

平成7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(Ⅱ)

平成8年3月

自動車安全運転センター

ま え が き

交通事故の発生する裏には、事故一步手前の多くのヒヤリとしたりハットしたりする体験が隠されており、その中の一部が現実の交通事故に結びついていると云われている。このため「君子危うきに近寄らず」という言葉もあるように日常の運転においては、ヒヤリ・ハット体験からできるだけ遠ざかることが事故防止上重要である。また、ドライバーの持っている運転意識がこうしたヒヤリ・ハット体験に遭うか否かについて強い影響を与えていると考えら、れる。

こうしたことから自動車安全運転センターでは、ドライバーの運転意識とヒヤリ・ハット体験との関連について3力年計画で調査することとした。昨年度は60歳以上の高齢運転者を対象としたが、今年度は24歳以下の若年運転者について、運転意識、日頃の運転行動におけるヒヤリ・ハット体験した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、その調査結果をとりまとめたものであるが、ドライバー1人あたりの事故発生率が高い若年運転者に対する交通安全教育の資料として活用され、交通事故の防止に少しでも役立てていただけるならば幸いである。

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8年8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	松 尾 庄 一
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	笠 原 登
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	苧 坂 和 邦
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	2
1-3 調査結果の要約	3
1-3-1 調査対象者の属性	3
1-3-2 運転の実態	3
1-3-3 事故・違反の経験	3
1-3-4 運転意識	4
1-3-5 運転技術の自信	7
1-3-6 ヒヤリ・ハット体験	8
1-3-7 ヒヤリ・ハット体験による運転の変化	8
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 若年運転者の動向	12
2-1 若年運転者数の推移	12
2-2 若年運転者の事故	15
2-3 若年運転者の事故の違反内容	19
第3章 調査結果	24
3-1 調査対象者の属性	24
3-1-1 性・年齢	24
3-1-2 職業	24
3-2 運転の実態	26
3-2-1 保有免許種類	26
3-2-2 主運転車種	27
3-2-3 運転目的	28
3-2-4 運転頻度	29
3-2-5 免許取得後年数	30
3-2-6 年間走行距離	31
3-3 事故・違反の経験	32
3-3-1 事故・違反の有無	32

3-3-2 事故・違反回数	33
3-4 運転意識	35
3-4-1 攻撃的運転傾向	36
(1) 前の車をもたもたしていると、腹がたつ	36
(2) 他の車に追い越されるのは、気分のいいものではない	37
(3) ほかの車に並ばれると先に出たくなる	38
(4) 運転中は歩行者や自転車をじゃまに思う	39
(5) 運転中にイライラすることが多い	40
(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っている	41
(7) 自分は感情の変化は少なく、いつでも冷静でいられる	42
3-4-2 違反容認傾向	43
(1) 車の運転で多少人に迷惑をかけるのはお互いさまだ	43
(2) 事故をおこすのは運が悪いからだ	44
(3) 違反をすることと事故の発生には、あまり関係はない	45
(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	46
(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	47
(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	48
3-4-3 危険容認傾向	49
(1) 運転に危険はつきものである	49
(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	50
3-4-4 依存的傾向	51
(1) 前の車についていけば安心して右左折できる	51
(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	52
3-4-5 運転への価値傾斜傾向	53
(1) 運転は自分の生きがいの1つである	53
(2) 目的がなくとも、運転することじたいが楽しい	54
(3) 車は、単なる移動の手段にすぎない	55
3-4-6 漫然・脇見運転傾向	56
(1) 運転中にぼんやりしてしまうことがある	56
(2) 脇見運転をすることがある	57
3-4-7 運転意識の構造	58
(1) 運転意識の因子分析結果	58
(2) 属性別運転意識	66
(3) 運転実態別運転意識	79
(4) 運転意識と事故・違反	97
3-4-8 運転意識のまとめ	101
3-5 運転技術の自信	109
3-6 ヒヤリ・ハット体験	111

3-6-1	ヒヤリ・ハット体験の経験	111
3-6-2	ヒヤリ・ハット体験の原因	119
3-6-3	ヒヤリ・ハット体験による運転の変化	145
3-7	事故・違反とヒヤリ・ハット体験	146
3-7-1	事故・違反の有無とヒヤリ・ハット体験	146
3-7-2	事故・違反の有無とヒヤリ・ハット体験の原因	149
3-8	運転意識とヒヤリ・ハット体験	152
3-8-1	運転意識の因子とヒヤリ・ハット体験	152
(1)	攻撃的傾向とヒヤリ・ハット体験	152
(2)	違反容認傾向とヒヤリ・ハット体験	155
(3)	危険容認傾向とヒヤリ・ハット体験	158
(4)	依存的傾向とヒヤリ・ハット体験	161
(5)	運転への価値傾斜傾向とヒヤリ・ハット体験	164
(6)	漫然・脇見運転傾向とヒヤリ・ハット体験	167
(7)	運転意識とヒヤリ・ハット体験の関連のまとめ	170
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	173
(1)	攻撃的傾向の質問とヒヤリ・ハット体験	173
(2)	違反容認傾向の質問とヒヤリ・ハット体験	190
(3)	危険容認傾向の質問とヒヤリ・ハット体験	204
(4)	依存的傾向の質問とヒヤリ・ハット体験	209
(5)	運転への価値傾斜傾向の質問とヒヤリ・ハット体験	214
(6)	漫然・脇見運転傾向の質問とヒヤリ・ハット体験	221
(7)	運転意識とヒヤリ・ハット体験比率のまとめ	226
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)	違反容認傾向と自分の側の原因比率	231
(3)	危険容認傾向と自分の側の原因比率	231
(4)	依存的傾向と自分の側の原因比率	231
(5)	運転への価値傾斜と自分の側の原因比率	232
(6)	漫然・脇見運転傾向と自分の側の原因比率	232
(7)	運転意識とヒヤリ・ハット体験の原因のまとめ	245
参考資料：アンケート用紙		246

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、昨年度の高齢運転者を対象とした調査研究に続いて、今年度は24歳以下の若年運転者のヒヤリ・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24歳以下の男女とした。調査対象としたのは、次の10府県で、それぞれ500サンプルを調査対象とした。したがって、総サンプル数は5,000名である。

【調査対象都道府県】

北海道、宮城県、福島県、茨城県、静岡県、愛知県、京都府、大阪府、
熊本県、沖縄県

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直接配布し、アンケート票は郵送で回収した。また、調査は平成7年8月21日から10月20日にかけて実施した。

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1,975件で回収率は39.5%である。今回の調査は24歳以下の若年運転者を対象としているため回収サンプルから25歳以上の回答者は除いた。また、免許の更新者を調査対象としているため、18歳以下で原付以外の免許保有者は対象外として集計分析対象から除いた。最終的な有効回答サンプル数は1,819件で有効率は36.4%である。回収状況をまとめておくと下表のようになる。

表1-2-1 調査票の回収状況

項目	件数	比率
配布数	5,000	100.0
回収数	1,975	39.5
有効回収数	1,819	36.4

1-3 調査結果の要約

1-3-1 調査対象者の属性

対象者1,819人のうち、男性が998人（54.9%）、女性が821人（45.1%）で、やや男性の方が多い。年齢別には18～21歳が831人（45.7%）、22～24歳が988人（54.3%）である。職業は「会社員、公務員」が52.6%と最も多く、次いで「学生」が27.0%となっている。

1-3-2 運転の実態

保有している免許の種類は普通免許が95.1%と多い。次いで原付免許が26.3%、自動二輪免許が16.8%である。原付と自動二輪は保有率に男女差が大きく、いずれも男性の保有率の方が高い。

ふだん主に運転している車種で多いのは普通乗用で、71.8%を占める。普通乗用の比率を性別にみると、男性が76.0%、女性が66.6%で男性の方が多い。女性の方が多いのは軽乗用で男性が5.5%に対して女性は21.7%である。

主な運転目的は通勤が最も多く、28.6%である。以下、仕事・業務が19.1%、レジャーが18.3%、買い物が12.2%、通学が11.9%となっている。男女別には男性に仕事・業務やレジャーが多く、女性に通勤や買い物が多い。

はじめて免許を取得してからの年数は3年未満が48.2%、4年未満が12.8%、5年未満が9.4%で、5年までの運転者が約7割を占める。

年間走行距離は「1万km以上1万5千km未満」が最も多く、25.0%を占める。次いで「2万5千km以上」が20.2%、「5千km未満」が16.6%である。平均走行距離は約1万9千kmである。男性の平均走行距離は約2万4千km、女性は1万2千kmで、男性の平均走行距離は女性の2倍である。

1-3-3 事故・違反の経験

過去3年間に人身事故あるいは違反をしたことがあるのは41.7%である。事故・違反経験者は男性が53.2%、女性が27.8%と男性に多い。

1-3-4 運転意識

(1) 運転意識に関する22項目の設問結果

運転意識に関する22項目の設問を行った。それぞれの設問に肯定した比率をまとめると図1-3-4-1のようになる。

肯定者比率が多い上位5項目は次のとおりである。

- ① 運転に危険はつきものである（肯定者比率92.5%）
- 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（同85.3%）
- ③ 前の車がもたもたしていると、腹がたつ（同70.9%）
- ④ 目的がなくとも、運転することじたいが楽しい（同64.9%）
- ⑤ 運転中は歩行者や自転車をじゃまに思う（同59.0%）

上位1位、2位はいずれも運転の危険を容認する傾向に関する設問であり、危険容認傾向が強い。また、3位、5位には攻撃的な運転傾向を示す設問があげられており、攻撃的傾向が強いドライバーが多い。

これとは逆に肯定者比率が低いのは「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」（肯定者比率が12.6%）、「前の車についていけば安心して右左折できる」（同13.0%）などで、他の運転者に依存する傾向に関する設問への肯定者が少ない。

性別にみて、男性の肯定者比率が女性の肯定者比率に比べて大きいのは「脇見運転をすることがある」（男性の肯定者比率が女性の比率を21.3%上回る）、「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」（同15.0%）、「運転は自分の生きがいの1つである」（同14.8%）、「運転中にイライラすることが多い」（同14.8%）、「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」（同14.4%）などである。逆に女性の方が肯定者比率が高いのは「運転中は歩行者や自転車をじゃまに思う」（女性の肯定者比率が男性の比率を7.9%上回る）、「前の車についていけば安心して右左折できる」（同3.3%）などで、女性の方が肯定者が多い項目は少ない。

(2) 運転意識の因子

運転意識に関する22項目の設問に因子分析と呼ばれる統計手法を適用して次の6つの因子に要約した。

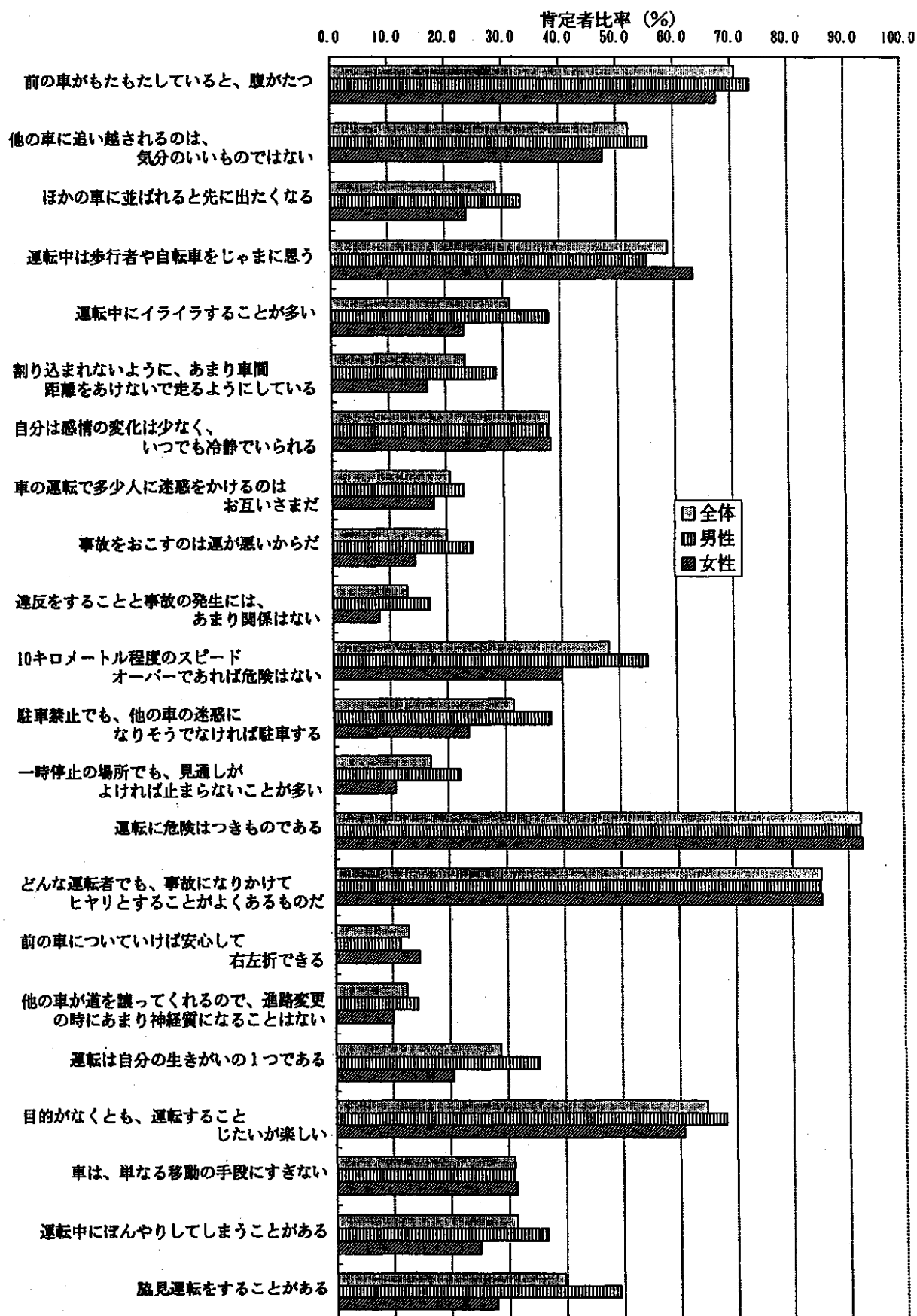


図1-3-4-1 運転意識設問に対する性別肯定者比率

- ① 攻撃的傾向…他の車や運転者、歩行者などに対してイライラしたり、腹を立てたりするなどの攻撃的な行動をとる傾向。
- ② 運転への価値傾斜傾向…運転が好き、運転が生きがいといった運転に極端な価値をおく傾向。
- ③ 漫然・脇見運転傾向…運転中に脇見をしたり、ぼんやりしたりする傾向。
- ④ 依存的傾向…他の車が避けてくれる、前の車についていけば安心など他の車に依存した運転をする傾向。
- ⑤ 違反容認傾向…多少の違反程度であればすぐに事故にはならない、あるいは危険はないといった違反を容認する傾向。
- ⑥ 危険容認傾向…運転にヒヤリ・ハット体験や危険はつきものといった運転の危険性をやむ得ないものとする傾向。なお、この因子と事故・違反者比率の関係は、一方が高くなると他方も高くなるといった単純な関係が認められず、前述の5因子とやや性格が異なる。

それぞれの因子傾向を強く持つ運転者の比率は、危険容認傾向を除いて、いずれも女性よりも男性の方が多い。つまり攻撃的傾向、運転への価値傾斜傾向、漫然・脇見運転傾向、依存的傾向、違反容認傾向のいずれも女性よりも男性の方が強く、どちらかといえば男性の方が好ましくない意識傾向を持つドライバーが多い。なお、危険容認傾向は、男性よりも女性に強い（図1-3-4-2）。

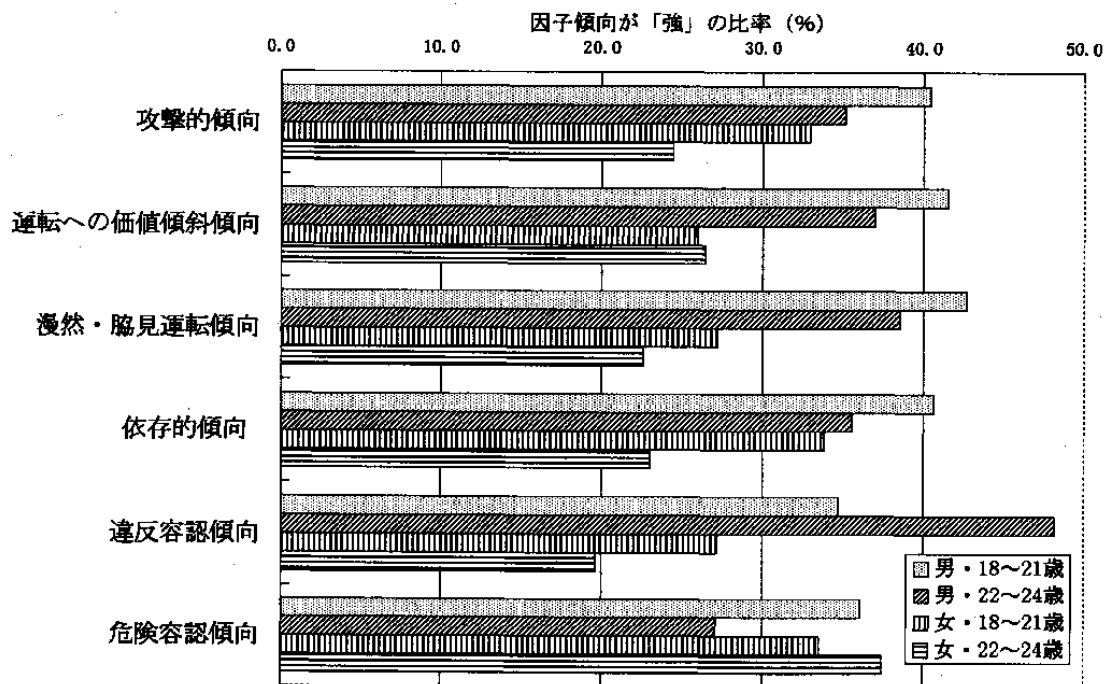


図1-3-4-2 因子傾向が強い比率（性別）

(3) 運転意識の因子と事故・違反

運転意識の6因子の強さを強、中、弱の3グループに分けて事故・違反の経験者比率をみると、図1-3-4-3のようになる。図のように攻撃的傾向、運転への価値傾斜傾向、漫然・脇見運転傾向、依存的傾向、違反容認傾向に関しては、いずれも強いほど事故・違反が多い。つまり、好ましくない運転意識を強く持つほど事故・違反が多いことが明らかである。ただし、危険容認傾向については、中あるいは弱の運転者の事故・違反比率が高い。

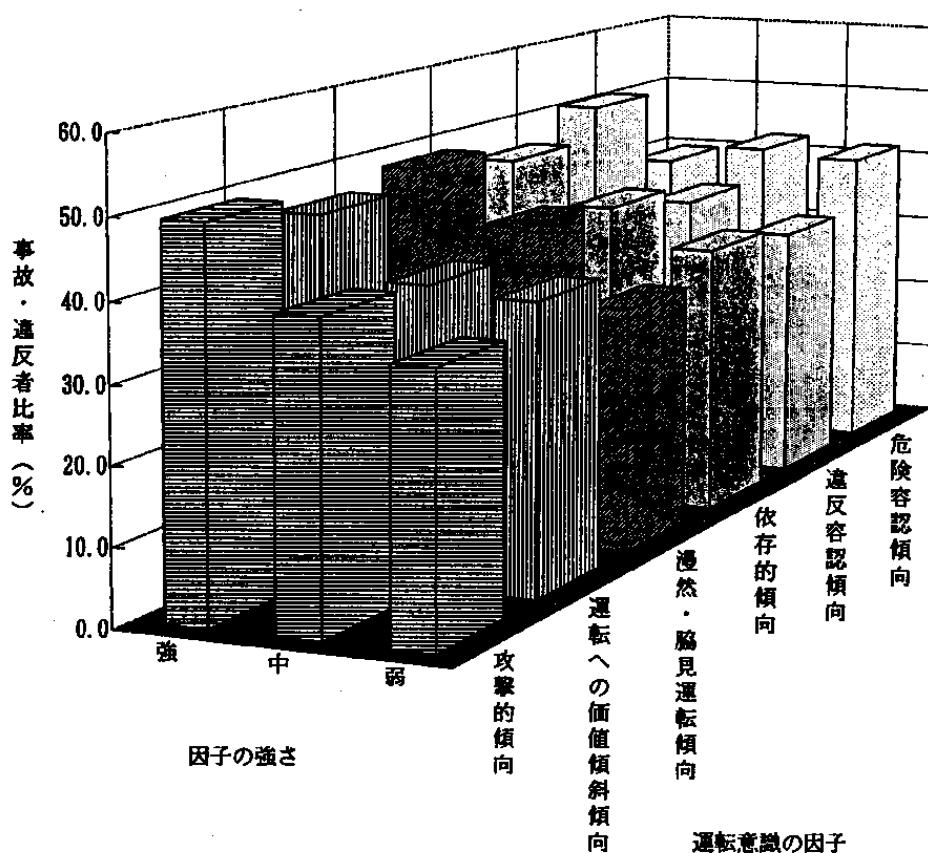


図1-3-4-3 運転意識の因子傾向別事故・違反者比率

1-3-5 運転技術の自信

自分の運転が経験のわりにうまい方だと思うかを質問した。その結果、もっとも多い回答は「どちらかといえば、運転がうまい方だと思う」で、全体の45.2%を占めている。これに「運転がうまい方だと思う」の7.9%を加えると53.1%と、ほぼ半数になる。

性別にみると、運転がうまい方とする比率（「運転がうまい方だと思う」と「どちらかといえば、運転がうまい方だと思う」と回答した比率の合計）は男性

が62.2%、女性が42.2%で、男性の方が運転がうまいとする比率が高い。

1-3-6 ヒヤリ・ハット体験

(1) ヒヤリ・ハット体験の経験者比率

図1-3-6-1に示す15項目について、過去1年間くらいの間に事故になりかけてヒヤリとしたりハットした体験の有無を質問した。もともと体験者が多いのは「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」、2位が「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」、4位が「信号待ちや駐車中の車に追突しそうになったこと」となっており、追突に関連するヒヤリ・ハット体験が多い。性別には、いずれのヒヤリ・ハット体験でも女性よりも男性のヒヤリ・ハット体験者比率が高い。

なお、いずれかのヒヤリ・ハット体験がある運転者の比率は90.7%でほとんどの運転者が過去1年くらいの間に何らかのヒヤリ・ハット体験を持っている。

(2) ヒヤリ・ハット体験の原因

ヒヤリ・ハット体験の原因が自分の側にあったとする比率が高いのは次のような項目である。

- ・ 信号待ちや駐車中の車に追突しそうになったこと
(自分の側の原因とする比率が97.0%)
- ・ バックをされていて事故になりそうになったこと (同96.1%)
- ・ 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95.2%)
- ・ 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94.0%)
- ・ 車線変更の時に他の車と接触しそうになったこと (同87.7%)

上位5位の項目をみると、追突のほか、バックや車線変更時など自分の車が通常の走行と異なった動きをするときのヒヤリ・ハット体験に自分の側の原因が多い。

1-3-7 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を質問した。回答をみると、「大きく変わった」は29.5%、「多少は変わった」は65.4%、「変わらない」は5.1%で、ヒヤリ・ハット経験以

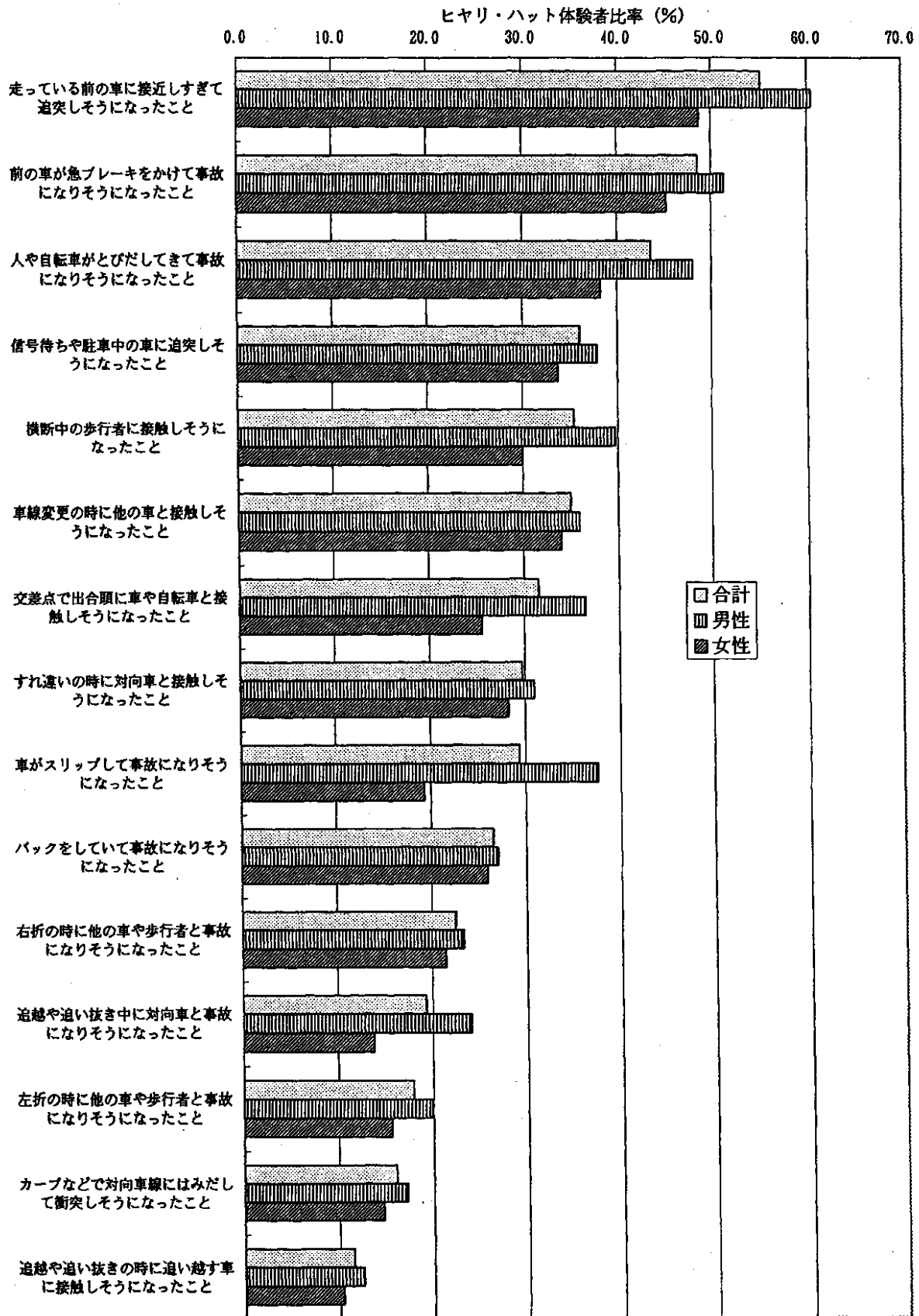


図1-3-6-1 ヒヤリ・ハット体験者比率

降、運転が変化したとする運転者がほとんどである。

性別に「大きく変わった」比率は男性が27.2%、女性が32.5%で業性の方が変化したとする比率が高い。

1-3-8 事故・違反とヒヤリ・ハット体験

事故・違反の有無別にヒヤリ・ハット体験者比率をみたのが図1-3-8-1である。図にみるように事故・違反の経験者の方がいずれの項目でもヒヤリ・ハット経験者比率が高く、ヒヤリ・ハット体験がある運転者に事故・違反が多い。

1-3-9 運転意識とヒヤリ・ハット体験

運転意識とヒヤリ・ハット体験の関連を見ると次のような点が特徴として指摘できる。

- ・ ヒヤリ・ハット体験にもっとも関連が強いのは漫然・脇見運転傾向である。
具体的には、運転中にぼんやりしたり脇見をすることがあるなどの自覚がある運転者ほどヒヤリ・ハット体験が多い。
- ・ 次いで攻撃的傾向がヒヤリ・ハット体験と関連が強いとみられ、攻撃的な運転意識を持つ運転者ほどヒヤリ・ハット体験が多い。
- ・ 以下、依存的傾向、違反容認傾向、危険容認傾向の順でヒヤリ・ハット体験との関連が強い。いずれも、これらの傾向が強いほどヒヤリ・ハット体験が多い。
- ・ 運転が好きだといった運転への価値傾斜傾向とヒヤリ・ハット体験の有無とは、あまり強い関連はみられない。
- ・ 運転意識と関連が強いヒヤリ・ハット体験は追突や歩行者との接触事故などで、特に漫然・脇見運転傾向や攻撃的傾向が強い運転者にこれらのヒヤリ・ハット体験が多い。

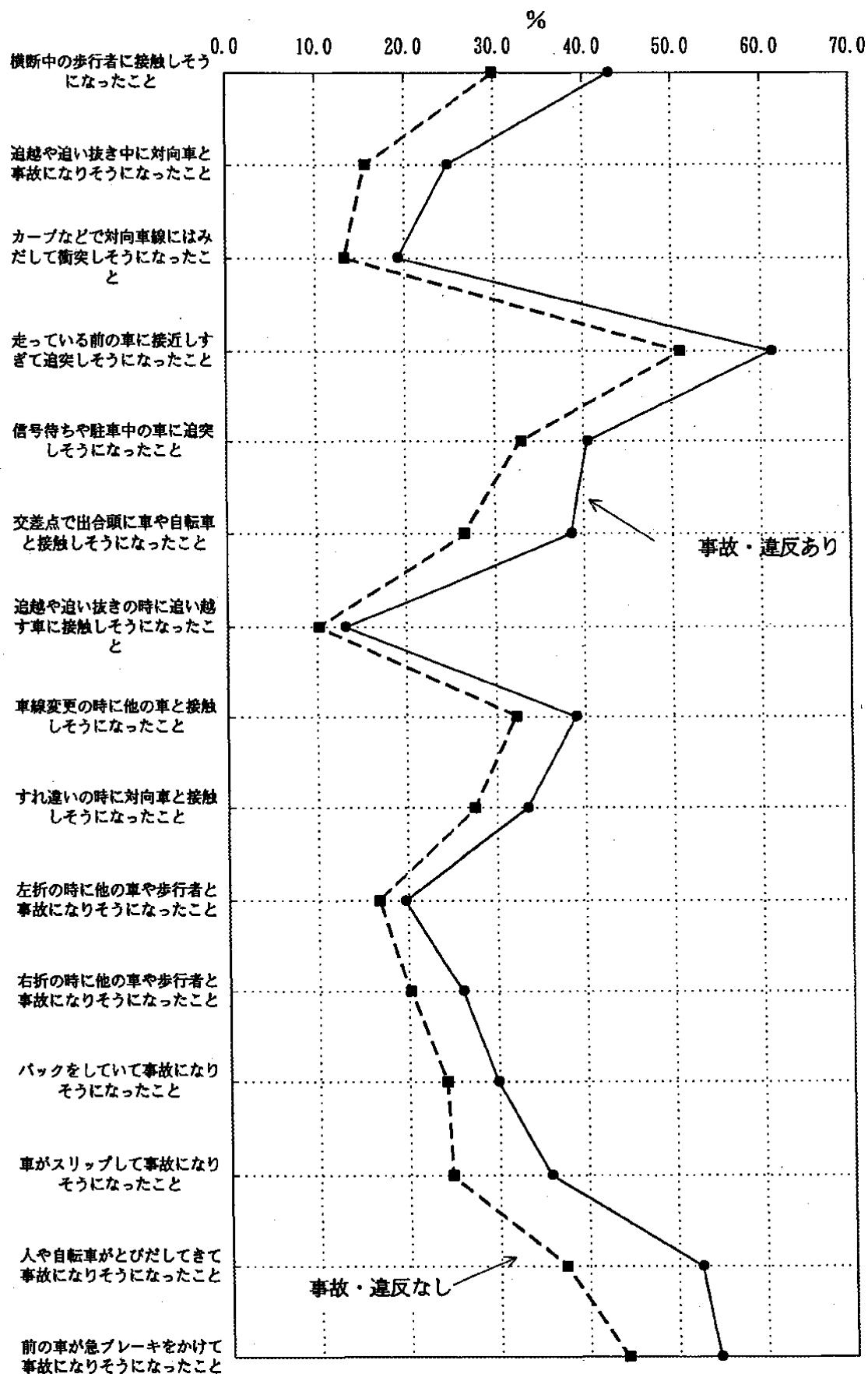


図1-3-8-1 事故・違反の有無別ヒヤリ・ハット体験の経験者比率

第2章 若年運転者の動向

この章では、若年運転者（24歳以下の運転者、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 若年運転者数の推移

表2-1-1にみるように1994年現在の運転免許保有者数は約6,720万人で、うち24歳以下の若年運転者が約1,050万人となっている。1970年からの人数の推移をみると、710万人強から1991年には約1,060万人と1.48倍に増加した。しかし、その後は微減が続いている（図2-1-1）。

過去からの構成比の推移をみると、1970年に24歳以下は27.0%と3割近い比率を占めていたが、その後は年々構成比が下がってきており、1994年現在は15.6%となっている。1970年を100とする指数でみると、24歳以下は146.8と全体の254.1を大きく下回っている。また、各年齢層の中でも指数の伸びは最低である。

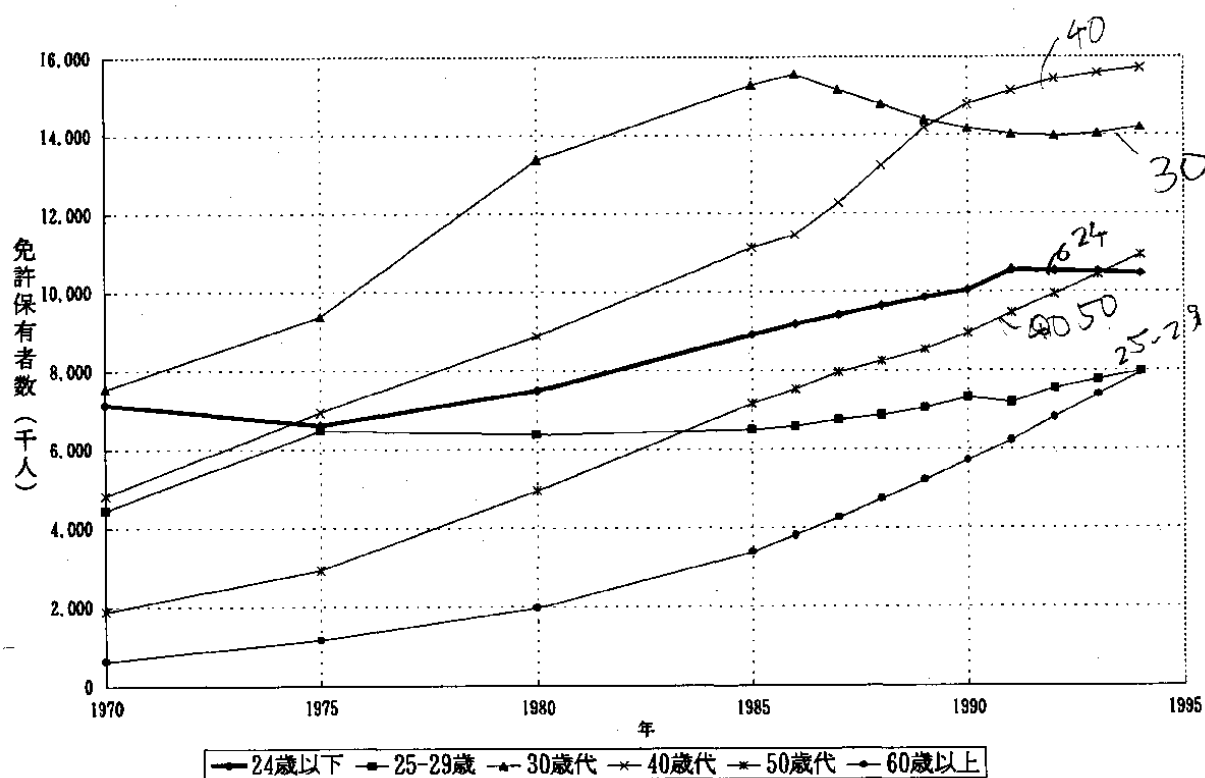


図2-1-1 年齢階層別免許保有者数の推移

表2-1-1 年齢別免許保有者数の推移

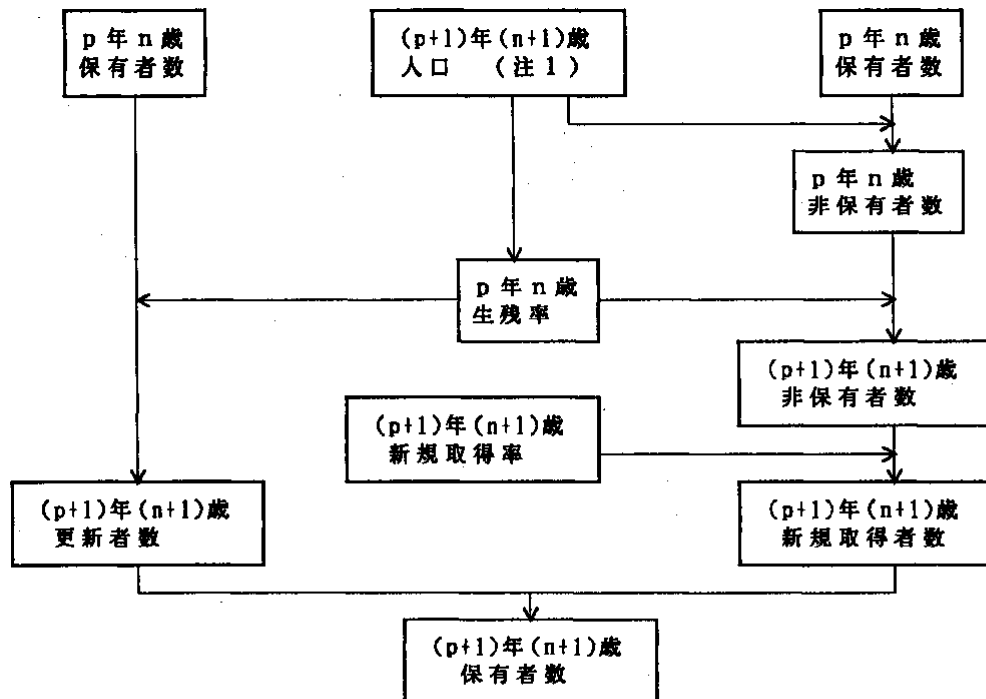
(単位：千人、%、指数)

		24歳以下	25-29歳	30歳代	40歳代	50歳代	60歳以上	合計
実 数	1970年	7,129	4,446	7,535	4,811	1,898	631	26,449
	1975年	6,612	6,473	9,372	6,930	2,930	1,164	33,483
	1980年	7,480	6,362	13,375	8,865	4,933	1,985	43,000
	1985年	8,907	6,487	15,284	11,130	7,152	3,388	52,348
	1986年	9,177	6,568	15,554	11,442	7,524	3,814	54,080
	1987年	9,395	6,731	15,151	12,254	7,947	4,247	55,724
	1988年	9,634	6,847	14,795	13,215	8,223	4,710	57,424
	1989年	9,852	7,025	14,387	14,186	8,517	5,192	59,159
	1990年	10,035	7,300	14,157	14,779	8,936	5,702	60,909
	1991年	10,559	7,177	14,015	15,135	9,457	6,211	62,554
	1992年	10,526	7,526	13,968	15,431	9,928	6,794	64,172
	1993年	10,518	7,763	14,024	15,589	10,432	7,368	65,696
	1994年	10,466	7,962	14,197	15,714	10,936	7,931	67,206
構 成 比	1970年	27.0	16.8	28.5	18.2	7.2	2.4	100.0
	1975年	19.7	19.3	28.0	20.7	8.8	3.5	100.0
	1980年	17.4	14.8	31.1	20.6	11.5	4.6	100.0
	1985年	17.0	12.4	29.2	21.3	13.7	6.5	100.0
	1986年	17.0	12.1	28.8	21.2	13.9	7.1	100.0
	1987年	16.9	12.1	27.2	22.0	14.3	7.6	100.0
	1988年	16.8	11.9	25.8	23.0	14.3	8.2	100.0
	1989年	16.7	11.9	24.3	24.0	14.4	8.8	100.0
	1990年	16.5	12.0	23.2	24.3	14.7	9.4	100.0
	1991年	16.9	11.5	22.4	24.2	15.1	9.9	100.0
	1992年	16.4	11.7	21.8	24.0	15.5	10.6	100.0
	1993年	16.0	11.8	21.3	23.7	15.9	11.2	100.0
	1994年	15.6	11.8	21.1	23.4	16.3	11.8	100.0
指 数	1970年	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0
	1975年	92.8	145.6	124.4	144.0	154.4	184.6	126.6
	1980年	104.9	143.1	177.5	184.3	259.9	314.7	162.6
	1985年	124.9	145.9	202.8	231.4	376.8	537.0	197.9
	1986年	128.7	147.8	206.4	237.8	396.4	604.6	204.5
	1987年	131.8	151.4	201.1	254.7	418.6	673.2	210.7
	1988年	135.1	154.0	196.4	274.7	433.2	746.5	217.1
	1989年	138.2	158.0	190.9	294.9	448.7	823.0	223.7
	1990年	140.8	164.2	187.9	307.2	470.8	903.8	230.3
	1991年	148.1	161.4	186.0	314.6	498.2	984.4	236.5
	1992年	147.6	169.3	185.4	320.8	523.0	1,076.9	242.6
	1993年	147.5	174.6	186.1	324.0	549.6	1,167.9	248.4
	1994年	146.8	179.1	188.4	326.6	576.1	1,257.1	254.1

資料：交通統計（警察庁交通局）

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、現在、1,050万人の若年運転者は曳2000年には約910万人、2010年には約810万人へと減少する。若年運転者の比率は現在の15.6%が2000年には12.5%、2010年には10.2%へと減少していくと予測されている（予測のフローと予測結果は図2-1-2く表2-1-2を参照）。

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 年齢階層別免許保有者数の予測結果

(単位：千人、%)

		24歳以下	25-29歳	30歳代	40歳代	50歳代	60歳以上	合計
実数	1994年	10,466	7,962	14,197	15,714	10,936	7,931	67,206
	2000年	9,123	8,702	15,623	14,524	13,980	10,933	72,885
	2005年	8,161	7,705	17,028	14,503	15,090	14,105	76,594
	2010年	8,066	6,783	16,695	15,596	14,031	18,230	79,401
構成比	1994年	15.6	11.8	21.1	23.4	16.3	11.8	100.0
	2000年	12.5	11.9	21.4	19.9	19.2	15.0	100.0
	2005年	10.7	10.1	22.2	18.9	19.7	18.4	100.0
	2010年	10.2	8.5	21.0	19.6	17.7	23.0	100.0

資料：株式会社計画研究所による

2-2 若年運転者の事故

(1) 年齢別死亡事故件数の推移

1979年からの第1当事者の年齢別死亡事故件数の推移をみると、1979年から1994年まで一貫して24歳以下が第1当事者の死亡事故件数がもっとも多い。1994年現在の24歳以下の死亡事故件数比率は31.9%で、約3分の1を占めている。他の年齢層では60歳以上が次いで多く、18.4%となっている（図2-2-1、表2-2-1）。

1979年からの24歳以下の死亡事故件数推移を同年を100とする指数でみると、1985年から1990年まで、ほぼ増加傾向が続いていたが、1990年以降低下に転じている。1979年を100とする指数でみると、1990年には134.9にまで増加したが1994年には107.5に減少している。減少しているのは24歳以下の他、25～29歳、30歳代で、30歳代以下の年齢はいずれも減少していることになる。これに対して40歳以上の各世代はいずれも増加している。

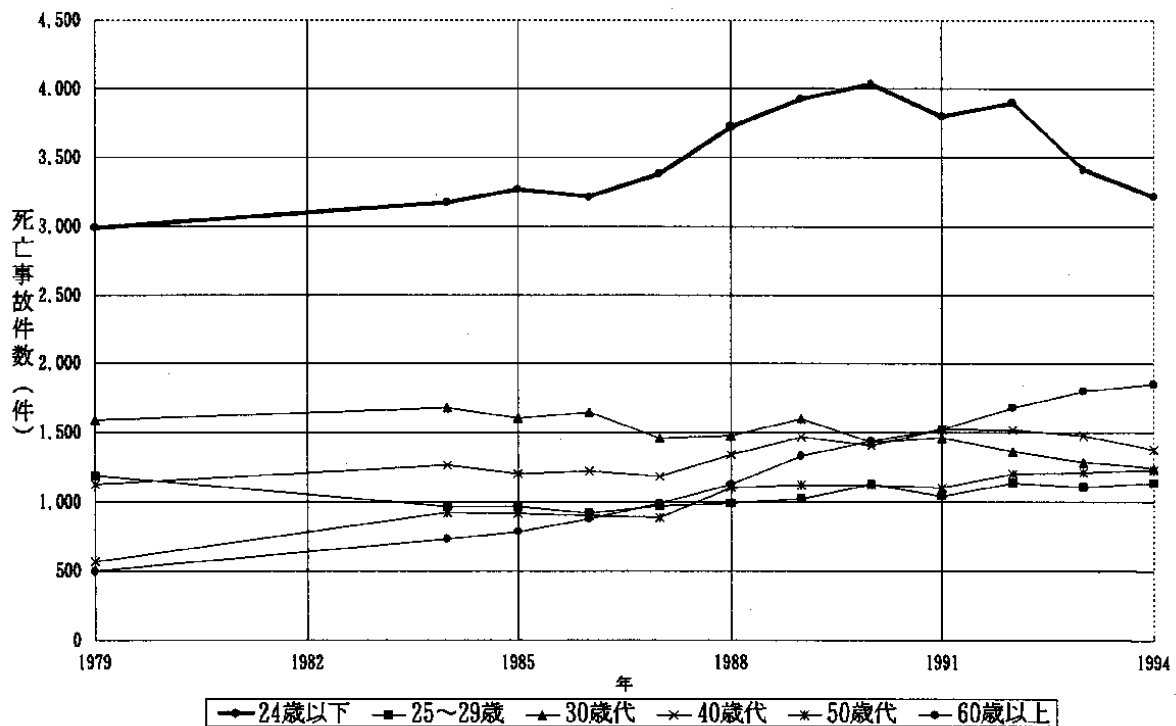


図2-2-1 第1当事者の年齢別死亡事故件数の推移

表2-2-1 年齢別死亡事故件数の推移

(単位：件、%、指数)

		24歳以下	25～29歳	30歳代	40歳代	50歳代	60歳以上	合計
実 数	1979年	2,991	1,193	1,595	1,130	569	501	7,979
	1984年	3,174	968	1,680	1,267	924	736	8,749
	1985年	3,266	971	1,608	1,204	919	784	8,752
	1986年	3,215	922	1,648	1,224	905	880	8,794
	1987年	3,384	975	1,461	1,188	891	991	8,890
	1988年	3,723	991	1,477	1,343	1,109	1,132	9,775
	1989年	3,925	1,028	1,603	1,472	1,127	1,335	10,490
	1990年	4,035	1,130	1,434	1,411	1,127	1,442	10,579
	1991年	3,797	1,048	1,463	1,523	1,104	1,524	10,459
	1992年	3,895	1,138	1,363	1,520	1,207	1,680	10,803
	1993年	3,412	1,112	1,288	1,477	1,216	1,801	10,306
	1994年	3,216	1,139	1,249	1,383	1,233	1,853	10,073
構 成 比	1979年	37.5	15.0	20.0	14.2	7.1	6.3	100.0
	1984年	36.3	11.1	19.2	14.5	10.6	8.4	100.0
	1985年	37.3	11.1	18.4	13.8	10.5	9.0	100.0
	1986年	36.6	10.5	18.7	13.9	10.3	10.0	100.0
	1987年	38.1	11.0	16.4	13.4	10.0	11.1	100.0
	1988年	38.1	10.1	15.1	13.7	11.3	11.6	100.0
	1989年	37.4	9.8	15.3	14.0	10.7	12.7	100.0
	1990年	38.1	10.7	13.6	13.3	10.7	13.6	100.0
	1991年	36.3	10.0	14.0	14.6	10.6	14.6	100.0
	1992年	36.1	10.5	12.6	14.1	11.2	15.6	100.0
	1993年	33.1	10.8	12.5	14.3	11.8	17.5	100.0
	1994年	31.9	11.3	12.4	13.7	12.2	18.4	100.0
指 数	1979年	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0
	1984年	106.1	81.1	105.3	112.1	162.4	146.9	109.7
	1985年	109.2	81.4	100.8	106.5	161.5	156.5	109.7
	1986年	107.5	77.3	103.3	108.3	159.1	175.6	110.2
	1987年	113.1	81.7	91.6	105.1	156.6	197.8	111.4
	1988年	124.5	83.1	92.6	118.8	194.9	225.9	122.5
	1989年	131.2	86.2	100.5	130.3	198.1	266.5	131.5
	1990年	134.9	94.7	89.9	124.9	198.1	287.8	132.6
	1991年	126.9	87.8	91.7	134.8	194.0	304.2	131.1
	1992年	130.2	95.4	85.5	134.5	212.1	335.3	135.4
	1993年	114.1	93.2	80.8	130.7	213.7	359.5	129.2
	1994年	107.5	95.5	78.3	122.4	216.7	369.9	126.2

資料：交通統計（警察庁交通局）

(2) 年齢階層別事故率の試算

年齢階層別の免許保有者、事故件数から免許保有者千人当たりの事故件数を算出したものが表2-2-2である。また表には、自動車安全運転センターが平成3年に実施した調査結果から年齢階層別平均走行距離を算出し、延走行1億km当たりの事故件数を試算した結果も示している。

免許保有者千人当たりの事故件数でみると、24歳以下は19.7件／千人と全体の10.3件／千人の1.9倍の事故率である。ちなみに、25～29歳も11.0件／千人と平均を上回っているが、それ以上の年齢層はいずれも平均を下回っている。延走行距離1億km当たり事故件数は、24歳以下が182.0件/延走行1億kmで、全体の91.6件／延走行1億kmの2.0倍である（図2-2-2）。

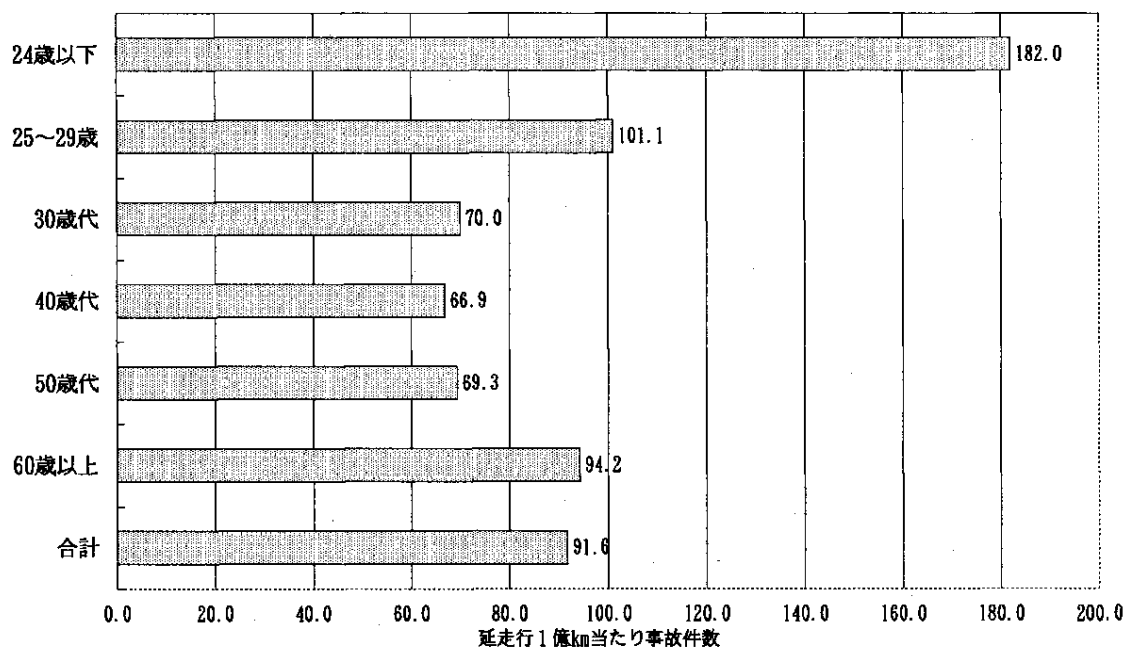


図2-2-2 延走行1億km当たりの事故件数

表2-2-2 年齢別事故件数と延走行距離当たり事故件数

計算式 単位	免許保有者数	事故件数	免許保有者 千人当たり 事故件数	年間平均走行距離		延走行1億km 当たり事故 件数
	①	②	②÷①	年間平均走行 距離	サンプル数	②÷(①×③)
年齢	人	件	千人あたり 件数	km	人	件/1億km
24歳以下	10,466,224	205,766	19.7	10,802	1,552	182.0
25～29歳	7,962,099	87,970	11.0	10,930	1,223	101.1
30歳代	14,196,508	109,496	7.7	11,022	1,980	70.0
40歳代	15,714,232	123,911	7.9	11,786	2,041	66.9
50歳代	10,935,848	95,540	8.7	12,608	1,111	69.3
60歳以上	7,930,756	66,967	8.4	8,967	640	94.2
合計	67,205,667	689,650	10.3	11,204	8,547	91.6

注1：免許保有者数と事故件数は交通統計（平成6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8,491名、うち男性4,215人（49.6%）、女性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。

2-3 若年運転者の事故の違反内容

1994年の自動車等（原付以上）運転者の違反別・年齢階層別事故件数をみたのが表2-3-1である。また、それを構成比でみたものが表2-3-2である。

若年運転者の上位5位までの違反をみると次のようになっている。

- | | |
|------------------|-----------------|
| ① 安全運転義務違反・脇見運転 | (42,635件、20.7%) |
| ② 安全運転義務違反・安全不確認 | (35,292件、17.2%) |
| ③ 安全運転義務違反・動静不注視 | (16,885件、8.2%) |
| ④ 一時不停止 | (13,923件、6.8%) |
| ⑤ 安全運転義務違反・運転操作 | (13,680件、6.6%) |

全体の違反比率に比べて24歳以下の若年運転者に多い違反は「安全運転義務違反・脇見運転」（全体が18.3%に対して若年運転者は20.7%で差が2.4%）、「最高速度違反」（同1.7%、3.4%で差が1.7%）、「安全運転義務違反・運転操作」（同5.7%、6.6%で差が1.0%）、「信号無視」（同4.2%、4.8%で差が0.6%）、「安全運転義務違反・安全速度」（同1.8%、2.4%で差が0.6%）などである。

死亡事故に限定して違反内容をみたのが表2-3-3～4である。24歳以下の若年運転者に多い上位5項目は次のとおりである。

- | | |
|-----------------|----------------|
| ① 最高速度違反 | (1,185件、38.2%) |
| ② 安全運転義務違反・脇見運転 | (278件、9.0%) |
| ③ 安全運転義務違反・漫然運転 | (235件、7.6%) |
| ④ 安全運転義務違反・運転操作 | (194件、6.3%) |
| ⑤ 信号無視 | (168件、5.4%) |

死亡事故に限定すると「最高速度違反」の比率が極めて高いのが特徴である。死亡事故で全体平均に比べて若年運転者の比率が高いのは「最高速度違反」で全体が23.0%に対して24歳以下が38.2%と15.2%の差がみられる。これ以外には若年運転者に1%以上比率が高い違反はない。

表2-3-1 自動車等（原付以上）運転者の違反別・年齢階層別事故件数（第一当事者：実数）

（単位：件）

	24歳以下	25～29歳	30～39歳	40～49歳	50～59歳	60歳以上	合計
信号無視	9,835	3,149	3,685	4,756	4,107	3,241	28,773
通行区分違反	3,481	1,045	1,172	1,412	1,133	1,000	9,243
最高速度違反	6,974	1,675	1,391	985	595	313	11,933
横断・転回等	3,098	1,607	2,117	2,426	1,761	1,336	12,345
車間距離不保持	2,407	1,021	1,206	1,133	795	517	7,079
追越し違反	1,912	654	774	845	716	595	5,496
踏切不停止	37	14	18	24	12	31	136
右折違反	1,867	786	1,041	1,119	1,026	895	6,734
左折違反	2,080	1,079	1,499	1,799	1,419	826	8,702
優先通行妨害	7,228	3,069	4,216	5,339	4,428	3,779	28,059
交差点安全進行	8,935	4,425	6,192	7,241	5,614	4,006	36,413
歩行者妨害等	4,321	2,072	2,564	2,991	2,429	1,529	15,906
徐行違反	5,505	2,694	3,779	4,193	2,692	1,540	20,403
一時不停止	13,923	5,223	6,695	8,994	7,439	6,556	48,830
整備不良	74	32	33	41	40	33	253
酒酔い運転	361	210	394	491	312	190	1,958
過等	15	5	6	5	0	0	31
労	447	147	153	164	141	137	1,189
安	13,680	4,628	5,510	5,982	4,915	4,278	38,993
全	12,954	5,456	6,228	7,305	5,462	4,323	41,728
運	42,635	17,821	20,399	20,924	15,114	9,524	126,417
義	16,885	7,858	9,361	10,046	7,680	4,686	56,516
転	35,292	18,529	24,890	28,486	21,986	14,130	143,313
務	4,955	1,600	1,983	2,100	1,300	848	12,786
違	3,125	1,240	1,499	1,674	1,338	830	9,706
反	3,599	1,870	2,592	3,342	3,013	1,750	16,166
その他の違反	141	61	99	94	73	74	542
不明	205,766	87,970	109,496	123,911	95,540	66,967	689,650
合計							

資料：交通統計平成6年版（警察庁交通局）

表2-3-1 自動車等（原付以上）運転者の違反別・年齢階層別事故件数（第一当事者：構成率）

（単位：%）

	24歳以下 A	25～29歳	30～39歳	40～49歳	50～59歳	60歳以上	合計 B	差 A - B	比 A ÷ B
信号無視	4.8	3.6	3.4	3.8	4.3	4.8	4.2	+0.6	1.146
通行区分違反	1.7	1.2	1.1	1.1	1.2	1.5	1.3	+0.4	1.262
最高速度違反	3.4	1.9	1.3	0.8	0.6	0.5	1.7	+1.7	1.959
横断・転回等	1.5	1.8	1.9	2.0	1.8	2.0	1.8	-0.3	0.841
車間距離不保持	1.2	1.2	1.1	0.9	0.8	0.8	1.0	+0.1	1.140
追越し違反	0.9	0.7	0.7	0.7	0.7	0.9	0.8	+0.1	1.166
踏切不停止	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.912
右折違反	0.9	0.9	1.0	0.9	1.1	1.3	1.0	-0.1	0.929
左折違反	1.0	1.2	1.4	1.5	1.5	1.2	1.3	-0.3	0.801
優先通行妨害	3.5	3.5	3.9	4.3	4.6	5.6	4.1	-0.6	0.863
交差点安全進行	4.3	5.0	5.7	5.8	5.9	6.0	5.3	-0.9	0.822
歩行者妨害等	2.1	2.4	2.3	2.4	2.5	2.3	2.3	-0.2	0.910
徐行違反	2.7	3.1	3.5	3.4	2.8	2.3	3.0	-0.3	0.904
一時不停止	6.8	5.9	6.1	7.3	7.8	9.8	7.1	-0.3	0.956
整備不良	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.980
酒酔い運転	0.2	0.2	0.4	0.4	0.3	0.3	0.3	-0.1	0.618
過等 労	薬物運転	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	1.622
	過労運転	0.2	0.2	0.1	0.1	0.1	0.2	0.0	1.260
安 全	運転操作	6.6	5.3	5.0	4.8	5.1	6.4	+1.0	1.176
	漫然運転	6.3	6.2	5.7	5.9	5.7	6.1	+0.2	1.040
運 務	脇見運転	20.7	20.3	18.6	16.9	15.8	18.3	+2.4	1.130
	動静不注視	8.2	8.9	8.5	8.1	8.0	8.2	0.0	1.001
違 反	安全不確認	17.2	21.1	22.7	23.0	23.0	21.1	-3.6	0.825
	安全速度	2.4	1.8	1.8	1.7	1.4	1.3	+0.6	1.299
	その他	1.5	1.4	1.4	1.4	1.4	1.4	+0.1	1.079
その他の違反		1.7	2.1	2.4	2.7	3.2	2.6	-0.6	0.746
不明		0.1	0.1	0.1	0.1	0.1	0.1	0.0	0.872
合計		100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	0.0	1.000

資料：交通統計平成6年版（警察庁交通局）

表2-3-3 自動車等（原付以上）運転者の違反別・年齢階層別死亡事故件数（第一当事者：実数）

(単位：件)

	24歳以下	25～29歳	30～39歳	40～49歳	50～59歳	60歳以上	合計
信号無視	168	67	48	60	50	48	441
通行区分違反	130	46	38	57	54	76	401
最高速度違反	1,185	321	246	178	117	47	2,094
横断・転回等	22	10	15	17	15	15	94
車間距離不保持	5	0	0	2	2	1	10
追越し違反	56	11	20	17	8	13	125
踏切不停止	8	4	3	5	4	13	37
右折違反	7	3	4	9	8	16	47
左折違反	6	2	4	1	2	2	17
優先通行妨害	56	17	37	54	52	93	309
交差点安全進行	54	27	25	29	31	36	202
歩行者妨害等	105	55	62	67	55	21	365
徐行違反	21	9	12	11	7	13	73
一時不停止	93	22	35	50	61	175	436
整備不良	1	0	1	1	1	1	5
酒酔い運転	122	53	93	94	57	39	458
過等	薬物運転	0	1	0	1	0	2
労	過労運転	41	19	15	24	31	163
安	運転操作	194	53	65	75	157	629
全	漫然運転	235	104	137	175	146	946
運	脇見運転	278	143	150	158	148	993
転	動静不注視	84	38	45	33	33	282
務	安全不確認	96	67	98	105	84	524
違	安全速度	97	34	28	31	30	261
反	その他	20	6	7	7	8	56
その他の違反	14	9	20	20	15	14	92
不明	4	4	2	9	7	3	29
合計	3,102	1,125	1,210	1,300	1,091	1,263	9,091

資料：交通統計平成6年版（警察庁交通局）

表2-3-4 自動車等（原付以上）運転者の違反別・年齢階層別死亡事故件数（第一当事者：構成数）

（単位：％）

	24歳以下 A	25～29歳	30～39歳	40～49歳	50～59歳	60歳以上	合計 B	差 A - B	比 A ÷ B
信号無視	5.4	6.0	4.0	4.6	4.6	3.8	4.9	+0.6	1.116
通行区分違反	4.2	4.1	3.1	4.4	4.9	6.0	4.4	-0.2	0.950
最高速度違反	38.2	28.5	20.3	13.7	10.7	3.7	23.0	+15.2	1.658
横断・転回等	0.7	0.9	1.2	1.3	1.4	1.2	1.0	-0.3	0.686
車間距離不保持	0.2	0.0	0.0	0.2	0.2	0.1	0.1	+0.1	1.465
追越し違反	1.8	1.0	1.7	1.3	0.7	1.0	1.4	+0.4	1.313
踏切不停止	0.3	0.4	0.2	0.4	0.4	1.0	0.4	-0.1	0.634
右折違反	0.2	0.3	0.3	0.7	0.7	1.3	0.5	-0.3	0.436
左折違反	0.2	0.2	0.3	0.1	0.2	0.2	0.2	0.0	1.034
優先通行妨害	1.8	1.5	3.1	4.2	4.8	7.4	3.4	-1.6	0.531
交差点安全進行	1.7	2.4	2.1	2.2	2.8	2.9	2.2	-0.5	0.783
歩行者妨害等	3.4	4.9	5.1	5.2	5.0	1.7	4.0	-0.6	0.843
徐行違反	0.7	0.8	1.0	0.8	0.6	1.0	0.8	-0.1	0.843
一時不停止	3.0	2.0	2.9	3.8	5.6	13.9	4.8	-1.8	0.625
整備不良	0.0	0.0	0.1	0.1	0.1	0.1	0.1	0.0	0.586
酒酔い運転	3.9	4.7	7.7	7.2	5.2	3.1	5.0	-1.1	0.781
過等 労	薬物運転 0.0	0.1	0.0	0.1	0.0	0.0	0.0	0.0	0.000
	過労運転 1.3	1.7	1.2	1.8	3.0	2.5	1.8	-0.5	0.737
安 全	運転操作 6.3	4.7	5.4	5.8	7.8	12.4	6.9	-0.7	0.904
	漫然運転 7.6	9.2	11.3	13.5	13.7	11.6	10.4	-2.8	0.728
運 転	脇見運転 9.0	12.7	12.4	12.2	10.6	11.7	10.9	-2.0	0.820
転 務	動静不注視 2.7	3.4	3.7	2.5	4.5	2.6	3.1	-0.4	0.873
違 反	安全不確認 3.1	6.0	8.1	8.1	6.8	6.7	5.8	-2.7	0.537
	安全速度 3.1	3.0	2.3	3.2	2.8	2.4	2.9	+0.3	1.089
	その他 0.6	0.5	0.6	0.5	0.7	0.6	0.6	0.0	1.047
その他の違反	0.5	0.8	1.7	1.5	1.4	1.1	1.0	-0.6	0.446
不明	0.1	0.4	0.2	0.7	0.6	0.2	0.3	-0.2	0.404
合計	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	0.0	1.000

資料：交通統計平成6年版（警察庁交通局）

第3章 調査結果

3-1 調査対象者の属性

3-1-1 性・年齢

性・年齢別の対象者数が表3-1-1である。対象者1,819人のうち、男性が998人（54.9%）、女性が821人（45.1%）とやや男性の方が多い。年齢別には18～21歳が831人（45.7%）、22～24歳が988人（54.3%）である。性別には女性の22～24歳の比率が56.0%と男性の52.9%より、やや多い。

表3-1-1 性別年齢別対象者数

(単位：人)

		18～21歳	22～24歳	合計
実数	男性	470	528	998
	女性	361	460	821
	合計	831	988	1,819
縦比率	男性	56.6	53.4	54.9
	女性	43.4	46.6	45.1
	合計	100.0	100.0	100.0
横比率	男性	47.1	52.9	100.0
	女性	44.0	56.0	100.0
	合計	45.7	54.3	100.0

3-1-2 職業

全体では「会社員、公務員」が52.6%ともっとも多く、次いで「学生」が27.0%となっている。性別には、男女ともに「会社員、公務員」がもっとも多く、次いで「学生」が多いが、男性の方が「学生」の比率が高い。年齢別には男女ともに18～21歳の若い層の方が22～24歳の層に比べて「学生」の比率が高い(図3-1-2-1)。

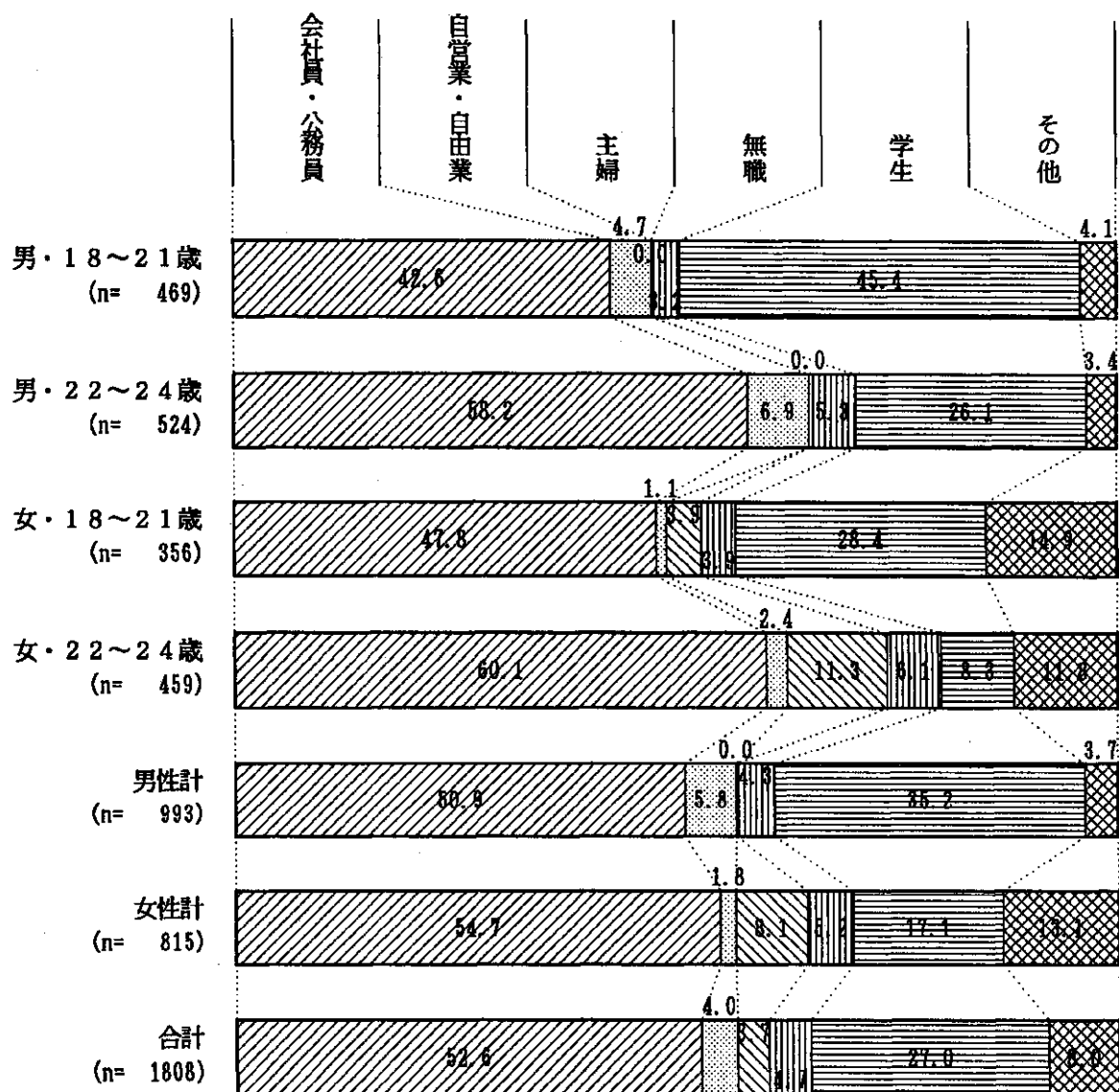


図3-1-2-1 性・年齢別職業

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を複数回答で質問した。所有している免許が多いのは普通免許で、95.1%が保有している。次いで原付免許が26.3%、自動二輪免許が16.8%である。原付と自動二輪は保有率に男女差が大きく、いずれも男性の保有率の方が高い（表3-2-1-1）。

表3-2-1-1 保有免許種類

(単位：％、件)

	大型免許	普通免許	自動二輪 免許	原付免許	その他	無回答	合計	サンプル 数
男・18～21歳	0.4	90.0	18.7	31.5	1.1	1.5	100.0	470
男・22～24歳	3.2	97.7	33.0	32.4	1.7	0.4	100.0	528
女・18～21歳	0.0	92.2	3.3	21.6	0.0	1.4	100.0	361
女・22～24歳	0.2	99.6	7.0	17.6	0.0	0.0	100.0	460
男性計	1.9	94.1	26.3	32.0	1.4	0.9	100.0	998
女性計	0.1	96.3	5.4	19.4	0.0	0.6	100.0	821
合計	1.1	95.1	16.8	26.3	0.8	0.8	100.0	1,819

3-2-2 主運転車種

ふだん主に運転している車種で多いのは普通乗用で71.8%を占める。普通乗用の比率を性別にみると、男性が76.0%、女性が66.6%で男性の方が多い。女性の方が多いのは軽乗用で男性が5.5%に対して女性は21.7%である。

年齢別には男女ともに年齢が低い方が普通乗用の比率が低く、代わって原付が年齢が低い層に多い（図3-2-2-1）。

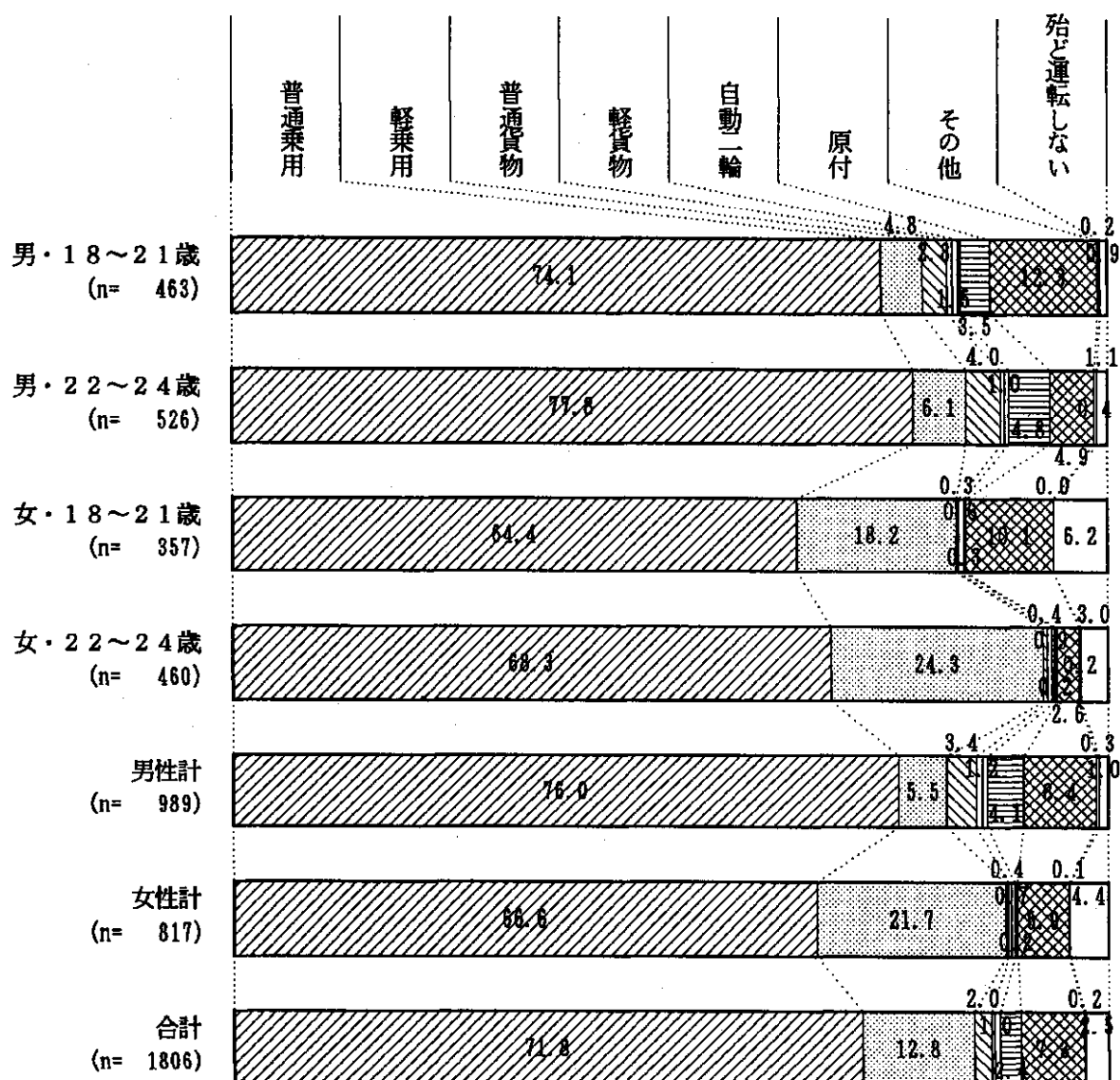


図3-2-2-1 性・年齢別主運転車種

3-2-3 運転目的

主な運転目的を質問した。もっとも多いのは通勤で28.6%、以下、仕事・業務が19.1%、レジャーが18.3%、買い物が12.2%、通学が11.9%となっている。男女別には男性に仕事・業務やレジャーが多く、女性に通勤や買いが多い。年齢別にみると、男女ともに年齢が高い層の方が仕事・業務あるいは通勤といった業務関連の目的が多く、年齢の低い層に通学が多い（図3-2-3-1）。

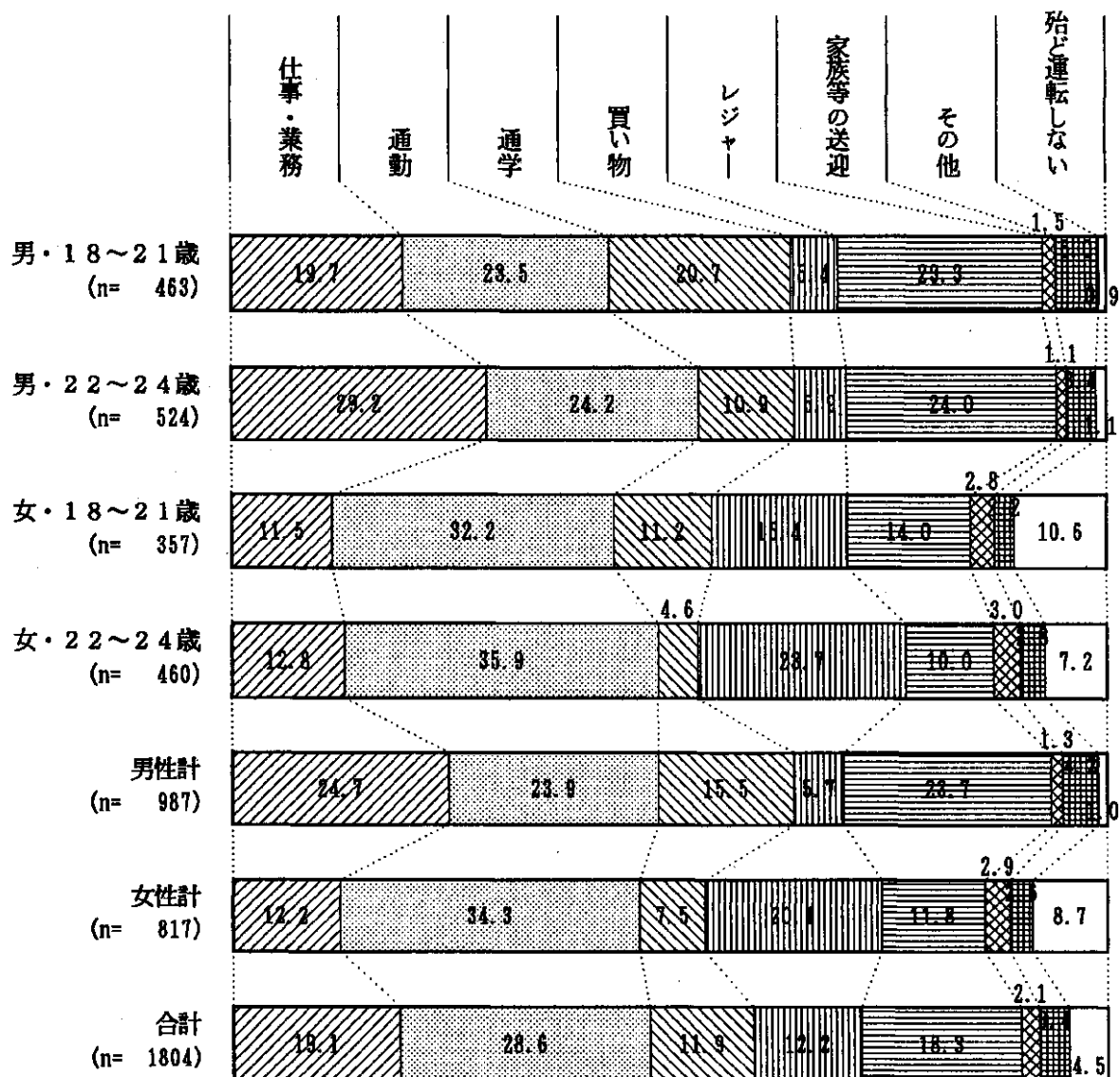


図3-2-3-1 性・年齢別運転目的

3-2-4 運転頻度

最近1ヶ月の運転頻度を質問した。「週に5日以上」とほぼ毎日運転しているのが63.0%で、次いで「週に3～4日」が12.3%、「週に1～2日」が11.1%である。性別にみると「週に5日以上」は男性が70.9%、女性が53.4%で、男性の方が運転頻度が高い。年齢別には男性は年齢が低い層の方が「週に5日以上」の比率が高いが、女性では逆に年齢が高い層の方が「週に5日以上」の比率が高い。なお、「ほとんど運転しない」は全体で6.3%、男性で2.7%、女性で10.8%となっている（図3-2-4-1）。

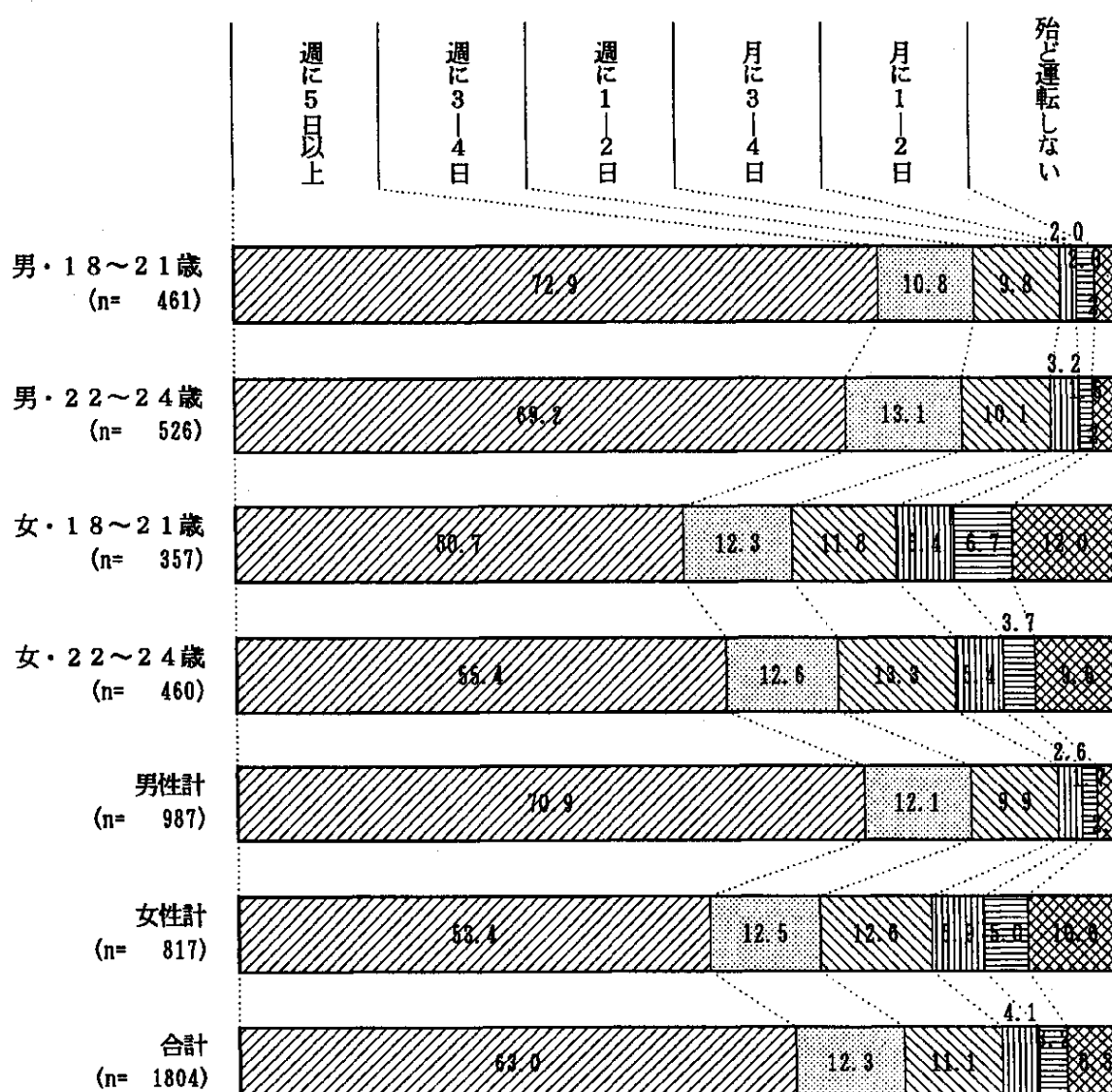


図3-2-4-1 性・年齢別運転頻度

3-2-5 免許取得後年数

はじめて免許を取得してからの年数は3年未満が48.2%、4年未満が12.8%、5年未満が9.4%で、5年までの運転者が約7割を占める。この他多いのは6年未満で20.8%となっている。

性別にみると女性に3年未満が多く、女性の方が運転経験年数が短い。年齢別には当然のことながら、年齢が若い方が3年未満が多く、経験年数が短い（図3-2-5-1）。

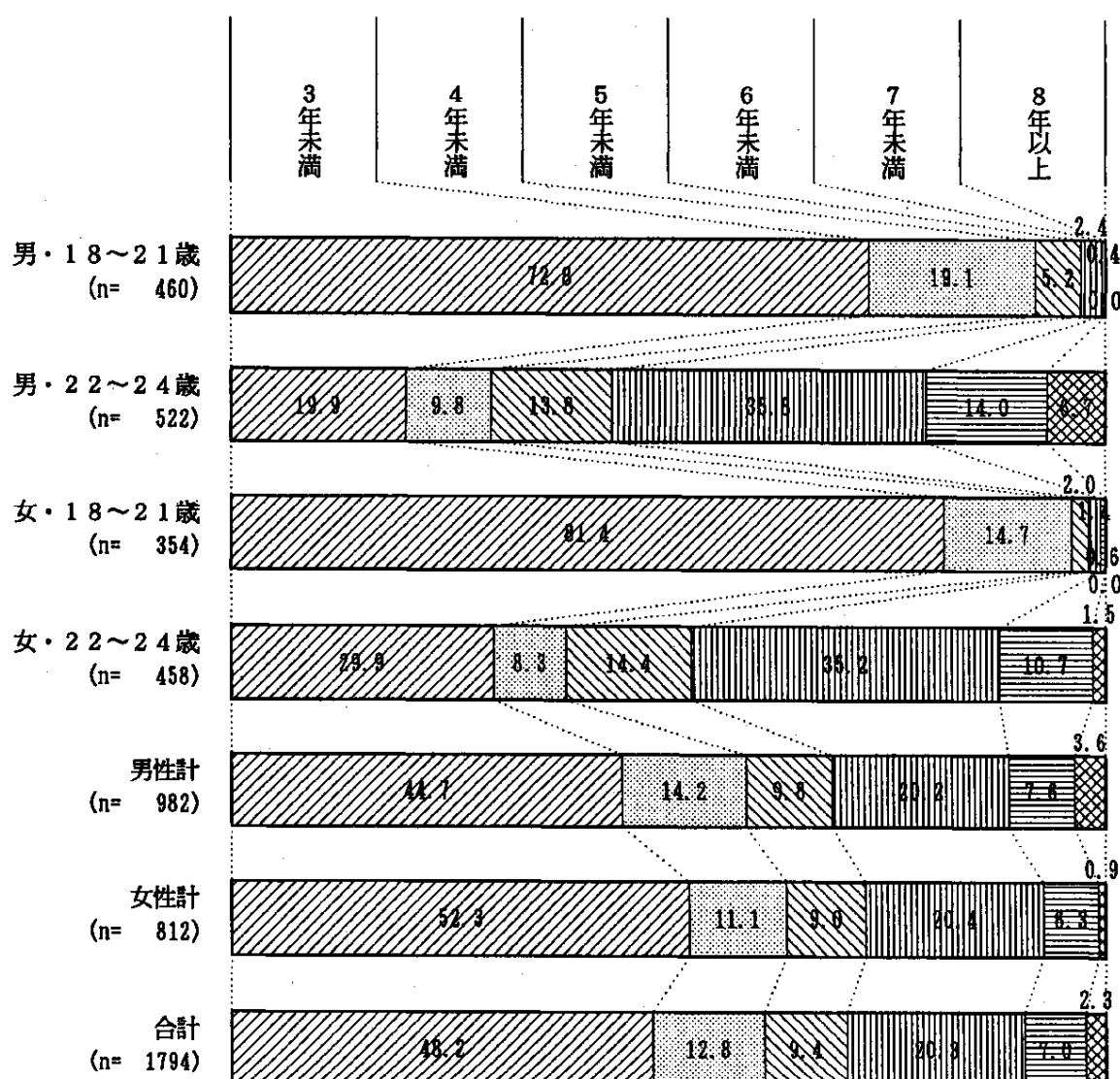


図3-2-5-1 性・年齢別免許取得後の経過年数

3-2-6 年間走行距離

年間走行距離で多いのは「1万km以上1万5千km未満」で25.0%を占める。次いで「2万5千km以上」が20.2%、「5千km未満」が16.6%である。平均走行距離は約1万9千kmである。性別の平均走行距離は男性が約2万4千km、女性が1万2千kmで男性の平均走行距離は女性の2倍である。年齢別には、男性は年齢が高い方が平均走行距離が長く、女性では年齢が若い方が平均走行距離が長い（図3-2-6-1）。

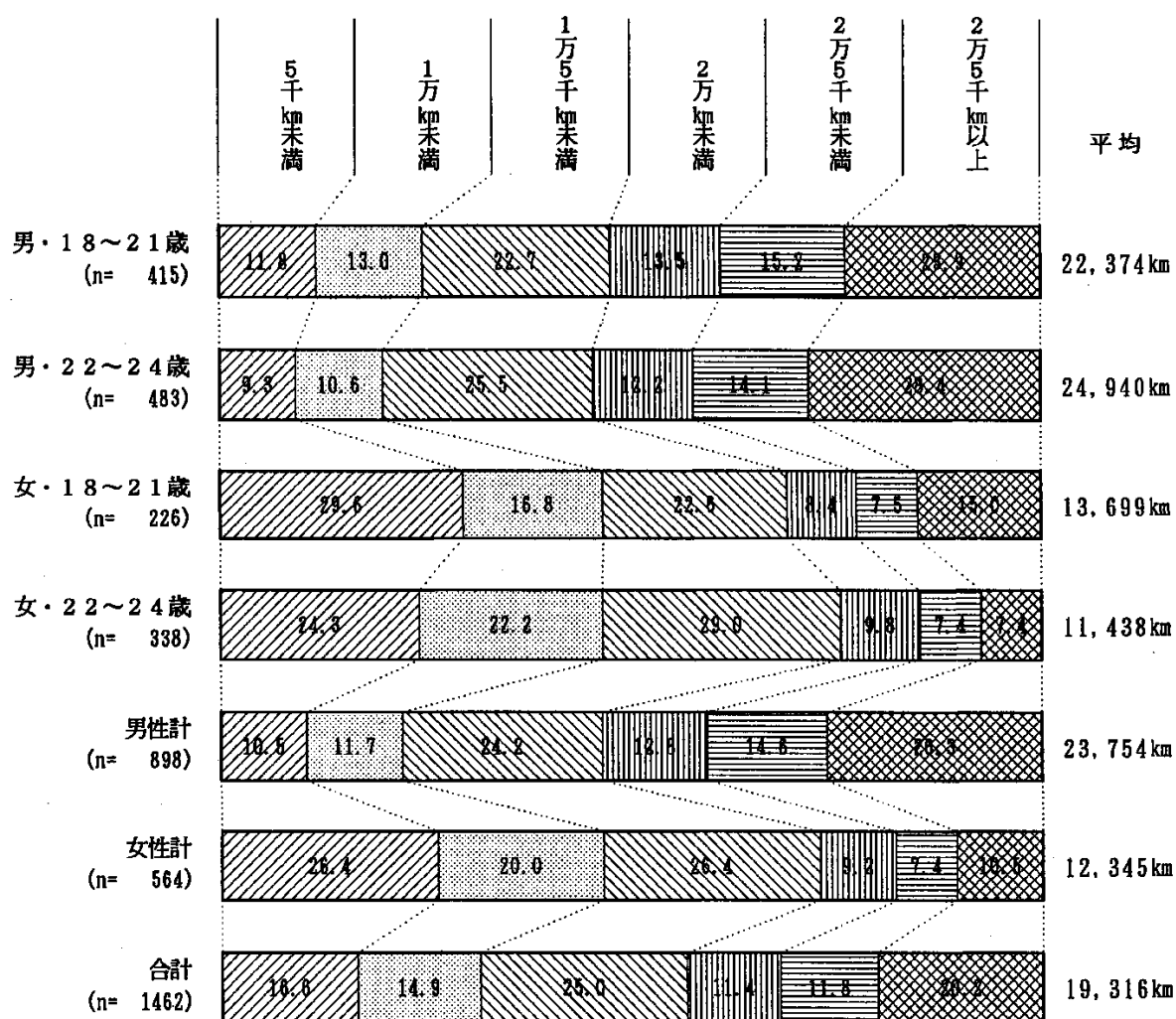


図3-2-6-1 性・年齢別年間走行距離

3-3 事故・違反の経験

3-3-1 事故・違反の有無

過去3年間の事故・違反の経験を質問した。過去3年間に事故・違反を経験しているのは41.7%である。事故・違反経験者は男性が53.2%、女性が27.8%と男性に多い。年齢別には、男性は年齢が高い方が、女性は年齢が低い方が事故・違反経験者が多い（図3-3-1-1）。

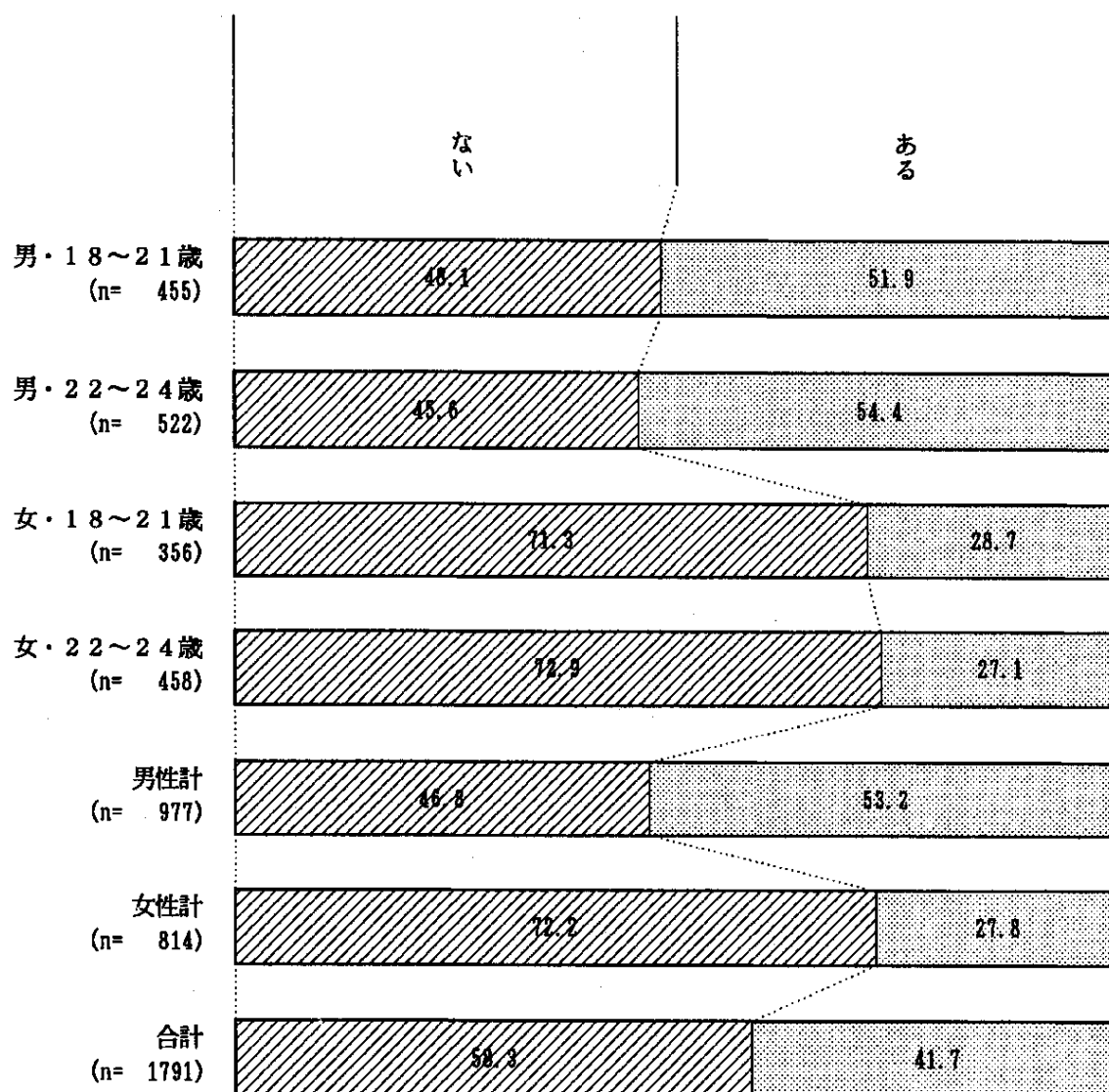


図3-3-1-1 性・年齢別過去3年間の人身事故違反の有無

3-3-2 事故・違反回数

過去3年間に事故・違反がある対象者にその回数を質問した。事故・違反経験者の49.0%は経験回数が1回であるが、51.0%は2回以上の経験がある。性別には男性は1回が43.8%、女性は61.3%で、女性の方が事故・違反回数が少ない。年齢別には男女ともに年齢が高い方が事故・違反回数が2回以上が多い(図3-3-2-1)。

なお、事故・違反がない場合は0回として全回答者の過去3年間の平均事故・違反回数を算出すると表3-3-2-1のようになる。全体が0.870回で、男性が1.232回、女性が0.437回となる。男性は女性の約2.8倍の事故・違反回数である。年齢別にはほとんど差がない。

表3-3-2-1 全回答者の平均事故・違反回数

(単位：回、人)

	平均回数	標準偏差	サンプル数
男・18～21歳	1.232	1.782	453
男・22～24歳	1.232	1.559	517
女・18～21歳	0.433	0.802	353
女・22～24歳	0.440	0.874	457
男性計	1.232	3.458	970
女性計	0.437	0.843	810
合計	0.870	2.645	1,780

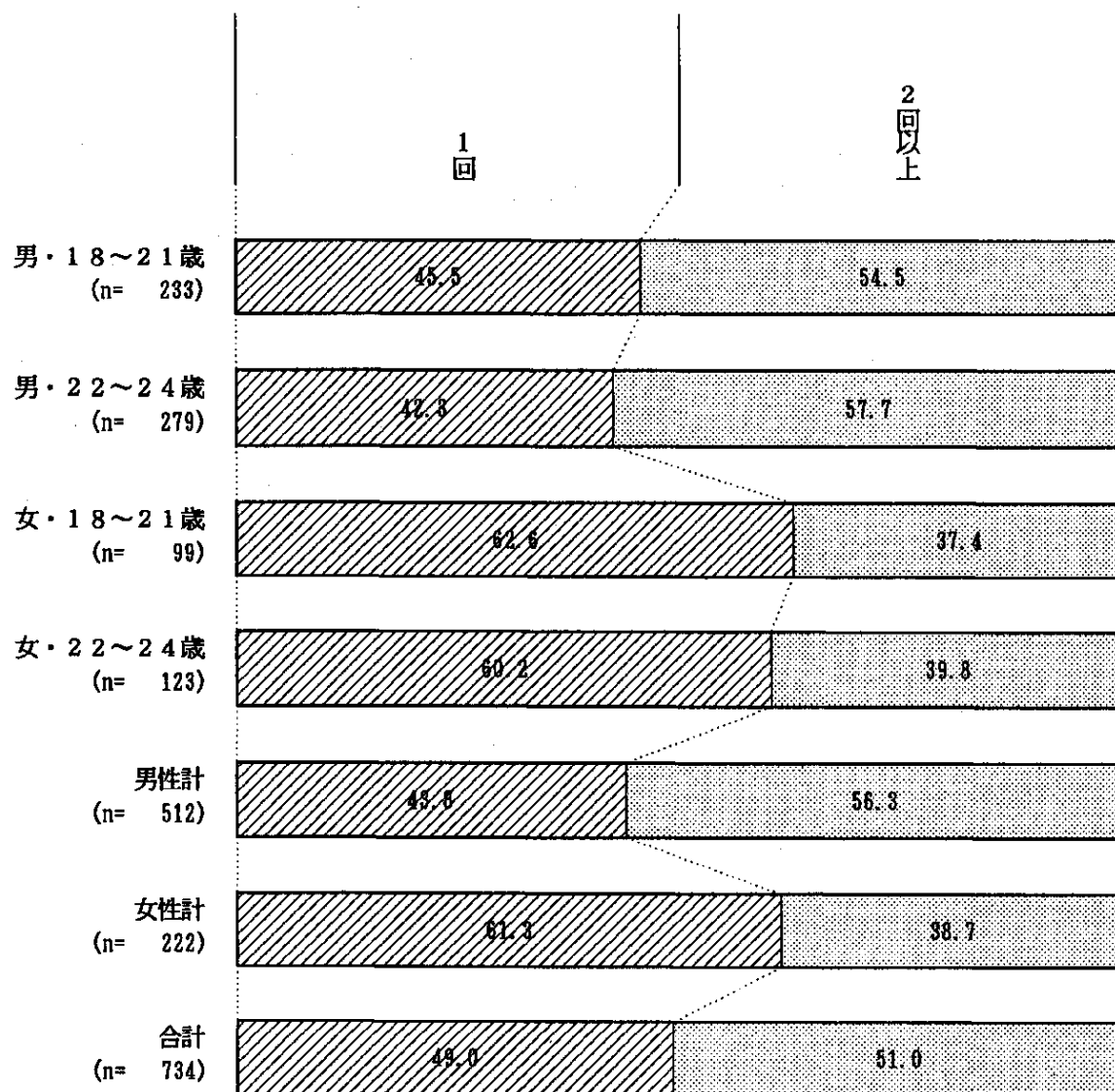


図3-3-2-1 性・年齢別過去3年間の人身事故と違反の回数

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の設問の調査結果について述べる。
なお、質問項目は、便宜上、次の6つの分野に分類しており、ここではそれぞれの分野別に調査結果を紹介する。

- ① 攻撃的運転傾向
- ② 違反容認傾向
- ③ 危険容認傾向
- ④ 依存的傾向
- ⑤ 運転への価値傾斜傾向
- ⑥ 漫然・脇見運転傾向

3-4-1 攻撃的運転傾向

(1) 前の車がもたもたしていると、腹がたつ

この設問に対して「そう思う」は24.0%で、「どちらかといえばそう思う」は46.9%と70.9%が肯定している。性別にみると、肯定比率（「そう思う」と「どちらかといえばそう思う」の回答者比率の合計、以下同様の定義）は男性が73.6%、女性が67.7%で男性の方が肯定者が多く攻撃的な傾向がうかがえる。年齢別には、男女ともに若い方が肯定者比率が高い（図3-4-1-1）。

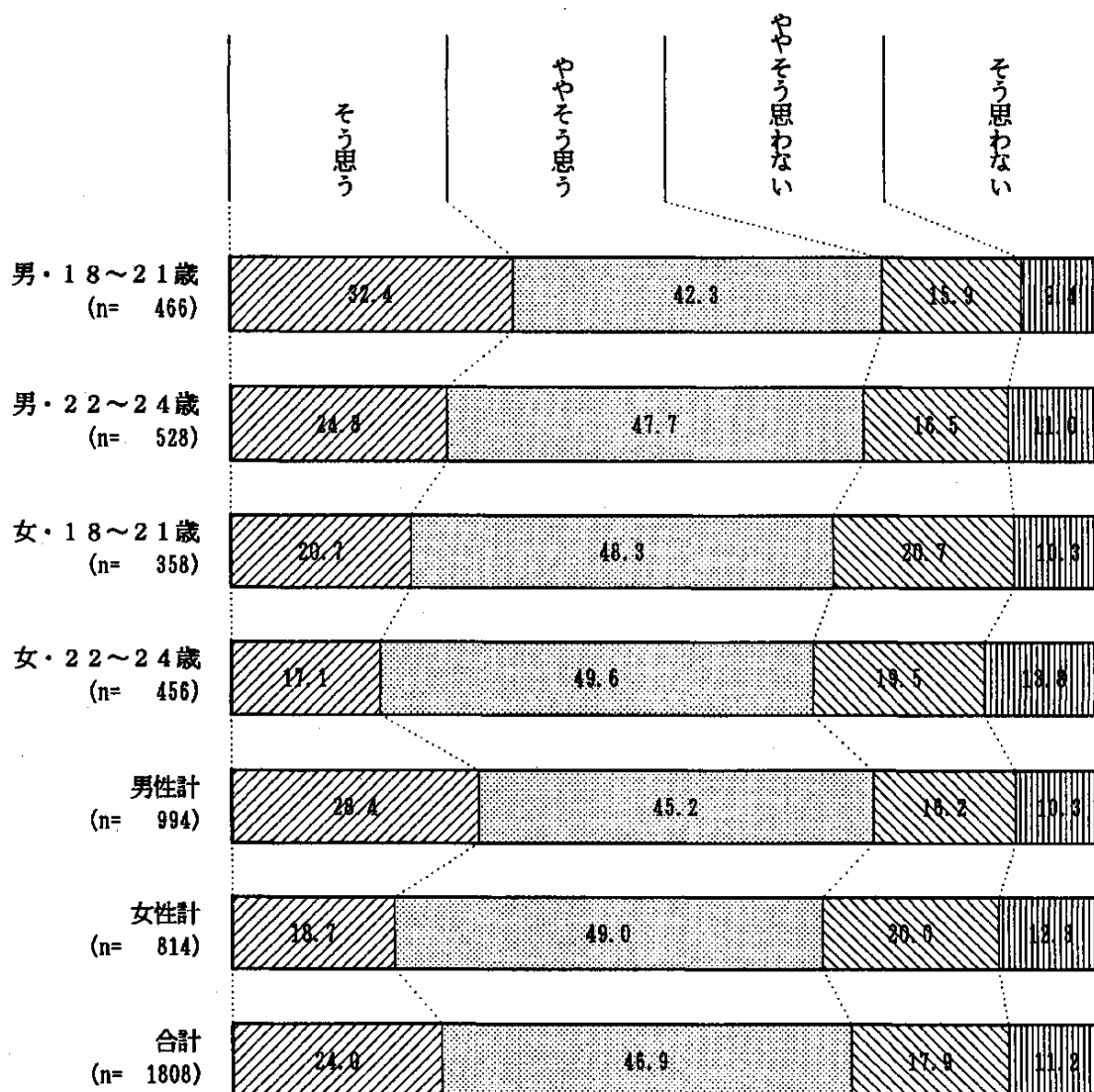


図3-4-1-1 性・年齢別運転意識（前車がもたもたしていると腹がたつ）

(2) 他の車に追い越されるのは、気分のいいものではない

この質問に「そう思う」とする比率は18.1%で、「どちらかといえばそう思う」は34.1%で、肯定者比率は52.2%となる。性別の肯定者比率は男性が55.8%、女性が47.9%で、男性の方が追い越されるのを不愉快としている。年齢別には、男女ともに年齢が若い方が肯定者が多い（図3-4-1-2）。

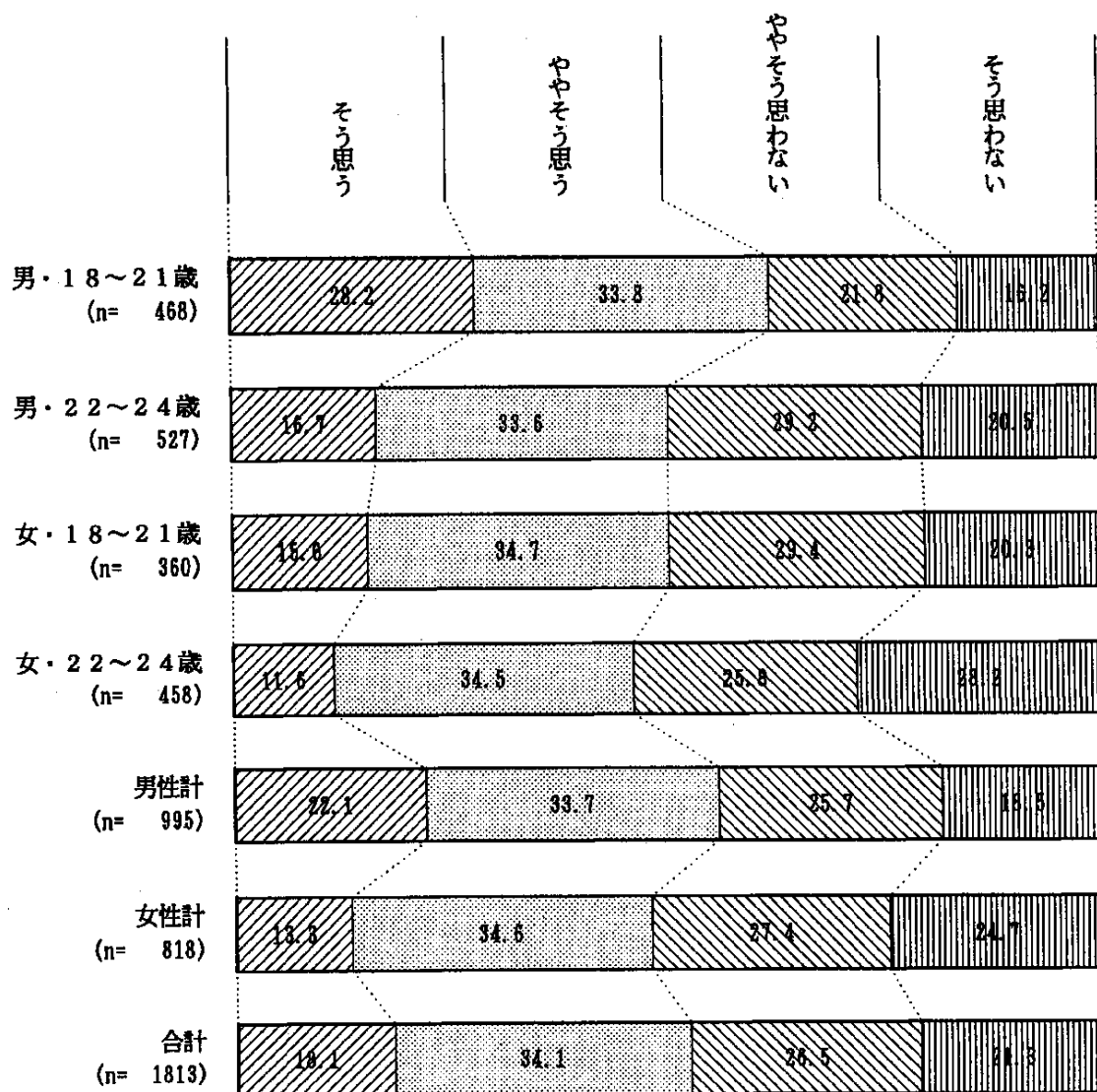


図3-4-1-2 性・年齢別運転意識（追い越されるのは気分が悪い）

(3) ほかの車に並ばれると先に出たくなる

この設問に対して「そう思う」は8.6%と比較的少なく、「どちらかといえばそう思う」は20.5%で、肯定者比率は29.1%と約3割である。性別の肯定者比率は男性が33.4%、女性が23.8%で男性の方が肯定者比率が高い。年齢別には、男女ともに若い層の方が肯定者が多い(図3-4-1-3)。

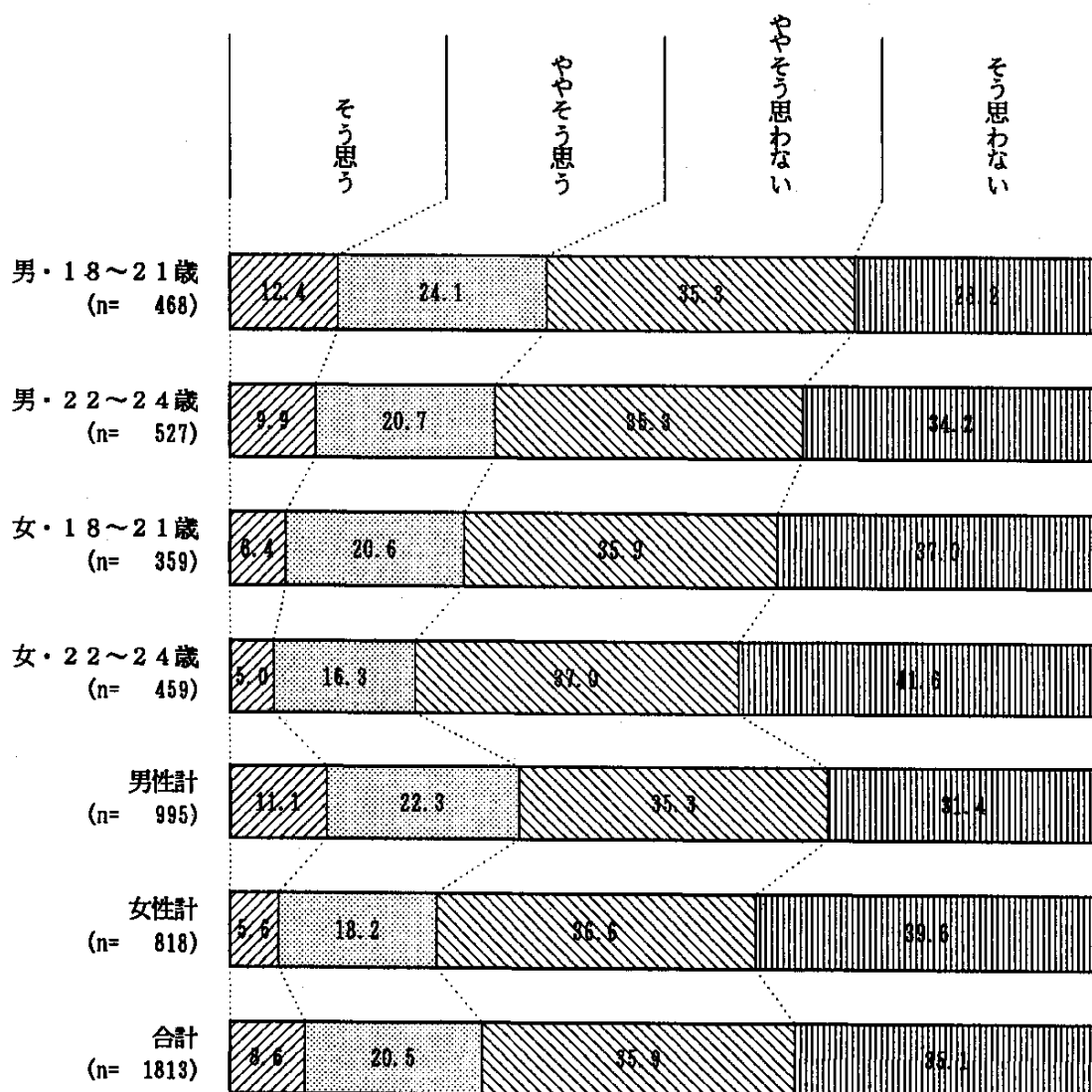


図3-4-1-3 性・年齢別運転意識(他車に並ばれると先に出たくなる)

(4) 運転中は歩行者や自転車をじゃまに思う

「そう思う」が15.8%、「どちらかといえばそう思う」が43.2%で、肯定者比率は59.0%と約6割を占める。男女別にみると、「そう思う」は男性が15.4%、女性が16.2%と大きな差はないが、「どちらかといえばそう思う」は男性が40.0%、女性が47.1%と女性に多く、肯定者比率では男性が55.4%に対して女性が63.4%と女性の肯定者比率の方が高い。年齢別には、女性は大差ないが、男性は若い層の方に肯定者が多い（図3-4-1-4）。

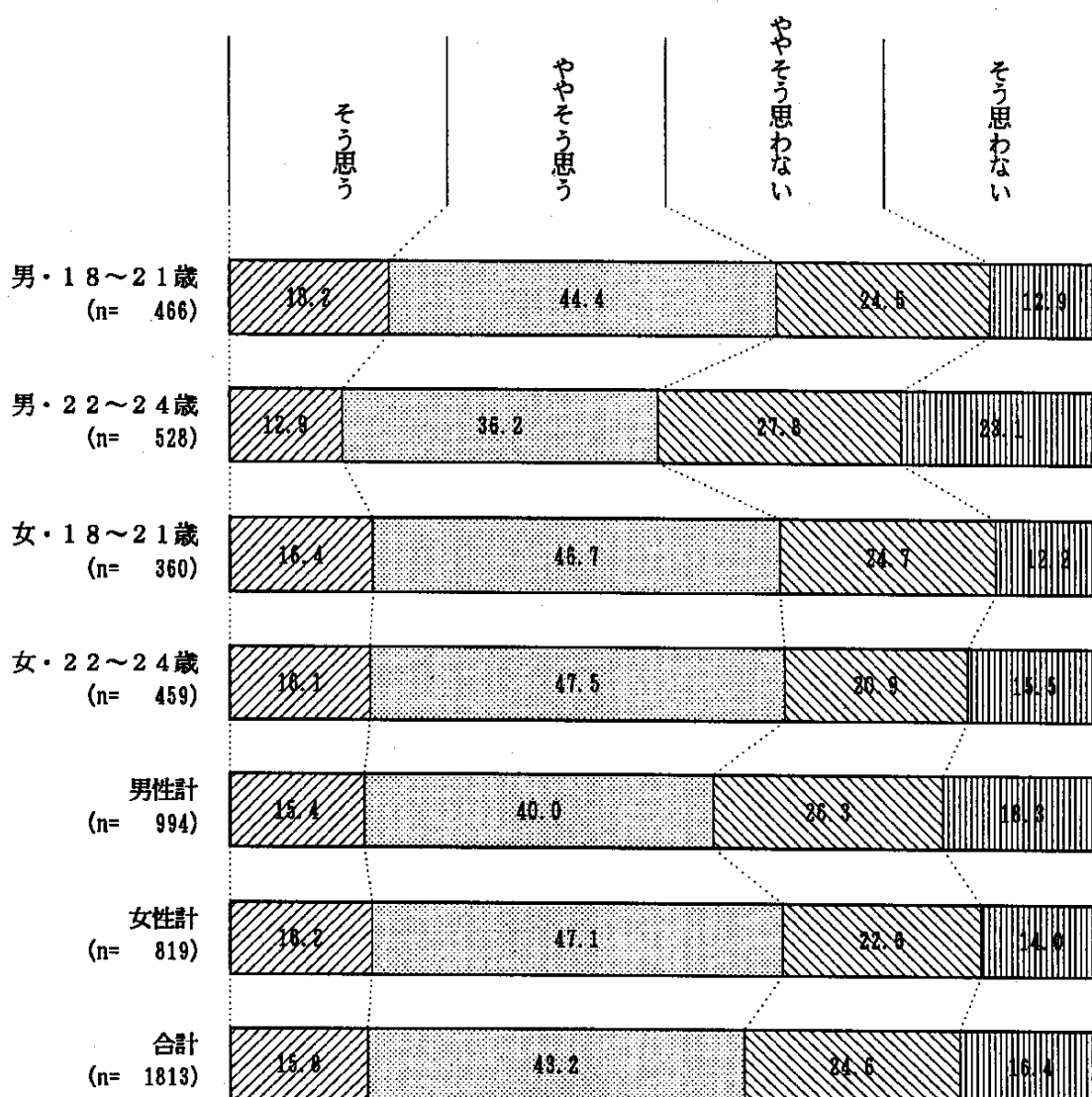


図3-4-1-4 性・年齢別運転意識（歩行者や自転車をじゃまに思う）

(5) 運転中にイライラすることが多い

この設問に対して「そのとおり」が5.9%、「どちらかといえばそのとおり」が25.5%で、肯定者比率は31.4%となる。男女別肯定者比率は男性が38.1%、女性が23.3%で、男性に肯定者が多い。年齢別には、男女ともにわずかながら若い層の方が肯定する比率が高い（図3-4-1-5）。

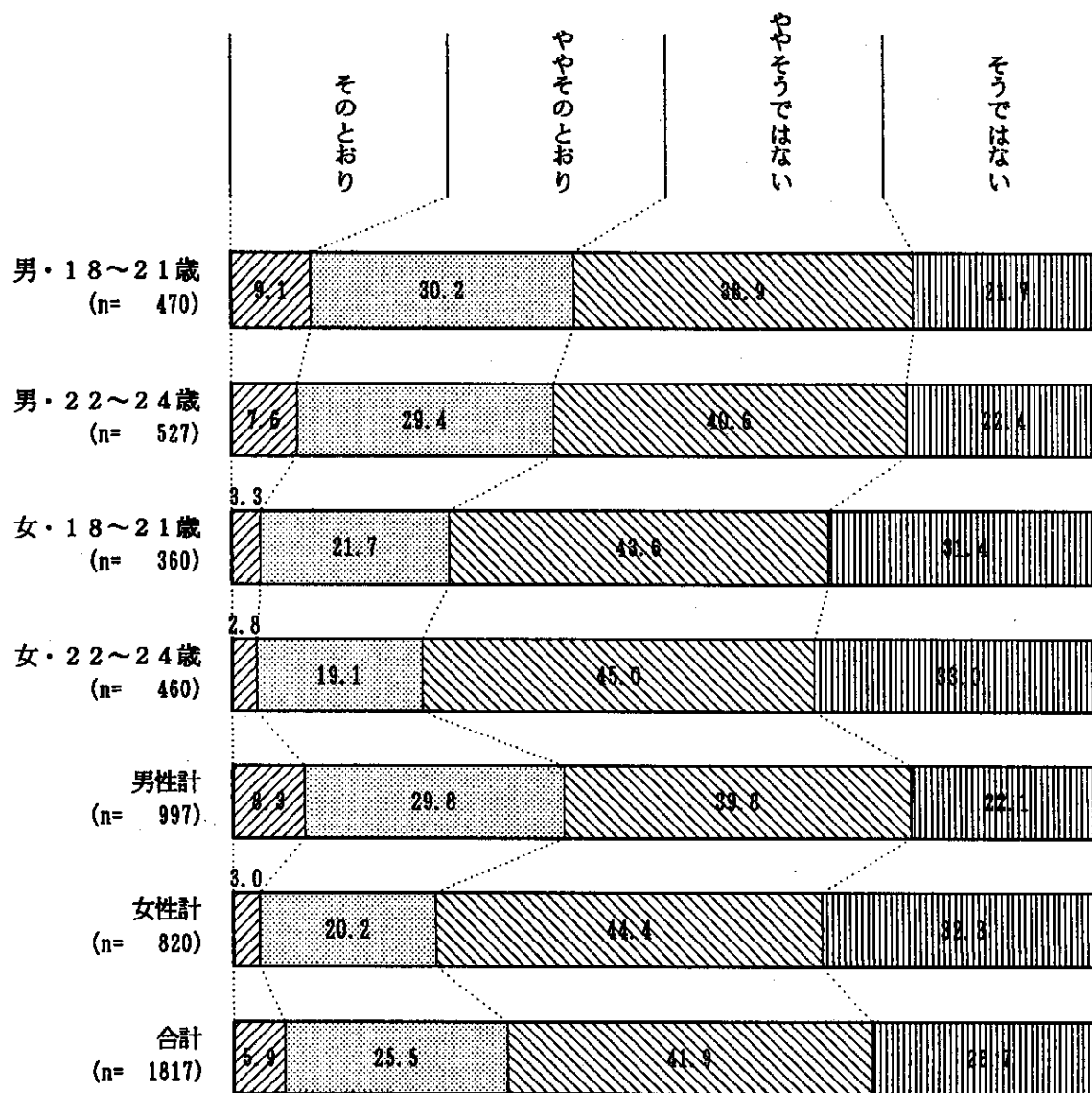


図3-4-1-5 性・年齢別ふだんの運転（運転中にイライラすることが多い）

(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っている

「そのとおり」は3.4%と少なく、「どちらかといえばそのとおり」は20.1%で肯定者比率は23.5%と約4分の1である。性別の肯定者比率は男性が28.9%、女性が17.0%で男性の肯定者の方が多い。年齢別には女性は大差ないが、男性は年齢が高い方が肯定者比率が高い（図3-4-1-6）。

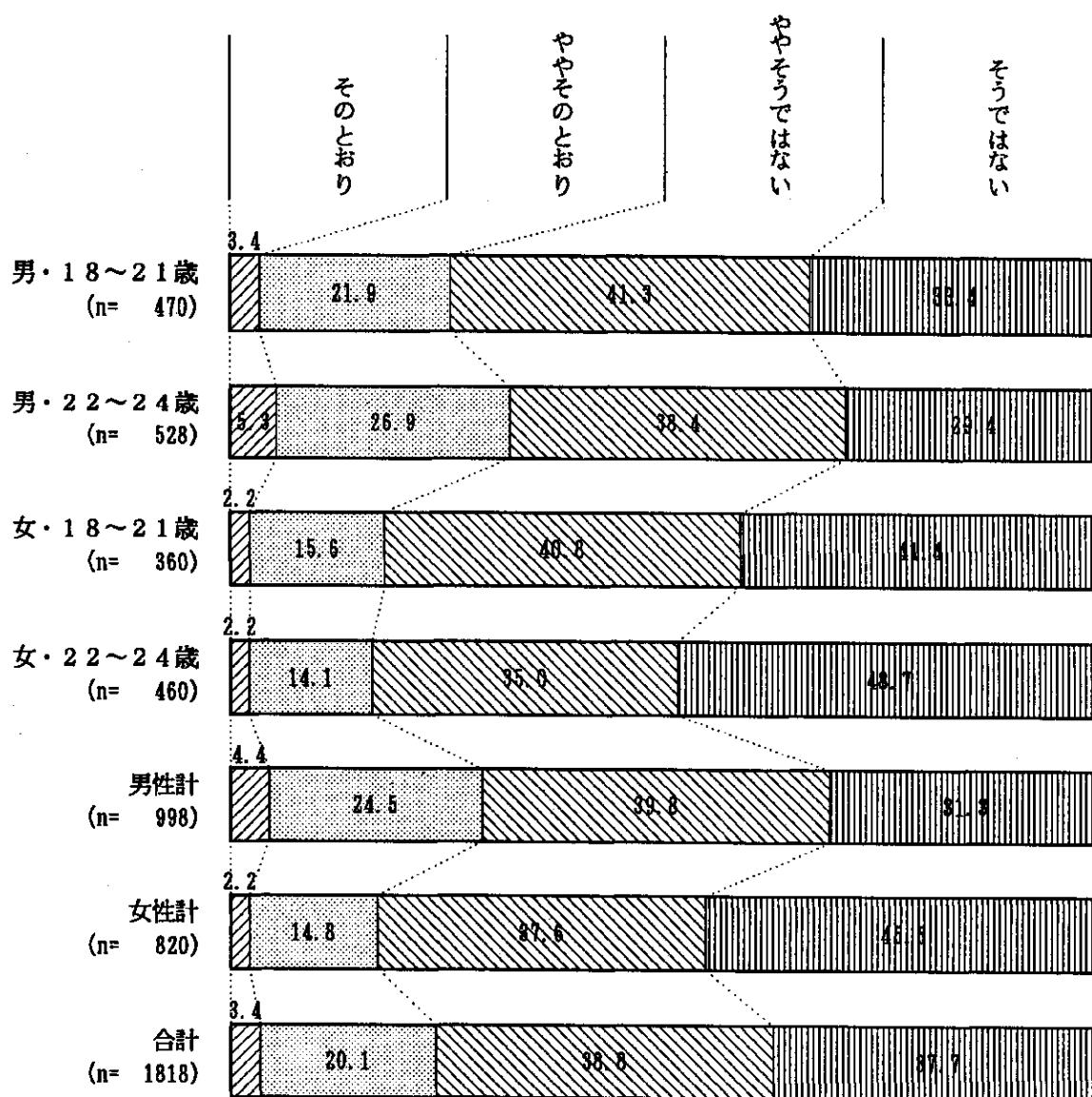


図3-4-1-6 性・年齢別ふだんの運転（割込防止のために車間をあけない）

(7) 自分は感情の変化は少なく、いつでも冷静でいられる

「そのとおり」は7.8%、「どちらかといえばそのとおり」は30.4%で、肯定者比率は38.2%である。男女別には「その通り」とする比率は男性が8.9%、女性が6.4%とやや男性の方が多いが、肯定者比率は男性が37.9%、女性が38.4%とほとんど差がない。年齢別には女性は大差ないが、男性は「どちらかといえばそのとおり」とする比率が年齢が高い層に多く、結果として高年齢層の肯定者比率の方が高い(図3-4-1-7)。

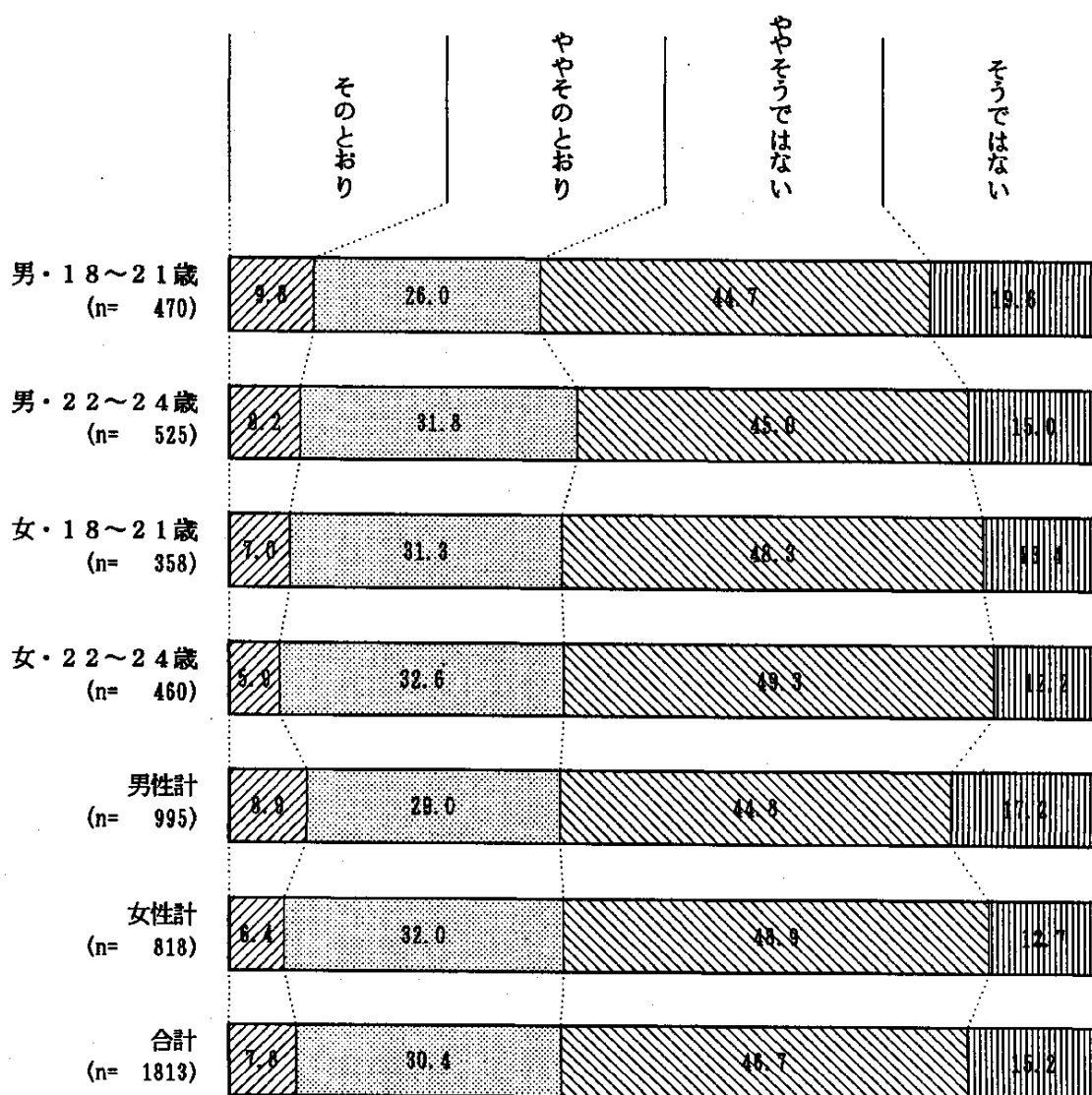


図3-4-1-7 性・年齢別ふだんの運転 (いつでも冷静である)

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

この設問に対して「そう思う」との回答は3.4%、「どちらかといえばそう思う」は17.4%で、肯定者比率は20.8%となる。性別には男性の肯定者比率が23.1%、女性が17.9%と男性の方が肯定者比率が高い。年齢別には、男性はほとんど差がみられないが、女性は年齢が低い方がわずかながら肯定者比率が高い（図3-4-2-1）

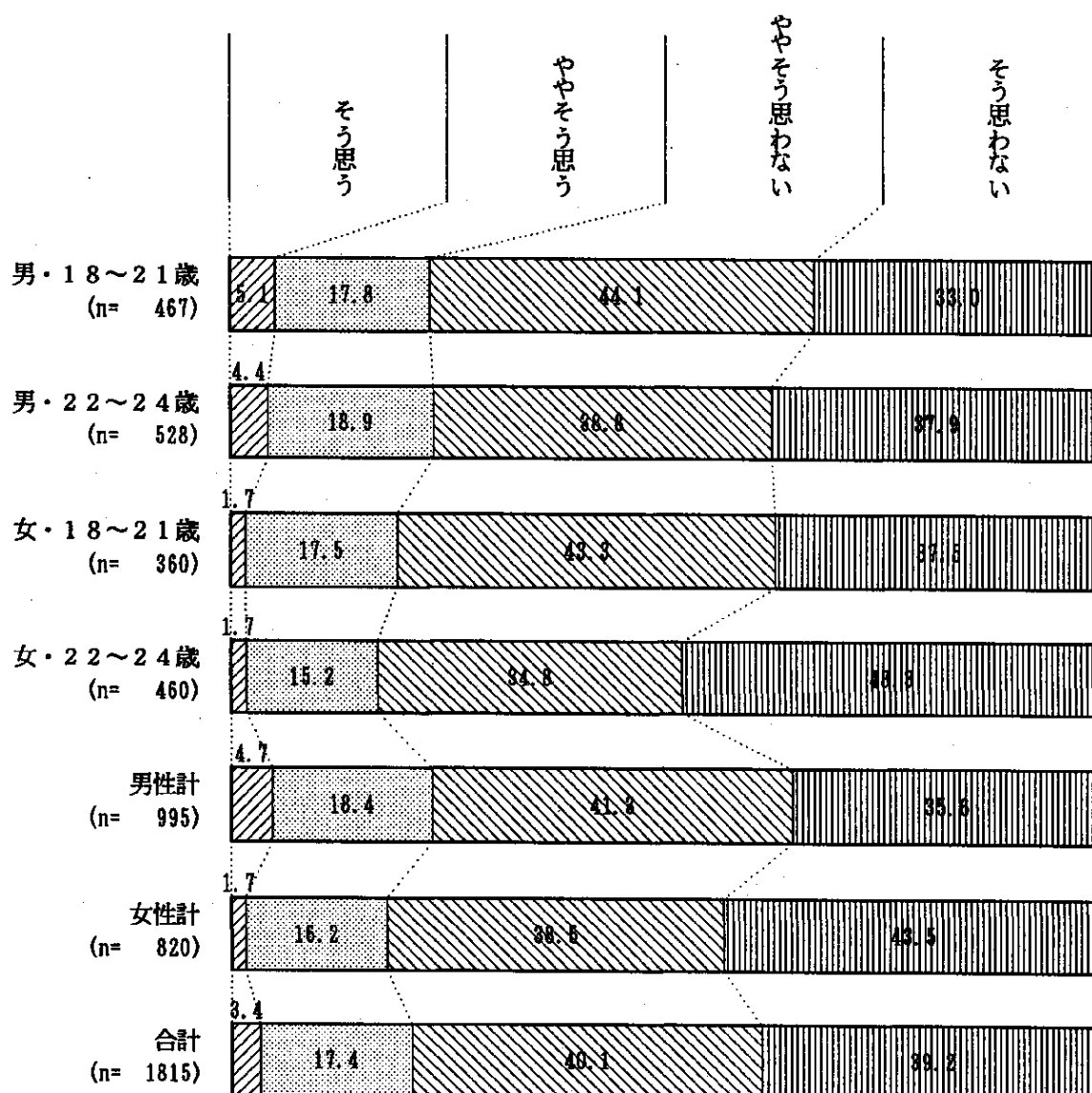


図3-4-2-1 性・年齢別運転意識（運転で迷惑をかけるのはお互いさま）

(2) 事故をおこすのは運が悪いからだ

「そう思う」は5.6%、「どちらかといえばそう思う」は14.5%で、肯定者比率は20.1%である。性別の肯定者比率は男性が24.6%、女性が14.6%で、男性の方が事故が起きるのは運が悪いからだと考えている。年齢別にみると、女性にはほとんど差がみられないが、男性は若い方がやや肯定者比率が高い（図3-4-2-2）。

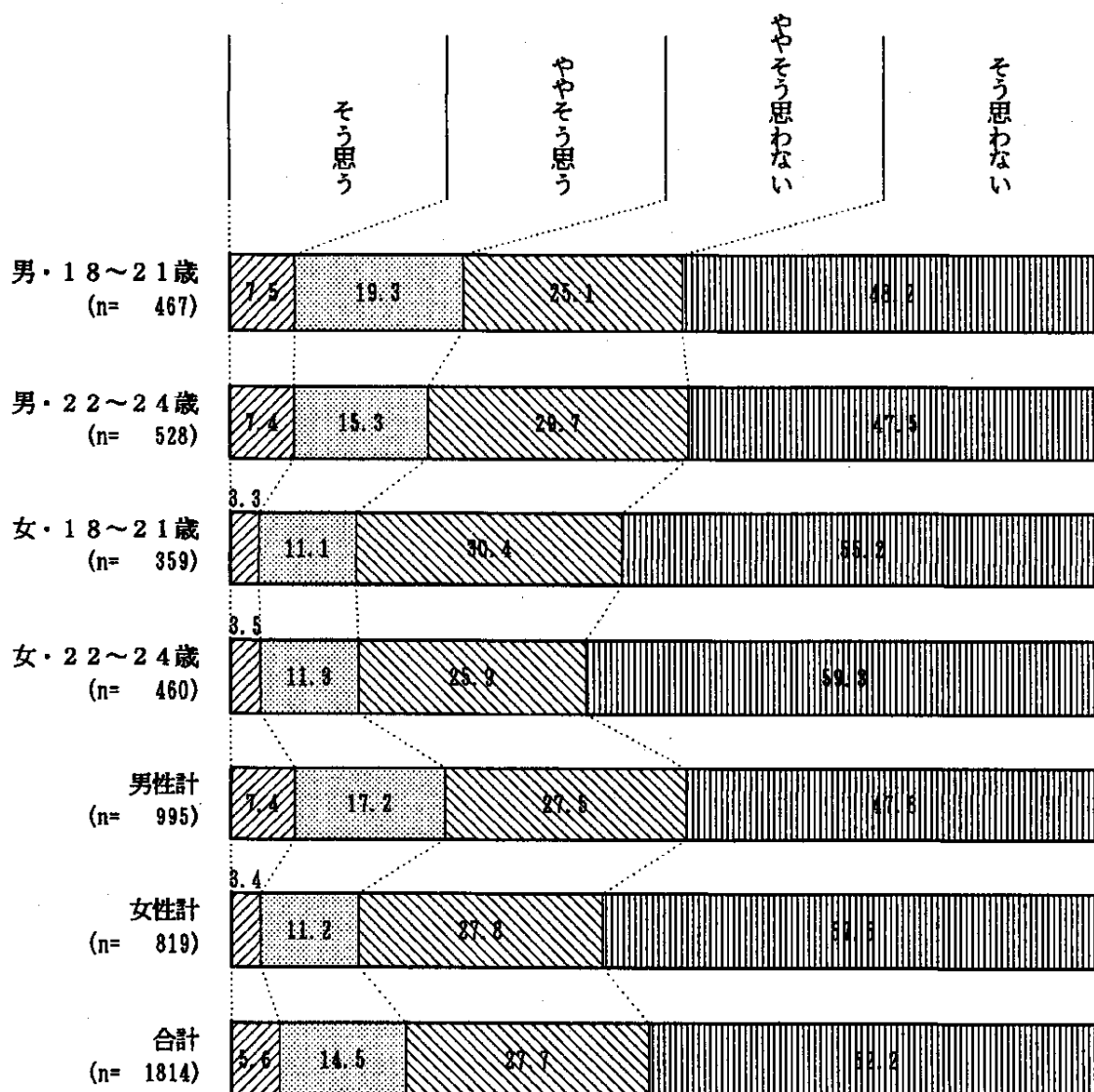


図3-4-2-2 性・年齢別運転意識（事故を起こすのは運が悪いから）

(3) 違反をすることと事故の発生には、あまり関係はない

「そう思う」は3.9%で、「どちらかといえばそう思う」は9.2%となっており、肯定者は13.1%と少ない。性別の肯定者比率は男性が17.1%、女性が8.3%で男性の方が違反と事故は関係がないとみている。年齢別にみると、男性では年齢が高い方が、女性では年齢が低い方が肯定者比率が高い（図3-4-2-3）。

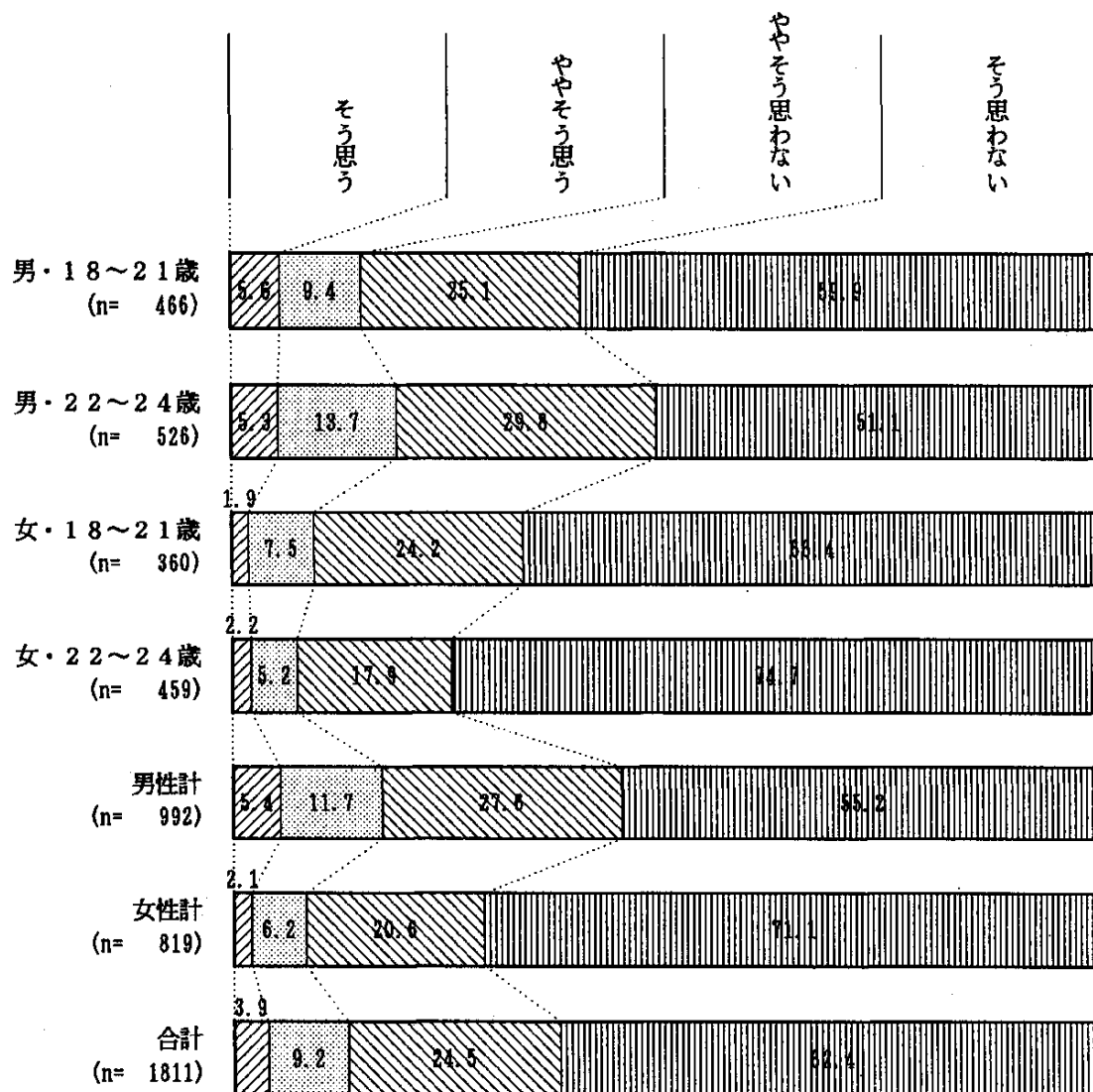


図3-4-2-3 性・年齢別運転意識（違反と事故は関係がない）

(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

「そう思う」は14.3%、「どちらかといえばそう思う」は34.0%で、肯定者比率は48.3%とほぼ半数である。性別の肯定者比率は、男性が55.1%、女性が40.1%で男性の方が肯定者が多い。年齢別には男女ともに大きな差はみられない（図3-4-2-4）。

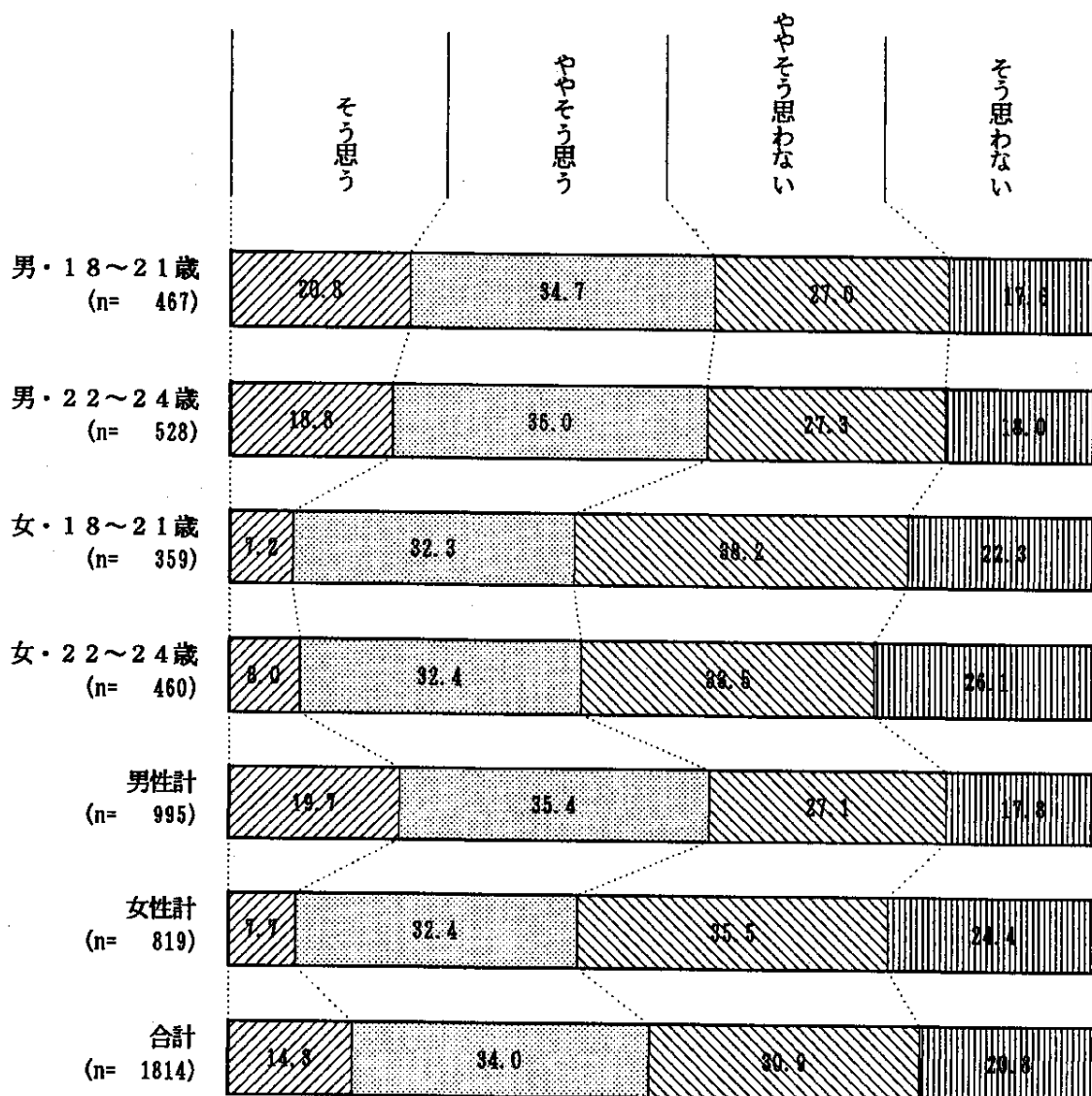


図3-4-2-4 性・年齢別運転意識（10km程度の速度違反に危険はない）

(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

「そのとおり」は6.7%、「どちらかといえばそのとおり」は24.9%で、肯定者比率は31.6%とほぼ3分の1である。性別の肯定者比率は、男性が38.1%、女性が23.7%で、男性の方が肯定者が多い。年齢別にみると、男性は「そのとおり」とする比率が年齢が若い層に多いが、「どちらかといえばそのとおり」が年齢が高い層に多く、結果として肯定者比率は高年齢層の方が高い。女性は「そのとおり」とする比率に差がみられないが、「どちらかといえばそのとおり」は若年層に多く、肯定者比率は若年層の方が高いという男性と逆の結果になっている（図3-4-2-5）。

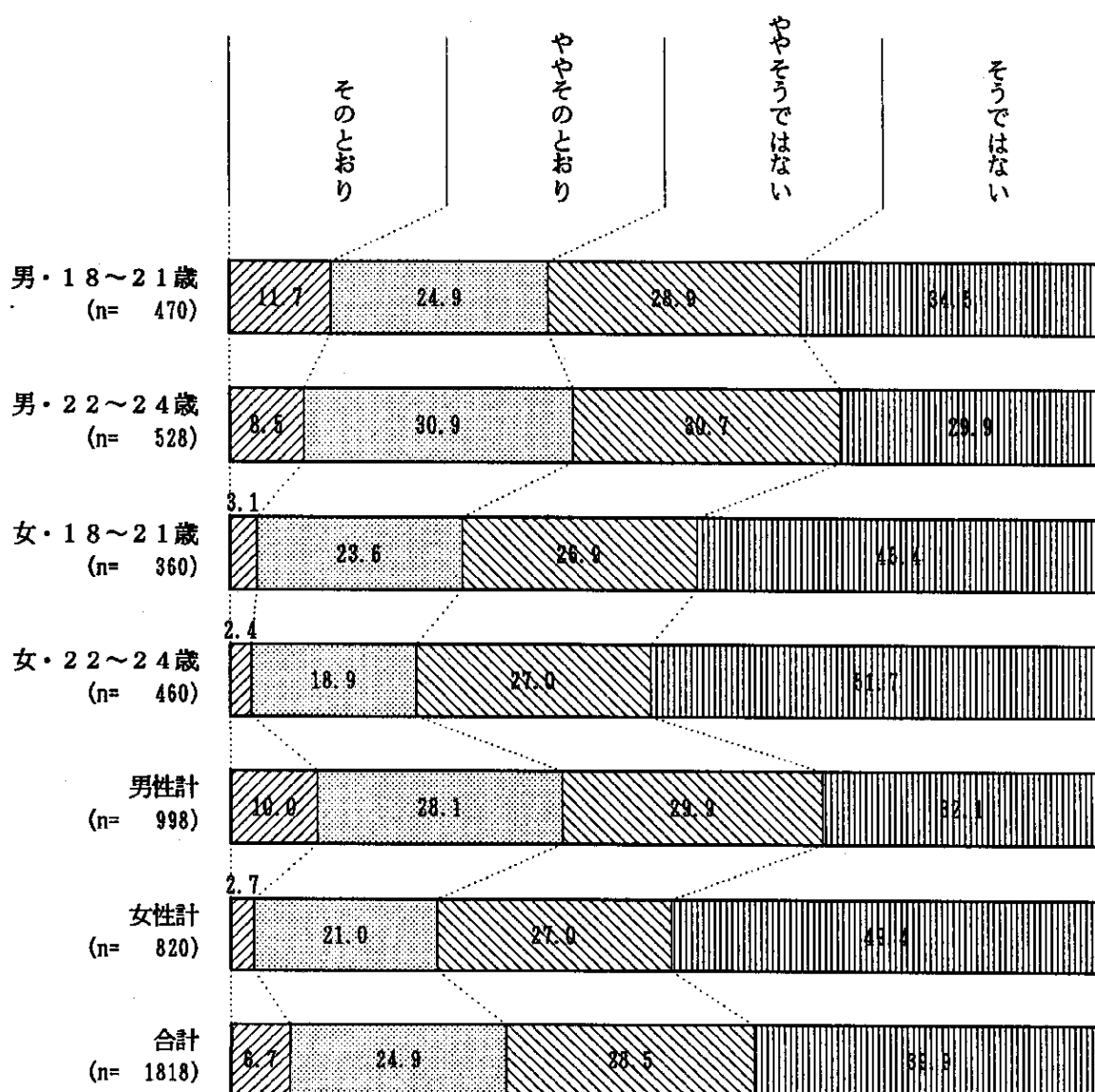


図3-4-2-5 性・年齢別ふだんの運転（駐車禁止でも駐車する）

(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

「そのとおり」は3.2%、「どちらかといえばそのとおり」は13.9%で、肯定者比率は17.1%である。性別の肯定者比率は、男性が22.1%、女性が11.0%で、男性は女性のほぼ2倍の肯定者比率である。年齢別には、男女ともに年齢が高い方が、やや肯定者比率が低い（図3-4-2-6）。

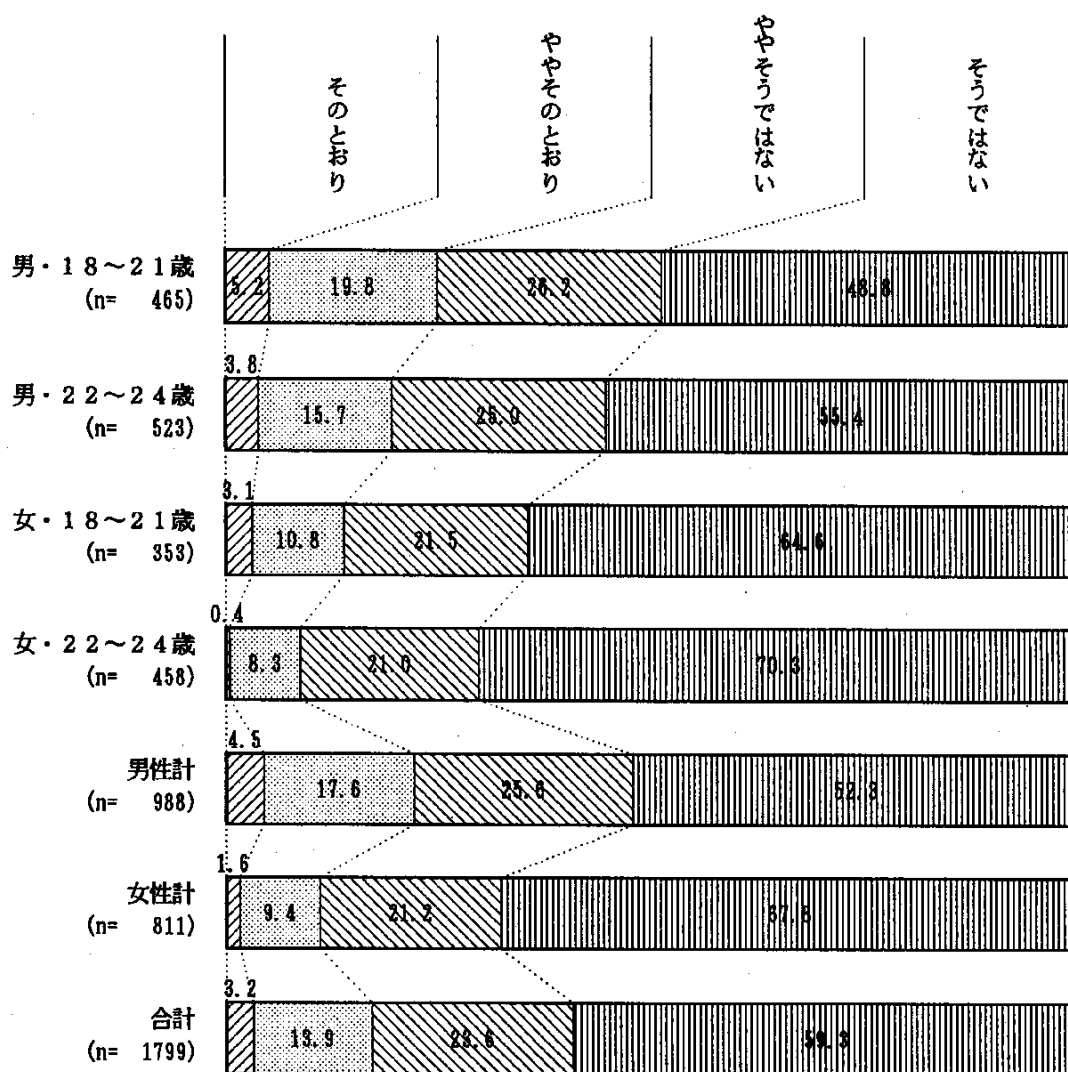


図3-4-2-6 性・年齢別ふだんの運転（一時停止でも停止しないことがある）

3-4-3 危険容認傾向

(1) 運転に危険はつきものである

「そう思う」が67.3%とほぼ3分の2を占める。さらに「どちらかといえばそう思う」は25.2%で、肯定者比率は92.5%に達する。性別の肯定者比率は・男性が92.4%、女性が92.7%で、ほとんど差がない。また、いずれの年齢層でも肯定者比率が9割を超えており、大きな性・年齢差はみられない（図3-4-3-1）。

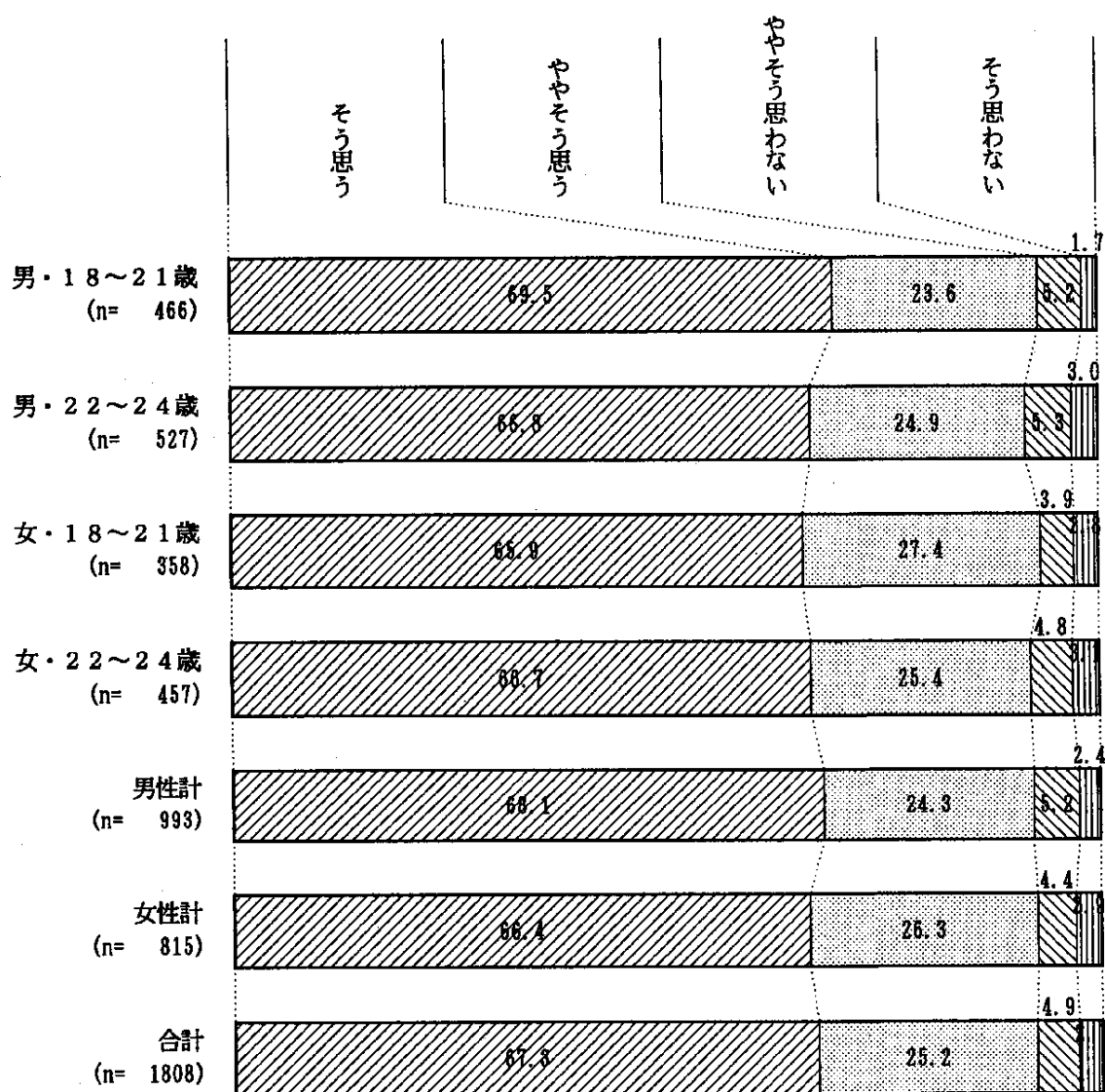


図3-4-3-1 性・年齢別運転意識（運転に危険はつきもの）

(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

「そう思う」は54.3%、「どちらかといえばそう思う」は30.9%で、肯定者比率は85.2%と高い。性別の肯定者比率は、男性が85.1%、女性が85.4%と大差ないが、「そう思う」とする比率は男性が56.8%、女性が51.3%で、積極的に肯定する比率は男性の方が高い。年齢別には、男性は年齢が若い層の方が、女性は年齢が高い方が肯定する傾向が強い（図3-4-3-2）。

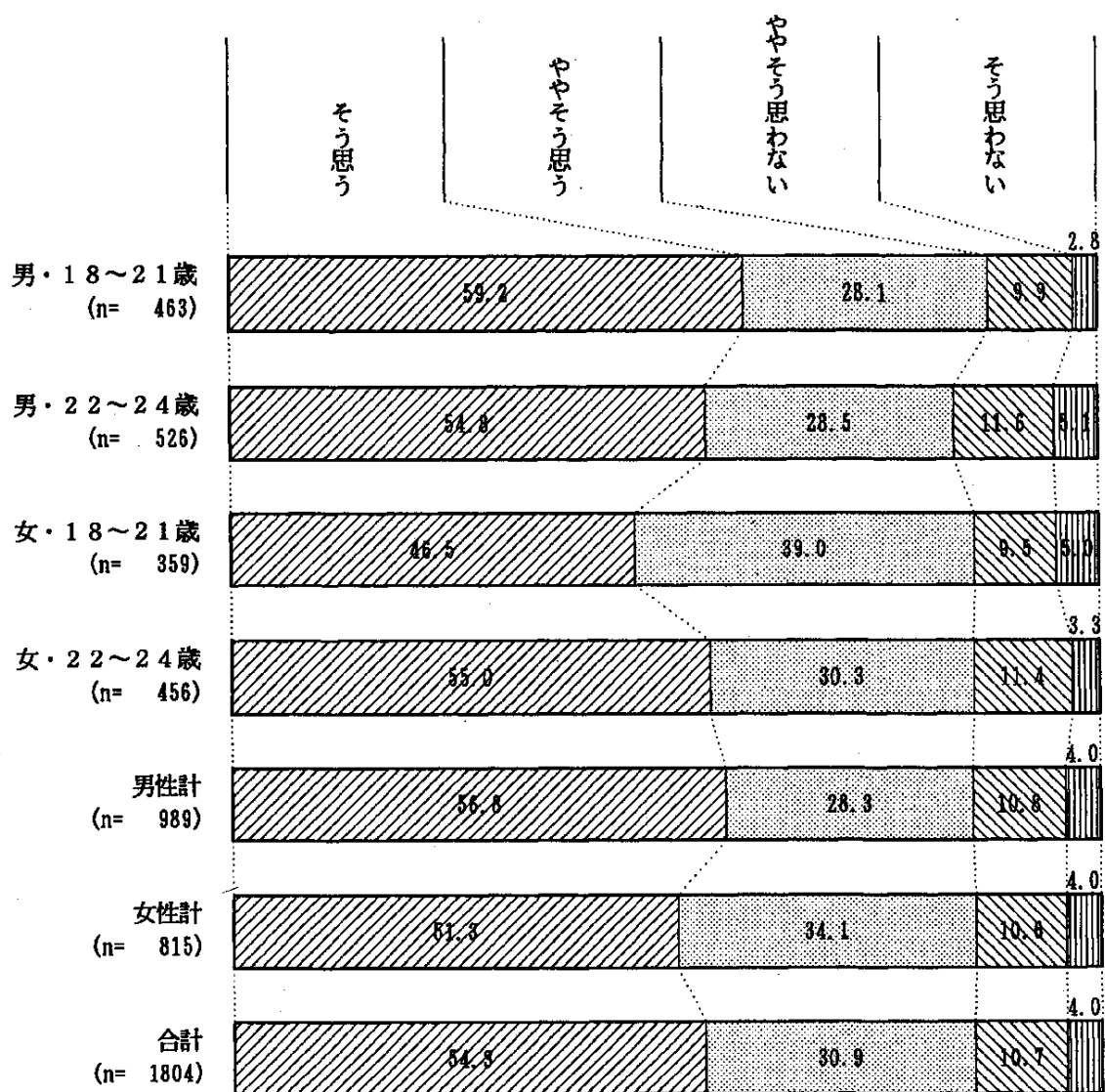


図3-4-3-2 性・年齢別運転意識（だれでもヒヤリとすることがよくある）

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

「そのとおり」は2.8%、「どちらかといえばそのとおり」は10.3%で、肯定者比率は13.1%である。性別の肯定者比率は男性が11.5%、女性が14.8%と、女性の方が肯定する比率が高い。年齢別には、男女ともに年齢が若い層の肯定者比率が高く、若年運転者の中でも特に若い層は前車への依存的傾向が強い(図3-4-4-1)。

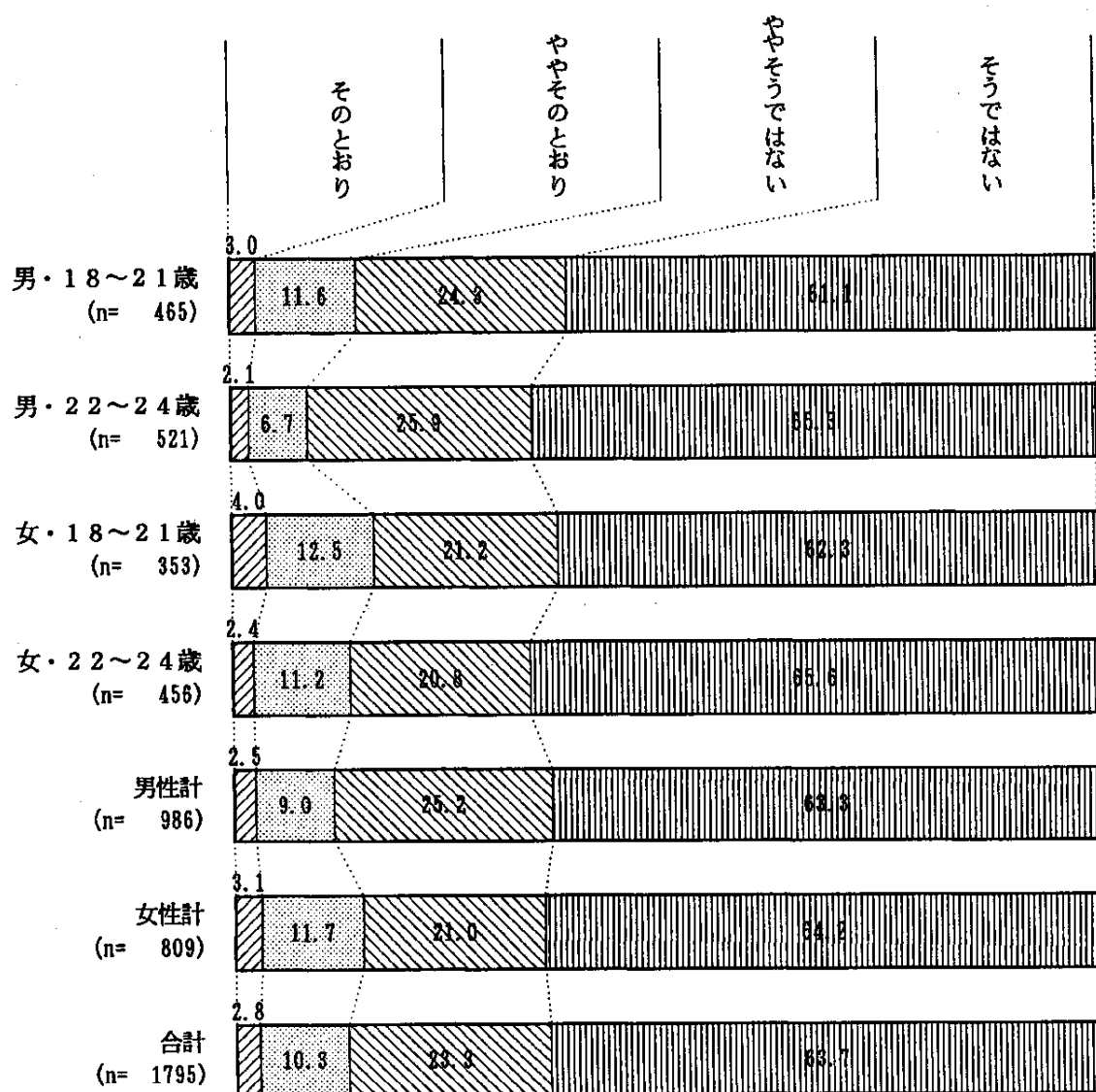


図3-4-4-1 性・年齢別ふだんの運転（前車についていけば安心して右左折できる）

(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

「そのとおり」は2.8%、「どちらかといえばそのとおり」は9.9%で、肯定者比率は12.7%となる。性別の肯定者比率は男性が14.6%、女性が10.2%で、やや男性の比率の方が高い。年齢別には、男女ともに年齢が若い層の方が肯定者比率が高い(図3-4-4-2)。

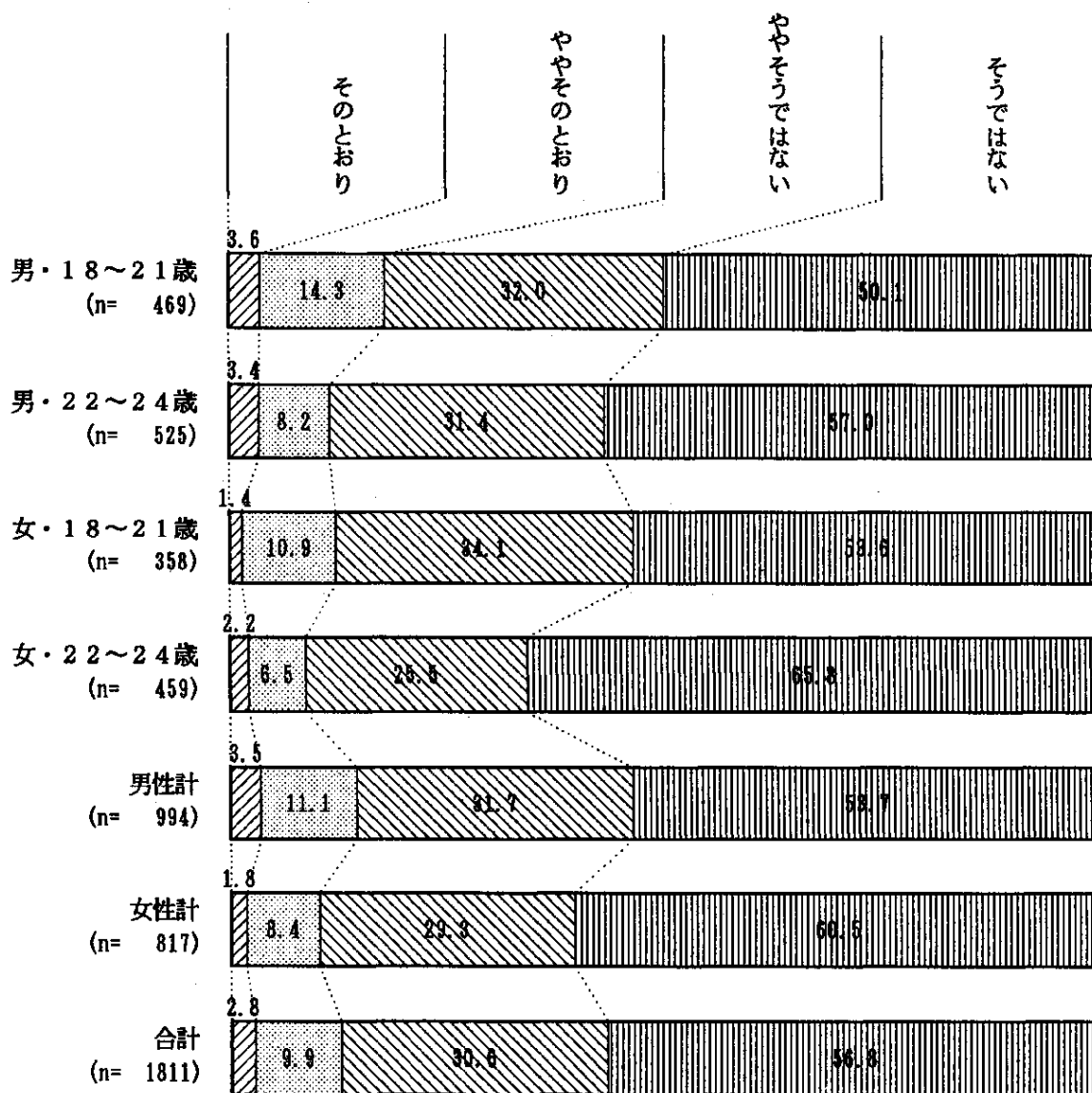


図3-4-4-2 性・年齢別ふだんの運転（譲ってくれるので安心して進路変更する）

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

「そう思う」は9.8%、「どちらかといえばそう思う」は19.0%で、肯定者比率は28.8%である。男女別の肯定者比率は男性が35.6%、女性が20.7%で、男性の方が運転を生きがいとする比率が高い。年齢別にみると、男性は「そう思う」との回答が若い層に多いが、「どちらかといえばそう思う」は高年齢層に多い。女性は男性と逆に「そう思う」が高年齢層に多く、「どちらかといえばそう思う」が低年齢層に多い（図3-4-5-1）。

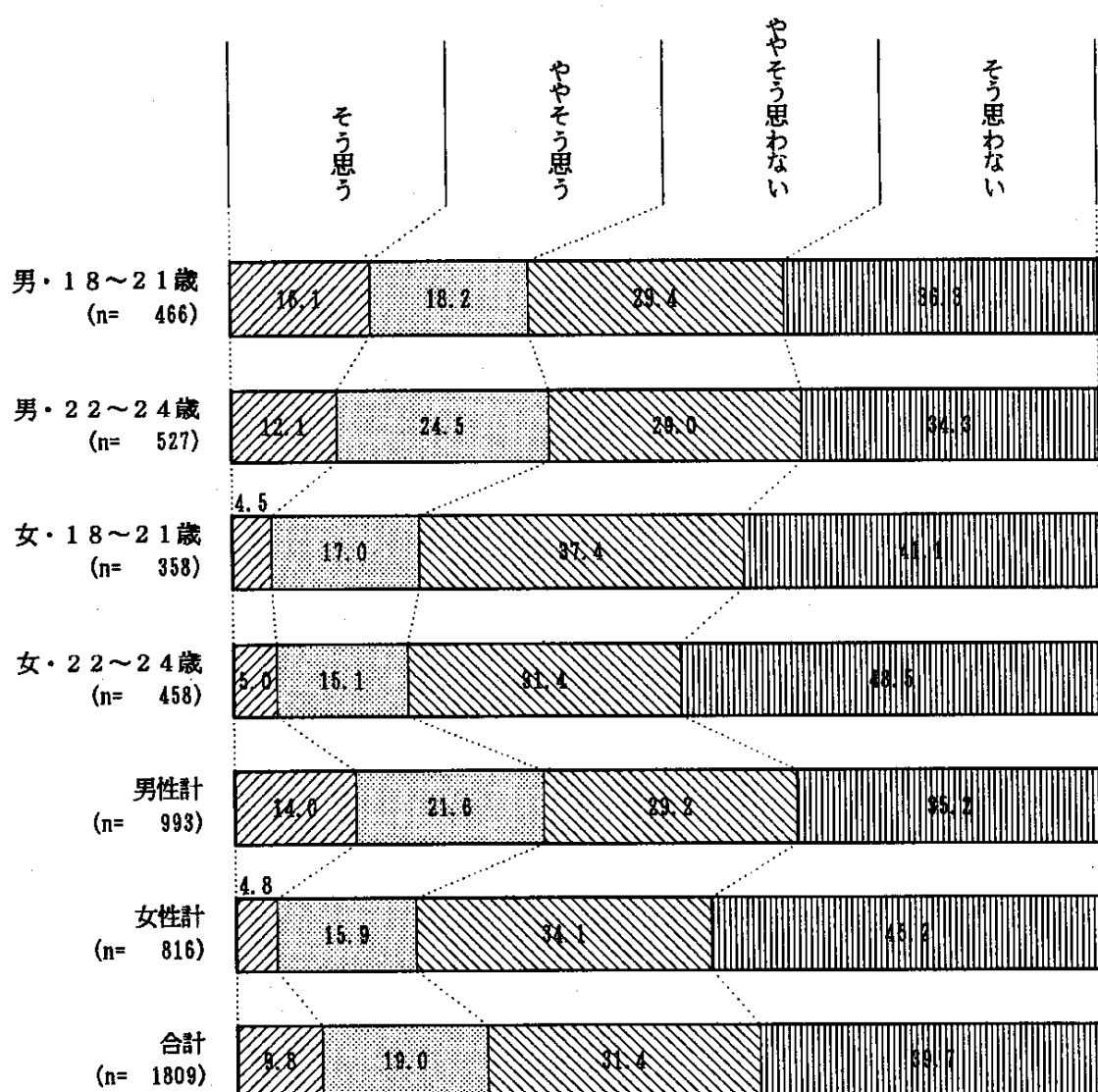


図3-4-5-1 性・年齢別運転意識（運転が生きがいの1つである）

(2) 目的がなくとも、運転することじたいが楽しい

「そう思う」は32.5%、「どちらかといえばそう思う」は32.4%で、肯定者比率は64.9%と約3分の2である。性別の肯定者比率は男性が68.3%、女性が60.9%で、男性の肯定者比率の方が高い。年齢別では、男女ともに年齢の若い層の肯定者比率が高い（図3-4-5-2）。

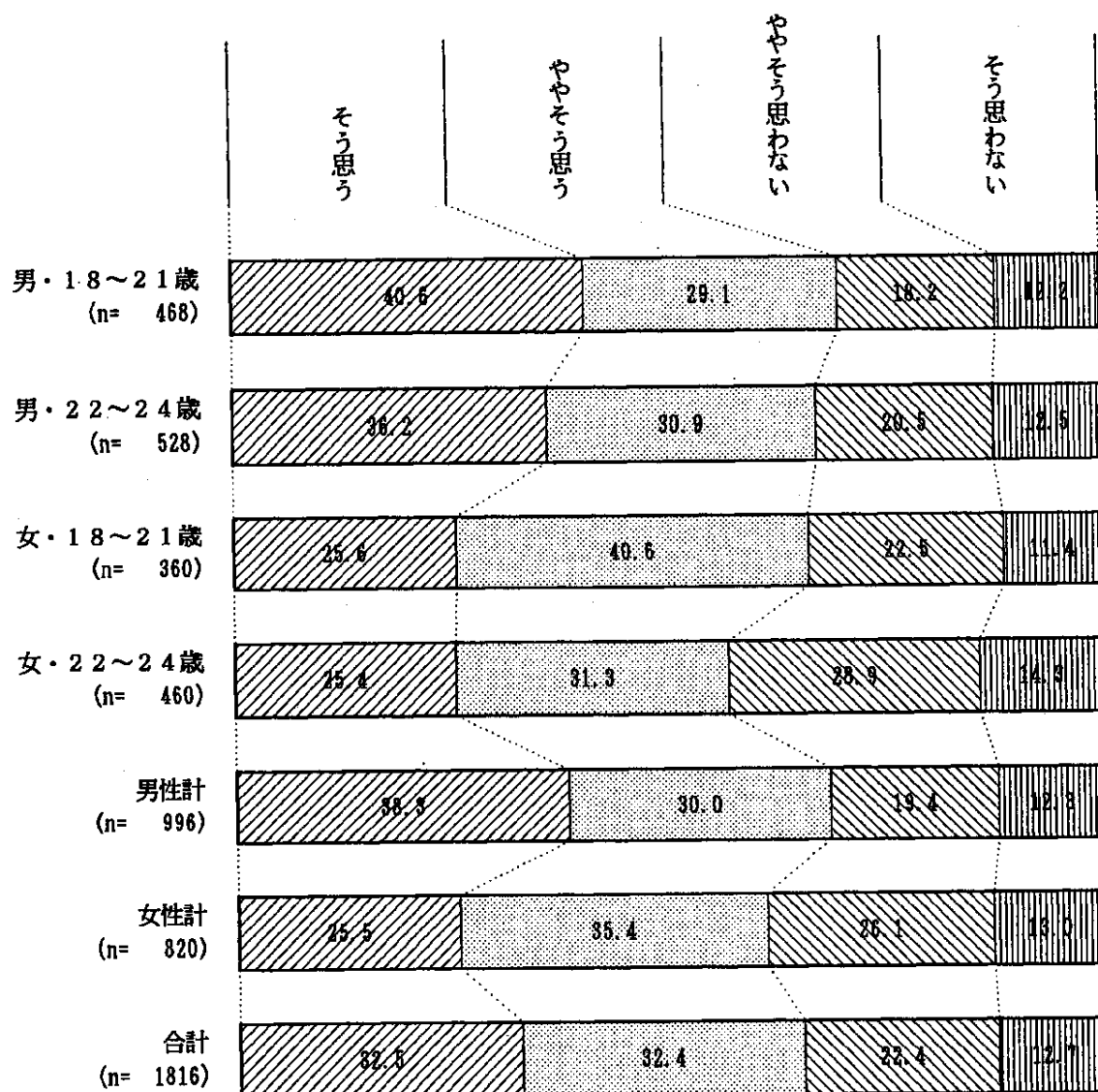


図3-4-5-2 性・年齢別運転意識（目的が無くとも運転自体が楽しい）

(3) 車は、単なる移動の手段にすぎない

「そう思う」は11.0%、「どちらかといえばそう思う」は20.2%で、肯定者比率は31.2%になる。性別の肯定者比率は男性が31.0%、女性が31.5%と差がないが、「そう思う」と積極的に肯定する比率は、男性が12.7%、女性が9.0%とやや男性の方が肯定的である。年齢別にみると、男女ともに肯定者比率の差が少ないが、「そう思う」とする比率は男性では若年層の方が、女性では高年層の方が多い(図3-4-5-3)。

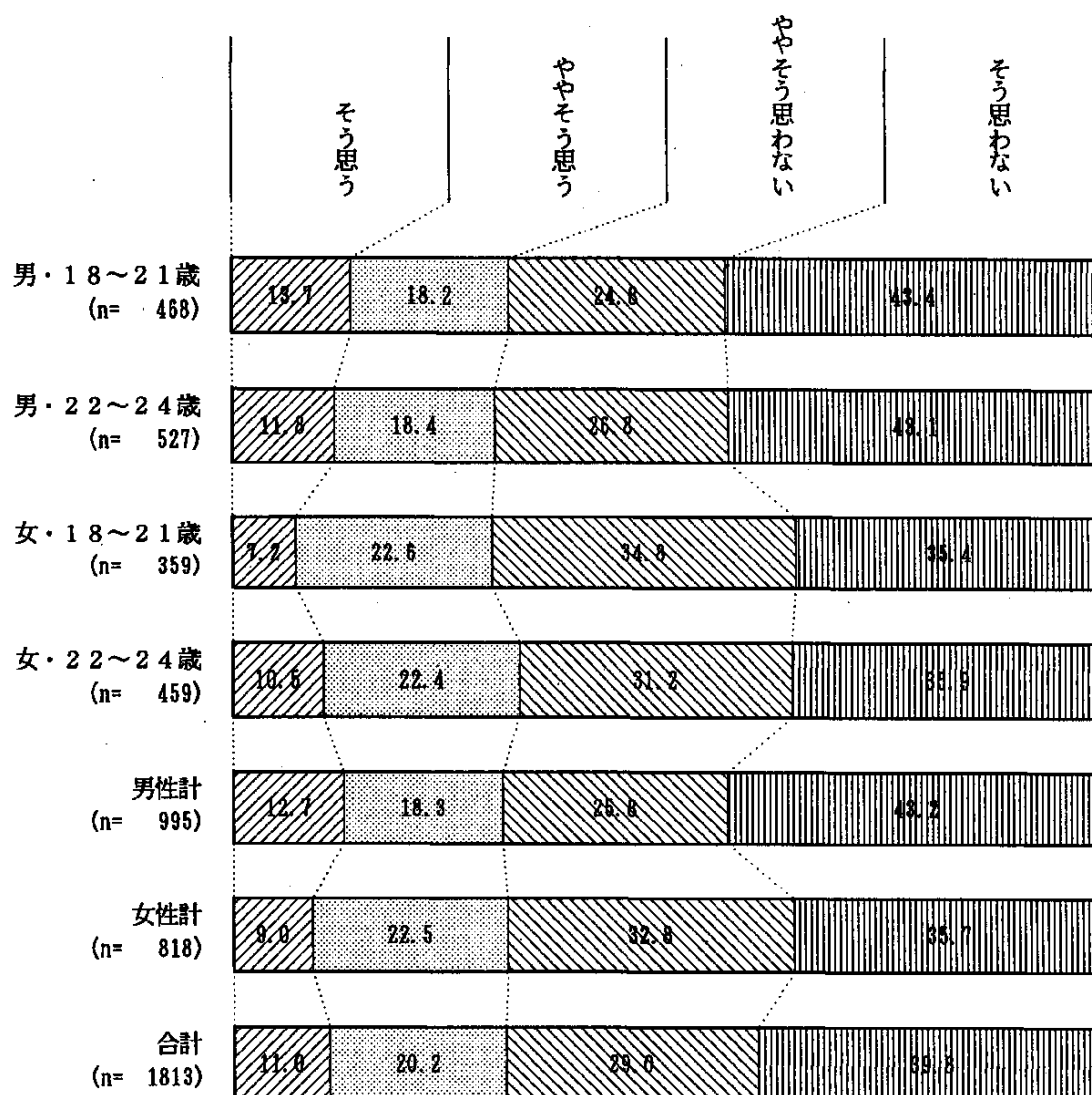


図3-4-5-3 性・年齢別運転意識 (車は単なる移動の手段)

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

「そのとおり」は5.9%、「どちらかといえばそのとおり」は25.6%で、肯定者比率は31.5%である。性別の肯定者比率は男性が36.9%、女性が25.2%で、男性の方が高い。年齢別では、男女ともに年齢が若い層の方が肯定者比率が高い（図3-4-6-1）。

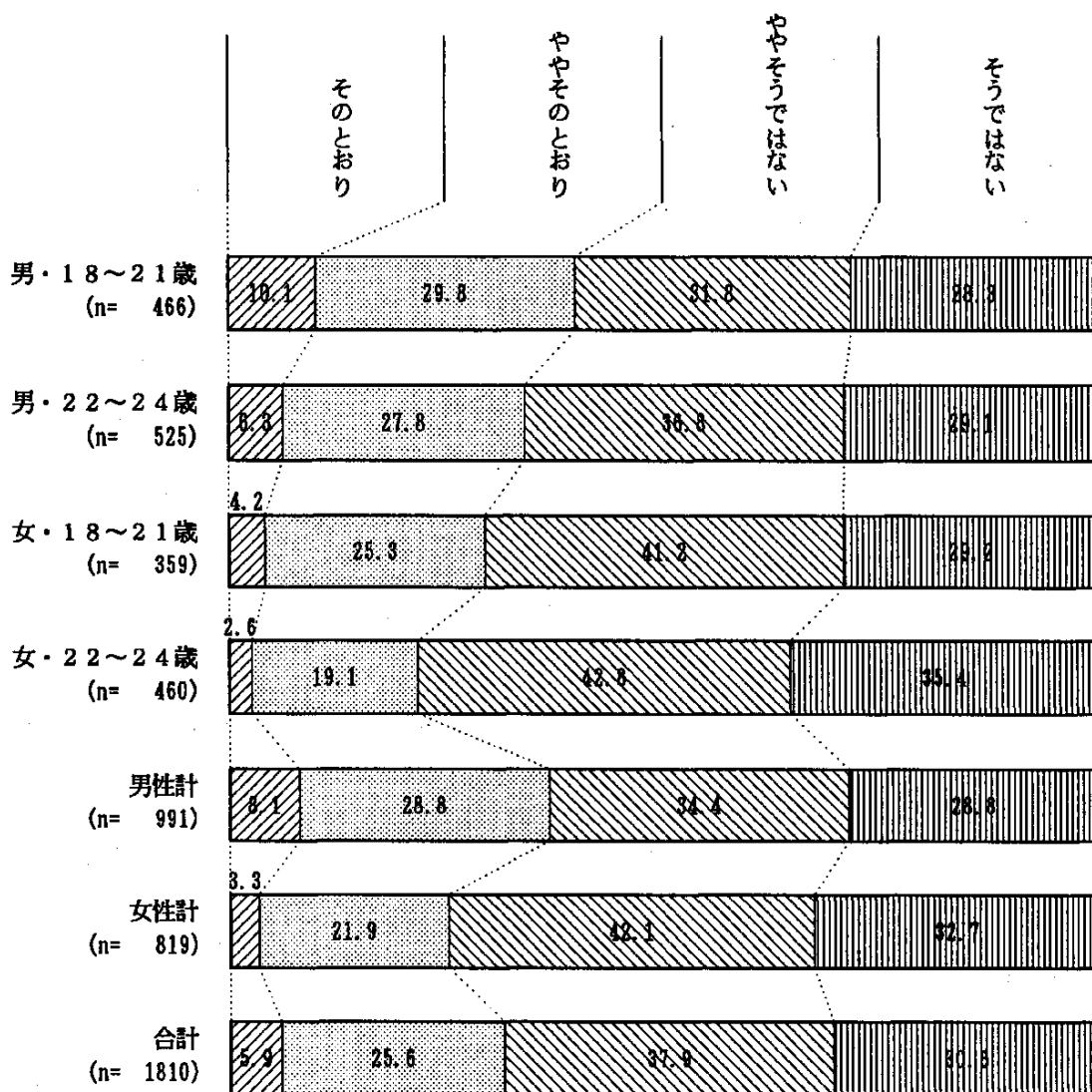


図3-4-6-1 性・年齢別ふだんの運転（運転中ぼんやりすることがある）

(2) 脇見運転をすることがある

「そのとおり」は8.8%、「どちらかといえばそのとおり」は31.0%で、肯定者比率は39.8%になる。性別肯定者比率は、男性が49.3%、女性が28.1%で、男性の方がかなり比率が高い。年齢別では、男女ともに若い層の方が肯定者比率が高い(図3-4-6-2)。

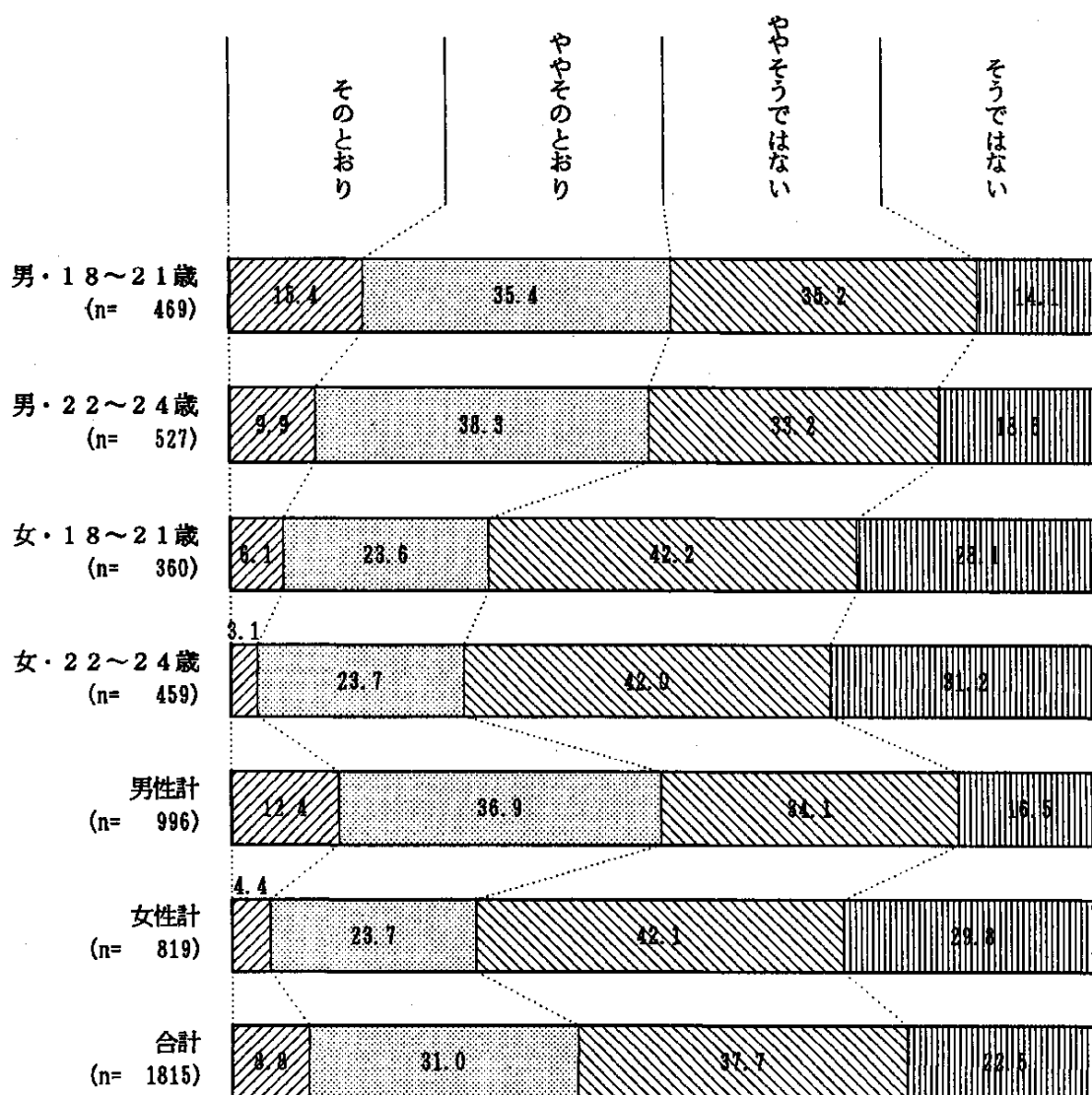


図3-4-6-2 性・年齢別ふだんの運転(わき見運転することがある)

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	4.2691	19.4	19.4
2	1.8807	8.6	28.0
3	1.5012	6.8	34.8
4	1.2502	5.7	40.5
5	1.2154	5.5	46.0
6	1.0536	4.8	50.8
7	0.9627	4.4	55.2
8	0.9024	4.1	59.3

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 ほかの車に並ばれると先に出たくなる
- ② 他の車に追い越されるのは、気分のいいものではない
- ③ 前の車がもたもたしていると、腹がたつ
- ④ 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 目的がなくとも、運転することじたいが楽しい
- ② 運転は自分の生きがいの1つである
- ③ 車は、単なる移動の手段にすぎない

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ものである。この因子は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 脇見運転をすることがある
- ② 運転中にぼんやりしてしまうことがある

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3因子を「漫然・脇見運転傾向」の因子と解釈する。

【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 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
- ② 前の車についていけば安心して右左折できる

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4因子を「依存的傾向」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 違反をすることと事故の発生には、あまり関係はない
- ② 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

この第5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5因子を「違反容認傾向」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 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
- ② 運転に危険はつきものである

この第6因子に負荷が高い項目は、運転に伴うヒヤリ・ハット体験や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。なお、後述するように、この因子と事故・違反者比率の関係は、一方が高くなると他方も高くなるといった単純な関係が認めら

れない因子であり、前述の 5 因子とやや性格が異なる。

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
- ・ 運転への価値傾斜傾向
- ・ 漫然・脇見運転傾向
- ・ 依存的傾向
- ・ 違反容認傾向
- ・ 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
ほかの車に並ばれると先に出たくなる	0.8546	0.1258	0.0788	0.1889	0.0794	0.0212
他の車に追い越されるのは、気分のいいものではない	0.6297	0.0516	0.0897	0.1522	0.0320	0.1169
前の車をもたもたしていると、腹がたつ	0.6037	0.0408	0.1584	0.1473	0.1401	0.1459
運転中にイライラすることが多い	0.4775	-0.0020	0.3502	0.0058	0.1979	-0.0225
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	0.4045	0.0638	0.1063	0.1951	0.2034	-0.0855
運転中は歩行者や自転車にゃまに思う	0.3670	-0.1091	0.1023	0.2446	0.0292	0.2449
自分は感情の変化は少なく、いつでも冷静でいられる	-0.2344	0.0278	-0.2017	0.1725	-0.0639	-0.0162
目的がなくても、運転することじたいが楽しい	0.0050	0.8687	0.0117	0.0911	-0.0737	0.0357
運転は自分の生きがいの1つである	0.1137	0.6220	-0.0035	0.0210	0.1038	-0.0222
車は、単なる移動の手段にすぎない	-0.0099	-0.4309	-0.0114	0.1839	0.0357	0.0489
臨見運転をすることがある	0.2022	0.0469	0.7110	0.1895	0.0757	0.1212
運転中にぼんやりしてしまふことがある	0.1594	-0.0088	0.6582	0.1424	0.0339	0.1242
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	0.1596	0.0089	0.2665	0.2594	0.2428	-0.0876
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	0.1102	0.0078	0.0542	0.4667	0.0818	-0.0609
前の車についていけば安心して右左折できる	0.0446	-0.0719	0.0210	0.4040	0.0687	-0.0147
車の運転で多少人に迷惑をかけるのはお互いさまだ	0.1699	0.0338	0.1370	0.3719	0.1324	0.1108
一時停止の場所でも、見通しがよければ止まらなないことが多い	0.1802	-0.0093	0.2078	0.3467	0.1648	-0.0751
事故をおこすのは道が悪いからだ	0.1759	-0.0932	0.0605	0.3398	0.3140	0.1605
違反をすることと事故の発生には、あまり関係はない	0.0990	0.0195	0.0313	0.1427	0.5823	0.0053
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	0.2052	0.0001	0.1499	0.2469	0.3845	0.0460
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	0.0640	-0.0261	0.0727	-0.0135	0.0393	0.4693
運転に危険はつきものである	0.0339	0.0015	0.0217	-0.0225	-0.0125	0.4389

Plot of Factor Pattern for FACTOR1 and FACTOR2

FACTOR1
1

.9

.8

他の車に追い越されるのは、気分のいいものではない → P R ← ほかの車に並ばれると先に出たくなる
 .6S ← 前の車がもたもたしてしていると、腹がたつ

運転中にイライラすることが多い → I5

.4A

Q

.3

車は、単なる移動の手段にすぎない

M CVP

GBK

E

D UO

0 1 2 3 4 5 6 7 8 J9 L OT

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

運転は自分の生きがいの1つである

N

F

A

C

O

R

目的がなくなるとも、運転することじたいが楽しい 2

.1

.2

.3

.4

.5

.6

.7

.8

.9

-1

表 3-4-7-1 運転意識の因子分析結果 (第 1 因子と第 2 因子)

FACTOR3
1

ॐ

8.

運動中にぼんやりしてしまうことがある。7 F ← 脳見運転をすることがある。6

15

4

→ **CS**

2

—

CON

七

496

5

1

L

9

• D

•

• •

•

1

打結

– 64 –

表 3-4-7-2 運転意識の因子分析結果 (第3因子と第4因子)

Plot of Factor Pattern for FACTOR5 and FACTOR6

FACTOR5
I

.9
.8
.7

違反をすることと事故の発生には、あまり関係はない →T

.5

.4V ←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

.3 M

B A 12 KS

C ENR F Q U

D L G H J

0.1 .2 .3 .40.5 .6 .7 .8 .9 1.0T

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

運転に危険はつきものである

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

運転に危険はつきものである

運転に危険はつきものである

運転に危険はつきものである

運転に危険はつきものである

運転に危険はつきものである

運転に危険はつきものである

運転に危険はつきものである

運転に危険はつきものである

運転に危険はつきものである

運転に危険はつきものである

運転に危険はつきものである

運転に危険はつきものである

運転に危険はつきものである

運転に危険はつきものである

運転に危険はつきものである

運転に危険はつきものである

運転に危険はつきものである

運転に危険はつきものである

運転に危険はつきものである

運転に危険はつきものである

運転に危険はつきものである

表 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・弱の回答者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ことがある。

① 性・年齢別傾向

攻撃的傾向が強、中、弱の人数の分布をみたのが図3-4-7-4である。性別にみると、攻撃的傾向が強い比率は男性が37.6%、女性が28.1%で、男性の方が攻撃的傾向が強い対象者の比率が高い。年齢別には、男女ともに若い層に攻撃的傾向が強い対象者が多い。

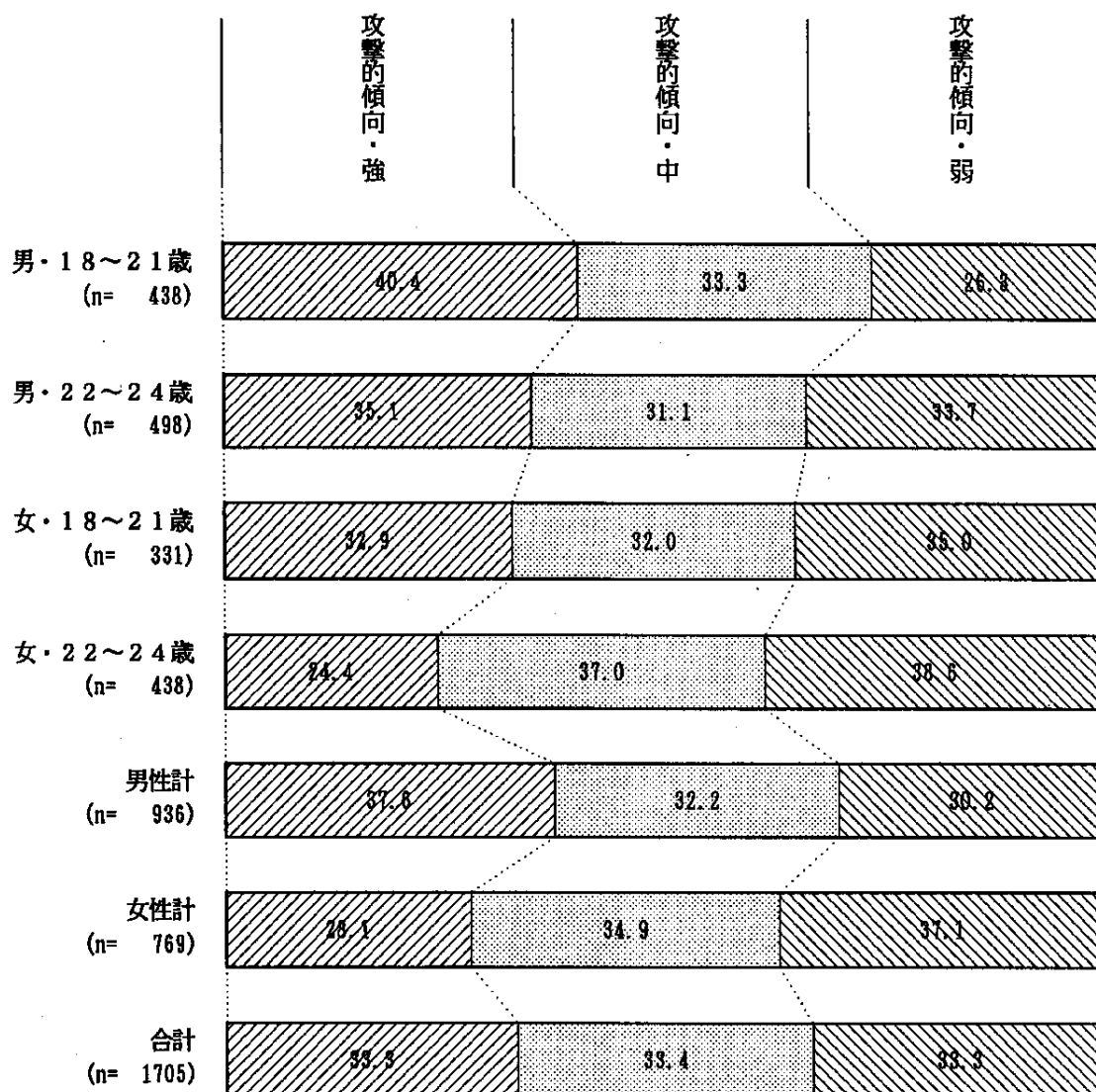


図3-4-7-4 性・年齢別攻撃的傾向

運転への価値傾斜傾向に関しては、男性の方が強の対象者が多い。価値傾斜傾向が強い対象者の比率は男性が39.1%に対して女性は26.3%と大きな差がみられる。年齢別にみると、女性は強の比率にほとんど違いがないが弱の比率は22～24歳の層に多い。男性は価値傾斜が強い対象者比率が18～21歳の層に多く、男女ともに若年層の方が運転への価値傾斜傾向が強い（図3-4-7-5）。

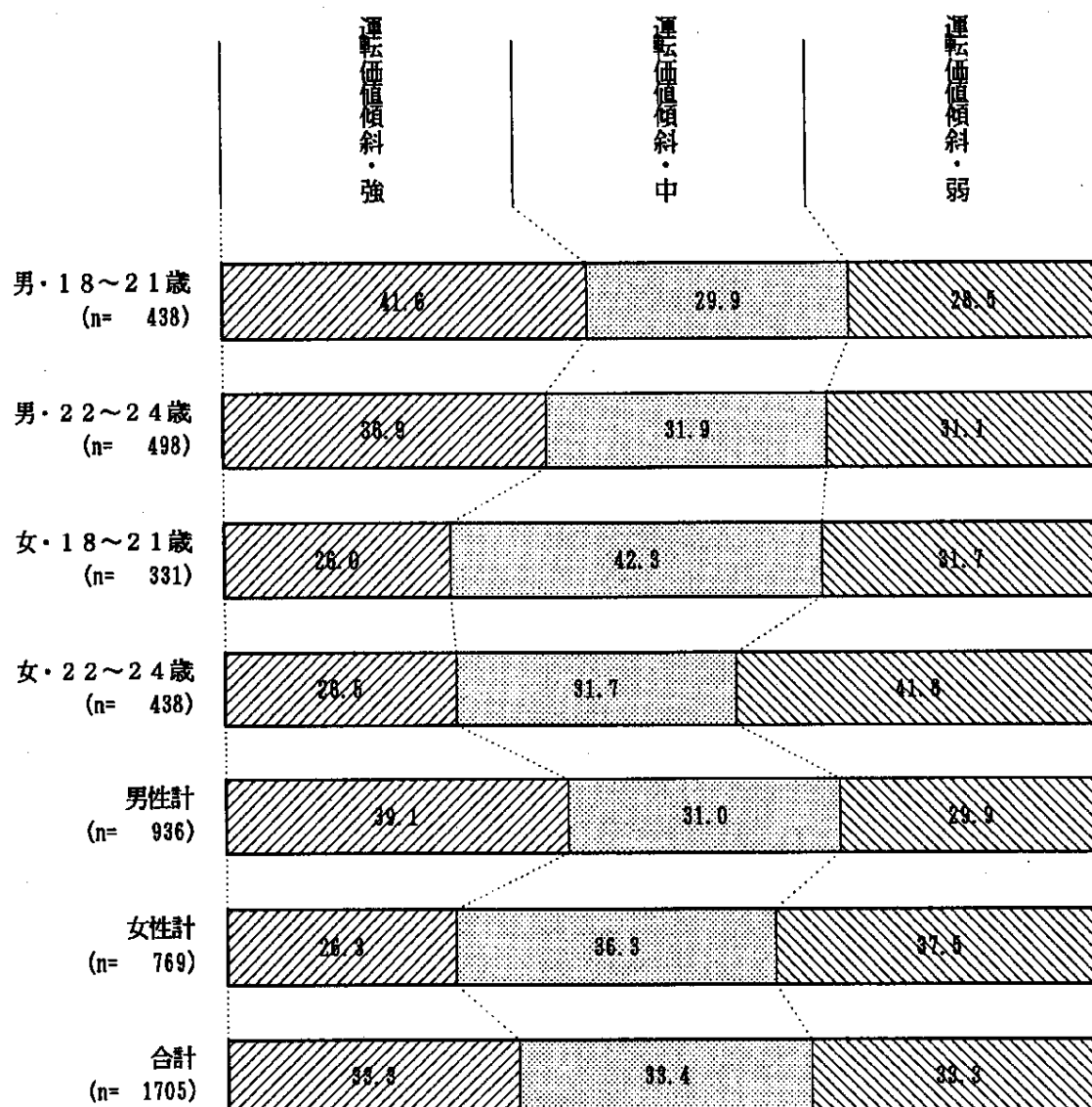


図3-4-7-5 性・年齢別運転への価値傾斜傾向

漫然・脇見運転傾向が強い対象者の比率は、男性が40.5%に対して女性は24.6%と男性に漫然・脇見運転をする傾向が強い。年齢別には、男女ともに若い層にこの傾向が強い対象者が多い（図3-4-7-6）。

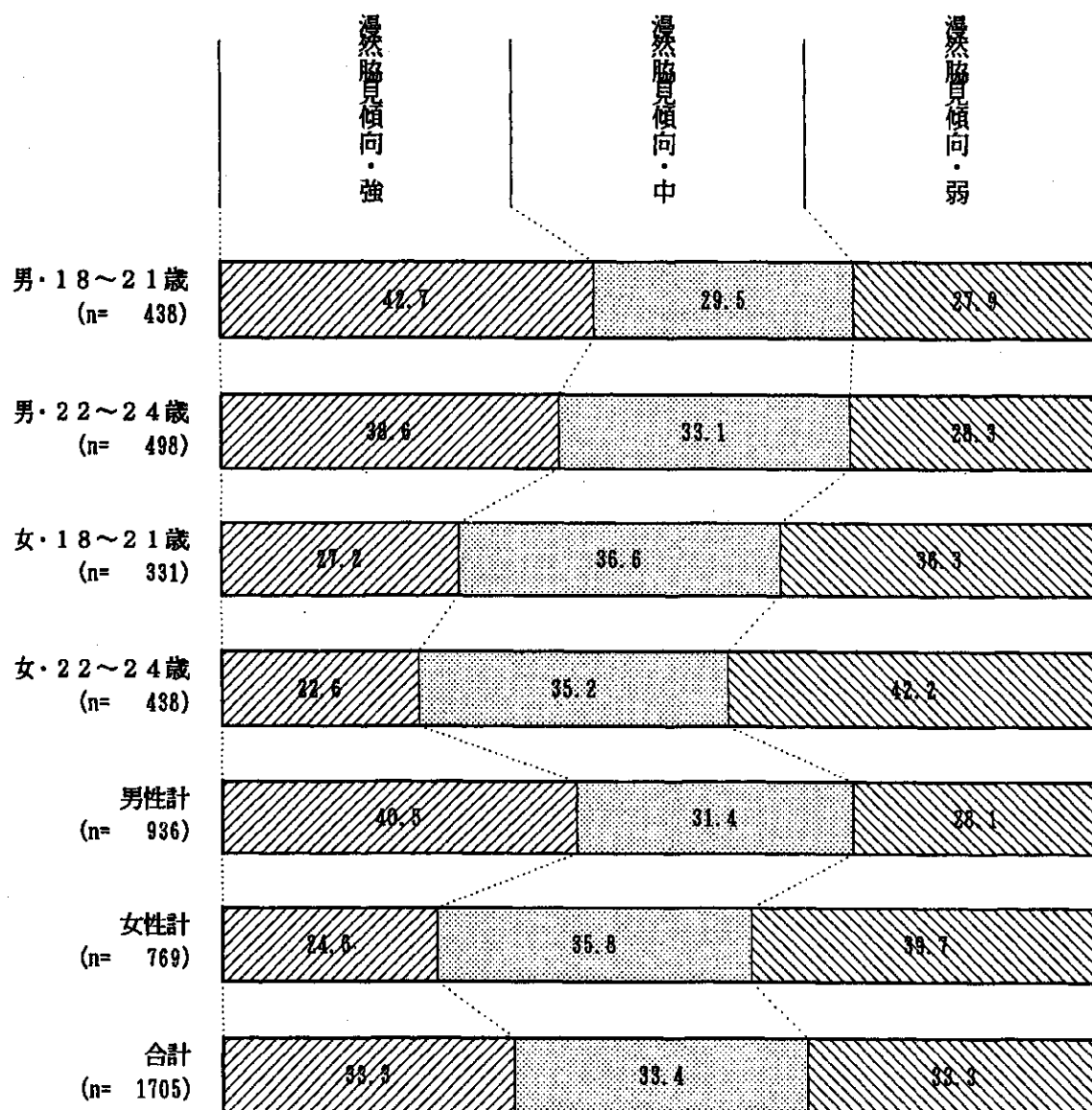


図3-4-7-6 性・年齢別漫然・脇見運転傾向

依存的傾向が強い対象者の比率は男性が37.9%に対して女性が27.7%で、男性の方が依存的傾向が強い。年齢別には、男女ともに若い層の依存的傾向が強い（図3-4-7-7）。

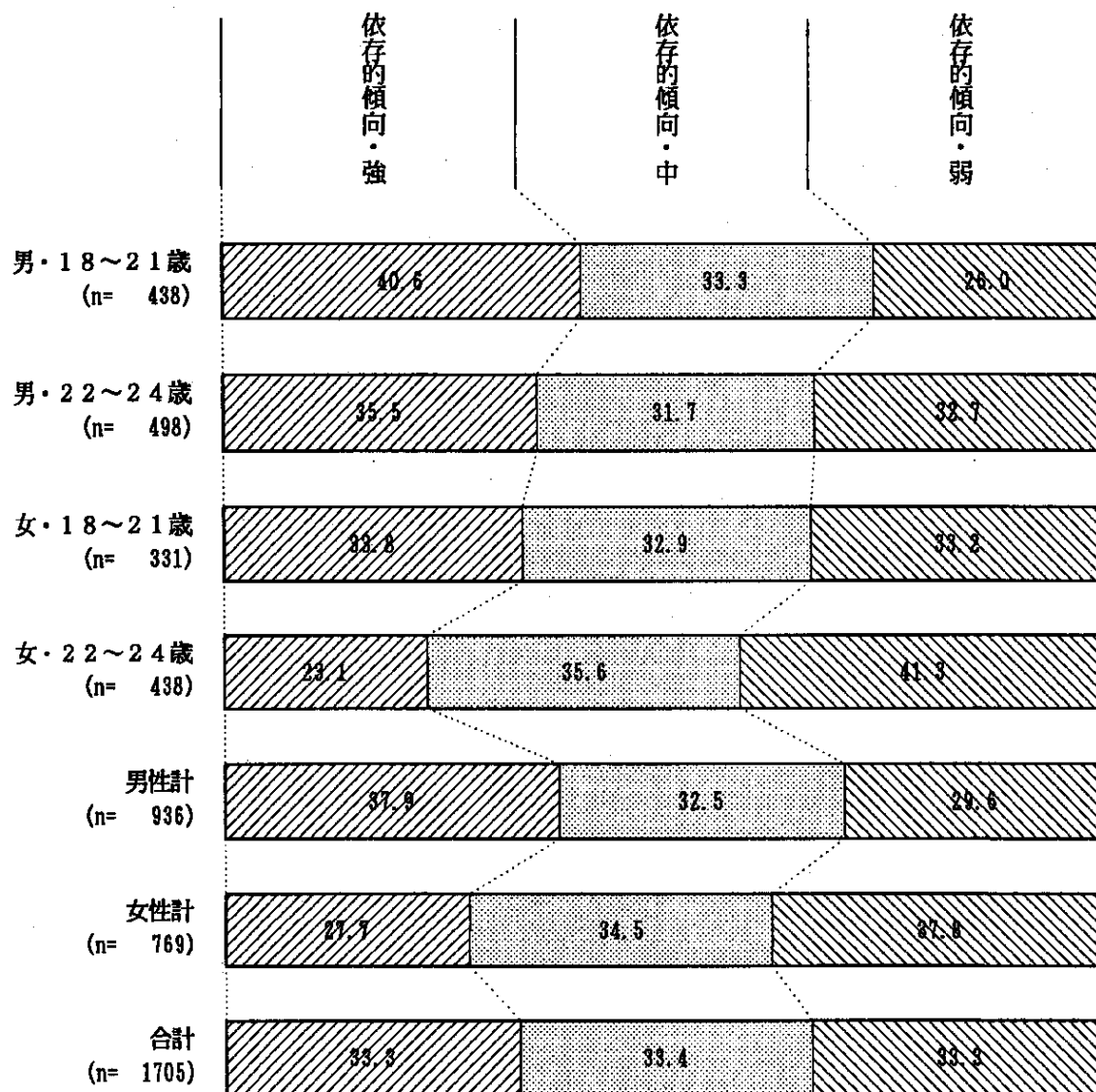


図3-4-7-7 性・年齢別依存的傾向

違反容認傾向が強い対象者は男性が41.9%、女性が22.9%で、男性に違反容認傾向が強い対象者が多い。年齢別には、男性は年齢が高い層の方が、女性は年齢が低い層の方が違反容認傾向が強い（図3-4-7-8）。

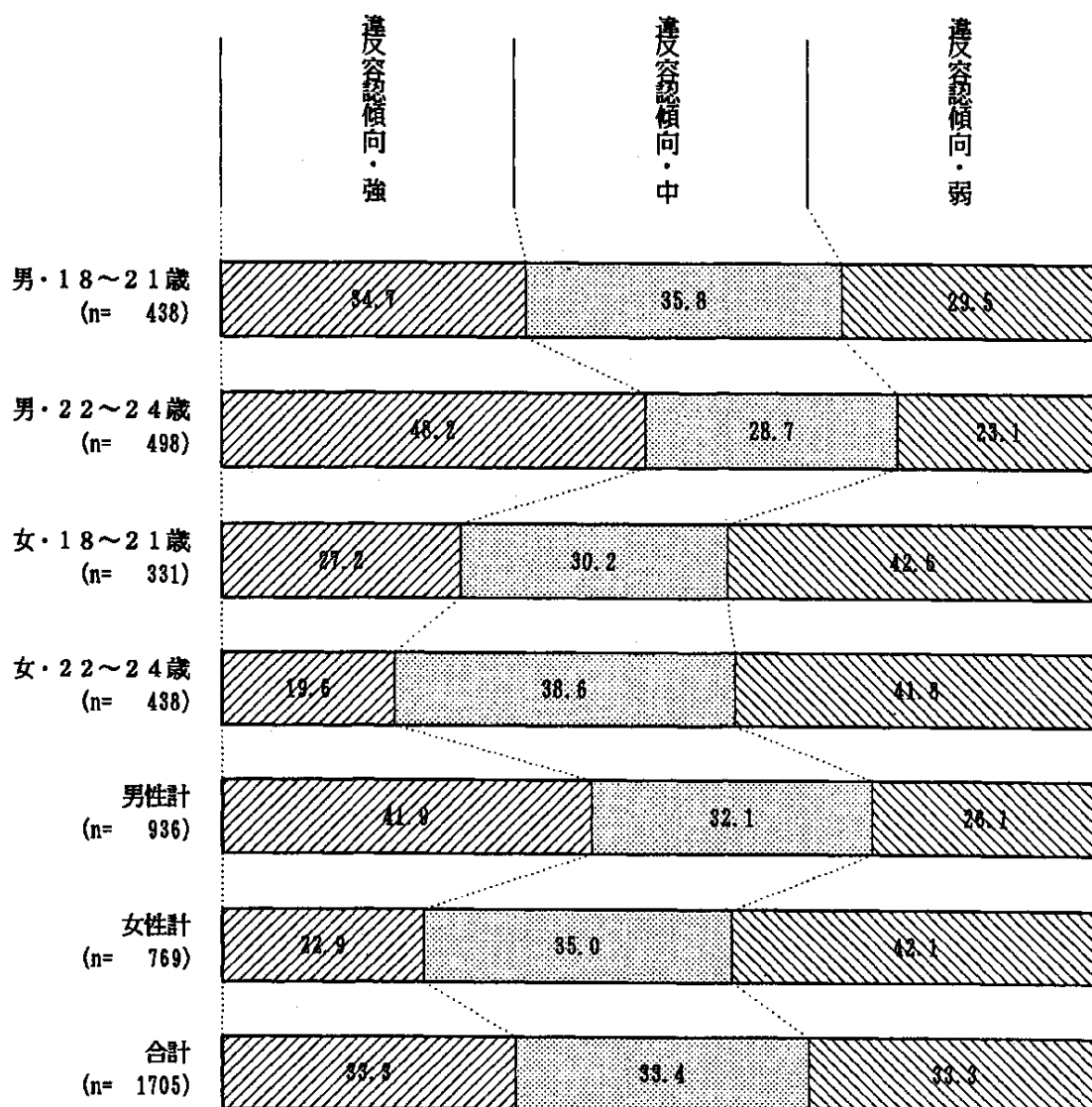


図3-4-7-8 性・年齢別違反容認傾向

危険容認傾向が強い対象者の比率は、男性が31.3%、女性が35.8%で女性の方が危険容認傾向が強い対象者が多い。年齢別には、男性は若い層の方に、女性は年齢が高い層の方に危険容認傾向が強い対象者が多い（図3-4-7-9）。

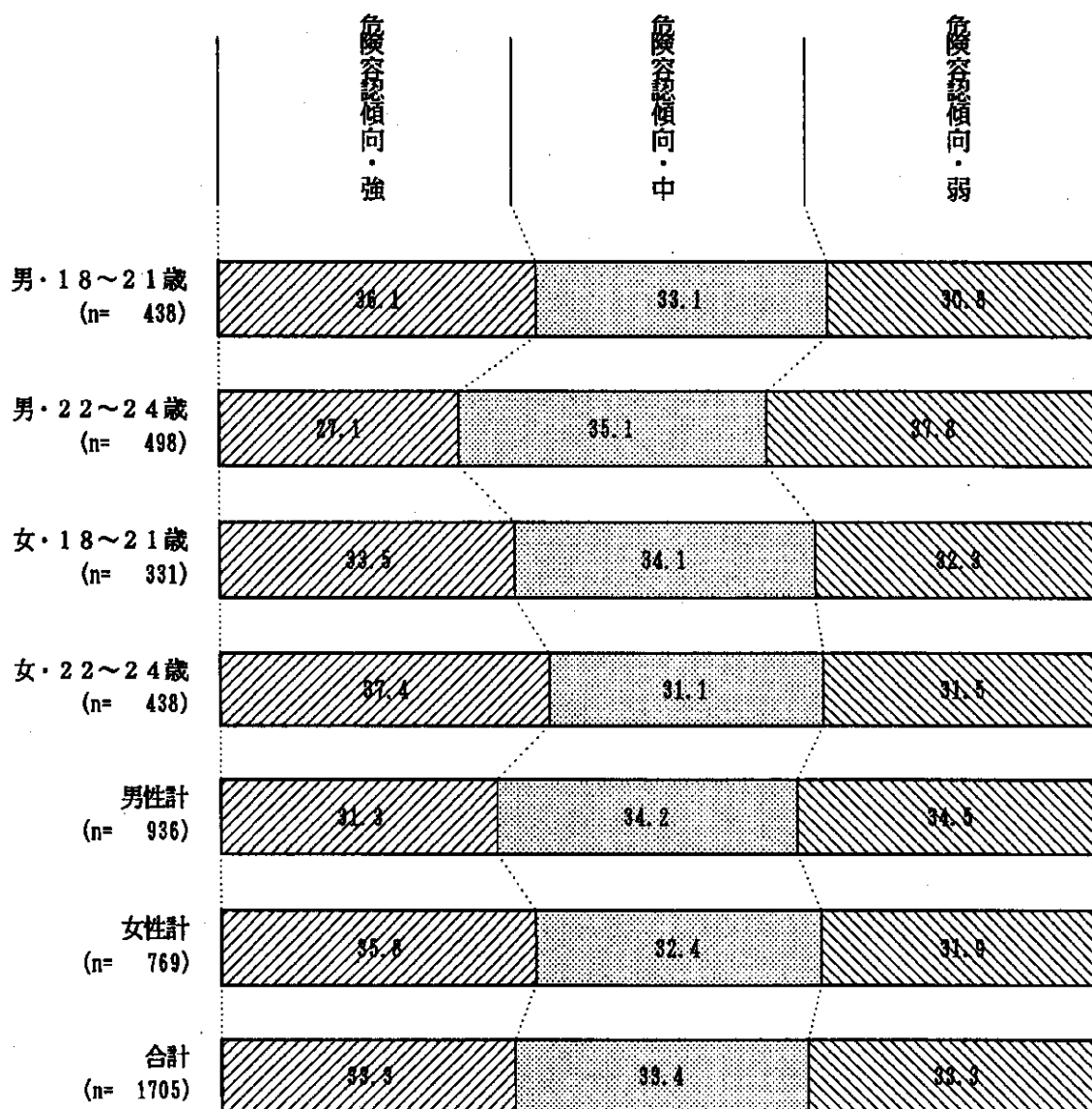


図3-4-7-9 性・年齢別危険容認傾向

② 職業別傾向

職業別に攻撃的傾向をみる。攻撃的傾向が強い対象者が多いのは自営業・自由業で48.5%が攻撃的傾向が強い。次いで会社員・公務員の攻撃的傾向が強い。その他の職業はいずれも攻撃性強の比率が平均を下回っている（図3-4-7-10）。

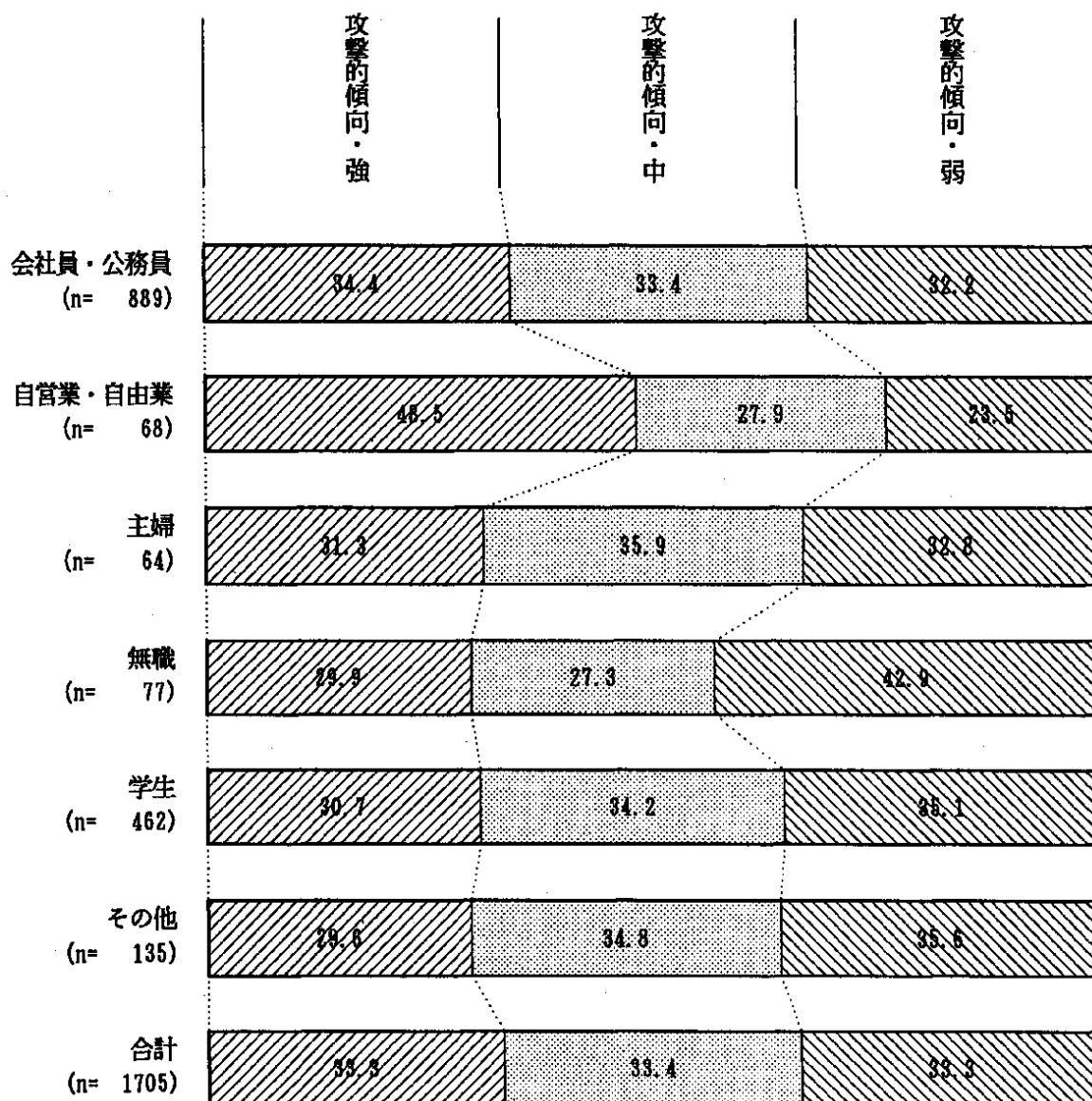


図3-4-7-10 職業別攻撃的傾向

運転への価値傾斜傾向が強い対象者は学生に多い。次いで、会社員・公務員、自営業・自由業の運転への価値傾斜が強い。運転への価値傾斜が弱い対象者が多いのはその他と無職である（図3-4-7-11）。

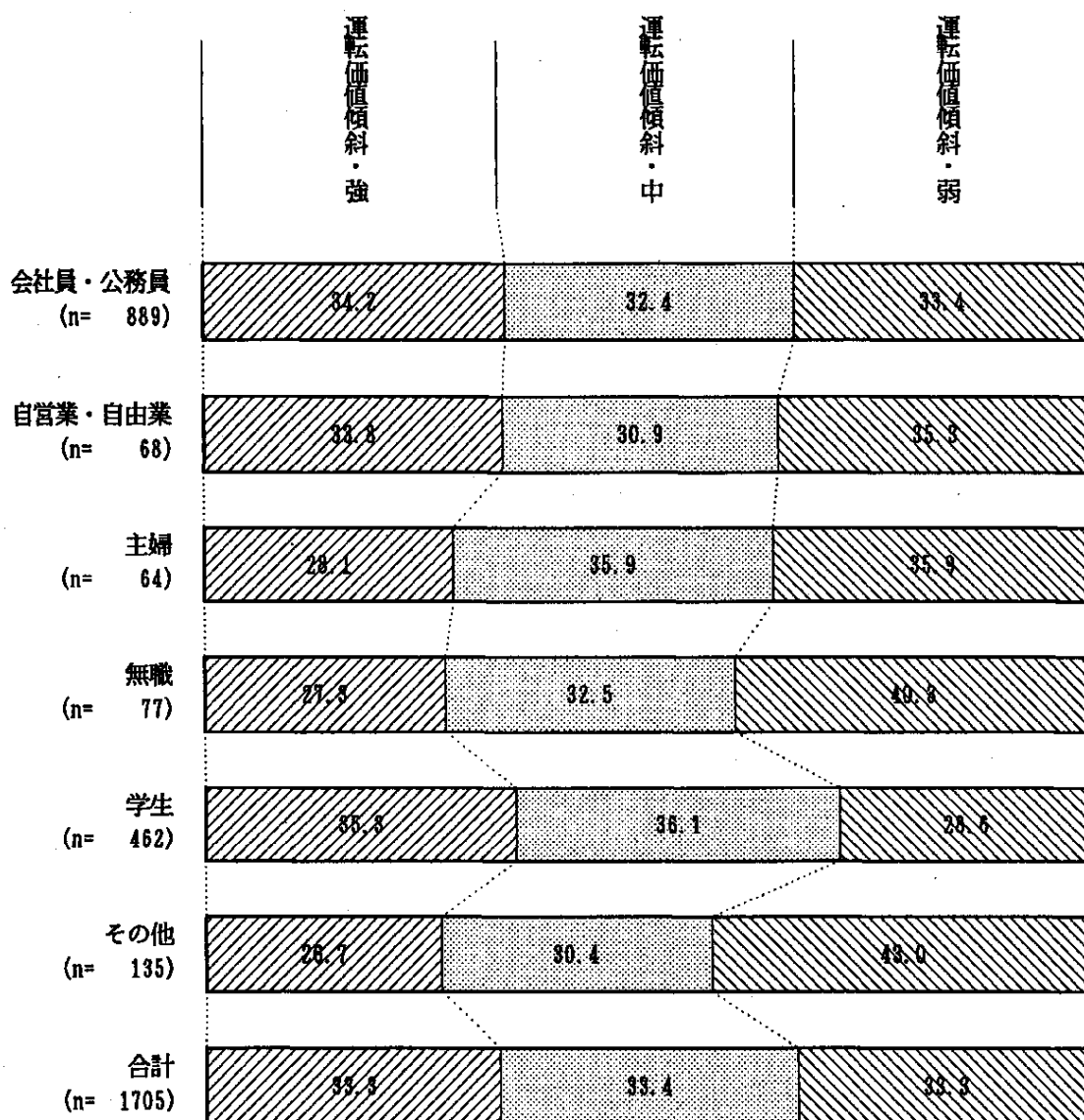


図3-4-7-11 職業別運転への価値傾斜傾向

漫然・脇見運転傾向が強い対象者が多いのは自営業・自由業で、41.2%が漫然・脇見傾向が強である。逆に弱の対象者が多いのは主婦である（図3-4-7-12）。

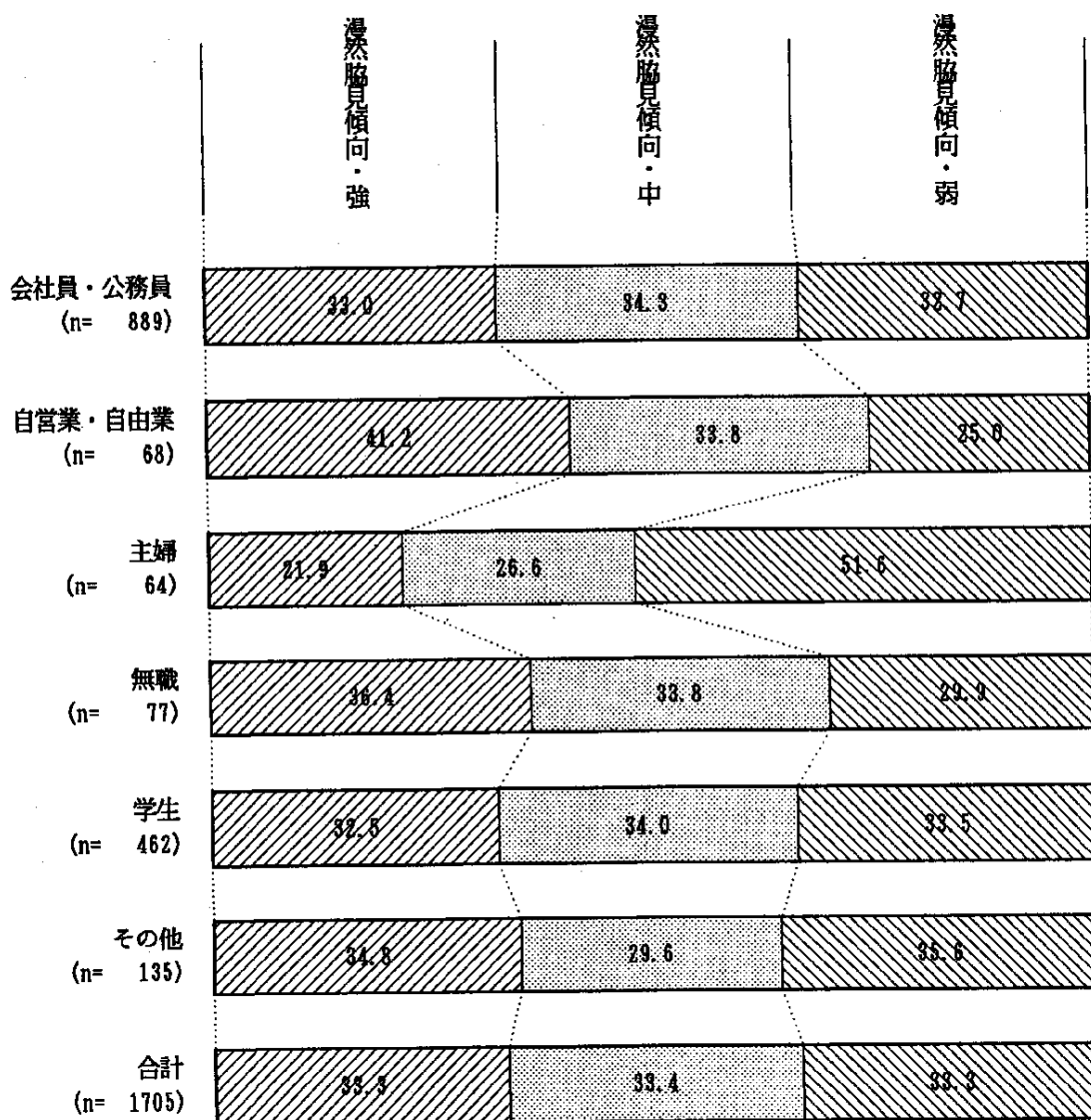


図3-4-7-12 職業別漫然・脇見運転傾向

依存的傾向が強い対象者が多いのは自営業・自由業で、次いで学生に依存的傾向が強い対象者が多い。依存的傾向が弱い対象者が多いのは、その飽、主婦、会社員・公務員である（図3-4-7-13）。

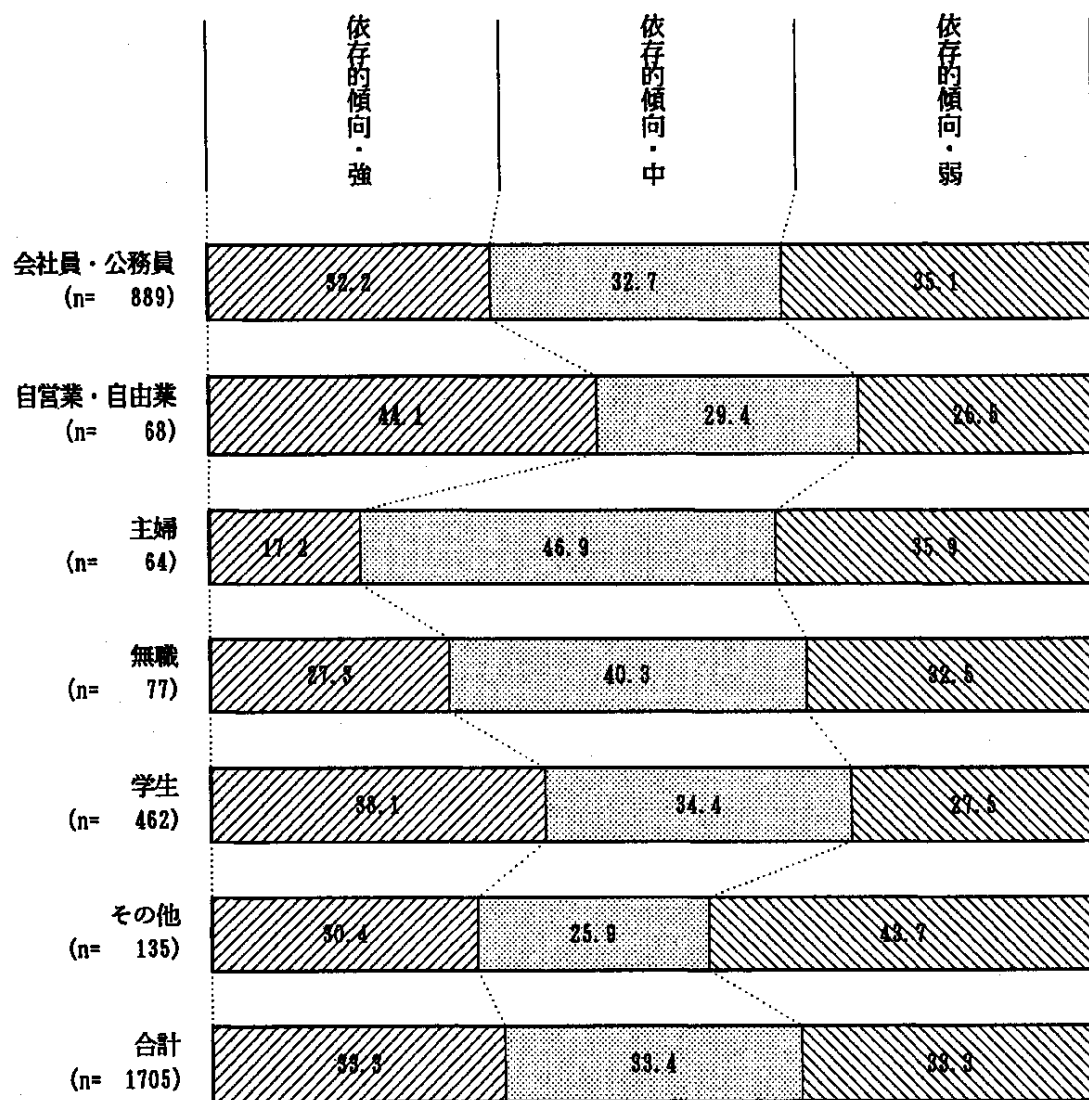


図3-4-7-13 職業別依存的傾向

違反容認傾向が強い対象者が多いのは学生と自営業・自由業である。逆に弱い対象者が多いのはその他と無職である（図3-4-7-14）。

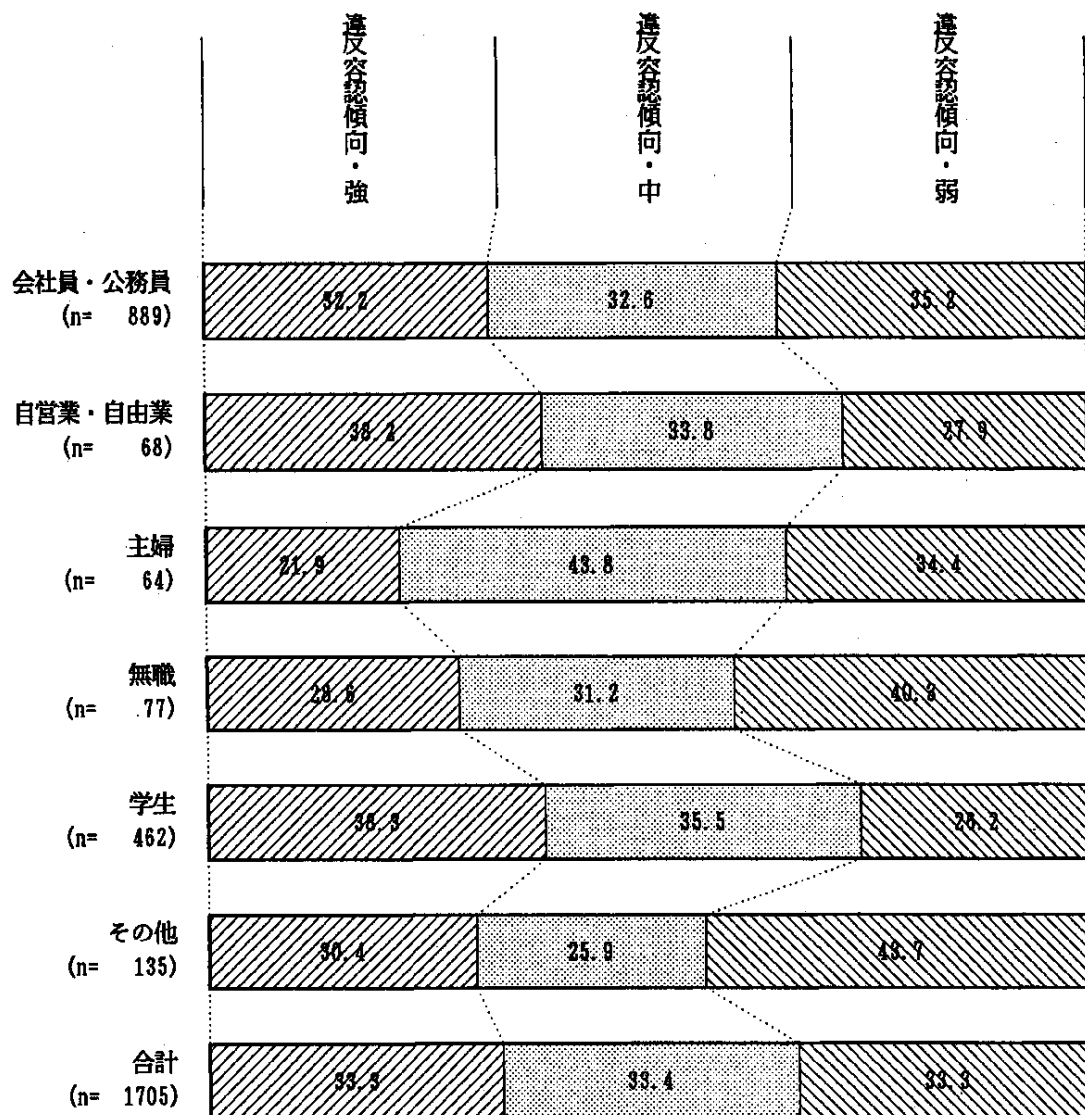


図3-4-7-14 職業別違反容認傾向

危険容認傾向が強い対象者が多いのは主婦で、次いでその他、会社員・公務員となっている。一方、危険容認傾向が弱い対象者が多い職業は、主婦、学生、自営業・自由業などで、主婦は危険容認傾向が強い対象者も弱い対象者も多く、両極端の対象者が多いのが特徴である（図3-4-7-15）。

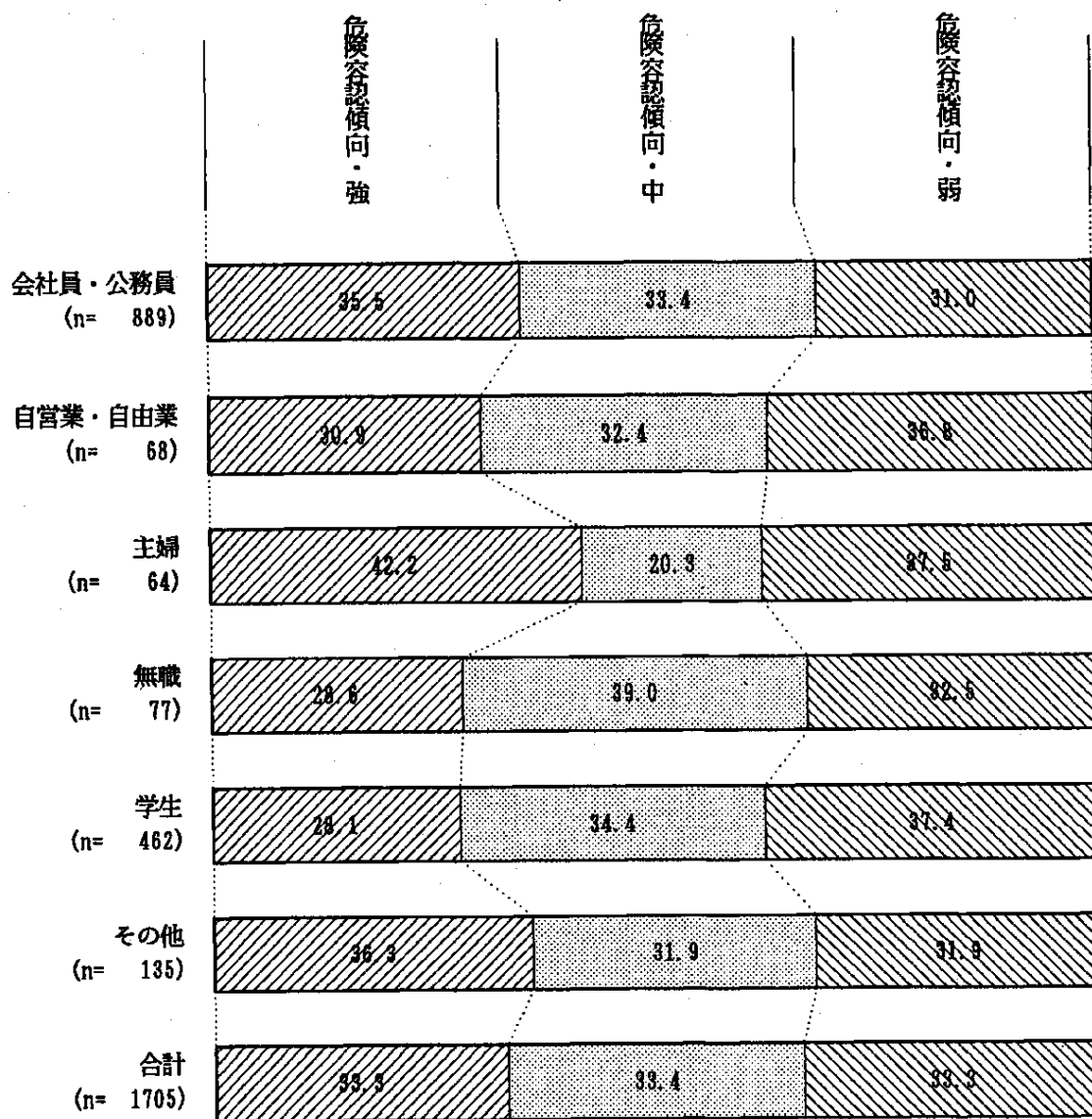


図3-4-7-15 職業別危険容認傾向

(3) 運転実態別運転意識

① 運転目的別傾向

運転目的別に攻撃的傾向をみると、強の対象者が多いのは通勤、仕事・業務、レジャー、通学である。攻撃的傾向が弱の対象者が多いのは、ほとんど運転しない、家族等の送迎、その他であるが、いずれもサンプル数が少ない(図3-4-7-16)。

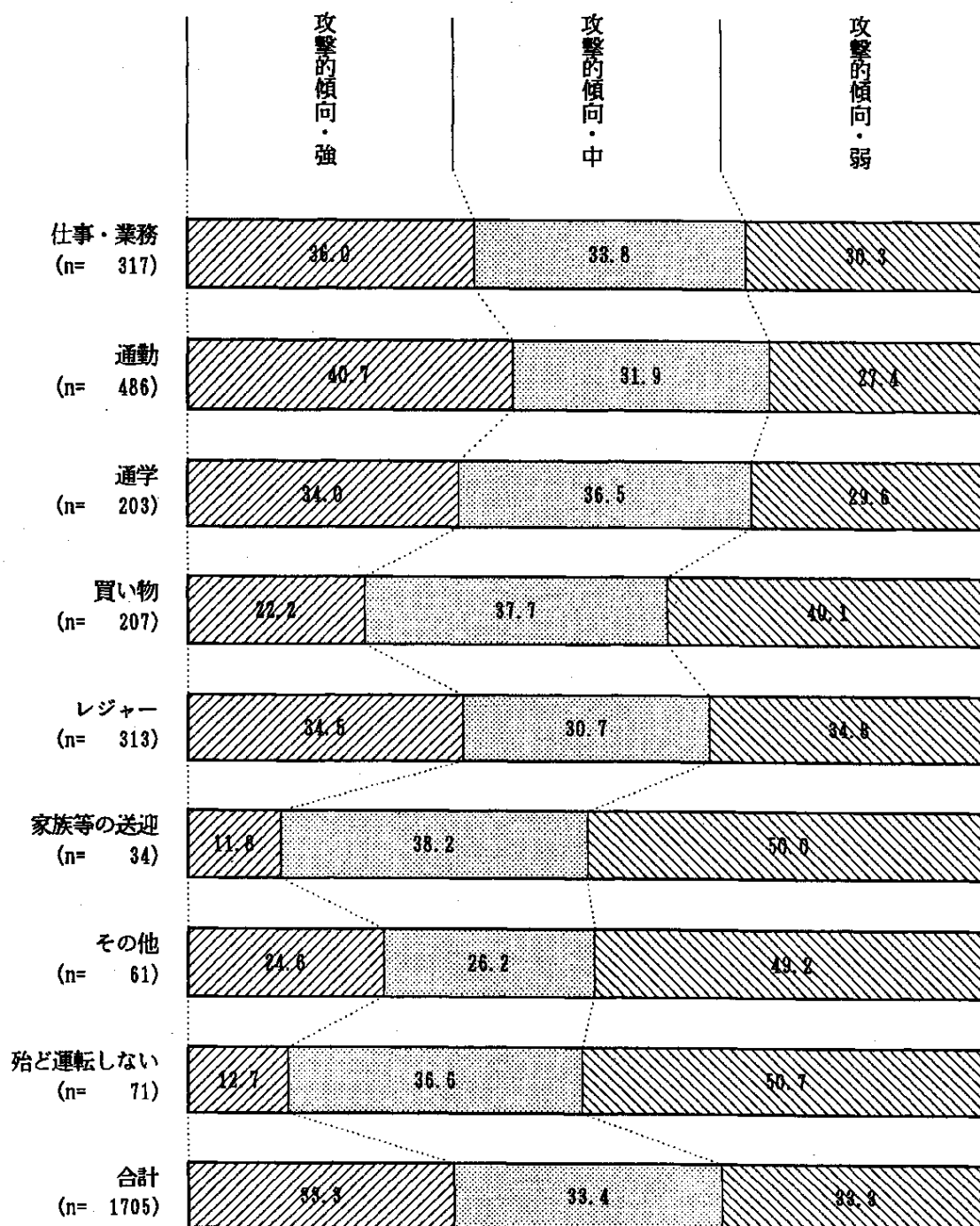


図3-4-7-16 運転目的別攻撃的傾向

運転への価値傾斜傾向をみると、強い対象者が多いのはレジャー、その他である。逆に弱の対象者が多いのは、ほとんど運転しない、買い物、家族等の送迎などである（図3-4-7-17）。

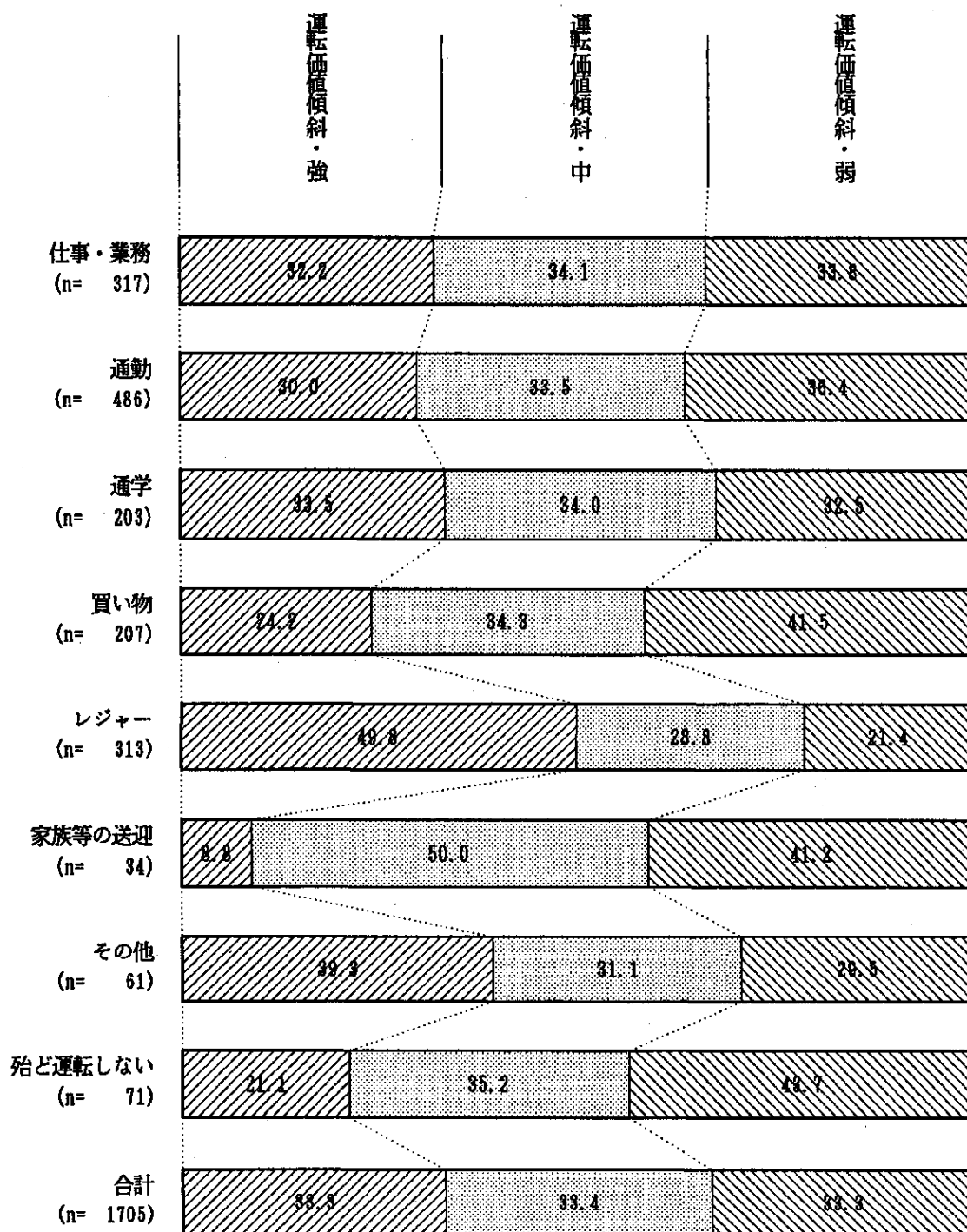


図3-4-7-17 運転目的別運転への価値傾斜傾向

漫然・脇見運転傾向が強い対象者が多いのは、仕事・業務、その他の運転目的である。逆に弱い対象者が多いのはほとんど運転しない、家族等の送迎、買い物などである（図3-4-7-18）。

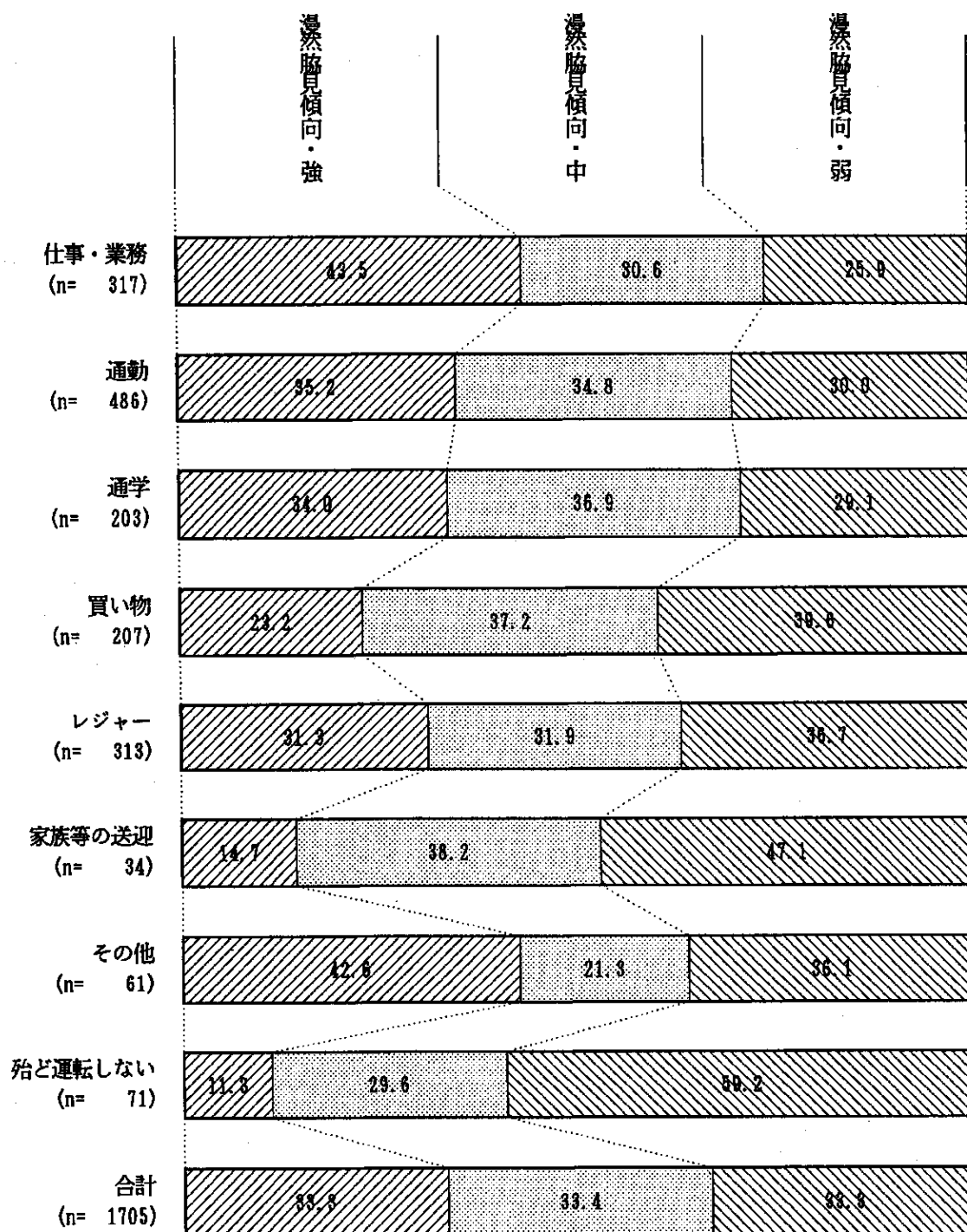


図3-4-7-18 運転目的別漫然・脇見運転傾向

依存的傾向が強い対象者が多い運転目的は、家族等の送迎、レジャー、仕事・業務などで、逆に弱い対象者が多いのは、その他、通勤、仕事・業務などである。仕事・業務は依存的傾向が強い対象者も弱い対象者も多いのが特徴である（図3-4-7-19）。

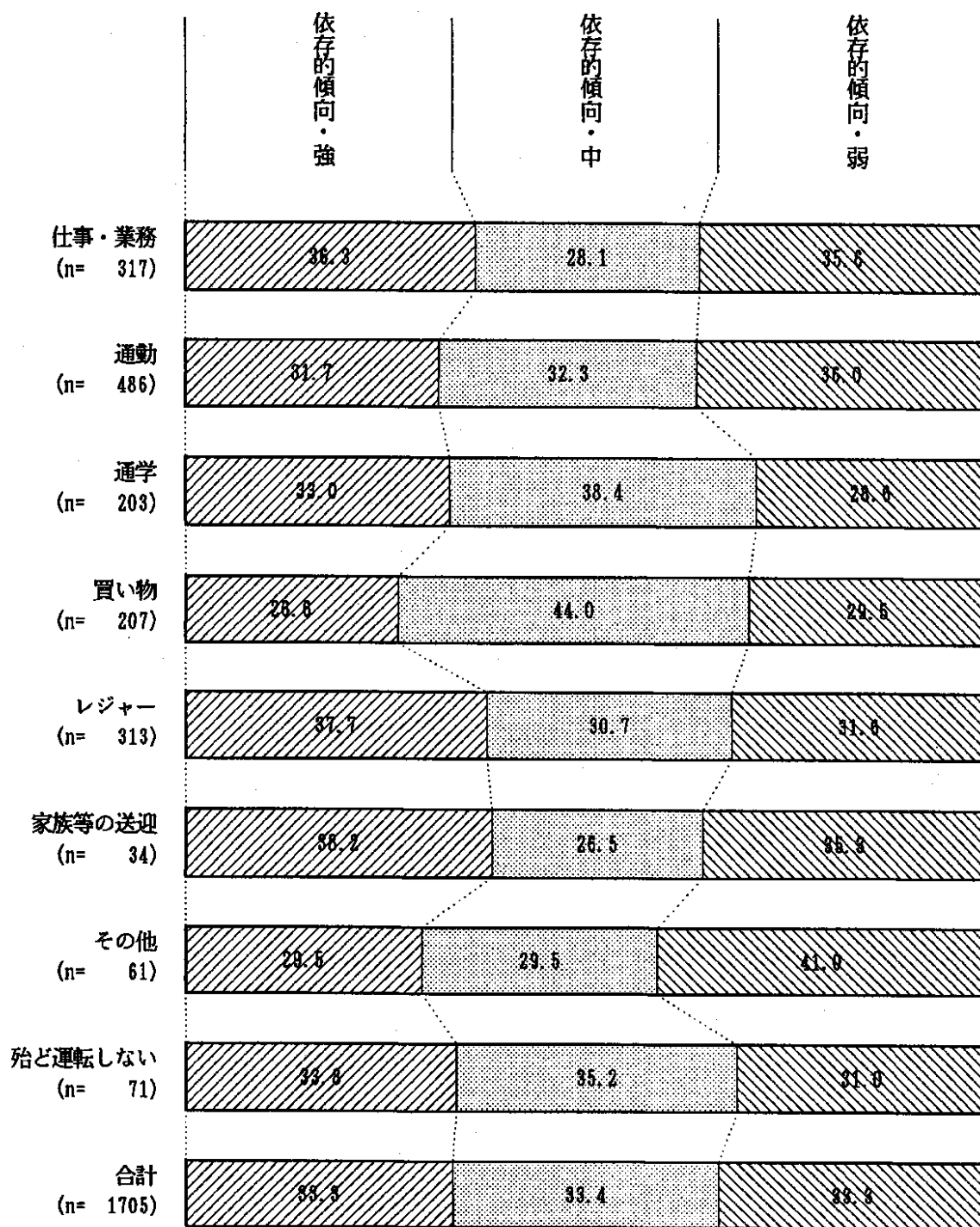


図3-4-7-19 運転目的別依存的傾向

違反容認傾向が強い対象者が多いのはレジャー、通学で、弱い対象者が多いのはほとんど運転しない、通勤、仕事・業務などである（図3-4-7-20）。

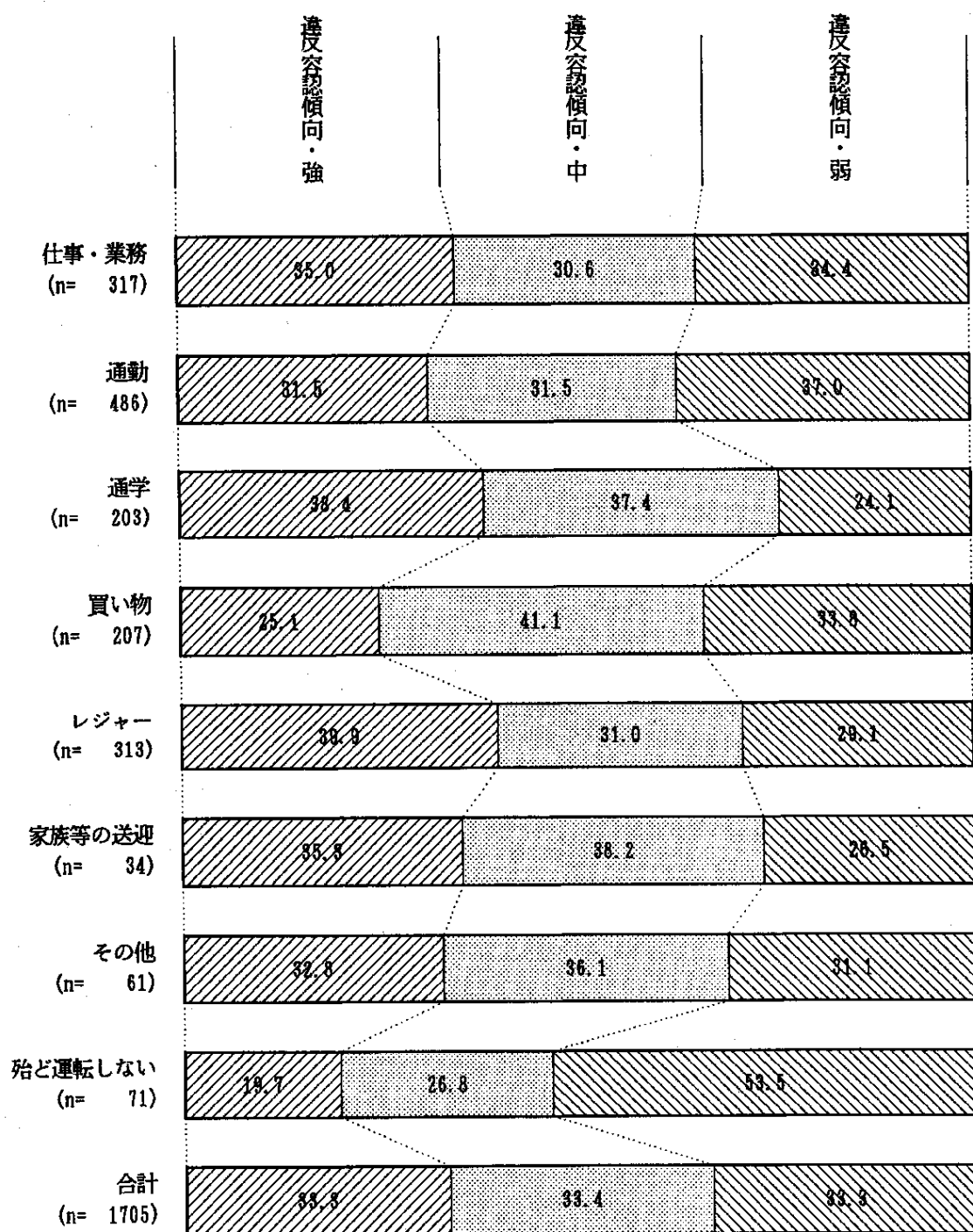


図3-4-7-20 運転目的別違反容認傾向

危険容認傾向が強い対象者が多いのはその他、仕事・業務、ほとんど運転しないなどである。弱い対象者が多いのは家族等の送迎である（図3-4-7-21）。

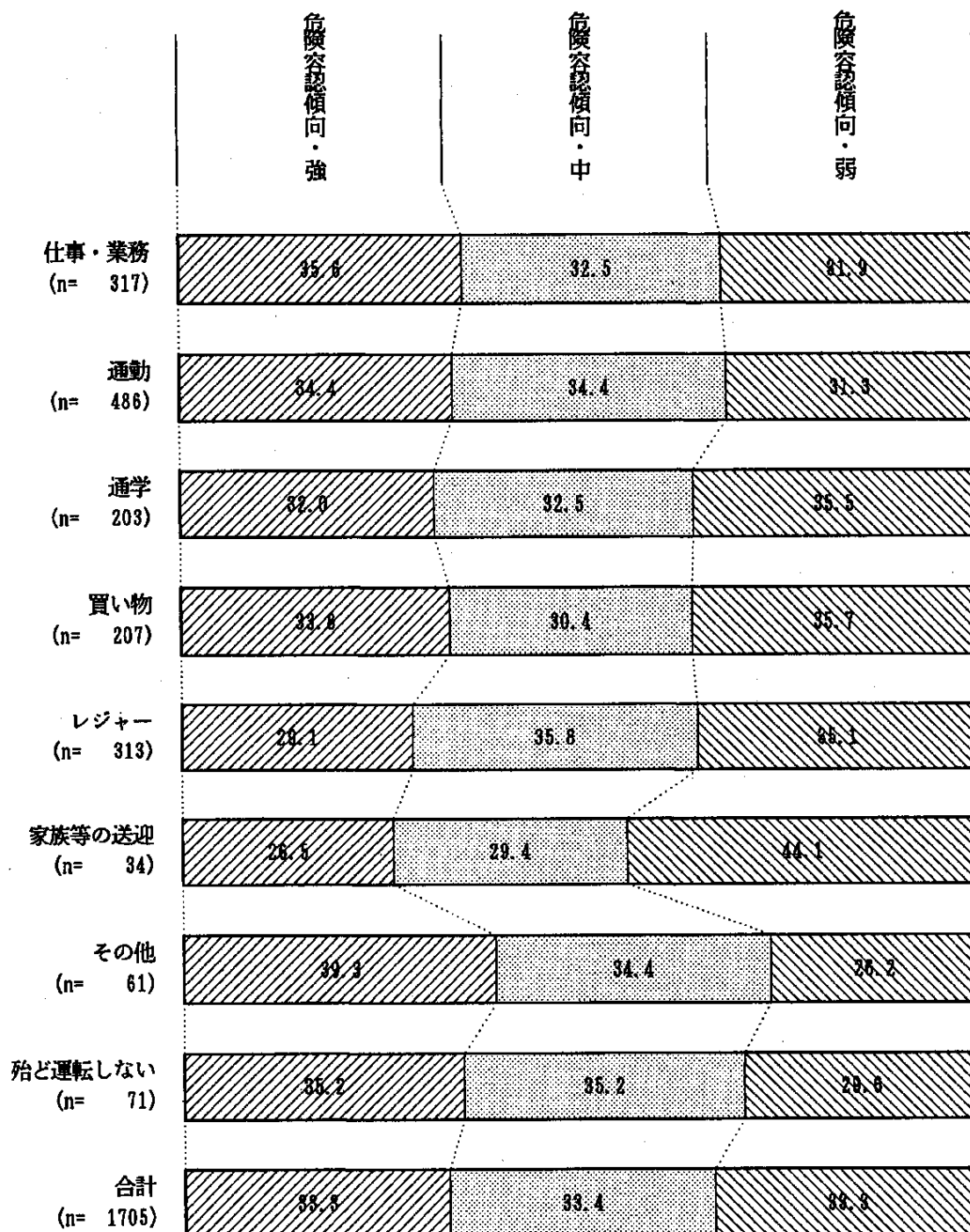


図3-4-7-21 運転目的別危険容認傾向

② 運転頻度別傾向

攻撃的傾向が強い対象者が多いのは、「週に5日以上」、「週に3～4日」などで運転頻度が高い層に攻撃的傾向が強い対象者が多い。ただし、運転頻度の高まりとともに攻撃的傾向が弱まるのではなく、「週に1～2日」より運転頻度が低くなると、攻撃的傾向が強い対象者が増えている。なお「ほとんど運転しない」は攻撃的傾向が強い対象者が少なく、弱い対象者が多い（図3-4-7-22）。

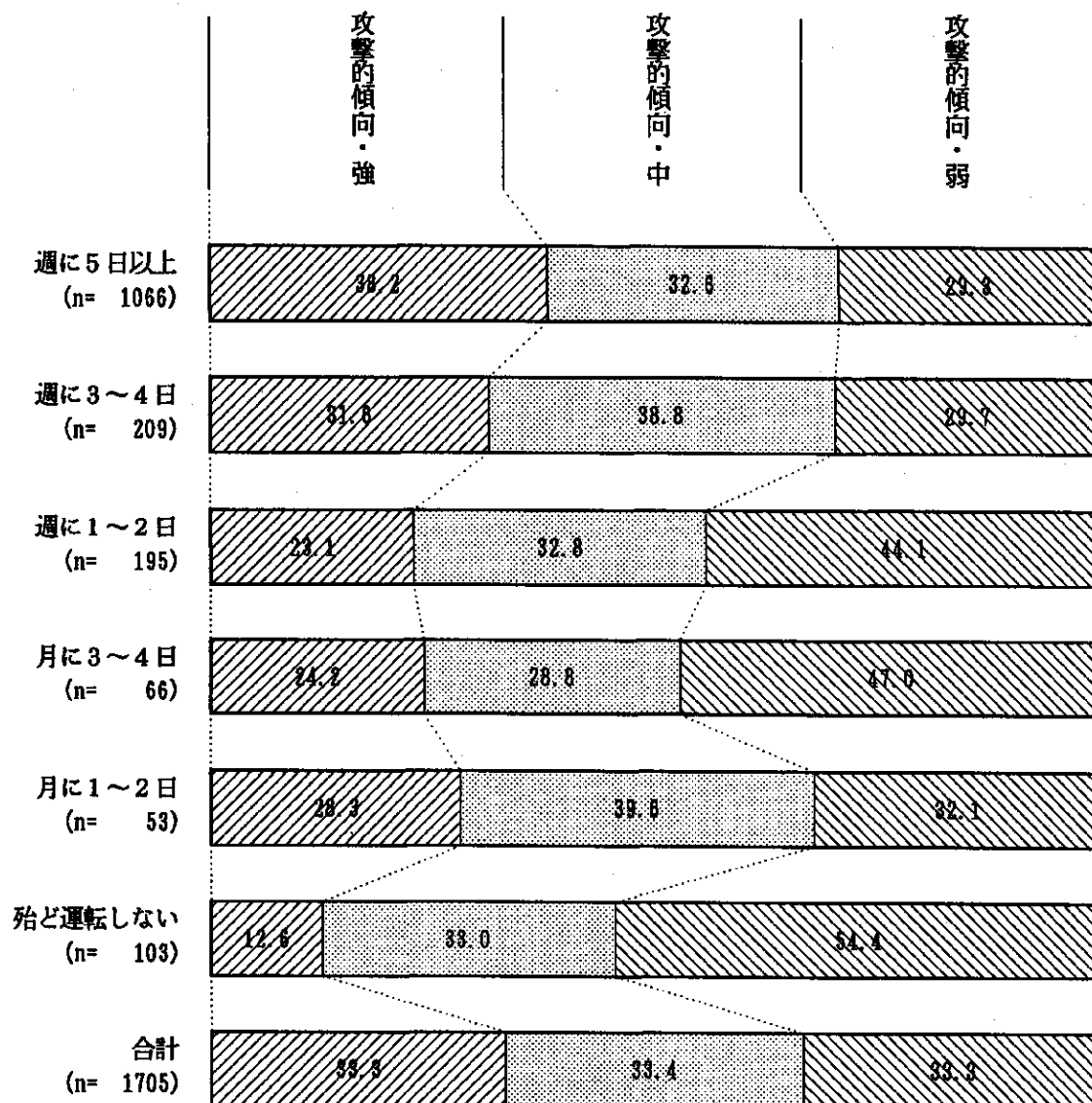


図3-4-7-22 運転頻度別攻撃的傾向

運転への価値傾斜が強い対象者が多いのは、「週に3～4日」、「週に5日以上」で運転頻度が高い層に運転への価値傾斜が強い傾向がある。ただし「週に1～2日」の層は、運転への価値傾斜が強い対象者が少なく、弱い対象者が多い(図3-4-7-23)。

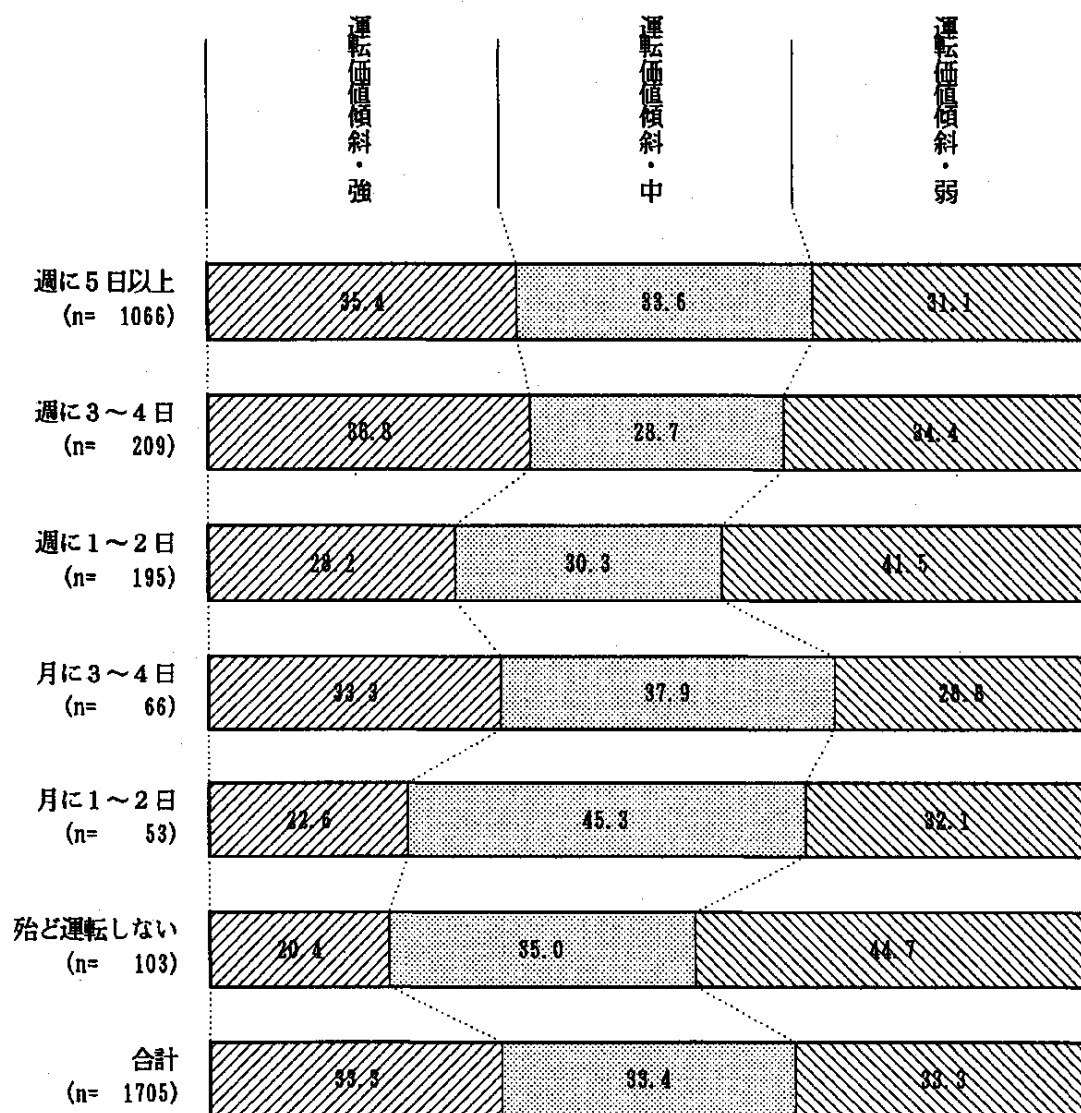


図3-4-7-23 運転頻度別運転への価値傾斜傾向

漫然・脇見運転傾向が強い対象者が多いのは「週に5日以上」、「週に3～4日」といった運転頻度の高い層に多い。逆に漫然・脇見傾向が弱い層が多いのは「月に1～2日」あるいは「ほとんど運転しない」といった運転頻度の低い層に多い（図3-4-7-24）。

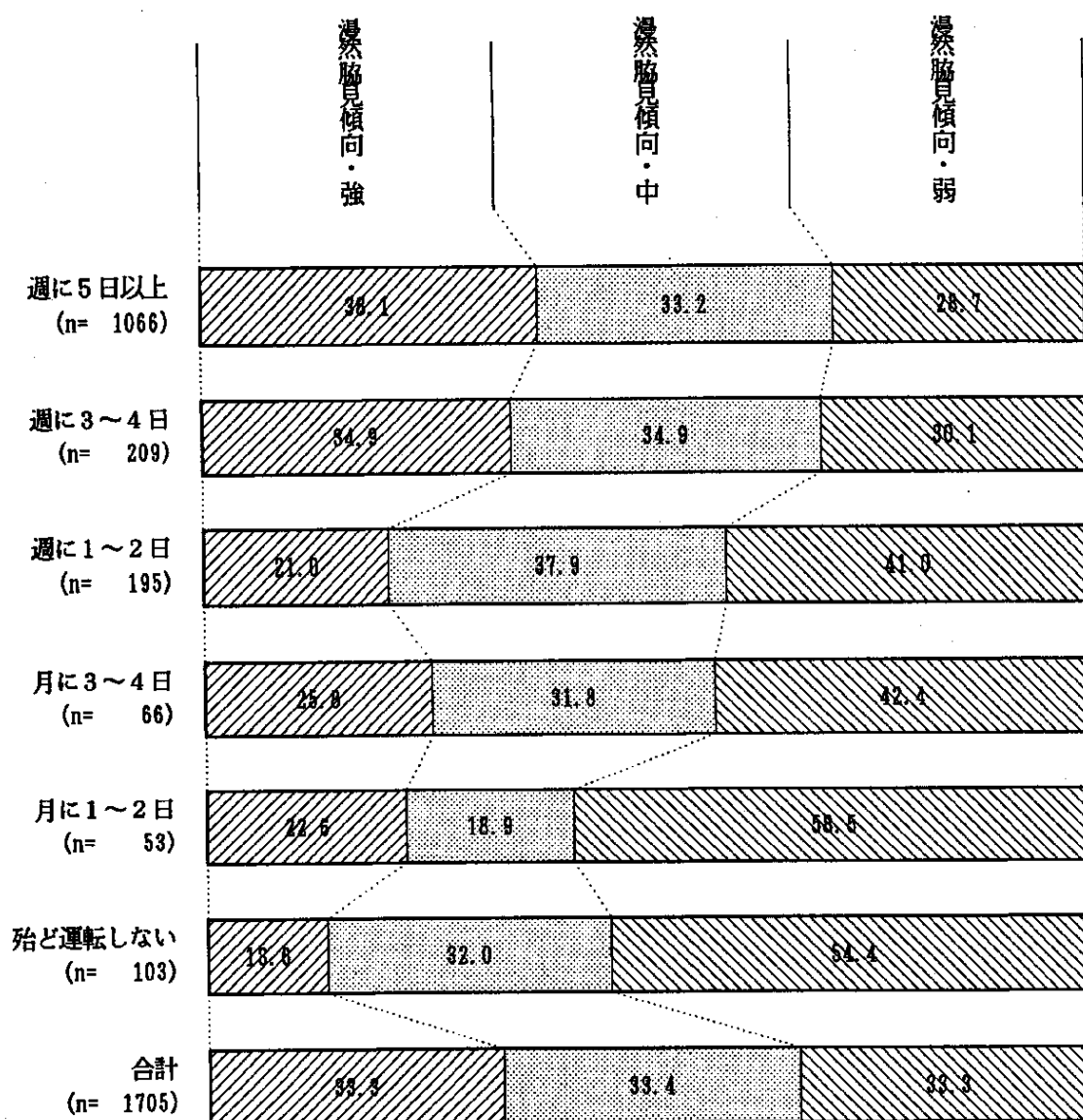


図3-4-7-24 運転頻度別漫然・脇見運転傾向

依存的傾向が強い対象者が多いのは「月に1～2日」、「ほとんど運転しない」などの運転頻度が低い層に多い。依存的傾向が弱い層の比率は「週に5日以上」から「月に3～4日」までの運転頻度では3分の1程度でほとんど差がなく、「月に1～2日」に少ない（図3-4-7-25）。

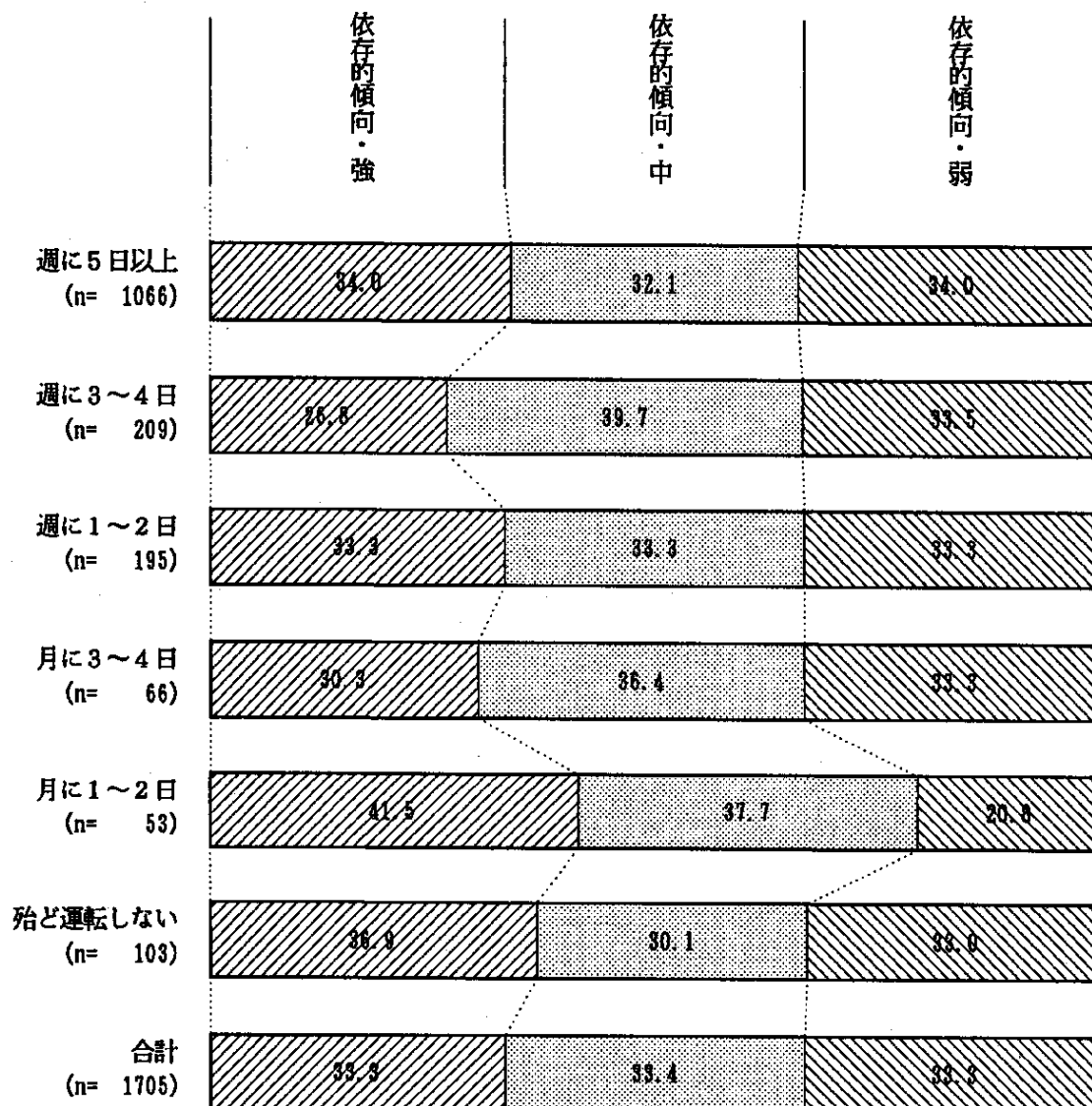


図3-4-7-25 運転頻度別依存的傾向

違反容認傾向が強い対象者が多いのは「週に3～4日」、「週に1～2日」、「週に5日以上」といった運転頻度が高い層である。逆に違反容認傾向が弱い対象者が多いのは「ほとんど運転しない」、「月に1～2日」、「月に3～4日」といった運転頻度が低い層である（図3-4-7-26）。

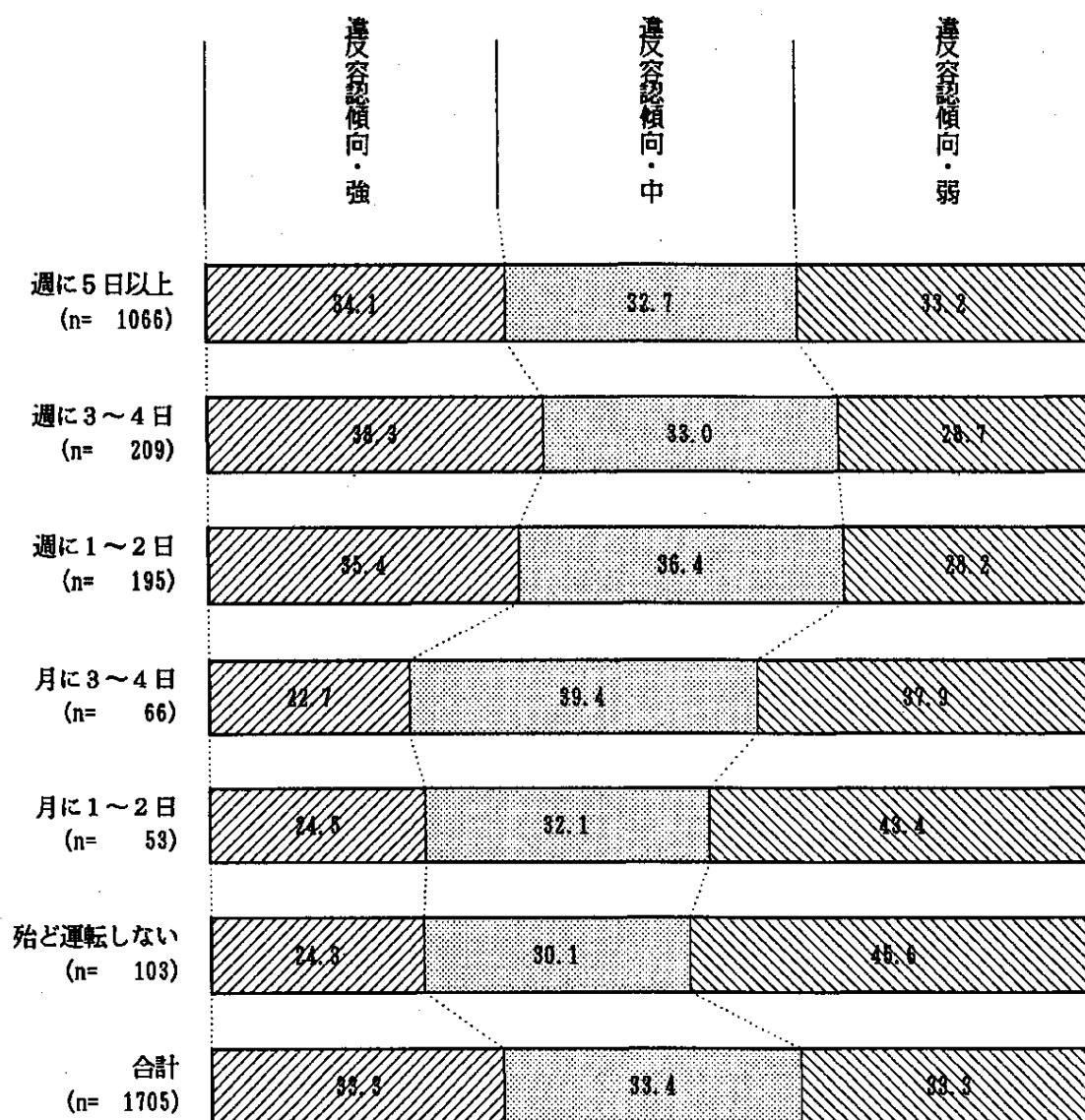


図3-4-7-26 運転頻度別違反容認傾向

危険容認傾向が強い対象者が多いのは「月に3～4日」、「ほとんど運転しない」といった運転頻度が低い層である。ただしこれに次ぐのが「週に5日以上」という運転頻度の高い層であり、必ずしも運転頻度が低いほど危険容認傾向が強いとはいえない（図3-4-7-27）。

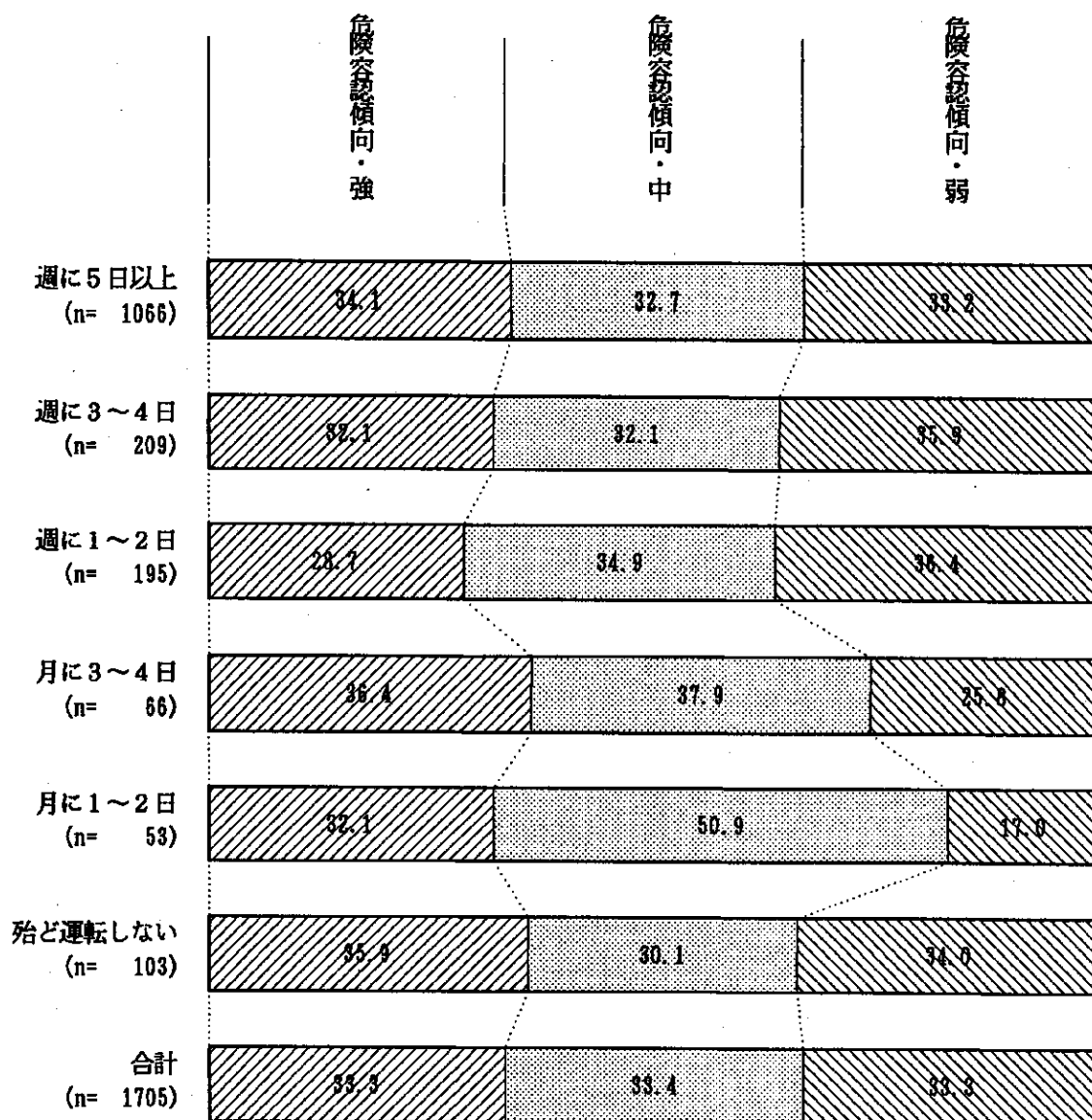


図3-4-7-27 運転頻度別危険容認傾向

③ 走行距離別傾向

走行距離別に攻撃的傾向をみると、おおむね走行距離が長いほど攻撃的傾向が強い対象者が増えている。攻撃的傾向が弱い対象者の比率は必ずしも走行距離の上昇とともに減少しているわけではないが、傾向としては走行距離が長い方が攻撃的傾向が強い（図3-4-7-28）。

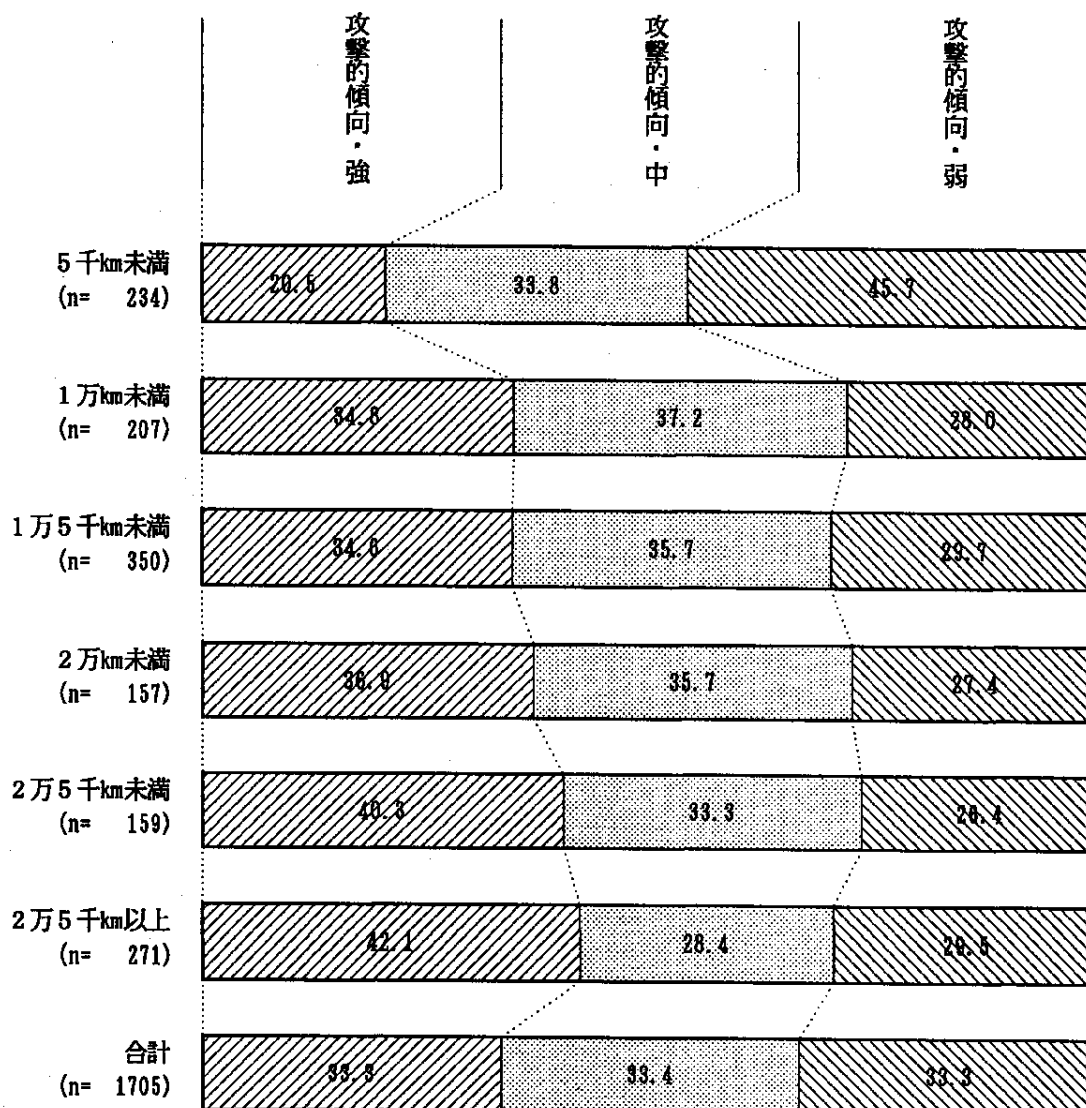


図3-4-7-28 走行距離別攻撃的傾向

運転への価値傾斜が強い比率は20,000km以上25,000未満や25,000km以上などに多く、走行距離が長い層の運転への価値傾斜が強い。弱の比率は、おおむね走行距離が長いほど減少しており、走行距離が長い層の運転への価値傾斜が強い(図3-4-7-29)。

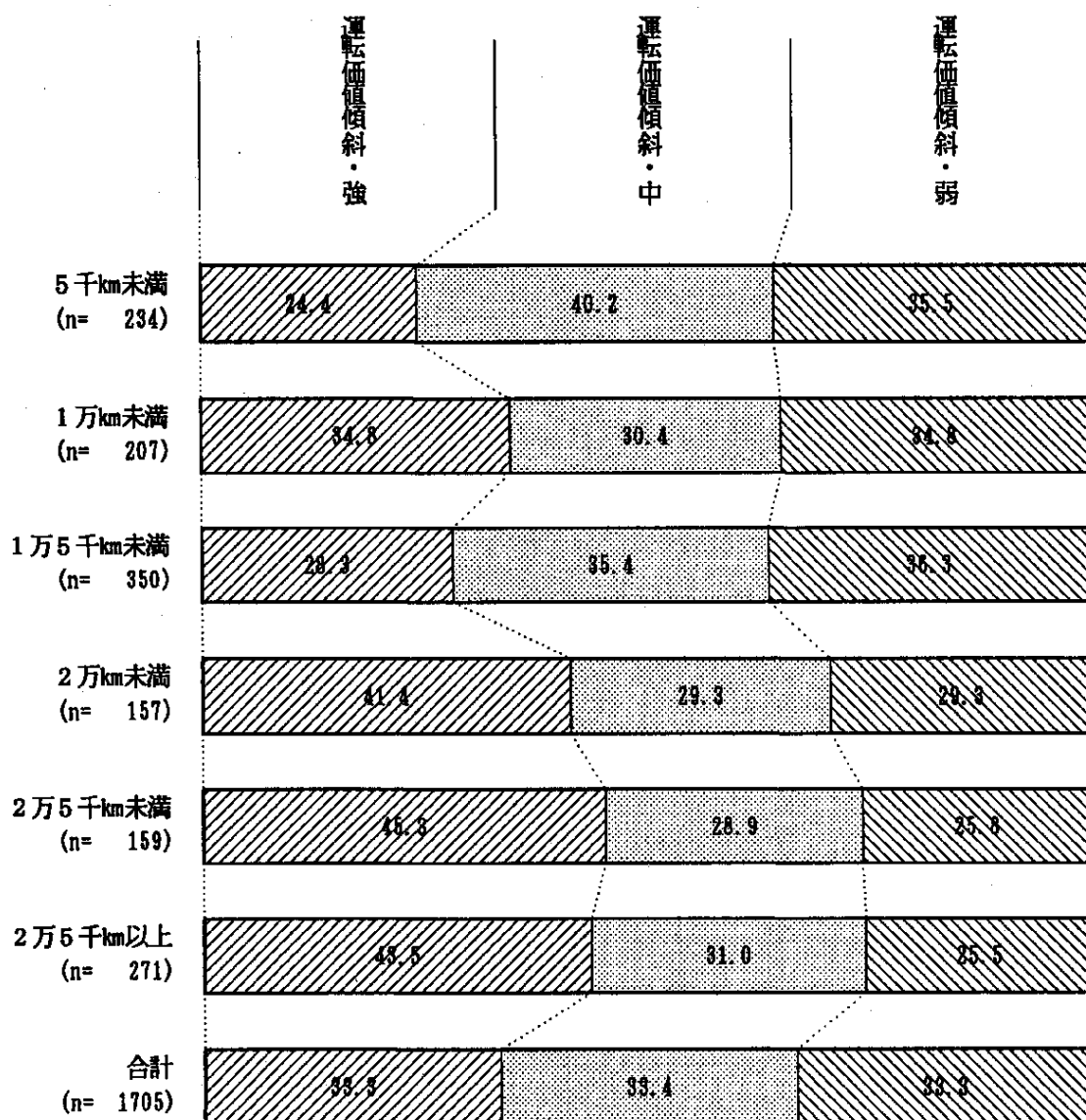


図3-4-7-29 走行距離別運転への価値傾斜傾向

漫然・脇見傾向に関しては、おおむね走行距離が長いほど漫然・脇見傾向が強い対象者が増え、弱い対象者が減少している。漫然・脇見傾向は走行距離が長い運転者ほど強いといえる（図3-4-7-30）。

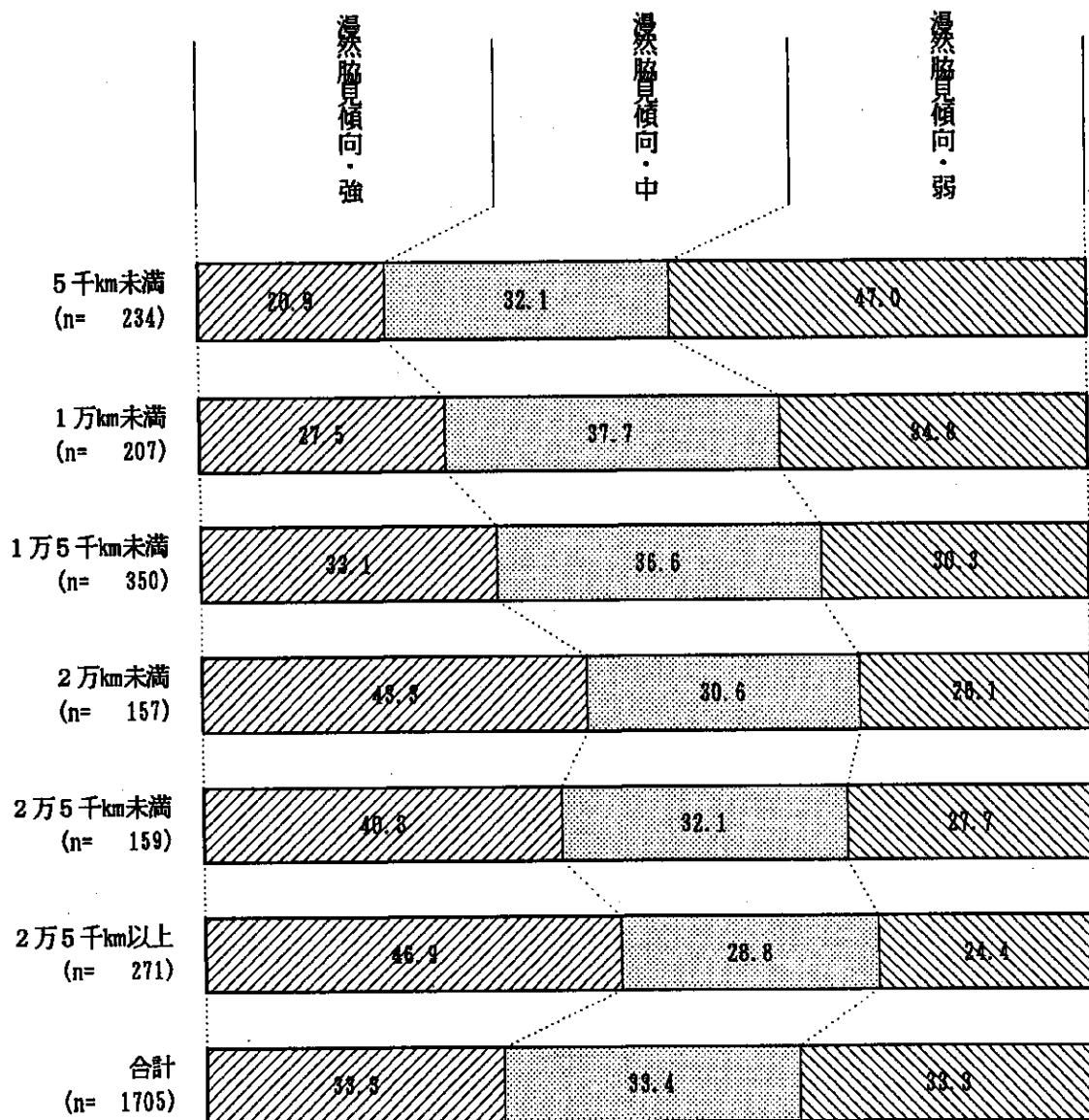


図3-4-7-30 走行距離別漫然・脇見運転傾向

依存的傾向が強いのは、走行距離が20,000km以上25,000km未満と10,000km以上15,000km未満の層である。依存的傾向に関しては走行距離とともに一定の方向に変化する傾向は読み取れない（図3-4-7-31）。

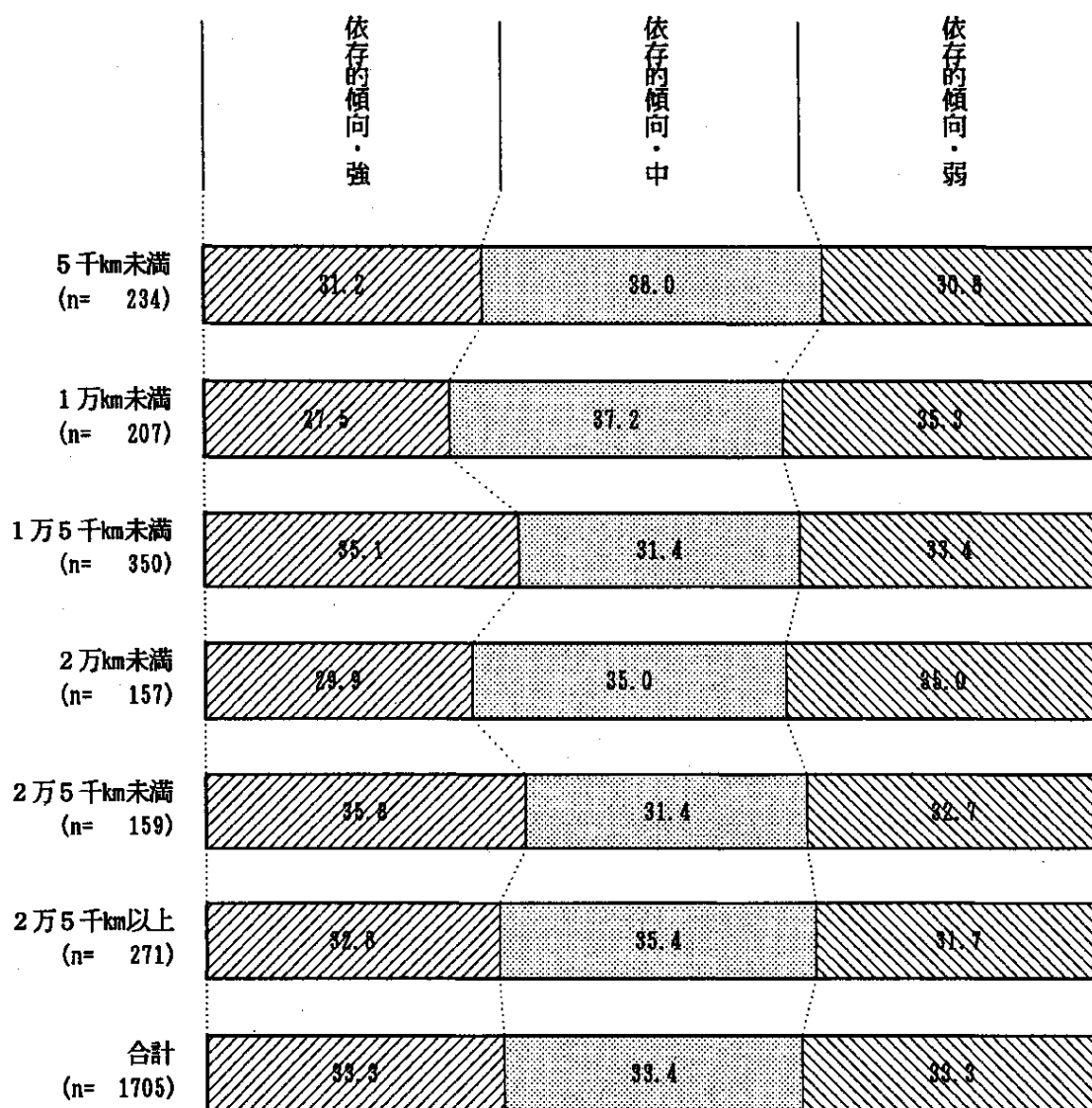


図3-4-7-31 走行距離別依存的傾向

違反容認傾向が強い対象者がもっとも多いのは15,000km以上20,000km未満の層で、これよりも走行距離が短くても長くても違反容認傾向が弱まっている（図3-4-7-32）。

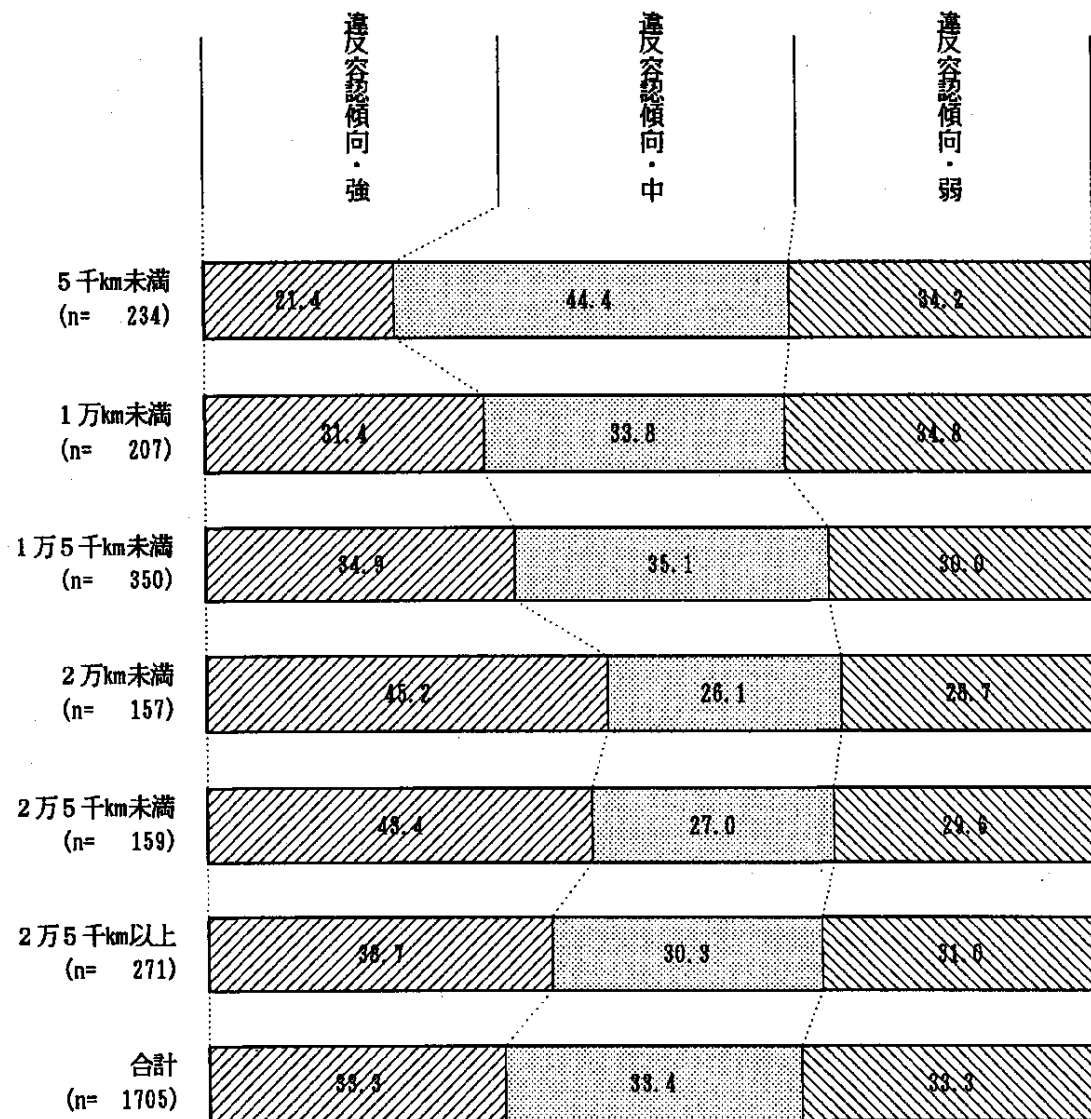


図3-4-7-32 走行距離別違反容認傾向

危険容認傾向が強い対象者が多いのは25,000km以上の層である。ただし、走行距離の増減とともに一定方向に変化する傾向は読み取れない（図3-4-7-33）。

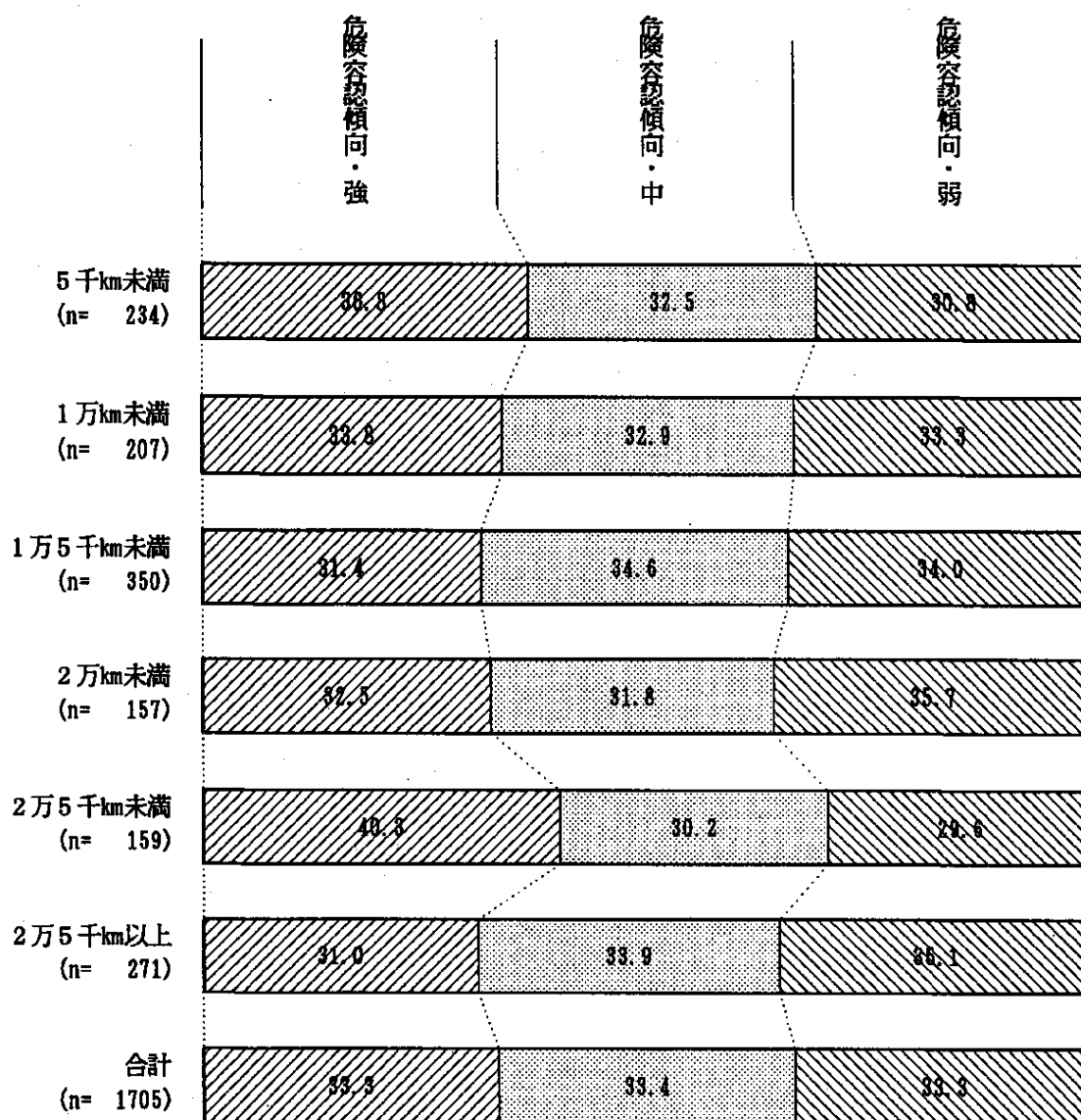


図3-4-7-33 走行距離別危険容認傾向

(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過去3年間の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34.4%、中では39.3%、強では49.5%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おり、攻撃的意識を持つ運転者ほど事故・違反者が多い（図3-4-7-34）。

運転への価値傾斜の強さ別事故・違反経験者比率は、弱が37.7%、中が38.8%、強が46.6%で、運転への価値傾斜が強いほど事故・違反の経験者が多い（図3-4-7-35）。

漫然・脇見傾向の強さ別の事故・違反者比率は、弱が32.3%、中が42.0%、強が48.8%で、漫然・脇見運転の傾向が強いほど事故・違反者の比率が高い（図3-4-7-36）。

依存的傾向の強さ別の事故・違反者比率は、弱が35.9%、中が40.8%、強が46.3%で、依存的傾向が強いほど事故・違反者比率が高い（図3-4-7-37）。違反容認傾向の強さ別の事故・違反者比率は、弱が34.2%、中が37.9%、強が51.0%で、違反容認傾向が強いほど事故・違反者が多い（図3-4-7-38）。

危険容認傾向別の事故・違反比率は、弱が41.3%、中が42.2%、強が39.5%となっており、違反容認傾向の強さとともに事故・違反率が増減する傾向はみられない（図3-4-7-39）。

以上のように、攻撃的傾向、運転への価値傾斜傾向、漫然・脇見運転傾向、依存的傾向、違反容認傾向に関しては、いずれも強いほど事故・違反が多い。危険容認傾向については、中あるいは弱の運転者に事故・違反が多い。

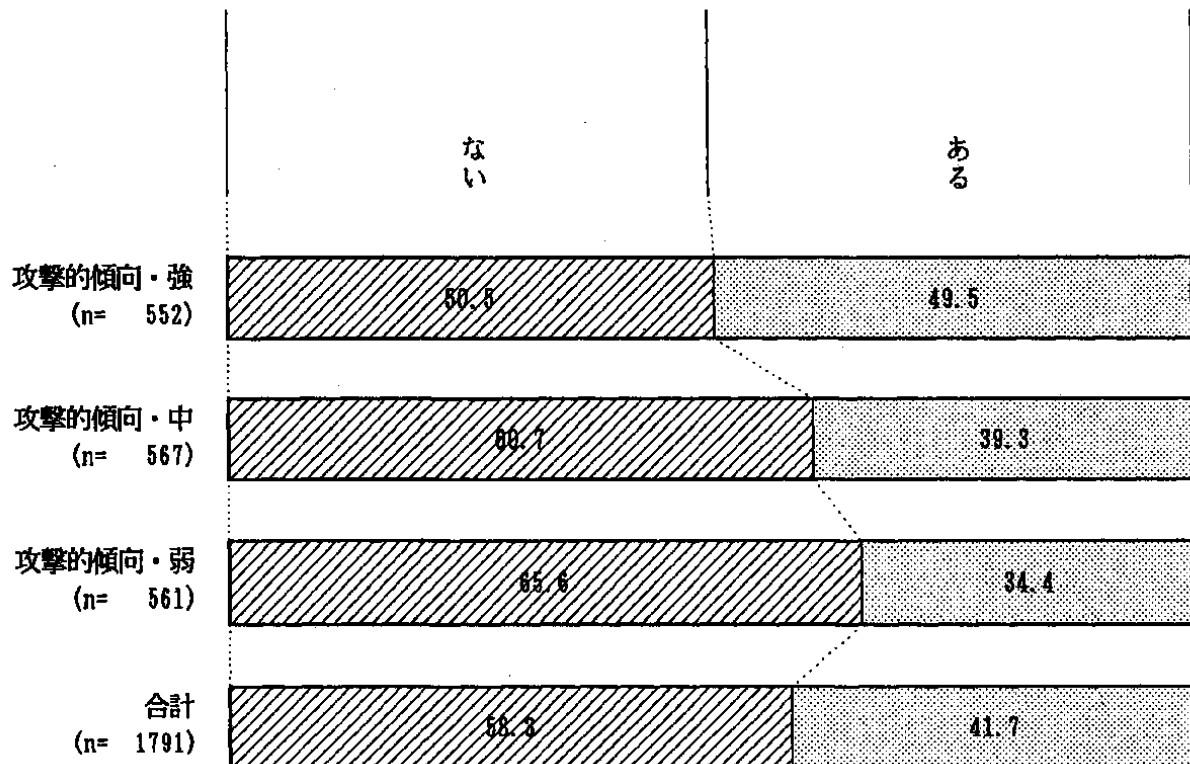


図3-4-7-34 攻撃的傾向別過去3年間の人身事故・違反の有無

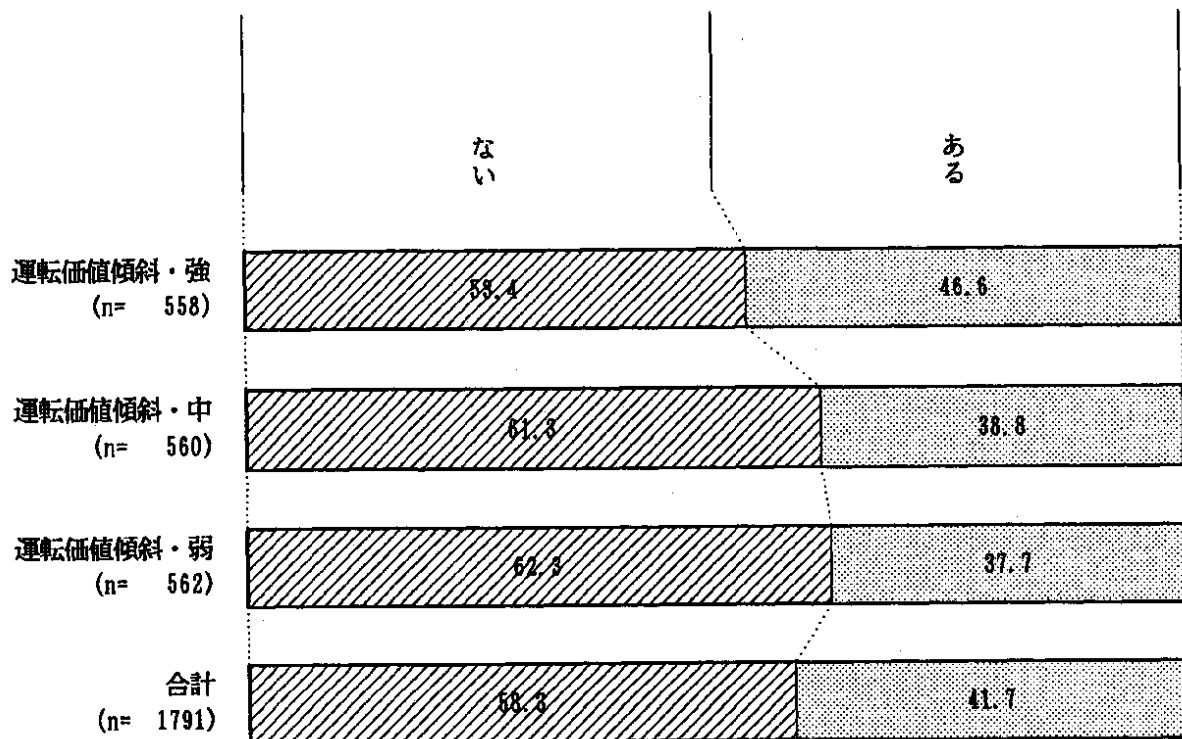


図3-4-7-35 運転への価値傾斜傾向別過去3年間の人身事故・違反の有無

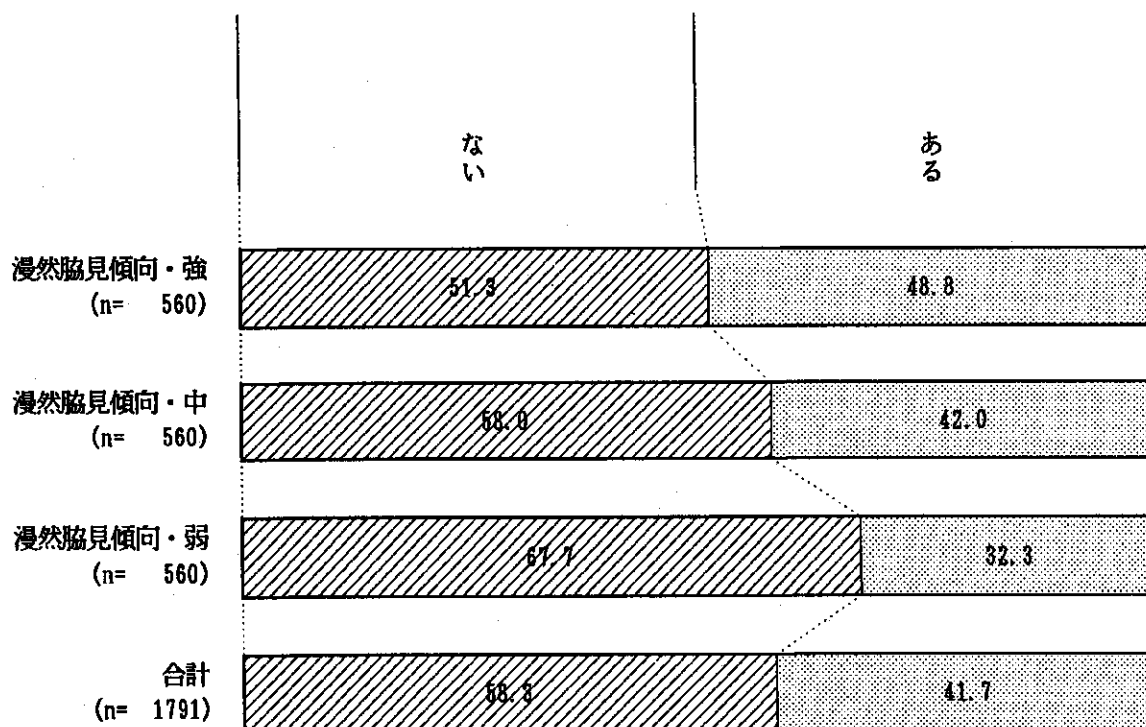


図3-4-7-36 漫然・脇見運転傾向別過去3年間の人身事故・違反の有無

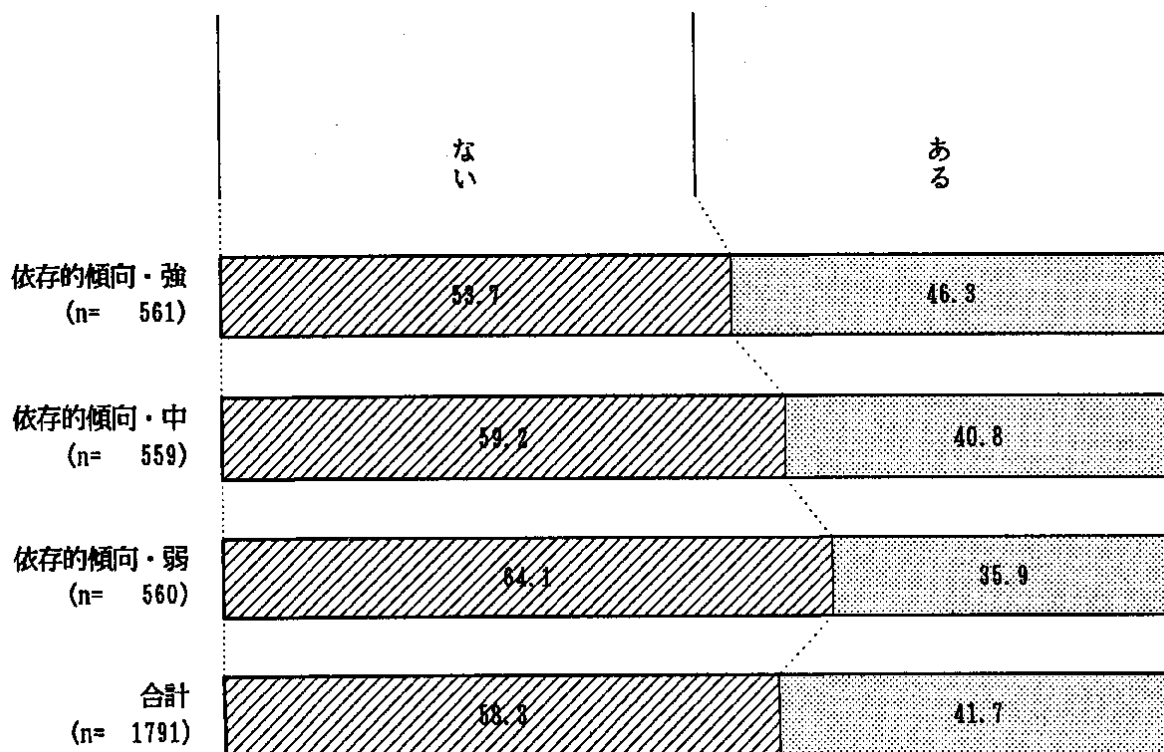


図3-4-7-37 依存性傾向別過去3年間の人身事故・違反の有無

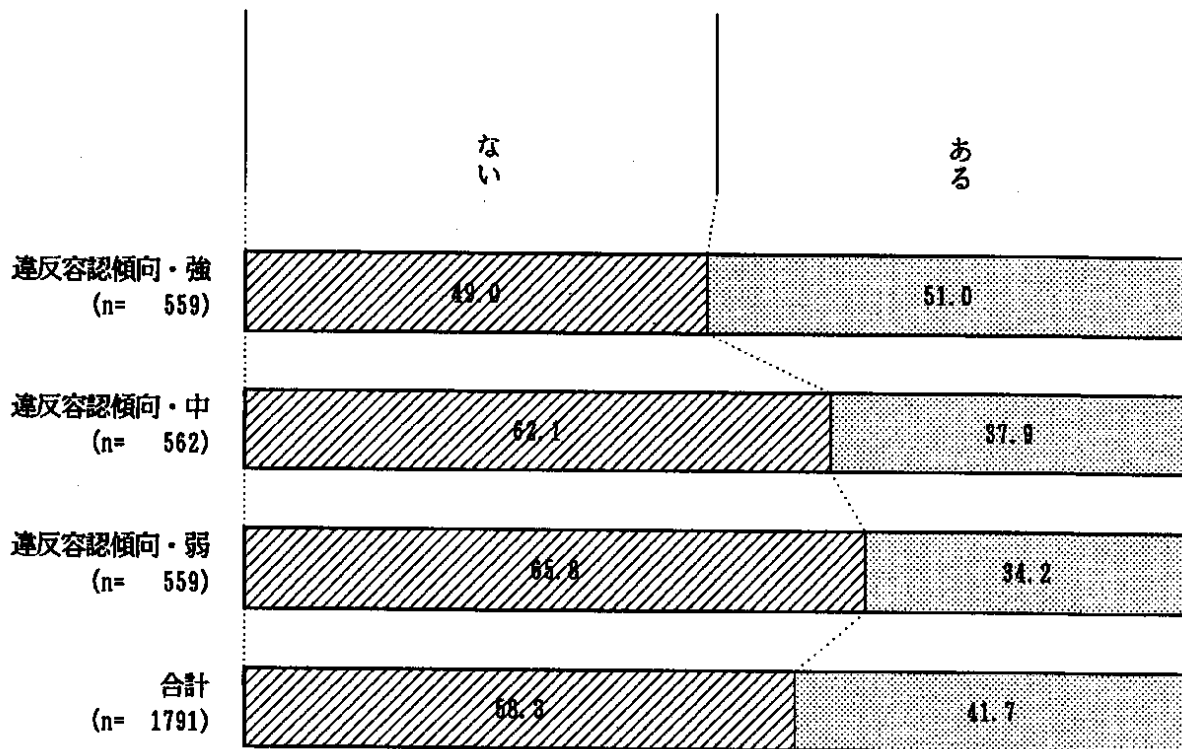


図3-4-7-38 違反容認傾向別過去3年間の人身事故・違反の有無

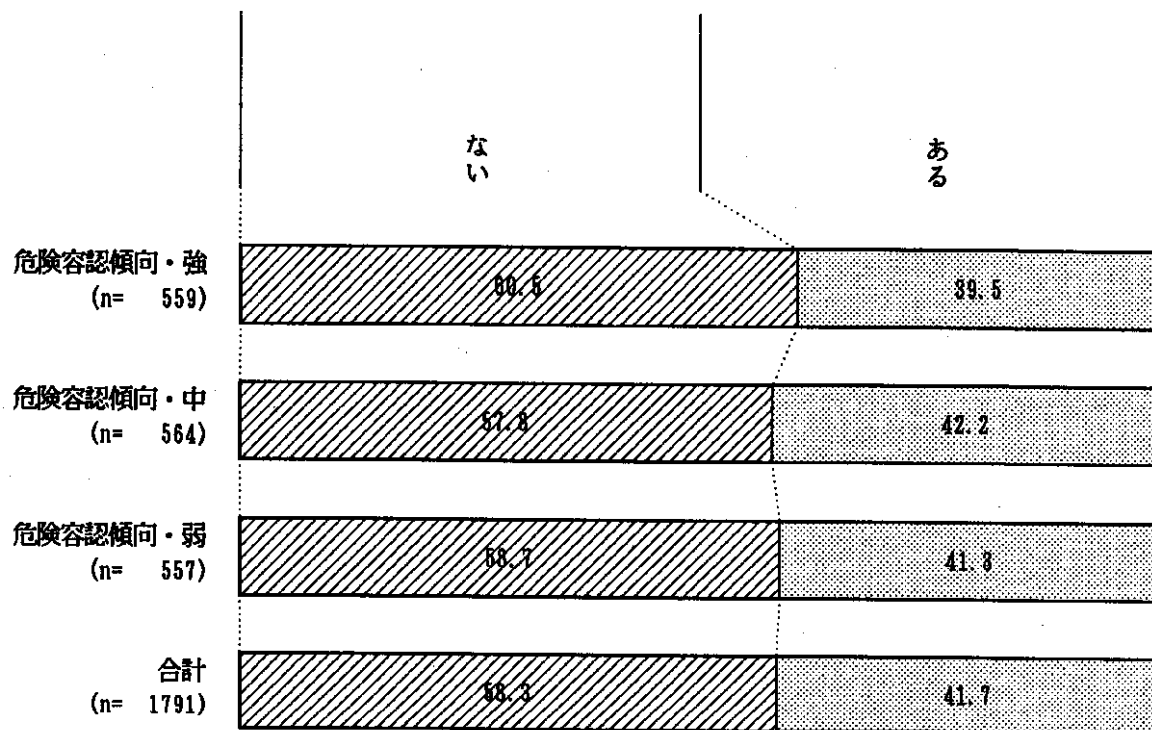


図3-4-7-39 危険容認傾向別過去3年間の人身事故・違反の有無

3-4-8 運転意識のまとめ

運転意識に関する調査結果を個別設問別と運転意識因子別にみてきた結果をとりまとめておく。

(1) 個別設問への回答傾向

個々の運転意識に関する設問に肯定した比率をまとめると表3-4-8-1、図3-4-8-1～2のようになる。肯定者比率が多い上位5項目は次のとおりである。

- ① 運転に危険はつきものである（肯定者比率92.5%）
- 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（同85.3%）
- ③ 前の車をもたもたしていると、腹がたつ（同70.9%）
- ④ 目的がなくとも、運転することじたいが楽しい（同64.9%）
- ⑤ 運転中は歩行者や自転車をじゃまに思う（同59.0%）

上位1位、2位はいずれも運転の危険を容認する傾向に関する設問であり、危険容認傾向が強い。また、3位、5位には攻撃的な運転傾向を示す設問があげられている。

これとは逆に肯定者比率が低いのは「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」（肯定者比率が12.6%）、「前の車についていけば安心して右左折できる」（同13.0%）などで、他の運転者に依存する傾向に関する設問の肯定者が少ない。

性別にみて、男性の肯定者比率が女性の肯定者比率に比べて大きいのは「脇見運転をすることがある」、（男性の肯定者比率が女性の比率を21.3%上回る）、「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」（同15.0%）、「運転は自分の生きがいの1つである」（同14.8%）、「運転中にイライラすることが多い」（同14・8%）、「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」（同14.4%）などである。逆に女性の方が肯定者比率が高いのは「運転中は歩行者や自転車をじゃまに思う」（女性の肯定者比率が男性の比率を7.9%上回る）、「前の車についていけば安心して右左折できる」（同3.3%）などであるが、女性が男性の肯定者比率を上回る項目は少ない。

男性を年齢別にみて、各年齢層の方が肯定者比率が高いのは次のような項目で

ある。

【男性で18～21歳の方が肯定者比率が高い項目】

- ・ 運転中は歩行者や自転車をじゃまに思う（18～21歳の方が13.6%肯定者比率が高い）
- ・ 他の車に追い越されるのは、気分のいいものではない（同11.7%）
- ・ 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（同6.3%）

【男性で22～24歳の方が肯定者比率が高い項目】

- ・ 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（22～24歳の方が6.9%肯定者比率が高い）
- ・ 自分は感情の変化は少なく、いつでも冷静でいられる（同4.3%）
- ・ 違反をすることと事故の発生には、あまり関係はない（同4.0%）

男性は、全体に18～21歳の若い層の方が肯定者比率が高い項目が多く、どちらかといえば若い層の方が好ましくない運転意識を強く持っている。

女性で各年齢層の方が肯定者比率が高いのは次のような項目である。

【女性で18～21歳の方が肯定者比率が高い項目】

- ・ 目的がなくとも、運転することじたいが楽しい（18～21歳の方が9.4%肯定者比率が高い）
- ・ 運転中にぼんやりしてしまうことがある（同7.8%）
- ・ ほかの車に並ばれると先に出たくなる（同5.7%）

【女性で22～24歳の方が肯定者比率が高い項目】

- ・ 車は、単なる移動の手段にすぎない（22～24歳の方が3.1%肯定者比率が高い）
- ・ 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（同0.9%）
- ・ 運転中は歩行者や自転車をじゃまに思う（同0.6%）

男性と同様に女性も18～21歳の若い層の方が肯定者比率が高い項目が多いが、その差は男性ほど大きくない。

表 3-4-8-1 運転意識設問に対する肯定者の比率 (総括表)

(単位: %, 人)

区分	運転意識に関する質問項目	全体	男性	女性	男性 18～21歳	男性 22～24歳	女性 18～21歳	女性 22～24歳	サンプル数
攻撃的 運転傾向	前の車もたもたしていると、腹がたつ	70.9	73.5	67.7	74.7	72.5	69.0	66.7	1,808
	他の車に追い越されるのは、気分のいいものではない	52.2	55.8	47.9	62.0	50.3	50.3	46.1	1,813
	ほかの車に並ばれると先に出たくなる	29.1	33.4	23.8	36.5	30.6	27.0	21.4	1,813
	運転中は歩行者や自転車をじゃまに思う	59.0	55.4	63.4	62.7	49.1	63.1	63.6	1,813
	運転中にイライラすることが多い	31.4	38.1	23.3	39.4	37.0	25.0	22.0	1,817
	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	23.5	29.0	17.0	25.3	32.2	17.8	16.3	1,818
違反容認 傾向	自分は感情の変化は少なく、いつでも冷静でいられる	38.2	38.0	38.4	35.7	40.0	38.3	38.5	1,813
	車の運転で多少人に迷惑をかけるのはお互いさまだ	20.8	23.1	17.9	22.9	23.3	19.2	17.0	1,815
	事故をおこすのは運が悪いからだ	20.1	24.6	14.7	26.8	22.7	14.5	14.8	1,814
	違反をすることと事故の発生には、あまり関係はない	13.1	17.1	8.3	15.0	19.0	9.4	7.4	1,811
	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	48.3	55.1	40.0	55.5	54.7	39.6	40.4	1,814
	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	31.6	38.1	23.7	36.6	39.4	26.7	21.3	1,818
危険容認 傾向	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	17.1	22.1	11.0	24.9	19.5	13.9	8.7	1,799
	運転に危険はつきものである	92.5	92.3	92.6	93.1	91.7	93.3	92.1	1,808
依存的 傾向	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	85.3	85.1	85.4	87.3	83.3	85.5	85.3	1,804
	前の車についていけば安心して右左折できる	13.0	11.6	14.8	14.6	8.8	16.4	13.6	1,795
	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	12.6	14.6	10.3	17.9	11.6	12.3	8.7	1,811
運転への 価値傾斜 傾向	運転は自分の生きがいの1つである	28.9	35.5	20.7	34.3	36.6	21.5	20.1	1,809
	目的がなくとも、運転することじたいが楽しい	64.9	68.3	60.9	69.7	67.0	66.1	56.7	1,816
漫然・脇見 運転傾向	車は、単なる移動の手段にすぎない	31.2	31.0	31.5	31.8	30.2	29.8	32.9	1,813
	運転中にぼんやりしてしまうことがある	31.5	36.8	25.2	39.9	34.1	29.5	21.7	1,810
	脇見運転をすることがある	39.8	49.4	28.1	50.7	48.2	29.7	26.8	1,815

注1: 肯定者比率は「そう思う」「どちらかといえばそう思う」の合計の比率。ただし、設問によっては「そのとおり」あるいは「どちらかといえばそのとおり」の合計。

注2: 比率は肯定的回答をした運転者数を合計で除いているので、四捨五入誤差により個々の回答者比率の合計と異なることがある。

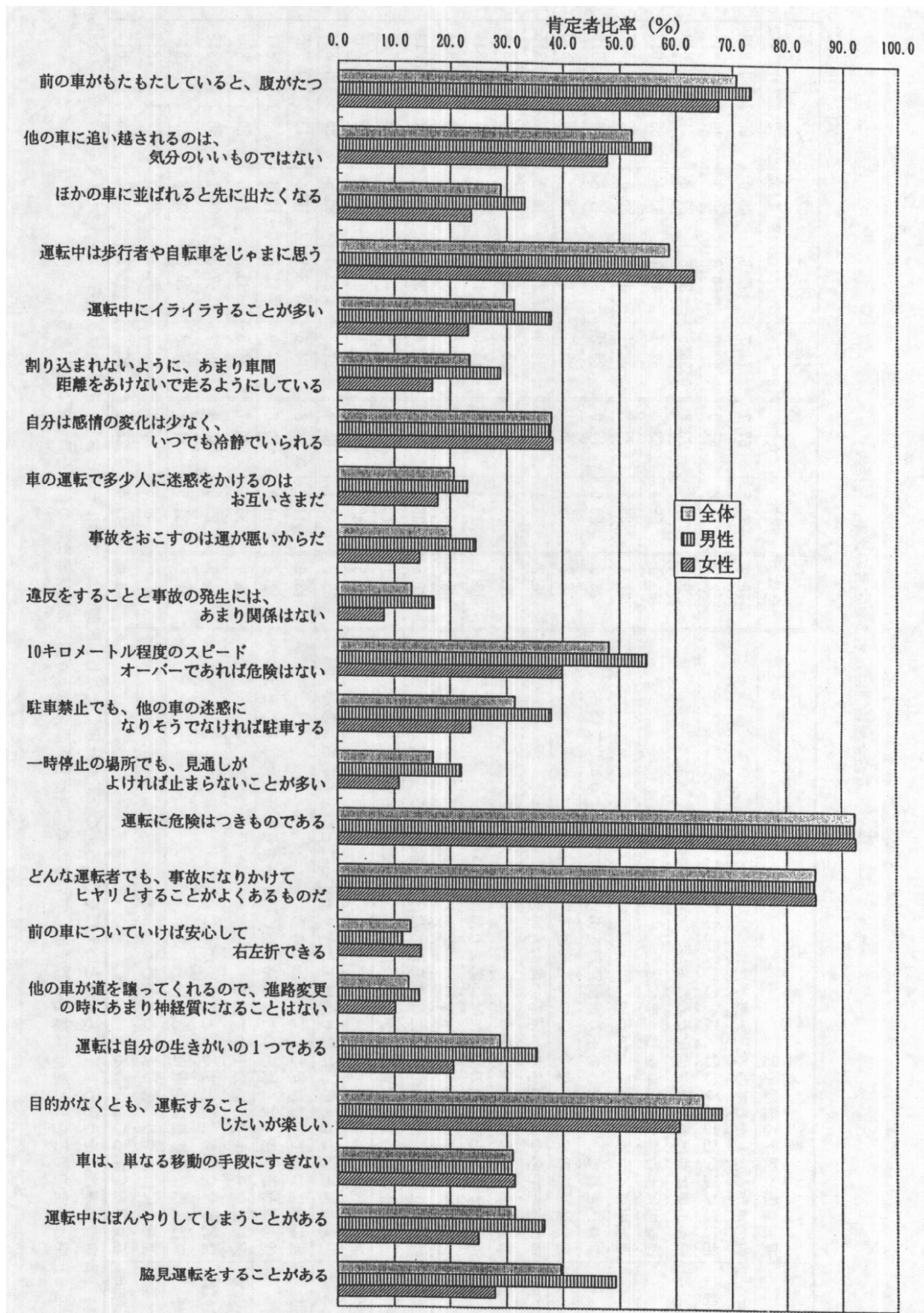


図3-4-8-1 運転意識設問に対する性別肯定者比率

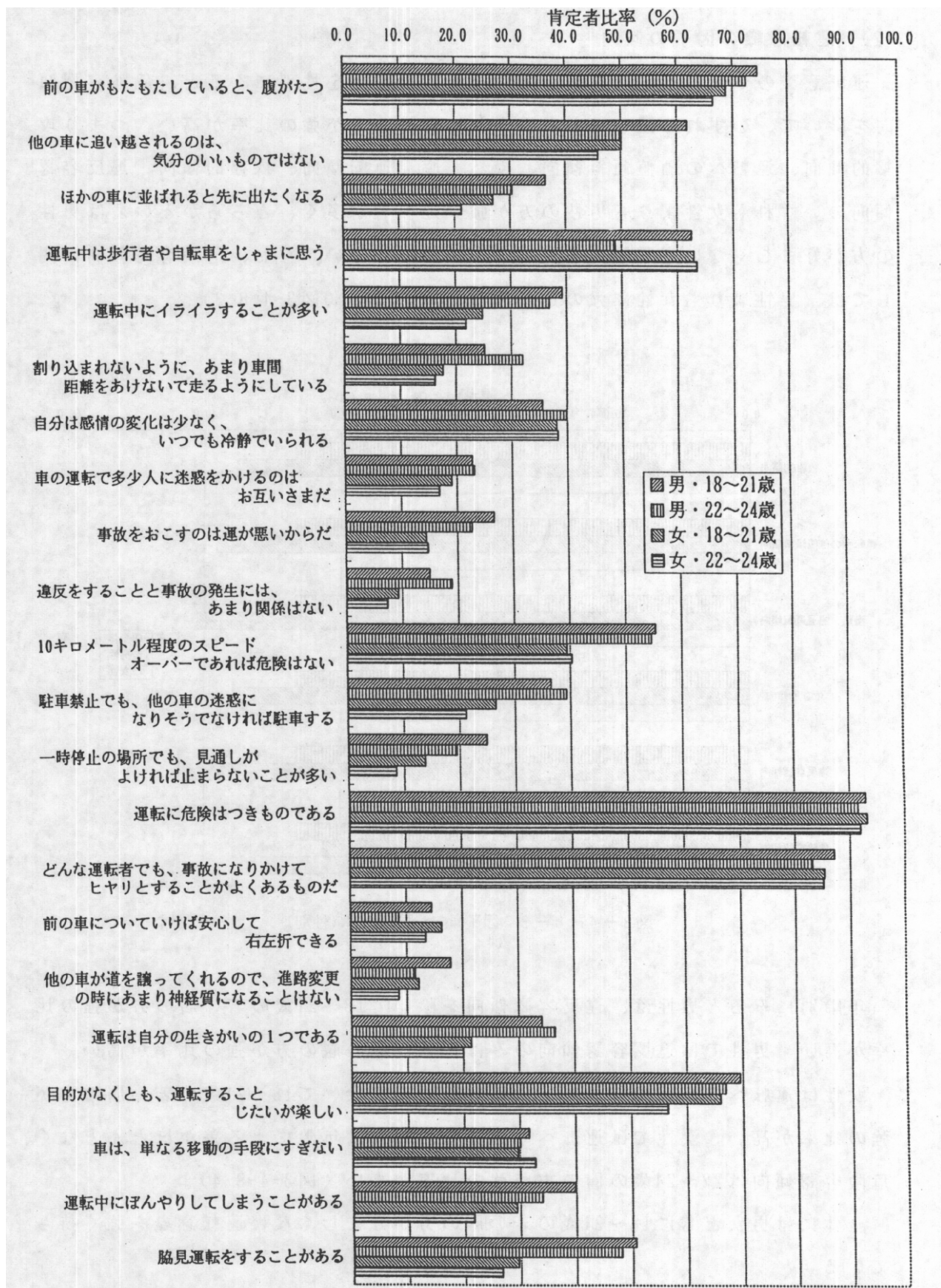


図3-4-8-2 運転意識設問に対する性・年齢別肯定者比率

(2) 運転意識の因子の傾向

運転意識の6因子の傾向を強く持つ運転者の比率を性別にみると、危険容認傾向を除いて、いずれの因子でも女性よりも男性の方が強い比率が高い。つまり攻撃的傾向、運転への価値傾斜傾向、漫然・脇見運転傾向、依存的傾向、違反容認傾向のいずれも女性よりも男性の方が強い運転者が多く、どちらかといえば男性の方が好ましくない意識傾向を持つドライバーが多い。なお、危険容認傾向に関しては、男性よりも女性に強い運転者の比率が高い（図3-4-8-3）。

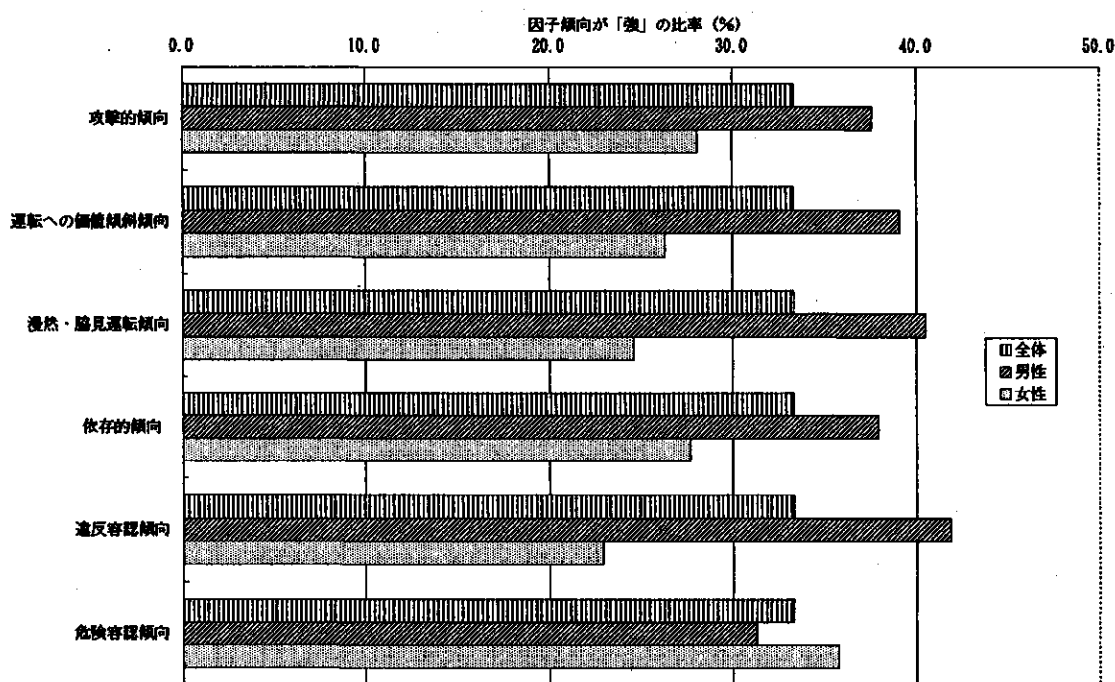


図3-4-8-3 因子傾向が強い比率（性別）

年齢別にみると男性は、違反容認傾向を除いて18～21歳の若い層の方が強い比率が高い。男性では違反容認傾向のみは22～24歳の層の方が強い比率が高い。

女性は運転への価値傾斜傾向と危険容認傾向を除いて18～21歳の若い層の方が強い比率が高い。女性では運転への価値傾斜傾向は年齢による差がほとんどなく、危険容認傾向は22～24歳の層の方が強い比率が高い（図3-4-8-4）。

全体には男女ともに18～21歳の若い層の方が好ましくない運転意識を強く持っている。

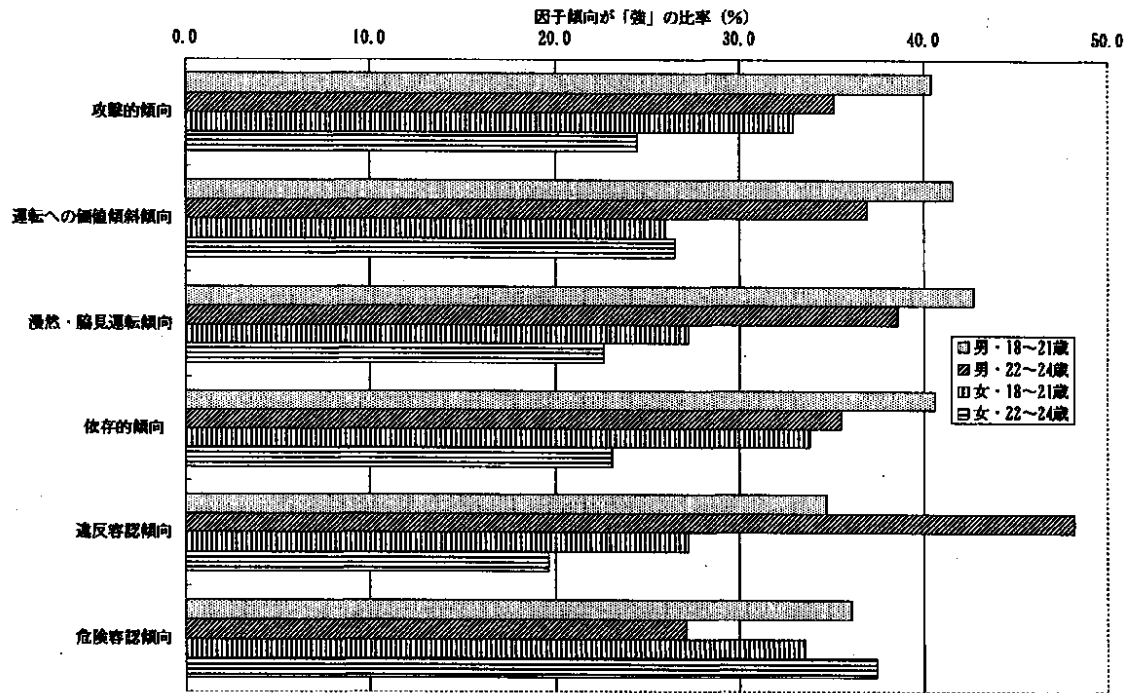


図3-4-8-4 因子傾向が強い比率（性・年齢別）

（3）運転意識の因子と事故・違反

運転意識の6因子の強さ別に事故・違反の有無をみると、攻撃的傾向、運転への価値傾斜傾向、漫然・脇見運転傾向、依存的傾向、違反容認傾向に関しては、いずれも強いほど事故・違反が多い。つまり、好ましくない運転意識を強く持つほど事故・違反が多いことが明らかである。危険容認傾向については、中あるいは弱の運転者の事故違反比率が高い（図3-4-8-5）。

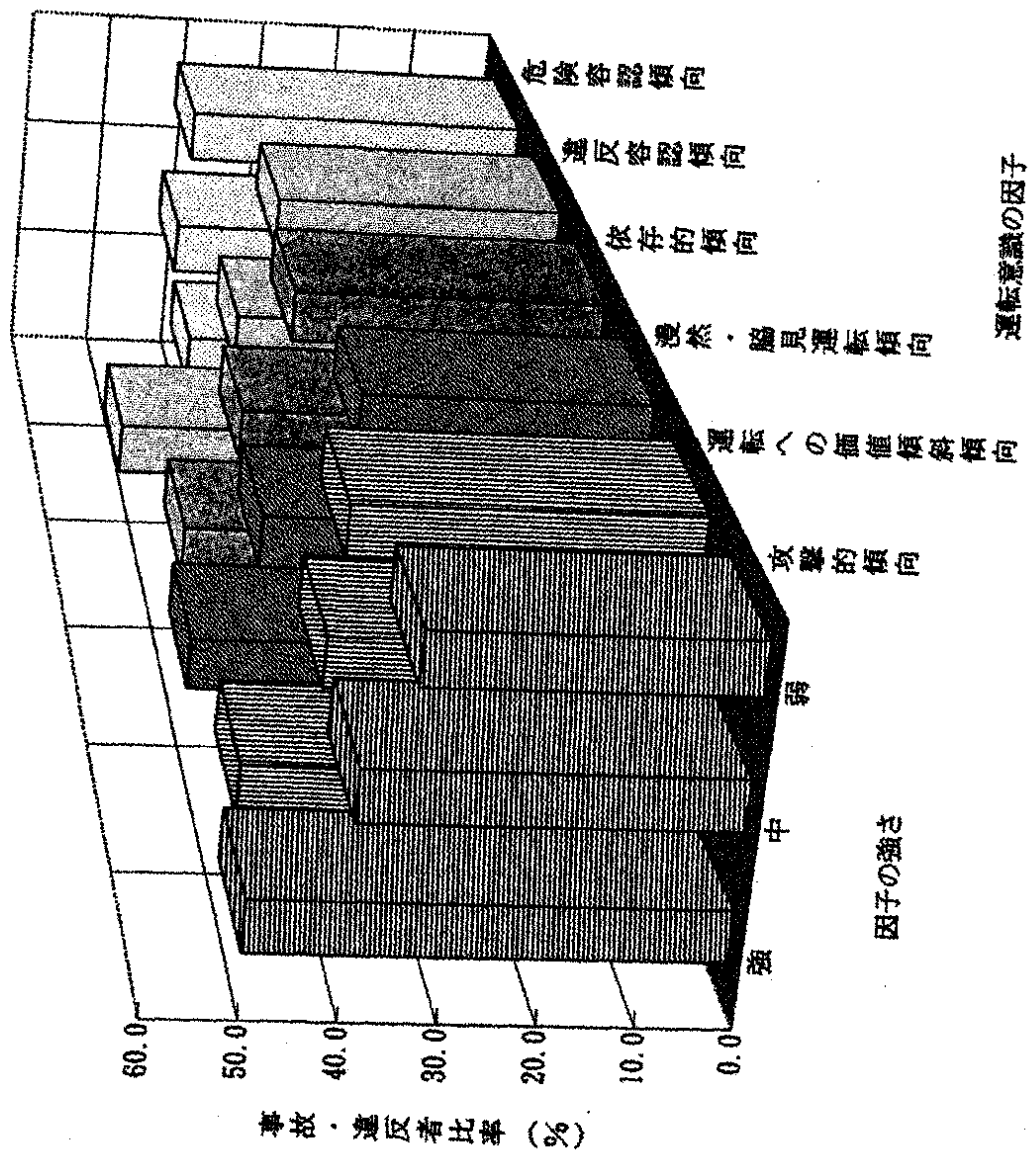


表 3-4-8-5 運転意識の因子の強さと事故・違反者比率

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45.2%を占めている。これに「運転がうまい方だと思う」の7.9%を加えると53.1%と、ほぼ半数になる。

性別にみると、運転がうまい方とする比率（「運転がうまい方だと思う」と「どちらかといえば、運転がうまい方だと思う」と回答した比率の合計）は男性が62.2%、女性が42.2%で、男性の運転がうまいとする比率が高い。

年齢別には、男性は「運転がうまい方だと思う」の比率が22～24歳に多いが、これに「どちらかといえば、運転がうまい方だと思う」の比率を加えた比率で見るとほとんど差がない。女性は、年齢階層により「運転がうまい方だと思う」の比率に差がないが、「どちらかといえば、運転がうまい方だと思う」は18～21歳の若い層に多い（図3-5-1-1）。

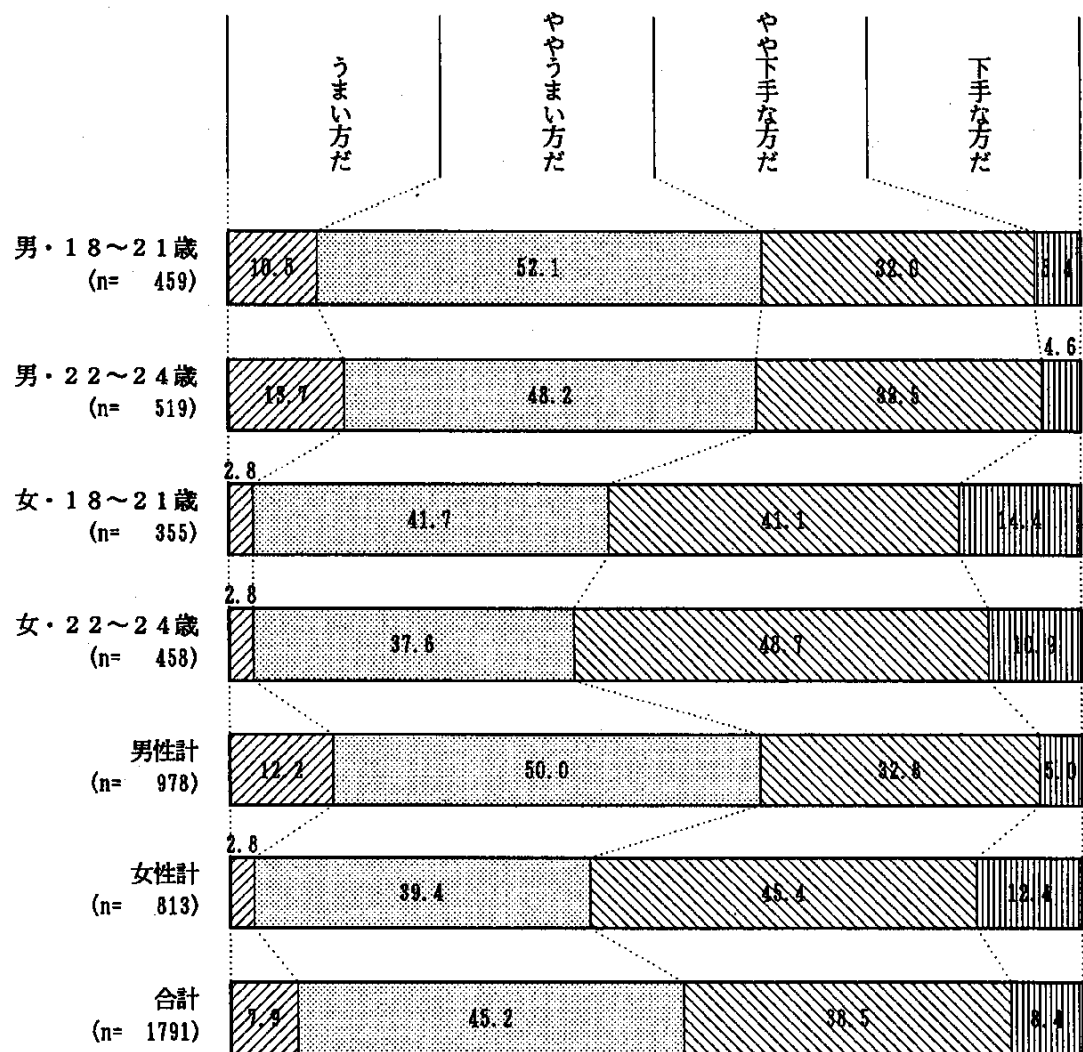


図3-5-1-1 性・年齢別経験の割には運転がうまいと思うか

3-6 ヒヤリ・ハット体験

調査対象者が過去1年くらいの間に、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、経験者比率をみると図3-6-1-1のようになる。また、ヒヤリ・ハット体験者比率を性別・年齢別にみると表3-6-1-1、図3-6-1-2～3のようになる。これらの図表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 走っている前の車に接近しすぎて追突しそうになったこと

経験者は1回が26.7%、2～3回が21.5%、4回以上が7.0%で、1回以上の経験者は55.2%である。性別には男性が60.5%、女性が48.8%と男性の経験者比率の方が高い。年齢別には男女ともに22～24歳の年齢層の方が18～21歳よりも経験者比率が高い。

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

経験者は1回が30.2%、2～3回が14.5%、4回以上が4.0%で、1回以上の経験者は48.6%である。性別には男性が51.4%、女性が45.3%と男性の経験者比率の方が高い。年齢別には男性は18～21歳、女性は22～24歳の層の方が経験者比率が高い。

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

経験者は1回が27.4%、2～3回が12.8%、4回以上が3.5%で、1回以上の経験者は43.7%である。性別には男性が48.1%、女性が38.3%と男性の経験者比率の方が高い。年齢別には男女ともに22～24歳の年齢層の方が18～21歳よりも経験者比率が高い。

④ 信号待ちや駐車中の車に追突しそうになったこと

経験者は1回が22.2%、2～3回が10.8%、4回以上が3.0%で、1回以上の経験者は36.0%である。性別には男性が37.9%、女性が33.7%と男性の経験者比率の方が高い。年齢別の経験者比率の差は男女ともに小さく、年齢による経験者比率の違いはほとんどない。

⑤ 横断中の歩行者に接触しそうになったこと

経験者は1回が23.5%、2～3回が10.4%、4回以上が1.5%で、1回以上の経験者は35.4%である。性別には男性が39.8%、女性が30.0%と男性の経験者比率の方が高い。年齢別には、女性はほとんど差がないが、男性は18～21歳の若い層の経験者比率が高い。

⑥ 車線変更の時に他の車と接触しそうになったこと

経験者は1回が21.8%、2～3回が10.8%、4回以上が2.4%で、1回以上の経験者は35.0%である。性別には男性が35.9%、女性が33.9%と男性の経験者比率の方が高い。年齢別には男女ともにほとんど差がみられない。

⑦ 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

経験者は1回が20.7%、2～3回が8.5%、4回以上が2.4%で、1回以上の経験者は31.5%である。性別には男性が36.5%、女性が25.6%と男性の経験者比率の方が高い。年齢別には男女ともに22～24歳の年齢層の方が18～21歳よりも経験者比率が高い。

⑧ すれ違いの時に対向車と接触しそうになったこと

経験者は1回が17.7%、2～3回が8.6%、4回以上が3.4%で、1回以上の経験者は29.8%である。性別には男性が31.0%、女性が28.3%と男性の経験者比率の方が高い。年齢別には男性は22～24歳の層、女性は18～21歳の層の経験者比率が高い。

⑨ 車がスリップして事故になりそうになったこと

経験者は1回が18.5%、2～3回が8.1%、4回以上が2.8%で、1回以上の経験者は29.4%である。性別には男性が37.6%、女性が19.4%で、特に男性の経験者比率が高い。年齢別には男女ともに18～21歳の若い層の経験者比率が高い。

⑩ バックをされていて事故になりそうになったこと

経験者は1回が19.1%、2～3回が5.8%、4回以上が1.6%で、1回以上の経験者は26.5%である。性別には男性が27.1%、女性が25.9%で男性の経験者比率の方が高い。年齢別には男女ともに18～21歳の若い層の経験者比率が高い。

⑪ 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

経験者は1回が16.2%、2～3回が5.2%、4回以上が1.1%で、1回以上の経験者は22.5%である。性別には男性が23.3%、女性が21.5%で男性の経験者比率の方が高い。年齢別には男性は22～24歳、女性は18～21歳の層の経験者比率が高い。

⑫ 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

経験者は1回が13.3%、2～3回が5.1%、4回以上が1.0%で、1回以上の経験者は19.4%である。性別には男性が24.0%、女性が13.8%で男性の経験者比率の方が高い。年齢別には男性は22～24歳、女性は18～21歳の層の経験者比率が高い。

⑬ 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

経験者は1回が13.0%、2～3回が4.0%、4回以上が1.0%で、1回以上の経験者は18.0%である。性別には男性が19.9%、女性が15.6%で男性の経験者比率の方が高い。年齢別には男女ともに大きな差はみられない。

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

経験者は1回が11.1%、2～3回が4.0%、4回以上が1.1%で、1回以上の経験者は16.1%である。性別には男性が17.3%、女性が14.8%で男性の経験者比率

の方が高い。年齢別には男女ともに大きな差はみられない。

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

経験者は1回が8.7%、2～3回が2.2%、4回以上が0.7%で、1回以上の経験者は11.5%である。性別には男性が12.5%、女性が10.4%で男性の経験者比率の方が高い。年齢別には男女ともに大きな差はみられない。

以上、ヒヤリ・ハット項目別に経験者比率をみてきたが、いずれの項目も男性の方が女性よりもヒヤリ・ハット体験者比率が高い。表3-6-1-1のヒヤリ・ハット体験者比率の平均でも、男性が33.5%に対して女性が27.0%と男性の経験者比率の方が高い。

いずれかのヒヤリ・ハット体験がある運転者の比率は90.7%でほとんどの運転者が何らかのヒヤリ・ハット体験を持っている。

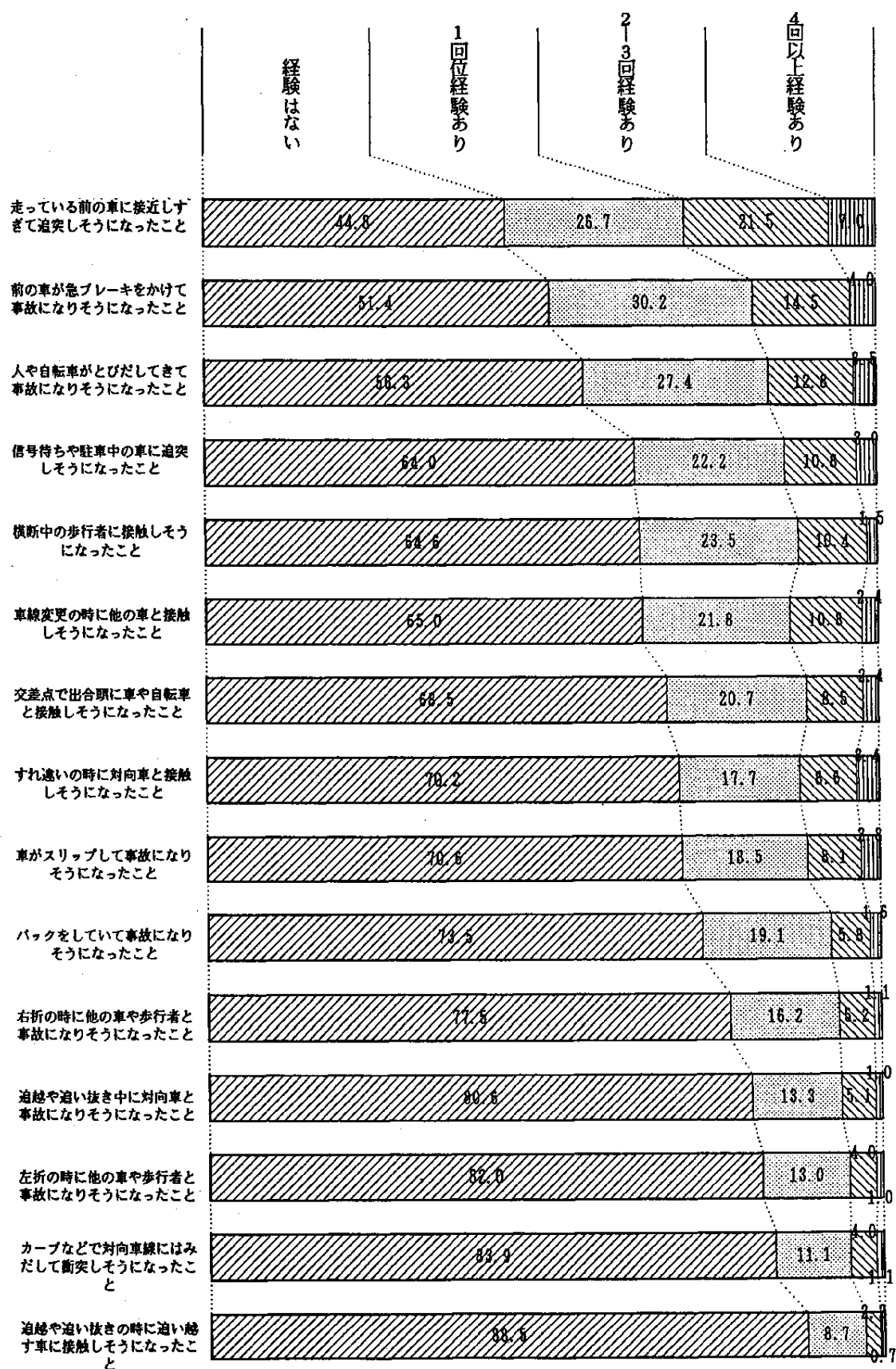


図3-6-1-1 ヒヤリ・ハット経験の有無

図 3-6-1-1 性・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・ハット体験者比率 (%)						サンプル数 (人)					
	男性 18~21歳	男性 22~24歳	女性 18~21歳	女性 22~24歳	男性計	女性計	合計	男性 18~21歳	男性 22~24歳	女性 18~21歳	女性 22~24歳	合計
	18~21歳	22~24歳	18~21歳	22~24歳	男性計	女性計	合計	18~21歳	22~24歳	18~21歳	22~24歳	合計
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	59.8	61.1	45.5	51.4	60.5	48.8	55.2	460	519	354	455	809
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	52.3	50.7	42.5	47.4	51.4	45.3	48.6	459	523	355	458	813
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	47.3	48.8	35.3	40.6	48.1	38.3	43.7	461	523	364	458	812
信号待ちや駐車中の車に追突しそうになったこと	38.6	37.3	33.3	34.0	37.9	33.7	35.0	461	517	351	459	810
横断中の歩行者に接触しそうになったこと	44.2	35.9	29.9	30.2	39.8	30.0	35.4	462	524	355	457	812
車線変更の時に他の車と接触しそうになったこと	35.9	35.8	33.0	34.7	35.9	33.9	35.0	459	522	355	458	813
交差点で合流時に車や自転車と接触しそうになったこと	34.4	38.3	23.8	26.9	36.5	25.6	31.5	457	519	353	457	810
すれ違いの時に対向車と接触しそうになったこと	26.3	35.1	30.5	26.5	31.0	28.3	29.8	457	521	354	456	810
車がスリップして事故になりそうになったこと	38.7	36.7	22.7	16.8	37.6	19.4	29.4	460	523	352	458	810
バックをしながら事故になりそうになったこと	31.4	23.3	29.3	23.2	27.1	25.9	26.5	456	523	351	456	807
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	23.9	23.7	19.7	23.3	21.5	22.5	460	522	354	456	810
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	23.4	24.5	15.3	12.7	24.0	13.8	19.4	461	522	353	457	810
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	20.4	19.4	16.1	15.3	19.9	15.6	18.0	460	520	354	458	812
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	17.1	17.4	15.3	14.4	17.3	14.8	16.1	461	523	354	458	812
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	12.7	12.3	9.0	11.4	12.5	10.4	11.5	456	519	354	455	809
平 均	33.7	33.4	27.0	27.0	33.5	27.0	30.6	459	521	354	457	811
いずれかのヒヤリ・ハット体験がある比率	94.2	92.2	88.4	87.3	93.1	87.8	90.7	434	500	344	440	784

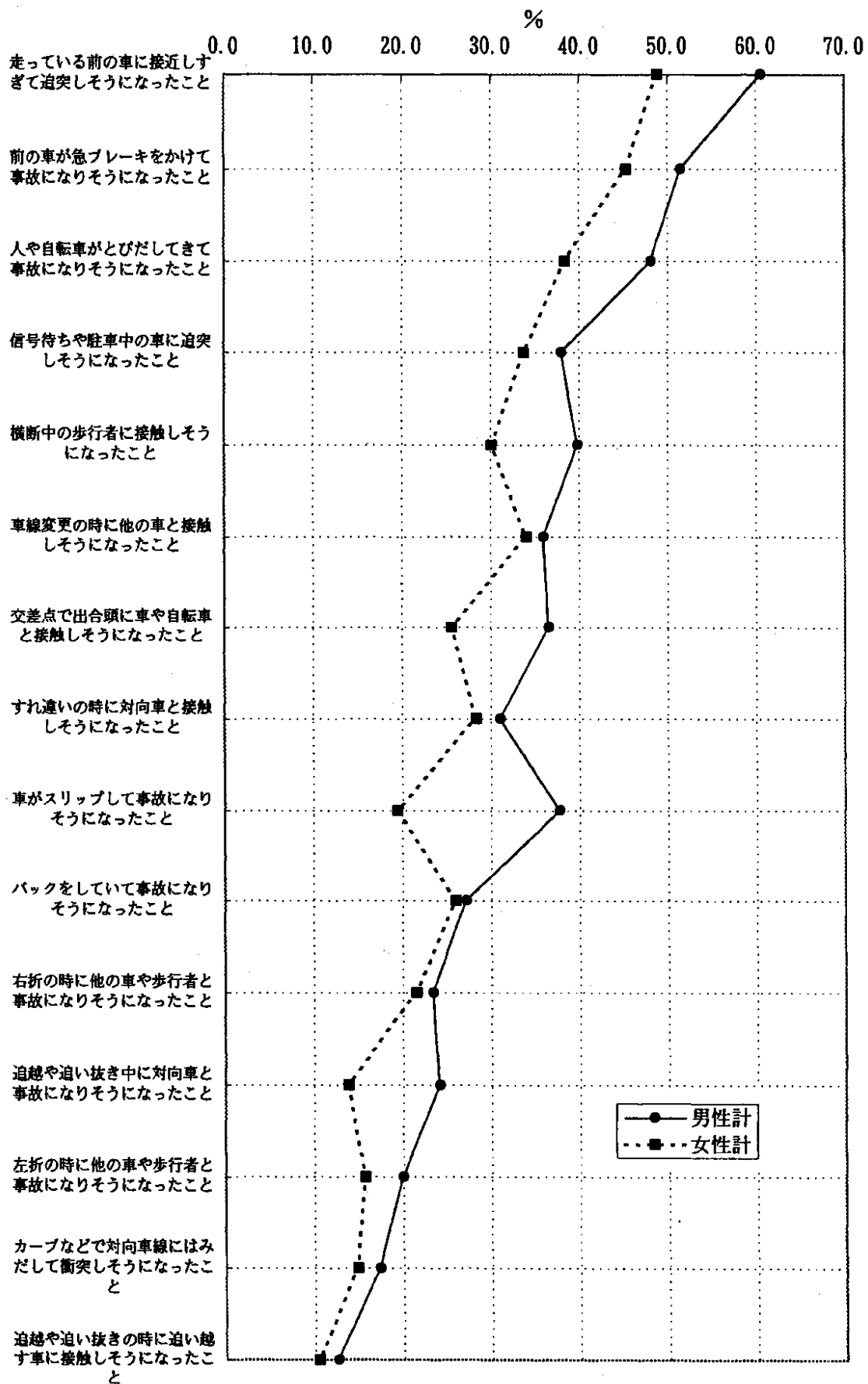


図3-6-1-2 性別ヒヤリ・ハット体験者比率

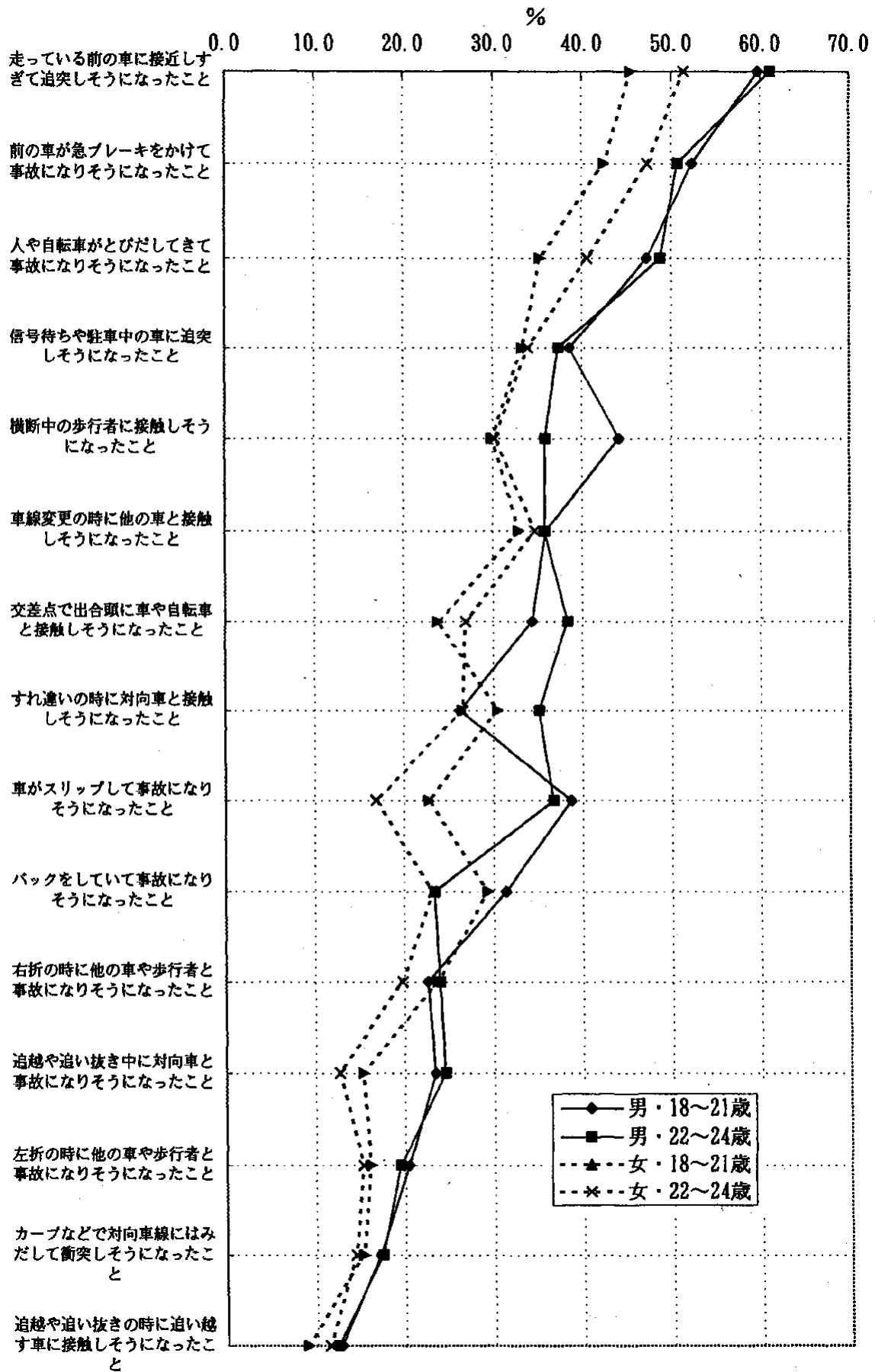


図3-6-1-3 性・年齢別ヒヤリ・ハット体験者比率

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、「自分の側の原因」「相手の側の原因」「運が悪かっただけ」「その他」に回答結果を集約して集計し、さらに「自分の側の原因」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、ヒヤリ・ハット項目ごとの原因を集約と細分の2段階で見えていく。

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

集約の原因でみると「自分の側の原因」は全体で95.2%で、ほとんどの対象者が自分の側に原因があったと認識している。性別には女性の方が「自分の側の原因」とする比率がやや高い。年齢別には、男女ともに18～21歳の若い層の方が「自分の側の原因」とする比率が高い（図3-6-2-1）。

「自分の側の原因」の内訳をみると（表3-6-2-1）、「わき見」（30.7%）、「車間距離の詰め過ぎ」（28.0%）、「いねむり、ぼんやり」（15.0%）が多い。性別には、男性に「いねむり、ぼんやり」が多く、女性に「車間距離の詰め過ぎ」が多い。年齢別にみると、男性は18～21歳の若い層に「スピードの出し過ぎ」や「わき見」が多く、女性は22～24歳の層に「車間距離の詰め過ぎ」が多い。

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

集約の原因の中で「自分の側の原因」は64.7%で、「相手側の原因」は32.8%で、ほぼ2対1の比率である。性別には、女性に比べて男性にやや「自分の側の原因」とする比率が高い。年齢別には、男性は18～21歳の若い層に「自分の側の原因」とする比率が高いが、女性にはほとんど差がない（図3-6-2-2）。

「自分の側の原因」の中では、「車間距離の詰め過ぎ」が40.7%と多い。性別には男性に「車間距離の詰め過ぎ」が多い。女性には、男性に比べて目立って多い「自分の側の原因」はない。年齢別に「自分の側の原因」をみると、「車間距離の詰め過ぎ」は男性では18～21歳の層に、女性では22～24歳の層にやや多い（表3-6-2-2）。

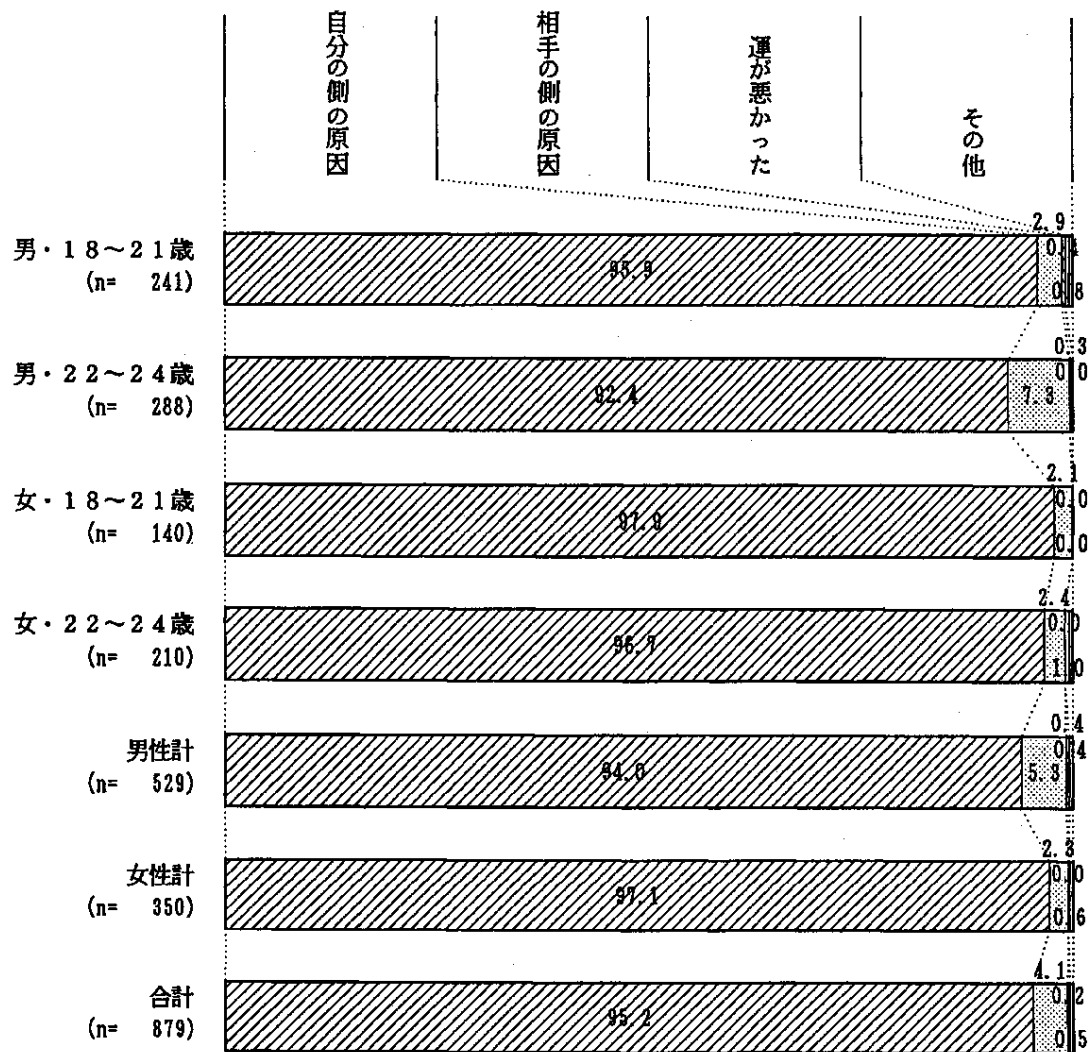


図3-6-2-1 性・年齢別ヒヤリ・ハットの原因（集約）（走行中の前車に追突）

表3-6-2-1 性・年齢別ヒヤリ・ハット体験の詳細原因

（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）

性・年齢別	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	他の車と速度判断のミス	相手が譲ると思った				
男・18～21歳	32.8	13.3	2.9	11.6	0.0	0.0	28.6	0.0	7.5	0.4	0.8	2.9	0.4	0.8	241
男・22～24歳	29.9	19.4	2.8	5.2	0.0	0.0	25.0	0.0	9.4	0.0	0.7	7.3	0.3	0.0	288
女・18～21歳	30.0	12.9	5.0	11.4	0.0	0.0	29.3	0.0	7.9	0.0	1.4	2.1	0.0	0.0	140
女・22～24歳	30.0	12.4	1.4	10.0	0.0	0.0	32.9	0.0	8.1	0.0	1.9	2.4	0.0	1.0	210
男性計	31.2	16.6	2.8	8.1	0.0	0.0	25.7	0.0	8.5	0.2	0.8	5.3	0.4	0.4	529
女性計	30.0	12.6	2.9	10.6	0.0	0.0	31.4	0.0	8.0	0.0	1.7	2.3	0.0	0.6	350
合計	30.7	15.0	2.8	9.1	0.0	0.0	28.0	0.0	8.3	0.1	1.1	4.1	0.2	0.5	879

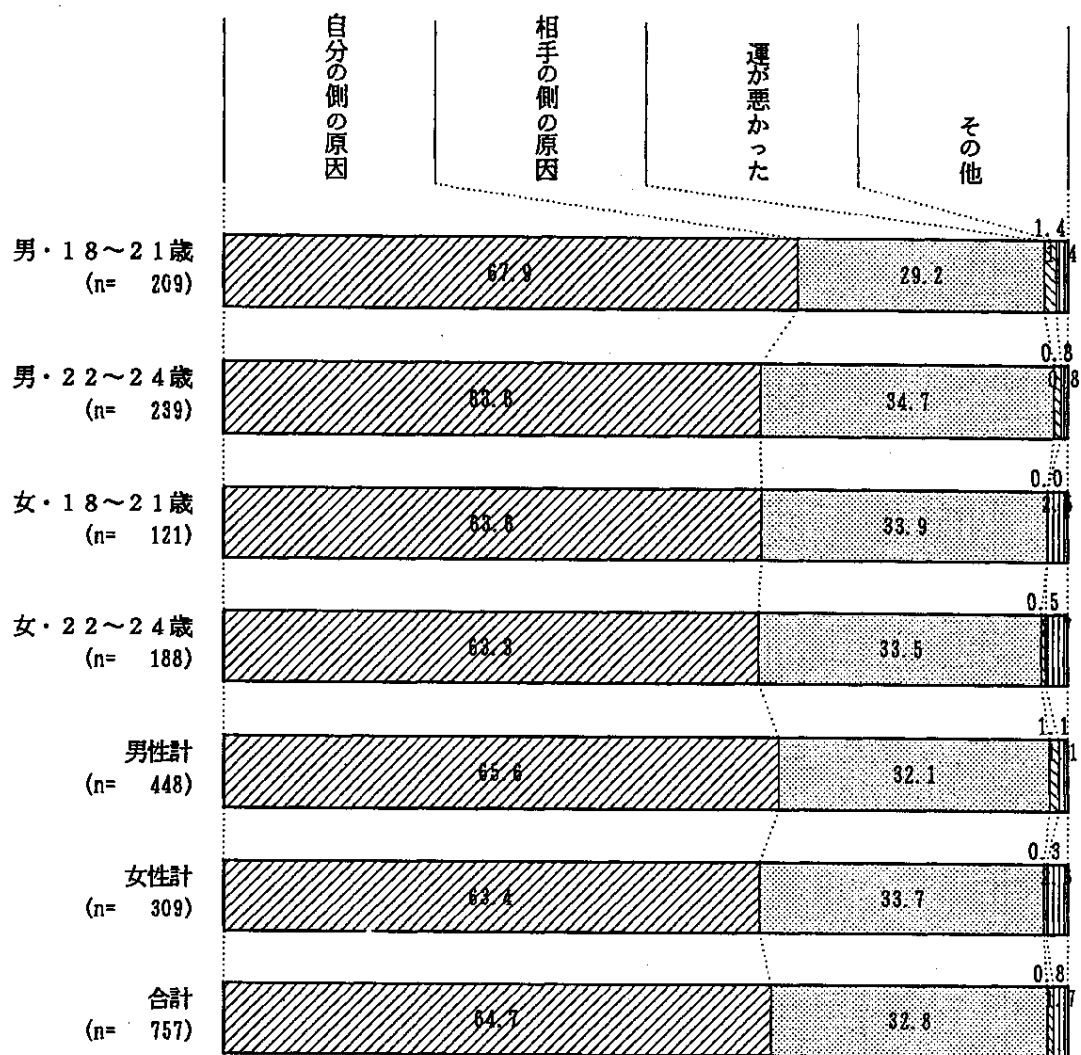


図3-6-2-2 性・年齢別ヒヤリ・ハットの原因（集約）（前車が急ブレーキをかけて事故）

表3-6-2-2 性・年齢別ヒヤリ・ハット体験の詳細原因

（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）

性・年齢別	自分の側の原因											相手の側の原因	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	他の車と判断の誤り	相手が譲るとして				
男・18～21歳	7.2	4.8	1.9	4.3	0.5	0.0	44.0	0.5	4.3	0.0	0.5	29.2	1.4	1.4	209
男・22～24歳	4.2	3.8	0.8	5.9	0.0	0.0	41.8	0.0	5.4	0.0	1.7	34.7	0.8	0.8	239
女・18～21歳	5.0	5.8	0.0	8.3	0.0	0.0	38.0	0.0	6.6	0.0	0.0	33.9	0.0	2.5	121
女・22～24歳	5.3	6.4	2.1	4.3	0.0	0.0	37.2	0.0	6.4	0.5	1.1	33.5	0.5	2.7	188
男性計	5.6	4.2	1.3	5.1	0.2	0.0	42.9	0.2	4.9	0.0	1.1	32.1	1.1	1.1	448
女性計	5.2	6.1	1.3	5.8	0.0	0.0	37.5	0.0	6.5	0.3	0.6	33.7	0.3	2.6	309
合計	5.4	5.0	1.3	5.4	0.1	0.0	40.7	0.1	5.5	0.1	0.9	32.8	0.8	1.7	757

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

集約の原因の中で「自分の側の原因」とする比率は34.7%と比較的少ない。

「相手側の原因」とする比率は61.5%と多く、ほぼ1対2の比率で相手に原因があるとする対象者が多い。性別には、女性に「相手側の原因」とする比率が67.9%と男性の57.2%に比べて多い。年齢別には、男性は18～21歳に、女性は22～24歳に「相手側の原因」とする比率が高い（図3-6-2-3）。

「自分の側の原因」の中で多いのは、「スピードの出し過ぎ」（8.0%）、「わき見」（7.7%）などで、特に大きな比率を占める原因はみられない。「スピードの出し過ぎ」と「わき見」のいずれも、男性に多い（表3-6-2-3）。

④ 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・ハット項目の原因は97.0%が「自分の側の原因」としており、「相手の側の原因」はわずかに1.6%である。性別、年齢別のいずれでみても「自分の側の原因」が90%代後半で、対象者のほとんどが自分の側に原因があったと認識している（図3-6-2-4）。

「自分の側の原因」の内訳をみると、「わき見」が41.3%、「いねむり、ぼんやり」が23.4%と多い。性別にみると、男性は「わき見」が多く、女性は「いねむり、ぼんやり」が多い。年齢別にみて18～21歳の若い層に多いのは、男性は「いねむり、ぼんやり」、女性は「わき見」である（表3-6-2-4）。

⑤ 横断中の歩行者に接触しそうになったこと

「自分の側の原因」とする比率は77.4%、「相手側の原因」は20.2%である。性別には男性に「自分の側の原因」とする比率が多い。年齢別には男性はほとんど差がないが、女性は22～24歳の層に「自分の側の原因」とする比率が高い（図3-6-2-5）。

「自分の側の原因」の内訳をみると、「わき見」が27.8%と多い。この「わき見」の比率は、性別では男性に、年齢別には22～24歳の層に多い（表3-6-2-5）。

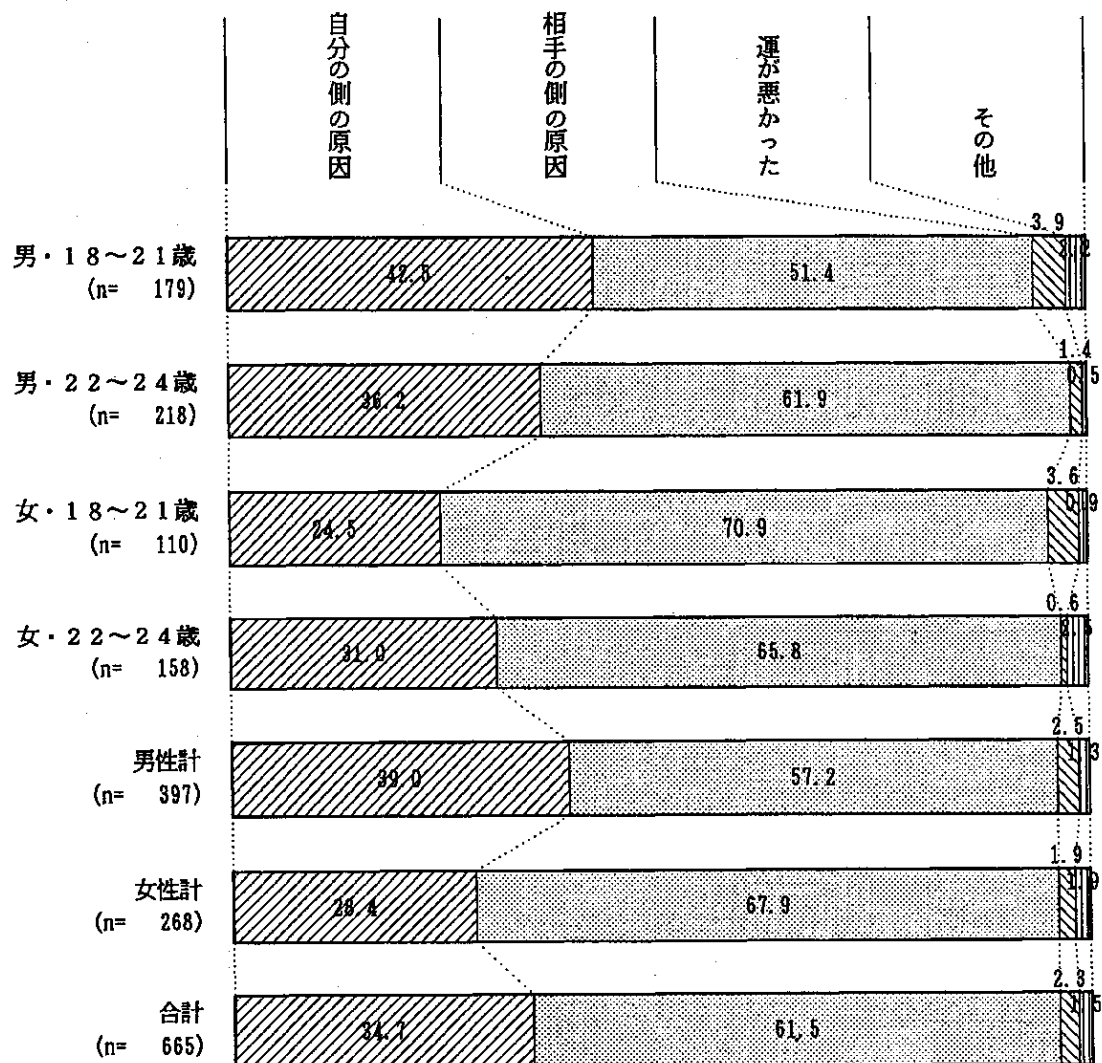


図3-6-2-3 性・年齢別ヒヤリ・ハットの原因（集約）（とびだしてきた人や自転車との事故）

表3-6-2-3 性・年齢別ヒヤリ・ハット体験の詳細原因

（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）

性・年齢別	自分の側の原因											相手の側の原因	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	相手が読んできて				
男・18～21歳	11.2	7.3	0.0	10.1	5.0	0.0	0.0	0.6	0.6	1.1	6.7	51.4	3.9	2.2	179
男・22～24歳	7.3	5.5	1.4	8.7	2.8	0.0	0.5	0.9	0.0	0.5	8.7	61.9	1.4	0.5	218
女・18～21歳	6.4	1.8	0.9	5.5	4.5	0.0	0.0	0.9	1.8	0.9	1.8	70.9	3.6	0.9	110
女・22～24歳	5.1	5.7	1.3	6.3	3.8	0.0	0.0	0.6	0.6	1.3	6.3	65.8	0.6	2.5	158
男性計	9.1	6.3	0.8	9.3	3.8	0.0	0.3	0.8	0.3	0.8	7.8	57.2	2.5	1.3	397
女性計	5.6	4.1	1.1	6.0	4.1	0.0	0.0	0.7	1.1	1.1	4.5	67.9	1.9	1.9	268
合計	7.7	5.4	0.9	8.0	3.9	0.0	0.2	0.8	0.6	0.9	6.5	61.5	2.3	1.5	665

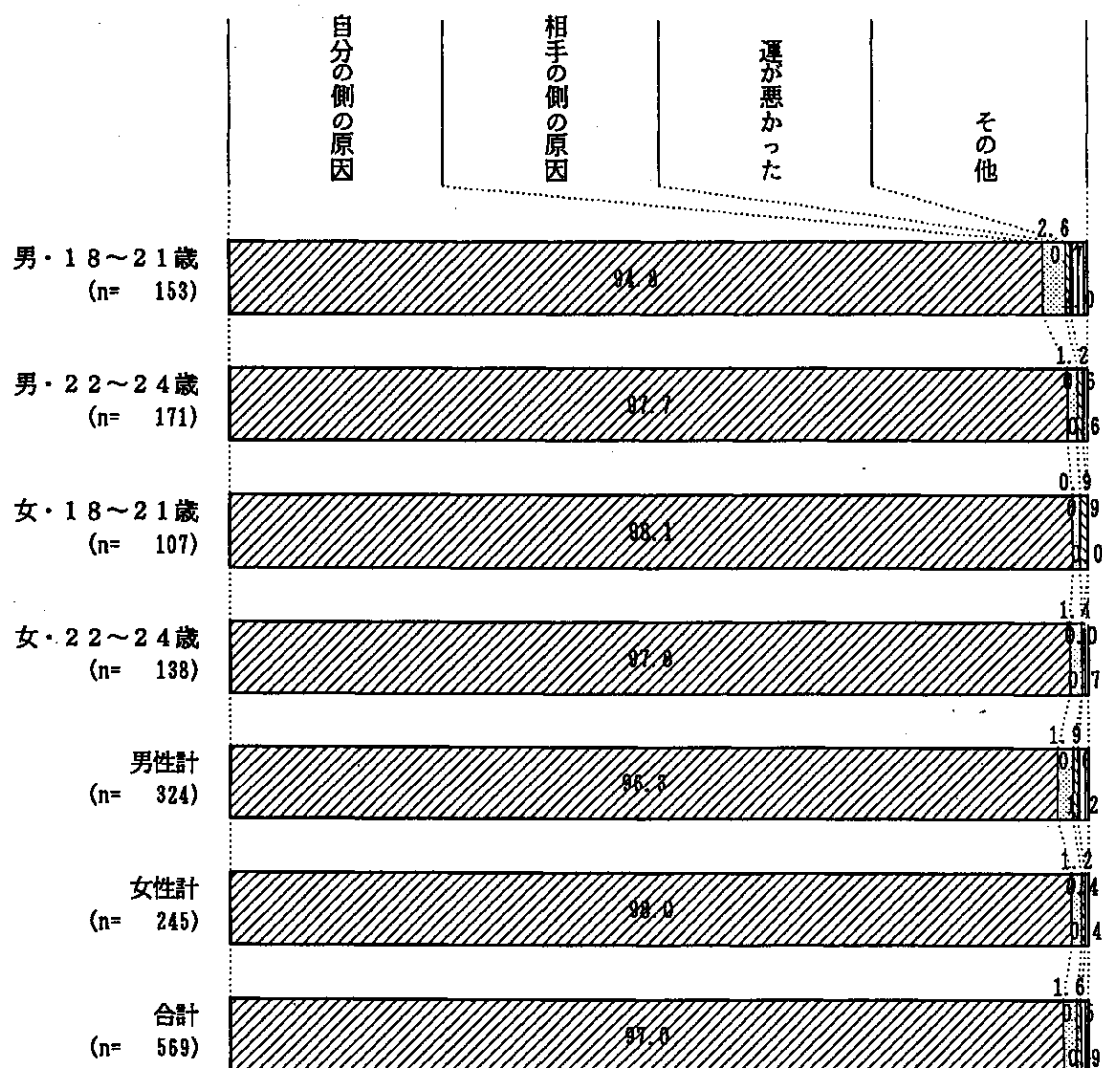


図3-6-2-4 性・年齢別ヒヤリ・ハットの原因（集約）（停車中の車に追突）

表3-6-2-4 性・年齢別ヒヤリ・ハット体験の詳細原因

（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）

性・年齢別	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	他の車と判断ミス	相手が譲らなかった				
男・18～21歳	43.1	24.8	3.9	10.5	0.0	0.0	0.0	3.3	0.7	5.9	0.0	2.6	2.6	0.7	153
男・22～24歳	47.4	21.1	4.7	7.0	1.2	0.0	0.0	5.3	0.6	7.6	0.0	2.9	1.2	0.6	171
女・18～21歳	39.3	20.6	7.5	6.5	0.0	0.0	0.0	12.1	1.9	9.3	0.0	0.9	0.9	0.0	107
女・22～24歳	33.3	26.8	4.3	6.5	0.0	0.0	0.0	12.3	1.4	9.4	0.0	3.6	1.4	0.0	138
男性計	45.4	22.8	4.3	8.6	0.6	0.0	0.0	4.3	0.6	6.8	0.0	2.8	1.9	0.6	324
女性計	35.9	24.1	5.7	6.5	0.0	0.0	0.0	12.2	1.6	9.4	0.0	2.4	1.2	0.4	245
合計	41.3	23.4	4.9	7.7	0.4	0.0	0.0	7.7	1.1	7.9	0.0	2.6	1.6	0.5	569

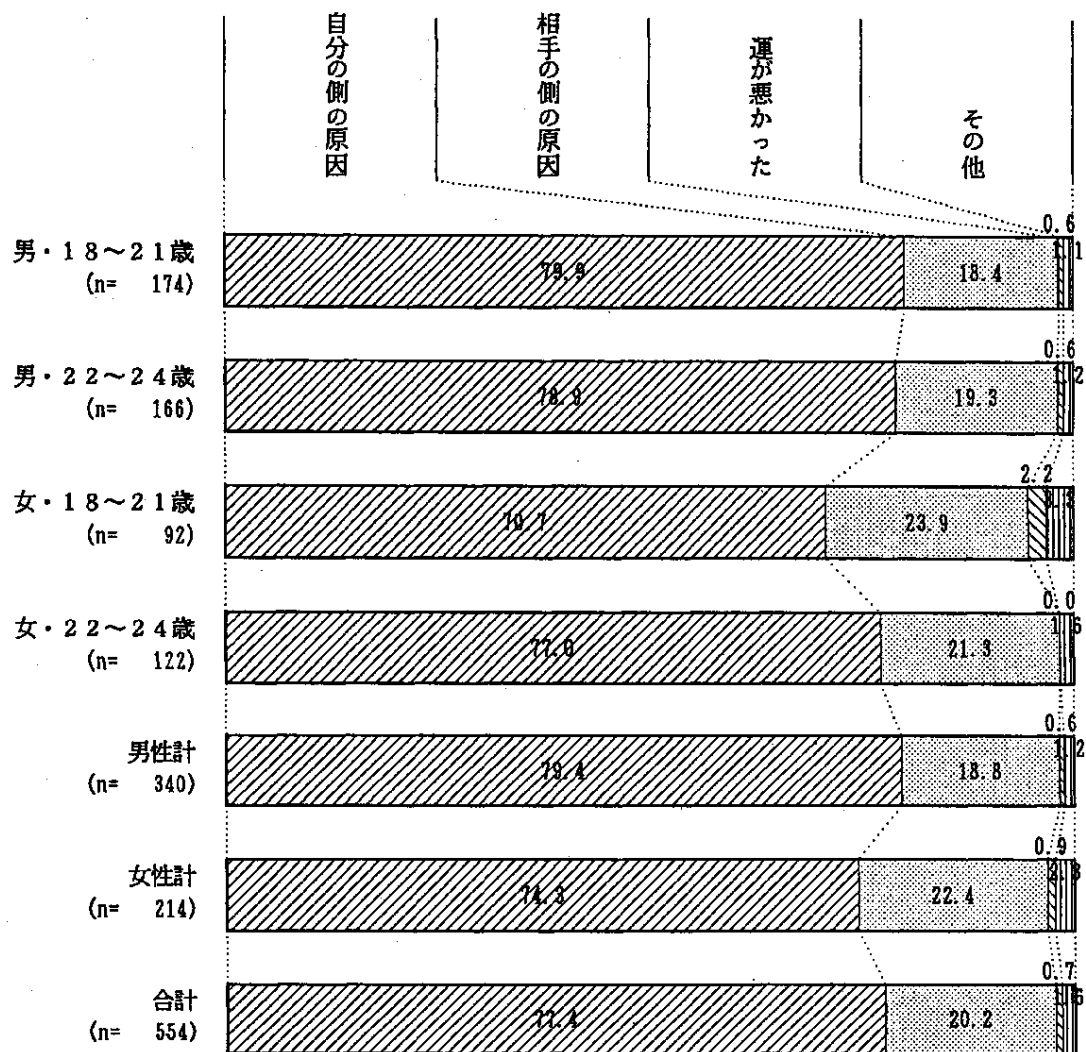


図3-6-2-5 性・年齢別ヒヤリ・ハットの原因（集約）（横断中歩行者との接触）

表3-6-2-5 性・年齢別ヒヤリ・ハット体験の詳細原因

（横断中の歩行者に接触しそうになったこと）

（単位：％、人）

性・年齢別	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	他の車速判断との距離	相手が譲らなかった				
男・18～21歳	31.0	13.2	3.4	2.3	8.6	0.0	0.6	3.4	1.1	6.3	9.8	18.4	0.6	1.1	174
男・22～24歳	33.1	14.5	2.4	4.2	6.6	0.0	0.6	1.2	0.0	4.8	11.4	19.3	0.6	1.2	166
女・18～21歳	18.5	22.8	1.1	5.4	1.1	0.0	0.0	3.3	1.1	3.3	14.1	23.9	2.2	3.3	92
女・22～24歳	23.0	20.5	1.6	3.3	4.1	0.0	2.5	1.6	1.6	4.1	14.8	21.3	0.0	1.6	122
男性計	32.1	13.8	2.9	3.2	7.6	0.0	0.6	2.4	0.6	5.6	10.6	18.8	0.6	1.2	340
女性計	21.0	21.5	1.4	4.2	2.8	0.0	1.4	2.3	1.4	3.7	14.5	22.4	0.9	2.3	214
合計	27.8	16.8	2.3	3.6	5.8	0.0	0.9	2.3	0.9	4.9	12.1	20.2	0.7	1.6	554

⑥ 車線変更の時に他の車と接触しそうになったこと

「自分の側の原因」は87.7%、「相手の側の原因」は11.4%で、自分の方に原因があったとする比率が高い。性別には、女性に「自分の側の原因」とする比率が多い。年齢別には、女性はあまり差がないが、男性は18～21歳の若い層に「自分の側の原因」とする比率が高い（図3-6-2-6）。

「自分の側の原因」の内訳をみると、「後方の確認ミス」が44.2%と多く、次いで「他の車との距離や速度の判断ミス」が19.9%となっている。性別では、女性に「他の車との距離や速度の判断ミス」が多い。年齢別には、男女ともに18～21歳に「後方の確認ミス」が多く、22～24歳に「他の車との距離や速度の判断ミス」が多い（表3-6-2-6）。

⑦ 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

「自分の側の原因」は69.1%、「相手側の原因」は28.0%である。集約原因でみる限りでは・男女にほとんど差がない。年齢別には、男女ともに18～21歳に「自分の側の原因」とする比率が高い（図3-6-2-7）。

「自分の側の原因」の内訳では、「わき見」(12.4%)、「一時不停止」(12.2%)、「相手が譲ってくれると思った」(11.3%)などが多い。性別には、男性に「わき見」が多く、女性に「一時不停止」や「相手が譲ってくれると思った」が多い。年齢別には、男女ともに18～21歳に「相手が譲ってくれると思った」が多く、22～24歳に「一時不停止」が多い（表3-6-2-7）。

⑧ すれ違いの時に対向車と接触しそうになったこと

「自分の側の原因」は64.8%、「相手の側の原因」は26.3%である。性別には女性に「自分の側の原因」とする比率が高い。年齢別にみると、女性には差がほとんどないが、男性は18～21歳の若い層に「自分の側の原因」とする比率が高い（図3-6-2-8）。

「自分の側の原因」の内訳をみると、「他の車との距離や速度の判断ミス」が24.8%ともっとも高い。「他の車との距離や速度の判断ミス」の比率が高いのは、性別には女性で、年齢別には男性は18～21歳の層、女性は22～24歳の層である（表3-6-2-8）。

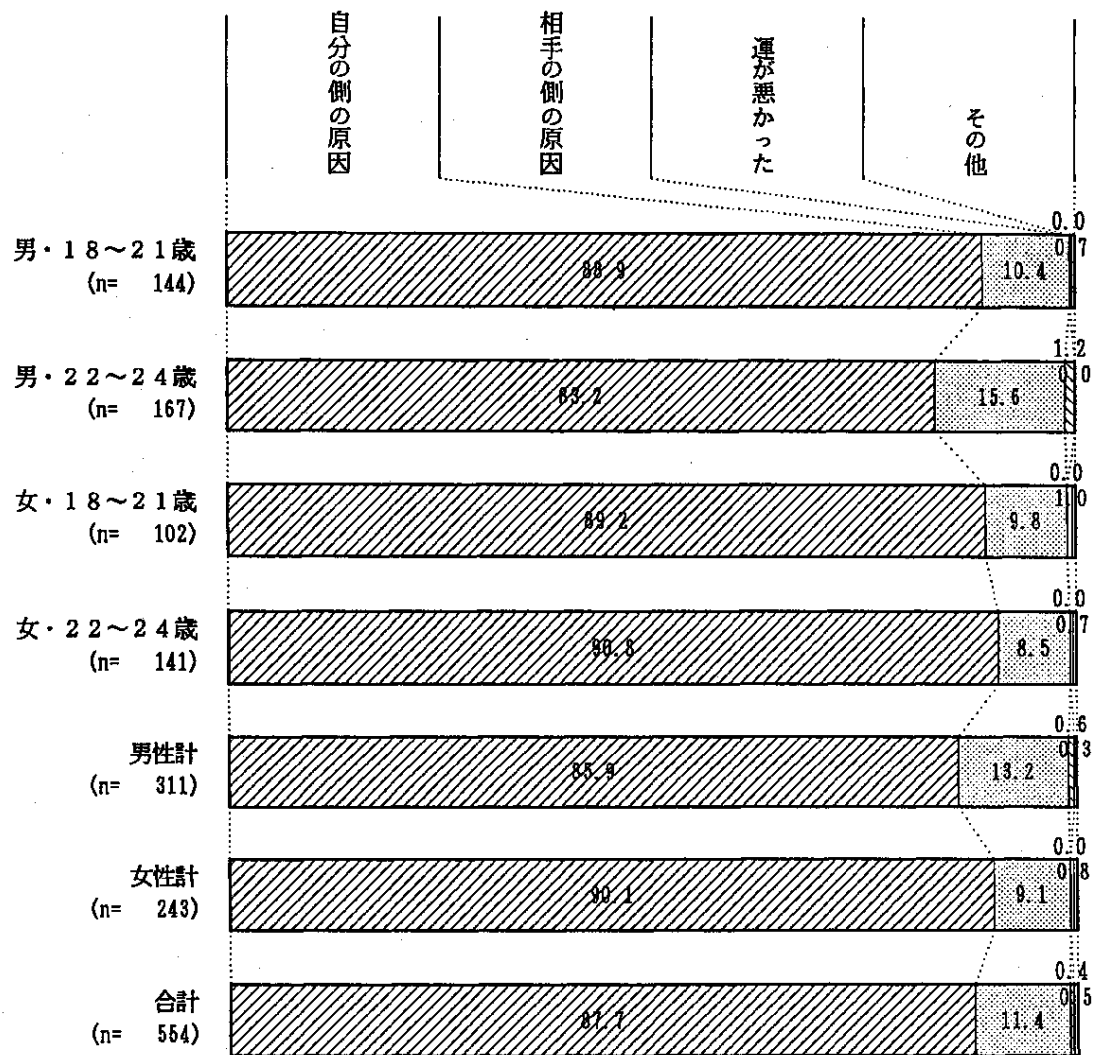


図3-6-2-6 性・年齢別ヒヤリ・ハットの原因（集約）（車線変更時の接触）

表3-6-2-6 性・年齢別ヒヤリ・ハット体験の詳細原因

（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）

性・年齢別	自分の側の原因										相手の側の原因	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	他の車と判断の誤り				
男・18～21歳	3.5	1.4	2.8	1.4	0.0	0.0	2.1	44.4	13.9	9.7	9.7	10.4	0.0	144
男・22～24歳	6.0	3.6	0.6	2.4	0.0	0.6	1.8	42.5	20.4	4.2	1.2	15.6	1.2	167
女・18～21歳	0.0	2.9	0.0	2.0	0.0	0.0	2.9	46.1	19.6	12.7	2.9	9.8	0.0	102
女・22～24歳	4.3	2.1	0.0	0.7	0.0	0.7	1.4	44.7	25.5	9.9	1.4	8.5	0.0	141
男性計	4.8	2.6	1.6	1.9	0.0	0.3	1.9	43.4	17.4	6.8	5.1	13.2	0.6	311
女性計	2.5	2.5	0.0	1.2	0.0	0.4	2.1	45.3	23.0	11.1	2.1	9.1	0.0	243
合計	3.8	2.5	0.9	1.6	0.0	0.4	2.0	44.2	19.9	8.7	3.8	11.4	0.4	554

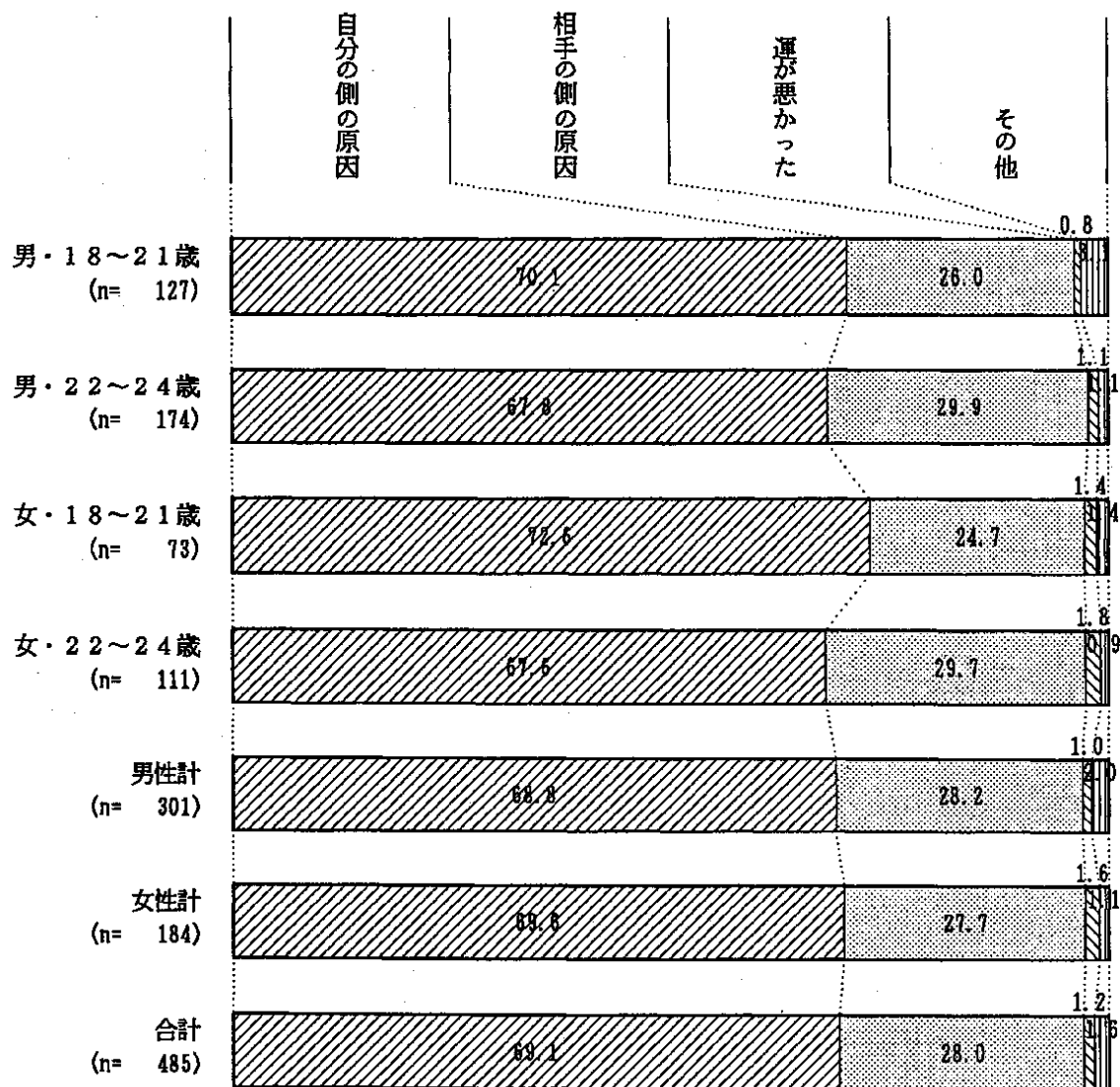


図3-6-2-7 性・年齢別ヒヤリ・ハットの原因（集約）（交差点での出合頭）

表3-6-2-7 性・年齢別ヒヤリ・ハット体験の詳細原因

（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）

性・年齢別	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	ハンドレ操作ミス	スピード出し過ぎ	一時不停止	追越禁止無視	車間距離の詰め過ぎ	後方の確認ミス	他の車や歩行者との判断ミス	相手が突然譲った				
男・18～21歳	15.7	7.1	0.8	5.5	8.7	0.0	0.0	2.4	7.1	11.8	11.0	26.0	0.8	3.1	127
男・22～24歳	15.5	8.0	1.1	4.0	12.1	0.6	1.1	1.7	6.3	9.8	7.5	29.9	1.1	1.1	174
女・18～21歳	4.1	12.3	5.5	5.5	9.6	0.0	1.4	1.4	5.5	16.4	11.0	24.7	1.4	1.4	73
女・22～24歳	9.0	10.8	1.8	2.7	18.0	0.0	0.0	4.5	5.4	9.9	5.4	29.7	1.8	0.9	111
男性計	15.6	7.6	1.0	4.7	10.6	0.3	0.7	2.0	6.6	10.6	9.0	28.2	1.0	2.0	301
女性計	7.1	11.4	3.3	3.8	14.7	0.0	0.5	3.3	5.4	12.5	7.6	27.7	1.6	1.1	184
合計	12.4	9.1	1.9	4.3	12.2	0.2	0.6	2.5	6.2	11.3	8.5	28.0	1.2	1.6	485

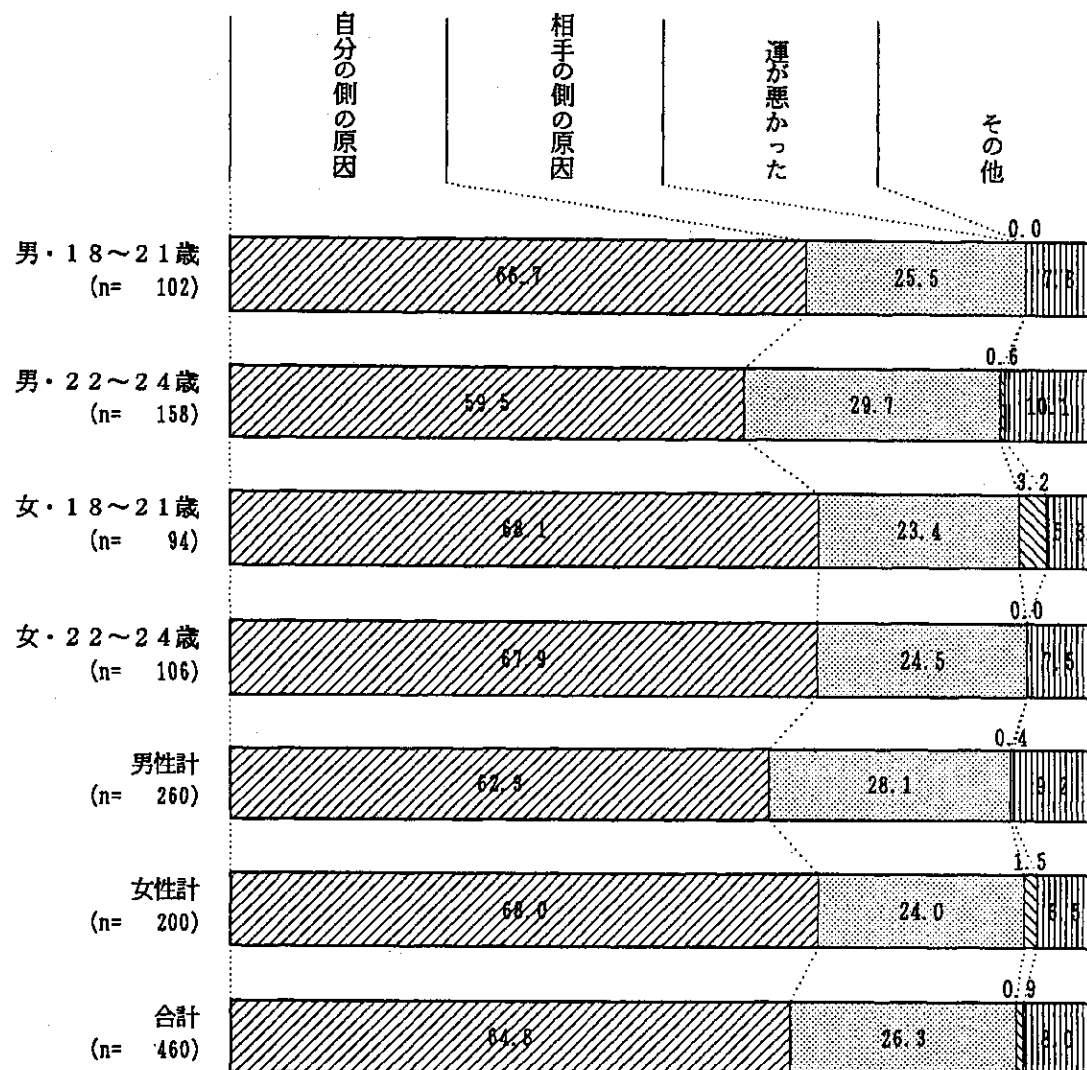


図3-6-2-8 性・年齢別ヒヤリ・ハットの原因（集約）（すれ違い時の対向車との接触）

表3-6-2-8 性・年齢別ヒヤリ・ハット体験の詳細原因

（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）

(単位: %、人)																
性・年齢別	自分の側の原因											相手側の原因	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	ハンドレ作ミ	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	や判断ミスの相手が譲って					その他原因の側の
男・18～21歳	4.9	4.9	7.8	7.8	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	23.5	14.7	2.9	25.5	0.0	7.8	102
男・22～24歳	3.8	3.2	6.3	6.3	0.6	0.0	0.0	1.9	0.6	20.3	12.7	3.8	29.7	0.6	10.1	158
女・18～21歳	2.1	5.3	8.5	11.7	0.0	0.0	0.0	1.1	0.0	25.5	9.6	4.3	23.4	3.2	5.3	94
女・22～24歳	2.8	7.5	10.4	4.7	0.0	0.0	0.0	0.9	0.0	32.1	6.6	2.8	24.5	0.0	7.5	106
男性計	4.2	3.8	6.9	6.9	0.4	0.0	0.0	1.2	0.4	21.5	13.5	3.5	28.1	0.4	9.2	260
女性計	2.5	6.5	9.5	8.0	0.0	0.0	0.0	1.0	0.0	29.0	8.0	3.5	24.0	1.5	6.5	200
合計	3.5	5.0	8.0	7.4	0.2	0.0	0.0	1.1	0.2	24.8	11.1	3.5	26.3	0.9	8.0	460

⑨ 車がスリップして事故になりそうになったこと

「自分の側の原因」が80.9%、「相手の側の原因」が2.7%である。また、このヒヤリ・ハット項目に関しては「その他」が13.8%と他のヒヤリ・ハット項目に比べて多い。性別には男性に「自分の側の原因」とする比率が高い。年齢別には、男性は大差がないが、女性は18～21歳の若い層に「自分の側の原因」とする比率が多い（図3-6-2-9）。

「自分の側の原因」の内訳では「スピードの出し過ぎ」が41.8%と多い。この原因をあげる比率は、性別には男性に多く、年齢別には男性は18～21歳の、女性は22～24歳の層に多い（表3-6-2-9）。

⑩ 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」は96.1%、「相手の側の原因」は1.0%で、圧倒的に自分の側の原因が多い。性・年齢別にみて、いずれの層でも「自分の側の原因」とする比率が多く、大きな差はない（図3-6-2-10）。

「自分の側の原因」の内訳では「後方の確認ミス」が67.8%と多い。この原因をあげる比率は、性別には女性に多く、年齢別には男女ともに18～21歳の若い層に多い（表3-6-2-10）。

⑪ 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

「自分の側の原因」は86.9%、「相手の側の原因」は10.5%である。性別にはほとんど差がみられない。年齢別にみると、男女ともに22～24歳の層に「自分の側の原因」とする比率が高い（図3-6-2-11）。

「自分の側の原因」の内訳をみると、「他の車との距離や速度の判断ミス」（19.2%）、「わき見」（16.0%）、「その他の自分の側の原因」（16.0%）などが多い。「他の車との距離や速度の判断ミス」の比率が高いのは、性別には女性である。年齢別には男性は大差なく、女性は22～24歳の層に多い（表3-6-2-11）。

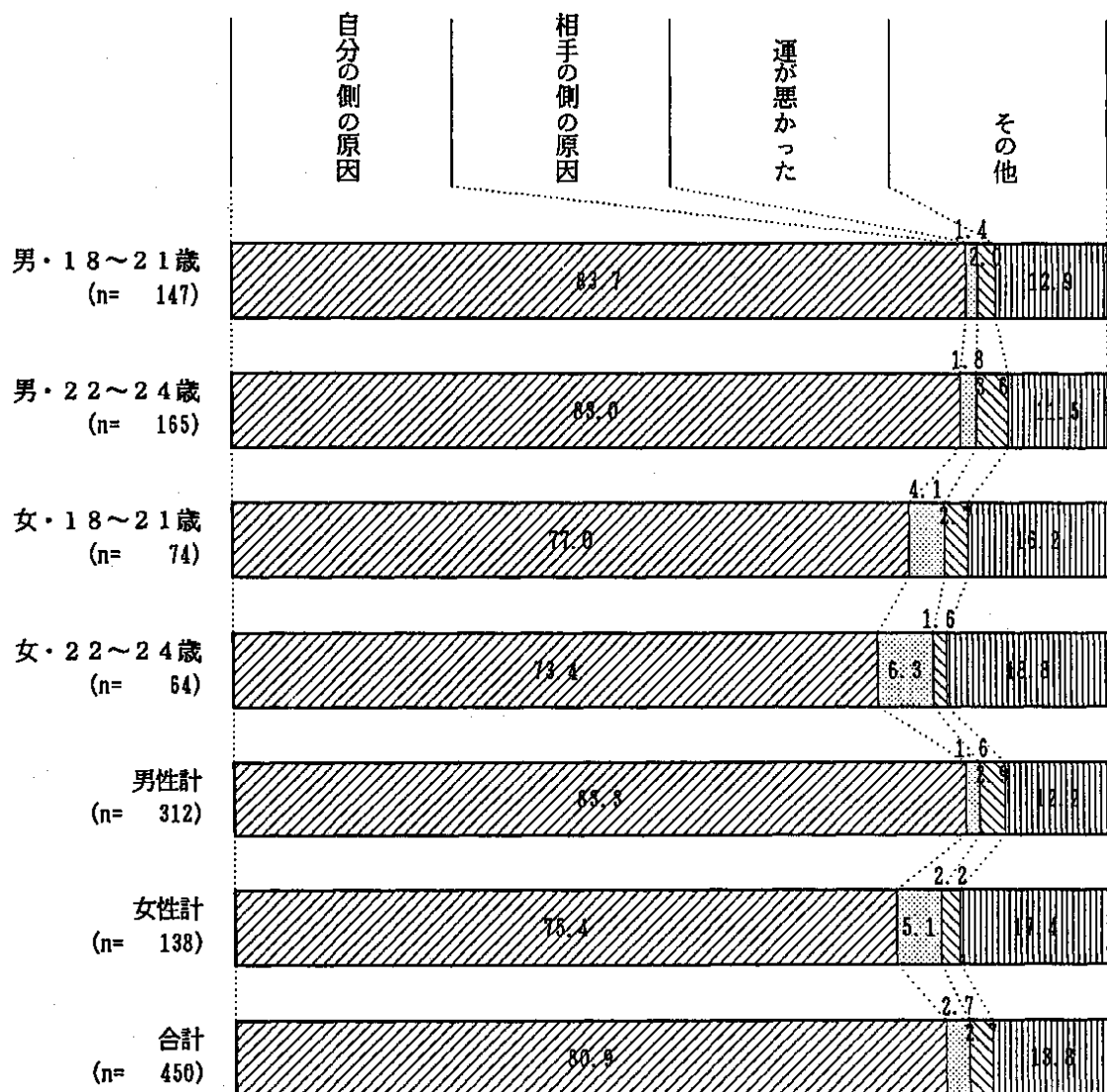


図3-6-2-9 性・年齢別ヒヤリ・ハットの原因（集約）（スリップ事故）

表3-6-2-9 性・年齢別ヒヤリ・ハット体験の詳細原因

（車がスリップして事故になりそうになったこと）

（単位：％、人）

性・年齢別	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	他の車と判断ミス	相手が譲らなかった				
男・18～21歳	2.0	1.4	17.0	46.9	0.0	0.0	0.0	1.4	0.0	1.4	0.0	13.6	1.4	2.0	147
男・22～24歳	1.2	0.6	17.0	42.4	0.0	0.0	0.0	4.2	0.0	3.0	0.0	14.5	1.8	3.6	165
女・18～21歳	0.0	0.0	33.8	29.7	0.0	0.0	0.0	1.4	0.0	1.4	0.0	10.8	4.1	2.7	74
女・22～24歳	3.1	0.0	18.8	42.2	0.0	0.0	0.0	1.6	0.0	0.0	0.0	7.8	6.3	1.6	64
男性計	1.6	1.0	17.0	44.6	0.0	0.0	0.0	2.9	0.0	2.2	0.0	14.1	1.6	2.9	312
女性計	1.4	0.0	26.8	35.5	0.0	0.0	0.0	1.4	0.0	0.7	0.0	9.4	5.1	2.2	138
合計	1.6	0.7	20.0	41.8	0.0	0.0	0.0	2.4	0.0	1.8	0.0	12.7	2.7	2.7	450

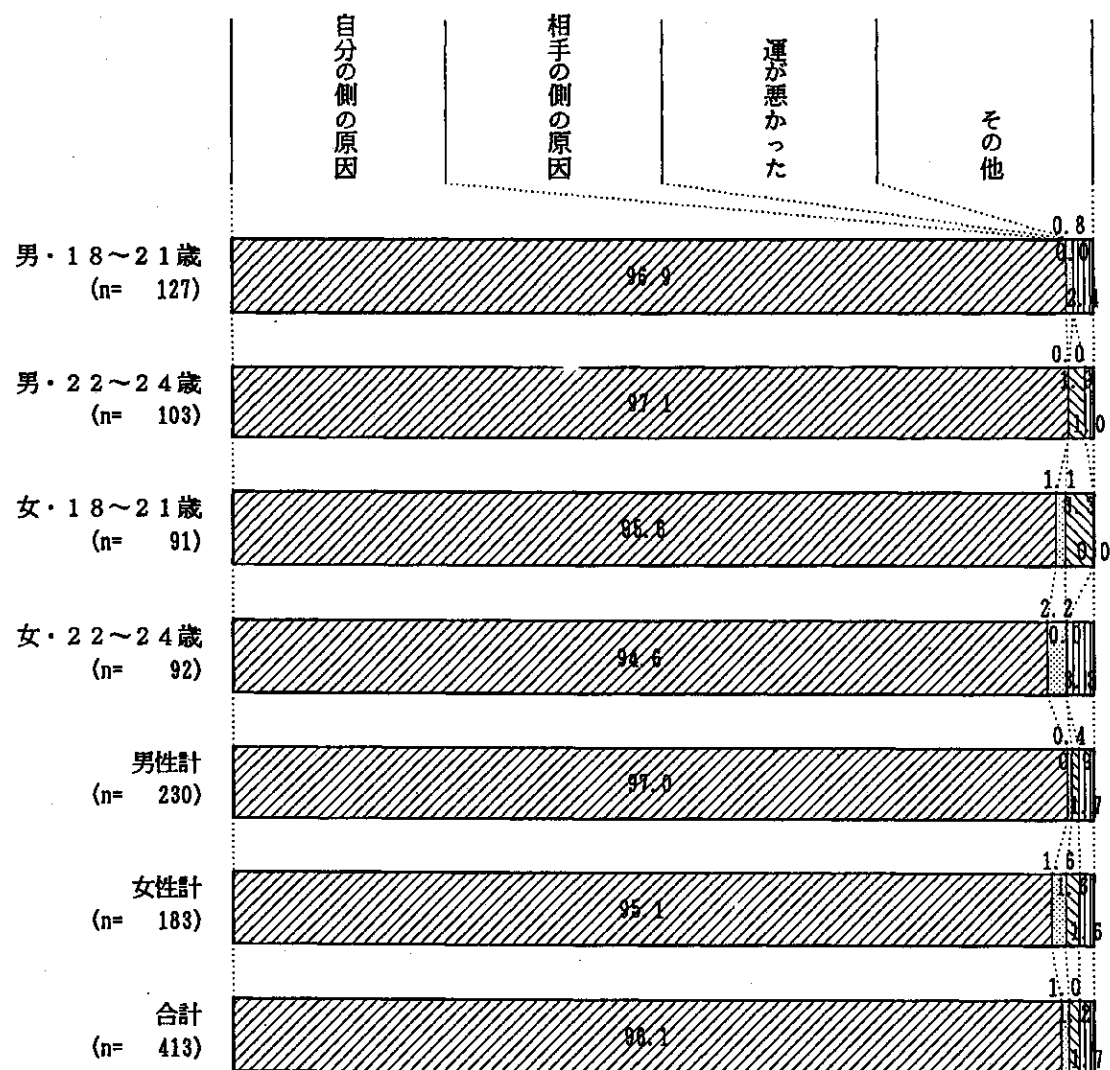


図3-6-2-10 性・年齢別ヒヤリ・ハットの原因（集約）（バック時の事故）

表3-6-2-10 性・年齢別ヒヤリ・ハット体験の詳細原因

（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）

性・年齢別	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	ハンドレキのミス	スピードの出し過ぎ	一時不停止	追越禁止無視	車間距離の詰め過ぎ	後方の確認ミス	他の車速判断との距離	相手くがれ思った					自分側の他の原因
男・18～21歳	6.3	3.9	8.7	2.4	0.0	0.0	0.0	0.0	66.9	2.4	0.0	6.3	0.8	0.0	2.4	127
男・22～24歳	3.9	4.9	10.7	1.0	0.0	0.0	0.0	1.0	64.1	1.0	1.9	8.7	0.0	1.9	1.0	103
女・18～21歳	1.1	2.2	6.6	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	75.8	3.3	0.0	6.6	1.1	3.3	0.0	91
女・22～24歳	3.3	1.1	13.0	0.0	0.0	0.0	0.0	1.1	65.2	1.1	0.0	9.8	2.2	0.0	3.3	92
男性計	5.2	4.3	9.6	1.7	0.0	0.0	0.0	0.4	65.7	1.7	0.9	7.4	0.4	0.9	1.7	230
女性計	2.2	1.6	9.8	0.0	0.0	0.0	0.0	0.5	70.5	2.2	0.0	8.2	1.6	1.6	1.6	183
合計	3.9	3.1	9.7	1.0	0.0	0.0	0.0	0.5	67.8	1.9	0.5	7.7	1.0	1.2	1.7	413

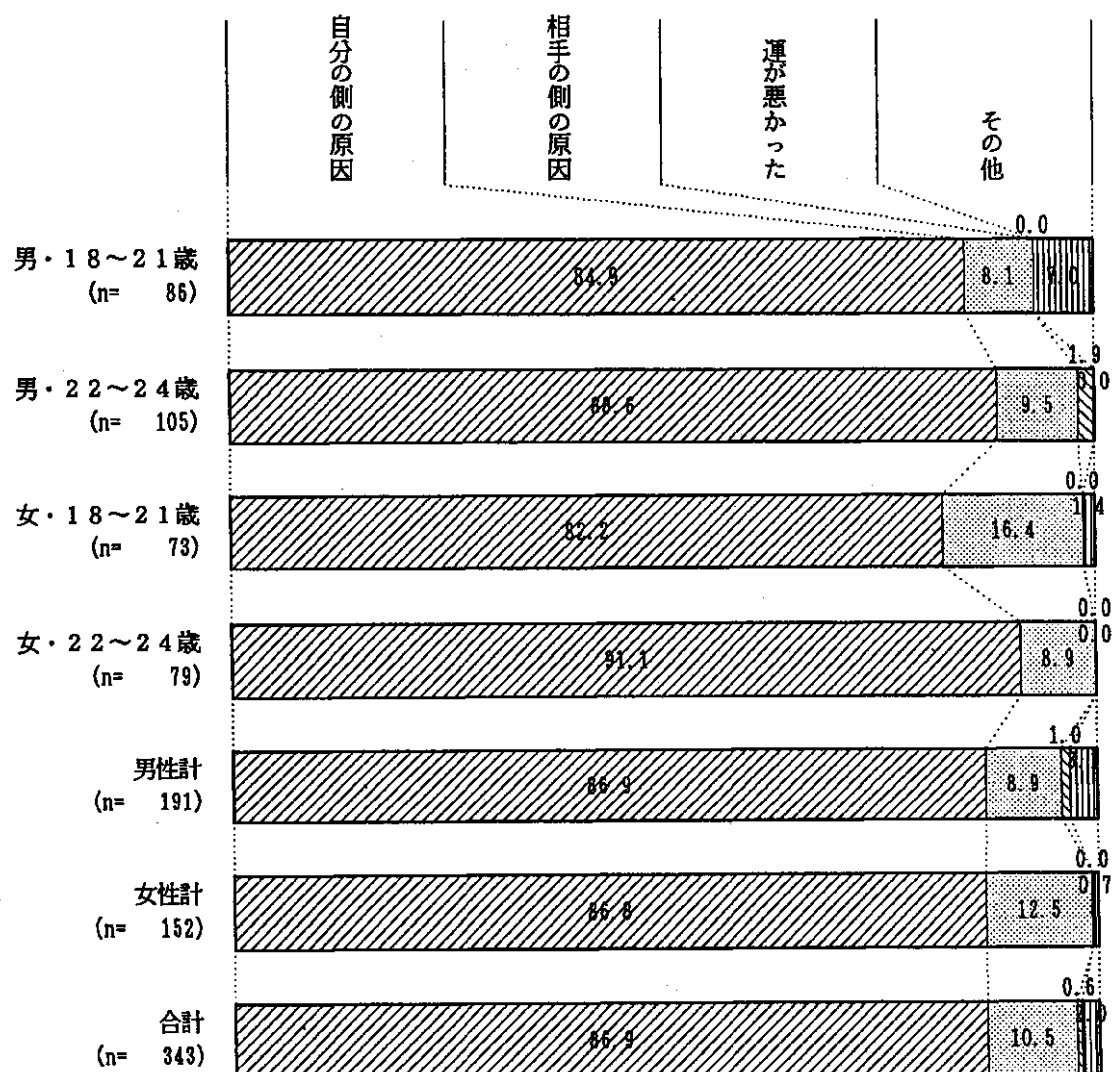


図3-6-2-11 性・年齢別ヒヤリ・ハットの原因（集約）（右折時の事故）

表3-6-2-11 性・年齢別ヒヤリ・ハット体験の詳細原因

（右折め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）

性・年齢別	自分の側の原因											相手側の原因	ただ運が悪かった	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	他の車や歩行者との距離	相手が突然譲るとか				
男・18～21歳	18.6	15.1	1.2	2.3	1.2	0.0	1.2	1.2	16.3	10.5	17.4	8.1	0.0	7.0	86
男・22～24歳	22.9	11.4	1.0	3.8	3.8	0.0	1.0	4.8	16.2	10.5	13.3	9.5	1.9	0.0	105
女・18～21歳	11.0	11.0	4.1	4.1	2.7	0.0	2.7	2.7	19.2	12.3	12.3	16.4	0.0	1.4	73
女・22～24歳	8.9	7.6	1.3	2.5	3.8	0.0	1.3	7.6	26.6	10.1	21.5	8.9	0.0	0.0	79
男性計	20.9	13.1	1.0	3.1	2.6	0.0	1.0	3.1	16.2	10.5	15.2	8.9	1.0	3.1	191
女性計	9.9	9.2	2.6	3.3	3.3	0.0	2.0	5.3	23.0	11.2	17.1	12.5	0.0	0.7	152
合計	16.0	11.4	1.7	3.2	2.9	0.0	1.5	4.1	19.2	10.8	16.0	10.5	0.6	2.0	343

⑫ 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

「自分の側の原因」は83.6%、「相手の側の原因」は13.0%である。性別にはほとんど差がみられない。年齢別にみると、女性は大差ないが、男性は22～24歳の層に「自分の側の原因」とする比率がやや高い（図3-6-2-12）。

「自分の側の原因」の内訳をみると、「他の車との距離や速度の判断ミス」が30.5%と多い。「他の車との距離や速度の判断ミス」の比率が高いのは、性別には男性で、年齢別には男女ともに22～24歳の層である（表3-6-2-12）。

⑬ 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

「自分の側の原因」は87.2%、「相手の側の原因」は8.7%である。性別にはほとんど差がみられない。年齢別に「自分の側の原因」とする比率が高いのは、男性は18～21歳、女性は22～24歳の層である（図3-6-2-13）。

「自分の側の原因」の内訳をみると、「その他の自分の側の原因」が18.5%と多く、次いで「わき見」が17.0%となっている。「わき見」が多いのは、性別では男性、年齢別では22～24歳の層である（表3-6-2-13）。

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

「自分の側の原因」は94.0%、「相手の側の原因」は5.2%である。性別にはほとんど差がみられない。年齢別にみると、女性は大差ないが、男性は22～24歳の層に「自分の側の原因」とする比率がやや高い（図3-6-2-14）。

「自分の側の原因」の内訳をみると、「スピードの出し過ぎ」が52.8%と多い。「スピードの出し過ぎ」の比率が高いのは、性別には男性で、年齢別には男女ともに18～21歳の層である（表3-6-2-14）。

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

「自分の側の原因」は75.9%、「相手の側の原因」は21.2%である。性別にはほとんど差がみられない。年齢別には、男女ともに22～24歳の層に「自分の側の原因」とする比率が高い（図3-6-2-15）。

「自分の側の原因」の内訳をみると、「他の車との距離や速度の判断ミス」（19.4%）、「後方の確認ミス」（13.5%）などが多い。「他の車との距離や速度の判断ミス」が多いのは、性別には女性、年齢別には22～24歳の層である（表3-6-2-15）。

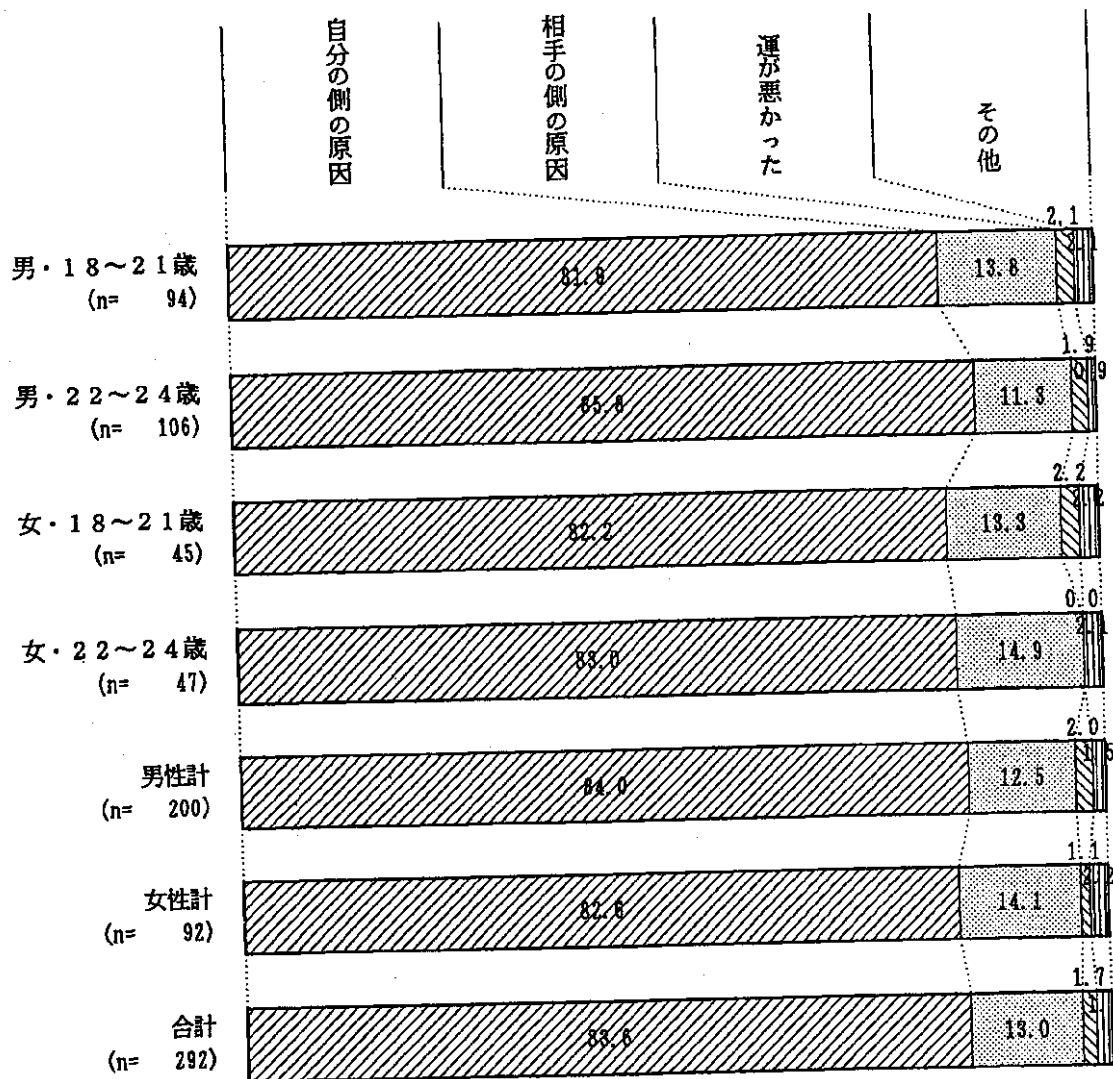


図3-6-2-12 性・年齢別ヒヤリ・ハットの原因（集約）（追い越し中に対向車と事故）

表3-6-2-12 性・年齢別ヒヤリ・ハット体験の詳細原因

（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）

性・年齢別	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	車間距離の詰め過ぎ	後方の確認ミス	他の車と判断ミスの距離	相手が譲って思ってた				
男・18～21歳	3.2	5.3	4.3	8.5	0.0	11.7	3.2	6.4	30.9	5.3	3.2	13.8	2.1	2.1	94
男・22～24歳	2.8	3.8	1.9	11.3	0.0	15.1	0.9	6.6	31.1	3.8	8.5	11.3	1.9	0.9	106
女・18～21歳	6.7	4.4	0.0	6.7	0.0	2.2	0.0	15.6	26.7	8.9	11.1	13.3	2.2	2.2	45
女・22～24歳	6.4	6.4	4.3	8.5	0.0	0.0	2.1	10.6	31.9	8.5	4.3	14.9	0.0	2.1	47
男性計	3.0	4.5	3.0	10.0	0.0	13.5	2.0	6.5	31.0	4.5	6.0	12.5	2.0	1.5	200
女性計	6.5	5.4	2.2	7.6	0.0	1.1	1.1	13.0	29.3	8.7	7.6	14.1	1.1	2.2	92
合計	4.1	4.8	2.7	9.2	0.0	9.6	1.7	8.6	30.5	5.8	6.5	13.0	1.7	1.7	292

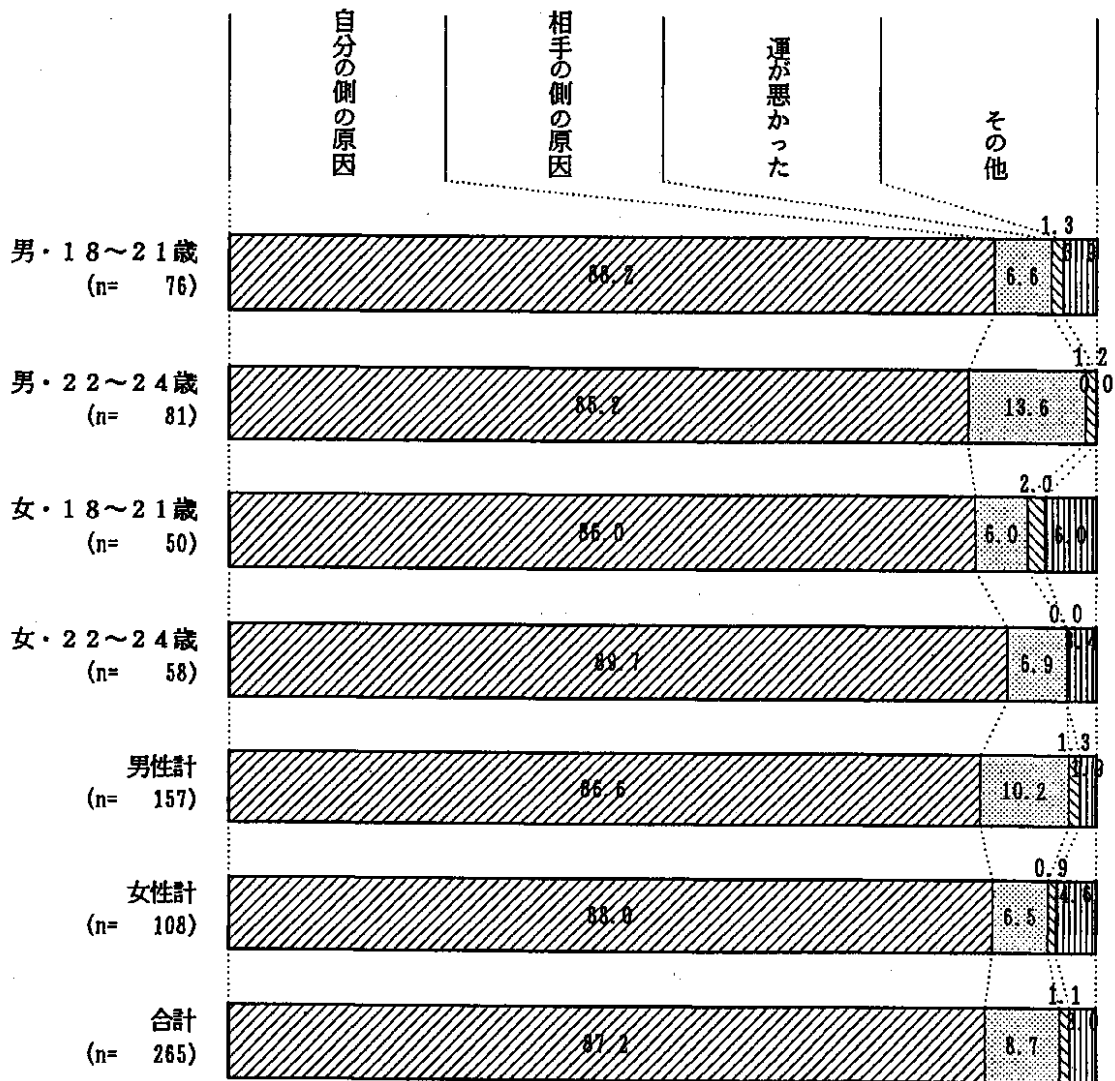


図3-6-2-13 性・年齢別ヒヤリ・ハットの原因（集約）（左折時の事故）

表3-6-2-13 性・年齢別ヒヤリ・ハット体験の詳細原因

（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）

（単位：％、人）

（単位：％、人）

性・年齢別	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	他の車や歩行者との判断ミス	相手が譲ると思ってた	その他の原因の側				
男・18～21歳	17.1	15.8	2.6	3.9	6.6	0.0	0.0	11.8	6.6	6.6	17.1	6.6	1.3	3.9	76	
男・22～24歳	21.0	12.3	1.2	3.7	1.2	0.0	1.2	14.8	3.7	6.2	19.8	13.6	1.2	0.0	81	
女・18～21歳	10.0	12.0	4.0	6.0	6.0	0.0	2.0	14.0	8.0	6.0	18.0	6.0	2.0	6.0	50	
女・22～24歳	17.2	12.1	3.4	1.7	6.9	0.0	0.0	19.0	1.7	8.6	19.0	6.9	0.0	3.4	58	
男性計	19.1	14.0	1.9	3.8	3.8	0.0	0.6	13.4	5.1	6.4	18.5	10.2	1.3	1.9	157	
女性計	13.9	12.0	3.7	3.7	6.5	0.0	0.9	16.7	4.6	7.4	18.5	6.5	0.9	4.6	108	
合計	17.0	13.2	2.6	3.8	4.9	0.0	0.8	14.7	4.9	6.8	18.5	8.7	1.1	3.0	265	

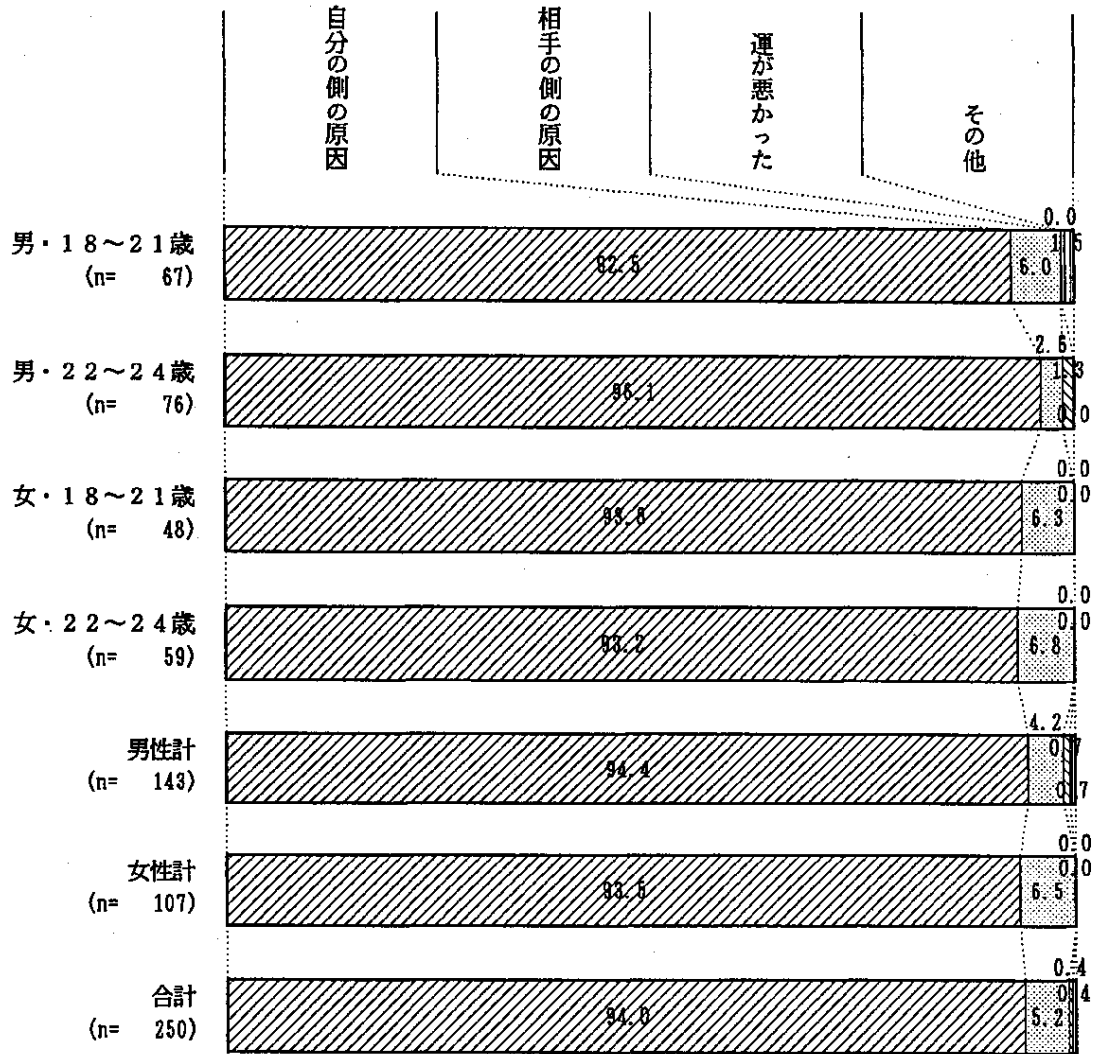


図3-6-2-14 性・年齢別ヒヤリ・ハットの原因（集約）（カーブではみ出し）

表3-6-2-14 性・年齢別ヒヤリ・ハット体験の詳細原因

（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)

性・年齢別	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	他の車と判断の距離	相手が譲らなかった				
男・18～21歳	11.9	6.0	10.4	56.7	1.5	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	6.0	6.0	0.0	1.5	67
男・22～24歳	6.6	7.9	17.1	55.3	0.0	1.3	0.0	0.0	0.0	3.9	0.0	3.9	2.6	1.3	76
女・18～21歳	8.3	10.4	14.6	50.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	2.1	8.3	6.3	0.0	48
女・22～24歳	8.5	3.4	23.7	47.5	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	3.4	0.0	6.8	6.8	0.0	59
男性計	9.1	7.0	14.0	55.9	0.7	0.7	0.0	0.0	0.0	2.1	0.0	4.9	4.2	0.7	143
女性計	8.4	6.5	19.6	48.6	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	1.9	0.9	7.5	6.5	0.0	107
今計	8.8	6.8	16.4	52.8	0.4	0.4	0.0	0.0	0.0	2.0	0.4	6.0	5.2	0.4	250

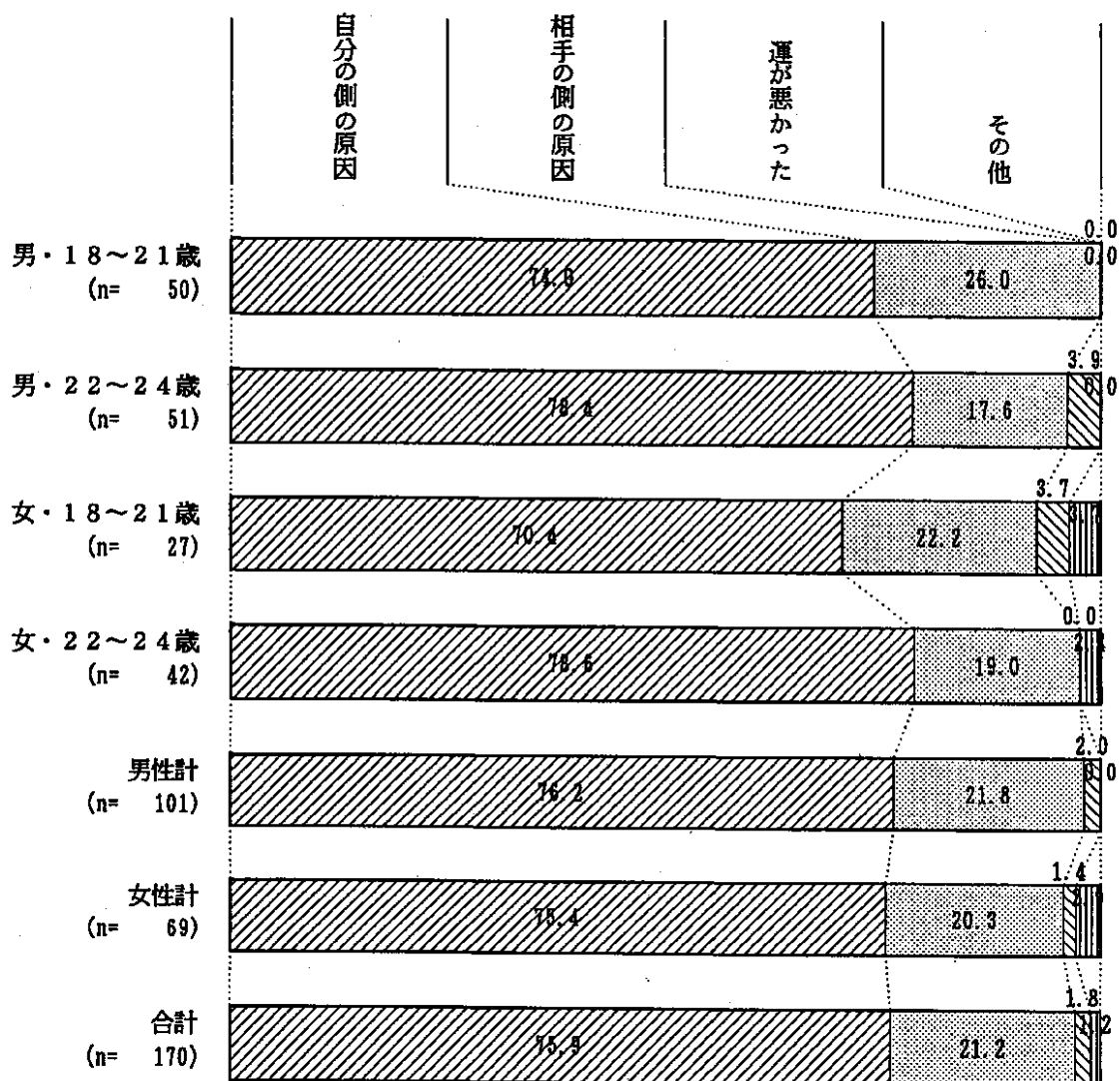


図3-6-2-15 性・年齢別ヒヤリ・ハットの原因（集約）（追い越す車に接触）

表3-6-2-15 性・年齢別ヒヤリ・ハット体験の詳細原因

（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）

性・年齢別	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	車間距離の詰め過ぎ	後方の確認ミス	他の車と判断ミス	相手車が譲らなかった				
男・18～21歳	4.0	8.0	4.0	8.0	0.0	0.0	0.0	8.0	18.0	8.0	8.0	26.0	0.0	0.0	50
男・22～24歳	11.8	5.9	7.8	2.0	0.0	2.0	9.8	11.8	23.5	3.9	0.0	17.6	3.9	0.0	51
女・18～21歳	0.0	3.7	3.7	22.2	0.0	0.0	3.7	3.7	14.8	11.1	7.4	22.2	3.7	3.7	27
女・22～24歳	9.5	2.4	0.0	0.0	0.0	0.0	4.8	16.7	31.0	11.9	2.4	19.0	0.0	2.4	42
男性計	7.9	6.9	5.9	5.0	0.0	1.0	8.9	14.9	15.8	5.9	4.0	21.8	2.0	0.0	101
女性計	5.8	2.9	1.4	8.7	0.0	0.0	4.3	11.6	24.6	11.6	4.3	20.3	1.4	2.9	69
合計	7.1	5.3	4.1	6.5	0.0	0.6	7.1	13.5	19.4	8.2	4.1	21.2	1.8	1.2	170

⑯ ヒヤリ・ハット体験の原因のまとめ

ヒヤリ・ハット体験の原因をとりまとめたのが表3-6-2-16である。表で網掛けの部分がもっとも多いヒヤリ・ハット体験の原因であるが、15項目中4項目が「相手の側の原因」となっており、網掛けがもっとも多い。次いで「わき見」が3項目、「スピードの出し過ぎ」、「後方の確認ミス」、「他の車との距離や速度の判断ミス」がそれぞれ2項目で続いている。

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表3-6-2-17、図3-6-2-16～18である。「自分の側の原因」とする比率が高いのは「信号待ちや駐車中の車に追突しそうになったこと」（自分の側の原因とする比率が97.0%）、「バックをされていて事故になりそうになったこと」（同96.1%）、「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95.2%）、「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94.0%）、「車線変更の時に他の車と接触しそうになったこと」（同87.7%）などである。上位5位の項目をみると、追突のほか、バックや車線変更時など自分の車が通常の走行と異なった動きをするときのヒヤリ・ハット体験に自分の側の原因が多い。

逆に自分の側の原因とする比率が低いのは、「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」（自分の側の原因とする比率が34.7%）で、飛び出しでのヒヤリ・ハットについては「自分が注意していれば」という認識は低い。このほか「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64.7%）、「すれ違いの時に対向車と接触しそうになったこと」（同64.8%）、「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69.1%）、「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75.9%）などに自分の側の原因とする比率が低い。

性別にみると、男性の方が自分の側とする比率が高い項目は、15項目中の9項目で男性の方が自分の側の原因のヒヤリ・ハット体験項目が多い。15項目の「自分の側の原因」とする平均は男性が80.0%、女性が79.0%で、男性の方が自分の側の原因とする比率が高い。

男性を年齢別にみると、15項目中9項目で18～21歳の若い層の方が「自分の側の原因」とする比率が高い。15項目の平均でも18～21歳の方が「自分の側の原因」

とする比率が高い。女性でも15項目中8項目で18～21歳の若い層の方が「自分の側の原因」とする比率が高いが、平均では22～24歳の層の方が「自分の側の原因」とする比率が高い。

表 3-6-2-16 ヒヤリ・ハット体験の原因

原因	自分の側の原因										相手側の原因	たまたま運が良かった	その他	サンプル数
	わき見	いねむり	ハブ	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	他車との距離	相手が思い通りに	その他の原因			
ヒヤリ・ハット体験項目														
横断中の歩行者に接触しそうになったこと	27.8	16.8	2.3	3.6	5.8	0.0	0.9	2.3	0.9	4.9	12.1	20.2	0.7	554
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	4.1	4.8	2.7	9.2	0.0	9.6	1.7	8.6	30.5	5.8	6.5	13.0	1.7	292
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	8.8	6.8	16.4	52.8	0.4	0.4	0.0	0.0	2.0	0.4	6.0	5.2	0.4	250
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	30.7	15.0	2.8	9.1	0.0	0.0	28.0	0.0	8.3	0.1	1.1	4.1	0.2	879
信号待ちや駐車中の車に追突しそうになったこと	41.3	23.4	4.9	7.7	0.4	0.0	7.7	1.1	7.9	0.0	2.6	1.6	0.5	569
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	12.4	9.1	1.9	4.3	12.2	0.2	0.6	2.5	6.2	11.3	8.5	28.0	1.2	485
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	7.1	5.3	4.1	6.5	0.0	0.6	7.1	13.5	19.4	8.2	4.1	21.2	1.8	170
車線変更の時に他の車と接触しそうになったこと	3.8	2.5	0.9	1.6	0.0	0.4	2.0	44.2	19.9	8.7	3.8	11.4	0.4	554
すれ違いの時に対向車と接触しそうになったこと	3.5	5.0	8.0	7.4	0.2	0.0	1.1	0.2	24.8	11.1	3.5	26.3	0.9	460
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	13.2	2.6	3.8	4.9	0.0	0.8	14.7	4.9	6.8	18.5	8.7	1.1	265
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	16.0	11.4	1.7	3.2	2.9	0.0	1.5	4.1	19.2	10.8	16.0	10.5	0.6	343
バックをしいて事故になりそうになったこと	3.9	3.1	9.7	1.0	0.0	0.0	0.5	67.8	1.9	0.5	7.7	1.0	1.2	413
車がスリップして事故になりそうになったこと	1.6	0.7	20.0	41.8	0.0	0.0	2.4	0.0	1.8	0.0	12.7	2.7	2.7	450
人や自転車などがびだしてきて事故になりそうになったこと	7.7	5.4	0.9	8.0	3.9	0.0	0.2	0.8	0.6	0.9	6.5	61.5	2.3	665
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	5.4	5.0	1.3	5.4	0.1	0.0	40.7	0.1	5.5	0.1	0.9	32.8	0.8	757

注：網掛け部分は、もっとも比率が高い原因

表 3-6-2-17 性・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・ハット体験者比率 (%)						サンプル数 (人)					
	男性		女性		合計		男性		女性		合計	
	18~21歳	22~24歳	18~21歳	22~24歳	男性計	女性計	18~21歳	22~24歳	18~21歳	22~24歳	男性計	女性計
信号待ちや駐車中の車に追突しそうになったこと	94.8	97.7	98.1	97.8	96.3	98.0	153	171	107	138	324	245
バックをしながら事故になりそうになったこと	96.9	97.1	95.6	94.6	97.0	95.1	127	103	91	92	230	183
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	95.9	92.4	97.9	96.7	94.0	97.1	241	288	140	210	529	350
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	92.5	96.1	93.8	93.2	94.4	93.5	67	76	48	59	143	107
車線変更の時に他の車の車と接触しそうになったこと	88.9	83.2	89.2	90.8	85.9	90.1	144	167	102	141	311	243
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	88.2	85.2	86.0	89.7	86.6	88.0	76	81	50	58	157	108
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	84.9	88.6	82.2	91.1	86.9	86.8	86	105	73	79	191	152
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	81.9	85.8	82.2	83.0	84.0	82.6	94	106	45	47	200	92
車がスリップして事故になりそうになったこと	83.7	83.0	77.0	73.4	83.3	75.4	147	165	74	64	312	138
横断中の歩行者に接触しそうになったこと	79.9	78.9	70.7	77.0	79.4	74.3	174	166	92	122	340	214
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	74.0	78.4	70.4	78.6	76.2	75.4	50	51	27	42	101	69
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	70.1	67.8	72.6	67.6	68.8	69.6	127	174	73	111	301	184
すれ違いの時に対向車と接触しそうになったこと	66.7	59.5	68.1	67.9	62.3	68.0	102	158	94	106	260	200
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	67.9	63.6	63.6	63.3	65.6	63.4	209	239	121	188	448	309
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	42.5	36.2	24.5	31.0	39.0	28.4	179	218	110	158	397	268
平 均	80.6	79.6	78.1	79.7	80.0	79.0	132	151	83	108	283	191
												474

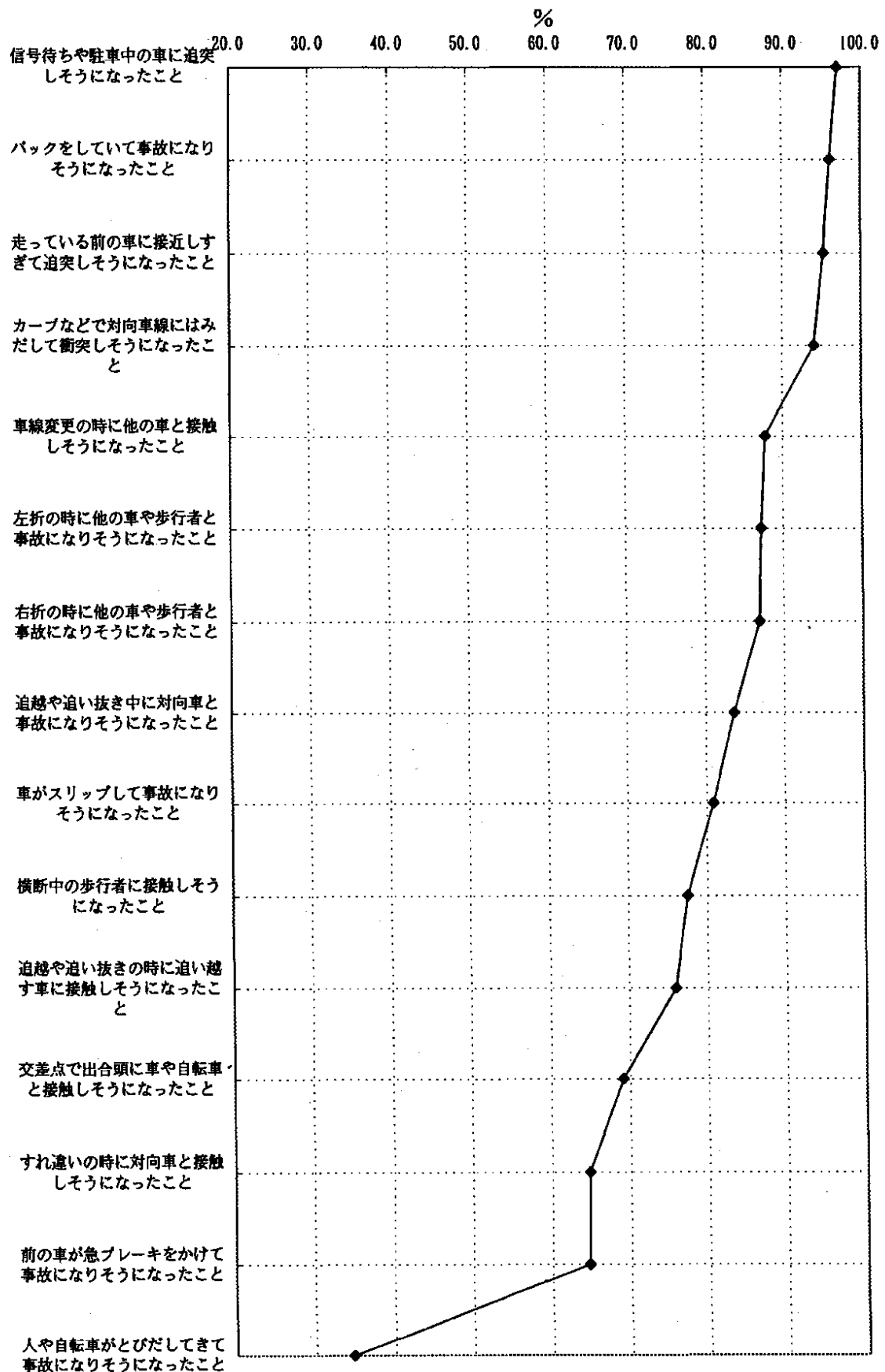


図3-6-2-16 ヒヤリ・ハット体験の原因のうち、自分の側の原因比率

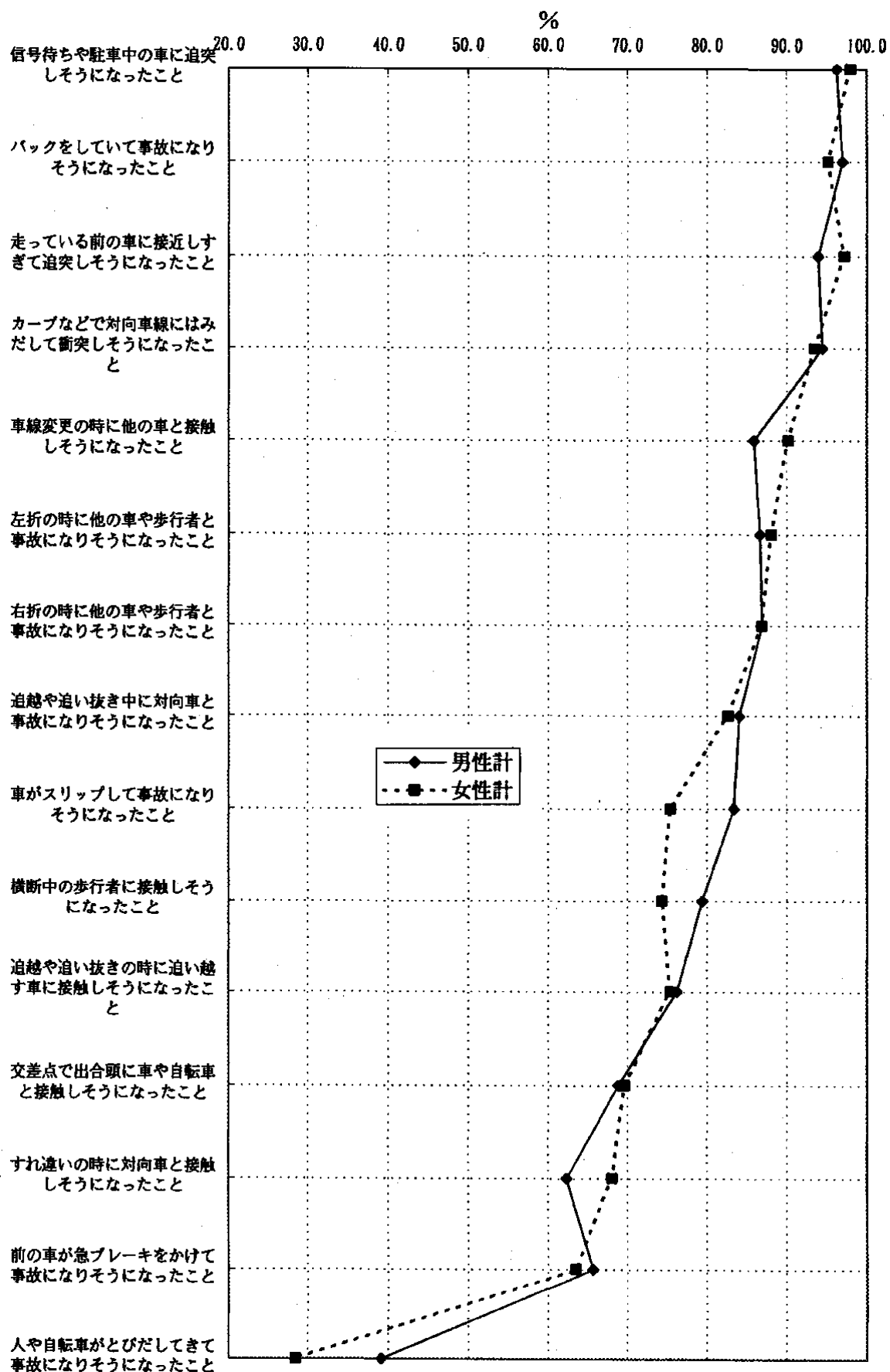


図3-6-2-17 ヒヤリ・ハット体験の原因のうち、自分の側の原因比率（性別）

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を質問した。回答をみると、「大きく変わった」は29.5%、「多少は変わった」は65.4%、「変わらない」は5.1%で、ヒヤリ・ハット経験以降、運転が変化したとする運転者がほとんどである。

性別に「大きく変わった」比率は男性が27.2%、女性が32.5%で女性の方が変化したとする比率が高い。年齢別には、男性は18～21歳の若い層に変化したとの回答が多い。女性は年齢による大きな差がみられないが、やや22～24歳の層の方が「大きく変化した」とする比率が高い（図3-6-3-1）。

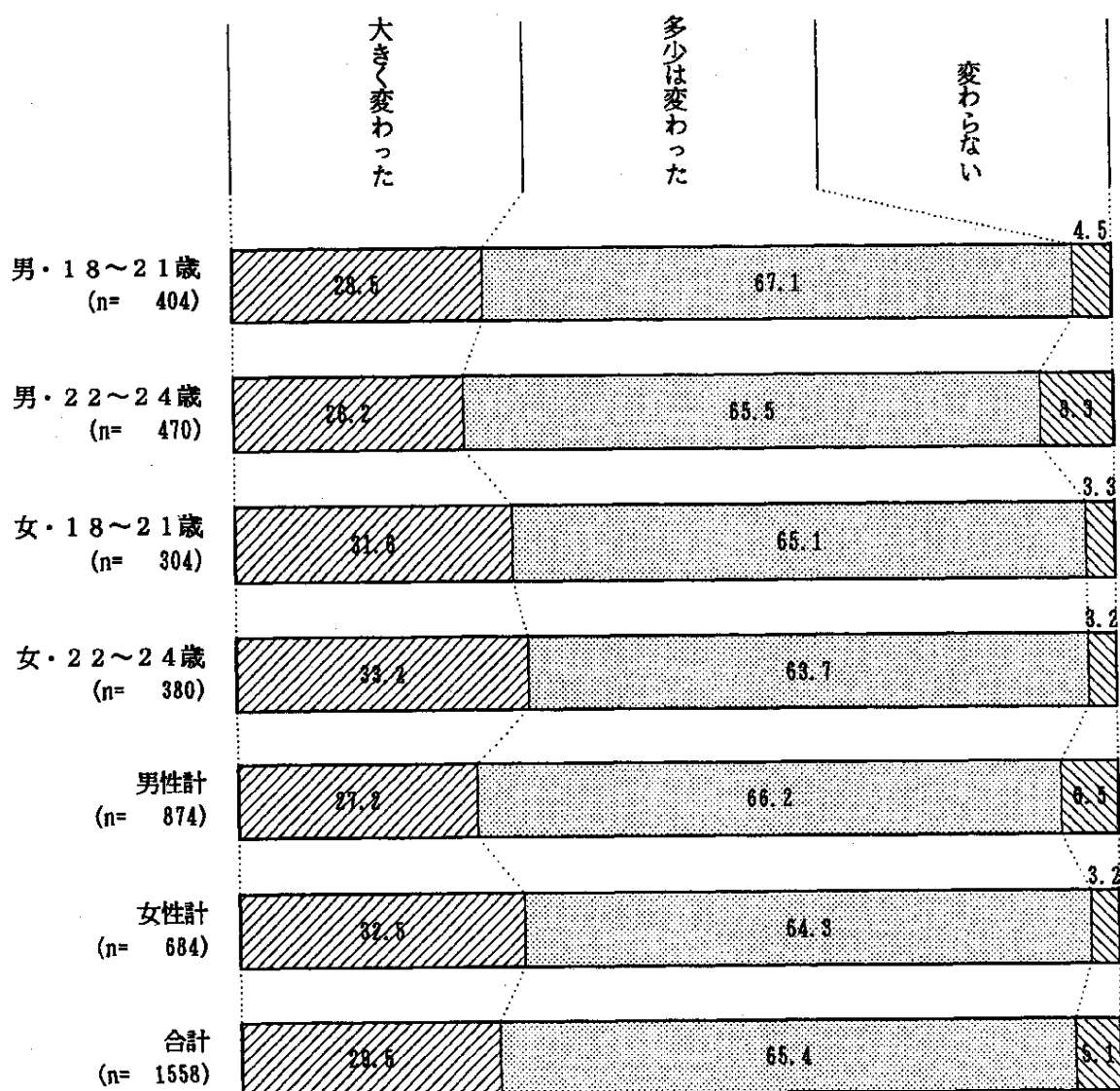


図3-6-3-1 性・年齢別ヒヤリ・ハット経験で運転が変化したか

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は過去3年間の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・ハット体験のすべての項目で、事故・違反の経験者の方がヒヤリ・ハット体験比率が高い。つまり、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。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、言い換えれば事故・違反なしに比べて事故・違反ありに多いヒヤリ・ハット項目は次のようなものである。

- 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
(事故・違反なしが37.4%、ありが52.7%で差が15.3%)
- ② 横断中の歩行者に接触しそうになったこと
(同29.9%、43.0%、13.2%)
- 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26.5%、38.6%、12.1%)
- ④ 車がスリップして事故になりそうになったこと
(同24.7%、35.8%、11.1%)
- 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
(44.3%,54.6%,10.3%)
- 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
(50.9%,61.2%,10.3%)

逆に事故・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、「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」（差が2.9%）、「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2.9%）、「バックをされていて事故になりそうになったこと」（同5.7%）などである。

表 3-7-1-1 事故・違反の有無別ヒヤリ・ハット体験者比率

(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	29.9	43.0	13.2	1,035	737
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	15.7	24.8	9.1	1,034	734
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	19.3	6.0	1,035	736
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	50.9	61.2	10.3	1,031	732
信号待ちや駐車中の車に追突しそうになったこと	32.9	40.5	7.5	1,029	734
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	26.5	38.6	12.1	1,027	734
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	10.2	13.1	2.9	1,029	731
車線変更の時に他の車と接触しそうになったこと	32.2	38.9	6.7	1,034	735
すれ違いの時に対向車と接触しそうになったこと	27.4	33.4	6.0	1,032	731
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	16.7	19.6	2.9	1,033	734
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	20.2	26.0	5.8	1,032	735
バックをしながら事故になりそうになったこと	24.1	29.8	5.7	1,027	734
車がスリップして事故になりそうになったこと	24.7	35.8	11.1	1,033	735
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	37.4	52.7	15.3	1,036	735
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	44.3	54.6	10.3	1,036	734

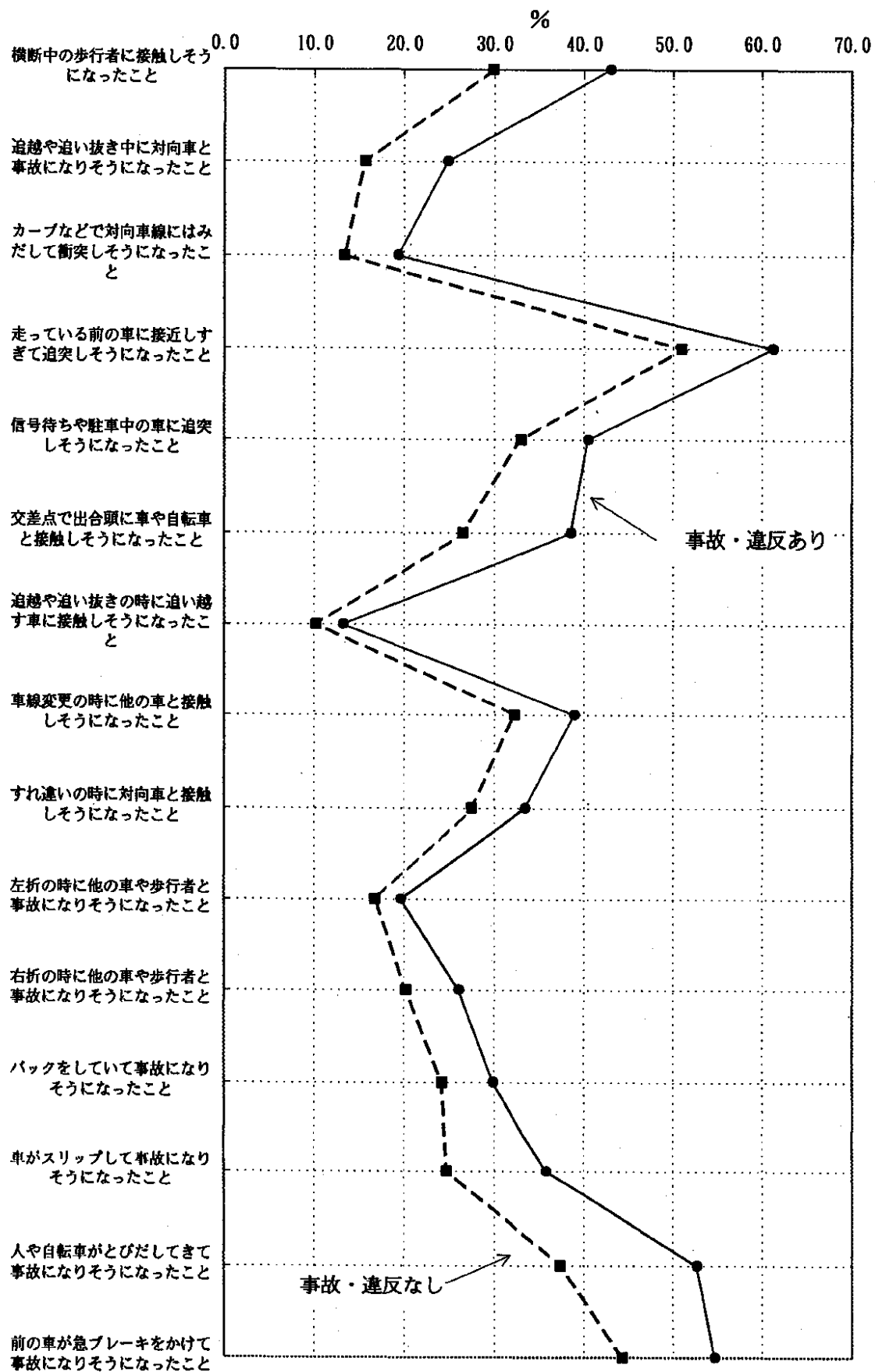


図3-7-1-1 事故・違反の有無別ヒヤリ・ハット体験の経験者比率

3-7-2 事故・違反の有無とヒヤリ・ハット体験の原因

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。ヒヤリ・ハット項目15項目中の6項目で事故・違反がある方が自分の側の原因が多い。自分の側の原因と回答した比率の平均は、事故・違反ありが80.0%、なしが79.2%で大差はない。

15項目の中で事故・違反ありの方が「自分の側の原因」とする比率が高いのは「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・違反の有無による差が4.2%）、「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2.9%）、「車がスリップして事故になりそうになったこと」（2.4%）などである。

表 3-7-2-1 事故違反の有無別ヒヤリ・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	80.0	74.5	-5.5	265	282
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	86.6	81.0	-5.6	127	163
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	93.7	-0.5	119	126
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	94.8	95.6	0.8	458	410
信号待ちや駐車中の車に追突しそうになったこと	98.3	95.9	-2.4	296	268
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	70.0	67.9	-2.1	230	249
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	75.9	76.2	0.3	83	84
車線変更の時に他の車と接触しそうになったこと	87.2	87.9	0.7	290	257
すれ違いの時に対向車と接触しそうになったこと	65.5	63.3	-2.2	238	218
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	87.9	86.1	-1.8	140	122
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	85.3	88.2	2.9	170	170
バックをしていて事故になりそうになったこと	96.8	95.3	-1.5	218	191
車がスリップして事故になりそうになったこと	79.6	82.1	2.4	221	223
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	35.6	32.9	-2.6	329	328
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	62.8	67.0	4.2	390	358

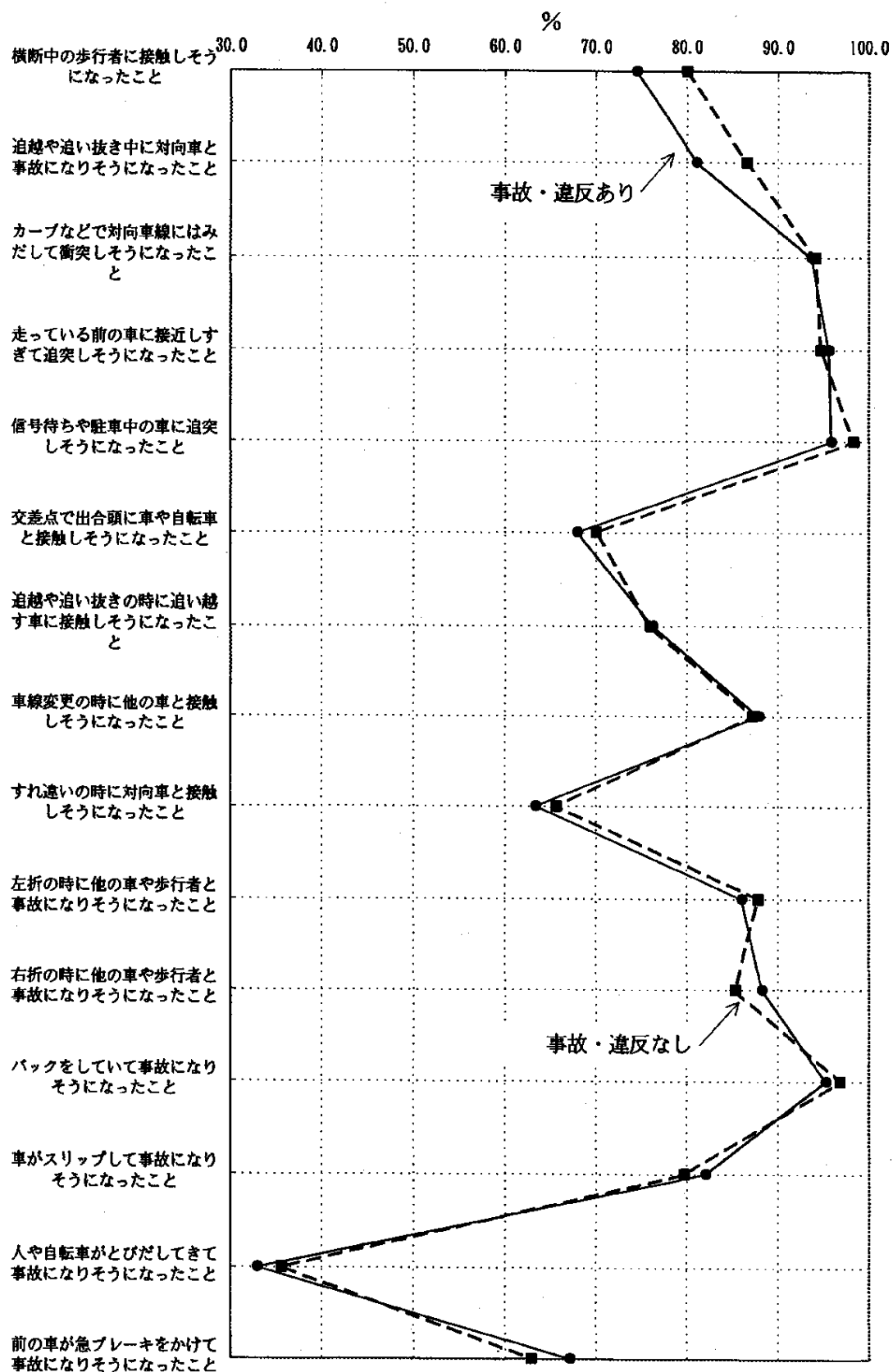


図3-7-2-1 事故・違反の有無別ヒヤリ・ハット体験の原因
(自分の側の原因の比率)

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。15のヒヤリ・ハット体験項目の平均は、攻撃性が強は36.6%、中は30.1%、弱は24.0%で、明らかに攻撃性が強い運転者ほどヒヤリ・ハット体験が多い。

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 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
(攻撃的傾向が強と弱の経験者比率の差が23.2%)
- 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22.3%)
- ③ 車がスリップして事故になりそうになったこと (同16.8%)
- ④ 横断中の歩行者に接触しそうになったこと (同16.6%)
- ⑤ 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16.2%)

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5.6%)、「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6.2%)、「バックをされていて事故になりそうになったこと」(同8.0%)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)		
	攻撃的傾向 強 ①	攻撃的傾向 中 ②	攻撃的傾向 弱 ③		攻撃的傾向 強	攻撃的傾向 中	攻撃的傾向 弱
ヒヤリ・ハット項目	42.8	36.5	26.2	16.6	563	562	565
横断中の歩行者に接触しそうになったこと	24.3	17.4	15.3	9.0	560	563	562
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	19.9	15.8	11.7	8.2	562	563	563
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	67.4	54.2	44.2	23.2	561	559	561
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	38.9	36.4	30.2	8.7	560	558	563
信号待ちや駐車中の車に追突しそうになったこと	38.9	32.0	24.2	14.7	561	559	558
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	13.6	10.7	8.1	5.6	557	562	558
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	41.0	34.3	29.3	11.7	561	563	563
車線変更の際に他の車と接触しそうになったこと	35.8	29.3	23.1	12.6	559	560	562
すれ違いの際に他の車と接触しそうになったこと	21.5	15.7	15.3	6.2	559	562	563
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	26.7	22.0	18.1	8.5	559	563	562
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	29.1	29.8	21.2	8.0	556	561	562
バックをしていて事故になりそうになったこと	38.7	25.7	21.8	16.8	561	561	563
車がスリップして事故になりそうになったこと	51.9	42.9	35.7	16.2	561	564	563
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	58.2	49.4	35.9	22.3	560	563	563
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	30.1	24.0	12.6	560	562	562
平 均							

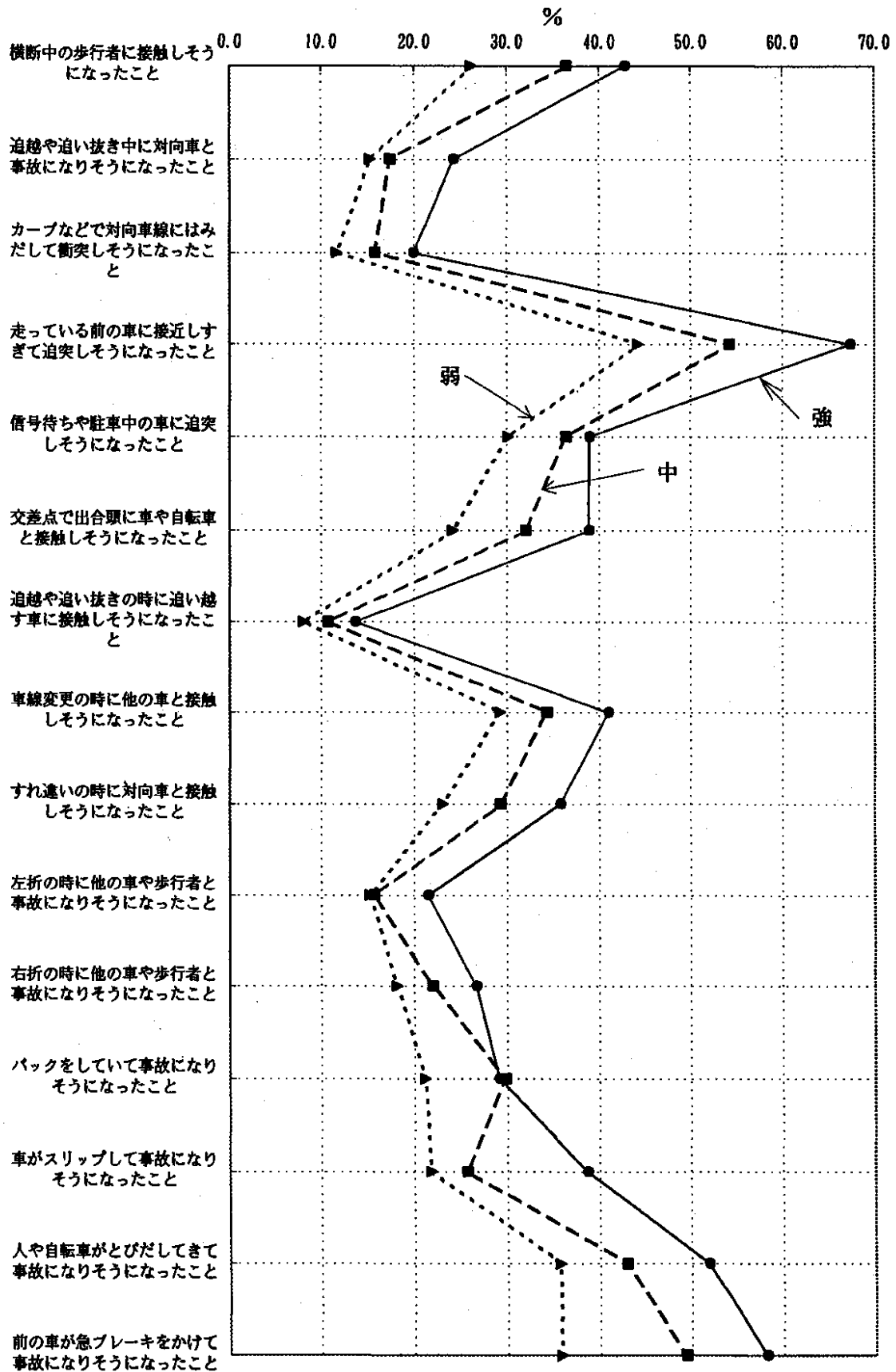


図3-8-1-1 攻撃的傾向の強さ別ヒヤリ・ハット体験の経験者比率

(2) 違反容認傾向とヒヤリ・ハット体験

違反容認傾向の強弱とヒヤリ・ハット体験者比率をみたのが表3-8-1-2と図3-8-1-2である。図表でみるように15項目中2項目を除いて違反容認傾向が強い運転者のヒヤリ・ハット体験者比率がもっとも高い。15項目のヒヤリ・ハット体験者比率の平均は、依存的傾向強が33.1%、中が30.2%、弱が27.4%で、違反容認傾向が強い運転者ほどヒヤリ・ハット体験が多い。

違反容認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 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

(攻撃的傾向が強と弱の経験者比率の差が10.7%)

- ② 車がスリップして事故になりそうになったこと (同9.4%)
- 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8.6%)
- ④ 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8.0%)
- ⑤ 信号待ちや駐車中の車に追突しそうになったこと (同7.0%)

逆に違反容認傾向の強弱で差が少ないのは「バックをされていて事故になりそうになったこと」(同2.1%)、「すれ違いの時に対向車と接触しそうになったこと」(同2.7%)、「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3.2%) などである。

表 3-8-1-1-2 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 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	38.5	34.7	32.2	32.2	6.3	566	562	562
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	23.3	18.3	15.4	15.4	8.0	562	563	560
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	18.5	15.1	13.9	13.9	4.7	562	563	563
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	59.1	56.3	50.4	50.4	8.6	557	561	563
信号待ちや駐車中の車に追突しそうになったこと	39.2	34.1	32.2	32.2	7.0	559	560	562
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	35.5	30.6	29.0	29.0	6.6	557	558	563
追越や追い抜きの際に追い越し車線に接触しそうになったこと	12.7	11.1	8.6	8.6	4.1	558	560	559
車線変更の際に他の車と接触しそうになったこと	36.2	36.7	31.7	31.7	4.5	561	564	562
すれ違いの際に対向車と接触しそうになったこと	31.0	28.8	28.3	28.3	2.7	561	559	561
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	18.9	18.2	15.3	15.3	3.7	560	561	563
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	24.2	21.6	21.0	21.0	3.2	561	561	562
バックをしていて事故になりそうになったこと	27.2	27.7	25.1	25.1	2.1	558	560	561
車がスリップして事故になりそうになったこと	33.3	29.0	23.9	23.9	9.4	561	563	561
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	48.4	44.3	37.7	37.7	10.7	562	564	562
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	49.7	47.2	46.4	46.4	3.3	561	563	562
平 均	33.1	30.2	27.4	27.4	5.7	560	561	562

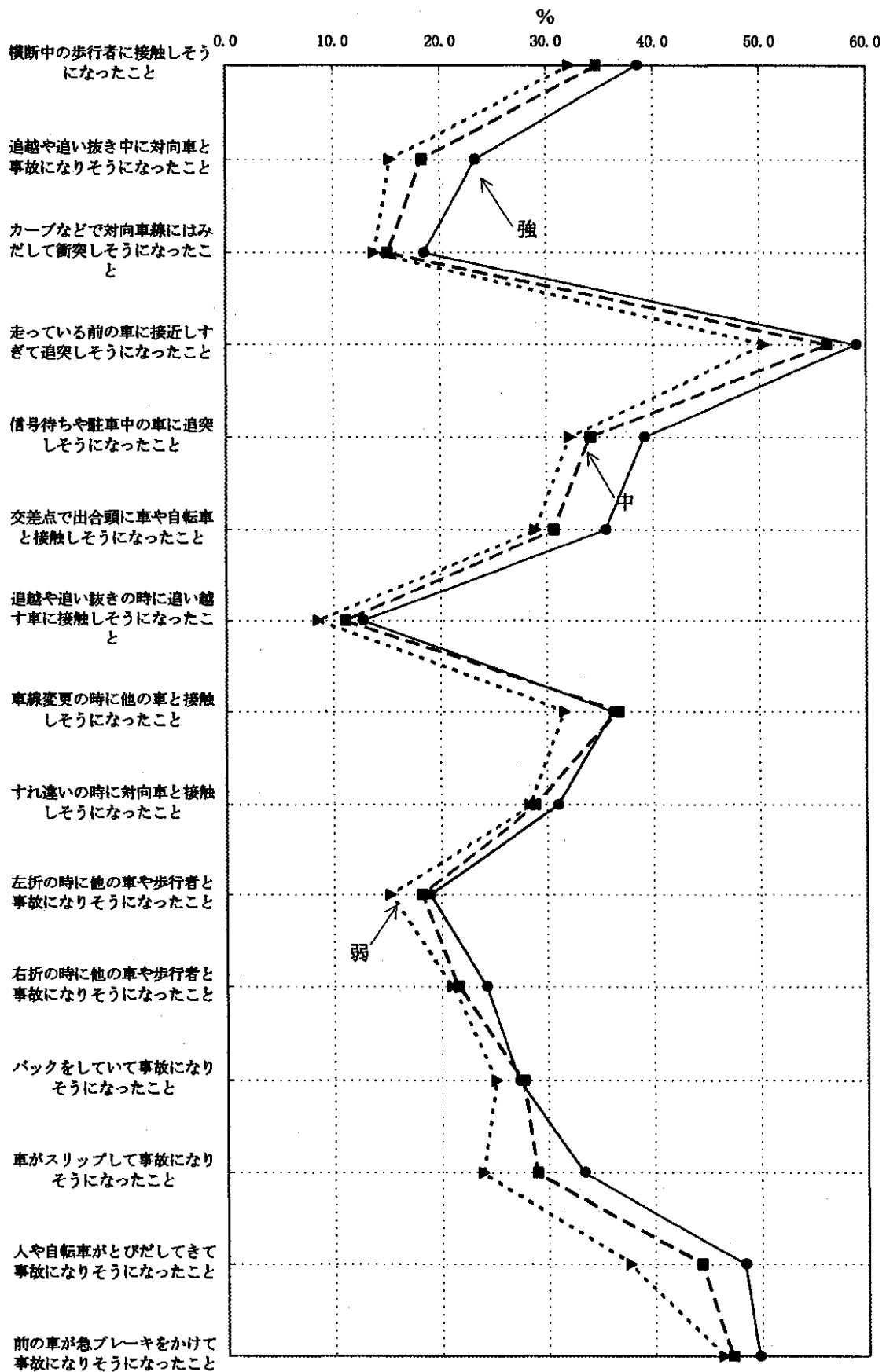


図3-8-1-2 違反容認傾向の強さ別ヒヤリ・ハット体験の経験者比率

(3) 危険容認傾向とヒヤリ・ハット体験

危険容認傾向の強弱とヒヤリ・ハット体験者比率をみたのが表3-8-1-3と図3-8-1-3である。図表でみるようにほとんどの項目で危険容認傾向が強い運転者のヒヤリ・ハット体験者比率が高いが、他の因子に比べて必ずしも明確ではない。15項目のヒヤリ・ハット体験者比率の平均は危険傾向強が32.5%、中が30.2%、弱が28.0%で、わずかながら危険容認傾向が強い運転者のヒヤリ・ハット体験比率が高い。

危険容認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 横断歩道の歩行者に接触しそうになったこと
(攻撃的傾向が強いと弱い運転者の体験率の差が11.5%)
- ② 信号待ちや駐車中の車に追突しそうになったこと (同10.2%)
- 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8.9%)
- ④ バックをしながら事故になりそうになったこと (同6.9%)
- ⑤ カーブなどで対向車線にはみだして衝突しそうになること (同4.2%)

逆に危険容認傾向の強弱で差が少ないのは「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1.3%)、「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2.1%)、「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2.1%)などである。

表 3-8-1-3 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
横断中の歩行者に接触しそうになったこと	40.4	36.1	28.9	11.5	564	565	561
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	21.0	16.8	2.4	563	563	559
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	17.4	16.8	13.2	4.2	563	564	561
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	56.9	54.1	54.8	2.1	559	562	560
信号待ちや駐車中の車に追突しそうになったこと	40.5	34.6	30.3	10.2	560	563	558
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	33.9	31.1	30.1	3.8	560	563	555
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	12.2	10.5	9.7	2.5	558	560	559
車線変更の際に他の車と接触しそうになったこと	37.1	32.7	34.8	2.3	561	565	561
すれ違いの際に他の車と接触しそうになったこと	29.8	31.1	27.2	2.5	561	562	558
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	18.0	17.6	16.8	1.3	560	564	560
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	22.5	24.0	20.4	2.1	561	563	560
バックをしていて事故になりそうになったこと	30.4	26.1	23.5	6.9	559	563	557
車がスリップして事故になりそうになったこと	30.4	27.8	28.0	2.5	562	565	558
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	48.5	42.4	39.6	8.9	563	564	561
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	49.7	47.0	46.7	3.0	563	564	559
平 均	32.5	30.2	28.0	4.4	561	563	559

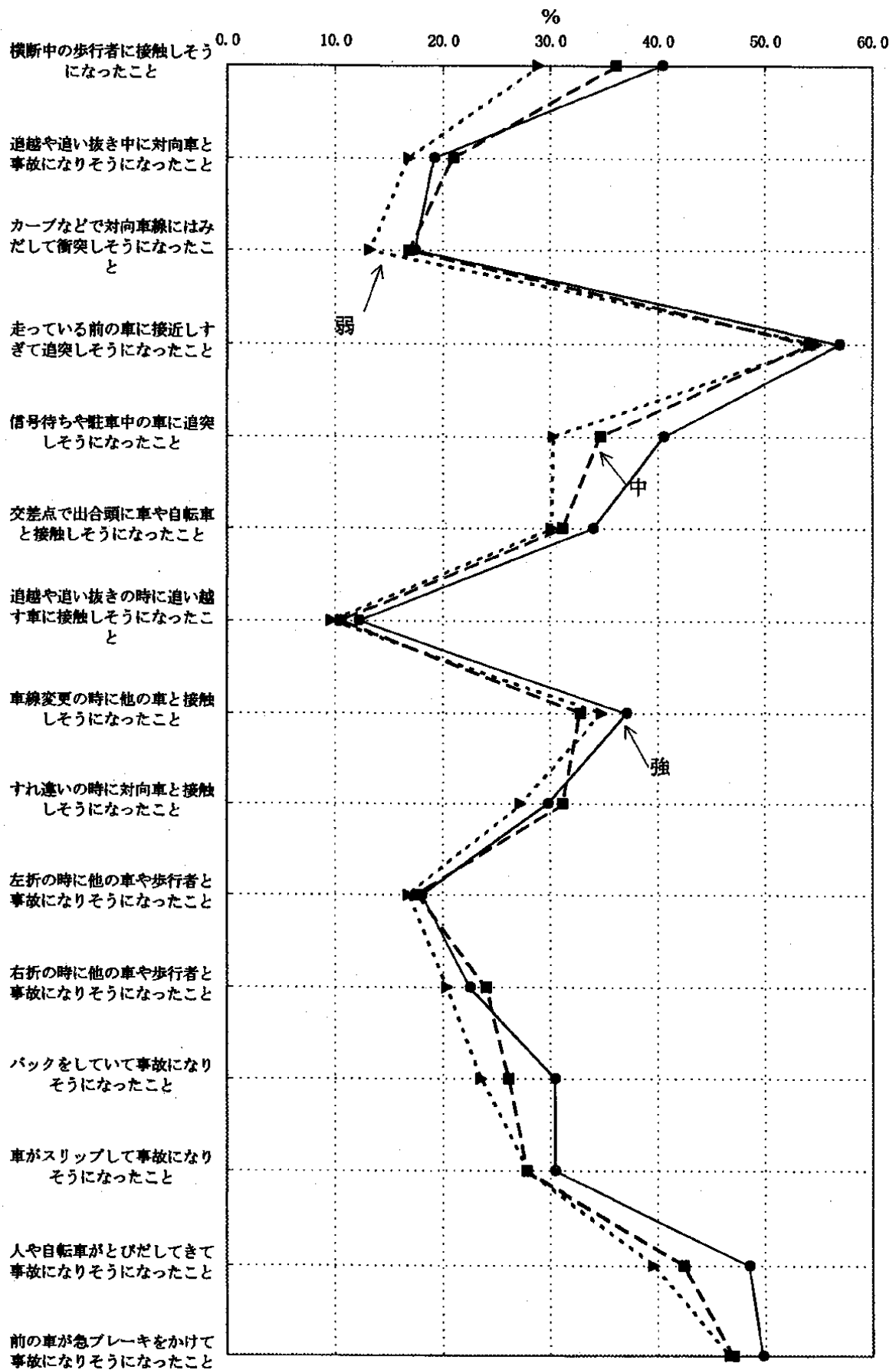


図3-8-1-3 危険容認傾向の強さ別ヒヤリ・ハット体験の経験者比率

(4) 依存的傾向とヒヤリ・ハット体験

依然的傾向の強弱とヒヤリ・ハット体験者比率をみたのが表3-8-1-4と図3-8-1-4である。図表でみるようにいずれのヒヤリ・ハット項目でも依存的傾向が強い運転者のヒヤリ・ハット体験者比率がもっとも高い。15項目のヒヤリ・ハット体験者比率の平均は依存的傾向強が34.2%、中が29.3%、弱が27.2%で、依存的傾向が強い運転者ほどヒヤリ・ハット体験をしている。

依存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 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
(攻撃的傾向が強と弱の経験者比率の差が11.5%)
- 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 (10.0%)
- 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 (8.3%)
- 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 (8.0%)
- ⑤ すれ違いの時に対向車と接触しそうになったこと (7.8%)

これとは逆に依存的傾向の強弱で差が少ないのは「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3.8%)、「車線変更時に他の車と接触しそうになったこと」(同4.5%)、「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5.3などである。

表 3-8-1-4 存在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	39.1	33.2	33.2	6.0	565	567	558
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	23.1	17.7	16.1	7.0	562	564	559
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	20.1	15.2	12.1	8.0	562	566	560
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	59.7	54.6	51.4	8.3	559	562	560
信号待ちや駐車中の車に追突しそうになったこと	38.5	34.0	33.0	5.5	559	564	558
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	34.9	32.2	28.0	7.0	558	562	558
追越や追い抜きの際に他の車に追いつきすぎたこと	13.1	10.0	9.3	3.8	558	561	558
車線変更の際に他の車と接触しそうになったこと	36.7	35.8	32.1	4.5	562	565	560
すれ違いの際に他の車と接触しそうになったこと	33.9	28.1	26.1	7.8	557	565	559
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	15.7	14.8	7.0	559	566	559
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	28.8	20.6	17.4	11.5	562	563	559
バックをしながら事故になりそうになったこと	29.5	26.7	23.9	5.6	560	562	557
車がスリップして事故になりそうになったこと	33.7	25.5	27.0	6.7	561	564	560
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	46.9	42.0	41.6	5.3	561	567	560
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	52.8	47.9	42.8	10.0	561	566	559
平 均	34.2	29.3	27.2	6.9	560	564	559

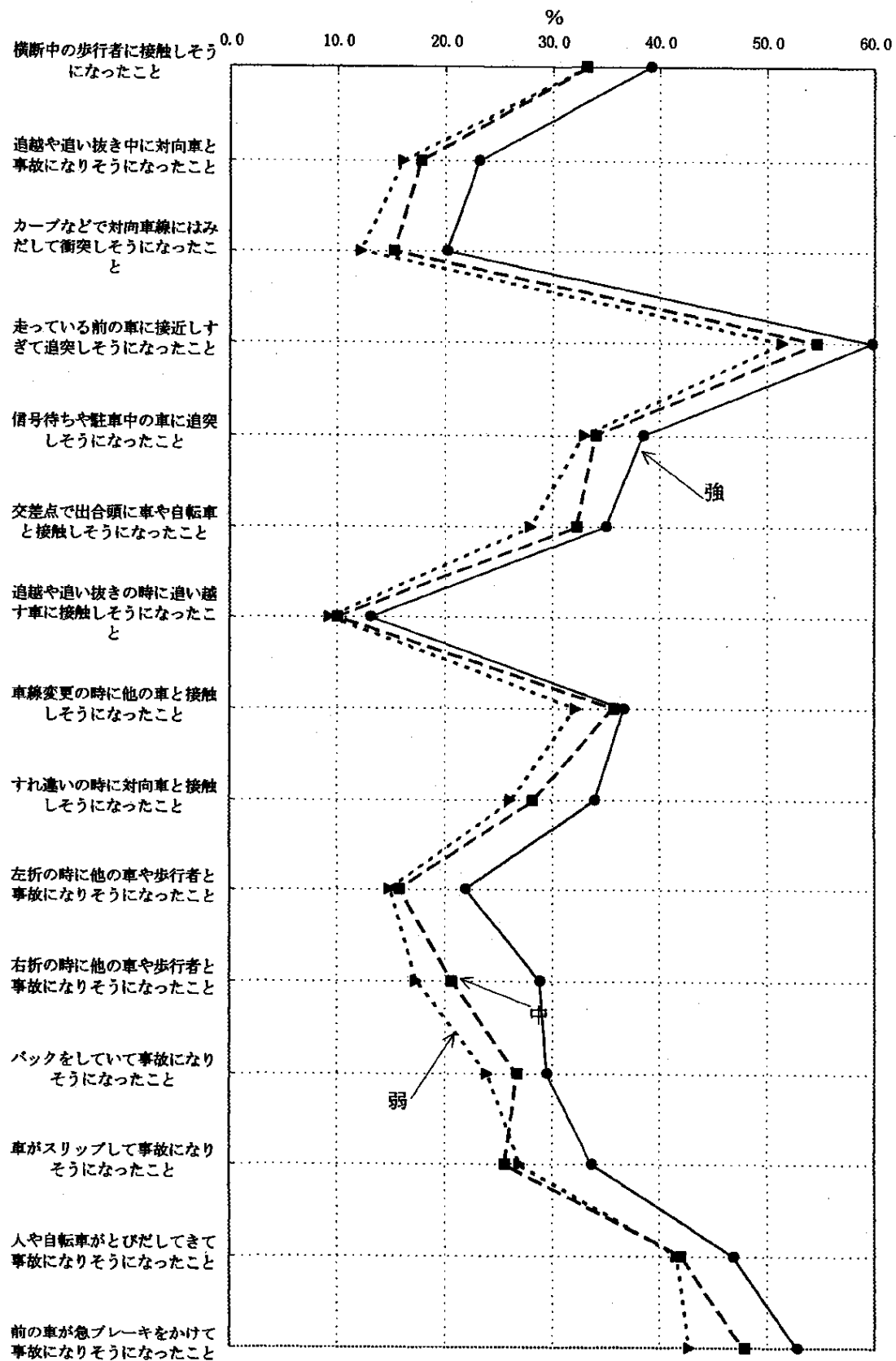


図3-8-1-4 依存的傾向の強さ別ヒヤリ・ハット体験の経験者比率

(5) 運転への価値傾斜傾向とヒヤリ・ハット体験

運転への価値傾斜傾向の強弱とヒヤリ・ハット体験者比率をみたのが表3-8-1-5と図3-8-1-5である。図表でみるように明確な傾向ではないが、多くの項目で運転への価値傾斜傾向を持っている運転者の方がヒヤリ・ハット体験者比率が高い。15項目のヒヤリ・ハット体験項目の平均体験者比率は、運転への価値傾斜強が32.2%、中が28.7%、弱が29.8%で、わずかながら強のヒヤリ・ハット体験者比率が高い。

運転への価値傾斜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7.7%)
- 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6.7%)
- ③ 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4.7%)
- 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4.6%)
- ⑤ 車がスリップして事故になりそうになったこと (同4.1%)

逆に運転への価値傾斜が弱い運転者の方がヒヤリ・ハット体験者比率が高い項目は「車線変更の時に他の車と接触しそうになったこと」(同1.8%)、「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1.7%)、「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0.4%)、「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0.4%)の4項目である。

表 3-8-1-5 運転への価値傾斜傾向の強さと別ヒヤリ・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	運転への価値傾斜中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
横断中の歩行者に接触しそうになったこと	38.0	32.6	34.8	3.2	566	561	563
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	21.0	16.8	19.1	1.8	563	558	564
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	18.3	15.5	13.6	4.7	563	560	565
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	57.2	53.3	55.2	2.0	561	557	563
信号待ちや駐車中の車に追突しそうになったこと	35.1	35.4	35.0	0.1	562	559	560
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	37.8	27.2	30.1	7.7	561	556	561
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	9.7	11.3	11.4	-1.7	558	558	561
車線変更の時に他の車と接触しそうになったこと	35.9	30.9	37.7	-1.8	563	559	565
すれ違いの時に対向車と接触しそうになったこと	30.2	30.4	27.6	2.6	560	559	562
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	17.9	16.3	18.3	-0.4	560	560	564
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	22.7	20.9	23.1	-0.4	563	559	562
バックをしないで事故になりそうになったこと	28.0	27.3	24.7	3.3	560	557	562
車がスリップして事故になりそうになったこと	32.1	26.0	28.0	4.1	563	558	564
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	47.2	40.5	42.7	4.6	563	560	565
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	52.0	46.1	45.3	6.7	563	560	563
平 均	32.2	28.7	29.8	2.4	562	559	563

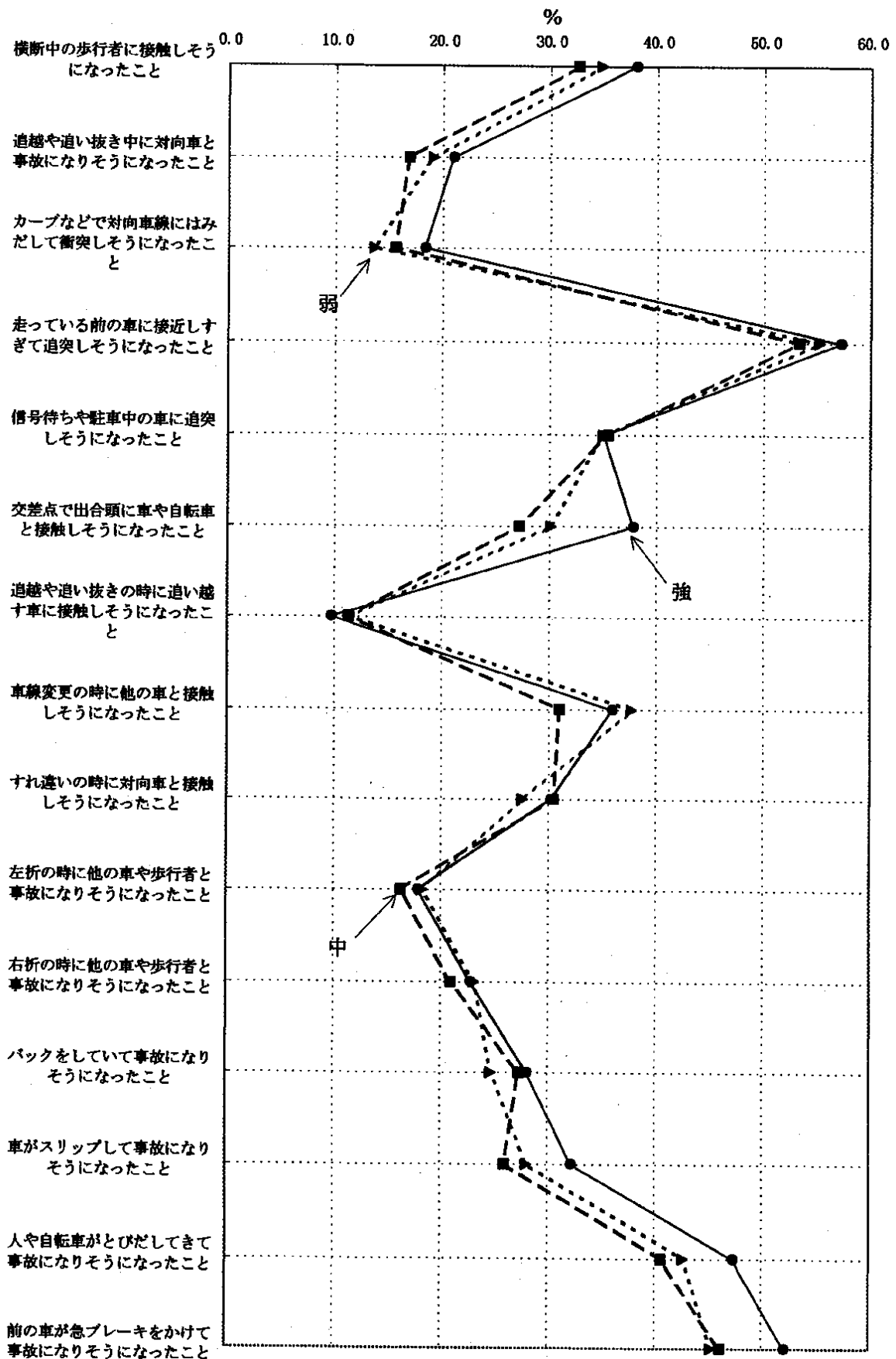


図3-8-1-5 運転への価値傾斜傾向の強さ別ヒヤリ・ハット体験の経験者比率

(6) 漫然・脇見運転傾向とヒヤリ・ハット体験

漫然・脇見運転傾向の強弱とヒヤリ・ハット体験者比率をみたのが表3-8-1-6と図3-8-1-6である。図表でみるようにいずれのヒヤリ・ハット項目でも漫然・脇見運転傾向が強い運転者のヒヤリ・ハット体験者比率がもっとも高い。15項目のヒヤリ・ハット体験者比率の平均は漫然・脇見運転傾向強が38.3%、中が28.6%、弱が23.8%で、漫然・脇見運転傾向が強い運転者ほどヒヤリ・ハット体験が多い。

漫然・脇見運転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 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

(攻撃的傾向が強と弱の経験者比率の差が27.5%)

- ② 信号待ちや駐車中の車に追突しそうになったこと (24.0%)

- ③ 横断中の歩行者に接触しそうになったこと (21.9%)

- 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 (19.2%)

- ⑤ 車がスリップして事故になりそうになったこと (15.1%)

逆に漫然・脇見運転傾向の強弱で差が少ないのは「追越や追い抜きの時に追いつく車に接触しそうになったこと」(同3.7%)、「バックをされていて事故になりそうになったこと」(同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」(同9.8%)などである。

表 3-8-1-6 漫然・脇見運転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)		
	漫然・脇見 傾向 強①	漫然・脇見 傾向 中②	漫然・脇見 傾向 弱③		漫然・脇見 傾向 強	漫然・脇見 傾向 中	漫然・脇見 傾向 弱
横断中の歩行者に接触しそうになったこと	46.1	35.2	24.2	21.9	562	565	563
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	28.2	15.0	13.7	14.5	563	560	562
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	21.9	13.5	12.1	9.8	562	564	562
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	69.8	53.7	42.3	27.5	557	564	560
信号待ちや駐車中の車に追突しそうになったこと	48.5	32.6	24.5	24.0	557	564	560
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	38.1	33.0	24.1	14.1	556	561	561
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	12.9	10.3	9.2	3.7	558	562	557
車線変更の時に他の車と接触しそうになったこと	41.9	33.7	29.0	12.9	561	564	562
すれ違いの時に対向車と接触しそうになったこと	37.0	25.6	25.6	11.3	560	563	558
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	24.3	15.4	12.7	11.6	560	564	560
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	27.5	22.2	17.1	10.4	560	562	562
バックを置いていて事故になりそうになったこと	31.2	25.1	23.8	7.4	558	562	559
車がスリップして事故になりそうになったこと	37.4	26.6	22.2	15.1	559	564	562
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	54.8	40.1	35.6	19.2	562	564	562
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	54.6	47.5	41.3	13.4	560	564	562
平 均	38.3	28.6	23.8	14.5	560	563	561

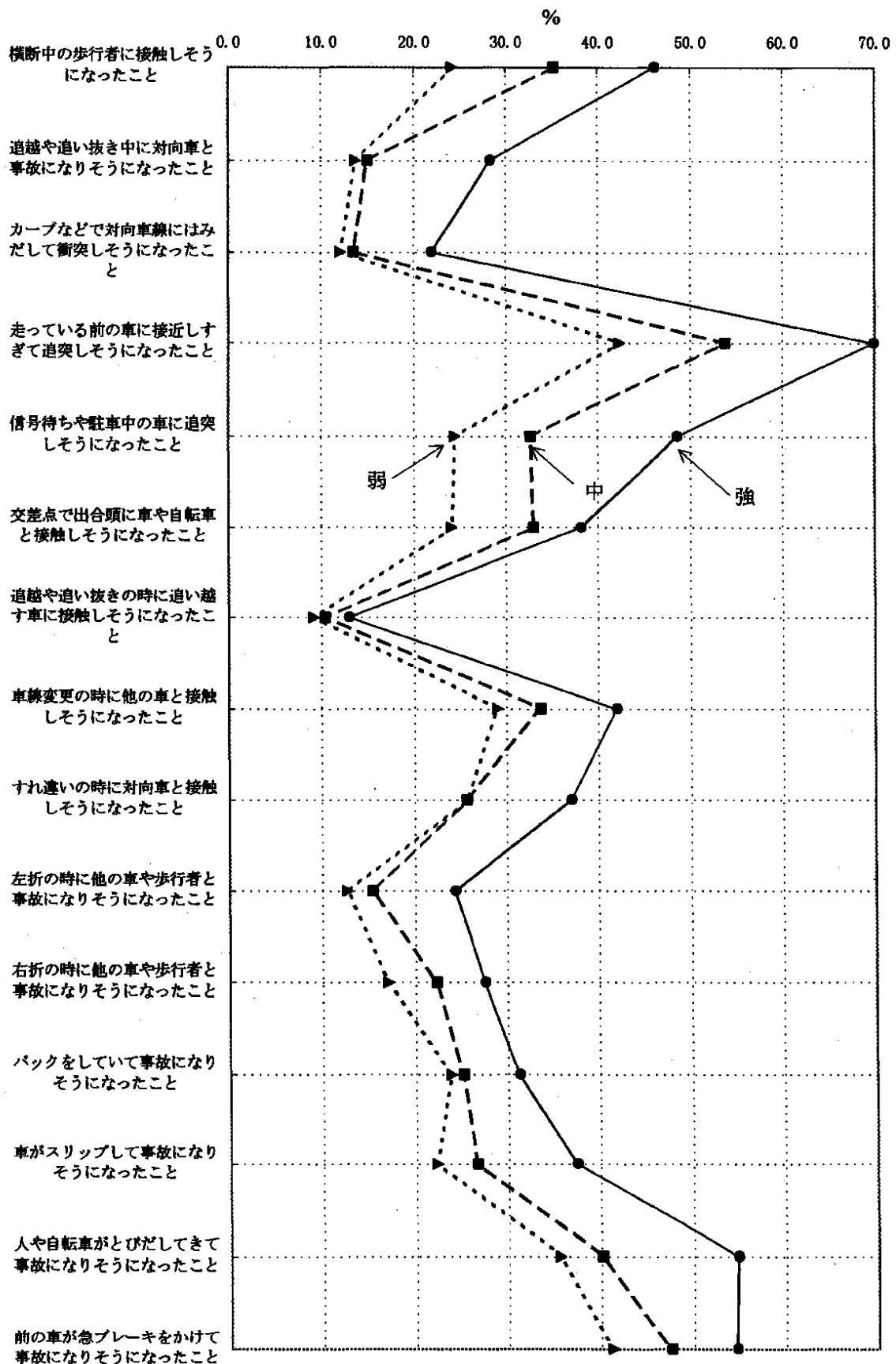


図3-8-1-6 漫然・脇見運転傾斜傾向の強さ別ヒヤリ・ハット体験の経験者比率

(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、もっとも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「脇見運転をすることがある」や「運転中にぼんやりしてしまうことがある」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。以下の順番は「攻撃的傾向」（差の平均が12.6%）、「依存的傾向」（同6.9%）、「違反容認傾向」（同5.7%）、「危険容認傾向」（同4.4%）「運転への価値傾斜」（同2.4%）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から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「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」（差の平均が11.9%）、「横断中の歩行者に接触しそうになったこと」（同10.9%）、「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10.8%）などで、追突や歩行者との事故などに運転意識と強い関連がみられる。

なお、参考に各因子の強と弱の対象者のヒヤリ・ハット体験者比率の比をまとめたものを表3-8-1-8に示す（表各因子強の対象者のヒヤリ・ハット体験者比率を弱のヒヤリ・ハット体験者比率で除した値を示している）。表の下段の平均値の順位は差の場合と大差ないが、表の右端の平均値では「カーブなどで対向車線にはみだして衝突しそうになったこと」、「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」などのヒヤリ・ハット体験者比率が低い項目の値が大きくなっている。これは、比の場合は、同じ1%の差でも母数（ヒヤリ・ハット体験者比率）が低いと大きな値となるためである。

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

(単位：%)

ヒヤリ・ハット項目	運転意識の因子					漫然・脇見 運転傾向	平均
	攻撃的傾向	違反容認 傾向	危険容認 傾向	依存的傾向	運転への 価値傾斜		
横断中の歩行者に接触しそうになったこと	16.6	6.3	11.5	6.0	3.2	21.9	10.9
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	9.0	8.0	2.4	7.0	1.8	14.5	7.1
カーブなどで対向車線にはみだして衝突しそうになったこと	8.2	4.7	4.2	8.0	4.7	9.8	6.6
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	23.2	8.6	2.1	8.3	2.0	27.5	11.9
信号待ちや駐車中の車に追突しそうになったこと	8.7	7.0	10.2	5.5	0.1	24.0	9.3
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	14.7	6.6	3.8	7.0	7.7	14.1	9.0
追越や追い抜き時に他の車と接触しそうになったこと	5.6	4.1	2.5	3.8	-1.7	3.7	3.0
車線変更の時に他の車と接触しそうになったこと	11.7	4.5	2.3	4.5	-1.8	12.9	5.7
すれ違いの時に対向車と接触しそうになったこと	12.6	2.7	2.5	7.8	2.6	11.3	6.6
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	6.2	3.7	1.3	7.0	-0.4	11.6	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	8.5	3.2	2.1	11.5	-0.4	10.4	5.9
バックをしながら事故になりそうになったこと	8.0	2.1	6.9	5.6	3.3	7.4	5.5
車がスリップして事故になりそうになったこと	16.8	9.4	2.5	6.7	4.1	15.1	9.1
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	16.2	10.7	8.9	5.3	4.6	19.2	10.8
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	22.3	3.3	3.0	10.0	6.7	13.4	9.8
平均	12.6	5.7	4.4	6.9	2.4	14.5	—

注：この表は、各運転意識傾向の強の運転者と弱の運転者のヒヤリ・ハット体験比率の差（強の比率－弱の比率）をまとめたものである。

表 3-8-1-8 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比の総括表

ヒヤリ・ハット項目	運転意識の因子	攻撃的傾向	違反容認 傾向	危険容認 傾向	依存的傾向	運転への 価値傾斜	過然・脇見 運転傾向	平均
横断中の歩行者に接触しそうになったこと		1.634	1.196	1.400	1.180	1.091	1.908	1.401
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		1.587	1.518	1.141	1.437	1.095	2.061	1.473
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		1.700	1.336	1.320	1.656	1.342	1.809	1.527
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		1.524	1.171	1.038	1.162	1.036	1.650	1.263
信号待ちや駐車中の車に追突しそうになったこと		1.289	1.216	1.338	1.166	1.002	1.981	1.332
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		1.606	1.228	1.128	1.250	1.254	1.584	1.342
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		1.692	1.482	1.262	1.404	0.848	1.409	1.349
車線変更の時に他の車と接触しそうになったこと		1.399	1.142	1.067	1.140	0.952	1.444	1.191
すれ違いの時に対向車と接触しそうになったこと		1.547	1.094	1.093	1.299	1.094	1.442	1.262
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		1.405	1.239	1.074	1.470	0.978	1.915	1.347
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		1.469	1.155	1.103	1.661	0.983	1.610	1.330
バックをしていて事故になりそうになったこと		1.376	1.084	1.293	1.234	1.134	1.311	1.239
車がスリップして事故になりそうになったこと		1.771	1.396	1.088	1.249	1.148	1.681	1.389
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		1.453	1.283	1.225	1.127	1.108	1.540	1.289
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		1.623	1.071	1.065	1.234	1.149	1.324	1.244
平 均		1.538	1.241	1.176	1.311	1.081	1.645	-

注：この表は、各運転意識傾向の強の運転者と弱の運転者のヒヤリ・ハット体験比率の比（強の比率÷弱の比率）をまとめたものである。

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おが、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 前の車を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、いずれのヒヤリ・ハット項目でも、この運転意識設問を肯定する運転者のヒヤリ・ハット体験者比率が高い。特に肯定者と否定者と差が大きいのは「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13.6%)、「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13.6%)、「横断中の歩行者に接触しそうになったこと」(同13.0%)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と差が大きいのは「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12.9%)、「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12.8%)、「車がスリップして事故になりそうになったこと」(同10.7%)などである。

表 3-8-2-1 運転意識項目とヒヤリ・ハット体験者比率
(意識設問文：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)		
	肯定	否定	全体	肯定	否定	全体
横断中の歩行者に接触しそうになったこと	39.1	26.1	35.4	1,269	522	1,798
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	21.0	15.5	19.4	1,265	521	1,793
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	17.0	14.2	16.1	1,267	522	1,796
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	59.2	45.6	55.2	1,261	520	1,788
信号待ちや駐車中の車に追突しそうになったこと	38.6	29.5	36.0	1,259	522	1,788
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	33.9	25.6	31.5	1,259	520	1,786
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	12.6	8.7	11.5	1,257	520	1,784
車線変更の時に他の車と接触しそうになったこと	37.7	28.4	35.0	1,265	522	1,794
すれ違いの時に対向車と接触しそうになったこと	31.3	26.1	29.8	1,260	521	1,788
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	18.9	15.3	18.0	1,263	522	1,792
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	24.1	18.4	22.5	1,264	521	1,792
バックをしながら事故になりそうになったこと	28.0	22.6	26.5	1,261	518	1,786
車がスリップして事故になりそうになったこと	31.9	23.0	29.4	1,265	521	1,793
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	45.5	39.1	43.7	1,267	522	1,796
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	52.5	38.9	48.6	1,266	522	1,795

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：「肯定」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、「否定」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：全体の欄には意識設問への無回答者を含むため、「肯定」と「否定」の合計サンプル数と合致しない。

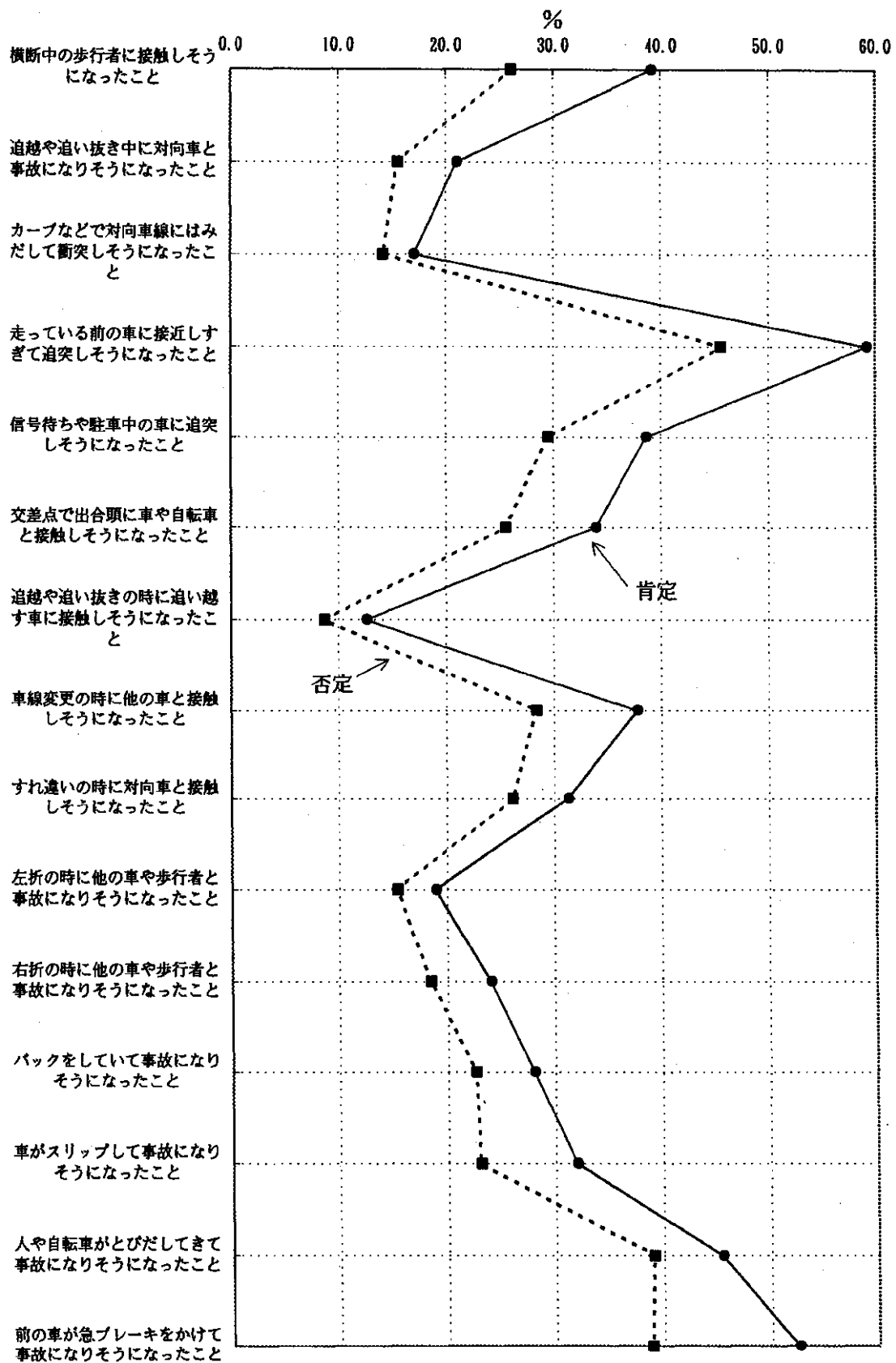


図3-8-2-1 運転意識とヒヤリ・ハット体験者比率

(意識設問文：前の車もたもたしていると、腹がたつ)

表3-8-2-2 運転意識項目とヒヤリ・ハット体験者比率
(意識設問文：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)		
	肯定	否定	全体	肯定	否定	全体
横断中の歩行者に接触しそうになったこと	40.1	30.2	35.4	941	854	1,798
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	22.6	16.0	19.4	938	852	1,793
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	20.4	11.4	16.1	939	854	1,796
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	60.2	49.8	55.2	935	850	1,788
信号待ちや駐車中の車に追突しそうになったこと	40.0	31.5	36.0	934	851	1,788
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	28.0	31.5	934	849	1,786
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	12.6	10.5	11.5	932	849	1,784
車線変更の時に他の車と接触しそうになったこと	39.2	30.4	35.0	937	854	1,794
すれ違いの時に対向車と接触しそうになったこと	33.5	25.6	29.8	934	851	1,788
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	19.6	16.3	18.0	935	854	1,792
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	25.4	19.3	22.5	936	853	1,792
バックをしながら事故になりそうになったこと	29.0	23.9	26.5	931	852	1,786
車がスリップして事故になりそうになったこと	34.5	23.8	29.4	937	853	1,793
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	49.8	37.0	43.7	938	855	1,796
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	54.7	41.9	48.6	937	855	1,795

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：「肯定」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、「否定」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：全体の欄には意識設問への無回答者を含むため、「肯定」と「否定」の合計サンプル数と合致しない。

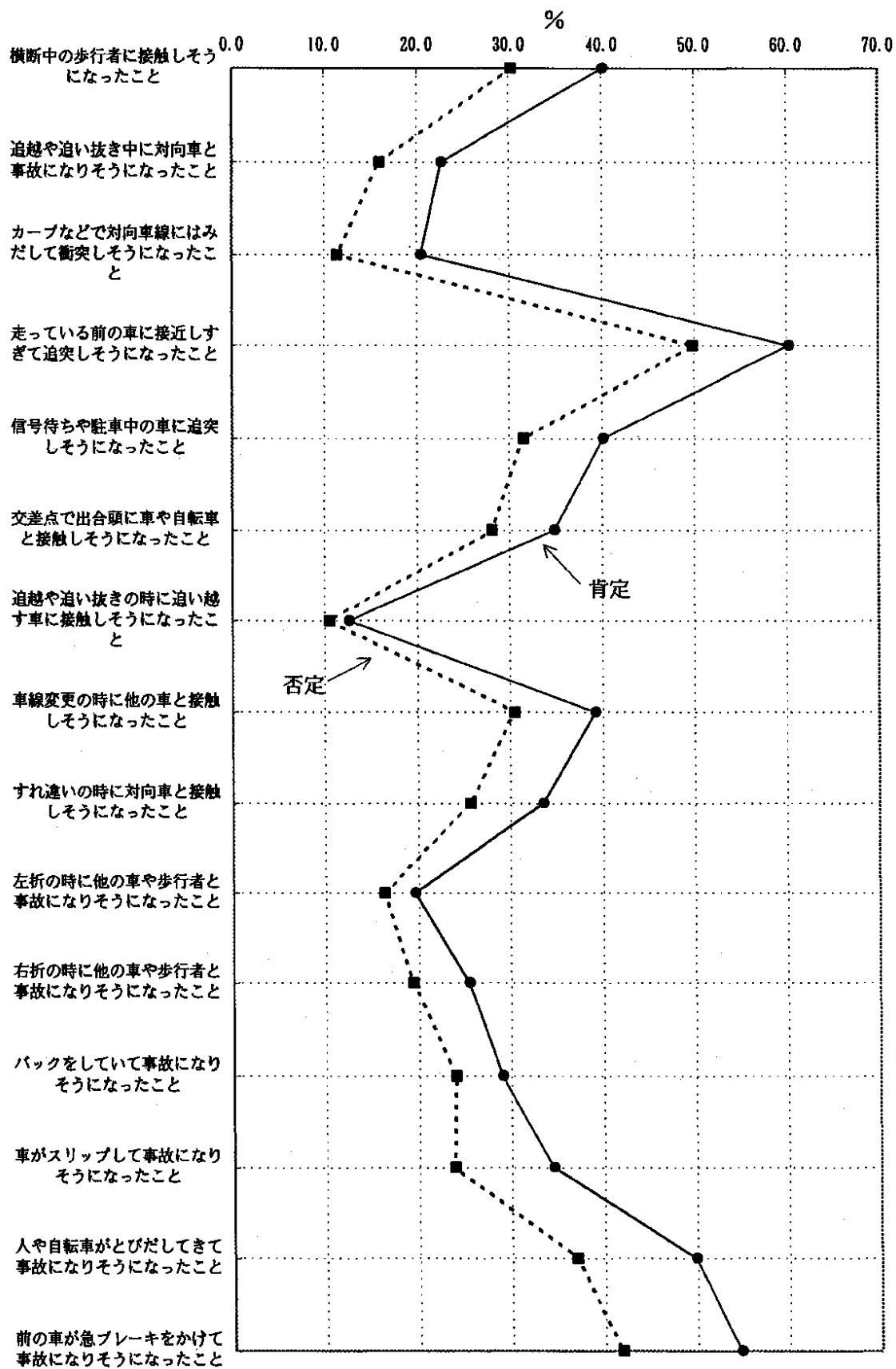


図3-8-2-2 運転意識とヒヤリ・ハット体験者比率

(意識設問文：他の車に追い越されるのは、気分のいいものではない)

③ ほかの車に並ば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「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16.3%)、「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15.0%)、「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14.7%)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10.6%)、「バックをされていて事故になりそうになったこと」(同8.0%)、「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」(同7.9%)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「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18.0%)、「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16.6%)、「車がスリップして事故になりそうになったこと」(同15.7%)などである。

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

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「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15.9%)、「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10.7%)、「車がスリップして事故になりそうになったこと」(同10.5%)などである。

表 3-8-2-3 運転意識項目とヒヤリ・ハット体験者比率
(意識設問文：他の車に並べら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)		
	肯定	否定	全体	肯定	否定	全体
横断中の歩行者に接触しそうになったこと	43.6	32.0	35.4	523	1,272	1,798
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	16.7	19.4	521	1,269	1,793
カーブなどで対向車線にはみだしで衝突しうになったこと	22.0	13.7	16.1	523	1,270	1,796
走っている前の車に接近しすぎて追突しうになったこと	65.6	50.9	55.2	521	1,264	1,788
信号待ちや駐車中の車に追突しうになったこと	40.3	34.1	36.0	521	1,264	1,788
交差点で出合頭に車や自転車と接触しうになったこと	40.1	28.0	31.5	521	1,262	1,786
追越や追い抜きの時に追い越し車に接触しうになったこと	16.2	9.6	11.5	519	1,262	1,784
車線変更の時に他の車と接触しうになったこと	41.4	32.3	35.0	522	1,269	1,794
すれ違いの時に対向車と接触しうになったこと	36.5	27.0	29.8	521	1,264	1,788
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	16.5	18.0	520	1,269	1,792
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	25.9	21.1	22.5	522	1,267	1,792
バックをしないで事故になりそうになったこと	31.1	24.7	26.5	518	1,265	1,786
車がスリップして事故になりそうになったこと	39.2	25.4	29.4	521	1,269	1,793
人や自転車がつびだしてきて事故になりそうになったこと	54.3	39.3	43.7	523	1,270	1,796
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	60.2	43.9	48.6	523	1,269	1,795

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：「肯定」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、「否定」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：全体の欄には意識設問への無回答者を含むため、「肯定」と「否定」の合計サンプル数と合致しない。

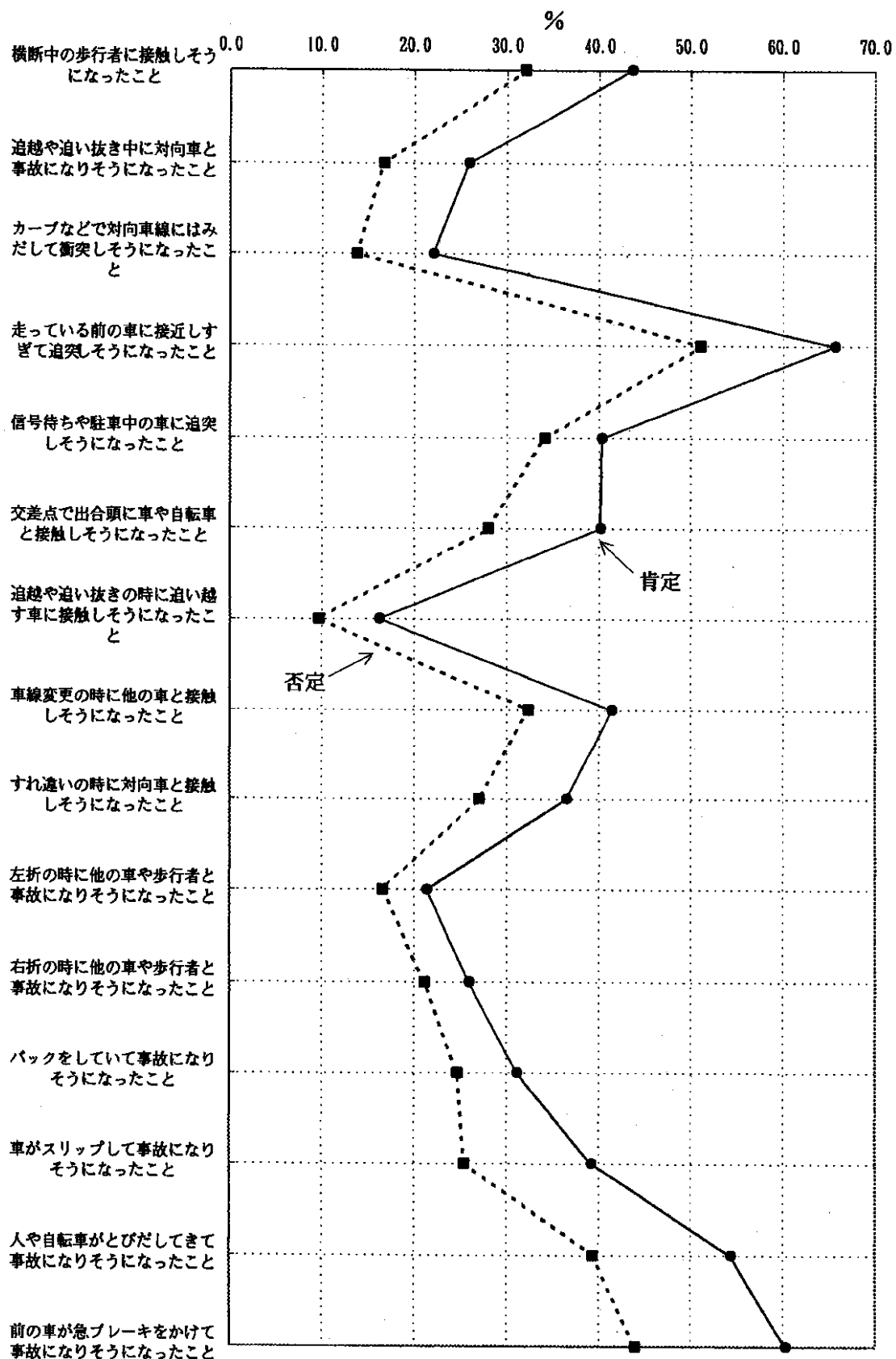


表3-8-2-3 運転意識とヒヤリ・ハット体験者比率

(意識設問文：ほかの車に並ばれると先に出たくなる)

表 3-8-2-4 運転意識項目とヒヤリ・ハット体験者比率
(意識設問文：運転中は歩行者や自動車をじやまに思う)

ヒヤリ・ハット項目	経験者比率(%)			サンプル数(人)		
	肯定	否定	全体	肯定	否定	全体
横断中の歩行者に接触しそうになったこと	39.7	29.1	35.4	1,063	732	1,798
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	20.1	18.4	19.4	1,060	730	1,793
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	18.3	13.1	16.1	1,060	733	1,796
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	57.9	51.4	55.2	1,054	731	1,788
信号待ちや駐車中の車に追突しそうになったこと	37.8	33.4	36.0	1,057	728	1,788
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	26.8	31.5	1,056	727	1,786
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	12.6	10.0	11.5	1,050	731	1,784
車線変更の時に他の車と接触しそうになったこと	36.4	33.1	35.0	1,059	732	1,794
すれ違いの時に対向車と接触しそうになったこと	31.7	27.1	29.8	1,057	728	1,788
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	19.9	15.3	18.0	1,056	733	1,792
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	24.3	19.9	22.5	1,057	732	1,792
バックをしながら事故になりそうになったこと	29.8	21.8	26.5	1,054	729	1,786
車がスリップして事故になりそうになったこと	31.9	25.6	29.4	1,059	731	1,793
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	46.9	39.0	43.7	1,060	733	1,796
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	44.6	48.6	1,058	734	1,795

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：「肯定」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、「否定」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：全体の欄には意識設問への無回答者を含むため、「肯定」と「否定」の合計サンプル数と合致しない。

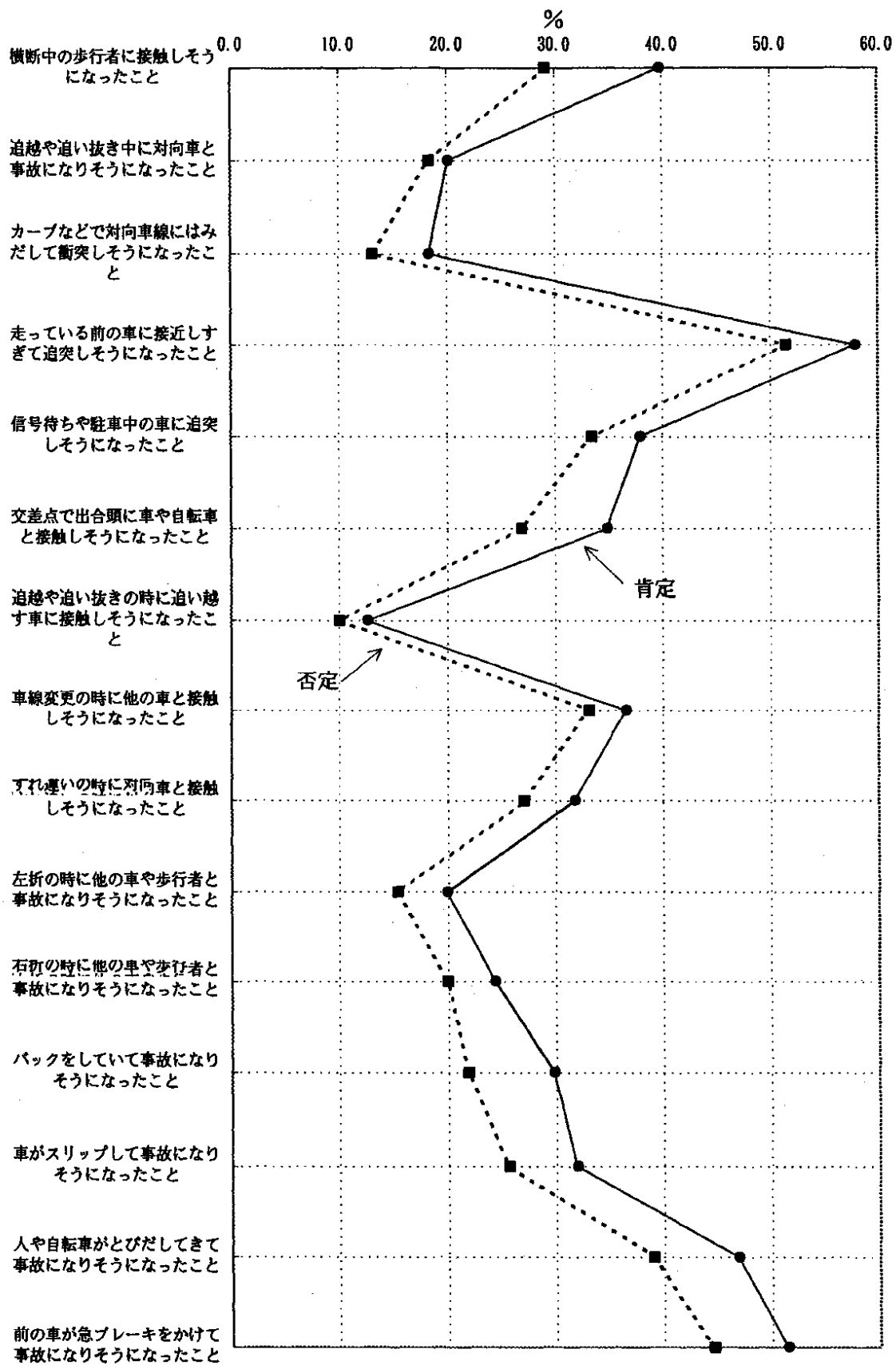


図3-8-2-4 運転意識とヒヤリ・ハット体験者比率

(意識設問文：運転中は歩行者や自転車をじゃまに思う)

表 3-8-2-5 運転意識項目とヒヤリ・ハット体験者比率
(意識設問文：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)		
	肯定	否定	全体	肯定	否定	全体
横断中の歩行者に接触しそうになったこと	44.7	31.1	35.4	566	1,231	1,798
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	28.2	15.4	19.4	564	1,228	1,793
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	23.3	12.9	16.1	566	1,229	1,796
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	67.6	49.6	55.2	561	1,226	1,788
信号待ちや駐車中の車に追突しそうになったこと	44.0	32.4	36.0	564	1,223	1,788
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	41.3	27.0	31.5	564	1,221	1,786
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	16.2	9.4	11.5	563	1,220	1,784
車線変更の時に他の車と接触しそうになったこと	42.7	31.5	35.0	564	1,229	1,794
すれ違いの時に対向車と接触しそうになったこと	36.3	26.8	29.8	562	1,225	1,788
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	22.9	15.7	18.0	563	1,228	1,792
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	27.7	20.1	22.5	563	1,228	1,792
バックをしながら事故になりそうになったこと	29.8	25.0	26.5	563	1,222	1,786
車がスリップして事故になりそうになったこと	40.1	24.5	29.4	563	1,229	1,793
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	38.4	43.7	567	1,228	1,796
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	58.4	44.2	48.6	565	1,229	1,795

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：「肯定」の欄は質問紙で「そのとおり」と「どちらかといえばそのとおり」の合計を、「否定」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：全体の欄には意識設問への無回答者を含むため、「肯定」と「否定」の合計サンプル数と合致しない。

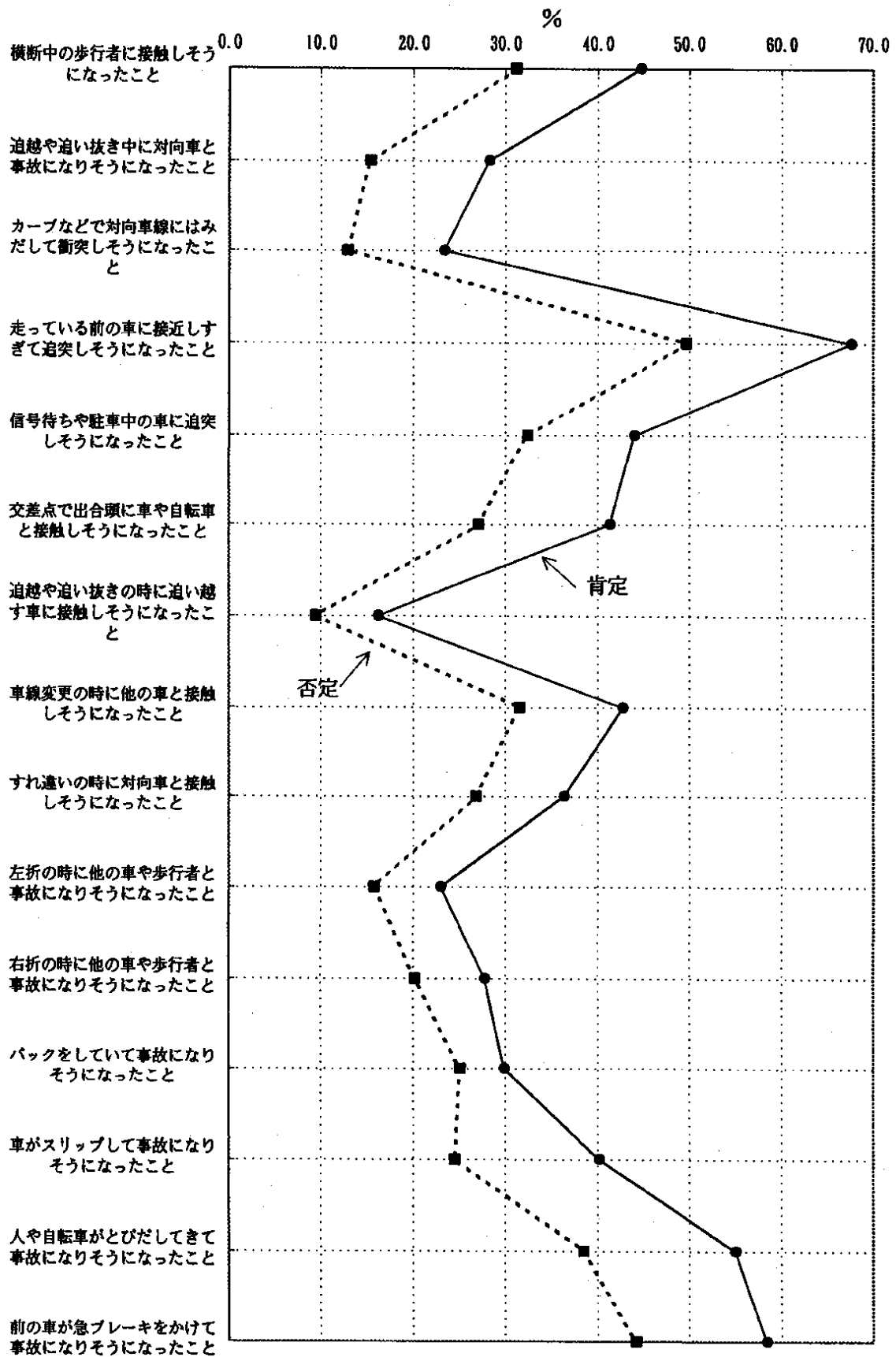


図3-8-2-5 運転意識とヒヤリ・ハット体験者比率

(意識設問文：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

(意識設問文：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)

ヒヤリ・ハット項目	経験者比率(%)			サンプル数(人)		
	肯定	否定	全体	肯定	否定	全体
横断中の歩行者に接触しそうなこと	41.5	33.5	35.4	426	1,371	1,798
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	23.4	18.1	19.4	423	1,369	1,793
カーブなどで対向車線にはみだして衝突しそうなこと	19.3	15.2	16.1	424	1,371	1,796
走っている前の車に接近しすぎて追突しそうなこと	67.3	51.4	55.2	422	1,365	1,788
信号待ちや駐車中の車に追突しそうなこと	39.1	35.1	36.0	422	1,365	1,788
交差点で出合頭に車や自転車と接触しそうなこと	39.0	29.2	31.5	423	1,362	1,786
追越や追い抜きの時に追い越す車に接触しそうなこと	15.5	10.3	11.5	420	1,363	1,784
車線変更の時に他の車と接触しそうなこと	39.7	33.6	35.0	423	1,370	1,794
すれ違いの時に対向車と接触しそうなこと	33.2	28.7	29.8	422	1,365	1,788
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	19.2	17.6	18.0	422	1,369	1,792
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	27.0	21.1	22.5	423	1,368	1,792
バックをしながら事故になりそうになったこと	27.5	26.3	26.5	422	1,363	1,786
車がスリップして事故になりそうになったこと	37.4	26.9	29.4	425	1,367	1,793
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	49.9	41.8	43.7	423	1,372	1,796
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	56.9	46.1	48.6	422	1,372	1,795

注1：本表は、表題の質問への回答別ヒヤリ・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：「肯定」の欄は質問紙で「そのとおり」と「どちらかといえばそのとおり」の合計を、「否定」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：全体の欄には意識設問への無回答者を含むため、「肯定」と「否定」の合計サンプル数と合致しない。

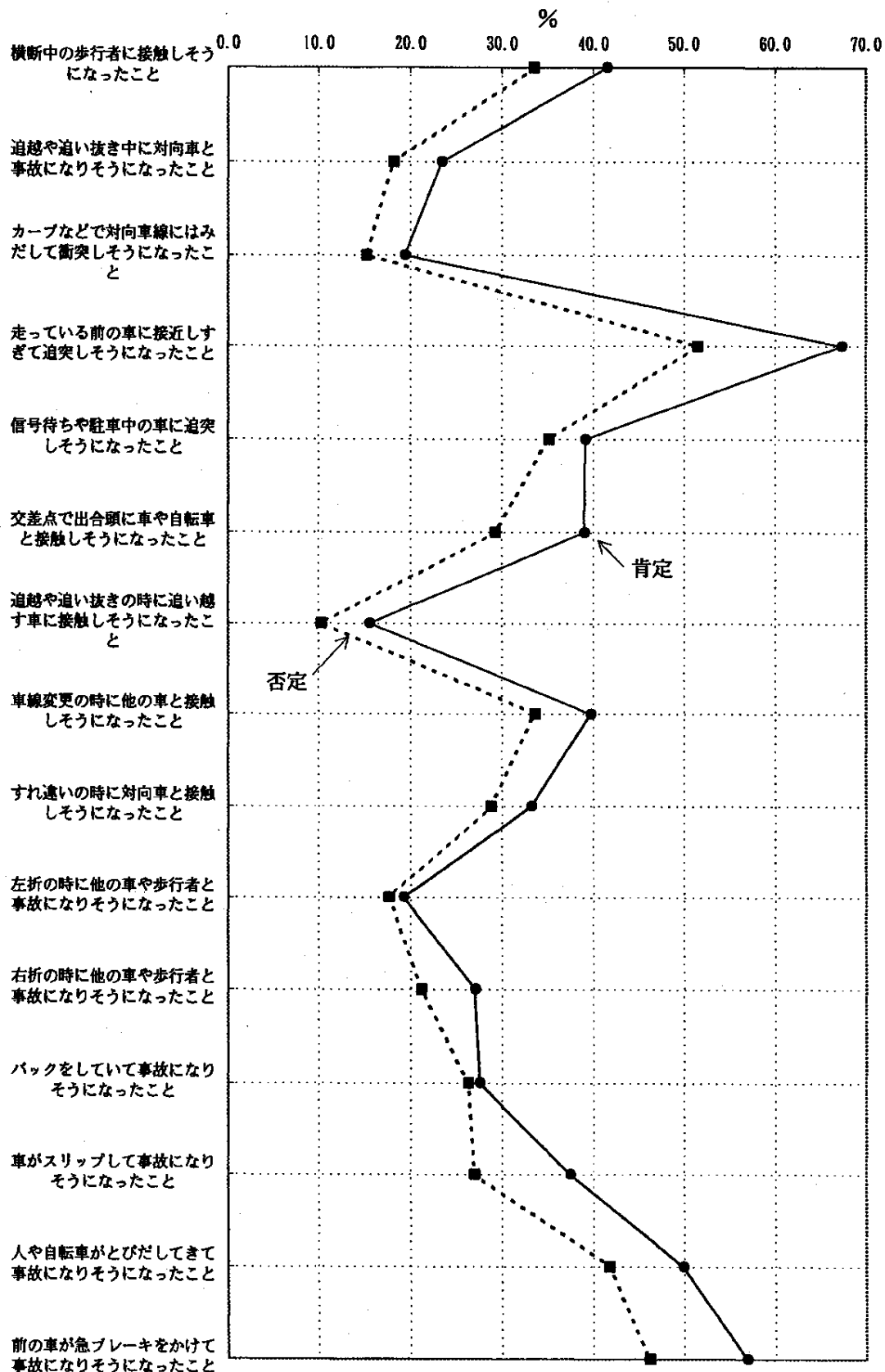


図3-8-2-6 運転意識とヒヤリ・ハット体験者比率

(意識設問文：割り込まれないように、あまり車間距離をあげないで走っている)

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9.0%）、「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」（同9.0%）、「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8.8%）などである。

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

ヒヤリ・ハット項目	経験者比率 (%)			サンプル数 (人)		
	肯定	否定	全体	肯定	否定	全体
横断中の歩行者に接触しそうになったこと	30.5	38.4	35.4	686	1,107	1,798
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	16.6	21.1	19.4	686	1,102	1,793
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	15.3	16.7	16.1	686	1,105	1,796
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	49.6	58.7	55.2	685	1,098	1,788
信号待ちや駐車中の車に追突しそうになったこと	31.8	38.5	36.0	685	1,098	1,788
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	25.9	34.9	31.5	683	1,098	1,786
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	12.7	11.5	679	1,100	1,784
車線変更の時に他の車と接触しそうになったこと	30.4	37.8	35.0	687	1,102	1,794
すれ違いの時に対向車と接触しそうになったこと	25.7	32.0	29.8	684	1,099	1,788
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	14.9	19.7	18.0	684	1,103	1,792
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	19.7	24.1	22.5	685	1,102	1,792
バックをしていて事故になりそうになったこと	23.5	28.4	26.5	684	1,097	1,786
車がスリップして事故になりそうになったこと	25.4	31.9	29.4	686	1,102	1,793
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	38.2	47.0	43.7	686	1,105	1,796
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	47.6	49.3	48.6	687	1,103	1,795

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：「肯定」の欄は質問紙で「そのとおり」と「どちらかといえばそのとおり」の合計を、「否定」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：全体の欄には意識設問への無回答者を含むため、「肯定」と「否定」の合計サンプル数と合致しない。

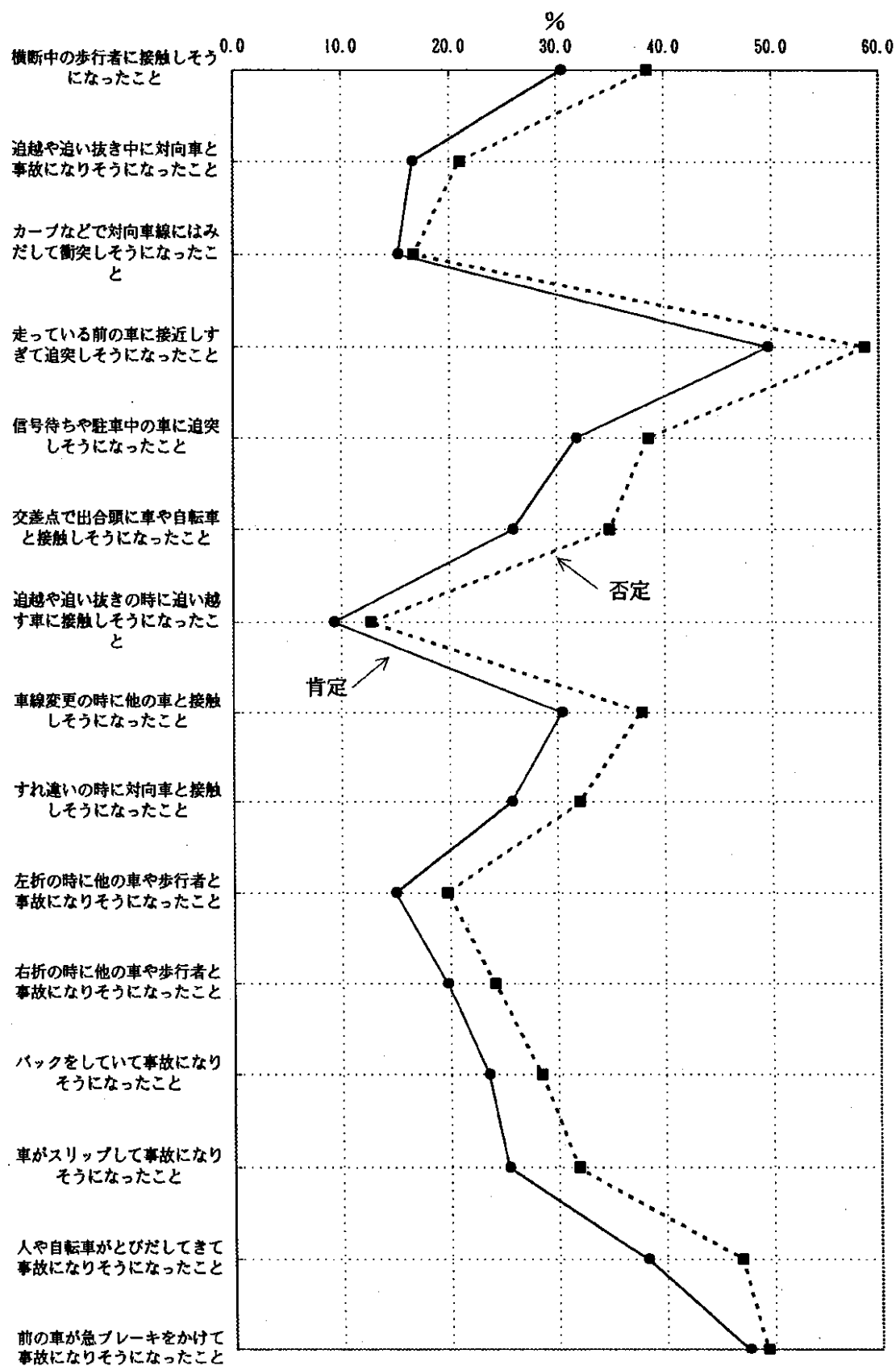


図3-8-2-7 運転意識とヒヤリ・ハット体験者比率

(意識設問文：自分は感情の変化は少なく、いつでも冷静でいられる)

(2) 違反容認傾向の質問とヒヤリ・ハット体験

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「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10.6%)、「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8.8%)、「車がスリップして事故になりそうになったこと」(同8.5%)などである。

② 事故をおこすのは運が悪いからだ

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「車がスリップして事故になりそうになったこと」(差が9.9%)、「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8.2%)などである。

③ 違反をすることと事故の発生には、あまり関係はない

表3-8-2-10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「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%)、「車がスリップして事故になりそうになったこと」(同8.2%)、「走っている前の車に接近しすぎて追突しそうになったこと」(同8.1%)などである。

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3-8-2-11および図3-8-2-11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」にほとんど差がないことを除いて、他のヒヤリ・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8.7%)、「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8.7%)、「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8.4%)などである。

表 3-8-2-8 運転意識項目とヒヤリ・ハット体験者比率
(意識設問文：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)		
	肯定	否定	全体	肯定	否定	全体
横断中の歩行者に接触しそうになったこと	41.7	33.7	35.4	372	1,425	1,798
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	26.3	17.5	19.4	372	1,420	1,793
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	20.8	15.0	16.1	371	1,424	1,796
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	61.4	53.6	55.2	370	1,417	1,788
信号待ちや駐車中の車に追突しそうになったこと	41.7	34.5	36.0	372	1,415	1,788
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	31.5	370	1,415	1,786
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	16.5	10.3	11.5	370	1,413	1,784
車線変更の時に他の車と接触しそうになったこと	41.4	33.4	35.0	372	1,421	1,794
すれ違いの時に対向車と接触しそうになったこと	35.3	28.3	29.8	368	1,419	1,788
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	19.7	17.5	18.0	371	1,420	1,792
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	25.7	21.7	22.5	370	1,421	1,792
バックをしながら事故になりそうになったこと	29.8	25.7	26.5	369	1,416	1,786
車がスリップして事故になりそうになったこと	36.1	27.7	29.4	371	1,421	1,793
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	52.0	41.4	43.7	371	1,424	1,796
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	54.8	47.0	48.6	372	1,422	1,795

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：「肯定」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、「否定」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：全体の欄には意識設問への無回答者を含むため、「肯定」と「否定」の合計サンプル数と合致しない。

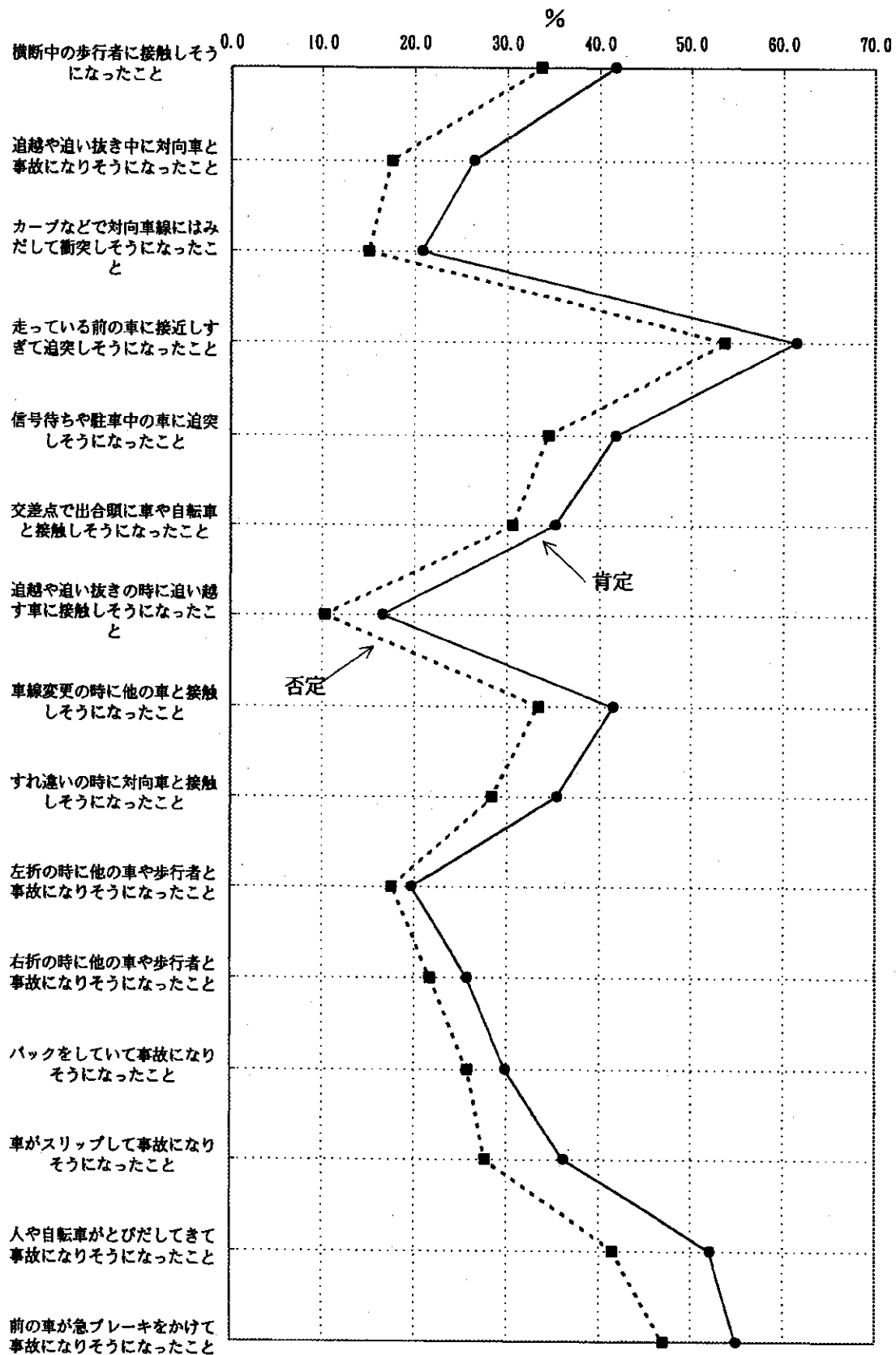


図3-8-2-8 運転意識とヒヤリ・ハット体験者比率

(意識設問文：車の運転で多少人に迷惑をかけるのはお互いさまだ)

図 3-8-2-9 運転意識とヒヤリ・ハット体験者比率
(意識設問文：事故をお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)		
	肯定	否定	全体	肯定	否定	全体
横断中の歩行者に接触しそうになったこと	40.4	34.1	35.4	364	1,432	1,798
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	24.1	18.2	19.4	361	1,430	1,793
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	23.3	14.4	16.1	361	1,433	1,796
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	59.7	54.2	55.2	357	1,429	1,788
信号待ちや駐車中の車に追突しそうになったこと	41.7	34.6	36.0	360	1,426	1,788
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	37.3	30.1	31.5	359	1,425	1,786
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	16.2	10.4	11.5	359	1,423	1,784
車線変更の時に他の車と接触しそうになったこと	38.2	34.2	35.0	361	1,431	1,794
すれ違いの時に対向車と接触しそうになったこと	33.1	28.9	29.8	359	1,427	1,788
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	22.0	17.0	18.0	359	1,431	1,792
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	22.0	22.5	360	1,430	1,792
バックをしながら事故になりそうになったこと	28.1	26.1	26.5	360	1,424	1,786
車がスリップして事故になりそうになったこと	37.3	27.4	29.4	362	1,429	1,793
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	46.8	42.9	43.7	361	1,433	1,796
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	51.0	48.1	48.6	361	1,432	1,795

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：「肯定」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、「否定」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：全体の欄には意識設問への無回答者を含むため、「肯定」と「否定」の合計サンプル数と合致しない。

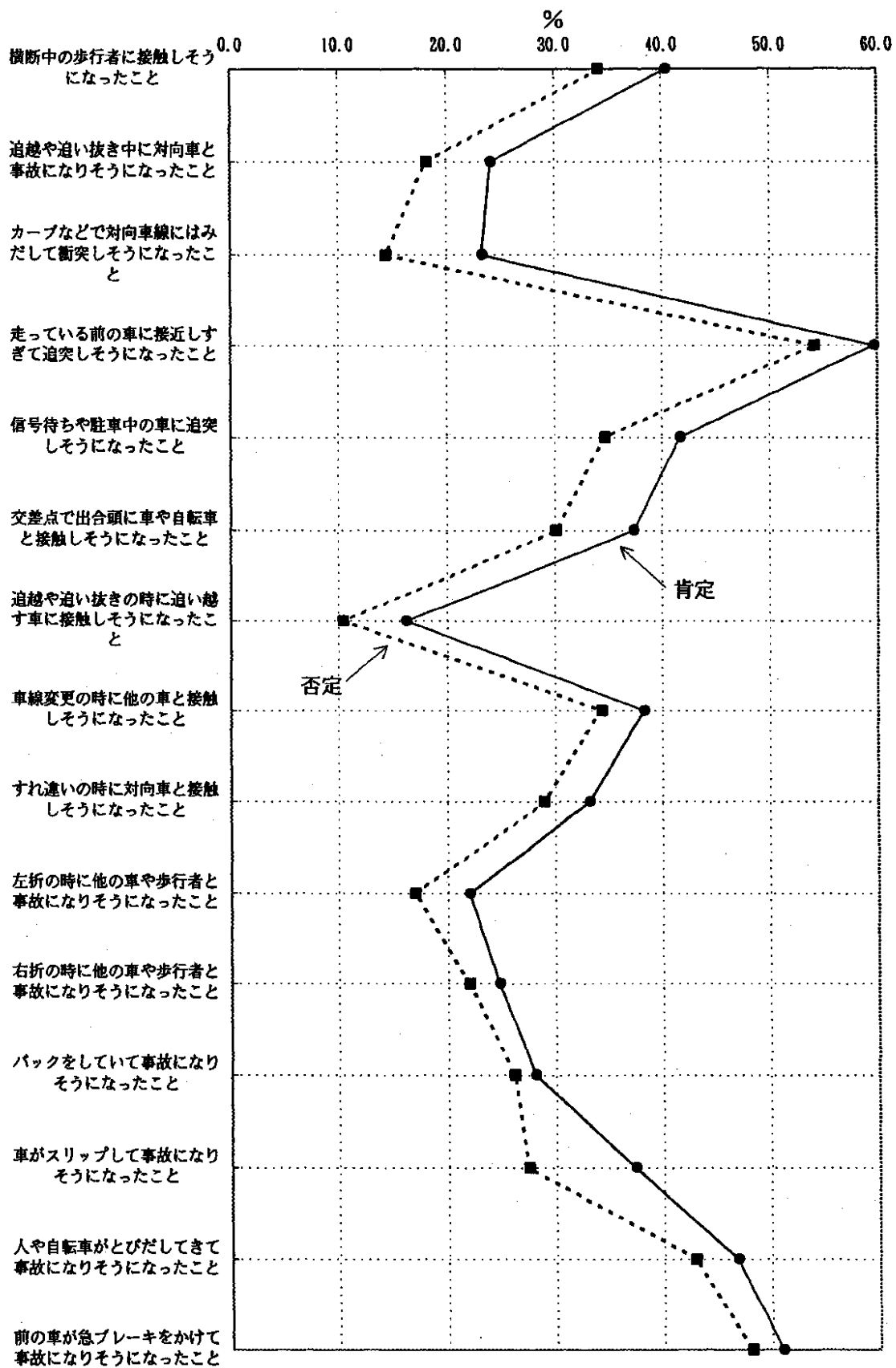


図3-8-2-9 運転意識とヒヤリ・ハット体験者比率

(意識設問文：事故をおこすのは運が悪いからだ)

表 3-8-2-10 運転意識項目とヒヤリ・ハット体験者比率
(意識設問文：違反をすること事故の発生には、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)		
	肯定	否定	全体	肯定	否定	全体
横断中の歩行者に接触しそうになったこと	39.1	34.8	35.4	238	1,556	1,798
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	22.5	18.9	19.4	236	1,553	1,793
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	19.6	15.5	16.1	235	1,557	1,796
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	62.2	54.1	55.2	233	1,551	1,788
信号待ちや駐車中の車に追突しそうになったこと	42.7	35.0	36.0	232	1,552	1,788
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	37.1	30.6	31.5	232	1,550	1,786
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	17.1	10.7	11.5	234	1,546	1,784
車線変更の時に他の車と接触しそうになったこと	41.0	34.1	35.0	234	1,556	1,794
すれ違いの時に対向車と接触しそうになったこと	31.2	29.5	29.8	234	1,550	1,788
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	19.1	17.7	18.0	235	1,553	1,792
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	22.1	22.5	235	1,553	1,792
バックをしながら事故になりそうになったこと	28.9	26.1	26.5	232	1,550	1,786
車がスリップして事故になりそうになったこと	36.4	28.3	29.4	236	1,553	1,793
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	56.2	41.7	43.7	235	1,557	1,796
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	48.9	48.6	48.6	235	1,556	1,795

注 1：本表は、表題の質問への回答別ヒヤリ・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：「肯定」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、「否定」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：全体の欄には意識設問への無回答者を含むため、「肯定」と「否定」の合計サンプル数と合致しない。

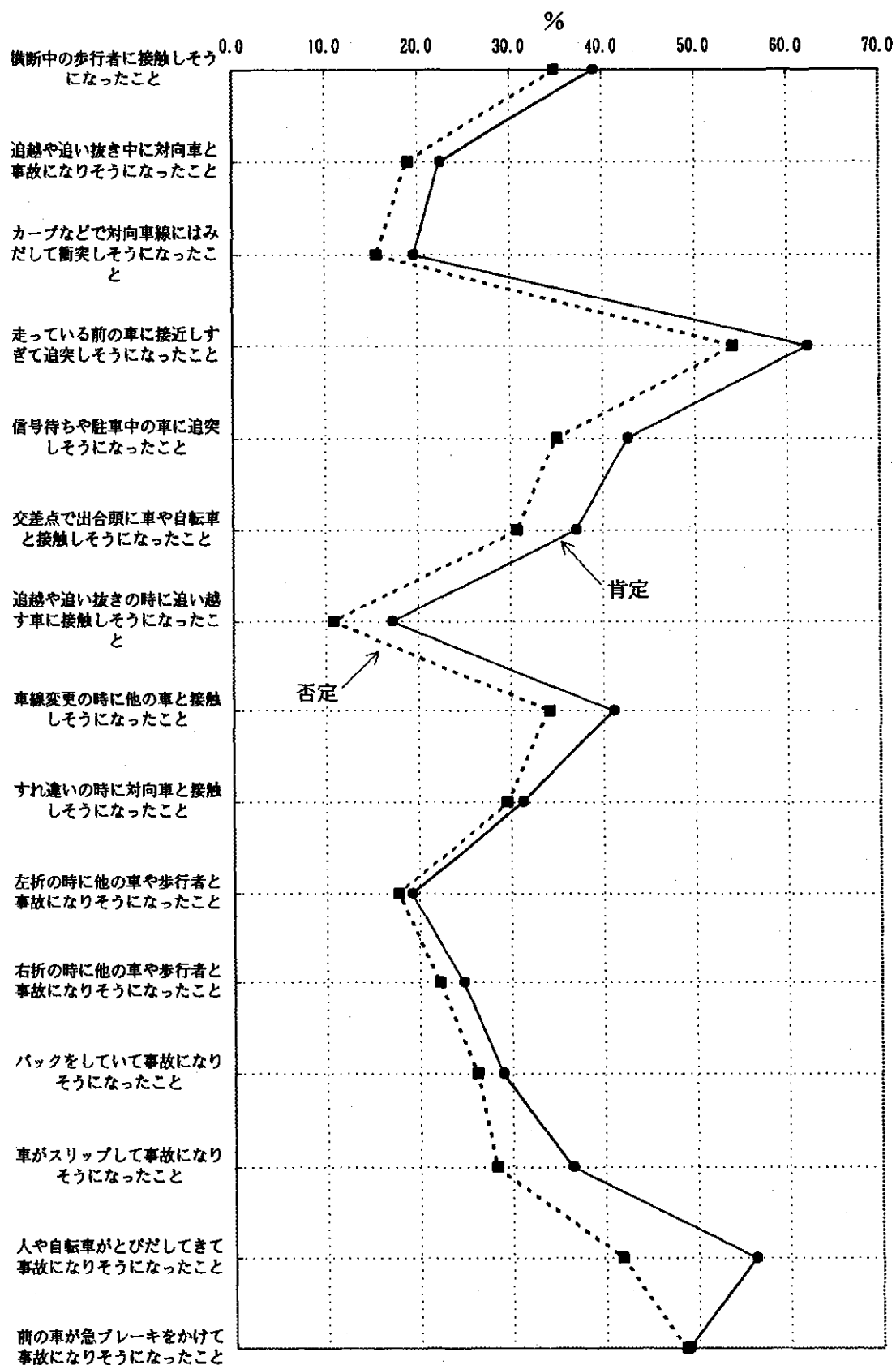


図3-8-2-10 運転意識とヒヤリ・ハット体験者比率

(意識設問文：違反をすることと事故の発生には、あまり関係はない)

図 3-8-2-11 運転意識とヒヤリ・ハット体験者比率
(意識設問文：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)

ヒヤリ・ハット項目	経験者比率 (%)			サンプル数 (人)		
	肯定	否定	全体	肯定	否定	全体
横断中の歩行者に接触しそうになったこと	37.7	33.2	35.4	869	929	1,798
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	22.3	16.7	19.4	866	927	1,793
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	17.8	14.6	16.1	866	930	1,796
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	59.7	51.0	55.2	861	927	1,788
信号待ちや駐車中の車に追突しそうになったこと	39.0	33.2	36.0	863	925	1,788
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	35.5	27.8	31.5	862	924	1,786
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	11.5	11.6	11.5	858	926	1,784
車線変更の時に他の車と接触しそうになったこと	39.5	30.8	35.0	863	931	1,794
すれ違いの時に対向車と接触しそうになったこと	30.5	29.0	29.8	861	927	1,788
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	20.4	15.7	18.0	863	929	1,792
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	24.0	21.0	22.5	865	927	1,792
バックをしないで事故になりそうになったこと	27.5	25.6	26.5	861	925	1,786
車がスリップして 故になりそうになったこと	32.1	26.8	29.4	865	928	1,793
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	39.6	43.7	867	929	1,796
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	50.2	47.1	48.6	865	929	1,795

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：「肯定」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、「否定」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：全体の欄には意識設問への無回答者を含むため、「肯定」と「否定」の合計サンプル数と合致しない。

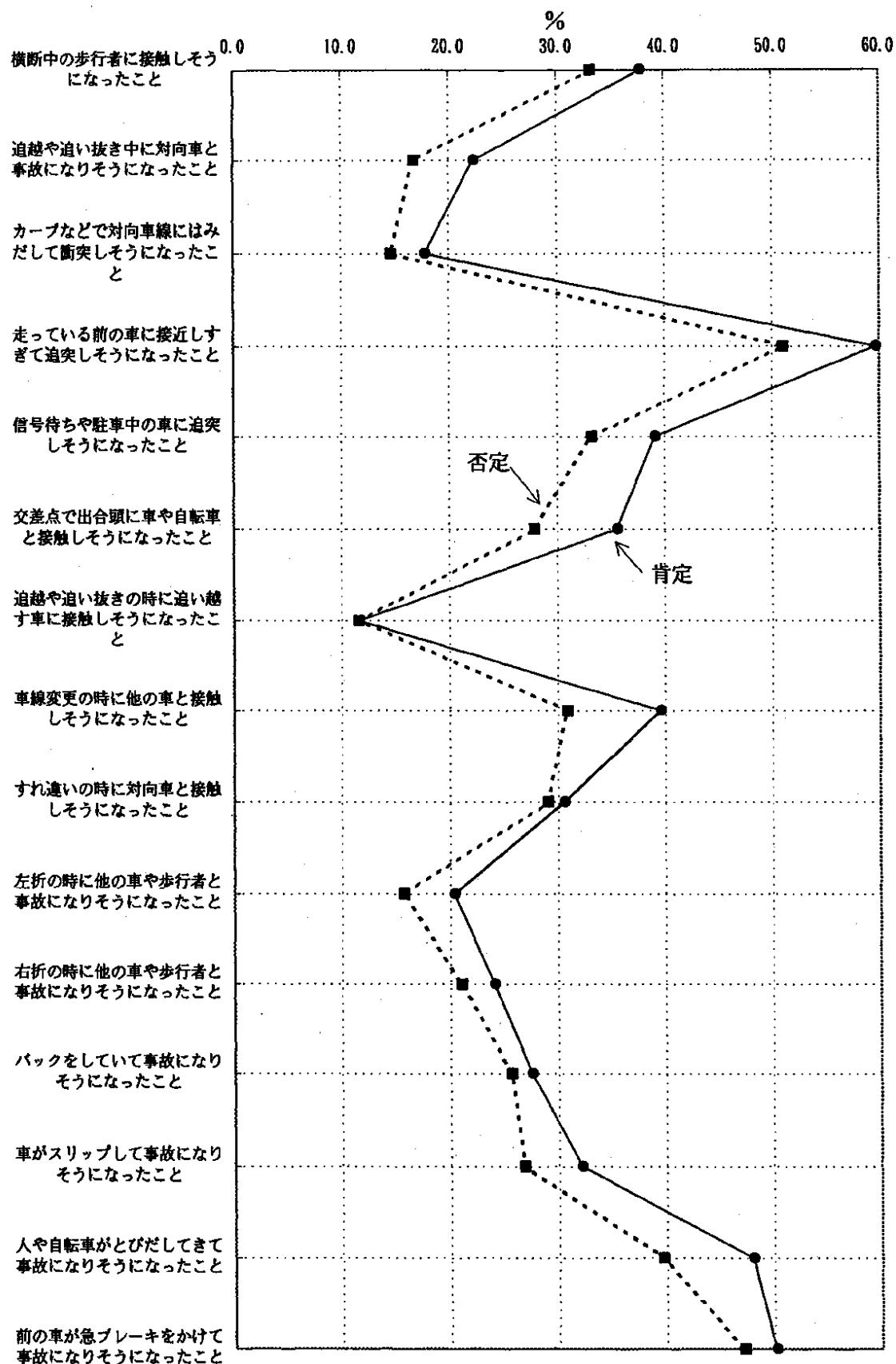


図3-8-2-11 運転意識とヒヤリ・ハット体験者比率

(意識設問文：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)

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

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12.9%）、「車線変更の時に他の車と接触しそうになったこと」（同12.0%）、「横断中の歩行者に接触しそうになったこと」（同11.2%）などである。

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

表3-8-2-13および図3-8-2-13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12.9%）、「車がスリップして事故になりそうになったこと」（同12.6%）、「信号待ちや駐車中の車に追突しそうになったこと」（同10.3%）などである。

図 3-8-2-12 運転意識とヒヤリ・ハット体験者比率
(意識設問文：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)

ヒヤリ・ハット項目	経験者比率(%)			サンプル数(人)		
	肯定	否定	全体	肯定	否定	全体
横断中の歩行者に接触しそうになったこと	43.1	31.8	35.4	569	1,228	1,798
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	22.8	17.8	19.4	567	1,225	1,793
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	20.4	14.2	16.1	568	1,227	1,796
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	62.8	51.7	55.2	564	1,223	1,788
信号待ちや駐車中の車に追突しそうになったこと	43.6	32.5	36.0	564	1,223	1,788
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	38.7	28.2	31.5	566	1,219	1,786
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	13.5	10.6	11.5	561	1,222	1,784
車線変更の時に他の車と接触しそうになったこと	43.2	31.2	35.0	567	1,226	1,794
すれ違いの時に対向車と接触しそうになったこと	33.7	28.0	29.8	564	1,223	1,788
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	21.4	16.4	18.0	566	1,225	1,792
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	29.1	19.4	22.5	567	1,224	1,792
バックをしながら事故になりそうになったこと	29.0	25.4	26.5	565	1,220	1,786
車がスリップして事故になりそうになったこと	35.7	26.5	29.4	566	1,226	1,793
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	52.5	39.6	43.7	568	1,227	1,796
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	54.1	46.2	48.6	566	1,228	1,795

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：「肯定」の欄は質問紙で「そのとおり」と「どちらかといえばそのとおり」の合計を、「否定」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：全体の欄には意識設問への無回答者を含むため、「肯定」と「否定」の合計サンプル数と合致しない。

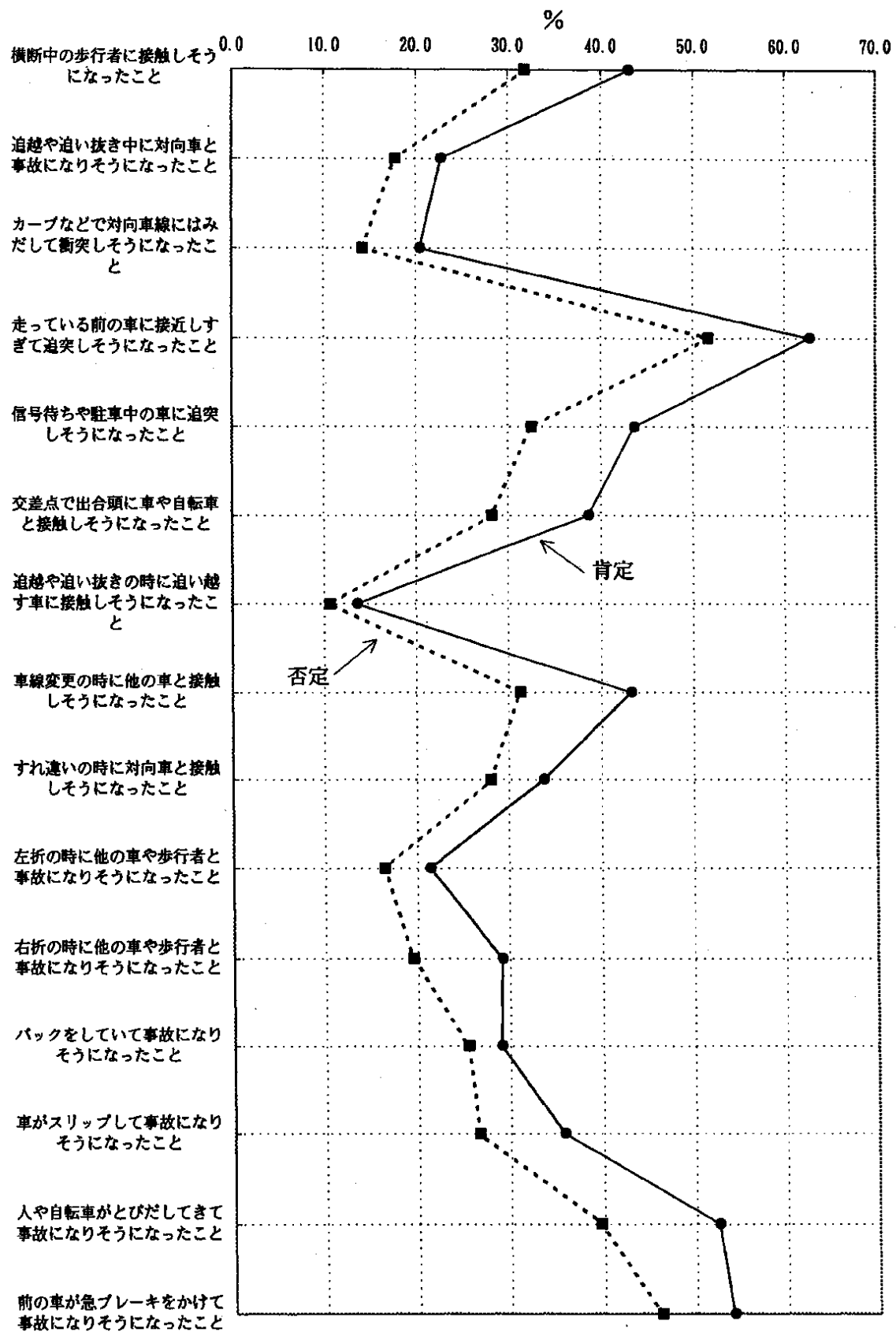


図3-8-2-12 運転意識とヒヤリ・ハット体験者比率

(意識設問文：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 3-8-2-13 運転意識とヒヤリ・ハット体験者比率

(意識設問文：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)

ヒヤリ・ハット項目	経験者比率 (%)			サンプル数 (人)		
	肯定	否定	全体	肯定	否定	全体
横断中の歩行者に接触しそうになったこと	38.4	34.8	35.4	305	1,474	1,798
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	27.7	17.7	19.4	300	1,474	1,793
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	20.6	15.2	16.1	301	1,476	1,796
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	66.0	53.1	55.2	300	1,469	1,788
信号待ちや駐車中の車に追突しそうになったこと	44.5	34.2	36.0	299	1,470	1,788
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	35.3	30.7	31.5	300	1,467	1,786
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	15.9	10.7	11.5	301	1,464	1,784
車線変更の時に他の車と接触しそうになったこと	40.0	34.0	35.0	300	1,475	1,794
すれ違いの時に対向車と接触しそうになったこと	37.1	28.2	29.8	299	1,470	1,788
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	24.6	16.7	18.0	301	1,472	1,792
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	27.3	21.5	22.5	300	1,473	1,792
バックをしながら事故になりそうになったこと	29.8	26.1	26.5	299	1,468	1,786
車がスリップして事故になりそうになったこと	39.9	27.2	29.4	301	1,473	1,793
人や自転車がついてきて事故になりそうになったこと	50.7	42.2	43.7	302	1,475	1,796
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	57.1	47.0	48.6	301	1,475	1,795

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：「肯定」の欄は質問紙で「そのとおり」と「どちらかといえばそのとおり」の合計を、「否定」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：全体の欄には意識設問への無回答者を含むため、「肯定」と「否定」の合計サンプル数と合致しない。

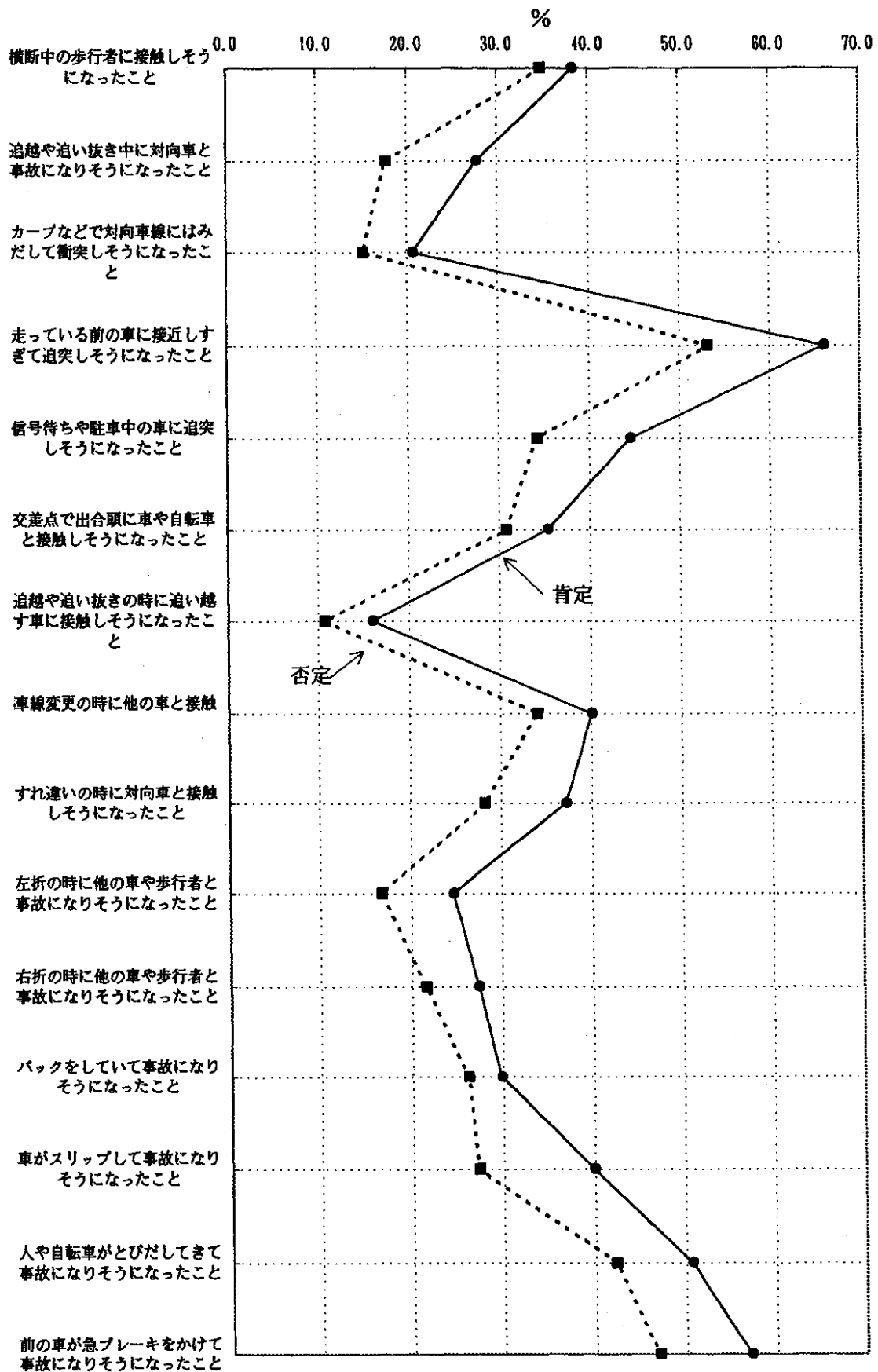


図3-8-2-13 運転意識とヒヤリ・ハット体験者比率

(意識設問文：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)

(3) 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3-8-2-14および図3-8-2-14にみるように、「すれ違いの時に対向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「横断中の歩行者に接触しそうになったこと」（差が14.8%）、「信号待ちや駐車中の車に追突しそうになったこと」（同10.1%）、「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10.0%）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はよくあるものだ

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「信号待ちや駐車中の車に追突しそうになったこと」（差が11.8%）、「バックをされていて事故になりそうになったこと」（同7.8%）、「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7.7%）などである。

図 3-8-2-14 運転意識とヒヤリ・ハット体験者比率
(意識設問文：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)		
	肯定	否定	全体	肯定	否定	全体
横断中の歩行者に接触しそうになったこと	36.4	21.6	35.4	1,656	134	1,798
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	19.6	16.3	19.4	1,650	135	1,793
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	16.5	10.4	16.1	1,653	135	1,796
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	55.9	45.9	55.2	1,645	135	1,788
信号待ちや駐車中の車に追突しそうになったこと	36.7	26.7	36.0	1,645	135	1,788
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	31.9	25.4	31.5	1,644	134	1,786
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	11.9	5.9	11.5	1,641	135	1,784
車線変更の時に他の車と接触しそうになったこと	35.3	30.9	35.0	1,651	136	1,794
すれ違いの時に対向車と接触しそうになったこと	29.7	29.9	29.8	1,646	134	1,788
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	18.0	16.3	18.0	1,649	135	1,792
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	22.7	18.5	22.5	1,649	135	1,792
バックをしながら事故になりそうになったこと	27.2	20.3	26.5	1,646	133	1,786
車がスリップして事故になりそうになったこと	29.8	23.7	29.4	1,650	135	1,793
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	43.7	41.5	43.7	1,653	135	1,796
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	49.1	41.8	48.6	1,653	134	1,795

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：「肯定」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、「否定」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：全体の欄には意識設問への無回答者を含むため、「肯定」と「否定」の合計サンプル数と合致しない。

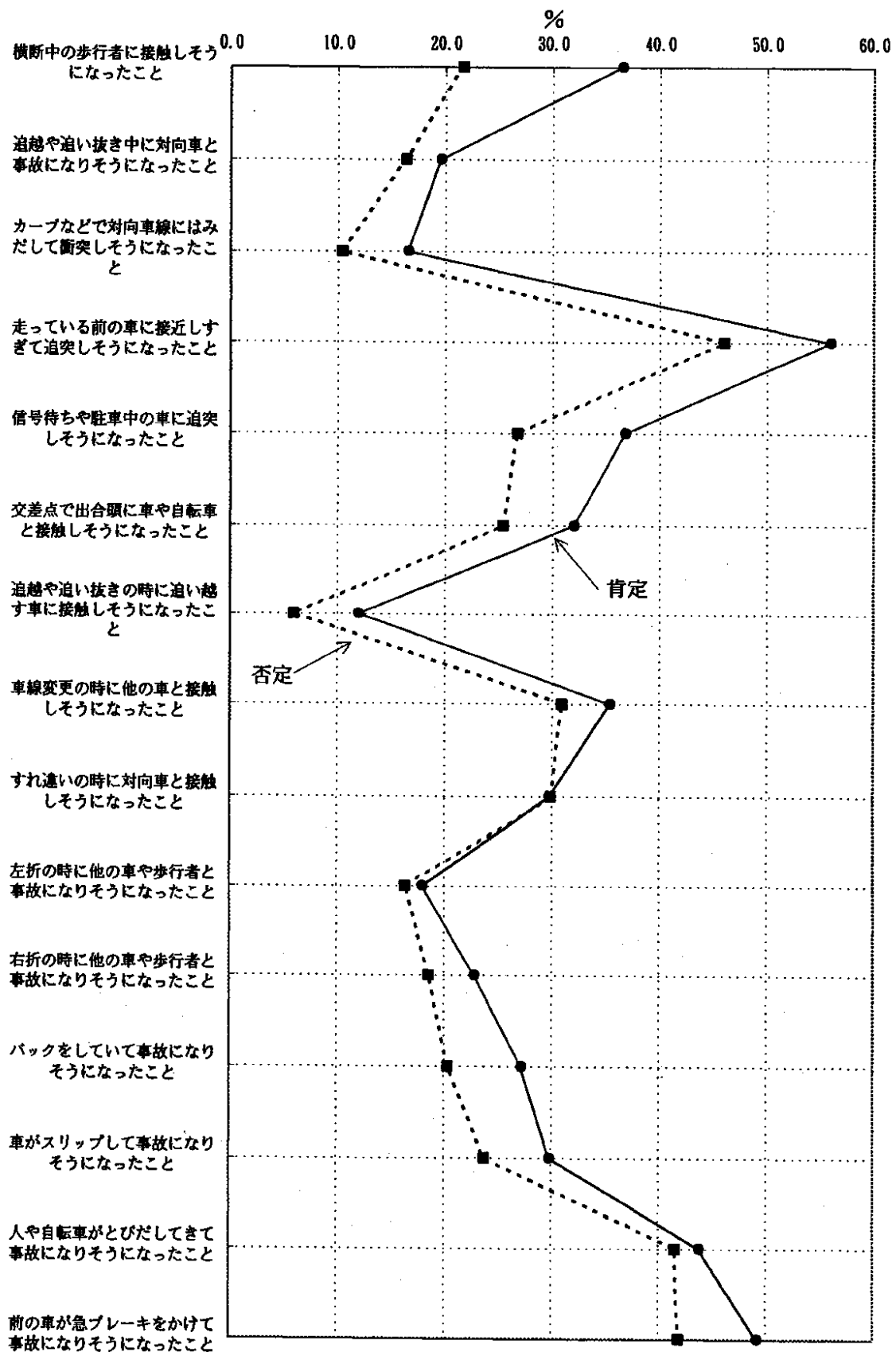


図3-8-2-14 運転意識とヒヤリ・ハット体験者比率

(意識設問文：運転に危険はつきものである)

図 3-8-2-15 運転意識とヒヤリ・ハット体験者比率

(意識設問文：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)		
	肯定	否定	全体	肯定	否定	全体
横断中の歩行者に接触しそうなこと	36.2	30.3	35.4	1,523	264	1,798
追越や追い抜き中に対向車と事故になりそうなこと	20.1	15.6	19.4	1,519	263	1,793
カーブなどで対向車線にはみだして衝突しそうなこと	16.4	14.8	16.1	1,522	263	1,796
走っている前の車に接近しすぎて追突しそうなこと	56.4	49.2	55.2	1,515	262	1,788
信号待ちや駐車中の車に追突しそうなこと	37.6	25.8	36.0	1,518	260	1,788
交差点で出合頭に車や自転車と接触しそうなこと	32.4	26.4	31.5	1,517	258	1,786
追越や追い抜きの時に追い越す車に接触しそうなこと	11.9	9.2	11.5	1,511	262	1,784
車線変更の時に他の車と接触しそうなこと	35.8	30.7	35.0	1,519	264	1,794
すれ違いの時に対向車と接触しそうなこと	30.5	24.9	29.8	1,517	261	1,788
左折の時に他の車や歩行者と事故になりそうなこと	18.0	17.6	18.0	1,519	262	1,792
右折の時に他の車や歩行者と事故になりそうなこと	22.9	19.5	22.5	1,519	262	1,792
バックをしながら事故になりそうなこと	27.7	19.8	26.5	1,513	262	1,786
車がスリップして事故になりそうなこと	30.0	25.5	29.4	1,519	263	1,793
人や自転車がとびだしてきて事故になりそうなこと	44.7	37.0	43.7	1,523	262	1,796
前の車が急ブレーキをかけて事故になりそうなこと	48.9	46.2	48.6	1,522	262	1,795

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：「肯定」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、「否定」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：全体の欄には意識設問への無回答者を含むため、「肯定」と「否定」の合計サンプル数と合致しない。

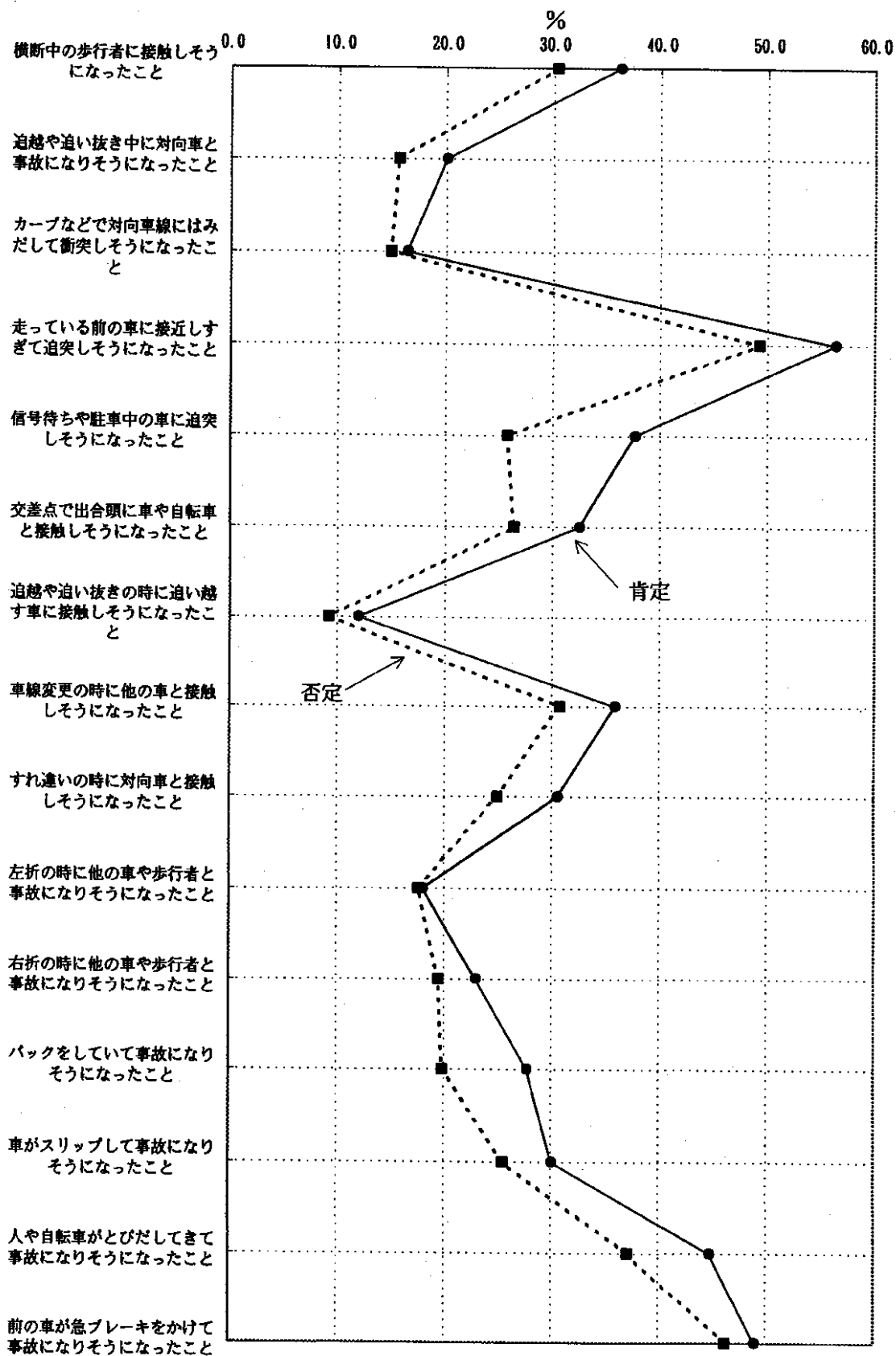


図3-8-2-15 運転意識とヒヤリ・ハット体験者比率

(意識設問文：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)

(4) 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3-8-2-16および図3-8-2-16にみるように、「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」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「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9.8%)、「横断中の歩行者に接触しそうになったこと」(同7.2%)、「信号待ちや駐車中の車に追突しそうになったこと」(同6.8%)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3-8-2-17および図3-8-2-17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10.1%)、「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」(同9.5%)、「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9.1%)などである。

表 3-8-2-16 運転意識項目とヒヤリ・ハット体験者比率
(意識設問文：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)		
	肯定	否定	全体	肯定	否定	全体
横断中の歩行者に接触しそうになったこと	41.6	34.4	35.4	233	1,542	1,798
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	22.4	18.9	19.4	232	1,538	1,793
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	19.0	15.6	16.1	232	1,541	1,796
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	58.2	54.7	55.2	232	1,533	1,788
信号待ちや駐車中の車に追突しそうになったこと	41.8	35.0	36.0	232	1,533	1,788
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	34.2	31.2	31.5	231	1,532	1,786
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	10.8	11.5	230	1,532	1,784
車線変更の時に他の車と接触しそうになったこと	38.5	34.4	35.0	231	1,540	1,794
すれ違いの時に対向車と接触しそうになったこと	33.5	29.1	29.8	230	1,535	1,788
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	21.6	17.4	18.0	232	1,537	1,792
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	31.0	21.2	22.5	232	1,537	1,792
バックをしていて事故になりそうになったこと	29.4	26.1	26.5	231	1,532	1,786
車がスリップして事故になりそうになったこと	30.7	29.0	29.4	231	1,539	1,793
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	43.3	43.6	43.7	231	1,542	1,796
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	52.8	47.5	48.6	231	1,541	1,795

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：「肯定」の欄は質問紙で「そのとおりと」「どちらかといえど」との合計を、「否定」の欄は質問紙で、「そうではない」と「どちらかといえど」との合計を示している。

注 3：全体の欄には意識設問への無回答者を含むため、「肯定」と「否定」の合計サンプル数と合致しない。

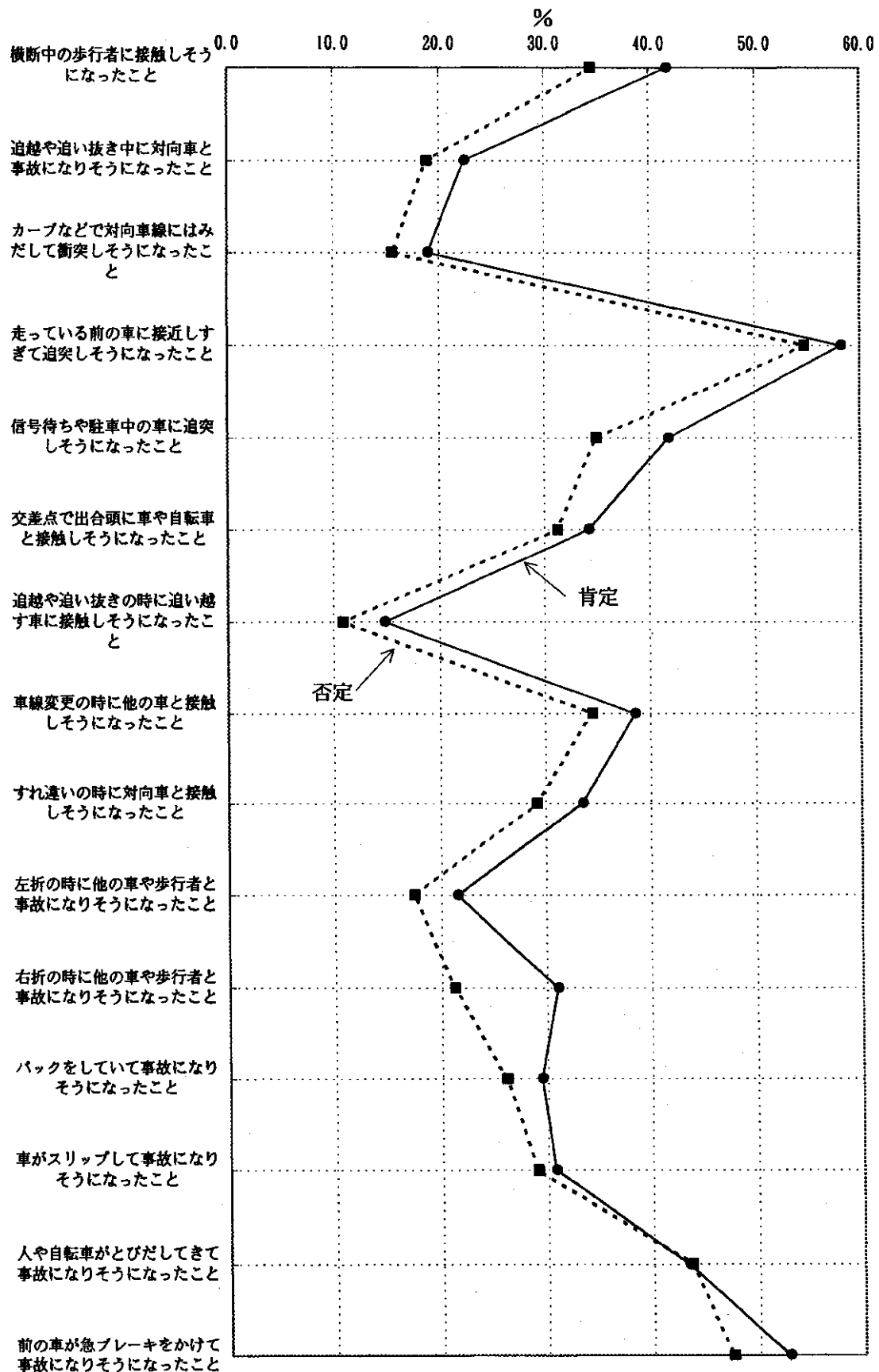


図3-8-2-16 運転意識とヒヤリ・ハット体験者比率

(意識設問文：前の車についていけば安心して右左折できる)

図 3-8-2-17 運転意識とヒヤリ・ハット体験者比率

(意識設問文：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)

ヒヤリ・ハット項目	経験者比率(%)			サンプル数(人)		
	肯定	否定	全体	肯定	否定	全体
横断中の歩行者に接触しそうになったこと	41.3	34.5	35.4	225	1,567	1,798
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	27.7	18.2	19.4	224	1,563	1,793
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	15.0	16.1	224	1,566	1,796
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	60.7	54.4	55.2	224	1,558	1,788
信号待ちや駐車中の車に追突しそうになったこと	38.5	35.6	36.0	221	1,561	1,788
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	38.1	30.6	31.5	223	1,557	1,786
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	17.3	10.7	11.5	220	1,558	1,784
車線変更の時に他の車と接触しそうになったこと	38.6	34.5	35.0	223	1,565	1,794
すれ違いの時に対向車と接触しそうになったこと	34.5	29.1	29.8	223	1,559	1,788
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	22.9	17.1	18.0	223	1,563	1,792
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	21.1	22.5	224	1,562	1,792
バックをしながら事故になりそうになったこと	30.8	25.8	26.5	224	1,556	1,786
車がスリップして事故になりそうになったこと	36.9	28.2	29.4	225	1,562	1,793
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	51.1	42.6	43.7	223	1,567	1,796
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	54.3	47.9	48.6	223	1,566	1,795

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：「肯定」の欄は質問紙で「そのとおり」と「どちらかといえばそのとおり」の合計を、「否定」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：全体の欄には意識設問への無回答者を含むため、「肯定」と「否定」の合計サンプル数と合致しない。

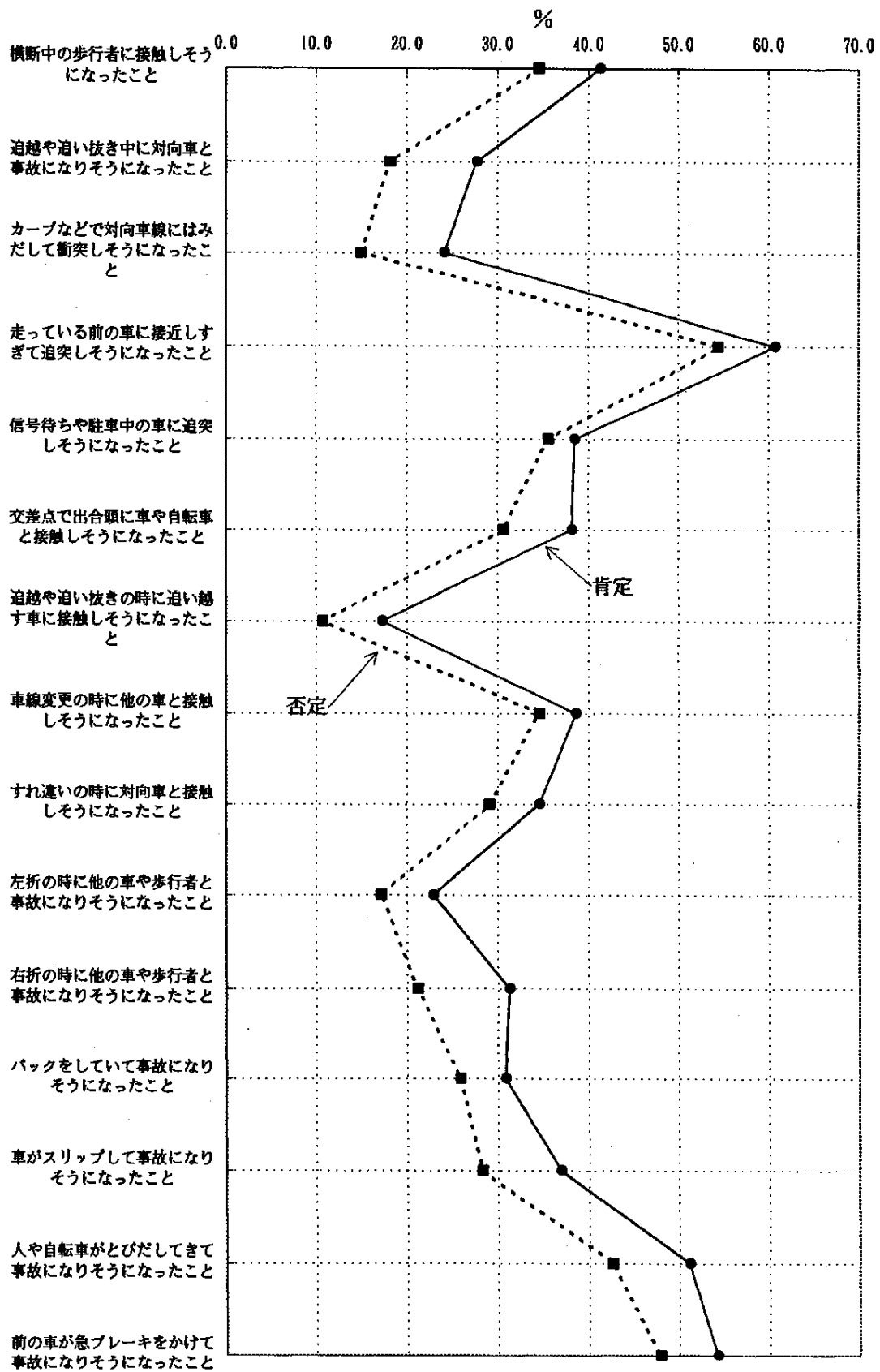


図3-8-2-17 運転意識とヒヤリ・ハット体験者比率

(意識設問文：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)

(5) 運転への価値傾斜傾向の質問とヒヤリ・ハット体験

① 運転は自分の生きがいの1つである

表3-8-2-18および図3-8-248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」に差がない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「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8.8%）、「車がスリップして事故になりそうになったこと」（同8.4%）、「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5.2%）などである。

② 目的がなくとも、運転することじたいが楽しい

表3-8-2-19および図3-8-2-19にみるように、15のヒヤリ・ハット項目中の9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く、他の運転意識項目に比べて差が少ない。その中で否定者に比べて肯定者のヒヤリ・ハット体験者比率が高いのは「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4.2%）、「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3.5%）、「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2.8%）などである。

③ 車は、単なる移動の手段にすぎない

表3-8-2-20および図3-8-2-20にみるように、15のヒヤリ・ハット項目中の9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く、前項と同様に他の運転意識項目に比べて差が少ない。その中で否定者に比べて肯定者のヒヤリ・ハット体験者比率が高いのは「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2.9%）、「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2.3%）、「車がスリップして事故になりそうになったこと」（同2.1%）などである。

図 3-8-2-18 運転意識とヒヤリ・ハット体験者比率
(意識設問文：運転は自分の生きがいの1つである)

ヒヤリ・ハット項目	経験者比率(%)			サンプル数(人)		
	肯定	否定	全体	肯定	否定	全体
横断中の歩行者に接触しそうになったこと	38.4	34.2	35.4	518	1,273	1,798
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	21.4	18.7	19.4	514	1,272	1,793
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	18.7	15.1	16.1	514	1,275	1,796
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	56.9	54.6	55.2	511	1,270	1,788
信号待ちや駐車中の車に追突しそうになったこと	37.5	35.4	36.0	514	1,267	1,788
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	35.0	30.2	31.5	512	1,267	1,786
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	11.5	11.5	11.5	511	1,266	1,784
車線変更の時に他の車と接触しそうになったこと	37.4	34.1	35.0	514	1,273	1,794
すれ違いの時に対向車と接触しそうになったこと	31.1	29.2	29.8	512	1,269	1,788
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	18.6	17.7	18.0	512	1,273	1,792
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	23.0	22.3	22.5	513	1,272	1,792
バックをしながら事故になりそうになったこと	27.6	26.1	26.5	510	1,269	1,786
車がスリップして事故になりそうになったこと	35.3	27.0	29.4	515	1,271	1,793
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	47.5	42.3	43.7	514	1,275	1,796
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	54.9	46.1	48.6	514	1,274	1,795

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：「肯定」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、「否定」の欄は質問紙で、「そう思わない」と「どちらかといえそう思わない」の合計を示している。

注3：全体の欄には意識設問への無回答者を含むため、「肯定」と「否定」の合計サンプル数と合致しない。

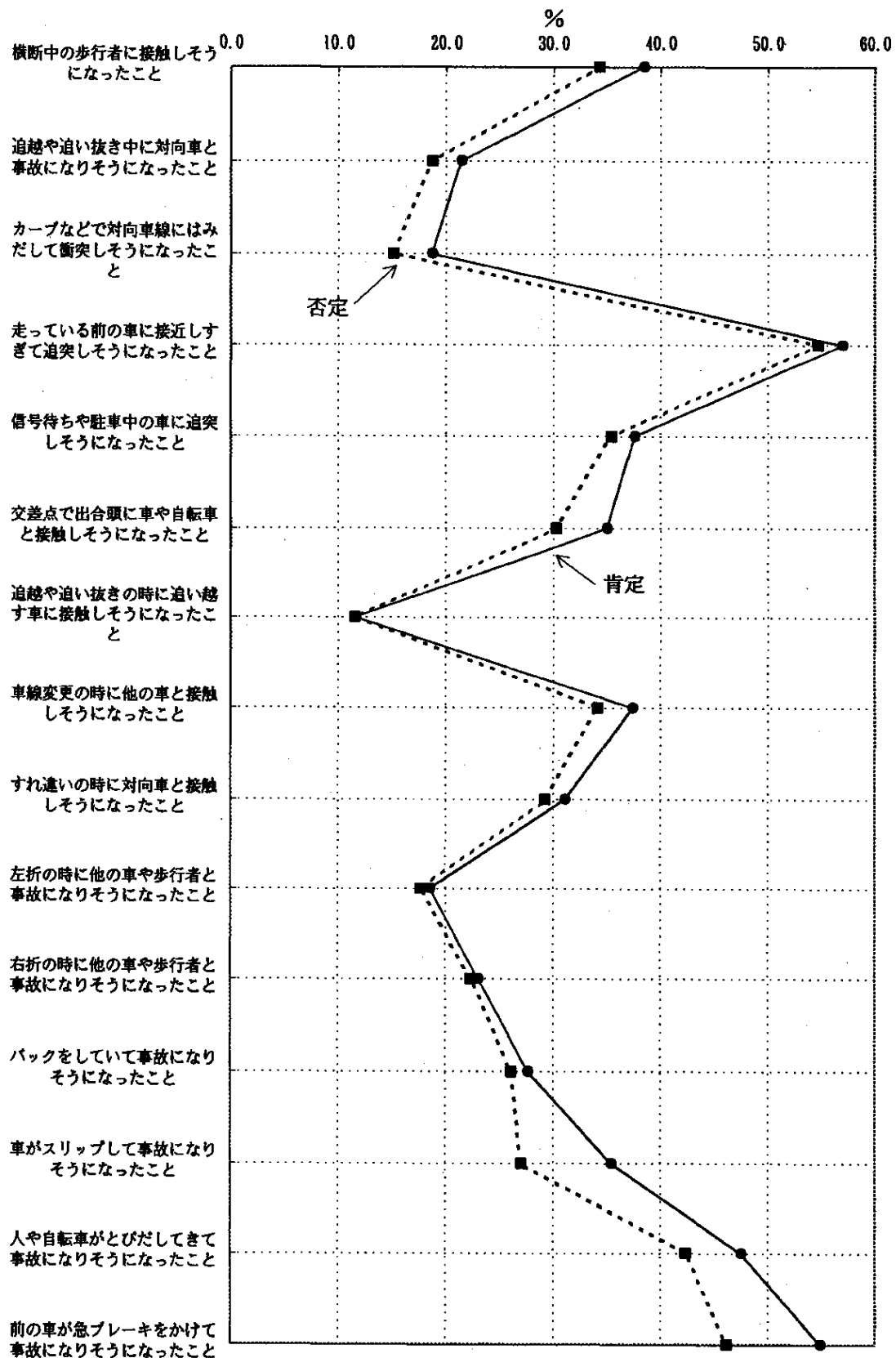


図3-8-2-18 運転意識とヒヤリ・ハット体験者比率

(意識設問文：運転は自分の生きがいの1つである)

図 3-8-2-19 運転意識とヒヤリ・ハット体験者比率
(意識設問文：目的がなくとも、運転することじたいが楽しい)

ヒヤリ・ハット項目	経験者比率(%)			サンプル数(人)		
	肯定	否定	全体	肯定	否定	全体
横断中の歩行者に接触しそうになったこと	35.6	35.0	35.4	1,166	632	1,798
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	19.6	19.1	19.4	1,160	633	1,793
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	17.4	13.9	16.1	1,162	634	1,796
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	55.4	54.9	55.2	1,156	632	1,788
信号待ちや駐車中の車に追突しそうになったこと	36.0	36.1	36.0	1,159	629	1,788
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	32.5	29.7	31.5	1,156	630	1,786
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	10.7	13.2	11.5	1,154	630	1,784
車線変更の時に他の車と接触しそうになったこと	34.0	36.8	35.0	1,161	633	1,794
すれ違いの時に対向車と接触しそうになったこと	30.6	28.2	29.8	1,157	631	1,788
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	17.3	19.1	18.0	1,159	633	1,792
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	22.3	22.8	22.5	1,161	631	1,792
バックをしながら事故になりそうになったこと	27.4	24.9	26.5	1,155	631	1,786
車がスリップして事故になりそうになったこと	29.2	29.7	29.4	1,160	633	1,793
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	44.2	42.6	43.7	1,162	634	1,796
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	50.1	45.9	48.6	1,163	632	1,795

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：「肯定」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、「否定」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：全体の欄には意識設問への無回答者を含むため、「肯定」と「否定」の合計サンプル数と合致しない。

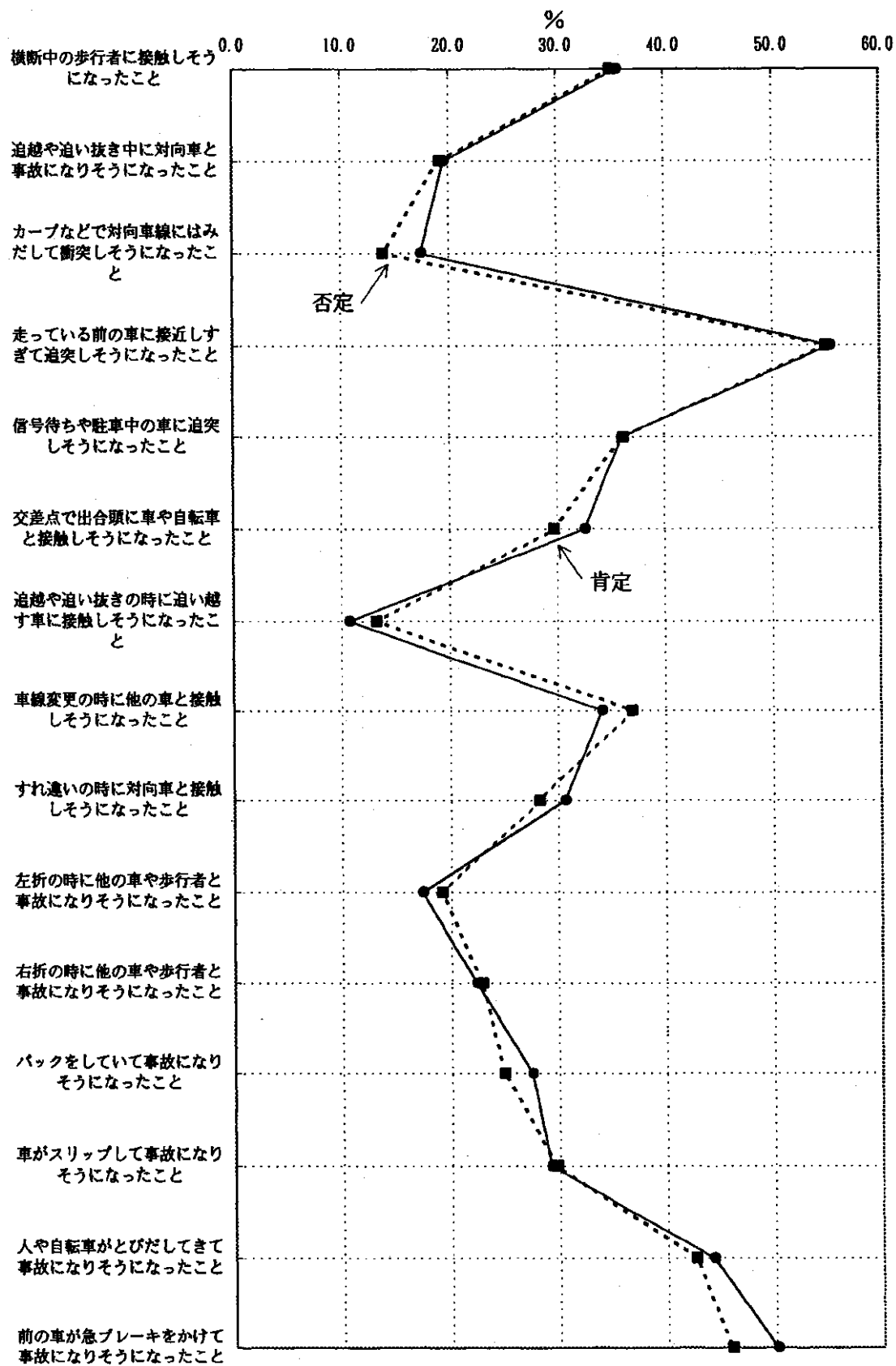


図3-8-2-19 運転意識とヒヤリ・ハット体験者比率

(意識設問文：目的がなくとも、運転することじたいが楽しい)

図 3-8-2-20 運転意識とヒヤリ・ハット体験者比率
(意識設問文：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）		
	肯定	否定	全体	肯定	否定	全体
横断中の歩行者に接触しそうになったこと	33.9	36.1	35.4	564	1,231	1,798
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	21.4	18.5	19.4	566	1,224	1,793
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	16.8	15.9	16.1	565	1,228	1,796
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	53.7	55.8	55.2	564	1,222	1,788
信号待ちや駐車中の車に追突しそうになったこと	33.9	37.0	36.0	561	1,224	1,788
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	31.0	31.8	31.5	562	1,221	1,786
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	13.0	10.8	11.5	563	1,218	1,784
車線変更の時に他の車と接触しそうになったこと	35.6	34.7	35.0	562	1,229	1,794
すれ違いの時に対向車と接触しそうになったこと	28.8	30.1	29.8	562	1,223	1,788
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	19.3	17.2	18.0	565	1,224	1,792
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	24.0	21.7	22.5	563	1,226	1,792
バックをしながら事故になりそうになったこと	26.5	26.5	26.5	562	1,221	1,786
車がスリップして事故になりそうになったこと	30.9	28.7	29.4	564	1,226	1,793
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	43.8	43.6	43.7	564	1,229	1,796
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	47.7	48.9	48.6	564	1,228	1,795

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：「肯定」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、「否定」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：全体の欄には意識設問への無回答者を含むため、「肯定」と「否定」の合計サンプル数と合致しない。

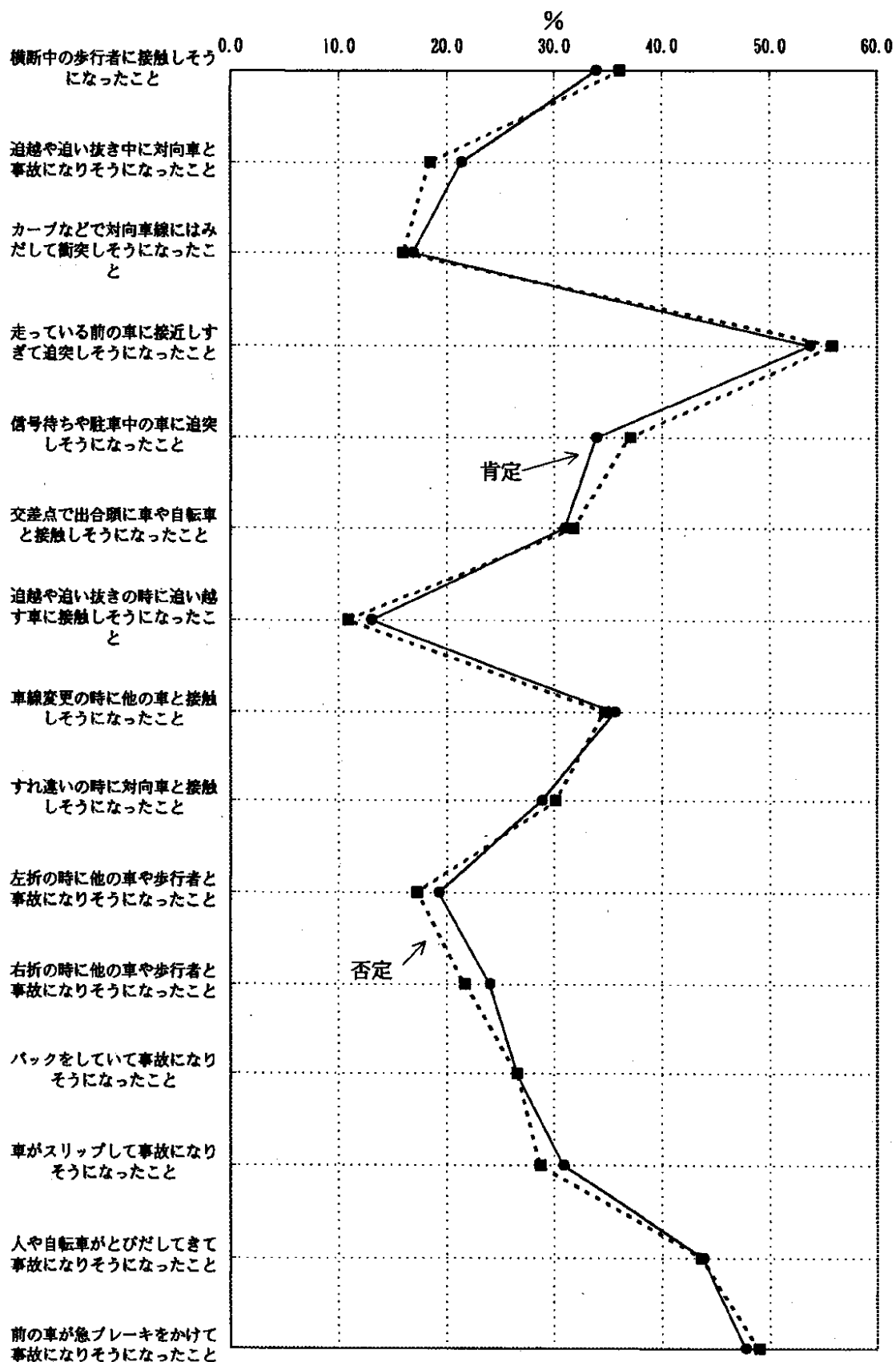


図3-8-2-20 運転意識とヒヤリ・ハット体験者比率

(意識設問文：車は、単なる移動の手段にすぎない)

(6) 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3-8-2-21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「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20.7%）、「信号待ちや駐車中の車に追突しそうになったこと」（同20.5%）、「横断中の歩行者に接触しそうになったこと」（同16.5%）などである。

② 脇見運転をすることがある

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「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22.6%）、「信号待ちや駐車中の車に追突しそうになったこと」（同17.3%）、「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16.7%）などである。

図 3-8-2-21 運転意識とヒヤリ・ハット体験者比率
(意識設問文：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)		
	肯定	否定	全体	肯定	否定	全体
横断中の歩行者に接触しそうになったこと	46.6	30.1	35.4	564	1,226	1,798
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	28.2	15.3	19.4	564	1,221	1,793
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	23.6	12.6	16.1	564	1,224	1,796
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	69.4	48.7	55.2	559	1,221	1,788
信号待ちや駐車中の車に追突しそうになったこと	50.1	29.6	36.0	559	1,221	1,788
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	36.9	29.1	31.5	558	1,220	1,786
追越や追い抜きの時に他の車に接触しそうになったこと	15.9	9.5	11.5	560	1,216	1,784
車線変更の時に他の車と接触しそうになったこと	42.2	31.5	35.0	561	1,225	1,794
すれ違いの時に対向車と接触しそうになったこと	38.6	25.6	29.8	562	1,218	1,788
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	24.5	14.9	18.0	563	1,221	1,792
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	27.9	20.0	22.5	562	1,222	1,792
バックをしながら事故になりそうになったこと	32.1	24.1	26.5	560	1,219	1,786
車がスリップして事故になりそうになったこと	37.4	25.5	29.4	561	1,224	1,793
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	54.9	38.5	43.7	563	1,225	1,796
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	56.0	45.1	48.6	562	1,225	1,795

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：「肯定」の欄は質問紙で「そのとおり」と「どちらかといえばそのとおり」の合計を、「否定」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：全体の欄には意識設問への無回答者を含むため、「肯定」と「否定」の合計サンプル数と合致しない。

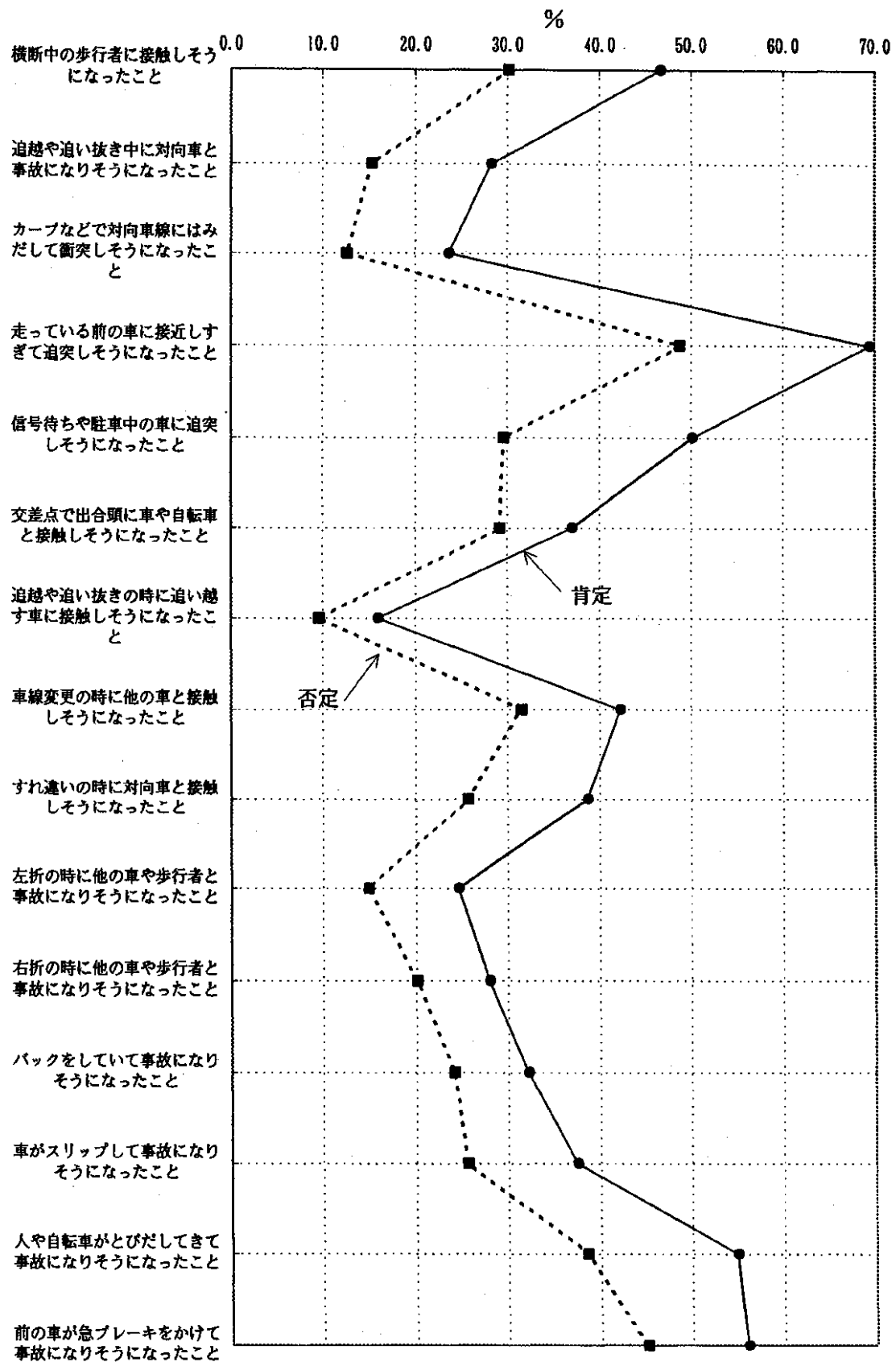


図3-8-2-21 運転意識とヒヤリ・ハット体験者比率

(意識設問文：運転中にぼんやりしてしまうことがある)

図 3-8-2-22 運転意識とヒヤリ・ハット体験者比率
(意識設問文：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)		
	肯定	否定	全体	肯定	否定	全体
横断中の歩行者に接触しそうになったこと	44.8	29.2	35.4	715	1,080	1,798
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	26.3	14.8	19.4	716	1,074	1,793
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	20.8	13.0	16.1	715	1,078	1,796
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	68.7	46.1	55.2	710	1,075	1,788
信号待ちや駐車中の車に追突しそうになったこと	46.3	29.0	36.0	710	1,075	1,788
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	26.2	31.5	711	1,072	1,786
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	13.1	10.5	11.5	711	1,070	1,784
車線変更の時に他の車と接触しそうになったこと	40.1	31.6	35.0	713	1,078	1,794
すれ違いの時に対向車と接触しそうになったこと	34.6	26.6	29.8	712	1,073	1,788
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	23.6	14.3	18.0	713	1,076	1,792
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	28.5	18.6	22.5	713	1,076	1,792
バックをしながら事故になりそうになったこと	29.3	24.8	26.5	710	1,073	1,786
車がスリップして事故になりそうになったこと	37.9	23.7	29.4	712	1,078	1,793
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	53.7	37.0	43.7	715	1,078	1,796
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	55.0	44.4	48.6	713	1,079	1,795

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：「肯定」の欄は質問紙で「そのとおり」と「どちらかといえばそのとおり」の合計を、「否定」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：全体の欄には意識設問への無回答者を含むため、「肯定」と「否定」の合計サンプル数と合致しない。

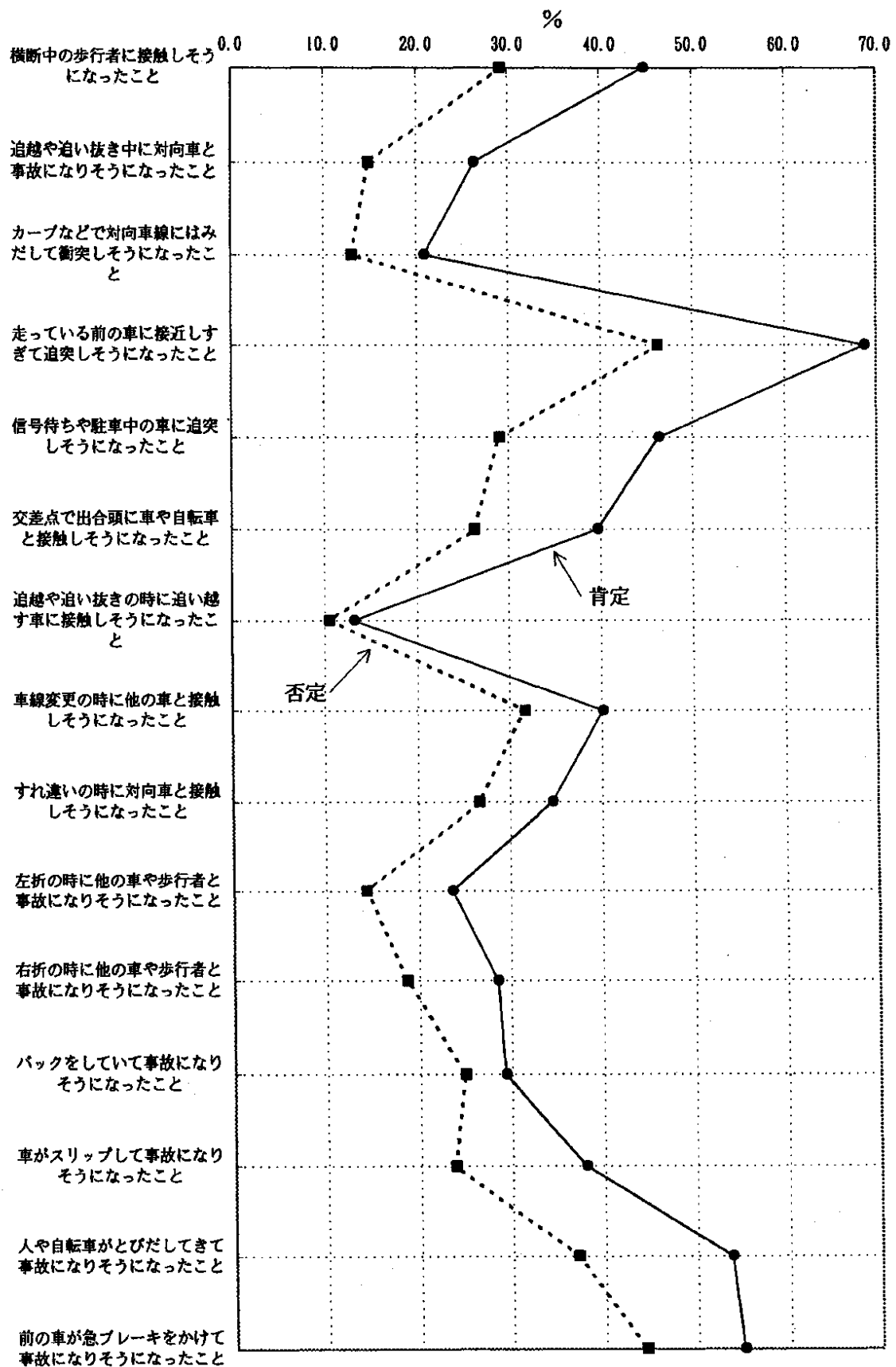


図3-8-2-22 運転意識とヒヤリ・ハット体験者比率

(意識設問文：脇見運転をすることがある)

(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（絶対値）をまとめたものである。たとえば、「前の車をもたもたしている、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39.1%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26.1%となっており、差は13.0%となる（前出の表3-8-2-1参照）。この差の13.0%を表の該当欄（最上左欄）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の絶対値を表示している。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、言い換えれば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22.6%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20.7%の値が大きい。つまり、漫然運手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。また、「運転中にぼんやりしてしまうことがある」と「信号待ちや駐車中の車に追突しそうになったこと」が20.5%で大きな値になっている。このヒヤリ・ハット項目も追突に関連する項目で、漫然・脇見運転傾向が強い運転者に追突に関連するヒヤリ・ハットが多い。

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12.3%や「運転中にイライラすることが多い」の11.6%、「脇見運転することがある」の11.5%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。続いて「ほかの車に並ば

れると先に出たくなる」（差が9.9%）、「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」（同8.3%）、「他の車に追い越されるのは、気分のいいものではない」（同8.1%）となっており、漫然・脇見運転傾向や攻撃的傾向を示す意識項目がヒヤリ・ハット体験の有無に大きな影響を与えている。

運転意識項目の6つの分野別平均値を右端の欄でみると、「漫然・脇見運転傾向を強く示す設問」の欄が11.9%ともっとも大きく、漫然・脇見傾向がヒヤリ・ハット体験に強く影響を与えていると判断できる。続いて、「攻撃的傾向を強く示す設問」の欄が7.9%、「違反容認傾向を強く示す設問」の欄が6.4%となっている。

表の下段にはヒヤリ・ハット項目別の平均値を示してある。この平均値が大きいヒヤリ・ハット項目は、運転意識と関連が強い、あるいは運転意識に影響を強く受けているヒヤリ・ハット項目と解釈できる。この値が大きいヒヤリ・ハット項目は「走っている前の車に接近しすぎて追突しそうになったこと」の8.9%、「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」の7.9%などである。以上は各運転意識への肯定者と否定者のヒヤリ・ハット体験者比率の差でみてきたが、参考に両比率の比を算出したものが表3-8-2-24である。差ではなく比でみた場合、母数の大小に大きな影響を受ける欠点がある。たとえば、表の最下段の指数でみると、「カーブなどで対向車線にはみだして衝突しそうになったこと」（比が1.402）、「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1.377）などの値が大きい。この項目のヒヤリ・ハット体験者比率は、それぞれ、16.1%、11.5%と低い。ちなみに、ヒヤリ・ハット体験項目15項目中、前者が14位、後者が15位であり、もともとヒヤリ・ハット体験者比率が低い項目の指数が高くなっている。これは、10%の差を、母数50%で除すると0.2に対して、母数が10%であると1.0と大きな値になるように、母数が小さい項目が強調されるためであり、比の解釈には注意が必要である。

表 3-8-2-23 各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

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	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	カーブなどで対向車と追 越した	走っている前の車に接近 すぎたこと	信号待ちや駐車中の車に 衝突しそうになったこと	交差点や出口側に停車 しすぎたこと	追越中に後進しそうで ないこと	追越や追い抜きの際に追 越した	車線変更の時に他の車と 接触しそうになったこと	すれ違いの時に対向車と 接触しそうになったこと	左右の時に他の車や歩行者 と事故になりそうになっ たこと	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	バックをしながら事故に なりそうになったこと	車がすり抜けて事故に なりそうになったこと	人や自転車が走り去る ままに事故になりそうに なっただけで気づかずに 事故になったこと	前の車が事故になりそう なことを察知しなかったこ と	平均
運転意識項目																	
前の車がもたもたしている、腰がたつ	13.0	5.5	2.9	13.6	9.1	8.3	3.9	9.4	5.2	3.6	5.6	5.4	8.9	6.4	13.6	7.6	
他の車に追い越されるのは、気分がいいものではない	9.9	6.6	9.1	10.4	8.6	6.8	2.1	8.7	7.9	3.3	6.1	5.1	10.7	12.8	12.9	8.1	
ほかの車に並ばれると先に出口になる	11.6	9.2	8.3	14.7	6.2	12.1	6.6	9.1	9.5	4.8	4.8	6.4	13.8	15.0	16.3	9.9	
運転中は歩行者や自転車をじゃまに思う	10.6	1.7	5.2	6.4	4.5	7.9	2.6	3.4	4.6	4.6	4.4	8.0	6.3	7.9	6.9	5.7	
運転中にイライラすることが多い	13.6	12.8	10.5	18.0	11.6	14.3	6.7	11.2	9.5	7.2	7.6	4.8	15.7	16.6	14.2	11.6	
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	8.1	5.3	4.2	15.9	4.0	9.8	5.2	6.1	4.5	1.6	5.8	1.2	10.5	8.1	10.7	6.7	
自分は感情の変化は少なく、いつでも冷静でいられる	7.9	4.4	1.4	9.0	6.7	9.0	3.4	7.4	6.3	4.8	4.4	4.9	6.5	8.8	1.7	5.8	
攻撃的運転傾向を強く示す設問の平均	10.7	6.5	5.9	12.6	7.2	9.7	4.4	7.9	6.8	4.3	5.5	5.1	10.3	10.8	10.9	7.9	
車の運転で多少の人に迷惑をかけるのはお互いさま	8.0	8.8	5.8	7.8	7.2	4.5	5.2	8.0	7.0	2.1	4.0	4.1	8.5	10.6	7.9	6.7	
事故をおこすのは運が悪いからだ	6.3	5.9	8.9	5.5	7.0	7.2	5.8	4.0	4.2	5.0	2.8	1.9	9.9	3.9	2.9	5.4	
違反をすることと事故の発生には、あまり関係はない	4.3	3.5	4.0	8.1	7.7	6.4	6.4	7.0	1.7	1.4	2.6	2.8	8.2	14.4	0.4	5.3	
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	4.6	5.6	3.2	8.7	5.9	7.7	0.0	8.7	1.5	4.7	3.0	1.9	5.3	8.4	3.0	4.8	
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	11.2	5.0	6.2	11.1	11.1	10.5	3.0	12.0	5.7	5.0	9.7	3.6	9.2	12.9	7.9	8.3	
一時停止の場所でも、見通しがよければ止まらないうことが多い	3.6	10.0	5.4	12.9	10.3	4.6	5.3	6.0	9.0	7.9	5.8	3.7	12.6	8.4	10.2	7.7	
違反客観傾向を強く示す設問の平均	6.3	6.5	5.6	9.0	8.2	6.8	4.4	7.6	4.9	4.4	4.6	3.0	8.9	9.8	5.4	6.4	
運転に危険はつきものである	14.8	3.3	6.1	10.0	10.1	6.6	6.0	4.4	0.1	1.7	4.2	6.9	6.1	2.3	7.3	6.0	
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	5.9	4.5	1.5	7.1	11.8	6.1	2.8	5.1	5.6	0.4	3.4	7.8	4.5	7.7	2.7	5.1	
危険客観傾向を強く示す設問の平均	10.3	3.9	3.8	8.6	10.9	6.3	4.4	4.8	2.9	1.0	3.8	7.4	5.3	5.0	5.0	5.6	
前の車についていけば安心して右左折できる	7.2	3.6	3.4	3.5	6.8	3.0	3.9	4.1	4.4	4.1	9.8	3.3	1.7	0.3	5.3	4.3	
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	6.8	9.5	9.1	6.3	2.9	7.5	6.6	4.1	5.5	5.7	10.1	5.0	8.7	8.6	6.4	6.8	
依存傾向を強く示す設問の平均	7.0	6.5	6.2	4.9	4.9	5.3	5.3	4.1	4.9	4.9	10.0	4.1	5.2	4.4	5.8	5.6	
運転は自分の生きがいの1つである	4.2	2.7	3.6	2.3	2.2	4.7	0.0	3.3	1.8	0.9	0.7	1.6	8.4	5.2	8.8	3.3	
目的がなくとも、運転することじたいが楽しい	0.6	0.5	3.5	0.5	0.1	2.8	2.5	2.8	2.4	1.8	0.5	2.6	0.5	1.6	4.2	1.8	
車は、単なる移動の手段にすぎない	2.2	2.9	0.9	2.1	3.1	0.8	2.1	0.9	1.3	2.1	2.3	0.0	2.1	0.2	1.2	1.6	
運転への価値観傾向を強く示す設問の平均	2.3	2.0	2.7	1.6	1.8	2.8	1.5	2.3	1.8	1.6	1.2	1.4	3.7	2.3	4.7	2.3	
運転中にばんやりしてしまいうことがあ	16.5	12.9	11.0	20.7	20.5	7.8	6.4	10.7	13.0	9.6	7.9	8.0	11.9	16.4	11.0	12.3	
悪見運転をすることがあ	15.6	11.5	7.9	22.6	17.3	13.4	2.6	8.5	8.0	9.3	8.9	4.5	14.3	16.7	10.6	11.5	
激然・悪見運転傾向を強く示す設問の平均	16.1	12.2	9.4	21.6	18.9	10.6	4.5	9.6	10.5	9.4	8.9	6.3	13.1	16.5	10.8	11.9	
平均	7.6	5.8	5.4	8.9	7.0	6.5	3.6	5.7	4.7	3.6	4.8	3.8	7.7	7.9	7.3	-	

注: この表は各運転意識項目(表側側)の設問への肯定者と否定者のヒヤリ・ハット体験者比率の差の絶対値を示したものである。

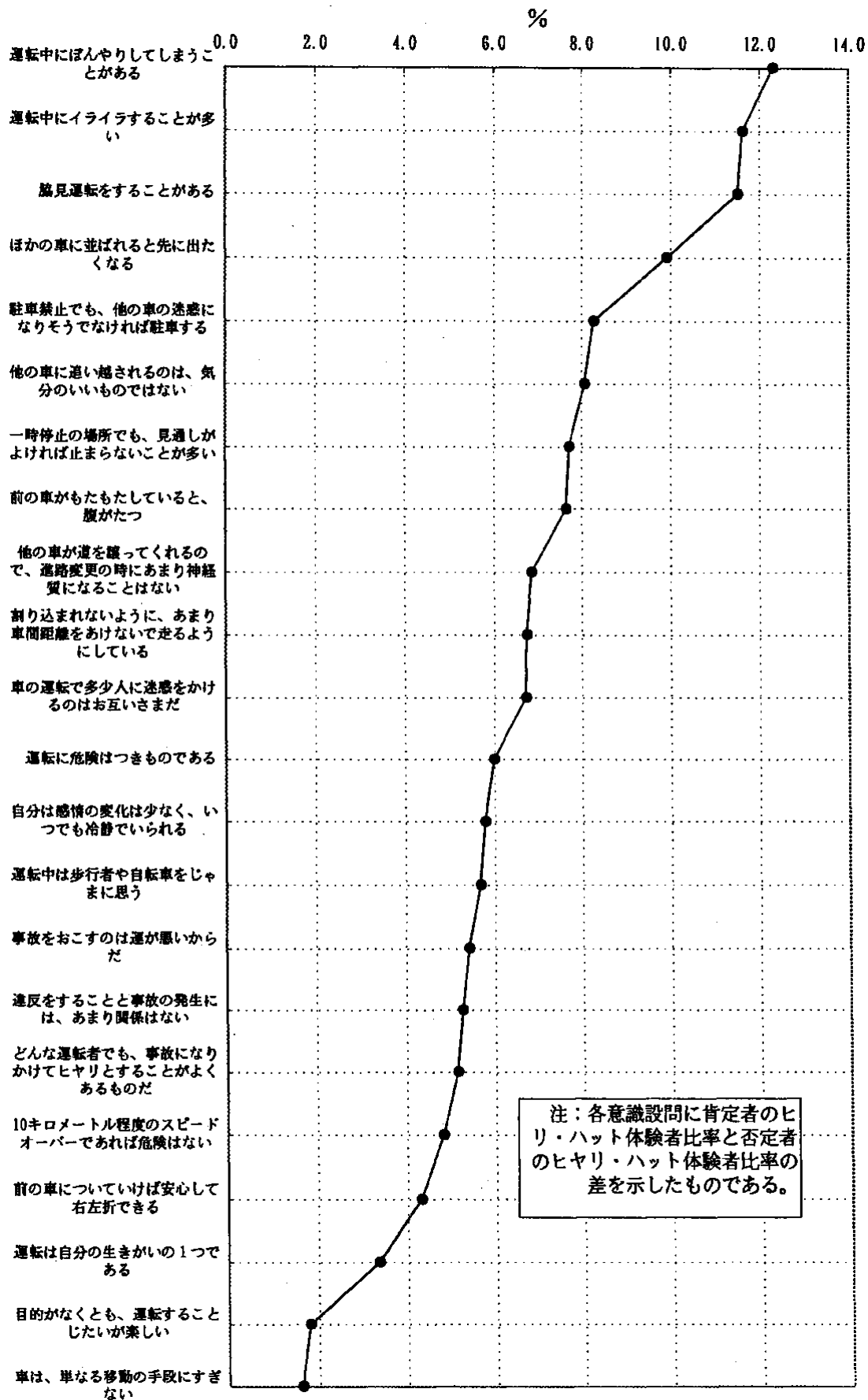


表3-8-2-23 運転意識項目への肯定者と否定者のヒヤリ・ハット体験者比率の差

表3-8-2-24 各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比

ヒヤリ・ハット項目	平均
運転意識項目	
前の車がたまたましている、腹がたつ	1.500
他の車に追い越されるのは、気分がいいものではない	1.326
ほかの車に並ばれると先に出るようになる	1.362
運転中は歩行者や自転車車じゃまに思う	1.364
運転中にイライラすることが多い	1.437
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	1.241
自分自身は感情の変化は少なく、いつでも冷静でいられる	0.794
攻撃的運転傾向を強く示す設問の平均	1.289
車の運転は多少の人に迷惑をかけるのはお互いさまだ	1.237
事故をおこすのは運が悪いからだ	1.185
違反をすることと事故の発生には、あまり関係はない	1.124
10キロメートル程度のスピードオードパーであれば危険はない	1.138
駐車禁止でも、他の車の迷惑になりそうであれば止まらなければいい	1.352
一時停止の場所でも、見通しがよければ止まらなければいい	1.102
違反容認傾向を強く示す設問の平均	1.190
運転に危険はつきものである	1.683
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	1.194
危険容認傾向を強く示す設問の平均	1.498
前の車についていけば安心して右左折できる	1.209
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	1.197
依存性傾向を強く示す設問の平均	1.203
運転は自分の生きがいの一つである	1.122
目的がなくとも、運転することじたいが楽しい	1.018
車は、単なる移動の手段にすぎない	0.939
運転への価値観傾向を強く示す設問の平均	1.076
運転中にぼんやりしてしまふことがある	1.549
脇見運転をすることがある	1.534
漫然・脇見運転傾向を強く示す設問の平均	1.542
平均	1.255

注：この表は各運転意識項目（表側側）の疑問への肯定者と否定者のヒヤリ・ハット体験者比率の比（肯定者比率÷否定者比率）を示したものである。

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・ハット体験のうち、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の強さと自分の側の原因とする比率の間には明確な関連がみられない。ヒヤリ・ハット体験15項目の自分の側の原因比率の平均は、攻撃的傾向強が79.9%、中が78.6%、弱が80.6%で大差はない。

(2) 違反容認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、違反容認傾向の強さ別にヒヤリ・ハット体験のうち、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を読み取れない。15項目の平均は、違反容認傾向強が79.2%で、中が79.5%、弱が80.3%で大差ないが、傾向としては違反容認傾向弱い方が自分の側の原因のヒヤリ・ハット体験が多い。

(3) 危険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、危険容認傾向の強さ別にヒヤリ・ハット体験のうち、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と自分の側の原因の比率に明確な関連を読み取れない。15項目の平均比率は、危険容認傾向強が78.6%、中が78.9%、弱が81.7%で、弱のドライバーに自分の側の原因のヒヤリ・ハット体験がやや多い。

(4) 依存的傾向と自分の側の原因比率

表3-8-3-4および図3-8-3-4は、依存的傾向の強さ別にヒヤリ・ハット体験のうち、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

傾向の強さと自分の側の原因の比率の間に明確な関連を読み取れない。15項目の平均は依存的傾向が強が80.2%、中が80.5%、弱が78.1%で、依存的傾向弱の運転者に自分の側の原因のヒヤリ・ハット体験がやや少ない。

(5) 運転への価値傾斜と自分の側の原因比率

表3-8-3-5および図3-8-3-5は、運転への価値傾斜の強さ別にヒヤリ・ハット体験のうち、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の強さと自分の側の原因の比率の間にも明確な関連が読み取れない。15項目の平均は、運転への価値傾斜強が79.4%、中が79.4%、弱が80.4%で、やや弱に自分の側に原因があるヒヤリ・ハット体験が多い。

(6) 漫然・脇見運転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、漫然・脇見運転傾向の強さ別にヒヤリ・ハット体験のうち、自分の側に原因があったとする比率を示している。15のヒヤリ・ハット体験項目中、9項目で漫然・脇見運転傾向が強の運転者の自分の側の原因の比率がもっとも高い。15項目の平均は、強が81.5%、中が79.1%、弱が77.4%で、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。

図 3-8-3-1 攻撃的傾向の強さ別ヒヤリ・ハット体験の自分の側の原因比率

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)			全体のサンプル数
	攻撃的傾向 強	攻撃的傾向 中	攻撃的傾向 弱		攻撃的傾向 強	攻撃的傾向 中	攻撃的傾向 弱	
横断中の歩行者に接触しそうになったこと	74.6	75.0	84.4	77.2	213	180	128	521
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	85.2	82.8	80.6	83.3	115	87	67	269
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	93.5	95.1	91.2	93.5	92	81	57	230
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	94.1	94.9	97.2	95.2	337	275	217	829
信号待ちや駐車中の車に追突しそうになったこと	95.8	98.3	97.4	97.1	191	179	155	525
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	67.2	70.1	71.6	69.3	189	157	116	462
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	78.1	70.0	78.9	75.7	64	50	38	152
車線変更の時に他の車と接触しそうになったこと	88.1	86.1	89.0	87.7	201	173	146	520
すれ違いの時に対向車と接触しそうになったこと	68.4	61.2	64.0	64.8	171	147	111	429
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	85.7	92.0	87.0	88.0	98	75	69	242
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	87.5	89.9	85.9	87.9	128	109	85	322
バックをされていて事故になりそうになったこと	97.2	93.9	98.1	96.2	143	147	105	395
車がスリップして事故になりそうになったこと	82.5	78.0	77.8	80.0	183	123	108	414
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	35.6	31.6	37.0	34.6	253	209	165	627
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	65.6	60.8	68.4	64.6	282	250	171	703
平均	79.9	78.6	80.6	79.7	177	149	116	443

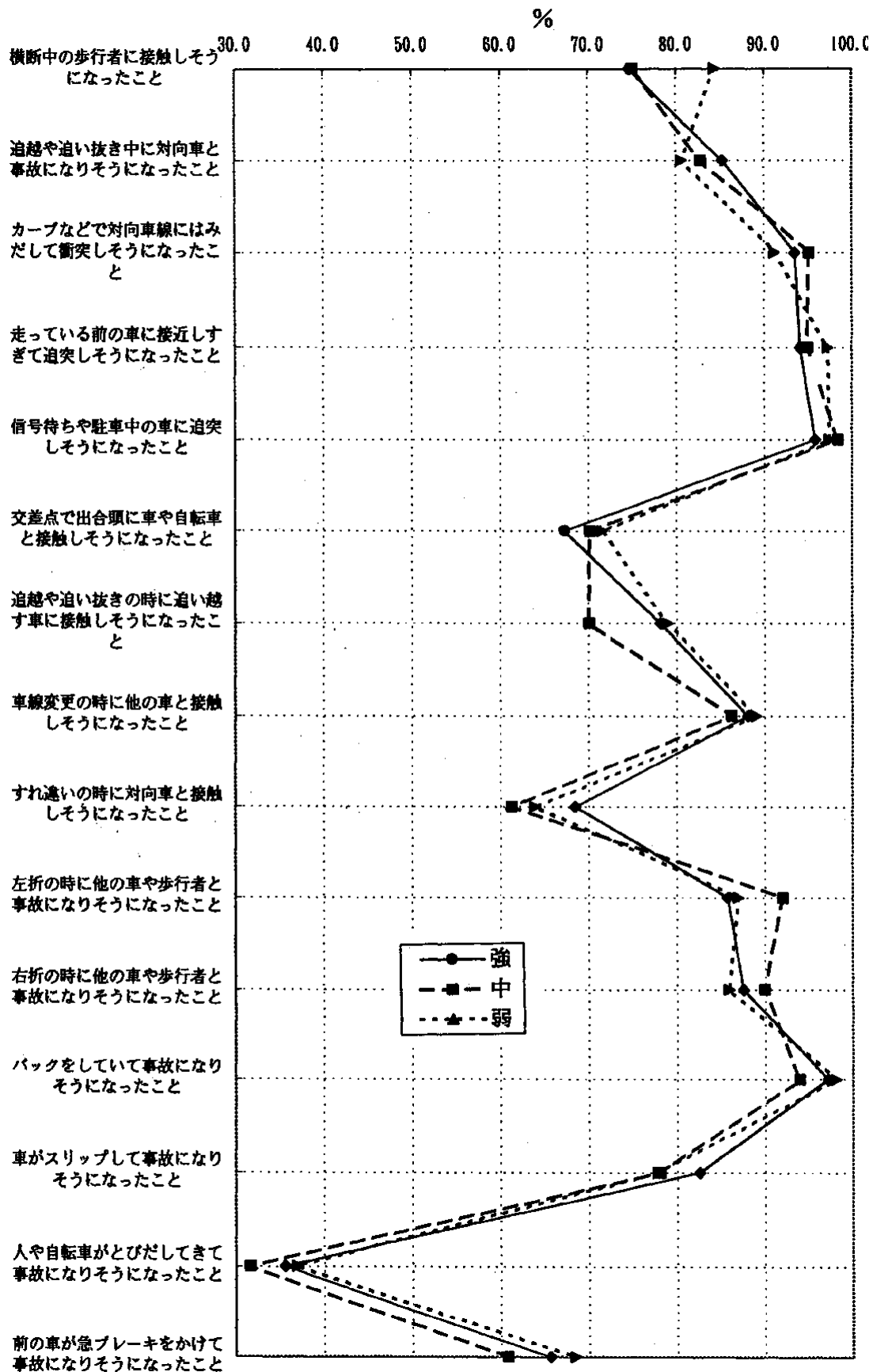


図3-8-3-1 攻撃的傾向の強さ別ヒヤリ・ハット体験の自分の側の原因比率

図 3-8-3-2 違反容認傾向の強さ別ヒヤリ・ハット体験の自分の側の原因比率

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)			全体のサンプル数
	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	73.3	77.5	81.7	77.2	195	173	153	521
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	85.6	77.1	86.7	83.3	111	83	75	269
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	93.2	100.0	87.5	93.5	88	70	72	230
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	92.4	95.7	97.7	95.2	291	282	256	829
信号待ちや駐車中の車に追突しそうになったこと	95.8	97.7	98.1	97.1	191	172	162	525
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	67.3	66.2	74.7	69.3	168	148	146	462
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	80.0	76.0	69.0	75.7	60	50	42	152
車線変更の時に他の車と接触しそうになったこと	86.4	88.0	88.7	87.7	177	184	159	520
すれ違いの時に対向車と接触しそうになったこと	64.9	62.4	67.1	64.8	148	141	140	429
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	92.9	88.2	82.2	88.0	84	85	73	242
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	83.6	90.5	90.1	87.9	116	105	101	322
バックをしながら事故になりそうになったこと	96.3	96.3	96.0	96.2	134	136	125	395
車がスリップして事故になりそうになったこと	79.0	80.0	81.3	80.0	162	140	112	414
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	36.2	31.1	36.6	34.6	232	212	183	627
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	60.6	66.4	67.1	64.6	246	229	228	703
平 均	79.2	79.5	80.3	79.7	160	147	135	443

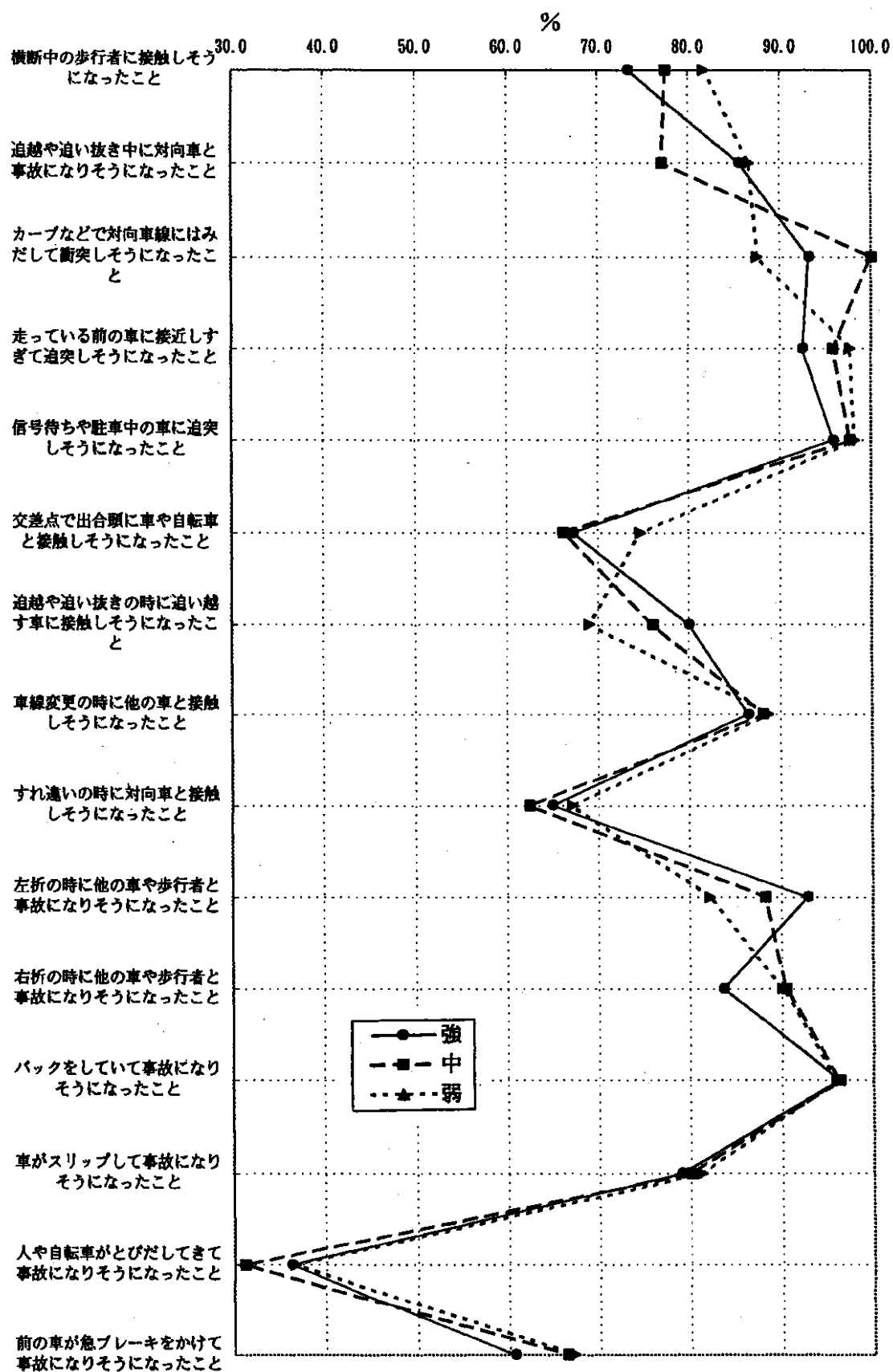


図3-8-3-2 違反容認傾向の強さ別ヒヤリ・ハット体験の自分の側の原因比率

図 3-8-3-3 危険容認傾向の強さ別ヒヤリ・ハット体験の自分の側の原因比率

	自分の側の原因比率 (%)			全体平均	サンプル数 (人)			全体の サンプル数
	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	
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	74.1	78.1	80.3	77.2	201	183	137	521
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	81.7	84.7	83.3	83.3	93	98	78	269
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	90.1	96.3	94.1	93.5	81	81	68	230
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	93.4	96.7	95.6	95.2	286	272	271	829
信号待ちや駐車中の車に追突しそうになったこと	98.5	95.9	96.7	97.1	202	171	152	525
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	71.1	66.7	70.1	69.3	159	156	147	462
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	77.8	68.1	81.0	75.7	63	47	42	152
車線変更の時に他の車と接触しそうになったこと	84.8	91.1	87.5	87.7	184	168	168	520
すれ違いの時に対向車と接触しそうになったこと	61.5	64.4	68.9	64.8	148	149	132	429
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	91.9	81.7	90.5	88.0	86	82	74	242
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	91.6	83.9	88.7	87.9	107	118	97	322
バックをしていて事故になりそうになったこと	98.0	95.3	94.8	96.2	150	129	116	395
車がスリップして事故になりそうになったこと	73.5	81.4	85.5	80.0	147	129	138	414
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	28.6	36.5	40.0	34.6	234	208	185	627
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	63.2	61.9	68.7	64.6	239	231	233	703
平 均	78.6	78.9	81.7	79.7	159	148	136	443

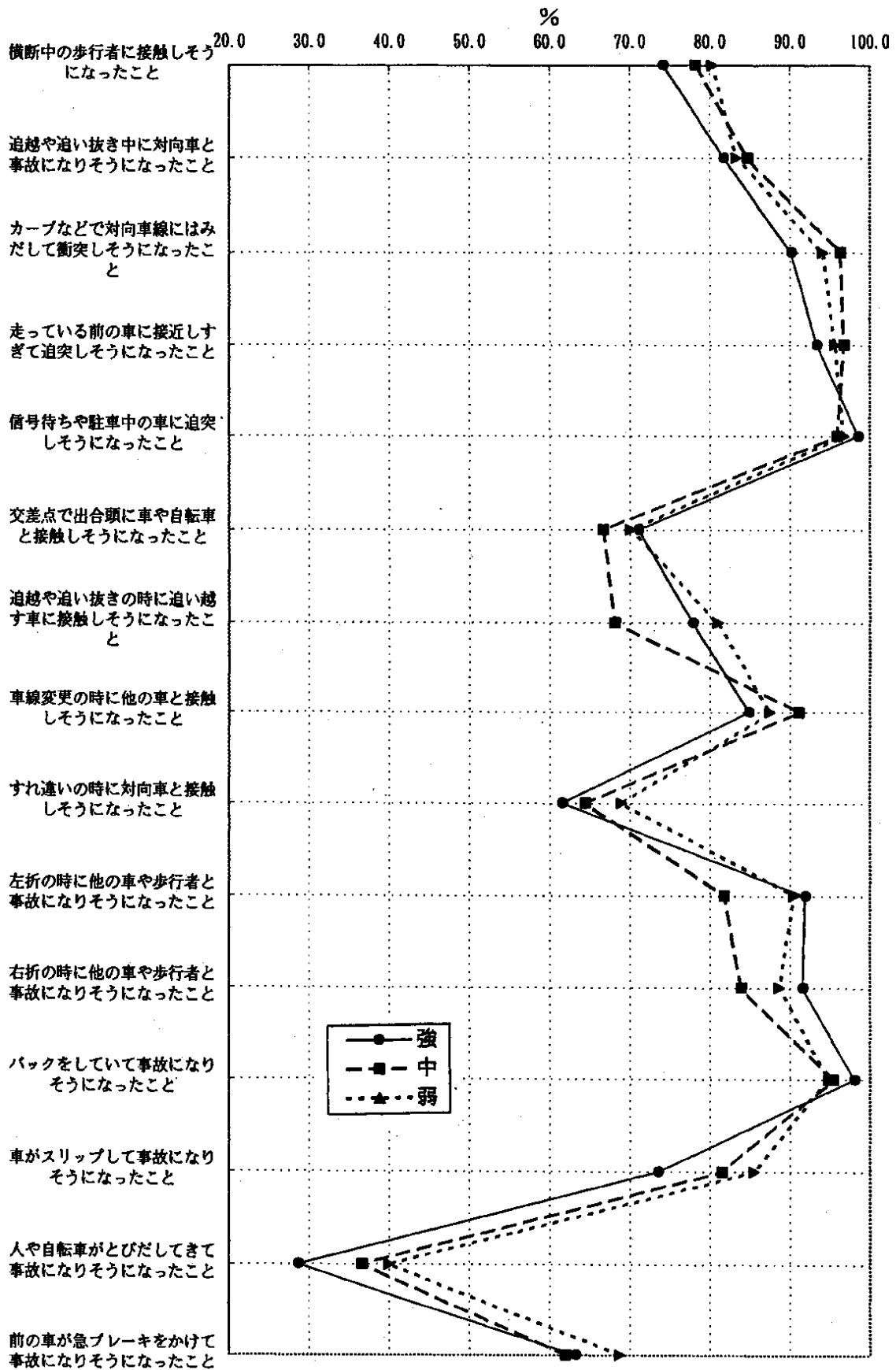


図3-8-3-3 危険容認傾向の強さ別ヒヤリ・ハット体験の自分の側の原因比率

図 3-8-3-4 依存的傾向の強さ別ヒヤリ・ハット体験の自分の側の原因比率

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)			全体のサンプル数
	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	76.3	76.2	79.2	77.2	198	164	159	521
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	80.4	88.2	81.8	83.3	107	85	77	269
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	93.8	90.5	96.7	93.5	96	74	60	230
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	93.3	96.4	96.1	95.2	297	278	254	829
信号待ちや駐車中の車に追突しそうになったこと	96.9	97.6	97.0	97.1	192	169	164	525
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	76.5	69.6	59.7	69.3	170	158	134	462
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	76.3	80.8	68.3	75.7	59	52	41	152
車線変更の際に他の車と接触しそうになったこと	89.6	86.3	87.0	87.7	183	175	162	520
すれ違いの際に対向車と接触しそうになったこと	71.1	59.9	61.9	64.8	166	137	126	429
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	90.0	85.3	88.1	88.0	100	75	67	242
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	85.3	92.2	86.7	87.9	136	103	83	322
バックをしながら事故になりそうになったこと	93.9	99.2	95.8	96.2	148	127	120	395
車がスリップして事故になりそうになったこと	75.2	85.8	80.0	80.0	157	127	130	414
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	38.6	35.8	29.0	34.6	223	204	200	627
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	65.8	63.5	64.3	64.6	263	233	207	703
平 均	80.2	80.5	78.1	79.7	166	144	132	443

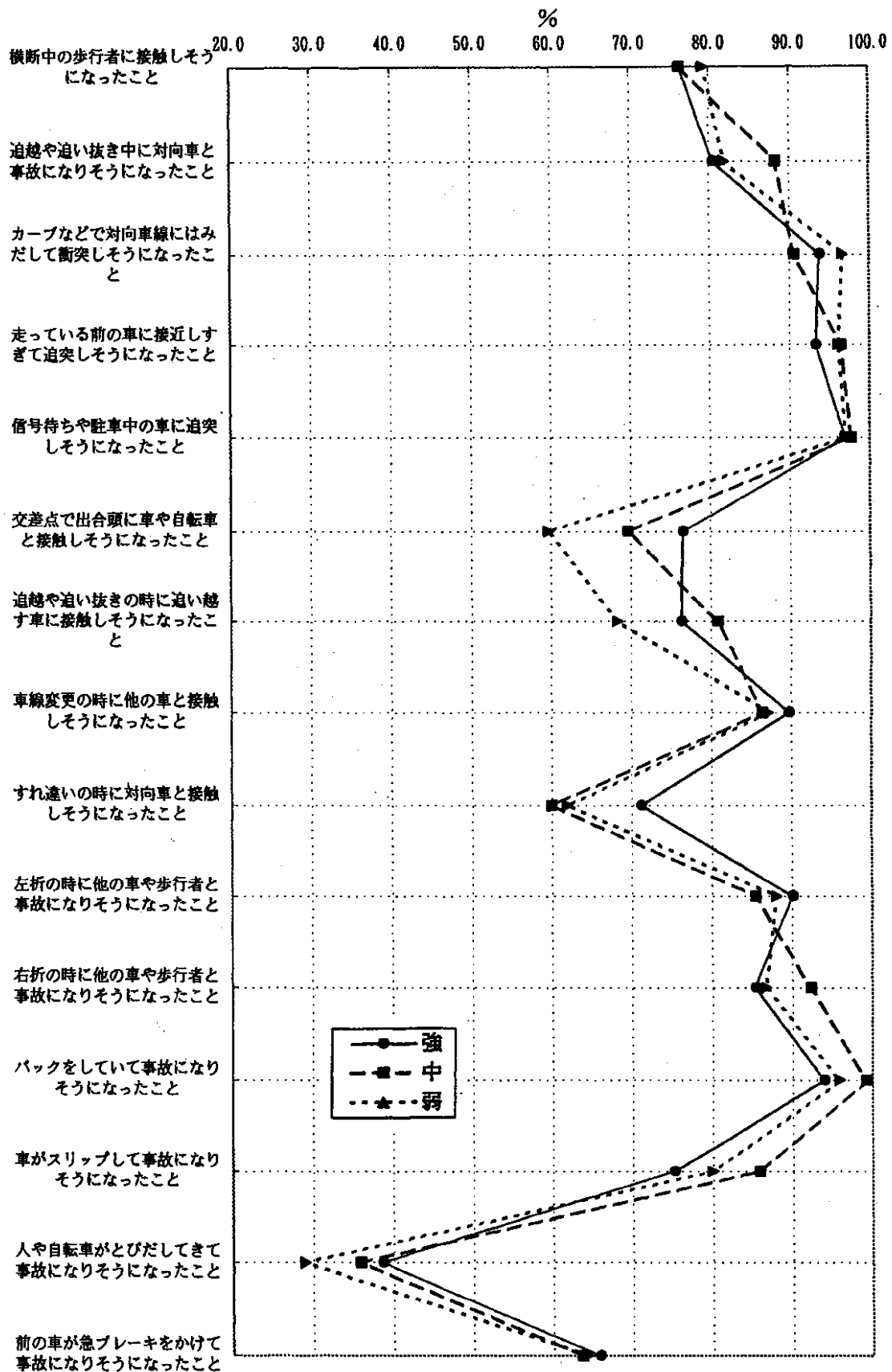


図3-8-3-4 依存的傾向の強さ別ヒヤリ・ハット体験の自分の側の原因比率

図 3-8-3-5 運転への価値傾斜傾向の強さ別ヒヤリ・ハット体験の自分の側の原因比

ヒヤリ・ハット項目	自分の側の原因比率(%)			サンプル数(人)			全体の サンプル数
	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	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	
横断中の歩行者に接触しそうになったこと	77.5	75.5	78.4	187	163	171	521
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	83.7	87.0	79.5	104	77	88	269
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	93.2	93.7	93.7	88	79	63	230
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	95.9	95.5	94.1	292	265	272	829
信号待ちや駐車中の車に追突しそうになったこと	96.6	98.9	95.9	177	179	169	525
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	67.0	71.3	70.3	188	136	138	462
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	81.6	74.1	71.4	49	54	49	152
車線変更の際に他の車と接触しそうになったこと	86.8	89.0	87.5	182	154	184	520
すれ違いの際に他の車と接触しそうになったこと	64.2	59.5	71.5	151	148	130	429
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	88.6	84.9	90.1	88	73	81	242
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	85.1	89.8	89.1	114	98	110	322
バックをしながら事故になりそうになったこと	96.4	97.1	95.0	139	136	120	395
車がスリップして事故になりそうになったこと	79.2	80.5	80.3	154	123	137	414
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	34.6	31.1	38.0	234	193	200	627
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	60.5	63.4	70.6	261	224	218	703
平 均	79.4	79.4	80.4	161	140	142	443

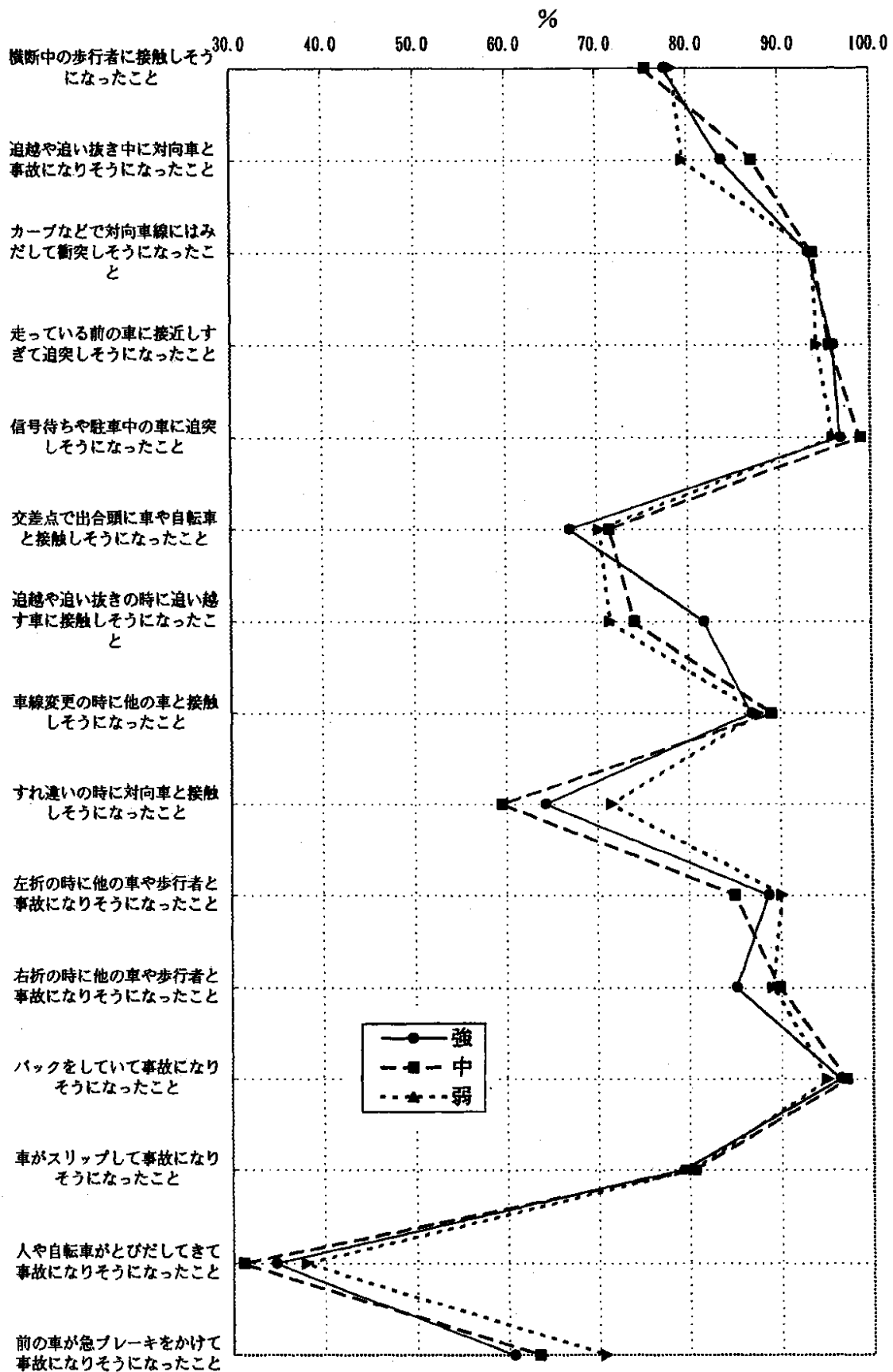


図3-8-3-5 運転への価値傾斜傾向の強さ別ヒヤリ・ハット体験の自分の側の原因比率

図 3-8-3-6 漫然・脇見運転傾向の強さ別ヒヤリ・ハット体験の自分の側の原因比率

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)			全体の サンプル数
	漫然・脇見 運転傾向強	漫然・脇見 運転傾向強	漫然・脇見 運転傾向強		漫然・脇見 運転傾向強	漫然・脇見 運転傾向強	漫然・脇見 運転傾向強	
横断中の歩行者に接触しそうになったこと	78.2	75.1	78.3	77.2	225	181	115	521
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	85.6	79.7	82.5	83.3	132	74	63	269
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	94.2	87.9	98.3	93.5	104	66	60	230
走っている前の車の車に接近しすぎて追突しそうになったこと	97.7	95.7	90.3	95.2	344	278	207	829
信号待ちや駐車中の車に追突しそうになったこと	97.5	98.8	93.9	97.1	243	167	115	525
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	72.8	70.8	61.5	69.3	184	161	117	462
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	83.3	73.6	68.9	75.7	54	53	45	152
車線変更の時に他の車と接触しそうになったこと	83.7	89.5	91.1	87.7	203	171	146	520
すれ違いの時に対向車と接触しそうになったこと	68.2	62.0	62.8	64.8	179	129	121	429
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	86.4	88.9	90.2	88.0	110	81	51	242
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	90.0	88.4	83.8	87.9	130	112	80	322
バックをしていて事故になりそうになったこと	95.4	96.0	97.4	96.2	153	125	117	395
車がスリップして事故になりそうになったこと	82.8	79.7	75.7	80.0	174	133	107	414
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	37.0	35.2	30.2	34.6	262	196	169	627
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	70.1	65.1	56.5	64.6	268	235	200	703
平 均	81.5	79.1	77.4	79.7	184	144	114	443

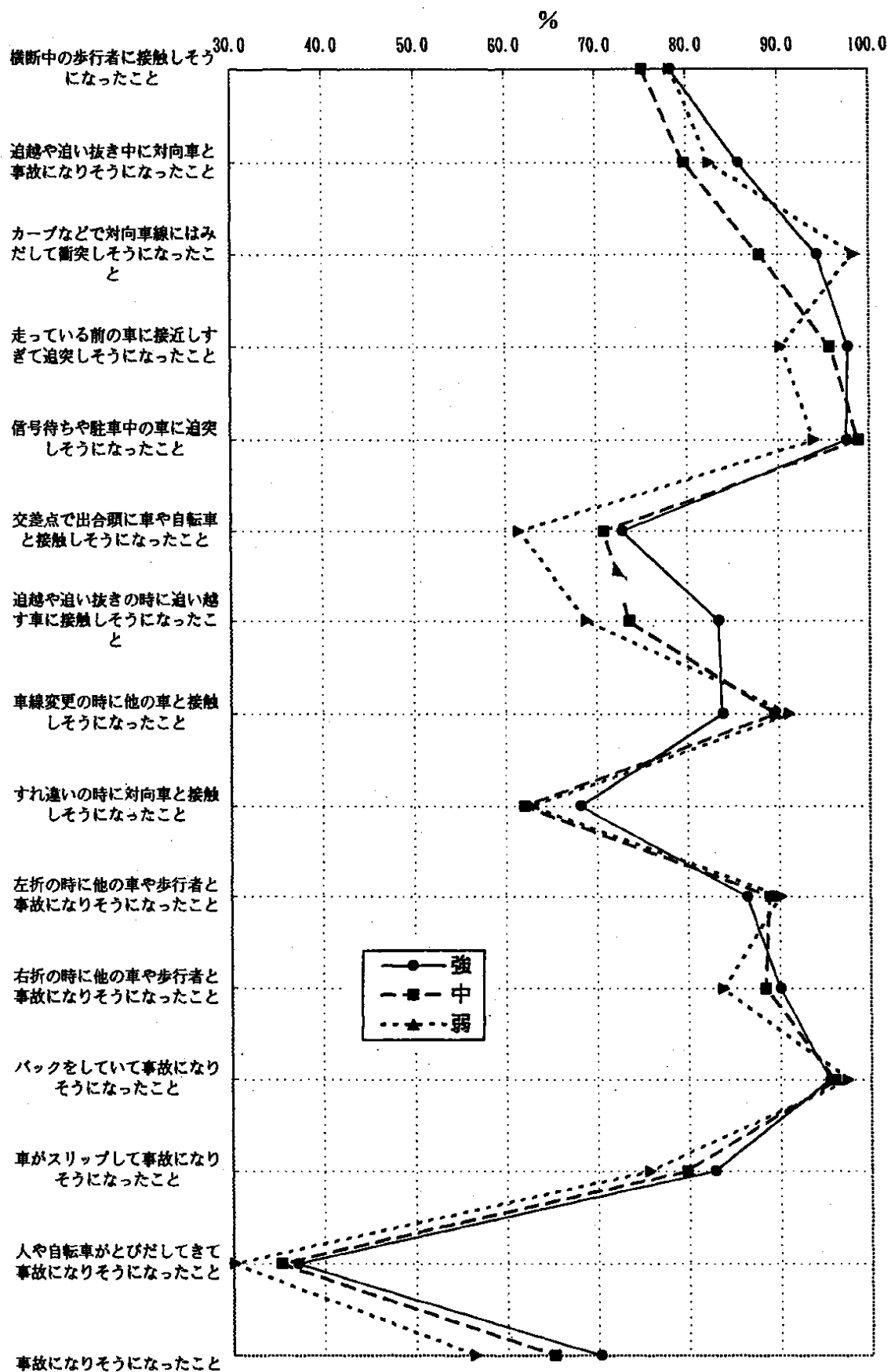


図3-8-3-6 漫然・脇見運転傾向の強さ別ヒヤリ・ハット体験の自分の側の原因比率

(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とする比率の平均値（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。

図表にみるように漫然・脇見運転傾向が強いほど自分の側の原因のヒヤリ・ハット体験者比率が高い。この他漫然・脇見運転傾向ほど明確ではないが、依存的傾向も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。危険容認傾向や違反容認傾向については、それが弱い方が自分の側に原因があるヒヤリ・ハット体験が多い。

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

(単位：%)

	強	中	弱
攻撃的傾向	79.9	78.6	80.6
運転への価値傾斜傾向	79.4	79.4	80.4
漫然・脇見運転傾向	81.5	79.1	77.4
依存的傾向	80.2	80.5	78.1
違反容認傾向	79.2	79.5	80.3
危険容認傾向	78.6	78.9	81.7

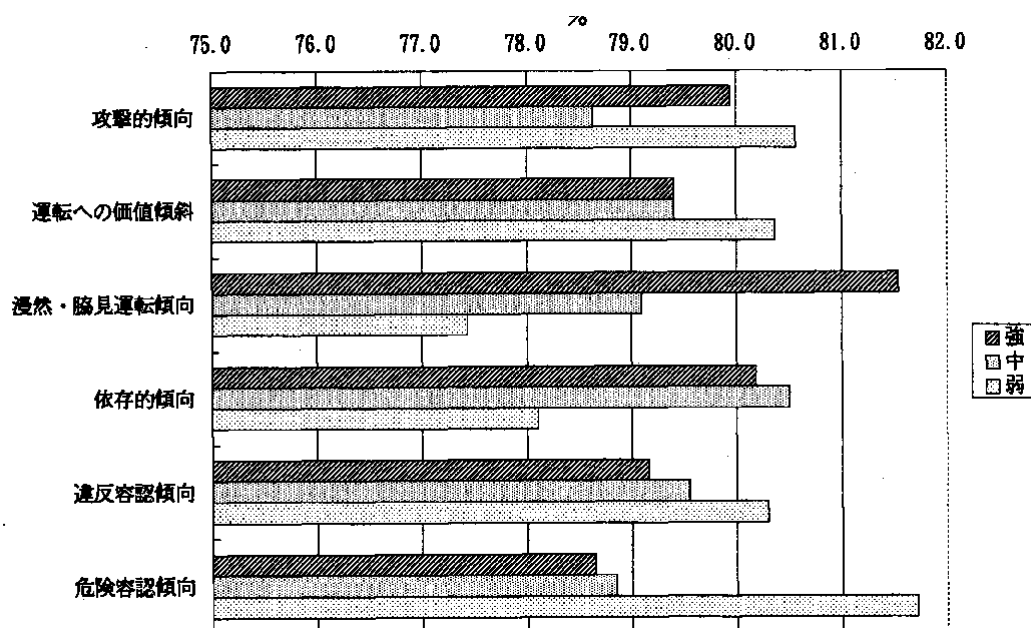


図3-8-3-7 運転意識の傾向別自分の側の原因の比率

参 考 資 料

－アンケート用紙－

ふだんの運転についてのおうかがい

調査票の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 歳
(3) 職業は？	1. 会社員、公務員 4. 無職 2. 自営業、自由業 5. 学生 3. 主婦 6. その他（ ）

次に、運転や車についてのお考えをおうかがいます。

(4) 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 その とおり	② ど ち ら か と お い え ば	③ ど そ う ら で か は な 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るようにしている -----	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

(5) 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。次の中から該当するものに○印をつけてください。

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

(6) 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 そ う か 思 う い え ば	③ ど ち そ う か 思 と わ い な え い 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

(7) 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A欄の数字に○印をつけてください。

また経験があれば、その主な原因を下の原因欄から1つだけ選んで、B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ハットした時の原因を記入してください。

	A 欄				B 欄 原因欄の番号を記入
	経験はない	1 回経験がある	2 ～ 3 回経験がある	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	

原因欄	
【自分の側の原因】 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	【相手側の原因】 7. 車間距離の詰め過ぎ 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 【その他】 12. 相手側の原因 13. たまたま運が悪かっただけ 14. その他

【上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】

(8) 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

最後に、あなたの運転の状況についておうかがいします。

(9) 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)	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						
(10) 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)	1. 普通乗用(ライトバン、ワゴンを含む) 2. 軽乗用(ライトバン、ワゴンを含む) 3. 普通貨物(バン、トラック等) 4. 軽貨物(バン、トラック等) 5. 自動二輪 6. 原付 7. その他 8. ほとんど運転しない						
(11) 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)	1. 仕事・業務 5. レジャー 2. 通勤 6. 家族等の送迎 3. 通学 7. その他 4. 買い物 8. ほとんど運転しない						
(12) 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						
(13) はじめて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 5. 7年未満 2. 4年未満 6. 8年以上 3. 5年未満 4. 6年未満						
(14) あなたの過去1年間のおおよその走行距離は？	切 万 千 百 十 一 年間約 <table border="1" style="display: inline-table; vertical-align: middle;"><tr><td style="width: 20px; height: 20px;"></td><td style="width: 20px; height: 20px;"></td><td style="width: 20px; height: 20px;"></td><td style="width: 20px; height: 20px;"></td><td style="width: 20px; height: 20px;"></td><td style="width: 20px; height: 20px;"></td></tr></table> km						
(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。	1. ない 2. ある→何回ありますか？ 人身事故 <table border="1" style="display: inline-table; vertical-align: middle;"><tr><td style="width: 30px; height: 20px;"></td></tr></table> 違反 <table border="1" style="display: inline-table; vertical-align: middle;"><tr><td style="width: 30px; height: 20px;"></td></tr></table> 回						

調査にご協力いただきまして、ありがとうございました。

お手数ですが、返信用封筒に入れ、ご投函ください。