

昭和57年度調査研究報告書

女性運転者の運転実態と 事故・違反に関する調査研究

昭和 58 年 3 月

自動安全運転センター

まえがき

わが国の運転免許保有者数は、昭和57年末には4,700万人にせまり、なかでも女性の運転免許保有者が急増して1,500万人となり、全体の32%に達している。このような女性の運転免許保有者の増加は、交通事故の発生にも反映しており、ことに女性による乗用車とミニバイクによる交通事故がいちじるしく増加している。

車の利用が社会的、経済的活動と深くかかわっている今日、今後女性の社会的進出が益々広範囲にわたっていくことを考慮すると、女性ドライバーはひき続き増加することが予測される。従って、女性ドライバーの安全確保のための施策が今後の交通安全対策の重要な柱の一つとなることは疑いないところである。しかし、こうした女性ドライバーに関する体系的な資料に乏しいのが現状である。

そこで、自動車安全運転センターでは、女性ドライバーの運転の実態、運転態度、安全意識など、車とのかかわり合いを広く、かつ具体的に調査し、更に交通事故の分析により、女性ドライバーの起す事故の特徴を把握することとした。

本報告書は、これらの調査研究の結果をとりまとめたものであり、今後、この報告書が女性ドライバーの交通安全確保に何らかの形で寄与することを期待するものである。

なお、この調査研究に参加された委員各位と調査に御協力いただいた関係府県の方々に対し、深く感謝の意を表する次第である。

昭和58年3月

自動車安全運転センター

理事長 今 泉 正 隆

委員会名簿

日本大学	文理学部	教授	浅井正昭
中央交通対策会議		専門委員	生内玲子
総理府	交通安全対策室	参事官	芳野幸男
日本自動車連盟		部長	斉藤和男
尾久自動車教習所	広報部	所長	塩地茂生
小諸自動車教習所		所長	木島公昭
日本能率協会	総合研究所	主任研究員	高嶺一男*
社会システム研究所		代表	和久井博*
静岡県自動車学園	静岡安全運転センター	専門職	貝沼良行
安全教育研究所		所長	星忠道
警察庁	交通局交通企画課	課長	広谷千城
	長官官房情報管理課	課長補佐	鈴木與四雄
	交通局運転免許課	課長補佐	村上謙吉
	交通局交通企画課	専門官	大津富士夫
	交通局交通企画課	係長	迫平喜三夫
	交通局運転免許課	係長	小菅考嗣
	交通局運転免許課	係長	前田聡*
自動車安全運転センター	調査研修部	部長	羽田尚
	調査研修部調査課	課長	小林實*
	調査研修部調査課	係長	山口卓耶*

*は作業部会を示す。

4-2-3	運転行動の意識	46
4-2-4	運転中の不安感	57
4-2-5	運転の好き嫌い	74
4-2-6	生理と運転	76

第5章	事故と違反	79
5-1	性別にみる事故の特性	79
5-2	違反にみる特性	83
5-3	事故事例の解析	85
5-3-1	右折時の事故の特徴	86
5-3-2	直進時の事故の特徴	91
5-3-3	その他の女性の事故の特徴	93
5-3-4	事故直前の相手発見距離と走行速度との関係	94
5-4	数量化理論による分析	97
5-4-1	データの処理	97
5-4-2	数量化理論	99
5-4-3	分析結果	100
第6章	考察と結語	107

参 考 文 献
付 表

第1章 調査の概要

最近、女性ドライバーの進出はめざましいものがあり、ことに、地域活動やサークル活動への参加の伸びとあいまって、車の利用度が年々高まっている。特に原付と称されるファミリーバイク、スクーターの爆発的な人気は、これらが女性の需要にうまく適合した一つの結果を裏付けているといえよう。

こうした一方、女性ドライバーによる交通事故は、年々増加しており、ことに原付の普及率の上昇と共に女性ライダーによる事故が上昇してきている。勿論男性ドライバーに比べて、その走行パターンが異なり、主として生活道路主体の非幹線道路での走行であるため事故の被害の程度はさして大きくない。ただ、女性ドライバーでは30歳代がいずれの車種でも事故に大きく寄与しており、男性のそれが若年齢層であるのと好対照である。

事故時の平均走行速度を見ると、普通乗用車の女性で31.1キロ/時と、男性よりも約5キロ/時低い他は、軽四輪、原付において男女差はなく、しかも、その平均速度が原付で約30キロ/時と比較的高いことが特徴的である。

本研究は、従来、断片的にしかとらえられていなかった女性ドライバーの実態、および意識などを多角的に深く掘り下げるために計画、実施されたものである。また、一部、昨年の運転者群別の運転の実態調査で未発表のデータも引用し検討の素材としている。

当然のことながら、女性ドライバーがますます増加してくるとするなら、それによる事故のもつ背景および特性を充分検討して対処しなければならぬ。

本研究は学識経験者、専門家から成る委員会を組織し、さらに作業部会（部会長・浅井）により調査の計画、実施、解析を行なったものである。調査は、運転の実態と運転の意識に関するアンケート調査によりかたよりのない女性ドライバーのサンプルを得るため、全国12県の都市中心部に在住の免許更新時講習受講者を対象とし、約6,100人のサンプル（女性3,370人）を得て、昭和57年9月～10月にかけて実施しその結果を電算機によりクロス集計し、分析した。

一方、事故分析の資料は警察庁保有の資料の提供を受けて、これを検討したものである。

主な調査結果は次の通りである。

1. 女性ドライバーの約半数は主婦であり、主婦の交通場面への参加の度合は高くなって来ていることを示している。これは、図2-2に明らかなように、昭和45年の女性の年齢別免許保有者の構成が昭和56年のそれに比べて低く、且つ一方向的であるのに対し、昭和56年については正規分布に近くなったことから立証される。
2. いわゆるペーパードライバーの割合は、全ドライバー中、男性は4.6パーセント、女性は17.7パーセントであった。この値は、昨年の群別調査の結果ときわめて近似しており、この割合がペーパードライバーを示す妥当な数値であるといえよう。

3. 女性の保有する免許はそのほとんどが普通免許だが、年齢の増加と共に原付免許がふえているのが特徴で、これは男性と共通している。また運転する車種についても同様の傾向がある。これは原付の持つ手軽さが、近距離交通に依存度の高い熟年層に好まれていることを示すものであり、今後の原付の利用層を考える上での手がかりとなろう。
4. 女性の車の利用目的の第1位は買物であり、次いで通勤、業務の順である。若い年齢層では、通勤およびレジャーへの車利用が目立つ。ことに都市規模の大きい地域では女性のレジャー利用が高い。
5. 女性の運転経験年数は男性のそれにくらべて短かく、主婦で平均約7年であり、男性のそれが40歳代の平均16.8年でほぼ飽和しているのに対し、女性の場合、まだ経験の浅いドライバーが各年齢層にみられる。したがって、今後まだ女性の運転経験年数は増加していくものと考えられる。
6. 女性ドライバーの月間走行距離は平均して約320kmで、男性の880kmに対し、36パーセントとなっている。女性のマイカーでは約307kmで、主婦では月間約300kmであって、1日平均12km程度であり、これは主婦の生活行動の範囲を示している。ことに原付だけに着目すれば、その走行距離は低いといえる。

注目すべきことは、男性、女性とも原付の走行距離は年齢による差は認められないことであり、また、四輪では女性は年齢が高くなるにつれて走行距離が多くなる点である。ことに40歳代から走行距離がのびてくるのは、子育ての時期を終えた女性が外へ出る様になるためと思われる。

男性は、年齢が高くなるにしたがって、走行距離は逆に低下する。

7. 運転頻度では、女性の52パーセントは何らかの形で毎日ハンドルを握っている。これは、男性の80.5パーセントにくらべて低いものの、主婦としても全体の41.4パーセントが距離の大小を問わず、毎日ハンドルにふれていることは、クルマの果す社会的役割がきわめて高くなっていることを示していることに他ならない。

なお、都市規模が大きくなるにつれて、毎日運転する女性ドライバーの割合は低くなり、またペーパードライバーの割合が高くなっている。これは、公共輸送機関の果す機能との深いかわり合いを裏付けるものと言えよう。

8. 男性ドライバーから見た女性ドライバー観というものは、女性ドライバーの持つ自己本位、甘え、対応のまずさといった特性で代表され、程度の差こそあれ、女性の女性ドライバー観もほぼ似た様な傾向を示している。すなわち、女性ドライバーも自分達のもつ弱点を自認しているという点は注目してよい。
9. 子供を助手席に乗せた方が安全とする回答は平均6.7パーセントと低いものの後部座席に座らせておくと、かえって気が散ると答えた女性ドライバーの意見もあり、助手席に乗せたいとするドライバーがある程度存在すること、ことに中年層に多いことは注目される。
10. 日常の運転行動の中でたとえば「なれた道では、かなりスピードを出して運転する」とか「故

意にスピードオーバーする」と言った速度に関連した設問では性別による差は余りなく、女性ドライバー、ことに若い年齢層では、かなりの割合のドライバーにスピード指向の度合いが高いことは注目される。

11. 交通の場面で女性ドライバーが苦手とするのは「いそいでのバック」、「知らない道の走行」、「せまい道でのすれ違い」など、きめ細かい反射神経や状況判断を必要とするものをあげておりこれらへの不安感が高い。さらに、運転を嫌いとする女性は運転中の不安感が高く、原付のライダーでは、ことに「せまい道でのすれ違い」、「大型車への追従」、「交差点での右折」といった場面での不安感の高いこと、対応のむずかしさを指摘している。
12. 女性の生理は運転に大きな影響はなく、女性ドライバーの76パーセントが生理中も気にせずに運転すると回答している。運転しないとするのはわずか7パーセントにすぎない。ただ運転すると答えた女性ドライバーの中で「運転が疲れる」とする人が32パーセントいたことは、生理的というよりもむしろ心理的に何らかの影響のあることを示唆するものといえる。しかし注意が散漫になるとか、動作の遅くなるといった反応は少ない。
13. 女性の事故率は走行距離を度外視すれば、男性にくらべて低く、女性1パーセントに対し男性3パーセント程度である。しかし、50歳代では男女別にみた事故率はほぼ同じであるが、一般に事故率は走行距離に比例して高くなる。ヒヤリ体験の多いドライバーほど、男性、女性ともに事故率は高い。
14. 過去3年間にわたる違反者率は若年齢層で実に60パーセントのドライバーが違反を犯しており、年齢が高くなるにしたがい低下し、60歳代では30パーセント台にまでとなる。これに対し女性では、年齢と無関係でいずれの年代も20パーセント台にとどまっている。
15. 交差点での事故事例の分析では、同じ様な地点で発生した同じ様なドライバーの男女別の検討をしたが、女性では、相手依存、自分で適当に場面を合理化するといった事故のケースが多く、男性ではむしろ、あせり、気のとられといったことが事故の原因となっている。つまり、女性の事故では、相手をかなり手前から認めながらもそれに対する対応のまずいケースが指摘される。また運転と関係のない事態に気をとられてしまい、それに対して神経が集中するケースも多い。
16. さらにこれらの交差点事故を数量化理論によって、男女、それぞれを特徴づける説明要因を抽出した結果、全体としてはほぼ共通した要因が抽出された。すなわち、道路環境の単純さ、複雑さというものがみられ、次いで、無理な運転、偶発的（環境依存的）事故とに分けられた。そして、これを車種別にみると、男性原付事故では当事者の無理な運転に、また女性では他の運転者も含めた環境への依存性が高いことが知られた。女性の四輪車で起した事故では、無理な走行に多く、男性とはやや異なる傾向を示した。これらは事故事例の結果を裏付けるものである。

第2章 研究の目的

2-1 女性ドライバーの進出

昭和57年の初めには、わが国の運転免許人口は4,500万人に達し、国民2人に1人はドライバーという国民皆免許時代への突入の幕あけとなった。なかでも、女性による免許取得者の急増ぶりは目覚ましく、昭和47年当時、全運転免許保有者に占める女性ドライバーの構成率が18.9パーセントであったのが、その後10年間で昭和56年には30.6パーセントと約1.6倍の伸びを示している。

最近10年間における運転免許保有者の推移をみると(図2-1)、男性が漸増傾向を示すのに対して、女性に顕著な伸びの認められるのが特徴である。昭和47年を基準にして、その伸び率を見ると、10年後の昭和56年には男性が1.3倍であるのに対して、女性は昭和51年頃から急増し、昭和56年末には実に2.3倍に達している。

免許適齢人口に対する免許保有者の割合は、過去10年間男性には大きな変化が見られないが、女性の免許保有者は昭和45年に比べるとこの10年間の伸びは目覚ましく、昭和56年には3.3人に1人にまで広がってきている。ことに、20代と30代の女性に顕著でほぼ2人に1人が免許を保有するまでに到っている。(図2-2)。

このように、急増する女性ドライバーの免許種別を見ると、原付と普通免許に特徴が見られる。原付は昭和47年には、女性と男性の構成比が4:6であったのが、昭和56年末には6:4と逆転しており、女性における原付の普及を裏づけている。普通免許についても、昭和47年には、その構成比が2:8であったのに対して、昭和56年末には3:7と伸びている(表2-1)。このように男女間の構成比の変化には、昭和53年頃から全国的に普及をはじめたいわゆるミニバイクが自転車が変わりとして女性に利用されるようになり、これに

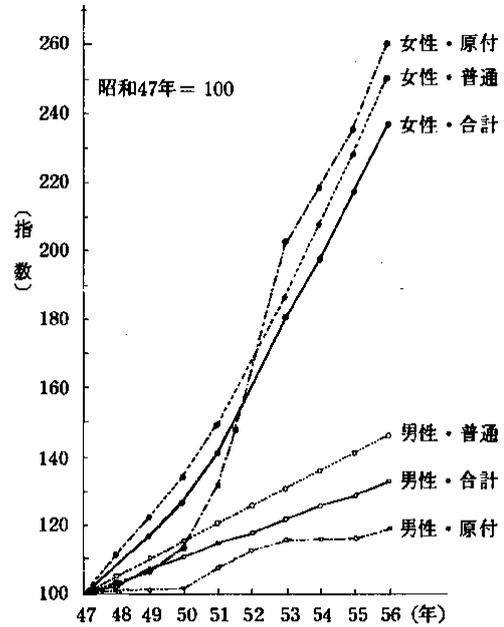


図2-1 運転免許保有者の推移

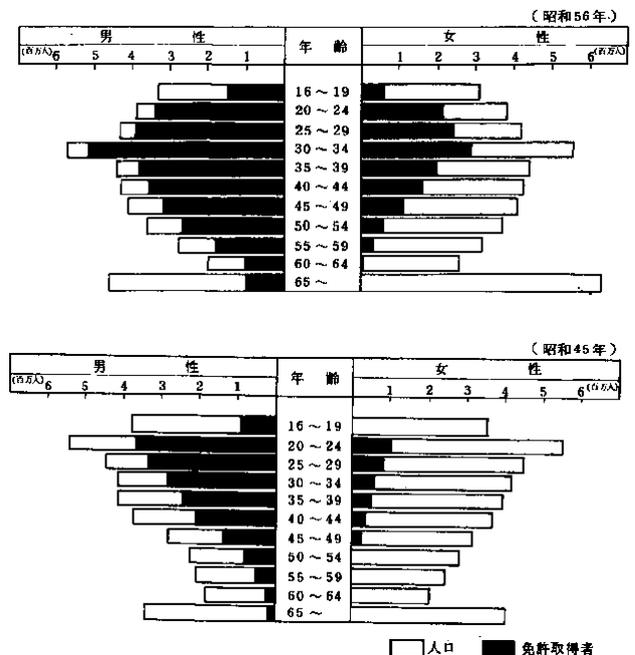


図2-2 性別・年齢別・運転免許保有率

伴ない原付免許の取得者が増加しはじめたことが1つの大きな背景となっている。

2-2 女性ドライバーの事故の急増

一方、女性による交通事故は、昭和56年中発生件数のなかで占める事故は17.1パーセントにすぎず(付表4)、大部分が男性によって引き起されているため、女性は事故を起さないのが安全だという見方が一般的である。

しかし、過去5年間における交通事故発生件数(第一当事者)の推移を見ると男性がほぼ横ばいの状態であるのに対して、女性は極めて高い伸び率を示していることがわかる(図2-3)。昭和52年を100とした場合、普通乗用車による事故が1.7倍、原付によるものは実に2.8倍に達している。軽乗用車による事故は、普通乗用車や原付には及ばないが、男性の軽乗用車による事故が減衰傾向を示すのに対して、わずかでも増加していることは注目される。女性に見られる

こうした事故の上昇の推移は、前節で見た免許保有者の

推移と図2-4に示す保有車両台数の推移とも深くかかわっている。保有車両台数の推移を、昭和47年を100として見ると、普通乗用車は原付と比較して急速な伸びを示している。しかし、昭和53年以降は、原付の伸び率が乗用車を上回り、その1年後にはすでに乗用車と逆転していることがわかる。これは女性、特に家庭の主婦を対象に従来から利用度の高かった自転車に代る乗物として、いわゆるミニバイク、ファミリーバイクというものが商品化され、急速に普及しはじめたことによるものであって、事故の増加傾向と時期を同じくしている。

次に車種別・年齢別に事故の構成比を見ると(図2-5)、男性ドライバーの場合、全体では普通乗用車による事故は54.5パーセントで女性の59.7パーセントと比較すると、大きな違いはない。そして、男女ともに高年齢になるほど普通乗用車による事故の構成比が小さくなり、かわって貨物車両(主にライトバン)による事故が増加してくる。しかし、男性ドライバーは60歳以上、女性で40歳以上の中・

表 2-1 運転免許の保有状況

免許種別	昭和47年		昭和56年	
	男性	女性	男性	女性
普通一種	78.5%	21.5%	68.0%	32.0%
二輪	91.4	8.6	89.8	10.2
原付	62.1	37.9	42.6	57.4

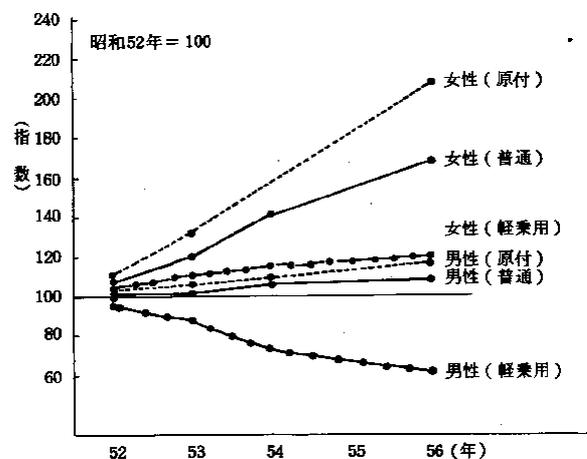


図 2-3 車種別交通事故の推移

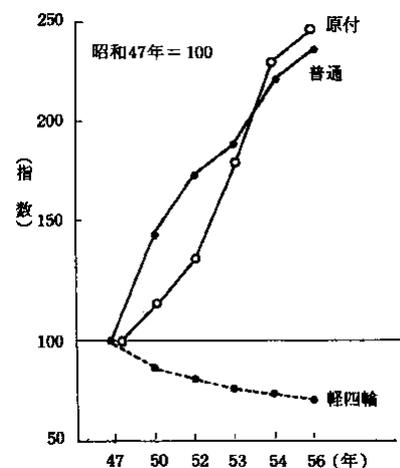


図 2-4 保有車両台数の推移

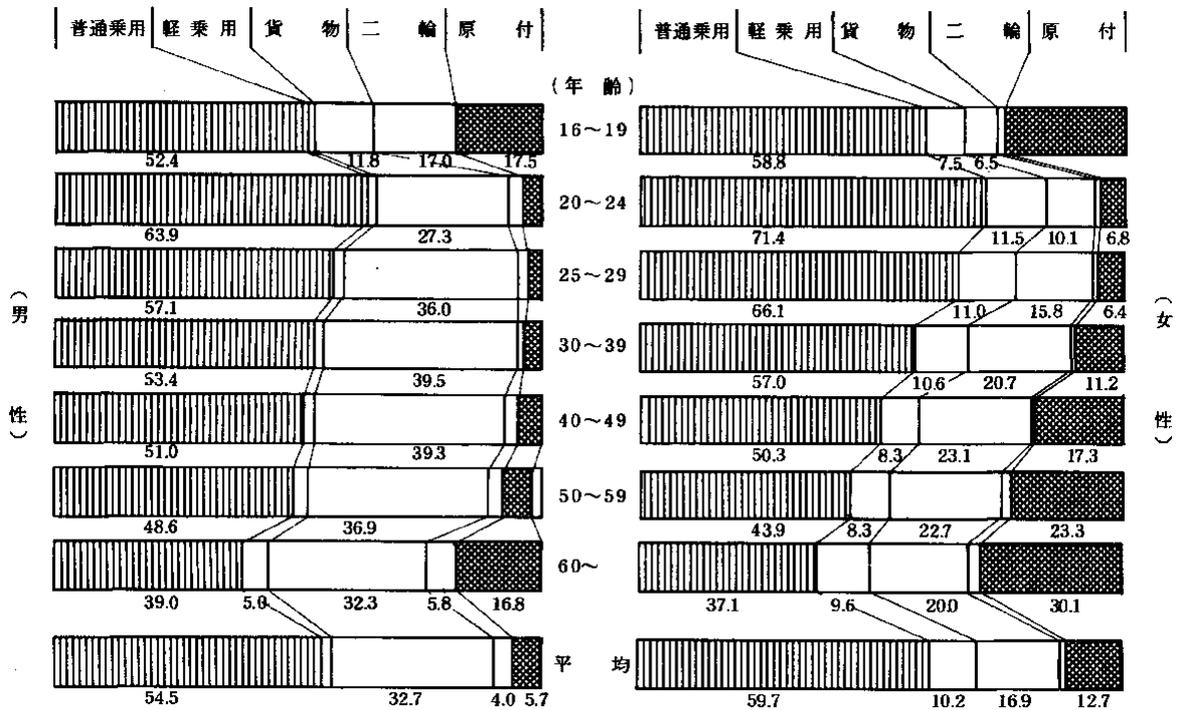


図2-5 交通事故の性別・年齢別・車種別構成(昭和56年)

高齢者では原付の急増が事故の構成比に反映している。ことに、女性の20代前半の若いドライバーは、その7割が普通乗用車による事故によって占められているのに対して、40歳代では40パーセントに低下し、原付が14パーセントと増加している。この傾向は、年齢が高くなるほど顕著であり、特に原付事故は50歳代23.3パーセント、60歳代では30.1パーセントと高齢者での原付による事故が目立っている。なお、女性の軽乗用車による事故は男性に比べてかなり高い。

ところで、男女それぞれの交通事故に特徴があるであろうか。これを見るために昭和56年の警察庁資料により、その内容を少し見ることにする。まず事故の種類であるが、これは表2-2-1~2に見るように、極端な差は見られず、僅かに女性ドライバーの起す事故では軽乗用車の追突事故

表2-2-1 車種別・性別事故類型構成比(全事故)

車種 態様	普通乗用		軽乗用		自動二輪		ファミリー*		その他原付	
	男性	女性	男性	女性	男性	女性	男性	女性	男性	女性
追突	22.4	19.6	16.7	14.7	7.2	5.3	4.9	5.6	5.6	4.7
出合頭	22.2	26.4	24.4	29.3	18.5	30.4	27.7	33.1	25.6	30.9
右折時	11.7	13.6	13.7	14.0	7.7	8.9	8.5	11.4	8.7	11.7
横断中	7.6	7.6	7.6	7.6	11.8	11.2	12.9	11.2	13.1	10.7
正面衝突	6.9	4.9	6.3	5.5	10.9	5.3	7.5	4.9	8.9	6.8
左折時	5.4	5.9	6.7	5.7	6.7	5.9	5.3	5.8	5.2	6.6
その他	23.8	22.0	24.6	23.2	37.2	33.0	33.2	28.0	32.9	28.6
合計	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%

* 自転車と同じように、ブレーキ装置がハンドル部分にあり、変速装置をもたないもの。

表2-2-2 車種別、性別事故類型構成比（死亡、重症事故）

性別 車種 態様	普通乗用		軽乗用		自動二輪		ファミリー		その他原付	
	男性	女性	男性	女性	男性	女性	男性	女性	男性	女性
追突	5.7	4.3	4.1	9.7	7.2	1.7	5.7	4.6	6.9	4.0
出合頭	20.1	23.9	21.4	25.8	14.8	25.9	29.9	35.7	24.5	34.9
右折時	10.5	13.0	13.1	12.2	5.8	13.0	8.7	12.0	8.1	10.0
横断中	14.6	15.8	11.6	13.6	8.9	7.4	7.9	7.3	8.0	6.8
正面衝突	11.3	8.9	11.3	8.2	14.6	9.3	10.4	6.2	11.9	9.4
左折時	2.6	3.7	3.4	2.8	9.2	11.1	6.9	8.6	7.2	8.4
その他	35.2	30.4	35.1	27.7	39.5	31.6	30.5	25.6	33.4	26.5
合計	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%

の死亡・重傷の割合が男性よりも高く、全体の9.7パーセントを示す(男性では4.1パーセント)。一般に追突事故の第一当事者の場合、重大事故になる割合は低いのであるが、女性の軽乗用車だけ高いのは注目される。これはあとに述べる事故時の走行速度でも軽乗用車の女性でかなり高いこととも関連づけられよう。また、女性では、男性に比べてファミリータイプ原付、及びその他の原付において、出合い頭による事故の占める割合が30パーセントを超えていることである。これは女性の原付の生活道路主体の走行パターン、運転態度と深い関係があるものと思われる。

また、事故の発生時間別に見たのが図2-6であるが、件数の上での違いはあるものの、性別に見るとほとんど同じパターンを示すことがわかる。ただし、男性ではいわゆる重大事故の発生が夜間に顕著であり、また深夜の事故の発生が女性にくらべ極めて高いのが特徴である。

車種別にみた年齢別の事故の発生状況を見ると、普通乗用車では男性は20～24歳、女性は数は男性に比べ極端に少なく、また重大事故も少ないが、30歳代にやや高い(図2-7-1)。ところか、軽乗用車の事故を見ると実数そのもので女性の方が高く、ことに30歳代が重大事故も含めて高い(図2-7-2)。

いわゆる原付では男性の10代で重大事故も含めて高いが女性では30～40歳の年齢層に多い

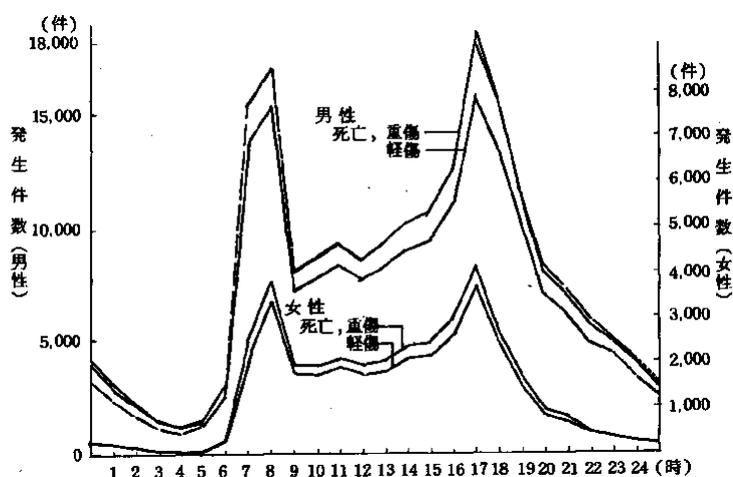


図2-6 時間帯別、事故発生件数

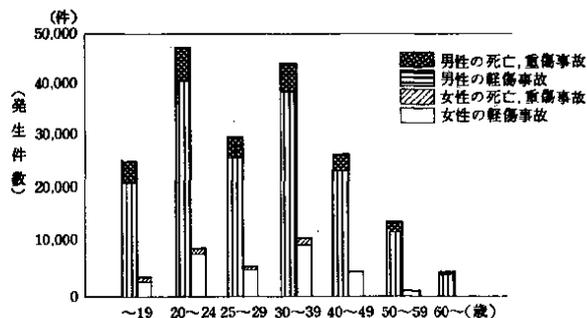


図2-7-1 性別、年齢別事故発生件数(普乗)

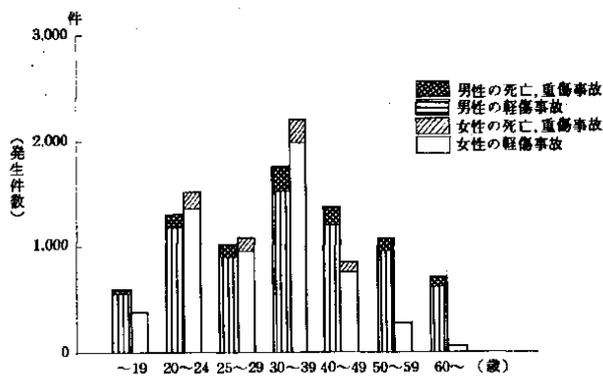


図2-7-2 性別、年齢別事故発生件数(軽乗)

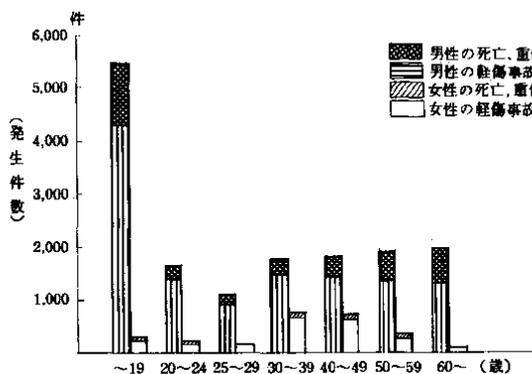


図2-7-3 性別、年齢別事故発生件数
(ファミリータイプ以外の原付)

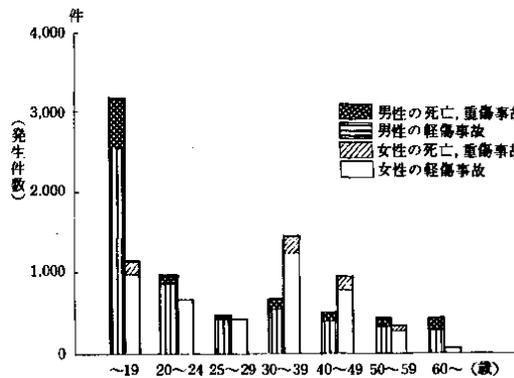


図2-7-4 性別、年齢別事故発生件数
(ファミリータイプの原付)

(図2-7-3)。これがファミリータイプの原付になると、女性の30代が高く、次いで10代が高い(図2-7-4)。

次に、事故時の運転する車両の走行速度を見る。ここでは、普通乗用車の平均速度が男性で 36.8 キロ / 時、女性で 31.1 キロ / 時と高いが、意外に軽乗用車の速度が高く、女性ではことに普通乗用車と大差がないことである (図2-8-1、2-8-2)。また、原付もいわゆるファミリータイプと称されるものと、その他とではまったく差がない(図2-8-3、2-8-4)。

注目すべきことは、四輪は運転者の年齢が高くなるにつれて、男性ではわずかずつではあるが衝突時のスピードが下がる。女性ではそれほど顕著でない。原付などでは年齢と共に逆にスピードがアップすることであり、女性ライダーの特徴として重要である。

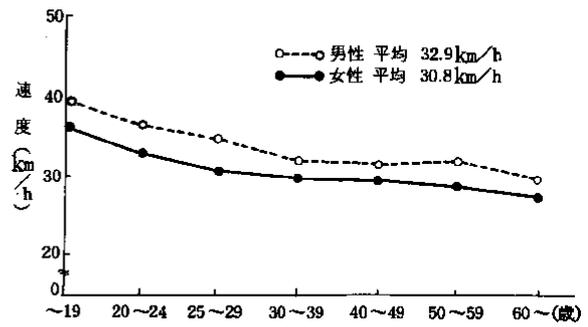
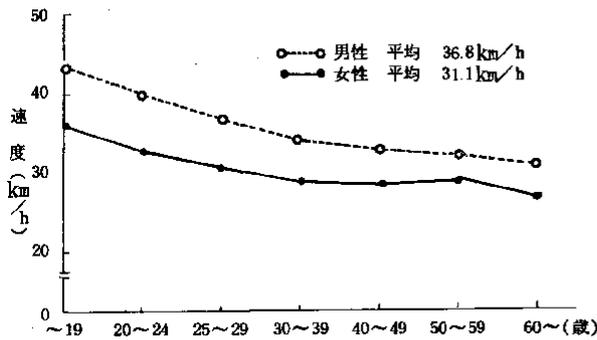


図2-8-1性別、年齢別、事故直前の速度(普通乗用車)

図2-8-2性別、年齢別、事故直前の速度(軽乗用車)

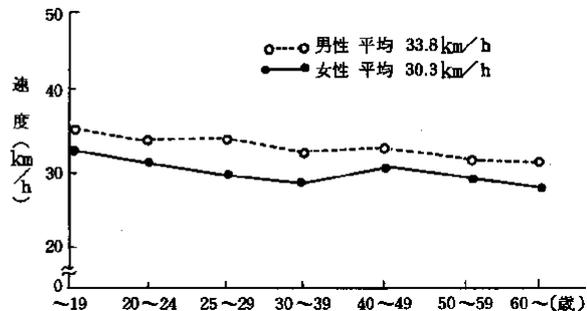
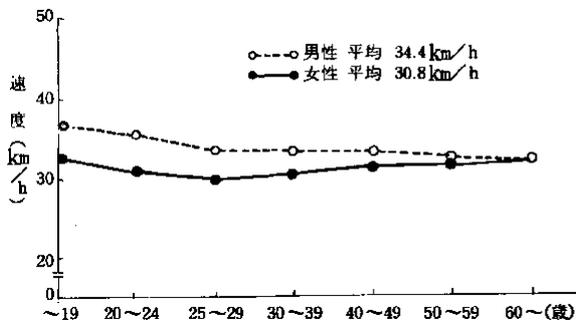


図2-8-3 性別、年齢別、事故直前の速度
(ファミリータイプ以外の原付)

図2-8-4 性別、年齢別、事故直前の速度
(ファミリータイプの原付)

2-3 女性ドライバーに関する調査研究の必要性

世間でかつて「一姫・ニトラ・三ダンプ」といわれていたことがあった。これは、危険な運転をするものに順位づけを試みたものである。いうまでもなく、一番危険な運転をするドライバーは女性であり、トラック運転者、ダンプ運転者の順という意味である。かつて、女性ドライバーが交通社会に初めて登場してきたころは日本における女性の社会的役割などについてのかなりの偏見が反映していたのであろう。しかし現在、女性の免許証保有者が免許該当年齢の30パーセントに達した今日においてこれら女性ドライバーの問題を避けて通ることはできないと思われる。

すでに述べたように、確かに事故、ことに重大事故に女性ドライバーの寄与する割合は現在のところそれほどではない。しかし、原付の普及がますます進み、かつ、熟年ドライバーという群が車に依存してくる近い将来を考えると、女性ドライバーが一体どのような意識をもって交通に参画しているのか、これを明らかにすることは目下の急務であろう。

すでに、女性ドライバーの事故の特性について注目をしている各方面では、これらについての独自

の調査を進められているところもある。しかし、それらは断片的な資料にとどまっており、全国的規模で、女性ドライバーを多角的に取り上げているものは少ない。

本研究では、こうした現状をふまえ、女性ドライバーの運転の実態、態度、意識など車および車社会とのかかわりあいを具体的に明らかにすると共に、女性特有の事故のパターンを分析することにより、女性ドライバーのかかえる問題点を明らかにすることとした。これは、今後の女性ドライバーに対する安全対策を推進する上できわめて重要な課題であり、本研究において得られた知見はその用途も広く、ことに自動車教習所における教習方法、更新時講習における教育などに反映させることができ、その意義はきわめて大きいと考える。

第3章 運 転 実 態

3-1 調査の方法

3-1-1 調査項目

(1) 調査対象者の属性に関する項目

性、年齢、未婚、既婚の別、職業、保有免許の種別、運転者別等7項目。

(2) 運転の実態に関する項目

主に運転する車種、主な運転目的、実質的な運転経験年数、最近1年間の運転頻度、最近1ヶ月間の走行距離等5項目（これらは、付表1の調査票を参照されたい）。

3-1-2 調査対象サンプル

偏りのない運転者を各年齢層にわたって調査するため、全国11県の都市中心部に在住する免許の更新時講習受講者を対象に6,413人のサンプルを得たが、データのエラーチェックの結果、273人が不適当のため、これを削除し、有効サンプルとして6,176人のサンプルを得た(表3-1-1)。

しかし19歳未満の男女及び女性の60歳以上は、サンプルが少ないため、分析対象から削除した。

表3-1-1 アンケート調査サンプル構成

性別	年齢							合計
	～19	20～24	25～29	30～39	40～49	50～59	60～	
男性	20 (0.7)	564 (20.1)	372 (13.3)	732 (26.1)	517 (18.4)	419 (15.0)	178 (6.4)	2,802 (100)
女性	16 (0.5)	606 (18.0)	651 (19.3)	1,299 (38.4)	596 (17.7)	195 (5.8)	11 (0.3)	3,374 (100)
合計	36 (0.6)	1,170 (18.9)	1,023 (16.6)	2,031 (32.9)	1,113 (18.0)	614 (9.9)	189 (3.1)	6,176 (100)

()内の数字は構成比を示す

従って、対象としたサンプル数は、男性が2,782人、女性が3,347人、合計6,129人である。また、対象となった府県のサンプル数は、表3-1-2に示してある。この中で男性の鹿児島で

表3-1-2 県別調査サンプル構成

県別	男 性								女 性							
	～19	20～24	25～29	30～39	40～49	50～59	60～	合計	～19	20～24	25～29	30～39	40～49	50～59	60～	合計
宮 城	10	21	22	56	52	53	18	232	2	49	63	107	53	14	1	289
山 形	0	35	45	22	32	40	20	194	1	98	92	198	101	38	3	531
群 馬	0	80	25	34	25	24	14	202	0	77	80	202	103	31	1	494
新 潟	1	18	25	63	49	26	10	192	3	66	73	117	40	8	0	307
石 川	2	31	26	60	34	25	20	198	1	58	47	121	35	20	0	282
岐 阜	3	192	1	2	2	1	0	201	1	100	90	219	74	26	3	513
三 重	0	36	40	100	73	59	17	325	0	35	21	55	40	8	1	160
広 島	1	51	52	125	67	55	36	387	1	17	23	52	33	5	2	133
愛 媛	0	57	81	151	106	69	25	487	0	3	4	12	9	1	0	29
福 岡	3	39	47	112	75	62	17	355	4	21	44	54	32	14	0	169
鹿児島	0	4	8	7	2	5	1	27	3	82	114	162	76	30	0	467
合計	20	564	372	732	517	419	178	2,802	16	606	651	1,299	596	195	11	3,374

は、サンプル数が少ないが、これは女性を主体にデータを収集した結果であり、また、女性の愛媛は逆の目的のためにこの様な結果となった。

なお、付表2には、今回の結果と比較するために昭和56年度の「運転者群別運転の実態と事故、違反に関する調査研究」におけるサンプル構成を示してある。

3-1-3 調査の実施方法

質問紙調査法により、それぞれの県における講習会場において、調査担当者による読み上げ方式で実施した。

3-1-4 調査年月

昭和57年9月～10月

3-1-5 集計方法

回収したデータは、性別、年齢別に電子計算機によって集計を行った。

3-2 調査結果

3-2-1 調査対象サンプルの構成

調査対象者の職業別構成比を図3-1に示してある。これを昭和56年に実施した調査の結果と比較すると、男性では、商工業が第1位で、ついで公務員、建設業、自営業、運輸業となっており、2つの異なるサンプリング地域及びサンプル数にもかかわらず、調査対象者の職業別出現率が、きわめて類似した数字を示している。

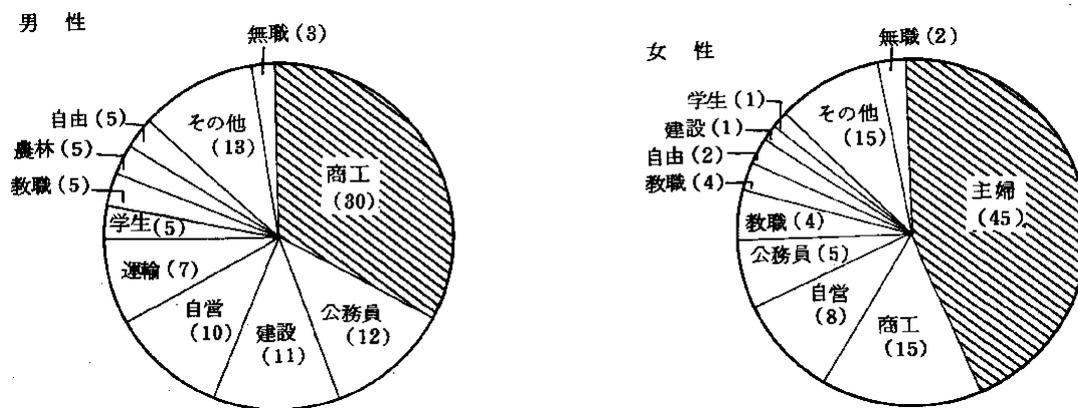


図3-1 性別、職業別構成比

()内の数字は百分比を示す

このようなことからみて、昭和56年と昭和57年とを比較すると、各職業群が、全サンプル内で占める比率が、ほぼ同率となっている。

女性群についてみると、昭和56年度及び57年度の2つのサンプル群の中で主婦の占める比率が昭和56年度の50パーセント、昭和57年度45.3パーセントで第1位、ついで、商工業、自営業、公務員の順になっている。

男性群の場合と同じように、2回にわたる調査で、職業カテゴリーの比率が、きわめて類似していることからして、更新時に集まって来る女性ドライバー全体の約半数が主婦であるとみなすことができよう。ついで、商工業が15パーセントとなっているが、このような数字から女性ドライバーにとって、自動車の運転が日常生活及び経済活動に、きわめて密接な関係があることが考えられよう。

男性及び女性ドライバーの19歳未満の構成比が全体の0.6パーセントであるのと、女性ドライバーの60歳以上の構成比は0.3パーセントであるので、今回の分析から除外した。これは、本調査が、免許更新時講習の参加者を対象とするサンプリングを行ったためであって、免許取得時からの年齢が低いので、この種の調査での若年層の抽出数が低くなったと思われる。

3-2-2 保有する免許の種類

図3-2は、保有する免許種別すべてにチェックさせた結果を示してある。全体的にみると、男性の76.8パーセント及び女性の90.3パーセントが普通免許の保有者であり、特に、女性群のうち主婦だけをぬき出してみると、全体の89.7パーセントが普通免許、8.9パーセントが「原付のみ」となっている。

年齢別にみると、男性の場合は、年齢が若い層ほど、普通免許の保有率が高いが、原付免許は年齢層が高くなるに従い、その保有率が高くなっている。女性ドライバーの場合にも、同様な傾向が認められ、高年齢層の

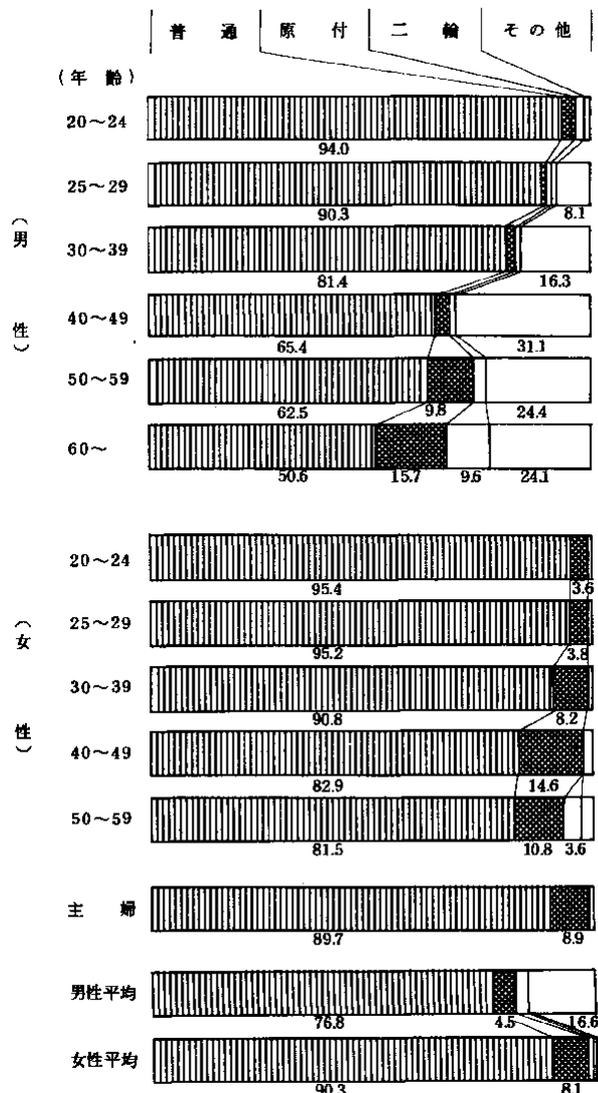


図3-2 性別、年齢別、保有免許種別の構成

普通免許保有率が低くなっている。

また男性と同様に年齢が高くなるに従って、原付免許の保有者が多くなるが、40代が最も高く、50代でわずかであるが減少している。

男性ドライバーと女性ドライバーとを比較すると、20歳代では普通免許の保有率は、ほぼ等率である。

年齢層が高くなるに従って男性ドライバーの免許種別のうち、上位免許、すなわち大型、普通二種の保有率が増大していく。

男性の40代では、全体の20パーセントにも達し、50歳代、60歳代で漸減するが、50歳代では、大型、普通二種が11.0パーセント、60歳代でも全体の6パーセントを占める。しかし女性ドライバーの場合には普通二種の占める比率は、1～2パーセントと極めて低い。

しかし、高年齢層、ことに男性にあってはかつての免許の既得権、及び今回の調査ですべて保有する免許にチェックさせた結果、重複した一つのあらわれと受け取ることができるので、後述する「主に運転する車種」と対応して眺めることが妥当であろう。

3-2-3 運転者群別

今回の調査サンプルにおけるマイカー運転者と、いわゆるペーパードライバー、及び職業運転者数の比率を示したものが図3-3である。

これによると、全サンプルの男性で61パーセントがマイカー運転者であり、34パーセントがいわゆる職業ドライバー、約5パーセントがペーパードライバーとなっている。

また、女性サンプルでは、全体の71パーセントがマイカードライバーであり、12パーセントが職業ドライバー、約18パーセントがペーパードライバーとなっている。女性の場合、職業ドライバーといっても、男性ほど専門的色彩はないと考えられる。

昨年の調査においても、全国的な規模

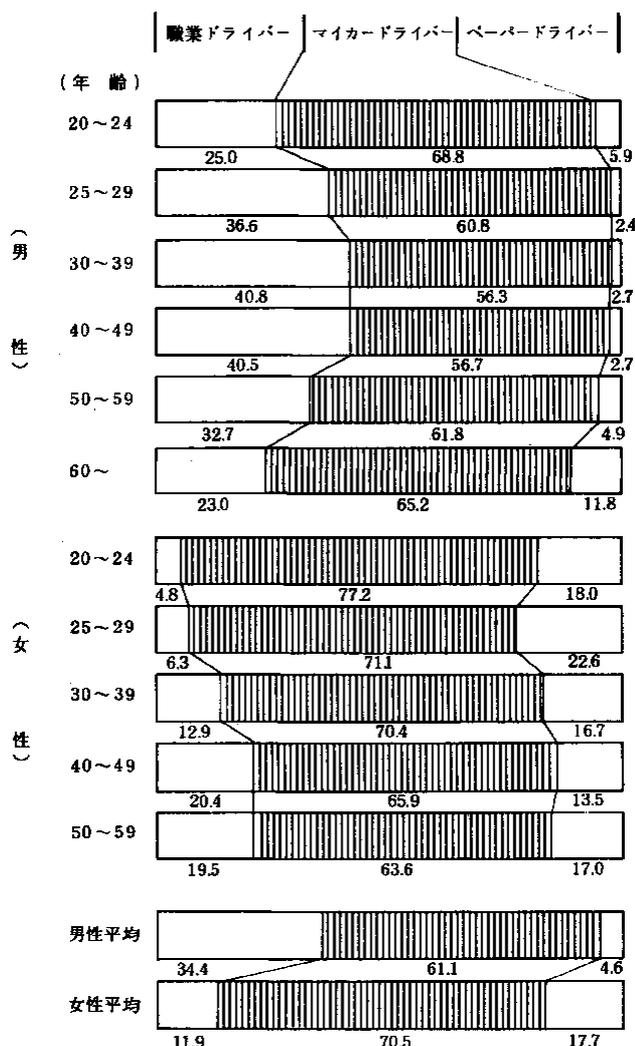


図3-3 性別、年齢別、運転者群の構成比

で更新時講習の運転者構成の中で、いわゆる ペーパードライバーの分布は、今年度の調査ときわめて類似した比率を示しており、男性の63パーセントがマイカー、24パーセントが職業ドライバーであり、ペーパードライバーは3パーセントを示している。

一方昨年度の女性サンプルでは、その69パーセントあまりがマイカーであり、前に述べたとおりペーパードライバーの比率

は、約18パーセントと男性に比して高い。

なお、昨年度の調査での主婦にのみ焦点をあてて、ペーパードライバーの構成比をみると、20歳代後半から40歳代にかけて、ペーパードライバーは免許を取って以来、全く

運転をしたことのない人（完全ペーパー）及び、調査時点で、1年間ハンドルを握っていない人（準ペーパー）を含めて約20パーセントいることは、本年度の調査と極めて類似している（表3-2）。

以上の様に、今回の調査でのペーパードライバーの占める比率というものが、昨年とほぼ一致し18パーセントという値が妥当性の高い数値であることを立証している。

ついで、昨年度の資料をもとに運転者区分を都市規模別にみると男性ドライバーの中でいわゆる職業もしくは業務として運転する人の比率が、高年齢層、ことに60歳代において高いことが注目され、しかも都市規模の小さな方で高くなっている点である。女性にあっては、大都市では、業務用のドライバーの比率は低いか、例えば、人口規模が5万未満のような地域では、50歳代の女性の約25パーセントもの人が、なんらかの形で業務用に車両を運転していることである。これは、明らかに、その地域における必要性とのからみが大きい、今後の交通問題の一端を披歴している。

表 3-2 主婦のペーパードライバー構成率 (昭和 56 年度調査)

年齢	対象	ペーパードライバー	準ペーパー * ドライバー	合 計
20～24		2.4 %	1 2.2 %	1 4.6 %
25～29		6.3	1 5.6	2 1.9
30～39		7.5	1 4.8	2 2.3
40～49		8.6	1 2.7	2 1.3
50～59		3.6	1 2.9	1 6.6

* 調査時点で過去1年間に於いてほとんど運転していない人をいう

3-2-4 運転車種

次に、主として運転する車種を一つ選んで記入させた設問では、図3-4に示す様に、年齢の上昇と共に、普通乗用車の占める比率が低くなって来ていることである。注目すべきは原付であって、男性の高年齢層、例えば60歳代では、同じ年齢層の24パーセントにあたる人達が、原付を主に運転している。女性においても、原付は40歳代で全体の19パーセントに及び、中高年齢層の原付依存は顕著な事実といえよう。

男性、女性それぞれを平均的にみるならば男性の63パーセントが普通乗用車を、9パーセントが原付を、一方、女性では、全体の66パーセントは普通乗用車を、13パーセントにあたる人が原付を12パーセントの人が軽を主に運転しているということになり、依然、四輪人口が多いことになるが、原付に依存する群が台頭して来ている点は、ことに高年齢層において注目しなければならない。

昨年度調査した際に、マイカー群を抽出することができたので、その運転車種を年齢別にみたのが図3-5である。これによると、当然のことながら、乗用車の依存度がさらに高くなり、ことに女性においてそれが著しい。しかし、全体の平均像をみると、女性では、その20.6パーセントは原付を主たる運転車種としており、原付への依存度の高いことも見逃せない。

こうした運転車種による違いを明確にしようと、人口規模の両極端、すなわち、人口が5万未

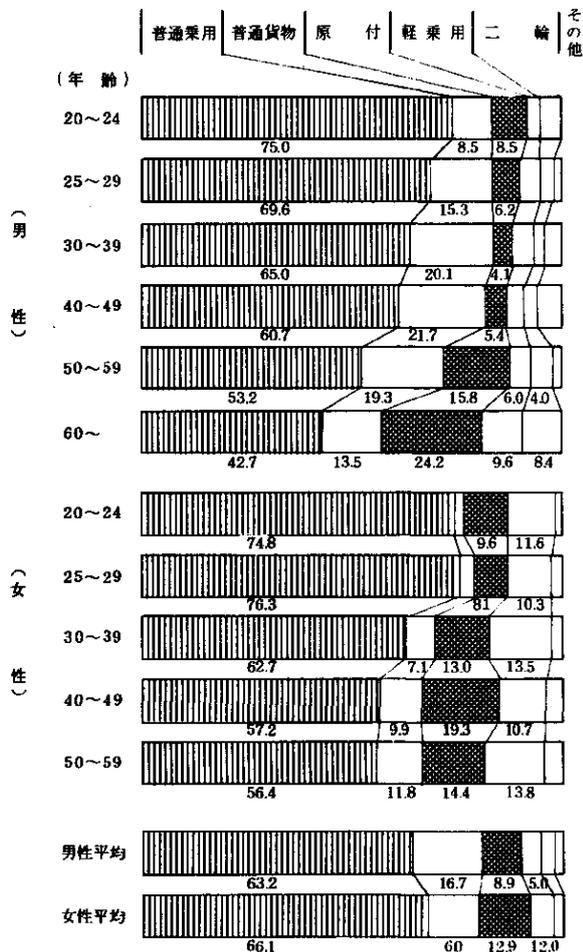


図3-4 性別、年齢別、運転車種構成比

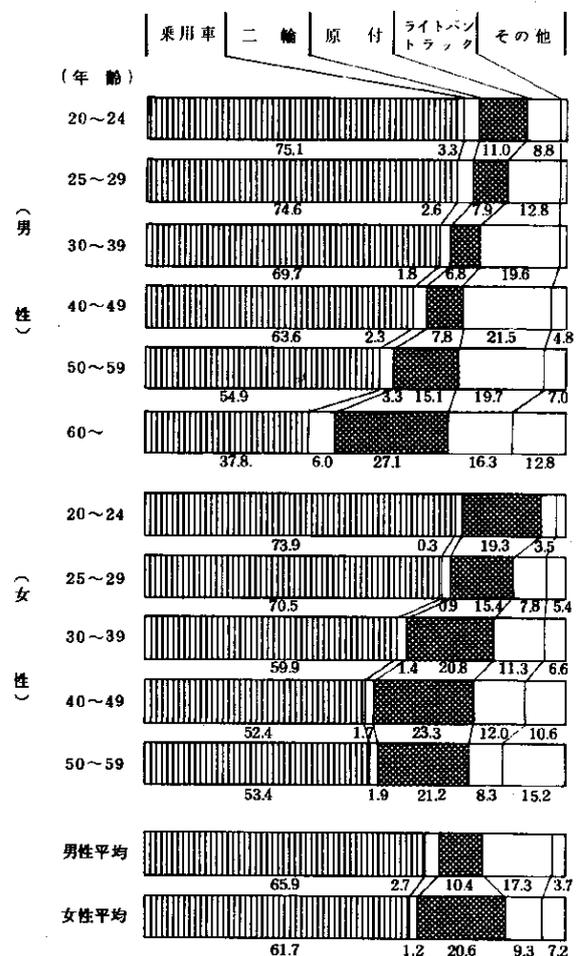


図3-5 マイカーの運転車種構成比
(昭和56年度調査)

満と30万以上とで比較したのが、図3-6、図3-7である。図3-6では、都市規模の小さい場合、年齢の増加と共に原付への依存度が、男性、女性いずれにおいても高まってくることである。これに対して、図3-7に示すように、都市規模が30万以上と大きくなった場合、原付への依存はそれほどでないことが判る。

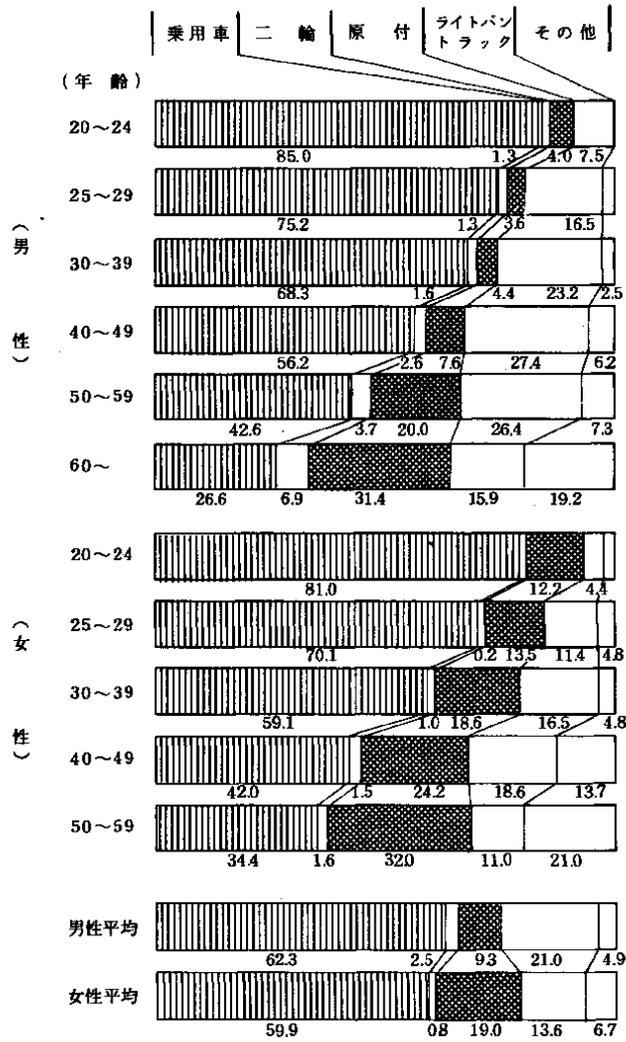


図3-6 マイカー運転者の運転車種 [5万人未満都市]
(昭和56年度調査)

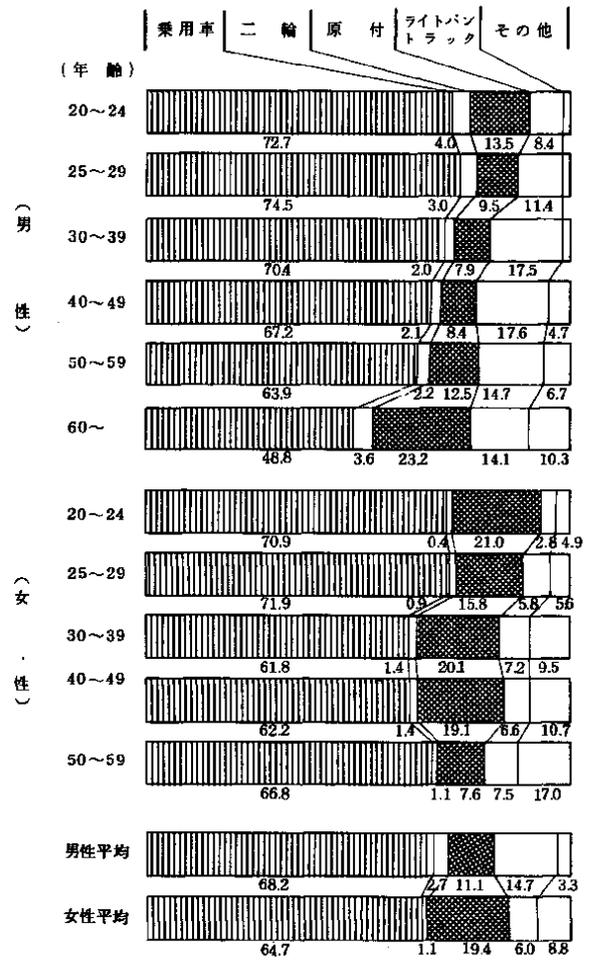


図3-7 マイカー運転者の運転車種 [30万人以上都市]
(昭和56年度調査)

3-2-5 運転目的

車をどういう目的で使用するか、それを年齢別にみたのが図3-8である。これによると、男性では、業務中心のタイプは、40代がピークで、全体の56.3パーセントに達するのに対し、もともと、女性では、業務利用が低いこともあって、その割合は低い年代と共に上昇しており、50歳代では37.9パーセントが業務使用としている。女性で顕著なのは、買物を主たる使用目的としていることであり30代で全体の40パーセント近くが、買物と車との密接なかわり合いを示唆し

ている。

また昨年度の結果で都市規模別に運転目的をみたのが、表3-3-1~4である。ここでは、人口の少ない地域では、運転目的の中で通勤の占める割合が男女共に高く30パーセントから40パーセントを示している。

これに対して都市規模が大きくなると、公共輸送機関があるため、通勤に車を利用する必要性が少なくなり、その割合は低くなっている。

本年度調査における女性にあっては買物に車を利用するチャンスが高く、30パーセント程度の人がそのために利用しているが、男性ではその割合は低い。平均的に女性の場合、仕事に17.0パーセント、通勤に24.0パーセント、買物34.0パーセント、レジャーに7.0パーセントとなっており、女性では男性に比べ家庭の周囲もしくは、自分の周囲のイベントに、車がその手段として用いられているといえる。

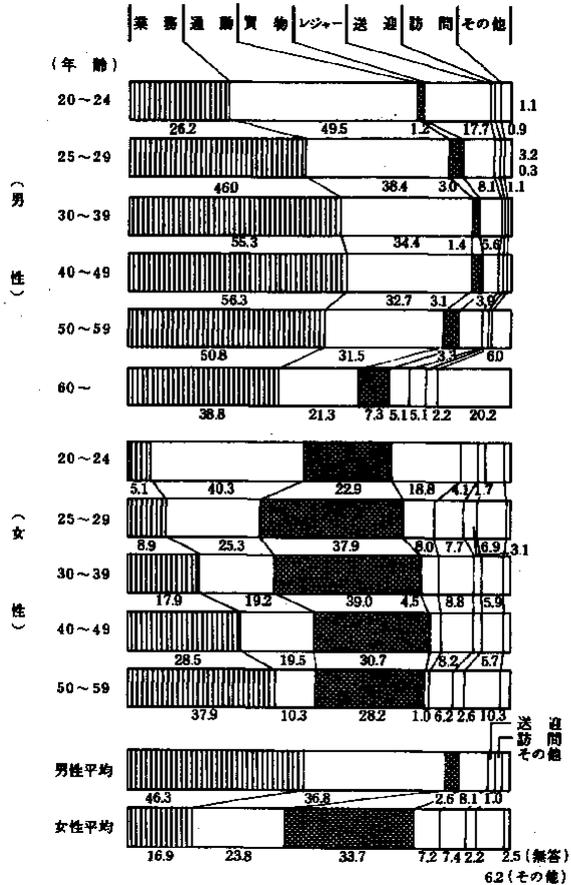


図3-8 運転目的

表3-3-1 性別、年齢別、運転目的構成比 [5万未満都市] (昭和56年度調査)

性別 目的 年齢	男									女								
	仕事	通勤	通学	買物	レジャー	送迎	訪問	その他	無答	仕事	通勤	通学	買物	レジャー	送迎	訪問	その他	無答
20~24	30.4%	37.6%	5.4%	2.0%	20.9%	0.9%	0.3%	0.5%	2.1%	6.7%	45.3%	2.6%	22.1%	15.1%	3.5%	1.7%	0.0%	2.9%
25~29	42.3	41.2	0.8	1.7	10.4	1.0	0.4	0.1	2.1	9.5	32.3	1.3	32.5	7.6	9.7	1.9	1.3	4.0
30~39	46.0	39.7	0.2	3.2	6.7	1.1	0.3	0.6	2.1	18.2	30.3	0.3	30.4	4.3	9.6	1.6	1.1	4.0
40~49	48.9	32.8	0.4	4.1	5.3	1.2	0.4	0.4	6.4	28.9	22.8	0.5	26.1	3.8	7.0	1.3	0.5	9.3
50~59	47.0	32.6	0.0	3.7	4.0	1.7	1.0	1.0	8.9	31.9	16.7	0.0	26.1	2.9	4.3	2.2	2.2	13.8
60~	46.6	12.1	0.0	12.4	7.2	1.4	3.7	3.7	12.9	-	-	-	-	-	-	-	-	-

表3-3-2 性別、年齢別、運転目的構成比 [10万未満都市] (昭和56年度調査)

性別 目的 年齢	男 性										女 性									
	仕事	通勤	通学	買物	レジャー	送迎	訪問	その他	無答	仕事	通勤	通学	買物	レジャー	送迎	訪問	その他	無答		
20~24	33.8%	23.2%	7.9%	2.2%	29.7%	1.2%	1.2%	0.4%	0.6%	5.9%	27.9%	5.5%	28.3%	21.0%	5.9%	2.7%	0.9%	1.8%		
25~29	4.2%	3.3%	0.6%	3.1%	15.4%	1.2%	1.2%	0.4%	2.1%	7.2%	3.4%	0.3%	3.4%	7.8%	7.5%	3.3%	0.3%	4.5%		
30~39	4.3%	3.9%	0.0%	3.3%	4.7%	5.9%	0.5%	0.5%	2.1%	1.3%	2.7%	0.3%	3.5%	6.1%	9.8%	2.9%	1.1%	3.9%		
40~49	4.4%	3.3%	0.0%	5.1%	4.8%	3.2%	1.0%	0.5%	5.7%	2.0%	2.2%	0.0%	2.9%	5.1%	7.6%	3.1%	1.0%	11.0%		
50~59	4.8%	3.0%	0.0%	3.8%	7.4%	0.4%	1.5%	1.1%	7.2%	3.4%	8.0%	0.0%	3.1%	7.9%	6.8%	1.1%	0.0%	10.2%		
60~	4.4%	1.6%	0.0%	12.8%	8.0%	3.2%	3.2%	2.1%	10.1%	-	-	-	-	-	-	-	-	-		

表3-3-3 性別、年齢別、運転目的構成比 [30万未満都市] (昭和56年度調査)

性別 目的 年齢	男 性										女 性									
	仕事	通勤	通学	買物	レジャー	送迎	訪問	その他	無答	仕事	通勤	通学	買物	レジャー	送迎	訪問	その他	無答		
20~24	26.6%	20.8%	9.0%	2.7%	35.9%	1.8%	0.8%	0.5%	2.1%	4.6%	30.5%	4.9%	24.3%	24.6%	5.6%	2.0%	1.0%	2.6%		
25~29	3.9%	3.2%	0.8%	2.8%	20.6%	0.9%	0.9%	0.4%	1.9%	7.1%	2.6%	0.3%	3.5%	12.7%	9.5%	4.0%	0.8%	3.4%		
30~39	4.8%	2.9%	0.1%	4.2%	13.1%	0.7%	0.1%	0.2%	2.7%	1.4%	2.2%	0.4%	3.4%	6.9%	13.2%	2.8%	0.7%	3.9%		
40~49	4.9%	2.9%	0.3%	5.2%	10.0%	0.6%	0.6%	0.4%	3.4%	2.2%	2.3%	0.2%	3.1%	5.3%	7.7%	2.4%	0.5%	6.5%		
50~59	4.5%	2.9%	0.0%	7.0%	10.3%	0.9%	0.9%	0.5%	5.8%	2.1%	1.9%	0.0%	3.4%	5.9%	9.2%	4.2%	0.8%	5.0%		
60~	4.5%	1.7%	0.0%	11.0%	7.5%	3.2%	4.3%	1.1%	9.9%	-	-	-	-	-	-	-	-	-		

表3-3-4 性別、年齢別、運転目的構成比 [30万以上都市] (昭和56年度調査)

性別 目的 年齢	男 性										女 性									
	仕事	通勤	通学	買物	レジャー	送迎	訪問	その他	無答	仕事	通勤	通学	買物	レジャー	送迎	訪問	その他	無答		
20~24	30.9%	17.1%	7.3%	2.7%	36.4%	1.8%	1.0%	0.8%	2.0%	4.6%	16.9%	2.6%	23.0%	38.9%	6.4%	3.5%	0.7%	3.5%		
25~29	4.1%	2.6%	0.9%	2.4%	24.7%	1.4%	0.8%	0.2%	1.6%	6.1%	1.5%	0.3%	3.6%	19.2%	12.9%	4.7%	1.4%	3.5%		
30~39	5.0%	2.6%	0.1%	3.7%	15.4%	0.9%	1.0%	0.2%	2.3%	1.2%	1.4%	0.1%	3.4%	12.5%	15.3%	3.9%	1.3%	5.3%		
40~49	5.1%	2.7%	0.1%	4.1%	10.8%	0.8%	0.5%	0.4%	4.6%	1.8%	1.6%	0.0%	3.2%	9.0%	12.8%	1.7%	0.9%	7.9%		
50~59	4.2%	2.6%	0.3%	5.0%	13.2%	2.3%	1.3%	1.1%	8.0%	2.1%	1.2%	0.0%	2.8%	15.0%	9.0%	3.0%	0.6%	10.7%		
60~	4.3%	1.6%	0.3%	8.9%	13.4%	3.1%	2.4%	1.3%	11.0%	-	-	-	-	-	-	-	-	-		

3-2-6 運転経験年数

免許取得後の運転経験年数を示したものが図3-9であるが、年齢層が高いほど運転経験年数は高いことが当然予想される。従って、男性の場合40歳代をピークにその約70パーセントが15年以上の経験を有していることが判った。若年齢層では5年~10年の占める割合が高いのは当然といえよう。男性は平均で15.1年である。一方女性をみると運転経験年数は男性に比べて、各年齢層とも一様に低く、15年以上の経験をもつ人たちは、年齢の高くなるにしたがい多くなるが、男性に比べ約3分の1程度にとどまっているのが現状である。

女性全体の平均年数は 7.1年と男性の約半分である。昨年度の調査結果のうちマイカーのみを抽出したのは、図3-10に示すとおり、本年度のそれと極めて類似している点は注目されるが、マイカーでは、男性の経験年数は11.7年とやや下がるが、女性は6.3年を示している。

一方、昨年度のデータから、主婦のみを抽出したのが図3-11である。これによると、主婦の約半数は経験が5年以上ではあるものの、全体の27パーセント近くは、1年～3年の経験である。

つぎに、マイカーもしくは職業ドライバー別に運転経験年数をみたのが図3-12である。これによると、男性の職業運転者の平均運転経験年数は、今回の調査の結果、平均10.3年、マイカーで8.0年、女性の職業ドライバーで6.3年、マイカーで4.6年となっている。

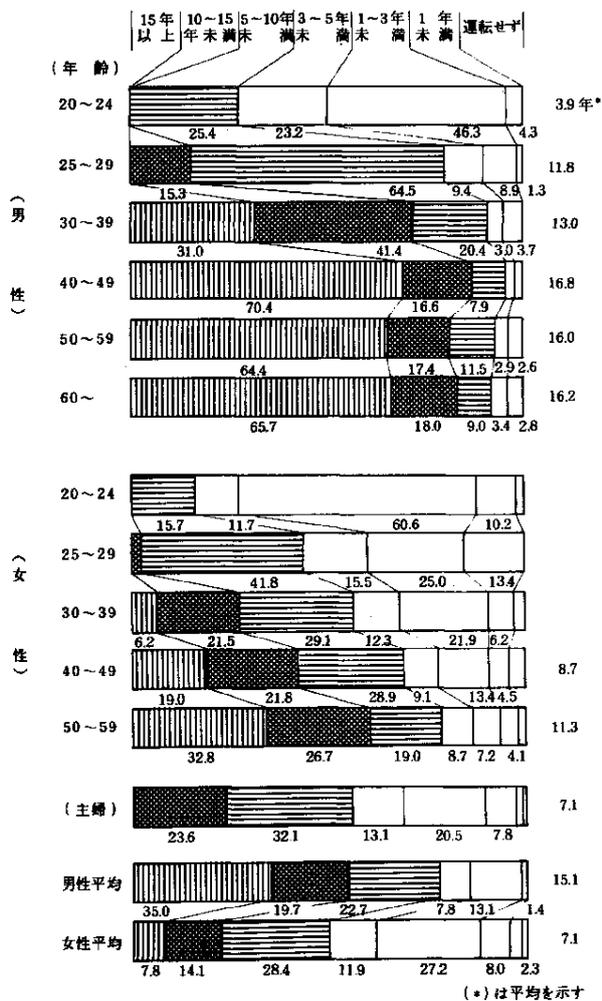


図3-9 性別、年齢別、運転経験年数構成比

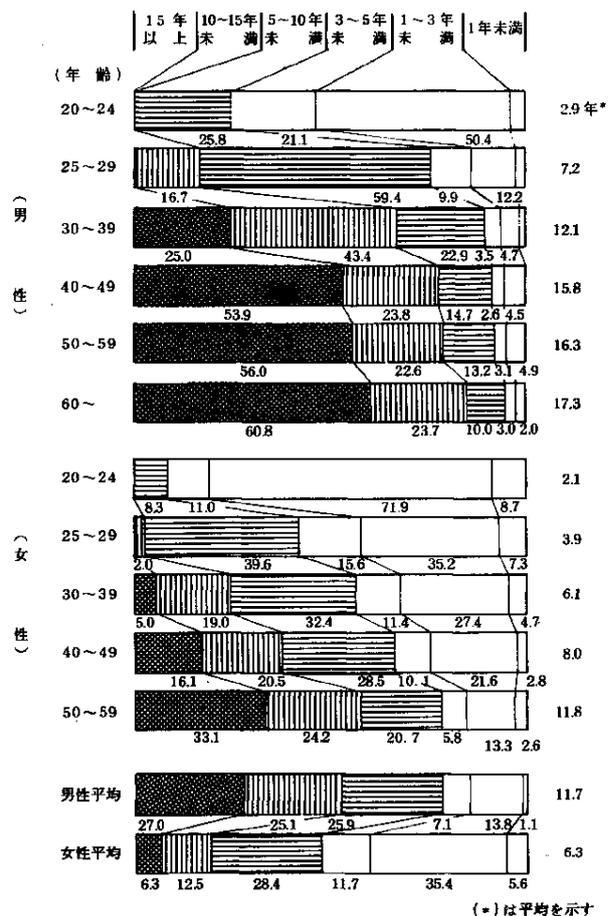


図3-10 マイカー運転者の性別、年齢別、運転経験年数構成比
(昭和56年度調査)

また、この運転経験年数を運転車種別にみたのが図3-13である。経験が15年以上の占める割合は、明らかに普通貨物が最も高く、以下普通乗用、軽四輪、原付となっている。女性にあっては、それほど顕著な特徴はないが、普通乗用で男性11年に対して7年、原付の9年に対して5年といった運転経験年数を示している。

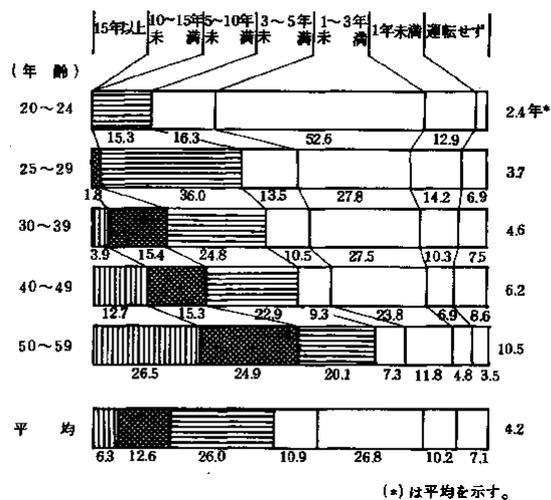


図3-11 主婦の運転経験年数構成比(昭和56年度調査)

3-2-7 走行距離

最近1ヶ月間の走行距離を、男性、女性それぞれ年齢別にみたのが図3-14である。図の右側の数字は中央値であり、ほぼ平均的な値とみることができる。これによれば、月間1,000キロ以上走行するドライバーは、男性の30歳代に51.0パーセントと最も高く、女性では、40歳代で最も高いが男性に比べると低く、この範囲に入るドライバーは19.9パーセントと男性の約半分に満たない。距離そのものをみると、男性は30代が月間1,000キロを越え、60歳代が400キロともっとも低い。一方、女性では男性ほど年齢による差が顕著でないが、40歳代以降ののびが目される。平均してみると、今回の調査対象では男性の場合、月間870キロ、女性で320キロとなり、男性は女性の約2.72倍の走行距離の違いをみせている。図3-15は、運転者の群別の走行距離をみたものだが、いわゆる、男性のマイカー運転者の平均的な走行距離は、約700キロ、職業運転者の

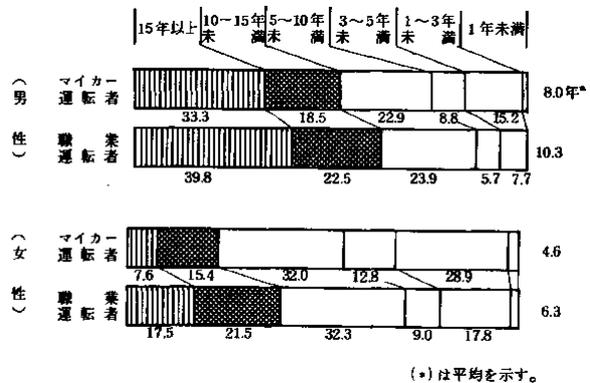


図3-12 運転者群別運転経験年数構成比

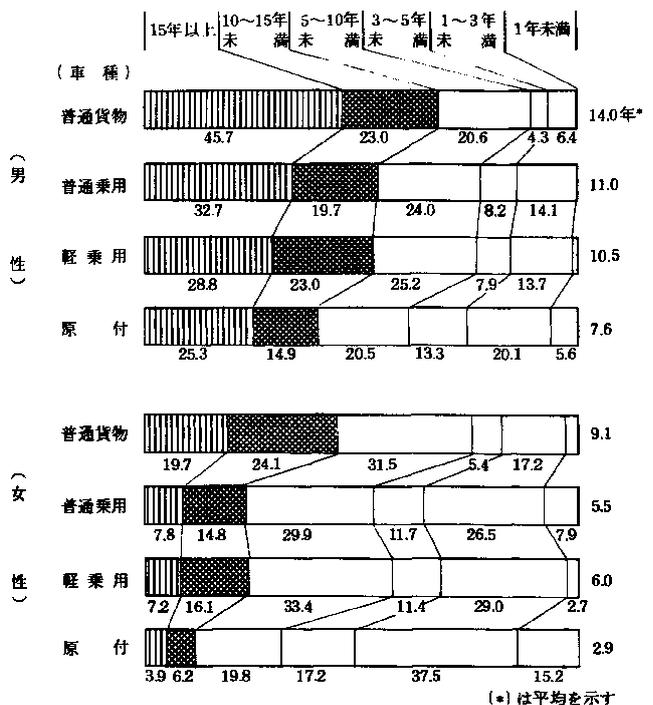


図3-13 車種別運転経験年数構成比

それは1,300キロと約半分程度といえる。女性については、月間平均走行距離は、職業ドライバーで420キロ、マイカーで300キロ程度である。

女性のうち主婦だけを抽出すると、その月間走行距離は300キロにとどまり、月間25日の稼働として、1日12キロ程度ということがいえる

(図3-14)。

車種別に走行距離をみても男性の場合には普通貨物の走行距離は普通乗用に比べて高く、以下、軽四、原付の順である(図3-16)。各車種についての平均走行距離は、図の右側に示したとおりである。女性の場合、いわゆる四輪車においては、車種による差が男性ほどなく、原付においては月間約90キロと極めて短くなっている。

次に、運転頻度別にみると、男性では、毎日運転する人での走行距離がきわめて高く、月間1,000キロを越えているのに対し、女性では、毎日乗っても、月にせいぜい500キロ未満となっている。女性の場合、週2~3回乗る人よりも、月に1~4回の人の方に

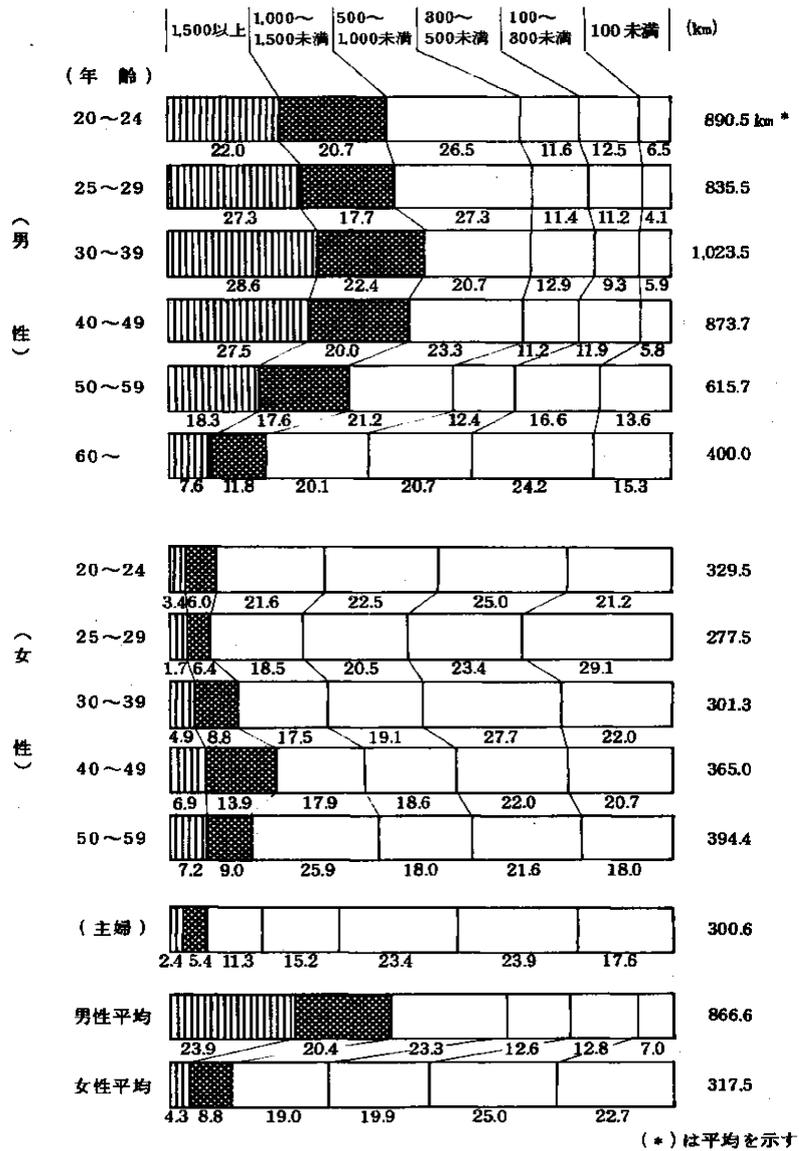


表 3-14 月間走行距離構成比

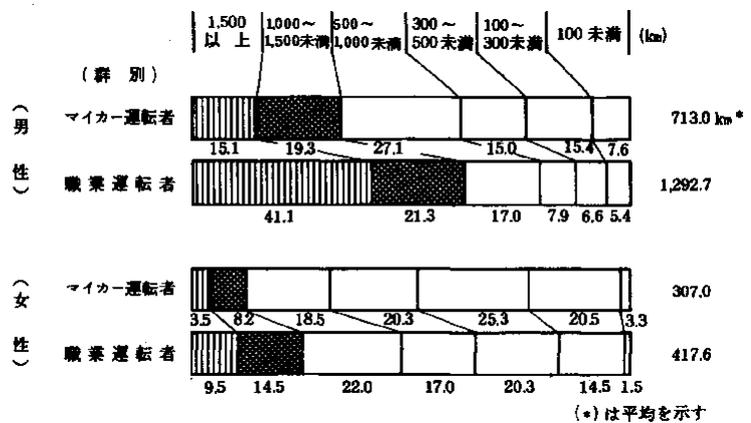


表 3-15 運転者群別月間走行距離構成比

月間走行距離がのびていることは、レジャーなど長距離走行のためと推察される。

図3-17-1～5では、車種別の走行距離を、運転者の年代別にみたものであり、このうち、女性の場合、20歳代前半で、軽四輪への志向がみられ、走行距離も363キロにのびている(図3-17-1)。これに対し普通乗用車については、若い人よりも中年以降にのびており、40歳代以上で月間380～390キロにも達している。また、女性の25～29歳における原付の中で「運転せず」とした人が、全体53人中18人いたため、その割合が34パーセントにも

達している。図3-18は、年齢的变化を示しているが、20歳代前半で車種別に四輪の利用度が高く、これはある意味で独身OLなど、行動的でしかも自由度の高い事の影響が考えられる。また、男性にあっては、普通乗用車の利用は、30歳代が一番高く、軽乗用車では20歳後半が高く、高年歳層に到るほど、四輪車の利用は低下している(図3-18)。

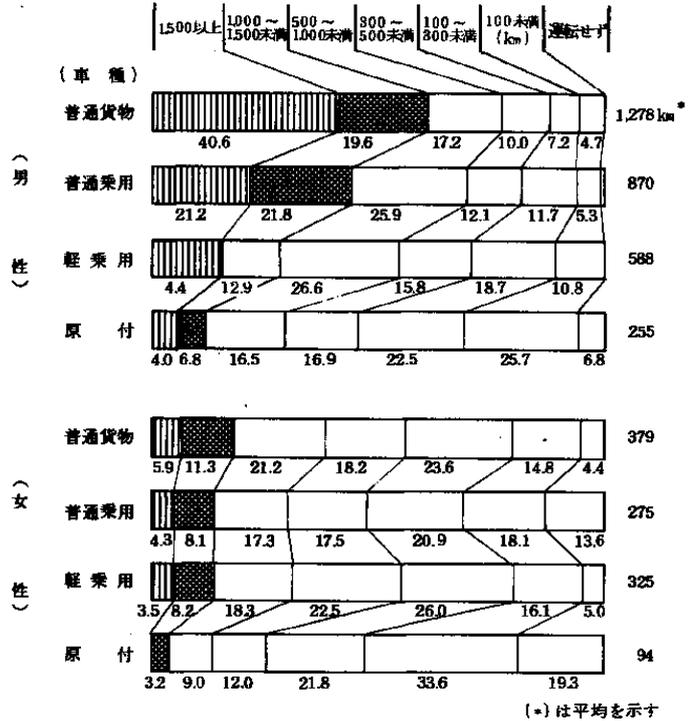


図3-16 車種別走行距離構成比

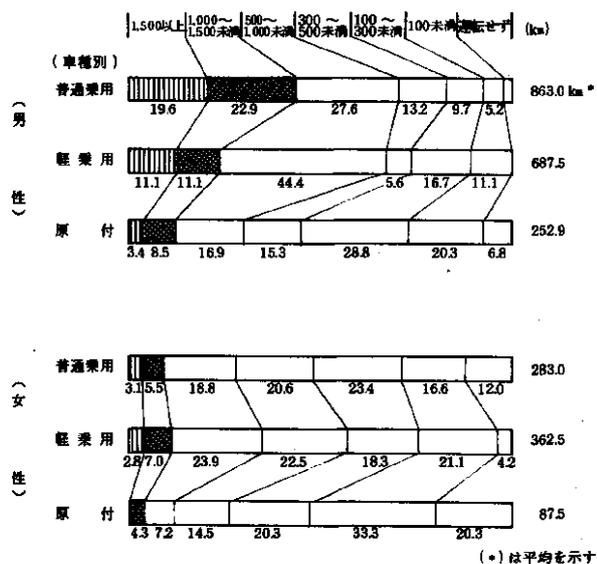


図3-17-1 車種別走行距離構成比(～24歳)

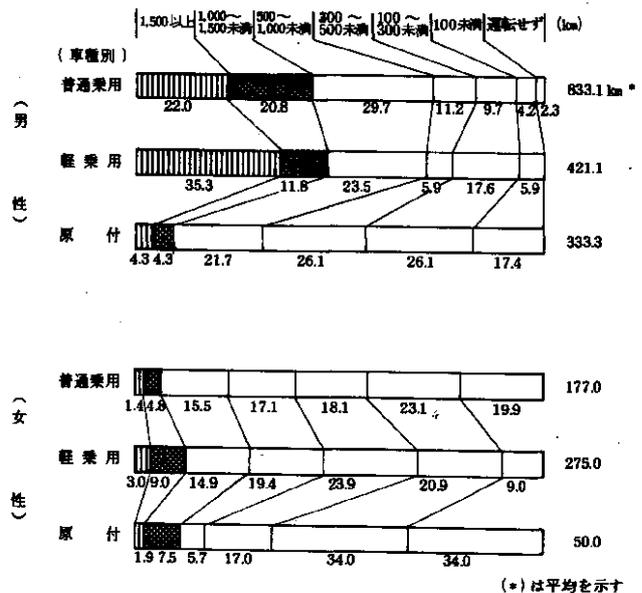


図3-17-2 車種別走行距離構成比(25歳～29歳)

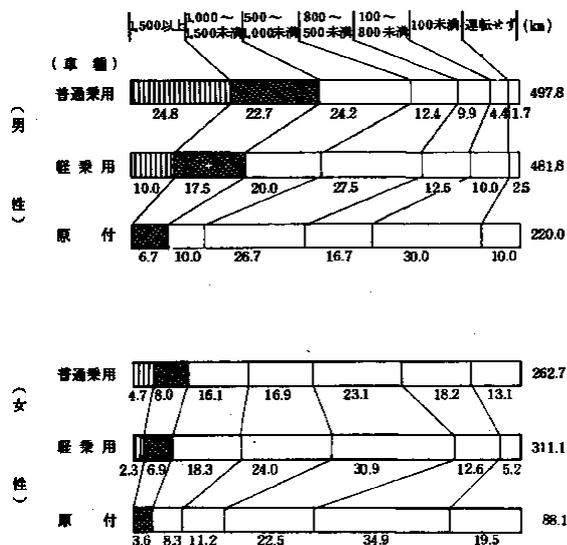


図3-17-3 車種別走行距離構成比(30歳~39歳)

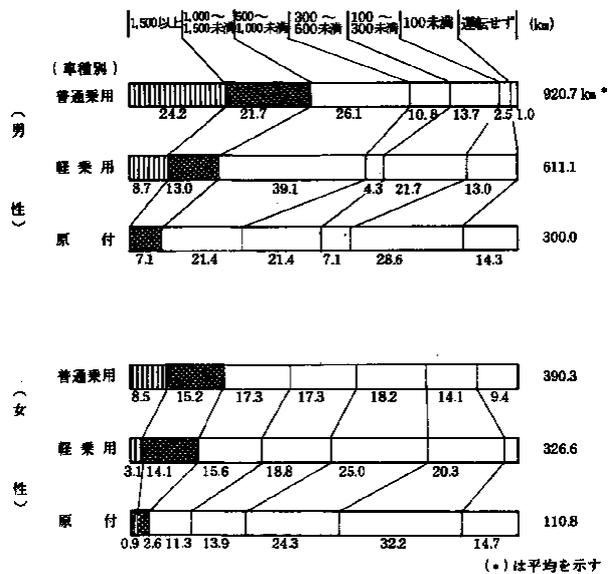


図3-17-4 車種別走行距離構成比(40歳~49歳)

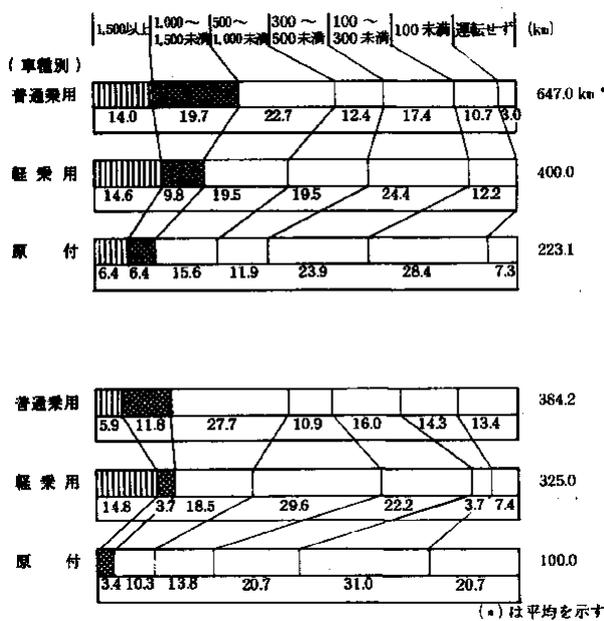


図3-17-5 車種別走行距離構成比(50歳~)

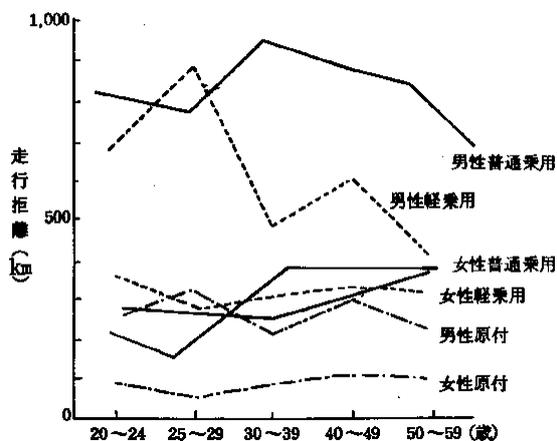


図3-18 性別、年齢別、車種別月間走行距離

昨年度調査したマイカーの年齢別走行距離をみると、本年度の調査ときわめて類似しており、男性では若年層、女性では高年齢層で

走行距離がのびている。月平均になおすと、男性では790キロ、女性では230キロ程度となっている(図3-19)。

また、昨年度調査のマイカーとしての二輪、原付の走行距離を年齢別にみたものが図3-20であるが、この場合普通乗用車ほど年齢による変化はなく、各年齢層で、ほぼ一致しており、月平均、男性74キロ、女性61キロと、ほぼ本年の調査結果と一致している。

昨年度実施した調査での都市規模別自家用四輪車の年間平均走行距離は、図3-21に示すとおりであるが、20代前半の男性の場合、年間走行距離は、都市規模が5万未満で、約15,000キロ

(月間約1,200キロ)、人口10万未満において、年間約13,000キロになっている。都市規模が大きくなるにつれて、若い人達の走行距離はのびなくなり、30万以上の都市では、20歳代前半で年間10,000キロを割っている。しかし、男性の高年齢層の走行キロと都市規模とは余り関係なく、ほぼ年間5,000～7,000キロあたりに集中している。

女性の場合、走行距離と、都市規模、年齢との関係は、男性の様な一義的な関係がみられず、都市規模が大きくなると、若年齢層で走行距離がのびず、一方的な低下を示すが、人口10万未満、5万未満では、丁度U字型の分布を示し、若い人で走行距離がのびる。いずれにしても、女性の高年齢層は都市規模と無関係に活動しており、また都市規模の小さいところでの若い女性のクルマ志向は、通勤といった足としての必要性を裏付けていよう。

二輪、原付については、都市規模、年齢との関係は顕著でない。

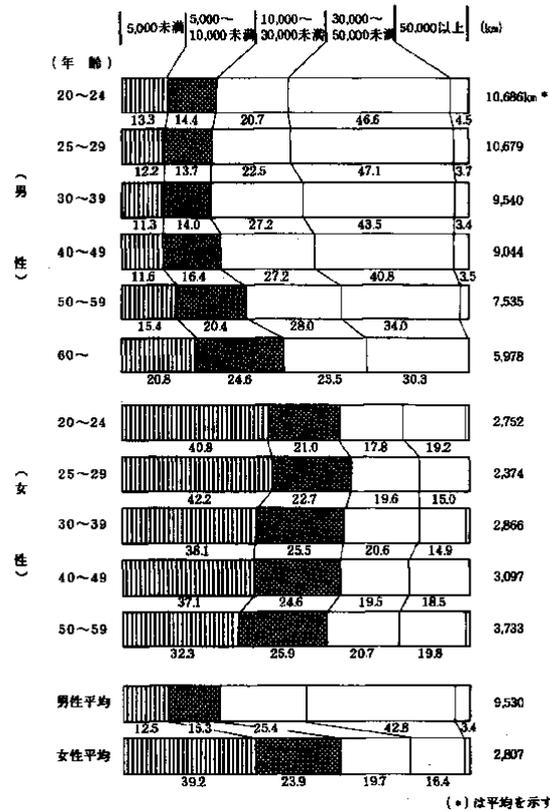


図3-19 マイカー運転者の平均走行距離 (昭和56年度調査)

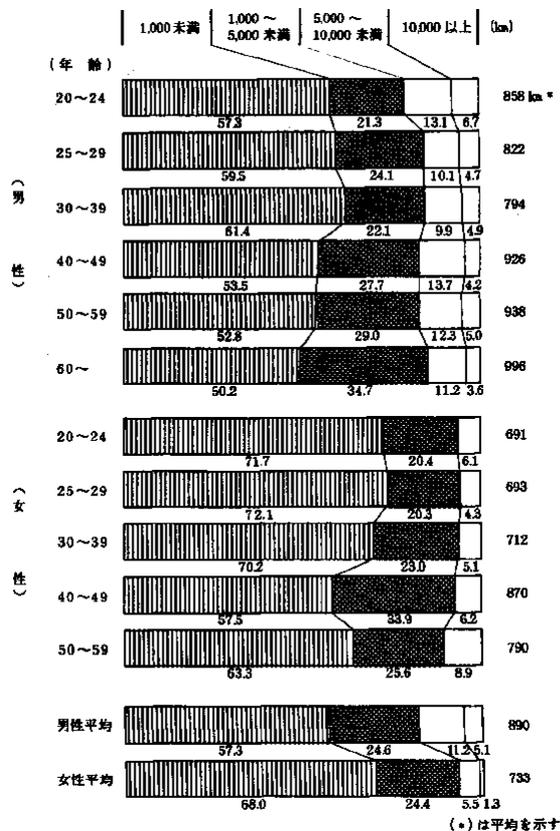


図3-20 マイカー運転者の二輪、原付年間走行距離 (昭和56年度調査)

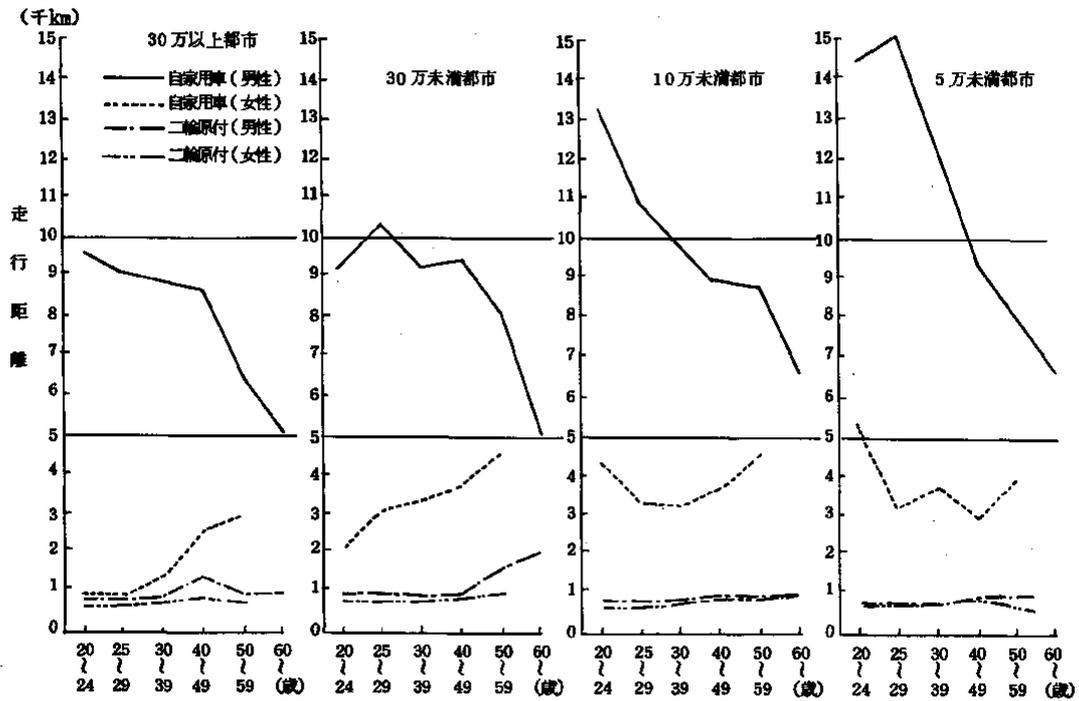


図3-21 都市規模別年間走行距離 (昭和56年度調査)

3-2-8 工運転頻度

実際に運転をどの程度行うかについて、男性、女性それぞれにどのような傾向があるかをみたのが図3-22である。職業運転手及びマイカーすべてを含んでみた場合がこれであるが、どの年齢層も男性では、60パーセント以上が毎日ハンドルを握っていることがわかる。ことに20代~40代では、その割合は80パーセントを越えている。

これに対して、女性では、毎日ハンドルを握る人の割合は、20代後半が一番低く約40パーセント、高年齢層でむしろ高く、50歳代では60パーセントに達している。全体的に、女性の毎日ハンドルを握る人の割合は、

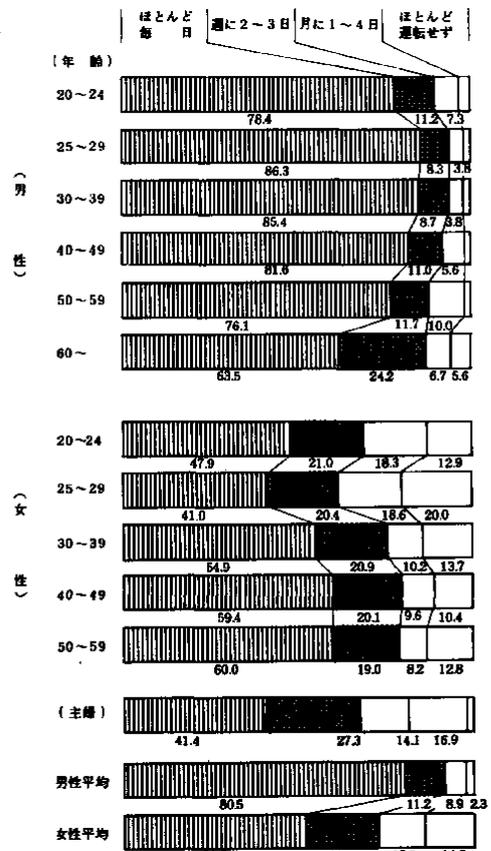


図3-22 性別、年齢別運転頻度構成比

男性に比べて約20パーセント程度低い。

主婦のみを抽出した数字をみると、その41パーセントは毎日ハンドルを握っており、週に2～3日という人が27パーセントに達している。このようにみれば、主婦においても約70パーセント近い人たちは、毎日、もしくは週に2～3日は車を運転しているという実態が明らかになったわけである。

車種別にみると、男性の貨物の場合にほぼ94パーセントのドライバーが、また、普通乗用車にあっても、79パーセントの人達が毎日運転しており、原付にあっても、走行距離は短いものの、運転頻度は毎日が67パーセントと高い(図3-23)。

一方、女性ドライバーは、男性にくらべて毎日運転する頻度は低くなるものの、軽乗用車を毎日運転する頻度は73パーセントと高く、ほぼ貨物に匹敵している。普通乗用車と原付とはほぼ同じく、48～49パーセントの人が毎日ハンドルを握っている。

職業運転者とマイカーを運転している人たちとに分けてみたのが図3-24であるが男性のマイカー運転者の場合、平均的にその78パーセントが毎日ハンドルを握り、女性ではその58パーセントが毎日ハンドルを握っている。

運転の必要性というものが運転頻度に反映しているとするならば、そこでの交通需要が多分に影響力をもつと思われる。そこで、都市規模別に運転頻度を昨年度のデータからみたのが図3-25である(ここでは、毎日運転する人の割合を示している)。男性では、都市規模の大きさにかかわらず、毎日ハンドルを握る人の頻度は、山型のカーブを示している。ただし、都市規模が大きくなると、若年層の運転頻度が低下

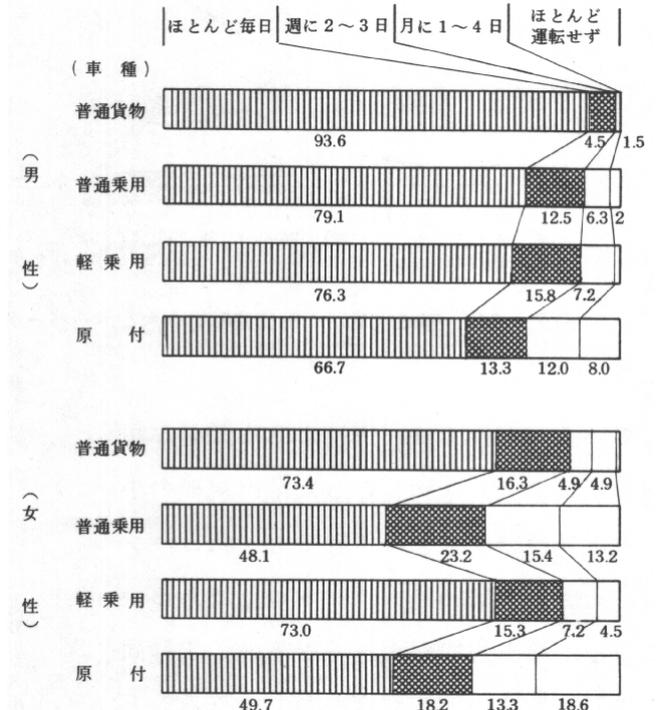


図3-23 性別、車種別運転頻度構成比

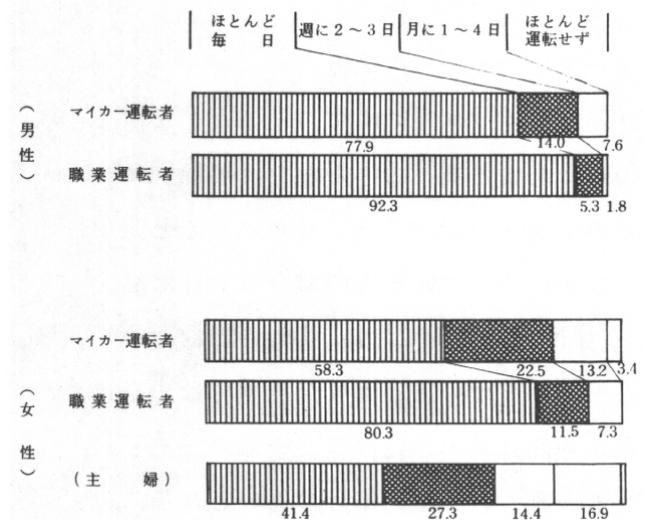


図3-24 性別、運転者群別運転頻度構成比

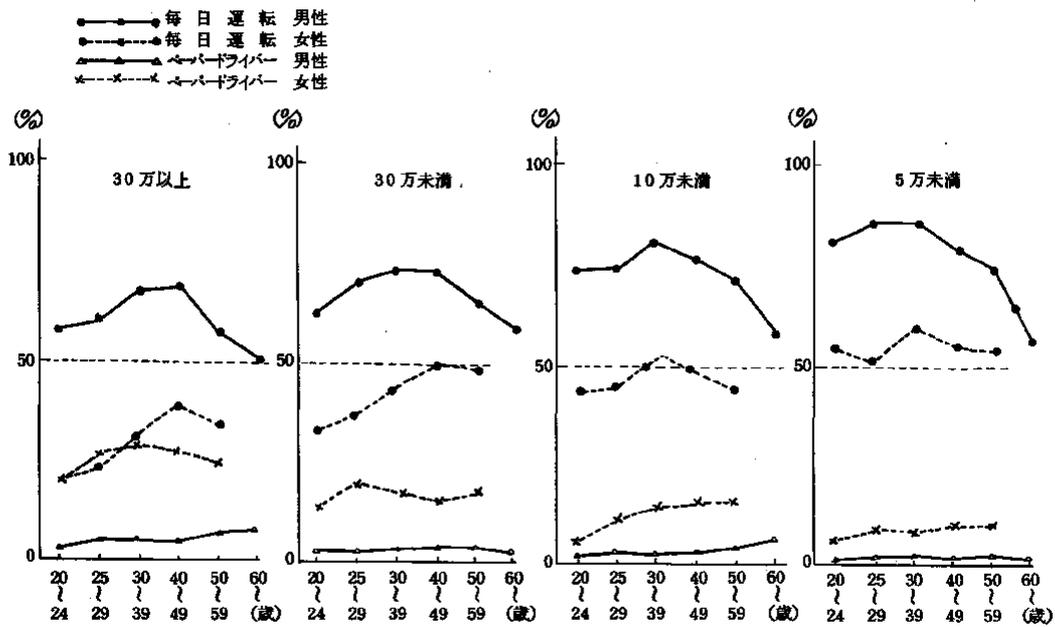


図3-25 都市規模別、毎日運転する人とペーパードライバーの割合(昭和56年度調査)

している。女性では、男性よりも顕著な傾向を示し、5万未満といった都市規模の小さいところでは、どの年齢でも、毎日ハンドルを握る人は50パーセント以上であるのに対し、都市規模が大きくなると、男性同様に若い人達の運転頻度がおちてくるのが判る。

3-2-9 マイカーの車歴

昨年度のサンプルの中で、どのような種類の車に今まで乗ってきたかを、年齢別にみたのが図3-26である。それによると四輪のみを体験している人の割合は女性に高く、全体の約62パーセント、男性では44パーセントにすぎない。つまり、男性では、二輪車から四輪車への転向組が全体の29パーセントと高く、ことに年齢の低いところにその傾向がある。女性では、原付、二輪の

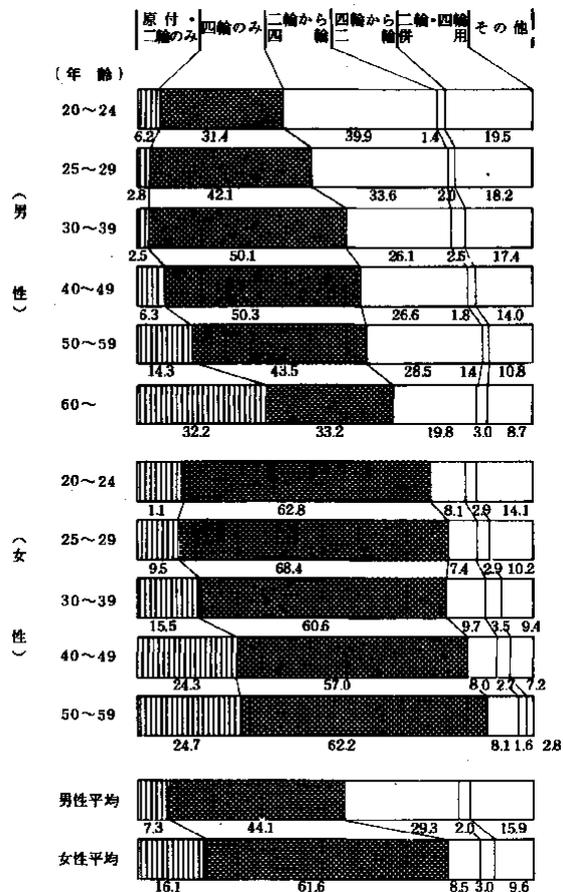


図3-26 性別、年齢別マイカー運転者の車歴構成比

みを運転して来た人の割合が男性の2倍以上を示し、全体で16パーセントに達する。

年齢的にみても、女性は各年齢層において原付、二輪のみを運転する群が高いことがわかる。女性のうち主婦のみを抽出してみると、全体として女性全体の傾向と大差ないことがわかる(図3-27)。

以上の様に 現在原付だけに頼り、今後もそうするであろう人達が、男女共に中高年齢層に高いことは示唆的である。

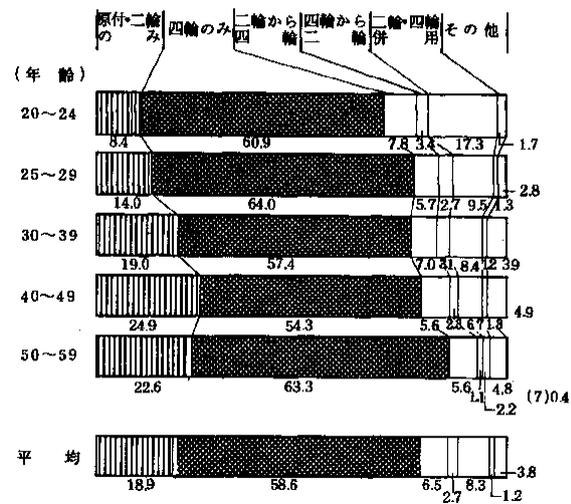


図3-27 主婦の年齢別車歴構成比(昭和56年度調査)

3-2-10 マイカー保有状況

昨年度実施した調査のうちで、都市規模別、年齢別に、乗用車、原付の保有をたずねた結果は図3-28に示す様に、自家用車の保有は都市規模と余り関係なく、男性若年層で80パーセント程度所有していると答え、年齢と共に低くなり、60歳代で50パーセント近くになる。女性でもその傾向がほとんど変わらない。これは、家庭の主婦が、一家に一台あればそれを「あり」と回答しているためである。

一方、原付の保有状況は、各都市規模とも女性の保有率が男性よりも高い。男性の分布は、U

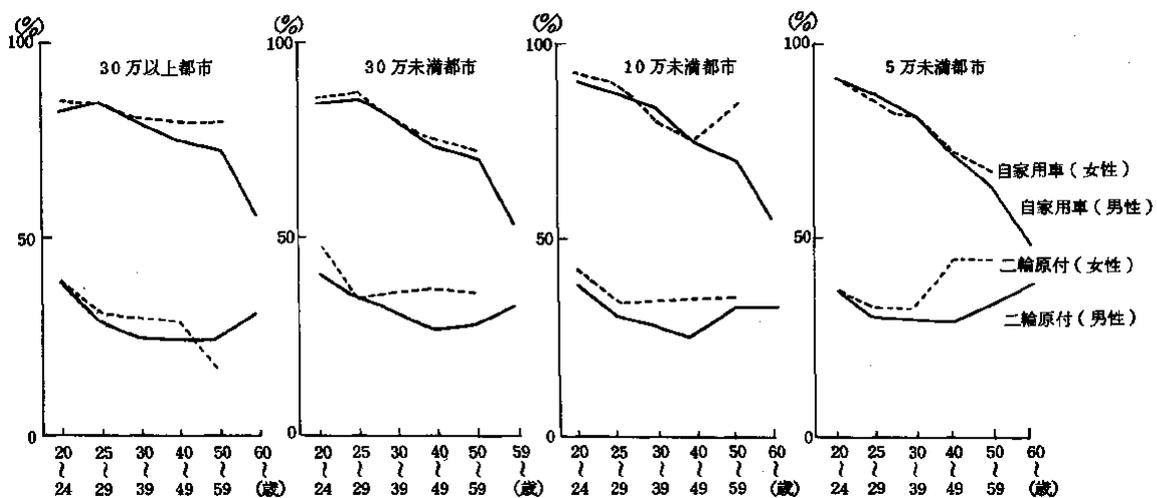


図3-28 都市規模別マイカー保有率(昭和56年度調査)

字型を示し低、高年齢層で高い。その割合は全体の40パーセント以上を示している。

原付と乗用車を併用するドライバーがあるため、この合計のパーセントは100を越えるものの、高年齢層では、乗用車にかわって原付の利用を裏付けている。女性の30万以上の都市規で50歳代が他の都市規模の場合と異なり、急激な下降を示している。

表3-4 運転頻度別走行距離構成率

性別	運転頻度	走行距離 (km)						合計	平均月間 走行距離
		1,500以上	1,000～ 1,500未満	500～ 1,000未満	300～ 500未満	100～ 300未満	100未満		
男性	毎日	28.6%	22.5%	24.2%	11.3%	9.3%	3.9%	100%	1028.9km
	週2～3日	2.6	8.0	24.0	23.0	27.8	14.4	100	367.8
	月1～4日	0.6	1.2	10.2	11.4	31.9	44.0	100	133.9
女性	毎日	6.9	13.0	25.3	22.9	21.6	9.8	100	462.5
	週2～3日	0.6	2.6	11.4	19.3	34.2	30.9	100	205.9
	月1～4日	1.8	5.2	7.9	23.1	55.0	6.3	100	256.4

参考までに表3-4は、運転頻度別の走行距離をみたものだが、当然毎日走行する人ほど走行距離ののびは大きく、男性で1,000キロ、女性で460キロに達している。

第4章 意識調査

4-1 調査の方法

4-1-1 調査項目

- (1) 女性ドライバーに対する男性、女性それぞれの評価、10項目。
- (2) 安全運転意識、態度に関する項目、18項目。
- (3) 運転の不安感に関する項目、18項目。
- (4) 生理時の運転に関する項目、6項目(女性のみ)であり前章の運転実態と同時調査の一部である(付表1の調査票参照のこと)。

4-2 調査結果

4-2-1 女性ドライバーに対する意識 慎重な運転

ここでは女性ドライバーに対する一般的な意見、態度について検討した。まず「女性ドライバーは男性よりも慎重な運転をしている」という意見に対する反応を見たのが図4-1-1であり、ここでは年齢別にその特徴がうかがわれる。つまり、女性の慎重さは同性である女性群において賛成とする割合が高く、女性の40代～50代にあつては50パーセントに達している。

一方男性においては、積極的に慎重とこたえる割合は低くなるが、高年齢層ほど、これに賛意を表明する割合が高くなって来ているのが特徴といえる。少なくとも年齢層別に見る限りにあつては若年齢層ほど(女性も含めて)女性の運転は慎重だとする回答は低い。

車種別に見ても、男性、女性ともその

一般に女性ドライバーは、男性ドライバーにくらべて慎重な運転をしている

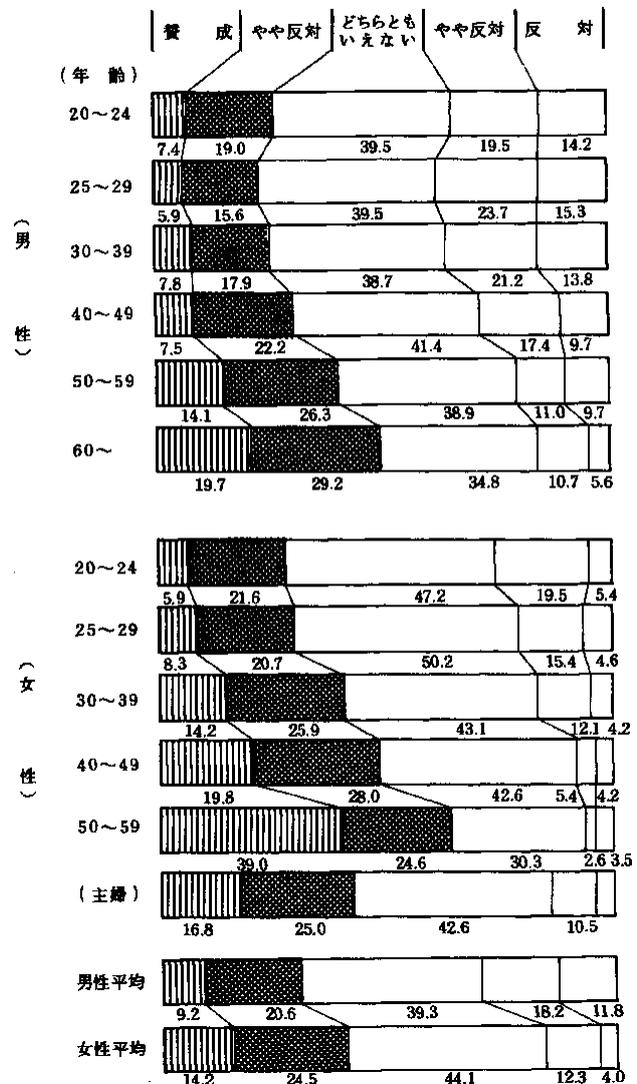


図4-1-1 「女性の運転は慎重だ」という意見に対する回答構成比

反応はそれぞれ大差なく、また経験年数から見ると、男性ではそれが無関係であるのに対し女性の10年以上の経験者は、自分達の運転が極めて慎重であるという自信のほどを示しており、賛成とする割合は50パーセント近い(図4-1-2)。

スピードと事故

次に「女性の事故が少ないのはスピードを出さないからである」という意見に対する反応をみると、「慎重な運転」とほぼ同じような傾向を示し、男性では高年齢層ほど女性のスピードの低さを事故の低さと結びつけている。

(図4-1-3)。ただし、この意見に賛成とする割合の低い群は、女性に

においても年齢が低い層であることは注目される。ただ、主婦の全体の25パーセントがこの意見に積極的な賛成を示し、やや賛成を含めると約63パーセントに達していることは少なくとも主婦の過半数は自分たちの運転が安全運転の根拠をスピードを出さないことに求めている点は興味深い。このことは、「慎重な運転」と同様に女性の高年齢層、すなわち運転経験年数の豊かな人達が女性は慎重な運転をし、それはスピードの低いことにありと理由づけていることである。

大きな事故のないこと

「女性は大きな事故を起こさないから安心だ」という意見に対し、男性、女性両方とも年齢の高くなるに従い安心だとする割合が高くなってきている(図4-1-4)。この問いに対する男女の差異は、ほとんどないと言ってよい。ということは、若年の女性は自分達の運転に対して少なくとも懐疑的であることを示している。

主婦だけに着目すると、その割合は女性の平均的な値に近く、全体の26パーセントほどがこの意見に対して肯定的である。車種別及び職業別に見た場合、この問に対する答えは大差なく、わずかに女性の運転経験年数を軸に見た場合、経験年数の高い程、すなわち高年齢層ほど自分達に安心感を持っているという自信のほどを示している(図4-1-5)。運転頻度別には大きな特徴はない。

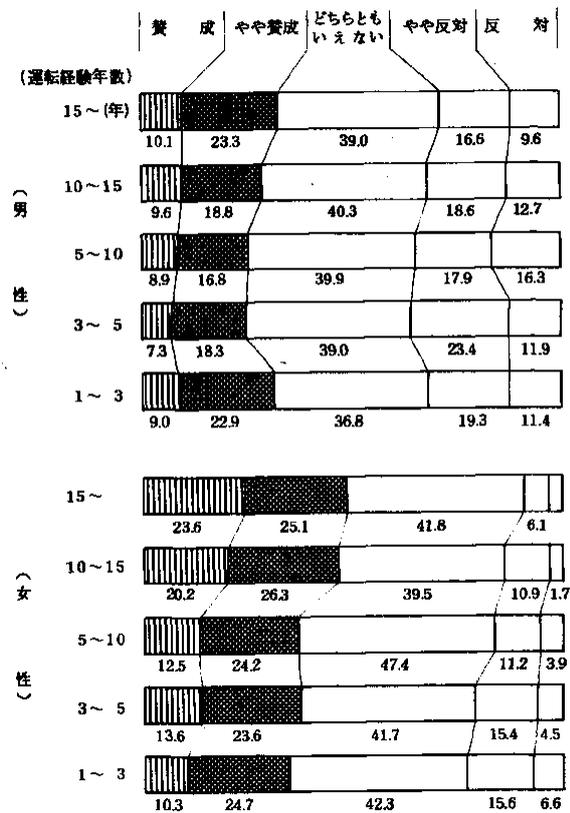


図4-1-2 「女性の運転は慎重だ」という意見に対する運転経験年数別回答構成比

「一般に女性ドライバーの事故が少ないのは、スピードを出さないからだ」

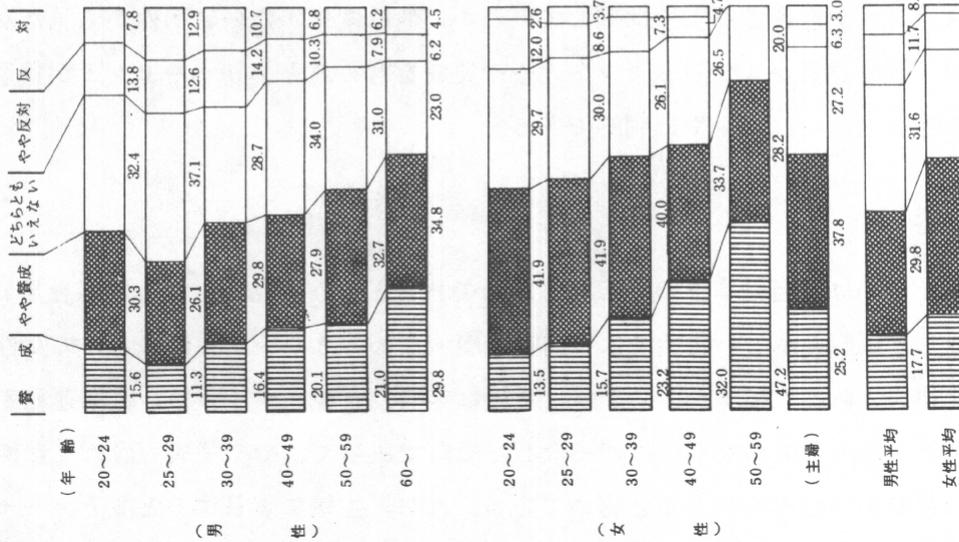


図 4-1-3 「スピードの低さと事故の少なさ」に対する回答構成比

一般に女性ドライバーは大きな事故を起さないので安心だ

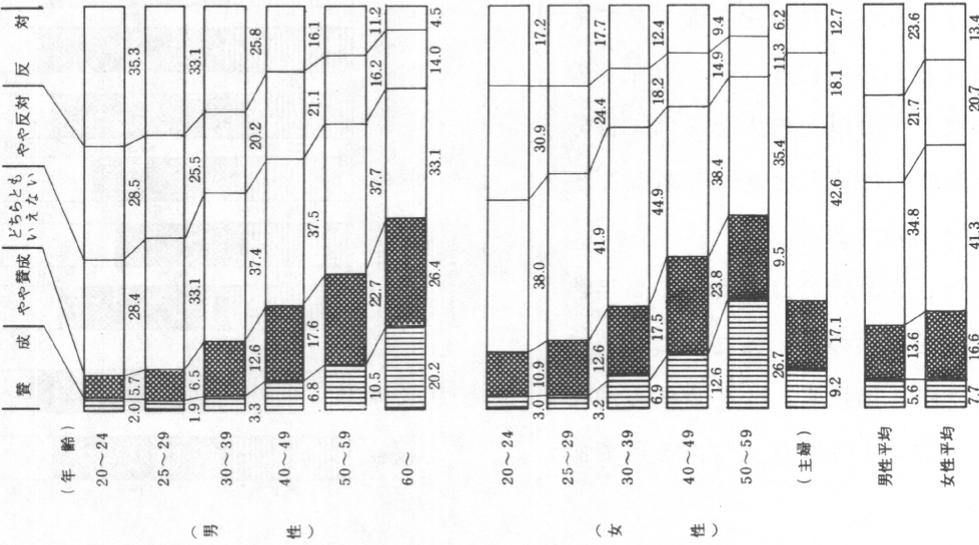


図 4-1-4 「大きな事故のないこと」に対する回答構成比

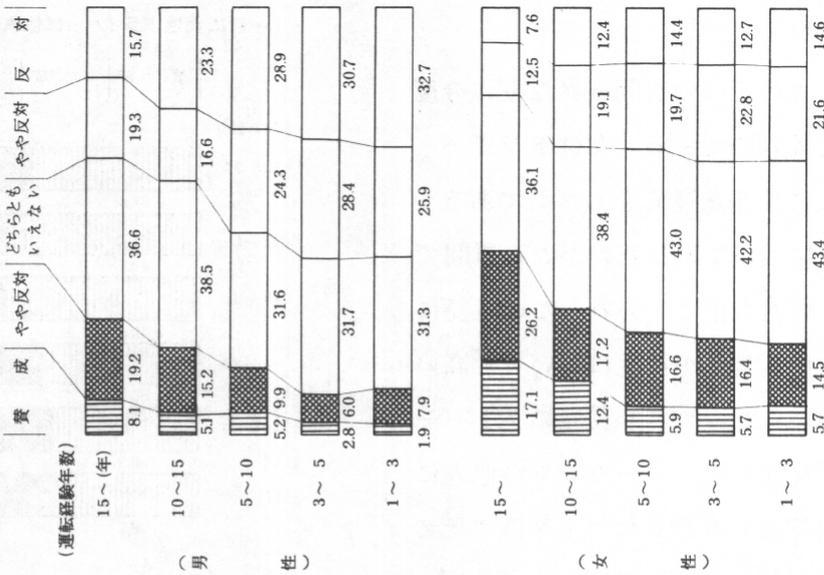


図 4-1-5 「大きな事故のないこと」に対する運転経験年数別回答構成比

甘えた運転

これまでの三つの質問と異なり、今度は女性に批判的である「女性ドライバーは、他人に甘えた運転をしがちであるかどうか」について尋ねたのがこの質問であるが、程度の差こそあれ、この意見に賛成を表す割合が女性においても高いことがわかった。つまり男性の71パーセント、女性の66パーセントが他人に甘えているという意見に対し卒直にそのとおりだと言っている事実である(図4-1-6)。なお、女性を主婦で見てもその割合は変わらず約65パーセントの主婦、つまり半分以上の人たちは、自分達の運転が他人に甘えた運転であることを認めているのである。

ことに注目されるのは、女性の高年齢層または運転経験の長い人たちにおいてすら、また職業運転者、マイカーの別なくほとんど同じような意見である点である。

運転頻度別にみると、男性の中で毎日運転する人達は、女性をきびしく批判しているが、他は変化がない。男性から見た女性観は、この意見に対し賛成意見が40パーセント、やや賛成を含めると70パーセントが賛意を示しているが、高年齢層ではこれにやや批判的である。

自己本位の運転

女性ドライバーは、自己本位の運転をしがちであるという意見に対する反応を見ると、前問と極めて類似した傾向を示し、男性では中間年齢層すなわち30～40代にかけて女性ドライバーに対して批判的である(図4-1-7)。女性は年齢、車種、マイカー、職業運転手の別、及び運転経験年数の多少と関係なく、ほぼ一致した傾向であって、やや賛成も含めて女性の過半数は自分たちの運転が自己本位であると認めている。なお、主婦に着目すると57パーセントがこの意見に対し同意している。

一般に女性ドライバーは他人に甘えた運転をしがちである

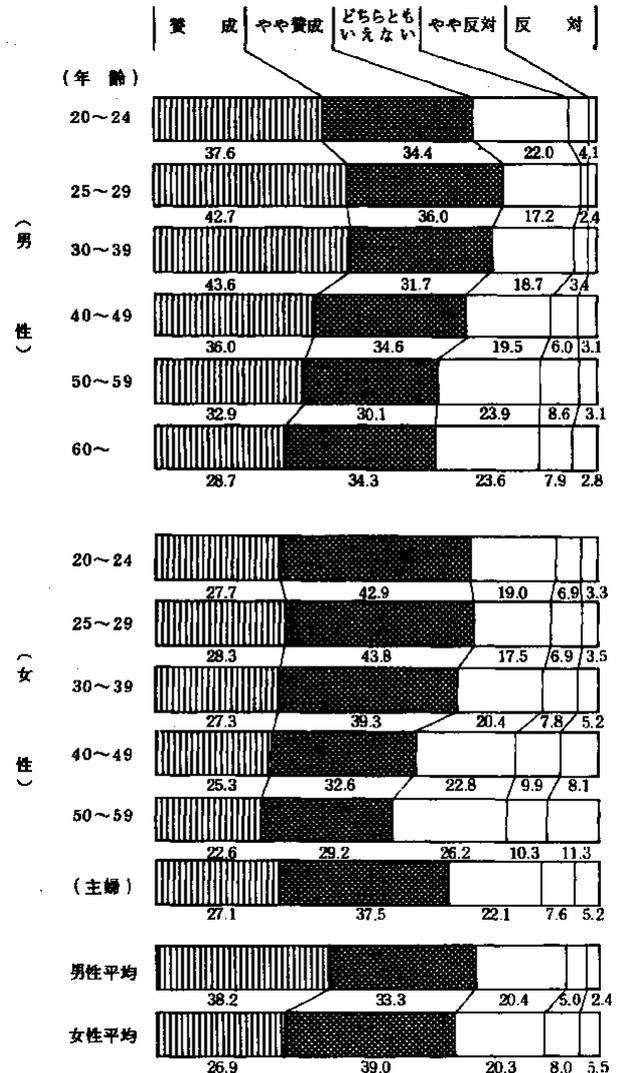


図4-1-6 「甘えた運転」に対する回答構成比

感情や気分の影響

次に「女性は運転の際にその行動が感情や気分が左右されやすいか否か」という意見に対して男性は「自己本位である」とか「他人に甘えた運転」ほどではないが、ほぼ過半数がこの意見に同意している（図4-1-8）。しかも年齢差は認められない。女性は「自己本位である」とか「他人に甘えている」と言ったような意見に対する賛成の割合とほぼ一致した傾向を示している点は興味深い。しかしながら、車種別であるとか運転経験年数、職業別といった事項に対してはほとんど影響されず、同じ様な結果を示している。なお、主婦のほぼ過半数が自分たちの運転が感情やムードによって動かされ得ることを自認している。運転の頻度との相関はない。

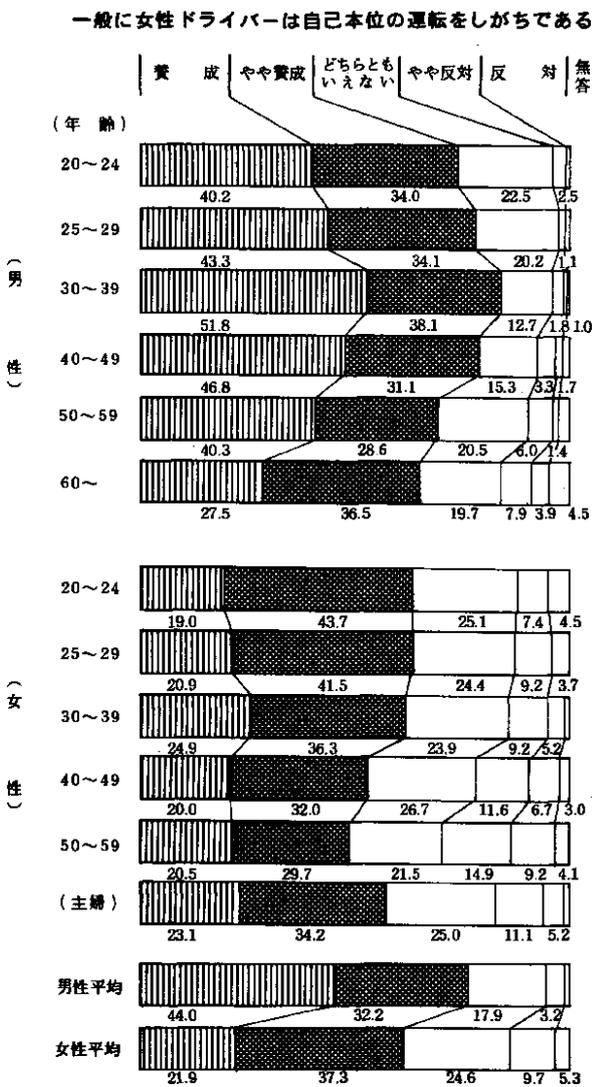


図4-1-7 「自己本位の運転」に対する回答構成比

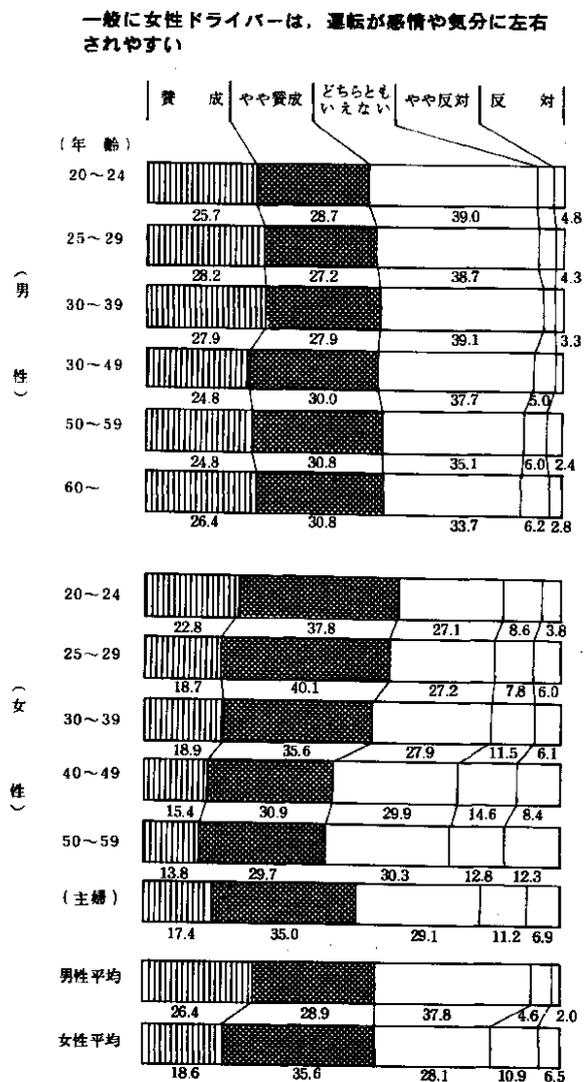


図4-1-8 「感情や気分の影響」に対する回答構成比

交通ルールの認識

「女性ドライバーは交通ルールを知らない」という意見に対しては、ここではこの意見を肯定する人たちが男性では65パーセントに達し、ことに20代後半～30代にかけてその傾向が強い(図4-1-9)。女性では「そんなことはない」とこの意見に対し、反対論を唱える割合が年齢の増加と共に高くなっており、自分達の運転に対する自信のほどを示している。しかし、ほぼ過半数に近い女性ドライバーは、交通のルールに対する認識度を、それほど高くは評価していないことになりこれは主婦においても同じである。つまり、この結果から女性ドライバーのほぼ半分は自分達のルールへの認識度を低めにとらえている点は注意を要する。

毎日運転をする男性では女性のルール認識の低いことを特に指摘する傾向が強い。

一般に女性ドライバーは交通のルールをよく知らない

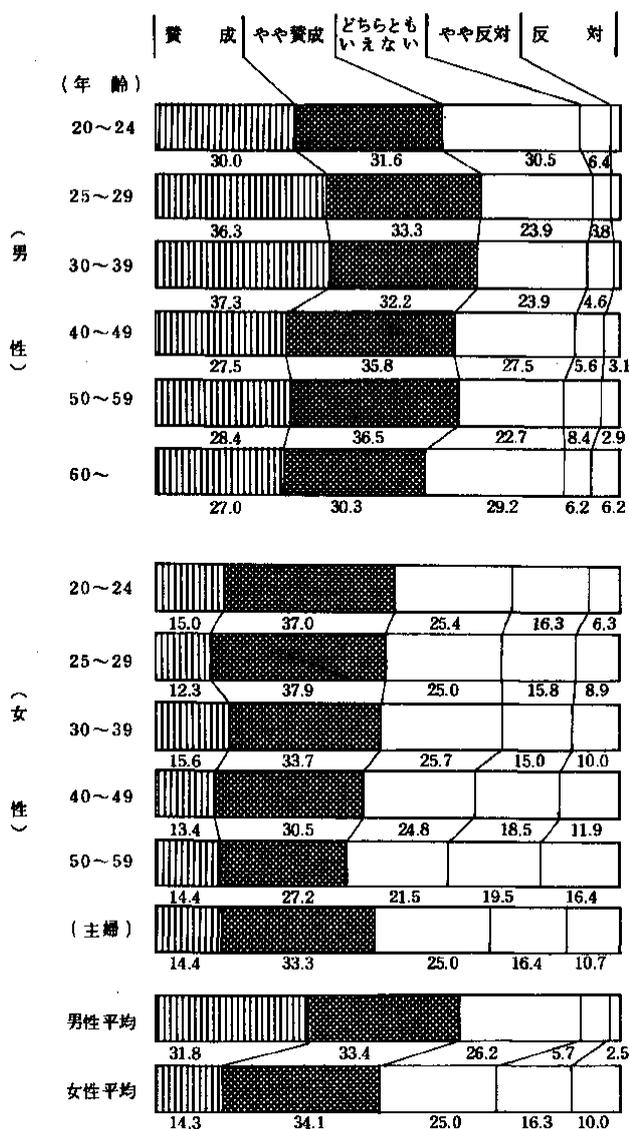


図4-1-9 「交通のルールの認識」に対する回答構成比

とっさの対応

「女性はとっさの対応が不得手である」という意見に対する反応を見ると、男性では全体のほぼ9割が不得手だとする意見に賛同しており、年齢的には30代でやや顕著である(図4-1-10)。60代の男性はやや女性に同情的である。女性でも、この意見に対してはそれほど反対の意見がない点が注目される。女性の高年齢層においてこの意見に対して反論を唱える向きがやや高いが、女性全体で見ると、その40パーセント以上が強い賛意を示している。つまり自分たちはとっさの対応が不得手と言うことを自認していることになり、この意見に反対して「そうは思わない」とする人は僅か5.3パーセントにすぎないのである。

車種別、運転経験別には差はないが、運転の頻度が高い男性ほど女性のとっさの対応の不得手を指摘していることが判る(男性の「毎日運転する」人の62.1パーセントが賛成、28.0パーセ

ントがやや賛成を示している。

メカに弱い

「女性は車の構造に関して弱い」とする意見に対する反応を見ると、図4-1-11に示すとおり男性、女性共若年層においてはむしろこの意見に対して肯定する割合が高く、90パーセント以上の人がメカに対する弱さを指摘している。その傾向は年齢が高まるにつれてやや低下するものの80パーセント以上はこれを肯定しており、主婦だけをとって見てもその90パーセント以上が、やはり自分たちは車の構造に弱いのだと考えている。従って、この意見に対しては車種別、運転経験年数別、職業別といった特性は影響していない。運転頻度別にみると、男性、女性とも、毎日車を動かす人ほど、メカの弱さに賛成意見を持っていることが判る。

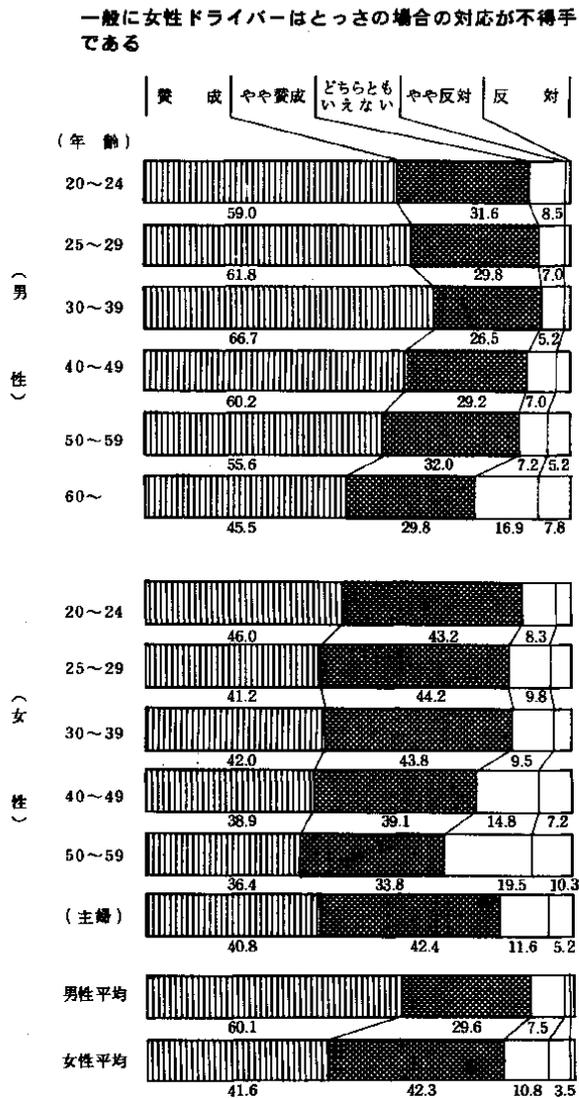


図4-1-10 「とっさの対応」に対する回答構成比

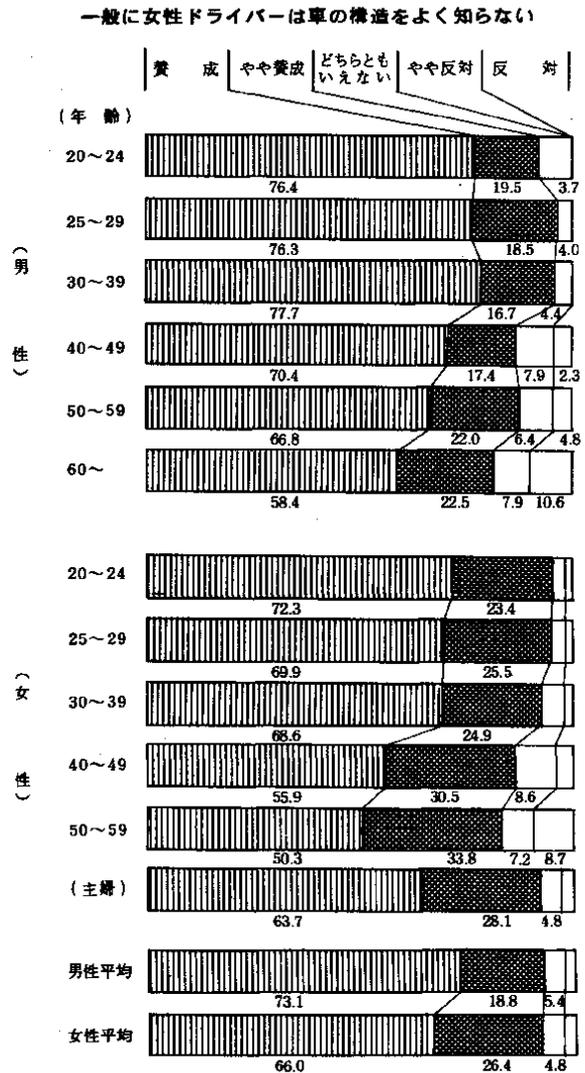


図4-1-11 「メカに弱い」に対する回答構成比

女性に追従運転

「女性の後ろについて運転するのはこわい」とする意見への反応は男性の場合、約8割が何らかの形で不安感をもっている。ことに30～40代にその傾向が強い(図4-1-12)。女性ドライバーの反応は年代による差がなく、自分達女性の後ろへつくということに対する不安感
は男性ほど高くなく、やや賛成を含め50パーセント程度である。しかし積極的に不安感を唱える
むきは、20パーセント程度とそれほど高くないのが特徴である。主婦だけを見ても、女性全体
の傾向と類似している。運転経験年数別では、女性の経験年数をつんだ群ほど自分たちと同じ女
性の後ろへつくことが怖いとする割合が高くなってきていることは注意したい(図4-1-1
3)、つまり、これは運転経験の蓄積による反映と受けとれる。

車種別に見た場合それほどの差はないが一つの特徴といえるのは、男性の原付ライダーたちが

示す反応で、わずかではあるが賛成とする割合が低いことである。

女性においてはみられないが、男性にあつては運転頻度の高い群ほど、女性の後ろへつくことは不安だとする割合の高いことは、現実の体験にもとづく意見、態度といえよう。

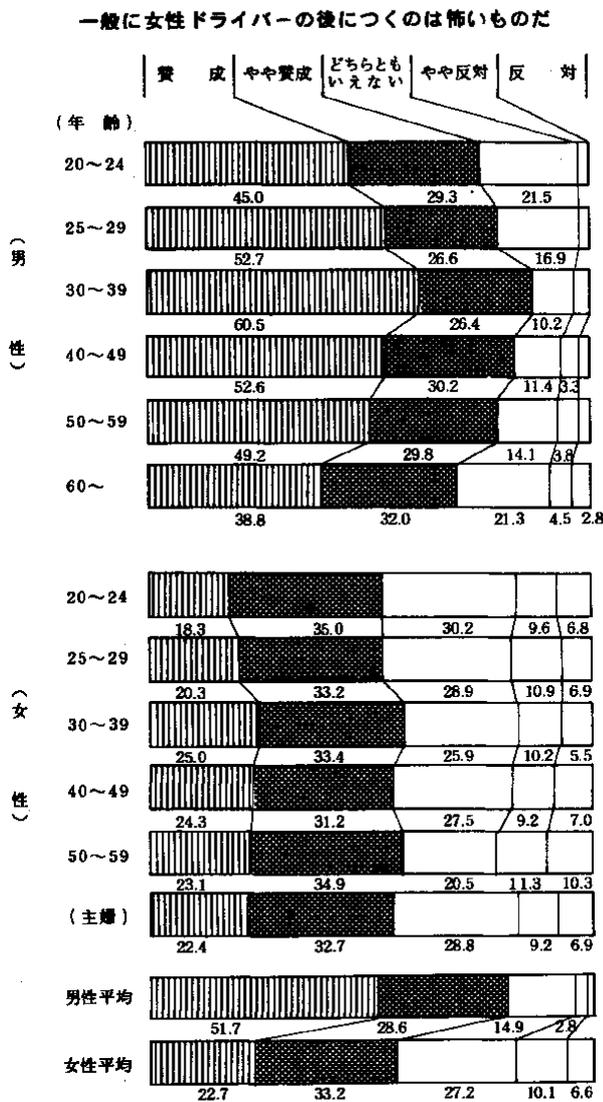


図4-1-12 「女性に追従」に対する回答構成比

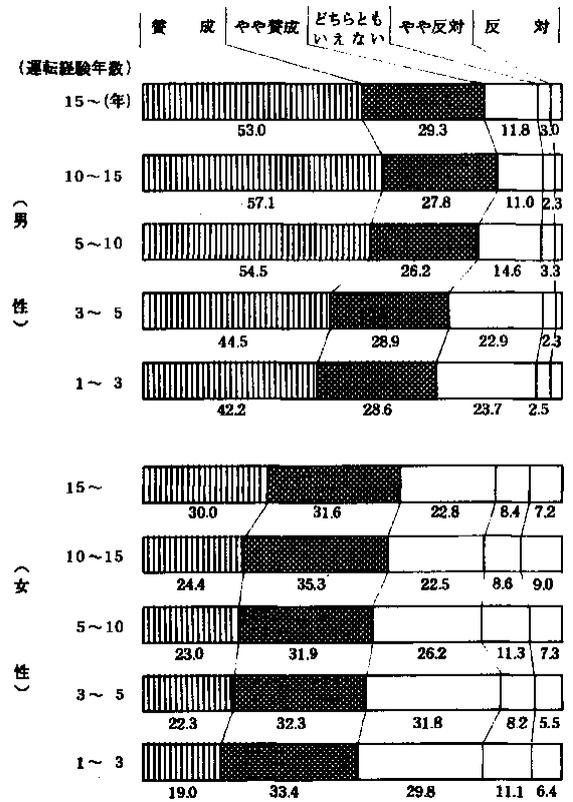


図4-1-13 「女性に追従」に対する運転経験年数別回答構成比

以上の結果を女性に対し好意的であるか、非好意的であるか、その程度をスコアにして表示したのが図4-2である。ここでは設問を類似した内容毎に、三つに分けて集めてあり、図の数値の低いほど好意的、高いほど非好意的である。

全体として、男性がみた女性に対する非好意的な項目は、「車のメカに弱い」こと、「とっさの対応の不得手」であり、逆に好意的な項目としては、「スピードを出さぬから事故にならない」とする意見についてである。興味あるのは、前述の批判的項目の中で、男性、女性の意見がきわめて一致しているのは、メカの弱さである。一般的な傾向で男性、女性余り差がなく男性の対女性ドライバー観、女性からみた女性ドライバー観にずれがないこと、しかも、男性の指摘する女性のドライバーの「自己本位」、「甘え」、「対応のまずさ」などを自認している点である。年齢的には、若い層にやや非好意的な度合いが高いことであろう。

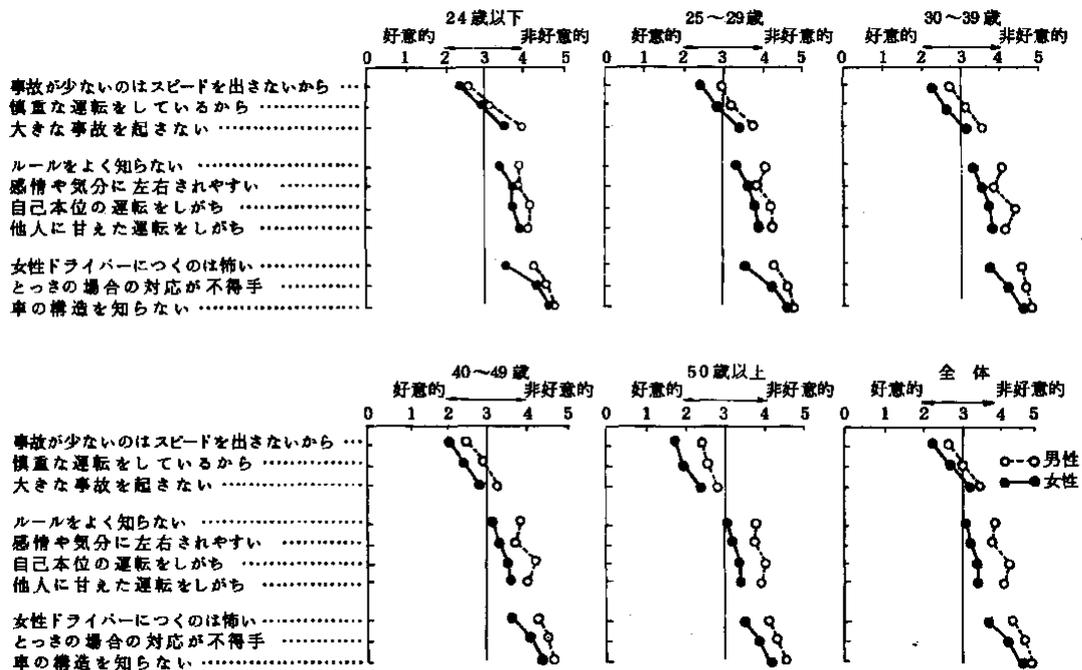


図4-2 年齢別にみた女性ドライバーに対する態度(スコアの平均点)

4-2-2 交通場面での意識

次に交通の実際の場面を想定しての意見、態度について回答させた結果をみる。

違反と事故

交通道德の根底にかかわる「違反しても事故さえ起こさなければよい」という意見に対する回答を見ると、男性、女性に同じような傾向が認められる。年齢別に見ると、男性、女性共に年齢が高くなるに従い「そうは思わない」の反応が多くなり、社会的経験の蓄積と深い関係が認められる。男女共、40代に達すると85～90パーセントの者が「そうは思わない」と答えており、20代から30代の間では「どちらとも言えない」の回答率が男性は女性に比べて高い(図4-3-1)。事故の発生率の最も高い年齢が20代前半であると言われているが「そう思う」と反応した者が全体の12パーセント認められており、また「どちらとも言えない」が34パーセントも認められていることは交通道德形成の未熟さ、すなわち違反を悪いこととみないことと無関係ではなさそうである。女性ドライバーでは積極的に「そう思わない」とする割合が高く、「そう思う人」はごく僅かである。

運転経験年数別に1～3年と15年以上を比べると、15年以上の者は、1～3年の1.5倍も「思わない」とする回答率となっている。女性の場合も、男性と同様な傾向が認められるが、運転経験年数に関しては、全体的に「思わない」の回答率は男性に比べて占める比率が高い。

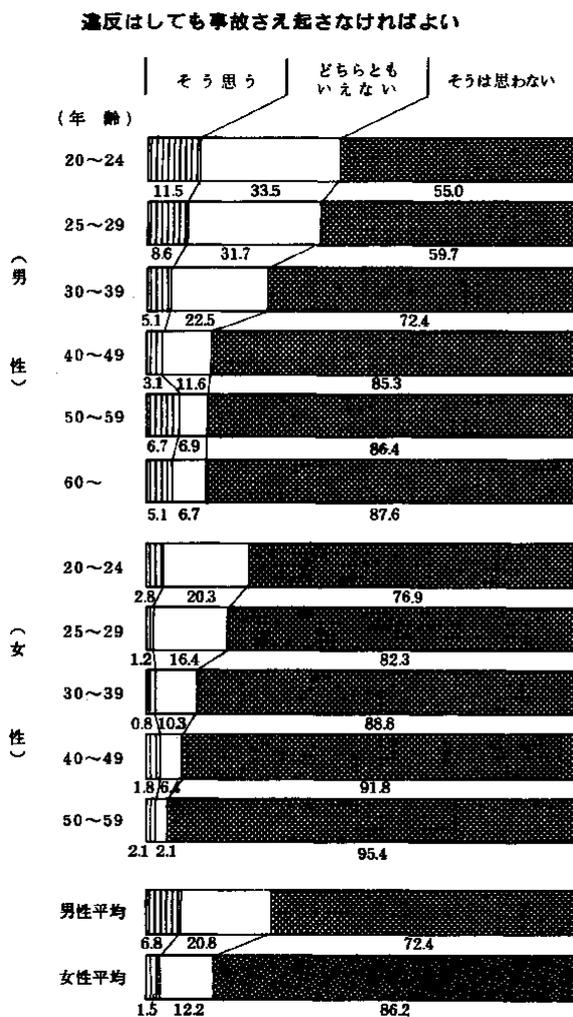


図4-3-1 「違反と事故」に対する回答構成比

助手席の子供

安全運転に関する知識の1つをたずねたものが「子供は助手席に乗せた方が安全である」というものである。この質問は何処とくらべてという比較対象が隠れているため、受け取り方にいささか異なる面も考えられるものの一般にイメージとして「後部座席」との対比を狙っている。

回答率は次のとおりである（図4-3-2）。男性全体、女性全体を比べると、この質問に関しては、ほとんど同じ回答率のパターンが認められた。子供を助手席に乗せた方が安全と思う人は極めて低く、男性は8パーセント、女性は7パーセントとなっている。一般に子供の着席位置に関しては70パーセント以上の人々が正しい安全知識を持つとみてよいだろう。年齢別にみると年齢が高くなるに従って期待される回答が男性の場合は減少していく。女性の場合は40代まで「そうは思わない」の回答率が75パーセント台でほぼ等率であるが、50代で減少し、「そうは思わない」は65パーセントとなり、「そう思う」が19パーセントを占めている。男性の場合も60歳以上の年齢では14パーセントとなっていることは注目される。

運転経験年数との関係を見ると、年齢の場合とほぼ類似した傾向が認められ運転経験年数が長くなると、わずかであるが「思わない」の回答率が減少していく。男性は、「3～5年」の運転経験年数の層が、女性の場合は「1～3年」の層の「思わない」回答率が一番高くなっている。

しかし、意識として、助手席に子供を乗せることは、後部座席に乗せることよりも危険であると知っていながら隣に乗せていた方が、すぐ手が届くと言った安心感から、現実には、相当のドライバー、ことに女性に、助手席に子供を乗せている風景がみられている。

自分さえ気をつければ

「自分さえ気をつけて運転していれば交通事故に会わないと思う」の質問に対しては男女間には差が認められず

子供は助手席に乗せた方が安全である

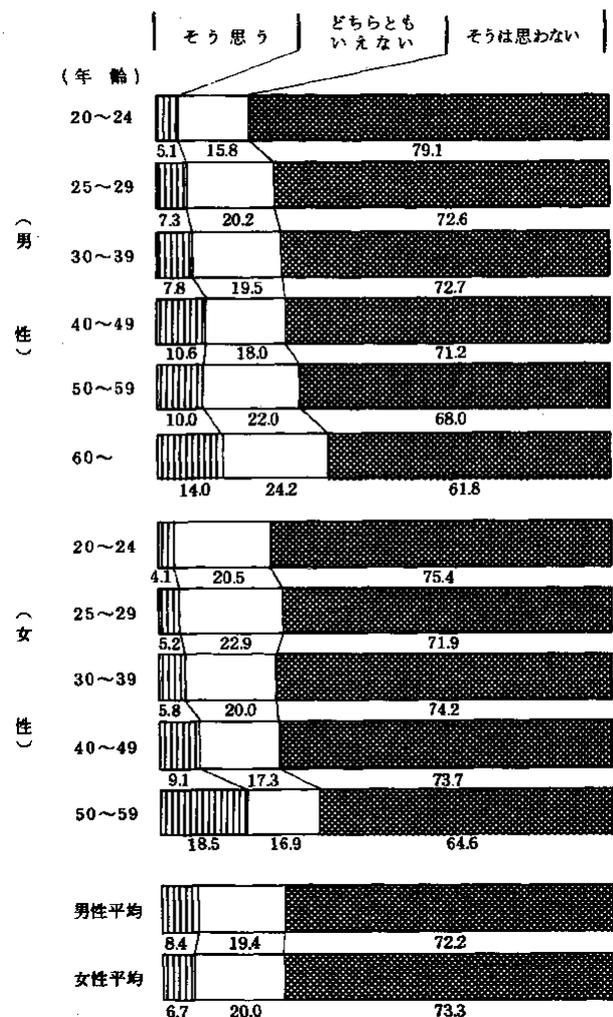
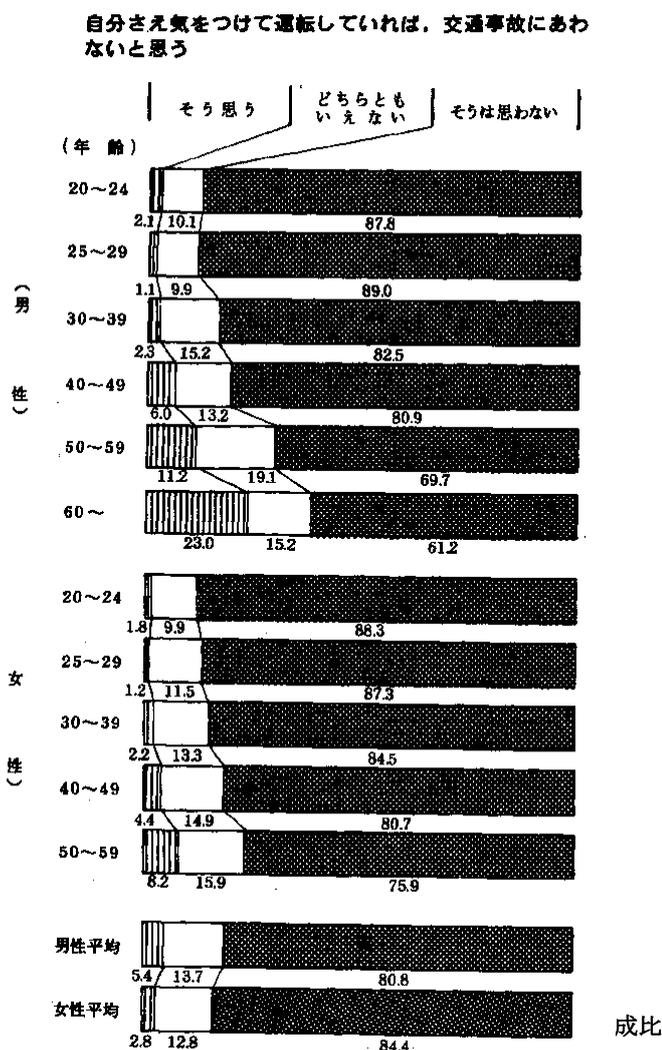


図4-3-2 「助手席の子供」に対する回答構成比

両群とも類似した回答率を構成している。「そうは思わない」の回答率は男女共に80パーセント強であり、「そう思う」と答えたのはわずか男性5パーセント、女性3パーセントである(図4-3-3)。年齢別にみると、男性、女性共に40代まで、徐々にではあるが「そうは思わない」の回答率が減少し、男性、女性は50代から「そうは思わない」の回答率がかなり減少し、男性の場合には60代で顕著な減少を示す。それに「そう思う」という回答率は、男性の50代で10パーセント、60歳以上では23パーセントにも達する。女性の場合には、50代が8.2パーセントとなっており、一般に中高年のドライバーは、若年と比べると自分さえ気をつけていれば交通事故は起こらないという意識に傾いているように思われる。同様な傾向が運転経験年数についても認められ、経験年数が高くなるほど「思わない」とする回答率が減少し逆に「思う」の回答率が増大している、



教習所と事故

「教習所で教えられた通りの運転をしていれば交通事故は起こらないと思う」の質問に対しては、平均すると男性、女性共約半数が「そうは思わない」と答えており残りは3:2の割合で「わからない」「そう思う」と答えている、男性は女性との間にほとんど差が認められず同じ傾向である(図4-3-4)。年齢別にみると、男性、女性共に「そう思う」の回答率は年齢が高くなるに従い増加している。男性の50代では、40.8パーセント、60代以上では57.3パーセントとなり、女性の場合40代で26.3パーセント、50代で44.1パーセントとなっている。

「そうは思わない」とする回答の割合は、図にあるように、男性の方が多く、女性ではややひかえ目で、むしろ「どちらともいえない」とする中立的回答が多くなっている。しかし、女性での中高年齢層では、かなりの数のドライバーは、教わった通りの運転がすなわち安全運転であるという考え

方が深いことを示唆しており注目される。

経験と技能

「免許をとったときから比べると、自分の運転はかなりうまくなっていると思う」の質問に対しては、わずかではあるが、男性ドライバーは女性ドライバーに比べて自信が強いように思われる。逆に、「うまくなったと思わない」と答えた者が女性ドライバーは男性に比べて約2倍の比率を示している(図4-3-5)。年齢別にみると、ほとんど差はないが、男性は女性に比べて各年齢層でわずかではあるが、「そう思う」の回答率が高くなっている。運転経験年数が長くなるに従い「そう思う」の回答率が高くなり、逆に「思わない」の回答率が減少していく。男性ドライバーの場合は運転経験年数が長くなっても「そう思う」の回答率が特に高くなるという傾向は認められないが、逆に「思わない」の回答率はむしろ運転経験年数が長くなるに従い多くなっている。これは女性ドライバーとまったく逆な傾向であり、注目に値する。

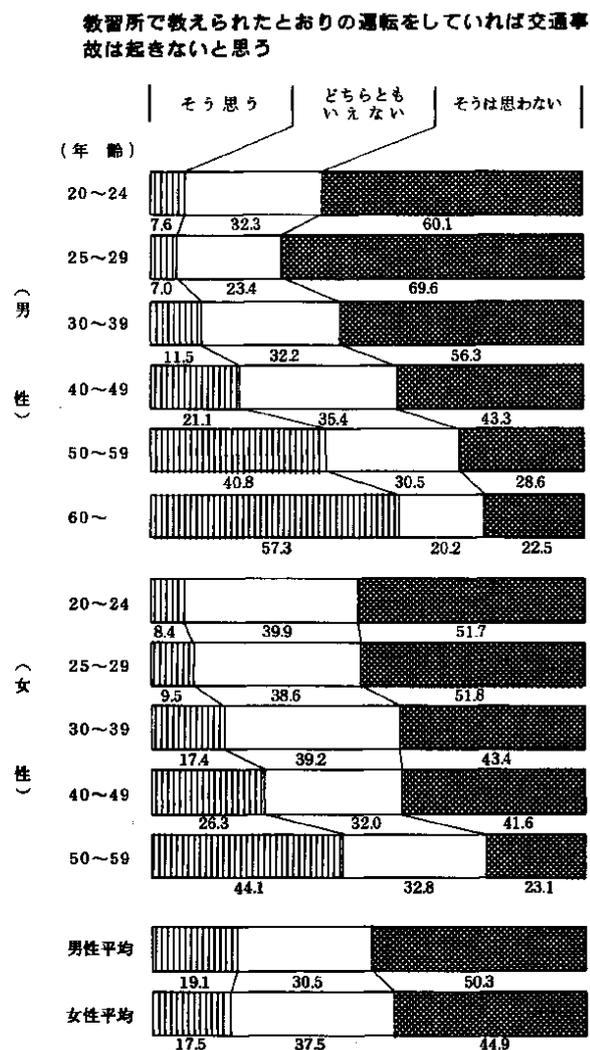


図4-3-4 「教習所と事故」に対する回答構成比

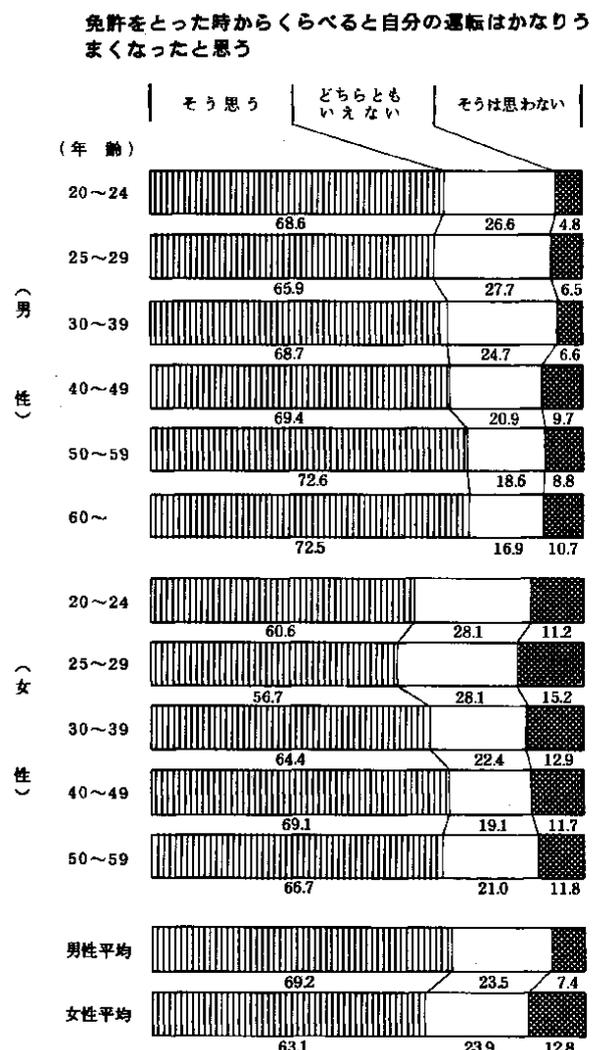


図4-3-5 「運転経験と技能」に対する回答構成比

とっさの対応

「とっさの時には、どうしようもないので、目をつぶるかして運を天にまかせると思う」という質問に対しては、「そうは思わない」という回答率は、わずかではあるが男性が高くなっている（図4-3-6）。しかし、その差は顕著ではなく、全体として、男性女性ともにその70~80パーセントの人は、危険回避のための何らかの手段を講ずる構えを見せている。したがって意識としては大差なく、この意見には、「そうは思わない」とこたえていることが判る。

欲求不満の解消

「ムシヤクシヤしたときなどは、気晴らしのため自動車を走らせたい」という意見は男性ドライバーの方がわずかであるが女性ドライバーに比べて強いように見える（図4-3-7）。すなわち、女性ドライバーで「そんなことはない」と答えた人は87パーセント、「いつもそうする」と答えた者はいない。男性ドライバーでは「そんなことはない」の回答率が83パーセント、「いつもそうする」と答えた者1パーセント、「ときどきそうする」16パーセントとなっている。年齢別にみると年齢が低い層ほど「そんなことはない」の回答率が低くなり、「いつもそうする」、「ときどきそうする」の回答率が高くなっている。男性ドライバーの20~24歳まででは「いつもそうする」と答えた者が3.5パーセント、「時々そうする」という人を含めると、約44パーセントの若者は、クルマを欲求不満の手段に使っていることがうかがえる。男性のこの傾向は20歳代後半から減少しているが、女性でも「時々そうする」というドライバーは20歳代前半に28パーセントもいることからストレス解消に男性、女性を問わず、程度の差こそあるが車を利用するといえる。

自分の主張を通す

「親しい友達と話をするときには、いつも自分の意見をとおす」という質問は社会的成熟度と関連し、自動車交通の場ではゆずり合いと関連するものと考えられる。一般的に、若い人ほど男性女性共に自分の意見を押し通そうとする傾向が強い。すなわち男性群では「いつもそうする」、「ときどきそうする」を合わせた比率が35.2パーセント、女性ドライバーでは28.8パーセントである（図4-3-8）。他人を受容する、ゆずり合いというものは年齢が高くなり、社会的経験を重ねることにより多くなることが予測されるが、本調査の結果からもそれが裏付けられている。しかし積極的に自分の意見を何処までもおし通そうとする態度は、性別、年齢別にみても差はみとめにくい。

運転経験年数別に見ても、運転年数が長くなるに従い「自分の意見を押し通す」とする反応率が男性、女性共に低下していることは、年齢層の違いの結果と対応している。しかし、運転頻度別に見ると、男性女性共、運転頻度の高低では差が認められないので、自分の意見を通すという社

親しい友達と話をする時は、いつも自分の意見を
とおす

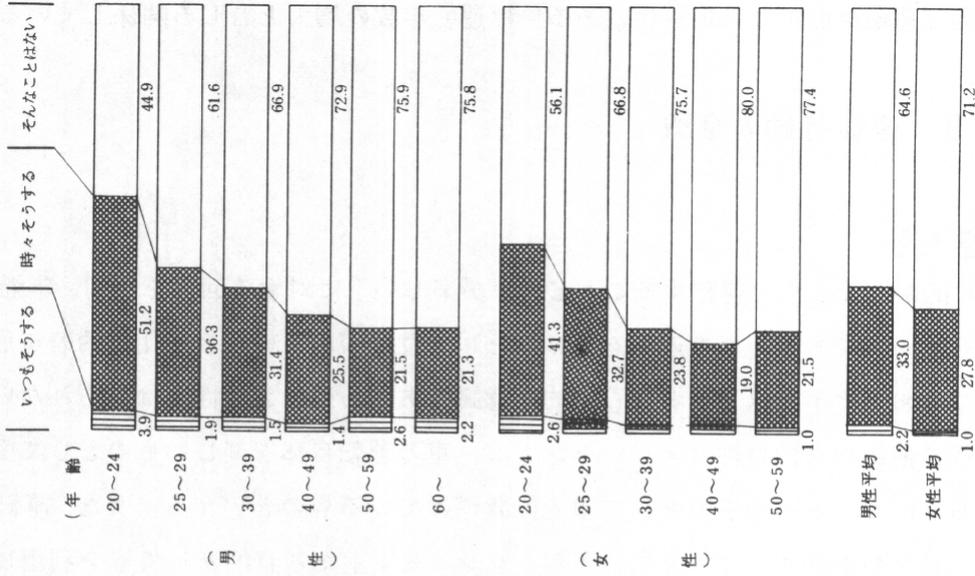


図4-3-6 「自分の主張を通す」に対する回答構成比

ムシャクシャした時などは、気晴しのため自動車を走
らせた

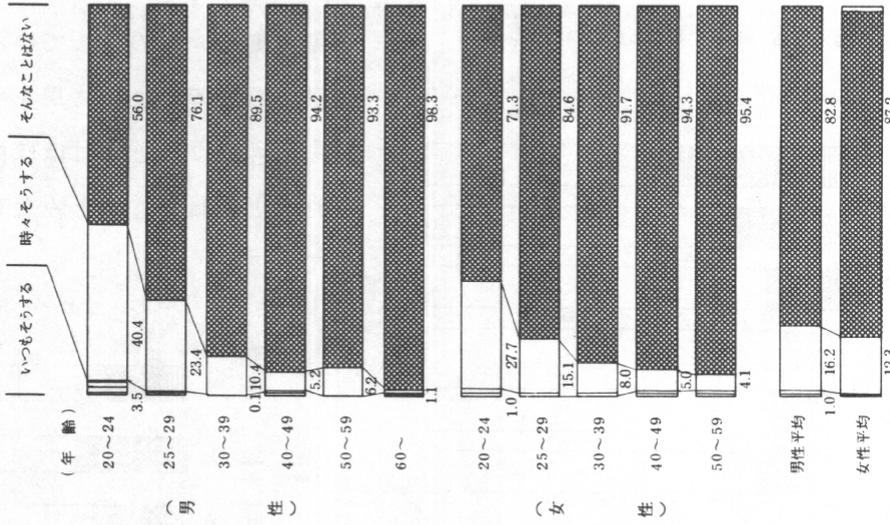


図4-3-6 「欲求不満の解消」に対する回答構成比

とっさの時には、どうしようもないので、目をつぶる
かして運を天にまかせよう

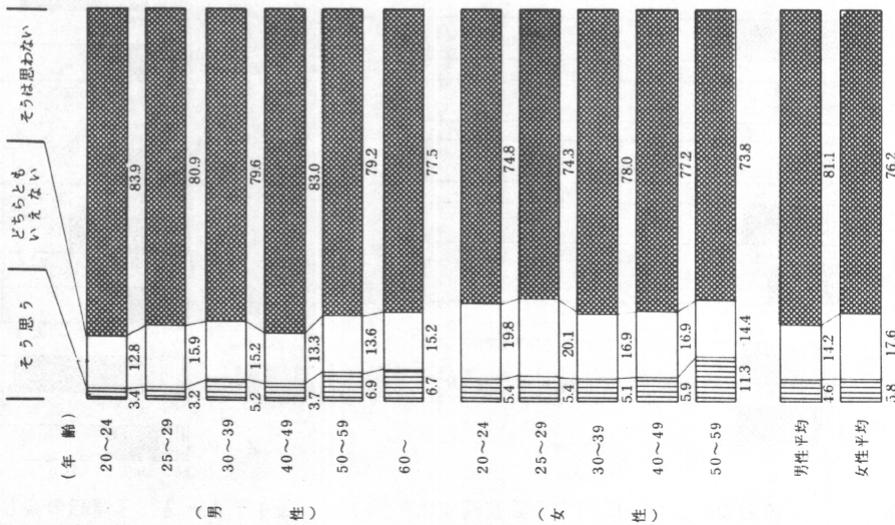


図4-3-6 「とっさの対応」に対する回答構成比

会的行動は運転場面では、加齢化、あるいは運転年数の増大とむしろ関係しているように思われる。

4-3 運転行動の意識

運転の楽しさ

「目的がなくとも、運転することじたいが楽しい」に対する回答を性別、年齢別に示したのが図4-4-1である。車の運転を楽しみとして位置づけている者は比較的若年層に多く、30代以上ではおよそ半分以上の者が否定的な意識をあらわしており性差は見られない。ということは20代の前半の女性の約44パーセントは、車の運転自体を楽しいものとして受けとめていることであり、レジャーの手段として車を位置づけているものといえる。また、運転の主たる目的別、性別に見たのが図4-4-2であるが、レジャーを主たる目的として車を利用している者は、男性、女性ともにいずれも41パーセント程度が、

運転を楽しいものとしている。これに対して業務、通勤、買物等のように車を手段として利用する者は、男性、女性ともにほぼ同率で、運転じたいをそれほど楽しいものとみなしていないことが示されている。

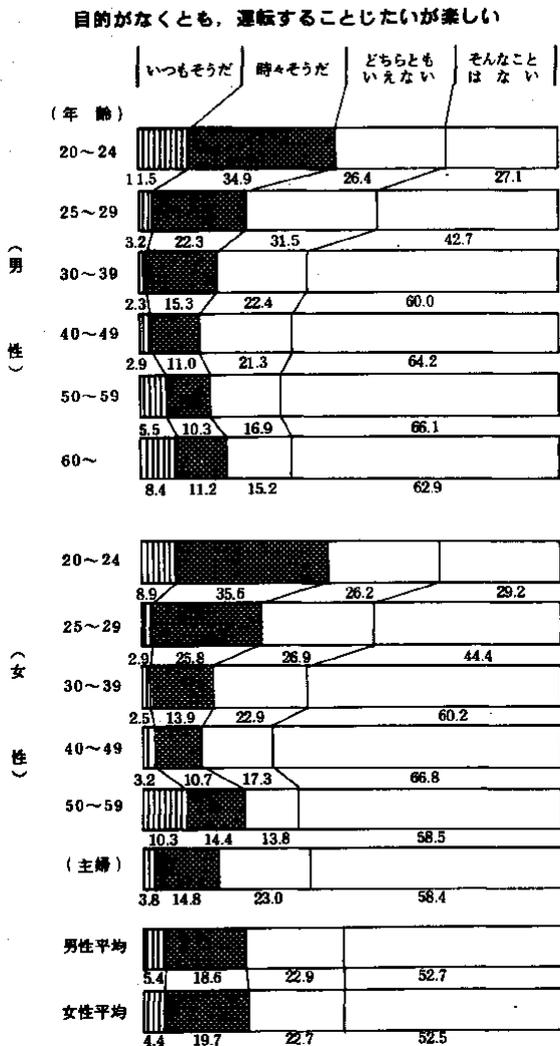


図4-4-1 「運転の楽しさ」に対する回答構成比的別回答構成比

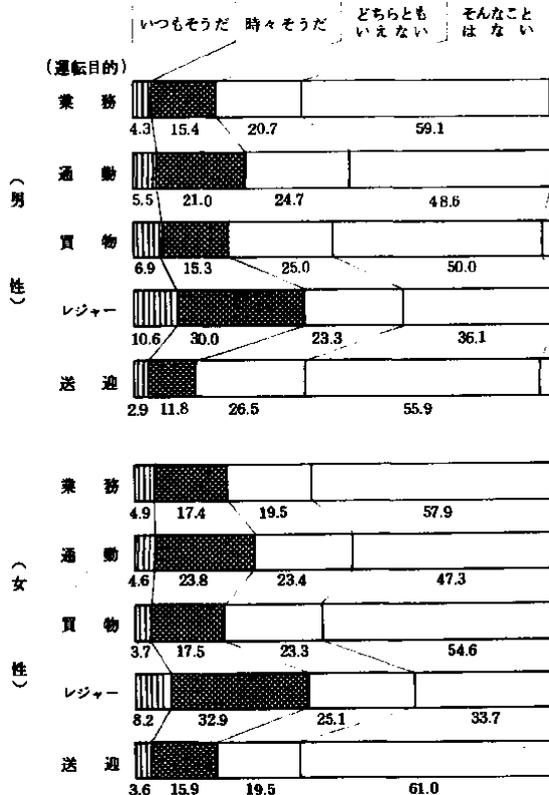


図4-4-2 「運転の楽しさ」に対する運転目的別回答構成比

むしろ、車の運転自体に楽しみを求めるのは図4-4-3に示すように、運転経験の少ないグループにみられ、ことに男性ドライバーの5年未満では全体の約40パーセントが車を運転していること自体が楽しいことを示している。女性は3年未満のグループの32.2パーセントが男性ドライバーと同様の傾向を示しているが、顕著ではない。いずれにしても、運転を始めた5年間位が、ハンドルを握ることを一つの楽しみとして位置づけているのに対して、経験を積むに従って車に対する意識が変化していることがわかる。ただ、女性では、男性に比べそれほど積極的にハンドルを握ること自体を楽しみとしていない。

黄色信号での停止

「交差点に入る直前で黄色になった場合はともかく停止する」に対する回答を性別、年齢別に示したのが図4-5-1である。

男女間には差は認められず、両群とも類似した回答率を構成している。しかし年齢別に「いつもそうする」と回答したものを比較すると、若年者ほど少なく、20～24歳で男性は3.5パーセントであるのに対して、60歳以上では61.2パーセントを示している。女性も、20～24歳が7.8パーセントであるのに対して50～59歳代では50.3パーセントを示しており、男性、女性ともに年齢と強く関係していることが判る。

ただ「どちらとも言えない」というグループは、時によっては停止するし、またある場合は停止しないという人達であろうと思われるからむしろ交通環境条件によって行動が可変的な群といえる。これらは、男性、女性とも、ほぼ同様な傾向で、若い人に多くみられている。注目すべき点は、「そんなことはない」とする行動がより一層可変的な群は、男性では、年齢が高くなるにつれて少なくなるのに対し、女性では年齢と共に変化せず、むしろ、40歳代以降では男性よりも高くなる点である。主婦の反応はほぼ女性の平均的な姿を示している。

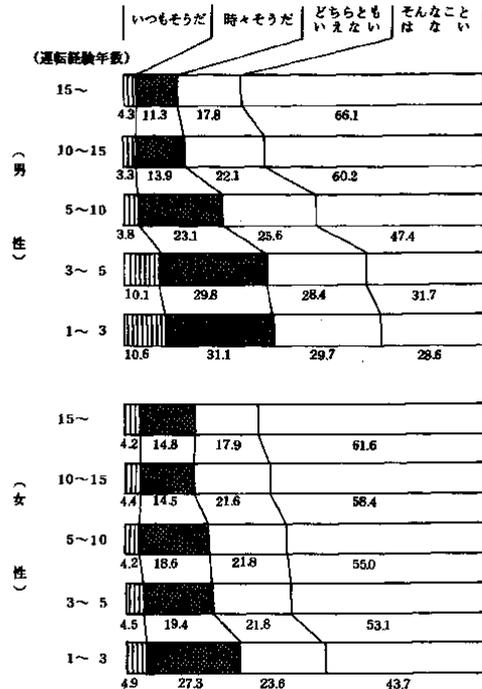


図4-4-3 「運転の楽しさ」に対する運転経験年数別回答構成比

車種別にみると、男性、女性ほぼ同様の傾向を示しており、大きな違いはみられない(図4-5-2)。しかし、男性、女性ともに「常に停止する」とする者は、原付ライダーにそれぞれ40パーセント程度みられ最も高く、他の四輪の場合といささか様相をこととしている。これは二

交差点に入る直前で黄色になった場合は、とにかく停止する

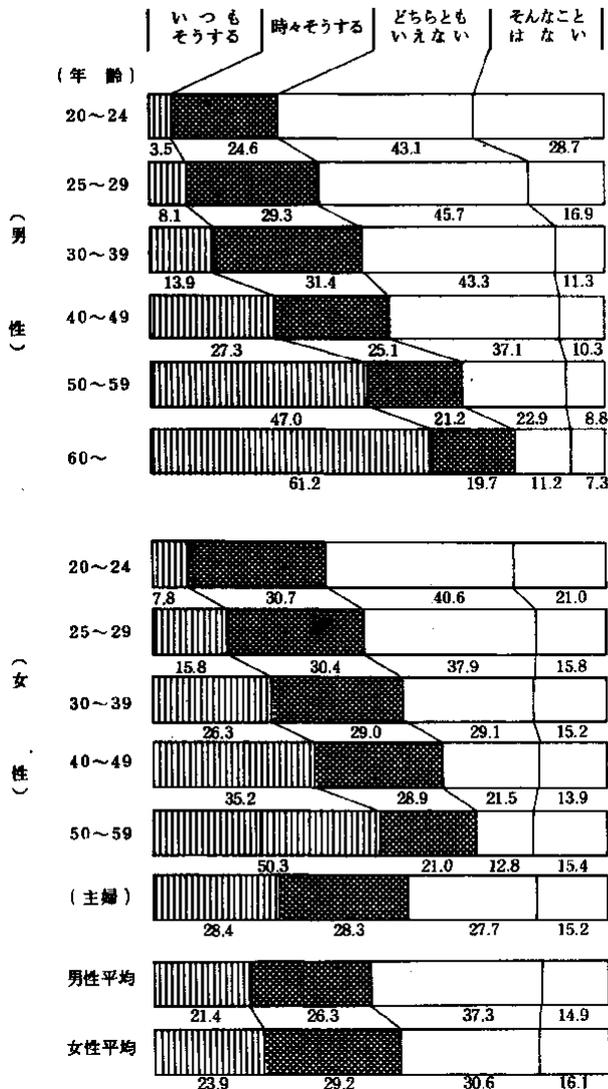


図4-5-1 「黄色信号での停止」に対する回答構成比

輪、ことに原付の走行時では危険に対する意識などが反映しているのかもしれない。

運転経験年数との関係を見ると、年齢傾向とほぼ対応しており、男性、女性ともに運転経験を積むほど「常に停止する」とする者の割合が高くなっている。

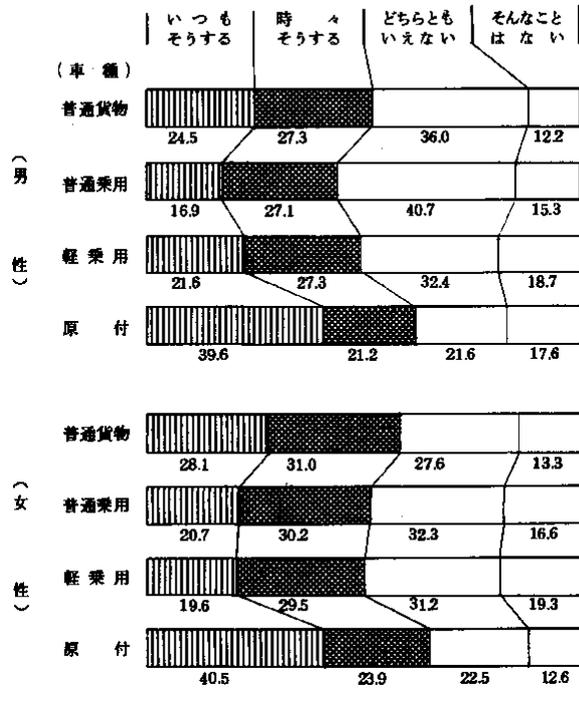


図4-5-2 「黄色信号での停止」に対する車種別回答構成比

歩行者保護

「横断歩道上の歩行者が横断しないと思ったら徐行せず通過する」に対する回答を性別、年齢別に示したのが図4-6-1である。

性別で見ると男性、女性とも過半数が「そんなことはしない」とするものが、男性で平均49.3パーセント、女性で63.3パーセントとやや女性の方が「歩行者保護」の意識が強いようである。

年齢別にみると、男性の場合は、年齢が高くなるほど「そんなことはない」とする率が高くな

り、20～24歳で36パーセント、60歳以上で57パーセントになっている。ことに30歳代以上では、20歳代とで約10パーセントほどの差がみられる。女性の場合は、男性ほど年齢による差はみられない。

女性では運転年数による大きな差はみられないが、男性のみについてみると、「そんなことはない」とする割合は、3～5年未満が34.9パーセントで最も低く、1～3年未満（43.1パーセント）を下回っている（図4-6-2）。これは、運転の慣れに伴う歩行者保護意識の低下が

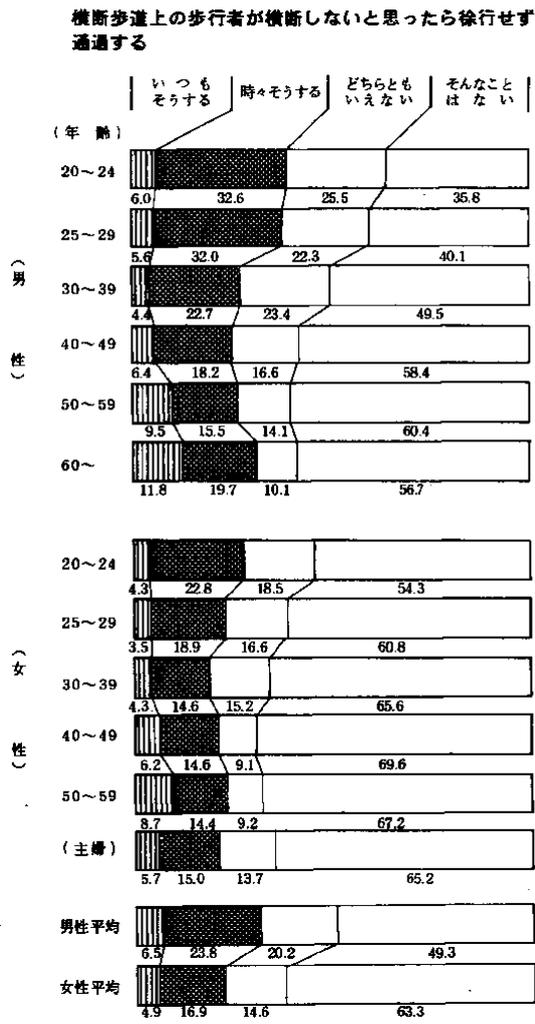


図4-6-1 「歩行者保護」に対する回答構成比

3～5年の内に出現していることを示し注目される。運転経験が5年を越える時点から「そんなことはない」とする割合が、43.5パーセントと高くなり、15年以上になると56.3パーセントと過半数を越えている。運転頻度、車種による差はみとめられない。

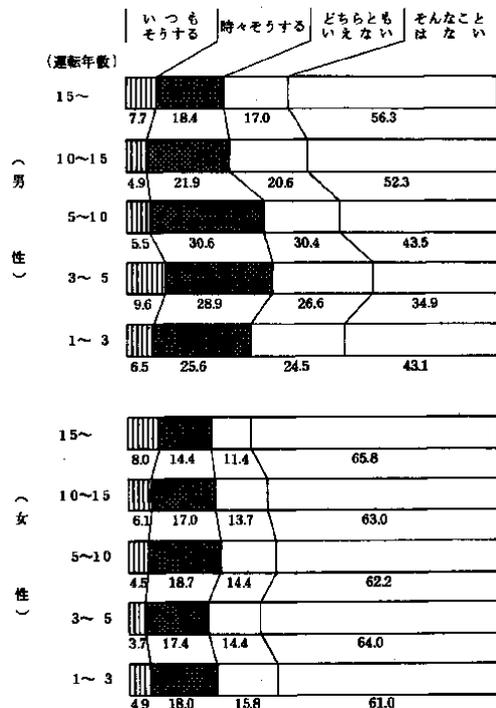


図4-6-2 「歩行者保護」に対する運転経験別回答構成比

のろのろ運転

「前の車がのろのろしていると、つい追い越したくなる」に対する回答を示したのが図4-7-1である。

性別でみると、「そんなことはない」とする割合は、男性で平均18.9パーセントであるのに対して、女性のそれは32.2パーセントと高く、主婦だけでは38.0パーセントに達する。年齢別にみると、男性、女性とも若年者ほど「そんなことはない」と自制心の強い反応の構成率が低く、こうした場合、

いらいらして、追い越し行為が行なわれやすい事を示している。「そんなことはない」とする割合は男性は20～24歳代が7.8パーセントと低いのにに対して、60歳以上では44.4パーセントと高くなっており、年齢による格差がきわめて明瞭である。女性は、40歳未満まではほぼ男性と同じ傾向を示している。

主婦では、女性の平均的な反応を示している。問題となるのは、たとえ女性といえども、のろのろした車の後へついた場合、「追いこしてやろう」という心理がいつも働く人がわずかではあるが、ほぼ男性なみにいること、ことに、中年層にその傾向があり、時によってはそうすると答える人を含めば、40パーセント程度のドライバーは、そうした行動に出る可能性を秘めている点である。

車種別では、男性、女性とも原付で「そんなことはない」とする率が高い(図4-7-2)。

つまり男性で原付30パーセント、女性では42.5パーセントと他の車種に比べて、追い越しを抑制している傾向がうかがえる。

運転目的別にみると、男女ともにほぼ同じ傾向を示しており、レジャー目的と、通勤では「そんなことはない」とする構成率が低く、追い越し行為の可能性が高い。ことに、レジャーは「いつもそうである」と「時々そうである」を合わせると

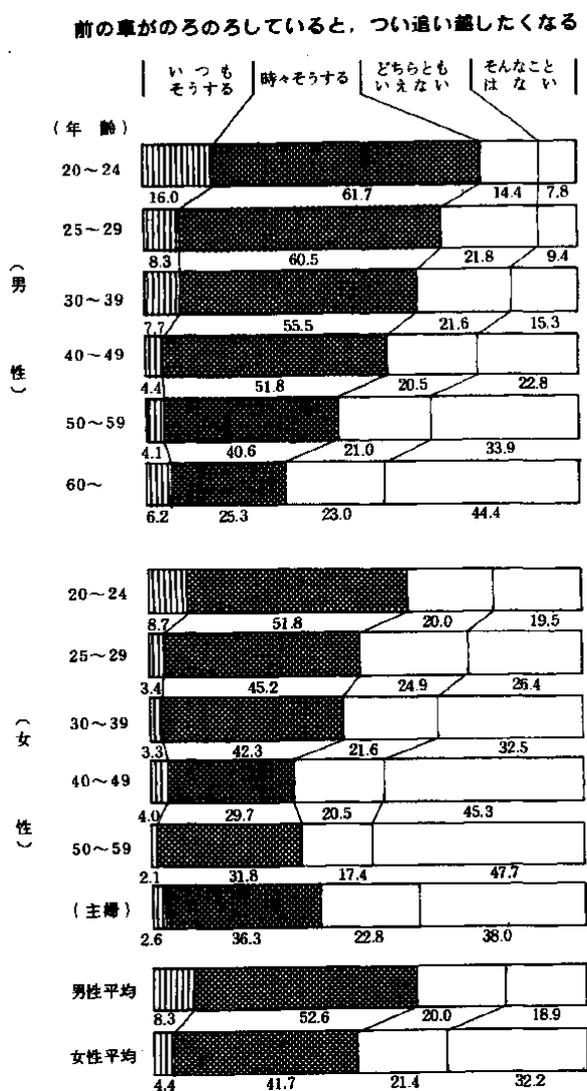


図4-7-1 「のろのろ運転」に対する回答構成比

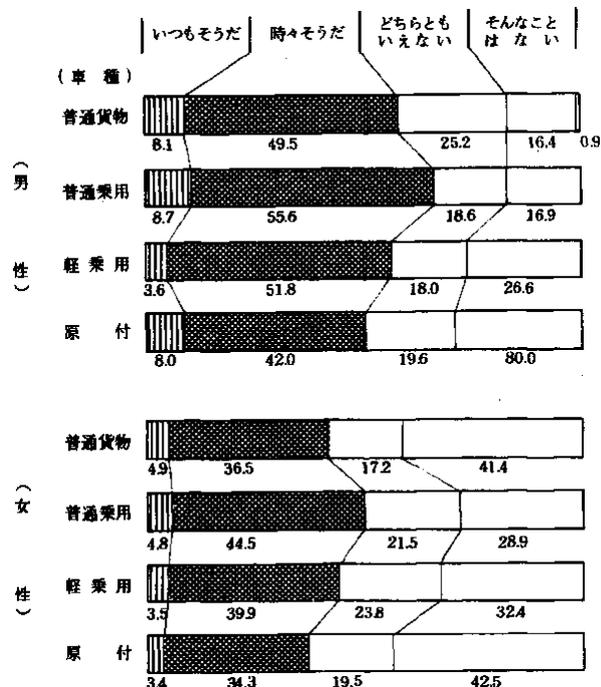


図4-7-2 「のろのろ運転」に対する車種別回答構成比

男性で68.7 パーセント、女性で58.8 パーセントにも達し、レジャーを主たる目的として車を利用する者に、危険な追い越しの可能性が高いことを示している。

慣れた道での走行

「慣れた道ではかなりスピードを出して運転する」に対する回答を示したのが図4-8-1である。

慣れた道でのスピードを出しての運転は、平均して女性の50パーセントが、ことに主婦では56.5パーセントと過半数の者が、「そんなことはしない」と否定しているのに対し、男性は、平均で40パーセントと低くなっており、スピードに対する性差が現われている。

年齢別にみると、男女ともに高年齢層ほど「そんなことはしない」とする者の構成率が高い傾向を示しており、20～24歳の男性は「いつもそうする」と「時々そうする」とを合わせると、58パーセントに達し、同年齢の女性でも44パーセントもみられる。このことは、少なくとも、若年女性ドライバーにあっては、その40パーセント近くが例えば馴れた道、自宅のあたりといったところでのスピードの危険に対し比較的甘い見方をしていることである。主婦だけについてみても約26.8パーセントのドライバーは、かなりのスピードをあげて走る可能性を持っている。

運転年数別に「そんなことはしない」とする率を見ると、男性では明らかに運転年数が長くなる程、その比率が高くなる傾向を示しており、運転年数の最も短い3年未満では、23.4パーセントしか見られないのに対して、15年以上では、51.9パーセントとかなり多くなっている。女性には、男性にみられるような経験年数との関係は、1～3年未満を除いては、一義的でなく、ほぼ50パーセント前後が「そんなことはしない」としている。

慣れた道ではかなりスピードを出して運転する

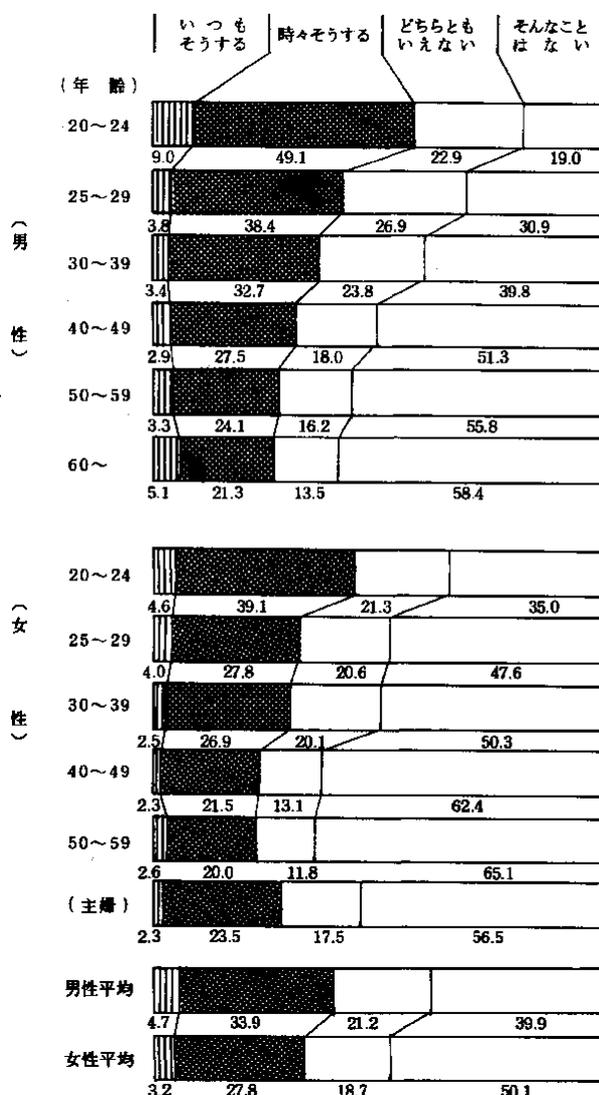


図4-8-1 「慣れた道での走行」に対する回答構成比

運転目的別にみたのが、図4-8-2であるが、男性、女性共通して、通勤目的に車を使う場合に、それぞれ42.5パーセント、39.9パーセントのドライバーがいつも、もしくは時々スピードをあげて運転していると回答している。また、男性ドライバーにおいてレジャー使用の場合、48.9パーセントの人がこのカテゴリーに回答しているから、緊急性を要する通勤時、およびレジャーといったケースでスピードの出し過ぎが浮かびあがってくる。車種別、運転頻度などの面からは特に大きな差はない。

サイドミラーの使用

「サイドミラーに何も写っていない時は、ふりむかずに左折する」に対する回答を示したのが図4-9-1である。

左折時の対応について、これを男女別にみると、各年齢とも50パーセント以上の者が「そんなことはない」と反応しているが、男性の平均が57.9パーセントに対して女性は64.2パーセントであり、主婦のみをみるとそれよりも高く、67.1パーセントを占め、わずかに女性の方が安全サイド寄りの対応を示している。

年齢別に比較すると、男性は高年齢になるほどわずかに「そんなことはない」とする比率が高くなり、女性もほぼ男性と同様の傾向であるが、50～59歳代では30歳代と同様に低下し、また、「いつもふりむかない」人が7.7パーセントと他の群より高いことと合わせ考えると、注目される結果といえる。車種別にみると、男性では「そんなことはない」とする者が、普通貨物54.6パーセント、普通乗用56.9パーセントに対し、軽乗用61.9パーセント、原付60パーセントでほとんど差はみられない（図4-9-2）。女性も同じ傾向である。

バックミラーの使用

「前方のことが気になって、バックミラーでうしろを見たりする余裕がない」に対する回答を示したのが図4-10である。

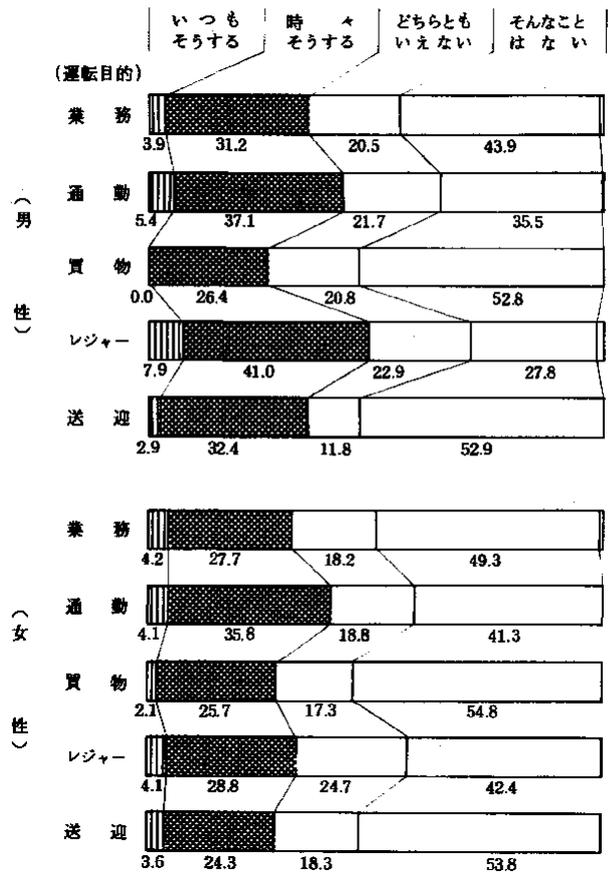


図4-8-2 「なれた道での走行」に対する運転目的別回答構成比

サイドミラーに何も写っていない時は、ふりむかずに左折する

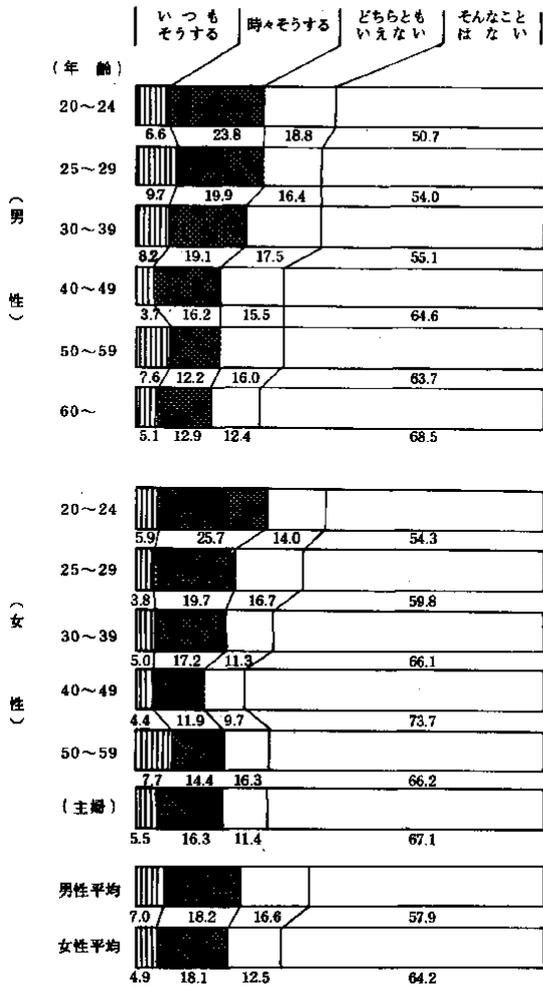


図4-9-1 「サイドミラーの使用」に対する回答構成比

性別に「そんなことはない」とする者の構成率をみると、男性は平均で92.4パーセントで、女性は86.0パーセントと男女とも、きわめて高率を示しており、ほとんどの人がバックミラーを使う際に余裕のあることを示している。年齢別にみても特徴はない（図4-10）。この設問については、運転経験年数、頻度別、車種別、運転目的といったものは影響しない。

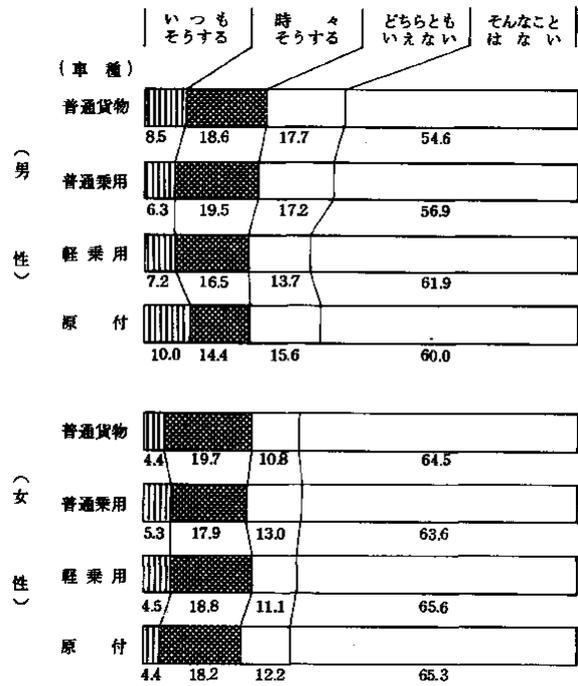


図4-9-2 「サイドミラーの使用」に対する車種別回答構成比

前方のことが気になってバックミラーでうしろを視る余裕がない

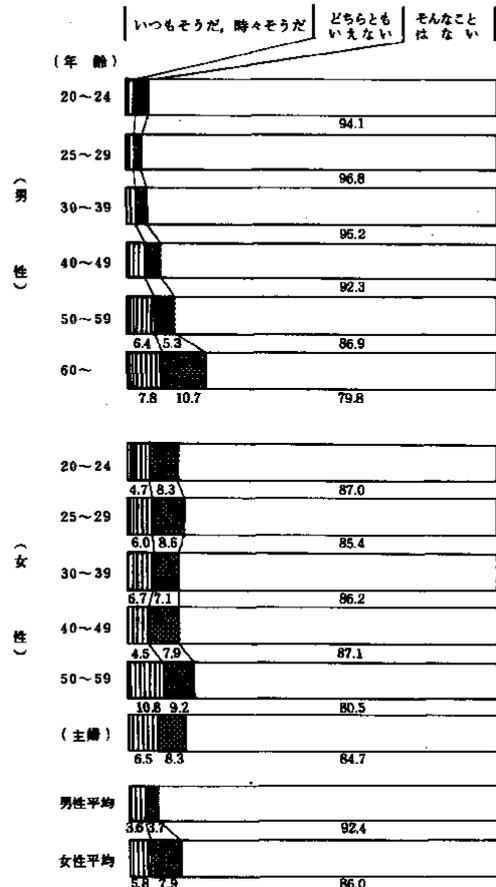


図4-10 「バックミラーの使用」に対する回答構成比

故意のスピードの出しすぎ

「故意にスピードオーバーをすることがある」に対する回答を示したのが図4-11-1である。

性別に「そんなことはない」とする者の構成率をみると、男性で平均29.9パーセントしかみられないのに対して、女性は51.2パーセントを示し、女性は男性に比べ故意によるスピードの出しすぎは少ないといえる。

年齢別では、男女ともに「いつも」あるいは「時々」故意にスピードオーバーをすると回答した者の割合は、若年層に多くみられる。男性の20～24歳では、これが63.8パーセントにも達しているが、年齢とともにその傾向は少なくなり、40歳以上では、30パーセント以下に落ちておりここに若年運転者の特徴がよくあらわれている。ただ女性においても、20～24歳の若いドライバーでは、44.5パーセントと半数近くが、「いつも」あるいは「時々」スピードオーバーをすることを認めている点は注目される。

車種別に「故意にスピードオーバーしない」とする人の構成率をみると、男性は軽乗用が47.5パーセントで最も高く、次いで原付の45.2パーセントであり、普通乗用、貨物よりも高い（図4-11-2）。女性は、原付が57.2パーセントで高いことは、男性と同じ傾向であるが、貨物が58.6パーセントと最も高い割合を示しているのが、男性とは異っている。

運転目的別に「スピードオーバーはしない」とする構成率をみると、男性、女性とも買物を目的とする場合に低いのが特徴であるが、男性の買物を主たる目的とするドライバーがごく一部に限られるため、これは女性の特徴として注目すべきであろう。問題は、男性のレジャー、女性の通勤であり、このいずれも、故意なスピードオーバーを是認する向きが、他の群よりも高いことである（図4-11-3）。経験年数別、運転頻度別、職業別などに顕著な特徴はみられない。

故意にスピードオーバーをすることがある

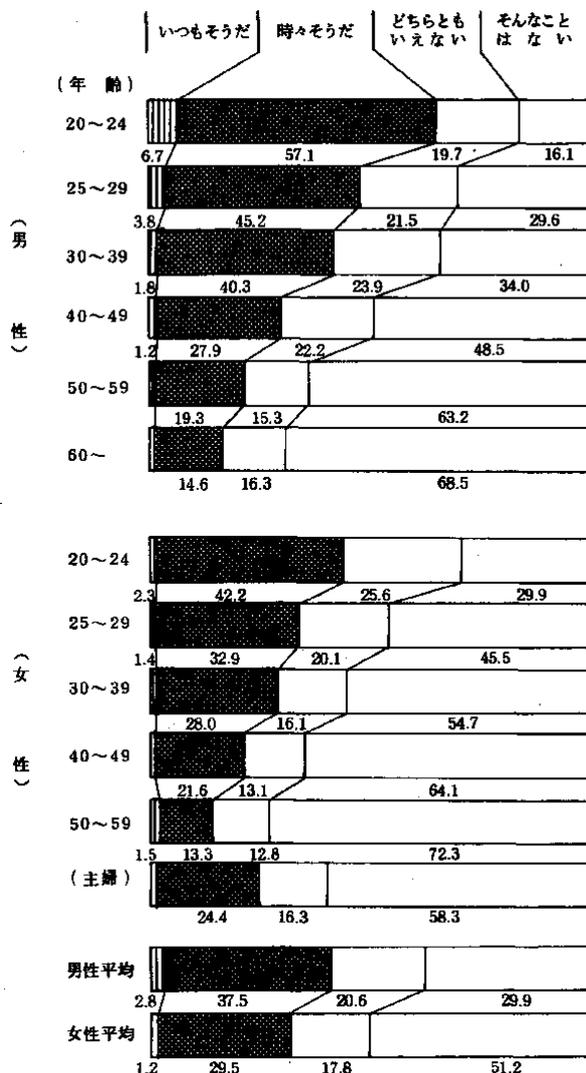


図4-11-1 「故意のスピードの出しすぎ」に対する回答構成比

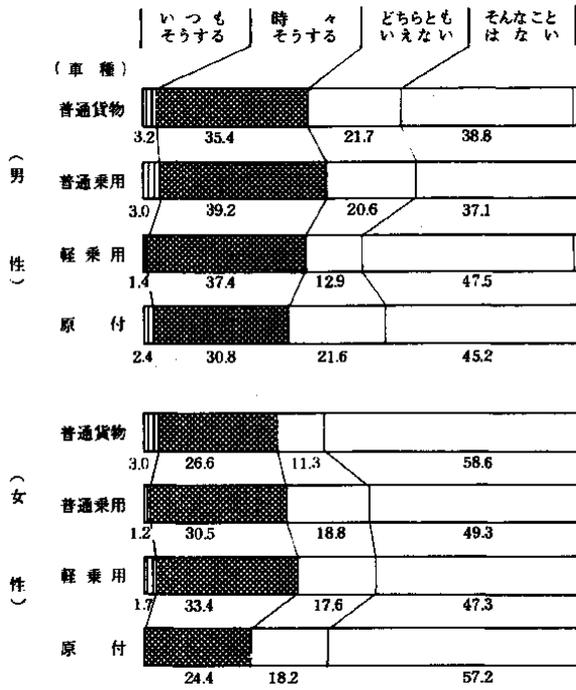


図4-11-2 「 故意のスピードの出しすぎ」に対する
車種別回答構成比

追い越され

「追い越されると腹がたつ」に対する回答を示したのが図4-12-1である。性別に「腹は立たない」とする割合をみると、男性が平均で56.3パーセントであるのに対して、女性は72.9パーセントと多く、男性の方が追い越されることに感情的になる傾向を示している。

年齢別では、男女ともに若年者ほど「そんなことはない」とする者の割合が低い傾向にある。男性の20～24歳では、39.4パーセントであるのに対して、最も割合の高い50～59歳では66.9パーセントと差が激しい。女性の場合、男性ほど年齢によるひらきは激しくないが、どちらかといえば、20歳代の女性は、中高年齢層に比べて「腹が立つ」とする割合が高く、それは、男性の30歳代の割合に匹敵する。

運転経験年数別にみると、男性は運転年数の短い者ほど「腹がたつ」とする者の構成率が高い。「いつも」と「時々」そうであるとする者を合わせると、15年以上が14.4パーセントであるのに対して、1～3年未満は30.8パーセントとなっている。女性は、1～3年が14.8パーセントみられるが経験年数の多寡の間には関係はみられない。

運転目的別にみたのが図4-12-2である。女性では、運転目的 とのかかわりはみられないが、男性では、レジャーを運転目的とした場合、他とくらべて「時々腹がたつ」というのを含めて、きわだって高いといえる。運転頻度、車種別にはこの種の態度に大きな差はない。

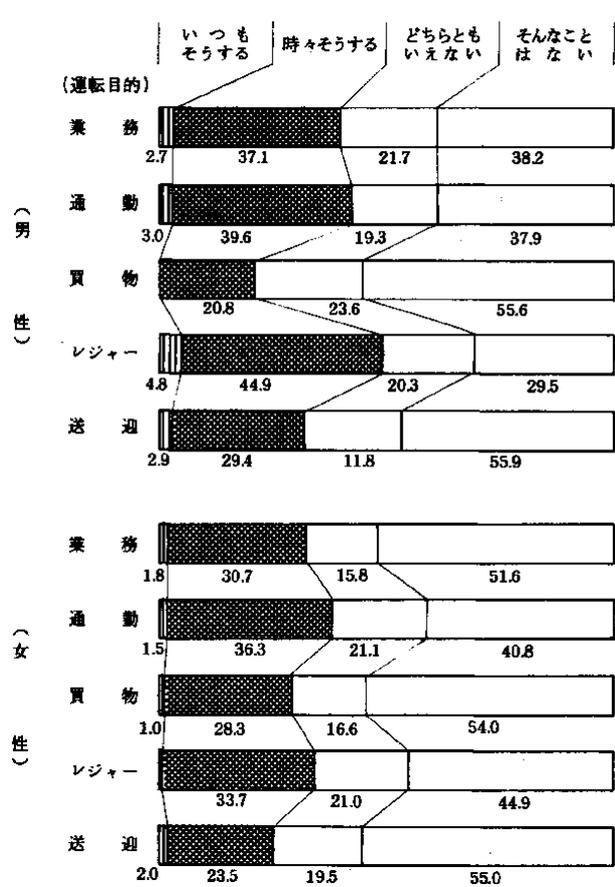


図4-11-3 「故意のスピードの出しすぎ」に対する
運転目的別回答構成比

追い越されると腹がたつ

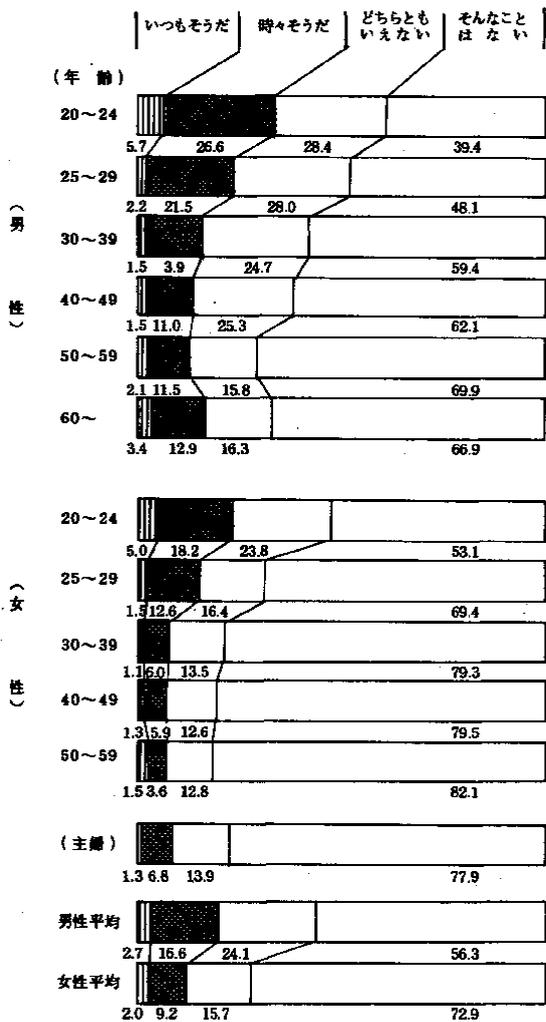


図4-12-1 「追い越され」に対する回答構成比

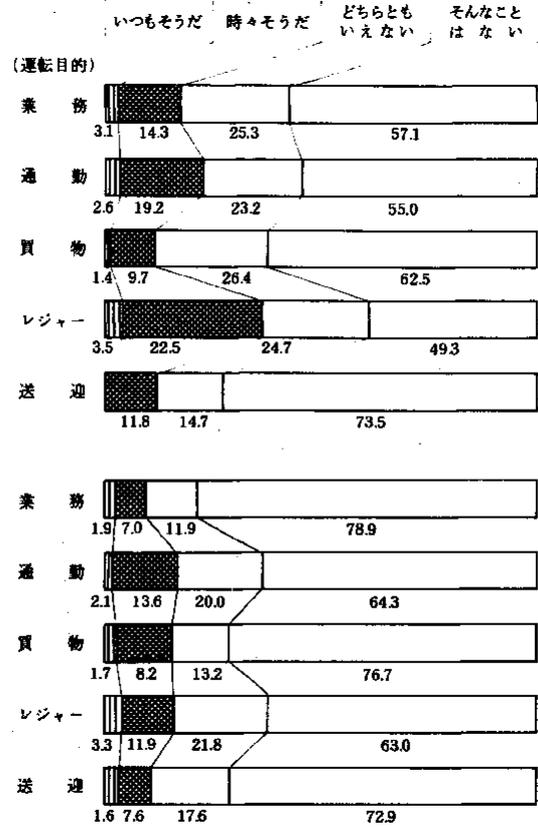


図4-12-2 「追い越され」に対する運転目的別回答構成比

他車の割りこみ

「他の車が割りこもうとしたら入れないようにする」に対する回答を示したのが、図4-13-1である。「入れないようなことはない」とする者の割合は男性が平均で47.4パーセントであるのに対して女性は70.3パーセントと女性に多くなっている。年齢別にみると、男性は年齢が高くなる程割りこませる割合が高くなり、20~24歳が35.3パーセントであるのに対して、60歳以上では74.2パーセントと若年者ほど厳しい。女性も年齢と比例はしているが、各年齢とも「そんなことはない」とする率が高く、男性のように年齢との顕著な差はみられない。

車種別にみると、原付だけが割りこみに対して寛大さを示している(図3-13-2)。

運転目的別では、男女ともに通勤とレジャーが割りこみに対してやや厳しい態度を示している。

「いつも」と「時々」入れないようにする者の構成率をみると、通勤及びレジャーでは25~30パーセント程度もみられる。女性も、通勤が15.5パーセント、レジャーが15.6パーセントとほぼ等率で他より高

他の車が割りこもうとしたら、入れないようにする

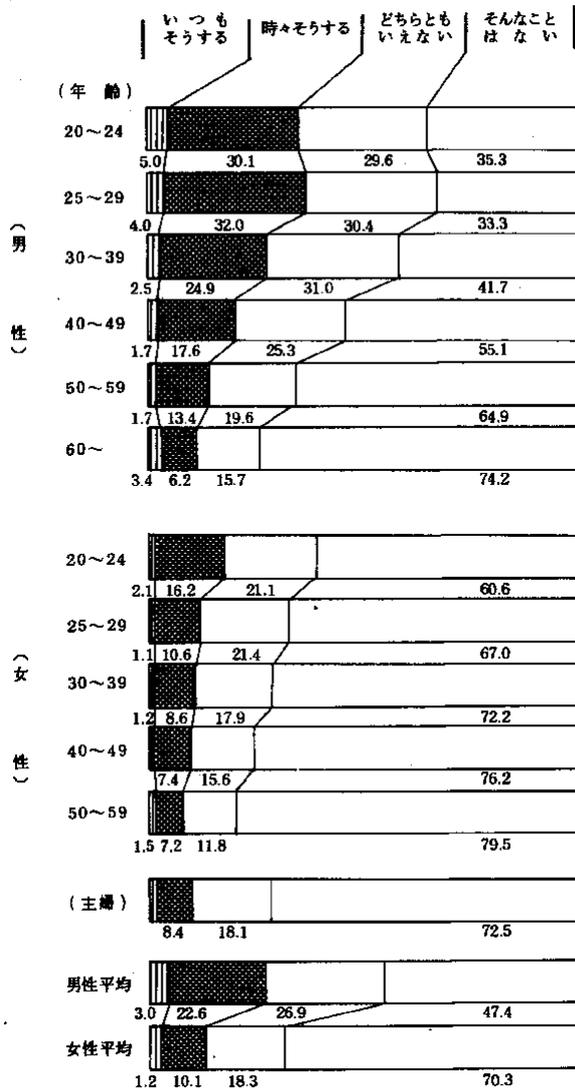
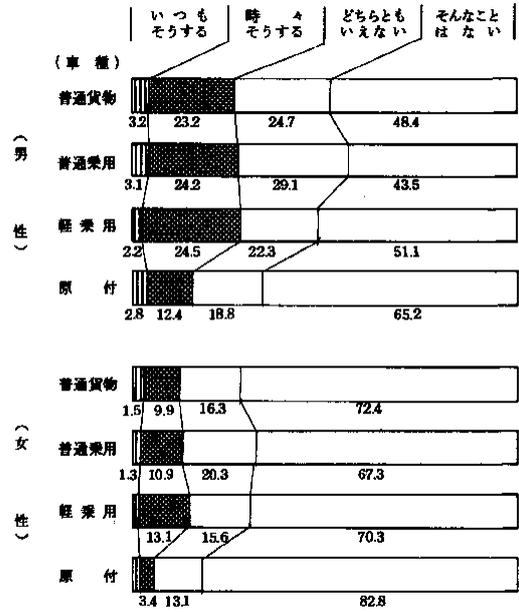


図4-13-1 「他車の割りこみ」に対する回答構成比
 く、割りこみに「入れない」とする率が高い
 (図4-13-3)。運転頻度、経験年数
 では特別な傾向はなく、たとえば経験年数
 の多い人ほど割りこみに寛大となっている。



回答構成比

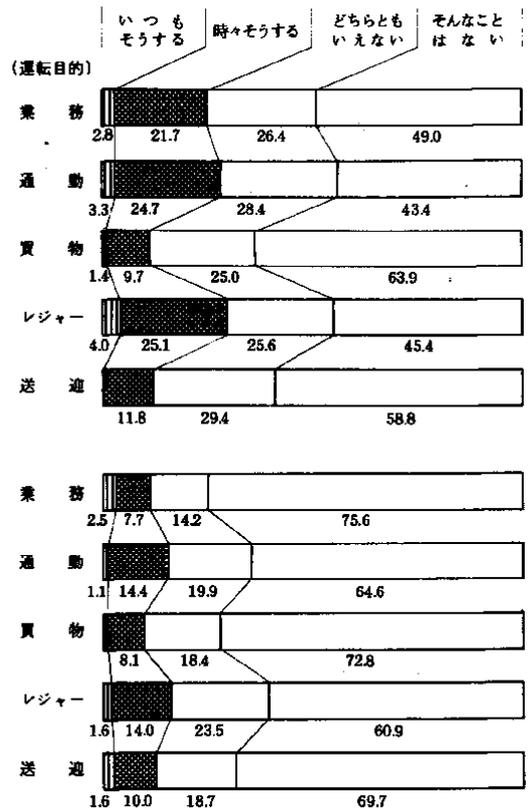


図4-13-3 「他車の割りこみ」に対する運転目的
 別回答構成比

4-2-4 運転中の不安感

ここでは、調査対象者がどのような運転場面に直面した時どの程度の不安感を抱くかをたずねている。これらの場面は、バックをする時、車の流れに合流するとき、追いあげられるとき、歩

行者の多い道路の通行、知らない道の通行、先頭車になったとき、狭い道での対向車とのすれ違い、進路変更、大型車の後を追従、交差点の右折の10場面である。調査対象者にこれら10場面のそれぞれについて感じる不安感の度合いを3段階(非常に不安、やや不安、不安なし)の尺度上に評定させたものである。

急いでのバック

「急いでバックしなければならない時」の不安感については「非常に不安」、「やや不安」を合わせると、女性ドライバーの方が男性にくらべて一様に高く、年齢的な差異は認められない。男性では若年者で「非常に不安」とする人の割合はせいぜい14パーセント程度である(図4-14-1)。

運転経験別にみたのが図4-14-2であるが、男性と女性で傾向の異なる年齢別分布を示している。すなわち、男性では「非常に不安」とするドライバーは年齢が上昇すると多くなるのに対し、女性ドライバーでは運転経験の少ないドライバーほど不安を大きく感じている点である。運転することを嫌いとしている

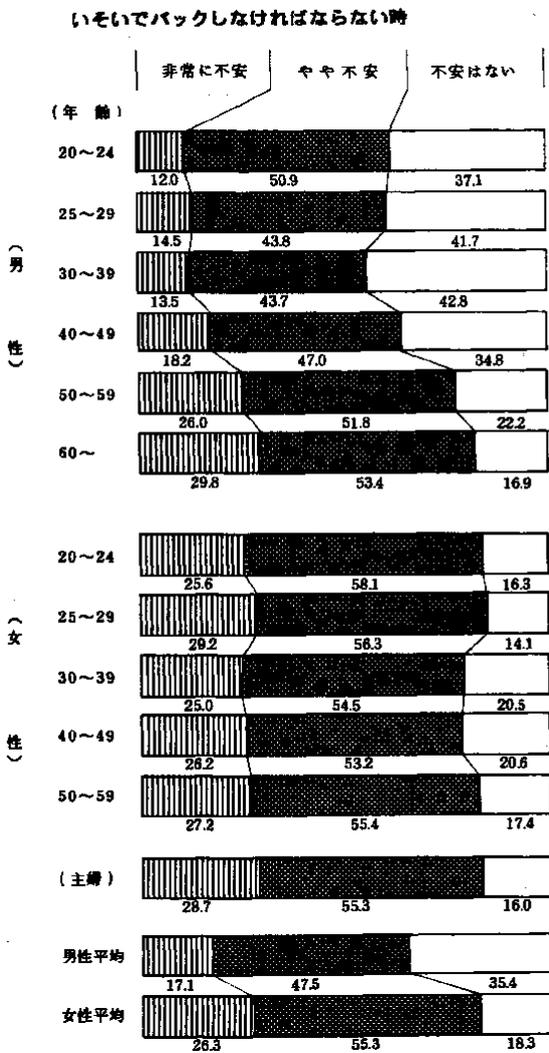


図4-14-1 「いそいでバック」に対する不安感の回答構成比

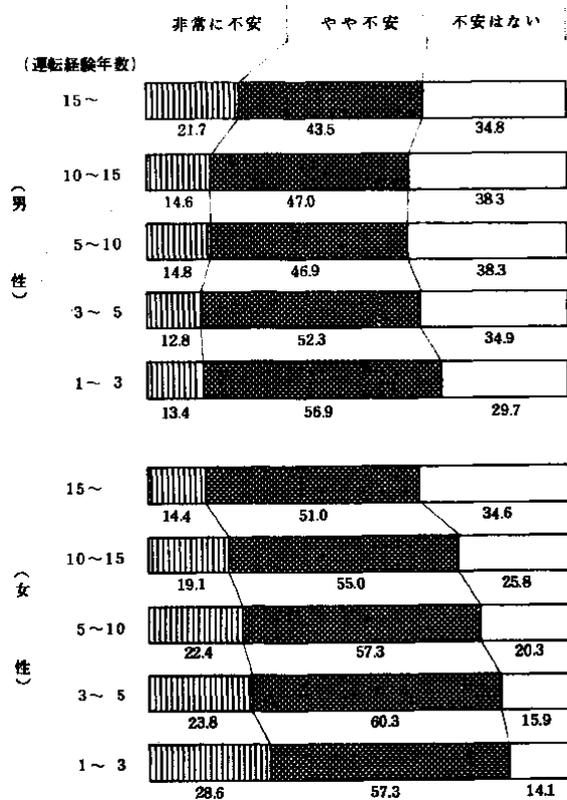


図4-14-2 「いそいでバック」に対する不安感の運転経験年数別回答構成比

女性は、特にバックを嫌いとする傾向がみられる（図4-14-3）。

流れに合わせる運転

「ふだんにくらべて速い車の流れに合わせて運転する時」の不安感を図4-15-1に示すが、平均して男性よりも女性の方が不安感が高く、女性の約60パーセントはこの種の運転行動に不安感をいっている。これに対し、男性は全体で39パーセントにすぎない。年齢別にみると、女性は年齢と関係ないが男性は年齢が高くなるに従い不安感が増大し、60歳代の「非常に不安」とするドライバーの割合は女性の

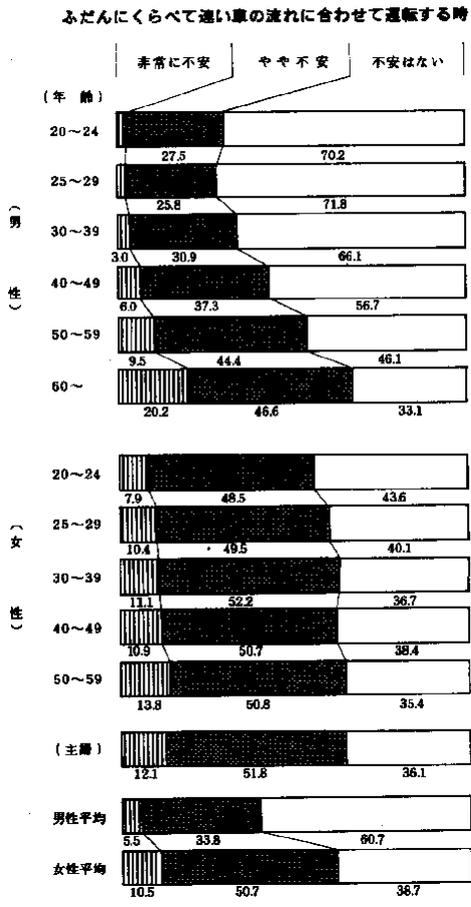


図4-15-1 「流れに合わせる運転」に対する不安感の回答構成比

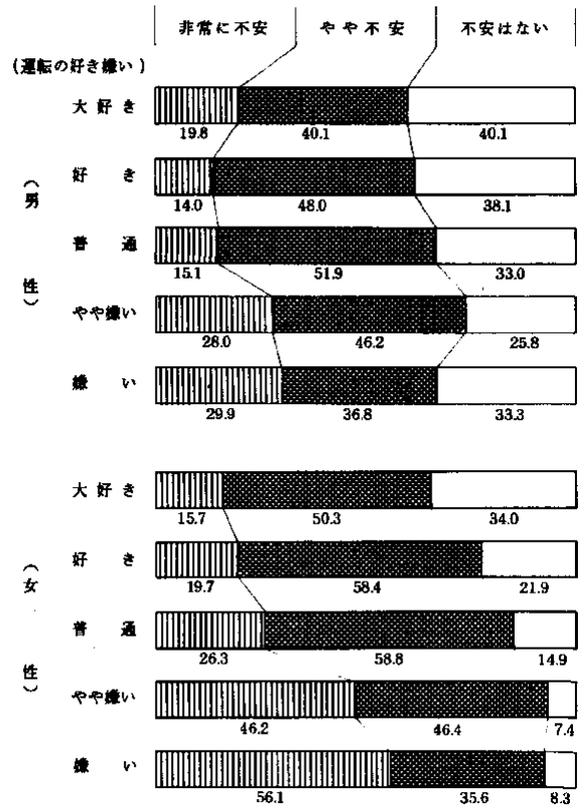


図4-14-3 「いそいでバック」に対する不安感の運転の好き嫌い別回答構成比

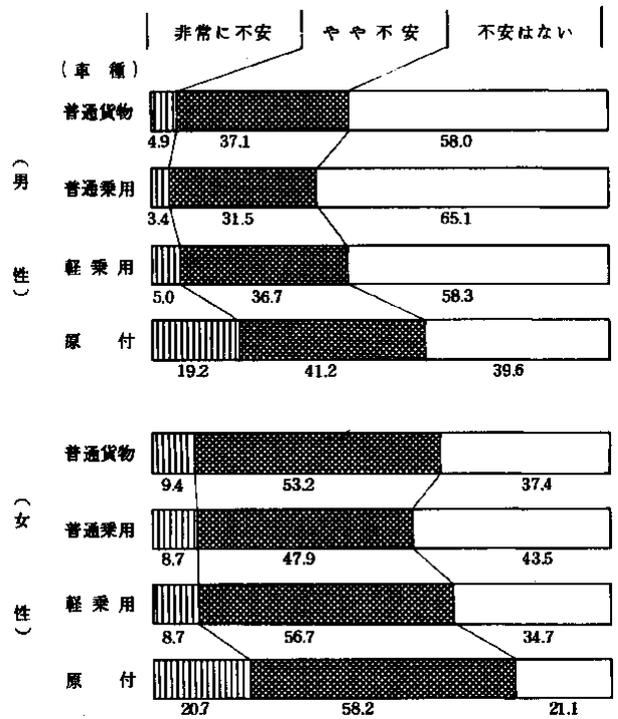


図4-15-2 「流れに合わせる運転」に対する不安感の車種別回答構成比

50歳代を超えている。

車種別にみると他の車種にくらべて原付のライダーが、速い流れでの運転を不安に感じる割合は男性、女性いずれも高く「非常に不安」とする人は全体の20パーセントに達し、他車種の約2倍の多さである（図4-15-2）。ただし、この種の運転動作では運転の好き嫌いとは余り関係がみとめられていない。

うしろからの追いあげ

「うしろから追いあげられる」といった交通場面での不安感は男性、女性ほぼ同じ程度で大差なく「非常に不安」とするのはそれぞれ16.5パーセント、19.9パーセントにすぎない。女性ではこれに対する不安感はやや若年層で低く、高年齢層で高いきらいがあるが男性ほど顕著でない（図4-16-1）。ただ、運転の好き嫌いから結果をみると、図4-16-2にあるように、男性女性とも「嫌い」とするの方が不安感が大きく、ことに女性にその傾向が強い。経験年数、運転頻度などはうしろからの追い上げに対する不安感に大きな要因ではない。

注目されるのは、車種による違いであり、図4-16-3に示すように男性、女性ともに原付のライダーに追い上げに対する不安感が高い。

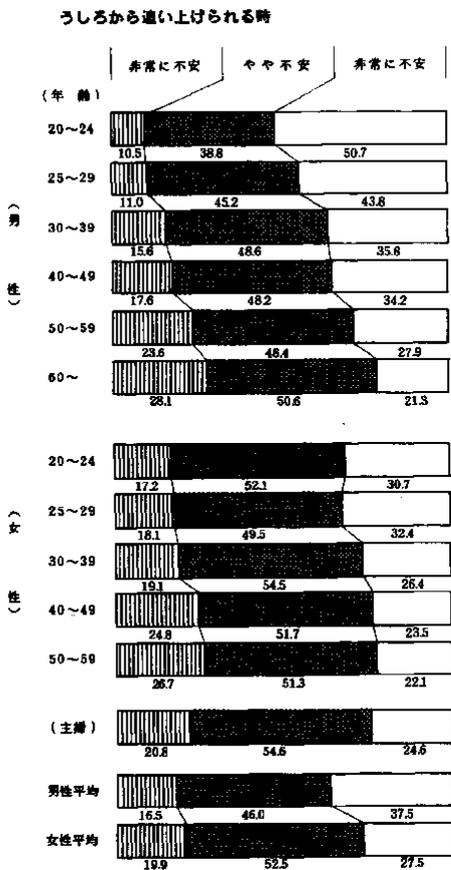


図4-16-1 「うしろからの追いあげ」に対する不安感の回答構成比

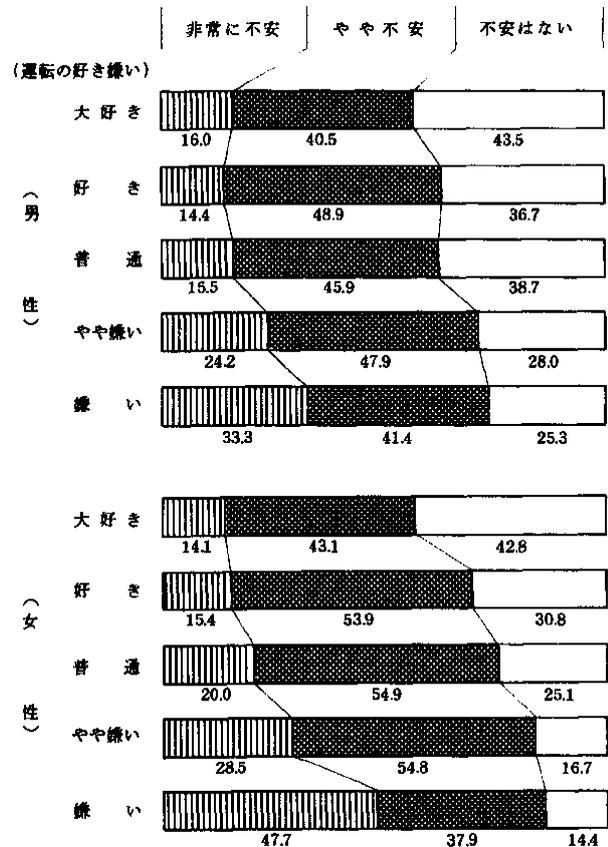


図4-16-2 「うしろからの追いあげ」に対する不安感の運転の好き嫌い別回答構成比

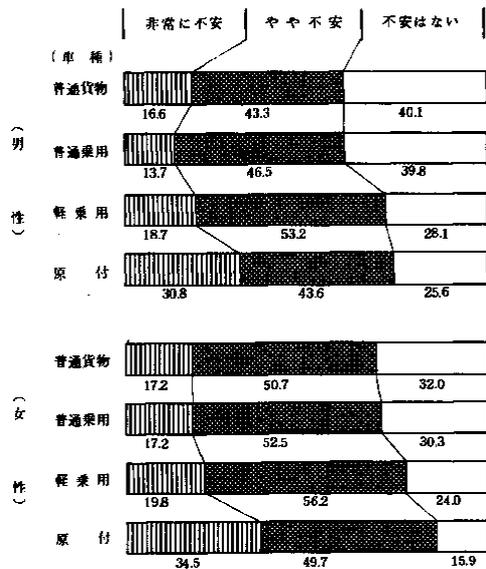


図4-16-3 「うしろからの追いあげ」に対する不安感の車種別回答構成比

歩行者の多い道

歩行者の多い道を走行する際の不安感は、男女共差がなく28.3、28.2パーセントが「非常に不安」としている。年齢的にみても差がないのが特徴である（図4-17-1）。ただ、男性のもつ不安感が今迄の設問に対するよりも高いことが見出される。運転経験、運転頻度、車種との関係はなく、運転の好き嫌いでも、女性ドライバーで運転が嫌いとする人は、特に歩行者の多い道での走行に不安感が高い（図4-17-2）。

歩行者の多い道を通る時

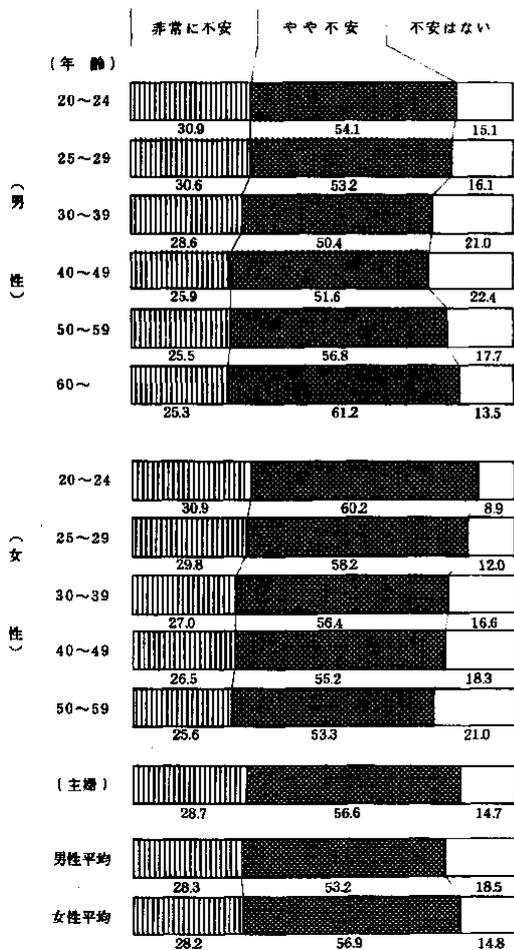


図4-17-1 「歩行者の多い道」に対する不安感の回答構成比

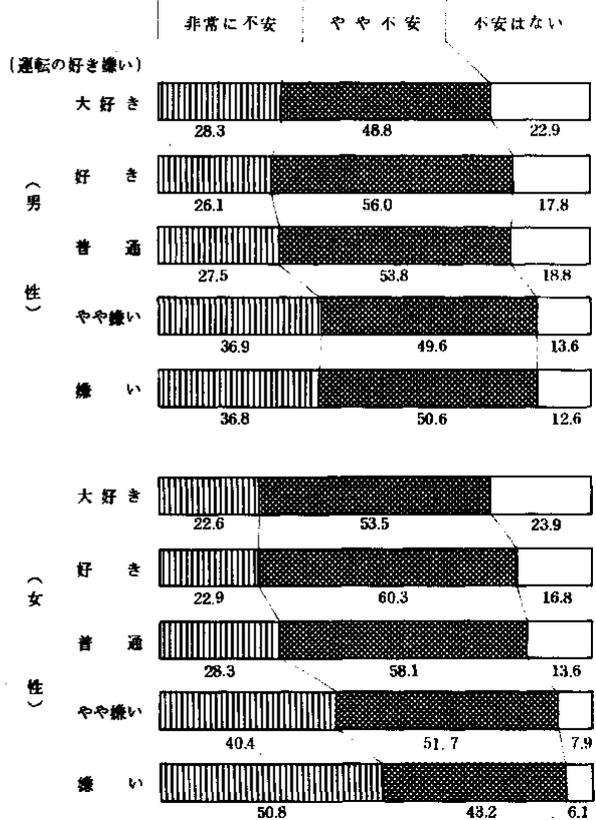


図4-17-2 「歩行者の多い道」に対する不安感の運転の好き嫌い別回答構成比

知らない道の走行

普段余り通らない、知らない道の運転に対する不安感は、女性では「非常に不安」とする人が30.8パーセント、男性で17.0パーセントと女性に高い傾向があるが、年齢的には男、女ともまったく差は認められない（図4-18-1）。運転の好き嫌いとの関係は、女性の場合嫌いな人ほど不安感が高いことが判る

（図4-18-2）。

運転頻度、車種との関係は明確ではないが、運転経験では、年数の浅い人に若干不安感が高い傾向がみられる。

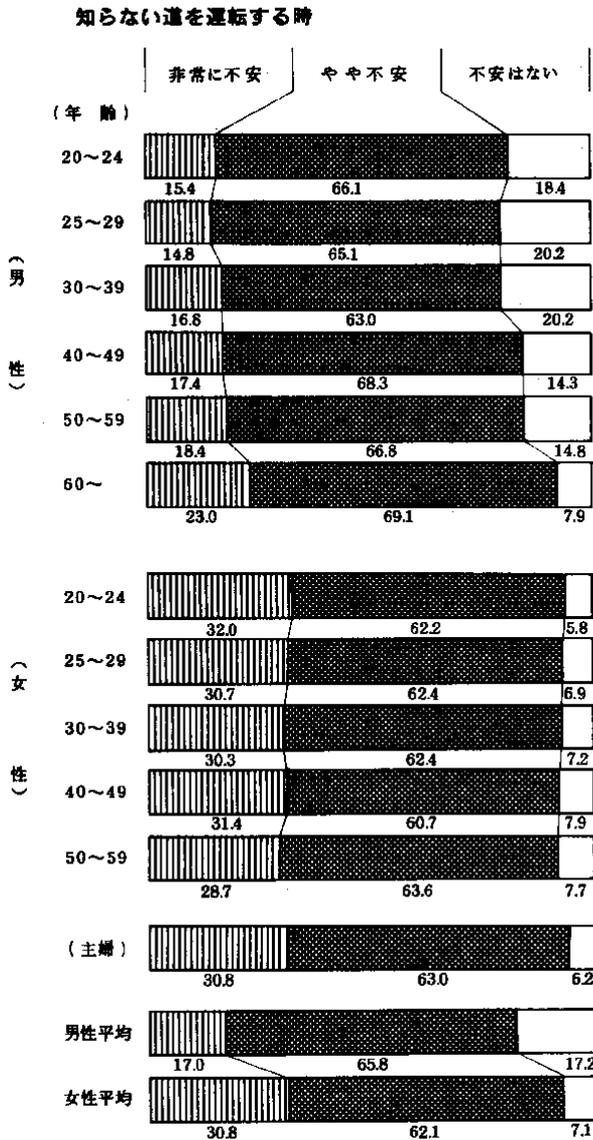


図4-18-1 「知らない道の運転」に対する不安感の回答構成比

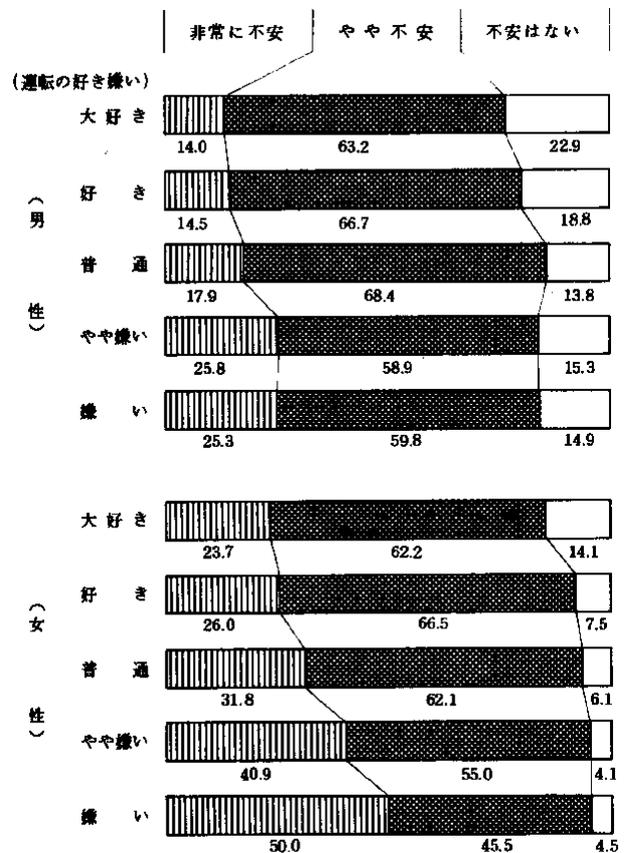


図4-18-2 「知らない道の運転」に対する不安感の運転の好き嫌い別回答構成比

流れの先頭車

たとえば、右折の信号待ちや直進している際の流れの先頭車になった時の不安感についてみると、男性、女性とも「非常に不安」とする割合はそれぞれ4.8パーセント、8.4パーセントと低い（図4-19-1）。年齢的には、男女とも高年齢層で高い。つまり流れの先頭を走行している場合、女性でもそれほど不安感をもって走行しているわけではない。車種別にみると、車の特性か

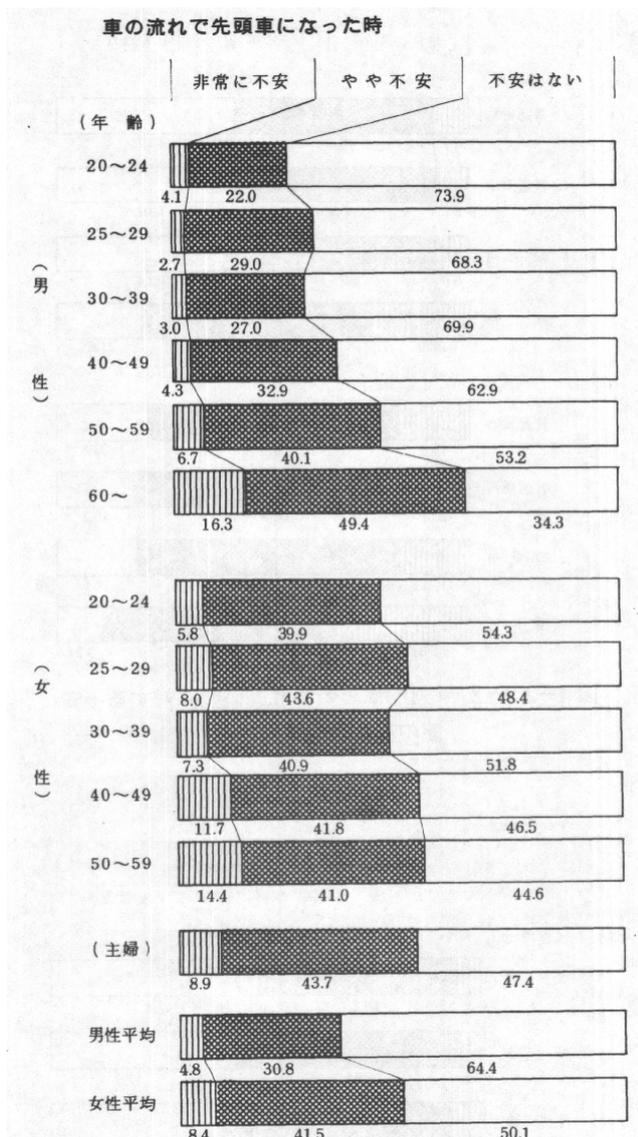


図4-19-1 「流れの先頭車」に対する不安感の回答構成比

ら、男性、女性とも原付のライダーが流れの先頭での不安感を強く感じていることが判る(図4-19-2)。
 しかしながら、運転頻度、経験年数とは余り関係がない。

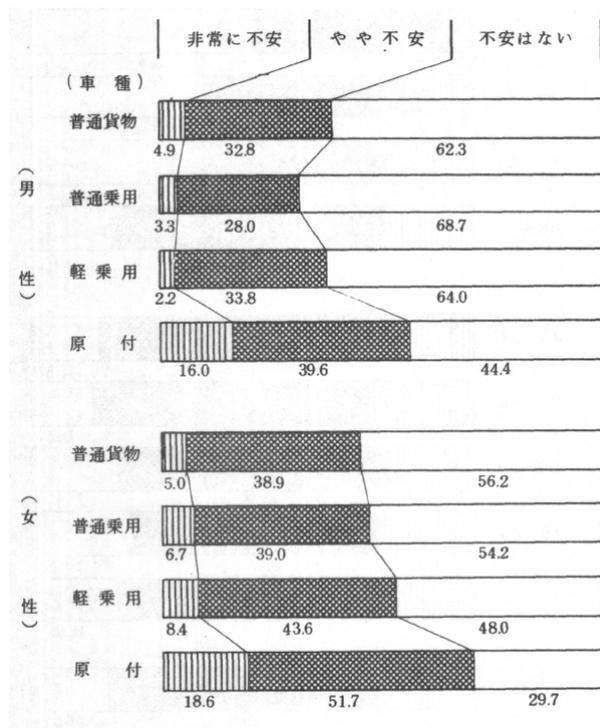


図4-19-2 「流れの先頭車」に対する不安感の車種別回答構成比

対向車とのすれ違い

「狭い道での対向車とのすれ違い」に対する不安感は、男性で7.9パーセント、女性で21.3パーセントが「非常に不安」としており、それほど高くはない。主婦だけを見ても21.8パーセント程度である(図4-20-1)。年齢別には、男性の高年齢層で不安感が高いが、女性ではまったく年齢差はない。

車種別にみると、この運転場面での不安感は、男女とも原付で高く、男性で22.0パーセント女性で31.5パーセントに達している(図4-20-2)。

また、運転の好き嫌いとの関係は、図4-20-3にみるように、男女とも運転が嫌いな人ほど狭い道でのすれ違いを不安に感じており、女性で45.5パーセントにも達する(図4-20-3)。

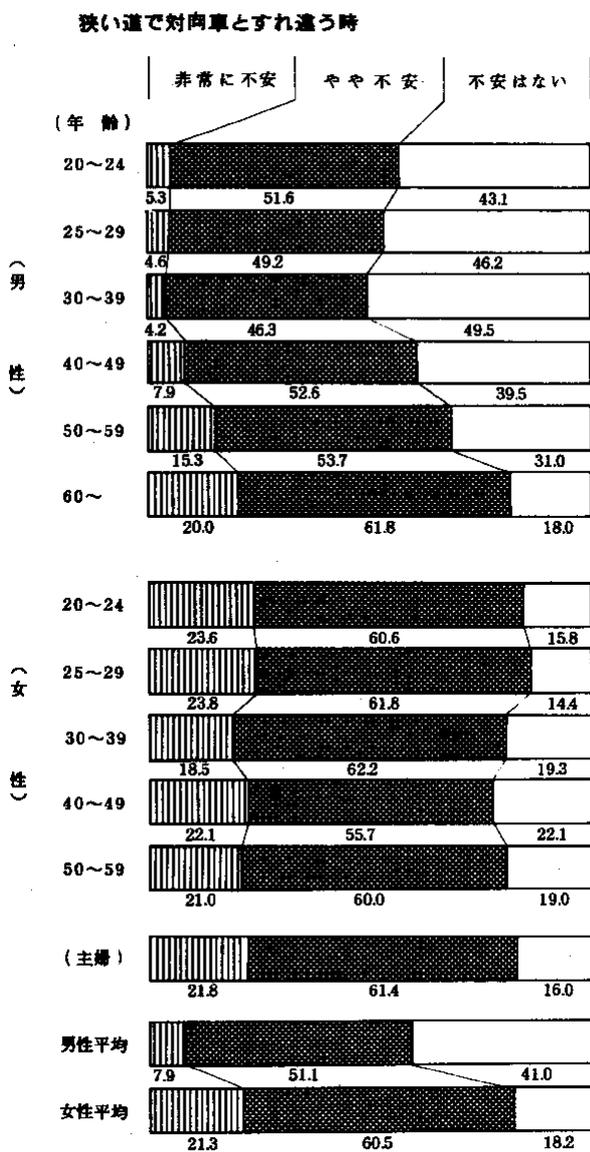


図4-20-1 「対向車とのすれ違い」に対する不安感の回答構成比

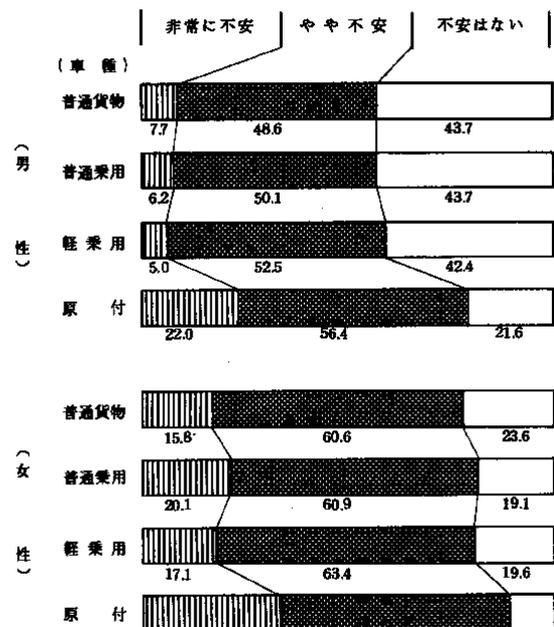


図4-20-2 「対向車とのすれ違い」に対する不安感の車種別回答構成比

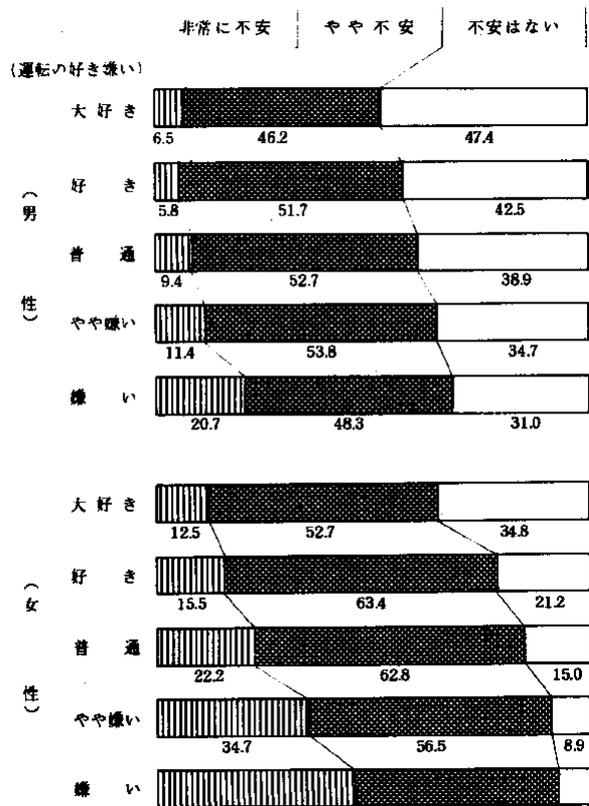


図4-20-3 「対向車とのすれ違い」に対する不安感の運転の好き嫌い別回答構成比

進路変更するとき

走行中に進路変更をする際の不安感をみると、男性、女性ともに「非常に不安」とする割合は低く、それぞれ4.3、6.2パーセントにすぎず、この種の行動を余り不安ではないとしている。年齢的には、男性、女性ともに高年齢ほどやや高いが、それほど大きな差異ではない（図4-21-1）。ただ、原付のライダーは他車種にくらべてやや高く、男性で16.4パーセント、女性で

13.3パーセントになっている（図4-21-2）。他の要因、すなわち、運転頻度、経験年数、運転の好き嫌いは余り影響していない。

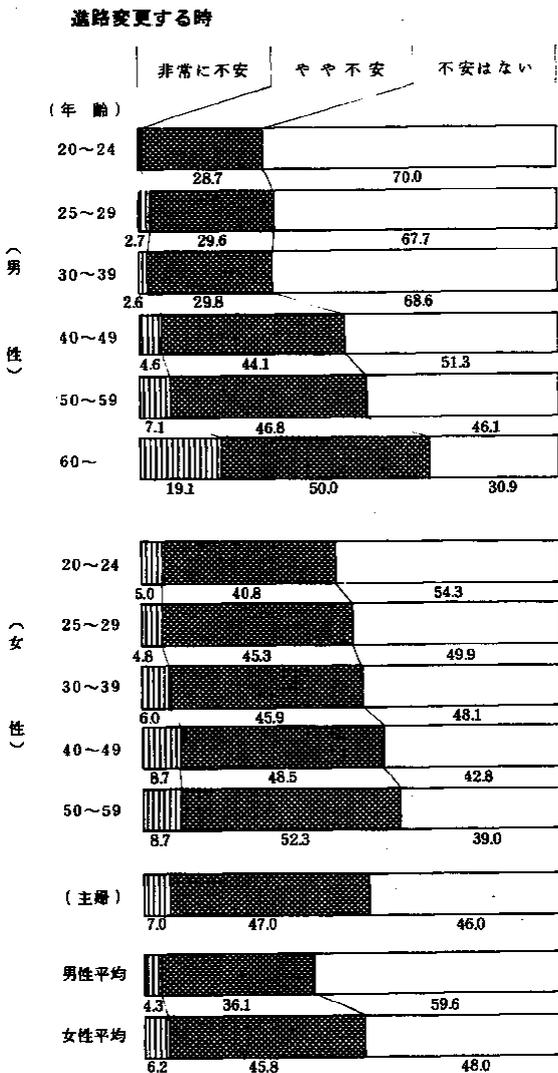


図4-21-1 「進路変更」に対する不安感の回答構成比

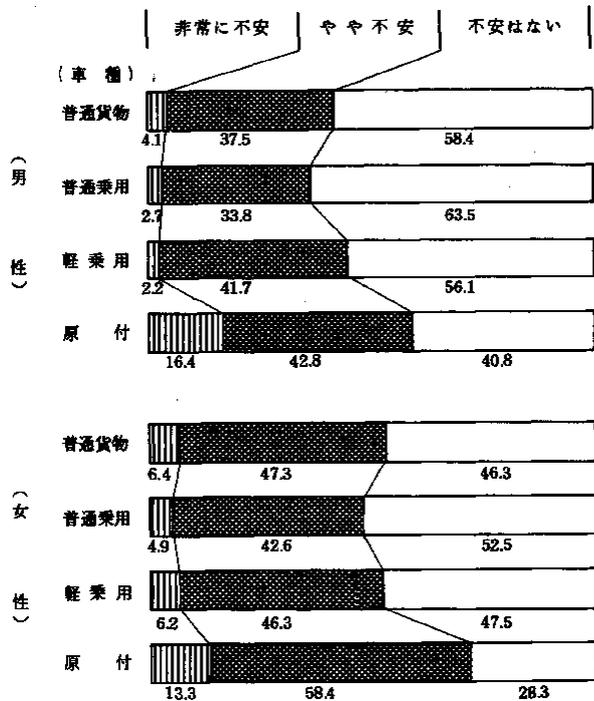


図4-21-2 「進路変更」に対する不安感の車種別回答構成比

大型車への追従

大型車のあとへついて運転するという場面に対する不安感は、どうであろうか。図4-22-1に結果を示すように、これについては男女とも「非常に不安」とする反応は低く、それぞれ13.0、16.0パーセントにすぎない。この場合も年齢が高くなるにつれて男女とも若干不安傾向がみられる。車種別には、原付の「非常に不安」とする反応は男性で29.2パーセント、女性で32.6パーセント

に達している。他の車種では余り差はない（図4-22-2）。

なお、運転経験、頻度、運転の好き嫌いとは大型車追従への不安感では著しい特徴はみられない。

大型車の後について運転しなければならない時

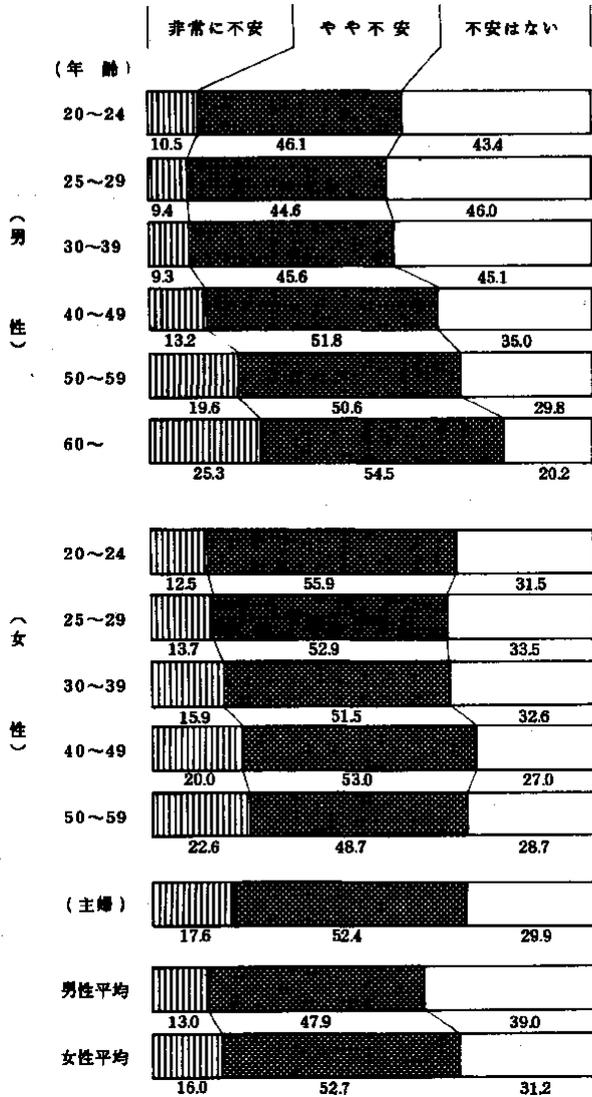


図4-22-1 「大型車への追従」に対する不安感の回答構成比

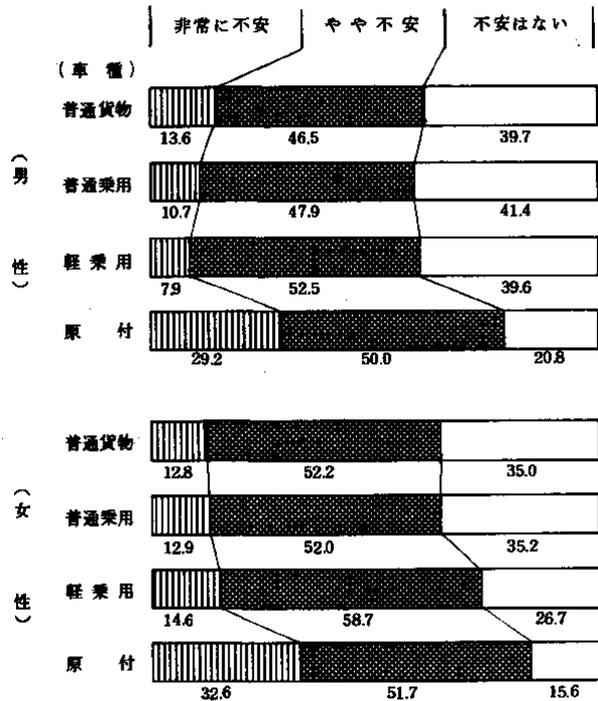


図4-22-2 「大型車への追従」に対する不安感の車種別回答構成比

交差点での右折

交差点での右折をする際に受ける不安感は、極めて特徴的であり、男性、女性共「非常に不安」とする人はそれぞれ3.6パーセント、5.7パーセントと極めて低いことであり、一般に男性、女性を問わず、この行動の際の不安感は低いことがいえる。年齢的には、やや高齢層で高いが大きな差ではない（図4-23-1）。ただ、車種別に見ると、原付のライダーは、男女共、他車種よりも高く、この種の行為を不安に感じている割合が高い（図4-23-2）。

以上の結果を要約すると、表4-1の様にそれぞれの属性で不安感を特徴づけるもの、すなわち、性差、高齢層、運転の頻度が低い、運転が嫌い、運転年数が短い、原付ライダーなどに対

交差点での右折

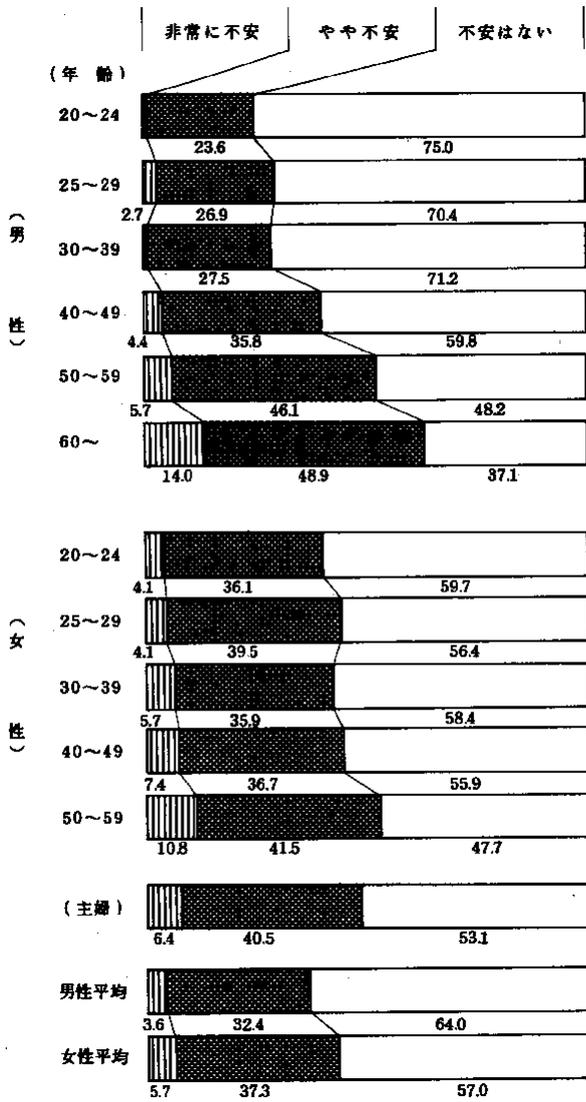


図4-23-1 「交差点での右折」に対する不安感の回答構成比

し、10項目の特に不安度の高いもの(◎)

やや高いもの(○)を見たものである。これによると、原付、運転の嫌いであることに、

男性、女性共に不安感が高く、ことに、原付での狭い道、大型車両への追従、右折時に不安感が高いことは、原付の不安感が他車種と異なることを示している。また運転が嫌いで

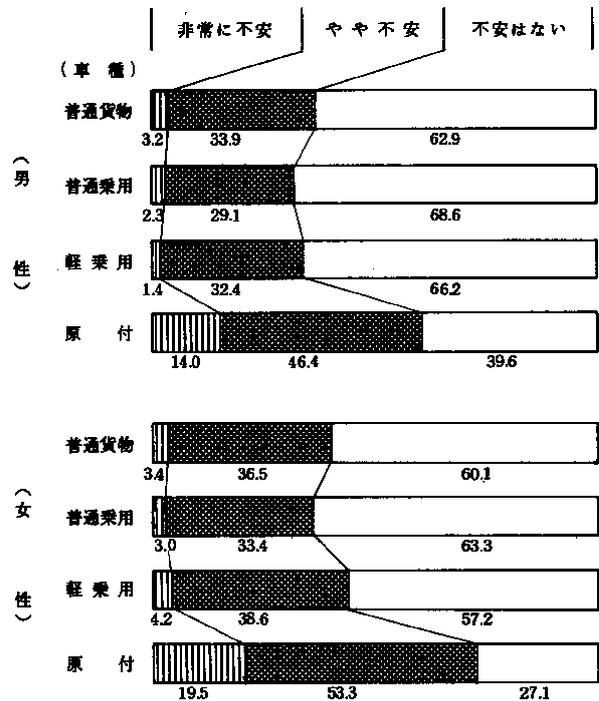


図4-23-2 「交差点での右折」に対する不安感の車種別回答構成比

あることはことに女性にあっては、バック、追い上げ、大型車の追従、歩行者の多い道、知らない道、狭い道などで不安感が高いことがわかる。

運転頻度の低い人は、男女共バック、狭い道の通過に不安感が大きいとしているが、これは、運転経験が不足している人でも同様である。

表4-1 不安度の高い属性と不安項目

比較項目	不安項目	不安項目									
		1.いそいでバック	2.速い流れの運転	3.追い上げられる時	4.歩行者の多い道	5.知らない道	6.先頭車になった時	7.狭い道でのすれ違い	8.進路変更	9.大型車の後ろを追従	10.右折
性 差	女 性	○					○		○		
高 年 齢	男 性	○	○	○				○	○	○	
	女 性	○	○					○			
運転頻度低い	男 性	○							○		
	女 性	○							○		
運転が嫌い	男 性		○	○			○	○	○	○	○
	女 性	◎	○	◎	◎	◎	○	◎	○	◎	○
原 付	男 性	○		○				○	◎	◎	◎
	女 性	○		○				○	◎	◎	◎
運転年数短い	男 性										
	女 性	○							○		

(注) ◎ 不安度高い ○ 不安度ややあり

不安得点 (スコア)

以上10の問に対する回答を、「非常に不安である」の回答に2点、「やや不安である」に1点、「不安はない」に0点のウェイトを与え、それぞれの質問ごとに調査対象者の持つ不安感というものを集計した。その結果は図4-24-1~4に示す通りである。仮にこれらの10の質問に対し、いずれも「非常に不安」と答えた場合、その個人の総合得点(スコア)は、 $2 \times 10 = 20$ 点でこれが最大となる。したがって図の10点の線は丁度中間的スコアであり、これよりも数字が高ければ、不安感が高いことを意味している。

男性、女性それぞれの全体像を見ると、男女いずれも程度の差こそあれ、類似した傾向を示していることがわかる。なお、この図の中で、10の場面を次の様に共通した内容を持った3つの群に分けてある。すなわち、

- (A)複雑な道路の状況と関連する項目として、「歩行者の多い道を通る時」、「知らない道を運転する時」、「狭い道で対向車とすれ違う時」をまとめ、
- (B)接近車両との関係に関連する項目として、「ふだんに比べて速い車の流れに合わせて運転する時」、「うしろから追い上げられる時」、「車の流れで先頭車になった時」、「大型車の後ろについて運転しなければならない時」が含まれ、
- (C)進路変更に関連す

る項目として、「急いでバックしなければならない時」、「進路変更をする時」、「交差点での右折」という具合に分類したものである。

これによれば、Aの分類すなわち、複雑で困難度の高い道路状況においてドライバーの抱く不安感が高いことが知られ、ことに女性において、その不安感は男性のそれに比べ高くなっている（いずれも10点以上）。勿論男性においても歩行者の多い道と知らない道での不安感が高いが対向車とのすれ違いでは女性ほど高くはないのが特徴である。

また、女性の場合、「急いでバックしなければならない時」の不安感が今のべた（A）複雑な走行状況にほとんど同じ得点を示していることは、女性にとってバックのむずかしさの一面をうかがわせている。

次に不安得点の高い群は、（B）接近車両との関連を示すもので、ことに、後続車の追いあげ、大型車のあとの追従の二つである。先導車として、交差点で右折待ちをしたりする際の先導車の不安感はそれほどでなく、全体として不安感がきわめて低く評価されたものは「進路変更」、「交差点での右折」の二つであり、男、女ともに同じ傾向にある。

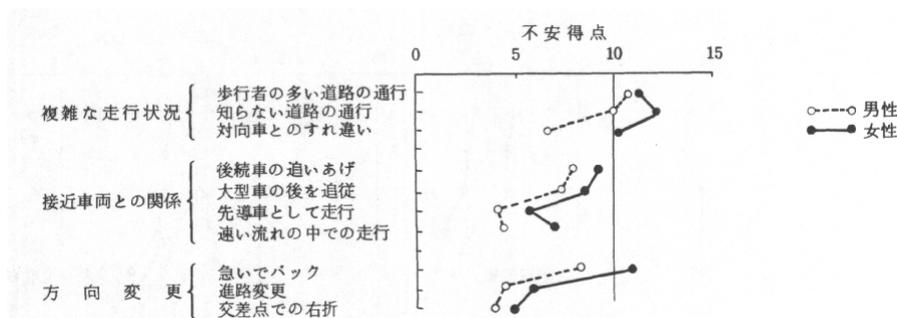


図4-24-1 不安得点の分布

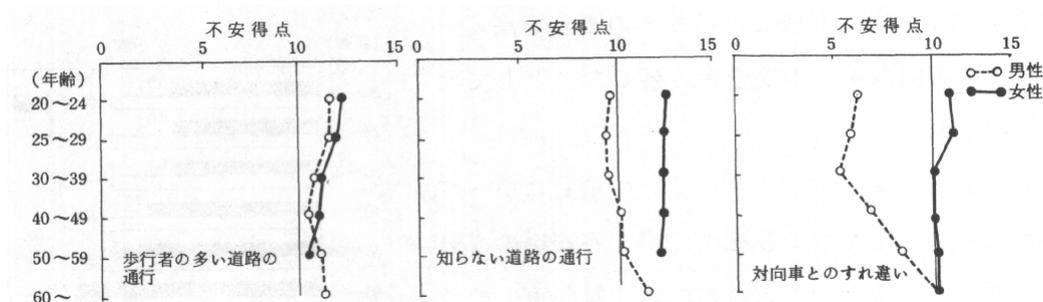


図4-24-2 複雑な走行状況での不安得点の性別、年齢別分布

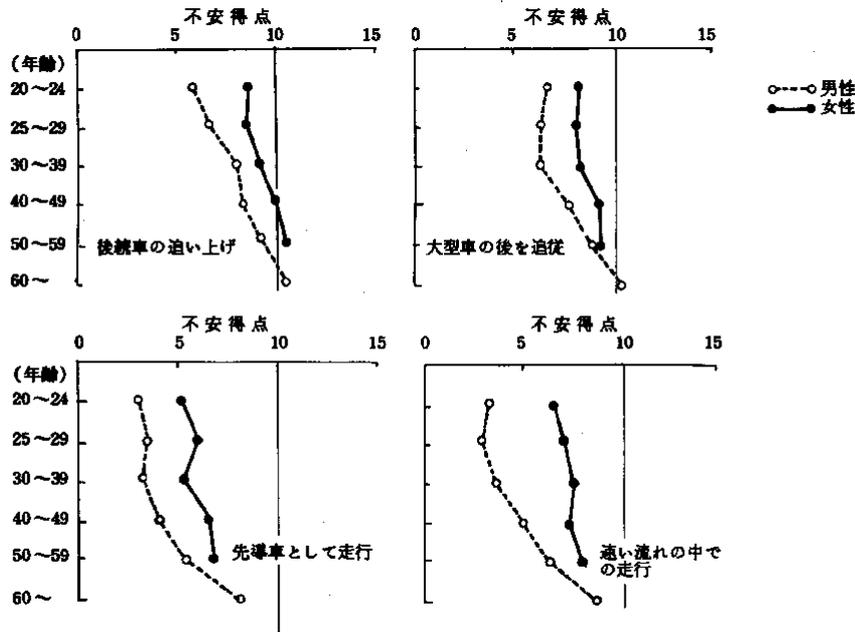


図4-24-3 接近車両との関係における不安得点の性別、年齢別分布

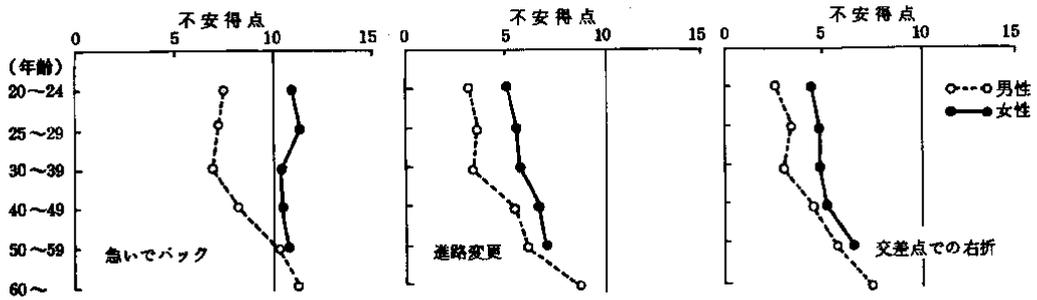


図4-24-4 方向変更における不安得点の性別、年齢別分布

したがって、単に(C)方向変更という群の中にあっても、男女とも同じ様に、バックの不安を高く、それ以外の方向変更には不安を余り感じないとしている点注目される。

図4-24-1に示すように、どの項目にあっても男性にくらべて女性 の運転中に抱く不安感の高いことが判るが、性差の大きいのは、「対向車とのすれ違い」、「速い流れでの走行」、「急いでバック」の三つであり、共通して高いのは、「歩行者の多い

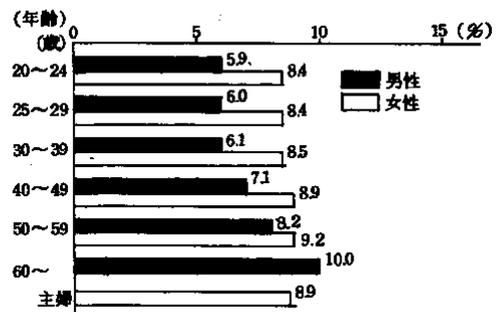


図4-25-1 年齢別不安得点

道路の走行」といえる。ただし、男性では年齢が増加するにしたがい、女性のもつ不安レベルに近づく傾向は、いくつかの項目についてみられ、たとえば「知らない道の走行」、「対向車とのすれ違い」、「速い流れの走行」などに顕著である。女性の内、ことに若い年齢層では方向変更に関する分類の中で「進路変更」、「交差点での右折」の不安得点が低いのは注目すべき現象といえる（図4-24-4）。

次に、この不安得点を、年齢別に眺めると男女ドライバーともに年齢が進むに従い不安感が増大する傾向が認められる（図4-25-1）。そして全ての年齢層で女性ドライバーの不安感は、男性ドライバーに比べて高いことが明らかである。増加率は男性ドライバーに比べると僅少で、男性ドライバーの40歳代以上に認められたような加齢に伴う不安感の増大は認められない。

運転する車種と不安感との関係についてみると、男性ドライバーは、普通貨物および普通乗用の不安感が他の車種に吐べやや低くなっている（図4-25-2）。女性ドライバーでは、どの車種も男性に比べ不安感が一様に高くなっている。男女ともに原付、自動二輪、軽乗用、普通乗用車の順で、車体の大きさと、不安感の強さとが関係しており、小さいほど不安感が高い。

不安得点の高さと運転経験年数との関係を見ると、男女ともに、運転経験年数が増大するに従い不安感は減少する（図4-25-3）。運転を始めて1年に満たないものの不安が最も高く、性差は全く認められない。その後、男性ドライバーの場合は、1年間の運転経験後急速に不安感が減少し、運転経験を重ねるごとに、不安感が徐々に減少し、15年以上になると再び僅かながら不安感が強くなる。女性ドライバーもまた男性ドライバーと同様に、運転経験年数の増大に伴ない不安感が徐々に減少していくが、男性ドライバーのそれと比べると、急激でなくむしろ1～3年の不安感のレベルを維持している。

また、15年以上で男性の不安感とほぼ同等となるが、それ以下の運転経験年数では、不安感はいずれの層においても男性に比べて高い。

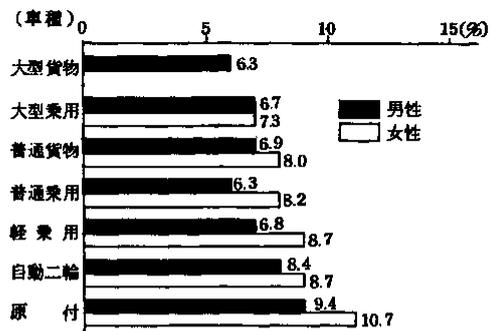


図4-25-2 車種別不安得点

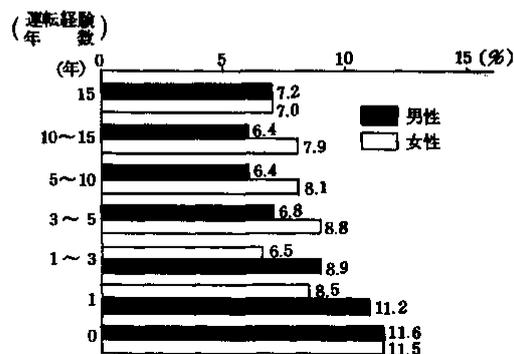


図4-25-3 運転経験年数別不安得点

事故に対する不安感

運転中にどのような不安を抱くかについて昨年行った調査のマイカーについての結果を前述の不安得点との関連において述べる。図4-26は男、女それぞれ年齢別にみたものだが「人や自転車がとび出してくるかもしれない」不安感が最も高く、全体の60パーセントに達している。男女の性差はない。また「他の車がぶつかって来るかもしれない」とする不安感を含め、受動的な不安感は、全体の70パーセント近くになることとなり、マイカードライバーは、男女いずれも他からぶつけられる不安をきわめて高く意識していることが判る。自分から相手にぶつけるという能動的な形での不安感というものは、きわめて低い。

さらに、図4-27には、運転経験との関係が示してあるが、運転経験が1年未満で自分からぶつける心配が少しみられるものの、余り経験による違いは見られず、その60パーセントは、

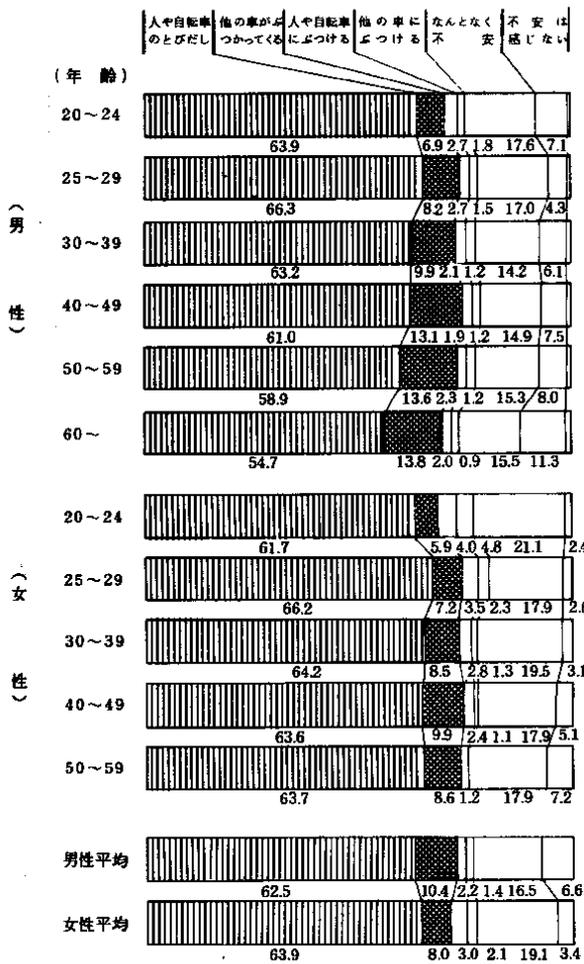


図4-26 マイカー運転者の事故の不安感に対する回答構成比(昭和56年度調査)

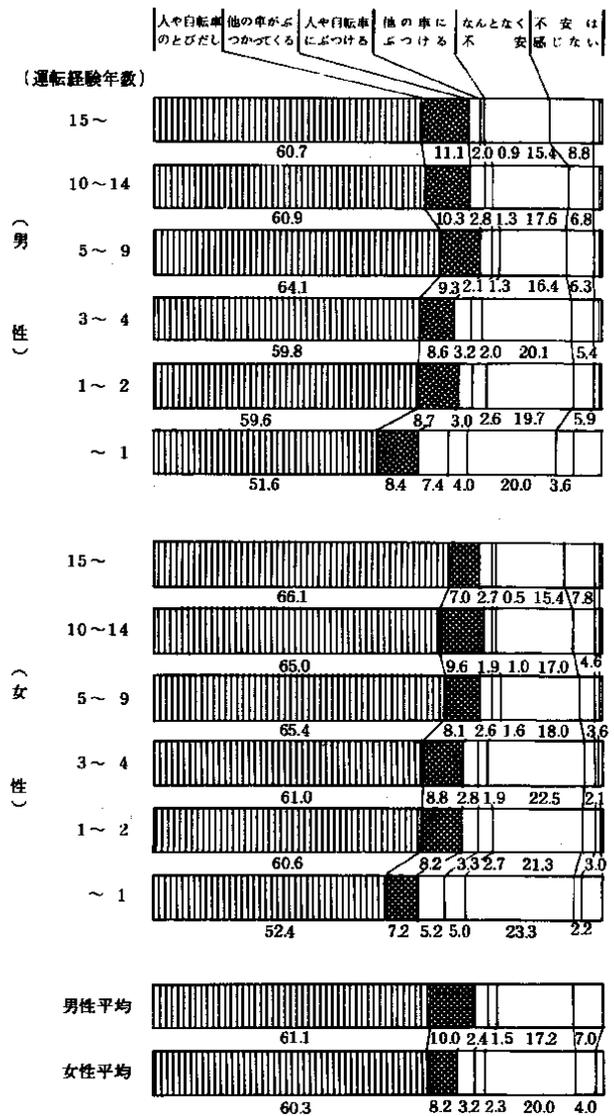


図4-27 マイカー運転者の事故の不安感に対する運転経験年数別回答構成比(昭和56年度調査)

「人や自転車の飛び出し」に不安を抱いて運転している。

ヒヤリ体験

これも昨年度調査した項目であるが、今迄に事故にあいそうになったり、ヒヤッとしたことはないかを質問した結果がある。図4-28にそれを示すが、男性においては「時々あった」までを含めたヒヤリ体験の多い群が年齢の低い層に高く、20代前半で65パーセントに達しているが、年齢の上昇と共にこの割合は低まり、60歳代では40パーセントになる。まったくヒヤリ体験なしというのは60歳代では11.6パーセントにも及んでいる。一方、女性では「時々あった」までを含めたヒヤリ体験ありの群の割合は年齢とまったく関係せず、平均で34.7パーセントと男性に比べて低い。しかも一度もヒヤリ体験なしは平均で14.1パーセントに達している(勿論、このサンプルからは、ペーパードライバーは除いてあるので、実際にハンドルを握っている人のみを対象としている)。

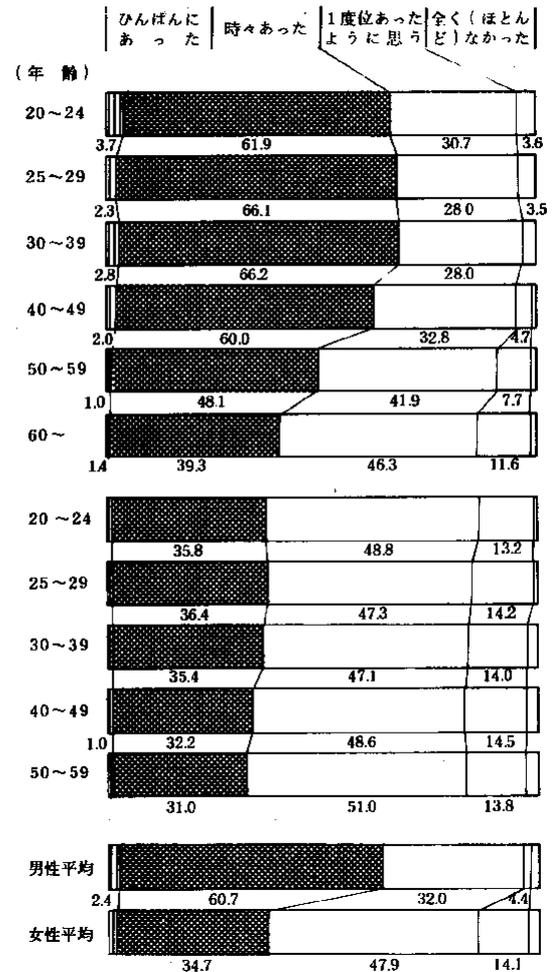


図4-28 マイカー運転者の運転頻度に対するヒヤリ体験回答構成比(昭和56年度調査)

自由回答の不安感について

今回のアンケート調査では、自由記述による不安感をとっている。勿論、自由記述のため、質問以外の不安感がなければ記入しないであろうし、また、この種の調査に積極的でない個人ではこれを省略することも考えられる。

付表5に集計結果を、自然環境、道路環境、車両、交通状況、その他に分けてまとめてあるが男性、女性とも大きな違いはなく、もっとも回答の多かったものは、対交通環境であり、男性では全体の70パーセント近くが、女性でも66パーセントが交通環境を不安の対象としている。ことに、子供の自転車や女性のバイクの近くにいる時に不安とする割合が、男性で14.6パーセント、女性で17.9パーセントと、他の項目に比べきわめて高い反応を示していることである。男性では、次いで大型車との併進、すれちがい(6.0パーセント)、スピード取締り、暴走族

(いずれも5.0パーセント)となっている。

女性の場合は、自転車やバイクの近くを走る時がもっとも高く、これに次いで、「子供の飛び出し」(5.7パーセント)、「子供や老人のいる道路」(4.2パーセント)となり、この結果は、不安感をきいたアンケートの結果をそのまま反映している。スピード取締りや暴走族に対する女性の不安感は低い(1.6パーセント、0.2パーセント)。また、女性ドライバーでは、同性の女性ドライバーのそばにいと不安とする割合は、0.7パーセントと男性の2.7パーセントに比べて低い。

自然環境の中では、男性、女性とも雨天、夜間といった場合に不安感を高くもつ傾向があり、雨天で男性10.3パーセント、女性7.3パーセントを示している。

4-2-5 運転の好き嫌い

運転をしていて、運転が好きか嫌いかにあつての結果が、図4-29-1である。運転をすること自体が楽しいというのは若年層に多く、高年齢層ほど運転をそれほど積極的に好むとする率が低くなつてゐる。これは女性においてもほぼ同じ結果であるが運転を積極的に嫌いとする率はさほど高くないのが特徴である。ただ男性に比べ、やや嫌いとする比率が高いのが女性に見られる。

ちなみに、主婦を例にみると、好きとするのが40パーセント、どちらでもないが40パーセントとなつており、一般的にハンドルを握ることに対する拒否反応は少ないと言つてよい。こうした一連の傾向は、昨年度の調査結果にも全く同じように現れている。

いずれにしても、女性ドライバーの40パーセント程度は、どの年代をみても運転をすることを好きと答え、積極的にハンドルを握ることはいやであるとする人は、ごく僅かに過ぎないことが判つ

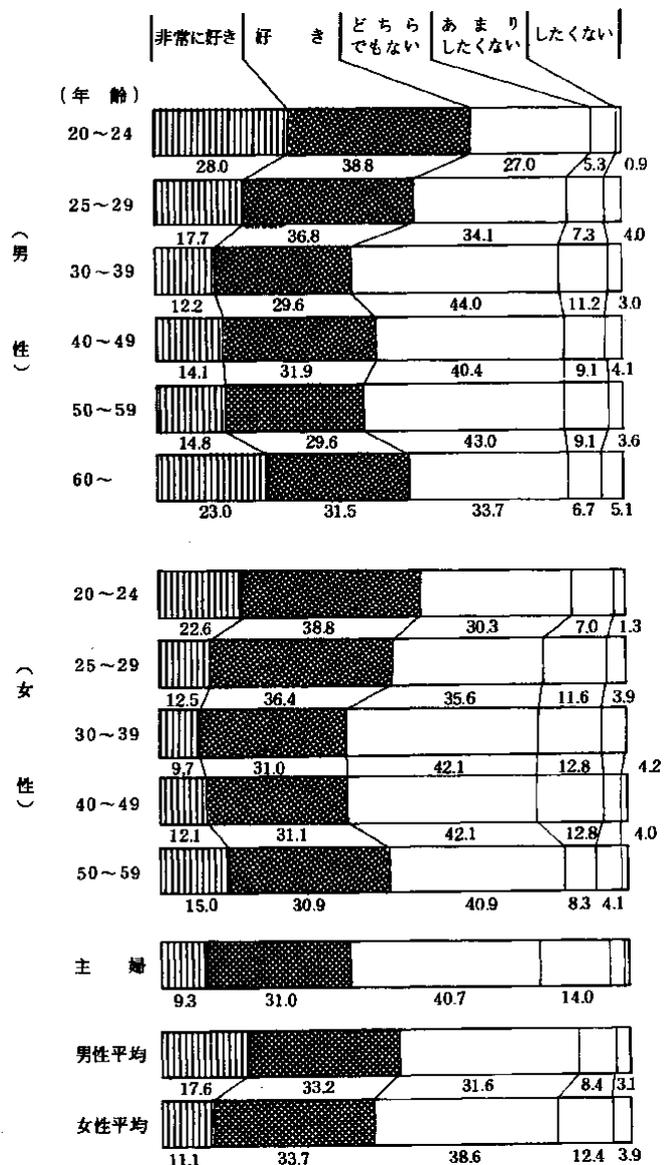


図4-29-1 マイカー運転者の運転の好き嫌いに対する回答構成比

た。

運転経験年数でみた場合の結果は、図4-29-2であるが、男性の場合、経験1年から5年において積極的に好きとする傾向が強く、年齢と共に少しずつその傾向がへり、女性のそれと対照的である。すなわち、男性の経験の浅い層（主として若年齢層）にあつてはハンドルを握ることに極めて積極的であることがわかる。女性では経験年数と好き嫌いとは無関係といえる。車種別には、運転の好き嫌いとの関係は大差ない。

昨年度調査のマイカーについて運転の好き嫌いをきいた結果は、図4-29-3に示してあるが、男性、女性ともに20歳代前半に「好き」とする人の割合が60パーセント程度おり、今年の結果とパターンは類似している。

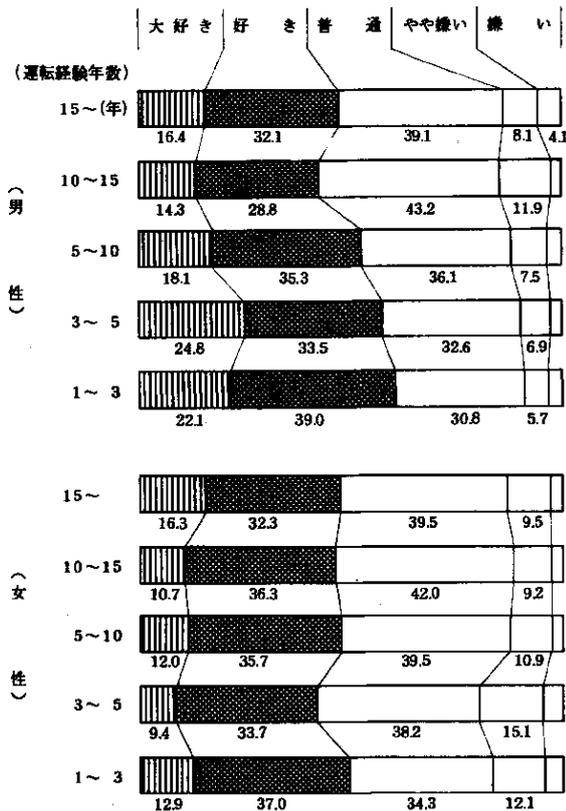


図4-29-2 マイカー運転者の運転の好き嫌いに対する運転経験年数別回答構成比

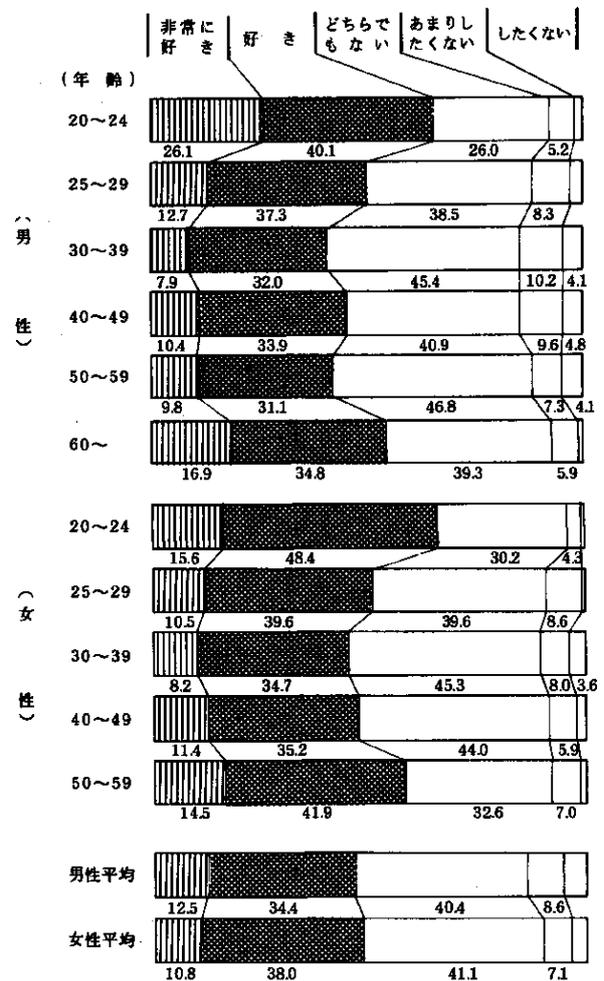


図4-29-3 マイカー運転者(原付、二輪も含んだ自家用車群)の運転の好き嫌いに対する回答構成比(昭和56年度調査)

4-6 生理と運転

生理と運転との問題について、今回女性ドライバーに対し質問を行ったものである。

「あなたは、生理の時でも運転しますか」という質問に対して、「気にせず運転する」と答えた人は、全体の76パーセントであった（図4-30-1）。

年齢別にみると、若年層の方に「気にせず」と回答する人の割合が若干高く、20歳代前半では84パーセントに達している。「必要な時は仕方なく運転する」、「運転しない」という項目に回答したのは、それぞれ14パーセントであった。年代別にみても、低年齢者（20～24歳）よりも、中年層に幾分生理時の運転を控える傾向がみられている。

運転経験というものが生活時の行動に影響するかをみたのが図4-30-2であるが、運転経験の長さは生理時の運転行動に何ら関係をもたないことが明らかとなっている。

また、運転の好き嫌いの違いが生理時の運転に影響することも考え、これを分析した結果が図4-30-3である。これによると、「好き」と答えた人の89.4パーセントに「気にせず運転する」とし、嫌いな人ほど運転を控えていることが判る。反対に、生理中の運転を「仕方なく」あるいは「しない」と答えた人は、7.7パーセントであったのに対して、「運転が嫌い」と回答した人のそれは、51.6パーセントに達していることである。これは、運転を嫌いな人ほど、生理時には運転をしない傾向のあることを示している（図4-31）。

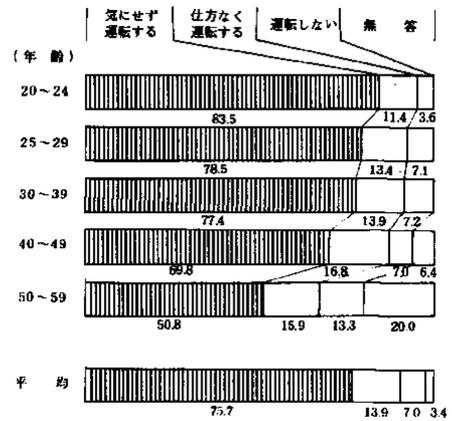


図4-30-1 生理時の運転に対する回答構成比

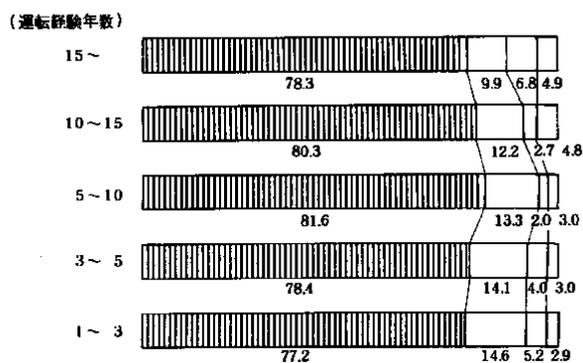


図4-30-2 生理時の運転に対する運転経験年数別回答構成比

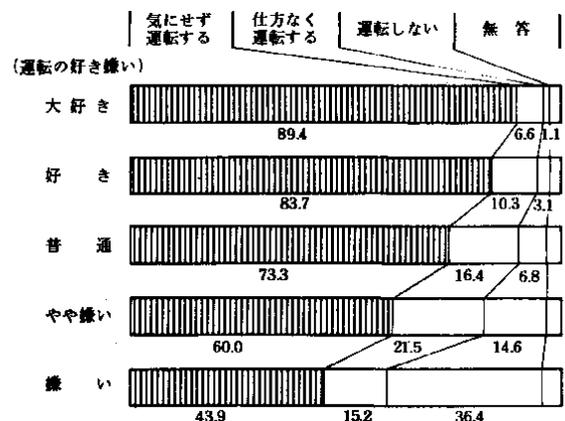


図4-30-3 生理時の運転に対する運転の好き嫌い別回答構成比

次に前問で生理時に運転をすると回答した人に対して、生理時の運転状態について、さらに尋ねている。生理時に「イライラした運転をしがちである」と回答した人は、全体のわずか7パーセントであった。年齢、経験年数などの上では差はない。つまり、「気にせず運転をする」という人であるが「イライラ」はほとんど起こすに至らないことを示している。

「普段よりも運転動作が遅いように感じる」という設問に対する回答は、図4-32-1に示す通り、平均して「遅いと感じる」人の割合は全体の12パーセントに過ぎない。年齢的には余り大きな差はない。また運転経験年数との関係はない(図4-32-2)。「とっさの判断がにぶくなる」という意見に対する回答は図4-33であるが、これも前の場合と同様に、12パーセントが「にぶくなる」とするものの、年齢による違いに見受けられない。

「運転に疲れが出易い」する意見に対しては、全体の32パーセントで、3人に1人は生理時の運転に疲労感を抱いていることを示している(図4-34-2)。「周囲に対する注意が散漫になる」という意見に対しては、平均に13パーセントが「そうだ」としており、年齢の低い方に若干その傾向が強い(図4-35-1)。また経験年数との関係でとらえても、経験の浅い人の方にややこの意見に賛成の人の割合が強いことである(図4-35-2)。

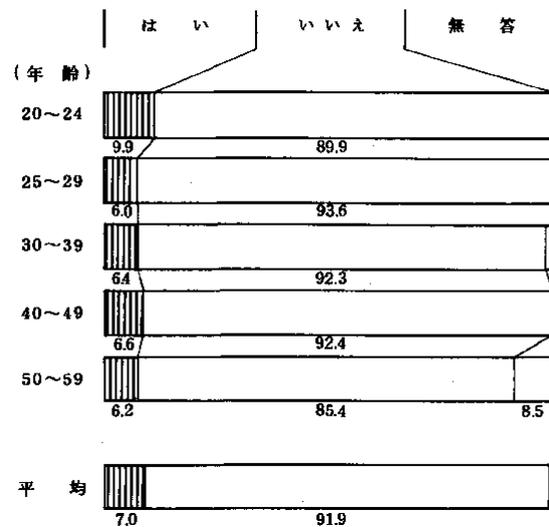


図4-31 「イライラした運転をしがち」に対する回答構成比

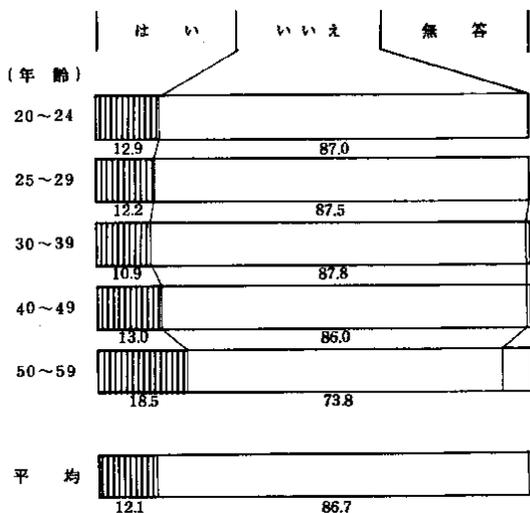


図4-32-1 「運転動作の遅れ」に対する回答構成比

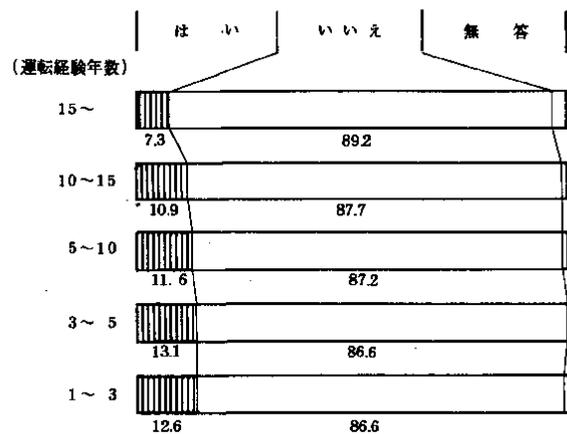


図4-32-2 「運転動作の遅れ」に対する運転経験年数別回答構成比

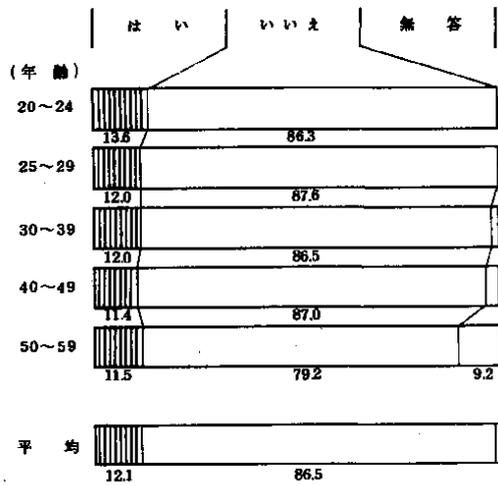


図4-33 「とっさの判断」に対する回答構成比

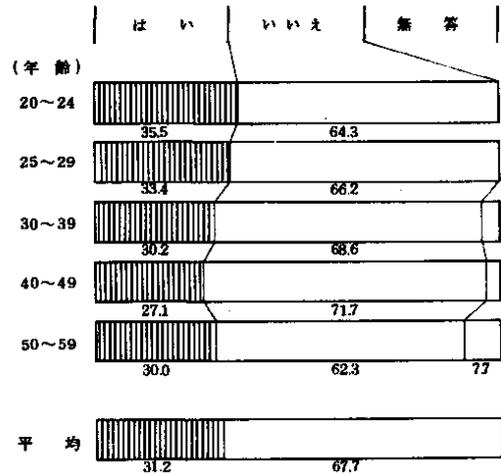


図4-34-1 「運転の疲れ」に対する回答構成比

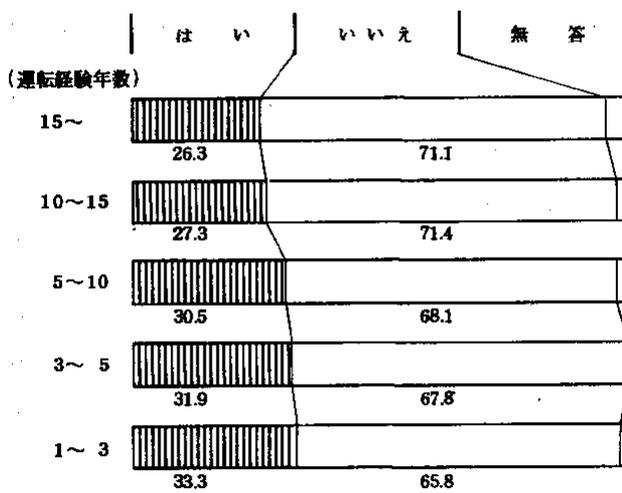


図4-34-2 「運転の疲れ」に対する運転経験年数別回答構成比

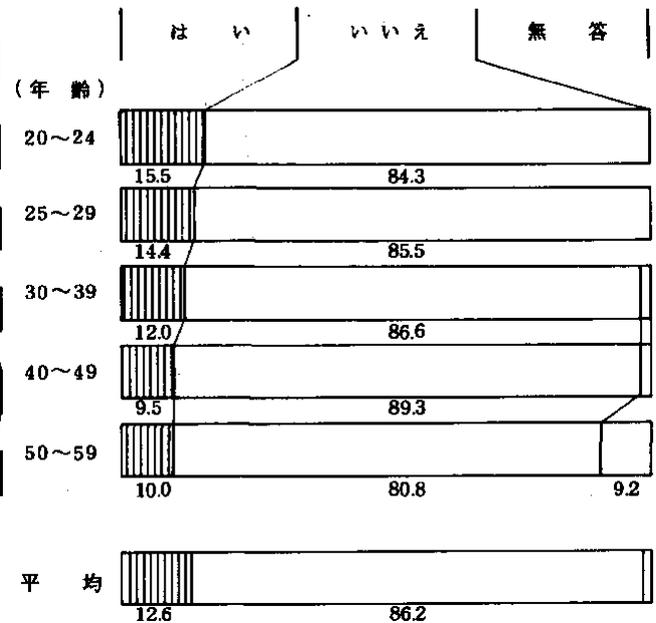


図4-35-1 「注意の散漫」に対する回答構成比

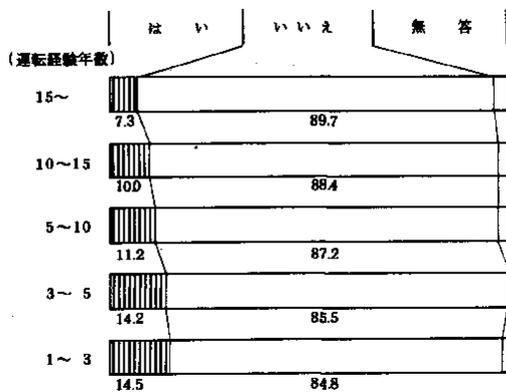


図4-35-2 「注意の散漫」に対する運転経験年数別回答構成比

第5章 事故と違反

5-1 性別に見る事故の特性

すでに第二章において最近の事故のうち、女性の占める事故の比率が高くなって来ていること、ことに最近の原付の増加がそれに拍車をかけていることは述べた。しかし、女性の事故は概して重大事故とはなっていないことも事実である。

ここでは、主に昨年調査を行った結果のうち全サンプルの事故、違反歴を過去3年間にわたりチェックしたので、男女別のこれらの属性について以下、事故率（全体で何件の事故があったか）、違反者率（何人のドライバーが違反をしたか）について検討することにする。

男性についてみると、事故率の最も高いのは、20～24歳であり、6.6パーセントの人が事故を起こしている（図5-1）。

もっとも19歳未満のサンプル数が少ないため、これらの数値を得ることができないが、若年層での事故率の高いことを裏付けるデータといえる。少なくとも、25～29歳代に比べ20歳前半は約2倍の事故率を示し、50～60歳代の4倍以上の事故率というのは、いかに若年齢層が事故の多くを分担しているかがうかがえる。

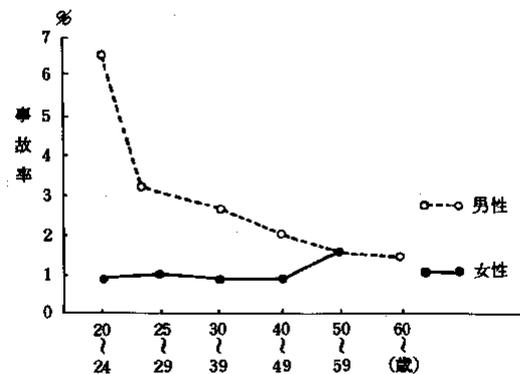


図5-1 性別、年齢別事故率

一方、女性の場合は、男性に比べその事故率は全体に低く、50～59歳代が他の年齢層よりもやや高く1.6パーセントを示している。

この値は、男性の同年代のそれに相当するものであるが、女性の場合の事故率は、年齢と共に変化することがないのも特徴といえる。いずれにせよ、男性の事故率は平均して2.8パーセント、女性のそれは1.1パーセントと男性は女性の約2.5倍の事故率である。

マイカー運転者（原付・二輪を含む）の事故率は図5-2に示す通りである。全体的な傾向は前述の全ドライバーの分布とほぼ類似しており、少しではあるが全ドライバーを対象にしたのに比べて男性の場合に事故率がやや低い。一方、女性では、その全体的な傾向すなわち20歳代後半及び50歳代に2つのピークがある。ただ、女性の場合には、マイカー族の事故率の方がやや高く、男性のマイカードライバーの平均事故率は2.5パーセント、女性では1.2パーセントとなっている。

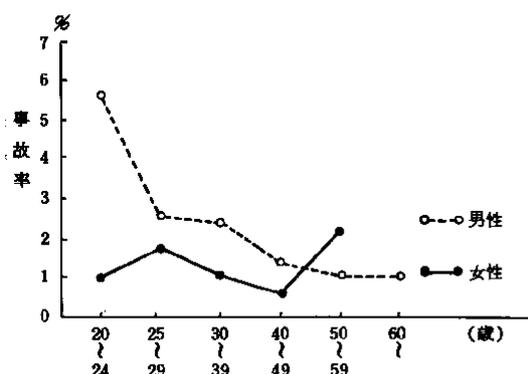


図5-2 性別、年齢別、マイカー

(原付、二輪を含む)の事故率

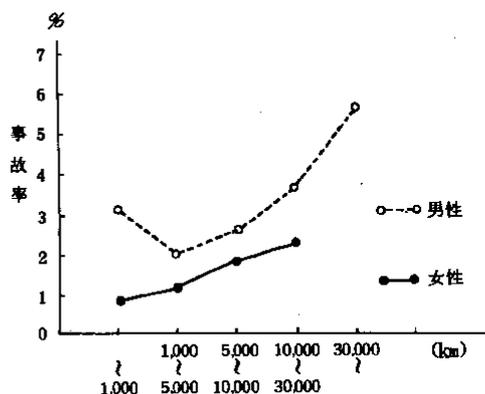


図5-3 走行距離別事故率(自家用乗用車)

次に事故率を自家用乗用車のみについて走行距離別でみた場合、男性女性とも、年間で男性30,000キロ、女性年間10,000キロに至るまで、段階的に事故率は上昇していることが判る(図5-3)。但し、従来からみられた様に、同じ走行距離の範ちゅうにあっても、男性に比べて女性の事故率は低い。

男性にあつては、年間、30,000キロ以上の群で事故率は5.6パーセントと高くなる。

次に、マイカーとして利用されている車種別の中で普通乗用車、原付それぞれの事故率をみたのが表5-1である。表から明らかな様に、乗用車の方が原付よりも事故率が高く、男性の乗用車で3.2パーセント、原付で2.2パーセントである。男性に比べ、女性の事故率は半分以下である。なお、ここでの原付は、マイカーとしての利用のみをさしている。

表5-1 事故率(車種別)

性別	車種別	
	普通乗用	原付
男性	3.2%	2.2%
女性	1.4	0.5

次に、マイカードライバーが事故を起こした際の違反の内容をみたのが図5-4であるが、その中には原付、二輪のライダーも含んでいる。これによると、過半数以上の違反は、安全運転義務違反といわれるものであるが、男性の中高齢層では、

徐行違反及び優先通行違反がそれぞれ14.3パーセントとかなりの割合になっていることは注目される。これに対し、女性では事故件数が少ないこともあるが、20~30歳代にかけ、ことに20歳代後半にあつては徐行違反が男性の60歳代と同じく14.3パーセントを占めている。これに対し女性の30歳代では、一時停止を怠ったことが、事故の主な原因となっているのが15.2パーセントにも達しており、他の年齢層に比べ著しい違いといえる。

昨年度のアンケートの中で過去における不安感、ヒヤリ体験の有無、及びその程度を示したのが図5-5-1である。ヒヤリ体験のある人の方が男、女ともに事故率がヒヤリ体験のない人よりも高いことが判る。どのような対象に不安を持ったか、その不安感別に事故率との関係をみたのが図5-5-2であるが、男性では自分から歩行者や自転車または、他の車にぶつけるという能動的な形の不安感が高い人ほど、事故率が高い結果を示している。これに対して女性は、ほぼ同様な傾向はあるが、事故率全体が男性に比べて低いので顕著ではない。いずれにせよ受動的な不安感の高い

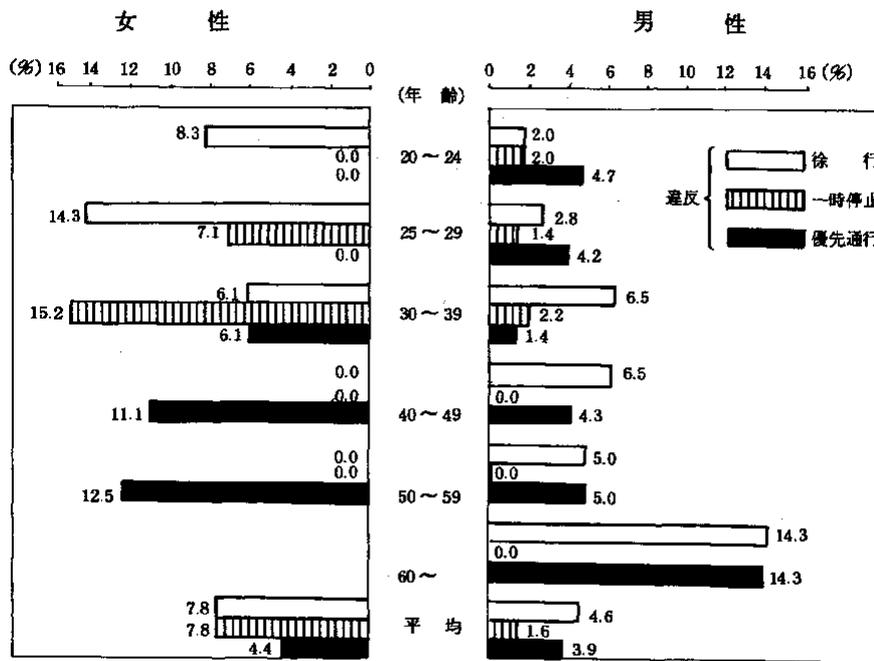


図5-4 事故時の違反内容(マイカー)

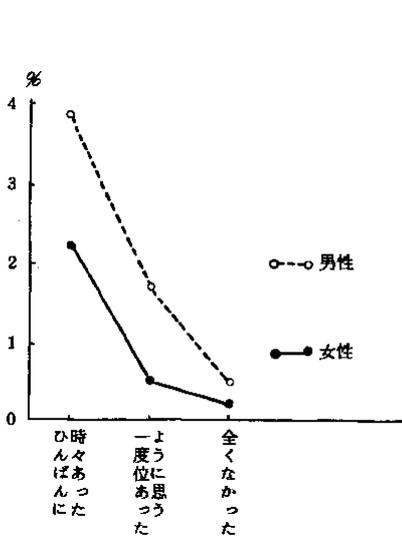


図5-5-1 ヒヤリ体験の有無からみた事故率

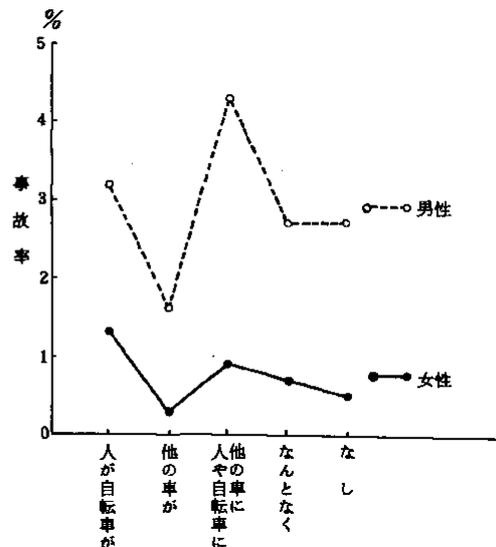


図5-5-2 不安感別にみた事故率

人は安全率が高く、能動的な不安感の高い人ほど危険度が高いといえる。都市規模別では事故率には差はみられない。

運転目的別に事故率を示したのが図5-6である。男性は業務目的の事故率もっとも高く、次いで通勤、自分自身のレジャーの順となっている。女性も男性とほぼ同様の傾向を示すが、業務に続いて家族等の送迎等で高い事故率を示しているように、これらは女性においても比較的運転頻度の高いものであって、男女ともに運転頻度の要因が関係している。しかし、自分自身のレジャーが男女ともに家族のレジャーよりもきわめて高率を示しており、必ずしも運転頻度の要因だけでなく、

運転に対する心構えといった運転目的に対する意識のあり方が関係しているようである。

事故を起こした際の道路をその区分に従って見たのが図5-7-1である。原付及び二輪を含むマイカーの道路別の事故発生状況は、男性の中年年齢層(30～50歳代)で市町村道や県道といったような地域交通での事故が過半数に達している。これに対して、女性は、30歳代にあってこうした地域道路と称される市町村道及び県道での事故発生が高い点に注目しなければならない。20歳代前半の若い女性の起こした事故は、実に41.7パーセントが国道である。図5-7-2は女性のうち主婦についての、事故時の道路をみたものだが、市町村道での事故の発生率がことに高くなる傾向を示している。

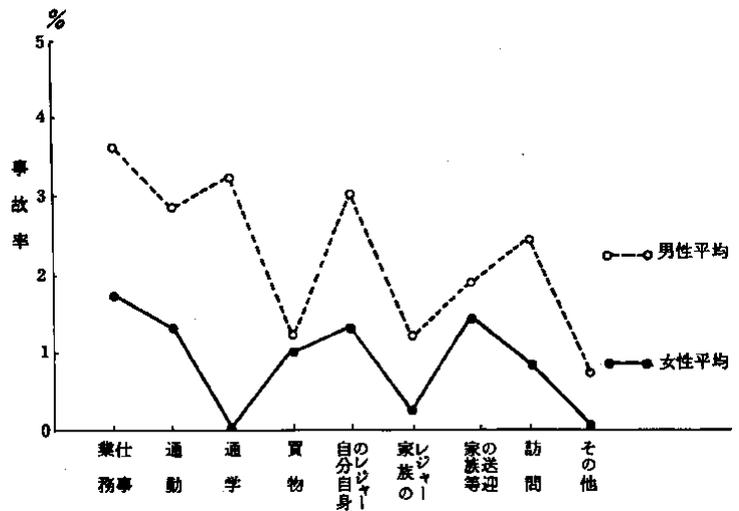


図5-6 運転目的別事故率

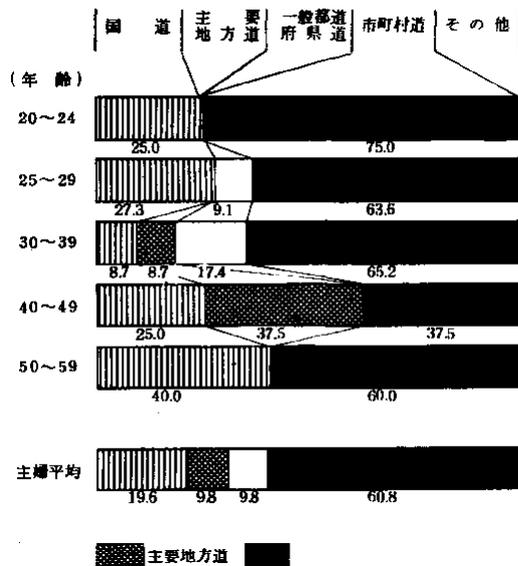


図5-7-2 主婦における事故時の道路別構成比

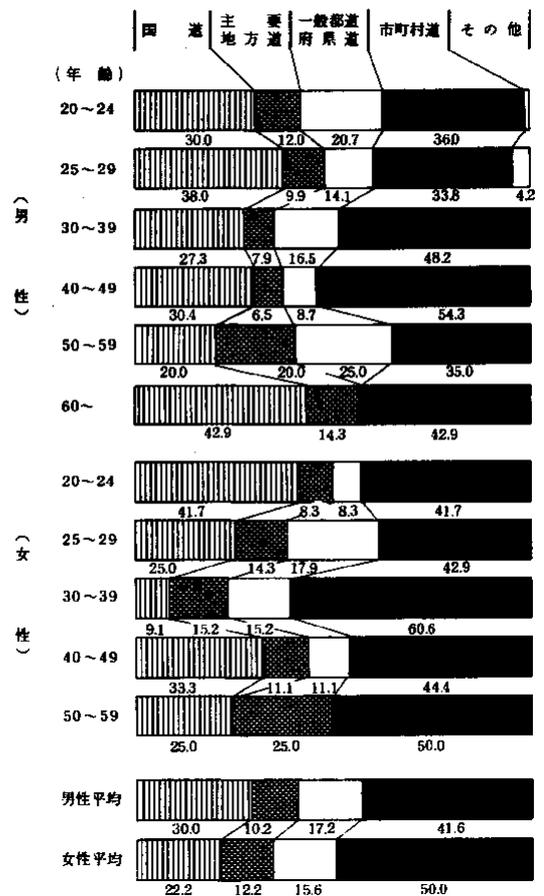


図5-7-1 マイカー運転者の事故時の道路別構成比

違反の特性をみる場合、事故のそれと違い、1人のドライバーが何回にもわたり違反を犯す可能性がことに男性において高いことが知られており、このため、全体の何人の人が違反をしたかとする、いわゆる違反者率をもってその指標とするものである。ここでは昨年資料を用いた。

全体の年齢別の違反者率をみたのが図5-8である。これによれば、男性の平均43.6パーセント、女性の平均15.5パーセントが何等かの形で違反をおかしている。明らかに、男性の場合、事故率と同様に若年齢層において高く、高年齢層において低い傾向がうかがえる。女性の場合、男性よりも一様にその率は低いが、年齢による差異は認められないのが特徴である。つまり、若年齢層（20歳代）では男性の場合、調査対象の約半数の人が違反を犯しているのに対し、女性の違反者率は一様に20パーセント止まりであり、全体として男性の違反は女性のほぼ2.8倍に達している。

車種別にみると、普通乗用車では男性の47.6パーセント、女性の18.6パーセント、男性の原付の36.8パーセント、女性の15.5パーセント近くが違反を体験していることが明らかである（表5-2）。

表5-2 違反者率(車種別)

性別	車種別	普通乗用	原付
	男性	47.6%	36.8%
女性	18.6	15.5	

男女別に比較すると、普通乗用車で男性は女性の2.6倍、原付は2.4倍という違反の比率である。

次に、原付・二輪を含んだマイカー運転者の違反者率をみたのが図5-9であるが、これも前述の全体における傾向とほぼ一致しており、男性の平均は43.7パーセント、女性で18.6パーセントとなっている。男性で年齢と共に違反者率が少なくなり、女性で年齢差がみられないのが一致してい

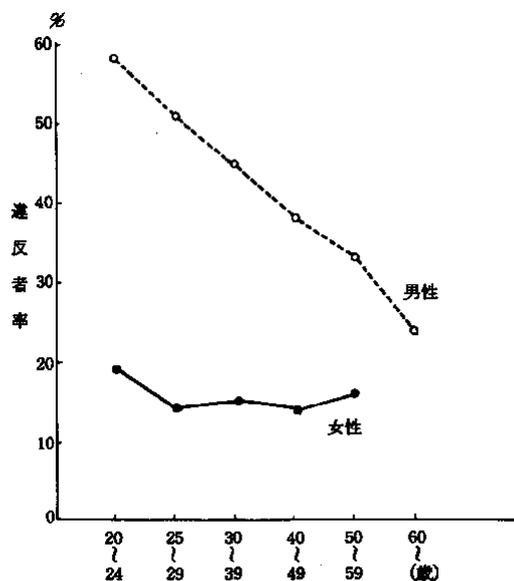


図5-8 年齢別違反者率

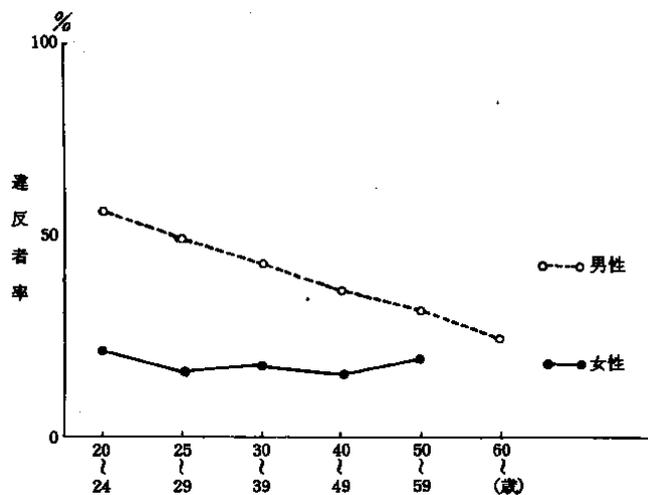


図5-9 性別、年齢別、マイカー(原付を含む)の違反者率

る。ここでも男性の違反者率は女性の2.3倍に達している。ヒヤリ体験の程度は、事故率と同じ様に、違反者率においてもその関係が男性においては顕著である。図5-10にみる様に、ヒヤリ体験が頻繁にある男性群では、その50パーセント以上は違反を体験している。違反者率は、ヒヤリ体験が少なくなるにつれて、男性では低くなる傾向があるが、女性ではその傾向は弱い。つまり、ヒヤリ体験の多寡は、男性の違反傾向にも結びついており、事故率と共に注目すべき要因といえる。

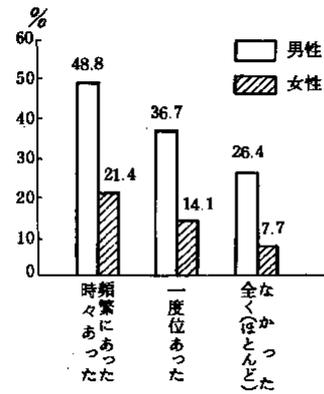


図5-10 性別、ヒヤリ体験別違反者率

図5-11はマイカー運転者の違反の内容を年齢別にみたものであるが、これには、原付・自動二輪を含んだものを抽出した

ものである。男性での主たる違反は「スピード」であるが、この傾向は女性でも同じである。男性の60歳代ではスピードが極端に減少し、通行禁止、一時停止不履行が、他の年齢に比べて極めて高くなるのが特徴である。女性では、通行禁止違反が男性よりも高いのが特徴であり、また、一時停止違反も多い。

一方、違反時の道路をみると、マイカーでは平均して、男性で国道が35.6パーセント、女性では26.1パーセントであり、逆に市町村道では、男性が31.3パーセント、女性が44.7パーセントと、走行する範囲が反映している

(図5-12-1)。男性では違反時の道路は、年齢による差はほとんどみられないが、女性の30歳代及び40歳代では、市町村道という生活道路周辺における違反が他の年齢層よりも高いのが特徴である。主婦にあつては国道での違反に比べ、いわゆる生活道路での違反がさらに顕著である。平均的にみると、全体の50パーセントが市町村道であり、24パーセントが国道においてである(図5-12-2)。

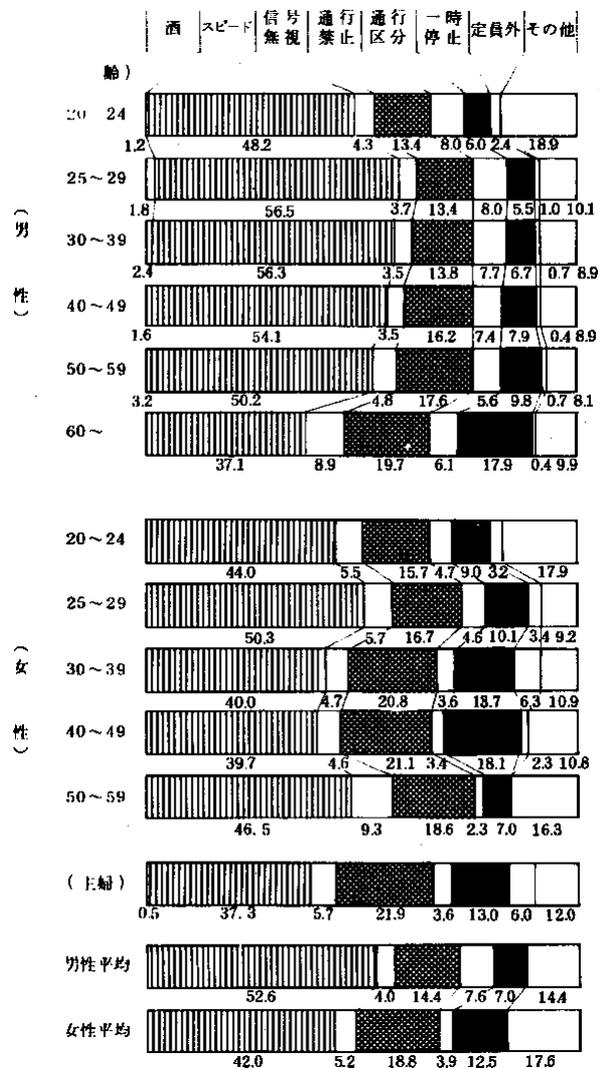


図5-11 マイカー運転者の違反種別構成比

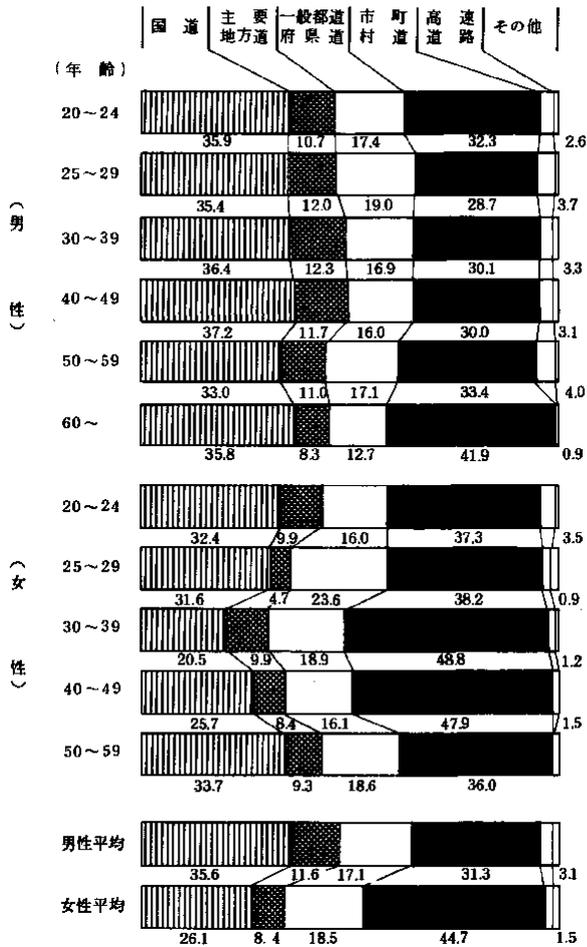


図5-12-1 マイカー運転者の違反時の道路別構成比

た交差点事故を県警察及び警察庁による資料をもとに分析した。

まず女性による交通事故が、男性のそれに比べて少ないため、女性の事故を抽出しこれを交差点の形態、事故の態様、運転経験年数、年齢などについて、女性と類似した男性による事故を抽出したもので、表5-3に示す様に、普通乗用車によるサンプルは、女性103件、男性86件であり、原付については、女性37件、男性38件がその対象となっている。

男性に比べて女性では、表5-3に示す様に、事故発生地点までの距離は、女性の平均で7.1km、男性では10.2kmと女性の方が自宅に近く、全体の過半数が自宅から5km以内に発生していることは、女性の走行範囲が、家庭と密着したものであることを示している（図5-13）。

分析は、以下の様な項目について行なった。

- (1) 右折時の事故の特徴
- (2) 直進時の事故の特徴
- (3) その他の女性の事故の特徴
- (4) 事故直前の速度と相手発見距離の関係

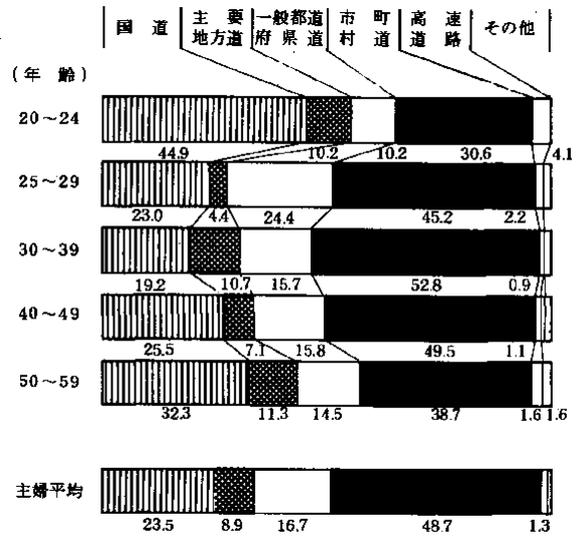


図5-12-2 主婦の違反時の道路別構成比

5-3 事故事例の解析

性別からの交通事故の特徴をみるために、男性、女性それぞれ同じ様な条件の下での事故について検討したものである。これは静岡市中央署管内において昭和56年度に発生し

表5-3 事故分析のサンプルの特性

項目	普通乗用車		原付			
	男性	女性	男性		女性	
分析対象数	86件		103件			
運転者の平均年齢	32.0歳		33.2歳			
事故態様	直進	右折	左折	直進	右折	左折
	44%	35%	17%	45%	34%	18%
平均経験年数	6.6年		6.5年			
平均道路幅員	7.5m		7.6m			
相手発見時の平均速度	20.4 Km/h		16.5 Km/h			
自宅からの距離	10.2Km		7.1Km			

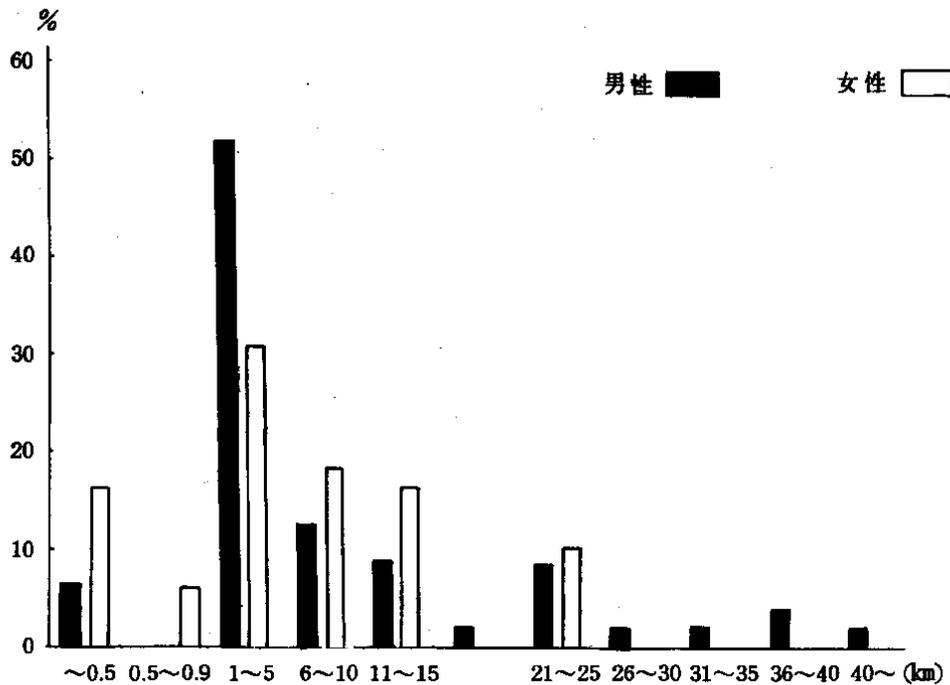


図5-13 自宅から事故現場までの距離分布(普通乗用車)

5-3-1 右折時の事故の特徴

交差点事故のうち、右折という行動に関係した事故は、かなりの数を占めている(表2-2-1)。右折時の事故を原因別に分類すると、大別して、次の5つが考えられる。すなわち、右折準備が出来て対向車をみると、まだ遠くにみえたのに「自分が先に曲り切れる」と錯覚したことが衝突にいたるケースで、一つの合理化にもとずいた判断の甘さがある。

次に、最近目立って来たいわゆる「ゆずられ右折」もしくは「サンキュー事故」といわれるパ

ターンで、交差点が渋滞したため、対向直進車が右折をうながした結果ゆずられたこと、もしくは、ゆずってくれた運転手にすまないという気持ちからあわてて右折を敢行して、蔭をかなりのスピードで走行して来た二輪、原付、時には左折しようとする四輪車と衝突するケースであり、心理的なあせりに起因する事故である。

次のパターンは、相手依存型の事故である。これは、「相手が停ってくれる、譲ってくれるだろう」と相手に期待をかけた結果、現実には相手が止まらずそのまま衝突するというケースであり、これを依存と分類する。

次に、ただなんとなく右折を行なうという、いわゆる「漫然」タイプがある。これは前述のいづれとも異なり、危険の認知が明確でない。これを漫然と分類する。

最後に考えられるタイプとして、何かに気をとられた結果、右折行動中、他の車と交錯するケースであり、前述の「あせり」と明瞭な区分はむずかしいが主として「急いでいた」というような心理的要素が表面化したものを気のとられと分類している。

以上の分類にもとづいて抽出した事故を分類してみると、それは表5-4の通りであり、性別

表5-4 右折時の事故原因パターン別分類

			普通乗用	原付			
合理化	→	短絡	→	衝突	10件	9件	← 男性
					18件	8件	
あせり	→	省略	→	衝突	10件		
					4件	3件	
依存	→	短絡	→	衝突			
					4件		
漫然	→	省略	→	衝突	8件		
					5件	2件	
気のとられ	→	省略	→	衝突	8件		
					1件		
					36件	9件	合計
					32件	13件	

(□ 内の数字は事故件数を示す)

にみると男性では右折事故の原因は依存型を除いて、どのパターンにも見られ大きな特徴はない。これに対し女性では、男性に見られない相手依存型が32件中4件みられたことと、自分でその事態を勝手に解釈しこれを合理化してしまう「合理化」にその多くが分類されている。原付の場合には、男性、女性ともにすべて場面の合理化にもとづく事故が傑出している。

以下、それぞれの事故パターンの典型的な例をひろって論じてみよう。

イ 合理化による事故

たとえば、直進してくる相手の車の速度が遅いと錯覚し、先に右折して通り抜けられると判断するケースである。学校は休みなのでバイクは少ない、だから、来ないという判断、もしくは、車が見えない、車群がとぎれる、だから車が来ないと判断し発進するという頭の中での合理化がその特徴である。こうした合理化は、女性の右折事故の32件中18件と全体の50パーセント近くに達している(表5-4)。

ことに、普段の交通状況を頭に描き、いつもは交通がないから今日も来ないといった認識から誤った合理化をはかるのが女性の右折事故に多くみられる。しかも、事故の相手を見ると、これら合理化にもとづく18件の女性事故のうち、12件は二輪もしくは自転車であることは注目しなければならない。こうした相手が小さいもの、動きが正確にとらえにくいものに対して、とにかく、十分な注意をせず通過しようとしていることで、これらの距離、速度を甘くみた合理化は重要である。続いて右折する様な場合に、前の車が曲ったのでそのまま行けば大丈夫といったつられ右折にしても、それは、形の上での合理化が行なわれた結果に他ならない。これも女性に多くみられる。図5-14の事故は合理化にもとづく普通乗用車の起こした例であるが、この事故の原因は図にあるように、二輪車のスピードが速く、「こわいと思って」停止するより通り抜けようといった形の合理化が働いたものである。図5-15は、原付が第1当事者のケースだが、この場合停車した車がトラックで形も大きく、その左側を通る車などないと判断、しかも信号が黄色になったので右折進行し、二輪と衝突したケースである。これは原付のもつ機敏さと幅の読みの甘さがその原因となっている。

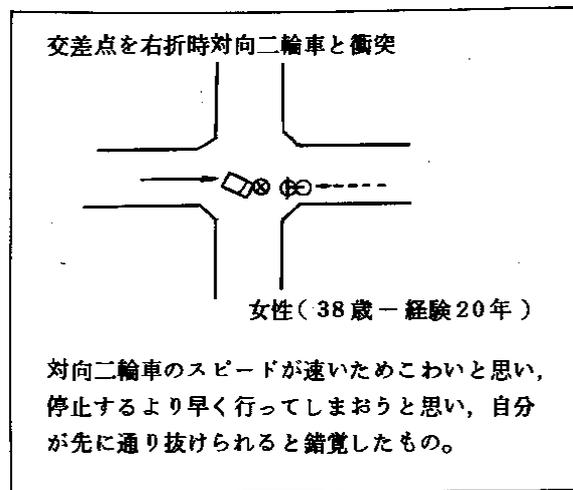


図5-14 合理化が原因となった右折事故(1)

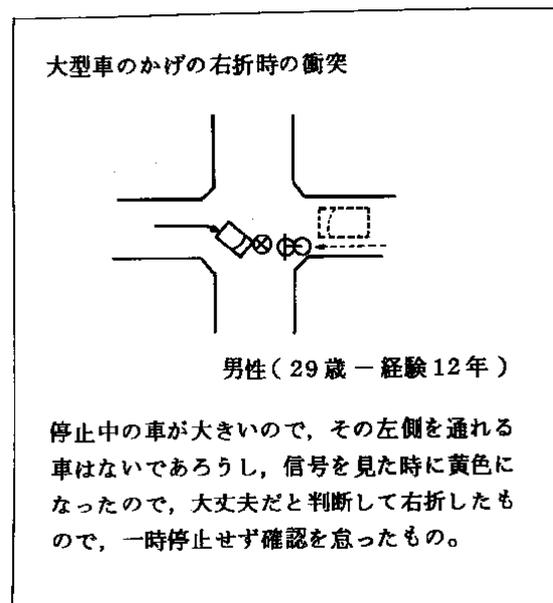


図5-15 合理化が原因になった右折事故(2)

ロ. あせりにもとづく事故(ゆずられ右折)

たとえば、目的地まで、時間がないといったあせりは、通勤時や荷物の配達など、ドライバーのいらいらを誘うものである。こうしたあせりの気持がそのまま行動に反映した、いわゆる短絡行動が原因となる事故は、今回の調査対象では男性ドライバーに多くみられている。すなわち、右折事故36件中10件に達し、女性では32件中4件である。

あせりの原因は、時間がないとか、急がねばとか、相手の動静にうまく対処せねばとかいった心理的なストレスが原因であるが、これらのうち、ことに最近多いのは、ゆずられ右折であるのでこれを少し深く検討することにする。

交差点での右折時、対向車線が渋滞している場合、対向車が停止して右折をうながし、これに対応して右折したところ、道を譲った車の側方から走行して来た車両（主に二輪、原付）と衝突するケースである（図5-16）。

譲られ右折のフローは、相手に譲られたことから、早く右折をしなければというあせりが、その側方の交通に対する不注意を生み、行動の省略となり、「まさか車が来るとは想像もしなかった」という結果を招来するケースである。この場合、当然譲られたといった心理的圧迫感が、早く右折せねばとか、譲ってくれた運転手にあいさつをしたり、（極端なのは「曲りおわるまで何度も頭を下げ」衝突しているものもある）、その方向に注目したりする結果を生じ、右折時に最も危険の潜在する側方への注意が全くなされないケースである。

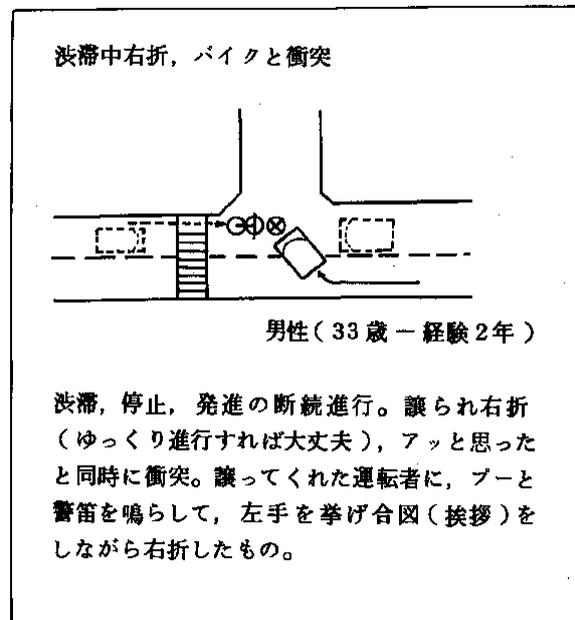


図5-16 あせりが原因となった右折事故

男女別にみると、男性では、36件中7件、女性では32件中4件を数えるが、女性の場合は、いずれのケースも「直進して来る車のことは全く頭に浮かばなかった」と述べていることから譲られたことに注意が集中してしまっている。男性の場合には、やや右折中の潜在的危険を、例えば「右側を走ってくる車はないと思った」という形で、イメージとして持っている点は、女性とやや異なる点であり、「全く頭に浮かばなかった」とするケースは2件にとどまっている。また女性では、自分の前をオートバイが横切ったことから「もう後続車はない」と合理化をするケースもみられる。

女性の譲られ右折では、運転経験の多い人にもみられるが、男性では譲られたことから来るあせりが働いて、右折することに注意が集中するのは、運転経験の少ないドライバーに多いの

が特徴である。

この様なゆずれられ右折、もしくはサンキュー事故の相手車両は二輪、原付であって、今後、二輪との共存を考える場合の一つの問題といえる。

ハ. 相手依存による事故

女性の右折事故の特徴の一つに「相手依存型」がある。つまり、相手も注意してくれるだろうとか、止ってくれるとかいう様に、相手の判断、行動というものに期待するものであり、女性で4件、男性では無い。この相手依存のパターンは必ずしも右折時に限らないが、右折の4件についてみると、

- ・ ゆっくり右折すれば、相手も注意してくれると判断。
- ・ 右折開始前に車の先端を出せば、相手も注意してくれると判断。
- ・ 相手が止まって道を譲ってくれると判断。
- ・ 右側の運転手が譲ってくれたので、左側の車も止まってくれると判断(図5-17)。

という様に相手に勝手な期待をかけたことが原因となっている。相手に対して期待を持ちすぎるといふことや相手がカバーしてくれるという依存型は女性の特徴といえる。

これら4件中3件は相手が二輪であることは、相手の速度、距離を甘く判断した合理化のケースと類似している。

ニ. 漫然が原因となった事故

交差点で右折する際に交通が閑散としていたので、特に注意せず漫然と行動にうつるケースである。これは男性ドライバーに8件、女性では5件みられる。ことに、信号機のない小さな交差点ではこうしたパターンが多い。

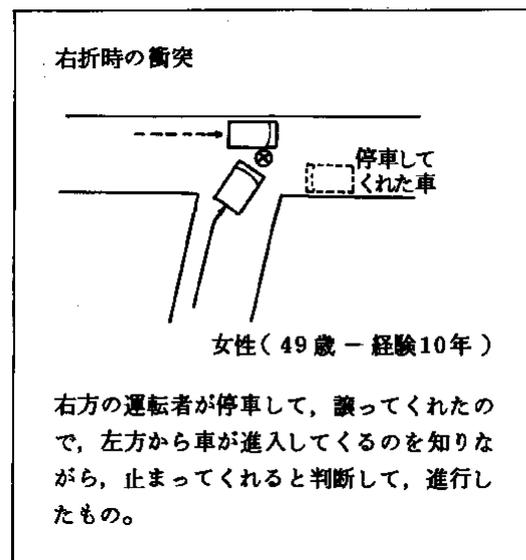


図5-17 依存が原因となった右折事故

ホ. 気のとられ

右折時に交通場面での他の対象に気をとられて、車両、自転車、歩行者などに衝突するケースであり、認知判断の動作省略が生ずる。これは、圧倒的に男性にみられ(8件)、女性では僅か1件にすぎなかった。ことに図5-18に示す様に、対向車のみを気にとられて歩行者と衝突したりするケースは明らかに自分が走行する方向への注意が欠如したことによるものである。なお男性の8件のうち、4件は二輪、自転車であり2件は歩行者といずれも見過し易い対象との

衝突がその特徴である。

5-3-2 直進時の事故の特徴

直進時の事故にみられる特徴を分類すると、表5-5にみられるように、男性では40件中28件が合理化であり、依存型も右折同様若干みられるのが特徴である。

イ. 合理化を原因とする事故

この合理化による事故は、主に深夜の赤点滅もしくは、交通の閑散とした小さな交差点などで多く発生している。ことに女性に多い

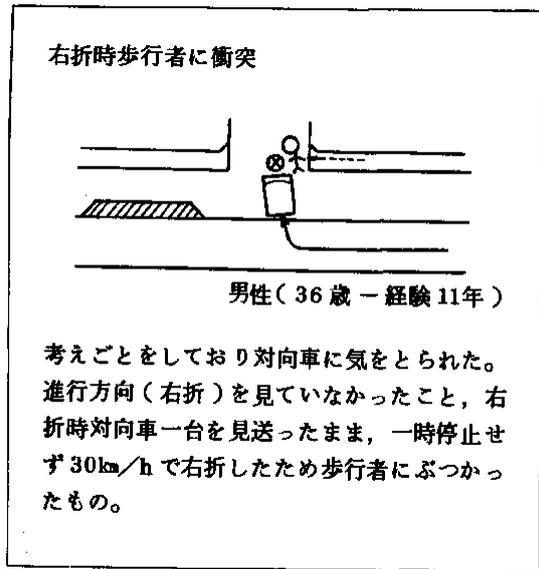


図5-18 気のとられが原因となった右折事故

表5-5 直進時の事故原因パターン別分類

			普通乗用 原付			
合 理 化	→	短 絡	→	衝 突	11件 5件	— 男性
					28件 8件	— 女性
あ せ り	→	省 略	→	衝 突	4件 1件	
					3件 4件	
依 存	→	短 絡	→	衝 突	2件	
					4件	
漫 然	→	省 略	→	衝 突	12件 6件	
					2件 4件	
気のとられ	→	省 略	→	衝 突	6件 4件	
					3件 3件	
					33件 18件	合計

点は注目されるが、多くの場合、深夜なので車は少ないから来るはずがないという一種の心理的な合理化がなされるために発生している。この場合、車は来ないと判断して一時停止すら怠っており、交差する車両に、自分に優先権があることから、相当のスピードで走行して来ているケースである。

また、信号機のない小さな交差点などで多くみられるケースは、図5-19に示す様なカーブミラーが設置されてある場合で、カーブミラーに映ったあと、もう車は来ないものと思って、再度の確認を怠った結果、衝突しているケースであり、衝突の相手は必ずしも小さいものと限

らない。

このような事故では、「カーブミラーですべての確認を完了した」と誤解して事故になっているケースもある。図5-20は、原付が第一当事者になったケースであるが、一方通行路を逆行した場合、自分の方に停止線はないことから、相手が一時停止するはずと勘違いするケースで、

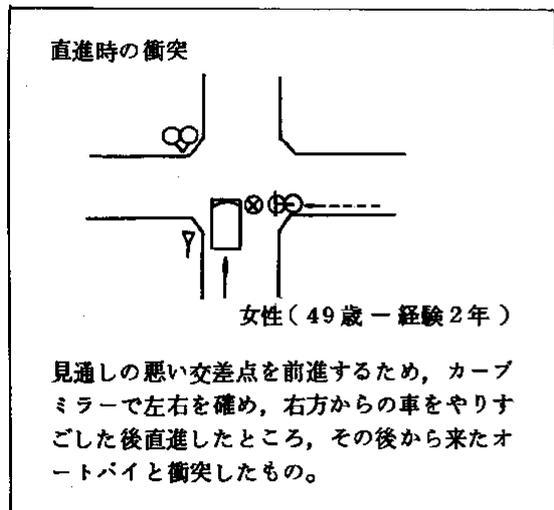


図5-19 合理化にともなう直進事故(1)

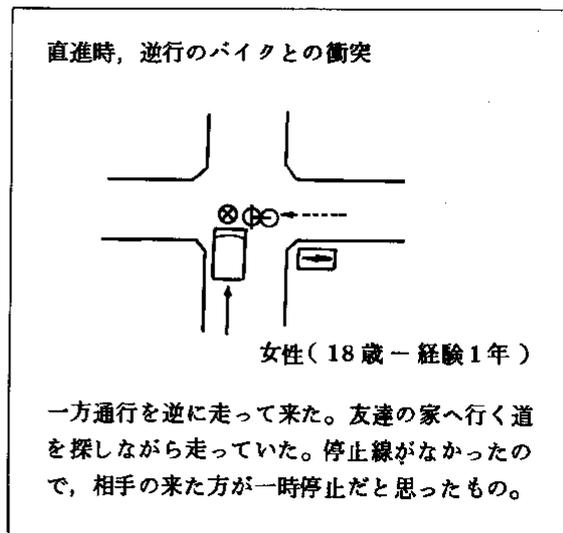


図5-20 合理化にともなう直進事故(2)

ことに原付などの場合、こうしたパターンが見られる。これは、誤った走行方法に起因する合理化の一例である。

ロ. あせりにともなう事故

あせりに起因する事故は、右折の場合と同様であるが、多くの場合は信号交差点で、前方の信号を、一つ先の信号と見誤って進入し衝突するケースがみられる。ことに原付などの場合、急に雨が降りだしたりして、あわててしまうといったケースである。

ハ. 依存にもとづく事故

右折時と同様この型の事故は、普通乗用車では女性にのみみられた。つまり、相手がゆずってくれるといった短絡思考である。ことにこれらは見通しの悪い交差点で多くみることができ、事例としては右折と類似している。

二. 漫然を原因とした事故

これはどちらかという男性に多くみられるケースである。ことに、交通の閑散な小さな裏通りの交差点では、交通量が少ないことから気持ちが楽になって、なんとなく、徐行を怠ったり、一時停止の標識を見落しているケースである。漫然と交差点を通過している場合、直線道

路と見まちがえて、交差点を気付いていない女性もいた。

また、原付などでは、油断して交差点で一時停止を怠った後に、ブレーキとアクセル操作を誤って車が前進を続けるという、漫然と操作上のミスとが重なり合うケースもある。

ホ. 気のとられ

右折とことなり、直進時には、何かに気をとられた結果、信号を無視したりして、直進を続け大きな事故になるケースが見られる。これは右折同様男性にやや多い。

図5-21は、T字路における気のとられを原因とした事故例である。この時、ドライバーは、車線を左へ移動するつもりで駐車していた左後方の車両に通過後も気をとられて、前方注視を怠っている。この運転者は運転経験1年未満の未熟練運転者である。

なお、左折時の事故について、男性と女性を特徴づけるものはみられなかったが、一度追いついたバイクはもう来ないものと考えて、確認しないまま左折するといった合理化のタイプも多かった。

5-3-3 その他の女性の事故の特徴

図5-22に示す事故は自宅のごく近くで起きた事故の一例であるが、自分の子供が遊んでいるのを見つけ、子供を助手席にのせたところ、水遊びをしていたらしく、洋服がびしょぬれであった。一度家へ帰って着替えをさせねばと、急いで車を自宅の方へ向けたところ、近所の子供とぶつかったものである。この事故は、自分の子供と遊んでいた近所の子が、後方にいたので安心しておりまさか自分の車の前に来るなど夢にも思っていなかったために起ったものである。

この他、女性の事故の特徴としていくつかをみると、たとえば、横断歩道を駐車車両の陰から横断してくる子供がいたので、これの横断を待ち、そのあとは「1人渡ったのでもう来ない」と判断して後から来た子供をはねたケース(運転経験1年未満)がみられる。この際、まった

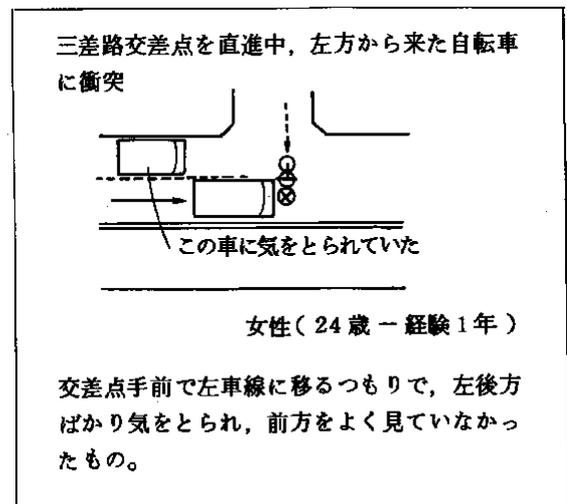


図5-21 気のとられにもなう直進事故

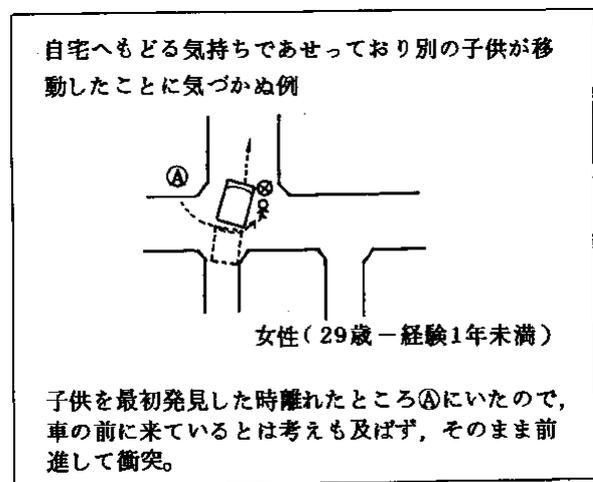


図5-22 女性の特異な事故例

く予期せぬ出来事のために、本人は驚きのあまり急ブレーキが踏めず、軽くブレーキペダルを踏んだ形でぶつかっている。また、横断歩道上に横断待ちをしている自転車をみつけておきながら、その自転車が道路の方を向いていなかったとの理由からそのまま「横断しない」という判断で減速せず進んで、横断をはじめた自転車と衝突したケースであるが、これも自分で危険となる潜在要因を折角見つけておきながら、誤った合理化を行ない衝突しているものである。

同じような合理化は、日曜だから学校が休みなため、「バイクは来ないもの」と早合点しているケースも、普段の通勤での車の利用体験から来るもので、こうしたケースは男性にもみられるものである。

また原付の女性に数例であるがみられたケースでは、交差点が分離帯のあるような比較的大きな場合（このような場合、とかく状況が複雑になりがちであるが）かえって、分離帯があるため視界が妨害を受けたり、また、かえって安心して左折を行なうケースである。

とくに、「車の流れが途切れた」という事象だけをとらえて「車は来ない」と判断するケースがあることは注意しなければならない。

女性の場合、ある特定な出来事、ことにそれが交通の事態と無関係なものに注意が向き、それにまったく気がとられてしまうケースもいくつか見受けられた。

たとえば、交差点へ近づいた時に減速したところ、助手席に積んであった買物袋が「ドサッ」と音を出して落ちた。中の荷物が心配でこれを見る。前方注視へ戻ったところ、右折車に追突すケースであり、似たようなことは、助手席の子供のことが気になってまったく暫くの間、目をそちらへ向けるために生ずる事故などである。

この様に運転の場面にあつて、これとまったく関係のない事柄に注意を集中してしまうことが女性の一つの特徴と思われる。男性でも気にとられることはあるが、主に交通の事象の中の出来事（たとえば他の車、信号、標識など）である。

5-3-4 事故直前の相手発見距離と走行速度との関係

相手発見時の平均走行速度は、普通乗用車で男性の方が20.4キロ/時、女性で16.5キロ/時となっており、いずれも男性の方が高めとなっている。しかしながら、原付の走行速度は、ほぼ普通乗用車なみにあることは注目される（図5-23）。これは原付のもつ機敏性が事故の背景にあること、また、原付では女性が男性とほぼ同じ様な走行形態をもっていることがうかがわれる。

次に、事故の相手を最初に発見した時の相互の距離というものを、その時の走行速度との関係において検討することにする。

図5-24-1～2は、右折時の男性、女性はそれぞれについての、この2つの関係をグラフ化したもので、図中のカーブは、空走時間1秒、摩擦係数0.75とした時の停止距離を示している。

つまり、このカーブよりも左側にあるケースは、走行速度にみあった停止距離がとれていなかった状態、すなわちブレーキをかけても止まり切れない事故を示している。はっと気付いたがどうしようもないというケースであって、これを「認知のおくれ」と分類しておく。これに対して、

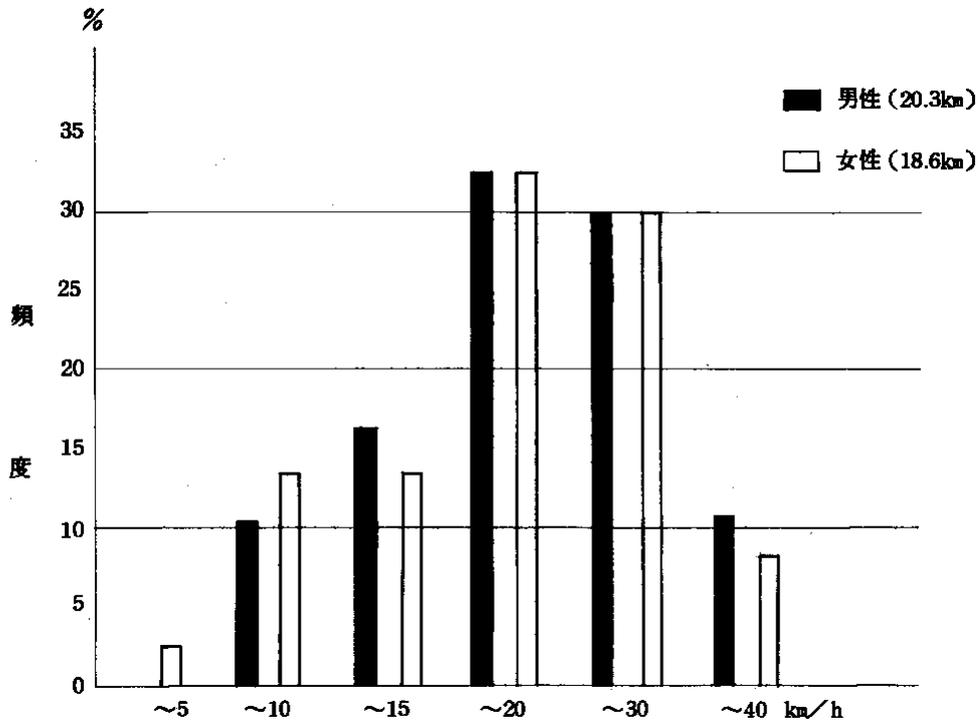


図5-23 相手発見時の速度 (原付)

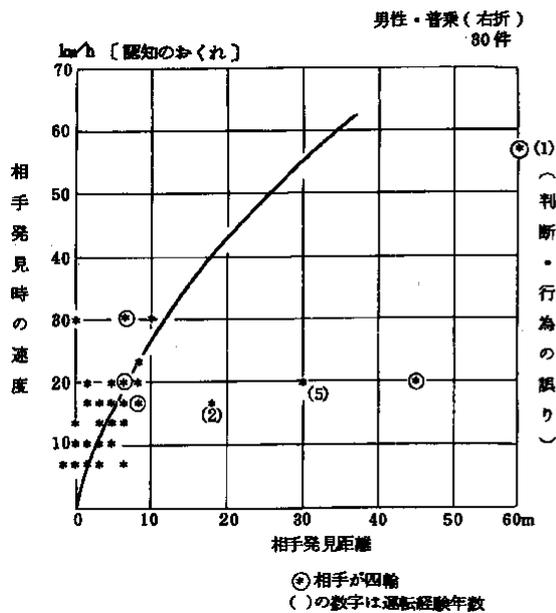


図5-24-1 走行距離と相手発見距離 (男性・右折)

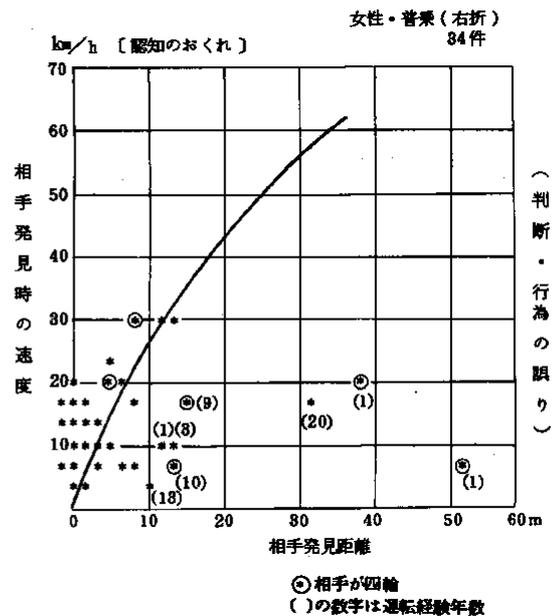


図5-24-2 走行距離と相手発見距離 (女性・右折)

図の停止距離のカーブの右側にある場合は、その速度でブレーキをかければ、十分に止まり得る範囲にあることを示しており、これを「判断もしくは行動上の誤り」と分類することができよう。

男性にくらべて女性では、かなりの事故において、十分な距離があるにもかかわらず、事故にあうケースがみられる。男性では 30件中僅か3件であるのに対し、女性では34件中8件もみられる。しかもその傾向は交差点の直進時にもみられ、たとえば、先に行けると迷って、だらだら

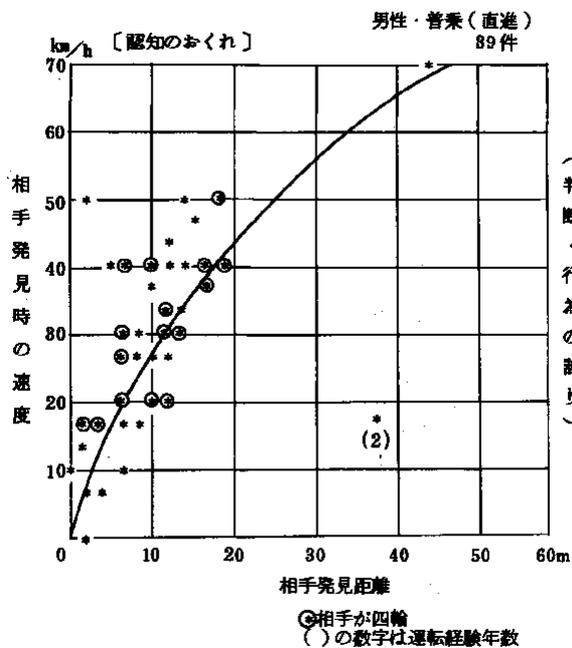


図5-25-1 走行距離と相手発見距離
(男性・直進)

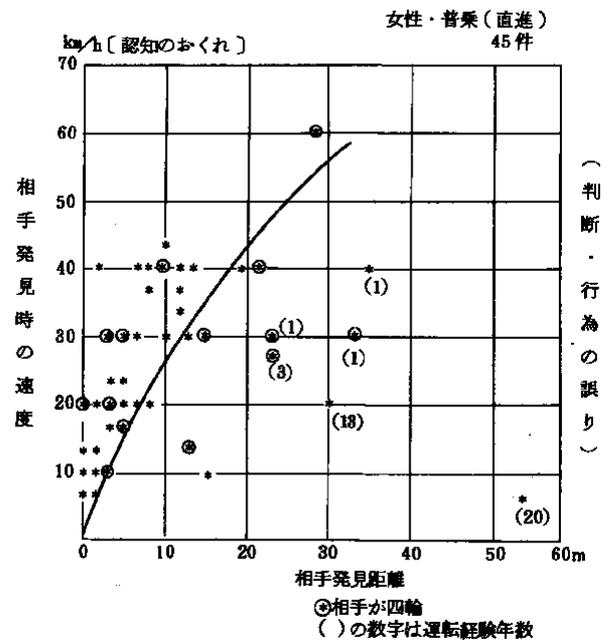


図5-25-2 走行距離と相手発見距離
(女性・直進)

交差点に進入したら衝突したというケースである (図5-25-1~2)。

原付にあっては、サンプル数も少ないことから、このような判断、行動上の誤りに分類される事故の数は少ないが、女性にやや多いといえる (図5-26-1~2)。原付の相手は、すべて四輪である。この傾向は、原付の右折時においても、特に男性よりも十分な距離から相手を認知しておきながら事故になっていることは注目される。

これらの共通した特徴として、たとえば、乗用車が交差点に直進している場合を考えると、男性女性ともに、判断、行動の誤りにつながる事故のうち、速度の出ているケースすべては、運転経験が1年から3年までの運転者であり、その理由はいずれも状況を合理化して判断していることに起因している。

女性の原付事故で速度が出ていない2例は、いずれも経験20年以上のベテランである。これは、相手を認めてから行動までの間に、彼行もしくは停止しているケースである。同様に、右折の女性のケースをみても、全体に、停止距離カーブの右側、すなわち、判断、行為の誤りに起因する事故は、

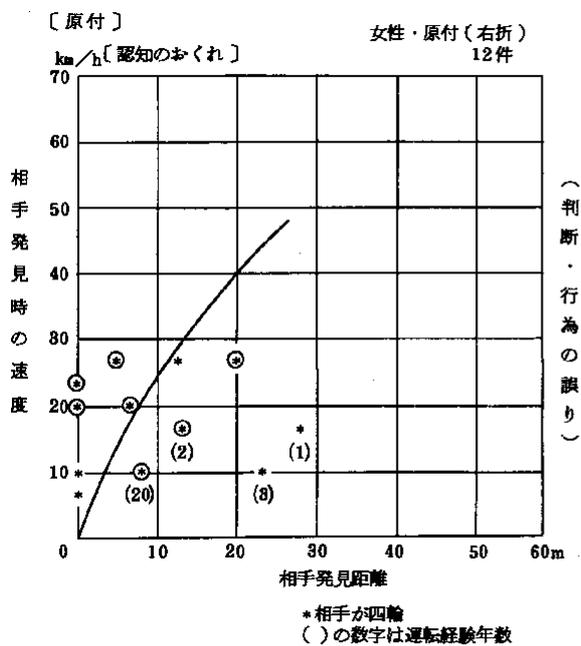


図5-26-1 走行距離と相手発見距離(原付)

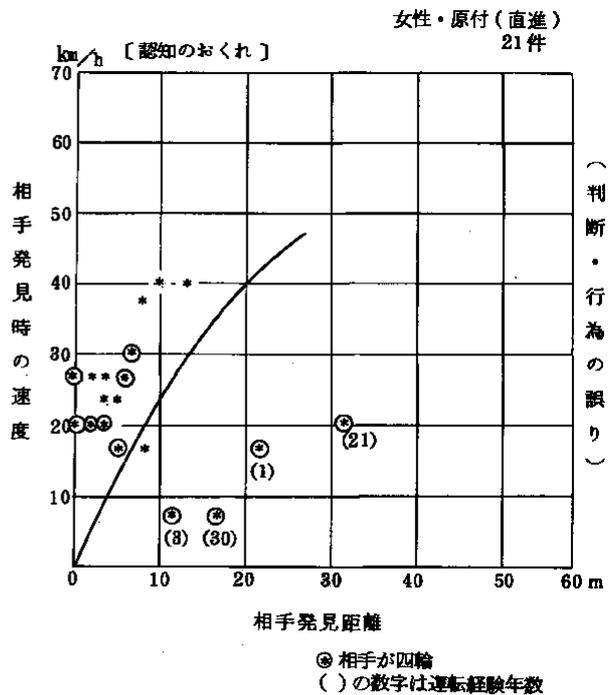


図5-26-2 走行距離と相手発見距離(原付)

直進よりも走行速度は低くなっている。これは、右折時という発進直後の加速時のためと考えられるが、これらのうち、半数は3年未満のドライバーである。

男性の場合、直進、右折とも数件に満たないが、いずれも運転経験の浅い人達でしめられていることは注目してよい。しかし、その原因は、漫然、気のとられというケースである。

原付の場合、例数が少ないので乗用車ほど明確でないが、男性にはなく、女性のみ判断、行為のミスにもとづいている事故（停止距離曲線の右側）がみられる。ことに、右折の場合、4件中3件は3年未満の経験であり、原付による右折には、女性が相手の挙動を自分なりに判断するケースが多いことは、注目すべきであろう。

5-4 数量化理論による事故の分析

5-4-1 データの処理

女性ドライバーによる事故の特性を知る目的で、男、女両性の原付および普通乗用車の事故の分析を行うため、既存の事故データを用いて分析したものである。

分析に用いた事故データは運転者の属性を示す項目（性別、年齢、運転経験年数など）、事故の要因（時刻、天候、道路幅員、交通量、走行速度など）から成っており、これらをもとに、

性別ごとに女性の事故を特徴づける要因がどの様に関連しているか、また、各属性間にどのような差異があるか否かを知ろうとするものである。表5-6に採用したアイテム・カテゴリーを示してある。

表5-6 アイテムカテゴリー一覧表

		男性		女性	
1	① 年 齢	1	20歳未満	7人	11人
2		2	20～25	21	20
3		3	25～30	8	6
4		4	30～40	22	30
5		5	40～50	11	12
6		6	50～60	7	6
7		7	60才以上	7	2
8	② 運 転 年 数	1	無免許	2	2
9		2	0～1	19	26
10		3	1～3	17	17
11		4	3～5	10	6
12		5	5～10	11	16
13		6	10～15	11	8
14		7	15年以上	13	12
15	③ 家 か ら の 距 離	1	0～5Km		
16		2	5～10		
17		3	10Km以上		
18	④ 時 刻	1	昼		
19		2	夜		
20		3	深夜		
21	⑤ 天 候	1	晴		
22		2	雨		
23	⑥ 道 路 幅 員	1	1車線		
24		2	2車線		
25		3	4車線以上		
26	⑦ 交 通 量	1	少ない		
27		2	普通		
28		3	多い		
29	⑧ 道 路 複 雑 さ	1	単純		
30		2	複雑		
31		3	その他		
32	⑨ 同 乗 者 の 影 響	1	なし		
33		2	あり		
34	⑩ 道 路 知 度	1	高い		
35		2	低い		
36	⑪ 危 険 回 避	1	なし		
37		2	あり		
38	⑫ 直 前 速 度	1	20Km以下		
39		2	20～40Km		
40		3	40Km以上		
41	⑬ 発 見 時 度	1	20Km以下		
42		2	20～40Km		
43		3	40Km以上		
44	⑭ 発 見 時 距 離	1	10m以下		
45		2	10～20m		
46		3	20m以上		
47	⑮ 走 行 パ タ ー ン	1	S→S		
48		2	その他		
49	⑯ 意 志 表 示	1	なし		
50		2	あり		
51	⑰ 事 故 の 相 手	1	四輪		
52		2	二輪		
53		3	自転車		
54		4	歩行者		
55	⑱ 事 故 態 様	1	直進・その他		
56		2	右折		
57		3	左折		
58	⑲ 停 止	1	認知遅れ		
59		2	判断		

一般に社会現象というものは、いくつかの要因の複合体であり、交通事故もその例外でない。つまり、交通事故を説明するには、これらのうち、どの要因がどの様に強く関連しあっているかを、客観的方法によって明確にする必要性が生じて来る。この分析の典型として、数量化理論と称する構造分析手法があり、今回はこのうちの第Ⅲ類を用いた。

なお、分析に用いた事故データの項目（アイテム）と、その中身であるカテゴリーとは表5-6にある様に、その数はアイテムが19、カテゴリー59である。たとえば年齢というアイテムの中には、①20歳未満から⑦60歳以上までそのカテゴリーに7区分あることを意味している。

5-4-2 数量化理論

今述べた様に、多くの要因によって構成される事象、ことに社会事象の分析手法として、多変量解析手法というものが存在し、このうち、要因が数量でなく、分類で与えられた場合を総称して数量化理論と呼ぶことが出来る。この理論は大きく分けて、第Ⅰ類から第Ⅳ類までに分けられるが、このうち第Ⅲ類がパターンの分類によって要因の構造分析を目的としたものであり、今回の手法としてこれを採用している。

以下にこの数量化第Ⅲ類による分析の概要について述べることとする。

1) 事故データの作成

一つの事故を一つのデータ単位（サンプルと呼ぶ）とし、この事故の要因となり得る項目（アイテム）および、そのカテゴリー化をはかる。次に、このアイテム・カテゴリーごとの反応を調べ、カテゴリーの統合を必要に応じて行なう。

この様に整理された アイテム・カテゴリー で個々のデータを整理するのだが、具体的なデータの構成は、データが相当するカテゴリーに“1”を、そうでないものに“0”を入れた、“1”と“0”とで表現されたベクトルとなる。例えば、ある事故を起したドライバーの年齢が22歳、運転経験年数を4年としよう。この場合、年齢のアイテムの②20～25歳を1、他のカテゴリーを0とし、運転経験年数のアイテムで④3～5年を1、他のカテゴリーを0とする。このような組み合わせの処理をすべてのアイテム・カテゴリーについて行なう。

2) 事故データ間の距離

既に述べた様な、1、0の1に反応したもの（この場合事故）が似たもの同志近くに集まると考え、また逆に同じ様な特性同志が近くに集まるよう、つまり、ものの分類とその特性の分類を同時に行えると考えるわけである。この様にすれば、特性のパターンの親近性を客観的に表現出来ると思われる。

この様にして、2つの事故データ間の類似度を広義の距離とみなして、すべてのデータ（事故例172例）間で、これを計算する。具体的には、各アイテムで、2つの事故が共通のカテゴリーに属した時を1とし、これを全アイテムに関して合計する（これを距離得点と称す）。つまり、同じデータの場合には19点（アイテムの総数一表5-6）となり、まったく共通のアイテム・カテゴリーがない場合に0点となる。この得点が大きければ大きいほど（すなわち、相関関係が高ければ高いほど）お互いが近くにある様に各データを空間に配置するようにする。この空間に配置されたデータを、その分散値が最大となる様な軸（説明力の一番高い軸）を第Ⅰ軸（x軸）、次にこれと直交する軸（第1軸と相関のない軸）を第Ⅱ軸（y軸）としてこの二つの軸で平面上に投影した個々の事故データの相互関係を分析しようとするものである。図

5-27はその模式図である。

5-4-3 分析結果

1) カテゴリーの分布

図5-28は女性の事故をカテゴリー別に標準化したものであり、それを平面上に投影したものである。図に明らかのように、これらの多くのカテゴリーは第Ⅱ象限に集っており、僅かなカ

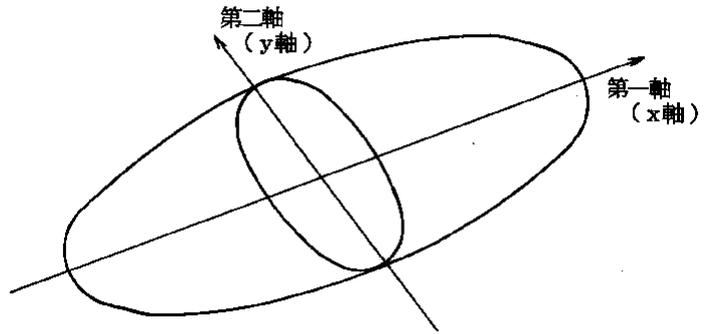


図5-27 3次元空間における二軸の関係

テゴリーを第Ⅲ、第Ⅳ象限にみる事が出来、この中にはカテゴリー⑳の「深夜」、㉑「40キロ/時以上の事故直前速度」、㉒「相手発見時の速度が40キロ/時以上」といった、比較的速度の高い要因がみられ、これに対し、同じアイテムの㉓「昼」、㉔直進速度が「20キロ/時以下」、㉕「相手発見時の速度20キロ/時以下」といった視覚的環境も良好でかつ低速というカテゴリーは、反対の第Ⅰ象限にみられる。

第Ⅱ象限と第Ⅳ象限の中にあるカテゴリーの共通性は必ずしも明確ではないが、これら59のカテゴリーの分布を検討すると、横軸すなわち第Ⅰ軸(x軸)の上でのならばぐあいは、軸の左側へ行くにしたがい、道路環境が複雑化する様なカテゴリーがあり、右側へ行くほど逆に環境が単純化した要因と結びついている様に読みとれる。つまり、女性の事故を特徴づける第Ⅰ軸は、少なくとも道路環境の単純さ、複雑さであるということが出来る。

この軸に直交する第Ⅱ軸(y軸)上のこれらのカテゴリーの分布は、必ずしも第Ⅰ軸ほど明確ではないが、図の下に来るにしたがい、先程述べた様に、深夜、スピードといった無理な走行を暗示する様なカテゴリーが散在していることから、「無理な運転」といった要素を表す軸であり、このy軸の上側は、むしろ偶然性の高い事故を象徴する様なカテゴリーが見られる(便宜的にこれを環境への依存、非依存の軸と呼ぶ)。

一方、男性の事故を特徴づけるカテゴリーの分布は図5-29に示す通りであるが、女性の場合と共通したいくつかの面がみられる。たとえば、第Ⅰ軸(x軸)上の分布は、おおむね道路環境の複雑さを表現しているものとみてよいであろうし、また、第Ⅱ軸(y軸)の下方で、無理な運転を特徴づけるカテゴリー、たとえば、⑧「無免許」⑨「走行速度40キロ/時以上」といったものが位置している。しかも、x軸上のカテゴリーの分布状況は、女性のそれにほぼ類似していることは、両性の交通事故を特徴づける説明要素というものがおおむね同じであるとみてよい。

しかしながら、第Ⅱ軸すなわち、y軸上のカテゴリーの分布は、女性のそれとややことになっており、下半分に男性が多く分布していることが判る。これは、男性の運転が無理な運転(も

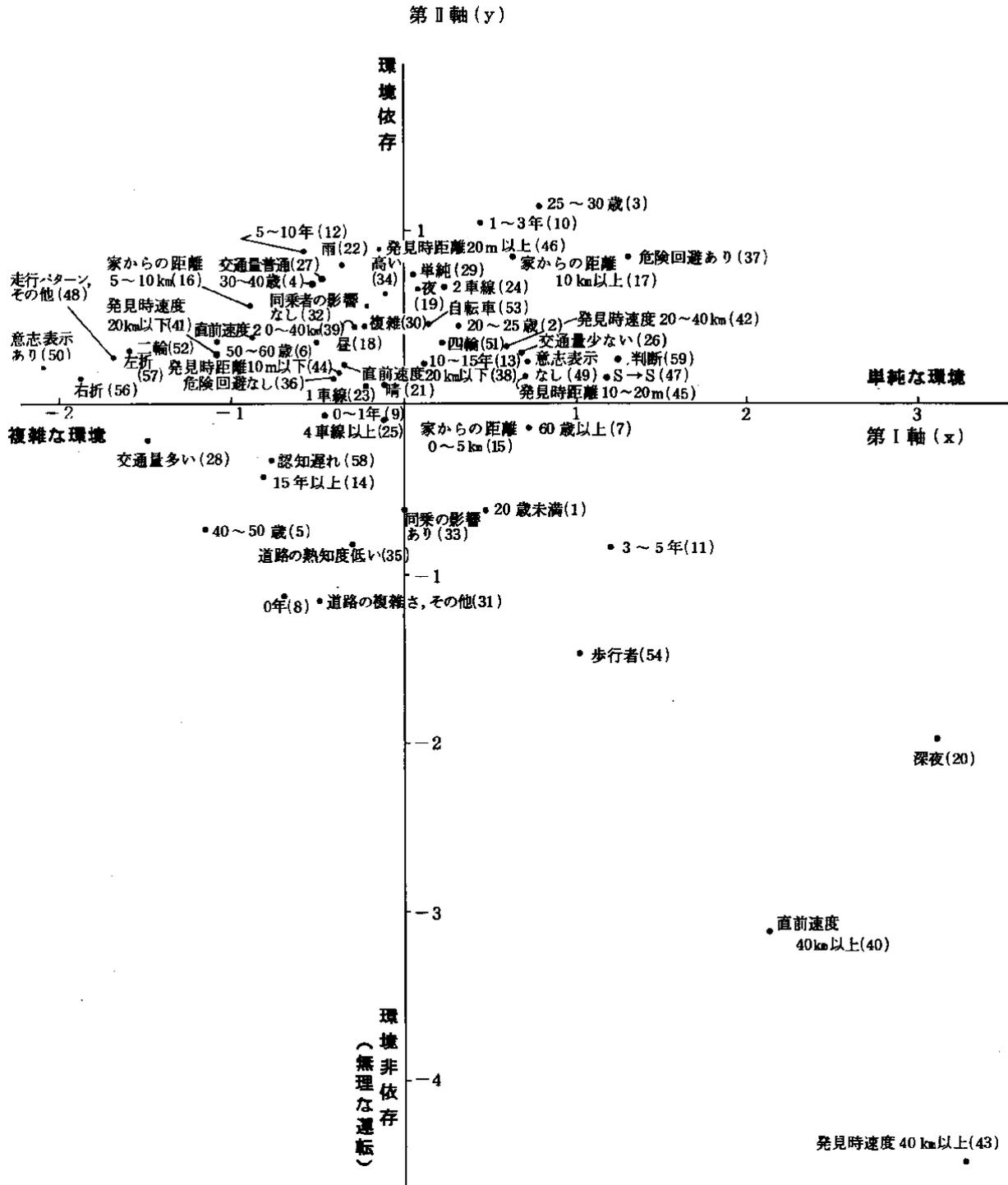


図5-28 女性の事故の要因

()はカテゴリー番号を示す

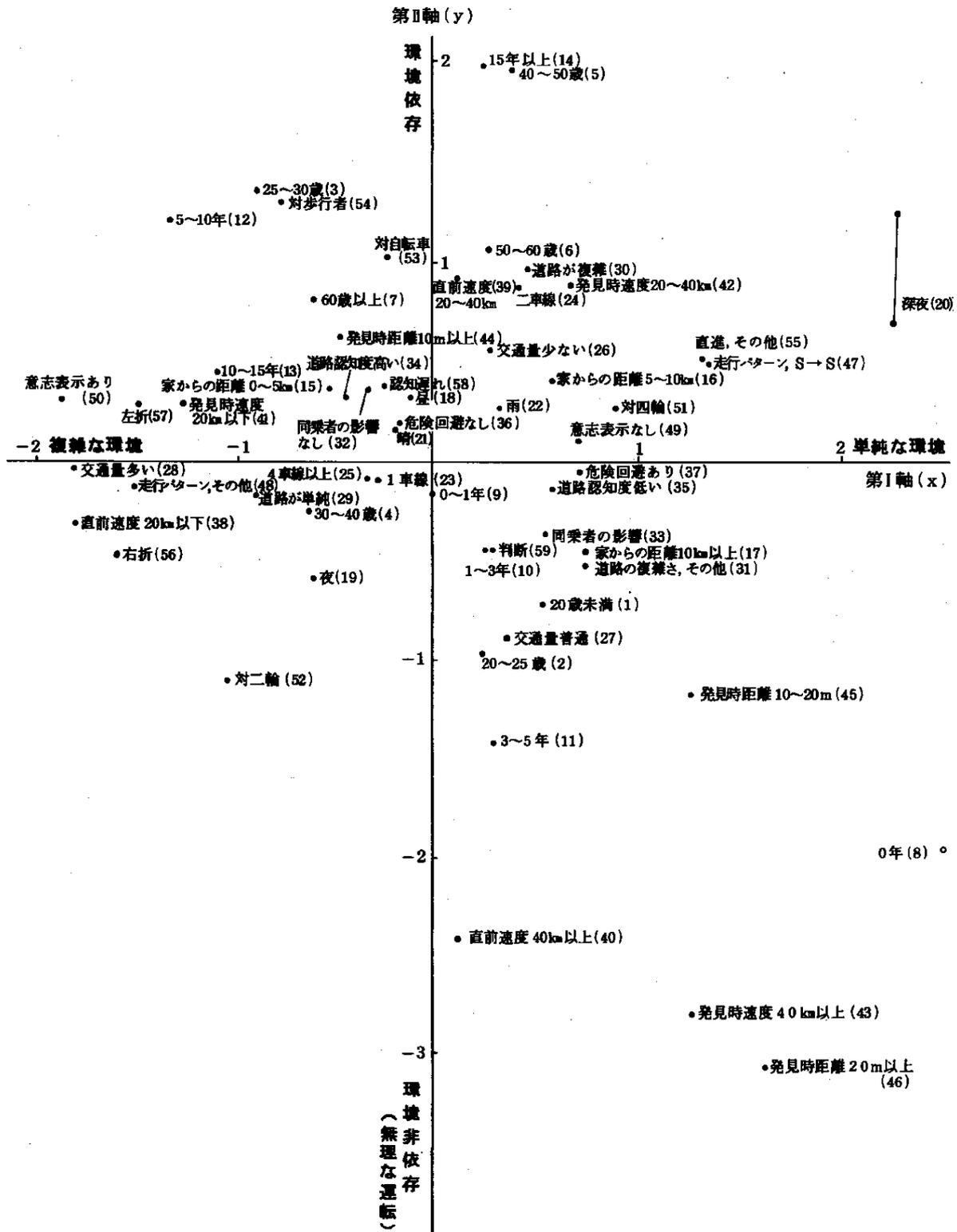


図5-29 男性事故の要因

()はカテゴリ番号を示す

しくはリスクテキングといえるような)と関連しているのではないか。また、男性のもつもう一つの特徴は、第Ⅳ軸の上端に⑤「年齢40～50歳」、⑭「15年以上の運転経験」が来ていることであり、いわゆるベテランの事故というものが偶然性の高いことを暗示している。

2) 事故サンプルの分析

次に、先の手法と同様に事故サンプル(女性87、男性83)をx、y軸上に分布させたのが図5-30、5-31である。

女性の事故サンプルの分布をみると、男性の分布が全体的であるのに対して、やや集中する傾向がみられ、ことに、第Ⅱ軸(y軸)の上側に集中傾向がある。これは、女性に依存性の高い(道路条件に対する)事故の多いことを示している。ことに普通乗用車(図の黒丸印)の事故が環境に依存するタイプが多く、原付はどちらかといえば環境に依存せず無理な運転が多い。

一方、男性の事故の散布をみると(図5-31)、女性のそれとことなり、むしろ普通乗用車に無理な運転を原因としたものが多く、原付は環境に依存するタイプが多いことが判る。これは、少くとも男女それぞれの事故を特徴づける大きな要因とみることが出来る。これをさらに明確にするため次の様な分析を行なう。

すなわち、これらの事故を、車種別に全サンプルの平均と分散をとり、そのほぼ70パーセントが入る様な楕円(これを集中楕円と称する)にプロットしたのが、図5-32、5-33である。女性の起した事故は、図5-32に明らかなように、男性のそれと大きくことなっており、原付の事故では環境に依存しない無理な運転に集まっており、普通乗用車の方は環境依存型が多いといえる。つまり、原付に単純な環境で無理な行動をしているものが多い。

一方、男性の事故を車種別にみたのが図5-33の集中楕円であるが、女性とは逆に、原付の方が環境に依存する傾向があり、普通乗用車の方が環境に依存しない無理な運転による事故となっている。しかも、男性では楕円が円に近く、横軸(環境の複雑さを示す)の影響を受けにくいことを示している。

図5-34、-35は男女それぞれの運転経験年数を同様に集中楕円で示したものであるが、男女いずれも運転経験が3～5年にあつて、第Ⅱ軸(y軸)上の下側に来っており無理な運転がこの時期に表出し易いことを暗示している。女性の楕円がこの時期に細長いのは、サンプル数が少ないためである。男性では、運転経験年数が長くなると、無理な運転よりは、むしろ、環境へ依存するタイプが多くなって来ていることは、従来の知見と合致している。男女の経験年数が長い、いわゆるベテランの示す楕円の型はそれぞれ若干ことなるが、これは、サンプル数の差にもよるが、いわゆる走行距離等の運転パターンの差が影響しているであろう。

図5-36、-37は、年令別に男、女の集中楕円をみたものだが、女性の場合20歳未満の若年

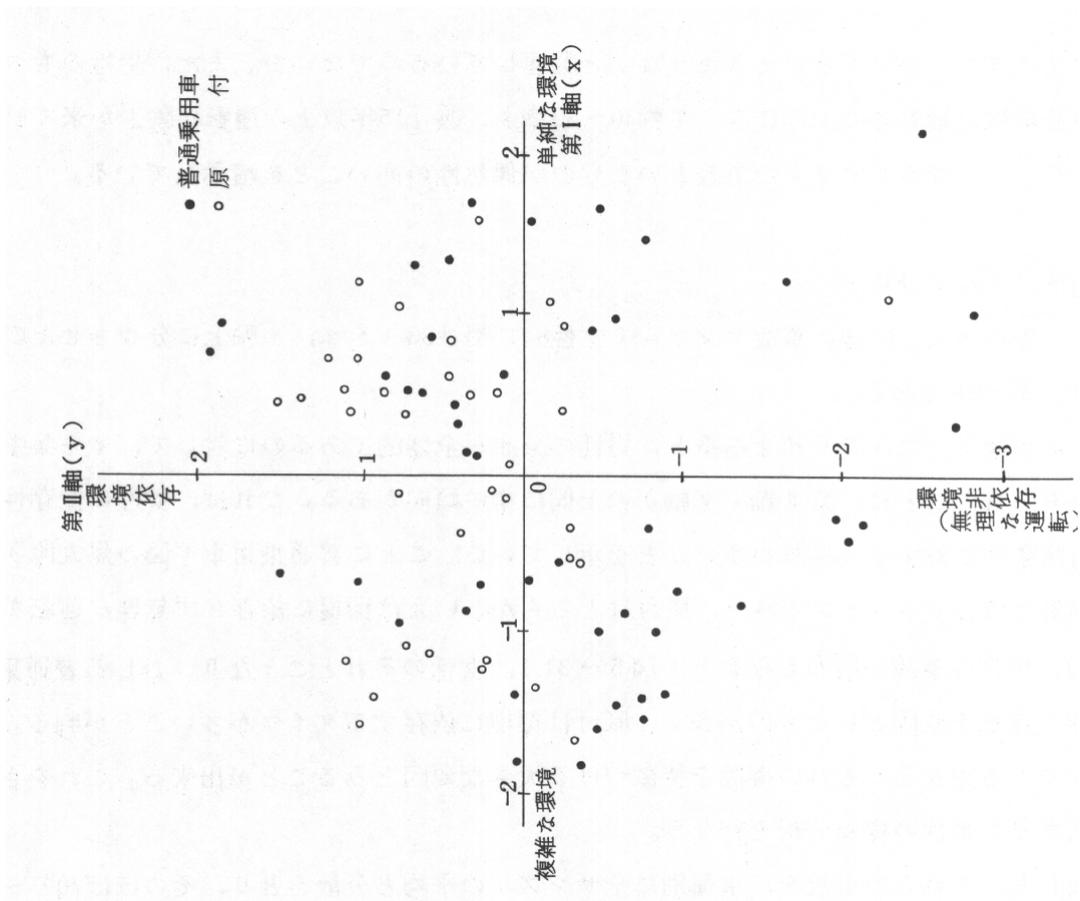


図 5-31 男性事故の散布図

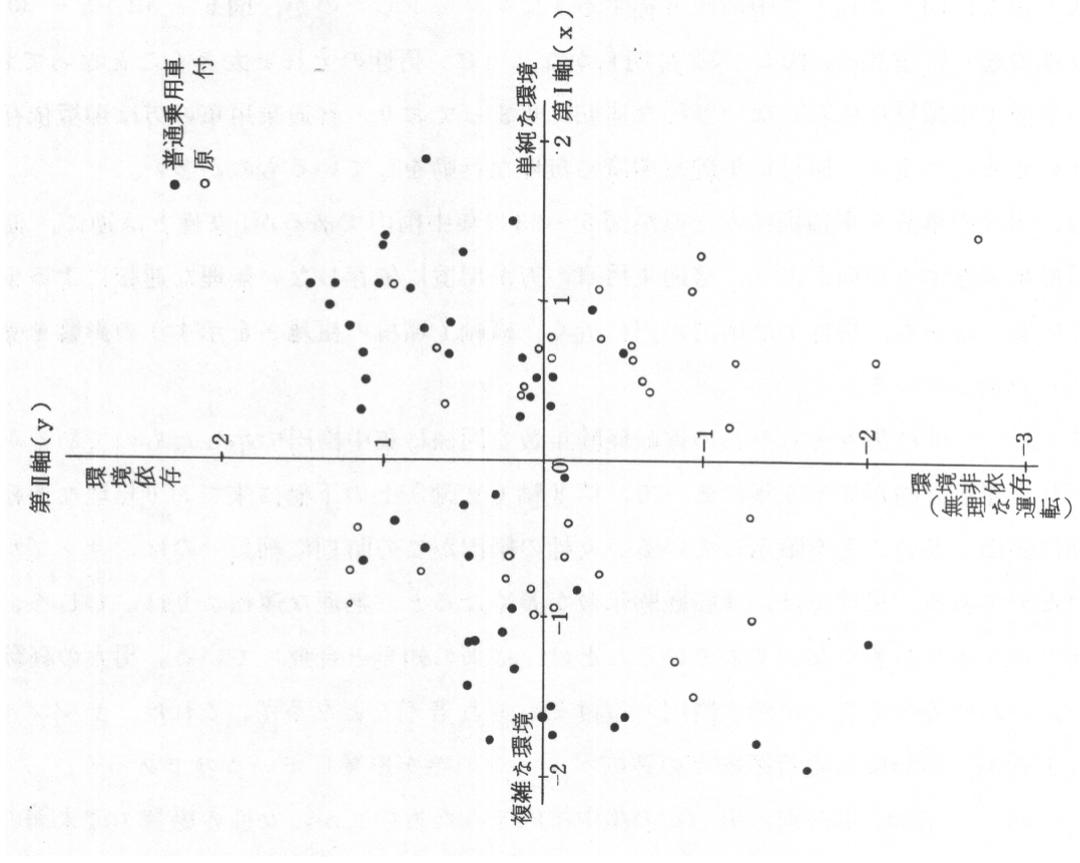


図 5-30 女性事故の散布図

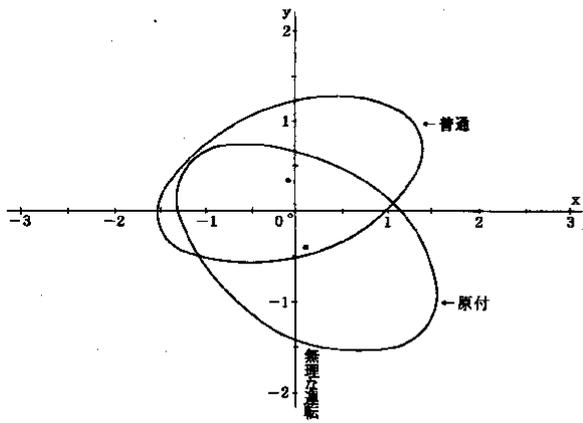


図5-32 車種別集中楕円(女性)

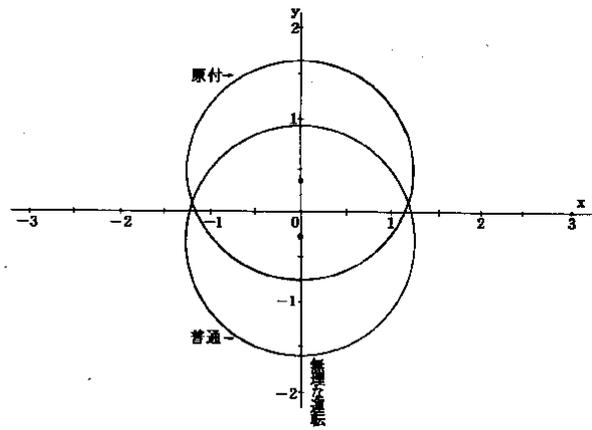


図5-33 車種別集中楕円(男性)

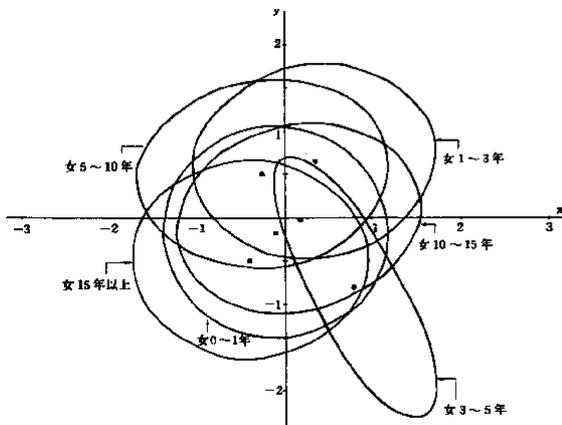


図5-34 運転経験年数別中楕円(女性)

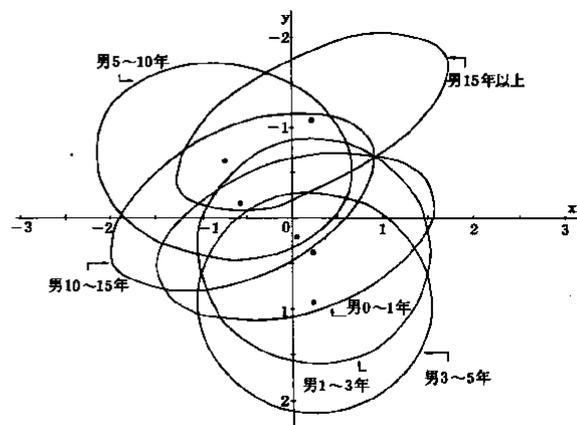


図5-35 運転経験年数別中楕円(男性)

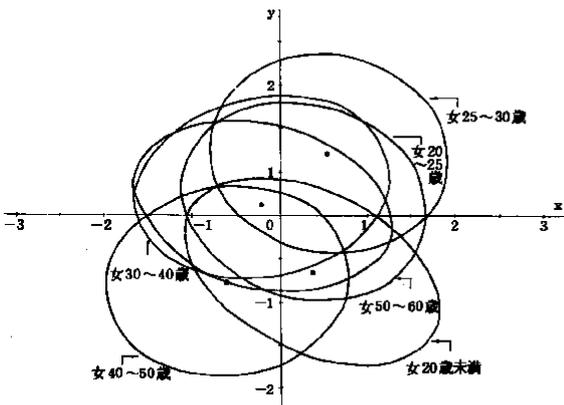


図5-36 年齢別集中楕円(女性)

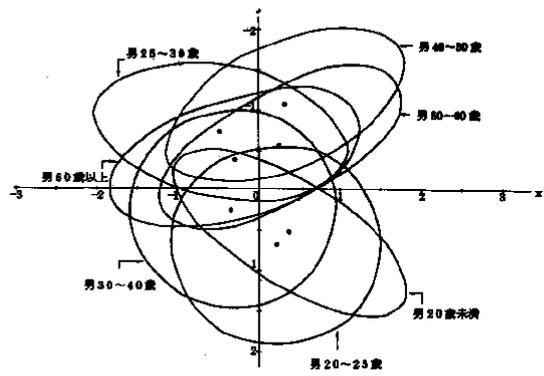


図5-37 年齢別集中楕円(男性)

層と40～50歳が、環境依存よりむしろ無理な運転の軸方向に楕円が構成されており、男性のそれとことなっている。男性では若年層が無理な運転の軸方向へ、また中年以上では環境依存の軸に集中する様になる。これは、男性と女性の特性の一端を示すものであろう。

以上の様に、今回の事故事例を用いての数量化理論による分析は、例数は少なかったものの、男、女それぞれ共通した説明軸、すなわち、環境の複雑さ、単純さと、環境への依存度とを持って事故を説明することが出来、しかも、男女それぞれ車種、経験年数といった要因で異なった特徴をみることが出来たのである。

第6章 考察と結語

事故時の車両の速度において、図2-8-1に示した様に普通乗用車で男性37キロ/時、女性31キロ/時と平均6キロ/時程度の差である他は、余り性差のなかったことは、女性の事故の際のスピードは男性のそれにくらべて低いのではないかという一般の予想に反していた。ことに原付にあっては年齢が高くなるにつれて男性と女性のスピードの差がなくなり、むしろ高くなって来ていることに注目しなければならず、最近とかく原付のスピードの高いことが指摘されている折から、これに対する十分な認識を、女性ライダーも持つことが必要となつてこよう。最近のアンケート調査によれば、バイク、原付の運転ぶりについて、交通規則やマナーを守らない人達のうちもっとも多いものとして「スピードの出しすぎ」、ついで「割り込み」をあげていることからしても、これらの車種のスピードというものが交通場面でとみに関心をひいているのである⁽¹⁾。

また今回の全国の事故調査から、特徴としてあげられるのは、女性の軽乗用の追突事故のうち、死亡、重傷のいわゆる重大事故のしめる割合が9.7パーセントとかなり高いことにある。これはすでに述べた様に女性の軽乗用の走行スピードが意外と高いこと、それに軽乗用の車体の小さな点とが要因としていられるが、女性が普通乗用車にくらべて軽乗用車を安易に考え、気らかな気持ちでハンドルを握っていることも影響していると考えられる。

今回の事事故例の調査から明らかとなった重要な点は、女性の交差点事故は男性のそれにくらべて、相手はかなり手前から発見しておきながら、つまり十分な距離、時間があったにもかかわらず、事故に到っているケースが、ことに経験の浅い女性ドライバーにみられた点である。これは、相手の存在を危険なもの、もしくは情報として重要なものという判断が出来ずに事故になったものであり、また、相手がゆずってくれる、とまってくれるといった依存心がそこに働く可能性は男性以上に高いことを意味する。このことは、従来の研究結果からも示されている様に、男性の起した事故にくらべて、女性のそれは、知覚の誤りによるものが1.3倍に達していること⁽²⁾、また、それぞれの対象の持つ意味、そこにある潜在的危険を読みとる能力に欠けている⁽³⁾という事実とも共通した結果といえる。

このことからしても、一般に女性ドライバーは男性ドライバーほど脇見による事故が少ないのは、脇見をする様な余裕がないからであり、身心反応例をみても、女性ドライバーの方が強く表われ易いというのも⁽⁴⁾、すべての刺激に対し、同じ様な強さに反応してしまうからであり、情報の選択、判別にたけていない証拠であろう。

ある調査では、女性ドライバーのうち、苦い人達は、橋とか駐車中の車といった様な動かない対象を、より危険であると判断し、反対に動いているものにそうした配慮がないということが言われているが⁽⁵⁾、これなどは、女性ドライバーの持つ特性として注目したいものである。したがって何がより重要、かつ潜在的な危険度の高い対象であるかを的確に教習させる様な単なる技能以上の教育が

ことに女性ドライバーに対し、今後検討されねばならないであろう。

女性の違反の中で、たとえば、一時停止、徐行違反、信号無視、逆方向走行などが男性より多くみられるが、これは彼女らが、主として生活道路を主体とした走行を行っており、「止まるのがおっくうだ」「自分の思ったところを意のままに走ってしまう」といった心理が働き易いのと関連しているものと思われる。ことに原付のライダーの中で自転車からの転向組にあっては、その習癖がぬけきれないのである。こうした安易な気持ちでの走行がその違反に特徴づけられるのだが、クルマの運転という行動が少くとも社会的にみれば、きわめて責任度の高い行動と必ずしも認識されていないと言ってもいいすぎではないであろう。これは男性にあっては、スピードオーバーで代表されるリスクテキングといった社会的未成熟度であられるのであり、こうしたそれぞれの性のもつ弱点をカバー出来る様な教育を今後、考えて行く必要がある。

ヒヤリ体験の程度が低くなるにつれ、事故率が低くなるという傾向は極めて重要な指標と考えられる。いうなれば、ヒヤリ体験が多いことは、それだけ場面对応が敏感である、神経を配っているという理由付けが出来るから、むしろ、ヒヤリ体験の多いほど安全であるとも考えられた。しかし、今回の結果を分析すれば、ヒヤリ体験の多かった人ほど事故率が高いのであり、ヒヤリ体験の多いことは、それだけ具体的な危険な場面の形成を意味し、ヒヤリ体験の多いこと、即ち、危険、もしくは、ニヤミスの体験の高いことであり、事故に遭遇するチャンスも高いと考えられる。ことに女性の頻繁なヒヤリ体験の群での2.4パーセントの事故率は注目しなければならないであろう。また、事故率の高い人たちは、「自分が他の車や人にぶつける」という能動的な形での不安が高く、それが原因でヒヤリ体験を高くしているのではあるまいか。

今回の結果は300回のヒヤリ体験の積みかさねが29回の傷害事故、1回の重大事故につながるといいうゆるハインリッヒの法則を適確に立証しているものといえよう。

女性のもつ走行中の不安感の中で、予想外に低かったのは、自分の進路を変更する行動に対する不安感であった。これは、この種の行動が高度な判断及び操作を要求されているのに対し、女性ドライバーがむしろ安易な気持ちで行動していると推測できる。右折事故の原因の中で、まさか直進して来る車がそんなに速いと思わなかったといった判断の甘さにその一端をみることが出来る。これは、前述の様にハンドルを切る、ブレーキを踏むといった運転技能自体の問題ではなく、場面の認知という知覚の分化のレベルの問題といえるわけで、その点で女性ドライバーが右折という行為にそれほど不安感、危険感を持たないことは、認知行動を甘く考えているといえるのである。

女性ドライバーば苦手とするものは、「いそいでのバック」、「知らない道の走行」、「狭い道での走行」など、不安感が高いとしているが同じ様な調査を行なった結果⁽⁶⁾でも「狭い道のすれちがい」、「車庫入れ」、「狭い道での駐停車」など、きめこまかい反射神経や、状況判断を必要とするものに高いことときわめて一致した結果を示している。ある調査ではバックを苦手とする女性ドライバーの割合は80パーセントに達するという⁽⁷⁾。少くともバックという行為は、女性にとっては

複雑な走行状況に匹敵する不安度の高いものといえよう。

「子供を助手席に乗せる方が安全」とする回答率は、女性において平均6.7パーセントが否定的、20.0パーセントが「どちらともいえず」としており、ことに、50歳代で18.5パーセントが助手席賛成派となっているが、これは、前に述べた調査においても、子供を何処に座らせるかに対し、後部座席が43.3パーセント、助手席26.8パーセントとなっていることからして、⁽⁸⁾かなりの女性ドライバーが不安のため助手席に子供を乗せたがる傾向があると考えられる。これは、後部座席にのせておくと目がとどかずかえって運転中気が散る、子供が前の席へのり出して、かえって危険だといった意見も、一方にあるためと推測される。したがって、子供、ことに未就学児童の車内事故の防止のための基本的方法を、たとえば幼児用の安全ベルト等の利用を通じて実施すべきと考える。

「教習所で教えられた通りの運転をしていれば、交通事故は起きない」という意見に対し、「そうは思わない」とする意見が、男性、女性とも、ことに若い年代に高いことは、非常に示唆的であった。これに反して、中高年令層では教わった通りの運転をしていれば事故など起すはずがないとしている人が過半数を占め、この意見に反対な人は20パーセントと対照的である。

これは、ある意味で時代的なギャップということもあろうが、また別の意味で教習所か単なる運転技術の伝授の場から「車を使っての他人とのかかわり合いの場」という発想の転換を求められていることを示唆しているのではないだろうか。

つまり「教習所で多額の費用をかけ何ヶ月もの間、規則正しい運転を習ったはずの人々が、容易に主観的な安全性を基準としたいいわゆる流れに乗る運転方法に切りかわって行く原因は一体何にあるのだろうか」という疑問は示唆的である。⁽⁹⁾しかし、割合教わったことに固執し易い女性ドライバーの若い人達の過半数も「教習所通りの運転は安全」とはみていないのである。

ところでカルチャーセンターは、文化が生み出した新しいイノベーションといえるが、女性をその最大目標としてとらえており、女性の参加動機をみると、積極的に自己実現欲求を反映したものが圧倒的に多い。一方、「生活に変化を求めて」といった余暇時間の増大や都市生活者の疎外感の悩み解消といったいわば井戸端会議の代替としての役割に期待する参加者も多い。この種の女性の活動に対し、クルマの果す役割を等閑視することは出来ない、ことに機動力を必要とするテニスクラブ、ゴルフ等屋外スポーツへの参加、カルチャーセンターへの参加などは、車を媒介としてなされる機会が多いといえる。

ある調査によれば、女性の4人に1人がカルチャーセンターへの参加経験があり、年代別にみると、27～34歳がその中心をなしている。⁽¹⁰⁾しかし、現在これに参加している年齢層は、この年代層がもっとも低く、これは彼女達が子育ての時期に入ったためと考えられる。現在、この種の活動に参加している年齢層は、30歳代後半、40歳代のことに後半であって、我々の調査結果においても、女性の40歳代および50歳代で走行距離がのびている事実からもうなづけよう。

ただ、先程の調査において、「今後参加してみたい」と答えている人のどの年齢層においても4

割以上もいることは、今後の一つの流行現象として女性の中に浸透する可能性が高いことを示唆している。

すでに述べた様に、女性の起した事故に依存型が多いと考えられるが、このことは、数量化理論による交通事故という事象を説明要因の抽出結果からも立証されていることは重要と思われる。すなわち、事故全体としてみると、環箋の複雑さ、単純さという軸と、無理な運転と偶発的事故との二軸で表現することが出来たわけだが、車種別にみると、原付の男性が起した事故は、無理な走行であらわされ、逆に女性ではむしろ環境依存に起因しているという様に、単に原付だけをみても、その事故の背景には男女別に大きな差のあることが判ったのである。以上の点を総合して、性別に基本的教育方法、運転態度の育成というものを考えて行かなければならぬ時期に到達したといえよう。

参 考 文 献

- 1) 内閣総理大臣官房広報室、交通安全に関する世論調査(昭55)
- 2) Storie, V.J:Male and Female Car Drivers Differences observed in Accidents:TRRL LR761(1977)
- 3) 木島公昭:安全運転の人間科学3 企業開発センター(昭57)
- 4) 末永一男:安全運転の科学(NHKブックス)(昭45)
- 5) Shaw, L,&Sichel、 H:Accident proneness Pergamon Press、 Chapter 14(1971)
- 6) 大東京火災海上保険(株)「男女ドライバーの意識と実態調査」(昭56)
- 7) 大東京火災海上保険(株)「主婦ドライバーの意識と実態調査」(昭57)
- 8) 自動車とその世界:女性のための自動車づくり、トヨタ自動車(昭57)
- 9) 鈴木孝夫:ことばの心理学、新潮社(昭56)
- 10) 電通:成熟社会の流行現象、電通(昭57)

付 表

付表1

運転の実態に関するアンケート調査票と主な結果

職業は？

あてはまるもの一つを選んで番号に○印をつけてください。

	女 性	男 性
1 公 務 員	4.7%	12.0%
2 教 職 員	3.5	3.0
3 自 営 業	8.1	10.1
4 農林・漁業	1.7	3.4
5 商・工・サービス業	15.3	29.4
6 運 輸 業	0.1	7.2
7 建 設 業	1.0	10.7
8 自 由 業	1.6	2.5
9 学 生	1.0	5.2
10 主 婦	45.3	—
11 そ の 他	15.5	12.5
12 無 職	2.1	3.4

あなたが保有している免許の種別は？

もっているものすべてに○印をつけてくだ

	女 性	男 性
1 大 型	0.1%	7.0%
2 普 通	90.3	76.8
3 大型特殊	0.0	0.0
4 自動二輪	0.3	2.1
5 小型特殊	0.2	0.6
6 原 付	8.1	4.5
7 けん引	0.0	0.0
8 大型二種	0.0	5.5
9 普通二種	0.0	3.3
10 大特二種	0.8	0.1
11 けん引二種	0.0	0.0

あなたがふだん主として運転している車種は？

あてはまるもの一つを選んで番号に○印をつけ

	女 性	男 性
1 大 型 貨 物	0.0%	1.5%
2 大 型 乗 用	0.2	0.7
3 普通(軽四)貨物	6.0	16.7
4 普 通 乗 用	66.1	63.2
5 軽 四 乗 用	12.0	5.0
6 自 動 二 輪	0.4	3.2
7 原 付	12.9	8.9
8その他の自動車	0.2	0.7

あなたが運転する主な目的は何ですか？

あてはまるもの一つを選んで番号に○印をつけてください。

	女 性	男 性
1 業 務 ・ 仕 事	16.9%	46.3%
2 通 勤 ・ 通 学	23.8	36.8
3 買 物	33.7	2.6
4 レ ジ ャ ー	7.2	8.1
5 家 族 等 の 送 迎	7.4	1.2
6 訪 問	2.2	0.9
7 そ の 他	6.2	4.0

あなたの実質的な運転年数は？

あてはまるもの一つを選んで番号に○印をつけ

	女 性	男 性
1 1 5 年 以 上	7.8%	35.0%
2 10～15年未満	14.1	19.7
3 5～10年未満	28.4	22.7
4 3～5年未満	11.9	7.8
5 1～3年未満	27.2	13.1
6 1 年 未 満	8.0	1.4
7 運転経験はない	2.3	0.2

あなたの最近1年間の運転頻度は?

あてはまるもの一つを選んで番号に○印をつけてください。

	女 性	男 性
1 ほとんど毎日運転している	51.8%	80.5%
2 週に2~3日運転している	20.6	11.2
3 月に1~4日運転している	13.1	5.9
4 ほとんど運転していない	14.2	2.3

あなたの最近1ヶ月間の走行距離は?

あてはまるもの一つを選んで番号に○印をつけてください。

	女 性	男 性
1 1,500km以上	3.7%	23.4%
2 1,000~1,500km未満	7.5	19.2
3 500~1,000km未満	16.2	22.8
4 300~500km未満	16.9	12.4
5 100~300km未満	21.3	12.5
6 100km未満	19.3	7.5
7 ほとんど運転していない	14.6	2.0

あなたは運転者として、次のどれにあてはまりますか?

あてはまるもの一つを選んで番号に○印をつけてください。

	女 性	男 性
1 オーナー・ドライバー	70.5%	61.1%
2 職業ドライバー	4.1	10.2
3 職業ドライバーであり オーナー・ドライバーでもある	7.8	24.2
4 ペーパー・ドライバー (マイカー運転者を含む)	16.7	3.9

あなたは、運転が好きですか、それとも嫌いな方ですか?

あてはまるもの一つを選んで番号に○印をつけてください。

	女 性	男 性
1 運転は非常に好きだ	11.1%	17.6%
2 どちらかという運転は好きだ	33.7	33.2
3 別に好きでも、嫌いでもない	38.6	37.6
4 どちらかという、あまり運転したくない	12.4	8.4
5 できることなら運転したくない	3.9	3.1

問1 仮に女性ドライバーに対して、次のような意見があるとします。あなたはどのように思いますか。回答欄から最もあてはまるもの一つを選んで番号に○印をつけてください。

	女 性		男 性	
	賛 成	やや賛成	賛 成	やや賛成
1. 「一般に女性ドライバーは、男性ドライバーにくらべて慎重な運転をしている」という意見に	14.2%	24.5%	9.2%	20.6%
2. 「一般に女性ドライバーの事故が少ないのは、スピードを出さないからだ」という意見に	23.1	38.8	17.7	29.8
3. 「一般に女性ドライバーは大きな事故を起さないので安心だ」という意見に	7.7	16.6	5.6	13.6
4. 「一般に女性ドライバーは他人に甘えた運転をしがちである」という意見に	26.9	39.0	38.2	33.3
5. 「一般に女性ドライバーは自己本位の運転をしがちである」という意見に	21.9	37.3	44.0	32.2
6. 「一般に女性ドライバーは、運転が感情や気分によって左右されやすい」という意見に	18.6	35.6	26.4	28.9
7. 「一般に女性ドライバーは交通のルールをよく知らない」という意見に	14.3	34.1	31.8	33.4
8. 「一般に女性ドライバーはとっさの場合の対応が不得手である」という意見に	41.6	42.3	60.1	29.6
9. 「一般に女性ドライバーは車の構造をよく知らない」という意見に	66.0	26.4	73.1	18.8
10. 「一般に女性ドライバーの後ろにつくのは怖いものだ」という意見に	22.7	33.2	51.7	28.6

問2 次のような場合、あなたはどれにあてはまりますか。あてはまるもの一つを選んで番号に○印をつけてください。

	女 性	男 性
1. 違反はしても事故さえ起さなければよい。		
1 そう思う	1.5%	6.8%
2 どちらともいえない	12.2	20.8
3 そうは思わない	86.2	72.4

	女 性	男 性
子供は助手席に乗せた方が安全である。		
1 そう思う	6.7%	8.4%
2 どちらともいえない	20.0	19.4
3 そうは思わない	73.3	72.2
自分さえ気をつけて運転していれば、交通事故にあわないと思う。		
1 そう思う	2.8%	5.4%
2 どちらともいえない	12.8	13.8%
3 そうは思わない	84.4	80.8%
教習所で教えられたとおりの運転をしていれば交通事故は起きないと思う。		
1 そう思う	17.5%	19.1%
2 どちらともいえない	37.5	30.5
3 そうは思わない	44.9	50.3
免許をとった時からくらべると自分の運転はかなりうまくなったと思う。		
1 そう思う	63.1%	69.2%
2 どちらともいえない	23.9	23.5
3 そうは思わない	12.8	7.4
とっさの時には、どうしようもないので、目をつぶるかして運を天にまかせると思う。		
1 そう思う	5.8%	4.6%
2 どちらともいえない。	17.9	14.2
ムシャクシャした時などは、気晴しのため自動車を走らせたい。		
1 いつもそうなる	0.4%	1.0%
2 時々そうなる	12.3	16.2
3 そんなことはない	87.2	82.8
親しい友達と話しをする時は、いつも自分の意見をとおす。		
1 いつもそうする	1.0%	2.2%
2 時々そうする	27.8	33.0
3 そんなことはない	71.2	64.6

問3 あなたは、ふだん次のような場合,どのような運転をしていますか。回答欄から最もあてはまるもの一つを選んで

○印をつけてください。

	女 いつも そうする (そうだ)	性 時々 そうする (そうだ)	男 いつも そうする (そうだ)	性 時々 そうする (そうだ)
1 目的がなくとも、運転することじたいが楽しい	4.4%	19.7%	5.4%	18.6%
2 交差点に入る直前で黄色になった場合は、ともかく停止する	23.9	29.2	21.4	26.3
3 横断歩道上の歩行者が横断しないと思ったら徐行せず通過する	4.9	16.9	6.5	23.8
4 前の車がのろのろしていると、つい追い越したくなる	4.4	41.7	8.3	52.6
5 なれた道ではかなりスピードを出して運転する	3.2	27.8	4.7	33.9
6 サイドミラーに何も写っていない時は、ふりむかずに左折する	4.9	18.1	7.0	18.2
7 前方のことが気になってバックミラーでうしろを見たりする余裕がない	1.8	7.1	0.6	4.2
8 故意にスピードオーバーをすることがある	1.2	29.5	2.8	37.5
9 追い越されると腹が立つ	2.0	9.2	2.7	16.6
10 他の車が割りこもうとしたら、入れないようにする	1.2	10.1	3.0	22.6

問4 あなたが、次のような運転の場面に直面した時、不安に思いますか。回答欄から最もあてはまるもの一つを選んで

○印をつけてください。

	女 非常に 不安である	性 やや 不安である	男 非常に 不安である	性 やや 不安である
1 いそいでバックしなければならない時	26.3%	55.3%	17.1%	47.5%
2 ふだんにくらべて速い車の流れに合わせて運転する時	10.5	50.7	5.5	33.8
3 うしろから追い上げられる時	19.9	52.5	16.5	46.0
4 歩行者の多い道を通る時	28.2	56.9	28.3	53.2
5 知らない道を運転する時	30.8	62.1	17.0	65.8
6 車の流れで先頭車になった時	8.4	41.5	4.8	30.8
7 狭い道で対向車とすれ違う時	21.3	60.5	7.9	51.1

	女 非常に 不安である	性 やや 不安である	男 非常に 不安である	性 やや 不安である
8 進路変更をする時	6.2	45.8	4.3	36.1
9 大型車の後について運転しなければならない時	16.0	52.7	13.0	47.9
10 交差点での右折	5.7	37.3	3.6	32.4

次の質問は女性だけがお答えください

問5-1 あなたは、生理の時(生理の前も含む)でも運転しますか。

- | | |
|-------------------|-------|
| 1 気にせずに運転する | 75.7% |
| 2 必要な場合は、仕方なく運転する | 13.9 |
| 3 運転しない | 7.0 |

問5-2 問5-1で、1あるいは2に○印をつけた人だけお答えください。

生理の時の運転状態についておたずねします。

「はい」「いいえ」のうち、ご自分にあてはまる言葉を○で囲んでください。

	は い	いいえ
1 イライラした運転をしがちである	7.0%	91.9%
2 ふだんよりも運転動作が遅いように感じる	12.1	86.7
3 とっさの判断がにぶくなる	12.1	86.5
4 運転に疲れが出やすい	31.2	67.7
5 周囲に対する注意が散漫になりがちである	12.6	86.2

付表2

調査対象者の構成 (昭和56年度、群別調査)

年齢	性別	男 性	女 性	合 計
～ 19		294 (1.1)	105 (1.0)	399 (1.0)
20 ～ 24		3,565 (12.9)	1,517 (14.1)	5,082 (13.3)
25 ～ 29		3,980 (14.4)	2,143 (19.9)	6,123 (16.0)
30 ～ 39		9,167 (33.2)	4,309 (40.0)	13,476 (35.1)
40 ～ 49		6,015 (21.8)	2,015 (18.7)	8,030 (20.9)
50 ～ 59		3,269 (11.9)	635 (5.9)	3,904 (10.2)
60 ～		1,296 (4.7)	36 (0.3)	1,332 (3.5)
計		27,586 (100)	10,760 (100)	38,346 (100)

サンプルの都市規模別・年齢別構成 (昭和56年度、群別調査)

都市規模別	性別		年齢別							合 計
	男	女	～19	20～24	25～29	30～39	40～49	50～59	60～	
5万未満	42 (0.8)	668 (12.3)	717 (13.2)	1,708 (31.4)	1,156 (21.3)	791 (14.6)	353 (6.5)	5,435 (100)		
10万未満	32 (0.8)	516 (13.3)	494 (12.8)	1,289 (33.3)	846 (21.9)	491 (12.7)	200 (5.2)	3,868 (100)		
30万未満	66 (1.1)	796 (13.2)	910 (15.0)	2,019 (33.4)	1,312 (21.7)	661 (10.9)	289 (4.8)	6,053 (100)		
30万以上	153 (1.3)	1,575 (13.1)	1,846 (15.4)	4,100 (34.2)	2,634 (22.0)	1,275 (10.6)	414 (3.5)	11,997 (100)		
合 計	293 (1.0)	3,555 (13.0)	3,967 (14.5)	9,116 (33.3)	5,948 (21.7)	3,218 (11.8)	1,256 (4.6)	27,353 (100)		
都市規模別	性別		年齢別							合 計
	女	男	～19	20～24	25～29	30～39	40～49	50～59	60～	
5万未満	22 (0.9)	365 (14.6)	515 (20.5)	1,005 (40.0)	442 (17.6)	153 (6.0)	8 (0.3)	2,510 (100)		
10万未満	14 (0.8)	231 (13.0)	374 (21.0)	709 (39.9)	340 (19.1)	104 (5.8)	6 (0.3)	1,778 (100)		
30万未満	22 (0.8)	348 (14.0)	469 (18.8)	1,012 (40.6)	490 (19.7)	143 (5.7)	9 (0.5)	2,493 (100)		
30万以上	47 (1.2)	567 (14.5)	778 (19.9)	1,567 (40.0)	725 (18.5)	219 (5.6)	12 (0.3)	3,915 (100)		
合 計	105 (1.0)	1,511 (14.1)	2,136 (20.0)	4,293 (40.1)	1,997 (18.7)	619 (5.8)	35 (0.3)	10,690 (100)		

付表3 都市規模別年間走行距離(km) (昭和56年度、群別調査)

年齢	男性				女性			
	5万未満	10万未満	30万未満	30万以上	5万未満	10万未満	30万未満	30万以上
20～24	14,476	13,238	9,250	9,553	5,156	4,297	2,168	947
25～29	15,000	10,905	10,318	9,122	3,105	3,356	3,079	916
30～39	12,218	9,966	9,199	8,887	3,717	3,293	3,263	1,425
40～49	9,227	8,846	9,427	8,699	2,893	3,606	3,695	2,538
50～59	7,948	8,668	8,130	6,519	3,971	4,506	4,605	2,814
60～	6,572	6,708	5,900	5,042	—	—	—	—

付表4 性別・年齢別・事故内容別事故発生件数(普通乗用、軽乗用、二輪、原付のみ) (昭和56年度)

性別	年齢	事故内容	死亡	重傷	軽傷	物損	合計
男	性	～19	1,204	7,564	35,459	382	44,609
		20～24	1,106	6,891	46,542	1,238	55,777
		25～29	584	4,277	29,665	851	35,377
		30～39	680	5,852	43,963	1,128	51,623
		40～49	415	3,781	28,227	743	33,166
		50～59	279	2,573	16,220	359	19,431
		60～	259	1,576	7,149	125	9,109
	不明	0	0	5	0	5	
小計	4,527	32,514	207,230	4,826	249,097		
女	性	～19	50	578	4,482	35	5,145
		20～24	87	1,230	10,560	132	12,009
		25～29	67	845	6,904	102	7,918
		30～39	110	1,718	13,835	123	15,786
		40～49	70	909	6,821	90	7,890
		50～59	26	366	2,039	24	2,455
		60～	6	66	276	0	348
	不明	0	0	0	0	0	
小計	416	5,712	44,917	506	51,551		

* 物損事故は高速道路上での事故のみ計上されている。

付表5 自由記述欄における不安感の集計

区分	不安感の内容	男性		女性	
自然環境	☆ 雨天	10.28	10.28	7.31	7.28
	☆ 夜間	6.80	8.79	5.71	8.91
	☆ 雪	1.00		2.17	
	☆ 強風	0.66		0.23	
	☆ 路面凍結	0.33		0.80	
道路環境	☆ 高速道路	2.17	8.96	0.57	7.77
	☆ 標識の少ない道路	0.33		0.11	
	☆ 堤防	0.33		0.34	
	☆ 踏切	1.33		0.80	
	☆ 坂道	0.66		3.66	
	☆ 狭い道路	1.83		1.49	
	☆ 信号の無い交差点	1.49		0.57	
	☆ 見通しの悪い交差点			0.23	
	☆ でこぼこの道	0.17	4.80	0.34	7.43
	☆ 二車線以上の道路	0.33		0.69	
	☆ 一方通行路			0.91	
	☆ 山道	0.33		1.03	
	☆ 長い橋				
	☆ 暗いトンネル			0.11	
	☆ 工事中の道路	0.17		0.46	
☆ 急カーブ(見通しの悪いカーブ)	1.16	0.69			
☆ ガードレールの無い道	0.17	0.34			
☆ 標識のわかりにくい道路	0.15	0.91			
☆ 標示板の沢山たっている道路	0.33	0.11			
☆ 知らない道路	0.66	1.27			
☆ 全く車の走っていない道路		0.23			
☆ 二車線から一車線にしばられる道路		0.11			
☆ 歩車道の区別の無い道路	0.17	0.23			
車両に関する事項	☆ 水たまり	0.17	0.17	0.24	0.46
	☆ 霧			0.11	
	☆ ガラスのくもり			0.11	
	☆ 白線のない道路	0.33	0.50	0.34	1.37
	☆ 幹線道に出る時	0.17		0.34	
	☆ 照明のない道路			0.11	
	☆ 電車の軌道上			0.47	
	☆ 左折			0.11	
	☆ 故障	0.99		0.94	

区分	不安感の内容		男性		女性	
	☆ バック		0.50		1.03	
	☆ 他人の車		0.83		0.34	
	☆ 古い車		0.33	2.65		3.31
	☆ 交差点でのエンスト				1.03	
	☆ ガソリンが少なくなった時			0	0.11	1.14
交 通 状 況	対相手	不安感の内容				
		☆ 指示の無い車の追従	3.00	%	2.86	%
		☆ 大型車との追従及び併進	5.97		4.23	
		☆ 後ろにパトカーが追従している時	0.83			
		☆ 自転車、バイクが近くにいる時 (子供の自転車、女性のバイク)	14.16		17.95	
		☆ 外車	1.49	3.116	0.57	29.61
		☆ 初心者マークの車の追従	0.50		0.34	
		☆ 老人の車の追従	0.33		0.11	
		☆ 追い越す時	1.33		0.23	
		☆ 追い越される時	1.66		1.03	
		☆ 割り込まれた時	1.49		2.29	
		対車両				
		☆ 後ろからクラクションを鳴らされた時			3.21	
		☆ 交差点でお互いに譲り合いほなった時			0.11	
		☆ 前に速度の遅い車がいる時			0.23	
		☆ 対向車の速度の出しすぎ	0.17		0.34	
		☆ 対向車のライトがはっきりしない時	0.17	5.99	0.11	7.77
		☆ 女性ドライバーの前後	2.66		0.69	
		☆ タクシーの追従	1.63		0.91	
		☆ 教習車両の追従	0.17		0.11	
	☆ 若い男性ドライバーの車	0.17		0.57		
	☆ 後ろから追い上げられた時	1.00		1.49		
	☆ 路上駐車		0.83		1.61	
	☆ 乱暴な運転(ジグザグ、ブレーキの踏みすぎ)		1.99		0.34	
	☆ センターラインオーバー		0.66	4.15	0.34	4.69
	☆ 信号無視		0.50		0.11	
	☆ 追いこされた時				0.11	

区分	不安感の内容	男性		女性	
	☆ 交差点(交通量の多いところ, 複雑)			1.38	
	☆ バス・タクシーとの併進, 追従, 後続	0.17		0.80	
対人	☆ 子供, 老人のいる道路	3.65		4.23	
	☆ 子供のとびだし	4.98		5.71	
	☆ 暴走族, 改造車	4.97		1.60	
	☆ スピードの取締り	2.65	1.625	0.23	1.177
対人	☆ 警察官が近くにいる時	0.83		0.23	
	☆		0.83		0.23
その他	☆ 点滅信号での右折	0.66		0.34	
	☆ 排気ガス等で視界が悪い時			0.11	
	☆ 犬, 猫のとびだし			0.23	
	☆ 子供を乗せて運転する時	0.50		0.57	
	☆ 交通ラッシュ	0.17	1.33	0.92	3.2
	☆ 同乗者のいる時			0.34	
	☆ 久しぶりの運転	0.17		0.58	
	☆ 故意に違反をした時	0.50		0.11	
	☆ 車庫の出し入れ, 駐車	0.50		3.09	
	☆ 歩行者	1.16			
	☆ とびだし(人, 自転車)	1.66	4.16	1.60	5.03
	☆ 無灯火			0.11	
	☆ 進路変更	0.17			
	☆ 交差点の途中で信号が変わってしまった時			0.12	
	☆ 男性ドライバーにどなられた時			0.11	4.8