平成８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（Ⅲ）

平成９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、事故一歩手前のヒヤリとしたりハットする体験が隠されており、その一部が現実の事故に結びつくと言われています。このため日常の運転において、できるだけヒヤリ・ハット体験を避けることが事故防止の上で重要です。また、こうしたヒヤリ・ハット体験にはドライバーの運転意識が強い影響を与えていることが考えられます。

このようなことから、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年計画で調査いたしました。一昨年度は60歳以上の高齢運転者を、昨年度は24歳以下の若年運転者を、今年度はそれら以外の一般運転者を対象として、運転意識や日頃の運転行動におけるヒヤリ・ハット体験した運転場面及びこれら相互の関連について調査し、解析しました。

本報告書はこれら３年間の調査結果をとりまとめたものですが、ヒヤリ・ハット体験の多い者は事故・違反の多いこと、若年層はヒヤリ・ハット体験の多いこと等がこれまでのデータにより明らかにされました。

本報告書が交通安全教育のための資料として活用され、交通事故の防止に少しでもお役に立てば幸いです。

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頂いた皆様に深く感謝の意を表します。

平成９年３月

自動車安全運転センター

理事長　金　澤　昭　雄

委 員 名 簿

委員長　松尾　庄一（警察庁交通局運転免許課長）

委　　員　浅井　正昭（日本大学文理学部教授）

〃　　生内　玲子（日本交通安全対策会議専門員）

〃　　笠原　　登（警察庁交通局運転免許課課長補佐）

〃　　藤田　悟郎（　〃　科学警察研究所交通安全研究室研究官）

〃　　内田千枝子（警察庁交通部運転免許本部安全運転学校主任）

（事務局）　苧坂　和邦（自動車安全運転センター理事）

三木　克行（　〃　業務部長）

小川　　剛（　〃　総務部調査役）

石垣　　勇（　〃　調査研究部長）

山口　卓那（　〃　調査研究部調査研究課長）

倉内　麻美（　〃　〃　調査研究課）

目　　次

第１章　調査研究の概要・・・

3-3-2　事故・違反回数・・・

3-5　運転技術の自信・・・

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者数は、昭和６３年以降においては、昨年を除き毎年１万人を超えるという厳しい状況にある。

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。

本調査は３年度に渡る継続調査で、本年度が最終年度である。初年度の平成６年度は高齢運転者を対象とし、２年度目の平成７年度は若年運転者を対象としてヒヤリ・ハット体験と運転意識の関連について分析してきた。本年度は、それら以外の一般運転者の実態を把握して、過去に調査した高齢運転者、若年運転者との差異を明らかにするとともに、男性と女性の運転意識とヒヤリ・ハット体験の関連の差異についても分析を行っている。

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男女である。調査は、免許証の更新に免許センターに訪れた免許保有者を対象として実施した。今年度調査の対象者の選定は、無作為としている。

今年度、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】

青森県、宮城県、群馬県、埼玉県、愛知県、滋賀県、大阪府、岡山県、

徳島県、鹿児島県

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、無作為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８年８月１日から９月１５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　携帯電話、カーナビゲーションシステムの利用実態とヒヤリ・ハット体験

⑦　過去３年間の事故違反の有無

注：⑥は、今年度のみ調査した項目である。

1-2-4　回収状況

調査票の回収数は2,601件で回収率は52.0％である。

表1-2-4-1　調査票の回収状況

項目	件数	比率
配布数	5,000	100.0
回収数	2,601	52.0

なお、今年度の報告書は、平成６年度からの３年間の調査の総括報告書であり、平成６～７年度調査データも含めて解析している。そこで、過去３年度の調査対象等を一覧表として示しておく。

表1-2-2-1　過去3年間の調査概要の比較

調査年度		平成６年度	平成７年度	平成８年度
調査対象		男性の60歳以上の免許保有者	男女の24歳以下の免許保有者	男女の一般運転者全体
調査方法		更新時講習に訪れた運転者に調査票を配布し、郵送で回収		
調査期間		平成6年9月1日～10月25日	平成7年8月21日～10月20日	平成8年8月1日～9月15日
回収状況	サンプル数	4,300人	5,000人	5,000人
	有効回収数	2,314人	1,819人	2,601人
	有効回収率	53.8%	36.4%	52.0%
調査対象都道府県数		10府県	10府県	10府県
調査対象都道府県数		埼玉、新潟、長野、福井、愛知、京都、兵庫、山口、香川、福岡	北海道、宮城、福島、茨城、静岡、愛知、京都、大阪、熊本、沖縄	青森、宮城、群馬、埼玉、愛知、滋賀、大阪、岡山、徳島、鹿児島

1-2-5　本報告書で扱うデータ

本年度調査報告書は過去の２回の調査結果を含めた総括調査報告書であり、本報告書の中で過去の高齢運転者及び若年運転者調査結果を含めて紹介している。本報告書の中では、次のような表記でデータを紹介しているので注意されたい。

表1-2-5-1　本調査報告書で使用するデータの種類と内容

報告書の表記	データ内容	ｻﾝﾌﾟﾙ数
男女：運転者全体	本年度調査で収集した男女のデータ	2,601
男：　運転者全体	本年度調査で収集した男性のデータ	1,571
女：　運転者全体	本年度調査で収集した女性のデータ	1,030
男：　２４歳以下	平成７年度調査で収集した24歳以下の若年運転者のうち、男性データ	998
男：２５～５９歳	本年度調査で収集した男性で25～59歳のデータ	1,079
男：　６０歳以上	平成６年度調査で収集した60歳以上の高齢運転者のうち、男性データ	2,314
女：　２４歳以下	平成７年度調査で収集した24歳以下の若年運転者のうち、女性データ	821
女：２５～５９歳	本年度調査で収集した女性で25～59歳のデータ	747

本報告書で24歳以下のデータは平成７年度に収集した若年運転者調査結果であり、60歳以上のデータは平成６年度に収集した高齢運転者調査結果である。60歳以上の高齢運転者調査は男性のみを対象としており、高齢運転者調査では女性を調査対象としていない。また、運転者全体及び25～59歳の層のデータは今年度収集したデータのみの集計結果である。

なお、上記のサンプル数は全調査対象数である。各設問ごとの集計では、当該設問への無回答を除いているため、実際の集計数はこの数を下回っている。

1-3　調査結果の要約

1-3-1　調査対象者の属性

運転者全体では男性60.4%、女性が39.6%で、男女比はおおむね6対4である。職業は、運転者全体では、会社員・公務員が56.2%でもっとも多い。男女別には、男性は会社員・公務員（66.4%）が多く、女性は会社員・公務員（40.6%）と主婦（39.3%）が多い。24歳以下の若年層は、男女ともに会社員・公務員が半分程度でもっとも多いが、これに次いで学生の比率が高い。25～59歳の中間層では、男性は会社員・公務員（76.2%）、女性は主婦（48.1%）が多い。男性の60歳以上の高齢者では、無職が37.3%と多い。

1-3-2　運転の実態

保有している免許の種類は、いずれの性・年齢層でも普通免許が多く、９割程度が所有している。次いで多いのが、男性は自動二輪免許、女性は原付免許である。年齢別には、男性は24歳以下は原付免許が多く、それ以上の年齢層では自動二輪免許が多い。女性はいずれの年齢層でも原付免許が自動二輪免許よりも多い。

運転頻度をみると、運転者全体で71.9%が「週に５日以上」運転をしている。男女別には、男性の方が運転頻度が高い。年齢別には25～59歳の中間層の運転頻度が高く、次いで24歳以下の若年層の運転頻度が高い。60歳以上の高齢層の運転頻度はもっとも少ない。

年間平均走行距離は全体で約1万6千kmである（図1-3-2-1）　。男性は約1万8千km、女性は約1万1千kmで、男性の走行距離が長い。年齢別には、男女ともに若い層ほど走行距離が長い（本報告書では平成６～８年度の３年間に収集したデータに基づいて分析を行っているが、走行距離の平均値のみは、本年度調査結果に基づく値である）。

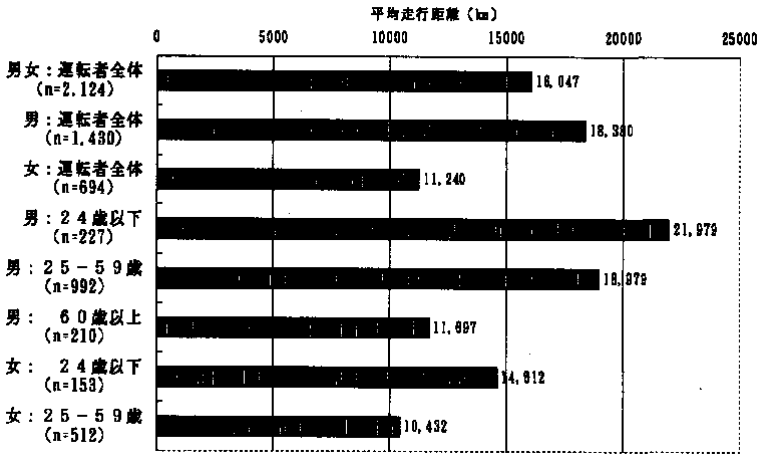


図1-3-2-1　性・年齢別年間平均走行距離

1-3-3　事故・違反の経験

ここでは、過去３年間の事故・違反について質問した。その結果、事故・違反がある比率は、運転者全体で、33.3％で、男性が40.0％、女性が23.0％と男性に多い。年齢別には、男女ともに年齢の若い24歳以下の層に事故・違反が多く、年齢の上昇とともに事故・違反者比率が下がっている（図1-3-3-1）。

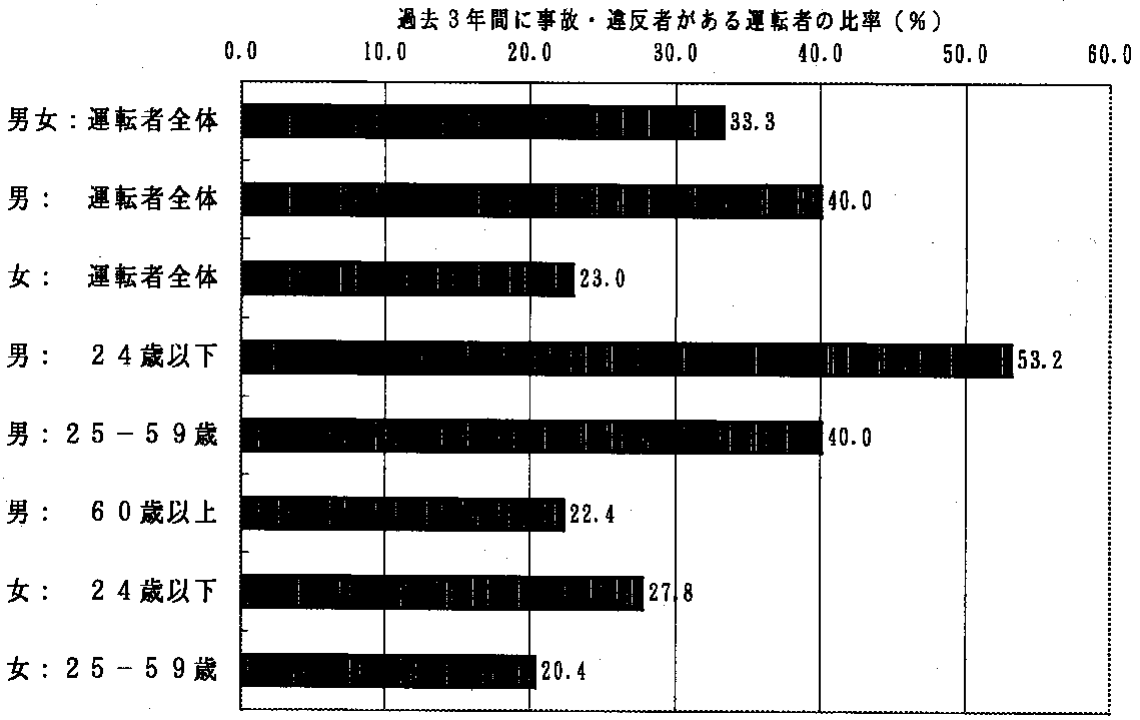


図1-3-3-1　過去３年間に事故・違反がある運転者の比率

1-3-4　運転意識

(1) 運転意識の概要

運転意識に関する設問に肯定した比率をまとめると図1-3-4-1～3のようになる。運転者全体でみて、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86.4％）

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83.1％）

③　前の車がもたもたしていると、腹がたつ（同62.8％）

④　運転中は歩行者や自転車をじゃまに思う（同44.2％）

⑤　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43.9％）

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

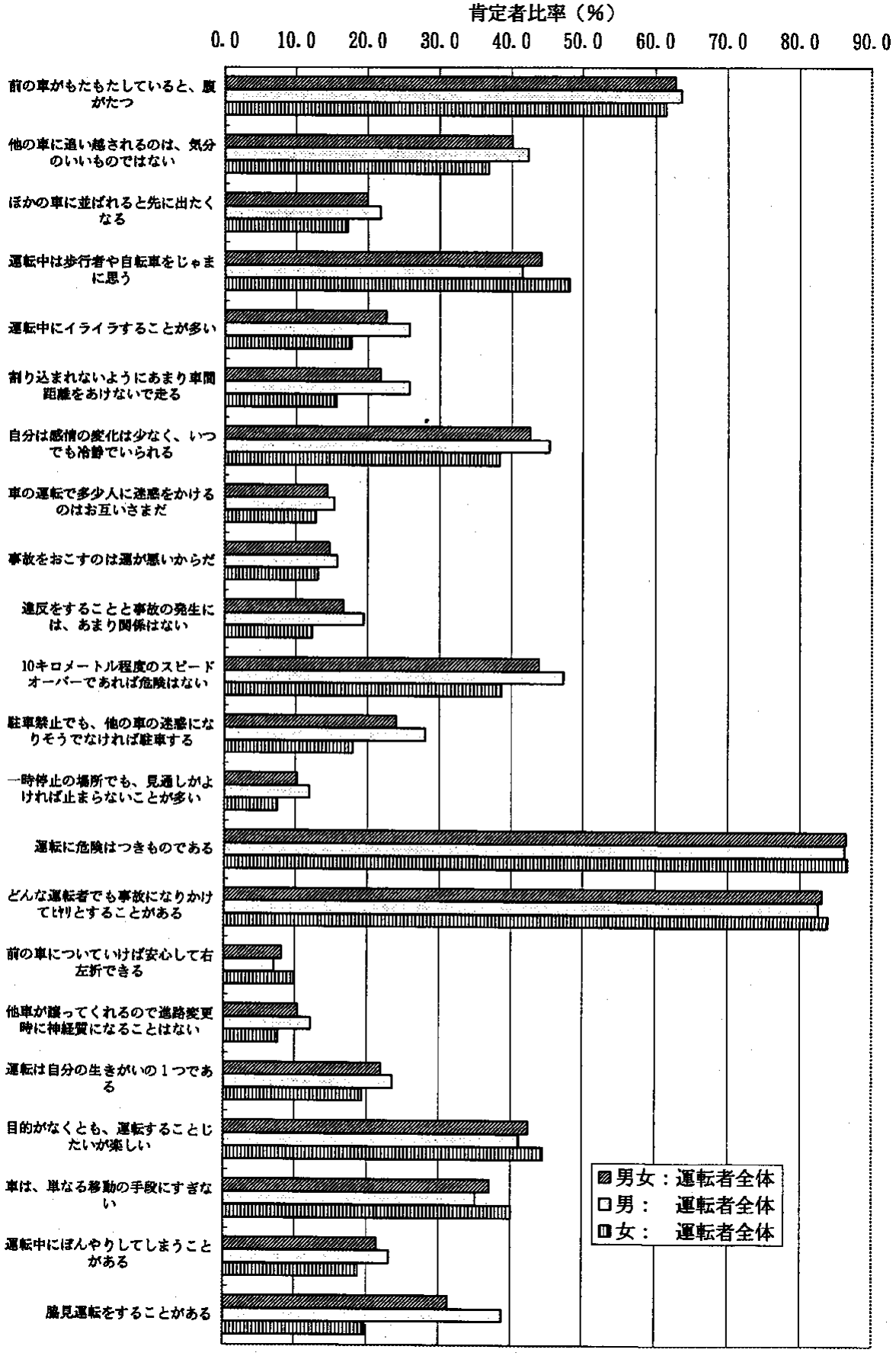


図1-3-4-1　運転意識項目への肯定者比率（性別）

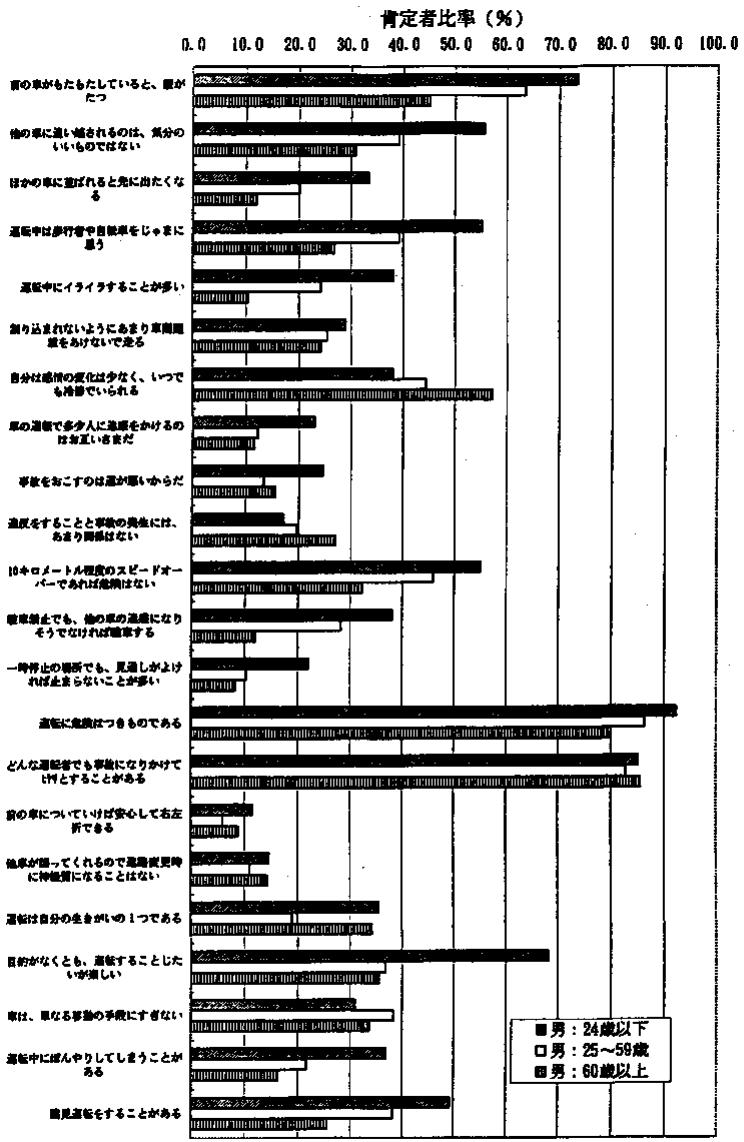


図１－３－４－２　運転者意識項目への肯定者比率（男性：年齢別）

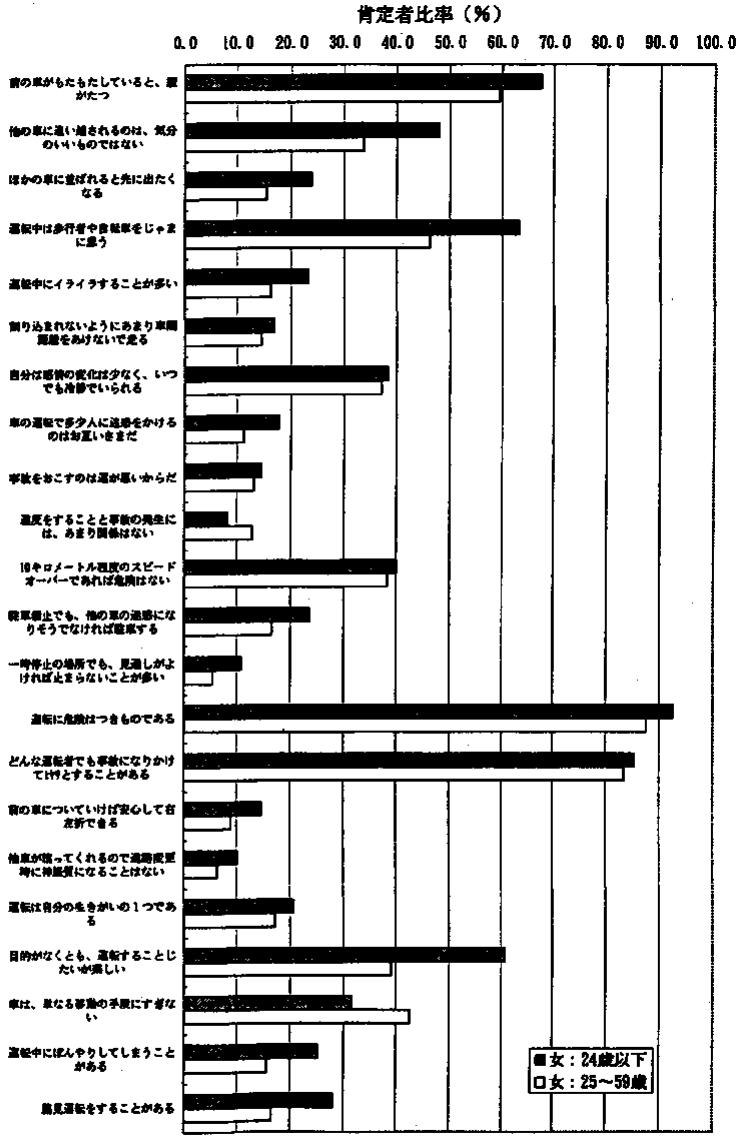


図１－３－４－３　運転意識項目への肯定者比率（女性：年齢別）

向が強い。また、３位、４位は攻撃的な運転傾向を示す設問があげられている。

性別にみて、男性の肯定者比率が女性の肯定者比率を大きく上回る項目は、「脇見運転をすることがある」（男性の方が女性より19.1ポイント肯定者比率が多い）、「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」（同10.2ポイント）、「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10.0ポイント）などで、脇見運転や車間距離のつめ、駐車違反などに男性の肯定者比率が高い。

逆に女性の肯定者比率の方が高いのは、「運転中は歩行者や自転車をじゃまに思う」（同6.6ポイント）、「車は、単なる移動の手段にすぎない」（同5.0ポイント）、「目的がなくとも、運転することじたいが楽しい」（同3.4ポイント）などで、女性は、運転場所が市街地が多いためか、歩行者をじゃまに思う傾向が強い。また車は単に移動の手段と考える傾向が強いとともに、運転じたいが楽しいとする傾向も強い。

男性を年齢別にみると、24歳以下が60歳以上の肯定者比率を大きく上回っているのは、「目的がなくとも、運転することじたいが楽しい」（24歳以下の方が32.7ポイント肯定者比率が高い）、「運転中は歩行者や自転車をじゃまに思う」（同28.6％）、「前の車がもたもたしていると、腹がたつ」（同28.4％）などで、若年運転者には運転への価値傾斜傾向が強く、攻撃的な傾向が強いのが特徴である。

女性の24歳以下の肯定者比率から女性の25～59歳の肯定者比率を減じて、差が大きい項目をみると、１、２位は男性と同じで、３位は「他の車に追い越されるのは、気分のいいものではない」となっている。女性も男性と同様に、若年運転者は運転への価値傾斜傾向が強く、攻撃的な傾向が強い。

(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。

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 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。

③ 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。

④ 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。

⑤　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考える傾向。

⑥　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。

それぞれの因子傾向を性・年齢別にみると、次のような特徴が指摘できる。

- 攻撃的傾向を性別にみると、男性に攻撃的傾向が強い対象者が多い。年齢別には、男女ともに若い層に攻撃的傾向が強い。
- 漫然・脇見運転傾向を性別にみると、男性の方が運転中に漫然としたり脇見をしたりする傾向が強い。年齢別にみると、男女ともに若い層ほど漫然・脇見運転傾向が強い。
- 違反容認傾向を性別にみると、男性の方が違反容認傾向が強い運転者が多い。年齢別には、男女ともに若い層に違反容認傾向が強い。
- 運転への価値傾斜傾向を性別にみると、男女に差がほとんど無く、男女差はみられない。年齢別にみると、男女ともに24歳以下の若い運転者に運転への価値傾斜が強い。ただし、男性で60歳以上をみると、運転への価値傾斜が24歳以下に次いで強く、若年と高齢の両極に運転への価値傾斜傾向が強い。
- 危険容認傾向を性別にみると、わずかながら女性に危険容認傾向が強い。年齢別には、男女ともに年齢が低いほど危険容認傾向が強い。
- 依存的傾向を性別にみると、男性の方が依存的傾向が強い対象者が多い。年齢別には、男女ともに24歳以下の若い層に依存的傾向が強い。また、24歳以下に次いで60歳以上の層の依存的傾向が強い。

1-3-5　運転意識と事故・違反

運転意識の因子の強さと事故違反の関係を運転者全体でみたのが図1-3-5-1である。図にみるように、危険容認傾向を除いて、いずれも好ましくない運転意識を強く持つほど事故・違反が多い。特に、攻撃的傾向と漫然・脇見運転傾向は事故・違反との関係が顕著である。

運転意識の強さ（強、中、弱の３段階）と事故・違反の有無の間のクロス集計を行い、そのX^2値（カイ自乗値）を算出した(表1-3-5-1)。X^2値とは２つの項目（ここでは因子の

強さと事故・違反の有無）の関係の強さを表す統計指標で、X^2値が大きいほど両者の間に強い関連があるとみられる。表では、危険率5%以下（両者の間に関連があると認められる）の場合は網掛けなしで、危険率５～10%の場合は薄い網掛けで、危険率が10%以上（両者に関連が薄いと考えられる）の場合は濃い網掛けで示している。

表にみるように、攻撃的傾向と漫然・脇見運転傾向については、ほとんどの層で事故・違反との関連が認められる。違反容認傾向と、依存的傾向は半分程度の層で関連が認められているが、運転への価値傾斜と危険容認傾向は、ほとんどの層で関連が認められない。

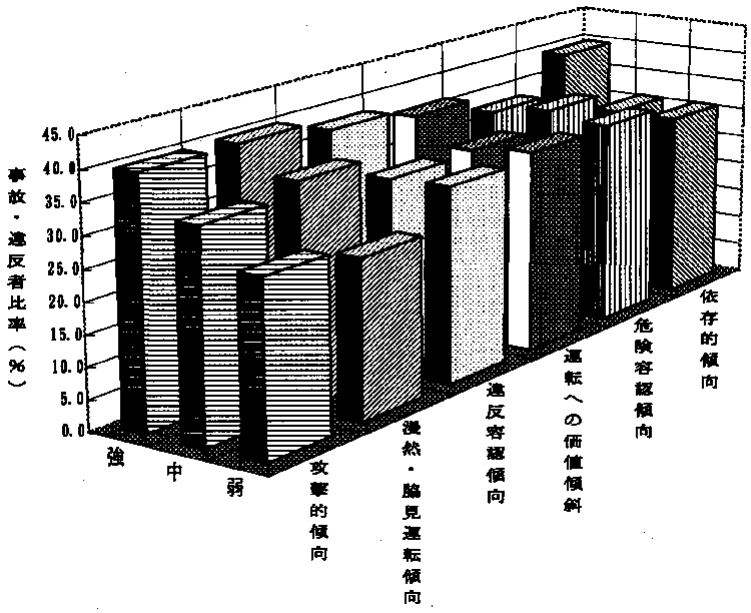


図1-3-5-1　運転意識因子の強さと事故違反者比率（男女：運転者全体）

表1-3-5-1　運転意識因子の強度と事故・違反の有無間クロス集計結果のX^2値

	攻撃的傾向	漫然・わき見運転傾向	違反容認傾向	運転への価値傾斜傾向	危険容認傾向	依存的傾向
男女：運転者全	23.219	35.196	8.506	3.229	0.498	17.159
男：運転者全体	11.592	17.581	7.950	3.403	0.155	12.830
女：運転者全体	6.506	9.917	0.751	0.582	0.021	1.966
男：24歳以下	8.230	4.240	1.772	4.885	0.114	7.180
男：25～59歳	0.730	3.029	2.240	2.517	0.881	9.006
男：60歳以上	1.667	23.782	7.831	0.932	1.981	4.247
女：24歳以下	24.499	19.787	17.690	2.756	0.247	4.993
女：25～59歳	3.730	4.015	3.683	0.191	0.948	1.999

注：網掛けがない部分は危険率5%以下、薄い網掛けの部分は危険率10%以下、濃い網掛けの部分は危険率が10%超過である。

1-3-6　ヒヤリ・ハット体験

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。もっとも体験者が多いのは「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」（運転者全体で47.7%が経験している）、２位が「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46.1%）、３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」（同41.4%）である。15項目のいずれかのヒヤリ・ハット体験がある運転者の比率は86.9%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。

性別にヒヤリ・ハット体験者比率をみると、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。また、年齢別にみると、ほとんどの項目で若年層のヒヤリ・ハット体験者比率が高く、年齢が高い層ほどヒヤリ・ハット体験者比率が低くなっている（図1-3-6-2～3）。

1-3-7　ヒヤリ・ハット体験と事故・違反

過去３年間の事故・違反の有無別にヒヤリ・ハット体験者の比率を運転者全体で示したのが図1-3-7-1である。図にみるように、今回質問した１５項目中１３項目のヒヤリ・ハット体験項目で、事故・違反の経験がある運転者の方がヒヤリ・ハット経験比率が高く、ヒヤリ・ハット体験を持つドライバーの方が、事故・違反を起こしている。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・違反者に多いヒヤリ・ハット項目は「車がスリップして事故になりそうになったこと」、「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」、「横断中の歩行者に接触しそうになったこと」などである。

性・年齢別に事故・違反の有無とヒヤリ・ハット体験の関連をみるために、事故・違反ありの運転者のヒヤリ・ハット体験者比率から事故・違反なしの運転者のヒヤリ・ハット体験者比率を減じた値を算出した（表1-3-7-1）。この値がプラスは、事故・違反がある運転者の方がヒヤリ・ハット体験者比率が多いことを、マイナスは、事故・違反がない運転者の方がヒヤリ・ハット体験者比率が多いことを意味している。

性別にみると、男女ともに15項目中13項目の差がプラスになっており、男女ともに事故・違反がある運転者の方がヒヤリ・ハット体験者比率が多い結果になっている。年齢別にみると、男女ともに24歳以下では、いずれの項目もプラスの値が大きく、若い層ほどヒヤリ・

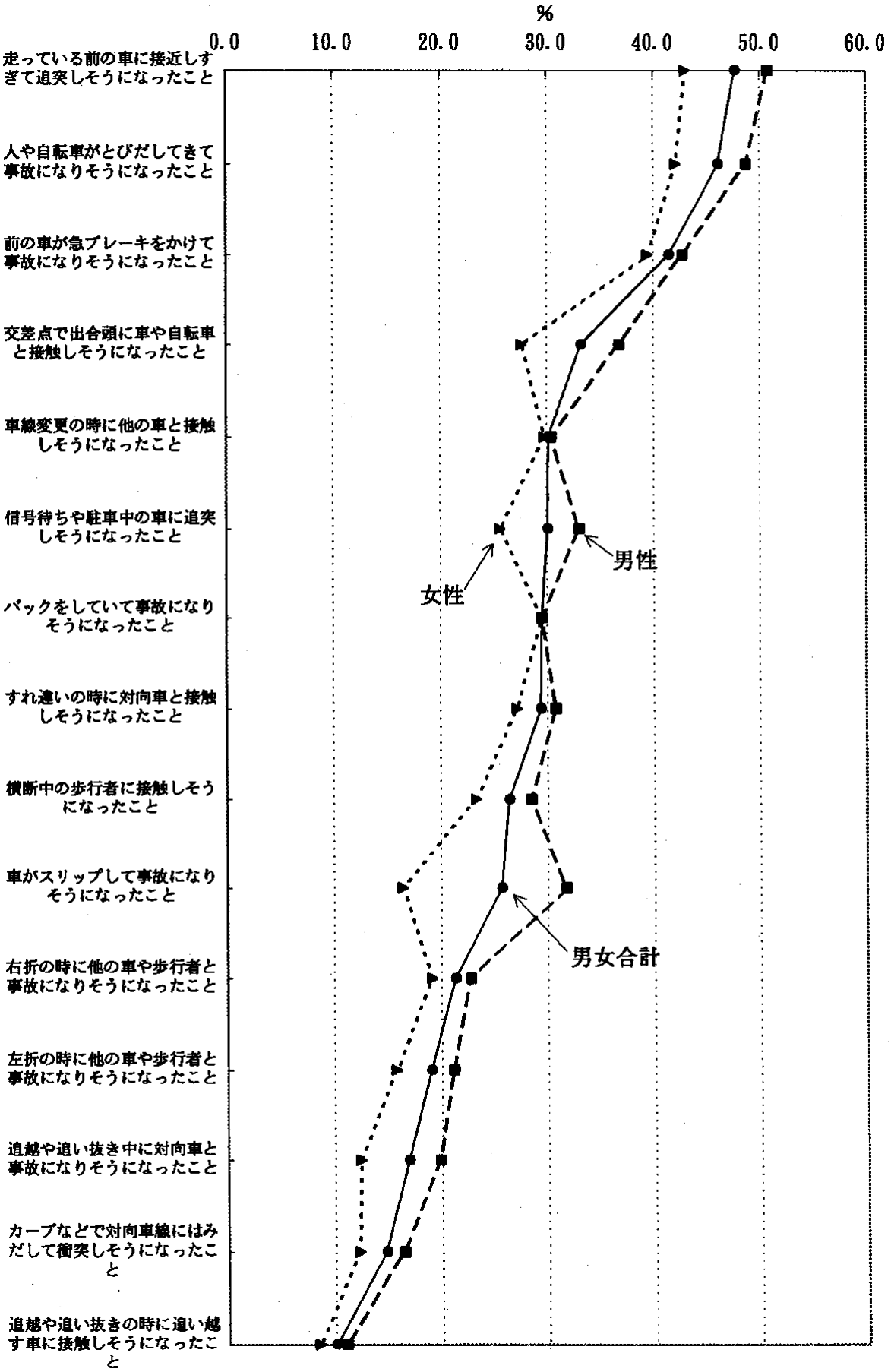


図1-3-6-1　性別ヒヤリ・ハット体験者比率

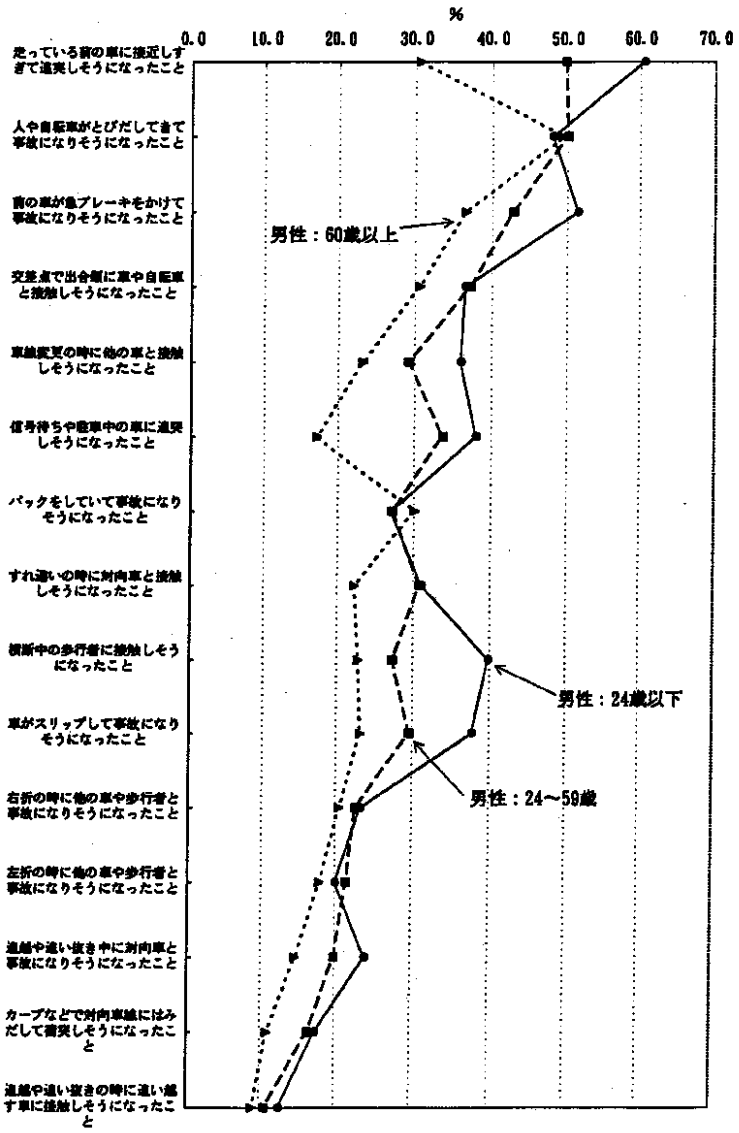


図 1-3-6-2　男性の年齢別ヒヤリ・ハット体験者比率

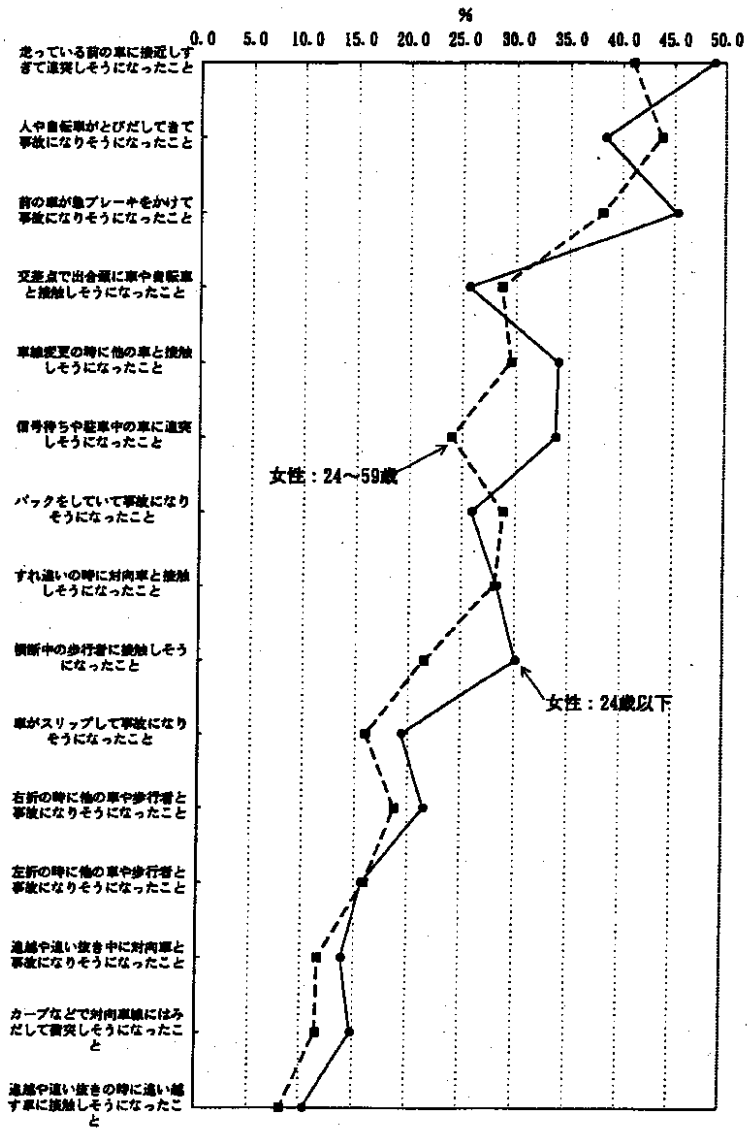


図 1-3-6-3　女性の年齢別ヒヤリ・ハット体験者比率

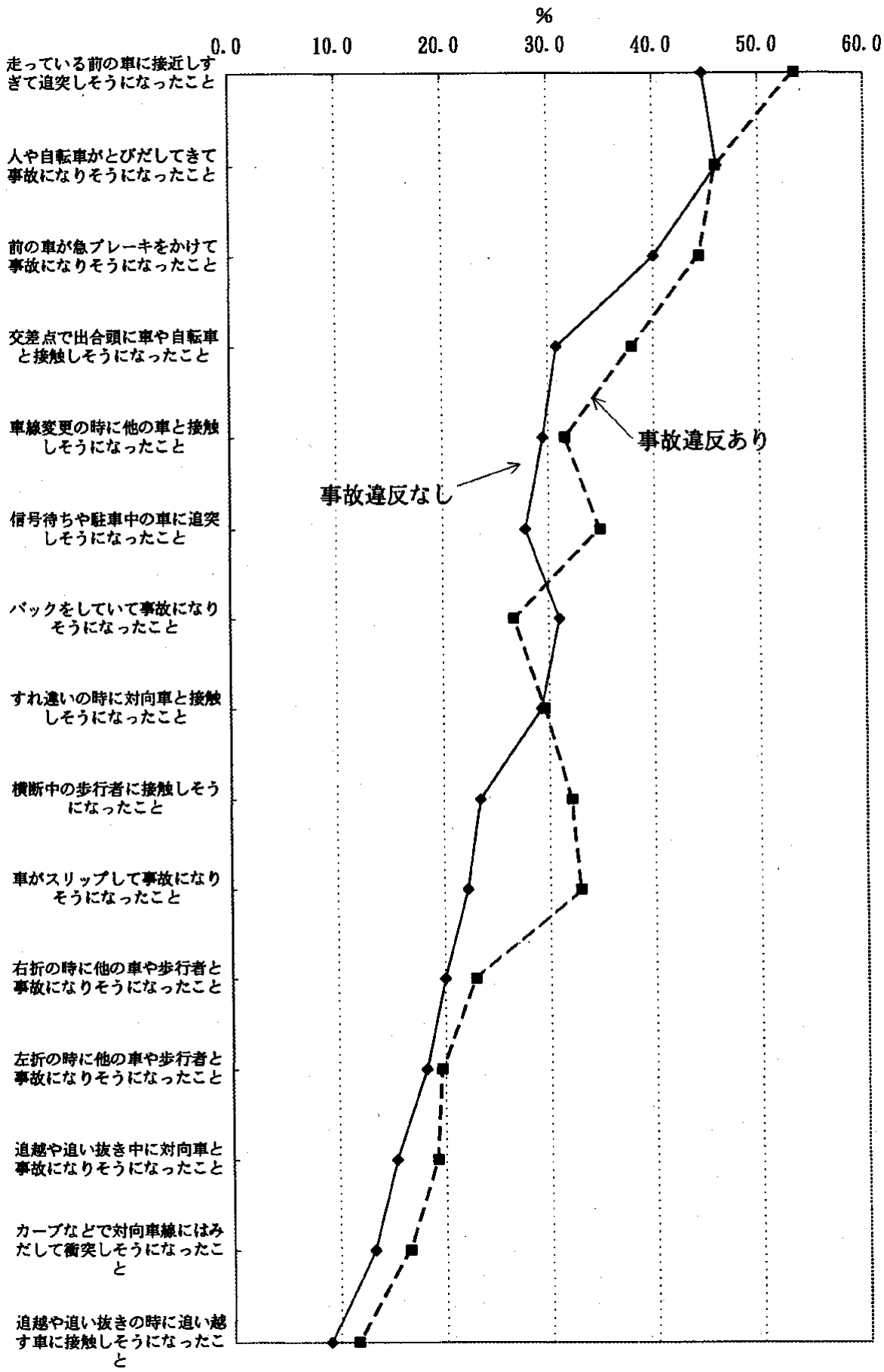


図1-3-7-1　事故・違反の有無別ヒヤリ・ハット体験者比率（男女：運転者全体）

ハット体験が多い運転者に事故・違反が多い傾向が顕著である。

表1-3-7-1　事故・違反ありとなしのヒヤリ・ハット体験者比率の差

	男女：運転者全体	男：　運転者全体	女：　運転者全体	男：24歳以下	男：25～59歳	男：60歳以上	女：24歳以下	女：25～59歳
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	8.7	8.5	5.7	3.1	5.8	7.1	14.8	2.2
人や自転車がとびだしてきて事故になりそうになったこと	-0.1	-3.8	3.5	12.0	-3.5	4.9	16.3	5.1
前の車が急ブレーキをかけて事故になりそうになったこと	4.3	4.7	2.4	5.1	4.3	2.9	15.6	4.4
交差点で出合頭に車や自転車と接触しそうになったこと	7.1	4.2	8.5	8.4	5.0	6.4	12.1	9.7
車線変更の時に他の車と接触しそうになったこと	2.0	2.2	1.7	3.1	2.3	2.5	12.0	2.5
信号待ちや駐車中の車に追突しそうになったこと	7.0	6.1	5.5	4.4	6.1	3.4	10.4	2.0
バックをしていて事故になりそうになったこと	-4.3	-5.7	-1.5	5.4	-4.3	-0.3	6.5	-0.8
すれ違いの時に対向車と接触しそうになったこと	0.3	0.1	-1.3	4.7	-1.4	4.8	6.9	1.1
横断中の歩行者に接触しそうになったこと	8.6	8.9	6.3	10.2	10.0	4.4	13.3	6.0
車がスリップして事故になりそうになったこと	10.7	8.3	7.8	7.6	6.0	2.7	5.6	6.7
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	2.9	0.6	6.3	5.5	0.6	4.7	6.2	7.8
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	1.4	0.5	0.6	1.9	1.0	0.9	1.9	1.9
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	3.8	2.2	3.4	6.6	3.1	1.1	7.5	2.8
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	3.3	3.1	2.2	4.5	2.5	2.8	7.7	1.9
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	2.6	0.6	5.8	3.5	1.3	-2.3	1.3	7.0
平均	3.9	2.7	3.8	5.7	2.6	3.1	9.2	4.0

注：この表は、事故ありのヒヤリ・ハット体験者比率から事故なしのヒヤリ・ハット体験者比率を減じた値である。したがって、プラスは、事故・違反ありの方がヒヤリ・ハット体験者比率が高いことを、マイナスは事故・違反なしの方がヒヤリ・ハット体験者比率が高いことを示している。

1.3-8　運転意識とヒヤリ・ハット体験

15項目のヒヤリ・ハット体験者比率の平均を、運転意識の強さ別に運転者全体でみたのが、表1-3-8-1、図1-3-8-1である。図表にみるように、いずれの運転意識でみても、意識因子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。

表1-3-8-1　運転意識識別にみた15項目のヒヤリ・ハット体験者比率の平均（男女：運転者全体）

	意識因子の傾向		
	強	中	弱
攻撃的傾向	32.9	28.0	22.1
漫然・脇見運転傾向	35.4	26.6	21.0
違反容認傾向	30.2	27.7	25.2
運転への価値傾斜傾向	29.8	27.3	26.0
危険容認傾向	28.9	28.2	26.0
依存的傾向	31.6	26.7	24.9

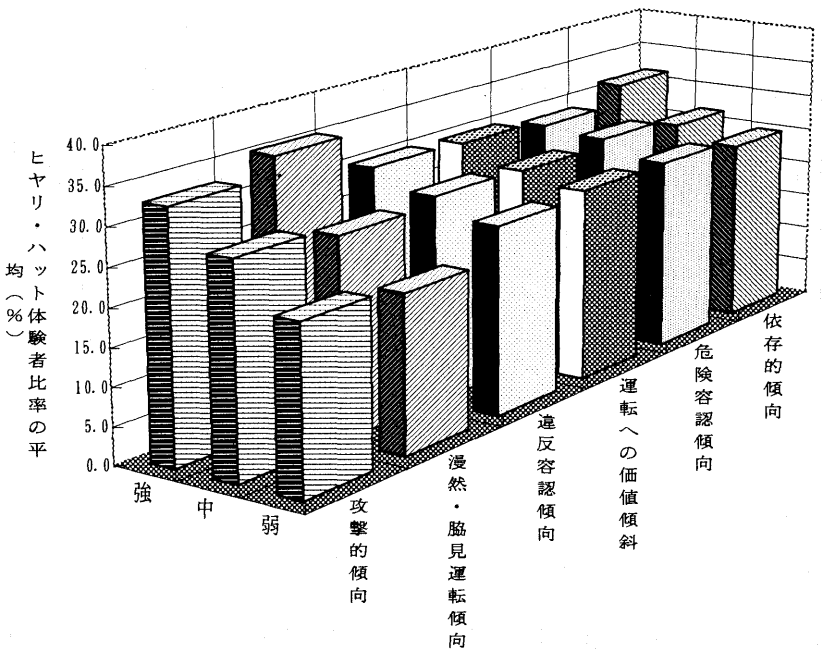


図1-3-8-1　運転意識の因子の強さとヒヤリ・ハット体験者比率（男女：運転者全体）

いずれかのヒヤリ・ハット体験の有無と運転意識（強、中、弱の３区分）のクロス集計を行い、そのX^2検定値を運転者の性・年齢別にみたのが表1-3-8-2である。攻撃的傾向と漫然・脇見運転傾向は、いずれの性・年齢層でもヒヤリ・ハット体験の有無と関連を持っていると判断できる。違反容認傾向と危険容認傾向は２～３の性・年齢層で危険率が10%を上回っているが、ほとんどの層で両者の間に関連が認められる。運転への価値傾斜傾向と依存的傾向は、他の因子に比べれば危険率が10%を上回る性・年齢層が多いが、いずれも運転者全体では有意な関連がある。

表1-3-8-2　運転意識因子の強度とヒヤリ・ハット体験の有無間クロス集計のX^2値

	攻撃的運転傾向	漫然・脇見運転傾向	違反容認傾向	運転への価値傾斜傾向	危険容認傾向	依存的傾向
男女：運転者全体	33.089	74.595	13.055	6.830	21.739	8.798
男：運転者全体	18.978	45.415	9.264	1.599	12.595	11.324
女：運転者全体	16.788	27.872	7.226	6.491	9.445	0.452
男：24歳以下	16.456	32.646	5.272	8.245	6.829	3.204
男：25～59歳	6.793	29.523	4.469	3.119	6.508	3.306
男：60歳以上	28.951	45.951	2.109	0.073	6.492	13.287
女：24歳以下	32.844	33.746	6.266	2.866	3.862	2.386
女：25～59歳	12.694	18.289	5.603	3.508	4.457	0.448

注：網掛けがない部分は危険率5%以下、薄い網掛けの部分は危険率10%以下、
濃い網掛けの部分は危険率が10%超過である。

1-3-9　電話・カーナビゲーションシステム利用とヒヤリ・ハット体験

(1) 電話使用とヒヤリ・ハット体験

図1-3-9-1にみるように、携帯電話・自動車電話の所有者は26.3%である。所有している685人に、運転中の使用の有無を質問し、さらに、使用している場合は使用していてヒヤリ・ハットした経験があるかを質問した（図1-3-9-2）。図にみるように、運転中は携帯電話・自動車電話を「使用することはない」とする運転者が18.7%である。つまり、約２割の運転者は自動車運転中は電話の使用をやめているが、残りの約８割の運転者は、運転中にも電話を使用することがあるとしている。携帯電話・自動車電話の使用中にヒヤリ・ハット体験をしたことがある運転者は電話の所有者の21.6%で、約２割を占めている。運転中に電話を使用することがある運転者を母数とすると、ヒヤリ・ハット体験者比率は27.3%になる。

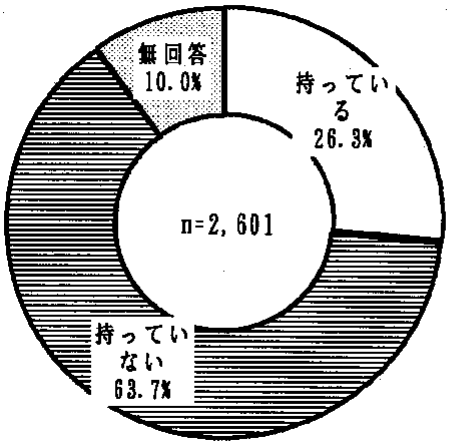


図1-3-9-1　携帯電話・自動車電話の所有

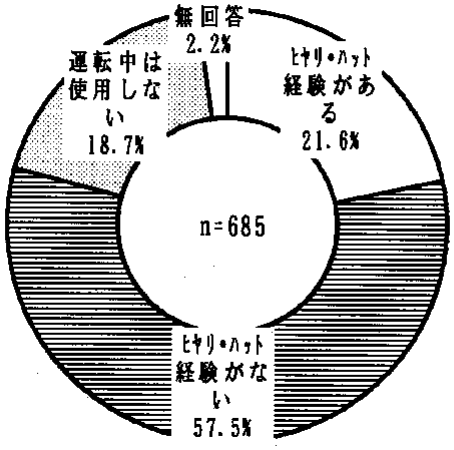


図1-3-9-2　電話使用中のヒヤリ・ハット体験の有無

(2) カーナビゲーションシステムの使用とヒヤリ・ハット体験

主に運転している車にカーナビゲーションシステムが装備されているかどうかを質問した結果が図1-3-9-3である。図に示すように、装備されているのは2,601人中4.1%（106人）に過ぎない。

カーナビゲーションシステムを装備している106人の運転者に、運転中に表示に気を取られたり、操作していて事故になりかけてヒヤリ・ハットした経験の有無を質問した。その結果、ヒヤリ・ハット体験がある運転者は31.1%（33人）で、電話使用中のヒヤリ・ハット体験者比率を上回っている。

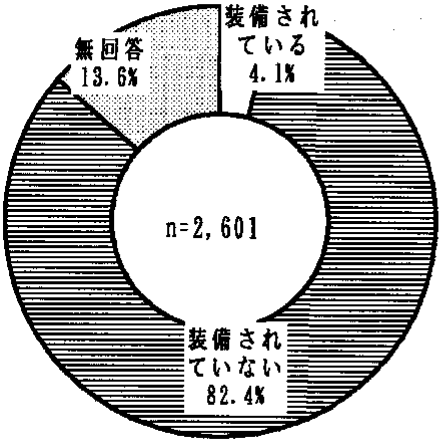


図1-3-9-3　カーナビの装備状況

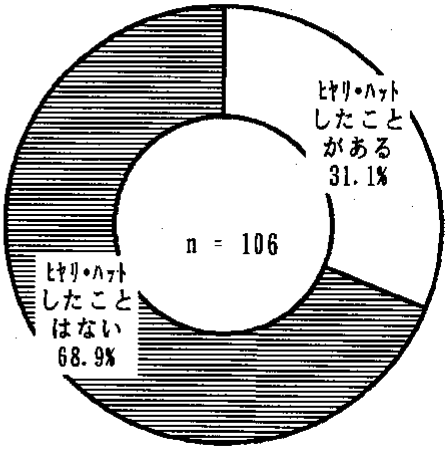


図1-3-9-4　カーナビ使用中のヒヤリ・ハット体験の有無

第２章　性・年齢別にみた運転者の動向

この章では、性・年齢別にみた運転者の動向を、既存統計資料から概観しておく。

2-1　性・年齢別免許保有者数

1995年現在の免許保有者数は、約6,856万人で、うち男性が約4,141万人（60.4%）、女性が約2,716万人（39.6%）である。年齢別に免許保有者の男女比率をみると、25～29歳の層が女性比率がもっとも高く、53.5対46.5とほぼ半々である。これよりも年齢が高くても低くても女性比率が低くなっている。特に女性比率が低いのは、60歳以上の18.2%で、次いで19歳以下の34.9%である。

なお、男女別にもっとも免許保有者が多い年齢層を見ると、いずれも40歳代で、男性が22.3%、女性が25.3%を占めている（表2-1-1）。

表2-1-1　性・年齢別免許保有者数（1995年）

	年齢階層	男性	女性	合計
実数	19歳以下	1,293,467	694,068	1,987,535
	20～24歳	4,526,165	3,767,580	8,293,745
	25～29歳	4,326,361	3,758,749	8,085,110
	30歳代	7,806,231	6,642,486	14,448,717
	40歳代	9,221,242	6,861,946	16,083,188
	50歳代	7,196,609	3,869,148	11,065,757
	60歳以上	7,036,101	1,563,677	8,599,778
	合計	41,406,176	27,157,654	68,563,830
横構成比	19歳以下	65.1	34.9	100.0
	20～24歳	54.6	45.4	100.0
	25～29歳	53.5	46.5	100.0
	30歳代	54.0	46.0	100.0
	40歳代	57.3	42.7	100.0
	50歳代	65.0	35.0	100.0
	60歳以上	81.8	18.2	100.0
	合計	60.4	39.6	100.0
縦構成比	19歳以下	3.1	2.6	2.9
	20～24歳	10.9	13.9	12.1
	25～29歳	10.4	13.8	11.8
	30歳代	18.9	24.5	21.1
	40歳代	22.3	25.3	23.5
	50歳代	17.4	14.2	16.1
	60歳以上	17.0	5.8	12.5
	合計	100.0	100.0	100.0

資料：平成７年交通統計（財団法人 交通事故総合分析センター）

2-2　免許保有者数の推移

1970年からの運転免許者数の推移を性別にみる。1970年の免許保有者数は、男性が約2,168万人、女性が約477万人であったが、1995年には男性が4,141万人、女性が2,716万人に増えている（表2-2-1）。

1970年を100とする指数でみると1995年の男性は191.0、女性は569.9と、女性の伸びが男性の伸びの３倍近い。年齢別の伸びをみると、男性では60歳以上の伸びが大きく、1995年の指数は1,123.4と10倍以上の伸びである。男性では19歳以下の指数が77.5と低く、1970年の水準の約４分の３にまで減少している。女性でも60歳以上の指数が34,171.3と大きく、次いで50歳代の4,622.6が大きい。女性で伸びが低いのは19歳以下であるが、指数は257.9と、男性と異なって増加が続いている（表2-2-2）。

男性と女性の免許保有者比率の推移をみると、1970年には約８対２の比率で男性が多かったが、その後は男性の比率は減少を、女性の比率は増加を続けており、現在では約６対４となっている（図2-2-1）。

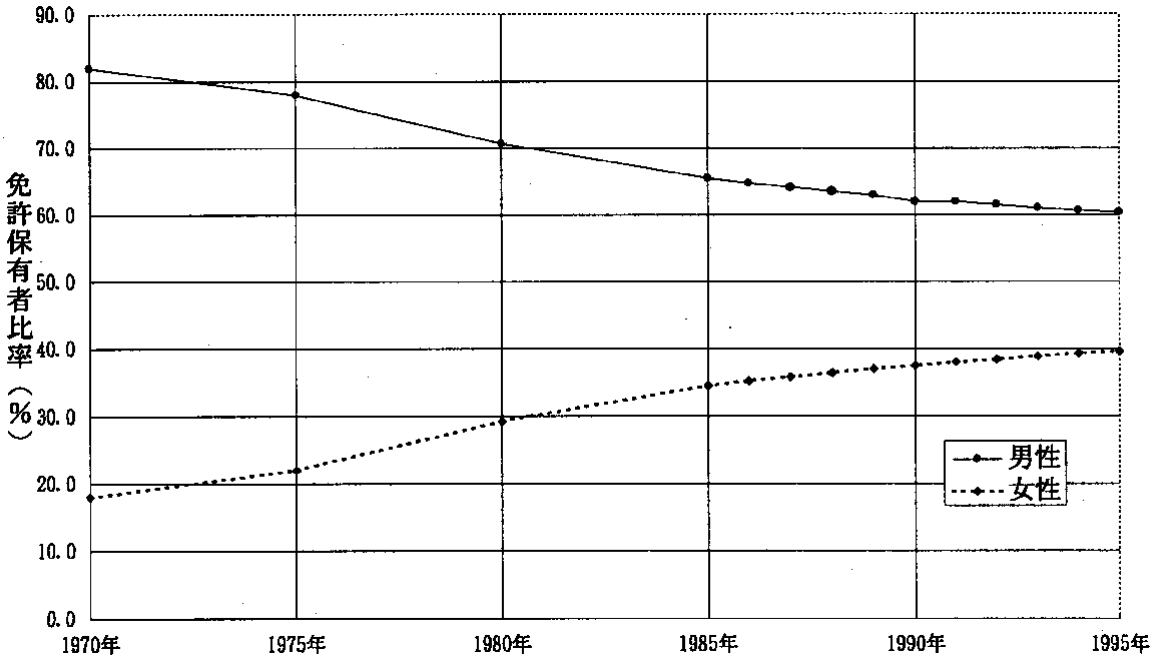


図2-2-1　性別免許保有者比率の推移

表 2-2-1　性・年齢別免許保有者数の推移(実数)

（単位：千人）

	年齢階層	1970年	1975年	1980年	1985年	1986年	1987年	1988年	1989年	1990年	1991年	1992年	1993年	1994年	1995年
男性	19歳以下	1,670	1,487	1,555	1,516	1,693	1,625	1,610	1,611	1,628	1,619	1,543	1,439	1,346	1,293
	20～24歳	3,995	3,529	3,416	3,797	3,721	3,867	3,971	4,059	4,067	4,407	4,441	4,516	4,560	4,526
	25～29歳	3,452	4,653	4,037	3,719	3,721	3,773	3,802	3,868	3,931	3,904	4,068	4,177	4,270	4,326
	30歳代	6,053	7,042	8,801	9,173	9,213	8,854	8,528	8,186	7,950	7,804	7,709	7,680	7,717	7,806
	40歳代	4,072	5,590	6,525	7,353	7,424	7,798	8,263	8,724	8,832	9,052	9,112	9,103	9,085	9,221
	50歳代	1,814	2,658	4,157	5,593	5,784	6,004	6,112	6,224	6,401	6,645	6,833	7,038	7,235	7,197
	60歳以上	626	1,147	1,918	3,127	3,481	3,832	4,196	4,572	4,930	5,344	5,776	6,191	6,580	7,036
	合計	21,684	26,106	30,408	34,277	35,036	35,753	36,484	37,244	37,739	38,773	39,483	40,144	40,793	41,406
女性	19歳以下	269	285	546	806	950	909	920	932	947	930	897	835	761	694
	20～24歳	1,195	1,312	1,963	2,789	2,813	2,993	3,132	3,250	3,303	3,603	3,645	3,728	3,799	3,768
	25～29歳	993	1,820	2,325	2,767	2,848	2,959	3,045	3,156	3,307	3,273	3,458	3,586	3,692	3,759
	30歳代	1,481	2,330	4,574	6,111	6,342	6,297	6,267	6,201	6,208	6,211	6,259	6,345	6,480	6,642
	40歳代	739	1,339	2,340	3,778	4,018	4,456	4,952	5,462	5,823	6,083	6,318	6,487	6,629	6,862
	50歳代	84	272	776	1,559	1,740	1,942	2,111	2,294	2,531	2,812	3,095	3,395	3,700	3,869
	60歳以上	5	17	68	261	333	415	513	620	741	867	1,018	1,177	1,351	1,564
	合計	4,766	7,376	12,592	18,071	19,043	19,972	20,940	21,915	22,860	23,780	24,690	25,552	26,412	27,158
合計	19歳以下	1,939	1,771	2,100	2,321	2,642	2,534	2,530	2,542	2,589	2,549	2,440	2,274	2,107	1,988
	20～24歳	5,190	4,841	5,379	6,585	6,535	6,861	7,104	7,309	7,446	8,010	8,086	8,244	8,359	8,294
	25～29歳	4,446	6,473	6,362	6,487	6,568	6,731	6,847	7,025	7,300	7,177	7,526	7,763	7,962	8,085
	30歳代	7,535	9,372	13,375	15,284	15,554	15,151	14,795	14,387	14,157	14,015	13,968	14,024	14,197	14,449
	40歳代	4,811	6,930	8,865	11,130	11,442	12,254	13,215	14,186	14,779	15,135	15,431	15,589	15,714	16,083
	50歳代	1,898	2,930	4,933	7,152	7,524	7,947	8,223	8,517	8,936	9,457	9,928	10,432	10,936	11,066
	60歳以上	631	1,164	1,985	3,388	3,814	4,247	4,710	5,192	5,702	6,211	6,794	7,368	7,931	8,600
	合計	26,449	33,483	43,000	52,348	54,080	55,724	57,424	59,159	60,909	62,554	64,172	65,696	67,206	68,564

資料：交通統計（財団法人 交通事故総合分析センター）

表 2-2-2　性・年齢別免許保有者数の推移(指数：1970 年＝100.0)

（単位：指数）

	年齢階層	1970年	1975年	1980年	1985年	1986年	1987年	1988年	1989年	1990年	1991年	1992年	1993年	1994年	1995年
男性	19歳以下	100.0	89.0	93.1	90.8	101.4	97.3	96.4	96.5	97.5	96.9	92.4	86.2	80.6	77.5
	20～24歳	100.0	88.3	85.5	95.0	93.2	96.8	99.4	101.6	101.8	110.3	111.2	113.0	114.2	113.3
	25～29歳	100.0	134.8	116.9	107.7	107.8	109.3	110.1	112.1	113.9	113.1	117.8	121.0	123.7	125.3
	30歳代	100.0	116.3	145.4	151.5	152.2	146.3	140.9	135.2	131.3	128.9	127.4	126.9	127.5	129.0
	40歳代	100.0	137.3	160.2	180.6	182.3	191.5	202.9	214.3	216.9	222.3	223.8	223.6	223.1	226.5
	50歳代	100.0	146.5	229.1	308.3	318.7	330.9	336.8	343.0	352.8	366.2	376.6	387.9	398.8	396.6
	60歳以上	100.0	183.1	306.2	499.3	555.9	611.9	670.0	730.0	787.2	853.2	922.3	988.5	1,050.6	1,123.4
	合計	100.0	120.4	140.2	158.1	161.6	164.9	168.3	171.8	174.0	178.8	182.1	185.1	188.1	191.0
女性	19歳以下	100.0	105.8	202.8	299.4	352.8	337.7	341.8	346.2	351.7	345.6	333.2	310.1	282.8	257.9
	20～24歳	100.0	109.8	164.3	233.4	235.5	250.5	262.1	272.0	276.5	301.6	305.0	312.0	317.9	315.3
	25～29歳	100.0	183.3	234.1	278.6	286.7	297.9	306.6	317.8	333.0	329.6	348.2	361.0	371.8	378.5
	30歳代	100.0	157.3	308.8	412.6	428.1	425.1	423.1	418.7	419.1	419.3	422.5	428.3	437.5	448.4
	40歳代	100.0	181.3	316.7	511.2	543.7	603.0	670.2	739.1	788.1	823.3	855.1	877.8	897.0	928.6
	50歳代	100.0	325.0	927.0	1,862.9	2,079.0	2,320.7	2,522.3	2,740.4	3,024.0	3,359.7	3,697.7	4,055.9	4,421.0	4,622.6
	60歳以上	100.0	377.1	1,482.4	5,697.6	7,277.0	9,071.5	11,211.9	13,554.6	16,194.5	18,942.3	22,237.8	25,725.2	29,521.0	34,171.3
	合計	100.0	154.8	264.2	379.2	399.6	419.1	439.4	459.9	479.7	499.0	518.1	536.2	554.2	569.9
合計	19歳以下	100.0	91.3	108.3	119.7	136.3	130.7	130.5	131.1	133.5	131.4	125.8	117.3	108.7	102.5
	20～24歳	100.0	93.3	103.6	126.9	125.9	132.2	136.9	140.8	143.5	154.3	155.8	158.9	161.1	159.8
	25～29歳	100.0	145.6	143.1	145.9	147.8	151.4	154.0	158.0	164.2	161.4	169.3	174.6	179.1	181.9
	30歳代	100.0	124.4	177.5	202.8	206.4	201.1	196.4	190.9	187.9	186.0	185.4	186.1	188.4	191.8
	40歳代	100.0	144.0	184.3	231.4	237.8	254.7	274.7	294.9	307.2	314.6	320.8	324.0	326.6	334.3
	50歳代	100.0	154.4	259.9	376.8	396.4	418.6	433.2	448.7	470.8	498.2	523.0	549.6	576.1	583.0
	60歳以上	100.0	184.6	314.7	537.0	604.6	673.2	746.5	823.0	903.8	984.4	1,076.9	1,167.9	1,257.1	1,363.1
	合計	100.0	126.6	162.6	197.9	204.5	210.7	217.1	223.7	230.3	236.5	242.6	248.4	254.1	259.2

資料：交通統計（財団法人 交通事故総合分析センター）

2-3　将来免許保有者数の予測

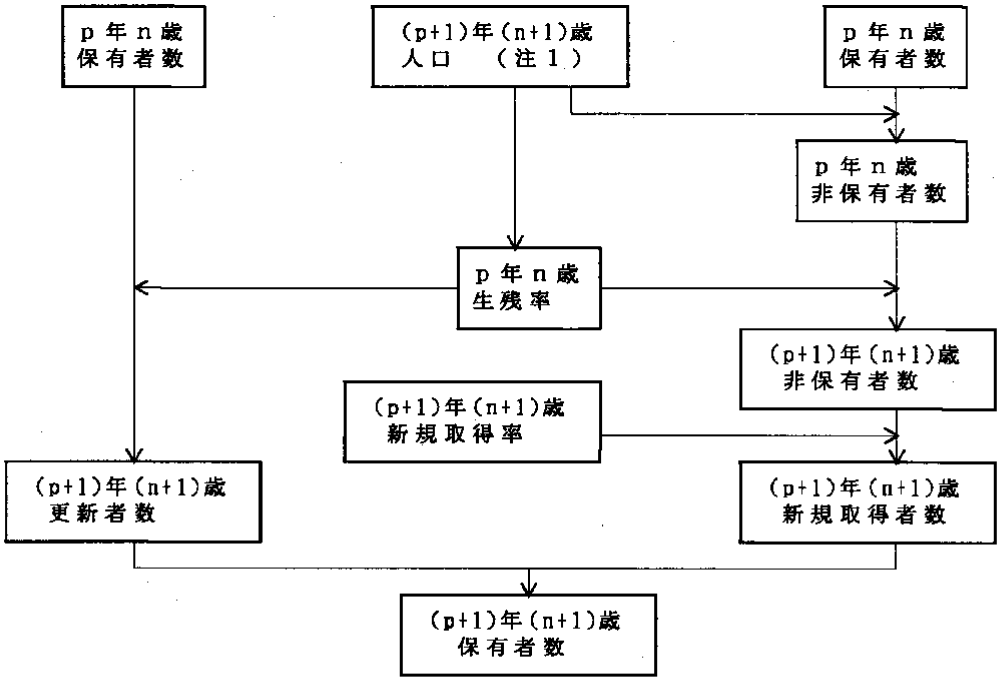
今後の免許保有者数を、1991年に株式会社計画研究所が実施した予測値からみておく（予測のフローは図2-3-1を参照）。

免許保有者数の予測結果では、1995年現在、約6,856万人の運転者が2000年には約7,289万人、2005年には7,659万人、2010年には7,940万人へと増加する。1995年を100とする指数で見ると、2000年に106.3、2005年に111.7、2010年に115.8となり、2010年に約16%ほど免許保有者が増加する。

年齢別にみると、29歳以下の層はいずれも減少が見込まれており、40歳代もやや減少と予測している。伸びが大きいのは60歳以上の層で、2010年の指数は212.0と現在の２倍以上の免許保有者数となる。

性別に2010年の指数をみると、男性が103.1、女性が135.2と男性は2010年にかけてわずか3%の伸びにとどまるのに対して、女性は35%の伸びが見込まれる。性・年齢別には女性の60歳以上の伸びが大きく、2010年には現状の4.9倍と予測されている。男性も60歳以上の伸びが大きいが現状の約1.5倍と女性に比べれば伸びは低い（表2-3-1）。

図2-3-1　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 2-3-1　性・年齢別将来免許保有者数の予測結果

性	年齢階層	実数（千人）				指数（1995年=100.0）				構成比（%）			
		1995年	2000年	2005年	2010年	1995年	2000年	2005年	2010年	1995年	2000年	2005年	2010年
男性	19歳以下	1,293	1,215	1,157	1,244	100.0	94.0	89.5	96.2	3.1	2.9	2.7	2.9
	20～24歳	4,526	3,926	3,454	3,337	100.0	86.7	76.3	73.7	10.9	9.4	8.1	7.8
	25～29歳	4,326	4,594	4,037	3,559	100.0	106.2	93.3	82.3	10.4	11.0	9.5	8.3
	30歳代	7,806	8,109	8,765	8,567	100.0	103.9	112.3	109.8	18.9	19.4	20.6	20.1
	40歳代	9,221	7,850	7,563	7,942	100.0	85.1	82.0	86.1	22.3	18.8	17.8	18.6
	50歳代	7,197	8,165	8,290	7,477	100.0	113.5	115.2	103.9	17.4	19.5	19.5	17.5
	60歳以上	7,036	7,965	9,205	10,555	100.0	113.2	130.8	150.0	17.0	19.0	21.7	24.7
	合計	41,406	41,825	42,471	42,681	100.0	101.0	102.6	103.1	100.0	100.0	100.0	100.0
女性	19歳以下	694	712	676	727	100.0	102.5	97.3	104.7	2.6	2.3	2.0	2.0
	20～24歳	3,768	3,270	2,875	2,758	100.0	86.8	76.3	73.2	13.9	10.5	8.4	7.5
	25～29歳	3,759	4,107	3,669	3,224	100.0	109.3	97.6	85.8	13.8	13.2	10.8	8.8
	30歳代	6,642	7,514	8,263	8,128	100.0	113.1	124.4	122.4	24.5	24.2	24.2	22.1
	40歳代	6,862	6,674	6,940	7,654	100.0	97.3	101.1	111.5	25.3	21.5	20.3	20.8
	50歳代	3,869	5,815	6,801	6,554	100.0	150.3	175.8	169.4	14.2	18.7	19.9	17.8
	60歳以上	1,564	2,968	4,900	7,675	100.0	189.8	313.4	490.8	5.8	9.6	14.4	20.9
	合計	27,158	31,060	34,124	36,720	100.0	114.4	125.7	135.2	100.0	100.0	100.0	100.0
合計	19歳以下	1,988	1,927	1,833	1,970	100.0	97.0	92.2	99.1	2.9	2.6	2.4	2.5
	20～24歳	8,294	7,196	6,329	6,095	100.0	86.8	76.3	73.5	12.1	9.9	8.3	7.7
	25～29歳	8,085	8,702	7,705	6,783	100.0	107.6	95.3	83.9	11.8	11.9	10.1	8.5
	30歳代	14,449	15,623	17,028	16,695	100.0	108.1	117.9	115.5	21.1	21.4	22.2	21.0
	40歳代	16,083	14,524	14,503	15,596	100.0	90.3	90.2	97.0	23.5	19.9	18.9	19.6
	50歳代	11,066	13,980	15,090	14,031	100.0	126.3	136.4	126.8	16.1	19.2	19.7	17.7
	60歳以上	8,600	10,933	14,105	18,230	100.0	127.1	164.0	212.0	12.5	15.0	18.4	23.0
	合計	68,564	72,885	76,594	79,401	100.0	106.3	111.7	115.8	100.0	100.0	100.0	100.0

資料：株式会社 計画研究所による

2-4　性・年齢別事故時の法令違反

（1）性別事故件数と男女比

平成６年の自動車等の交通事故をみると、全体で約69万件で、うち男性が約52万件、女性が17万件で、約75対25で男性の事故の方が多い（表2-4-1）。年齢別に男女の事故件数の比を算出すると下表のようになる。

表2-4-2　年齢別車故件数と免許保有者数の男女比率

（単位：％）

	事故件数比率		免許保有者比率	
	男性	女性	男性	女性
19歳以下	78.0	22.0	65.1	34.9
20～24歳	74.2	25.8	54.6	45.4
25～29歳	76.5	23.5	53.5	46.5
30歳代	70.7	29.3	54.0	46.0
40歳代	68.7	31.3	57.3	42.7
50歳代	78.8	21.2	65.0	35.0
60歳以上	88.9	11.1	81.8	18.2

資料：財団法人交通事故総合分析センター

全体で女性の免許保有者数が約４割を占めているのに対して事故の比率は約25％にとどまっており、免許保有者数に比べれば女性の事故件数は少ない。

年齢別に事故件数の比率をみると、いずれの年齢層ともに男性の比率が女性の比率を大きく上回っている。また、免許保有者数に比して男性の事故件数の比率が高いのが特徴である。

表 2-4-1　平成６年の性・年齢別自動車等の法令違反(全事故・第１当事者・実数)（その１）

（単位：件）

法令違反		19歳以下			20～24歳			25～29歳			30歳代		
		男性	女性	合計	男性	女性	合計	男性	女性	合計	男性	女性	合計
信号無視		2,694	730	3,424	4,888	1,523	6,411	2,518	631	3,149	2,690	995	3,685
通行区分違反		1,189	207	1,396	1,622	463	2,085	858	187	1,045	923	249	1,172
最高速度違反		2,678	199	2,877	3,703	394	4,097	1,558	117	1,675	1,259	132	1,391
横断・転回等		554	169	723	1,765	610	2,375	1,172	435	1,607	1,403	714	2,117
車間距離不保持		500	145	645	1,359	403	1,762	833	188	1,021	971	235	1,206
通行妨害		29	9	38	103	44	147	56	28	84	89	45	134
追越し違反		595	106	701	956	255	1,211	539	115	654	596	178	774
踏切不停止		16	1	17	15	5	20	13	1	14	13	5	18
右折違反		434	129	563	899	405	1,304	581	205	786	709	332	1,041
左折違反		389	104	493	1,200	387	1,587	860	219	1,079	1,084	415	1,499
優先通行妨害		1,353	563	1,916	3,605	1,707	5,312	2,179	890	3,069	2,696	1,520	4,216
交差点安全進行		1,666	596	2,262	4,602	2,071	6,673	3,085	1,340	4,425	3,974	2,218	6,192
歩行者妨害等		868	233	1,101	2,363	857	3,220	1,590	482	2,072	1,842	722	2,564
横断自転車妨害		202	66	268	582	213	795	366	129	495	414	176	590
徐行違反		1,289	332	1,621	2,788	1,096	3,884	1,929	765	2,694	2,291	1,488	3,779
一時不停止		3,589	1,200	4,789	6,283	2,851	9,134	3,623	1,600	5,223	4,124	2,571	6,695
乗車不適		18	8	26	11	1	12	10	1	11	14	7	21
過積載		2	1	3	3	2	5	0	1	1	8	2	10
積載不適		7	0	7	44	3	47	27	2	29	33	2	35
自転車通行方法		0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
整備不良		26	2	28	35	11	46	26	6	32	23	10	33
酒酔い運転		61	9	70	269	22	291	195	15	210	372	22	394
薬物等使用運転		8	1	9	4	2	6	5	0	5	6	0	6
過労運転		117	29	146	231	70	301	119	28	147	122	31	153
共同危険行為		4	0	4	3	1	4	0	0	0	0	0	0
安全運転違反	運転操作不適	3,886	960	4,846	6,672	2,162	8,834	3,506	1,122	4,628	3,982	1,528	5,510
	漫然運転	2,611	897	3,508	6,826	2,620	9,446	4,266	1,190	5,456	4,611	1,617	6,228
	脇見運転	9,213	2,807	12,020	23,227	7,388	30,615	14,167	3,654	17,821	15,487	4,912	20,399
	動静不注視	3,318	1,013	4,331	9,277	3,277	12,554	6,042	1,816	7,858	6,729	2,632	9,361
	安全不確認	6,362	2,049	8,411	19,479	7,402	26,881	13,797	4,732	18,529	16,861	8,029	24,890
	安全速度	1,476	293	1,769	2,514	672	3,186	1,305	295	1,600	1,476	507	1,983
	その他	830	176	1,006	1,663	456	2,119	971	269	1,240	1,105	394	1,499
自二乗車方法違反		0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
その他の違反		479	101	580	1,349	314	1,663	1,025	225	1,250	1,380	422	1,802
不明		41	9	50	67	24	91	48	13	61	76	23	99
合計		46,504	13,144	59,648	108,407	37,711	146,118	67,269	20,701	87,970	77,363	32,133	109,496

資料：財団法人 交通事故総合分析センター

表 2-4-1　平成６年の性・年齢別自動車等の法令違反(全事故・第１当事者・実数)（その２）

（単位：件）

法令違反		40歳代			50歳代			60歳以上			合計		
		男性	女性	合計	男性	女性	合計	男性	女性	合計	男性	女性	合計
信号無視		3,218	1,538	4,756	3,225	882	4,107	2,921	320	3,241	22,154	6,619	28,773
通行区分違反		1,046	366	1,412	902	231	1,133	892	108	1,000	7,432	1,811	9,243
最高速度違反		868	117	985	523	72	595	292	21	313	10,881	1,052	11,933
横断・転回等		1,625	801	2,426	1,377	384	1,761	1,191	145	1,336	9,087	3,258	12,345
車間距離不保持		877	256	1,133	677	118	795	477	40	517	5,694	1,385	7,079
通行妨害		97	43	140	86	27	113	52	9	61	512	205	717
追越し違反		612	233	845	567	149	716	527	68	595	4,392	1,104	5,496
踏切不停止		13	11	24	9	3	12	27	4	31	106	30	136
右折違反		703	416	1,119	759	267	1,026	770	125	895	4,855	1,879	6,734
左折違反		1,283	516	1,799	1,169	250	1,419	751	75	826	6,736	1,966	8,702
優先通行妨害		3,306	2,033	5,339	3,286	1,142	4,428	3,310	469	3,779	19,735	8,324	28,059
交差点安全進行		4,654	2,587	7,241	4,283	1,331	5,614	3,523	483	4,006	25,787	10,626	36,413
歩行者妨害等		2,092	899	2,991	2,002	427	2,429	1,362	167	1,529	12,119	3,787	15,906
横断自転車妨害		492	204	696	476	124	600	377	40	417	2,909	952	3,861
徐行違反		2,649	1,544	4,193	1,978	714	2,692	1,369	171	1,540	14,293	6,110	20,403
一時不停止		5,249	3,745	8,994	5,301	2,138	7,439	5,634	922	6,556	33,803	15,027	48,830
乗車不適		19	7	26	11	5	16	22	0	22	105	29	134
過積載		7	3	10	2	1	3	4	1	5	26	11	37
積載不適		62	9	71	65	3	68	30	1	31	268	20	288
自転車通行方法		0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
整備不良		27	14	41	27	13	40	28	5	33	192	61	253
酒酔い運転		468	23	491	302	10	312	190	0	190	1,857	101	1,958
薬物等使用運転		4	1	5	0	0	0	0	0	0	27	4	31
過労運転		111	53	164	106	35	141	124	13	137	930	259	1,189
共同危険行為		0	0	0	0	0	0	0	0	0	7	1	8
安全運転違反	運転操作不適	4,064	1,918	5,982	3,580	1,335	4,915	3,676	602	4,278	29,366	9,627	38,993
	漫然運転	5,065	2,240	7,305	4,210	1,252	5,462	3,824	499	4,323	31,413	10,315	41,728
	脇見運転	15,731	5,193	20,924	12,666	2,448	15,114	8,646	878	9,524	99,137	27,280	126,417
	動静不注視	6,965	3,081	10,046	6,228	1,452	7,680	4,218	468	4,686	42,777	13,739	56,516
	安全不確認	19,132	9,354	28,486	17,335	4,651	21,986	12,622	1,508	14,130	105,588	37,725	143,313
	安全速度	1,514	586	2,100	1,025	275	1,300	774	74	848	10,084	2,702	12,786
	その他	1,209	465	1,674	1,077	261	1,338	738	92	830	7,593	2,113	9,706
自二乗車方法違反		0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
その他の違反		1,844	555	2,399	1,930	283	2,213	1,105	109	1,214	9,112	2,009	11,121
不明		75	19	94	59	14	73	67	7	74	433	109	542
合計		85,081	38,830	123,911	75,243	20,297	95,540	59,543	7,424	66,967	519,410	170,240	689,650

資料：財団法人 交通事故総合分析センター

（2）年齢別法令違反比率

年齢別に法令違反比率を見ると、いずれの年齢でも「安全運転違反：安全不確認」と「安全運転違反：脇見運転」が１、２位と上位を占めている。両法令違反の年齢別の特徴は相反しており、「安全運転違反：脇見運転」は若い層ほど比率が高く、「安全運転違反：安全不確認」は若い層ほど比率が低い。

全体で３位が「安全運転違反：動静不注視」で、これは25～29歳を中心とした年齢層に多く、これよりも若い層と高齢層には少ない。４位の「一時不停止」は25～29歳の層に少なく、これよりも若い、あるいは高齢の層に多い。

この他、年齢が高くなるほど多くなる傾向の法令違反は、「横断・転回等」、「右左折違反」、「優先通行妨害」、「交差点安全進行」、「歩行者妨害等」、「その他の違反」などである。逆に若い層ほど多い傾向の法令違反は、「最高速度違反」、「車間距離不保持」、「安全運転違反：安全速度」などである（表2-4-3、図2-4-1）。

表 2-4-3　平成６年の性・年齢別自動車等の法令違反(全事故・第１当事者・統計を母数とする構成比)（その１）

(単位：件)

法令違反		19歳以下			20～24歳			25～29歳			30歳代		
		男性	女性	合計	男性	女性	合計	男性	女性	合計	男性	女性	合計
信号無視		5.8	5.6	5.7	4.5	4.0	4.4	3.7	3.0	3.6	3.5	3.1	3.4
通行区分違反		2.6	1.6	2.3	1.5	1.2	1.4	1.3	0.9	1.2	1.2	0.8	1.1
最高速度違反		5.8	1.5	4.8	3.4	1.0	2.8	2.3	0.6	1.9	1.6	0.4	1.3
横断・転回等		1.2	1.3	1.2	1.6	1.6	1.6	1.7	2.1	1.8	1.8	2.2	1.9
車間距離不保持		1.1	1.1	1.1	1.3	1.1	1.2	1.2	0.9	1.2	1.3	0.7	1.1
通行妨害		0.1	0.1	0.1	0.1	0.1	0.1	0.1	0.1	0.1	0.1	0.1	0.1
追越し違反		1.3	0.8	1.2	0.9	0.7	0.8	0.8	0.6	0.7	0.8	0.6	0.7
踏切不停止		0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
右折違反		0.9	1.0	0.9	0.8	1.1	0.9	0.9	1.0	0.9	0.9	1.0	1.0
左折違反		0.8	0.8	0.8	1.1	1.0	1.1	1.3	1.1	1.2	1.4	1.3	1.4
優先通行妨害		2.9	4.3	3.2	3.3	4.5	3.6	3.2	4.3	3.5	3.5	4.7	3.9
交差点安全進行		3.6	4.5	3.8	4.2	5.5	4.6	4.6	6.5	5.0	5.1	6.9	5.7
歩行者妨害等		1.9	1.8	1.8	2.2	2.3	2.2	2.4	2.3	2.4	2.4	2.2	2.3
横断自転車妨害		0.4	0.5	0.4	0.5	0.6	0.5	0.5	0.6	0.6	0.5	0.5	0.5
徐行違反		2.8	2.5	2.7	2.6	2.9	2.7	2.9	3.7	3.1	3.0	4.6	3.5
一時不停止		7.7	9.1	8.0	5.8	7.6	6.3	5.4	7.7	5.9	5.3	8.0	6.1
乗車不適		0.0	0.1	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
過積載		0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
積載不適		0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
自転車通行方法		0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
整備不良		0.1	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
酒酔い運転		0.1	0.1	0.1	0.2	0.1	0.2	0.3	0.1	0.2	0.5	0.1	0.4
薬物等使用運転		0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
過労運転		0.3	0.2	0.2	0.2	0.2	0.2	0.2	0.1	0.2	0.2	0.1	0.1
共同危険行為		0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
安全運転違反	運転操作不適	8.4	7.3	8.1	6.2	5.7	6.0	5.2	5.4	5.3	5.1	4.8	5.0
	漫然運転	5.6	6.8	5.9	6.3	6.9	6.5	6.3	5.7	6.2	6.0	5.0	5.7
	脇見運転	19.8	21.4	20.2	21.4	19.6	21.0	21.1	17.7	20.3	20.0	15.3	18.6
	動静不注視	7.1	7.7	7.3	8.6	8.7	8.6	9.0	8.8	8.9	8.7	8.2	8.5
	安全不確認	13.7	15.6	14.1	18.0	19.6	18.4	20.5	22.9	21.1	21.8	25.0	22.7
	安全速度	3.2	2.2	3.0	2.3	1.8	2.2	1.9	1.4	1.8	1.9	1.6	1.8
	その他	1.8	1.3	1.7	1.5	1.2	1.5	1.4	1.3	1.4	1.4	1.2	1.4
自二乗車方法違反		0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
その他の違反		1.0	0.8	1.0	1.2	0.8	1.1	1.5	1.1	1.4	1.8	1.3	1.6
不明		0.1	0.1	0.1	0.1	0.1	0.1	0.1	0.1	0.1	0.1	0.1	0.1
合計		100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0

資料：財団法人 交通事故総合分析センター

表 2-4-3　平成６年の性・年齢別自動車等の法令違反(全事故・第１当事者・統計を母数とする構成比)（その２）

(単位：件)

法令違反		40歳代			50歳代			60歳以上			合計		
		男性	女性	合計	男性	女性	合計	男性	女性	合計	男性	女性	合計
信号無視		3.8	4.0	3.8	4.3	4.3	4.3	4.9	4.3	4.8	4.3	3.9	4.2
通行区分違反		1.2	0.9	1.1	1.2	1.1	1.2	1.5	1.5	1.5	1.4	1.1	1.3
最高速度違反		1.0	0.3	0.8	0.7	0.4	0.6	0.5	0.3	0.5	2.1	0.6	1.7
横断・転回等		1.9	2.1	2.0	1.8	1.9	1.8	2.0	2.0	2.0	1.7	1.9	1.8
車間距離不保持		1.0	0.7	0.9	0.9	0.6	0.8	0.8	0.5	0.8	1.1	0.8	1.0
通行妨害		0.1	0.1	0.1	0.1	0.1	0.1	0.1	0.1	0.1	0.1	0.1	0.1
追越し違反		0.7	0.6	0.7	0.8	0.7	0.7	0.9	0.9	0.9	0.8	0.6	0.8
踏切不停止		0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.1	0.0	0.0	0.0	0.0
右折違反		0.8	1.1	0.9	1.0	1.3	1.1	1.3	1.7	1.3	0.9	1.1	1.0
左折違反		1.5	1.3	1.5	1.6	1.2	1.5	1.3	1.0	1.2	1.3	1.2	1.3
優先通行妨害		3.9	5.2	4.3	4.4	5.6	4.6	5.6	6.3	5.6	3.8	4.9	4.1
交差点安全進行		5.5	6.7	5.8	5.7	6.6	5.9	5.9	6.5	6.0	5.0	6.2	5.3
歩行者妨害等		2.5	2.3	2.4	2.7	2.1	2.5	2.3	2.2	2.3	2.3	2.2	2.3
横断自転車妨害		0.6	0.5	0.6	0.6	0.6	0.6	0.6	0.5	0.6	0.6	0.6	0.6
徐行違反		3.1	4.0	3.4	2.6	3.5	2.8	2.3	2.3	2.3	2.8	3.6	3.0
一時不停止		6.2	9.6	7.3	7.0	10.5	7.8	9.5	12.4	9.8	6.5	8.8	7.1
乗車不適		0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
過積載		0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
積載不適		0.1	0.0	0.1	0.1	0.0	0.1	0.1	0.0	0.0	0.1	0.0	0.0
自転車通行方法		0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
整備不良		0.0	0.0	0.0	0.0	0.1	0.0	0.0	0.1	0.0	0.0	0.0	0.0
酒酔い運転		0.6	0.1	0.4	0.4	0.0	0.3	0.3	0.0	0.3	0.4	0.1	0.3
薬物等使用運転		0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
過労運転		0.1	0.1	0.1	0.1	0.2	0.1	0.2	0.2	0.2	0.2	0.2	0.2
共同危険行為		0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
安全運転違反	運転操作不適	4.8	4.9	4.8	4.8	6.6	5.1	6.2	8.1	6.4	5.7	5.7	5.7
	漫然運転	6.0	5.8	5.9	5.6	6.2	5.7	6.4	6.7	6.5	6.0	6.1	6.1
	脇見運転	18.5	13.4	16.9	16.8	12.1	15.8	14.5	11.8	14.2	19.1	16.0	18.3
	動静不注視	8.2	7.9	8.1	8.3	7.2	8.0	7.1	6.3	7.0	8.2	8.1	8.2
	安全不確認	22.5	24.1	23.0	23.0	22.9	23.0	21.2	20.3	21.1	20.3	22.2	20.8
	安全速度	1.8	1.5	1.7	1.4	1.4	1.4	1.3	1.0	1.3	1.9	1.6	1.9
	その他	1.4	1.2	1.4	1.4	1.3	1.4	1.2	1.2	1.2	1.5	1.2	1.4
自二乗車方法違反		0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
その他の違反		2.2	1.4	1.9	2.6	1.4	2.3	1.9	1.5	1.8	1.8	1.2	1.6
不明		0.1	0.0	0.1	0.1	0.1	0.1	0.1	0.1	0.1	0.1	0.1	0.1
合計		100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0

資料：財団法人 交通事故総合分析センター

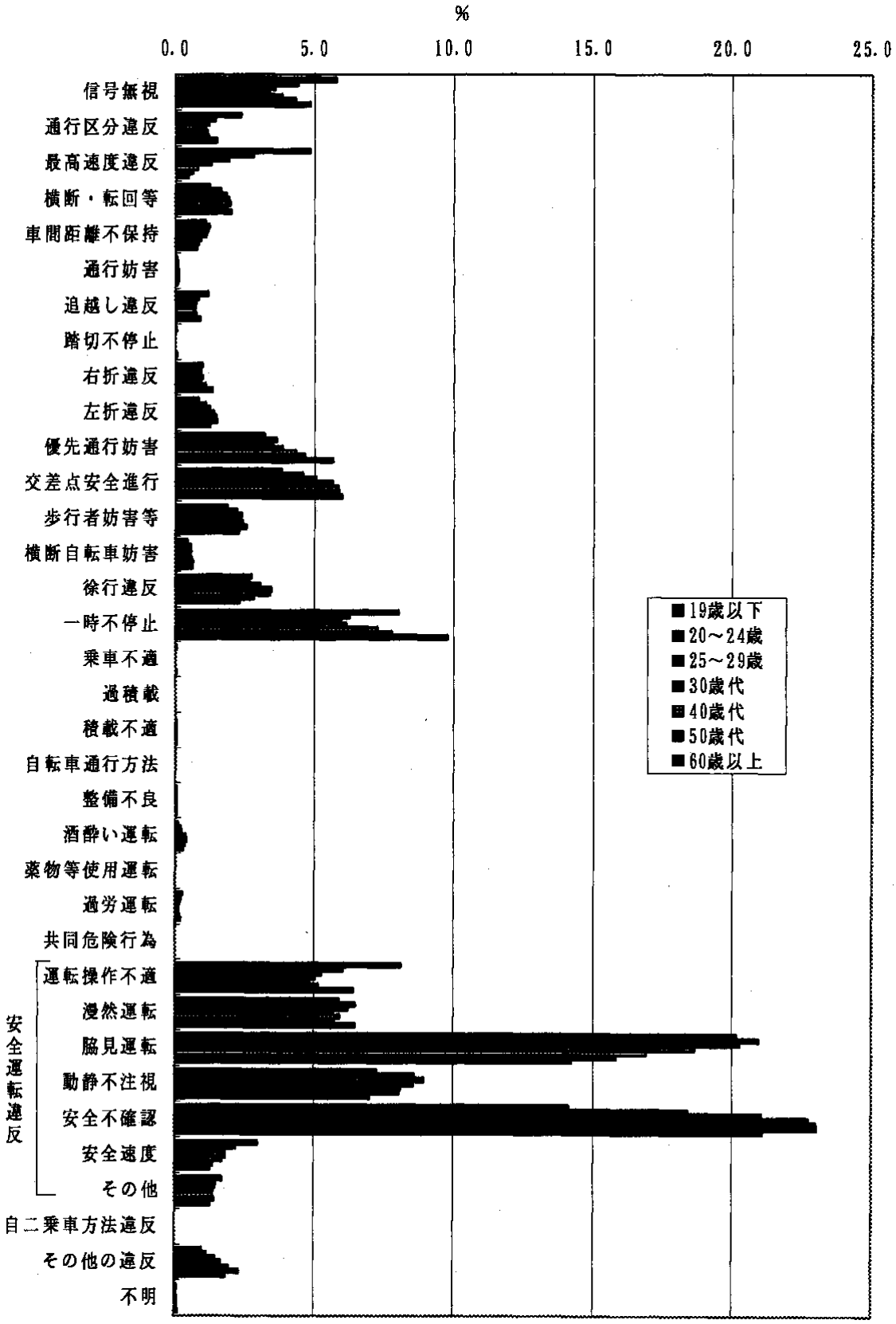


図2-4-1　平成６年における年齢別法令違反比率（自動車等・全事故・第1当事者）

（3）年齢別性別法令違反比率

前出の表2-4-3の性・年齢別法令違反の比率から、男性と女性の法令違反比率の差（男性の比率－女性の比率）を算出したのが表2-4-4、図2-4-2である。図表の値は男性の比率から女性の比率を減じたものであり、したがってプラスは男性に多い法令違反、マイナスは女性に多い法令違反となる。

全体で男性に多い法令違反は、「安全運転違反：脇見運転」（男性の方が3.1％多い）、「最高速度違反」（同1.5％）、「その他の違反」（同0.6％）などである。女性に多い法令違反は、「一時不停止」（女性の方が2.3％多い）、「安全運転違反：安全不確認」（同1.8％）、「交差点安全進行」（同1.3％）などである。

年齢別に見ると、「安全運転違反：脇見運転」は19歳以下を除いていずれの年齢層でも男性の方が多い。「最高速度違反」はいずれの年齢でも男性の方が多いが、特に若い層では男性の比率が女性を大きく上回っている。

「一時不停止」はいずれの年齢でも女性に比率が高いが、特に40～50歳代の女性に多い。「安全運転違反：安全不確認」は40歳代までは女性に多いが、50歳代以上ではむしろ男性に多い。「交差点安全進行」は、いずれの年齢でも女性に多いが、特に25～29歳の女性に多い。

表2-4-4　年齢別法令違反比率の男女差

（単位：%）

法令違反		19歳以下	20～24歳	25～29歳	30歳代	40歳代	50歳代	60歳以上	合計
信号無視		0.2	0.5	0.7	0.4	-0.2	-0.1	0.6	0.4
通行区分違反		1.0	0.3	0.4	0.4	0.3	0.1	0.0	0.4
最高速度違反		4.2	2.4	1.8	1.2	0.7	0.3	0.2	1.5
横断・転回等		-0.1	0.0	-0.4	-0.4	-0.2	-0.1	0.0	-0.2
車間距離不保持		-0.0	0.2	0.3	0.5	0.4	0.3	0.3	0.3
通行妨害		-0.0	-0.0	-0.1	-0.0	0.0	-0.0	-0.0	-0.0
追越し違反		0.5	0.2	0.2	0.2	0.1	0.0	-0.0	0.2
踏切不停止		0.0	0.0	0.0	0.0	-0.0	-0.0	-0.0	0.0
右折違反		-0.0	-0.2	-0.1	-0.1	-0.2	-0.3	-0.4	-0.2
左折違反		0.0	0.1	0.2	0.1	0.2	0.3	0.3	0.1
優先通行妨害		-1.4	-1.2	-1.1	-1.2	-1.3	-1.3	-0.8	-1.1
交差点安全進行		-1.0	-1.2	-1.9	-1.8	-1.2	-0.9	-0.6	-1.3
歩行者妨害等		0.1	-0.1	0.0	0.1	0.1	0.6	0.0	0.1
横断自転車妨害		-0.1	-0.0	-0.1	-0.0	0.1	0.0	0.1	0.0
徐行違反		0.2	-0.3	-0.8	-1.7	-0.9	-0.9	-0.0	-0.8
一時不停止		-1.4	-1.8	-2.3	-2.7	-3.5	-3.5	-3.0	-2.3
乗車不適		-0.0	0.0	0.0	-0.0	0.0	-0.0	0.0	0.0
過積載		-0.0	-0.0	-0.0	0.0	0.0	-0.0	-0.0	-0.0
積載不適		0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.1	0.0	0.0
自転車通行方法		0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
整備不良		0.0	0.0	0.0	-0.0	-0.0	-0.0	-0.0	0.0
酒酔い運転		0.1	0.2	0.2	0.4	0.5	0.4	0.3	0.3
薬物等使用運転		0.0	-0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
過労運転		0.0	0.0	0.0	0.1	-0.0	-0.0	0.0	0.0
共同危険行為		0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
安全運転違反	運転操作不適	1.1	0.4	-0.2	0.4	-0.2	-1.8	-1.9	-0.0
	漫然運転	-1.2	-0.7	0.6	0.9	0.2	-0.6	-0.3	-0.0
	脇見運転	-1.5	1.8	3.4	4.7	5.1	4.8	2.7	3.1
	動静不注視	-0.6	-0.1	0.2	0.5	0.3	1.1	0.8	0.2
	安全不確認	-1.9	-1.7	-2.3	-3.2	-1.6	0.1	0.9	-1.8
	安全速度	0.9	0.5	0.5	0.3	0.3	0.0	0.3	0.4
	その他	0.4	0.3	0.1	0.2	0.2	0.1	0.0	0.2
自二乗車方法違反		0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
その他の違反		0.3	0.4	0.4	0.5	0.7	1.2	0.4	0.6
不明		0.0	-0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
合計		0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0

注：男性の比率から女性の比率を減じた値である。したがって、プラスは男性に多い法令違反、マイナスは女性に多い法令違反を示している。

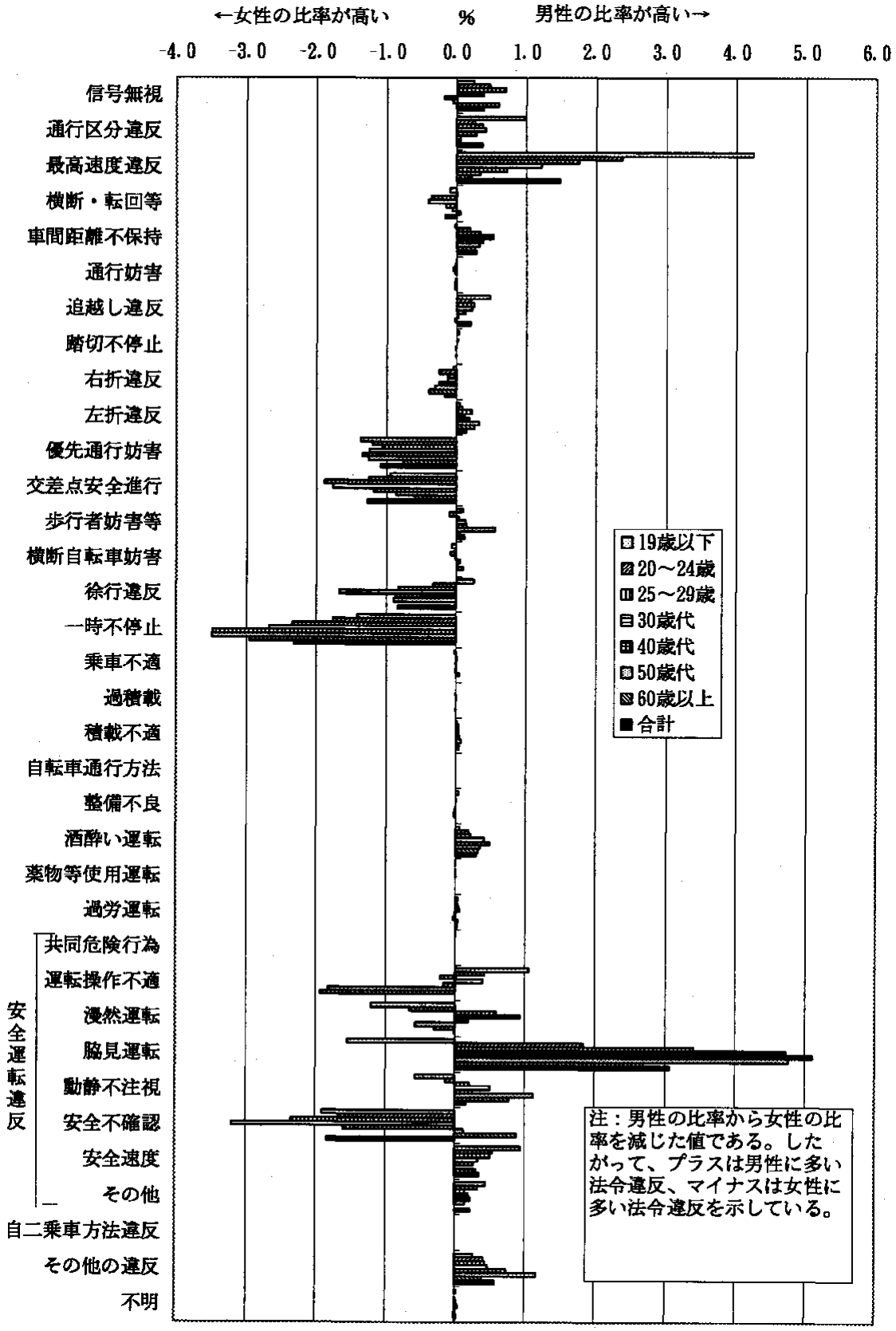


図2-4-2　年齢別法令違反比率の男女差

第３章　調査結果

3-1　調査対象者の属性

3-1-1　性・年齢

本年度調査の対象者の性別は、図3-1-1-1のとおりである。総サンプル数が2,601人中、男性が60.4％、女性が39.6％で、おおむね６対４の比率である。

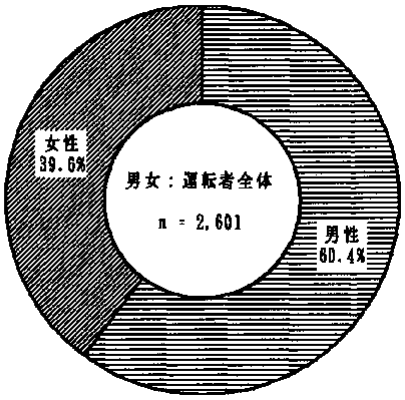


図3-1-1-1　本年度調査対象者の性別

今年度調査結果以外を含めて、本報告書での分析対象とする各サンプルの年齢分布は、表3-1-1-1の通りである。運転者全体では30～39歳が21.1％、40～49歳が20.5％と多い。男性運転者全体では40～49歳が21.6％と多く、女性運転者全体では30～39歳が25.3％と多い。

24歳以下では20～24歳がほとんどを占めており、男性で97.6％、女性で98.5％を占める。これは更新時講習受講者を調査対象としたためで、免許取得後３年以上の運転者のみが調査対象となっていることが理由である。60歳以上は男性のみであるが、60～64歳が34.0％、65～69歳が40.9％、70歳以上が25.1％という構成である。なお、表には、参考値として年齢の平均と中央値を示しておく。

表3-1-1-1　性別年齢別対象者数

（単位：人、％）

	項目	19歳以下	20～24歳	25～29歳	30～39歳	40～49歳	50～59歳	60～64歳	65～69歳	70歳以上	無回答	合計	平均年齢	年齢の中央値
実数	男女：運転者全体	6	493	390	548	532	356	153	74	46	3	2,601	39.0	37
	男：　運転者全体	4	257	211	287	339	242	124	63	43	1	1,571	41.3	41
	女：　運転者全体	2	236	179	261	193	114	29	11	3	2	1,030	35.4	32
	男：　２４歳以下	24	974	0	0	0	0	0	0	0	0	998	21.9	22
	男：２５－５９歳	0	0	211	287	339	242	0	0	0	0	1,079	40.8	41
	男：　６０歳以上	0	0	0	0	0	0	787	946	581	0	2,314	66.9	66
	女：　２４歳以下	12	809	0	0	0	0	0	0	0	0	821	22.0	22
	女：２５－５９歳	0	0	179	261	193	114	0	0	0	0	747	38.0	36
構成比	男女：運転者全体	0.2	19.0	15.0	21.1	20.5	13.7	5.9	2.8	1.8	0.1	100.0		
	男：　運転者全体	0.3	16.4	13.4	18.3	21.6	15.4	7.9	4.0	2.7	0.1	100.0		
	女：　運転者全体	0.2	22.9	17.4	25.3	18.7	11.1	2.8	1.1	0.3	0.2	100.0		
	男：　２４歳以下	2.4	97.6	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	100.0		
	男：２５－５９歳	0.0	0.0	19.6	26.6	31.4	22.4	0.0	0.0	0.0	0.0	100.0		
	男：　６０歳以上	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	34.0	40.9	25.1	0.0	100.0		
	女：　２４歳以下	1.5	98.5	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	100.0		
	女：２５－５９歳	0.0	0.0	24.0	34.9	25.8	15.3	0.0	0.0	0.0	0.0	100.0		

3-1-2職業

運転者全体では「会社員、公務員」が56・2%ともっとも多く、次いで「主婦」が15.6%、「自営業・自由業」が12.1%である。男性の運転者全体では「会社員・公務員」（66.4%）、「自営業・自由業」（16.1%）が多く、女性運転者全体では「会社員・公務員」（40.6%）、「主婦」（39.3%）が多い(図3-1-2-1)。24歳以下の若年運転者では、男女ともに「会社員、公務員」がもっとも多いが、これに次いで「学生」が多い。60歳以上の高齢運転者では、「無職」が37.3%と多い。

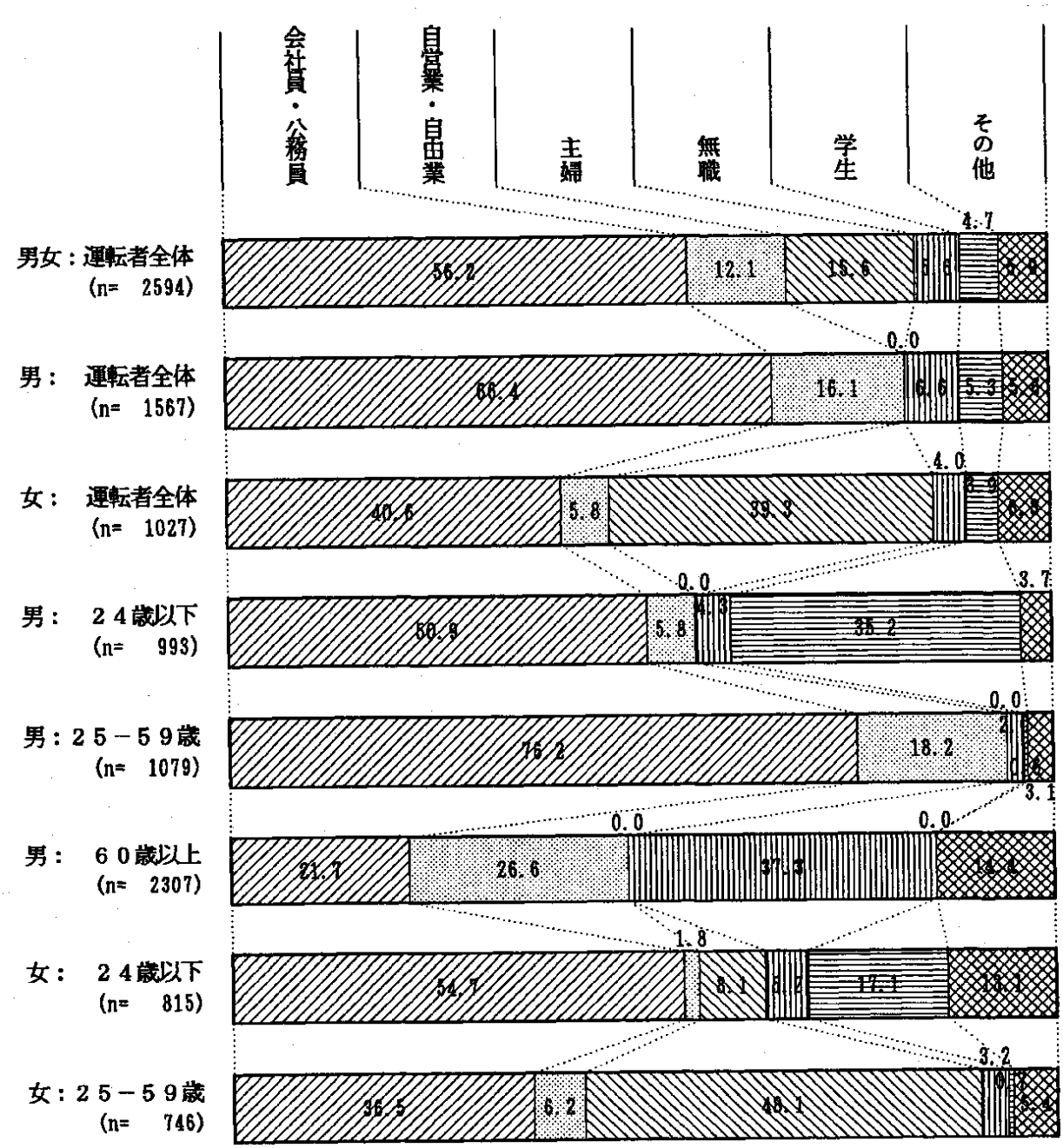


図3-1-2-1　運転者種別職業

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、９割以上が保有している。次いで自動二輪免許を運転者全体で24.0%が保有しており、保有率が高い。ただし、女性の自動二輪免許の保有率は低く、3.6%に過ぎない。原付免許は運転者全体で21.2%が保有している。原付免許に関しては、わずかながら女性の保有率の方が高く、女性の運転者全体が22.1%に対して、男性の運転者全体では20.6%の保有率である。性・年齢別に原付免許の保有率をみると、男性の24歳以下が32.0%とそれ以上の年齢層よりも保有率が高いのに対して、女性では24歳以下よりも25～59歳の方が保有率が高い（表3-2-1-1）。

表3-2-1-1　保有免許種類

（単位：人、件）

	項目	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
実数	男女：運転者全体	203	2,411	625	551	73	52	2,601
	男：　運転者全体	196	1,443	588	323	69	35	1,571
	女：　運転者全体	7	968	37	228	4	17	1,030
	男：　２４歳以下	19	939	262	319	14	9	998
	男：２５－５９歳	135	1,018	408	221	50	19	1,079
	男：　６０歳以上	434	1,908	1,352	363	99	16	2,314
	女：　２４歳以下	1	791	44	159	0	5	821
	女：２５－５９歳	6	705	26	167	2	13	747
構成比	男女：運転者全体	7.8	92.7	24.0	21.2	2.8	2.0	100.0
	男：　運転者全体	12.5	91.9	37.4	20.6	4.4	2.2	100.0
	女：　運転者全体	0.7	94.0	3.6	22.1	0.4	1.7	100.0
	男：　２４歳以下	1.9	94.1	26.3	32.0	1.4	0.9	100.0
	男：２５－５９歳	12.5	94.3	37.8	20.5	4.6	1.8	100.0
	男：　６０歳以上	18.8	82.5	58.4	15.7	4.3	0.7	100.0
	女：　２４歳以下	0.1	96.3	5.4	19.4	0.0	0.6	100.0
	女：２５－５９歳	0.8	94.4	3.5	22.4	0.3	1.7	100.0

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、運転者全体では75.1%を占める。普通乗用の比率を性別にみると、男性が82.5%、女性が63.9%で男性の方が多い。女性の方が多いのは軽乗用で、男性が6.1%に対して女性は22.7%である。年齢別にみると、女性は大きな差がみられないのに対して、男性は25～59歳の層に普通乗用が多い。男性では、24歳以下と60歳以上の両方で普通乗用の比率が低く、替わって原付などの比率が高い(図3-2-2-1)。

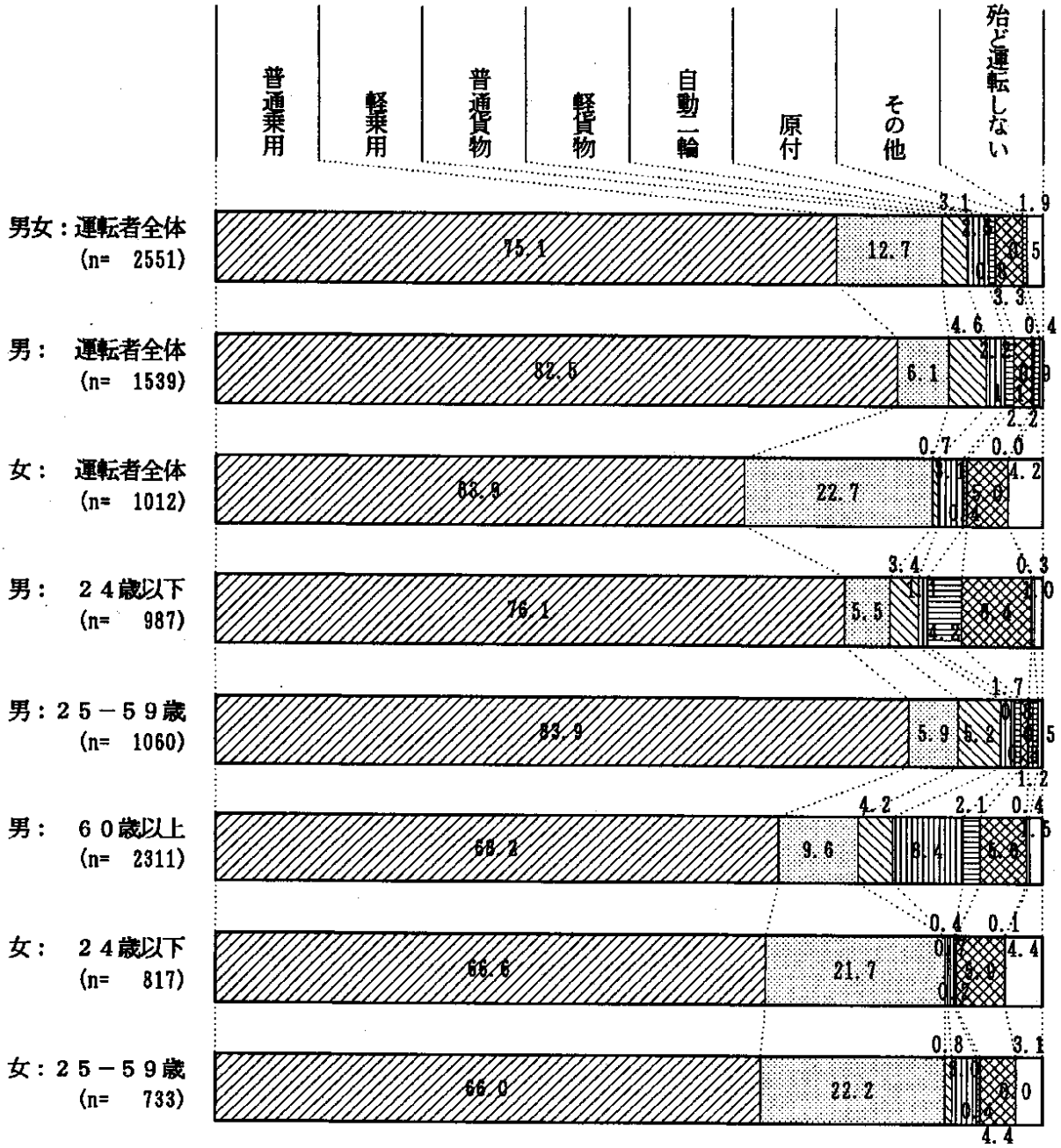


図3-2-2-1　運転者種別主運転車種

3-2-3　運転目的

主な運転目的を質問した。多いのは通勤・通学（運転者全体で33.9%）と仕事・業務（同33.8%）で、以下、買い物（16.4%）、レジャー（7.7%）と続いている。男女別には男性に仕事・業務が45.0%と多く、女性に買い物が32.1%と多い。年齢別にみると、男女ともに25～59歳の層に仕事・業務が多い。24歳以下の若い層には、男女ともにレジャーが多いのが特徴である（図3-2-3-1）。

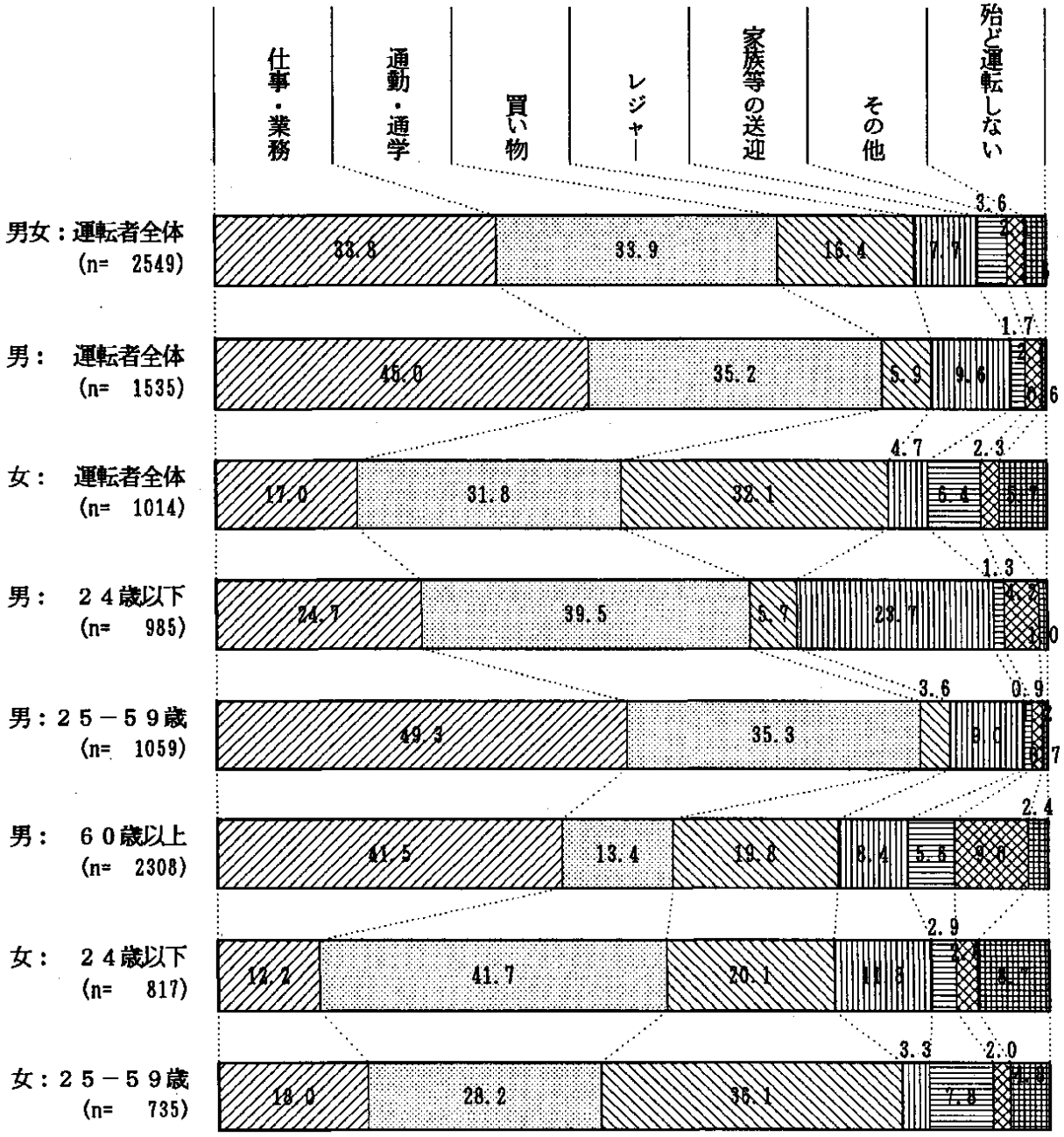


図3-2-3-1　運転者種別運転目的

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71.9%で、次いで「週に３～４日」が10.9%、「週に１～２日」が9.1%である。性別にみると「週に５日以上」は男性が79.1%、女性が61.1%で、男性の方が運転頻度が高い。「ほとんど運転しない」は全体で3.0%、男性で1.6%、女性で7.4%である。

年齢別には男女ともに25～59歳の層に「週に５日以上」が多い。男性では、60歳以上の運転頻度が低く、「週に５日以上」は57.8%と、25～59歳の81.1%よりも23ポイント以上低い（図3-2-4-1）。

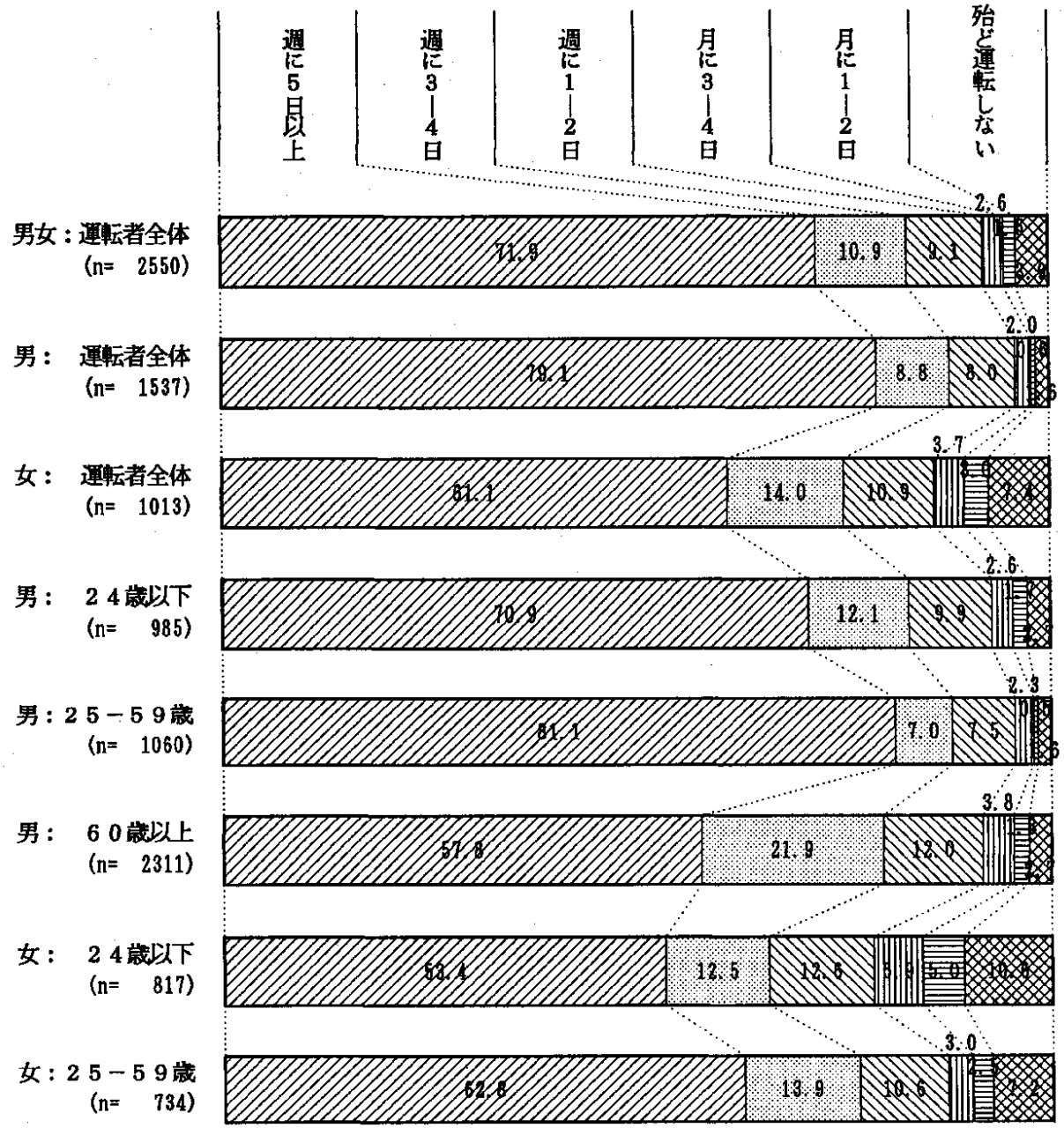


図3-2-4-1　運転者種別運転頻度

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、運転者全体では３年未満が11.1%、３年以上５年未満が2.7%、５年以上が86.1%である。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、年齢が若い層に３年未満が多く、経験年数が短い（図3-2-5-1）。

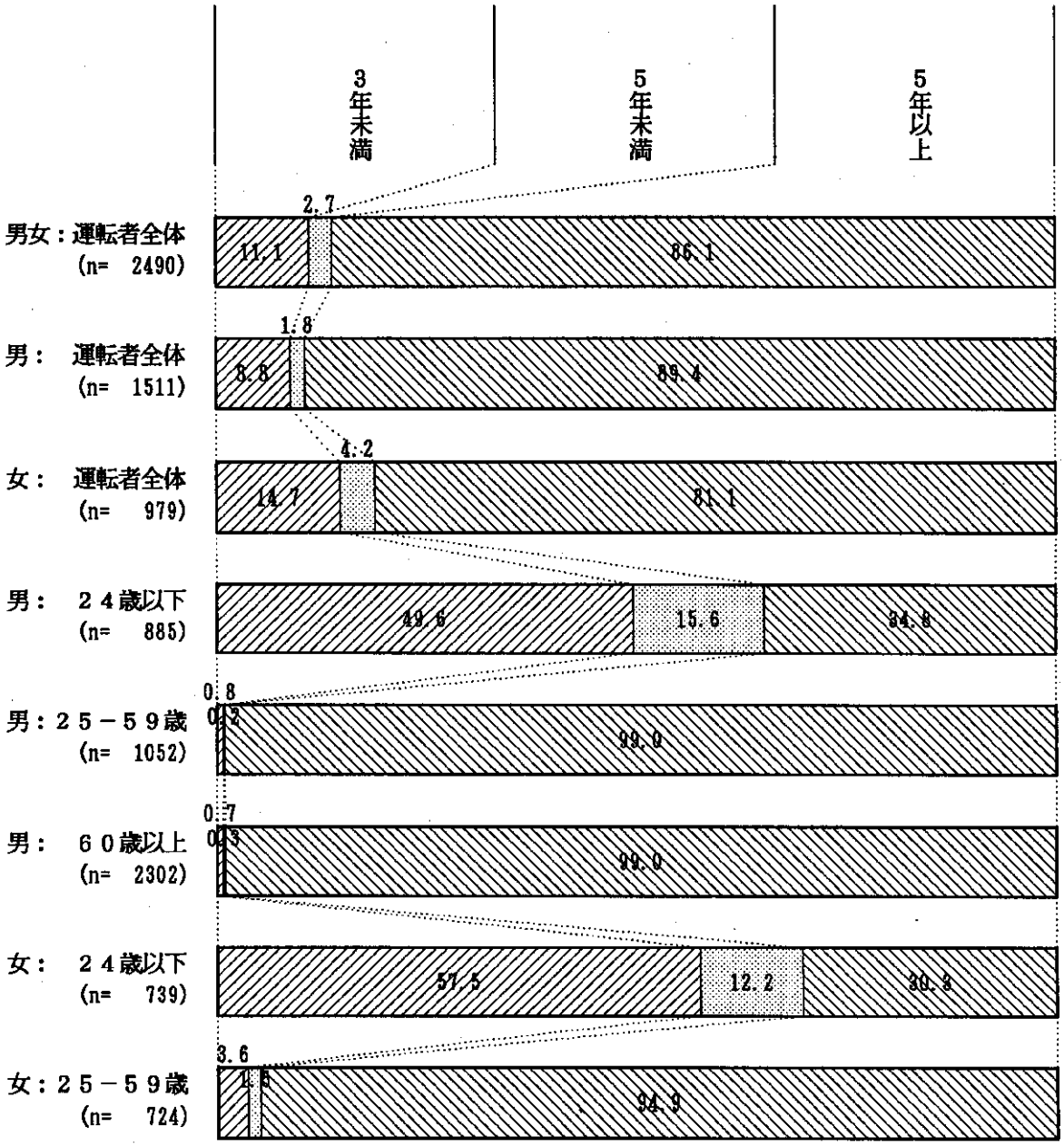


図3-2-5-1　運転者種別免許取得後の経過年数

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25.9%を占める。次いで「2万5千km以上」が21.6%、「5千km以上1万km未満」が16.9%である。性別にみると、1万km未満が男性で22.7%、女性で49.6%で、女性の方が走行距離が短い。年齢別には、24歳以下と25～59歳の層に大差がみられない。男性でみると、60歳以上は走行距離が短い傾向が明らかである（図3-2-6-1）。

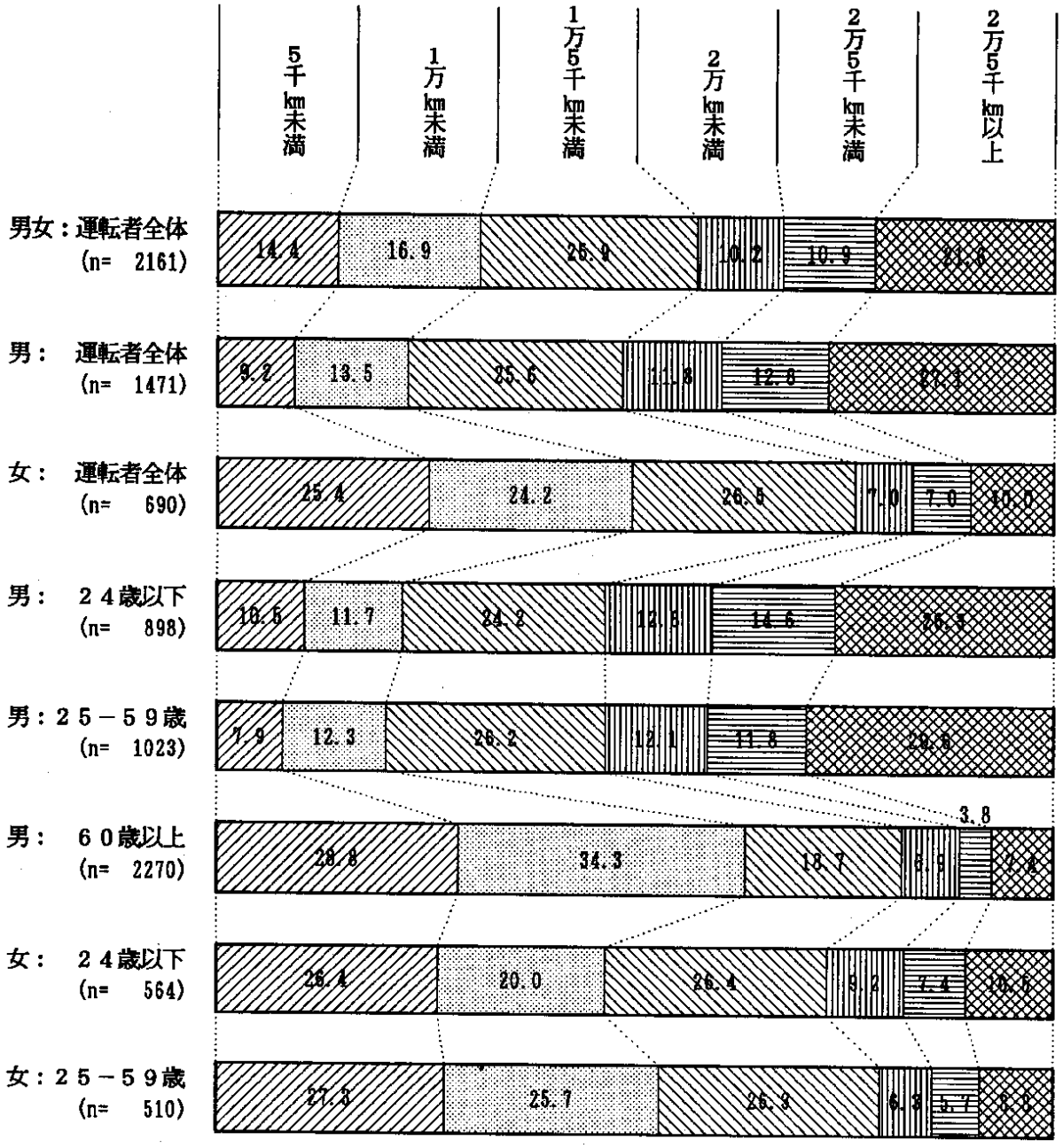


図3-2-6-1　運転者種別年間走行距離

年間走行距離に関する設問は、調査年度によっては「5,000km未満」、「5,000～10,000km」などのカテゴリーで質問しているため、平均値を算出できない。そこで、年間走行距離に関しては、今年度調査結果から算出する。なお、平均走行距離算出に際して、年間走行距離が10万kmを終える回答は、誤回答の可能性が高いと解釈して、無回答として処理している。

今年度調査結果から年齢層別に平均走行距離を算出してみると図3-2-6-2のようになる。

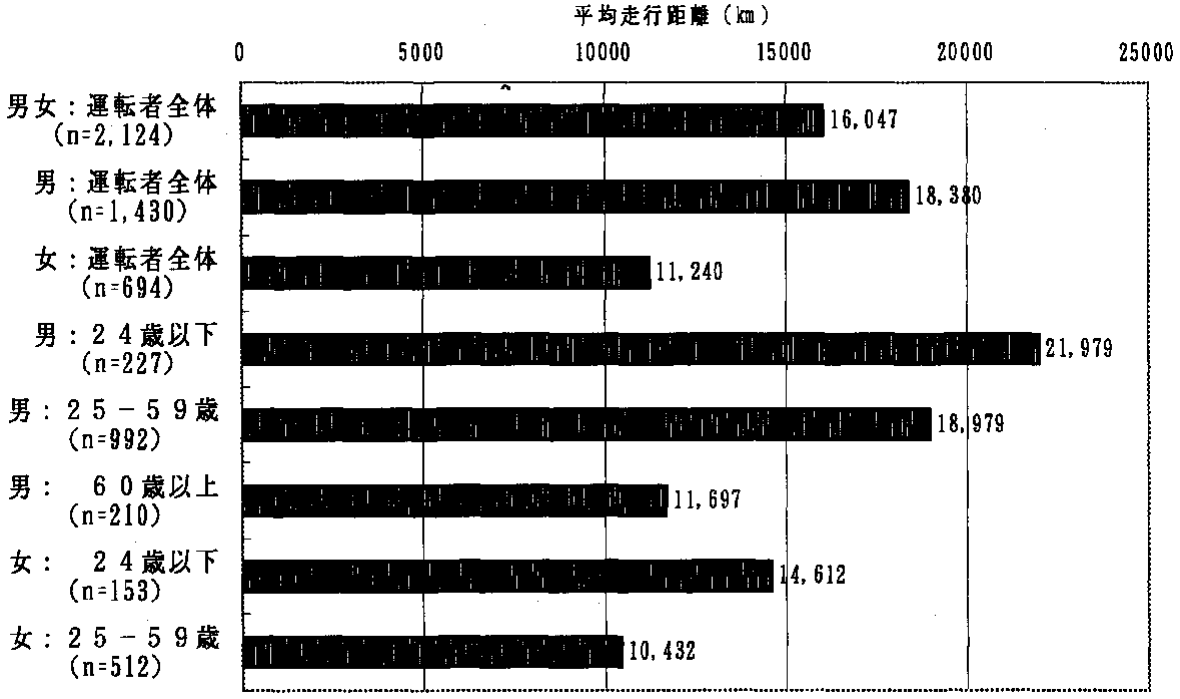


図3-2-6-2　年齢階層別年間平均走行距離

図にみるように運転者全体では約1万6千kmである。男性は約1万8千km、女性は約1万1千kmで、男性の方が7千km程度走行距離が長い。

年齢別にみると、若年層の走行距離が長く、年齢層が高くなるにつれて走行距離が短くなる傾向である。ただし、年齢層によってはサンプルが少なく、平均値の信頼性については注意を要する。

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、全運転者で33.3％である。事故・違反経験者は男性が40.0％、女性が23.0％と男性に多い。年齢別に男性をみると、年齢が高い方が事故・違反の経験者が少なくなっている。女性も同様に年齢が高い方が事故・違反経験者が少ない（図3-3-1-1）。

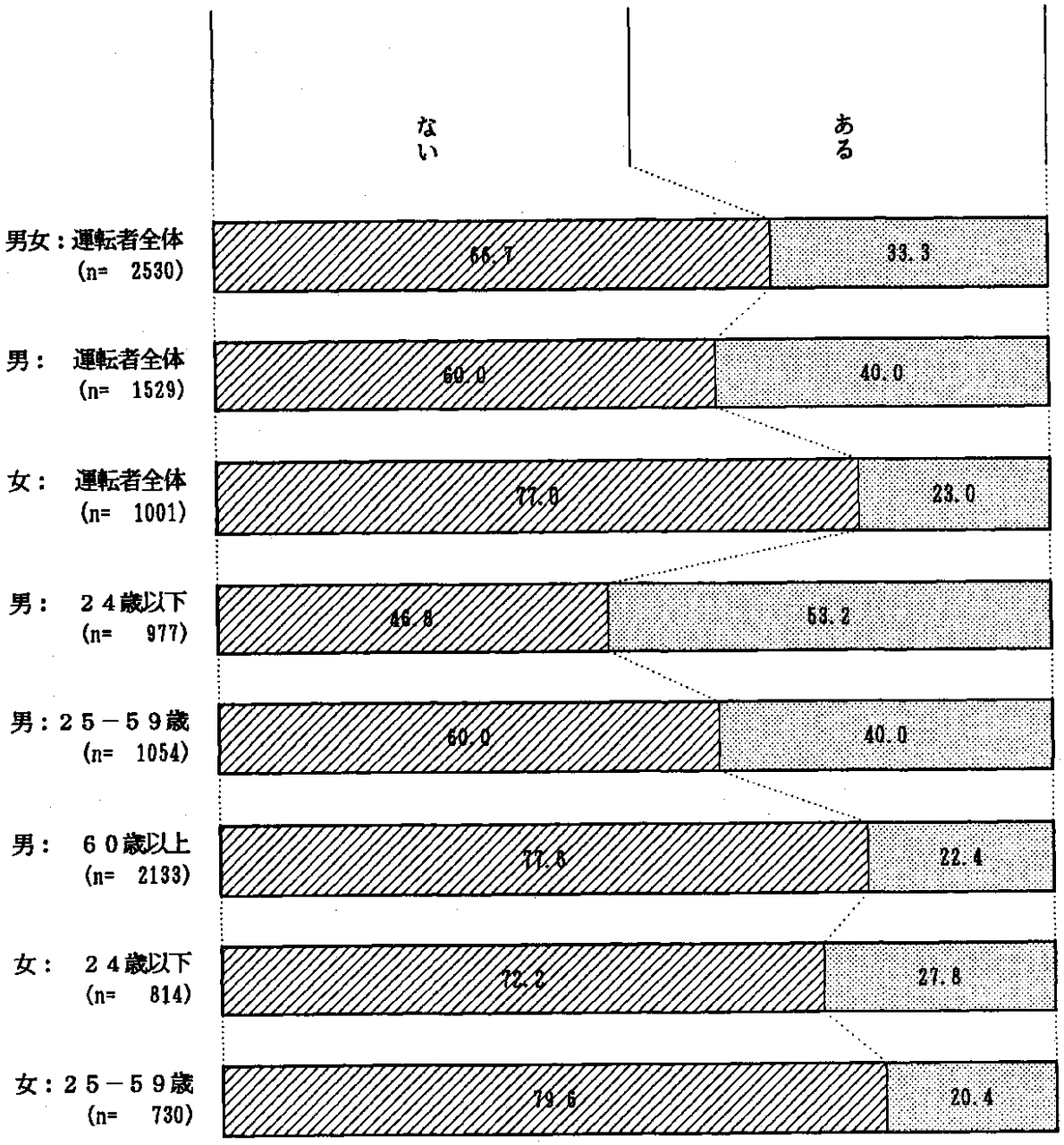


図3-3-1-1　運転者種別過去３年間の人身事故違反の有無

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59.6%は経験回数が１回で、40.4%は２回以上の経験がある。性別には男性は１回が58.8%、女性は61.7%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回以上が少ない（図3-3-2-1）。

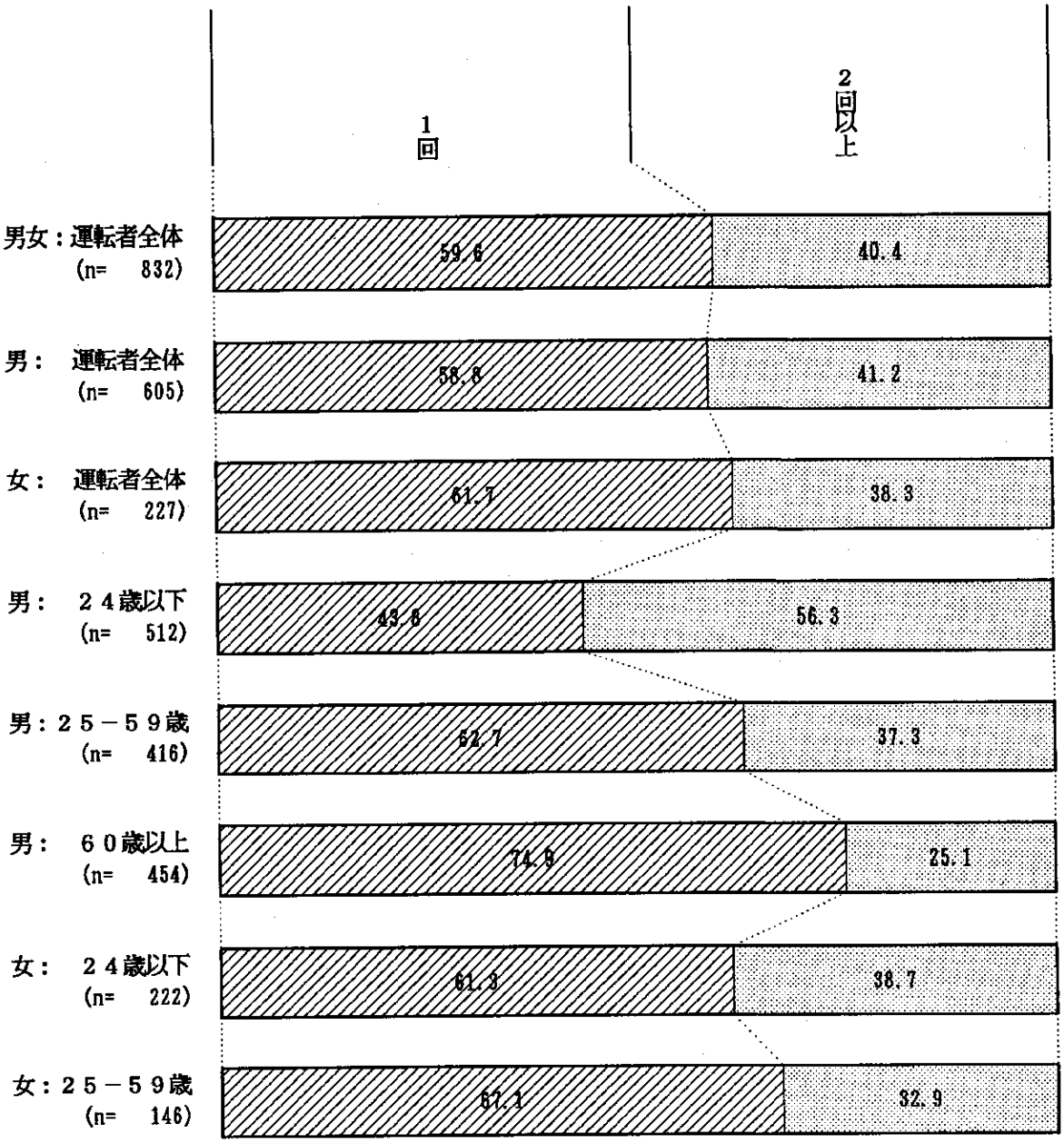


図3-3-2-1　運転者種別過去３年間の人身事故と違反の回数

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（図では「ふだんの運転」と表示）に、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) 前の軍がもたもたしていると、腹がたつ

運転者全体でみると、この設問に対して「そう思う」は15.5%、「どちらかといえばそう思う」は47。3%で、合計で62.8%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63.6%、女性が61.5%で、男性の方がやや肯定者が多い。年齢別には、男女ともに若い方が肯定者比率が高く、若い層ほど前の車がもたもたしていると腹を立てる傾向が強い（図3-4-1-1）。

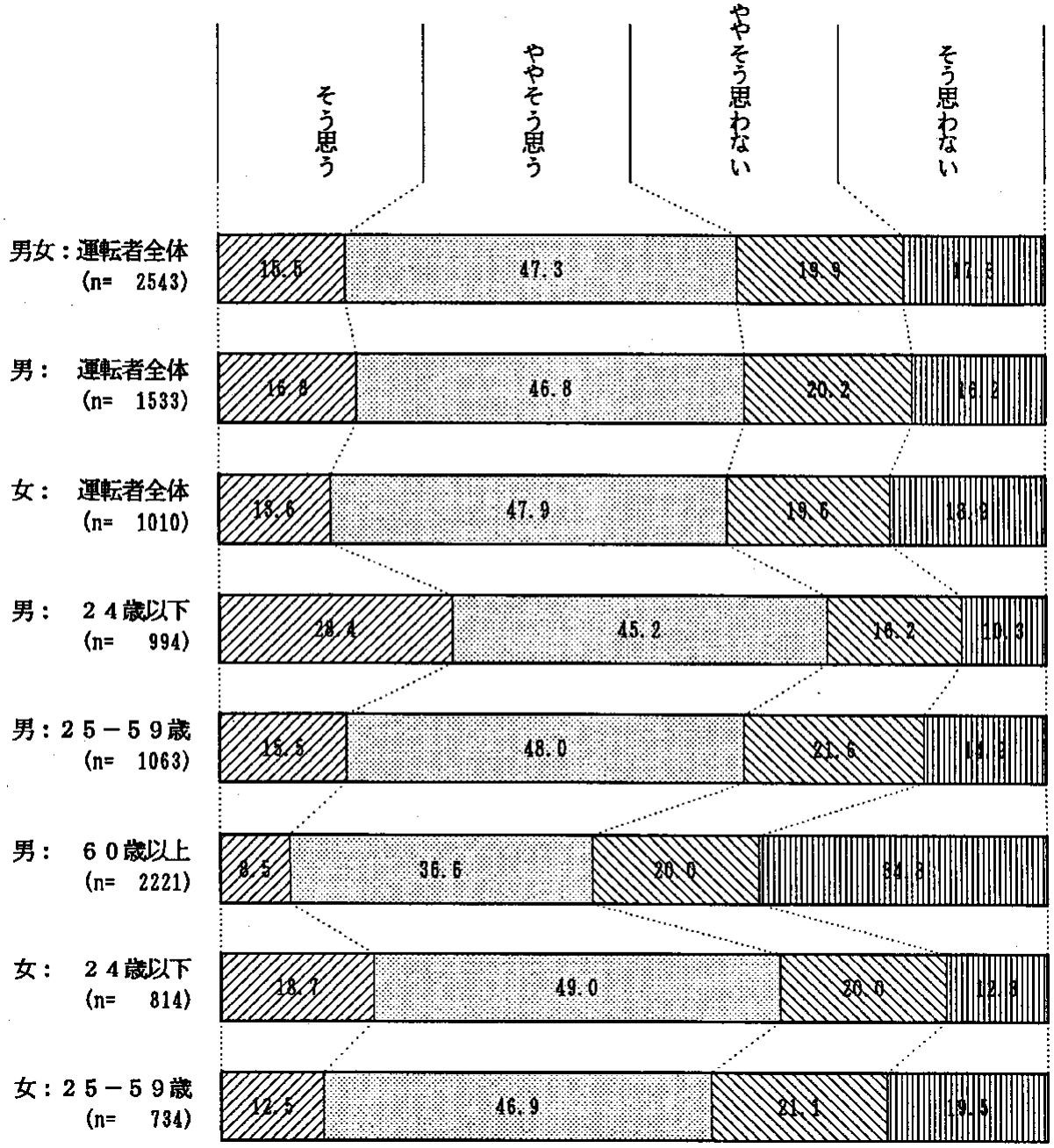


図3-4-1-1　運転者種別運転意識（前者がもたもたしていると腹がたつ）

(2) 他の車に追い越されるのは、気分のいいものではない

運転者全体でみると、この質問に「そう思う」とする比率は11.2%で、「どちらかといえばそう思う」は29.0%で、肯定者比率は40.2%となる。性別の肯定者比率は男性が42.4%、女性が36.9%で、男性の方が追い越されるのを不愉快と感じている。年齢別には、男女ともに年齢が若い方が肯定者が多く、若いほど追い越されるのを不愉快に感じている（図3-4-1-2）。

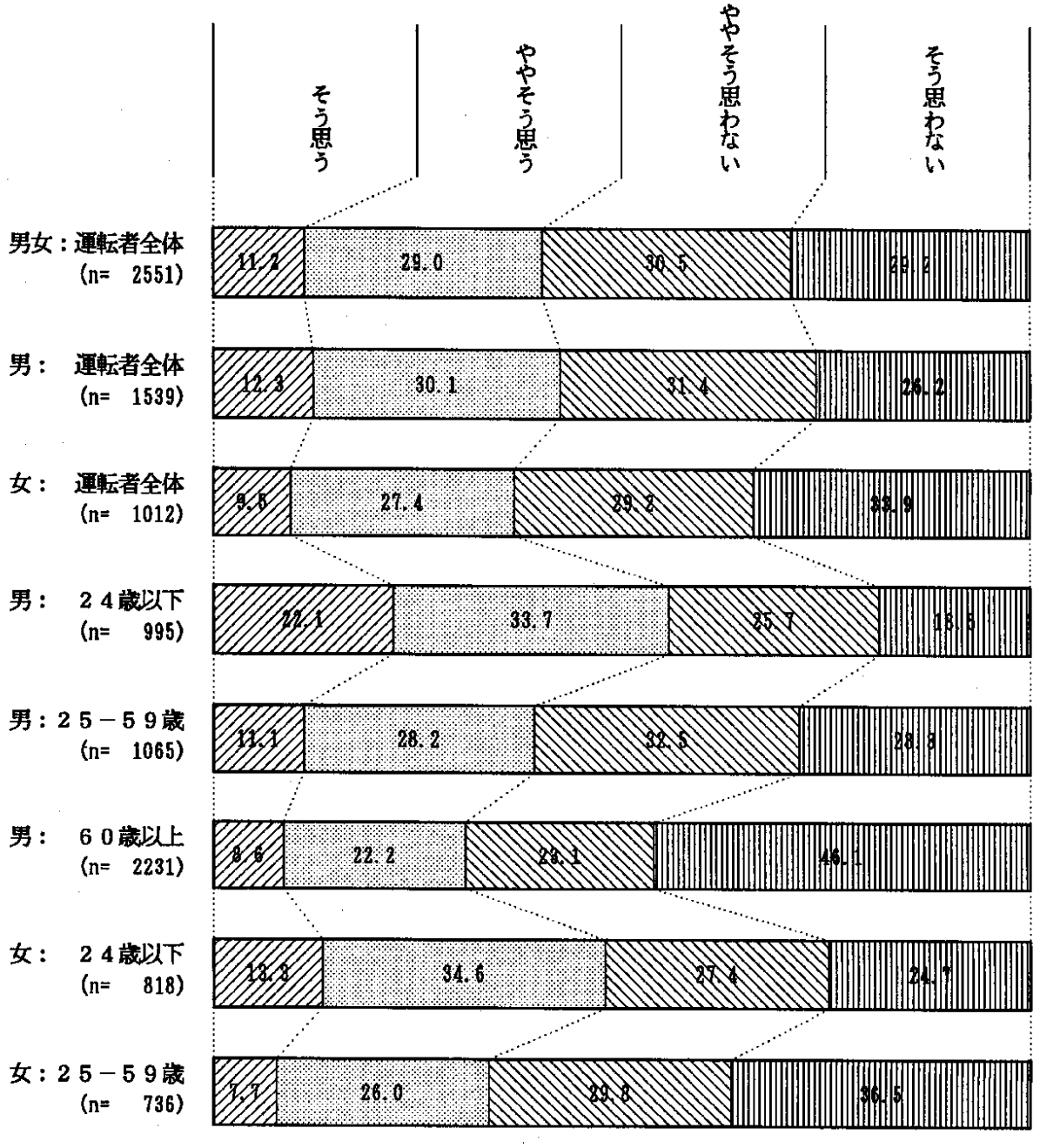


図3-4-1-2　運転者種別運転意識（追い越されるのは気分が悪い）

(3) ほかの軍に並ばれると先に出たくなる

運転者全体でみると、この設問に対して「そう思う」は4.7%と比較的少なく、「どちらかといえばそう思う」は15.3%で、肯定者比率は20.0%である。性別の肯定者比率は男性が21.8%、女性が17.3%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く、若年層ほど他の車に並ばれると前に出たくなるとしている（図3-4-1-3）。

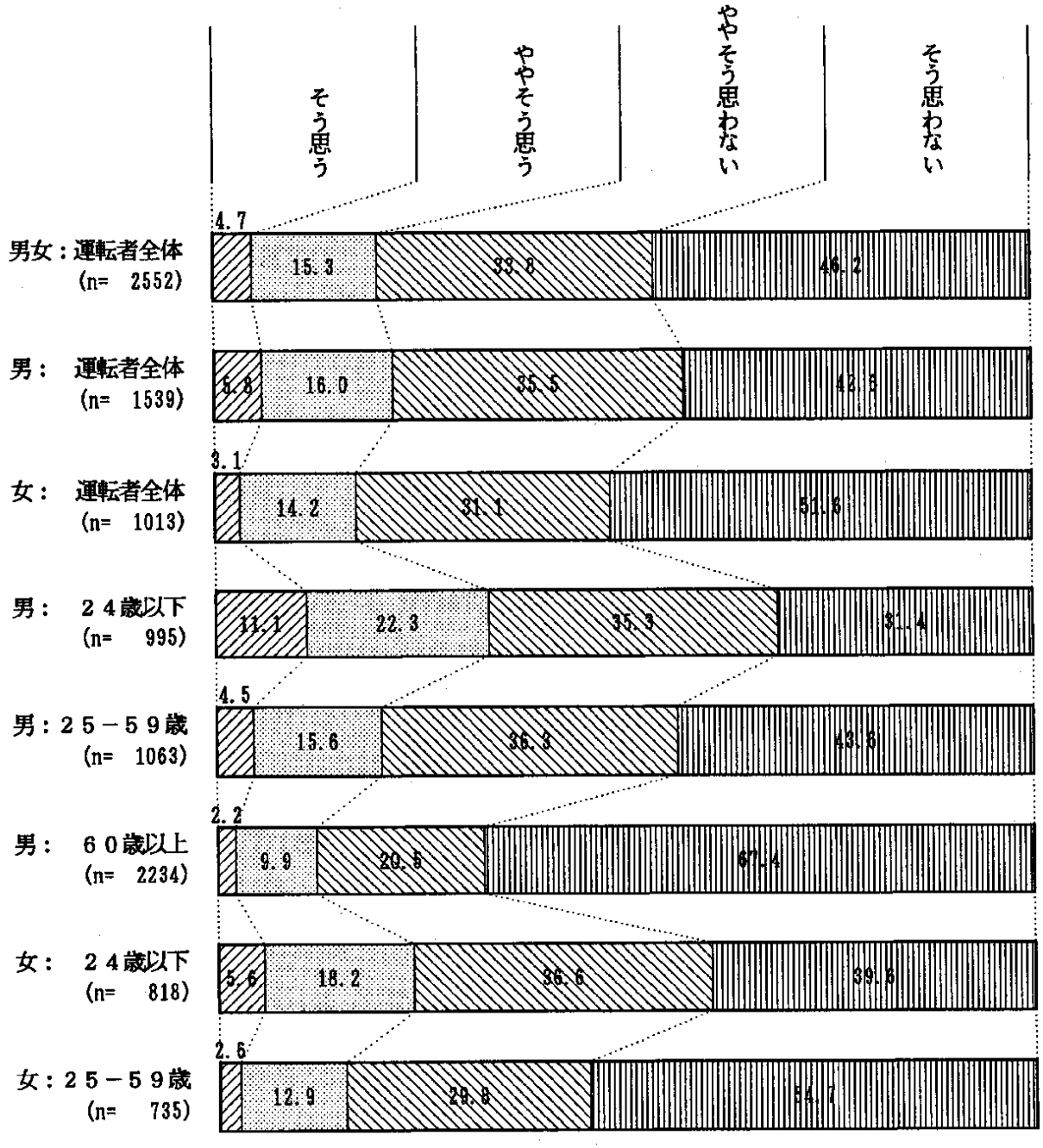


図3-4-1-3　運転者種別運転意識（他車に並ばれると先に出たくなる）

（4）運転中は歩行者や自転車をじゃまに思う

運転者全体でみると、「そう思う」が9.3%、「どちらかといえばそう思う」が34.9%で、肯定者比率は44.2%である。男女別にみると、「そう思う」は男性が9.3%、女性が9.4%で、ほとんど差はない。「どちらかといえばそう思う」は男性が32.3%、女性が38.8%と女性に多く、肯定者比率では男性が41.6%に対して、女性が48.2%と女性の肯定者比率の方が高く、女性の方が歩行者や自転車をじゃまに思っている。年齢別には、男女ともに若い層の方に肯定者が多く、若年層に歩行者や自転車をじゃまに思っている比率が高い（図3-4-1-4）。

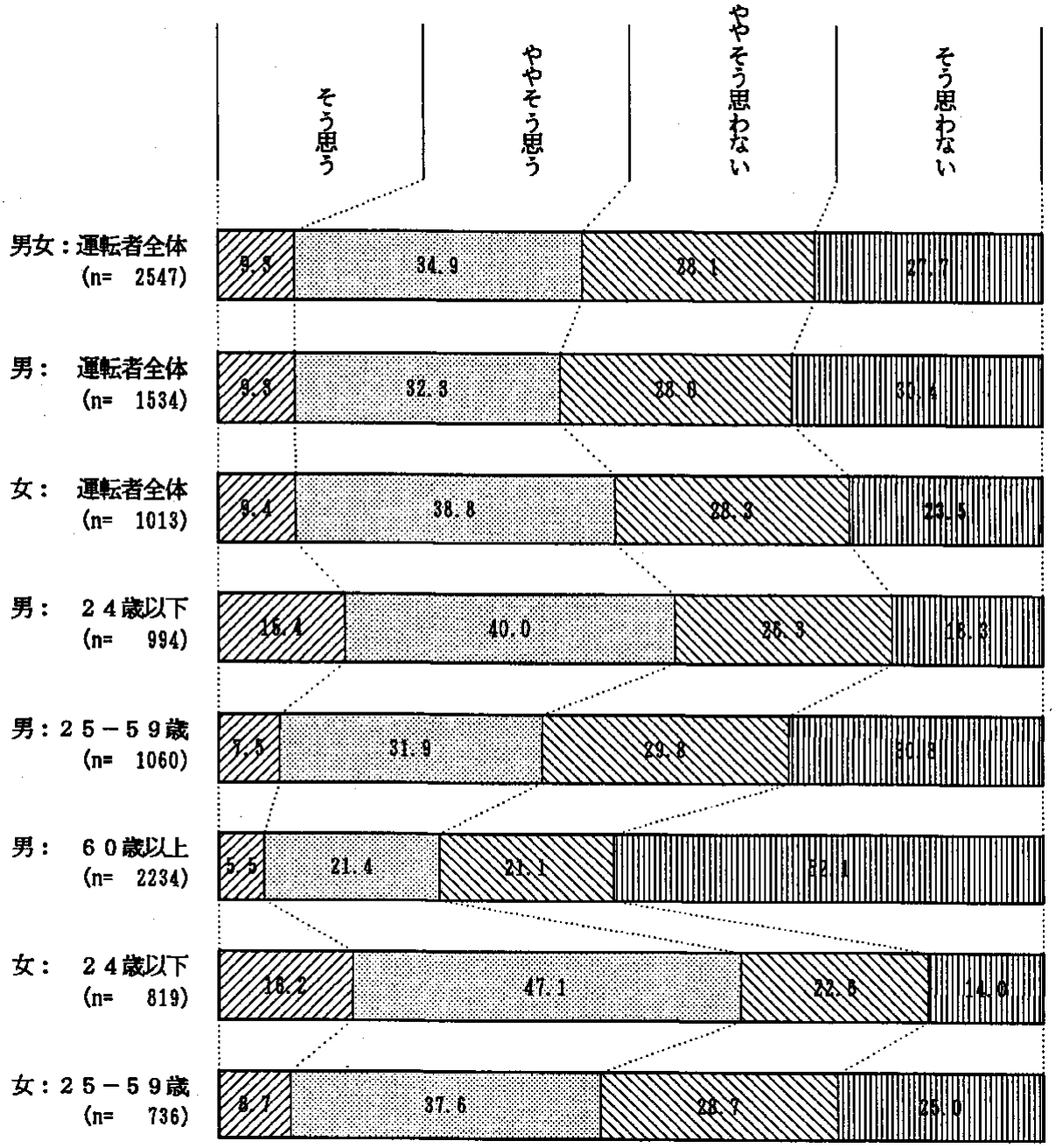


図3-4-1-4　運転者種別運転意識（歩行者や自転車をじゃまに思う）

(5) 運転中にイライラすることが多い

運転者全体でみると、この設問に対して「そのとおり」が4.2%、「どちらかといえばそのとおり」が18.5%で、肯定者比率は22.7%になる。男女別肯定者比率は男性が25.8%、女性が17.8%で、男性に肯定者が多い。年齢別には、男女ともに若い層の方が肯定する比率が高く、若年層に運転中にイライラする傾向が強い（図3-4-1-5）。

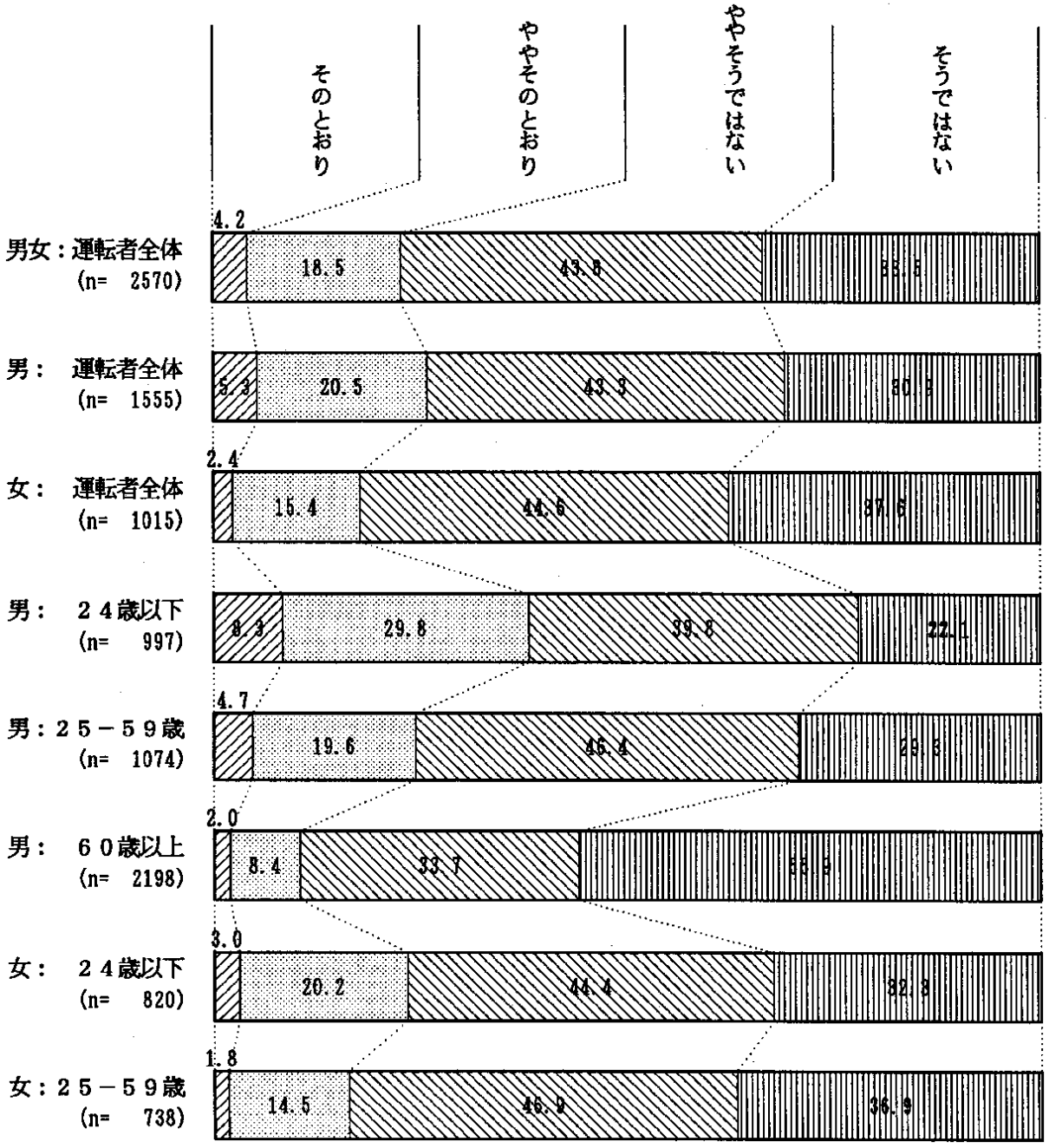


図3-4-1-5　運転者種別ふだんの運転（運転中にイライラすることが多い）

(6) 割り込まれないように、あまり軍間距離をあけないで走るようにしている

運転者全体でみると、「そのとおり」は3.3%と少なく、「どちらかといえばそのとおり」は18.6%で肯定者比率は21.9%である。性別の肯定者比率は男性が25.9%、女性が15.7%で男性の肯定者の方が多い。年齢別にみると、男女ともに24歳以下の若年層に肯定者比率が高く、若年層に車間距離をあけない傾向がみられる。ただし、「そのとおり」とする比率だけをみると男性の60歳以上で7.9%と高く、高齢層に強く肯定する比率が高い（図3-4-1-6）。

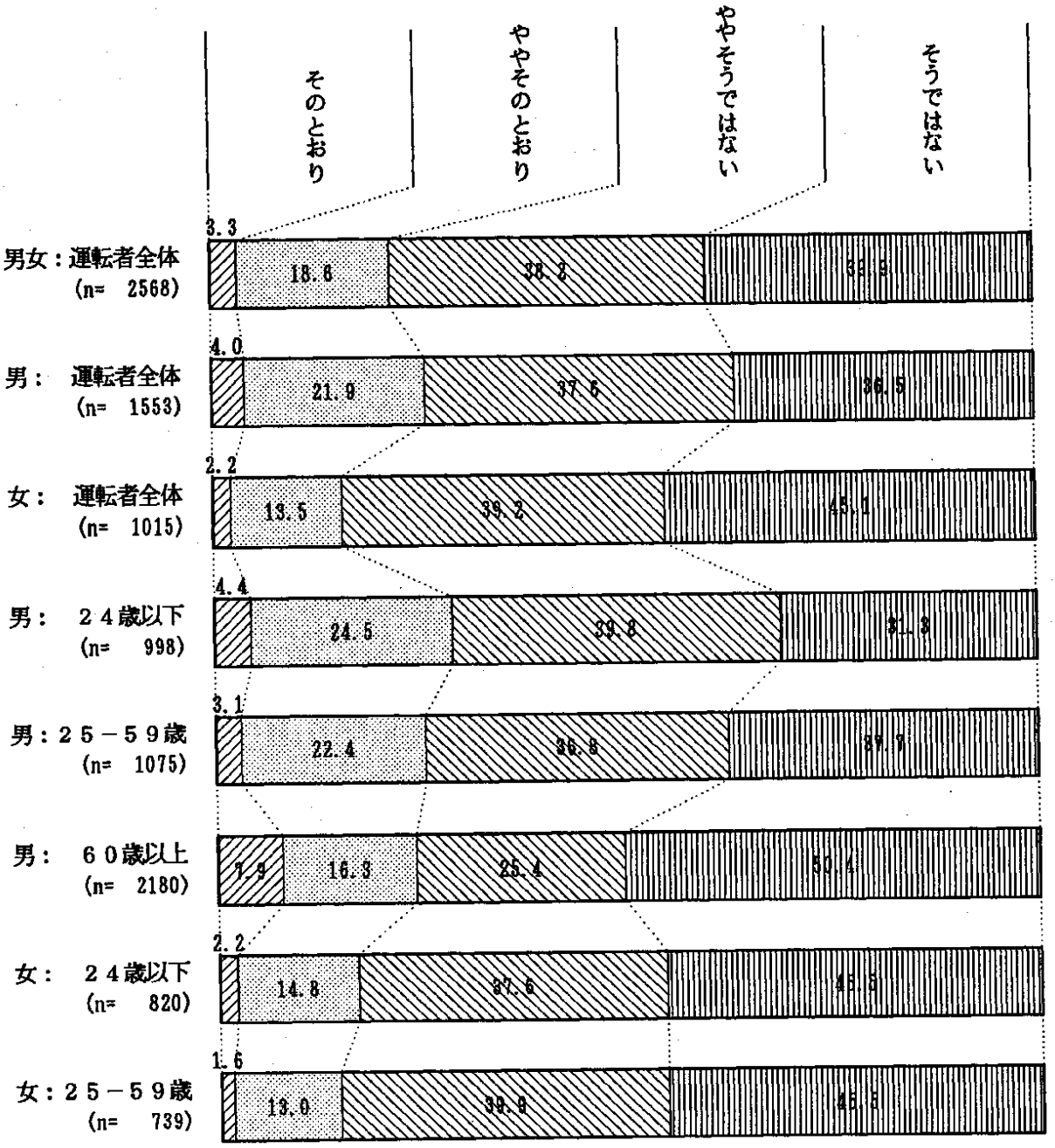


図3-4-1-6　運転者種別ふだんの運転（割込防止のために車間をあけない）

(7) 自分は感情の変化は少なく、いつでも冷静でいられる

運転者全体でみると、「そのとおり」は9.3%、「どちらかといえばそのとおり」は33.4%で、肯定者比率は42.7%である。男女別に肯定者比率をみると、男性が45.4%、女性が38.4%で、やや男性の方が肯定者比率が高い。年齢別には女性は24歳以下の若年層の方が肯定者比率が高いが、男性は女性と逆に、年齢が高い層ほど肯定者比率が高い（図3-4-1-7）。

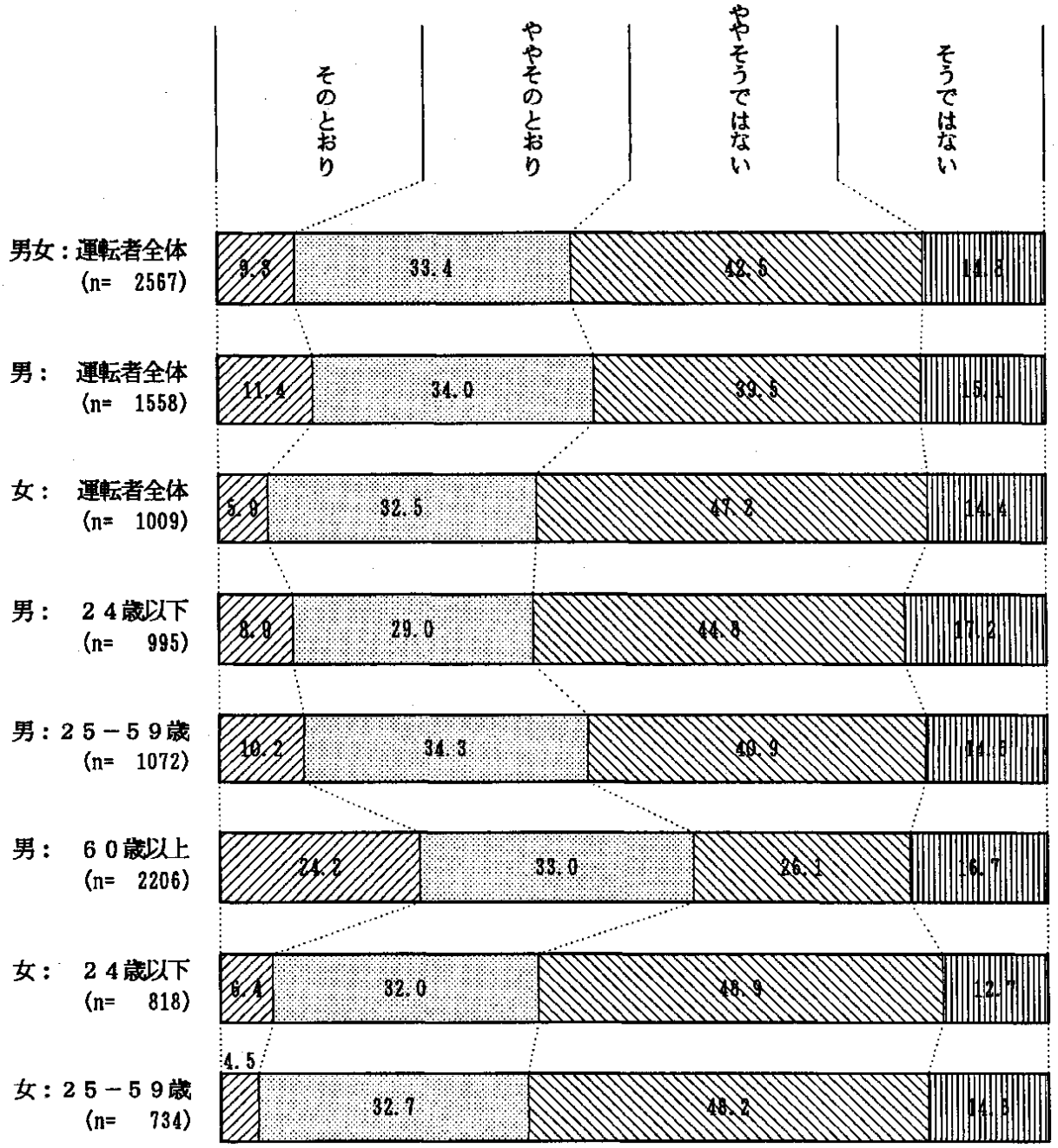


図3-4-1-7　運転者種別ふだんの運転（いつでも冷静である）

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

運転者全体でみると、この設問に対して「そう思う」との回答は2.2%、「どちらかといえばそう思う」は12.2%で、肯定者比率は14.4%になる。性別肯定者比率は、男性が15.4%、女性が12.9%と男性の方が迷惑はお互いさまと考えている比率が高い。年齢別にみると、男女ともに24歳以下の若い層に肯定する比率が高い。ただし、男性の25～59歳の層と60歳以上の層には大きな差がみられない（図3-4-2-1）。

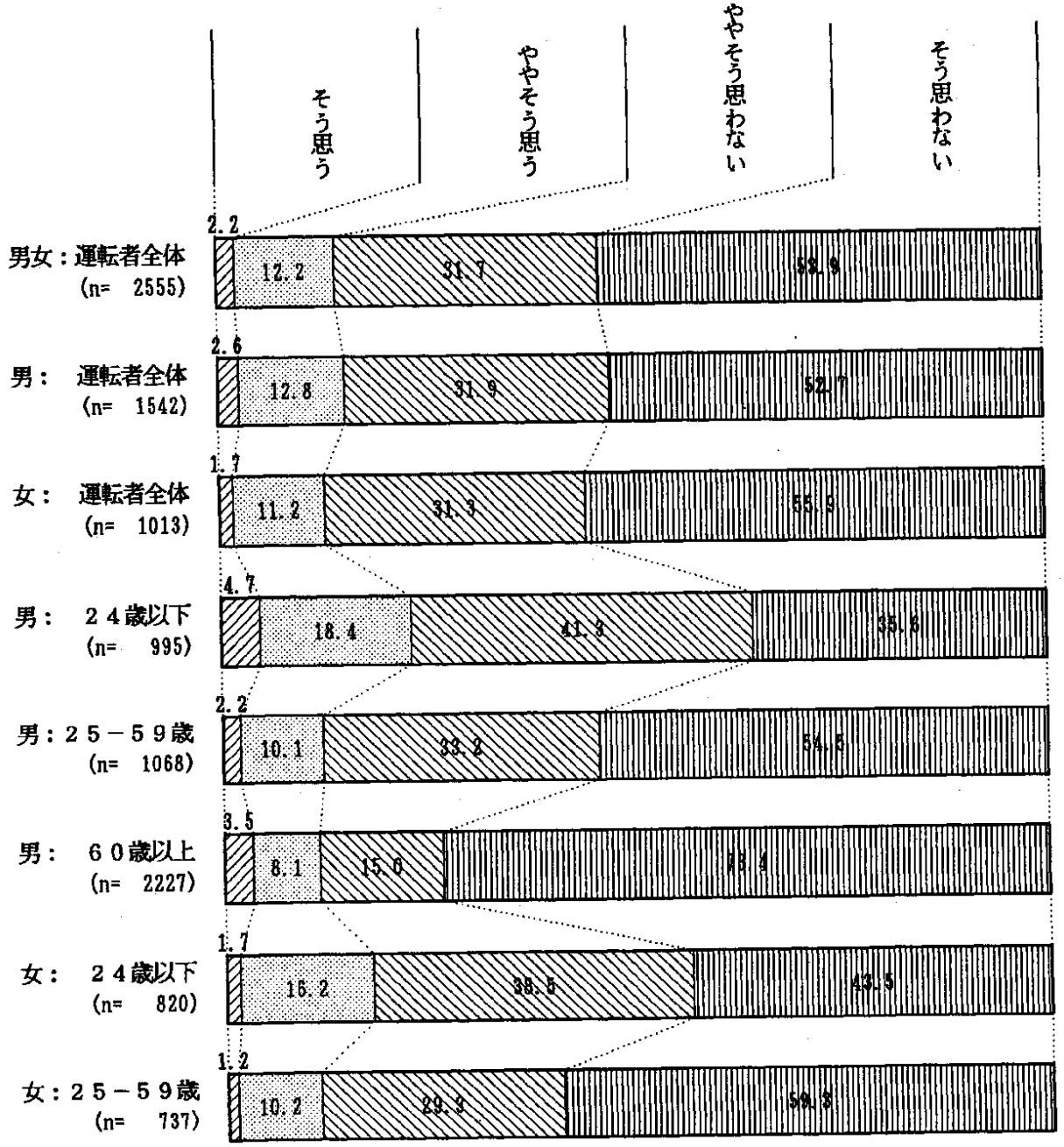


図3-4-2-1　運転者種別運転意識（運転で迷惑をかけるのはお互いさま）

(2) 事故をおこすのは運が悪いからだ

運転者全体でみると、「そう思う」は2.9%、「どちらかといえばそう思う」は11.8%で、肯定者比率は14.7%である。性別の肯定者比率は男性が15.8%、女性が13.2%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、男女ともに24歳以下の層に肯定者比率が高い。ただし、男性の25～59歳と60歳以上の層を比較すると、「そう思う」とする比率は60歳以上の方が高く、若年層に次いで60歳以上の高齢層に事故は運が悪いからとの考えが強い（図3-4-2-2）。

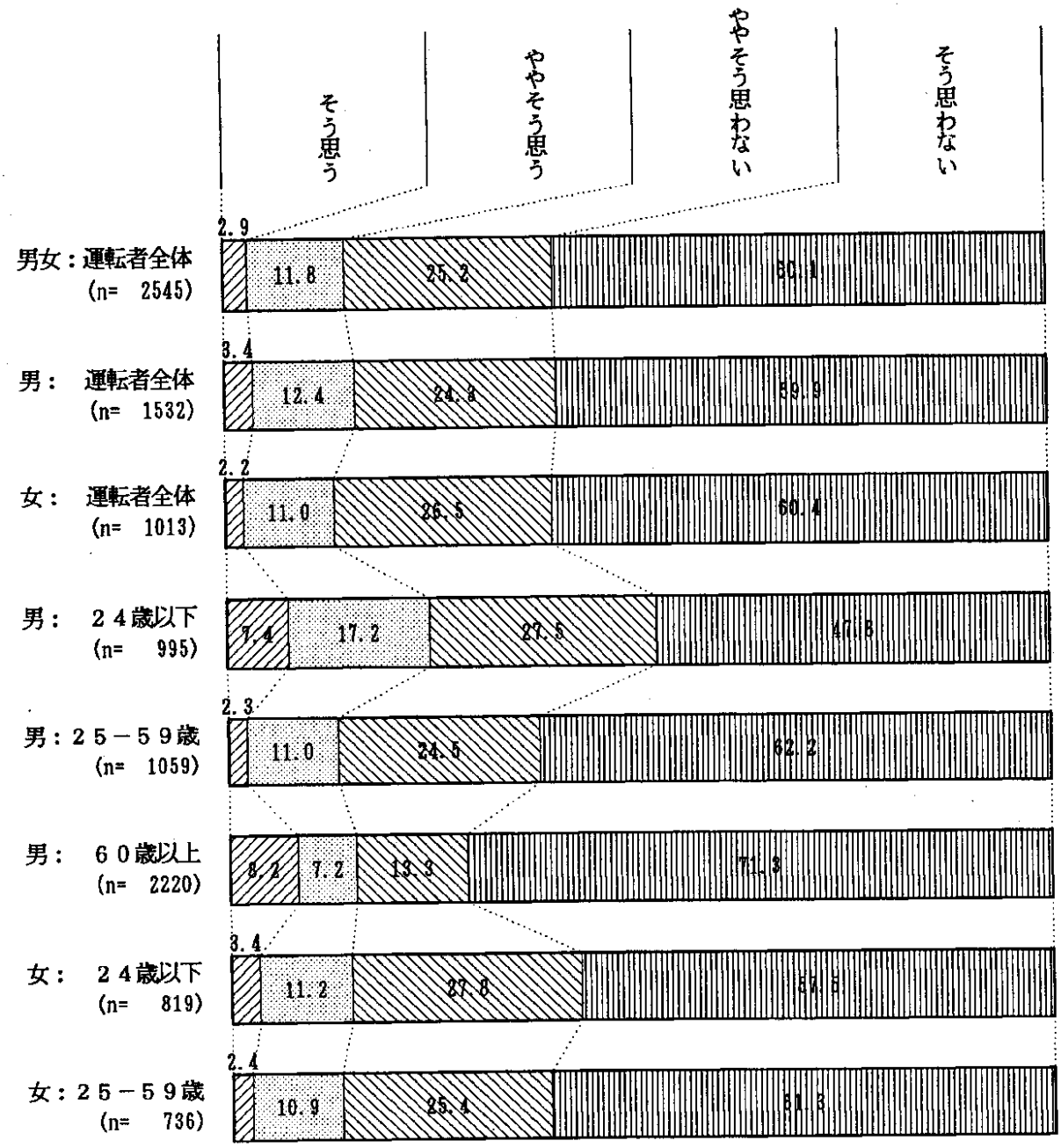


図3-4-2-2　運転者種別運転意識（事故を起こすのは運が悪いから）

(3) 違反をすることと事故の発生には、あまり関係はない

運転者全体でみると、「そう思う」は7.4%で、「どちらかといえばそう思う」は9.3%で、肯定者は16.7%である。性別の肯定者比率は男性が19.5%、女性が12.3%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、男女ともに年齢が高い方が肯定者比率が高く、年齢が高くなるほど違反と事故は関係がないとする比率が多くなっている（図3-4-2-3）。

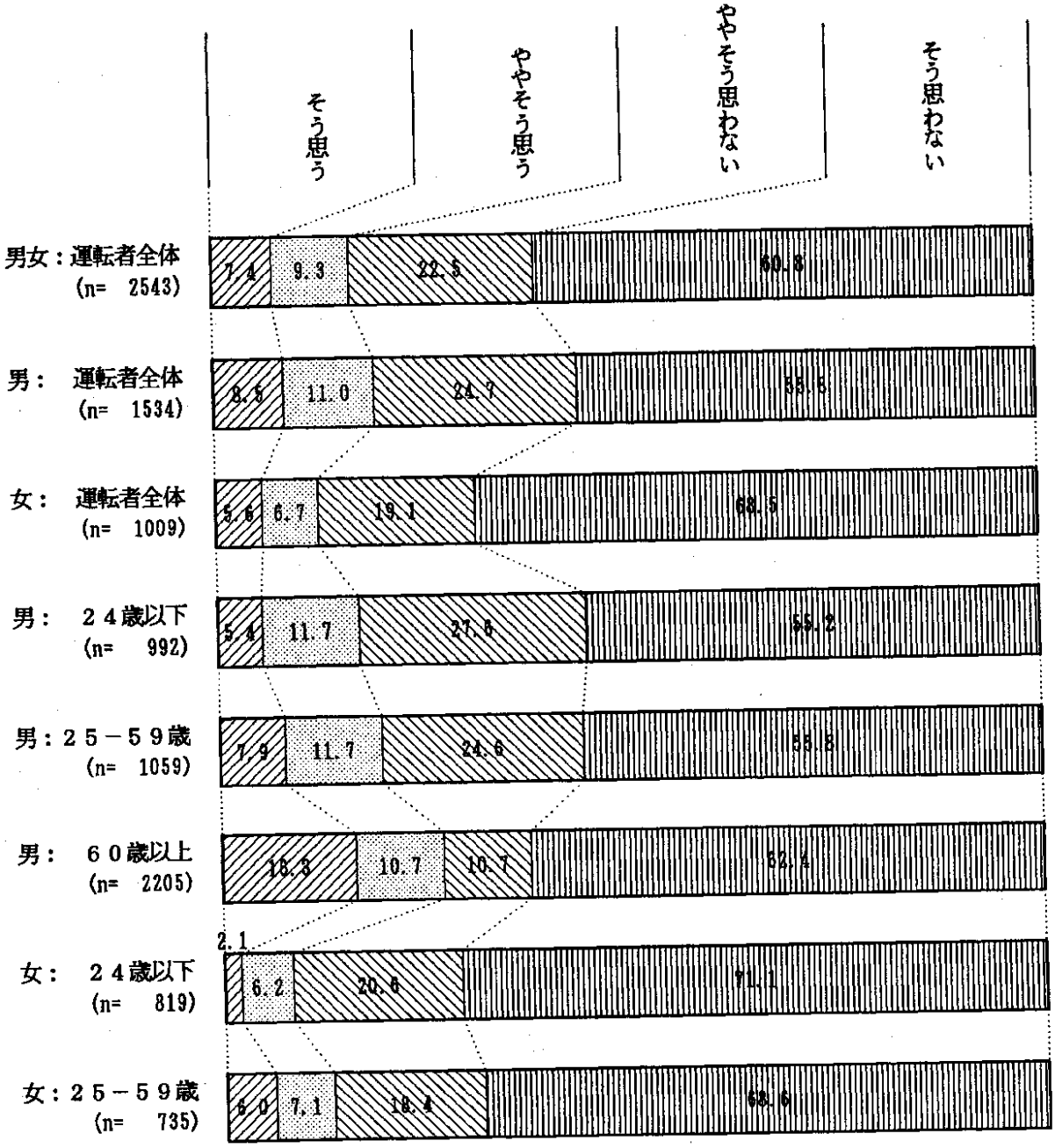


図3-4-2-3　運転者種別運転意識（違反と事故は関係がない）

(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

運転者全体でみると、「そう思う」は9.6%、「どちらかといえばそう思う」は34.3%で、肯定者比率は43.9%である。性別の肯定者比率は、男性が47.3%、女性が38.6%で、男性の方が肯定者が多い。年齢別には男女ともに年齢が低いほど肯定者が多く、若年層ほど10km程度のスピードオーバーであれば危険がないとの認識が強い（図3-4-2-4）。

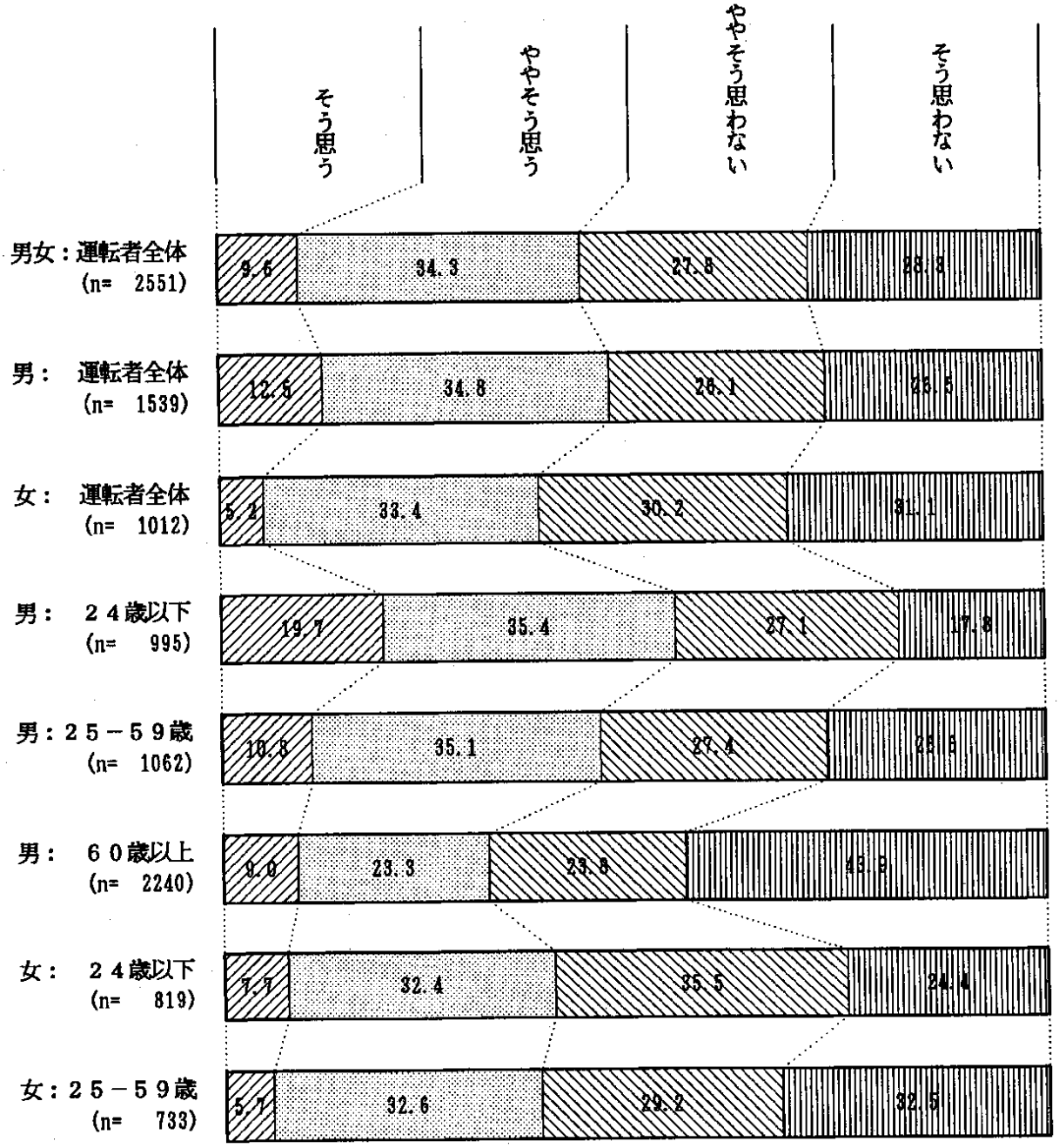


図3-4-2-4　運転者種別運転意識（10km程度の速度違反に危険はない）

(5) 駐軍禁止でも、他の車の迷惑になりそうでなければ駐車する

運転者全体でみると、「そのとおり」は4.6%、「どちらかといえばそのとおり」は19.5%で、肯定者比率は24.1%である。性別の肯定者比率は、男性が28.0%、女性が18.1%で、男性の方が肯定者が多い。年齢別にみると、男女ともに年齢が低いほど肯定者比率が高く、若年層ほど迷惑になりそうでなければ駐車違反をするとしている（図3-4-2-5）。

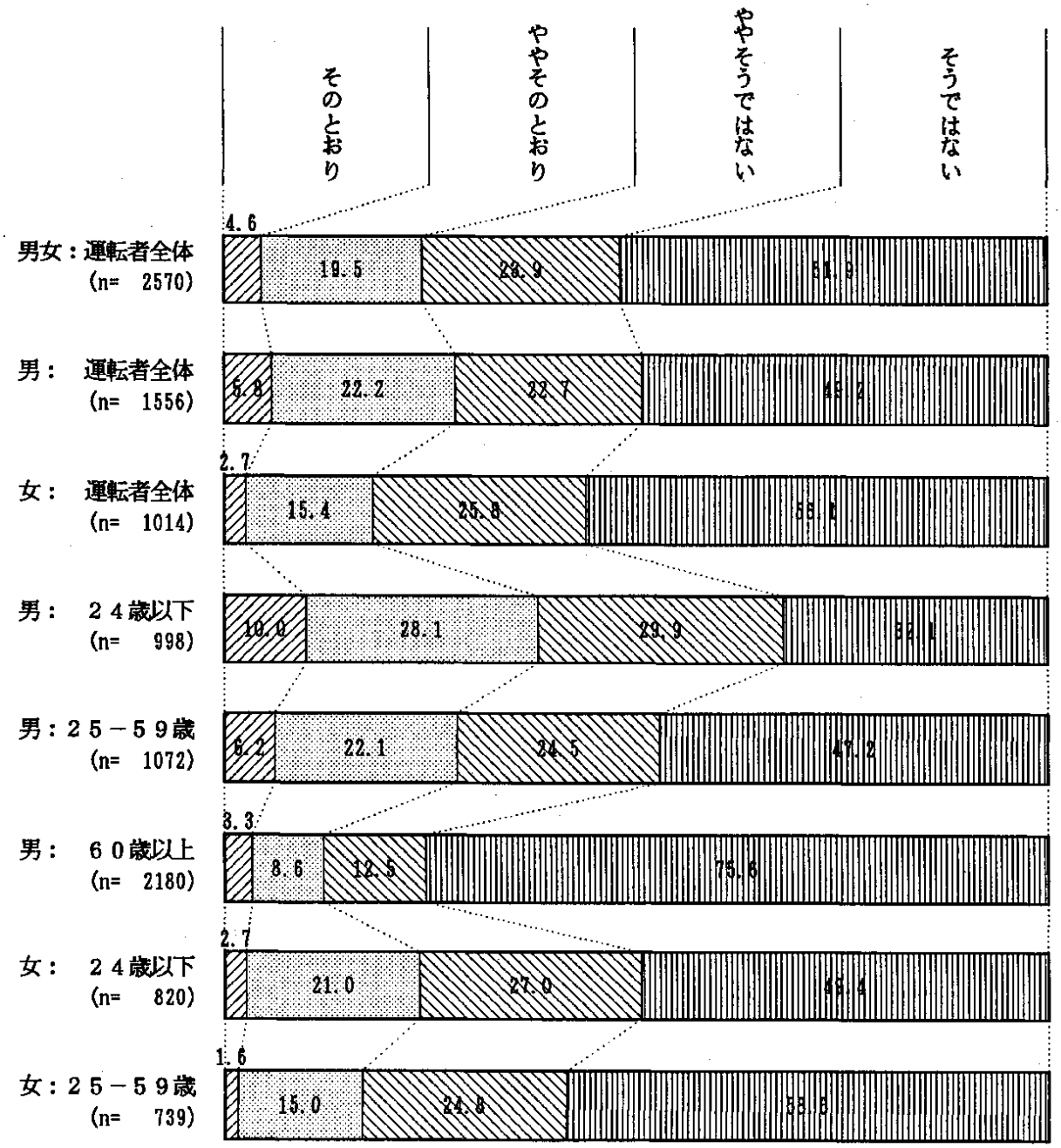


図3-4-2-5　運転者種別ふだんの運転（駐車禁止でも駐車する）

(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

運転者全体でみると、「そのとおり」は1.6%、「どちらかといえばそのとおり」は8.7%で、肯定者比率は10.3%である。性別の肯定者比率は、男性が12.0%、女性が7.6%で、男性の方が肯定者比率が高い。年齢別には、男女ともに年齢が低いほど肯定者比率が高く、若年層に見通しが良ければ一時停止をしない傾向が強い（図3-4-2-6）。

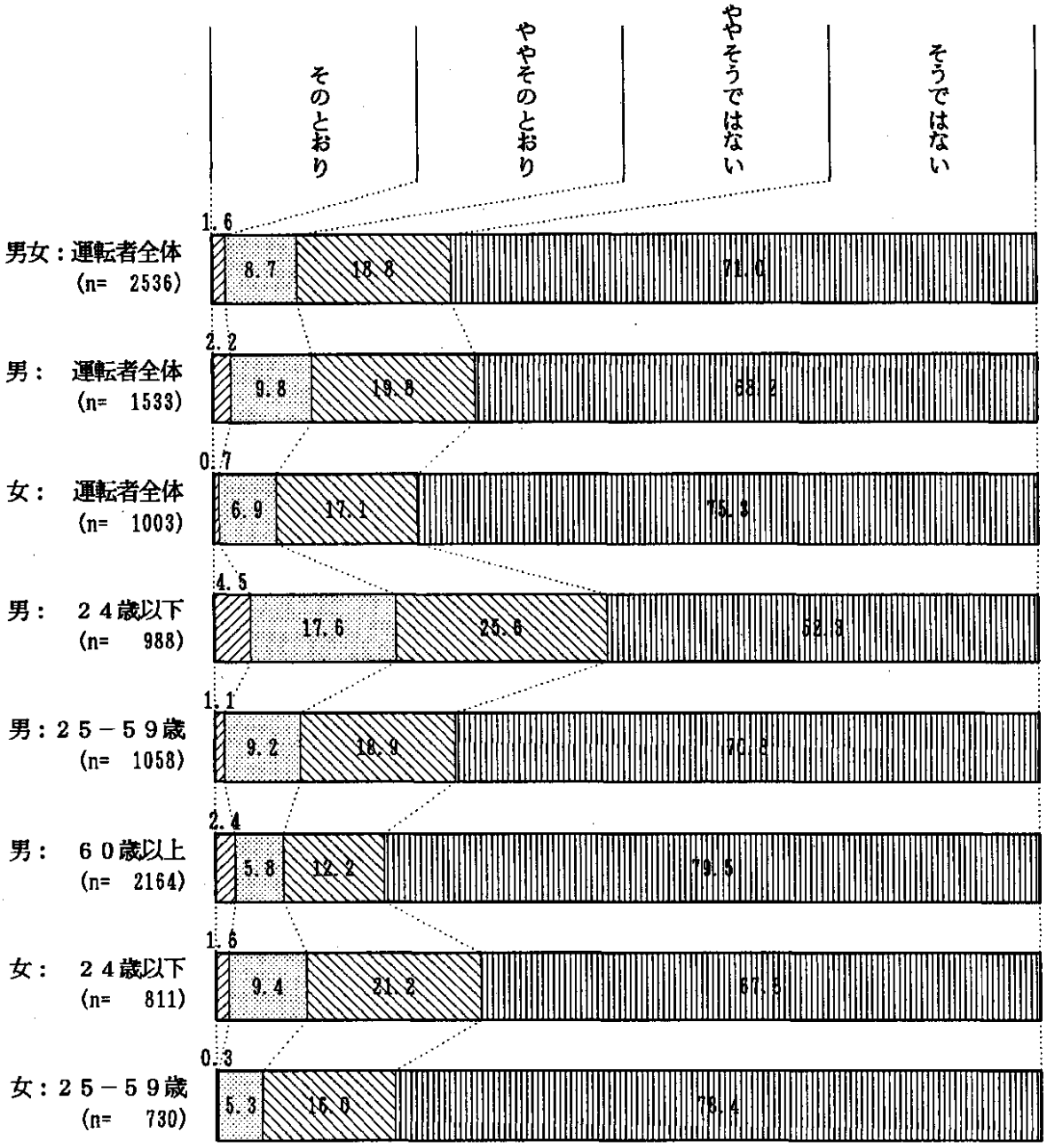


図3-4-2-6　運転者種別ふだんの運転（一時停止でも停止しないことがある）

3-4-3　危険容認傾向

(1) 導転に危険はつきものである

運転者全体でみると、「そう思う」が62.7%と過半を占め、さらに「どちらかといえばそう思う」が23.7%で、肯定者比率は86.4%に達する。性別の肯定者比率は、男性が86.3%、女性が86.6%で、ほとんど差がない。年齢層別にみると、男女ともに若年層ほど肯定者比率が高く、若い運転者ほど運転に危険はつきものと考えている（図3-4-3-1）。

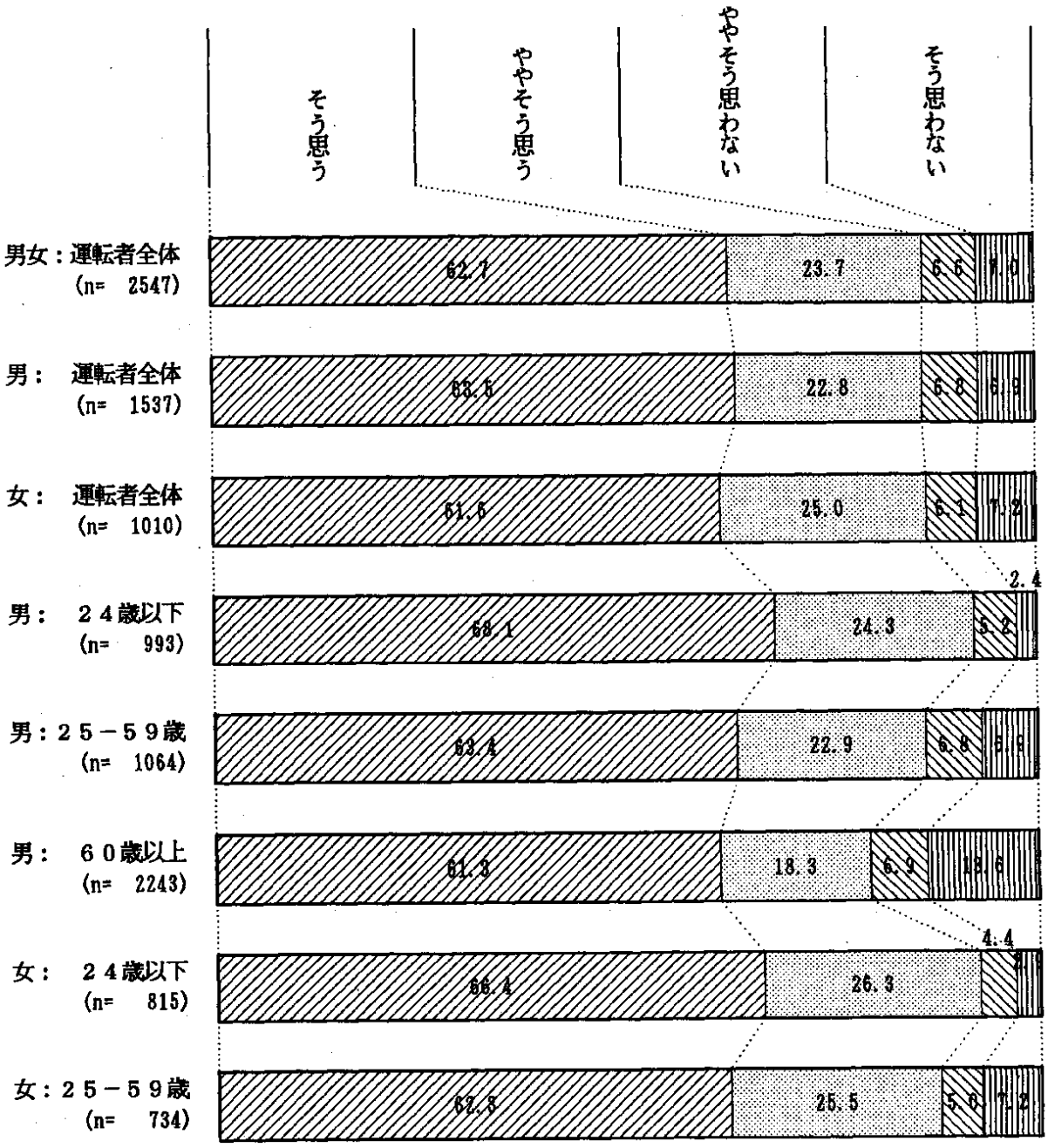


図3-4-3-1　運転者種別運転意識（運転に危険はつきもの）

(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

運転者全体でみると、「そう思う」は52.2%、「どちらかといえばそう思う」は30.9%で、肯定者比率は83.1%と高い。性別の肯定者比率は、男性が82.5%、女性が83.9%と女性の比率の方が高いが、「そう思う」とする比率は男性が53.4%、女性が50.4%で、積極的に肯定する比率は男性の方が高い。年齢別には、男女ともに25～59歳の中間層に肯定者比率が低い。男性では、24歳以下と60歳以上の肯定者比率がそれぞれ85.1%、85.7%と近いが、「そう思う」とする比率は、それぞれ56.8%、61.0%と高齢層の方がヒヤリ・ハット体験をだれでも経験するものと考えている（図3-4-3-2）。

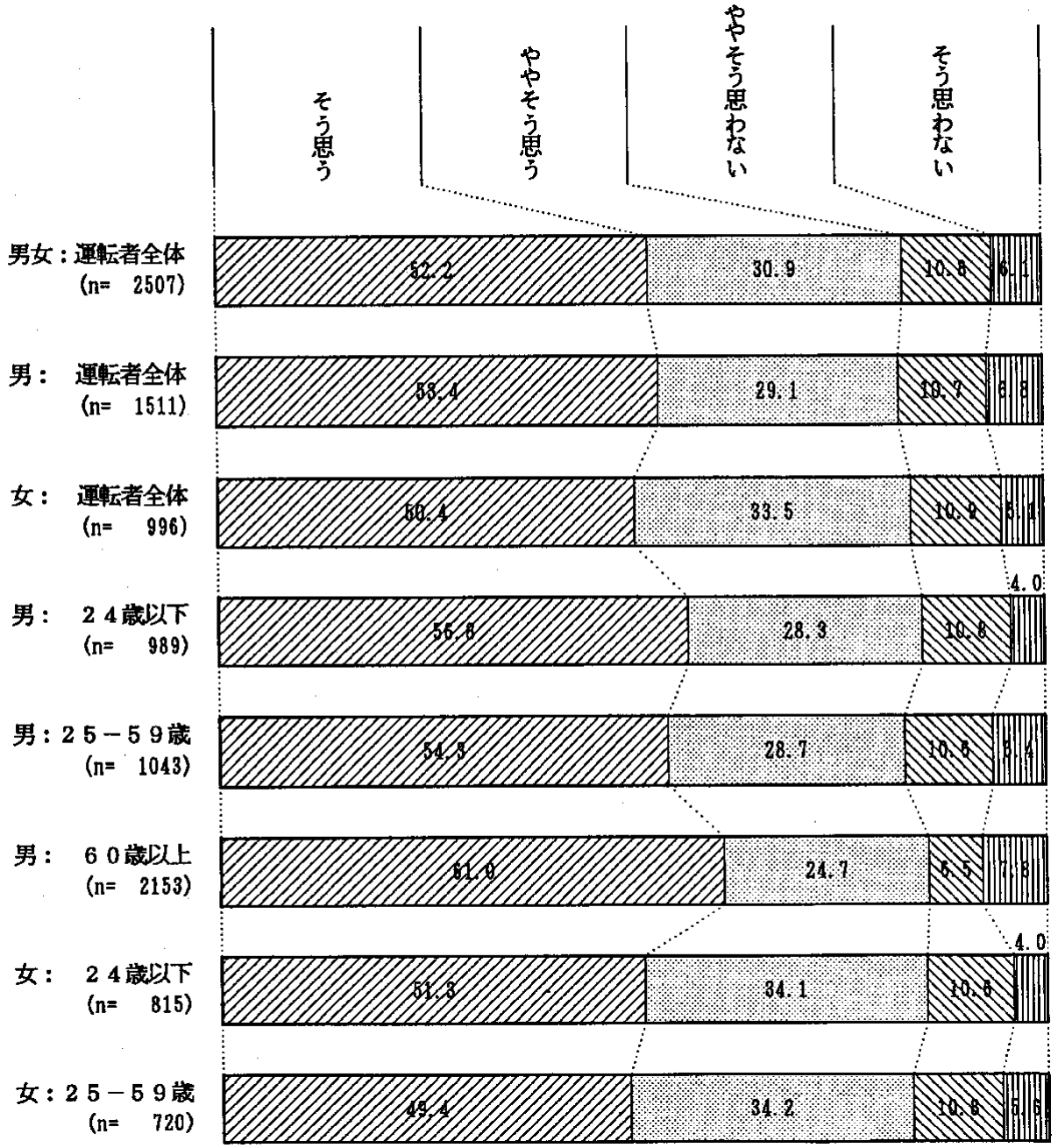


図3-4-3-2　運転者種別運転意識（だれでもヒヤリとすることがよくある）

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

運転者全体でみると、「そのとおり」は1.5%、「どちらかといえばそのとおり」は6.7%で、肯定者比率は8.2%である。性別の肯定者比率は男性が7.2%、女性が9.9%と、女性の方が肯定する比率がわずかに高い。年齢別には、男女ともに24歳以下の若い層の肯定者比率がもっとも高い。ただし、男性でみると、60歳以上の高齢者の「そのとおり」とする比率が25～59歳の層よりも高くなっており、若年層と高齢層の両極に前の車についていけば安心と考えている傾向が強い（図3-4-4-1）。

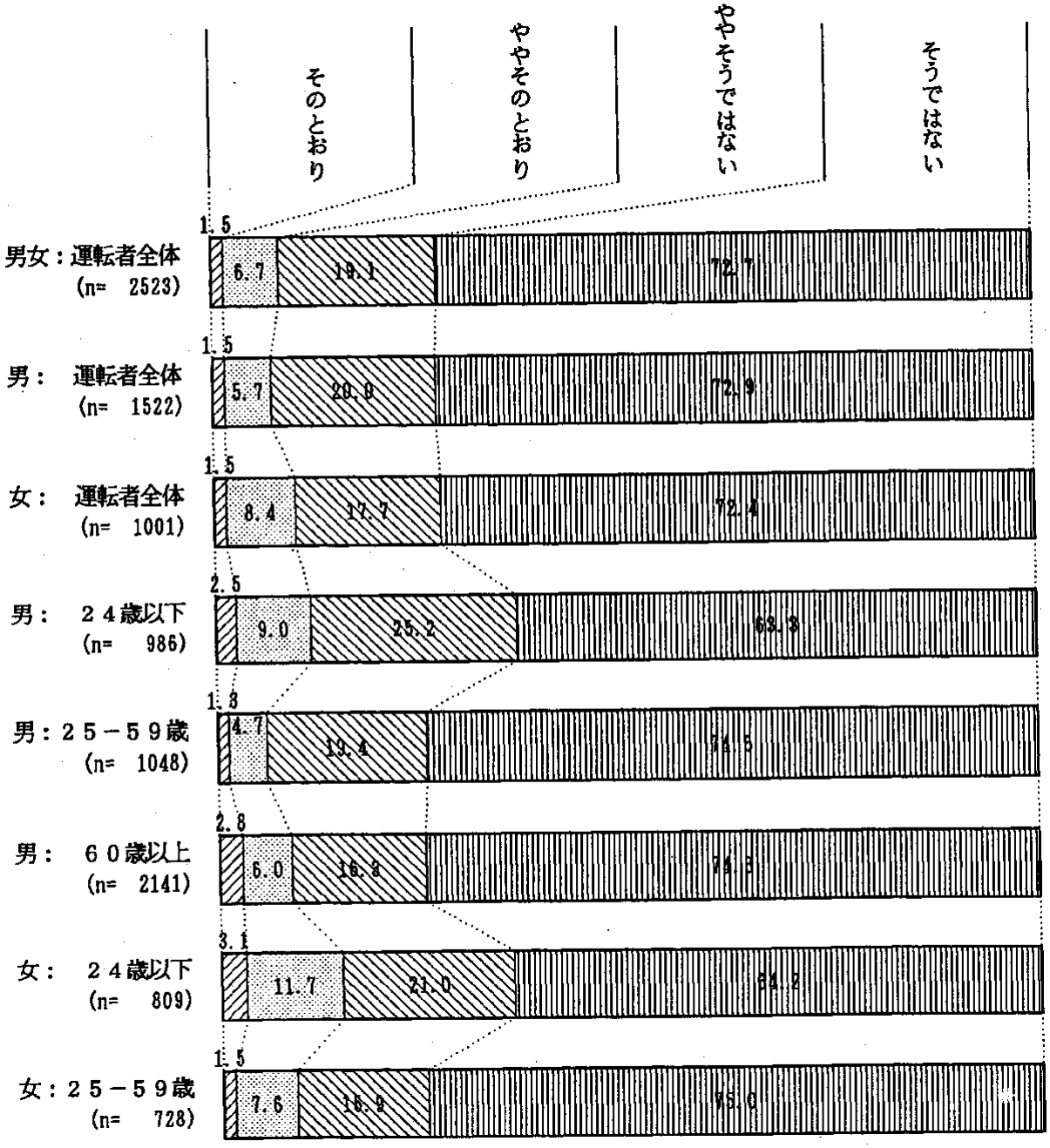


図3-4-4-1　運転者種別ふだんの運転（前車についていけば安心して右左折できる）

(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

運転者全体でみると、「そのとおり」は3.2%、「どちらかといえばそのとおり」は7.3%で、肯定者比率は10.5%となる。性別の肯定者比率は男性が12.3%、女性が7.8%で、やや男性の肯定者比率の方が高い。年齢別には、男女ともに24歳以下の若年層の肯定者比率がもっとも高い。ただし、男性の60歳以上をみると、25～59歳の層よりも「そのとおり」とする比率が高く、若年層と高齢層の両極に他車が譲ってくれるとの考えが強い（図3-4-4-2)。

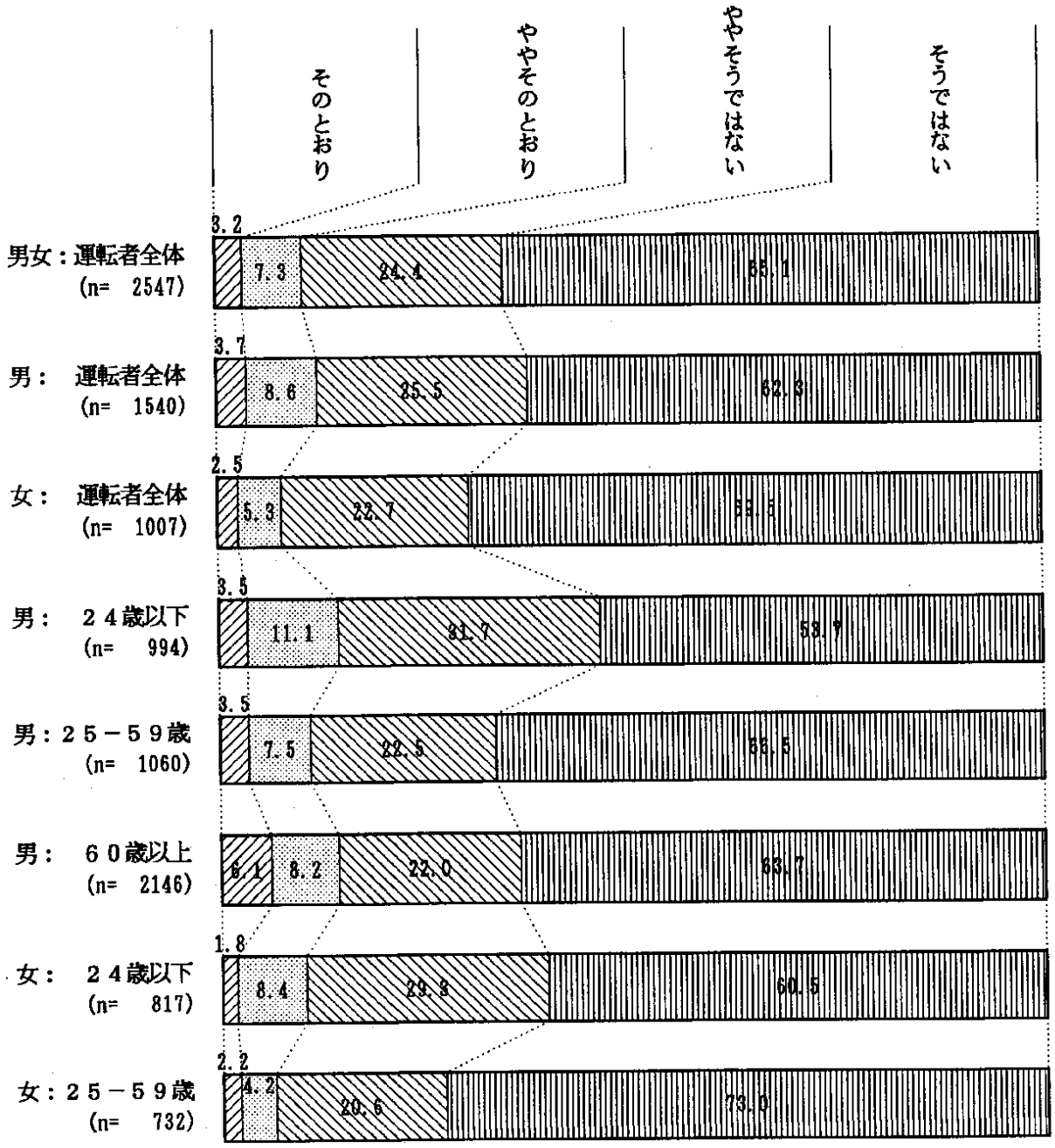


図3-4-4-2　運転者種別ふだんの運転（譲ってくれるので安心して進路変更する）

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

運転者全体でみると、「そう思う」は8.9%、「どちらかといえばそう思う」は13.1%で、肯定者比率は22.0%である。男女別の肯定者比率は男性が23.8%、女性が19.4%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、男女ともに、24歳以下の若年層の肯定者比率がもっとも高い。ただし、男性の60歳以上の肯定者比率も24歳以下に近い比率で、若年者と高齢者の両極に運転を生き甲斐と考える傾向が強い（図3-4-5-1）。

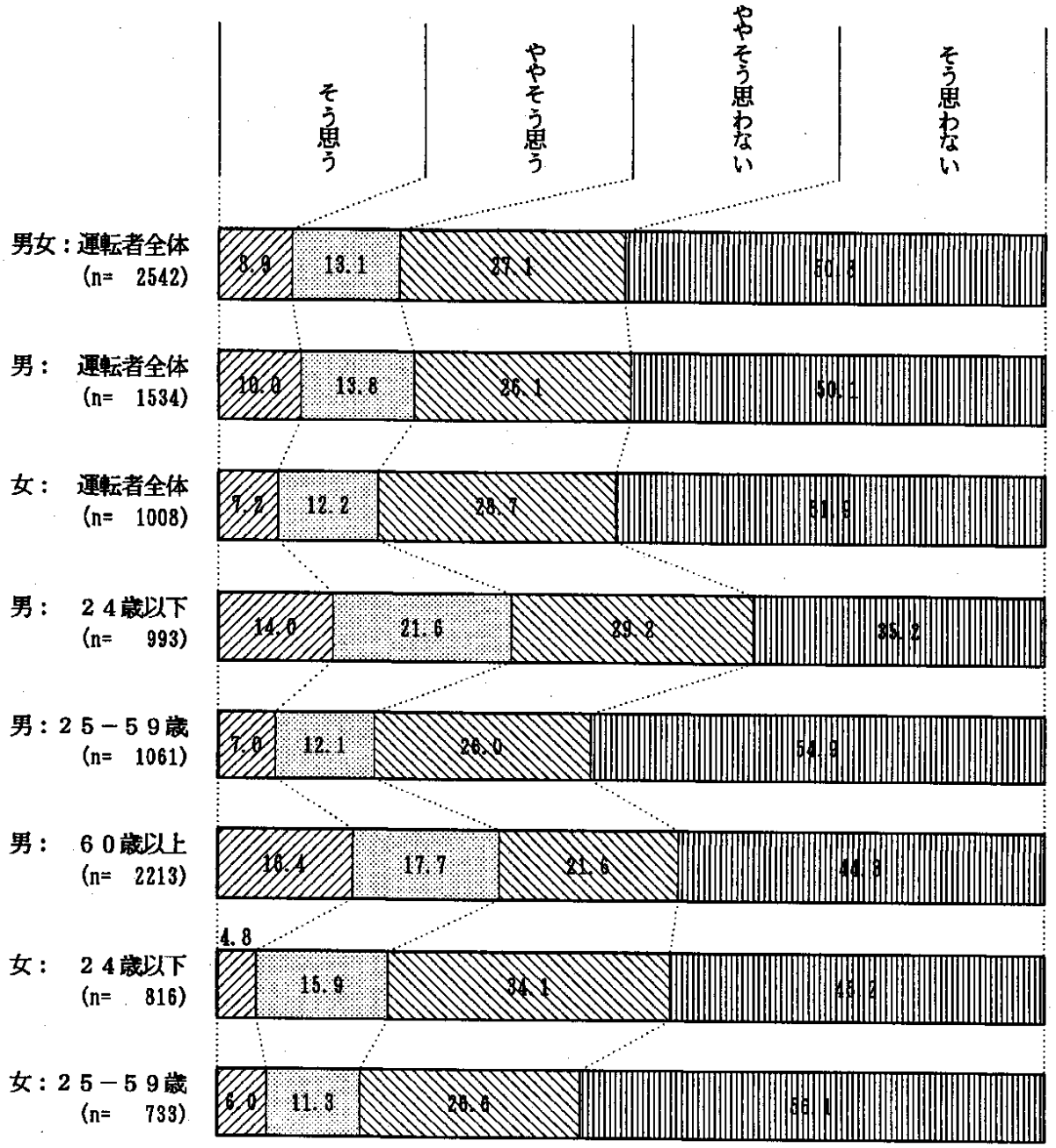


図3-4-5-1　運転者種別運転意識（運転は生きがいの1つである）

(2) 目的がなくとも、運転することじたいが楽しい

運転者全体でみると、「そう思う」は16.6%、「どちらかといえばそう思う」は25.9%で、肯定者比率は42.5%である。性別の肯定者比率は男性が41.2%、女性が44.6%で、女性の肯定者比率の方が、わずかに高い。年齢別では、男女ともに24歳以下の若年層の肯定者比率が高く、若い層に運転が楽しいとする比率が多い（図3-4-5-2）。

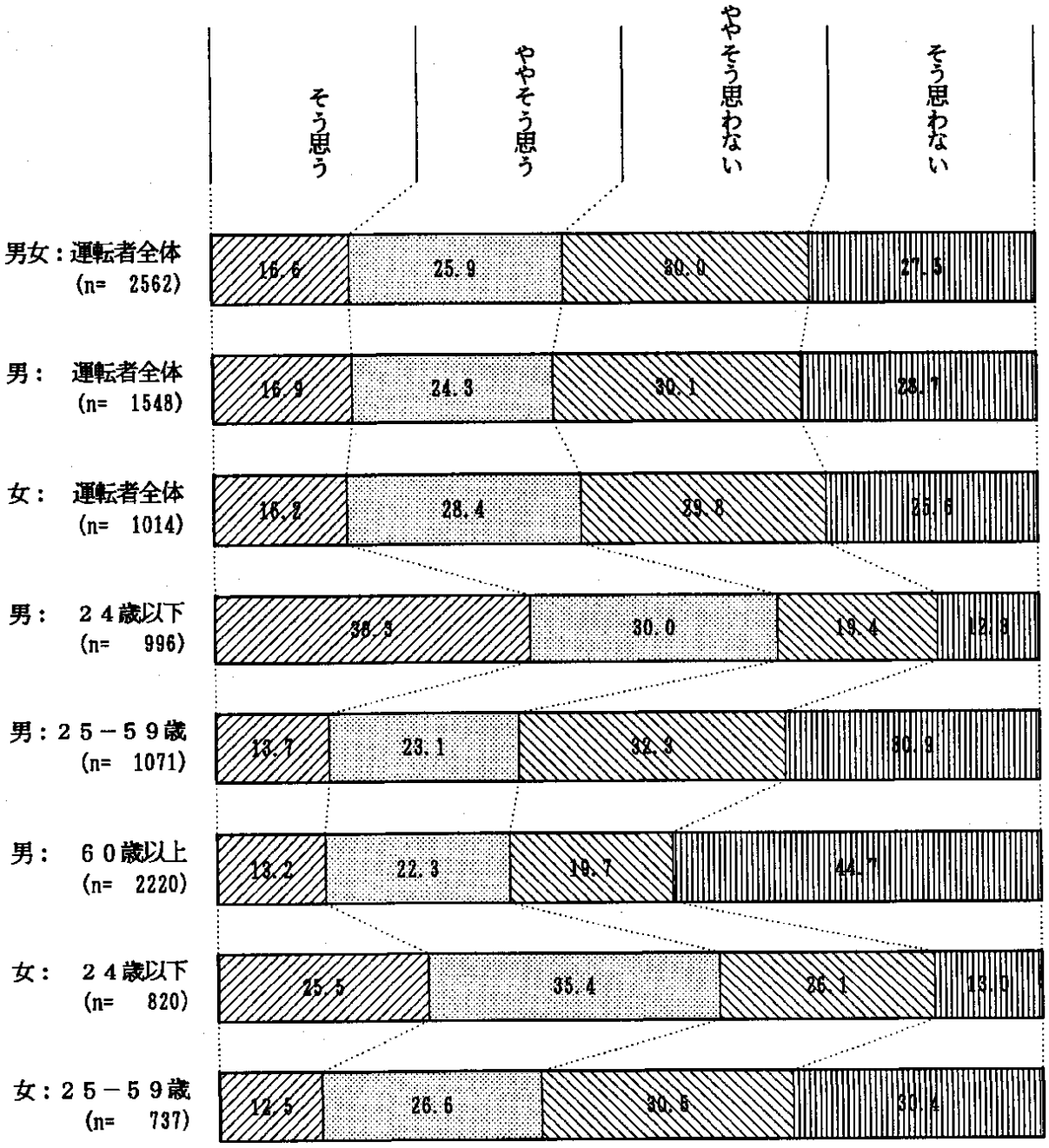


図3-4-5-2　運転者種別運転意識（目的がなくとも運転自体が楽しい）

(3) 車は、単なる移動の手段にすぎない

運転者全体でみると、「そう思う」は13.2%、「どちらかといえばそう思う」は23.9%で、肯定者比率は37.1%になる。性別の肯定者比率は男性が35.1%、女性が40.2%で、やや女性の肯定者比率が高い。年齢別にみると、男女ともに24歳以下の若年層の肯定者比率が低く、若い層は車を単なる移動手段とみていない運転者の比率が高い。また、男性の60歳以上の肯定者比率は25～59歳より少なく、若年層と高齢層の両極に、車は単なる移動手段ではないと考える運転者が多い（図3-4-5-3）。

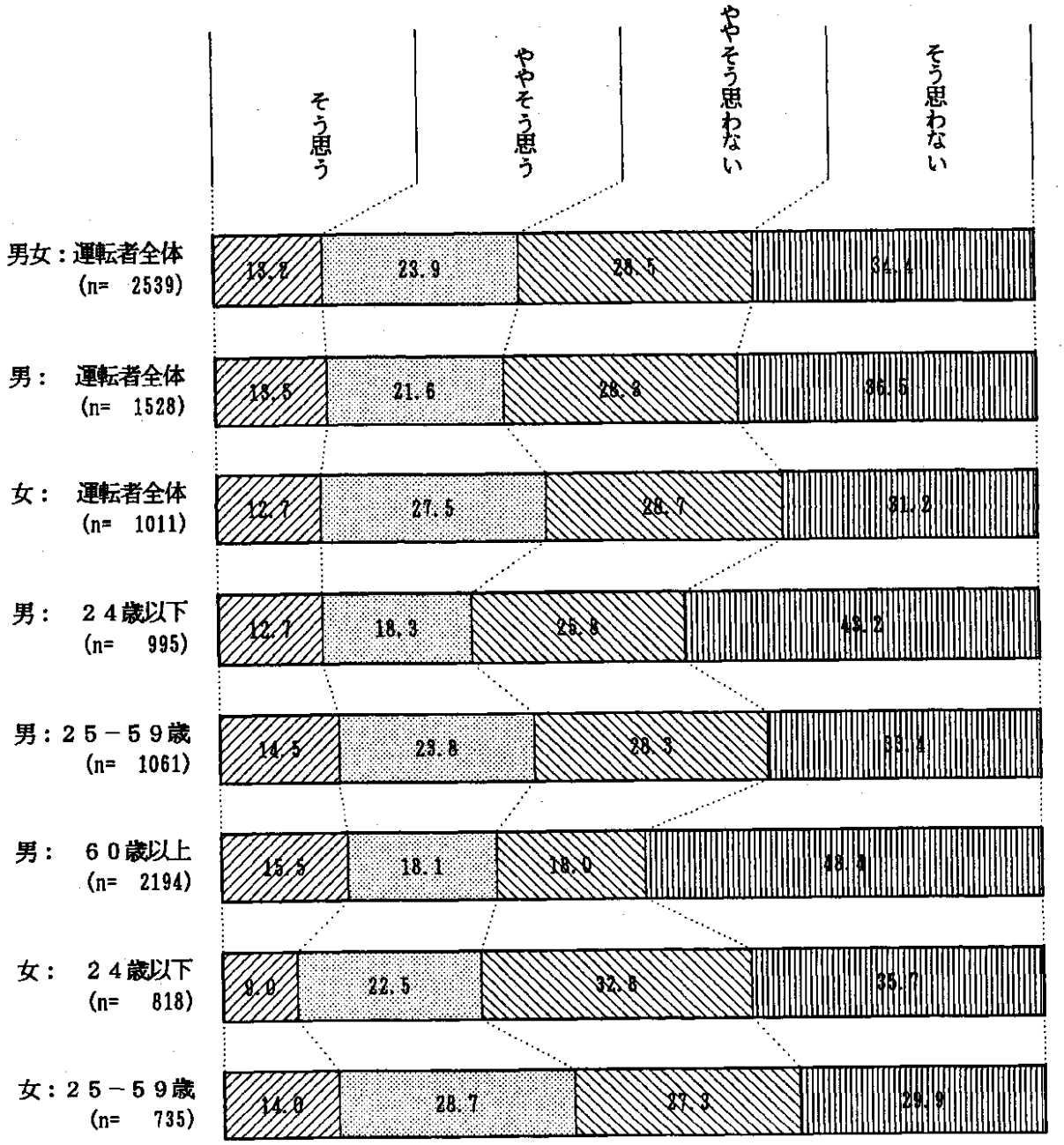


図3-4-5-3　運転者種別運転意識（車は単なる移動の手段）

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

運転者全体でみると、「そのとおり」は3.2%、「どちらかといえばそのとおり」は18.3%で、肯定者比率は21.5%となる。性別肯定者比率は、男性が23.2%、女性が18.9%で、男性の方が肯定者比率が高い。年齢別では、男女ともに若い層の方が肯定者比率が高く、若い運転者ほど運転中にぼんやりすることがあるとしている（図3-4-6-1）。

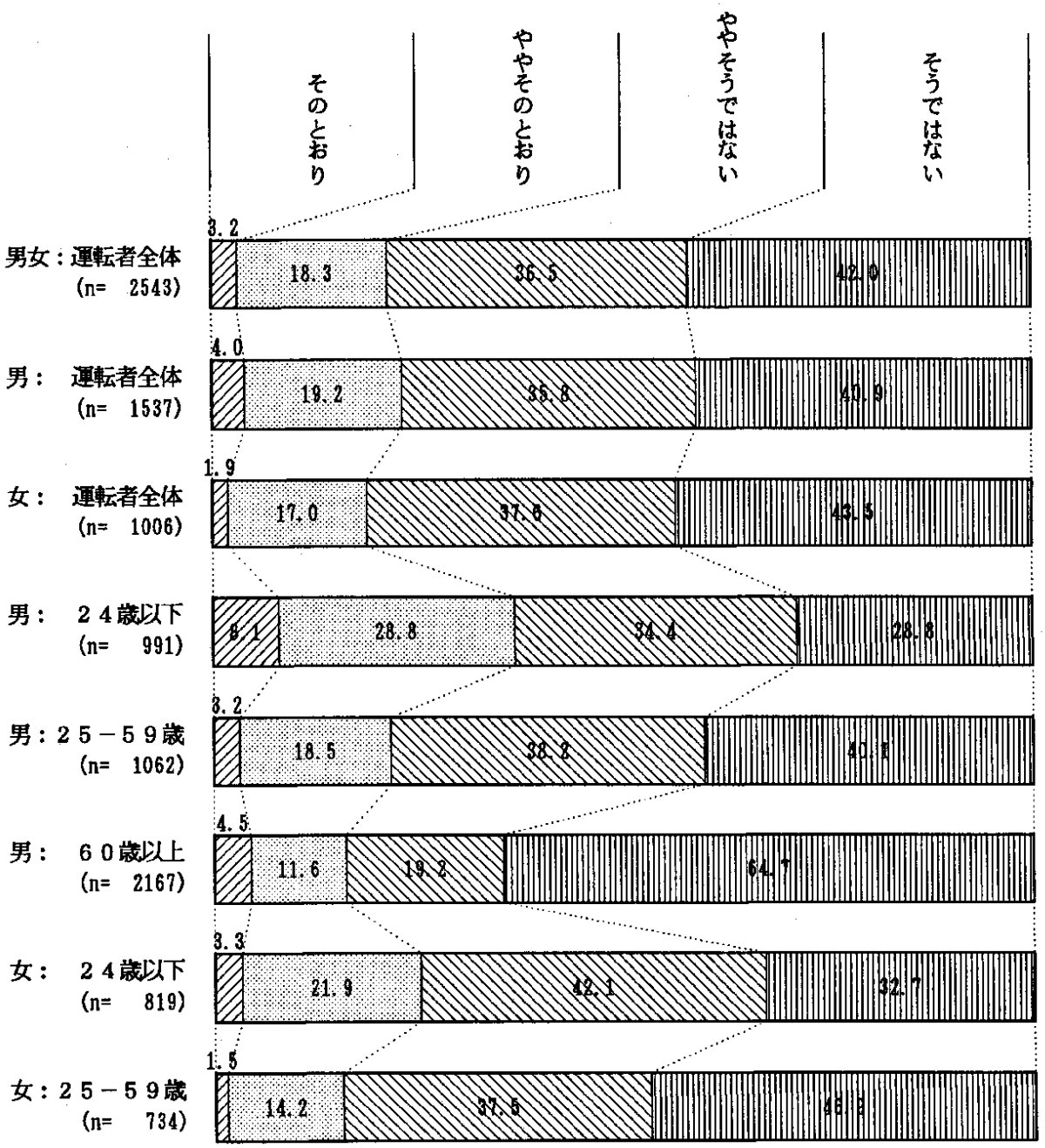


図3-4-6-1　運転者種別ふだんの運転（運転中ぼんやりすることがある）

(2) 脇見運転をすることがある

運転者全体をみると、「そのとおり」は6.1%、「どちらかといえばそのとおり」は25.3%で、肯定者比率は31.4%である。性別の肯定者比率は男性が38.8%、女性が19.9%で、男性の方が肯定者比率が高い。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く、若年層に脇見運転をすることがあるとする比率が多い（図3-4-6-2）。

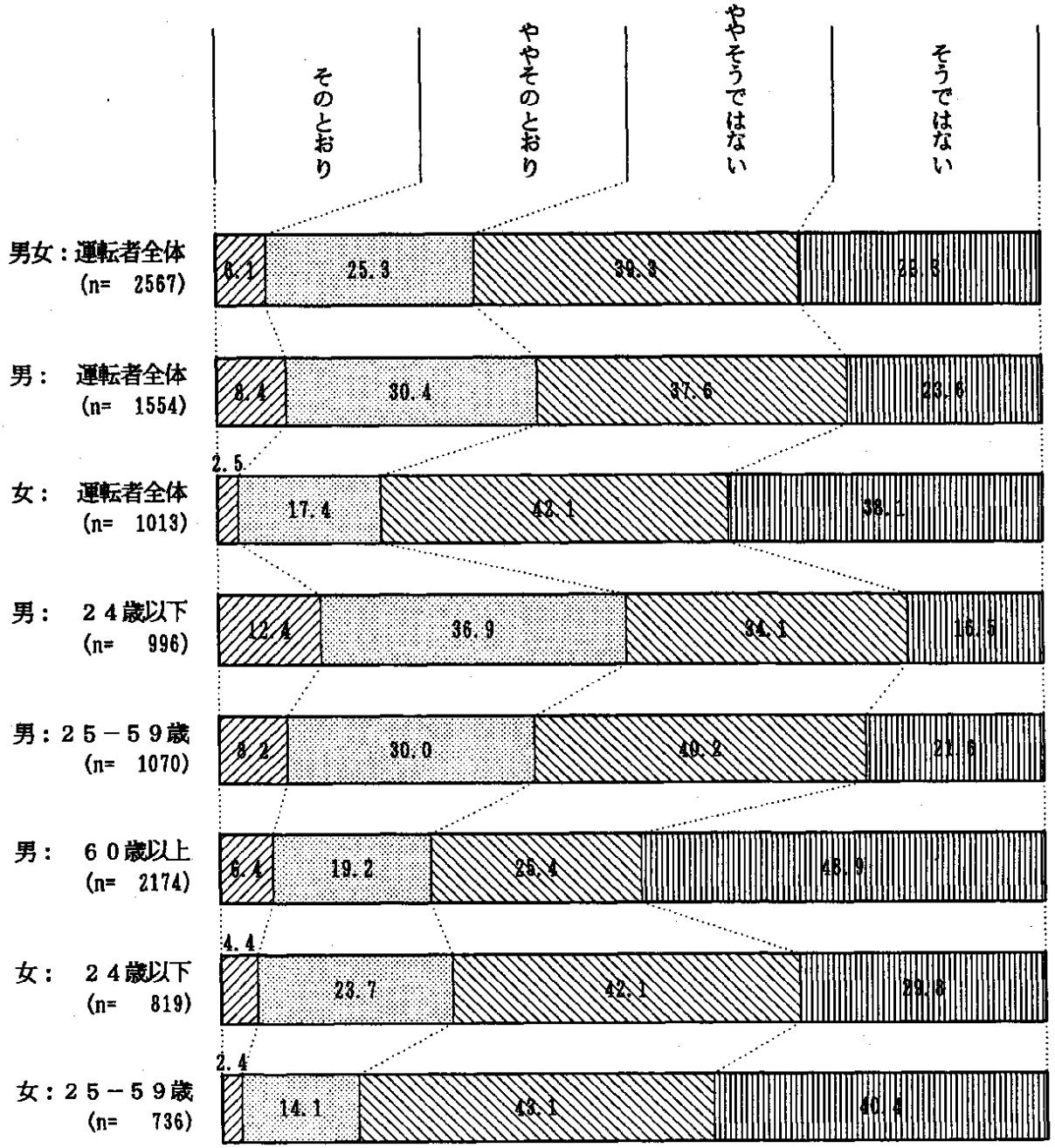


図3-4-6-2　運転者種別ふだんの運転（脇見運転することがある）

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よ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統計手法である。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。

今回の因子分析では、今年度調査で収集した2,601人の運転者全体のデータを用いて分析した。この運転者全体に適用した因子空間に、昨年度調査までに収集した高齢者調査結果と若年運転者結果を投影し、高齢者や若年運転者の特徴を分析している。

因子分析では、分析の結果を表す指標として因子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

因子	因子固有値	寄与率（%）	累積寄与率（%）
1	4.6901	21.3	21.3
2	1.6691	7.6	28.9
3	1.4229	6.5	35.4
4	1.2622	5.7	41.1
5	1.2158	5.5	46.6
6	1.0081	4.6	51.2
7	0.9156	4.2	55.4
8	0.8690	4.0	59.3

一般には因子固有値が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　運転中にぼんやりしてしまうことがある

②　脇見運転をすることがある

この第２因子に負荷が高い項目は、漫然としたり脇見をしたりなど運転に集中できなくなる傾向があるかどうかを示している。そこで、この第３因子を「漫然・脇見運転傾向」の因子と解釈する。

【第３因子】

第３因子に負荷が高い項目をみると、次のようになっている。

①　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

②　違反をすることと事故の発生には、あまり関係はない

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

【第４因子】

第４因子に負荷が高い項目をみると、次のようになっている。

①　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（注：この項目は上記２項目とマイナスの相関である）

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　運転に危険はつきものである

②　どんな運転者でも、事故になりかけてヒヤリとすることがよくあるものだ

この第５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。

【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　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６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６因子を「依存的傾向」の因子と呼ぶことにする。

以上６つの因子の解釈から、以下の６因子が抽出された。

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

表 3-4-7-2　運転意識の分子分析結果

設問番号	設問	FACTOR1	FACTOR2	FACTOR3	FACTOR4	FACTOR5	FACTOR6
問4(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	0.4125	0.1059	0.1287	0.0198	-0.0075	0.1645
問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	0.1741	0.3223	0.2508	0.0154	0.1011	0.1285
問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	0.1426	0.3052	0.1577	0.0009	0.0965	0.2262
問4(d)	前の車についていけば安心して右左折できる	0.0808	0.0903	0.1882	-0.0226	0.0007	0.4032
問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	0.0957	0.1054	0.1157	0.0485	-0.0099	0.5450
問4(f)	脇見運転をすることがある	0.1938	0.6543	0.1075	0.0739	0.0970	0.0968
問4(g)	運転中にぼんやりしてしまうことがある	0.1430	0.6875	0.1769	0.0236	0.0910	0.1476
問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	-0.1852	-0.1934	0.0365	0.0418	0.0707	0.1464
問4(i)	運転中にイライラすることが多い	0.4527	0.3524	0.2381	0.0114	0.0519	0.0263
問6(a)	目的がなくとも、運転することじたいが楽しい	0.1071	0.0266	0.1036	0.6679	0.1361	0.0574
問6(b)	前の車がもたもたしていると、腹がたつ	0.5568	0.1973	0.2490	0.0031	0.2088	-0.0216
問6(c)	違反をすることと事故の発生には、あまり関係はない	0.0824	0.0529	0.4492	0.0188	-0.0748	0.1260
問6(d)	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	0.0830	0.0779	0.0246	0.0174	0.4420	0.0386
問6(e)	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	0.2194	0.1420	0.4780	-0.0150	0.0785	0.0993
問6(f)	車の運転で多少人に迷惑をかけるのはお互いさまだ	0.1876	0.2302	0.3542	0.0821	0.1118	0.2665
問6(g)	車は、単なる移動の手段にすぎない	0.0377	-0.0138	0.1758	-0.4581	0.1368	0.1097
問6(h)	事故をおこすのは運が悪いからだ	0.1898	0.1353	0.4052	0.0163	0.0790	0.1548
問6(i)	運転は自分の生きがいの１つである	0.0870	0.0229	0.0848	0.6279	0.0126	0.0932
問6(j)	運転に危険はつきものである	0.0743	0.0579	0.0269	-0.0104	0.6436	-0.0277
問6(k)	他の車に追い越されるのは、気分のいいものではない	0.6192	0.1048	0.1058	0.0981	0.1388	0.0886
問6(l)	運転中は歩行者や自転車をじゃまに思う	0.3643	0.1877	0.3002	-0.0281	0.2063	0.0424
問6(m)	ほかの車に並ばれると先に出たくなる	0.6642	0.1337	0.1758	0.1673	0.0388	0.1683

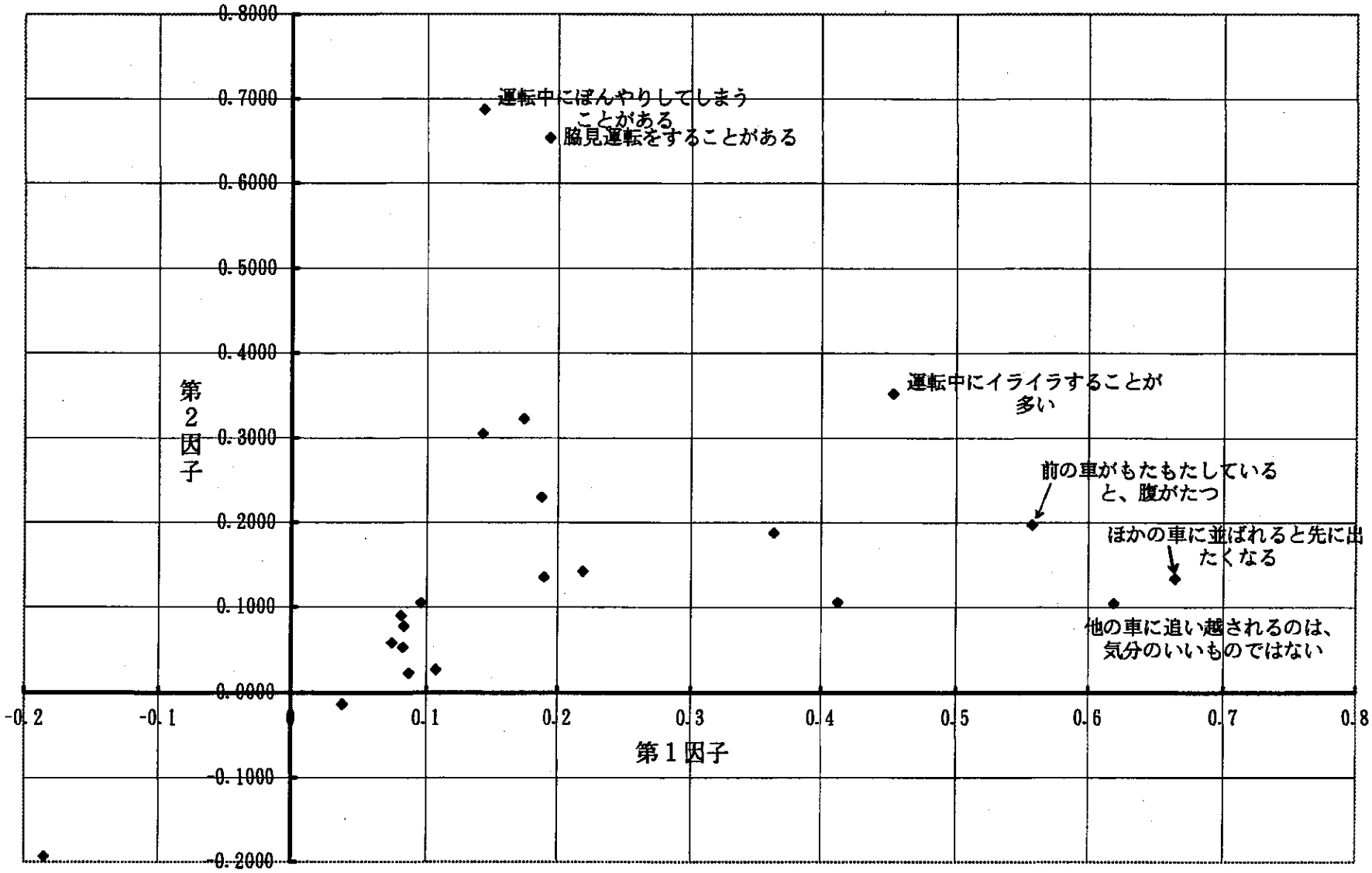


図 3-4-7-1　運転意識の分子分析結果（第１因子と第２因子）

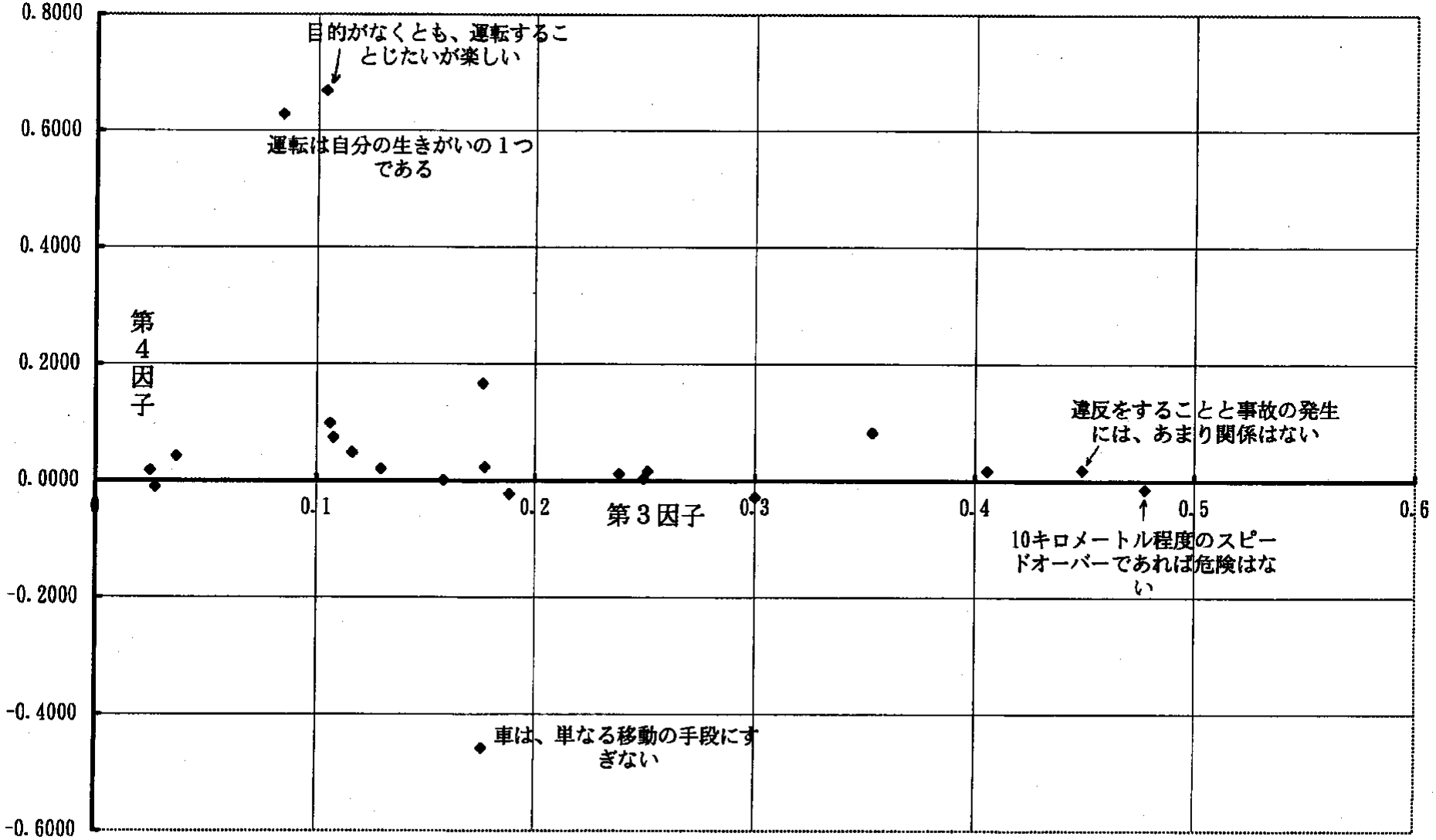


図 3-4-7-2　運転意識の分子分析結果（第３因子と第４因子）

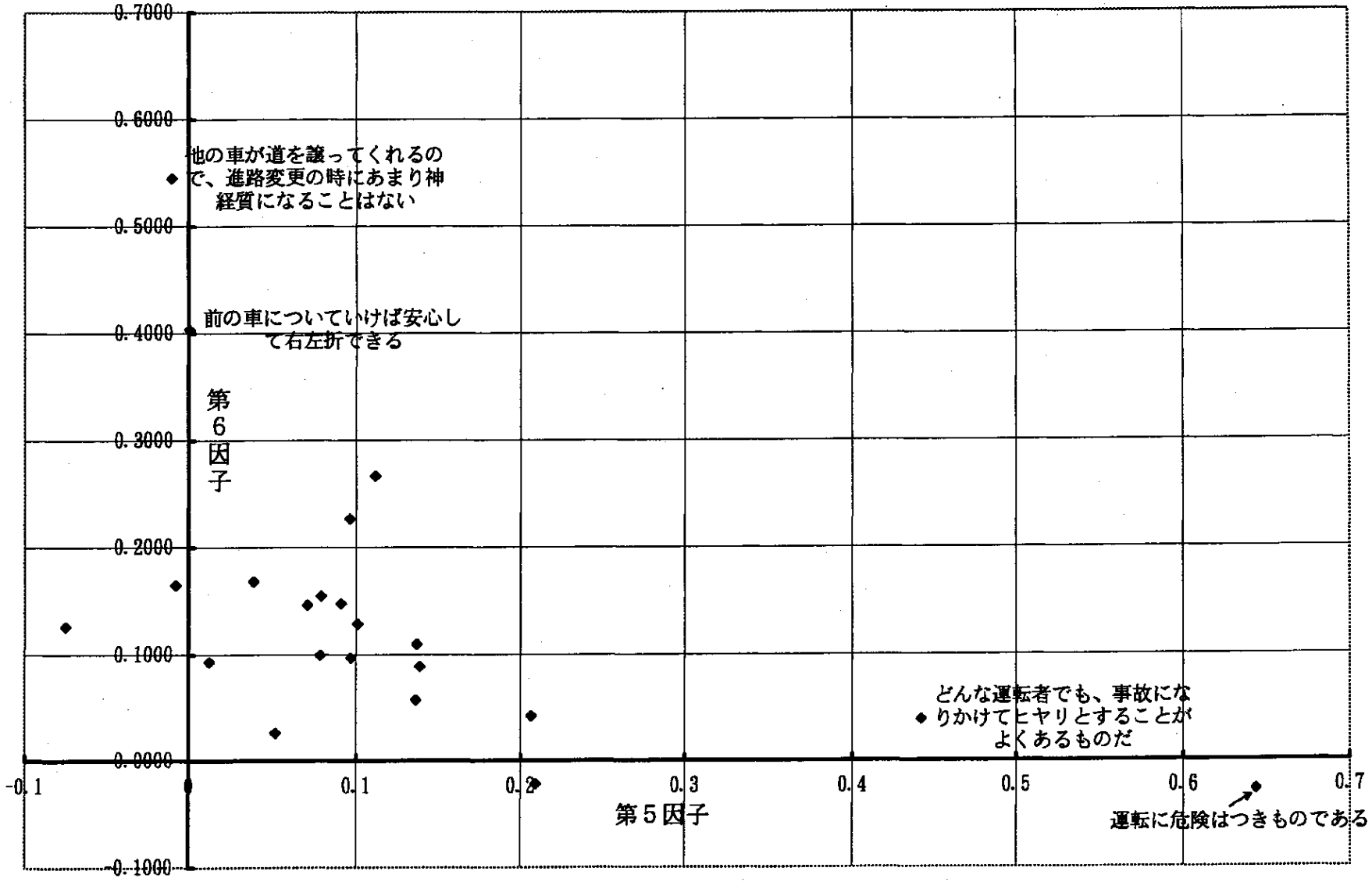


図 3-4-7-3　運転意識の分子分析結果（第５因子と第６因子）

(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、運転者全体で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。

① 攻撃的傾向

攻撃的傾向が強、中、弱の分布をみたのが図3-4-7-4である。攻撃的傾向の強、中、弱の区分は、運転者全体で、おおむね３分の１ずつになるように区分している。性別にみると、攻撃的傾向が強の比率は男性が35.4%、女性が30.2%で、男性に攻撃的傾向が強い対象者が多い。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ことが明確である。

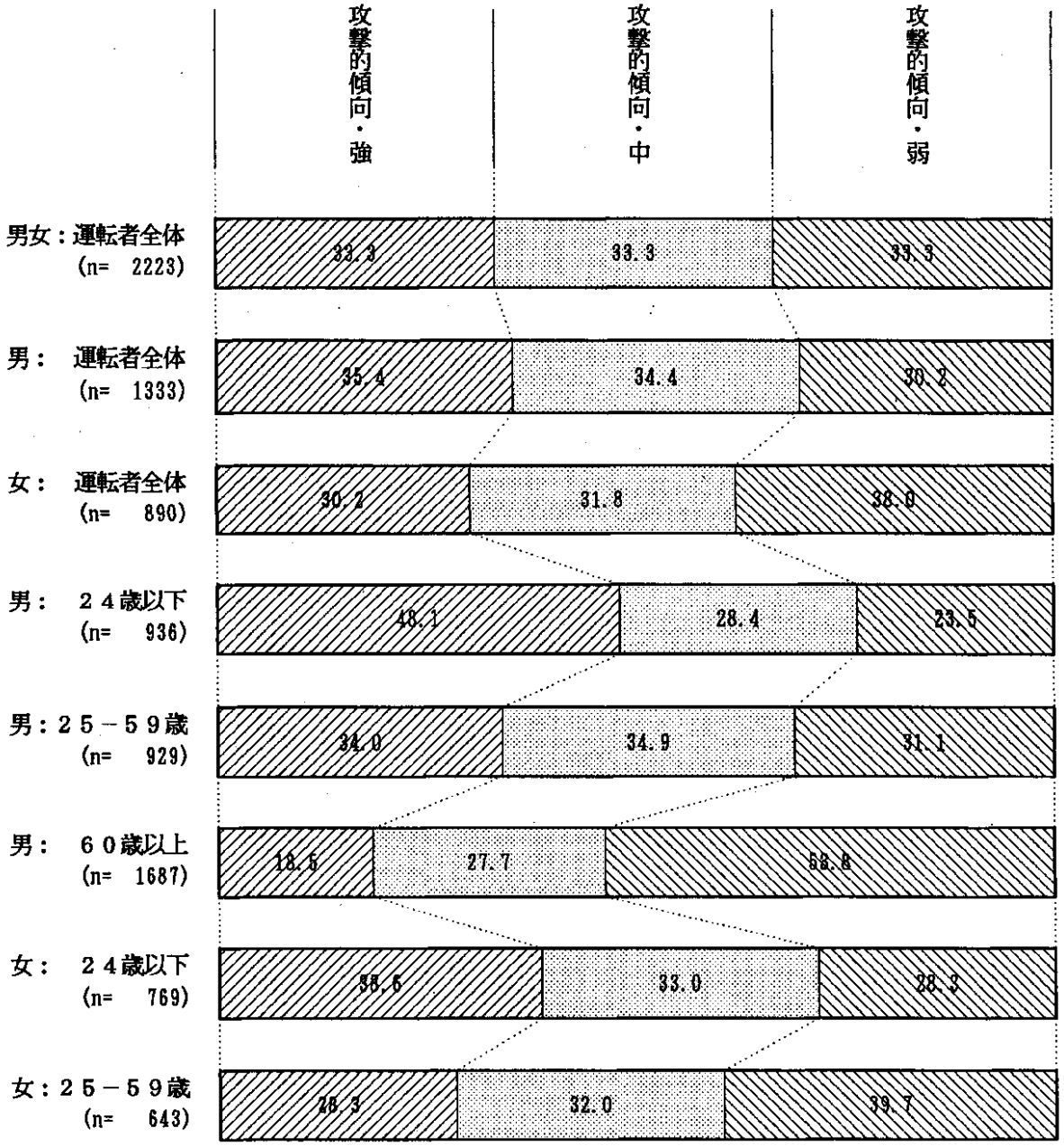


図3-4-7-4　運転者種別攻撃的傾向

② 漫然・脇見運転傾向

漫然・脇見運転傾向でも、強、中、弱の区分は運転者全体でおおむね３分の１ずつになるようにしている。性別にみると、漫然・脇見運転傾向が強の比率は、男性が37.7%、女性が26.9%で、男性の方が、運転中に漫然としたり脇見をしたりする傾向が強い。年齢別にみると、男女ともに若い層ほど漫然・脇見運転傾向が強の比率が高く、若年運転者に運転中に脇見をしたり漫然としたりする傾向が強い（図3-4-7-5）。

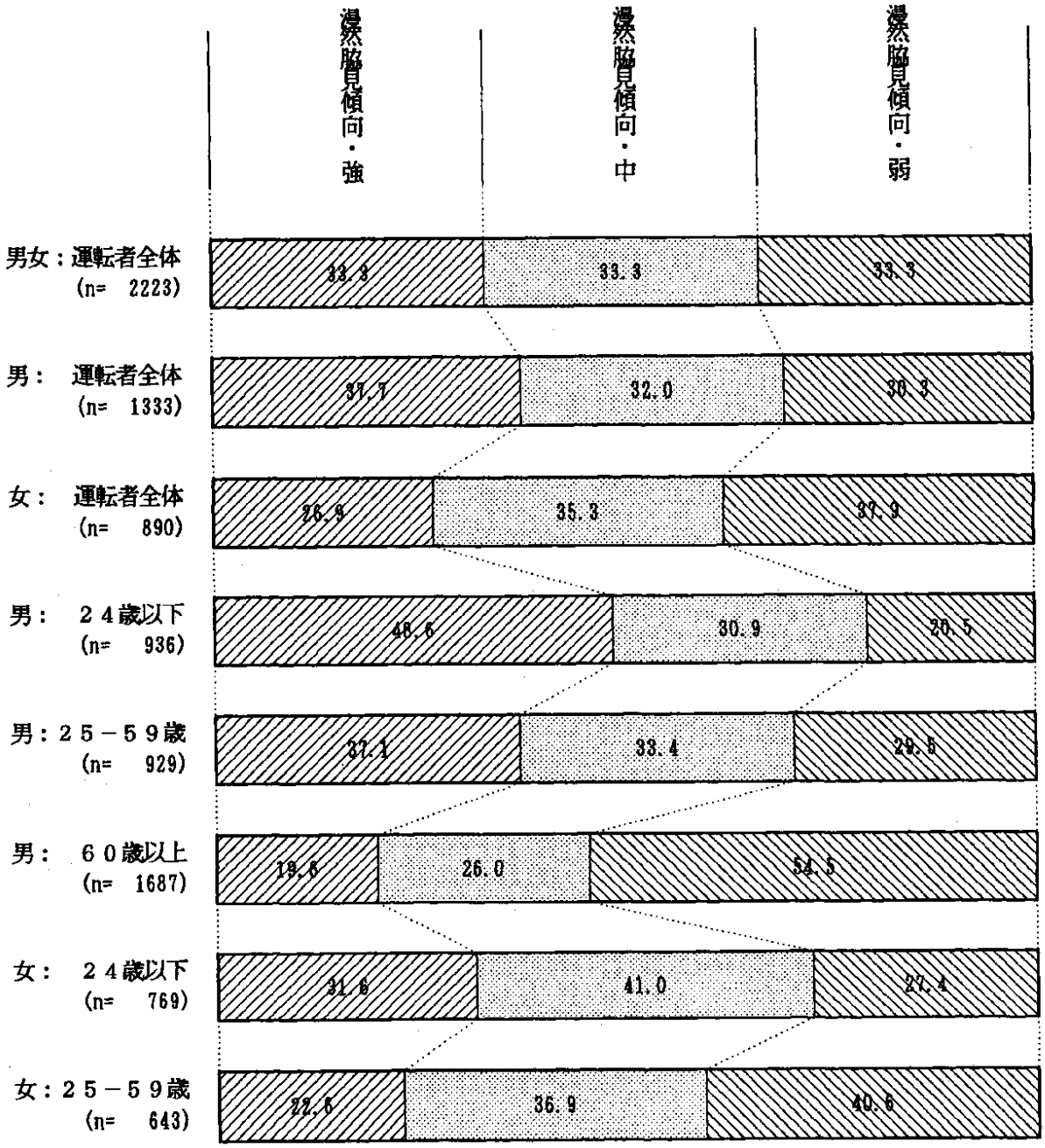


図3-4-7-5　運転者種別漫然・脇見運転傾向

③　違反容認傾向

違反容認傾向についても、運転者全体でほぼ３分の１ずつになるように、強、中、弱を区分した。違反容認傾向が強い対象者の比率は、男性が35.5%に対して女性は30.1%と男性の方が違反容認傾向が強い運転者が多い。年齢別には、男女ともに若い層に違反容認傾向が強い運転者が多い（図3-4-7-6）。

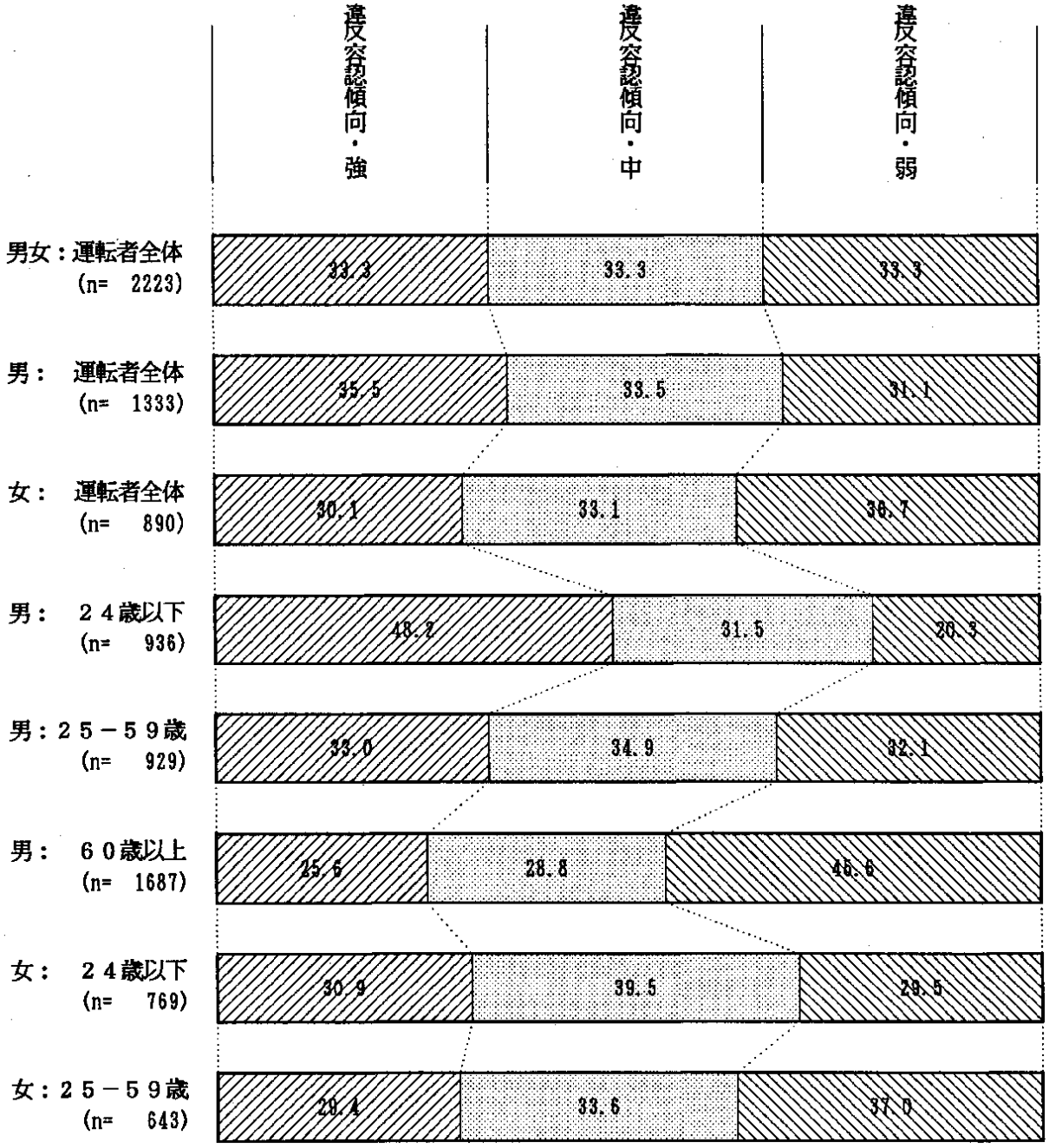


図3-4-7-6　運転者種別違反容認傾向

④　運転への価値傾斜傾向

運転５の価値傾斜に関しても、運転者全体で強、中、弱の対象者がほぼ３分の１ずつになるように分類した。性別にみると、運転への価値傾斜の強、中、弱の比率にほとんど差が無く、男女差はみられない。年齢別にみると、男女ともに24歳以下の若い運転者に運転への価値傾斜が強い傾向がみられる。ただし、男性で、60歳以上をみると、運転への価値傾斜が強い比率は25～59歳よりも多く、24歳以下の若い層に次いで60歳以上の高齢層に運転への価値傾斜が強い傾向がみられる（図3-4-7-7）。

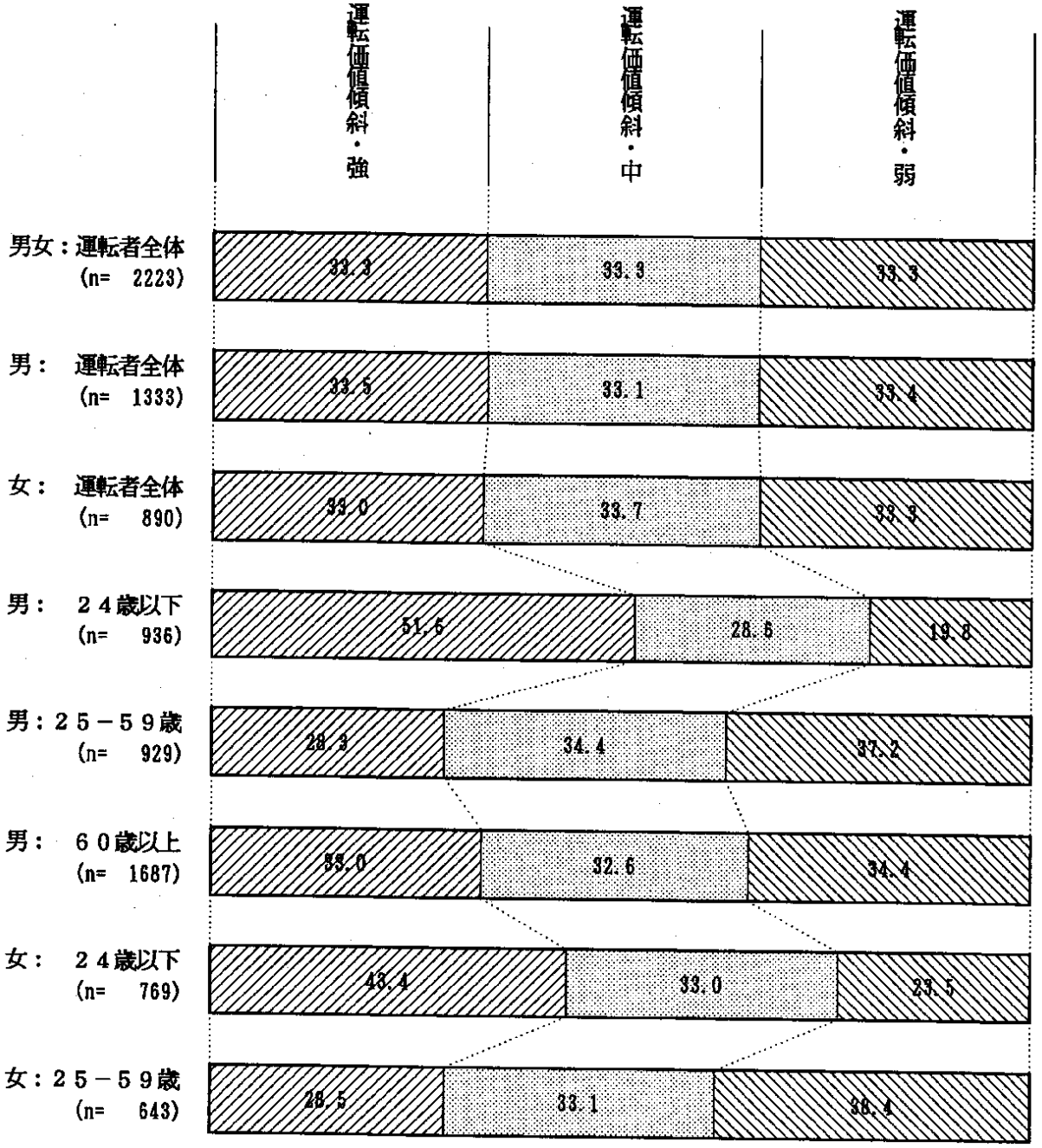


図3-4-7-7　運転者種別運転への価値傾斜傾向

⑤　危険容認傾向

危険容認傾向に関しても、運転者全体で強、中、弱の対象者がほぼ３分の１ずつになるように分類した。性別にみると、危険容認傾向が強の比率は男性が31.0％に対して女性が36.9％と女性に多い。ただし、弱の比率には男女差はみられない。年齢別には、男女ともに年齢が低いほど危険容認傾向が強い（図3-4-7-8）。

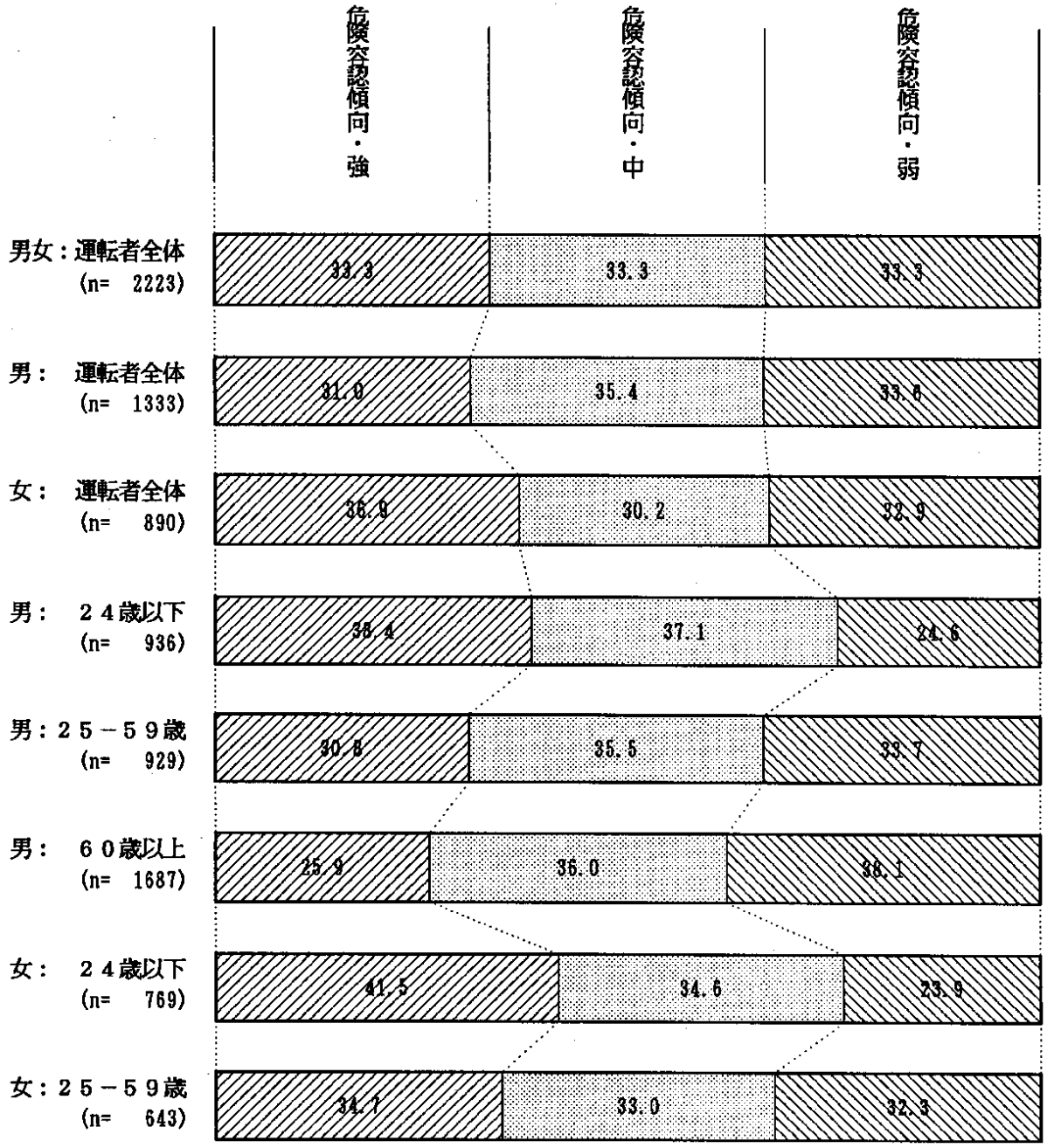


図3-4-7-8　運転者種別危険容認傾向

⑥　依存的傾向

依存的傾向に関しても、運転者全体で強、中、弱の対象者がほぼ３分の１ずつになるように分類した。依存的傾向が強い対象者の比率は、男性が35.3%、女性が30.3%で男性の方が依存的傾向が強い対象者が多い。年齢別には、男女ともに24歳以下の若い層に依存的傾向が強の比率が高く、若い層の方が依存的である。ただし、男性でみると、24歳以下に次いで60歳以上の層の依存的傾向が強く、若年層と高齢層の両極に依存性が強い傾向がみられる（図3-4-7-9）。

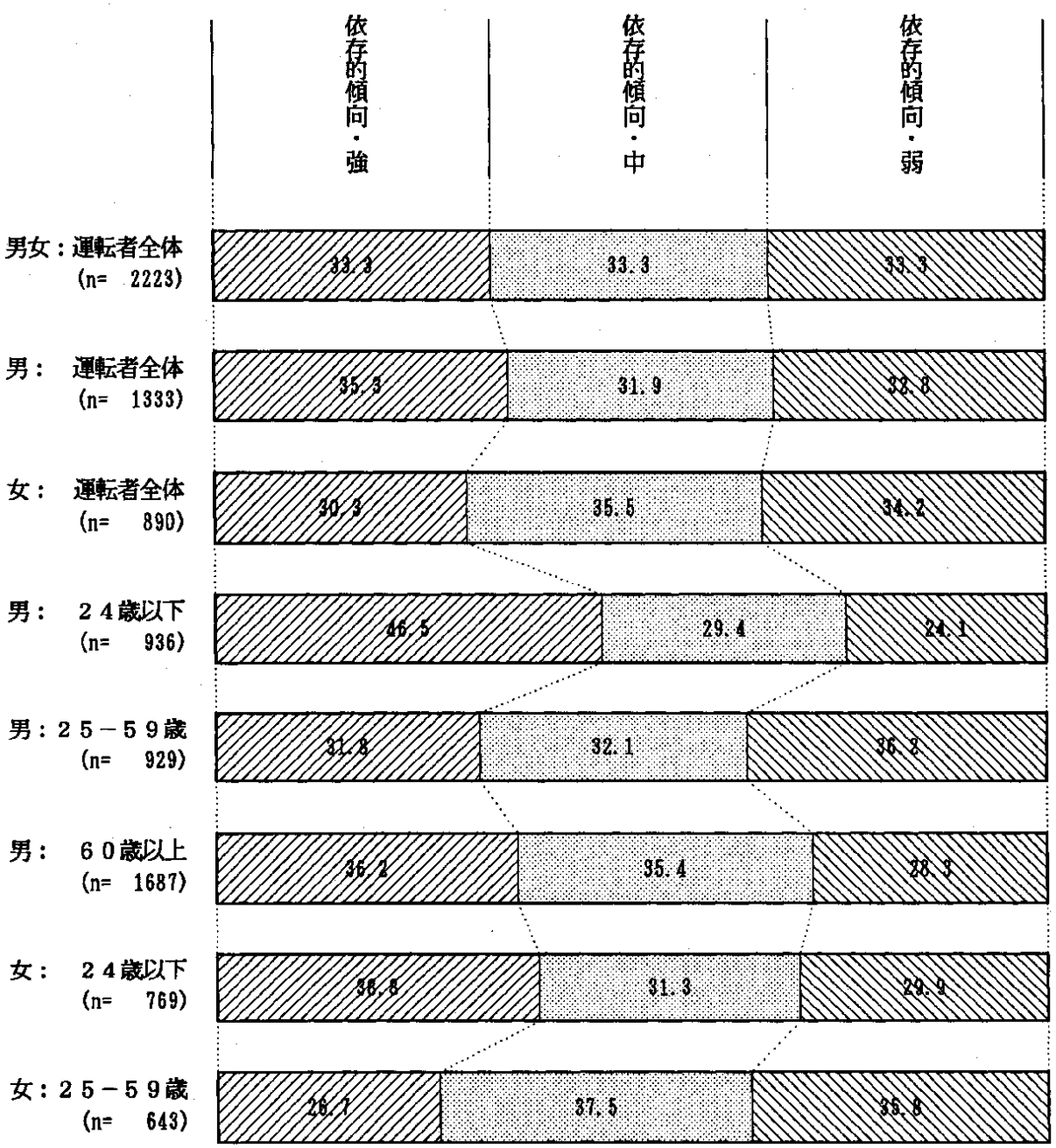


図3-4-7-9　運転者種別依存的傾向

(3) 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。

① 攻撃的傾向と事故・違反

まず、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（以下単に事故・違反と称す）の有無との関連を表3-4-7-3、図3-4-7-10でみる。

表3-4-7-3　攻撃的傾向と過去３年間の事故・違反の有無

		攻撃的傾向・強			攻撃的傾向・中			攻撃的傾向・弱		
		事故なし	事故有り	全体	事故なし	事故有り	全体	事故なし	事故有り	全体
実数・人	男女：運転者全体	437	290	727	483	245	728	517	200	717
	男：　運転者全体	245	218	463	266	180	446	252	140	392
	女：　運転者全体	192	72	264	217	65	282	265	60	325
	男：　２４歳以下	193	244	437	146	119	265	99	116	215
	男：２５－５９歳	178	133	311	190	128	318	170	111	281
	男：　６０歳以上	219	73	292	352	99	451	669	182	851
	女：　２４歳以下	187	107	294	186	67	253	180	36	216
	女：２５－５９歳	138	42	180	161	45	206	205	40	245
構成比・%	男女：運転者全体	60.1	39.9	100.0	66.3	33.7	100.0	72.1	27.9	100.0
	男：　運転者全体	52.9	47.1	100.0	59.6	40.4	100.0	64.3	35.7	100.0
	女：　運転者全体	72.7	27.3	100.0	77.0	23.0	100.0	81.5	18.5	100.0
	男：　２４歳以下	44.2	55.8	100.0	55.1	44.9	100.0	46.0	54.0	100.0
	男：２５－５９歳	57.2	42.8	100.0	59.7	40.3	100.0	60.5	39.5	100.0
	男：　６０歳以上	75.0	25.0	100.0	78.0	22.0	100.0	78.6	21.4	100.0
	女：　２４歳以下	63.6	36.4	100.0	73.5	26.5	100.0	83.3	16.7	100.0
	女：２５－５９歳	76.7	23.3	100.0	78.2	21.8	100.0	83.7	16.3	100.0

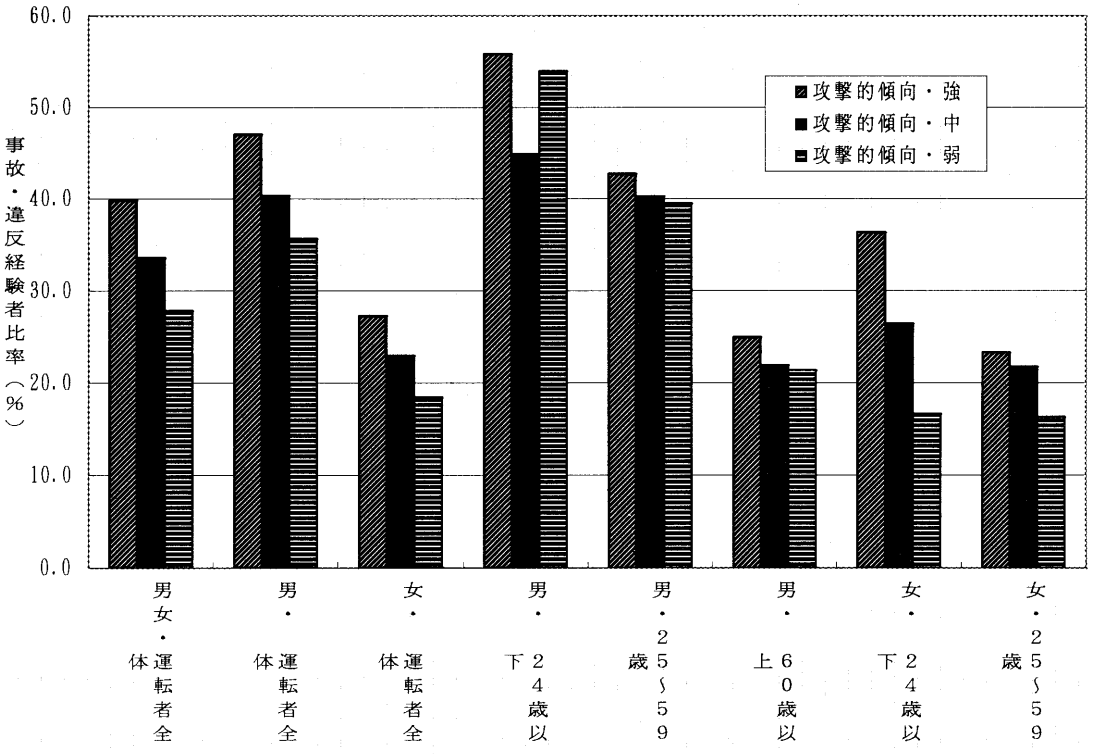


図3-4-7-10　攻撃的傾向の強度別事故・違反者比率

攻撃性の強さ別に事故・違反者比率をみると、運転者全体では明らかに攻撃的傾向が強い運転者ほど事故・違反が多い傾向にある。これは、性別にみても同様である。年齢別にみると、男性の24歳以下を除いて攻撃性が強いほど事故・違反者比率が高い。男性の24歳以下の層のみは、攻撃的傾向が強い運転者と弱い運転者の両極に事故・違反が多い。

② 漫然・脇見運転傾向と事故・違反

漫然・脇見運転傾向の強さ別に事故・違反経験をみたのが表3-4-7-4と図3-4-7-11である。

表3-4-7-4　漫然・脇見運転傾向と過去３年間の事故・違反の有無

		漫然脇見傾向・強			漫然脇見傾向・中			漫然脇見傾向・弱		
		事故なし	事故あり	全体	事故なし	事故あり	全体	事故なし	事故あり	全体
実数・人	男女：運転者全体	436	291	727	465	259	724	536	185	721
	男：　運転者全体	265	225	490	233	184	417	265	129	394
	女：　運転者全体	171	66	237	232	75	307	271	56	327
	男：　２４歳以下	200	246	446	136	145	281	102	88	190
	男：２５－５９歳	193	144	337	176	131	307	169	97	266
	男：　６０歳以上	210	98	308	318	95	413	712	161	873
	女：　２４歳以下	152	90	242	232	81	313	169	39	208
	女：２５－５９歳	114	30	144	177	55	232	213	42	255
構成比・%	男女：運転者全体	60.0	40.0	100.0	64.2	35.8	100.0	74.3	25.7	100.0
	男：　運転者全体	54.1	45.9	100.0	55.9	44.1	100.0	67.3	32.7	100.0
	女：　運転者全体	72.2	27.8	100.0	75.6	24.4	100.0	82.9	17.1	100.0
	男：　２４歳以下	44.8	55.2	100.0	48.4	51.6	100.0	53.7	46.3	100.0
	男：２５－５９歳	57.3	42.7	100.0	57.3	42.7	100.0	63.5	36.5	100.0
	男：　６０歳以上	68.2	31.8	100.0	77.0	23.0	100.0	81.6	18.4	100.0
	女：　２４歳以下	62.8	37.2	100.0	74.1	25.9	100.0	81.3	18.8	100.0
	女：２５－５９歳	79.2	20.8	100.0	76.3	23.7	100.0	83.5	16.5	100.0

運転者全体でみると、漫然・脇見運転傾向が強いほど事故・違反者比率が高い。性別にみても同様で、男女ともに漫然・脇見運転傾向が強いほど事故・違反者比率が高い。

年齢別にみると、男性の25～59歳と女性の25～59歳を除いて、いずれの年齢層でも漫然・脇見運転傾向が強いほど事故・違反者比率が高い傾向が読みとれる。女性の25～59歳の層では、漫然・脇見運転傾向が中程度の事故・違反者比率が高い。男性の25～59歳の層では漫然・脇見運転傾向が強と中に事故・違反者比率の差がみられない。

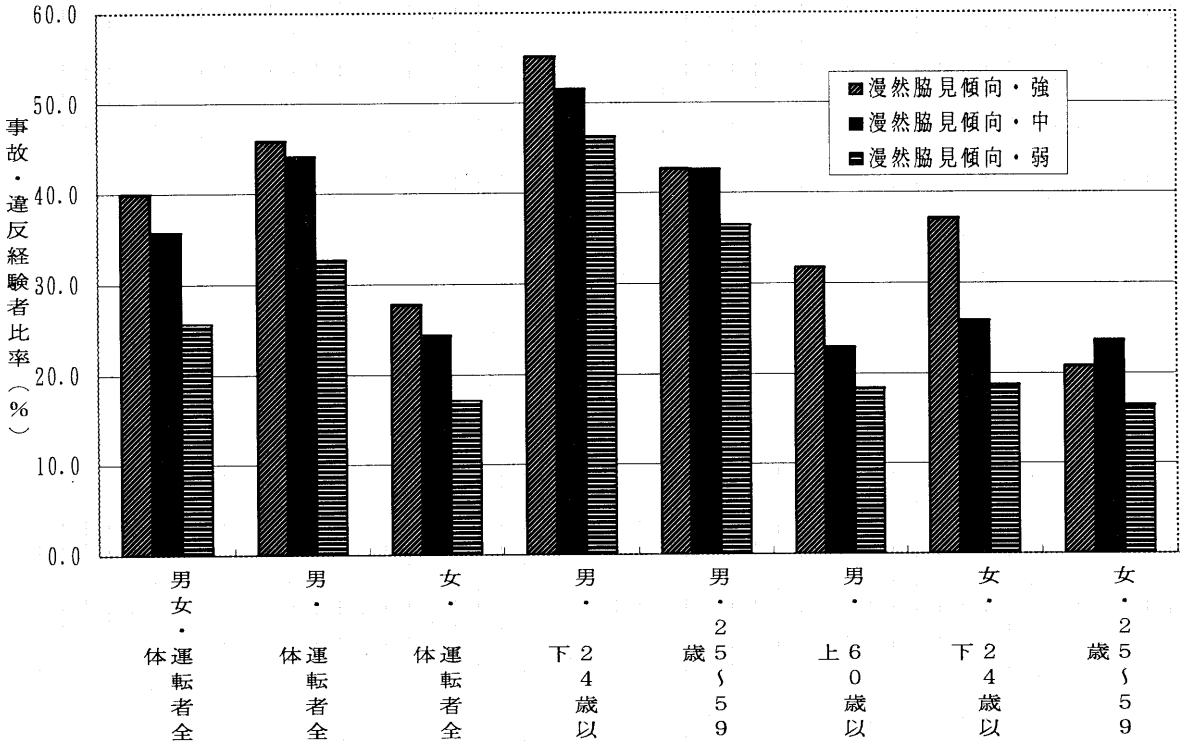


図3-4-7-11　漫然・脇見運転傾向の強度別事故・違反者比率

③　違反容認傾向と事故・違反

違反容認傾向の強さ別に事故・違反経験をみたのが表3-4-7-5と図3-4-7-12である。

表3-4-7-5　違反容認傾向と過去３年間の事故・違反の有無

		違反容認傾向・強			違反容認傾向・中			違反容認傾向・弱		
		事故なし	事故あり	全体	事故なし	事故あり	全体	事故なし	事故あり	全体
実数・人	男女：運転者全体	450	276	726	495	229	724	492	230	722
	男：　運転者全体	247	215	462	268	169	437	248	154	402
	女：　運転者全体	203	61	264	227	60	287	244	76	320
	男：　２４歳以下	201	239	440	148	144	292	89	96	185
	男：２５－５９歳	169	131	300	199	121	320	170	120	290
	男：　６０歳以上	297	110	407	359	99	458	584	145	729
	女：　２４歳以下	148	89	237	234	66	300	171	55	226
	女：２５－５９歳	146	41	187	176	33	209	182	53	235
構成比・%	男女：運転者全体	62.0	38.0	100.0	68.4	31.6	100.0	68.1	31.9	100.0
	男：　運転者全体	53.5	46.5	100.0	61.3	38.7	100.0	61.7	38.3	100.0
	女：　運転者全体	76.9	23.1	100.0	79.1	20.9	100.0	76.3	23.8	100.0
	男：　２４歳以下	45.7	54.3	100.0	50.7	49.3	100.0	48.1	51.9	100.0
	男：２５－５９歳	56.3	43.7	100.0	62.2	37.8	100.0	58.6	41.4	100.0
	男：　６０歳以上	73.0	27.0	100.0	78.4	21.6	100.0	80.1	19.9	100.0
	女：　２４歳以下	62.4	37.6	100.0	78.0	22.0	100.0	75.7	24.3	100.0
	女：２５－５９歳	78.1	21.9	100.0	84.2	15.8	100.0	77.4	22.6	100.0

運転者全体でみると、違反容認傾向が強い層にもっとも事故・違反者が多い。ただし、違反容認傾向が中と弱では事故・違反比率に大きな差はみられない。性別にみると、男性は違反容認傾向が強の層に事故・違反者比率がもっとも高い。女性は違反容認傾向が弱の層に事故・違反者比率がもっとも高く、次いで違反容認傾向が強の層の事故・違反比率が高い。

年齢別にみると、24歳以下と25～59歳の層では違反容認傾向が強と弱の両極の事故・違反比率が高い傾向となっている。男性の60歳以上では違反容認傾向が強いほど事故・違反者比率が高い。

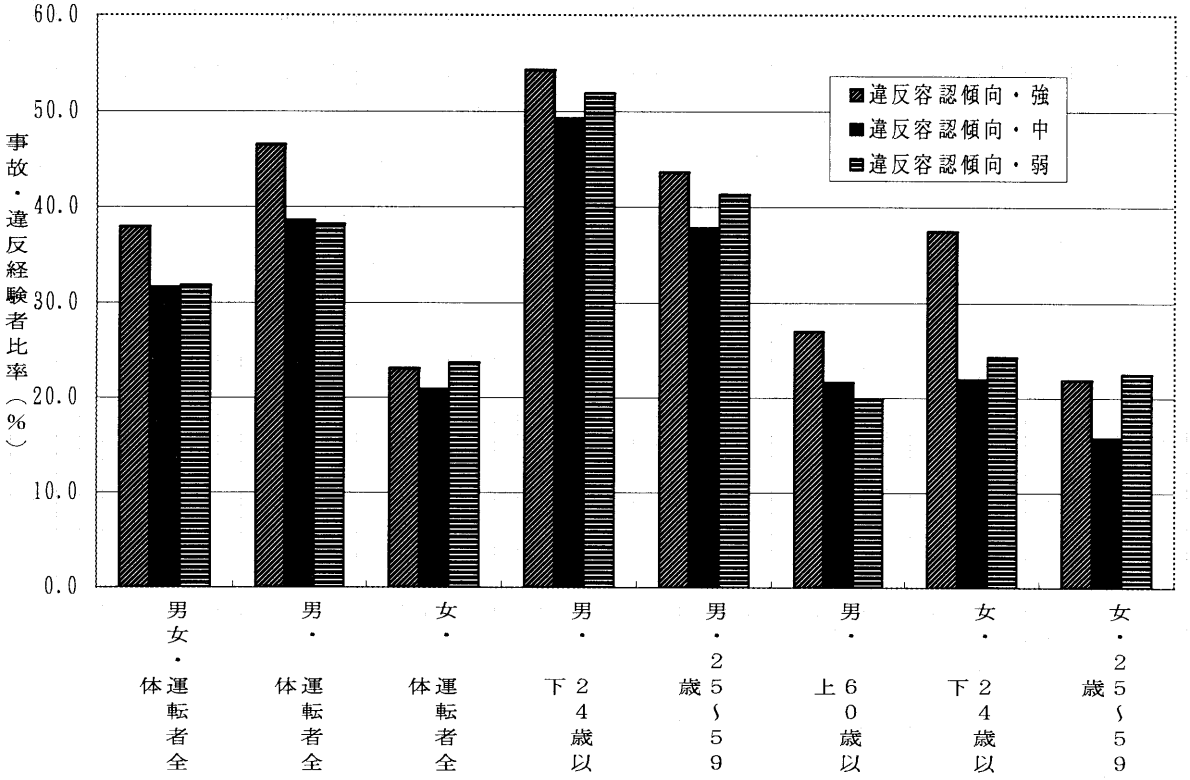


図3-4-7-12　違反容認傾向と強度別事故・違反者比率

④　運転への価値傾斜傾向と事故・違反

運転への価値傾斜傾向の強さ別に事故・違反経験をみたのが表3-4-7-6と図3-4-7-13である。

運転者全体でみると、運転への価値傾斜が強い層の事故・違反者比率がもっとも高く、次いで弱となっている。性別にみると、男性は価値傾斜が強い層の事故・違反者比率がもっとも高く、次いで弱と運転者全体と同じ傾向である。女性は、運転への価値傾斜が強いほど事故・違反者比率が高い。

年齢別にみると、24歳以下と25～59歳は男女ともに、運転への価値傾斜が強い層と弱い層の両極の事故・違反者比率が高い傾向がある。

表3-4-7-6　運転への価値傾斜傾向と過去３年間の事故・違反の有無

		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		
		事故なし	事故有り	全体	事故なし	事故有り	全体	事故なし	事故有り	全体
実数・人	男女：運転者全体	461	263	724	493	232	725	483	240	723
	男：　運転者全体	242	194	436	267	166	433	254	178	432
	女：　運転者全体	219	69	288	226	66	292	229	62	291
	男：　２４歳以下	212	259	471	141	123	264	85	97	182
	男：２５－５９歳	155	101	256	195	122	317	188	149	337
	男：　６０歳以上	412	114	526	410	111	521	418	129	547
	女：　２４歳以下	234	97	331	193	60	253	126	53	179
	女：２５－５９歳	143	38	181	168	40	208	193	49	242
構成比・%	男女：運転者全体	63.7	36.3	100.0	68.0	32.0	100.0	66.8	33.2	100.0
	男：　運転者全体	55.5	44.5	100.0	61.7	38.3	100.0	58.8	41.2	100.0
	女：　運転者全体	76.0	24.0	100.0	77.4	22.6	100.0	78.7	21.3	100.0
	男：　２４歳以下	45.0	55.0	100.0	53.4	46.6	100.0	46.7	53.3	100.0
	男：２５－５９歳	60.5	39.5	100.0	61.5	38.5	100.0	55.8	44.2	100.0
	男：　６０歳以上	78.3	21.7	100.0	78.7	21.3	100.0	76.4	23.6	100.0
	女：　２４歳以下	70.7	29.3	100.0	76.3	23.7	100.0	70.4	29.6	100.0
	女：２５－５９歳	79.0	21.0	100.0	80.8	19.2	100.0	79.8	20.2	100.0

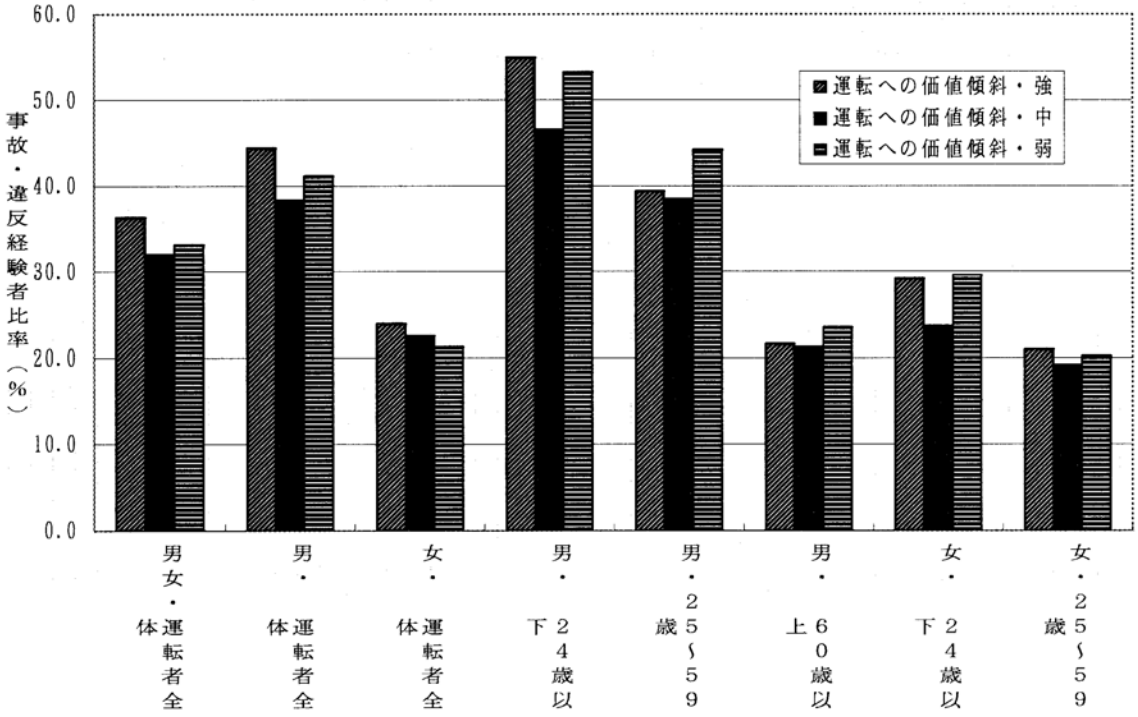


図3-4-7-13　運転への価値傾斜傾向と強度別事故・違反者比率

⑤　危険容認傾向と事故・違反

危険容認傾向の強さ別に事故・違反経験をみたのが表3-4-7-7と図3-4-7-14である。

運転者全体でみると危険容認傾向が中の層の事故・違反比率がやや高いが、大きな差はみられない。男女別にみても、危険容認傾向の強さによって事故・違反者比率に大きな差はみ

られない。

年齢別にみると、男性は24歳以下と60歳以上で危険容認傾向が中程度の事故・違反者比率が高く、25～59歳では危険容認傾向が中程度の事故・違反者比率が低い。女性はいずれの年齢層でも危険容認傾向が弱いほど事故・違反者比率が高い。

表3-4-7-7　危険容認傾向と過去３年間の事故・違反の有無

		危険容認傾向・強			危険容認傾向・中			危険容認傾向・弱		
		事故なし	事故有り	全体	事故なし	事故有り	全体	事故なし	事故有り	全体
実数・人	男女：運転者全体	489	242	731	470	251	721	478	242	720
	男：　運転者全体	236	169	405	268	192	460	259	177	436
	女：　運転者全体	253	73	326	202	59	261	219	65	284
	男：　２４歳以下	168	182	350	161	181	342	109	116	225
	男：２５－５９歳	167	115	282	196	126	322	175	131	306
	男：　６０歳以上	319	95	414	437	135	572	484	124	608
	女：　２４歳以下	232	84	316	190	74	264	131	52	183
	女：２５－５９歳	182	41	223	164	41	205	158	45	203
構成比・%	男女：運転者全体	66.9	33.1	100.0	65.2	34.8	100.0	66.4	33.6	100.0
	男：　運転者全体	58.3	41.7	100.0	58.3	41.7	100.0	59.4	40.6	100.0
	女：　運転者全体	77.6	22.4	100.0	77.4	22.6	100.0	77.1	22.9	100.0
	男：　２４歳以下	48.0	52.0	100.0	47.1	52.9	100.0	48.4	51.6	100.0
	男：２５－５９歳	59.2	40.8	100.0	60.9	39.1	100.0	57.2	42.8	100.0
	男：　６０歳以上	77.1	22.9	100.0	76.4	23.6	100.0	79.6	20.4	100.0
	女：　２４歳以下	73.4	26.6	100.0	72.0	28.0	100.0	71.6	28.4	100.0
	女：２５－５９歳	81.6	18.4	100.0	80.0	20.0	100.0	77.8	22.2	100.0

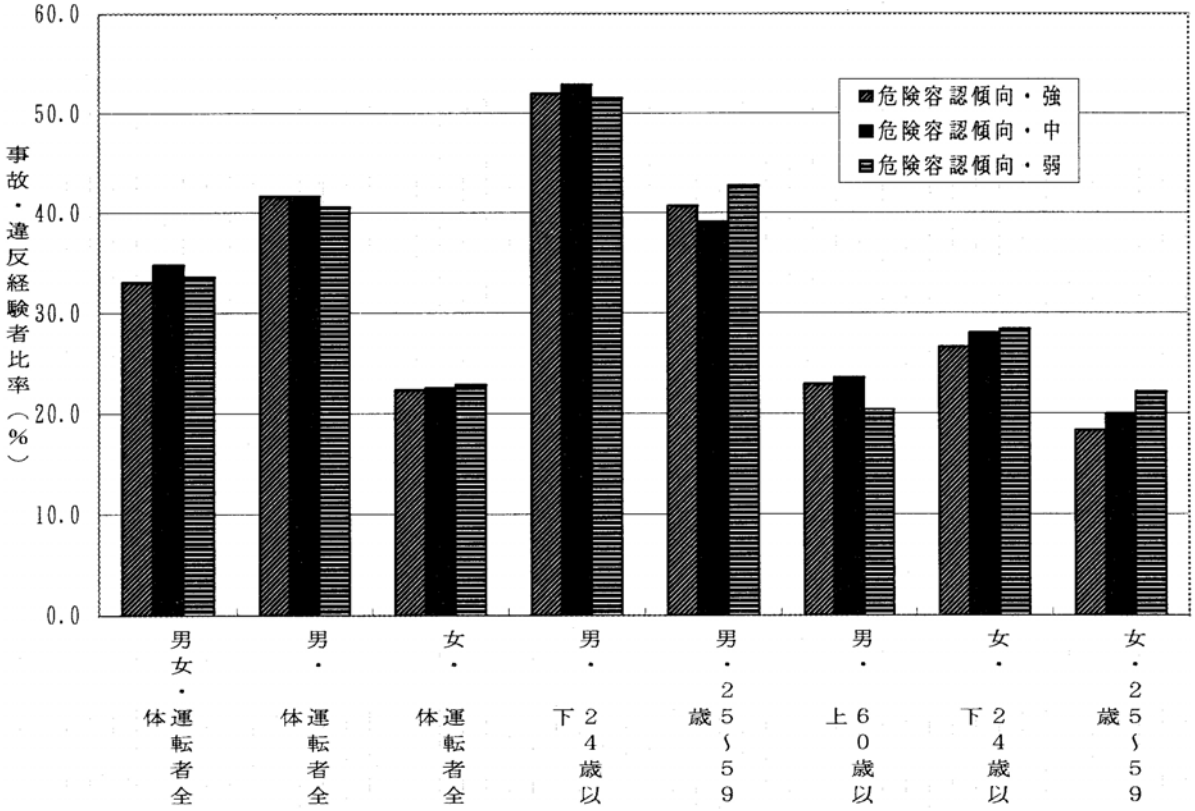


図3-4-7-14　危険容認傾向と強度別事故・違反者比率

⑥　依存的傾向と事故・違反

依存的傾向の強さ別に事故・違反経験をみたのが表3-4-7-8と図3-4-7-15である。

表3-4-7-8　依存的傾向と過去３年間の事故・違反の有無

		依存的傾向・強			依存的傾向・中			依存的傾向・弱		
		事故なし	事故有り	全体	事故なし	事故有り	全体	事故なし	事故有り	全体
実数・人	男女：運転者全体	434	287	721	501	224	725	502	224	726
	男：　運転者全体	239	220	459	254	159	413	270	159	429
	女：　運転者全体	195	67	262	247	65	312	232	65	297
	男：　２４歳以下	200	225	425	116	154	270	122	100	222
	男：２５－５９歳	149	138	287	182	110	292	207	124	331
	男：　６０歳以上	428	142	570	459	114	573	353	98	451
	女：　２４歳以下	200	94	294	179	62	241	174	54	228
	女：２５－５９歳	128	39	167	196	42	238	180	46	226
構成比・%	男女：運転者全体	60.2	39.8	100.0	69.1	30.9	100.0	69.1	30.9	100.0
	男：　運転者全体	52.1	47.9	100.0	61.5	38.5	100.0	62.9	37.1	100.0
	女：　運転者全体	74.4	25.6	100.0	79.2	20.8	100.0	78.1	21.9	100.0
	男：　２４歳以下	47.1	52.9	100.0	43.0	57.0	100.0	55.0	45.0	100.0
	男：２５－５９歳	51.9	48.1	100.0	62.3	37.7	100.0	62.5	37.5	100.0
	男：　６０歳以上	75.1	24.9	100.0	80.1	19.9	100.0	78.3	21.7	100.0
	女：　２４歳以下	68.0	32.0	100.0	74.3	25.7	100.0	76.3	23.7	100.0
	女：２５－５９歳	76.6	23.4	100.0	82.4	17.6	100.0	79.6	20.4	100.0

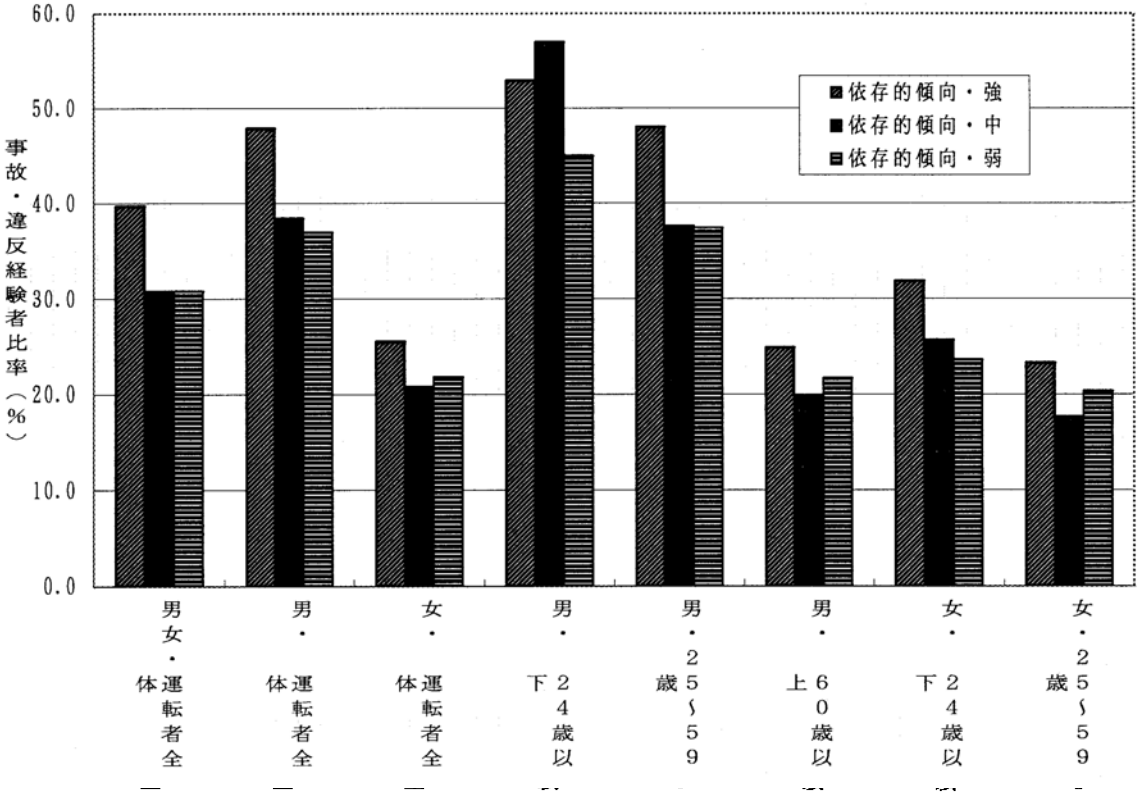


図3-4-7-15　依存的傾向の強度別事故・違反者比率

運転者全体では依存的傾向が強い運転者に事故・違反が多い。ただし、依存性が中と弱

の事故・違反者比率にはほとんど差はない。性別にみると、男性は依存性が強いほど事故・違反が多い傾向になっているが、女性は依存的傾向が弱い運転者の事故・違反者比率が中よりも高く、依存性とともに一定方向に変化する傾向が読みとれない。

年齢別にみると、男性の24歳以下のみが依存性が中の事故・違反者比率が高い。それ以外の年齢層は、いずれも依存性が強い層の事故・違反者比率がもっとも高い。ただし、男性の60歳以上と女性の25～59歳では、依存性が弱い層の事故・違反比率が依存性強に次いで高い。

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3-4-8-1～3のようになる。運転者全体でみて、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86.4%）

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83.1%）

③ 前の車がもたもたしていると、腹がたつ（同62.8%）

④ 運転中は歩行者や自転車をじゃまに思う（同44.2%）

⑤ 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43.9%）

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、４位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次のような項目である。

① 前の車についていけば安心して右左折できる（肯定者比率8.2%）

② 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（同10.3%）

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（同10.5%）

④ 車の運転で多少人に迷惑をかけるのはお互いさまだ（同14.4%）

⑤ 事故をおこすのは運が悪いからだ（同14.7%）

肯定者比率が低い項目の１位と３位に他の運転者に依存する傾向に関する設問があげられており、全体に依存的な傾向は弱い。

次に性別にみる。まず、男性の肯定者比率が女性の肯定者比率を大きく上回る項目をみると次のようになる。

① 脇見運転をすることがある
（男性の肯定者比率から女性の肯定者比率を減じた値が19.1ポイント）

② 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
（同10.2ポイント）

③　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10.1ポイント）

脇見運転や車間距離のつめ、駐車違反などに男性の肯定者比率が高い。逆に女性の肯定者比率の方が高いのは次のような項目である。

①　運転中は歩行者や自転車をじゃまに思う

（女性の肯定者比率から男性の肯定者比率を減じた値が6.6ポイント）

②　車は、単なる移動の手段にすぎない（同5.1ポイント）

③　目的がなくとも、運転することじたいが楽しい（同3.4ポイント）

女性は、運転場所が市街地が多いためか、歩行者をじゃまに思う傾向が強い。また車は単に移動の手段と考える傾向が強いとともに、運転じたいが楽しいとする傾向も強い。

次に年齢別にみる。男性の年齢別で、24歳以下が60歳以上の肯定者比率を大きく上回っているのは次のような項目である。

①　目的がなくとも、運転することじたいが楽しい（男性の24歳以下の肯定者比率から男性の60歳以上の肯定者比率を減じた値が32.7ポイント）

②　運転中は歩行者や自転車をじゃまに思う（同28.6%）

③　前の車がもたもたしていると、腹がたつ（同28.4%）

若年運転者には運転への価値傾斜傾向が強いのと、攻撃的な傾向が強いのが特徴である。

女性の24歳以下の肯定者比率から女性の25～59歳の肯定者比率を減じて、差が大きい項目をみると次のようになる。

①　目的がなくとも、運転することじたいが楽しい（女性の24歳以下の肯定者比率から女性の25～59歳の肯定者比率を減じた値が21.8ポイント）

②　運転中は歩行者や自転車をじゃまに思う（同17.1ポイント）

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14.2ポイント）

女性の若年運転者に肯定者比率が高い項目は男性と同様で、女性の若年運転者も運転への価値傾斜傾向が強く、攻撃的な傾向が強い。

表 3-4-8-1　運転意識に対する肯定者に比率（総括表）

		男女：運転者全体	男：　運転者全体	女：　運転者全体	男：　24歳以下	男：25～59歳	男：　60歳以上	女：　24歳以下	女：25～59歳
攻撃的傾向	前の車がもたもたしていると、腹がたつ	62.8	63.7	61.5	73.5	63.5	45.1	67.7	59.4
	他の車に追い越されるのは、気分のいいものではない	40.2	42.4	36.9	55.8	39.2	30.8	47.9	33.7
	ほかの車に並ばれると先に出たくなる	20.0	21.8	17.3	33.4	20.1	12.1	23.8	15.5
	運転中は歩行者や自転車をじゃまに思う	44.2	41.6	48.2	55.4	39.3	26.8	63.4	46.3
	運転中にイライラすることが多い	22.6	25.9	17.7	38.1	24.3	10.4	23.3	16.3
	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	21.8	25.9	15.7	29.0	25.5	24.2	17.0	14.6
	自分は感情の変化は少なく、いつでも冷静でいられる	42.7	45.4	38.5	38.0	44.5	57.2	38.4	37.2
違反容認傾向	車の運転で多少人に迷惑をかけるのはお互いさまだ	14.4	15.4	12.8	23.1	12.3	11.6	17.9	11.4
	事故をおこすのは運が悪いからだ	14.7	15.8	13.1	24.6	13.3	15.5	14.7	13.3
	違反をすることと事故の発生には、あまり関係はない	16.7	19.5	12.4	17.1	19.6	26.9	8.3	13.1
	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	43.9	47.4	38.6	55.1	46.0	32.3	40.0	38.3
	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	24.1	28.1	18.0	38.1	28.3	12.0	23.7	16.6
	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	10.3	12.0	7.6	22.1	10.3	8.3	11.0	5.6
危険容認傾向	運転に危険はつきものである	86.4	86.3	86.6	92.3	86.4	79.5	92.6	87.7
	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	83.1	82.5	83.9	85.1	82.9	85.6	85.4	83.6
依存的傾向	前の車についていけば安心して右左折できる	8.2	7.2	9.9	11.6	6.0	8.8	14.8	9.1
	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	10.5	12.3	7.7	14.6	11.0	14.3	10.3	6.4
運転への愛着傾向	運転は自分の生きがいの１つである	22.0	23.7	19.4	35.5	19.0	34.2	20.7	17.3
	目的がなくとも、運転することじたいが楽しい	42.5	41.2	44.6	68.3	36.8	35.5	60.9	39.1
	車は、単なる移動の手段にすぎない	37.1	35.1	40.2	31.0	38.4	33.6	31.5	42.7
漫然・脇見運転傾向	運転中にぼんやりしてしまうことがある	21.5	23.2	18.9	36.8	21.7	16.2	25.2	15.7
	脇見運転をすることがある	31.4	38.9	19.8	49.4	38.2	25.6	28.1	16.6

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しているので、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。

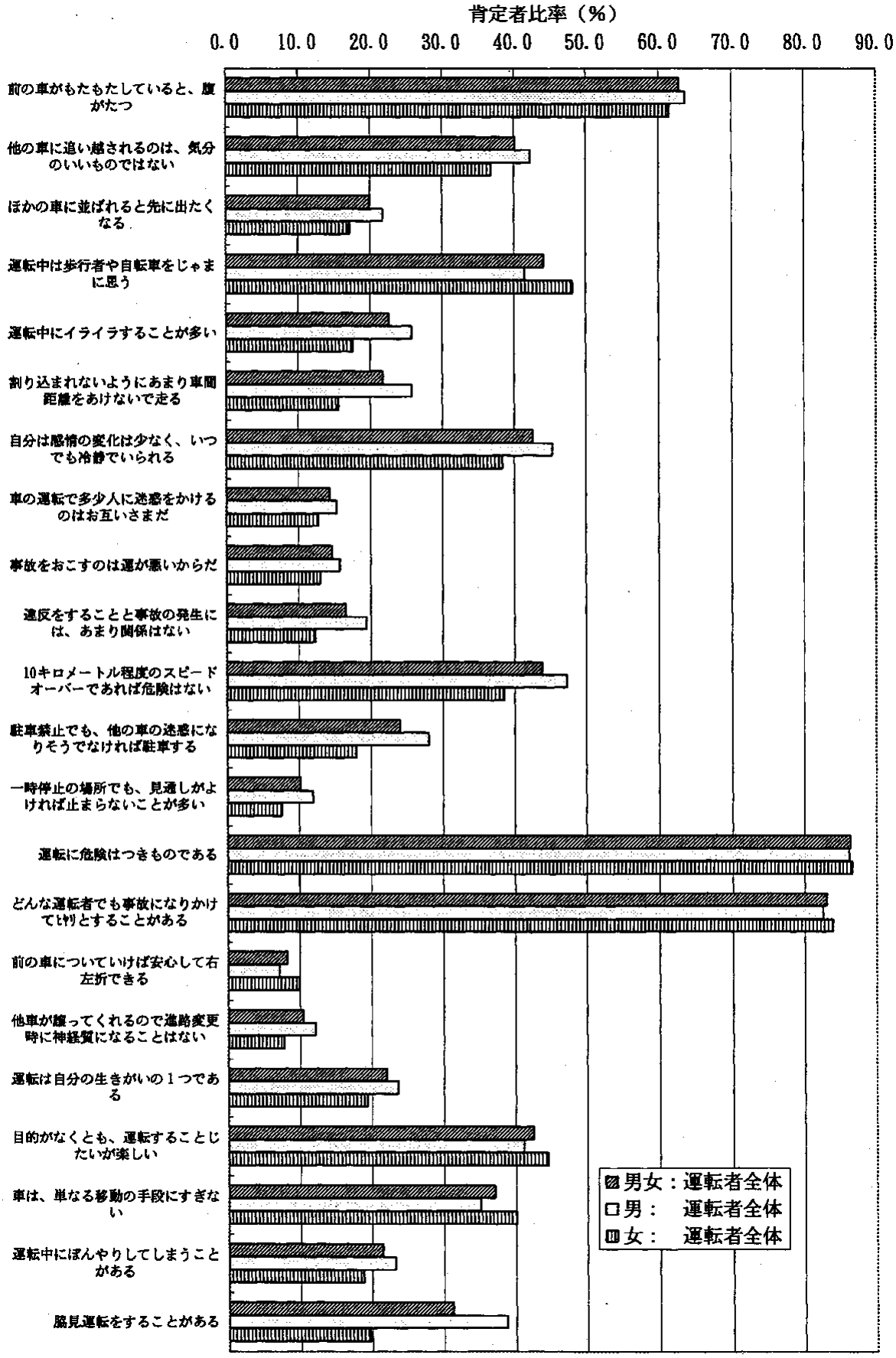


図3-4-8-1　運転意識項目への肯定者比率（性別）

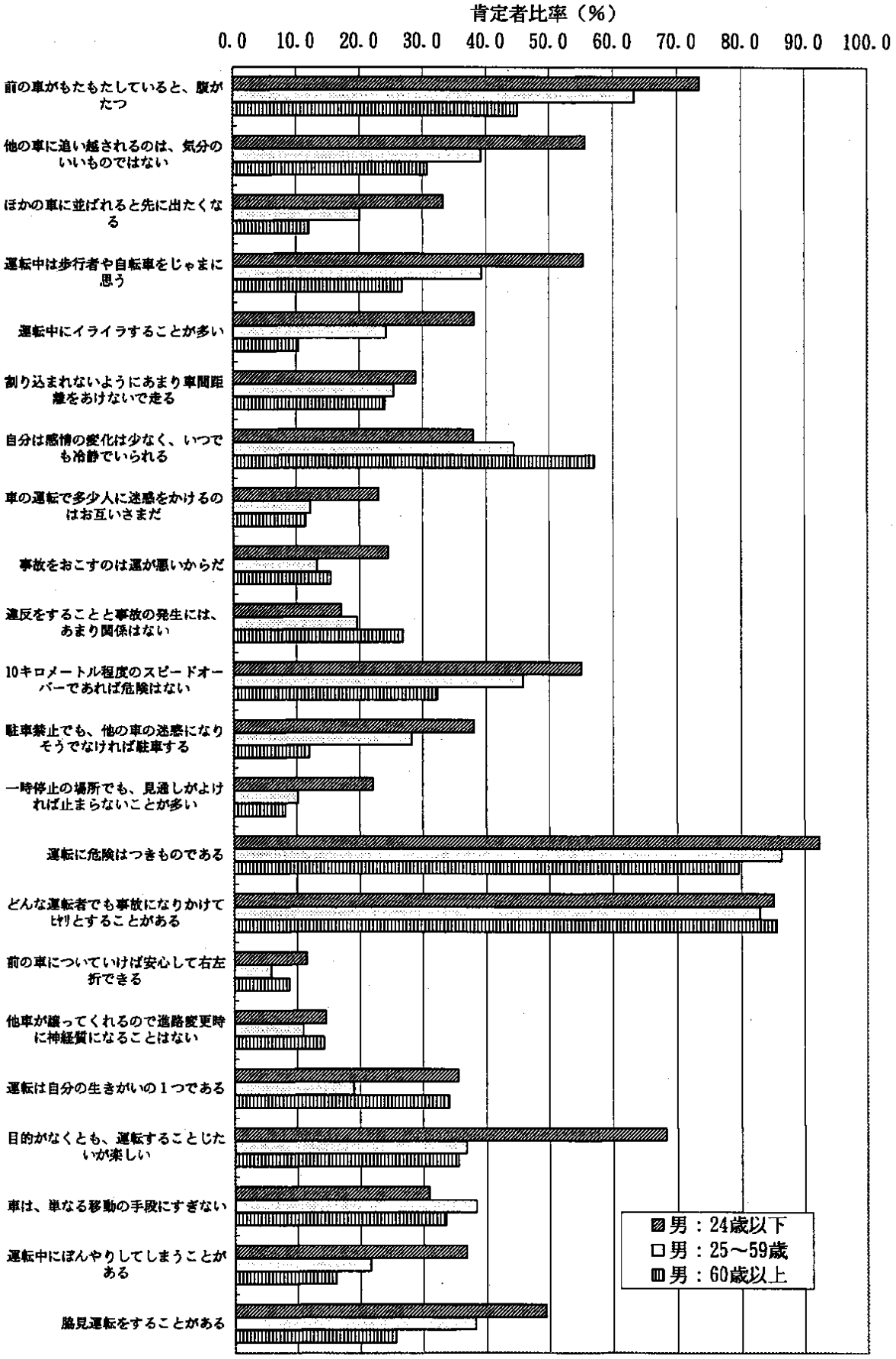


図3-4-8-2　運転者意識項目への肯定者比率（男性=年齢別）

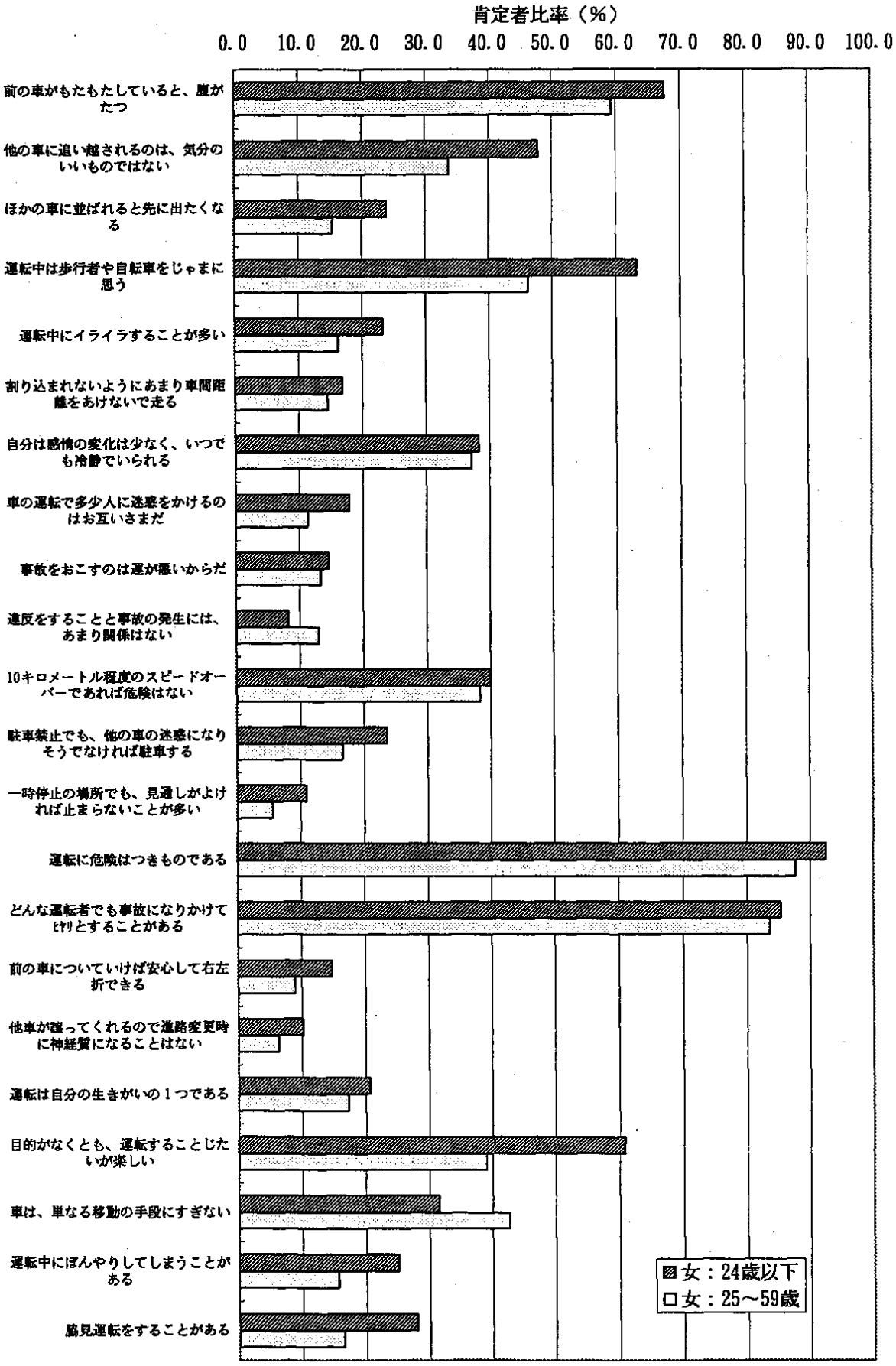


図3-4-8-3　運転意識項目への肯定者比率（女性：年齢別）

(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、図3-4-8-4のようになる。図にみるように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の比率が高い。つまり攻撃的傾向、漫然・脇見運転傾向、違反容認傾向、運転への価値傾斜傾向、依存的傾向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の運転者の比率が多い。

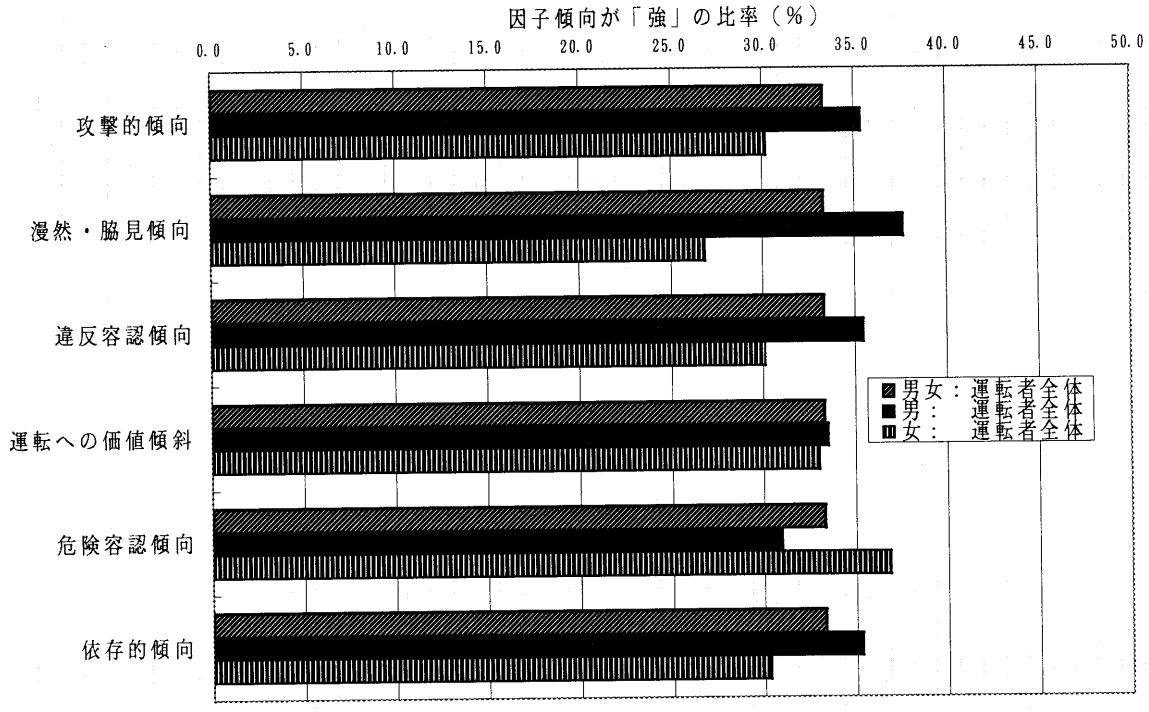


図3-4-8-4　因子傾向が強の比率（性別）

図3-4-8-5から年齢別にみると男性は、運転への価値傾斜傾向と依存的傾向を除いて、若い層ほど強の比率が高い。つまり、若いほど攻撃的傾向、漫然・脇見運転傾向、違反容認傾向、危険容認傾向のいずれも強く持っているといえる。運転への価値傾斜傾向と依存的傾向については、25～59歳の中年層がもっとも強の比率が少なく、24歳以下の若年と60歳以上の高齢者に強の比率が多い。ただし、いずれも、強の比率がもっとも多いのは24歳以下の若年運転者である。

女性はすべての因子で24歳以下の若い層の方が強の比率が高い。特に運転への価値傾斜傾向や依存的傾向に年齢による差が大きく、女性の若い層に運転への価値傾斜傾向や依存的

傾向が強い（図3-4-8-6）。

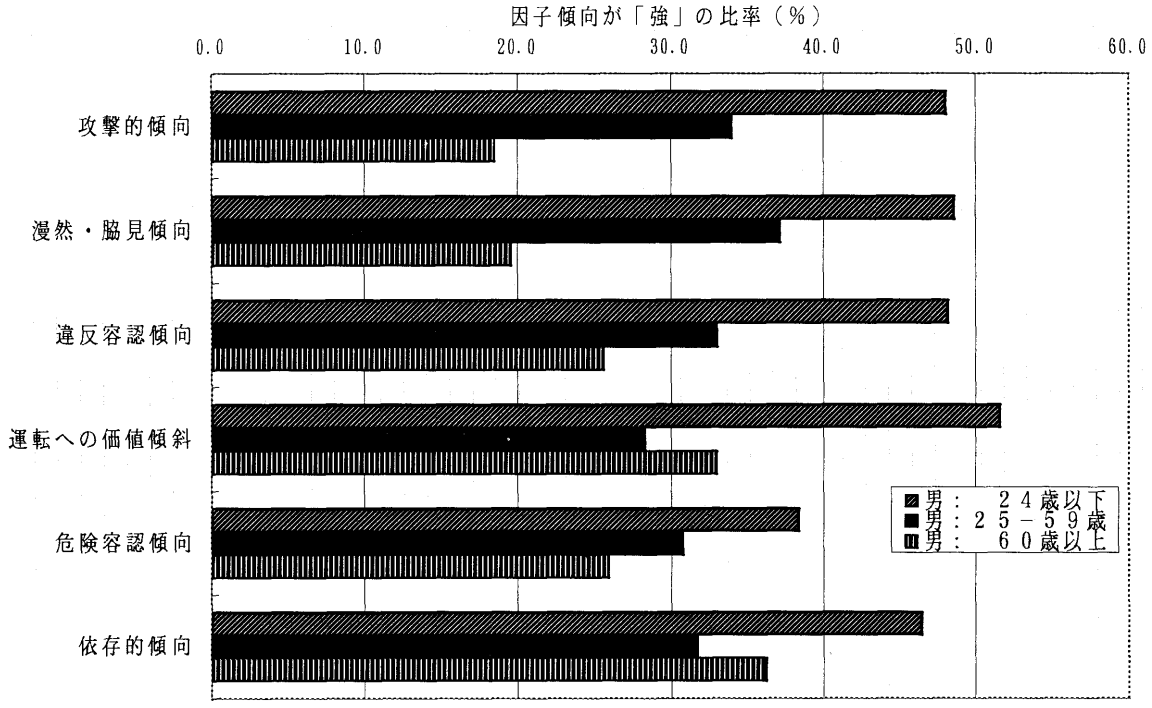


図3-4-8-5　因子傾向が強の比率（男性の年齢別）

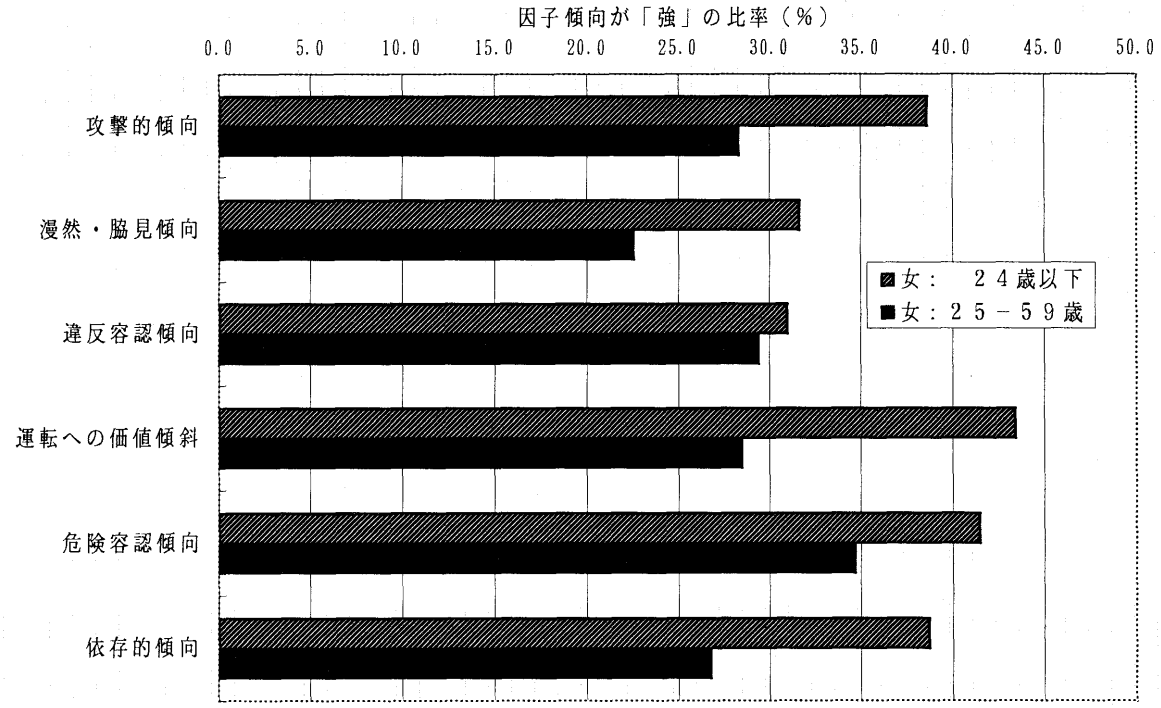


図3-4-8-6　因子傾向が強の比率（女性の年齢別）

(3) 運転意識の因子と事故・違反

運転意識の６因子の強さと事故・違反の有無のクロス集計を行い、そのＸ^{2}値（カイ自乗値）を算出した結果が表3-4-8-2である。

ここで示したＸ^{2}値とは２つの項目（ ここでは因子の強さと事故・違反の有無 ）の関係の強さを表す指標で、Ｘ^{2}値が大きいほど両者の間に強い関連があるとみられる。表3-4-8-2では、危険率５％以下（両者の間に関連があると認められる）の場合は網掛けなしで、危険率５～10％の場合は薄い網掛けで、危険率が10％以上（両者に関連が薄いと考えられる）の場合は濃い網掛けで示している。

表にみるように、攻撃的傾向と事故・違反は、ほとんどの層で関連が認められている。先に記したように、いずれも攻撃的傾向が強い運転者に事故・違反が多い。

漫然･脇見運転傾向も同様にほとんどの層で事故･違反の有無との関連が認められており、いずれも漫然・脇見運転傾向が強いほど事故・違反が多い。

違反容認傾向は運転者全体、男性運転者、男性の60歳以上、女性の24歳以下で事故・違反との関連が認められ、いずれも違反容認傾向が強いほど事故･違反が多いというものである。

運転への価値傾斜傾向と事故・違反の関連は、男性の24歳以下の若い層に認められ、価値傾斜傾向が強い運転者にもっとも事故・違反が多い。ただし、弱い運転者にも事故・違反が多く、運転への価値傾斜が強い運転者と弱い運転者の両極に事故・違反が多い。

危険容認傾向と事故・違反との関連は弱いとみられる。

依存的傾向と事故・違反の関連は、運転者全体と男性運転者、男性の24歳以下と25～59歳、女性の24歳以下の層で関連が認められ、男性の24歳以下を除いて、いずれも依存的傾向が強いほど事故・違反が多い。男性の24歳以下では依存性が強い層も事故・違反が多いが、それ以上に中程度の運転者の事故・違反が多い。

表3-4-8-2　6因子の強度と事故・違反の有無間クロス集計結果のX^{2}値

	攻撃的傾向	漫然・わき見運転傾向	違反容認傾向	運転への価値傾斜傾向	危険容認傾向	依存的傾向
男女：運転者全体	23.219*	35.196*	8.506	3.229	0.498	17.159*
男：運転者全体	11.592*	17.581*	7.950	3.403	0.155	12.830*
女：運転者全体	6.506	9.917*	0.751	0.582	0.021	1.966
男：24歳以下	8.230	4.240	1.772	4.885	0.114	7.180
男：25～59歳	0.730	3.029	2.240	2.517	0.881	9.006
男：60歳以上	1.667	23.782*	7.831	0.932	1.931	4.247
女：24歳以下	24.499*	19.787*	17.690*	2.756	0.247	4.993
女：25～59歳	3.730	4.015	3.683	0.191	0.948	1.999

注：網掛けがない部分は危険率5%以下、薄い網掛けの部分は危険率10%以下、濃い網掛けの部分は危険率が10%超過である。また、*印の部分は、危険率が1%以下であることを示している。

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。

その結果を運転者全体でみると、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ち」で、全体の50.5％を占めている。これに「運転がうまい方だと思う」の8.7％を加えると59.2％と、ほぼ６割が、自分は運転がうまい方だと自己評価している。

性別にみると、運転がうまい方だとする比率（「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69.4％、女性が43.7％で、男性に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」とする比率の年齢による差がほとんどないが、「どちらかといえば、運転がうまい方だと思う」の比率は25～59歳の中間層に多い。

女性は、年齢階層による比率の差が少ないが、運転がうまい方だとする比率は、やや25～59歳の層に多く、「運転が下手な方だと思う」は24歳以下に多い（図3-5-1-1）。

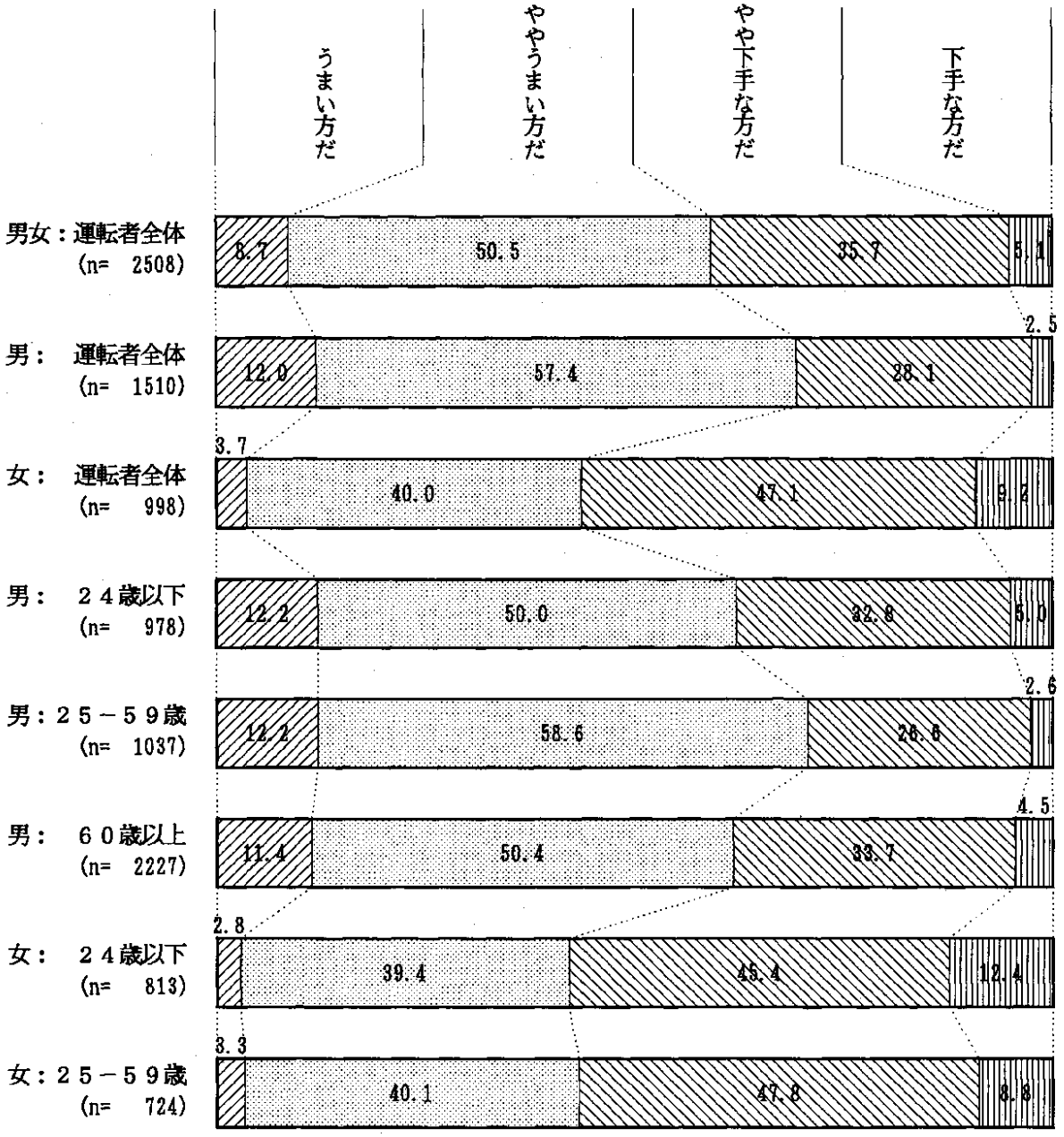


図3-5-1-1　運転者種別「経験の割には運転がうまいと思うか」

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

ヒヤリ・ハット体験項目を経験者比率の高い順に並べて、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・年齢別にみると表3-6-1-1、図3-6-1-2～4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

この項目のヒヤリ・ハット経験者は１回が27.0%、２～３回が17.1%、４回以上が3.5%で、1回以上の経験者は47.7%である。性別のヒヤリ・ハット経験者比率は、男性が50.7%、女性が43.0%で、男性の経験者比率の方が高い。年齢別には、男女ともに24歳以下の若い年齢層の方がそれ以上の年齢層よりも経験者比率が高く、若い運転者ほど前車に接近しすぎてヒヤリ・ハットした経験を持っている。

②　人や自転車がとびだしてきて事故になりそうになったこと

この項目のヒヤリ・ハット経験者は１回が31.2%、２～３回が12.4%、４回以上が2.4%で、1回以上の経験者は46.1%である。性別のヒヤリ・ハット経験者比率は、男性が48.7%、女性が42.1%で、男性の経験者比率の方が高い。年齢別には、男女ともに25～59歳の中間年齢層の方がそれよりも若い層あるいは高齢の層よりもヒヤリ・ハット経験者比率が高い。このように人や自転車の飛び出しでヒヤリ・ハット経験したのは、若年や高齢層よりも中間的な年齢層に多い。

③　前の車が急ブレーキをかけて事故になりそうになったこと

この項目のヒヤリ・ハット経験者は１回が28.4%、２～３回が10.8%、４回以上が2.2%で、1回以上の経験者は41.4%である。性別のヒヤリ・ハット経験者比率は、男性が42.7%、女性が39.5%で、男性の経験者比率の方が高い。年齢別には男女ともに24歳以下の若い層に

経験者比率が高く、若年層に前車の急ブレーキで事故になりかけた経験が多い。

④　交差点で出合頭に車や自転車と接触しそうになったこと

この項目のヒヤリ･ハット経験者は１回が23.7%、２～３回が8.2%、４回以上が1.3%で、１回以上の経験者は33.2%である。性別のヒヤリ・ハット経験者比率は、男性が36.8%、女性が27.7%で、男性の経験者比率の方が高い。年齢別には、男女ともに25～59歳の中間的な年齢層の方がそれよりも若年あるいは高齢の層よりもヒヤリ・ハット経験者比率が高い。交差点での出合頭事故によるヒヤリ・ハット経験は、若年層や高齢層よりも中間的な年齢層に多いが、24歳以下の若年もこれに次いでヒヤリ・ハット経験が多い。

⑤　車線変更の時に他の車と接触しそうになったこと

この項目のヒヤリ･ハット経験者は１回が20.9%、２～３回が8.2%、４回以上が1.0%で、１回以上の経験者は30.1%である。性別のヒヤリ・ハット経験者比率は、男性が30.4%、女性が29.7%で、大きな差はないがわずかに男性の経験者比率の方が高い。年齢別には男女ともに24歳以下の若年層に経験者比率が多く、若い層に車線変更時のヒヤリ・ハット体験が多い。

⑥　信号待ちや駐車中の車に追突しそうになったこと

この項目のヒヤリ･ハット経験者は１回が19.1%、２～３回が9.2%、４回以上が1.8%で、１回以上の経験者は30.1%である。性別のヒヤリ・ハット経験者比率は、男性が33.0%、女性が25.6%で、男性の経験者比率の方が高い。年齢別の経験者比率は男女ともに24歳以下が高く、若い層に駐停車中の車に追突しそうになった経験が多い。

⑦　バックをしていて事故になりそうになったこと

この項目のヒヤリ･ハット経験者は１回が22.3%、２～３回が5.8%、４回以上が1.4%で、１回以上の経験者は29.5%である。性別のヒヤリ・ハット経験者比率は、男性が29.5%、女性が29.5%で、男女による経験者比率の差はない。年齢別には男性では60歳以上、女性では25～59歳の層の経験者比率が高く､年齢が高い層ほどバック中のヒヤリ･ハット経験が多い。

⑧　すれ違いの時に対向車と接触しそうになったこと

この項目のヒヤリ･ハット経験者は１回が17.9％、２～３回が8.9％、４回以上が2.5％で、１回以上の経験者は29.3％である。性別のヒヤリ・ハット経験者比率は、男性が30.8％、女性が27.2％で、男性の経験者比率が高い。年齢別には男女ともに24歳以下の若い層の経験者比率がもっとも高い。ただし、女性は24歳以下と25～59歳との経験者比率の差が少ない。

⑨　横断中の歩行者に接触しそうになったこと

この項目のヒヤリ･ハット経験者は１回が18.2％、２～３回が7.1％、４回以上が1.1％で、１回以上の経験者は26.4％である。性別のヒヤリ・ハット経験者比率は、男性が28.5％、女性が23.3％で、男性の経験者比率の方が高い。年齢別には、男女ともに24歳以下の若い層の経験者比率が高く、若年層は横断中の歩行者に接触しそうになってヒヤリ・ハットした経験が多い。

⑩　車がスリップして事故になりそうになったこと

この項目のヒヤリ･ハット経験者は１回が17.7％、２～３回が6.6％、４回以上が1.3％で、１回以上の経験者は25.7％である。性別のヒヤリ・ハット経験者比率は、男性が31.7％、女性が16.5％で、男性の経験者比率が特に高い。年齢別には男女ともに24歳以下の若い層の経験者比率が高く、若年層に車がスリップしてのヒヤリ・ハット経験が多い。

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

この項目のヒヤリ･ハット経験者は１回が16.1％、２～３回が4.5％、４回以上が0.7％で、１回以上の経験者は21.3％である。性別のヒヤリ・ハット経験者比率は、男性が22.7％、女性が19.1％で、男性の経験者比率の方が高い。年齢別には男女ともに24歳以下の若い層の経験者比率が高く、若年層に右折時のヒヤリ・ハット体験が多い。

⑫　左折の時に他の車や歩行者と事故になりそうになったこと

この項目のヒヤリ･ハット経験者は１回が14.5％、２～３回が3.5％、４回以上が1.0％で、１回以上の経験者は19.0％である。性別のヒヤリ・ハット経験者比率は、男性が21.1％、女性が15.8％で、男性の経験者比率の方が高い。年齢別には男女ともに25～59歳の中間層の経験者比率が高い。

⑬　追越や追い抜き中に対向車と事故になりそうになったこと

この項目のヒヤリ・ハット経験者は１回が11.7％、２～３回が4.5％、４回以上が0.7％で、１回以上の経験者は16.9％である。性別のヒヤリ・ハット経験者比率は、男性が19.8％、女性が12.4％で、男性の経験者比率の方が高い。年齢別には男女ともに24歳以下の若い層に経験者が多く、追越あるいは追い抜き中のヒヤリ・ハット体験は若い運転者に多い。

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

この項目のヒヤリ・ハット経験者は１回が9.8％、２～３回が4.3％、４回以上が0.7％で、１回以上の経験者は14.8％である。性別のヒヤリ・ハット経験者比率は、男性が16.4％、女性が12.3％で、男性の経験者比率の方が高い。年齢別には男女ともに24歳以下の若い層に経験者が多く、若年層にはみだしによるヒヤリ・ハット体験が多い。

⑮　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

この項目のヒヤリ・ハット経験者は１回が6.6％、２～３回が2.7％、４回以上が0.7％で、１回以上の経験者は10.0％である。性別には男性が11.0％、女性が8.6％で、男性の経験者比率の方が高い。年齢別には男女ともに24歳以下の若い層に経験者が多い。

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で、いずれかのヒヤリ・ハット体験がある運転者の比率をみても、男性が88.3％に対して女性は84.7％と、男性のヒヤリ・ハット体験者比率の方が高い。また、同じ年齢層で男性と女性のヒヤリ・ハット体験者比率を比較しても、いずれの年齢層でも男性の経験者比率の方が高い。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、運転者全体で86.9％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。

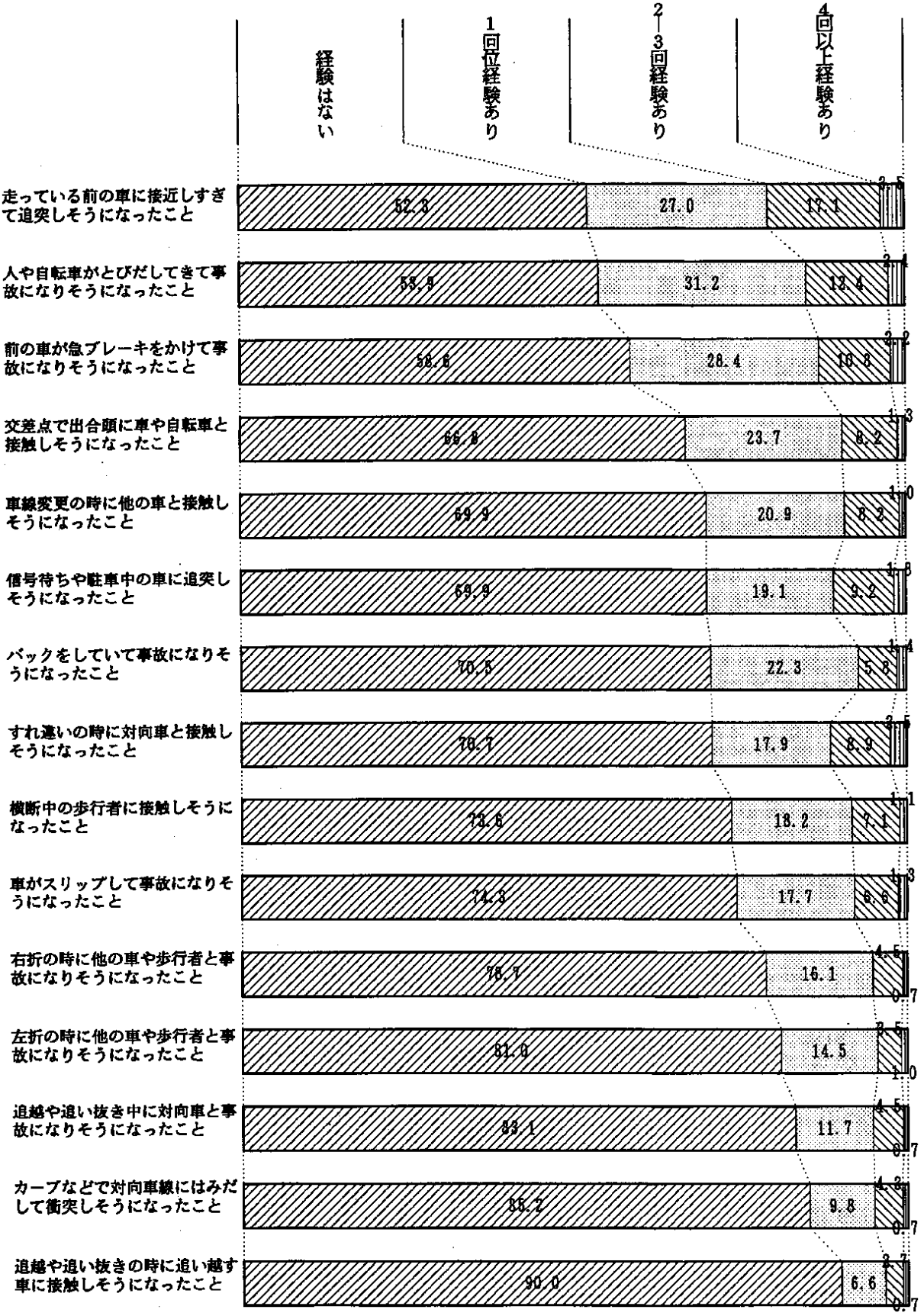


図3-6-1-1　ヒヤリ・ハットの経験の有無

表 3-6-1-1　性・年齢別ヒヤリ・ハット体験者比率

	質問項目	男女：運転者全体	男：運転者全体	女：運転者全体	男：24歳以下	男：25－59歳	男：60歳以上	女：24歳以下	女：25－59歳
ヒヤリハット体験者比率（%）	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	47.7	50.7	43.0	60.5	49.8	30.6	48.8	41.0
	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	46.1	48.7	42.1	48.1	50.1	49.3	38.3	43.8
	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	41.4	42.7	39.5	51.4	42.8	36.6	45.3	38.1
	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	33.2	36.8	27.7	36.5	37.2	30.6	25.6	28.6
	車線変更の時に他の車と接触しそうになったこと	30.1	30.4	29.7	35.9	29.2	23.3	33.9	29.5
	信号待ちや駐車中の車に追突しそうになったこと	30.1	33.0	25.6	37.9	33.6	17.1	33.7	24.0
	バックをしていて事故になりそうになったこと	29.5	29.5	29.5	27.1	27.2	30.1	25.9	28.8
	すれ違いの時に対向車と接触しそうになったこと	29.3	30.8	27.2	31.0	30.7	22.3	28.3	28.1
	横断中の歩行者に接触しそうになったこと	26.4	28.5	23.3	39.8	27.3	22.9	30.0	21.5
	車がスリップして事故になりそうになったこと	25.7	31.7	16.5	37.6	29.6	23.2	19.4	15.9
	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	21.3	22.7	19.1	23.3	22.6	20.5	21.5	18.7
	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	19.0	21.1	15.8	19.9	21.4	17.8	15.6	15.9
	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	16.9	19.8	12.4	24.0	19.8	14.6	13.8	11.6
	カーブなどで対向車線にはみだして衝突しそうになったこと	14.8	16.4	12.3	17.3	16.3	10.9	14.8	11.5
	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	10.0	11.0	8.6	12.5	10.6	9.0	10.4	8.2
	いずれかのヒヤリ・ハット体験がある運転者	86.9	88.3	84.7	93.1	87.6	78.6	87.8	83.6
総サンプル数（人）	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	2,426	1,461	965	979	1,021	2,104	809	700
	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	2,426	1,464	962	984	1,022	2,185	812	698
	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	2,417	1,459	958	982	1,019	2,120	813	696
	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	2,412	1,458	954	976	1,017	2,092	810	693
	車線変更の時に他の車と接触しそうになったこと	2,414	1,456	958	981	1,017	2,099	813	695
	信号待ちや駐車中の車に追突しそうになったこと	2,412	1,452	960	978	1,014	2,086	810	697
	バックをしていて事故になりそうになったこと	2,418	1,458	960	979	1,018	2,107	807	698
	すれ違いの時に対向車と接触しそうになったこと	2,416	1,456	960	978	1,018	2,086	810	698
	横断中の歩行者に接触しそうになったこと	2,429	1,462	967	986	1,021	2,099	812	702
	車がスリップして事故になりそうになったこと	2,415	1,461	954	983	1,015	2,079	810	691
	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	2,406	1,449	957	982	1,012	2,086	810	694
	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	2,409	1,454	955	980	1,017	2,094	812	694
	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	2,424	1,465	959	983	1,024	2,087	810	697
	カーブなどで対向車線にはみだして衝突しそうになったこと	2,419	1,459	960	984	1,019	2,076	812	696
	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	2,412	1,453	959	975	1,016	2,084	809	697
	いずれかのヒヤリ・ハット体験がある運転者	2,291	1,381	910	934	971	1,943	784	657

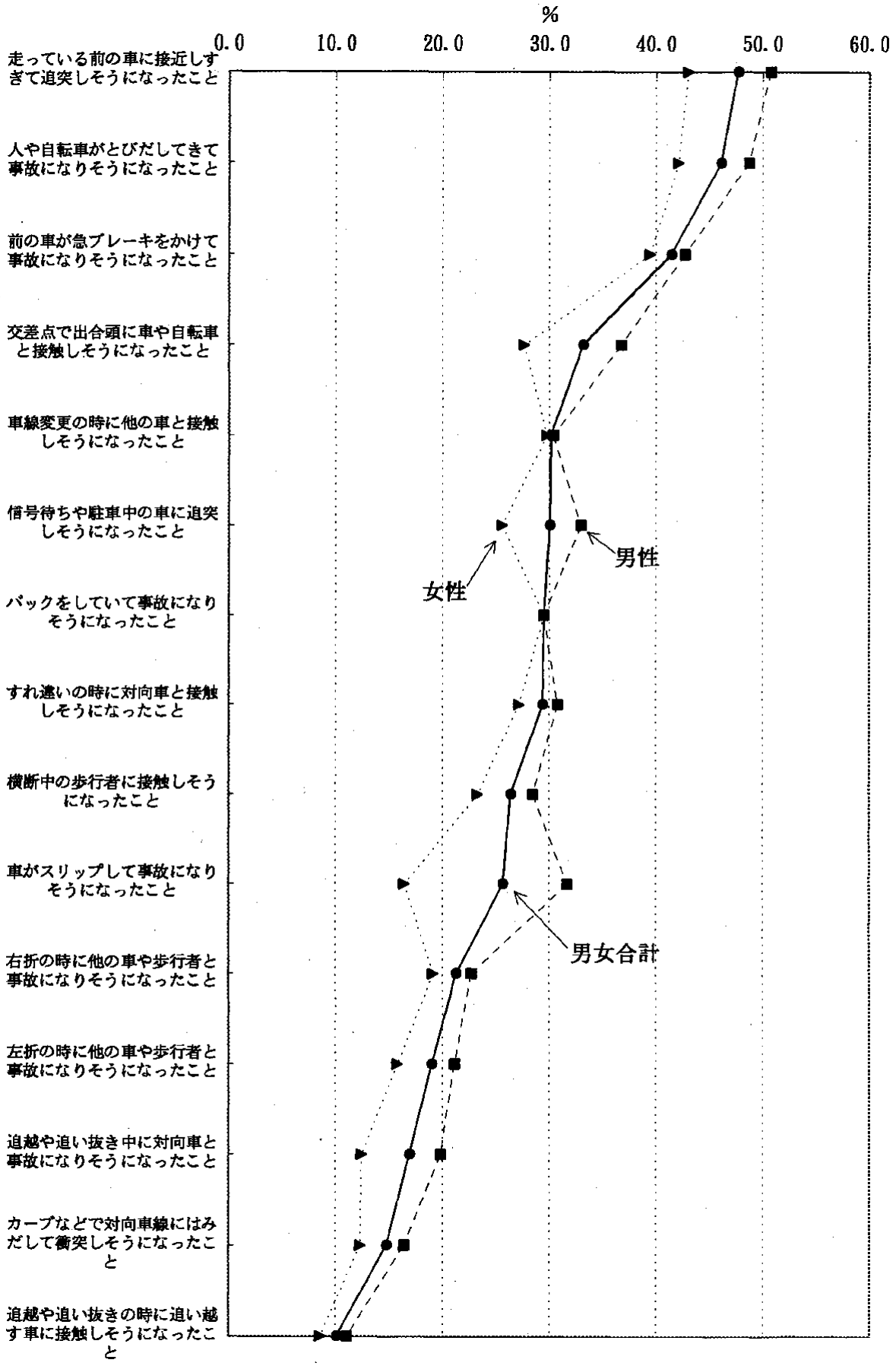


図3-6-1-2　性別ヒヤリ・ハット体験者比率

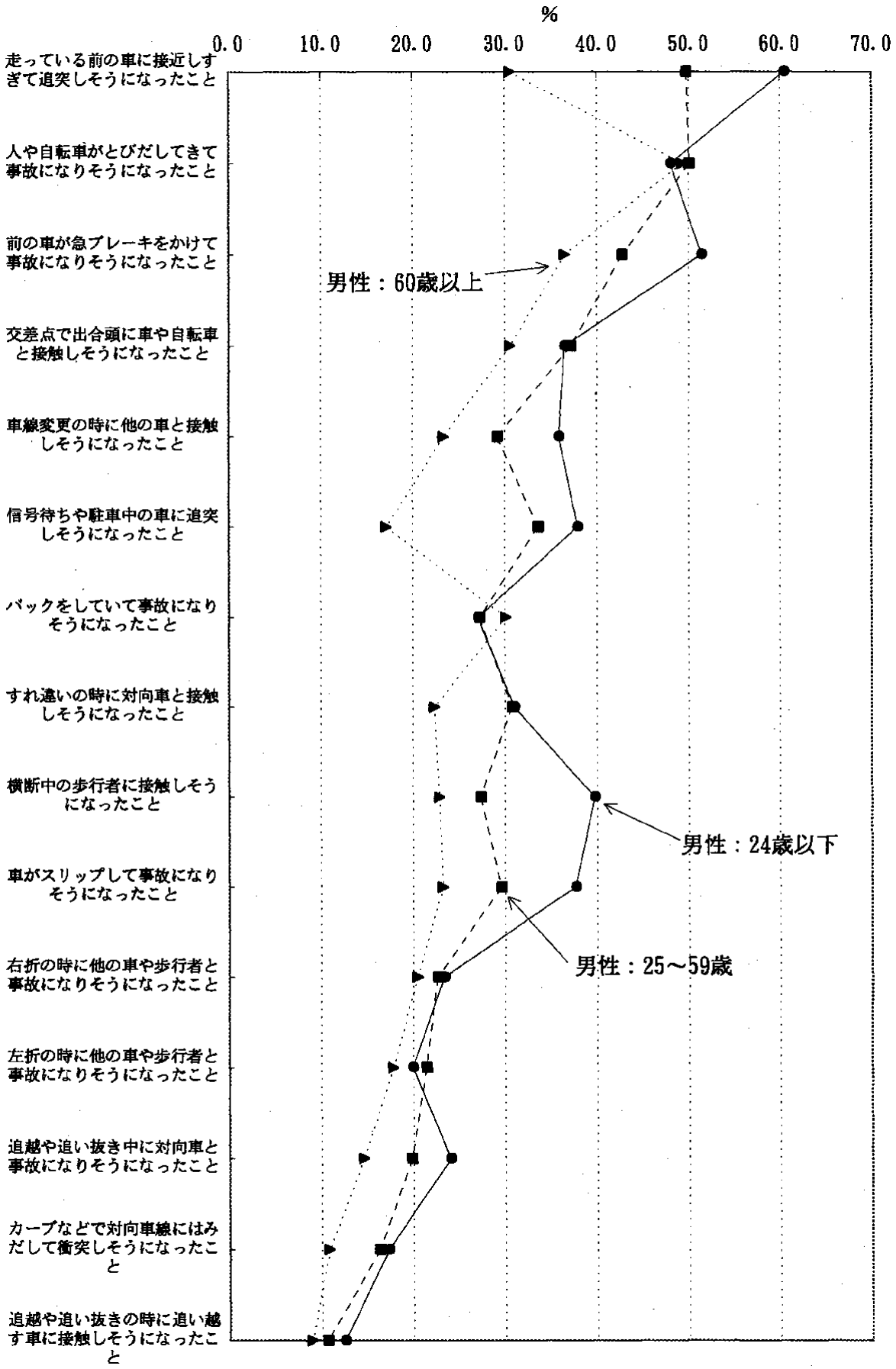


図3-6-1-3　男性の年齢別ヒヤリ・ハット体験者比率

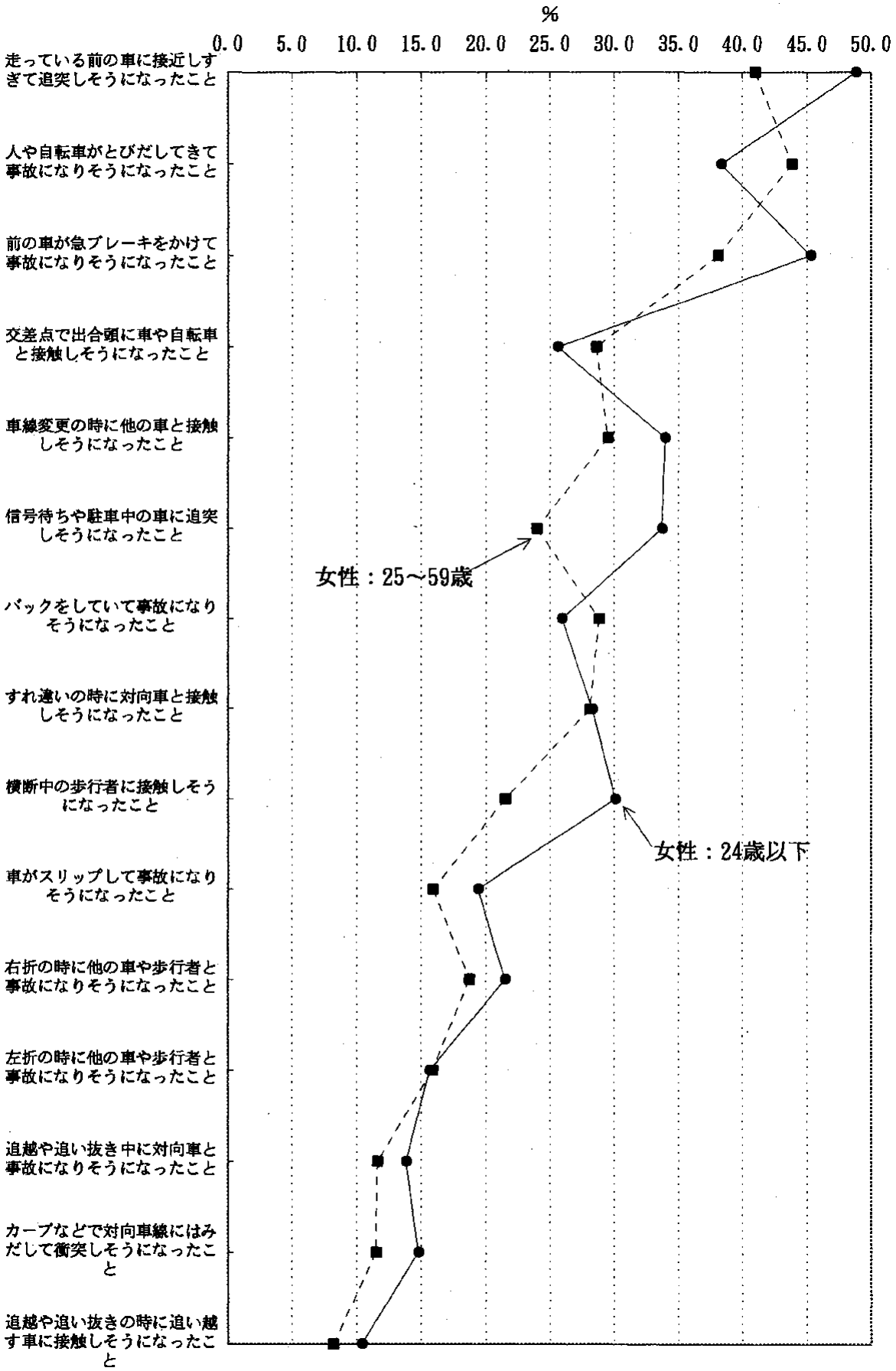


図3-6-1-4　女性の年齢別ヒヤリ・ハット体験者比率

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。以下では、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

集約の原因を運転者全員でみると、「自分の側の原因」は全体で97.0％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わずかに「自分の側の原因」とする比率が高いが、ほとんど差がない。年齢別にみると、男性は25～59歳の中間層に「自分の側の原因」とする比率が高く、それよりも若い層と高齢の層に自分以外の原因とする比率が高い。女性は年齢層による差が少ない（図3-6-2-1）。

「自分の側の原因」の内訳を運転者全体でみると（表3-6-2-1）、運転者全員では「脇見」（31.9％）と「車間距離のつめすぎ」（31.2％）がほとんど同じ比率で上位を占めている。次いで「いねむり・ぼんやり」（16.9％）が多い。性別には、「脇見」と「車間距離のつめすぎ」は女性に多く、「いねむり・ぼんやり」は男性に多い。

男性を年齢別にみると、24歳以下と25～59歳は「車間距離のつめすぎ」よりも「脇見」が多いが、60歳以上になると「車間距離のつめすぎ」が多い。女性は、上位２項目の比率の差が少ない。

②　人や自転車がとびだしてきて事故になりそうになったこと

集約の原因を運転者全員で見ると、「自分の側の原因」とする比率は38.0％と比較的少ない。「相手側の原因」とする比率は59.1％と多く、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69.9％と男性の53.3％に比べて多い。年齢別には、男性は25～59歳に「自分の側の原因」とする比率が多く、それよりも若い層および高齢の層に「相手の側の原因」とする比率が多い。女性は、24歳以下の若い層に「自分の側の原因」とする比率がやや高い（図3-6-2-2）。

運転者全員で「自分の側の原因」の内訳をみると、多いのは「スピードの出し過ぎ」(9.4％)、「脇見」（8.8％）などで、特に大きな比率を占める自分の側の原因はみられない。「スピードの出し過ぎ」と「脇見」のいずれも、男性に多い。

年齢別に見ると、男性は25～59歳の中間層に「スピードの出し過ぎ」と「脇見」が多い。女性では年齢による差が比較的少ない（表3-6-2-2）。

③　前の車が急ブレーキをかけて事故になりそうになったこと

集約の原因を運転者全員で見ると、「自分の側の原因」は75.7%、「相手側の原因」は23.8%で、「自分の側の原因」とする比率が多い。性別には、女性に比べて男性に「自分の側の原因」とする比率が高い。年齢別には、男女ともに24歳歳以下の若い層に「自分の側の原因」とする比率が低い（図3-6-2-3）。

「自分の側の原因」の内訳を運転者全体でみると、「車間距離のつめ過ぎ」が44.3%と多く、次いで「脇見」が9.1%と多い。性別にみると、「車間距離のつめ過ぎ」は男性が44.6%、女性が43.7%とわずかに男性に多いが、大きな差はみられない。「脇見」は男性の方がやや多い。年齢別に「自分の側の原因」をみると、「車間距離のつめ過ぎ」は男性では60歳歳以上の層に多く、女性では25～59歳の層に多い。男女ともに年齢の高い層に車間距離のつめすぎが多い傾向にある（表3-6-2-3）。

④　交差点で出合頭に車や自転車と接触しそうになったこと

集約の原因を運転者全員で見ると、「自分の側の原因」は65.6%、「相手側の原因」は32.5%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、男女ともに若い層に「自分の側の原因」とする比率が高い（図3-6-2-4）。

「自分の側の原因」の内訳を運転者全体でみると、「脇見」（12.5%）、「いねむり・ぼんやり」（11.5%）、「相手が譲ってくれると思った」（9.7%）などが多い。性別に、みると、「脇見」は男性に多く、「いねむり・ぼんやり」と「相手が譲ってくれると思った」は男女差がほとんどない。年齢別には、男性は「脇見」と「相手が譲ってくれると思った」が24歳以下の若い層に多い。女性は、「相手が譲ってくれると思った」が24歳以下の若い層に多い（表3-6-2-4）。

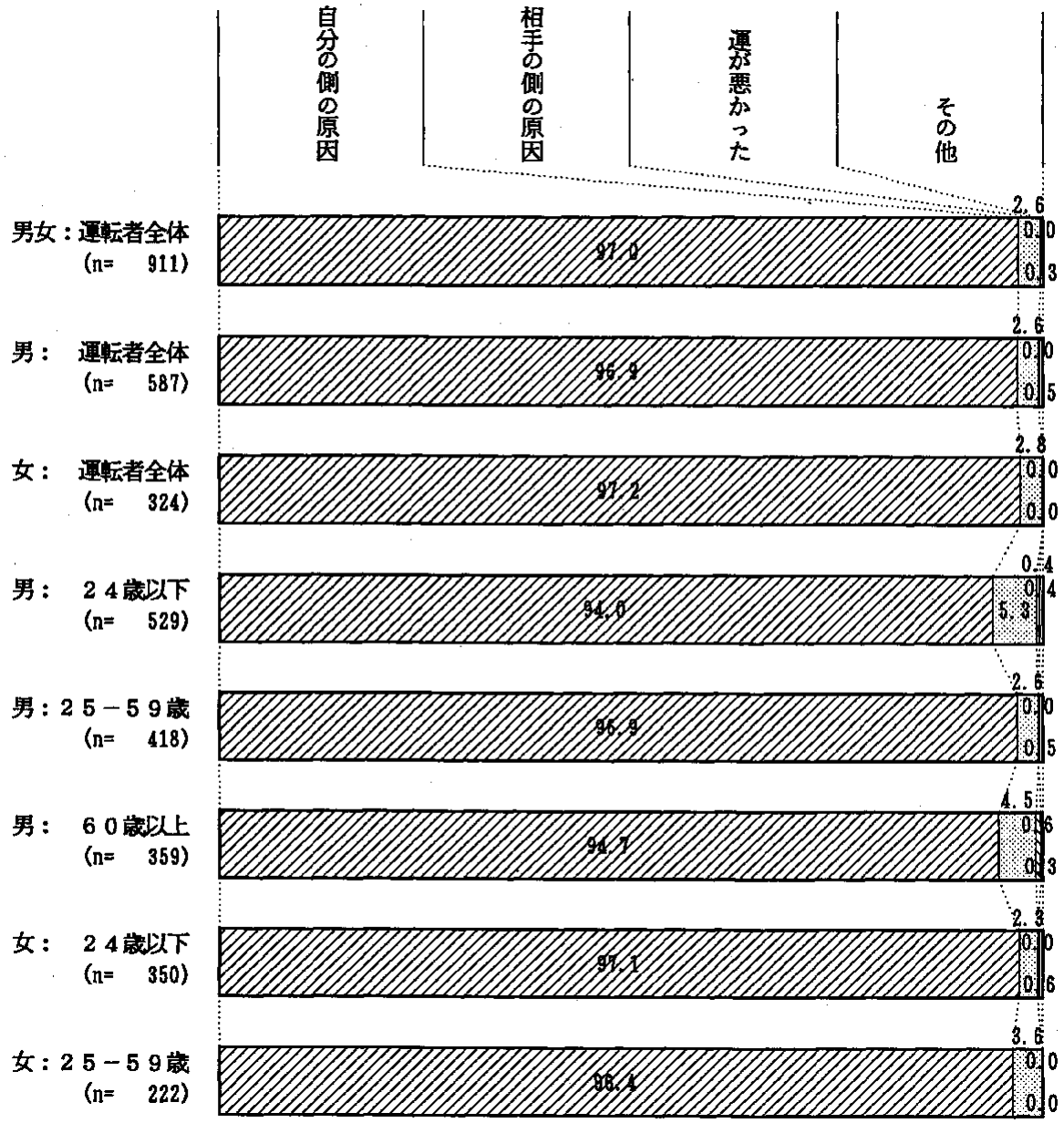


図3-6-2-1　運転者種別ヒヤリ・ハットの原因（集約）（走行中の前車に追突）

表 3-6-2-1　運転者種別ヒヤリ・ハットの詳細原因（走行中の前車に追突）

(単位：%、人)

性・年齢別	自分の側の原因											相手の側の原因	たまたま悪かった運だけ	その他	サンプル数
	わき見	ぼんやり・いねむり	ハンドル操作のミスやキル	スピード出し過ぎの	一時不停止	後追い禁止無視	車間距離つめすぎの	後方確認ミス	他の車との距離判断ミス速度の	相手が誤ってくれると思う	その他自分の側の原因				
男女：運転者全体	31.9	16.9	1.5	6.3	0.0	0.0	31.2	0.2	7.6	0.0	1.4	2.6	0.0	0.3	911
男： 運転者全体	31.5	18.1	1.7	6.6	0.0	0.0	30.5	0.0	7.3	0.0	1.2	2.6	0.0	0.5	587
女： 運転者全体	32.7	14.8	1.2	5.6	0.0	0.0	32.4	0.6	8.0	0.0	1.9	2.8	0.0	0.0	324
男： ２４歳以下	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
男：２５－５９歳	33.5	18.9	1.4	4.8	0.0	0.0	29.2	0.0	8.1	0.0	1.0	2.6	0.0	0.5	418
男： ６０歳以上	22.3	10.9	1.7	6.7	0.0	0.6	45.1	0.0	4.7	0.3	2.5	4.5	0.6	0.3	359
女： ２４歳以下	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
女：２５－５９歳	32.0	13.5	1.4	5.0	0.0	0.0	34.2	0.9	6.8	0.0	2.7	3.6	0.0	0.0	222

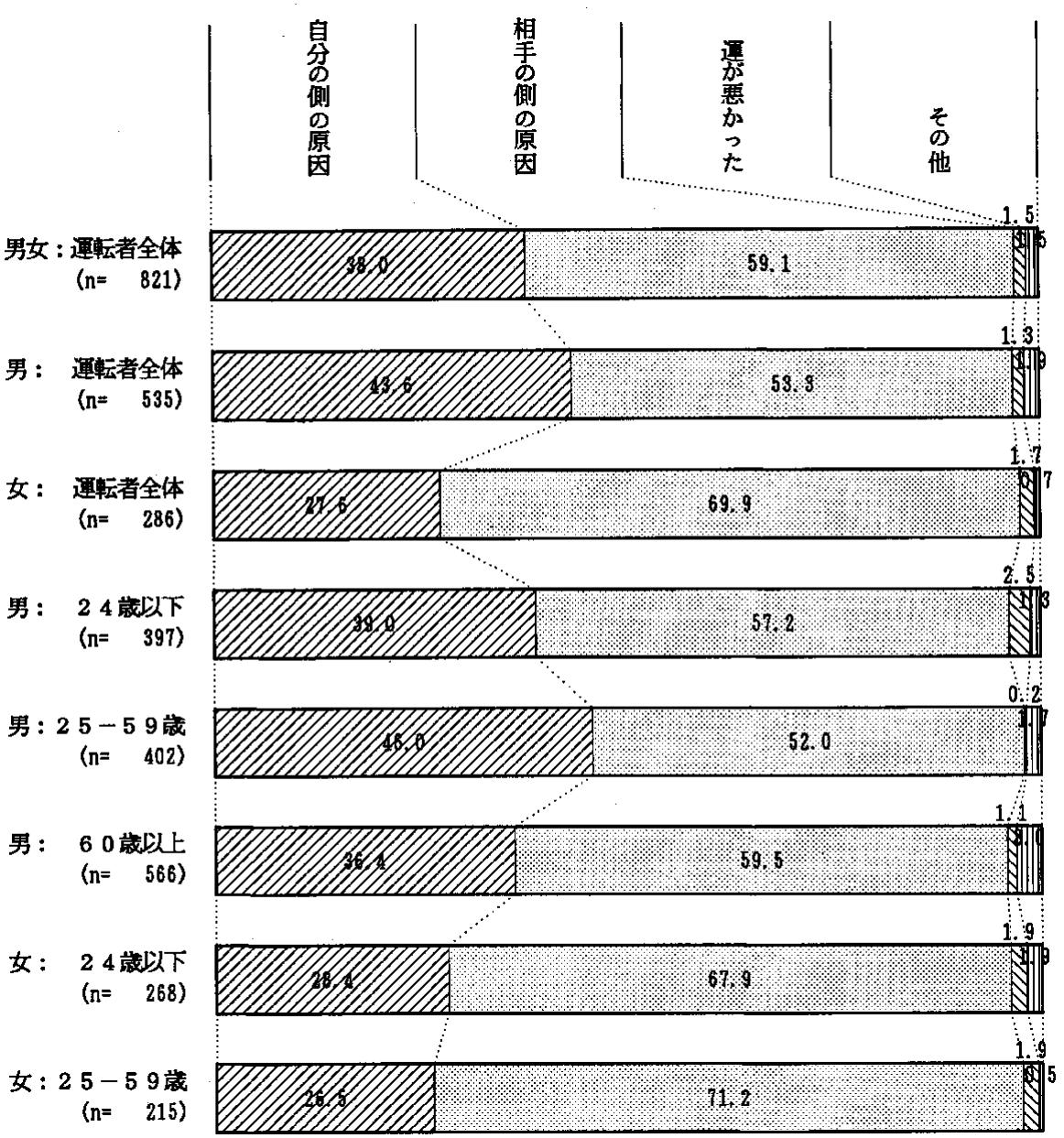


図3-6-2-2　運転者種別ヒヤリ・ハットの原因（集約）（飛び出しの人等との事故）

表 3-6-2-2　運転者種別ヒヤリ・ハットの詳細原因（飛び出してきた人や自転車との事故）

（単位：%、人）

性・年齢別	自分の側の原因 わき見	いねむり・ぼんやり	ハンドル操作のミス	ブレーキのミス	スピードの出し過ぎ	一時不停止	横断禁止無視	追越車間距離のつめすぎ	後方の確認ミス	他の車との距離の判断ミス	相手が譲ってくれると思った	その他の自分の側の原因	相手の側の原因	たまたまかつがつかった悪運だけ	その他	サンプル数
男女：運転者全体	8.8	5.4	0.9	9.4	2.2	0.1	0.2	0.6	0.9	2.1	7.6	59.1	1.5	1.5		821
男： 運転者全体	9.5	6.7	1.1	11.2	2.4	0.2	0.4	0.4	0.7	2.4	8.4	53.3	1.3	1.9		535
女： 運転者全体	7.3	2.8	0.3	5.9	1.7	0.0	0.0	1.0	1.0	1.4	5.9	69.9	1.7	0.7		286
男： ２４歳以下	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
男：２５－５９歳	10.7	6.7	1.0	11.4	2.7	0.0	0.5	0.5	0.5	2.7	9.2	52.0	0.2	1.7		402
男： ６０歳以上	6.7	5.8	1.9	5.8	3.7	0.0	1.2	0.5	0.9	3.7	6.0	59.5	1.1	3.0		566
女： ２４歳以下	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
女：２５－５９歳	6.5	2.8	0.5	5.1	2.3	0.0	0.0	1.4	0.9	1.4	5.6	71.2	1.9	0.5		215

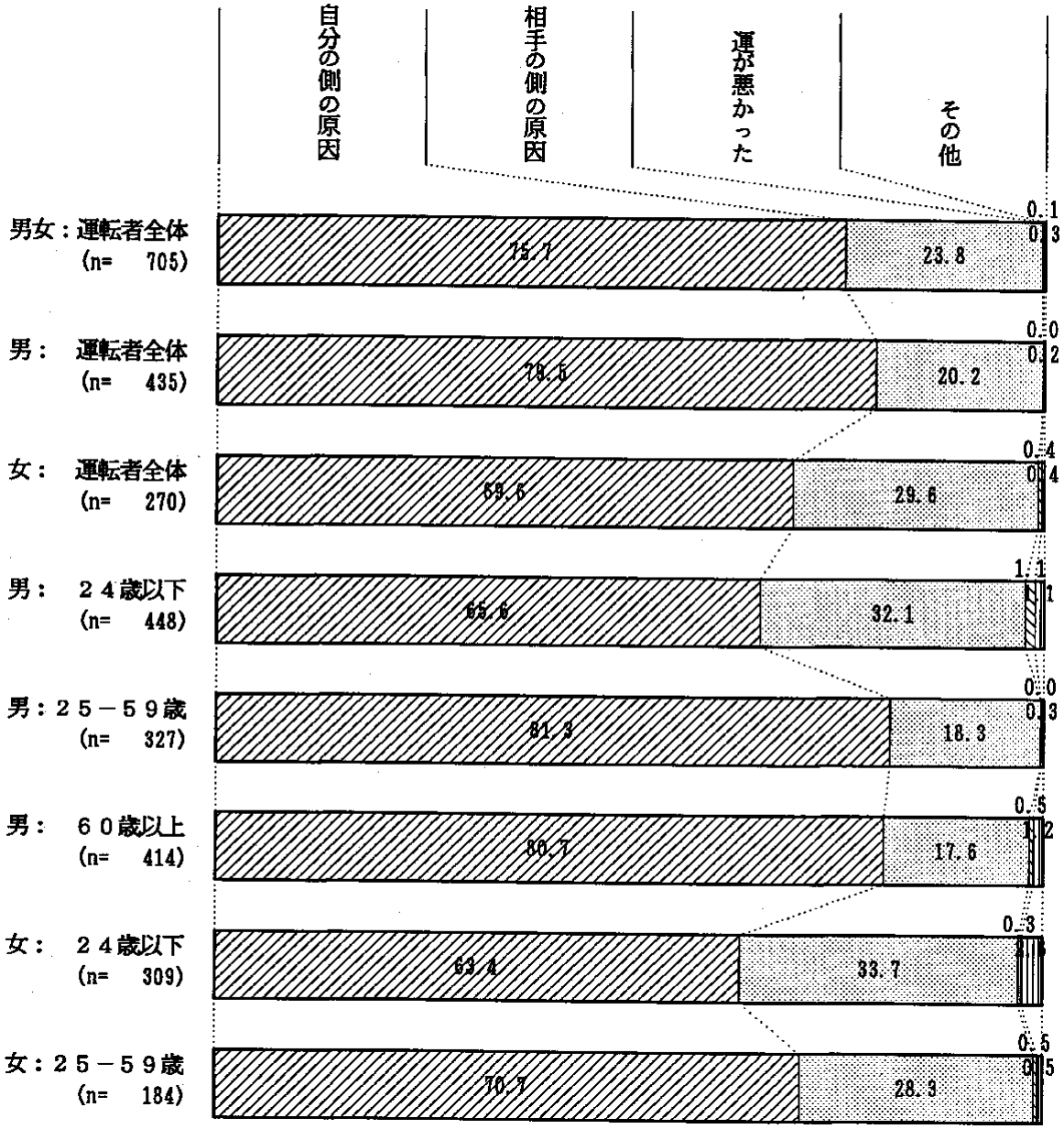


図3-6-2-3　運転者種別ヒヤリ・ハットの原因（集約）（前車の急ブレーキでの事故）

表 3-6-2-3　運転者種別ヒヤリ・ハットの詳細原因（前車が急ブレーキをかけて事故）

（単位：%、人）

性・年齢別	自分の側の原因															
	わき見	いねむり・ぼんやり	ブレーキのミスの操作	スピードの出し過ぎ	一時不停止	信号無視	車間距離のつめすぎ	後方の確認ミス	他の車との距離の判断ミス	相手が誰っくれたと思ってる	その他自分の側の原因	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
男女：運転者全体	9.1	4.7	1.1	6.0	0.1	0.0	44.3	0.1	8.7	0.1	1.6	23.8	0.1	0.3	705
男： 運転者全体	10.6	5.7	0.7	7.1	0.2	0.0	44.6	0.2	8.5	0.2	1.6	20.2	0.0	0.2	435
女： 運転者全体	6.7	3.0	1.9	4.1	0.0	0.0	43.7	0.0	8.9	0.0	1.5	29.6	0.4	0.4	270
男： ２４歳以下	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
男：２５－５９歳	10.7	7.0	0.3	7.3	0.3	0.0	42.8	0.3	10.4	0.3	1.8	18.3	0.0	0.3	327
男： ６０歳以上	9.2	4.8	1.7	3.1	0.2	0.0	51.9	0.2	6.5	0.5	2.4	17.6	0.5	1.2	414
女： ２４歳以下	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
女：２５－５９歳	5.4	3.8	1.1	2.7	0.0	0.0	47.8	0.0	8.2	0.0	1.6	28.3	0.5	0.5	184

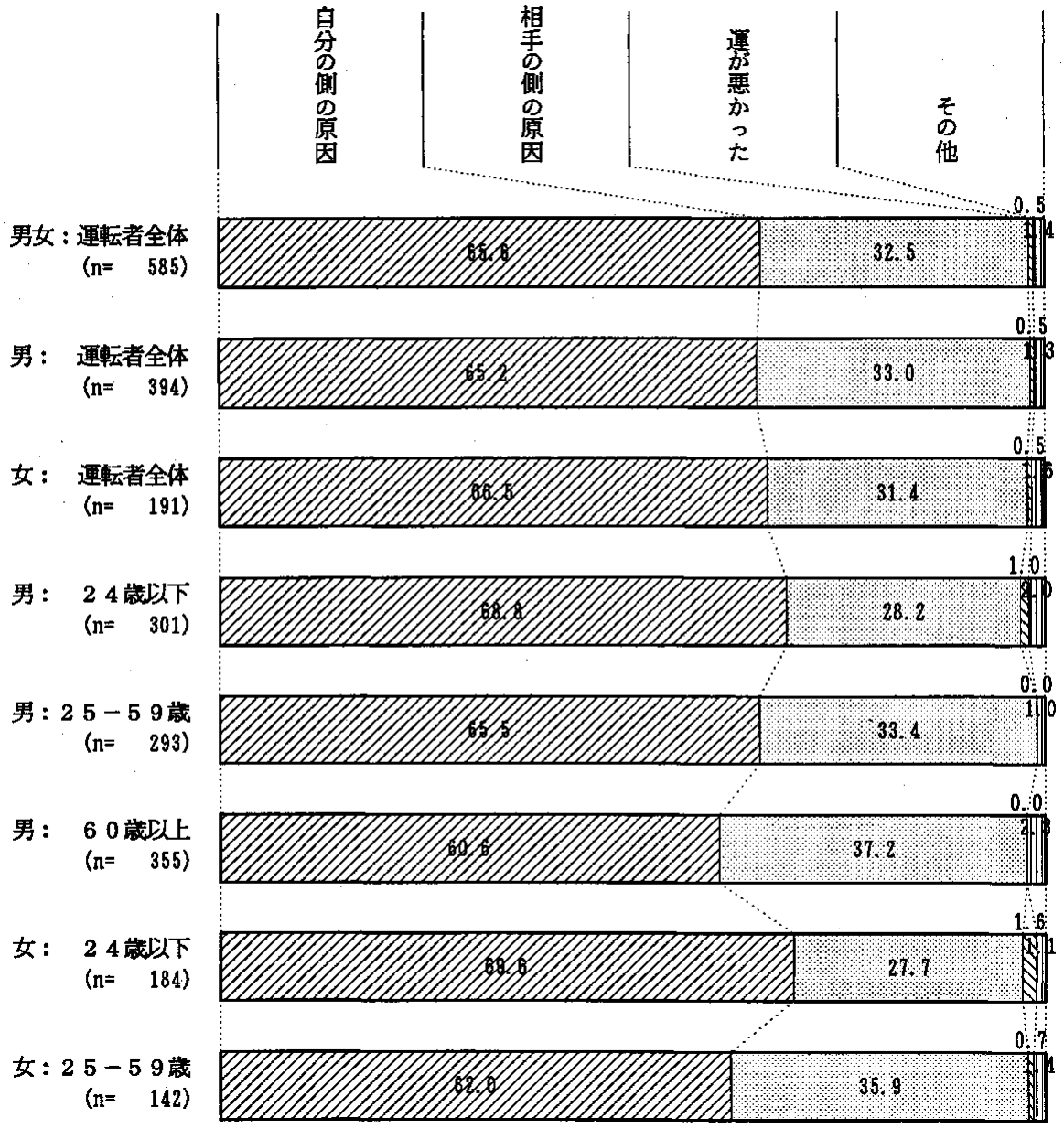


図3-6-2-4　運転者種別ヒヤリ・ハットの原因（集約）（交差点での出合頭）

表 3-6-2-4　運転者種別ヒヤリ・ハットの詳細原因（交差点での出合頭）

（単位：%、人）

性・年齢別	自分の側の原因 わき見	いねむり・ぼんやり	ハンドルのミスや操作	スピード出し過ぎ	一時不停止	追越禁止無視	車間距離つめすぎ	後方確認ミス	他の車との距離の判断ミス	相手が譲ってくれると思った	その他の原因自分の側の	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
男女：運転者全体	12.5	11.5	1.9	3.1	8.0	0.3	2.2	1.4	6.5	9.7	8.5	32.5	0.5	1.4	585
男： 運転者全体	14.0	11.7	1.8	2.5	7.9	0.5	2.3	1.0	6.3	9.6	7.6	33.0	0.5	1.3	394
女： 運転者全体	9.4	11.0	2.1	4.2	8.4	0.0	2.1	2.1	6.8	9.9	10.5	31.4	0.5	1.6	191
男： ２４歳以下	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
男：２５－５９歳	13.7	10.6	2.4	1.4	8.5	0.0	2.4	1.0	6.8	9.9	8.9	33.4	0.0	1.0	293
男： ６０歳以上	10.1	7.9	3.7	2.5	10.4	0.0	2.8	0.8	6.5	9.9	5.9	37.2	0.0	2.3	355
女： ２４歳以下	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
女：２５－５９歳	7.7	10.6	2.8	3.5	6.3	0.0	2.1	2.8	7.7	8.5	9.9	35.9	0.7	1.4	142

⑤　車線変更の時に他の車と接触しそうになったこと

集約の原因を運転者全員で見ると、「自分の側の原因」は87.5%、「相手の側の原因」は11.2%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」とする比率がやや多い。年齢別には、男性は60歳以上の層に「自分の側の原因」が多く、女性は24歳以下の層に「自分の側の原因」が多い。（図3-6-2-5）。

「自分の側の原因」の内訳を運転者全体でみると、「後方の確認ミス」が40.5%と多く、次いで「他の車との距離や速度の判断ミス」が18.4%となっている。性別にみると、「後方の確認ミス」、「他の車との距離や速度の判断ミス」ともに女性に多い。年齢別には、「後芳の確認ミス」は男女ともに年齢が若い層に多い。「他の車との距離や速度の判断ミス」は男性は若い層に多いが、女性は25～59歳の中間層に多い（表3-6-2-5）。

⑥　信号待ちや駐車中の車に追突しそうになったこと

集約の原因を運転者全員で見ると、「自分の側の原因」は98.2%で、「相手の側の原因」は1.5%とわずかである。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3-6-2-6）。

「自分の側の原因」の内訳を運転者全体でみると、「脇見」が41.6%、「いねむり、ぼんやり」が22.6%、「車間距離のつめ過ぎ」が13.9%と多い。性別にみると、「脇見」は男性に多く、「いねむり・ぼんやり」と「車間距離のつめ過ぎ」は性別による差が少ない。年齢別にみると、「脇見」は若い層に多く、「車間距離のつめ過ぎ」は年齢が高い層に多い（表3-6-2-6）。

⑦　バックをしていて事故になりそうになったこと

集約の原因を運転者全員で見ると、「自分の側の原因」は96.7%、「相手の側の原因」は2.3%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3-6-2-7）。

「自分の側の原因」の内訳を運転者全体でみると、「後方の確認ミス」が68.3%と多い。この原因をあげる比率は、性別には男性に多く、年齢別には男性では年齢が高い層に、女性では24歳以下の若い層に多い（表3-6-2-7）。

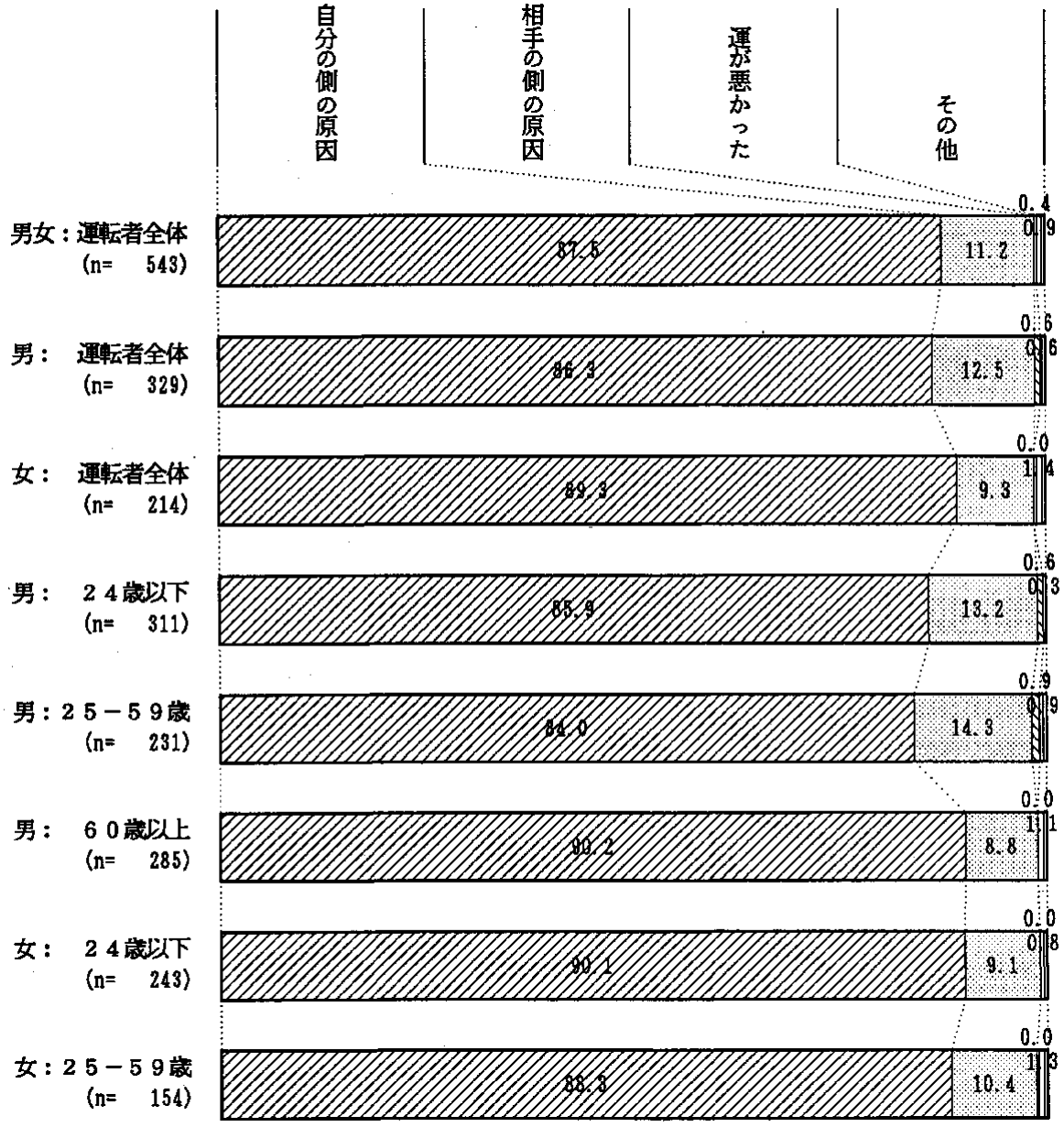


図3-6-2-5　運転者種別ヒヤリ・ハットの原因（集約）（車線変更時の接触）

表 3-6-2-5　運転者種別ヒヤリ・ハットの詳細原因（車線変更時の接触）

（単位：％、人）

性・年齢別	自分の側の原因 わき見	いねむり・ぼんやり	ハンドル操作のミスの	ブレーキ出し過ぎの	スピード	一時不停止	視線離脱	追越禁止無	車間距離のつめすぎ	後方の確認ミス	他の車との距離の判断や速度のミス	相手が誰とったれるか思ってくれる	その他の自分の側の原因	相手の側の原因	運が悪かったまたは運だけ	その他	サンプル数
男女：運転者全体	2.0	4.6	2.9	2.8	0.0	0.7	2.8	40.5	18.4	8.5	4.2	11.2	0.4	0.9	543
男： 運転者全体	3.0	6.1	3.0	3.0	0.0	1.2	3.6	38.3	14.3	8.5	5.2	12.5	0.6	0.6	329
女： 運転者全体	0.5	2.3	2.8	2.3	0.0	0.0	1.4	43.9	24.8	8.4	2.8	9.3	0.0	1.4	214
男： ２４歳以下	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	0.3	311
男：２５－５９歳	3.5	6.1	3.0	2.6	0.0	1.3	3.5	37.7	14.7	7.8	3.9	14.3	0.9	0.9	231
男： ６０歳以上	6.3	3.2	5.6	2.5	0.4	0.4	3.5	39.6	14.7	9.1	4.9	8.8	0.0	1.1	285
女： ２４歳以下	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	0.8	243
女：２５－５９歳	0.0	2.6	1.3	3.2	0.0	0.0	1.3	42.2	26.6	7.8	3.2	10.4	0.0	1.3	154

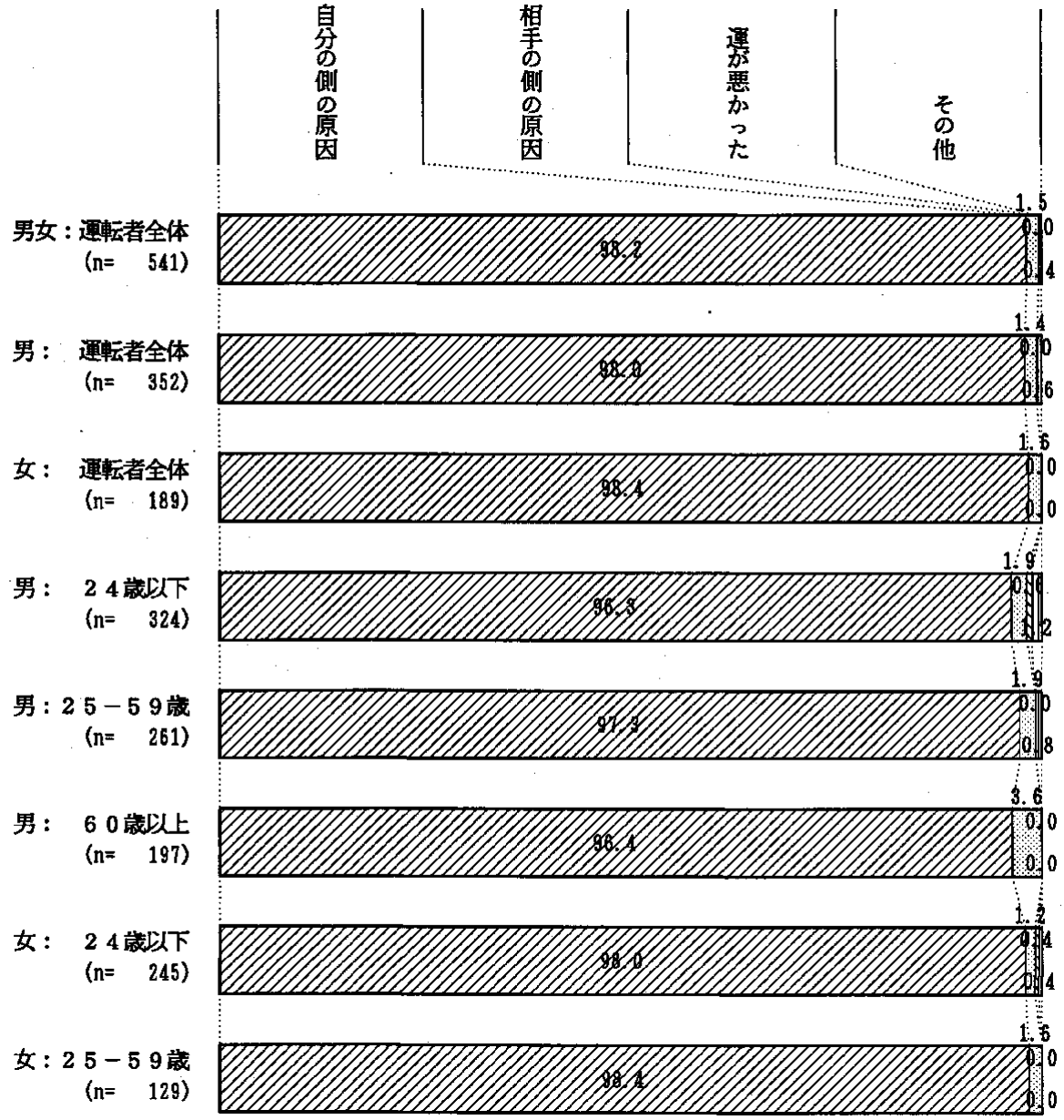


図3-6-2-6　運転者種別ヒヤリ・ハットの原因（集約）（停車中の車に追突）

表 3-6-2-6　運転者種別ヒヤリ・ハットの詳細原因（停電中の車に追突）

（単位：%、人）

性・年齢別	自分の側の原因														
	わき見	いねむり・ぼんやり	ハンドルやブレーキの操作のミス	スピードの出し過ぎ	一時不停止	追越禁止無視	車間距離のつめすぎ	後方の確認ミス	他の車との距離や速度の判断ミス	相手が離れると思ってくった	その他の自分の側の原因	相手の側の原因	たまたまった運が悪かっただけ	その他	サンプル数
男女：運転者全体	41.6	22.6	4.4	5.2	0.2	0.2	13.9	0.2	6.5	0.0	3.5	1.5	0.0	0.4	541
男： 運転者全体	43.2	22.4	2.6	5.7	0.3	0.3	14.2	0.0	5.7	0.0	3.7	1.4	0.0	0.6	352
女： 運転者全体	38.6	22.8	7.9	4.2	0.0	0.0	13.2	0.5	7.9	0.0	3.2	1.6	0.0	0.0	189
男： ２４歳以下	45.4	22.8	4.3	8.6	0.6	0.0	4.3	0.6	6.8	0.0	2.8	1.9	0.6	1.2	324
男：２５－５９歳	44.8	24.5	1.5	4.2	0.0	0.0	12.3	0.0	6.5	0.0	3.4	1.9	0.0	0.8	261
男： ６０歳以上	32.0	24.9	3.6	4.1	1.0	0.0	21.8	0.0	4.1	0.5	4.6	3.6	0.0	0.0	197
女： ２４歳以下	35.9	24.1	5.7	6.5	0.0	0.0	12.2	1.6	9.4	0.0	2.4	1.2	0.4	0.4	245
女：２５－５９歳	34.9	23.3	10.1	3.9	0.0	0.0	14.7	0.8	7.0	0.0	3.9	1.6	0.0	0.0	129

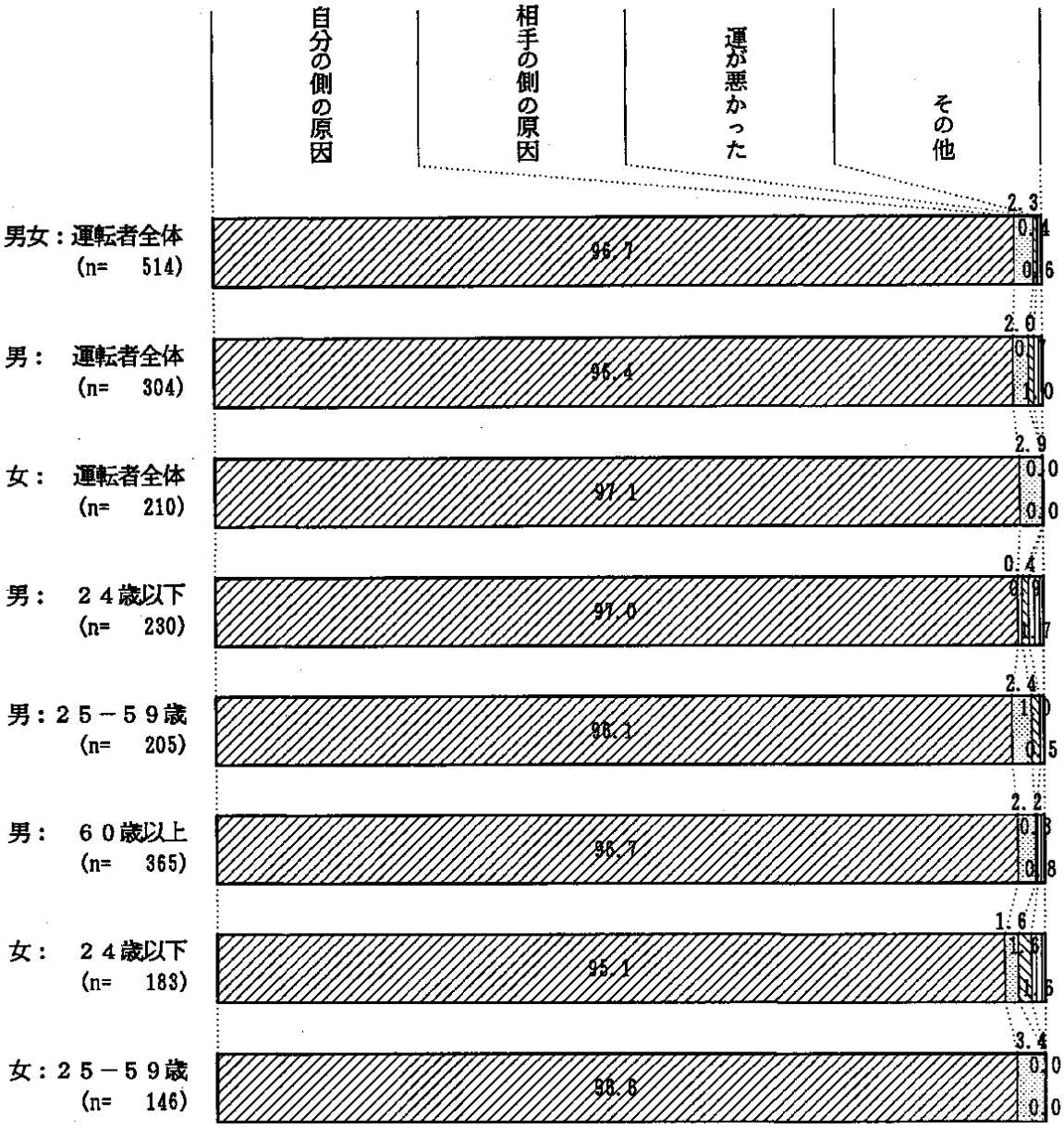


図3-6-2-7　運転者種別ヒヤリ・ハットの原因（集約）（バック時の事故）

表 3-6-2-7　運転者種別ヒヤリ・ハットの詳細原因（バック時の事故）

（単位：%、人）

性・年齢別	自分の側の原因 わき見	いねむり・ぼんやり	ハンドル操作のミスや	スピードの出し過ぎ	一時不停止	視認・横断禁止無	車間距離のつめすぎ	後方の確認ミス	他の車との距離の判断や速度ミス	相手が確かに思ってくれる	その他の自分の側の原因	相手の側の原因	たまたまかった運だけが悪かった	その他	サンプル数
男女：運転者全体	3.1	3.7	6.8	1.8	0.0	0.0	1.4	68.3	2.3	0.8	8.6	2.3	0.4	0.6	514
男： 運転者全体	4.6	4.3	4.6	1.0	0.0	0.0	1.3	69.7	1.6	0.3	8.9	2.0	0.7	1.0	304
女： 運転者全体	1.0	2.9	10.0	2.9	0.0	0.0	1.4	66.2	3.3	1.4	8.1	2.9	0.0	0.0	210
男： ２４歳以下	5.2	4.3	9.6	1.7	0.0	0.0	0.4	65.7	1.7	0.9	7.4	0.4	0.9	1.7	230
男：２５－５９歳	3.9	4.4	4.4	0.5	0.0	0.0	1.0	72.2	2.0	0.5	7.3	2.4	1.0	0.5	205
男： ６０歳以上	1.9	3.0	3.6	0.5	0.0	0.0	1.1	74.8	1.9	2.5	7.4	2.2	0.3	0.8	365
女： ２４歳以下	2.2	1.6	9.8	0.0	0.0	0.0	0.5	70.5	2.2	0.0	8.2	1.6	1.6	1.6	183
女：２５－５９歳	0.7	3.4	8.2	1.4	0.0	0.0	2.1	67.1	2.7	2.1	8.9	3.4	0.0	0.0	146

⑧　すれ違いの時に対向車と接触しそうになったこと

集約の原因を運転者全員で見ると、「自分の側の原因」は65.0%、「相手の側の原因」は26.4%である。性別にはほとんど差がないが、わずかに女性に「自分の側の原因」とする比率が高い。年齢別にみると、男性は年齢が高い層に「自分の側の原因」とする比率が高く、女性は年齢が若い層に「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」の内訳を運転者全体でみると、「他の車との距離や速度の判断ミス」が22.2%ともっとも高く、次いで「相手が譲ってくれると思った」が14.4%となっている。性別にみると、「他の車との距離や速度の判断ミス」は女性に多く、「相手が譲ってくれると思った」は男性に多い。年齢別にみると、「他の車との距離や速度の判断ミス」は男性では若い層に多いが、女性では年齢による差がほとんどない。「相手が譲ってくれると思った」は、男女ともに年齢が高い層に多い（表3-6-2-8）。

⑨　横断中の歩行者に接触しそうになったこと

集約の原因を運転者全員で見ると、「自分の側の原因」とする比率は77.1%、「相手側の原因」は20.4%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、男女ともに若い層ほど「自分の側の原因」とする比率が高い（図3-6-2-9）。

「自分の側の原因」の内訳を運転者全体でみると、「脇見」が31.9%と多く、次いで「いねむり・ぼんやり」が15.2%と多い。性別にみると「脇見」が男性に多く、「いねむり・ぼんやり」が女性に多い。年齢別には、「脇見」は年齢が高い層に多く、「いねむり・ぼんやり」は男性は大差なく、女性は24歳以下の若い層に多い（表3-6-2-9）。

⑩　車がスリップして事故になりそうになったこと

集約の原因を運転者全員で見ると、「自分の側の原因」が84.9%、「相手の側の原因」が2.1%である。また、このヒヤリ・ハット項目に関しては、「その他」が11.9%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24歳以下の若い層に「自分の側の原因」が少ない。女性は「自分の側の原因」とする比率に年齢による差がほとんどみられない（図3-6-2-10）。

「自分の側の原因」の内訳を運転者全体でみると、「スピードの出し過ぎ」が38.5%と多く、次いで「ハンドルやブレーキの操作のミス」が17.9%となっている。性別にみると「スピードの出し過ぎ」は男性に多く、「ハンドルやブレーキの操作のミス」は女性に多い。

年齢別にみると、「スピードの出し過ぎ」は若い層に多く、「ハンドルやブレーキの操作のミス」は男性では60歳以上の高齢層に、女性では24歳以下の若い層に多い（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

集約の原因を運転者全員で見ると、「自分の側の原因」は84.3%、「相手の側の原因」は13.7%である。性別には、やや女性に「自分の側の原因」が多い。年齢別には、男性は年齢が低いほど「自分の側の原因」が多くなっているが、女性では年齢による差は、ほとんどない（図3-6-2-12）。

「自分の側の原因」の内訳を運転者全体でみると、「相手が譲ってくれると思った」（18.8%）、「その他の自分の側の原因」（17.1%）、「他の車との距離や速度の判断ミス」（14.0%）、「脇見」（11.8%）などが多い。性別にみると、「相手が譲ってくれると思った」や「他の車との距離や速度の判断ミス」は女性に多いのが特徴である。男性を年齢別にみると、「相手が譲ってくれると思った」は男女ともに25～59歳の中間層に多く、「他の車との距離や速度の判断ミス」は男性は60歳以上の高齢層に、女性は24歳以下の若年層に多い。「脇見」は、男性では若年層に多く、女性では年齢による差はみられない（表3-6-2-11）。

⑫　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

集約の原因を運転者全員で見ると、「自分の側の原因」は82.3%、「相手の側の原因」は15.5%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」の比率をみると、男女ともに24歳以下の若い層に多い（図3-6-2-12）。

「自分の側の原因」の内訳を運転者全体でみると、「後方の確認ミス」が19・9%と多く、以下、「脇見」が16.5%、「その他の自分の側の原因」が14.2%となっている。性別にみると「後方の確認ミス」は女性に多く、「脇見」は男性に多い。年齢別には、「後方の確認ミス」は25～59歳の中間層に多く、「脇見」は男性は25～59歳、女性は24歳以下に多い（表3-6-2-12）。

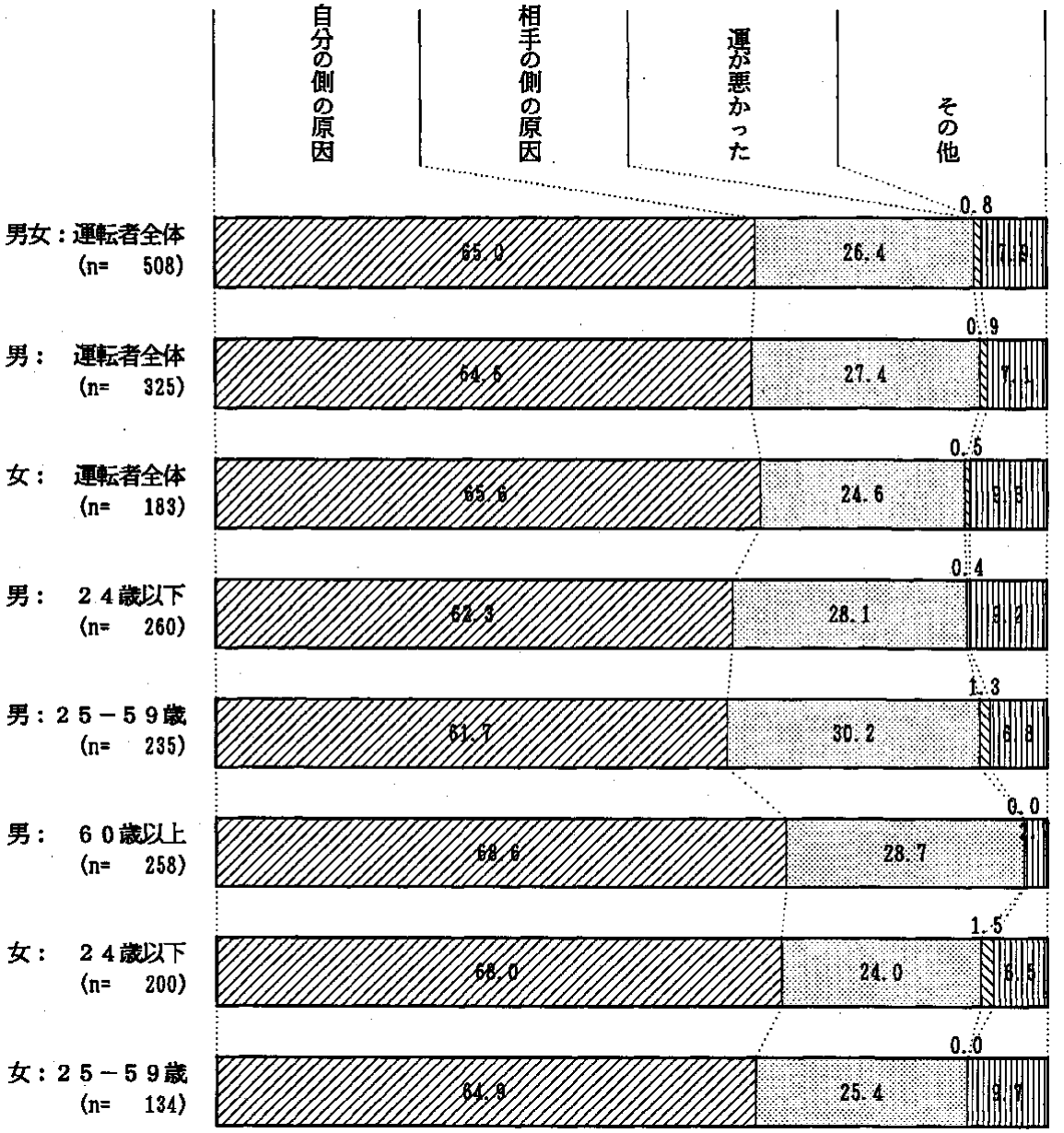


図3-6-2-8　運転者種別ヒヤリ・ハットの原因（集約）（すれ違い時の対向車との接触）

表 3-6-2-8　運転者種別ヒヤリ・ハットの詳細原因（すれ違い時の対向車との接触）

（単位：%、人）

性・年齢別	自分の側の原因 わき見	いねむり・ぼんやり	ハンドルやブレーキの操作のミス	出し過ぎ・スピードの	一時不停止	追越禁止無視	車間距離のつめすぎ	後方の確認ミス	他の車との距離の判断や速度のミス	相手が譲ってくれると思った	その他自分の側の原因	相手の側の原因	たまたまかった悪運だけ	その他	サンプル数
男女：運転者全体	3.3	4.3	5.5	6.5	0.2	0.6	1.8	0.4	22.2	14.4	5.7	26.4	0.8	7.9	508
男： 運転者全体	4.0	4.3	4.9	7.1	0.0	0.9	2.2	0.6	18.5	16.3	5.8	27.4	0.9	7.1	325
女： 運転者全体	2.2	4.4	6.6	5.5	0.5	0.0	1.1	0.0	29.0	10.9	5.5	24.6	0.5	9.3	183
男： ２４歳以下	4.2	3.8	6.9	6.9	0.4	0.0	1.2	0.4	21.5	13.5	3.5	28.1	0.4	9.2	260
男：２５－５９歳	5.1	3.4	5.1	6.0	0.0	0.9	2.1	0.0	16.2	16.2	6.8	30.2	1.3	6.8	235
男： ６０歳以上	8.5	8.9	7.8	5.4	0.0	0.4	0.8	0.8	14.3	16.7	5.0	28.7	0.0	2.7	258
女： ２４歳以下	2.5	6.5	9.5	8.0	0.0	0.0	1.0	0.0	29.0	8.0	3.5	24.0	1.5	6.5	200
女：２５－５９歳	3.0	3.0	6.7	4.5	0.7	0.0	1.5	0.0	29.1	11.2	5.2	25.4	0.0	9.7	134

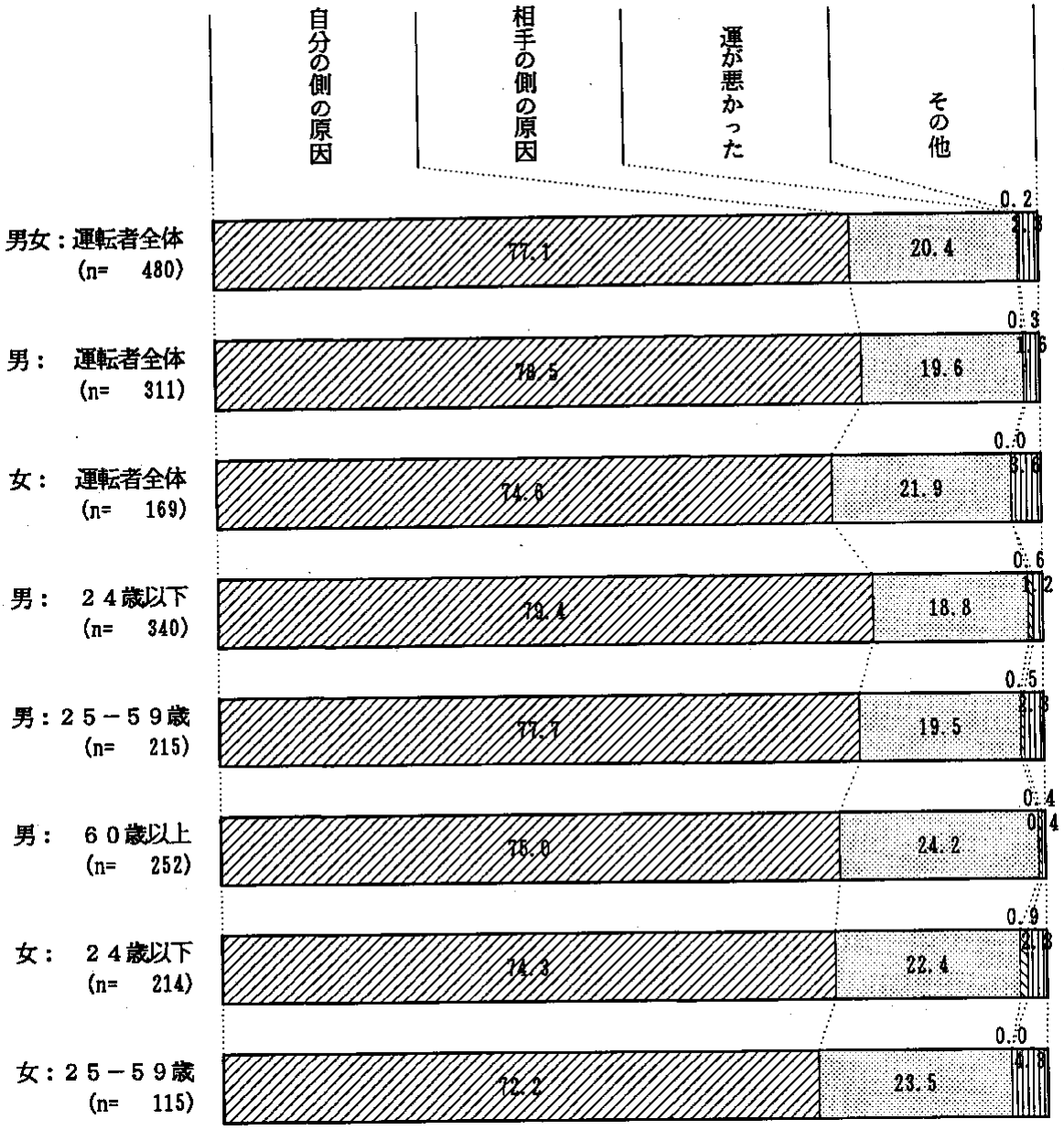


図3-6-2-9　運転者種別ヒヤリ・ハットの原因（集約）（横断中歩行者との接触）

表 3-6-2-9　運転者種別ヒヤリ・ハットの詳細原因（横断中歩行者との接触）

（単位：%、人）

性・年齢別	自分の側の原因 わき見	いねむり・ぼんやり	ハンドルやブレーキの操作のミス	スピードの出し過ぎ	一時不停止	追越禁止無視	車間距離のつめすぎ	後方の確認ミス	他の車との速度の判断ミス	相手が譲ってくれると思って	その他自分の側の原因	相手の側の原因	たまたま運が悪かっただけ	その他	サンプル数
男女：運転者全体	31.9	15.2	1.9	2.5	2.3	0.0	1.9	3.5	0.8	4.8	12.3	20.4	0.2	2.3	480
男： 運転者全体	35.4	13.8	2.3	2.3	2.3	0.0	1.6	1.9	0.6	5.8	12.5	19.6	0.3	1.6	311
女： 運転者全体	25.4	17.8	1.2	3.0	2.4	0.0	2.4	6.5	1.2	3.0	11.8	21.9	0.0	3.6	169
男： ２４歳以下	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
男：２５－５９歳	33.5	12.6	3.3	0.9	1.9	0.0	1.4	2.3	0.9	5.1	15.8	19.5	0.5	2.3	215
男： ６０歳以上	34.1	13.5	3.2	1.6	6.0	0.0	1.2	1.6	1.2	6.7	6.0	24.2	0.4	0.4	252
女： ２４歳以下	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
女：２５－５９歳	22.6	14.8	1.7	0.9	2.6	0.0	1.7	7.0	1.7	3.5	15.7	23.5	0.0	4.3	115

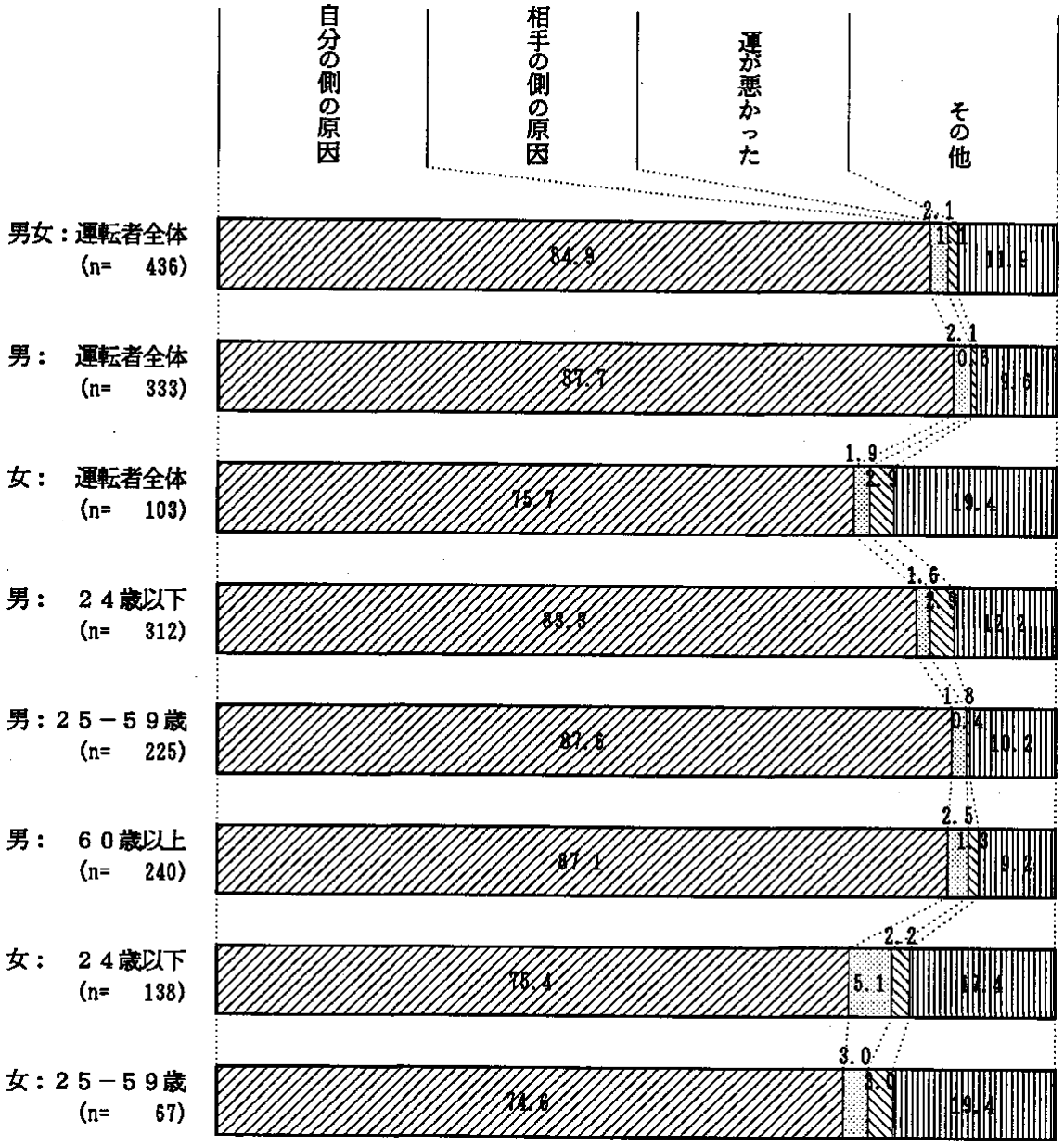


図3-6-2-10　運転者種別ヒヤリ・ハットの原因（集約）（スリップ事故）

表 3-6-2-10　運転者種別ヒヤリ・ハットの詳細原因（スリップ事故）

（単位：%、人）

性・年齢別	自分の側の原因															
	わき見	いねむり・ぼんやり	ハンドル操作のミスや	スピードの出し過ぎ	一時不停止	追越禁止無視	車間距離のつめすぎ	後方の確認ミス	他の車との距離や速度の判断ミス	相手が譲ってくれると思った	その他自分の側の原因	相手の側の原因	運が悪かったまたはたまたま	その他	サンプル数
男女：運転者全体	2.1	2.5	17.9	38.5	0.2	0.0	4.1	0.2	2.8	0.2	16.3	2.1	1.1	11.9	436
男： 運転者全体	2.7	3.0	16.5	40.5	0.3	0.0	4.2	0.3	3.3	0.3	16.5	2.1	0.6	9.6	333
女： 運転者全体	0.0	1.0	22.3	32.0	0.0	0.0	3.9	0.0	1.0	0.0	15.5	1.9	2.9	19.4	103
男： ２４歳以下	1.6	1.0	17.0	44.6	0.0	0.0	2.9	0.0	2.2	0.0	14.1	1.6	2.9	12.2	312
男：２５－５９歳	3.6	3.1	15.1	42.2	0.4	0.0	4.9	0.0	3.6	0.0	14.7	1.8	0.4	10.2	225
男： ６０歳以上	1.7	2.1	24.6	36.3	0.0	0.0	5.0	0.0	3.8	1.3	12.5	2.5	1.3	9.2	240
女： ２４歳以下	1.4	0.0	26.8	35.5	0.0	0.0	1.4	0.0	0.7	0.0	9.4	5.1	2.2	17.4	138
女：２５－５９歳	0.0	1.5	19.4	31.3	0.0	0.0	4.5	0.0	0.0	0.0	17.9	3.0	3.0	19.4	67

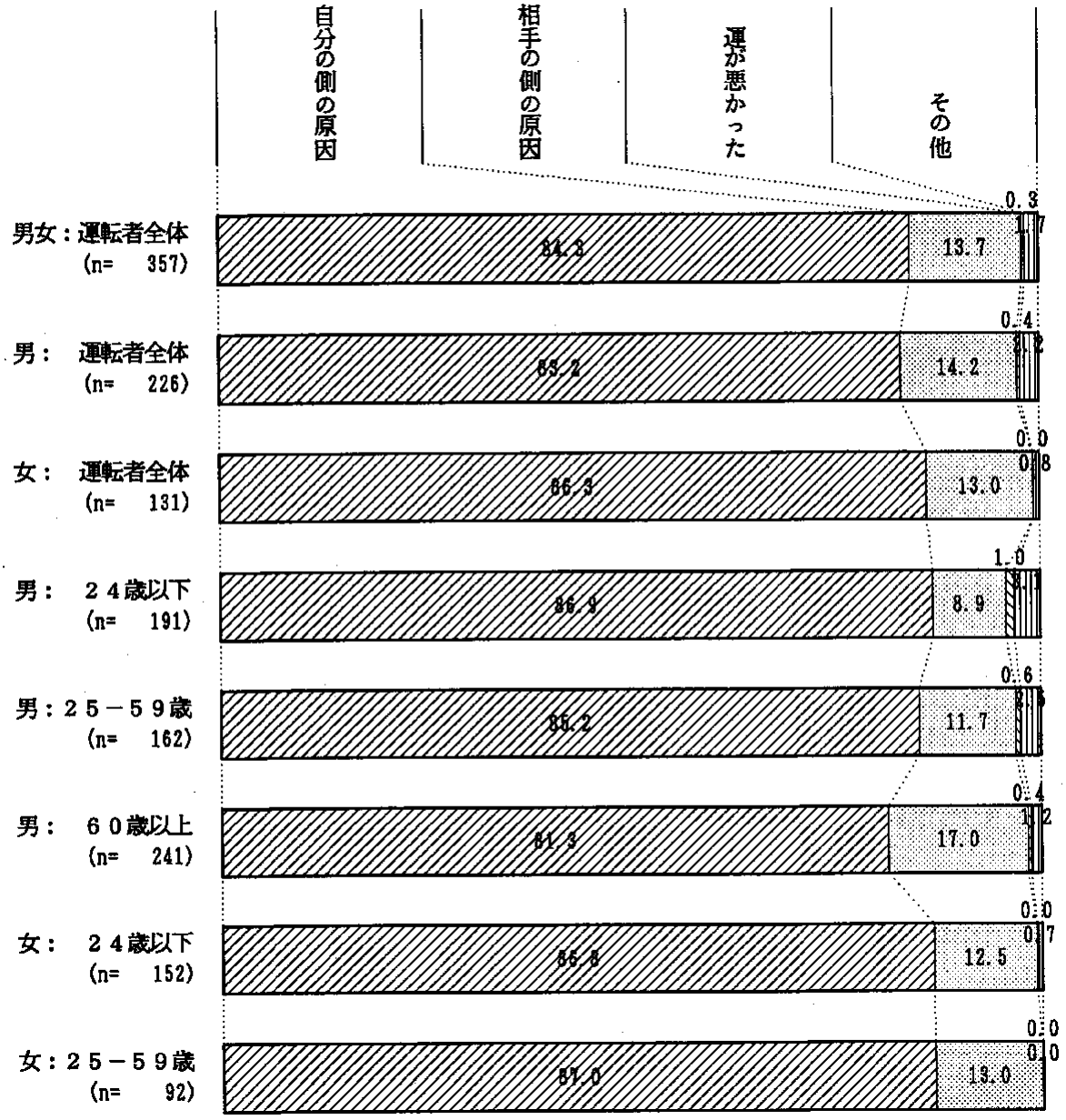


図3-6-2-11　運転者種別ヒヤリ・ハットの原因（集約）（右折時の事故）

表 3-6-2-11　運転者種別ヒヤリ・ハットの詳細原因（右折時の事故）

（単位：%、人）

性・年齢別	自分の側の原因 わき見	いねむり・ぼんやり	ハンドル操作のミス	ブレーキのミス	スピード出し過ぎ	一時不停止	追越禁止無視	車間距離のつめすぎ	後方の確認ミス	他の車との距離の判断ミス	相手が確実に思ってくれたとっ	その他の自分側の原因	相手の側の原因	たまたま悪かった運だけが	その他	サンプル数
男女：運転者全体	11.8	7.8	2.2	2.0	4.5	0.0	2.5	3.6	14.0	18.8	17.1	13.7	0.3	1.7		357
男： 運転者全体	11.9	9.3	2.7	2.2	6.2	0.0	3.5	4.0	11.9	16.8	14.6	14.2	0.4	2.2		226
女： 運転者全体	11.5	5.3	1.5	1.5	1.5	0.0	0.8	3.1	17.6	22.1	21.4	13.0	0.0	0.8		131
男： ２４歳以下	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
男：２５－５９歳	13.0	7.4	1.9	2.5	6.8	0.0	3.7	4.9	13.0	16.7	15.4	11.7	0.6	2.5		162
男： ６０歳以上	11.6	10.8	4.6	0.4	4.1	0.0	1.2	3.7	21.2	14.5	9.1	17.0	0.4	1.2		241
女： ２４歳以下	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
女：２５－５９歳	9.8	2.2	2.2	2.2	2.2	0.0	1.1	3.3	18.5	21.7	23.9	13.0	0.0	0.0		92

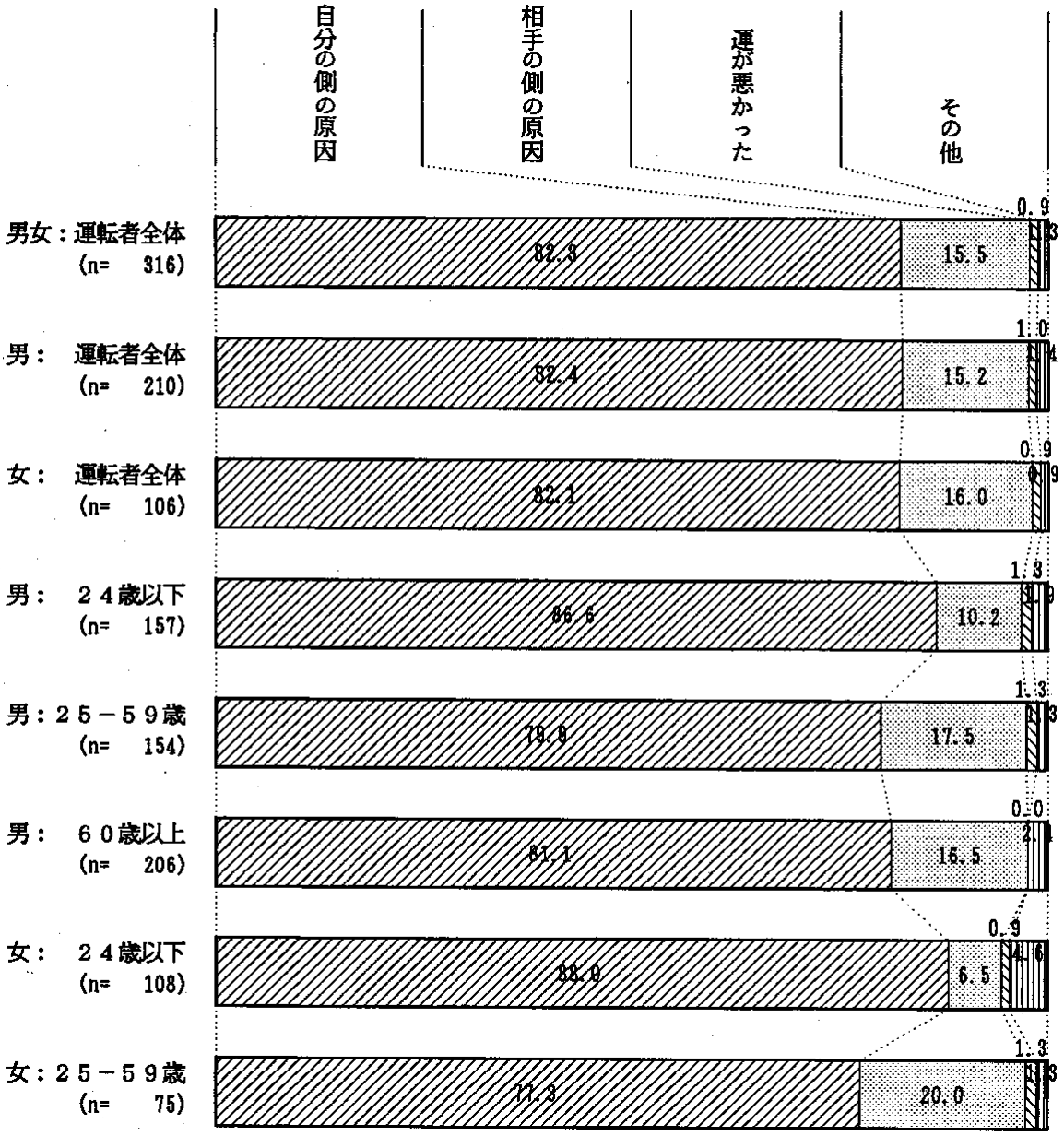


図3-6-2-12　運転者種別ヒヤリ・ハットの原因（集約）（左折時の事故）

表 3-6-2-12　運転者種別ヒヤリ・ハットの詳細原因（左折時の事故）

（単位：％、人）

性・年齢別	自分の側の原因 わき見	いねむり・ぼんやり	ハンドルやブレーキの操作のミス	スピードの出し過ぎ	一時不停止	横断禁止無視	車間距離のつめすぎ	後方の確認ミス	他の車との距離の判断や速度のミス	相手が譲ってくれると思った	その他の自分の原因	相手の側の原因	たまたま悪かった運だけ	その他	サンプル数
男女：運転者全体	16.5	7.9	2.2	1.6	2.8	0.0	2.2	19.9	4.7	10.1	14.2	15.5	0.9	1.3	316
男： 運転者全体	21.9	8.6	1.0	1.9	4.3	0.0	2.4	15.7	3.3	9.0	14.3	15.2	1.0	1.4	210
女： 運転者全体	5.7	6.6	4.7	0.9	0.0	0.0	1.9	28.3	7.5	12.3	14.2	16.0	0.9	0.9	106
男： ２４歳以下	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
男：２５－５９歳	21.4	10.4	1.3	1.9	3.2	0.0	2.6	16.2	2.6	6.5	13.6	17.5	1.3	1.3	154
男： ６０歳以上	11.7	11.2	3.9	1.0	6.3	0.5	3.4	14.1	6.8	13.6	8.7	16.5	0.0	2.4	206
女： ２４歳以下	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
女：２５－５９歳	5.3	2.7	5.3	0.0	0.0	0.0	2.7	29.3	6.7	12.0	13.3	20.0	1.3	1.3	75

⑬　追越や追い抜き中に対向車と事故になりそうになったこと

集約の原因を運転者全員で見ると、「自分の側の原因」は87.0%、「相手の側の原因」は11.9%である。性別には、やや男性に「自分の側の原因」が多い。年齢別には、男性は年齢が高いほど「自分の側の原因」が多くなっているが、女性は、逆に若い層の方が「自分の側の原因」が多い（図3-6-2-13）。

「自分の側の原因」の内訳を運転者全体でみると、「他の車との距離や速度の判断ミス」が35.0%と多い。「他の車との距離や速度の判断ミス」の比率は性別ではそれほど違いがない。年齢別には男女ともに25～59歳の中間層の比率が高い（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

集約の原因を運転者全員で見ると、「自分の側の原因」は90.5%、「相手の側の原因」は8.7%である。性別には、やや女性に「自分の側の原因」が多い。年齢別にみると、男女ともに24歳以下の若い層に、「自分の側の原因」とする比率が高い（図3-6-2-14）。

「自分の側の原因」の内訳を運転者全体でみると、「スピードの出し過ぎ」が41.5%と多く、次いで「ハンドルやブレーキの操作のミス」が17.0%となっている。性別にみると「スピードの出し過ぎ」の比率は大差ないが、「ハンドルやブレーキの操作のミス」は女性に多い。年齢別にみると、「スピードの出し過ぎ」は男女ともに24歳以下の若い層に多い。「ハンドルやブレーキの操作のミス」は、男性は24歳以下と60歳以上の両極に多く、女性は25～59歳に多い（表3-6-2-14）。

⑮　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

集約の原因を運転者全員で見ると、「自分の側の原因」は80.7%、「相手の側の原因」は17.9%である。性別には女性に「自分の側の原因」が多い。年齢別にみると、男性は年齢が高いほど「自分の側の原因」が多いが、女性は年齢差がほとんどない（図3-6-2-15）。

「自分の側の原因」の内訳を運転者全体でみると、「他の車との距離や速度の判断ミス」（22.8%）、「後方の確認ミス」（10.3%）などが多い。性別にみると「他の車との距離や速度の判断ミス」と「後方の確認ミス」のいずれも女性に多い。年齢別に「他の車との距離や速度の判断ミス」の比率をみると、男性は25～59歳の中間層に、女性は24歳以下の若い層に多い。「後方の確認ミス」は男性は24歳以下の若年層に、女性は25～59歳の層に多い（表3-6-2-15）。

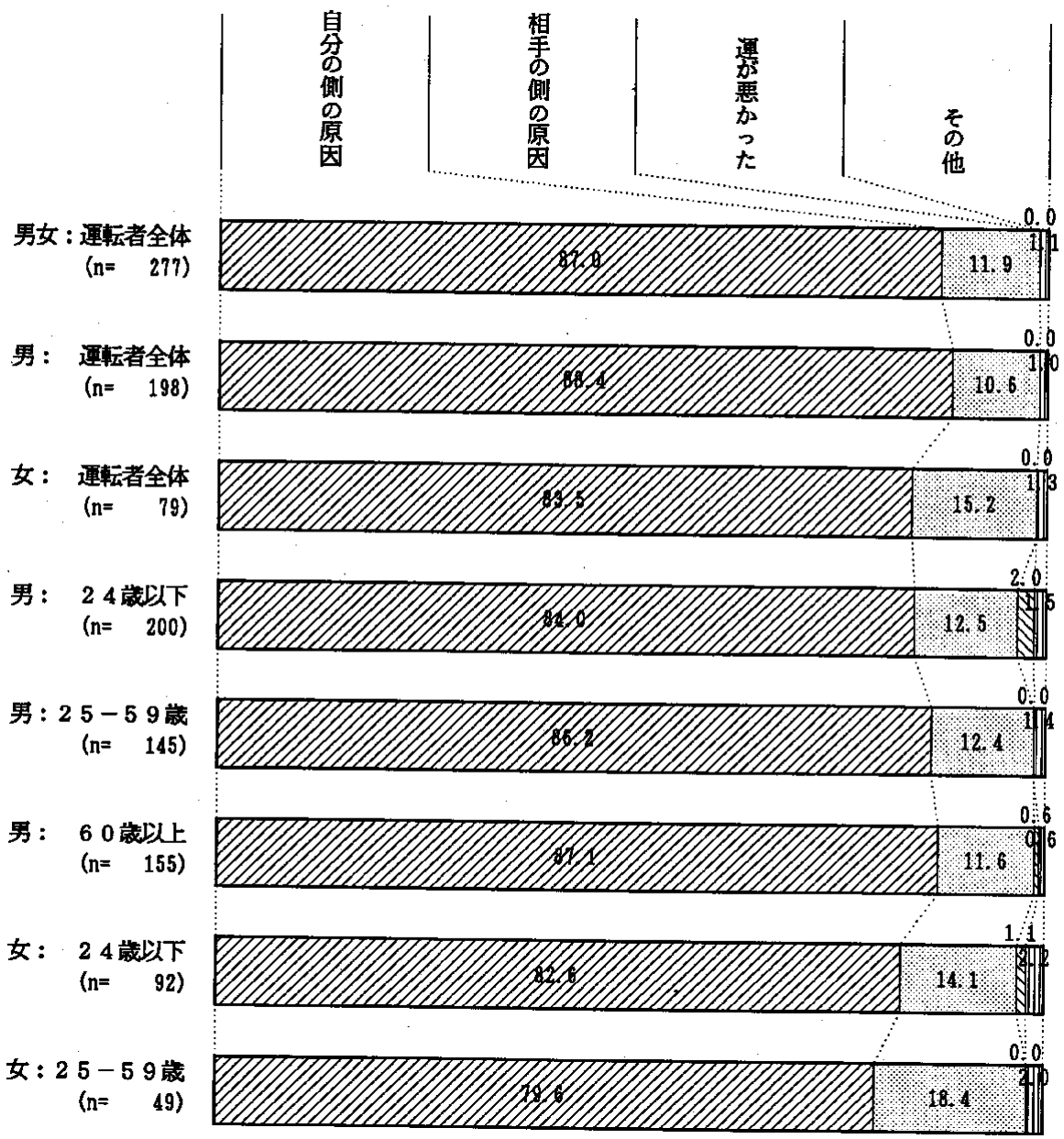


図3-6-2-13　運転者種別ヒヤリ・ハットの原因（集約）（追い越し中に対向車と事故）

表 3-6-2-13　運転者種別ヒヤリ・ハットの詳細原因（追い越し中に対向車と事故）

（単位：％、人）

性・年齢別	自分の側の原因 わき見	いねむり・ぼんやり	ハンドル操作のミス	スピード出し過ぎ	一時不停止	追越禁止無視	車間距離つめすぎ	後方確認ミス	他の車との距離や速度の判断ミス	相手が誤ってくれたと思った	その他自分の側の原因	相手の側の原因	たまたま運が悪かっただけ	その他	サンプル数
男女：運転者全体	4.7	7.2	3.6	13.7	0.7	3.6	1.1	4.7	35.0	7.2	5.4	11.9	0.0	1.1	277
男： 運転者全体	3.5	9.1	4.5	15.2	0.5	4.5	1.5	3.0	34.8	6.1	5.6	10.6	0.0	1.0	198
女： 運転者全体	7.6	2.5	1.3	10.1	1.3	1.3	0.0	8.9	35.4	10.1	5.1	15.2	0.0	1.3	79
男： ２４歳以下	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
男：２５－５９歳	3.4	8.3	4.1	14.5	0.7	4.1	2.1	2.1	34.5	6.9	5.5	12.4	0.0	1.4	145
男： ６０歳以上	12.9	8.4	8.4	13.5	0.6	3.2	3.9	3.2	20.6	7.1	5.2	11.6	0.6	0.6	155
女： ２４歳以下	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
女：２５－５９歳	4.1	4.1	2.0	10.2	0.0	0.0	0.0	6.1	38.8	8.2	6.1	18.4	0.0	2.0	49

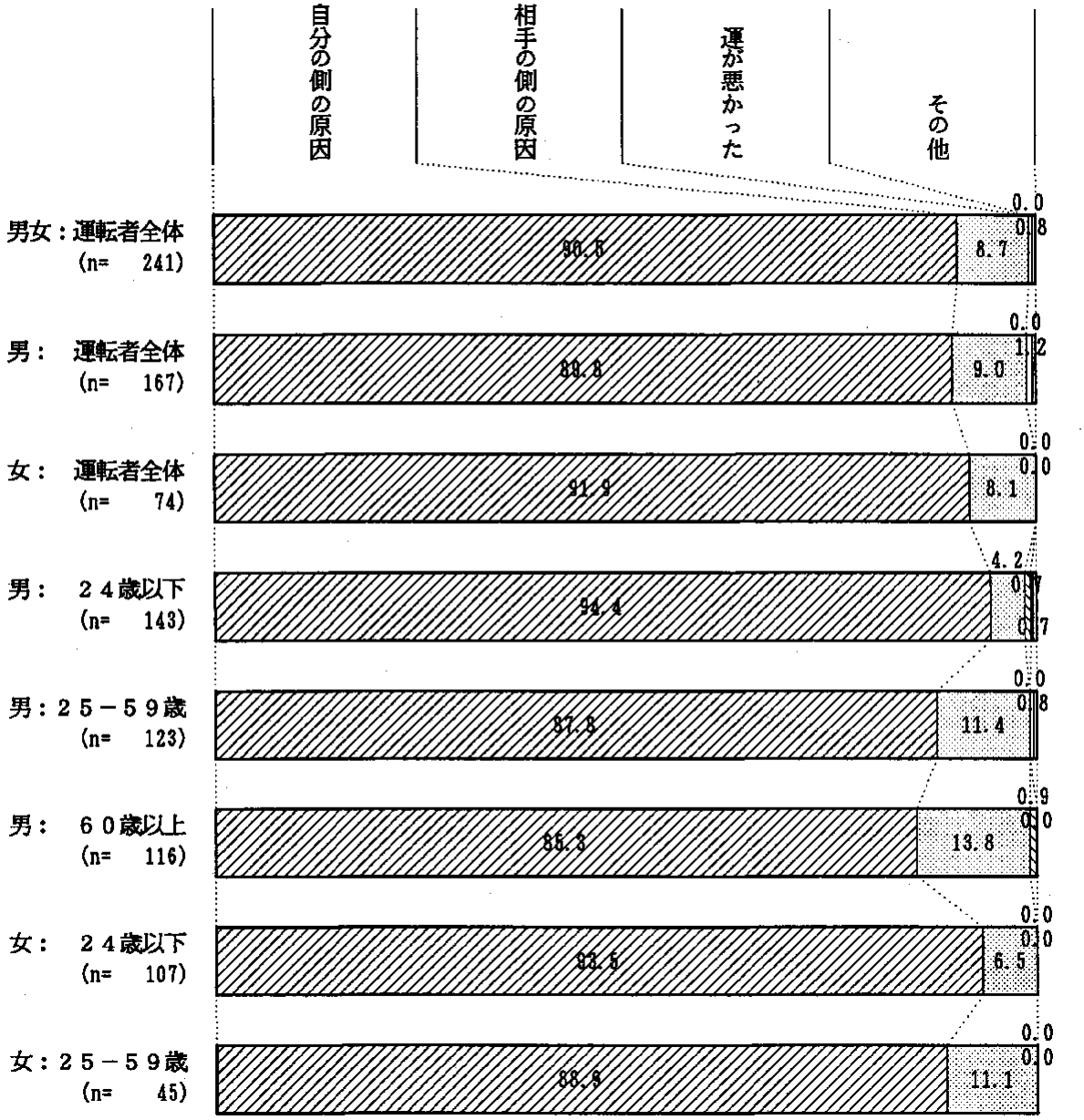


図3-6-2-14　運転者種別ヒヤリ・ハットの原因（集約）（カーブではみ出し）

表 3-6-2-14　運転者種別ヒヤリ・ハットの詳細原因（カーブではみ出し）

（単位：％、人）

性・年齢別	自分の側の原因 わき見	いねむり・ぼんやり	ハンドル操作のミス	ブレーキの操作ミス	出すぎ・スピードの出し過ぎ	一時不停止	視界不良・横断禁止	車間距離の詰め過ぎ	後方確認ミス	他の車との距離の判断ミス	相手が譲ってくれると思った	その他の自分の側の原因	相手の側の原因	運が悪かった	その他	サンプル数
男女：運転者全体	10.8	10.0	17.0	41.5	0.4	0.8	0.4	0.0	2.9	0.4	6.2	8.7	0.0	0.8		241
男： 運転者全体	12.6	12.0	12.0	41.3	0.6	1.2	0.6	0.0	3.6	0.6	5.4	9.0	0.0	1.2		167
女： 運転者全体	6.8	5.4	28.4	41.9	0.0	0.0	0.0	0.0	1.4	0.0	8.1	8.1	0.0	0.0		74
男： ２４歳以下	9.1	7.0	14.0	55.9	0.7	0.7	0.0	0.0	2.1	0.0	4.9	4.2	0.7	0.7		143
男：２５－５９歳	15.4	10.6	13.8	34.1	0.0	0.8	0.0	0.0	4.9	0.8	7.3	11.4	0.0	0.8		123
男： ６０歳以上	6.0	6.0	14.7	38.8	0.9	1.7	0.0	0.0	6.9	4.3	6.0	13.8	0.9	0.0		116
女： ２４歳以下	8.4	6.5	19.6	48.6	0.0	0.0	0.0	0.0	1.9	0.9	7.5	6.5	0.0	0.0		107
女：２５－５９歳	6.7	6.7	37.8	33.3	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	4.4	11.1	0.0	0.0		45

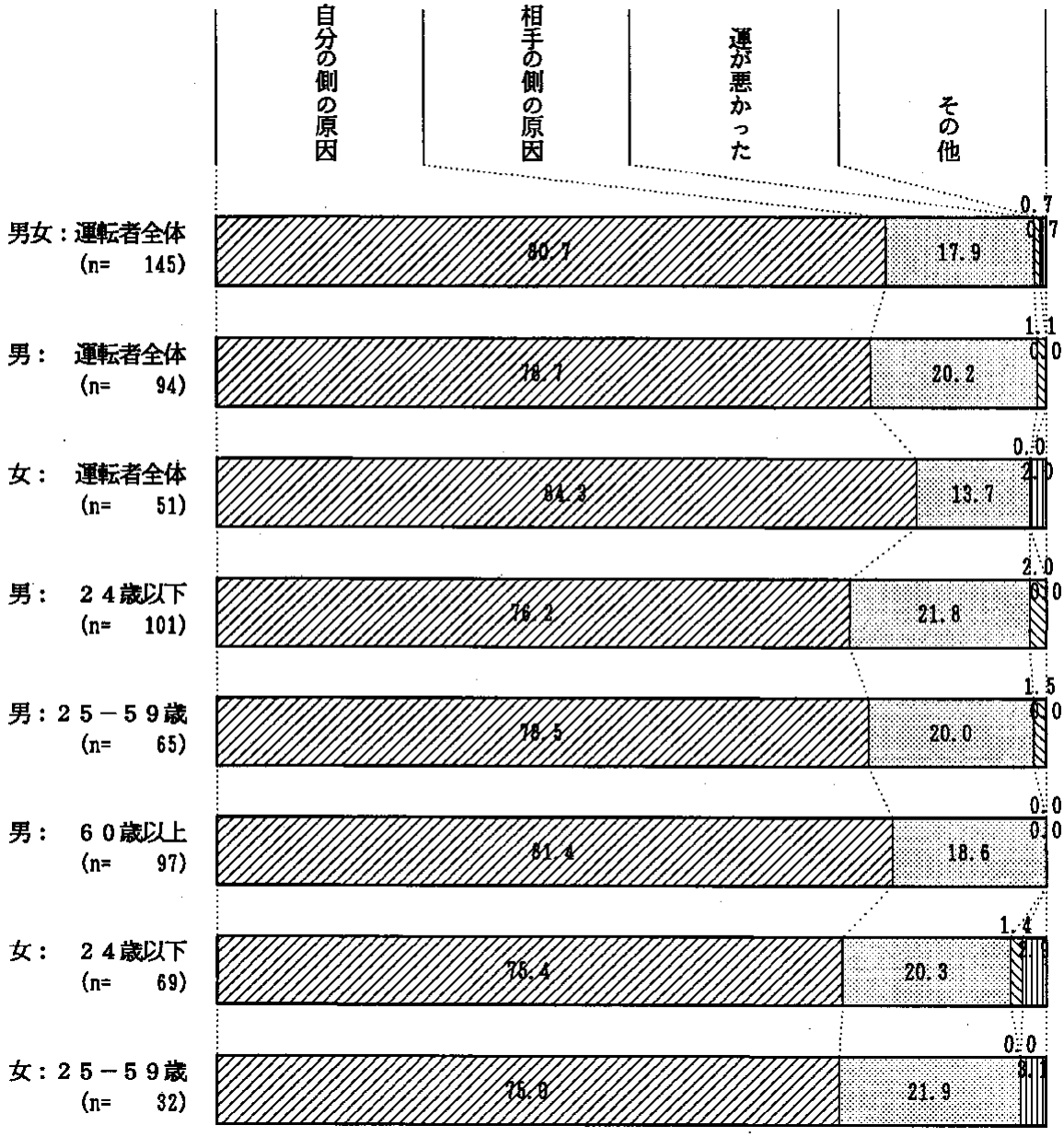


図3-6-2-15　運転者種別ヒヤリ・ハットの原因（集約）（追い越す車に接触）

表 3-6-2-15　運転者種別ヒヤリ・ハットの詳細原因（追い越す車に接触）

（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だけ	その他	サンプル数
	わき見	いねむり・ぼんやり	ハンドル操作のミスやキレ	スピード出し過ぎ	一時不停止	追越禁止無視	車間距離のつめすぎ	後方確認ミス	他車との距離や速度の判断ミス	相手が譲ってくれると思った	その他自分の側の原因				
男女：運転者全体	6.2	8.3	8.3	8.3	0.0	2.1	4.8	10.3	22.8	5.5	4.1	17.9	0.7	0.7	145
男： 運転者全体	7.4	10.6	7.4	7.4	0.0	3.2	6.4	6.4	21.3	4.3	4.3	20.2	1.1	0.0	94
女： 運転者全体	3.9	3.9	9.8	9.8	0.0	0.0	2.0	17.6	25.5	7.8	3.9	13.7	0.0	2.0	51
男： ２４歳以下	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
男：２５－５９歳	10.8	6.2	6.2	4.6	0.0	3.1	7.7	6.2	23.1	4.6	6.2	20.0	1.5	0.0	65
男： ６０歳以上	7.2	4.1	5.2	10.3	0.0	0.0	8.2	8.2	17.5	11.3	9.3	18.6	0.0	0.0	97
女： ２４歳以下	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
女：２５－５９歳	0.0	3.1	6.3	12.5	0.0	0.0	3.1	15.6	21.9	6.3	6.3	21.9	0.0	3.1	32

⑯　ヒヤリ・ハット体験の原因のまとめ

運転者全体のヒヤリ・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、各ヒヤリ・ハット体験項目のもっとも多い原因である。「相手の側の原因」は15項目中3項目で１位となっている。このほか3項目でもっとも比率が高い原因になっているのは、「脇見」、「後方の確認ミス」である。

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。運転者全体で「自分の側の原因」とする比率が高いのは、次のようなヒヤリ・ハット項目である。

- 信号待ちや駐車中の車に追突しそうになったこと
  （運転者全体で、自分の側の原因比率が97.8%）
- 走っている前の車に接近しすぎて追突しそうになったこと（同97.1%）
- バックをしていて事故になりそうになったこと（同96.9%）
- 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92.0%）
- 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89.1%）

上位５位の項目をみると、追突のほか、バックや追越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、次のような項目である。

- 人や自転車がとびだしてきて事故になりそうになったこと
  （運転者全体で、自分の側の原因比率が41.2%）
- 交差点で出合頭に車や自転車と接触しそうになったこと（同67.9%）
- すれ違いの時に対向車と接触しそうになったこと（同68.2%）
- 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76.7%）
- 横断中の歩行者に接触しそうになったこと（同79.2%）

自分の側の原因比率が低い項目には、人や自転車との事故があげられており、自転車や歩行者とのヒヤリ・ハット体験は相手側の原因と考えている傾向が強い。

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6項目、女性の方が自分の側の原因とする比率が高いのは１５項目中8項目で、やや女性の方に自分の側に原因があるヒヤリ・ハット体験が多い。ただし、１５項目のヒヤリ・ハット体験の平均では、男性が83.2%に対して女性は80.6%で、平均では男性の方が自分の側の原因比率が高い。

男性を年齢別にみると、15項目の平均は24歳以下が78.7%、25～59歳が84.0%、60歳以

上が85.7%となっており、年齢の上昇とともに自分の側が原因となっているヒヤリ・ハット体験が多い。女性も同様に、若い層に自分の側が原因となっているヒヤリ・ハット体験が多い。

表 3-6-2-16　ヒヤリ・ハット原因の総括表

（単位：%、人）

ヒヤリ・ハット体験項目	自分の側の原因											相手の側の原因	たまたま運が悪かっただけ	その他	サンプル数
	わき見	いねむり・ぼんやり	ハンドルやブレーキの操作のミス	スピードの出し過ぎ	一時不停止	追越禁止無視	車間距離のつめすぎ	後方の確認ミス	他の車との距離や速度の判断ミス	相手が譲ってくれると思った	その他自分の側の原因				
走っている前の車に接近しすぎて追突しそうになったこと	31.9	16.9	1.5	6.3	0.0	0.0	31.2	0.2	7.6	0.0	1.4	2.6	0.0	0.3	911
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	8.8	5.4	0.9	9.4	2.2	0.1	0.2	0.6	0.9	2.1	7.6	59.1	1.5	1.5	821
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	9.1	4.7	1.1	6.0	0.1	0.0	44.3	0.1	8.7	0.1	1.6	23.8	0.1	0.3	705
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	12.5	11.5	1.9	3.1	8.0	0.3	2.2	1.4	6.5	9.7	8.5	32.5	0.5	1.4	585
車線変更の時に他の車と接触しそうになったこと	2.0	4.6	2.9	2.8	0.0	0.7	2.8	40.5	18.4	8.5	4.2	11.2	0.4	0.9	543
信号待ちや駐車中の車に追突しそうになったこと	41.6	22.6	4.4	5.2	0.2	0.2	13.9	0.2	6.5	0.0	3.5	1.5	0.0	0.4	541
バックをしていて事故になりそうになったこと	3.1	3.7	6.8	1.8	0.0	0.0	1.4	68.3	2.3	0.8	8.6	2.3	0.4	0.6	514
すれ違いの時に対向車と接触しそうになったこと	3.3	4.3	5.5	6.5	0.2	0.6	1.8	0.4	22.2	14.4	5.7	26.4	0.8	7.9	508
横断中の歩行者に接触しそうになったこと	31.9	15.2	1.9	2.5	2.3	0.0	1.9	3.5	0.8	4.8	12.3	20.4	0.2	2.3	480
車がスリップして事故になりそうになったこと	2.1	2.5	17.9	38.5	0.2	0.0	4.1	0.2	2.8	0.2	16.3	2.1	1.1	11.9	436
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	11.8	7.8	2.2	2.0	4.5	0.0	2.5	3.6	14.0	18.8	17.1	13.7	0.3	1.7	357
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	16.5	7.9	2.2	1.6	2.8	0.0	2.2	19.9	4.7	10.1	14.2	15.5	0.9	1.3	316
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	4.7	7.2	3.6	13.7	0.7	3.6	1.1	4.7	35.0	7.2	5.4	11.9	0.0	1.1	277
カーブなどで対向車線にはみだして衝突しそうになったこと	10.8	10.0	17.0	41.5	0.4	0.8	0.4	0.0	2.9	0.4	6.2	8.7	0.0	0.8	241
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	6.2	8.3	8.3	8.3	0.0	2.1	4.8	10.3	22.8	5.5	4.1	17.9	0.7	0.7	145

注：網掛けの部分は、それぞれのヒヤリ・ハット体験項目の原因として、もっとも比率の高い原因。

表 3-6-2-17　性・年齢別ヒヤリ・ハット体験の自分の側の原因率

	質問項目	男女：運転者全体	男：　運転者全体	女：　運転者全体	男：　２４歳以下	男：２５－５９歳	男：　６０歳以上	女：　２４歳以下	女：２５－５９歳
自分の側の原因の比率（％）	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	97.1	96.9	97.4	93.9	96.8	94.8	97.2	96.6
	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	41.2	46.7	31.0	40.6	48.5	38.1	29.1	30.0
	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	76.7	80.5	70.4	66.5	82.0	81.3	63.9	72.1
	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	67.9	67.5	68.6	70.3	67.1	62.5	70.3	64.7
	車線変更の時に他の車と接触しそうになったこと	88.2	87.3	89.6	86.0	84.9	90.4	90.0	89.2
	信号待ちや駐車中の車に追突しそうになったこと	97.8	97.7	98.1	96.2	97.2	96.4	98.0	98.6
	バックをしていて事故になりそうになったこと	96.9	96.5	97.4	96.4	96.1	96.6	95.3	97.0
	すれ違いの時に対向車と接触しそうになったこと	68.2	68.2	68.2	64.0	65.3	70.4	68.8	68.0
	横断中の歩行者に接触しそうになったこと	79.2	80.8	76.1	79.9	80.0	77.4	74.9	74.8
	車がスリップして事故になりそうになったこと	85.7	88.4	77.6	84.1	88.0	87.7	76.6	77.4
	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	85.7	85.1	86.8	87.1	86.2	82.9	87.7	88.1
	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	84.5	84.8	84.0	87.1	82.3	83.1	89.1	81.1
	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	89.1	90.2	86.3	84.3	88.1	88.8	84.2	83.9
	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	92.0	91.8	92.5	93.6	89.8	87.9	93.8	90.3
	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	85.1	84.9	85.5	78.7	84.0	85.7	77.2	80.4
	平均	82.3	83.2	80.6	80.6	82.4	81.6	79.7	79.5
サンプル数（人）	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	958	617	341	545	438	381	358	237
	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	874	568	306	414	423	590	278	230
	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	771	477	294	466	355	443	316	204
	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	638	431	207	323	316	379	192	156
	車線変更の時に他の車と接触しそうになったこと	592	362	230	328	252	314	251	167
	信号待ちや駐車中の車に追突しそうになったこと	597	391	206	346	285	222	249	142
	バックをしていて事故になりそうになったこと	573	342	231	252	229	380	191	164
	すれ違いの時に対向車と接触しそうになったこと	560	362	198	278	259	280	205	147
	横断中の歩行者に接触しそうになったこと	538	354	184	358	245	279	219	127
	車がスリップして事故になりそうになったこと	497	372	125	333	250	268	145	84
	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	420	268	152	209	189	269	162	109
	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	375	250	125	178	181	231	119	90
	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	330	235	95	217	168	178	101	62
	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	301	208	93	171	147	141	113	62
	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	208	139	69	122	94	126	79	46

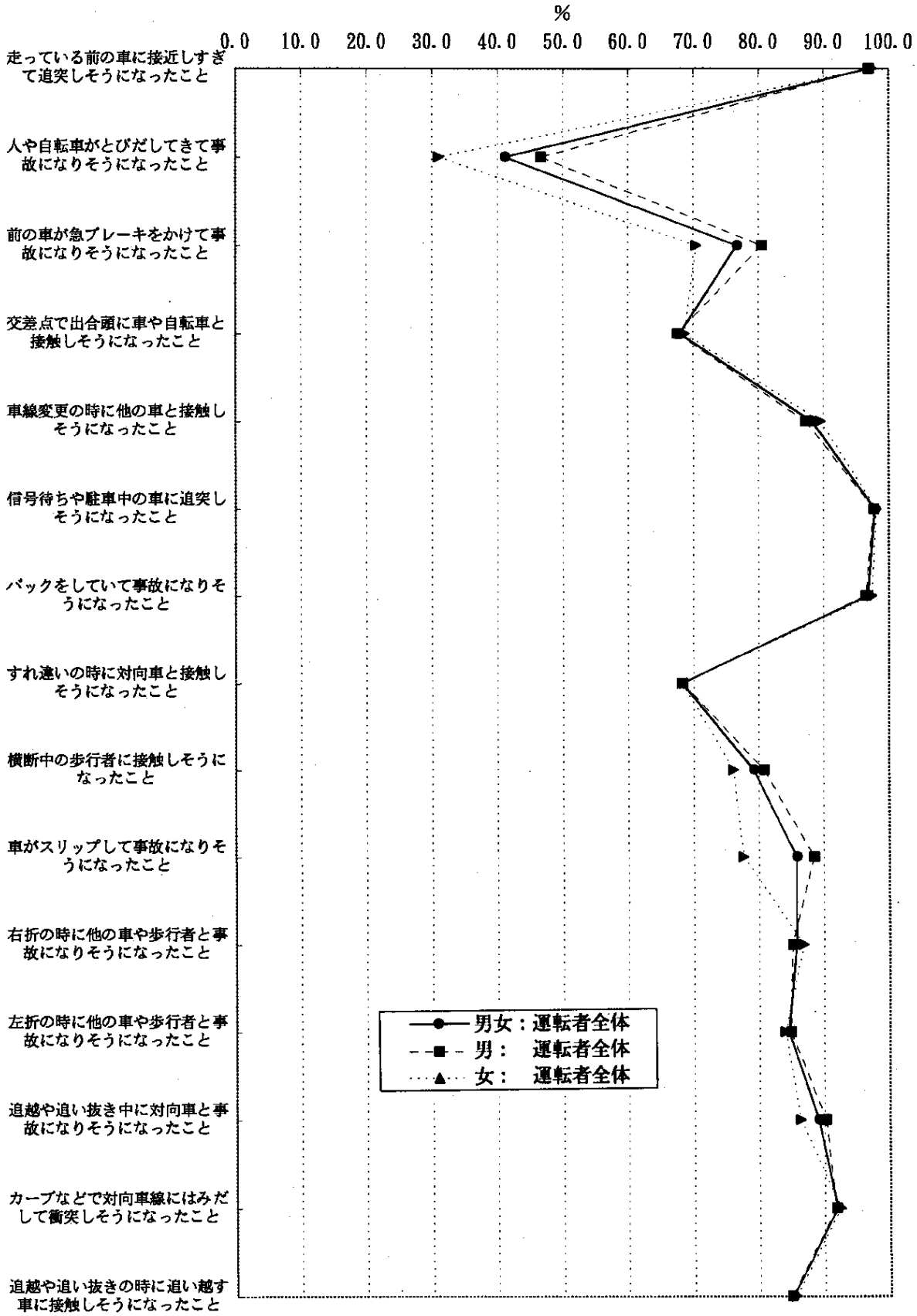


図3-6-2-16　性別ヒヤリ・ハットの原因のうち、自分の側の原因比率（性別）

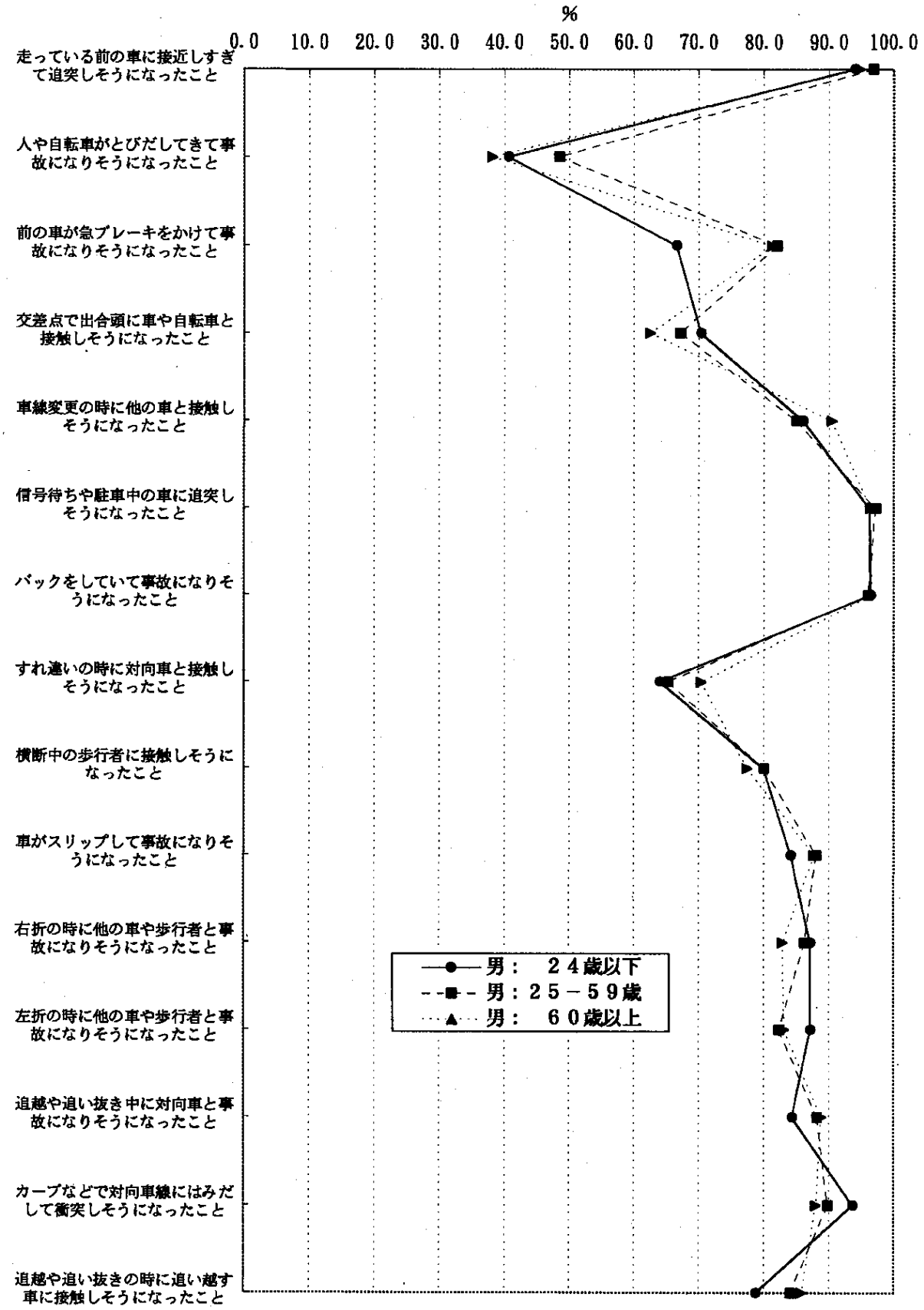


図3-6-2-17　性別ヒヤリ・ハットの原因のうち、自分の側の原因比率（男性：年齢別）

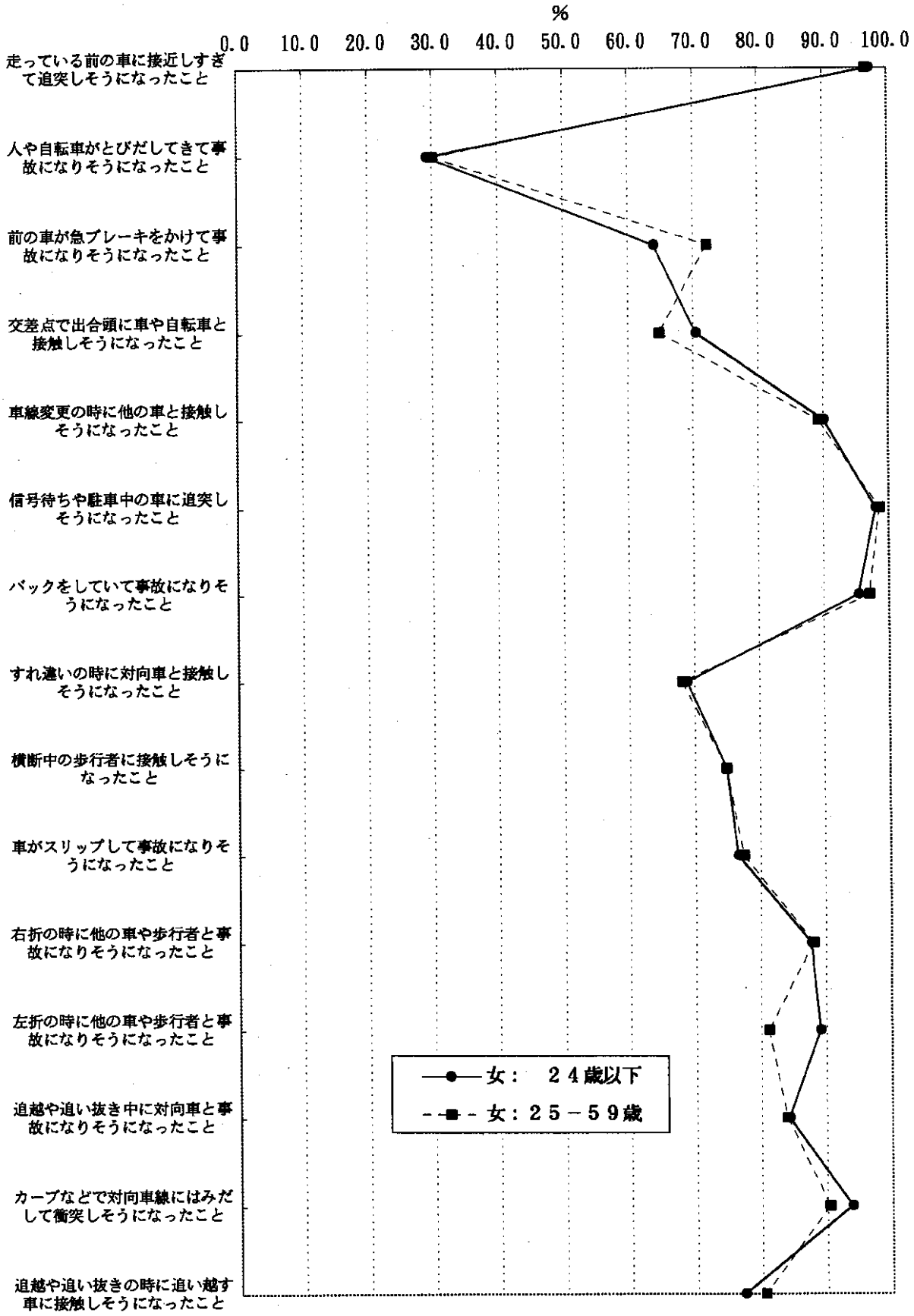


図3-6-2-18　性別ヒヤリ・ハットの原因のうち、自分の側の原因比率（女性：年齢別）

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。運転者全体でみると、「大きく変わった」は34.1%、「多少は変わった」は60.1%、「変わらない」は5.9%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30.9%、女性が39.0%で女性の方が変化したとする比率が高い。年齢別には、男女ともには24歳以下の若い層に「大きく変わった」との回答が少なく、年齢が高くなるとともに、「大きく変わった」とする比率が増えている(図3-6-3-1)。

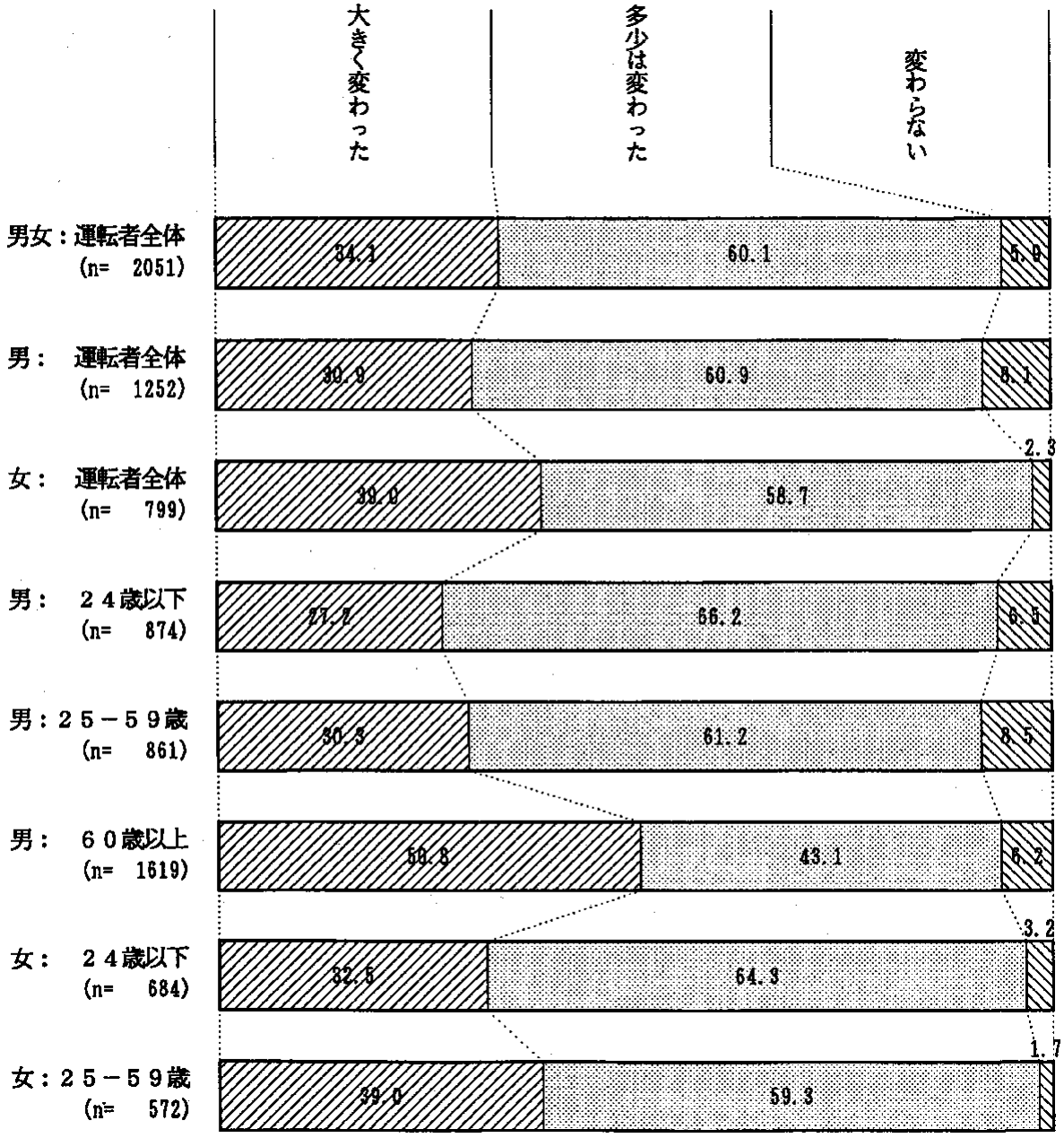


図3-6-3-1　運転者種別ヒヤリ・ハット経験で運転が変化したか

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。

まず、図3-7-1-1で運転者全体をみると、今回質問した１５項目中１３項目のヒヤリ・ハット体験項目で、事故・違反の経験がある運転者の方がヒヤリ・ハット経験比率が高い。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といえる。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　車がスリップして事故になりそうになったこと
（事故・違反なしが22.2％、ありが32.9％で差が10.7％）

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44.7％、53.4％、8.7％）

③　横断中の歩行者に接触しそうになったこと（同23.4％、32.1％、8.6％）

④　交差点で出合頭に車や自転車と接触しそうになったこと
（同30.8％、37.9％、7.1％）

⑤　信号待ちや駐車中の車に追突しそうになったこと（同27.8％、34.8％、7.0％）

逆に事故・違反がない運転者の方がヒヤリ・ハット体験が多いのは、次の２項目である。

①　バックをしていて事故になりそうになったこと
（事故・違反なしが31.0％、ありが26.7％で差が4.3％）

②　人や自転車がとびだしてきて事故になりそうになったこと
（同46.1％、45.9％、0.1％）

次に性・年齢別に事故・違反の有無とヒヤリ・ハット体験の関連をみる。ここではわかりやすくするために、事故・違反ありの運転者のヒヤリ・ハット体験者比率から事故・違反なしの運転者のヒヤリ･ハット体験者比率を減じた値を算出した(表3-7-1-2､図3-7-1-2～4)。この値がプラスは、事故・違反がある運転者の方がヒヤリ・ハット体験者率が多いことを、マイナスは、事故・違反がない運転者の方がヒヤリ・ハット体験者率が多いことを意味している。

まず、性別にみると、男女ともに１５項目中１３項目の差がプラスになっており、男女ともに事故・違反がある運転者の方がヒヤリ・ハット体験者率が多い結果になっている。男性を年齢別にみると、24歳以下ではいずれの項目もプラスの値で、若い層に事故・違反がある運転者の方がヒヤリ・ハット体験が多い傾向が顕著である。25～59歳の層では１５項目中１２項目・60歳以上では１５項目中１３項目がプラスで、いずれの年齢層でも事故・違反がある運転者の方がヒヤリ・ハット体験が多い。女性の年齢別でも同様で、事故・違反がある運転者のヒヤリ・ハット体験者比率が高い。

表 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

	ヒヤリ・ハット項目	男女：運転者全体		男：運転者全体		女：運転者全体		男：24歳以下		男：25～59歳		男：60歳以上		女：24歳以下		女：25～59歳	
		事故違反なし	事故違反あり	事故違反なし	事故違反あり	事故違反なし	事故違反あり	事故違反なし	事故違反あり	事故違反なし	事故違反あり	事故違反なし	事故違反あり	事故違反なし	事故違反あり	事故違反なし	事故違反あり
ヒヤリハット体験者比率（%）	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	44.7	53.4	47.1	55.6	42.0	47.7	58.8	61.9	47.3	53.0	28.8	35.9	44.8	59.6	40.9	43.2
	人や自転車がとびだしてきて事故になりそうになったこと	46.1	45.9	50.2	46.4	41.3	44.8	41.7	53.7	51.5	48.0	48.0	52.9	34.0	50.2	42.7	47.8
	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	40.1	44.3	40.6	45.3	39.4	41.9	48.7	53.8	40.8	45.0	36.0	38.9	40.9	56.5	37.6	42.0
	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	30.8	37.9	35.1	39.3	25.8	34.3	32.0	40.4	35.2	40.2	29.4	35.8	22.2	34.4	26.5	36.2
	車線変更の時に他の車と接触しそうになったこと	29.5	31.5	29.5	31.7	29.5	31.1	34.2	37.3	28.1	30.4	22.6	25.1	30.7	42.6	29.1	31.6
	信号待ちや駐車中の車に追突しそうになったこと	27.8	34.8	30.4	36.6	24.7	30.2	35.7	40.1	31.2	37.3	16.6	20.0	30.8	41.3	23.7	25.7
	バックをしていて事故になりそうになったこと	31.0	26.7	31.7	26.0	30.2	28.6	24.1	29.5	28.8	24.5	29.7	29.4	24.2	30.6	29.3	28.5
	すれ違いの時に対向車と接触しそうになったこと	29.3	29.5	30.6	30.7	27.7	26.4	28.7	33.4	31.2	29.7	21.1	25.9	26.5	33.3	28.1	29.2
	横断中の歩行者に接触しそうになったこと	23.4	32.1	24.6	33.4	22.1	28.4	34.2	44.4	22.9	32.9	21.7	26.1	26.5	39.7	20.6	26.6
	車がスリップして事故になりそうになったこと	22.2	32.9	28.5	36.7	14.7	22.5	33.5	41.1	27.2	33.2	22.8	25.4	17.9	23.4	14.6	21.3
	右折の時に他の車や歩行者と事故になりそうになったこと	20.0	22.9	21.9	22.5	17.8	24.1	20.4	25.9	21.9	22.4	18.8	23.5	19.9	26.1	17.2	25.0
	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	18.2	19.6	20.3	20.8	15.8	16.4	18.9	20.7	20.2	21.2	17.5	18.4	15.1	17.0	15.6	17.5
	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	15.4	19.2	18.5	20.7	11.7	15.1	20.6	27.1	18.3	21.3	14.1	15.2	11.9	19.4	11.2	14.0
	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	16.5	14.4	17.4	12.0	14.2	14.4	18.9	14.6	17.0	10.2	12.9	12.5	20.2	11.3	13.2
	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	9.1	11.6	10.5	11.1	7.4	13.2	10.5	13.9	9.8	11.0	9.3	7.0	10.0	11.3	6.9	14.0
サンプル数（人）	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	1,578	790	852	574	726	216	451	509	605	394	1,524	429	580	223	545	139
	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	1,582	788	853	576	729	212	453	512	606	394	1,574	450	583	223	548	136
	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	1,575	787	852	572	723	215	452	511	606	391	1,531	437	584	223	545	138
	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	1,571	788	849	575	722	213	447	510	603	393	1,519	427	580	224	543	138
	車線変更の時に他の車と接触しそうになったこと	1,576	783	850	571	726	212	450	512	604	391	1,523	430	584	223	546	136
	信号待ちや駐車中の車に追突しそうになったこと	1,576	781	848	569	728	212	448	511	603	389	1,510	429	581	223	548	136
	バックをしていて事故になりそうになったこと	1,575	787	849	574	726	213	448	512	604	392	1,528	428	579	222	547	137
	すれ違いの時に対向車と接触しそうになったこと	1,579	782	851	570	728	212	450	509	606	390	1,508	428	582	222	548	137
	横断中の歩行者に接触しそうになったこと	1,584	789	854	574	730	215	453	513	608	392	1,521	429	582	224	549	139
	車がスリップして事故になりそうになったこと	1,574	785	854	572	720	213	451	513	604	389	1,507	425	582	222	542	136
	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	1,571	782	846	570	725	212	450	513	604	388	1,510	430	582	222	545	136
	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	1,569	785	847	572	722	213	450	511	604	391	1,519	429	583	223	544	137
	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	1,580	788	854	576	726	212	452	512	608	394	1,511	428	582	222	547	136
	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	1,577	786	850	574	727	212	452	513	604	393	1,507	426	583	223	547	136
	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	1,575	782	848	570	727	212	448	509	604	390	1,510	426	581	222	548	136

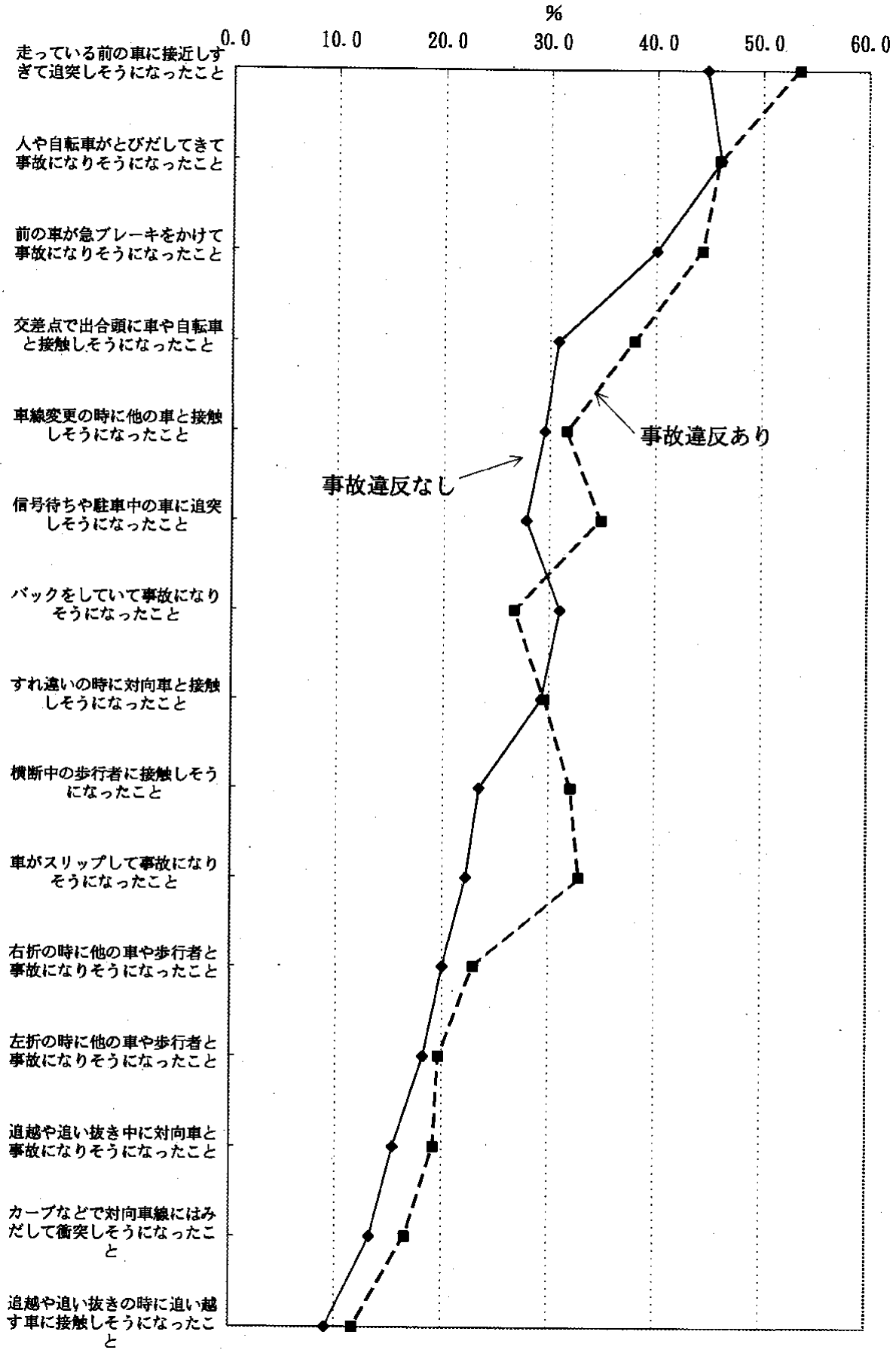


図3-7-1-1　事故・違反者の有無別ヒヤリ・ハット体験者比率（運転者全体）

表 3-7-1-2　事故・違反ありとなしのヒヤリ・ハット体験者比率の差

	男女：運転者全体	男：　運転者全体	女：　運転者全体	男：２４歳以下	男：２５－５９歳	男：６０歳以上	女：２４歳以下	女：２５－５９歳
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	8.7	8.5	5.7	3.1	5.8	7.1	14.8	2.2
人や自転車がとびだしてきて事故になりそうになったこと	-0.1	-3.8	3.5	12.0	-3.5	4.9	16.3	5.1
前の車が急ブレーキをかけて事故になりそうになったこと	4.3	4.7	2.4	5.1	4.3	2.9	15.6	4.4
交差点で出合頭に車や自転車と接触しそうになったこと	7.1	4.2	8.5	8.4	5.0	6.4	12.1	9.7
車線変更の時に他の車と接触しそうになったこと	2.0	2.2	1.7	3.1	2.3	2.5	12.0	2.5
信号待ちや駐車中の車に追突しそうになったこと	7.0	6.1	5.5	4.4	6.1	3.4	10.4	2.0
バックをしていて事故になりそうになったこと	-4.3	-5.7	-1.5	5.4	-4.3	-0.3	6.5	-0.8
すれ違いの時に対向車と接触しそうになったこと	0.3	0.1	-1.3	4.7	-1.4	4.8	6.9	1.1
横断中の歩行者に接触しそうになったこと	8.6	8.9	6.3	10.2	10.0	4.4	13.3	6.0
車がスリップして事故になりそうになったこと	10.7	8.3	7.8	7.6	6.0	2.7	5.6	6.7
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	2.9	0.6	6.3	5.5	0.6	4.7	6.2	7.8
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	1.4	0.5	0.6	1.9	1.0	0.9	1.9	1.9
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	3.8	2.2	3.4	6.6	3.1	1.1	7.5	2.8
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	3.3	3.1	2.2	4.5	2.5	2.8	7.7	1.9
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	2.6	0.6	5.8	3.5	1.3	-2.3	1.3	7.0
平均	3.9	2.7	3.8	5.7	2.6	3.1	9.2	4.0

注：この表は、事故ありのヒヤリ・ハット体験者比率から事故なしのヒヤリ・ハット体験者比率を減じた値である。
したがって、プラスは、事故・違反ありの方がヒヤリ・ハット体験者比率が高いことを、
マイナスは事故・違反なしの方がヒヤリ・ハット体験者比率が高いことを示している。

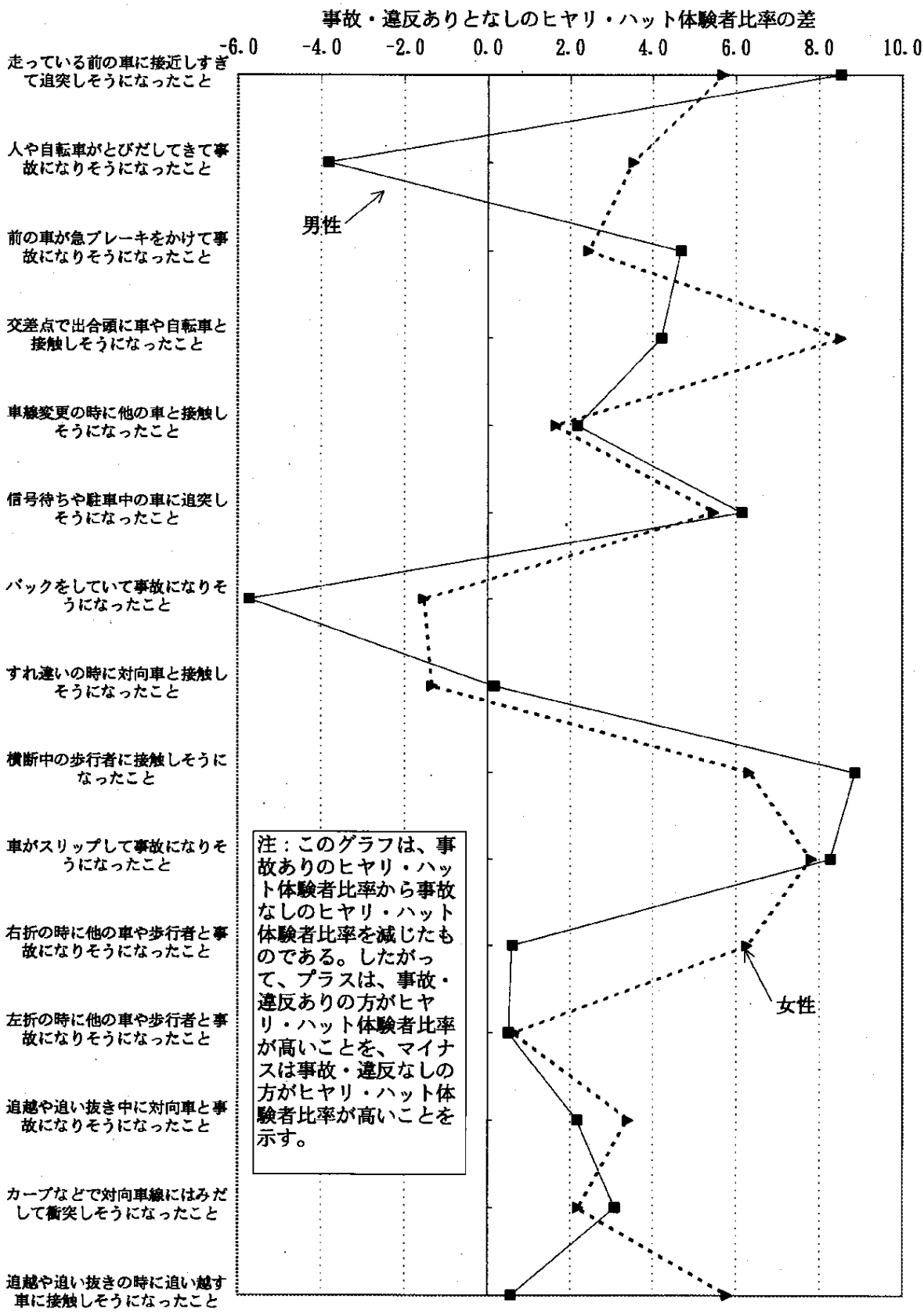


図3-7-1-2　事故・違反の有無別のヒヤリ・ハット体験者比率の差（性別）

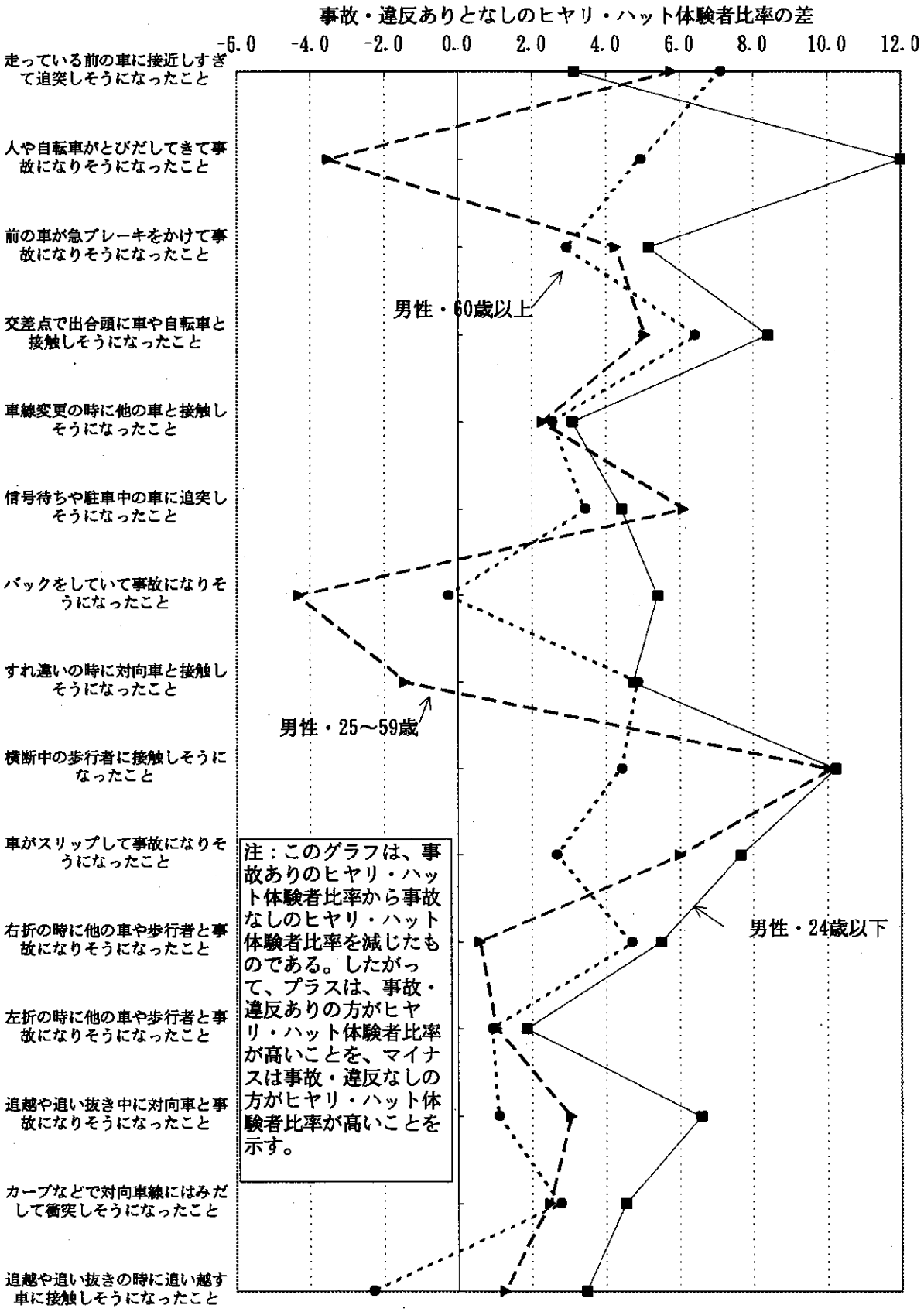


図3-7-1-3　事故・違反の有無別のヒヤリ・ハット体験者比率の差（男性：年齢別）

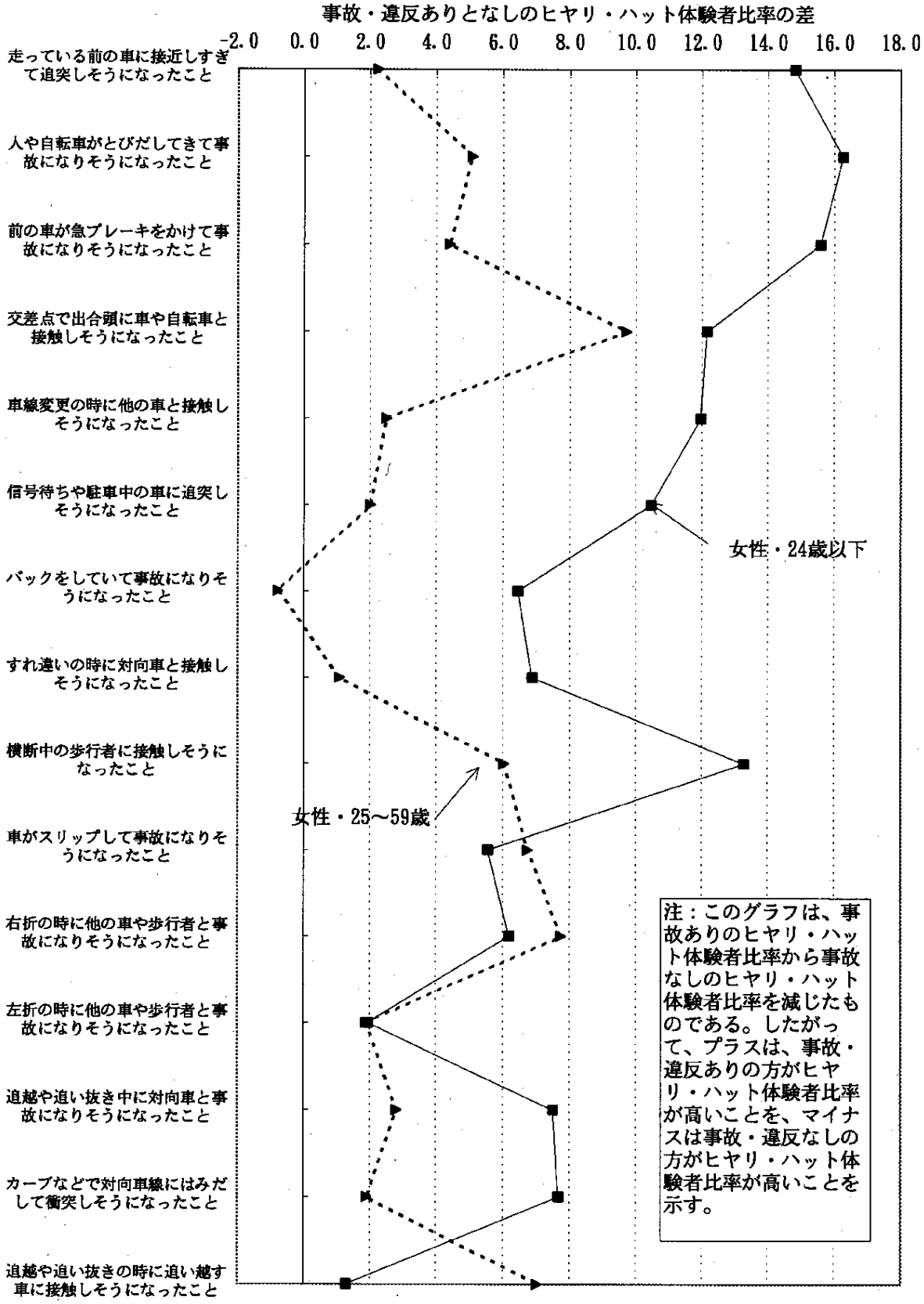


図3-7-1-4　事故・違反の有無別のヒヤリ・ハット体験者比率の差（女性：年齢別）

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である。そのうち、運転者全体で自分の側の原因比率をみたのが図3-7-2-1である。

運転者全体でみるとほとんどの項目で差が少なく、事故・違反の有無と、ヒヤリ・ハット体験の原因とは、あまり関連がみられない。性・年齢別にみても、事故・違反の有無とヒヤリ・ハット原因の間には、明確な関連を読みとることができない。

表 3-7-2-1　事故・違反の有無別ヒヤリ・ハット原因（自分の側の原因比率）

	ヒヤリ・ハット項目	男女：運転者全体		男：運転者全体		女：運転者全体		男：24歳以下		男：25～59歳		男：60歳以上		女：24歳以下		女：25～59歳	
		事故違反なし	事故違反あり	事故違反なし	事故違反あり	事故違反なし	事故違反あり	事故違反なし	事故違反あり	事故違反なし	事故違反あり	事故違反なし	事故違反あり	事故違反なし	事故違反あり	事故違反なし	事故違反あり
自分の側の原因比率	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	97.3	96.5	97.1	96.6	97.6	96.4	92.4	94.9	97.3	96.0	94.4	95.7	97.4	96.8	96.8	95.7
	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	39.4	44.5	45.9	47.6	29.6	35.3	42.7	37.5	46.6	50.7	37.3	40.8	29.9	28.2	29.7	29.5
	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	76.4	77.8	81.9	79.3	69.4	74.0	65.0	67.8	81.4	83.1	82.2	75.7	61.7	67.5	71.5	75.0
	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	69.1	65.3	69.4	64.1	68.7	69.1	71.5	68.8	66.5	67.2	59.6	69.5	69.8	70.7	64.7	65.8
	車線変更の時に他の車と接触しそうになったこと	87.7	89.1	88.0	85.6	87.4	98.1	84.6	86.5	85.5	83.3	90.3	90.0	90.3	89.2	87.6	97.2
	信号待ちや駐車中の車に追突しそうになったこと	97.6	98.1	97.7	97.5	97.4	100.0	97.9	95.4	97.1	97.3	95.5	98.1	98.7	96.6	98.2	100.0
	バックをしていて事故になりそうになったこと	97.0	96.4	96.4	96.6	97.8	95.9	98.1	95.1	95.9	96.3	96.1	97.4	96.0	93.8	96.9	96.8
	すれ違いの時に対向車と接触しそうになったこと	68.6	66.8	68.5	67.1	68.6	65.9	61.6	64.6	64.4	66.0	68.0	77.9	70.5	64.8	69.0	63.3
	横断中の歩行者に接触しそうになったこと	77.7	81.4	79.8	82.2	74.8	78.7	83.0	77.1	78.5	81.6	75.9	84.4	77.7	70.1	72.7	81.5
	車がスリップして事故になりそうになったこと	85.4	86.2	88.5	88.2	78.4	76.5	81.2	86.1	88.0	87.7	86.0	90.5	79.1	71.2	76.2	84.2
	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	87.7	82.0	88.0	80.9	87.4	84.6	87.0	86.6	88.2	82.1	81.3	89.2	85.0	91.8	90.2	80.0
	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	85.8	82.4	86.8	82.4	84.2	82.1	87.8	86.0	82.1	83.1	82.2	86.8	89.3	88.1	82.4	75.0
	追越や追い抜き中に対向車と事故になりそうになったこと	89.8	87.3	90.4	89.2	88.4	80.0	87.5	81.8	88.7	86.8	87.2	94.7	85.7	81.8	87.8	66.7
	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	91.8	92.7	91.4	91.8	92.5	95.8	95.2	92.2	88.4	91.4	86.7	89.2	92.2	95.7	89.4	100.0
	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	85.6	83.6	86.4	81.6	84.1	87.5	79.5	77.3	84.2	83.3	87.0	76.2	76.0	81.5	79.3	81.3
サンプル数（人）	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	599	346	346	262	253	84	237	296	257	177	270	93	229	126	188	47
	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	586	274	353	206	233	68	164	240	268	150	432	130	174	103	182	44
	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	496	266	277	193	219	73	200	258	215	136	320	103	196	117	158	44
	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	408	222	258	167	150	55	123	192	191	122	267	95	116	75	116	38
	車線変更の時に他の車と接触しそうになったこと	391	192	217	139	174	53	143	178	152	96	226	70	155	93	129	36
	信号待ちや駐車中の車に追突しそうになったこと	376	213	222	163	154	50	142	197	170	113	157	54	159	88	113	27
	バックをしていて事故になりそうになったこと	401	166	221	117	180	49	104	143	147	81	284	76	125	65	131	31
	すれ違いの時に対向車と接触しそうになったこと	369	184	216	140	153	44	112	161	160	97	200	68	132	71	116	30
	横断中の歩行者に接触しそうになったこと	328	204	193	157	135	47	141	210	130	114	203	64	130	87	99	27
	車がスリップして事故になりそうになったこと	288	203	200	169	88	34	138	187	142	106	193	63	91	52	63	19
	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	277	133	166	94	111	39	77	127	119	67	192	65	100	61	82	25
	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	247	119	152	91	95	28	74	100	112	65	169	53	75	42	68	20
	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	205	118	136	93	69	25	80	132	97	68	133	38	56	44	49	12
	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	183	109	116	85	67	24	63	102	86	58	98	37	64	47	47	13
	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	132	73	88	49	44	24	44	75	57	36	100	21	50	27	29	16

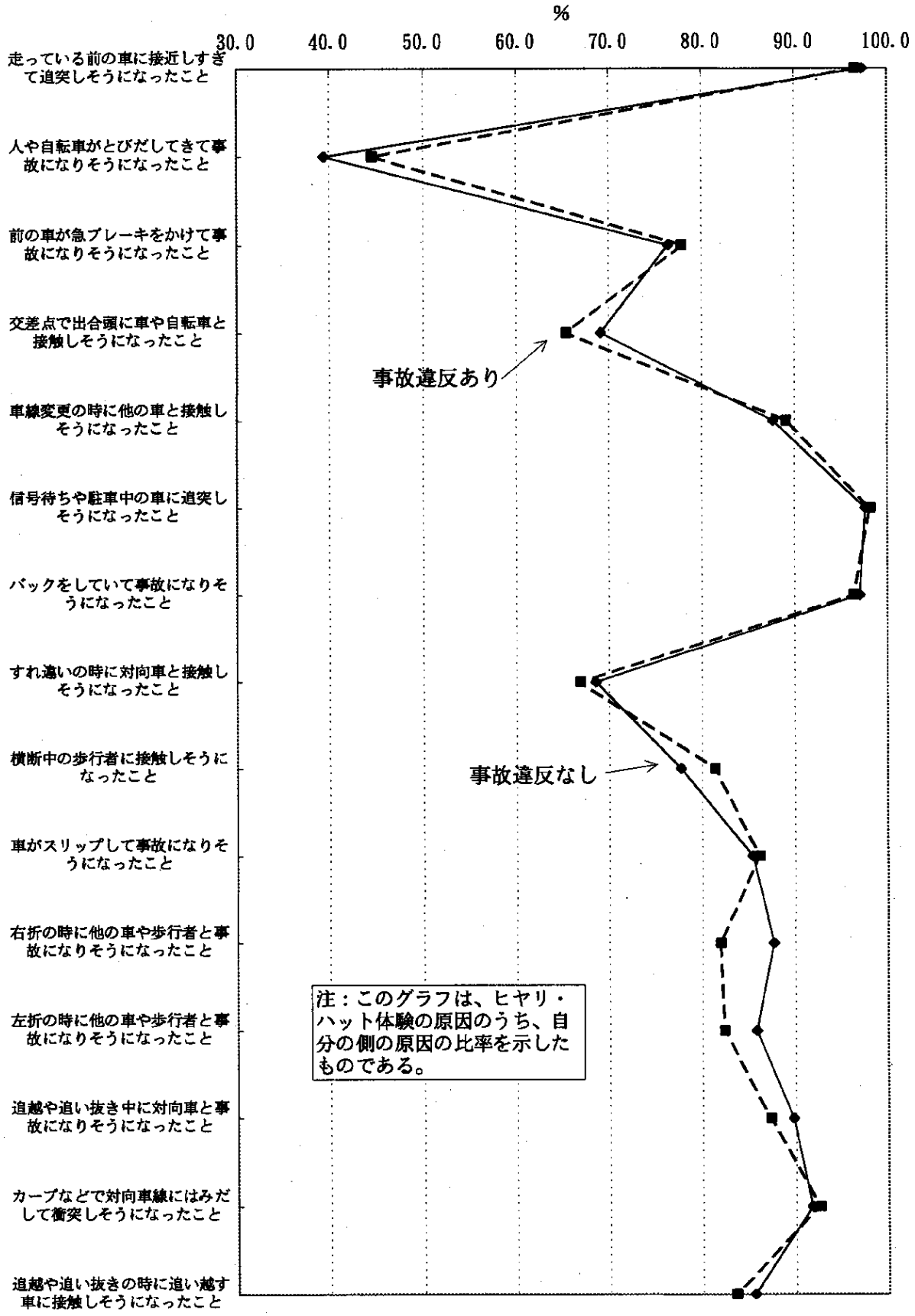


図3-7-2-1　事故・違反の有無別ヒヤリ・ハット体験者の原因（男女：運転者全体）

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で、運転者全体をみたのが図3-8-1-1である。運転者全体を図表でみると、「バックをしていて事故になりそうになったこと」を除いて、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経験者比率は、攻撃性が強が32.9%、中が28.0%、弱が22.1%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。

運転者全体でみて､攻撃性強と弱の運転者のヒヤリ･ハット体験者比率の差が大きいのは、次のような項目である。

①走っている前の車に接近しすぎて追突しそうになったこと

（ヒヤリ・ハット経験者は攻撃性強が57.5%、弱が37.9%で差が19.7%）

②信号待ちや駐車中の車に追突しそうになったこと（同36.5%、22.1%、14.5%）

③すれ違いの時に対向車と接触しそうになったこと（同36.1%、22.7%、13.4%）

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51.0%、38.1%、12.9%）

⑤横断中の歩行者に接触しそうになったこと（同31.8%、18.9%、12.9%）

このように攻撃性が強い運転者には、追突および歩行者や自転車などとのヒヤリ・ハット体験が多い。

性・年齢別に傾向をみるために、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・ハット体験率の差を算出して、表3-8-1-2、図3-8-1-2～4にまとめた。図表では攻撃性強の運転者のヒヤリ・ハット体験比率から、弱のヒヤリ・ハット体験比率を減じている。したがって、図表の値がプラスは攻撃的傾向強にヒヤリ・ハット体験が多いことを、マイナスは弱にヒヤリ・ハット体験が多いことを示す。

まず、性別にみると（図3-8-1-2）、男女ともにすべてのヒヤリ・ハット項目の差がプラスになっており、男女とも攻撃性が強い運転者ほどヒヤリ・ハット体験が多い。また、ほとんどのヒヤリ・ハット体験項目でみて、男性の方がプラス方向に値が大きい。15のヒヤ

リ・ハット体験比率の差の平均値をみると、男性が11.5ポイントに対して、女性が8.8ポイントであり、特に男性の運転者に、攻撃性によるヒヤリ・ハット体験の差が大きいことを示している。

男性を年齢別にみると（図3-8-1-3）、いずれの項目の差もプラスであり、すべての年齢層で攻撃性が強い運転者にヒヤリ・ハット体験が多い。女性の年齢別でも同様にすべての項目でプラスになっており、攻撃性の強い運転者ほどヒヤリ・ハット体験が多い（図3-8-1-4）。

表 3-8-1-1　攻撃性因子の強度別ヒヤリ・ハット体験者比率

	ヒヤリ・ハット項目	男女：運転者全体			男：運転者全体			女：運転者全体			男：24歳以下			男：25－59歳			男：60歳以上			女：24歳以下			女：25－59歳		
		強	中	弱	強	中	弱	強	中	弱	強	中	弱	強	中	弱	強	中	弱	強	中	弱	強	中	弱
ヒヤリ・ハット体験者比率（%）	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	57.5	49.4	37.9	59.8	50.9	39.1	53.6	46.8	36.4	67.6	55.8	50.7	57.2	51.0	40.1	42.7	31.9	27.1	59.7	46.6	37.9	51.1	44.6	34.0
	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	51.0	47.0	38.1	53.1	46.9	40.9	47.3	47.2	34.9	54.7	42.0	41.4	52.6	50.8	42.3	58.4	49.7	44.1	44.1	37.7	30.2	49.7	50.5	35.0
	前の車が急ブレーキをかけて事故になりそうになったこと	45.0	42.7	33.4	46.6	42.9	33.6	42.2	42.5	33.1	58.9	47.9	35.9	44.2	45.6	34.1	44.5	41.0	30.3	55.6	40.9	34.4	37.6	41.8	32.6
	交差点で出合頭に車や自転車と接触しそうになったこと	38.2	31.6	27.4	42.0	31.6	31.0	31.4	31.7	23.1	42.1	34.4	29.5	40.3	32.7	32.2	40.1	35.0	24.6	30.2	27.5	16.4	32.0	32.6	23.9
	車線変更の時に他の車と接触しそうになったこと	35.0	31.7	24.3	34.8	30.9	23.0	35.4	33.1	25.8	40.3	33.5	28.2	31.5	31.2	22.4	30.8	23.2	19.9	38.3	34.9	27.3	34.1	33.5	25.8
	信号待ちや駐車中の車に追突しそうになったこと	36.5	30.6	22.1	39.2	31.9	23.7	31.8	28.6	20.1	38.9	37.8	32.9	39.7	33.9	25.8	22.8	17.1	14.6	38.6	31.6	25.9	28.8	24.9	19.5
	バックをしていて事故になりそうになったこと	31.1	32.6	23.3	32.0	29.0	22.8	29.5	38.5	23.8	29.9	29.5	20.5	30.3	26.2	20.7	38.4	33.3	24.9	28.4	27.1	20.1	27.5	37.3	24.0
	すれ違いの時に対向車と接触しそうになったこと	36.1	29.5	22.7	39.0	29.6	21.5	30.9	29.3	24.1	34.6	28.2	25.5	36.3	31.2	22.6	26.8	22.9	18.8	35.4	23.8	22.4	31.5	29.2	25.2
	横断中の歩行者に接触しそうになったこと	31.8	26.5	18.9	33.5	25.6	21.3	28.8	28.0	16.0	44.7	37.2	31.8	32.2	24.4	21.4	30.0	24.1	17.6	36.6	30.3	19.9	29.1	24.5	14.8
	車がスリップして事故になりそうになったこと	29.3	24.8	21.3	34.4	30.5	25.9	20.3	15.5	16.0	43.9	31.0	30.0	30.6	29.2	25.1	26.9	24.4	19.9	25.9	14.7	13.5	18.6	14.7	16.9
	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	25.6	20.5	16.4	27.7	20.6	16.2	21.8	20.3	16.7	28.0	18.0	18.6	26.9	21.6	15.6	29.5	16.9	16.6	22.8	22.2	18.7	22.0	20.6	16.1
	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	20.6	19.1	15.2	22.2	18.7	18.4	17.6	19.8	11.5	23.1	16.5	16.8	22.0	18.6	18.8	20.0	18.1	14.2	14.6	15.9	13.5	16.9	20.8	10.7
	追越や追い抜き中に対向車と事故になりそうになったこと	22.3	14.1	12.2	25.1	15.4	15.2	17.5	12.0	8.7	27.3	20.6	19.2	24.4	15.8	14.7	20.3	15.9	10.6	15.6	15.1	8.9	15.6	10.3	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	18.7	13.1	11.6	20.7	12.9	12.5	15.3	13.6	10.5	20.4	11.9	14.1	19.0	14.5	13.2	13.5	9.8	8.6	18.3	16.3	8.8	13.6	11.9	11.2
	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	14.3	7.3	6.3	14.8	6.3	7.5	13.4	9.0	4.9	14.1	10.0	8.8	13.8	6.5	6.6	13.8	7.2	7.3	12.6	7.6	8.4	11.9	8.8	4.9
	平　均	32.9	28.0	22.1	35.0	28.2	23.5	29.1	27.7	20.4	37.9	30.3	26.9	33.4	28.9	23.7	30.6	24.7	20.0	31.8	26.1	20.4	28.0	27.1	20.3
総サンプル数（人）	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	723	703	700	460	436	376	263	267	324	442	260	219	311	310	272	293	430	862	295	251	214	178	195	241
	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	727	702	698	463	435	374	264	267	324	444	262	220	312	309	272	298	449	877	295	252	215	179	194	243
	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	722	700	698	459	434	375	263	266	323	443	261	220	310	309	273	292	429	861	295	252	215	178	194	242
	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	715	699	701	457	434	377	258	265	324	442	259	217	308	309	273	292	431	854	295	251	214	175	193	243
	車線変更の時に他の車と接触しそうになったこと	725	700	696	462	434	374	263	266	322	444	260	220	311	308	272	292	435	859	295	252	216	179	194	240
	信号待ちや駐車中の車に追突しそうになったこと	720	695	698	459	426	375	261	269	323	442	259	219	310	304	271	290	428	857	295	250	216	177	197	241
	バックをしていて事故になりそうになったこと	721	699	696	460	434	372	261	265	324	441	261	220	310	309	271	292	436	860	292	251	214	178	193	242
	すれ違いの時に対向車と接触しそうになったこと	723	699	696	461	433	372	262	266	324	442	259	220	311	308	270	291	428	855	294	252	214	178	195	242
	横断中の歩行者に接触しそうになったこと	724	705	700	460	437	375	264	268	325	447	261	220	311	312	271	290	435	858	295	251	216	179	196	243
	車がスリップして事故になりそうになったこと	723	697	699	462	433	375	261	264	324	444	261	220	310	308	271	286	430	856	293	252	215	177	191	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	720	697	695	459	431	371	261	266	324	443	261	220	309	306	270	288	425	861	294	252	214	177	194	242
	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	720	696	693	459	433	370	261	263	323	442	260	220	309	307	271	290	430	860	295	252	215	177	192	242
	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	725	701	699	462	435	376	263	266	323	444	262	219	311	311	272	290	433	855	294	252	214	179	194	242
	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	721	700	700	460	435	376	261	265	324	445	261	220	310	310	272	288	427	857	295	252	215	177	193	242
	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	721	697	699	460	431	375	261	266	324	440	260	217	311	307	272	289	430	859	294	251	215	177	194	243

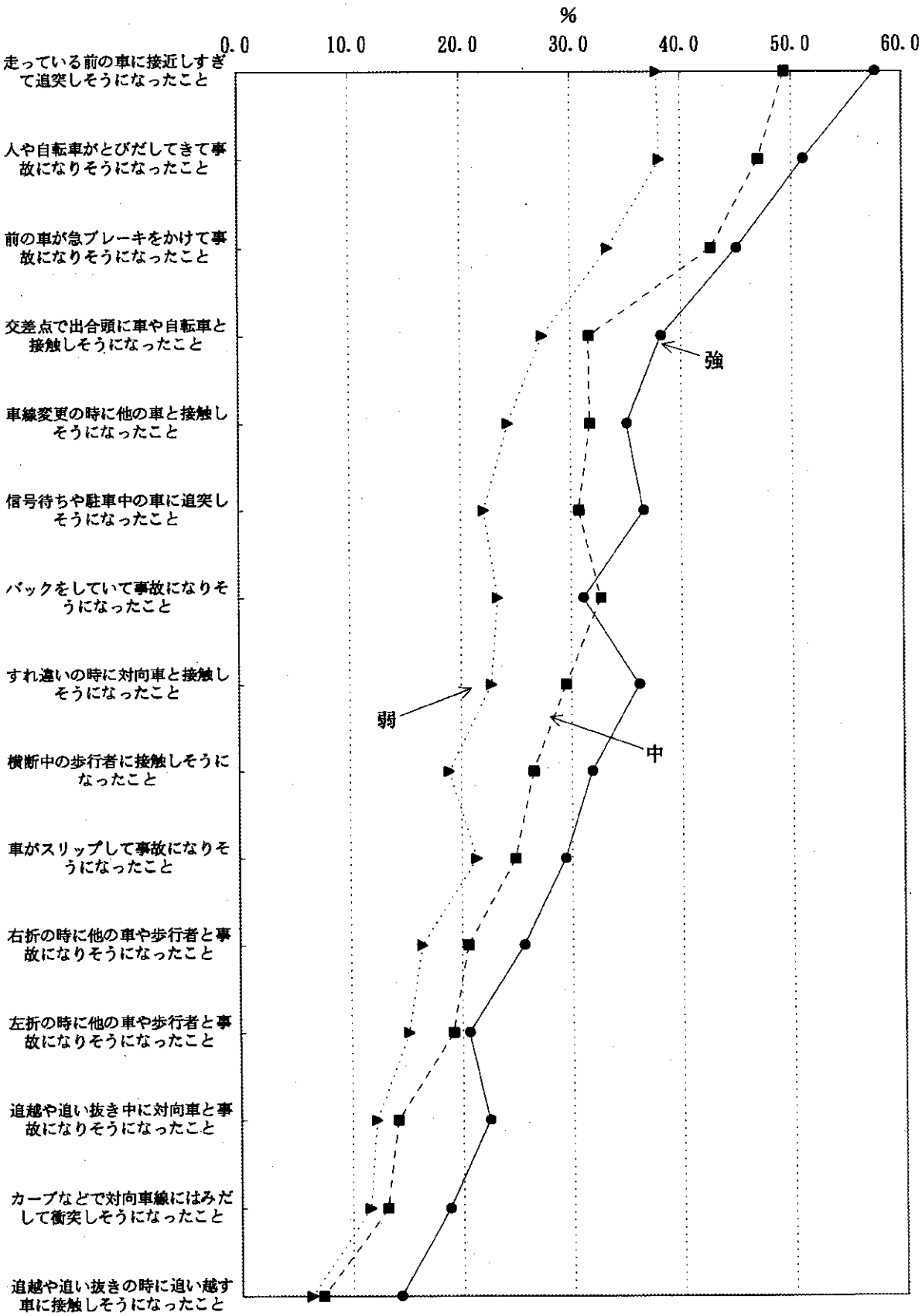


図3-8-1-1　攻撃性因子の強さ別ヒヤリ・ハット体験者比率（男女：運転者全体）

表 3-8-1-2　攻撃性因子の強と弱のヒヤリ・ハット体験者比率の差

ヒヤリ・ハット項目	男女：運転者全体	男：　運転者全体	女：　運転者全体	男：　２４歳以下	男：２５－５９歳	男：　６０歳以上	女：　２４歳以下	女：２５－５９歳
走っている前の車に接近しすぎて追突しそうになったこと	19.7	20.7	17.2	17.0	17.2	15.5	21.8	17.1
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	12.9	12.2	12.5	13.4	10.3	14.3	13.8	14.7
前の車が急ブレーキをかけて事故になりそうになったこと	11.6	13.0	9.1	23.0	10.1	14.2	21.2	5.0
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	10.8	11.0	8.2	12.6	8.0	15.5	13.8	8.1
車線変更の時に他の車と接触しそうになったこと	10.8	11.9	9.6	12.1	9.1	10.9	11.0	8.2
信号待ちや駐車中の車に追突しそうになったこと	14.5	15.5	11.7	6.0	13.8	8.2	12.7	9.3
バックをしていて事故になりそうになったこと	7.8	9.1	5.7	9.5	9.7	13.5	8.3	3.6
すれ違いの時に対向車と接触しそうになったこと	13.4	17.5	6.8	9.2	13.7	8.0	12.9	6.3
横断中の歩行者に接触しそうになったこと	12.9	12.1	12.8	12.9	10.8	12.4	16.7	14.2
車がスリップして事故になりそうになったこと	8.0	8.5	4.3	13.9	5.6	7.1	12.5	1.7
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	9.2	11.5	5.2	9.4	11.3	12.9	4.1	5.9
左折の時に他の車や歩行者と事故になりそうになったこと	5.4	3.8	6.2	6.3	3.2	5.8	1.1	6.2
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	10.2	9.9	8.8	8.1	9.7	9.7	6.8	6.1
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	7.2	8.2	4.8	6.4	5.8	4.9	9.5	2.4
追越や追い抜きの時に追い越す車に接触しそうになったこと	8.0	7.3	8.5	5.3	7.2	6.5	4.2	6.9
平　均	10.8	11.5	8.8	11.0	9.7	10.6	11.4	7.7

注：因子傾向強のヒヤリ・ハット体験比率から弱のヒヤリ・ハット体験比率を減じた値である。
　したがって、値がプラスは因子傾向強にヒヤリ・ハット体験が多いことを、マイナスは因子傾向弱にヒヤリ・ハット体験が多いことを示す。

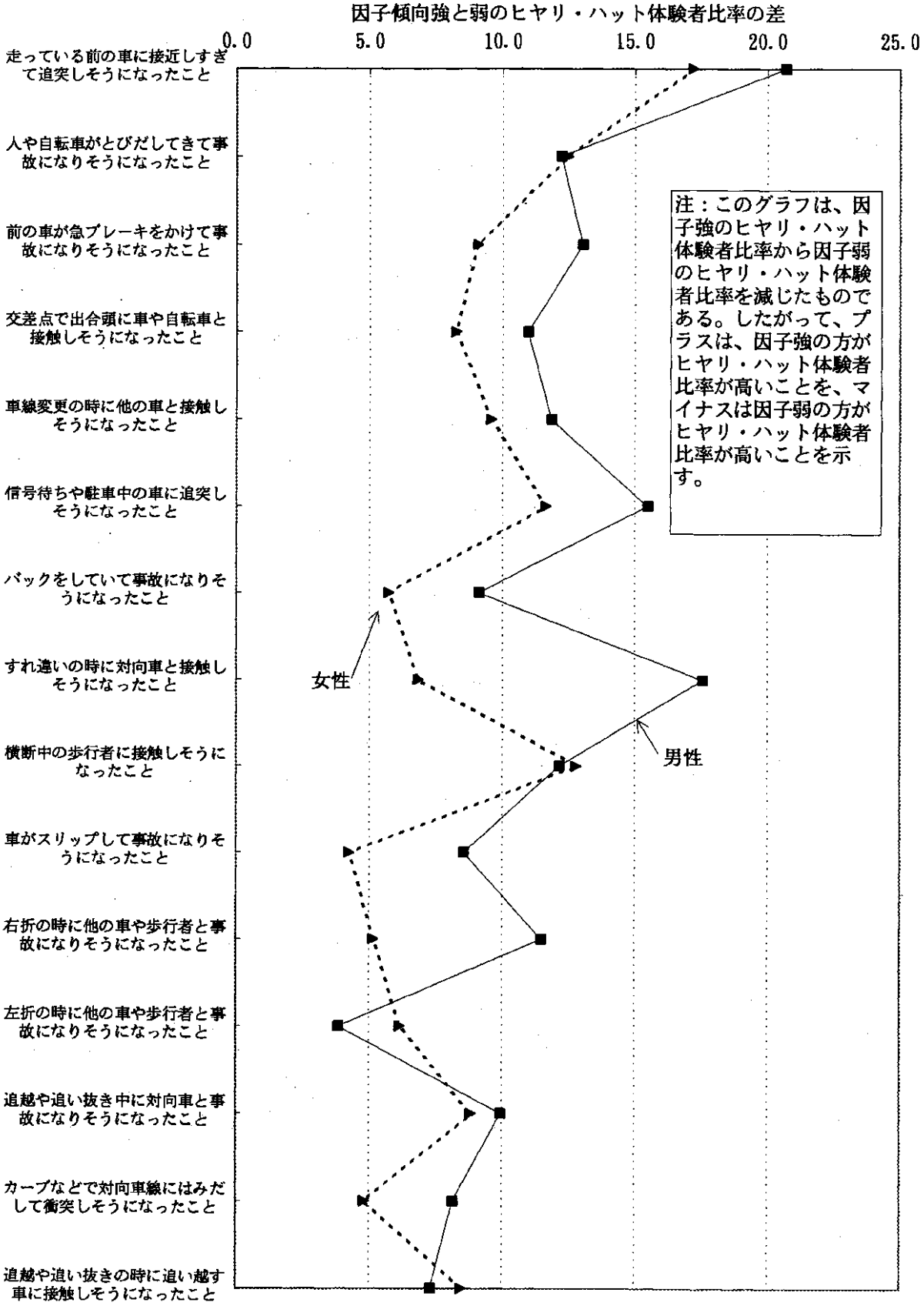


図3-8-1-2　攻撃性因子の強弱によるヒヤリ・ハット体験者比率の差（性別）

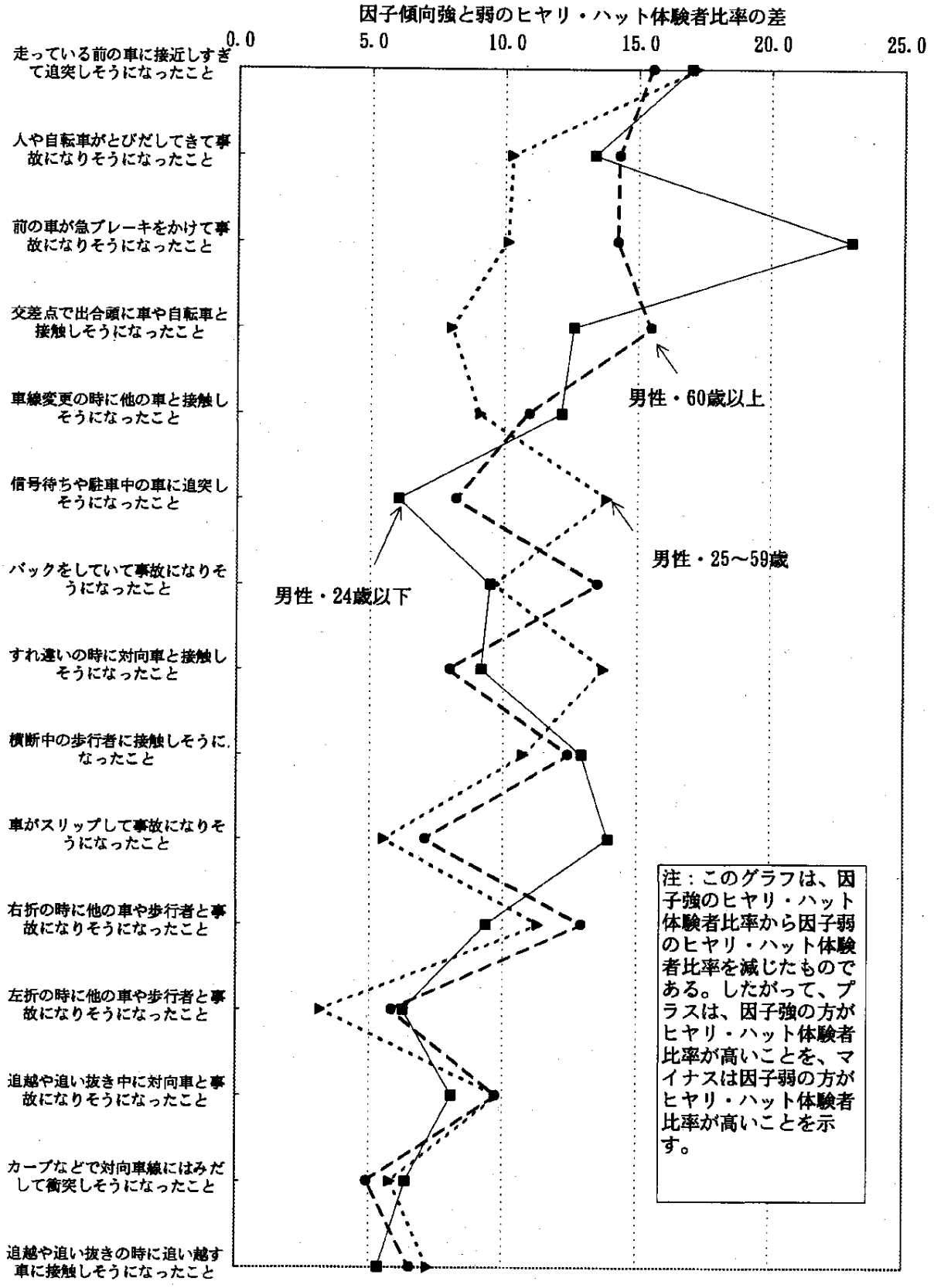


図3-8-1-3　攻撃性因子の強弱によるヒヤリ・ハット体験者比率の差（男性：年齢別）

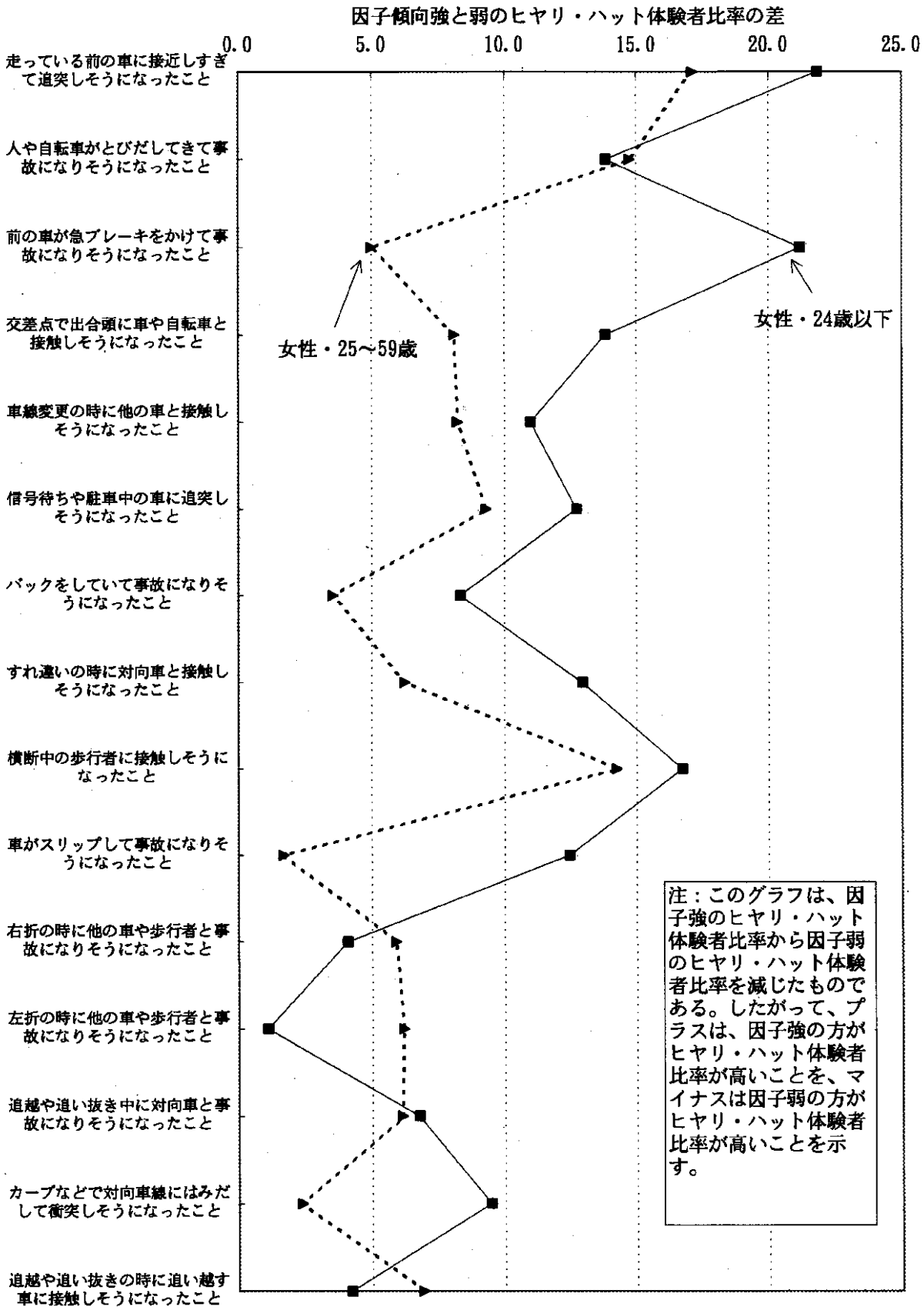


図3-8-1-4　攻撃性因子の強弱によるヒヤリ・ハット体験者比率の差（女性：年齢別）

(2) 漫然・脇見運転傾向とヒヤリ・ハット体験

漫然・脇見運転傾向の強弱とヒヤリ・ハット体験者比率をみたのが表3-8-1-3で、運転者全体をみたのが図3-8-1-4である。運転者全体をみると、いずれのヒヤリ・ハット体験項目でも、漫然・脇見運転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経験者比率は、漫然・脇見運転傾向強が35.4%、中が26.6%、弱が21.0%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。

運転者全体でみて、漫然・脇見運転傾向強と弱の運転者のヒヤリ・ハット体験者比率の差が大きいのは、次のような項目である。

① 走っている前の車に接近しすぎて追突しそうになったこと
（ヒヤリ・ハット経験者は漫然・脇見運転傾向強が63.1%、弱が33.5%で差が29.6%）

② 信号待ちや駐車中の車に追突しそうになったこと（同43.4%、18.0%、25.4%）

③ すれ違いの時に対向車と接触しそうになったこと（同38.0%、19.1%、18.9%）

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30.6%、13.3%、17.2%）

⑤ 横断中の歩行者に接触しそうになったこと（同35.1%、18.5%、16.6%）

漫然・脇見運転傾向が強い運転者に多いヒヤリ・ハット体験項目は、攻撃性が強い運転者と同様に、追突および歩行者や自転車などとのヒヤリ・ハット体験である。

性・年齢別に傾向をみるために、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・ハット体験率の差を算出して、表3-8-1-4、図3-8-1-6～8にまとめた。図表では漫然・脇見運転傾向強の運転者のヒヤリ・ハット体験比率から弱のヒヤリ・ハット体験比率を減じている。したがって、図表の値がプラスは漫然・脇見運転傾向強にヒヤリ・ハット体験が多いことを、マイナスは弱にヒヤリ・ハット体験が多いことを示す。

まず、性別にみると（図3-8-1-6）、男女ともにすべてのヒヤリ・ハット項目の差がプラスになっており、男女とも漫然・脇見運転傾向が強い運転者ほどヒヤリ・ハット体験が多いことがわかる。また、多くのヒヤリ・ハット体験項目で、男性の方がプラス方向に値が大きく、特に男性の運転者に、漫然・脇見運転傾向によるヒヤリ・ハット体験の差が多い。

男性を年齢別にみると（図3-8-1-7）、いずれの項目の差もプラスであり、すべての年齢層で漫然・脇見運転傾向が強い運転者にヒヤリ・ハット体験が多い。女性の年齢別でも同様にすべての項目でプラスになっており、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（図3-8-1-8）。

表 3-8-1-3　漫然・脇見運転傾向の因子の強度別ヒヤリ・ハット体験者比率

	ヒヤリ・ハット項目	男女：運転者全体			男：運転者全体			女：運転者全体			男：２４歳以下			男：２５－５９歳			男：６０歳以上			女：２４歳以下			女：２５－５９歳		
		強	中	弱	強	中	弱	強	中	弱	強	中	弱	強	中	弱	強	中	弱	強	中	弱	強	中	弱
ヒヤリ・ハット体験者比率（%）	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	63.1	48.2	33.5	63.4	50.0	34.9	62.3	45.7	31.8	72.9	53.1	41.3	61.6	48.5	36.6	49.8	35.9	22.5	60.6	49.8	35.2	58.3	45.8	30.2
	人や自転車がとびだしてきて事故になりそうになったこと	49.5	45.9	40.9	52.9	46.2	41.8	42.4	45.5	39.9	55.3	42.7	38.4	56.2	46.1	42.6	64.0	51.8	41.0	47.5	35.9	30.3	46.1	47.6	40.0
	前の車が急ブレーキをかけて事故になりそうになったこと	46.3	39.7	35.1	48.0	38.9	35.9	42.7	40.9	34.1	53.6	50.7	42.1	48.2	39.2	36.0	47.5	38.7	30.3	51.7	45.6	35.5	40.8	40.6	31.5
	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	40.1	31.6	25.4	43.9	32.2	27.2	32.2	30.8	23.3	41.0	36.9	27.4	42.9	32.3	28.5	45.1	34.1	23.3	28.8	27.5	18.5	32.1	32.6	23.9
	車線変更の時に他の車と接触しそうになったこと	37.3	28.8	24.9	37.2	27.0	23.9	37.5	31.3	26.0	41.2	31.8	27.5	35.8	24.7	23.9	33.6	26.5	17.2	38.6	35.0	27.5	38.3	30.2	26.7
	信号待ちや駐車中の車に追突しそうになったこと	43.4	27.9	18.0	44.0	30.2	19.3	42.2	24.9	16.5	47.7	30.2	22.9	45.0	32.2	20.5	34.2	18.1	10.0	45.8	29.4	22.7	37.4	24.3	16.0
	バックをしていて事故になりそうになったこと	35.6	27.3	24.0	33.0	26.6	24.1	40.9	28.3	23.9	30.0	28.4	20.5	30.0	25.9	20.9	39.4	34.2	24.1	29.9	24.2	22.9	42.6	28.9	21.9
	すれ違いの時に対向車と接触しそうになったこと	38.0	31.2	19.1	38.9	31.0	19.7	36.1	31.5	18.4	35.3	27.7	23.9	39.4	28.5	21.2	30.8	24.9	16.4	33.6	29.1	19.5	37.9	33.0	18.5
	横断中の歩行者に接触しそうになったこと	35.1	23.7	18.5	37.0	23.0	19.2	30.9	24.7	17.6	48.2	35.9	24.6	35.4	21.6	19.6	33.2	22.9	17.0	39.3	30.0	18.6	29.5	25.0	15.1
	車がスリップして事故になりそうになったこと	32.6	24.7	18.2	36.4	30.9	22.6	24.5	16.3	12.9	40.6	34.3	32.5	31.9	31.0	21.3	31.2	22.1	19.4	27.4	17.8	10.0	21.0	16.9	14.2
	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	30.6	18.5	13.3	30.9	20.6	11.7	29.9	15.7	15.3	27.2	21.0	15.8	31.0	20.1	11.5	33.2	21.7	12.8	25.6	23.1	14.2	33.6	14.3	15.7
	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	24.3	16.8	13.8	26.0	17.9	14.2	20.5	15.4	13.2	25.0	16.1	12.7	24.9	18.0	15.5	27.9	21.3	9.9	17.8	14.2	11.8	19.4	15.1	14.2
	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	13.8	11.6	26.1	15.3	13.4	17.4	11.9	9.4	30.0	17.2	17.4	24.0	16.6	13.6	23.2	17.0	9.1	18.3	14.3	7.1	17.1	11.0	8.9
	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	19.6	13.5	10.4	21.0	13.1	11.3	16.5	14.0	9.4	21.3	12.2	11.6	20.8	13.6	11.7	19.1	10.4	6.3	17.8	16.5	9.5	14.3	13.3	9.7
	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	7.6	7.7	13.9	6.2	8.2	10.0	9.6	7.2	13.6	10.3	9.0	13.9	5.1	7.6	14.1	9.5	6.0	11.6	10.7	6.2	8.6	8.8	7.3
	平　均	35.4	26.6	21.0	36.0	27.3	21.8	32.4	25.8	19.9	38.9	29.9	24.5	36.1	26.9	22.1	35.1	25.9	17.7	32.9	26.9	19.3	31.8	25.8	19.6
総サンプル数（人）	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	718	706	702	487	404	381	231	302	321	446	286	189	333	295	265	311	404	370	241	309	210	139	227	248
	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	715	706	706	484	405	383	231	301	323	450	286	190	333	295	265	317	415	392	242	309	211	141	225	250
	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	719	702	699	485	404	379	234	298	320	448	286	190	332	296	264	314	401	367	242	309	211	142	224	248
	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	715	703	697	485	404	379	230	299	318	446	282	190	333	294	263	308	399	370	240	309	211	140	224	247
	車線変更の時に他の車と接触しそうになったこと	718	704	699	486	404	380	232	300	319	449	286	189	332	295	264	311	404	371	241	311	211	141	225	247
	信号待ちや駐車中の車に追突しそうになったこと	710	702	701	480	401	379	230	301	322	447	285	188	329	292	264	307	398	370	240	310	211	139	226	250
	バックをしていて事故になりそうになったこと	717	703	696	485	403	378	232	300	318	447	285	190	333	294	263	312	403	373	241	306	210	141	225	247
	すれ違いの時に対向車と接触しそうになったこと	713	705	700	483	403	380	230	302	320	448	285	188	330	295	264	308	401	365	241	309	210	140	227	248
	横断中の歩行者に接触しそうになったこと	716	709	704	486	405	381	230	304	323	450	287	191	333	296	265	310	401	372	242	310	210	139	228	251
	車がスリップして事故になりそうになったこと	715	705	699	486	404	380	229	301	319	448	286	191	332	294	263	311	399	362	241	309	210	138	225	247
	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	713	702	697	482	403	376	231	299	321	448	286	190	329	294	262	307	401	366	242	307	211	140	224	249
	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	709	702	698	480	403	379	229	299	319	448	285	189	329	294	264	312	399	369	242	309	211	139	225	247
	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	716	708	701	486	406	381	230	302	320	450	285	190	333	296	265	310	399	369	241	308	211	140	227	248
	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	716	705	700	485	405	381	231	300	319	450	286	190	332	295	265	309	395	368	242	309	211	140	225	247
	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	712	706	699	482	405	379	230	301	320	447	282	188	331	295	264	311	402	365	241	308	211	140	226	248

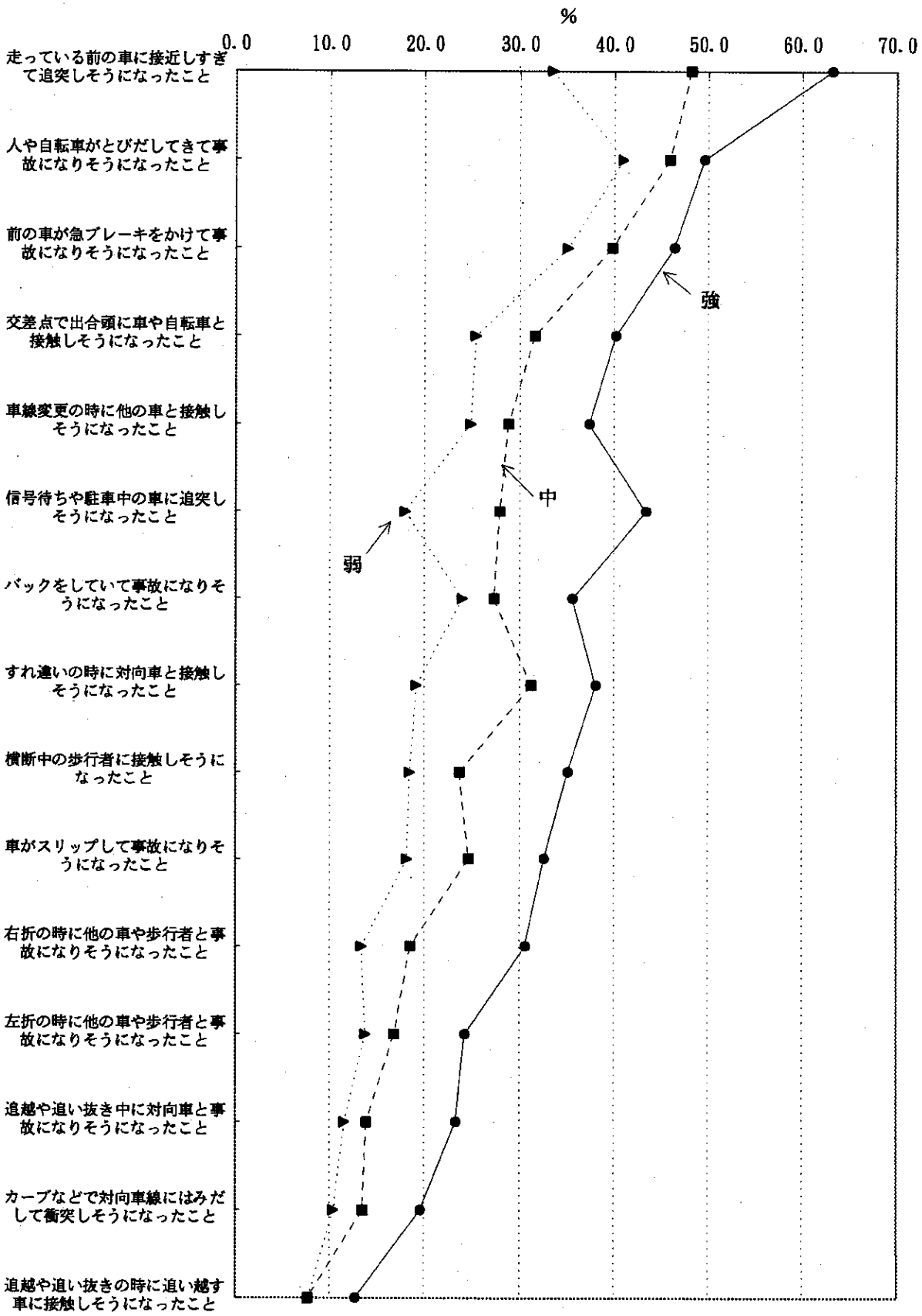


図3-8-1-5　漫然・脇見運転傾向因子の強さ別ヒヤリ・ハット体験者比率（男女：運転者全体）

表 3-8-1-4　漫然・脇見運転傾向の因子の強と弱のヒヤリ・ハット体験者比率の差

ヒヤリ・ハット項目	男女：運転者全体	男：　運転者全体	女：　運転者全体	男：　２４歳以下	男：２５－５９歳	男：　６０歳以上	女：　２４歳以下	女：２５－５９歳
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	29.6	28.5	30.6	31.6	25.0	27.3	25.3	28.0
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	25.4	11.1	2.5	16.9	13.5	23.0	17.2	6.1
前の車が急ブレーキをかけて事故になりそうになったこと	18.9	12.2	8.7	11.5	12.2	17.1	16.1	9.4
交差点で出合頭に車や自転車と接触しそうになったこと	17.2	16.7	8.9	13.7	14.4	21.8	10.3	8.3
車線変更の時に他の車と接触しそうになったこと	16.6	13.3	11.5	13.7	12.0	16.5	11.1	11.6
信号待ちや駐車中の車に追突しそうになったこと	14.7	24.7	25.7	24.8	24.5	24.2	23.1	21.4
バックをしていて事故になりそうになったこと	14.4	8.9	17.0	9.5	9.1	15.4	7.0	20.7
すれ違いの時に対向車と接触しそうになったこと	12.4	19.2	17.6	11.3	18.2	14.4	14.1	19.3
横断中の歩行者に接触しそうになったこと	11.8	17.9	13.2	23.6	15.8	16.3	20.7	14.4
車がスリップして事故になりそうになったこと	11.6	13.8	11.6	8.2	10.6	11.8	17.4	6.8
右折の時に他の車や歩行者と事故になりそうになったこと	11.3	19.2	14.6	11.4	19.6	20.4	11.4	17.9
左折の時に他の車や歩行者と事故になりそうになったこと	10.5	11.8	7.4	12.3	9.4	18.0	5.9	5.3
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	9.1	12.7	8.0	12.6	10.4	14.1	11.1	8.3
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	8.6	9.7	7.0	9.8	9.1	12.8	8.3	4.6
追越や追い抜きの時に追い越す車に接触しそうになったこと	4.9	5.7	2.8	4.6	6.3	8.1	5.5	1.3
平　均	14.5	15.0	12.5	14.4	14.0	17.4	13.6	12.2

注：因子傾向強のヒヤリ・ハット体験比率から弱のヒヤリ・ハット体験比率を減じた値である。
　したがって、値がプラスは因子傾向強にヒヤリ・ハット体験が多いことを、マイナスは因子傾向弱にヒヤリ・ハット体験が多いことを示す。

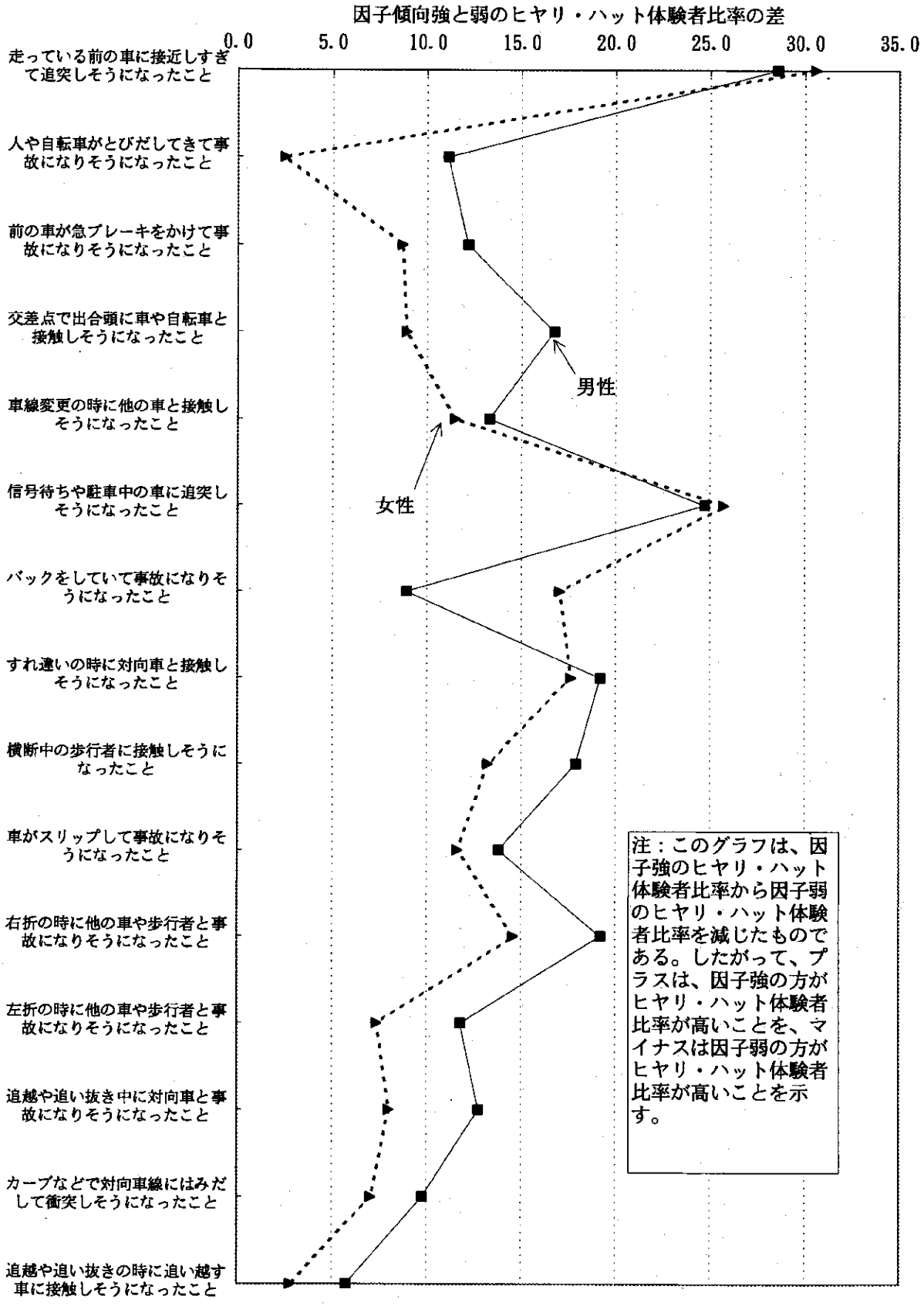


図3-8-1-6　漫然・脇見運転因子の強弱によるヒヤリ・ハット体験者比率の差（性別）

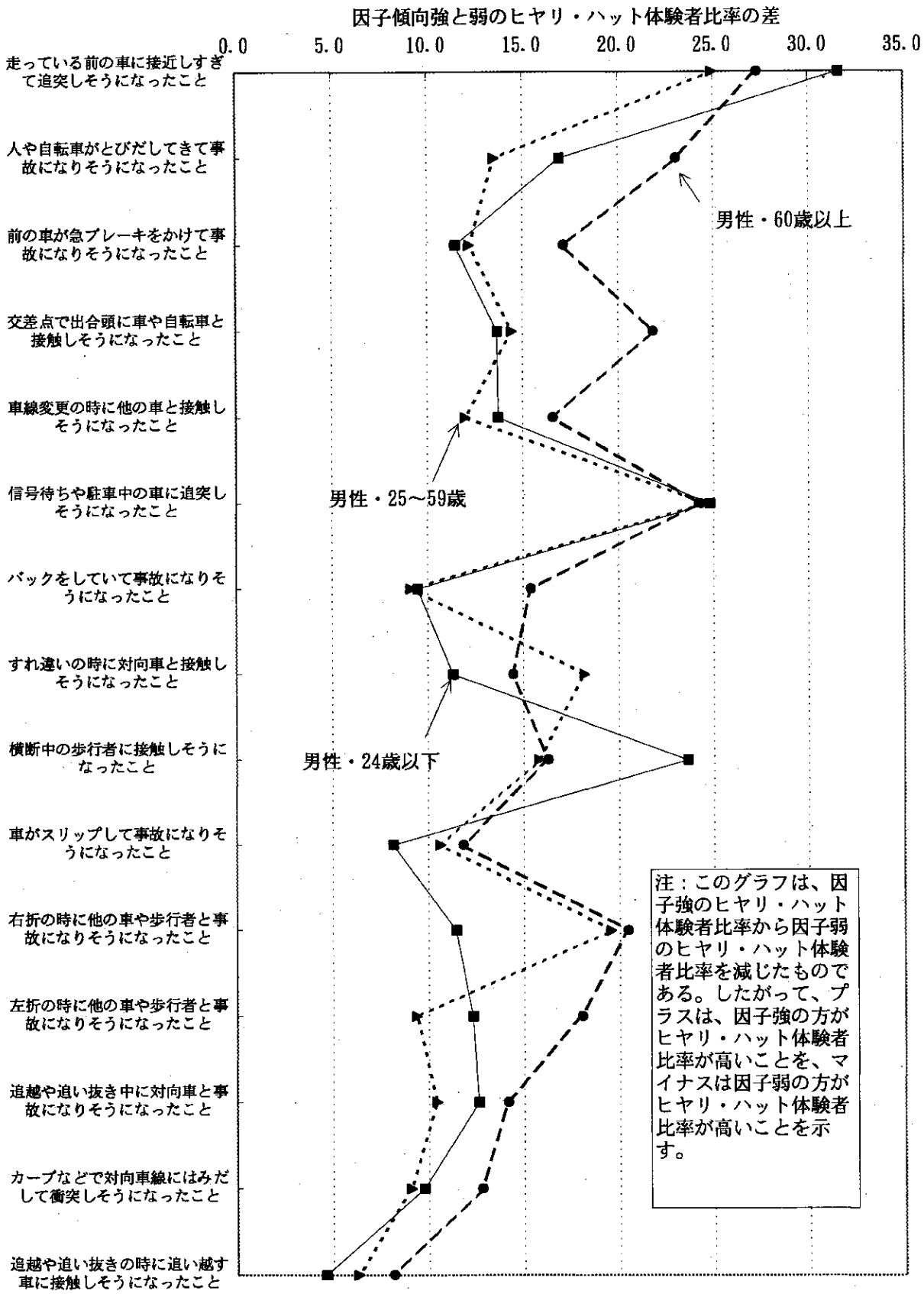


図3-8-1-7　漫然・脇見運転因子の強弱によるヒヤリ・ハット体験者比率の差（男性：年齢別）

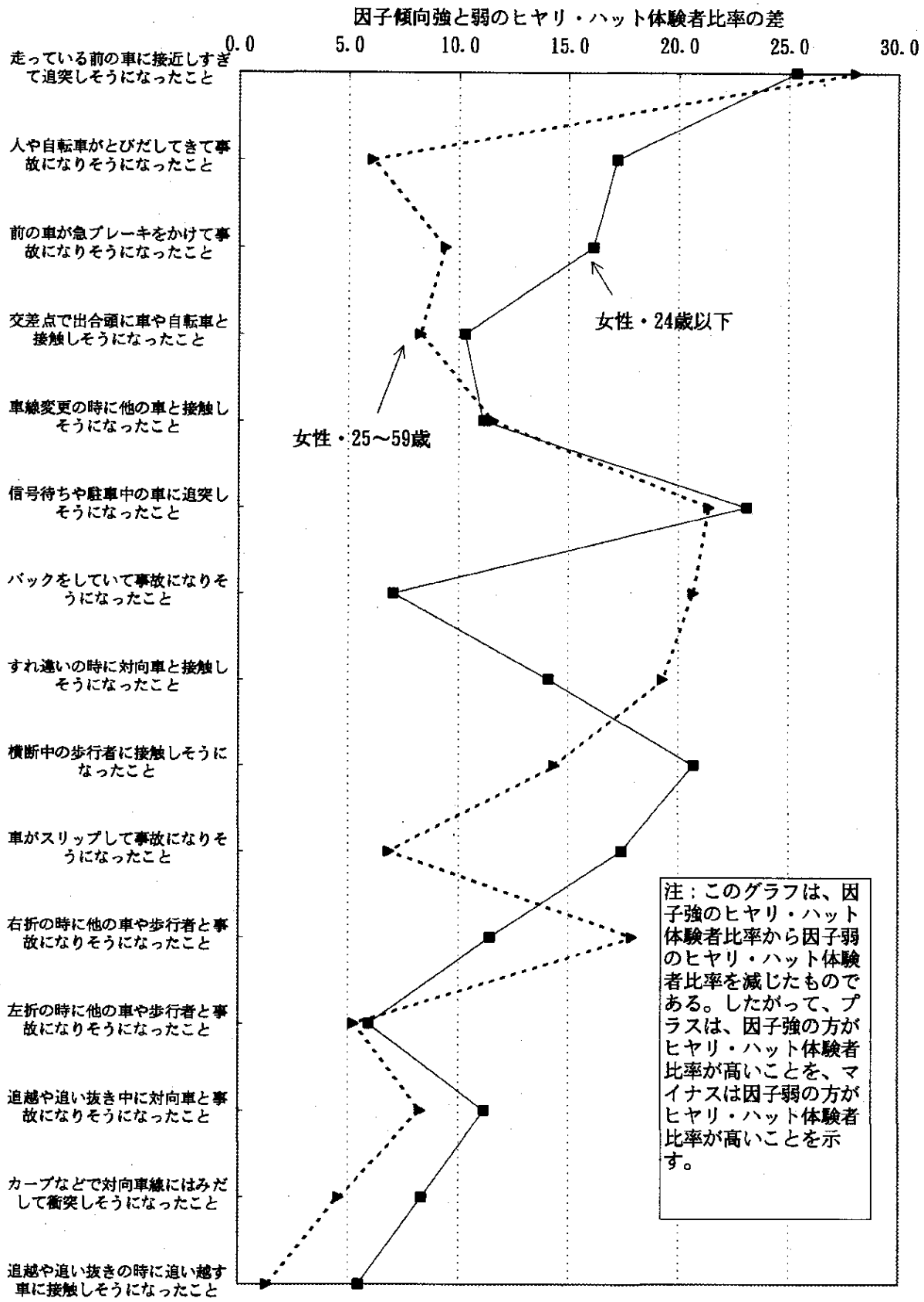


図3-8-1-8　漫然・脇見運転因子の強弱によるヒヤリ・ハット体験者比率の差（女性：年齢別）

(3) 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3-84-5で、運転者全体でみたのが図3-8-1-9である。運転者全体をみると、必ずしも明確な傾向ではないが、ほとんどのヒヤリ・ハット体験項目で違反容認傾向が強いドライバーにヒヤリ・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経験者比率は、違反容認傾向が強が30.2%、中が27.7%、弱が25.2%で、違反容認傾向が強い運転者ほどヒヤリ・ハット体験が多いといえる。

運転者全体で違反容認傾向強と弱の運転者のヒヤリ・ハット体験者比率の差が大きいのは次のような項目である。

① 走っている前の車に接近しすぎて追突しそうになったこと

（ヒヤリ・ハット経験者は違反容認傾向強が53.8%、弱が42.6%で差が11.2%）

② 信号待ちや駐車中の車に追突しそうになったこと（同34.4%、25.4%、9.0%）

③ 横断中の歩行者に接触しそうになったこと（同30.0%、21.7%、8.3%）

④ すれ違いの時に対向車と接触しそうになったこと（同32.3%、24.7%、7.6%）

⑤ 車線変更の時に他の車と接触しそうになったこと（同33.1%、26.4%、6.7%）

違反容認傾向が強い運転者にも追突や歩行者とのヒヤリ・ハット体験が多いが、そのほかに他の車とのヒヤリ・ハット体験も多いのが特徴である。

性・年齢別に傾向をみるために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・ハット体験率の差を算出して、表3-8-1-6、図3-8-1-10～12にまとめた。図表では違反容認傾向が強の運転者のヒヤリ・ハット体験比率から弱のヒヤリ・ハット体験比率を減じている。したがって、図表の値がプラスは違反容認傾向強にヒヤリ・ハット体験が多いことを、マイナスは弱にヒヤリ・ハット体験が多いことを示す。

まず、性別にみると（図3-8-1-10）、男性では３項目、女性では１項目でマイナスとなっているが、ほとんどのヒヤリ・ハット項目では違反容認傾向が強い方がヒヤリ・ハット体験が多く、男女ともに違反容認傾向が強いほどヒヤリ・ハット体験が多い。

男性を年齢別にみると（図3-8-1-11）、24歳以下と25～59歳の層には値がマイナスになっている項目がみられるが、60歳以上はいずれの項目でもプラスの値となっている。つまり、60歳以上は、違反容認傾向が強い運転者にヒヤリ・ハット体験が多い傾向が顕著である。女性は、年齢による差異が明確ではない（図3-8-1-12）。

表 3-8-1-5　違反容認傾向の因子の強度別ヒヤリ・ハット体験者比率

	ヒヤリ・ハット項目	男女：運転者全体			男：運転者全体			女：運転者全体			男：24歳以下			男：25－59歳			男：60歳以上			女：24歳以下			女：25－59歳		
		強	中	弱	強	中	弱	強	中	弱	強	中	弱	強	中	弱	強	中	弱	強	中	弱	強	中	弱
ヒヤリ・ハット体験者比率（%）	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	53.8	48.5	42.6	56.8	51.4	42.5	48.5	44.3	42.7	60.3	61.0	59.0	53.5	50.2	45.6	32.2	34.1	29.0	54.6	44.6	49.6	46.2	41.1	40.4
	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	45.2	45.8	45.4	46.6	47.3	48.5	42.9	43.5	41.4	51.7	46.3	41.7	47.5	47.4	51.8	54.4	49.4	44.2	43.7	36.2	34.5	43.7	45.7	43.1
	前の車が急ブレーキをかけて事故になりそうになったこと	39.1	41.2	41.0	39.8	41.5	43.4	37.9	40.7	37.9	50.9	51.9	46.5	40.2	41.9	42.7	38.8	39.4	31.9	50.4	43.0	41.2	39.1	37.5	34.7
	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	34.4	33.8	29.1	35.9	36.4	33.0	31.8	29.8	24.1	40.5	34.6	32.1	35.4	35.4	34.8	35.4	32.2	26.3	26.9	25.7	23.5	32.4	31.2	24.1
	車線変更の時に他の車と接触しそうになったこと	33.1	31.7	28.4	32.4	31.0	26.1	34.2	32.7	26.7	36.5	31.8	38.8	30.0	29.0	26.8	26.1	25.4	19.3	39.1	32.1	31.4	33.9	31.9	26.9
	信号待ちや駐車中の車に追突しそうになったこと	34.4	29.6	25.4	36.7	30.8	28.2	30.3	27.6	21.9	38.5	35.6	36.4	38.6	31.8	29.9	20.8	15.0	15.6	35.9	34.0	27.7	27.7	24.9	19.8
	バックをしていて事故になりそうになったこと	30.5	28.9	27.6	29.6	27.3	27.7	32.0	31.3	27.4	27.8	30.2	22.9	28.4	24.0	25.6	32.8	30.2	27.5	26.3	25.8	24.7	32.4	28.0	27.7
	すれ違いの時に対向車と接触しそうになったこと	32.3	31.4	24.7	34.3	33.4	23.3	28.8	28.4	26.4	30.5	29.8	32.3	32.2	33.2	25.3	23.4	21.5	20.3	32.1	27.9	23.5	32.1	27.4	26.0
	横断中の歩行者に接触しそうになったこと	30.0	25.6	21.7	30.1	28.5	22.3	29.8	21.1	21.0	41.7	35.8	40.1	27.9	26.3	24.3	28.9	21.4	17.8	35.3	27.9	26.5	28.1	20.2	18.7
	車がスリップして事故になりそうになったこと	26.8	23.3	25.5	32.5	28.3	30.7	16.6	15.8	19.0	38.1	38.4	32.1	29.0	26.0	30.7	26.6	22.2	20.2	24.2	15.8	16.8	16.5	15.0	18.6
	右折の時に他の車や歩行者と事故になりそうになったこと	23.8	20.4	18.4	23.0	23.0	19.3	25.1	16.5	17.2	27.4	19.2	18.1	22.9	21.7	20.1	23.6	19.5	16.3	20.7	22.6	20.8	25.8	17.9	15.2
	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	20.2	16.8	18.0	20.3	18.0	21.6	20.0	14.9	13.4	22.2	17.7	17.1	20.7	16.7	22.5	21.4	14.3	14.8	16.4	16.1	11.1	22.4	15.1	10.8
	追越や追い抜き中に対向車と事故になりそうになったこと	19.0	16.8	13.0	21.5	19.7	14.7	14.6	12.3	10.8	24.7	23.2	21.0	22.1	17.8	15.3	15.5	15.8	11.7	19.0	12.5	9.3	15.8	10.6	9.0
	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	18.2	12.8	12.6	20.4	13.8	11.9	14.3	11.3	13.4	17.5	15.4	16.0	18.8	14.6	13.6	12.8	9.6	8.4	19.3	15.1	10.2	14.3	9.2	13.0
	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	11.8	9.0	7.2	12.2	8.6	8.0	11.2	9.5	6.2	14.1	8.7	10.7	12.2	7.3	7.9	12.8	8.7	6.0	10.1	11.1	7.6	10.9	8.2	5.8
	平　均	30.2	27.7	25.2	31.5	29.3	26.8	27.9	25.3	23.3	34.8	32.0	31.0	30.6	28.2	27.8	27.0	23.9	20.6	30.3	26.0	23.9	28.1	24.3	22.2
総サンプル数（人）	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	716	717	693	456	430	386	260	287	307	441	292	188	299	313	281	404	461	720	238	296	226	182	209	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	714	712	701	453	427	392	261	285	309	445	294	187	297	312	284	410	470	744	238	298	226	183	208	225
	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	713	714	693	452	429	387	261	285	306	444	293	187	296	315	281	400	465	717	238	298	226	184	208	222
	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	709	711	695	451	429	388	258	282	307	439	292	187	294	314	282	396	459	722	238	296	226	182	205	224
	車線変更の時に他の車と接触しそうになったこと	714	713	694	454	429	387	260	284	307	444	292	188	297	314	280	406	461	719	238	299	226	183	207	223
	信号待ちや駐車中の車に追突しそうになったこと	710	714	689	449	428	383	261	286	306	444	289	187	293	314	278	399	460	716	237	300	224	184	209	222
	バックをしていて事故になりそうになったこと	711	712	693	452	428	386	259	284	307	443	291	188	296	313	281	406	463	719	236	298	223	182	207	224
	すれ違いの時に対向車と接触しそうになったこと	712	713	693	452	428	386	260	285	307	443	292	186	295	313	281	398	460	716	237	297	226	184	208	223
	横断中の歩行者に接触しそうになったこと	717	716	696	455	431	386	262	285	310	448	293	187	298	316	280	402	462	719	238	298	226	185	208	225
	車がスリップして事故になりそうになったこと	714	712	693	455	428	387	259	284	306	446	292	187	297	312	280	398	460	714	236	298	226	182	207	221
	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	707	714	691	448	430	383	259	284	308	445	291	188	293	314	278	398	457	719	237	297	226	182	207	224
	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	709	710	690	449	428	385	260	282	305	442	293	187	295	312	280	401	461	718	238	298	226	183	205	223
	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	716	716	693	455	431	387	261	285	306	446	293	186	298	315	281	400	461	717	237	297	226	184	208	223
	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	715	713	693	456	429	386	259	284	307	445	293	188	298	314	280	400	460	712	238	298	226	182	207	223
	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	711	714	692	451	429	386	260	285	306	441	289	187	296	314	280	399	460	719	237	298	225	183	208	223

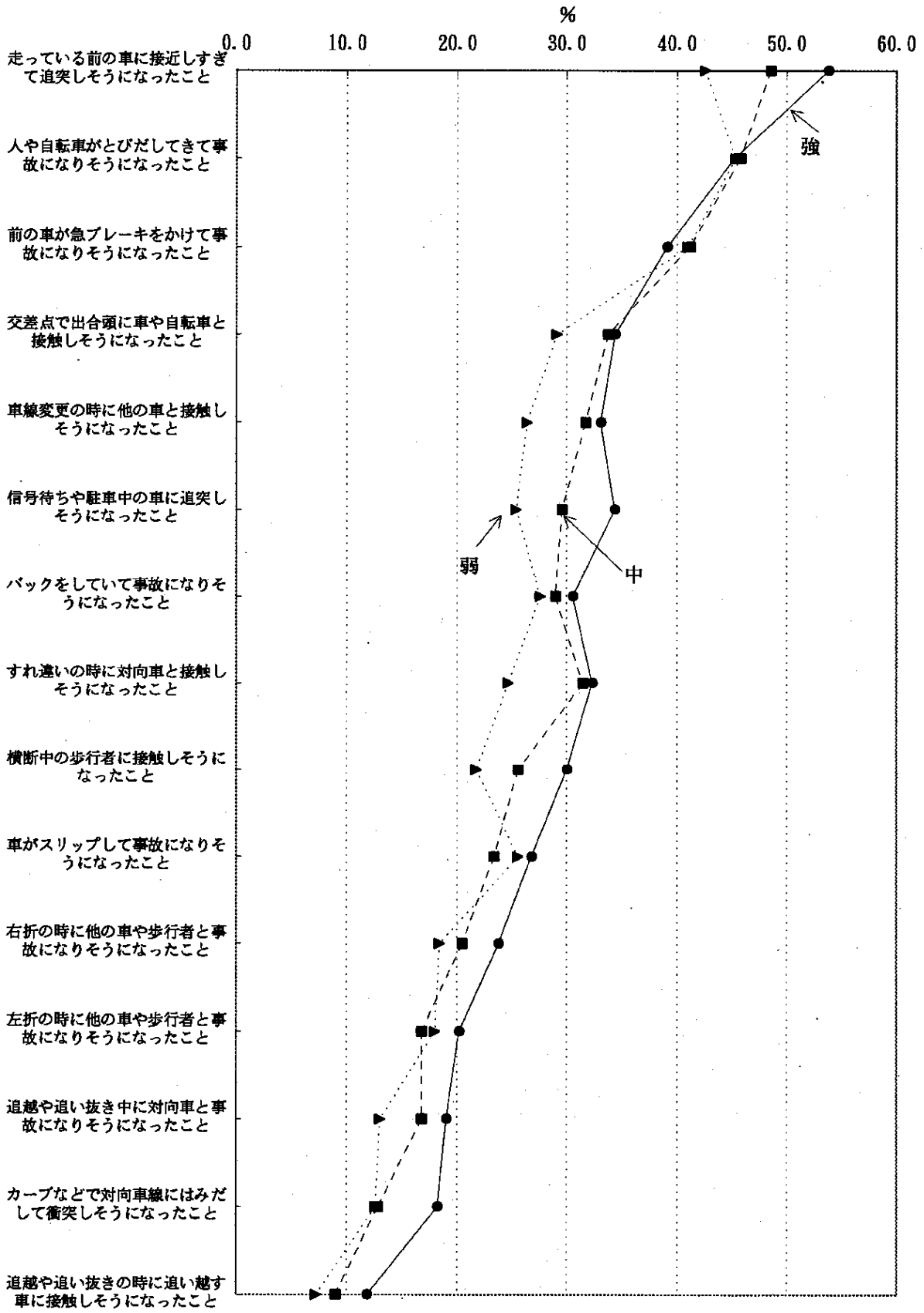


図3-8-1-9　違反容認傾向因子の強さ別ヒヤリ・ハット体験者比率（男女：運転者全体）

表 3-8-1-6　違反容認傾向の因子の強と弱のヒヤリ・ハット体験者比率の差

ヒヤリ・ハット項目	男女：運転者全体	男：　運転者全体	女：　運転者全体	男：　２４歳以下	男：２５－５９歳	男：　６０歳以上	女：　２４歳以下	女：２５－５９歳
走っている前の車に接近しすぎて追突しそうになったこと	11.2	14.3	5.8	1.3	8.0	3.2	5.1	5.8
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	-0.1	-1.9	1.5	10.0	-4.3	10.2	9.2	0.6
前の車が急ブレーキをかけて事故になりそうになったこと	-1.9	-3.6	0.0	4.4	-2.5	6.8	9.3	4.4
交差点で出合頭に車や自転車と接触しそうになったこと	5.3	2.9	7.7	8.5	0.6	9.0	3.4	8.3
車線変更の時に他の車と接触しそうになったこと	6.7	6.3	7.5	-2.3	3.2	6.8	7.7	7.0
信号待ちや駐車中の車に追突しそうになったこと	9.0	8.5	8.4	2.1	8.7	5.2	8.2	7.9
バックをしていて事故になりそうになったこと	3.0	1.9	4.7	4.9	2.8	5.2	1.6	4.7
すれ違いの時に対向車と接触しそうになったこと	7.6	11.0	2.5	-1.8	6.9	3.1	8.6	6.1
横断中の歩行者に接触しそうになったこと	8.3	7.8	8.8	1.6	3.6	11.1	8.7	9.4
車がスリップして事故になりそうになったこと	1.2	1.8	-2.4	6.0	-1.8	6.5	7.3	-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	5.4	3.7	7.9	9.3	2.7	7.3	-0.1	10.6
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	2.2	-1.3	6.6	5.1	-1.8	6.7	5.3	11.6
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	6.0	6.8	3.8	3.7	6.8	3.8	9.7	6.8
カーブなどで対向車線にはみだして衝突しそうになったこと	5.6	8.5	0.9	1.6	5.2	4.3	9.2	1.3
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	4.6	4.2	4.9	3.4	4.3	6.8	2.6	5.1
平　均	4.9	4.7	4.6	3.8	2.8	6.4	6.4	5.8

注：因子傾向強のヒヤリ・ハット体験比率から弱のヒヤリ・ハット体験比率を減じた値である。
　したがって、値がプラスは因子傾向強にヒヤリ・ハット体験が多いことを、マイナスは因子傾向弱にヒヤリ・ハット体験が多いことを示す。

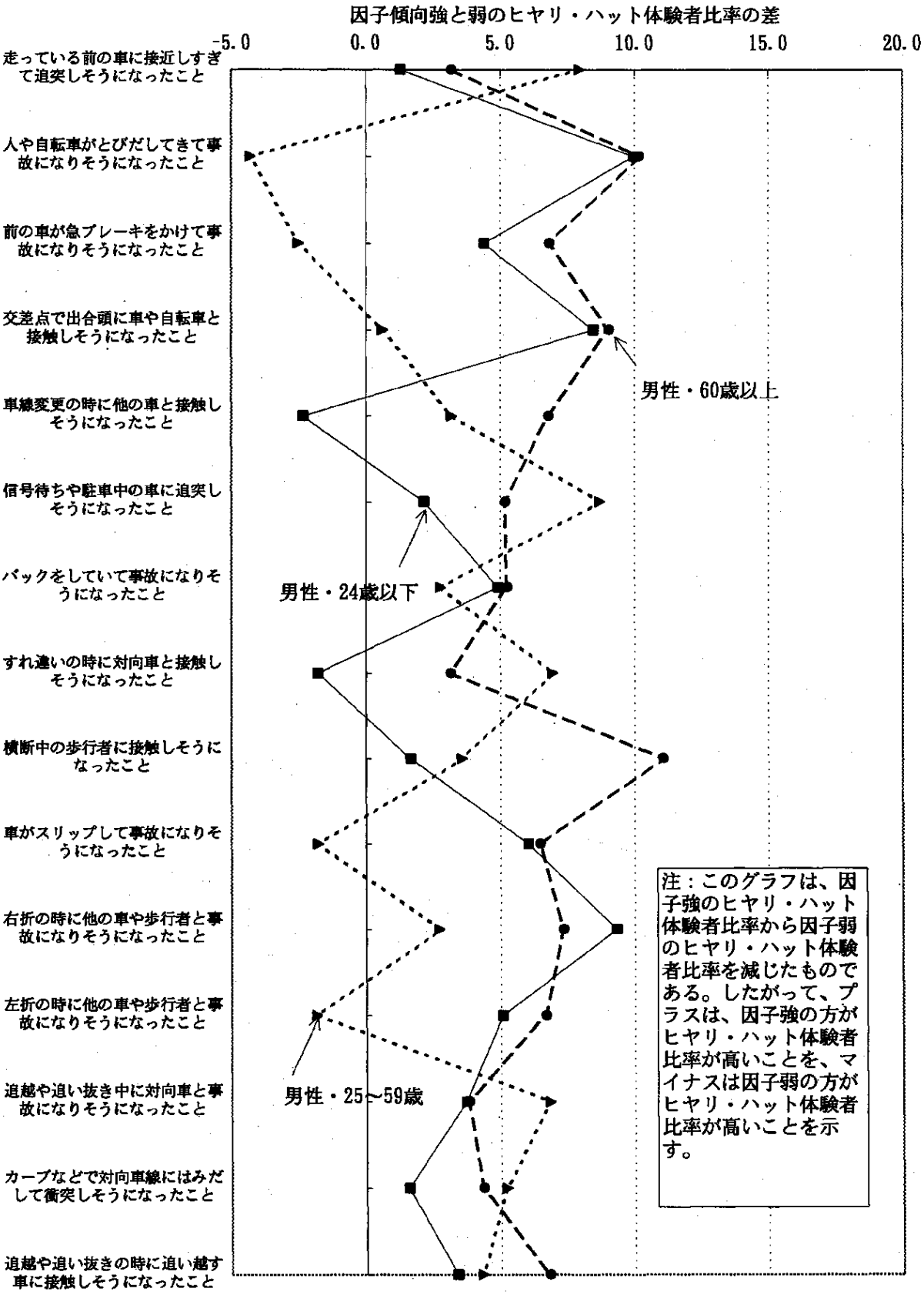


図3-8-1-11　違反容認因子の強弱によるヒヤリ・ハット体験者比率の差（男性：年齢別）

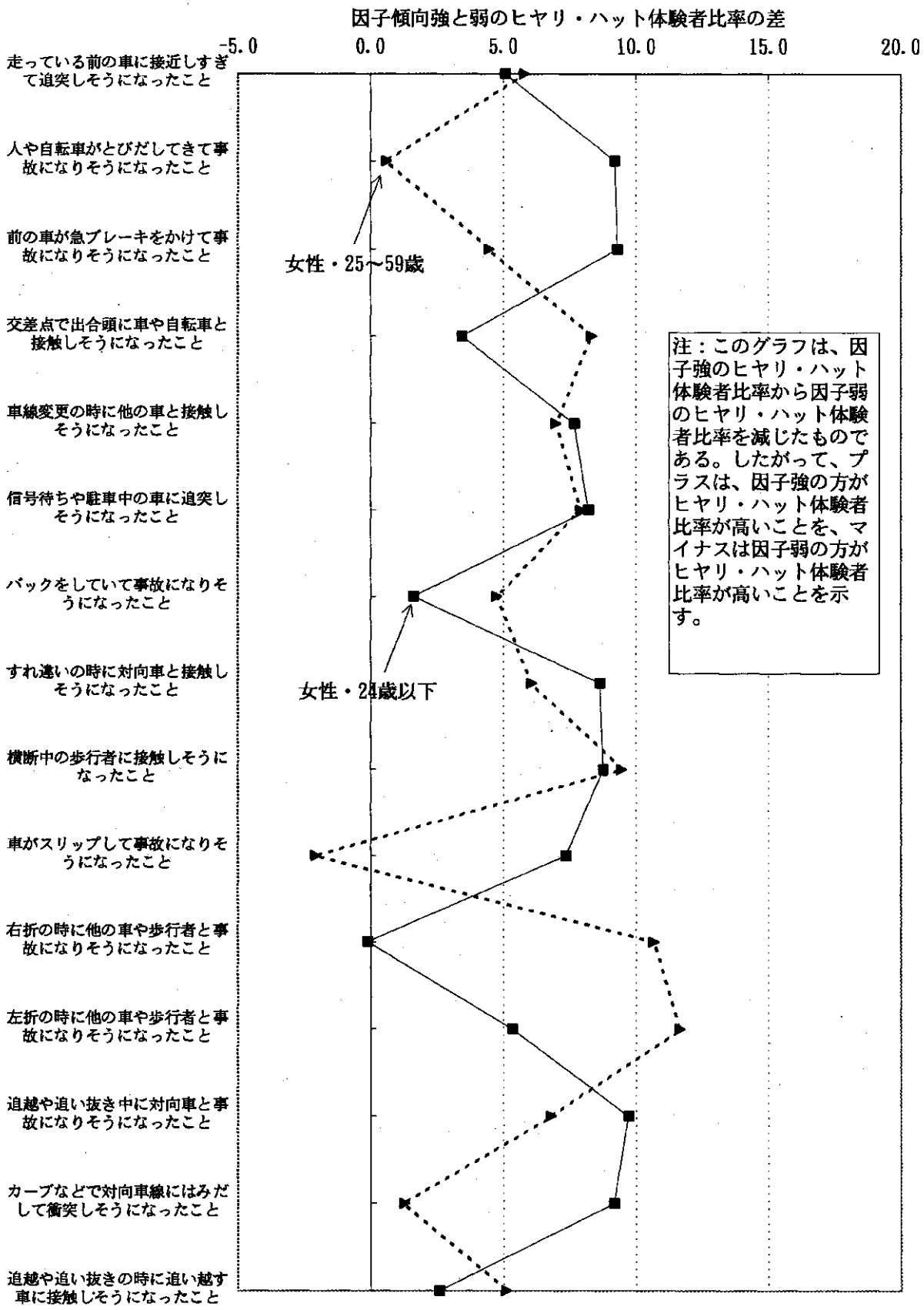


図3-8-1-12　違反容認因子の強弱によるヒヤリ・ハット体験者比率の差（女性：年齢別）

（4）運転への価値傾斜とヒヤリ・ハット体験

運転への価値傾斜の強弱とヒヤリ・ハット体験者比率をみたのが表3-8-1-7で、運転者全体でみたのが図3-8-1-13である。運転者全体を図表でみると、ほとんどの項目で運転への価値傾斜が強い運転者がもっともヒヤリ・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経験者比率は、運転への価値傾斜強が29.8％、中が27.3％、弱が26.0％で、運転への価値傾斜が強い運転者ほどヒヤリ・ハット体験が多い。

運転者全体で運転への価値傾斜強と弱の運転者のヒヤリ・ハット体験者比率の差が大きいのは次のような項目である。

① 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
（ヒヤリ・ハット経験者は攻撃性強が45.6％、弱が35.6％で差が10.0％）

② 車がスリップして事故になりそうになったこと（同29.4％、21.9％、7.5％）

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52.4％、45.0％、7.4％）

④ 交差点で出合頭に車や自転車と接触しそうになったこと
（同35.0％、29.1％、6.0％）

⑤ バックをしていて事故になりそうになったこと（同30.9％、25.5％、5.4％）

性・年齢別に傾向をみるための運転への価値傾斜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表3-8-1-8、図3-8-1-14～16である。図表では運転への価値傾斜強の運転者のヒヤリ・ハット体験比率から弱のヒヤリ・ハット体験比率を減じている。したがって、図表の値がプラスは運転への価値傾斜が強にヒヤリ・ハット体験が多いことを、マイナスは弱にヒヤリ・ハット体験が多いことを示す。

まず、性別にみると（図3-8-1-14）、女性は項目によってプラスとマイナスの異なった値を示しているが、男性はおおむねプラスの値で、男性は運転への価値傾斜が強いほどヒヤリ・ハット体験が多い傾向が顕著である。

男性を年齢別にみると（図3-8-1-15）、60歳以上の層が多くの項目でプラスの値になっており、男性の60歳以上の高齢層に運転への価値傾斜とヒヤリ・ハット体験の関連が強い傾向がみられる。女性の年齢別では、24歳以下の若い層よりも25～59歳の層に、運転への価値傾斜とヒヤリ・ハット体験の関連が強い傾向にある（図3-8-1-16）。

表 3-8-1-7　運転への価値傾斜傾向の因子の強度別ヒヤリ・ハット体験者比率

	ヒヤリ・ハット項目	男女：運転者全体			男：運転者全体			女：運転者全体			男：24歳以下			男：25－59歳			男：60歳以上			女：24歳以下			女：25－59歳		
		強	中	弱	強	中	弱	強	中	弱	強	中	弱	強	中	弱	強	中	弱	強	中	弱	強	中	弱
ヒヤリ・ハット体験者比率（%）	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	52.4	47.6	45.0	53.2	50.1	48.6	51.2	43.9	39.8	58.7	60.8	63.6	49.0	50.3	50.0	34.8	30.2	28.8	50.5	50.2	45.6	48.9	41.7	38.1
	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	46.4	45.4	44.6	47.4	47.6	47.2	44.8	42.2	40.7	49.4	45.5	47.8	48.6	50.5	47.4	47.7	50.2	47.0	41.2	31.3	41.7	50.0	41.5	42.2
	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	45.6	40.0	35.6	45.4	40.7	38.3	45.9	39.0	31.6	50.2	50.2	50.8	45.7	41.4	38.7	36.7	38.3	32.6	52.1	38.1	40.6	50.9	32.2	30.8
	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	35.0	33.1	29.1	37.6	35.5	32.4	31.2	29.6	24.1	36.9	37.0	37.0	34.9	37.3	33.3	27.6	31.9	31.5	28.2	19.5	28.5	32.6	29.8	25.5
	車線変更の時に他の車と接触しそうになったこと	32.5	28.7	30.1	32.9	30.7	26.4	32.0	25.7	35.5	36.1	34.1	36.1	29.1	31.9	25.2	23.1	24.5	20.9	33.9	30.6	39.2	32.9	25.7	33.3
	信号待ちや駐車中の車に追突しそうになったこと	32.1	28.6	28.7	35.1	31.3	30.0	27.7	24.7	26.9	36.8	35.1	41.2	34.4	33.2	32.9	16.6	16.7	17.0	33.4	34.8	28.5	24.1	21.4	26.0
	バックをしていて事故になりそうになったこと	30.9	30.7	25.5	29.9	30.2	24.8	32.5	31.4	25.5	28.2	25.9	28.3	24.2	29.0	24.5	29.7	30.0	29.3	27.9	23.5	24.4	34.1	30.7	24.3
	すれ違いの時に対向車と接触しそうになったこと	30.2	29.7	28.6	32.3	30.3	29.4	27.0	28.8	27.6	31.8	29.4	29.2	30.4	30.9	29.8	23.4	21.0	19.8	28.8	26.3	28.5	29.3	28.2	27.7
	横断中の歩行者に接触しそうになったこと	28.8	24.6	24.0	30.0	25.2	26.4	27.0	23.7	20.4	40.4	37.2	40.8	28.9	23.7	26.4	24.5	20.1	20.3	29.9	30.6	28.5	27.3	20.0	19.8
	車がスリップして事故になりそうになったこと	29.4	24.3	21.9	33.6	29.8	28.3	23.1	16.1	12.4	38.3	34.3	37.3	28.9	27.8	28.8	25.3	23.9	18.0	19.1	15.9	21.7	24.9	15.3	12.0
	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	21.1	21.3	20.2	22.2	22.7	20.7	19.5	19.2	19.4	22.2	19.5	20.9	21.4	21.9	21.4	21.0	19.6	16.5	22.2	21.4	20.1	21.8	17.6	18.7
	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	19.1	16.4	19.5	20.5	18.0	21.2	16.8	13.9	17.1	18.0	22.2	20.5	20.9	16.9	21.8	17.4	16.3	15.3	15.2	13.9	15.0	17.4	14.1	15.8
	追越や追い抜き中に対向車と事故になりそうになったこと	18.5	17.0	13.4	18.5	20.9	17.1	18.4	11.1	7.8	24.1	22.1	23.9	16.1	21.8	17.2	16.0	15.1	10.5	12.2	15.5	13.3	19.4	10.7	6.4
	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	14.7	14.5	14.4	16.2	16.3	14.3	12.4	11.8	14.6	17.9	14.6	15.7	16.1	16.0	15.1	11.1	8.4	10.0	16.7	15.5	11.1	13.2	9.8	13.3
	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	10.5	8.3	9.3	10.1	9.5	9.5	11.0	6.6	8.8	9.2	15.8	12.1	7.9	9.2	10.0	9.0	9.7	6.8	10.6	10.0	7.8	11.0	5.9	8.1
	平均	29.8	27.3	26.0	31.0	29.2	27.6	28.1	24.5	23.5	33.2	32.3	34.3	29.1	29.5	28.2	24.3	23.7	21.6	28.1	25.1	26.3	29.2	23.0	22.8
総サンプル数（人）	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	708	712	706	425	425	422	283	287	284	472	265	184	253	308	332	531	516	538	329	251	180	174	204	236
	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	709	711	707	428	422	422	281	289	285	474	268	184	255	307	331	535	532	557	330	252	180	174	205	237
	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	708	710	702	425	423	420	283	287	282	474	267	183	254	307	331	531	517	534	330	252	180	175	205	234
	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	705	712	698	423	425	420	282	287	278	469	265	184	252	308	330	529	511	537	330	251	179	175	205	231
	車線変更の時に他の車と接触しそうになったこと	707	712	702	426	424	420	281	288	282	474	267	183	254	307	330	533	518	535	330	252	181	173	206	234
	信号待ちや駐車中の車に追突しそうになったこと	707	706	700	425	418	417	282	288	283	473	265	182	253	304	328	530	510	535	329	253	179	174	206	235
	バックをしていて事故になりそうになったこと	702	711	703	422	424	420	280	287	283	472	266	184	252	307	331	532	514	542	326	251	180	173	205	235
	すれ違いの時に対向車と接触しそうになったこと	705	711	702	424	423	419	281	288	283	471	265	185	253	307	329	530	514	530	330	251	179	174	206	235
	横断中の歩行者に接触しそうになったこと	712	712	705	427	425	420	285	287	285	478	266	184	256	308	330	538	513	532	331	252	179	176	205	237
	車がスリップして事故になりそうになったこと	707	709	703	426	423	421	281	286	282	475	265	185	253	306	330	529	511	532	329	251	180	173	203	234
	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	705	709	698	423	423	415	282	286	283	474	266	184	252	306	327	528	514	532	320	252	179	174	204	235
	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	703	709	697	424	422	416	279	287	281	471	266	185	254	307	326	530	515	535	330	252	180	172	205	234
	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	710	712	703	427	425	421	283	287	282	474	267	184	255	308	331	531	515	532	329	251	180	175	205	235
	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	708	711	702	426	424	421	282	287	281	474	267	185	254	307	331	530	512	530	330	252	180	174	205	233
	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	706	709	702	425	422	419	281	287	283	469	266	182	254	306	330	532	513	533	330	250	180	173	205	236

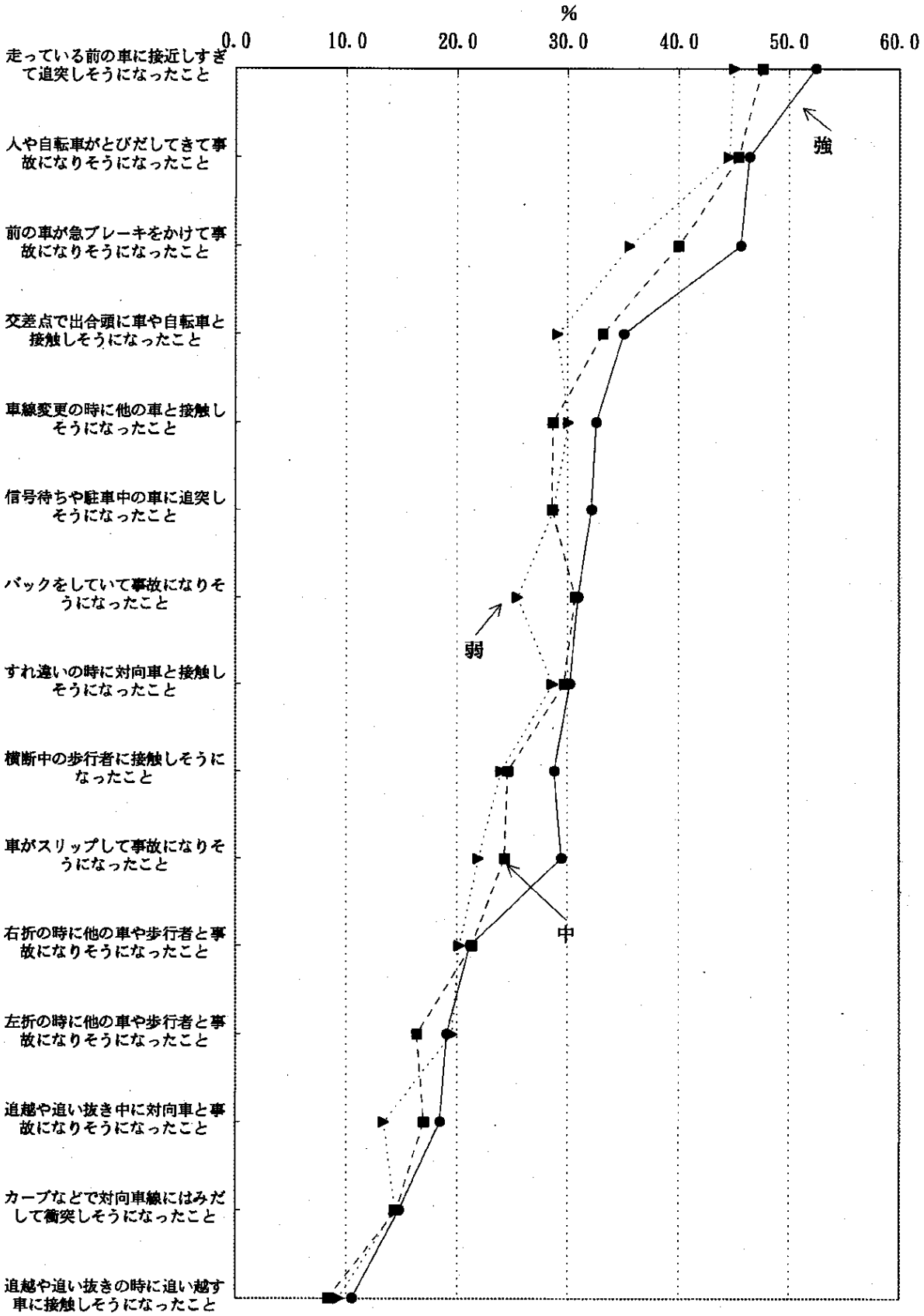


図3-8-1-13　運転への価値傾斜傾向因子の強さ別ヒヤリ・ハット体験者比率（男女：運転者全体）

表 3-8-1-8　運転への価値傾斜傾向の因子の強と弱のヒヤリ・ハット体験者比率の差

ヒヤリ・ハット項目	男女：運転者全体	男：　運転者全体	女：　運転者全体	男：　２４歳以下	男：２５－５９歳	男：　６０歳以上	女：　２４歳以下	女：２５－５９歳
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	7.4	4.6	11.4	-4.9	-1.0	6.0	4.9	10.7
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	1.8	0.3	4.1	1.5	1.2	0.6	-0.5	7.8
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	10.0	7.1	14.4	-0.6	7.0	4.1	11.6	20.1
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	6.0	5.2	7.1	-0.1	1.6	-3.9	-0.3	7.0
車線変更の時に他の車と接触しそうになったこと	2.5	6.4	-3.4	0.0	4.0	2.1	-5.3	-0.4
信号待ちや駐車中の車に追突しそうになったこと	3.4	5.1	0.8	-4.4	1.5	-0.4	4.9	-1.8
バックをしていて事故になりそうになったこと	5.4	5.1	6.0	-0.1	-0.3	0.4	3.5	9.8
すれ違いの時に対向車と接触しそうになったこと	1.6	3.0	-0.5	2.7	0.6	3.6	0.3	1.7
横断中の歩行者に接触しそうになったこと	4.8	3.5	6.7	-0.4	2.5	4.2	1.4	7.4
車がスリップして事故になりそうになったこと	7.5	5.3	10.7	1.0	0.1	7.3	-2.5	12.9
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	0.9	1.5	0.1	-7.7	0.0	4.5	2.1	3.1
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	-0.5	-0.6	-0.2	-2.5	-0.9	2.0	0.2	1.6
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	5.1	1.4	10.6	0.1	-1.1	5.5	-1.2	13.0
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	0.3	1.9	-2.2	2.3	1.0	1.1	5.6	-0.1
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	1.2	0.6	2.2	-2.9	-2.1	2.3	2.8	2.9
平　　均	3.8	3.4	4.5	-1.1	0.9	2.6	1.8	6.4

注：因子傾向強のヒヤリ・ハット体験比率から弱のヒヤリ・ハット体験比率を減じた値である。
　したがって、値がプラスは因子傾向強にヒヤリ・ハット体験が多いことを、マイナスは因子傾向弱にヒヤリ・ハット体験が多いことを示す。

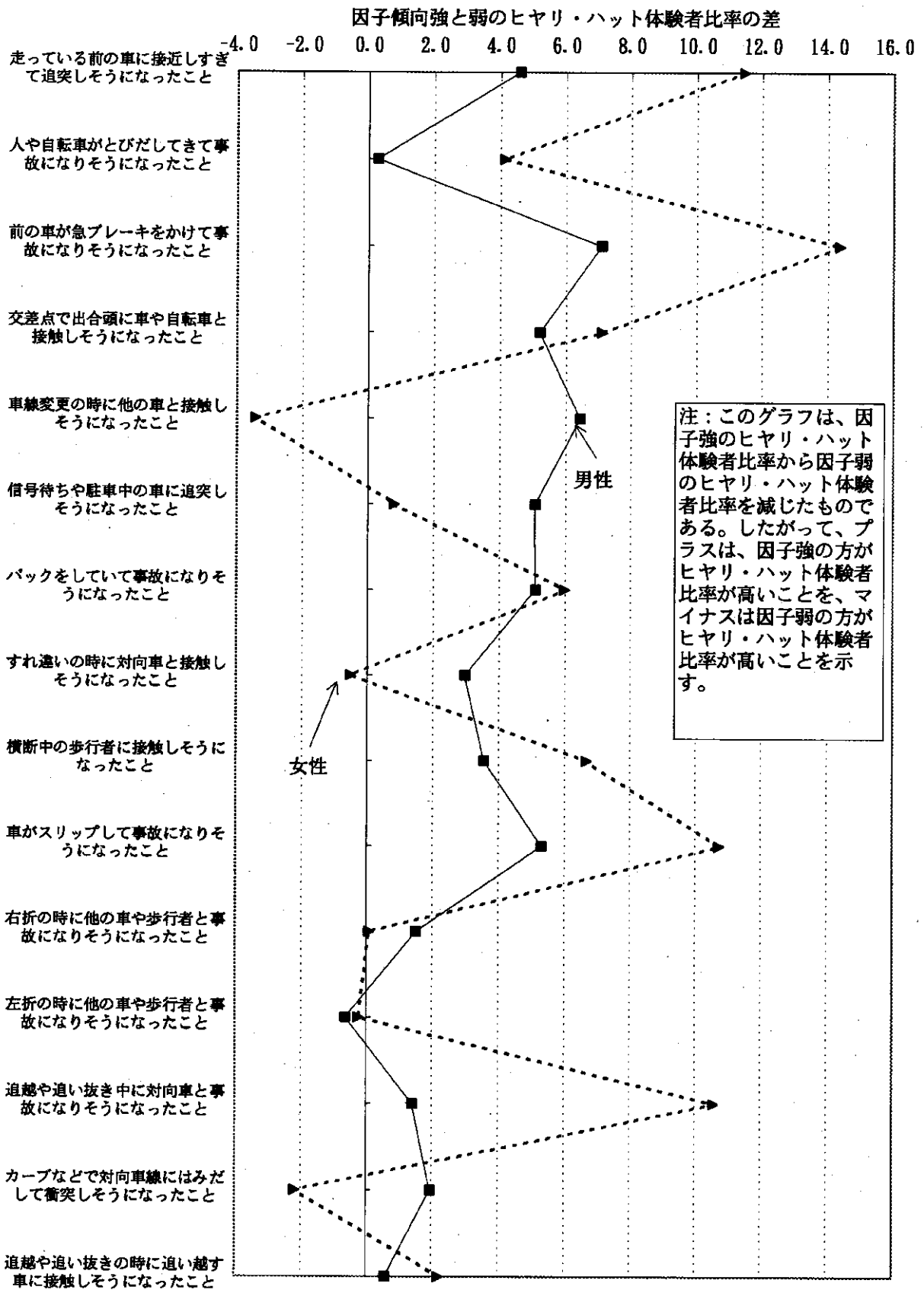


図3-8-1-14　運転への価値傾斜傾向因子の強弱によるヒヤリ・ハット体験者比率の差（性別）

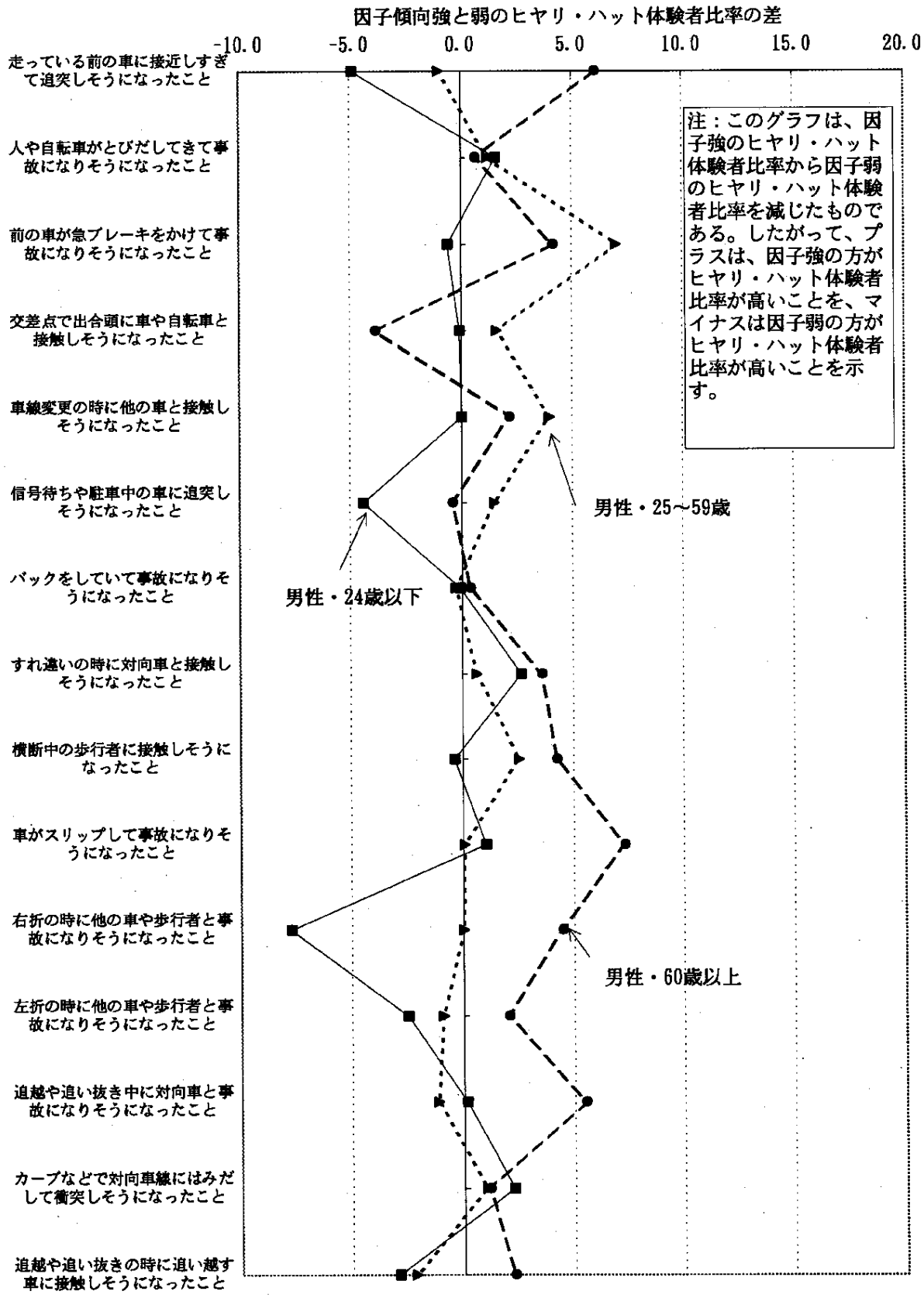


図3-8-1-15　運転への価値傾斜傾向因子の強弱によるヒヤリ・ハット体験者比率の差（男性：年齢別）

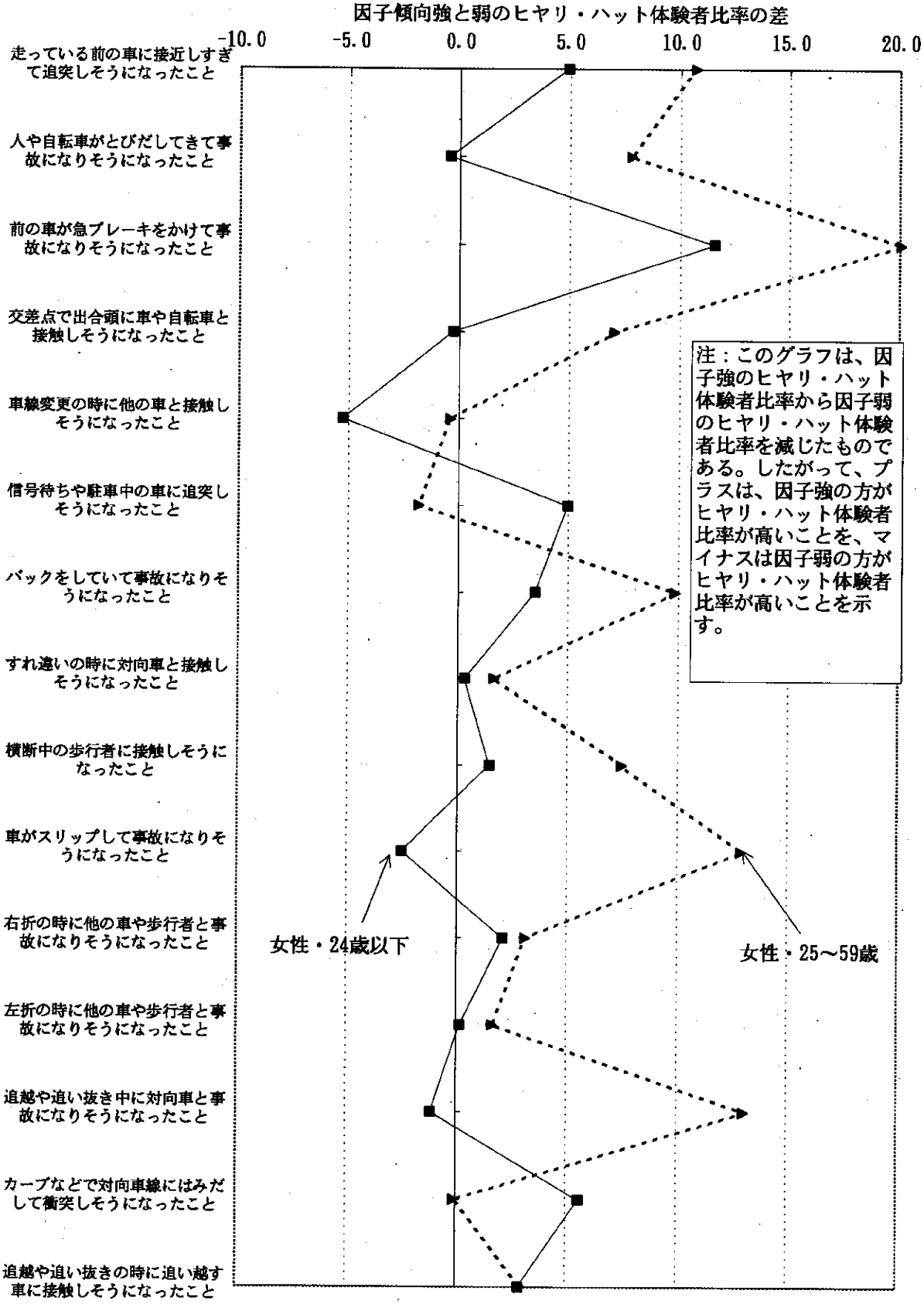


図3-8-1-16　運転への価値傾斜傾向因子の強弱によるヒヤリ・ハット体験者比率の差（女性：年齢別）

(5) 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3-8-1-9で、運転者全体でみたのが図3-8-1-17である。運転者全体でみると、いくつかの項目で危険容認傾向が強い運転者のヒヤリ・ハット体験比率が高くない結果もあるが、15項目中、8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。15項目の平均では、強が28.9%、中が28.2%、弱が26.0%で、差が少ないものの危険容認傾向が強い運転者ほどヒヤリ・ハット体験が多い傾向にある。

運転者全体で危険容認傾向強と弱の運転者のヒヤリ・ハット体験者比率の差が大きいのは次のような項目である。

① 走っている前の車に接近しすぎて追突しそうになったこと
（ヒヤリ・ハット経験者は危険容認傾向強が53.0%、弱が42.6%で差が10.4%）

② 交差点で出合頭に車や自転車と接触しそうになったこと
（同35.6%、29.0%、6.6%）

③ 前の車が急ブレーキをかけて事故になりそうになったこと
（同43.1%、37.5%、5.6%）

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47.0%、42.6%、4.5%）

⑤ 横断中の歩行者に接触しそうになったこと（同26.4%、22.6%、3.8%）

性・年齢別に傾向をみるために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・ハット体験率の差を算出したのが表3-8-1-10、図3-8-1-18～20である。図表では危険容認傾向強の運転者のヒヤリ・ハット体験比率から弱のヒヤリ・ハット体験比率を減じている。したがって、図表の値がプラスは危険容認傾向強にヒヤリ・ハット体験が多いことを、マイナスは弱にヒヤリ・ハット体験が多いことを示す。

まず、性別にみると（図3-8-1-18）、女性はマイナスの値をとる項目が多いが、男性はほとんどの項目の値がプラスであり、男性には危険容認傾向が強いほどヒヤリ・ハット体験が多い傾向が顕著である。

男性を年齢別にみると（図3-8-H9）、24歳以下の若い層のみがすべての値がプラスで、若い層は、危険容認傾向が強いほどヒヤリ・ハット体験が多い。女性の年齢別でも24歳以下の若い層の値がプラスになっており、男女ともに若い層に危険容認傾向とヒヤリ・ハット体験の関連が強い（図3-8-1-20）。

表 3-8-1-9　危険容認傾向の因子の強度別ヒヤリ・ハット体験者比率

表３－

	ヒヤリ・ハット項目	男女：運転者全体			男：運転者全体			女：運転者全体			男：２４歳以下			男：２５－５９歳			男：６０歳以上			女：２４歳以下			女：２５－５９歳		
		強	中	弱	強	中	弱	強	中	弱	強	中	弱	強	中	弱	強	中	弱	強	中	弱	強	中	弱
ヒヤリ・ハット体験者比率（%）	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	53.0	49.5	42.6	55.4	52.0	44.7	49.8	45.1	39.4	61.0	59.8	59.7	53.3	50.3	46.2	31.3	33.9	28.9	49.2	47.9	51.1	46.5	42.3	38.0
	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	47.0	46.8	42.6	50.4	48.7	43.3	42.8	43.5	41.5	53.0	42.4	48.5	51.8	50.2	44.6	50.1	49.9	45.5	40.4	38.0	34.1	42.9	46.6	43.0
	前の車が急ブレーキをかけて事故になりそうになったこと	43.1	40.7	37.5	44.8	40.3	39.6	41.0	41.2	34.3	53.2	49.6	46.9	46.9	39.4	38.9	36.5	38.1	33.3	49.8	41.4	40.7	36.8	40.8	33.3
	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	35.6	32.7	29.0	39.2	34.5	32.1	31.0	29.5	24.4	39.8	34.7	35.7	39.2	32.9	33.8	33.8	33.1	25.4	27.6	21.6	27.1	31.4	29.7	25.6
	車線変更の時に他の車と接触しそうになったこと	31.7	31.5	28.1	32.6	32.0	25.5	30.6	30.5	32.0	36.4	35.8	33.6	31.9	28.7	25.5	24.9	22.5	21.7	36.4	31.4	33.9	31.6	30.5	29.9
	信号待ちや駐車中の車に追突しそうになったこと	30.1	31.9	27.4	33.0	34.8	28.6	26.5	27.0	25.6	39.8	37.9	31.9	33.0	36.4	30.7	17.6	18.9	14.2	35.8	33.0	27.1	22.7	24.6	24.4
	バックをしていて事故になりそうになったこと	29.6	27.8	29.6	27.5	27.8	29.6	32.4	27.9	29.6	33.6	22.2	26.2	25.4	25.3	27.2	32.1	29.9	27.8	26.3	25.7	24.3	28.0	28.2	31.5
	すれ違いの時に対向車と接触しそうになったこと	31.6	28.4	28.6	32.8	30.0	29.3	30.0	25.6	27.4	32.2	29.0	30.5	33.3	29.1	29.0	24.0	22.4	18.8	30.4	27.0	24.9	29.9	26.2	28.7
	横断中の歩行者に接触しそうになったこと	26.4	28.3	22.6	27.7	31.6	22.1	24.8	22.6	23.4	44.9	37.0	34.9	26.1	30.8	21.3	25.6	23.0	17.8	32.7	30.8	23.2	22.3	20.5	23.3
	車がスリップして事故になりそうになったこと	25.4	25.7	24.5	31.4	32.1	28.2	17.9	14.5	18.9	38.3	36.0	36.3	28.5	31.2	25.5	26.5	21.4	20.6	20.2	17.1	18.3	17.5	14.1	18.5
	右折の時に他の車や歩行者と事故になりそうになったこと	22.4	20.1	20.1	23.5	21.2	21.2	21.1	18.3	18.5	25.4	21.3	21.6	22.6	19.7	22.6	21.4	18.8	17.8	23.4	19.8	20.4	21.3	19.9	16.4
	左折の時に他の車や歩行者と事故になりそうになったこと	18.2	17.4	19.3	19.9	18.8	21.0	16.0	14.8	16.8	21.8	19.0	17.7	17.8	18.9	22.7	18.4	17.8	13.7	15.1	12.9	16.5	15.2	14.9	17.0
	追越や追い抜き中に対向車と事故になりそうになったこと	16.5	17.0	15.3	20.5	19.9	16.3	11.5	12.0	13.9	25.0	24.3	19.8	19.1	19.2	17.1	14.0	14.0	13.7	13.6	14.5	12.1	10.0	10.9	13.9
	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	13.3	16.3	13.9	13.7	19.0	13.7	12.8	11.7	14.2	21.4	14.8	11.5	12.3	20.4	13.8	11.3	10.5	8.3	13.9	14.1	18.1	11.0	11.4	13.9
	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	9.4	9.0	9.7	10.2	10.0	9.0	8.3	7.3	10.8	12.9	12.8	8.0	10.9	8.8	7.7	8.9	10.0	6.8	12.4	7.6	8.2	7.6	6.4	10.5
	平均	28.9	28.2	26.0	30.8	30.2	26.9	26.4	24.8	24.7	35.9	31.8	30.9	30.1	29.4	27.1	25.1	24.3	21.0	28.5	25.5	25.3	25.0	24.5	24.5
総サンプル数（人）	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	710	709	707	395	452	425	315	257	282	354	341	226	276	318	299	406	563	616	315	263	182	213	201	200
	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	710	710	707	397	450	425	313	260	282	355	344	227	278	317	298	417	583	624	317	263	182	212	204	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	710	706	704	395	449	424	315	257	280	355	343	226	277	317	298	405	562	615	317	263	182	212	201	201
	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	705	710	700	395	452	421	310	258	279	354	343	221	278	316	296	408	559	610	315	264	181	210	202	199
	車線変更の時に他の車と接触しそうになったこと	707	709	705	393	453	424	314	256	281	354	344	226	276	317	298	409	559	618	316	264	183	212	200	201
	信号待ちや駐車中の車に追突しそうになったこと	707	705	701	394	446	420	313	259	281	354	340	226	276	313	296	408	556	611	316	264	181	211	203	201
	バックをしていて事故になりそうになったこと	705	708	703	393	450	423	312	258	280	354	343	225	276	316	298	408	562	618	315	261	181	211	202	200
	すれ違いの時に対向車と接触しそうになったこと	706	708	704	393	450	423	313	258	281	354	341	226	276	316	297	405	557	612	316	263	181	211	202	202
	横断中の歩行者に接触しそうになったこと	708	713	708	394	452	426	314	261	282	356	343	229	276	318	300	410	556	617	318	263	181	211	205	202
	車がスリップして事故になりそうになったこと	705	707	707	392	452	426	313	255	281	355	344	226	274	317	298	407	557	608	317	263	180	211	199	200
	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	705	706	701	392	449	420	313	257	281	354	343	227	274	315	296	406	554	614	316	263	181	211	201	201
	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	703	707	699	391	451	420	312	256	279	354	342	226	275	317	295	408	557	615	317	263	182	210	201	200
	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	709	711	705	396	453	424	313	258	281	356	342	227	277	318	299	407	557	614	316	262	182	211	202	202
	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	706	710	705	394	453	424	312	257	281	355	344	227	276	318	298	406	552	614	317	263	182	210	201	201
	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	705	710	702	392	451	423	313	259	279	350	343	224	276	317	297	405	558	615	314	263	183	211	203	200

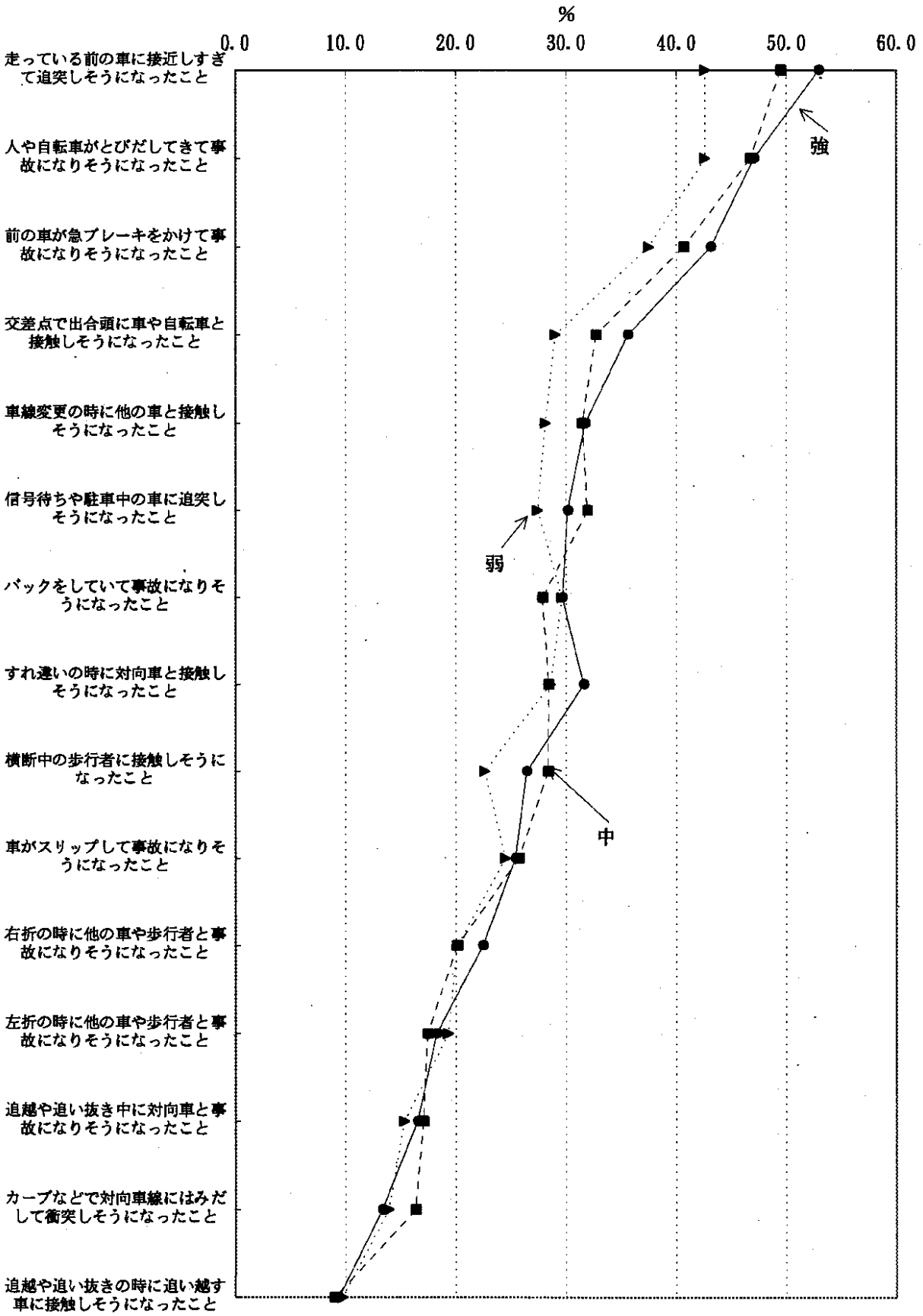


図3-8-1-17　危険容認傾向因子の強さ別ヒヤリ・ハット体験者比率（男女：運転者全体）

表 3-8-1-10　危険容認傾向の因子の強と弱のヒヤリ・ハット体験者比率の差

ヒヤリ・ハット項目	男女：運転者全体	男：　運転者全体	女：　運転者全体	男：　２４歳以下	男：２５－５９歳	男：　６０歳以上	女：　２４歳以下	女：２５－５９歳
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	10.4	10.7	10.5	1.3	7.1	2.4	-1.9	8.5
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	4.5	7.1	1.3	4.5	7.2	4.6	6.3	-0.1
前の車が急ブレーキをかけて事故になりそうになったこと	5.6	5.2	6.7	6.3	8.0	3.2	9.2	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	6.6	7.2	6.6	4.1	5.4	8.4	0.5	5.8
車線変更の時に他の車と接触しそうになったこと	3.6	7.1	-1.5	2.8	6.4	3.3	2.5	1.8
信号待ちや駐車中の車に追突しそうになったこと	2.7	4.4	0.9	8.0	2.2	3.4	8.7	-1.6
バックをしていて事故になりそうになったこと	0.1	-2.1	2.7	7.4	-1.8	4.3	2.0	-3.5
すれ違いの時に対向車と接触しそうになったこと	3.0	3.5	2.6	1.7	4.4	5.2	5.5	1.1
横断中の歩行者に接触しそうになったこと	3.8	5.6	1.4	10.0	4.8	7.8	9.5	-1.0
車がスリップして事故になりそうになったこと	0.9	3.2	-1.0	2.0	3.0	6.0	1.9	-1.0
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	2.3	2.3	2.6	3.8	0.0	3.7	3.0	4.9
左折の時に他の車や歩行者と事故になりそうになったこと	-1.1	-1.0	-0.8	4.1	-4.9	4.7	-1.3	-1.8
追越や追い抜き中に対向車と事故になりそうになったこと	1.2	4.2	-2.4	5.2	2.1	0.3	1.5	-3.9
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	-0.6	0.0	-1.4	10.0	-1.4	3.0	-4.3	-3.0
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	-0.3	1.2	-2.4	4.8	3.1	2.1	4.2	-2.9
平　均	2.8	3.9	1.7	5.1	3.0	4.2	3.2	0.5

注：因子傾向強のヒヤリ・ハット体験比率から弱のヒヤリ・ハット体験比率を減じた値である。
したがって、値がプラスは因子傾向強にヒヤリ・ハット体験が多いことを、マイナスは因子傾向弱にヒヤリ・ハット体験が多いことを示す。

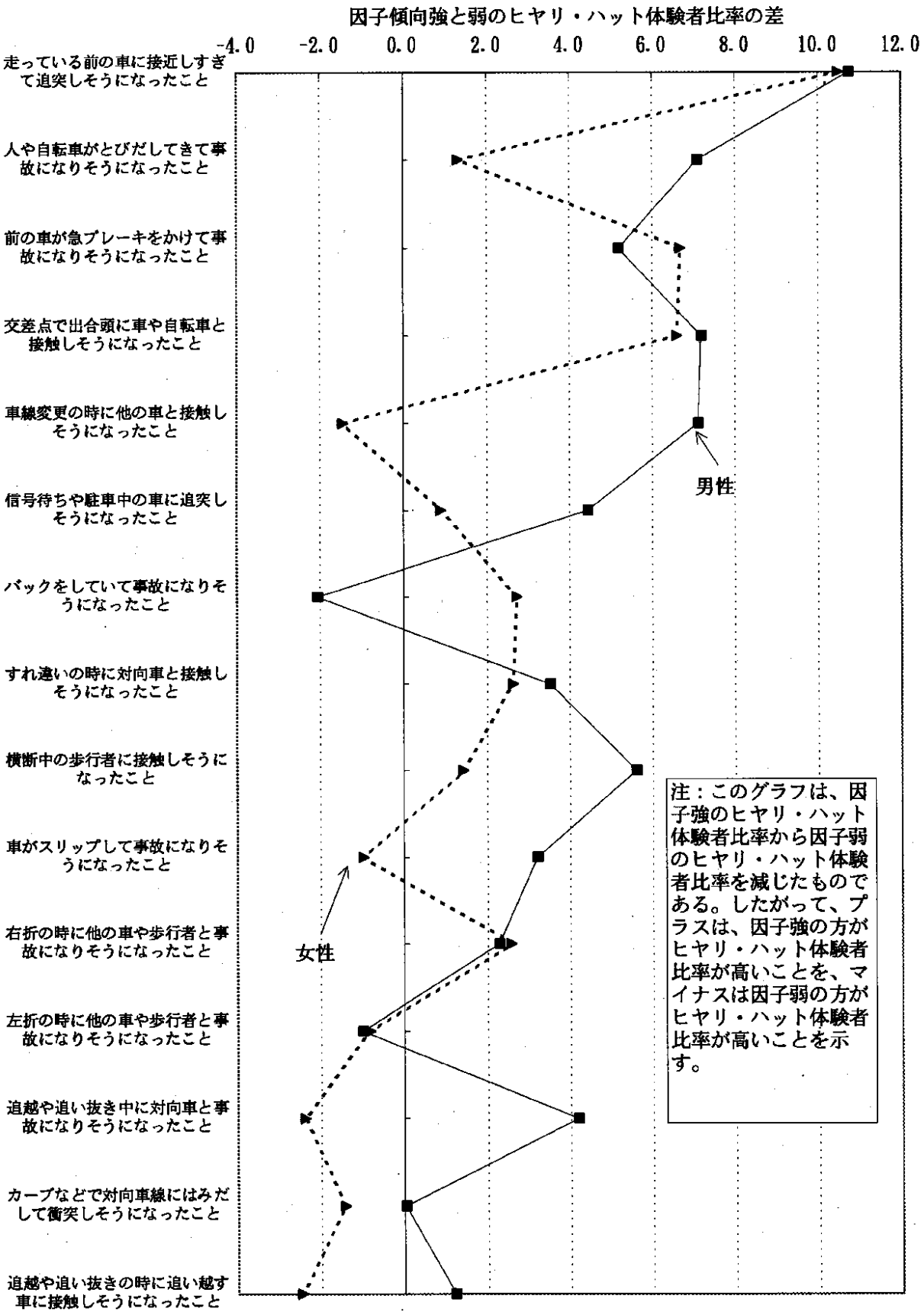


図3-8-1-18　危険容認傾向因子の強弱によるヒヤリ・ハット体験者比率の差（性別）

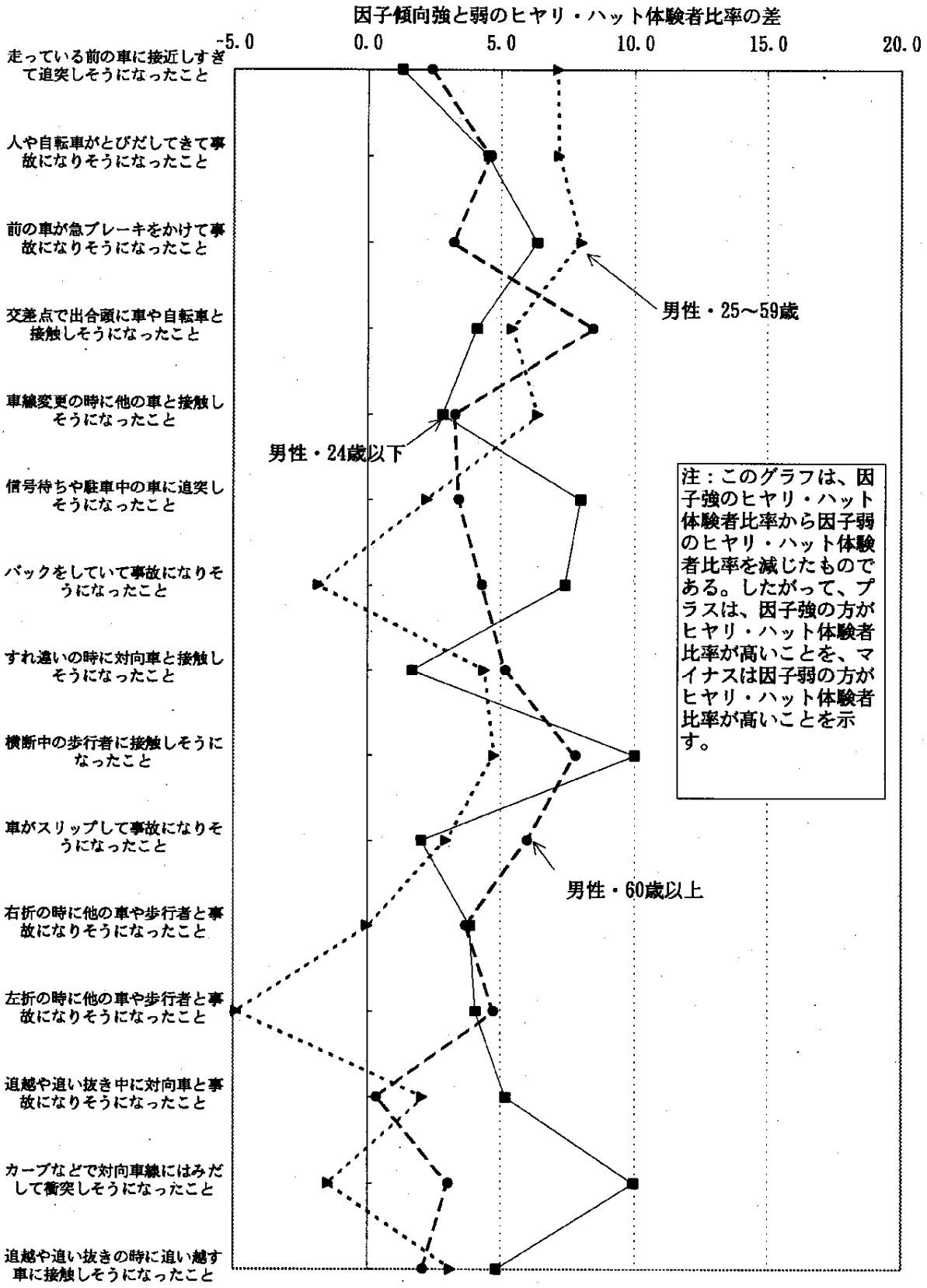


図3-8-1-19　危険容認傾向因子の強弱によるヒヤリ・ハット体験者比率の差（男性：年齢別）

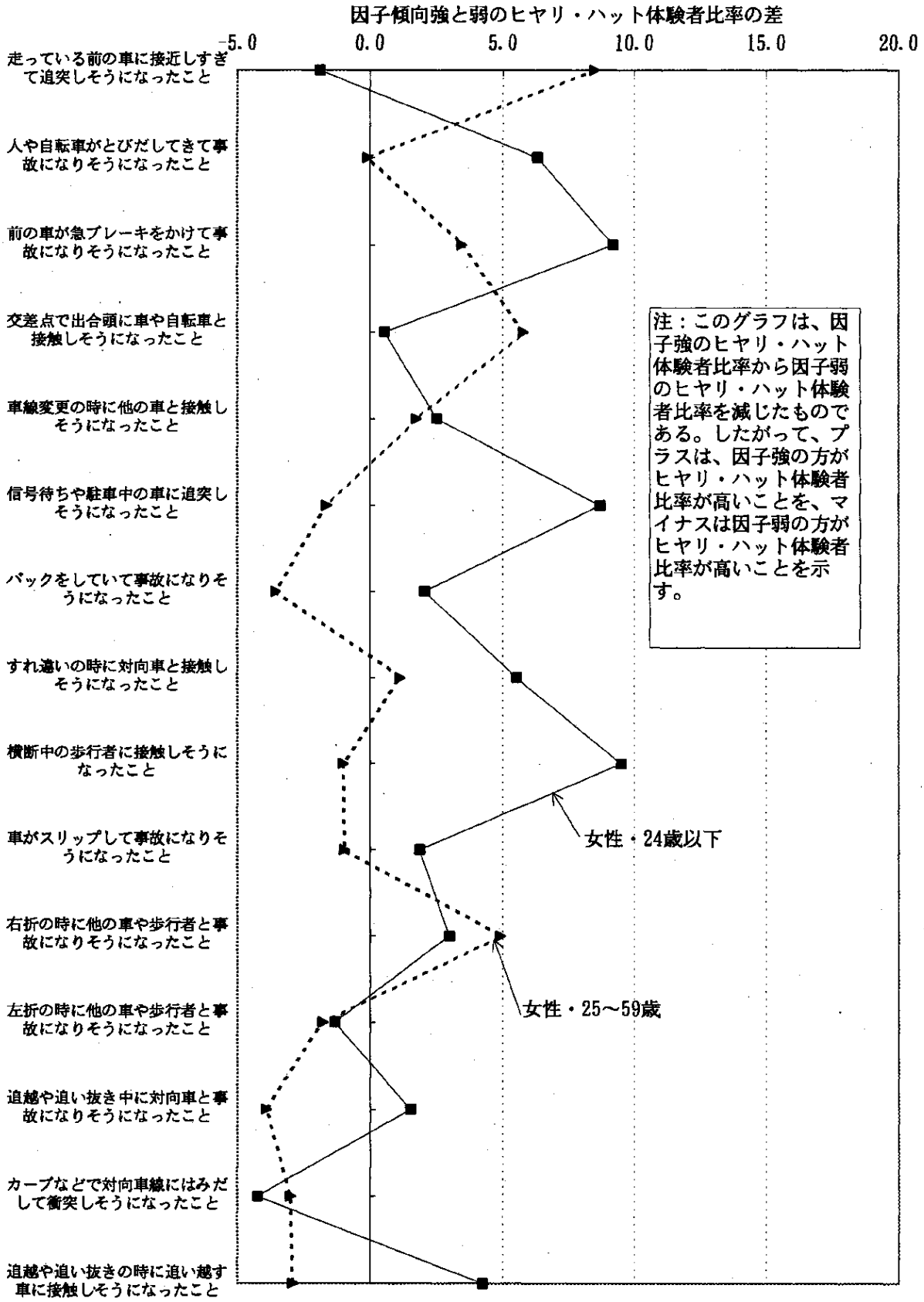


図3-8-1-20　危険容認傾向因子の強弱によるヒヤリ・ハット体験者比率の差（女性：年齢別）

(6) 依存的傾向とヒヤリ・ハット体験

依存的傾向の強弱とヒヤリ・ハット体験者比率をみたのが表3-8-1-11で、運転者全体でみたのが図3-8-1-21である。運転者全体をみると、すべてのヒヤリ・ハット体験項目で、依存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経験者比率は、依存的傾向が強が31.6%、中が26.7%、弱が24.9%で、明らかに依存的傾向が強い運転者ほどヒヤリ・ハット体験が多い。

運転者全体で依存性強と弱の運転者のヒヤリ・ハット体験者比率の差が大きいのは次のような項目である。

① 横断中の歩行者に接触しそうになったこと
（ヒヤリ・ハット経験者は依存性強が32.4%、弱が21.8%で差が10.5%）

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20.0%、10.7%、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53.4%、44.1%、9.2%）

④ 車がスリップして事故になりそうになったこと（同30.1%、22.3%、7.8%）

⑤ 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21.4%、13.6%、7.8%）

性・年齢別に傾向をみるために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・ハット体験率の差を算出したのが表3-8-1-12、図3-8-1-22～24にまとめた。図表では依存性強の運転者のヒヤリ・ハット体験比率から弱のヒヤリ・ハット体験比率を減じている。したがって、図表の値がプラスは依存的傾向強にヒヤリ・ハット体験が多いことを、マイナスは弱にヒヤリ・ハット体験が多いことを示す。

まず、性別にみると（図3-8-1-22）、男性はすべての項目で、女性は１項目を除いてヒヤリ・ハット体験率の差がプラスになっており、男女とも依存性が強い運転者ほどヒヤリ・ハット体験が多い。15のヒヤリ・ハット体験比率の差の平均値は、男性が7.9ポイント、女性が4.4ポイントで、特に男性の運転者に依存性によるヒヤリ・ハット体験の差が大きい。

男性を年齢別にみると（図3-8-1-23）、60歳以上にプラスの値が多く、60歳以上の高齢層の依存性とヒヤリ・ハット体験の関連が強い。女性も25～59歳の年齢が高い層にプラス傾向が強く、男女ともに年齢が高い層に依存性とヒヤリ・ハット体験に強い関連が認められる（図3-8-1-24）。

表 3-8-1-11　依存的傾向の因子の強度別ヒヤリ・ハット体験者比率

表３-

	ヒヤリ・ハット項目	男女：運転者全体			男：運転者全体			女：運転者全体			男：２４歳以下			男：２５－５９歳			男：６０歳以上			女：２４歳以下			女：２５－５９歳		
		強	中	弱	強	中	弱	強	中	弱	強	中	弱	強	中	弱	強	中	弱	強	中	弱	強	中	弱
ヒヤリ・ハット体験者比率（%）	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	53.4	47.6	44.1	56.5	48.5	46.3	47.9	46.3	40.9	64.3	54.1	60.0	54.4	48.0	47.4	38.3	28.6	25.5	53.6	49.0	43.8	43.1	44.9	39.1
	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	47.3	46.6	42.5	49.4	49.0	43.8	43.8	43.4	40.6	47.9	45.4	51.1	51.6	50.4	45.1	53.2	47.9	42.5	41.2	30.4	42.0	45.0	45.9	41.7
	前の車が急ブレーキをかけて事故になりそうになったこと	43.1	39.3	38.8	45.2	39.0	39.9	39.4	39.8	37.4	55.8	43.8	47.8	45.8	39.0	40.1	43.4	32.9	29.6	48.6	37.9	46.9	40.2	38.8	32.6
	交差点で出合頭に車や自転車と接触しそうになったこと	34.4	32.9	30.0	35.9	37.3	32.4	31.8	27.2	26.4	40.2	32.3	36.2	34.3	38.7	32.9	37.9	26.4	25.5	26.4	24.8	24.8	32.9	27.9	27.1
	車線変更の時に他の車と接触しそうになったこと	33.2	30.8	27.2	34.1	27.8	27.8	31.8	34.9	26.3	36.2	35.7	33.9	30.5	28.1	27.4	28.5	18.4	21.0	40.0	27.0	33.9	34.3	34.5	23.9
	信号待ちや駐車中の車に追突しそうになったこと	33.9	27.3	28.2	35.5	29.8	30.7	31.2	24.0	24.5	38.9	33.7	38.1	35.1	32.5	32.8	20.5	15.2	13.9	35.7	27.1	34.8	29.2	22.8	21.0
	バックをしていて事故になりそうになったこと	33.0	28.5	25.5	33.9	25.4	25.1	31.6	32.7	26.2	28.0	25.8	28.7	30.2	23.1	24.7	33.0	28.6	26.7	28.9	19.8	27.4	31.5	31.1	25.5
	すれ違いの時に対向車と接触しそうになったこと	33.1	28.1	27.2	35.0	29.2	27.4	30.0	26.8	26.9	32.2	26.9	32.1	31.3	33.2	27.1	28.5	18.2	16.2	32.7	25.4	24.3	30.6	26.1	28.8
	横断中の歩行者に接触しそうになったこと	32.4	23.1	21.8	33.9	23.9	23.1	29.7	22.0	19.9	37.8	40.1	42.2	32.9	23.7	22.5	29.5	16.9	17.5	34.0	23.8	30.5	29.8	20.2	17.8
	車がスリップして事故になりそうになったこと	30.1	23.1	22.3	36.0	27.8	27.4	20.1	16.9	14.9	37.4	36.4	36.9	31.7	27.1	26.8	26.1	21.3	19.0	20.3	16.4	19.0	20.2	17.4	13.3
	右折の時に他の車や歩行者と事故になりそうになったこと	23.7	20.8	18.1	26.2	20.1	19.0	19.5	21.7	16.9	26.9	22.4	16.1	24.5	21.7	19.0	25.7	15.4	15.1	23.3	19.7	20.8	21.0	23.3	13.7
	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	21.7	18.0	15.2	25.3	19.4	14.7	15.6	16.1	16.1	22.2	18.5	16.5	24.6	20.7	15.0	22.2	13.9	11.7	14.9	14.2	15.0	17.2	16.8	13.4
	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	21.4	13.8	13.6	24.2	16.6	15.3	16.6	10.1	11.1	24.0	24.7	20.9	23.4	15.4	16.7	19.9	10.0	10.9	17.6	9.2	12.9	18.8	8.0	9.6
	カーブなどで対向車線にはみだして衝突しそうになったこと	20.0	12.8	10.7	23.3	12.1	10.6	14.4	13.8	10.7	17.2	18.8	12.4	23.5	12.5	11.6	15.2	7.2	6.9	18.6	11.7	13.7	14.3	11.5	11.0
	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	7.6	7.7	13.6	8.4	6.9	11.0	6.7	9.0	12.4	12.3	9.5	13.0	7.2	7.3	12.2	7.3	5.2	13.3	7.5	7.5	11.2	5.8	8.2
	平　均	31.6	26.7	24.9	33.9	27.6	26.0	27.6	25.5	23.2	34.8	31.4	32.2	32.5	28.1	26.4	28.9	20.6	19.1	29.9	22.9	26.5	28.0	25.0	21.8
総サンプル数（人）	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	716	696	714	453	396	423	263	300	291	426	270	225	287	277	329	579	562	444	295	239	226	167	227	220
	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	714	700	713	449	398	425	265	302	288	428	273	225	285	280	328	585	582	457	296	240	226	169	229	218
	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	713	694	713	449	395	424	264	299	289	428	272	224	286	277	329	580	560	442	296	240	226	169	227	218
	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	709	695	711	448	397	423	261	298	288	425	269	224	283	279	328	573	557	447	296	238	226	167	226	218
	車線変更の時に他の車と接触しそうになったこと	713	694	714	449	396	425	264	298	289	428	272	224	285	278	328	579	559	448	295	241	227	169	226	218
	信号待ちや駐車中の車に追突しそうになったこと	708	692	713	445	392	423	263	300	290	427	270	223	282	274	329	572	558	445	294	240	227	168	228	219
	バックをしていて事故になりそうになったこと	712	691	713	449	394	423	263	297	290	428	271	223	285	277	328	575	563	450	294	237	226	168	225	220
	すれ違いの時に対向車と接触しそうになったこと	712	693	713	449	394	423	263	299	290	426	271	224	284	277	328	576	559	439	294	240	226	170	226	219
	横断中の歩行者に接触しそうになったこと	717	697	715	451	397	424	266	300	291	431	272	225	286	279	329	576	562	445	297	239	226	171	228	219
	車がスリップして事故になりそうになったこと	714	692	713	450	396	424	264	296	289	428	272	225	284	277	328	571	560	441	296	238	226	168	224	218
	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	708	692	712	446	393	422	262	299	290	428	272	224	282	276	327	573	558	443	296	238	226	167	227	219
	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	710	690	709	447	392	423	263	298	286	427	271	224	284	276	327	576	561	443	296	240	226	169	226	216
	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	716	695	714	451	397	425	265	298	289	429	271	225	286	279	329	577	559	442	295	240	225	170	226	219
	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	714	695	712	451	397	423	263	298	289	429	272	225	285	279	328	572	557	443	296	240	226	168	226	218
	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	712	693	712	448	395	423	264	298	289	426	269	222	284	278	328	576	559	443	294	240	226	169	226	219

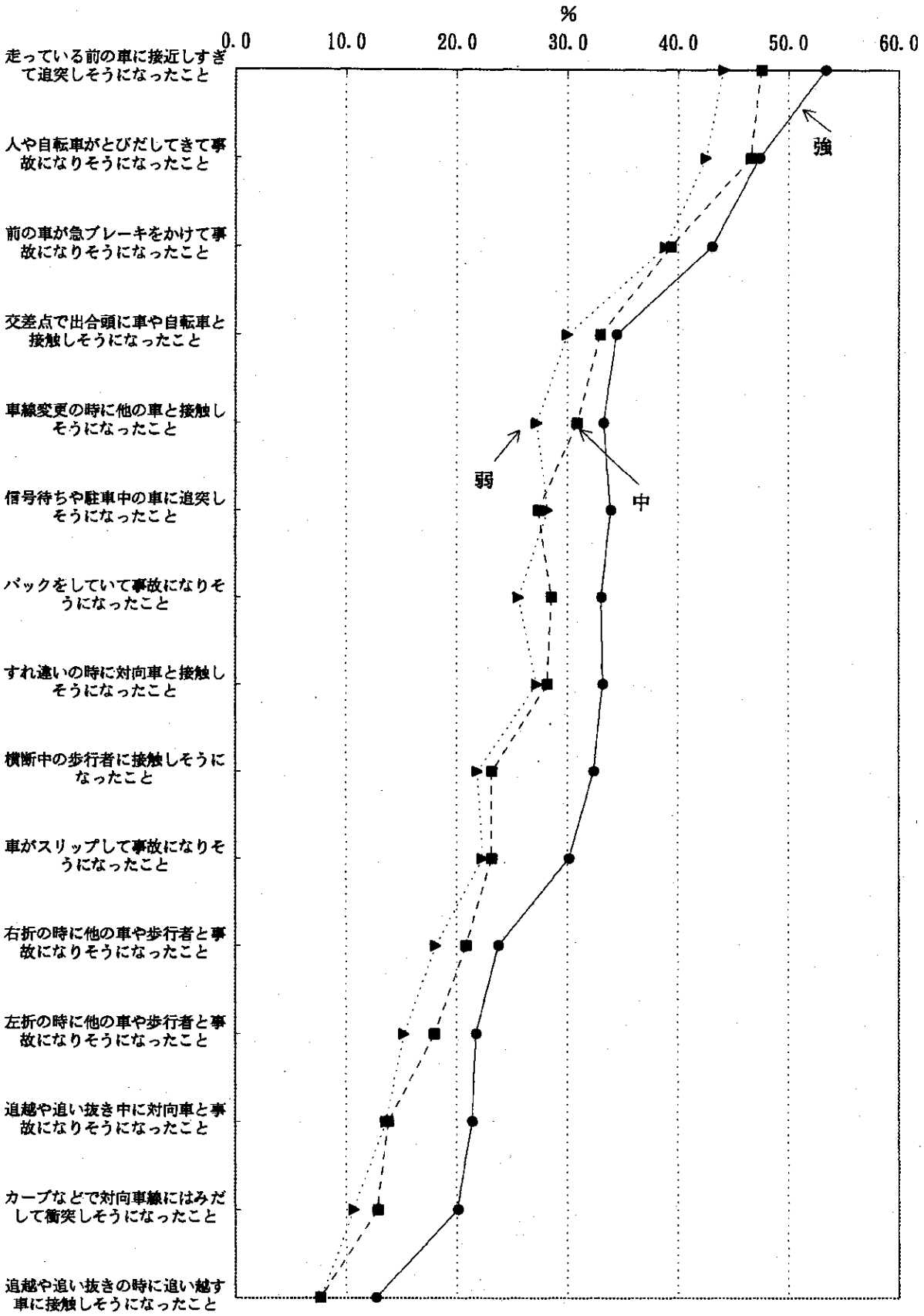


図3-8-1-21　依存的傾向因子の強さ別ヒヤリ・ハット体験者比率（男女：運転者全体）

表 3-8-1-12　依存的傾向の因子の強と弱の別ヒヤリ・ハット体験者比率の差

ヒヤリ・ハット項目	男女：運転者全体	男：　運転者全体	女：　運転者全体	男：　２４歳以下	男：２５－５９歳	男：　６０歳以上	女：　２４歳以下	女：２５－５９歳
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	9.2	10.2	7.0	4.3	6.9	12.9	9.8	4.0
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	4.8	5.7	3.1	-3.2	6.5	10.7	-0.8	3.2
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	4.2	5.4	2.0	8.1	5.7	13.8	1.7	7.7
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	4.5	3.5	5.4	4.1	1.3	12.4	1.6	5.9
車線変更の時に他の車と接触しそうになったこと	6.1	6.3	5.5	2.3	3.1	7.5	6.1	10.5
信号待ちや駐車中の車に追突しそうになったこと	5.7	4.8	6.7	0.8	2.3	6.5	0.9	8.2
バックをしていて事故になりそうになったこと	7.5	8.8	5.4	-0.7	5.5	6.4	1.5	6.1
すれ違いの時に対向車と接触しそうになったこと	5.9	7.5	3.1	0.0	4.2	12.3	8.3	1.8
横断中の歩行者に接触しそうになったこと	10.5	10.8	9.8	-4.4	10.4	12.0	3.5	12.0
車がスリップして事故になりそうになったこと	7.8	8.6	5.2	0.5	4.9	7.0	1.2	6.9
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	5.6	7.3	2.6	10.8	5.5	10.5	2.5	7.3
左折の時に他の車や歩行者と事故になりそうになったこと	6.5	10.6	-0.5	5.7	9.7	10.5	-0.2	3.7
追越や追い抜き中に対向車と事故になりそうになったこと	7.8	8.9	5.5	3.1	6.7	9.1	4.7	9.2
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	9.4	12.6	3.7	4.8	11.9	8.9	4.9	3.3
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	4.9	6.8	2.0	3.0	5.7	7.0	5.7	3.0
平　均	6.7	7.9	4.4	2.6	6.0	9.8	3.4	6.2

注：因子傾向強のヒヤリ・ハット体験比率から弱のヒヤリ・ハット体験比率を減じた値である。
したがって、値がプラスは因子傾向強にヒヤリ・ハット体験が多いことを、マイナスは因子傾向弱にヒヤリ・ハット体験が多いことを示す。

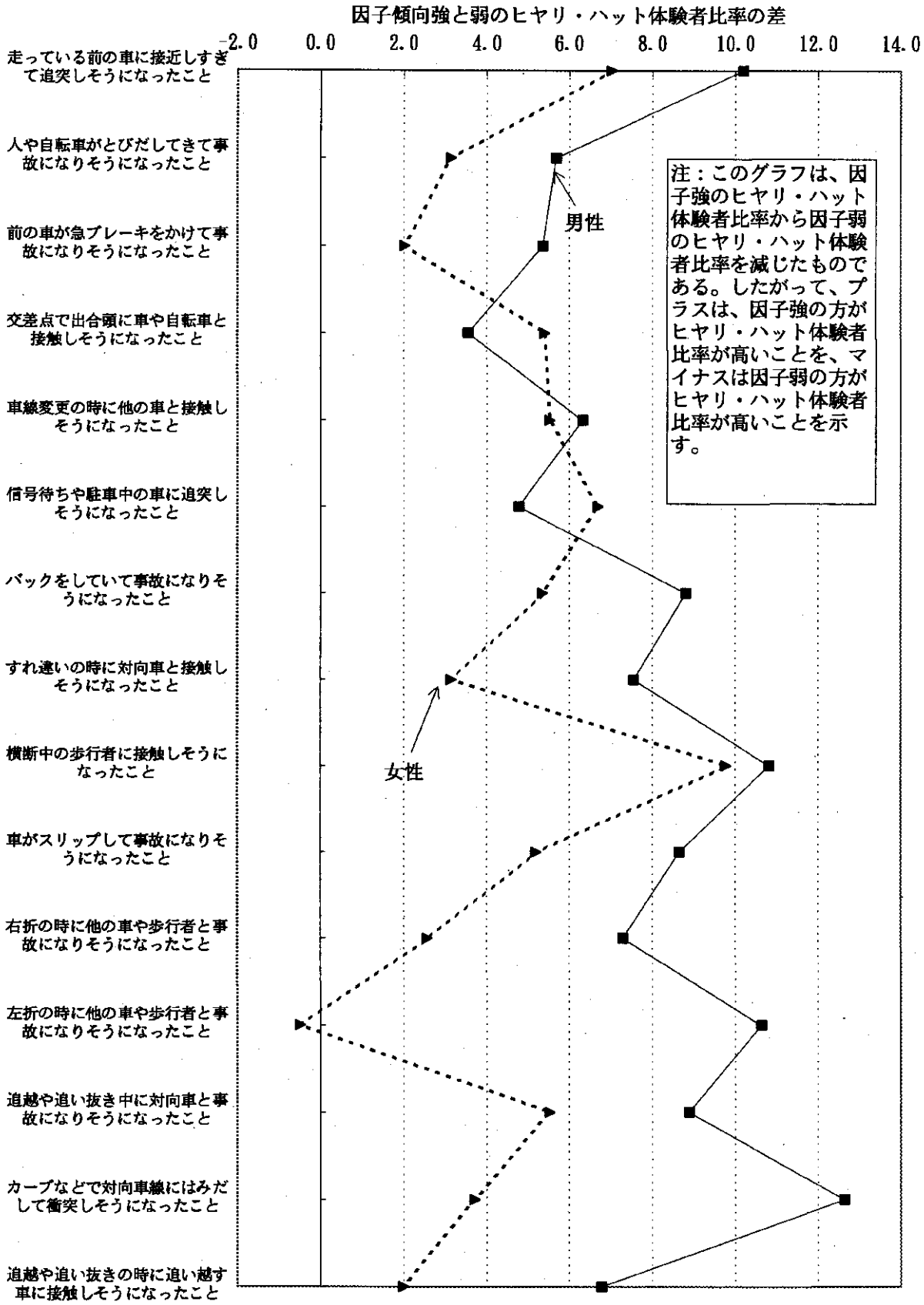


図3-8-1-22　依存的傾向因子の強弱によるヒヤリ・ハット体験者比率の差（性別）

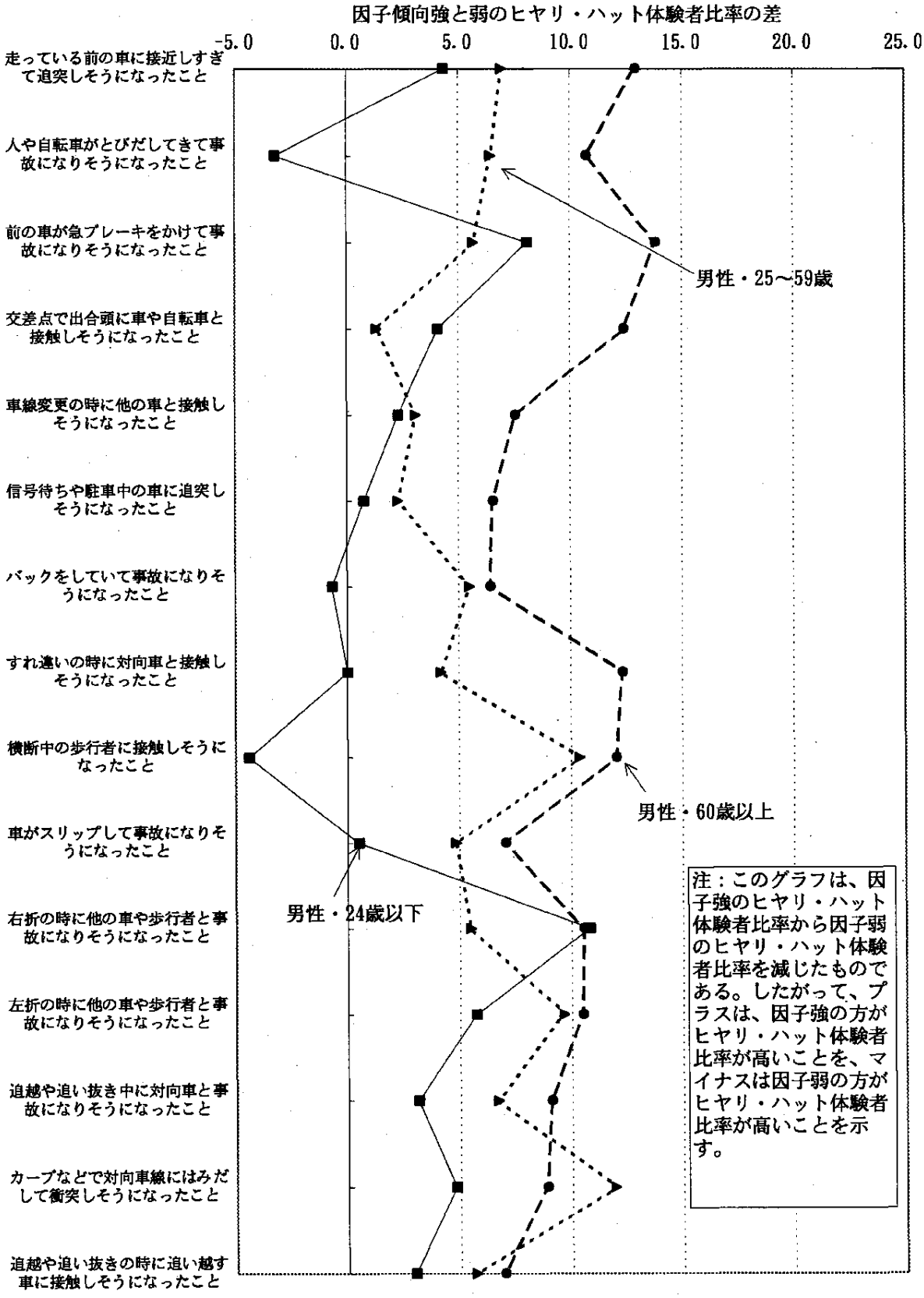


図3-8-1-23　依存的傾向の因子の強弱によるヒヤリ・ハット体験者比率の差（男性：年齢別）

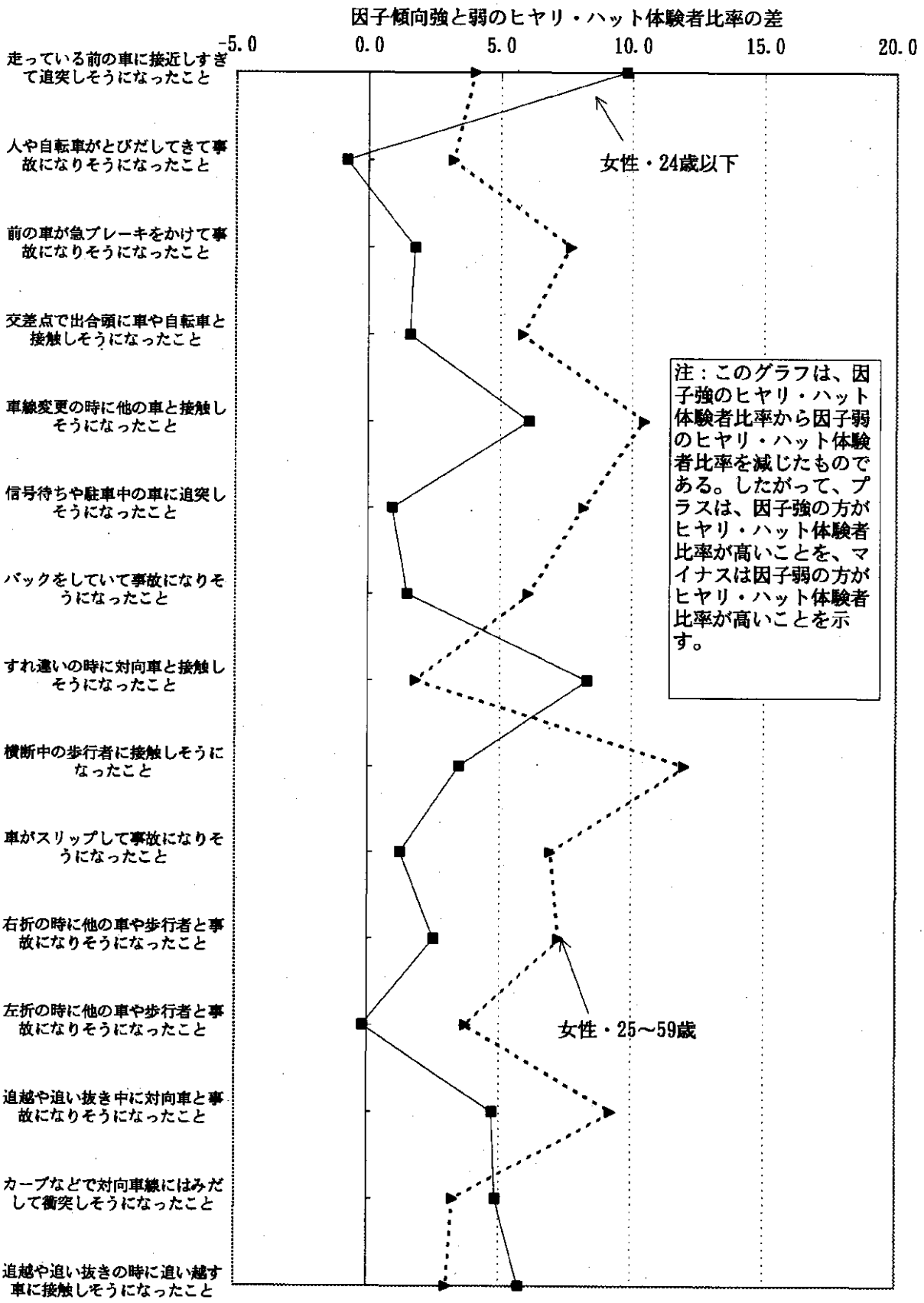


図3-8-1-24　依存的傾向の因子の強弱によるヒヤリ・ハット体験者比率の差（女性：年齢別）

(7) 運転意識とヒヤリ・ハット体験の関連のまとめ

運転意識の因子の強さとヒヤリ・ハット体験との関連をみるために、各因子の強度（強、中、弱の３段階）とヒヤリ・ハット体験の有無のクロス集計をおこない、その関連の強さをみるχ^2値（カイ自乗値）を算出した。運転者全員でχ^2値をとりまとめたのが、表3-8-1-13である。

χ^2値とは２つの項目（ここでは因子の強さとヒヤリ・ハット体験の有無）の関係の強さを表す指標で、χ^2値が大きいほど両者の間に強い関連があるとみられる。表3-8-1-13では、危険率５％以下（両者の間に関連があると認められる）の場合は網掛けなしで、危険率５～10％以下の場合は薄い網掛けで、危険率が10％超（両者に関連が薄いと考えられる）の場合は濃い網掛けで示している。

まず、表の下に示している「いずれかのヒヤリ・ハット体験の有無」とのＸ^{2}値をみると、いずれの運転意識項目ともχ^2値は危険率５％以下で、ヒヤリ・ハット体験との関連が認められる。つまり、各運転意識とヒヤリ・ハット体験には関連があると判断できる。χ^2値が大きく、特に強く関連が認められるのは、漫然・脇見運転傾向、攻撃的運転傾向、危険容認傾向、違反容認傾向などである。

表から因子別にみると、攻撃的運転傾向と漫然・脇見運転傾向の２因子に関しては、すべてのヒヤリ・ハット項目で危険率５％以下で関連が認められる。この２因子は、すべてのヒヤリ・ハット体験と関連を持っていると判断できる。違反容認傾向、運転への価値傾斜傾向、危険容認傾向に関しては、関連が認められないヒヤリ・ハット体験項目があるものの、数項目以上のヒヤリ・ハット体験との関連がみられる。依存的傾向は、３項目ほどヒヤリ・ハット体験との関連が認められないが、多くの項目と関連があると判断できる。

いずれかのヒヤリ・ハット体験の有無と運転意識のχ^2検定値を運転者の性・年齢別にみたのが表3-8-1-14である。攻撃的傾向と漫然・脇見運転傾向は、いずれの性・年齢層でもヒヤリ・ハット体験の有無と関連を持っていると判断できる。違反容認傾向と危険容認傾向は２～３の性・年齢層で危険率が10％を上回っているが、ほとんどの層で両者の間に関連が認められる。運転への価値傾斜傾向と依存的傾向は、他の因子に比べれば危険率が10％を上回る性・年齢層が多いが、いずれも運転者全体では有意な関連があると判断できる。

表 3-8-1-13　運転意識の因子の強さとヒヤリ・ハット体験の有無のカイ自乗検定結果（男女：運転者全体）

	攻撃的運転傾向	漫然・脇見運転傾向	違反容認傾向	運転への価値傾斜傾向	危険容認傾向	依存的傾向
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	55.589*	124.686*	17.711*	7.901	15.860*	12.470*
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	24.994*	10.615*	0.047	0.489	3.576	3.891
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	22.217*	18.875*	0.753	14.743*	4.623	3.127
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	19.132*	35.369*	5.436	5.918	7.016	3.343
車線変更の時に他の車と接触しそうになったこと	20.241*	27.107*	8.271	2.586	2.706	6.297
信号待ちや駐車中の車に追突しそうになったこと	35.779*	110.607*	13.472*	2.669	3.489	8.612
バックをしていて事故になりそうになったこと	17.011*	24.442*	1.496	6.469	0.735	9.805*
すれ違いの時に対向車と接触しそうになったこと	30.605*	61.899*	11.704*	0.437	2.202	6.967
横断中の歩行者に接触しそうになったこと	31.300*	53.481*	12.714*	5.117	6.316	24.689*
車がスリップして事故になりそうになったこと	12.165*	39.134*	2.296	11.059*	0.324	13.906*
右折の時に他の車や歩行者と事故になりそうになったこと	18.016*	66.903*	6.252	0.298	1.501	6.768
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	7.349	27.533*	2.832	2.740	0.869	9.968*
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	30.660*	40.632*	9.504*	7.084	0.787	20.508*
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	16.238*	24.672*	11.655*	0.027	2.935	27.580*
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	31.811*	13.679*	8.903	1.958	0.188	13.679*
いずれかのヒヤリ・ハット体験の有無	33.089*	74.595*	13.055*	6.830	21.739*	8.798

注：網掛けがない部分は危険率5%以下、薄い網掛けの部分は危険率10%以下、濃い網掛けの部分は危険率が10%超過である。
また、*印は危険率が1%以下であることを示す。

表 3-8-1-14　運転意識の因子の強さとヒヤリ・ハット体験の有無のカイ自乗検定結果

	攻撃的運転傾向	漫然・脇見運転傾向	違反容認傾向	運転への価値傾斜傾向	危険容認傾向	依存的傾向
男女：運転者全体	33.089*	74.595*	13.055*	6.830	21.739*	8.798
男：運転者全体	18.978*	45.415*	9.264*	1.599	12.595*	11.324*
女：運転者全体	16.788*	27.872*	7.226	6.491	9.445*	0.452
男：24歳以下	16.456*	32.646*	5.272	8.245	6.829	3.204
男：25～59歳	6.793	29.523*	4.469	3.119	6.508	3.306
男：60歳以上	28.951*	45.951*	2.109	0.073	6.492	13.287*
女：24歳以下	32.844*	33.746*	6.266	2.866	3.862	2.386
女：25～59歳	12.694*	18.289*	5.603	3.508	4.457	0.448

注：網掛けがない部分は危険率5%以下、薄い網掛けの部分は危険率10%以下、
濃い網掛けの部分は危険率が10%超過である。また、*印は危険率が1%以下であることを示す。

3-8-2　運転意識とヒヤリ・ハット体験の原因

運転意識の６因子の傾向別にヒヤリ・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3-8-2-1および図3-8-2-1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。図表から運転者全体をみると、攻撃性による自牙の側の原因比率に一定の傾向はみられない。15のヒヤリ・ハット項目の自分の側に原因がある比率の平均は、攻撃性強が82.1％、中が81.0％、弱が82.2％で、大きな差異はみられない。性別あるいは年齢別にみても、攻撃的傾向とヒヤリ・ハット体験の原因の間に、はっきりした関係は見いだせない。

（2）漫然・脇見運転傾向と自分の側の原因比率

表3-8-2-2および図3-8-2-2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。図表から運転者全体をみると、おおむね漫然・脇見運転傾向が強いほど自分の側の原因比率が高い。15のヒヤリ・ハット項目の自分の側の原因比率を平均すると、漫然・脇見運転傾向強が84.5％、中が81.8％、弱が76.9％で、漫然・脇見運転傾向が強いほど自分の側に原因がある比率が高い。この傾向は、性別年齢別にみても同様である。

（3）違反容認傾向と自分の側の原因比率

表3-8-2-3および図3-8-2-3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。図表から運転者全体をみると、項目によっては差異がみられるものの、ほとんどの項目で違反容認傾向による比率の差はみられない。15のヒヤリ・ハット項目の平均は、違反容認傾向強が81.7％、中が82.8％、弱が80.7％で、大きな差はみられない。これは曳性別、年齢別にみても同様で、違反容認傾向の強さによって、ヒヤリ・ハット体験の原因に大きな差はみられない。

表 3-8-2-1　攻撃的傾向因子の強さとヒヤリ・ハット体験の自分の原因比率

表 3-

	ヒヤリ・ハット項目	男女：運転者全体			男：運転者全体			女：運転者全体			男：２４歳以下			男：２５－５９歳			男：６０歳以上			女：２４歳以下			女：２５－５９歳		
		強	中	弱	強	中	弱	強	中	弱	強	中	弱	強	中	弱	強	中	弱	強	中	弱	強	中	弱
自分の側の原因の比率（%）	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	97.1	96.3	97.7	97.8	95.3	97.7	95.7	98.1	97.8	91.2	97.8	96.0	98.1	95.1	97.9	96.2	93.9	94.2	97.5	95.2	98.6	93.3	98.7	96.9
	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	39.5	38.3	41.7	43.8	42.8	50.4	30.7	30.1	28.4	43.9	33.3	40.0	47.2	45.3	51.6	37.5	36.9	38.6	25.6	29.3	36.2	31.0	28.4	25.0
	前の車が急ブレーキをかけて事故になりそうになったこと	72.8	76.8	79.6	78.3	79.7	84.3	62.0	71.9	74.4	66.8	63.1	72.5	82.0	79.8	84.5	81.6	76.8	82.2	62.2	63.6	65.6	61.1	75.0	74.1
	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	68.9	62.3	68.2	66.7	60.8	70.2	74.6	64.8	64.9	72.2	68.7	67.9	65.5	64.1	64.8	68.0	58.2	63.6	67.1	74.2	69.7	65.1	60.4	64.4
	車線変更の時に他の車と接触しそうになったこと	87.7	85.2	91.9	87.3	83.2	92.0	88.5	88.2	91.7	85.5	86.7	84.2	82.8	83.1	88.7	92.2	87.7	88.5	88.9	89.5	94.4	84.6	89.5	93.3
	信号待ちや駐車中の車に追突しそうになったこと	97.3	98.3	97.7	97.4	98.2	97.4	97.1	98.4	98.1	96.8	96.7	94.2	97.2	97.8	96.5	97.6	95.8	96.3	96.3	100.0	100.0	97.8	100.0	97.4
	バックをしていて事故になりそうになったこと	95.2	97.9	98.4	95.2	97.1	98.6	95.4	98.9	98.1	96.1	97.2	97.6	93.9	98.6	97.9	94.4	96.8	97.0	96.3	91.8	100.0	95.0	98.4	97.4
	すれ違いの時に対向車と接触しそうになったこと	67.7	66.3	68.9	68.9	67.0	67.6	65.2	65.0	70.6	66.2	58.1	64.0	67.3	64.6	62.0	67.4	72.3	71.4	70.2	69.6	68.3	65.3	61.9	71.8
	横断中の歩行者に接触しそうになったこと	77.6	75.8	80.7	79.5	72.3	86.7	73.3	81.3	69.2	77.7	79.2	83.3	80.0	70.4	85.2	80.8	77.4	71.6	76.2	66.2	89.2	71.4	78.6	69.0
	車がスリップして事故になりそうになったこと	84.4	84.0	85.8	86.9	87.7	88.8	76.7	72.2	78.8	86.2	78.1	81.4	86.9	86.4	89.3	90.0	80.3	88.9	71.8	83.9	76.7	75.0	68.2	77.8
	右折の時に他の車や歩行者と事故になりそうになったこと	87.2	85.7	82.7	87.6	85.1	78.9	86.4	86.7	87.2	87.4	91.1	86.5	90.4	82.8	81.1	81.7	90.0	78.3	89.7	90.0	83.3	87.1	87.9	88.2
	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	85.6	87.0	77.8	86.4	85.9	78.9	83.8	88.6	75.8	85.4	90.9	87.1	86.2	82.0	75.0	86.5	83.0	82.1	93.5	88.6	92.0	79.2	87.9	79.8
	追越や追い抜き中に対向車と事故になりそうになったこと	92.4	84.9	87.0	91.7	86.0	89.3	94.3	82.6	81.0	86.2	83.0	78.4	91.0	83.3	84.6	91.9	90.0	84.6	89.6	72.4	87.5	90.0	83.3	82.4
	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	91.2	94.9	91.5	92.9	96.1	88.9	86.7	92.9	96.2	92.0	97.1	90.6	92.6	95.2	84.8	100.0	96.3	86.0	96.2	91.7	88.9	83.3	87.5	95.2
	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	87.1	81.8	82.9	84.1	84.0	85.7	93.3	78.9	76.9	80.0	76.7	78.9	82.9	69.5	83.3	86.7	90.5	80.0	86.8	43.8	83.3	88.9	75.0	66.7
	平　均	82.1	81.0	82.2	83.0	81.4	83.7	80.2	79.9	79.3	80.9	79.9	80.2	82.9	81.2	81.8	83.5	81.7	80.2	80.5	75.7	82.3	77.9	78.7	78.0
サンプル数（人）	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	347	297	221	231	190	130	116	107	91	272	138	101	154	144	96	78	82	139	163	105	72	75	75	64
	人や自転車がとびだしてきて事故になりそうになったこと	309	266	204	208	173	123	101	93	81	214	99	75	144	139	91	104	122	228	121	82	58	71	74	60
	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	272	237	167	180	148	89	92	89	78	241	122	69	122	119	71	76	112	152	143	88	64	54	64	58
	交差点で出合頭に車や自転車と接触しそうになったこと	222	191	151	150	120	94	63	71	57	169	83	56	110	92	71	75	91	132	82	66	33	43	53	45
	車線変更の時に他の車と接触しそうになったこと	212	189	135	134	113	75	78	76	60	166	83	57	87	83	53	54	65	113	108	76	54	52	57	45
	信号待ちや駐車中の車に追突しそうになったこと	225	176	131	156	112	77	69	64	54	158	92	69	108	90	57	42	48	81	107	69	53	45	40	39
	バックをしていて事故になりそうになったこと	189	191	125	124	104	73	65	87	52	127	72	42	82	72	47	72	94	133	81	61	39	40	63	39
	すれ違いの時に対向車と接触しそうになったこと	220	163	119	151	103	68	69	60	51	136	74	50	98	79	50	46	65	98	94	56	41	49	42	39
	横断中の歩行者に接触しそうになったこと	192	165	114	132	101	75	60	64	39	179	96	60	90	71	54	52	62	95	101	68	37	42	42	29
	車がスリップして事故になりそうになったこと	180	150	113	137	114	80	43	36	33	174	73	59	84	81	56	50	61	99	71	31	30	24	22	27
	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	149	119	104	105	74	57	44	45	47	111	45	37	73	58	37	60	50	92	68	50	36	31	33	34
	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	125	115	90	88	71	57	37	44	33	89	44	31	65	50	40	37	53	78	46	35	25	24	33	24
	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	131	86	77	96	57	56	35	29	21	109	53	37	67	42	39	37	40	52	48	29	16	20	18	17
	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	114	79	71	84	51	45	30	28	26	87	35	32	54	42	33	23	27	50	53	36	18	18	16	21
	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	93	44	41	63	25	28	30	19	13	60	30	19	41	19	18	30	21	40	38	16	16	18	12	9

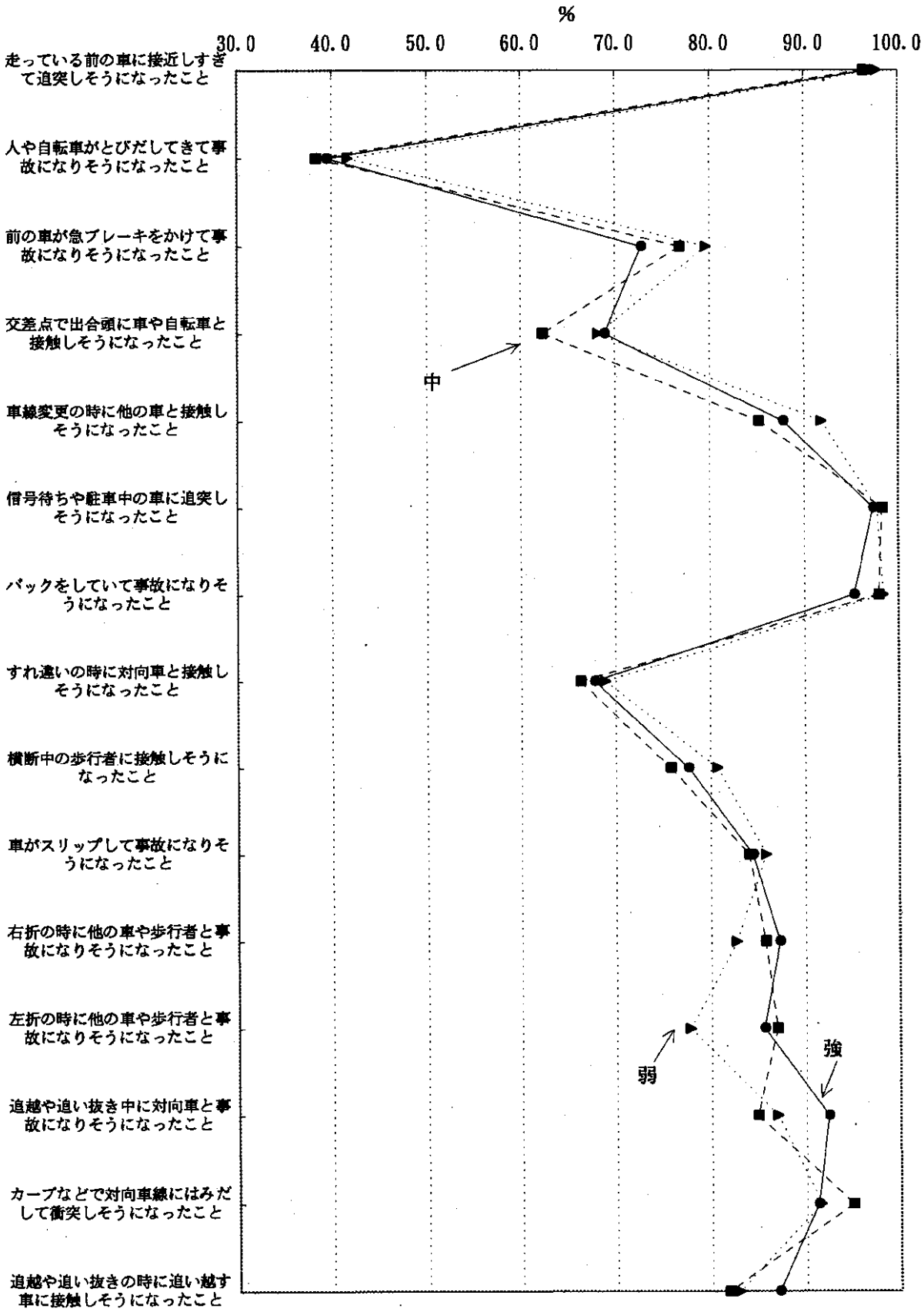


図3-8-2-1　攻撃的傾向の強さ別ヒヤリ・ハット体験の自分の側の原因比率（男女：運転者全体）

表 3-8-2-2　漫然・脇見運転傾向因子の強さとヒヤリ・ハット体験の自分の原因比率

	ヒヤリ・ハット項目	男女：運転者全体			男：運転者全体			女：運転者全体			男：24歳以下			男：25－59歳			男：60歳以上			女：24歳以下			女：25－59歳		
		強	中	弱	強	中	弱	強	中	弱	強	中	弱	強	中	弱	強	中	弱	強	中	弱	強	中	弱
自分の側の原因の比率（%）	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	98.2	97.3	94.0	98.5	97.2	92.5	97.4	97.5	98.2	96.3	92.7	86.4	98.4	98.4	91.5	98.0	91.7	94.0	97.8	96.3	97.1	96.9	96.7	94.9
	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	45.7	36.9	35.5	50.7	43.3	37.8	29.9	27.1	32.7	41.2	40.7	37.3	53.1	49.2	35.9	44.4	34.7	35.7	30.5	34.3	17.5	26.2	27.6	30.3
	前の車が急ブレーキをかけて事故になりそうになったこと	81.3	76.0	67.8	84.7	79.4	72.2	73.1	71.4	62.7	74.1	62.8	50.7	88.2	81.4	70.3	86.2	80.2	76.9	63.4	66.1	58.5	75.0	75.3	61.0
	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	68.4	67.5	61.8	65.0	67.5	64.6	78.9	67.5	57.4	76.7	66.7	56.5	65.0	69.3	58.1	80.5	66.7	49.2	69.2	76.3	58.3	66.7	66.2	55.8
	車線変更の時に他の車と接触しそうになったこと	87.0	89.9	86.7	85.7	90.8	84.3	89.9	88.8	89.2	83.7	89.8	84.6	82.2	90.0	80.8	95.5	86.6	87.2	85.1	94.9	90.4	87.2	88.3	90.9
	信号待ちや駐車中の車に追突しそうになったこと	98.8	97.8	95.0	98.9	96.4	96.6	98.7	100.0	92.9	96.5	95.2	97.3	98.4	95.6	97.6	98.6	100.0	90.4	100.0	98.8	92.9	97.5	100.0	96.8
	バックをしていて事故になりそうになったこと	98.2	98.1	93.8	98.5	98.9	90.5	97.5	97.1	98.1	96.9	96.1	97.0	98.9	100.0	86.7	98.7	97.6	94.3	94.0	94.2	100.0	98.0	96.4	97.3
	すれ違いの時に対向車と接触しそうになったこと	71.4	64.9	64.0	72.3	65.1	62.3	69.4	64.6	66.7	67.4	61.8	52.5	73.1	59.5	55.6	77.2	68.3	68.5	71.1	70.7	63.6	65.7	64.6	70.0
	横断中の歩行者に接触しそうになったこと	83.6	75.2	69.3	83.1	76.1	72.6	84.7	73.8	64.1	79.2	76.5	65.0	81.6	77.6	71.1	84.5	76.7	69.2	70.8	78.3	79.4	84.8	71.2	64.3
	車がスリップして事故になりそうになったこと	88.0	82.8	81.2	90.7	85.3	84.7	78.0	76.2	72.4	84.5	83.5	79.6	90.2	84.3	87.0	92.7	85.7	84.0	73.4	76.1	81.8	72.2	78.1	69.6
	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	87.9	84.4	81.7	88.6	81.0	79.4	86.0	89.8	83.8	90.6	83.6	88.5	87.4	84.7	81.8	93.8	78.6	75.3	88.7	90.5	82.8	83.9	89.2	90.0
	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	91.4	80.4	75.9	93.1	74.3	80.0	86.8	90.5	70.6	87.0	88.9	84.2	92.5	72.2	76.5	90.2	90.7	71.4	88.1	93.0	95.2	80.0	87.5	72.4
	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	89.6	91.6	82.8	92.3	88.9	83.3	80.6	96.9	81.8	83.9	87.5	78.8	89.4	90.4	76.7	93.3	95.0	77.3	83.3	82.1	91.7	66.7	100.0	81.3
	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	94.9	91.6	88.2	94.3	94.5	86.5	96.7	87.5	92.9	93.4	92.1	92.0	91.4	93.5	88.0	97.0	92.6	87.5	92.5	91.8	100.0	100.0	83.9	91.7
	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	92.2	76.2	80.0	94.1	81.5	94.1	90.0	66.7	81.4	74.2	78.9	81.1	96.0	75.0	91.3	88.0	79.1	92.0	70.6	61.5	85.7	85.7	63.6
	平　均	84.5	81.8	76.9	85.1	82.2	77.9	82.8	81.2	75.2	82.2	79.5	76.6	84.7	82.8	75.5	88.1	82.2	76.0	80.0	80.9	78.0	79.1	80.7	75.3
サンプル数（人）	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	382	299	184	266	179	106	116	120	78	295	150	66	183	129	82	98	84	117	137	135	68	65	90	59
	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	280	271	228	213	164	127	67	107	101	216	113	59	160	122	92	126	121	207	105	99	57	42	87	76
	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	267	229	180	189	131	97	78	98	83	224	137	71	136	102	74	94	86	160	112	118	65	44	73	59
	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	234	194	136	177	114	82	57	80	54	163	99	46	123	88	62	87	81	130	65	80	36	33	65	43
	車線変更の時に他の車と接触しそうになったこと	223	178	135	154	98	70	69	80	65	166	88	52	101	70	52	66	67	109	87	99	52	39	60	55
	信号待ちや駐車中の車に追突しそうになったこと	254	178	100	177	110	58	77	68	42	198	84	37	123	90	42	71	48	52	105	82	42	40	53	31
	バックをしていて事故になりそうになったこと	217	160	128	137	90	74	80	70	54	131	77	33	87	69	45	75	83	141	67	69	45	49	56	37
	すれ違いの時に対向車と接触しそうになったこと	217	185	100	155	106	61	62	79	39	144	76	40	108	74	45	57	60	92	76	82	33	35	65	30
	横断中の歩行者に接触しそうになったこと	213	157	101	154	92	62	59	65	39	197	98	40	103	67	45	58	60	91	89	83	34	33	52	28
	車がスリップして事故になりそうになったこと	191	151	101	150	109	72	41	42	29	161	91	54	92	83	46	55	49	106	64	46	22	18	32	23
	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	173	128	71	123	79	34	50	49	37	106	61	26	87	59	22	65	56	81	62	63	29	31	37	30
	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	139	112	79	101	70	45	38	42	34	100	45	19	67	54	34	51	54	63	42	43	21	20	32	29
	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	135	95	64	104	63	42	31	32	22	118	48	33	66	52	30	45	40	44	42	39	12	15	24	16
	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	118	95	51	88	55	37	30	40	14	91	38	25	58	46	25	33	27	40	40	49	18	12	31	12
	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	72	54	42	55	34	27	17	30	15	59	31	19	37	25	16	23	25	43	25	34	13	7	21	11

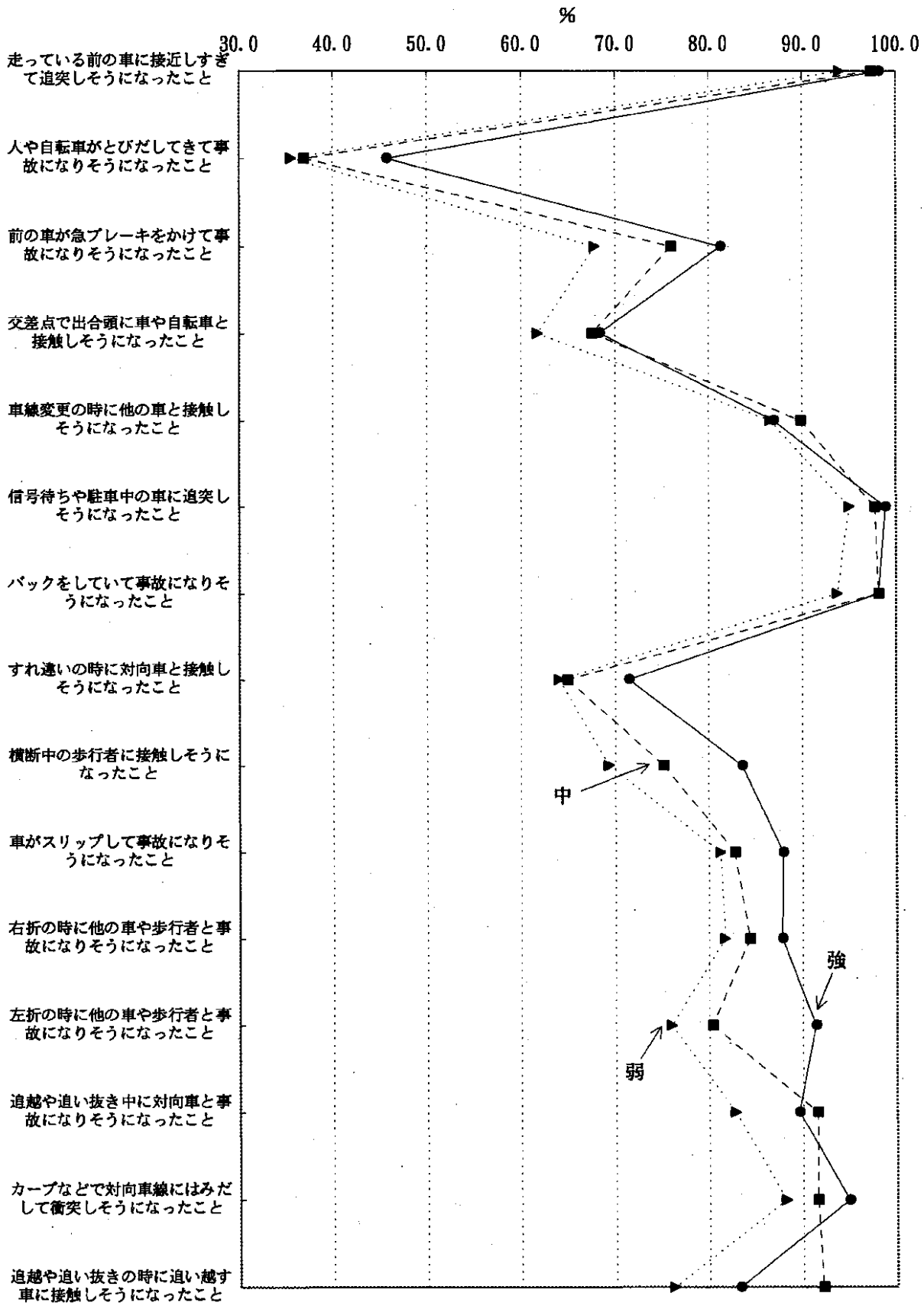


図3-8-2-2　漫然・脇見運転傾向の強さ別ヒヤリ・ハット体験の自分の側の原因比率（男女：運転者全体）

表 3-8-2-3　違反容認傾向因子の強さとヒヤリ・ハット体験の自分の原因比率

	ヒヤリ・ハット項目	男女：運転者全体			男：運転者全体			女：運転者全体			男：２４歳以下			男：２５－５９歳			男：６０歳以上			女：２４歳以下			女：２５－５９歳		
		強	中	弱	強	中	弱	強	中	弱	強	中	弱	強	中	弱	強	中	弱	強	中	弱	強	中	弱
自分の側の原因の比率（%）	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	97.2	98.0	95.4	97.3	98.9	93.6	97.2	96.3	98.0	91.6	94.9	98.1	97.8	99.3	93.0	95.6	92.5	95.7	94.8	97.6	99.0	95.9	96.0	97.0
	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	40.7	35.4	43.2	45.8	38.3	52.0	30.8	30.1	28.6	38.8	36.4	52.2	50.0	41.2	52.5	35.5	41.4	37.1	24.5	29.9	34.3	31.3	28.8	25.0
	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	74.5	77.1	76.1	77.9	84.5	77.4	68.2	65.2	74.4	63.4	64.0	79.5	81.6	86.0	76.8	72.2	82.7	82.8	61.7	64.5	64.1	68.9	68.8	74.5
	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	66.0	66.5	67.1	66.0	62.8	68.9	66.2	73.8	63.6	72.3	65.9	72.4	65.2	60.2	69.9	69.7	60.9	60.8	64.3	72.7	72.9	62.0	72.0	53.7
	車線変更の時に他の車と接触しそうになったこと	87.4	91.1	84.2	86.6	92.0	80.7	88.9	89.9	88.9	85.4	82.4	90.0	80.0	92.8	78.5	95.2	91.1	84.2	90.1	89.4	92.1	88.2	87.7	91.3
	信号待ちや駐車中の車に追突しそうになったこと	98.1	97.8	97.1	98.6	96.6	97.5	96.9	100.0	98.6	95.0	95.7	100.0	97.9	96.7	97.1	92.1	96.2	98.8	97.4	97.9	100.0	97.7	100.0	97.2
	バックをしていて事故になりそうになったこと	97.2	97.7	98.0	96.5	97.0	96.6	98.5	98.6	95.3	95.7	96.3	100.0	97.1	95.5	96.9	95.0	94.4	98.4	93.1	97.2	96.1	100.0	97.9	93.2
	すれ違いの時に対向車と接触しそうになったこと	65.4	66.7	72.0	66.9	67.2	71.4	62.1	65.7	72.7	65.0	59.3	66.1	61.3	65.2	70.9	71.7	62.7	75.3	67.7	71.8	68.8	69.6	64.6	63.9
	横断中の歩行者に接触しそうになったこと	77.1	79.5	76.2	78.0	79.8	78.9	75.4	78.8	72.0	76.0	77.6	89.4	74.0	80.2	80.3	79.7	71.9	75.3	74.7	77.0	73.6	76.2	76.9	65.6
	車がスリップして事故になりそうになったこと	82.5	87.0	84.7	86.5	88.5	88.0	67.6	81.8	77.8	80.4	85.0	88.7	87.7	86.1	88.4	76.4	68.7	91.4	73.1	78.3	76.5	69.6	78.3	74.1
	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	88.6	86.6	79.6	88.5	82.8	82.1	88.7	95.1	76.2	85.2	92.0	91.4	86.2	84.8	86.4	77.2	81.7	85.9	86.7	87.3	91.3	89.5	94.1	76.9
	左折の時に他の車や歩行者と事故になりそうになったこと	87.8	86.4	76.3	87.5	87.7	76.2	88.4	83.8	76.5	90.7	83.3	83.3	82.7	88.7	74.0	75.6	88.9	84.6	91.7	87.5	100.0	85.3	78.6	73.7
	追越や追い抜き中に対向車と事故になりそうになったこと	87.7	89.9	88.7	90.4	88.9	88.9	80.6	92.9	88.5	83.7	79.7	90.5	87.0	86.0	89.2	93.9	81.6	89.7	82.1	80.0	94.7	78.3	94.4	85.7
	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	91.7	92.9	93.0	92.3	93.1	93.2	90.0	92.6	92.6	93.4	93.0	91.4	91.1	91.3	92.1	86.2	100.0	91.5	92.7	93.0	95.7	86.4	93.8	88.2
	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	83.1	89.2	81.0	79.6	88.1	88.0	90.9	91.3	70.6	82.5	72.9	76.2	77.4	90.0	88.2	86.2	85.7	82.4	79.2	74.2	76.5	86.7	85.7	60.0
	平　均	81.7	82.8	80.7	82.6	83.1	82.2	79.4	82.4	78.1	79.9	78.5	84.6	81.1	82.9	82.3	80.1	81.4	82.2	78.2	79.9	82.4	79.0	81.2	74.7
サンプル数（人）	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	327	299	239	221	190	140	106	109	99	249	158	104	137	143	114	68	93	138	115	123	102	73	75	66
	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	270	268	241	179	175	150	91	93	91	201	118	69	120	136	118	121	128	205	94	97	70	64	73	68
	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	239	240	197	154	148	115	85	92	82	213	136	83	103	114	95	79	104	157	107	110	78	61	64	51
	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	212	194	158	141	129	103	71	65	55	159	91	58	92	98	83	76	92	130	56	77	48	50	50	41
	車線変更の時に他の車と接触しそうになったこと	199	191	146	127	112	83	72	79	63	151	85	70	75	83	65	62	79	101	81	94	63	51	57	46
	信号待ちや駐車中の車に追突しそうになったこと	211	182	139	146	118	81	65	64	58	150	92	68	97	90	68	38	52	81	76	96	57	44	44	36
	バックをしていて事故になりそうになったこと	180	174	151	113	101	87	67	73	64	115	82	44	69	67	65	80	90	129	58	72	51	50	48	44
	すれ違いの時に対向車と接触しそうになったこと	188	189	125	130	122	70	58	67	55	123	81	56	80	92	55	53	59	97	65	78	48	46	48	36
	横断中の歩行者に接触しそうになったこと	179	166	126	118	114	76	61	52	50	171	98	66	73	81	61	59	57	93	79	74	53	42	39	32
	車がスリップして事故になりそうになったこと	160	146	137	126	113	92	34	33	45	153	100	53	73	79	69	55	62	93	52	46	34	23	23	27
	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	140	134	98	87	93	56	53	41	42	108	50	35	58	66	44	57	60	85	45	63	46	38	34	26
	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	123	110	97	80	73	63	43	37	34	86	42	36	52	53	50	45	45	78	36	48	22	34	28	19
	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	114	109	71	83	81	45	31	28	26	98	59	42	54	57	37	33	38	58	39	35	19	23	16	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	108	85	71	78	58	44	30	27	27	76	43	35	45	46	38	29	24	47	41	43	23	22	16	17
	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	71	65	42	49	42	25	22	23	17	63	25	21	31	30	17	29	28	34	24	31	17	15	14	10

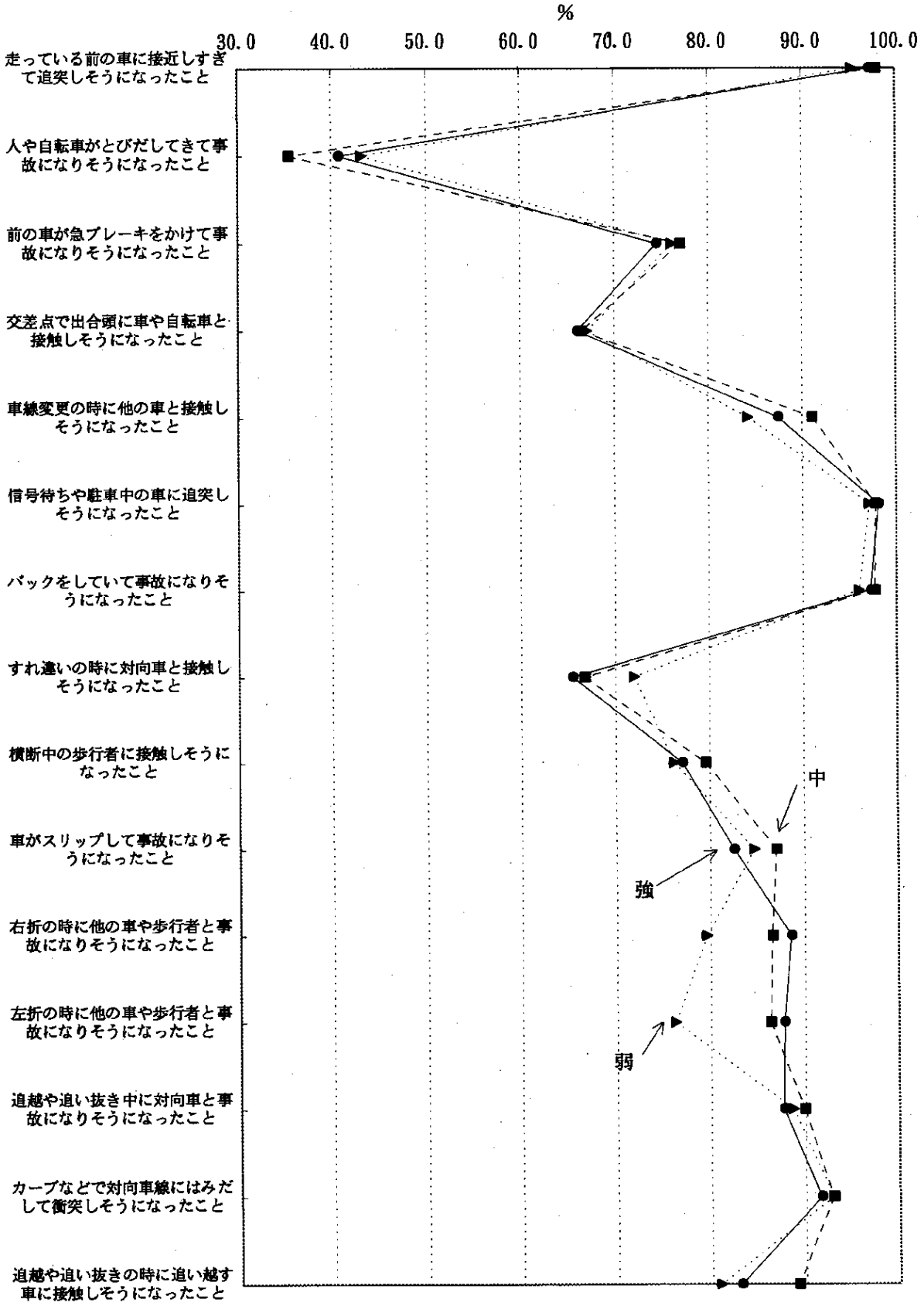


図3-8-2-3　違反容認傾向の強さ別ヒヤリ・ハット体験の自分の側の原因比率（男女：運転者全体）

（4）運転への価値傾斜傾向と自分の側の原因比率

表3-8-2-4および図3-8-2-4は、運転への価値傾斜傾向の強さ別に、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。図表から運転者全体をみると、項目によっては差異がみられるものの、ほとんどの項目で運転への価値傾斜傾向による比率の差はみられない。15のヒヤリ・ハット項目の平均は、運転への価値傾斜傾向強が81.5%、中が82.1%、弱が81.9%で、大きな差はみられない。この傾向は、性別、年齢別にみてもおおなね同様で、運転への価値傾斜傾向の強さによって、ヒヤリ・ハット体験の原因に大きな差はみられない。

（5）危険容認傾向と自分の側の原因比率

表3-8-2-5および図3-8-2-5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。図表から運転者全体をみると、項目によっては差異がみられるものの、ほとんどの項目で危険容認傾向による比率の差はみられない。15のヒヤリ・ハット項目の平均は、危険容認傾向強が81.5%、中が81.4%、弱が82.7%で、大きな差はみられない。これは、性別、年齢別にみてもおおむね同様で、危険容認傾向の強さによって、ヒヤリ・ハット体験の原因に大きな差はみられない。

（6）依存的傾向と自分の側の原因比率

表3-8-2-6および図3-8-2-6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。図表から運転者全体をみると、15項目中12項目で依存的傾向が強い運転者の比率がもっとも高く、依存的傾向が強い運転者に自分の側に原因があるヒヤリ・ハット体験が多い。15のヒヤリ・ハット項目の平均は 、依存的傾向傾向強が83.7% 、中が81.3%、弱が80.0%である。このように、依存的傾向が強いほど自分の側の原因比率が高い傾向は性別 、年齢別にみてもおおむね同様で、いずれの層にも共通の傾向である。

表 3-8-2-4　運転への価値傾斜傾向因子の強さとヒヤリ・ハット体験の自分の側の原因比率

	ヒヤリ・ハット項目	男女：運転者全体			男：運転者全体			女：運転者全体			男：24歳以下			男：25－59歳			男：60歳以上			女：24歳以下			女：25－59歳		
		強	中	弱	強	中	弱	強	中	弱	強	中	弱	強	中	弱	強	中	弱	強	中	弱	強	中	弱
自分の側の原因の比率（%）	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	97.0	97.3	96.7	96.7	96.9	97.2	97.4	98.0	95.8	95.0	93.2	92.1	95.3	97.2	97.9	92.6	96.7	95.0	96.7	97.3	97.4	95.7	97.1	96.1
	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	36.4	40.8	41.9	39.6	45.8	49.4	30.9	31.5	26.7	37.3	41.6	48.0	43.0	48.2	50.4	43.4	33.5	37.2	27.4	27.1	34.3	26.6	33.8	25.0
	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	74.0	79.8	73.6	76.7	84.6	78.9	69.8	72.2	64.4	63.2	71.4	68.7	80.2	87.0	77.4	85.5	74.3	80.9	57.1	71.4	67.2	69.8	76.9	65.6
	交差点で出合頭に車や自転車と接触しそうになったこと	69.7	63.1	66.7	65.9	64.9	66.4	76.8	59.7	67.3	65.8	75.9	75.0	65.8	63.8	65.2	71.6	58.9	59.3	70.5	73.5	65.9	73.9	52.1	63.8
	車線変更の時に他の車と接触しそうになったこと	87.5	90.2	86.0	86.2	87.5	87.2	89.7	95.2	84.5	86.0	82.7	88.5	79.7	86.0	86.3	93.6	85.9	88.6	90.6	84.1	96.8	89.1	95.5	84.4
	信号待ちや駐車中の車に追突しそうになったこと	98.4	98.3	96.6	98.4	99.1	95.3	98.3	96.6	98.5	96.4	100.0	91.2	97.4	98.9	95.6	98.2	96.4	95.1	99.0	97.5	97.8	96.7	100.0	98.2
	バックをしていて事故になりそうになったこと	97.1	96.8	97.3	96.0	95.7	98.9	98.6	98.6	95.1	96.8	98.5	94.0	95.9	95.3	98.5	95.8	98.0	95.1	96.6	98.1	90.0	97.8	98.0	95.7
	すれ違いの時に対向車と接触しそうになったこと	66.7	69.2	66.7	64.2	70.6	69.2	71.2	66.7	62.3	62.1	67.1	62.2	59.3	66.7	67.9	73.6	72.2	66.2	66.3	71.2	73.9	71.1	61.9	66.0
	横断中の歩行者に接触しそうになったこと	77.9	80.6	74.1	80.5	80.8	74.7	72.9	80.4	72.9	77.7	81.3	80.0	76.1	80.3	77.8	81.9	80.6	65.3	69.7	80.0	78.7	66.7	80.0	74.4
	車がスリップして事故になりそうになったこと	87.3	81.0	85.4	89.0	87.3	86.4	83.3	62.2	81.5	82.3	81.9	88.1	87.1	88.3	86.6	88.3	85.3	86.2	74.1	83.8	70.3	79.3	63.6	77.3
	右折の時に他の車や歩行者と事故になりそうになったこと	86.6	82.7	87.3	85.5	82.7	86.1	88.6	82.6	89.1	87.3	86.0	91.7	82.0	85.2	89.5	83.1	84.3	78.7	87.3	89.8	88.2	87.1	83.3	91.9
	左折の時に他の車や歩行者と事故になりそうになったこと	78.3	86.1	87.7	78.4	87.0	87.7	78.0	84.4	87.8	67.7	84.3	90.6	68.1	88.0	87.9	88.1	81.8	79.6	90.2	90.6	95.7	69.2	81.8	87.9
	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	86.2	89.2	91.6	88.1	88.3	92.3	83.3	92.0	88.9	84.4	84.6	81.8	80.6	88.5	90.2	87.8	95.3	81.1	86.8	83.3	78.9	84.6	88.2	83.3
	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	92.8	91.1	93.4	91.5	93.8	93.0	95.8	84.6	94.1	92.0	94.9	92.6	91.2	91.8	91.3	94.7	100.0	81.8	96.2	88.6	94.7	92.9	80.0	92.3
	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	85.9	84.7	83.6	84.6	85.0	83.8	88.0	84.2	83.3	80.8	80.6	71.4	78.9	85.2	86.7	91.4	87.5	70.8	75.7	86.4	61.5	80.0	81.8	76.9
	平　均	81.5	82.1	81.9	81.4	83.3	83.1	81.5	79.3	79.5	79.6	81.6	81.0	78.7	83.4	83.3	84.6	82.1	77.4	78.9	81.5	79.4	78.7	78.3	78.6
サンプル数（人）	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	299	295	271	182	193	176	117	102	95	272	148	101	107	144	143	108	91	100	150	113	77	70	68	76
	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	251	250	258	164	168	172	97	92	86	212	101	75	100	139	135	143	155	156	124	70	67	64	65	76
	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	242	233	201	146	143	128	96	90	73	223	126	83	91	115	106	117	113	110	147	84	64	63	52	61
	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	198	198	168	129	131	113	69	67	55	161	83	64	76	105	92	95	95	108	88	49	44	46	48	47
	車線変更の時に他の車と接触しそうになったこと	184	174	178	116	112	94	68	62	84	164	81	61	64	86	73	78	85	79	106	69	63	46	44	64
	信号待ちや駐車中の車に追突しそうになったこと	185	172	175	125	113	107	60	59	68	166	85	68	76	89	90	55	55	61	104	80	45	30	38	56
	バックをしていて事故になりそうになったこと	171	186	148	99	115	87	72	71	61	124	67	50	49	85	67	96	100	103	87	54	40	46	49	47
	すれ違いの時に対向車と接触しそうになったこと	168	169	165	109	109	104	59	60	61	145	70	45	59	84	84	72	72	65	86	59	46	38	42	50
	横断中の歩行者に接触しそうになったこと	172	160	139	113	104	91	59	56	48	179	91	65	67	76	72	72	62	75	89	70	47	39	35	39
	車がスリップして事故になりそうになったこと	166	147	130	118	110	103	48	37	27	164	83	59	62	77	82	77	75	58	58	37	37	29	22	22
	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	127	127	118	83	81	72	44	46	46	102	43	48	50	61	57	71	70	61	71	49	34	31	30	37
	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	115	101	114	74	69	73	41	32	41	81	51	32	47	50	58	59	55	54	51	32	23	26	22	33
	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	109	102	83	67	77	65	42	25	18	109	52	38	36	61	51	49	43	37	38	36	19	26	17	12
	カーブなどで対向車線にはみだして衝突しそうになったこと	83	90	91	59	64	57	24	26	34	88	39	27	34	49	46	38	29	33	53	35	19	14	15	26
	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	64	59	55	39	40	37	25	19	18	52	36	21	19	29	30	35	32	24	37	22	13	15	11	13

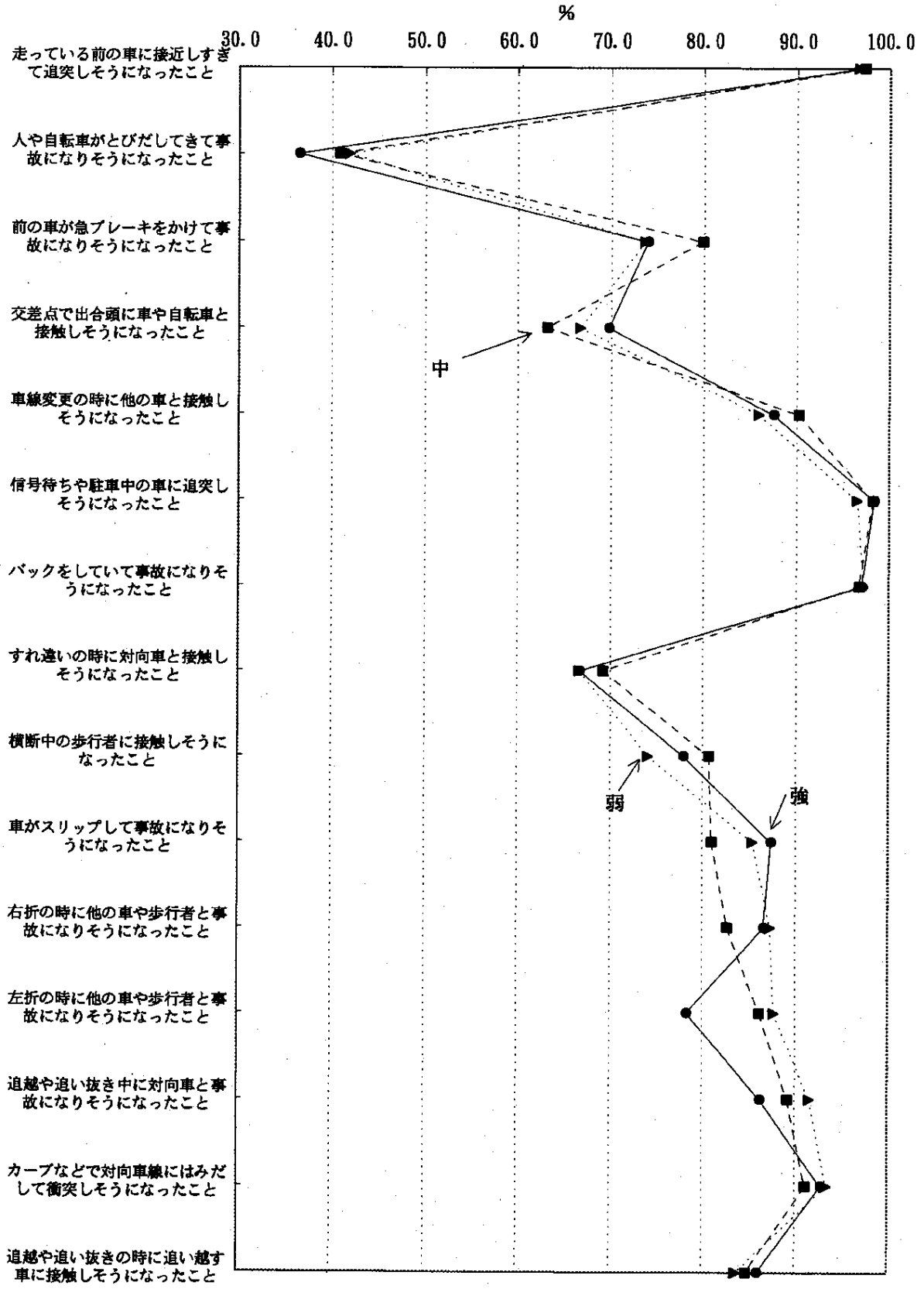


図3-8-2-4　運転への価値傾斜傾向の強さ別ヒヤリ・ハット体験の自分の側の原因比率（男女:運転者全体）

表 3-8-2-5　危険度容認傾向因子の強さとヒヤリ・ハット体験の自分の側の原因比率

	ヒヤリ・ハット項目	男女：運転者全体			男：運転者全体			女：運転者全体			男：24歳以下			男：25－59歳			男：60歳以上			女：24歳以下			女：25－59歳		
		強	中	弱	強	中	弱	強	中	弱	強	中	弱	強	中	弱	強	中	弱	強	中	弱	強	中	弱
自分の側の原因の比率（%）	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	98.2	96.6	95.8	97.9	97.1	95.5	98.6	95.7	96.4	92.5	94.8	95.0	97.7	96.6	96.6	92.3	96.6	94.1	97.2	100.0	92.5	98.9	94.3	94.7
	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	38.2	39.8	41.2	40.9	46.1	48.4	33.9	27.3	26.9	35.1	47.2	40.9	44.6	48.2	50.0	35.2	42.1	35.8	28.9	26.1	34.5	32.4	24.7	27.6
	前の車が急ブレーキをかけて事故になりそうになったこと	72.3	76.6	79.8	74.3	82.6	83.9	69.7	66.3	71.9	62.5	71.0	67.3	76.6	83.2	85.9	82.1	82.9	76.2	65.2	57.9	67.7	72.1	65.2	75.2
	交差点で出合頭に車や自転車と接触しそうになったこと	66.0	68.6	64.6	64.6	71.2	60.4	68.3	62.9	74.5	73.0	67.9	70.0	67.0	66.3	60.9	54.4	70.9	62.2	74.7	60.4	73.3	63.6	59.6	67.6
	車線変更の時に他の車と接触しそうになったこと	86.1	87.9	89.9	82.7	89.6	88.2	90.4	84.6	92.4	84.0	87.2	85.7	83.1	86.2	83.1	92.8	88.2	87.5	89.5	92.2	89.3	89.5	83.3	95.3
	信号待ちや駐車中の車に追突しそうになったこと	98.9	96.5	97.9	99.1	96.5	97.8	98.7	96.6	98.1	97.7	95.1	95.3	98.7	96.2	97.3	91.1	98.6	98.2	99.0	98.7	95.8	100.0	97.7	97.1
	バックをしていて事故になりそうになったこと	97.7	95.9	97.4	95.5	96.5	98.0	100.0	94.8	96.6	98.2	94.7	96.4	94.8	96.2	98.5	94.3	98.1	96.2	97.4	95.2	92.7	100.0	93.8	97.7
	すれ違いの時に対向車と接触しそうになったこと	68.4	66.9	67.1	67.3	68.8	68.0	70.1	63.0	65.3	62.2	65.2	63.2	66.2	67.5	61.4	65.7	75.0	71.6	62.7	81.8	64.3	66.7	59.1	74.3
	横断中の歩行者に接触しそうになったこと	80.5	75.0	77.9	81.3	76.9	79.3	79.4	69.6	75.5	80.4	79.7	75.4	82.5	73.7	80.7	75.0	75.0	76.8	73.1	75.0	81.1	73.6	69.7	76.3
	車がスリップして事故になりそうになったこと	88.7	84.7	80.0	90.5	88.3	83.7	84.8	69.0	70.3	78.9	84.5	89.9	93.9	86.0	82.3	85.1	88.4	86.5	71.7	75.6	83.9	88.9	63.6	66.7
	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	82.7	90.5	83.2	79.3	93.8	80.8	88.2	84.4	87.5	91.6	84.1	87.8	83.6	91.2	82.1	76.3	83.1	86.1	89.4	82.7	94.4	88.2	86.8	88.5
	左折の時に他の車や歩行者と事故になりそうになったこと	84.5	85.2	82.1	80.0	87.8	84.4	91.1	79.4	77.1	91.5	82.0	87.5	77.5	84.2	82.8	82.0	87.5	79.6	93.8	86.7	92.9	88.9	77.8	74.1
	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	87.9	87.9	90.9	87.5	88.5	93.2	88.6	85.7	86.2	80.7	83.1	92.3	86.7	84.2	91.3	88.9	86.7	89.6	82.1	85.7	84.2	89.5	86.7	81.0
	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	91.7	90.3	96.1	91.8	92.2	94.4	91.4	84.6	100.0	93.1	94.4	89.3	87.1	91.7	94.7	93.9	88.9	93.5	89.7	97.3	93.5	84.2	85.0	100.0
	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	81.0	79.0	96.2	76.3	81.8	97.1	88.0	72.2	94.7	82.6	70.5	89.5	76.9	82.8	95.7	82.6	83.8	87.1	73.7	81.0	76.9	76.9	69.2	92.3
	平　均	81.5	81.4	82.7	80.8	83.8	83.5	82.8	75.7	80.9	80.3	80.1	81.6	81.1	82.3	82.9	79.4	83.1	81.4	79.2	79.8	81.1	80.9	74.4	80.6
サンプル数（人）	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	328	298	239	189	206	156	139	92	83	201	191	119	128	149	117	78	119	102	142	118	80	87	70	57
	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	280	266	233	171	178	155	109	88	78	168	127	93	121	137	116	125	164	165	114	92	55	74	73	58
	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	253	235	188	144	149	124	109	86	64	176	155	101	107	113	92	95	123	122	135	95	65	68	66	42
	交差点で出合頭に車や自転車と接触しそうになったこと	212	194	158	130	132	111	82	62	47	126	112	70	91	95	87	90	110	98	83	53	45	55	52	34
	車線変更の時に他の車と接触しそうになったこと	187	190	159	104	125	93	83	65	66	119	117	70	71	87	65	69	85	88	105	77	56	57	54	43
	信号待ちや駐車中の車に追突しそうになったこと	187	200	145	110	142	93	77	58	52	132	123	64	75	106	74	45	70	56	102	79	48	46	43	35
	バックをしていて事故になりそうになったこと	177	172	156	89	114	98	88	58	58	110	76	55	58	78	65	87	107	105	77	63	41	50	48	44
	すれ違いの時に対向車と接触しそうになったこと	187	166	149	110	112	100	77	54	49	111	92	57	77	80	70	70	72	67	83	66	42	51	44	35
	横断中の歩行者に接触しそうになったこと	164	176	131	96	130	82	68	46	49	148	118	60	63	95	57	64	76	69	93	76	37	42	33	38
	車がスリップして事故になりそうになったこと	151	157	135	105	128	98	46	29	37	123	110	73	66	93	62	67	69	74	60	41	31	27	22	24
	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	133	126	113	82	81	73	51	45	40	83	69	41	55	57	56	59	71	72	66	52	36	34	38	26
	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	110	108	112	65	74	77	45	34	35	71	61	32	40	57	58	50	64	54	48	30	28	27	27	27
	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	107	99	88	72	78	59	35	21	29	83	77	39	45	57	46	36	45	48	39	35	19	19	15	21
	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	84	103	77	49	77	54	35	26	23	72	54	28	31	60	38	33	36	31	39	37	31	19	20	16
	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	63	62	53	38	44	34	25	18	19	46	44	19	26	29	23	23	37	31	38	21	13	13	13	13

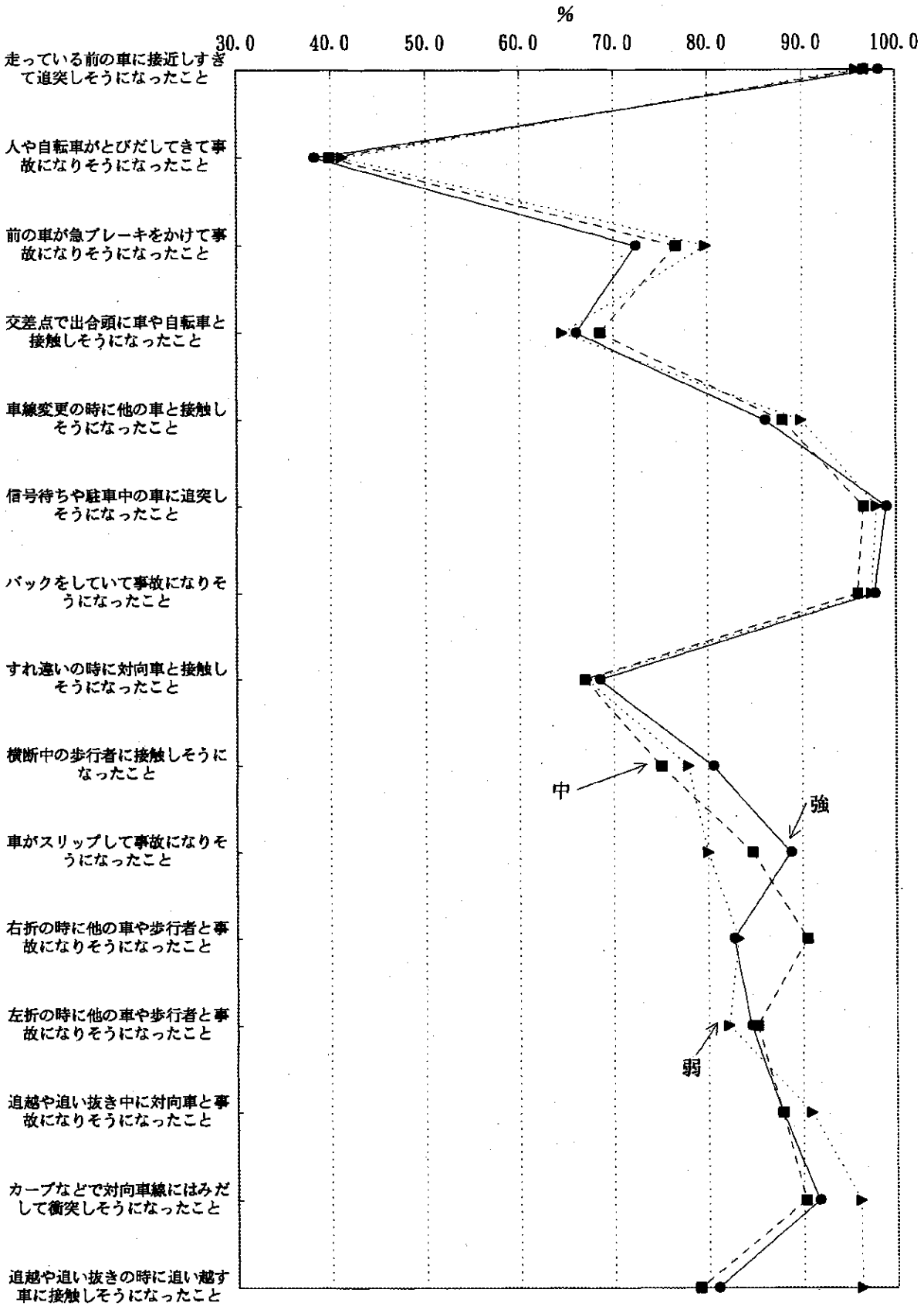


図3-8-2-5　危険容認因子の強さ別ヒヤリ・ハット体験の自分の側の原因比率（男女：運転者全体）

表 3-8-2-6　依存傾向因子の強さと別ヒヤリ・ハット体験の自分の側の原因比率

	ヒヤリ・ハット項目	男女：運転者全体			男：運転者全体			女：運転者全体			男：２４歳以下			男：２５－５９歳			男：６０歳以上			女：２４歳以下			女：２５－５９歳		
		強	中	弱	強	中	弱	強	中	弱	強	中	弱	強	中	弱	強	中	弱	強	中	弱	強	中	弱
自分の側の原因の比率（%）	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	98.7	96.8	95.4	98.6	95.3	96.5	99.0	99.1	93.5	95.2	92.8	92.6	97.7	96.8	96.5	95.2	97.8	90.1	95.3	99.0	97.8	98.1	98.7	92.6
	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	41.4	38.9	38.6	47.0	45.3	42.7	29.9	28.6	31.1	45.7	42.7	29.1	52.1	49.6	41.6	43.6	36.7	31.7	36.3	23.4	23.8	29.3	28.9	26.8
	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	77.6	76.1	73.9	81.9	80.5	77.7	69.5	69.8	68.1	68.5	63.7	66.0	85.1	84.4	76.5	80.2	81.4	79.1	64.6	57.5	66.3	74.5	65.1	72.6
	交差点で出合頭に車や自転車と接触しそうになったこと	71.7	62.1	65.3	73.6	62.9	60.0	68.1	60.6	76.8	75.8	66.3	63.4	76.6	63.9	56.6	68.8	58.9	59.0	79.7	60.0	67.3	63.8	54.0	72.7
	車線変更の時に他の車と接触しそうになったこと	90.2	87.3	85.8	88.8	84.6	86.8	92.8	90.2	84.1	86.7	87.0	81.7	84.5	82.6	85.5	91.8	88.6	86.7	95.5	87.9	83.8	93.8	88.5	84.4
	信号待ちや駐車中の車に追突しそうになったこと	96.9	98.2	98.3	97.7	97.1	98.2	95.5	100.0	98.3	96.1	95.5	96.3	96.1	97.6	97.9	95.7	100.0	93.9	97.9	96.8	100.0	97.5	100.0	97.6
	バックをしていて事故になりそうになったこと	98.4	97.4	95.2	97.5	96.3	96.0	100.0	98.6	94.1	93.8	100.0	98.4	98.5	96.4	94.8	96.3	96.3	96.3	95.0	95.6	96.4	100.0	100.0	91.8
	すれ違いの時に対向車と接触しそうになったこと	71.1	67.9	63.3	75.4	62.5	64.4	62.1	76.7	61.3	68.0	66.2	51.6	72.7	59.5	64.6	75.3	72.5	60.8	76.4	64.2	63.3	64.9	76.2	58.8
	横断中の歩行者に接触しそうになったこと	80.2	78.7	73.4	79.7	82.4	74.7	81.3	72.5	70.8	78.4	79.6	79.8	76.3	83.6	75.7	83.0	73.8	66.1	74.7	74.5	76.7	80.5	71.8	66.7
	車がスリップして事故になりそうになったこと	85.5	83.7	84.6	87.2	88.0	87.8	79.5	71.4	76.3	83.5	82.6	84.0	84.7	88.7	88.5	85.5	84.5	91.1	75.9	82.9	69.2	79.2	76.0	66.7
	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	88.0	84.2	84.0	87.9	85.5	80.3	88.1	82.4	90.7	84.3	91.2	94.1	90.4	87.3	80.3	86.4	79.0	78.8	88.4	89.7	87.0	86.2	85.0	93.1
	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	86.3	82.7	82.3	87.5	81.7	82.5	83.3	84.6	82.1	84.7	88.9	91.2	84.9	80.0	80.9	89.6	76.5	80.0	95.7	86.2	90.0	80.0	82.8	77.8
	追越や追い抜き中に対向車と事故になりそうになったこと	88.3	89.1	89.0	89.9	88.3	90.0	83.9	90.6	86.4	83.3	86.6	81.0	84.3	88.5	88.7	92.2	93.1	77.8	84.3	93.3	77.8	80.0	95.0	80.0
	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	90.8	94.9	92.4	91.0	94.0	95.1	90.0	96.6	88.0	90.5	98.0	89.7	89.1	91.9	94.6	93.8	96.4	83.3	96.3	88.0	92.9	88.2	94.1	85.7
	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	90.8	81.5	79.2	90.4	77.1	82.8	91.7	89.5	73.7	83.3	78.8	68.2	89.3	80.8	83.3	92.7	80.0	75.0	75.6	80.0	75.0	92.9	83.3	61.5
	平　均	83.7	81.3	80.0	84.9	81.4	81.0	81.0	80.7	78.4	81.2	81.4	77.8	84.2	82.1	80.4	84.7	81.0	76.7	82.1	78.6	77.8	80.6	80.0	75.3
サンプル数（人）	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	306	279	280	210	169	172	96	110	108	250	139	122	129	124	141	125	93	81	146	101	91	54	79	81
	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	268	257	254	181	159	164	87	98	90	175	110	103	121	119	134	165	166	123	113	64	84	58	76	71
	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	237	209	230	155	123	139	82	86	91	219	113	100	101	96	115	131	118	91	130	73	92	51	63	62
	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	198	190	176	129	124	120	69	66	56	157	80	71	77	97	99	125	90	83	74	55	52	47	50	44
	車線変更の時に他の車と接触しそうになったこと	194	173	169	125	91	106	69	82	63	143	92	71	71	69	83	97	70	75	112	58	68	48	61	45
	信号待ちや駐車中の車に追突しそうになったこと	195	164	173	129	103	113	66	61	60	153	86	80	76	82	97	69	53	49	97	62	70	40	43	41
	バックをしていて事故になりそうになったこと	184	154	167	122	80	99	62	74	68	112	65	64	68	56	77	109	108	82	80	45	56	41	52	49
	すれ違いの時に対向車と接触しそうになったこと	180	156	166	122	96	104	58	60	62	125	71	64	66	79	82	89	69	51	89	53	49	37	42	51
	横断中の歩行者に接触しそうになったこと	192	136	143	128	85	95	64	51	48	153	98	84	80	61	74	88	65	56	95	51	60	41	39	33
	車がスリップして事故になりそうになったこと	172	135	136	133	100	98	39	35	38	139	92	75	72	71	78	83	71	56	58	35	39	24	25	24
	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	133	120	119	91	69	76	42	51	43	102	57	34	52	55	61	88	62	52	69	39	46	29	40	29
	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	124	110	96	88	71	57	36	39	39	85	45	34	53	55	47	77	51	40	47	29	30	25	29	27
	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	120	92	82	89	60	60	31	32	22	90	67	42	51	44	53	64	29	36	51	15	27	20	20	15
	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	119	79	66	89	50	41	30	29	25	74	51	29	55	37	37	48	28	24	54	25	28	17	17	21
	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	76	54	48	52	35	29	24	19	19	54	33	22	28	26	24	41	30	20	41	15	16	14	12	13

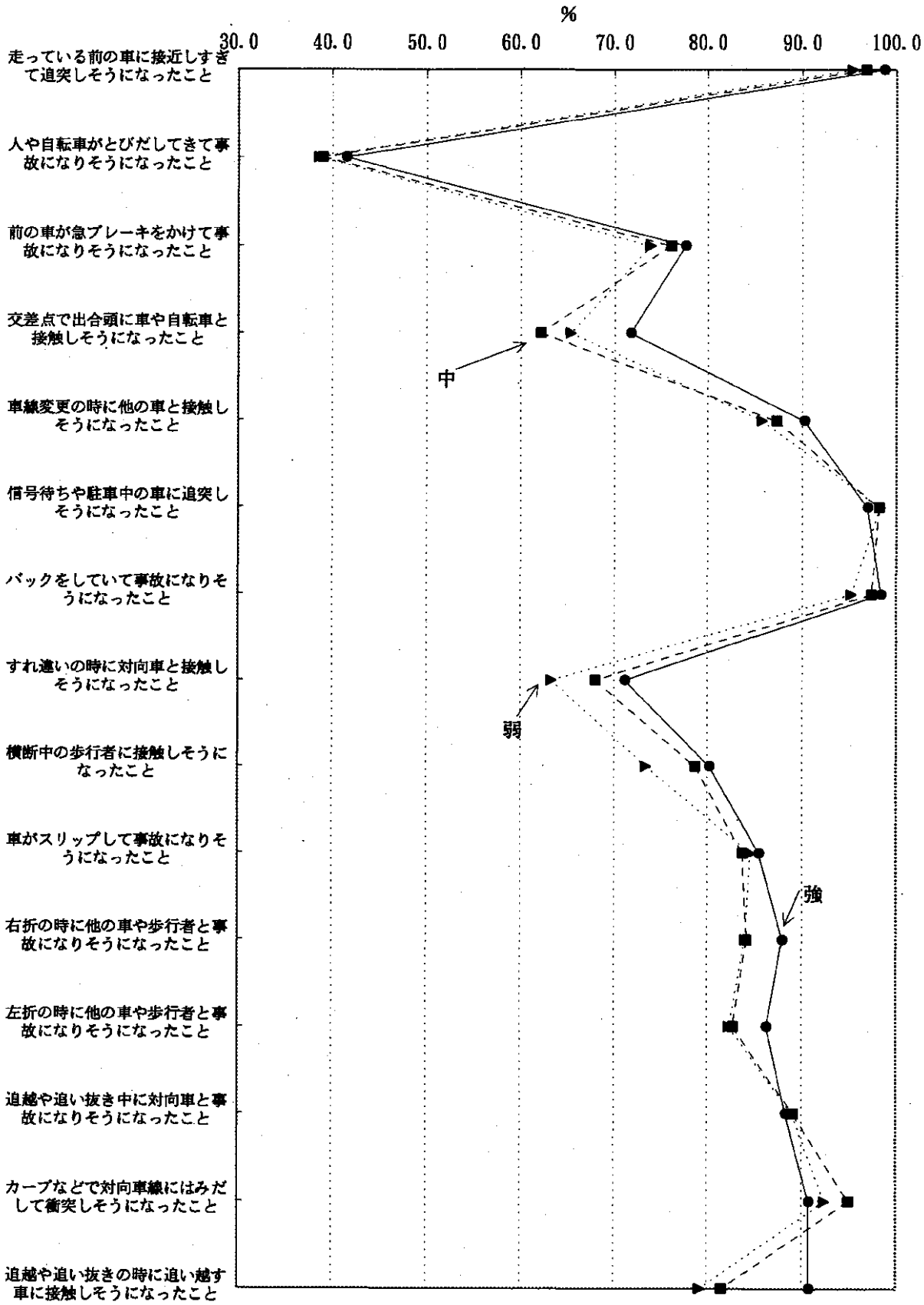


図3-8-2-6　依存的傾向因子の強さ別ヒヤリ・ハット体験の自分の側の原因比率（男女：運転者全体）

(7) 運転意識とヒヤリ・ハット体験の原因のまとめ

これまでみてきたヒヤリ・ハット体験項目の、自分の側に責任がある比率の平均値（表3-8-2-1～6の比率欄の最下段の値）をとりまとめたのが表3-8-2-7である。また、表の運転者全体の部分をグラフ化したのが図3-8-2-7である。

表3-8-2-7　運転意識傾向の強さ別自分の側の原因のヒヤリ・ハット比率

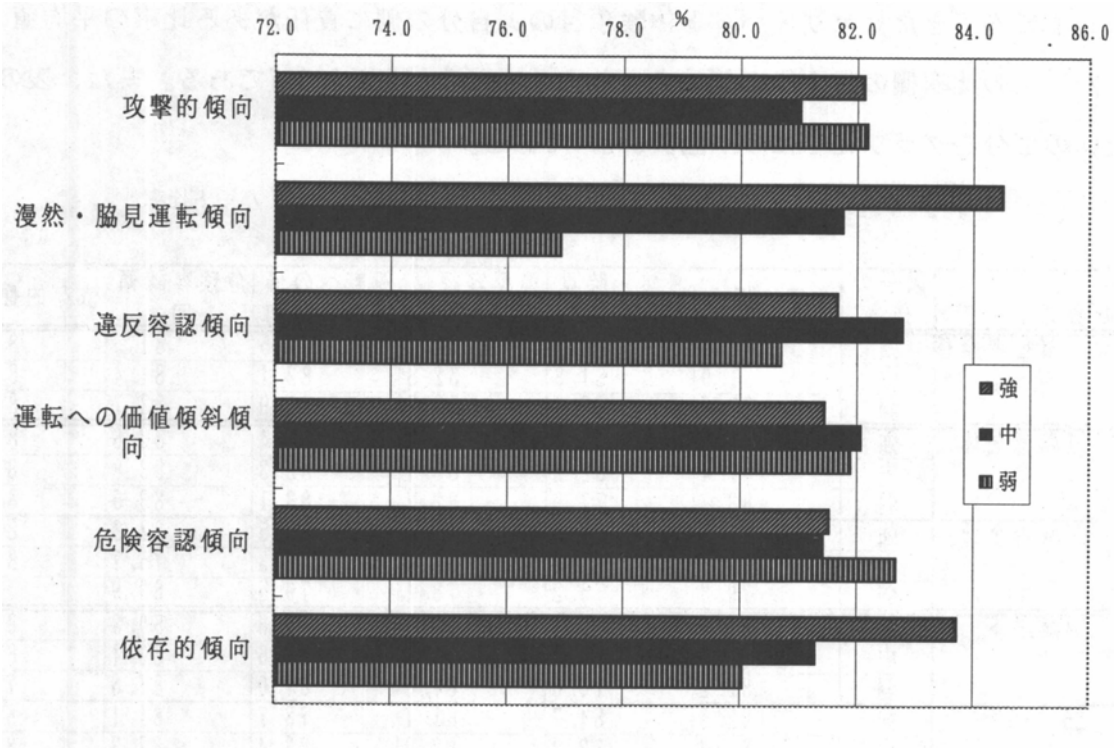
（単位：%）

運転者グループ	因子の強さ	攻撃的傾向	漫然・脇見運転傾向	違反容認傾向	運転への価値傾斜傾向	危険容認傾向	依存的傾向
男女：運転者全体	強	82.1	84.5	81.7	81.5	81.5	83.7
	中	81.0	81.8	82.8	82.1	81.4	81.3
	弱	82.2	76.9	80.7	81.9	82.7	80.0
男：運転者全体	強	83.0	85.1	82.6	81.4	80.6	84.9
	中	81.4	82.2	83.1	83.3	83.8	81.4
	弱	83.7	77.9	82.2	83.1	83.5	81.0
女：運転者全体	強	80.2	82.8	79.4	81.5	82.8	81.0
	中	79.9	81.2	82.4	79.3	75.7	80.7
	弱	79.3	75.2	78.1	79.5	80.9	78.4
男：24歳以下	強	80.9	82.2	79.9	79.6	80.3	81.2
	中	79.9	79.5	78.5	81.6	80.1	81.4
	弱	80.2	76.6	84.6	81.0	81.6	77.8
男：25－59歳	強	82.9	84.7	81.1	78.7	81.1	84.2
	中	81.2	82.8	82.9	83.4	82.3	82.1
	弱	81.8	75.5	82.3	83.3	82.9	80.4
男：60歳以上	強	83.5	88.1	80.1	84.6	79.4	84.7
	中	81.7	82.2	81.4	82.1	83.1	81.0
	弱	80.2	76.0	82.2	77.4	81.4	76.7
女：24歳以下	強	80.5	80.0	78.2	78.9	79.2	82.1
	中	76.7	80.9	79.9	81.5	79.8	78.6
	弱	82.3	78.0	82.4	79.4	81.1	77.8
女：25－59歳	強	77.9	79.1	79.0	78.7	80.9	80.6
	中	78.7	80.7	81.2	78.3	74.4	80.0
	弱	78.0	75.3	74.7	78.6	80.6	75.3

注：ここでは、ヒヤリ・ハット体験の原因のうち、自分の側に原因があったとする比率をしめしている。

図表から運転者全体でみると、運転意識の因子の強度と自分の側のヒヤリ・ハット体験比率の間に連続的に変化する傾向がみられるのは、漫然・脇見運転傾向と依存的傾向である。いずれも因子傾向が強くなるほど自分の側に原因があるヒヤリ・ハット体験者比率が増加しており、漫然・脇見運転傾向や依存的傾向が強いほど自分の側に原因があるヒヤリ・ハット体験が増加している。

図3-8-2-7　運転意識傾向の強さ別自分の側の原因のヒヤリ・ハット比率（男女：運転者全体）



3-9　電話・カーナビゲーションシステム利用とヒヤリ・ハット体験

本年度調査では、電話（携帯電話・自動車電話）およびカー・ナビゲーション・システム（カーナビ）の使用中のヒヤリ・ハット体験を調査した。この調査項目は、初年度の高齢運転者および第２年度の若年運転者を対象とした調査では含まれていないもので、今年度の一般運転者全体を対象とした調査で追加したものである。この節では、電話とカーナビゲーションシステム利用中のヒヤリ・ハット体験の調査結果を紹介しておく。

3-9-1　電話とヒヤリ・ハット体験

(1) 属性別電話の使用とヒヤリ・ハット体験

①　性別

携帯電話・自動車電話の所有を質問した結果を性別に見たのが図3-9-1-1である。

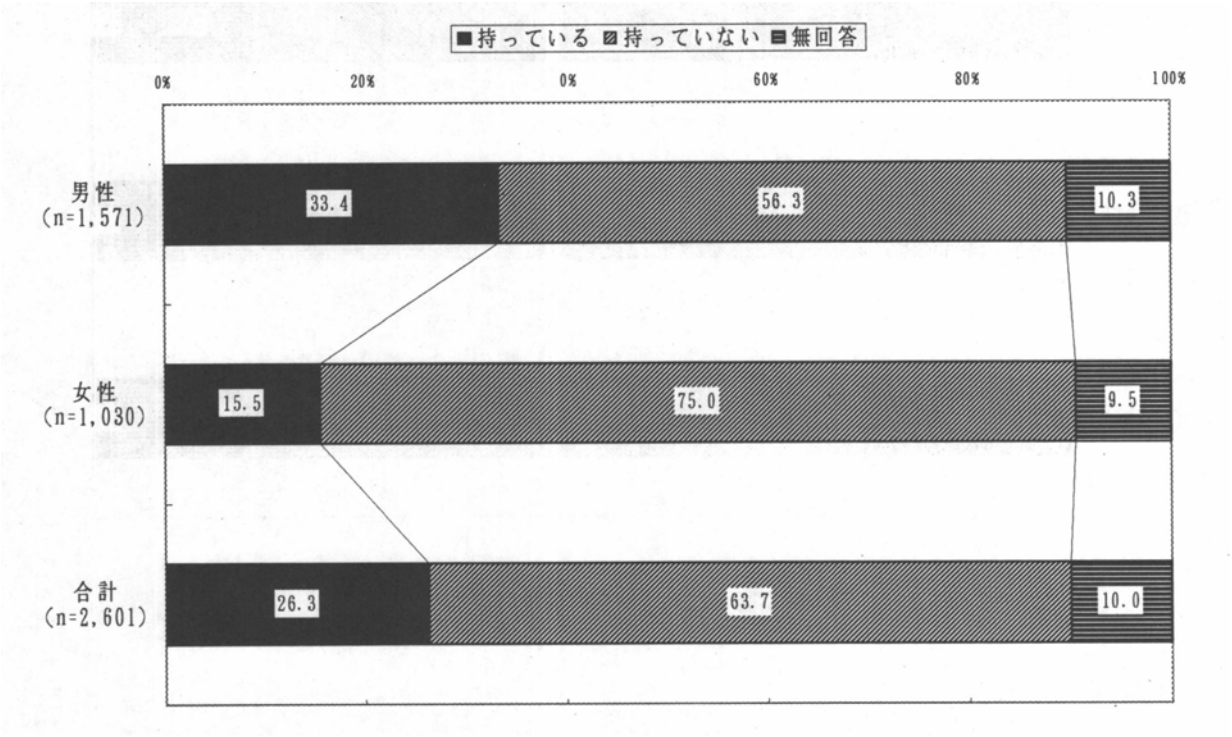


図3-9-1-1　性別携帯電話・自動車電話の所有

図にみるように、携帯電話・自動車電話の所有は男性が多く、女性の15.5%に対して、男性は33.4%と多い。全体の所有率は26.3%である。

次に所有している685人に、運転中の使用の有無を質問し、さらに、使用している場合は使用していてヒヤリ・ハットした経験があるかを質問した。その結果が、図3-9-1-2である。図にみるように、運転中は携帯電話・自動車電話を「使用することはない」とする運転者

が18.7%である。つまり、約２割の運転者は自動車運転中は電話の使用をやめているが、残りの約８割の運転者は、運転中にも電話を使用することがあるとしている。携帯電話・自動車電話の使用中にヒヤリ・ハット体験をしたことがある運転者は電話の所有者の21.6%で、約２割を占めている。運転中に電話を使用することがある運転者を母数とすると、ヒヤリ・ハット体験者比率は27.3%になる。

性別にみると、運転中に電話を使用することがないとする運転者は男性が14.3に対して、女性が33.1%で、男性は運転中にも電話を利用する比率が高い。電話使用中にヒヤリ・ハット体験した経験者は、男性が22.9%、女性が17.5%で、男性に多い。

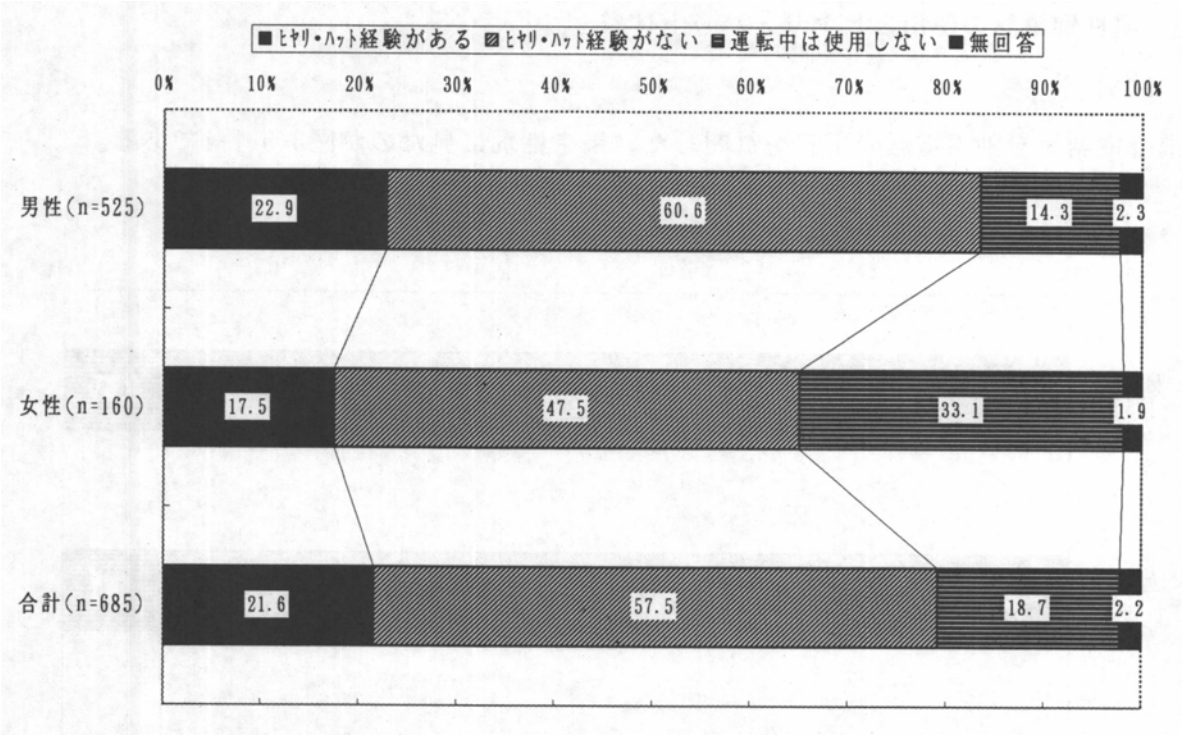


図3-9-1-2　性別携帯電話・自動車電話の使用の有無とヒヤリ・ハット体験

②　年齢別

年齢別に携帯電話・自動車電話の所有をみたのが図3-9-1-3である。図にみるように、おおむね年齢が若い層ほど所有率が高く、29歳以下では35.3%に対して50歳以上では11.8%と少ない。

携帯電話・自動車電話の所有者685人に、運転中の利用と、利用している場合はヒヤリ・ハット体験の有無を質問し、その結果を年齢別にみたのが図3-9-1-4である。運転中は電話を利用しないとする比率は、50歳以上が36.9%と多く、29歳以下が13.4%と少ない。ヒヤ

リ・ハット体験がある比率は、30歳代と40歳代が25.5%、26.1%と多く、電話所有者のおおむね４分の１が経験している』29歳以下と50歳以上は、20%弱と少ない（図3-9-1-4）。

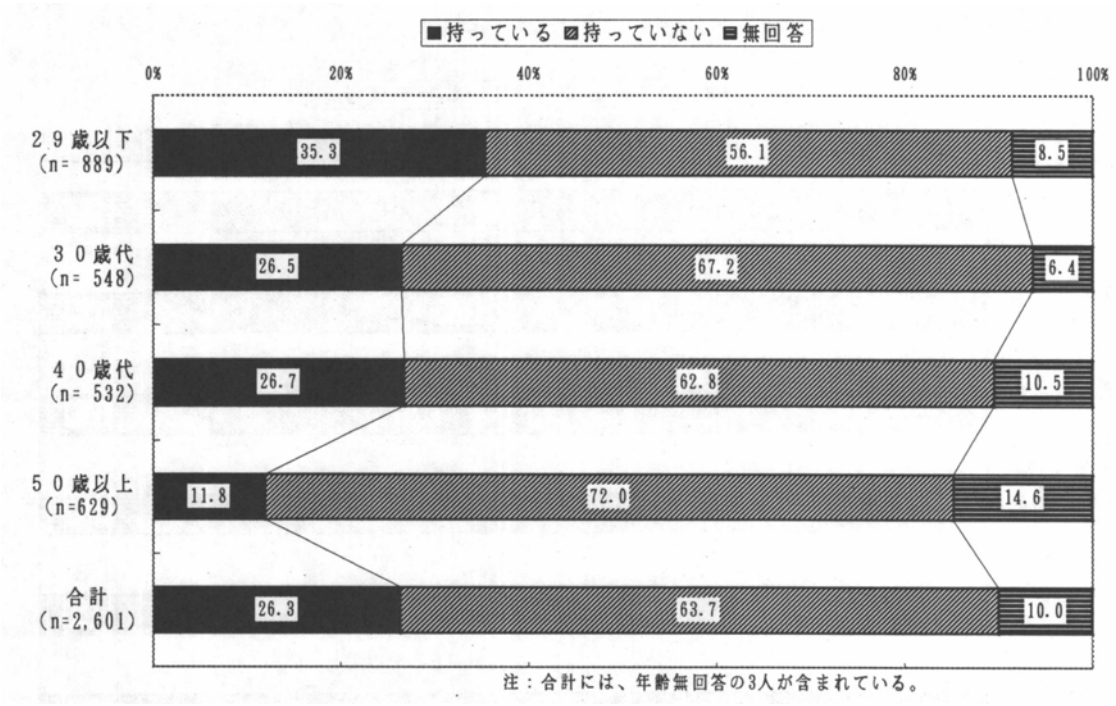


図3-9-1-3　年齢別携帯電話・自動車電話の所有

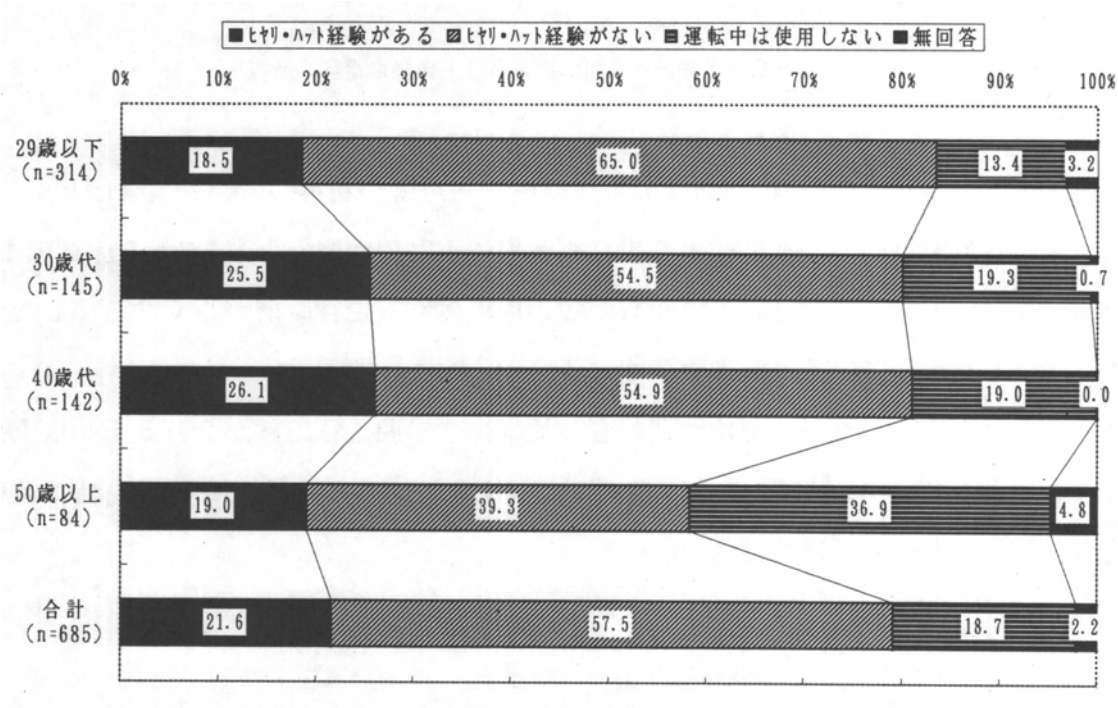


図3-9-1-4　年齢別携帯電話・自動車電話の使用の有無とヒヤリ・ハット体験

③　年間走行距離別

年間走行距離別に携帯電話・自動車電話の所有をみたのが図3-9-1-5である。図にみるように、走行距離が長いほど所有率が高く、１万km以下では13.6％に対して２万５千km以上では48.8％と所有率が高い。

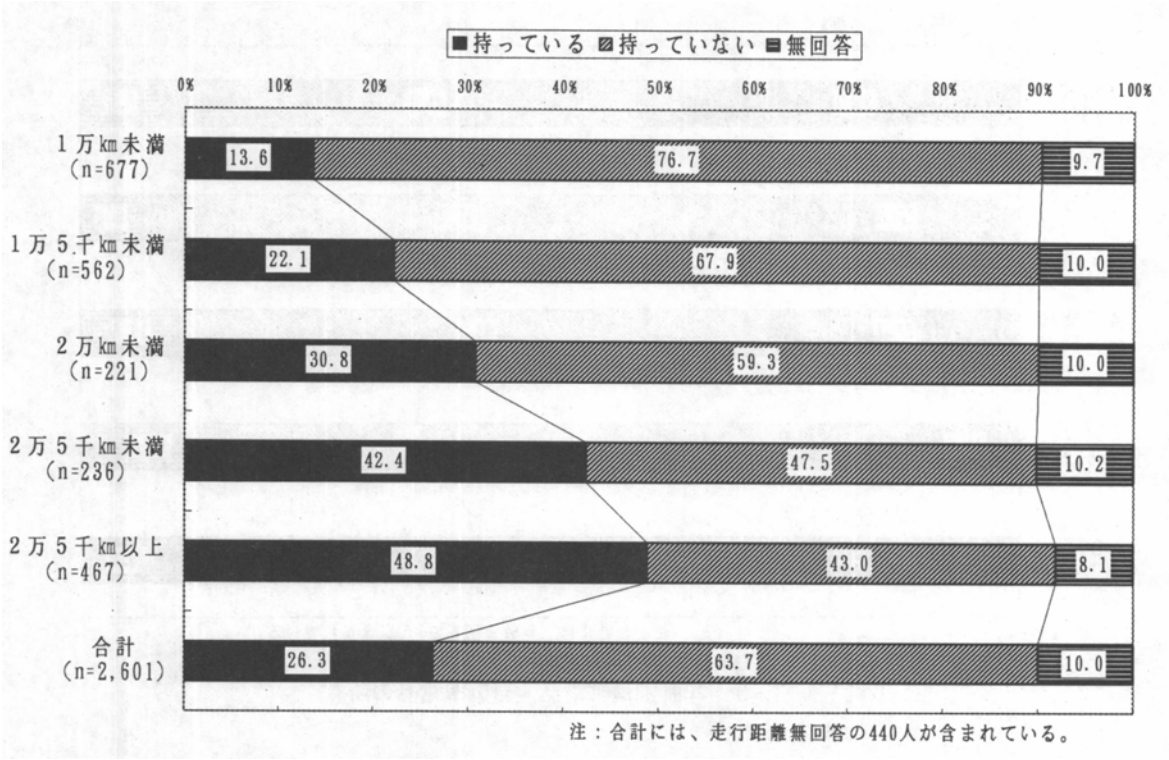


図3-9-1-5　年間走行距離別携帯電話・自動車電話の所有

携帯電話・自動車電話の所有者685人に、運転中の利用と、利用している場合はヒヤリ・ハット体験の有無を質問し、その結果を走行距離別にみたのが図3-9-1-6である。運転中は電話を利用しないとする比率は、走行距離が短い層に多く、走行距離が長くなるにしたがって走行中にも利用している運転者が多くなる。

ヒヤリ・ハット体験した経験を持つ運転者の比率は、年間走行距離が２万５千km以上が26.3％ともっとも多いが、必ずしも走行距離とともにヒヤリ・ハットした経験を持つ運転者の比率が増加しているわけではない。

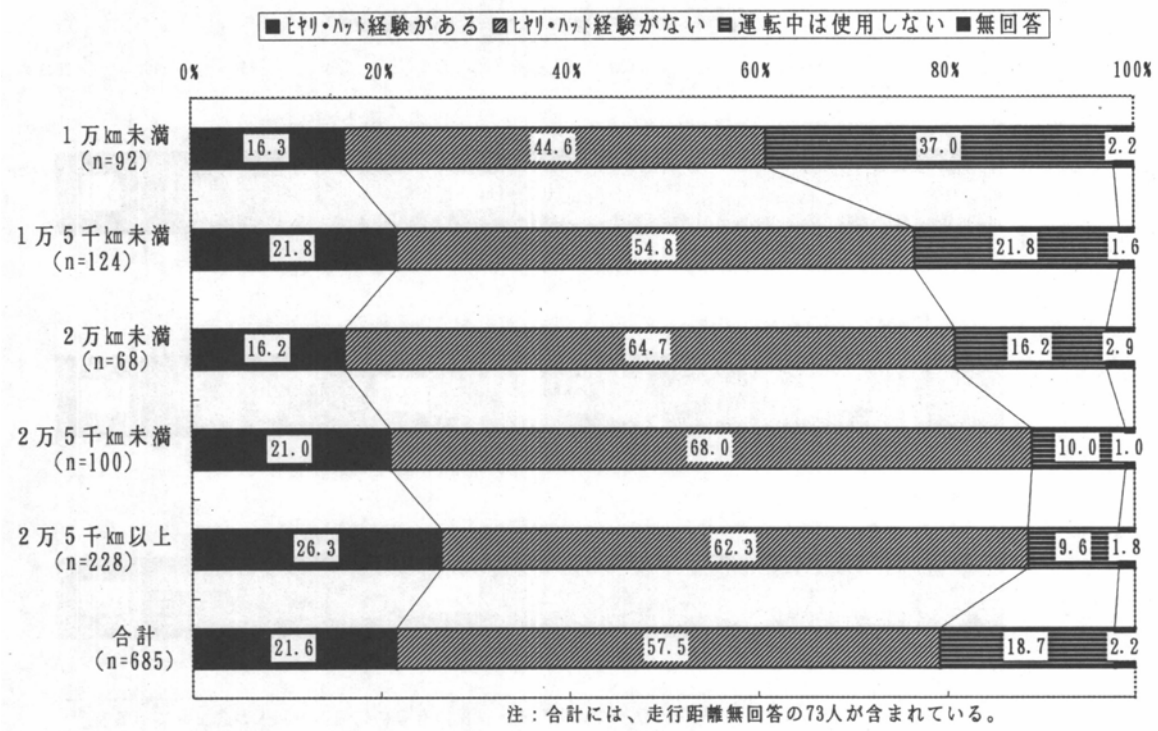


図3-9-1-6　年間走行距離別携帯電話・自動車電話の使用の有無とヒヤリ・ハット体験

(2) 事故・違反の有無と電話使用中のヒヤリ・ハット体験の有無

過去３年間の事故・違反の有無別に携帯電話・自動車電話の所有をみたのが図3-9-1-7である。図にみるように、事故・違反がある運転者の所有率が37.6%、事故・違反がない運転者の所有率が21.1%で、事故・違反ありの運転者の方が携番電話・自動車電話の所有率が高い。

携帯電話・自動車電話の所有者685人に、運転中の電話利用と、利用している場合はヒヤリ・ハット体験の有無を質問し、その結果を事故・違反の有無別にみたのが図3-9-1-8である。「運転中は電話を利用しない」とする比率は、事故・違反なしは24.1%、事故・違反ありが12.6%で、事故・違反のない運転者の方が運転中は利用しないように配慮している。

ヒヤリ・ハット体験レた経験を持つ運転者の比率は、事故・違反がなしが20.2%、事故・違反ありが23.0%で、わずかな差であるが事故・違反がある運転者の方がヒヤリ・ハット体験者が多い。

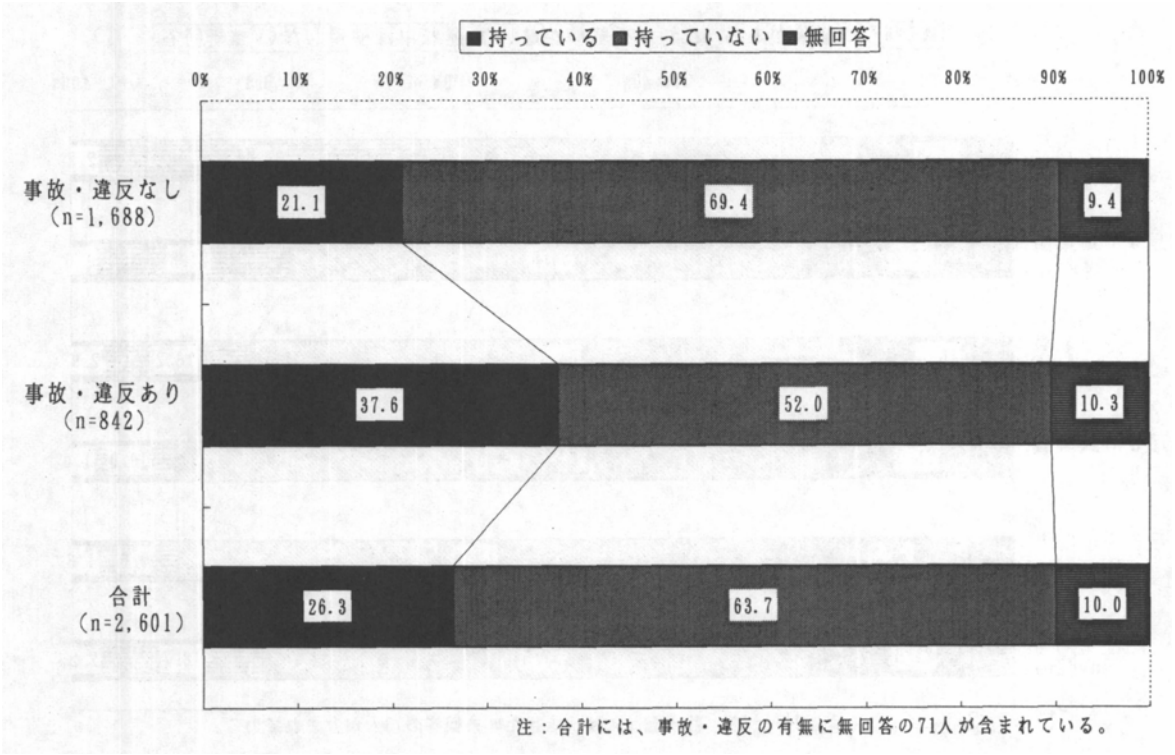


図3-9-1-7　事故・違反の有無別携帯電話・自動車電話の所有

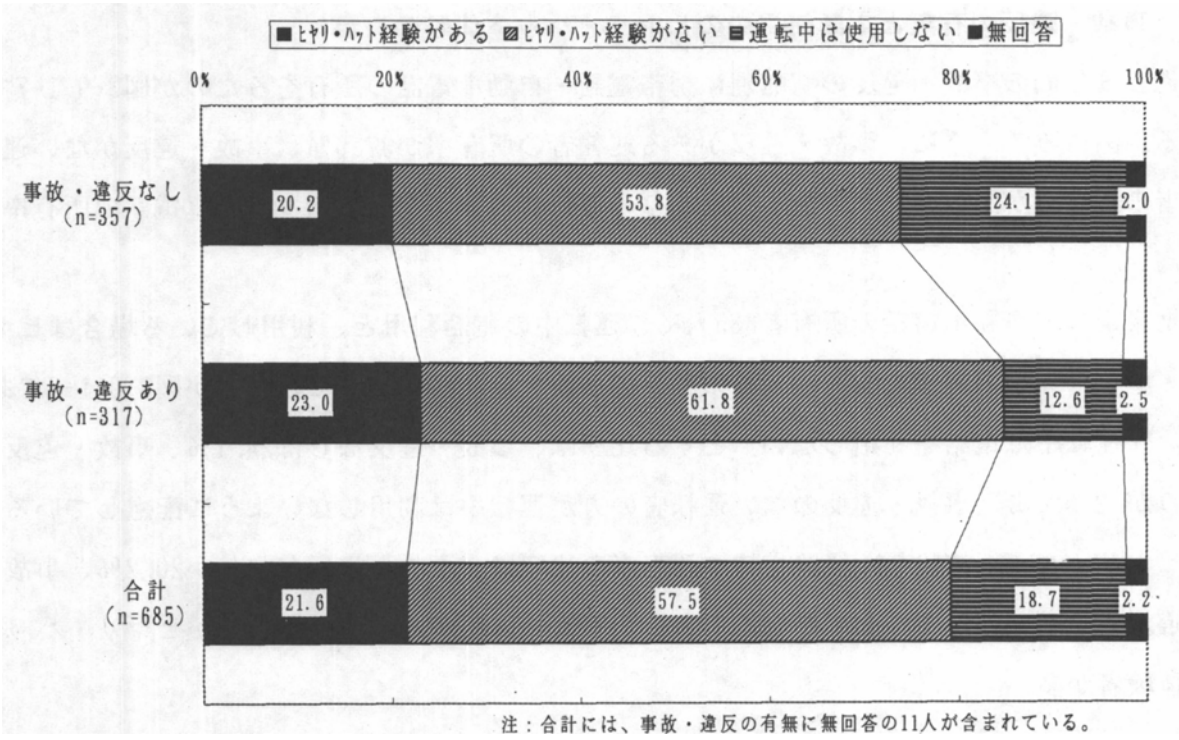


図3-9-1-8　事故・違反の有無別携帯電話・自動車電話の使用の有無とヒヤリ・ハット体験

(3) 他のヒヤリ・ハット体験との関連

3-6節で紹介した運転中のヒヤリ・ハット体験の有無と電話使用中のヒヤリ・ハット体験の有無の関連をみる。まず、15項目のヒヤリ・ハット体験のいずれかがある運転者と、いずれもない運転者に分けて、電話を所有している運転者685人の状況をみる。

15項目のヒヤリ・ハット体験の有無と電話使用中のヒヤリ・ハット体験の有無をみたのが図3-9-1-9である。

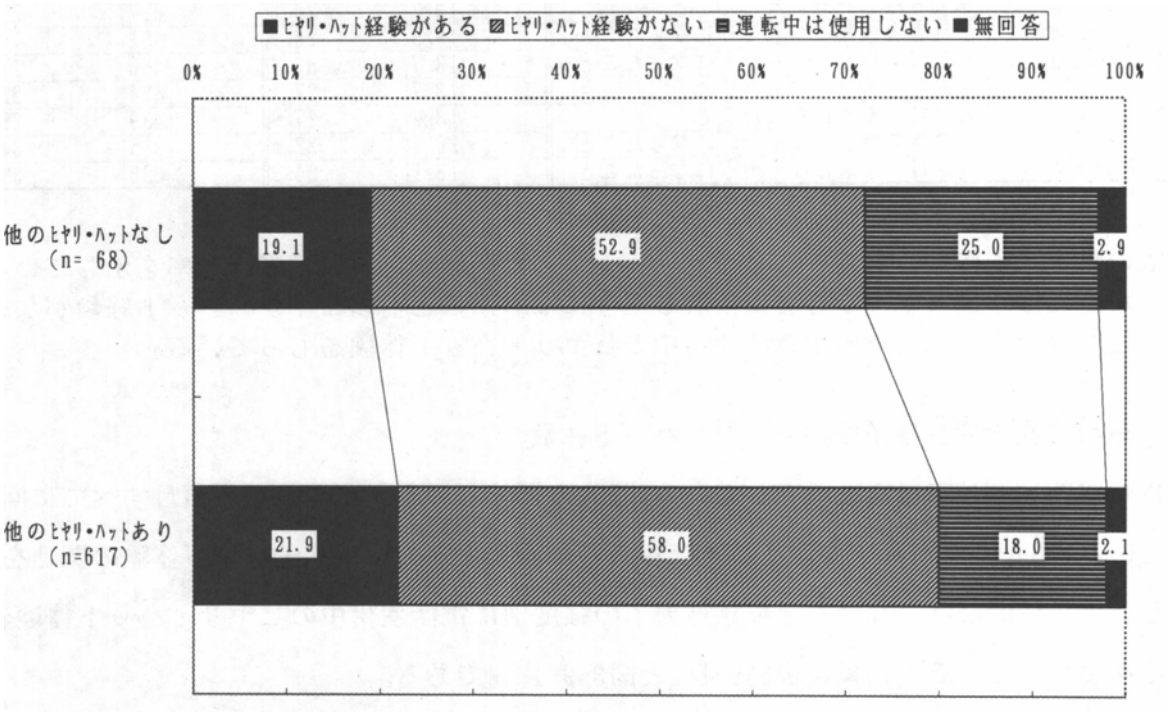


図3-9-1-9　他のヒヤリ・ハット体験の有無と電話利用時のヒヤリ・ハット体験の有無

図にみるように、電話利用時のヒヤリ・ハット体験があるのは、他のヒヤリ・ハット体験がない場合は19.1%に対して、ある場合は21.9%と、比率の差はわずかであるが、他のヒヤリ・ハット体験がある方が比率が高い。

15項目の個々のヒヤリ・ハット体験の有無別に電話利用中にヒヤリ・ハットした経験がある比率をみたのが表3-9-1-1である（表は携帯電話・自動車電話の所有者のみを集計した結果である）。表にみるように、いずれのヒヤリ・ハット体験項目でみてもヒヤリ・ハットありの運転者の方が電話利用中のヒヤリ・ハット体験が多い。これらの結果からみて、電話利用中のヒヤリ・ハット体験は、他のヒヤリ・ハット体験と深く関連しているとみられる。

表3-9-1-1　他のヒヤリ・ハット体験の有無別電話利用中のヒヤリ・ハット体験者比率

項目欄	電話中にヒヤリ・ハットした比率		サンプル数（母数）	
	項目欄のヒヤリ・ハット経験なし	項目欄のヒヤリ・ハット経験あり	項目欄のヒヤリ・ハット経験なし	項目欄のヒヤリ・ハット経験あり
横断中の歩行者に接触しそうになったこと	18.8	26.1	441	222
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	19.1	31.6	530	133
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	19.7	30.4	547	115
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	15.2	26.3	289	372
信号待ちや駐車中の車に追突しそうになったこと	17.4	28.6	419	241
交差点で出合頭に車や自転車と接触しそうになったこと	17.7	27.6	402	254
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	20.3	30.5	577	82
車線変更の時に他の車と接触しそうになったこと	17.8	28.4	428	232
すれ違いの時に対向車と接触しそうになったこと	19.2	26.0	427	231
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	28.0	491	168
右折の時に他の車や歩行者と事故になりそうになったこと	18.7	30.4	486	171
バックをしていて事故になりそうになったこと	18.7	27.4	434	226
車がスリップして事故になりそうになったこと	18.2	27.9	439	222
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	20.3	22.5	315	346
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	18.1	24.6	320	338

注1：この表は、電話保有者のみで集計した結果である。

表の見方：表には、電話中にヒヤリ・ハットした経験がある運転者の比率を示している。

たとえば「横断中の歩行者に接触しそうになったこと」のヒヤリ・ハット経験がない運転者のうち、18.8%が電話使用中のヒヤリ・ハット体験をもっている。

(4) 運転意識と電話使用中のヒヤリ・ハット体験

携帯電話・自動車電話を所有している685人の運転者のうち、運転意識項目すべてに回答している608人の運転者について、運転意識と電話利用中のヒヤリ・ハット体験の関連を分析した。具体的には、６つの運転意識因子の強度別に電話使用中のヒヤリ・ハット体験者比率を集計した。その結果が表3-9-1-2と図3-9-1-10である。

攻撃的傾向との関連をみると、攻撃性が強いほど電話使用中のヒヤリ・ハット体験が多く、攻撃性と電話利用中のヒヤリ・ハット体験の間に関連がみられる。漫然・脇見運転傾向についても、傾向が強いほど電話使用中のヒヤリ・ハット体験者比率が高く、漫然・脇見運転傾向がある運転者は、電話使用中のヒヤリ・ハット体験が多い。特に漫然・脇見運転傾向が強の運転者の電話使用中のヒヤリ・ハット体験者比率は27.1%と特に高い。因子の強度とともに一定方向に変化している傾向がみられるのは、このほかには危険容認傾向で、これも傾向が強いほど電話利用中のヒヤリ・ハット体験が多い。

このほかの運転意識の因子では、強度の変化とともにヒヤリ・ハット体験者比率が一定方向に変化する傾向がみられない。違反容認傾向と運転への価値傾斜傾向では、中程度の運転者に電話使用中のヒヤリ・ハット体験が多い。依存的傾向に関しては、中程度の運転者に電話使用中のヒヤリ・ハット体験が少なく、強の運転者にヒヤリ・ハット体験者が多い。

表3-9-1-2　運転意識の強さ別電話利用中のヒヤリ・ハット体験者比率

運転意識	電話中にヒヤリ・ハットした比率			サンプル数（母数）		
	強	中	弱	強	中	弱
攻撃的傾向	23.1	20.0	18.4	255	195	158
漫然・脇見運転傾向	27.1	16.4	15.1	273	183	152
違反容認傾向	20.3	23.3	18.8	236	202	170
運転への価値傾斜傾向	16.1	24.7	23.7	249	190	169
危険容認傾向	24.6	20.5	17.2	207	215	186
依存的傾向	25.0	16.7	20.1	232	192	184

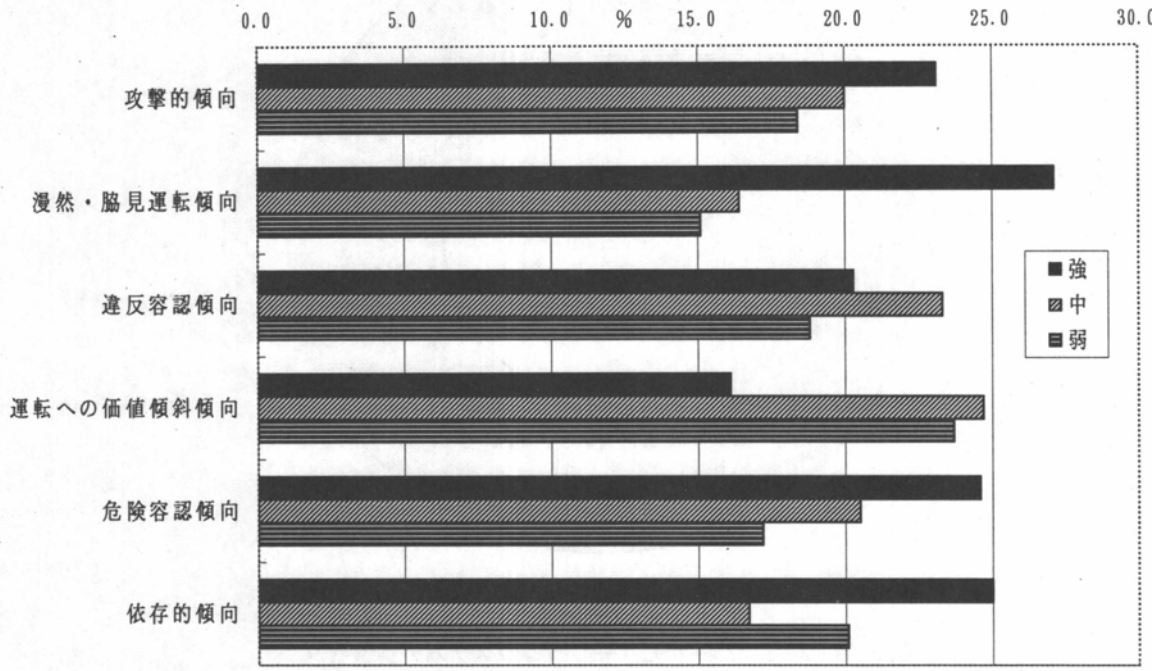


図3-9-1-10　運転意識の強さ別電話利用時のヒヤリ・ハット体験者比率

注：このページの図表は携帯電話・自動車電話を所有していて、かつ、運転意識項目すべてに回答している608人の運転者について集計した結果である。

3-9-2　カーナビゲーションシステムとヒヤリ・ハット体験

(1) カーナビゲーションシステムの装備状況

主に運転している車にカーナビゲーションシステムが装備されているかどうかを質問した結果が図3-9-2-1である。図に示すように、装備されているのは2,601人中4.1%（106人）に過ぎない。

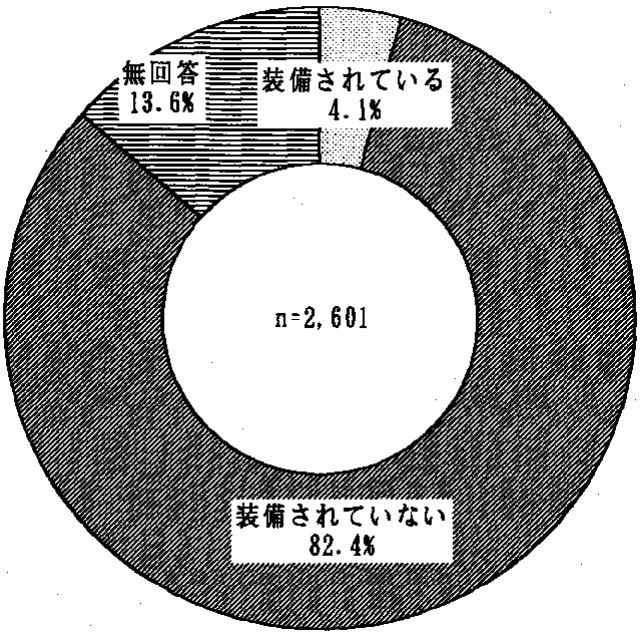


図3-9-2-1　カーナビゲーションシステムの装備状況

(2) カーナビゲーションシステム操作中のヒヤリ・ハット体験

カーナビゲーションシステムを装備している106人の運転者に、運転中に表示に気を取られたり、操作していて事故になりかけてヒヤリ・ハットした経験の有無を質問した。その結果、ヒヤリ・ハット体験がある運転者は31.1%（33人）となっている。

前の項で紹介したように、携帯電話利用によるヒヤリ・ハット体験者比率は、保有者全体を母数とする場合で21.6%であり、カーナビゲーションシステムのヒヤリ・ハット体験者比率は、それよりも10ポイント近く高い。

今回の調査では、カーナビゲーションシステムを装備している運転者が少なく、結果に誤差が多く含まれている可能性があることを考慮する必要があるが、カーナビゲーションシステムの操作に伴うヒヤリ・ハット体験比率は、電話に比べて多いものと判断される。

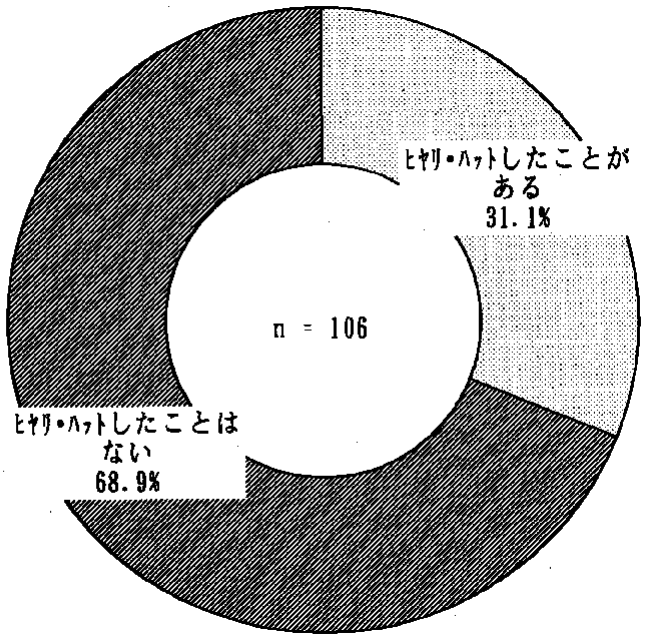


図3-9-2-2　カーナビゲーションシステム操作中のヒヤリ・ハット体験者比率

第４章　今後の課題

1.　運転意識、ヒヤリ・ハット体験、事故・違反の関連

今回の調査研究では、次の３つの要因を取り上げてそれぞれの関係を分析してきた。

①　運転意識

②　ヒヤリ・ハット体験

③　事故・違反の有無

まず、ヒヤリ・ハット体験と事故・違反の間には、いずれの性・年齢層でも、ヒヤリ・ハット体験が多いほど事故・違反が多いとの強い関連が認められた（本文P.142～149）。

次に、運転意識を中心に他の２要因との関連をみると、次のような関係になっている。運転意識と事故・違反との関連では、運転意識の中の攻撃的傾向や漫然・脇見運転傾向など、事故･違反と強い関連が認められる意識因子があるが､関連が認められない意識因子が多く、両者の関係はそれほど強いものではないとの結果である（本文100～101）。一方、運転意識とヒヤリ・ハット体験の間をみると、いずれの運転意識因子もヒヤリ・ハット体験の有無と強い関連が認められた（本文P.196～197）。

このように、運転意識は、事故・違反と直接的な関連は弱いが、ヒヤリ・ハット体験の有無とは強い関連を持っている（図4-1-1参照）。

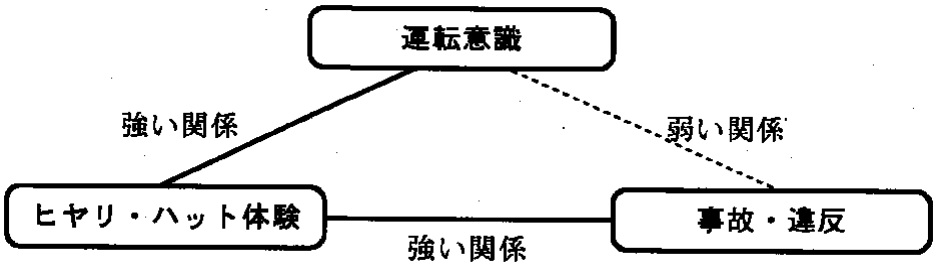


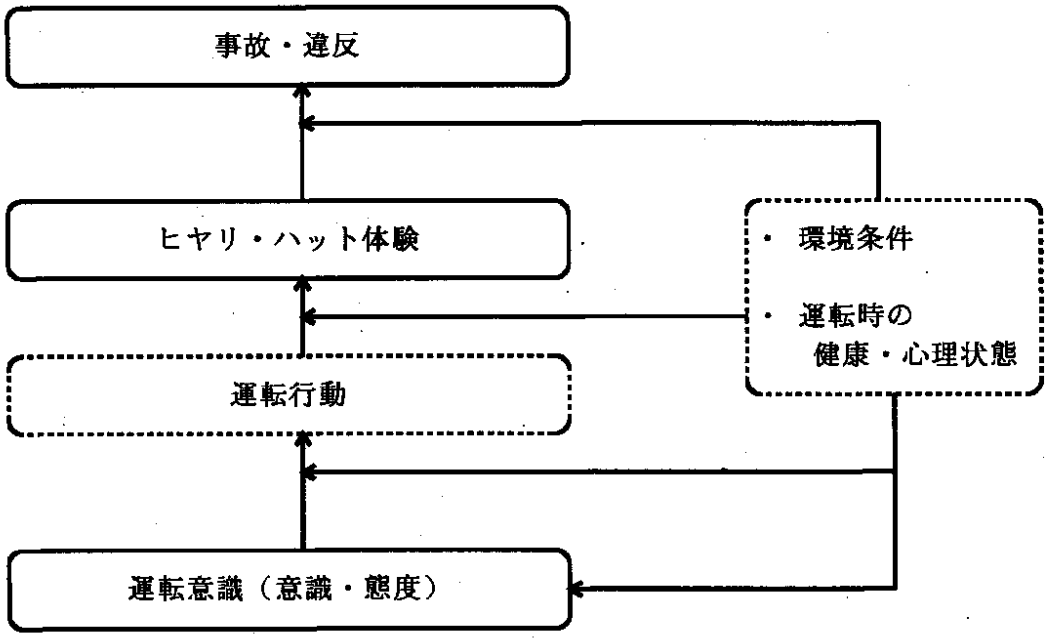
図4-1-1　調査結果にみる運転意識、ヒヤリ・ハット体験、事故・違反の関連

このような結果をどのように解釈すべきか、多くの仮説があろうが、１つの仮説として、三者の関係を図4-1-2のような構造で理解できる。つまり、運転意識と事故・違反は直接関連しているのではなく､運転意識はヒヤリ･ハット体験の発生に強く関連している｡ただし、運転意識とヒヤリ・ハット体験の間には、運転行動が介在する。つまり、運転意識が運転行動に影響を与え、その結果としてヒヤリ・ハット体験が引き起こされると理解される。運転

行動は、運転意識という比較的安定的な構造をもつ心理状態の他、その時々の健康状態、心理状況にも大きな影響を受ける。

運転行動は、ヒヤリ・ハット体験に関連しているが、その間には環境条件が影響を与える。危険な運転行動をとっても、周辺に他の車がなければヒヤリ・ハット体験にならないケースが多いように、危険な運転行動と環境条件がそろうことによりヒヤリ・ハット体験が発生する。さらに、ヒヤリ・ハット体験が事故・違反になるケースにも環境条件が介在する。ヒヤリ・ハット体験に特定の環境条件が重なったときに、事故・違反として顕在化すると考えられる。

ただし、ヒヤリ・ハット体験になったり、事故・違反になる環境条件は、おおむねどの運転者にも一定の確率で発生すると考えられ、事故・違反が多い、あるいはヒヤリ・ハット体験が多いのはふだんから危険な運転行動をとっていると考えられる。



注：図中の点線で囲まれた部分は、今回の調査研究で調査対象としていない部分である。

図4-1-2　運転意識、ヒヤリ・ハット体験、事故・違反の発生の仮設構造図

2.　事故減少のための今後の課題

今回の調査研究の成果と前節の運転意識、ヒヤリ・ハット体験、事故・違反の構造を前提に考え、次のような点が今後の運転者教育などの課題となると考える。

(1) ヒヤリ・ハット体験を活用した運転者教育教材の作成

今回の調査結果から、ヒヤリ・ハット体験が多い運転者ほど事故・違反が多く、つまり、ふだんからヒヤリ・ハットするような危険な運転行動をしている運転者ほど事故・違反を起こしやすいことになる。しかも、ヒヤリ・ハット体験者のほとんどが自らに原因があったと認識している。

一方、ヒヤリ・ハット体験をして、その後の運転が変化したかどうかを質問した結果では、３割強の者が大きく変化したとしており、多少は変わったを加えると、94%の者がヒヤリ・ハット体験を機会に運転が変化したとしている。

しかし、ヒヤリ・ハット体験をした後、運転が変化し安全運転を実践しておれば、ヒヤリ・ハット体験者は減少するはずであるが、調査ではヒヤリ・ハット体験者が約９割を占めているという結果から、運転が変わったと回答しながらも改善されていないものと推測される。

これらの調査結果からして、ヒヤリ・ハット体験を契機に運転を改めようとする姿勢は強いものの、ヒヤリ・ハット体験から危険な運転行動を学び取り、その後の運転に生かし切れないものとみられる。このような実態から、ヒヤリ・ハット体験が事故・違反と、どのような関連があるのかを今後さらに分析を進める必要があろう。そして企業での安全運転指導や各種の講習で、どのような点に注意すればヒヤリ・ハット体験をなくすることができるかなどを正しく指導できるビデオ等の教材の開発が望まれる。

(2) 運転者の運転意識に応じた交通安全教育

今回の調査結果では、調査対象とした運転意識の中で、漫然・脇見運転傾向がきわめて強い者がヒヤリ・ハット体験や事故・違反と強く関連していることが明らかになった。漫然・脇見運転傾向についての設問とは、「運転中にぼんやりしてしまうことがある」や「脇見運転することがある」で、これに「はい」と回答する運転者ほど事故・違反が多い。これらの設問を肯定する運転者は、自分の運転を危険と認めながら「この程度は危険がない」あるいは「たまにぼんやりして脇見するのはしかたがない」等の考えを持っている可能性が高い。

ここでは、漫然・脇見運転傾向を例にあげたが、ヒヤリ・ハット体験そのものをなくするための表面的な指導のみでなく、背景には性別、年齢等で異なる危険な運転意識があることを十分に認識して、それぞれの危険な運転意識によって指導方法も異なることから、運転者の運転意識に応じた具体的な交通安全教育が行われることが望まれる。

(3) ヒヤリ・ハット体験をなくするための交通安全教育

今回の調査結果では、ヒヤリ・ハット体験が交通事故に結びつく危険性が極めて高いことや性や年齢による差異がみられることから、各種の交通安全教育の場や自動車教習所等で免許所有者に行われている再教育においても、可能な限り対象に応じたグループ編成を行い、ヒヤリ・ハット体験と交通事故の関連等を説明し、ヒヤリ・ハット体験をなくするための交通安全教育を行うことが望まれる。

(4) 総合的研究と交通安全教育

今回の調査研究でヒヤリ・ハット体験と事故・違反の関連が明らかになったが、この関連は、自動車の運転だけでなく、航空機の操縦、企業の工場内での労働災害等多くの場面で共通の構造を持っているものと考えられる。

ヒヤリ・ハット体験に基づく事故・違反を防止するためには、単に交通の場面に限定することなく、関連分野と協力体制を確立し、相互に情報を交換して、それぞれのノウハウを交流しながら進めていくことが効果的であろう。現に、交通事故を労働災害として位置づけて、労働災害を含めた事故防止活動（ＱＣ活動、ＺＤ運動等）を実施して効果をあげている企業もある。

今後、ヒヤリ・ハット体験についての総合的な研究を継続的に行うことにより、これらの情報を統合、分析し、企業等に情報提供を行うとともに、ヒヤリ・ハット体験に基づく事故防止のノウハウをとりまとめ、マニュアル化されることが望まれる。

参 考 資 料

参考資料1：個々の運転意識設問への回答とヒヤリ・ハット体験者比率

参考資料2：アンケート用紙

参考資料1：個々の運転意識設問への回答とヒヤリ・ハット体験者比率

本文では運転意識の６因子別にヒヤリ・ハット体験の傾向をみてきたが、参考資料として運転意識に関する２２項目の設問別にヒヤリ・ハット体験者比率の集計結果を添付しておく。

なお、調査票では意識に関する設問の回答は、

「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段階になっているが、ここでは回答を「肯定」と「否定」の２段階に変換して集計しておく。

表 5-1　運転意識設問への肯定者と否定者のヒヤリ・ハット体験者比率

（運転意識設問：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	男女：運転者全体			男：運転者全体			女：運転者全体			男：24歳以下			男：25－59歳			男：60歳以上			女：24歳以下			女：25－59歳		
		肯定	否定	全体	肯定	否定	全体	肯定	否定	全体	肯定	否定	全体	肯定	否定	全体	肯定	否定	全体	肯定	否定	全体	肯定	否定	全体
ヒヤリ・ハット体験者比率（%）	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	53.9	38.7	47.7	56.9	39.2	50.7	49.2	33.3	43.0	63.6	51.5	60.5	56.0	38.6	49.8	35.2	26.9	36.6	53.2	36.6	48.8	47.2	31.8	41.0
	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	48.8	41.0	46.1	50.6	44.5	48.7	45.9	36.0	42.1	49.2	44.8	48.1	52.8	44.8	50.1	51.5	47.0	49.3	40.6	33.3	38.3	47.1	38.8	43.8
	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	44.0	36.9	41.4	45.4	37.6	42.7	41.8	35.9	38.5	54.6	42.5	51.4	45.9	37.0	42.8	39.9	33.8	36.6	49.8	35.2	45.3	38.1	36.6	38.1
	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	35.2	29.3	33.2	37.7	34.3	36.8	31.2	22.3	27.7	38.5	30.9	36.5	37.8	35.6	37.2	34.8	27.4	34.6	27.8	20.3	25.6	31.6	24.4	28.6
	車線変更の時に他の車と接触しそうになったこと	33.4	24.4	30.1	33.5	24.6	30.4	33.3	24.1	29.7	38.1	29.9	35.9	31.7	24.6	29.2	25.4	21.5	23.3	37.2	26.8	33.9	32.5	24.9	29.5
	信号待ちや駐車中の車に追突しそうになったこと	33.7	23.6	30.1	36.3	26.7	33.9	29.6	19.3	25.6	40.0	32.3	37.9	37.4	27.2	33.6	20.5	14.6	17.1	36.7	26.7	33.7	27.3	18.9	24.0
	バックをしていて事故になりそうになったこと	30.7	27.3	29.5	29.7	28.8	29.5	32.3	25.1	29.5	28.8	21.9	27.1	28.2	25.6	27.2	33.3	27.5	30.1	26.9	23.3	25.9	30.6	25.9	28.8
	すれ違いの時に対向車と接触しそうになったこと	31.9	24.9	29.3	33.8	25.1	30.8	28.8	24.7	27.2	31.4	29.9	31.8	33.1	26.7	30.7	25.8	19.6	22.3	31.1	22.3	28.3	29.6	25.7	28.1
	横断中の歩行者に接触しそうになったこと	28.7	22.1	26.4	30.2	24.8	28.5	26.5	18.3	23.3	43.9	28.0	39.8	28.0	25.7	27.3	23.1	22.7	22.9	32.7	24.1	30.0	24.9	16.5	21.5
	車がスリップして事故になりそうになったこと	27.2	22.7	25.7	33.3	28.3	31.7	17.5	14.7	16.5	39.8	31.4	37.6	31.4	26.2	29.6	25.0	21.8	23.2	21.5	14.6	19.4	16.6	14.7	15.9
	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	22.6	19.1	21.3	24.4	19.7	22.7	19.9	18.2	19.1	25.0	18.4	23.3	24.9	18.4	22.6	22.6	18.7	20.5	22.8	18.5	21.5	18.7	18.9	18.7
	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	19.8	17.6	19.0	20.9	21.1	21.1	18.0	12.6	15.8	21.4	15.3	19.9	21.3	21.5	21.4	19.8	16.3	17.8	15.6	15.3	15.8	17.2	14.0	15.9
	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	18.2	14.5	16.9	20.9	17.7	19.8	14.0	10.1	12.4	25.4	20.3	24.0	21.1	17.6	19.8	16.8	12.8	14.6	15.3	10.8	13.8	12.8	10.0	11.6
	カーブなどで対向車線にはみだして衝突しそうになったこと	16.5	11.5	14.8	17.7	13.5	16.4	14.7	8.7	12.3	18.0	15.3	17.3	17.4	14.0	16.3	12.4	9.8	10.9	15.8	13.0	14.8	14.1	7.9	11.5
	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	11.2	7.7	10.0	11.6	9.4	11.0	10.5	5.4	8.6	12.9	11.2	12.5	11.2	8.8	10.6	8.6	9.3	9.0	12.2	6.2	10.4	9.9	5.7	8.2
サンプル数（人）	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	1,523	882	2,426	934	513	1,461	589	369	965	718	260	979	650	365	1,021	922	1,136	2,104	543	260	809	415	280	700
	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	1,523	884	2,426	935	515	1,464	588	369	962	722	261	984	652	364	1,022	947	1,169	2,185	545	261	812	414	281	698
	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	1,521	876	2,417	933	511	1,459	588	365	958	720	261	982	651	362	1,019	923	1,139	2,120	546	261	813	414	279	696
	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	1,514	880	2,412	931	513	1,458	583	367	954	716	259	976	649	362	1,017	911	1,133	2,092	543	261	810	412	279	693
	車線変更の時に他の車と接触しそうになったこと	1,519	877	2,414	931	512	1,456	588	365	958	719	261	981	649	362	1,017	921	1,131	2,099	546	261	813	415	277	695
	信号待ちや駐車中の車に追突しそうになったこと	1,511	881	2,412	924	513	1,452	587	368	960	717	260	978	644	364	1,014	912	1,131	2,086	542	262	810	414	280	697
	バックをしていて事故になりそうになったこと	1,520	877	2,418	932	511	1,458	588	368	960	718	260	979	649	363	1,018	915	1,139	2,107	543	258	807	416	278	698
	すれ違いの時に対向車と接触しそうになったこと	1,519	878	2,416	933	509	1,456	586	369	960	716	261	978	652	360	1,018	910	1,131	2,086	544	260	810	415	280	698
	横断中の歩行者に接触しそうになったこと	1,524	884	2,429	935	512	1,462	589	372	967	724	261	986	653	362	1,021	917	1,132	2,099	545	261	812	414	284	702
	車がスリップして事故になりそうになったこと	1,511	883	2,415	929	516	1,461	582	367	954	721	261	983	646	363	1,015	903	1,132	2,079	544	260	810	409	279	691
	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	1,512	876	2,406	928	508	1,449	584	368	957	720	261	982	647	359	1,012	906	1,135	2,086	544	260	810	411	280	694
	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	1,512	877	2,409	928	511	1,454	584	368	955	718	261	980	648	362	1,017	911	1,137	2,094	545	261	812	412	279	694
	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	1,524	881	2,424	938	513	1,465	586	368	959	721	261	983	654	364	1,024	910	1,129	2,087	544	260	810	413	281	697
	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	1,518	880	2,419	933	512	1,459	585	368	960	722	261	984	650	363	1,019	903	1,128	2,076	545	261	812	412	280	696
	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	1,517	879	2,412	929	512	1,453	588	367	959	714	260	975	649	362	1,016	910	1,132	2,084	543	260	809	415	280	697

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」の欄は質問紙の「そう思う」と「どちらかといえばそう思う」の合計を、「否定」の欄は質問紙の「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：全体の欄のサンプル数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。
注4：本表では、運転意識設問とヒヤリ・ハット体験設問の両方に回答しているサンプルのみを集計しているため、他の集計と数値が異なることがある。

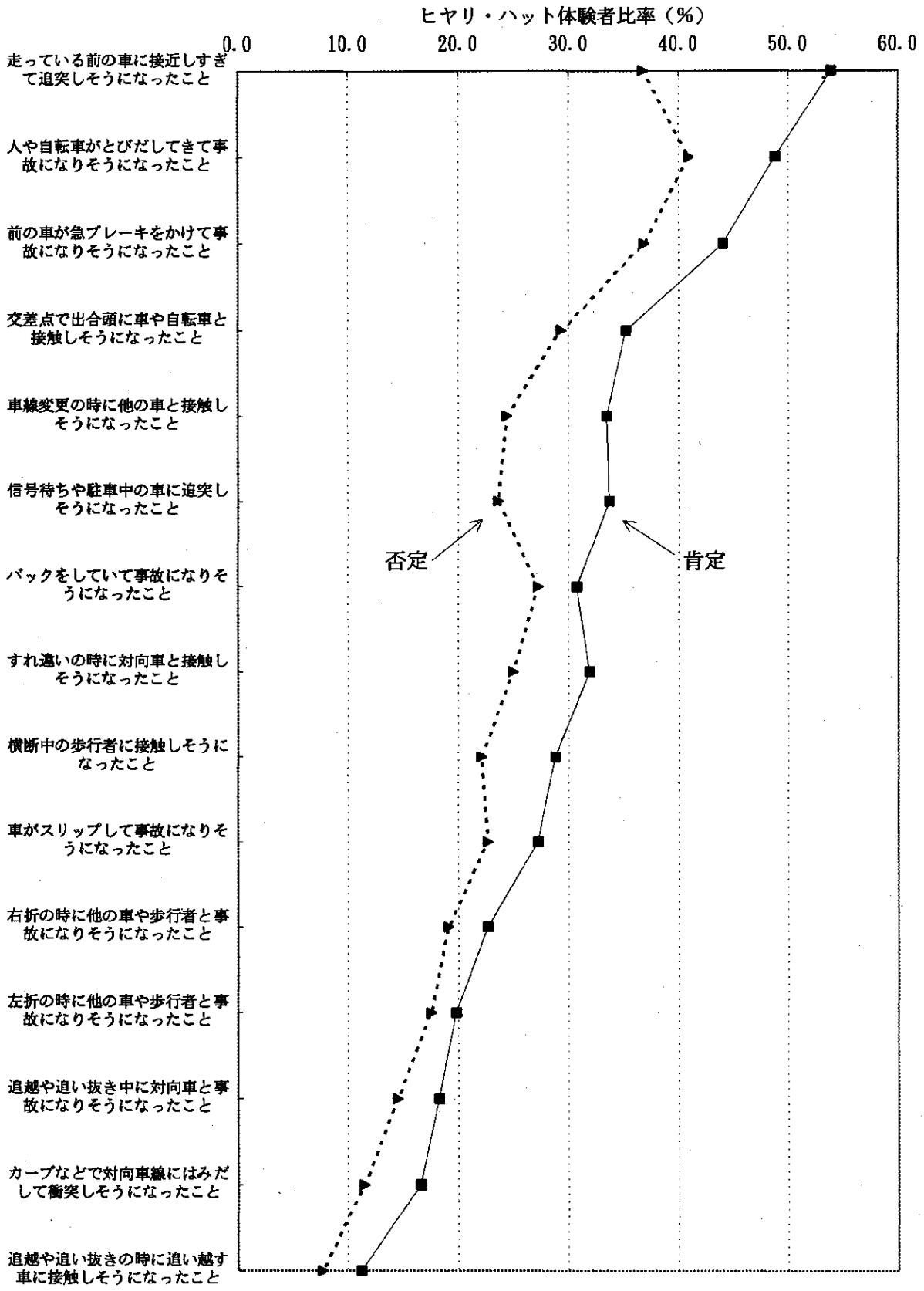


図5-1　運転意識設問への肯定者と否定者のヒヤリ・ハット体験者比率（男女：運転者全体）

（運転意識設問：前の車がもたもたしていると、腹がたつ）

表 5-2　運転意識設問への肯定者と否定者のヒヤリ・ハット体験者比率

(運転意識設問：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	男女：運転者全体			男：運転者全体			女：運転者全体			男：24歳以下			男：25－59歳			男：60歳以上			女：24歳以下			女：25－59歳		
		肯定	否定	全体	肯定	否定	全体	肯定	否定	全体	肯定	否定	全体	肯定	否定	全体	肯定	否定	全体	肯定	否定	全体	肯定	否定	全体
ヒヤリ・ハット体験者比率（%）	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	54.5	43.3	47.7	57.4	46.0	50.7	49.4	39.7	43.0	64.6	55.4	60.5	57.1	45.3	49.8	35.7	28.2	30.6	54.1	43.9	48.8	48.7	37.3	41.0
	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	48.4	44.5	46.1	49.9	47.8	48.7	45.8	40.0	42.1	53.9	40.8	48.1	52.1	48.8	50.1	54.4	46.7	49.3	44.0	32.9	38.3	49.6	40.9	43.8
	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	45.5	38.5	41.4	46.5	39.9	42.7	43.8	36.6	39.5	56.0	45.5	51.4	46.5	40.3	42.8	43.7	33.6	36.6	52.9	38.1	45.3	43.1	35.4	38.1
	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	37.9	30.0	33.2	41.7	33.1	36.8	31.1	25.6	27.7	38.6	33.9	36.5	42.4	33.7	37.2	39.2	28.7	30.8	29.5	22.0	25.6	32.9	26.0	28.6
	車線変更の時に他の車と接触しそうになったこと	33.1	28.2	30.1	33.2	28.3	30.4	32.8	28.0	29.7	39.2	31.6	35.9	31.9	27.4	29.2	28.5	21.0	23.3	39.1	29.3	33.9	32.4	28.2	29.5
	信号待ちや駐車中の車に追突しそうになったこと	35.4	26.5	30.1	36.9	30.1	33.0	32.8	21.6	25.6	40.4	35.0	37.9	38.2	30.7	33.6	20.9	15.5	17.1	39.6	27.9	33.7	31.1	20.4	24.0
	バックをしていて事故になりそうになったこと	33.1	26.9	29.5	33.2	26.5	29.5	33.0	27.6	29.5	29.8	23.7	27.1	31.3	24.2	27.2	36.9	27.1	30.1	27.8	24.2	25.9	32.5	27.1	28.8
	すれ違いの時に対向車と接触しそうになったこと	33.1	27.0	29.3	34.6	28.1	30.8	30.5	25.5	27.2	33.1	28.4	31.0	33.1	29.4	30.7	29.1	19.2	22.3	34.1	22.7	28.3	31.9	26.3	28.1
	横断中の歩行者に接触しそうになったこと	32.1	22.4	26.4	33.0	24.9	28.5	30.7	18.9	23.3	43.6	34.9	39.6	32.6	23.9	27.3	29.0	20.1	22.9	35.0	25.3	30.0	31.3	16.6	21.5
	車がスリップして事故になりそうになったこと	28.7	23.5	25.7	33.9	29.7	31.7	19.4	14.9	16.5	42.2	31.7	37.6	31.5	28.0	28.6	28.5	21.0	23.2	23.6	15.6	19.4	19.7	14.1	15.9
	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	25.4	18.4	21.3	26.0	20.0	22.7	24.4	16.2	19.1	26.2	19.8	23.3	25.6	20.5	22.6	26.1	18.1	20.5	24.4	18.9	21.5	26.3	14.9	18.7
	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	22.9	16.3	19.0	24.4	18.5	21.1	20.2	13.4	15.8	22.6	16.6	19.9	25.6	18.6	21.4	23.4	15.2	17.8	15.3	16.0	15.6	21.7	12.9	15.9
	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	21.7	13.6	16.9	23.8	16.9	19.8	18.0	9.0	12.4	26.8	20.5	24.0	25.4	16.3	19.8	18.8	12.6	14.6	16.7	11.2	13.8	16.7	9.0	11.6
	カーブなどで対向車線にはみだして衝突しそうになったこと	17.2	13.1	14.8	19.1	14.3	16.4	13.8	11.3	12.3	21.0	12.4	17.3	18.4	15.0	16.3	14.4	9.3	10.9	19.7	10.3	14.6	12.2	11.2	11.5
	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	14.3	7.1	10.0	14.6	8.3	11.0	13.9	5.5	8.6	14.2	10.4	12.5	14.4	8.0	10.6	13.4	7.1	9.0	10.3	10.5	10.4	14.3	5.0	8.2
サンプル数（人）	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	978	1,436	2,426	624	831	1,461	354	605	965	545	433	979	403	614	1,021	627	1,440	2,104	390	417	809	238	458	700
	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	985	1,430	2,426	631	827	1,464	354	603	962	547	436	984	407	611	1,022	647	1,481	2,185	391	419	812	238	457	698
	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	980	1,426	2,417	624	828	1,459	356	598	958	546	435	982	404	611	1,019	629	1,445	2,120	391	420	813	239	455	696
	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	972	1,429	2,412	621	831	1,458	351	598	954	544	431	976	401	612	1,017	628	1,427	2,092	390	418	810	237	453	693
	車線変更の時に他の車と接触しそうになったこと	980	1,423	2,414	626	824	1,456	354	599	958	546	434	981	404	609	1,017	629	1,435	2,099	391	420	813	238	454	695
	信号待ちや駐車中の車に追突しそうになったこと	975	1,425	2,412	621	824	1,452	354	601	960	545	432	978	401	609	1,014	622	1,433	2,086	389	419	810	238	458	697
	バックをしていて事故になりそうになったこと	976	1,429	2,418	624	827	1,458	352	602	960	543	435	979	403	611	1,018	629	1,437	2,107	388	417	807	237	457	698
	すれ違いの時に対向車と接触しそうになったこと	979	1,426	2,416	625	825	1,456	354	601	960	544	433	978	405	609	1,018	625	1,427	2,086	390	418	810	238	457	698
	横断中の歩行者に接触しそうになったこと	983	1,434	2,429	625	830	1,462	358	604	967	550	435	986	405	612	1,021	625	1,436	2,099	391	419	812	240	459	702
	車がスリップして事故になりそうになったこと	975	1,427	2,415	625	828	1,461	350	599	954	547	435	983	403	608	1,015	621	1,427	2,079	390	418	810	233	455	691
	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	975	1,420	2,406	623	820	1,449	352	600	957	546	435	982	402	606	1,012	616	1,436	2,086	390	418	810	236	455	694
	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	975	1,422	2,409	624	823	1,454	351	599	955	544	435	980	403	609	1,017	627	1,433	2,094	391	419	812	235	456	694
	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	982	1,431	2,424	627	832	1,465	355	599	959	548	434	983	406	614	1,024	624	1,428	2,087	390	418	810	239	455	697
	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	977	1,430	2,419	623	830	1,459	354	600	960	548	435	984	402	613	1,019	618	1,427	2,076	391	419	812	238	455	696
	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	976	1,424	2,412	625	823	1,453	353	601	958	543	431	975	404	609	1,016	621	1,432	2,084	389	418	809	237	457	697

注1：本表は、表題の質問へのヒヤリ・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」の欄は質問紙の「そう思う」と「どちらかといえばそう思う」の合計を、「否定」の欄は質問紙の「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：全体の欄のサンプル数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。
注4：本表では、運転意識設問ととヒヤリ・ハット体験設問の両方に回答しているサンプルのみを集計しているため、他の集計と数値が異なることがある。

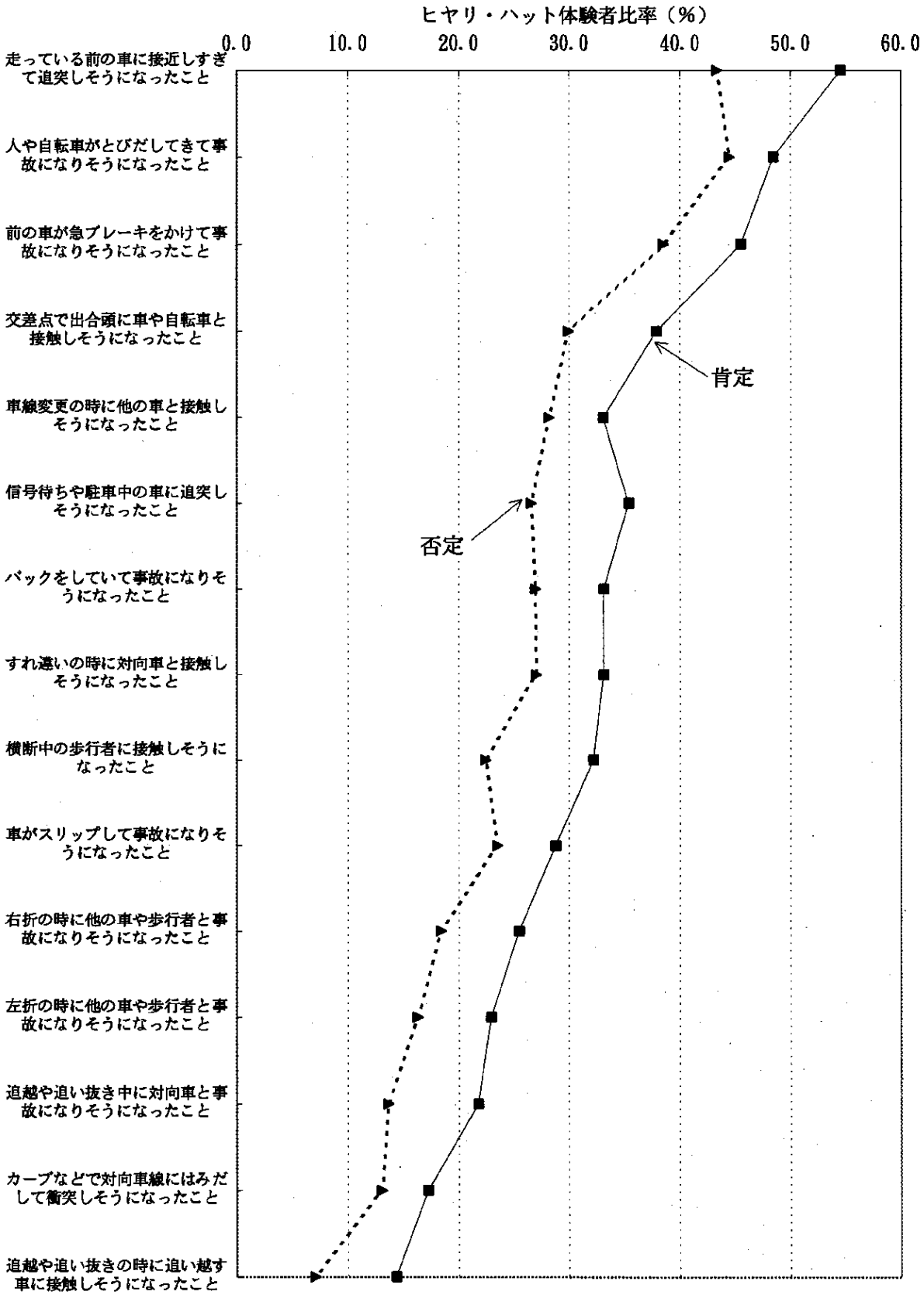


図5-2　運転意識設問への肯定者と否定者のヒヤリ・ハット体験者比率（男女：運転者全体）

（運転意識設問：他の車に追い越されるのは、気分のいいものではない）

表 5-3　運転意識設問への肯定者と否定者のヒヤリ・ハット体験者比率

（運転意識設問：ほかの車に並ばれると先に出たくなる）

	ヒヤリ・ハット項目	男女：運転者全体			男：運転者全体			女：運転者全体			男：24歳以下			男：25－59歳			男：60歳以上			女：24歳以下			女：25－59歳		
		肯定	否定	全体	肯定	否定	全体	肯定	否定	全体	肯定	否定	全体	肯定	否定	全体	肯定	否定	全体	肯定	否定	全体	肯定	否定	全体
ヒヤリ・ハット体験者比率（%）	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	50.2	44.5	47.7	60.8	48.1	50.7	59.1	39.4	43.0	69.6	55.8	60.5	50.6	47.5	49.8	42.5	28.8	30.6	59.0	45.8	48.8	54.9	38.1	41.0
	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	52.1	44.7	46.1	54.6	47.2	48.7	47.4	41.1	42.1	56.1	44.0	48.1	54.3	49.2	50.1	61.7	47.3	49.3	51.3	34.3	38.3	54.0	42.1	43.8
	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	46.4	40.1	41.4	48.2	41.2	42.7	42.0	38.6	39.5	61.9	46.1	51.4	44.0	42.6	42.8	44.8	35.2	36.6	57.4	41.6	45.3	42.9	37.0	38.1
	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	40.7	31.2	33.2	45.9	34.1	36.8	30.5	26.9	27.7	43.3	33.0	36.5	45.2	35.2	37.2	39.8	29.5	30.6	34.9	22.7	25.6	32.1	27.7	28.6
	車線変更の時に他の車と接触しそうになったこと	36.4	28.6	30.1	36.8	28.6	30.4	35.7	28.6	29.7	40.4	33.5	35.9	30.6	29.0	29.2	30.5	22.3	23.3	43.1	31.0	33.9	34.5	28.7	29.5
	信号待ちや駐車中の車に追突しそうになったこと	30.9	27.5	30.1	43.7	29.9	33.0	32.5	24.0	25.6	41.9	35.8	37.9	40.9	32.0	33.6	26.9	15.8	17.1	37.6	32.2	33.7	32.4	22.1	24.0
	バックをしていて事故になりそうになったこと	35.3	28.1	29.5	35.4	27.9	29.5	35.3	28.4	29.5	30.8	25.1	27.1	32.9	25.9	27.2	42.4	28.1	30.1	31.6	24.2	25.9	36.6	27.5	28.8
	すれ違いの時に対向車と接触しそうになったこと	35.6	27.8	29.3	39.4	28.4	30.8	28.2	27.1	27.2	36.2	28.3	31.0	34.9	29.9	30.7	29.7	21.2	22.3	36.9	25.6	28.3	30.4	27.8	28.1
	横断中の歩行者に接触しそうになったこと	38.0	23.4	26.4	39.4	25.3	28.5	35.1	20.7	23.3	44.5	37.3	39.8	37.1	24.9	27.3	29.6	21.8	22.9	42.1	26.3	30.0	33.0	19.3	21.5
	車がスリップして事故になりそうになったこと	32.9	23.7	25.7	35.2	30.6	31.7	27.5	13.8	16.5	46.6	33.0	37.6	30.6	29.2	29.6	30.3	22.2	23.2	26.4	17.2	19.4	26.8	13.5	15.9
	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	27.8	19.6	21.3	29.6	20.7	22.7	24.4	18.1	19.1	27.7	21.0	23.3	27.1	21.5	22.6	32.5	18.9	20.5	22.7	21.2	21.5	29.1	16.9	18.7
	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	23.2	18.0	19.0	25.1	20.0	21.1	16.5	15.1	15.8	24.0	17.7	19.9	24.9	20.6	21.4	22.4	17.2	17.8	16.9	15.3	15.6	20.7	15.0	15.9
	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	24.5	14.9	16.9	28.0	17.5	19.8	17.8	11.2	12.4	29.1	21.4	24.0	27.5	17.9	19.8	22.1	13.6	14.6	20.6	11.7	13.8	17.1	10.5	11.6
	カーブなどで対向車線にはみだして衝突しそうになったこと	23.7	12.4	14.8	27.4	13.1	16.4	16.5	11.5	12.3	22.9	14.4	17.3	25.2	13.9	16.3	21.2	9.5	10.9	20.5	13.0	14.8	15.2	10.8	11.5
	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	16.7	8.3	10.0	17.7	9.1	11.0	14.8	7.1	8.6	16.6	10.3	12.5	16.7	9.1	10.6	19.3	7.7	9.0	15.5	8.8	10.4	14.4	6.9	8.2
サンプル数（人）	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	495	1,921	2,426	324	1,131	1,461	171	790	965	326	652	979	208	808	1,021	247	1,825	2,104	195	612	809	113	583	700
	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	499	1,918	2,426	328	1,130	1,464	171	788	962	328	655	984	210	807	1,022	256	1,875	2,185	195	615	812	113	582	698
	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	496	1,911	2,417	326	1,126	1,459	170	785	958	328	653	982	209	805	1,019	248	1,829	2,120	195	616	813	112	581	698
	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	494	1,909	2,412	327	1,125	1,458	167	784	954	326	649	976	210	802	1,017	246	1,813	2,092	195	613	810	109	581	693
	車線変更の時に他の車と接触しそうになったこと	497	1,908	2,414	326	1,124	1,456	171	784	958	327	653	981	209	803	1,017	249	1,818	2,099	195	616	813	113	579	695
	信号待ちや駐車中の車に追突しそうになったこと	494	1,908	2,412	325	1,120	1,452	169	788	960	327	650	978	208	801	1,014	245	1,812	2,086	194	614	810	111	583	697
	バックをしていて事故になりそうになったこと	498	1,909	2,418	328	1,123	1,458	170	786	960	325	653	979	210	803	1,018	250	1,821	2,107	193	612	807	112	582	698
	すれ違いの時に対向車と接触しそうになったこと	497	1,911	2,416	327	1,124	1,456	170	787	960	326	651	978	209	804	1,018	245	1,809	2,086	195	613	810	112	583	698
	横断中の歩行者に接触しそうになったこと	498	1,921	2,429	327	1,128	1,462	171	793	967	328	657	986	210	806	1,021	247	1,818	2,099	195	615	812	112	587	702
	車がスリップして事故になりそうになったこと	498	1,906	2,415	327	1,126	1,461	171	780	954	328	654	983	209	801	1,015	244	1,806	2,079	193	615	810	112	576	691
	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	496	1,901	2,406	328	1,115	1,449	168	786	957	328	653	982	210	797	1,012	243	1,815	2,066	194	614	810	110	581	694
	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	496	1,903	2,409	327	1,120	1,454	169	783	955	325	654	980	209	802	1,017	246	1,818	2,094	195	615	812	111	580	694
	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	498	1,917	2,424	329	1,130	1,465	169	787	959	327	655	983	211	808	1,024	244	1,812	2,087	194	614	810	111	583	697
	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	498	1,912	2,419	328	1,126	1,459	170	786	960	328	655	984	210	804	1,019	245	1,803	2,076	195	615	812	112	581	696
	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	496	1,908	2,412	327	1,121	1,453	169	787	959	325	649	975	210	802	1,016	244	1,813	2,084	194	613	809	111	583	697

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」の欄は質問紙の「そう思う」と「どちらかといえばそう思う」の合計を、「否定」の欄は質問紙の「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：全体の欄のサンプル数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。
注４：本表では、運転意識設問とヒヤリ・ハット体験設問の両方に回答しているサンプルのみを集計しているため、他の集計と数値が異なることがある。

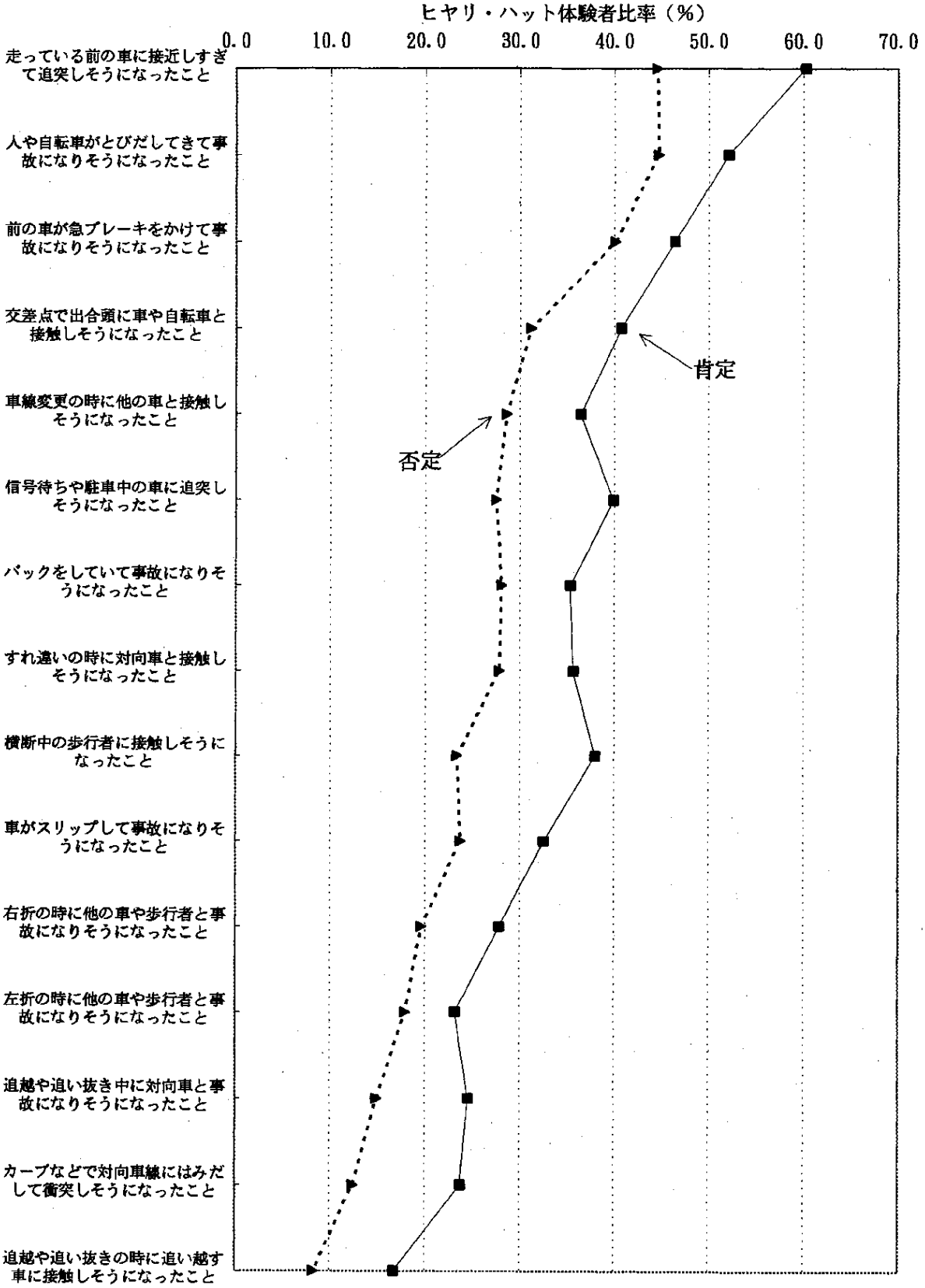


図5-3　運転意識設問への肯定者と否定者のヒヤリ・ハット体験者比率（男女：運転者全体）

（運転意識設問：ほかの車に並ばれると先に出たくなる）

表 5-4　運転意識設問への肯定者と否定者のヒヤリ・ハット体験者比率

（運転意識設問：運転中は歩行者や自転車をじゃまに思う）

	ヒヤリ・ハット項目	男女：運転者全体			男：運転者全体			女：運転者全体			男：24歳以下			男：25－59歳			男：60歳以上			女：24歳以下			女：25－59歳		
		肯定	否定	全体	肯定	否定	全体	肯定	否定	全体	肯定	否定	全体	肯定	否定	全体	肯定	否定	全体	肯定	否定	全体	肯定	否定	全体
ヒヤリ・ハット体験者比率（%）	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	53.8	42.8	47.7	59.1	44.4	50.7	46.8	40.0	43.0	65.2	54.7	60.5	55.7	45.9	49.8	35.2	28.7	30.6	50.2	46.6	48.8	46.2	36.9	41.6
	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	49.1	43.6	46.1	51.9	46.1	48.7	45.5	39.4	42.1	52.2	42.9	48.1	52.1	48.6	50.1	54.8	46.9	49.3	41.3	33.2	38.3	47.7	40.8	43.8
	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	42.5	40.3	41.4	44.3	41.0	42.7	40.0	39.1	39.5	54.2	47.7	51.4	43.4	41.9	42.8	41.3	34.9	36.6	48.4	39.9	45.3	38.8	37.7	38.1
	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	36.3	30.6	33.2	40.8	33.5	36.8	30.3	25.6	27.7	41.8	29.8	36.5	40.9	34.4	37.2	37.0	28.6	30.6	27.4	22.4	25.6	31.8	26.1	28.6
	車線変更の時に他の車と接触しそうになったこと	33.5	27.7	30.1	35.4	26.9	30.4	31.0	28.9	29.7	37.5	34.0	35.9	32.6	27.3	29.2	26.8	22.0	23.3	35.3	31.6	33.9	31.5	28.0	29.5
	信号待ちや駐車中の車に追突しそうになったこと	34.4	26.5	30.1	37.6	29.4	33.0	30.2	21.6	25.6	40.8	34.6	37.9	36.4	31.6	33.6	21.8	15.3	17.1	34.8	31.6	33.7	26.7	21.7	24.0
	バックをしていて事故になりそうになったこと	30.7	28.5	29.5	30.0	28.9	29.5	31.5	27.9	29.5	31.4	21.6	27.1	27.2	27.2	27.2	36.5	27.6	30.1	28.1	22.2	25.9	30.3	27.8	28.8
	すれ違いの時に対向車と接触しそうになったこと	34.2	25.5	29.3	37.6	25.8	30.8	29.8	25.1	27.2	31.9	30.0	31.0	35.2	27.9	30.7	26.1	21.1	22.3	31.5	22.8	28.3	31.8	25.1	28.1
	横断中の歩行者に接触しそうになったこと	29.8	23.6	26.4	32.5	25.4	28.5	26.2	20.7	23.3	40.6	31.1	39.8	30.3	25.3	27.3	30.2	20.2	22.9	32.4	26.1	30.0	25.2	18.5	21.5
	車がスリップして事故になりそうになったこと	27.2	23.9	25.7	34.2	29.1	31.7	17.9	15.1	16.5	41.9	32.0	37.6	31.2	28.1	29.6	24.8	22.5	23.2	21.4	16.0	19.4	19.1	13.3	15.9
	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	24.4	18.7	21.3	26.1	20.0	22.7	22.1	16.6	19.1	26.7	19.2	23.3	25.7	20.4	22.6	24.7	19.0	20.5	21.8	21.0	21.5	22.2	15.9	18.7
	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	21.7	16.8	19.0	24.1	18.8	21.1	18.5	13.5	15.8	23.3	15.8	19.9	23.7	19.8	21.4	23.0	15.9	17.8	16.3	14.6	15.6	18.0	14.1	15.9
	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	19.9	14.3	16.9	24.7	16.0	19.8	13.6	11.4	12.4	28.2	21.1	24.0	24.9	16.2	19.8	18.2	13.4	14.5	13.6	14.3	13.8	12.3	11.1	11.6
	カーブなどで対向車線にはみだして衝突しそうになったこと	17.2	12.9	14.8	20.0	13.8	16.4	13.4	11.3	12.3	20.8	13.0	17.3	18.6	15.0	16.3	12.6	10.3	10.9	15.7	13.2	14.8	11.8	11.3	11.5
	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	10.8	9.4	10.0	13.3	9.4	11.0	7.6	9.5	8.6	15.1	9.2	12.5	12.9	9.1	10.6	10.9	8.3	9.0	9.9	11.2	10.4	7.1	9.2	8.2
サンプル数（人）	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	1,078	1,330	2,426	614	835	1,461	464	495	965	540	437	979	404	608	1,021	543	1,527	2,104	514	294	809	325	371	700
	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	1,079	1,331	2,426	615	838	1,464	464	493	962	544	438	984	405	609	1,022	566	1,564	2,185	516	295	812	325	370	698
	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	1,074	1,327	2,417	614	834	1,459	460	493	958	542	438	982	403	609	1,019	547	1,529	2,120	516	296	813	322	371	696
	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	1,067	1,328	2,412	611	835	1,458	456	493	954	541	433	976	401	607	1,017	543	1,515	2,092	515	294	810	318	372	693
	車線変更の時に他の車と接触しそうになったこと	1,075	1,323	2,414	613	832	1,456	462	491	958	541	438	981	402	607	1,017	548	1,515	2,099	518	294	813	324	368	695
	信号待ちや駐車中の車に追突しそうになったこと	1,073	1,321	2,412	609	830	1,452	464	491	960	542	434	976	401	604	1,014	541	1,514	2,086	515	294	810	326	368	697
	バックをしていて事故になりそうになったこと	1,076	1,324	2,416	616	830	1,458	460	494	960	541	436	979	404	606	1,018	548	1,521	2,107	513	293	807	323	371	698
	すれ違いの時に対向車と接触しそうになったこと	1,072	1,328	2,416	612	833	1,456	460	495	960	542	434	976	401	609	1,018	540	1,515	2,086	515	294	810	324	371	698
	横断中の歩行者に接触しそうになったこと	1,078	1,333	2,429	613	836	1,462	465	497	967	547	437	986	403	609	1,021	543	1,520	2,099	516	295	812	326	373	702
	車がスリップして事故になりそうになったこと	1,072	1,325	2,415	614	834	1,461	458	491	954	544	437	983	401	606	1,015	540	1,507	2,079	515	294	810	320	368	691
	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	1,070	1,320	2,406	612	826	1,449	458	494	957	543	437	982	401	603	1,012	538	1,516	2,066	514	295	810	320	371	694
	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	1,071	1,321	2,409	611	831	1,454	460	490	955	540	438	980	401	607	1,017	544	1,516	2,094	516	295	812	322	369	694
	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	1,078	1,329	2,424	616	837	1,465	462	492	959	545	436	983	405	610	1,024	539	1,516	2,067	515	294	810	324	370	697
	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	1,076	1,328	2,419	615	834	1,459	461	494	960	544	438	984	404	608	1,019	538	1,508	2,076	516	295	812	322	371	696
	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	1,072	1,325	2,412	611	832	1,453	461	493	959	537	436	975	402	607	1,016	540	1,514	2,084	513	295	809	323	371	697

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」の欄は質問紙の「そう思う」と「どちらかといえばそう思う」の合計を、「否定」の欄は質問紙の「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：全体の欄のサンプル数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。
注４：本表では、運転意識設問とヒヤリ・ハット体験設問の両方に回答しているサンプルのみを集計しているため、他の集計と数値が異なることがある。

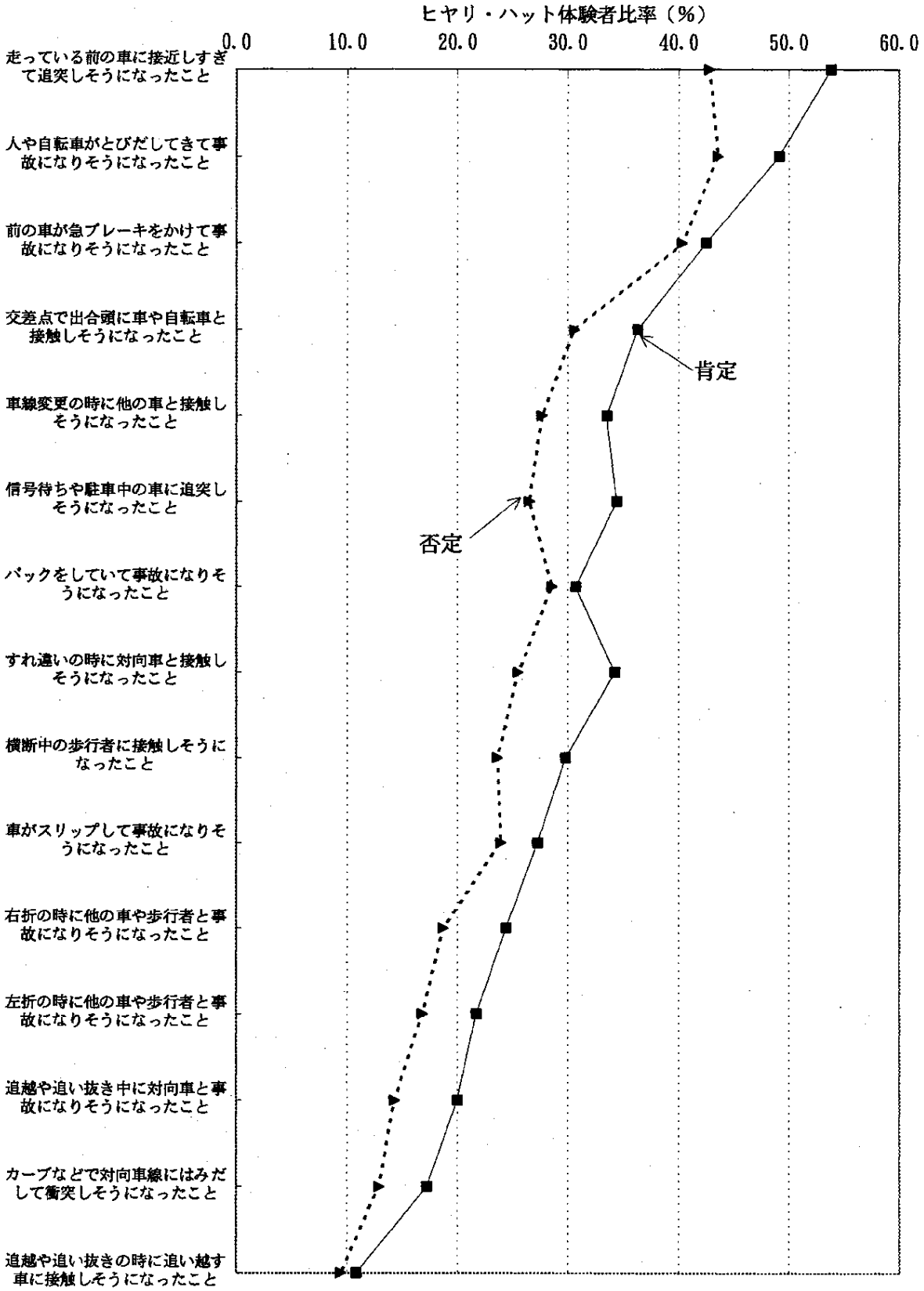


図5-4　運転意識設問への肯定者と否定者のヒヤリ・ハット体験者比率（男女：運転者全体）

（運転意識設問：運転中は歩行者や自転車をじゃまに思う）

表 5-5　運転意識設問への肯定者と否定者のヒヤリ・ハット体験者比率

（運転意識設問：運転中にイライラすることが多い）

	ヒヤリ・ハット項目	男女：運転者全体			男：運転者全体			女：運転者全体			男：24歳以下			男：25－59歳			男：60歳以上			女：24歳以下			女：25－59歳		
		肯定	否定	全体	肯定	否定	全体	肯定	否定	全体	肯定	否定	全体	肯定	否定	全体	肯定	否定	全体	肯定	否定	全体	肯定	否定	全体
ヒヤリ・ハット体験者比率（%）	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	61.0	43.8	47.7	62.9	46.5	50.7	56.7	40.2	43.0	71.2	54.0	60.5	61.4	46.0	49.8	40.8	29.4	30.6	60.3	45.3	48.8	54.0	38.6	41.0
	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	53.7	43.8	46.1	54.6	46.4	48.7	51.5	40.1	42.1	57.6	42.2	48.1	55.7	48.2	50.1	61.7	47.5	49.3	50.0	34.7	38.3	59.3	40.0	43.8
	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	52.0	38.2	41.4	51.0	39.7	42.7	54.1	36.2	39.5	58.7	47.0	51.4	52.0	39.8	42.8	51.4	34.9	36.6	57.9	41.4	45.3	59.3	33.7	38.1
	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	42.0	30.5	33.2	44.8	33.8	36.8	35.5	25.9	27.7	44.4	31.6	36.5	44.4	34.6	37.2	48.4	28.6	30.6	35.3	22.6	25.6	40.2	26.2	28.6
	車線変更の時に他の車と接触しそうになったこと	40.6	26.9	30.1	40.3	26.7	30.4	42.1	27.1	29.7	44.4	30.7	35.9	41.2	25.3	29.2	35.7	21.8	23.3	39.5	32.3	33.9	42.5	27.0	29.5
	信号待ちや駐車中の車に追突しそうになったこと	41.2	26.7	30.1	45.0	28.5	33.0	32.5	24.2	25.6	45.5	33.3	37.9	46.5	29.4	33.6	24.2	16.4	17.1	41.1	31.5	33.7	30.6	22.7	24.0
	バックをしていて事故になりそうになったこと	36.1	27.5	29.5	36.2	27.0	29.5	35.7	28.1	29.5	29.2	25.8	27.1	35.3	24.6	27.2	41.7	28.5	30.1	31.1	24.3	25.9	38.9	26.8	28.8
	すれ違いの時に対向車と接触しそうになったこと	39.2	26.2	29.3	40.5	27.1	30.8	36.3	25.0	27.2	35.9	28.0	31.0	38.2	28.2	30.7	35.5	20.9	22.3	37.0	25.6	28.3	40.7	25.3	28.1
	横断中の歩行者に接触しそうになったこと	38.8	22.6	26.4	40.9	23.9	28.5	33.9	20.9	23.3	47.1	35.3	39.8	38.8	23.4	27.3	38.1	21.0	22.9	40.0	27.0	30.0	37.2	18.3	21.5
	車がスリップして事故になりそうになったこと	33.9	23.1	25.7	39.4	28.6	31.7	21.0	15.6	16.5	47.3	31.7	37.6	35.7	27.6	29.6	32.2	22.1	23.2	25.9	17.4	19.4	20.2	15.3	15.9
	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	31.3	18.3	21.3	33.2	18.8	22.7	26.9	17.6	19.1	29.9	19.3	23.3	33.5	19.1	22.6	35.3	18.4	20.5	23.3	20.9	21.5	32.1	16.4	18.7
	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	26.7	16.7	19.0	28.9	18.2	21.1	21.4	14.6	15.8	24.9	16.8	19.9	29.2	18.8	21.4	25.2	16.6	17.8	18.9	14.6	15.6	23.4	14.4	15.9
	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	25.6	14.1	16.9	27.1	16.9	19.8	22.0	10.3	12.4	32.5	18.8	24.0	27.1	17.3	19.8	28.9	13.0	14.6	19.6	12.1	13.8	27.0	8.6	11.6
	カーブなどで対向車線にはみだして衝突しそうになったこと	23.5	12.1	14.8	25.7	12.9	16.4	18.3	11.1	12.3	23.9	13.2	17.3	24.0	13.6	16.3	19.0	9.7	10.9	22.1	12.5	14.8	18.9	10.2	11.5
	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	18.3	7.5	10.0	18.1	8.3	11.0	18.9	6.4	8.6	16.6	10.0	12.5	18.1	8.0	10.6	15.3	8.2	9.0	15.3	8.9	10.4	18.8	6.2	8.2
サンプル数（人）	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	559	1,854	2,426	388	1,067	1,461	171	787	965	372	606	979	254	765	1,021	213	1,842	2,104	189	620	809	113	581	700
	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	561	1,853	2,426	390	1,068	1,464	171	785	962	377	606	984	255	765	1,022	214	1,893	2,185	190	622	812	113	580	698
	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	560	1,844	2,417	388	1,064	1,459	172	780	958	375	608	982	254	763	1,019	212	1,844	2,120	190	623	813	113	578	696
	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	555	1,845	2,412	386	1,066	1,458	169	779	954	374	601	976	252	763	1,017	215	1,826	2,092	190	620	810	112	576	693
	車線変更の時に他の車と接触しそうになったこと	561	1,841	2,414	390	1,060	1,456	171	781	958	374	606	981	255	760	1,017	210	1,838	2,099	190	623	813	113	577	695
	信号待ちや駐車中の車に追突しそうになったこと	556	1,843	2,412	387	1,058	1,452	169	785	960	374	603	978	254	758	1,014	211	1,828	2,086	190	620	810	111	581	697
	バックをしていて事故になりそうになったこと	560	1,845	2,418	389	1,063	1,458	171	782	960	373	605	979	255	761	1,018	211	1,840	2,107	190	617	807	113	579	698
	すれ違いの時に対向車と接触しそうになったこと	559	1,845	2,416	388	1,062	1,456	171	783	960	373	604	978	254	762	1,018	211	1,830	2,086	189	621	810	113	580	698
	横断中の歩行者に接触しそうになったこと	560	1,856	2,429	389	1,066	1,462	171	790	967	376	609	986	255	764	1,021	210	1,837	2,099	190	622	812	113	584	702
	車がスリップして事故になりそうになったこと	558	1,843	2,415	391	1,062	1,461	167	781	954	374	608	983	255	758	1,015	208	1,821	2,079	189	621	810	109	577	691
	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	553	1,841	2,406	386	1,057	1,449	167	784	957	374	607	982	251	759	1,012	207	1,829	2,086	189	621	810	109	580	694
	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	555	1,841	2,409	387	1,060	1,454	168	781	955	373	606	980	253	761	1,017	210	1,834	2,094	190	622	812	111	578	694
	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	559	1,853	2,424	391	1,068	1,465	168	785	959	375	607	983	255	767	1,024	211	1,829	2,087	189	621	810	111	581	697
	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	558	1,848	2,419	389	1,064	1,459	169	784	960	376	607	984	254	763	1,019	210	1,821	2,076	190	622	812	111	580	696
	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	556	1,844	2,412	387	1,060	1,453	169	784	959	373	601	975	254	760	1,016	209	1,827	2,084	190	619	809	112	580	697

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」の欄は質問紙の「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」の欄は質問紙の「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：全体の欄のサンプル数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。
注4：本表では、運転意識設問とヒヤリ・ハット体験設問の両方に回答しているサンプルのみを集計しているため、他の集計と数値が異なることがある。

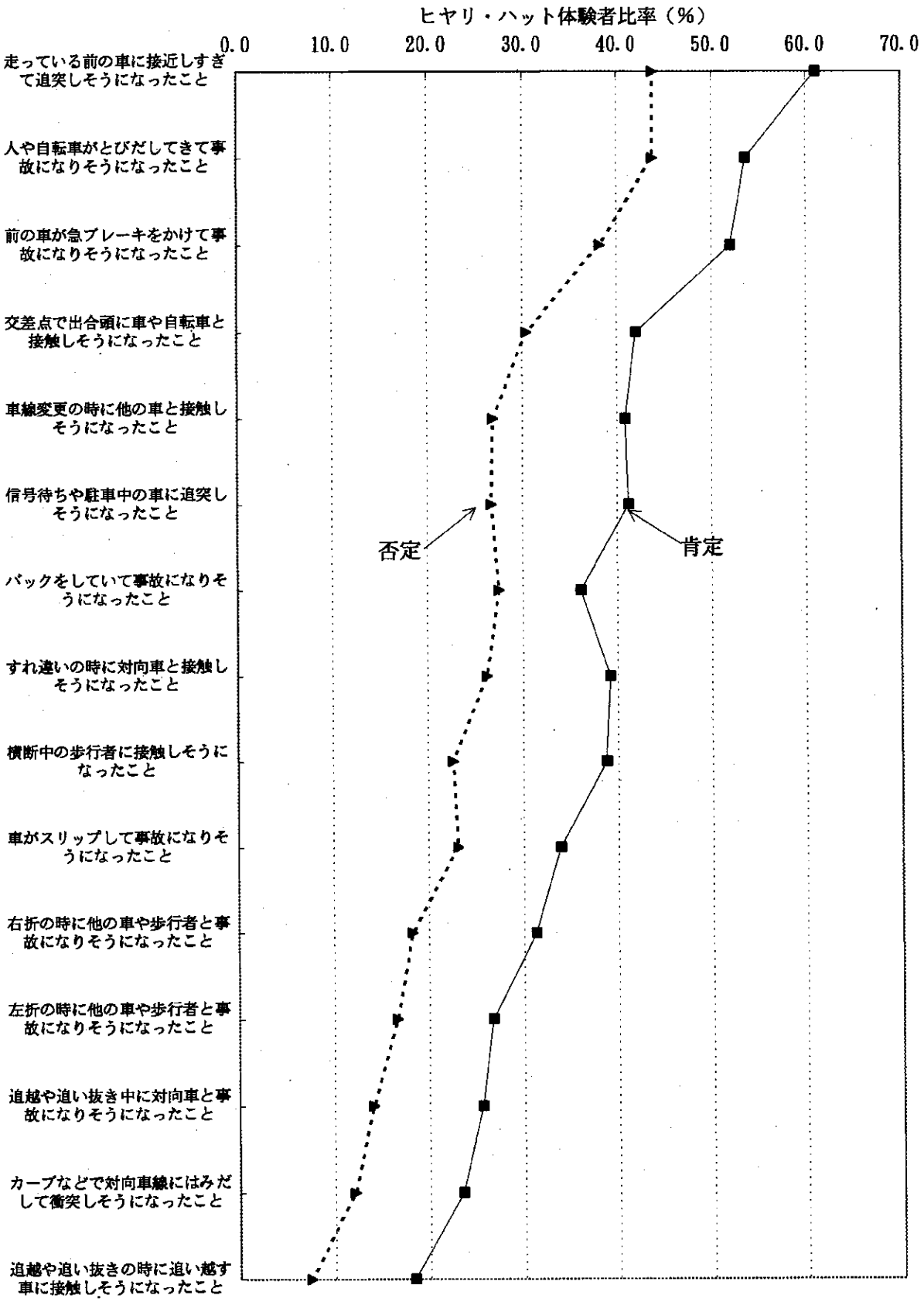


図5-5　運転意識設問への肯定者と否定者のヒヤリ・ハット体験者比率（男女：運転者全体）

（運転意識設問：運転中にイライラすることが多い）

表 5-6　運転意識設問への肯定者と否定者のヒヤリ・ハット体験者比率

（運転意識設問：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）

	ヒヤリ・ハット項目	男女：運転者全体			男：運転者全体			女：運転者全体			男：24歳以下			男：25－59歳			男：60歳以上			女：24歳以下			女：25－59歳		
		肯定	否定	全体	肯定	否定	全体	肯定	否定	全体	肯定	否定	全体	肯定	否定	全体	肯定	否定	全体	肯定	否定	全体	肯定	否定	全体
ヒヤリ・ハット体験者比率（%）	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	60.3	44.2	47.7	60.3	47.3	50.7	60.3	40.0	43.0	68.6	57.2	60.5	57.5	47.2	49.8	38.8	28.0	30.6	64.7	45.4	48.8	60.6	37.7	41.0
	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	49.9	44.9	46.1	50.0	48.0	48.7	49.7	40.9	42.1	52.5	46.3	48.1	50.4	49.9	50.1	55.7	46.9	49.3	44.6	37.1	38.3	55.3	42.0	43.8
	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	47.0	39.8	41.4	45.7	41.5	42.7	50.3	37.5	39.5	56.5	49.4	51.4	44.2	42.3	42.8	44.9	33.9	36.6	57.6	42.8	45.3	51.5	35.8	38.1
	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	37.4	31.9	33.2	40.6	35.3	36.8	29.3	27.4	27.7	43.7	33.5	36.5	42.4	35.3	37.2	35.1	29.1	30.6	29.5	24.8	25.6	34.0	27.6	28.6
	車線変更の時に他の車と接触しそうになったこと	33.6	29.1	30.1	34.0	28.9	30.4	32.7	29.3	29.7	40.1	34.1	35.9	30.4	28.8	29.2	29.9	21.1	23.3	38.8	33.0	33.9	35.9	28.4	29.5
	信号待ちや駐車中の車に追突しそうになったこと	36.1	28.3	30.1	37.9	31.1	33.0	31.5	24.6	25.6	39.4	37.3	37.9	36.3	33.8	33.6	22.5	15.7	17.1	38.4	32.8	33.7	30.4	22.8	24.0
	バックをしていて事故になりそうになったこと	30.5	29.0	29.5	30.8	28.7	29.5	29.8	29.4	29.5	26.1	27.5	27.1	28.8	26.7	27.2	35.6	28.2	30.1	30.4	25.0	25.9	34.6	27.7	28.8
	すれ違いの時に対向車と接触しそうになったこと	35.3	27.6	29.3	35.8	28.8	30.8	34.0	26.0	27.2	33.9	29.8	31.0	34.2	29.5	30.7	25.8	21.1	22.3	31.7	27.6	28.3	33.0	27.2	28.1
	横断中の歩行者に接触しそうになったこと	31.1	25.0	26.4	31.0	27.4	28.5	31.3	21.8	23.3	42.5	38.6	39.8	29.5	26.5	27.3	30.8	20.1	22.9	39.6	28.1	30.9	31.1	19.8	21.5
	車がスリップして事故になりそうになったこと	31.1	24.0	25.7	34.3	30.5	31.7	22.8	15.4	16.5	43.4	35.3	37.6	32.0	28.7	29.6	30.1	21.0	23.2	25.2	18.2	19.4	22.5	14.9	15.9
	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	24.8	20.3	21.3	26.8	21.1	22.7	19.6	19.2	19.1	28.1	21.4	23.3	26.9	21.2	22.6	25.1	18.5	20.5	24.6	20.9	21.5	22.8	18.2	18.7
	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	21.7	18.2	19.0	22.6	20.5	21.1	19.3	15.3	15.8	20.1	19.8	19.9	24.6	20.3	21.4	22.7	15.6	17.8	17.3	15.3	15.6	22.3	14.8	15.9
	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	20.9	15.6	16.9	22.0	16.8	19.8	18.1	11.4	12.4	25.3	23.5	24.0	22.1	18.9	19.8	20.7	12.6	14.6	19.6	12.5	13.8	18.6	10.5	11.6
	カーブなどで対向車線にはみだして衝突しそうになったこと	21.0	13.0	14.8	20.8	14.6	16.4	21.5	10.7	12.3	20.7	15.9	17.3	18.8	15.3	16.3	15.6	9.3	10.9	16.5	14.4	14.8	22.5	9.7	11.5
	追越や追い抜きの時に追い越す車に接触しそうになったこと	15.3	8.4	10.0	16.4	8.9	11.0	12.7	7.8	8.6	13.5	12.1	12.5	16.2	8.6	10.6	13.0	7.5	9.0	19.6	8.4	10.4	14.6	7.1	8.2
サンプル数（人）	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	531	1,891	2,426	380	1,074	1,461	151	807	965	283	696	979	261	759	1,021	492	1,544	2,104	139	669	809	104	591	700
	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	533	1,880	2,426	382	1,075	1,464	151	805	962	284	700	984	260	761	1,022	499	1,591	2,185	139	672	812	103	591	698
	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	532	1,872	2,417	381	1,070	1,459	151	802	958	283	699	982	260	758	1,018	492	1,547	2,120	139	673	813	103	590	696
	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	527	1,872	2,412	377	1,074	1,458	150	798	954	284	692	976	257	759	1,017	487	1,537	2,092	139	670	810	103	586	693
	車線変更の時に他の車と接触しそうになったこと	527	1,874	2,414	377	1,072	1,456	150	802	958	284	697	981	260	756	1,017	489	1,543	2,099	139	673	813	103	588	695
	信号待ちや駐車中の車に追突しそうになったこと	526	1,872	2,412	377	1,067	1,452	149	805	960	284	694	978	259	754	1,014	485	1,538	2,086	138	671	810	102	591	697
	バックをしていて事故になりそうになったこと	531	1,872	2,418	380	1,070	1,458	151	802	960	284	695	979	260	757	1,018	489	1,543	2,107	138	668	807	104	589	698
	すれ違いの時に対向車と接触しそうになったこと	530	1,873	2,416	380	1,069	1,458	150	804	960	283	695	978	260	757	1,018	485	1,539	2,086	139	670	810	103	591	698
	横断中の歩行者に接触しそうになったこと	531	1,884	2,429	381	1,073	1,462	150	811	967	287	699	986	261	759	1,021	484	1,544	2,099	139	672	812	103	595	702
	車がスリップして事故になりそうになったこと	528	1,872	2,415	379	1,073	1,461	149	799	954	286	697	983	259	755	1,015	482	1,531	2,079	139	670	810	102	585	691
	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	528	1,865	2,406	380	1,062	1,449	148	803	957	285	697	982	260	751	1,012	478	1,539	2,086	138	671	810	101	589	694
	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	530	1,865	2,409	380	1,086	1,454	150	799	955	283	697	980	260	755	1,017	484	1,542	2,094	139	672	812	103	587	694
	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	531	1,880	2,424	382	1,076	1,465	149	804	959	285	698	983	262	761	1,024	487	1,535	2,087	138	671	810	102	591	697
	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	529	1,876	2,419	380	1,072	1,459	149	804	960	285	699	984	260	758	1,019	481	1,531	2,076	139	672	812	102	590	696
	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	529	1,870	2,412	379	1,067	1,453	150	803	959	282	693	975	260	755	1,016	483	1,534	2,084	138	670	809	103	590	697

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」の欄は質問紙の「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」の欄は質問紙の「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：全体の欄のサンプル数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。
注4：本表では、運転意識設問とヒヤリ・ハット体験設問の両方に回答しているサンプルのみを集計しているため、他の集計と数値が異なることがある。

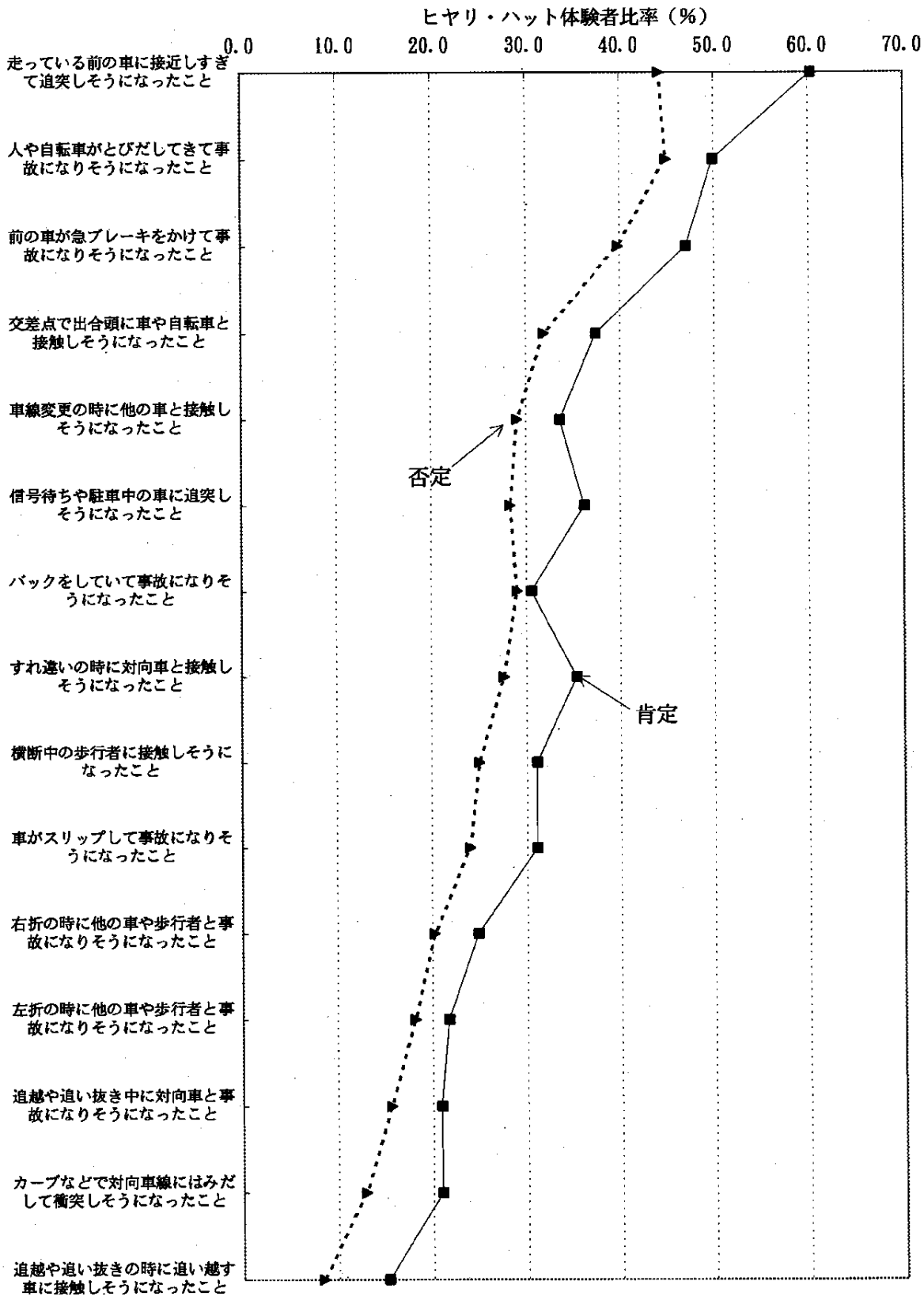


図5-6　運転意識設問への肯定者と否定者のヒヤリ・ハット体験者比率（男女：運転者全体）

（運転意識設問：割り込まれないように、あまり車間距離をあけないで走るようにしている）

表 5-7　運転意識設問への肯定者と否定者のヒヤリ・ハット体験者比率

（運転意識設問：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	男女：運転者全体			男：運転者全体			女：運転者全体			男：24歳以下			男：25－59歳			男：60歳以上			女：24歳以下			女：25－59歳		
		肯定	否定	全体	肯定	否定	全体	肯定	否定	全体	肯定	否定	全体	肯定	否定	全体	肯定	否定	全体	肯定	否定	全体	肯定	否定	全体
ヒヤリ・ハット体験者比率（%）	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	43.4	50.6	47.7	46.9	53.5	50.7	37.2	46.6	43.0	53.6	64.7	60.5	46.2	52.2	49.8	28.6	33.3	30.6	44.8	51.3	48.8	35.7	43.8	41.0
	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	44.6	46.9	46.1	46.7	49.9	48.7	40.9	42.8	42.1	41.1	52.3	48.1	49.6	50.2	50.1	47.9	50.8	49.3	34.7	40.5	38.3	44.0	43.4	43.8
	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	36.8	44.5	41.4	38.0	45.4	42.7	33.0	43.4	39.5	48.5	53.3	51.4	40.1	44.6	42.8	35.6	38.2	36.6	46.5	44.5	45.3	31.0	42.0	38.1
	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	30.2	35.0	33.2	33.1	39.5	36.8	25.1	28.7	27.7	31.2	39.6	36.5	35.1	38.4	37.2	29.1	33.0	30.6	19.6	29.2	25.6	27.6	28.4	28.6
	車線変更の時に他の車と接触しそうになったこと	27.3	31.9	30.1	26.0	32.9	30.4	28.0	30.5	29.7	29.6	39.8	35.9	26.0	31.5	29.2	21.6	25.5	23.3	31.4	35.5	33.9	27.9	29.8	29.5
	信号待ちや駐車中の車に追突しそうになったこと	26.7	32.2	30.1	29.0	35.8	33.0	23.7	27.2	25.6	31.6	41.7	37.9	30.7	35.6	33.6	16.1	18.7	17.1	32.1	34.7	33.7	19.6	26.0	24.0
	バックをしていて事故になりそうになったこと	27.9	30.5	29.5	28.2	30.3	29.5	27.4	30.6	29.5	23.5	29.5	27.1	26.2	27.9	27.2	29.7	30.3	30.1	23.6	27.2	25.9	26.0	30.1	28.8
	すれ違いの時に対向車と接触しそうになったこと	25.6	31.8	29.3	26.6	34.0	30.8	23.9	28.9	27.2	26.3	33.6	31.0	27.3	33.3	30.7	21.6	23.4	22.3	25.1	30.2	28.3	23.1	30.4	28.1
	横断中の歩行者に接触しそうになったこと	23.1	28.5	26.4	23.2	32.5	28.5	22.9	23.0	23.3	32.5	44.2	39.8	22.9	30.5	27.3	21.4	24.7	22.9	28.0	31.3	30.0	20.8	21.1	21.5
	車がスリップして事故になりそうになったこと	24.3	26.4	25.7	29.2	33.2	31.7	15.6	17.1	16.5	32.8	40.7	37.6	28.2	30.5	29.6	22.7	23.6	23.2	16.4	21.1	19.4	16.4	15.7	15.9
	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	18.6	23.0	21.3	19.9	24.7	22.7	16.3	20.7	19.1	19.5	25.5	23.3	19.6	24.6	22.6	18.4	22.6	20.5	20.0	22.5	21.5	16.3	19.8	18.7
	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	17.4	20.0	19.0	18.7	22.9	21.1	14.9	15.9	15.8	16.1	23.2	19.9	20.4	22.1	21.4	17.0	18.3	17.8	13.5	16.6	15.6	15.8	15.2	15.9
	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	13.1	19.4	16.9	14.9	23.5	19.8	9.8	13.8	12.4	20.5	26.1	24.0	14.5	23.7	19.8	13.7	15.7	14.6	11.0	14.9	13.8	8.9	12.7	11.6
	カーブなどで対向車線にはみだして衝突しそうになったこと	12.4	16.4	14.8	13.8	18.4	16.4	10.1	13.8	12.3	15.7	18.3	17.3	13.4	18.5	16.3	10.7	10.6	10.9	14.8	14.8	14.8	9.3	12.8	11.5
	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	7.8	11.5	10.0	9.2	12.3	11.0	5.2	10.5	8.6	10.5	13.6	12.5	8.8	12.0	10.6	9.2	8.3	9.0	7.8	11.6	10.4	5.0	9.7	8.2
サンプル数（人）	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	1,022	1,386	2,426	654	800	1,461	368	586	965	375	601	979	448	569	1,021	1,158	880	2,104	310	497	809	258	434	700
	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	1,024	1,384	2,426	655	802	1,464	369	582	962	375	608	984	448	570	1,022	1,195	907	2,185	311	499	812	259	431	698
	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	1,016	1,383	2,417	649	802	1,459	367	581	958	375	604	982	446	569	1,019	1,167	883	2,120	312	499	813	258	431	696
	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	1,022	1,373	2,412	656	795	1,458	366	578	954	372	601	976	450	563	1,017	1,147	879	2,092	311	497	810	257	429	693
	車線変更の時に他の車と接触しそうになったこと	1,016	1,382	2,414	648	802	1,456	368	580	958	375	603	981	446	568	1,017	1,162	873	2,099	312	499	813	258	430	695
	信号待ちや駐車中の車に追突しそうになったこと	1,018	1,376	2,412	648	796	1,452	370	580	960	373	602	978	443	567	1,014	1,151	872	2,086	312	496	810	260	430	697
	バックをしていて事故になりそうになったこと	1,017	1,382	2,418	649	801	1,458	368	581	960	375	601	979	447	567	1,018	1,161	876	2,107	309	498	807	258	432	698
	すれ違いの時に対向車と接触しそうになったこと	1,019	1,380	2,416	651	798	1,456	368	582	960	373	602	978	447	567	1,018	1,151	873	2,086	311	497	810	260	431	698
	横断中の歩行者に接触しそうになったこと	1,026	1,385	2,429	655	799	1,462	371	586	957	375	608	986	449	568	1,021	1,156	875	2,099	311	499	812	260	435	702
	車がスリップして事故になりそうになったこと	1,015	1,381	2,415	650	802	1,461	365	579	954	375	605	963	444	567	1,015	1,145	870	2,079	311	497	810	256	428	691
	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	1,015	1,374	2,406	647	795	1,449	368	579	957	375	604	982	444	564	1,012	1,152	871	2,086	310	498	810	258	429	694
	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	1,019	1,373	2,409	651	796	1,454	368	577	955	373	604	980	447	566	1,017	1,159	872	2,094	311	499	812	259	428	694
	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	1,025	1,382	2,424	657	801	1,465	368	581	959	375	605	983	451	569	1,024	1,152	870	2,087	311	497	810	258	432	697
	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	1,021	1,380	2,419	653	799	1,459	368	581	960	375	606	984	448	567	1,019	1,146	869	2,076	311	499	812	258	431	696
	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	1,017	1,378	2,412	649	797	1,453	368	581	959	370	602	975	445	567	1,016	1,152	868	2,084	309	498	809	258	432	697

注１：本表は、表頭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」の欄は質問紙の「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」の欄は質問紙の「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：全体の欄のサンプル数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。
注４：本表では、運転意識設問とヒヤリ・ハット体験設問の両方に回答しているサンプルのみを集計しているため、他の集計と数値が異なることがある。

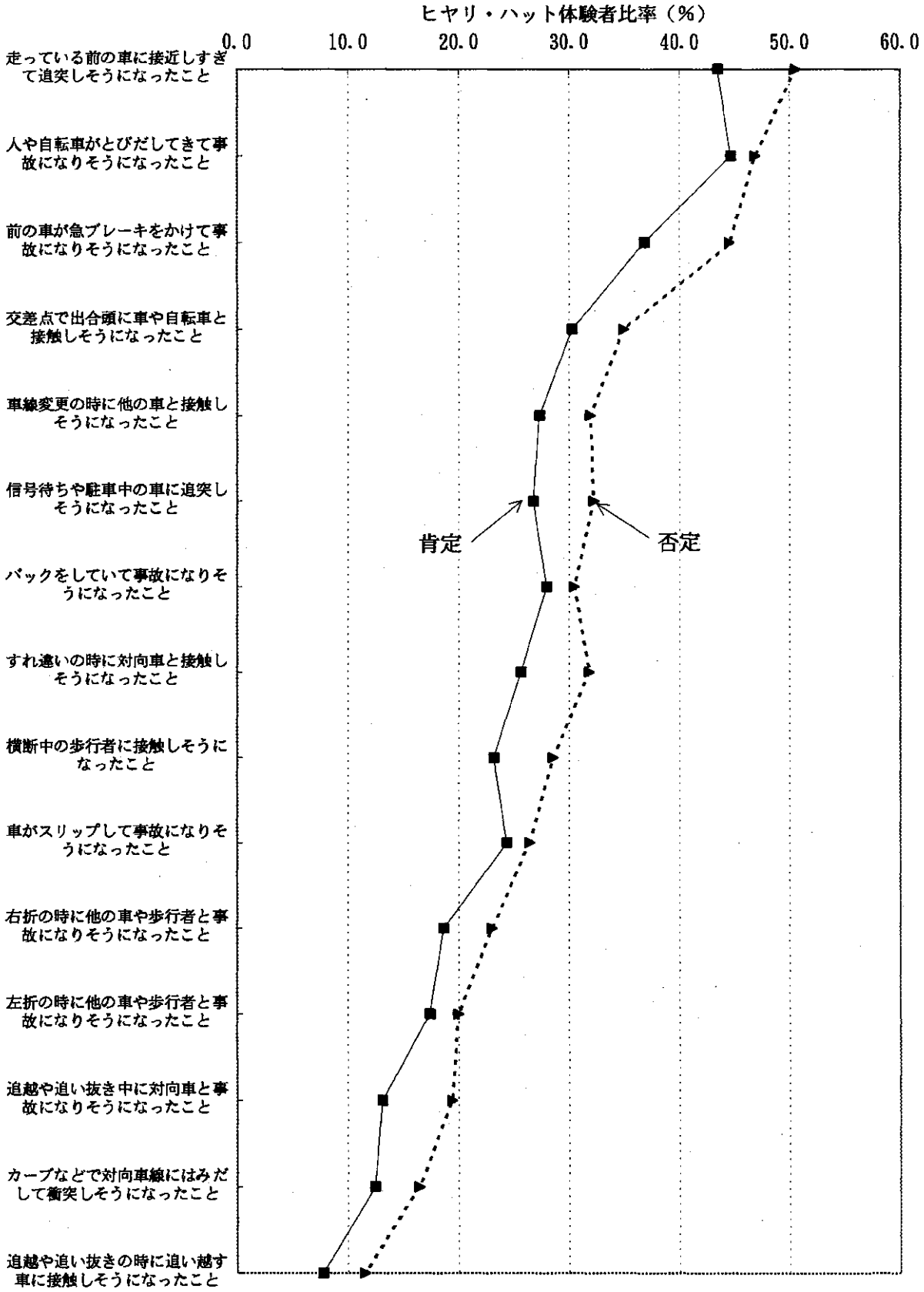


図5-7　運転意識設問への肯定者と否定者のヒヤリ・ハット体験者比率（男女：運転者全体）

（運転意識設問：自分は感情の変化は少なく、いつでも冷静でいられる）

表 5-8　運転意識設問への肯定者と否定者のヒヤリ・ハット体験者比率

（運転意識設問：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	男女：運転者全体			男：運転者全体			女：運転者全体			男：24歳以下			男：25－59歳			男：60歳以上			女：24歳以下			女：25－59歳		
		肯定	否定	全体	肯定	否定	全体	肯定	否定	全体	肯定	否定	全体	肯定	否定	全体	肯定	否定	全体	肯定	否定	全体	肯定	否定	全体
ヒヤリ・ハット体験者比率（%）	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	62.0	45.3	47.7	64.2	48.1	50.7	58.1	41.0	43.0	65.9	58.6	60.5	63.0	47.8	49.8	41.1	29.2	30.6	54.2	47.7	48.8	53.8	39.6	41.0
	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	48.0	45.7	46.1	52.2	48.0	48.7	40.3	42.3	42.1	56.8	45.4	48.1	58.7	48.8	50.1	50.7	47.4	49.3	44.4	37.0	38.3	41.0	44.0	43.8
	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	47.2	40.4	41.4	48.5	41.5	42.7	44.7	38.9	39.5	59.0	49.1	51.4	53.5	41.2	42.8	43.5	35.4	36.6	48.3	44.6	45.3	42.9	37.6	38.1
	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	41.1	31.8	33.2	46.7	34.9	36.8	30.9	27.3	27.7	41.2	35.1	36.5	50.4	35.2	37.2	38.2	29.8	30.6	25.7	25.5	25.6	29.9	28.5	28.6
	車線変更の時に他の車と接触しそうになったこと	37.9	28.8	30.1	40.4	28.4	30.4	33.3	29.4	29.7	41.4	34.3	35.9	41.3	27.4	29.2	35.0	21.6	23.3	41.4	32.3	33.9	40.3	28.2	29.5
	信号待ちや駐車中の車に追突しそうになったこと	37.5	28.7	30.1	42.8	31.0	33.0	27.6	25.5	25.8	45.4	35.6	37.9	46.4	31.8	33.6	22.9	16.5	17.1	35.9	33.2	33.7	20.8	24.4	24.0
	バックをしていて事故になりそうになったこと	36.2	28.4	29.5	36.4	28.2	29.5	35.8	28.7	29.5	29.6	26.3	27.1	34.4	26.1	27.2	32.2	29.9	30.1	30.1	25.0	25.9	35.1	28.2	28.8
	すれ違いの時に対向車と接触しそうになったこと	37.8	28.0	29.3	38.9	29.3	30.8	35.8	26.1	27.2	38.2	28.9	31.0	37.8	29.7	30.7	33.9	20.9	22.3	30.8	27.7	28.3	39.0	26.8	28.1
	横断中の歩行者に接触しそうになったこと	39.7	24.1	26.4	43.2	25.5	28.5	33.3	21.9	23.3	46.9	37.5	39.8	40.5	25.4	27.3	34.2	21.4	22.9	33.3	29.3	30.0	33.8	20.1	21.5
	車がスリップして事故になりそうになったこと	29.5	25.0	25.7	35.1	30.0	31.7	19.0	16.2	16.5	47.1	34.8	37.6	31.7	29.2	29.6	29.3	22.5	23.2	18.8	19.5	19.4	18.7	15.6	15.9
	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	28.6	20.0	21.3	28.6	21.5	22.7	28.5	17.8	19.1	28.3	21.9	23.3	29.6	21.6	22.6	33.5	18.9	20.5	21.5	21.5	21.5	29.9	17.4	18.7
	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	23.4	18.2	19.0	24.6	20.4	21.1	21.1	15.0	15.8	23.8	18.8	19.9	26.2	20.6	21.4	30.0	16.3	17.8	13.2	16.2	15.6	27.3	14.3	15.9
	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	24.3	15.6	16.9	28.1	18.2	19.8	17.2	11.8	12.4	33.3	21.1	24.0	30.7	18.2	19.8	23.7	13.5	14.6	15.3	13.5	13.8	22.4	10.3	11.6
	カーブなどで対向車線にはみだして衝突しそうになったこと	21.1	13.7	14.8	24.7	14.8	16.4	14.6	12.0	12.3	21.1	16.1	17.3	28.0	14.6	16.3	17.7	10.1	10.9	20.1	13.6	14.8	10.4	11.7	11.5
	追越や追い抜きの時に追い越す車に接触しそうになったこと	19.7	8.4	10.0	21.1	9.1	11.0	17.1	7.3	8.6	19.0	10.6	12.5	22.4	8.9	10.6	17.7	7.9	9.0	12.5	9.9	10.4	18.2	7.0	8.2
サンプル数（人）	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	353	2,064	2,426	229	1,228	1,461	124	836	965	226	752	979	127	893	1,021	236	1,830	2,104	144	665	809	78	619	700
	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	352	2,066	2,426	228	1,232	1,464	124	834	962	227	756	984	126	895	1,022	244	1,883	2,185	144	668	812	78	618	698
	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	352	2,056	2,417	229	1,225	1,459	123	831	958	227	754	982	127	891	1,019	239	1,832	2,120	145	668	813	77	617	696
	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	350	2,055	2,412	227	1,227	1,458	123	828	954	226	749	976	125	891	1,017	233	1,820	2,092	144	666	810	77	615	693
	車線変更の時に他の車と接触しそうになったこと	351	2,055	2,414	228	1,224	1,456	123	831	958	227	753	981	126	890	1,017	237	1,825	2,099	145	668	813	77	616	695
	信号待ちや駐車中の車に追突しそうになったこと	347	2,056	2,412	224	1,223	1,452	123	833	960	227	750	978	125	888	1,014	231	1,820	2,086	145	665	810	77	618	697
	バックをしていて事故になりそうになったこと	351	2,057	2,418	228	1,225	1,458	123	832	960	226	752	979	125	892	1,018	233	1,831	2,107	143	664	807	77	618	698
	すれ違いの時に対向車と接触しそうになったこと	352	2,056	2,416	229	1,223	1,456	123	833	960	225	752	978	127	890	1,018	233	1,819	2,086	143	667	810	77	619	698
	横断中の歩行者に接触しそうになったこと	350	2,070	2,420	227	1,230	1,462	123	840	967	228	757	986	126	894	1,021	234	1,828	2,099	144	668	812	77	623	702
	車がスリップして事故になりそうになったこと	346	2,059	2,415	225	1,230	1,461	121	829	954	227	755	983	123	891	1,015	232	1,812	2,079	144	666	810	75	614	691
	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	350	2,048	2,406	227	1,218	1,449	123	830	957	226	755	982	125	886	1,012	233	1,817	2,086	144	666	810	77	615	694
	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	351	2,049	2,409	228	1,221	1,454	123	828	955	227	752	980	126	889	1,017	237	1,821	2,094	144	668	812	77	615	694
	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	350	2,066	2,424	228	1,233	1,465	122	833	959	228	754	983	127	896	1,024	232	1,820	2,087	144	666	810	76	618	697
	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	350	2,060	2,419	227	1,228	1,459	123	832	960	227	756	984	125	893	1,019	231	1,811	2,076	144	668	812	77	617	696
	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	350	2,054	2,412	227	1,222	1,453	123	832	959	226	748	975	125	890	1,016	231	1,820	2,084	144	665	809	77	618	697

注1：本表は、表層の質問への回答別にヒヤリ・ハット体験者の比率と、その比率算出の係数（サンプル数）を示したものである。
注2：「肯定」の欄は質問紙の「そう思う」と「どちらかといえばそう思う」の合計を、「否定」の欄は質問紙の「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：全体の欄のサンプル数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。
注4：本表では、運転意識設問とヒヤリ・ハット体験設問の両方に回答しているサンプルのみを集計しているため、他の集計と数値が異なることがある。

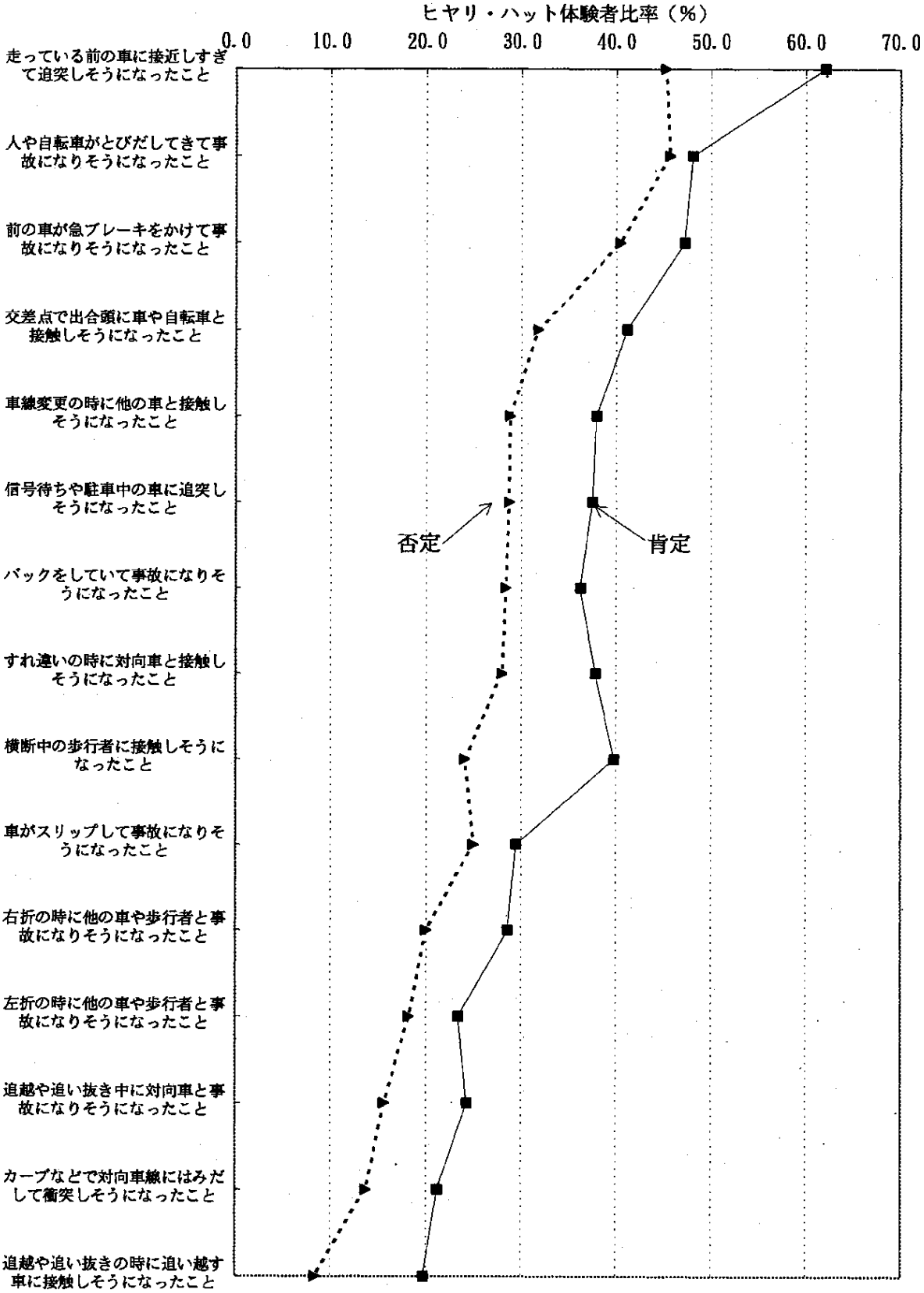


図5-8　運転意識設問への肯定者と否定者のヒヤリ・ハット体験者比率（男女：運転者全体）

（運転意識設問：車の運転で多少人に迷惑をかけるのはお互いさまだ）

表 5-9　運転意識設問への肯定者と否定者のヒヤリ・ハット体験者比率

（運転意識設問：事故をおこすのは運が悪いからだ）

ヒヤリ・ハット項目	男女：運転者全体			男：運転者全体			女：運転者全体			男：24歳以下			男：25－59歳			男：60歳以上			女：24歳以下			女：25－59歳		
	肯定	否定	全体	肯定	否定	全体	肯定	否定	全体	肯定	否定	全体	肯定	否定	全体	肯定	否定	全体	肯定	否定	全体	肯定	否定	全体
ヒヤリ・ハット体験者比率（%）																								
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	59.3	45.6	47.7	64.4	48.0	50.7	49.6	42.2	43.0	60.5	60.5	60.5	61.6	47.9	49.8	35.4	29.5	30.6	58.0	47.3	48.8	51.1	39.6	41.0
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	49.9	45.3	46.1	52.1	47.8	48.7	45.5	41.6	42.1	46.3	48.7	48.1	55.8	48.9	50.1	54.8	47.8	49.3	47.9	36.7	38.3	44.4	43.8	43.8
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	47.2	40.3	41.4	47.3	41.6	42.7	47.2	38.3	39.5	50.4	51.8	51.4	49.3	41.6	42.8	42.5	35.4	36.6	52.1	44.2	45.3	45.6	36.9	38.1
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	35.5	32.6	33.2	39.1	36.1	36.8	28.5	27.4	27.7	40.0	35.4	36.5	40.4	36.4	37.2	32.9	30.3	30.6	31.9	24.5	25.6	31.1	28.2	28.6
車線変更の時に他の車と接触しそうになったこと	33.2	29.5	30.1	31.9	30.0	30.4	35.8	28.8	29.7	36.8	35.6	35.9	31.2	28.0	29.2	27.4	22.4	23.3	41.2	32.6	33.9	37.8	28.2	29.5
信号待ちや駐車中の車に追突しそうになったこと	32.6	29.5	30.1	33.9	32.5	33.0	30.1	25.1	25.6	41.5	36.8	37.9	33.8	33.5	33.6	20.7	16.5	17.1	42.0	32.3	33.7	31.1	23.9	24.0
バックをしていて事故になりそうになったこと	32.1	28.8	29.5	29.7	29.1	29.5	36.9	28.3	29.5	29.0	26.5	27.1	27.0	28.9	27.2	31.5	29.9	30.1	26.1	25.8	25.9	36.0	27.8	28.8
すれ違いの時に対向車と接触しそうになったこと	33.2	28.6	29.3	36.7	29.5	30.8	26.6	27.4	27.2	32.8	30.4	31.0	37.7	29.5	30.7	26.0	21.8	22.3	33.9	27.4	28.3	28.6	28.1	28.1
横断中の歩行者に接触しそうになったこと	34.6	24.9	26.4	36.9	26.7	28.5	30.4	22.3	23.3	40.4	30.5	33.8	35.8	26.1	27.3	29.5	21.4	22.9	40.3	28.3	30.0	27.5	20.7	21.5
車がスリップして事故になりそうになったこと	32.7	24.4	25.7	35.2	30.9	31.7	27.9	14.9	16.5	36.5	37.1	37.6	29.9	29.5	29.6	31.0	22.0	23.2	32.8	17.1	19.4	23.6	14.9	15.9
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	23.4	20.9	21.3	24.5	22.4	22.7	21.3	18.8	19.1	26.9	22.2	23.3	23.0	22.5	22.6	25.5	19.6	20.5	20.3	21.7	21.5	21.3	18.3	18.7
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	22.3	18.4	19.0	26.3	20.1	21.1	14.6	15.9	15.8	21.7	19.4	19.9	26.8	20.5	21.4	21.8	17.1	17.8	22.7	14.5	15.6	16.7	15.6	15.9
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	26.1	15.2	16.9	28.5	18.0	19.8	21.0	11.1	12.4	28.3	23.1	24.0	31.2	17.9	19.8	18.4	13.9	14.6	19.5	12.9	13.8	22.0	10.1	11.6
カーブなどで対向車線にはみだして衝突しそうになったこと	20.6	13.8	14.8	22.8	15.1	16.4	16.3	11.8	12.3	23.6	15.2	17.3	20.3	15.6	16.3	16.0	9.9	10.9	22.7	13.4	14.8	16.7	10.8	11.5
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	14.2	9.2	10.0	16.2	9.9	11.0	10.6	8.3	8.6	17.9	10.8	12.5	17.4	9.4	10.6	15.4	7.9	9.0	12.6	10.0	10.4	12.2	7.6	8.2
サンプル数（人）																								
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	359	2,049	2,426	236	1,212	1,461	123	837	965	238	740	979	138	873	1,021	308	1,751	2,104	119	689	809	90	606	700
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	359	2,050	2,426	236	1,215	1,464	123	835	962	242	741	984	138	874	1,022	315	1,802	2,185	119	692	812	90	605	698
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	360	2,040	2,417	237	1,208	1,459	123	832	958	242	739	982	138	871	1,019	308	1,754	2,120	119	693	813	90	604	696
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	358	2,037	2,412	235	1,210	1,458	123	827	954	240	735	976	136	871	1,017	304	1,743	2,092	119	690	810	90	600	693
車線変更の時に他の車と接触しそうになったこと	358	2,039	2,414	235	1,208	1,456	123	831	958	242	738	981	138	869	1,017	307	1,748	2,099	119	693	813	90	602	695
信号待ちや駐車中の車に追突しそうになったこと	356	2,038	2,412	233	1,205	1,452	123	833	960	241	736	978	136	868	1,014	305	1,739	2,066	119	690	810	90	604	697
バックをしていて事故になりそうになったこと	358	2,041	2,418	236	1,208	1,458	122	833	960	241	737	979	137	871	1,018	305	1,752	2,107	119	687	807	89	605	698
すれ違いの時に対向車と接触しそうになったこと	361	2,039	2,416	237	1,207	1,456	124	832	960	241	736	978	138	870	1,018	304	1,740	2,086	118	691	810	91	604	698
横断中の歩行者に接触しそうになったこと	361	2,050	2,429	236	1,212	1,462	125	838	967	245	740	986	137	874	1,021	305	1,746	2,099	119	692	812	91	608	702
車がスリップして事故になりそうになったこと	358	2,037	2,415	236	1,209	1,461	122	828	954	243	739	983	137	868	1,015	300	1,736	2,079	119	690	810	89	599	691
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	355	2,034	2,406	233	1,203	1,449	122	831	957	242	739	982	135	867	1,012	298	1,747	2,086	118	691	810	89	602	694
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	359	2,032	2,409	236	1,204	1,454	123	828	955	240	739	980	138	868	1,017	308	1,743	2,094	119	692	812	90	601	694
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	360	2,047	2,424	236	1,216	1,465	124	831	959	243	739	983	138	876	1,024	305	1,739	2,087	118	691	810	91	603	697
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	360	2,043	2,419	237	1,211	1,459	123	832	960	242	741	984	138	872	1,019	300	1,734	2,076	119	692	812	90	603	696
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	358	2,037	2,412	235	1,205	1,453	123	832	959	240	734	975	138	868	1,016	305	1,739	2,084	119	689	809	90	604	697

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」の欄は質問紙の「そう思う」と「どちらかといえばそう思う」の合計を、「否定」の欄は質問紙の「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：全体の欄のサンプル数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。
注４：本表では、運転意識設問とヒヤリ・ハット体験設問の両方に回答しているサンプルのみを集計しているため、他の集計と数値が異なることがある。

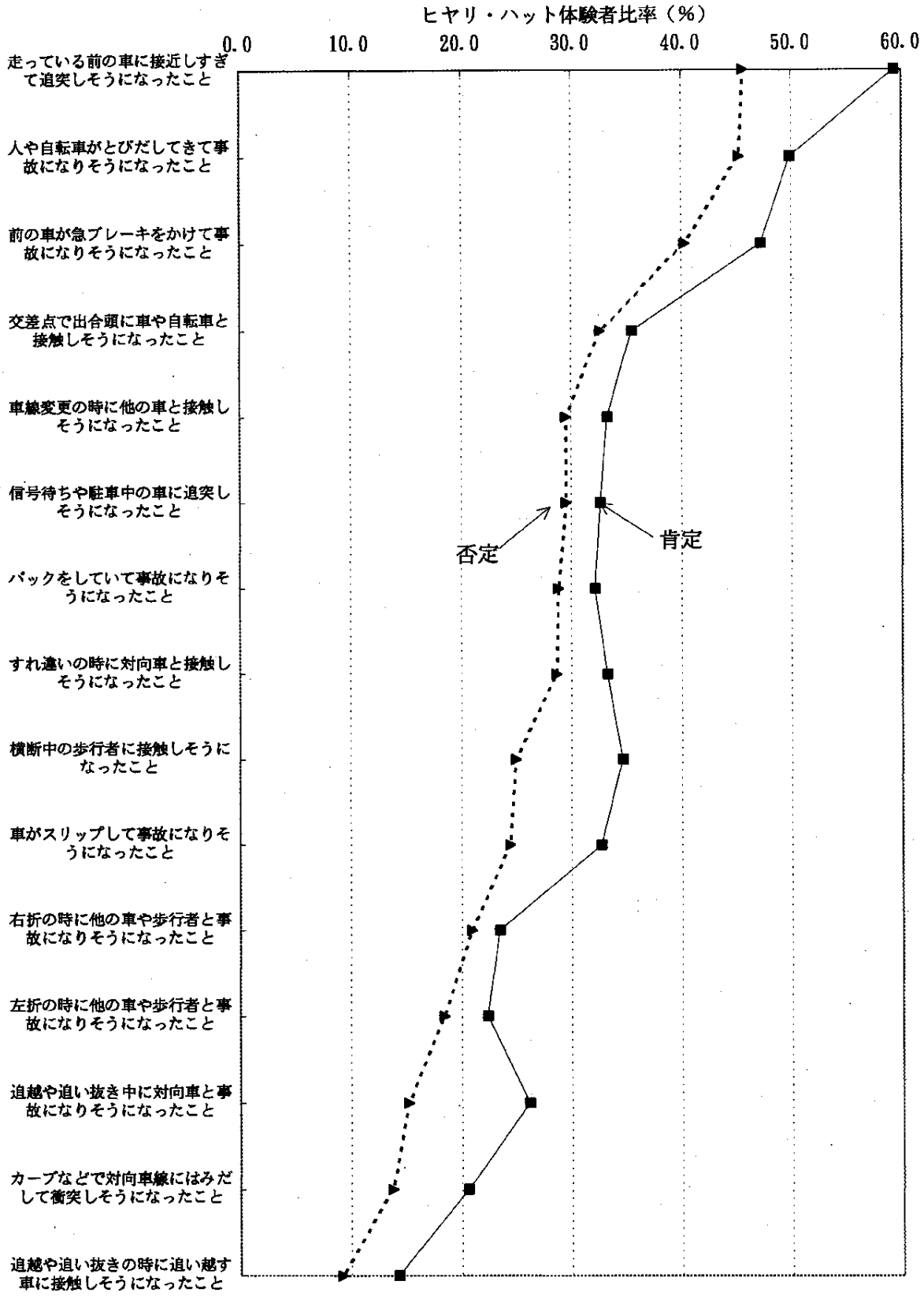


図5-9　運転意識設問への肯定者と否定者のヒヤリ・ハット体験者比率（男女：運転者全体）

（運転意識設問：事故をおこすのは運が悪いからだ）

表 5-10　運転意識設問への肯定者と否定者のヒヤリ・ハット体験者比率

(運転意識設問：違反をすることと事故の発生には、あまり関係はない)

	ヒヤリ・ハット項目	男女：運転者全体			男：運転者全体			女：運転者全体			男：24歳以下			男：25－59歳			男：60歳以上			女：24歳以下			女：25－59歳		
		肯定	否定	全体	肯定	否定	全体	肯定	否定	全体	肯定	否定	全体	肯定	否定	全体	肯定	否定	全体	肯定	否定	全体	肯定	否定	全体
ヒヤリ・ハット体験者比率（%）	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	48.4	47.7	47.7	50.7	50.9	50.7	42.7	43.3	43.0	62.4	60.0	60.5	49.7	49.9	49.8	32.6	30.2	30.6	61.8	47.6	48.8	42.9	40.9	41.0
	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	48.0	45.9	46.1	50.7	48.4	48.7	41.4	42.4	42.1	58.7	45.9	48.1	49.5	50.4	50.1	55.0	46.0	49.3	50.0	37.1	38.3	42.2	44.2	43.8
	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	40.6	41.5	41.4	41.1	42.9	42.7	39.3	39.4	39.5	48.5	52.1	51.4	39.9	43.3	42.8	40.6	35.0	36.6	50.0	44.8	45.3	40.7	37.4	38.1
	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	33.5	33.1	33.2	37.0	36.6	36.8	25.0	28.2	27.7	40.2	35.7	36.5	37.2	37.0	37.2	34.5	29.3	30.6	29.4	25.1	25.6	27.5	28.8	28.6
	車線変更の時に他の車と接触しそうになったこと	27.8	30.8	30.1	27.8	31.2	30.4	27.8	30.1	29.7	41.6	34.7	35.9	26.3	30.2	29.2	25.1	22.5	23.3	39.7	33.3	33.9	25.8	30.1	29.5
	信号待ちや駐車中の車に追突しそうになったこと	32.4	29.6	30.1	33.5	32.7	33.0	29.9	25.1	25.6	42.2	37.1	37.9	33.2	33.6	33.6	18.8	16.8	17.1	43.9	32.7	33.7	28.6	23.3	24.0
	バックをしていて事故になりそうになったこと	31.2	29.2	29.5	31.7	28.9	29.5	30.2	29.7	29.5	26.7	27.1	27.1	27.4	27.1	27.2	30.7	29.7	30.1	34.3	25.0	25.9	32.2	28.5	28.8
	すれ違いの時に対向車と接触しそうになったこと	31.7	29.0	29.3	33.1	30.3	30.8	28.4	27.1	27.2	30.1	31.1	31.0	31.0	30.8	30.7	23.5	21.9	22.3	33.8	27.7	28.3	28.9	28.0	28.1
	横断中の歩行者に接触しそうになったこと	31.7	25.4	26.4	32.7	27.3	28.5	29.3	22.6	23.3	40.6	39.6	39.8	30.5	26.6	27.3	26.0	21.3	22.9	35.3	29.5	30.0	24.4	21.2	21.5
	車がスリップして事故になりそうになったこと	30.1	24.7	25.7	34.3	30.8	31.7	19.8	16.1	16.5	42.3	36.7	37.6	29.6	29.3	29.6	25.6	22.6	23.2	22.1	19.0	19.4	18.9	15.6	15.9
	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	23.7	20.8	21.3	23.1	22.4	22.7	25.0	18.5	19.1	25.7	22.8	23.3	22.1	22.5	22.6	23.8	19.1	20.5	22.1	21.3	21.5	26.7	17.7	18.7
	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	24.0	18.0	19.0	25.0	20.0	21.1	21.6	15.1	15.6	21.0	19.6	19.9	25.3	20.4	21.4	21.5	16.4	17.8	14.7	15.6	15.6	23.3	14.8	15.9
	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	22.6	15.7	16.9	25.2	16.3	19.8	16.4	12.0	12.4	24.4	23.9	24.0	24.7	18.3	19.8	16.5	13.9	14.6	17.8	13.5	13.8	18.9	10.6	11.6
	カーブなどで対向車線にはみだして衝突しそうになったこと	20.1	13.7	14.8	22.2	14.9	16.4	14.8	12.1	12.3	19.2	16.8	17.3	18.9	15.6	16.3	14.2	9.7	10.9	20.6	14.1	14.8	14.6	11.1	11.5
	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	14.9	9.1	10.0	15.8	9.9	11.0	12.8	8.0	8.6	16.3	11.8	12.5	14.3	9.7	10.6	11.8	7.8	9.0	19.1	9.6	10.4	13.2	7.5	8.2
サンプル数（人）	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	399	2,010	2,426	282	1,170	1,461	117	840	965	165	811	979	199	814	1,021	537	1,505	2,104	68	740	809	91	604	700
	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	398	2,011	2,425	282	1,172	1,464	116	839	962	167	814	984	198	815	1,022	558	1,545	2,185	68	743	812	90	604	698
	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	399	2,001	2,417	282	1,167	1,459	117	834	958	167	812	982	198	813	1,019	544	1,503	2,120	68	744	813	91	601	696
	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	397	1,999	2,413	281	1,168	1,458	116	831	954	164	809	976	196	813	1,017	533	1,498	2,092	68	741	810	91	598	693
	車線変更の時に他の車と接触しそうになったこと	396	2,003	2,414	281	1,167	1,456	115	836	958	166	812	981	198	812	1,017	542	1,496	2,099	68	744	813	89	602	695
	信号待ちや駐車中の車に追突しそうになったこと	395	2,000	2,412	278	1,164	1,452	117	836	960	166	809	978	196	810	1,014	533	1,495	2,086	66	743	810	91	602	697
	バックをしていて事故になりそうになったこと	397	2,003	2,418	281	1,167	1,458	116	836	960	165	811	979	197	813	1,018	540	1,502	2,107	67	739	807	90	603	698
	すれ違いの時に対向車と接触しそうになったこと	397	2,003	2,416	281	1,166	1,456	116	837	960	166	809	978	197	813	1,018	536	1,491	2,086	68	741	810	90	604	698
	横断中の歩行者に接触しそうになったこと	397	2,015	2,429	281	1,171	1,462	116	844	967	170	813	986	197	816	1,021	538	1,499	2,099	68	743	812	90	608	702
	車がスリップして事故になりそうになったこと	399	1,998	2,415	283	1,167	1,461	116	831	954	168	812	983	196	811	1,015	532	1,490	2,079	68	741	810	90	597	691
	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	393	1,997	2,406	277	1,163	1,449	116	834	957	167	812	982	195	809	1,012	529	1,499	2,086	68	741	810	90	600	694
	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	396	1,996	2,409	280	1,164	1,454	116	832	955	167	810	980	198	810	1,017	540	1,495	2,094	68	743	812	90	600	694
	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	398	2,010	2,424	282	1,174	1,465	116	836	959	168	812	983	198	818	1,024	532	1,495	2,087	68	741	810	90	603	697
	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	394	2,008	2,419	279	1,171	1,459	115	837	960	167	814	984	196	815	1,019	529	1,489	2,076	66	743	812	89	603	696
	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	396	2,001	2,412	279	1,166	1,453	117	835	959	166	809	975	196	813	1,016	533	1,495	2,084	68	740	809	91	602	697

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」の欄は質問紙の「そう思う」と「どちらかといえばそう思う」の合計を、「否定」の欄は質問紙の「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：全体の欄のサンプル数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。
注４：本表では、運転意識設問とヒヤリ・ハット体験設問の両方に回答しているサンプルのみを集計しているため、他の集計と数値が異なることがある。

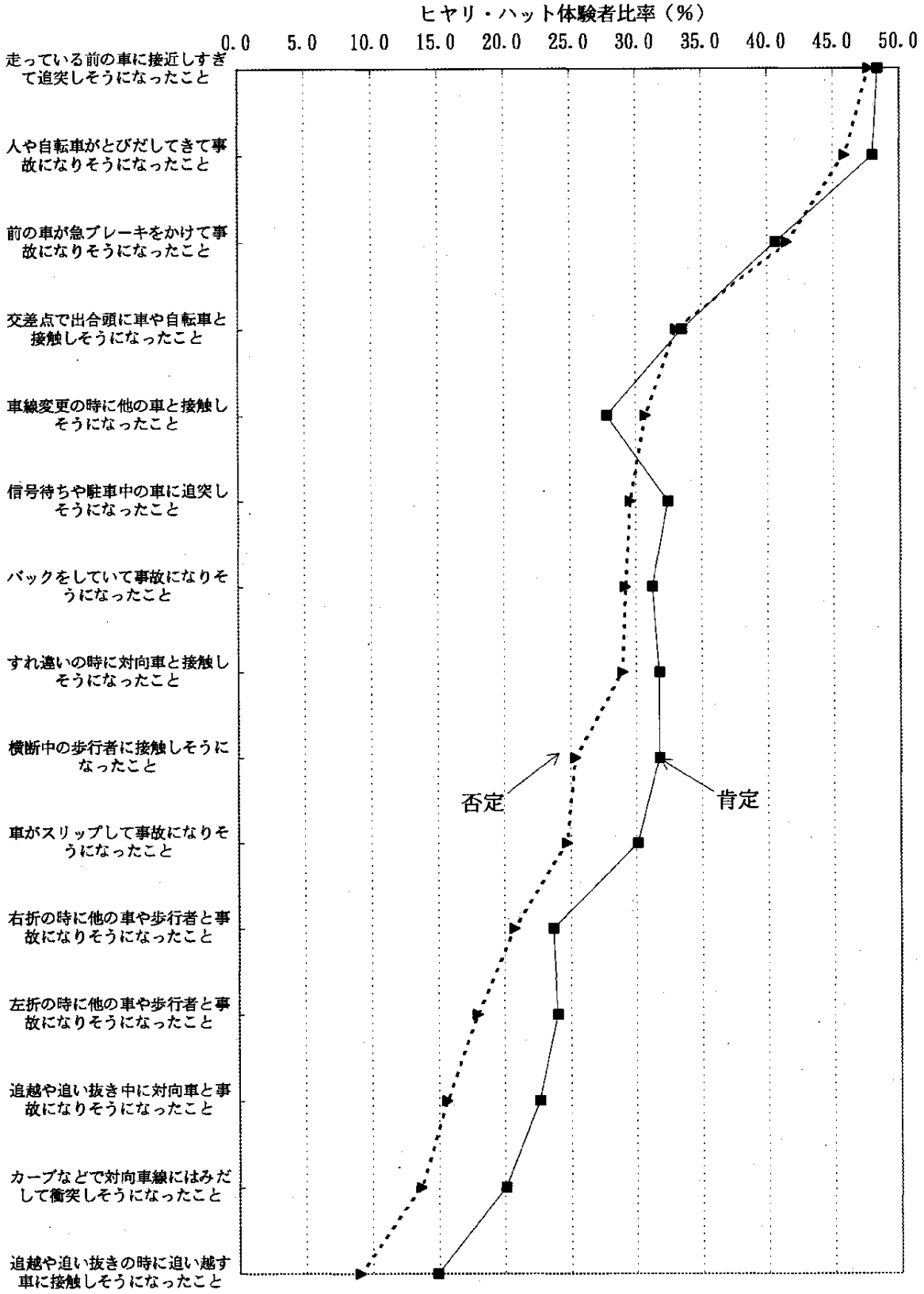


図5-10　運転意識設問への肯定者と否定者のヒヤリ・ハット体験者比率（男女：運転者全体）

（運転意識設問：違反をすることと事故の発生には、あまり関係はない）

表 5-11　運転意識設問への肯定者と否定者のヒヤリ・ハット体験者比率

（運転意識設問：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	男女：運転者全体			男：運転者全体			女：運転者全体			男：24歳以下			男：25－59歳			男：60歳以上			女：24歳以下			女：25－59歳		
		肯定	否定	全体	肯定	否定	全体	肯定	否定	全体	肯定	否定	全体	肯定	否定	全体	肯定	否定	全体	肯定	否定	全体	肯定	否定	全体
ヒヤリ・ハット体験者比率（%）	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	51.7	44.7	47.7	54.9	47.1	50.7	45.6	41.6	43.0	62.7	57.8	60.5	52.3	48.1	49.8	32.6	29.5	30.6	54.8	44.8	48.8	44.8	38.9	41.0
	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	46.1	46.3	46.1	47.3	50.1	48.7	43.9	41.2	42.1	51.0	44.5	48.1	47.5	52.5	50.1	55.0	46.4	49.3	42.9	35.2	38.3	46.4	42.6	43.8
	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	40.2	42.3	41.4	41.0	44.2	42.7	38.8	39.9	39.5	50.6	52.4	51.4	42.0	43.4	42.8	38.4	35.4	36.6	49.4	42.4	45.3	39.0	37.5	38.1
	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	35.2	31.4	33.2	37.4	36.1	36.8	31.0	25.4	27.7	38.1	34.5	36.5	37.9	36.4	37.2	34.2	29.0	30.6	31.3	21.7	25.6	33.1	25.5	28.6
	車線変更の時に他の車と接触しそうになったこと	33.3	27.8	30.1	33.3	27.0	30.4	33.2	27.7	29.7	38.5	32.7	35.9	30.4	28.3	29.2	28.2	20.9	23.3	41.1	29.2	33.9	33.6	27.2	29.5
	信号待ちや駐車中の車に追突しそうになったこと	34.1	26.8	30.1	36.5	29.7	33.0	29.7	23.0	25.6	40.0	35.4	37.9	37.7	30.2	33.6	19.3	16.0	17.1	37.4	31.2	33.7	29.7	20.3	24.0
	バックをしていて事故になりそうになったこと	32.0	27.6	29.5	30.6	28.5	29.5	34.5	26.5	29.5	27.6	26.5	27.1	28.5	26.1	27.2	34.1	28.0	30.1	27.5	24.8	25.9	32.7	26.7	28.8
	すれ違いの時に対向車と接触しそうになったこと	33.2	26.3	29.3	34.4	27.4	30.8	30.9	24.8	27.2	30.2	32.0	31.0	33.3	28.4	30.7	23.5	21.8	22.3	31.2	26.3	28.3	34.9	23.8	28.1
	横断中の歩行者に接触しそうになったこと	27.3	25.7	26.4	27.5	29.1	28.5	28.7	21.2	23.3	41.1	38.1	39.8	25.0	29.4	27.3	26.7	20.9	22.9	32.2	28.6	30.0	24.5	19.8	21.5
	車がスリップして事故になりそうになったこと	27.6	24.1	25.7	32.7	30.6	31.7	18.0	15.6	16.5	39.0	36.0	37.6	30.4	28.7	29.6	25.1	22.2	23.2	20.7	16.5	19.4	17.2	15.2	15.9
	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	23.6	19.3	21.3	24.3	21.1	22.7	22.3	17.0	19.1	25.2	21.0	23.3	24.1	21.1	22.6	22.8	19.3	20.5	22.2	21.0	21.5	23.6	15.6	18.7
	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	20.2	18.2	19.0	20.8	21.5	21.1	19.2	13.6	15.8	22.7	16.5	19.9	20.3	22.6	21.4	19.8	16.8	17.8	16.6	15.0	15.6	21.1	12.7	15.8
	追越や追い抜き中に対向車と事故になりそうになったこと	17.9	15.9	16.9	20.5	18.9	19.8	13.1	12.0	12.4	24.4	23.5	24.0	19.5	19.9	19.8	16.1	14.0	14.6	18.8	10.5	13.8	13.4	10.6	11.6
	カーブなどで対向車線にはみだして衝突しそうになったこと	16.5	13.3	14.8	18.1	14.7	16.4	13.7	11.5	12.3	19.3	14.9	17.3	15.9	16.5	16.3	12.4	10.2	10.9	15.3	14.4	14.8	13.1	10.6	11.5
	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	10.3	9.7	10.0	11.1	10.8	11.0	8.6	8.4	8.6	12.0	13.2	12.5	10.7	10.4	10.6	11.6	7.9	9.0	10.8	10.1	10.4	9.0	7.8	8.2
サンプル数（人）	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	1,072	1,340	2,426	699	753	1,461	373	587	965	536	443	979	472	541	1,021	668	1,407	2,104	325	484	809	268	427	700
	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	1,064	1,349	2,426	693	762	1,464	371	587	962	541	443	984	469	545	1,022	696	1,450	2,185	326	486	812	267	427	698
	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	1,067	1,337	2,417	693	756	1,459	374	581	958	539	443	982	469	542	1,019	666	1,415	2,120	326	486	813	269	424	696
	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	1,066	1,333	2,412	695	754	1,458	371	579	954	536	440	976	470	539	1,017	657	1,406	2,092	326	484	810	256	423	693
	車線変更の時に他の車と接触しそうになったこと	1,067	1,335	2,414	694	754	1,456	373	581	958	537	444	981	470	540	1,017	663	1,406	2,099	326	487	813	268	423	695
	信号待ちや駐車中の車に追突しそうになったこと	1,068	1,330	2,412	694	748	1,452	374	582	960	537	441	978	469	537	1,014	657	1,402	2,086	326	484	810	269	424	697
	バックをしていて事故になりそうになったこと	1,067	1,336	2,418	693	755	1,458	374	581	960	537	442	979	470	540	1,018	665	1,406	2,107	324	483	807	269	424	698
	すれ違いの時に対向車と接触しそうになったこと	1,063	1,340	2,416	691	756	1,456	372	584	960	537	441	978	468	542	1,018	659	1,401	2,086	324	486	810	269	425	698
	横断中の歩行者に接触しそうになったこと	1,071	1,344	2,429	697	755	1,462	374	589	967	543	443	986	472	541	1,021	660	1,410	2,099	326	486	812	269	420	702
	車がスリップして事故になりそうになったこと	1,067	1,333	2,415	695	755	1,461	372	578	954	541	442	983	470	537	1,015	654	1,398	2,079	324	486	810	267	420	691
	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	1,064	1,329	2,406	692	748	1,440	372	581	957	540	442	982	469	535	1,012	663	1,396	2,086	325	485	810	267	423	694
	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	1,063	1,333	2,409	693	752	1,454	370	581	955	537	443	980	469	540	1,017	657	1,409	2,094	326	486	812	265	425	694
	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	1,072	1,339	2,424	699	757	1,465	373	582	959	541	442	983	473	543	1,024	659	1,401	2,087	325	485	810	268	425	697
	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	1,070	1,336	2,419	697	753	1,450	373	583	960	540	444	984	472	539	1,019	655	1,395	2,076	326	486	812	267	425	696
	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	1,065	1,335	2,412	692	753	1,453	373	582	959	534	441	975	469	540	1,016	655	1,403	2,084	324	485	809	268	425	697

注１：本表は、表頭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」の欄は質問紙の「そう思う」と「どちらかといえばそう思う」の合計を、「否定」の欄は質問紙の「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：全体の欄のサンプル数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。
注４：本表では、運転意識設問とヒヤリ・ハット体験設問の両方に回答しているサンプルのみを集計しているため、他の集計と数値が異なることがある。

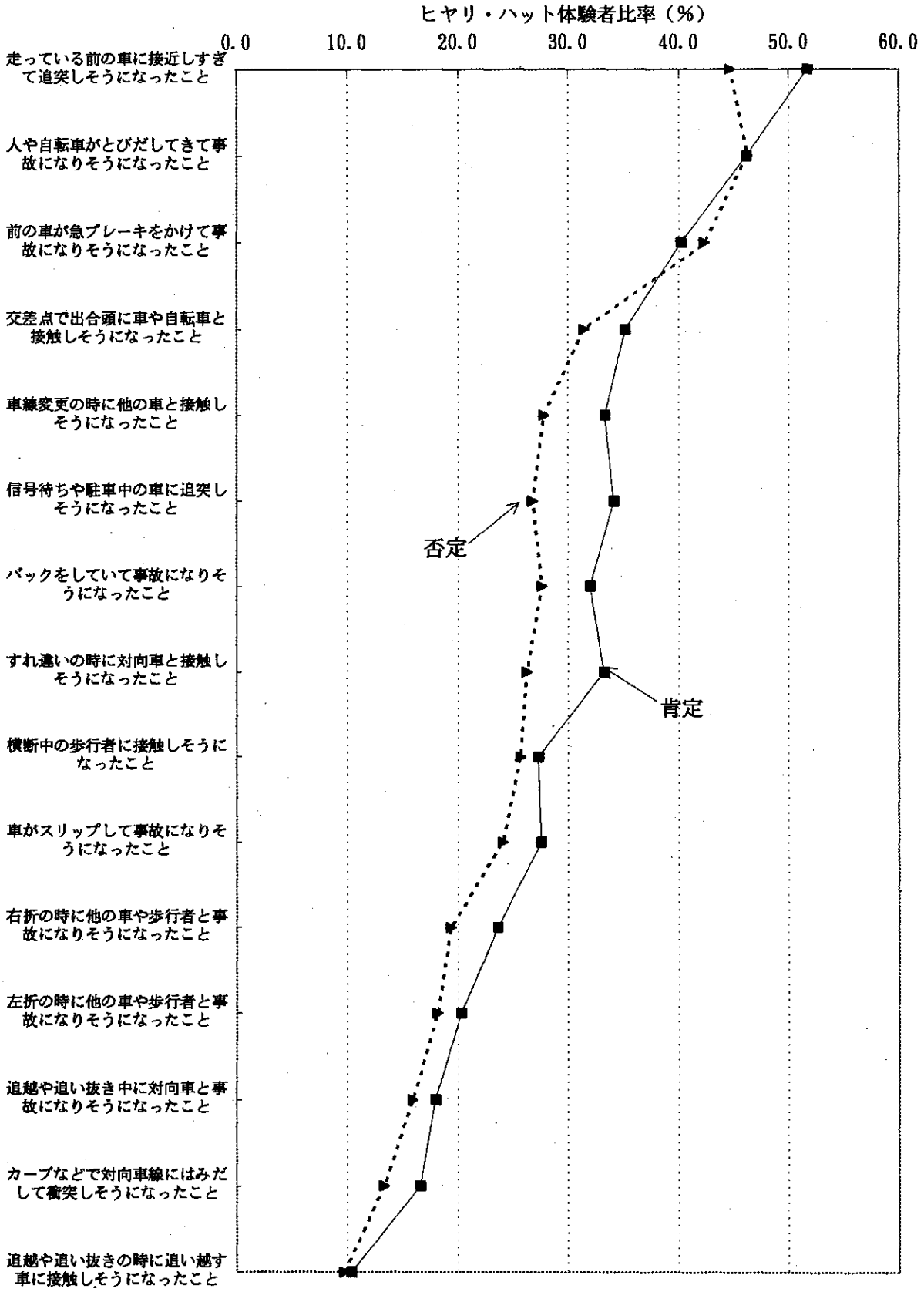


図5-11　運転意識設問への肯定者と否定者のヒヤリ・ハット体験者比率（男女：運転者全体）

（運転意識設問：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 5-12　運転意識設問への肯定者と否定者のヒヤリ・ハット体験者比率

（運転意識設問：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）

	ヒヤリ・ハット項目	男女：運転者全体			男：運転者全体			女：運転者全体			男：24歳以下			男：25－59歳			男：60歳以上			女：24歳以下			女：25－59歳		
		肯定	否定	全体	肯定	否定	全体	肯定	否定	全体	肯定	否定	全体	肯定	否定	全体	肯定	否定	全体	肯定	否定	全体	肯定	否定	全体
ヒヤリ・ハット体験者比率（%）	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	56.6	44.9	47.7	59.5	47.2	50.7	49.7	41.8	43.0	65.3	57.5	60.5	56.6	47.0	49.8	36.5	29.0	30.6	57.8	45.9	48.8	51.2	39.0	41.0
	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	48.1	45.4	46.1	50.0	47.9	48.7	43.4	41.9	42.1	52.8	45.2	48.1	51.0	49.5	50.1	55.4	48.1	49.3	51.8	34.1	38.3	45.4	43.5	43.8
	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	45.9	39.0	41.4	45.6	41.3	42.7	46.6	38.0	39.5	55.0	49.3	51.4	44.2	42.0	42.8	38.8	36.2	36.6	52.3	43.1	45.3	45.1	36.6	38.1
	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	38.1	31.5	33.2	41.3	34.8	36.8	30.5	27.0	27.7	42.0	33.1	36.5	40.8	35.5	37.2	41.3	29.3	30.6	32.3	23.5	25.6	34.4	27.2	28.6
	車線変更の時に他の車と接触しそうになったこと	38.0	27.5	30.1	37.1	27.5	30.4	40.1	27.5	29.7	42.9	31.6	35.9	35.4	26.6	29.2	34.7	21.9	23.3	43.8	30.9	33.9	43.8	26.4	29.5
	信号待ちや駐車中の車に追突しそうになったこと	37.9	27.4	30.1	41.4	29.4	33.0	29.5	24.8	25.6	43.5	34.5	37.9	41.9	30.2	33.6	23.7	16.3	17.1	43.8	30.6	33.7	28.3	23.0	24.0
	バックをしていて事故になりそうになったこと	32.5	28.6	29.5	33.2	28.0	29.5	30.9	29.3	29.5	29.0	25.9	27.1	31.3	25.6	27.2	39.6	28.7	30.1	29.2	24.9	25.9	31.1	28.4	28.8
	すれ違いの時に対向車と接触しそうになったこと	36.2	27.0	29.3	39.5	27.0	30.8	28.4	26.9	27.2	31.5	30.6	31.0	37.9	27.6	30.7	29.2	21.5	22.3	37.8	25.3	28.3	30.6	27.4	28.1
	横断中の歩行者に接触しそうになったこと	33.8	23.9	26.4	35.1	25.6	28.5	30.7	21.6	23.3	44.4	36.9	39.8	32.1	25.1	27.3	32.9	21.2	22.9	40.4	26.9	30.0	29.8	19.8	21.5
	車がスリップして事故になりそうになったこと	31.8	23.6	25.7	37.3	29.2	31.7	18.8	16.1	16.5	40.3	36.0	37.6	34.8	27.5	29.6	23.0	23.1	23.2	26.7	17.2	19.4	16.0	16.0	15.9
	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	26.0	19.7	21.3	26.7	20.9	22.7	24.3	18.0	19.1	29.7	19.4	23.3	25.3	21.4	22.6	31.3	18.5	20.5	28.0	19.5	21.5	24.0	17.6	18.7
	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	23.9	17.4	19.0	25.4	19.3	21.1	20.5	14.9	15.8	21.7	18.8	19.9	24.8	19.9	21.4	21.3	16.9	17.8	20.7	14.1	15.6	20.8	14.9	15.9
	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	21.4	15.3	16.9	23.9	17.8	19.8	15.3	11.9	12.4	25.7	23.0	24.0	22.8	18.3	19.8	19.2	14.0	14.6	17.1	12.7	13.8	13.2	11.4	11.6
	カーブなどで対向車線にはみだして衝突しそうになったこと	17.9	13.7	14.8	19.9	14.8	16.4	13.0	12.3	12.3	21.6	14.6	17.3	19.8	14.7	16.3	18.8	9.5	10.9	18.1	13.8	14.8	12.4	11.4	11.5
	追越や追い抜きの時に追い越す車に接触しそうになったこと	15.2	8.2	10.0	18.1	7.9	11.0	8.5	8.6	8.6	12.5	12.5	12.5	17.1	7.6	10.6	15.3	8.0	9.0	15.6	8.6	10.4	10.7	7.7	8.2
サンプル数（人）	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	597	1,815	2,426	420	1,035	1,461	177	780	965	372	607	979	290	727	1,021	244	1,795	2,104	192	616	809	121	574	700
	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	595	1,819	2,426	420	1,039	1,464	175	780	962	375	609	984	292	727	1,022	249	1,841	2,185	193	618	812	119	575	698
	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	597	1,807	2,417	419	1,033	1,456	178	774	958	373	609	982	292	723	1,019	245	1,799	2,120	193	619	813	122	571	696
	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	593	1,806	2,412	416	1,036	1,458	177	770	954	374	602	976	287	726	1,017	240	1,787	2,092	192	617	810	122	567	693
	車線変更の時に他の車と接触しそうになったこと	595	1,807	2,414	418	1,032	1,456	177	775	958	373	608	981	291	722	1,017	245	1,788	2,099	194	618	813	121	571	695
	信号待ちや駐車中の車に追突しそうになったこと	594	1,804	2,412	418	1,027	1,452	176	777	960	372	606	978	291	719	1,014	241	1,781	2,066	192	617	810	120	573	697
	バックをしていて事故になりそうになったこと	597	1,807	2,418	419	1,033	1,458	178	774	960	373	606	979	291	723	1,018	245	1,788	2,107	192	614	807	122	571	698
	すれ違いの時に対向車と接触しそうになったこと	594	1,809	2,416	418	1,032	1,456	176	777	960	371	607	978	290	724	1,018	240	1,784	2,086	193	616	810	121	575	698
	横断中の歩行者に接触しそうになったこと	601	1,814	2,429	422	1,033	1,462	179	781	967	376	610	986	293	724	1,021	243	1,788	2,099	193	618	812	121	577	702
	車がスリップして事故になりそうになったこと	594	1,806	2,415	418	1,035	1,461	176	771	954	375	608	983	290	721	1,015	239	1,775	2,079	191	618	810	119	568	691
	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	593	1,800	2,406	416	1,027	1,449	177	773	957	374	608	982	288	720	1,012	243	1,778	2,086	193	616	810	121	569	694
	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	593	1,802	2,409	417	1,030	1,454	176	772	955	373	607	980	290	722	1,017	244	1,784	2,094	193	618	812	120	570	694
	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	599	1,812	2,424	422	1,037	1,465	177	775	959	374	609	983	294	726	1,024	239	1,784	2,087	193	616	810	121	572	697
	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	599	1,806	2,419	422	1,031	1,459	177	775	960	375	609	984	293	722	1,019	240	1,774	2,076	193	618	812	121	571	696
	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	597	1,802	2,412	420	1,027	1,453	177	775	959	369	606	975	292	720	1,016	242	1,777	2,084	192	616	809	121	572	697

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」の欄は質問紙の「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」の欄は質問紙の「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：全体の欄のサンプル数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。
注４：本表では、運転意識設問とヒヤリ・ハット体験設問の両方に回答しているサンプルのみを集計しているため、他の集計と数値が異なることがある。

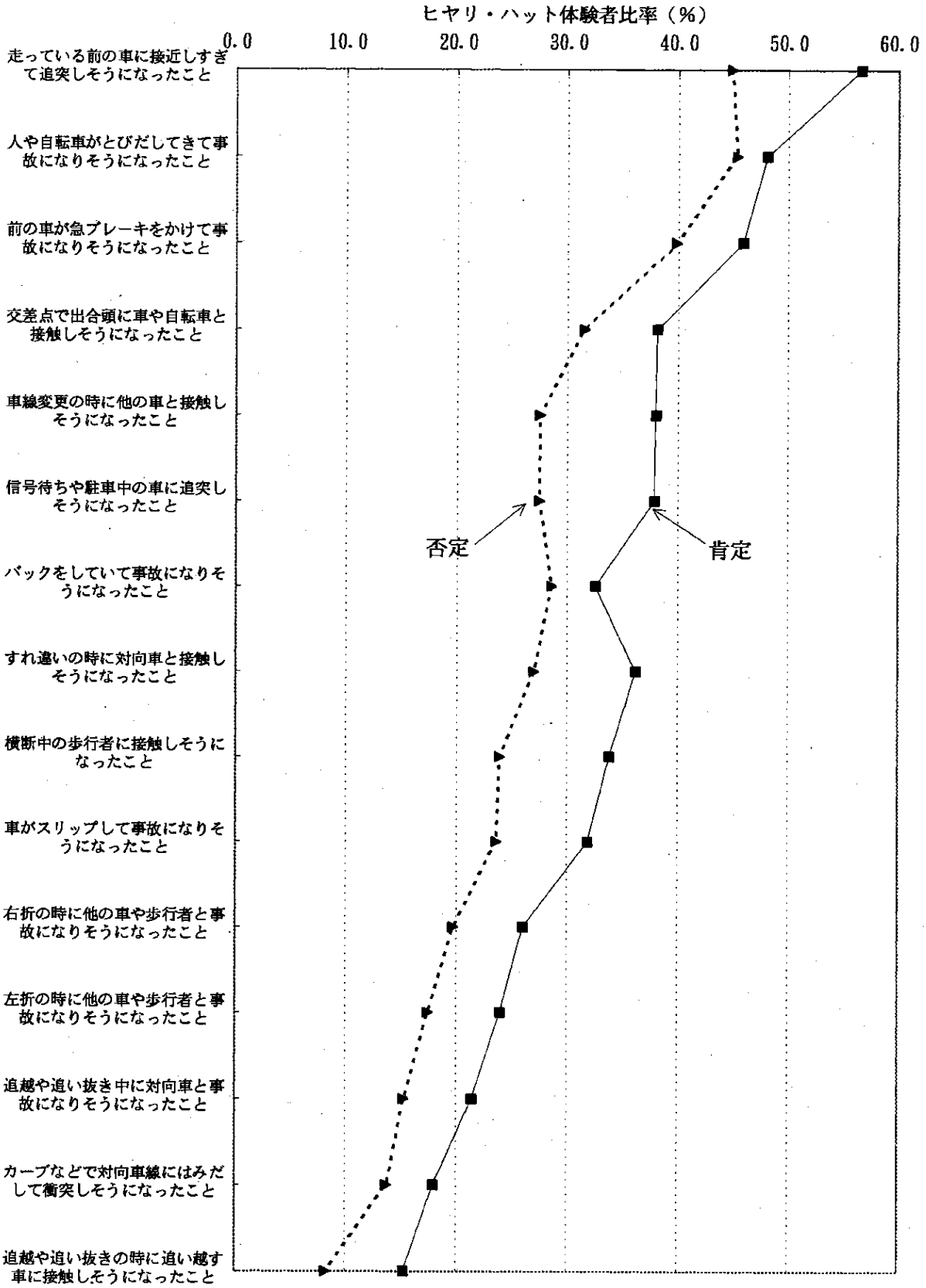


図5-12　運転意識設問への肯定者と否定者のヒヤリ・ハット体験者比率（男女：運転者全体）

（運転意識設問：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 5-13　運転意識設問への肯定者と否定者のヒヤリ・ハット体験者比率

（運転意識設問：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	男女：運転者全体			男：運転者全体			女：運転者全体			男：24歳以下			男：25－59歳			男：60歳以上			女：24歳以下			女：25－59歳		
		肯定	否定	全体	肯定	否定	全体	肯定	否定	全体	肯定	否定	全体	肯定	否定	全体	肯定	否定	全体	肯定	否定	全体	肯定	否定	全体
ヒヤリ・ハット体験者比率（%）	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	60.8	46.5	47.7	62.7	49.4	50.7	56.2	42.4	43.0	66.4	58.7	60.5	62.5	48.7	49.8	41.2	29.9	30.6	65.2	47.1	48.8	59.0	40.2	41.0
	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	51.4	45.2	46.1	53.9	47.5	48.7	45.2	41.9	42.1	54.0	46.3	48.1	54.7	49.1	50.1	57.0	48.3	49.3	42.7	38.0	38.3	59.0	43.1	43.8
	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	46.6	40.6	41.4	45.8	41.9	42.7	48.6	38.6	39.5	60.4	48.7	51.4	46.7	42.0	42.8	44.9	35.7	36.6	49.4	45.2	45.3	45.0	37.5	38.1
	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	39.8	32.1	33.2	41.0	35.8	36.8	37.0	26.9	27.7	38.9	35.6	36.5	41.5	36.3	37.2	39.4	29.9	30.6	27.0	25.6	25.6	43.6	27.7	28.6
	車線変更の時に他の車と接触しそうになったこと	37.7	29.3	30.1	35.6	29.4	30.4	42.5	29.1	29.7	38.4	35.0	35.9	35.2	28.3	29.2	41.4	21.7	23.3	43.8	33.0	33.9	46.2	28.8	29.5
	信号待ちや駐車中の車に追突しそうになったこと	40.7	28.6	30.1	41.7	31.2	33.0	38.4	24.8	25.6	43.8	35.9	37.9	41.2	32.4	33.6	27.2	16.2	17.1	46.1	32.4	33.7	33.3	23.5	24.0
	バックをしていて事故になりそうになったこと	40.6	27.9	29.5	38.4	27.8	29.5	45.8	28.1	29.5	28.1	26.9	27.1	30.5	26.4	27.2	38.3	29.0	30.1	33.7	25.2	25.9	47.4	27.5	28.8
	すれ違いの時に対向車と接触しそうになったこと	40.6	27.6	29.3	37.9	29.4	30.8	47.2	25.5	27.2	32.9	30.3	31.0	36.2	29.8	30.7	32.5	21.6	22.3	47.2	25.8	28.3	53.8	26.4	28.1
	横断中の歩行者に接触しそうになったこと	34.3	25.4	26.4	35.4	27.3	28.5	31.5	22.6	23.3	40.3	30.5	30.8	29.5	27.1	27.3	33.3	21.8	22.9	33.7	29.8	30.0	38.5	20.6	21.5
	車がスリップして事故になりそうになったこと	35.3	24.2	25.7	40.1	30.0	31.7	23.6	15.9	16.5	43.9	35.7	37.6	33.3	28.8	29.6	36.0	22.3	23.2	30.3	18.1	19.4	28.3	15.2	15.9
	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	32.3	20.0	21.3	33.5	21.1	22.7	29.2	18.5	19.1	27.0	22.1	23.3	32.4	21.4	22.6	35.4	18.8	20.5	28.1	20.9	21.5	39.5	17.8	18.7
	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	23.7	18.4	19.0	25.6	20.3	21.1	18.2	15.7	15.8	24.5	18.6	19.9	22.9	21.2	21.4	30.4	16.3	17.8	24.7	14.7	15.6	23.1	15.5	15.8
	追越や追い抜き中に対向車と事故になりそうになったこと	27.8	15.5	16.9	29.1	18.3	19.8	24.7	11.5	12.4	30.7	22.1	24.0	26.4	18.9	19.8	26.8	13.5	14.6	20.5	13.0	13.8	25.6	10.8	11.6
	カーブなどで対向車線にはみだして衝突しそうになったこと	28.0	13.1	14.8	28.8	14.3	16.4	26.0	11.3	12.3	19.6	16.3	17.3	28.8	14.8	16.3	24.1	9.7	10.9	22.5	14.0	14.8	28.2	10.5	11.5
	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	16.1	9.1	10.0	15.9	9.9	11.0	16.4	7.9	8.6	15.1	11.7	12.5	16.3	9.6	10.6	16.8	8.2	9.0	18.0	9.6	10.4	17.9	7.6	8.2
サンプル数（人）	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	250	2,133	2,426	177	1,257	1,461	73	876	965	211	758	979	104	902	1,021	165	1,857	2,104	89	711	809	39	649	700
	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	251	2,132	2,426	178	1,258	1,464	73	874	962	213	761	984	106	900	1,022	172	1,901	2,185	89	714	812	39	648	698
	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	251	2,124	2,417	177	1,254	1,459	74	870	958	212	760	982	105	899	1,019	167	1,852	2,120	89	715	813	40	646	696
	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	251	2,119	2,412	178	1,253	1,458	73	866	954	211	755	976	106	896	1,017	165	1,846	2,092	89	712	810	39	643	693
	車線変更の時に他の車と接触しそうになったこと	247	2,125	2,414	174	1,255	1,456	73	870	958	211	760	981	105	897	1,017	169	1,851	2,099	89	715	813	39	645	695
	信号待ちや駐車中の車に追突しそうになったこと	248	2,121	2,412	175	1,249	1,452	73	872	960	210	758	978	102	897	1,014	162	1,844	2,086	89	712	810	39	647	697
	バックをしていて事故になりそうになったこと	249	2,126	2,418	177	1,254	1,458	72	872	960	210	759	979	105	898	1,018	167	1,852	2,107	89	709	807	38	648	698
	すれ違いの時に対向車と接触しそうになったこと	249	2,126	2,416	177	1,253	1,456	72	873	960	210	758	979	105	898	1,018	166	1,841	2,086	89	712	810	39	648	698
	横断中の歩行者に接触しそうになったこと	251	2,134	2,429	178	1,256	1,462	73	876	967	216	760	986	105	901	1,021	168	1,848	2,099	89	714	812	39	652	702
	車がスリップして事故になりそうになったこと	249	2,123	2,415	177	1,255	1,461	72	868	954	212	761	983	105	895	1,015	164	1,835	2,079	89	712	810	38	643	691
	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	248	2,118	2,406	176	1,247	1,449	72	871	957	211	761	982	105	893	1,012	161	1,844	2,086	89	712	810	38	648	694
	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	249	2,117	2,409	176	1,250	1,454	73	867	955	212	758	980	105	896	1,017	168	1,846	2,094	89	714	812	39	644	694
	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	252	2,130	2,424	179	1,259	1,465	73	871	959	212	761	983	106	903	1,024	168	1,839	2,087	88	713	810	39	647	697
	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	250	2,128	2,419	177	1,257	1,459	73	871	960	212	762	984	104	901	1,019	166	1,834	2,076	89	714	812	39	646	696
	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	249	2,121	2,413	176	1,250	1,453	73	871	959	212	753	975	104	897	1,016	167	1,838	2,084	89	711	809	39	647	697

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」の欄は質問紙の「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」の欄は質問紙の「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：全体の欄のサンプル数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。
注4：本表では、運転意識設問とヒヤリ・ハット体験設問の両方に回答しているサンプルのみを集計しているため、他の集計と数値が異なることがある。

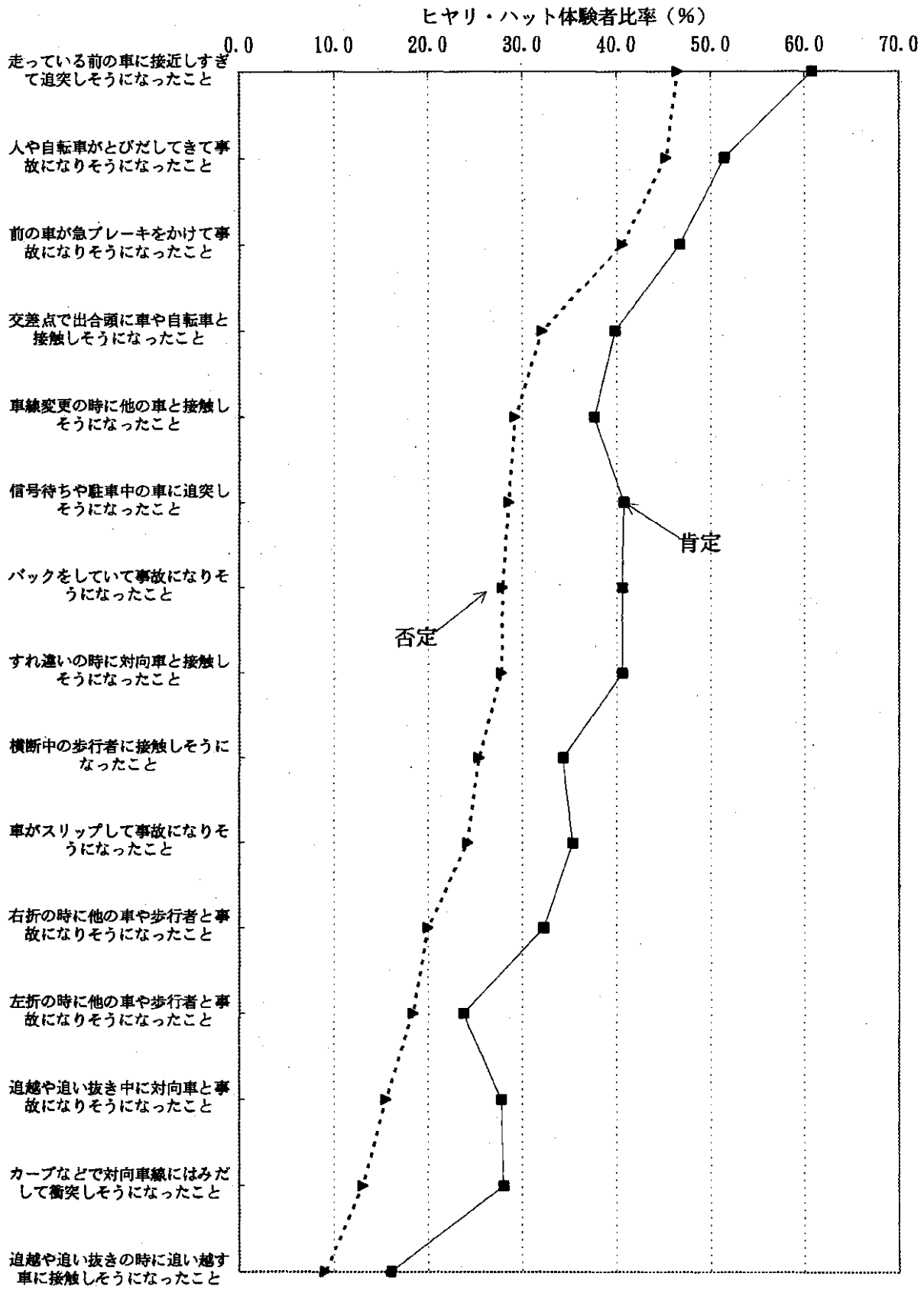


図5-13　運転意識設問への肯定者と否定者のヒヤリ・ハット体験者比率（男女：運転者全体）

（運転意識設問：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 5-14　運転意識設問への肯定者と否定者のヒヤリ・ハット体験者比率

（運転意識設問：運転に危険はつきものである）

	ヒヤリ・ハット項目	男女：運転者全体			男：運転者全体			女：運転者全体			男：24歳以下			男：25−59歳			男：60歳以上			女：24歳以下			女：25−59歳		
		肯定	否定	全体	肯定	否定	全体	肯定	否定	全体	肯定	否定	全体	肯定	否定	全体	肯定	否定	全体	肯定	否定	全体	肯定	否定	全体
ヒヤリ・ハット体験者比率（%）	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	49.5	36.0	47.7	52.5	39.6	50.7	45.0	30.8	43.0	60.7	56.6	60.5	51.1	39.4	49.8	31.5	27.4	30.6	50.2	32.2	48.8	41.9	34.1	41.0
	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	46.5	43.4	46.1	48.5	49.0	48.7	43.4	35.2	42.1	47.8	48.7	48.1	50.3	47.7	50.1	50.6	43.9	49.3	38.8	32.2	38.3	44.6	40.0	43.8
	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	41.8	38.1	41.4	42.9	40.5	42.7	40.0	34.4	39.5	51.8	45.3	51.4	43.3	38.9	42.8	37.2	34.6	36.6	45.9	37.3	45.3	38.1	36.0	38.1
	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	33.8	29.7	33.2	37.3	33.3	36.8	28.3	24.4	27.7	36.9	29.3	36.5	37.6	33.8	37.2	32.1	24.5	30.6	26.0	20.3	25.6	28.7	27.9	28.6
	車線変更の時に他の車と接触しそうになったこと	31.3	22.5	30.1	31.5	22.9	30.4	30.9	22.0	29.7	35.9	34.2	35.9	30.1	22.5	29.2	23.8	21.5	23.3	34.6	26.7	33.9	30.6	22.1	29.5
	信号待ちや駐車中の車に追突しそうになったこと	31.2	21.8	30.1	34.0	24.9	33.0	26.9	17.2	25.6	36.5	30.3	37.9	34.2	28.5	33.6	18.3	12.5	17.1	34.6	22.0	33.7	24.6	17.2	24.0
	バックをしていて事故になりそうになったこと	29.7	27.7	29.5	29.4	28.4	29.5	30.1	26.6	29.5	27.7	20.3	27.1	27.1	26.7	27.2	30.5	27.8	30.1	26.5	20.3	25.9	28.6	31.0	28.8
	すれ違いの時に対向車と接触しそうになったこと	30.2	23.9	29.3	31.7	24.7	30.8	27.9	22.7	27.2	31.1	28.0	31.0	31.6	24.4	30.7	23.6	17.3	22.3	28.0	32.2	28.3	28.5	25.3	28.1
	横断中の歩行者に接触しそうになったこと	27.1	21.9	26.4	29.3	22.5	28.5	23.7	20.9	23.3	40.5	28.9	39.8	27.7	23.5	27.3	23.6	20.0	22.9	31.5	12.1	30.0	21.7	21.6	21.5
	車がスリップして事故になりそうになったこと	25.7	24.3	25.7	31.5	30.7	31.7	16.7	14.8	16.5	38.1	31.6	37.6	29.1	30.8	29.6	23.9	20.6	23.2	19.7	13.6	19.4	16.2	13.8	15.9
	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	21.5	19.4	21.3	22.8	21.5	22.7	19.6	16.4	19.1	23.5	18.4	23.3	22.3	23.1	22.6	20.9	18.9	20.5	21.8	18.6	21.5	19.4	13.8	18.7
	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	18.7	20.6	19.0	20.5	23.9	21.1	16.0	15.7	15.8	19.6	19.7	19.9	20.5	25.4	21.4	19.1	13.2	17.8	15.9	11.9	15.6	16.1	14.9	15.9
	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	17.3	14.2	16.9	20.3	16.8	19.8	12.7	10.2	12.4	24.1	21.1	24.0	20.2	17.4	19.8	14.9	14.2	14.6	14.1	10.2	13.8	11.6	11.5	11.6
	カーブなどで対向車線にはみだして衝突しそうになったこと	15.2	11.9	14.8	16.7	14.2	16.4	13.0	8.5	12.3	17.7	10.5	17.3	16.6	13.7	16.3	11.4	9.0	10.9	15.1	10.2	14.8	11.8	10.2	11.5
	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	10.0	10.5	10.0	11.0	11.7	11.0	8.5	8.7	8.6	12.8	7.9	12.5	10.6	11.5	10.6	9.4	7.7	9.0	10.9	3.4	10.4	8.1	8.1	8.2
サンプル数（人）	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	2,087	322	2,426	1,260	192	1,461	827	130	965	900	76	979	884	132	1,021	1,634	434	2,104	745	59	809	606	88	700
	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	2,089	320	2,426	1,262	192	1,464	827	128	962	905	76	984	885	132	1,022	1,691	442	2,185	748	59	812	608	85	698
	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	2,086	315	2,417	1,259	190	1,459	827	125	958	904	75	982	883	131	1,019	1,639	434	2,120	749	59	813	606	86	696
	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	2,080	316	2,412	1,260	189	1,458	820	127	954	898	75	976	882	130	1,017	1,621	432	2,092	746	59	810	602	86	693
	車線変更の時に他の車と接触しそうになったこと	2,083	315	2,414	1,259	188	1,456	824	127	958	903	76	981	883	129	1,017	1,632	433	2,099	748	60	813	604	86	695
	信号待ちや駐車中の車に追突しそうになったこと	2,078	317	2,412	1,253	189	1,452	825	128	960	899	76	978	879	130	1,014	1,619	432	2,086	746	59	810	605	87	697
	バックをしていて事故になりそうになったこと	2,082	318	2,418	1,258	190	1,458	824	128	960	903	74	979	882	131	1,018	1,634	435	2,107	743	59	807	605	87	698
	すれ違いの時に対向車と接触しそうになったこと	2,082	318	2,416	1,257	190	1,456	825	128	960	900	75	978	882	131	1,018	1,623	428	2,066	746	59	810	606	87	698
	横断中の歩行者に接触しそうになったこと	2,092	320	2,429	1,261	191	1,462	831	129	967	907	76	986	884	132	1,021	1,627	434	2,099	749	58	812	609	88	702
	車がスリップして事故になりそうになったこと	2,081	317	2,415	1,262	189	1,461	819	128	954	904	76	983	880	130	1,015	1,613	432	2,079	746	59	810	599	87	691
	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	2,076	314	2,406	1,254	186	1,449	822	128	957	903	76	982	877	130	1,012	1,617	434	2,085	746	59	810	602	87	694
	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	2,077	315	2,409	1,256	188	1,454	821	127	955	901	76	980	881	130	1,017	1,627	433	2,094	748	59	812	602	87	694
	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	2,091	317	2,424	1,266	190	1,465	825	127	959	904	76	983	887	132	1,024	1,622	431	2,087	746	59	810	605	87	697
	カーブなどで対向車線にはみだして衝突しそうになったこと	2,084	319	2,419	1,261	190	1,459	823	129	960	905	76	984	884	131	1,019	1,609	432	2,076	748	59	812	603	88	696
	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	2,082	314	2,412	1,256	188	1,453	826	126	959	896	76	975	881	130	1,016	1,621	431	2,084	745	59	809	606	86	697

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」の欄は質問紙の「そう思う」と「どちらかといえばそう思う」の合計を、「否定」の欄は質問紙の「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：全体の欄のサンプル数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。
注４：本表では、運転意識設問とヒヤリ・ハット体験設問の両方に回答しているサンプルのみを集計しているため、他の集計と数値が異なることがある。

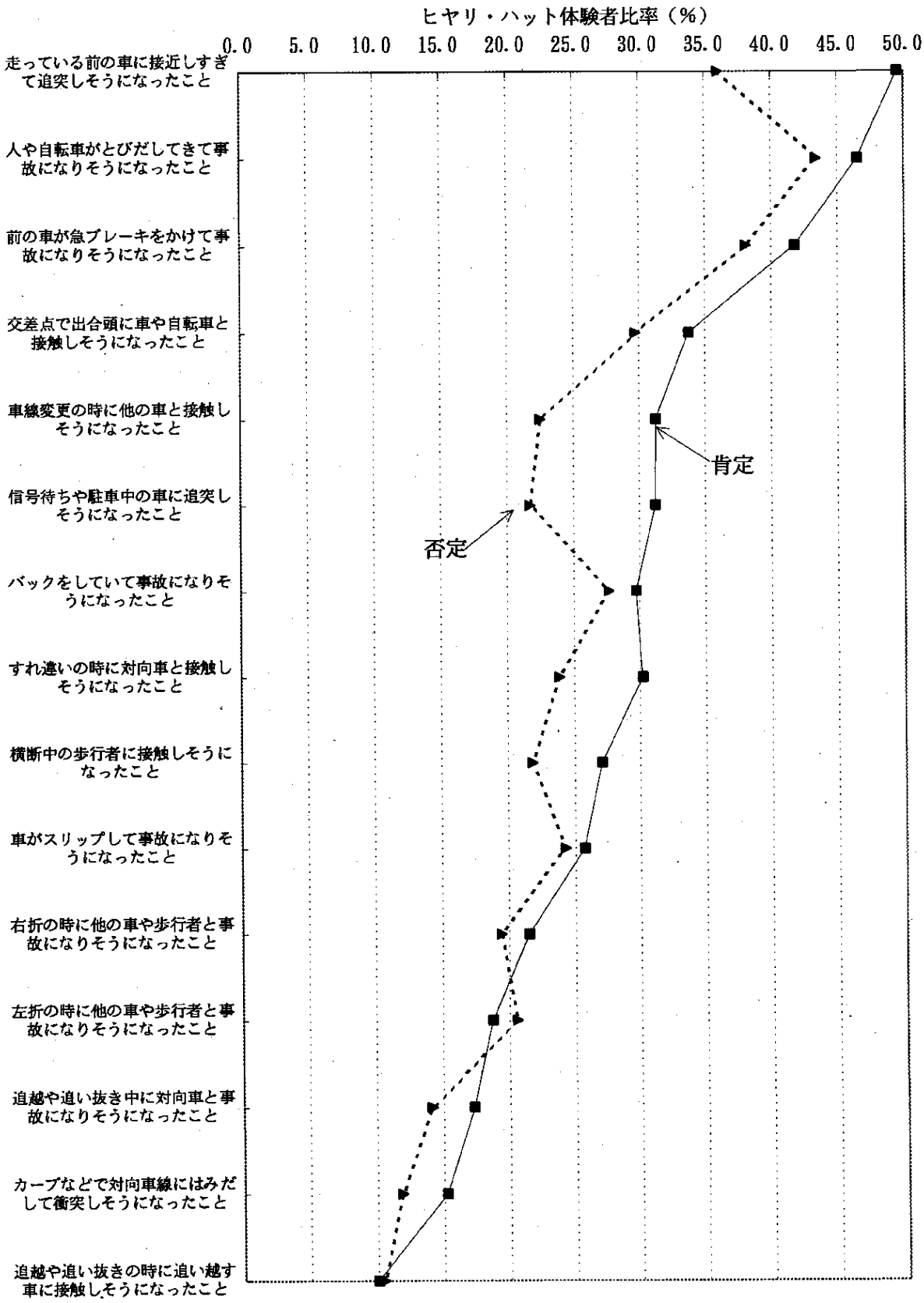


図5-14　運転意識設問への肯定者と否定者のヒヤリ・ハット体験者比率（男女：運転者全体）

（運転意識設問：運転に危険はつきものである）

表 5-15　運転意識設問への肯定者と否定者のヒヤリ・ハット体験者比率

(運転意識設問：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	男女：運転者全体			男：運転者全体			女：運転者全体			男：24歳以下			男：25－59歳			男：60歳以上			女：24歳以下			女：25－59歳		
		肯定	否定	全体	肯定	否定	全体	肯定	否定	全体	肯定	否定	全体	肯定	否定	全体	肯定	否定	全体	肯定	否定	全体	肯定	否定	全体
ヒヤリ・ハット体験者比率（%）	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	49.2	40.2	47.7	52.1	44.5	50.7	45.0	33.1	43.0	61.9	53.5	60.5	51.4	42.6	49.8	32.1	26.3	30.6	49.7	44.1	48.8	42.7	33.3	41.0
	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	47.2	40.6	46.1	51.3	36.3	48.7	41.0	47.4	42.1	49.0	41.7	48.1	53.1	35.9	50.1	51.2	36.4	49.3	39.5	31.4	38.3	42.1	52.3	43.8
	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	42.6	32.5	41.4	44.4	31.0	42.7	40.1	34.9	39.5	51.4	50.7	51.4	44.9	28.7	42.8	38.6	24.2	36.6	45.8	40.7	45.3	38.6	34.5	38.1
	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	34.6	25.3	33.2	38.2	28.3	36.8	28.1	20.5	27.7	37.5	31.9	36.5	38.6	28.3	37.2	32.4	19.1	30.6	26.3	19.7	25.6	29.9	21.6	28.6
	車線変更の時に他の車と接触しそうになったこと	30.5	29.1	30.1	31.2	27.9	30.4	29.6	31.1	29.7	36.7	31.0	35.9	29.7	28.0	29.2	24.7	16.7	23.3	34.7	30.3	33.9	29.6	28.8	29.5
	信号待ちや駐車中の車に追突しそうになったこと	31.4	23.4	30.1	34.6	25.8	33.0	26.5	19.6	25.6	40.2	23.8	37.9	35.6	25.7	33.6	17.8	12.5	17.1	34.5	28.2	33.7	24.7	18.6	24.0
	パックをしていて事故になりそうになったこと	29.8	28.8	29.5	30.1	24.3	29.5	29.2	30.9	29.5	28.3	20.1	27.1	28.4	20.2	27.2	30.9	25.0	30.1	26.9	19.5	25.9	28.9	28.6	28.8
	すれ違いの時に対向車と接触しそうになったこと	29.7	27.3	29.3	31.7	26.6	30.8	26.7	28.3	27.2	31.4	28.5	31.0	31.2	28.4	30.7	23.2	16.9	22.3	29.5	20.5	28.3	27.5	30.1	28.1
	横断中の歩行者に接触しそうになったこと	27.1	20.4	26.4	28.9	22.9	28.5	24.5	16.3	23.3	41.2	31.3	39.8	28.4	19.4	27.3	23.9	12.9	22.9	30.1	29.1	30.0	22.4	17.7	21.5
	車がスリップして事故になりそうになったこと	26.2	20.6	25.7	32.8	23.9	31.7	16.3	15.2	16.5	38.2	33.8	37.6	30.7	22.2	29.6	24.3	17.3	23.2	20.1	15.3	19.4	15.7	16.1	15.9
	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	22.0	17.4	21.3	23.4	18.9	22.7	19.8	15.1	19.1	23.7	20.7	23.3	23.3	18.6	22.6	20.9	15.6	20.5	21.9	17.9	21.5	19.5	15.2	18.7
	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	19.6	14.9	19.0	21.6	16.3	21.1	16.5	12.5	15.9	20.5	16.7	19.9	21.8	16.2	21.4	18.8	9.2	17.8	14.9	18.6	15.6	16.5	13.4	15.9
	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	17.1	15.3	16.9	20.4	16.1	19.8	12.2	13.8	12.4	25.0	18.6	24.0	20.6	14.8	19.8	15.3	8.9	14.6	14.1	11.9	13.8	11.6	12.5	11.6
	カーブなどで対向車線にはみだして衝突しそうになったこと	15.8	9.5	14.8	17.6	10.5	16.4	13.1	7.9	12.3	18.1	12.4	17.3	17.4	10.7	16.3	10.8	8.1	10.9	14.2	17.8	14.8	12.0	9.0	11.5
	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	8.0	10.0	11.2	8.9	11.0	8.8	6.6	8.6	13.2	8.3	12.5	11.0	7.2	10.6	9.2	7.1	9.0	10.3	10.2	10.4	7.8	8.9	8.2
サンプル数（人）	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	1,974	398	2,426	1,180	247	1,461	794	151	965	829	144	979	827	169	1,021	1,684	296	2,104	686	118	809	571	111	700
	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	1,976	397	2,426	1,185	245	1,464	791	152	962	834	144	984	830	167	1,022	1,747	297	2,185	689	118	812	570	111	698
	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	1,970	394	2,417	1,179	245	1,459	791	149	958	832	144	982	827	167	1,019	1,692	297	2,120	690	118	813	579	110	696
	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	1,965	395	2,412	1,181	244	1,458	784	151	954	829	141	976	827	166	1,017	1,671	293	2,092	688	117	810	565	111	693
	車線変更の時に他の車と接触しそうになったこと	1,966	398	2,414	1,178	247	1,456	788	151	958	830	145	981	826	168	1,017	1,678	294	2,099	689	119	813	567	111	695
	信号待ちや駐車中の車に追突しそうになったこと	1,961	397	2,412	1,173	244	1,452	788	153	960	829	143	978	822	167	1,014	1,669	297	2,086	689	117	810	567	113	697
	パックをしていて事故になりそうになったこと	1,963	399	2,418	1,175	247	1,458	788	152	960	829	144	979	825	168	1,018	1,682	296	2,107	684	118	807	568	112	698
	すれ違いの時に対向車と接触しそうになったこと	1,964	400	2,416	1,175	248	1,456	789	152	960	829	144	978	824	169	1,018	1,666	296	2,086	688	117	810	568	113	698
	横断中の歩行者に接触しそうになったこと	1,975	402	2,429	1,180	249	1,462	795	153	967	833	147	986	828	170	1,021	1,680	294	2,099	690	117	812	572	113	702
	車がスリップして事故になりそうになったこと	1,962	398	2,415	1,178	247	1,461	784	151	954	832	145	983	823	167	1,015	1,669	289	2,079	687	118	810	562	112	691
	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	1,957	396	2,406	1,171	244	1,449	786	152	957	831	145	982	820	167	1,012	1,672	294	2,086	688	117	810	565	112	694
	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	1,958	397	2,409	1,174	245	1,454	784	152	955	830	144	980	824	167	1,017	1,673	295	2,094	689	118	812	565	112	694
	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	1,971	400	2,424	1,183	248	1,465	788	152	959	832	145	983	830	169	1,024	1,670	293	2,087	687	118	810	568	112	697
	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	1,968	398	2,419	1,179	247	1,459	789	151	960	833	145	984	826	168	1,019	1,659	296	2,076	689	118	812	568	111	696
	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	1,961	398	2,412	1,174	246	1,453	787	152	959	825	144	975	825	167	1,016	1,668	295	2,084	686	118	809	567	112	697

注１：本表は、表頭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」の欄は質問紙の「そう思う」と「どちらかといえばそう思う」の合計を、「否定」の欄は質問紙の「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：全体の欄のサンプル数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。
注４：本表では、運転意識設問とヒヤリ・ハット体験設問の両方に回答しているサンプルのみを集計しているため、他の集計と数値が異なることがある。

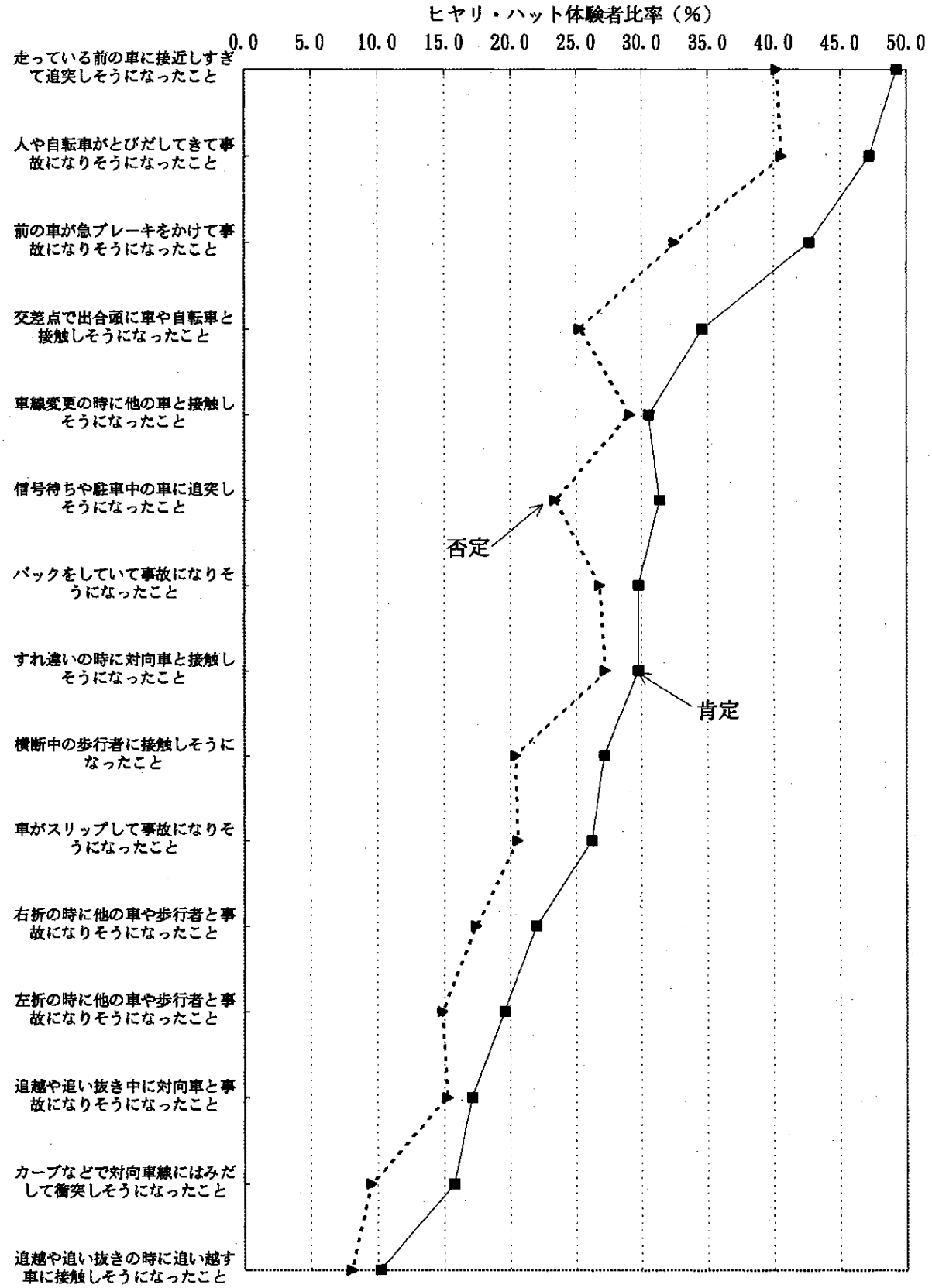


図5-15　運転意識設問への肯定者と否定者のヒヤリ・ハット体験者比率（男女：運転者全体）

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

表 5-16　運転意識設問への肯定者と否定者のヒヤリ・ハット体験者比率

（運転意識設問：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	男女：運転者全体			男：運転者全体			女：運転者全体			男：24歳以下			男：25－59歳			男：60歳以上			女：24歳以下			女：25－59歳		
	肯定	否定	全体	肯定	否定	全体	肯定	否定	全体	肯定	否定	全体	肯定	否定	全体	肯定	否定	全体	肯定	否定	全体	肯定	否定	全体
ヒヤリ・ハット体験者比率（%）																								
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	56.6	46.7	47.7	64.4	49.3	50.7	47.9	42.6	43.0	66.1	59.5	60.5	61.7	48.6	49.8	37.1	30.2	30.6	50.8	48.5	48.8	40.6	41.0	41.0
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	46.7	45.9	46.1	48.5	48.4	48.7	44.7	42.0	42.1	50.5	47.7	48.1	50.8	49.8	50.1	59.0	48.1	49.3	36.7	38.3	38.3	40.6	44.1	43.8
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	46.4	40.7	41.4	49.5	41.9	42.7	43.0	38.8	39.5	59.5	49.9	51.4	52.5	42.1	42.8	46.6	35.3	36.6	46.7	44.4	45.3	42.2	37.1	38.1
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	34.0	33.1	33.2	37.3	36.5	36.8	30.4	27.8	27.7	44.1	35.6	36.5	40.7	36.5	37.2	38.5	30.0	30.6	25.0	25.6	25.6	27.0	29.1	28.6
車線変更の時に他の車と接触しそうになったこと	33.3	29.7	30.1	42.2	29.0	30.4	23.7	30.7	29.7	37.8	35.5	35.9	40.0	28.1	29.2	28.4	22.8	23.3	39.2	33.0	33.9	28.1	29.9	29.5
信号待ちや駐車中の車に追突しそうになったこと	36.7	29.2	30.1	40.4	32.0	33.0	32.6	24.9	25.6	40.2	37.6	37.9	41.7	32.9	33.6	26.3	16.3	17.1	43.3	31.7	33.7	27.0	23.5	24.0
バックをしていて事故になりそうになったこと	30.4	29.4	29.5	32.4	29.1	29.5	28.3	29.8	29.5	28.6	27.0	27.1	28.3	27.0	27.2	33.3	29.6	30.1	30.3	25.0	25.9	25.4	29.3	28.8
すれ違いの時に対向車と接触しそうになったこと	42.0	28.2	28.3	46.1	29.3	30.8	37.4	26.5	27.2	38.7	29.8	31.0	38.3	30.0	30.7	27.5	22.1	22.3	28.6	28.2	28.3	34.4	27.8	28.1
横断中の歩行者に接触しそうになったこと	39.4	25.1	26.4	44.2	26.9	28.5	34.0	22.3	23.3	44.2	39.4	39.8	41.7	26.2	27.3	36.4	21.3	22.9	39.2	28.2	30.0	27.7	21.1	21.5
車がスリップして事故になりそうになったこと	30.4	25.1	25.7	42.2	30.4	31.7	17.4	16.7	16.5	40.5	37.3	37.6	38.3	28.8	29.6	27.6	22.9	23.2	21.7	18.6	19.4	14.3	16.4	15.9
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	29.3	20.5	21.3	38.0	21.3	22.7	19.8	19.2	19.1	33.0	23.1	23.3	39.0	21.6	22.6	29.9	19.6	20.5	29.2	20.0	21.5	16.1	19.2	18.7
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	25.3	18.3	19.0	31.7	20.1	21.1	18.3	15.6	15.8	21.4	19.7	19.9	33.9	20.4	21.4	22.9	17.0	17.8	21.7	14.5	15.6	20.3	15.4	15.9
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	22.8	16.2	16.9	31.7	18.7	19.8	12.9	12.5	12.4	25.9	23.6	24.0	36.7	18.4	19.8	29.9	13.3	14.6	19.2	12.8	13.8	14.1	11.4	11.6
カーブなどで対向車線にはみだして衝突しそうになったこと	25.4	13.7	14.8	32.0	14.8	16.4	18.1	11.9	12.3	16.1	17.2	17.3	30.5	15.0	16.3	19.5	10.1	10.9	21.7	13.5	14.8	15.6	11.3	11.5
追越や追い抜きの時に追い越す車に接触しそうになったこと	15.5	9.4	10.0	20.8	10.0	11.0	9.7	8.5	8.6	16.2	11.7	12.5	20.3	9.6	10.6	17.0	8.2	9.0	13.4	9.7	10.4	9.4	8.1	8.2
サンプル数（人）																								
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	198	2,173	2,426	104	1,321	1,461	94	852	965	112	855	979	60	936	1,021	178	1,825	2,104	120	678	809	64	622	700
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	195	2,179	2,426	101	1,327	1,464	94	852	962	111	861	984	59	938	1,022	183	1,870	2,185	120	681	812	64	623	688
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	196	2,167	2,417	103	1,319	1,459	93	848	958	111	859	982	61	934	1,019	179	1,828	2,120	120	683	813	64	620	696
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	194	2,164	2,412	102	1,319	1,458	92	845	954	111	853	976	59	933	1,017	179	1,814	2,092	120	679	810	63	618	693
車線変更の時に他の車と接触しそうになったこと	195	2,167	2,414	102	1,319	1,456	93	848	958	111	858	981	60	933	1,017	176	1,822	2,099	120	682	813	64	619	695
信号待ちや駐車中の車に追突しそうになったこと	196	2,162	2,412	104	1,311	1,452	92	851	960	112	854	978	60	929	1,014	175	1,812	2,086	120	679	810	63	622	697
バックをしていて事故になりそうになったこと	194	2,168	2,418	102	1,318	1,458	92	850	960	112	855	979	60	932	1,018	177	1,824	2,107	119	677	807	63	622	698
すれ違いの時に対向車と接触しそうになったこと	193	2,169	2,416	102	1,317	1,456	91	852	960	111	855	978	60	932	1,018	178	1,812	2,086	119	680	810	64	622	698
横断中の歩行者に接触しそうになったこと	198	2,177	2,429	104	1,321	1,462	94	856	967	113	861	986	60	936	1,021	176	1,821	2,099	120	681	812	65	625	702
車がスリップして事故になりそうになったこと	194	2,167	2,415	102	1,322	1,461	92	845	954	111	860	983	60	931	1,015	170	1,811	2,079	120	679	810	63	616	691
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	191	2,162	2,406	100	1,312	1,449	91	850	957	112	858	982	59	927	1,012	174	1,810	2,086	120	679	810	62	621	694
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	194	2,160	2,409	101	1,315	1,454	93	845	955	112	856	980	59	931	1,017	175	1,818	2,094	120	681	812	64	618	694
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	197	2,173	2,424	104	1,324	1,465	93	849	959	112	859	983	60	938	1,024	174	1,813	2,087	120	679	810	64	621	697
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	197	2,168	2,419	103	1,319	1,459	94	849	960	112	860	984	59	934	1,019	174	1,807	2,076	120	681	812	64	620	696
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	194	2,164	2,412	101	1,315	1,453	93	849	959	111	852	975	59	931	1,016	176	1,808	2,084	119	680	809	64	621	697

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」の欄は質問紙の「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」の欄は質問紙の「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：全体の欄のサンプル数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。
注４：本表では、運転意識設問とヒヤリ・ハット体験設問の両方に回答しているサンプルのみを集計しているため、他の集計と数値が異なることがある。

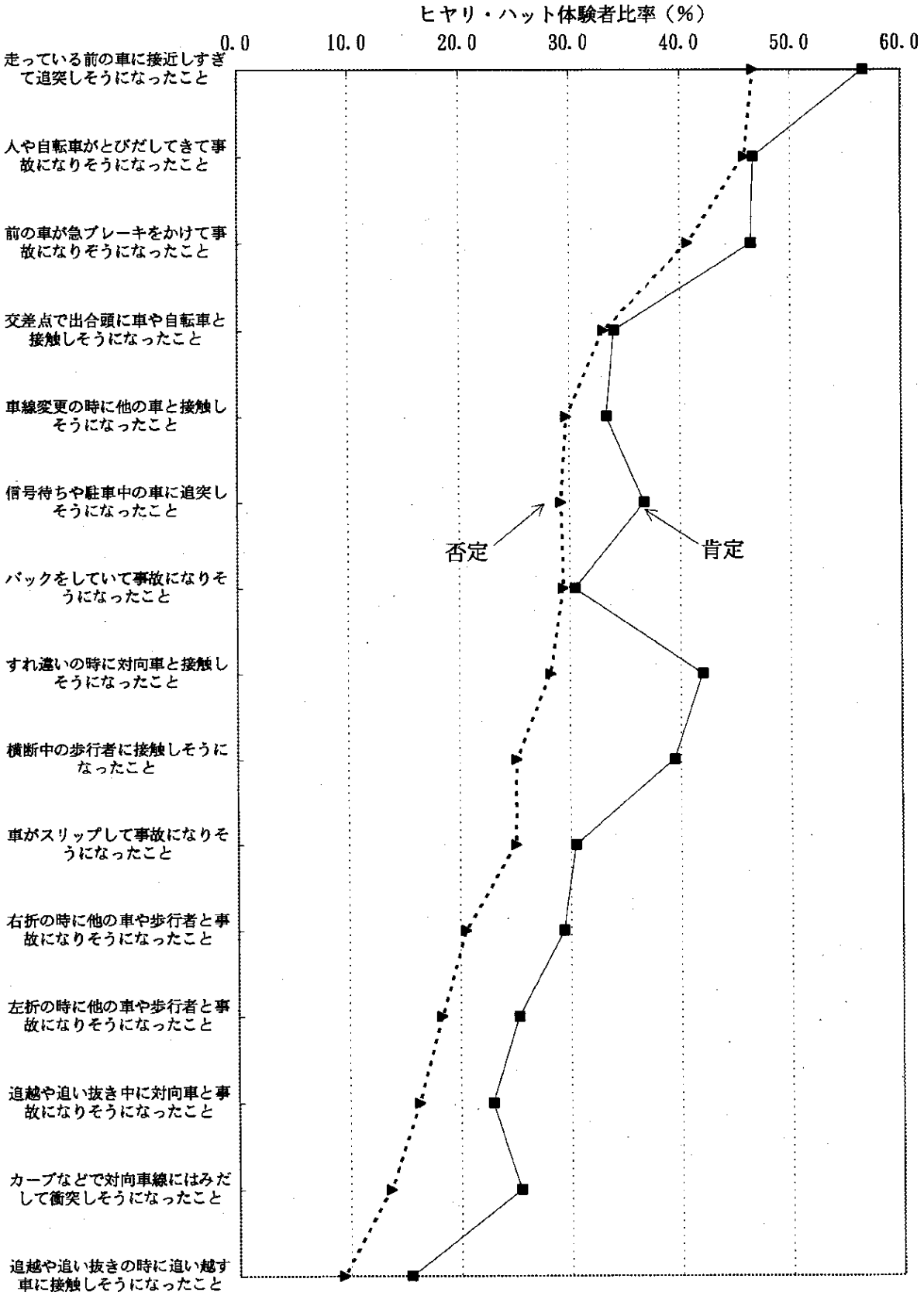


図5-16　運転意識設問への肯定者と否定者のヒヤリ・ハット体験者比率（男女：運転者全体）

（運転意識設問：前の車についていけば安心して右左折できる）

表 5-17　運転意識設問への肯定者と否定者のヒヤリ・ハット体験者比率

（運転意識設問：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	男女：運転者全体			男：運転者全体			女：運転者全体			男：24歳以下			男：25－59歳			男：60歳以上			女：24歳以下			女：25－59歳		
		肯定	否定	全体	肯定	否定	全体	肯定	否定	全体	肯定	否定	全体	肯定	否定	全体	肯定	否定	全体	肯定	否定	全体	肯定	否定	全体
ヒヤリ・ハット体験者比率（%）	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	57.4	46.7	47.7	61.1	49.3	50.7	48.7	42.9	43.0	62.4	60.1	60.5	58.7	48.4	49.8	38.9	29.0	30.6	57.8	47.9	48.8	45.7	41.1	41.0
	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	52.0	45.3	46.1	52.9	47.8	48.7	50.0	41.7	42.1	51.4	47.6	48.1	57.7	48.8	50.1	51.2	48.0	48.3	50.6	36.8	38.3	52.2	43.6	43.8
	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	49.0	40.3	41.4	50.3	41.3	42.7	46.1	39.0	39.5	52.9	51.3	51.4	49.1	41.7	42.8	42.5	35.5	36.6	56.6	44.0	45.3	52.2	37.1	38.1
	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	36.5	32.6	33.2	38.1	36.2	36.8	32.9	27.3	27.7	43.6	35.4	36.5	38.2	36.6	37.2	36.8	29.5	30.6	28.9	25.0	25.6	30.4	28.5	28.6
	車線変更の時に他の車と接触しそうになったこと	32.4	29.8	30.1	33.9	29.7	30.4	28.9	30.0	29.7	39.3	35.4	35.9	31.8	28.6	29.2	28.3	22.6	23.3	37.3	33.4	33.9	37.0	29.1	29.5
	信号待ちや駐車中の車に追突しそうになったこと	33.7	29.5	30.1	35.8	32.3	33.0	28.9	25.4	25.6	39.3	37.7	37.9	33.6	33.5	33.6	22.3	16.3	17.1	37.0	33.1	33.7	26.1	23.9	24.0
	バックをしていて事故になりそうになったこと	36.9	28.5	29.5	35.2	28.4	29.5	40.8	28.6	29.5	27.0	26.9	27.1	30.6	26.4	27.2	34.2	29.2	30.1	37.3	24.5	25.9	45.7	27.7	28.8
	すれ違いの時に対向車と接触しそうになったこと	31.0	29.0	29.3	32.8	30.1	30.8	27.0	27.3	27.2	34.8	30.3	31.0	30.0	30.4	30.7	27.2	21.2	22.3	34.1	27.6	28.3	28.3	28.2	28.1
	横断中の歩行者に接触しそうになったこと	36.1	25.1	26.4	35.2	27.3	28.5	38.2	22.0	23.3	45.8	38.9	39.8	33.6	26.3	27.3	32.3	20.9	22.9	33.7	29.5	30.0	32.6	20.7	21.5
	車がスリップして事故になりそうになったこと	32.3	24.6	25.7	35.3	30.6	31.7	25.3	15.9	16.5	44.4	36.4	37.6	30.3	29.0	29.6	24.8	22.7	23.2	24.1	18.8	19.4	28.9	15.3	15.9
	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	27.2	20.4	21.3	28.6	21.5	22.7	24.0	18.8	19.1	32.6	21.7	23.3	27.0	21.6	22.6	25.6	18.9	20.5	28.9	20.4	21.5	26.7	18.3	18.7
	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	25.9	17.9	19.0	29.1	19.6	21.1	18.4	15.6	15.8	27.9	18.6	19.9	28.6	20.0	21.4	28.1	16.0	17.8	14.5	15.4	15.6	17.4	15.7	15.9
	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	24.9	15.6	16.9	25.4	18.5	19.8	23.7	11.5	12.4	30.3	22.9	24.0	27.0	18.2	19.8	21.4	13.4	14.6	23.2	12.7	13.6	30.4	10.3	11.6
	カーブなどで対向車線にはみだして衝突しそうになったこと	21.9	13.7	14.8	24.6	14.8	16.4	15.8	12.0	12.3	24.8	16.1	17.3	22.0	15.1	16.3	17.4	9.6	10.9	22.9	13.8	14.8	17.4	11.1	11.5
	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	8.9	10.0	18.3	9.4	11.0	14.5	8.1	8.6	18.0	11.5	12.5	18.2	9.0	10.6	15.9	7.7	9.0	16.0	9.7	10.4	19.6	7.5	8.2
サンプル数（人）	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	251	2,142	2,426	175	1,285	1,461	76	877	965	141	835	979	109	888	1,021	283	1,729	2,104	83	723	806	46	643	700
	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	250	2,143	2,426	174	1,288	1,464	76	875	962	140	841	984	111	896	1,022	291	1,767	2,185	83	726	812	46	642	698
	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	251	2,134	2,417	175	1,282	1,459	76	872	958	140	839	982	110	895	1,019	285	1,729	2,120	83	727	813	46	641	696
	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	252	2,127	2,412	176	1,281	1,458	76	866	954	140	833	976	110	893	1,017	280	1,720	2,092	83	724	810	46	636	693
	車線変更の時に他の車と接触しそうになったこと	250	2,132	2,414	174	1,281	1,456	76	871	958	140	836	981	110	893	1,017	286	1,722	2,099	83	727	813	46	639	695
	信号待ちや駐車中の車に追突しそうになったこと	252	2,127	2,412	176	1,254	1,452	76	873	960	140	835	975	110	890	1,014	278	1,719	2,068	81	726	810	46	641	697
	バックをしていて事故になりそうになったこと	252	2,133	2,418	176	1,282	1,458	76	871	960	141	835	979	111	894	1,018	284	1,727	2,107	83	721	807	46	640	698
	すれ違いの時に対向車と接触しそうになったこと	248	2,137	2,416	174	1,282	1,456	74	875	960	141	834	975	110	894	1,018	283	1,713	2,066	82	725	810	46	642	698
	横断中の歩行者に接触しそうになったこと	252	2,145	2,429	176	1,285	1,462	76	880	967	142	841	986	110	898	1,021	285	1,719	2,099	83	726	812	46	646	702
	車がスリップして事故になりそうになったこと	248	2,134	2,415	173	1,286	1,461	75	868	954	142	838	983	109	893	1,015	278	1,712	2,079	83	724	810	45	636	691
	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	250	2,124	2,406	175	1,253	1,449	75	871	957	141	838	982	111	887	1,012	277	1,718	2,086	83	724	810	45	639	694
	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	251	2,125	2,409	175	1,257	1,454	76	868	955	140	837	980	111	891	1,017	283	1,721	2,094	83	726	812	46	638	694
	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	253	2,139	2,424	177	1,257	1,465	76	872	959	142	838	983	111	899	1,024	281	1,717	2,087	82	725	810	46	641	697
	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	251	2,136	2,419	175	1,284	1,459	76	872	960	141	840	984	109	896	1,019	281	1,710	2,076	83	726	812	46	640	696
	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	251	2,130	2,412	175	1,258	1,453	76	872	959	139	833	975	110	893	1,016	283	1,712	2,084	81	725	806	46	641	697

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」の欄は質問紙の「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」の欄は質問紙の「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：全体の欄のサンプル数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。
注４：本表では、運転意識設問とヒヤリ・ハット体験設問の両方に回答しているサンプルのみを集計しているため、他の集計と数値が異なることがある。

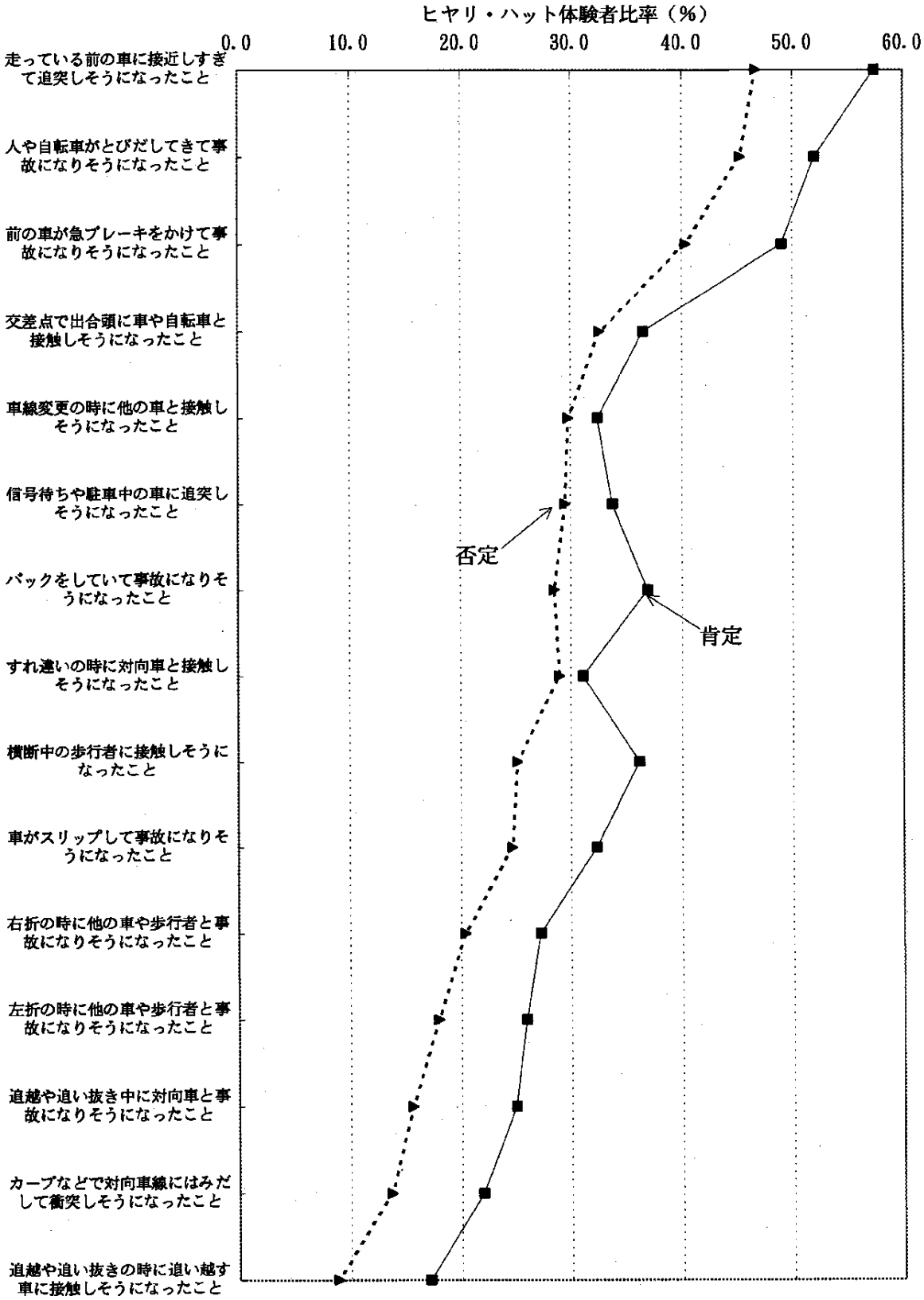


図5-17　運転意識設問への肯定者と否定者のヒヤリ・ハット体験者比率（男女：運転者全体）

（運転意識設問：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 5-18　運転意識設問への肯定者と否定者のヒヤリ・ハット体験者比率

（運転意識設問：運転は自分の生きがいの１つである）

	ヒヤリ・ハット項目	男女：運転者全体			男：運転者全体			女：運転者全体			男：24歳以下			男：25－59歳			男：60歳以上			女：24歳以下			女：25－59歳		
		肯定	否定	全体	肯定	否定	全体	肯定	否定	全体	肯定	否定	全体	肯定	否定	全体	肯定	否定	全体	肯定	否定	全体	肯定	否定	全体
ヒヤリ・ハット体験者比率（%）	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	50.5	46.8	47.7	55.0	49.3	50.7	42.2	43.3	43.0	58.8	61.5	60.5	50.8	49.5	49.8	35.1	28.2	30.6	53.0	47.0	48.8	43.8	40.6	41.0
	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	49.0	45.0	46.1	49.6	48.1	48.7	47.8	40.5	42.1	48.6	48.0	48.1	50.3	49.8	50.1	51.3	47.9	49.3	45.2	36.6	38.3	53.3	41.6	43.8
	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	49.1	39.1	41.4	50.3	40.2	42.7	47.0	37.6	39.5	52.6	50.7	51.4	52.7	40.4	42.8	42.3	33.6	36.6	59.5	41.5	45.3	54.5	34.6	38.1
	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	37.8	31.9	33.2	42.2	35.1	36.8	29.7	27.2	27.7	38.5	35.6	36.5	41.0	36.3	37.2	31.3	30.4	30.6	27.8	25.0	25.6	34.7	27.2	28.6
	車線変更の時に他の車と接触しそうになったこと	31.7	29.5	30.1	32.3	29.7	30.4	30.6	29.3	29.7	39.6	33.9	35.9	30.2	28.9	29.2	25.2	22.1	23.3	32.7	34.3	33.9	32.2	28.7	29.5
	信号待ちや駐車中の車に追突しそうになったこと	31.2	29.7	30.1	36.8	31.7	33.0	21.0	26.8	25.6	38.4	37.7	37.9	33.2	33.7	33.6	18.8	16.2	17.1	35.7	33.1	33.7	21.5	24.4	24.0
	バックをしていて事故になりそうになったこと	34.5	28.1	29.5	34.8	27.8	29.5	33.9	28.5	29.5	28.0	26.7	27.1	28.6	28.9	27.2	32.8	28.7	30.1	26.9	25.5	25.9	37.8	26.9	28.8
	すれ違いの時に対向車と接触しそうになったこと	31.4	28.7	29.3	34.2	29.7	30.8	28.3	27.3	27.2	33.4	29.8	31.0	32.3	30.3	30.7	25.4	20.7	22.3	26.2	28.7	28.3	30.6	27.3	28.1
	横断中の歩行者に接触しそうになったこと	32.0	24.6	26.4	34.2	26.6	28.5	28.0	21.7	23.3	41.7	38.9	39.8	33.5	25.9	27.3	26.3	21.2	22.9	31.5	29.7	30.0	28.2	19.6	21.5
	車がスリップして事故になりそうになったこと	33.4	23.6	25.7	37.6	30.0	31.7	25.7	14.3	16.5	42.7	35.1	37.6	29.4	29.7	29.6	28.6	20.1	23.2	20.2	19.0	19.4	26.1	13.8	15.9
	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	26.1	19.8	21.3	27.1	21.3	22.7	24.3	17.7	19.1	23.1	23.5	23.5	27.1	21.4	22.6	23.2	19.0	20.5	22.8	21.1	21.5	27.5	16.9	18.7
	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	21.5	18.1	19.0	24.5	19.8	21.1	15.6	15.7	15.6	20.3	19.7	19.9	24.2	20.5	21.4	20.3	16.2	17.6	14.9	15.6	15.6	18.5	15.3	15.9
	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	21.0	15.7	16.9	22.3	19.1	19.8	18.6	10.7	12.4	25.1	23.5	24.0	20.4	19.7	19.8	18.7	12.3	14.6	13.8	13.9	13.8	18.7	9.8	11.6
	カーブなどで対向車線にはみだして衝突しそうになったこと	17.3	14.1	14.8	20.3	15.3	16.4	11.8	12.3	12.3	19.9	15.7	17.3	19.6	15.7	16.3	14.1	8.9	10.9	16.1	14.4	14.8	12.3	11.1	11.5
	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	12.0	9.5	10.0	13.6	10.3	11.0	9.1	8.4	8.6	11.8	12.9	12.5	11.7	10.5	10.6	11.4	7.7	9.0	10.8	10.2	10.4	9.1	7.9	8.2
サンプル数（人）	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	527	1,881	2,428	340	1,112	1,461	187	769	965	345	631	979	189	825	1,021	695	1,350	2,104	166	639	809	121	572	700
	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	527	1,881	2,428	343	1,111	1,464	184	770	962	346	635	984	191	824	1,022	714	1,390	2,185	168	640	812	120	572	698
	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	523	1,875	2,417	338	1,110	1,459	185	765	958	346	633	982	188	824	1,019	698	1,352	2,120	168	641	813	121	569	696
	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	524	1,871	2,412	339	1,110	1,458	185	761	954	343	630	976	188	823	1,017	693	1,341	2,092	169	637	810	121	566	693
	車線変更の時に他の車と接触しそうになったこと	523	1,873	2,414	337	1,109	1,456	186	764	958	346	632	981	189	821	1,017	694	1,346	2,099	168	641	813	121	568	695
	信号待ちや駐車中の車に追突しそうになったこと	526	1,867	2,412	340	1,101	1,452	186	766	960	346	629	978	190	817	1,014	696	1,336	2,086	168	638	810	121	570	697
	バックをしていて事故になりそうになったこと	522	1,876	2,418	339	1,108	1,458	183	768	960	343	633	979	189	822	1,018	695	1,350	2,107	167	636	807	119	572	698
	すれ違いの時に対向車と接触しそうになったこと	525	1,872	2,416	339	1,106	1,456	186	766	960	344	631	976	189	821	1,018	692	1,338	2,086	168	638	810	121	571	698
	横断中の歩行者に接触しそうになったこと	531	1,879	2,429	342	1,109	1,462	189	770	967	350	633	986	191	823	1,021	703	1,337	2,099	168	640	812	124	572	702
	車がスリップして事故になりそうになったこと	521	1,874	2,415	338	1,111	1,461	183	763	954	347	633	983	187	821	1,015	689	1,335	2,079	168	638	810	119	566	691
	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	521	1,867	2,405	336	1,103	1,449	185	764	957	346	633	982	188	817	1,012	681	1,347	2,086	167	639	810	120	568	694
	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	522	1,868	2,409	339	1,104	1,454	183	764	955	344	633	980	190	819	1,017	693	1,344	2,094	168	640	812	119	569	694
	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	529	1,878	2,424	341	1,114	1,465	188	764	959	347	633	983	191	826	1,024	694	1,336	2,087	167	639	810	123	569	697
	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	527	1,873	2,419	340	1,109	1,459	187	764	960	346	635	984	189	823	1,019	690	1,331	2,076	168	640	812	122	568	696
	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	524	1,871	2,412	338	1,106	1,453	186	765	959	344	628	975	188	822	1,016	694	1,336	2,084	167	638	809	121	570	697

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」の欄は質問紙の「そう思う」と「どちらかといえばそう思う」の合計を、「否定」の欄は質問紙の「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：全体の欄のサンプル数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。
注４：本表では、運転意識設問とヒヤリ・ハット体験設問の両方に回答しているサンプルのみを集計しているため、他の集計と数値が異なることがある。

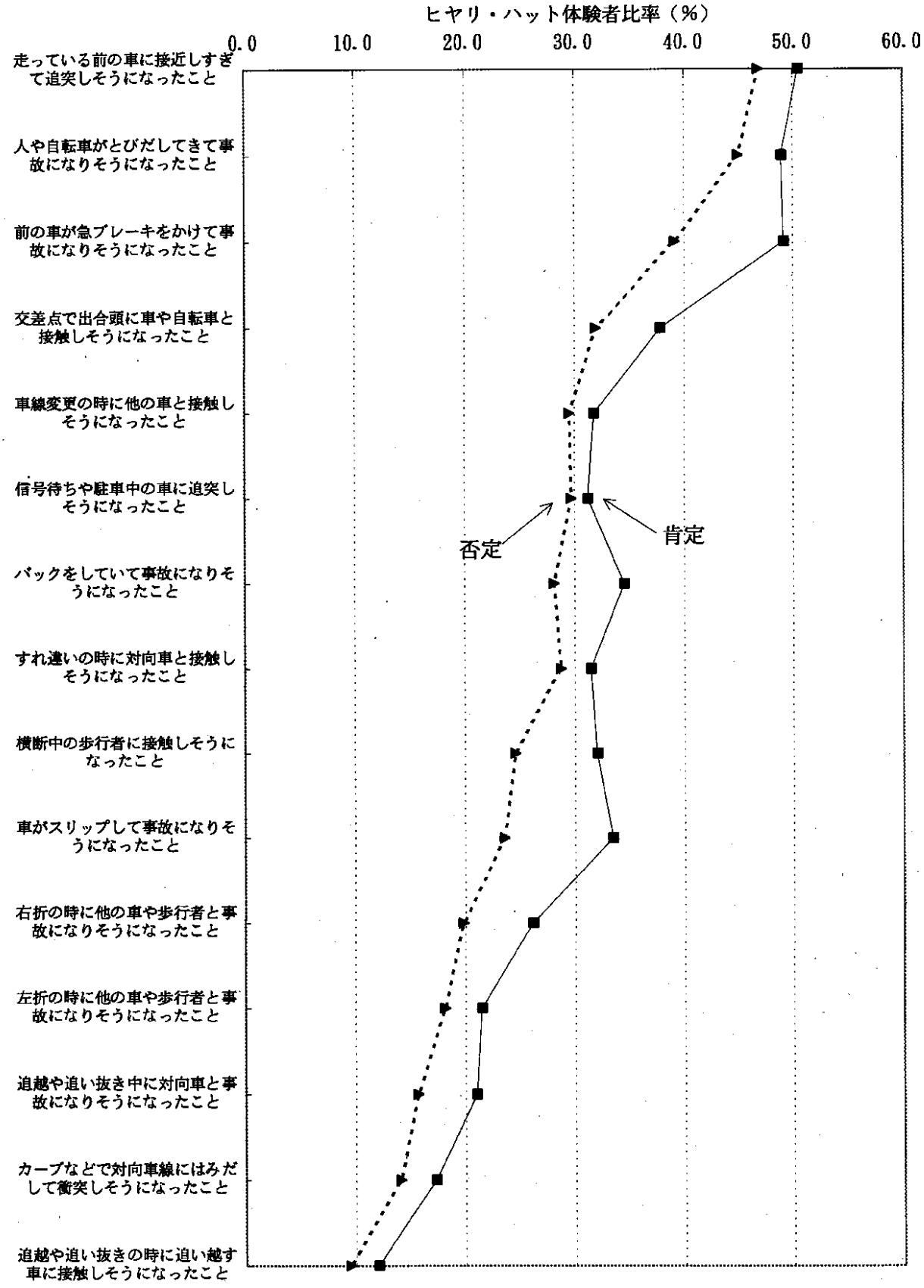


図5-18　運転意識設問への肯定者と否定者のヒヤリ・ハット体験者比率（男女：運転者全体）

（運転意識設問：運転は自分の生きがいの1つである）

表 5-19　運転意識設問への肯定者と否定者のヒヤリ・ハット体験者比率

（運転意識設問：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	男女：運転者全体			男：運転者全体			女：運転者全体			男：24歳以下			男：25－59歳			男：60歳以上			女：24歳以下			女：25－59歳		
		肯定	否定	全体	肯定	否定	全体	肯定	否定	全体	肯定	否定	全体	肯定	否定	全体	肯定	否定	全体	肯定	否定	全体	肯定	否定	全体
ヒヤリ・ハット体験者比率（%）	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	52.1	44.4	47.7	54.6	47.9	50.7	48.5	38.8	43.0	59.9	61.7	60.5	50.1	49.5	49.8	33.1	29.3	30.6	49.2	48.3	48.8	45.8	38.2	41.0
	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	45.5	46.5	46.1	46.3	50.4	48.7	44.4	40.4	42.1	49.0	46.0	48.1	46.6	52.2	50.1	49.5	48.9	49.3	37.7	39.2	38.3	47.8	41.5	43.8
	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	44.6	38.9	41.4	44.2	41.5	42.7	45.3	34.7	39.5	51.1	52.1	51.4	43.8	42.2	42.8	38.0	35.6	36.6	48.8	39.8	45.3	45.1	33.6	38.1
	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	34.4	32.3	33.2	37.4	36.4	36.8	30.1	25.6	27.7	37.2	34.9	36.5	37.7	36.0	37.2	30.0	31.4	30.6	26.2	24.5	25.6	31.3	26.9	28.6
	車線変更の時に他の車と接触しそうになったこと	31.3	29.3	30.1	32.1	29.1	30.4	30.2	29.5	29.7	35.1	37.5	35.9	28.8	29.4	29.2	24.2	23.0	23.3	32.5	36.1	33.9	30.7	28.9	29.5
	信号待ちや駐車中の車に追突しそうになったこと	32.3	28.3	30.1	36.7	30.1	33.0	26.0	25.4	25.6	36.7	40.6	37.6	35.0	32.3	33.6	18.1	16.7	17.1	35.0	31.7	33.7	22.7	24.9	24.0
	バックをしていて事故になりそうになったこと	31.2	28.2	29.5	29.6	29.4	29.5	33.5	25.2	29.5	27.3	26.5	27.1	26.3	27.7	27.2	31.6	29.1	30.1	27.6	23.3	25.9	33.2	25.9	28.8
	すれ違いの時に対向車と接触しそうになったこと	30.6	28.4	29.3	33.1	29.1	30.8	27.1	27.3	27.2	31.3	30.3	31.0	32.4	29.8	30.7	22.9	22.0	22.3	29.6	26.2	28.3	29.8	27.1	28.1
	横断中の歩行者に接触しそうになったこと	28.1	25.0	26.4	30.5	26.8	28.5	24.8	22.1	23.3	39.0	41.4	39.8	28.7	26.5	27.3	25.3	21.6	22.9	31.0	28.6	30.0	23.6	20.3	21.5
	車がスリップして事故になりそうになったこと	28.0	23.9	25.7	34.2	29.8	31.7	19.2	14.3	16.5	37.0	39.0	37.6	30.3	29.1	29.6	26.2	21.6	23.2	18.7	20.4	19.4	20.7	12.9	15.9
	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	21.4	21.2	21.3	23.3	22.3	22.7	18.8	19.4	19.1	22.1	25.9	23.3	22.6	22.6	22.6	22.2	19.8	20.5	22.6	19.8	21.5	20.1	17.9	18.7
	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	18.6	19.3	19.0	20.1	21.8	21.1	16.4	15.4	15.8	19.1	21.7	19.9	19.0	22.7	21.4	18.3	17.5	17.8	15.0	16.6	15.6	17.6	14.8	15.9
	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	18.2	15.9	16.9	20.2	19.6	19.8	15.5	9.9	12.4	23.8	24.5	24.0	19.0	20.3	19.8	16.8	13.5	14.6	13.8	13.8	13.8	16.0	8.8	11.6
	カーブなどで対向車線にはみだして衝突しそうになったこと	15.1	14.5	14.8	17.3	15.8	16.4	12.1	12.5	12.3	18.1	15.6	17.3	15.8	16.5	16.3	11.5	10.7	10.9	16.4	12.2	14.8	10.9	11.9	11.5
	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	10.4	9.8	10.0	11.2	10.9	11.0	9.3	8.0	8.5	10.6	16.7	12.5	9.5	11.3	10.6	10.7	8.4	9.0	10.8	9.7	10.4	9.5	7.3	8.2
サンプル数（人）	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	1,039	1,383	2,426	608	852	1,461	431	531	965	668	313	979	377	644	1,021	727	1,327	2,104	490	319	809	273	424	700
	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	1,041	1,382	2,426	611	852	1,464	430	530	962	669	315	984	378	644	1,022	742	1,374	2,185	493	319	812	274	422	698
	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	1,042	1,372	2,417	609	848	1,459	433	524	958	669	313	982	379	640	1,019	732	1,330	2,120	494	319	813	275	420	696
	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	1,039	1,370	2,412	607	850	1,458	432	520	954	664	312	976	377	640	1,017	721	1,322	2,092	492	318	810	275	418	693
	車線変更の時に他の車と接触しそうになったこと	1,038	1,373	2,414	607	848	1,456	431	525	958	669	312	981	378	639	1,017	726	1,323	2,099	492	321	813	274	419	695
	信号待ちや駐車中の車に追突しそうになったこと	1,037	1,371	2,412	607	843	1,452	430	528	960	668	310	978	376	638	1,014	725	1,314	2,086	491	319	810	273	422	697
	バックをしていて事故になりそうになったこと	1,035	1,378	2,418	605	851	1,456	430	527	960	666	313	979	376	642	1,018	725	1,327	2,107	489	318	807	274	421	698
	すれ違いの時に対向車と接触しそうになったこと	1,038	1,375	2,416	607	848	1,456	431	527	960	664	314	978	377	641	1,018	724	1,315	2,086	493	317	810	275	421	698
	横断中の歩行者に接触しそうになったこと	1,045	1,380	2,429	610	850	1,462	435	530	967	672	314	986	380	641	1,021	731	1,319	2,099	494	318	812	276	424	702
	車がスリップして事故になりそうになったこと	1,036	1,374	2,415	608	850	1,461	428	524	954	658	315	973	376	639	1,015	715	1,317	2,079	492	318	810	271	418	691
	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	1,036	1,367	2,406	608	842	1,449	430	525	957	669	313	982	376	636	1,012	717	1,320	2,086	492	318	810	273	419	694
	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	1,035	1,370	2,409	607	845	1,454	428	525	955	666	314	980	378	638	1,017	722	1,326	2,094	493	319	812	272	420	694
	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	1,042	1,379	2,424	610	854	1,465	432	525	959	669	314	983	379	645	1,024	722	1,316	2,087	491	319	810	275	420	697
	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	1,039	1,376	2,419	608	850	1,459	431	526	960	669	315	984	377	642	1,019	719	1,312	2,076	493	319	812	274	420	696
	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	1,036	1,373	2,412	606	846	1,453	430	527	959	663	312	975	377	639	1,016	721	1,317	2,084	491	318	809	273	422	697

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」の欄は質問紙の「そう思う」と「どちらかといえばそう思う」の合計を、「否定」の欄は質問紙の「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：全体の欄のサンプル数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。
注４：本表では、運転意識設問とヒヤリ・ハット体験設問の両方に回答しているサンプルのみを集計しているため、他の集計と数値が異なることがある。

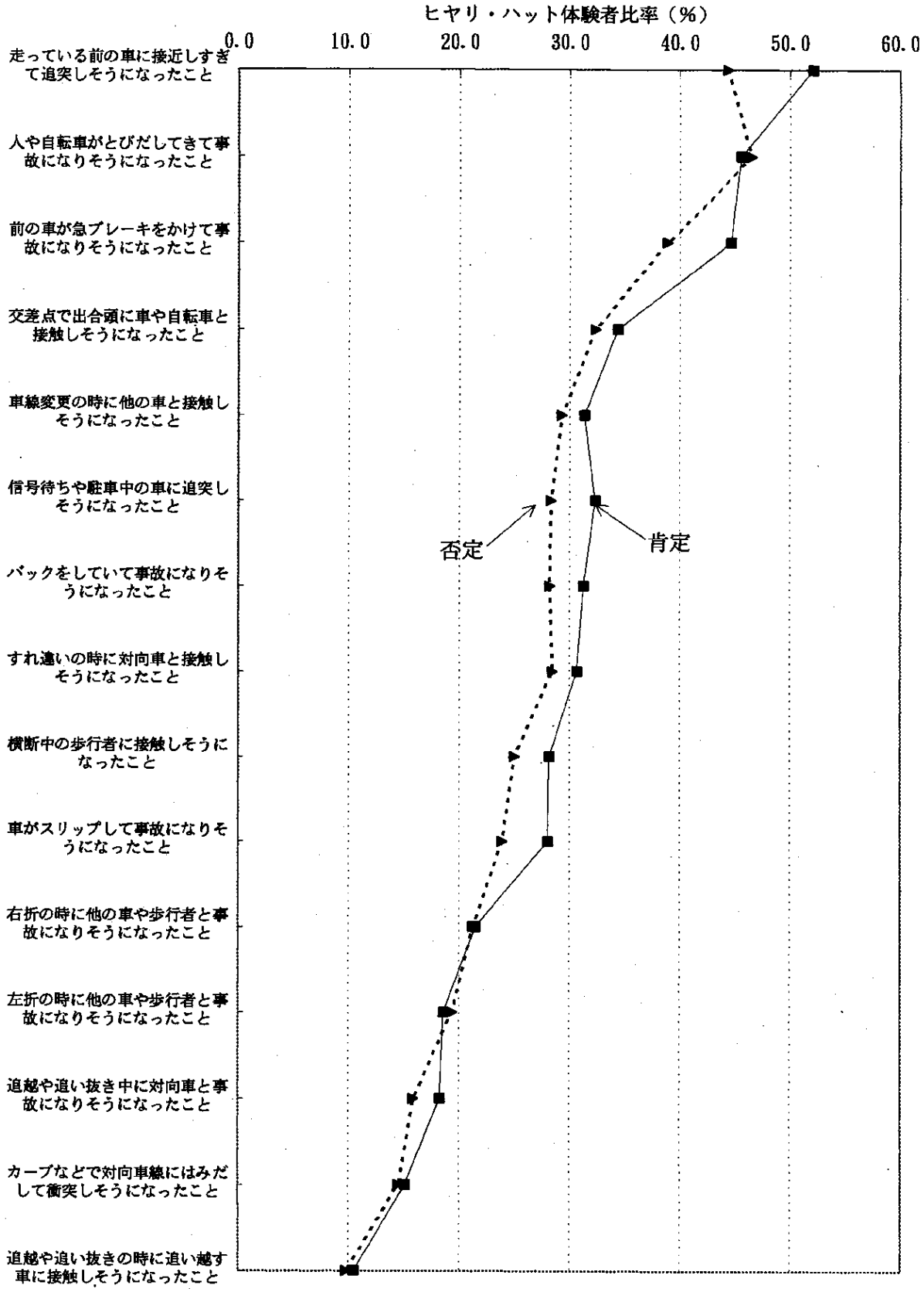


図5-19　運転意識設問への肯定者と否定者のヒヤリ・ハット体験者比率（男女：運転者全体）

（運転意識設問：目的がなくとも、運転することじたいが楽しい）

表 5-20　運転意識設問への肯定者と否定者のヒヤリ・ハット体験者比率

（運転意識設問：車は、単なる移動の手段にすぎない）

ヒヤリ・ハット項目	男女：運転者全体			男：運転者全体			女：運転者全体			男：24歳以下			男：25－59歳			男：60歳以上			女：24歳以下			女：25－59歳		
	肯定	否定	全体	肯定	否定	全体	肯定	否定	全体	肯定	否定	全体	肯定	否定	全体	肯定	否定	全体	肯定	否定	全体	肯定	否定	全体
ヒヤリ・ハット体験者比率（%）																								
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	48.1	47.7	47.7	53.0	49.7	50.7	41.4	44.4	43.0	50.9	60.2	60.5	51.8	48.5	49.8	31.3	30.2	30.6	45.1	50.5	48.8	38.6	43.0	41.0
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	46.3	46.0	46.1	50.4	47.8	48.7	40.9	43.0	42.1	47.7	48.3	48.1	51.4	49.3	50.1	50.9	48.0	49.3	39.1	37.9	38.3	41.4	45.9	43.8
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	39.3	42.7	41.4	41.1	43.7	42.7	37.0	41.1	39.5	52.0	51.1	51.4	41.3	43.7	42.8	39.8	34.9	36.6	42.6	46.3	45.3	33.2	41.5	38.1
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	31.8	34.0	33.2	36.7	36.8	36.8	25.1	29.6	27.7	35.1	37.0	36.5	36.8	37.3	37.2	35.8	28.2	30.6	26.1	25.4	25.6	26.7	30.2	28.6
車線変更の時に他の車と接触しそうになったこと	30.0	30.2	30.1	28.9	30.9	30.4	31.5	28.9	29.7	37.0	35.3	35.9	28.7	29.3	29.2	24.7	22.6	23.3	33.9	33.9	33.9	29.1	30.1	29.5
信号待ちや駐車中の車に追突しそうになったこと	29.2	30.6	30.1	32.7	33.2	33.0	24.5	26.4	25.6	37.8	38.0	37.9	32.9	34.1	33.6	19.2	16.2	17.1	29.2	35.8	33.7	23.6	24.1	24.0
バックをしていて事故になりそうになったこと	30.8	28.8	29.5	30.8	28.7	29.5	30.7	28.8	29.5	28.3	26.6	27.1	30.2	25.2	27.2	30.7	29.9	30.1	24.4	26.5	25.9	28.9	28.9	28.8
すれ違いの時に対向車と接触しそうになったこと	30.9	28.5	29.3	33.1	29.4	30.8	27.9	27.0	27.2	28.8	31.9	31.0	32.6	29.3	30.7	23.6	22.0	22.3	28.9	27.9	28.3	28.7	27.9	28.1
横断中の歩行者に接触しそうになったこと	27.0	26.1	26.4	30.3	27.5	28.5	22.6	23.8	23.3	36.8	41.0	39.8	29.6	26.0	27.3	22.9	22.6	22.9	30.4	30.0	30.0	21.5	21.4	21.5
車がスリップして事故になりそうになったこと	24.4	26.4	25.7	30.6	32.3	31.7	16.0	16.9	16.5	39.2	36.8	37.6	29.0	29.8	29.6	24.4	22.8	23.2	20.9	18.7	19.4	15.2	16.6	15.9
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	21.1	21.3	21.3	22.4	22.7	22.7	19.3	18.9	19.1	25.2	22.4	23.3	21.6	23.2	22.6	23.5	19.3	20.5	22.6	20.9	21.5	19.2	18.3	18.7
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	18.5	19.2	19.0	20.7	21.1	21.1	15.5	16.0	15.8	21.8	18.9	19.9	20.6	21.5	21.4	18.4	17.2	17.8	16.3	15.2	15.6	15.4	16.1	15.9
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	16.6	17.2	16.9	20.5	19.7	19.8	11.2	13.1	12.4	25.3	23.3	24.0	20.4	19.7	19.8	14.6	14.7	14.6	16.7	12.5	13.8	10.3	12.5	11.6
カーブなどで対向車線にはみだして衝突しそうになったこと	14.8	14.9	14.8	16.4	16.5	16.4	12.6	12.3	12.3	19.5	16.3	17.3	15.1	17.2	16.3	12.2	10.3	10.9	13.6	15.4	14.8	11.3	11.7	11.5
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	10.1	10.1	10.0	11.6	10.7	11.0	8.0	9.0	8.6	14.1	11.7	12.5	11.8	10.0	10.6	9.8	8.5	9.0	11.6	9.8	10.4	7.9	8.5	8.2
サンプル数（人）																								
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	892	1,514	2,426	515	933	1,461	377	581	965	307	671	979	394	621	1,021	683	1,351	2,104	257	551	809	293	402	700
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	889	1,518	2,426	510	941	1,464	379	577	962	306	677	984	389	627	1,022	703	1,392	2,185	258	552	812	295	399	698
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	885	1,513	2,417	509	936	1,459	376	577	958	306	675	982	390	623	1,019	683	1,355	2,120	258	553	813	292	400	696
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	880	1,513	2,412	510	935	1,458	370	578	954	305	670	976	391	620	1,017	678	1,347	2,092	257	551	810	288	401	693
車線変更の時に他の車と接触しそうになったこと	884	1,511	2,414	509	934	1,456	375	577	958	305	675	981	390	621	1,017	679	1,352	2,099	257	554	813	292	399	695
信号待ちや駐車中の車に追突しそうになったこと	883	1,510	2,412	508	930	1,452	375	580	960	304	673	978	389	619	1,014	681	1,339	2,086	257	551	810	292	402	697
バックをしていて事故になりそうになったこと	884	1,512	2,418	510	933	1,458	374	579	960	304	674	979	391	622	1,018	681	1,351	2,107	258	547	807	291	402	698
すれ違いの時に対向車と接触しそうになったこと	886	1,510	2,416	510	932	1,456	376	578	960	306	671	978	390	621	1,018	674	1,344	2,066	256	552	810	293	401	698
横断中の歩行者に接触しそうになったこと	890	1,519	2,429	509	939	1,462	381	580	967	307	678	986	389	636	1,021	677	1,349	2,090	257	553	812	297	401	702
車がスリップして事故になりそうになったこと	884	1,511	2,415	510	936	1,461	374	575	954	306	676	983	389	620	1,015	667	1,345	2,079	258	550	810	290	397	691
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	882	1,505	2,406	508	928	1,449	374	577	957	306	675	982	389	617	1,012	676	1,344	2,066	257	551	810	291	399	694
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	882	1,507	2,409	507	933	1,454	375	574	955	307	672	980	388	622	1,017	673	1,352	2,094	258	552	812	292	398	694
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	888	1,517	2,424	513	939	1,465	375	578	959	308	674	983	393	625	1,024	673	1,346	2,087	258	550	810	292	401	697
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	885	1,514	2,419	511	935	1,459	374	579	960	307	676	984	391	622	1,019	670	1,341	2,076	258	552	812	291	401	696
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	883	1,510	2,412	509	931	1,453	374	579	958	305	669	975	391	619	1,016	674	1,347	2,084	258	549	809	291	402	697

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」の欄は質問紙の「そう思う」と「どちらかといえばそう思う」の合計を、「否定」の欄は質問紙の「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：全体の欄のサンプル数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。
注4：本表では、運転意識設問とヒヤリ・ハット体験設問の両方に回答しているサンプルのみを集計しているため、他の集計と数値が異なることがある。

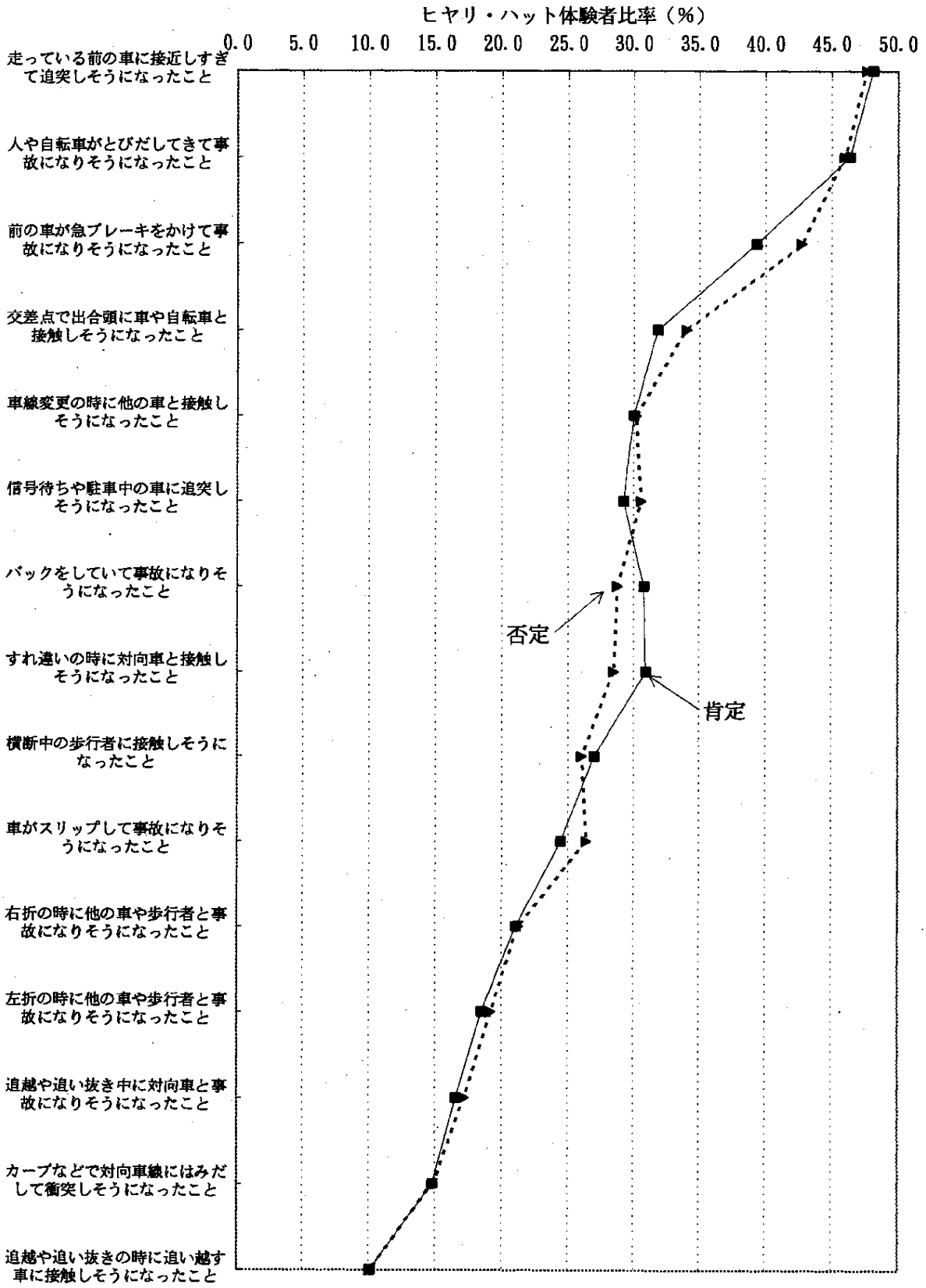


図5-20　運転意識設問への肯定者と否定者のヒヤリ・ハット体験者比率（男女：運転者全体）

（運転意識設問：車は、単なる移動の手段にすぎない）

表 5-21　運転意識設問への肯定者と否定者のヒヤリ・ハット体験者比率

（運転意識設問：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	男女：運転者全体			男：運転者全体			女：運転者全体			男：24歳以下			男：25－59歳			男：60歳以上			女：24歳以下			女：25－59歳		
		肯定	否定	全体	肯定	否定	全体	肯定	否定	全体	肯定	否定	全体	肯定	否定	全体	肯定	否定	全体	肯定	否定	全体	肯定	否定	全体
ヒヤリ・ハット体験者比率（%）	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	64.7	42.9	47.7	67.5	45.2	50.7	59.3	39.5	43.0	74.9	52.2	60.5	66.4	44.9	49.8	47.7	27.6	30.6	59.8	45.2	48.8	57.8	38.0	41.0
	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	51.6	44.3	46.1	56.4	45.7	48.7	42.5	42.3	42.1	57.0	43.0	48.1	60.7	46.6	50.1	62.7	46.2	49.3	51.2	34.0	38.3	50.0	42.8	43.8
	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	48.1	39.4	41.4	49.6	40.2	42.7	45.4	38.2	39.5	57.4	47.7	51.4	51.4	40.4	42.8	45.7	34.7	36.6	53.7	42.3	45.3	47.7	36.1	38.1
	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	42.7	30.3	33.2	46.2	32.8	36.8	32.2	28.8	27.7	40.1	34.5	36.5	48.4	33.5	37.2	45.0	27.9	30.6	31.4	23.6	25.6	32.1	28.0	28.6
	車線変更の時に他の車と接触しそうになったこと	39.1	27.7	30.1	39.8	27.4	30.4	37.9	28.0	29.7	43.7	31.0	35.9	38.1	28.7	29.2	33.6	21.2	23.3	39.7	32.1	33.9	39.1	27.8	29.5
	信号待ちや駐車中の車に追突しそうになったこと	46.5	25.3	30.1	49.0	27.8	33.0	41.9	21.7	25.6	52.0	29.8	37.9	48.4	29.8	33.6	32.6	14.3	17.1	46.8	29.4	33.7	37.4	21.2	24.0
	バックをしていて事故になりそうになったこと	38.7	26.8	29.5	37.7	26.9	29.5	40.7	26.7	29.5	32.6	24.1	27.1	36.2	24.9	27.2	40.0	27.8	30.1	31.4	24.1	25.9	42.7	26.0	28.8
	すれ違いの時に対向車と接触しそうになったこと	37.6	27.0	29.3	39.0	28.1	30.8	35.0	25.4	27.2	39.5	26.1	31.0	40.8	28.0	30.7	34.7	20.2	22.3	37.1	25.2	28.3	38.5	26.0	28.1
	横断中の歩行者に接触しそうになったこと	38.1	23.2	26.4	43.1	23.8	28.5	28.7	22.3	23.3	51.5	32.7	39.8	41.3	23.2	27.3	33.6	20.5	22.9	38.0	27.4	30.0	27.5	20.5	21.5
	車がスリップして事故になりそうになったこと	35.4	22.7	25.7	41.1	28.3	31.7	24.6	14.8	16.5	42.6	34.6	37.6	37.7	27.2	29.6	31.9	21.5	23.2	28.4	16.2	19.4	20.6	15.3	15.9
	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	32.1	18.2	21.3	34.1	19.0	22.7	28.3	17.1	19.1	28.8	20.3	23.3	35.6	19.0	22.6	35.6	17.1	20.5	26.5	19.8	21.5	32.4	16.3	18.7
	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	25.4	17.1	19.0	28.6	18.4	21.1	19.4	15.1	15.8	26.5	15.8	19.9	27.5	19.3	21.4	30.7	14.9	17.8	21.0	13.9	15.6	20.2	15.1	15.9
	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	25.4	14.3	16.9	29.5	16.4	19.8	17.7	11.2	12.4	33.1	18.7	24.0	29.9	16.8	19.8	26.8	12.4	14.6	19.6	11.9	13.8	20.0	10.0	11.6
	カーブなどで対向車線にはみだして衝突しそうになったこと	22.2	12.5	14.8	24.3	13.6	16.4	18.1	11.0	12.3	24.5	12.8	17.3	24.2	13.9	16.3	23.0	8.4	10.9	22.0	12.4	14.8	17.3	10.4	11.5
	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	14.5	8.6	10.0	17.2	8.7	11.0	9.4	8.4	8.6	17.1	9.8	12.5	17.6	8.4	10.6	14.4	7.8	9.0	13.7	9.3	10.4	7.3	8.3	8.2
サンプル数（人）	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	524	1,866	2,426	342	1,097	1,461	182	769	965	355	617	979	223	787	1,021	323	1,698	2,104	204	604	809	109	581	700
	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	523	1,866	2,426	342	1,098	1,464	181	768	962	358	619	984	224	785	1,022	332	1,740	2,185	205	606	812	110	579	698
	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	524	1,856	2,417	341	1,094	1,459	183	762	958	357	618	982	222	785	1,019	324	1,701	2,120	205	607	813	111	576	696
	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	522	1,854	2,412	342	1,093	1,458	180	761	954	354	615	976	223	782	1,017	322	1,688	2,092	204	605	810	109	575	693
	車線変更の時に他の車と接触しそうになったこと	524	1,854	2,414	342	1,091	1,456	182	763	958	357	617	981	223	782	1,017	324	1,696	2,099	204	608	813	110	576	695
	信号待ちや駐車中の車に追突しそうになったこと	516	1,859	2,412	337	1,091	1,452	179	768	960	356	615	978	221	781	1,014	319	1,690	2,086	203	606	810	107	581	697
	バックをしていて事故になりそうになったこと	524	1,858	2,418	342	1,094	1,458	182	764	960	356	617	979	224	783	1,018	325	1,697	2,107	204	602	807	110	578	698
	すれ違いの時に対向車と接触しそうになったこと	521	1,859	2,416	341	1,092	1,458	180	767	960	357	614	978	223	783	1,018	320	1,688	2,086	205	604	810	109	580	698
	横断中の歩行者に接触しそうになったこと	522	1,870	2,429	341	1,097	1,462	181	773	967	359	628	986	223	786	1,021	324	1,691	2,099	205	606	812	109	584	702
	車がスリップして事故になりそうになったこと	522	1,855	2,415	343	1,093	1,461	179	762	954	357	619	983	223	780	1,015	320	1,681	2,079	204	605	810	107	575	691
	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	520	1,851	2,406	340	1,087	1,449	180	764	957	358	617	982	223	779	1,012	317	1,686	2,086	204	605	810	108	577	694
	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	519	1,853	2,409	339	1,091	1,454	180	762	955	358	615	980	222	782	1,017	323	1,690	2,094	205	606	812	109	576	694
	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	523	1,865	2,424	342	1,100	1,465	181	765	959	360	616	983	224	788	1,024	321	1,685	2,087	204	605	810	110	578	697
	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	523	1,861	2,419	341	1,097	1,459	182	764	960	359	618	984	223	786	1,019	318	1,681	2,076	205	606	812	110	577	696
	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	518	1,858	2,412	338	1,092	1,453	180	766	959	356	612	975	222	782	1,016	319	1,685	2,084	204	604	809	109	579	697

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」の欄は質問紙の「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」の欄は質問紙の「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：全体の欄のサンプル数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。
注４：本表では、運転意識設問とヒヤリ・ハット体験設問の両方に回答しているサンプルのみを集計しているため、他の集計と数値が異なることがある。

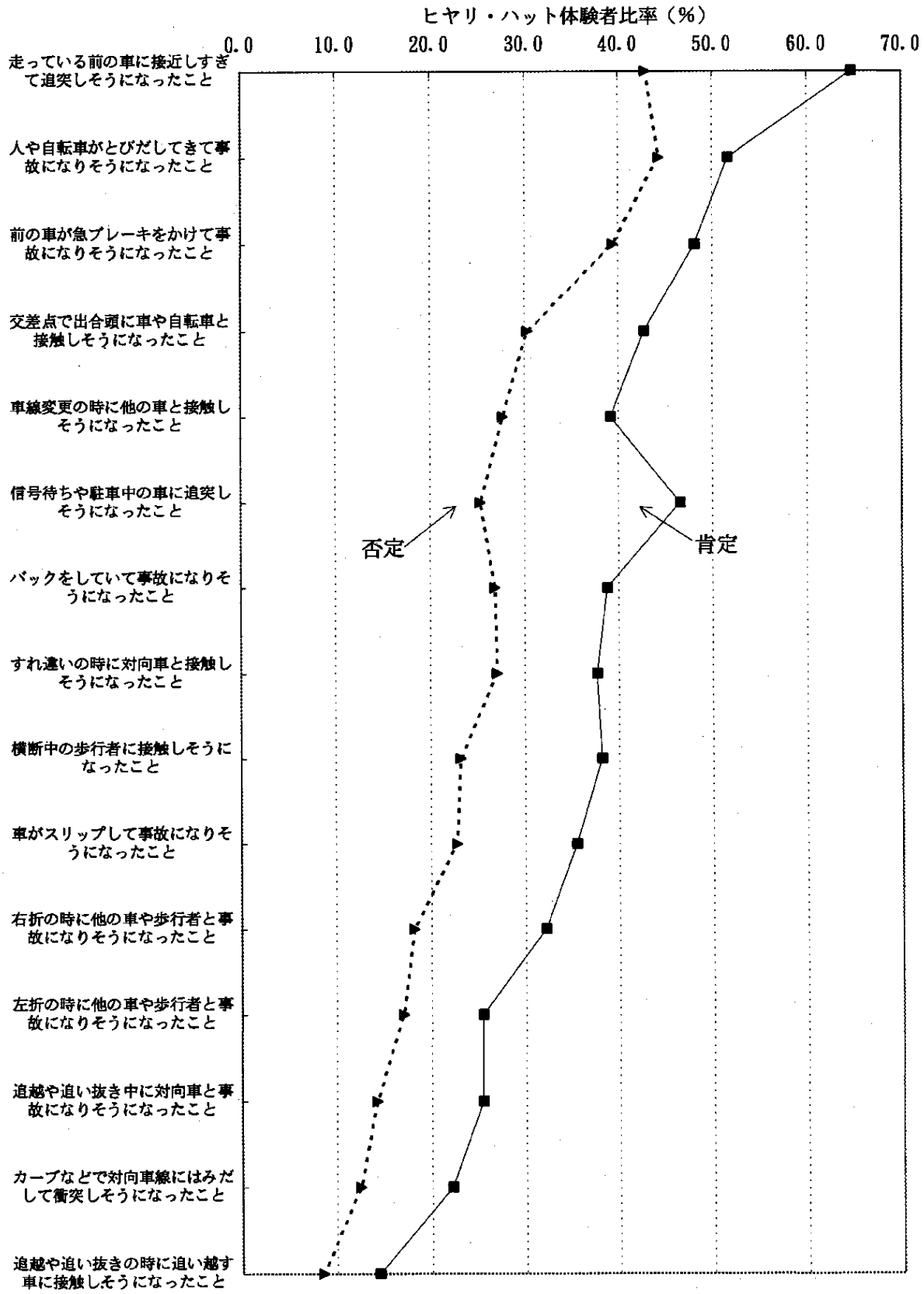


図5-21　運転意識設問への肯定者と否定者のヒヤリ・ハット体験者比率（男女：運転者全体）

（運転意識設問：運転中にぼんやりしてしまうことがある）

表 5-22　運転意識設問への肯定者と否定者のヒヤリ・ハット体験者比率

（運転意識設問：脇見運転をすることがある）

	ヒヤリ・ハット項目	男女：運転者全体			男：運転者全体			女：運転者全体			男：２４歳以下			男：２５－５９歳			男：６０歳以上			女：２４歳以下			女：２５－５９歳		
		肯定	否定	全体	肯定	否定	全体	肯定	否定	全体	肯定	否定	全体	肯定	否定	全体	肯定	否定	全体	肯定	否定	全体	肯定	否定	全体
ヒヤリ・ハット体験者比率（%）	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	61.7	41.3	47.7	61.4	43.8	50.7	62.8	38.4	43.0	72.0	49.1	60.5	60.8	42.8	49.8	46.2	25.2	30.6	61.8	43.6	48.8	61.9	37.1	41.0
	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	51.8	43.3	46.1	54.4	44.7	48.7	43.9	41.6	42.1	58.4	39.9	48.1	57.0	45.5	50.1	60.6	45.0	49.3	48.0	34.5	38.3	49.6	42.6	43.8
	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	48.3	38.0	41.4	48.7	38.5	42.7	47.1	37.4	39.5	54.8	48.0	51.4	48.6	38.9	42.8	47.0	32.7	36.6	55.5	41.3	45.3	46.6	36.1	38.1
	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	39.2	30.1	33.2	42.2	32.9	36.8	29.9	27.0	27.7	43.1	30.1	36.5	42.2	33.5	37.2	39.9	27.6	30.6	32.5	22.9	25.6	33.3	27.4	28.6
	車線変更の時に他の車と接触しそうになったこと	36.1	27.3	30.1	36.4	26.2	30.4	35.1	28.6	29.7	40.6	31.2	35.9	33.7	26.3	29.2	33.4	19.9	23.3	39.0	32.0	33.9	37.7	28.0	29.5
	信号待ちや駐車中の車に追突しそうになったこと	42.1	24.4	30.1	42.5	26.5	33.0	40.6	22.0	25.6	46.6	29.2	37.9	42.6	28.0	33.6	30.6	12.8	17.1	45.8	28.9	33.7	43.4	20.1	24.0
	バックをしていて事故になりそうになったこと	35.3	26.9	29.5	32.5	27.4	29.5	43.9	26.2	29.5	29.0	25.3	27.1	30.9	24.8	27.2	38.8	26.8	30.1	30.0	24.4	25.9	48.7	25.2	28.8
	すれ違いの時に対向車と接触しそうになったこと	38.4	25.0	29.3	38.1	25.7	30.8	39.4	24.3	27.2	34.3	27.6	31.0	38.6	25.4	30.7	32.0	19.1	22.3	35.1	25.6	28.3	43.0	25.3	28.1
	横断中の歩行者に接触しそうになったこと	34.6	22.4	26.4	35.7	23.3	28.5	31.4	21.4	23.3	46.1	33.5	39.8	32.6	23.5	27.3	31.1	19.5	22.9	41.9	25.4	30.0	28.1	20.3	21.5
	車がスリップして事故になりそうになったこと	34.6	21.4	25.7	37.4	27.6	31.7	25.8	14.2	16.5	41.9	33.2	37.6	34.3	26.5	29.6	31.3	20.3	23.2	29.4	15.5	19.4	22.3	14.7	15.9
	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	29.6	17.4	21.3	30.1	17.6	22.7	27.8	17.2	19.1	28.1	18.8	23.3	30.8	17.3	22.6	32.2	16.0	20.5	29.3	18.4	21.5	30.1	16.7	18.7
	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	25.0	16.3	19.0	26.7	17.4	21.1	19.8	15.0	15.8	25.4	14.6	19.9	26.5	18.2	21.4	29.9	13.4	17.8	19.7	14.1	15.6	19.3	15.4	15.9
	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	23.2	13.6	16.9	25.1	15.9	18.8	17.6	11.0	12.4	29.2	18.8	24.0	24.9	16.2	19.8	25.9	11.0	14.5	20.1	11.4	13.8	16.5	10.4	11.6
	カーブなどで対向車線にはみだして衝突しそうになったこと	19.5	12.5	14.8	20.5	13.5	16.4	16.5	11.4	12.3	21.2	13.3	17.3	21.0	13.0	16.3	20.0	7.7	10.9	20.1	12.7	14.8	13.2	11.3	11.5
	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	12.8	8.6	10.0	14.0	8.8	11.0	9.1	8.4	8.6	13.5	11.4	12.5	12.9	8.6	10.6	14.8	6.8	9.0	12.3	9.7	10.4	7.9	8.2	8.2
サンプル数（人）	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	768	1,641	2,426	580	873	1,461	188	768	965	482	495	979	303	622	1,021	511	1,510	2,104	228	580	809	113	579	700
	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	766	1,646	2,426	577	880	1,464	189	766	962	486	496	984	393	624	1,022	523	1,559	2,185	229	582	812	115	577	698
	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	768	1,632	2,417	577	873	1,459	191	759	958	484	496	982	391	622	1,019	509	1,521	2,120	229	583	813	116	573	696
	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	767	1,629	2,412	580	870	1,458	187	759	954	483	491	976	393	618	1,017	501	1,517	2,092	228	581	810	114	572	693
	車線変更の時に他の車と接触しそうになったこと	767	1,632	2,414	579	870	1,456	188	762	956	485	494	981	392	620	1,017	509	1,519	2,099	228	584	813	114	574	695
	信号待ちや駐車中の車に追突しそうになったこと	763	1,632	2,412	576	867	1,452	187	765	960	483	493	976	390	618	1,014	506	1,511	2,086	227	582	810	113	577	697
	バックをしていて事故になりそうになったこと	767	1,634	2,418	578	872	1,458	189	762	960	483	494	979	392	620	1,018	510	1,517	2,107	227	579	807	115	575	698
	すれ違いの時に対向車と接触しそうになったこと	763	1,637	2,416	575	873	1,456	188	764	960	484	492	976	391	621	1,018	507	1,511	2,086	228	581	810	114	577	698
	横断中の歩行者に接触しそうになったこと	768	1,644	2,429	580	873	1,462	188	771	967	486	496	986	393	622	1,021	511	1,512	2,099	229	582	812	114	581	702
	車がスリップして事故になりそうになったこと	764	1,634	2,415	578	873	1,461	186	761	954	484	497	983	391	618	1,015	501	1,504	2,079	228	581	810	112	573	691
	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	761	1,629	2,406	574	867	1,449	187	762	957	484	496	982	389	617	1,012	500	1,511	2,086	229	580	810	113	574	694
	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	760	1,632	2,409	573	872	1,454	187	760	955	484	494	980	389	621	1,017	509	1,512	2,094	229	582	812	114	573	694
	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	770	1,638	2,424	582	875	1,465	188	763	959	487	494	983	394	624	1,024	508	1,510	2,087	229	580	810	115	575	697
	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	765	1,637	2,419	577	874	1,459	188	763	960	486	496	984	390	623	1,019	501	1,506	2,076	229	582	812	114	575	696
	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	760	1,636	2,412	573	872	1,453	187	764	959	483	490	975	389	621	1,016	506	1,507	2,084	228	580	809	114	576	697

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」の欄は質問紙の「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」の欄は質問紙の「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：全体の欄のサンプル数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。
注４：本表では、運転意識設問とヒヤリ・ハット体験設問の両方に回答しているサンプルのみを集計しているため、他の集計と数値が異なることがある。

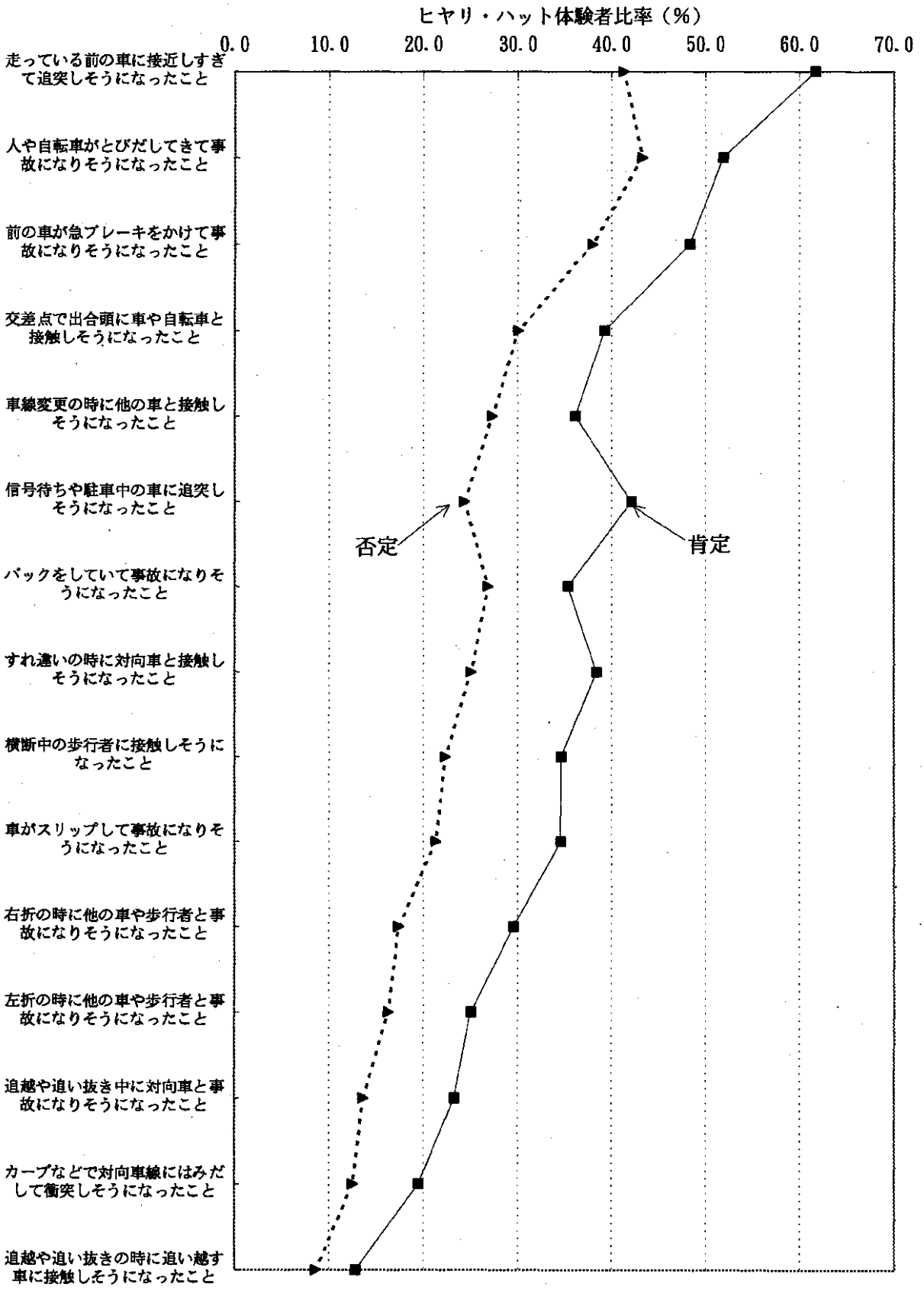


図5-22　運転意識設問への肯定者と否定者のヒヤリ・ハット体験者比率（男女：運転者全体）

（運転意識設問：脇見運転をすることがある）

表 5-23　運転意識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(男女：運転者全体)

運転意識項目 ＼ ヒヤリ・ハット項目	走っていると前の車に接近しすぎて追突しそうになったこと	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	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	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	車線変更の時に他の車と接触しそうになったこと	信号待ちや駐車中の車に追突しそうになったこと	バックをしていて事故になりそうになったこと	対向車とすれ違いの時に接触しそうになったこと	横断中の歩行者に接触しそうになったこと	車がスリップしてしまうようになりそうになったこと	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	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	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線にはみだしてしまうようになったこと	追越や追い抜き中に追越す車に接触しそうになったこと	平均
前の車がもたもたしていると、腹がたつ	17.2	7.8	7.2	5.9	9.0	10.1	3.5	6.9	6.7	4.6	3.6	2.2	3.7	5.1	3.5	6.5
他の車に追い越されるのは、気分のいいものではない	11.2	4.0	7.0	7.9	4.9	8.9	6.2	6.1	9.8	5.2	7.1	6.6	8.1	4.1	7.2	6.9
ほかの車に並ばれると先に出たくなる	15.7	7.4	6.2	9.5	7.8	12.4	7.3	7.8	14.6	8.8	8.2	5.2	9.6	11.2	8.5	9.3
運転中は歩行者や自転車をじゃまに思う	11.0	5.5	2.1	5.7	5.8	7.9	2.1	8.7	6.1	3.3	5.7	4.9	5.6	4.3	1.4	5.4
運転中にイライラすることが多い	17.2	9.9	13.8	11.5	13.9	14.5	8.6	12.9	16.1	10.8	13.0	10.0	11.5	11.4	10.9	12.4
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	16.1	5.0	7.2	5.4	4.5	7.8	1.5	7.7	6.1	7.0	4.5	3.5	5.3	8.0	6.9	6.4
自分は感情の変化は少なく、いつでも冷静でいられる	-7.1	-2.3	-7.7	-4.7	-4.6	-5.5	-2.5	-6.2	-5.4	-2.1	-4.4	-2.6	-6.3	-4.0	-3.8	-4.6
攻撃的運転傾向を強く示す設問の平均	11.6	5.3	5.1	5.9	5.9	8.0	3.8	6.3	7.7	5.4	5.4	4.2	5.3	5.7	4.9	6.0
車の運転で多少人に迷惑をかけるのはお互いさまだ	16.8	2.3	6.7	9.3	9.1	8.7	7.8	9.8	15.7	4.5	8.6	5.2	8.7	7.5	11.3	8.8
事故をおこすのは運が悪いからだ	13.7	4.6	6.9	2.9	3.7	3.1	3.3	4.6	9.7	8.3	2.5	3.9	10.9	6.8	5.0	6.0
違反をすることと事故の発生には、あまり関係はない	0.7	2.1	-0.9	0.4	-3.0	2.9	2.0	2.8	6.4	5.4	2.9	6.0	6.9	6.4	5.8	3.1
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	7.0	-0.1	-2.1	3.7	5.5	7.3	4.3	6.9	1.6	3.5	4.3	2.1	2.0	3.2	0.6	3.3
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	11.7	2.7	6.0	6.6	10.5	10.4	3.9	9.2	9.9	8.2	6.3	6.5	6.1	4.1	7.0	7.3
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	14.3	6.2	6.0	7.7	8.4	12.2	12.6	12.8	8.9	11.1	12.2	5.3	12.3	14.9	7.0	10.1
違反容認傾向を強く示す設問の平均	10.7	3.0	3.8	5.1	5.7	7.4	5.7	7.7	8.7	6.8	6.1	4.8	7.8	7.1	6.1	6.4
運転に危険はつきものである	13.5	3.0	3.7	4.0	8.7	9.4	2.0	6.3	5.2	1.4	2.1	-1.9	3.1	3.3	-0.5	4.2
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	9.0	6.6	10.2	9.2	1.4	7.9	2.9	2.5	6.7	5.6	4.5	4.7	1.8	6.2	2.2	5.4
危険容認傾向を強く示す設問の平均	11.3	4.8	6.9	6.6	5.0	8.7	2.5	4.4	6.0	3.5	3.3	1.4	2.5	4.8	0.8	4.8
前の車についていけば安心して右左折できる	9.9	0.8	5.7	0.9	3.7	7.5	1.0	13.8	14.3	5.4	8.8	6.9	6.6	11.7	6.1	6.9
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	10.7	6.7	8.7	3.9	2.6	4.3	8.4	2.1	11.0	7.6	6.8	8.0	9.3	8.2	8.3	7.1
依存的傾向を強く示す設問の平均	10.3	3.7	7.2	2.4	3.1	5.9	4.7	7.9	12.6	6.5	7.8	7.4	7.9	10.0	7.2	7.0
運転は自分の生きがいの１つである	3.6	4.0	10.0	5.9	2.2	1.5	6.4	2.7	7.4	9.8	6.3	3.3	5.3	3.2	2.5	4.9
目的がなくとも、運転することじたいが楽しい	7.7	-1.0	5.7	2.0	2.0	4.0	3.1	2.2	3.1	4.1	0.2	-0.8	2.4	0.6	0.7	2.4
車は、単なる移動の手段にすぎない	0.4	0.4	-3.4	-2.2	-0.2	-1.4	2.0	2.4	0.9	-2.0	-0.2	-0.7	-0.7	-0.1	0.0	-0.3
運転への愛着傾向を強く示す設問の平均	3.9	1.1	4.1	1.9	1.3	1.4	3.8	2.4	3.8	4.0	2.1	0.6	2.3	1.2	1.1	2.3
運転中にぼんやりしてしまうことがある	21.8	7.3	8.7	12.4	11.5	21.2	11.9	10.6	15.0	12.7	13.9	8.4	11.2	9.7	5.9	12.1
脇見運転をすることがある	20.5	8.6	10.3	9.1	8.8	17.7	8.5	13.4	12.3	13.2	12.1	8.7	9.6	7.0	4.1	10.9
漫然・脇見運転傾向を強く示す設問の平均	21.1	7.9	9.5	10.8	10.1	19.5	10.2	12.0	13.6	12.9	13.0	8.5	10.4	8.3	5.0	11.5

注：この表は、運転意識設問への肯定者のヒヤリ・ハット体験者比率から否定者のヒヤリ・ハット体験者比率を減じた値をまとめたものである。

したがって、プラスは運転意識項目への肯定者の方がヒヤリ・ハット体験が多いことを、マイナスは否定者の方がヒヤリ・ハット体験が多いことを示している。

表 5-24　運転意識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(男性)

ヒヤリ・ハット項目 運転意識項目	走っていて前の車に追突しそうになったこと	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	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	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	車線変更の時に他の車と接触しそうになったこと	信号待ちや駐車中の車に追突しそうになったこと	横断中の歩行者にぶつかりそうになったこと	車がスリップしてぶつかりそうになったこと	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	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	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	方向指示器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車に接触しそうになったこと	平均
前の車がもたもたしていると、腹がたつ	17.7	6.1	7.9	3.4	8.9	9.5	1.0	8.6	5.4	5.0	4.7	-0.2	3.2	4.2	2.3	5.8
他の車に追い越されるのは、気分のいいものではない	11.4	2.2	6.6	8.6	5.0	6.8	6.7	6.4	8.0	4.2	6.0	5.9	6.8	4.8	6.3	6.4
ほかの車に並ばれると先に出たくなる	12.7	7.4	7.0	11.7	8.2	13.8	7.5	11.1	14.2	4.6	8.9	5.1	10.4	14.3	8.6	9.7
運転中は歩行者や自転車をじゃまに思う	14.7	5.8	3.3	7.2	8.5	8.2	1.1	11.8	7.1	5.1	6.2	5.3	8.7	6.2	3.9	6.9
運転中にイライラすることが多い	16.4	8.2	11.4	11.0	13.6	16.4	9.2	13.3	17.0	10.8	14.3	10.7	10.3	12.8	9.8	12.3
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	13.0	2.0	4.2	5.3	5.0	6.8	2.1	7.0	3.6	3.8	5.7	2.2	3.2	6.1	7.5	5.2
自分は感情の変化は少なく、いつでも冷静でいられる	-6.6	-3.2	-6.4	-6.4	-6.1	-6.8	-2.1	-7.4	-9.3	-3.9	-4.7	-4.1	-8.6	-4.6	-3.1	-5.6
攻撃的運転傾向を強く示す設問の平均	11.3	4.1	4.8	5.8	6.1	7.8	3.6	7.3	6.6	4.2	5.9	3.5	4.9	6.3	5.0	5.8
車の運転で多少人に迷惑をかけるのはお互いさまだ	16.1	4.2	7.0	11.8	11.9	11.9	8.2	9.6	17.6	4.2	7.1	4.2	9.8	9.8	12.1	9.7
事故をおこすのは運が悪いからだ	16.4	4.3	5.6	3.0	1.9	1.4	0.5	7.2	10.1	4.2	2.1	6.2	10.8	7.7	6.3	5.8
違反をすることと事故の発生には、あまり関係はない	-0.1	2.3	-1.8	0.5	-3.4	0.7	2.8	2.8	5.4	3.4	0.7	5.0	6.9	7.4	5.9	2.6
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	7.8	-2.8	-3.2	1.3	5.4	6.8	2.1	7.1	-1.6	2.1	3.2	-0.8	1.6	3.3	0.4	2.2
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	12.3	2.1	4.2	6.5	9.6	12.0	5.2	12.4	9.5	8.1	5.7	6.1	6.1	5.1	10.2	7.7
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	13.3	6.4	3.8	5.3	6.2	10.5	10.6	8.5	8.1	10.2	12.4	5.2	10.8	14.5	6.0	8.8
違反容認傾向を強く示す設問の平均	10.9	2.8	2.6	4.7	5.3	7.2	4.9	7.9	8.2	5.4	5.2	4.3	7.7	8.0	6.8	6.1
運転に危険はつきものである	12.9	-0.5	2.4	4.0	8.6	9.1	1.0	6.9	6.7	0.8	1.3	-3.4	3.5	2.4	-0.7	3.7
どんな運転者でも、事故になりかけてヒヤリとすることがよくあるものだ	7.6	15.0	13.3	9.9	3.2	8.8	5.8	5.1	6.0	8.9	4.5	5.3	4.2	7.0	2.2	7.1
危険容認傾向を強く示す設問の平均	10.2	7.3	7.9	6.9	5.9	9.0	3.4	6.0	6.4	4.9	2.9	1.0	3.9	4.7	0.8	5.4
前の車についていけば安心して右左折できる	15.1	0.1	7.6	0.8	13.1	8.4	3.2	16.8	17.3	11.7	16.7	11.6	13.1	17.3	10.8	10.9
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	11.8	5.1	9.0	1.8	4.2	3.5	6.9	2.6	8.0	4.6	7.1	9.6	7.0	9.8	8.9	6.7
依存的傾向を強く示す設問の平均	13.5	2.6	8.3	1.3	8.7	6.0	5.0	9.7	12.6	8.2	11.9	10.6	10.0	13.5	9.9	8.8
運転は自分の生きがいの１つである	5.7	1.5	10.1	7.0	2.7	5.1	7.0	4.5	7.6	7.6	5.8	4.6	3.2	5.0	3.3	5.4
目的がなくとも、運転することじたいが楽しい	6.7	-4.0	2.7	1.0	3.0	6.6	0.2	4.0	3.7	4.4	0.9	-1.7	0.6	1.5	0.3	2.0
車は、単なる移動の手段にすぎない	3.3	2.6	-2.6	-0.1	-2.1	-0.5	2.1	3.7	2.8	-1.7	-0.3	-0.4	0.8	0.0	0.9	0.6
運転への愛着傾向を強く示す設問の平均	5.2	0.0	3.4	2.7	1.2	3.7	3.1	4.1	4.7	3.5	2.1	0.9	1.5	2.1	1.5	2.6
運転中にぼんやりしてしまうことがある	22.3	10.7	9.3	15.5	12.4	21.2	10.8	10.9	19.3	12.8	15.2	10.2	13.2	10.8	8.5	13.5
脇見運転をすることがある	17.6	9.8	10.2	9.4	10.2	16.0	5.1	12.4	12.4	9.8	12.5	9.3	9.2	6.9	5.1	10.4
漫然・脇見運転傾向を強く示す設問の平均	20.0	10.2	9.8	12.4	11.3	18.6	8.0	11.7	15.9	11.3	13.8	9.7	11.2	8.9	6.8	12.0

注：この表は、運転意識設問への肯定者のヒヤリ・ハット体験者比率から否定者のヒヤリ・ハット体験者比率を減じた値をまとめたものである。

したがって、プラスは運転意識項目への肯定者の方がヒヤリ・ハット体験が多いことを、マイナスは否定者の方がヒヤリ・ハット体験が多いことを示している。

表 5-25　運転意識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(女性)

運転意識項目 ＼ ヒヤリ・ハット項目	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	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	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	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	車線変更の時に他の車と接触しそうになったこと	信号待ちや駐車中の車に追突しそうになったこと	バックをしていて事故になりそうになったこと	すれ違いの時に対向車と接触しそうになったこと	横断中の歩行者に接触しそうになったこと	車がスリップしてしまって事故になりそうになったこと	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	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	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線にはみだしてしまって衝突しそうになったこと	追越や追い抜き中の車に接触しそうになったこと	平均
前の車がもたもたしていると、腹がたつ	15.9	9.9	5.9	8.9	9.2	10.3	7.2	4.2	8.2	2.8	1.7	5.4	3.9	6.0	5.1	7.0
他の車に追い越されるのは、気分のいいものではない	9.8	5.8	7.2	5.5	4.7	11.1	5.4	5.1	11.9	4.6	8.3	6.9	9.0	2.5	8.4	7.1
ほかの車に並ばれると先に出たくなる	19.7	6.3	4.3	3.6	7.1	8.6	6.9	1.2	14.4	13.6	6.3	4.5	6.6	5.0	7.7	7.7
運転中は歩行者や自転車をじゃまに思う	6.8	6.1	0.9	4.7	2.0	8.6	3.6	4.7	5.5	2.8	5.5	5.0	2.3	2.1	-1.9	3.9
運転中にイライラすることが多い	16.6	11.3	17.9	9.6	15.0	8.3	7.5	11.2	13.0	5.3	9.3	6.8	11.7	7.2	12.6	10.9
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	20.2	8.8	12.8	1.9	3.4	6.9	0.4	8.0	9.5	7.4	0.4	4.1	6.7	10.8	4.8	7.1
自分は感情の変化は少なく、いつでも冷静でいられる	-9.4	-1.9	-10.4	-3.6	-2.5	-4.5	-3.2	-5.0	-0.1	-1.5	-4.4	-1.0	-4.0	-3.7	-5.3	-4.0
攻撃的運転傾向を強く示す設問の平均	11.4	6.6	5.5	4.4	5.6	7.1	4.0	4.2	8.9	5.0	3.9	4.5	5.2	4.3	4.5	5.7
車の運転で多少人に迷惑をかけるのはお互いさまだ	17.0	-2.0	5.8	3.6	4.0	2.2	7.0	9.7	11.4	2.8	10.6	6.2	5.4	2.6	9.7	6.4
事故をおこすのは運が悪いからだ	7.4	4.0	8.8	1.0	7.0	5.0	8.6	-0.8	8.1	13.0	2.5	-1.3	9.9	4.5	2.3	5.3
違反をすることと事故の発生には、あまり関係はない	-0.6	-1.1	-0.1	-3.2	-2.3	4.8	0.5	1.3	6.7	3.7	6.5	6.4	4.4	2.7	4.8	2.3
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	4.0	2.7	-1.2	5.6	5.5	6.7	8.0	6.1	5.5	2.4	5.3	5.4	1.1	2.2	0.4	4.0
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	7.9	1.5	8.6	3.5	12.6	4.7	1.6	1.5	9.1	2.7	6.3	5.6	3.4	0.7	-0.2	4.6
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	13.8	3.3	10.0	10.1	13.4	13.6	17.7	21.7	9.0	7.7	10.7	3.5	13.2	14.8	8.5	11.4
違反容認傾向を強く示す設問の平均	8.3	1.4	5.3	3.4	6.7	6.2	7.2	6.6	8.3	5.4	7.0	4.3	6.2	4.6	4.3	5.7
運転に危険はつきものである	14.2	8.3	5.6	3.9	8.9	9.7	3.5	5.2	2.8	1.9	3.2	0.2	2.5	4.5	-0.3	4.9
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	11.8	-6.4	5.2	8.6	-1.6	6.9	-1.7	-1.5	8.2	1.1	4.7	4.0	-1.6	5.1	2.2	3.0
危険容認傾向を強く示す設問の平均	13.0	0.9	5.4	6.2	3.7	8.3	0.9	1.8	5.5	1.5	3.9	2.1	0.4	4.8	1.0	4.0
前の車についていけば安心して右左折できる	5.3	2.7	4.2	2.6	-7.0	7.7	-1.5	10.8	11.7	0.7	0.6	2.7	0.4	6.2	1.2	3.2
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	5.8	8.3	7.1	5.6	-1.0	3.5	12.2	-0.3	16.1	9.4	5.2	2.9	12.2	3.7	6.3	6.5
依存的傾向を強く示す設問の平均	5.5	5.5	5.6	4.1	-4.0	5.6	5.3	5.3	13.9	5.1	2.9	2.8	6.3	5.0	3.8	4.8
運転は自分の生きがいの１つである	-1.1	7.3	9.4	2.5	1.3	-5.8	5.4	-0.9	6.4	11.4	6.7	0.1	7.9	-0.5	0.8	3.4
目的がなくとも、運転することじたいが楽しい	9.7	4.0	10.5	4.3	0.6	0.7	7.3	-0.2	2.8	4.8	-0.6	0.9	5.6	-0.5	1.3	3.4
車は、単なる移動の手段にすぎない	-3.0	-2.1	-4.1	-4.4	2.5	-1.8	1.9	0.9	-1.2	-0.8	0.4	-0.6	-1.9	0.3	-1.0	-1.0
運転への愛着傾向を強く示す設問の平均	1.9	3.1	5.3	0.8	1.5	-2.3	4.9	-0.1	2.6	5.1	2.1	0.2	3.8	-0.2	0.4	1.9
運転中にぼんやりしてしまうことがある	19.8	0.2	7.2	5.4	9.9	20.2	14.0	9.6	6.5	9.8	11.2	4.4	6.4	7.1	1.1	8.8
脇見運転をすることがある	24.4	2.3	9.7	2.9	6.5	18.7	17.7	15.0	10.0	11.6	10.6	4.8	6.5	5.1	0.7	9.8
漫然・脇見運転傾向を強く示す設問の平均	22.1	1.2	8.4	4.2	8.2	19.4	15.8	12.3	8.2	10.7	10.9	4.6	6.5	6.1	0.9	9.3

注：この表は、運転意識設問への肯定者のヒヤリ・ハット体験者比率から否定者のヒヤリ・ハット体験者比率を減じた値をまとめたものである。

したがって、プラスは運転意識項目への肯定者の方がヒヤリ・ハット体験が多いことを、マイナスは否定者の方がヒヤリ・ハット体験が多いことを示している。

表 5-26　運転意識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(男性 24 歳以下)

ヒヤリ・ハット項目 運転意識項目	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	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	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	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	車線変更の時に他の車と接触しそうになったこと	信号待ちや駐車中の車に追突しそうになったこと	バックをしていて事故になりそうになったこと	すれ違いの時に対向車と接触しそうになったこと	横断中の歩行者に接触しそうになったこと	車がスリップしてしまって事故になりそうになったこと	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	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	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線にはみだしてしまって衝突しそうになったこと	追越や追い抜き中に追い越す車に接触しそうになったこと	平均
前の車がもたもたしていると、腹がたつ	12.1	4.3	12.1	7.7	8.2	7.7	6.9	1.5	16.0	8.4	6.6	6.1	5.1	2.7	1.7	7.1
他の車に追い越されるのは、気分のいいものではない	9.2	13.1	10.5	4.7	7.6	5.4	6.2	4.7	8.7	10.5	6.4	6.1	6.3	8.6	3.7	7.4
ほかの車に並ばれると先に出たくなる	13.8	12.1	15.8	10.3	6.8	6.0	5.7	7.9	7.2	13.6	6.8	6.3	7.7	8.5	6.3	9.0
運転中は歩行者や自転車をじゃまに思う	10.5	9.3	6.5	12.0	3.5	6.2	9.9	2.0	15.5	9.9	7.5	7.6	5.1	7.8	5.9	7.9
運転中にイライラすることが多い	17.3	15.3	11.6	12.8	13.7	12.1	3.4	7.9	11.8	15.6	10.7	8.1	13.8	10.8	6.6	11.4
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	11.4	6.2	7.2	10.1	6.0	2.1	-1.4	4.1	3.9	8.1	6.7	0.3	1.8	4.8	1.4	4.8
自分は感情の変化は少なく、いつでも冷静でいられる	-11.1	-11.2	-4.8	-8.4	-10.2	-10.1	-6.0	-7.3	-11.7	-7.9	-6.0	-6.1	-5.6	-2.6	-3.1	-7.5
攻撃的運転傾向を強く示す設問の平均	9.0	7.0	8.4	7.0	5.1	4.2	3.5	3.0	7.3	8.3	5.5	4.1	4.9	5.8	3.2	5.8
車の運転で多少人に迷惑をかけるのはお互いさまだ	7.2	11.5	10.0	6.0	7.1	9.8	3.3	9.4	9.4	12.3	6.5	5.0	12.2	5.0	8.5	8.2
事故をおこすのは運が悪いからだ	0.0	-2.4	-1.4	4.6	1.1	4.7	2.6	2.3	0.9	2.4	4.7	2.3	3.2	8.3	7.2	2.7
違反をすることと事故の発生には、あまり関係はない	2.4	12.7	-3.6	4.5	6.8	5.1	-0.5	-1.0	1.0	5.6	3.0	1.3	0.5	2.3	4.5	3.0
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	4.9	6.5	-1.7	3.5	5.9	4.7	1.1	-1.8	2.9	3.0	4.1	6.2	0.9	4.4	-1.2	2.9
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	7.8	7.6	5.7	8.9	11.3	9.1	3.0	0.9	7.5	4.2	10.3	2.9	2.7	7.0	-0.1	5.9
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	7.6	7.7	11.7	3.2	3.4	7.9	1.2	2.5	0.8	8.1	4.9	5.9	8.6	3.5	3.4	5.4
違反容認傾向を強く示す設問の平均	5.0	7.3	3.4	5.1	6.0	6.9	1.8	2.0	3.8	5.9	5.6	4.0	4.7	5.1	3.7	4.7
運転に危険はつきものである	4.1	-0.8	6.4	7.5	1.7	8.2	7.4	3.1	11.5	6.5	5.1	-0.1	3.1	7.2	4.9	5.0
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	8.4	7.4	0.7	5.6	5.7	16.4	8.2	2.9	9.9	4.4	3.0	3.8	6.4	5.7	4.9	6.2
危険容認傾向を強く示す設問の平均	6.2	3.3	3.6	6.6	3.7	12.3	7.8	3.0	10.7	5.5	4.0	1.9	4.7	6.4	4.9	5.6
前の車についていけば安心して右左折できる	6.5	2.7	9.5	8.5	2.3	2.6	1.6	8.9	4.9	3.2	10.9	1.7	2.3	-1.1	4.5	4.6
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	2.3	3.9	1.6	8.2	3.8	1.6	0.0	4.4	6.9	8.0	10.9	9.2	7.4	8.8	6.5	5.6
依存的傾向を強く示す設問の平均	4.4	3.3	5.6	8.3	3.1	2.1	0.8	6.7	5.9	5.6	10.9	5.5	4.8	3.8	5.5	5.1
運転は自分の生きがいの1つである	-2.6	0.5	1.9	2.9	5.7	0.8	1.3	3.6	2.9	7.6	-0.4	0.6	1.5	4.2	-1.0	2.0
目的がなくとも、運転することじたいが楽しい	-1.8	3.0	-1.0	2.3	-2.4	-4.0	0.8	1.1	-2.4	-2.1	-3.8	-2.6	-0.8	2.5	-6.1	-1.1
車は、単なる移動の手段にすぎない	0.7	-0.6	0.8	-1.9	1.8	-0.2	1.7	-3.1	-4.2	2.4	2.8	2.9	2.0	3.3	2.4	0.7
運転への愛着傾向を強く示す設問の平均	-1.2	1.0	0.6	1.1	1.7	-1.1	1.3	0.5	-1.3	2.6	-0.5	0.3	0.9	3.3	-1.5	0.5
運転中にぼんやりしてしまうことがある	22.7	14.0	9.7	5.6	12.7	22.2	8.4	13.4	18.8	8.0	8.5	10.6	14.4	11.7	7.3	12.6
脇見運転をすることがある	22.9	16.5	6.8	12.9	9.4	17.4	3.7	6.7	12.6	8.7	9.3	10.8	10.3	7.9	2.0	10.5
漫然・脇見運転傾向を強く示す設問の平均	22.8	15.2	8.2	9.3	11.1	19.8	6.1	10.0	15.7	8.4	8.9	10.7	12.4	9.8	4.7	11.5

注：この表は、運転意識設問への肯定者のヒヤリ・ハット体験者比率から否定者のヒヤリ・ハット体験者比率を減じた値をまとめたものである。

したがって、プラスは運転意識項目への肯定者の方がヒヤリ・ハット体験が多いことを、マイナスは否定者の方がヒヤリ・ハット体験が多いことを示している。

表 5-27　運転意識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(男性：25～29 歳)

ヒヤリ・ハット項目 / 運転意識項目	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	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	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	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	車線変更の時に他の車と接触しそうになったこと	信号待ちや駐車中の車に追突しそうになったこと	バックをしていて事故になりそうになったこと	すれ違いの時に対向車と接触しそうになったこと	横断中の歩行者に接触しそうになったこと	車がスリップしてしまうようになったこと	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	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	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線にはみだしてしまうようになったこと	追越や追い抜き中に車に接触しそうになったこと	平均
前の車がもたもたしていると、腹がたつ	17.4	8.0	8.9	2.1	7.2	10.2	2.6	6.5	2.3	5.3	6.5	-0.3	3.5	3.3	2.4	5.7
他の車に追い越されるのは、気分のいいものではない	11.8	3.3	6.3	8.7	4.5	7.4	7.0	3.7	8.7	3.6	5.2	7.0	9.1	3.4	6.3	6.4
ほかの車に並ばれると先に出たくなる	12.1	5.1	1.4	10.1	1.6	8.9	7.0	5.1	12.2	1.4	5.7	4.3	9.5	11.3	7.6	6.9
運転中は歩行者や自転車をじゃまに思う	9.8	3.5	1.6	6.5	5.2	4.8	0.0	7.2	5.0	3.1	5.3	3.9	8.7	3.6	3.9	4.8
運転中にイライラすることが多い	15.4	7.5	12.1	9.8	15.9	17.0	10.7	10.0	15.4	8.1	14.4	10.5	9.7	10.4	10.1	11.8
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	10.3	0.5	1.9	7.1	1.5	3.5	2.2	4.8	3.0	3.3	5.8	4.4	3.2	3.5	7.5	4.2
自分は感情の変化は少なく、いつでも冷静でいられる	-6.0	-0.6	-4.5	-3.3	-5.5	-4.9	-1.7	-6.0	-7.5	-2.4	-5.1	-1.7	-9.1	-5.1	-3.2	-4.4
攻撃的運転傾向を強く示す設問の平均	10.1	3.9	4.0	5.9	4.4	6.7	4.0	4.5	5.6	3.2	5.4	4.0	5.0	4.3	4.9	5.0
車の運転で多少人に迷惑をかけるのはお互いさまだ	15.2	9.9	12.4	15.2	13.9	14.6	8.3	8.1	15.1	2.5	8.0	5.6	12.5	13.4	13.5	11.2
事故をおこすのは運が悪いからだ	13.7	6.9	7.7	4.0	2.2	0.3	0.1	8.1	9.7	0.4	0.5	6.3	13.2	4.7	7.9	5.7
違反をすることと事故の発生には、あまり関係はない	-0.1	-0.9	-3.4	0.2	-3.9	-0.4	0.4	0.2	3.9	0.2	-0.4	4.9	6.4	3.3	4.6	1.0
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	4.3	-4.9	-1.4	1.5	2.1	7.6	2.4	4.9	-4.4	1.7	3.0	-2.3	-0.4	-0.6	0.3	0.9
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	9.5	1.5	2.1	5.2	8.8	11.7	5.7	10.3	6.9	7.4	4.0	4.9	4.5	5.1	9.5	6.5
一時停止の場所でも、見通しがよければ止まらないことが多い	13.8	5.6	4.6	5.2	6.9	8.7	4.1	6.3	2.4	4.5	11.0	1.7	7.5	14.1	6.8	6.9
違反容認傾向を強く示す設問の平均	9.4	3.0	3.7	5.2	5.0	7.1	3.5	6.3	5.6	2.8	4.3	3.5	7.3	6.7	7.1	5.4
運転に危険はつきものである	11.7	2.6	4.3	3.8	7.6	5.8	0.4	7.2	4.2	-1.7	-0.7	-4.8	2.8	2.9	-1.0	3.0
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	8.8	17.2	16.1	10.3	1.7	9.9	8.1	2.8	9.0	8.6	4.7	5.7	5.8	6.7	3.8	7.9
危険容認傾向を強く示す設問の平均	10.3	9.9	10.2	7.0	4.7	7.8	4.3	5.0	6.6	3.5	2.0	0.4	4.3	4.8	1.4	5.5
前の車についていけば安心して右左折できる	13.1	1.1	10.4	4.1	11.9	8.7	1.3	8.3	15.5	9.5	17.4	13.5	18.2	15.5	10.8	10.6
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	10.3	8.9	7.4	1.6	3.3	0.2	4.2	-0.4	7.4	1.3	5.4	8.9	8.8	7.0	9.2	5.5
依存的傾向を強く示す設問の平均	11.7	5.0	8.9	2.8	7.6	4.4	2.8	3.9	11.4	5.4	11.4	11.2	13.5	11.2	10.0	8.1
運転は自分の生きがいの１つである	1.3	0.5	12.2	4.6	1.3	-0.5	1.7	1.9	7.6	-0.3	5.7	3.7	0.7	3.9	1.2	3.0
目的がなくとも、運転することじたいが楽しい	0.6	-5.6	1.6	0.8	-0.6	3.6	-1.4	2.6	2.2	1.2	0.0	-3.7	-1.3	-0.6	-1.7	-0.2
車は、単なる移動の手段にすぎない	3.3	2.1	-2.4	-0.4	-0.6	-1.2	4.9	3.3	3.5	-0.8	-1.6	-0.9	0.7	-2.1	1.7	0.6
運転への愛着傾向を強く示す設問の平均	1.7	-1.0	3.8	1.7	0.0	0.6	1.7	2.6	4.4	0.0	1.4	-0.3	0.0	0.4	0.4	1.2
運転中にぼんやりしてしまうことがある	21.5	14.1	11.0	14.9	11.4	18.8	11.3	12.8	18.1	10.5	16.6	8.2	13.2	10.3	9.1	13.5
脇見運転をすることがある	18.0	11.5	9.7	8.7	7.4	14.6	6.0	13.2	9.1	7.7	13.5	8.3	8.7	8.0	4.0	9.9
漫然・脇見運転傾向を強く示す設問の平均	19.8	12.8	10.3	11.8	9.4	16.7	8.6	13.0	13.6	9.1	15.0	8.2	10.9	9.2	6.6	11.7

注：この表は、運転意識設問への肯定者のヒヤリ・ハット体験者比率から否定者のヒヤリ・ハット体験者比率を減じた値をまとめたものである。

したがって、プラスは運転意識項目への肯定者の方がヒヤリ・ハット体験が多いことを、マイナスは否定者の方がヒヤリ・ハット体験が多いことを示している。

表 5-28　運転意識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(男性：60 歳以上)

ヒヤリ・ハット項目 運転意識項目	走っている前の車に接近しすぎて追突しそうになったことがある	人や自転車がとびだしてきて事故になりそうになったことがある	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がある	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がある	車線変更の時に他の車と接触しそうになったことがある	信号待ちや駐車中の車に追突しそうになったことがある	バックをしていてなりそうになったことがある	すれ違いの時に対向車と接触しそうになったことがある	横断中の歩行者に接触しそうになったことがある	車がスリップしてなりそうになったことがある	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がある	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がある	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がある	カーブなどで対向車線にはみだして衝突しそうになったことがある	追越や追い抜きの時に追い越す車に接触しそうになったことがある	平均
前の車がもたもたしていると、腹がたつ	8.3	4.5	6.1	7.4	3.9	5.9	5.9	6.2	0.4	3.2	3.9	3.5	4.0	2.7	-0.7	4.3
他の車に追い越されるのは、気分のいいものではない	7.5	7.7	10.2	12.5	7.4	5.4	9.8	9.9	8.9	7.5	8.0	8.2	6.1	5.2	6.2	8.0
ほかの車に並ばれると先に出たくなる	13.7	14.4	9.5	10.3	8.2	11.2	14.3	8.5	7.7	8.1	13.6	5.1	8.6	11.7	11.6	10.4
運転中は歩行者や自転車をじゃまに思う	6.5	7.9	6.5	8.4	4.8	6.5	8.9	5.0	10.0	2.3	5.7	7.1	4.8	2.4	2.6	5.9
運転中にイライラすることが多い	11.4	14.2	16.5	19.8	13.9	7.8	13.2	14.7	17.1	10.1	16.8	8.6	15.9	9.3	7.2	13.1
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	10.8	8.8	11.0	6.0	8.8	6.8	7.4	4.7	10.6	9.1	6.7	7.1	8.2	6.3	5.5	7.8
自分は感情の変化は少なく、いつでも冷静でいられる	-4.7	-2.9	-2.5	-3.9	-3.9	-2.6	-0.5	-1.7	-3.3	-0.9	-4.2	-1.4	-2.0	0.1	0.9	-2.2
攻撃的運転傾向を強く示す設問の平均	7.7	7.8	8.2	8.6	6.2	5.9	8.4	6.7	7.4	5.6	7.2	5.5	6.5	5.4	4.8	6.8
車の運転で多少人に迷惑をかけるのはお互いさまだ	11.9	13.2	8.1	8.4	13.4	6.5	2.3	13.0	12.7	6.8	14.6	13.7	10.2	7.6	9.9	10.2
事故をおこすのは運が悪いからだ	5.9	6.8	7.1	2.5	4.9	4.2	1.6	4.1	8.1	9.0	5.9	4.7	4.4	6.1	7.5	5.5
違反をすることと事故の発生には、あまり関係はない	2.4	8.1	5.6	5.2	2.6	2.0	1.0	1.6	4.7	3.0	4.7	5.1	2.6	4.5	4.0	3.8
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	3.1	8.5	3.0	5.2	7.3	3.3	6.2	1.7	5.7	2.9	3.5	3.0	2.1	2.2	3.7	4.1
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	6.6	7.3	2.6	11.9	12.8	7.3	10.8	7.6	11.7	-0.1	12.8	4.4	5.3	9.2	7.2	7.8
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	11.3	8.7	9.2	9.5	19.8	10.0	9.3	11.0	11.5	13.7	16.6	14.1	13.2	14.4	8.6	12.1
違反容認傾向を強く示す設問の平均	6.9	8.8	6.0	7.1	10.1	5.7	5.2	6.5	9.1	5.9	9.7	7.5	6.3	7.3	6.8	7.3
運転に危険はつきものである	4.0	6.7	2.7	7.6	2.3	5.8	2.7	6.3	3.6	3.3	2.0	5.9	0.7	2.4	1.8	3.8
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	11.8	14.8	14.4	13.3	8.0	5.3	5.9	6.3	11.0	7.0	5.3	9.6	6.5	2.7	2.1	8.3
危険容認傾向を強く示す設問の平均	7.9	10.7	8.5	10.5	5.2	5.6	4.3	6.3	7.3	5.1	3.6	7.8	3.6	2.5	1.9	6.1
前の車についていけば安心して右左折できる	6.8	10.9	13.3	8.5	5.6	10.0	3.8	5.4	15.1	4.7	9.8	5.9	16.5	9.4	8.9	9.0
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	9.8	3.2	7.0	7.3	5.7	6.0	4.9	6.0	11.4	2.2	6.7	10.1	8.0	7.8	8.2	7.0
依存的傾向を強く示す設問の平均	8.3	7.0	10.2	7.9	5.7	8.0	4.3	5.7	13.3	3.4	8.2	8.0	12.2	8.6	8.6	8.0
運転は自分の生きがいの１つである	6.9	3.3	8.7	0.9	3.1	2.7	4.1	4.7	5.1	8.4	4.2	4.1	6.5	5.1	3.7	4.8
目的がなくとも、運転することじたいが楽しい	3.8	0.7	2.4	-1.4	1.3	1.4	2.5	1.0	3.7	4.6	2.4	0.8	3.2	0.9	2.3	2.0
車は、単なる移動の手段にすぎない	1.1	2.9	4.9	7.6	2.1	3.0	0.8	1.6	0.1	1.6	4.2	1.2	-0.1	1.9	1.3	2.3
運転への愛着傾向を強く示す設問の平均	4.0	2.3	5.3	2.3	2.1	2.4	2.5	2.4	3.0	4.9	3.6	2.0	3.2	2.6	2.4	3.0
運転中にぼんやりしてしまうことがある	20.1	16.4	10.9	17.1	12.4	18.3	12.2	14.5	13.2	10.3	18.6	15.8	14.4	14.6	6.6	14.4
脇見運転をすることがある	21.0	15.6	14.2	12.3	13.5	17.9	12.0	12.8	11.6	11.0	16.2	16.4	14.9	12.3	8.0	14.0
漫然・脇見運転傾向を強く示す設問の平均	20.5	16.0	12.6	14.7	12.9	18.1	12.1	13.7	12.4	10.7	17.4	16.1	14.6	13.4	7.3	14.2

注：この表は、運転意識設問への肯定者のヒヤリ・ハット体験者比率から否定者のヒヤリ・ハット体験者比率を減じた値をまとめたものである。

したがって、プラスは運転意識項目への肯定者の方がヒヤリ・ハット体験が多いことを、マイナスは否定者の方がヒヤリ・ハット体験が多いことを示している。

表 5-29　運転意識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(女性：24 歳以下)

ヒヤリ・ハット項目 運転意識項目	近しすぎて追突しそうになったこと	走っている前の車に接近してきて事故になりそうになったこと	人や自転車がとびだしてきて事故になったこと	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	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	車線変更の時に他の車と接触しそうになったこと	信号待ちや駐車中の車に追突しそうになったこと	バックをしていて事故になりそうになったこと	すれ違いの時に対向車と接触しそうになったこと	横断中の歩行者に接触しそうになったこと	車がスリップしてしまって事故になりそうになったこと	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	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	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線にはみだしてしまって衝突しそうになったこと	追越や追い抜きの時に追越す車に接触しそうになったこと	平均
前の車がもたもたしていると、腹がたつ	13.6	7.2	14.6	7.5	10.4	10.0	3.6	8.8	8.5	6.9	4.3	0.3	4.5	2.8	6.0	7.3
他の車に追い越されるのは、気分のいいものではない	10.2	11.1	14.8	7.5	9.8	11.7	3.6	11.4	9.7	8.0	5.5	-0.6	5.4	9.4	-0.2	7.8
ほかの車に並ばれると先に出たくなる	13.2	17.0	15.9	12.2	12.1	5.4	7.4	11.3	15.7	9.2	1.5	1.6	8.9	7.5	6.7	9.7
運転中は歩行者や自転車をじゃまに思う	3.6	8.1	8.6	4.9	3.7	3.1	5.9	8.7	6.3	5.4	0.8	1.7	-0.7	2.5	-1.2	4.1
運転中にイライラすることが多い	15.0	15.3	16.5	12.7	7.2	9.6	6.7	11.4	13.0	8.5	2.3	4.3	7.5	9.6	6.4	9.7
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	19.3	7.6	14.8	4.7	5.9	5.6	5.4	4.0	11.4	7.0	3.8	1.9	7.0	2.1	11.2	7.5
自分は感情の変化は少なく、いつでも冷静でいられる	-6.5	-5.8	2.0	-9.6	-4.1	-2.6	-3.6	-5.1	-3.3	-4.7	-2.5	-3.1	-3.0	0.0	-3.9	-3.7
攻撃的運転傾向を強く示す設問の平均	9.8	8.6	12.4	5.7	6.4	6.1	4.2	7.2	8.8	5.8	2.2	0.9	4.2	4.8	3.6	6.0
車の運転で多少人に迷惑をかけるのはお互いさまだ	6.5	7.5	3.7	0.2	9.0	2.6	5.1	3.0	4.0	-0.8	0.1	-3.0	1.8	6.5	2.6	3.2
事故をおこすのは運が悪いからだ	10.7	11.2	7.9	7.4	8.4	9.7	0.3	6.5	12.0	15.7	-1.4	8.2	6.6	9.2	2.6	7.7
違反をすることと事故の発生には、あまり関係はない	14.2	12.9	5.2	4.3	6.4	11.2	9.3	6.2	5.8	3.0	0.7	-0.9	4.2	6.5	9.5	6.6
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	9.9	7.8	7.0	9.6	11.9	6.2	2.6	4.8	3.6	2.2	1.1	1.5	8.3	0.9	0.7	5.2
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	11.9	17.7	9.2	8.8	12.9	13.1	4.2	12.5	13.6	9.5	8.5	6.6	4.4	4.4	7.0	9.6
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	18.1	4.7	4.3	1.4	10.8	13.6	8.5	21.3	3.9	12.2	7.2	10.0	7.4	8.5	8.4	9.4
違反容認傾向を強く示す設問の平均	11.9	10.3	6.2	5.3	9.9	9.4	5.0	9.1	7.1	7.0	2.7	3.8	5.4	6.0	5.1	6.9
運転に危険はつきものである	18.0	6.6	8.6	5.7	8.0	12.6	6.2	-4.2	19.4	6.1	3.2	4.0	3.9	4.9	7.5	7.4
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	5.6	8.1	5.1	6.7	4.4	6.3	7.4	9.0	1.1	4.8	4.0	-3.7	2.3	-3.6	0.2	3.9
危険容認傾向を強く示す設問の平均	11.8	7.3	6.9	6.2	6.2	9.4	6.8	2.4	10.3	5.5	3.6	0.2	3.1	0.7	3.8	5.6
前の車についていけば安心して右左折できる	2.3	-1.7	2.2	-0.6	6.2	11.7	5.3	0.3	11.0	3.1	9.1	7.1	6.4	8.2	3.7	5.0
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	10.0	13.8	12.6	3.9	3.9	4.0	12.8	6.6	4.3	5.3	8.5	-1.0	10.5	9.1	6.4	7.4
依存的傾向を強く示す設問の平均	6.1	6.1	7.4	1.6	5.0	7.8	9.0	3.4	7.6	4.2	8.8	3.1	8.4	8.6	5.1	6.2
運転は自分の生きがいの１つである	5.1	8.7	18.0	2.8	-1.6	2.6	1.5	-2.5	1.9	1.3	1.6	-0.7	-0.2	1.7	0.6	2.7
目的がなくとも、運転することじたいが楽しい	0.9	-1.5	9.0	1.7	-3.6	3.4	4.3	3.4	2.4	-1.7	2.7	-1.6	0.1	4.2	1.0	1.6
車は、単なる移動の手段にすぎない	-5.3	1.3	-3.7	0.7	-0.1	-6.6	-2.1	1.0	0.3	2.2	1.7	1.1	4.1	-1.8	1.8	-0.4
運転への愛着傾向を強く示す設問の平均	0.2	2.8	7.8	1.7	-1.8	-0.2	1.2	0.6	1.5	0.6	2.0	-0.4	1.3	1.4	1.1	1.3
運転中にぼんやりしてしまうことがある	14.6	17.2	11.3	7.7	7.6	17.4	7.3	11.9	10.7	12.2	6.6	7.1	7.7	9.6	4.5	10.2
脇見運転をすることがある	18.2	13.5	14.1	9.6	7.0	16.9	5.6	9.4	16.5	13.9	10.8	5.6	8.7	7.4	2.6	10.7
漫然・脇見運転傾向を強く示す設問の平均	16.4	15.4	12.7	8.7	7.3	17.2	6.4	10.7	13.6	13.1	8.7	6.3	8.2	8.5	3.5	10.4

注：この表は、運転意識設問への肯定者のヒヤリ・ハット体験者比率から否定者のヒヤリ・ハット体験者比率を減じた値をまとめたものである。

したがって、プラスは運転意識項目への肯定者の方がヒヤリ・ハット体験が多いことを、マイナスは否定者の方がヒヤリ・ハット体験が多いことを示している。

表 5-30　運転意識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(女性：25～29 歳)

運転意識項目 ＼ ヒヤリ・ハット項目	近っていすぎる前の車に追突しそうになったこと	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	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	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	車線変更の時に他の車と接触しそうになったこと	信号待ちや駐車中の車に追突しそうになったこと	バックをしていて事故になりそうになったこと	すれ違いの時に対向車と接触しそうになったこと	横断中の歩行者に接触しそうになったこと	車がスリップして事故になりそうになったこと	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	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	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	追越や追い抜きの時に追い越す車に接触しそうになったこと	平均
前の車がもたもたしていると、腹がたつ	15.4	8.3	2.6	7.2	7.6	8.4	4.9	3.9	8.3	1.9	-0.2	3.3	2.9	6.2	4.2	5.7
他の車に追い越されるのは、気分のいいものではない	11.4	8.7	7.7	6.9	4.2	10.7	5.4	5.7	14.7	5.7	11.3	8.8	7.7	1.0	9.3	7.9
ほかの車に並ばれると先に出たくなる	16.8	11.9	5.9	4.4	5.8	10.3	9.1	2.6	13.8	13.2	12.2	5.7	6.7	4.3	7.6	8.7
運転中は歩行者や自転車をじゃまに思う	9.2	6.9	1.1	5.7	3.5	4.9	2.6	6.7	6.7	5.7	6.3	3.9	1.3	0.5	-2.0	4.2
運転中にイライラすることが多い	15.4	18.4	25.6	14.0	15.4	7.9	12.2	15.4	18.8	4.9	15.7	9.1	18.4	8.7	12.5	14.2
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	22.8	13.4	15.7	6.3	7.5	7.5	6.9	5.8	11.2	7.7	4.6	7.5	8.1	12.9	7.4	9.7
自分は感情の変化は少なく、いつでも冷静でいられる	-8.1	0.6	-11.0	-0.8	-1.9	-6.4	-4.1	-7.3	-0.4	0.8	-3.5	0.6	-3.8	-3.5	-4.7	-3.6
攻撃的運転傾向を強く示す設問の平均	11.9	9.7	6.8	6.2	6.0	6.2	5.3	4.7	10.5	5.7	6.6	5.6	5.9	4.3	4.9	6.7
車の運転で多少人に迷惑をかけるのはお互いさまだ	14.3	-3.0	5.3	1.4	12.0	-3.7	6.9	12.1	13.7	3.0	12.5	13.0	12.0	-1.3	11.2	7.3
事故をおこすのは運が悪いからだ	11.5	0.6	8.6	2.9	9.5	8.1	8.2	0.4	6.7	8.7	3.1	1.0	11.9	5.9	4.6	6.1
違反をすることと事故の発生には、あまり関係はない	2.0	-2.0	3.2	-1.3	-4.2	5.3	3.7	0.9	3.2	3.3	9.0	8.5	8.3	3.5	5.7	3.3
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	5.9	3.8	1.5	7.6	6.4	9.5	6.1	11.2	4.7	2.0	8.0	8.4	2.8	2.5	1.2	5.4
駐車禁止でも、他の車の迷惑になりそうでなければ駐車する	12.2	1.9	8.5	7.3	17.4	5.3	2.8	3.2	10.0	-0.1	6.4	5.9	1.9	1.0	3.1	5.8
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	18.8	15.9	7.5	15.9	17.3	9.8	19.9	27.5	17.9	11.1	21.7	7.5	14.8	17.7	10.4	15.6
違反容認傾向を強く示す設問の平均	10.8	2.9	5.8	5.6	9.7	5.7	7.9	9.2	9.4	4.7	10.1	7.4	8.6	4.9	6.0	7.3
運転に危険はつきものである	7.8	4.6	2.1	0.8	8.5	7.6	-2.4	3.3	0.1	2.4	5.6	1.2	0.1	1.5	-0.1	2.9
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	9.4	-10.1	4.1	8.3	0.8	6.1	0.3	-2.6	4.7	-0.4	4.3	3.1	-0.9	3.0	-1.2	1.9
危険容認傾向を強く示す設問の平均	8.6	-2.8	3.1	4.6	4.7	6.8	-1.1	0.3	2.4	1.0	5.0	2.1	-0.4	2.3	-0.6	2.4
前の車についていけば安心して右左折できる	-0.4	-3.5	5.1	-2.1	-1.8	3.5	-3.9	6.6	6.6	-2.1	-3.0	4.9	2.6	4.3	1.3	1.2
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	4.6	8.6	15.0	2.6	7.8	2.2	18.0	0.1	11.9	13.6	8.4	1.7	20.1	6.3	12.1	8.8
依存的傾向を強く示す設問の平均	2.1	2.5	10.1	-0.1	3.0	2.9	7.1	3.3	9.2	5.8	2.7	3.3	11.4	5.3	6.7	5.0
運転は自分の生きがいの１つである	3.2	11.7	19.9	7.5	3.5	-2.9	10.9	3.3	8.6	12.3	10.6	3.2	8.9	1.2	1.2	6.9
目的がなくとも、運転することじたいが楽しい	7.6	6.3	11.5	4.3	1.8	-2.2	7.3	2.7	3.3	7.7	2.2	2.9	7.2	-1.0	2.2	4.3
車は、単なる移動の手段にすぎない	-4.5	-4.5	-8.3	-3.4	-1.0	-0.5	0.0	0.7	0.1	-1.5	0.9	-0.7	-2.2	-0.4	-0.6	-1.7
運転への愛着傾向を強く示す設問の平均	2.1	4.5	7.7	2.8	1.4	-1.9	6.1	2.2	4.0	6.2	4.6	1.8	4.6	0.0	0.9	3.1
運転中にぼんやりしてしまうことがある	19.8	7.2	11.6	4.1	11.3	16.2	16.8	12.5	7.0	5.3	16.1	5.1	10.0	6.9	-1.0	9.9
脇見運転をすることがある	24.8	6.9	10.4	5.9	9.7	23.3	23.5	17.7	7.8	7.7	13.4	3.9	6.1	1.9	-0.3	10.8
漫然・脇見運転傾向を強く示す設問の平均	22.3	7.0	11.0	5.0	10.5	19.7	20.1	15.1	7.4	6.5	14.7	4.5	8.0	4.4	-0.6	10.4

注：この表は、運転意識設問への肯定者のヒヤリ・ハット体験者比率から否定者のヒヤリ・ハット体験者比率を減じた値をまとめたものである。

したがって、プラスは運転意識項目への肯定者の方がヒヤリ・ハット体験が多いことを、マイナスは否定者の方がヒヤリ・ハット体験が多いことを示している。

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１～４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。

	そのとおり	そのとおりどちらかといえば	そうではないどちらかといえば	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1～4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。

		そう思う	そう思うどちらかといえば	そう思わないどちらかといえば	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	前の車が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、携帯電話・自動車電話を持っていますか。持っている場合は、関連の質問にもお答えください。

1. 持っている → 2. 持っていない → (8)へ

7-1 運転中に携帯電話・自動車電話を使用することがありますか。
1. 使用することがある　2. 使用することはない → (8)へ

7-2 運転中に携帯電話・自動車電話を使用していて、事故になりかけてヒヤリとしたりハットしたことがありますか。
1. ヒヤリとしたりハットしたことがある　2. ヒヤリとしたりハットしたことはない

(8) あなたが主に運転している車には、地図などを画面に表示するいわゆるカーナビゲーションなどが装備されていますか。

1. 装備されている → 2. 装備されていない → (9)へ

8-1 運転中にカーナビゲーションなどの表示に気を取られたり、操作していて事故になりかけて、ヒヤリとしたりハットしたことがありますか。
1. ヒヤリとしたりハットしたことがある　2. ヒヤリとしたりハットしたことはない

(9) 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りハットした時の原因を記入してください。

	Ａ欄				Ｂ欄
	経験はない	1回位経験がある	2～3回位経験ある	4回以上経験がある	原因欄の番号を記入
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 バックをし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. ﾊﾝﾄﾞﾙやﾌﾞﾚｰｷの操作ミス
4. スピードの出し過ぎ
5. 一時不停止
6. 追越禁止無視
7. 車間距離のつめ過ぎ
8. 後方の確認ミス
9. 他の車との距離や速度の判断ミス
10. 相手が譲ってくれると思った
11. その他自分の原因

【相手側の原因】
12. 相手側の原因

【その他】
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】

(10) 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。

(11) 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
(12) 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
(13) 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
(14) 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
(15) 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
(16) あなたの過去１年間のおおよその走行距離は？	年間約 [千 百 十 一] km
(17) あなたは、過去３年間に人身事故あるいは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 [ ] 回 違　反 [ ] 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。