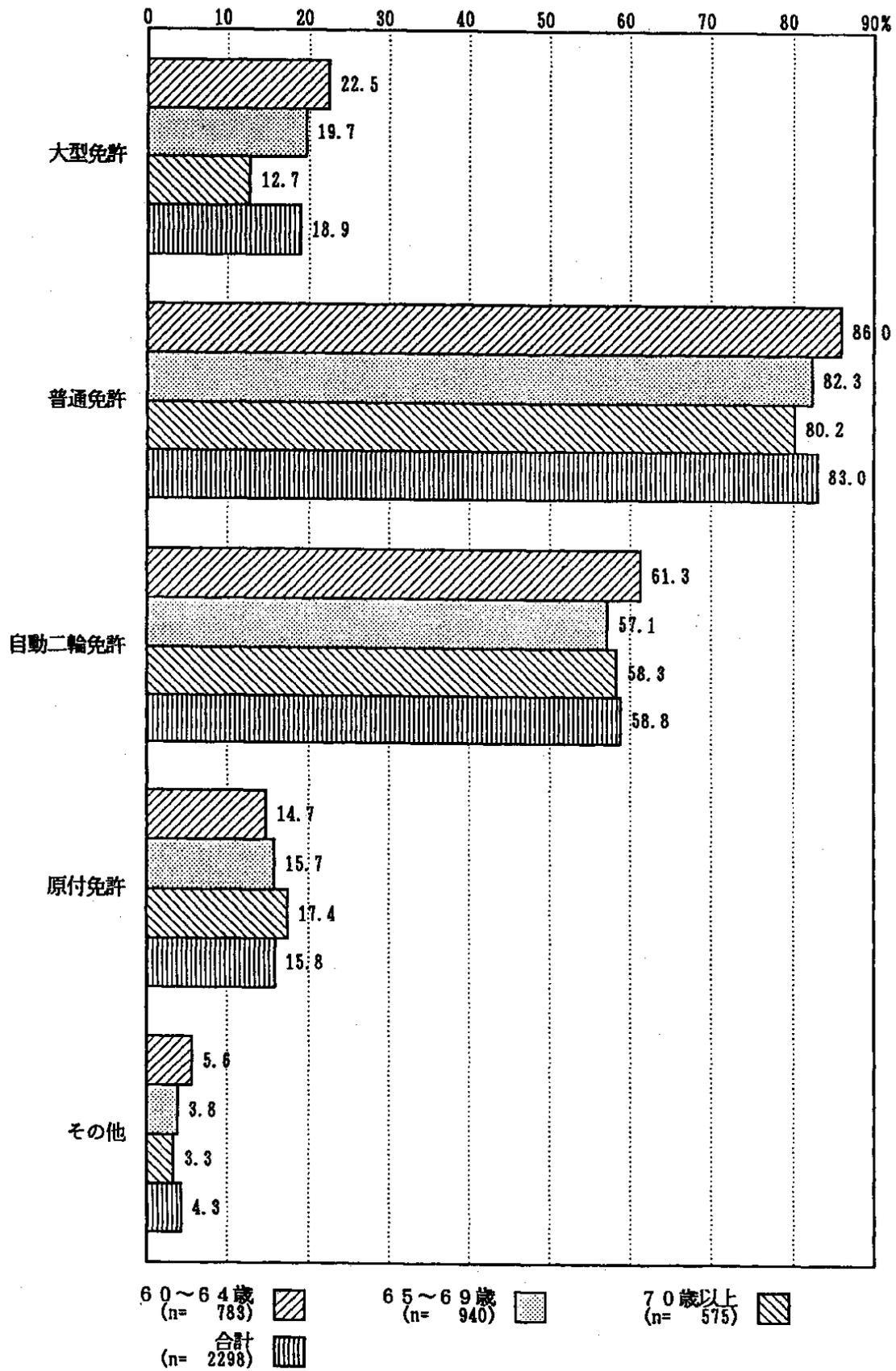


図3-2-1-1 年齢別所有免許種類

### 3-2-2 主運転車種

調査対象者が、ふだん主に運転している車種は、いちばん多いのが普通乗用車（ライトバン、ワゴンを含む）で全体の68.2%、60～64歳の77.3%、65～69歳の68.5%、70歳以上の55.4%を占めている。2番目に多いのは軽乗用車（ライトバン、ワゴンを含む）で全体の9.6%、60～64歳の5.7%、65～69歳の9.6%、70歳以上の14.7%を占めており、普通乗用車が60～64歳のほうが多かったのに対して、軽乗用車では70歳以上のほうが多くなっている。3番目に多いのは軽貨物車（バン、トラック等）で全体の8.4%、60～64歳の7.2%、65～69歳の8.7%、70歳以上の9.7%を占めておりこれも70歳以上のほうが多くなっている。4番目に多いのは原付で車全体の5.6%、60～64歳の2.9%、65～69歳の5.0%、70歳以上の10.4%を占めておりこれも70歳以上のほうが多くなっている。5番目に多いのは普通貨物（バン、トラック等）で全体の4.2%、60～64歳の5.2%、65～69歳の3.7%、70歳以上の3.6%を占めており、これは60～64歳ほうが多くなっている。6番目に多いのは自動二輪で全体の2.1%、60～64歳の0.8%、65～69歳の2.3%、70歳以上の3.6%を占めており、これは70歳以上のほうが多くなっている。

一般的に60～64歳は普通車の乗用と貨物が多く、70歳以上は軽、原付、二輪が多い（図3-2-2-1）。

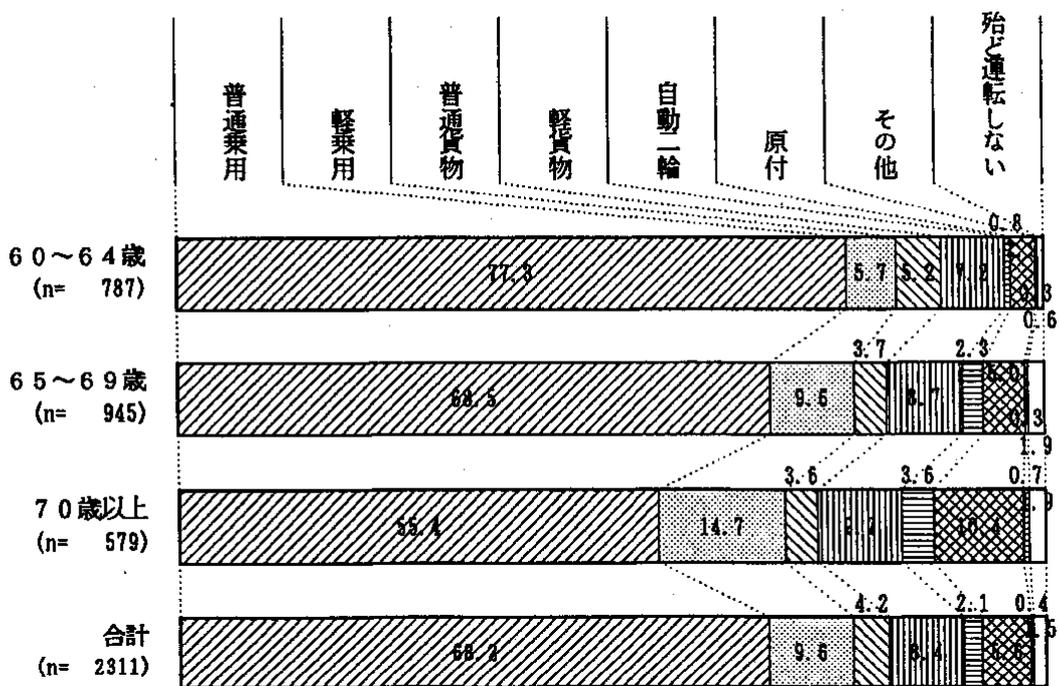


図3-2-2-1 年齢別主運転車種

### 3-2-3 運転目的

運転の目的は、いちばん多いのが「仕事・業務」で全体の41.5%、60～64歳の45.7%、65～69歳の42.2%、70歳以上の34.6%を占めている。2番目に多いのは「買い物」で全体の19.8%、60～64歳の13.4%、65～69歳の20.8%、70歳以上の27.0%を占めており「仕事・業務」が60～64歳のほうが多かったのに対して、買い物では70歳以上のほうが多くなっている。3番目に多いのは「通勤・通学」で全体の13.4%、60～64歳の21.9%、65～69歳の11.9%、70歳以上の4.3%を占めており、これは有職者の多い60～64歳の比率が高くなっている。4番目に多いのは「レジャー」で全体の8.4%、60～64歳の8.8%、65～69歳の8.8%、70歳以上の7.6%を占めておりこれは年齢階層による差があまりない。5番目に多いのは「その他」で全体の6.1%、60～64歳の4.1%、65～69歳の6.0%、70歳以上の9.0%を占めており、これは70歳以上のほうが多くなっている。6番目に多いのは「家族等の送迎」で全体の5.6%、60～64歳の3.7%、65～69歳の6.0%、70歳以上の7.6%を占めており、これは70歳以上のほうが多くなっている。7番目に多いのは「通院」で全体の2.9%、60～64歳の1.0%、65～69歳の1.9%、70歳以上の7.1%を占めており、これは70歳以上だけが多くなっている。

一般的に60～64歳は「仕事・業務」と「通勤・通学」が多く、70歳以上は「買い物」「家族等の送迎」「通院」が多い（図3-2-3-1）。

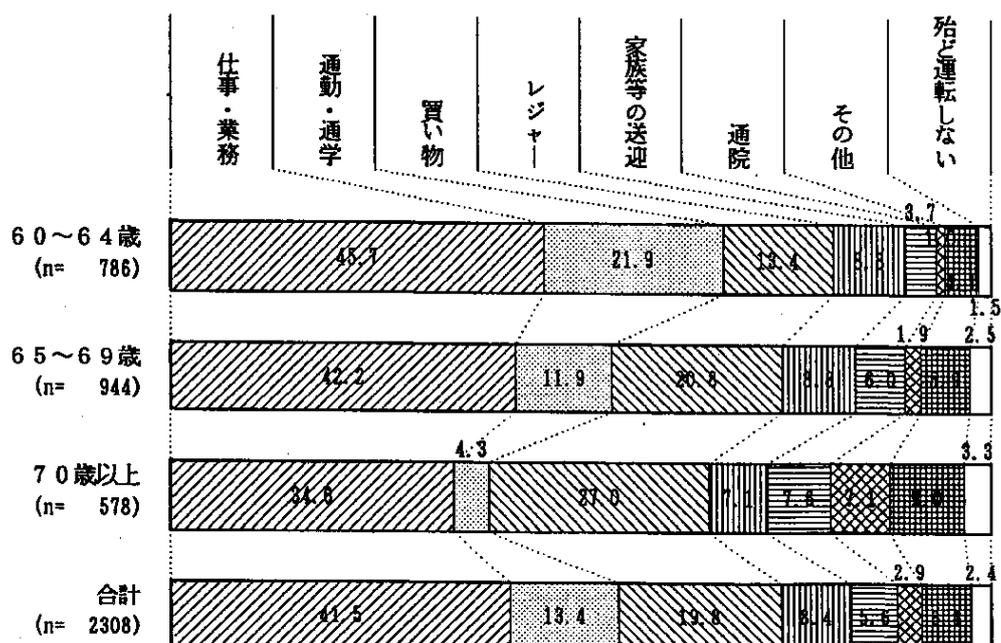


図3-2-3-1 年齢別運転目的

### 3-2-4 運転頻度

最近1ヶ月の運転頻度でいちばん多いのが「週に5日以上」で全体の57.8%、60～64歳の66.5%、65～69歳の57.4%、70歳以上の46.6%を占めている。2番目に多いのは「週に3～4日」で全体の21.9%、60～64歳の17.0%、65～69歳の22.5%、70歳以上の27.6%を占めており、「週に5日以上」が60～64歳のほうが多かったのに対して、「週に3～4日」では70歳以上のほうが多くなっている。3番目に多いのは「週に1～2日」で全体の12.0%、60～64歳の9.9%、65～69歳の11.9%、70歳以上の15.0%を占めており、これも70歳以上の比率が高くなっている。「月に3～4日以内」は全体の3.8%と少ない。

一般的に「週に5日以上」と「週に3～4日」が8割近くを占めており、60～64歳は「週に5日以上」が3分の2を占め、70歳以上では「週に5日以上」が半数弱、「週に3～4日」が4分の1強を占めている（図3-2-4-1）。

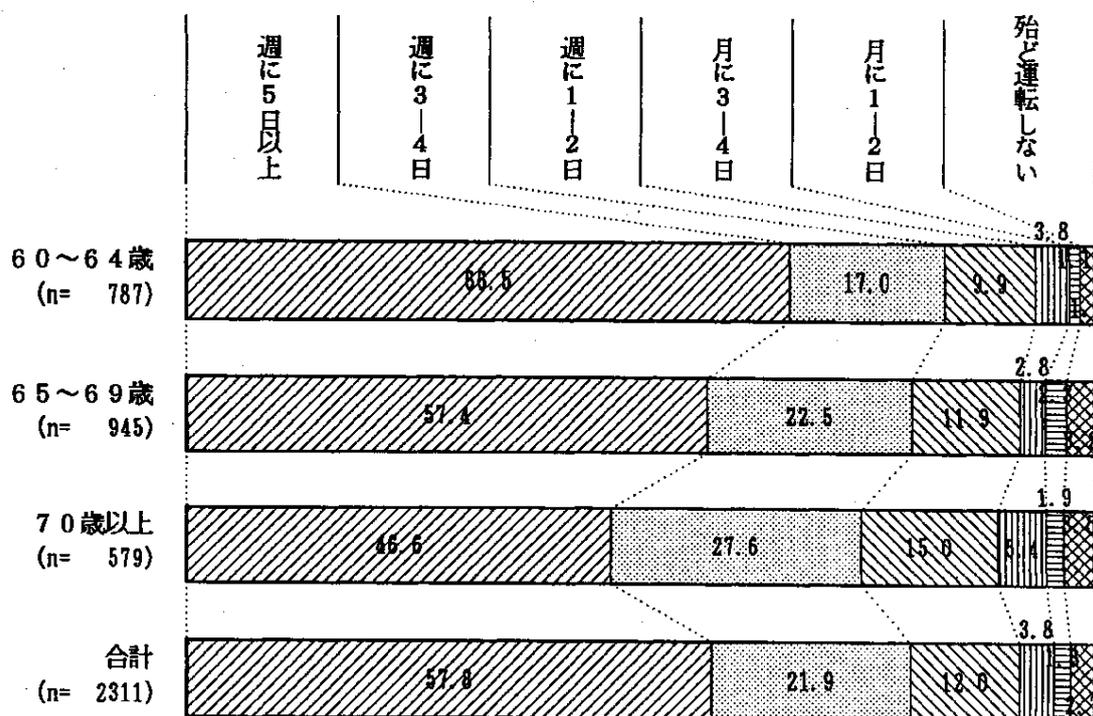


図3-2-4-1 年齢別運転頻度

### 3-2-5 免許取得後年数

調査対象者が運転免許を取得してからの経過年数は、20年以上が大多数で全体の87.9%、60～64歳の87.7%、65～69歳の87.8%、70歳以上の88.4%を占めており、年齢階層による差はほとんど無い。2番目に多いのは20年未満で全体の5.6%、60～64歳の5.2%、65～69歳の5.5%、70歳以上の6.3%を占めており、僅かながら70歳以上のほうが多くなっている。3番目に多いのは15年未満で全体の3.5%、60～64歳の3.3%、65～69歳の3.8%、70歳以上の3.3%を占めており、1番目から3番目までで97.0%となり、15年未満以下と「ほとんど運転経験がない」という回答者は僅かである（図3-2-5-1）。

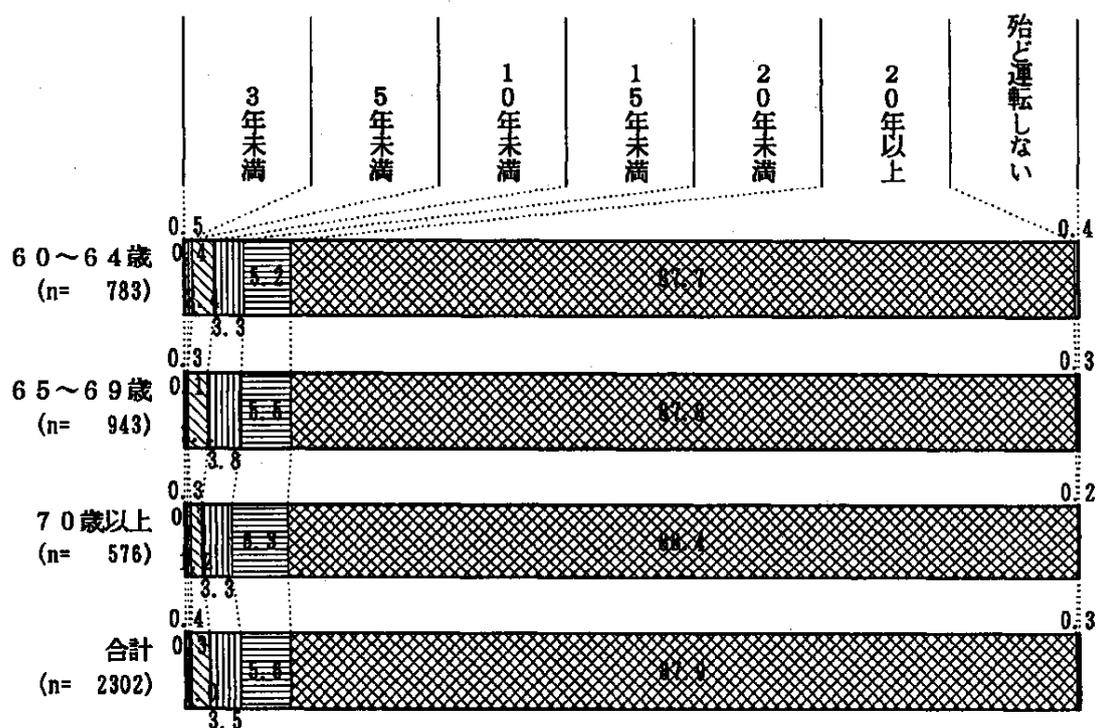


図3-2-5-1 年齢別免許取得後の経過年数

### 3-2-6 年間走行距離

調査対象者の過去1年間の走行距離は、年齢階層によって差がみられる。60～64歳ではいちばん多いのが1万km未満で32.0%、2番目に多いのは1万5千km未満で24.9%、三番目に多いのは5千キロメートル未満で19.9%となっている。65～69歳ではいちばん多いのが1万km未満で36.0%、2番目に多いのは5千km未満で26.8%、3番目に多いのは1万5千キロメートル未満で16.5%となっている。70歳以上ではいちばん多いのが5千km未満で37.1%、2番目に多いのは1万km未満で34.7%、3番目に多いのは1万5千km未満で13.9%となっている。

1万5千km以上の走行距離がある回答者は60～64歳で22.3%、65～69歳で18.3%、70歳以上で12.3%と年齢が高いほど長距離走行するドライバーが減少している（図3-2-6-1）。

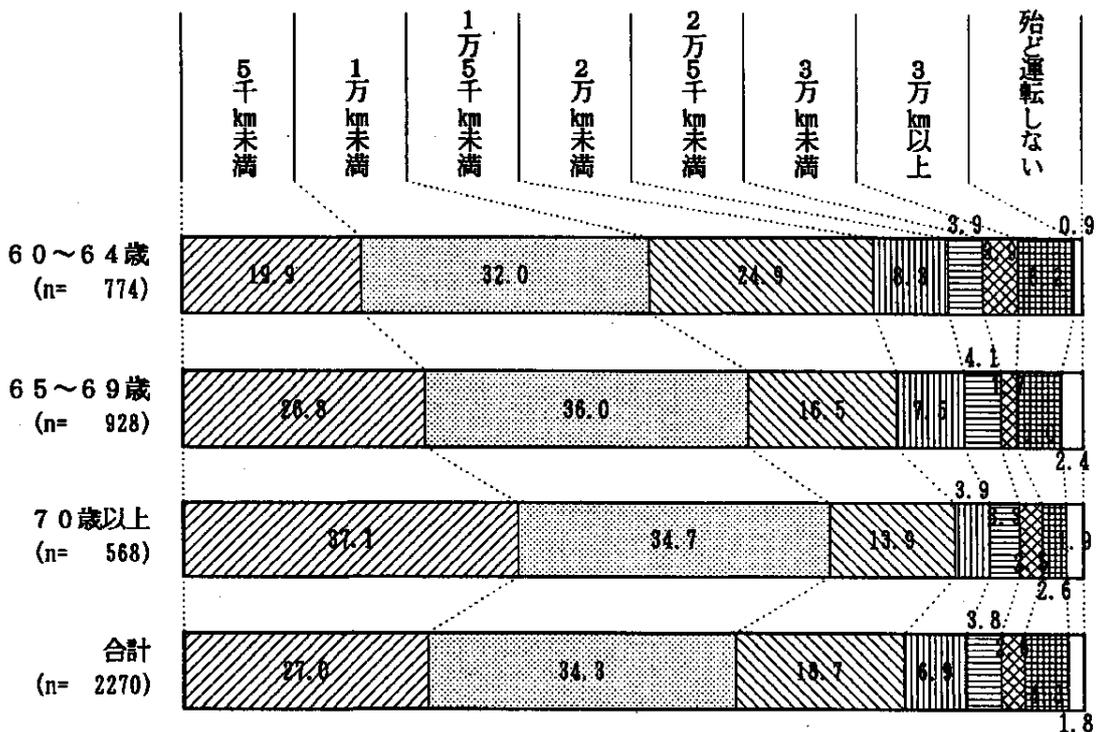


図3-2-6-1 年齢別年間走行距離

### 3-3 事故・違反の経験

#### 3-3-1 事故・違反の有無

調査対象者で過去3年間に人身事故をおこしたり違反をしたことがあるドライバーは全体の22.4%、60～64歳の26.6%、65～69歳の22.2%、70歳以上の17.0%を占めており、年齢階層が若いほうが高くなっている。60～64歳では4人に1人強であり、70歳以上では約6人に1人である（図3-3-1-1）。

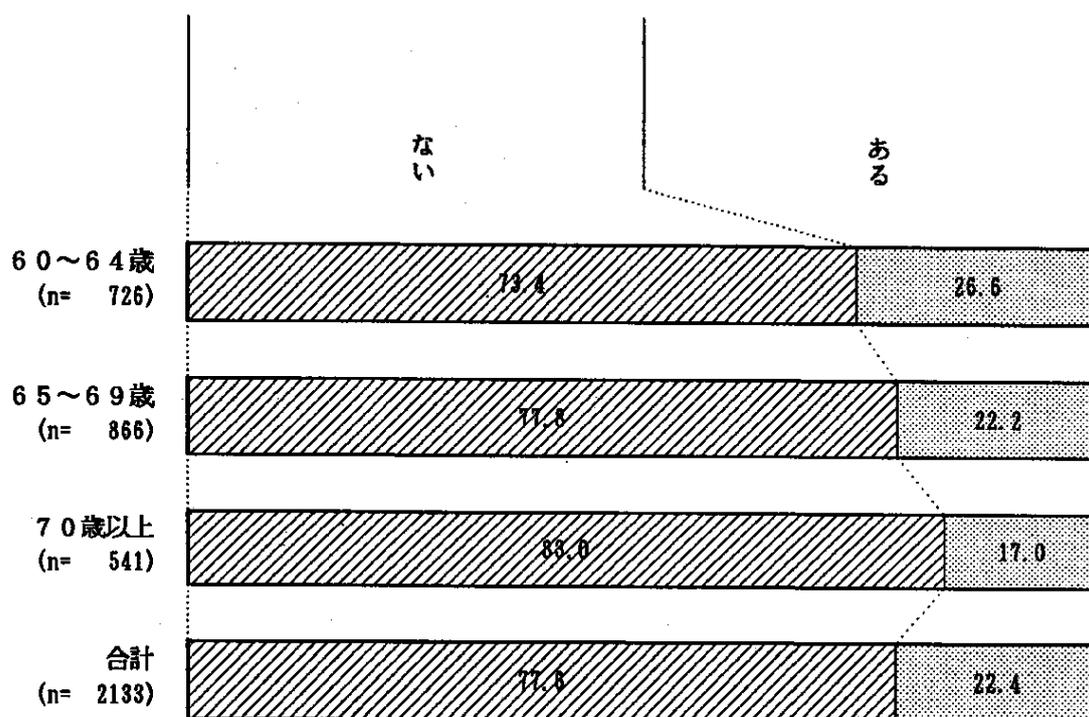


図3-3-1-1 年齢別過去3年間の人身事故違反の有無

### 3-3-2 事故・違反回数

調査対象者で過去3年間に人身事故をおこしたり違反をしたことがあるドライバーのうち、違反だけの回数をみると、0回は全体の19.4%、60～64歳の17.6%、65～69歳の20.8%、70歳以上の20.2%を占めており、60～64歳がやや少ない。1回は全体の58.1%、60～64歳の58.3%、65～69歳の55.7%、70歳以上の63.1%を占めており、70歳以上が多くなっている。2回以上は全体の22.5%、60～64歳の24.1%、65～69歳の20.5%、70歳以上の16.7%を占めており、これも70歳以上の比率が低くなっている。年齢階層が若いほど違反の回数が多いことが見られる(図3-3-2-1)。

人身事故の回数をみると、0回は全体の76.9%、60～64歳の79.1%、65～69歳の75.4%、70歳以上の75.2%を占めており、60～64歳がやや多い。1回は全体の22.9%、60～64歳の20.3%、65～69歳の24.6%、70歳以上の25.0%を占めており、70歳以上が多くなっている。2回以上は全体の0.2%、60～64歳の0.5%、65～69歳の0.0%、70歳以上の0.0%を占めており、これは比率はきわめて低い。人身事故では、違反と異なり年齢階層が上のほうが僅かであるが経験者の比率が高い(図3-3-2-2)。

人身事故と違反を合わせた回数を見ると、1回だけのドライバーは全体の74.9%、60～64歳の72.7%、65～69歳の74.3%、70歳以上の81.0%を占めており、年齢階層が若いほうが低くなっている。逆に2回以上は全体の25.1%、60～64歳の27.3%、65～69歳の25.7%、70歳以上の19.0%で年齢階層が若いほうが高くなっている(図3-3-2-3)。

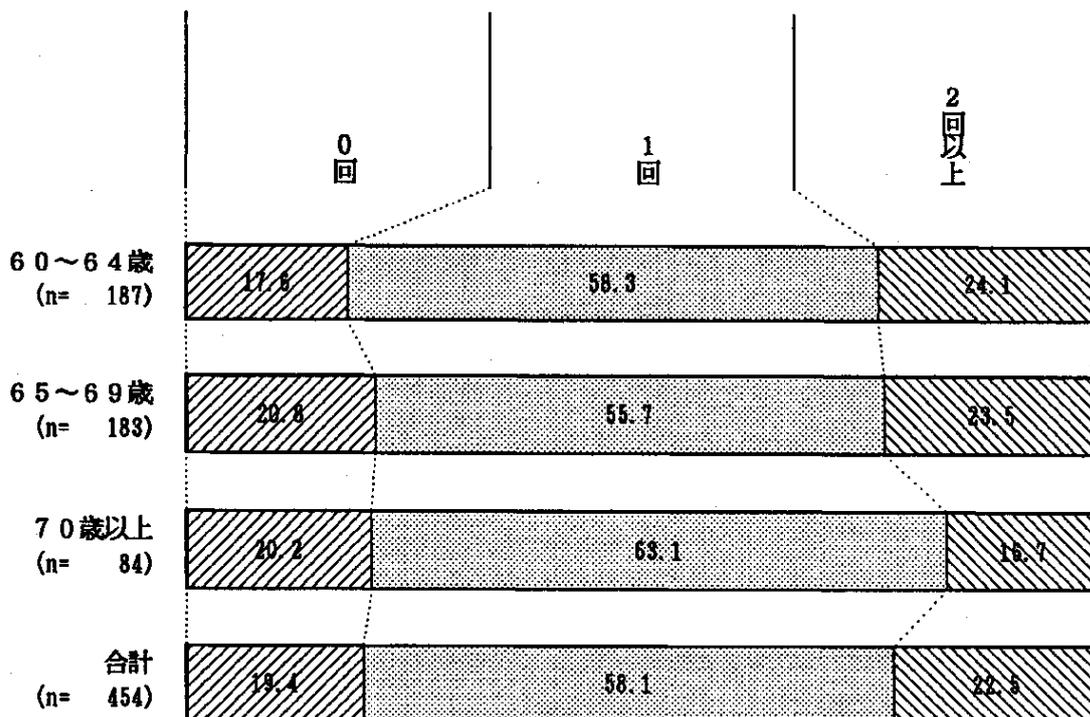


図3-3-2-1 年齢別過去3年間の違反回数

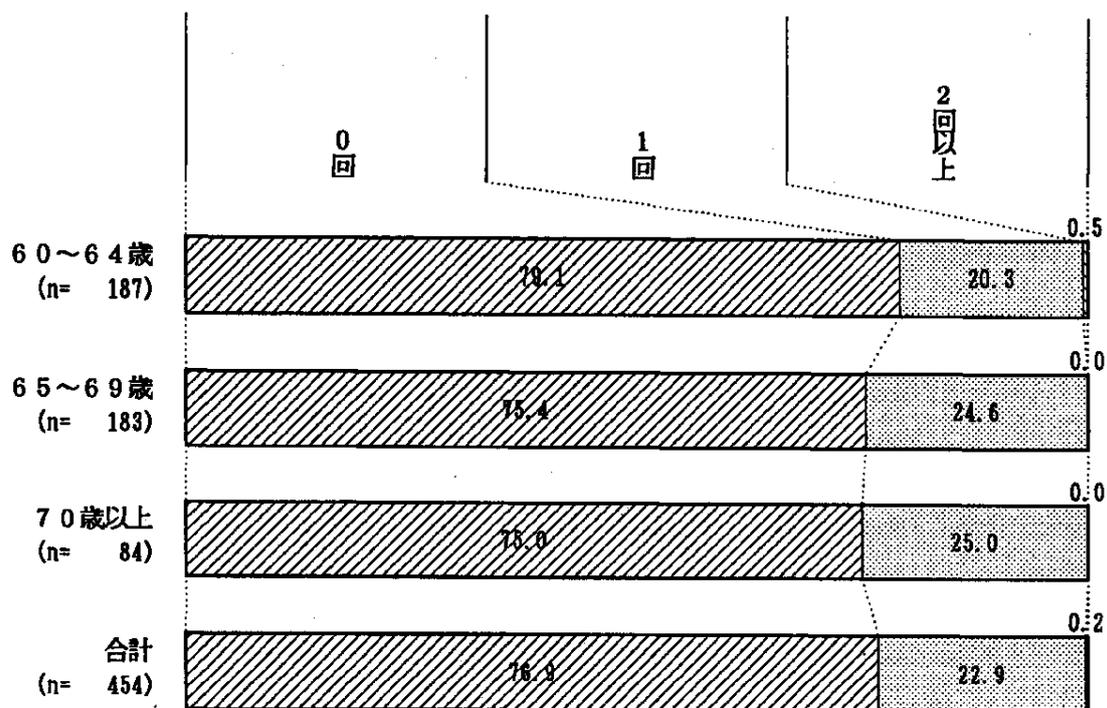


図3-3-2-2 年齢別過去3年間の人身事故回数

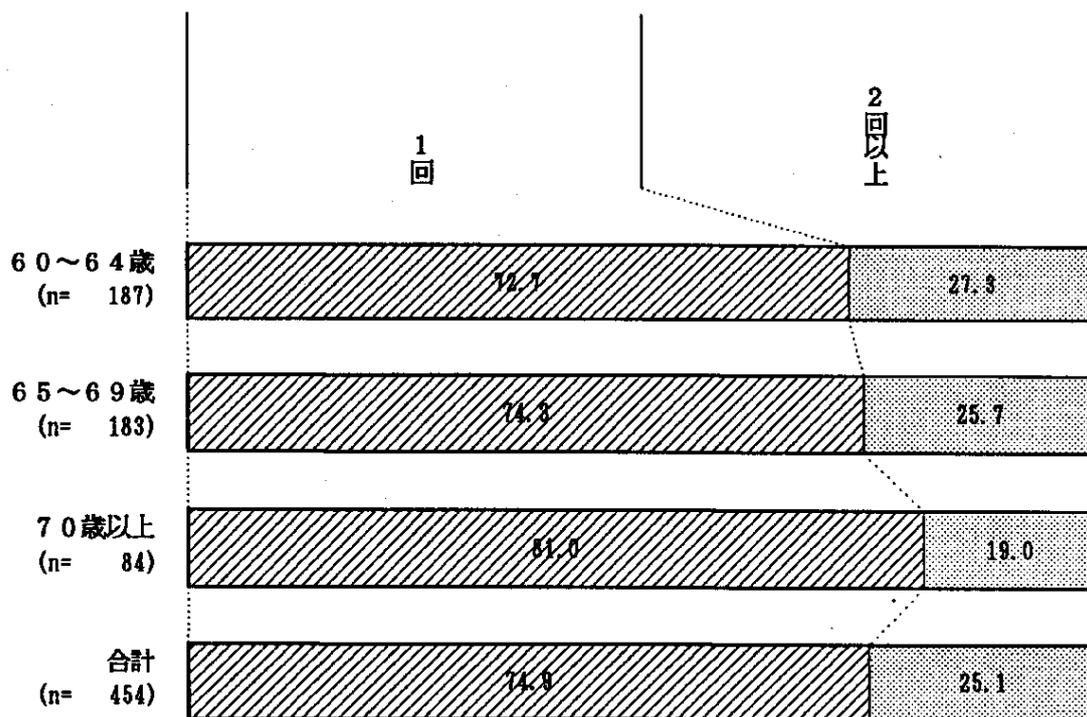


図3-3-2-3 年齢別過去3年間の人身事故と違反の回数

### 3-3-3 事故・違反の内容

調査対象者で過去3年間に人身事故をおこしたり違反をしたことがあるドライバー（477人）のうち、事故・違反の内容を回答したドライバー（472人）について、その内容をみると、「人身事故」は全体の16.9%、60～64歳の14.0%、65～69歳の19.4%、70歳以上の18.2%を占めており、60～64歳が低く65～69歳と70歳以上が高い。

違反の中でいちばん多いのは「シートベルト不着用」で全体が24.2%、60～64歳が24.4%、65～69歳が24.1%、70歳以上が23.9%で、年齢による差がほとんどない。

違反で2番目に多いのは「駐車違反」で、全体が16.1%、60～64歳が18.7%、65～69歳が14.7%、70歳以上が13.6%で年齢が低い層に多い。

違反で3番目に多いのは「20km未満の最高速度違反」で全体で15.0%、60～64歳で17.6%、65～69歳で14.7%、70歳以上で10.2%を占めており、60～64歳の年齢が低い層に多い。

違反で4番目が「一時停止違反」で、全体が13.6%、60～64歳が10.4%、65～69歳が13.6%、70歳以上が20.5%となっている。駐車違反や最高速度違反が年齢が低い層に多いのに対して、この一時停止違反は年齢が高い方が多いのが特徴である。

違反で多い5番目が「信号無視違反」で全体が8.9%、60～64歳が7.8%、65～69歳が8.9%、70歳以上が11.4%で、この違反も年齢が高くなるほど多くなっている。

全般的にみて、人身事故は65～69歳の中間の年齢層に多いのが特徴である。違反とシートベルト不着用は全年齢層で同じように多く、駐停車違反や最高速度違反は年齢が低いほど多く、一時停止違反や信号無視違反は年齢が高い方が多い(図3-3-3-1)。

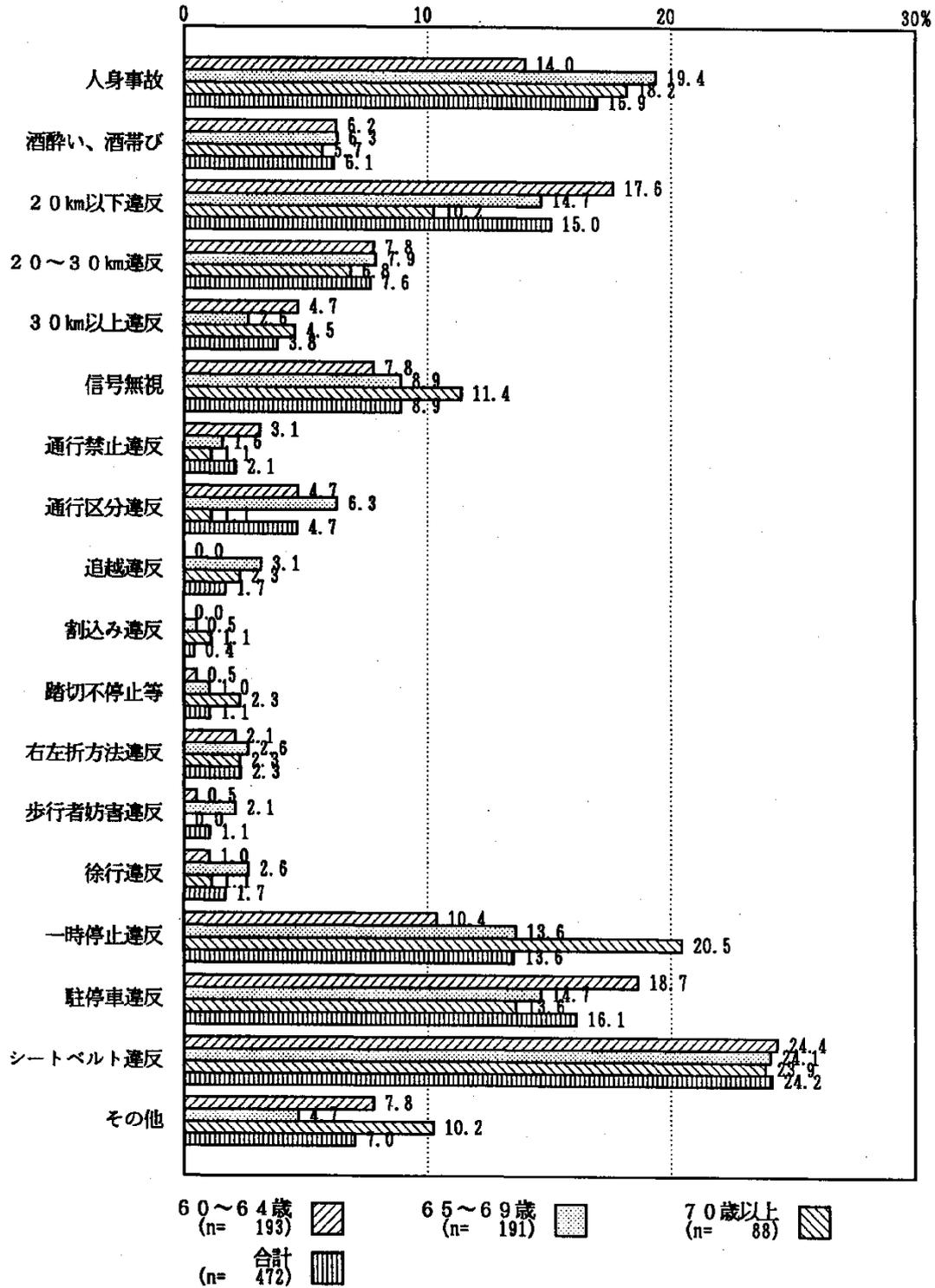


図3-3-3-1 年齢別過去3年間の事故と違反内容

### 3-4 運転意識

調査対象者に対して13項目の意見（図では「運転意識」と表示）について、次の4段階の回答を選択してもらった。

1. そう思う
2. どちらかといえばそう思う（図では「ややそう思う」）
3. どちらかといえばそう思わない（図では「ややそう思わない」）
4. そう思わない

また、ふだんどのような運転をしているかについて9項目の質問（図では「ふだんの運転」と表示）について、次の4段階の回答を選択してもらった。

1. そのとおり
2. どちらかといえばそのとおり（図では「ややそのとおり」）
3. どちらかといえばそうではない（図では「ややそうではない」）
4. そうではない

以下では、これらの運転意識に関する合計22の設問の年齢階層別集計結果について述べる。

### 3-4-1 攻撃的運転傾向

#### (1) 前の車もたもたしていると、腹がたつ

この意見に対して「どちらかといえばそう思う」という回答がいちばん多く全体の36.6%、60～64歳の40.3%、65～69歳の37.5%、70歳以上の29.9%を占めており、年齢階層順に低くなっている。2番目は「そう思わない」で全体の34.8%、60～64歳の29.9%、65～69歳の34.4%、70歳以上の42.6%を占めており、年齢階層順に高くなっている。3番目は「どちらかといえばそう思わない」で全体の20.0%、60～64歳の19.9%、65～69歳の20.4%、70歳以上の19.6%と、どの年齢階層も2割前後になっている。4番目は「そう思う」で全体の8.5%、60～64歳の9.9%、65～69歳の7.7%、70歳以上の7.9%を占めており、60～64歳がやや多くなっている。全般的には否定的な回答（「そう思わない」「どちらかといえばそう思わない」）が全体の54.8%、60～64歳の49.8%、65～69歳の54.8%、70歳以上の62.2%と年齢階層別に差があり、60～64歳では半数を僅かながら下回っていることが注目される（図3-4-1-1）。

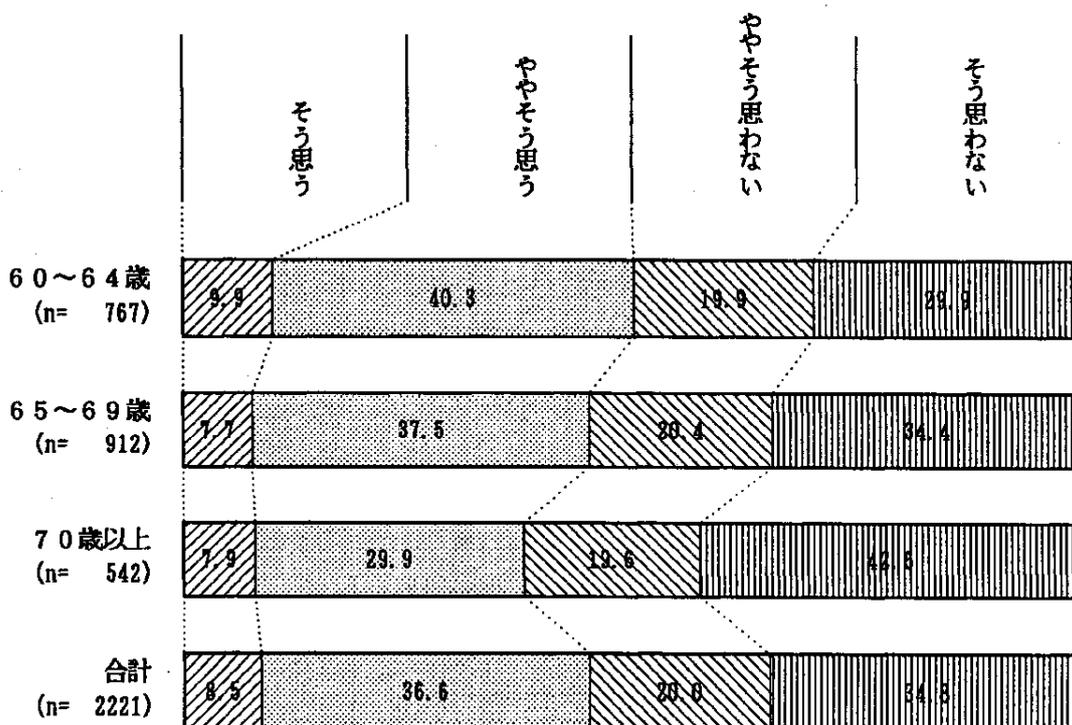


図3-4-1-1 年齢別運転意識（前車もたもたしていると腹がたつ）

## (2) 他の車に追い越されるのは、気分のいいものではない

表題の意見に対して「そう思わない」という回答がいちばん多く全体の46.1%、60～64歳の42.5%、65～69歳の47.5%、70歳以上の48.8%を占めており、60～64歳がやや少なくなっている。2番目は「どちらかといえばそう思わない」で全体の23.1%、60～64歳の25.4%、65～69歳の23.2%、70歳以上の19.8%を占めており、70歳以上がやや少なくなっている。3番目は「どちらかといえばそう思う」で全体の22.2%、60～64歳の24.5%、65～69歳の21.4%、70歳以上の20.2%を占めており、70歳以上がやや少なくなっている。4番目は「そう思う」で全体の8.6%、60～64歳の7.6%、65～69歳の7.9%、70歳以上の11.2%を占めており、70歳以上がやや多くなっている。全般的には否定的な回答（「そう思わない」「どちらかといえばそう思わない」）が全体の69.2%、60～64歳の67.9%、65～69歳の70.7%、70歳以上の68.6%と過半数を占めており、65～69歳では7割強となっている。一方、肯定的な回答（「そう思う」「どちらかといえばそう思う」）も全体の3割強はあることも注意しなければならない（図3-4-1-2）。

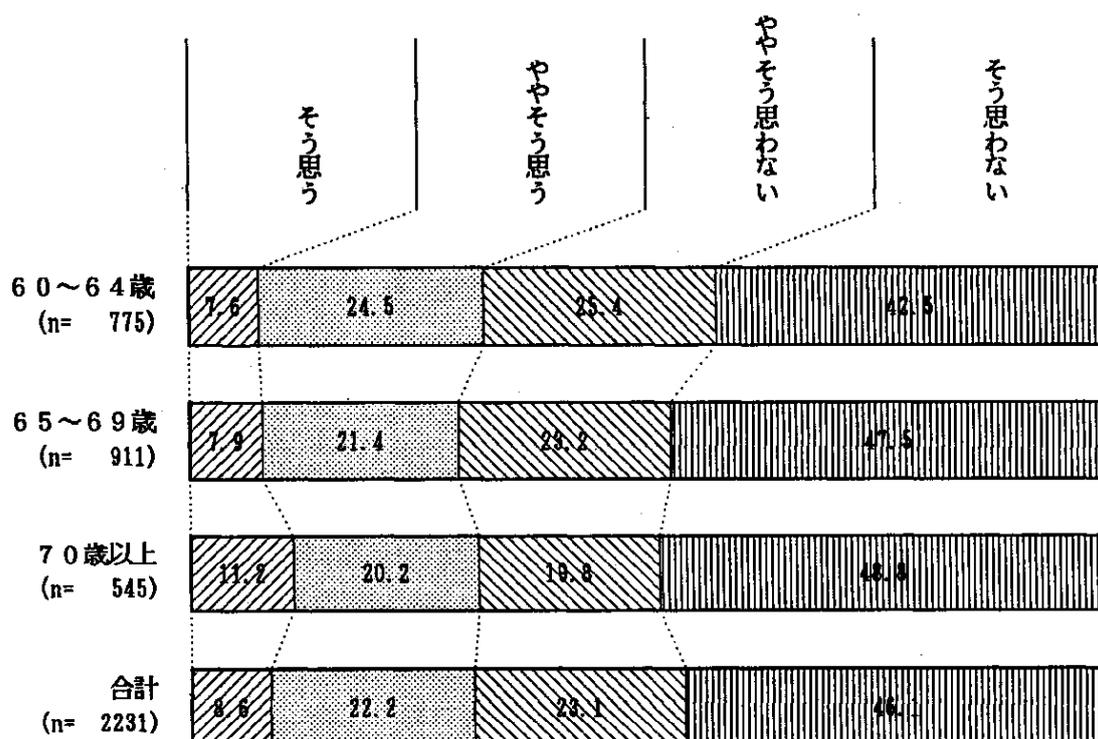


図3-4-1-2 年齢別運転意識（追い越されると気分が悪い）

### (3) 他の車に並べられると先に出たくなる

表題の意見に対して「そう思わない」という回答がいちばん多く全体の67.4%、60～64歳の64.4%、65～69歳の67.2%、70歳以上の72.0%を占めており、年齢階層順にやや高くなっている。2番目は「どちらかといえばそう思わない」で全体の20.5%、60～64歳の23.5%、65～69歳の20.7%、70歳以上の15.9%を占めており、年齢階層順にやや低くなっている。3番目は「どちらかといえばそう思う」で全体の9.9%、60～64歳の9.9%、65～69歳の10.3%、70歳以上の9.1%を占めており、70歳以上がやや少なくなっている。4番目は「そう思う」で全体の2.2%、60～64歳の2.2%、65～69歳の1.7%、70歳以上の2.9%を占めている。全般的には否定的な回答（「そう思わない」「どちらかといえばそう思わない」）が全体の87.9%、60～64歳の87.9%、65～69歳の87.9%、70歳以上の87.9%とすべての年齢階層が同率で9割近くを占めている（図3-4-1-3）。

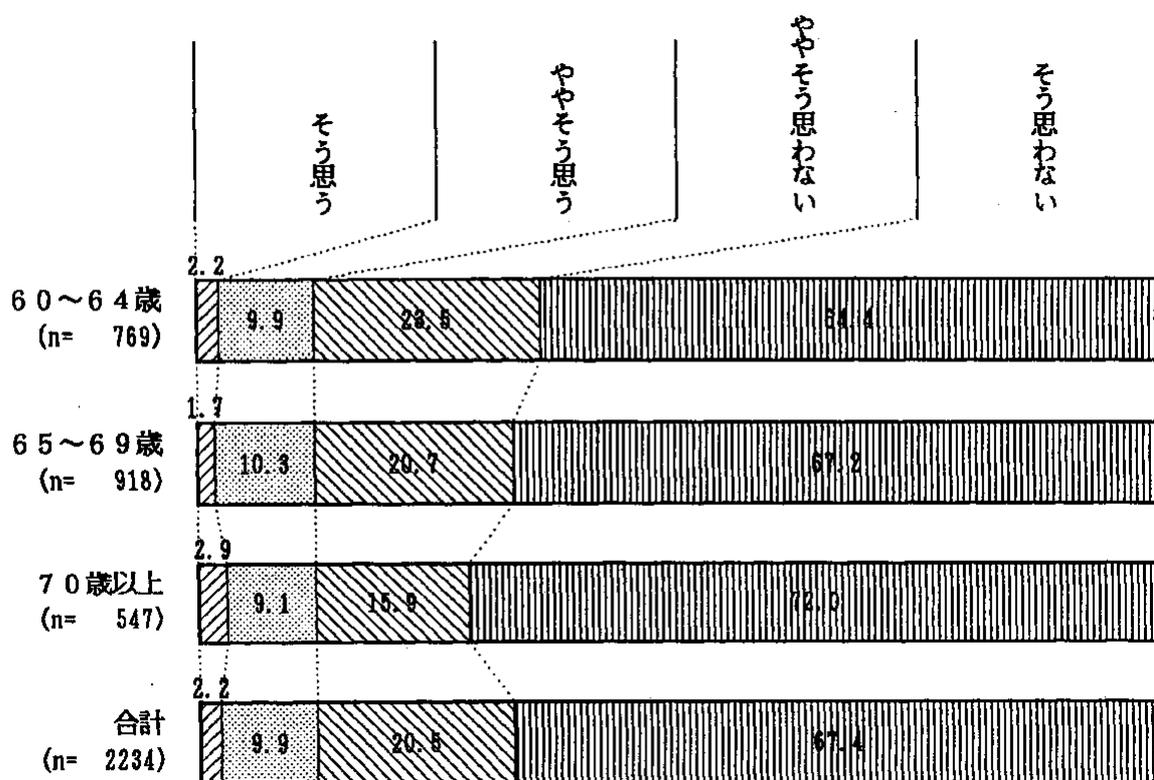


図3-4-1-3 年齢別運転意識（他車に並べられると先に出たくなる）

#### (4) 運転中は歩行者や自転車をじゃまに思う

表題の意見に対して「そう思わない」という回答がいちばん多く全体の52.1%、60～64歳の52.9%、65～69歳の48.0%、70歳以上の57.6%を占めており、70歳以上がやや多くなっている。2番目は「どちらかといえばそう思う」で全体の21.4%、60～64歳の22.8%、65～69歳の22.8%、70歳以上の16.8%を占めており、70歳以上がやや少なくなっている。3番目は「どちらかといえばそう思わない」で全体の21.1%、60～64歳の20.0%、65～69歳の24.1%、70歳以上の17.7%を占めており、70歳以上がやや少なくなっている。4番目は「そう思う」で全体の5.5%、60～64歳の4.3%、65～69歳の5.0%、70歳以上の7.9%を占めており、70歳以上がやや多くなっている。全般的には否定的な回答（「そう思わない」「どちらかといえばそう思わない」）が全体の73.2%、60～64歳の72.9%、65～69歳の72.1%、70歳以上の75.3%と7割を超えている。しかし肯定的な回答（「そう思う」「どちらかといえばそう思う」）も全体の26.9%はあり4人に1人は「運転中は歩行者や自転車をじゃまに思う」人があることに注意しなければならない（図3-4-1-4）。

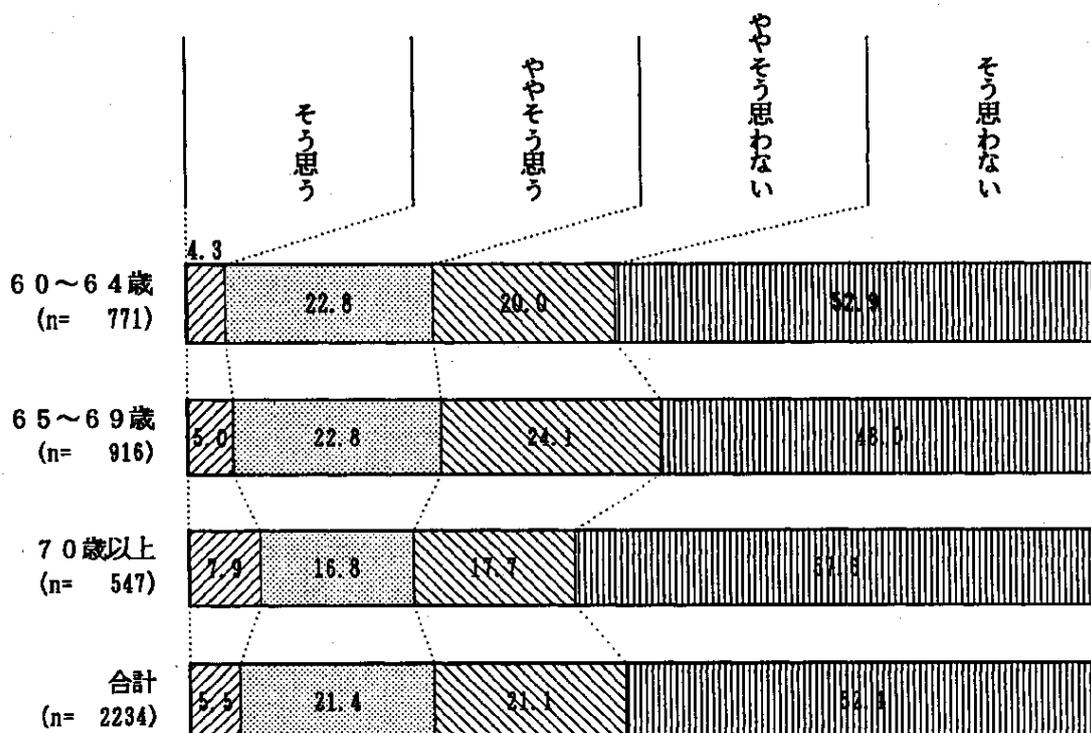


図3-4-1-4 年齢別運転意識（歩行者や自転車をじゃまに思う）

### (5) 運転中にイライラすることが多い

ふだんの運転で表題の質問に対する回答で1番多いのは「そうではない」で全体の55.9%、60～64歳の52.4%、65～69歳の53.7%、70歳以上の64.6%を占めており、70歳以上が高くなっている。2番目は「どちらかといえばそうではない」で全体の33.7%、60～64歳の35.8%、65～69歳の35.4%、70歳以上の27.7%を占めており、70歳以上がやや低くなっている。3番目は「どちらかといえばそのとおり」で全体の8.4%、60～64歳の10.1%、65～69歳の9.0%、70歳以上の5.0%と、年齢階層順にやや低くなっている。4番目は「そのとおり」で全体の2.0%、60～64歳の1.7%、65～69歳の1.9%、70歳以上の2.6%を占めている。全般的には否定的な回答(「そうではない」「どちらかといえばそうではない」)が全体の89.6%、60～64歳の88.2%、65～69歳の89.1%、70歳以上の92.3%でおおよそ9割を占めており、70歳以上の比率がやや高い(図3-4-1-5)。

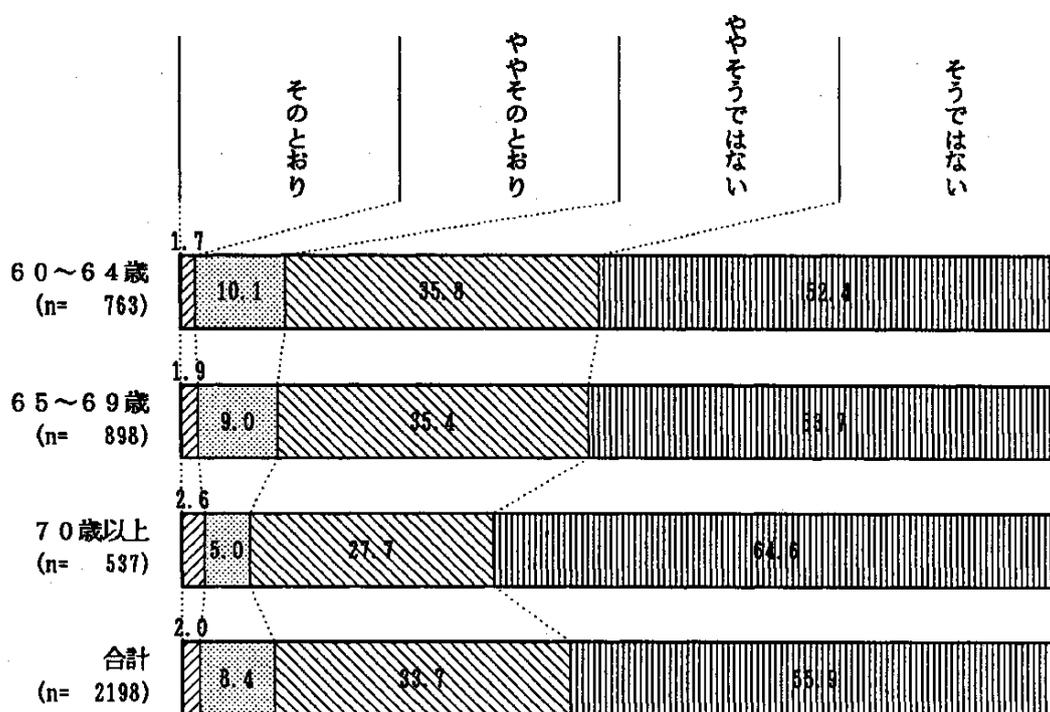


図3-4-1-5 年齢別ふだんの運転(運転中にイライラすることが多い)

(6) 割り込まれないように、あまり車間距離をあけないで走るようにしている

ふだんの運転で表題の質問に対して「そうではない」という回答がいちばん多く全体の50.4%、60～64歳の52.4%、65～69歳の49.0%、70歳以上の51.2%を占めており、年齢階層による差はほとんど無い。2番目は「どちらかといえばそうではない」で全体の25.4%、60～64歳の25.1%、65～69歳の27.9%、70歳以上の21.5%を占めており、70歳以上がやや低くなっている。3番目は「どちらかといえばそのとおり」で全体の16.3%、60～64歳の17.3%、65～69歳の15.8%、70歳以上の15.6%と、年齢階層による差はあまりない。4番目は「そのとおり」で全体の7.9%、60～64歳の6.2%、65～69歳の7.2%、70歳以上の11.6%を占めており、70歳以上がやや多くなっている。全般的には否定的な回答（「そうではない」「どちらかといえばそうではない」）が全体の75.8%、60～64歳の76.5%、65～69歳の76.9%、70歳以上の72.7%とすべての年齢階層で7割を上回っているが、肯定的な回答（「そのとおり」「どちらかといえばそのとおり」）も全体で24.2%、70歳以上では4人に1人以上存在することが注目される（図3-4-1-6）。

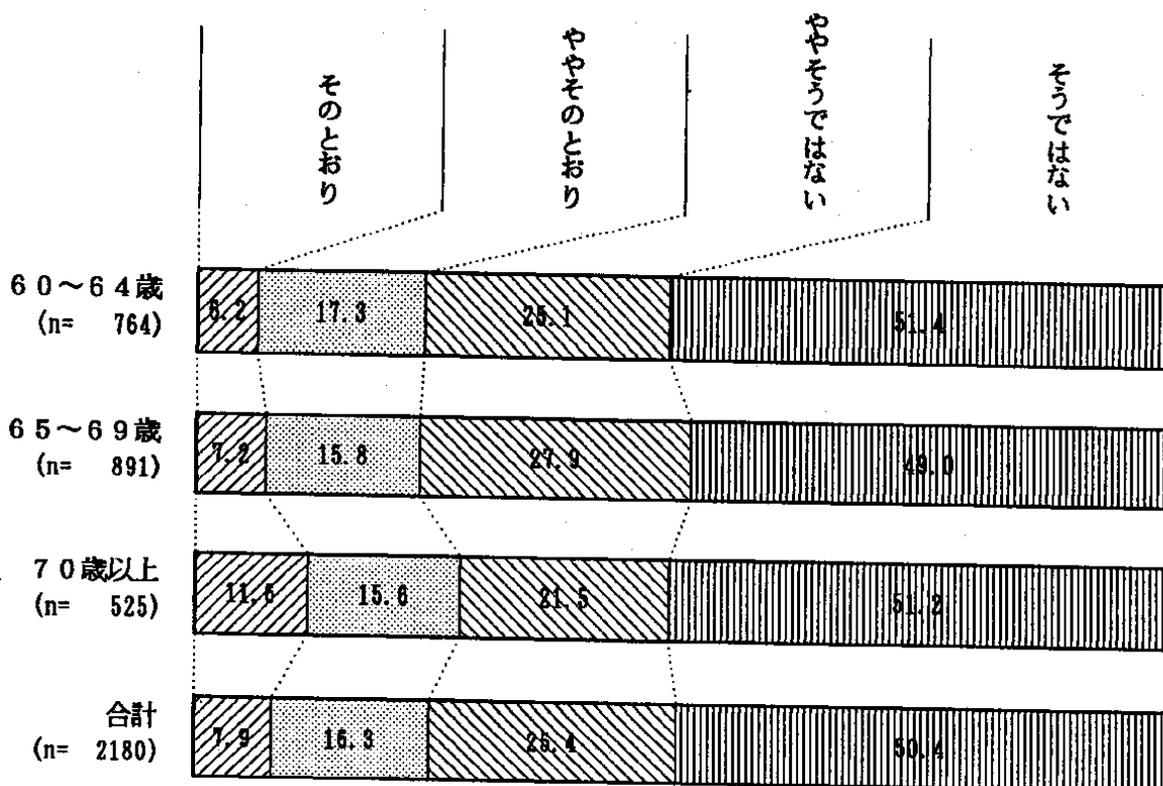


図3-4-1-6 年齢別ふだんの運転（割込防止のために車間をあけない）

### (7) 自分は感情の変化は少なく、いつでも冷静でいられる

ふだんの運転で表題の質問に対する回答は、全体としては「どちらかといえばそのとおり」がいちばん多く33.0%、2番目は「どちらかといえばそうではない」で26.1%、3番目は「そのとおり」で24.2%、4番目は「そうではない」で16.7%となっている。しかし、年齢階層別の差が大きく、60～64歳では1番目は「どちらかといえばそのとおり」で32.9%、2番目は「どちらかといえばそうではない」で30.8%、3番目は「そのとおり」で20.0%、4番目は「そうではない」で16.4%となっている。65～69歳では1番目は「どちらかといえばそのとおり」で34.8%、2番目は「どちらかといえばそうではない」で26.0%、3番目は「そのとおり」で22.7%、4番目は「そうではない」で16.5%となっている。順番は60～64歳と同じであるが、肯定的な回答の比率が高くなっている。70歳以上では1番目は「そのとおり」で32.5%、2番目は「どちらかといえばそのとおり」で30.4%、3番目は「どちらかといえばそうではない」で19.7%、4番目は「そうではない」で17.4%となっている。順番も60～64歳や65～69歳と違い、肯定的な回答の比率がさらに高くなっている。肯定的な回答（「そのとおり」「どちらかといえばそのとおり」）は全体で57.2%だが、60～64歳では52.9%、65～69歳は57.5%、70歳以上は62.9%と年齢階層順に高い比率になっている（図3-4-1-7）。

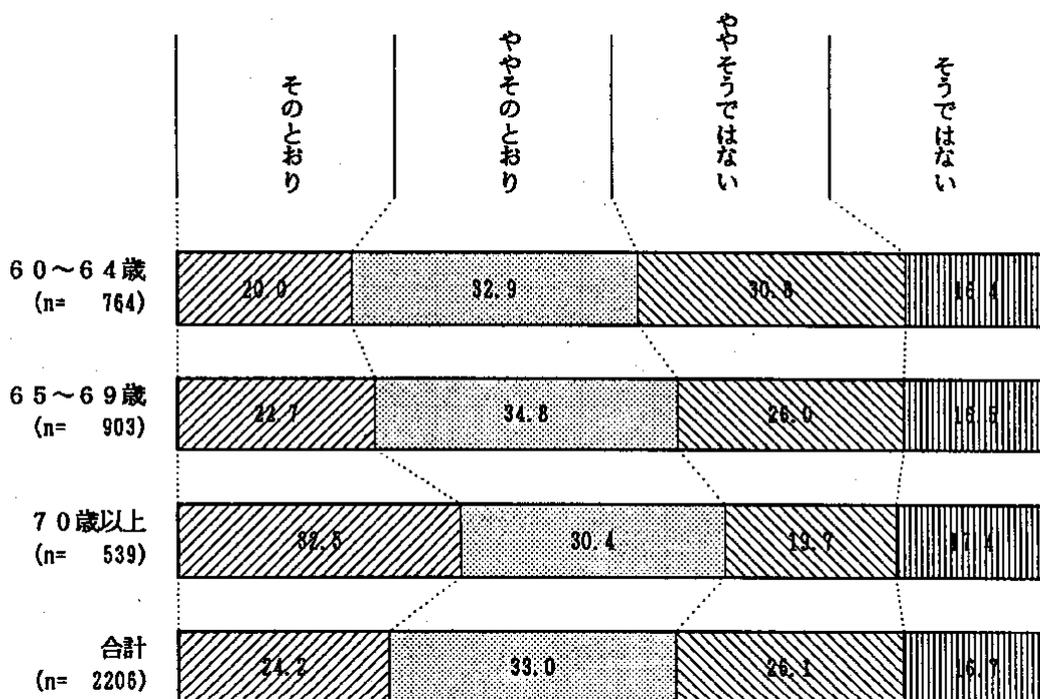


図3-4-1-7 年齢別ふだんの運転（いつでも冷静である）

### 3-4-2 違反容認傾向

#### (1) 車の運転で多少人に迷惑をかけるのはお互いさまだ

表題の意見に対して「そう思わない」という回答がいちばん多く全体の73.4%、60～64歳の71.7%、65～69歳の74.1%、70歳以上の74.8%を占めており、年齢階層別の差はほとんど無い。2番目は「どちらかといえばそう思わない」で全体の15.0%、60～64歳の16.4%、65～69歳の15.1%、70歳以上の12.7%を占めており、年齢階層順に僅かに低くなっている。3番目は「どちらかといえばそう思う」で全体の8.1%、60～64歳の9.4%、65～69歳の6.9%、70歳以上の8.3%で65～69歳がやや低くなっている。4番目は「そう思う」で全体の3.5%、60～64歳の2.5%、65～69歳の4.0%、70歳以上の4.2%を占めている。全般的には否定的な回答（「そう思わない」「どちらかといえばそう思わない」）が全体の88.4%、60～64歳の88.1%、65～69歳の89.2%、70歳以上の87.5%と70歳以上が僅かに低い、およそ9割近い（図3-4-2-1）。

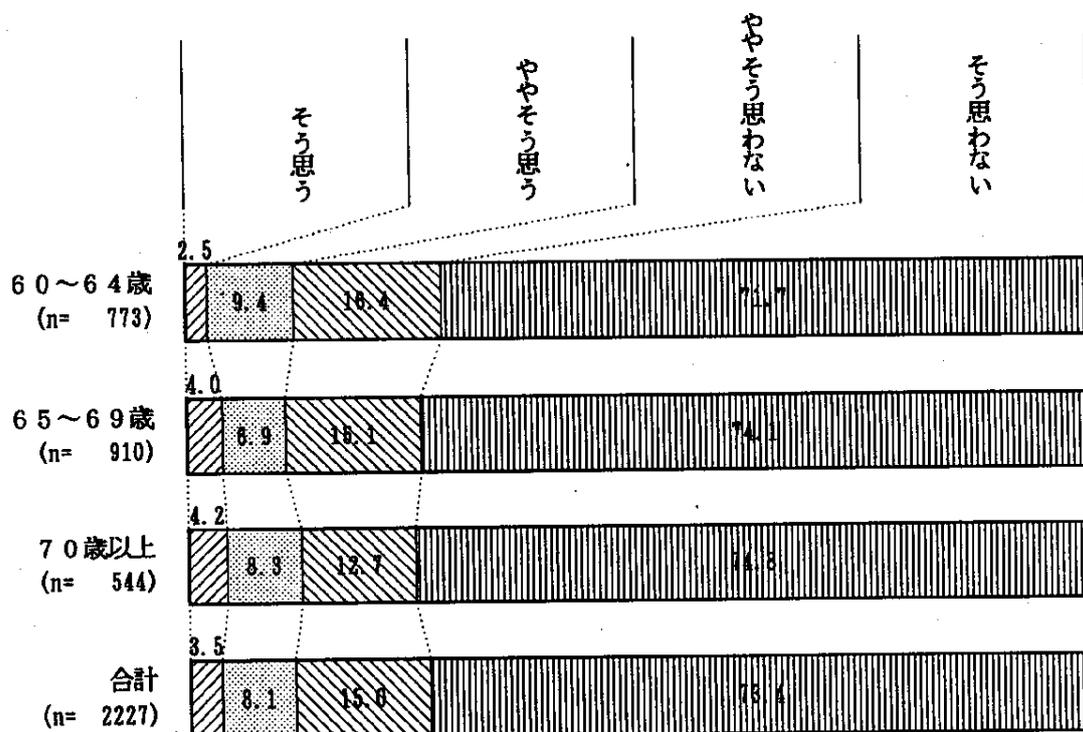


図3-4-2-1 年齢別運転意識（運転で迷惑をかけるのはお互いさま）

## (2) 事故を起こすのは運が悪いからだ

表題の意見に対して「そう思わない」という回答がいちばん多く全体の71.3%、60～64歳の72.4%、65～69歳の72.3%、70歳以上の67.9%を占めており、70歳以上がやや低い。2番目は「どちらかといえばそう思わない」で全体の13.3%、60～64歳の13.7%、65～69歳の13.9%、70歳以上の11.7%を占めており、70歳以上が僅かに低くなっている。3番目は「そう思う」で全体の8.2%、60～64歳の7.2%、65～69歳の7.2%、70歳以上の11.5%で70歳以上がやや高くなっている。4番目は「どちらかといえばそう思う」で全体の7.2%、60～64歳の6.7%、65～69歳の6.6%、70歳以上の8.9%を占めている。全般的には否定的な回答（「そう思わない」「どちらかといえばそう思わない」）が全体の84.6%、60～64歳の86.1%、65～69歳の86.2%、70歳以上の79.6%と69歳以下は86%強になっているが70歳以上が8割弱と低い。肯定的な回答は全体で15.4%であるが、70歳以上は20.4%と高くなっている（図3-4-2-2）。

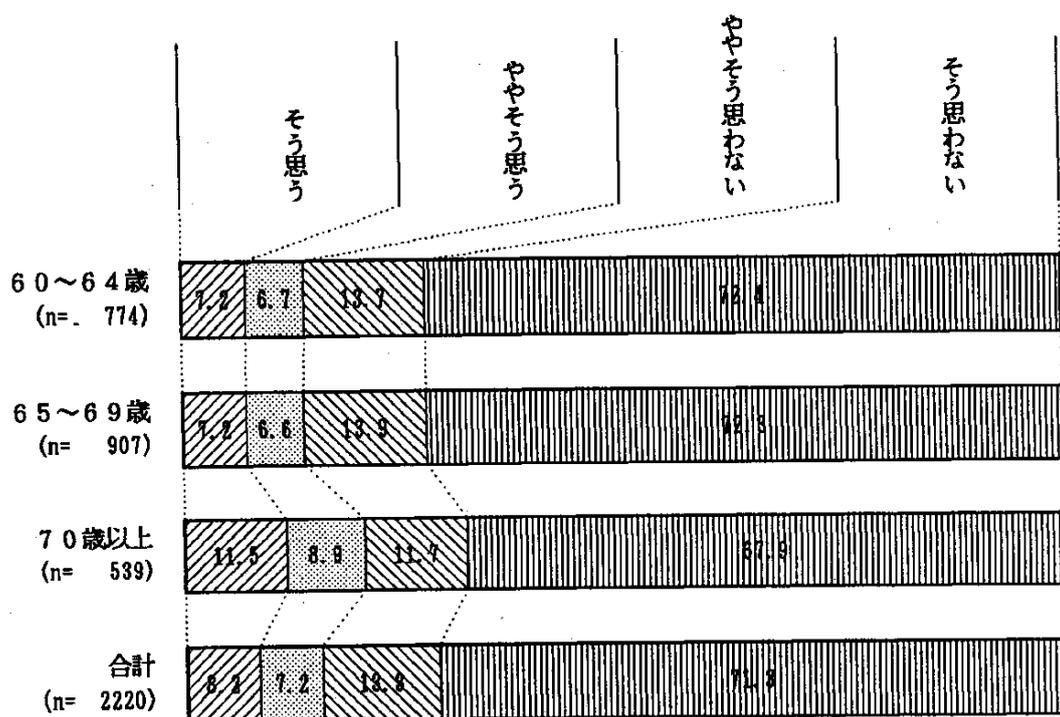


図3-4-2-2 年齢別運転意識（事故を起こすのは運が悪いから）

### (3) 違反をすることと事故の発生には、あまり関係ない

表題の意見に対して「そう思わない」という回答がいちばん多く全体の62.4%、60～64歳の63.5%、65～69歳の63.6%、70歳以上の58.8%を占めており、70歳以上がやや低くなっている。2番目は「そう思う」で全体の16.3%、60～64歳の14.6%、65～69歳の15.0%、70歳以上の20.9%を占めており、70歳以上がやや高くなっている。3番目は「どちらかといえばそう思わない」で全体の10.7%、60～64歳の11.8%、65～69歳の11.4%、70歳以上の7.8%と、70歳以上がやや低くなっている。3番目と同率の4番目は「どちらかといえばそう思う」で全体の10.7%、60～64歳の10.1%、65～69歳の10.0%、70歳以上の12.5%を占めており、70歳以上が僅かに多くなっている。全般的には否定的な回答（「そう思わない」「どちらかといえばそう思わない」）が全体の73.1%、60～64歳の75.3%、65～69歳の75.0%と、4人に3人になっているのに、70歳以上は66.6%と3人に2人になっている。70歳以上では、「違反をすることと事故の発生には、あまり関係ない」と思う人が3人に1人はいることを示している（図3-4-2-3）。

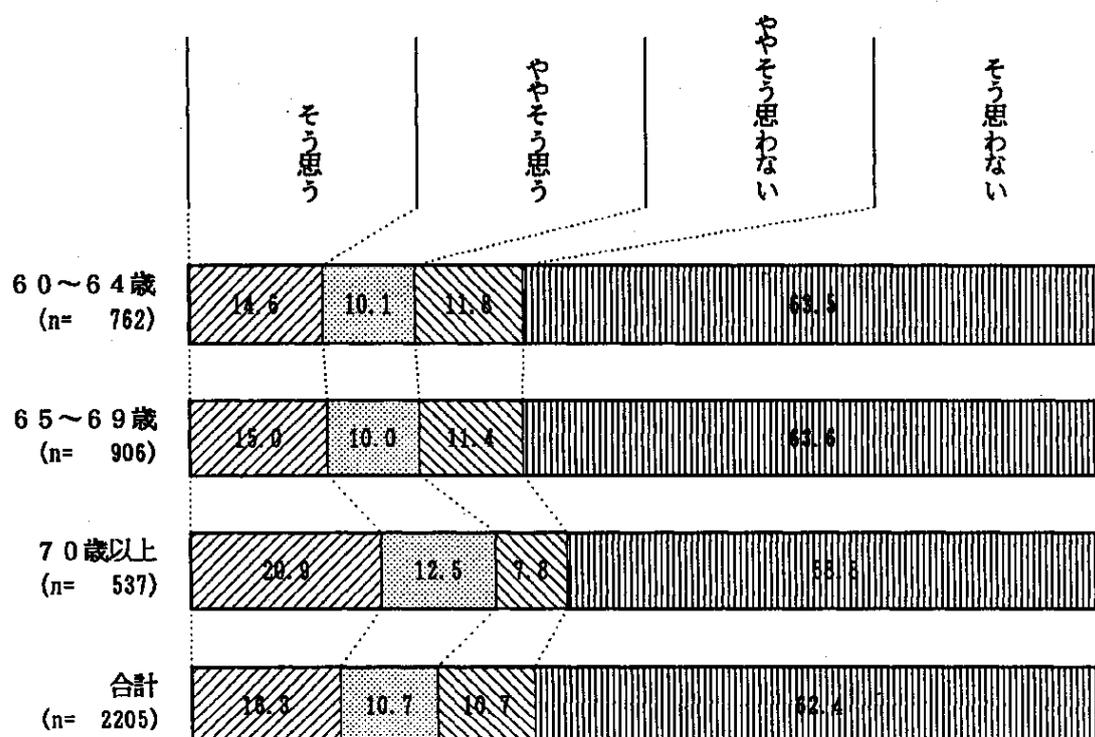


図3-4-2-3 年齢別運転意識（違反と事故は関係がない）

#### (4) 10キロメートル程度のスピードオーバーであれば危険はない

表題の意見に対して「そう思わない」という回答がいちばん多く全体の43.9%、60～64歳の41.4%、65～69歳の41.9%、70歳以上の50.9%を占めており、70歳以上が高くなっている。2番目は「どちらかといえばそう思わない」で全体の23.8%、60～64歳の25.2%、65～69歳の25.2%、70歳以上の19.5%を占めており、70歳以上がやや低くなっている。3番目は「どちらかといえばそう思う」で全体の23.3%、60～64歳の26.1%、65～69歳の22.8%、70歳以上の19.9%を占めており、年齢階層順にやや少なくなっている。4番目は「そう思う」で全体の9.0%、60～64歳の7.3%、65～69歳の10.1%、70歳以上の9.7%を占めている。全般的には否定的な回答（「そう思わない」「どちらかといえばそう思わない」）が全体の67.7%、60～64歳の66.6%、65～69歳の67.1%、70歳以上の70.4%と70歳以上が僅かに高いが、おおよそ3人に2人である。これは、3人に1人は「10キロメートル程度のスピードオーバーであれば危険はない」と思っていることを示している（図3-4-2-4）。

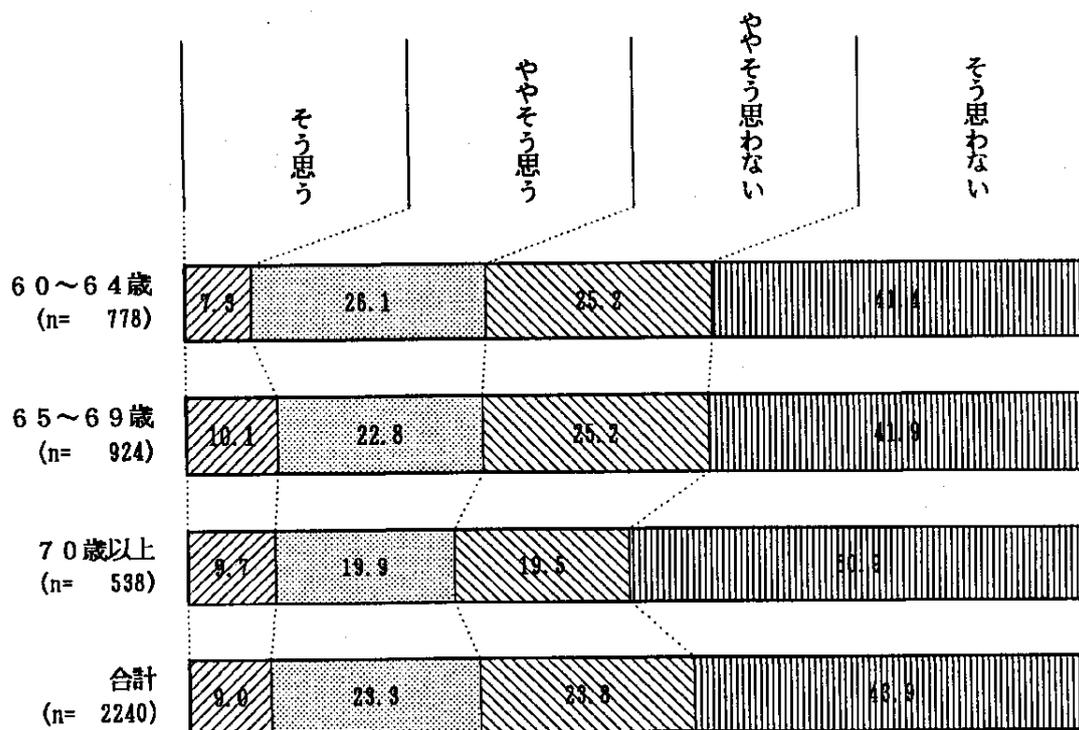


図3-4-2-4 年齢別運転意識（10km程度の速度違反に危険はない）

### (5) 駐車禁止でも、他の車の迷惑になりそうでなければ駐車する

ふだんの運転で表題の質問に対して「そうではない」という回答がいちばん多く全体の75.6%、60～64歳の70.9%、65～69歳の76.8%、70歳以上の80.2%を占めており、年齢階層順に高くなっている。2番目は「どちらかといえばそうではない」で全体の12.5%、60～64歳の14.6%、65～69歳の12.0%、70歳以上の10.3%を占めており、年齢階層順にやや低くなっている。3番目は「どちらかといえばそのとおり」で全体の8.6%、60～64歳の11.1%、65～69歳の7.9%、70歳以上の6.3%と、年齢階層順にやや低くなっている。4番目は「そのとおり」で全体の3.3%、60～64歳の3.4%、65～69歳の3.4%、70歳以上の3.2%を占めており、年齢階層別の差は無い。全般的には否定的な回答（「そうではない」「どちらかといえばそうではない」）が全体の88.1%、60～64歳の85.5%、65～69歳の88.8%、70歳以上の90.5%と年齢階層順にやや高くなっているが、すべての年齢階層で9割近くを占めている。肯定的な回答（「そのとおり」「どちらかといえばそのとおり」）は全体で11.9%、60～64歳では14.5%と7人に1人程度である（図3-4-2-5）。

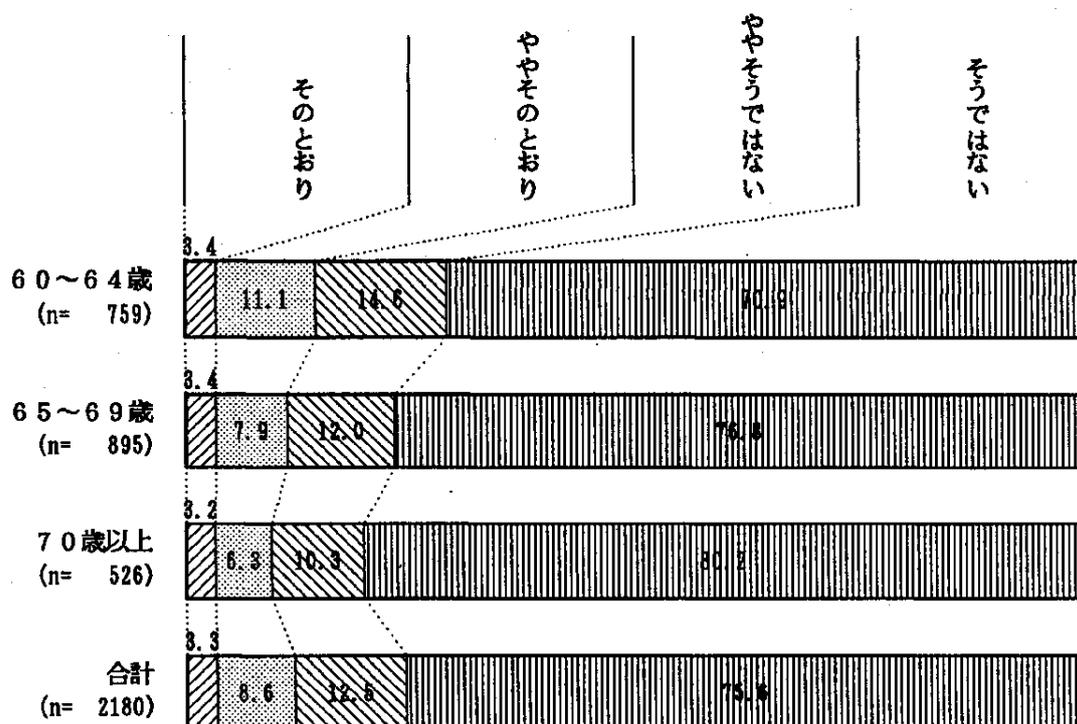


図3-4-2-5 年齢別ふだんの運転（駐車禁止でも駐車する）

(6) 一時停止の場所でも、見通しがよければ止まらないことが多い

ふだんの運転で表題の質問に対して「そうではない」という回答がいちばん多く全体の79.5%、60～64歳の77.4%、65～69歳の79.8%、70歳以上の82.2%を占めており、年齢階層順にやや高くなっているものの、すべての年齢階層で8割近い。2番目は「どちらかといえばそうではない」で全体の12.2%、60～64歳の14.0%、65～69歳の12.7%、70歳以上の8.7%を占めており、年齢階層順にやや低くなっている。3番目は「どちらかといえばそのとおり」で全体の5.8%、60～64歳の6.8%、65～69歳の5.3%、70歳以上の5.3%と、60～64歳が僅かに高くなっている。4番目は「そのとおり」で全体の2.4%、60～64歳の1.9%、65～69歳の2.2%、70歳以上の3.8%を占めており、年齢階層順に僅かに高くなっている。全般的には否定的な回答（「そうではない」「どちらかといえばそうではない」）が全体の91.7%、60～64歳の91.4%、65～69歳の92.5%、70歳以上の90.9%とすべての年齢階層で9割を超えている。肯定的な回答（「そのとおり」「どちらかといえばそのとおり」）は全体で8.2%と1割に満たない（図3-4-2-6）。

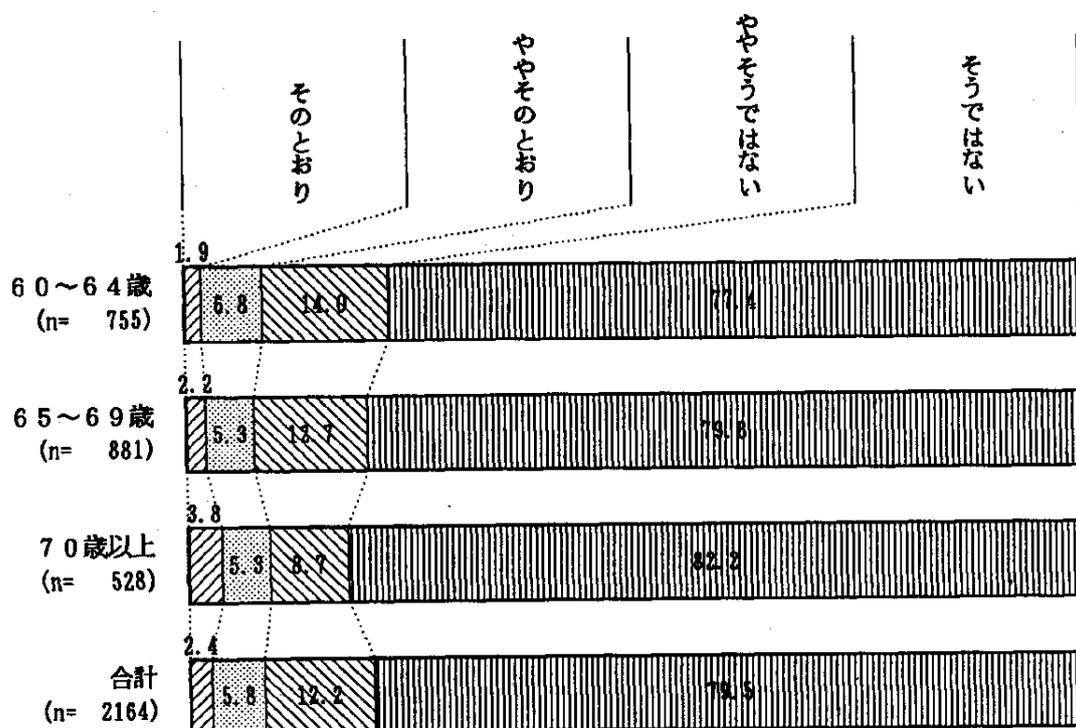


図3-4-2-6 年齢別ふだんの運転（一時停止でも停止しないことがある）

### 3-4-3 危険容認傾向

#### (1) 運転に危険はつきものである

表題の意見に対して「そう思う」という回答がいちばん多く全体の61.3%、60～64歳の60.3%、65～69歳の61.6%、70歳以上の61.9%を占めており、年齢階層別の差はほとんど無い。2番目は「どちらかといえばそう思う」で全体の18.3%、60～64歳の19.2%、65～69歳の19.0%、70歳以上の15.7%を占めており、70歳以上がやや低くなっている。3番目は「そう思わない」で全体の13.6%、60～64歳の13.3%、65～69歳の12.3%、70歳以上の15.3%で70歳以上がやや高くなっている。4番目は「どちらかといえばそう思わない」で全体の6.9%、60～64歳の6.6%、65～69歳の7.1%、70歳以上の7.0%を占めている。全般的には肯定的な回答（「そう思う」「どちらかといえばそう思う」）が全体の79.6%、60～64歳の79.5%、65～69歳の80.6%、70歳以上の77.6%と8割前後になっている。否定的な回答は全体で20.5%であるが、70歳以上は22.3%と僅かに高くなっている（図3-4-3-1）。

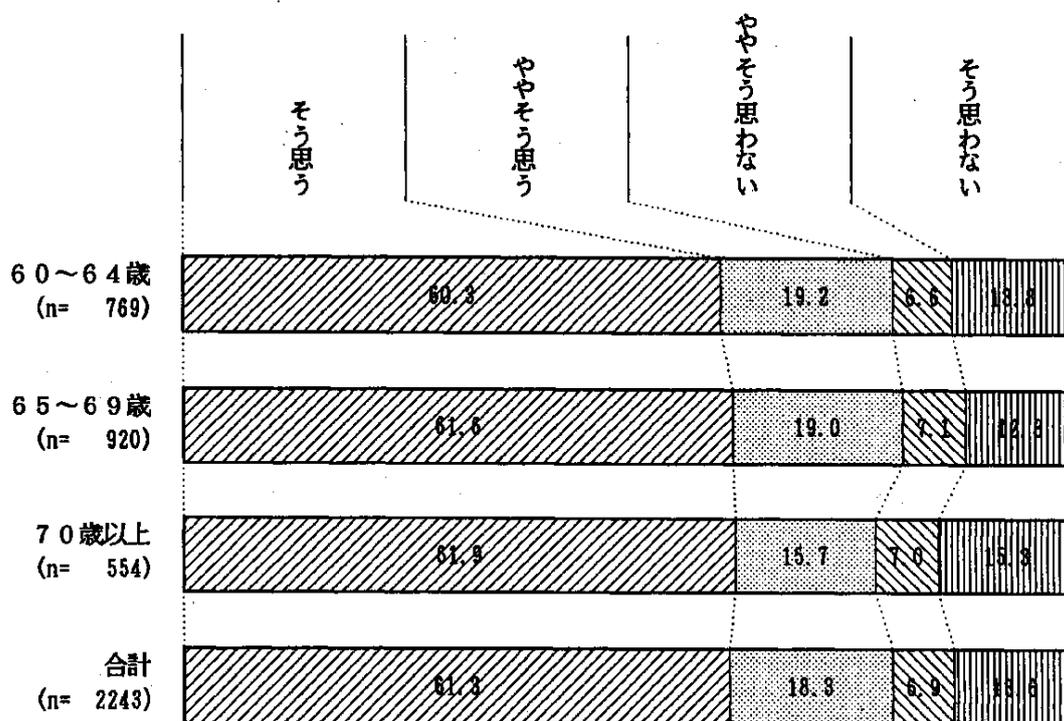


図3-4-3-1 年齢別運転意識（運転に危険はつきもの）

(2) どんな運転者でも、事故になりかけてヒヤリとすることはよくあるものだ  
 表題の意見に対して「そう思う」という回答がいちばん多く全体の61.0%、60～64歳の58.6%、65～69歳の60.0%、70歳以上の66.6%を占めており、年齢階層順にやや高くなっている。2番目は「どちらかといえばそう思う」で全体の24.7%、60～64歳の26.5%、65～69歳の25.3%、70歳以上の21.0%を占めており、70歳以上がやや低くなっている。3番目は「そう思わない」で全体の7.8%、60～64歳の8.3%、65～69歳の7.4%、70歳以上の8.0%で年齢階層別の差はほとんど無い。4番目は「どちらかといえばそう思わない」で全体の6.5%、60～64歳の6.7%、65～69歳の7.3%、70歳以上の5.0%を占めている。全般的には肯定的な回答（「そう思う」「どちらかといえばそう思う」）が全体の85.7%、60～64歳の85.1%、65～69歳の85.3%、70歳以上の87.0%と85%を超えている。否定的な回答は全体で14.3%であるが、70歳以上は13.0%と僅かに低くなっている（図3-4-3-2）。

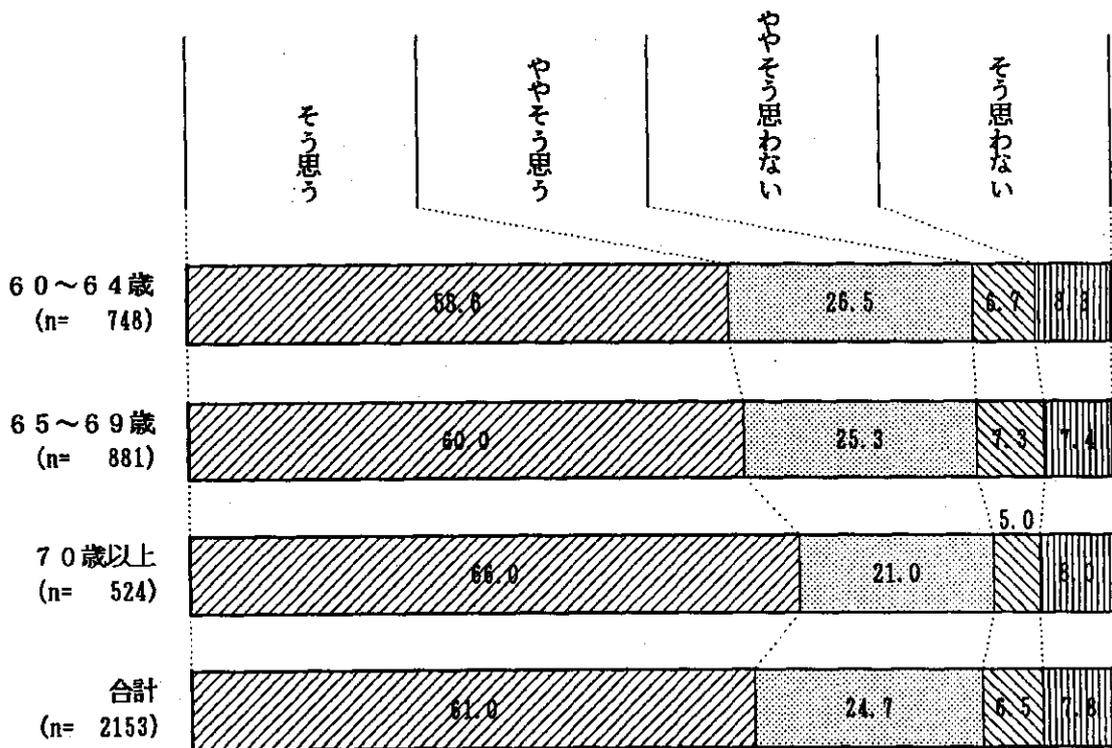


図3-4-3-2 年齢別運転意識（だれでもヒヤリとすることがよくある）

### 3-4-4 依存的傾向

#### (1) 前の車についていけば安心して右左折できる

ふだんの運転で表題の質問に対して「そうではない」という回答がいちばん多く全体の74.8%、60～64歳の78.0%、65～69歳の75.0%、70歳以上の69.9%を占めており、年齢階層順にやや低くなっている。2番目は「どちらかといえばそうではない」で全体の16.3%、60～64歳の14.6%、65～69歳の17.3%、70歳以上の17.2%を占めており、60～64歳がやや低くなっている。3番目は「どちらかといえばそのとおり」で全体の6.0%、60～64歳の5.4%、65～69歳の5.8%、70歳以上の7.4%と、70歳以上が僅かに高くなっている。4番目は「そのとおり」で全体の2.8%、60～64歳の2.0%、65～69歳の1.9%争70歳以上の5.5%を占めており、70歳以上がやや高くなっている。全般的には否定的な回答（「そうではない」「どちらかといえばそうではない」）が全体の91.1%、60～64歳の92.6%、65～69歳の92.3%、70歳以上の87.1%と70歳以上がやや低いがおおよそ9割近い。肯定的な回答（「そのとおり」「どちらかといえばそのとおり」）は全体で8.8%だが、70歳以上では12.9%とやや高い（図3-4-4-1）。

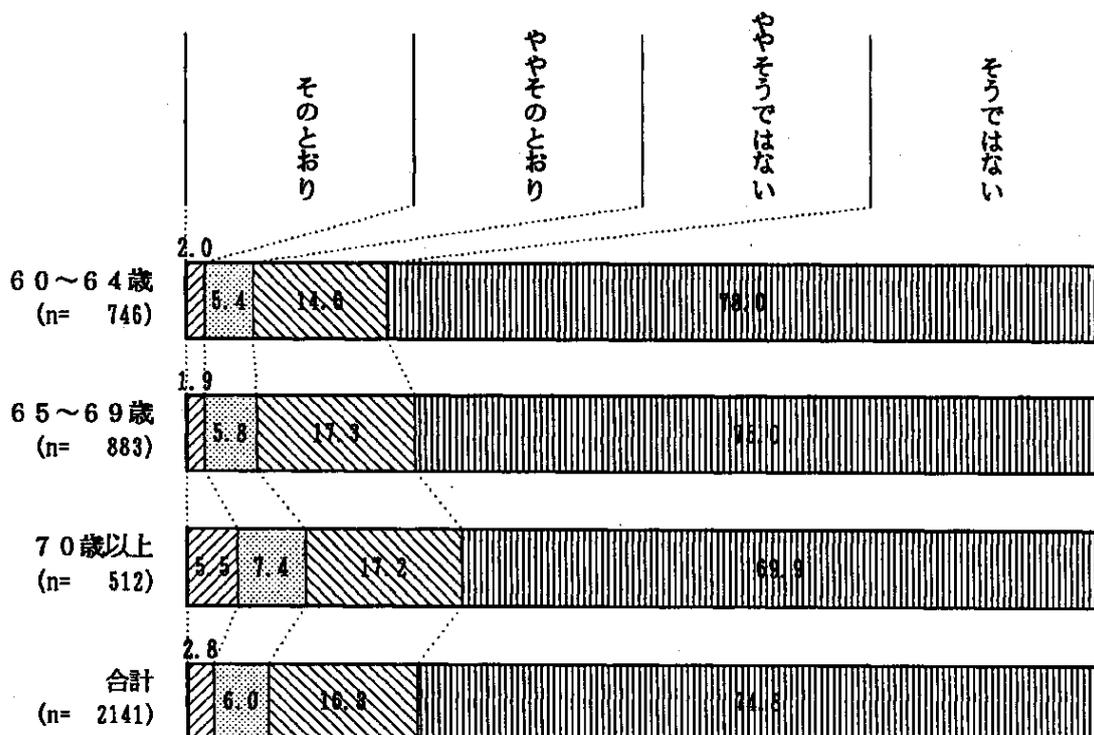


図3-4-4-1 年齢別ふだんの運転（前車についていけば安心して右左折できる）

(2) 他の車が道を譲ってくれるので進路変更の時にあまり神経質になることはない

ふだんの運転で表題の質問に対して「そうではない」という回答がいちばん多く全体の63.7%、60～64歳の66.2%、65～69歳の63.4%、70歳以上の60.4%を占めており、年齢階層順にやや低くなっている。2番目は「どちらかといえばそうではない」で全体の22.0%、60～64歳の21.4%、65～69歳の23.8%、70歳以上の19.9%を占めており、70歳以上がやや低くなっている。3番目は「どちらかといえばそのとおり」で全体の8.2%、60～64歳の8.7%、65～69歳の7.5%、70歳以上の9.0%と、70歳以上が僅かに高くなっている。4番目は「そのとおり」で全体の6.1%、60～64歳の3.7%、65～69歳の5.3%、70歳以上の10.7%を占めており、70歳以上がやや高くなっている。全般的には否定的な回答（「そうではない」「どちらかといえばそうではない」）が全体の85.7%、60～64歳の87.6%、65～69歳の87.2%、70歳以上の80.3%である。60～64歳と65～69歳がおおよそ9割近いのに、70歳以上は8割である。肯定的な回答（「そのとおり」「どちらかといえばそのとおり」）は全体で14.3%だが、70歳以上では19.7%と5人に1人の比率になっている（図3-4-4-2）。

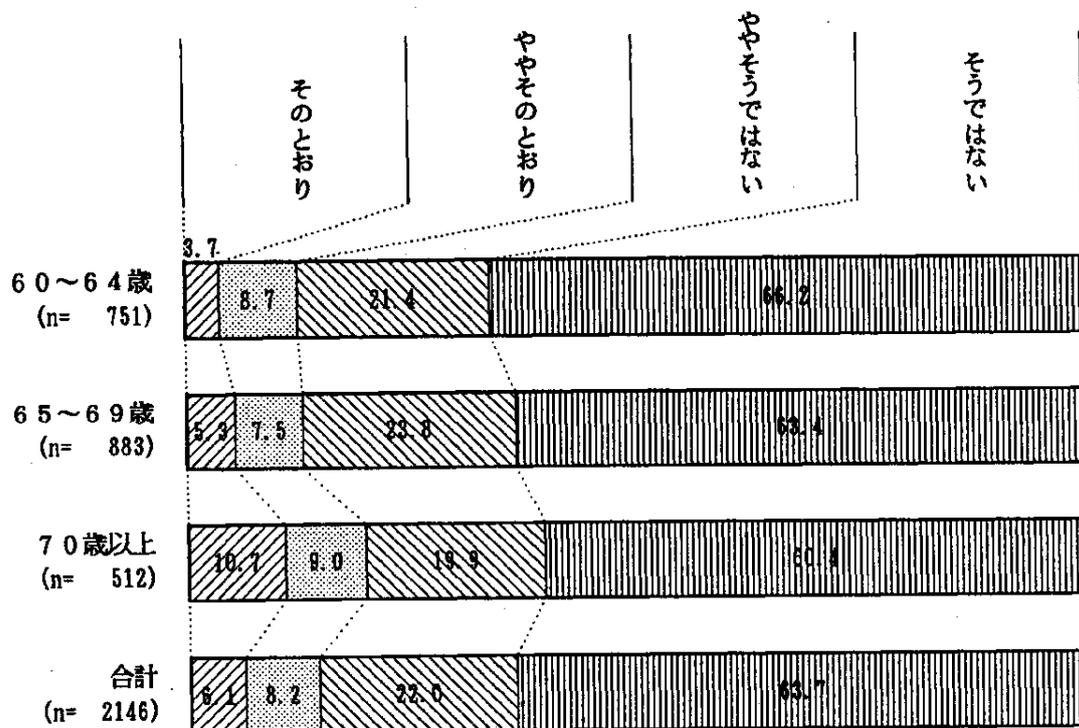


図3-4-4-2 年齢別ふだんの運転（譲ってくれるので安心して進路変更する）

### 3-4-5 運転への価値傾斜傾向

#### (1) 運転は自分の生きがいの1つである

表題の意見に対して「そう思わない」という回答がいちばん多く全体の44.3%、60～64歳の48.4%、65～69歳の43.9%、70歳以上の39.0%を占めており、年齢階層順にやや低くなっている。2番目は「どちらかといえばそう思わない」で全体の21.6%、60～64歳の23.0%、65～69歳の23.2%、70歳以上の16.7%を占めており、70歳以上が低い。3番目は「どちらかといえばそう思う」で全体の17.7%、60～64歳の15.0%、65～69歳の17.6%、70歳以上の21.7%で年齢階層順にやや高くなっている。4番目は「そう思う」で全体の16.4%、60～64歳の13.6%、65～69歳の15.3%、70歳以上の22.5%を占め年齢階層順に高くなっている。全般的には否定的な回答（「そう思わない」「どちらかといえばそう思わない」）が全体の65.9%、60～64歳の71.4%、65～69歳の67.1%、70歳以上の55.7%と年齢階層順に低くなっている。肯定的な回答は全体で34.1%と3人に1人強となっているが、70歳以上では44.2%と高くなっている（図3-4-5-1）。

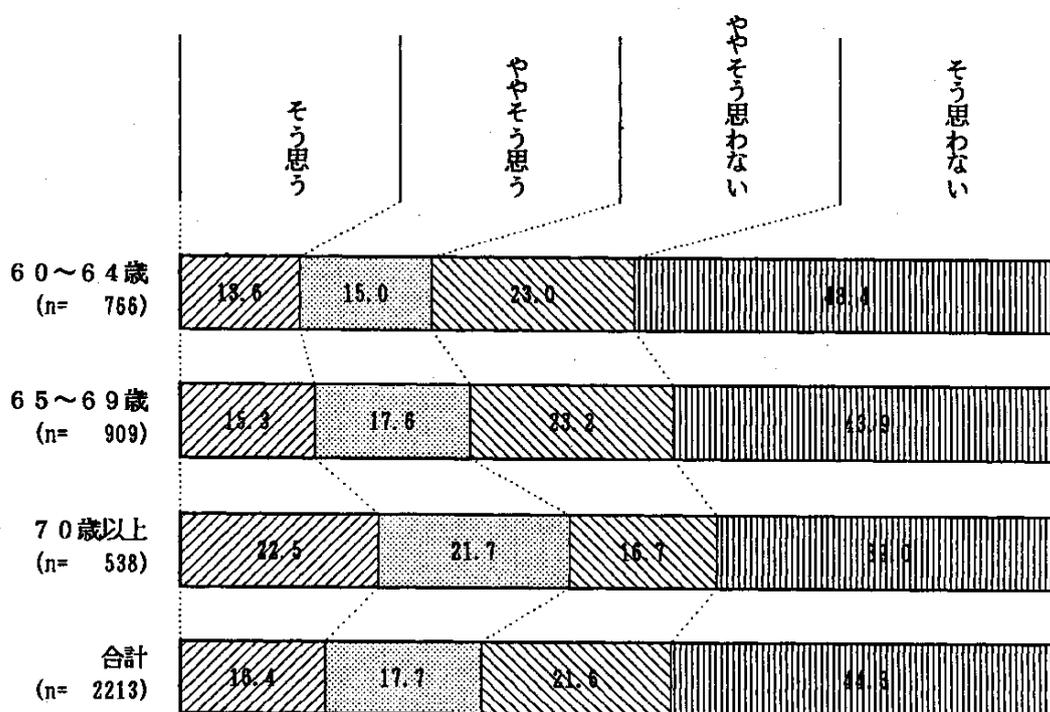


図3-4-5-1 年齢別運転意識（運転は生きがいの1つである）

## (2) 目的がなくとも、運転することじたいが楽しい

表題の意見に対して「そう思わない」という回答がいちばん多く全体の44.7%、60～64歳の47.9%、65～69歳の42.0%、70歳以上の44.8%を占めており、60～64歳がやや高い。2番目は「どちらかといえばそう思う」で全体の22.3%、60～64歳の20.0%、65～69歳の23.7%、70歳以上の23.4%を占めており、60～64歳が僅かに低くなっている。3番目は「どちらかといえばそう思わない」で全体の19.7%、60～64歳の20.7%、65～69歳の20.3%、70歳以上の17.2%で70歳以上がやや低くなっている。4番目は「そう思う」で全体の13.2%、60～64歳の11.3%、65～69歳の14.0%、70歳以上の14.6%を占めている。全般的には否定的な回答（「そう思わない」「どちらかといえばそう思わない」）が全体の64.4%、60～64歳の68.6%、65～69歳の62.3%、70歳以上の62.0%と60～64歳がやや高いが、おおよそ3人に2人となっている。肯定的な回答は全体で35.5%と3人に1人強となっている（図3-4-5-2）。

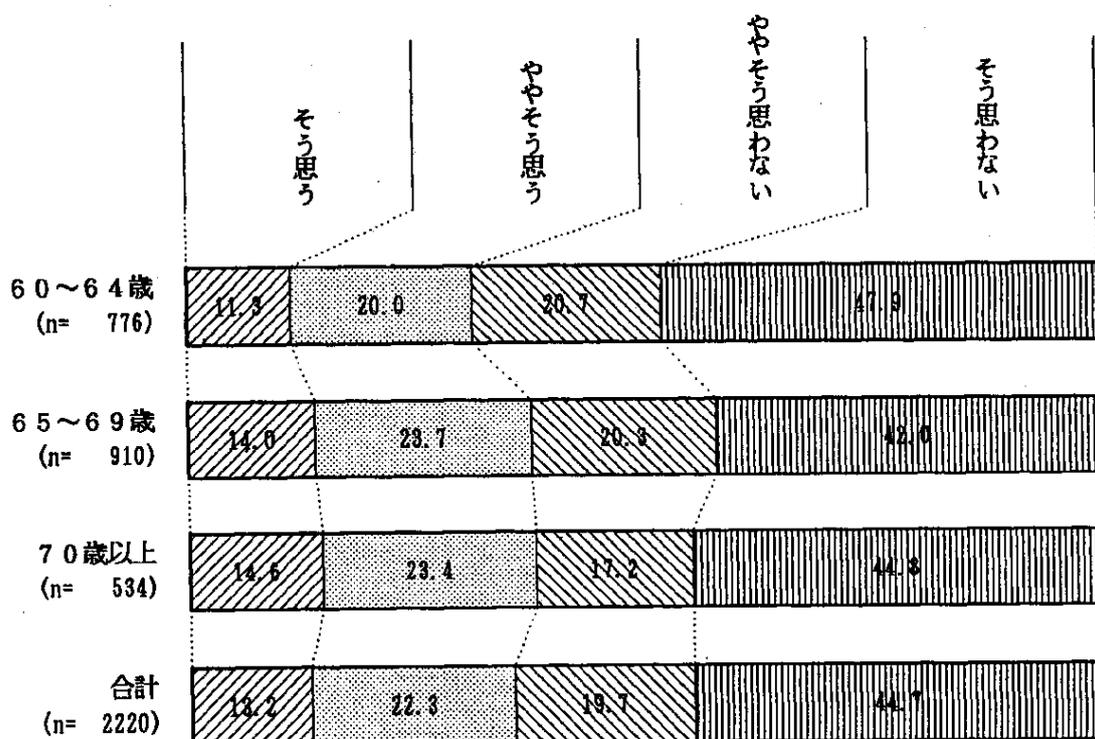


図3-4-5-2 年齢別運転意識（目的が無くとも運転自体が楽しい）

### (3) 車は単なる移動の手段にすぎない

表題の意見に対して「そう思わない」という回答がいちばん多く全体の48.4%、60～64歳の46.0%、65～69歳の48.7%、70歳以上の51.2%を占めており、年齢階層順にやや高くなっている。2番目は「どちらかといえばそう思う」で全体の18.1%、60～64歳の18.8%、65～69歳の17.8%、70歳以上の17.7%を占めており、年齢階層別の差は無い。3番目は「どちらかといえばそう思わない」で全体の18.0%、60～64歳の20.9%、65～69歳の18.5%、70歳以上の13.2%で年齢階層順にやや低くなっている。4番目は「そう思う」で全体の15.5%、60～64歳の14.2%、65～69歳の15.0%、70歳以上の17.9%を占め年齢階層順にやや高くなっている。全般的には否定的な回答（「そう思わない」「どちらかといえばそう思わない」）が全体の66.4%、60～64歳の66.9%、65～69歳の67.2%、70歳以上の64.4%と65%前後になっている。肯定的な回答は全体で33.6%と3人に1人強となっている（図3-4-5-3）。

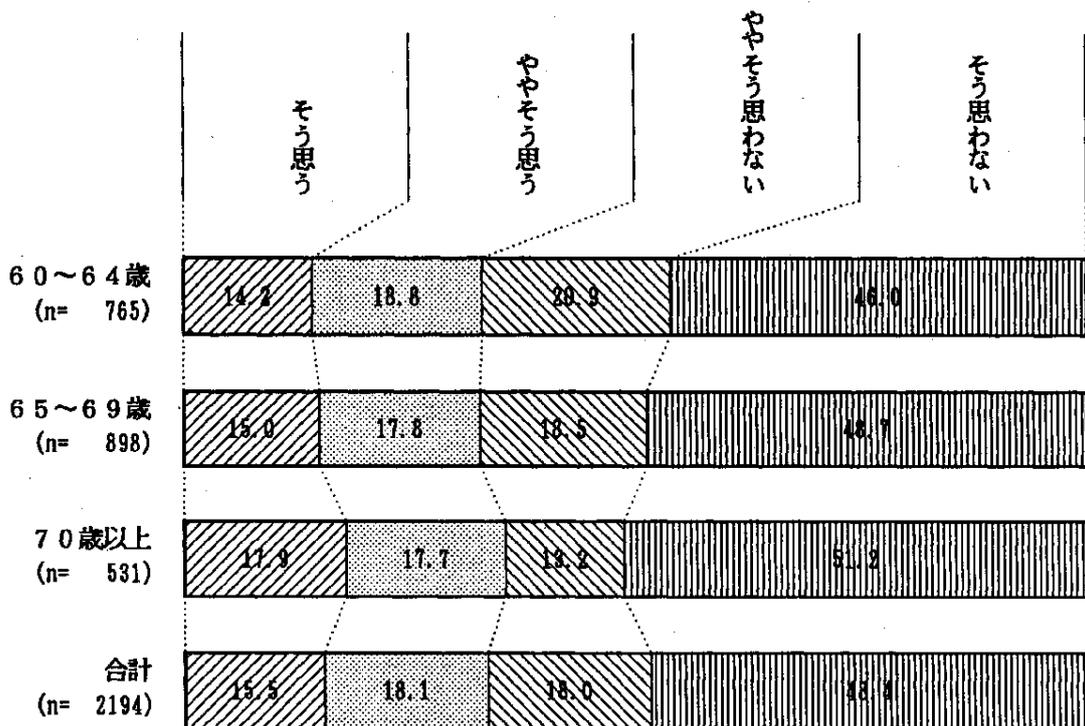


図3-4-5-3 年齢別運転意識（車は単なる移動の手段）

### 3-4-6 漫然・脇見運転傾向

#### (1) 運転中にぼんやりしてしまうことがある

ふだんの運転で表題の質問に対して「そうではない」という回答がいちばん多く全体の64.7%、60～64歳の62.7%、65～69歳の62.3%、70歳以上の71.5%を占めており、70歳以上がやや高くなっている。2番目は「どちらかといえばそうではない」で全体の19.2%、60～64歳の20.2%、65～69歳の21.7%、70歳以上の13.6%を占めており、70歳以上がやや低くなっている。3番目は「どちらかといえばそのとおり」で全体の11.6%、60～64歳の13.2%、65～69歳の11.2%、70歳以上の10.1%と、年齢階層順に僅かに低くなっている。4番目は「そのとおり」で全体の4.5%、60～64歳の4.0%、65～69歳の4.9%、70歳以上の4.8%を占めている。全般的には否定的な回答（「そうではない」「どちらかといえばそうではない」）が全体の83.9%、60～64歳の82.9%、65～69歳の84.0%、70歳以上の85.1%でおおよそ85%を占めている。肯定的な回答（「そのとおり」「どちらかといえばそのとおり」）は全体で16.1%だが、60～64歳では17.2%と僅かに高い比率になっている（図3-4-6-1）。

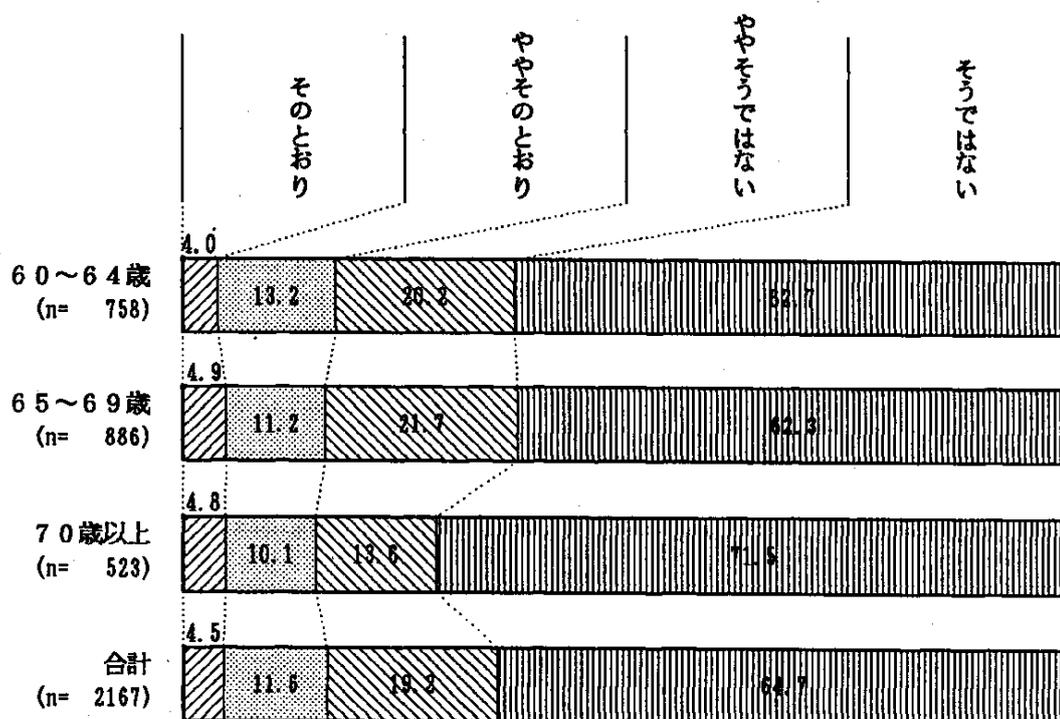


図3-4-6-1 年齢別ふだんの運転（運転中ぼんやりすることがある）

## (2) 協見運転をすることがある

ふだんの運転で表題の質問に対して「そうではない」という回答がいちばん多く全体の48.9%、60～64歳の46.8%、65～69歳の47.7%、70歳以上の54.1%を占めており、70歳以上がやや高くなっている。2番目は「どちらかといえばそうではない」で全体の25.4%、60～64歳の23.9%、65～69歳の28.6%、70歳以上の22.4%を占めており、65～69歳がやや高くなっている。3番目は「どちらかといえばそのとおり」で全体の19.2%、60～64歳の23.1%、65～69歳の18.4%、70歳以上の14.8%と、年齢階層順に高くなっている。4番目は「そのとおり」で全体の6.4%、60～64歳の6.2%、65～69歳の5.3%、70歳以上の8.7%を占めており、70歳以上が僅かに高くなっている。全般的には否定的な回答（「そうではない」「どちらかといえばそうではない」）が全体の74.3%、60～64歳の70.7%、65～69歳の76.3%、70歳以上の76.5%でおおよそ4人に3人の比率である。肯定的な回答（「そのとおり」「どちらかといえばそのとおり」）は全体で25.6%だが、60～64歳では29.3%とやや高い比率になっている（図3-4-6-2）。

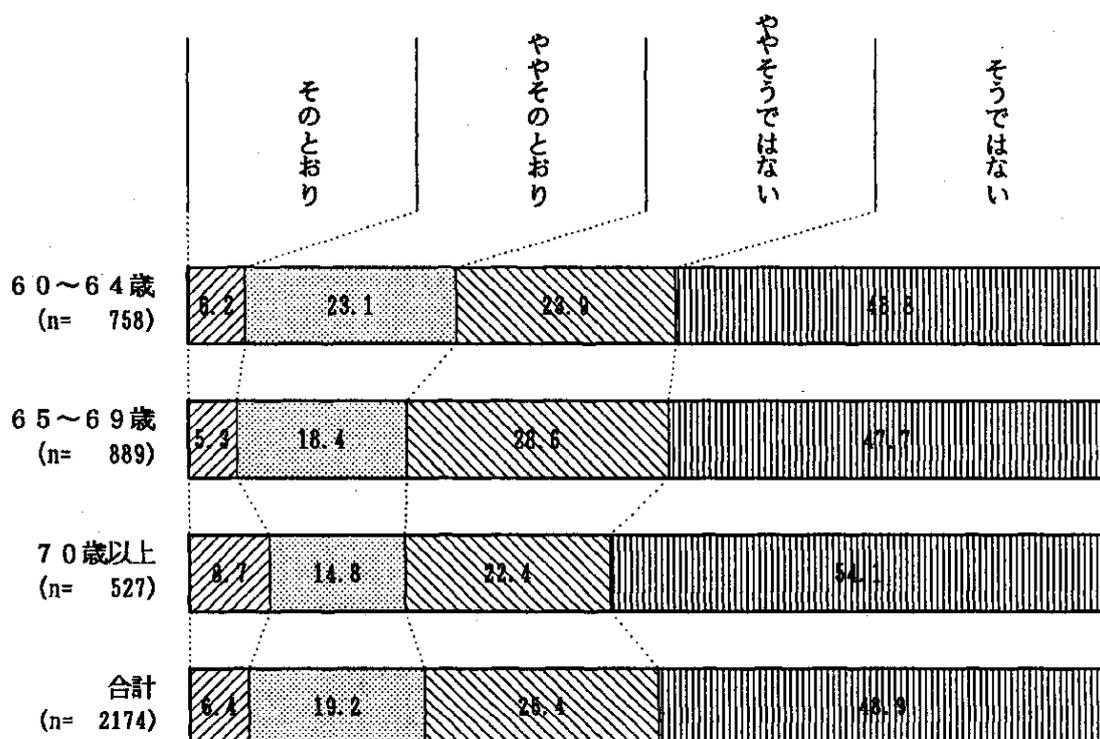


図3-4-6-2 年齢別ふだんの運転（わき見運転をすることがある）

### 3-4-7 運転意識の構造

#### (1) 運転意識の因子分析結果

ここまで、運転意識に関する22項目の質問に対する回答内容をみてきたが、質問が22問と多く、全体の傾向を要約的に把握しにくい欠点がある。そこで、ここでは因子分析と呼ばれる手法を適用して22問の質問をより少ない要因に要約して全体的な傾向をみることにする。

ここで用いる因子分析とは、22の個々の質問に対する回答の関連の強さに注目して、質問を要約していく手法である。たとえば、質問Aに「そう思う」と回答した人のほとんどが質問Bにも「そう思う」と回答している場合、質問AとBは個別の質問として扱わずに1つの同様の傾向を表す質問としてまとめることができるというように考える（このとき2つの質問の内容をまとめた概念を因子と呼ぶ）。逆に、質問Aの回答傾向と質問Cの回答傾向にまったく関連がみられなければこの2つの質問は異なった内容を質問しているとして別の因子として扱うことになる。

やや、専門的になるが因子分析では、分析の結果を表す指標として固有値と寄与率と呼ばれる指標が算出される。参考に今回の22問に対する因子分析結果のこれらの値を表3-4-7-1に示す。なお、使用した因子分析手法は反復主因子法である。

表3-4-7-1 運転意識の因子分析結果態度

因子	固有値	寄与率	累積寄与率
1	4.1885	19.0	19.0
2	1.6037	7.3	26.3
3	1.3902	6.3	32.7
4	1.3212	6.0	38.7
5	1.2476	5.7	44.3
6	1.0000	4.6	48.9
7	0.9539	4.3	53.2
8	0.5741	4.2	57.4

一般には固有値が1以上の因子を分析対象とすることが多いため、ここでも固

有値が1以上の6因子までを分析対象とする。

因子分析では相互に回答傾向が似た設問をまとめ、それを布置した図を出力する。その相互に回答傾向が類似している設問をまとめた因子に以下で、名前をつける。

運転意識に関する因子分析結果から、第1因子と第2因子、第3因子と第4因子、第5因子と第6因子の3種類の組み合わせの空間に各質問項目を布置すると図3-4-7-1～3のようになる(この図の基になっている因子負荷を表3-4-7-2に示す)。この図で原点近くを除いて、相互に近い位置にある質問項目が回答パターンが類似している質問項目である。次に因子軸の絶対値の大きい位置に布置された質問項目群を解釈して因子に名称を与える。

以下、各因子に負荷の高い項目(各因子を代表する質問項目)と、因子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 前の車もたもたしていると、腹がたつ
- ② 他の車に追い越されるのは、気分のいいものではない
- ③ ほかの車に並べられると先に出たくなる
- ④ 運転中は歩行者や自転車をじゃまに思う
- ⑤ 運転中にイライラすることが多い

この第1因子に負荷が高い項目は、他の車や歩行者などに対してイライラしたり、腹をたてたりなど、自分の思い通りにいかないとき攻撃的な行動をとる傾向を表している設問である。そこで、この第1因子を「攻撃的傾向」の因子と呼ぶことにする。

### 【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 運転中にぼんやりしてしまうことがある
- ② 脇見運転をすることがある

この第2因子に負荷が高い項目は、漫然としたり脇見をしたりなど運転に集中できなくなる傾向があるかどうかを示している。そこで、この第2因子を「漫然

- ・ 脇見運転傾向」の因子と解釈する。

### 【第3因子】

第3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 車の運転で多少人に迷惑をかけるのはお互いさまだ
- ② 事故をおこすのは運が悪いからだ
- ③ 違反をすることと事故の発生には、あまり関係はない

この第3因子に負荷が高い項目は、運転中の違反行為や非道徳的行為などを容認する傾向があるかどうかを示す設問である。そこで、この第3因子を「違反容認傾向」の因子と呼ぶことにする。

### 【第4因子】

第4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 運転は自分の生きがいの1つである
- ② 目的がなくとも、運転することじたいが楽しい

この因子に負荷が高い項目は、運転そのものに対する価値観、いわゆる運転が好きかどうかを表す因子と解釈できる。運転に対して極端な価値をおいている傾向を示す因子として、「運転への価値傾斜傾向」の因子と呼ぶことにする。

### 【第5因子】

第5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 前の車についていけば安心して右左折できる
- ② 他の車が道を譲ってくれるので、進路変更の時にあまり神経質になることはない

この第5因子に負荷が高い項目は、周辺の車に依存して運転する傾向があるかどうかを示す設問である。そこで、この第5因子を「依存的傾向」の因子と呼ぶことにする。

### 【第6因子】

第6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 運転に危険はつきものである
- ② どんな運転者でも、事故になりかけてヒヤリとすることがよくあるものだ

この第6因子に負荷が高い項目は、運転に伴う危険をやむを得ないものと認める傾向を示す設問である。そこで、この因子を「危険容認傾向」の因子と呼ぶことにする。

以上 6 つの因子の解釈から、以下の6因子が抽出された。

- ・ 攻撃的傾向
- ・ 漫然・脇見運転傾向
- ・ 違反容認傾向
- ・ 運転への価値傾斜傾向
- ・ 依存的傾向
- ・ 危険容認傾向

表 3-4-7-2 運転意識の因子分析結果

質問項目	FACTOR1	FACTOR2	FACTOR3	FACTOR4	FACTOR5	FACTOR6
前の車がもたもたしていると、腹がたつ	0.64812	0.06193	0.15667	0.02528	0.01627	0.12654
他の車に追い越されるのは、気分のいいものではない	0.57774	0.12209	0.10300	0.09620	0.04568	0.12390
ほかの車に並ばれると先に出たくなる	0.55574	0.13912	0.20527	0.07411	0.02593	-0.01552
運転中は歩行者や自転車をじゃまに思う	0.43174	0.08251	0.30198	0.00743	0.07608	0.10254
運転中にイライラすることが多い	0.40669	0.33383	0.09675	0.06815	0.09647	0.00781
割り込まれないように、あまり車間距離をあけないで走っている	0.32796	0.16740	0.16766	0.09129	0.26676	0.03840
運転中にぼんやりしてしまうことがある	0.12600	0.69456	0.02604	0.05587	0.10625	0.07957
遠見運転をすることがある	0.12512	0.67219	0.05106	0.01001	0.13117	0.08291
一時停止の場所でも、見通しがよければ止まらないことが多い	0.15715	0.34435	0.28126	-0.05493	0.19404	-0.07579
車の運転で多少人に迷惑をかけるのはお互いさまだ	0.15694	0.09299	0.43017	0.10781	0.07051	0.04231
事故をおこすのは運が悪いからだ	0.06234	0.01076	0.36859	0.02891	0.09110	0.13161
違反をすることと事故の発生には、あまり関係はない	0.12623	0.04781	0.36527	0.04567	0.07256	0.04132
10キロメートル程度のスピードオーバーであれば危険はない	0.31096	0.05202	0.32208	0.07879	0.14273	0.05416
駐車禁止でも、他の車の迷惑になりそうであれば駐車する	0.20483	0.27506	0.30651	-0.03309	0.16794	-0.04054
車は、単なる移動の手段にすぎない	0.14489	-0.00096	0.21642	-0.13262	0.03986	0.09330
運転は自分の生きがいの1つである	0.04647	0.04631	0.07587	0.77141	0.09516	0.07892
目的がなくなるとも、運転することじたいが楽しい	0.12600	0.00333	0.03893	0.48654	-0.01265	0.02486
前の車についていけば安心して右左折できる	0.13222	0.18366	0.11723	-0.04216	0.63967	-0.01247
他の車が道を譲ってくれるので、進路変更の時にあまり神経質になることはない	0.06824	0.20554	0.22039	0.08195	0.49130	0.02395
自分は感情の変化は少なく、いつでも冷静でいられる	-0.09488	-0.02875	0.09263	0.06459	0.13163	0.12709
運転に危険はつきものである	0.11113	0.01829	0.10419	-0.00197	-0.03217	0.56795
どんな運転者でも、事故になりかけてヒヤリとすることがよくあるものだ	0.10443	0.07935	0.07138	0.06191	0.03558	0.50948

【攻撃的傾向】

FACTOR1

1

.9

.8

.7

J ← 前の車がもたもたしていると、腹がたつ  
 G ← 他の車に追い越されるのは、気分のいいものではない  
 I ← ほかの車に並ばれると先に出たくなる

.5

H ← 運転中は歩行者や自転車をじまに思う  
 V ← 運転中にイライラすることが多い

.4

N  
 脳見運転をすることがある

.3M

.2

O

P

S

F

A

C

.FL

.DE

.R

-1 -.9-.8-.7-.6-.5-.4-.3-.2-.1

【漫然・脳見運転傾向】

-U1

-.2

運転中にぼんやりしてしまうことがある

-.3

-.4

-.5

-.6

-.7

-.8

-.9

-1

-1

図 3-4-7-1 運転意識の因子分析結果 (第 1 因子と第 2 因子)

【違反容認傾向】

FACTOR3  
1

.9  
.8  
.7  
.6  
.5

車の運転で多少人に迷惑をかけるのはお互いさまだ → B

事故をおこすのは運が悪いからだ → DK ← 違反をすることと事故の発生には、あまり関係はない  
POH II

C .2 I

運転は自分の生きがいの1つである → E

QF1UG

SL

-1 -.9-.8-.7-.6-.5-.4-.3-.2-.1 0 .1.2.3.4.5.6.7.8.9 1.0T  
A  
C  
O  
R 4

【運転への価値傾斜傾向】

目的がなくなるとも、運転することじじたいが楽しい

-.3  
-.4  
-.5  
-.6  
-.7  
-.8  
-.9  
-1

図 3-4-7-2 運転意識の因子分析結果 (第3因子と第4因子)

【依存的傾向】  
FACTOR5

1

.9

.8

.7

→0

6

前の車についていけば安心して右左折できる →  
他の車が道を譲ってくれるので、進路変更の時にあまり神経質になることはない →R

.4

.3

N

どんな運転者でも、事故になりかけてヒヤリとすることがよくあるものだ

0

MSU

V ED

I BCG

A . J . 2 . 3 . 4 . 5 . 6 . 7 . 8 . 9

1

F

↑

-1

-3

-4

-5

-6

-7

-8

-9

-1

FACTOR6

【危険容認傾向】

運転に危険はつきものである

図 3-4-7-3 運転意識の因子分析結果 (第5因子と第6因子)

## (2) 属性別運転意識

前項で運転意識を構成する因子を抽出し、22項目の質問を6つの因子に要約した。因子分析では抽出した因子の傾向をどの程度持っているかを各回答者に数値として与えることができる。この各因子の傾向をどの程度持っているかを表す値を因子得点と呼ぶ。因子得点は、たとえば攻撃性を表す設問に肯定する傾向が強ければ強いほど「攻撃的傾向」の因子得点の値が高くなるようになっている。同様に、他の因子に関してもその因子の傾向を強く持っていれば大きな値が、その因子の傾向が弱ければ低い値が与えられる。そこで、この因子得点から各因子の傾向を強・中・弱の3段階に分類し、各回答者を分類して以下の分析を進めることにする。3段階の分類は、おおむね同程度の回答者数に3分の1ずつ分布するように境界値を決定した。

以下、回答者の属性別に6つの因子の強・中・弱の人の比率から傾向をみていく。ただし、ここでの分析は運転意識に関する設問にすべて回答しているサンプルのみを扱っているため、他の集計結果のサンプル数と異なっている。また、各属性の合計欄には無回答が含まれているために、内訳のサンプル数の合計は合計欄のサンプル数と異なっている。

### ① 年齢別傾向

年齢別に攻撃的傾向の強、中、弱の人数の分布をみたのが図3-4-7-4である。全体としては、強、中、弱の比率がおおむね3分の1になるように分類している。

年齢別にみると60～64歳に攻撃的傾向が強が37.5%と多く、年齢が高くなるほど攻撃性が強いドライバーが少なくなっている。逆に年齢が高いほど攻撃性が弱いドライバーが多くなる傾向である。漫然・脇見運転傾向は60～64歳と、65～69歳ではほとんど差がみられないが、70歳以上になると漫然・脇見運転の傾向が弱くなっている(図3-4-7-5)。違反容認傾向については年齢層による差がほとんどみられない(図3-4-7-6)。運転への価値傾斜傾向については、年齢が高いほど運転への価値傾斜が強くなり、60～64歳では29.1%が、70歳以上では41.6%を占めている(図3-4-7-7)。依存的傾向は年齢が高いほど強いドライバーが多く、60～64歳では28.2%に対して70歳以上では43.2%と高くなっている。依存的傾向が弱いドライバーは年齢が低いほど多い(図3-4-7-8)。危険容認傾向が強いドライバーは

年齢が高いほど多くなっており、60～64歳では30.2%に対して70歳以上では38.3%と8%程度多い（図3-4-7-9）。

6つの因子の中で年齢が高いほど強まっているのは、運転への価値傾斜、依存的傾向、危険容認傾向で、逆に年齢が高いほど弱まっているのは攻撃的傾向、漫然・脇見運転傾向である。年齢とあまり関連が認められないのは違反容認傾向である。

## ② 職業別傾向

職業別に攻撃的傾向をみると、攻撃的傾向が強いドライバーが多いのは「会社員・公務員」（攻撃性強が37.8%）、「自営業・自由業」（同33.7%）、「その他」（同33.6%）となっている。「無職」で攻撃性が強いドライバーは、30.2%と他の職業から比べると少ない。ただし、もともと攻撃性が弱いドライバーが多いのは「その他」である（図3-4-7-10）。漫然・脇見運転傾向が強いドライバーの比率は「自営業・自由業」で37.7%、「その他」で35.7%と多く、「無職」に30.1%とやや少ない（図3-4-7-11）。違反容認傾向が強いドライバーの比率は「その他」が29.1%とやや少ないが、それ以外の職業ではほとんど差がみられない。違反容認傾向が弱いドライバーの比率は「自営業・自由業」が30.7%、「無職」が33.1%とやや少ない（図3-4-7-12）。運転への価値傾斜が強いドライバーの比率は「無職」に38.4%と多く、「自営業、自由業」と「会社員・公務員」にそれぞれ28.6%、29.6%と少ない。職業を持っているドライバーに運転への価値傾斜が少ない傾向が読みとれる（図3-4-7-13）。依存的傾向が弱いドライバーの比率は「自営業・自由業」と「無職」にそれぞれ30.0%、30.5%と少なく、「会社員・公務員」と「その他」にそれぞれ38.0%、38.5%と多い（図3-4-7-14）。危険容認傾向が強いドライバーが多いのは「無職」と「自営業・自由業」でそれぞれ36.2%、34.2%となっている（図3-4-7-15）。

職業別にみると、有職者と無職の差が比較的顕著で、無職者に強い運転意識は、運転への価値傾斜傾向、依存的傾向、危険容認傾向で、有職者に強い運転意識は攻撃的傾向、漫然・脇見運転傾向である。違反容認傾向については、有職者と無職者での違いが明確でない。

### (3) 運転実態別運転意識

#### ① 運転目的別傾向

主な運転目的別に運転意識をみていく。まず攻撃的傾向をみると、攻撃的傾向が強いドライバーの比率が高いのは、「通勤・通学」で41.2%、次いで「通院」が39.1%、「その他」が36.7%となっている。攻撃的傾向が強いドライバーが少ないのは「ほとんど運転しない」で22.9%、次いで「家族等の送迎」27.2%、「レジャー」29.1%と続いている（図3-4-7-16）。漫然・脇見運転の傾向が強いドライバーが多いのは「仕事・業務」で35.7%、逆に少ないのは「家族等の送迎」で27.2%である。漫然・脇見運転傾向に関しては運転目的でそれほど大きな差はみられない（図3-4-7-17）。違反容認傾向が強いドライバーが多いのは「その他」の38.8%、「家族等の送迎」の36.9%などで、逆に少ないのは「ほとんど運転しない」の25.7%である（図3-4-7-18）。運転への価値傾斜が強いドライバーが多いのは「レジャー」の45.7%で、目立って高い比率になっている。逆に運転への価値意識の強いドライバーが少ないのは「その他」の25.5%、「通勤・通学」の28.0%、「ほとんど運転しない」の28.6%などである（図3-4-7-19）。依存的傾向が強いドライバーが多いのは「ほとんど運転しない」で54.3%と際立って多い。依存的傾向が強いドライバーが少ないのは「レジャー」の26.5%であるが、依存性の弱いドライバーの比率が多いのは「通勤・通学」の39.7%であり、依存性が弱いドライバーが少ないのは「通院」の15.2%である（図3-4-7-20）。危険容認傾向が強いドライバーが多いのは「家族等の送迎」の38.8%で、少ないのは「ほとんど運転しない」の28.6%である。ただし、「ほとんど運転しない」の危険容認傾向が弱いドライバーの比率は22.9%と少なく、中間的なドライバーが多い（図3-4-7-21）。

全体に運転目的別には運転意識の特徴の一定した傾向を読みとりにくい。

#### ② 運転頻度別傾向

運転頻度別に攻撃性をみると、傾向としては運転頻度が高い方が攻撃的傾向が強いドライバーの比率が高くなっている。ただし、「週に5日以上」と「週に3～4日」ではあまり差はなく、「週に1～2日」以下の頻度になると攻撃的傾向が強いドライバーの比率が大きく減少している（図3-4-7-22）。漫然・脇見運転

傾向が強いドライバーの比率はおおむね運転頻度が高いほど多くなっている。ただし、「ほとんど運転しない」では40.5%と最も多い(図3-4-7-23)。違反容認傾向が強いドライバーの比率は「週に3～4日」で36.0%と多く、「ほとんど運転しない」で23.8%と低い。違反容認傾向の弱いドライバーの比率をみると、「ほとんど運転しない」を除いておおむね運転頻度が少ないほど少なくなっており、また中間的なドライバーの比率が減少している(図3-4-7-24)。運転への価値傾斜は運転頻度で大きな差がみられないが、「月に3～4日」が運転への価値傾斜が弱いドライバーの比率が42.6%と高い。また、「ほとんど運転しない」に価値傾斜が強いドライバーの比率が低くなっている(図3-4-7-25)。依存的傾向は明らかに運転頻度が高くなるほど弱く、運転頻度が低いほど強くなっている(図3-4-7-26)。危険容認傾向については運転頻度が「週に1～2日」あるいは「月に3～4日」の中間的なドライバーに弱く、運転頻度がそれよりも低いか高い層の危険容認傾向が強い。ただし、「ほとんど運転しない」では中間的なドライバーが多い(図3-4-7-27)。

以上のように運転頻度が高い方が強いのは攻撃的傾向、漫然・脇見運転傾向、運転への価値傾斜で、頻度が低い方が強いのは依存的傾向である。違反容認傾向と危険容認傾向については運転頻度との関係が明確ではない。

### ③ 走行距離別傾向

走行距離との関連をみると、攻撃的傾向が強いドライバーの比率は年間走行距離が「1万～1万5千km」に36.6%と多い。攻撃的傾向が強いドライバーの比率が低いのは、「ほとんど運転しない」で22.2%である(図3-4-7-28)。漫然・脇見運転傾向は年間走行距離が長いほど強くなっており、「5千km未満」ではこの傾向が強いドライバーの率が32.4%に対して「2万km以上」では41.2%と10%近い差がみられる(図3-4-7-29)。違反容認傾向が強いドライバーの率は「1万5千～2万km」で25.6%と極端に少ないが、それ以外の走行距離ではほとんど差がみられない。ただし、「ほとんど運転しない」ではこの傾向が強いドライバーの率は18.5%と少なく、弱いドライバーの比率が44.4%と多いのが特徴である(図3-4-7-30)。運転への価値傾斜に関しては年間走行距離とともに一定の方向に変化する傾向は読みとれない。運転への価値傾斜が強いドライバーの比率が高

いのは「5千～1万km」の37.7%と「2万km以上」の32.1%である（図3-4-7-31）。依存的傾向は走行距離が長いほど弱くなる傾向がみられるが、依存的傾向が強いドライバーの比率は「5千km未満」で33.6%、「2万km以上」では29.9%と大きな差はなく明確な傾向ではない（図3-4-7-32）。危険容認傾向に関しては走行距離とともに変化する傾向は明確ではない（図3-4-7-33）。

以上のように走行距離が長くなると強くなる傾向の因子は漫然・脇見運転傾向で、走行距離が長くなると弱くなる傾向の因子は依存的傾向である。年間走行距離との関連が明確でない因子は攻撃的傾向、違反容認傾向、運転への価値傾斜、危険容認傾向である。

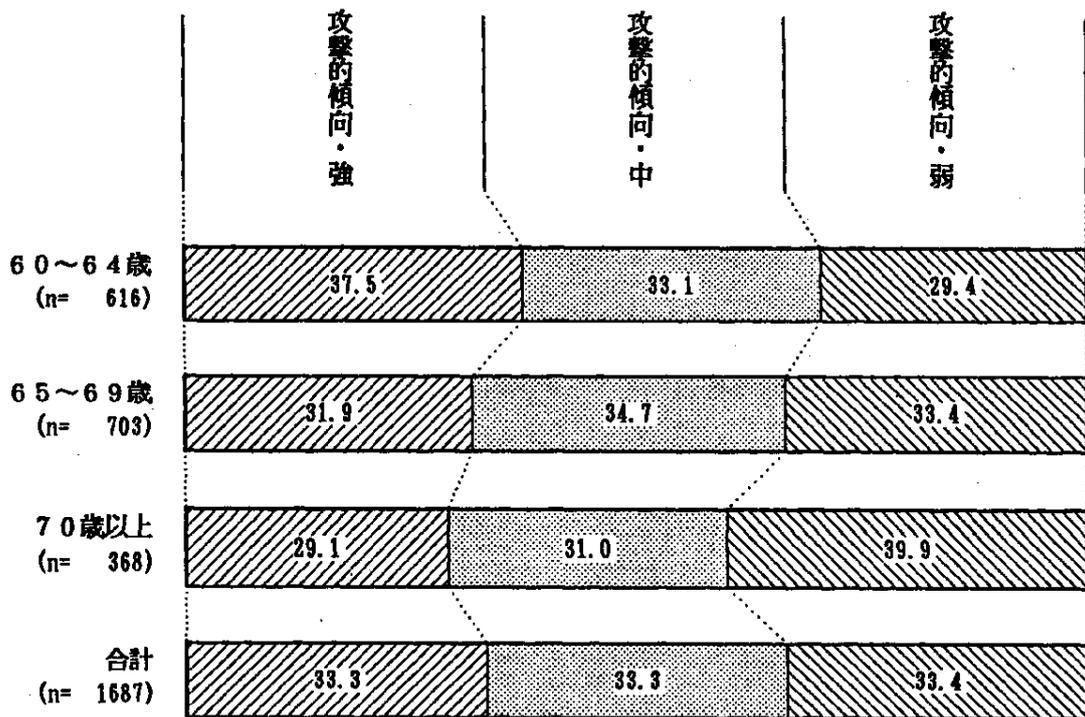


図3-4-7-4 年齢別攻撃の傾向

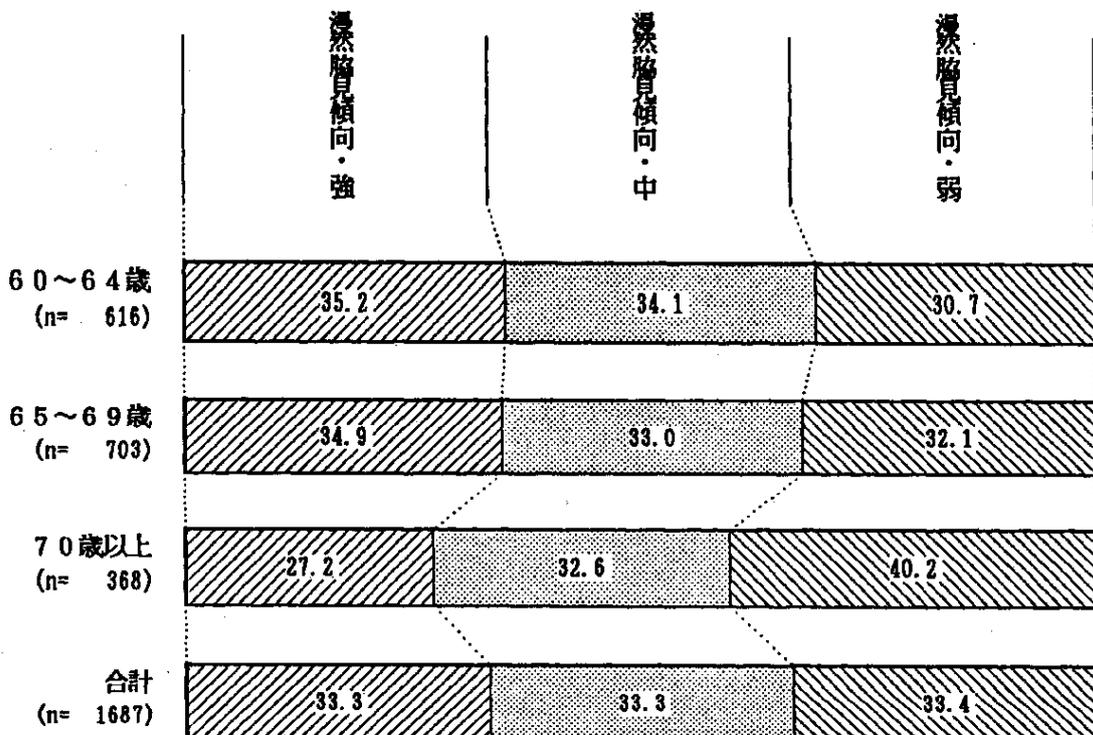


図3-4-7-5 年齢別漫然・脇見運転傾向

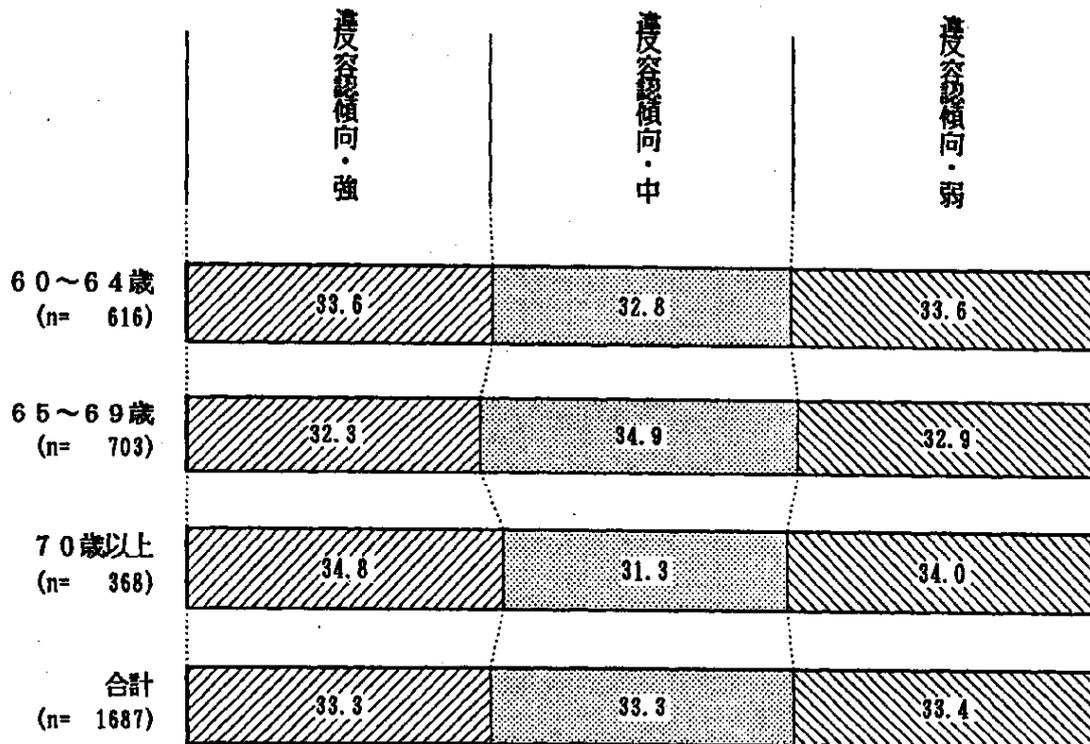


図3-4-7-6 年齢別違反容認傾向

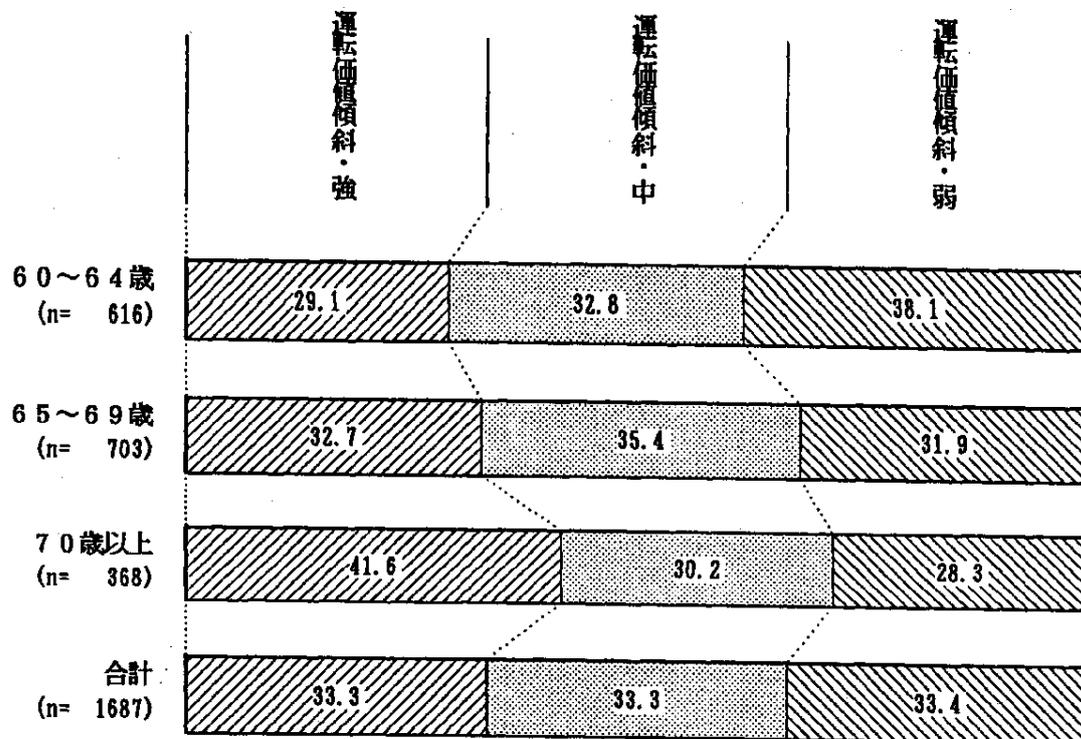


図3-4-7-7 年齢別運転への価値傾斜傾向

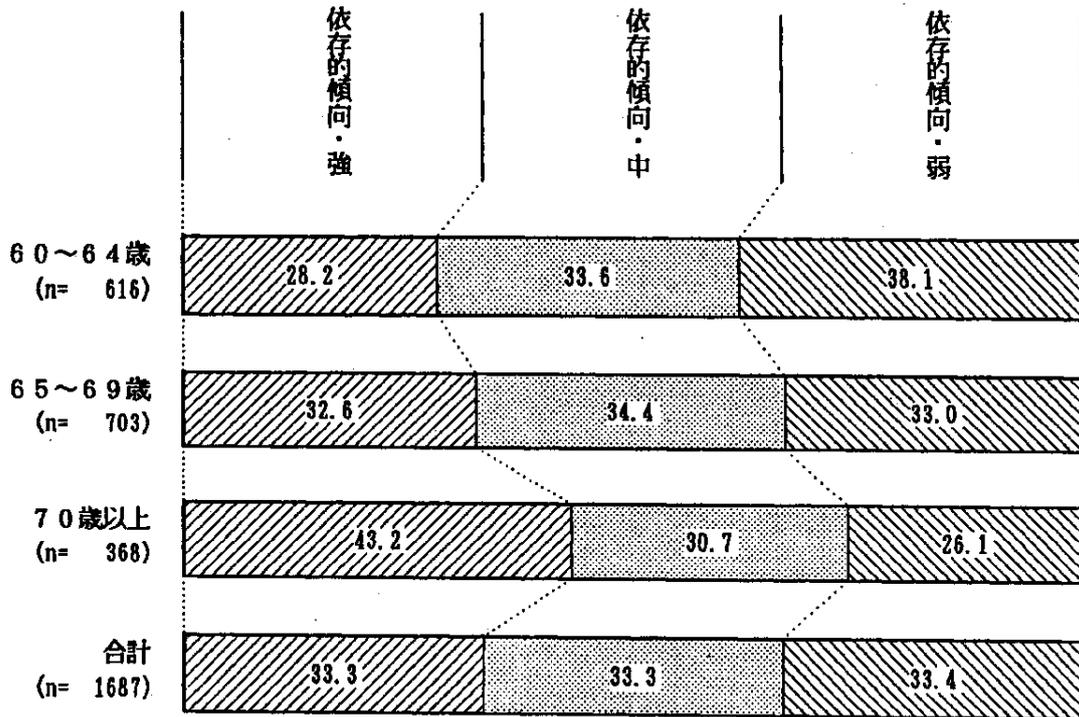


図3-4-7-8 年齢別依存の傾向

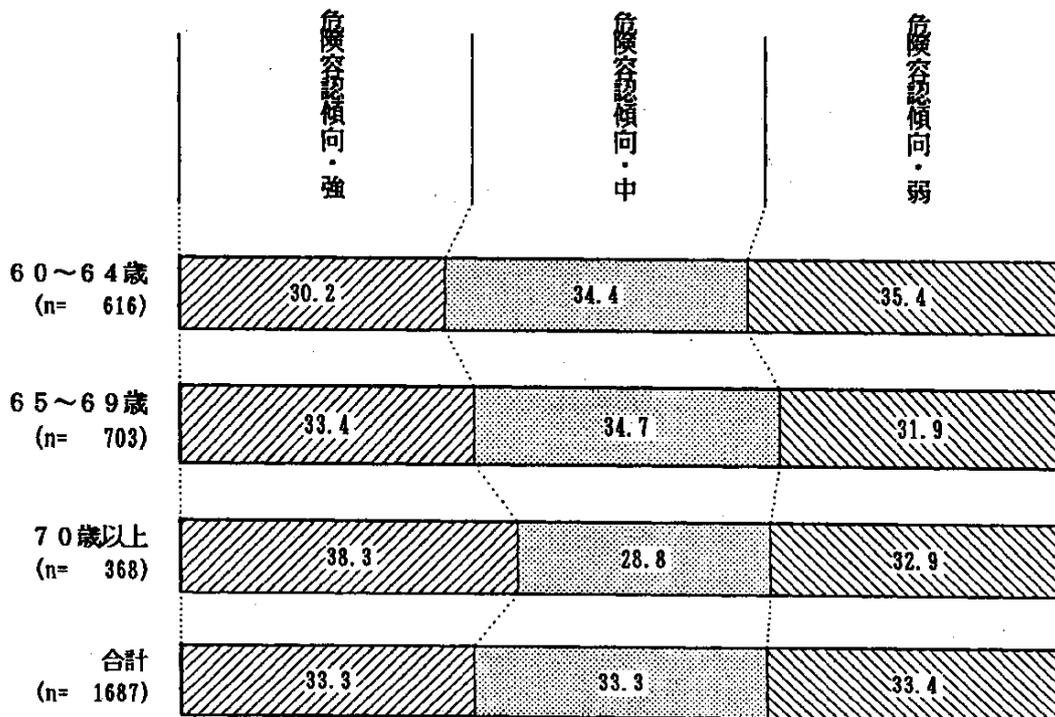


図3-4-7-9 年齢別危険容認傾向

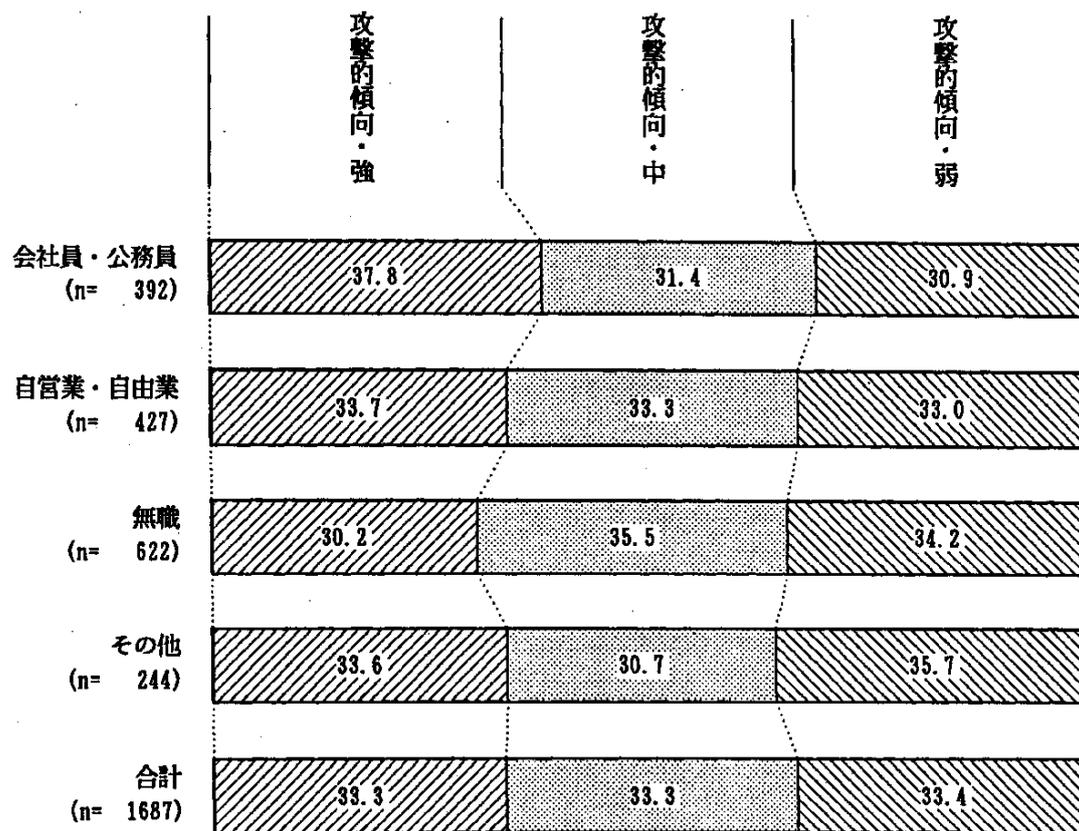


図3-4-7-10 職業別攻撃的傾向

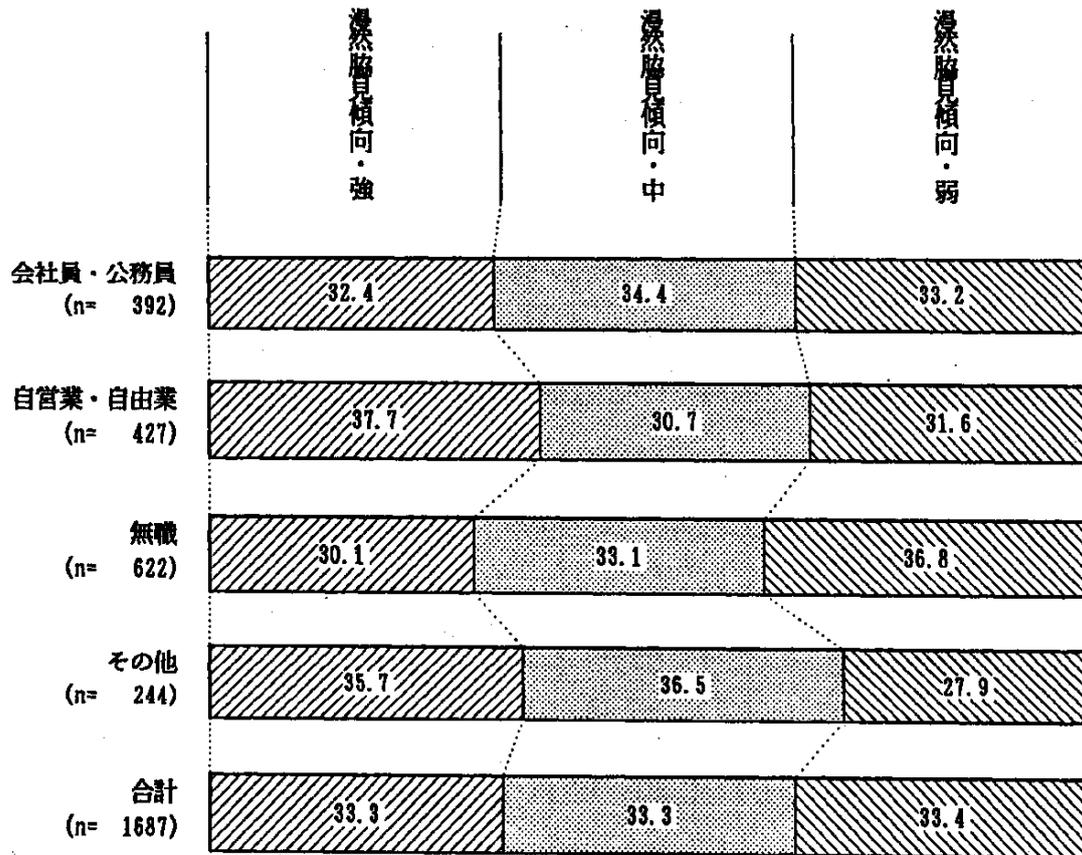


図3-4-7-11 職業別漫然・脇見運転傾向

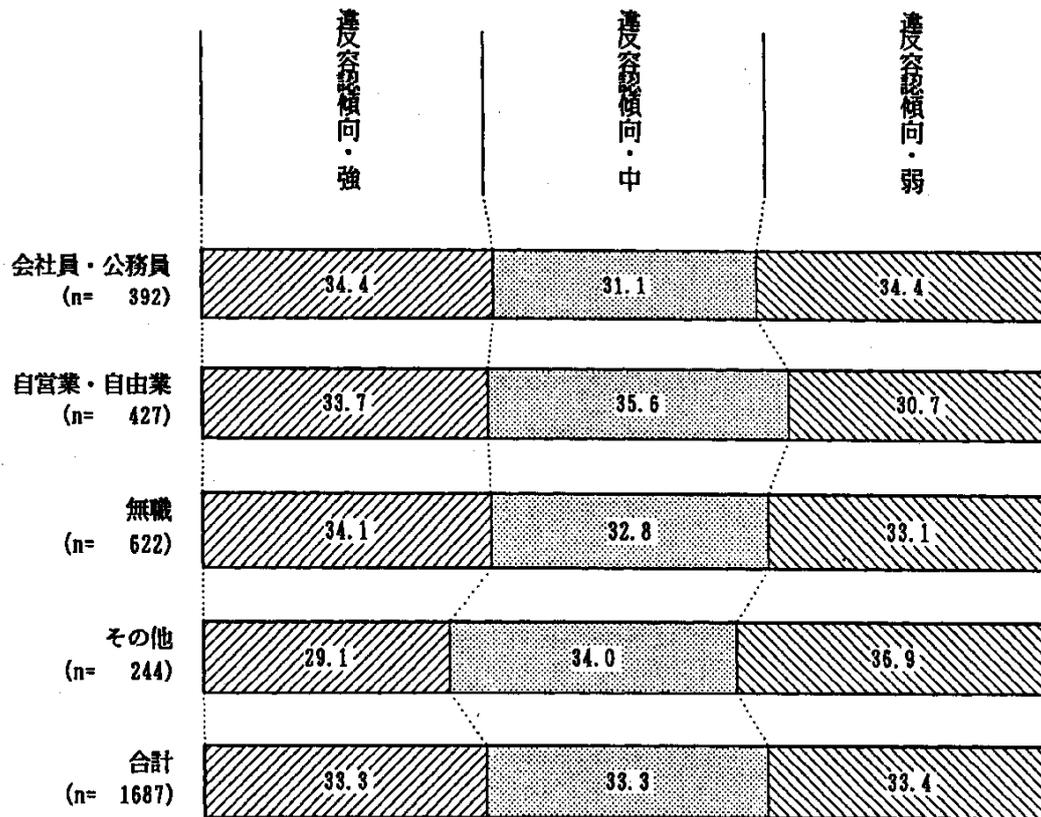


図3-4-7-12 職業別違反容認傾向

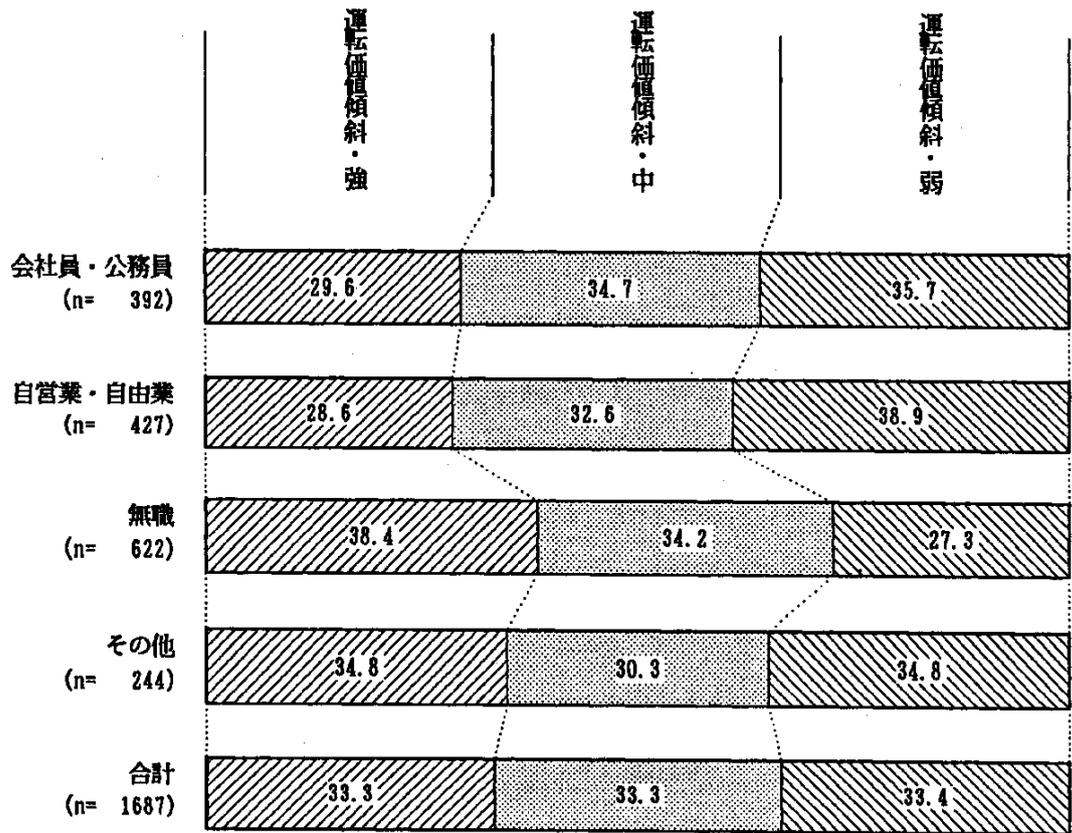


図3-4-7-13 職業別運転への価値傾斜傾向

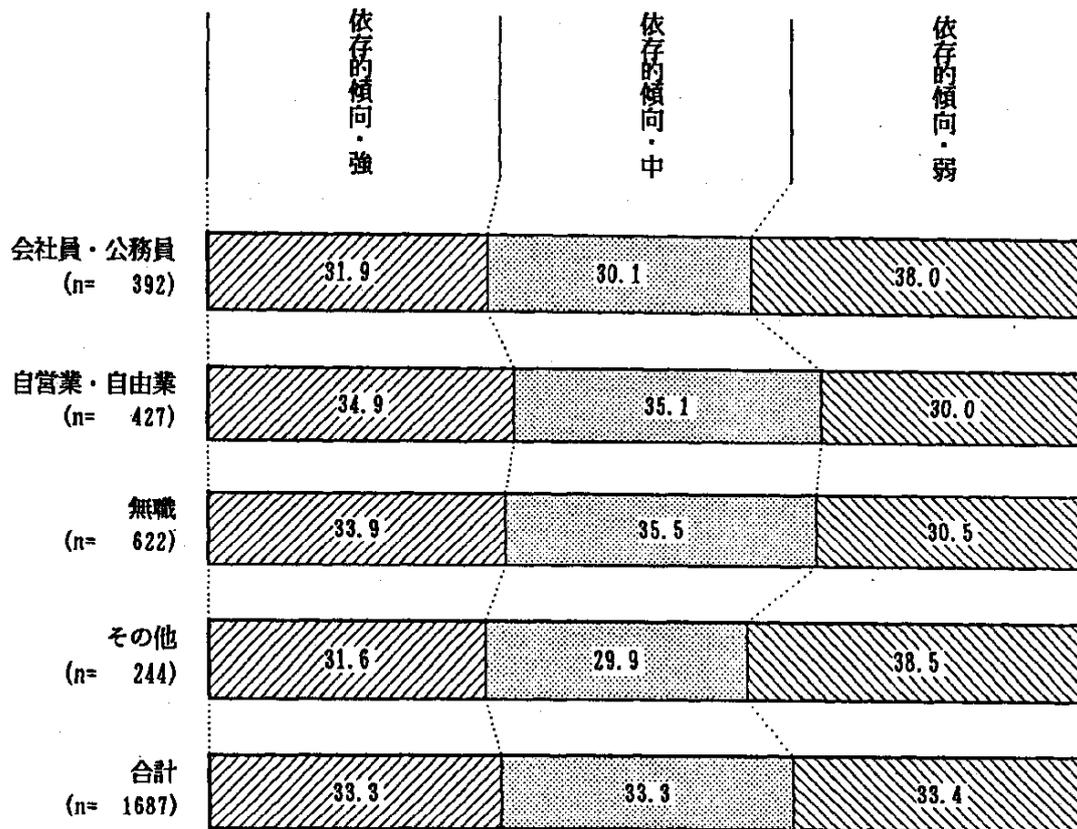


図3-4-7-14 職業別依存的傾向

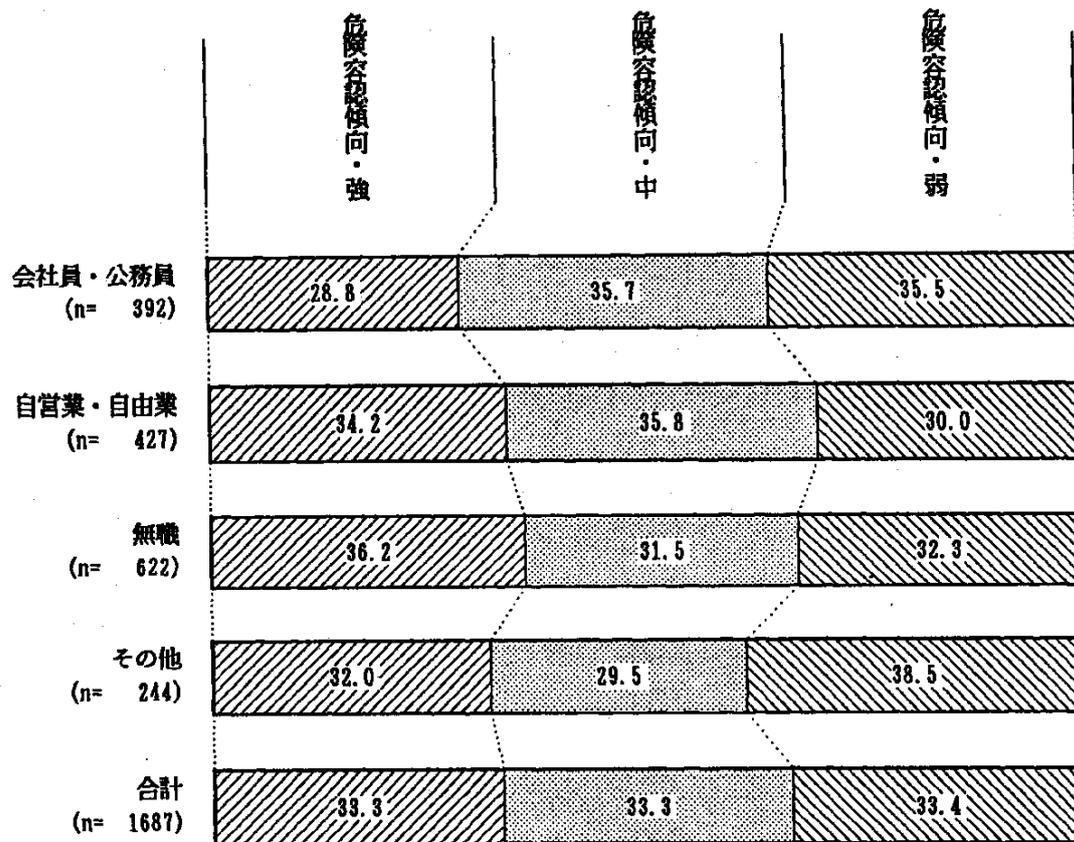


図3-4-7-15 職業別危険容認傾向

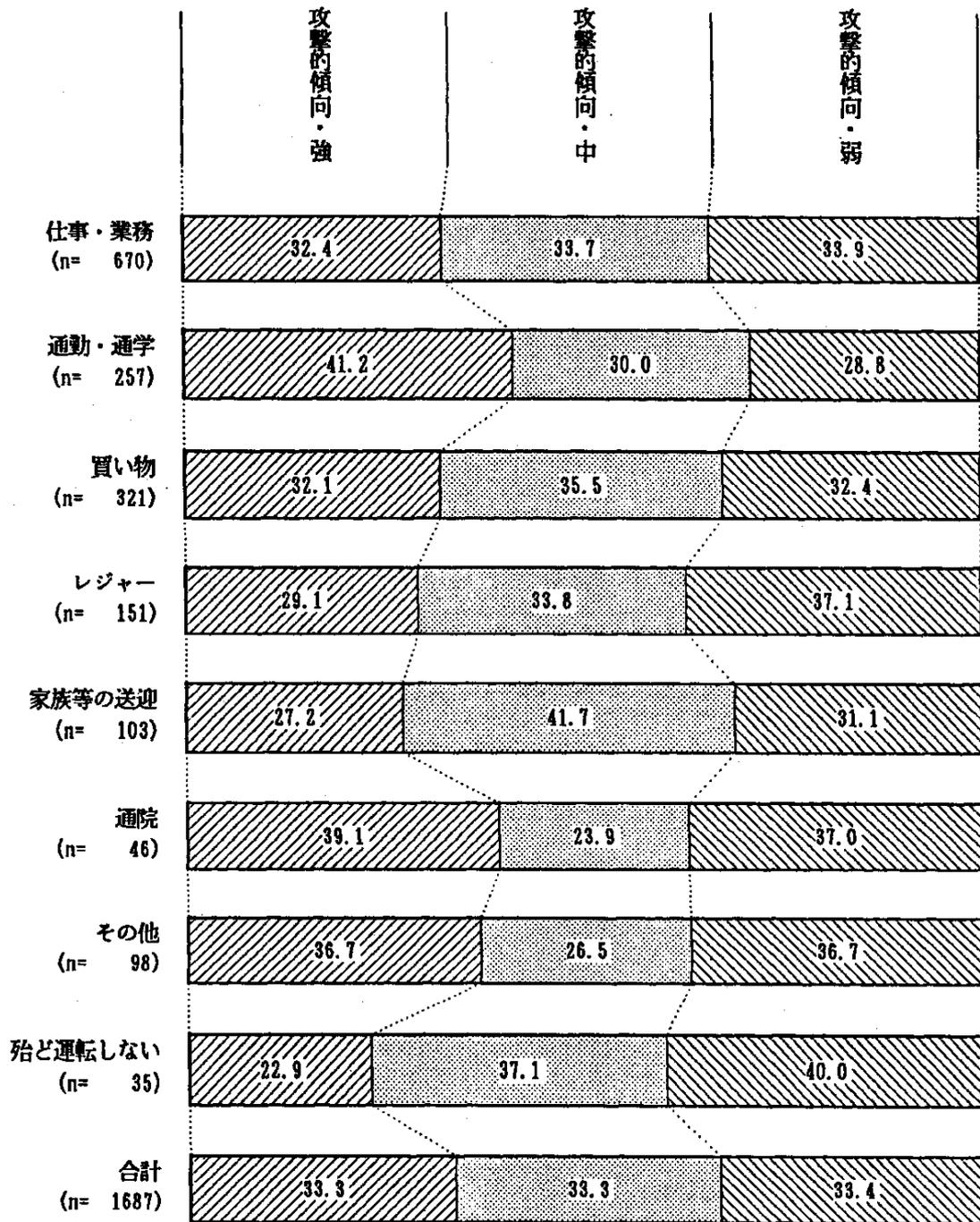


図3-4-7-16 主運転目的別攻撃的傾向

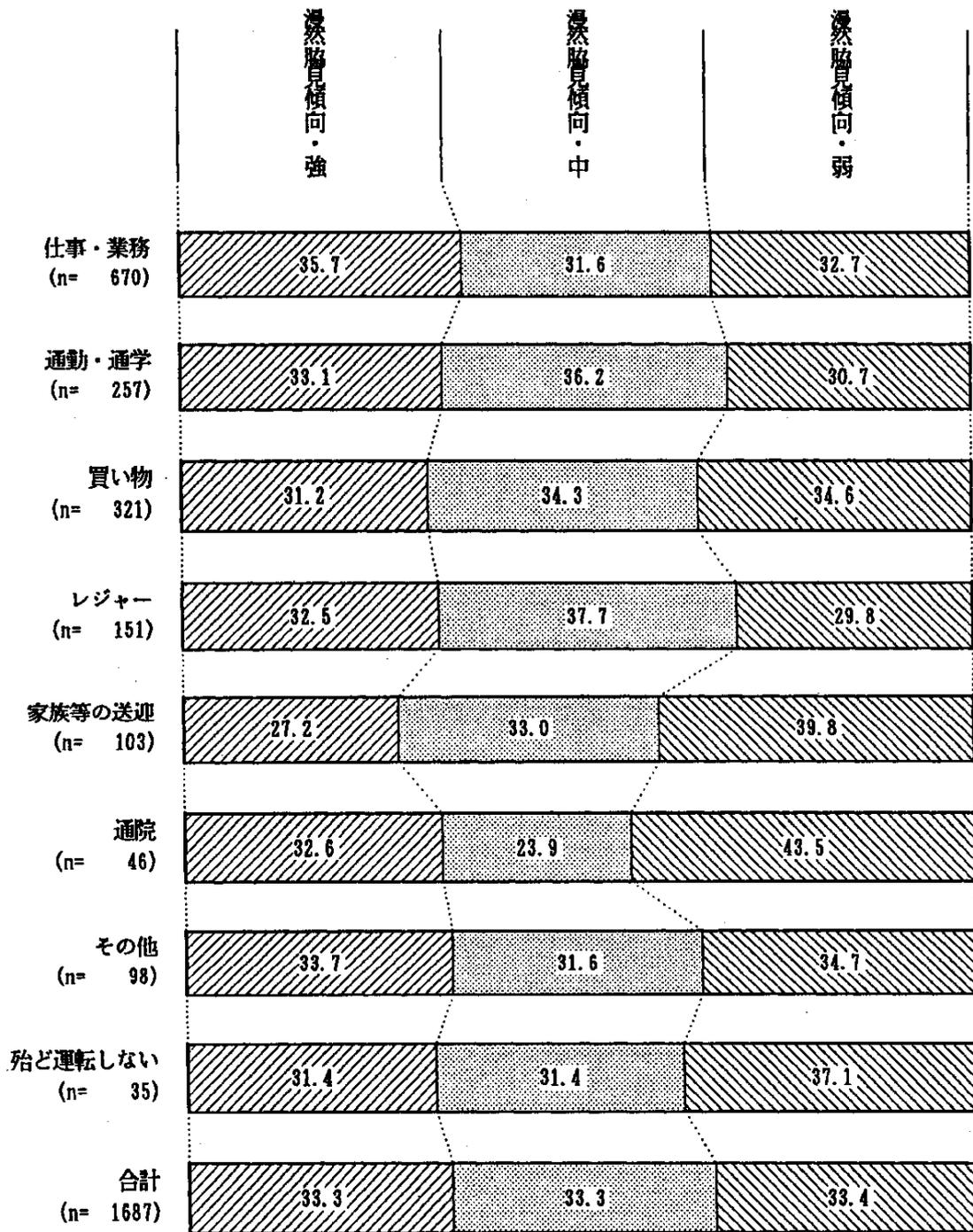


図3-4-7-17 主運転目的別漫然・脇見運転傾向

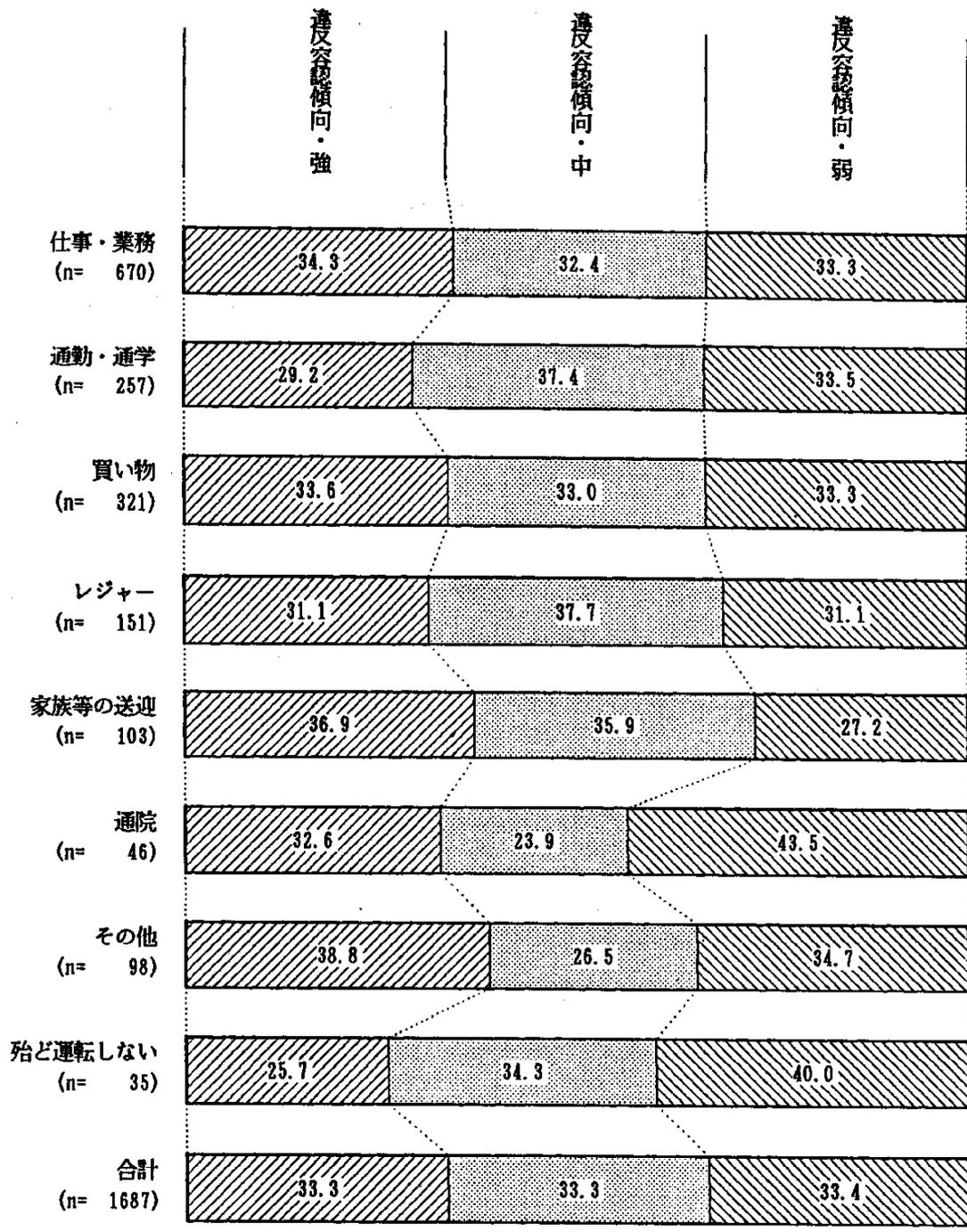


図3-4-7-18 主運転目的別違反容認傾向

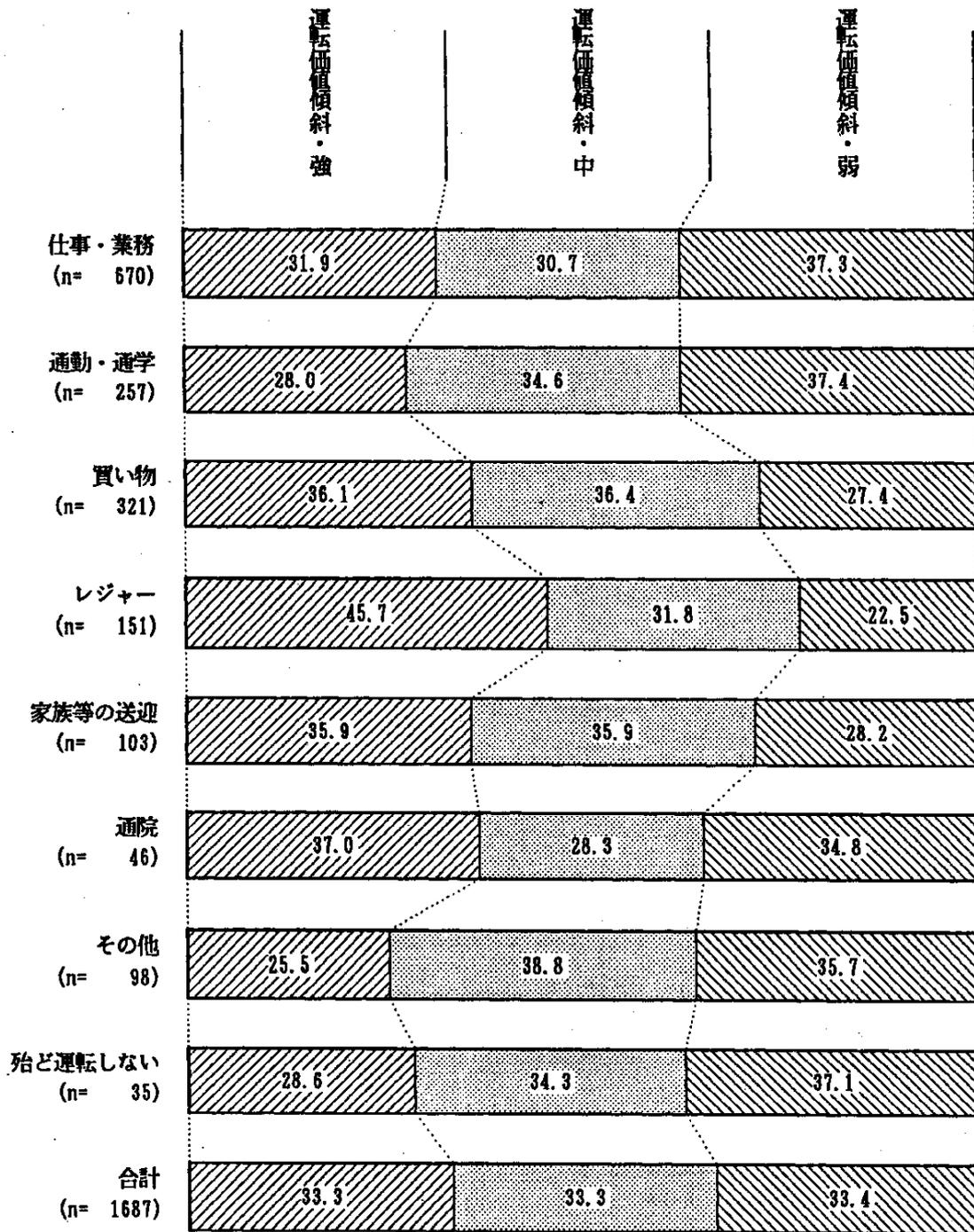


図3-4-7-19 主運転目的別運転への価値傾斜傾向

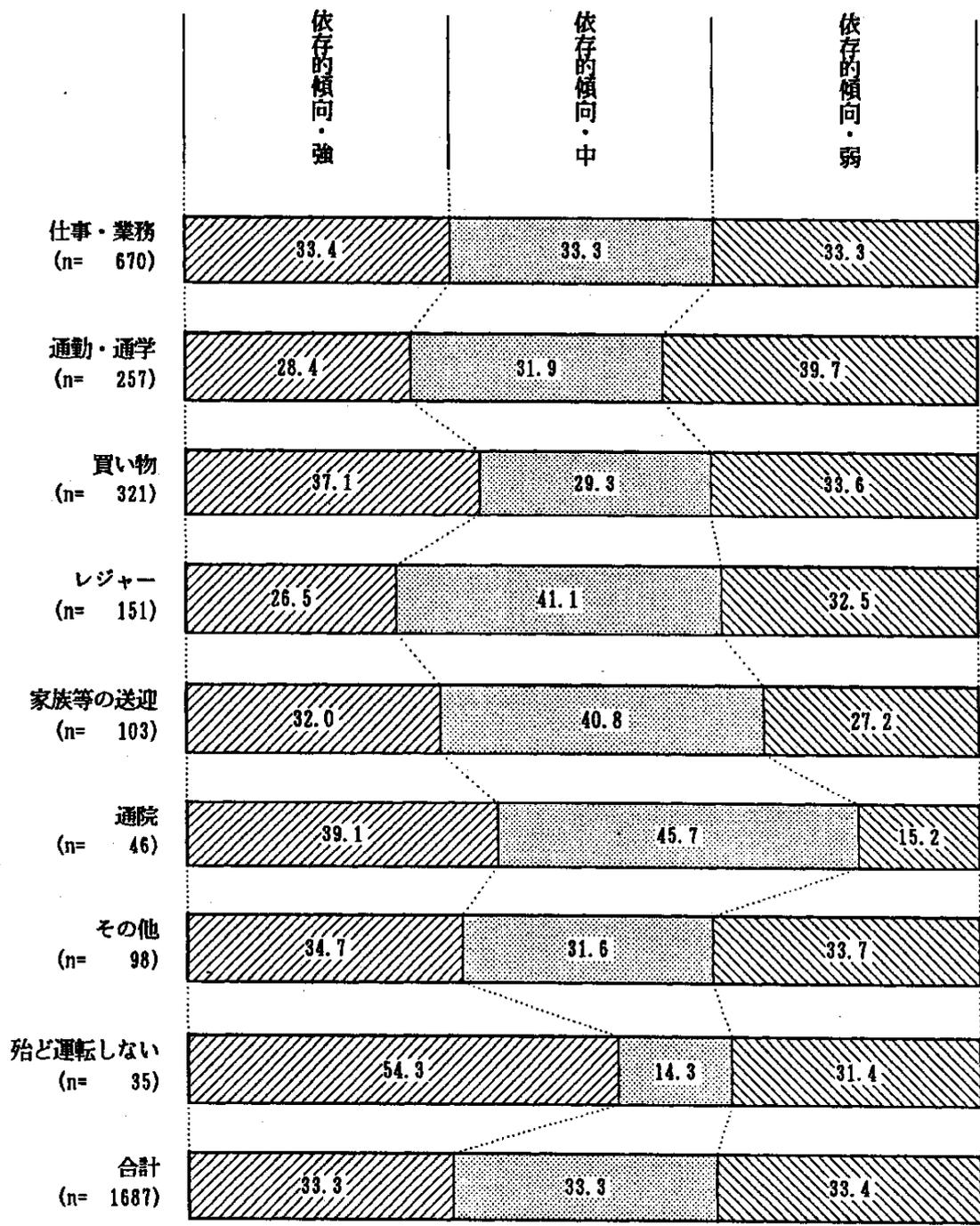


図3-4-7-20 主運転目的別依存的傾向

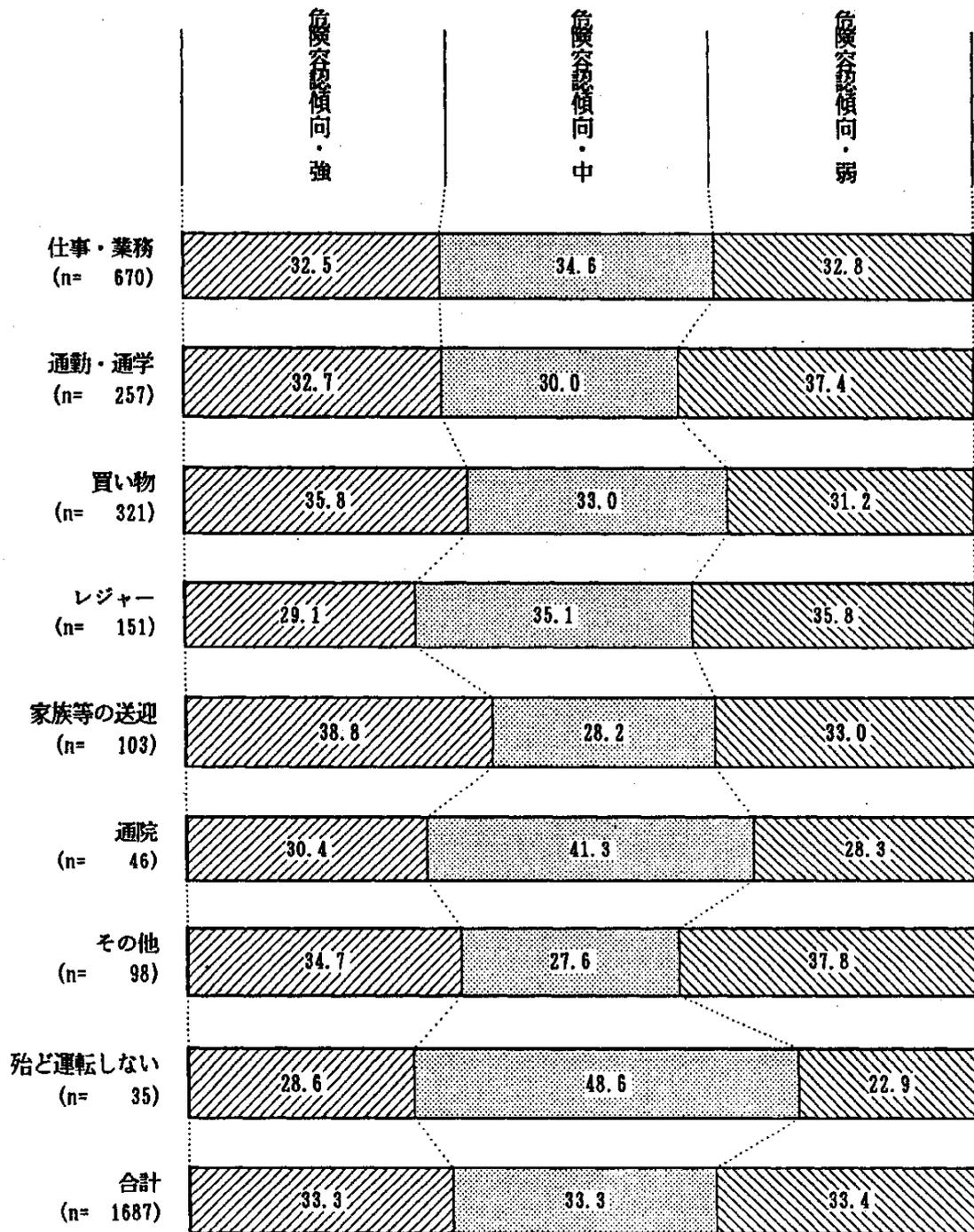


図3-4-7-21 主運転目的別危険容認傾向

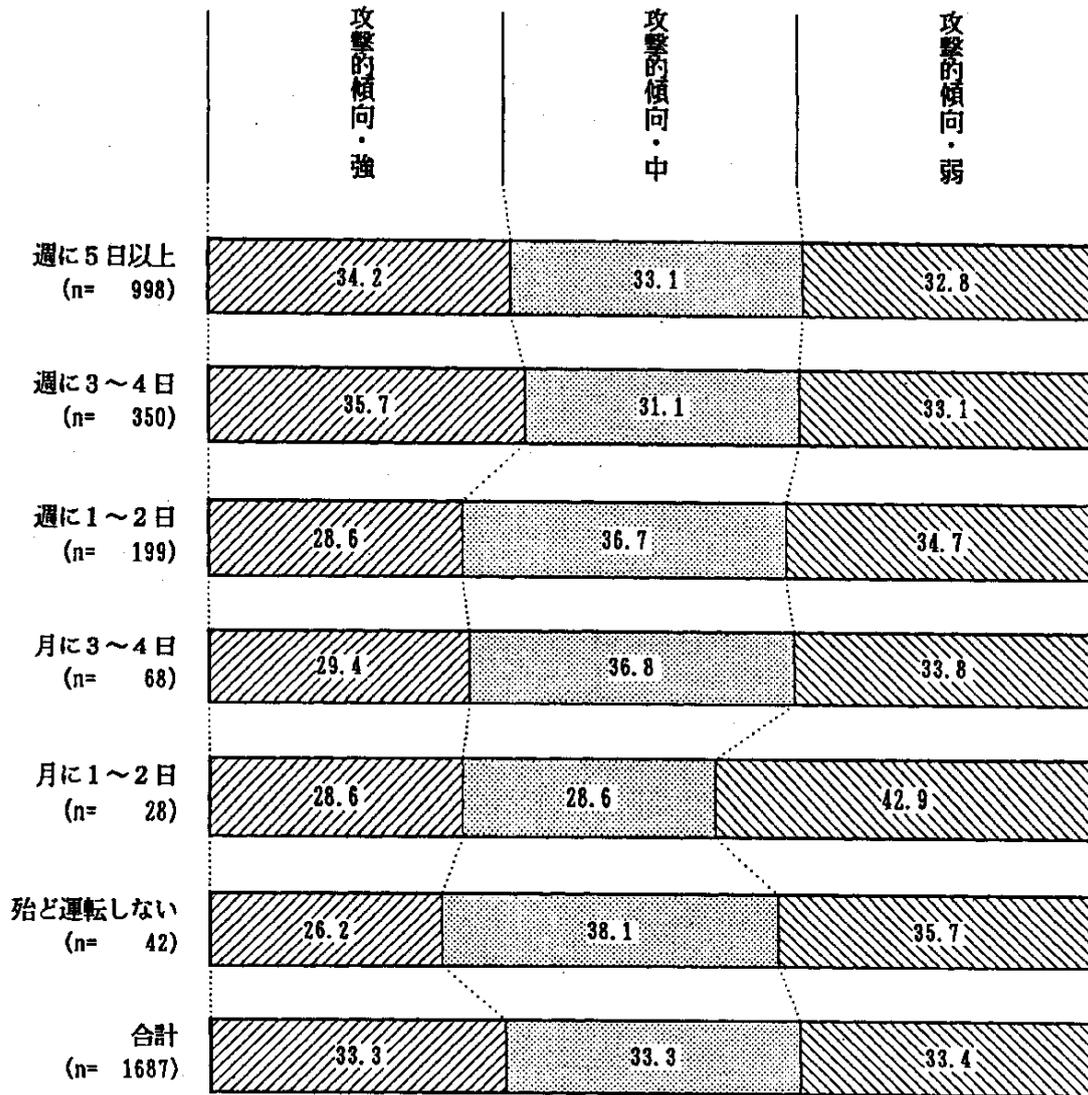


図3-4-7-22 運転頻度別攻撃的傾向

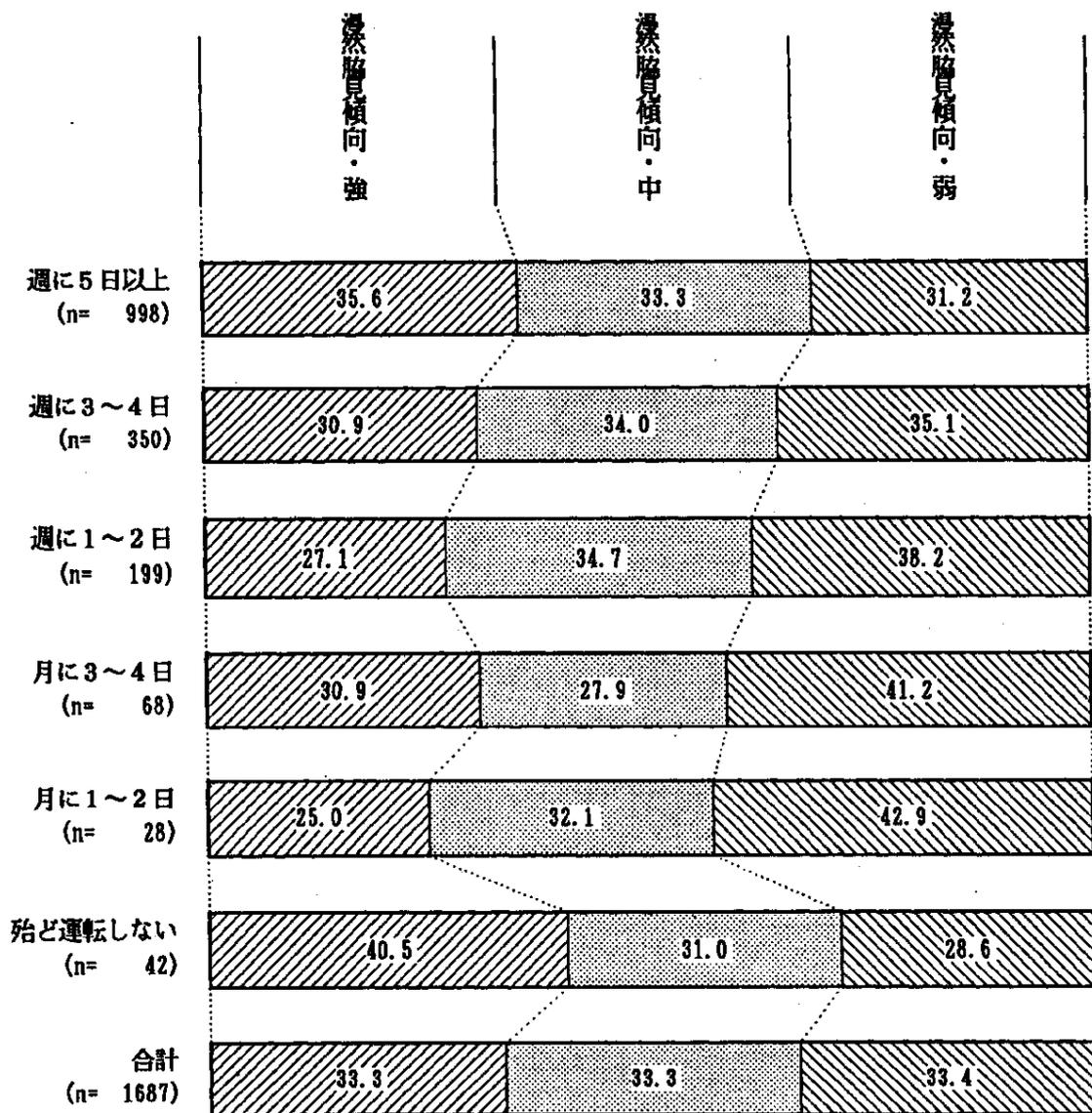


図3-4-7-23 運転頻度別漫然・脇見運転傾向

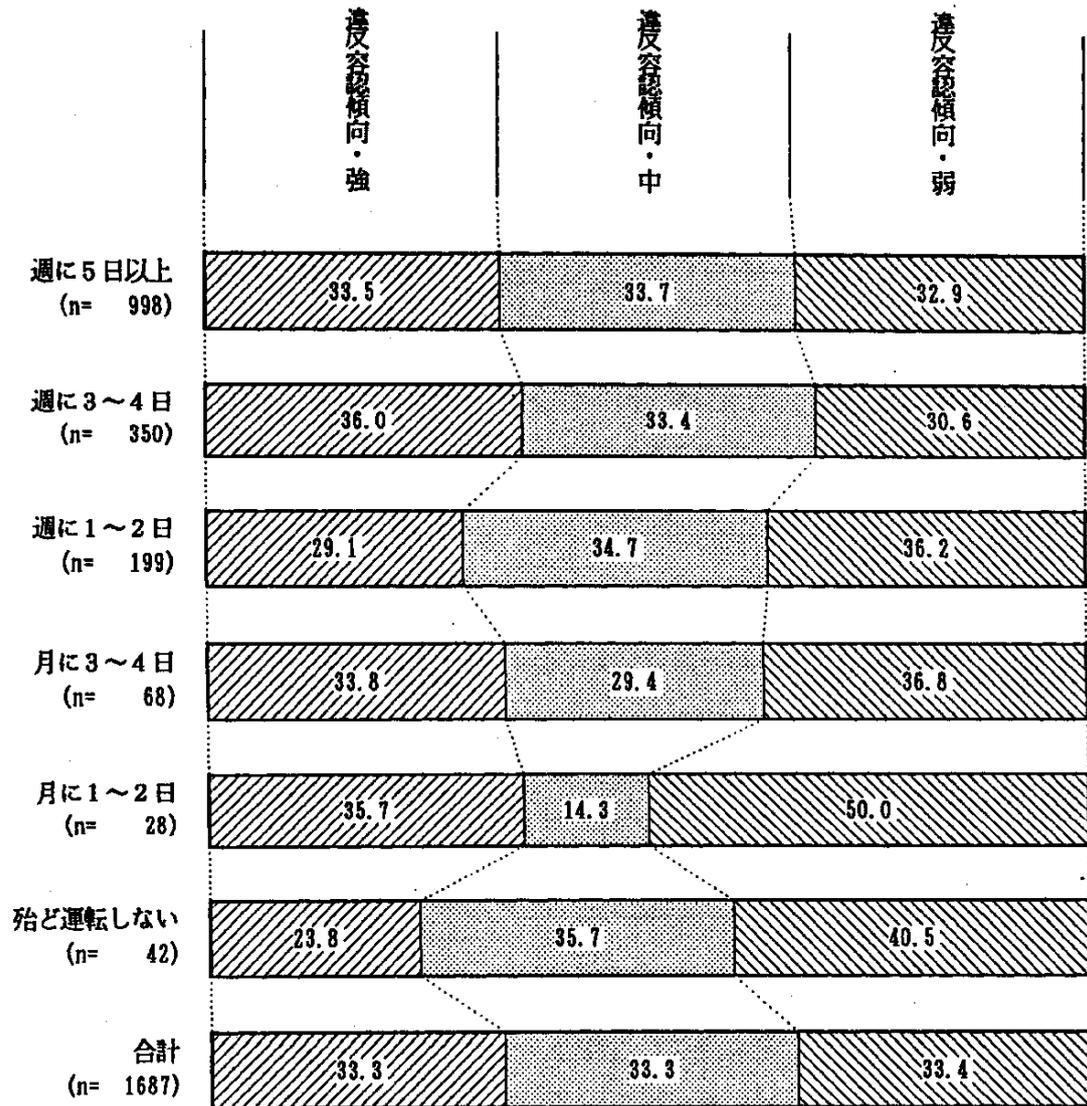


図3-4-7-24 運転頻度別違反容認傾向

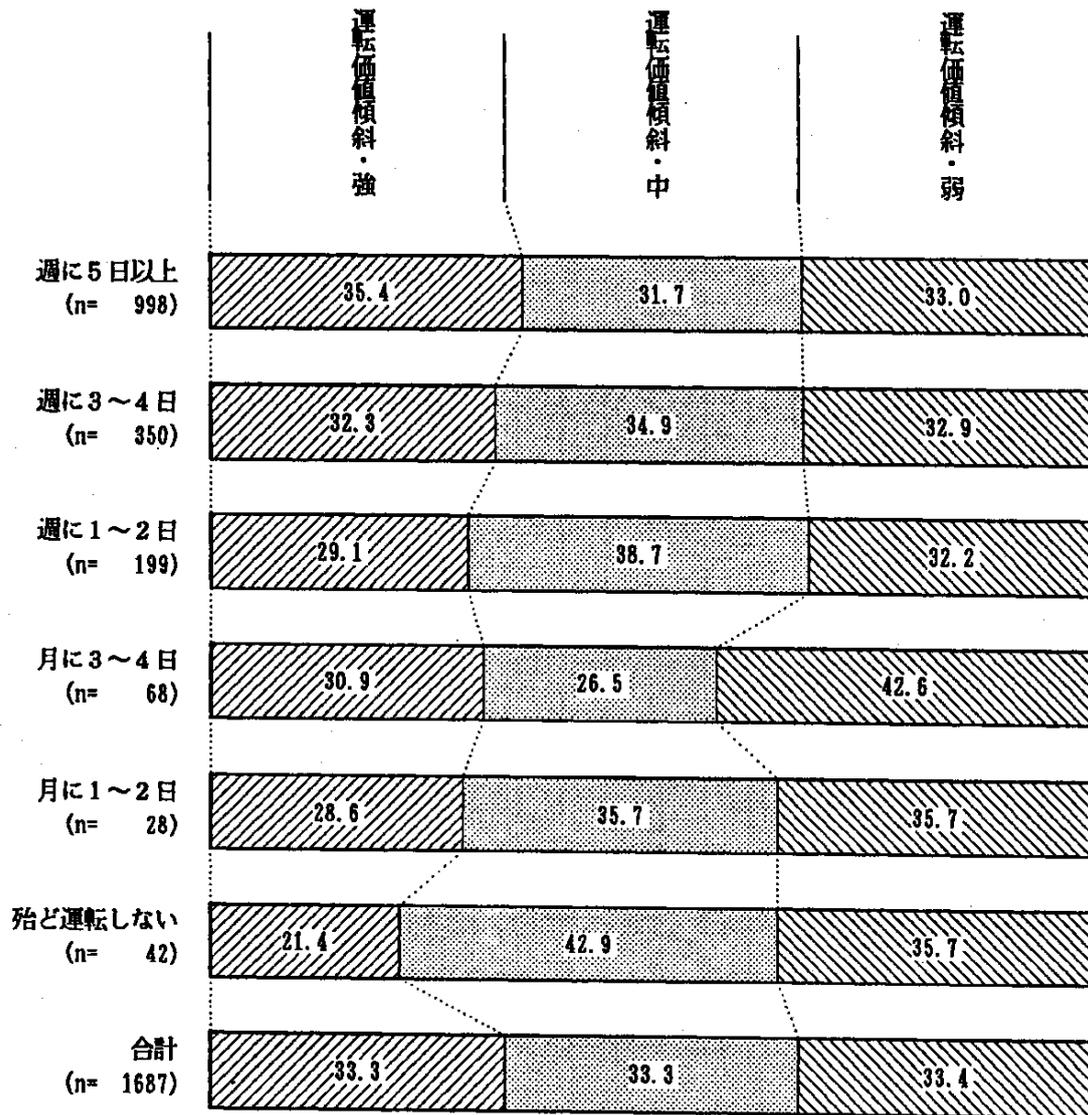


図3-4-7-25 運転頻度別運転への価値傾斜傾向

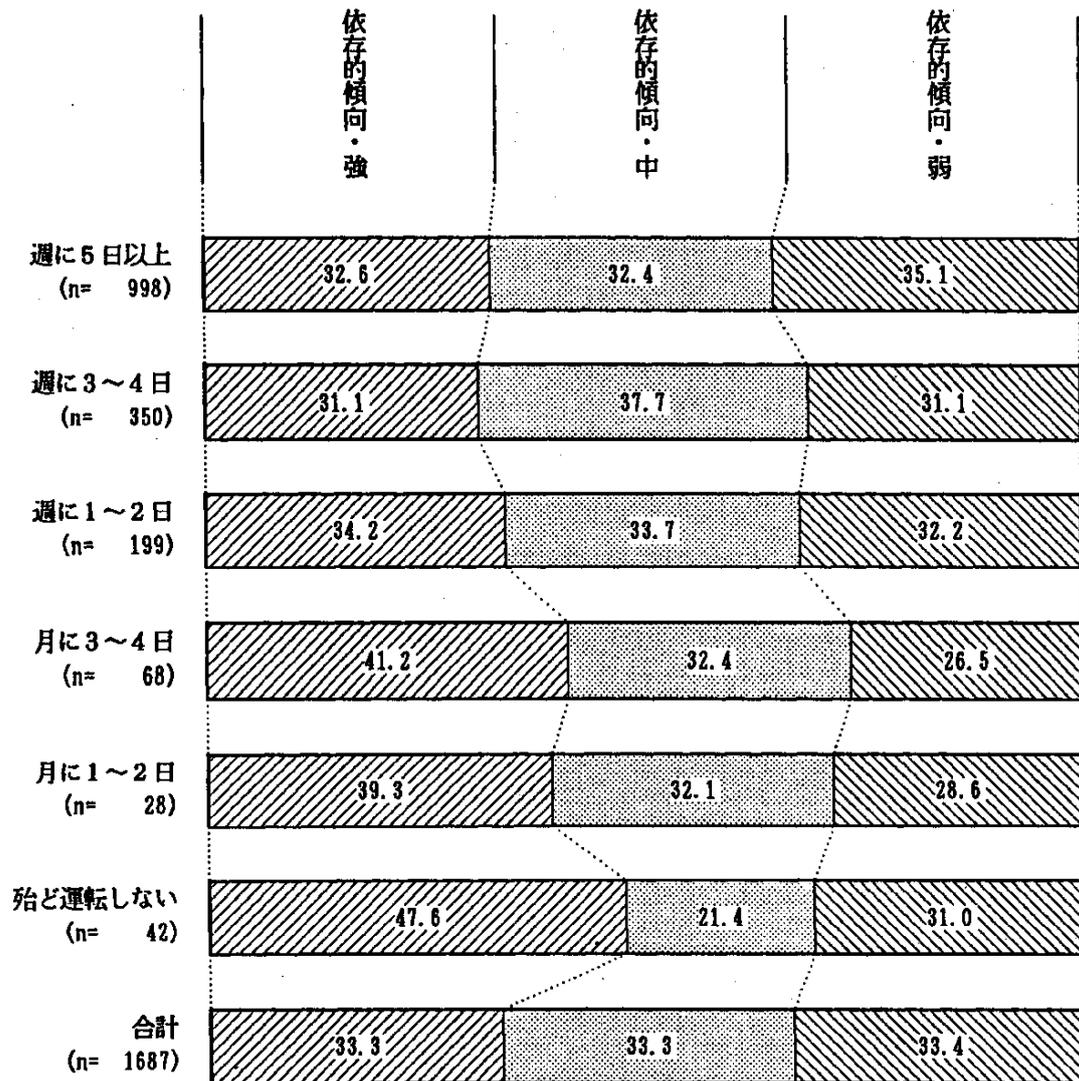


図3-4-7-26 運転頻度別依存的傾向

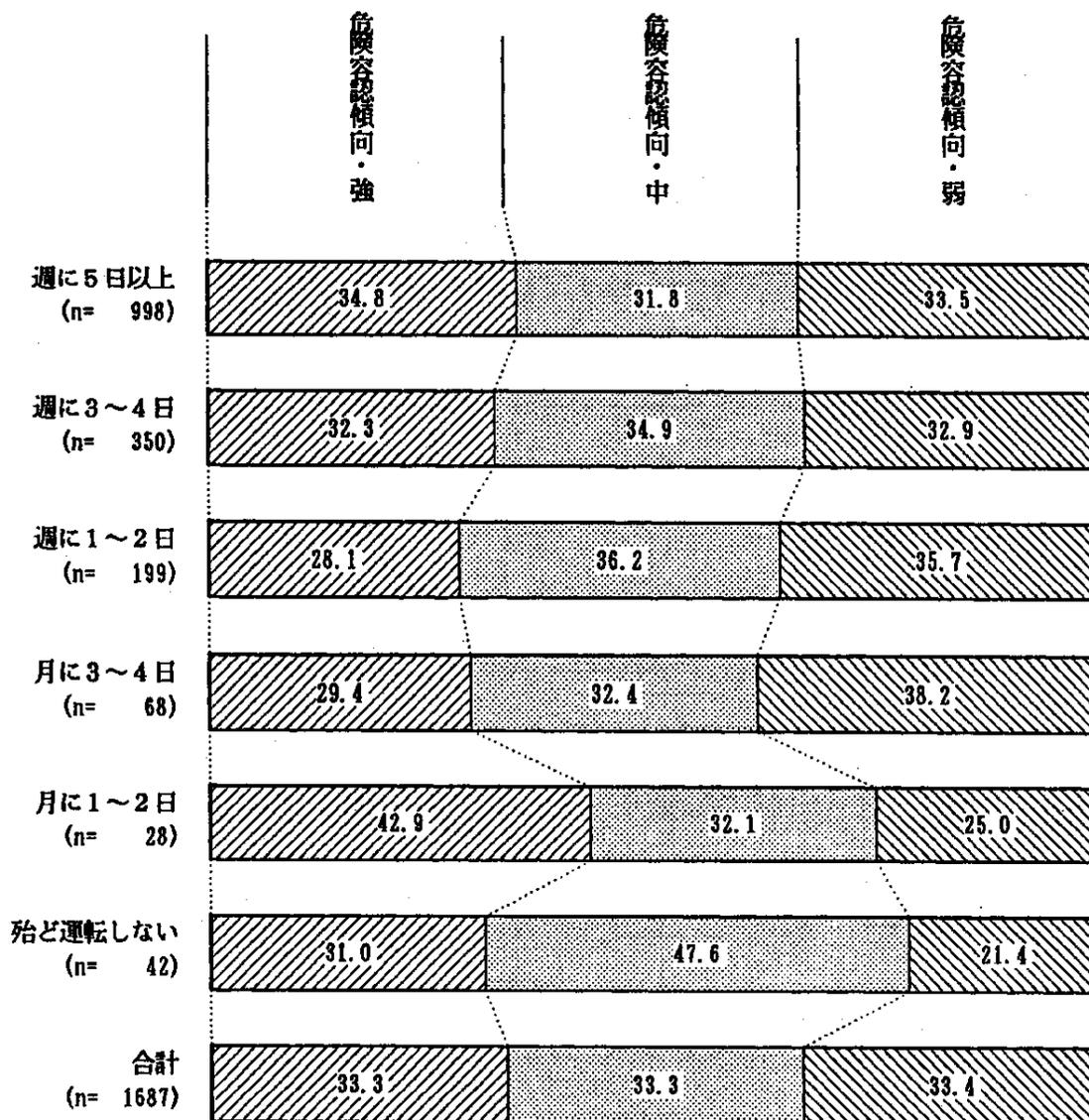


図3-4-7-27 運転頻度別危険容認傾向

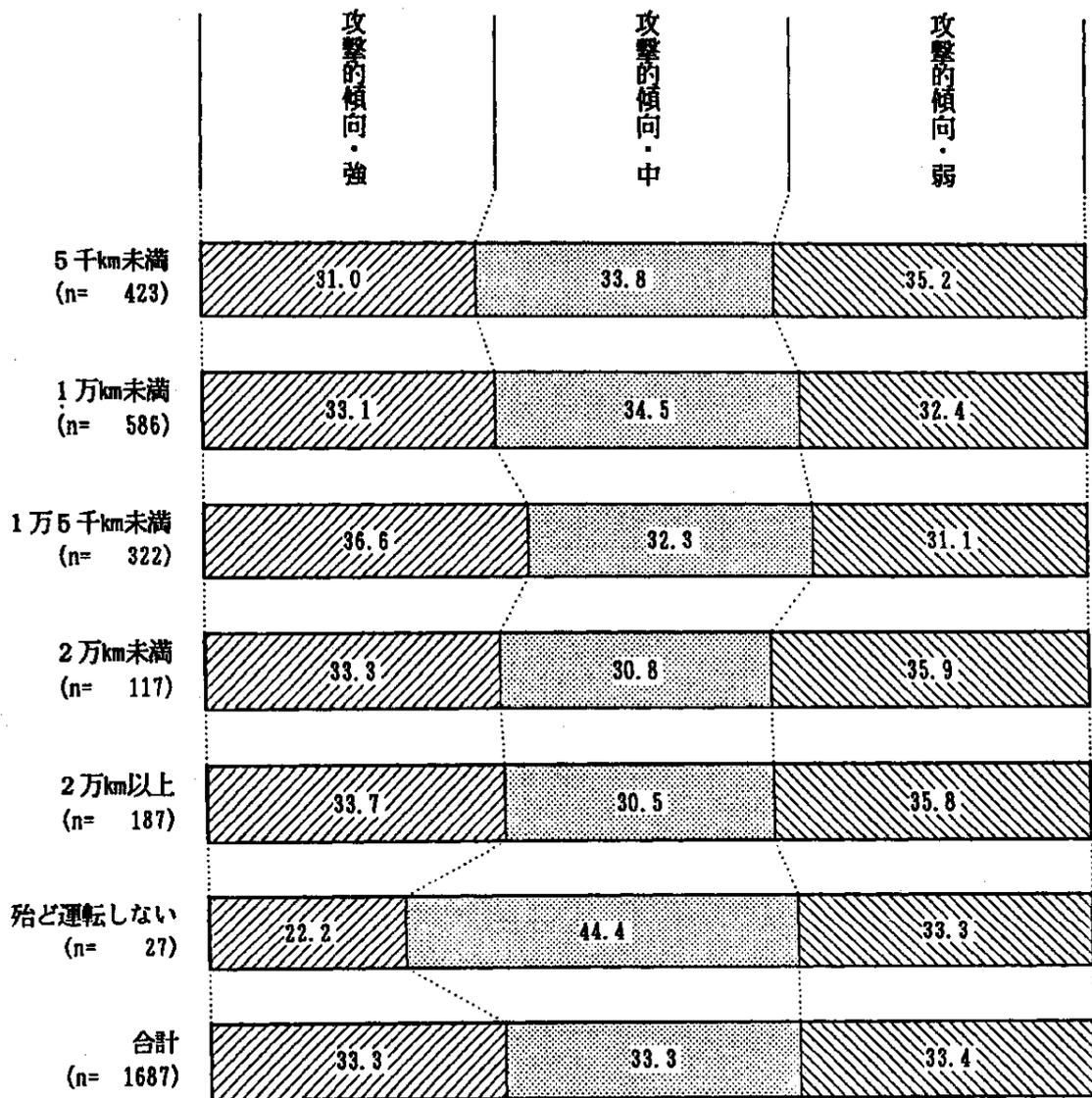


図3-4-7-28 年間走行距離別攻撃的傾向

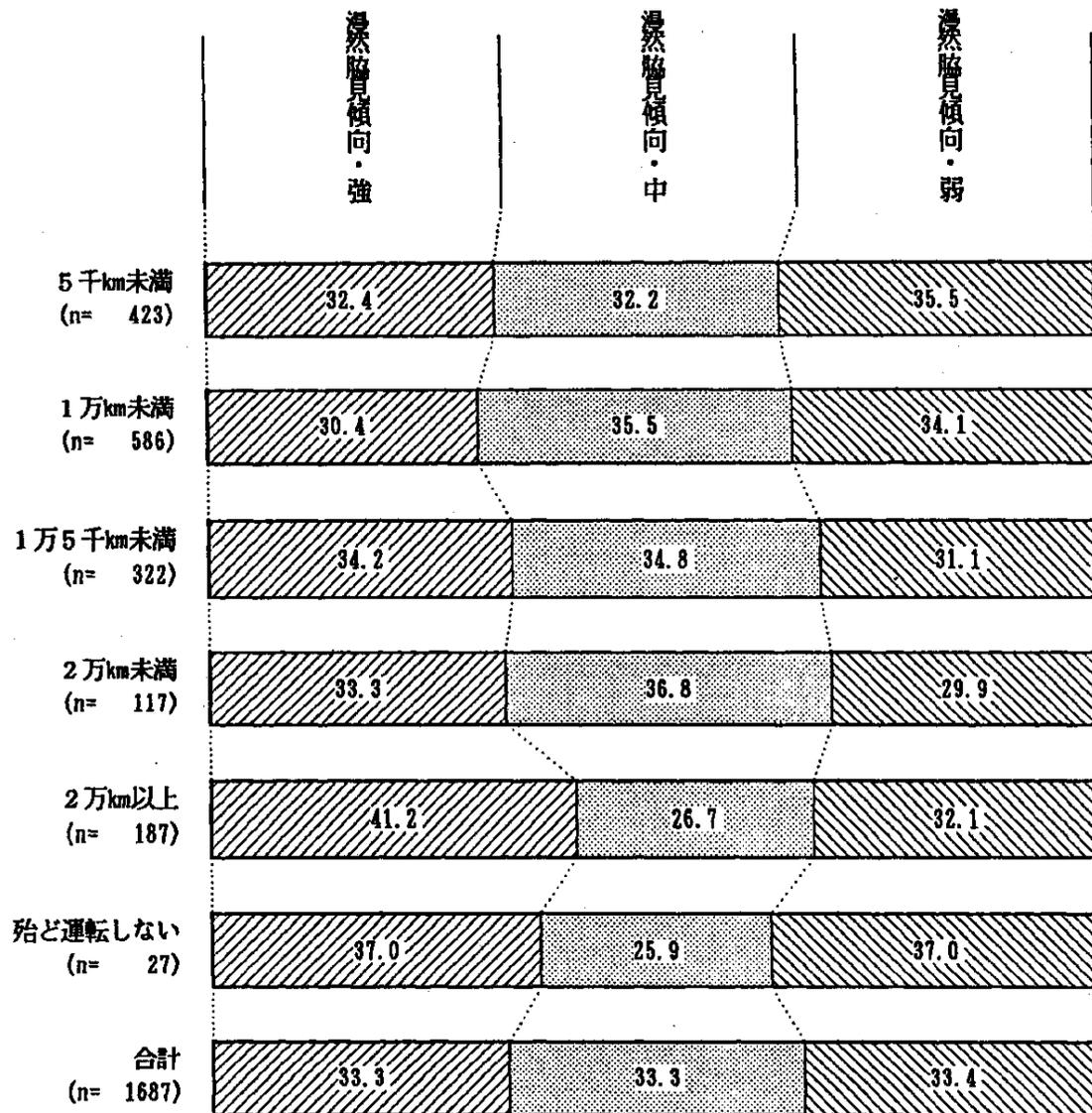


図3-4-7-29 年間走行距離別漫然・脇見運転傾向

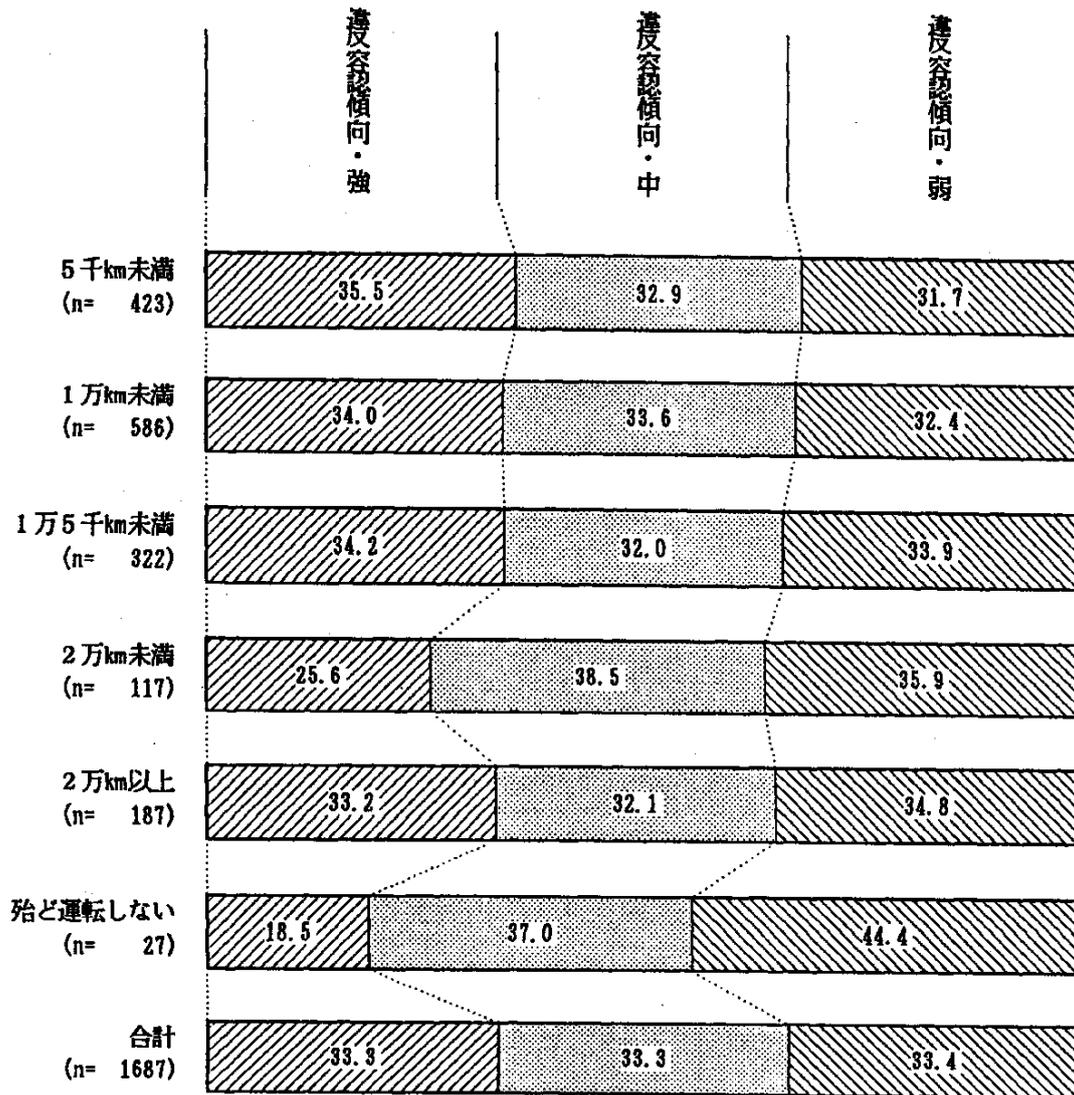


図3-4-7-30 年間走行距離別違反容認傾向

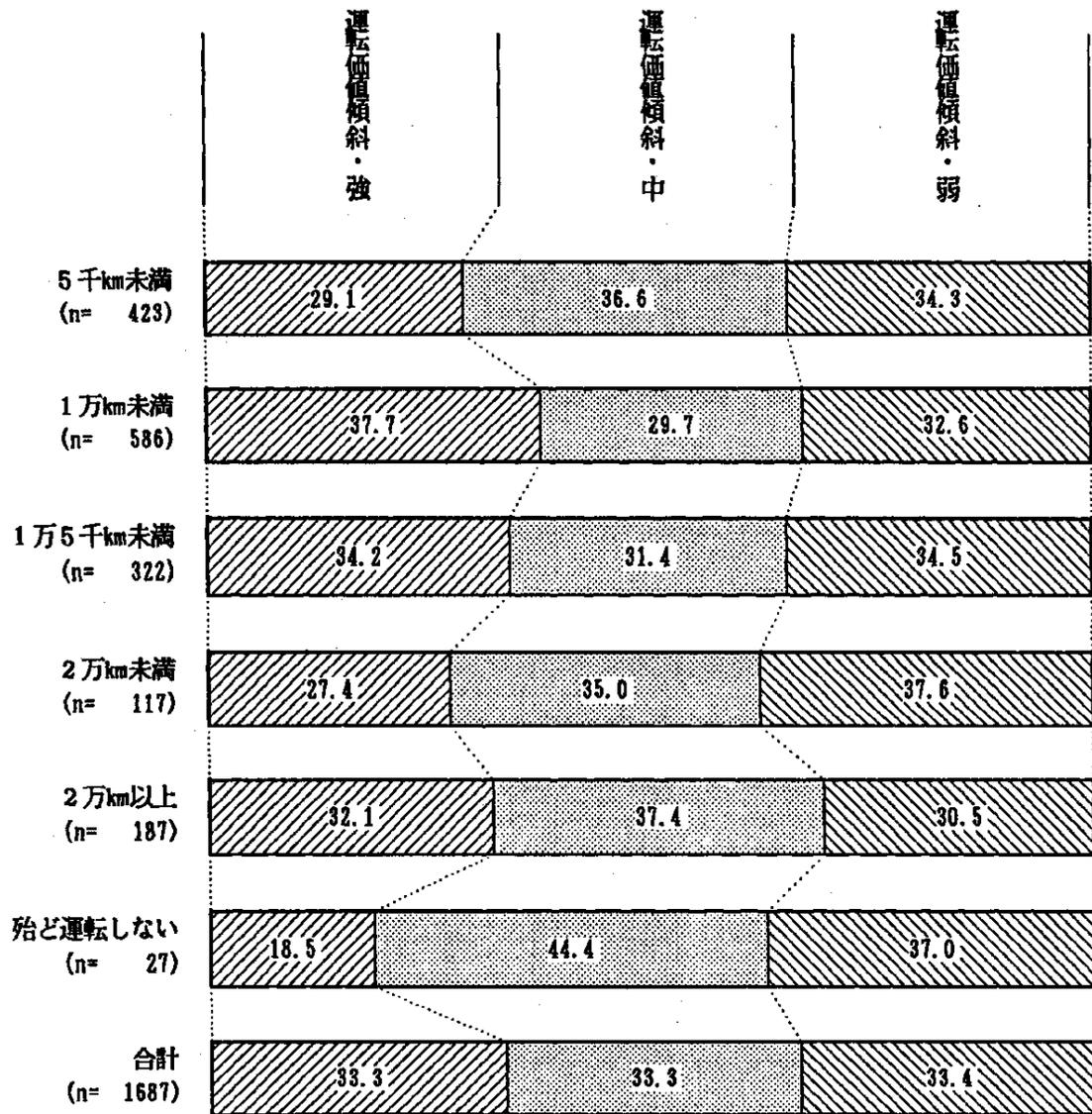


図3-4-7-31 年間走行距離別運転への価値傾斜傾向

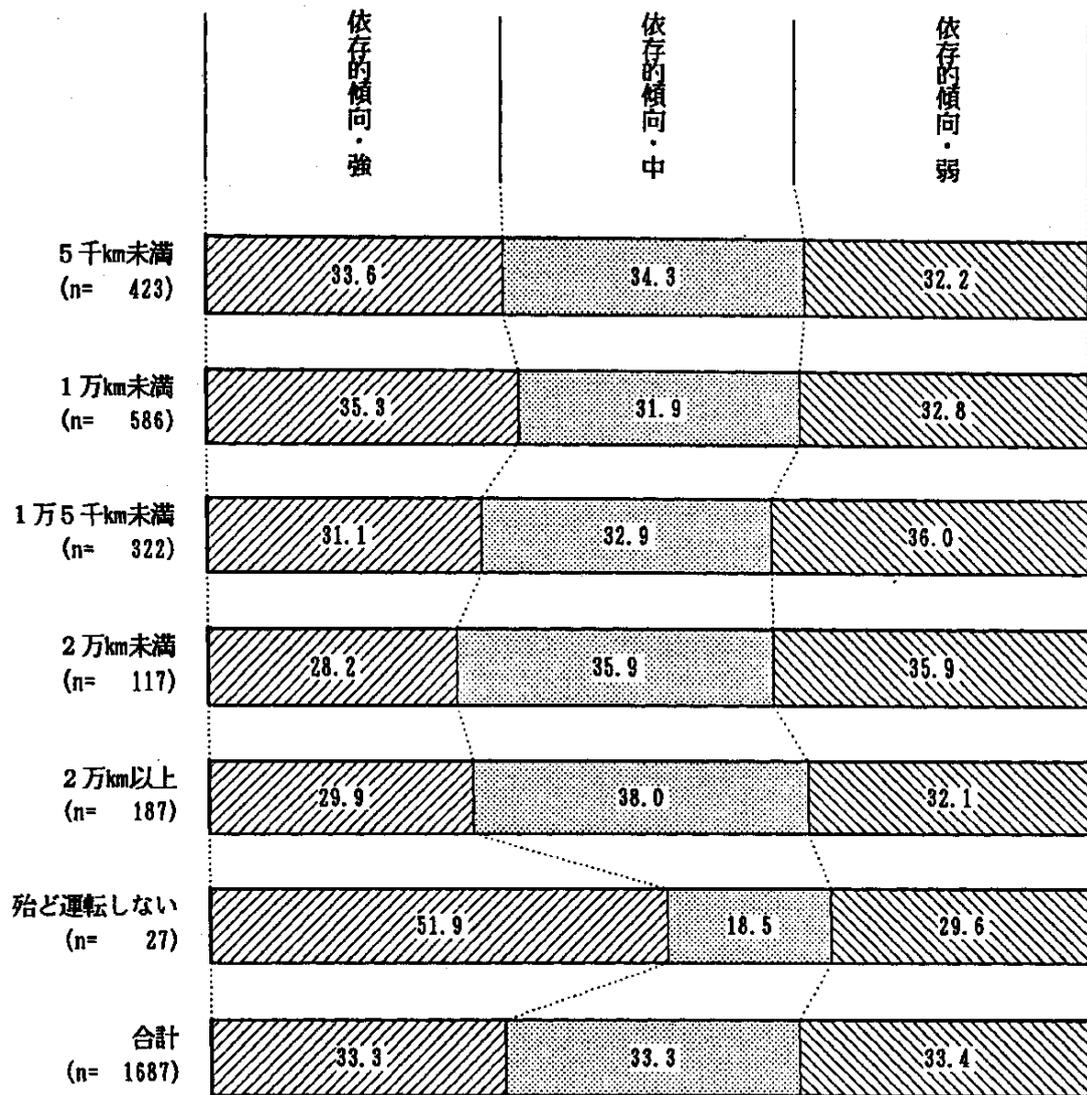


図3-4-7-32 年間走行距離別依存的傾向

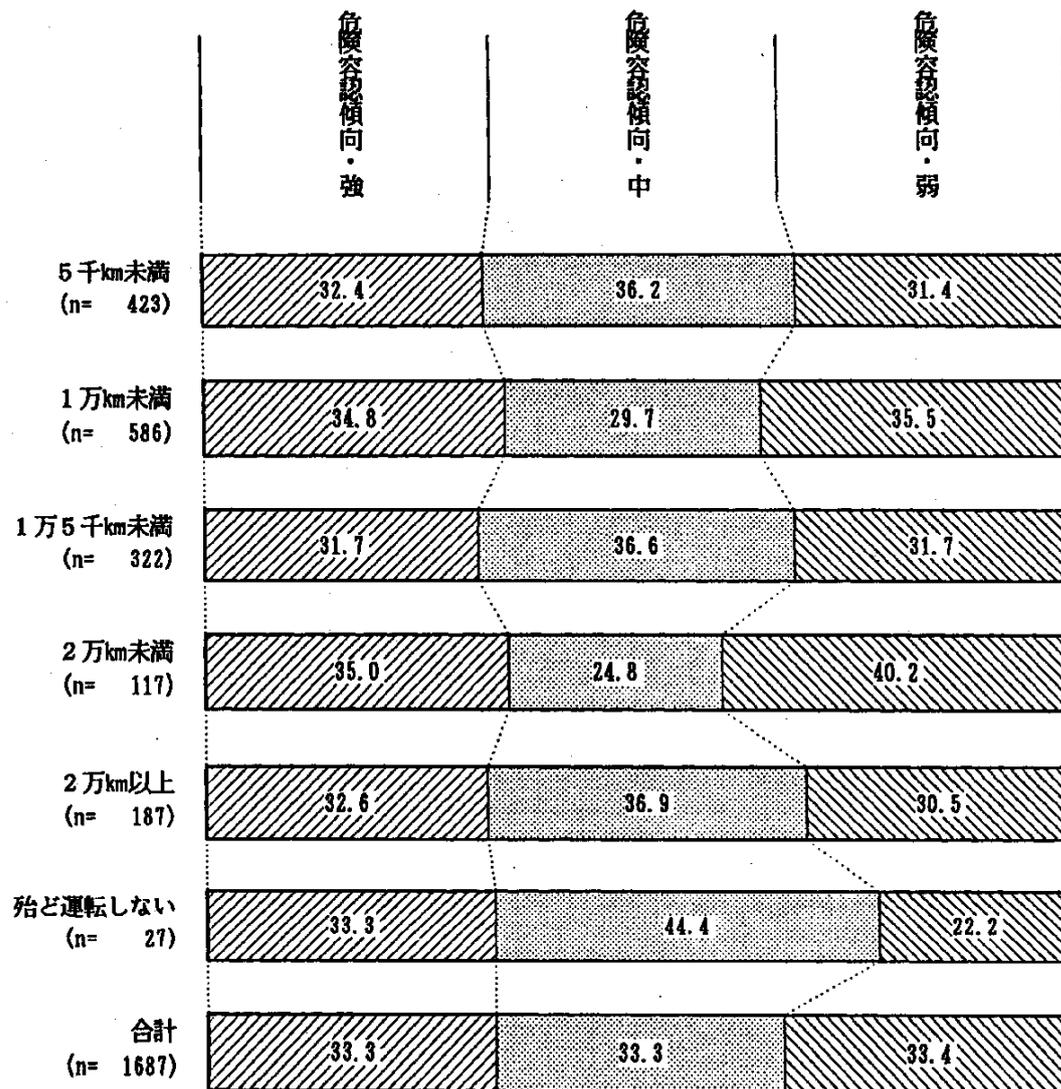


図3-4-7-33 年間走行距離別危険容認傾向

#### (4) 運転意識と事故・違反

運転意識の6つの因子と過去3年間の人身事故あるいは違反の有無との関連をみていく。

攻撃的傾向の強さと人身事故あるいは違反の有無（以下単に事故・違反の有無と称す）との関連をみる。事故・違反者比率は攻撃性弱では21.1%、中では21.5%、強では24.1%と明らかに攻撃的傾向が強いほど事故・違反者比率が高くなっている（図3-4-7-34）。

漫然・脇見運転傾向については、さらに事故・違反の有無との関連が明確で、この傾向が弱い層の事故・違反率は18.1%、中は20.8%、強は27.7%と、もっとも漫然・脇見運転傾向が強い層と弱い層では10%近い差がある（図3-4-7-35）。違反容認傾向の強さと事故・違反の有無との関連も明らかで、違反容認傾向が強いほど事故・違反がある比率が高い。違反容認傾向が弱い層の事故・違反比率は17.9%に対して、強い層では25.9%と8%の差がみられる（図3-4-7-36）。

運転への価値傾斜と事故・違反の有無との関連は明確ではなく、事故・違反者比率は強で22.9%、中で21.1%、弱で22.6%とほとんど差がない（図3-4-7-37）。なお、若年運転者を対象とした調査では運転への価値傾斜が強いほど事故・違反者が多い傾向が顕著であり（自動車安全運転センター「若年運転者の交通事故発生要因とその機構に関する研究」平成元年3月などを参照）、今回の運転への価値傾斜と事故・違反の関連が弱い結果は高齢運転者に特有の傾向であるとみられる。

依存的傾向に関しては、弱では事故・違反者比率が21.0%に対して、強では22.5%と1.5%ほどの差がみられ、傾向としては依存性が強い方が事故・違反が多いといえそうである。ただし、依存性が中の事故・違反者比率は23.2%でもっとも高く、明確な傾向とはいえない（図3-4-7-38）。

危険容認傾向については中程度の事故・違反者比率が24.7%ともっとも高く、強で21.9%、弱で20.0%と事故・違反者比率が少ない（図3-4-7-39）。

以上のように、事故・違反との関連が顕著なのは攻撃的傾向、漫然・脇見運転傾向、違反容認傾向で、あまり明確ではないのが運転への価値傾斜、危険容認傾向、依存的傾向である。

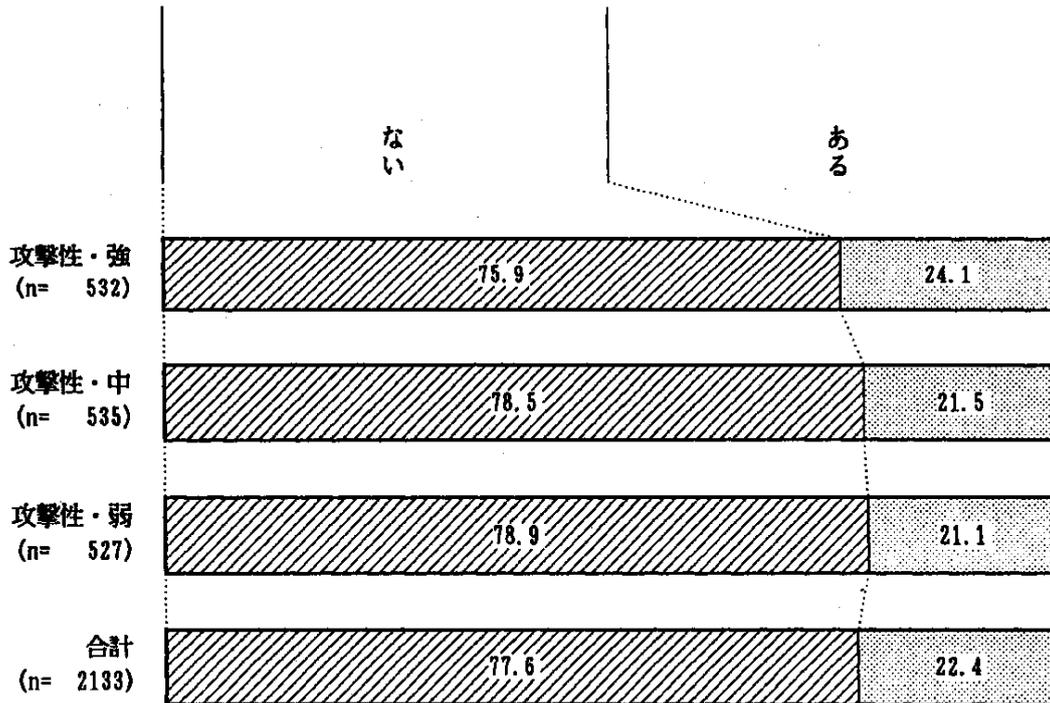


図3-4-7-34 攻撃性別過去3年間の人身事故、違反の有無

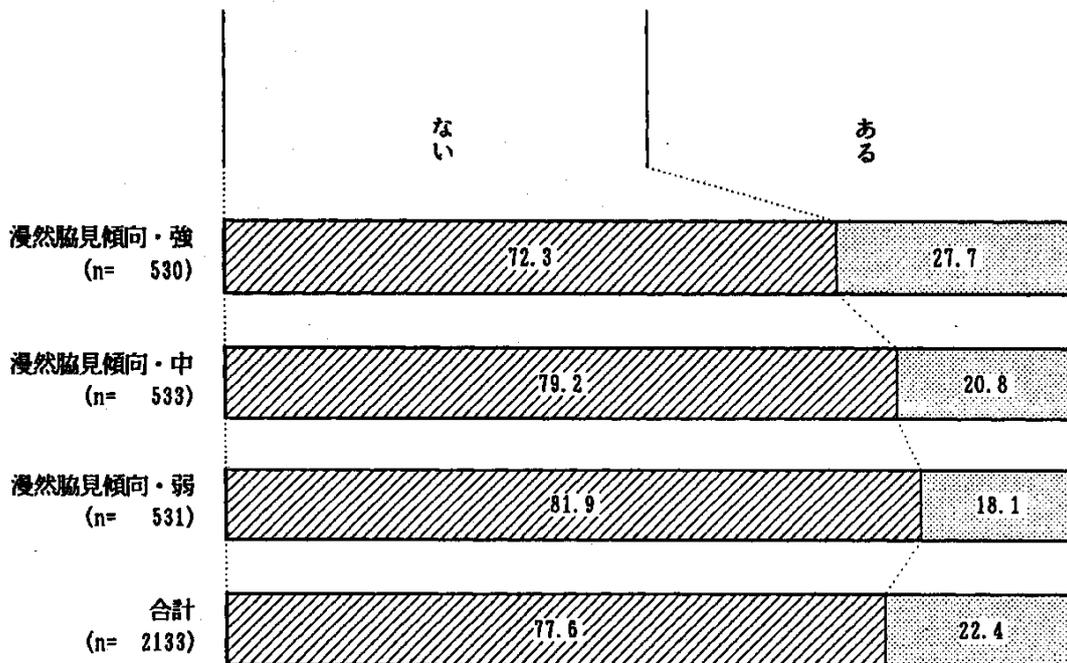


図3-4-7-35 漫然脇見運転傾向別過去3年間の人身事的、違反の有無

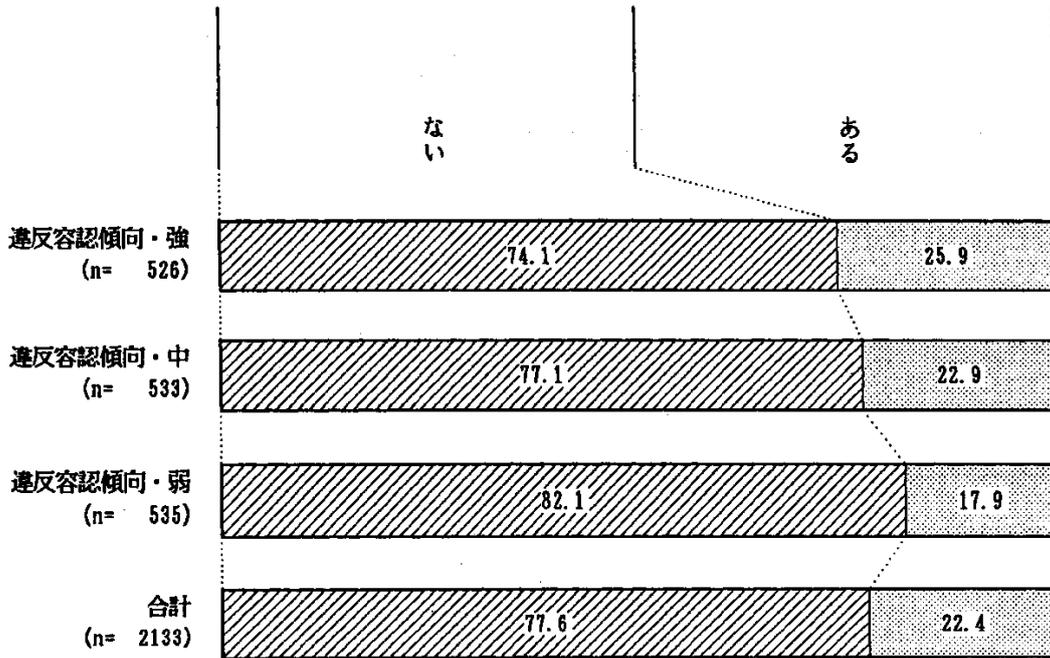


図3-4-7-36 違反容認傾向別過去3年間の人身事故、違反の有無

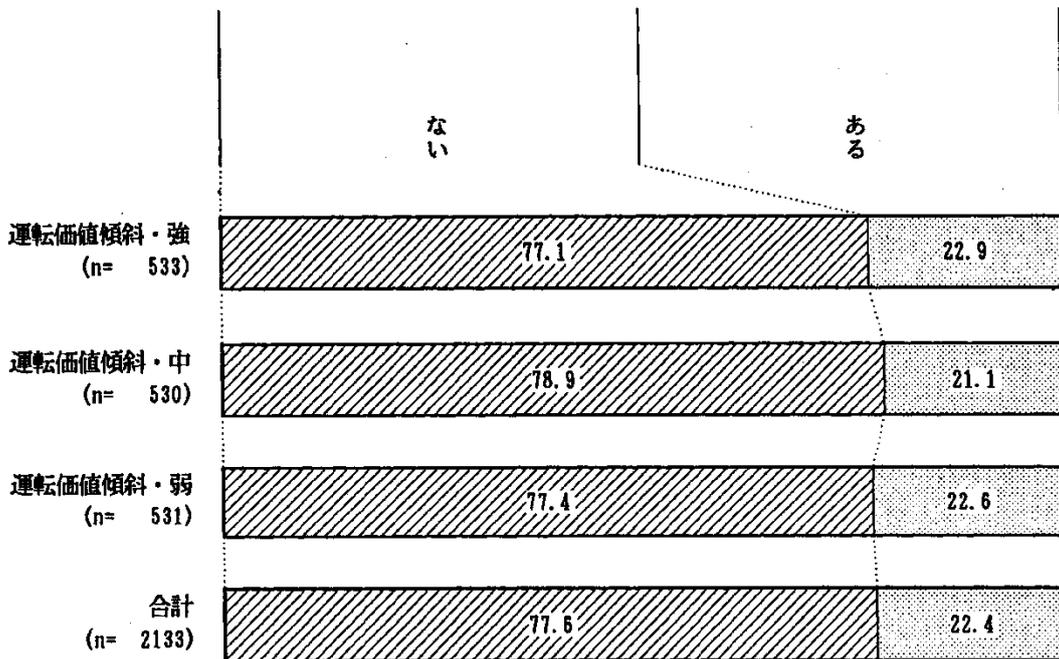


図3-4-7-37 運転価値傾斜傾向別過去3年間の人身事故、違反の有無

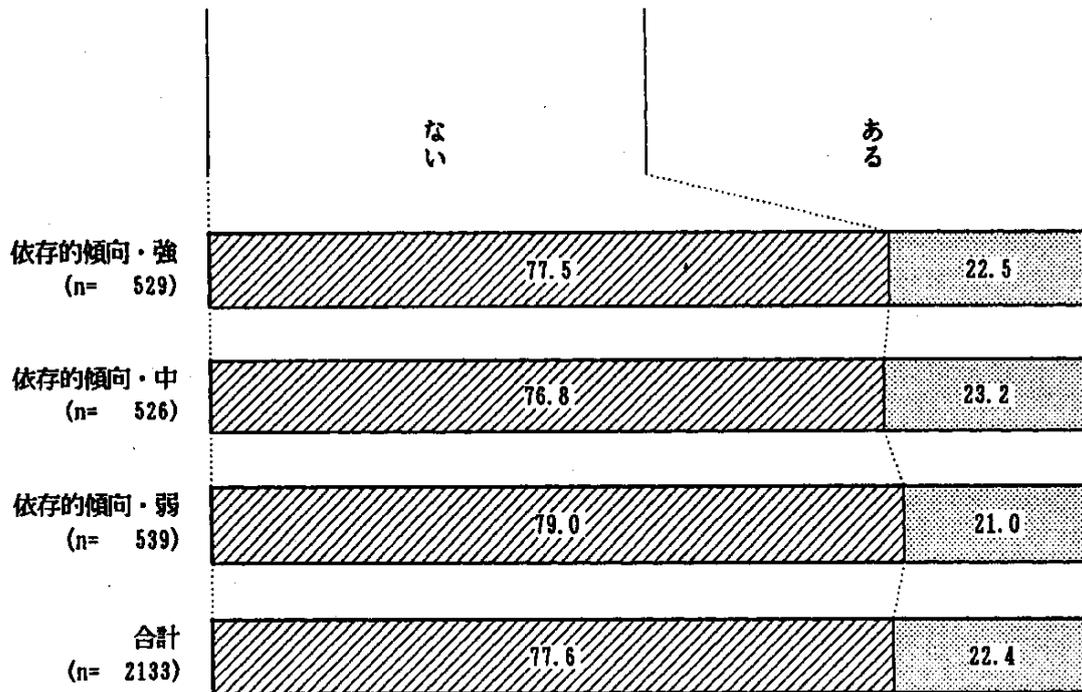


図3-4-7-38 依存性傾向別過去3年間の人身事故、違反の有無

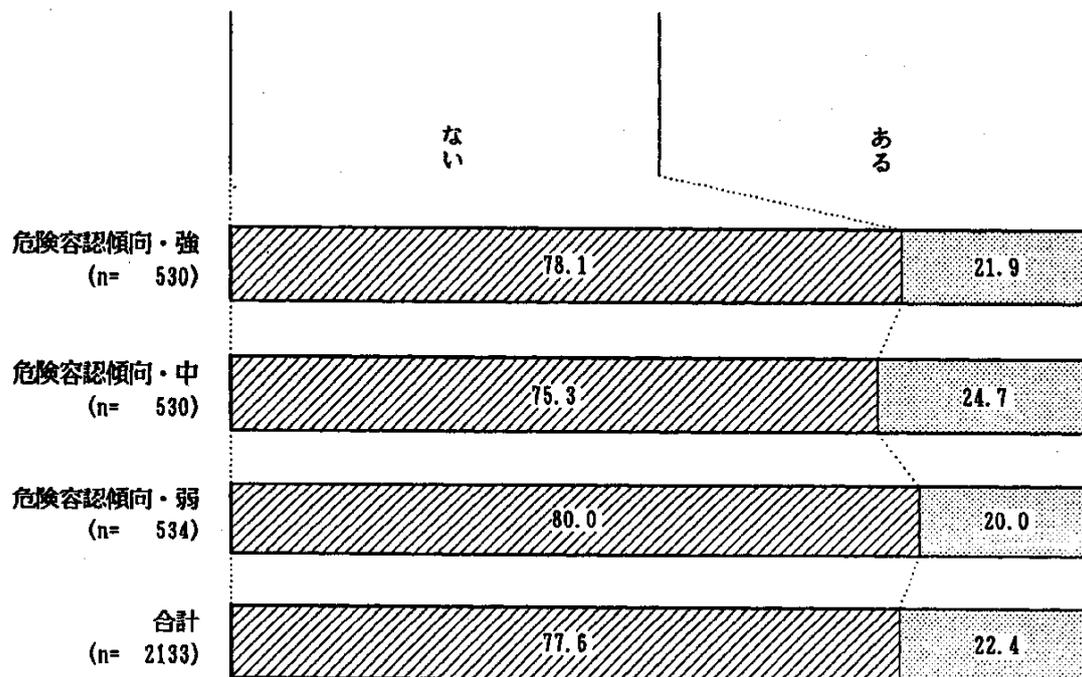


図3-4-7-39 危険容認傾向別過去3年間の人身事故、違反の有無

### 3-5 運転技術の自信

調査対象者に自分の運転について

1. 運転がうまい方だと思う（図では「うまい方だ」と表示）
2. どちらかといえば、運転がうまい方だと思う（図では「ややうまい方だ」と表示）
3. どちらかといえば、運転が下手な方だと思う（図では「やや下手な方だ」と表示）
4. 運転が下手な方だと思う（図では「下手な方だ」と表示）

の中から選択して回答してもらった。

その結果を見ると1番多い回答は「どちらかといえば、運転がうまい方だと思う」で、全体の50.4%、60～64歳の52.5%、65～69歳の49.6%、70歳以上の48.6%を占めており、60～64歳がやや高くなっている。2番目は「どちらかといえば、運転が下手な方だと思う」で全体の33.7%、60～64歳の30.7%、65～69歳の34.8%、70歳以上の35.9%を占めており、年齢階層順にやや高くなっている。3番目は「運転がうまい方だと思う」で全体の11.4%、60～64歳の12.4%、65～69歳の11.0%、70歳以上の10.7%と、年齢階層順に僅かに低くなっている。4番目は「運転が下手な方だと思う」で全体の4.5%、60～64歳の4.3%、65～69歳の4.6%、70歳以上の4.7%を占めている。全般的には肯定的な回答（「運転がうまい方だと思う」「どちらかといえば、運転がうまい方だと思う」）が全体の61.8%、60～64歳の64.9%、65～69歳の60.6%、70歳以上の59.3%でおおよそ6割を占めており、60～64歳の比率がやや高い（図3-5-1）。

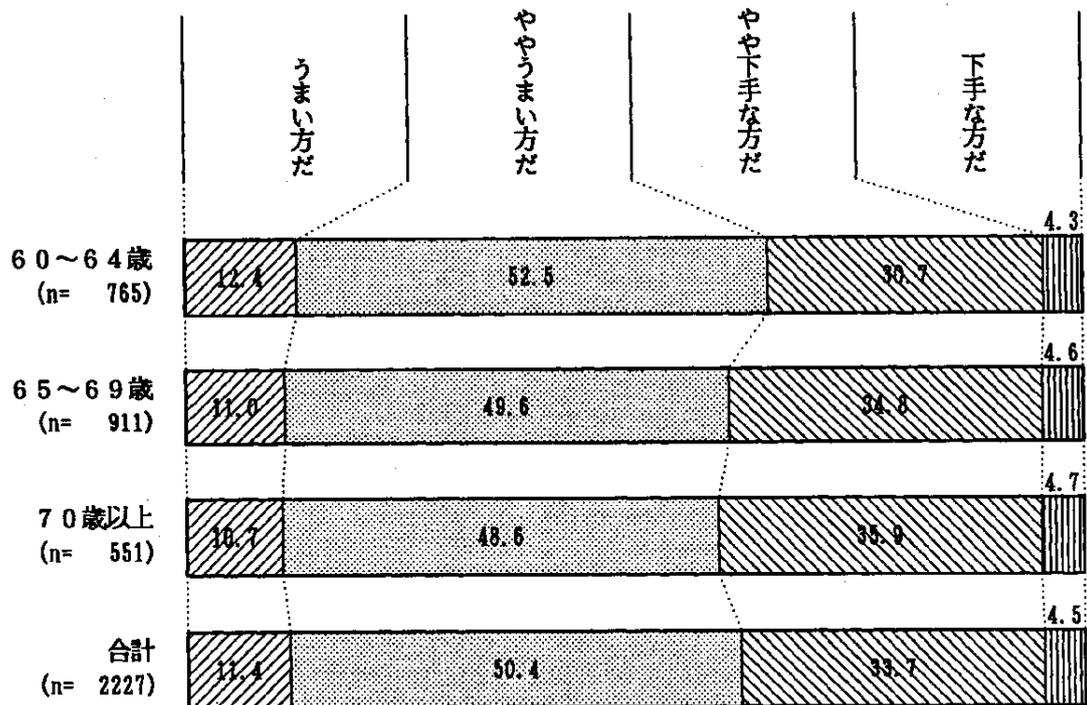


図3-5-1 年齢別経験の割には運転がうまいと思うか

### 3-6 ヒヤリ・ハット体験

調査対象者が過去1年くらいの間、事故になりかけてヒヤリとしたりハットした経験について、経験の有無・回数・原因を15のヒヤリ・ハット項目について調査した。以下はその回答結果である。

#### 3-6-1 ヒヤリ・ハット体験の経験

調査対象者のヒヤリ・ハット体験者を経験者比率の高い順に項目を並べて、経験者比率を全体と年齢階層別にみると表3-6。1-1のようになる。また、ヒヤリ・ハット体験を項目ごとに経験回数別の比率をみると、図3-6-1-1のようになる。これから、経験者比率の高い順に、1項目ごとの経験者比率と経験回数を見ていく。

##### ① 人や自転車がとびだしてきて事故になりそうになったこと

この経験者は全体で49.3%、60～64歳48.9%、65～69歳51.6%、70歳以上46.2%で65～69歳では5割を超えており、半数近い人が経験している。回数別では1回が36.4%、2～3回が10.9%、4回以上が2.0%となっている。

##### ② 前の車が急ブレーキをかけて事故になりそうになったこと

この経験者は全体で36.6%、60～64歳36.1%、65～69歳35.6%、70歳以上38.8%で、3人に1人以上の人が経験している。回数別では、1回が28.4%、2～3回が6.7%、4回以上が1.5%となっている。

##### 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

この経験者は全体で30.6%、60～64歳32.6%、65～69歳29.9%、70歳以上28.7%で、約3割の人が経験している。回数別では1回が23.2%、2～3回が6.4%、4回以上が0.9%となっている。

##### ④ 交差点で出合頭に車や自転車と接触しそうになったこと

この経験者は全体で30.6%、60～64歳33.2%、65～69歳30.2%、70歳以上27.6%で、約3割の人が経験している。回数別では1回が23.5%、2～3回が6.2%、4回以上が0.9%となっている。

⑤ バックをされていて事故になりそうになったこと

この経験者は全体で30.1%、60～64歳29.8%、65～69歳30.8%、70歳以上29.4%で、約3割の人が経験している。回数別では1回が24.1%、2～3回が5.2%、4回以上が0.8%となっている。

⑥ 車線変更の時に他の車と接触しそうになったこと

この経験者は全体で23.3%、60～64歳25.3%、65～69歳22.7%、70歳以上21.6%で、4人に1人近くの人が経験している。回数別では1回が18.5%、2～3回が4.3%、4回以上が0.5%となっている。

⑦ 車がスリップして事故になりそうになったこと

この経験者は全体で23.2%、60～64歳21.7%、65～69歳24.1%、70歳以上24.0%で、4人に1人近くの人が経験している。回数別では1回が18.0%、2～3回が4.3%、4回以上が0.9%となっている。

⑧ 横断中の歩行者に接触しそうになったこと

この経験者は全体で22.9%、60～64歳23.4%、65～69歳21.7%、70歳以上24.1%で、4人に1人近くの人が経験している。回数別では1回が16.0%、2～3回が5.9%、4回以上が1.0%となっている。

⑨ すれ違いの時に対向車と接触しそうになったこと

この経験者は全体で22.3%、60～64歳22.9%、65～69歳22.4%、70歳以上21.5%で、4人に1人近くの人が経験している。回数別では1回が17.2%、2～3回が4.2%、4回以上が0.9%となっている。

⑩ 右折の時に他の車や歩行者と事故になりそうになったこと

この経験者は全体で20.5%、60～64歳19.3%、65～69歳22.2%、70歳以上19.4%で、5人に1人近くの人が経験している。回数別では1回が16.1%、2～3回が3.8%、4回以上が0.6%となっている。

⑪ 左折の時に他の車や歩行者と事故になりそうになったこと

この経験者は全体で17.8%、60～64歳18.8%、65～69歳18.4%、70歳以上15.6%で、6人に1人以上の人が経験している。回数別では1回が14.9%、2～3回が2.4%、4回以上が0.5%となっている。

⑫ 信号待ちや駐車中の車に追突しそうになったこと

この経験者は全体で17.1%、60～64歳18.9%、65～69歳16.2%、70歳以上16.1%で、6人に1人近くの人が経験している。回数別では1回が13.7%、2～3回が2.8%、4回以上が0.6%となっている。

⑬ 追越や追い抜き中に対向車と事故になりそうになったこと

この経験者は全体で14.6%、60～64歳14.2%、65～69歳15.2%、70歳以上14.2%で、7人に1人近くの人が経験している。回数別では1回が11.5%、2～3回が2.7%、4回以上が0.5%となっている。

⑭ 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

この経験者は全体で10.9%、60～64歳11.3%、65～69歳10.2%、70歳以上11.5%で、9人に1人近くの人が経験している。回数別では1回が8.3%、2～3回が2.0%、4回以上が0.5%となっている。

⑮ 追越しや追い抜きの時に追い越す車に接触しそうになったこと

この経験者は全体で9.0%、60～64歳8.2%、65～69歳9.4%、70歳以上9.5%で、11人に1人近くの人が経験している。回数別では1回が7.0%、2～3回が1.6%、4回以上が0.4%となっている。

以上、ヒヤリ・ハット項目別に経験者比率をみてきたが、表3-6-1-1に各ヒヤリ・ハット体験者比率の平均と、いずれかのヒヤリ・ハット体験があるドライバーの比率を示している。表にみるように年齢別のヒヤリ・ハット体験者比率の平均は60～64歳が24.3%、65～69歳が24.0%、70歳以上が23.2%となっており、その

差はわずかであるが、年齢が高い方がヒヤリ・ハット体験が少ない傾向になっている。これは、いずれかのヒヤリ・ハット体験があるドライバーの比率で見ても同様に、60～64歳が79.6%、65～69歳が79.4%、70歳以上が75.9%と年齢が高い層にヒヤリ・ハット体験者比率が低い。

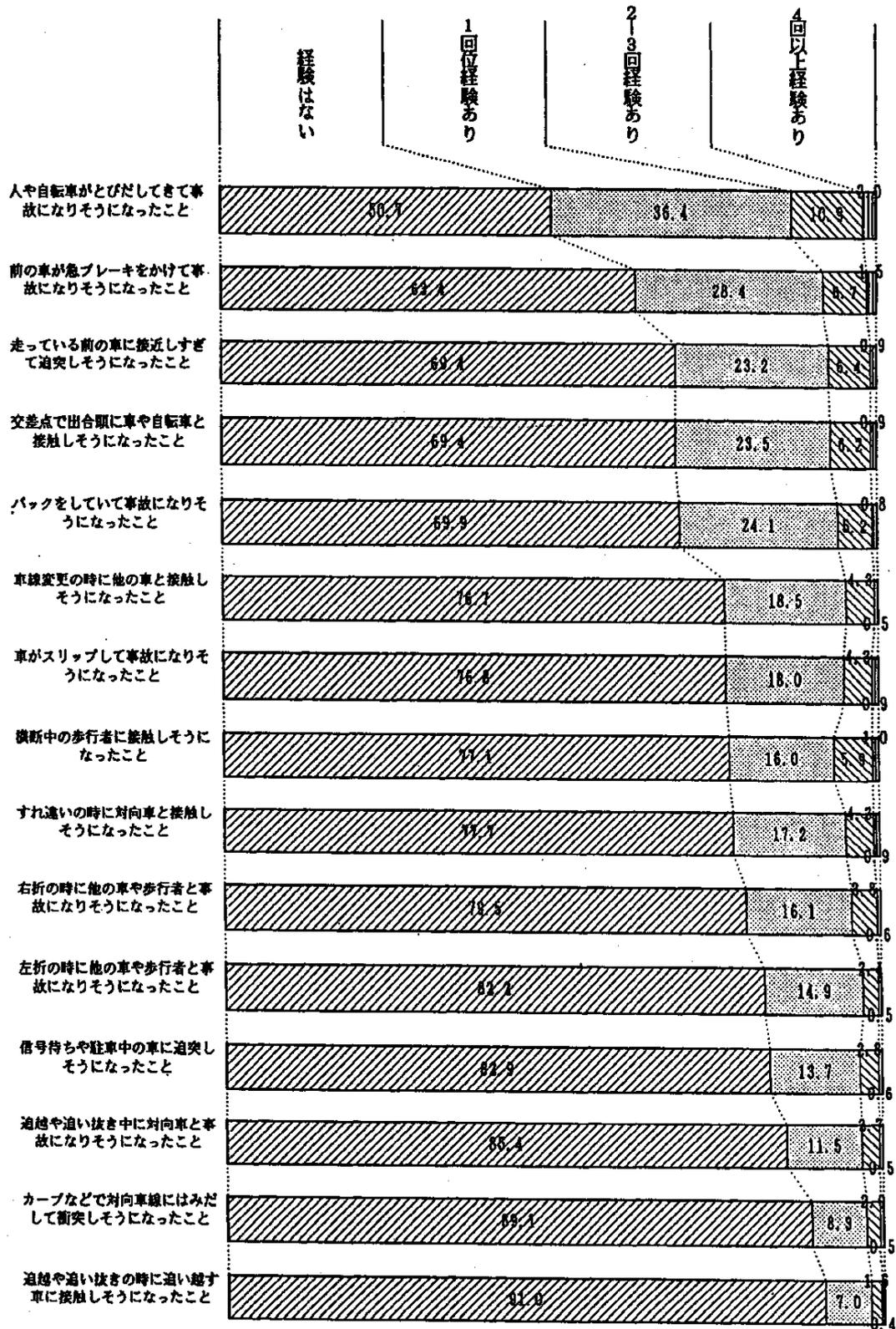


図3-6-1-1 ヒヤリ・ハット体験の有無

図 3-6-1-1 年齢別ヒヤリ・ハット体験者比率

ヒヤリ・ハット項目	ヒヤリ・ハット経験者比率 (%)				サンプル数 (人)			
	60~64歳	65~69歳	70歳以上	合計	60~64歳	65~69歳	70歳以上	合計
	ヒヤリ・ハット項目							
人や自転車ごとびだしてきて事故になりそうになったこと	48.9	51.6	46.2	49.3	748	891	546	2,185
前の車が急ブレーキをかけて事故になりそうになったこと	36.1	35.6	38.8	36.6	732	859	529	2,120
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	32.6	29.9	28.7	30.6	730	855	519	2,104
交差点で出合頭に車や自転車と接触しそうになったこと	33.2	30.2	27.6	30.6	728	849	515	2,092
バックをしていて事故になりそうになったこと	29.8	30.8	29.4	30.1	726	853	528	2,107
車線変更の時に他の車と接触しそうになったこと	25.3	22.7	21.6	23.3	719	858	522	2,099
車がスリップして事故になりそうになったこと	21.7	24.1	24.0	23.2	719	843	517	2,079
横断中の歩行者に接触しそうになったこと	23.4	21.7	24.1	22.9	727	854	518	2,099
すれ違いの時に対向車と接触しそうになったこと	22.9	22.4	21.5	22.3	720	850	516	2,086
右折の時に他の車や歩行者と事故になりそうになったこと	19.3	22.2	19.4	20.5	722	848	516	2,086
左折の時に他の車や歩行者と事故になりそうになったこと	18.8	18.4	15.6	17.8	725	850	519	2,094
信号待ちや駐車中の車に追突しそうになったこと	18.9	16.2	16.1	17.1	721	850	515	2,086
追越や追い抜き中に対向車と事故になりそうになったこと	14.2	15.2	14.2	14.6	727	847	513	2,087
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	11.3	10.2	11.5	10.9	717	844	515	2,076
追越や追い抜きの時に追い越し車に接触しそうになったこと	8.2	9.4	9.5	9.0	723	847	514	2,084
平均	24.3	24.0	23.2	23.9	726	853	520	2,099
いずれかのヒヤリ・ハット体験がある比率	79.6	79.4	75.9	78.6	683	792	468	1,943

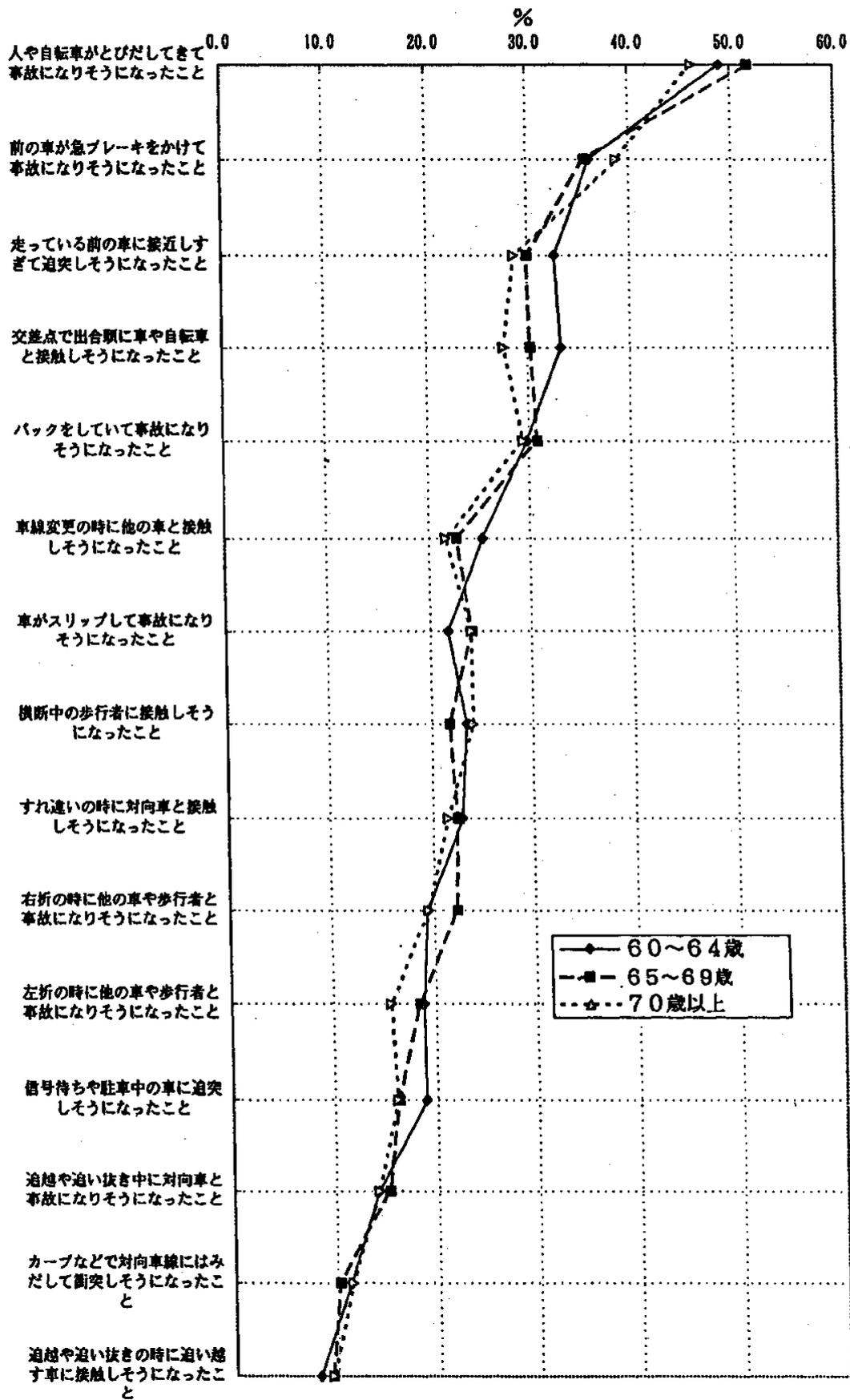


図3-6-1-2 年齢別ヒヤリ・ハット体験者比率

### 3-6-2 ヒヤリ・ハット体験の原因

ヒヤリ・ハット体験の原因について、「自分のミス」「相手のミス」「運が悪かった」「その他」に回答結果を集約して集計し、さらに「自分のミス」の内容を細分して集計した。これから、経験者比率の高い順に、1項目ごとの原因を集約と細分の2段階で見えていくことにする。

#### ① 人や自転車がとびだしてきて事故になりそうになったこと

このヒヤリ・ハット体験の原因を集約でみると「自分のミス」は全体で36.4%、60～64歳で32.7%、65～69歳で37.6%、70歳以上で40.0%と年齢階層順に高くなっている。「相手のミス」は、全体で59.5%、60～64歳で63.3%、65～69歳で59.2%、70歳以上で53.9%と年齢階層順に低くなっている。全体的に相手側に原因があるとする回答が6割を占めている。特に60～64歳では、自分側に原因があるとする回答が32.7%で、相手側に原因があるとする63.3%との差が30.6%もあり2倍近くになっている。しかし、70歳以上では自分側の原因との回答の40.0%と相手側の原因との回答の53.9%の差は13.9%と小さい。「運が悪かった」「その他」の回答はわずかしかない（図3-6-2-1）。

原因を細分でみると「自分のミス」の中では「わき見」（6.7%）、「その他自分の原因」（6.0%）、「いねむり、ぼんやり」（5.8%）、「スピードの出し過ぎ」（5.8%）が多くなっている。60～64歳では、「その他自分の原因」（7.1%）、「いねむり、ぼんやり」（6.6%）、「スピードの出し過ぎ」（5.6%）、「わき見」（4.1%）、「一時不停止」（4.1%）の順になっている。65～69歳では、「わき見」（7.8%）、「いねむり、ぼんやり」（6.3%）、「その他自分の原因」（5.9%）、「スピードの出し過ぎ」（5.9%）の順になっている。70歳以上では、「わき見」（8.7%）、「スピードの出し過ぎ」（6.1%）、「一時不停止」（6.1%）、「その他自分の原因」（4.3%）の順になっている（表3-6-2-1）。

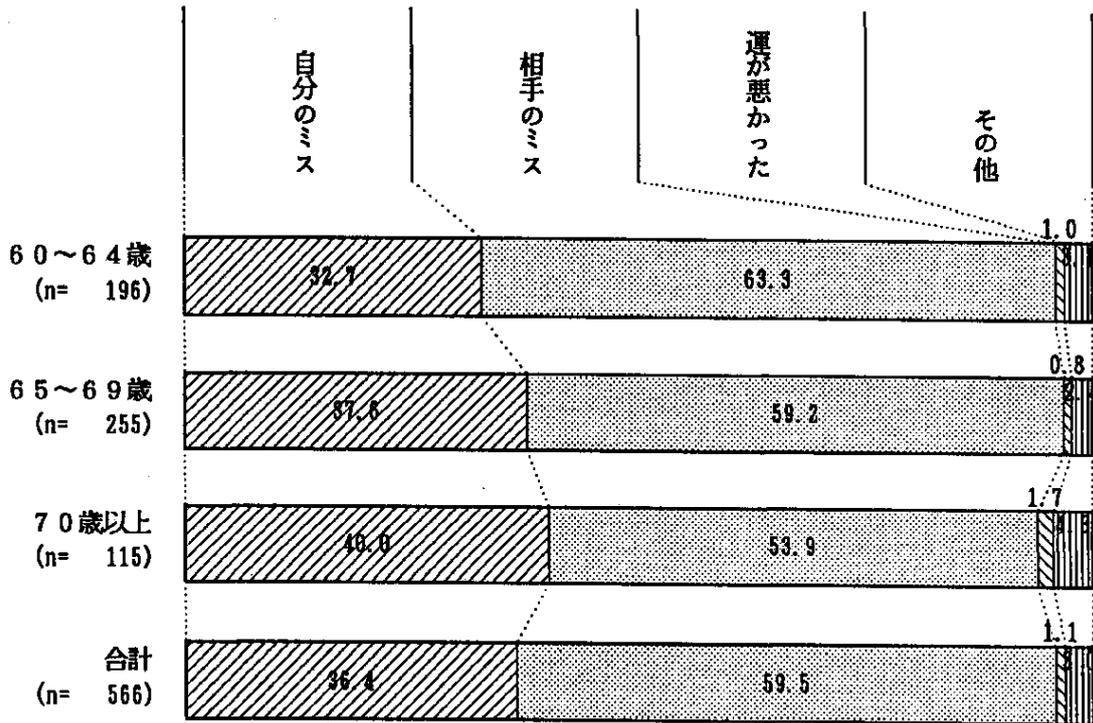


図3-6-2-1 年齢別ヒヤリ・ハットの原因（集約）（飛び出してきた人や自転車との事故）

表3-6-2-1 年齢別ヒヤリ・ハット体験の原因

(人や自転車がとびだしてきて事故になりそうになったこと)

(単位：%、人)

項目	自分の側の原因											相手側の原因	たまたま運たがだま悪けかった	その他	サンプル数
	わき見	いねむり	ハンドレールやキミのズ	スピードの過ぎ	一時不停止	追越禁止無視	車間距離の過ぎ	後方の確認ミス	他のや車速判断のミス	相手が思い通りに行かなくて	その他の原因				
60～64歳	4.1	6.6	1.5	5.6	4.1	0.0	1.0	0.0	1.0	1.5	7.1	63.3	1.0	3.1	196
65～69歳	7.8	6.3	1.6	5.9	2.4	0.0	1.2	0.8	0.8	5.1	5.9	59.2	0.8	2.4	255
70歳以上	8.7	3.5	3.5	6.1	6.1	0.0	1.7	0.9	0.9	4.3	4.3	53.9	1.7	4.3	115
合計	6.7	5.8	1.9	5.8	3.7	0.0	1.2	0.5	0.9	3.7	6.0	59.5	1.1	3.0	566

## ② 前の車が急ブレーキをかけて事故になりそうになったこと

このヒヤリ・ハット体験の原因を集約でみると「自分のミス」は全体で80.7%、60～64歳で78.1%、65～69歳で81.9%、70歳以上で82.5%と年齢階層順にわずかず高くなっている。「相手のミス」は、全体で17.6%、60～64歳で19.9%、65～69歳で16.4%、70歳以上で16.5%と60～64歳が高い。全体的に自分の側の原因とする回答が8割を占めている。年齢階層別では、60～64歳が自分側の原因との回答が78.1%、相手側の原因とする回答が19.9%で、65～69歳や70歳以上に較べると相手側の原因とする回答の比率が高くなっている。「運が悪かった」「その他」の回答はわずかしかない（図3-6-2-2）。

原因を細分でみると「車間距離のつめ過ぎ」（51.9%）が過半数を超え、「わき見」（9.2%）、「他の車との距離や速度の判断ミス」（6.5%）がやや多くなっている。60～64歳では、「車間距離のつめ過ぎ」（51.4%）、「わき見」（10.3%）、「他の車との距離や速度の判断ミス」（7.5%）の順になっている。65～69歳では、「車間距離のつめ過ぎ」（56.1%）、「わき見」（6.4%）、「他の車との距離や速度の判断ミス」（6.4%）の順になっている。70歳以上では、「車間距離のつめ過ぎ」（45.4%）、「わき見」（12.4%）、「いねむり、ぼんやり」（7.2%）の順になっている。（表3-6-2-2）。

表3-6-2-2 年齢別ヒヤリ・ハット体験の原因

（前の車が急ブレーキをかけて事故になりそうになったこと）

（単位：%、人）

項目	自分の側の原因											相手側の原因	たまたま運がだま願けかった	その他	サンプル数
	わき見	いねむり	ぼんやり	ハンズオフ	スピードオーバー	一時停止	追越禁止無視	車間距離のつめ過ぎ	後方の確認ミス	他の車との距離や速度の判断ミス	相手が突然ブレーキを踏んだ				
60～64歳	10.3	4.1	2.1	1.4	0.0	0.0	51.4	0.0	7.5	0.0	1.4	19.9	0.7	1.4	146
65～69歳	6.4	4.1	1.2	3.5	0.6	0.0	56.1	0.6	6.4	1.2	1.8	16.4	0.6	1.2	171
70歳以上	12.4	7.2	2.1	5.2	0.0	0.0	45.4	0.0	5.2	0.0	5.2	16.5	0.0	1.0	97
合計	9.2	4.8	1.7	3.1	0.2	0.0	51.9	0.2	6.5	0.5	2.4	17.6	0.5	1.2	414

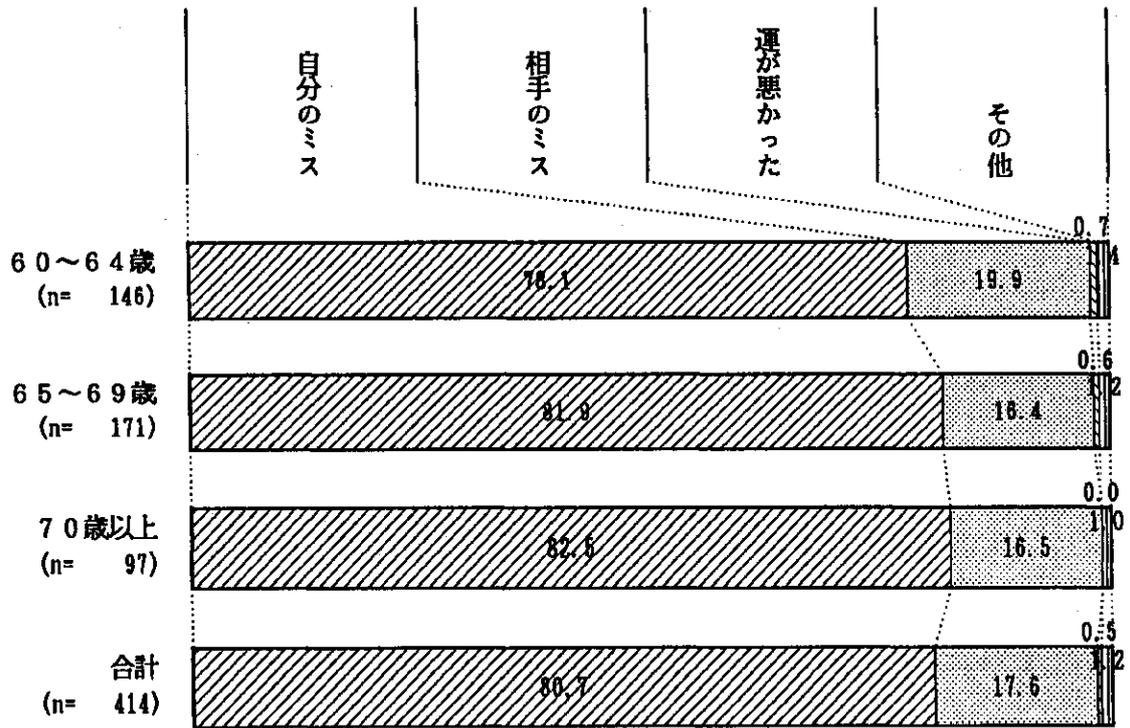


図3-6-2-2 年齢別ヒヤリ・ハットの原因（集約）（前車が急ブレーキをかけて事故）

### 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

このヒヤリ・ハット体験の原因を集約でみると「自分のミス」は全体で94.7%、60～64歳で95.4%、65～69歳で93.3%、70歳以上で96.2%と65～69歳がわずかに低い。「相手のミス」は、全体で4.5%、60～64歳で3.8%、65～69歳で5.4%、70歳以上で3.8%と65～69歳がわずかに高い。全体的に自分の側の原因との回答が95%前後と圧倒的多数を占めている。年齢階層別では、65～69歳が自分の側の原因との回答が93.3%、相手側の原因とする回答が5.4%で、60～64歳や70歳以上に較べると相手側の原因とする回答の比率がわずかに高い。「運が悪かった」「その他」の回答はわずかしかない(図3-6-2-3)。

原因を細分でみると「車間距離のつめ過ぎ」(45.1%)が多数を占め、「わき見」(22.3%)、「いねむり、ぼんやり」(10.9%)、「スピードの出し過ぎ」(6.7%)が多くなっている。60～64歳では、「車間距離のつめ過ぎ」(43.5%)、「わき見」(24.4%)、「いねむり、ぼんやり」(11.5%)、「スピードの出し過ぎ」(7.6%)の順になっている。65～69歳では、「車間距離のつめ過ぎ」(47.7%)、「わき見」(20.8%)、「いねむり、ぼんやり」(8.7%)、「スピードの出し過ぎ」(6.7%)の順になっている。70歳以上では、「車間距離のつめ過ぎ」(43.0%)、「わき見」(21.5%)、「いねむり、ぼんやり」(13.9%)、「他の車との距離や速度の判断ミス」(6.3%)の順になっている。(表3-6-2-3)。

表3-6-2-3 住年齢別ヒヤリ・ハット体験の原因

(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)

(単位：%、人)

項目	自分の側の原因											相手側の原因	たまたま運がだま悪かった	その他の	サンプル数
	わき見	いねむり、ぼんやり	ハンドレール作りのミス	スピードの出し過ぎ	一時不停止	追越禁止無視	車間距離のつめ過ぎ	後方の確認ミス	他の車速判断のミス	相手側のミス	その他				
60～64歳	24.4	11.5	1.5	7.6	0.0	0.0	43.5	0.0	3.1	0.8	3.1	3.8	0.0	0.8	131
65～69歳	20.8	8.7	1.3	6.7	0.0	0.7	47.7	0.0	5.4	0.0	2.0	5.4	1.3	0.0	149
70歳以上	21.5	13.9	2.5	5.1	0.0	1.3	43.0	0.0	6.3	0.0	2.5	3.8	0.0	0.0	79
合計	22.3	10.9	1.7	6.7	0.0	0.6	45.1	0.0	4.7	0.3	2.5	4.5	0.6	0.3	359

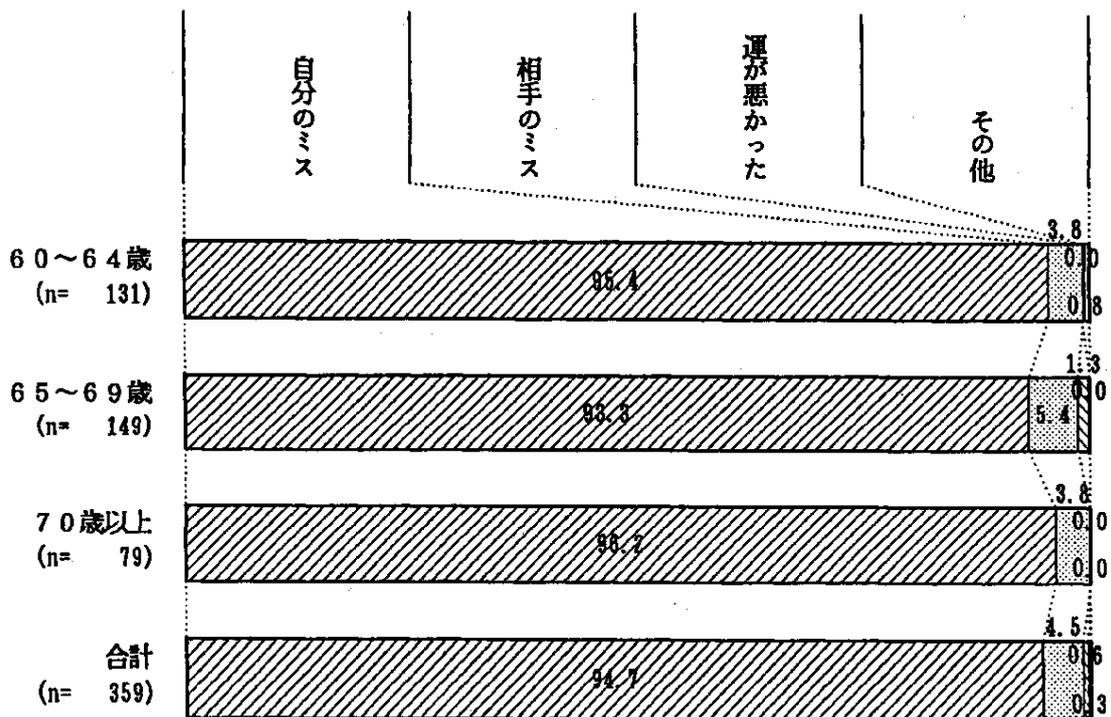


図3-6-2-3 年齢別ヒヤリ・ハットの原因（集約）（走行中の前車に追突）

#### ④ 交差点で出合頭に車や自転車と接触しそうになったこと

このヒヤリ・ハット体験の原因を集約でみると「自分のミス」は全体で60.6%、60～64歳で58.3%、65～69歳で61.5%、70歳以上で63.2%と年齢階層順に高くなっている。「相手のミス」は、全体で37.2%、60～64歳で38.1%、65～69歳で37.2%、70歳以上で35.3%と年齢階層順に低くなっている。全体的に自分の側の原因とする傾向が6割を占めている。70歳以上では、自分の側の原因が63.2%で相手側の原因との回答の35.3%との差が27.9%であるが、60～64歳ではそれぞれ58.3%と38.1%で差は20.2%と小さい。「運が悪かった」「その他」の回答はわずかしかない(図3-6-2-4)。

原因を細分でみると「自分のミス」の中では「一時不停止」(10.4%)、「わき見」(10.1%)、「相手が譲ってくれると思った」(9.9%)、「いねむり、ぼんやり」(7.9%)が多い。60～64歳では、「一時不停止」(11.5%)、「いねむり、ぼんやり」(9.4%)、「わき見」(8.6%)、「相手が譲ってくれると思った」(7.9%)の順になっている。65～69歳では、「相手が譲ってくれると思った」(12.2%)、「一時不停止」(9.5%)、「わき見」(9.5%)、「いねむり、ぼんやり」(8.8%)の順になっている。70歳以上では、「わき見」(14.7%)、「一時不停止」(10.3%)、「その他自分の原因」(10.3%)、「相手が譲ってくれると思った」(8.8%)の順になっている(表3-6-2-4)。

表3-6-2-4 年齢別ヒヤリ・ハット体験の原因

(交差点で出合頭に車や自転車と接触しそうになったこと)

(単位：%、人)

項目	自分の側の原因											相手側の原因	たまたま運がだま悪かった	その他	サンプル数
	わき見	いねむり	ぼんやり	ハンドル操作のミス	スピードオーバー	一時不停止	追越禁止無視	車間距離の過ぎ	後方の確認ミス	他の車速判断のミス	相手が譲るつもり				
60～64歳	8.6	9.4	2.2	2.2	11.5	0.0	3.6	0.7	6.5	7.9	5.8	38.1	0.0	3.6	139
65～69歳	9.5	8.8	4.7	2.0	9.5	0.0	2.7	1.4	6.8	12.2	4.1	37.2	0.0	1.4	148
70歳以上	14.7	2.9	4.4	4.4	10.3	0.0	1.5	0.0	5.9	8.8	10.3	35.3	0.0	1.5	68
合計	10.1	7.9	3.7	2.5	10.4	0.0	2.8	0.8	6.5	9.9	5.9	37.2	0.0	2.3	355

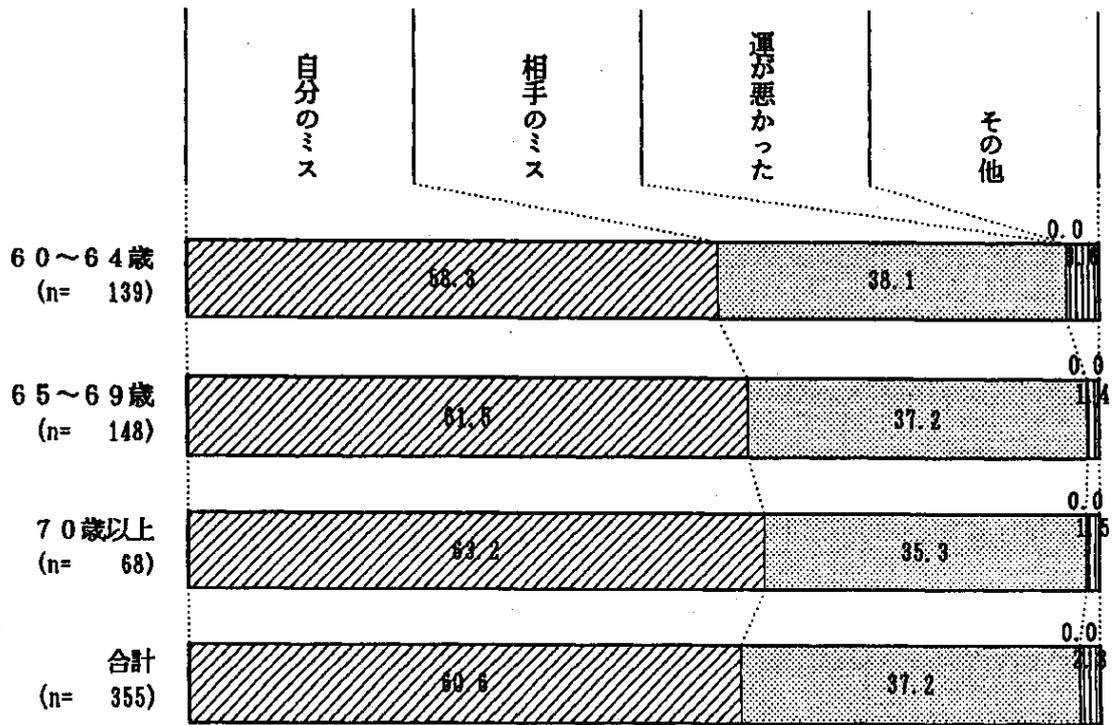


図3-6-2-4 年齢別ヒヤリ・ハットの原因 (集約) (交差点での出合頭)

⑤ バックをされていて事故になりそうになったこと

このヒヤリ・ハット体験の原因を集約でみると「自分のミス」は全体で96.7%、60～64歳で96.7%、65～69歳で96.8%、70歳以上で96.5%と年齢階層別の差がなく、すべての年齢層で96%以上を占めている。「相手のミス」は、全体で2.2%、60～64歳で2.5%、65～69歳で1.9%、70歳以上で2.3%とわずかである。全体的に自分の側の原因とする回答が97%弱と圧倒的多数を占めている。年齢階層別の差もみられない。「運が悪かった」「その他」の回答はわずかしかない(図3-6-2-5)。

原因を細分でみると「後方の確認ミス」(74.8%)が大多数を占め、「その他自分の原因」(7.4%)がやや多く、この二つ以外は4%未満の比率しかない。60～64歳では、「後方の確認ミス」(74.4%)、「その他自分の原因」(7.4%)の順になっている。65～69歳では、「後方の確認ミス」(75.3%)、「その他自分の原因」(7.6%)の順になっている。70歳以上では、「後方の確認ミス」(74.4%)、「その他自分の原因」(7.0%)の順になっている。ここでも年齢階層別の差はほとんどみられない(表3-6-2-5)。

表3-6-2-5 年齢別ヒヤリ・ハット体験の原因

(バックをされていて事故になりそうになったこと)

(単位：%、人)

項目	自分の側の原因											相手側の原因	たまたま運が悪かった	その他	サンプル数
	わき見	いねむり	ハンプルやキミの	スピードの	一時停止	追越禁止無視	車間距離の	後方の確認ミス	他の車速判断の	相手が誤った	その他の原因				
60～64歳	1.7	3.3	4.1	0.8	0.0	0.0	0.8	74.4	1.7	2.5	7.4	2.5	0.0	0.8	121
65～69歳	1.9	2.5	3.2	0.6	0.0	0.0	0.6	75.3	1.9	3.2	7.6	1.9	0.6	0.6	158
70歳以上	2.3	3.5	3.5	0.0	0.0	0.0	2.3	74.4	2.3	1.2	7.0	2.3	0.0	1.2	86
合計	1.9	3.0	3.6	0.5	0.0	0.0	1.1	74.8	1.9	2.5	7.4	2.2	0.3	0.8	365

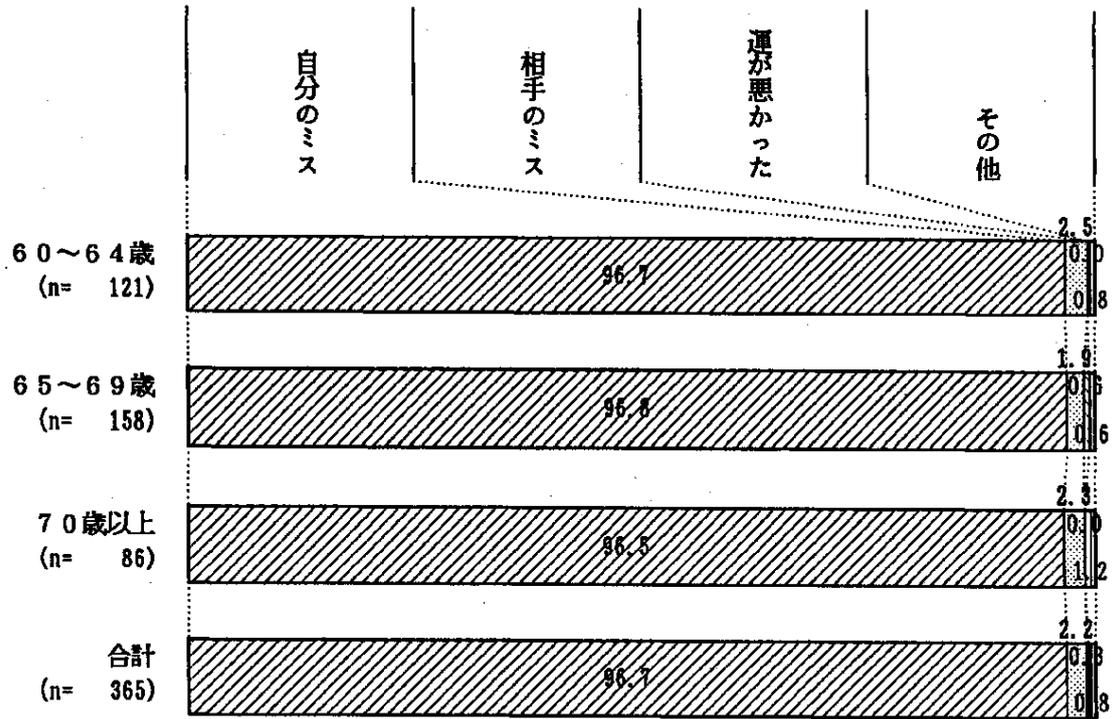


図3-6-2-5 年齢別ヒヤリ・ハットの原因 (集約) (バック時の事故)

## ⑥ 車線変更の時に他の車と接触しそうになったこと

このヒヤリ・ハット体験の原因を集約でみると「自分のミス」は全体で90.2%、60～64歳で91.0%、65～69歳で88.9%、70歳以上で91.2%と年齢階層別の差がなく、9割近くを占めている。「相手のミス」は、全体で8.8%、60～64歳で8.1%、65～69歳で9.4%、70歳以上で8.8%と1割にも満たない。全体的に自分の側の原因との回答が9割と圧倒的多数を占めている。年齢階層別の差もほとんどみられない。「運が悪かった」、「その他」の回答はわずかしかない(図3-6-2-6)。

原因を細分でみると「後方の確認ミス」(39.6%)が多数を占め、「他の車との距離や速度の判断ミス」(14.7%)、「相手が譲ってくれると思った」(9.1%)、「わき見」(6.3%)と続いている。60～64歳では、「後方の確認ミス」(45.9%)、「他の車との距離や速度の判断ミス」(14.4%)とやや多く、「相手が譲ってくれると思った」(9.0%)の順になっている。65～69歳では、「後方の確認ミス」(36.8%)、「他の車との距離や速度の判断ミス」(15.4%)とやや多く、「相手が譲ってくれると思った」(11.1%)、「わき見」(8.5%)の順になっている。70歳以上では、「後方の確認ミス」(33.3%)、「他の車との距離や速度の判断ミス」(14.0%)、「その他自分の原因」(10.5%)、「わき見」(10.5%)の順になっている(表3-6-2-6)。

表3-6-2-6 年齢別ヒヤリ・ハット体験の原因

(車線変更の時に他の車と接触しそうになったこと)

(単位:%、人)

項目	自分の側の原因											相手側の原因	たまたま運が悪かった	その他	サンプル数
	わき見	いねむり	ぼんやり	ハンドレールやキミのミス	スピード出し過ぎ	一時不停止	追越禁止無視	車間距離の過ぎ	後方の確認ミス	他の車との距離	相手が譲ってくれると思った				
60～64歳	1.8	2.7	4.5	2.7	0.9	0.0	3.6	45.9	14.4	9.0	5.4	8.1	0.0	0.9	111
65～69歳	8.5	2.6	6.8	2.6	0.0	0.9	2.6	36.8	15.4	11.1	1.7	9.4	0.0	1.7	117
70歳以上	10.5	5.3	5.3	1.8	0.0	0.0	5.3	33.3	14.0	5.3	10.5	8.8	0.0	0.0	57
合計	6.3	3.2	5.6	2.5	0.4	0.4	3.5	39.6	14.7	9.1	4.9	8.8	0.0	1.1	285

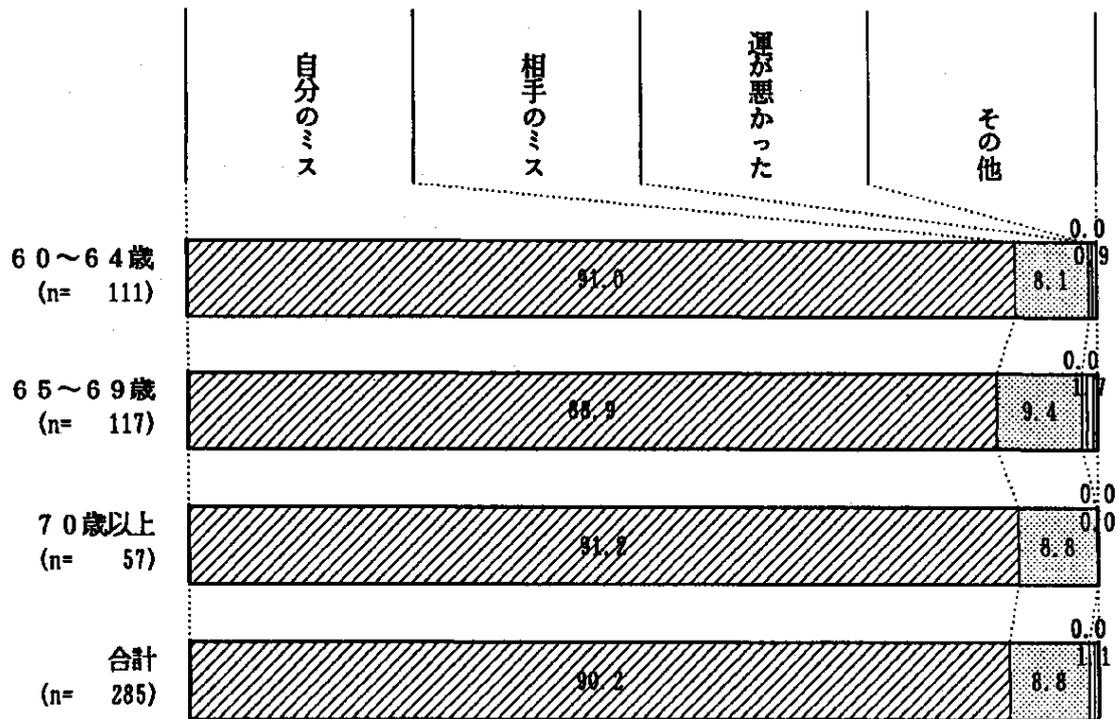


図3-6-2-6 年齢別ヒヤリ・ハットの原因（集約）（車線変更時の接触）

⑦ 車がスリップして事故になりそうになったこと

このヒヤリ・ハット体験の原因を集約で見ると「自分のミス」は全体で87.1%、60～64歳で86.5%、65～69歳で86.8%、70歳以上で88.3%と70歳以上がわずかに高くなっている。「相手のミス」は、全体で2.5%、60～64歳で4.1%、65～69歳で1.9%、70歳以上で1.7%と60～64歳がわずかに高い。全体的に自分の側の原因とする回答が9割近くを占めている。「運が悪かった」の回答はわずかしかないが、「その他」の回答は全体で9.2%、60～64歳で9.5%、65～69歳で9.4%、70歳以上で8.3%と1割近くある（図3-6-2-7）。

原因を細分で見ると「スピードの出し過ぎ」（36.3%）が多数を占め、「ハンドルやブレーキの操作ミス」（24.6%）、「その他自分の原因」（12.5%）、「その他」（9.2%）が多くなっている。60～64歳では、「スピードの出し過ぎ」（43.2%）、「ハンドルやブレーキの操作ミス」（20.3%）、「その他自分の原因」（16.2%）、「その他」（9.5%）の順になっている。65～69歳では、「スピードの出し過ぎ」（37.7%）、「ハンドルやブレーキの操作ミス」（24.5%）、「その他自分の原因」（10.4%）、「その他」（9.4%）の順になっている。70歳以上では、「ハンドルやブレーキの操作ミス」（30.0%）、「スピードの出し過ぎ」（25.0%）、「その他自分の原因」（11.7%）、「その他」（8.3%）の順になっている（表3-6-2-7）。

表3-6-2-7 年齢別ヒヤリ・ハット体験の原因

(車がスリップして事故になりそうになったこと)

(単位：%、人)

項目	自分の側の原因											相手側の原因	たまたま運がだま悪かった	その他	サンプル数
	わき見	いねむり	ぼんやり	ハンドルの操作ミス	スピードの出し過ぎ	一時停止	追越禁止無視	車間距離の過ぎ	後方の確認ミス	他の車速判断のミス	相手側の思い違い				
60～64歳	0.0	0.0	20.3	43.2	0.0	0.0	4.1	0.0	2.7	0.0	16.2	4.1	0.0	9.5	74
65～69歳	1.9	2.8	24.5	37.7	0.0	0.0	5.7	0.0	2.8	0.9	10.4	1.9	1.9	9.4	106
70歳以上	3.3	3.3	30.0	25.0	0.0	0.0	5.0	0.0	6.7	3.3	11.7	1.7	1.7	8.3	60
合計	1.7	2.1	24.6	36.3	0.0	0.0	5.0	0.0	3.8	1.3	12.5	2.5	1.3	9.2	240

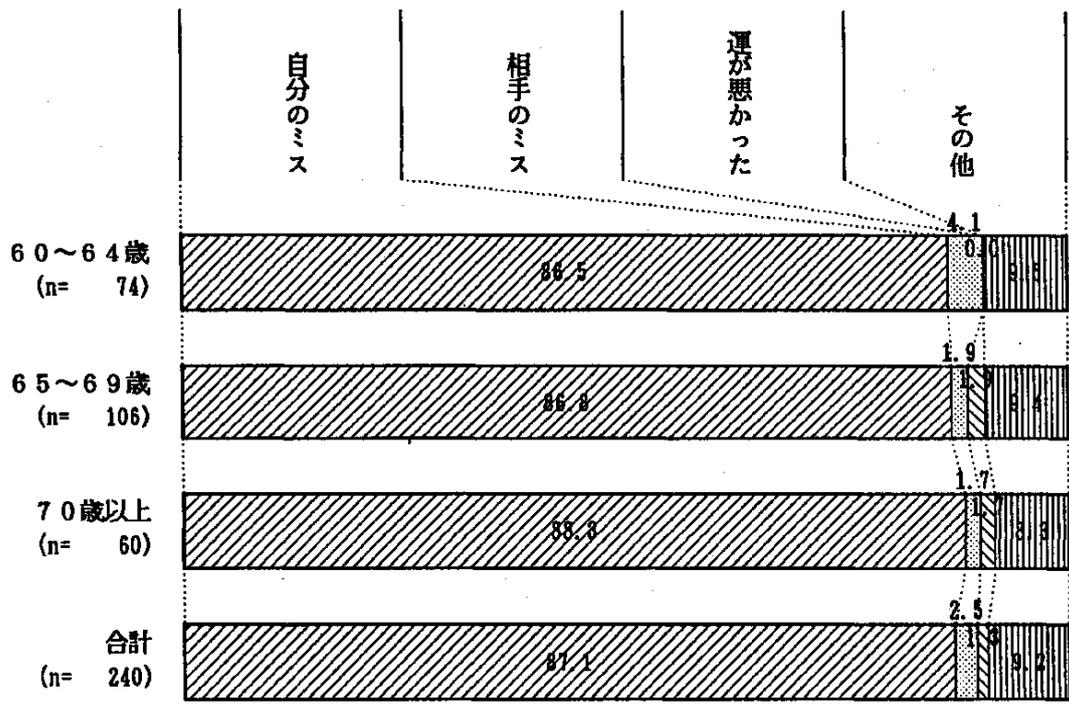


図3-6-2-7 年齢別ヒヤリ・ハットの原因 (集約) (スリップ事故)

### ⑧ 横断中の歩行者に接触しそうになったこと

このヒヤリ・ハット体験の原因を集約でみると「自分のミス」は全体で75.0%、60～64歳で69.9%、65～69歳で76.9%、70歳以上で80.0%と年齢階層順に高くなっている。「相手のミス」は、全体で24.2%、60～64歳で28.0%、65～69歳で23.1%、70歳以上で20.0%と年齢階層順に低くなっている。全体的に自分の側の原因とする回答が7～8割を占めており、60～64歳では、自分の側の原因の69.9%と相手の側の原因の28.0%との差が41.9%であるが、70歳以上では自分側の原因の80.0%と相手側の原因の20.0%の差は60.0%と大きい。「運が悪かった」「その他」の回答はわずかしかない（図3-6-2-8）。

原因を細分でみると「わき見」（34.1%）、「いねむり、ぼんやり」（13.5%）、「相手が譲ってくれると思った」（6.7%）、「一時不停止」（6.0%）、「その他自分の原因」（6.0%）が多くなっている。60～64歳では、「わき見」（33.3%）、「いねむり、ぼんやり」（10.8%）、「一時不停止」（7.5%）、「相手が譲ってくれると母った」（5.4%）の順になっている。65～69歳では、「わき見」（30.8%）、「いねむり、ぼんやり」（14.4%）、「相手が譲ってくれると思った」（10.6%）、「その他自分の原因」（5.8%）の順になっている。70歳以上では、「わき見」（41.8%）、「いねむり、ぼんやり」（16.4%）、「その他自分の原因」（9.1%）、「一時不停止」（5.5%）の順になっている（表3-6-2-8）。

表3-6-2-8 年齢別ヒヤリ・ハット体験の原因

（横断中の歩行者に接触しそうになったこと）

（単位：%、人）

項目	自分の側の原因											相手側の原因	たまたま運がだま悪けかった	その他	サンプル数
	わき見	いねむり	ぼんやり	ハンブドル作りのミス	スピート過ぎ	一時不停止	追越禁止無視	車間距離の過ぎ	後方の確認ミス	他の車速判断のミス	相手側が思った				
60～64歳	33.3	10.8	3.2	0.0	7.5	0.0	2.2	2.2	1.1	5.4	4.3	28.0	1.1	1.1	93
65～69歳	30.8	14.4	4.8	3.8	4.8	0.0	0.0	1.0	1.0	10.6	5.8	23.1	0.0	0.0	104
70歳以上	41.8	16.4	0.0	0.0	5.5	0.0	1.8	1.8	1.8	1.8	9.1	20.0	0.0	0.0	55
合計	34.1	13.5	3.2	1.6	6.0	0.0	1.2	1.6	1.2	6.7	6.0	24.2	0.4	0.4	252

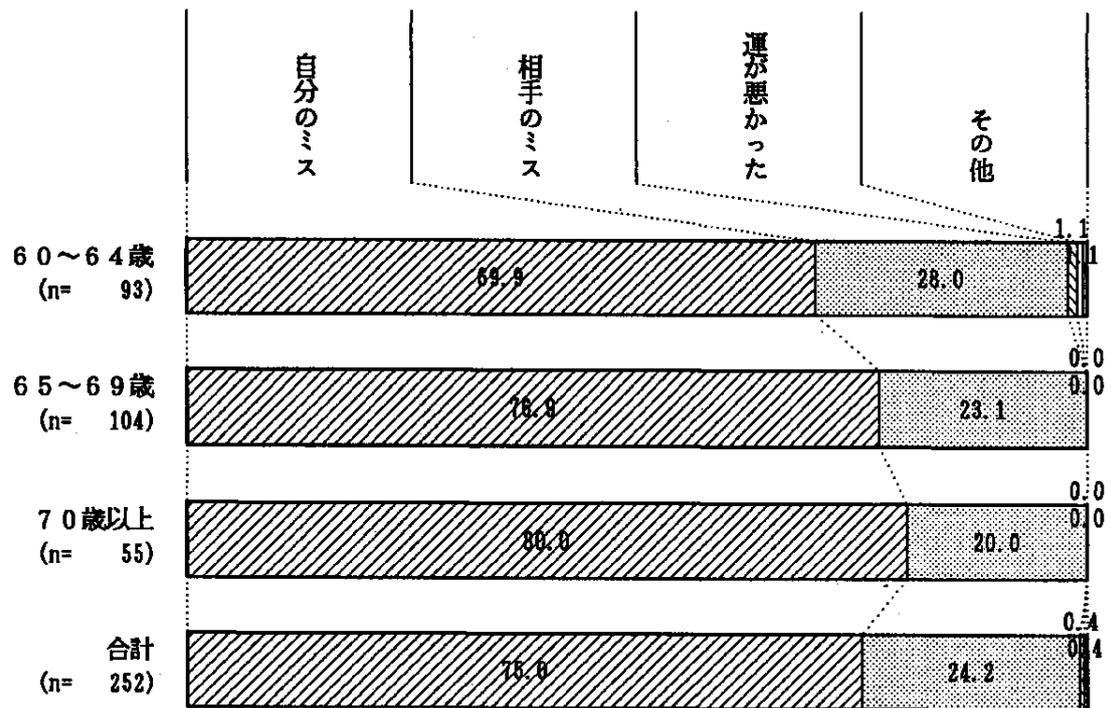


図3-6-2-8 年齢別ヒヤリ・ハットの原因（集約）（横断中歩行者との接触）

⑨ すれ違いの時に対向車と接触しそうになったこと

このヒヤリ・ハット体験の原因を集約でみると「自分のミス」は全体で68.6%、60～64歳で64.8%、65～69歳で68.5%、70歳以上で74.6%と年齢階層順に高くなっている。「相手のミス」は、全体で28.7%、60～64歳で35.2%、65～69歳で27.0%、70歳以上で22.0%と年齢階層順に低くなっている。全体的に自分の側の原因との回答が7割前後の多数を占めているが、60～64歳では自分側の原因が64.8%で相手側の原因が35.2%とおおよそ2:1であるのに、70歳以上では自分側の原因が74.6%、相手側の原因が22.0%とおおよそ3:1と自分側の原因が高くなっている。「運が悪かった」の回答は0%であるが、「その他」の回答は全体で2.7%、65～69歳で4.5%、70歳以上で3.4%ある（図3-6-2-9）。

原因を細分でみると「相手が譲ってくれると思った」（16.7%）、「他の車との距離や速度の判断ミス」（14.3%）、「いねむり、ぼんやり」（8.9%）、「わき見」（8.5%）、「ハンドルやブレーキの操作ミス」（7.8%）が多い。60～64歳では「他の車との距離や速度の判断ミス」（14.8%）、「相手が譲ってくれると思った」（13.6%）、「ハンドルやブレーキの操作ミス」（9.1%）、「いねむり、ぼんやり」（8.0%）の順になっている。65～69歳では、「相手が譲ってくれると思った」（18.0%）、「他の車との距離や速度の判断ミス」（17.1%）、「スピードの出し過ぎ」（9.0%）、「いねむり、ぼんやり」（8.1%）、「わき見」（8.1%）の順になっている。70歳以上では、「相手が譲ってくれると思った」（18.6%）、「いねむり、ぼんやり」（11.9%）、「わき見」（11.9%）、「他の車との距離や速度の判断ミス」（8.5%）の順になっている（表3-6-2-9）。

表3-6-2-9 年齢別ヒヤリ・ハット体験の原因

（すれ違いの時に対向車と接触しそうになったこと）

（単位：%、人）

項目	自分の側の原因										相手側の原因	たまたま運がだま悪かった	その他	サンプル数	
	わき見	いねむり	ぼんやり	ハンドルやブレーキの操作ミス	スピードの出し過ぎ	一時不停止	追越禁止無視	車間距離の詰め過ぎ	後方の確認ミス	他の車との距離					相手側の原因
60～64歳	6.8	8.0	9.1	1.1	0.0	1.1	1.1	2.3	14.8	13.6	6.8	35.2	0.0	0.0	88
65～69歳	8.1	8.1	6.3	9.0	0.0	0.0	0.0	0.0	17.1	18.0	1.8	27.0	0.0	4.5	111
70歳以上	11.9	11.9	8.5	5.1	0.0	0.0	1.7	0.0	8.5	18.6	8.5	22.0	0.0	3.4	59
合計	8.5	8.9	7.8	5.4	0.0	0.4	0.8	0.8	14.3	16.7	5.0	28.7	0.0	2.7	258

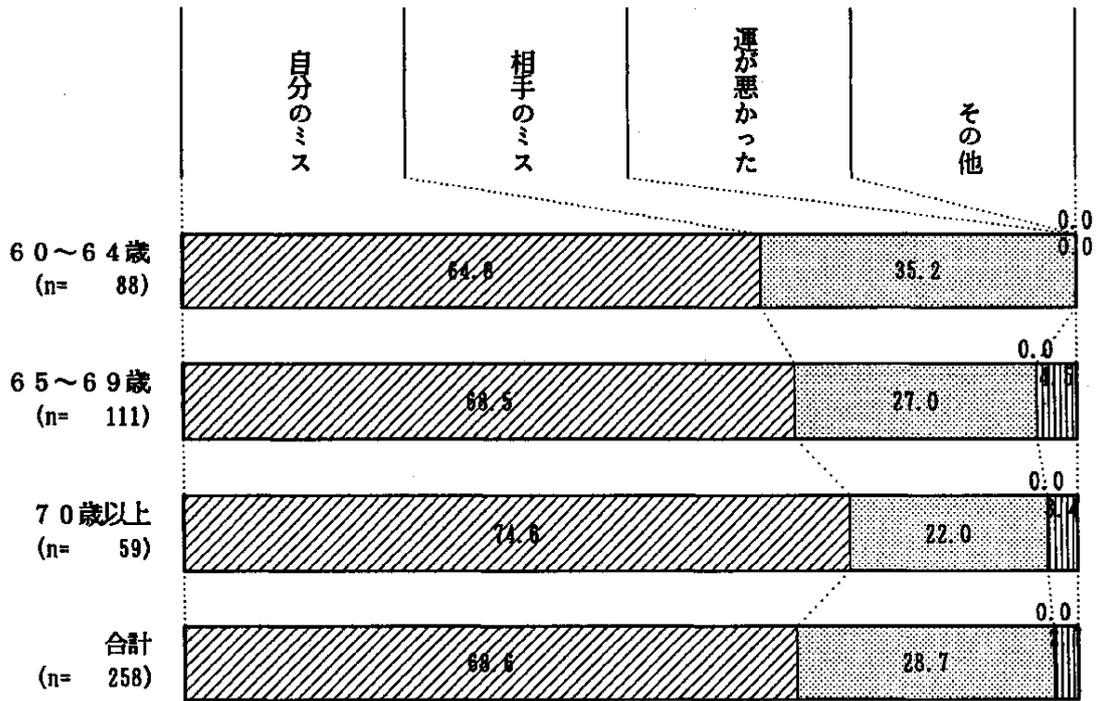


図3-6-2-9 年齢別ヒヤリ・ハットの原因（集約）（すれ違い時の対向車との接触）

⑩ 右折の時に他の車や歩行者と事故になりそうになったこと

このヒヤリ・ハット体験の原因を集約でみると「自分のミス」は全体で81.3%、60～64歳で80.0%、65～69歳で76.6%、70歳以上で94.0%と70歳以上がとりわけ高い。「相手のミス」は、全体で17.0%、60～64歳で16.3%、65～69歳で22.5%、70歳以上で6.0%と70歳以上が低い。全体的に自分の側の原因との回答が8割前後の多数を占めているが、65～69歳では自分の側が76.6%と相手側が22.5%でおおよそ3:1であるのに、70歳以上では自分の側が94.0%と相手側の原因が6.0%とおおよそ16:1で自分側の原因がきわめて高い。「運が悪かった」と「その他」の回答はわずかである(図3-6-2-10)。

原因を細分でみると「他の車との距離や速度の判断ミス」(21.2%)、「相手が譲ってくれると思った」(14.5%)、「わき見」(11.6%)、「いねむり、ぼんやり」(10.8%)、「その他自分の原因」(9.1%)が多い。60～64歳では「他の車との距離や速度の判断ミス」(25.0%)、「いねむり、ぼんやり」(13.8%)、「その他自分の原因」(12.5%)、「相手が譲ってくれると思った」(11.3%)、「わき見」(10.0%)の順になっている。65～69歳では、「相手が譲ってくれると思った」(17.1%)、「他の車との距離や速度の判断ミス」(14.4%)、「わき見」(13.5%)、「いねむり、ぼんやり」(8.1%)、「その他自分の原因」(7.2%)の順になっている。70歳以上では、「他の車との距離や速度の判断ミス」(30.0%)、「相手が譲ってくれると思った」(14.0%)、「いねむり、ぼんやり」(12.0%)、「わき見」(10.0%)、「ハンドルやブレーキの操作ミス」(10.0%)の順になっている(表3-6-2-10)。

表3-6-2-10 年齢別ヒヤリ・ハット体験の原因

(右折の時に他の車や歩行者と事故になりそうになったこと)

(単位: %、人)

項目	自分の側の原因											相手側の原因	たまたま運がだま悪かった	その他	サンプル数
	わき見	いねむり	ぼんやり	ハンドル操作ミス	スピードオーバー	一時不停止	追越禁止無視	車間距離の過ぎ	後方の確認ミス	他の車と判断とのミス	相手が譲ると思った				
60～64歳	10.0	13.8	3.8	0.0	2.5	0.0	0.0	1.3	25.0	11.3	12.5	16.3	1.3	2.5	80
65～69歳	13.5	8.1	2.7	0.9	6.3	0.0	1.8	4.5	14.4	17.1	7.2	22.5	0.0	0.9	111
70歳以上	10.0	12.0	10.0	0.0	2.0	0.0	2.0	6.0	30.0	14.0	6.0	6.0	0.0	0.0	50
合計	11.6	10.8	4.6	0.4	4.1	0.0	1.2	3.7	21.2	14.5	9.1	17.0	0.4	1.2	241

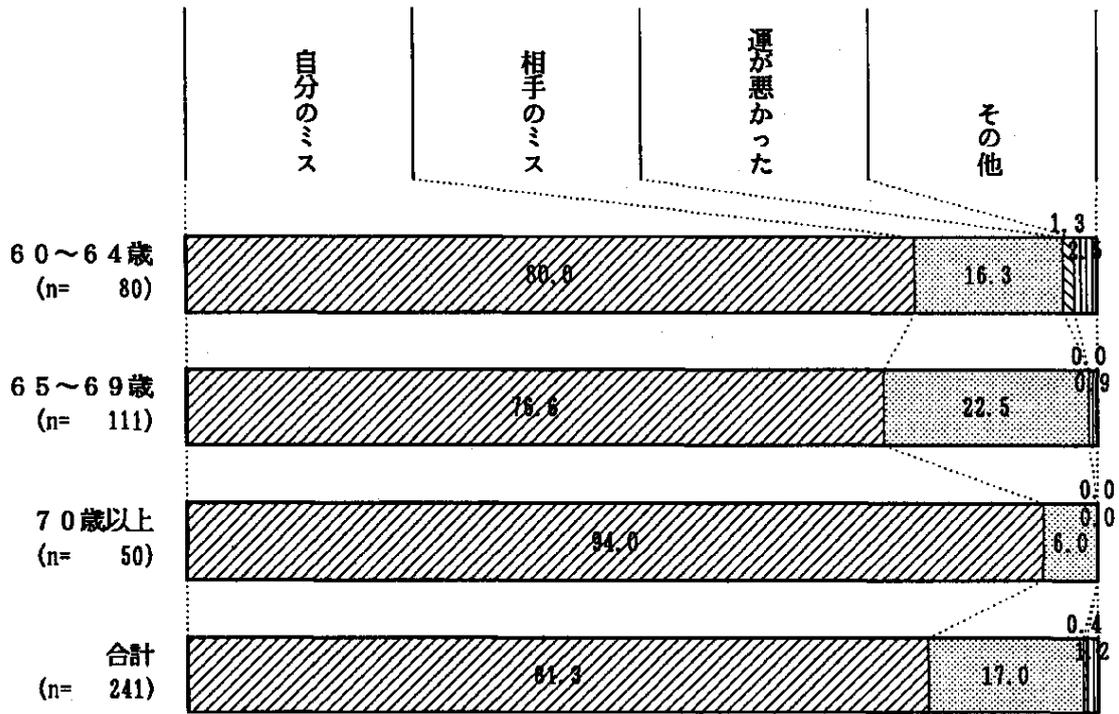


図3-6-2-10 年齢別ヒヤリ・ハットの原因（集約）（右折時の事故）

### ⑪ 左折の時に他の車や歩行者と事故になりそうになったこと

このヒヤリ・ハット体験の原因を集約でみると「自分のミス」は全体で81.1%、60～64歳で76.4%、65～69歳で82.1%、70歳以上で87.2%と年齢階層順に高くなっている。「相手のミス」は、全体で16.5%、60～64歳で19.4%、65～69歳で15.8%、70歳以上で12.8%と年齢階層順に低くなっている。全体的に自分の側の原因との回答が8割前後の多数を占めているが、60～64歳では自分の側が76.4%と相手側が19.4%でおよそ4:1であるのに、70歳以上では自分の側が87.2%と相手の側が12.8%とおよそ7:1と自分側の原因の比率が高くなっている。「運が悪かった」と「その他」の回答はわずかである（図3-6-2-11）。

原因を細分でみると「後方の確認ミス」（14.1%）、「相手が譲ってくれると思った」（13.6%）、「わき見」（11.7%）、「いねむり、ぼんやり」（11.2%）、「その他自分の原因」（8.7%）が多い。60～64歳では「後方の確認ミス」（16.7%）、「相手が譲ってくれると思った」（15.3%）、「わき見」（15.3%）、「一時不停止」（8.3%）、「その他自分の原因」（8.3%）の順になっている。65～69歳では、「いねむり、ぼんやり」（13.7%）、「相手が譲ってくれると思った」（12.6%）、「後方の確認ミス」（10.5%）、「わき見」（10.5%）、「その他自分の原因」（10.5%）の順になっている。70歳以上では、「後方の確認ミス」（17.9%）、「いねむり、ぼんやり」（17.9%）、「他の車との距離や速度の判断ミス」（12.8%）、「相手が譲ってくれると思った」（12.8%）、「わき見」（7.7%）の順になっている（図3-6-2-11）。

表3-6-2-11 年齢別ヒヤリ・ハット体験の原因

（左折の時に他の車や歩行者とじこになりそうになったこと）

（単位：%、人）

項目	自分の側の原因											相手側の原因	たまたま運がだま悪かった	その他	サンプル数
	わき見	いねむり	ぼんやり	ハンドレール作りのミス	スピードオーバー	一時不停止	追越禁止無視	車間距離の過ぎ	後方の確認ミス	他の車と判断ミスの距離	相手側の判断ミス				
60～64歳	15.3	4.2	0.0	1.4	8.3	0.0	1.4	16.7	5.6	15.3	8.3	19.4	0.0	4.2	72
65～69歳	10.5	13.7	7.4	1.1	5.3	1.1	4.2	10.5	5.3	12.6	10.5	15.8	0.0	2.1	95
70歳以上	7.7	17.9	2.6	0.0	5.1	0.0	5.1	17.9	12.8	12.8	5.1	12.8	0.0	0.0	39
合計	11.7	11.2	3.9	1.0	6.3	0.5	3.4	14.1	6.8	13.6	8.7	16.5	0.0	2.4	206

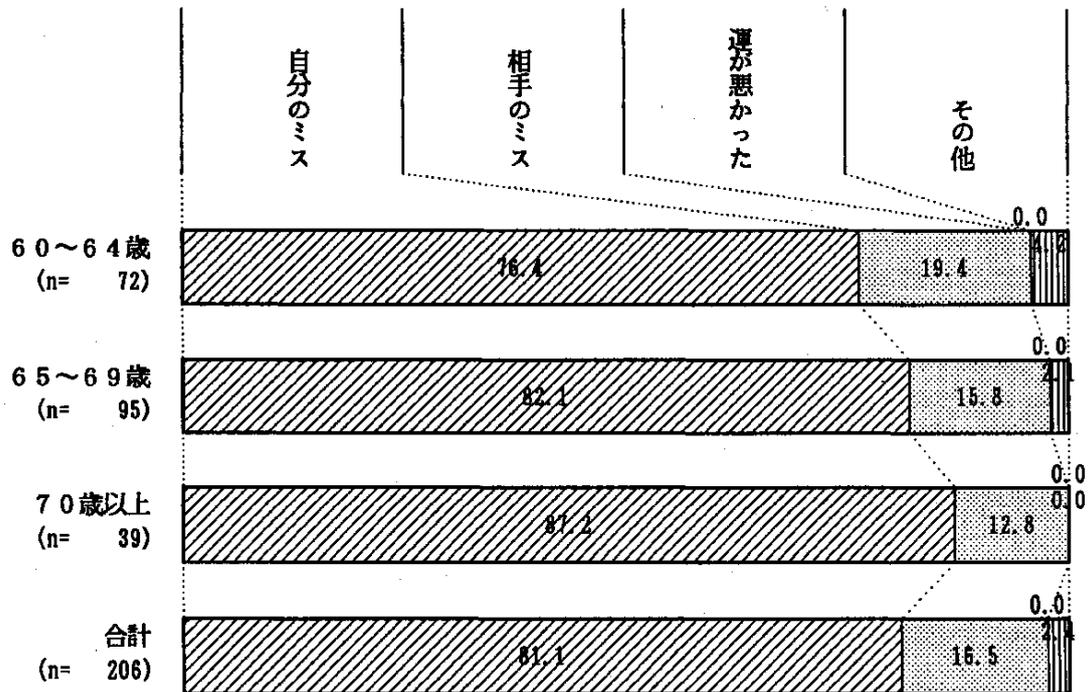


図3-6-2-11 年齢別ヒヤリ・ハットの原因（集約）（左折時の事故）

## ⑫ 信号待ちや駐車中の車に追突しそうになったこと

このヒヤリ・ハット体験の原因を集約でみると「自分のミス」は全体で96.4%、60～64歳で98.7%、65～69歳で93.8%、70歳以上で97.5%と65～69歳がやや低くなっている。「相手のミス」は、全体で3.6%、60～64歳で1.3%、65～69歳で6.2%、70歳以上で2.5%と65～69歳がやや高い。全体的に自分の側の原因との回答が9割を越えており、圧倒的多数である。「運が悪かった」「その他」の回答は0%である（図3-6-2-12）。

原因を細分で見ると「わき見」（32.0%）、「いねむり、ぼんやり」（24.9%）、「車間距離の詰め過ぎ」（21.8%）の3種で大部分を占めている。60～64歳では「わき見」（32.9%）、「いねむり、ぼんやり」（28.9%）、「車間距離の詰め過ぎ」（19.7%）の順になっている。65～69歳では、「わき見」（29.6%）、「車間距離の詰め過ぎ」（23.5%）、「いねむり、ぼんやり」（21.0%）の順になっている。70歳以上では、「わき見」（35.0%）、「いねむり、ぼんやり」（25.0%）、「車間距離の詰め過ぎ」（22.5%）の順になっている（図3-6-2-12）。

表3-6-2-12 年齢別ヒヤリ・ハット体験の原因

(信号待ちや駐車中の車に追突しそうになったこと)

(単位：%、人)

項目	自分の側の原因											相手側の原因	たまたま運がだま感けかった	その他	サンプル数
	わき見	いねむり、ぼんやり	ハンドル操作ミス	スピードの出し過ぎ	一時不停止	追越禁止無視	車間距離の詰め過ぎ	後方の確認ミス	他の車速判断のミス	相手が突然	その他の原因				
60～64歳	32.9	28.9	2.6	3.9	1.3	0.0	19.7	0.0	2.6	0.0	6.6	1.3	0.0	0.0	76
65～69歳	29.6	21.0	4.9	6.2	1.2	0.0	23.5	0.0	6.2	0.0	1.2	6.2	0.0	0.0	81
70歳以上	35.0	25.0	2.5	0.0	0.0	0.0	22.5	0.0	2.5	2.5	7.5	2.5	0.0	0.0	40
合計	32.0	24.9	3.6	4.1	1.0	0.0	21.8	0.0	4.1	0.5	4.6	3.6	0.0	0.0	197

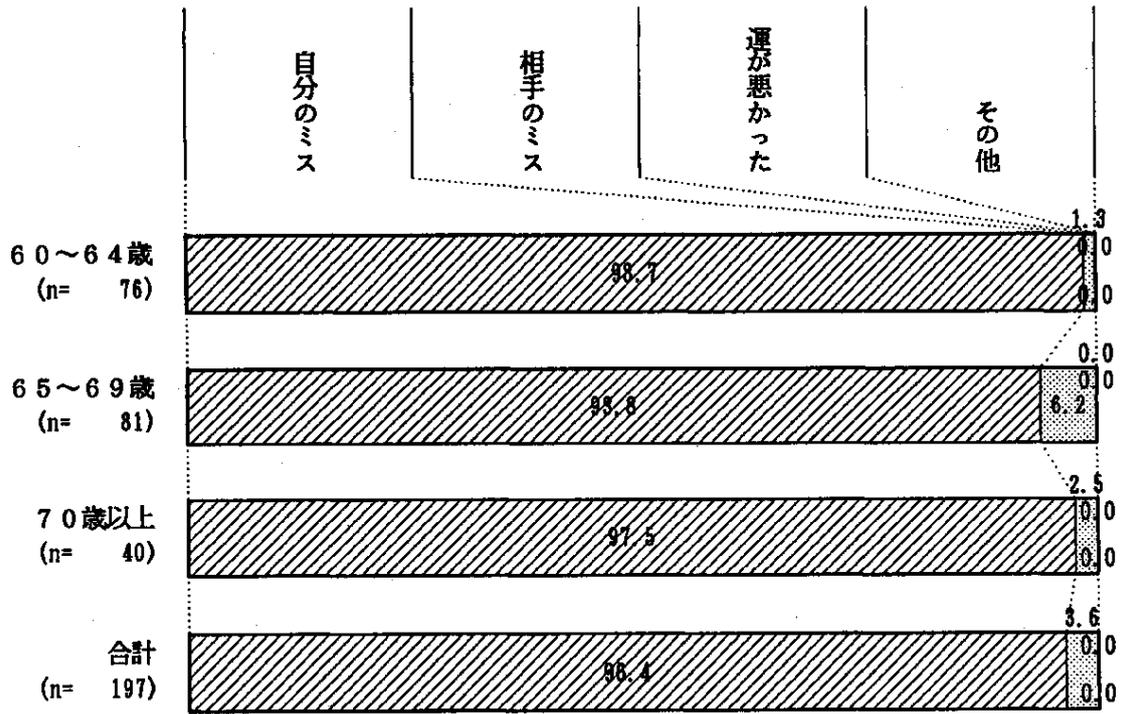


図3-6-2-12 年齢別ヒヤリ・ハットの原因（集約）（停車中の車に追突）

⑬ 追越や追い抜き中に対向車と事故になりそうになったこと

このヒヤリ・ハット体験の原因を集約でみると「自分のミス」は全体で87.1%、60～64歳で90.0%、65～69歳で88.9%、70歳以上で78.8%と70歳以上が低い。「相手のミス」は、全体で11.6%、60～64歳で10.0%、65～69歳で11.1%、70歳以上で15.2%と70歳以上がやや高い。60～64歳と65～69歳では、自分の側の原因との回答が9割の圧倒的多数を占めているが、70歳以上では自分の側の原因との回答が8割弱になっている。「運が悪かった」と「その他」の回答は70歳以上だけに3.0%ずつある(図3-6-2-13)。

原因を細分でみると「他の車との距離や速度の判断ミス」(20.6%)、「スピードの出し過ぎ」(13.5%)、「わき見」(12.9%)、「いねむり、ぼんやり」(8.4%)、「ハンドルやブレーキ操作のミス」(8.4%)が多い。60～64歳では「他の車との距離や速度の判断ミス」(26.0%)、「スピードの出し過ぎ」(12.0%)、「ハンドルやブレーキ操作のミス」(12.0%)、「いねむり、ぼんやり」(10.0%)、「わき見」(8.0%)の順になっている。65～69歳では、「他の車との距離や速度の判断ミス」(19.4%)、「スピードの出し過ぎ」(19.4%)、「わき見」(13.9%)、「いねむり、ぼんやり」(9.7%)の順になっている。70歳以上では、「わき見」(18.2%)、「他の車との距離や速度の判断ミス」(15.2%)、「その他自分の原因」(12.1%)、「ハンドルやブレーキ操作のミス」(9.1%)の順になっている(図3-6-2-13)。

表3-6-2-13 年齢別ヒヤリ・ハット体験の原因

(追越や追い抜き中に対向車と事故になりそうになったこと)

(単位：%、人)

項目	自分の側の原因											相手側の原因	たまたま運が悪かった	その他	サンプル数
	わき見	いねむり、ぼんやり	ハンドルやブレーキ操作のミス	スピードの出し過ぎ	一時不停止	追越禁止無視	車間距離の過ぎ	後方の確認ミス	他の車との距離	相手側の判断ミス	その他				
60～64歳	8.0	10.0	12.0	12.0	2.0	4.0	4.0	2.0	26.0	8.0	2.0	10.0	0.0	0.0	50
65～69歳	13.9	9.7	5.6	19.4	0.0	2.8	2.8	2.8	19.4	8.3	4.2	11.1	0.0	0.0	72
70歳以上	18.2	3.0	9.1	3.0	0.0	3.0	6.1	6.1	15.2	3.0	12.1	15.2	3.0	3.0	33
合計	12.9	8.4	8.4	13.5	0.6	3.2	3.9	3.2	20.6	7.1	5.2	11.6	0.6	0.6	155

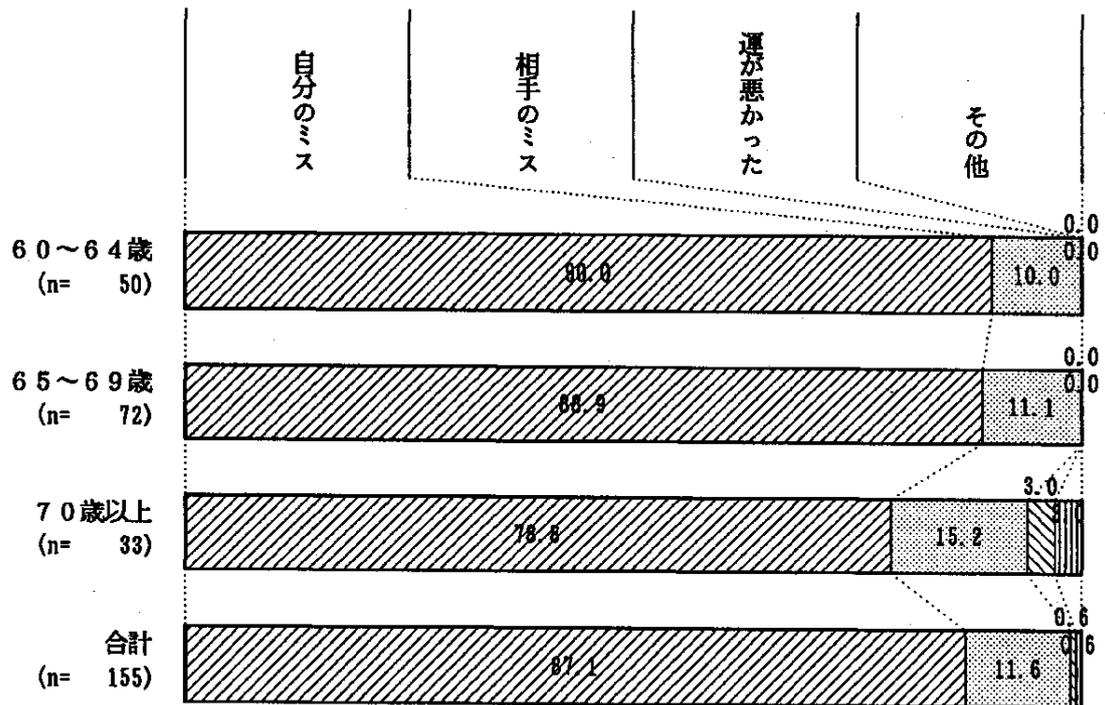


図3-6-2-13 年齢別ヒヤリ・ハットの原因 (集約) (追い越し中に対向車と事故)

⑭ 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

このヒヤリ・ハット体験の原因を集約でみると「自分のミス」は全体で85.3%、60～64歳で82.9%、65～69歳で83.3%、70歳以上で92.6%と70歳以上が高い。「相手のミス」は、全体で13.8%、60～64歳で17.1%、65～69歳で14.6%、70歳以上で7.4%と70歳以上が低い。60～64歳と65～69歳では、自分の側の原因との回答が8割強を占めているが、70歳以上では自分の側が9割強と特に多数になっている。「運が悪かった」と「その他」の回答はわずかである（図3-6-2-14）。

原因を細分でみると「スピードの出し過ぎ」（38.8%）、「ハンドルやブレーキ操作のミス」（14.7%）、「他の車との距離や速度の判断ミス」（6.9%）、「わき見」（6.0%）、「いねむり、ぼんやり」（6.0%）が多い。60～64歳では「スピードの出し過ぎ」（41.5%）、「ハンドルやブレーキ操作のミス」（12.2%）、「他の車との距離や速度の判断ミス」（9.8%）、「わき見」（4.9%）、「いねむり、ぼんやり」（4.9%）の順になっている。65～69歳では「スピードの出し過ぎ」（43.8%）、「ハンドルやブレーキ操作のミス」（16.7%）、「相手が譲ってくれたと思った」（6.3%）、「わき見」（6.3%）の順になっている。70歳以上では、「スピードの出し過ぎ」（25.9%）、「ハンドルやブレーキ操作のミス」（14.8%）、「いねむり、ぼんやり」（14.8%）、「他の車との距離や速度の判断ミス」（11.1%）、「その他自分の原因」（11.1%）、「わき見」（7.4%）の順になっている（図3-6-2-14）。

表3-6-2-14 年齢別ヒヤリ・ハット体験の原因

（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）

（単位：%、人）

項目	自分の側の原因											相手側の原因	たまたま運が悪かった	その他	サンプル数
	わき見	いねむり	ぼんやり	ハンドル操作のミス	スピードの出し過ぎ	一時不停止	追越禁止無視	車間距離の過ぎ	後方の確認ミス	他の車速判断のミス	相手が譲ってくれた				
60～64歳	4.9	4.9	12.2	41.5	0.0	2.4	0.0	0.0	9.8	2.4	4.9	17.1	0.0	0.0	41
65～69歳	6.3	2.1	16.7	43.8	0.0	2.1	0.0	0.0	2.1	6.3	4.2	14.6	2.1	0.0	48
70歳以上	7.4	14.8	14.8	25.9	3.7	0.0	0.0	0.0	11.1	3.7	11.1	7.4	0.0	0.0	27
合計	6.0	6.0	14.7	38.8	0.9	1.7	0.0	0.0	6.9	4.3	6.0	13.8	0.9	0.0	116

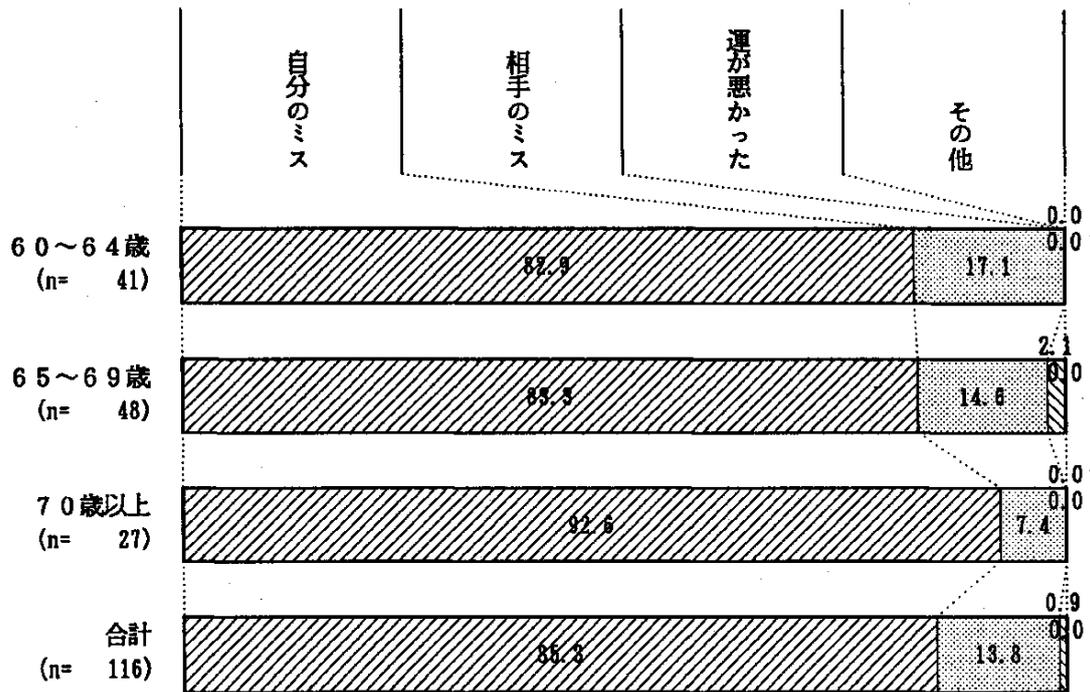


図3-6-2-14 年齢別ヒヤリ・ハットの原因（集約）（カーブではみ出し）

⑮ 追越しや追い抜きの時に追い越す車に接触しそうになったこと

このヒヤリ・ハット体験の原因を集約でみると「自分のミス」は全体で81.4%、60～64歳で73.1%、65～69歳で85.1%、70歳以上で83.3%と60～64歳が低い。「相手のミス」は、全体で18.6%、60～64歳で26.9%、65～69歳で14.9%、70歳以上で16.7%と60～64歳が高い。65～69歳と70歳以上では、自分の側の原因との回答が8割強の多数を占めているが、60～64歳では自分の側との回答が7割強になっている。「運が悪かった」と「その他」の回答は0%である（図3-6-2-15）。

原因を細分でみると「他の車との距離や速度の判断ミス」（17.5%）、「相手が譲ってくれると思った」（11.3%）、「スピードの出し過ぎ」（10.3%）、「その他自分の原因」（9.3%）、「車間距離の詰め過ぎ」（8.2%）、「後方の確認ミス」（8.2%）が多い。60～64歳では「相手が譲ってくれると思った」（23.1%）、「他の車との距離や速度の判断ミス」（19.2%）、「スピードの出し過ぎ」（7.7%）、「後方の確認ミス」（7.7%）、「わき見」（7.7%）の順になっている。65～69歳では「他の車との距離や速度の判断ミス」（19.1%）、「スピードの出し過ぎ」（12.8%）、「後方の確認ミス」（10.6%）、「ハンドルやブレーキ操作のミス」（8.5%）、「車間距離の詰め過ぎ」（8.5%）、「その他自分の原因」（8.5%）の順になっている。70歳以上では、「その他自分の原因」（16.7%）、「他の車との距離や速度の判断ミス」（12.5%）、「相手が譲ってくれると思った」（12.5%）、「車間距離の詰め過ぎ」（12.5%）、「スピードの出し過ぎ」（8.3%）、「わき見」（8.3%）の順になっている（図3-6-2-15）。

表3-6-2-15 年齢別ヒヤリ・ハット体験の原因

（追越しや追い抜きの時に追い越す車に接触しそうになったこと）

（単位：％、人）

項目	自分の側の原因											相手側の原因	たまたま運が悪かった	その他	サンプル数
	わき見	いねむり	ぼんやり	ハンドレールやキミのミス	スピ出し過ぎ	一時不停止	追越禁止無視	車間距離の詰め過ぎ	後方の確認ミス	他の車と判断との距離	相手が譲るって				
60～64歳	7.7	0.0	0.0	7.7	0.0	0.0	3.8	7.7	19.2	23.1	3.8	26.9	0.0	0.0	26
65～69歳	6.4	6.4	8.5	12.8	0.0	0.0	8.5	10.6	19.1	4.3	8.5	14.9	0.0	0.0	47
70歳以上	8.3	4.2	4.2	8.3	0.0	0.0	12.5	4.2	12.5	12.5	16.7	16.7	0.0	0.0	24
合計	7.2	4.1	5.2	10.3	0.0	0.0	8.2	8.2	17.5	11.3	9.3	18.6	0.0	0.0	97

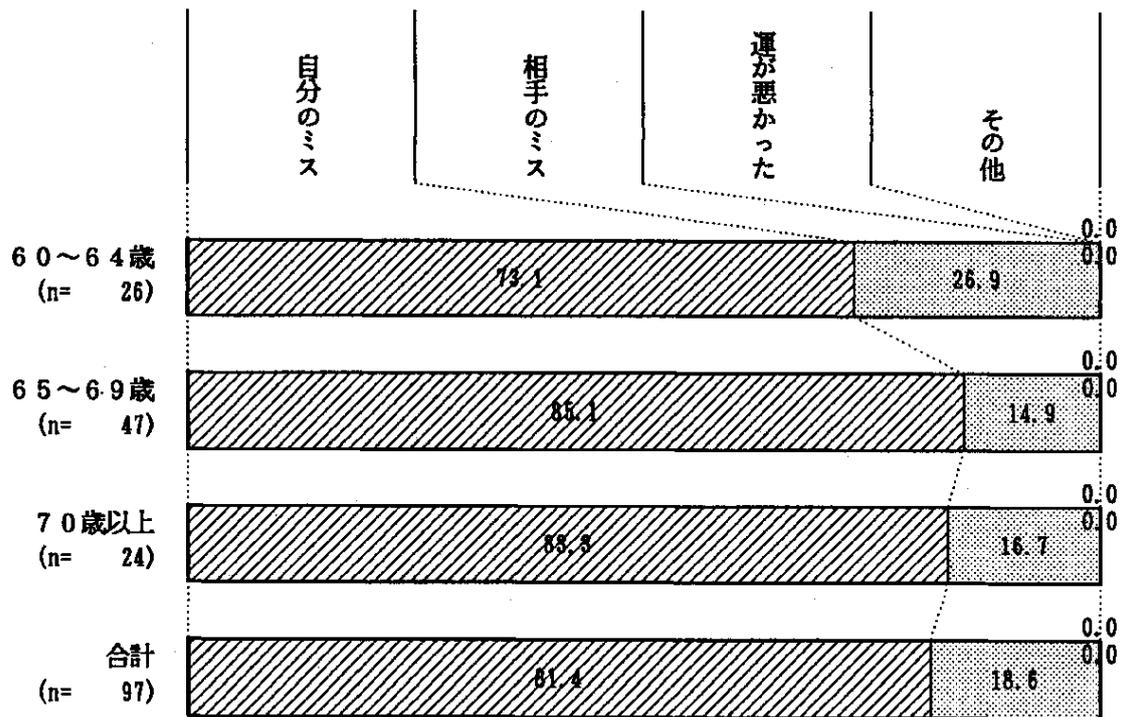


図3-6-2-15 年齢別ヒヤリ・ハットの原因（集約）（追い越す車に接触）

## ⑩ ヒヤリ・ハット体験の原因のまとめ

ヒヤリ・ハット体験の原因のうち自分の側の原因とする比率をヒヤリ・ハット項目別に示したのが図3-6-2-16である。自分の側の原因とする比率が高いのは「バックをしながら事故になりそうになったこと」（自分の側の原因とする比率が96.7%）、「信号待ちや駐車中の車に追突しそうになったこと」（同96.4%）、「走っている前の車に接近しすぎて追突しそうになったこと」（同94.7%）、「車線変更の時に他の車と接触しそうになったこと」（同90.2%）などで、バックや車線変更などの自分の側が通常と異なる動きをしている場合や、追突に関連したヒヤリ・ハット体験に関して自分の原因との認識が強い。

逆に自分の側の原因との認識が低いのは「人や自転車がとびだしてきて事故になりそうになったこと」（同36.4%）で、飛び出しでのヒヤリ・ハットについては「自分で用心していれば」といった認識は低いようである。また、「交差点で出合頭に車や自転車と接触しそうになったこと」（同60.6%）や「すれ違いの時に対向車と接触しそうになったこと」（同68.6%）なども自分の側の原因との認識が低い。

次に15項目のヒヤリ・ハット体験の原因のうち、自分の側の原因とした比率を年齢別に見たのが図3-6-2-17である。図にみるように、15項目中の9項目で60～64歳の自分の側の原因とする比率が低く、15項目中の11項目で70歳以上の自分の側の原因とする比率が高い。つまり、年齢が高いほど自分の側を原因とするヒヤリ・ハット体験が多いとみられる。15項目の自分の側の原因の比率を平均すると、60～65歳では78.3%、65～69歳では80.1%、70歳以上では83.1%と平均値でも年齢が高いほど自分の側を原因とするヒヤリ・ハット体験が多いことを示している。

表 3-6-2-16 ヒヤリ・ハット原因のうち自分の側の原因の比率

ヒヤリ・ハット体験項目	自分の側の原因とする比率 (%)				サンプル数 (人)			
	60~64歳		65~69歳		70歳以上		合計	
	60~64歳	65~69歳	70歳以上	合計	60~64	65~69	70歳以上	合計
バックをしていて事故になりそうになったこと	96.7	96.8	96.5	96.7	121	158	86	365
信号待ちや駐車中の車に追突しそうになったこと	98.7	93.8	97.5	96.4	76	81	40	197
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	95.4	93.3	96.2	94.7	131	149	79	359
車線変更の時に他の車と接触しそうになったこと	91.0	88.9	91.2	90.2	111	117	57	285
追越や追い抜き中に対向車と事故になりそうになったこと	90.0	88.9	78.8	87.1	50	72	33	155
車がスリップして事故になりそうになったこと	86.5	86.8	88.3	87.1	74	106	60	240
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	82.9	83.3	92.6	85.3	41	48	27	116
追越や追い抜きの時に追い越す車に接触しそうになったこと	73.1	85.1	83.3	81.4	26	47	24	97
右折の時に他の車や歩行者と事故になりそうになったこと	80.0	76.6	94.0	81.3	80	111	50	241
左折の時に他の車や歩行者と事故になりそうになったこと	76.4	82.1	87.2	81.1	72	95	39	206
前の車が急ブレーキをかけて事故になりそうになったこと	78.1	81.9	82.5	80.7	146	171	97	414
横断中の歩行者に接触しそうになったこと	69.9	76.9	80.0	75.0	93	104	55	252
すれ違いの時に対向車と接触しそうになったこと	64.8	68.5	74.6	68.6	88	111	59	258
交差点で合頭に出合頭車や自転車と接触しそうになったこと	58.3	61.5	63.2	60.6	139	148	68	355
人や自転車とぶつかりてきて事故になりそうになったこと	32.7	37.6	40.0	36.4	196	255	115	566

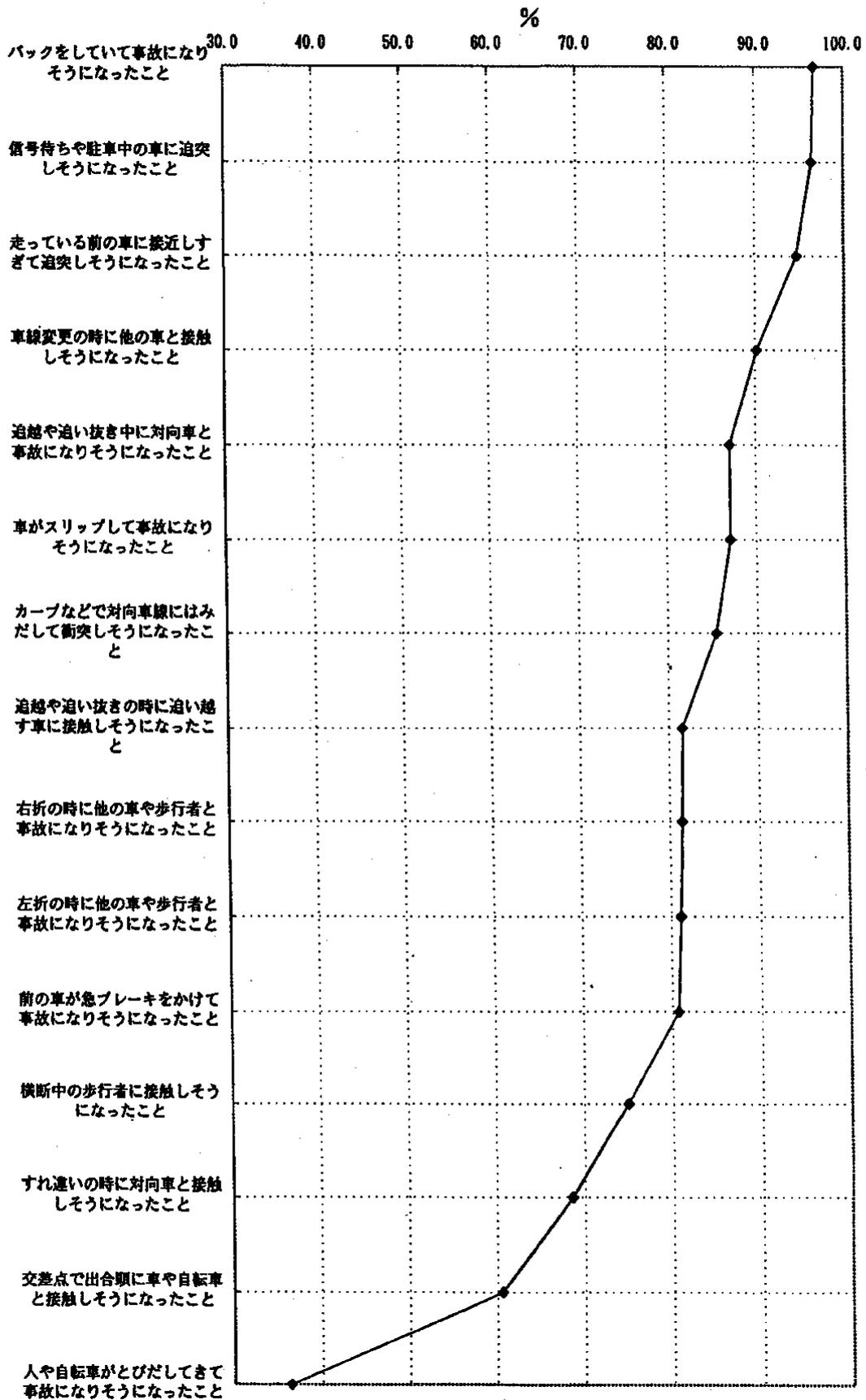


図3-6-2-16 ヒヤリ・ハット原因のうち、自分の側の原因比率

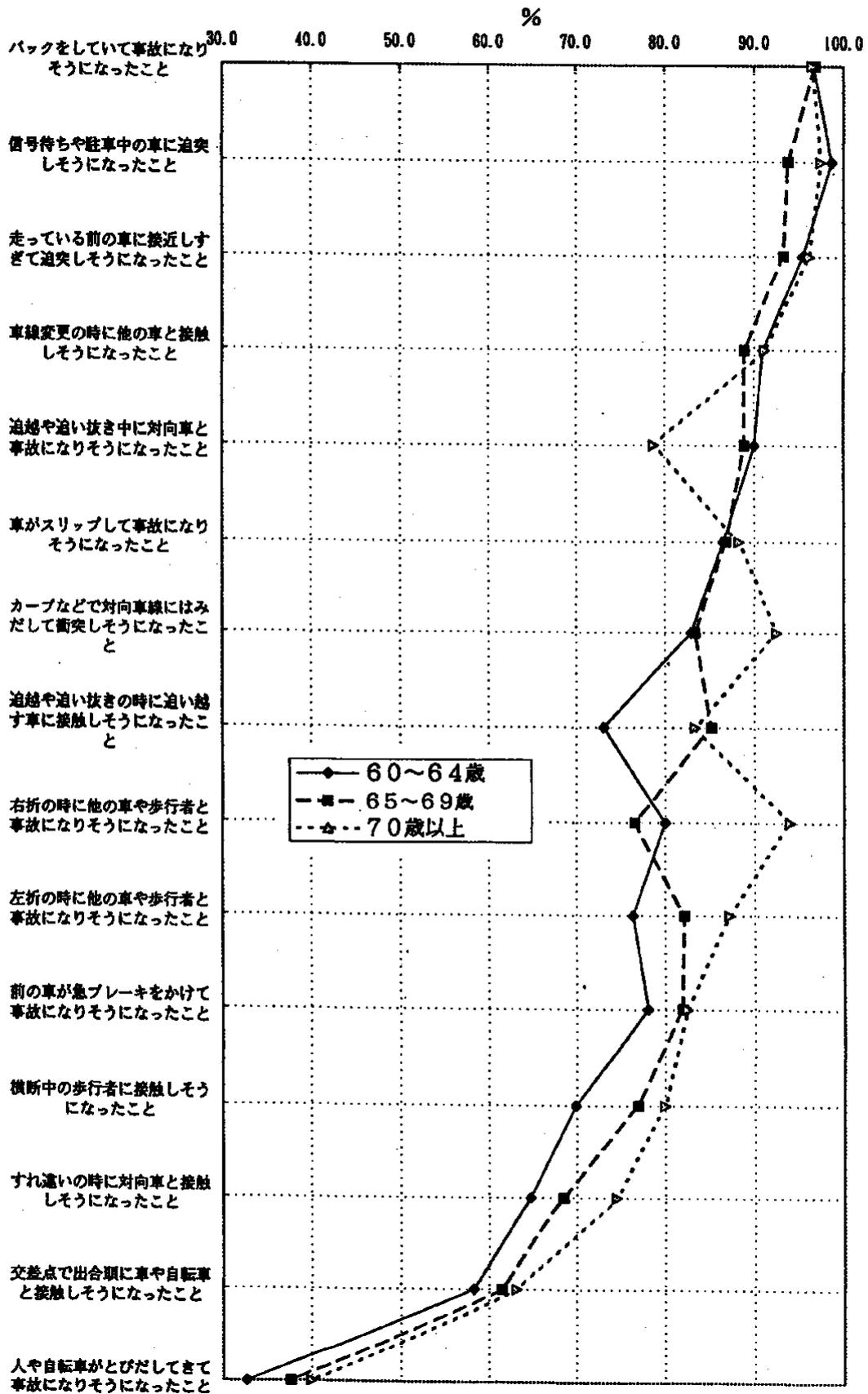


図3-2-6-17 年齢別ヒヤリ・ハットの原因（自分の側の原因の比率）

### 3-6-3 ヒヤリ・ハット体験による運転の変化

事故になりかけてヒヤリとしたりハットした経験以降、安全運転に心がけるように運転が変化したか、という質問の回答をみると、「大きく変わった」ドライバーが全体の50.8%、60～64歳の47.7%、65～69歳の48.9%、70歳以上の58.8%で、70歳以上に大きく変わったとの回答が多い。60～64歳と65～69歳では5割弱、70歳以上では6割弱である。「多少は変わった」は全体の43.1%、60～64歳の46.1%、65～69歳の44.5%、70歳以上の36.0%となっている。「変わらない」は全体の6.2%、60～64歳の6.2%、65～69歳の6.7%、70歳以上の5.2%となっている。

「大きく変わった」と「多少は変わった」を合わせれば全体の93.9%で、この比率は60～64歳で93.8%、65～69歳で93.4%、70歳以上で94.8%とほとんど差がない。年齢階層を問わず100人のうち94人はヒヤリ・ハット体験で運転の仕方を変えたことが示されている（図3-6-3-1）

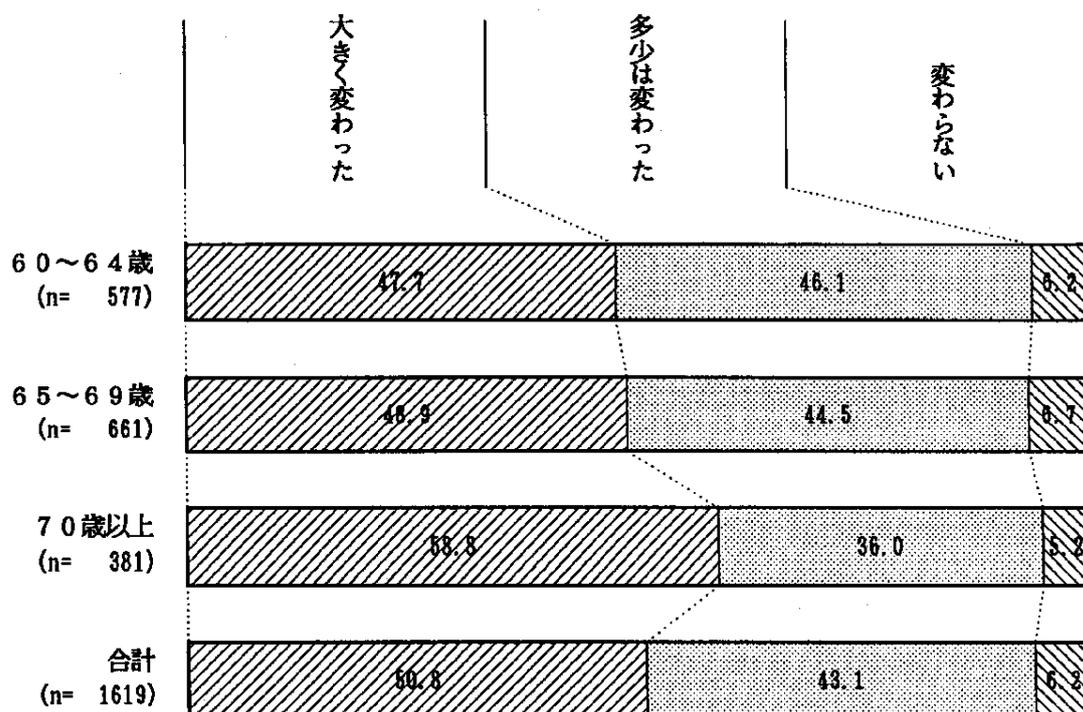


図3-6-3-1 年齢別ヒヤリ・ハット体験で運転が変化したか

### 3-7 事故・違反とヒヤリ・ハット体験

#### 3-7-1 事故・違反の有無とヒヤリ・ハット体験

ヒヤリ・ハットの有無と事故・違反の関連をみていく。表3-7-1-1、図3-7-1-1は人身事故あるいは違反（以下、単に事故・違反と称す）の有無別にヒヤリ・ハット体験者の比率を示したものである。今回質問した15項目のヒヤリ・ハット体験の内、「追越や追い抜きの時に追い越す車に接触しそうになったこと」と「バックをされていて事故になりそうになったこと」を除いていずれの項目でも事故・違反の経験者の方がヒヤリ・ハット体験比率が高くなっている。言い替えればヒヤリ・ハット体験を持つドライバーの方が事故・違反を起こしているということになる。特に事故・違反の有無で体験者比率に差が大きいヒヤリ・ハット項目は、次のようなものである。

- 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  
(事故・違反ありが35.9%、なしが28.8%で差が7.1%)
- ② 交差点で出合頭に車や自転車と接触しそうになったこと  
(同35.8%、29.4%、6.4%)
- ③ 人や自転車がとびだしてきて事故になりそうになったこと  
(同52.9%、48.0%、4.9%)
- ④ すれ違いの時に対向車と接触しそうになったこと  
(同25.9%、21.1%、4.8%)
- ⑤ 右折の時に他の車や歩行者と事故になりそうになったこと  
(同23.5%、18.8%、4.7%)

事故・違反の有無でヒヤリ・ハット体験の経験比率に差が少ないのは、「バックをされていて事故になりそうになったこと」（差が0.3%）、「左折の時に他の車や歩行者と事故になりそうになったこと」（同0.9%）、「追越や追い抜き中に対向車と事故になりそうになったこと」（1.1%）などである。

表 3-7-1-1 事故・違反の有無別ヒヤリ・法度体験者比率

(単位：％、人)

ヒヤリ・ハット項目	ヒヤリ・ハット体験者比率			サンプル数	
	事故・違反 なし ①	事故・違反 あり ②	差 ②-①	事故・違反 なし	事故・違反 あり
横断中の歩行者に接触しそうになったこと	21.7	26.1	4.4	1,521	429
追越や追い抜き中に対向車と事故になりそうになったこと	14.1	15.2	1.1	1,511	428
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	10.2	12.9	2.8	1,507	426
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	28.8	35.9	7.1	1,524	429
信号待ちや駐車中の車に追突しそうになったこと	16.6	20.0	3.4	1,510	429
交差点で合頭に車や自転車と接触しそうになったこと	29.4	35.8	6.4	1,519	427
追越や追い抜きの時に追い越す車に接触しそうになったこと	9.3	7.0	-2.3	1,510	426
車線変更の時に他の車と接触しそうになったこと	22.6	25.1	2.5	1,523	430
すれ違いの時に対向車と接触しそうになったこと	21.1	25.9	4.8	1,508	428
左折の時に他の車や歩行者と事故になりそうになったこと	17.5	18.4	0.9	1,519	429
右折の時に他の車や歩行者と事故になりそうになったこと	18.8	23.5	4.7	1,510	430
バックをしながら事故になりそうになったこと	29.7	29.4	-0.3	1,528	428
車がスリップして事故になりそうになったこと	22.8	25.4	2.7	1,507	425
人や自転車がとびだしてきて事故になりそうになったこと	48.0	52.9	4.9	1,574	450
前の車が急ブレーキをかけて事故になりそうになったこと	36.0	38.9	2.9	1,531	437

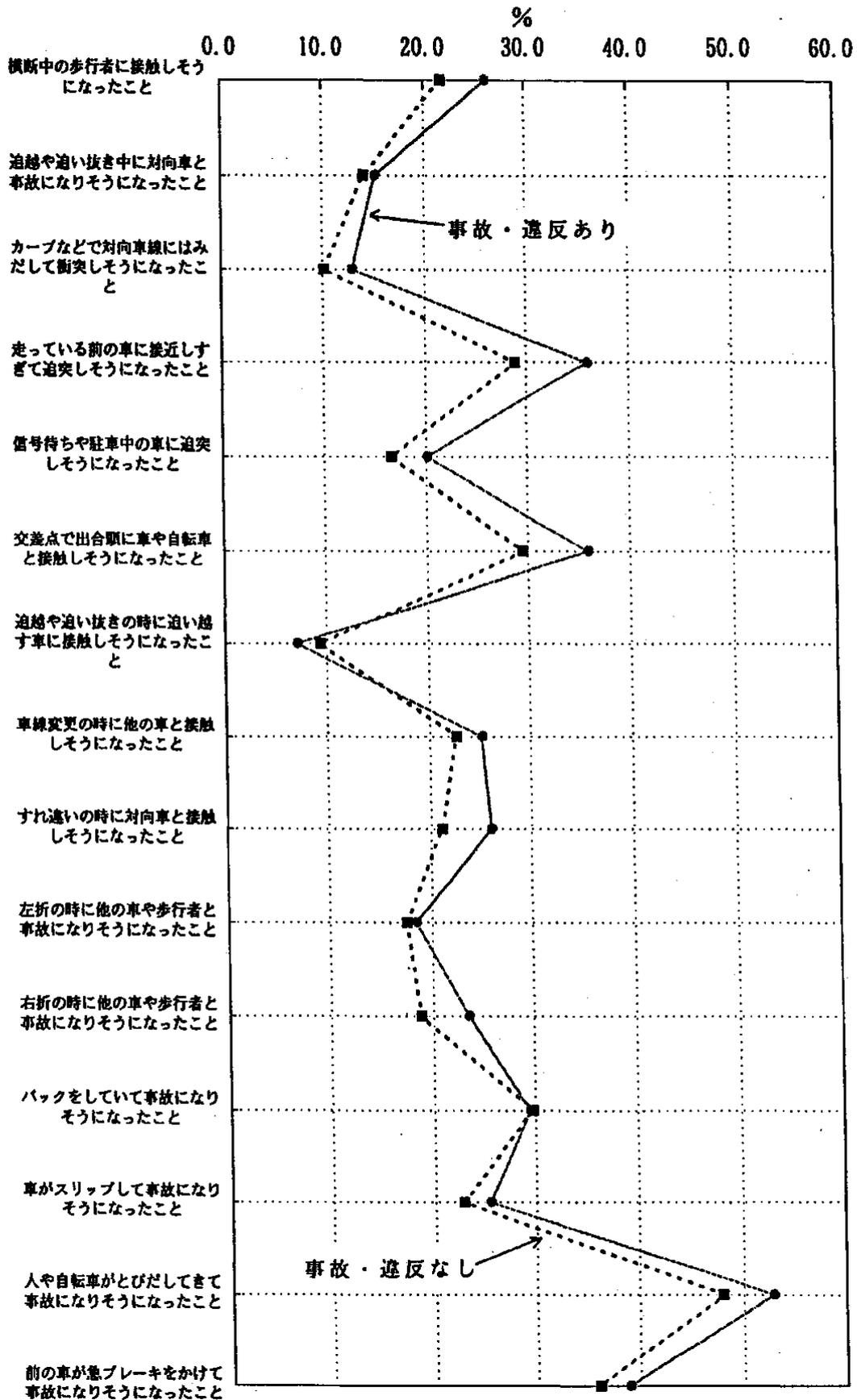


図3-7-1-1 事故・違反の有無別ヒヤリ・ハット体験者比率

### 3-7-2 事故・違反の有無とヒヤリ・ハット体験の原因

ここではヒヤリ・ハット経験があるサンプルに限定して、ヒヤリ・ハットの原因と事故・違反の関係をみる。ただし、回答者数が少ない項目もあり、解釈には注意が必要である。

ヒヤリ・ハットの原因を自分の側の原因とそれ以外の原因に分け、そのうち自分側の原因と回答した比率を示したのが表3-7-2-1と図3-7-2-1である。図表にみるように15項目中の12項目で事故・違反がある方が自分の側の原因が多くなっている。つまり、ふだん自分自身が原因となるようなヒヤリ・ハット体験をしている運転者の方が事故・違反を起こしていることになる。

ただし、ヒヤリ・ハット経験の中で「追越や追い抜きの時に追い越す車に接触しそうになったこと」については事故・違反がない方が17.1%ほどヒヤリ・ハット経験者が多いが、事故・違反ありのサンプル数が15人と少ないことによる誤差と考えられる。この他に事故・違反者の方がヒヤリ・ハット体験者比率が低いのは「前の車が急ブレーキをかけて事故になりそうになったこと」（事故・違反なしの方が8.1%高い）と「車線変更の時に他の車と接触しそうになったこと」（同1.3%）の2項目である。

表3-7-2-1 事故・違反の生む別ヒヤリ・ハット体験の原因（自分の側の原因比率）

（単位：％、人）

ヒヤリ・ハット項目	自分の側の原因比率			サンプル数	
	事故・違反 なし ①	事故・違反 あり ②	差 ②-①	事故・違反 なし	事故・違反 あり
	横断中の歩行者に接触しそうになったこと	73.5	82.5	8.9	185
追越や追い抜き中に対向車と事故になりそうになったこと	85.5	93.9	8.5	117	33
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	83.5	87.5	4.0	79	32
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	94.5	95.5	1.0	254	89
信号待ちや駐車中の車に追突しそうになったこと	95.8	97.9	2.1	142	47
交差点で出合頭に車や自転車と接触しそうになったこと	57.4	67.8	10.3	249	90
追越や追い抜きの際に追い越し車に接触しそうになったこと	83.8	66.7	-17.1	80	15
車線変更の際に他の車と接触しそうになったこと	90.3	89.1	-1.3	207	64
すれ違いの時に対向車と接触しそうになったこと	66.1	76.6	10.4	183	64
左折の際に他の車や歩行者と事故になりそうになったこと	80.1	85.1	5.0	151	47
右折の際に他の車や歩行者と事故になりそうになったこと	79.3	88.3	9.0	169	60
バックをしていて事故になりそうになったこと	96.3	97.2	0.9	273	72
車がスリップして事故になりそうになったこと	85.1	91.1	6.0	174	56
人や自転車がとびだしてきて事故になりそうになったこと	35.3	39.2	3.9	414	125
前の車が急ブレーキをかけて事故になりそうになったこと	82.1	74.0	-8.1	301	96

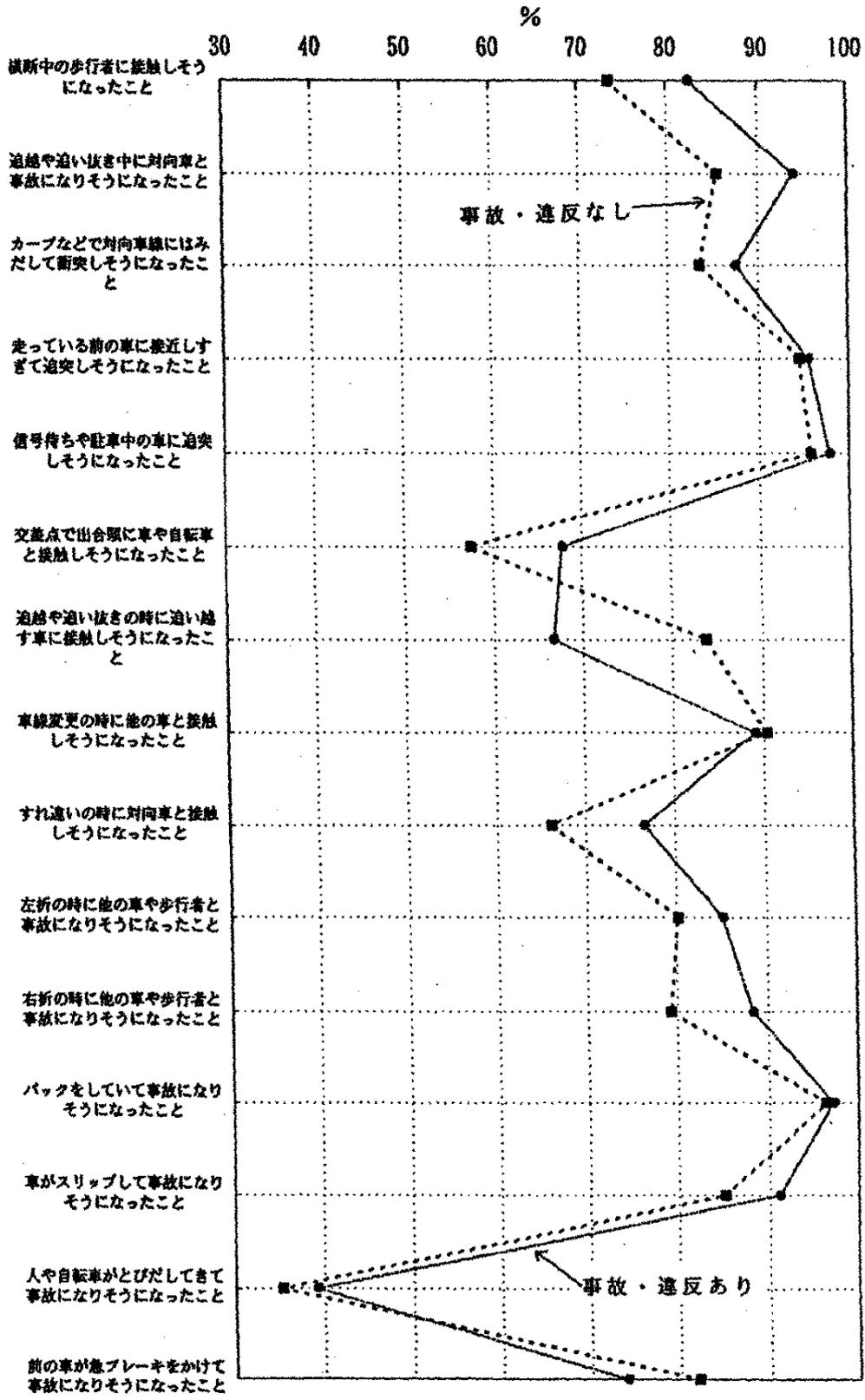


図3-7-2-1 事故・違反の有無別ヒヤリ・ハット体験の体験の原因 (自分側の原因比率)

### 3-8 運転意識とヒヤリ・ハット体験

#### 3-8-1 運転意識の因子とヒヤリ・ハット体験

運転意識の6因子とヒヤリ・ハット体験者の比率の関連をみていく。

##### (1) 攻撃的傾向とヒヤリ・ハット体験

攻撃的傾向の強弱とヒヤリ・ハット体験者比率をみたのが表3-8-1-1と図3-8-1-1である。図表でみるようにいずれのヒヤリ・ハット体験項目でみても攻撃的傾向が強いドライバーがもっともヒヤリ・ハット体験者比率が高い。攻撃的傾向が強いドライバーと弱いドライバーのヒヤリ・ハット体験率の差が特に大きいのは次のような項目である。

- ① 交差点で出合頭に車や自転車と接触しそうになったこと  
(攻撃的傾向が強と弱の経験者比率の差が17.5%)
- ② 前の車が急ブレーキをかけて事故になりそうになったこと (同13.3%)
- ③ バックをされていて事故になりそうになったこと (同12.9%)
- ④ 人や自転車がとびだしてきて事故になりそうになったこと (同12.1%)
- ⑤ 横断中の歩行者に接触しそうになったこと (同11.4%)

逆に攻撃的傾向の強さで差が少ないのは「追越や追い抜きの時に追い越す車に接触しそうになったこと」(同3.5%)、「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」(同5.8%)、「追越や追い抜き中に対向車と事故になりそうになったこと」(同7.8%)などである。

表 3-8-1-1 攻撃的傾向の強さ別ヒヤリ・ハット体験社比率

ヒヤリ・ハット項目	ヒヤリ・ハット体験者比率 (%)			強-弱 (①-③)	サンプル数 (人)		
	攻撃的傾向 強 ①	中 ②	攻撃的傾向 弱 ③		攻撃的傾向 強	中	攻撃的傾向 弱
	27.9	20.7	16.5		523	522	538
横断中の歩行者に接触しそうになったこと	18	13.5	10.2	7.8	523	522	538
追越や追い抜き中に対向車と事故になりそうになったこと	13.5	8.5	7.6	5.8	523	522	538
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	39.1	26.9	27.9	11.2	523	522	538
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	21.7	15.3	13.4	8.3	523	522	538
信号待ちや駐車中の車に追突しそうになったこと	38.6	31.5	21.1	17.5	523	522	538
交差点で出合頭に車や自転車と接触しそうになったこと	10.8	7.5	7.2	3.5	523	522	538
追越や追い抜きの時に追い越し車に接触しそうになったこと	26.9	24.2	17.5	9.4	523	522	538
車線変更の時に他の車と接触しそうになったこと	26.4	20.2	17.7	8.7	523	522	538
すれ違いの時に対向車と接触しそうになったこと	21.2	14.9	13	8.2	523	522	538
左折の時に他の車や歩行者と事故になりそうになったこと	24.8	16.7	15.8	9	523	522	538
右折の時に他の車や歩行者と事故になりそうになったこと	38.2	25.6	25.3	12.9	523	522	538
バックをしないで事故になりそうになったこと	26.8	23.3	17.3	9.6	523	522	538
車がスリップして事故になりそうになったこと	55	47.2	42.8	12.1	523	522	538
人や自転車がとびだしてきて事故になりそうになったこと	44.1	32.8	30.8	13.3	523	522	538
前の車が急ブレーキをかけて事故になりそうになったこと							

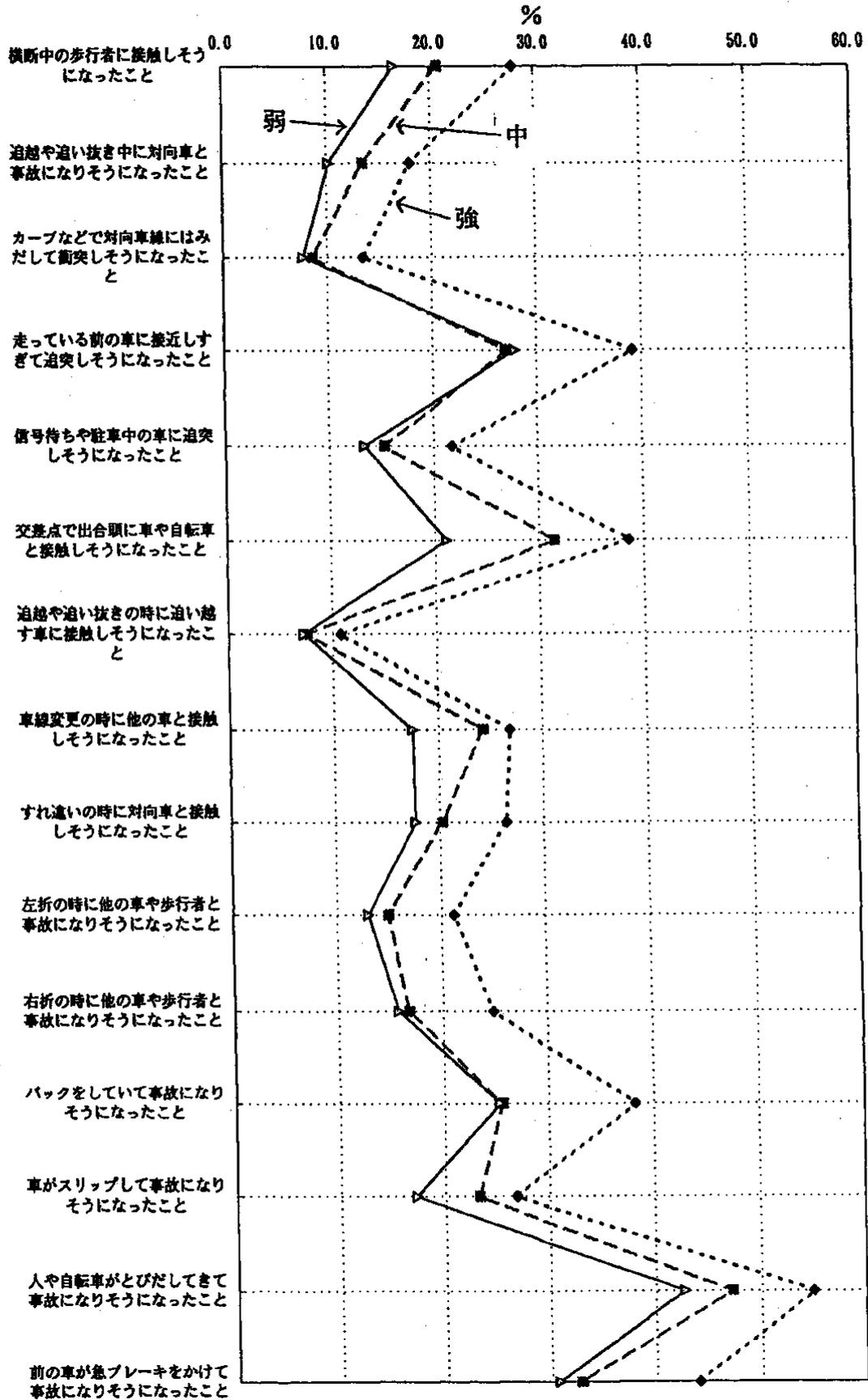


図3-8-1-1 攻撃的傾向の強さ別ヒヤリ・ハット体験の経験者比率

## (2) 漫然・脇見運転傾向とヒヤリ・ハット体験

漫然・脇見運転傾向の強さとヒヤリ・ハット体験者の比率をみたのが表3-8-1-2と図3-8-1-2である。いずれのヒヤリ・ハット体験項目でみても漫然・脇見運転傾向が弱いドライバーのヒヤリ・ハット体験者比率が低く、強いドライバーのヒヤリ・ハット体験者比率が高い。中程度のドライバーは強と弱のちょうど中間となっている。漫然・脇見運転傾向の強いドライバーと弱いドライバーのヒヤリ・ハット体験者比率の差が大きいのは次のような項目である。

- 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  
(漫然・脇見運転傾向が強と弱の経験者比率の差が24.2%)
- ② 人や自転車がとびだしてきて事故になりそうになったこと (同21.7%)
- ③ 交差点で出合頭に車や自転車と接触しそうになったこと (同20.6%)
- ④ 左折の時に他の車や歩行者と事故になりそうになったこと (同20.3%)
- ⑤ 右折の時に他の車や歩行者と事故になりそうになったこと (同20.0%)

逆に漫然・脇見運転傾向の強さで差が少ないのは「追越や追い抜きの時に追い越す車に接触しそうになったこと」があげられるが、それでも漫然・脇見運転傾向の強弱で8.9%の差となっており比較的大きい。

表 3-8-1-2 漫然・脇見運転傾向の強さ別ヒヤリ・ハット経験者比率

ヒヤリ・ハット項目	ヒヤリ・ハット体験者比率(%)			強-弱 (①-③)	サンプル数(人)		
	漫然・脇見傾向①		漫然・脇見傾向②		漫然・脇見傾向③		
	漫然・脇見 傾向強	漫然・脇見 傾向中	漫然・脇見 傾向中		漫然・脇見 傾向弱	漫然・脇見 傾向強	漫然・脇見 傾向中
横断中の歩行者に接触しそうになったこと	30.6	19.4	15.1	15.5	523	522	538
追越や追い抜き中に対向車と事故になりそうになったこと	21.9	14.0	5.8	16.1	523	522	538
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	17.3	7.5	4.9	12.4	523	522	538
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	45.1	28.0	20.9	24.2	523	522	538
信号待ちや駐車中の車に追突しそうになったこと	28.0	14.3	8.1	19.9	523	522	538
交差点で出合頭に車や自転車と接触しそうになったこと	42.1	27.5	21.5	20.6	523	522	538
追越や追い抜き放きの時に追い越す車に接触しそうになったこと	12.9	8.6	4.0	8.9	523	522	538
車線変更の時に他の車と接触しそうになったこと	32.8	21.6	14.1	18.7	523	522	538
すれ違いの時に対向車と接触しそうになったこと	30.0	19.3	15.0	15.0	523	522	538
左折の時に他の車や歩行者と事故になりそうになったこと	26.7	16.0	6.4	20.3	523	522	538
右折の時に他の車や歩行者と事故になりそうになったこと	30.5	16.3	10.5	20.0	523	522	538
バックをしていて事故になりそうになったこと	39.5	28.3	21.3	18.2	523	522	538
車がスリップして事故になりそうになったこと	29.1	20.1	17.9	11.2	523	522	538
人や自転車がとびだしてきて事故になりそうになったこと	60.9	44.8	39.2	21.7	523	522	538
前の車が急ブレーキをかけて事故になりそうになったこと	45.8	35.3	26.4	19.4	523	522	538

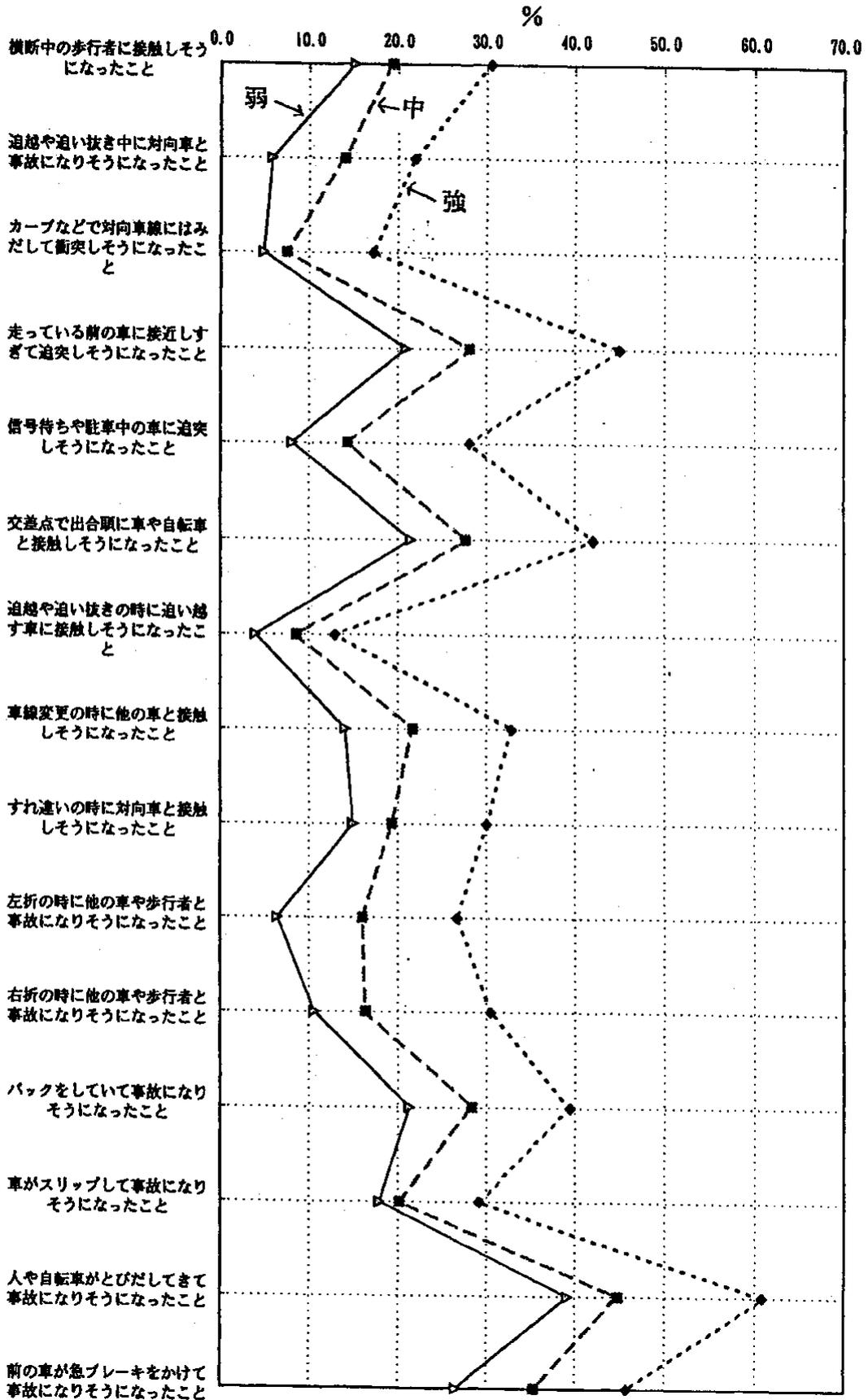


図3-8-1-2 漫然・脇見運転傾向の強さ別ヒヤリ・ハット経験者比率

### (3) 違反容認傾向とヒヤリ・ハット体験

違反容認傾向の強さ別にヒヤリ・ハット体験の経験者比率をみたのが表3-8-1-3と図3-8-1-3である。違反容認傾向が強いドライバーのヒヤリ・ハット体験者比率はいずれの項目でみても高く、違反容認傾向が強いドライバーほどヒヤリ・ハット体験が多いといえる。ただし、違反容認傾向が中と弱の間のヒヤリ・ハット経験率にはそれほど大きな差はみられない。

違反容認傾向が強と弱のヒヤリ・ハット体験者比率の差が大きいのは次のような項目である。

- ① 横断中の歩行者に接触しそうになったこと  
(違反容認傾向が強と弱の経験者比率の差が11.2%)
- ② 車線変更の時に他の車と接触しそうになったこと (同10.7%)
- ③ 人や自転車がとびだしてきて事故になりそうになったこと (同10.5%)
- ④ 交差点で出合頭に車や自転車と接触しそうになったこと (同9.8%)
- ⑤ 右折の時に他の車や歩行者と事故になりそうになったこと (同9.6%)

逆に差が小さいのは「車がスリップして事故になりそうになったこと」(同3.1%)、「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」(同4.8%)、「信号待ちや駐車中の車に追突しそうになったこと」(同5.0%)などで、スリップ事故の他追突にかかわるヒヤリ・ハット体験の差が小さい。

表 3-8-1-3 違反容認傾向の強さ別ヒヤリ・ハット体験の経験者比率

ヒヤリ・ハット項目	ヒヤリ・ハット体験者比率 (%)			強-弱 (①-③)	サンプル数 (人)		
	違反容認 傾向 強①	違反容認 傾向 中②	違反容認 傾向 弱③		違反容認 傾向 強	違反容認 傾向 中	違反容認 傾向 弱
横断中の歩行者に接触しそうになったこと	28.7	18.8	17.5	11.2	523	522	538
追越や追い抜き中に対向車と事故になりそうになったこと	16.0	15.0	10.6	5.4	523	522	538
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	14.2	7.4	8.0	6.2	523	522	538
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	33.7	31.4	28.9	4.8	523	522	538
信号待ちや駐車中の車に追突しそうになったこと	20.5	14.3	15.5	5.0	523	522	538
交差点で出合頭に車や自転車と接触しそうになったこと	35.1	30.6	25.3	9.8	523	522	538
追越や追い抜きの際に追い越し車に接触しそうになったこと	12.6	7.1	5.8	6.8	523	522	538
車線変更の際に他の車と接触しそうになったこと	29.2	20.8	18.5	10.7	523	522	538
すれ違いの際に対向車と接触しそうになったこと	25.0	19.4	19.9	5.1	523	522	538
左折の際に他の車や歩行者と事故になりそうになったこと	20.2	14.2	14.6	5.6	523	522	538
右折の際に他の車や歩行者と事故になりそうになったこと	25.7	15.5	16.1	9.6	523	522	538
バックをしながら事故になりそうになったこと	31.8	30.6	26.6	5.2	523	522	538
車がスリップして事故になりそうになったこと	24.4	21.5	21.3	3.1	523	522	538
人や自転車がとびだしてきて事故になりそうになったこと	54.5	46.3	44.0	10.5	523	522	538
前の車が急ブレーキをかけて事故になりそうになったこと	39.9	34.4	33.3	6.6	523	522	538

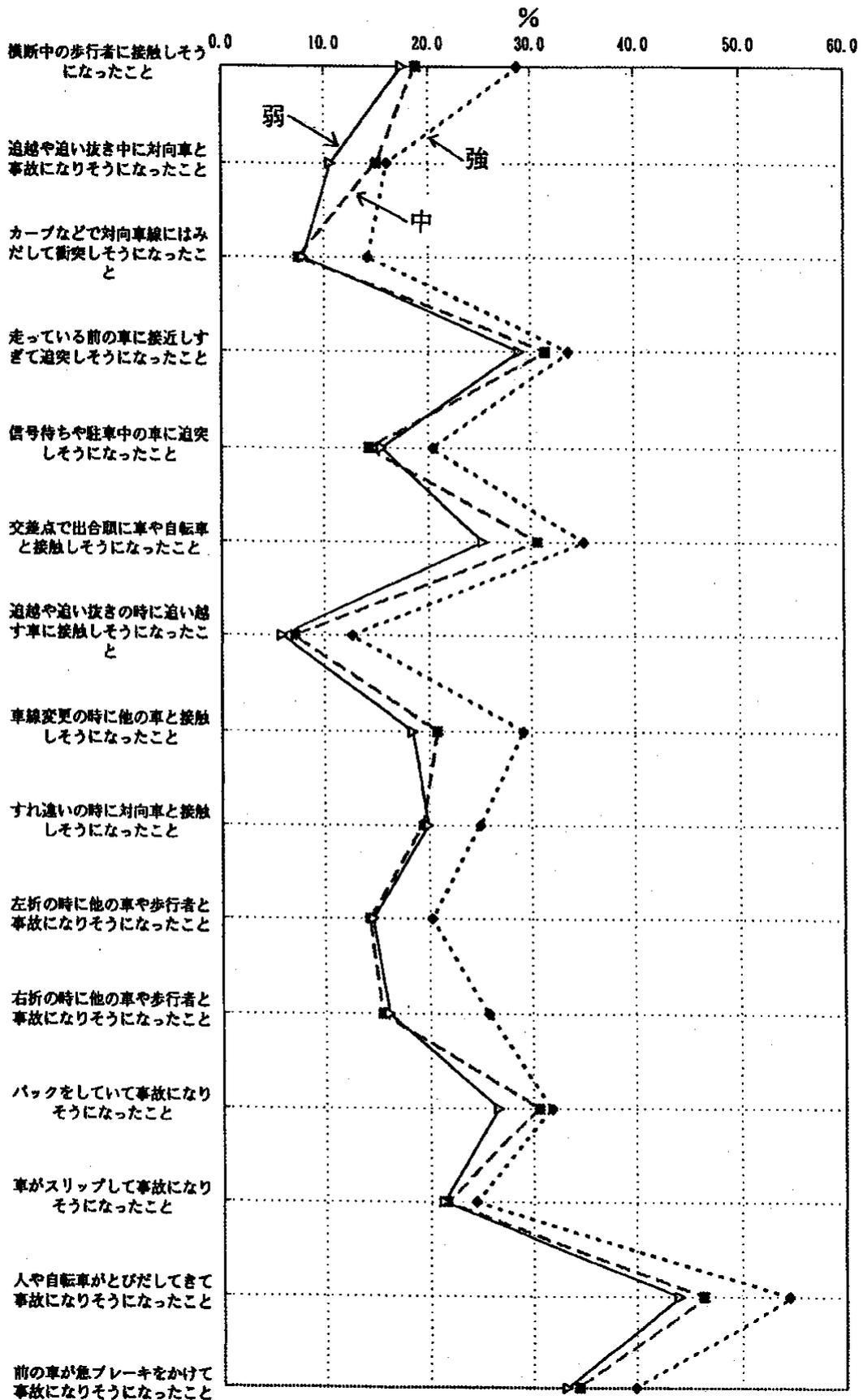


図3-8-1-3 違反容認傾向の強さ別ヒヤリ・ハット体験の経験者比率

#### (4) 運転への価値傾斜とヒヤリ・ハット体験

運転への価値傾斜の強さ別にヒヤリ・ハット体験の経験者比率をみたのが表3-8-1-4と図3-8-1-4である。運転への価値傾斜が強い方がヒヤリ・ハット体験者比率が高い傾向であるが、「交差点で出合頭に車や自転車と接触しそうになったこと」についてはむしろ運転への価値傾斜が中程度のドライバーのヒヤリ・ハット体験者比率が高い。全体に運転への価値傾斜の強弱によるヒヤリ・ハット体験者比率の差は小さい。この運転意識の強弱でもっとも差が大きいのは「車がスリップして事故になりそうになったこと」の9.6%、次いで「走っている前の車に接近しすぎて追突しそうになったこと」の9.1%である。

表 3-8-1-4 運転への価値傾斜の強さ別ヒヤリ・ハット体験の経験者比率

ヒヤリ・ハット項目	ヒヤリ・ハット体験者比率(%)			強-弱 (①-③)	サンプル数(人)		
	運転への価値傾斜①	運転中の価値傾斜中②	運転への価値傾斜弱③		運転への価値傾斜強	運転への価値傾斜中	運転への価値傾斜弱
	24.4	20.8	19.7		523	522	538
横断中の歩行者に接触しそうになったこと	17.9	13.1	10.5	4.7	523	538	
追越や追い抜き中に対向車と事故になりそうになったこと	11.2	8.0	10.3	7.4	523	538	
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	36.2	30.5	27.1	0.9	523	538	
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	17.4	16.0	16.9	9.1	523	538	
信号待ちや駐車中の車に追突しそうになったこと	29.2	32.0	29.8	0.5	523	538	
交差点で出合頭に車や自転車と接触しそうになったこと	10.2	8.9	6.3	-0.6	523	538	
追越や追い抜きの際に追い越す車に接触しそうになったこと	25.0	21.6	21.8	3.9	523	538	
車線変更の際に他の車と接触しそうになったこと	23.7	19.8	20.6	3.2	523	538	
すれ違いの際に対向車と接触しそうになったこと	17.9	16.5	14.5	3.1	523	538	
左折の際に他の車や歩行者と事故になりそうになったこと	21.8	19.8	15.6	3.4	523	538	
右折の際に他の車や歩行者と事故になりそうになったこと	30.4	28.3	30.3	6.2	523	538	
バックをしていて事故になりそうになったこと	27.9	20.9	18.3	0.1	523	538	
車がスリップして事故になりそうになったこと	48.9	48.9	47.1	9.6	523	538	
人や自転車かとびだしてきて事故になりそうになったこと	39.3	35.5	32.7	1.8	523	538	
前の車が急ブレーキをかけて事故になりそうになったこと				6.6	523	538	

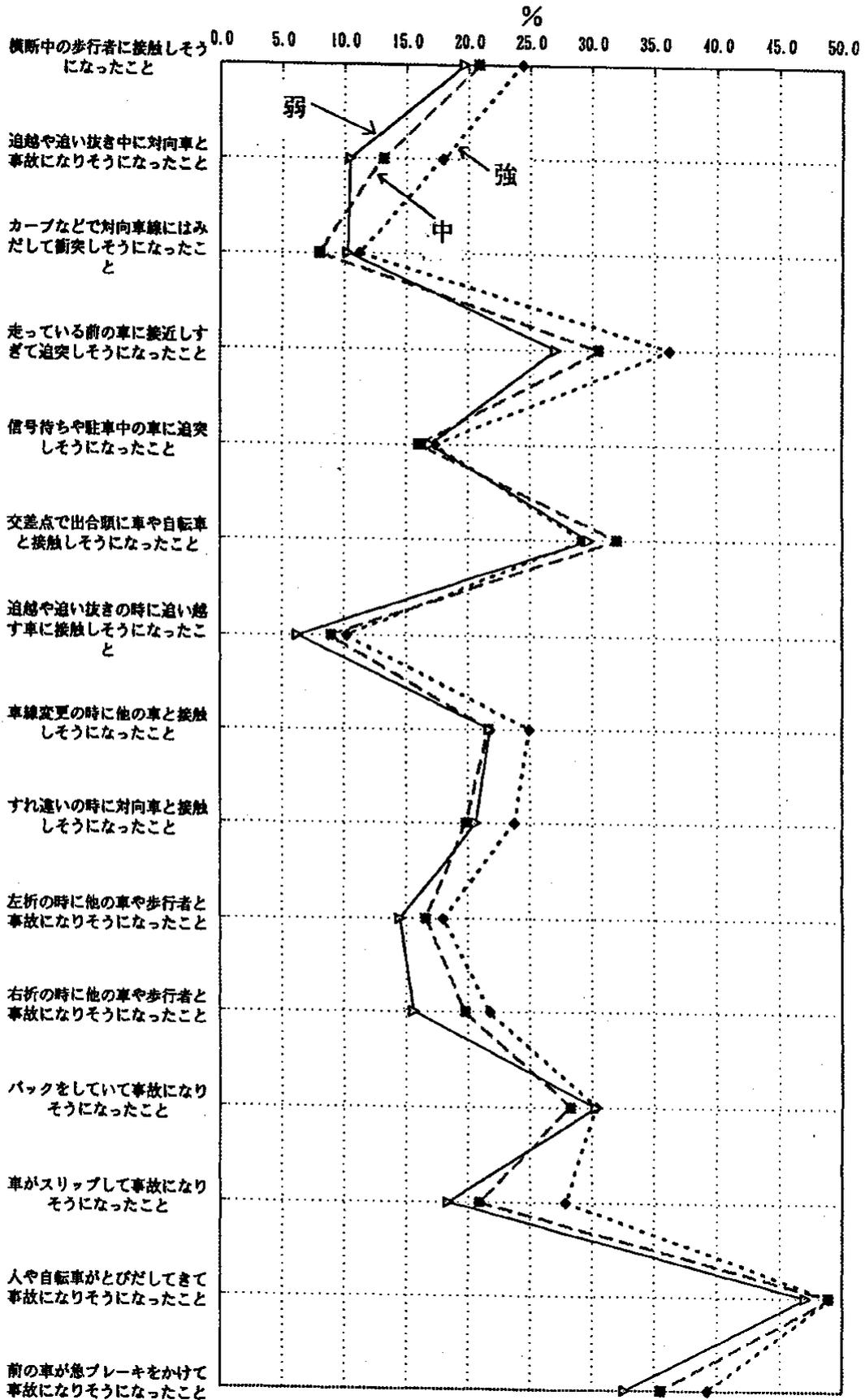


図3-8-1-4 運転への価値傾斜の強さ別ヒヤリ・ハット体験の経験者比率

## (5) 依存的傾向とヒヤリ・ハット体験

依存的傾向の強さ別にヒヤリ・ハット体験の経験者比率をみたのが表3-8-1-5と図3-8-1-5である。いずれのヒヤリ・ハット項目でみても依存的傾向が強い層のヒヤリ・ハット体験者比率がもつとも高い。依存性が弱と強でヒヤリ・ハット体験者比率の差が大きいのは次のような項目である。

- ① 横断中の歩行者に接触しそうになったこと  
(依存的傾向が強と弱の経験者比率の差が14.3%)
- ② 交差点で出合頭に車や自転車と接触しそうになったこと (同11.2%)
- ③ 前の車が急ブレーキをかけて事故になりそうになったこと (同10.3%)
- ④ 車線変更の時に他の車と接触しそうになったこと (同8.5%)
- ④ 左折の時に他の車や歩行者と事故になりそうになったこと (同8.5%)

注：4位の2項目は同率である

逆に差が小さい項目は「信号待ちや駐車中の車に追突しそうになったこと」(同2.6%)、「追越や追い抜きの時に追い越す車に接触しそうになったこと」(同4.1%)などである。

表 3-8-1-5 依存的傾向の強さ別ヒヤリ・ハット体験の経験者比率

ヒヤリ・ハット項目	ヒヤリ・ハット体験者比率(%)			強-弱 (①-③)	サンプル数(人)		
	依存的 傾向強①	依存的 傾向中②	依存的 傾向弱③		依存的 傾向強	依存的 傾向中	依存的 傾向弱
横断中の歩行者に接触しそうになったこと	31.0	17.2	16.7	14.3	523	522	538
追越や追い抜き中に対向車と事故になりそうになったこと	19.2	10.1	12.3	6.9	523	522	538
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	13.3	8.8	7.5	5.8	523	522	538
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	37.3	27.5	29.1	8.2	523	522	538
信号待ちや駐車中の車に追突しそうになったこと	19.6	13.7	17.0	2.6	523	522	538
交差点で出合頭に車や自転車と接触しそうになったこと	39.7	22.7	28.5	11.2	523	522	538
追越や追い抜きの時に追い越す車に接触しそうになったこと	11.7	6.1	7.6	4.1	523	522	538
車線変更の時に他の車と接触しそうになったこと	28.1	20.7	19.6	8.5	523	522	538
すれ違いの時に対向車と接触しそうになったこと	27.2	18.9	18.1	9.1	523	522	538
左折の時に他の車や歩行者と事故になりそうになったこと	21.8	13.9	13.3	8.5	523	522	538
右折の時に他の車や歩行者と事故になりそうになったこと	24.4	15.9	16.8	7.6	523	522	538
バックをしないで事故になりそうになったこと	33.8	25.8	29.4	4.4	523	522	538
車がスリップして事故になりそうになったこと	28.4	18.6	20.2	8.2	523	522	538
人や自転車がとびだしてきて事故になりそうになったこと	53.3	44.0	47.6	5.7	523	522	538
前の車が急ブレーキをかけて事故になりそうになったこと	42.3	33.1	32.0	10.3	523	522	538

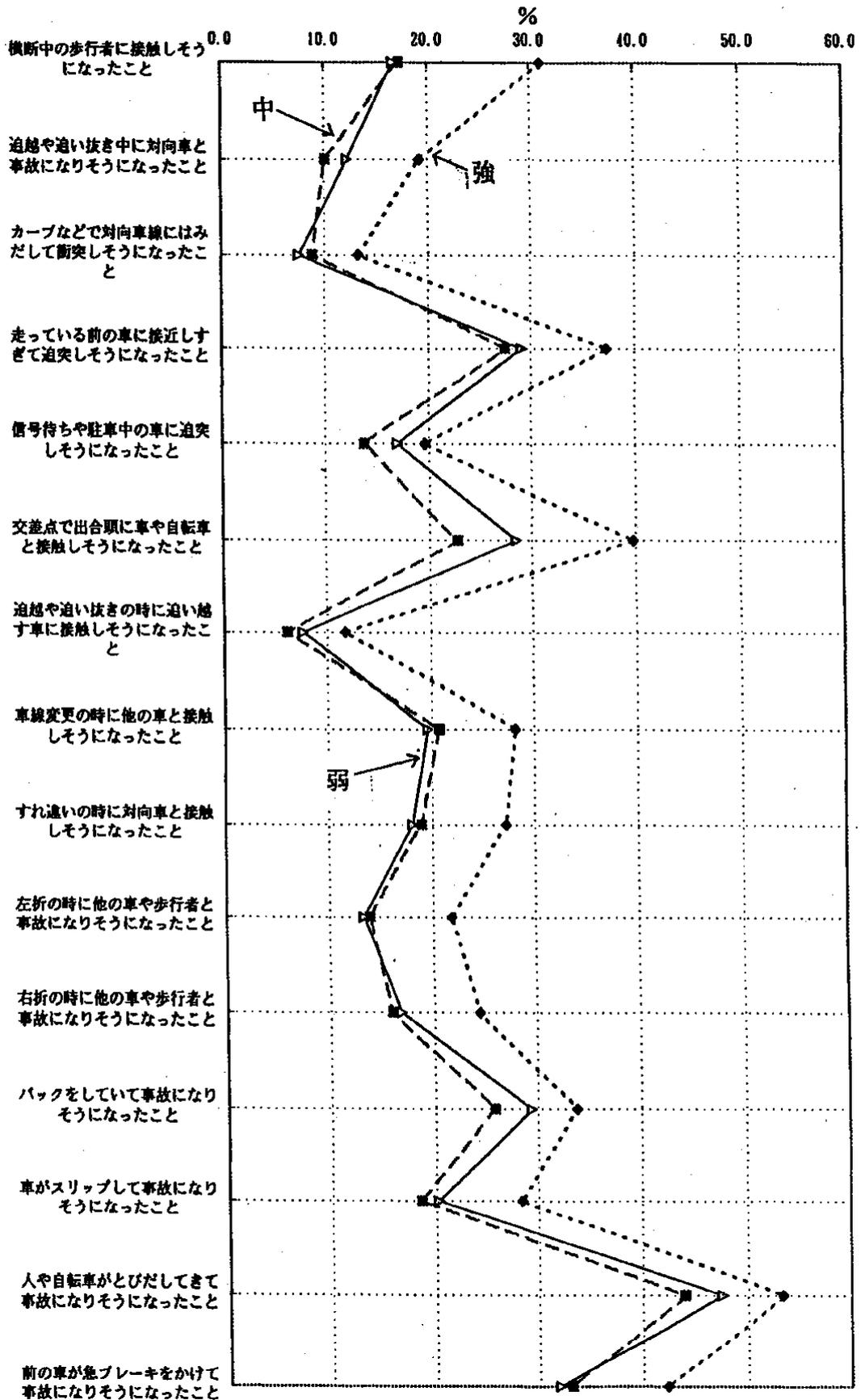


図3-8-1-5 依存的傾向の強さ別ヒヤリ・ハット体験の経験者比率

## (6) 危険容認傾向とヒヤリ・ハット体験

危険容認傾向の強さ別にヒヤリ・ハット体験の経験者比率をみたのが表3-8-1-6と図3-8-1-6である。危険容認傾向については、この意識が強いほどヒヤリ・ハット体験者比率が高いとはいえず、15項目中の9項目で中程度のドライバーのヒヤリ・ハット体験者比率がもっとも高くなっている。これ以外の6項目で危険容認傾向が強いヒヤリ・ハット体験者比率がもっとも高い。ただし、弱の層がヒヤリ・ハット体験者比率が最高となっている項目はなく、いずれの項目でも危険容認性が弱い層のヒヤリ・ハット体験者比率がもっとも少ない。

危険容認性が強い層と弱い層のヒヤリ・ハット体験者比率の差が大きいのは「交差点で出合頭に車や自転車と接触しそうになったこと」の9.2%、「前の車が急ブレーキをかけて事故になりそうになったこと」の7.3%などであるがそれほど大きな差ではない。

表 3-8-1-6 危険容認傾向の強さ別ヒヤリ・ハット体験の経験者比率

ヒヤリ・ハット項目	ヒヤリ・ハット体験者比率(%)			強-弱 (①-③)	サンプル数(人)		
	危険容認 傾向強①	危険容認 傾向中②	危険容認 傾向弱③		危険容認 傾向強	危険容認 傾向中	危険容認 傾向弱
	ヒヤリ・ハット項目						
横断中の歩行者に接触しそうになったこと	24.3	23.5	17.4	6.9	523	522	538
退越や追い抜き中に対向車と事故になりそうになったこと	13.8	14.8	13.0	0.8	523	522	538
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	10.1	11.0	8.5	1.6	523	522	538
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	32.0	35.6	26.5	5.5	523	522	538
信号待ちや駐車中の車に追突しそうになったこと	19.2	17.4	13.8	5.4	523	522	538
交差点で出合頭に車や自転車と接触しそうになったこと	33.5	33.3	24.3	9.2	523	522	538
追越や追い抜きの時に追い越し車に接触しそうになったこと	10.4	8.3	6.8	3.6	523	522	538
車線変更の時に他の車と接触しそうになったこと	22.0	25.2	21.3	0.7	523	522	538
すれ違いの時に対向車と接触しそうになったこと	22.4	24.0	18.0	4.4	523	522	538
左折の時に他の車や歩行者と事故になりそうになったこと	17.4	19.1	12.6	4.8	523	522	538
右折の時に他の車や歩行者と事故になりそうになったこと	19.3	19.7	18.2	1.1	523	522	538
バックをしながら事故になりそうになったこと	30.4	31.5	27.2	3.2	523	522	538
車がスリップして事故になりそうになったこと	25.0	23.0	19.3	5.7	523	522	538
人や自転車がとびだしてきて事故になりそうになったこと	47.2	55.0	42.8	4.4	523	522	538
前の車が急ブレーキをかけて事故になりそうになったこと	38.8	37.4	31.5	7.3	523	522	538

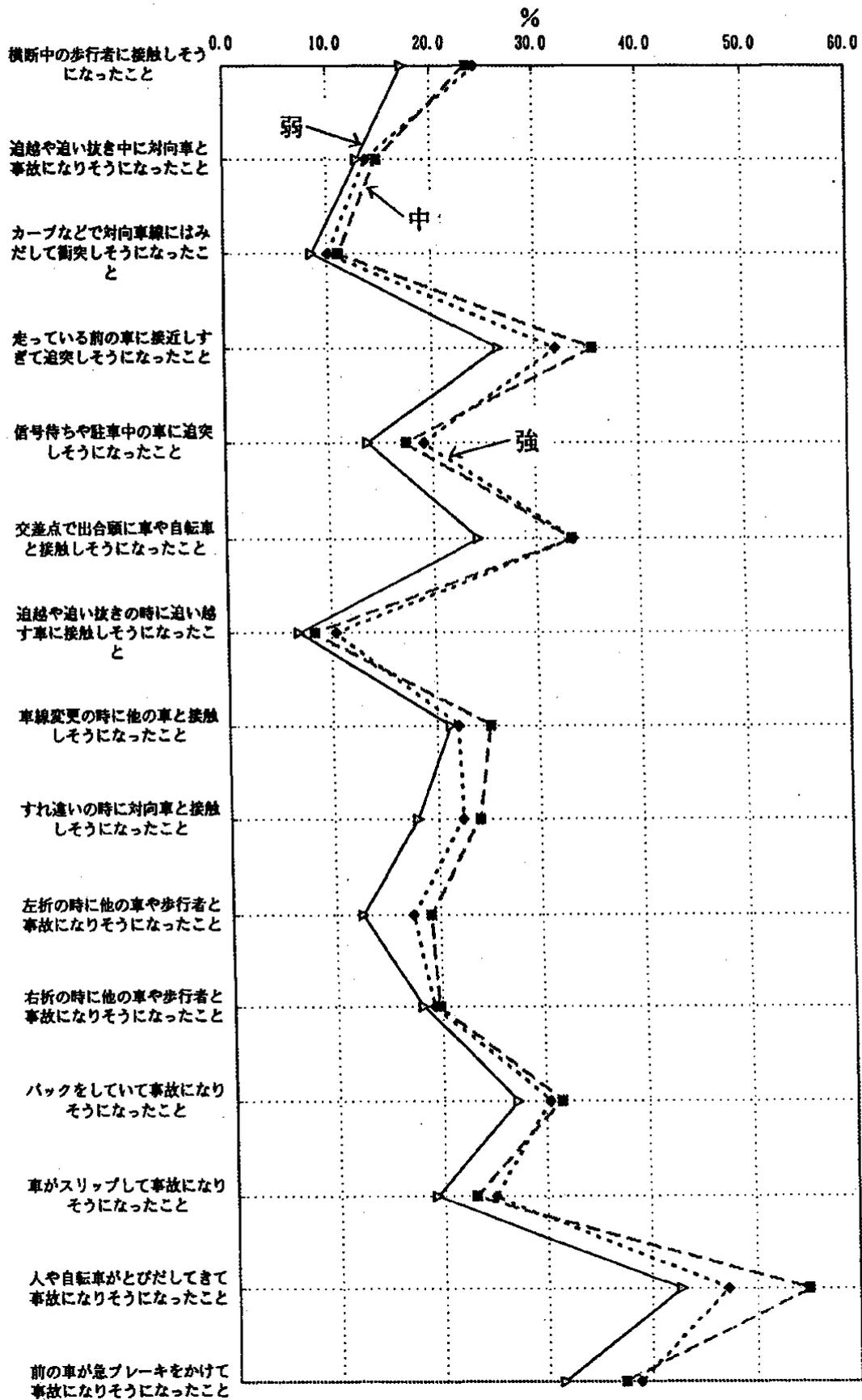


図3-8-1-6 危険容認傾向の強さ別ヒヤリ・ハット体験の経験者比率

## (7) 運転意識とヒヤリ・ハット体験の関連のまとめ

これまでみてきた各運転意識の強の層と弱の層のヒヤリ・ハット体験者比率の差をまとめたものが表3-8-1-7である。表には各意識項目の平均と各ヒヤリ・ハット項目の平均を示している。

運転意識因子別の差の平均（表の最下段）をみると、もともと差の平均が大きいのは漫然・脇見運転傾向の因子であり、この因子がヒヤリ・ハット体験の有無にもっとも大きな影響を与えているとみることができる。具体的な質問でいえば「運転中にぼんやりしてしまうことがある」や「脇見運転をすることがある」といった設問で、このような自覚がある運転者のヒヤリ・ハット体験が多いことになる。このほか、運転意識因子別の差の平均が大きいのは「攻撃的傾向」（差の平均が9.9%）、「依存的傾向」（同7.7%）、「違反容認傾向」（同7.0%）となっている。差の平均が少ないのは「運転への価値傾斜」（同4.1%）、「危険容認傾向」（同4.3%）である。

ヒヤリ・ハット体験項目別の平均値（表の右端）は、それぞれのヒヤリ・ハット体験項目の運転意識の影響の受け易さを表していると考えることができる。この値が大きいヒヤリ・ハット項目は「交差点で出合頭に車や自転車と接触しそうになったこと」（平均値が11.5%）、「横断中の歩行者に接触しそうになったこと」（同10.7%）、「前の車が急ブレーキをかけて事故になりそうになったこと」（同10.6%）、「走っている前の車に接近しすぎて追突しそうになったこと」（同10.5%）などとなっており、出合頭事故や歩行者との事故、あるいは追突事故などに強い関連がみられる。

(単位：%)

表 3-8-1-7 運転意識項目の強と弱の層のヒヤリ・ハット体験者比率の差の総括表

ヒヤリ・ハット項目	運転意識因子	攻撃的傾向	漫然・脇見 運転傾向	違反容認 傾向	運転への 価値傾斜	依存的傾向	危険容認 傾向	平均
横断中の歩行者に接触しそうになったこと		11.4	15.5	11.2	4.7	14.3	6.9	10.7
追越や追い抜き中に対向車と事故になりそうになったこと		7.8	16.1	5.4	7.4	6.9	0.8	7.4
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		5.8	12.4	6.2	0.9	5.8	1.6	5.5
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		11.2	24.2	4.8	9.1	8.2	5.5	10.5
信号待ちや駐車中の車に追突しそうになったこと		8.3	19.9	5.0	0.5	2.6	5.4	7.0
交差点で出合頭に車や自転車と接触しそうになったこと		17.5	20.6	9.8	-0.6	11.2	9.2	11.5
追越や追い抜き抜きの時に追い越し車に接触しそうになったこと		3.5	8.9	6.8	3.9	4.1	3.6	5.1
車線変更の時に他の車と接触しそうになったこと		9.4	18.7	10.7	3.2	8.5	0.7	8.5
すれ違いの時に対向車と接触しそうになったこと		8.7	15.0	5.1	3.1	9.1	4.4	7.6
左折の時に他の車や歩行者と事故になりそうになったこと		8.2	20.3	5.6	3.4	8.5	4.8	8.5
右折の時に他の車や歩行者と事故になりそうになったこと		9.0	20.0	9.6	6.2	7.6	1.1	8.9
バックをしていて事故になりそうになったこと		12.9	18.2	5.2	0.1	4.4	3.2	7.3
車がスリップして事故になりそうになったこと		9.6	11.2	3.1	9.6	8.2	5.7	7.9
人や自転車ごとびびり過ぎて事故になりそうになったこと		12.1	21.7	10.5	1.8	5.7	4.4	9.4
前の車が急ブレーキをかけて事故になりそうになったこと		13.3	19.4	6.6	6.6	10.3	7.3	10.6
平均		9.9	17.5	7.0	4.1	7.7	4.3	-

### 3-8-2 運転意識設問への回答とヒヤリ・ハット体験者比率

前項で運転意識の6因子別にヒヤリ・ハット体験の傾向をみてきたが、ここでは運転意識に関する22項目の設問別にヒヤリ・ハット体験者を詳細にみていく。なお以下では、便宜的に設問を因子分析で抽出された6因子分野に分けて概観していく。通常、1つの設問は複数の因子の性質を持っているが、この6因子分野への設問の分類は、各設問がどの因子の性格をより強く持っているかで分けている。このため分析結果は因子分析結果とは、多少異なる部分がある。

また、調査票では意識に関する設問に

「そう思う」

「どちらかといえばそう思う」

「どちらかといえばそう思わない」

「そう思わない」

などの4段階で回答を求めているが、ここでは回答を肯定と否定の2段階に変換して分析していく。

#### (1) 攻撃的傾向の質問とヒヤリ・ハット体験

##### ① 前の車もたもたしていると、腹がたつ

表3-8-2-1および図3-8-2-1にみるように、「追越や追い抜きの時に追い越す車に接触しそうになったこと」を除いていずれのヒヤリ・ハット項目ともにこの設問の肯定者の体験者比率が高い。特に肯定者と否定者で差が大きいのは「走っている前の車に接近しすぎて追突しそうになったこと」（差が8.3%）、「交差点で出合頭に車や自転車と接触しそうになったこと」（同7.4%）、「すれ違いの時に対向車と接触しそうになったこと」（同6.2%）などである。

##### ② 他の車に追い越されるのは、気分のいいものではない

表3-8-2-2および図3-8-2-2にみるように、すべてのヒヤリ・ハット項目でこの設問に肯定者のヒヤリ・ハット体験者比率が高い。特に肯定者と否定者で差が大きいのは「交差点で出合頭に車や自転車と接触しそうになったこと」（差が12.5%）、「前の車が急ブレーキをかけて事故になりそうになったこと」（同10.1%）、「すれ違いの時に対向車と接触しそうになったこと」（同9.9%）などである。

### ③ ほかの車に並べられると先に出たくなる

表3-8-2-3および図3-8-2-3にみるように、すべてのヒヤリ・ハット項目でこの設問に肯定者のヒヤリ・ハット体験者比率が高い。特に肯定者と否定者で差が大きいのは「人や自転車がとびだしてきて事故になりそうになったこと」(差が14.4%)、「バックをされていて事故になりそうになったこと」(同14.3%)、「走っている前の車に接近しすぎて追突しそうになったこと」(同13.7%)などである。

### ④ 運転中は歩行者や自転車をじゃまに思う

表3-8-2-4および図3-8-2-4にみるように、すべてのヒヤリ・ハット項目でこの設問に肯定者のヒヤリ・ハット体験者比率が高い。特に肯定者と否定者で差が大きいのは「横断中の歩行者に接触しそうになったこと」(差が10.0%)、「バックをされていて事故になりそうになったこと」(同8.9%)、「交差点で出合頭に車や自転車と接触しそうになったこと」(同8.3%)などである。

### ⑤ 運転中にイライラすることが多い

表3-8-2-5および図3-8-2-5にみるように、すべてのヒヤリ・ハット項目でこの設問に肯定者のヒヤリ・ハット体験者比率が高い。特に肯定者と否定者で差が大きいのは「交差点で出合頭に車や自転車と接触しそうになったこと」(差が19.7%)、「横断中の歩行者に接触しそうになったこと」(同17.1%)、「右折の時に他の車や歩行者と事故になりそうになったこと」(同16.7%)などである。この設問の回答によるヒヤリ・ハット体験者比率の差は他の設問項目に比べて比較的大きい。

### ⑥ 割り込まれないように、あまり車間距離をあけないで走るようにしている

表3-8-2-6および図3-8-2-6にみるように、すべてのヒヤリ・ハット項目でこの設問に肯定者のヒヤリ・ハット体験者比率が高い。特に肯定者と否定者で差が大きいのは「前の車が急ブレーキをかけて事故になりそうになったこと」(差が11.0%)、「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」(同10.7%)、「横断中の歩行者に接触しそうになったこと」(同10.6%)などである。

⑦ 自分は感情の変化は少なく、いつでも冷静でいられる

この設問は否定者の方が攻撃的な運転行動をとりやすい傾向をあらわすと考えられる設問である。表3-8-2-7および図3. 8-2-7にみるように、すべてのヒヤリ・ハット項目でこの設問に否定者のヒヤリ・ハット体験者比率が高い。特に肯定者と否定者で差が大きいのは「走っている前の車に接近しすぎて追突しそうになったこと」（差が4.7%）、「右折の時に他の車や歩行者と事故になりそうになったこと」（同4.2%）、「車線変更の時に他の車と接触しそうになったこと」（同4.0%）などである。この設問の回答によるヒヤリ・ハット体験の経験者比率の差は比較的小さい。

表 3-8-2-1 運転意識とヒヤリ・ハット体験者比率 (質問文：前の車がもたもたしていると、腹がたつ)

ヒヤリハット項目	経験者比率 (%)			サンプル数 (人)		
	そう思う	そう 思わない	合 計	そう思う	そう 思わない	合 計
	横断中の歩行者に接触しそうになったこと	23.1	22.7	22.9	917	1,132
追越や追い抜き中に対向車と事故になりそうになったこと	16.8	12.8	14.6	910	1,129	2,087
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	12.4	9.8	10.9	903	1,128	2,076
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	35.2	26.9	30.6	922	1,136	2,104
信号待ちや駐車中の車に追突しそうになったこと	20.5	14.6	17.1	912	1,131	2,086
交差点で出合頭に車や自転車と接触しそうになったこと	34.8	27.4	30.6	911	1,133	2,092
追越や追い抜きの時に追い越す車に接触しそうになったこと	8.5	9.3	9.0	910	1,132	2,084
車線変更の時に他の車と接触しそうになったこと	25.4	21.5	23.3	921	1,131	2,099
すれ違いの時に対向車と接触しそうになったこと	25.8	19.6	22.3	910	1,131	2,086
左折の時に他の車や歩行者と事故になりそうになったこと	19.8	16.3	17.8	911	1,137	2,094
右折の時に他の車や歩行者と事故になりそうになったこと	22.6	18.7	20.5	906	1,135	2,086
バックをしながら事故になりそうになったこと	33.3	27.5	30.1	915	1,189	2,107
車がスリップして事故になりそうになったこと	25.0	21.8	23.2	903	1,132	2,079
人や自転車がとびだしてきて事故になりそうになったこと	51.5	47.1	49.3	947	1,169	2,185
前の車が急ブレーキをかけて事故になりそうになったこと	39.8	33.8	36.6	923	1,139	2,120

注 1：本表は、表題の質問への回答別にヒヤリ・ハット体験者の比率と、その比率算出の母数（サンプル数）を示したものである。

注 2：「そう思う」の欄は質問紙で「そう思う」と「どちらかといえばそう思う」の合計を、「そう思わない」の欄は質問紙で、「そう思わない」と「どちらかといえばそう思わない」の合計を示している。

注 3：合計欄には設問に無回答を含むため、「そう思う」と「そう思わない」の合計サンプル数と合致しない。

表 3-8-2-2 運転意識とヒヤリ・ハット体験者比率（質問文：他の車に追い越されるのは、気分のいいものではない）

ヒヤリハット項目	経験者比率 (%)			サンプル数 (人)		
	そう思う	そう 思わない	合 計	そう思う	そう 思わない	合 計
	横断中の歩行者に接触しそうになったこと	29.0	20.1	22.9	625	1,436
追越や追い抜き中に対向車と事故になりそうになったこと	18.8	12.6	14.6	624	1,428	2,087
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	14.4	9.2	10.9	618	1,427	2,076
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	35.7	28.2	30.6	627	1,440	2,104
信号待ちや駐車中の車に追突しそうになったこと	20.9	15.5	17.1	622	1,433	2,086
交差点で出合頭に車や自転車と接触しそうになったこと	39.2	26.7	30.6	628	1,427	2,092
追越や追い抜きの時に追い越す車に接触しそうになったこと	13.3	7.1	9.0	621	1,432	2,084
車線変更の時に他の車と接触しそうになったこと	28.4	21.0	23.3	629	1,435	2,099
すれ違いの時に対向車と接触しそうになったこと	29.1	19.2	22.3	625	1,427	2,086
左折の時に他の車や歩行者と事故になりそうになったこと	23.5	15.2	17.8	627	1,433	2,094
右折の時に他の車や歩行者と事故になりそうになったこと	26.2	18.1	20.5	616	1,436	2,086
バックをしながら事故になりそうになったこと	36.9	27.1	30.1	629	1,437	2,107
車がスリップして事故になりそうになったこと	28.5	21.0	23.2	621	1,427	2,079
人や自転車ごとびだしてきて事故になりそうになったこと	54.4	46.7	49.3	647	1,481	2,185
前の車が急ブレーキをかけて事故になりそうになったこと	43.7	33.6	36.6	629	1,445	2,120

注 1：本表は、表題の質問への回答別にヒヤリ・ハット体験者の比率と、その比率算出の母数（サンプル数）を示したものである。

注 2：「そう思う」の欄は質問紙で「そう思う」と「どちらかといえばそう思う」の合計を、「そう思わない」の欄は質問紙で、「そう思わない」と「どちらかといえばそう思わない」の合計を示している。

注 3：合計欄には設問に無回答を含むため、「そう思う」と「そう思わない」の合計サンプル数と合致しない。

表 3-8-2-3 運転意識とヒヤリ・ハット体験者比率 (質問文：ほかの車に並ばれると先に出たくなる)

ヒヤリハット項目	経験者比率 (%)			サンプル数 (人)		
	そう思う	そう 思わない	合 計	そう 思う	そう 思わない	合 計
	横断中の歩行者に接触しそうになったこと	29.6	21.9	22.9	247	1,818
追越や追い抜き中に対向車と事故になりそうになったこと	22.1	13.6	14.6	244	1,812	2,087
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	21.2	9.5	10.9	245	1,803	2,076
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	42.5	28.8	30.6	247	1,825	2,104
信号待ちや駐車中の車に追突しそうになったこと	26.9	15.7	17.1	245	1,812	2,086
交差点で出合頭に車や自転車と接触しそうになったこと	39.8	29.5	30.6	246	1,813	2,092
追越や追い抜きの時に追い越す車に接触しそうになったこと	19.3	7.7	9.0	244	1,813	2,084
車線変更の時に他の車と接触しそうになったこと	30.5	22.3	23.3	249	1,818	2,099
すれ違いの時に対向車と接触しそうになったこと	29.7	21.1	22.3	246	1,809	2,086
左折の時に他の車や歩行者と事故になりそうになったこと	22.4	17.2	17.8	246	1,818	2,094
右折の時に他の車や歩行者と事故になりそうになったこと	32.5	18.9	20.5	243	1,815	2,086
バックをしながら事故になりそうになったこと	42.4	28.1	30.1	250	1,821	2,107
車がスリップして事故になりそうになったこと	30.3	22.2	23.2	244	1,806	2,079
人や自転車ごとびだしてきて事故になりそうになったこと	61.7	47.3	49.3	256	1,875	2,185
前の車が急ブレーキをかけて事故になりそうになったこと	44.8	35.2	36.6	248	1,829	2,120

注1：本表は、表題の質問への回答別にヒヤリ・ハット体験者の比率と、その比率算出の母数(サンプル数)を示したものである。

注2：「そう思う」の欄は質問紙で「そう思う」と「どちらかといえばそう思う」の合計を、「そう思わない」の欄は質問紙で、「そう思わない」と「どちらかといえばそう思わない」の合計を示している。

注3：合計欄には設問に無回答を含むため、「そう思う」と「そう思わない」の合計サンプル数と合致しない。

表 3-8-2-4 運転意識とヒヤリ・ハット体験者比率 (質問文：運転中は歩行者や自転車をじゃまに思う)

	経験者比率 (%)			サンプル数 (人)		
	そう思う	そう 思わない	合 計	そう思う	そう 思わない	合 計
	ヒヤリハット項目					
横断中の歩行者に接触しそうになったこと	30.2	20.2	22.9	543	1,520	2,099
追越や追い抜き中に対向車と事故になりそうになったこと	18.2	13.4	14.6	539	1,516	2,087
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	12.6	10.3	10.9	538	1,508	2,076
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	35.2	28.7	30.6	543	1,527	2,104
信号待ちや駐車中の車に追突しそうになったこと	21.8	15.3	17.1	541	1,514	2,086
交差点で出合頭に車や自転車と接触しそうになったこと	37.0	28.7	30.6	543	1,515	2,092
追越や追い抜きの時に追い越す車に接触しそうになったこと	11.0	8.3	9.0	540	1,514	2,084
車線変更の時に他の車と接触しそうになったこと	26.8	22.1	23.3	548	1,515	2,099
すれ違いの時に対向車と接触しそうになったこと	26.1	21.2	22.3	540	1,515	2,086
左折の時に他の車や歩行者と事故になりそうになったこと	23.0	15.9	17.8	544	1,516	2,094
右折の時に他の車や歩行者と事故になりそうになったこと	24.7	19.0	20.5	538	1,516	2,086
バックをしていて事故になりそうになったこと	36.5	27.6	30.1	548	1,521	2,107
車がスリップして事故になりそうになったこと	24.8	22.5	23.2	540	1,507	2,079
人や自転車がとびだしてきて事故になりそうになったこと	54.8	46.9	49.3	566	1,564	2,185
前の車が急ブレーキをかけて事故になりそうになったこと	41.3	34.9	36.6	547	1,529	2,120

注1：本表は、表題の質問への回答別にヒヤリ・ハット体験者の比率と、その比率算出の母数(サンプル数)を示したものである。

注2：「そう思う」の欄は質問紙で「そう思う」と「どちらかといえばそう思う」の合計を、「そう思わない」の欄は質問紙で、「そう思わない」と「どちらかといえばそう思わない」の合計を示している。

注3：合計欄には設問に無回答を含むため、「そう思う」と「そう思わない」の合計サンプル数と合致しない。

表 3-8-2-5 運転意識とヒヤリ・ハット体験者比率（質問文：運転中にイライラすることが多い）

ヒヤリハット項目	経験者比率（％）			サンプル数（人）		
	そのとおりに	そうでない	合計	そのとおりに	そうでない	合計
	そのとおりに	そうでない	合計	そのとおりに	そうでない	合計
横断中の歩行者に接触しそうになったこと	38.1	21.0	22.9	210	1,837	2,099
追越や追い抜き中に対向車と事故になりそうになったこと	28.9	13.0	14.6	211	1,829	2,087
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	19.1	9.7	10.9	210	1,821	2,076
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	40.8	29.4	30.6	213	1,842	2,104
信号待ちや駐車中の車に追突しそうになったこと	24.1	16.3	17.1	211	1,828	2,086
交差点で出合頭に車や自転車と接触しそうになったこと	48.3	28.6	30.6	215	1,826	2,092
追越や追い抜きの時に追い越す車に接触しそうになったこと	15.3	8.1	9.0	209	1,827	2,084
車線変更の時に他の車と接触しそうになったこと	35.7	21.8	23.3	210	1,838	2,099
すれ違いの時に対向車と接触しそうになったこと	35.6	20.9	22.3	211	1,830	2,086
左折の時に他の車や歩行者と事故になりそうになったこと	25.2	16.7	17.8	210	1,834	2,094
右折の時に他の車や歩行者と事故になりそうになったこと	35.2	18.5	20.5	207	1,829	2,086
バックをしながら事故になりそうになったこと	41.7	28.6	30.1	211	1,840	2,107
車がスリップして事故になりそうになったこと	32.2	22.1	23.2	208	1,821	2,079
人や自転車がとびだしてきて事故になりそうになったこと	61.7	47.5	49.3	214	1,893	2,185
前の車が急ブレーキをかけて事故になりそうになったこと	51.4	34.9	36.6	212	1,844	2,120

注 1：本表は、表題の質問への回答別にヒヤリ・ハット体験者の比率と、その比率算出の母数（サンプル数）を示したものである。

注 2：「そのとおりに」の欄は質問紙で「そのとおりに」と「どちらかといえばそうではない」の合計を、「そうでない」の欄は質問紙で、「そうでない」と「どちらかといえばそうではない」の合計を示している。

注 3：合計欄には設問に無回答を含むため、「そのとおりに」と「そうでない」の合計サンプル数と合致しない。

表 3-8-2-6 運転意識とヒヤリ・ハット体験者比率 (質問文: 割り込まれないように、あまり車間距離をあけないで走っている)

ヒヤリハット項目	経験者比率 (%)			サンプル数 (人)		
	そのとおり	そうではない	合計	そのとおり	そうではない	合計
	横断中の歩行者に接触しそうになったこと	30.8	20.2	22.9	484	1,544
追越や追い抜き中に対向車と事故になりそうになったこと	20.7	12.6	14.6	487	1,535	2,087
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	15.6	9.3	10.9	481	1,531	2,076
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	38.8	28.1	30.6	492	1,544	2,104
信号待ちや駐車中の車に追突しそうになったこと	22.5	15.7	17.1	485	1,538	2,086
交差点で出合頭に車や自転車と接触しそうになったこと	35.1	29.1	30.6	487	1,537	2,092
追越や追い抜きの時に追い越す車に接触しそうになったこと	13.0	7.5	9.0	483	1,534	2,084
車線変更の時に他の車と接触しそうになったこと	29.9	21.0	23.3	489	1,543	2,099
すれ違いの時に対向車と接触しそうになったこと	25.7	21.1	22.3	485	1,539	2,086
左折の時に他の車や歩行者と事故になりそうになったこと	22.7	15.7	17.8	484	1,542	2,094
右折の時に他の車や歩行者と事故になりそうになったこと	25.1	18.4	20.5	478	1,539	2,086
バックをしないで事故になりそうになったこと	35.5	28.2	30.1	489	1,543	2,107
車がスリップして事故になりそうになったこと	30.1	20.9	23.2	482	1,531	2,079
人や自転車がとびだしてきて事故になりそうになったこと	55.7	46.9	49.3	499	1,591	2,185
前の車が急ブレーキをかけて事故になりそうになったこと	44.9	33.9	36.6	492	1,547	2,120

注 1: 本表は、表題の質問への回答別にヒヤリ・ハット体験者の比率と、その比率算出の母数 (サンプル数) を示したものである。

注 2: 「そう思う」の欄は質問紙で「そう思う」と「どちらかといえばそう思う」の合計を、「そう思わない」の欄は質問紙で、「そう思わない」と「どちらかといえばそう思わない」の合計を示している。

注 3: 合計欄には設問に無回答を含むため、「そう思う」と「そう思わない」の合計サンプル数と合致しない。

表 3-8-2-7 運転意識とヒヤリ・ハット体験者比率 (質問文：自分は感情の変化は少なく、いつでも冷静でいられる)

	経験者比率 (%)			サンプル数 (人)		
	そのとおり	そうではない	合計	そのとおり	そうではない	合計
	ヒヤリハット項目	そのとおり	そうではない	合計	そのとおり	そうではない
横断中の歩行者に接触しそうになったこと	21.3	24.7	22.9	1,156	875	2,099
追越や追い抜き中に対向車と事故になりそうになったこと	13.7	15.7	14.6	1,152	870	2,087
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	10.7	10.6	10.9	1,146	869	2,076
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	28.6	33.3	30.6	1,158	880	2,104
信号待ちや駐車中の車に追突しそうになったこと	16.1	18.7	17.1	1,151	872	2,086
交差点で出合頭に車や自転車と接触しそうになったこと	29.2	33.0	30.6	1,147	879	2,092
追越や追い抜きの時に追い越す車に接触しそうになったこと	9.2	8.3	9.0	1,152	868	2,084
車線変更の時に他の車と接触しそうになったこと	21.6	25.6	23.3	1,162	873	2,099
すれ違いの時に対向車と接触しそうになったこと	21.6	23.3	22.3	1,151	873	2,086
左折の時に他の車や歩行者と事故になりそうになったこと	17.0	18.3	17.8	1,159	872	2,094
右折の時に他の車や歩行者と事故になりそうになったこと	18.4	22.6	20.5	1,152	871	2,086
バックをしながら事故になりそうになったこと	29.7	30.3	30.1	1,161	876	2,107
車がスリップして事故になりそうになったこと	22.7	23.6	23.2	1,145	870	2,079
人や自転車がとびだしてきて事故になりそうになったこと	48.0	50.8	49.3	1,195	907	2,185
前の車が急ブレーキをかけて事故になりそうになったこと	35.6	38.2	36.6	1,167	883	2,120

注1：本表は、表題の質問への回答別にヒヤリ・ハット体験者の比率と、その比率算出の母数（サンプル数）を示したものである。

注2：「そのとおり」の欄は質問紙で「そのとおり」と「どちらかといえばそうではない」の合計を、「そうではない」の欄は質問紙で、「そうではない」と「どちらかといえばそうではない」の合計を示している。

注3：合計欄には設問に無回答を含むため、「そのとおり」と「そうではない」の合計サンプル数と合致しない。

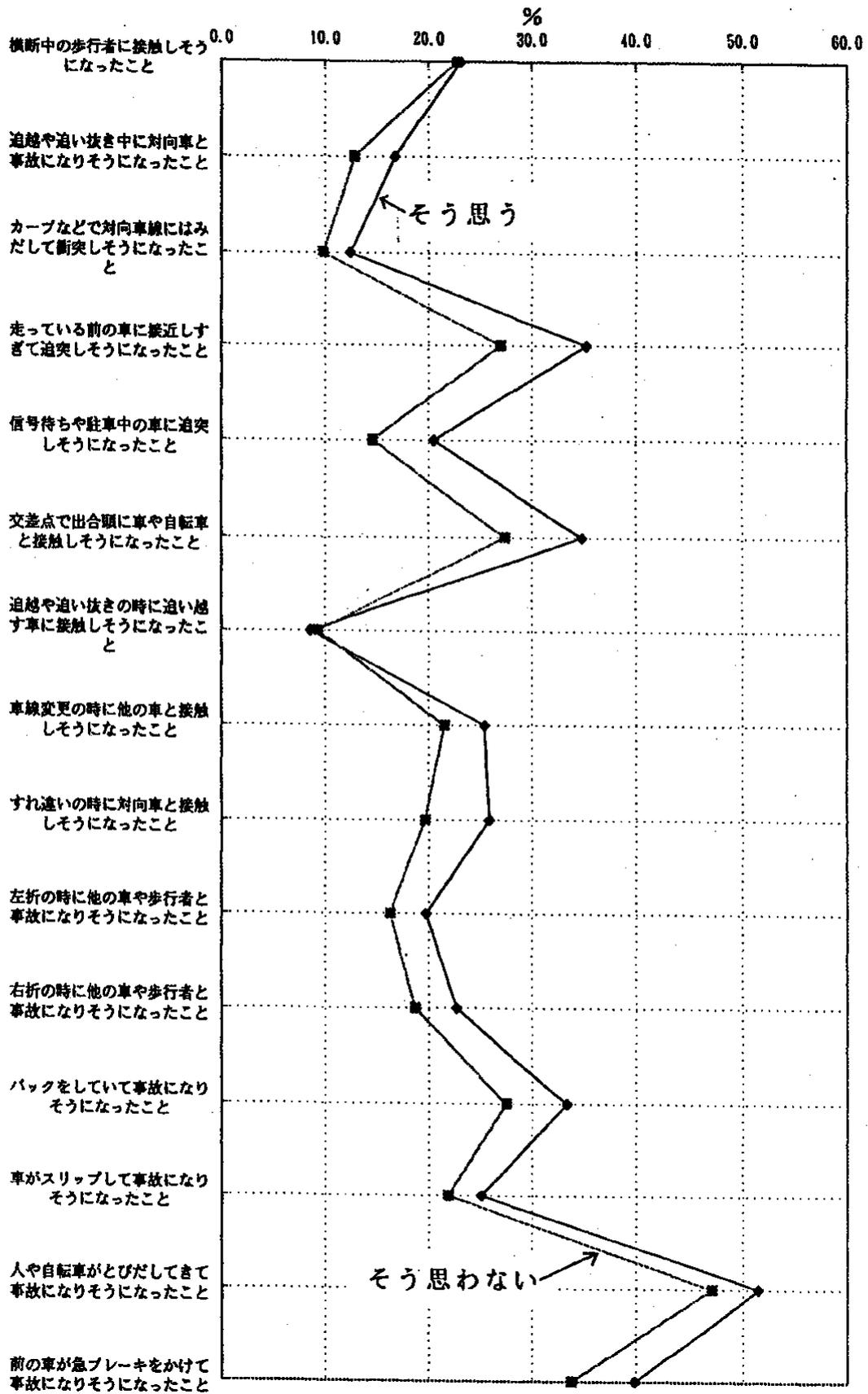


図3-8-2-1 運転意識とヒヤリ・ハット体験者比率

(質問文：前の車もたもたしている、腹がたつ)

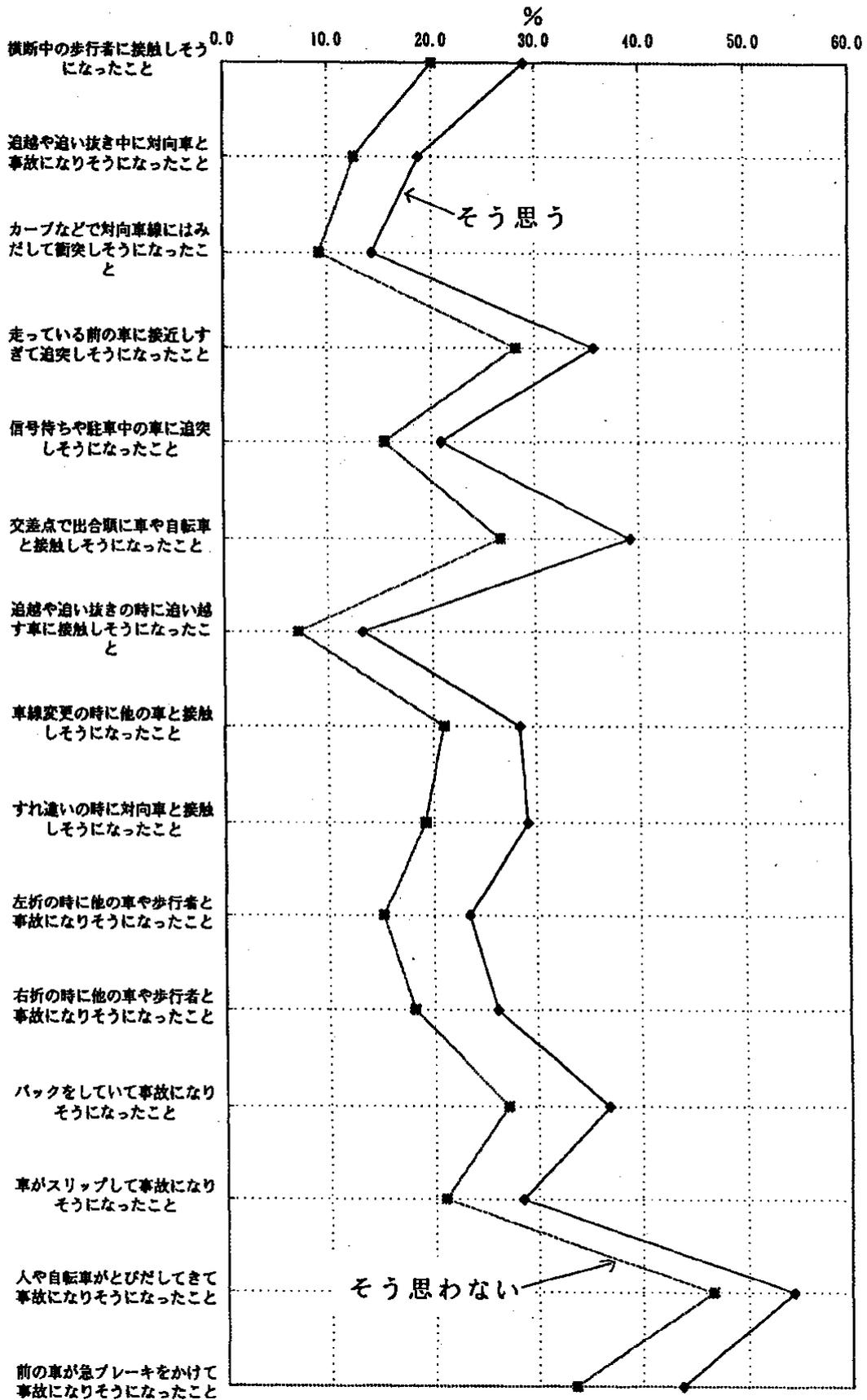


図3-8-2-2 運転意識とヒヤリ・ハット体験者比率

(質問文：他の車に追いされるのは、気分のいいものではない)

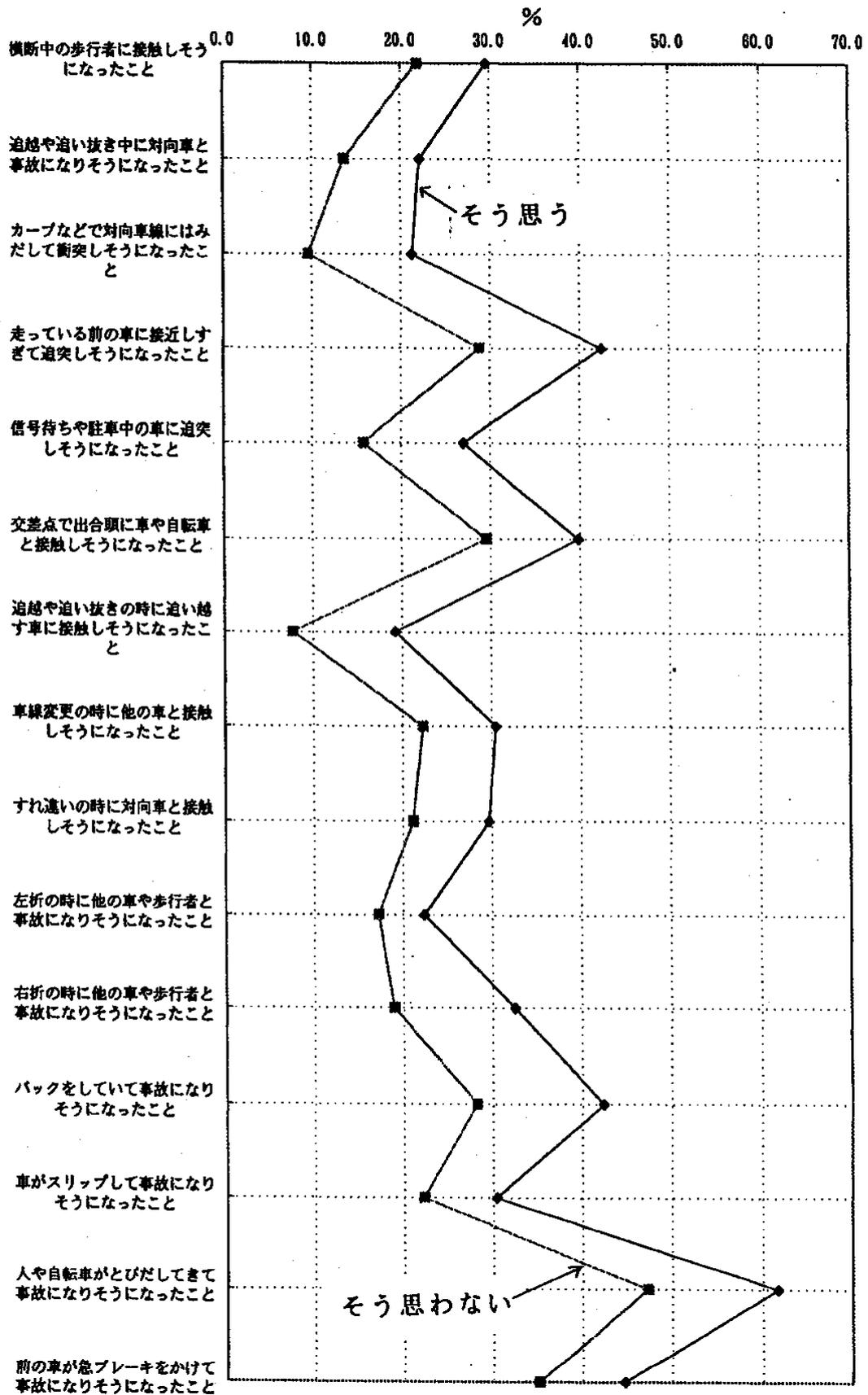


図3-8-2-3 運転意識とヒヤリ・ハット体験者比率

(質問文：ほかの車に並べると先に出たくなる)

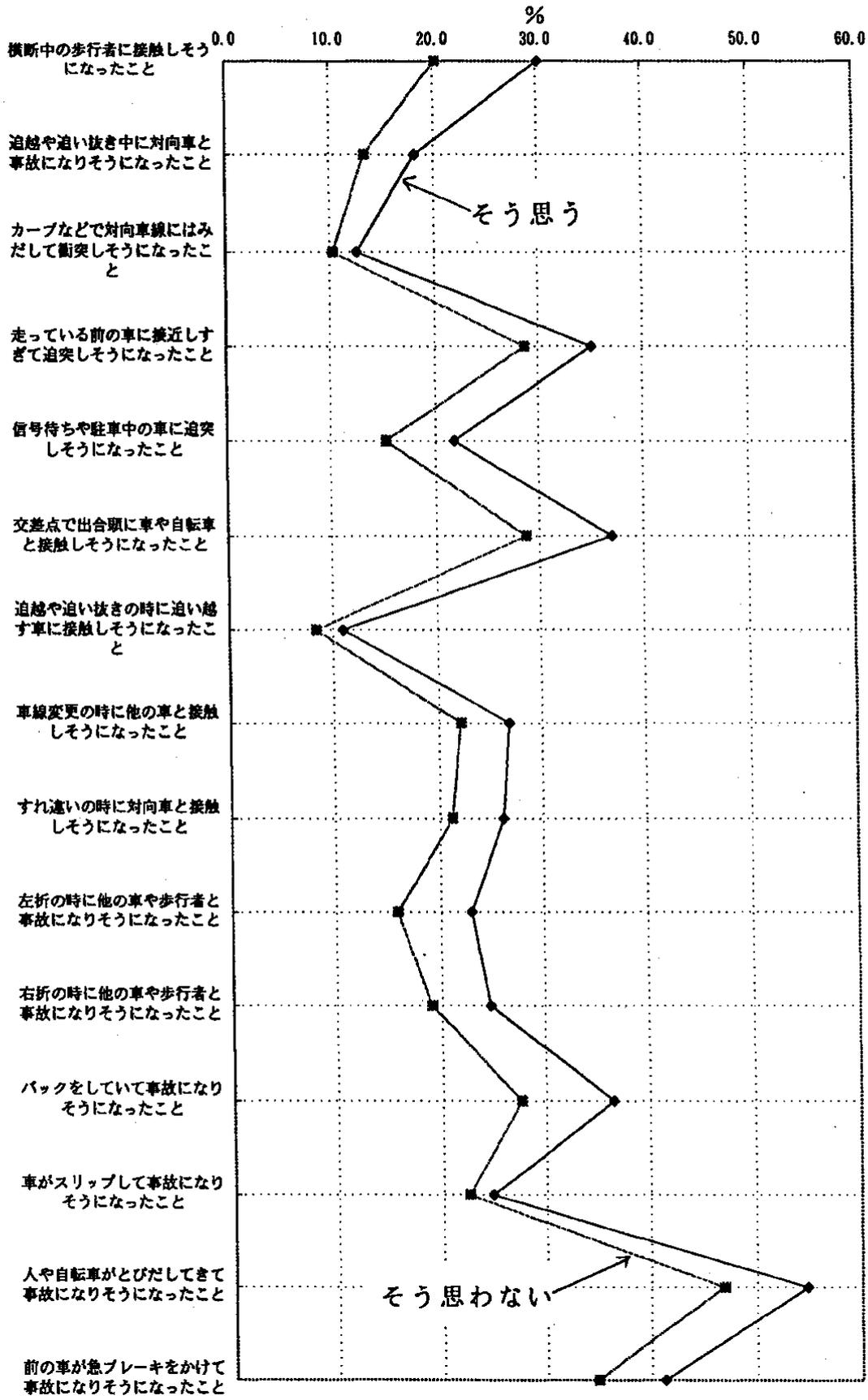


図3-8-2-4 運転意識とヒヤリ・ハット体験者比率

(質問文：運転中は歩行者や自転車をじゃまに思う)

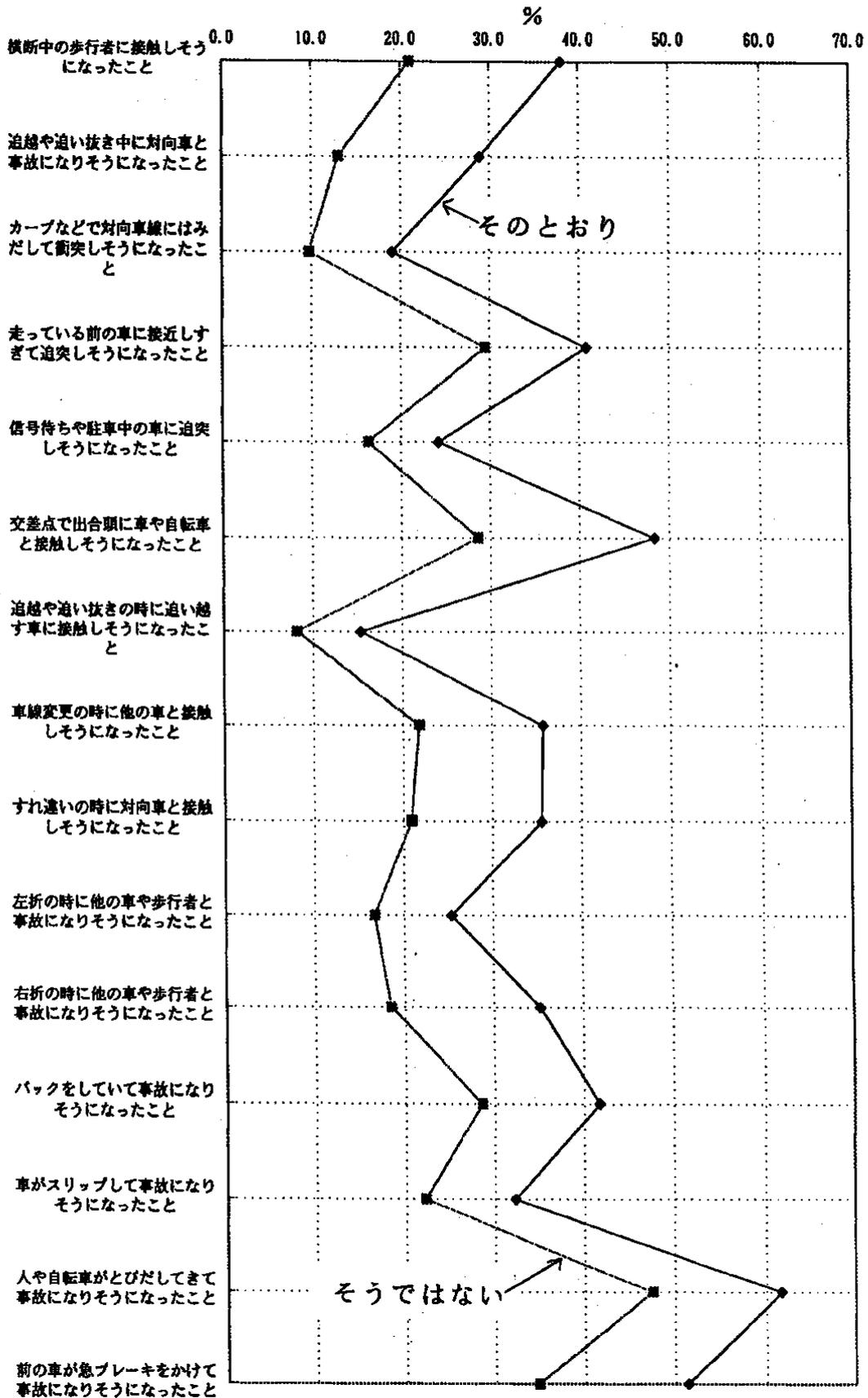


図3-8-2-5 運転意識とヒヤリ・ハット体験者比率

(質問文：運転中にイライラすることが多い)

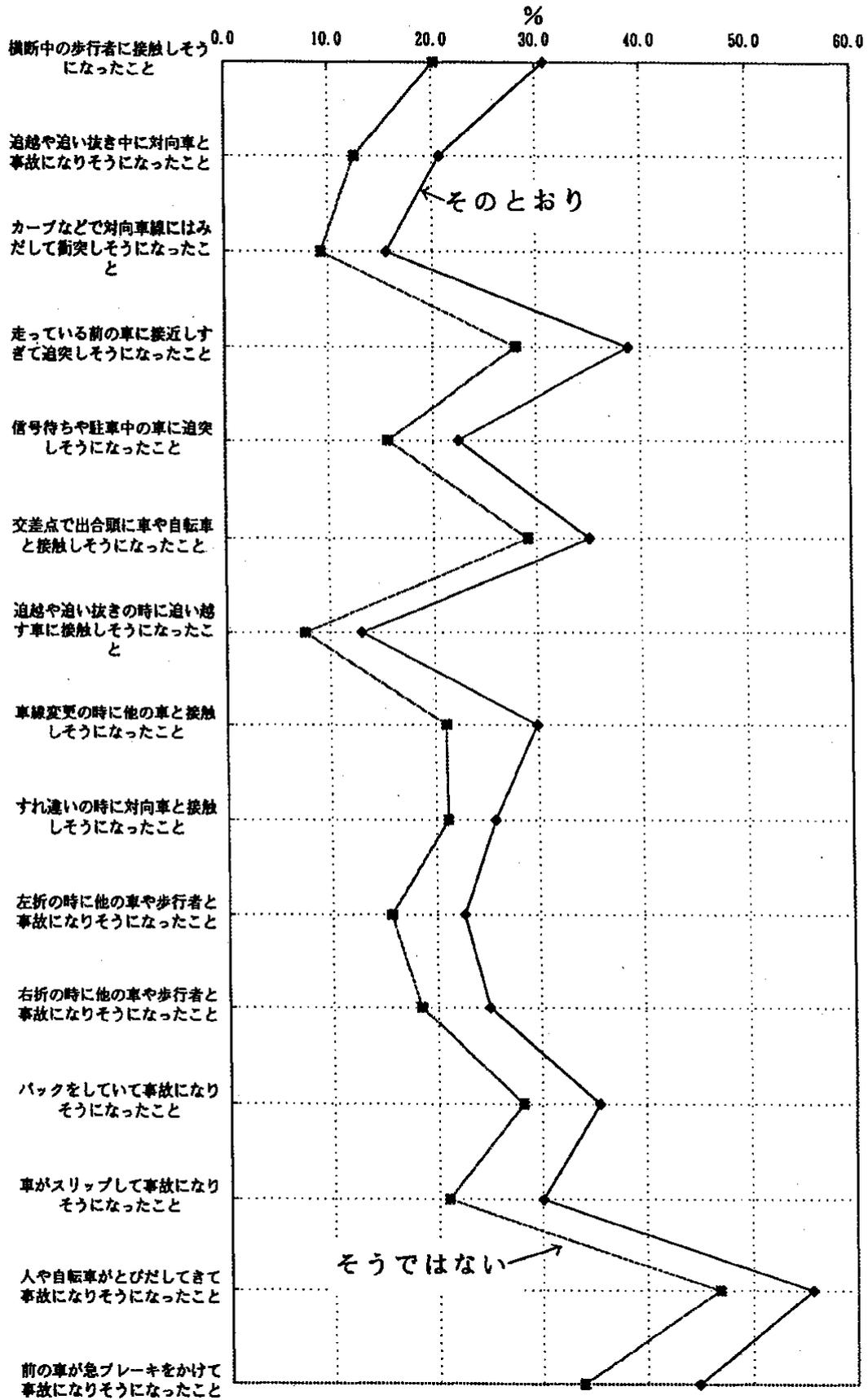


図3-8-2-6 運転意識とヒヤリ・ハット体験者比率

(質問文：割り込まれないように、あまり車間距離をあけないで走っている)

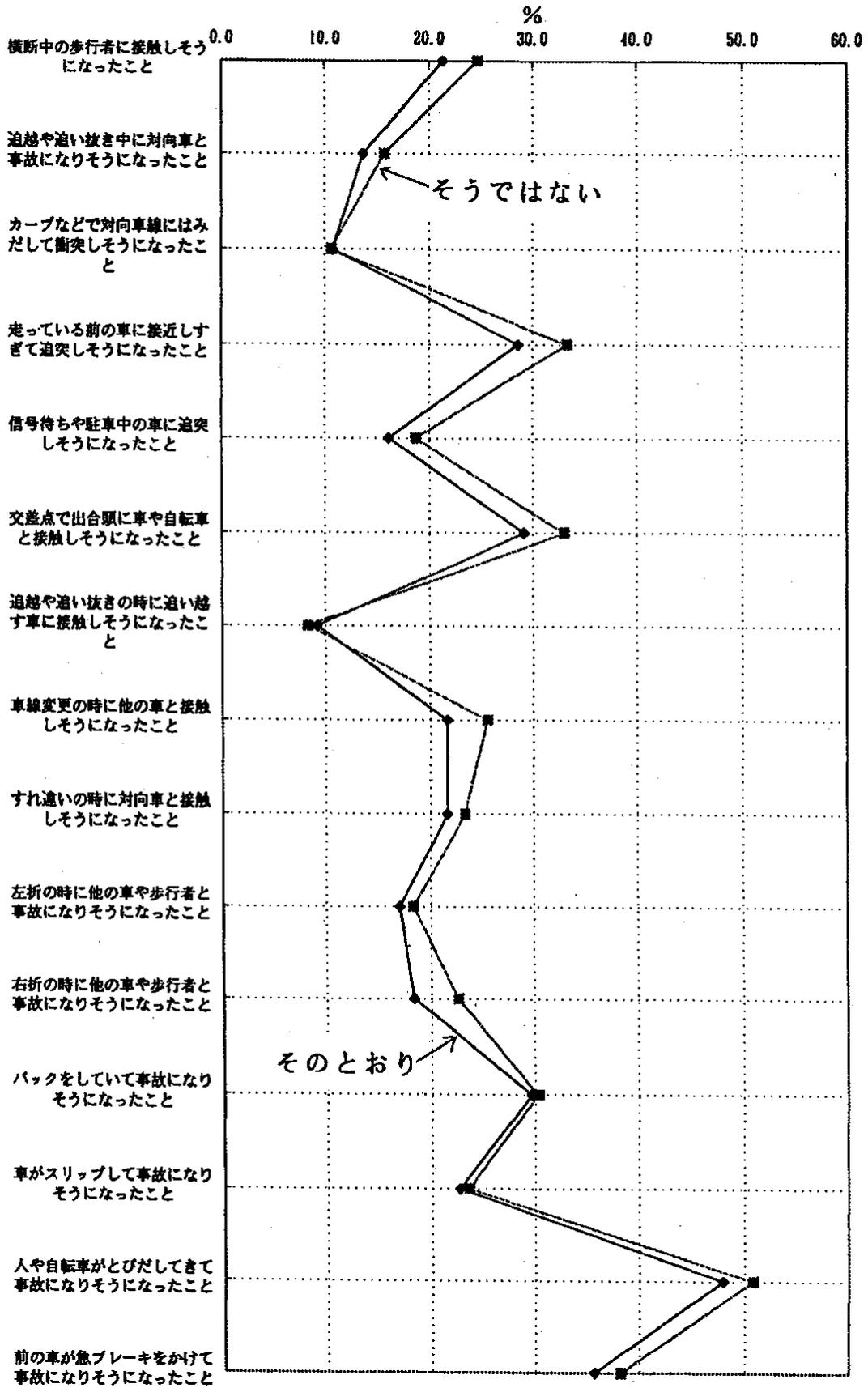


図3-8-2-7 運転意識とヒヤリ・ハット体験者比率

(質問文：自分は感情の変化は少なく、いつでも冷静でいられる)

## (2) 漫然・脇見運転傾向の質問とヒヤリ・ハット体験

### ① 運転中にぼんやりしてしまうことがある

表3-8-2-8および図3-8-2-8にみるように、すべてのヒヤリ・ハット項目でこの設問に肯定者のヒヤリ・ハット体験者比率が高い。特に肯定者と否定者で差が大きいのは「走っている前の車に接近しすぎて追突しそうになったこと」(差が20.1%)、「右折の時に他の車や歩行者と事故になりそうになったこと」(同18.6%)、「信号待ちや駐車中の車に追突しそうになったこと」(同18.3%)などである。この設問に対する回答によるヒヤリ・ハット体験者比率の差はきわめて大きい。

### ② 脇見運転をすることがある

表3-8-2-9および図3-8-2-9にみるように、すべてのヒヤリ・ハット項目でこの設問に肯定者のヒヤリ・ハット体験者比率が高い。特に肯定者と否定者で差が大きいのは「走っている前の車に接近しすぎて追突しそうになったこと」(差が21.0%)、「信号待ちや駐車中の車に追突しそうになったこと」(同17.9%)、「左折の時に他の車や歩行者と事故になりそうになったこと」(同16.5%)などで、追突に関連するヒヤリ・ハット体験が多い。この設問に対する回答によるヒヤリ・ハット体験者比率の差は、前項の「運転中にぼんやりしてしまうことがある」に対する回答による差と並んで大きい。

表 3-8-2-8 運転意識とヒヤリ・ハット体験者比率 (質問文：運転中にぼんやりしてしまうことがある)

ヒヤリハット項目	経験者比率 (%)			サンプル数 (人)		
	そのとおりに	そうではない	合計	そのとおりに	そうではない	合計
	33.6	20.5	22.9	324	1,691	2,099
横断中の歩行者に接触しそうになったこと	26.8	12.4	14.6	321	1,685	2,087
追越や追い抜き中に対向車と事故になりそうになったこと	22.9	8.4	10.9	318	1,681	2,076
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	47.7	27.6	30.6	323	1,698	2,104
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	32.6	14.3	17.1	319	1,690	2,086
信号待ちや駐車中の車に追突しそうになったこと	45.0	27.9	30.6	322	1,688	2,092
交差点で出合頭に車や自転車と接触しそうになったこと	14.4	7.9	9.0	319	1,685	2,084
追越や追い抜きの際に追い越し車に接触しそうになったこと	33.6	21.2	23.3	324	1,696	2,099
車線変更の際に他の車と接触しそうになったこと	34.7	20.2	22.3	320	1,688	2,086
すれ違いの際に対向車と接触しそうになったこと	30.7	14.8	17.8	323	1,690	2,094
左折の際に他の車や歩行者と事故になりそうになったこと	35.7	17.1	20.5	317	1,686	2,086
右折の際に他の車や歩行者と事故になりそうになったこと	40.0	27.8	30.1	325	1,697	2,107
バックをしながら事故になりそうになったこと	31.8	21.5	23.2	320	1,681	2,079
車がスリップして事故になりそうになったこと	62.7	46.2	49.3	332	1,740	2,185
人や自転車がとびだしてきて事故になりそうになったこと	45.7	34.7	36.6	324	1,701	2,120
前の車が急ブレーキをかけて事故になりそうになったこと						

注1：本表は、表題の質問への回答別にヒヤリ・ハット体験者の比率と、その比率算出の母数(サンプル数)を示したものである。

注2：「そのとおりに」の欄は質問紙で「そのとおりに」と「どちらかといえばそうではない」の合計を、「そうではない」の欄は質問紙で、「そうではない」と「どちらかといえばそうではない」の合計を示している。

注3：合計欄には設問に無回答を含むため、「そのとおりに」と「そうではない」の合計サンプル数と合致しない。

表 3-8-2-9 運転意識とヒヤリ・ハット体験者比率 (質問文：脇見運転をすることがある)

ヒヤリハット項目	経験者比率 (%)			サンプル数 (人)		
	そのとおり	そうではない	合計	そのとおり	そうではない	合計
横断中の歩行者に接触しそうになったこと	31.1	19.5	22.9	511	1,512	2,099
追越や追い抜き中に対向車と事故になりそうになったこと	25.9	11.0	14.6	506	1,510	2,087
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	20.0	7.7	10.9	501	1,506	2,076
走っている前の車に接近しすぎて退避しそうになったこと	46.2	25.2	30.6	511	1,519	2,104
信号待ちや駐車中の車に退避しそうになったこと	30.7	12.8	17.1	506	1,511	2,086
交差点で出合頭に車や自転車と接触しそうになったこと	39.9	27.6	30.6	501	1,517	2,092
追越や追い抜きの時に追い越す車に接触しそうになったこと	14.8	6.8	9.0	506	1,507	2,084
車線変更の時に他の車と接触しそうになったこと	33.4	20.0	23.3	509	1,519	2,099
すれ違いの時に対向車と接触しそうになったこと	32.0	19.2	22.3	507	1,511	2,086
左折の時に他の車や歩行者と事故になりそうになったこと	29.9	13.4	17.8	509	1,512	2,094
右折の時に他の車や歩行者と事故になりそうになったこと	32.2	16.0	20.5	500	1,511	2,086
バックをしながら事故になりそうになったこと	38.8	26.8	30.1	510	1,517	2,107
車がスリップして事故になりそうになったこと	31.4	20.3	23.2	501	1,504	2,079
人や自転車などがとびだしてきて事故になりそうになったこと	60.6	44.9	49.3	523	1,559	2,185
前の車が急ブレーキをかけて事故になりそうになったこと	46.9	32.7	36.6	509	1,521	2,120

注 1：本表は、表題の質問への回答別にヒヤリ・ハット体験者の比率と、その比率算出の母数(サンプル数)を示したものである。

注 2：「そのとおり」の欄は質問紙で「そのとおり」と「どちらかといえばそうではない」の合計を、「そうではない」の欄は質問紙で、「そうではない」と「どちらかといえばそうではない」の合計を示している。

注 3：合計欄には設問に無回答を含むため、「そのとおり」と「そうではない」の合計サンプル数と合致しない。

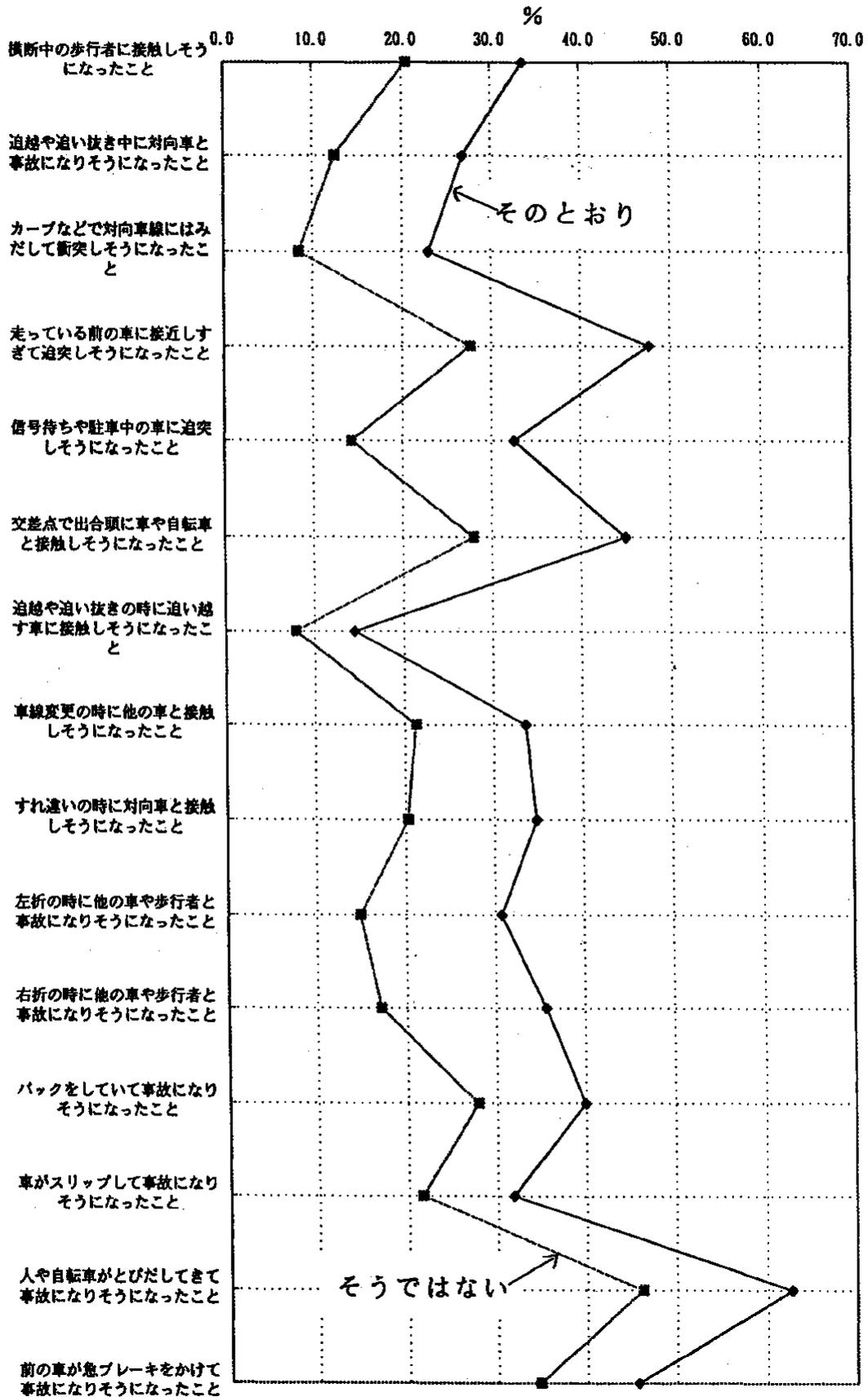


図3-8-2-8 運転意識とヒヤリ・ハット体験者比率  
 (質問文：運転中にぼんやりしてしまうことがある)

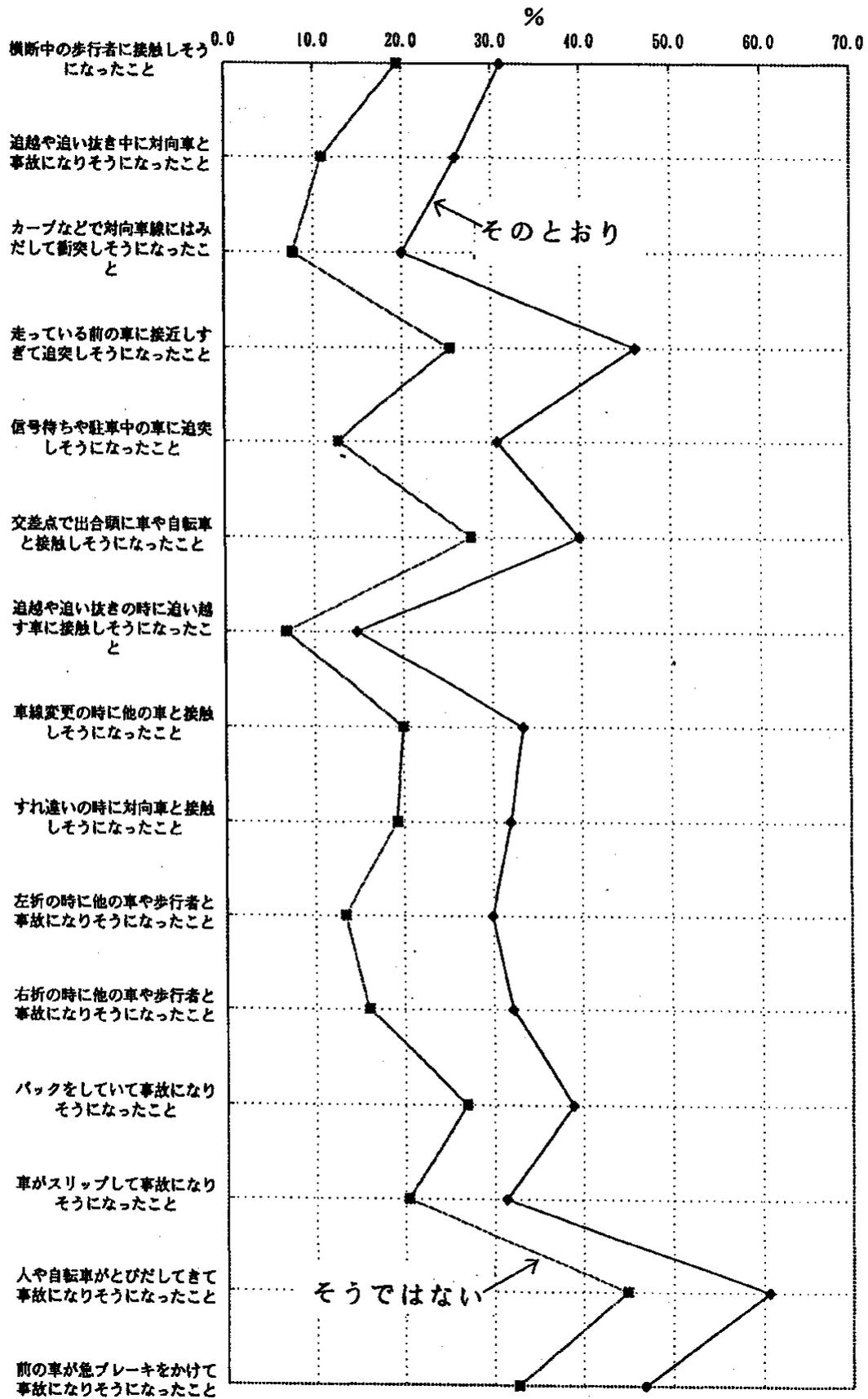


図3-8-2-9 運転意識とヒヤリ・ハット体験者比率

(質問文：脇見運転をすることがある)

### (3) 違反容認傾向の質問とヒヤリ・ハット体験

#### ① 事故をおこすのは運が悪いからだ

表3-8-2-10および図3-8-2-10にみるように、すべてのヒヤリ・ハット項目でこの設問に肯定者のヒヤリ・ハット体験者比率が高い。特に肯定者と否定者で差が大きいのは「車がスリップして事故になりそうになったこと」(差が9.0%)、「横断中の歩行者に接触しそうになったこと」(同8.1%)、「追越や追い抜きの時に追い越す車に接触しそうになったこと」(同7.5%)などである。

#### ② 違反をすることと事故の発生には、あまり関係はない

表3-8-2-11および図3-8-2-11にみるように、すべてのヒヤリ・ハット項目でこの設問に肯定者のヒヤリ・ハット体験者比率が高い。特に肯定者と否定者で差が大きいのは「人や自転車がとびだしてきて事故になりそうになったこと」(差が8.1%)、「前の車が急ブレーキをかけて事故になりそうになったこと」(5.6%)、「交差点で出合頭に車や自転車と接触しそうになったこと」(5.2%)などである。

#### ③ 10キロメートル程度のスピードオーバーであれば危険はない

表3-8-2-12および図3-8-2-12にみるように、すべてのヒヤリ・ハット項目でこの設問に肯定者のヒヤリ・ハット体験者比率が高い。特に肯定者と否定者で差が大きいのは「人や自転車がとびだしてきて事故になりそうになったこと」(差が8.5%)、「車線変更の時に他の車と接触しそうになったこと」(同7.3%)、「バックをされていて事故になりそうになったこと」(6.2%)などである。

#### ④ 駐車禁止でも、他の車の迷惑になりそうでなければ駐車する

表3-8-2-13および図3-8-2-13にみるように、「車がスリップして事故になりそうになったこと」を除いて、すべてのヒヤリ・ハット項目でこの設問に肯定者のヒヤリ・ハット体験者比率が高い。特に肯定者と否定者で差が大きいのは「車線変更の時に他の車と接触しそうになったこと」(差が12.8%)、「右折の時に他の車や歩行者と事故になりそうになったこと」(同12.8%)、「交差点で出合頭に車や自転車と接触しそうになったこと」(同11.9%)などである。

⑤ 一時停止の場所でも、見通しがよければ止まらないことが多い

表3-8-2-14および図3-8-2-14にみるように、すべてのヒヤリ・ハット項目でこの設問に肯定者のヒヤリ・ハット体験者比率が高い。特に肯定者と否定者で差が大きいのは「車線変更の時に他の車と接触しそうになったこと」(差が19.7%)、「右折の時に他の車や歩行者と事故になりそうになったこと」(同16.5%)、「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」(同14.4%)である。

⑥ 車の運転で多少人に迷惑をかけるのはお互いさまだ

表3-8-2-15および図3-8-2-15にみるように、すべてのヒヤリ・ハット項目でこの設問に肯定者のヒヤリ・ハット体験者比率が高い。特に肯定者と否定者で差が大きいのは「右折の時に他の車や歩行者と事故になりそうになったこと」(差が14.6%)、「左折の時に他の車や歩行者と事故になりそうになったこと」(同13.7%)、「車線変更の時に他の車と接触しそうになったこと」(同13.3%)などである。

表 3-8-2-10 運転意識とヒヤリ・ハット体験者比率（質問文：事故を起こすのは運が悪いからだ）

ヒヤリハット項目	経験者比率（％）			サンプル数（人）		
	そう思う	そう 思わない	合計	そう思う	そう 思わない	合計
	横断中の歩行者に接触しそうになったこと	29.5	21.4	22.9	305	1,746
追越や追い抜き中に対向車と事故になりそうになったこと	18.3	13.9	14.6	305	1,739	2,087
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	16.0	9.9	10.9	300	1,734	2,076
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	35.4	29.4	30.6	308	1,751	2,104
信号待ちや駐車中の車に追突しそうになったこと	20.7	16.5	17.1	305	1,739	2,086
交差点で出合頭に車や自転車と接触しそうになったこと	32.9	30.3	30.6	304	1,743	2,092
追越や追い抜きの時に追い越す車に接触しそうになったこと	15.4	7.9	9.0	305	1,739	2,084
車線変更の時に他の車と接触しそうになったこと	27.3	22.4	23.3	307	1,748	2,099
すれ違いの時に対向車と接触しそうになったこと	26.0	21.8	22.3	304	1,740	2,086
左折の時に他の車や歩行者と事故になりそうになったこと	21.7	17.1	17.8	308	1,743	2,094
右折の時に他の車や歩行者と事故になりそうになったこと	25.5	19.6	20.5	298	1,747	2,086
バックをしていて事故になりそうになったこと	31.5	29.9	30.1	305	1,752	2,107
車がスリップして事故になりそうになったこと	31.0	22.0	23.2	300	1,736	2,079
人や自転車がとびだしてきて事故になりそうになったこと	54.6	47.8	49.3	315	1,802	2,185
前の車が急ブレーキをかけて事故になりそうになったこと	42.5	35.4	36.6	308	1,754	2,120

注1：本表は、表題の質問への回答別にヒヤリ・ハット体験者の比率と、その比率算出の母数（サンプル数）を示したものである。

注2：「そう思う」の欄は質問紙で「そう思う」と「どちらかといえばそう思う」の合計を、「そう思わない」の欄は質問紙で、「そう思わない」と「どちらかといえばそう思う」の合計を示している。

注3：合計欄には設問に無回答を含むため、「そう思う」と「そう思わない」の合計サンプル数と合致しない。

表 3-8-2-11 運転意識とヒヤリ・ハット体験者比率（質問文：違反をすることと事故の発生には、あまり関係はない）

ヒヤリハット項目	経験者比率（％）			サンプル数（人）		
	そう思う	そう 思わない	合 計	そう 思う	そう 思わない	合 計
	横断中の歩行者に接触しそうになったこと	26.0	21.2	22.9	538	1,499
追越や追い抜き中に対向車と事故になりそうになったこと	16.5	13.9	14.6	532	1,495	2,087
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	14.2	9.7	10.9	529	1,489	2,076
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	32.6	30.1	30.6	537	1,505	2,104
信号待ちや駐車中の車に追突しそうになったこと	18.7	16.8	17.1	533	1,495	2,086
交差点で出合頭に車や自転車と接触しそうになったこと	34.5	29.3	30.6	533	1,498	2,092
追越や追い抜き放きの時に追い越す車に接触しそうになったこと	11.8	7.8	9.0	533	1,495	2,084
車線変更の時に他の車と接触しそうになったこと	25.1	22.5	23.3	542	1,496	2,099
すれ違いの時に対向車と接触しそうになったこと	23.5	21.9	22.3	536	1,491	2,086
左折の時に他の車や歩行者と事故になりそうになったこと	21.5	16.4	17.8	540	1,495	2,094
右折の時に他の車や歩行者と事故になりそうになったこと	23.8	19.2	20.5	529	1,499	2,086
バックをしながら事故になりそうになったこと	30.7	29.7	30.1	540	1,502	2,107
車がスリップして事故になりそうになったこと	25.6	22.6	23.2	532	1,490	2,079
人や自転車がとびだしてきて事故になりそうになったこと	55.0	46.9	49.3	558	1,545	2,185
前の車が急ブレーキをかけて事故になりそうになったこと	40.6	35.0	36.6	544	1,503	2,120

注 1：本表は、表題の質問への回答別にヒヤリ・ハット体験者の比率と、その比率算出の母数（サンプル数）を示したものである。

注 2：「そう思う」の欄は質問紙で「そう思う」と「どちらかといえばそう思う」の合計を、「そう思わない」の欄は質問紙で、「そう思わない」と「どちらかといえばそう思わない」の合計を示している。

注 3：合計欄には設問に無回答を含むため、「そう思う」と「そう思わない」の合計サンプル数と合致しない。

表 3-8-2-12 運転意識とヒヤリ・ハット体験者比率 (質問文：10 キロメートル程度でのスピードオーバーであれば危険はない)

ヒヤリハット項目	経験者比率 (%)			サンプル数 (人)		
	そう思う	そう 思わない	合 計	そう思う	そう 思わない	合 計
	横断中の歩行者に接触しそうになったこと	26.7	20.9	22.9	660	1,410
追越や追い抜き中に対向車と事故になりそうになったこと	16.1	14.0	14.6	659	1,401	2,087
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	12.4	10.2	10.9	655	1,395	2,076
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	32.6	29.5	30.6	668	1,407	2,104
信号待ちや駐車中の車に追突しそうになったこと	19.4	16.0	17.1	657	1,402	2,086
交差点で出合頭に車や自転車と接触しそうになったこと	34.3	29.1	30.6	657	1,406	2,092
追越や追い抜きの時に追い越す車に接触しそうになったこと	11.6	7.9	9.0	655	1,403	2,084
車線変更の時に他の車と接触しそうになったこと	28.2	20.9	23.3	663	1,406	2,099
すれ違いの時に対向車と接触しそうになったこと	23.5	21.9	22.3	659	1,401	2,086
左折の時に他の車や歩行者と事故になりそうになったこと	19.8	16.8	17.8	657	1,409	2,094
右折の時に他の車や歩行者と事故になりそうになったこと	22.8	19.3	20.5	663	1,396	2,086
バックをしていて事故になりそうになったこと	34.2	28.0	30.1	665	1,406	2,107
車がスリップして事故になりそうになったこと	25.1	22.2	23.2	654	1,398	2,079
人や自転車がとびだしてきて事故になりそうになったこと	54.9	46.4	49.3	686	1,450	2,185
前の車が急ブレーキをかけて事故になりそうになったこと	38.4	35.4	36.6	666	1,415	2,120

注 1：本表は、表題の質問への回答別にヒヤリ・ハット体験者の比率と、その比率算出の母数（サンプル数）を示したものである。

注 2：「そう思う」の欄は質問紙で「そう思う」と「どちらかといえばそう思う」の合計を、「そう思わない」の欄は質問紙で、「そう思わない」と「どちらかといえばそう思わない」の合計を示している。

注 3：合計欄には設問に無回答を含むため、「そう思う」と「そう思わない」の合計サンプル数と合致しない。

表 3-8-2-13 運転意識とヒヤリ・ハット体験者比率 (質問文：駐車禁止でも、他の車に迷惑になりそうであれば駐車する)

ヒヤリハット項目	経験者比率 (%)			サンプル数 (人)		
	そのとおり	そうではない	合計	そのとおり	そうではない	合計
		32.9	21.2	22.9	243	1,788
横断中の歩行者に接触しそうになったこと						
退越や追い抜き中に対向車と事故になりそうになったこと	19.2	14.0	14.6	239	1,784	2,087
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	18.8	9.5	10.9	240	1,774	2,076
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	36.5	29.8	30.6	244	1,795	2,104
信号待ちや駐車中の車に追突しそうになったこと	23.7	16.4	17.1	241	1,781	2,086
交差点で出合頭に車や自転車と接触しそうになったこと	41.2	29.3	30.6	240	1,787	2,092
追越や追い抜きの時に追い越す車に接触しそうになったこと	15.3	8.0	9.0	242	1,777	2,084
車線変更の時に他の車と接触しそうになったこと	34.7	21.9	23.3	245	1,788	2,099
すれ違いの時に対向車と接触しそうになったこと	29.2	21.5	22.3	240	1,784	2,086
左折の時に他の車や歩行者と事故になりそうになったこと	21.3	16.9	17.8	244	1,784	2,094
右折の時に他の車や歩行者と事故になりそうになったこと	31.3	18.5	20.5	243	1,778	2,086
バックをしないで事故になりそうになったこと	39.6	28.7	30.1	245	1,788	2,107
車がスリップして事故になりそうになったこと	23.0	23.1	23.2	239	1,775	2,079
人や自転車がとびだしてきて事故になりそうになったこと	55.4	48.1	49.3	249	1,841	2,185
前の車が急ブレーキをかけて事故になりそうになったこと	38.8	36.2	36.6	245	1,799	2,120

注 1：本表は、表題の質問への回答別にヒヤリ・ハット体験者の比率と、その比率算出の母数(サンプル数)を示したものである。

注 2：「そのとおり」の欄は質問紙で「そのとおり」と「どちらかといえばそうではない」の合計を、「そうではない」の欄は質問紙で、「そうではない」と「どちらかといえばそうではない」の合計を示している。

注 3：合計欄には設問に無回答を含むため、「そのとおり」と「そうではない」の合計サンプル数と合致しない。

表 3-8-2-14 運転意識とヒヤリ・ハット体験者比率 (質問文：一時停止の場所でも、見通しがよければ止まらなことが多い)

ヒヤリハット項目	経験者比率 (%)			サンプル数 (人)		
	そのとおり	そうではない	合計	そのとおり	そうではない	合計
横断中の歩行者に接触しそうになったこと	33.4	21.8	22.9	168	1,848	2,099
追越や追い抜き中に対向車と事故になりそうになったこと	26.8	13.5	14.6	168	1,839	2,087
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	24.1	9.7	10.9	166	1,834	2,076
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	41.2	29.9	30.6	165	1,857	2,104
信号待ちや駐車中の車に追突しそうになったこと	27.2	16.2	17.1	162	1,844	2,086
交差点で出合頭に車や自転車と接触しそうになったこと	39.4	29.9	30.6	165	1,846	2,092
追越や追い抜きの時に追い越す車に接触しそうになったこと	16.8	8.2	9.0	167	1,838	2,084
車線変更の時に他の車と接触しそうになったこと	41.4	21.7	23.3	169	1,851	2,099
すれ違いの時に対向車と接触しそうになったこと	32.5	21.6	22.3	166	1,841	2,086
左折の時に他の車や歩行者と事故になりそうになったこと	30.4	16.3	17.8	168	1,846	2,094
右折の時に他の車や歩行者と事故になりそうになったこと	35.4	18.9	20.5	161	1,844	2,086
バックをしないで事故になりそうになったこと	38.3	29.0	30.1	167	1,852	2,107
車がスリップして事故になりそうになったこと	36.0	22.3	23.2	164	1,835	2,079
人や自転車がとびだしてきて事故になりそうになったこと	57.0	48.3	49.3	172	1,901	2,185
前の車が急ブレーキをかけて事故になりそうになったこと	44.9	35.7	36.6	167	1,862	2,120

注1：本表は、表題の質問への回答別にヒヤリ・ハット体験者の比率と、その比率算出の母数(サンプル数)を示したものである。

注2：「そのとおりの欄は質問紙で「そのとおりと」とどちらかといえばそうではない」の合計を、「そうではない」の欄は質問紙で、「そうではない」と「どちらかといえばそうではない」の合計を示している。

注3：合計欄には設問に無回答を含むため、「そのとおりと」と「そうではない」の合計サンプル数と合致しない。

表 3-8-2-15 運転意識とヒヤリ・ハット体験者比率 (質問文：車の運転で多少人に迷惑をかけるのはお互いさまだ)

ヒヤリハット項目	経験者比率 (%)			サンプル数 (人)		
	そう思う	そう 思わない	合 計	そう思う	そう 思わない	合 計
横断中の歩行者に接触しそうになったこと	34.2	21.4	22.9	234	1,828	2,099
追越や追い抜き中に対向車と事故になりそうになったこと	23.7	13.5	14.6	232	1,820	2,087
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	17.7	10.1	10.9	231	1,811	2,076
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	41.1	29.2	30.6	236	1,830	2,104
信号待ちや駐車中の車に追突しそうになったこと	22.9	16.5	17.1	231	1,820	2,086
交差点で出合頭に車や自転車と接触しそうになったこと	38.2	29.8	30.6	233	1,820	2,092
追越や追い抜きの際に追い越す車に接触しそうになったこと	17.8	7.9	9.0	231	1,820	2,084
車線変更の際に他の車と接触しそうになったこと	35.0	21.7	23.3	237	1,825	2,099
すれ違いの際に対向車と接触しそうになったこと	33.9	20.9	22.3	233	1,819	2,086
左折の際に他の車や歩行者と事故になりそうになったこと	30.0	16.3	17.8	237	1,821	2,094
右折の際に他の車や歩行者と事故になりそうになったこと	33.5	18.9	20.5	233	1,817	2,086
バックをしないで事故になりそうになったこと	32.2	29.9	30.1	233	1,831	2,107
車がスリップして事故になりそうになったこと	29.3	22.5	23.2	232	1,812	2,079
人や自転車がとびだしてきて事故になりそうになったこと	60.6	47.4	49.3	244	1,883	2,185
前の車が急ブレーキをかけて事故になりそうになったこと	43.5	35.4	36.6	239	1,832	2,120

注 1：本表は、表題の質問への回答別にヒヤリ・ハット体験者の比率と、その比率算出の母数(サンプル数)を示したものである。

注 2：「そう思う」の欄は質問紙で「そう思う」と「どちらかといえばそう思う」の合計を、「どちらかといえばそう思う」と「そう思わない」の欄は質問紙で、「そう思わない」と「どちらかといえばそう思う」の合計を示している。

注 3：合計欄には設問に無回答を含むため、「そう思う」と「そう思わない」の合計サンプル数と合致しない。

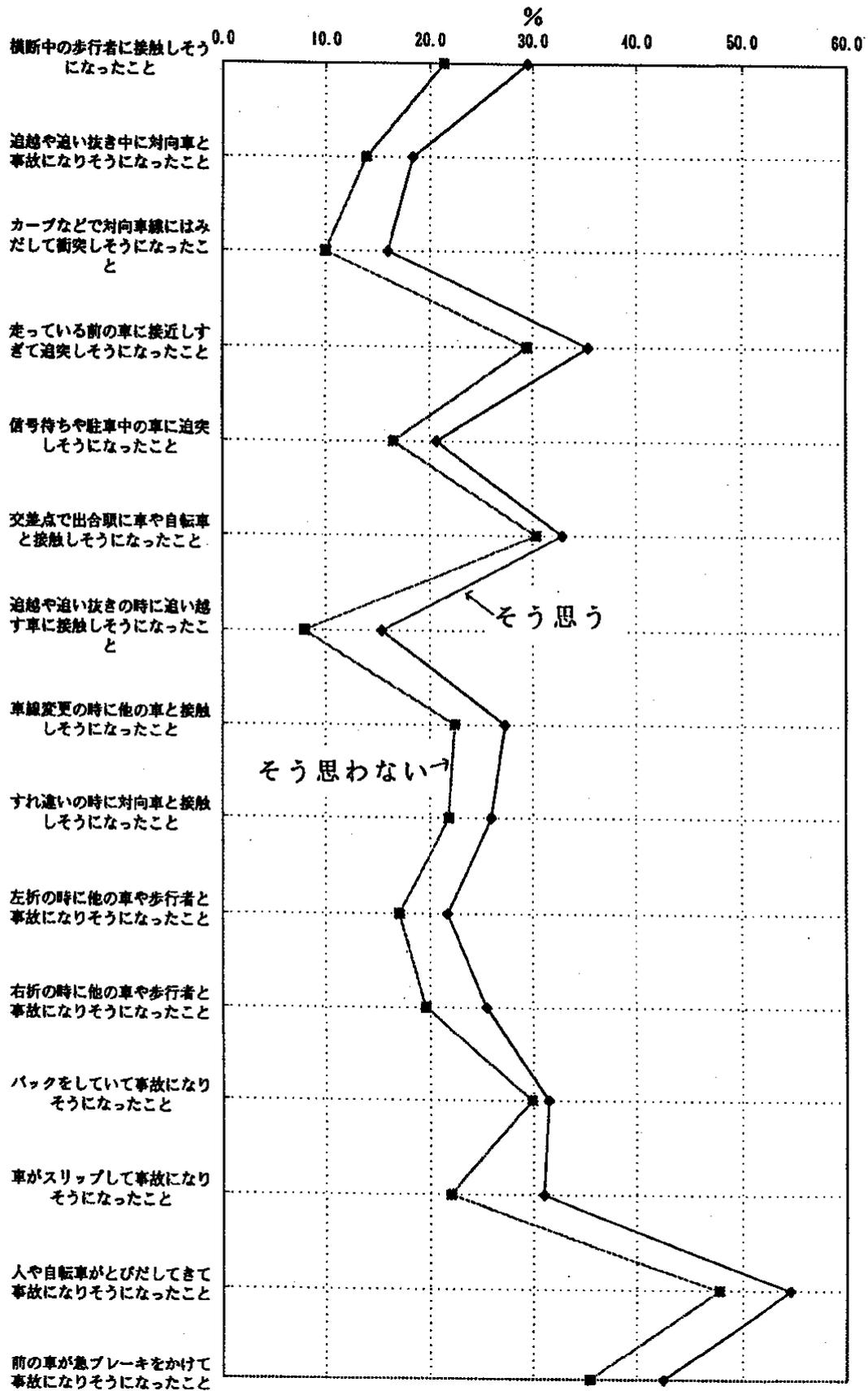


図3-8-2-10 運転意識とヒヤリ・ハット体験者比率

(質問文：事故をおこすのは運が悪いからだ)

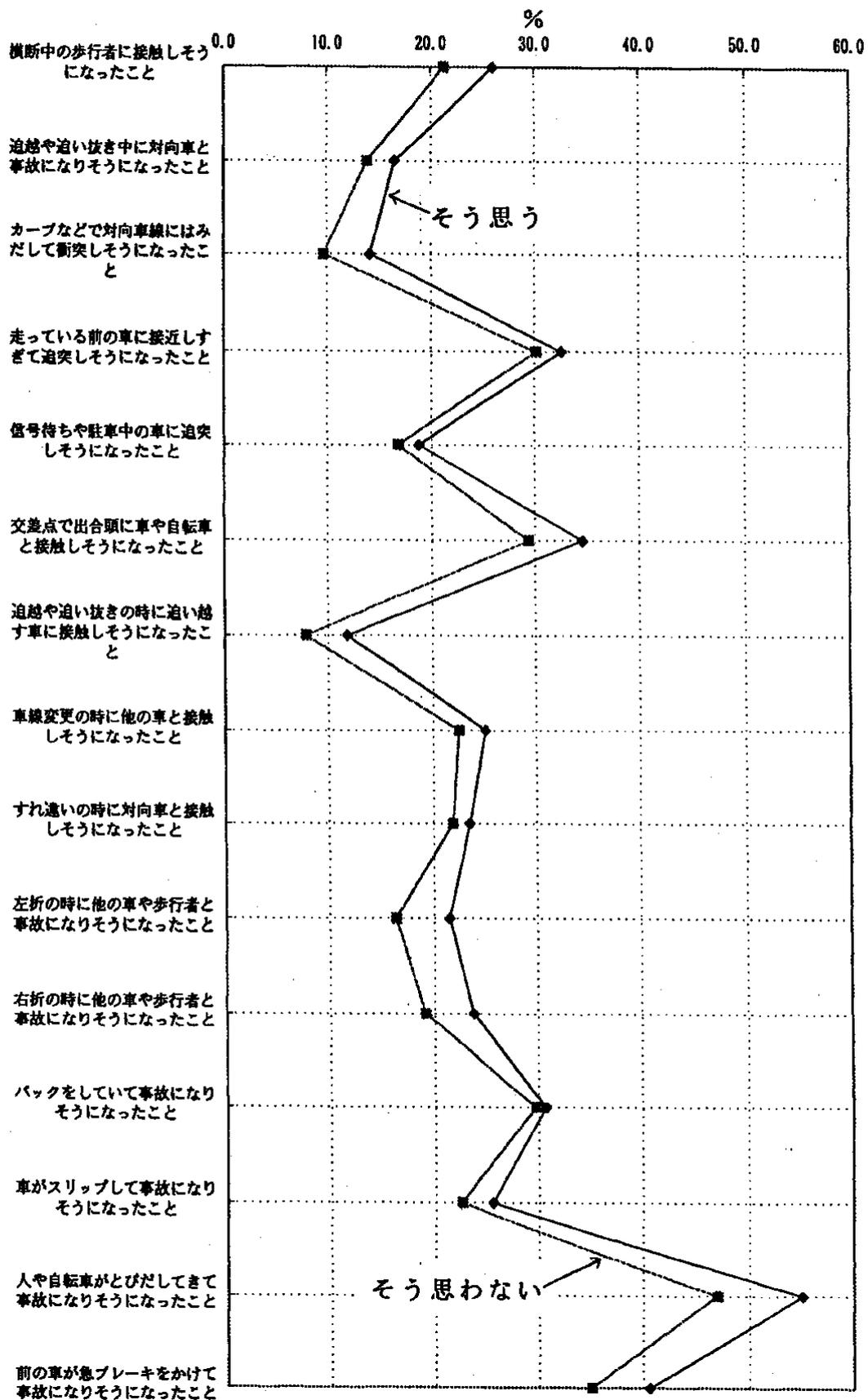


図3-8-2-11 運転意識とヒヤリ・ハット体験者比率

(質問文：違反をすることと事故の発生には、あまり関係はない)

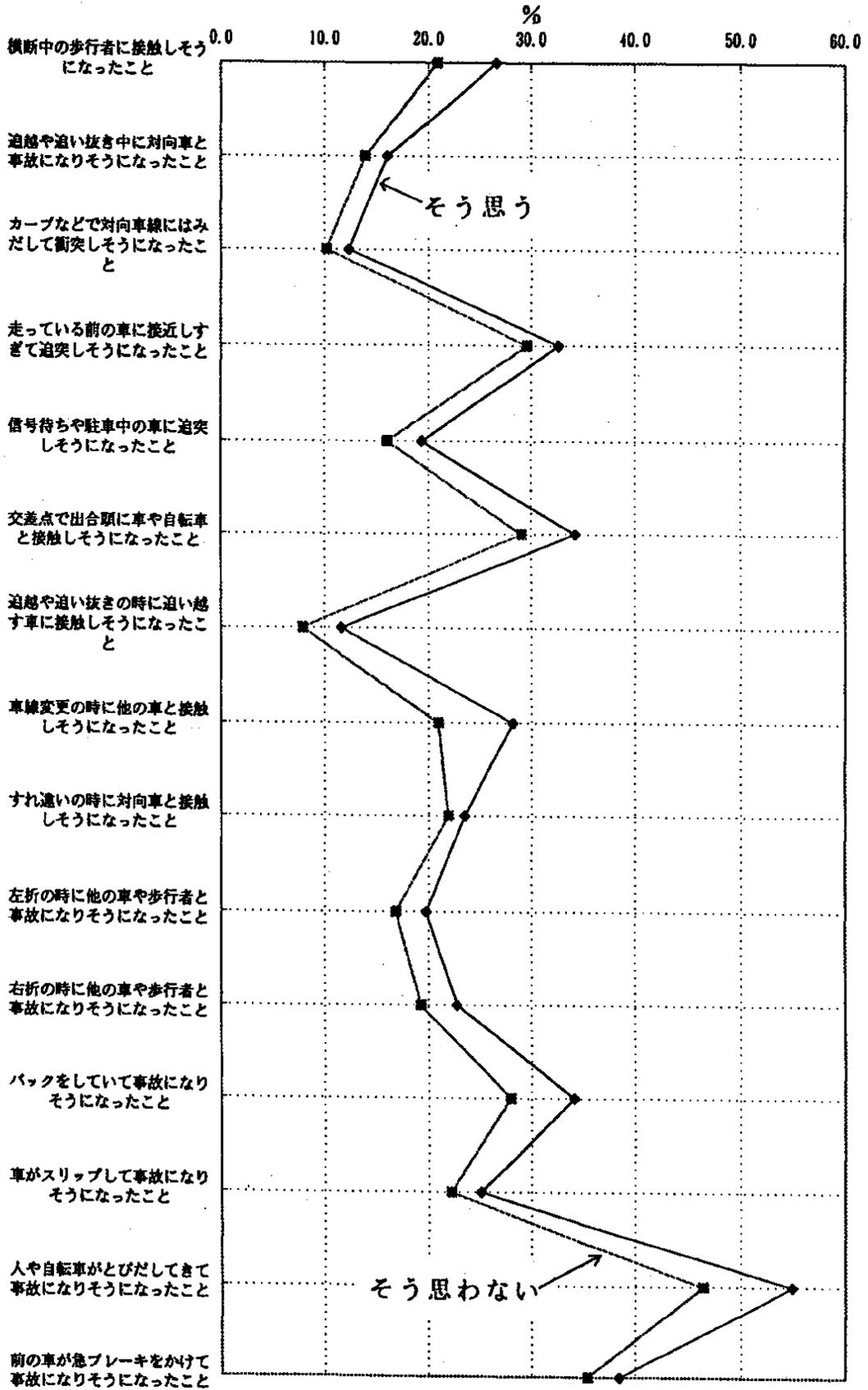


図3-8-2-12 運転意識とヒヤリ・ハット体験者比率

(質問文：10キロメートル程度でのスピードオーバーであれば危険はない)

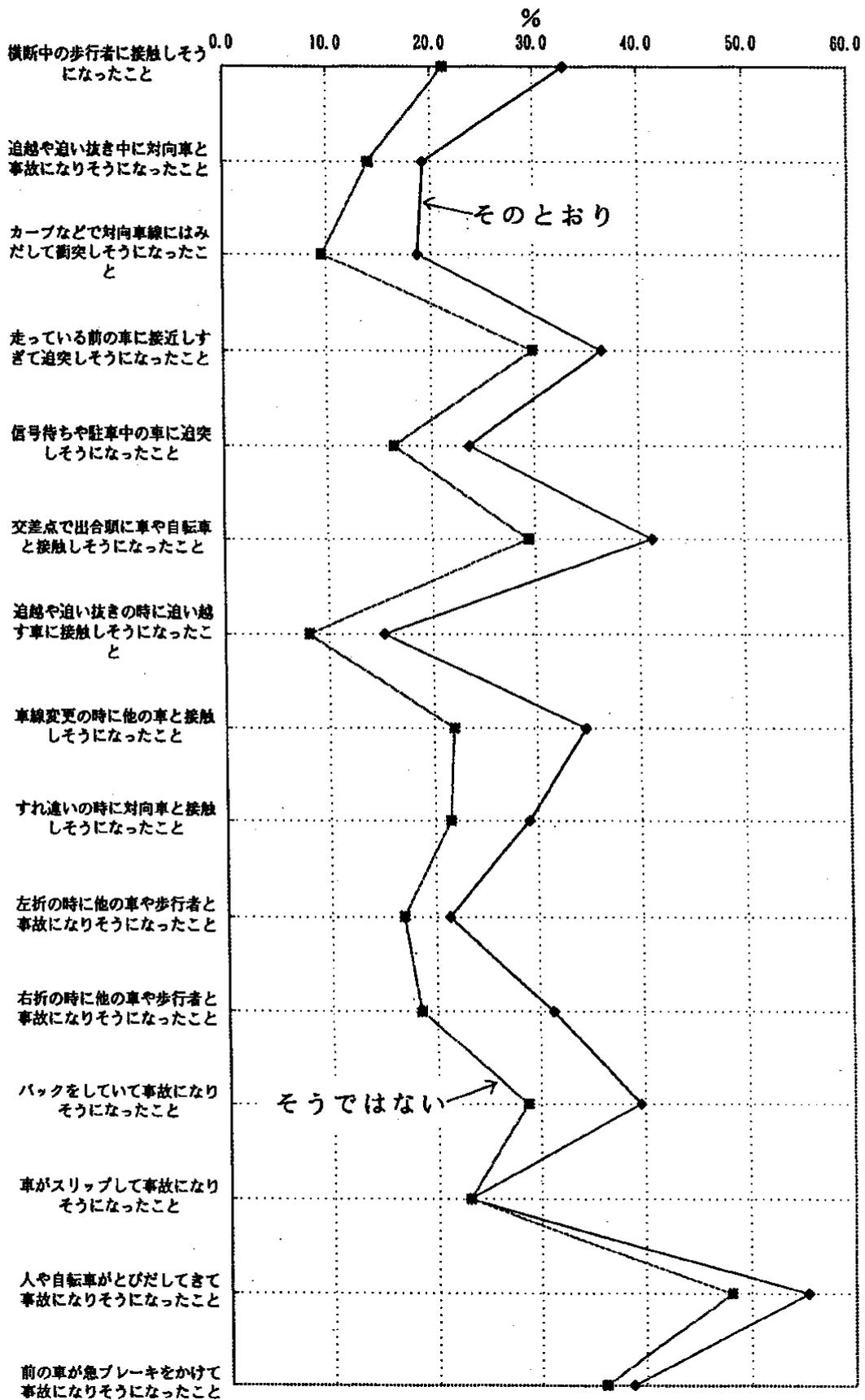


図3-8-2-13 運転意識とヒヤリ・ハット体験者比率

(質問文：駐車禁止でも、他の車に迷惑になりそうでなければ駐車する)

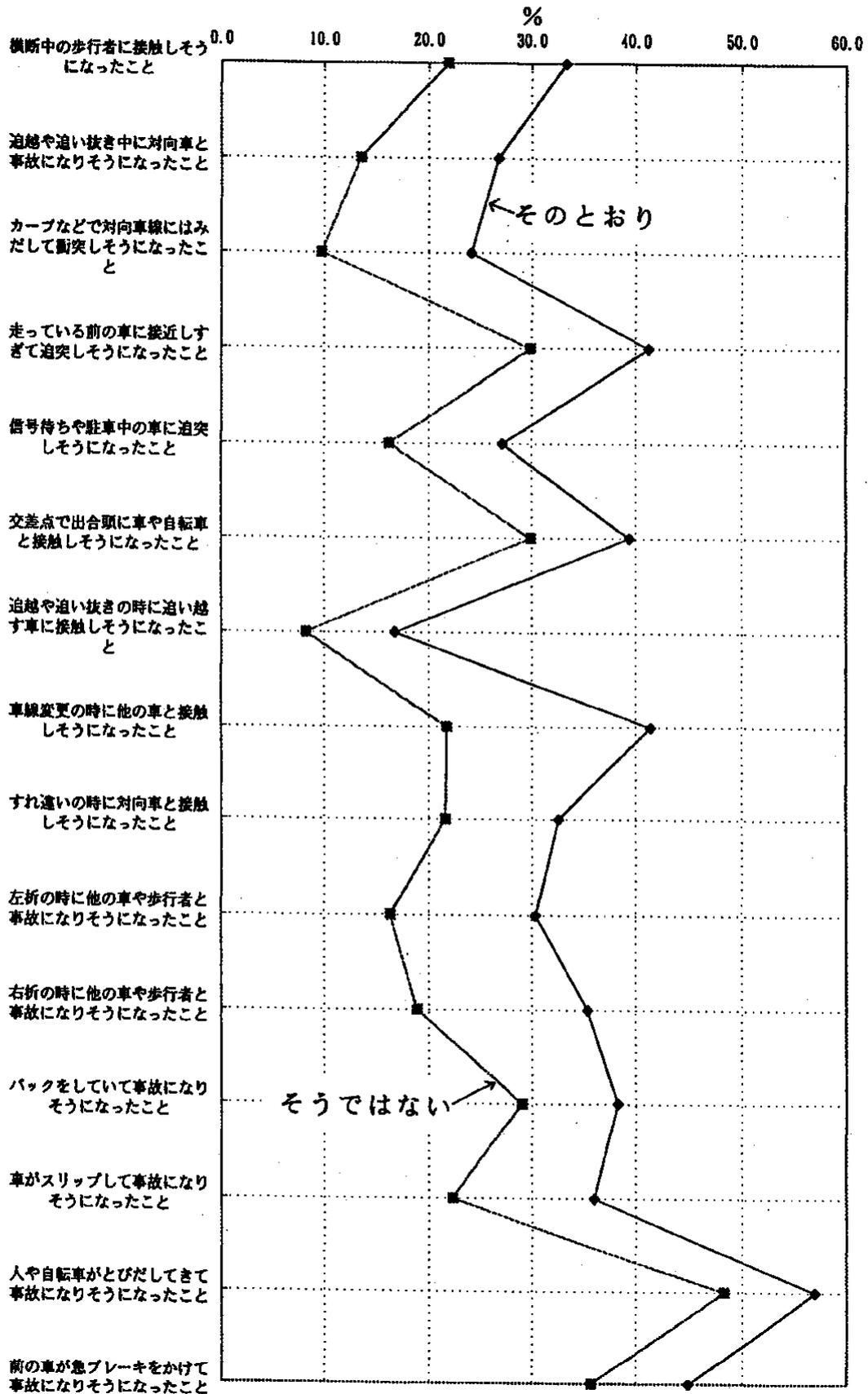


図3-8-2-14 運転意識とヒヤリ・ハット体験者比率

(質問文：一時停止の場所でも、見通しがよければ止まらないことが多い)

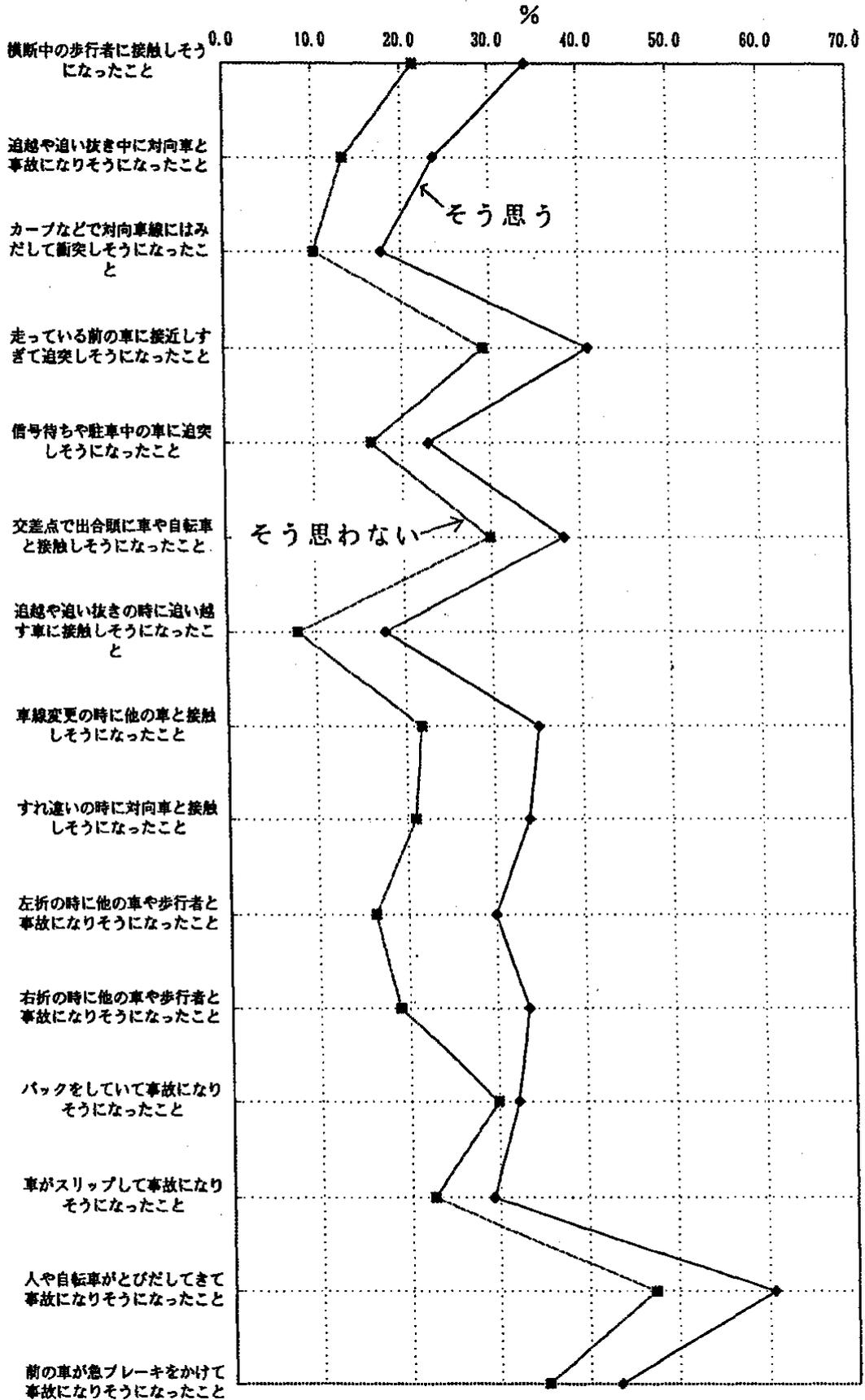


図3-8-2-15 運転意識とヒヤリ・ハット体験者比率

(質問文：車の運転で多少人に迷惑をかけるのはお互いさまだ)

#### (4) 運転への価値傾斜の質問とヒヤリ・ハット体験

##### ① 運転は自分の生きがいの1つである

表3-8-2-16および図3-8-2-16にみるように、すべてのヒヤリ・ハット項目でこの設問に肯定者のヒヤリ・ハット体験者比率が高い。特に肯定者と否定者で差が大きいのは「前の車が急ブレーキをかけて事故になりそうになったこと」（差が8.7%）、「車がスリップして事故になりそうになったこと」（同8.5%）、「走っている前の車に接近しすぎて追突しそうになったこと」（同6.9%）などである。

##### ② 目的がなくとも、運転することヒヤリ・ハット体験が楽しい

表3-8-2-17および図3-8-2-17にみるように、「交差点で出合頭に車や自転車と接触しそうになったこと」を除いて、すべてのヒヤリ・ハット項目でこの設問に肯定者のヒヤリ・ハット体験者比率が高い。特に肯定者と否定者で差が大きいのは「車がスリップして事故になりそうになったこと」（差が4.6%）、「走っている前の車に接近しすぎて追突しそうになったこと」（同3.8%）、「横断中の歩行者に接触しそうになったこと」（同3.7%）などである。この質問項目に対する肯定者と否定者のヒヤリ・ハット体験者比率の差は他に比べてきわめて低い。

##### ③ 車は、単なる移動の手段にすぎない

表3-8-2-18および図3-8-2-18にみるように、「追越や追い抜き中に対向車と事故になりそうになったこと」を除いて、すべてのヒヤリ・ハット項目でこの設問に肯定者のヒヤリ・ハット体験者比率が高い。特に肯定者と否定者で差が大きいのは「交差点で出合頭に車や自転車と接触しそうになったこと」（差は7.6%）、「前の車が急ブレーキをかけて事故になりそうになったこと」（同4.9%）、「右折の時に他の車や歩行者と事故になりそうになったこと」（同4.4%）などである。この設問に対する回答の違いによるヒヤリ・ハット体験者比率の差は比較的少ない。

表 3-8-2-16 運転意識とヒヤリ・ハット体験者比率 (質問文：運転は自分の生きがいの一つである)

ヒヤリハット項目	経験者比率 (%)			サンプル数 (人)		
	そう思う	そう 思わない	合 計	そう思う	そう 思わない	合 計
横断中の歩行者に接触しそうになったこと	26.3	21.1	22.9	703	1,337	2,099
追越や追い抜き中に対向車と事故になりそうになったこと	18.7	12.3	14.6	694	1,336	2,087
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	14.1	8.9	10.9	690	1,331	2,076
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	35.1	28.2	30.6	695	1,350	2,104
信号待ちや駐車中の車に追突しそうになったこと	18.8	16.1	17.1	696	1,336	2,086
交差点で出合頭に車や自転車と接触しそうになったこと	31.3	30.4	30.6	693	1,341	2,092
追越や追い抜きの時に追い越し車に接触しそうになったこと	11.4	7.7	9.0	694	1,336	2,084
車線変更の時に他の車と接触しそうになったこと	25.2	22.2	23.3	694	1,346	2,099
すれ違いの時に対向車と接触しそうになったこと	25.4	20.7	22.3	692	1,338	2,086
左折の時に他の車や歩行者と事故になりそうになったこと	20.3	16.2	17.8	693	1,344	2,094
右折の時に他の車や歩行者と事故になりそうになったこと	23.2	19.0	20.5	681	1,347	2,086
バックをしながら事故になりそうになったこと	32.8	28.7	30.1	695	1,350	2,107
車がスリップして事故になりそうになったこと	28.6	20.1	23.2	689	1,335	2,079
人や自転車がとびだしてきて事故になりそうになったこと	51.3	47.9	49.3	714	1,390	2,185
前の車が急ブレーキをかけて事故になりそうになったこと	42.3	33.6	36.6	698	1,352	2,120

注1：本表は、表題の質問への回答別にヒヤリ・ハット体験者の比率と、その比率算出の母数(サンプル数)を示したものである。

注2：「そう思う」の欄は質問紙で「そう思う」と「どちらかといえばそう思う」の合計を、「そう思わない」の欄は質問紙で、「そう思わない」と「どちらかといえばそう思う」の合計を示している。

注3：合計欄には設問に無回答を含むため、「そう思う」と「そう思わない」の合計サンプル数と合致しない。

表 3-1-2-17 運転意識とヒヤリ・ハット体験者比率（質問文：目的がなくなるとも、運転することが楽しい）

	経験者比率（％）			サンプル数（人）		
	そう思う	そう 思わない	合 計	そう思う	そう 思わない	合 計
	ヒヤリハット項目					
横断中の歩行者に接触しそうになったこと	25.3	21.6	22.9	731	1,319	2,099
横断中の歩行者に接触しそうになったこと	16.7	13.5	14.6	722	1,316	2,087
追越や追い抜き中に対向車と事故になりそうになったこと	11.5	10.7	10.9	719	1,312	2,076
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	33.1	29.3	30.6	727	1,327	2,104
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	18.0	16.6	17.1	725	1,314	2,086
信号待ちや駐車中の車に追突しそうになったこと	30.0	31.4	30.6	721	1,322	2,092
交差点で出合頭に車や自転車と接触しそうになったこと	10.7	8.3	9.0	721	1,317	2,084
追越や追い抜き抜きの時に追い越す車に接触しそうになったこと	24.2	23.0	23.3	726	1,323	2,099
車線変更の時に他の車と接触しそうになったこと	22.9	21.9	22.3	724	1,315	2,086
すれ違いの時に対向車と接触しそうになったこと	18.3	17.5	17.8	722	1,326	2,094
左折の時に他の車や歩行者と事故になりそうになったこと	22.2	19.8	20.5	717	1,320	2,086
右折の時に他の車や歩行者と事故になりそうになったこと	31.6	29.1	30.1	725	1,327	2,107
バックをしながら事故になりそうになったこと	26.2	21.6	23.2	715	1,317	2,079
車がスリップして事故になりそうになったこと	49.6	48.9	49.3	742	1,374	2,185
人や自転車がとびだしてきて事故になりそうになったこと	38.0	35.5	36.6	732	1,330	2,120
前の車が急ブレーキをかけて事故になりそうになったこと						

注 1：本表は、表題の質問への回答別にヒヤリ・ハット体験者の比率と、その比率算出の母数（サンプル数）を示したものである。

注 2：「そう思う」の欄は質問紙で「そう思う」と「どちらかといえばそう思う」の合計を、「そう思わない」の欄は質問紙で、「そう思わない」と「どちらかといえばそう思わない」の合計を示している。

注 3：合計欄には設問に無回答を含むため、「そう思う」と「そう思わない」の合計サンプル数と合致しない。

表 3-8-2-18 運転意識とヒヤリ・ハット体験者比率 (質問文：車は、単なる移動の手段にすぎない)

ヒヤリハット項目	経験者比率 (%)			サンプル数 (人)		
	そう思う	そう 思わない	合 計	そう思う	そう 思わない	合 計
	横断中の歩行者に接触しそうになったこと	22.9	22.8	22.9	677	1,349
追越や追い抜き中に対向車と事故になりそうになったこと	14.6	14.7	14.6	673	1,346	2,087
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	12.2	10.3	10.9	670	1,341	2,076
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	31.4	30.2	30.6	683	1,351	2,104
信号待ちや駐車中の車に追突しそうになったこと	19.2	16.2	17.1	681	1,339	2,086
交差点で出合頭に車や自転車と接触しそうになったこと	35.8	28.2	30.6	676	1,347	2,092
追越や追い抜きの際に追い越す車に接触しそうになったこと	9.8	8.5	9.0	674	1,347	2,084
車線変更の際に他の車と接触しそうになったこと	24.7	22.6	23.3	679	1,352	2,099
すれ違いの際に対向車と接触しそうになったこと	23.6	22.0	22.3	674	1,344	2,086
左折の際に他の車や歩行者と事故になりそうになったこと	18.4	17.3	17.8	673	1,352	2,094
右折の際に他の車や歩行者と事故になりそうになったこと	23.6	19.2	20.5	676	1,344	2,086
バックをしながら事故になりそうになったこと	30.7	29.9	30.1	681	1,351	2,107
車がスリップして事故になりそうになったこと	24.4	22.8	23.2	667	1,345	2,079
人や自転車がとびだしてきて事故になりそうになったこと	50.9	48.0	49.3	703	1,392	2,185
前の車が急ブレーキをかけて事故になりそうになったこと	39.8	34.9	36.6	683	1,355	2,120

注1：本表は、表題の質問への回答別にヒヤリ・ハット体験者の比率と、その比率算出の母数(サンプル数)を示したものである。

注2：「そう思う」の欄は質問紙で「そう思う」と「どちらかといえばそう思う」の合計を、「そう思わない」の欄は質問紙で、「そう思わない」と「どちらかといえばそう思わない」の合計を示している。

注3：合計欄には設問に無回答を含むため、「そう思う」と「そう思わない」の合計サンプル数と合致しない。

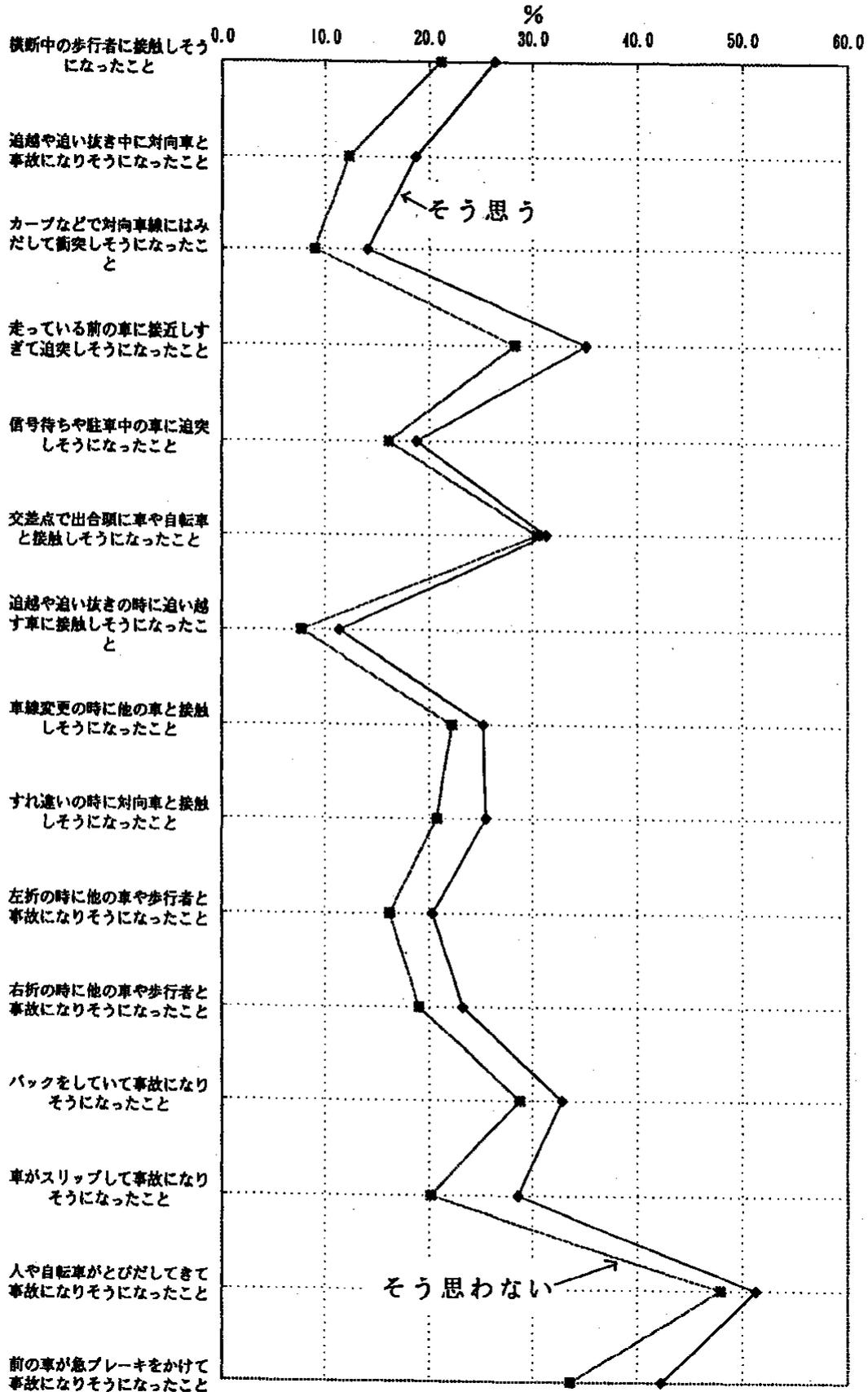


図3-8-2-16 運転意識とヒヤリ・ハット体験者比率

(質問文：運転は自分の生きがいの一つである)

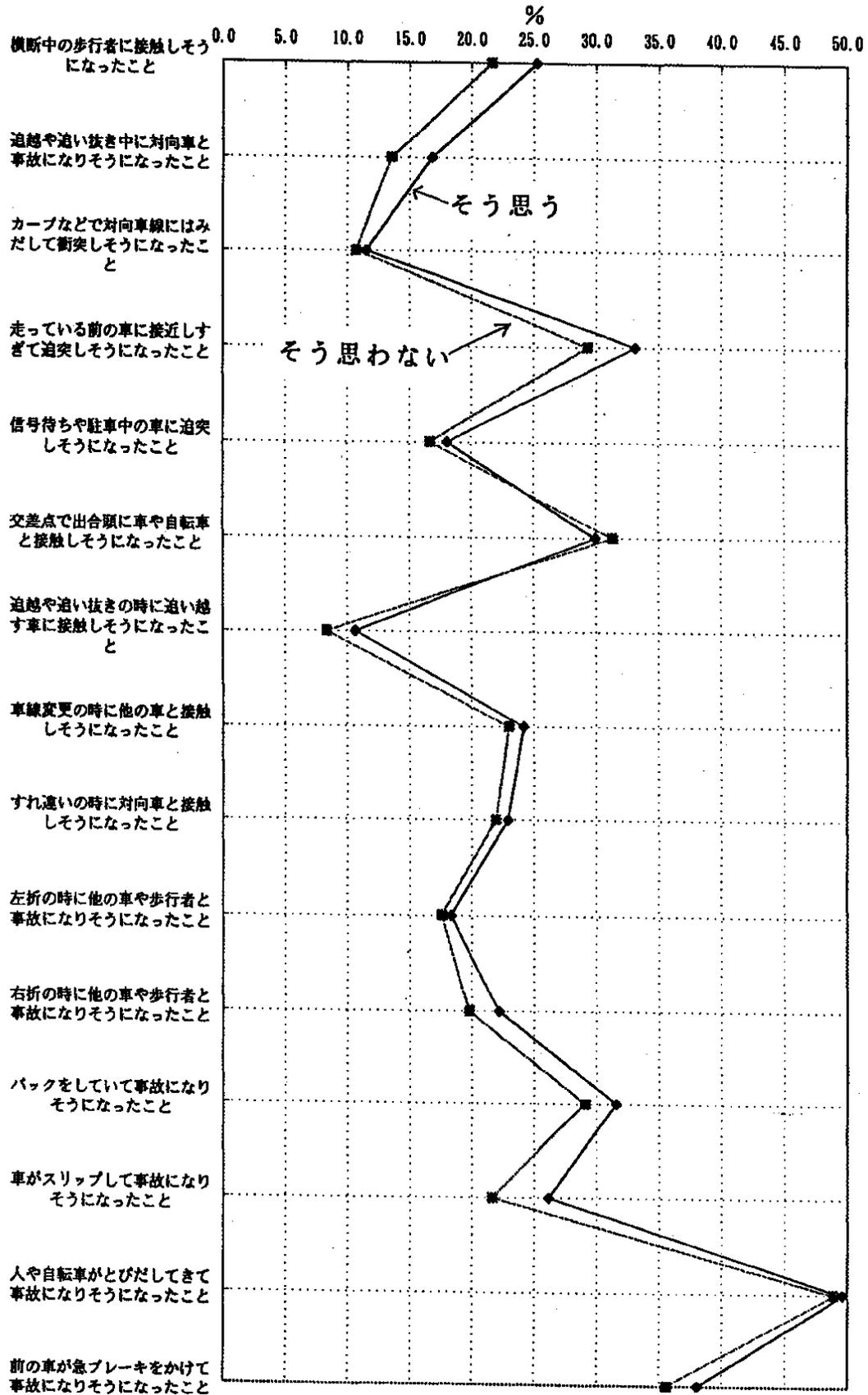


図3-8-2-17 運転意識とヒヤリ・ハット体験者比率

(質問文：目的がなくとも、運転することじたいが楽しい)

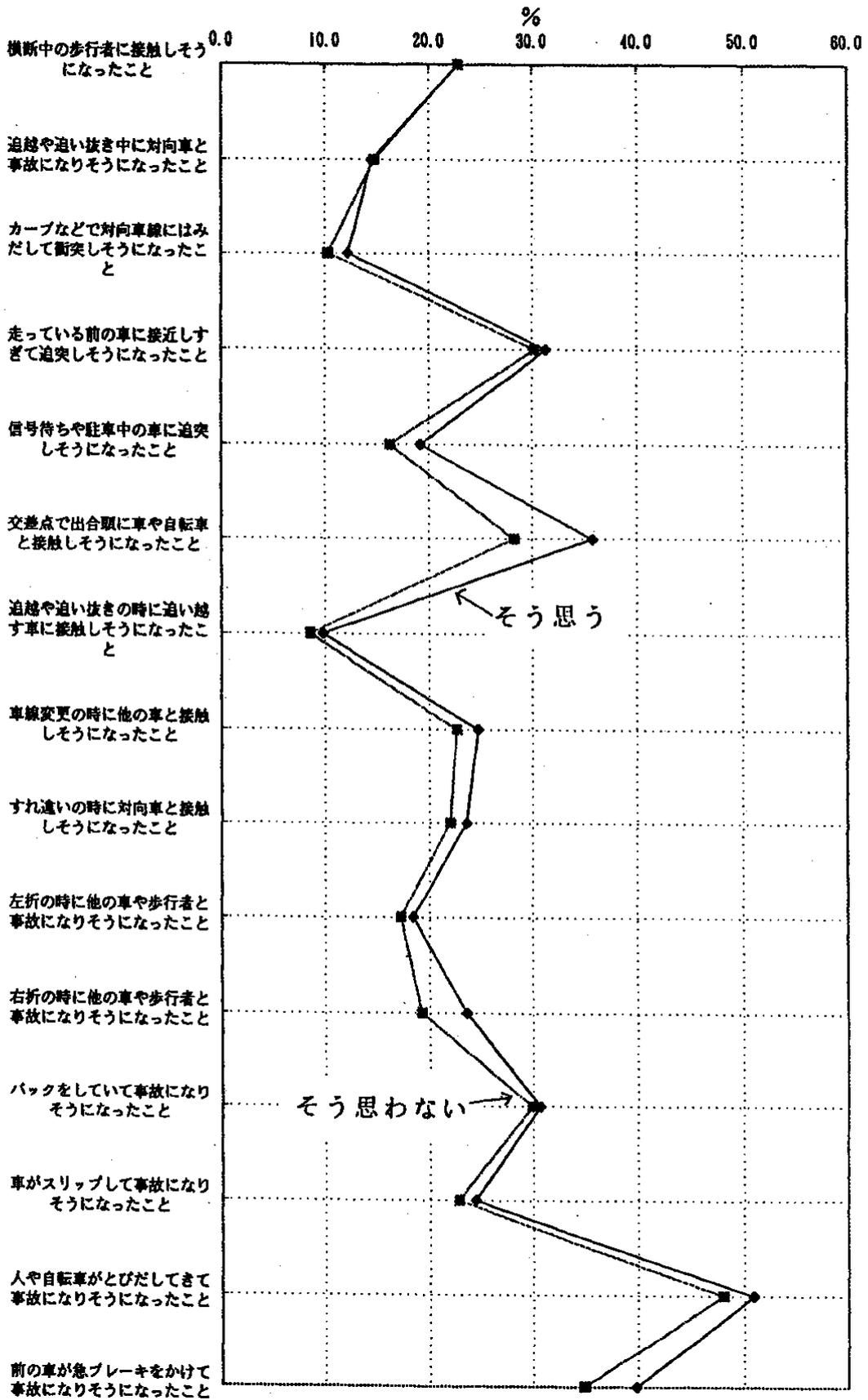


図3-8-2-18 運転意識とヒヤリ・ハット体験者比率

(質問文：車は、単なる移動の手段にすぎない)

## (5) 依存的傾向の質問とヒヤリ・ハット体験

### ① 前の車についていけば安心して右左折できる

表3-8-2-19および図3-8-2-19にみるように、すべてのヒヤリ・ハット項目でこの設問に肯定者のヒヤリ・ハット体験者比率が高い。特に肯定者と否定者で差が大きいのは「追越や追い抜き中に対向車と事故になりそうになったこと」（差が16.6%）、「横断中の歩行者に接触しそうになったこと」（同15.1%）、「前の車が急ブレーキをかけて事故になりそうになったこと」（同13.3%）などである。

### ② 他の車が道を譲ってくれるので、進路変更の時にあまり神経質になることはない

表3-8-2-20および図3-8-2-20にみるように、すべてのヒヤリ・ハット項目でこの設問に肯定者のヒヤリ・ハット体験者比率が高い。特に肯定者と否定者で差が大きいのは「横断中の歩行者に接触しそうになったこと」（差が11.4%）、「左折の時に他の車や歩行者と事故になりそうになったこと」（同10.0%）、「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」（同9.9%）などである。

表 3-8-2-19 運転意識とヒヤリ・ハット体験者比率 (質問文：前の車についていけば安心して右左折できる)

ヒヤリハット項目	経験者比率 (%)			サンプル数 (人)		
	そのとおり	そうではない	合計	そのとおり	そうではない	合計
	横断中の歩行者に接触しそうになったこと	36.4	21.3	22.9	176	1,821
追越や追い抜き中に対向車と事故になりそうになったこと	29.9	13.3	14.6	174	1,813	2,087
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	19.5	10.2	10.9	174	1,807	2,076
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	37.1	30.3	30.6	178	1,825	2,104
信号待ちや駐車中の車に追突しそうになったこと	26.3	16.2	17.1	175	1,812	2,086
交差点で出合頭に車や自転車と接触しそうになったこと	38.6	30.1	30.6	179	1,814	2,092
追越や追い抜きの際に追い越す車に接触しそうになったこと	17.0	8.2	9.0	176	1,808	2,084
車線変更の際に他の車と接触しそうになったこと	28.4	22.9	23.3	176	1,822	2,099
すれ違いの際に対向車と接触しそうになったこと	27.6	22.2	22.3	178	1,812	2,086
左折の際に他の車や歩行者と事故になりそうになったこと	22.9	17.0	17.8	175	1,818	2,094
右折の際に他の車や歩行者と事故になりそうになったこと	29.4	19.5	20.5	174	1,810	2,086
バックをしながら事故になりそうになったこと	33.3	29.5	30.1	177	1,824	2,107
車がスリップして事故になりそうになったこと	27.7	22.9	23.2	170	1,811	2,079
人や自転車がとびだしてきて事故になりそうになったこと	59.0	48.1	49.3	183	1,870	2,185
前の車が急ブレーキをかけて事故になりそうになったこと	48.6	35.3	36.6	179	1,828	2,120

注1：本表は、表題の質問への回答別による比率と、その比率算出の母数(サンプル数)を示したものである。

注2：「そのとおり」の欄は質問紙で「そのとおり」と「どちらかといえばそうではない」の合計を、「そうではない」の欄は質問紙で、「そうではない」と「どちらかといえばそうではない」の合計を示している。

注3：合計欄には設問に無回答を含むため、「そのとおり」と「そうではない」の合計サンプル数と合致しない。

表 3-8-2-20 運転意識とヒヤリ・ハット体験者比率 (質問文：他の車が道が譲ってくれるので、進路変更時にあまり神経質になることはない)

	経験者比率 (%)			サンプル数 (人)		
	そのとおりに	そうでない	合計	そのとおりに	そうでない	合計
	ヒヤリハット項目	32.3	20.9	22.9	285	1,719
横断中の歩行者に接触しそうになったこと	21.4	13.4	14.6	281	1,717	2,087
追越や追い抜き中に対向車と事故になりそうになったこと	17.4	9.6	10.9	281	1,710	2,076
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	38.9	29.0	30.6	283	1,729	2,104
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	22.3	16.3	17.1	278	1,719	2,086
信号待ちや駐車中の車に追突しそうになったこと	36.8	29.5	30.6	280	1,720	2,092
交差点で出合頭に車や自転車と接触しそうになったこと	15.9	7.6	9.0	283	1,712	2,084
追越や追い抜きの時に他の車と接触しそうになったこと	28.3	22.6	23.3	286	1,722	2,099
車線変更の時に他の車と接触しそうになったこと	27.2	21.2	22.3	283	1,713	2,086
すれ違いの時に対向車と接触しそうになったこと	26.1	16.1	17.8	283	1,721	2,094
左折の時に他の車や歩行者と事故になりそうになったこと	25.6	18.9	20.5	277	1,718	2,086
右折の時に他の車や歩行者と事故になりそうになったこと	34.1	29.3	30.1	284	1,727	2,107
バックをしないで事故になりそうになったこと	24.8	22.7	23.2	278	1,712	2,079
車がスリップして事故になりそうになったこと	51.2	48.1	49.3	291	1,767	2,185
人や自転車がとびだしてきて事故になりそうになったこと	42.5	35.4	36.6	285	1,729	2,120
前の車が急ブレーキをかけて事故になりそうになったこと						

注 1：本表は、表題の質問への回答別による母数(サンプル数)を示したものである。

注 2：「そのとおりに」の欄は質問紙で「そのとおりに」と「どちらかといえばそのとおりに」の合計を、「そうでない」の欄は質問紙で、「そうでない」と「どちらかといえばそうでない」の合計を示している。

注 3：合計欄には設問に無回答を含むため、「そのとおりに」と「そうでない」の合計サンプル数と合致しない。

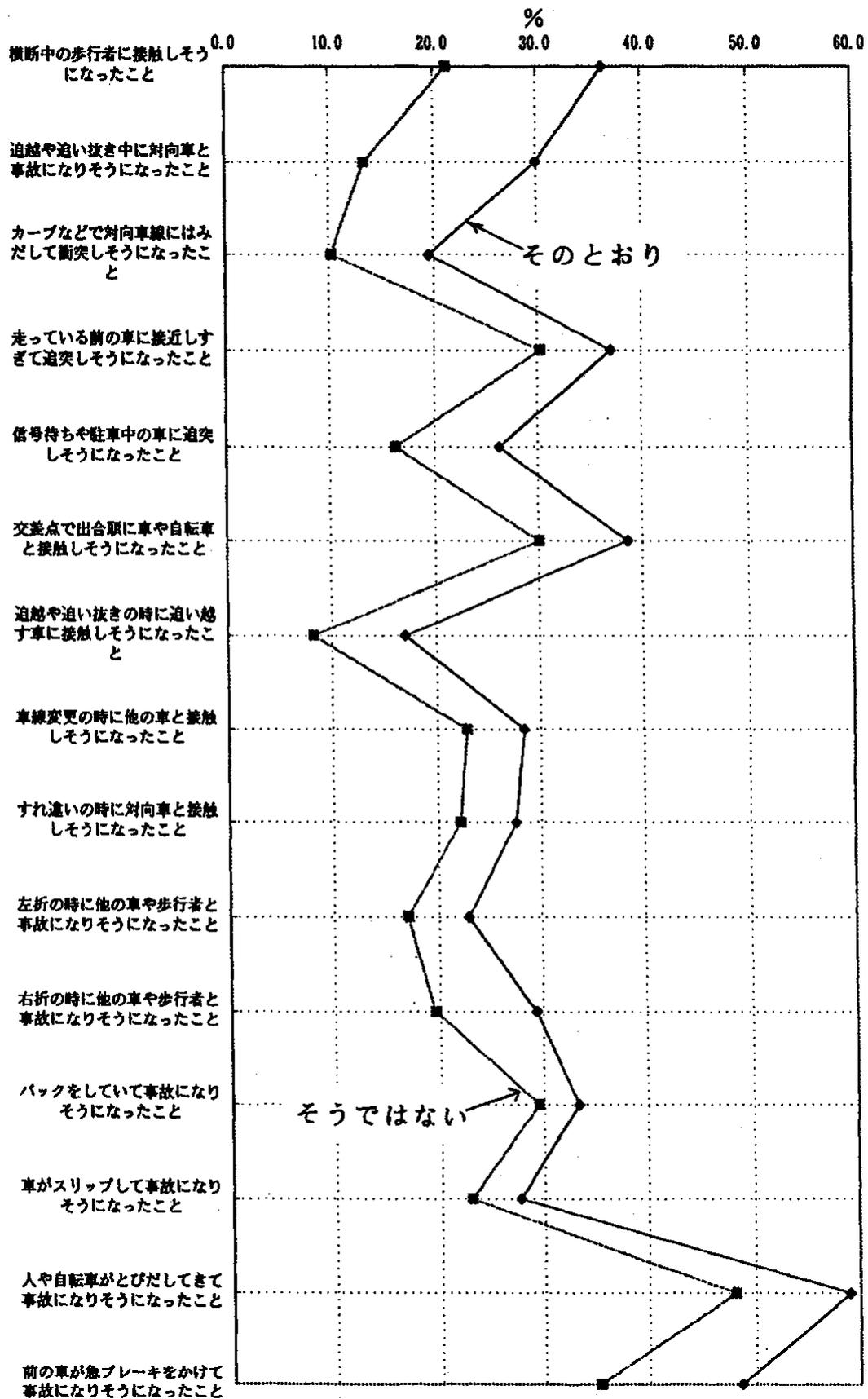


図3-8-2-19 運転意識とヒヤリ・ハット体験者比率

(質問文：前の車についていけば安心して右左折できる)

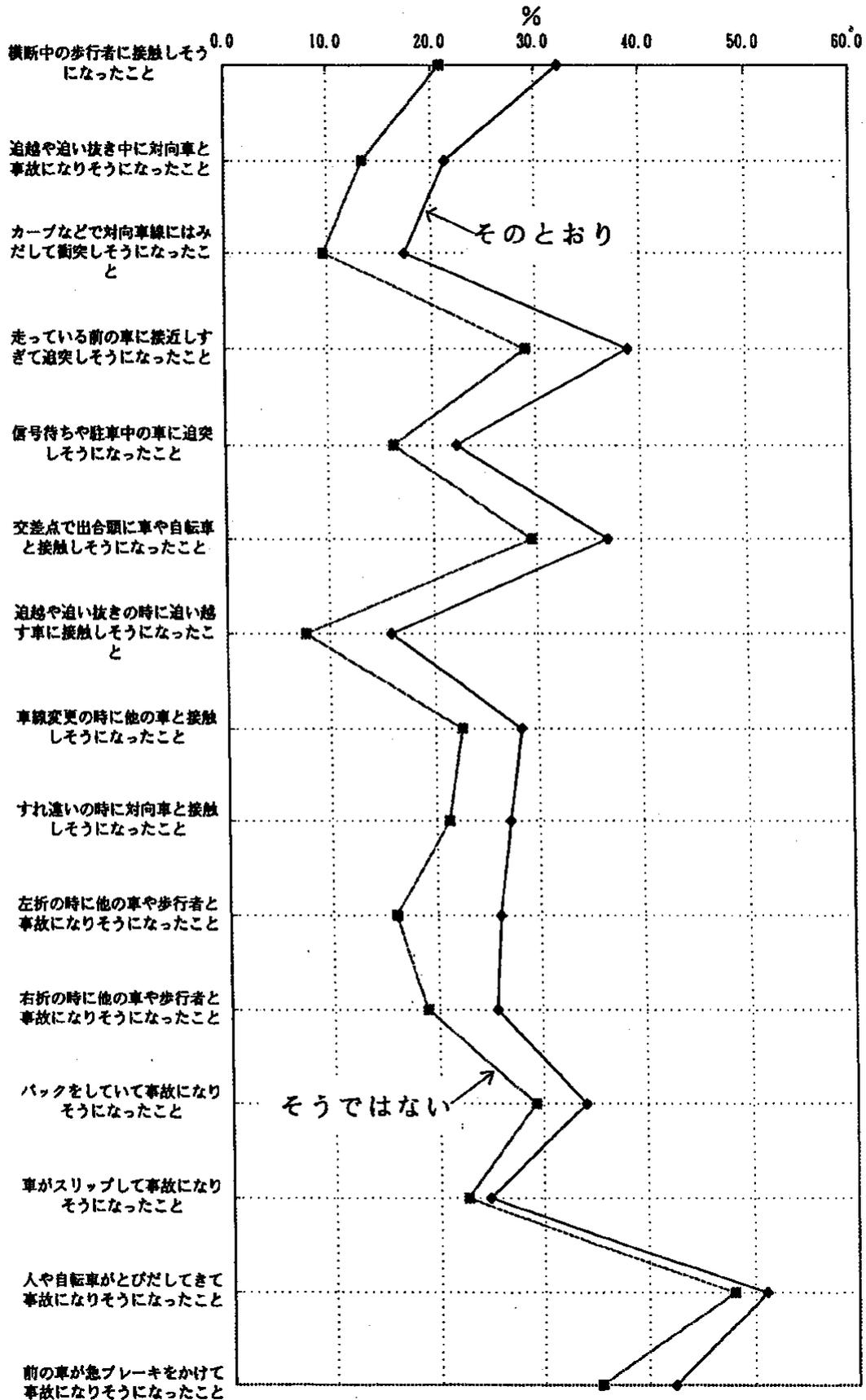


図3-8-2-20 運転意識とヒヤリ・ハット体験者比率

(質問文：他の車が道を譲ってくれるので、進路変更時にあまり神経質になることはない)

## (6) 危険容認傾向の質問とヒヤリ・ハット体験

### ① 運転に危険はつきものである

表3-8-2-21および図3-8-2-21にみるように、すべてのヒヤリ・ハット項目でこの設問に肯定者のヒヤリ・ハット体験者比率が高い。特に肯定者と否定者で差が大きいのは「交差点で出合頭に車や自転車と接触しそうになったこと」（差が7.7%）、「人や自転車がとびだしてきて事故になりそうになったこと」（同6.7%）、「すれ違いの時に対向車と接触しそうになったこと」（同6.3%）などである。

### ② どんな運転者でも、事故になりかけてヒヤリとすることがよくあるものだ

表3-8-2-22および図3-8-2-22にみるように、すべてのヒヤリ・ハット項目でこの設問に肯定者のヒヤリ・ハット体験者比率が高い。特に肯定者と否定者で差が大きいのは「人や自転車がとびだしてきて事故になりそうになったこと」（差が14.9%）、「前の車が急ブレーキをかけて事故になりそうになったこと」（同14.4%）、「交差点で出合頭に車や自転車と接触しそうになったこと」（同13.3%）などである。

表 3-8-2-21 運転意識とヒヤリ・ハット体験者比率 (質問文：運転に危険はつきものである)

ヒヤリハット項目	経験者比率 (%)			サンプル数 (人)		
	そう思う	そう 思わない	合計	そう思う	そう 思わない	合計
	横断中の歩行者に接触しそうになったこと	23.6	20.0	22.9	1,627	434
追越や追い抜き中に対向車と事故になりそうになったこと	14.9	14.2	14.6	1,622	431	2,087
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	11.4	9.0	10.9	1,609	432	2,076
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	31.5	27.4	30.6	1,634	434	2,104
信号待ちや駐車中の車に追突しそうになったこと	18.3	12.5	17.1	1,619	432	2,086
交差点で出合頭に車や自転車と接触しそうになったこと	32.2	24.5	30.6	1,621	432	2,092
追越や追い抜きの際に追い越す車に接触しそうになったこと	9.4	7.7	9.0	1,621	431	2,084
車線変更の際に他の車と接触しそうになったこと	23.7	21.5	23.3	1,632	433	2,099
すれ違いの際に対向車と接触しそうになったこと	23.6	17.3	22.3	1,623	428	2,086
左折の際に他の車や歩行者と事故になりそうになったこと	19.1	13.1	17.8	1,627	433	2,094
右折の際に他の車や歩行者と事故になりそうになったこと	20.9	18.9	20.5	1,617	434	2,086
バックをしていて事故になりそうになったこと	30.6	27.8	30.1	1,634	435	2,107
車がスリップして事故になりそうになったこと	23.9	20.6	23.2	1,613	432	2,079
人や自転車ごとびだしてきて事故になりそうになったこと	50.6	43.9	49.3	1,691	442	2,185
前の車が急ブレーキをかけて事故になりそうになったこと	37.2	34.5	36.6	1,639	434	2,120

注 1：本表は、表題の質問への回答別にヒヤリ・ハット体験者の比率と、その比率算出の母数(サンプル数)を示したものである。

注 2：「そう思う」の欄は質問紙で「そう思う」と「どちらかといえばそう思う」の合計を、「そう思わない」の欄は質問紙で、「そう思わない」と「どちらかといえばそう思わない」の合計を示している。

注 3：合計欄には設問に無回答を含むため、「そう思う」と「そう思わない」の合計サンプル数と合致しない。

表 3-8-2-22 運転意識とヒヤリ・ハット体験者比率 (質問文：どんな運転者でも、事故になりかけてヒヤリとすることがよくあるものだ)

ヒヤリハット項目	経験者比率 (%)			サンプル数 (人)		
	そう思う	そう 思わない	合 計	そう思う	そう 思わない	合 計
	横断中の歩行者に接触しそうになったこと	23.9	12.9	22.9	1,680	294
追越や追い抜き中に対向車と事故になりそうになったこと	15.3	8.9	14.6	1,670	293	2,087
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	10.8	8.1	10.9	1,659	296	2,076
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	32.1	20.3	30.6	1,684	296	2,104
信号待ちや駐車中の車に追突しそうになったこと	17.8	12.4	17.1	1,669	297	2,086
交差点で出合頭に車や自転車と接触しそうになったこと	32.4	19.1	30.6	1,671	293	2,092
追越や追い抜きの時に追い越す車に接触しそうになったこと	9.2	7.1	9.0	1,668	295	2,084
車線変更の時に他の車と接触しそうになったこと	24.7	16.6	23.3	1,678	294	2,099
すれ違いの時に対向車と接触しそうになったこと	23.2	16.9	22.3	1,666	296	2,086
左折の時に他の車や歩行者と事故になりそうになったこと	18.8	9.2	17.8	1,673	295	2,094
右折の時に他の車や歩行者と事故になりそうになったこと	20.9	15.6	20.5	1,672	294	2,086
バックをしながら事故になりそうになったこと	30.9	25.0	30.1	1,682	296	2,107
車がスリップして事故になりそうになったこと	24.3	17.3	23.2	1,669	289	2,079
人や自転車がとびだしてきて事故になりそうになったこと	51.2	36.3	49.8	1,747	297	2,185
前の車が急ブレーキをかけて事故になりそうになったこと	38.6	24.2	36.6	1,692	297	2,120

注 1：本表は、表題の質問への回答別にヒヤリ・ハット体験者の比率と、その比率算出の母数(サンプル数)を示したものである。

注 2：「そう思う」の欄は質問紙で「そう思う」と「どちらかといえばそう思う」の合計を、「そう思わない」の欄は質問紙で、「そう思わない」と「どちらかといえばそう思わない」の合計を示している。

注 3：合計欄には設問に無回答を含むため、「そう思う」と「そう思わない」の合計サンプル数と合致しない。

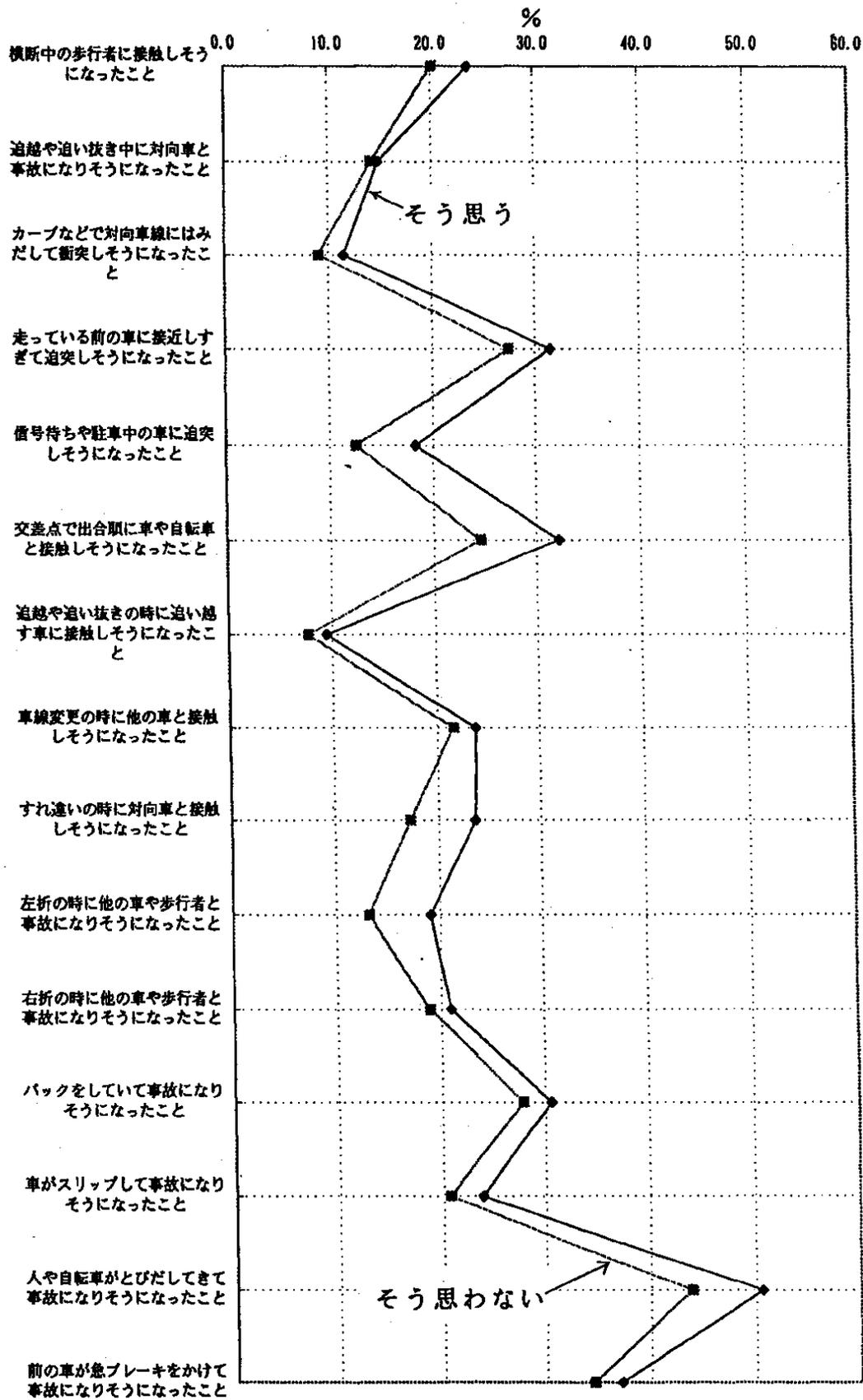


図3-8-2-21 運転意識とヒヤリ・ハット体験者比率

(質問文：運転に危険はつきものである)

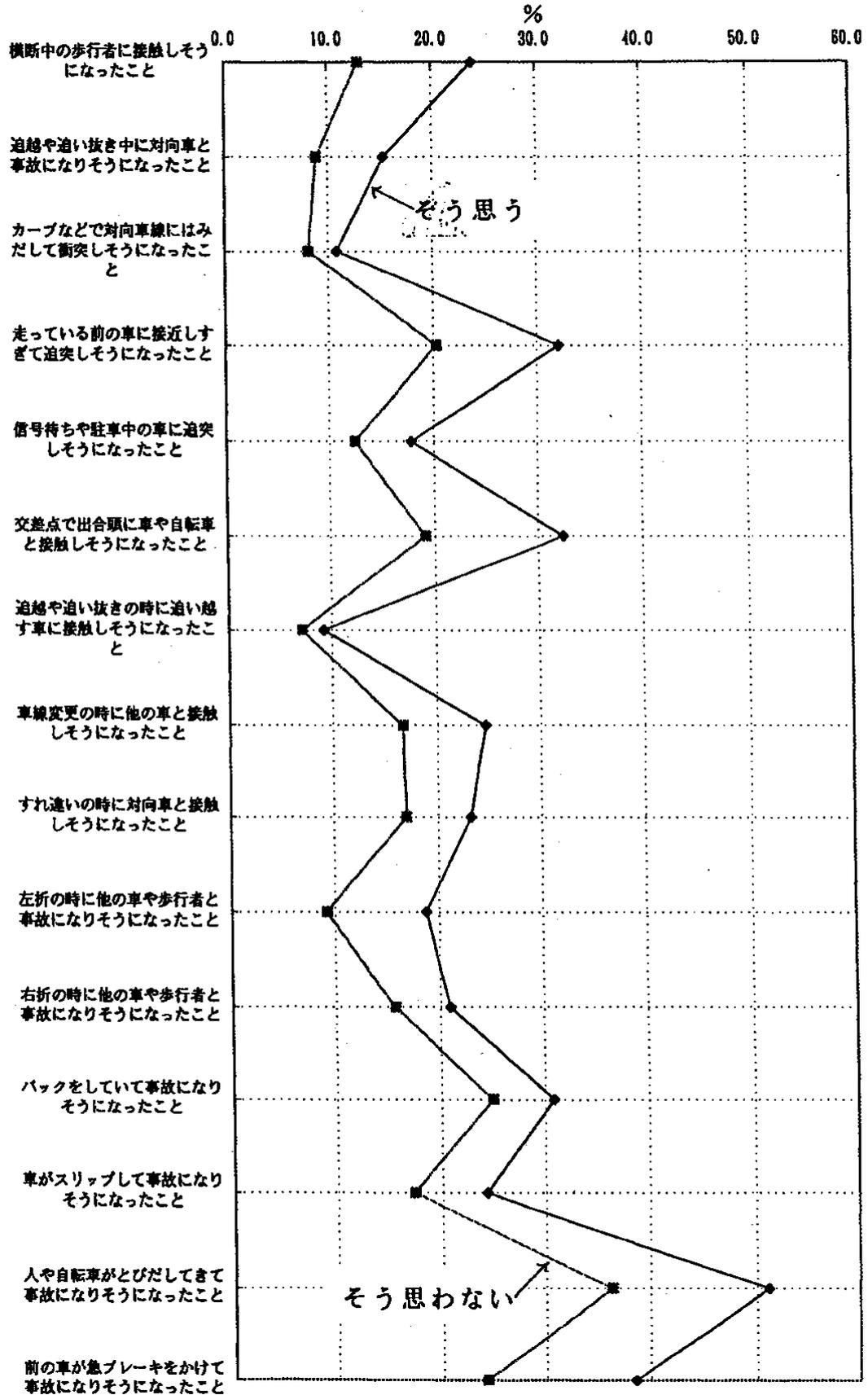


図3-8-2-22 運転意識とヒヤリ・ハット体験者比率

(質問文：どんな運転者でも、事故になりかけてヒヤリとすることがよくあるものだ)

## (7) 運転意識とヒヤリ・ハット体験比率のまとめ

各運転意識に関する設問への回答別にヒヤリ・ハット体験者比率をみてきたが、ここではそれらのまとめてどのような運転意識が強くヒヤリ・ハット体験に関連しているかをまとめておく。

表3-8-2-23は、各運転意識に関する設問に肯定した回答者のヒヤリ・ハット体験比率と否定した回答者のヒヤリ・ハット体験者比率の差をまとめたものである。たとえば、「前の車もたもたしている、腹がたつ」に肯定した回答者で「横断中の歩行者に接触しそうになったこと」があるのは23.1%で、この意識設問に否定した回答者でこのヒヤリ・ハット体験の経験があるのは22.7%となっており、差は0.4%となる（前出の表3-8-2-1）。この差の0.4%値は表の該当欄（最左上）に表示してある。表3-8-2-23は、このように肯定者のヒヤリ・ハット体験者比率と否定者のヒヤリ・ハット体験者比率の差を表示している。この値が大きいことは、当該運転意識項目への回答によってヒヤリ・ハット体験者比率が大きく異なることを示しており、当該運転意識がそのヒヤリ・ハット体験の有無に大きな影響を与えているといえる。

まず、平均の欄を除いてこの値が大きな欄をみると、「脇見運転することがある」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こと」の20.9%が最大で、続いて「運転中にぼんやりしてしまうことがある」と同じヒヤリ・ハット項目の20.1%の値が大きい。つまり、漫然運転や脇見運転をしがちな運転者は走行中の前車に追突事故をしそうになるというヒヤリ・ハット体験が多いことになる。

表には横方向の平均が示してあるが、この平均が大きな運転意識項目はヒヤリ・ハット体験の有無に大きな影響を与えている運転意識であるとみることができる。この運転項目別の値を示したのが図3-8-2-23である。図にみるように「運転中にぼんやりしてしまうことがある」の14.4%や「脇見運転することがある」の14.0%の値が大きく、この意識項目がヒヤリ・ハット体験に大きな影響を与えていると読みとれる。その他「運転中にイライラすることが多い」の13.1%、「一時停止の場所でも、見通しがよければ止まらないことが多い」の12.1%などの運転意識項目のヒヤリ・ハット体験への影響力が大きい。

表には6つの因子分野ごとの設問の平均値も示してある。この6つの平均値で

みると、漫然・脇見運転傾向を示す設問の値が14.2%ともっとも大きく、次いで依存的傾向の8.0%、攻撃的傾向の7.5%、違反容認傾向の7.3%となっている。運転への価値傾斜のヒヤリ・ハット体験の有無への影響は高齢運転者では小さい。

なお、表の最下段にヒヤリ・ハット項目別の平均値を示してある。この値が大きい項目は、運転意識に影響を受けやすいヒヤリ・ハット体験とみることができるが、6～8%程度の範囲に分布しており、比較的差が少ないのが特徴である。



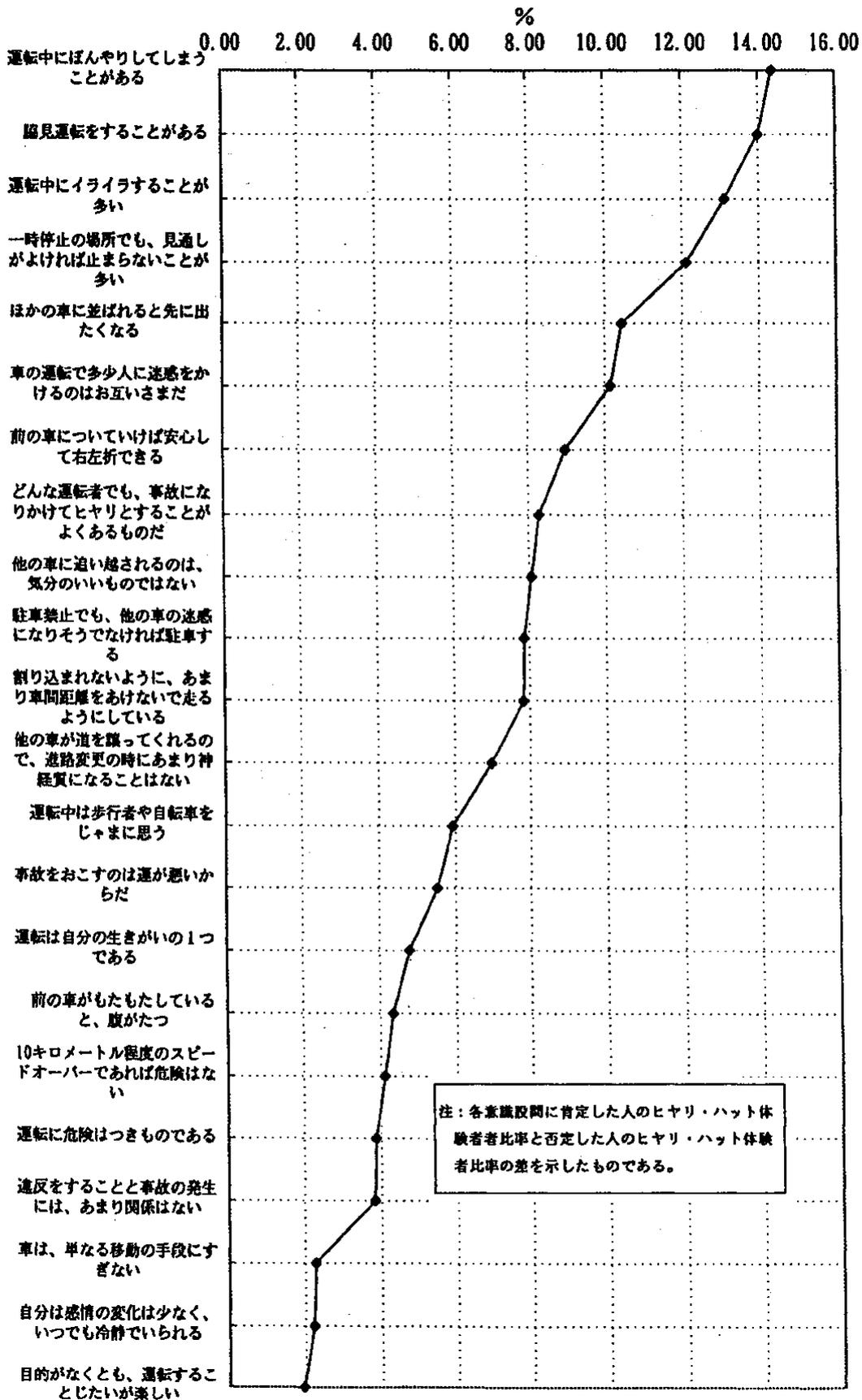


図3-8-2-23 運転意識項目への肯定者と否定者のヒヤリ・ハット体験者比率の差

### 3-8-3 運転意識とヒヤリ・ハット体験の原因

運転意識の6因子の傾向別にヒヤリ・ハット体験の原因がどのように異なるかをみていく。ただし、ここでは分析をわかりやすくするため、自分の側の原因を回答した比率を中心にみていくことにする。

#### (1) 攻撃的傾向と自分の側の原因比率

表3-8-3-1および図3-8-3-1は、攻撃的傾向の強さ別にヒヤリ・ハット体験の内、自分の側に原因があったとする比率を示している。図表にみるように攻撃的傾向が強いドライバーに自分の側の原因の比率が高く、今回調査したヒヤリ・ハット体験15項目中の8項目で攻撃性の強いドライバーの自分側の原因比率がもっとも高い。つまり、攻撃性が強いドライバーほど自分の側が原因となるようなヒヤリ・ハット体験が多いことになる。なお、15項目のヒヤリ・ハット体験の自分の側の原因比率の平均は、攻撃性が強が83.2%、中が76.4%、弱が78.6%で、攻撃性が強いドライバーに自分の側が原因となるヒヤリ・ハット体験が多い。

#### (2) 漫然・脇見運転傾向と自分の側の原因比率

表3-8-3-2および図3-8-3-2は、漫然・脇見運転傾向の強さ別にヒヤリ・ハット体験の内、自分の側に原因があったとする比率を示している。図表にみるように漫然・脇見運転傾向が強いドライバーに自分の側の原因の比率が高く、15項目のすべての項目で漫然・脇見運転傾向が強いドライバーに自分の側の原因比率がもっとも高い。15項目の平均では漫然・脇見運転傾向が強いドライバーの自分の側の原因は86.9%、中は73.8%、弱は71.1%となっており、明らかに漫然・脇見運転傾向が強いほど自分の側に原因があるヒヤリ・ハット体験が多い。

#### (3) 違反容認傾向と自分の側の原因比率

表3-8-3-3および図3-8-3-3は、違反容認傾向の強さ別にヒヤリ・ハット体験の内、自分の側に原因があったとする比率を示している。図表にみるように違反容認傾向の強さと自分の側の原因のヒヤリ・ハット体験の比率に明確な関連がみられない。15項目の平均でみると、違反容認傾向が強いドライバーの自分の側の原因の比率は79.8%で、中が82.1%、弱が77.3%となっており、中のドライバーに

自分の側のヒヤリ・ハット体験比率が高い。

#### (4) 運転への価値傾斜と自分の側の原因比率

表3-8-3-4および図3-8-3-4は、運転への価値傾斜の強さ別にヒヤリ・ハット体験の内、自分の側に原因があったとする比率を示している。図表にみるように運転への価値傾斜が強いドライバーに自分の側の原因の比率が高く、15項目中の10項目で運転への価値傾斜が強いドライバーの自分の側の原因比率がもっとも高い。15項目の平均では運転への価値傾斜が強いドライバーが83.3%、中が80.1%、弱が76.2%で、運転への価値傾斜が強いドライバーほど自分自身の側の原因のヒヤリ・ハット体験が多い。

#### (5) 依存的傾向と自分の側の原因比率

表3-8-3-5および図3-8-3-5は、依存的傾向の強さ別にヒヤリ・ハット体験の内、自分の側に原因があったとする比率を示している。図表にみるように依存的傾向が強いドライバーに自分の側の原因の比率が高く、今回調査した15項目中の14項目で運転への価値傾斜が強いドライバーの自分の側の原因比率がもっとも高い。15項目の平均では依存的傾向が強いドライバーの比率が84.9%、中が76.8%、弱が76.4%で、依存的傾向が強いドライバーに自分の側に原因があるヒヤリ・ハット体験が多い。

#### (6) 危険容認傾向と自分の側の原因比率

表3-8-3-6および図3-8-3-6は、危険容認傾向の強さ別にヒヤリ・ハット体験の内、自分の側に原因があったとする比率を示している。図表にみるように危険容認傾向が強いドライバーに自分の側の原因の比率が低く、むしろ中程度のドライバーに自分の側の原因のヒヤリ・ハット体験が多い。15項目の平均比率は、危険容認傾向が強いドライバーが76.3%、中が83.6%、弱が79.5%で、中程度のドライバーに自分の側の原因のヒヤリ・ハット体験が多い。

表 3-8-3-1 攻撃的傾向の強さ別自分の側に原因のあるとヒヤリ・ハット体験比率

ヒヤリ・ハット項目	自分の側の原因比率(%)			全体平均	サンプル数(人)		
	攻撃的傾向	攻撃的傾向	攻撃的傾向		攻撃的傾向	攻撃的傾向	攻撃的傾向
	強	中	弱		強	中	弱
横断中の歩行者に接触しそうになったこと	81.5	60.4	72.7	75.0	81	53	55
追越や追い抜き中に対向車と事故になりそうになったこと	92.9	78.6	82.8	87.1	56	28	29
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	97.1	86.4	84.0	85.3	34	22	25
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	95.0	92.4	95.2	94.7	121	79	84
信号待ちや駐車中の車に追突しそうになったこと	95.7	100.0	92.9	96.4	69	42	42
交差点で出合頭に車や自転車と接触しそうになったこと	68.4	53.2	59.4	60.6	117	94	69
追越や追い抜き放きの時に追い越す車に接触しそうになったこと	86.7	80.0	71.4	81.4	30	20	21
車線変更の時に他の車と接触しそうになったこと	93.4	85.7	84.9	90.2	91	77	53
すれ違いの時に対向車と接触しそうになったこと	68.8	65.5	73.6	68.6	80	58	53
左折の時に他の車や歩行者と事故になりそうになったこと	89.2	69.2	79.5	81.1	65	39	44
右折の時に他の車や歩行者と事故になりそうになったこと	85.2	75.0	78.0	81.3	81	48	50
バックをされていて事故になりそうになったこと	95.3	97.4	97.5	96.7	129	76	81
車がスリップして事故になりそうになったこと	85.9	82.5	91.8	87.1	78	63	49
人や自転車などがとびだしてきて事故になりそうになったこと	33.9	39.8	35.0	36.4	165	133	137
前の車が急ブレーキをかけて事故になりそうになったこと	79.7	79.5	79.8	80.7	138	88	94
平均	83.2	76.4	78.6	80.2	-	-	-

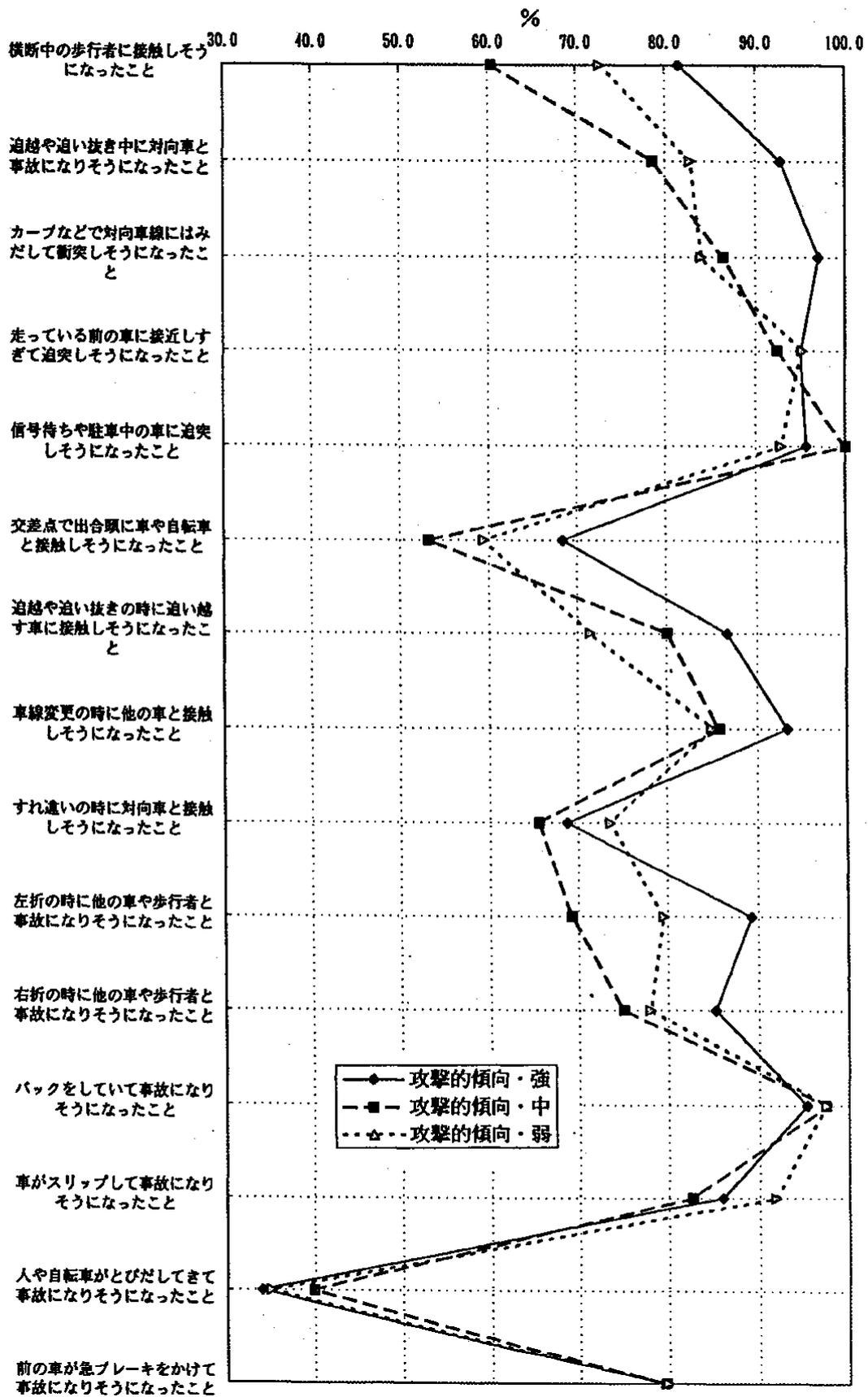


図3-8-3-1 攻撃的傾向の強さ別自分側の原因のヒヤリ・ハット体験比率

表 3-8-3-2 漫然・脇見運転傾向の強さ別自分側の原因のヒヤリ・ハット体験比率

ヒヤリ・ハット項目	自分の側の原因比率 (%)				全体平均	サンプル数 (人)			
	漫然・脇見 運転傾向強	漫然・脇見 運転傾向中	漫然・脇見 運転傾向弱	漫然・脇見 運転傾向弱		漫然・脇見 運転傾向強	漫然・脇見 運転傾向中	漫然・脇見 運転傾向弱	漫然・脇見 運転傾向弱
	横断中の歩行者に接触しそうになったこと	81.3	67.2	62.5		75.0	91	58	40
追越や追い抜き中に対向車と事故になりそうになったこと	92.8	78.8	72.7	87.1	69	33	11	11	
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	95.9	84.6	78.9	85.3	49	13	19	19	
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	96.6	92.1	91.9	94.7	146	76	62	62	
信号待ちや駐車中の車に追突しそうになったこと	99.0	97.4	78.9	96.4	96	38	19	19	
交差点で出合頭に車や自転車と接触しそうになったこと	78.0	45.1	47.0	60.6	132	82	66	66	
追越や追い抜き抜きの時に追い越す車に接触しそうになったこと	90.9	74.1	63.6	81.4	33	27	11	11	
車線変更の時に他の車と接触しそうになったこと	94.1	87.5	78.7	90.2	102	72	47	47	
すれ違いの時に対向車と接触しそうになったこと	79.5	54.4	67.4	68.6	88	57	46	46	
左折の時に他の車や歩行者と事故になりそうになったこと	90.2	69.6	70.0	81.1	82	46	20	20	
右折の時に他の車や歩行者と事故になりそうになったこと	90.4	66.0	75.0	81.3	94	53	32	32	
バックをしないで事故になりそうになったこと	99.2	92.9	96.0	96.7	126	85	75	75	
車がスリップして事故になりそうになったこと	88.9	87.3	81.5	87.1	81	55	54	54	
人や自転車がとびだしてきて事故になりそうになったこと	42.7	31.9	29.6	36.4	192	135	108	108	
前の車が急ブレーキをかけて事故になりそうになったこと	83.9	78.6	73.0	80.7	143	103	74	74	
平均	86.9	73.8	71.1	80.2	-	-	-	-	

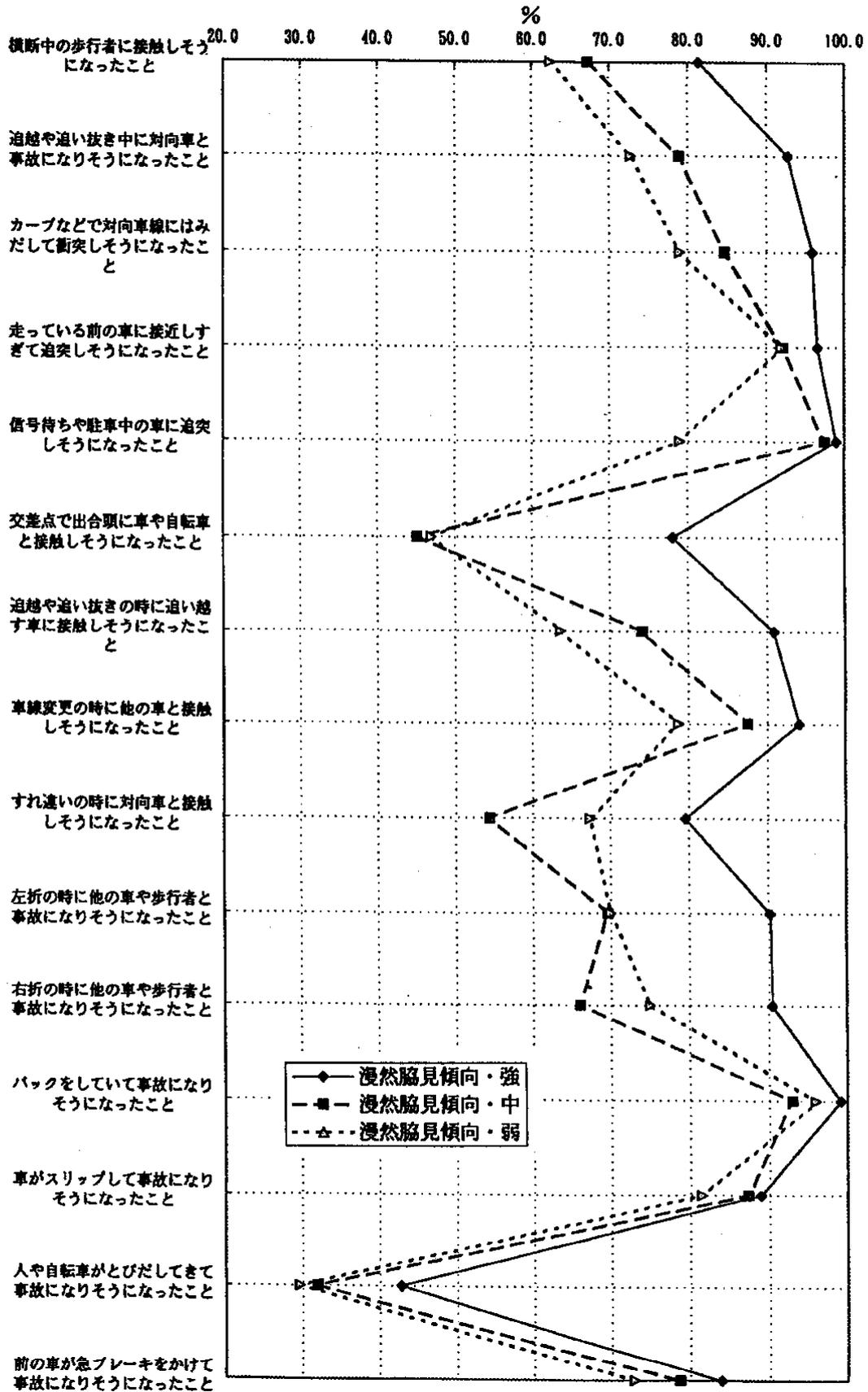


図3-8-3-2 漫然・脇見運転傾向の強さ別自分側の原因のヒヤリ・ハット体験比率

表 3-8-3-3 違反容認傾向の強さ別自分の側に原因のあるヒヤリ・ハット体験比率

ヒヤリ・ハット項目	自分の側の原因比率(%)			全体平均	サンプル数(人)		
	違反容認 傾向 強	違反容認 傾向 中	違反容認 傾向 弱		違反容認 傾向 強	違反容認 傾向 中	違反容認 傾向 弱
	横断中の歩行者に接触しそうになったこと	77.1	72.3		68.5	75.0	70
追越や追い抜き中に対向車と事故になりそうになったこと	89.2	89.6	78.6	87.1	37	48	28
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	90.6	95.8	84.0	85.3	32	24	25
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	94.2	96.3	92.3	94.7	86	107	91
信号待ちや駐車中の車に追突しそうになったこと	94.1	94.4	100.0	96.4	51	54	48
交差点で出合頭に車や自転車と接触しそうになったこと	63.8	62.7	56.0	60.6	94	102	84
追越や追い抜きの際に追い越し車に接触しそうになったこと	79.3	87.5	72.2	81.4	29	24	18
車線変更の際に他の車と接触しそうになったこと	95.2	86.5	82.8	90.2	83	74	64
すれ違いの時に対向車と接触しそうになったこと	71.6	65.0	70.3	68.6	67	60	64
左折の時に他の車や歩行者と事故になりそうになったこと	78.0	86.3	78.7	81.1	50	51	47
右折の時に他の車や歩行者と事故になりそうになったこと	79.7	84.3	77.8	81.3	74	51	54
バックをしていて事故になりそうになったこと	93.3	97.2	98.9	96.7	90	109	87
車がスリップして事故になりそうになったこと	81.0	89.7	87.5	87.1	58	68	64
人や自転車がとびだしてきて事故になりそうになったこと	37.6	38.1	32.7	36.4	149	139	147
前の車が急ブレーキをかけて事故になりそうになったこと	72.6	86.2	78.9	80.7	95	116	109
合計	79.8	82.1	77.3	80.2	--	--	--

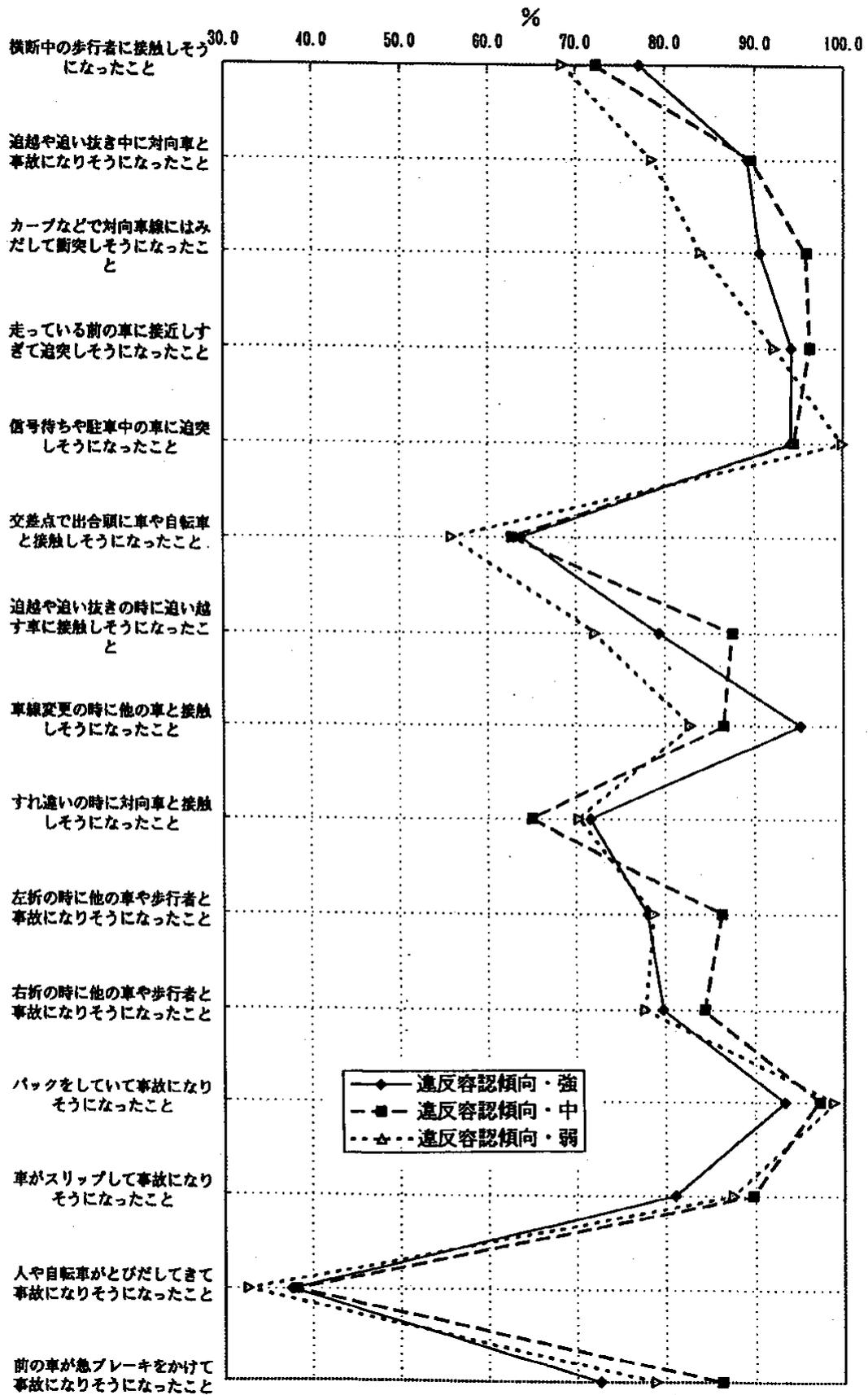


図3-8-3-3 違反容認傾向の強さ別自分側の原因のヒヤリ・ハット体験比率

表 3-8-3-4 運転への価値傾斜の強さ別自分側の原因のヒヤリ・ハット体験比率

	自分の側の原因比率 (%)			全体平均	サンプル数 (人)		
	運転への価値傾斜				運転への価値傾斜		
	強	中	弱		強	中	弱
ヒヤリ・ハット項目							
横断中の歩行者に接触しそうになったこと	84.7	69.2	66.2	75.0	59	65	65
追越や追い抜き中に対向車と事故になりそうになったこと	89.1	88.2	81.8	87.1	46	34	33
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	96.6	95.5	80.0	85.3	29	22	30
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	93.2	95.6	94.4	94.7	103	91	90
信号待ちや駐車中の車に追突しそうになったこと	100.0	92.2	96.4	96.4	47	51	55
交差点で出合頭に車や自転車と接触しそうになったこと	68.6	61.4	53.8	60.6	86	101	93
追越や追い抜きの時に追い越す車に接触しそうになったこと	92.6	81.5	58.8	81.4	27	27	17
車線変更の時に他の車と接触しそうになったこと	90.1	89.6	86.3	90.2	71	77	73
すれ違いの時に対向車と接触しそうになったこと	69.5	71.0	66.7	68.6	59	69	63
左折の時に他の車や歩行者と事故になりそうになったこと	86.0	79.7	76.9	81.1	50	59	39
右折の時に他の車や歩行者と事故になりそうになったこと	82.8	79.2	79.6	81.3	58	72	49
バックをしながら事故になりそうになったこと	95.5	98.0	96.0	96.7	88	99	99
車がスリップして事故になりそうになったこと	82.2	89.9	87.5	87.1	73	69	48
人や自転車がとびだしてきて事故になりそうになったこと	37.2	34.6	36.8	36.4	129	162	144
前の車が急ブレーキをかけて事故になりそうになったこと	80.7	76.8	81.8	80.7	109	112	99
平均	83.3	80.1	76.2	80.2	--	--	--

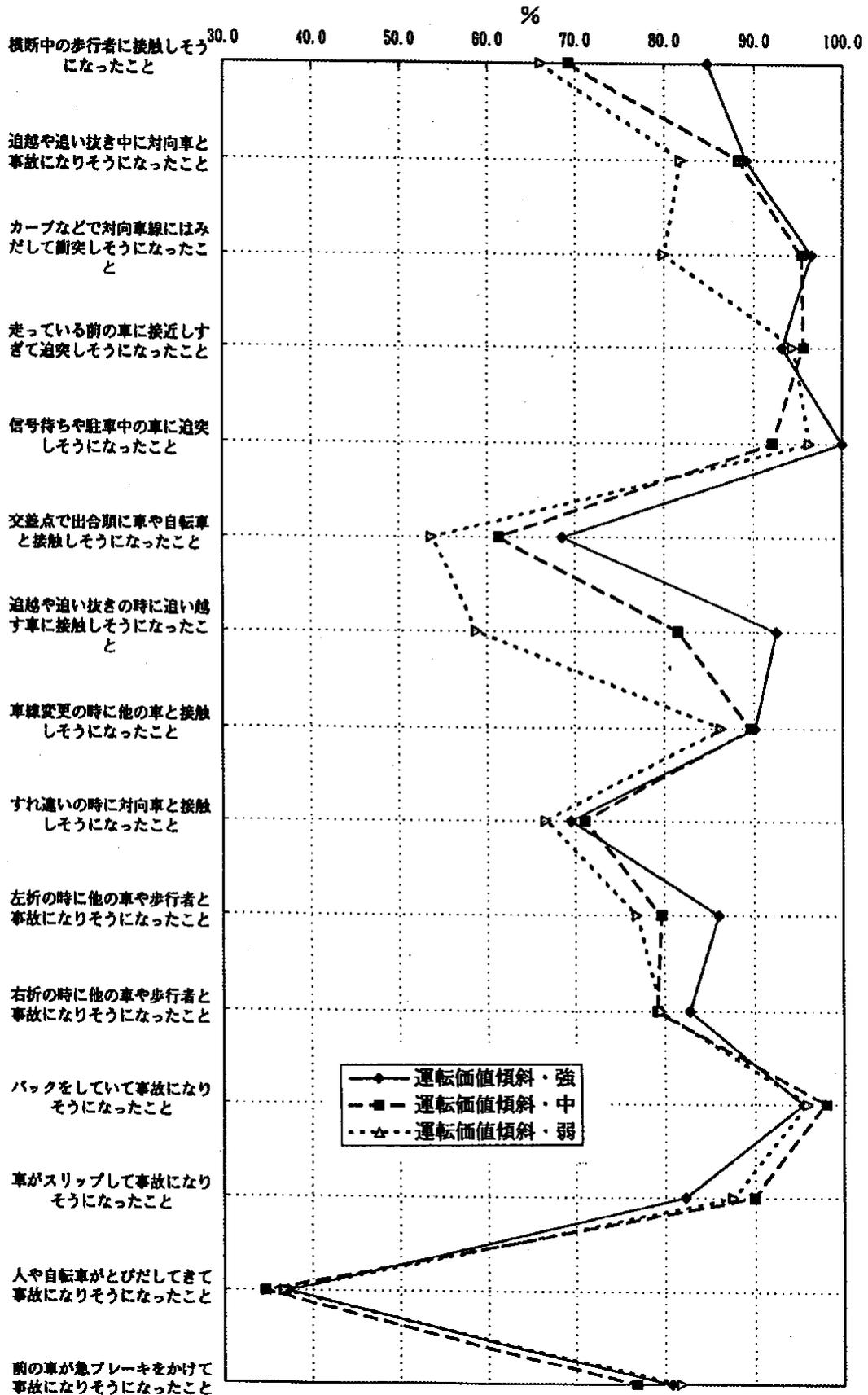


図3-8-3-4 運転への価値傾斜の強さ別自分側の原因のヒヤリ・ハット体験比率

表 3-8-3-5 依存的傾向の強さ別自分側の原因のヒヤリ・ハット体験比率

ヒヤリ・ハット項目	自分の側の原因比率 (%)			全体平均	サンプル数 (人)		
	依存的傾向強	依存的傾向中	依存的傾向弱		依存的傾向強	依存的傾向中	依存的傾向弱
横断中の歩行者に接触しそうになったこと	80.0	67.3	67.3	75.0	85	52	52
追越や追い抜き中に対向車と事故になりそうになったこと	94.4	84.6	75.8	87.1	54	26	33
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	94.1	92.0	81.8	85.3	34	25	22
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	95.6	94.9	92.3	94.7	114	79	91
信号待ちや駐車中の車に追突しそうになったこと	98.2	92.3	96.6	96.4	56	39	58
交差点で出合頭に車や自転車と接触しそうになったこと	66.4	54.2	60.0	60.6	113	72	95
追越や追い抜きの時に追い越す車に接触しそうになったこと	92.9	75.0	70.4	81.4	28	16	27
車線変更の時に他の車と接触しそうになったこと	93.0	82.3	89.0	90.2	86	62	73
すれ違いの時に対向車と接触しそうになったこと	76.6	66.1	62.1	68.6	77	56	58
左折の時に他の車や歩行者と事故になりそうになったこと	90.2	76.7	72.7	81.1	61	43	44
右折の時に他の車や歩行者と事故になりそうになったこと	85.7	79.2	75.4	81.3	70	48	61
バックを置いて事故になりそうになったこと	98.1	92.6	98.0	96.7	104	81	101
車がスリップして事故になりそうになったこと	84.8	87.8	87.1	87.1	79	49	62
人や自転車がとびだしてきて事故になりそうになったこと	40.7	31.1	36.1	36.4	145	135	155
前の車が急ブレーキをかけて事故になりそうになったこと	82.1	75.9	81.0	80.7	112	108	100
平均	84.9	76.8	76.4	80.2	-	-	-

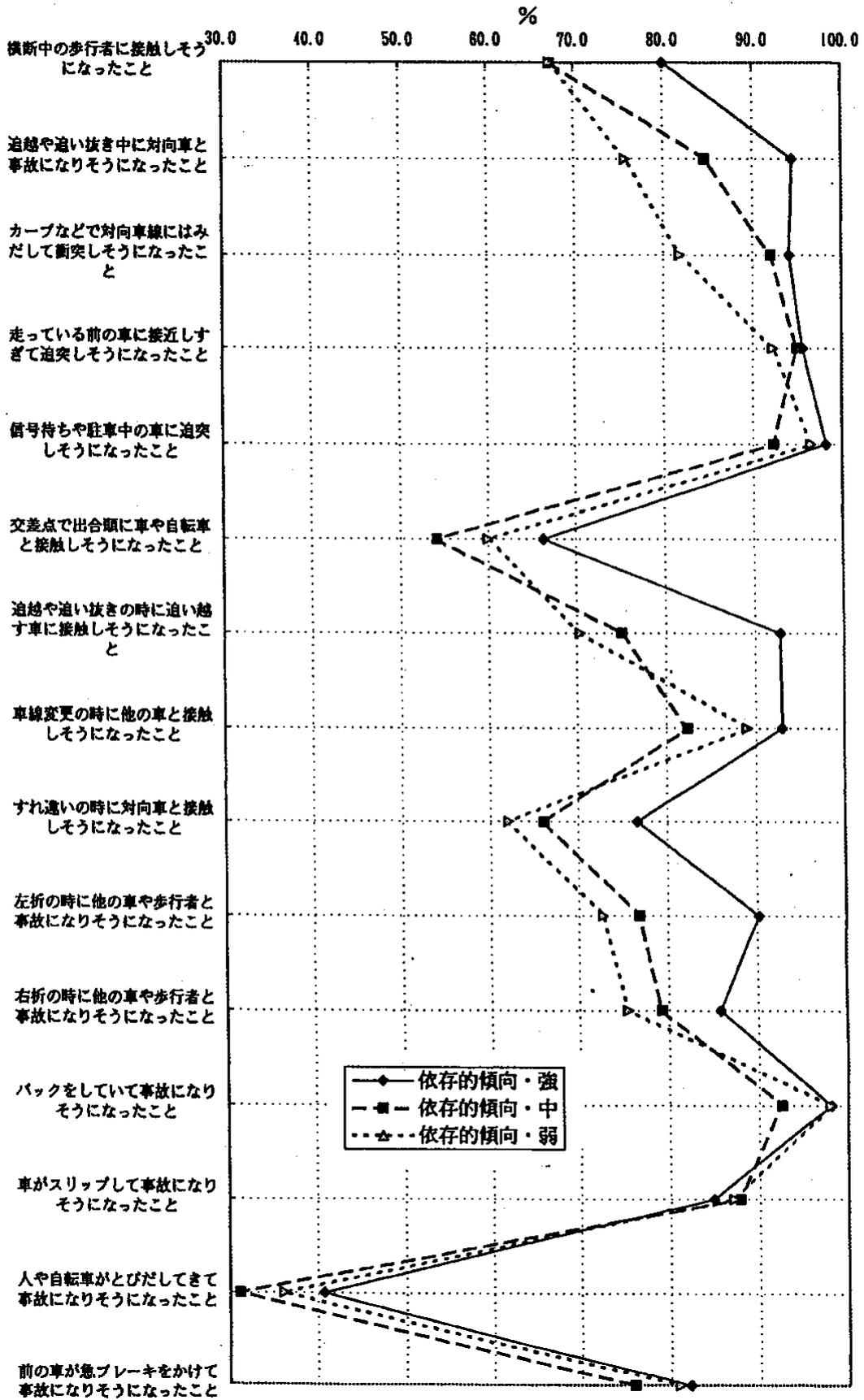


図3-8-3-5 依存的傾向の強さ別自分側の原因のヒヤリ・ハット体験比率

表 3-8-3-6 危険容認傾向の強さ別自分側の原因のヒヤリ・ハット体験比率

ヒヤリ・ハット項目	自分の側の原因比率 (%)			全体平均	サンプル数 (人)		
	危険容認 傾向 強	危険容認 傾向 中	危険容認 傾向 弱		危険容認 傾向 強	危険容認 傾向 中	危険容認 傾向 弱
	横断中の歩行者に接触しそうになったこと	73.1	70.8		76.0	75.0	127
追越や追い抜き中に対向車と事故になりそうになったこと	86.5	87.5	85.7	87.1	72	77	70
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	86.7	90.6	94.7	85.3	52	57	46
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	91.7	97.3	93.3	94.7	167	186	143
信号待ちや駐車中の車に追突しそうになったこと	90.7	100.0	97.7	96.4	100	90	74
交差点で出合頭に車や自転車と接触しそうになったこと	54.9	67.9	59.7	60.6	175	173	180
追越や追い抜きの際に追い越し車に接触しそうになったこと	68.0	89.3	83.3	81.4	54	43	37
車線変更の際に他の車と接触しそうになったこと	86.4	91.3	87.3	90.2	115	131	116
すれ違いの際に対向車と接触しそうになったこと	62.0	71.6	76.1	68.6	116	124	97
左折の際に他の車や歩行者と事故になりそうになったこと	76.0	90.3	72.2	81.1	91	99	68
右折の際に他の車や歩行者と事故になりそうになったこと	76.9	81.9	81.8	81.3	100	102	98
バックをしていて事故になりそうになったこと	93.6	99.1	96.2	96.7	158	165	148
車がスリップして事故になりそうになったこと	82.1	92.9	83.0	87.1	130	119	103
人や自転車かとびだしてきて事故になりそうになったこと	35.8	39.3	32.0	36.4	255	294	235
前の車が急ブレーキをかけて事故になりそうになったこと	80.9	83.3	73.3	80.7	202	195	170
平均	76.3	83.6	79.5	80.2	—	—	—

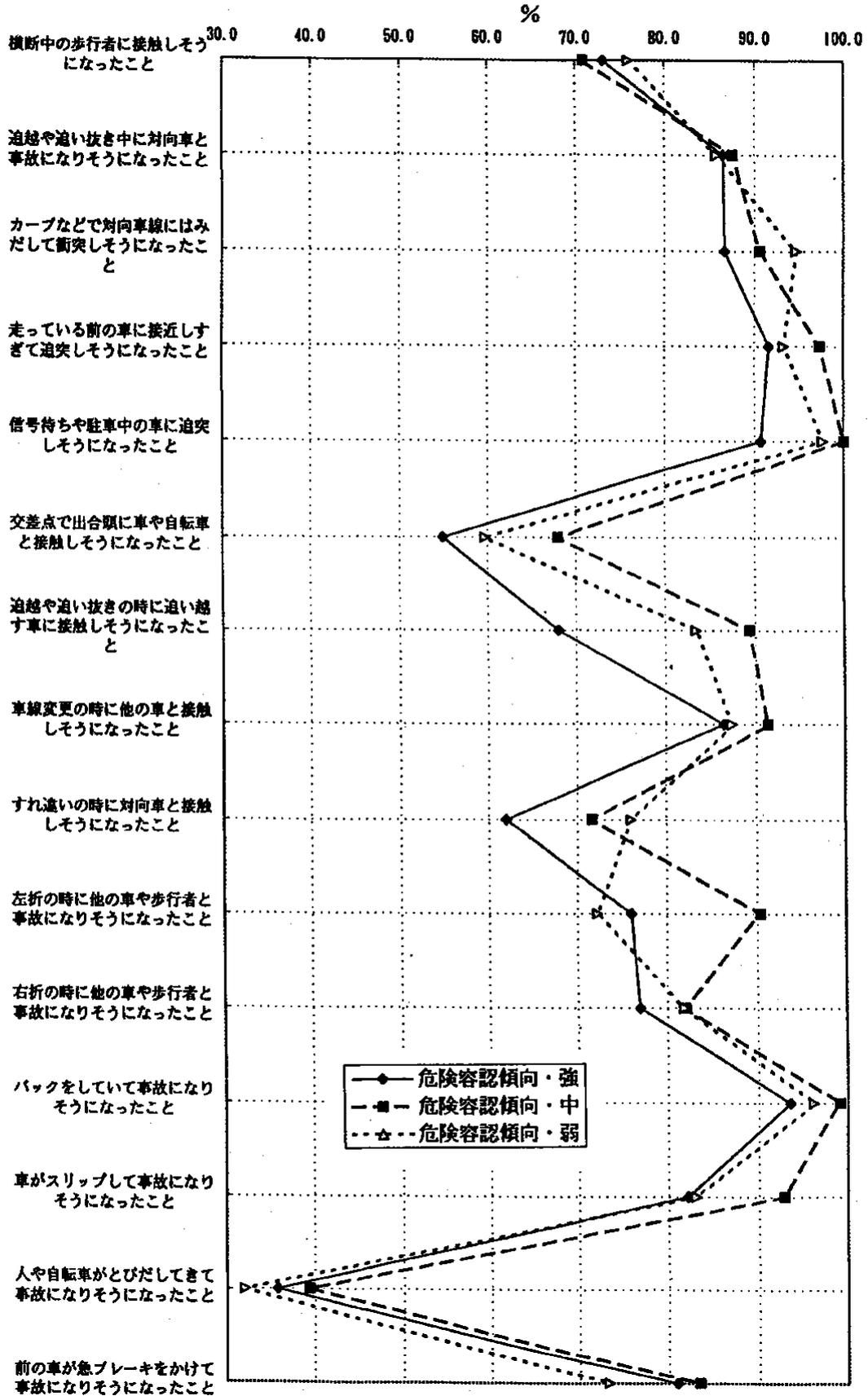


図3-8-3-6 危険容認傾向の強さ別自分側の原因のヒヤリ・ハット体験比率

## (7) 運転意識とヒヤリ・ハット体験の原因のまとめ

これまでみてきた15項目のヒヤリ・ハット体験の自分の側に責任がある比率の平均値（表3-8-3-1～6の最下段の値）をまとめたのが表3-8-3-7と図3-8-3-7である。

図表にみるように攻撃的傾向に関しては強い層に自分の側の原因のヒヤリ・ハット体験者比率が高い。脇見・漫然運転傾向についても、強い層に自分の側の原因のヒヤリ・ハット体験者比率が高く、攻撃的傾向あるいは漫然・脇見運転傾向が強いドライバーに自分の側のミスによるヒヤリ・ハット体験が多い。違反容認傾向については中の層に自分の側の原因のヒヤリ・ハット体験が多いのが特徴である。さらに運転への価値傾斜および依存的傾向が強いドライバーに自分の側の原因のヒヤリ・ハット体験の経験者が多い。危険容認傾向については、中程度のドライバーに自分の側の原因のヒヤリ・ハット体験が多い。

全体として、攻撃的傾向、漫然・脇見運転傾向、運転への価値傾斜、依存的傾向が強いドライバーに自分の側が原因となっているヒヤリ・ハット体験が多い。違反容認傾向と危険容認傾向については、中程度のドライバーに自分の側が原因のヒヤリ・ハット体験が多い。

(単位：%)

運転意識の因子	強	中	弱
攻撃的傾向	83.2	76.4	78.6
漫然・脇見運転傾向	86.9	73.8	71.1
違反容認傾向	79.8	82.1	77.3
運転への価値傾斜	83.3	80.1	76.2
依存的傾向	84.9	76.8	76.4
危険容認傾向	76.3	83.6	79.5

表3-8-3-7 運転意識の傾向別自分の側の原因のヒヤリ・ハット比率

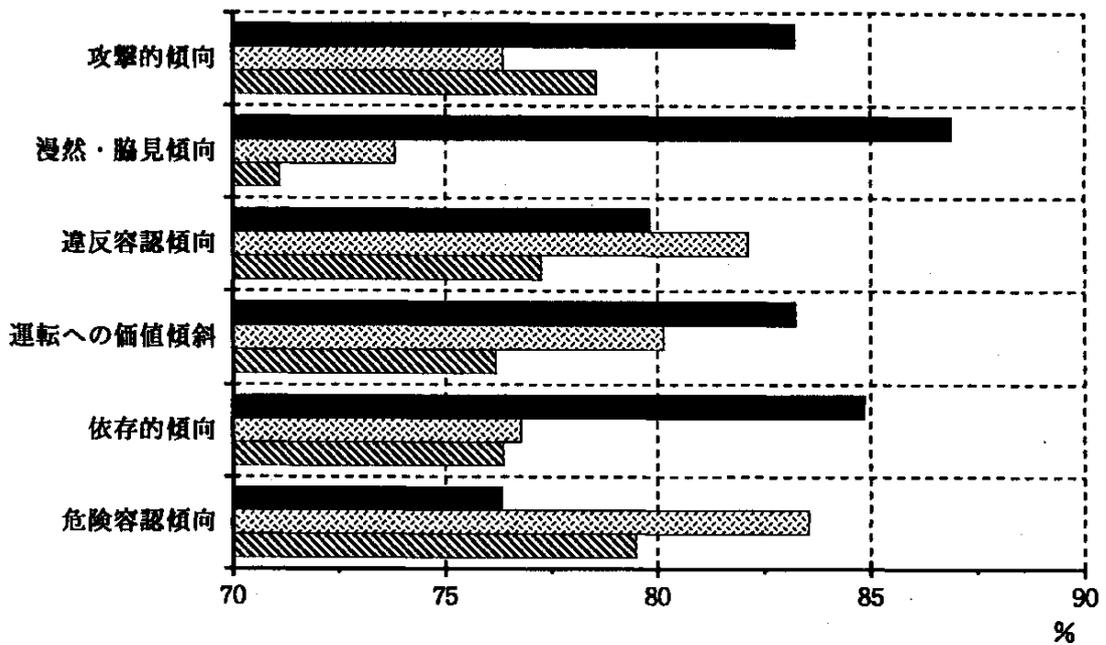


図3-8-3-7 運転意識の傾向別自分の側の原因のヒヤリ・ハット比率

## 第4章 調査結果から見た今後の課題

### 1. 高齢運転者の事故率

交通統計から高齢運転者の事故件数（自動車等運転者が第1当事者となった交通事故件数）をみると、60～64歳では28,705件、65～69歳では17,705件、70歳以上では14,660件と年齢が高いほど事故件数が少ない。しかし、免許保有者千人当たり事故件数を算出してみると、60～64歳が8.4件、65～69歳が7.8件、70歳以上が8.7件と大差なく、年齢が高いほど事故が少ないといった傾向はみられない（表4-1）。

交通事故件数は交通場面への参加状況に大きく依存することから、さらに走行距離当たり事故件数を試算してみる。年齢別の走行距離が正確に把握できる調査はないが、自動車安全運転センターが平成3年10月に実施したアンケート調査の年齢別年間走行距離を使って延走行距離当たり事故件数を試算してみる。同調査結果では、年間走行距離は60～64歳が9,792km、65～69歳が8,812km、70歳以上が6,356kmである。この年間走行距離で延1億kmあたりの事故件数を算出してみると、60～64歳が85.5件、65～69歳が89.1件、70歳以上が137.1件となり、70歳以上の事故率が極めて高い。ちなみに、全年齢の運転者の平均値は延1億km当たり92.6件であり、69歳以下の事故率は平均並かそれ以下であるのに対して、70歳以上は全年齢平均の約1.5倍の事故率となる。

表4-1 年齢別事故件数と延走行距離当り事故件数

計算式 単位 年齢	免許保有者数 ①	事故件数 ②	免許保有者 千人当たり 事故件数 ②÷①	年間平均走行距離		延走行1億km 当り事故 件数 ②÷(①×③)
				年間平均走行 距離 ③	サンプル数 -	
	人	件	千人当り件数	km	人	件/1億km
60～64歳	3,430,363	28,705	8.4	9,792	362	85.5
65～69歳	2,255,884	17,705	7.8	8,812	174	89.1
70歳以上	1,681,852	14,660	8.7	6,356	104	137.1
60歳以上計	7,368,099	61,070	8.3	8,967	640	92.4
全年齢	65,695,677	681,457	10.4	11,204	8,491	92.6

注1：免許保有者数と事故件数は交通統計(平成5年版、警察庁交通局監修)による。事故件数は、「自動車等(原付以上)運転者の交通事故件数(第1当事者)」である。

注2:年間走行距離は、平成3年10月に自動車安全運転センターが実施した調査の再集計結果である。

同調査の概要は、以下の通り。

調査の目的：「初心運転者の運転意識と実態に関する調査研究」の一環として一般運転者の運転意識と実態を把握することを目的に実施した。

調査対象者の抽出方法：更新時講習に訪れたドライバーから対象者を抽出した。

調査方法：免許の更新時講習終了後にアンケート票を配布して、その場で回収。

調査対象都道府県：北海道、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。

回答者：回答者合計が4,491名で、男性が4,215人(49.6%)、女性が4,276人(50.4%)。

年間走行距離の質問方法:最近1年間の走行距離の数値を記入依頼した。

## 2. 高齢運転者の事故防止のための課題

高齢運転者の走行距離あたりの事故率が高いことと今回の調査結果とを総合すると、次のような点が今後の高齢運転者教育の課題となろう。

### ① ヒヤリ・ハット体験を生かした安全運転教育の実施

今回の高齢運転者を対象とした調査結果では、ヒヤリ・ハット体験が多いほど事故・違反が多い。このような結果となるのが高齢運転者特有の傾向であるのか、運転者一般の傾向であるのか今後の調査結果を待たなければならないが、今回の結果でみると、ふだんからヒヤリ・ハットするような危険な運転行動をしている運転者ほど事故・違反が多いことになる。しかも、ヒヤリ・ハット体験のほとんどが自分の側に原因があったと認識されている。

一方、ヒヤリ・ハット体験をして運転が変化したかどうかを質問した結果では、ヒヤリ・ハット体験経験者のほぼ半数が変化したとしている。しかし、ヒヤリ・ハット体験をし、実際にそれ以降は安全運転を実践するように変化していれば、ヒヤリ・ハット体験者が約8割を占め、しかも事故・違反者ほどヒヤリ・ハット体験者比率が高いとの結果にならないはずである。

これらの調査結果からして、高齢運転者はヒヤリ・ハット体験を契機に運転を改めていこうとする姿勢は強いものの、ヒヤリ・ハット体験から危険な運転行動を学び取り、危険のない運転に改めていくことが適切に実行できないとみられる。とするならば、ここで必要となるのは各運転者が経験したヒヤリ・ハット体験を分析し、どのような点に注意することでそのような経験をなくしていくかといった診断・指導ができる場である。更新時講習の場でそのような診断・指導がなされることが望ましいが、現状では更新時講習時に個々の運転者に指導員が指導をするといった対応は困難であろう。更新時講習の場で個別指導を行うのは将来的な課題としても、当面の対応として、高齢者に多いヒヤリ・ハット体験とその原因、そしてそれに対応した正しい運転方法の指導ビデオやパンフレットなどを用意するといった方法も検討されるべきである。

### ② 高齢運転者の運転意識に応じた指導

今回の調査対象とした運転意識の中で漫然・脇見運転傾向がきわめて強く事故

・違反と関わっていることが明らかになった。漫然・脇見運転傾向についての設問とは「運転中にぼんやりしてしまうことがある」と「脇見運転をすることがある」で、これらの設問に「はい」と回答する運転者ほど事故・違反が多い。これらの設問を肯定する運転者とは自分の運転の危険傾向を認めながら運転している可能性もあるが、「この程度は危険がない」あるいは「たまにぼんやりしたり脇見をするのが普通の運転者」といった認識がある可能性も否定できない。改めて、これらの危険な運転意識が当たり前といった認識が持たれていないかチェックする必要がある。

また、危険容認傾向と依存的傾向については年齢が高いほど好ましくない運転意識が高まっている。この2つの運転意識と事故・違反との関連は直接的には確認できなかったが、いずれも危険を内包した運転意識であることは間違いない。危険容認傾向はヒヤリ・ハット体験を「だれにでもあること」と合理化する背景になる意識であり、依存的運転は自らの運転における責任を放棄するものである。運転場面での危険は自らの努力で軽減できること、また自ら責任を持って実行しなければならないことが改めて強調されることが必要である。

### ③ 高齢運転者の能力に応じた指導体制の整備

今回は、高齢運転者として60歳以上の運転者を対象に調査を実施してきた。その調査結果および本章の最初に示した走行距離あたりの事故率をみても、69歳以下の運転者と70歳以上の運転者には大きな違いがみられる。当然のことながら、70歳以上の層は年齢層が広くそれが70歳以下の層との断層を大きく見せていることは考慮しなければならないが、高齢者の中もさらに層が分かれていることに注目しなければならない。

高齢運転者の定義を何歳以上とするのか確たるものはないが、高齢運転者を対象とした安全運転講習は60歳あるいは65歳以上を対象としている都道府県が多い。ただちに、高齢者向けの安全運転講習を、たとえば60歳以上と70歳以上の2クラスに分割して実施することは困難であろうが、今後10数年で高齢運転者数が約2.5倍に増加すると予測されており（本報告書第2章参照）、将来的には高齢運転者をさらに細分し、その特性に応じた講習を行うことも検討されてしかるべきである。当面は年齢層によってクラス分けを行わないにしても、年齢層によってどの

ような事故が多いのか、どのような点に特に注意すべきかといった指導法を取り入れていく工夫も必要である。

なお、過去に自動車安全運転センターが昭和60年から同62年にかけて実施した高齢運転者に関する調査研究の結果では、加齢とともにあらゆる運転者の心身機能が低下するのではなく、加齢とともに個人差が大きくなるのが特徴であるとの結論を得ている。上記のように年齢層で高齢運転者を分けるのではなく、その運転者の心身機能や特性に応じてよりきめ細かな教育プログラムを提供できるようになることがより望ましいことはいうまでもない。

#### ④ 高齢運転者教育の場の拡大と指導者の育成

本調査結果にもあるように、高齢運転者の免許取得後年数は長く、いわゆるベテランドライバーと呼ばれる運転者がほとんどである。今後は若年時に免許を取得した運転経験年数が長い高齢運転者がさらに増加していくことであろう。免許取得後の経過年数が長いことは、多くの経験を積み、熟練した運転技術を持つと期待されるが、その一方で免許取得後に改正された法制度の知識が少ないといった危険性もある。また、運転経験が長いだけに、運転に対する危険性の認識が鈍化している可能性もある。

高齢運転者がこのような知識や運転技術の再修得や再訓練を希望したとしても、現状では受け入れられ、かつ効果的な研修が実施される施設があまりにも少ないのではなかろうか。いくつかの運転教習所で運転免許保有者の再教育を行っているが、これらの再教育は若年から中年層のペーパードライバーの再教育が中心で、ふだんから運転している高齢者の運転技術指導に詳しい教育担当者がいるところはきわめてまれであろう。

必要なことは高齢運転者がこれらの再教育を希望したときに気軽に訪問できる場が用意されていることである。それは公的な機関によって準備されることが望ましいことであろうが、民間の機関によって提供されてもよい。ただし、低廉な料金で適切な指導を受けられる場であることが必要である。また、これらの場で、高齢運転者の運転指導に詳しい指導員によって適切な教育が受けられることが必要である。なお、高齢運転者教育に限らず、実車を利用した安全運転教育が効果的と思われるが、教育をより効率化するためにはシミュレータによる教育も検討

されるべきである。ただし、高齢運転者は、特にシミュレータ等の機械に対する拒否反応が強いと思われ、高齢者にとっても操作が優しく、教育効果の高いシミュレータの研究が必要である。

#### ⑤ 高齢運転者教育のマニュアルづくり

前項で高齢運転者教育の場の拡大と指導者の育成の必要性を述べたが、その推進には高齢者教育のノウハウをとりまとめたマニュアルを作成することが効果的である。この、高齢者教育のノウハウに関するマニュアル作成は、それ自体で採算ベースを確保するのは困難と思われ、可能であれば公的機関によって推進されることが望ましい。

また、そのマニュアルは、運転者教育の専門家はもちろん、大学や民間の研究機関など多くの関係団体および関係者で構成した機関で、広範な知恵を結集して作成されることが望まれる。

# 付 録

## ふだんの運転についてのおうかがい

### アンケートご記入上のお願い

1. お答えは、回答欄からあてはまるものを選んで番号に○印をつけてください。
2. ○印は1つの場合といくつでも場合があります。質問に注意してお答えください。
3. 質問によっては数字そのものを記入する場合があります。
4. お答えは記入もれがないようご注意ください。

【調査返送先および問い合わせ先】 自動車安全運転センター本部 調査研究部  
〒105 東京都港区虎ノ門1-21-17 電話03-3502-2566

まず、あなたご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 <input style="width: 40px; height: 20px; border: 1px solid black;" type="text"/> 歳						
(3) 職業は？	<table style="width: 100%; border: none;"> <tr> <td style="width: 50%;">1. 会社員、公務員</td> <td style="width: 50%;">4. 無職</td> </tr> <tr> <td>2. 自営業、自由業</td> <td>5. その他</td> </tr> <tr> <td>3. 主婦</td> <td></td> </tr> </table>	1. 会社員、公務員	4. 無職	2. 自営業、自由業	5. その他	3. 主婦	
1. 会社員、公務員	4. 無職						
2. 自営業、自由業	5. その他						
3. 主婦							

次に、あなたのふだんの運転についておうかがいします。

(4) あなたがもっている免許の種類は？ (免許証の免許の種類欄に1と印字されている種類すべてに○印をつけてください)	<table style="width: 100%; border: none;"> <tr> <td style="width: 50%;">1. 大型免許</td> <td style="width: 50%;">4. 原付免許</td> </tr> <tr> <td>2. 普通免許</td> <td>5. その他</td> </tr> <tr> <td>3. 自動二輪免許</td> <td></td> </tr> </table>	1. 大型免許	4. 原付免許	2. 普通免許	5. その他	3. 自動二輪免許			
1. 大型免許	4. 原付免許								
2. 普通免許	5. その他								
3. 自動二輪免許									
(5) あなたがふだん主に運転している車種は右のどれですか？ (あてはまるもの1つに○印をつけてください)	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. 普通乗用 (ライトバン、ワゴンを含む)</li> <li>2. 軽乗用 (ライトバン、ワゴンを含む)</li> <li>3. 普通貨物 (バン、トラック等)</li> <li>4. 軽貨物 (バン、トラック等)</li> <li>5. 自動二輪</li> <li>6. 原付</li> <li>7. その他</li> <li>8. ほとんど運転しない</li> </ol>								
(6) あなたが運転する主な目的は？ (あてはまるもの1つに○印をつけてください)	<table style="width: 100%; border: none;"> <tr> <td style="width: 50%;">1. 仕事・業務</td> <td style="width: 50%;">5. 家族等の送迎</td> </tr> <tr> <td>2. 通勤・通学</td> <td>6. 通院</td> </tr> <tr> <td>3. 買い物</td> <td>7. その他</td> </tr> <tr> <td>4. レジャー</td> <td>8. ほとんど運転しない</td> </tr> </table>	1. 仕事・業務	5. 家族等の送迎	2. 通勤・通学	6. 通院	3. 買い物	7. その他	4. レジャー	8. ほとんど運転しない
1. 仕事・業務	5. 家族等の送迎								
2. 通勤・通学	6. 通院								
3. 買い物	7. その他								
4. レジャー	8. ほとんど運転しない								

(7) あなたの最近1ヶ月の運転頻度は? (あてはまるもの1つに○印をつけてください)	1. 週に5日以上運転している 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. ほとんど運転しない
(8) 運転免許を取得してからの経過年数は? (あてはまるもの1つに○印をつけてください)	1. 3年未満 2. 5年未満 3. 10年未満 4. 15年未満 5. 20年未満 6. 20年以上 7. ほとんど運転経験がない
(9) あなたの過去1年間のおおよその走行距離は? (あてはまるもの1つに○印をつけてください)	1. 5,000km未満 2. 10,000km未満 3. 15,000km未満 4. 20,000km未満 5. 25,000km未満 6. 30,000km未満 7. 30,000km以上 8. ほとんど運転していない

次に運転や車についてのお考えをうかがいます。

(10) あなたは、以下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。それぞれの意見に対して右の①から④の4段階のいずれかでお答えください。

お答えは、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 そう思わない どちらかといえば	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 車の運転で多少人に迷惑をかけるのはお互いさまだ	1	2	3	4
c 車は、単なる移動の手段にすぎない	1	2	3	4
d 事故をおこすのは運が悪いからだ	1	2	3	4
e 運転は自分の生きがいの1つである	1	2	3	4
f 運転に危険はつきものである	1	2	3	4
g 他の車に追い越されるのは、気分のいいものではない	1	2	3	4
h 運転中は歩行者や自転車をじゃまに思う	1	2	3	4
i ほかの車に並ばれると先に出たくなる	1	2	3	4
j 前の車もたもたしていると、腹がたつ	1	2	3	4
k 違反をすることと事故の発生には、あまり関係はない	1	2	3	4
l どんな運転者でも、事故になりかけてヒヤリとすることがよくあるものだ	1	2	3	4
m 10キロメートル程度のスピードオーバーであれば危険はない	1	2	3	4

(11) あなたは、過去1年くらいの間に、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経験がありますか。それぞれについて経験があるかどうかお答えください。

また経験があれば、その主な原因を下の欄から1つだけ選んで、右端の欄にその番号を記入してください。複数回経験がある場合は、もっともヒヤリとしたりハットした時の原因を記入してください。

	過去1年間の経験				記入して下さい 下の欄から1つ選んで番号を 経験がある場合はその原因を
	経験はない	1回経験がある	2 3回経験がある	4 4回以上経験がある	
a 横断中の歩行者に接触しそうになったこと	1	2	3	4	
b 追越や追い抜き中に対向車と事故になりそうになったこと	1	2	3	4	
c 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	3	4	
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	3	4	
e 信号待ちや駐車中の車に追突しそうになったこと	1	2	3	4	
f 交差点で出合頭に車や自転車と接触しそうになったこと	1	2	3	4	
g 追越や追い抜きの時に追い越す車に接触しそうになったこと	1	2	3	4	
h 車線変更の時に他の車と接触しそうになったこと	1	2	3	4	
i すれ違いの時に対向車と接触しそうになったこと	1	2	3	4	
j 左折の時に他の車や歩行者と事故になりそうになったこと	1	2	3	4	
k 右折の時に他の車や歩行者と事故になりそうになったこと	1	2	3	4	
l バックをされていて事故になりそうになったこと	1	2	3	4	
m 車がスリップして事故になりそうになったこと	1	2	3	4	
n 人や自転車がとびだしてきて事故になりそうになったこと	1	2	3	4	
o 前の車が急ブレーキをかけて事故になりそうになったこと	1	2	3	4	

ヒヤリとしたりハットした経験がある場合は、下の欄から原因を選んで、その番号を上の方の欄に記入してください。原因が複数ある場合は下の1~14の中から主なもの1つを選んでください。

<b>【自分の側の原因】</b> 1. わき見 2. いねむり、ぼんやり 3. ハンドルやブレーキの操作ミス 4. スピードの出し過ぎ 5. 一時不停止 6. 追越禁止無視	7. 車間距離のつめ過ぎ 8. 後方の確認ミス 9. 他の車との距離や速度の判断ミス 10. 相手が譲ってくれると思った 11. その他自分の原因	<b>【相手側の原因】</b> 12. 相手側の原因  <b>【その他】</b> 13. たまたま運が悪かっただけ 14. その他
--	---	--

【上記の質問でいずれかの事故になりかけた経験がある方におたずねします】

(12) 事故になりかけてヒヤリとしたりハットした経験以降、あなたは安全運転に心がけるように運転が変わりましたか。

1. 大きく変わった      2. 多少は変わった      3. 変わらない

(13) あなたは、ふだんどのような運転をしていますか。つぎのそれぞれの運転について、右の①から④の4段階からあてはまるものを選んで○印をつけてください。

	① そのとおり	② どちらかといえば そのとおり	③ そうではない どちらかといえば	④ そうではない
a 割り込まれないように、あまり車間距離をあけないで走っている	1	2	3	4
b 駐車禁止でも、他の車の迷惑になりそうでなければ駐車する	1	2	3	4
c 一時停止の場所でも、見通しがよければ止まらないことが多い	1	2	3	4
d 前の車についていけば安心して右左折できる	1	2	3	4
e 他の車が道を譲ってくれるので、進路変更の時にあまり神経質になることはない	1	2	3	4
f 脇見運転をすることがある	1	2	3	4
g 運転中にぼんやりしてしまうことがある	1	2	3	4
h 自分は感情の変化は少なく、いつでも冷静でいられる	1	2	3	4
i 運転中にイライラすることが多い	1	2	3	4

(14) あなたは、運転経験のわりには、運転がうまい方だと思いますか。

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

(15) あなたは、過去3年間に人身事故をおこしたり違反をしたことがありますか。もしあれば、その回数と内容をお答えください（物損事故については記入の必要はありません）。

1 ない

2 ある → 何回ありますか

人身事故		回	}	事故や違反がある場合は下の質問にお答えください。
違反		回		

過去3年間に事故や違反がある方におたずねします。

事故や違反の内容で該当するものいくつかでも○印をつけてください。

- |                     |             |               |
|---------------------|-------------|---------------|
| 1. 人身事故             | 7. 通行禁止違反   | 13. 歩行者妨害違反   |
| 2. 酒酔い、酒気帯び運転       | 8. 通行区分違反   | 14. 徐行違反      |
| 3. 20km未満の最高速度違反    | 9. 追越違反     | 15. 一時停止違反    |
| 4. 20km～30kmの最高速度違反 | 10. 割込み違反   | 16. 駐停車違反     |
| 5. 30km以上の最高速度違反    | 11. 踏切不停止等  | 17. シートベルト不着用 |
| 6. 信号無視違反           | 12. 右左折方法違反 | 18. その他       |

調査にご協力いただきまして、ありがとうございました。