

昭和62年度調査研究報告書

若年運転者の交通事故・違反の特質と その意識特性に関する研究

昭和63年3月

自動車安全運転センター

ま え が き

わが国における若年運転者（25歳未満の運転者）は、昭和61年現在で全免許保有者の約17パーセントであるが、これら若年運転者の起こす交通事故件数は、全事故件数の約28パーセントにも達している。

また、新規免許取得者の約78パーセントはこの年齢層の者であり、若年運転者の問題は、新たに車社会に参入する初心運転者の問題でもある。

従って、若年運転者による事故を未然に防止し、また、減少させるには、これら若年運転者に然るべき方策を講ずる必要がある。

そこで、自動車安全運転センターでは、運輸省から自動車事故対策費補助金の交付を受け、若年運転者の運転の実態、安全意識・態度など、車とのかかわりあいを広く調査し、更に交通事故の分析により、若年運転者の起こす事故の特性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、今後、この報告書が若年運転者の交通事故防止に寄与することを期待するものである。

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

昭和63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

(委員)

警察庁交通局運転免許課	課 長	滝 藤 浩 二
日本大学文理学部	教 授	浅 井 正 昭
総務庁交通安全対策会議	専 門 委 員	生 内 玲 子
日本自動車連盟広報部	部 長	斎 藤 和 男
警察庁交通局交通企画課	専 門 官	西 田 泰
警察庁交通局運転免許課	理 事 官	小 西 哲
警察庁交通局運転免許課	課 長 補 佐	山 岸 哲 夫
科学警察研究所交通部	部 長	大 塚 博 保

(幹事)

社会システム研究所	代 表	和久井 博
警察庁交通局運転免許課	係 長	平 野 公 一
警察庁交通局運転免許課	係 長	中 島 茂 樹
科学警察研究所防犯部補導研究室	主任研究官	高 橋 良 彰
科学警察研究所防犯部環境研究室	主任研究官	田 村 雅 幸
警視庁交通部運転免許本部	技 師	内 田 千枝子
三重県警察本部交通部運転免許管理課	管 理 官	山 岡 晃
自動車安全運転センター	理 事	滝 澤 浩
自動車安全運転センター調査研究部	部 長	中 野 秀 一
自動車安全運転センター業務部	部 長	上 条 公
自動車安全運転センター調査研究部調査研究課	課 長	斎 藤 威
自動車安全運転センター業務部業務第二課	課 長	後 藤 紀 朗
自動車安全運転センター業務部業務第二課	課 長 代 理	鈴 木 毅
自動車安全運転センター調査研究部調査研究課	係 長	山 口 卓 耶

目 次

まえがき

委員会名簿

第1章 調査研究の概要	1
第2章 調査研究の必要性とその背景	6
2-1 若年ドライバーの交通事故	6
2-2 若年ドライバーに関する研究の概要	7
2-3 本調査研究枠組	28
第3章 調査研究の目的	31
第4章 若年ドライバーの運転に対する意識・態度特性	32
4-1 調査の方法	32
(1) 調査の対象	32
(2) 調査の実施方法	33
(3) 調査の期間	33
(4) 調査の内容	33
(5) 集計の方法	33
4-2 集計サンプル	33
4-3 集計サンプルの属性	34
4-4 運転の実態	35
(1) 運転者の区分	35
(2) 運転の目的	36
(3) 運転の頻度	37
(4) 年間走行距離	38
(5) 運転車種	40
4-5 不安全行動を動機づける心理的要因	42
(1) 攻撃的運転態度	42
(2) 非協調的運転態度	52
(3) 衝動的運転態度	62
(4) 自己顕示的運転態度	74
(5) 自己陶醉及び自信過剰な運転態度	81
(6) 因子分析による解析結果	89
4-6 不安全行動の実行に及ぼす行動基準	96

(1) 危険性に関する意識・態度特性	9 6
(2) 運転行動に関する価値観	1 1 5
(3) 因子分析による解析結果	1 4 0
第5章 若年ドライバーの交通事故の特性	1 4 5
5-1 概 説	1 4 5
5-2 交通事故発生概況	1 4 5
(1) 人身事故発生件数	1 4 5
(2) 死亡事故発生件数	1 4 6
5-3 運転者属性と運転行動に関する特性	1 4 6
(1) 職 業	1 4 6
(2) 事故車種の免許取得後の経過年数	1 4 7
(3) 通行形態	1 4 8
(4) 通行目的	1 4 9
5-4 事故内容に関する特性	1 5 0
(1) 事故内容	1 5 0
(2) 発生時間	1 5 1
(3) 曜 日	1 5 3
(4) 事故類型	1 5 4
(5) 行動類型	1 5 4
(6) 人的原因	1 5 5
(7) 暴走行為	1 5 6
(8) 事故直前の速度	1 5 7
5-5 事故地点に関する特性	1 5 9
(1) 地 形	1 5 9
(2) 道路形状	1 6 0
(3) 道路線形	1 6 1
(4) 車道幅員	1 6 2
(5) 路面状態	1 6 3
5-6 ま と め	1 6 4
第6章 ま と め	1 6 6
参考および引用文献	1 7 1
アンケート用紙	1 7 3
付 表	1 7 9

第1章 調査研究の概要

本調査研究は、人身事故全体の約30パーセントを占め、しかも死亡事故の発生率の高い若年ドライバーに注目して、彼等の起こす事故の特質とその高い事故率の背景要因を明らかにすることを目的として行ったものである。なお、若年ドライバーの年齢範囲については、免許取得資格年齢の16歳を下限とし、上限を24歳とした。

若年ドライバーの事故の特徴と、高い事故率の背景要因を明らかにするために、ここでは二つの方向から調査研究を進めることとした。第一の方向は、昭和61年中に一般道路において発生した原動機付自転車以上の車両による事故の第1当事者（男性）を中心とした事故分析である。なお、これは警察庁が保有する昭和61年中に発生した全人身交通事故の資料の提供を受け、これを再構成して集計、分析した。第2の方向は、若年ドライバーの高い事故率の背景要因を明らかにするため実施したアンケートによる調査結果の分析である。

なお、本調査研究は、学識経験者、専門家から成る委員会を組織し、更に作業部会により調査の計画、実施、解析を行ったものである。

その主な結果は次の通りである。

1-1 アンケート調査の結果

調査対象者の抽出は、運転経験年数、車種、年齢、性別、事故・違反の有無等の条件に従って行った。まず、若年ドライバーの事故者の多くが運転経験の浅い初心運転者であることを考慮して、全国10都道府県を対象に、指定自動車教習所を卒業して、免許取得後概ね1年を経過した者を調査対象とした。

次に、取得した免許の種別から二輪群と四輪群に分けて抽出することとした。二輪群は普通免許など二輪車以外の四輪車を運転できる免許を保有しない者とし、また四輪群は、自動二輪免許を保有しない者とした。年齢については、16～19歳と20～24歳の若年ドライバーの他に、比較対象群として、25～29歳、30歳代の4年令層を対象にすることとした。なお対象者は男性ドライバーに限定した。

事故・違反の有無については、免許取得後1年間の事故あるいは違反事実を調査することによって無事故・無違反群と事故・違反群に分類した。

- (1) 調査対象者6,600人に対して、郵送法によるアンケート調査の結果、回収された有効サンプル数は4,568人であり、有効回収率は69.2パーセントであった。
- (2) 二輪群は、通勤・通学を含む主に個人的な用件だけで運転している、いわゆるマイカードライバーが無事故・無違反群は96.0パーセント、事故・違反群は94.1パーセントを占めている。これに対して四輪群の場合は、事故・違反群の16～19歳で14.7パーセント、20～24歳で18.0パーセントが業務で運転しているドライバーである。

- (3) 二輪群の運転目的は、「通勤・通学」と「レジャー」で大半を占めており、無事故・無違反群は85.1パーセント、事故・違反群は90.5パーセントに達している。四輪群は、業務の必要から車を使うという者が多く、特に事故・違反群においては約20パーセントもみられる。
- (4) 運転頻度については、二輪群と四輪群の間に大きな違いはない。むしろ、無事故・無違反群と事故・違反群の間の差の方が大きい。二輪群では、無事故・無違反群の31.7パーセントに対して、事故・違反群は50.0パーセントが毎日運転している。また四輪群も、無事故・無違反群の36.1パーセントに対して事故・違反群は58.7パーセントが毎日運転している。
- (5) 年間走行距離については、二輪群の場合、無事故・無違反群の6,000キロメートルに対して、事故・違反群は、10,000キロメートルと走行距離は伸びている。また、四輪群の場合も、無事故・無違反群の5,000～7,000キロメートルに対して、事故・違反群は12,000～15,000キロメートルと2倍以上の伸びを示している。
- (6) 不安全行動を誘発する要因の一つとして、「攻撃性」という心理的特性からは、次のような若年ドライバーの特徴が見い出された。
- a. 若年ドライバーの中でも、二輪群の16～19歳の年少者は、20～24歳の年長者と比較して二つの点に特徴がみられた。
- 一つは、他の車によって追い越されることに極めて強い抵抗感を示している点である。同じ若年者の中でも、年長者の52.5パーセントに対して、年少者は62.5パーセントと高い。
- もう一つは、かっとして追い越しをしたり、割り込みをする等、感情的な運転に走り易い点である。これも、年長者の44.1パーセントに対して、年少者は53.7パーセントと高い。
- b. 高年齢層のドライバーに比較すると、若年者は他車の追い越しに不快感を抱く他、「ゆっくり走っている車」や「運転の下手な人」に対する排他的感情が強い。
- c. 二輪群における無事故・無違反群と事故・違反群の間に違いのみられるものは、「かっとして追い越しをしたり、割り込みをする」といった感情的な運転行動であり、事故・違反群に特徴的である。
- 四輪群において、事故・違反群に特徴的なものは、「運転の下手な人」に対する排他的感情が強いこと、「かっとして追い越しをしたり、割り込みをする」といった感情的な運転行動に走り易いこと、警音器の多用による運転の三点が挙げられる。
- (7) 不安全行動を誘発する要因の一つとして、「非協調性」という心理的特性からは、次のような若年ドライバーの特徴が見い出された。
- a. 高年齢層のドライバーに比較すると、若年者は、歩行者や自転車を邪魔に思うことが多く、割り込まれそうに感じた時は、前車との距離をつめるといった特徴がみられる。自分の進行の邪魔になる、割り込みをする車や歩行者、自転車等に対して排他的な意識・態度が特徴的である。
- b. 無事故・無違反群と事故・違反群の間においては、二輪群、四輪群共に顕著な違いはみられなかった。唯一差のみられたものが、割り込みに対して車間距離をつめるという点であり、これは二輪群、四輪群共に若年ドライバーに特徴的である。

- (8) 不安全行動を誘発する要因の一つとして、「衝動性」という心理的特性からは、次のような若年ドライバーの特徴が見い出された。
- a. 若年者の間で違いのみられたものは、二輪群において、「しらぬまにスピードを出してしまう」の一つである。年少の二輪ドライバーに先き急ぎの傾向がみられた。
 - b. 高年齢層のドライバーに比較すると、若年者は、しらぬまにスピードを出してしまい、自分の前に車がいたり、信号待ちや渋滞など、自分の思うように走れないと気分が悪いといった衝動的な傾向が強い。
 - c. 無事故・無違反群と事故・違反群の間においては、四輪群の若年者の場合、すべての設問で応答差がみられ、事故・違反群に衝動的な運転態度が強く現われている。
二輪群の若年者は、「しらぬまにスピードを出してしまう」と「車間距離がつまると追い越したくなる」の二つの設問で応答差がみられ、事故・違反群にこれを肯定する者が多い。
 - d. 若年者の中にあっても四輪群に比べて二輪群は、「車間距離がつまると追い越したくなる」、「しらぬまにスピードを出してしまう」、「前に車があると邪魔になる」、「思うように走れないと気分が悪い」のいずれの設問もこれを肯定する者が多い。
- (9) 不安全行動を誘発する要因の一つとして、「自己顕示性」という心理的特性からは、次のような若年ドライバーの特徴が見い出された。
- a. 若年者の中で年少者と年長者の間に応答差がみられたのは、二輪群の場合、「ひとの運転ぶりを見ているとかわってやりたくなる」と「他の車に並ばれると先に出る」の二つである。四輪群の場合は、「他の車に並ばれると先に出る」だけである。いずれにしても、年少者ほど自信過剰、競争意識の特徴がよく現われている。
 - b. 若年者と高年齢層の間の応答差を比較したところ、すべての設問で若年者はこれを肯定する者が多く、衝動的な運転態度が若年者に特徴的に現われている。
 - c. 無事故・無違反群と事故・違反群の間の応答差をみると、二輪群の場合は、あまり顕著ではない。四輪群の場合は、「ひとの運転ぶりをみているとかわってやりたくなる」が前年齢層で、また、「他の車に並ばれると先に出たくなる」は30歳代を除く年令層で、それぞれ応答差がみられた。事故・違反群に、自信過剰と競争意識の強さが、その特徴としてみられた。
- (10) 若年ドライバーの危険意識については、以下の特徴がみられた。
- a. 若年ドライバーの中で、二輪群と四輪群の間に違いのみられたものは、「追い越し禁止場所で追い越しする」、「一時停止すべきところで停止せずに徐行ですませる」、「制限速度を20キロメートル超えて走る」の各設問である。いずれも、二輪群のドライバーに危険性に対する意識の低い点が特徴である。
 - b. 二輪ドライバーの中で、年齢によって危険意識に違いのみられたものは、「追い越し禁止場所で追い越しする」、「一時停止すべきところで停止せずに徐行ですませる」、「青から黄色への信号の変わり目に加速して通過する」、「制限速度を20キロメートル超えて走る」、「制限速度を超えても車の流れに合わせて走る」の各設問である。いずれも、年少者に比べて年長者は、これを危険であると応答した者が少ない。

c. 無事故・無違反群と事故・違反群の間の応答差を比較した結果、事故・違反群に危険であると応答した者の低い項目は、「制限速度を20キロメートル超えて走る」、「割り込みする車を入れないよう車間をつめて走る」、「前の車を追い上げて進路を譲らせる」、「駐車禁止の場所で駐車する」、「横断歩道のすぐ近くで駐車する」である。

(11) 運転行動に関する価値観については、以下の特徴がみられた。

- a. 「急いでいる時」という個人的な条件が安全性よりも優先するのが若年者の特徴である。四輪群の無事故・無違反群の若年者では、過半数の者がスピードを出してもやむをえないと応答している。また、四輪群の事故・違反群においても、これを肯定する者が多く、無事故・無違反群に比べると個人的な利害を優先する者が多い。
- b. 若年ドライバーは、自分の所属するグループ内での利害が安全性よりも優先する傾向がみられる。特に、二輪群の事故・違反群の年少者にその傾向が強く、「友達や仲間と一緒に乗っている時は、かっこよく運転したい」や「友達と一緒に乗っている時は、ついスピードを出してしまう」の設問で肯定する者が多くみられる。
- c. 二輪群の年少者は、無事故・無違反群、事故・違反群を問わず、車の付加的な価値に重点を置く傾向がみられる。「カーブでタイヤをきしませながら走るのはかっこよい」、「人より少しでも速く走れる技術を身につけたい」、「運転が楽な車より速く走れる高性能車に乗りたい」の設問で若年ドライバーは、これを肯定する者が多い。
- d. 二輪群の事故・違反群は、車を単なる移動の手段とは考えておらず、またスピードの壮快感や人目につく運転に大きな価値を置いている。「車は単なる移動の手段にすぎない」の設問では、これを肯定する者が少ない。また、「スピードを出した時の壮快感はなにものにもかえがたい」、「カーブでタイヤをきしませながら走るのはかっこよい」の設問では、これを肯定する者が多い。
- e. 同じ若年者の中でも二輪群は四輪群に比べて、「運転はいいなことを忘れさせてくれる」、「スピードの壮快感」、「速く走れる技術」、「高性能車に乗りたい」、「運転することは楽しい」の各設問で、これを肯定する者が多い。

1-2 若年ドライバーの事故特性

昭和61年中に全国で発生した交通事故総件数、約58万件の内、一般道路で発生した原付以上の車両による、男性による交通事故（第1当事者）、約42万件を対象として、若年ドライバーの交通事故特性を明らかにするための集計分析を行った。

集計は、年齢層別（7分類）、車種別（4分類）とし、集計項目は、運転者属性と運転行動に関するもの、事故の内容に関するもの、事故地点に関するものの3項目とした。

集計分析の主な結果は、次の通りである。

(1) 交通事故発生概況に関して

- a. 人身事故発生件数からみると、乗用車、自動二輪車、原付による事故が多く、中でも、自動二輪車、原付による事故が多い。貨物車による事故は少ない。また、死亡事故件数からみると、乗用車、自動二輪車による事故が多く、中でも、特に、自動二輪車による事故の多いことが特徴的である。

(2) 運転者属性と運転行動に関して

- a. 職業別では、いずれの車種についても学生、無職が多く、特に、自動二輪車、原付においてその傾向が顕著である。
- b. 事故車種の免許取得後の経過年数別では、いずれの車種についても、免許取得後の経過年数が3年未満のものが50パーセント以上にも達しており、20歳未満のものでは、1年未満のものが、乗用車で69パーセントにもなっている。
- c. 通行目的別では、いずれの車種においても、レジャーが多く、業務が少なく、特に、乗用車、自動二輪車においてその傾向が顕著である。

(3) 事故内容に関して

- a. 事故内容別では、死亡、重傷の割合が、高年齢化にともない減少する傾向を呈しており、特に、自動二輪車において、その傾向が顕著である。
- b. 発生時間帯別では、夜間から早朝にかけて多く、また、曜日別では、土曜日、日曜日に多く、特に、乗用車、二輪車においてその傾向が顕著である。
- c. 事故類型別では、いずれの車種においても、追突が多く、出会頭、右左折時が少なく、乗用車、貨物車での追突が目立って多いのが特徴的である。
- d. 行動類型別では、原付を除くいずれの車種においても、進路変更や追越追抜時、直進加速時に多く、特に、乗用車、貨物車、自動二輪車での直進加速時に多いのが特徴的である。
- e. 人的原因別では、乗用車、貨物車では、脇見が多く、安全不確認が少なく、自動二輪車では、安全不確認、漫然運転が少なく、原付では、脇見運転が多い。
- f. 事故直前の速度別では、いずれの車種においても、40Km/hを超えるものが特に多く、自動二輪では57パーセント近くに達している。

(4) 事故地点に関して

- a. 道路形状別では、乗用車と自動二輪車の単路(トンネル、橋その他)での事故が多く、これが高年齢化にともない減少する傾向にあるのが特徴的である。
- b. 道路線形(左カーブ、右カーブ)では、概して、自動二輪車の事故が多く、若年層では30パーセントにも達しているのが特徴的である。

第2章 調査研究の必要性和その背景

2-1 若年ドライバーの交通事故

若年ドライバーの年齢範囲については、概ね下限年齢を免許取得資格年齢とし、上限を24歳とするのが一般的である。ここでも、それにならって16歳から24歳までの年齢層を若年ドライバーとして扱うことにした。なを、わが国においては、20歳を成人とみなし、未成年者とはその社会的立場、責任の度合いが基本的に異なってくることから、若年者を16～19歳と20歳～24歳の二つの年齢層に分けて扱うことにした。

ここでは、わが国における若年ドライバーの交通事故の特徴を概観することによって、交通事故の特性からみた問題点について整理しておきたい。

1. 免許保有者は全体の17パーセント、事故負担率は31パーセントである。

昭和62年末現在、若年ドライバー（16歳～24歳）は、約939万人（内、16歳～19歳は約253万人）を数え、全年齢に占める比率は16.9パーセントである。これを30歳代の27.2パーセント、40歳代の22.0パーセントと比べるとむしろその構成率は低いといえる。

一方、昭和61年中の交通事故をもとにその年齢層別構成率をみると、若年ドライバーが第1当事者となった事故は約17万件であり、全年齢に占める比率は31.3パーセントである。これを30歳代の22.8パーセント、40歳代の17.3パーセント、50歳代の11.4パーセントと比べると極めて高い構成率を示している。

このように、若年ドライバーの問題点の一つは、免許保有者の数に比べて事故の発生件数が多いことである。

試みに、事故発生件数を免許保有者数で基準化して年齢層別に比較すると、16～19歳の年齢層（1万人当たり248件）と20～24歳の年齢層（同161件）は、高年齢層に比較して高く、若年ドライバーの高い事故率を裏付けている。

2. 自動二輪車による死亡事故が多い。

交通事故による死者数は、それまで減少傾向を示していたのが、昭和55年から増加に転じ、昭和57年には9,000人を超えた。以後、昭和62年までの6年間連続して9,000人を超えて推移しているのが現状である。昭和61年中の交通事故による死者数（9,317人）の中で、若年者は27.1パーセント（2,528人）を占めており、他の年齢層に比べると交通事故によって生命を失う者が多いといえる。若年者が交通の場でどのような状態で死亡したかをみると、16～19歳の年齢層では「自動二輪乗車中」が47.4パーセントで最も高い比率を示している。次いで「原付乗車中」が16.5パーセントみられ、両方を合わせると二輪車によって死亡した者は63.9パーセントに達する。20～24歳の年齢層の場合は、「自動車乗車中」が過半数を超すが、それでも「自動二輪乗車中」が32.1パーセントを占めており、高年齢層に比べると二輪車による死者は多い（図2-1）。

図2-2は、状態別交通事故死者数の推移を示したものである。同図によると、死者数が9,000人を超え

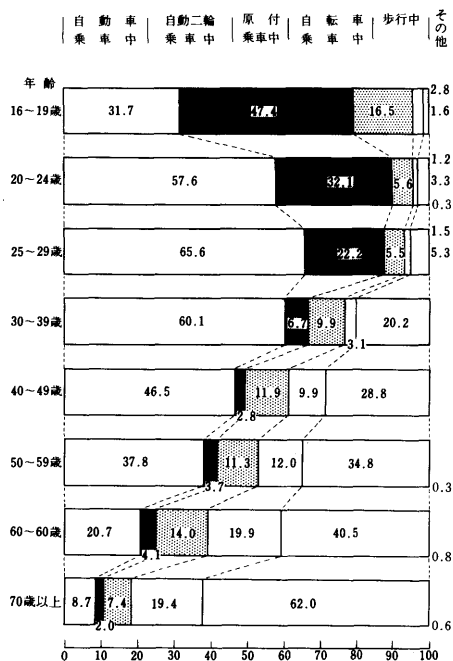


図 2-1 年齢層別状態別死者数(昭和61年中)

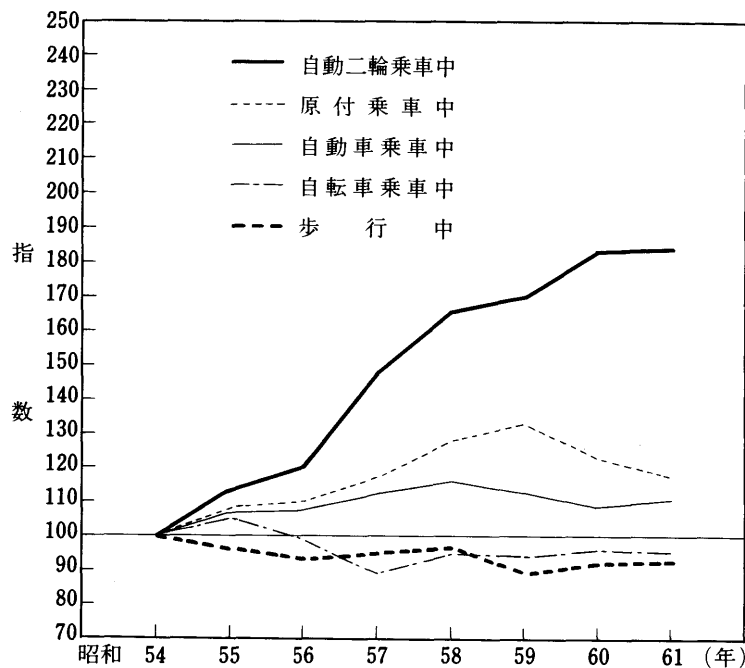


図 2-2 状態別交通事故死者数の推移

た昭和57年から急速な伸びを示しているのが、「自動二輪乗車中」である。他に大きな変化の見られるものがないことから、死者数を押し上げているのはこの自動二輪車による事故であると考えられる。

このように、若年ドライバーにみられる第二の問題点は、二輪車による死亡事故の多いことである。特に、若年者の中で16～19歳の年少ドライバーに、自動二輪車による死者の多いことが問題となろう。

2-2 若年ドライバーに関する研究の概要

若年ドライバーに焦点を当てた研究は、これまでに数多く行われてきている。ここでは、それらの内で代表的なものの1つとされている「Young Driver Accidents」¹⁾(OECD Road Research Group, March 1975)を中心にして、それらの研究を概観する。

(1) 若年ドライバーの定義

「若年ドライバー: young driver」という呼称についてOECDの研究グループでは、年齢によって定義している。その下限は免許の資格年齢によっており、普通免許については、西欧で17～19歳、北米で14～21歳、二輪免許については、西欧で16歳、北米で13歳となっている。また、上限の設定は、なかなか難しいが、事故、違反等の相対頻度からして、25歳あたりの設定が妥当であろうとしている。なお、日本における青少年ドライバーに関する調査研究²⁾では、「青少年」の定義に関して、労働基準法の「年少者」、刑法の「刑事未成年」、少年法の「少年」「成人」、児童福祉法の「児童」「少年」、民法の「青年期」など法律では「青少年」という用語でなく、少年、年少者、未成年、成人、成年、成年期などの用語が用いられ、14歳、18歳、20歳がそれらの区切りであることを述べている。その上「青少年ドライバー」を免許の関連から16～24歳と考えるのが妥当で、青年前期と青年後期とは異なった特徴を示すことを考え、16～19歳と20～24歳の段階区分を

考慮することが必要であろうとしている。

(2) 若年ドライバーの問題

—問題の概要—

若年ドライバーの事故が多いことについては、統計的に明らかである。例えば、1971年の英国での17～24歳の若年ドライバーの事故は、他の年齢層の事故の4倍にもなっており、また、1971年の米国における年齢層別の交通事故死者率（人口10万人当たり）をみると、15～24歳層のそれは46.1で最も高くなっており、これらの年齢層の免許総人口に占める割合は21.6パーセントであるが、これらの運転者の死亡事故に占める割合は33.8パーセント、全事故に占める割合は35パーセントにもなっている。

一般に主として若年男性ドライバーが問題である。例えば、英国では、女性ドライバーの事故率は男性ドライバーの約半分であるし、違反に至っては1/5程度である。オーストリアにおいても同様、男女とも15～24歳の事故による犠牲者の割合が高く、特に、男性において顕著になっている。

若年ドライバーの二輪車事故が重大である。1968年のノルウェーでの調査結果によると、若年者にとって、二輪車は、運転者としても同乗者としても交通事故死傷者数が最も多く、なおまた、いずれの車種の運転者としてもあるいは同乗者としても、他の年齢層群の交通事故死傷者数の2～10倍にもなっている。

—交通事故に関する統計—

若年ドライバーの問題は、多くの国で扱われている。統計的な数値は、手法の違いや問題そのものの違いで異なっている。

代表的な1つは、カリフォルニア州でのC. D. R. S. (California Driver Record Study)である。1961年から1963年までの3年間に渡る男性97,281人、女性68,562人の運転者記録データによると、21歳未満及び21

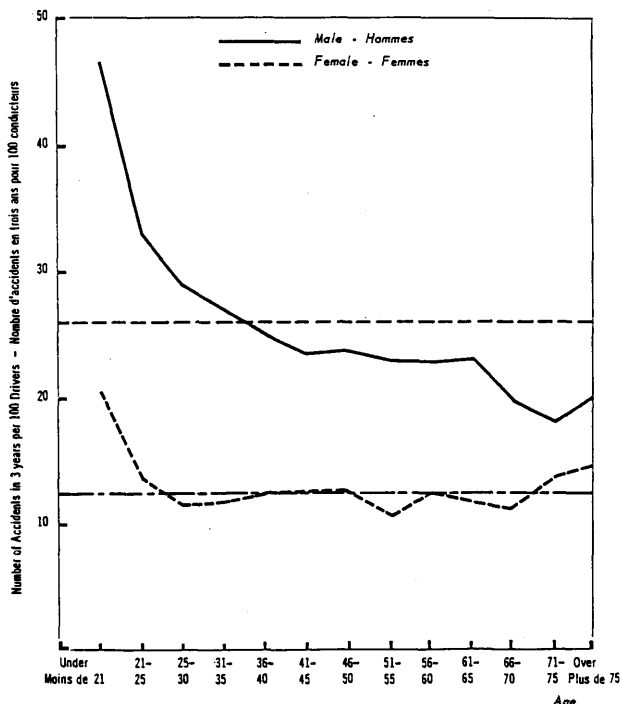


図2-3 性別、年齢層別、事故件数(ドライバー100人当たり、3年間)

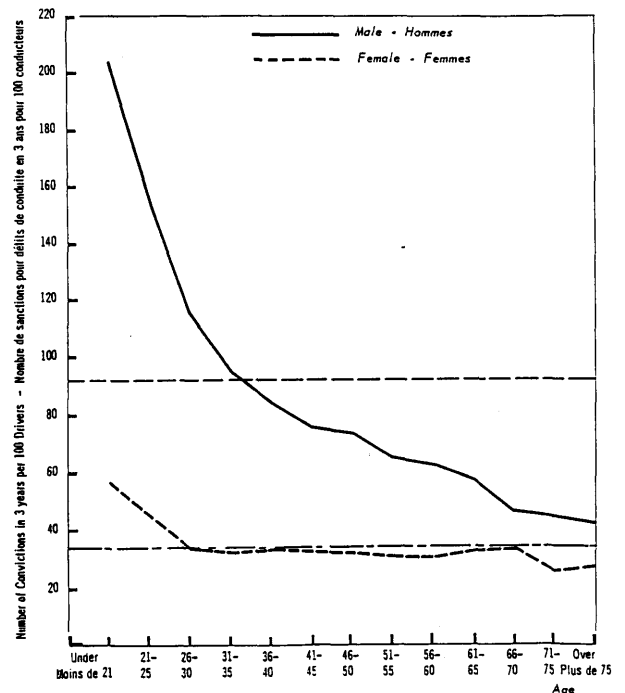


図2-4 性別、年齢層別、処分者数(ドライバー100人当たり、3年間)

～25歳の若年男性ドライバーの無事故者の割合は、それらの年齢層の女性ドライバーより低く、なおまた他の年齢層群より低くなっている。

一般に、女性の事故率は男性より低いが、25歳以下の女性ドライバーの事故率は、それ以上の年齢層群より高くなっている。図2-3は、ドライバー100人当たりの事故件数を、また、図2-4は、ドライバー100人当たりの処分者数を、性別、年齢層の別に見たものであるが、処分者数についても事故件数と同様な傾向が見られる。

C. D. R. S.の結果は、PelzやSchumanによっても裏付けられている。彼らは、18～19歳の男性が、事故でも違反でも最も重大であることを示している（図2-5）。なお、女性については、明確なピークは見られないが、17～22歳の間が高くなる傾向が見られる。

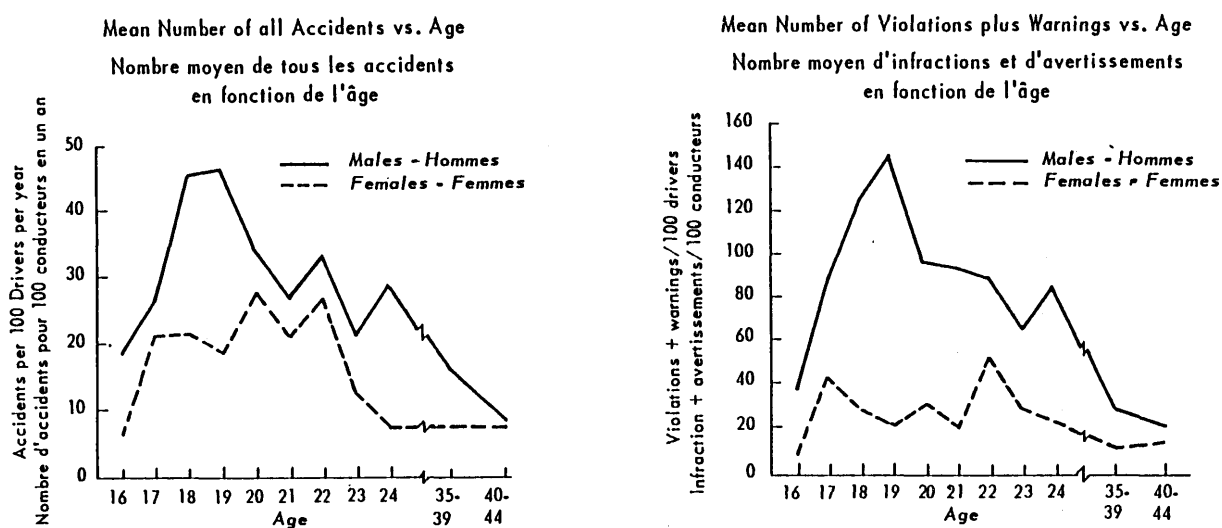


図2-5 性別、年齢層別、事故件数、違反と警告の合計件数(ドライバー100人当たり、1年間)

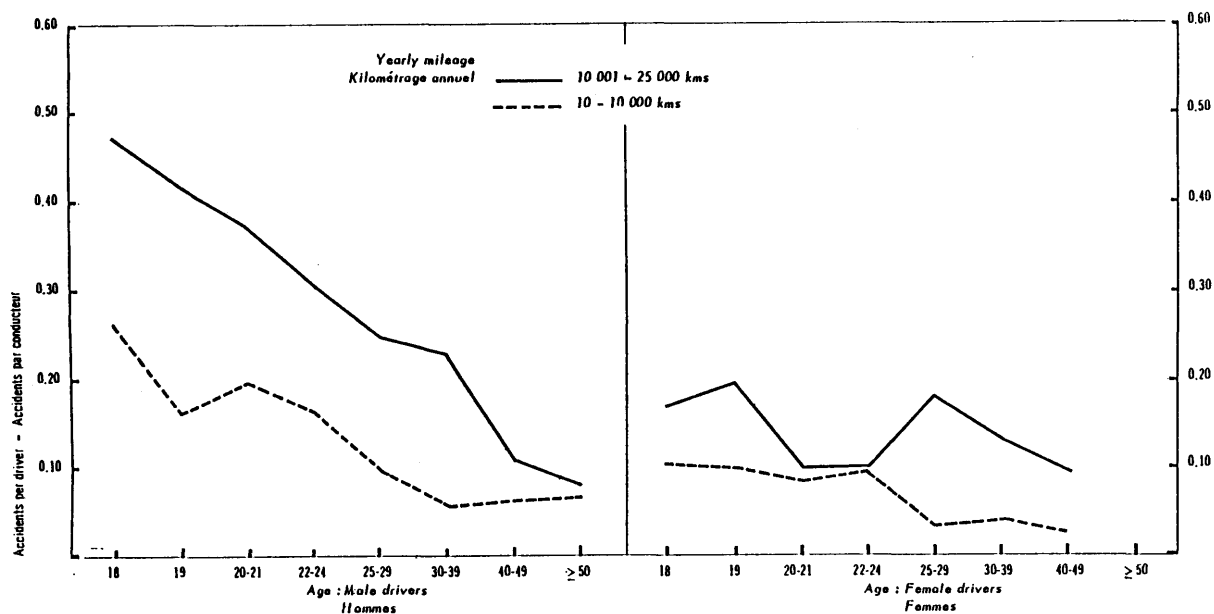


図2-6 年間走行距離別、年齢層別、運転初年の事故件数(ドライバー1人当たり)

事故危険性についての年齢要素の重要性について論ずるために、スウェーデン交通安全協議会は、2つの調査研究を行なっている。ストックホルムでのドライバーの追跡調査と90,000人を対象とした大規模調査である。図2-6はこれらの調査結果の一例であるが、若年ドライバーの免許取得後1年間の事故が、その他の年齢層の免許取得後1年間のそれより多いことと、男性ドライバーの事故は、走行距離にかかわらず年齢とともに減少することを明らかにしている。但し、女性ドライバーについてのこの傾向は明らかではない。

—研究項目の分類—

若年ドライバーに関する研究は、問題が複雑であるためその範囲は多岐に渡っているが、OECDの研究グループでは、以下の6項目に分類している。

- ① 暴露度と経験
- ② 車両の型式と状態
- ③ アルコールと薬物の使用
- ④ 運転者の性格
- ⑤ 運転技量と若年運転者が直面する運転環境に適切な研修
- ⑥ 事故の特徴とデータ収集、解析の手法

以下、これらのうちの主要なものについての研究を概観する。

(3) 暴露度

Carroll等は、「暴露:Exposure」を「事故の危険を引き起こす交通事象の頻度」と定義している。これは、運転時間や距離の総計のみならず、車両（車両の状況等）、環境（天候、時間、週等）、運転者（運転態度等）などの暴露の形態に関わる要素、すなわち、運転者にかかわる全ての要素によって決まるものであるという定義であるが、ある限定された要素のみを用いざるを得ないのが現状である。

暴露の尺度としてこれまでに多くの異なったものが用いられてきているが、これらは「直接尺度」と「間接尺度」に分類される。前者は、運転過程に直接関係するもので、走行距離、運転時間、交通量などであり、後者は、ガソリン販売量、保険料、道路延長、人口、登録台数、走行距離計の読みなどである。これらの尺度の良否についての研究は、ほとんど成されておらず、一般的な暴露の尺度は台kmである。

—質問票による暴露度についての研究—

いずれの研究結果においても一貫し

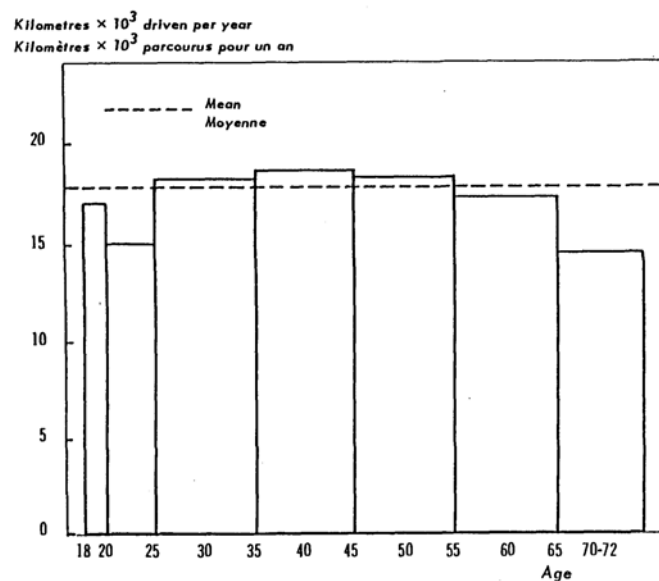


図2-7 年齢層別、年平均走行距離

て、走行距離で表現した若年ドライバーの暴露度は、他の年齢層より低くなっている。例えば、図 2-7 は、ドイツ道路安全研究所が2,006人のドライバーを対象とした調査結果であるが、これによると、25歳未満のドライバーの走行距離は、それ以上の年齢層より約20パーセント低くなっている。

Foldvary が23,694人を対象とした質問票による調査結果によると、走行距離は50歳になるまで年々増加する傾向を示しており、また、Burgの研究では、男性は55歳になるまで、女性は75歳になるまで走行

距離が増加するとしている。しかし、PelzとSchumanの結果（図 2-8）では、20歳まで増加するが、それ以降はほぼ一定している（この調査は、デトロイト近郊の3,000人の被験者を対象に、これを25歳未満とそれ以上に分けたうえ、4シーズンに渡って、事故、違反等のほか、運転状況、意識等について質問したものである）。なお、HouseやWallerの研究結果によると、走行距離は、走行距離計によるものが最も正確であるが、運転者の申告による走行距離もかなり正確であることを示している。

上記のように、若年ドライバーの暴露度は低いという一様の結果になっているが、にもかかわらず、若年ドライバーの事故率が高いことについて、PelzとSchumanは、暴露の形態の違いを指摘としている。

PelzとSchumanによって研究されている暴露の形態の違いを導入した暴露度の計算方法は、暴露度を台kmのみならず、例えば、夜間運転等の暴露の形態により補正するようにしたものである。

この方法によると、当該年齢層の事故、違反数の期待値は、次式で与えられる。

$$py = \frac{1}{N_y} \left(\sum_{i=1}^{N_y} A_{yi} \right) - \frac{1}{N_y} \left[\sum_{i=1}^{N_y} \left(m \frac{\sum A_{xj}}{\sum m_j} \right) \right]$$

ここに、

P_y : 年齢層 y に対する事故の期待値

N_y : 年齢層 y の人数

A_{yi} : 年齢層 y に属する運転者 i の実際の事故点数

m_i : 運転者 i の年間走行距離

n_x : 運転者数 (j) : 運転者 i の属する不良グループ x の期待事故点数の計算に関係する

A_{xj} : 不良グループ x に属する運転者 j の実際の事故点数

m_j : 不良グループ x に属する運転者 j の実際の年間走行距離

なお、PelzとSchumanは上記の式に基づいた暴露度の補正を行なったにもかかわらず、18～19歳の若年ドライバー、特に男性の事故率が他の年齢層のそれより高いことを見出している。

—推定による暴露度についての研究—

推定暴露度についての研究は、任意の運転者群間の相対的な暴露度の比較のために行われてきている。推

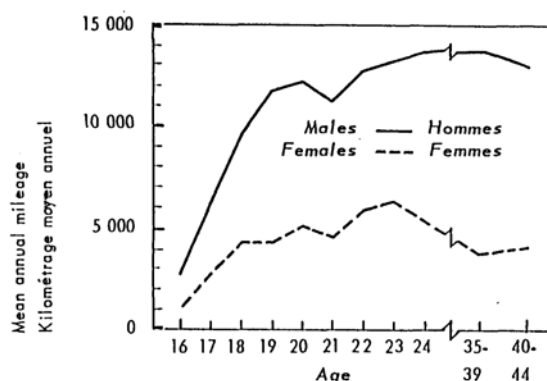


図 2-8 性別、年齢層別、年平均走行距離

定の概念は、事故を起こした任意の運転者群のうちの無過失運転者数 がその運転者群の車両相互事故の危険性の 暴露度に比例するという仮定に基づくものである。従って、相対暴露度は無過失事故の割合によって決定されることになり、実際に起きた事故に基づいている点では有意性があるものの、運転者群内を同一化し、単独事故を除いている点で問題がある。

Carr は、事故を起こしたドライバーのうちの過失がある者に対する過失がない者の割合で「相対リスク: relative risk」を定義している。図2-9は年齢と相対リスクとの分析結果であるが、CerrelliやHallによっても同様な結果が示されている。

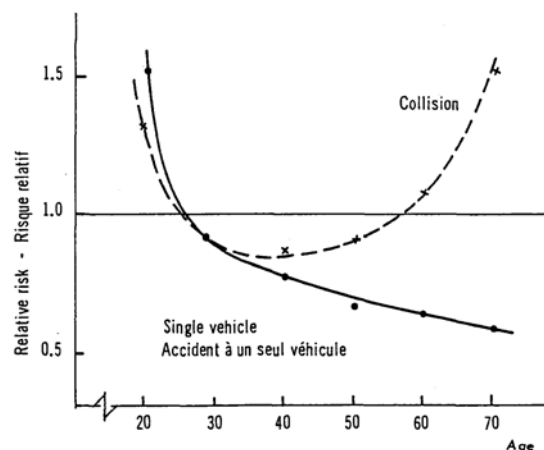


図2-9 年齢別、相対リスク

このような「相対リスク」というような概念に対して、2つの観点からの批判がある。1つは無過失者に本当に罪がないものかという点で、もう1つは過失者数の用い方に疑問があるという点である。これらの他に、事故原票に基づいているため、その記録数の偏りにも影響されるという点もある。

推定暴露度は、PelzやSchuman等の推定手法と対比して、Cerrelliは若年ドライバーがそれ以外の年齢層のドライバーよりも夜間に多く運転することを示唆している。Cerrelliが「暴露度指数」を、当該年齢層の免許取得者数に対する無過失事故運転者数の割合と定義し、年齢との関係を図2-10のように示しているが、

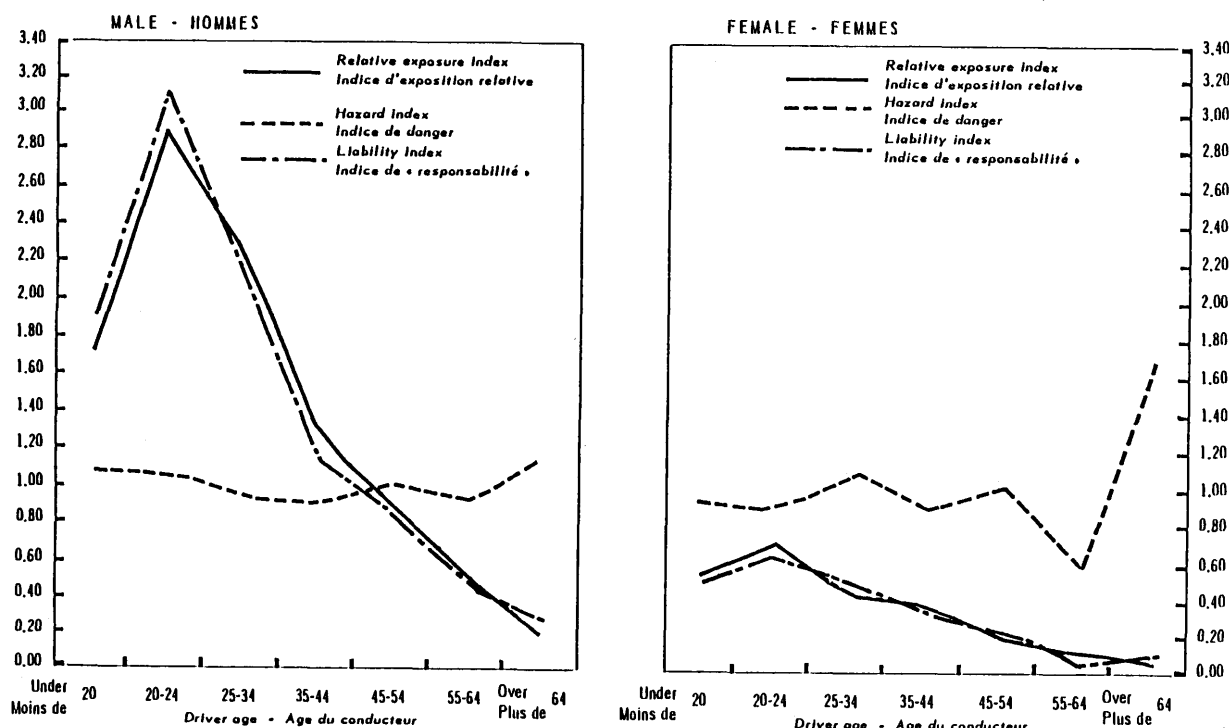


図2-10、11 性別、夜間運転の暴露度指数

これによると、男性ドライバーの暴露度指数は、35～44歳以下の全ての年齢層群のそれより高くなっている。また、64歳以上では、ドライバー人口から推定される値の約1/5となっており、20歳以下の男性ドライバーの暴露度指数は、推定水準の1～1.5倍となっている。なお、この値は、20～24歳群では3倍程度となり、それ以降急激に減少している。また、図2-11に示した女性運転者の夜間の暴露度指数は、最大で人口からの推定値の約半分となっている。

—調査データによる暴露度についての研究—

暴露度に関わる研究は、また、飲酒運転に関する研究とともに行われてきている。飲酒運転に関する調査の副産物として、調査地点での特定曜日の、特定時間におけるドライバーの属性が把握できるからである。代表的な調査は、1973年に米国で行なわれたAlcohol Safety Action Projectsの評価を目的としたものである。これらの調査は、飲酒運転に焦点を当てていることから、週末の夜間を対象として、死傷事故の多い地点を選んで行われている。結果の一例として、図2-12は7地点での年齢層別のドライバーの構成率を示したものである（これらは日曜日と土曜日の7:00 p.m.～3:00 a.m.に調査された）。1972年における米国の20歳以下の免許取得者数の比率は9パーセントであるが、これらの結果によると、調査されたドライバーのうち20歳以下の比

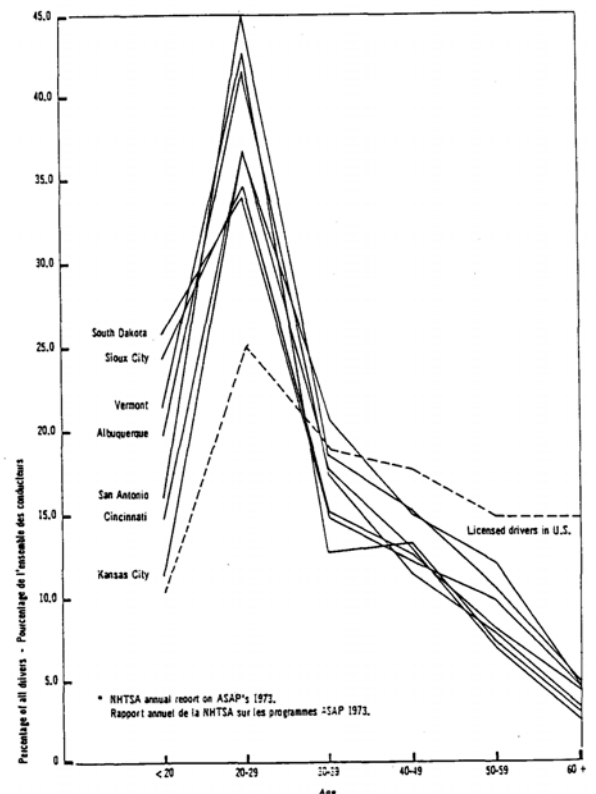


図2-12 年齢層別、夜間ドライバーの構成率

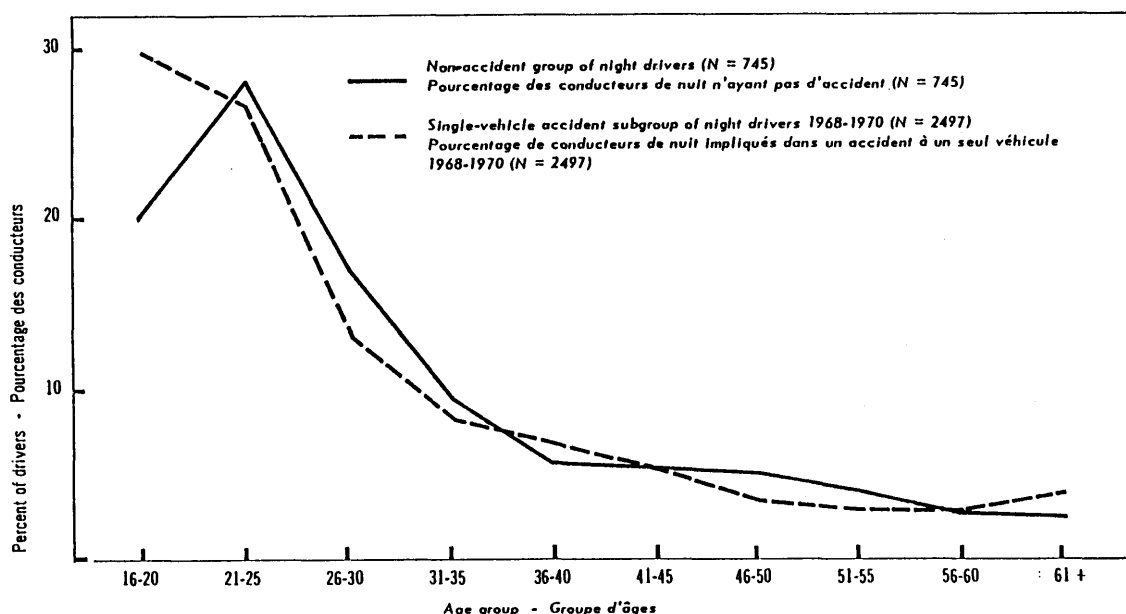


図2-13 年齢層別、夜間ドライバーの構成率と単独事故の構成率

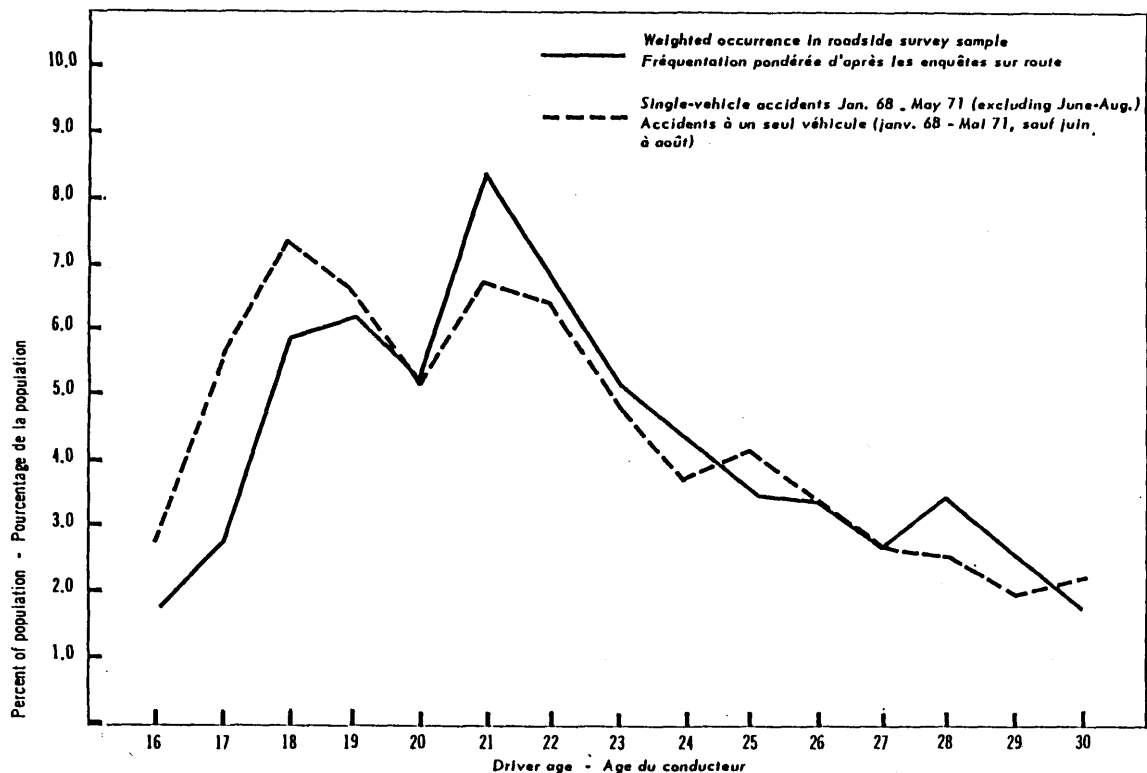


図 2-14 年齢別、夜間ドライバーの構成率と単独事故の構成率

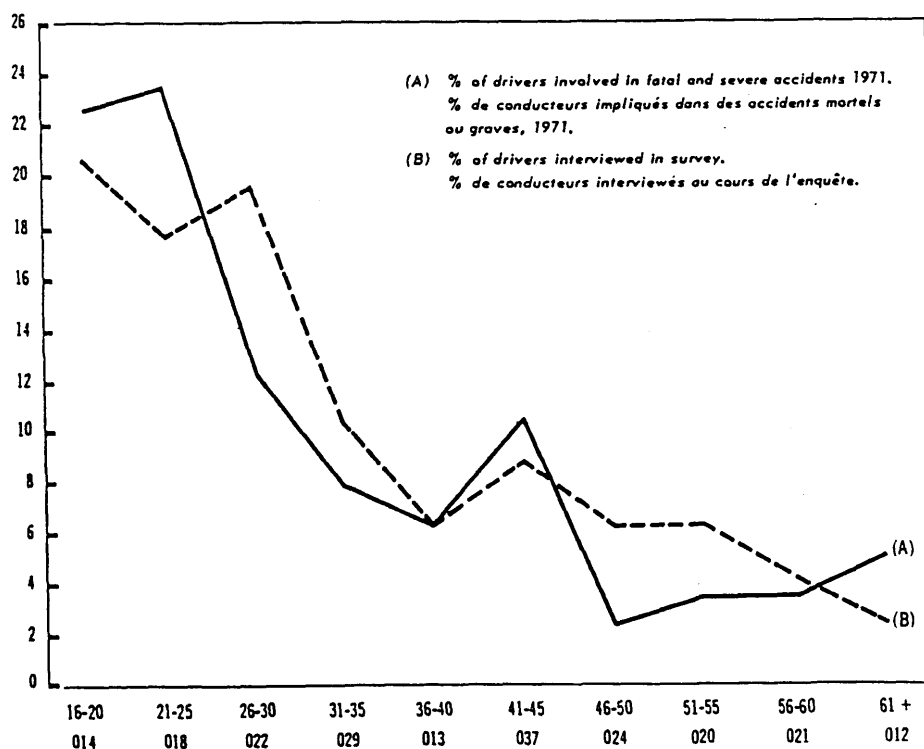


図 2-15 年齢層別、インタビュー調査のサンプル構成率と人身事故の構成率

率は免許取得者数の比率の2～3倍、20～29歳でも50～75パーセント増になっている。

米国における男性免許取得者の割合は、高々56パーセントであるが、夜間における男性ドライバーの割合は、80～86パーセントにも達しており、これは米国での男性の社会的文化的な役割、習慣に基づくものであるとも考えられる。米国での1970年現在の免許取得者数に対する死亡事故の割合を昼夜別に性別、年齢層別にみると、20歳以下の運転者の事故は、免許人口からの推定値の2.19倍にも達しており、特徴的なのは、20～24歳の年齢層で、昼間の事故は免許人口からの推定値とほぼ同程度であるが、夜間におけるそれは男女ともに極端に高くなっていることである。

以上の結果によると、若年ドライバーは夜間に運転する率が高く、また夜間に事故を起こす率が高いということになるが、問題は、夜間に運転する率が高いために夜間の事故が多いのかどうかという点である。図2-13と図2-14は、Carlsonの調査結果であるが、これによると、21歳以上のドライバーの場合については、夜間の運転者数と単独事故の割合がほぼ対応しているものの、16～20歳のドライバーについてのそれはかけ離れ、ドライバーの割合が20パーセントであるにもかかわらず、事故の割合は30パーセントにも達している。図2-15は別の調査結果であるが、これも上記と同様のことを示している。

—暴露度の推定値と実測値—

図2-16は、Cerrelliによる推定暴露度と、路側調査による暴露度を、条件を同一化した上、比較して示したものである。同図によると、Cerrelliの結果は、いずれの年齢層においても、路側調査によるそれよりも若干高くなっているが、両曲線の傾向は一致している。なお、推定暴露度が路側調査によるそれよりも高い理由は、先に述べた2つの批判から来るものと考えられる。

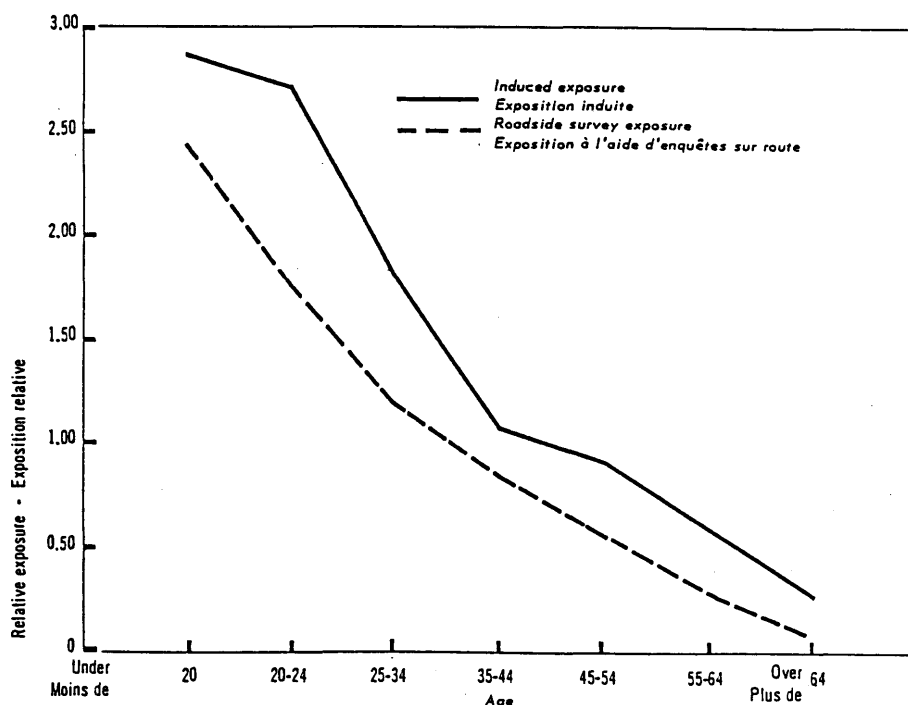


図2-16 年齢層別、週末の夜間ドライバー数による推定暴露度と路側調査による暴露度の比較

(4) 運転経験

運転経験は、一般に免許取得後の経過年月と定義されている。交通事故、特に若年ドライバーのそれが運転経験の不足に起因しているとする研究結果が沢山ある。Harrington は、走行距離で補正した事故率が運転経験の増加にともない減少することを明らかにしている。オランダでの2,000人の運転者を対象とした調査結果でも、また Fell 等の1,236人を対象とした調査結果でも、若年ドライバーの高事故率が、経験や慣れの不足によるものであることを示している。1967年のHvoslefの結果によると、免許取得後2年以内のドライバーの構成率が20パーセントであるのに対して、これらのドライバーによる単独事故の構成率は51パーセントにも達している。なお、若年ドライバーは、高齢ドライバーよりも高い事故率を示しているが、運転経験との関係は明らかではない。

Munden は、イギリスにおける保険金の請求率を用いて、運転経験の増加に伴う車両保険の請求率が低下することを明らかにしている。例えば、男性ドライバーについては、運転経験が3年以上で保険請求率が1/3に低下している。

以上の研究結果は、いずれも未熟ドライバーの事故率が熟年ドライバーのそれより高く、また、運転経験が年齢と関係していることを示しているが、経験と年齢とを切り離して考察することはなかなか難しい。

経験と年齢の相対的な影響についての調査は、矛盾した結果を示している。Munden は、年齢の増加に伴う保険請求率と経験年数に伴うそれとが同一パターンを示すことを明らかにしている。同様に、Brezinaは、経験年数が同一の異なった年齢層群の事故率を比較した結果として、16～19歳の若年ドライバーを除いた年齢層群間での有意な差がないことを示している。彼の結果は、また初心ドライバーの事故率が高いことが統計的に有意であることを示している。

Munschは、新規免許取得者が交通

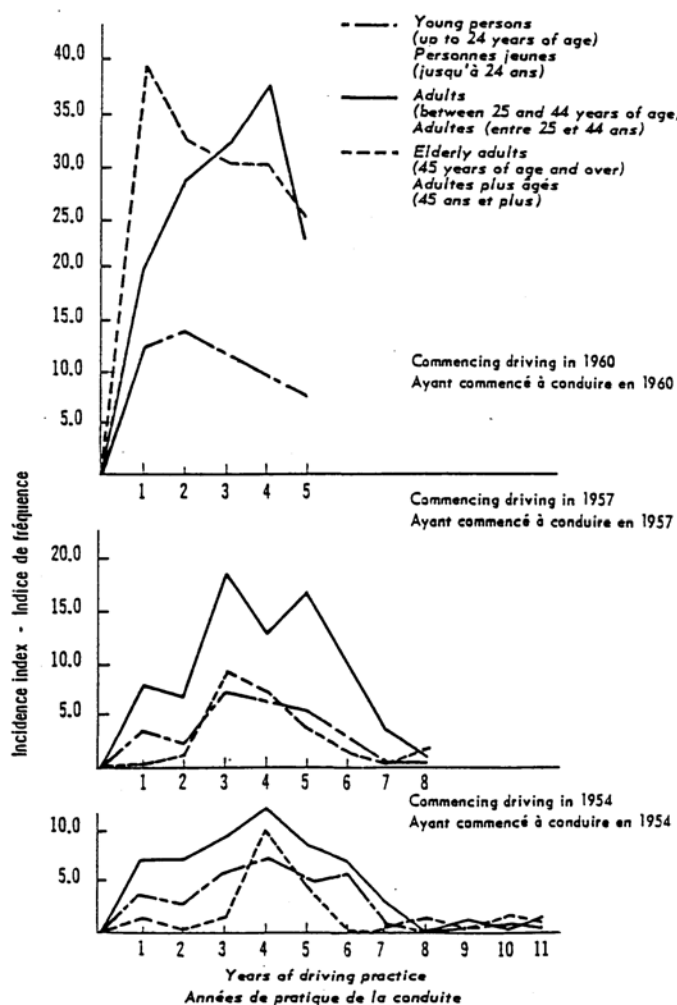


図 2-17 年齢群別、運転経験年数と事故

場面へ適合し、事故率を低下させるまでには、約7年必要であることを示している(図2-17)。また、彼は、24歳までのドライバーは交通場面への適合性が高く、初年における事故率が他の年齢層より低いことも示している。しかし、これと反対に、KritzとNilssonの結果は、18～24歳のドライバーの初年の事故率が、これと同程度の経験の他の年齢層のそれより高いことを示している。

いずれにしても経験と年齢の相対的な影響については明らかではないが、若年ドライバーについては、年齢にかかわる影響要素として、経験不足の問題を考えねばならない。若年ドライバーの年間走行距離が他の年齢層のそれより低いことはよく知られており、例えば、オランダ道路安全研究所の結果では、25歳未満の若年ドライバーの年間走行距離が他の年齢層のそれより約20パーセント低いことを示している。PelzとSchumanの結果では、25歳未満の高走行距離のドライバーの事故率が低走行距離のそれより低いことを示している。

(5) 車両の型式と状態

—概 観—

図2-18は、TreatとJoscelynの調査結果として、車両にかかわる事故原因を、人間的要素、環境的要素にかかわるそれとの相対割合として示したものである。同図のように、車両にかかわる事故原因の割合は相対的に低くなっている。

若年者にはいかなる車両的な欠陥による事故が多いかについての米国の調査結果(表2-1)によると、若年ドライバーの事故は、その他の年齢層の事故に比べてブレーキやタイヤの欠陥によるものが多くなっている。

—車両の型式—

Schuman等やKritzとNilsson等は、自分の車を所有している若年者の事故や違反が、所有していないもののそれより多いことを明らかにするとともに、運転車両を度々変えるものの事故や違反についても同一傾向であることを明らかにしている。

Berlioz、Baylatry及びFilouは、乗用車であっても型式が異なれば、運転方法に影響を与えることを明らかにするために、詳細な分析を行っている。この研究は、フランスの乗用車の型式別の安全性の分析を目的

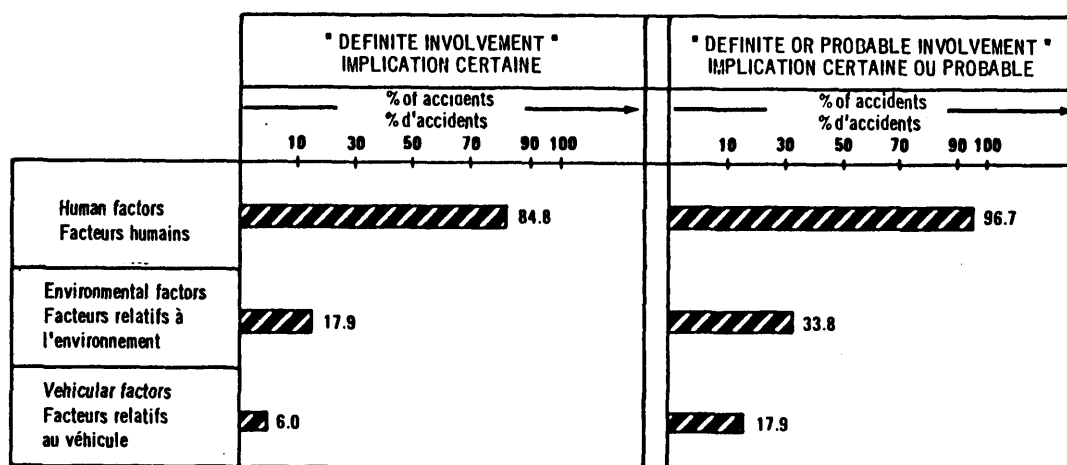
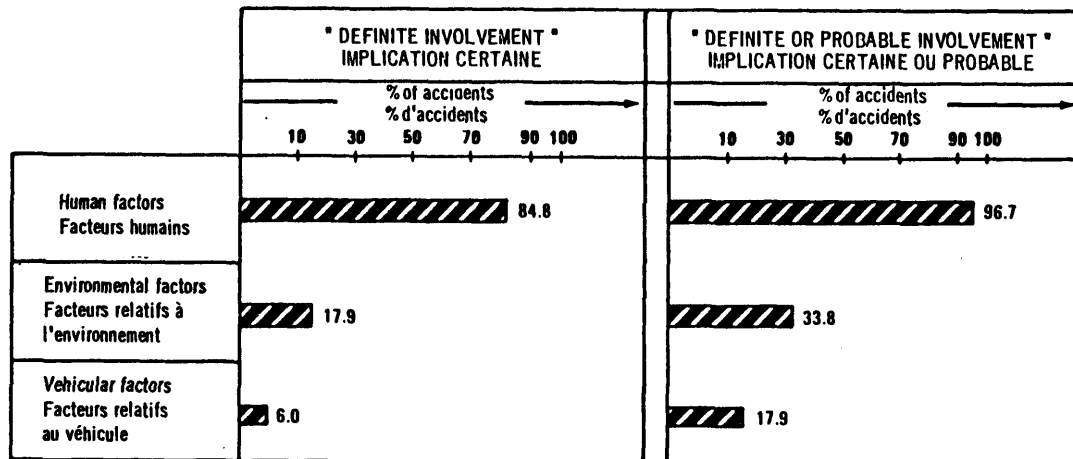


図2-18 事故の人的、環境的、車両的原因の相対割合

表 2-1 車両的欠陥による事故の欠陥部分別構成率



としたものであるが、同時に、ドライバーの年齢層別の運転行動を車両の型式の別に検討し、なおまた暴露度にかかわる種々の変数について検討している。

彼らは、年齢層と事故形態の関係を乗用車の型式別に相対事故危険率（各型式の危険率の合計を1としている）で示したうえ、総じて、リアエンジン乗用車は、運転者の年齢層によらず、安全性が低いことを示すとともに、25歳未満の若年ドライバーの相対危険率は、25歳以上のドライバーより高く、この値は車両の最高速度の増大とともに高くなることを示している。

総じて、事故危険性には車両の型式よりも年齢が重要な要素となっており、若年ドライバーの事故危険性は、25歳以上のドライバーの約3倍にも達し、最高速度の低い車種では約2倍、最高速度の高い車種では約4倍となっている。

—車両の年式、大きさと保守—

米国交通安全委員会（1971）によると、若年ドライバーの事故は、車両の状態に関係していると指摘しているが、これについての具体的なデータは見当たらない。Leygue、Hoffmann、Pelz、Schuman等の調査結果によると、事故率と車両の状態との関係は明らかではないとされている。しかし、Pelz、Schuman等の調査結果では、危険な運転者ほど車両を大切にする傾向にあることを明らかにしている。

Solomonは、約1万人の事故記録、600マイルに渡る地方部主要道路での約29万人のドライバーのインタビューと速度観測の結果として、ドライバーの年齢層と事故率の関係を、車両の年式、馬力、スタイルとの関係として分析している。それによると、車両が古いほど事故率が高くなるという一般的な傾向が見られるものの、車両の年式によらず若年ドライバーの事故率が高くなっている。なお、車両の馬力、車両のスタイル、車両の型式などとの関係は明らかにはなっていない。

Ruch、Stackhouse、Albright等は、若年学生車両の欠陥による事故120件（全事故の約7パーセント）を解析し、その結果として、最も多いものが、ブレーキ系統、次いでライト、タイヤ、方向指示器の順であることを明らかにしている。また、Harrington、McBrideは、カリフォルニアの147,984人のドライバーのデー

タを分析した結果として、若年ドライバーの違反の第二番目の要因が車両の欠陥によるものであることを明らかにしている。図2-19に示されるように、いずれの違反についても年齢とともに減少する傾向を示しているが、その傾向は「速度」、「車両欠陥」、「標識」において最もはっきりしており、若年ドライバーにこのような違反が多い理由の1つとして、彼らは不法改造車を運転することが多いことを挙げている。

—セフティー・ベルトの使用—

若年者に死傷事故が多いのは、セフティー・ベルトの着用率が低いためかどうかについては未だなお明確ではない。セフティー・ベルトの着用率についての米国における1967年と1968年の調査結果によると、60歳以上のドライバーの着用率は若年ドライバーより高くなっており、また、ドイツにおける1972年の調査結果によると、16～24歳のドライバーの着用率は、たったの15パーセントであった。

Richardson は、1970年と1971年に米国オレゴン州の地方部での事故6,307件を対象として、セフティー・ベルトの着用率と他の要素との関係について分析し、着用率と乗員の年齢との関係は、他の要素よりも統計的に有意性が高いことを明らかにしている。

Bohlin は、セフティー・ベルトの有効性を検討するために、スウェーデンの28,000件の事故について調査した。18～24歳の若年ドライバーの事故は総じて多く、20歳のそれは45歳の3倍にもなっており、図2-20に示すように、前者の着用率は、高々16パーセント（後者のそれは30パーセント）であった。なお、若年ドライバーは、セフティー・ベルトの着用を無視する傾向も窺えた。

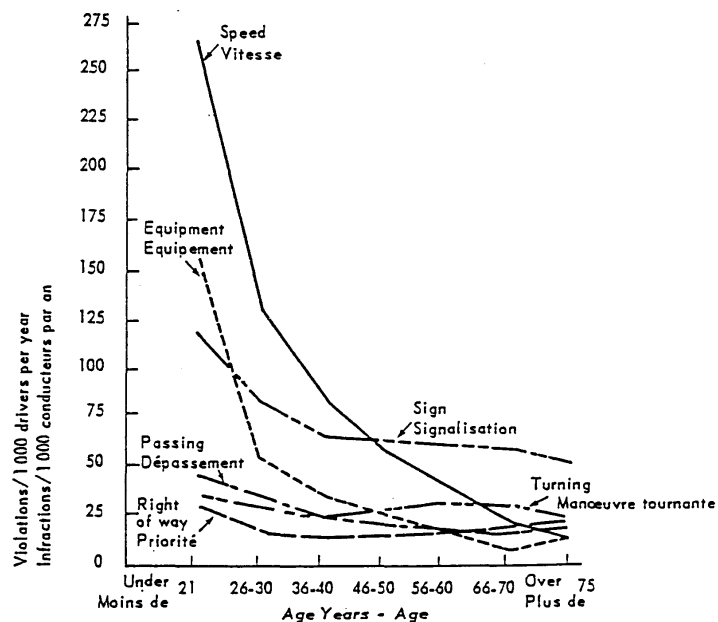


図2-19 年齢層別、違反形態別、違反件数（ドライバー1,000人当たり、1年間）

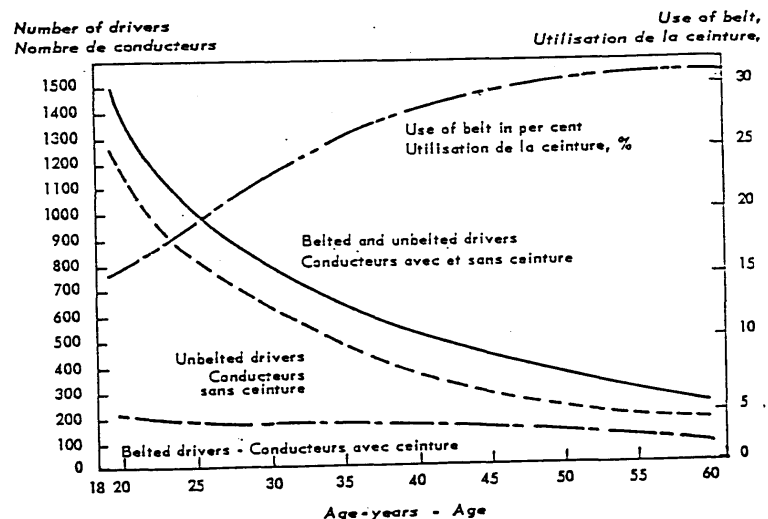


図2-20 年齢別、セフティー・ベルトの着用率

—二 輪 車—

昨今において二輪車の利用は急激に進んでいる。1973年に森は、アメリカ映画『イージーライダー』の影響が大きいと述べている。この映画が流行してから、ハイ・パワーの二輪車が流行し始め、またライダーのファッションが変わってきている。

Goldsteinは、米国での二輪車の登録台数が、1964年の100万台から1970年には、2.5倍の250万台に増加し、1969年の増加率8.6パーセントに対して、事故の増加率は18.9パーセントにも達していることを明らかにしている。また、オランダにおける分析結果では、原付の事故率は、若年ドライバー群に特に多くなっている。

(6) 性格その他人間にかかわる特性

—知能的、知覚的運転能力—

安全な運転に必要な知能的、知覚的な能力は、18～24歳のドライバーには、既に、備わっているものと考えられる。Baerwaldは、視覚能力が年齢とともに減少し、視野も年齢とともに若干減少し、なおまた、夜間における視覚能力は20～30歳で最も高く、反応時間は15～19歳で最も短いとしている。

知的能力の発達にかかわる横断的（ある時点の母集団からの抽出データを対象とした）な調査結果によると、知的能力は、22～30歳のピークに達するまで年齢とともに高くなるとしているが、縦断的（対象者を数年毎の間隔で追跡していく）な調査結果によると、知的能力は、少なくとも50歳に達するまで上昇を続けるとしている。

上記の調査結果は、一般的な知的能力の発達についてのもので、交通挙動に関係する知的能力の発達についてのものではないが、Hakkinenは、市外電車とバスの運転者を事故群と無事故群に分けた分析結果として、事故群の運転者は、無事故群より年齢的に若干若いことを示している。知能、機械的な適性、単純速度と調整テスト、選択反応、運転装置、精神運動性格テストから成っているバッテリー・テストを行うと、例外なく、若年ドライバーの成績は良くなっている。なお、テスト間の相関は、若年ドライバー群で低くなっており、Hakkinenは、年齢層間の相関が0.17～0.27であることを見出している。

フィンランドにおいて、1965年に、Hakkinenは道路端でのインタビューによるサンプリング法での一般に良く知られている4つの交通標識の認知にかかわる調査結果として、18～25歳の若年ドライバーの交通標識の認知が、それ以外の年齢層群の運転者のそれより、はっきり良好であると結論付けている。この結果は、「経験」にかかわる変数（運転免許取得後の経過年数）によって補正したとしても同様であった。なお、年齢と運転経験の相関係数は0.61で、「交通標識なし」の認知は100パーセントであった。

Klebelberg等は、50,000人以上の運転免許受験者を対象としたテストの結果として、18～24歳の者の視覚の鋭敏さ、集中力、反応及び調整能力が、それ以上の年齢者のそれらよりもはっきり優れていることを見出している。

—交通規則の知識—

図2-21は、基本的な交通規則に対するドライバーの知識についてのフィンランドにおける路側端でのインタビュー調査の結果である。調査結果は、たとえ運転経験で統制しても、20～24歳のドライバーの基本的な交通規則についての理解度が、高齢、特に40歳代のドライバーのそれと比較しても、高くなっていること

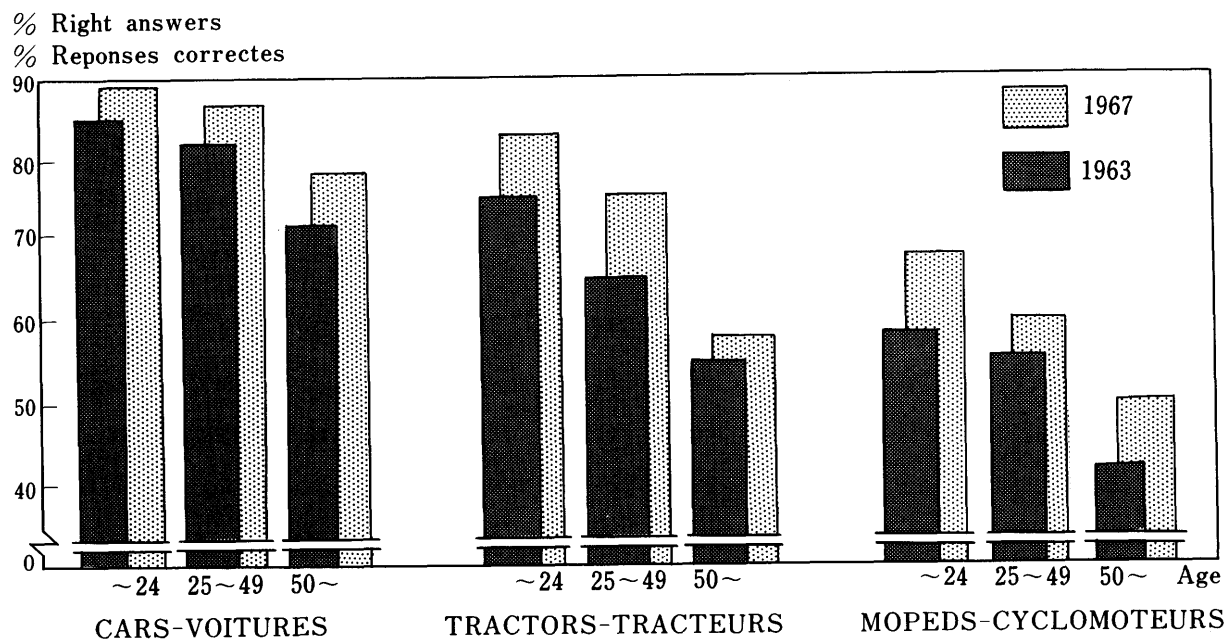


図2-21 年齢群別、交通規則の理解率

を示している。なお、正答率の分布は、年齢とともに、鋭敏に減少することを示している。

—社会的文化的な背景—

若年者の道路交通犯罪の社会学的観点からの調査研究は、ほとんど行われていないが、OECDの研究グループは、文献調査結果として、以下の特性を明らかにしている。

① 態度と価値

16~24歳の288人の未婚のドライバーを対象としたSchumanらの調査結果は、教育水準の低く、プアーな職歴をもつものは、道路での危険を発見しやすいとしている。

Lucetは、624人のドライバーを対象とした調査結果として、若年ドライバーは劣等感をもち、それまでに出したことのないようなスピードを出したがるとしている。つまり、自身の行動に責任をもてるようになる前の若年は、何らかの捌け口を探しているように思われ、それらの捌け口が自動車であり、二輪車であるとしている。これは、KoppやWendtの言う「18~25歳の間に“移り気”が最大になり、速い速度での運転や自己本位の交通行動が特性づけられる」ということであろう。

② 社会的な習慣

若年者に共通のいくつかの社会的な行動習慣、例えば、夜間運転、飲酒などは、危険暴露度を増加させる。

Gruner、Ludwig、Domerらは、20~28歳の睡眠不足である若者は、血中アルコール濃度0.08パーセントと同じような兆候を示しているとしている。また、Goldsteinは、若年ドライバーは、他の年齢のドライバーより、沢山かつ危険な状況下で運転するとしている。

③ 社会的な背景

Carlson、Kleinは、ドライバーの行動は、運転操作に関連する嗜好や態度ばかりでなく、彼らの生活状

況下での幅広い態度や対応によるものであるとしている。

若者は、家庭と学校の2つの社会から嗜好、態度、対応などを習得する。家庭からは、権威に対する態度、適合度、攻撃度、知識、社会環境との関係などの「生活様式」を吸収する。さらに、彼らの父親の運転を長年にわたって眺めていながら、彼ら自身の態度が養われる。自然に、家庭の価値は、社会のそれと一致したり、しなかったりする。一方、学校は、反社会的な行動をしないようにということで社会的な価値を身に付けさせようとする。

Harringtonは、若者の交通犯罪にかかる人間的な要素の役割についての研究として、McCord、Carlson and Kleinらが選定した要素の影響について調査した。それらの結果によると、若者の交通犯罪の傾向に家庭の役割が非常に重要であることを示している。例えば、McCordは重大な交通違反を起こす若者は、過保護、あるいは受動的な母親を持っていることを示している。また、Carlson、Kleinは犯罪性の息子とその父親の犯罪性に高い相関があることを見出している。Kraus、Steele、Ghent、Thompsonらの調査結果によると、21歳未満の事故を起こした若年ドライバーは、学校での成績が悪かったり、17歳頃の若い頃から仕事に就いたり、あるいは前科を有するものであった。

④ ま と め

若者の事故傾向性の問題は、おそらく、いまだかつて誰も明らかにしていない沢山の変数がある分野のような代表的な例であり、あらゆる観点からの議論に絶えられるほど全ての要素を包含した研究として未だ完結されていない。しかしながら、これまでに明らかにされている事項がいくつかある。

先ず第一に、高い事故率の若年ドライバーに特有なある種の特性は、一般的な犯罪性の分野で見出されていることとかなり相関が高いということである。これは反社会的な行動で家庭の環境を乱すケースである。このような調査結果に基づいて、Carlson、Klein、Middendorfらは、若年の交通犯罪は、社会的な適合性が欠けている場合のある1つの形態に過ぎないとしている。

次に、若年ドライバーは、運転が少なければ少ないほど事故は多いということで、したがって、若者の社会的な習慣に関係した危険暴露度の問題は、若年ドライバーに特有な危険暴露度の基準の設定という観点からの解析に価するということである。

—若年運転者の態度：面接質問調査—

Quenaultらは、2つの年齢層間の運転挙動、反応時間、態度について調査している。一方は17～20歳の20人のグループ、もう一方は60～70歳の20人のグループである。この結果によると、態度に関しては、若年層は運転から多くの快感を得ているように思われ、追い越しにより多くの快感を示し、高齢グループより強い競争心を示している。また、若年グループは、事故を道路状況のせいにする傾向が窺え、高齢グループでは、事故は速い速度での運転に起因しているため、減少させることができると考えている傾向が窺えた。また若年グループは、高齢グループと比較して、運転行動でのミスや間違い、過失を認めている傾向があった。

Parryは、彼の作った攻撃性の尺度(AG)で測定した攻撃傾向が男女を問わず、年齢とともに減少する傾向を見出している。また、彼の不安感の尺度(AN)で測定した不安感が年齢とともに、女性では上昇し、男性では減少するとしている。なおまた、17～35歳の主として男性は最も攻撃的で、最も事故を起こしやすい

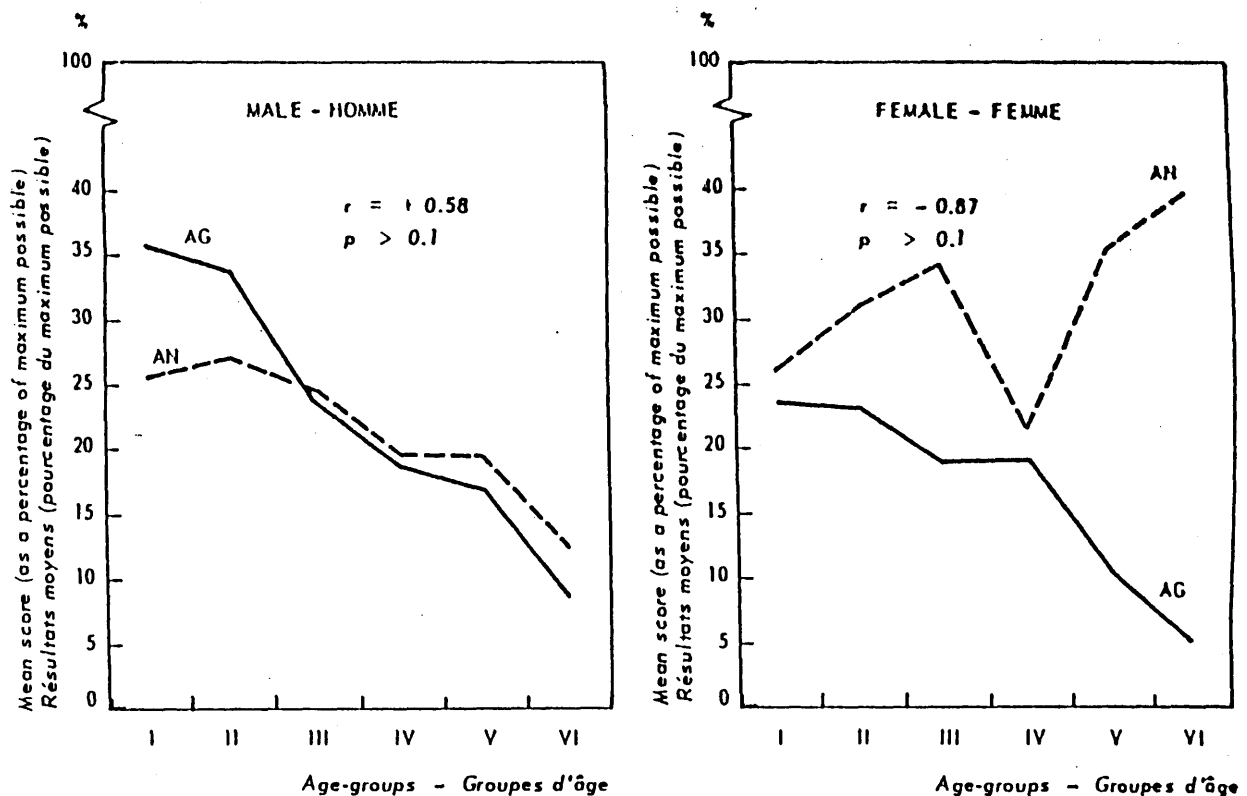


図 2-22 性別、年齢群別、攻撃性スコアと不安感スコア(相対値)

いことを見出している。さらに、攻撃性の高い若年ドライバーは、彼らの運転行動の非を認めず、反社会的な行動を正当化しようとする結論づけている(図 2-22)。なお、結婚しているかどうかは、運転行動に現われないとしている彼の結論は興味深いものである。

Harrington は、運転免許記録を用いて、免許取得後 4 年間の事故、違反と経歴との関係についての分析を行っている。分析は次の 2 つから成っている。

—84 個の変数からなる経歴と事故、違反との関係分析

—事故の多い者、少ない者についてのインタビュー分析

その結果によると、サンプル数が多かったために結果は有意ではあったものの、経歴と事故、違反との相関係数は、大部分が低かった。Harrington は、経験年数に伴ういくつかの有意な関係を明らかにしており、例えば、経験年数に伴う、運転技能の向上やあるいは危険取行度の減少傾向などである。なお、直接、運転と関係のない変数のなかで、市民階級は、事故や違反を最も良く説明する因子であった。また、一般に、社会的に望ましい性格特徴と優れた運転の度合いとは正の相関があった。

Harrington は、社会的な異常と高事故率との傾向性があるとし、高事故率の男性は、冒険的、攻撃的、悲観的、寛大、敏感、感情的、内気、悪ずれした、断定的かつ乱暴的であるとしている。

若年の態度の発達については、Levonian、Case、Wilson、Harrington などの研究に見出せる。彼らは、高校生が一度運転を始めると、学校が嫌いになり、危険取行や飲酒や学校をさぼるようになり、レース・カー・ドライバーにあこがれ、停止標識での停止を嫌うようになる傾向があるとしている。

若年ドライバーの事故や異常行動の原因、寄与要因についての研究は、Pelz、Schumanなど、沢山の研究者により行なわれている。彼らは、インタビュー調査で、敵対、運転動機、生活変化、喫煙、飲酒、運転自信などの尺度を定義し、16～24歳のドライバーは、未熟、慎重さからより自信をもち、独立し、飲酒運転者へ変化しているように思われるとしている。

Schusterは、カリフォルニアの25歳未満の100人の男性ドライバーを調査し、運転態度と運転経歴が、その後3年間の事故、違反数を最もよく現わす予測因子で、ほかの経歴因子を付加しても予測精度は上がらないとしている。これらの結果は、21歳未満の205人の運転者を対象としたKrausらの調査結果で再認識されている。

Hofnerは、優良運転者は彼らの人生に起源し、家庭環境が重要であるとし、試験で運転行動を評価できないとし、若年運転者の「未経験」、「若さ」というのは、彼らが次のことが出来ることであるということの意味をしているとしている。

- ①攻勢、敵対、反抗、積極、議論、競争、短気
- ②衝動、表現、話好き、運転好き、危険敢行
- ③不安、慎重、逃避
- ④破壊(宿命)

彼の分析結果によると、上記の各態度特性と不安全運転行動との関係は、統計的に有意で、事故との関係より違反との関係の方が相関が高かったが、総じて、相関係数が小さく、重相関も低く、単に傾向としてのものであった。

—性格特性—

① 性格テストによる研究

Rommelは、高校の男子生徒を事故群、無事故群に分けて分析し、事故群は社会を無視する傾向にあり、過度な行動や熱中しやすい傾向にあることを明らかにしている。また、事故の多い群は、緊張を除くためや成長を感じたりしてスピードを楽しんだり、高排気量エンジンの車を楽しんだりするために運転する傾向を示し、家が嫌いで、親を嫌いな友達を持ち、法を破り、罪を犯し、他人の影響を受けやすく、他人を脅したり、また疑い深く短気である傾向を示しているとしている。

Schwenkは、1,700人の高校生を調査し、高事故、違反者がミネソタ・カウンセリング・インヴェントリーのスコアとの相関があることを明らかにしている。ここで、事故者は、社会関係尺度で低いスコアを、従順尺度で高いスコアを、統率尺度で低いスコアを、社会的内交的・外向的尺度で低いスコアを、利己主義と脱落尺度で高いスコアを示していた。

Beamish、Malfettiは、16～19歳の86名の男性交通違反者と186名の無違反者を比較するための調査として、性格・態度検査を行なっている。その結果によると、違反者は4つのスケールだけが低いスコアであった。

それらの結果から若年違反者群の特長を挙げると、次のとおりである。

—彼ら自身や他人の行動に対する適度の思慮を払わない。

—他人と競合したり或は非同調の傾向にあり、自身に閉じこもり、押し付けや押えつけを容認し、反抗

的、利己的な傾向がある。

—過敏性、自信不足、交通違反の結果となる風変わりな質の悪い行動を過度にかばおうとする。

② 事故傾向性

性格と事故傾向性はある関係があるという仮説については、かなり以前から議論されている。事故傾向性に関する研究の目的は、事故を起こしやすい運転者の性格尺度を見出すことである。Marek、Stenは、事故を起こしやすい運転者を選択する手法の有用性についてほめかしており、このような運転者の事故傾向性はずっと変わらないとしているが、このような仮説は、経験的にも簡単に支持されていない。

重要な点は事故傾向性のある人を識別できるかどうかということである。Arbous、Kerrichは、事故頻度を説明するモデルについて議論している。彼らはそれらのモデルの限界について指摘し、例え過去の事故データによるモデルが出来たとしても、それが将来の事故を推定出来るかどうか疑問であるとしている。彼らが用いた運転に関する仮定は、次のとおりである。

—経験が最も重要な要素である。

—経験の種類、量が関係する。

—免許取得後7～8年まで事故率が変わる。

モデルで事故傾向性についてどのように扱うかが問題で、そこに限界が生ずる。事故が運転者の性格のみならず環境によって支配されるものであるからである。Arbousは、この問題に対して、性格傾向と環境傾向という概念を提案している。しかし、事故の推定に当たってのパラメータをどのようにして決めるかが問題である。

(7) まとめ

—暴露と経験—

若年ドライバーの問題に関係する暴露度にかかわる研究は殆ど行われてきていない。ドライバーの暴露の性質、形態の統制にかかわる問題について検討したが、1つの結論として、異なった年齢層に特有な要素を見出すためには、それぞれの年齢層の運転特性を明らかにすることが重要であろうことが導かれた。

また、今後の研究として、種々の運転状況、条件の関係として事故危険性の程度を明らかにすること、並びにそれぞれの年齢層の運転特性を明らかにすることに向けられるべきであることが示唆された。

暴露度に関わるデータの収集方法についても、最も効果的な方法を明らかにすべく研究が必要であることが示唆された。

—車両の型式と状態—

事故分析の結果、その原因として、車両にかかわる要素は、運転者や環境にかかわる要素よりも重要性が低いことが知られているが、交通の安全にかかわる研究にとって、車両にかかわるそれを無視するわけにはいかない。ある年齢層のドライバーが、ある特定車種を好む傾向にあることは明らかであるが、それらについての詳細は明らかにされていない。

若年者の車両は、一般に、車両の欠陥や改造による違反が多いという事実が示すように、保守も満足に行われていない。ドライバーの年齢と車両の年式とには、或る種の相関が見られるが、事故との関係は、統計

的に明確ではない。若年であろうと老齢であろうと、旧式の車両を運転している場合に、より重大な事故が見られる。運転者の年齢は、車両の年式よりも、より重要である。

車両の大きさ、馬力、車両の型式などは、事故とほとんど関係が見られない。若年ドライバーの違反は、車両の手入れに要する時間と相関があり、従って、彼らの高事故率は、車両を無視しているためだとは言えない。若年ドライバーの高事故率は、また、セフティー・ベルトの装備、着用と関係がある。若年ドライバーのセフティー・ベルトの装備率は低く、また着用率も低い。二輪車について言えば、若年ドライバーの二輪車による死傷事故は、それ以外の年齢層の約5倍にも達している。若年ドライバーがハイ・パワー二輪車を運転する場合に最も危険であることを付け加えておかねばならない。

—性格その他人間にかかわる特性—

低学歴とブルーカラーの職歴が道路での危険を発見しやすい傾向と関係している。

若年者のある種の社会的な習慣が危険暴露度を増加させる。例えば、夜間運転やアルコールの消費(アルコールのため運転機能が低下し、疲労の影響がでる)である。

交通犯罪者の大部分を占める若年男性の社会的な価値は、一人前になるまで適切に表現できない競争と男らしさに向けられ、その結果として、彼らは運転挙動に反映する他の表現様式を模索する傾向になる。

交通犯罪は、単に一般的な犯罪の1つであり、この観点から家庭の環境が非常に重要である。

若年ドライバーは、安全運転のために必要な精神的、知覚的、精神運動的な能力を備えており、また、交通規則の知識も完璧である。

しかし、態度の面で若年の問題ドライバーは、概ね、次のとおりである。

- ①攻撃的、敵対的、反抗的、積極的、議論的、競争的、短気
- ②衝動的、表現的、話好き、運転好き、危険敢行的
- ③不安、慎重、逃避
- ④破壊的(宿命的)

若年ドライバーの事故、違反行動と臨床的な性格検査の相関は統計的に有意のものもあるが、総じて低い。若年の問題ドライバーの臨床図は拡散している。

交通事故傾向性の概念の応用と妥当性には問題がある。その要素の1つとして事故に性格傾向が含まれているという事実は、現状の心理学的な検査の利用に対する妥当性の根拠ではなく、運転免許の目的に対してのものである。このことは、心理学的な検査が運転免許での運転者の選別に適していないということではなく、運転者矯正診断のような、診断—治療のためにそれほどの力が無いということでもない(Spurher, 1972)。問題は、これらの利用が全て可能かどうかではなく、検査の信頼区間内で、それをいかに用いるべきかである。そのためには、交通が運転者に課する要件を正しく理解すべく調査研究が残されている。

運転者を選別するために、態度設問や性格検査を用いることは、運転免許制度という面から有用ではないように思われる。しかし、心理学的な検査は、個別の指導あるいは診断—治療の目的には有用であろう。

—運転者研修—

現状においては、運転者教育のカリキュラムのための適切な明細書はない。今までのところ、運転者研修

の評価結果として、研修成果にかかわる完璧な、信頼できる情報を提供していない。

運転者研修プログラムの開発とその評価にかかる最も基本的な問題についても同様である。これらの問題を解決するためには、詳細な解析、特定の行動目的の確立、それぞれの目的に対する信頼できる計測手段の提供、運転技能、安全運転の評価基準にかかる行動、知識などの観点からの最適内容をもつ研修課程を作成することが必要とされる。

若年ドライバーに関しては、どのような観点からの運転操作に焦点を当てるべきかの抽出が必要であり、そのためには、事故データ分析が特に有用であると考えられる。

—事故データ収集、解析と結果—

若年ドライバーは、全ての人身事故において免許人口からみて、高い事故率になっている。若年ドライバーの事故原因では、速度違反が圧倒的に多く、高齢ドライバーでは、譲れ違反が多くなっている。

統計的な分析から、15～24歳の若年ドライバーの事故が多いことについては、良く知られていることである。暴露度の数量化については未だ問題点があるけれども、よりよい暴露度指標にかかるデータが是非とも必要とされ、最も重要なものは若年ドライバーの行動の理由を明らかにすべき調査研究であると考えられる。この分野の文献で支配的である若年者の「若さ」、「経験不足」、「未熟」について明らかにするだけでは不十分である。より有効的な対策の検討に際して、若年ドライバーの事故に決定的となる過ちは何であるのかについてのデータが、さらに必要とされる。たいていの事故における情報処理過程でのドライバーの経験にかかるミスは車両にかかわるもので、環境にかかわるものは非常に稀である。それゆえに、大部分の事故に際して、どんな情報ミスがあるいは見落としが若年ドライバーの経験的な教訓になるのか？それはまたどのような状況の場合か？高年齢ドライバーのミスとの違いはどうか？例えば、運転者教育課程のような有用な対策の開発が可能なのか？これらの分野については、現状において早急に焦点を当てねばならないところである。

1971～1972年にインディアナ大学で行なわれた調査研究では、1,000以上の現場調査と200以上のケース・スタディが全ての事故原因を究明するために行われた。初年度に、事故原因自動報告様式が開発され、人間要素の解析が行われている。人間要素の解析は、データの関係上限定されていたが、ドライバーの年齢と原因についての解析が行われた。このデータは、1974年にNHTSAの援助の元にさらに解析され、人間、車両、環境の相関について明らかにされるであろう。認知、理解、判断の過程にかかわる情報処理ミスについての若年ドライバーとその他の年齢層のドライバーでの違いを見出すべく研究がされるであろう。ある種の対策、とりわけ運転者教育面でのそれは重要になるであろう。仮に、知覚の問題が明らかにされたとしても、車両の内外でのドライバーの視野を良くし、外乱を少なくするための、いわば環境妨害を矯正することに力点が置かれねばならない。しかしながら、理解のミスが明らかならば、Marek、Stenが述べているように、運転者教育において知覚パターンの教育、知覚構成理論などに力点が置かれるべきである。情報のノイズを除き適切な正しい情報に焦点を当てられるよう、危険な状態、危険ではない状態の両者について、情報の優先順序についての教育がされねばならない。もし、判断エラーが問題ならば、速度と距離の正しい判断についての教育、正しい回避動作の選択についての教育に焦点を当てるべきである。最後に、操作ミスならば、実際

の道路での技能、方法についての教育に力点をが置かれるべきである。

事故分析を主体とした若年ドライバーの問題点の究明については、さらにデータ収集の定型化について検討しなければならないが、これとは別に、ニアミスあるいはクリティカル・インシデントと呼ばれる研究も行われている。

これはもともと米軍のパイロットのミスによる航空機事故に関する研究で用いられてきている。最近では、Zuercherにより学生やタクシードライバーのニア事故の研究が行われている。情報としては、事故、ニアミス、ニア事故などが集められ、ドライバーはニアミスの体験と、どのようにしてそれを避けたかについてインタビューされた。これらのデータは、若年ドライバーの方がニアミスが多いのかどうかなどのために分析される。

2-3 本調査研究枠組

本調査研究は、人身事故の約30パーセントを占め、しかも死亡事故等重大事故の発生率の高い若年ドライバーに注目して、彼らの起こす事故の特質とその高い事故率の背景要因を明らかにすることが主な狙いである。

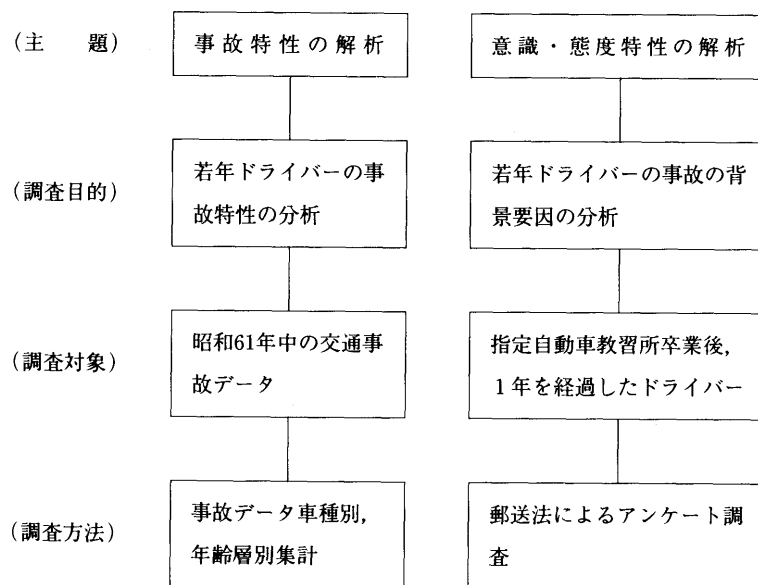


図 2-23 調査研究の流れ

そこで本調査研究では、図 2-23に示したように、若年ドライバーの事故特性の解析と運転に対する意識・態度特性の解析の二つの方向から進めることとした。

事故特性の解析については、昭和61年中に一般道路において発生した原付以上の車両による事故の第1当事者(男性)を中心とした事故分析を行う。

意識・態度特性の解析については、若年ドライバーの高い事故率の背景要因を明らかにするために、アンケートによる調査を行う。アンケートによる若年ドライバーの意識・態度特性の解析は、以下に示す方向性

にもとづいて実施することとした。

交通事故の発生には、交通環境要因以上に運転行動の安全性、不安全性というドライバーの行動要因が大きく関わっている。交通事故は多くの場合、ドライバーの不安全な運転行動によって発生するが、それは事故発生の条件を満たす交通環境と合致した場合である（図2-24参照）。何等かの原因でドライバーが不安全行動をとったとしても、そこに事故となる対象が存在しない場合、あるいは相手が事前にこれにきづき危険回避行動をとった場合は、ヒヤリ体験で済むか、全く危険意識を抱くことなくすんでしまう。つまり、交通事故は、「不安全行動＋不具合な環境＝事故」という図式で発生する³⁾。そして、不具合な交通環

境というのは、どの、ドライバーにも均等に巡ってくるものであることを考えると、事故を頻繁に起こす人はふだんから不安全行動をとる頻度が他のドライバーに比べて高いと考えることができる。従って、ここでは、このような不安全行動の発生に関わる人的要因の解明が重要な課題となる。

若年ドライバー（本調査研究では、16歳～24歳までのドライバーをいう）に関する従来の諸研究によれば、事故を起こし易い背景要因としてスピード志向性、リスク・テイキング、攻撃性、違反容認傾向等が指摘されている²⁾。つまり、これらの諸要因が交通環境の中で相乗的に関連し合って、不安全行動を誘発し、事故の原因を作ると考えられている。

ところで、運転行動の安全性、不安全性、いいかえると運転行動の質は、ドライバーの持つ能力や性格、それに意識・態度といった個人の心理的特質に大きく関わっていると考えられる。そこで、運転行動の安全性に好ましくない影響を及ぼすと考えられる攻撃性、非協調性、衝動性、自己顕示性等の心理的要因を想定し、これを意識・態度の側面から測定することとした。これらの諸要因は、不安全行動を動機づけるものとして重要な意味を持つと考えられるが、そのとおりに行動するかどうかはまた別の問題である。実際の行動の決定は、これまでに得た知識や体験を基にして形成された個々のドライバーの内的基準（行動を規制し、方向づける価値観）によって決定されることが考えられる。たとえば、危険を伴う追越しといった不安全行動を行ったとしても、先に述べた理由により事故を起こすことなく成功する場合がある。このような体験は、反復することによって危険に対する免疫性を作り上げ、これがドライバーの内的基準に取り込まれ、次回からの行動基準となる。すなわち、どのような運転行動をとるか、ことに危険に対する意志決定の仕方の積み重ねが運転行動にあたっての内的基準を形成すると考えられる。そして、若年ドライバーにあっては、この行

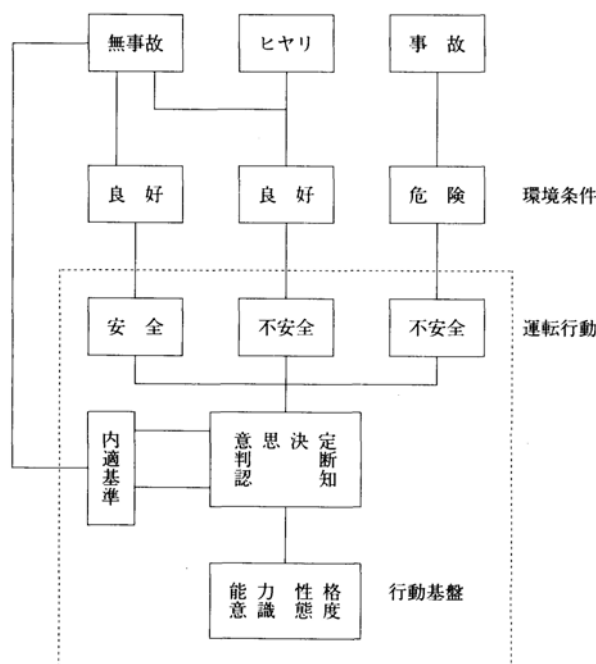


図2-24 運転行動図

動基準のあり方に問題があるために危険行為の実行が決定づけられるのではないかと考えられる。

そこで、本調査研究では、不安全行動を動機づける心理的要因と危険行動実行の意志決定に関わる行動基準の解明を通して若年ドライバーや、その中でも事故を起こしたドライバーの特質を明らかにしようとするものである。

危険行動の意志決定に関わる問題として、第一に「危険意識に関する問題」が挙げられる。この程度の行為は、事故にならないであろうという認識のもとに危険行動をとる場合である。これは、本来安全に対する知識が欠如しているために無自覚的に危険行動をとる場合と、危険行動をとった成功体験が過大評価されて行動基準に取り込まれ、その結果、やはり無自覚的に不安全行動が出現する場合が考えられる。

第二は、「危険を冒すことによって得られる利益が優先する場合の問題」が挙げられる。スピード違反をしてでも、約束の時間に間に合わせるという場合のように、危険行為に対する認識があっても、利害が優先して不安全行動を選択する場合が考えられる。ことに若年者では、自分が所属するグループ内での価値観に同化する傾向が強い。つまり、そのグループで支配的な行動基準を自己の行動基準に無批判的に取り込むことによって、不安全行動が出現する場合である。また、グループ内での見栄や立場から安全性を無視した行動を選択する場合も考えられる。

以上の仮定から本調査研究では、不安全行動を動機づける背景要因として、攻撃性、非協調性、衝動性、自己顕示性等の心理的要因を意識・態度の側面から捉えると共に、実際の運転行動の方向づけに関与すると考えられる行動基準の特徴を解明することにより、若年ドライバーの特性と事故発生に関わる諸要因を明らかにする。

第3章 調査研究の目的

昭和61年末現在、我々国における若年運転者（25歳未満の運転者と定義）層の全免許保有者に対する構成率は17.0パーセントであって、他年齢層に比べ決して多い率ではないにもかかわらず、これらドライバーによって惹起される交通事故件数（第1当事者）は、昭和61年中において170,649件（全事故件数の31.3パーセント）と約3分の1を占めている。

しかも、免許保有者1万人当たりの事故件数を全年齢平均（約100件）と比べてみても、20～24歳（約160件）で1.6倍、20歳未満（約250件）では2.5倍と高い事故発生率を示している。高年齢層では、この件数がいずれも平均を下回っており、若年者で事故発生率が高くなっている。従って、この年齢層にあるドライバーに対する安全施策、特に交通事故防止対策は重要なものであって、この年齢層での事故率を減少させることは、我が国の交通事故全体を減少させるのに最も効果的に作用するものと考えられる。

また、この年齢層における新規免許取得率は、昭和61年中で約78.4パーセントと高年齢層に比べて極めて高く、初心運転者に占める割合も当然高いものとなっている。人口に対する免許保有者の比率をみると、16～19歳では34.9パーセントと低い、20～24歳では79.8パーセントと8割近くがこの年齢段階で車社会に参入している。このように、若年ドライバーに関する問題は、また初心ドライバーの問題としても考えなければならない。

このような背景から現在、若年ドライバーに対する交通事故減少策、特に交通安全教育に関して必要な基礎資料を整備するための、多方面からの総合的な調査研究が必要な時期に至っていると考えられる。

そこで、本調査研究では、若年運転者の事故防止のための諸対策を考える上で必要となる資料の蓄積と、特に安全教育の高度化及び効率化に資するための資料を得ることを目的とした。

第4章 若年ドライバーの運転に対する意識・態度特性

4-1 調査の方法

(1) 調査の対象

昭和61年中に指定自動車教習所を卒業し、運転免許を取得した者の中から、免許取得後概ね1年を経過したドライバーを本調査の対象とした。ただし、調査対象者の抽出に当たっては、性別、教習所を卒業して取得した免許の種別、事故・違反の有無、それに年齢層の四つの条件を考慮して行った。

性別については、男性ドライバーに限定した。免許の種別については、保有する免許の種別により二輪群（自動二輪免許保有者）と四輪群（普通免許保有者）に分けて抽出した。この場合、二輪群は自動二輪免許だけを保有するドライバーとし、四輪群については自動二輪免許を保有しないドライバーをそれぞれ抽出することとした。なお、原付免許保有の有無については、条件外とした。

なお、本報告書の中では、二輪群と四輪群の用語を上記の意味で使用する。

事故・違反の有無については、免許取得後1年間の事故および違反のデータから、無事故・無違反群と事故・違反群の二つに分けて抽出した。ただし、自動二輪免許あるいは普通免許取得以前の原付による事故および違反の有無についてはこれを条件外とした。

なお、本報告書の中では、無事故・無違反群と事故・違反群の用語を上記の意味で使用する。

年齢層については、本調査研究が若年ドライバーに焦点を置いているところから、①16～19歳、②20～24歳、③25～29歳、④30～39歳の4年齢層に分けて抽出した。

なお、本報告書の中では、16～19歳の年齢層を年少者、20～24歳の年齢層を年長者、25歳以上の年齢層を高年齢者(層)という用語を用いる場合がある。

以上、これらの諸条件によって、できる限り調査対象者の等質性を図ったが、さらに対象者の偏りを防ぐため、北海道、山形県、東京都、神奈川県、長野県、静岡県、三重県、大阪府、岡山県、鹿児島県の全国10都道府県から調査対象者を抽出することとした。

表4-1に、調査対象者の条件別抽出数を示した。

表4-1 調査対象者

区 分	無事故・無違反群			事故・違反群			合 計
	二輪群	四輪群	小 計	二輪群	四輪群	小 計	
16～19	450	750	1,200	500	850	1,350	2,550
20～24	450	750	1,200	500	850	1,350	2,550
25～29	—	300	300	—	450	450	750
30～39	—	300	300	—	450	450	750
合 計	900	2,100	3,000	1,000	2,600	3,600	6,600

(2) 調査の実施方法

調査対象者の抽出に伴う一連の作業を、それぞれの自動車安全運転センター事務所で実施したことから、調査の実施はそれぞれのセンター事務所から郵送法により行った。アンケート用紙の郵送は、調査対象の全県で一斉に行い、郵送後2週間を経過した時点で未回収者に対して一回の督促を行った。

(3) 調査の期間

調査対象者の抽出及び必要なデータの収集作業は、調査対象都道府県の自動車安全運転センター事務所において、昭和62年8月から9月に行った。また、調査対象者に対するアンケート用紙の郵送は、昭和62年10月1日に一斉に行い、同月末に概ね回収を終了した。

(4) 調査の内容

ア. 調査対象者の属性に関する項目

性別、年齢、結婚の有無、子供の有無、同居家族数、職業の6項目。

イ. 運転の実態に関する項目

運転者の区分、運転目的、運転頻度、年間走行距離、運転車種の5項目。

ウ. 運転態度・意識に関する項目

不安全行動を動機づける意識・態度要因として、攻撃性に関する項目、非協調性に関する項目、衝動性に関する項目、自己顕示性に関する項目、自己陶醉性等に関する項目、不安全行動の実行に及ぼす行動基準の問題として、危険性に関する意識・態度特性に関する項目、運転行動に関する価値観の項目。

エ. その他

上記のアンケートによる調査の他に、調査対象者の抽出時に免許取得年月日、保有する免許の種別、事故及び違反の発生年月日と内容、行政処分歴等のデータも合わせて調査した。

(5) 集計の方法

すべてのデータを電子計算機による処理とし、車種別、年齢別、さらに必要なクロスをかけて整理、解析した他、意識・態度調査項目については、独立性の検定による統計解析の外、因子分析による解析も行った。

4-2 集計サンプル

各調査対象地域において一定の条件で抽出した6,600人の調査サンプルに対して、郵送法によるアンケー

表4-2 有効サンプル数

区 分	無事故・無違反群			事故・違反群			合 計
	二輪群	四輪群	小 計	二輪群	四輪群	小 計	
16～19	256	526	782	460	556	1,016	1,798
20～24	141	612	753	204	694	898	1,651
25～29	—	173	173	—	301	301	474
30～39	—	222	222	—	423	423	645
合 計	397	1,533	1,930	664	1,974	2,638	4,568

トを実施した。アンケート用紙を回収した後、集計不能サンプルを除いた結果、有効サンプル数は表4-2に示す4,568人であり、その回収率は69.2パーセントであった。

4-3 集計サンプルの属性

ここではサンプルの属性として、配属者や子供の有無と職業構成を取り上げて、その特徴を明らかにする。

(1) 配偶者と子供の有無

結婚しているドライバーの比率を比較したのが図4-1である。若年者で結婚している者は極めて少なく、20～24歳の年齢層にあって5パーセントを超えない。25～29歳の年齢層においても未婚者は70パーセント以上を占めている。

当然ながら子供の有無についても図4-2に示すように、若年者で子供のいる者は皆無である。

本調査サンプルの若年者は、95パーセント以上が未婚で子供のいないドライバーである。

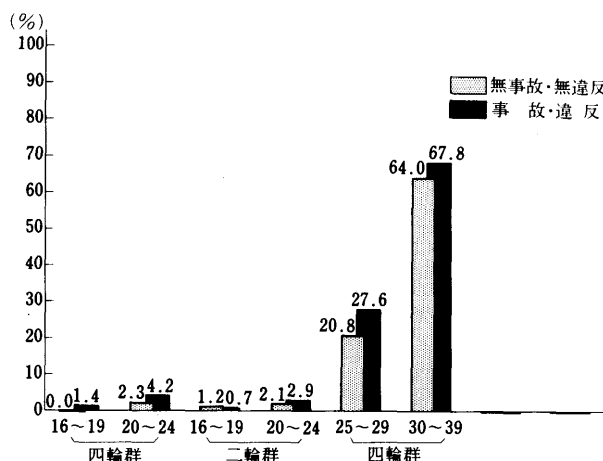


図4-1 既婚者の割合

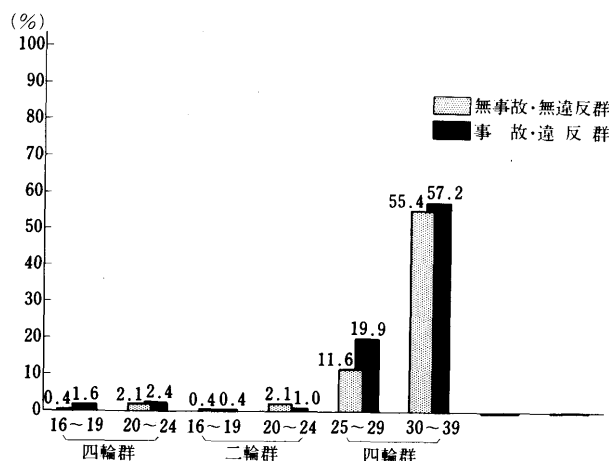


図4-2 子供のいるドライバーの割合

(2) 職業構成

本調査サンプルの職業の構成をみると、事故・違反の有無、年齢、車種等の要因による変化がみられる。

図4-3は、二輪群の若年者の職業構成を「無職」と「無答」を除いて、有職1（会社員、公務員、自営・自由業等の職種）、有職2（単純労務員、店員、工場従業員等の職種）、学生の三つに分類してその構成率を比較したものである。

無事故・無違反群の76.6パーセント（平均）、事故・違反群の65.1パーセント（同）は学生であり、その構成に差がみられる。事故・違反群において学生の

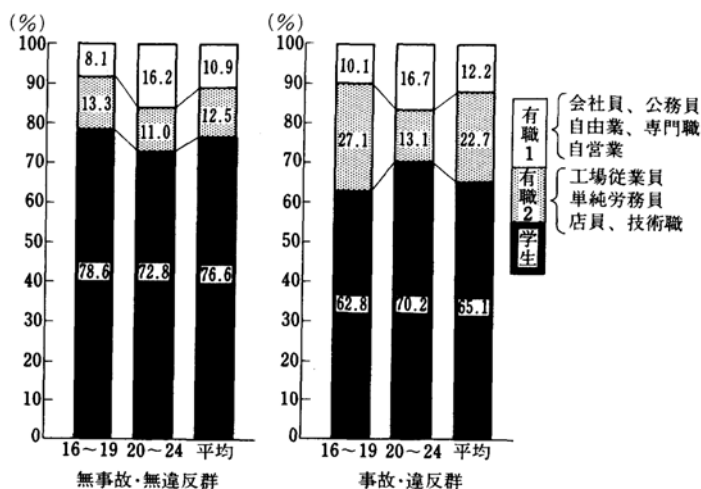


図4-3 二輪群の職業構成

占める比率が 10 パーセント程度低いのは、16～19歳の年齢層で有職者が多いためである。有職者の職業を具体的にみると、美容師・調理師・大工等の技術職、単純労務員、工場従業員、店員、アルバイト等の職種が27.1パーセントと高いのが特徴である。

一方、四輪群における職業構成をみたのが図4-4である。二輪群は、事故・違反群の16～19歳の年齢層を除くと、70パーセント以上が学生によって占められ

ている。これに対して四輪群は、無事故・無違反群においても16～19歳の年齢層は58.5パーセント、20～24歳の年齢層は63.9パーセントと、学生の占める比率が低い。事故・違反群においては、16～19歳の年齢層が30.6パーセント、20～24歳の年齢層は47.6パーセントと更に低い。このように四輪群は二輪群に比較して有職者の比率が高い。また、事故・違反群の16～19歳の年齢層は、34.5パーセントがいわゆるブルーカラーの職種で占められており、この点については二輪群と同様の傾向を示している。

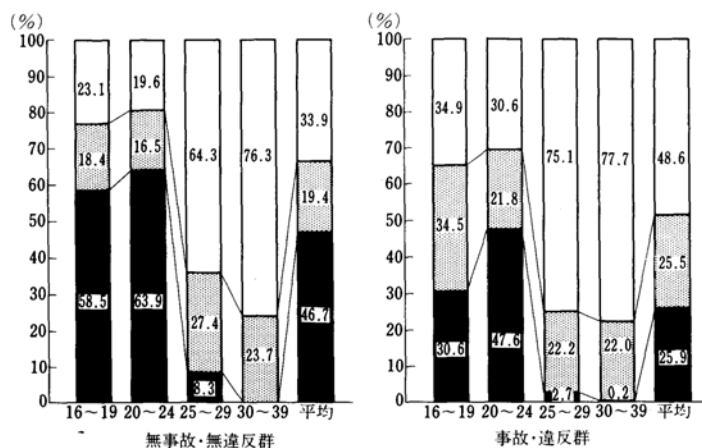


図4-4 四輪群の職業構成

4-4 運転の実態

ここでは、本調査サンプルが日常の運転の中で、どのようなドライバー層に属し、どのような目的で、どのような車種を、どの程度運転しているかを明らかにする。そこで、運転の実態にかかわる項目として、運転者の区分、運転の目的、運転の頻度、年間走行距離、運転車種の5項目を取り上げた。

(1) 運転者の区分

本調査サンプルを、通勤・通学を含む主に個人的な用件で運転をしている、いわゆるマイカードライバー、車の運転を職業としている職業ドライバー、本来の仕事の必要から車を運転しているドライバー（例えば、配達、セールス、仕入れ等で運転する場合）に分類して比較したのが表4-3（二輪群）～表4-4（四輪群）である。

まず二輪群についてみると、無事故・無違反群の96.0パーセント（平均）、事故・違反群の94.1パーセント（同）がマイカードライ

		マイカー 運転者	職業 運転者	兼業 運転者	無 答	合 計
無事故・ 無違反群	16～19	248 (96.9)	0 (0.0)	1 (0.4)	7 (2.7)	256 (100)
	20～24	133 (94.3)	0 (0.0)	5 (3.5)	3 (2.1)	141 (100)
	合 計	381 (96.0)	0 (0.0)	6 (1.5)	10 (2.5)	397 (100)
		マイカー 運転者	職業 運転者	兼業 運転者	無 答	合 計
事故・ 違反群	16～19	428 (93.0)	1 (0.2)	20 (4.3)	11 (2.4)	460 (100)
	20～24	197 (96.6)	0 (0.0)	6 (2.9)	1 (0.5)	204 (100)
	合 計	625 (94.1)	1 (0.2)	26 (3.9)	12 (1.8)	664 (100)

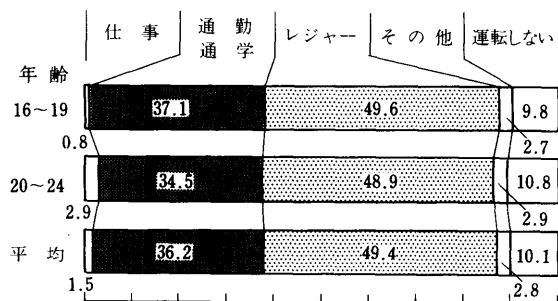
表4-3 運転者の区分(二輪群)

パーに属しており、二輪車の運転はほとんどが業務に関わるものではないことを示している。また、年少者と年長者の間に顕著な差のないことから、この傾向は、二輪車そのものの特徴を現しているものといえる。これに対して四輪群は、業務の必要から運転する者が多く、またそれは年齢や事故・違反の有無によって差がみられる。「業務の必要から車を運転する」ドライバーは、無事故・無違反群の場合、16～19歳の年齢層は7.0パーセント、20～24歳の年齢層は8.8パーセントであり二輪群に比較すると高い。事故・違反群の場合、16～19歳の年齢層は14.7パーセント、20～24歳の年齢層は18.0パーセントであり、無事故・無違反群に比べると高く、二輪群に比べると更に高い。

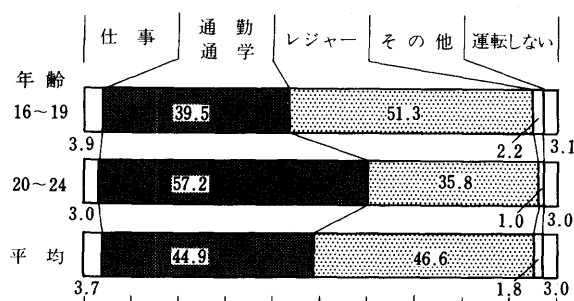
このように二輪群はマイカードライバーが多く、四輪群は業務の必要からこれを運転するドライバーが多い。

(2) 運転の目的

日常、車を主にどういう目的で使用しているかをみたのが図4-5（二輪群）～図4-6（四輪群）である。まず、二輪群についてみると、「通勤・通学」と「レジャー」で二分されており、この二つの運転目的を合わせると無事故・無違反群は85.6パーセント、事故・違反群は91.5パーセントを占める。この中で無事故・無違反群は、レジャーを主たる運転目的であると回答した者が約50パーセントを占めており、年齢に関係なくレジャー志向の特徴を表している。これに対して事故・違反群の場合、16～19歳の年齢層は51.3パーセントと過半数がレジャー志向を示すが、20～24歳の年齢層は35.8パーセントと低く、通勤・通学が過半数を超える。



(無事故・無違反群)



(事故・違反群)

図4-5 運転の目的(二輪群)

表4-4 運転者の区分(四輪群)

		マイカー 運転者	職業 運転者	兼業 運転者	無 答	合 計
無事故・ 無違反群	16～19	477 (90.7)	5 (1.0)	37 (7.0)	7 (1.3)	526 (100)
	20～24	540 (88.2)	4 (0.7)	54 (8.8)	14 (2.3)	612 (100)
	25～29	131 (75.5)	4 (2.3)	38 (22.0)	0 (0.0)	173 (100)
	30～39	176 (79.3)	2 (0.9)	42 (18.9)	2 (0.9)	222 (100)
	合 計	1,324 (86.4)	15 (1.0)	171 (11.2)	23 (1.5)	1,533 (100)

		マイカー 運転者	職業 運転者	兼業 運転者	無 答	合 計
事故・ 違反群	16～19	449 (80.8)	23 (4.1)	82 (14.7)	2 (0.4)	556 (100)
	20～24	522 (75.2)	36 (5.2)	125 (18.0)	11 (1.6)	694 (100)
	25～29	155 (51.5)	24 (8.0)	121 (40.2)	1 (0.3)	301 (100)
	30～39	199 (47.0)	44 (10.4)	178 (42.1)	2 (0.5)	423 (100)
	合 計	1,325 (67.1)	127 (6.4)	506 (25.6)	16 (0.8)	1,974 (100)

このように二輪群の、無事故・無違反群と事故・違反群の16～19歳の年齢層は、レジャーを目的とした車の使い方が特徴的である。これに対して事故・違反群の20～24歳の年齢層では、通勤・通学に車を使用する者が多い(図4-5)。

一方、四輪群についてみると、通勤・通学とレジャーに加えて業務目的の車の使用にその特徴がみられる。

まず、二輪群と同様に無事故・無違反群、事故・違反群共にレジャー志向が若年層で強く、若者とレジャー運転の関係がよく現れている。ただ、二輪群に比較するとその比率は若干低く、これは業務に関係した車の使用が多くなるためである。若年者で仕事を主たる運転目的であると回答した者の比率は、無事故・無違反群においては8パーセント程度であるが、事故・違反群は約20パーセントと高い。ことに25～29歳の年齢層では49.0パーセント、30～39歳では57.9パーセントと過半数を超え、通勤・通学、レジャーでの車の使用が減少してくる。つまり、業務を中心とした車の使い方が、事故・違反群の特徴であるといえる。

これに対して無事故・無違反群は、若年者でレジャー志向が強く、高年齢層で仕事およびこれに関わる通勤・通学目的が中心となっている(図4-6)。

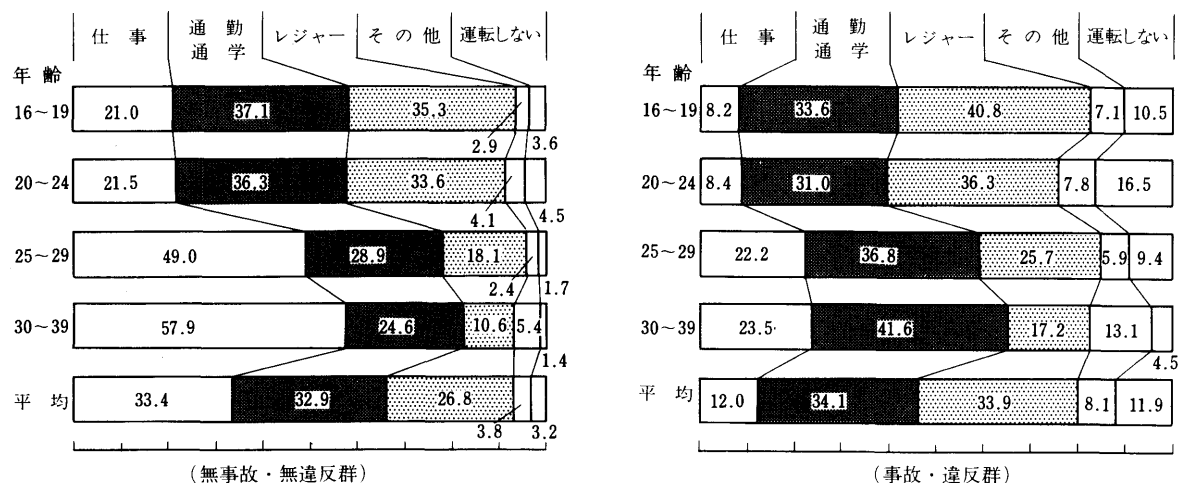


図4-6 運転の目的(四輪群)

(3) 運転の頻度

本調査サンプルが実際にどの程度運転しているか、つまり運転の頻度についてみたのが図4-7(二輪群)～図4-8(四輪群)である。

車種によって運転頻度が大きく変わる様子はみられない。むしろ、二輪群、四輪群共に無事故・無違反群と事故・違反群の間に顕著な差がみられる。

二輪群の場合、「毎日運転する」と応答した者は、無事故・無違反群が平均で31.7パーセントであるのに対して、事故・違反群は50.0パーセントと高い。また、両群ともに20～24歳の年齢層よりも16～19歳の年齢層の運転頻度の高いことが特徴である(図4-7)。四輪群の場合も同様で、「毎日運転する」と回答した者は、無事故・無違反群が平均で36.1パーセントであるのに対して、事故・違反群は58.7パーセントと高い。しかも、20～24歳の年齢層に比較して、16～19歳の年齢層の運転頻度が両群共に高いのは二輪群と同様の傾向である。四輪群の場合は、25歳以上の年齢層から毎日運転する者の比率が高くなり、それは若年ドライバーを上回っている。

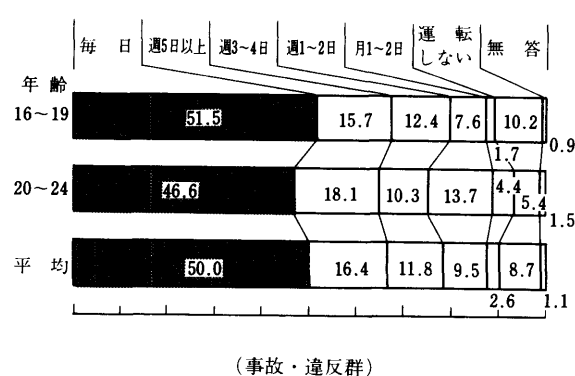
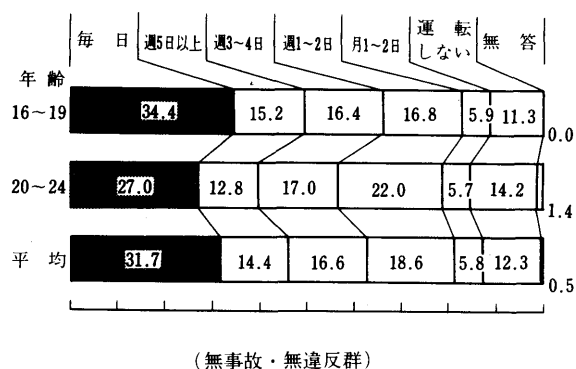


図 4 - 7 運転頻度(二輪群)

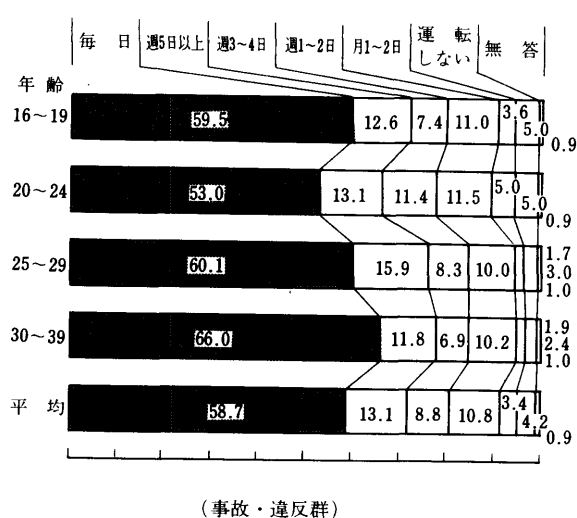
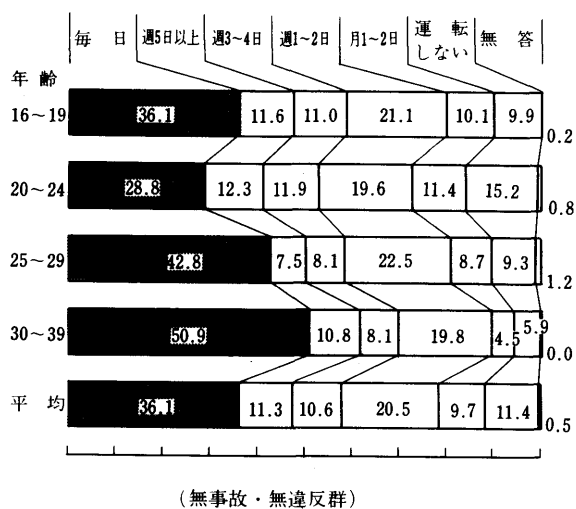


図 4 - 8 運転頻度(四輪群)

若年層と高年齢層の運転頻度を比較すると、年齢が高くなるほど「毎日運転する」人の比率は高くなる傾向がみられる(図 4 - 8)。

(4) 年間走行距離

ここでは実際にどの程度運転しているかという問題について、1年間に走行した距離を定量的に把握することにした。この場合平均値を用いると、走行距離に対する個人差が大きいため、いわゆる極外値の影響を受けて不当に高い数値になることから、中央値を用いた箱型図で表すことにした。

まず、二輪群における年間走行距離の要約値を示したのが表 4 - 5 である。図 4 - 9 は、これらのデータ

表 4 - 5 年間走行距離の要約値 (二輪群)

(km)

対 象	人 数	下隣接値	下ヒンジ	中央値	上ヒンジ	上隣接値	最小値	最大値
A 群	16~19	236	5	3,000	6,000	10,000	20,000	5
	20~24	128	50	2,000	6,000	10,000	20,000	50
B 群	16~19	435	60	6,000	10,000	14,000	26,000	60
	20~24	190	50	5,600	10,000	15,000	25,000	50

(注) A 群は無事故・無違反群, B 群は事故・違反群

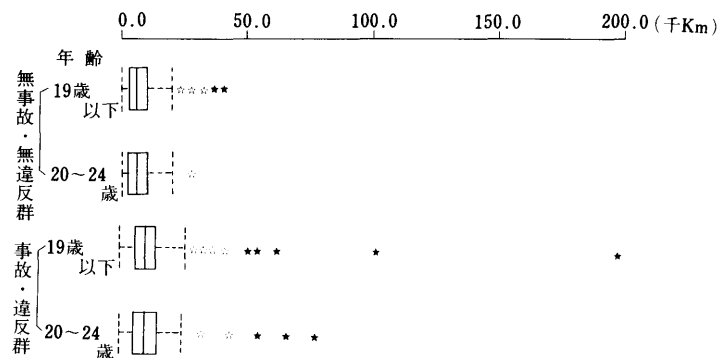


図 4-9 年間走行距離の箱型図(二輪群)

を基にして年齢別にその分布を箱型図で表したものである。

箱の中の縦線が中央値の位置を表しており、この位置から上(下)ヒンジ、つまり箱の両端までにそれぞれ25パーセント、合計50パーセントのサンプルが集まっている。

対象別、年齢層別に分布の位置を中央値でみると、無事故・無違反群は両年齢層ともに年間走行距離は6,000キロメートルを示し、年齢差は全くみられない。しかも、上ヒンジと下ヒンジの間、つまりサンプルのほぼ50パーセントが集まる区域は、いずれも2,000～10,000キロメートルの間で両群にほとんど差はみられない。

これに対して事故・違反群の場合、両年齢層ともに年間走行距離は、中央値で10,000キロメートルであり、年齢差はみられない。無事故・無違反群に比較すると走行距離は伸びている。

サンプルのほぼ50パーセントが集まる区域も、約6,000～15,000キロメートルと無事故・無違反群に比較して高い位置にあり、しかも上ヒンジから外側の上隣接値(データが正規分布していれば、箱型図のひげの範囲にサンプルのほぼ99.3パーセントが集まる位置)が25,000～26,000キロメートルと大きく、外側値(☆)や極外値(★)等の外れ値が走行距離の長い方に散在している。以上の結果から二輪群の走行距離は、年齢差はないが、事故・違反群の走行距離が伸びており、全体的に走行距離の長い方に分布していることが読みとれる。

一方、四輪群の年間走行距離の要約値を示したのが表4-6である。図4-10は、これらのデータを基に

表 4-6 年間走行距離の要約値(四輪群)

(km)

対 象	人 数	下隣接値	下ヒンジ	中央値	上ヒンジ	上隣接値	最小値	最大値	
無事故・無違反	16～19	483	3	2,000	7,000	12,000	25,000	3	125,000
	20～24	559	2	1,500	5,000	12,000	27,000	2	160,000
	25～29	162	5	2,000	6,000	12,000	27,000	5	200,000
	30～39	206	50	4,000	8,000	13,000	26,000	50	53,000
事故・違反	16～19	508	50	8,250	15,000	25,600	50,000	50	150,000
	20～24	656	18	7,000	12,000	20,800	40,000	18	185,000
	25～29	282	50	8,600	15,000	25,000	43,000	50	180,000
	30～39	411	100	10,000	15,000	25,000	45,000	100	200,000

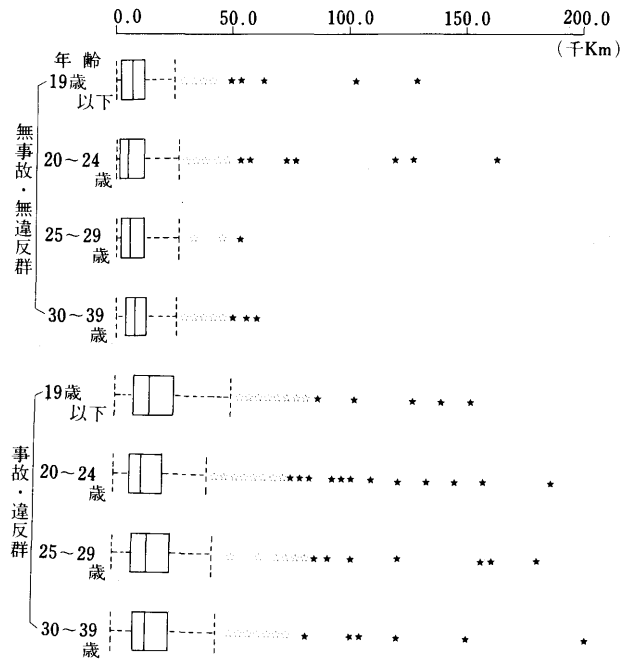


図4-10 年間走行距離の箱型図(四輪群)

して、年齢別にその分布を箱型図で表したものである。

無事故・無違反群は20～24歳の年齢層が5,000キロメートルと他の年齢層に比較して若干低いですが、顕著な年齢差ではない。また、無事故・無違反群の二輪ドライバーと比較しても、走行距離に顕著な差はみられない。

事故・違反群についてみると、20～24歳の年齢層は12,000キロメートル、他の年齢層はいずれも15,000キロメートルである。

無事故・無違反群に比較して事故・違反群の走行距離が伸びており、しかも個人差が極めて大きいという特徴を示している。そして、走行距離の長い方に外れ値が多く、全体的に走行距離の長い方に裾をもつ分布を示していることが読みとれる。

このように二輪群、四輪群ともに事故・違反群の方が走行距離も長く、また個人差も大きいことが明らかとなった。

なお、運転頻度においては、無事故・無違反群、事故・違反群ともに若年者の中でも年少者に毎日運転する者が多くみられたが、走行距離で比較してみると、年少者と年長者の間に差はみられなかった。これは、多分、年少者の場合、運転のエリアが狭いことによる結果ではないかと考えられる。

(5) 運 転 車 種

ふだん主に運転している車種について、二輪群の結果を示したのが図4-11である。二輪群の多くは自動二輪車を主に運転しており、無事故・無違反群は73.6パーセント、事故・違反群は78.2パーセントを占める。自動二輪車以外の車種では、原動機付自転車を運転するドライバーが多く、無事故・無違反群で19.9パーセント、事故・違反群で15.5パーセントみられる。無事故・無違反群と事故・違反群との間では、ふだん運転する車種に大きな差はみられない。

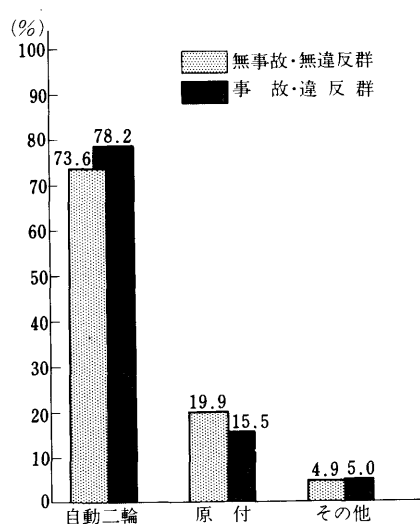


図 4-11 運転車種(二輪群)

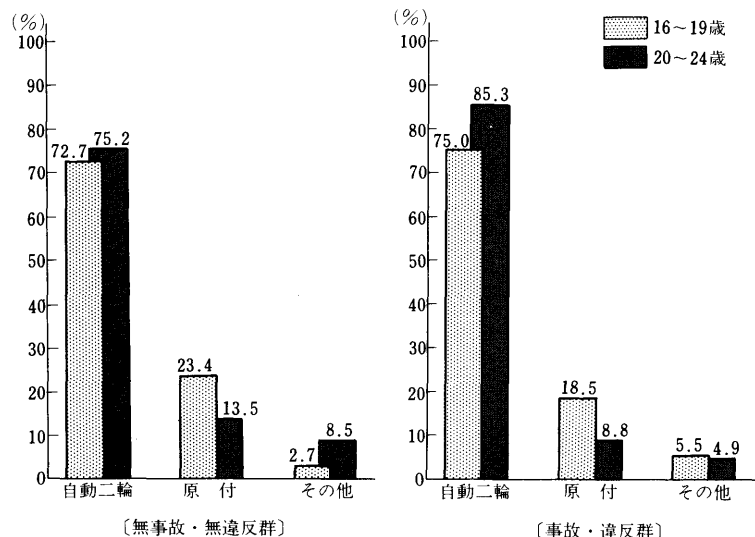


図 4-12 運転車種(二輪年齢別)

次に、自動二輪車を運転している若年者を年齢層別に比較すると、無事故・無違反群は、年齢差がみられない。しかし事故・違反群は、16～19歳の75.0パーセントに対して、20～24歳は85.3パーセントであり、年長者に自動二輪車を運転する者が多い(図4-12)。

一方、四輪群における車種を示したのが図4-13である。四輪車は、車種も乗用車、トラック、ライトバン、ワゴン、ジープ等と幅広くなり、これらの四輪車の車種を合算すると、平均で無事故・無違反群が86.4パーセント、事故・違反群が91.0パーセントである。その中でも特に乗用車の占める比率が高く、無事故・無違反群が67.3パーセント、事故・違反群が64.1パーセントを占め、年齢差も顕著ではない。

また、事故・違反群においては、高年齢層において、トラック、ライトバン等の車種が23パーセント余りを占めており、無事故・無違反群(10パーセント程度)に比較すると高い。これは、業務目的で車を運転する者が多いという事故・違反群の特徴を反映したものである。

なお、四輪群で二輪車(ほとんどが原付)を主に運転している者は、無事故・無違反群、事故・違反群共に若年者で10パーセントをわずかに超える程度である。

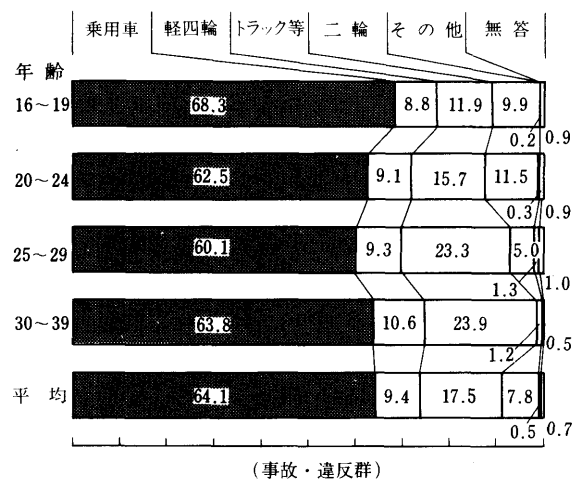
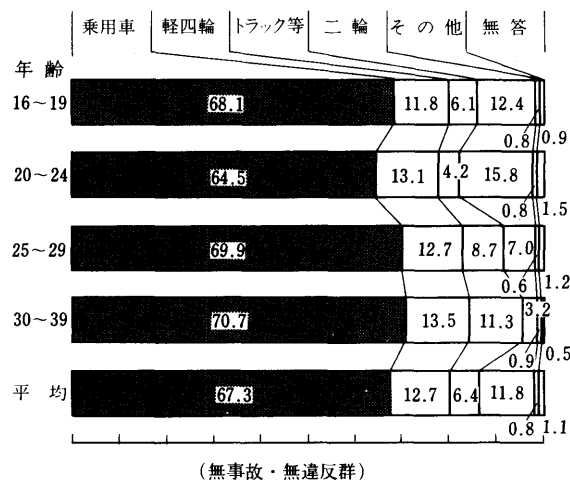


図 4-13 運転車種(四輪群)

4-5 不安全行動を動機づける心理的要因

運転中、ドライバーの運転行動は、一般的には極めて安全なものから極めて危険なものまで、その間で多少の振幅がみられるものである。従って、非常によく安定した人であっても運転中の情緒的な体験によって、その行動は安全なものとは危険なものとの両面がみられるのが普通である。

また、人によっては、より危険な領域で行動することの多い人がみられる。これは、その人の性格や能力、安全に対する意識・態度の反映であると考えられる。

一方、交通環境についても、同じようなことがいえる。すなわち、車や人通りの少ない見通しのよい場面のように比較的危険性の低い場合もあれば、その反対に人通りの多い商店街や四方から車の集中する交差点等のように、危険性の高い場合もある。

このように、人の行動や交通環境の変化は、想像以上に大きいものである。そして、交通事故は多くの場合、ドライバーの不安全な運転行動と不具合な交通環境（例えば、人の飛び出しや一時停止しないで出てくる車等）とが丁度合致した時に発生するものである。ところが、不具合な交通環境というものは、特定のドライバーだけに巡ってくるものではない。すべてのドライバーに対して均等であると考えべきである。

このように考えると、交通事故の発生には、個々のドライバーの不安全な運転行動が大きく関わっていると言わざるを得ない。車は、一人一人のドライバーの自由な意志が直接反映する極めて任意性の高い乗り物である。それだけに、運転行動の安全性には、ドライバーの特質が大きく影響するものである。

ここでは、運転行動の安全性に影響を及ぼすと考えられる諸要因の中で、特に攻撃性、非協調性、衝動性、自己顕示性等の心理的要因に着目した^(注1)。そして、これらの心理的要因と行動の安全性の関連を検討することにより、若年ドライバーの運転行動の特徴を明らかにすることとした。具体的には、個々の運転場面に対する応答結果から、それぞれのドライバーが安全な領域で行動する人であるか否かを、意識・態度の側面から把握しようとするものである⁴⁾。

(注1) 本調査で用いた心理的要因を検出するための設問は、不完全行動を誘発せしめるような行動因を意識、態度の側面から診断的に把握することを目的に研究、開発された「科警研編運転適正検査73-2SAS⁴⁾」を用いた。

(1) 攻撃的運転態度

運転の下手な人は遠慮がちに走るべきだ

「運転の下手な人は、上手になるまで遠慮がちに走るべきだ」に対する応答結果を示したのが図4-14(二輪群)～図4-15(四輪群)である。

図4-14は、二輪群について応答結果を示したものである。無事故・無違反群の場合、「その通りである」と応答した者は、平均で15.9パーセントである。「どちらかといえばその通りである」の応答(35.0パーセント)を合わせると、50.9パーセントになる。

年齢による応答差を、「どちらかといえばその通り」の応答を合わせて比較すると、16～19歳(50.0パー

セント)と20～24歳(52.5パーセント)の年齢層の間に差はない。

事故・違反群の場合、「その通りである」と応答した者は平均で20.8パーセントである。「どちらかといえばその通りである」の応答を合わせると57.1パーセントになる。

年齢による応答差を、「どちらかといえばその通りである」の応答を合わせて比較すると、16～19歳(54.4パーセント)の年齢層よりも、20～24歳(63.2パーセント)の年齢層の方に「遠慮がちに走るべきである」と考えている人が多い。

次に、無事故・無違反群と事故・違反群の間の応答差を年齢層別に比較すると、16～19歳の年齢層においては差はない。しかし、20～24歳の年齢層においては、無事故・無違反群(52.5パーセント)に比べて事故・違反群(63.2パーセント)の方が「遠慮がちに走るべきである」と考えている人が多い。

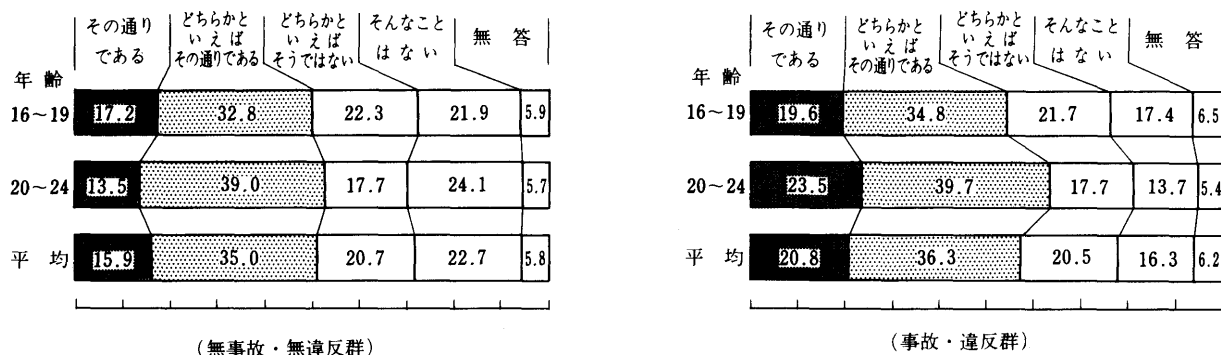


図4-14 「運転の下手な人は、上手になるまで遠慮がちに走るべきだ」に対する回答構成比(二輪群)

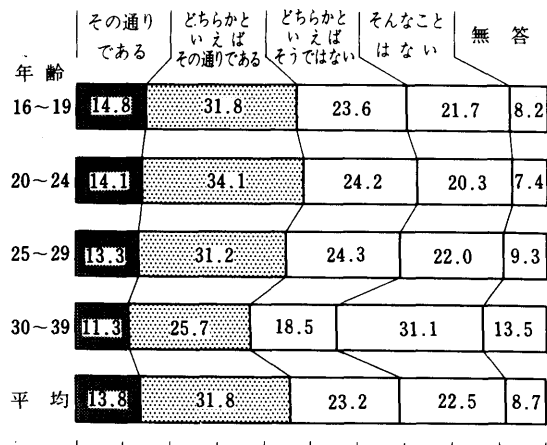
一方、図4-15は、四輪群の応答結果を示したものである。無事故・無違反群の場合、「その通りである」と応答をした者は、平均で13.8パーセント、「どちらかといえばその通りである」の応答を合わせると45.6パーセントになる。二輪群に比べると若干低い、それでも半数近くの者が運転の下手な人に対して遠慮がちに走るべきであると考えている。

年齢による応答差を、「どちらかといえばその通りである」の応答を合わせて比較すると、16～19歳は46.6パーセント、20～24歳は48.2パーセント、25～29歳は44.5パーセント、30歳代は37.0パーセントである。30歳代が他の年齢層に比べて好ましい応答傾向を示しているが、必ずしも若年者だけに排他的感情が強いとはいえない。

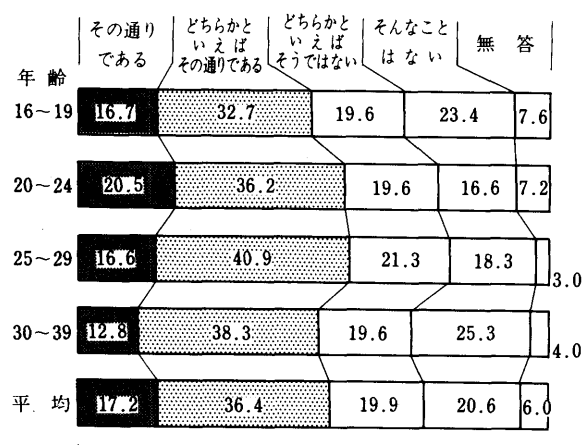
事故・違反群の場合、「その通りである」と応答した者は、平均で17.2パーセントである。「どちらかといえばその通りである」の応答を合わせると53.6パーセントに達し、過半数の者に排他的態度がみられる。

年齢による応答差を「どちらかといえばその通りである」の応答を合わせて比較すると、16～19歳は49.4パーセント、20～24歳は56.7パーセント、25～29歳は57.5パーセント、30歳代は51.1パーセントである。ここでも若年者に排他的態度が強いと言う傾向はみられなかった。

次に、無事故・無違反群と事故・違反群の間の応答差を年齢層別に比較すると、20～24歳(48.2パーセント対56.7パーセント)と30～39歳(37.0パーセント対51.1パーセント)の年齢層において、事故・違反群に排他的態度が強いと言える。



(無事故・無違反群)



(事故・違反群)

図 4-15 「運転の下手な人は、上手になるまで遠慮がちに走るべきだ」に対する回答構成比(四輪群)

以上、この設問に対する応答傾向をみると、二輪群と四輪群の若年者の間に違いはみられない。また二輪群、四輪群ともに年齢による差は見られない。しかし、事故あるいは違反のあるドライバーは、「運転の下手な人」を邪魔にする傾向が強いといえる。

ゆっくり走っている車は邪魔

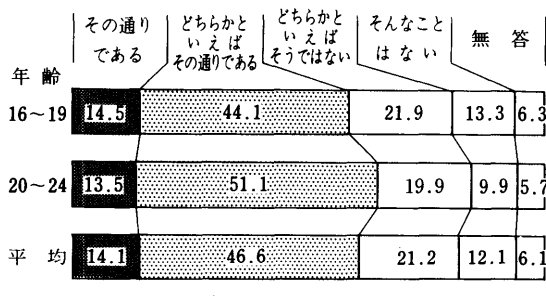
「ゆっくり走っている車は、他の車の邪魔になる」に対する応答結果を示したのが、図 4-16(二輪群)～図 4-17(四輪群)である。

図 4-16は、二輪群についての応答結果を示したものである。無事故・無違反群の場合、「その通りである」と応答した者は、平均で14.1パーセントである。「どちらかといえばその通りである」の応答(46.6パーセント)を合わせると、60.7パーセントのドライバーがゆっくり走っている車を邪魔であると考えている。

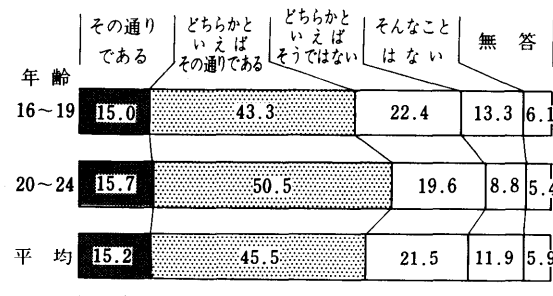
年齢による応答差を、「どちらかといえばその通りである」の応答を合わせて比較すると、16～19歳の年齢層は58.6パーセント、20～24歳の年齢層は64.6パーセントでありほとんど差はない。

事故・違反群の場合、「その通りである」と応答した者は、平均で15.2パーセントである。「どちらかといえばその通りである」の応答(45.5パーセント)を合わせると60.7パーセントになり、無事故・無違反群と同率である。

年齢による応答差を、「どちらかといえばその通りである」の応答を合わせて比較すると、16～19歳の年



(無事故・無違反群)



(事故・違反群)

図 4-16 「ゆっくり走っている車は、他の車の邪魔になる」に対する回答構成比(二輪群)

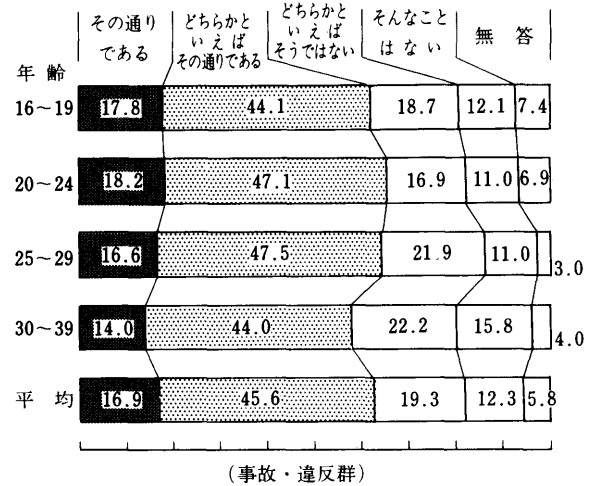
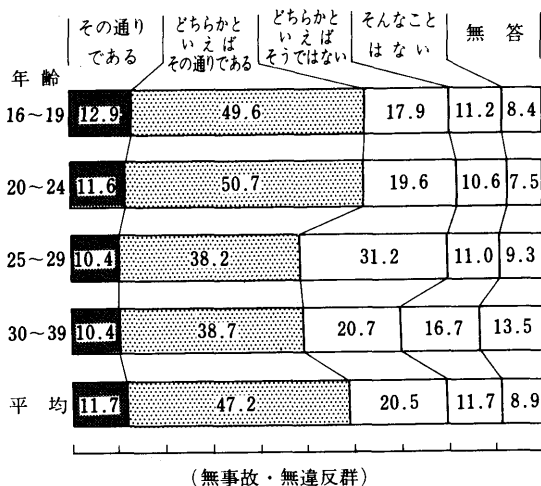


図4-17 「ゆっくり走っている車は、他の車の邪魔になる」に対する回答構成比(四輪群)

年齢層は58.3パーセント、20～24歳の年齢層は66.2パーセントであり、年長者の方が若干高いが、有意な差であるとは言えない。

一方、図4-17は、四輪群の応答結果を示したものである。無事故・無違反群の場合、「その通りである」と積極的な応答をした者は、平均で11.7パーセントである。「どちらかといえばその通りである」の応答を合わせると58.9パーセントになる。若年者だけをみると62.4パーセントが邪魔であると考えているが、二輪群の若年者(60.7パーセント)に比較すると差はなく、車種によって違いがあるとはいえない。

年齢による応答差を、「どちらかといえばその通りである」の応答を合わせて比較すると、16～19歳は62.5パーセント、20～24歳は62.3パーセント、25～29歳は48.6パーセント、30歳代は49.1パーセントである。高年齢層に比べて、若年者に排他的な考え方を示す者が多くみられる。

事故・違反群の場合、「その通りである」と応答した者は、平均で16.9パーセントである。「どちらかといえばその通りである」の応答を合わせると、62.5パーセントに達する。若年者だけをみると、63.8パーセントが邪魔であると考えている。二輪群の若年者(60.7パーセント)と比較しても差はなく、車種による違いはみられない。

次に、無事故・無違反群と事故・違反群の間の応答差について年齢層別に比較すると、20～24歳(無事故・無違反群62.3パーセント対事故・違反群65.3パーセント)と25～29歳(同48.6パーセント対64.1パーセント)の年齢層において差がみられ、事故・違反群に排他的な考え方を示す者が多い。

追い越されるのはよい気持ちがしない

「追い越されるのはよい気持ちがしない」に対する応答結果を示したのが、図4-18(二輪群)～図4-19(四輪群)である。

図4-18は、二輪群についての応答結果を示したものである。無事故・無違反群の場合、「その通りである」と応答した者は、平均で22.9パーセントである。「どちらかといえばその通りである」の応答を合わせると、58.9パーセントの者が他車の追越しに対して不快感を抱いている。

年齢による応答差を、「どちらかといえばその通りである」の応答を合わせて比較すると、20～24歳の年

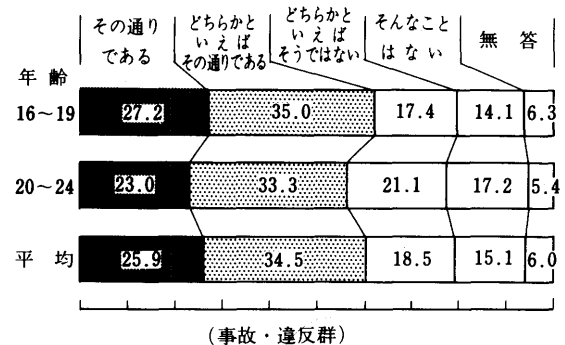
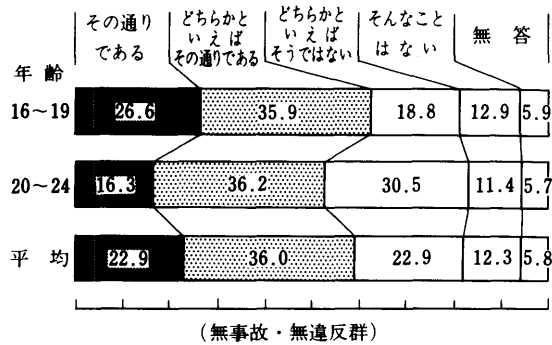


図4-18 「追い越されるのはよい気持ちがしない」に対する回答構成比(二輪群)

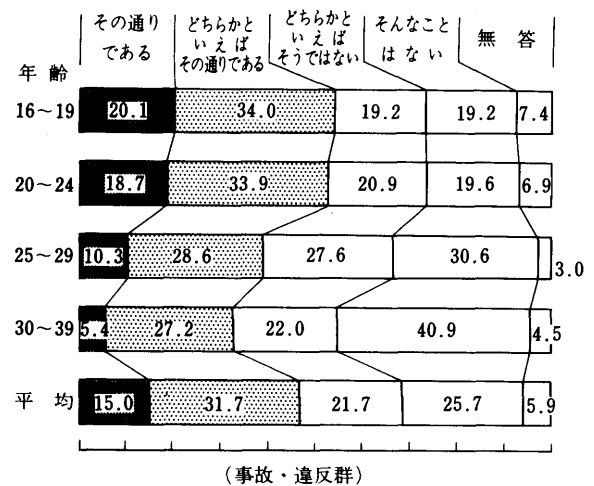
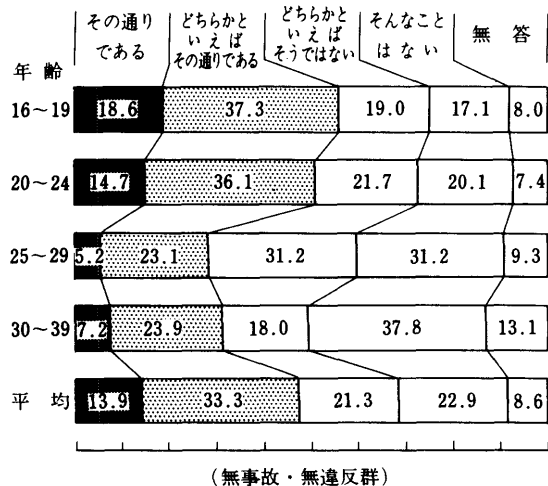


図4-19 「追い越されるのはよい気持ちがしない」に対する回答構成比(四輪群)

年齢層（52.5パーセント）に比べて16～19歳の年齢層（62.5パーセント）が高く、年少者の方が他車の追越しを不快に感じている者が多い。

事故・違反群の場合、「その通りである」と応答した者は、平均で25.9パーセントである。「どちらかといえばその通りである」の応答を合わせると、60.4パーセントになる。これは、無事故・無違反群と比較して顕著な差ではない。年齢層別に比較すると、20～24歳（56.3パーセント）に比べて16～19歳（62.2パーセント）の年齢層の方が不快感を持つ者が多いが、これも有意な差ではない。

無事故・無違反群と事故・違反群の間の応答差を比較すると、20～24歳の年齢層で顕著な差がみられた。無事故・無違反群において「その通りである」と応答した者は、16.3パーセントであるが、事故・違反群にあっては23.0パーセントと高く、事故・違反群に不快感を持つ者が多い。

一方、図4-19は、四輪群の応答結果を示したものである。無事故・無違反群の場合、「その通りである」と応答した者は平均で13.9パーセントである。「どちらかといえばその通りである」の応答を合わせると、47.2パーセントになる。若年者だけをみると53.1パーセントであるが、二輪群（58.9パーセント）に比べると低い。

年齢による応答差を、「どちらかといえばその通りである」の応答を合わせて比較すると、16～19歳は55.9パーセント、20～24歳は50.8パーセント、25～29歳は28.3パーセント、30歳代は31.1パーセントである。

若年者は、過半数の者が不快感を示しており、年齢差は大きい。

事故・違反群の場合、「その通りである」と応答した者の比率は、平均で15.0パーセントである。「どちらかといえばその通りである」の応答を合わせると、46.7パーセントになる。若年者だけをみると、55.0パーセントであるが、二輪群(60.4パーセント)に比べると低い。無事故・無違反、事故・違反群ともに、四輪群に比べ、二輪群に不快感を持つ者が多い。

年齢による応答差を、「どちらかといえばその通りである」の応答を合わせて比較すると、16～19歳は54.1パーセント、20～24歳は52.6パーセント、25～29歳は38.9パーセント、30歳代は、32.6パーセントである。若年者で、過半数の者が不快感を抱いており、年齢差は大きい。

次に、無事故・無違反者と事故・違反群の間の応答差を比較すると、どの年齢層においても顕著な差はみられない。

このように他車の追越しによる不快感情は年齢要因と強く関わっており、若年者にその特徴がよく現れている。また、四輪群に比べると、二輪群の方が追越しに対して不快感を持つ者が多い。

少しでも危険を感じたらすぐクラクションを鳴らす

「少しでも危険を感じたら、すぐクラクションを鳴らす」に対する応答結果を示したのが図4-20(二輪群)～図4-21(四輪群)である。

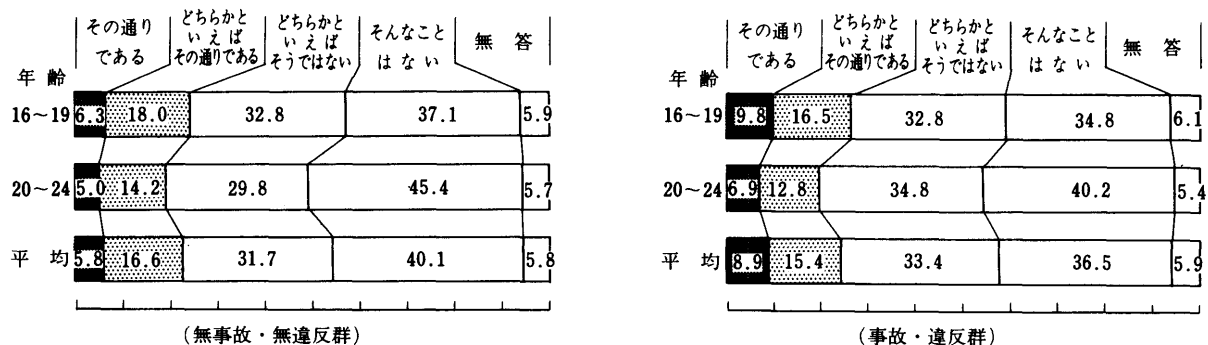


図4-20 「少しでも危険を感じたら、すぐクラクションを鳴らす」に対する回答構成比(二輪群)

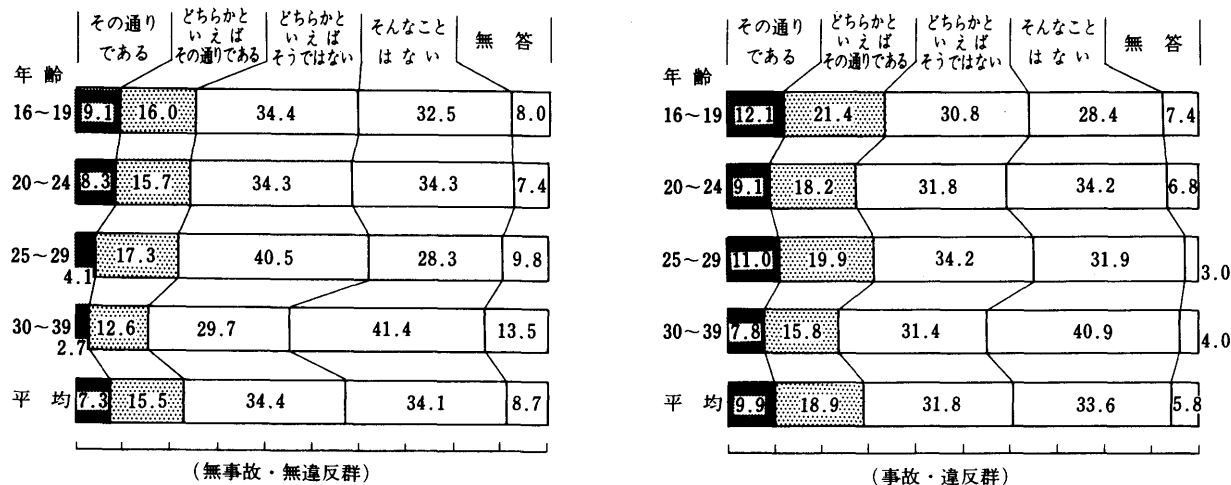


図4-21 「少しでも危険を感じたら、すぐクラクションを鳴らす」に対する回答構成比(四輪群)

図4-20は、二輪群の応答結果を示したものである。「その通りである」と積極的に応答した者は、無事故・無違反群の場合、平均で5.8パーセントと極めて低い。「どちらかといえばその通りである」の応答を合わせると、22.4パーセントの者がクラクションを鳴らすと応答している。

年齢による応答差を、「どちらかといえばその通りである」の応答を合わせて比較すると、16～19歳(24.3パーセント)と20～24歳(19.2パーセント)の年齢層の間に顕著な差はない。

事故・違反群の場合、「その通りである」と応答した者は、平均で8.9パーセントである。「どちらかといえばその通りである」の応答を合わせると、24.3パーセントになる。これは、無事故・無違反群と比較して差があるとはいえない。

年齢による応答差を、「どちらかといえばその通りである」の応答を合わせて比較すると、16～19歳の年齢層は26.3パーセント、20～24歳の年齢層は19.7パーセントである。年少者の比率が若干高いが有意な差ではない。

無事故・無違反群と事故・違反群の間の応答差を年齢層別に比較すると、両年齢層ともに顕著な差があるとはいえない。

一方、四輪群についての応答結果を示したのが図4-21である。無事故・無違反群の場合、「その通りである」と応答した者は、平均で7.3パーセントである。「どちらかといえばその通りである」の応答を合わせると、22.8パーセントになる。若年者だけでみると、24.5パーセントであり、二輪群(22.4パーセント)と比較しても、ほとんど差はみられない。

年齢による応答差を、「どちらかといえばその通りである」の応答を合わせて比較すると、16～19歳は25.1パーセント、20～24歳は24.0パーセント、25～29歳は21.4パーセント、30歳代は15.3パーセントである。30歳代に比べると、若年者は警音器を使用する者が多い。

事故・違反群の場合、「その通りである」と応答した者は、平均で9.9パーセントである。「どちらかといえばその通りである」の応答を合わせると、28.8パーセントになり、無事故・無違反群(22.8パーセント)に比べるとその比率は高い。若年者だけをみると、30.0パーセントである。二輪群(24.3パーセント)に比べると、四輪群の方が高く、警音器の使用は四輪群の方が多いといえる。

年齢による応答差を、「どちらかといえばその通りである」の応答を合わせて比較すると、16～19歳は33.5パーセント、20～24歳は27.3パーセント、25～29歳は30.9パーセント、30歳代は23.6パーセントである。ここでも、若年者の方が警音器を使用する者が多いといえる。

次に、無事故・無違反群と事故・違反群の間の応答差を年齢層別に比較すると、16～19歳の年齢層(無事故・無違反群25.1パーセント対事故・違反群33.5パーセント)と25～29歳の年齢層(同21.4パーセント対30.9パーセント)に差があり、事故・違反群で警音器を使用する者が多くみられた。

このように、警音器の使用は、二輪群よりも四輪群の方が多い。そして、四輪群の中では、若年者や事故・違反群に警音器を使用する者が多い。

かっとして追越しをしたり、割り込みをしたことがある

「かっとしてアクセルを踏み込んで追越しをしたり、割り込みをしたことがある」に対する応答結果を示

したのが図4-22(二輪群)～図4-23(四輪群)である。

図4-22は、二輪群についての応答結果を示したものである。無事故・無違反群の場合、「その通りである」と応答した者は、平均で16.6パーセントである。「どちらかといえばその通りである」の応答を合わせると36.5パーセントになる。

年齢による応答差を、「どちらかといえばその通りである」の応答を合わせて比較すると、16～19歳の年齢層は39.5パーセント、20～24歳の年齢層は31.2パーセントであり、年少者の方が若干高いが、有意な差ではない。

事故・違反群の場合、「その通りである」と応答した者は、平均で24.1パーセントである。「どちらかといえばその通りである」の応答を合わせると、50.8パーセントに達し、無事故・無違反群に比べると感情的な運転をする者が多い。

年齢による応答差を、「どちらかといえばその通りである」の応答を合わせて比較すると、16～19歳の年齢層は53.7パーセント、20～24歳の年齢層は44.2パーセントである。年少者の方が若干高いが、有意な差ではない。

次に、無事故・無違反群と事故・違反群の間の応答差を、「どちらかといえばその通りである」の応答を合わせて比較すると、16～19歳(無事故・無違反群39.5パーセント対事故・違反群53.7パーセント)と20～

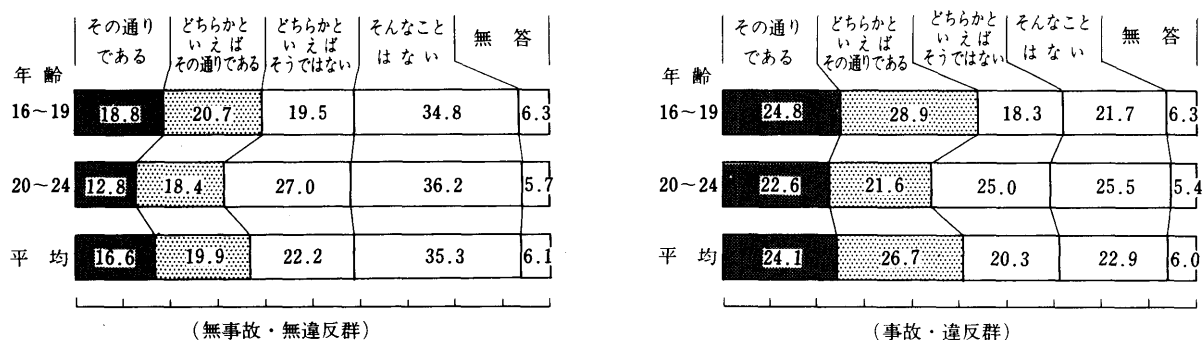


図4-22 「かっとしてアクセルを踏み込んで追越しをしたり、割り込みをしたことがある」に対する回答構成比(二輪群)

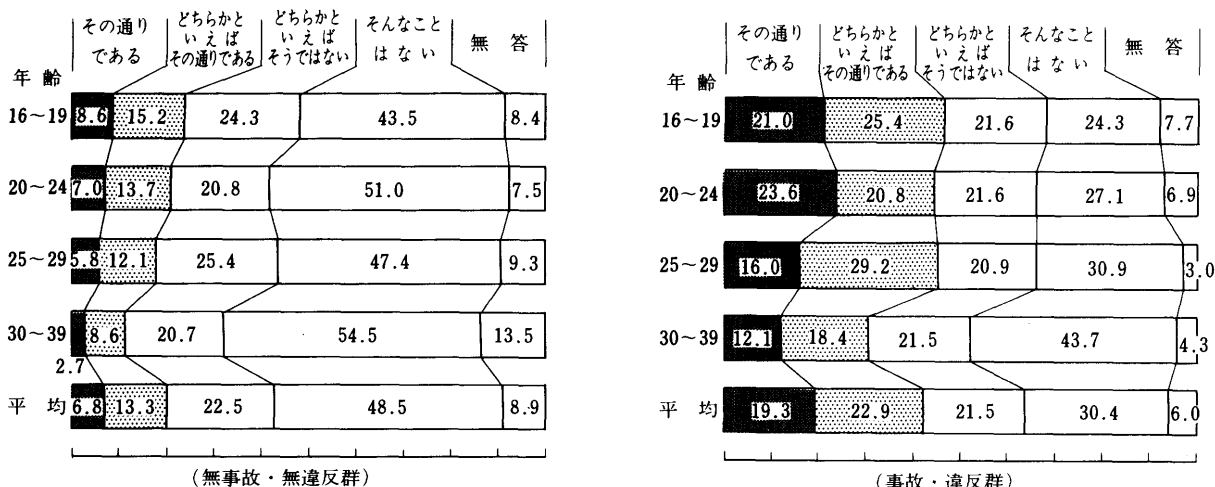


図4-23 「かっとしてアクセルを踏み込んで追越しをしたり、割り込みをしたことがある」に対する回答構成比(四輪群)

24歳（同31.2パーセント対44.2パーセント）の年齢層ともに事故・違反群の方が、感情的な運転をする者が多い。

一方、図4-23は、四輪群についての応答結果を示したものである。無事故・無違反群の場合、「その通りである」と応答したものは、平均で6.8パーセントである。「どちらかといえばその通りである」の応答を合わせると20.1パーセントになる。若年者だけをみると、22.1パーセントである。二輪(36.5パーセント)に比較すると極めて低い。

年齢による応答差を、「どちらかといえばその通りである」の応答を合わせて比較すると、16～19歳は23.8パーセント、20～24歳は20.7パーセント、25～29歳は17.9パーセント、30歳代は11.3パーセントである。四輪群の場合、全体的に肯定派の比率が低い、年齢による応答差は顕著であり、若年者の方が感情的な運転をする者が多い。

事故・違反群の場合、「その通りである」と応答した者は平均で19.3パーセントである。「どちらかといえばその通りである」の応答を合わせると、42.2パーセントになる。これは、無事故・無違反群(20.1パーセント)に比べ約2倍も高い。若年者だけをみると、45.3パーセントであるが、二輪群(50.8パーセント)と比較して、差があるとはいえない。

年齢による応答差を、「どちらかといえばその通りである」の応答を合わせて比較すると、16～19歳は46.4パーセント、20～24歳は44.4パーセント、25～29歳は45.2パーセント、30歳代は30.5パーセントである。事故・違反群の場合、年齢の変化に対する一定の傾向はみられないが、30歳代に比べると、若年者に感情的な運転行為を肯定する者が多い。

次に、無事故・無違反群と事故・違反群の間の応答差について比較すると、16～19歳(無事故・無違反群23.8パーセント対事故・違反群46.4パーセント)、20～24歳(同20.7パーセント対44.4パーセント)、25～29歳(同17.9パーセント対45.2パーセント)、30歳代(同11.3パーセント対30.5パーセント)のどの年齢層においても顕著な差がみられ、事故・違反群に感情的な運転を肯定する者が多くみられる。

このように、「かっとして追越しをしたり、割り込みをする」といった感情的な運転行動は、若年者に特徴的である。そして、またこの傾向は、事故・違反群においても顕著にみられた。

若年ドライバーにみられる攻撃的運転態度のまとめ

ここでは、不安全な行動を誘発する要因の一つとして、攻撃性という心理的要因を想定した。そして、これを検出するために具体的な交通場面（5項目）を提示して、これに対する応答を求め、運転についての意識・態度の側面から若年者および事故者あるいは違反者の特性を検討することにした(図4-24及び図4-25を参照)。

その結果、以下の特徴が明らかとなった。

- a 若年者については、16～19歳の年少群と20～24歳の年長群の二つの年齢層に分けて、それぞれの応答結果を比較検討した。その結果、四輪群では、5個の設問に対する応答結果に全く年齢差が現れていない。つまり、四輪者を運転する若年者は、年少者、年長者ともに極めて似通った考え方のあるといえる。

これに対して、二輪ドライバーの若年者は、5項目の内「追い越されるのはよい気持ちがしない」と「かっ

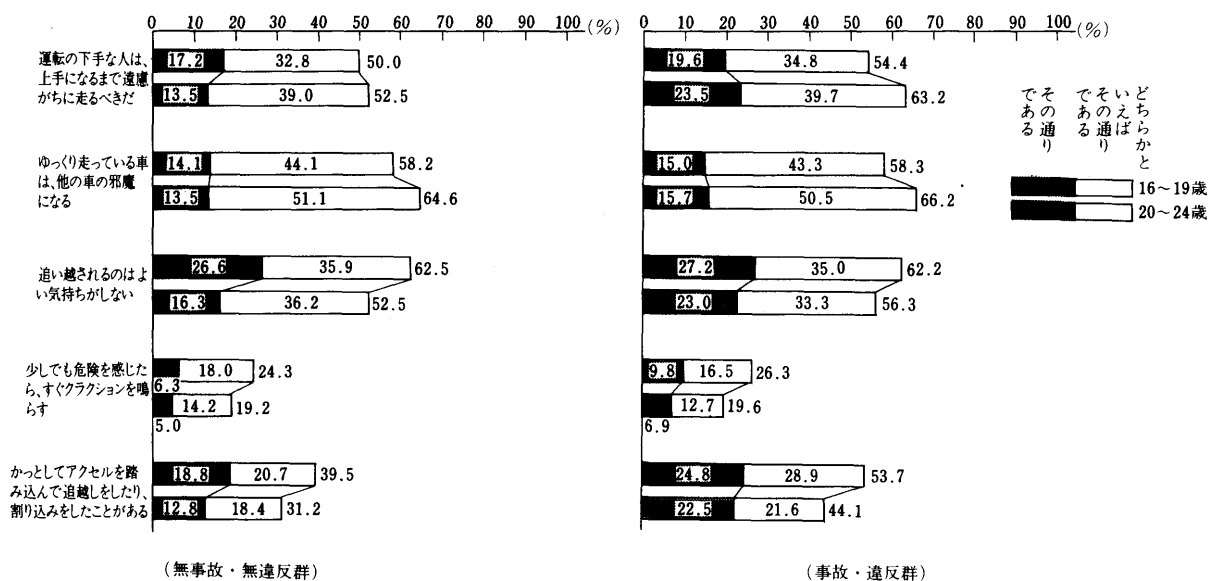


図 4-24 攻撃的運転態度に関する応答結果(二輪群)

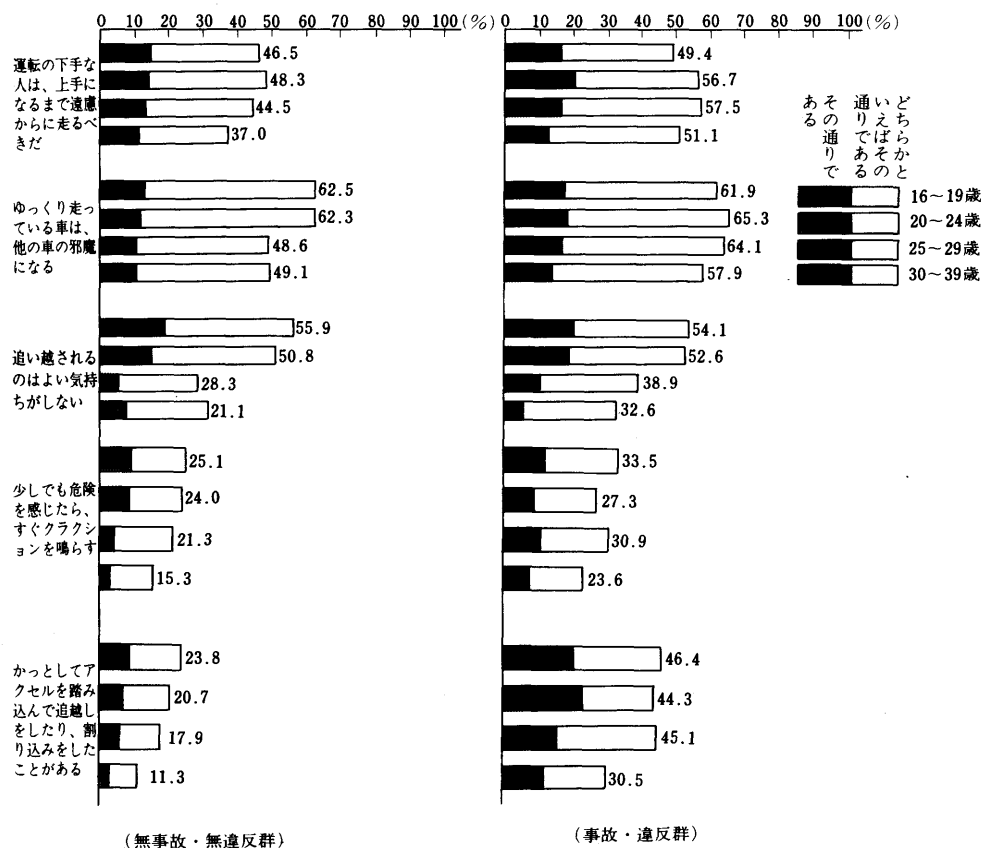


図 4-25 攻撃的運転態度に関する設問の応答結果(四輪群)

としてアクセルを踏み込んで追越しをしたり、割り込みをしたことがある」の2項目に年齢差がみられた。つまり、二輪ドライバーの年少者は、他の車から追い越されることに対しては、極めて抵抗感が強く、またちょっとしたことからの感情的な行動に走りやすいという特徴が現れている。

b 若年者の特徴を明らかにするために、四輪群において25～29歳と30歳代の年齢層を比較対象群として、

その応答結果を比較すると、年齢差は、無事故・無違反群のドライバーの間で比較的明瞭に現れており、若年者に攻撃的な運転態度が特徴的である。しかし、事故・違反群においては、「追越しをされることに対する不快感」を除いては、年齢差があまり明確ではない。つまり、事故や違反のある高年齢のドライバーの中には、攻撃的な運転態度を示す者が若年者と同じ位いることを示している。

c 無事故・無違反群と事故・違反群に共通して、若年者に特徴的な項目は、「追い越されるのはよい気持ちがない」であり、肯定派が過半数を占めている。二輪群の年少者にも、その特徴がみられたように、若年者は他の車から追い越されることに対しては、極めて強い抵抗感を持っているといえる。また、無事故・無違反群においては、「ゆっくり走っている車」や「運転の下手な人」に対して排他的態度を示す者が若年層に多くみられる。「警音器の使用」や「感情的な運転」については、若年者においてもそれほど高い比率ではないが、年齢が高くなるに従ってこれを肯定する者は減少する傾向がみられる。

d 無事故・無違反群と事故・違反群の間で、それぞれの質問項目の応答結果を比較した結果、同じ若年者の中にあっても事故・違反群により攻撃的な運転態度が強く現れていることが確かめられた。

二輪群の場合は、「かつとして・・・追越しをしたり、割り込みをしたことがある」の項目を除いては、無事故・無違反群と事故・違反群の間でそれほど顕著な応答差のある項目はみられない。つまり、二輪群の場合は、無事故・無違反群のドライバーでも、全体的に攻撃的な運転態度を肯定する者が多くみられる。しかし、「かつとして感情的な運転にはしる」という点については、明らかに事故・違反群にこれを肯定する者が多くみられる。

四輪群の場合は、若年者だけの応答結果を比較すると、「運転の下手な人に対する排他的態度」、「警音器の使用」、「感情的な運転」の3項目で、事故・違反群にこれを肯定する者が多くみられた。

(2) 非協調的運転態度

割り込まれても割合平気でいられる

「割り込まれても割合平気でいられる」に対する応答結果を示したのが、図4-26(二輪群)～図4-27(四輪群)である。

図4-26は、二輪群の応答結果を示したものである。無事故・無違反群の場合、「その通りである」と応答した者は、平均で16.4パーセントである。「どちらかといえばその通りである」の応答を合わせると45.4パーセントになる。

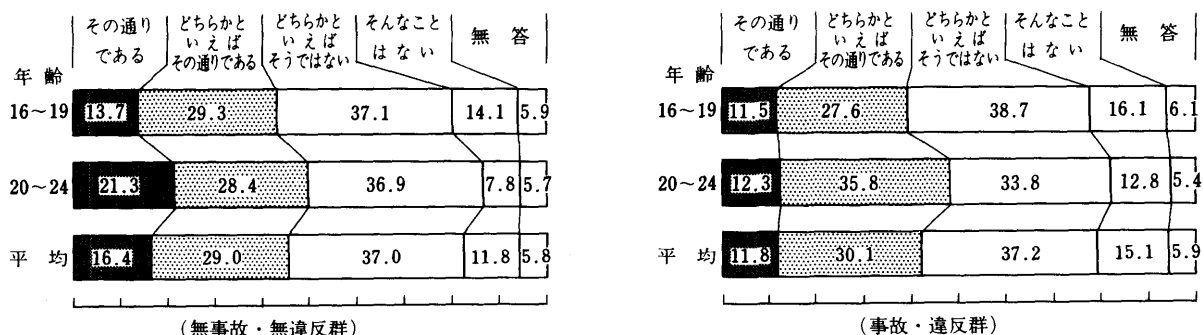


図4-26 「割り込まれても割合平気でいられる」に対する回答構成比(二輪群)

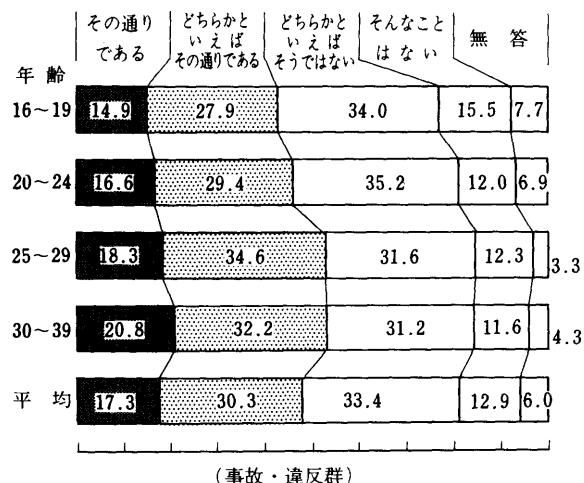
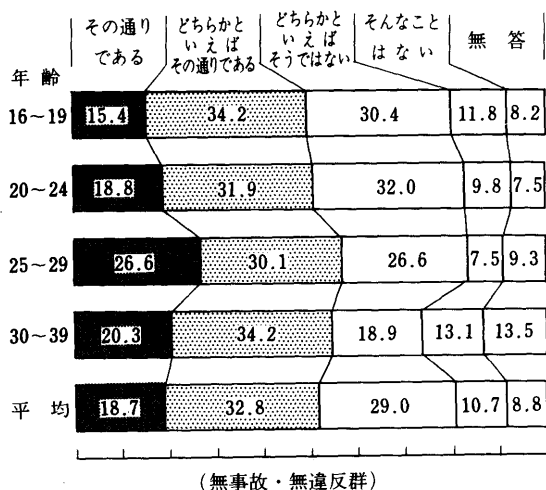


図4-27 「割り込まれても割合平気でいられる」に対する回答構成比(四輪群)

年齢による応答差を、「どちらかといえばその通りである」の応答を合わせて比較すると、16～19歳の43.0パーセントに比べて20～24歳は49.7パーセントと年長者の方が割り込みに対して平気でいられると応答した者が多いが、有意な差ではない。

事故・違反群の場合は、「その通りである」と応答した者は平均で11.8パーセントである。「どちらかといえばその通りである」の応答を合わせると41.9パーセントとなり、無事故・無違反群(45.4パーセント)に比べて低い有意な差ではない。

無事故・無違反群と事故・違反群の間の応答差を、「どちらかといえばその通りである」の応答を合わせて比較すると、16～19歳の年齢層は、無事故・無違反群(43.0パーセント)と事故・違反群(39.1パーセント)の間に差があるとはいえない。また、20～24歳の年齢層も49.7パーセント対48.1パーセントでほとんど差はない。

一方、図4-27は、四輪群についての応答結果を示したものである。無事故・無違反群の場合、「その通りである」と応答した者は、平均で18.7パーセントである。「どちらかといえばその通りである」の応答を合わせると51.5パーセントになり、無事故・無違反群においては過半数の者が割り込みに対して平気でいられると応答している。

年齢による応答差を、「どちらかといえばその通りである」の応答を合わせて比較すると、16～19歳は49.6パーセント、20～24歳は50.7パーセント、25～29歳は56.7パーセント、30歳代は54.5パーセントであり、年齢の高いドライバーほど「平気でいられる」と応答した者が多い。

事故・違反群の場合、「その通りである」と応答した者は、平均で17.3パーセントである。「どちらかといえばその通りである」の応答を合わせると47.6パーセントになり、無事故・無違反群に比べて低い、両群に顕著な差はみられない。

年齢による応答差を、「どちらかといえばその通りである」の応答を合わせて比較すると、16～19歳は42.8パーセント、20～24歳は46.0パーセント、25～29歳は52.9パーセント、30歳代は53.0パーセントと、年齢と共に好ましい応答が多くなるが、16～19歳と30歳代の年齢層間に有意な差がみられた。

次に、無事故・無違反群と事故・違反群の間の応答差を、「どちらかといえばその通りである」の応答を合わせて年齢層別に比較すると、16～19歳の年齢層では無事故・無違反群の49.6パーセントに対して、事故・違反群は42.8パーセントと低い。同様に、20～24歳は50.7パーセント対46.0パーセント、25～29歳は56.7パーセント対52.9パーセント、30歳代は54.5パーセント対53.0パーセントである。いずれも無事故・無違反群において好ましい応答をする者が多い傾向はあるが、その差は数パーセント以下であり顕著な差とはいえない。

このように、他車の割り込みに対しては明確な差を見いだすことはできないが、若年者に「平気でいられる」と応答する者が少ない傾向はみられる(四輪群)。

歩行者や自転車を邪魔に思うことがある

「歩行者や自転車を邪魔に思うことがある」に対する応答結果を示したのが、図4-28(二輪群)～図4-29(四輪群)である。図4-28は、二輪群についての応答結果を示したものである。無事故・無違反群の場合、「その通りである」と応答した者は、平均で13.4パーセントである。「どちらかといえばその通りである」と応答した者を合わせると、53.7パーセントが歩行者や自転車を邪魔に感じている。

年齢による応答差を比較すると、「その通りである」と応答した者は、16～19歳の年齢層に15.6パーセントみられ20～24歳の年齢層(9.2パーセント)に比べるとその比率は高い。しかし、「どちらかといえばその通りである」の応答を合わせると、どちらも50パーセント余りで応答差はみられない。

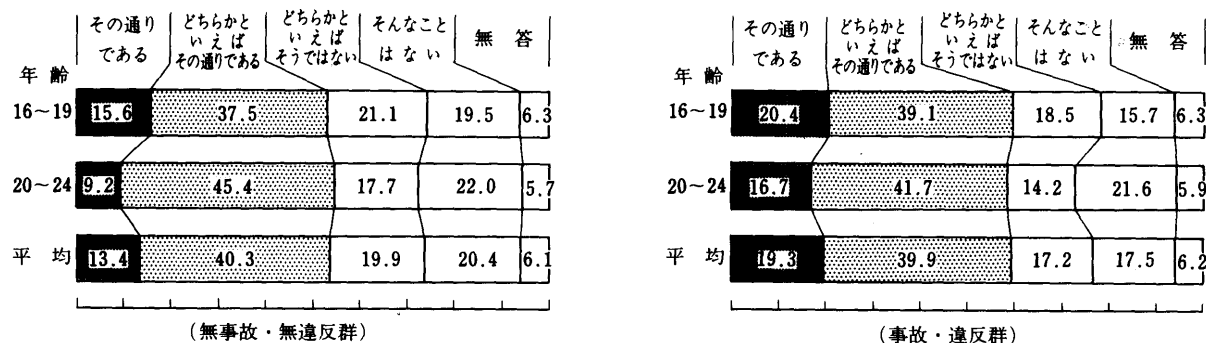


図4-28 「歩行者や自転車を邪魔に思うことがある」に対する回答構成比(二輪群)

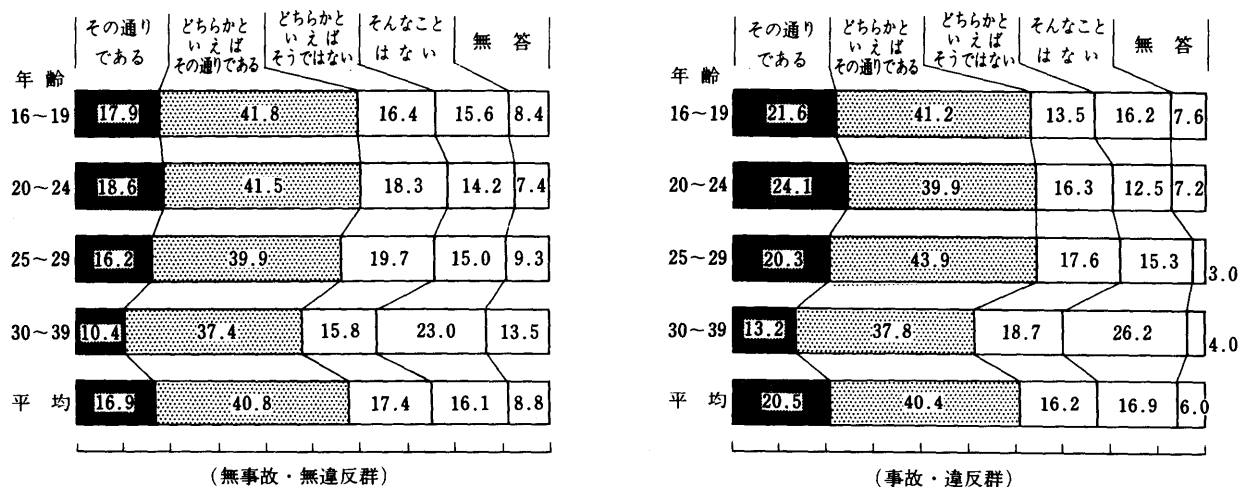


図4-29 「歩行者や自転車を邪魔に思うことがある」に対する回答構成比(四輪群)

事故・違反群の場合、「その通りである」と応答した者は平均で19.3パーセントである。「どちらかといえばその通りである」の応答を合わせると59.2パーセントに達し、無事故・無違反群に比べると高いが顕著な差とはいえない。

年齢による応答差について、「どちらかといえばその通りである」の応答を合わせて比較すると、両年齢層とともに60パーセント弱でほとんど差はみられない。

無事故・無違反群と事故・違反群の間の応答差について年齢層別に比較すると、16～19歳、20～24歳のいずれの年齢層も有意な差ではない。このように、二輪群の場合、年齢や事故・違反要因との間には、いずれも顕著な差はみられなかった。

一方、図4-29は、四輪群の応答結果を示したものである。無事故・無違反群の場合、「その通りである」と応答した者は、平均でみると16.9パーセントである。「どちらかといえばその通りである」の応答を合わせると57.7パーセントとになり、過半数を占める。若年者の中で、二輪群と四輪群(無事故・無違反群)を比較すると、四輪群の方が歩行者や自転車を邪魔に考える者が多い。

年齢による応答差について比較すると、30歳代で「その通りである」と応答した者は10.4パーセント、「どちらかといえばその通りである」と応答した者を合わせると47.8パーセントになる。これに対して、16～19歳の年齢層が59.7パーセント、20～24歳の年齢層が60.1パーセントと高く、若年者にあつては60パーセント前後の高い比率を示している。

事故・違反群の場合、「その通りである」と応答した者は、平均で20.5パーセントである。「どちらかといえばその通りである」の応答を合わせると60.9パーセントになり、無事故・無違反群に比べ若干高いが顕著な差ではない。

年齢による応答差を比較すると、無事故・無違反群と同様に若年者で歩行者や自転車を邪魔に考えている者が多い。「どちらかといえばその通りである」の応答を合わせると、30歳代では51パーセントである。これに対して16～19歳の年齢層は62.8パーセント、20～24歳の年齢層は64.0パーセントと高い比率を示しており、事故・違反群にあつても若年者の方が歩行者や自転車を邪魔に考えている者が多いといえる。

次に、無事故・無違反群と事故・違反群の間で応答差を比較すると、どの年齢層においても顕著な差はみられなかった。

歩行者や自転車に対しては、全体的に「邪魔である」と考えているドライバーが過半数を占めている。そして、その中でも若年者に好ましくない応答をする者が多く、若年者の特徴がよく現れている。

横道から出たそうにしている車には進路を譲る

「横道から出たそうにしている車には進路を譲ることが多い」に対する応答結果を示したのが、図4-30(二輪群)～図4-31(四輪群)である。

図4-30は、二輪群についての応答結果を示したものである。無事故・無違反群の場合、「その通りである」と応答した者は、平均で15.9パーセントである。「どちらかといえばその通りである」の応答を合わせると、53.4パーセントになり過半数の者が進路を譲ると応答している。

年齢による応答差について、「どちらかといえばその通りである」の応答を合わせて比較すると、16～19

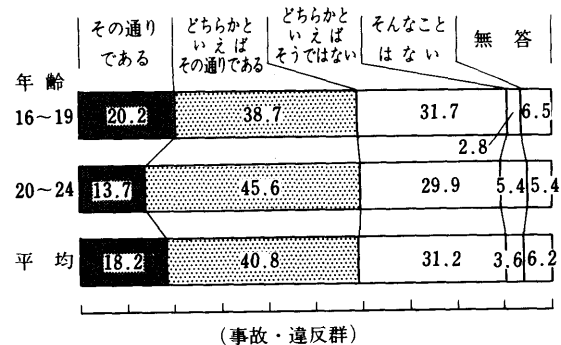
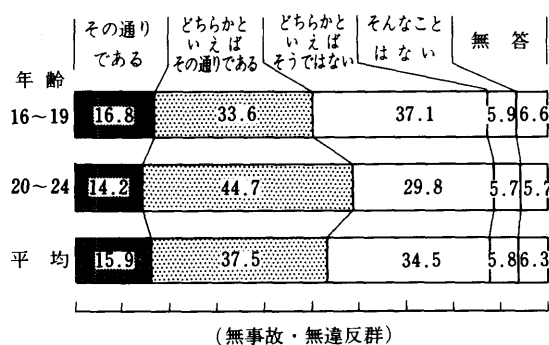


図4-30 「横道から出たそうにしている車には進路を譲ることが多い」に対する回答構成比(二輪群)

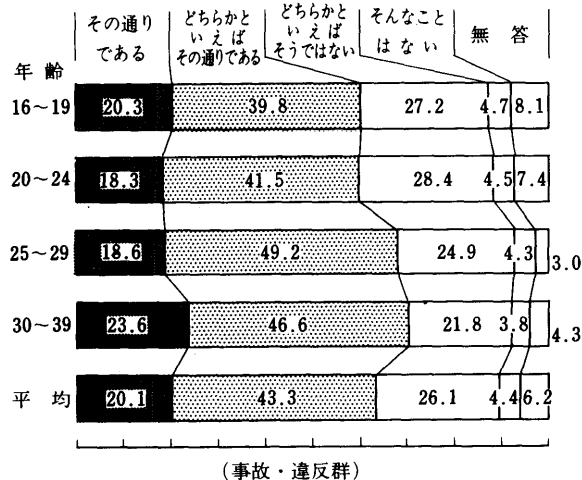
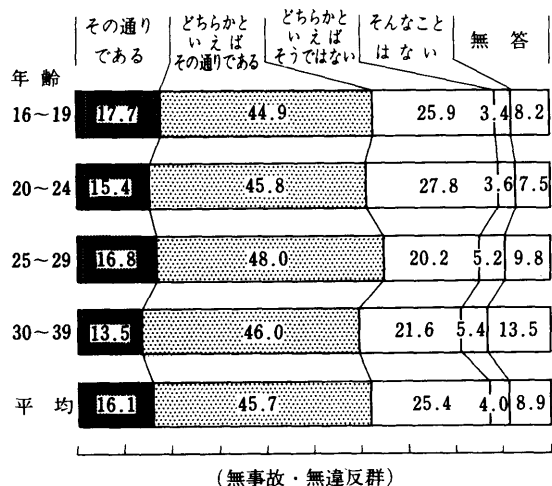


図4-31 「横道から出たそうにしている車には進路を譲ることが多い」に対する回答構成比(四輪群)

歳の年齢層(50.4パーセント)に比べて20～24歳の年齢層(58.9パーセント)がわずかに多いが有意な差ではない。

事故・違反群の場合、「その通りである」と応答した者は、平均で18.2パーセントである。「どちらかといえばその通りである」の応答を合わせると、事故・違反群においても59.0パーセントの者が好ましい応答をしており、この比率は無事故・無違反群の平均よりわずかに高い。

年齢による応答差について比較すると、「その通りである」の応答は、16～19歳の年齢層が20.2パーセントであり、20～24歳の年齢層(13.7パーセント)に比べると若干高い傾向にある。しかし、「どちらかといえばその通りである」の応答を合わせて比較すると、16～19歳の年齢層が58.9パーセント、20～24歳の年齢層が59.3パーセントで年齢差はなくなる。

次に、無事故・無違反群と事故・違反群の間の応答差について、「どちらかといえばその通りである」の応答を合わせて年齢層別に比較すると、16～19歳の年齢層では無事故・無違反群の50.4パーセントに対して、事故・違反群は58.9パーセントと高い。これは有意な差ではないが、事故・違反群の方に好ましい応答をした者が多い傾向がみられる。20～24歳の年齢層においては、58.9パーセントに対して59.3パーセントとほとんど差はない。

一方、図4-31は、四輪群についての応答結果を示したものである。無事故・無違反群の場合、「その通

りである」の応答は、平均で16.1パーセントである。「どちらかといえばその通りである」の応答を合わせると、61.8パーセントが好ましい応答をしている。

年齢による応答差について、「どちらかといえばその通りである」の応答を合わせて比較すると、16～19歳は62.6パーセント、20～24歳は61.2パーセント、25～29歳は64.8パーセント、30歳代は59.5パーセントであり、顕著な年齢差はみられない。無事故・無違反群の場合、どの年齢層も約60パーセント前後の者が進路譲りに対して好ましい応答をしている。

事故・違反群の場合、「その通りである」と応答した者は、平均で20.1パーセントである。「どちらかといえばその通りである」の応答を合わせると63.4パーセントになり、無事故・無違反群とほとんど差はない。

年齢による応答差について、「どちらかといえばその通りである」の応答を合わせて比較すると、16～19歳は60.1パーセント、20～24歳は59.8パーセント、25～29歳は67.8パーセント、30歳代は70.2パーセントが好ましい応答をしている。若年者と30歳代の応答を比べると、約10パーセントの差がみられるが、その応答傾向は、有意な差であるとはいえない。

次に、無事故・無違反群と事故・違反群の間の応答差を、「どちらかといえばその通りである」の応答を合わせて年齢層別に比較すると、いずれの年齢層においても差はみられない。

このように、横道からの車に対する進路譲りについては、全体的に好ましい応答をした者が多く、年齢や事故・違反要因との関連はほとんど見るができなかった。

すすんでほかの車に道を譲る

「すすんでほかの車に道を譲るようにしている」に対する対応結果を示したのが図4-32(二輪群)～図4-33(四輪群)である。

図4-32は、二輪群についての応答結果を示したものである。無事故・無違反群の場合、「その通りである」と応答した者は、平均で10.6パーセントである。「どちらかといえばその通りである」の応答を合わせると44.6パーセントがすすんで進路を譲ると応答している。

年齢による応答差について、「どちらかといえばその通りである」の応答を合わせて比較すると、16～19歳の年齢層は40.7パーセント、20～24歳の年齢層は51.8パーセントである。20～24歳の年齢の方が10パーセント余り高いが有意な差ではない。

事故・違反群の場合、「その通りである」と応答した者は、平均で11.3パーセントである。「どちらかとい

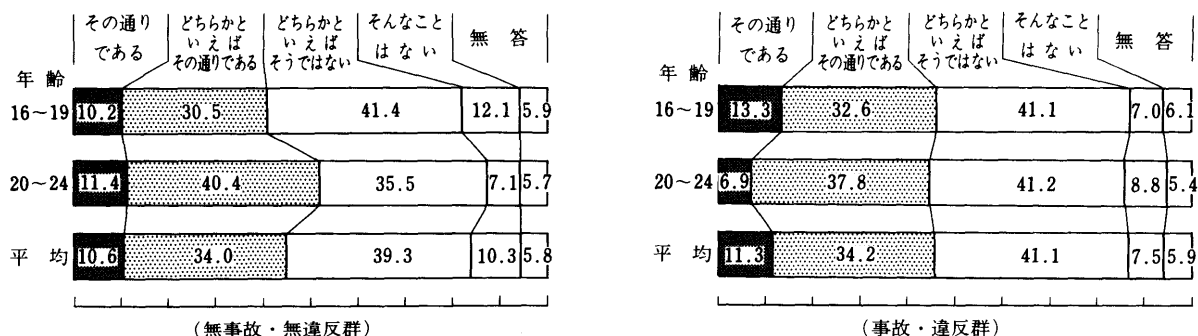


図4-32 「すすんでほかの車に道を譲るようにしている」に対する回答構成比(二輪群)

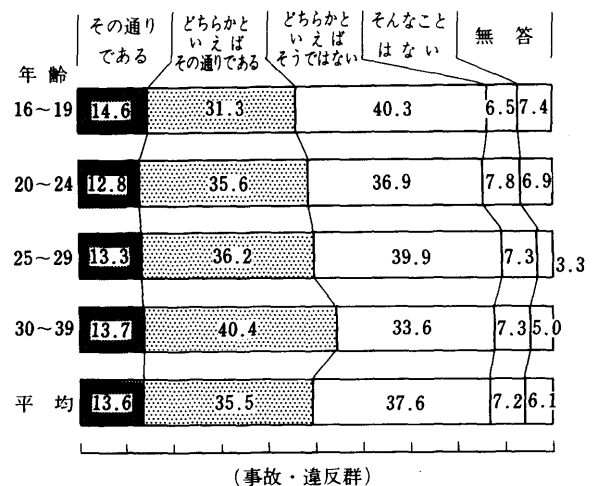
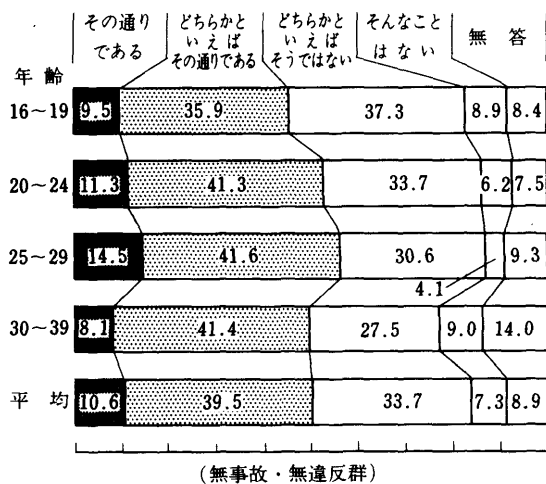


図4-33 「すすんでほかの車に道を譲るようにしている」に対する回答構成比(四輪群)

えばその通りである」の応答を合わせると45.5パーセントになり、無事故・無違反群とほとんど差はない。

年齢による応答差を、「どちらかといえばその通りである」の応答を合わせて比較すると、16～19歳の年齢層は45.9パーセント、20～24歳の年齢層は44.7パーセントであり、年齢差はみられない。

次に、無事故・無違反群と事故・違反群の間の応答差を、「どちらかといえばその通りである」の応答を合わせて比較すると、16～19歳の年齢層では無事故・無違反群の40.7パーセントに対して、事故・違反群は45.9パーセントと高いが、有意な差ではない。20～24歳の年齢層は、無事故・無違反群の51.8パーセントに対して事故・違反群は44.7パーセントと低いが、これも有意な差ではない。

一方、図4-33は、四輪群についての応答結果を示したものである。無事故・無違反群の場合、「その通りである」と応答した者は、平均で10.6パーセントである。「どちらかといえばその通りである」の応答を合わせると50.1パーセントがすすんで道を譲ると応答している。若年者だけをみると、49.3パーセントであり、これは同じ年齢層の二輪群(平均44.6パーセント)と比較して顕著な差ではない。

年齢による応答差を、「どちらかといえばその通りである」の応答を合わせて比較すると、16～19歳は45.4パーセント、20～24歳は52.6パーセント、25～29歳は56.1パーセント、30歳代は49.5パーセントである。

「すすんで道を譲る」と応答した者は、30歳代が49.5パーセントと低い、25～29歳の年齢層までは年齢と共に高まる傾向がみられる。

事故・違反群の場合、「その通りである」と応答した者は、平均で13.6パーセントである。「どちらかといえばその通りである」の応答を合わせると49.1パーセントになり、およそ半数の者が好ましい応答をしている。若年者だけをみると、47.3パーセントであり、これは同じ年齢層の二輪群(平均45.5パーセント)と比較して顕著な差ではない。

年齢による応答差を、「どちらかといえばその通りである」の応答を合わせて比較すると、16～19歳は45.9パーセント、20～24歳は48.4パーセント、25～29歳は49.5パーセント、30歳代は54.1パーセントである。年齢が高くなるほど好ましい応答が増えるように見えるが、顕著な応答差であるとはいえない。

次に、無事故・無違反群と事故・違反群の間の応答差について年齢層別に比較すると、どの年齢層におい

でも顕著な差はみられない。

このように、他車に対する進路譲りについては、積極的にこれを肯定した者は10パーセント余りで高い比率ではない。むしろ、前間のように横道から流入しようとしている車に対する進路譲りの方が高い比率を示している。全体的には、この設問においても、事故・違反要因との関連は認められなかったが、四輪群の無事故・無違反群において年少の若年者に進路を譲らないと応答する者が目立った。

割り込みに対して前車との距離をつめる

「割り込まれそうに感じたときは、前車との距離をつめるようにしている」に対する応答結果を示したのが、図4-34(二輪群)～図4-35(四輪群)である。

図4-34は、二輪群についての応答結果を示したものである。無事故・無違反群の場合、「その通りである」と応答した者は、平均で2.3パーセントと極めて低い。「どちらかといえばその通りである」の応答を合わせると14.9パーセントである。

年齢による応答差を、「どちらかといえばその通りである」の応答を合わせて比較すると、16～19歳の年齢層(13.6パーセント)に比較して20～24歳の年齢層(17.0パーセント)がわずかに高いが、有意な差であるとはいえない。

事故・違反群の場合、「その通りである」と応答した者は平均で4.5パーセントである。「どちらかといえばその通りである」の応答を合わせると23.2パーセントになり、無事故・無違反群に比べて8.3パーセント

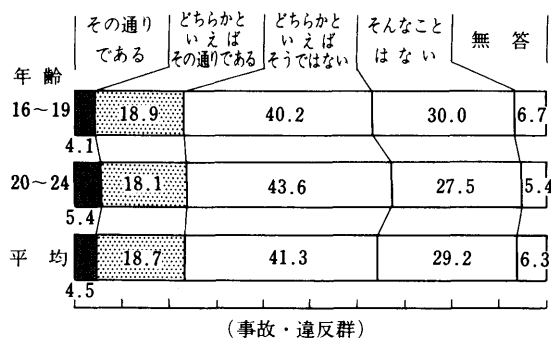
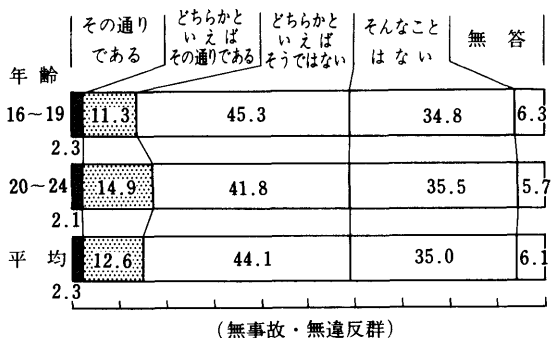


図4-34 「割り込まれそうに感じたときは、前車との距離をつめるようにしている」に対する回答構成比(二輪群)

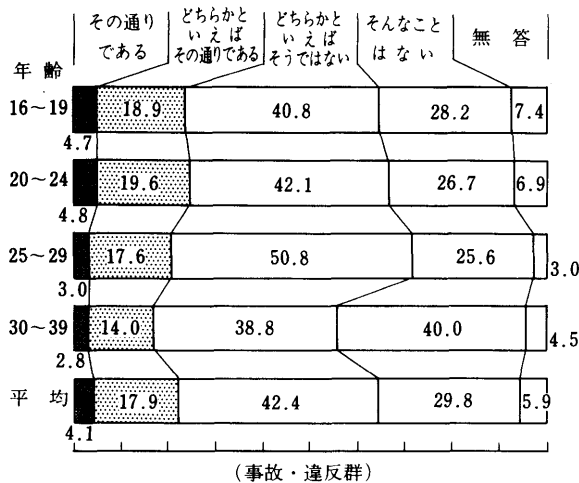
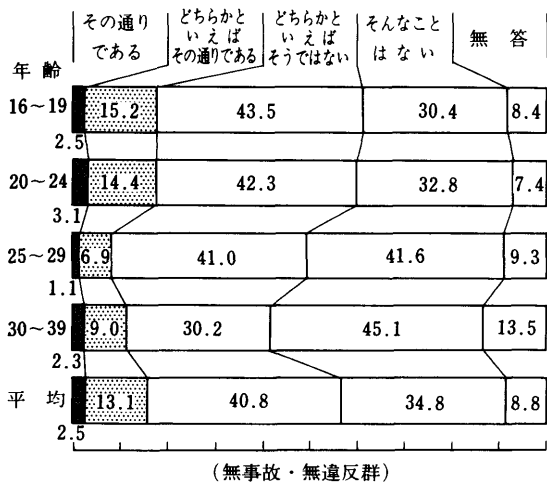


図4-35 「割り込まれそうに感じたときは、前車との距離をつめるようにしている」に対する回答構成比(四輪群)

高く、事故・違反群に割り込みに対して車間距離をつめると応答した者が多くみられる。

年齢による応答差について、「どちらかといえばその通りである」の応答を合わせて比較すると、16～19歳の年齢層は23.0パーセント、20～24歳の年齢層は23.5パーセントとほとんど差はない。

次に、無事故・無違反群と事故・違反群の間で応答差を、「どちらかといえばその通りである」の応答を合わせて年齢層別に比較すると、16～19歳の年齢層は無事故・無違反群の13.6パーセントに対して、事故・違反群は、23.0パーセントと高く、割り込みに対して車間距離をつめると応答した者は事故・違反群に多いといえる。20～24歳の年齢層は、17.0パーセントに対して23.5パーセントと事故・違反群の方が高いが有意な差ではない。

一方、図4-35は、四輪群について応答結果を示したものである。無事故・無違反群の場合、「その通りである」と応答した者は平均で2.5パーセントである。「どちらかといえばその通りである」の応答も合わせると15.6パーセントである。若年者だけをみると、17.6パーセントであり、同じ年齢層の二輪群(14.9パーセント)と比べて差があるとはいえない。

年齢による応答差を、「どちらかといえばその通りである」の応答を合わせて比較すると、16～19歳は17.7パーセント、20～24歳は17.5パーセント、25～29歳は8.0パーセント、30歳代は11.3パーセントである。若年者に割り込みに対して、車間距離をつめようとする者が多い。

事故・違反群の場合、「その通りである」と応答した者は、平均で4.1パーセントである。「どちらかといえばその通りである」の応答を合わせると22.0パーセントになる。若年者だけでみると、24.0パーセントであり、同じ年齢層の二輪群(平均23.2パーセント)と比べて顕著な差ではない。

年齢による応答差を、「どちらかといえばその通りである」の応答を合わせて比較すると、16～19歳は23.6パーセント、20～24歳は24.4パーセント、25～29歳は20.6パーセント、30歳代は16.8パーセントであり、若年ドライバーに好ましくない応答をする者が多い。

次に、無事故・無違反群と事故・違反群の間の応答差を、「どちらかといえばその通りである」の応答を合わせて年齢層別に比較すると、16～19歳の年齢層は、無事故・無違反群の17.7パーセントに対して、事故・違反群は23.6パーセントと高い。20～24歳の年齢層は、17.5パーセントに対して24.4パーセント、25～29歳の年齢層は8.0パーセントに対して20.6パーセントといずれも事故・違反群に好ましくない応答が多い。30歳代は、事故・違反群の方に好ましくない応答をする者が多いが、有意な差であるとはいえない。

以上、この設問における応答傾向をみると、若年者に車間距離をつめて他の車を入れないようにする傾向がみられる。また、事故・違反群にも同様の傾向がみられる。

若年ドライバーにみられる非協調的な運転態度のまとめ

車の運転は、相手の出方に応じて時には譲ったり、譲られたり、お互いが協力しあってはじめて円滑にそして安全に行われるものであって、いわば対人関係の場でもある。非協調的な運転態度は、他人のことを考えず、自分勝手な行動を誘発する行動因として重要であると考えられる。

ここでは、他車による割り込み、進路譲り、歩行者や自転車に対する意識、態度から排他的な運転態度の程度について質問をした。(図4-36および図4-37を参照)。

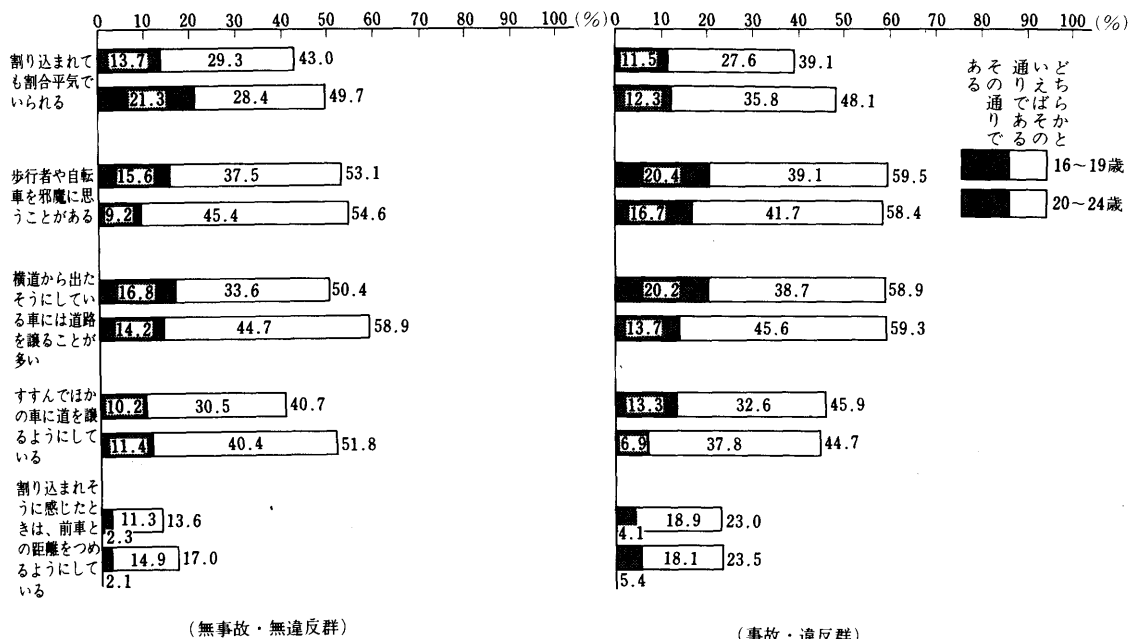


図 4-36 非協調的運転態度に関する応答結果(二輪群)

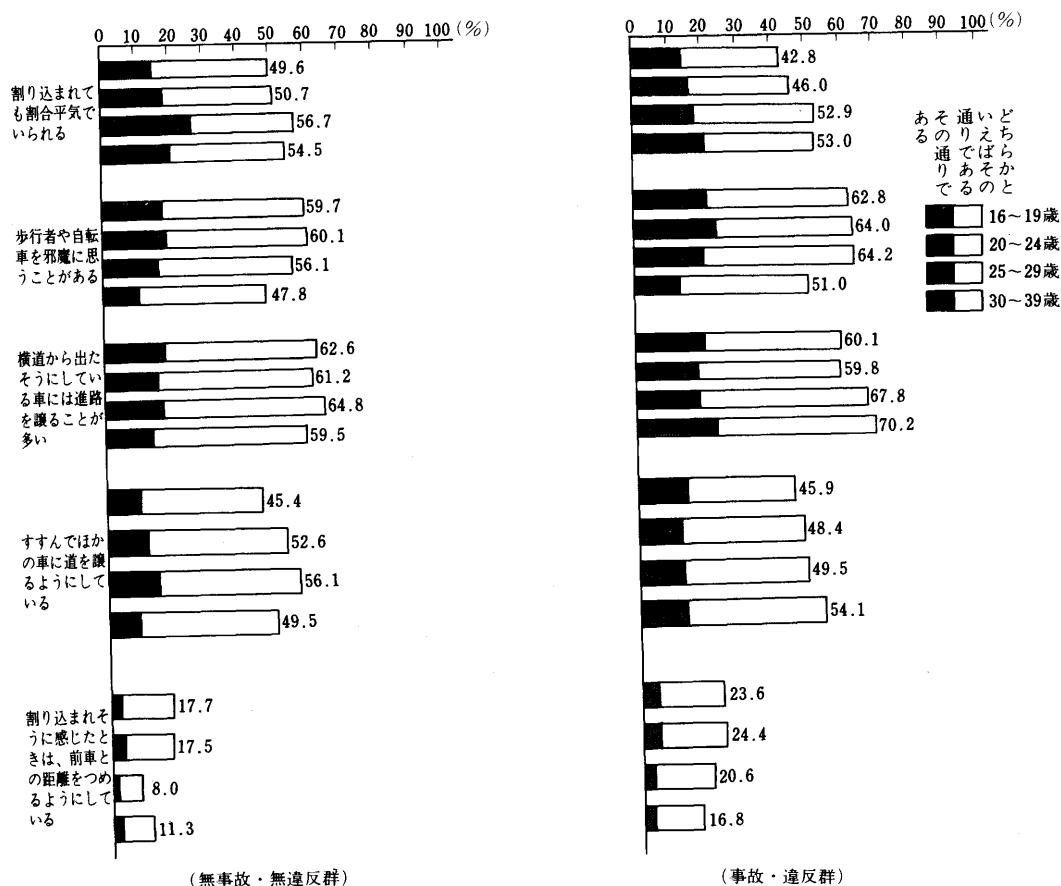


図 4-37 非協調的運転態度に関する応答結果(四輪群)

その結果、以下の特徴が明かとなった。

- a 若年者を年少者(16～19歳)と年長者(20～24歳)の二つの年齢層に分けて、5個の設問に対する応答結果を比較したところ、二輪群、四輪群ともに顕著な応答差はみられなかった。

b 高年齢のドライバーに比較して、若年者に特徴的な項目は、「歩行者や自転車を邪魔に思うことがある」、「割り込まれそうに感じたときは、前車との距離をつめるようにしている」、「割り込まれても割合平気でいられる」の三つの設問であり、若年者の場合、自分の進行の邪魔になる、割り込もうとする車や歩行者、自転車に対して、排他的な意識、態度をとりやすい特性が示されている。

c 無事故・無違反群と事故・違反群の間の応答結果を比較すると、二輪群、四輪群共に年齢差ほどに顕著な差はみられなかった。

唯一、差のみられた設問は、「割り込まれそうに感じたときは車間距離をつめる」であり、事故・違反群にこれを肯定する者が多くみられた。

d 同じ若年者でも二輪群と四輪群で応答差がみられる。四輪群は、「歩行者や自転車を邪魔に思うことがある」と応答する者が多い。二輪群は、「横道から出たそうにしている車」に進路を譲ると応答した者が少ない。

(3) 衝動的運転態度

車間距離がつまると追い越したくなる

「車間距離がつまると追い越したくなる」に対する応答結果を示したのが、図4-38(二輪群)～図4-39(四輪群)である。

図4-38は、二輪群についての応答結果を示したものである。無事故・無違反群の場合、「その通りである」

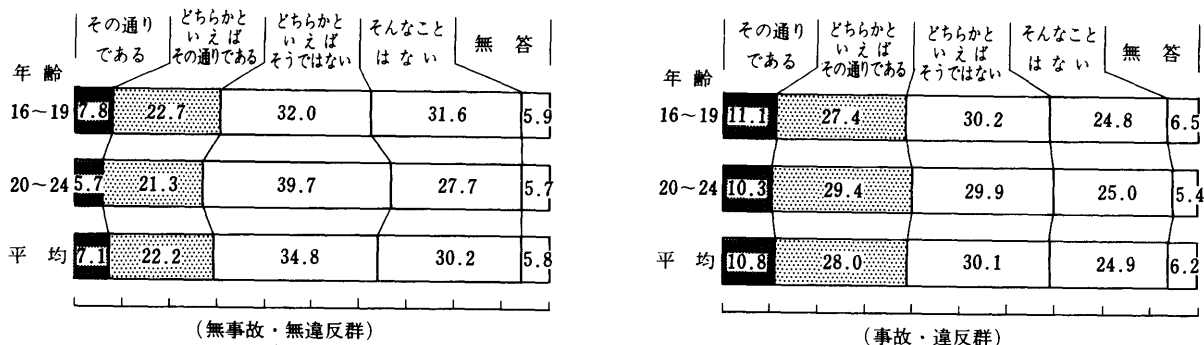


図4-38 「車間距離がつまると追い越したくなる」に対する回答構成比(二輪群)

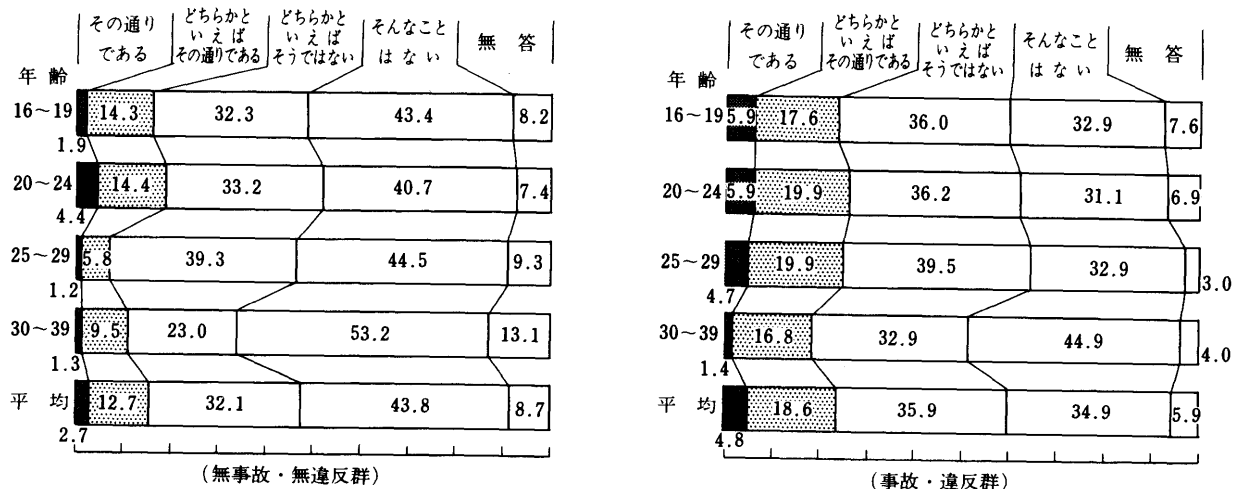


図4-39 「車間距離がつまると追い越したくなる」に対する回答構成比(四輪群)

と応答した者は、平均で7.1パーセントである。「どちらかといえばその通りである」の応答を合わせると29.3パーセントになり、約3割のドライバーが「車間距離がつまると追い越したくなる」と応答している。

年齢による応答差は、「どちらかといえばその通りである」の応答を合わせて比較すると、16～19歳(30.5パーセント)と20～24歳(27.0パーセント)の年齢層の間にあまり差はない。

事故・違反群の場合、「その通りである」と応答した者は、平均で10.8パーセントである。「どちらかといえばその通りである」の応答を合わせると38.8パーセントになり、無事故・無違反群に比べると追い越したくなると応答する者が多い。

年齢による応答差を、「どちらかといえばその通りである」の応答を合わせて比較すると、16～19歳(38.5パーセント)と20～24歳(39.7パーセント)の年齢層の間にほとんど差はない。

次に、無事故・無違反群と事故・違反群の間の応答差を、「どちらかといえばその通りである」の応答を合わせて比較する。16～19歳の年齢層は、無事故・無違反群(30.5パーセント)と事故・違反群(38.5パーセント)の間に有意な差はないが、わずかに事故・違反群の方が追い越したくなると応答する者が多い。20～24歳の年齢層は、無事故・無違反群(27.0パーセント)に比べて事故・違反群(39.7パーセント)の方が高い。このように、同じ若年者の中でも車間距離がつまってきた時に追越し衝動にかられるのは事故・違反群に多いといえる。

一方、図4-39は、四輪群についての応答結果を示したものである。無事故・無違反群の場合、「その通りである」と応答した者は、平均で2.7パーセントである。「どちらかといえばその通りである」の応答を合わせると、15.4パーセントである。これを、若年者の二輪群と四輪群の間で比較すると、29.3パーセント対17.6パーセントであり、二輪群の方が追越し衝動にかられる者が多いといえる。

年齢による応答差について、「どちらかといえばその通りである」の応答を合わせて比較すると、16～19歳は16.2パーセント、20～24歳は18.8パーセント、25～29歳は7.0パーセント、30歳代は10.8パーセントであり、若年者に車間距離がつまると追い越したくなると応答する者が多い。

事故・違反群の場合、「その通りである」と応答した者は、平均で4.8パーセントである。「どちらかといえばその通りである」の応答を合わせると23.4パーセントになり、無事故・無違反群に比べると高い。これを、若年者の二輪群と四輪群の間で比較すると、29.3パーセント対24.8パーセントであり、あまり差はない。

年齢による応答差について、「どちらかといえばその通りである」の応答を合わせて比較すると、16～19歳は23.5パーセント、20～24歳は25.8パーセント、25～29歳は24.6パーセント、30歳代は18.2パーセントである。30歳代と比較すると、若年者に車間距離がつまると追い越したくなると応答した者が多い。

次に、無事故・無違反群と事故・違反群の間の応答差を、「どちらかといえばその通りである」の応答を合わせて年齢層別に比較すると、16～19歳の年齢層は、無事故・無違反群の16.2パーセントに対して事故・違反群は23.5パーセントと高い。同様に20～24歳の年齢層は18.8パーセントに対して25.8パーセント、25～29歳の年齢層は7.0パーセントに対して24.6パーセント、30歳代は10.8パーセントに対して18.2パーセントと、どの年齢層においても事故・違反群の方が高い。

このように、若年者には追越し衝動が強く、また同じ年齢の若年者の中では、事故・違反群の方に追越し

衝動が強く現れている。

また、若年者の中でも、四輪群に比べ二輪群の方が「追い越したくなる」と応答する者が多い。

知らぬまにスピードを出してしまう

「知らぬまにスピードを出してしまう」に対する応答結果を示したのが、図4-40(二輪群)～図4-41(四輪群)である。

図4-40は、二輪群についての応答結果を示したものである。無事故・無違反群の場合、「その通りである」と応答した者は、平均で9.3パーセントである。「どちらかといえばその通りである」の応答を合わせると39.5パーセントになり、無事故・無違反の二輪ドライバーにあっては、約4割の者がスピードを出してしまうと応答している。

年齢による応答差は、「どちらかといえばその通りである」の応答を合わせて比較すると、16～19歳の年齢層が44.1パーセントと高く、20～24歳の年齢層(31.2パーセント)に比べて「スピードを出してしまう」と応答した者が多い。

事故・違反群の場合、「その通りである」と応答した者は、平均で20.9パーセントである。「どちらかといえばその通りである」の応答を合わせると、49.2パーセントで約半数を占める。

年齢による応答差について、「どちらかといえばその通りである」の応答を合わせて比較すると、16～19歳(50.0パーセント)と20～24歳(47.6パーセント)の年齢層の間にはあまり差はない。

次に、無事故・無違反群と事故・違反群の間の応答差を、「どちらかといえばその通りである」の応答を合わせて比較すると、16～19歳の年齢層においては、無事故・無違反群(44.1パーセント)よりも事故・違反群(50.0パーセント)の方にスピードを出してしまうと応答する者が多い。同様に20～24歳の年齢層においても、無事故・無違反群(31.2パーセント)より事故・違反群(47.6パーセント)にスピードの特徴が現れている。

一方、図4-41は、四輪群についての応答結果を示したものである。無事故・無違反群の場合、「その通りである」と応答した者は、平均で5.9パーセントである。「どちらかといえばその通りである」の応答を合わせると、29.8パーセントになり、四輪群の無事故・無違反群においては、約3割のドライバーがスピードを出してしまうと応答している。

同じ若年者の中で、二輪群と四輪群の応答差を比較すると、四輪群の31.6パーセントに対して二輪群は

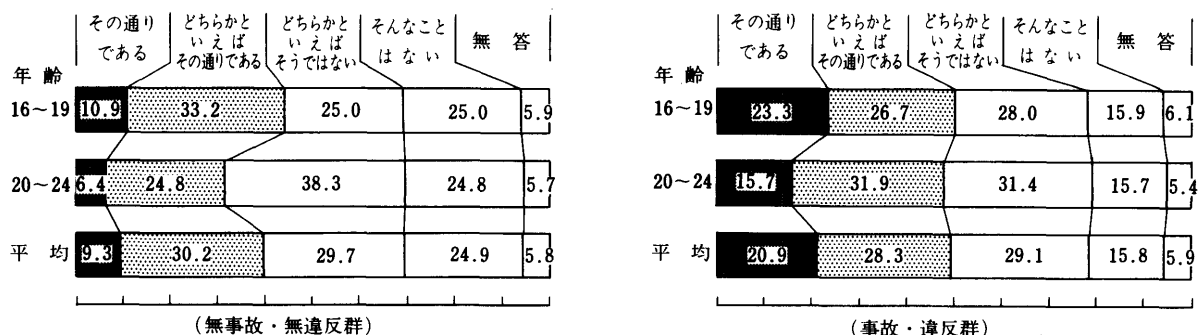


図4-40 「知らぬまにスピードを出してしまう」に対する回答構成比(二輪群)

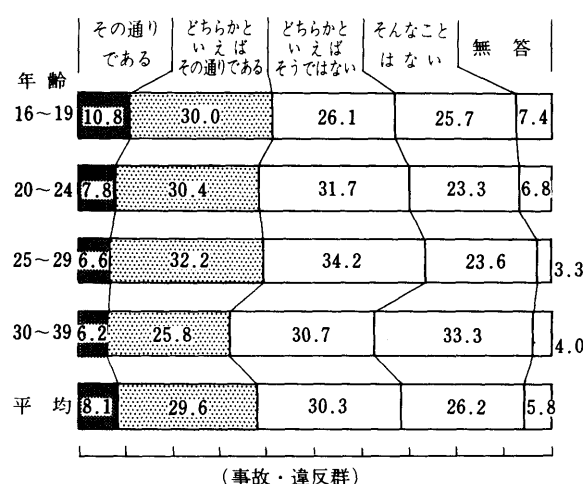
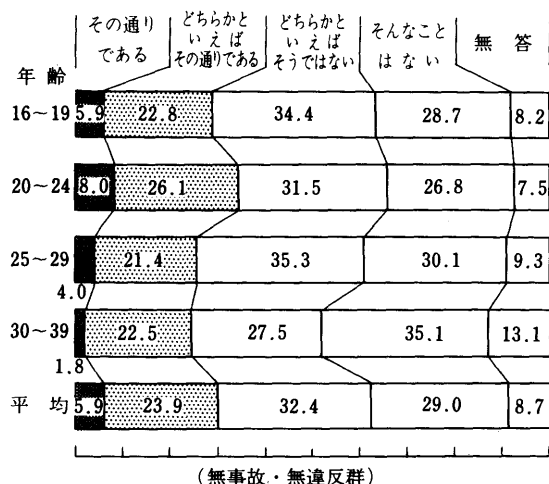


図4-41 「しらぬまにスピードを出してしまう」に対する回答構成比(四輪群)

39.5パーセントと高い。この差は有意ではないが、二輪群の方がスピードを出しやすい傾向はみられる。

年齢による応答差について、「どちらかといえばその通りである」の応答を合わせて比較すると、16～19歳は28.7パーセント、20～24歳は34.1パーセント、25～29歳は25.4パーセント、30歳代は24.3パーセントである。年齢との直線的な関係はみられないが、30歳代に比べると若年者でスピードを出しやすいと応答する者が多い。

事故・違反群の場合、「その通りである」と応答した者は、平均で8.1パーセントである。「どちらかといえばその通りである」の応答を合わせると37.7パーセントになり、約4割近くのドライバーがスピードを出してしまうと応答している。若年者の中で、二輪群と四輪群の応答差を、「どちらかといえばその通りである」の応答を合わせて比較すると、四輪群が39.3パーセントであるのに対して、二輪群は49.2パーセントと、ほぼ半数の者がスピードを出してしまうと応答している。

年齢による応答差について、「どちらかといえばその通りである」の応答を合わせて比較すると、16～19歳は40.8パーセント、20～24歳は38.2パーセント、25～29歳は38.8パーセント、30歳代は32.0パーセントである。30歳未満の年齢層の間では、ほとんど応答差はない。しかし、30歳代に比べると若年者にスピードの傾向が窺われる。

次に、無事故・無違反群と事故・違反群の間における応答差を比較すると、16～19歳の年齢層で差がみられた。「どちらかといえばその通りである」の応答を合わせると、無事故・無違反群が28.7パーセントであるのに対して、事故・違反群は40.8パーセントと高い。その他の年齢層においては、いずれも事故・違反群の比率が高いが、有意な差ではない。

以上、「知らぬまにスピードを出してしまう」という設問に対する応答傾向をみると、まず車種の特性がよく現れており、全体的に四輪群に比べ二輪群にスピードを出しやすいと応答する者が多い。また、年齢による応答差も顕著で、若年者にスピードの傾向が強い。

事故・違反要因との関連では、二輪群および四輪群の16～19歳の年齢層で、事故・違反群にスピードを出しやすいと応答する者が多い。

前に車がいると邪魔になる

「前に車がいると邪魔になる」に対する応答結果を示したのが、図4-42(二輪群)～図4-43(四輪群)である。

図4-42は、二輪群についての応答結果を示したものである。無事故・無違反群の場合、「その通りである」と応答した者は、平均で8.3パーセントである。「どちらかといえばその通りである」の応答を合わせると38.5パーセントになり、無事故・無違反群の二輪ドライバーでは、約4割の者が前車を邪魔であると考えている。

年齢による応答差について、「どちらかといえばその通りである」の応答を合わせて比較すると、16～19歳の年齢層は36.3パーセントである。20～24歳の年齢層は42.6パーセントとわずかに高いが、有意な差であるとはいえない。

事故・違反群の場合、「その通りである」と応答した者は、平均で11.3パーセントである。「どちらかといえばその通りである」と応答した者を合わせると43.8と高いが、無事故・無違反群(38.5パーセント)に比べて差があるとはいえない。

年齢による応答差について、「どちらかといえばその通りである」の応答を合わせて比較すると、16～19歳の年齢層は42.2パーセントである。20～24歳の年齢層は47.5パーセントとわずかに高いが有意な差ではない。

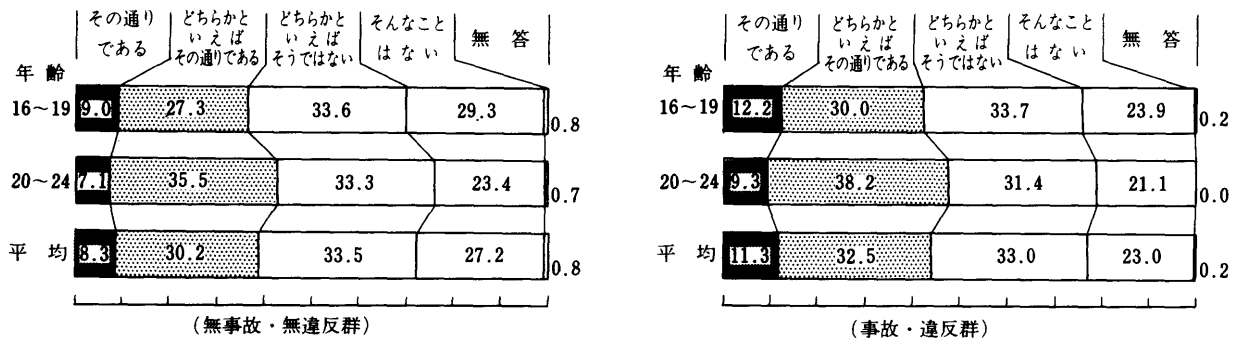


図4-42 「前に車がいると邪魔になる」に対する回答構成比(二輪群)

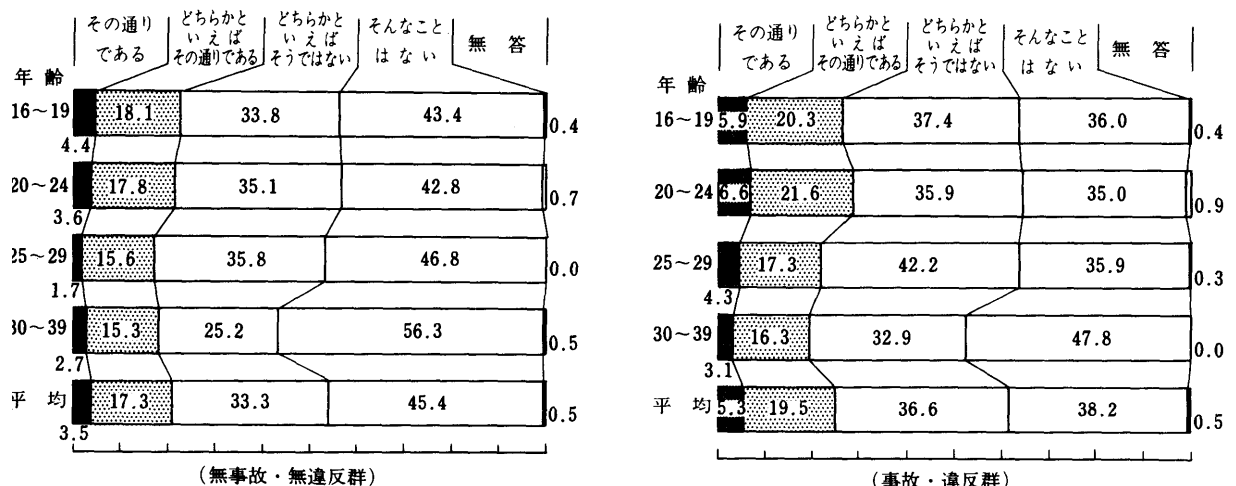


図4-43 「前に車がいると邪魔になる」に対する回答構成比(四輪群)

無事故・無違反群と事故・違反群の間の応答差を年齢層別に比較すると、いずれも顕著な差ではない。

一方、図4-43は、四輪群についての応答結果を示したものである。無事故・無違反群の場合、「その通りである」と応答した者は、3.5パーセントである。「どちらかといえばその通りである」の応答を合わせると20.8パーセントである。同じ若年者の中で、二輪群と四輪群の間の応答差を比較すると、四輪群が21.9パーセントであるのに対して二輪群は38.5パーセントと高い。同じ若年者にあっても、二輪ドライバーの方が前車を邪魔であると考えている者が多い。

年齢による応答差を比較すると、16～19歳は22.5パーセント、20～24歳は21.4パーセント、25～29歳は17.3パーセント、30歳代は18.0パーセントである。比較的、若年者で高い比率を示すが、その差は大きくはない。

事故・違反群の場合、「その通りである」と応答した者は、平均で5.3パーセントである。「どちらかといえばその通りである」の応答を合わせると24.8パーセントになる。同じ若年者の中で二輪群と四輪群の応答差を、「どちらかといえばその通りである」の応答を合わせて比較すると、四輪群が27.3パーセントであるのに対して二輪群は43.8パーセントと高い。無事故・無違反群、事故・違反群ともに同じ若年者の中でも、二輪群に前車が邪魔であると感じる者が多い。

年齢による応答差を、「どちらかといえばその通りである」の応答を合わせて比較すると、16～19歳は26.2パーセント、20～24歳は28.2パーセント、25～29歳は21.6パーセント、30歳代は19.4パーセントと若年者に前車を邪魔に考える者が多い。

次に、無事故・無違反群と事故・違反群の間の応答差を、「どちらかといえばその通りである」の応答を合わせて年齢層別に比較すると、20～24歳の年齢層においては、無事故・無違反群(21.4パーセント)と事故・違反群(28.2パーセント)の間に差がみられた。16～19歳(22.5パーセント対26.2パーセント)と25～29歳(17.3パーセント対21.6パーセント)の年齢層は、事故・違反群の方が高いが、有意な差ではない。

このように、前に車がいると邪魔になると考える者は、二輪ドライバーに多く、年齢的には若年者に多い。また、四輪群では、事故・違反群に邪魔であると感じる者が多く、事故・違反要因と関連のあることが窺われる。しかし、二輪群では、このような特徴がみられない。

信号待ちや渋滞のときはいらいらする

「信号待ちや渋滞のときはいらいらする」に対する応答結果を示したのが、図4-44(二輪群)～図4-45(四輪群)である。

図4-44は、二輪群についての応答結果を示したものである。無事故・無違反群の場合、「その通りである」と応答した者は平均で9.1パーセントである。「どちらかといえばその通りである」の応答を合わせると37.1パーセントになる。

年齢による応答差を、「どちらかといえばその通りである」の応答を合わせて比較すると、16～19歳の年齢層は33.6パーセントである。これに対して、20～24歳の年齢層は43.3パーセントであり、16～19歳の年齢層に比べて約10パーセント高いが有意な差ではない。

事故・違反群の場合、「その通りである」と応答した者は、平均で16.4パーセントである。「どちらかとい

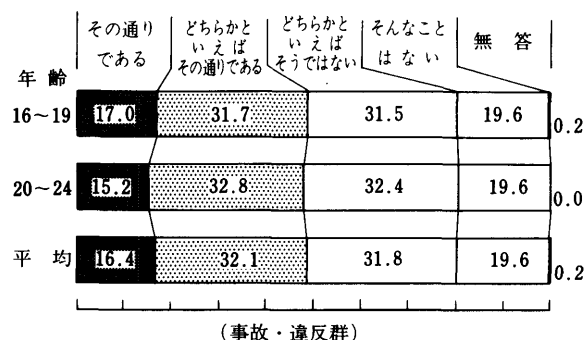
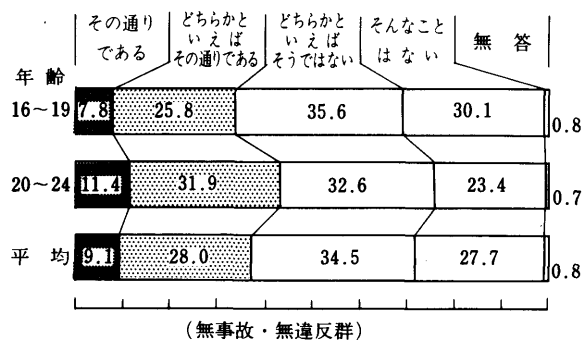


図 4-44 「信号待ちや渋滞のときは、イライラすることが多い」に対する回答構成比(二輪群)

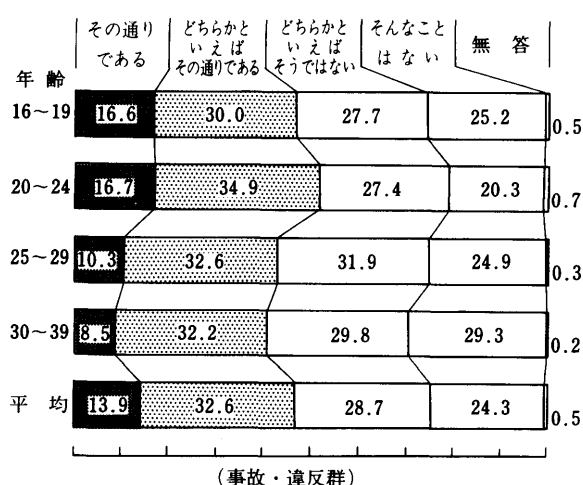
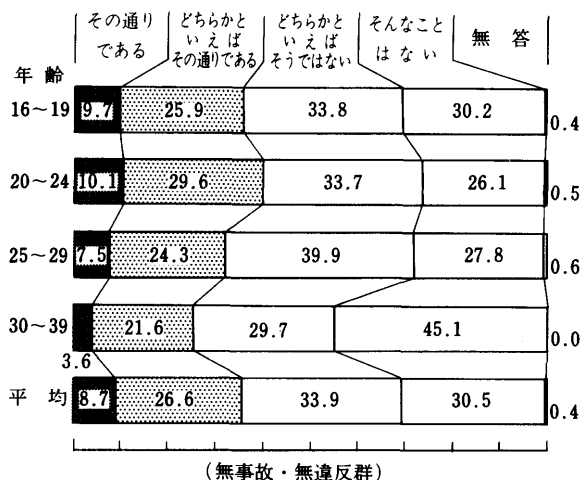


図 4-45 「信号待ちや渋滞のときは、イライラすることが多い」に対する回答構成比(四輪群)

えばその通りである」の応答を合わせると48.5パーセントになり、約半数の者が信号待ちや渋滞でいららすると応答している。

年齢による応答差を同様に比較すると、16～19歳の年齢層は48.7パーセント、20～24歳の年齢層は48.0パーセントでほとんど差はない。

無事故・無違反群と事故・違反群の間の応答差を年齢層別に比較すると、16～19歳の年齢層では、無事故・無違反群(33.6パーセント)に比べ事故・違反群(48.7パーセント)にいららすると応答する者が多くみられた。20～24歳の年齢層では、無事故・無違反群(43.3パーセント)と事故・違反群(48.0パーセント)の間に有意な差はみられない。

一方、図4-45は、四輪群の応答結果を示したものである。無事故・無違反群の場合、「その通りである」と応答した者は平均で8.7パーセントである。「どちらかといえばその通りである」の応答を合わせると35.3パーセントになる。

年齢による応答差を、「どちらかといえばその通りである」の応答を合わせて比較すると、16～19歳は35.6パーセント、20～24歳は39.7パーセント、25～29歳は31.8パーセント、30歳代は25.2パーセントである。30歳未満の各年齢層の間においては応答差がみられないが、30歳代と比べると若年者にイライラ型が多いといえる。

事故・違反群の場合、「その通りである」と応答した者は、平均で13.9パーセントである。「どちらかといえばその通りである」の応答を合わせると46.5パーセントになり、無事故・無違反群(35.3パーセント)に比べると10パーセント以上高く、事故・違反群にイライラ型が多いといえる。

年齢による応答差を、「どちらかといえばその通りである」の応答を合わせて比較すると、16～19歳は46.6パーセント、20～24歳は51.6パーセント、25～29歳は42.9パーセント、30歳代は40.7パーセントである。無事故・無違反群の場合と同様に、事故・違反群においても年齢差は顕著であり、若年者にイライラ型が多いといえる。

次に、無事故・無違反群と事故・違反群の間の応答差を、「どちらかといえばその通りである」の応答を合わせて比較すると、16～19歳の年齢層では、無事故・無違反群(35.6パーセント)に比べて事故・違反群(46.6パーセント)が高い。同様に、20～24歳の年齢層は、39.7パーセント 対51.6パーセント、30歳代は25.2パーセント対40.7パーセントと、いずれも事故・違反群に、イライラ型の多いことを示している。25～29歳の年齢層は、31.8パーセント対42.9パーセントと事故・違反群の方が高いが有意な差ではない。

このように、信号待ちや渋滞時のイライラ感については、二輪群と四輪群で大きく傾向を異にするという点はみられない。しかし、無事故・無違反群、事故・違反群ともに若年者にイライラ型が多く、若者の特性が現れている。しかも、二輪群、四輪群ともに、無事故・無違反群に比べ事故・違反群にイライラ型が多く、事故・違反要因との関連もみられる。

思うように走れないと気分が悪い

「思うように走れないと気分が悪い」に対する応答結果を示したのが、図4-46(二輪群)～図4-47(四輪群)である。

図4-46は、二輪群についての応答結果を示したものである。無事故・無違反群の場合、「その通りである」と応答した者は、平均で14.1パーセントである。「どちらかといえばその通りである。」の応答を合わせると53.9パーセントになり過半数を占める。

年齢による応答差を、「どちらかといえばその通りである」の応答を合わせて比較すると、両年齢層共に53.9パーセントであり全く差がない。

事故・違反群の場合、「その通りである」と応答した者は、平均で18.1パーセントである。「どちらかといえばその通りである」の応答を合わせると57.0パーセントであり、無事故・無違反群に比べて差はない。

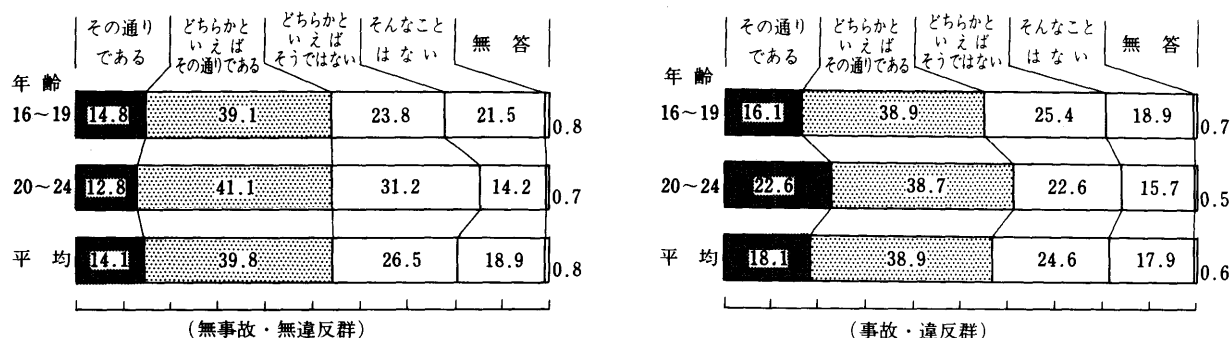


図4-46 「思うように走れないと気分が悪い」に対する回答構成比(二輪群)

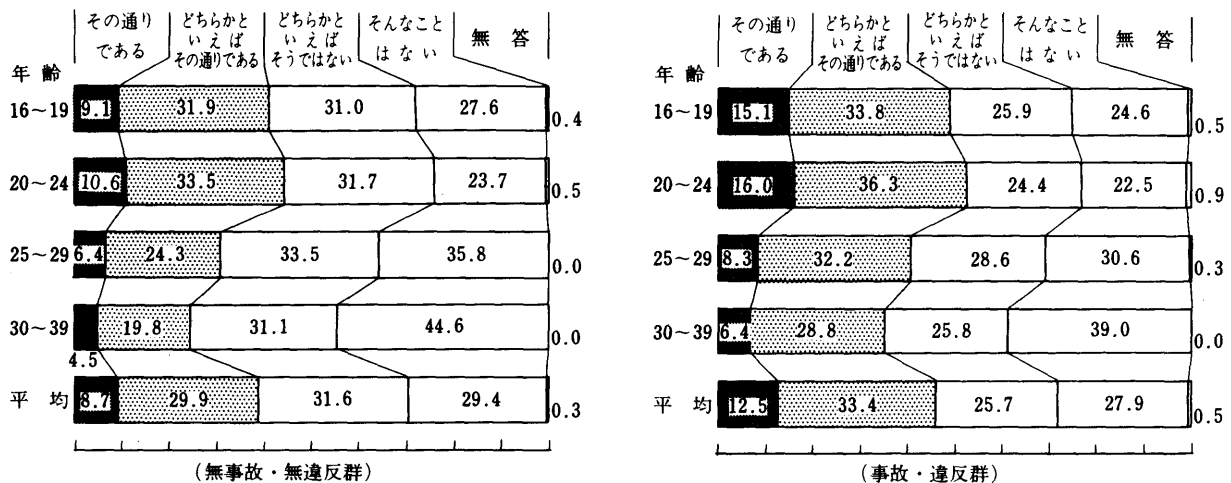


図 4-47 「思うように走れないと気分が悪い」に対する回答構成比(四輪群)

年齢による応答差を、「どちらかといえばその通りである」の応答を合わせて比較すると、16～19歳(55.0パーセント)の年齢層に比べ、20～24歳(61.3パーセント)の年齢層の方が高いが、有意な差ではない。

次に、無事故・無違反群と事故・違反群の間の応答差について、「どちらかといえばその通りである」の応答を合わせて比較すると、16～19歳の年齢層は、無事故・無違反群(53.9パーセント)と事故・違反群(55.0パーセント)の間にほとんど差はない。これに対して、20～24歳の年齢層は、53.9パーセント対61.3パーセントと事故・違反群にこれを肯定する者が多いが、有意な差ではない。

一方、図 4-47は、四輪群の応答結果を示したものである。無事故・無違反群の場合、「その通りである」と応答した者は、平均で8.7パーセントである。「どちらかといえばその通りである」の応答を合わせると38.6パーセントである。同じ若年者の中で二輪群と四輪群の応答結果を比較すると、二輪群の53.9パーセントに対して四輪群は42.7パーセントと低く、二輪群にこれを肯定する者が多い。

年齢による応答差を、「どちらかといえばその通りである」の応答を合わせて比較すると、16～19歳は41.0パーセント、20～24歳は43.9パーセント、25～29歳は30.7パーセント、30歳代は24.3パーセントである。25歳以上の年齢層と若年者の間に応答差があり、若年者にこれを肯定する者が多い。

事故・違反群の場合、「その通りである」と応答した者は、12.5パーセントである。「どちらかといえばその通りである」の応答を合わせると45.9パーセントになる。同じ若年者の中で、二輪群と四輪群の応答結果を比較すると、四輪群の50.8パーセントに対して二輪群は57.0パーセントと高い。

年齢による応答差を、「どちらかといえばその通りである」の応答を合わせて比較すると、16～19歳は48.9パーセント、20～24歳は52.3パーセント、25～29歳は40.5パーセント、30歳代は35.2パーセントである。高年齢者に比べて、若年者に「思うように走れないと気分が悪い」と応答する者が多い。

次に、無事故・無違反群と事故・違反群の間の応答差を、「どちらかといえばその通りである」の応答を合わせて比較すると、16～19歳の年齢層は、無事故・無違反群の41.0パーセントに対して事故・違反群は48.9パーセントと高い。20～24歳の年齢層は、43.9パーセント対52.3パーセント、30歳代は、24.3パーセント対35.2パーセントといずれも事故・違反群に肯定派が多い。25～29歳の年齢層は、30.7パーセント対40.5

パーセントと事故・違反群で肯定派が多いが有意な差ではない。

この設問に対する応答傾向をみると、年齢、車種、事故・違反の有無等との関連が明らかであり、年少者に、二輪ドライバーに、そして事故・違反群にそれぞれこれを肯定する者が多い。

若年ドライバーにみられる衝動的な運転態度のまとめ

安全運転行動は、交通の状況をよくみて、どのような行動をとるべきかをよく考えてから行動に移ることが基本である。ところが、衝動性の強いドライバーは、安全運転に最も重要な認知・判断を適当に省略して動作が先行するために、情報のとり方が不十分となり不確実な行動をとってしまう。このようなドライバーは、行動への高ぶりが阻止されると、イライラ感がつのりますますます衝動的な運転行動が助長される。

ここでは、イライラの動機の種と考えられる、信号待ちや渋滞場面、遅い車への追従場面、自分の進路を妨げる場面等を通して、衝動的な運転態度の程度について質問をした(図4-48および図4-49を参照)。

その結果、以下の特徴が明らかとなった。

- a 若年者を年少者(16～19歳)と年長者(20～24歳)の二つの年齢層に分けて、5個の質問に対する応答結果を比較したところ、二輪群、四輪群ともに顕著な応答差はみられなかった。唯一、差のみられたものは、「しらぬまにスピードを出してしまう」の設問である。これは、二輪の無事故・無違反群において、差がみられたもので年長者(31.2パーセント)に比べて年少者(44.1パーセント)の方がスピードを出してしまうと応答した者が多い。
- b 若年者と高年齢者の応答結果を比較したところ、無事故・無違反群、事故・違反群ともにほとんどの設問で差がみられ、衝動的な運転態度は、若年者に特徴的であることが確かめられた。

「車間距離がつまると追い越したくなる」の設問では、無事故・無違反群の場合、若年者(16～19歳は7.8パーセント、20～24歳は22.7パーセント)と高年齢者(25～29歳は30.5パーセント、30歳代は21.3パーセント)の間に応答差があり、若年者にこれを肯定する者が多い。

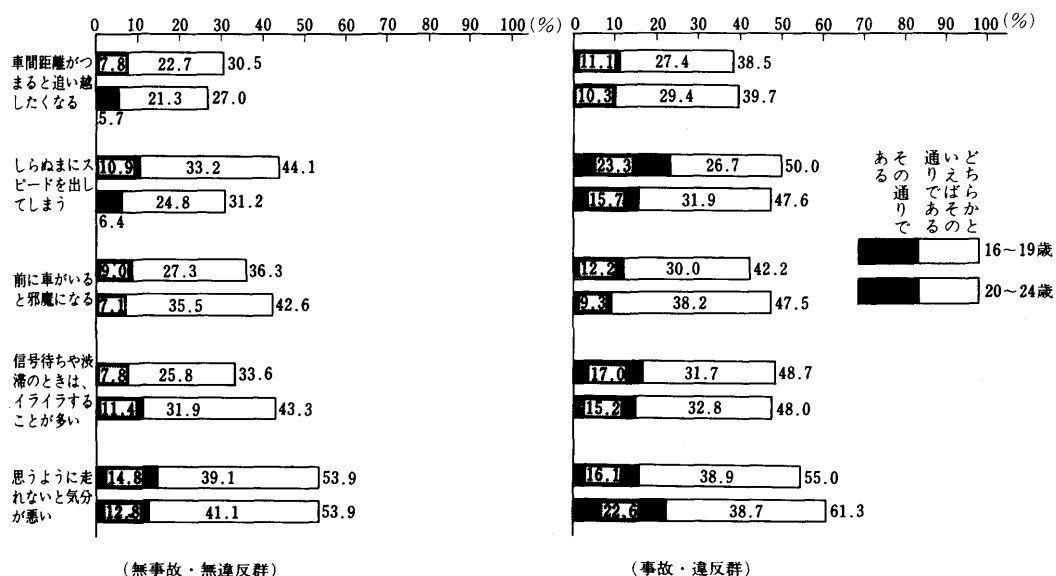


図4-48 衝動的運転態度に関する応答結果(二輪群)

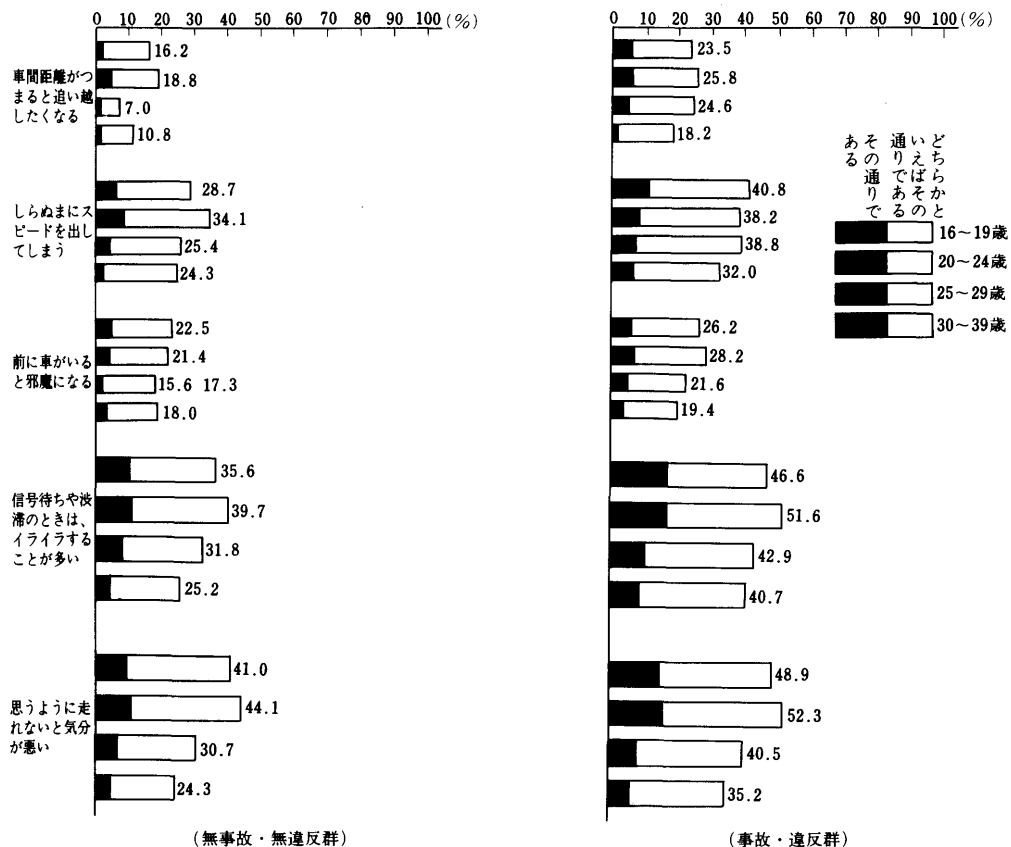


図 4-49 衝動的運転態度に関する応答結果(四輪群)

事故・違反群の場合は、16～19歳（23.5パーセント）と30歳代（18.2パーセント）の間に、また20～24歳（25.8パーセント）と30歳代の間にそれぞれ応答差があり、ここでも若年者に肯定派が多い。

「しらぬまにスピードを出してしまう」の設問では、無事故・無違反群の場合、若年者（16～19歳は28.7パーセント、20～24歳は34.1パーセント）と30歳代（24.3パーセント）の間に応答差があり、若年者に肯定派が多い。

事故・違反群の場合は、16～19歳（40.8パーセント）と25～29歳（38.8パーセント）・30歳代（32.0パーセント）の間に応答差がみられた。また、20～24歳（38.2パーセント）と30歳代（32.0パーセント）の間にも応答差がみられた。いずれも、若年者に肯定派が多いといえる。

「前に車がいると邪魔になる」の設問では、無事故・無違反群の場合、若年者（16～19歳は22.5パーセント、20～24歳は21.4パーセント）と30歳代（18.0パーセント）の間に応答差がみられた。

事故・違反群の場合も、若年者（16～19歳は26.2パーセント、20～24歳は28.2パーセント）と30歳代（19.4パーセント）の間に応答差があり、無事故・無違反群、事故・違反群ともに若年者に肯定派が多い。

「信号待ちや渋滞のときはイライラすることが多い」の設問では、無事故・無違反群の場合、若年者（16～19歳は35.6パーセント、20～24歳は39.7パーセント）と30歳代（25.2パーセント）の間に応答差がある。

事故・違反群の場合は、16～19歳（46.6パーセント）と30歳代（40.7パーセント）の間に応答差がある。また、20～24歳（51.6パーセント）と25～29歳（42.9パーセント）・30歳代（40.7パーセント）の間に応

答差がある。いずれも、若年者に肯定派が多くみられる。

「思うように走れないと気分が悪い」の設問では、無事故・無違反群の場合、16～19歳（41.0パーセント）と30歳代（24.3パーセント）の間に応答差がある。また、20～24歳（44.1パーセント）と25～29歳（30.7パーセント）・30歳代（24.3パーセント）の間に応答差がある。いずれも、若年者に肯定派が多くみられる。

- c 無事故・無違反群と事故・違反群の応答結果を比較すると、四輪群では特に若年者の場合、すべての設問で応答差がみられ、事故・違反群に衝動的な運転態度が強く現れている。

まず、二輪群の場合、無事故・無違反群と事故・違反群の間に応答差の顕著な設問は、「しらぬまにスピードを出してしまう」である。16～19歳の年齢層では、無事故・無違反群が44.1パーセントに対して事故・違反群は50.0パーセントと高い。また、20～24歳の年齢層は、無事故・無違反群が31.2パーセントに対して事故・違反群は47.6パーセントと高い。両年齢層ともに、事故・違反群の方がスピードを出しやすいといえる。

その他では、「車間距離がつまると追い越したくなる」の設問で、16～19歳は、30.5パーセント対38.5パーセント、20～24歳は27.0パーセント対39.7パーセントと、いずれも事故・違反群に肯定派が多くみられる。

一方、四輪群においては、すべての設問で事故・違反群に肯定派が多く、衝動的な運転態度が事故あるいは違反と関連の深いことを示している。

- d 若年者を二輪群と四輪群に分けて、その応答結果を比較したところ、「信号待ちや渋滞のときイライラする」を除いては、無事故・無違反群、事故・違反群ともに二輪群の方に衝動的な運転態度の傾向が顕著である。

「車間距離がつまると追い越したくなる」は、無事故・無違反群の場合、四輪群の17.6パーセントに対して二輪群は29.3パーセントと高い。同様に、事故・違反群の場合も、四輪群（24.8パーセント）に比べ二輪群（38.8パーセント）が高い。

「しらぬまにスピードを出してしまう」は、無事故・無違反群の場合、四輪群の31.6パーセントに対して二輪群は39.5パーセントと高い。同様に、事故・違反群の場合も、四輪群（39.3パーセント）に比べ二輪群（49.2パーセント）が高い。

「前に車がいると邪魔になる」は、無事故・無違反群の場合、四輪群の21.9パーセントに対して、二輪群は38.5パーセントと高い。同様に、事故・違反群の場合も、四輪群（50.8パーセント）に比べ二輪群（57.0パーセント）が高い。

「思うように走れないと気分が悪い」は、無事故・無違反群の場合、四輪群の42.7パーセントに対して、二輪群は53.9パーセントと高い。同様に、事故・違反群の場合も、四輪群（50.8パーセント）に比べ二輪群（57.0パーセント）が高い。

このように、若年者の中でも、四輪群に比べ二輪群に衝動的な運転態度が強く現れている。

(4) 自己顕示的運転態度

運転中横で眠られるとがっかりする

「せっかかうまく運転していても、横で眠られるとがっかりする」に対する応答結果を示したのが図4－50(四輪群)である。この設問は、二輪群に対しては妥当ではないので、四輪群の応答結果だけを取りあげる。

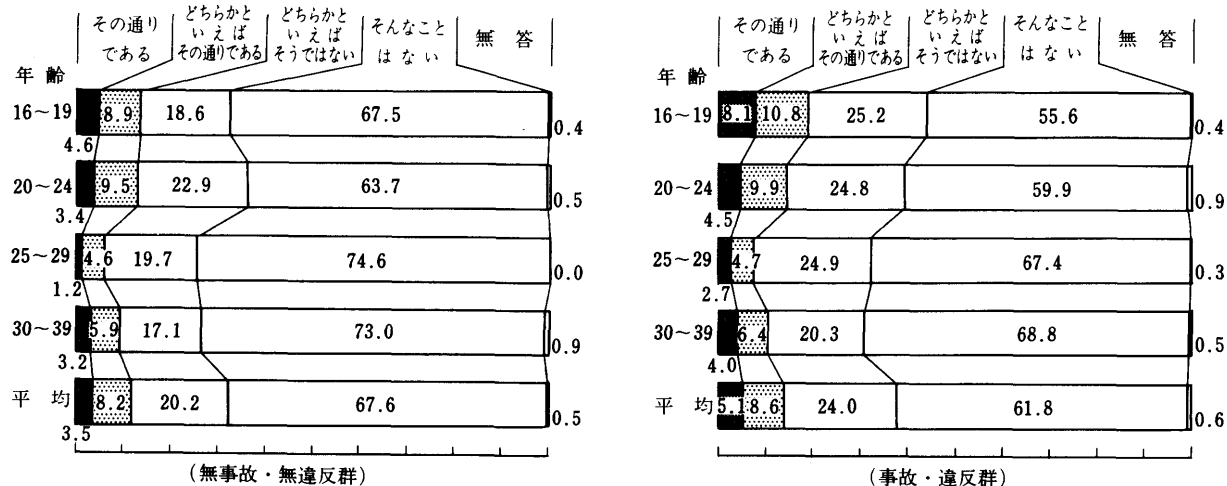


図4－50 「せっかかうまく運転していても、横でねむられるとがっかりする」に対する回答構成比(四輪群)

無事故・無違反群の場合、「その通りである」と応答した者は、平均で3.5パーセントである。「どちらかといえばその通りである」の応答を合わせると11.7パーセントの者が、「運転中、横で眠られるとがっかりする」と応答している。

年齢による応答差を、「どちらかといえばその通りである」の応答を合わせて比較すると、16～19歳は13.5パーセント、20～24歳は12.9パーセント、25～29歳は5.8パーセント、30歳代は9.1パーセントである。この設問に対しては、全体的に肯定派が少ないが、その中で若年者は「がっかりする」と応答した者が多くみられる。

事故・違反群の場合、「その通りである」と応答した者は、平均で5.1パーセントである。「どちらかといえばその通りである」の応答を合わせると13.7パーセントになる。

年齢による応答差を、「どちらかといえばその通りである」の応答を合わせて比較すると、16～19歳は18.9パーセント、20～24歳は14.4パーセント、25～29歳は7.4パーセント、30歳代は10.4パーセントである。無事故・無違反群の場合と同様、若年者に「がっかりする」と応答した者が多い。

無事故・無違反群と事故・違反群の間の応答差を、「どちらかといえばその通りである」の応答を合わせて比較すると、16～19歳の年齢層において無事故・無違反群(13.5パーセント)に比べ事故・違反群(18.9パーセント)に肯定派が多くみられた。

ひとの運転ぶりをみているとかわってやりたくなる

「ひとの運転ぶりをみていると、かわってやりたくなる」に対する応答結果を示したのが図4－51(二輪群)～図4－52(四輪群)である。

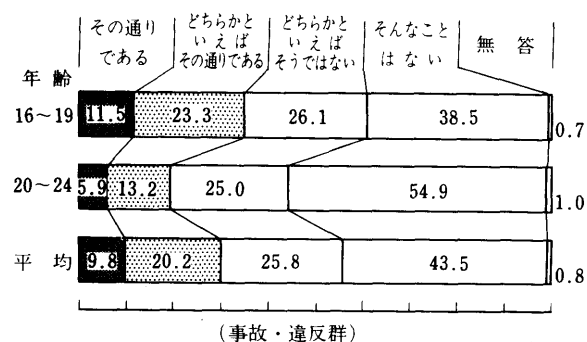
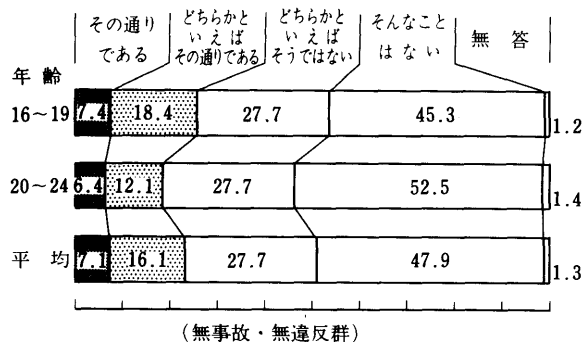


図4-51 「ひとの運転ぶりをみていると、かわってやりたくなる」に対する回答構成比(二輪群)

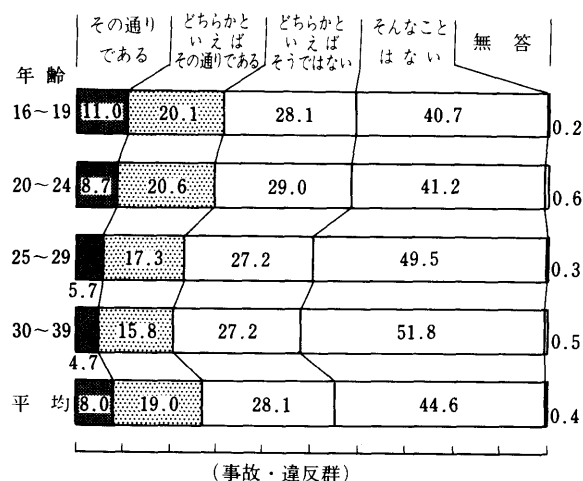
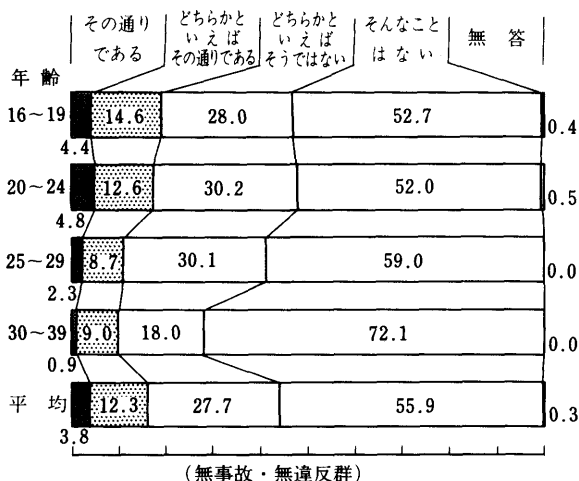


図4-52 「ひとの運転ぶりをみていると、かわってやりたくなる」に対する回答構成比(四輪群)

図4-51は、二輪群の応答結果を示したものである。無事故・無違反群の場合、「その通りである」と応答した者は、平均で7.1パーセントである。「どちらかといえばその通りである」の応答を合わせると23.2パーセントである。

年齢による応答差を、「どちらかといえばその通りである」の応答を合わせて比較すると、20～24歳の年齢層(18.5パーセント)に比べて16～19歳の年齢層(25.8パーセント)に肯定派が多いが、顕著な差ではない。

事故・違反群の場合、「その通りである」と応答した者は、平均で9.8パーセントである。「どちらかといえばその通りである」の応答を合わせると30.0パーセントになり、無事故・無違反群に比べると高い。

年齢による応答差を、「どちらかといえばその通りである」の応答を合わせて比較すると、20～24歳の年齢層(19.1パーセント)に比べ、16～19歳の年齢層(34.8パーセント)に肯定派が多くみられる。

次に、無事故・無違反群と事故・違反群の間の応答差を、「どちらかといえばその通りである」の応答を合わせて比較すると、16～19歳の年齢層は、無事故・無違反群の25.8パーセントに対して、事故・違反群は34.8パーセントと高い。20～24歳の年齢層で差はみられない。

一方、図4-52は、四輪群の応答結果を示したものである。無事故・無違反群の場合、「その通りである」と応答した者は、平均で3.8パーセントである。「どちらかといえばその通りである」の応答を合わせると

16.1パーセントになる。若年者だけをみると18.1パーセントと若干高くなるが、二輪の若年者(23.2パーセント)との間には有意な差はない。年齢による応答差を、「どちらかといえばその通りである」の応答を合わせて比較すると、16～19歳は19.0パーセント、20～24歳は17.4パーセント、25～29歳は11.0パーセント、30歳代は9.9パーセントである。若年者に肯定派の多いことが読み取れる。

事故・違反群の場合、「その通りである」と応答した者は、平均で8.0パーセントである。「どちらかといえばその通りである」の応答を合わせると27.0パーセントになる。若年者だけをみると30.1パーセントと高くなるが、二輪の若年者(30.0パーセント)とほとんど差はない。

年齢による応答差を、「どちらかといえばその通りである」の応答を合わせて比較すると、16～19歳は31.1パーセント、20～24歳は29.3パーセント、25～29歳は23.0パーセント、30歳代は20.5パーセントである。高齢者に比べると、若年者にこれを肯定する者が多い。

次に、無事故・無違反群と事故・違反群の間の応答差を、「どちらかといえばその通りである」の応答を合わせて年齢層別に比較すると、どの年齢層においても事故・違反群に肯定派が多い。16～19歳の年齢層は、無事故・無違反群が19.0パーセントであるのに対して事故・違反群は31.1パーセントと高い。20～24歳の年齢層は17.4パーセント対29.3パーセント、25～29歳の年齢層は11.0パーセント対23.0パーセント、30歳代は9.9パーセント対20.5パーセントと、いずれも事故・違反群の比率が高い。

他の車に並ばれると先に出る

「他の車に並ばれると先に出る」に対する応答結果を示したのが図4-53(二輪群)～図4-54(四輪群)である。

図4-53は、二輪群の結果を示したものである。無事故・無違反群の場合、「その通りである」と応答した者は、平均で9.6パーセントである。「どちらかといえばその通りである」の応答を合わせると42.1パーセントになる。

年齢による応答差を、「どちらかといえばその通りである」の応答を合わせて比較すると、16～19歳(43.8パーセント)と20～24歳(39.0パーセント)の年齢層の間には、有意な差はない。

事故・違反群の場合、「その通りである」と応答した者は平均で15.1パーセントである。「どちらかといえばその通りである」の応答を合わせると41.0パーセントとなり、無事故・無違反群との間にはほとんど応答差がみられない。

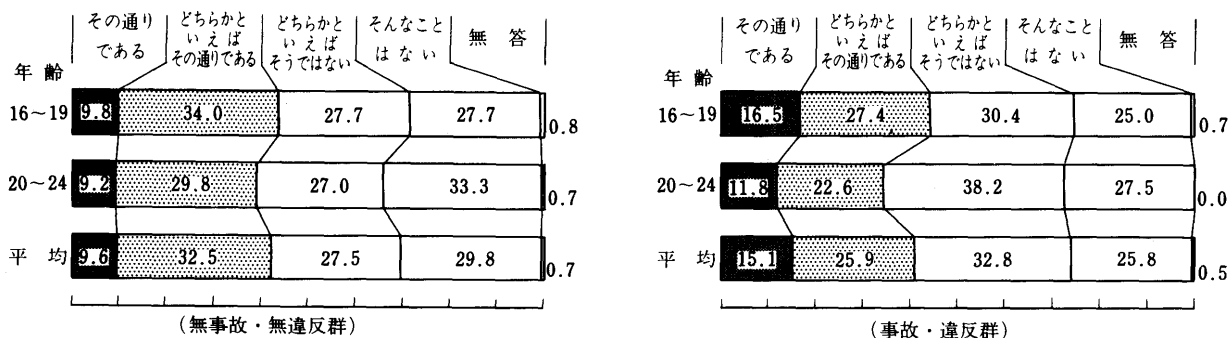


図4-53 「他の車に並ばれると先に出る」に対する回答構成比(二輪群)

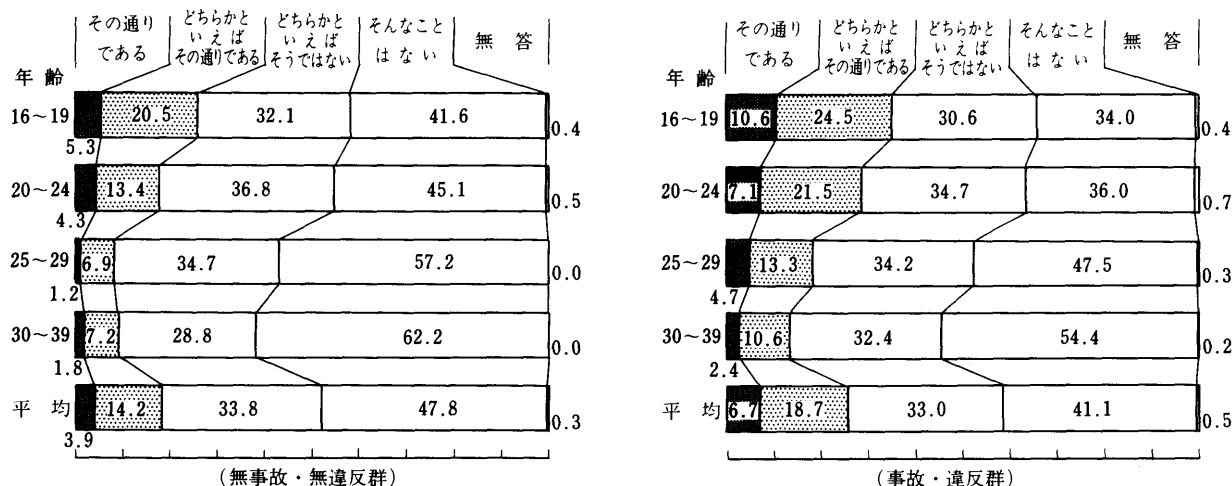


図4-54 「他の車に並ばれると先に出る」に対する回答構成比(四輪群)

年齢による応答差について、「どちらかといえばその通りである」の応答を合わせて比較すると、16～19歳（43.9パーセント）と20～24歳（34.4パーセント）の年齢層の間に有意な差はないが、16～19歳の年齢層の方に肯定派が多いと言う傾向はみられた。

次に、無事故・無違反群と事故・違反群の間の応答差について、「どちらかといえばその通りである」の応答を合わせて比較すると、16～19歳の年齢層は、43.8パーセント対43.9パーセントとほとんど差はない。しかし「その通りである」の積極的肯定派の比率を比較すると、9.8パーセント対16.5パーセントであり、どちらかというとも事故・違反群の方が他の車に並ばれた時、先に出ようとする傾向がみられる。20～24歳の年齢層は、39.0パーセント対34.4パーセントであり、この差は有意ではない。

一方、図4-54は、四輪群の応答結果を示したものである。無事故・無違反群の場合、「その通りである」と応答した者は、平均で3.9パーセントである。「どちらかといえばその通りである」の応答を合わせると18.1パーセントになる。若年者だけでみると、21.4パーセントであり、同じ若年者の二輪群(42.1パーセント)に比べると低い。

年齢による応答差を、「どちらかといえばその通りである」の応答を合わせて比較すると、16～19歳は25.8パーセント、20～24歳は17.7パーセント、25～29歳は8.1パーセント、30歳代は9.0パーセントである。高年齢層ほど、これを肯定する者が減少している。

事故・違反群の場合、「その通りである」と応答した者は、平均で6.7パーセントである。「どちらかといえばその通りである」の応答を合わせると25.4パーセントになる。これを若年者だけでみると31.4パーセントであり、二輪群(41.0パーセント)に比べると低い。

年齢による応答差を、「どちらかといえばその通りである」の応答を合わせて比較すると、16～19歳は35.1パーセント、20～24歳は28.6パーセント、25～29歳は18.0パーセント、30歳代は13.0パーセントである。高年齢層ほど、これを肯定する者が減少している。

無事故・無違反群と事故・違反群の間の応答差を年齢層別に比較すると、30歳代を除いて、いずれの年齢

層においても差がみられ、事故・違反群にこれを肯定する者が多くみられる。

すれ違いができないとき、つつこんでこれれるとしゃくにさわる

「すれ違いができないとき、つつこんでこれれるとしゃくにさわる」に対する応答結果を示したのが図4-55～図4-56である。

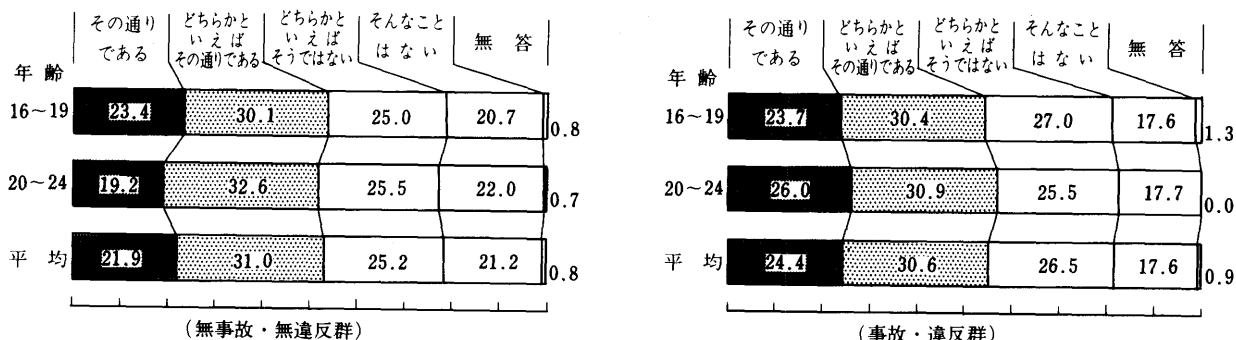


図4-55 「すれ違いができないとき、つつこんでこれれると、しゃくにさわる」に対する回答構成比(二輪群)

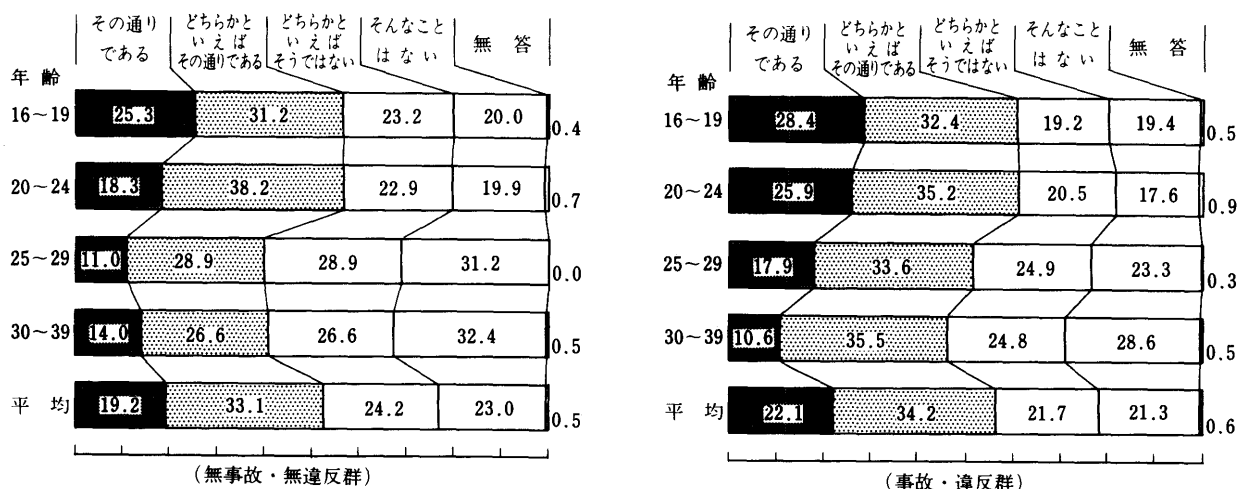


図4-56 「すれ違いができないとき、つつこんでこれれると、しゃくにさわる」に対する回答構成比(四輪群)

図4-55は、二輪群についての応答結果を示したものである。無事故・無違反群の場合、「その通りである」と応答した者は、平均で21.9パーセントである。「どちらかといえばその通りである」の応答を合わせると、52.9パーセントになる。

年齢による応答差を、「どちらかといえばその通りである」の応答を合わせて比較すると、16～19歳の年齢層は53.5パーセント、20～24歳の年齢層は51.8パーセントであり、年齢による差はない。

事故・違反群の場合、「その通りである」と応答した者は平均で24.4パーセントである。「どちらかといえばその通りである」の応答を合わせると55.0パーセントになる。無事故・無違反群に比べて差が大きいとはいえない。

年齢による応答差を、「どちらかといえばその通りである」の応答を合わせて比較すると、16～19歳は54.1パーセント、20～24歳は56.9パーセントである。いずれも過半数の者が「しゃくにさわる」と応答しており、年齢による差は小さい。

また、無事故・無違反群と事故・違反群の間で応答差を比較すると、両群の間に顕著な差はみられない。一方、図4-56は、四輪群についての応答結果を示したものである。無事故・無違反群の場合、「その通りである」と応答した者は、平均で19.2パーセントである。「どちらかといえばその通りである」の応答を合わせると52.3パーセントになる。若年者だけでみると56.5パーセントで若干高い。

二輪の若年者の応答(52.9パーセント)と比較しても、顕著な差ではなく、車種による違いもみられない。年齢による応答差を、「どちらかといえばその通りである」の応答を合わせて比較すると、16～19歳と20～24歳はともに56.5パーセント、25～29歳は39.9パーセント、30歳代は40.6パーセントである。若年者と高年齢層の間に差がみられ、若者の方が「しゃくにさわる」と応答する者が多い。

事故・違反群の場合、「その通りである」と応答した者は平均で22.1パーセントである。「どちらかといえばその通りである」の応答を合わせると、56.3パーセントになり、無事故・無違反群とほとんど差はない。二輪の若年者の応答(55.0パーセント)と比較しても差はない。

年齢による応答差を「どちらかといえばその通りである」の応答を合わせて比較すると、16～19歳は60.8パーセント、20～24歳は、61.1パーセント、25～29歳は51.5パーセント、30歳代は46.1パーセントである。無事故・無違反群と同様に若年者で肯定派が多い。

次に無事故・無違反群と事故・違反群の間の応答差を、「どちらかといえばその通りである」の応答を合わせて比較すると、20～24歳の年齢層(56.5パーセント対61.1パーセント)で有意な差がみられ、事故・違反群に肯定派が多い。

この設問に対する応答傾向をみると、二輪ドライバーの場合は、全体的に肯定派が過半数を占め、顕著な差はみられない。四輪ドライバーの場合は、明らかに若年者に、そして若年者の中でも事故・違反群に肯定派が多くみられる。

若年ドライバーにみられる自己顕示的な運転態度のまとめ

人前で自分の存在を誇示したい欲求は、人間誰しもみられるものである。運転の場面では、“カッコいい”運転をすることによって、人の注目をあびようとする行動として現れてくる。従って、その行動は、往々にして交通の流れを乱す一人よがりなものとなり易い。

また、カッコいい運転をするためには、それだけの実力が備わっていなければならない。しかし、自己顕示性の強い人は、多くの場合、実力に裏打ちされた行動ではなく、見かけだけの行動で自己満足しようとするところに、その危険性が潜んでいるといえる。

ここでは、このような自己顕示性を意識、態度の側面から把握することにより若年ドライバーにみられる特徴について検討した。その特徴は、以下の通りである(図4-57および図4-58を参照)。

a 若年者の中で、二輪群と四輪群の間で応答差のみられた設問は、「他の車に並ばれると先に出る」である。この設問では、無事故・無違反群、事故・違反群ともに二輪群にこれを肯定する者が多くみられた。

無事故・無違反群の場合、四輪群の21.4パーセントに対して、二輪群は42.1パーセントが、これを肯定している。また、事故・違反群の場合も、四輪群の31.4パーセントに対して、二輪群は41.0パーセントが

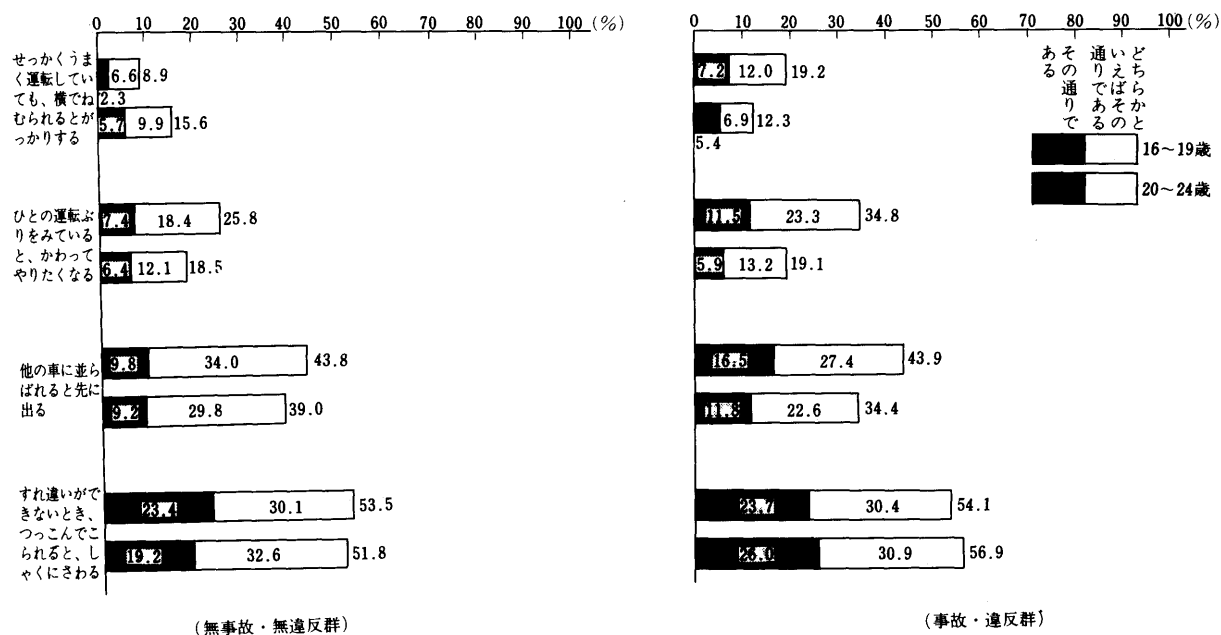


図 4-57 自己顕示的運転態度に関する応答結果(二輪群)

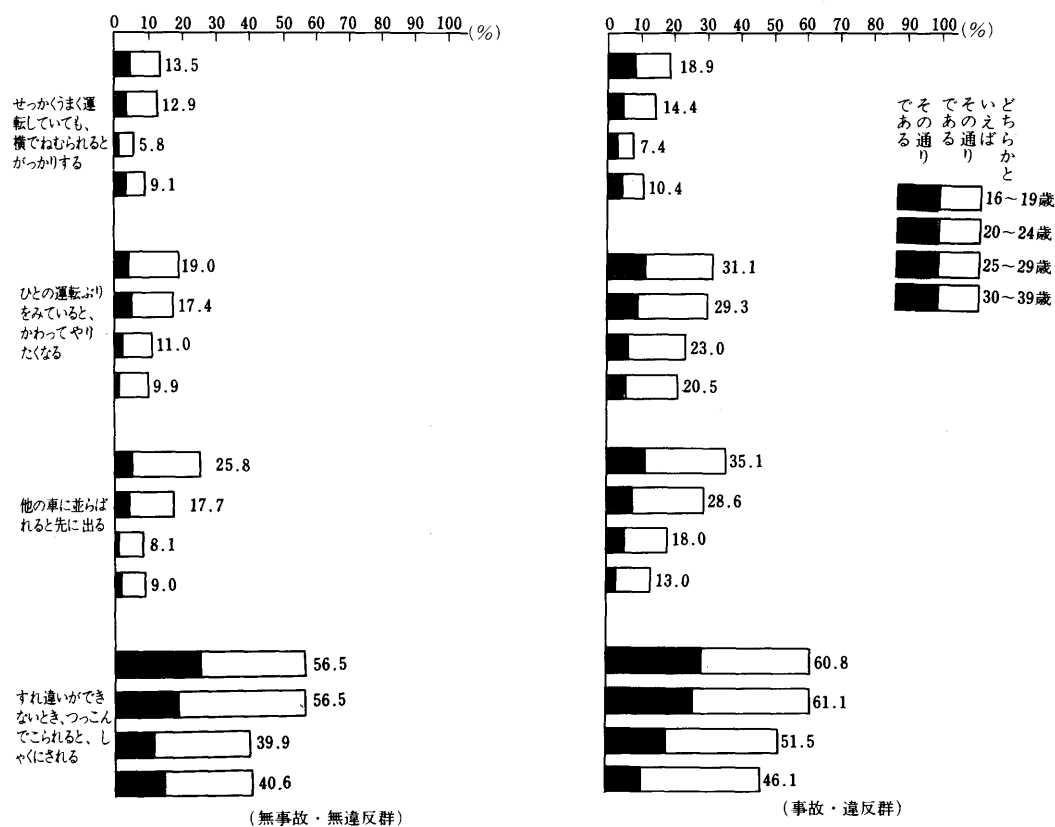


図 4-58 自己顕示的運転態度に関する応答結果(四輪群)

肯定している。並進する車に負けたくないという競争意識が、四輪群に比べると二輪ドライバーに強く現れている。

- b 若年者の中で、年少者と年長者の間に応答差のみられた設問は、二輪群の場合、「ひとの運転ぶりをみているとかわってやりたくなる」と「他の車に並ばれると先に出る」の二つである。いずれも、年少者にこれを肯定する者が多い。

「ひとの運転ぶりをみているとかわってやりたくなる」では、年長者の19.1パーセントに対して年少者は34.8パーセントがこれを肯定している(事故・違反群)。また、「他の車に並ばれると先に出る」では、年長者の34.4パーセントに対して年少者は43.9パーセントがこれを肯定している(事故・違反群)。二輪ドライバーの中にあっても、年少者に自己顕示的な態度がより強く現われている。

一方、四輪群で目につくのは、二輪群に共通した「他の車に並ばれると先に出る」であり、これは無事故・無違反群、事故・違反群ともに年少者に肯定する者が多くみられた。無事故・無違反群の場合、年長者の17.7パーセントに対して、年少者は25.8パーセントと高い。また、事故・違反群の場合も、年長者の28.6パーセントに対して年少者が35.1パーセントと高い。

次に、若年者と25歳以上の年齢層の間の応答差を比較した結果、いずれの設問に対しても若年者にこれ

を肯定する者が多くみられた(四輪群)。

- c 無事故・無違反群と事故・違反群の間の応答差については、二輪群の場合、顕著な差はみられなかった。四輪群の場合は、「ひとの運転ぶりをみているとかわってやりたくなる」が全年齢層で、また「他の車に並ばれると先に出たくなる」が30歳代を除く年齢層で、応答差がみられた。

「ひとの運転ぶりをみているとかわってやりたくなる」の設問では、16～19歳の年齢層の場合、無事故・無違反群の19.0パーセントに対して、事故・違反群は31.1パーセントがこれを肯定している。同様に、20～24歳の年齢層は、17.4パーセント対29.3パーセント、25～29歳の年齢層は、11.0パーセント対23.0パーセント、30歳代は9.9パーセント対20.5パーセントと、いずれも事故・違反群にこれを肯定する者が多い。

「他の車に並ばれると先に出たくなる」の設問では、16～19歳の年齢層の場合、無事故・無違反群の25.8パーセントに対して事故・違反群は35.1パーセントがこれを肯定している。同様に20～24歳の年齢層は17.7パーセント対28.6パーセント、25～29歳の年齢層は8.1パーセント対18.0パーセントと、いずれも事故・違反群にこれを肯定する者が多い。

(5) 自己陶醉および自信過剰な運転態度

スピードをあげるときの快感はなんともいえない

「スピードをあげるときの快感はなんともいえない」に対する応答結果を示したのが図4-59～図4-60である。

図4-59は、二輪群についての応答結果を示したものである。無事故・無違反群の場合、「その通りである」と応答した者は、平均で16.4パーセントである。「どちらかといえばその通りである」の応答を合わせると51.7パーセントになる。

年齢による応答差を、「どちらかといえばその通りである」の応答を合わせて比較すると、16～19歳(51.6

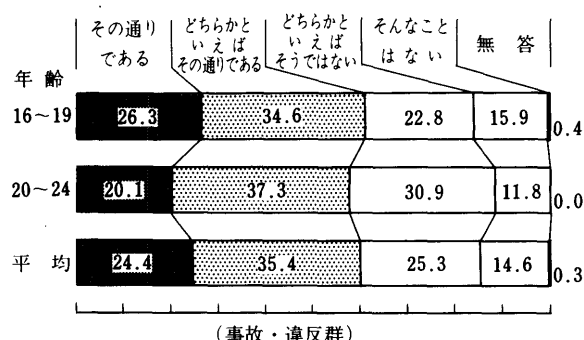
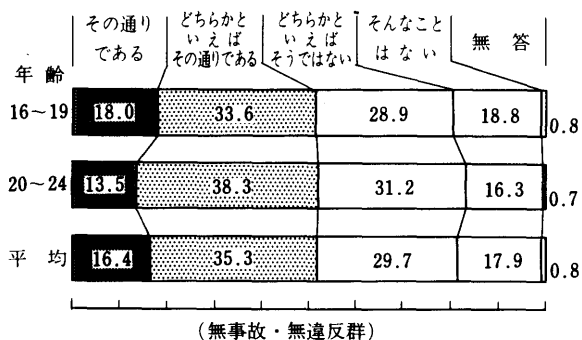


図 4-59 「スピードをあげるときの快感はなんともいえない」に対する回答構成比(二輪群)

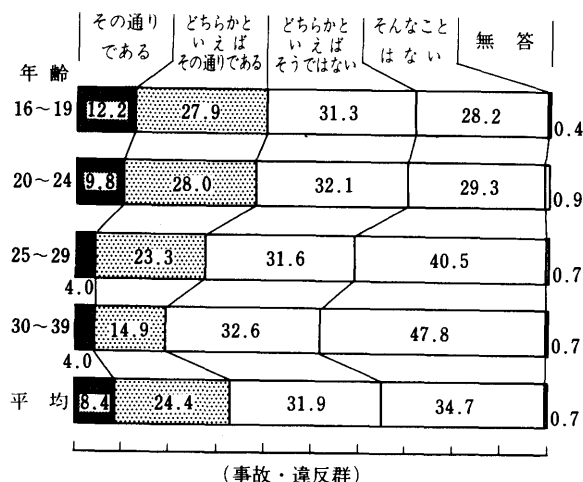
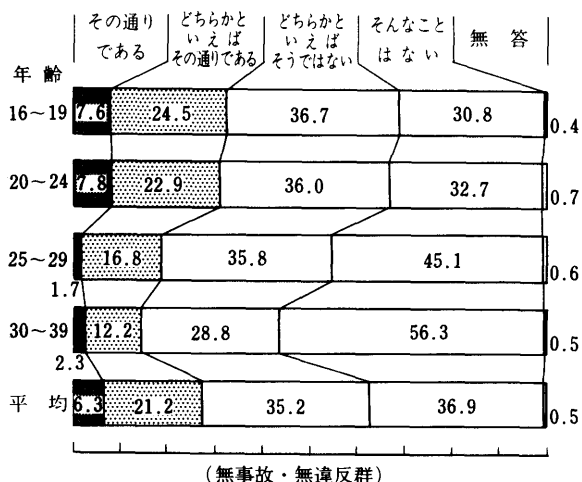


図 4-60 「スピードをあげるときの快感はなんともいえない」に対する回答構成比(四輪群)

パーセント)と20～24歳(51.8パーセント)の年齢層の間にはほとんど差はない。

事故・違反群の場合、「その通りである」と応答した者は平均で24.4パーセントである。「どちらかといえばその通りである」の応答を合わせると、59.8パーセントになる。

年齢による応答差を、「どちらかといえばその通りである」の応答と合わせて比較すると、16～19歳の年齢層(60.9パーセント)が20～24歳の年齢層(57.4パーセント)に比べ若干高いが、有意な差とはいえない。

無事故・無違反群と事故・違反群の間の応答差を、「どちらかといえばその通りである」の応答を合わせて比較すると、16～19歳の年齢層においては、無事故・無違反群が51.6パーセントであるのに対して事故・違反群は60.9パーセントと高い。

20～24歳の年齢層(51.8パーセント対57.4パーセント)は、顕著な差であるとはいえない。

一方、図 4-60は、四輪群についての応答結果を示したものである。無事故・無違反群の場合、「その通りである」と応答した者は、平均で6.3パーセントである。「どちらかといえばその通りである」の応答と合わせると27.5パーセントになる。若年者だけをみると、31.3パーセントと高くなるが、二輪の若年者(51.7パーセント)に比べるとスピードに対する快感を肯定する者は少ない。

年齢による応答差を「どちらかといえばその通りである」の応答を合わせて比較すると、16～19歳は32.1パーセント、20～24歳は30.7パーセント、25～29歳は18.5パーセント、30歳代は14.5パーセントである。年齢が高くなるほどスピードの快感を肯定する者は減少し、若年者の特徴がよく現れている。

事故・違反群の場合、「その通りである」と応答した者は、平均で8.4パーセントである。「どちらかといえばその通りである」の応答を合わせると32.8パーセントになる。若年者だけでみると、38.8パーセントと高くなるが、二輪の若年者(59.8パーセント)に比べると低い。

年齢による応答差を、「どちらかといえばその通りである」の応答を合わせて比較すると、16～19歳は40.1パーセント、20～24歳は37.8パーセント、25～29歳は27.3パーセント、30歳代は18.9パーセントである。事故・違反群の場合も、年齢とともにスピードに対する快感を肯定する者が減少し、若年者の特徴がよく現われている。

次に無事故・無違反群と事故・違反群の間の応答差を、「どちらかといえばその通りである」の応答を合わせて年齢層別に比較すると、若年者の場合は、事故・違反群にスピードに対する快感を肯定する者が多くみられる。つまり、16～19歳の年齢層では無事故・無違反群が32.1パーセントであるのに対して、事故・違反群は40.1パーセントと高い。また20～24歳の年齢層は無事故・無違反群が30.7パーセントであるのに対して事故・違反群は37.8パーセントと高い。25歳以上の年齢層は、いずれも事故・違反群の比率が高いが、有意な差であるとはいえない。

運転能力の限界を試したくなる

「カーブに入るとき、自分の運転能力の限界を試したくなる」に対する応答結果を示したのが図4-61(二輪群)～図4-62(四輪群)である。

図4-61は二輪群についての応答結果を示したものである。無事故・無違反群の場合、「その通りである」と応答した者は、平均で7.8パーセントである。「どちらかといえばその通りである」の応答を合わせると30.7パーセントになる。

年齢による応答差を、「どちらかといえばその通りである」の応答を合わせて比較すると、20～24歳の年齢層(20.6パーセント)よりも16～19歳の年齢層(36.4パーセント)の方が、「運転能力の限界を試したくなる」と応答する者が多い。

事故・違反群の場合、「その通りである」と応答した者は、平均で16.4パーセントである。「どちらかといえばその通りである」の応答を合わせると44.1パーセントになり、無事故・無違反群に比べると肯定派が多い。

年齢による応答差を、「どちらかといえばその通りである」の応答を合わせて比較すると、16～19歳は

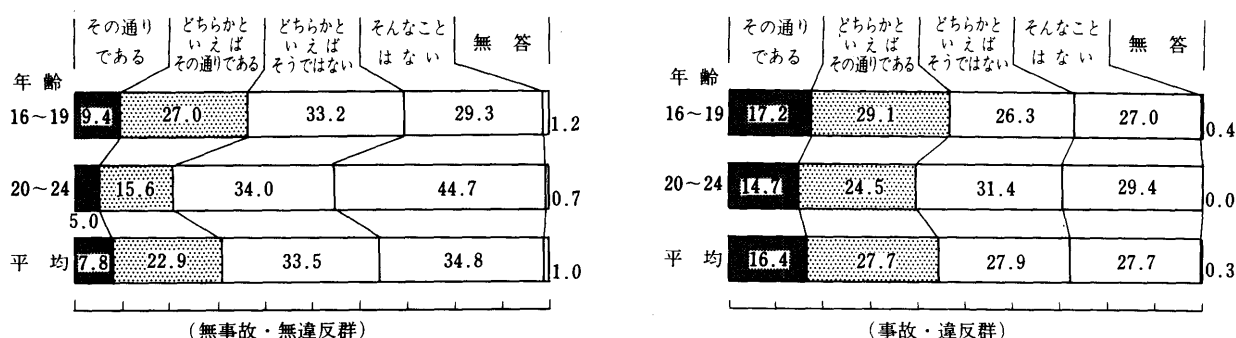


図4-61 「カーブに入るとき、自分の運転能力の限界を試したくなる」に対する回答構成比(二輪群)

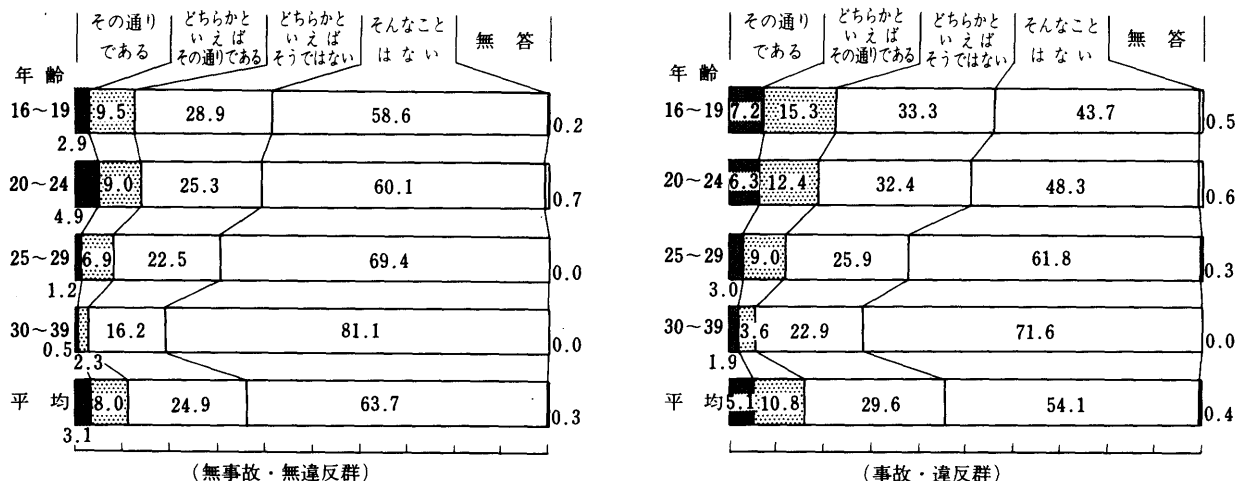


図4-62 「カーブに入るとき、自分の運転能力の限界を試したくなる」に対する回答構成比(四輪群)

46.3パーセント、20～24歳は39.2パーセントである。年少者が若干高いが有意な差ではない。

次に、無事故・無違反群と事故・違反群の間の応答差について、「どちらかといえばその通りである」の応答を合わせて年齢層別に比較すると、いずれも事故・違反群に肯定派が多い。16～19歳の年齢層は、無事故・無違反群（36.4パーセント）に比べ事故・違反群（46.3パーセント）の方が高い。また20～24歳の年齢層も、無事故・無違反群（20.6パーセント）に比べ事故・違反群（39.2パーセント）に肯定派が多くみられる。

一方、図4-62は、四輪群についての応答結果を示したものである。無事故・無違反群の場合、「その通りである」と応答した者は、平均で3.1パーセントである。「どちらかといえばその通りである」の応答を合わせると、11.1パーセントになる。若年者だけをみても11.3パーセントと低く、無事故・無違反群の二輪ドライバーに比べると極めて低い。

年齢による応答差を、「どちらかといえばその通りである」の応答を合わせて比較すると、16～19歳は12.4パーセント、20～24歳は13.9パーセント、25～29歳は8.1パーセント、30歳代は2.8パーセントである。

四輪群の場合、全体的に肯定派の比率が低い、年齢差は顕著であり、若年者に運転能力の限界を試したくなると応答する者が多い。

事故・違反群の場合、「その通りである」と応答した者は、平均で5.1パーセントである。「どちらかといえばその通りである」の応答を合わせると15.9パーセントになる。若年者だけをみると20.4パーセントと高いが、二輪群に比べると低い。

年齢による応答差を、「どちらかといえばその通りである」の応答を合わせて比較すると、16～19歳は22.5パーセント、20～24歳は18.7パーセント、25～29歳は12.0パーセント、30歳代は5.5パーセントである。年齢とともに肯定派が減少している。

次に、無事故・無違反群と事故・違反群の間の応答差を、「どちらかといえばその通りである」の応答を合わせて比較すると、特に若年者において差が顕著である。16～19歳の年齢層は、無事故・無違反群が12.4パーセントであるのに対して、事故・違反群は22.5パーセントと高い。また20～24歳の年齢層も、無事故・

無違反群(13.9パーセント)に比べ事故・違反群(18.7パーセント)の方が高い。

このように、「自分の運転能力の限界」を試したくなるという意識は、四輪よりも二輪ドライバーに強く現れている。そして年齢的には若年者に、また事故・違反群にその傾向が顕著である。

スピードをおとさずにハンドルだけでさける自信がある

「たいいていの場合、スピードをおとさずにハンドルだけでさける自信がある」に対する応答結果を示したのが図4-63(二輪群)～図4-64(四輪群)である。

図4-63は、二輪群の応答結果を示したものである。無事故・無違反群の場合、「どちらかといえばその通りである」の応答を合わせても、平均で8.4パーセントと低い。

年齢による応答差を、「どちらかといえばその通りである」の応答を合わせて比較すると、16～19歳(9.0パーセント)と20～24歳(7.1パーセント)の年齢層の間に顕著な差はない。

事故・違反群の場合も、「どちらかといえばその通りである」の応答を合わせると、平均で13.3パーセントであり、無事故・無違反群に比べ若干高い。

年齢による応答差を、「どちらかといえばその通りである」の応答を合わせて比較すると、20～24歳(8.4パーセント)よりも16～19歳(15.5パーセント)の方に肯定派が多くみられる。

一方、図4-64は、四輪群の応答結果を示したものである。無事故・無違反群の場合、「どちらかといえばその通りである」の応答を合わせると平均で5.9パーセントである。若年者だけをみると、6.8パーセントで

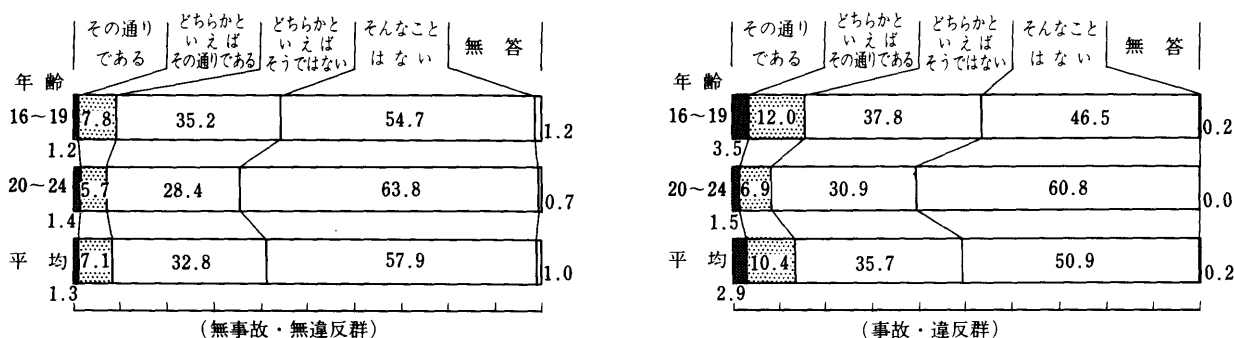


図4-63「たいいていの場合スピードをおとさずにハンドルだけでさける自信がある」に対する回答構成比(二輪群)

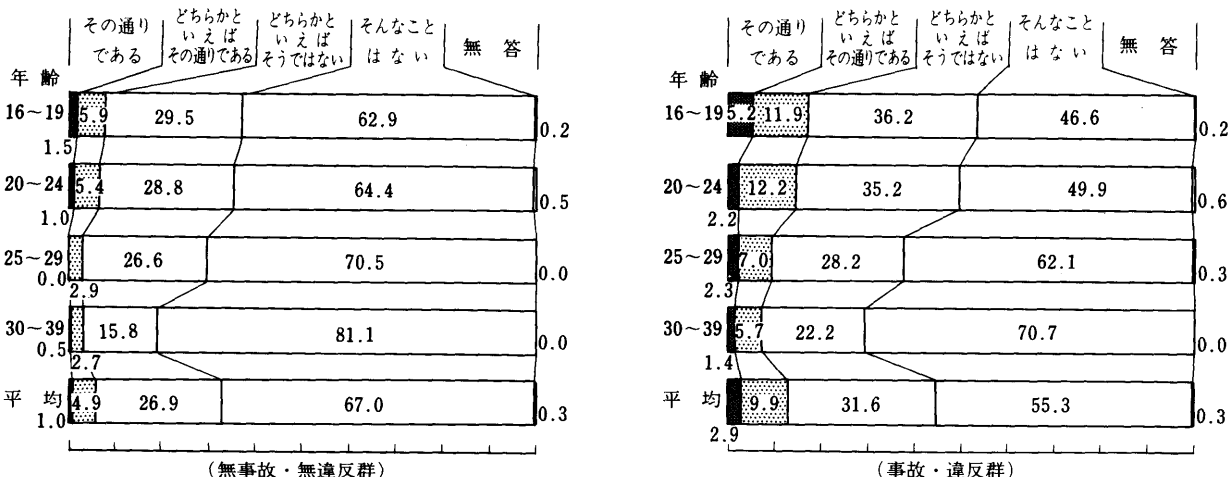


図4-64「たいいていの場合スピードをおとさずにハンドルだけでさける自信がある」に対する回答構成比(四輪群)

ある。無事故・無違反群の二輪ドライバー(8.4パーセント)と比較しても顕著な差ではない。

年齢による応答差を、「どちらかといえばその通りである」の応答を合わせて比較すると、16～19歳は、7.4パーセント、20～24歳は、6.4パーセント、25～29歳は、2.9パーセント、30歳代は3.2パーセントである。肯定派の比率はどの年齢層も低いが、年齢差は有意である。

事故・違反群の場合、「どちらかといえばその通りである」の応答を合わせると、平均で12.8パーセントである。若年者だけをみると、15.6パーセントである。事故・違反群の二輪ドライバー(13.3パーセント)と比較すると差はほとんどなく、車種による違いもみられない。

年齢による応答差を、「どちらかといえばその通りである」の応答を合わせて比較すると、16～19歳は、17.1パーセント、20～24歳は、14.4パーセント、25～29歳は、9.3パーセント、30歳代は、7.1パーセントである。年齢とともに肯定派は減少し、若年者に自信があると応答した者が多くみられる。

次に、無事故・無違反群と事故・違反群の間の応答差を、「どちらかといえばその通りである」の応答を合わせて年齢層別に比較すると、すべての年齢層で有意な差がみられた。16～19歳は、無事故・無違反群が7.4パーセントであるのに対して、事故・違反群は、17.1パーセントと高い。同様に、20～24歳は、6.4パーセント対14.4パーセント、25～29歳は、2.9パーセント対9.3パーセント、30歳代は、3.2パーセント対7.1パーセントといずれも事故・違反群に肯定派が多い。

このようにハンドルだけで障害物をかわす運転は、若年者や事故・違反群に特徴的である。しかし、車種による違いはみられなかった。

前車にぴったりくっついて走ることがよくある

「前車にぴったりくっついて走ることがよくある」に対する応答結果を示したのが図4-65(二輪群)～図4-66の(四輪群)である。

図4-65は、二輪群の応答結果を示したものである。無事故・無違反群の場合、「どちらかといえばその通りである」の応答を合わせると平均で15.6パーセントである。20～24歳の年齢層(12.8パーセント)に比べると、16～19歳の年齢層(17.2パーセント)に肯定派が多い。

事故・違反群の場合は、平均で18.3パーセントであり、無事故・無違反群に比べると高い。年齢別にみると、16～19歳(17.9パーセント)と20～24歳(19.1パーセント)の年齢層の間に顕著な差はない。

一方、図4-66は、四輪群の応答結果を示したものである。無事故・無違反群の場合、「どちらかといえ

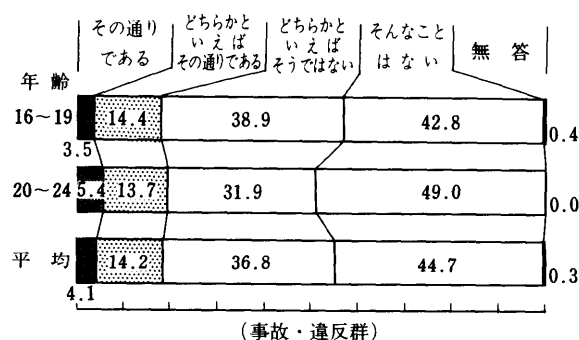
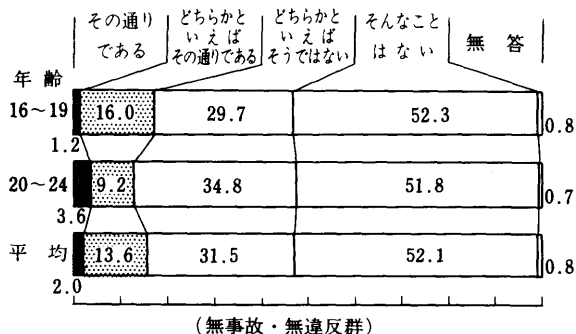


図4-65 「前車にぴったりくっついて走ることがよくある」に対する回答構成比(二輪群)

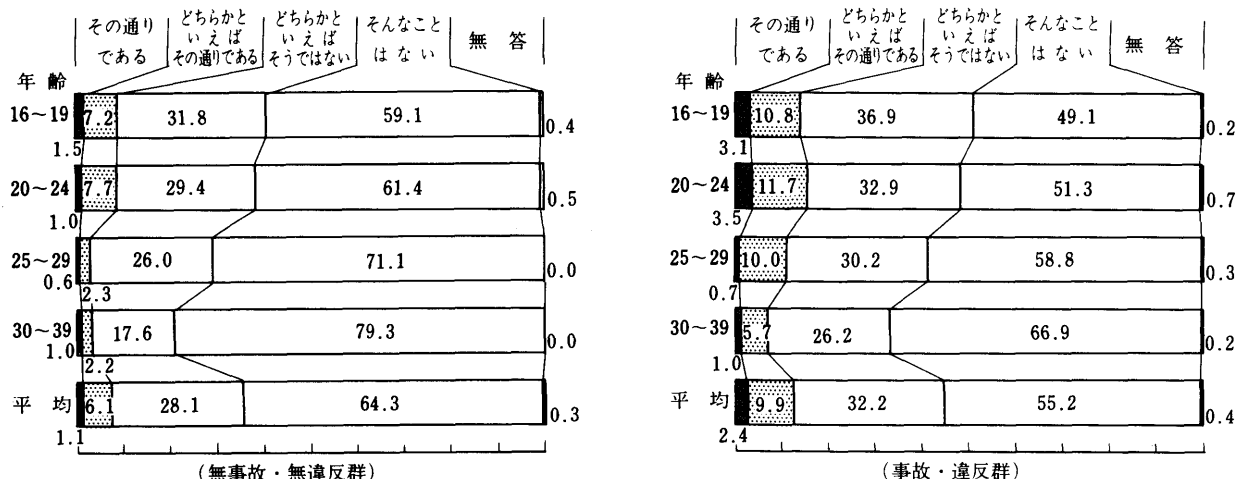


図4-66 「前車にぴったりくっついて走ることがよくある」に対する回答構成比(四輪群)

「その通りである」の応答を合わせると、平均で7.2パーセントである。若年者だけをみると8.7パーセントである。無事故・無違反群の二輪ドライバー(15.6パーセント)と比べると四輪群の方が低い。四輪ドライバーに比べて、二輪ドライバーの方が比較的車間をつめて走る者が多いようである。

年齢による応答差を、「どちらかといえばその通りである」の応答を合わせて比較すると、16～19歳と20～24歳は、8.7パーセント、25～29歳は、2.9パーセント、30歳代は、3.2パーセントである。全体的に肯定派の占める比率が低い、年齢が高くなるほど減少する傾向はみられる。

事故・違反群の場合、「どちらかといえばその通りである」の応答を合わせると、平均で12.3パーセントである。無事故・無違反群に比べると肯定派の比率は高い。若年者だけをみると14.6パーセントが車間距離をつめて走ると応答している。二輪ドライバー(18.3パーセント)と比べると、四輪の若年者に肯定派が少ないといえる。

年齢による応答差を、「どちらかといえばその通りである」の応答を合わせて比較すると、16～19歳は、13.9パーセント、20～24歳は、15.2パーセント、25～29歳は、10.7パーセント、30歳代は、6.7パーセントである。事故・違反群の場合も、年齢とともに肯定派が減少する傾向を示しており、若年者に車間距離をつめて走る者が多い。

次に、無事故・無違反群と事故・違反群の間の応答差を、「どちらかといえばその通りである」の応答を合わせて年齢層別に比較すると、すべての年齢層に有意な差がみられた。

16～19歳は、無事故・無違反群の8.7パーセントに対して、事故・違反群は13.9パーセントと高い。同様に、20～24歳は、8.7パーセント対15.2パーセント、25～29歳は、2.9パーセント対10.7パーセント、30歳代は、3.2パーセント対6.7パーセントと、いずれも事故・違反群に肯定派が多い。

このように、どちらかというと二輪ドライバーの方が車間距離をつめて走ると応答する者が多く、車種の違いがみられる。そして、事故や違反のあるドライバーや若年者にも肯定派が多い。

自己陶醉および自信過剰な運転態度のまとめ

「スピードをあげるときの快感」にみられる自己陶醉傾向は、二輪ドライバーに極めて顕著な傾向として

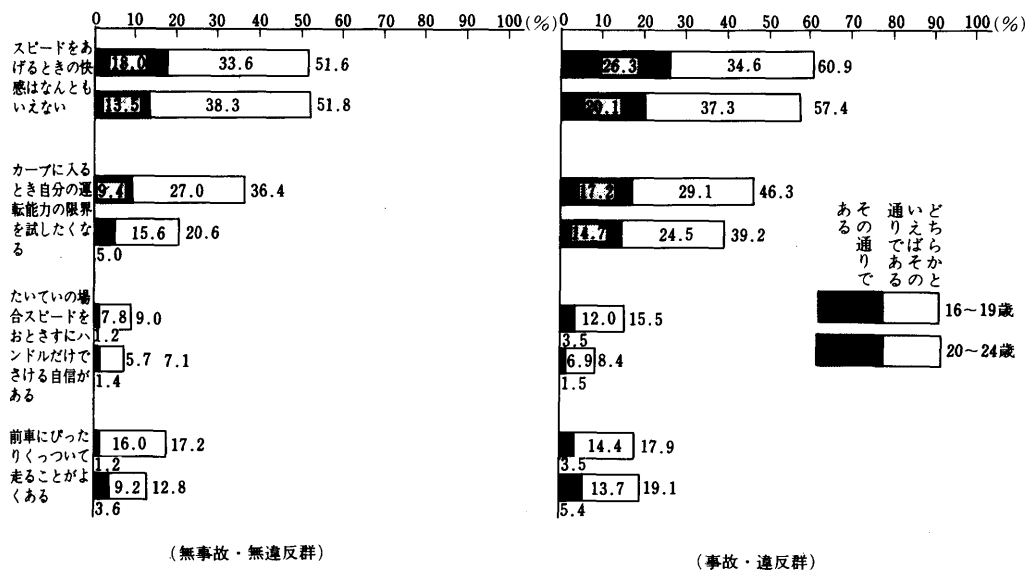


図 4-67 自己陶醉および自信過剰な運転態度(二輪群)

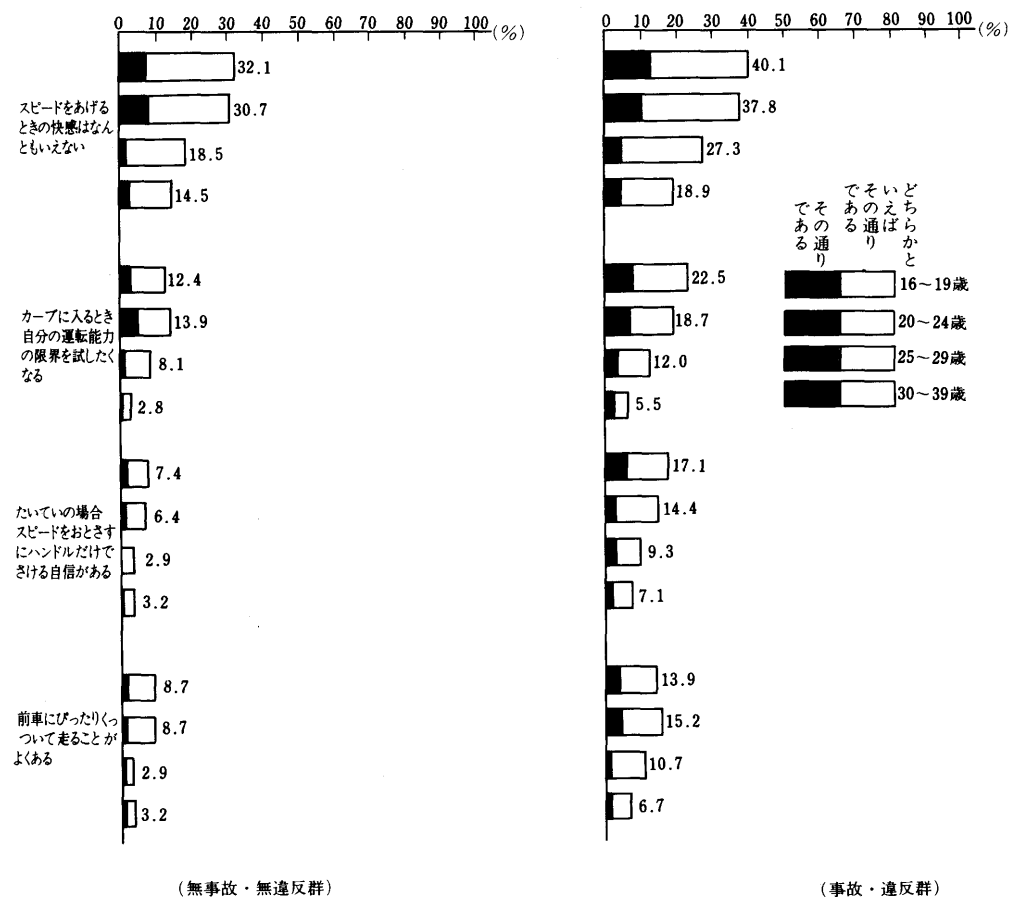


図 4-68 自己陶醉および自信過剰な運転態度(四輪群)

現れている。二輪群の無事故・無違反群においては、およそ半数の者がこれを肯定している。事故・違反群においては、これが60パーセント前後を占めており、同じ二輪ドライバーの中でも、事故・違反群ほどスピードに対する自己陶醉傾向が強く現れている。二輪車とスピードの関連を特徴づける結果である。四輪群のドライバーの場合は、無事故・無違反群の若年者で30パーセント程度、事故・違反群でも40パーセント前後がこれを肯定している程度である。

勿論、四輪群においても事故・違反群にスピードの快感を肯定する者が多く、事故・違反群を特徴づけている設問である。

今一つ、二輪ドライバーに特徴的な設問が、「カーブに入るとき、自分の運転能力の限界を試したくなる」である。これを肯定するドライバーは、四輪群においては10～20パーセント程度であるが、二輪ドライバーにおいてはこれが、40パーセント前後と高くなり(事故・違反群)、二輪ドライバーを特徴づけている。

勿論、無事故・無違反群と事故・違反群の間の応答差も明確に現れており、事故・違反群にこれを肯定する者が多くみられる。

この設問においては、二輪ドライバーの中で、年少者と年長者の間の応答差が顕著である。年長者に比べると年少者に「運転能力の限界を試したくなる」と応答する者が多く、二輪ドライバーの場合、特に年少者が問題を有するといえる(図4-67～図4-68を参照)。

(6) 因子分析による解析結果

ここでは、攻撃的運転態度から自己陶酔的運転態度までの設問(23問)に対して、因子分析(主因子法でバリマックス回転を適用)による解析を行った。その結果、寄与率は、表4-7に示すように、固有値が1を超えているのは第5因子までであり、この5因子を有効として解釈を行った。

表4-7 固有値と寄与率

	第1因子	第2因子	第3因子	第4因子	第5因子	第6因子
固有値	6.596	1.672	1.301	1.082	1.052	0.959
寄与率	0.287	0.073	0.057	0.047	0.046	0.042
累積寄与率	0.287	0.360	0.416	0.463	0.509	0.551

a 因子の解釈(図4-69～図4-71を参照)

第1因子に負荷の高い項目(因子負荷量が0.4以上の項目)をみると、以下の通りである。

- ・ 思うように走れないと気分が悪い(因子負荷量は0.682)
- ・ 信号待ちや渋滞の時は、イライラすることが多い(同0.721)
- ・ 前に車がいると邪魔になる(同0.612)
- ・ しらぬまにスピードを出してしまう(同0.599)
- ・ スピードをあげるときの快感はなんともいえない(同0.598)
- ・ 追い越されるのはよい気持ちがしない(同0.591)
- ・ 車間距離がつまると追い越したくなる(同0.564)

- ・ 他の車に並ばれると先に出る(同0.546)
- ・ かつとしてアクセルを踏み込んで追い越したり、割り込みをしたことがある(同0.524)
- ・ すれ違いができないとき、つっこんでこられると、しゃくにさわる(同0.490)
- ・ カーブに入るとき、自分の運転能力の限界を試してみたいくなる(同0.546)
- ・ 歩行者や自転車を邪魔に思うことがある(同0.452)

この因子に負荷の高い項目は、運転中、他車（者）に対して攻撃的になったり、運転が思うようにならないとイライラしたりするといった項目が中心になっていることから、第1因子を「焦燥性の因子」と呼ぶことにする。

第2因子に負荷の高い項目は、以下の通りである。

- ・ たいていの場合、スピードをおとさずにハンドルだけでさける自信がある(因子負荷量は0.720)

PLOT OF FACTOR PATTERN FOR FACTOR 1 AND FACTOR 2

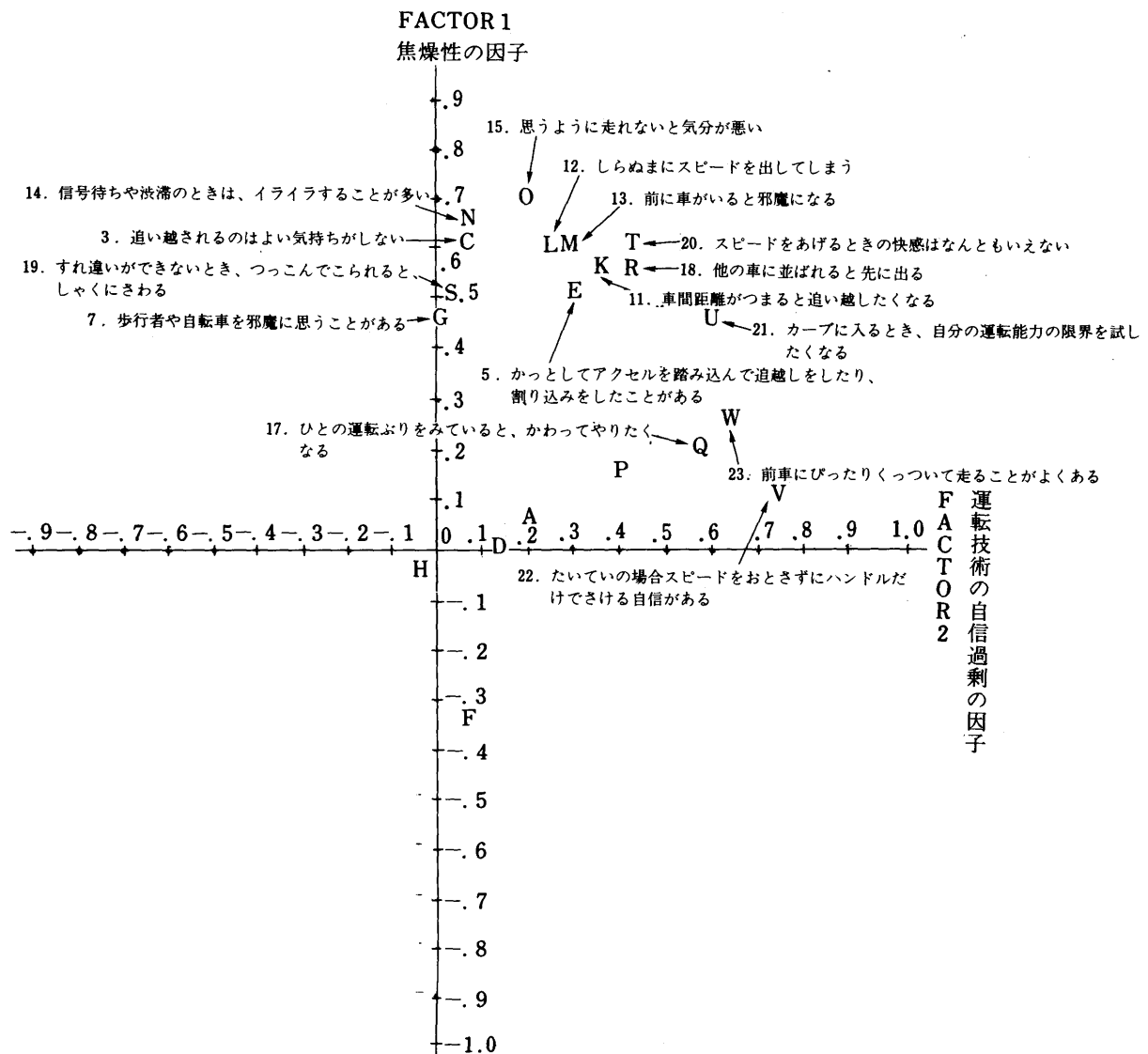


図4-69 因子分析結果(因子1・因子2)

- ・ 前車にぴったりくっついて走ることがよくある(同0.619)
- ・ カーブに入るとき、自分の運転能力の限界を試してみたくなる(同0.612)
- ・ ひとの運転ぶりをみていると、かわってやりたくなる(同0.546)
- ・ 他の車に並ばれると先にでる(同0.424)
- ・ スピードをあげるときの快感はなんともいえない(同0.416)

この因子に負荷の高い項目は、自分の運転技術に関する項目であり、「運転技術の自信過剰の因子」と呼ぶことにする。

第3因子に負荷の高い項目は、以下の通りである。

- ・ すすんで他の車に道を譲るようにしている(因子負荷量0.853)
- ・ 横道から出たそうにしている車には、進路を譲ることが多い(同0.849)

この因子に負荷の高い項目は2つであるが、いずれも進路譲りの項目であることから、この因子は、「謙

PLOT OF FACTOR PATTERN FOR FACTOR 3 AND FACTOR 4

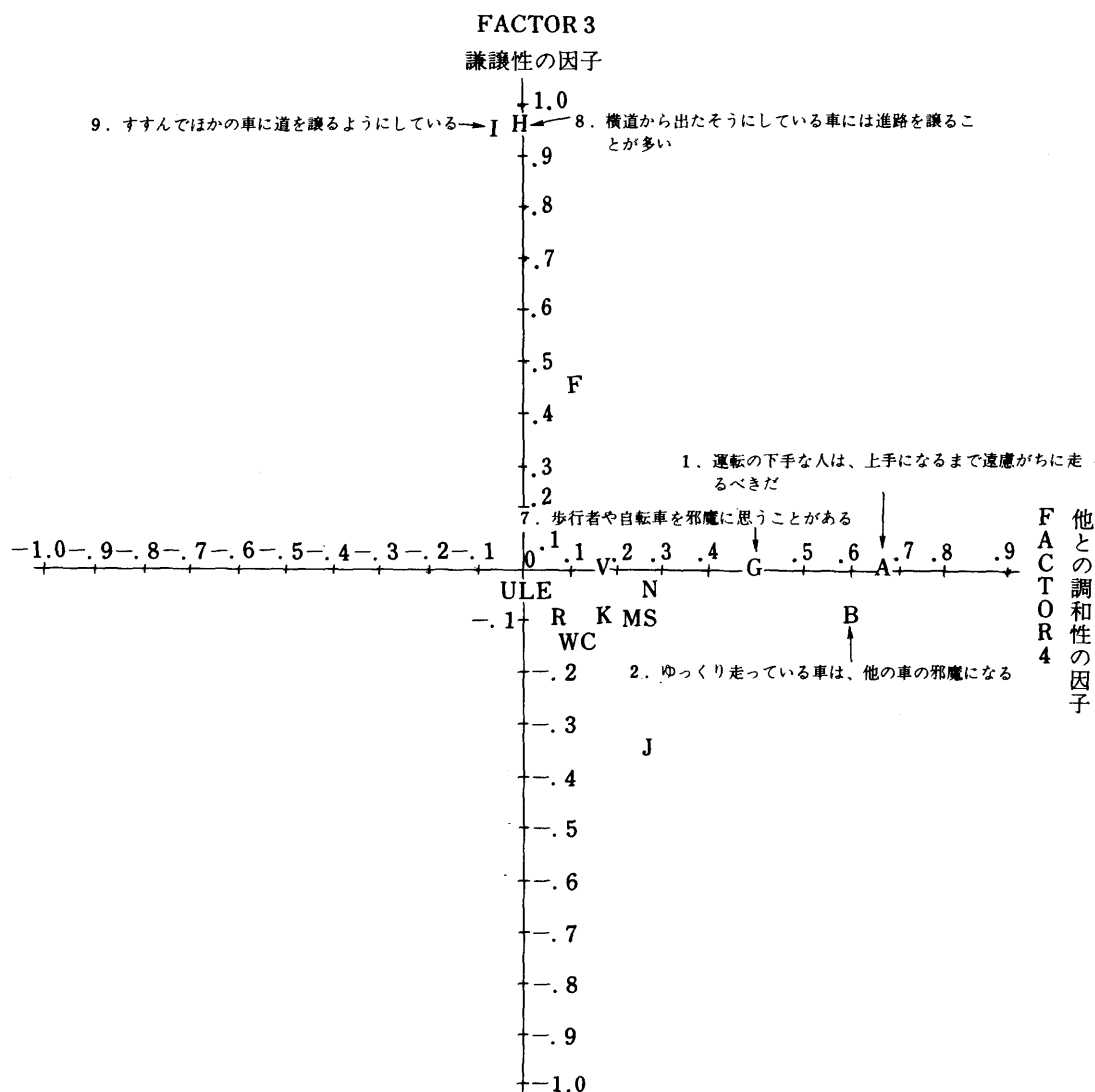


図4-70 因子分析結果(因子3・因子4)

PLOT OF FACTOR PATTERN FOR FACTOR 1 AND FACTOR 5

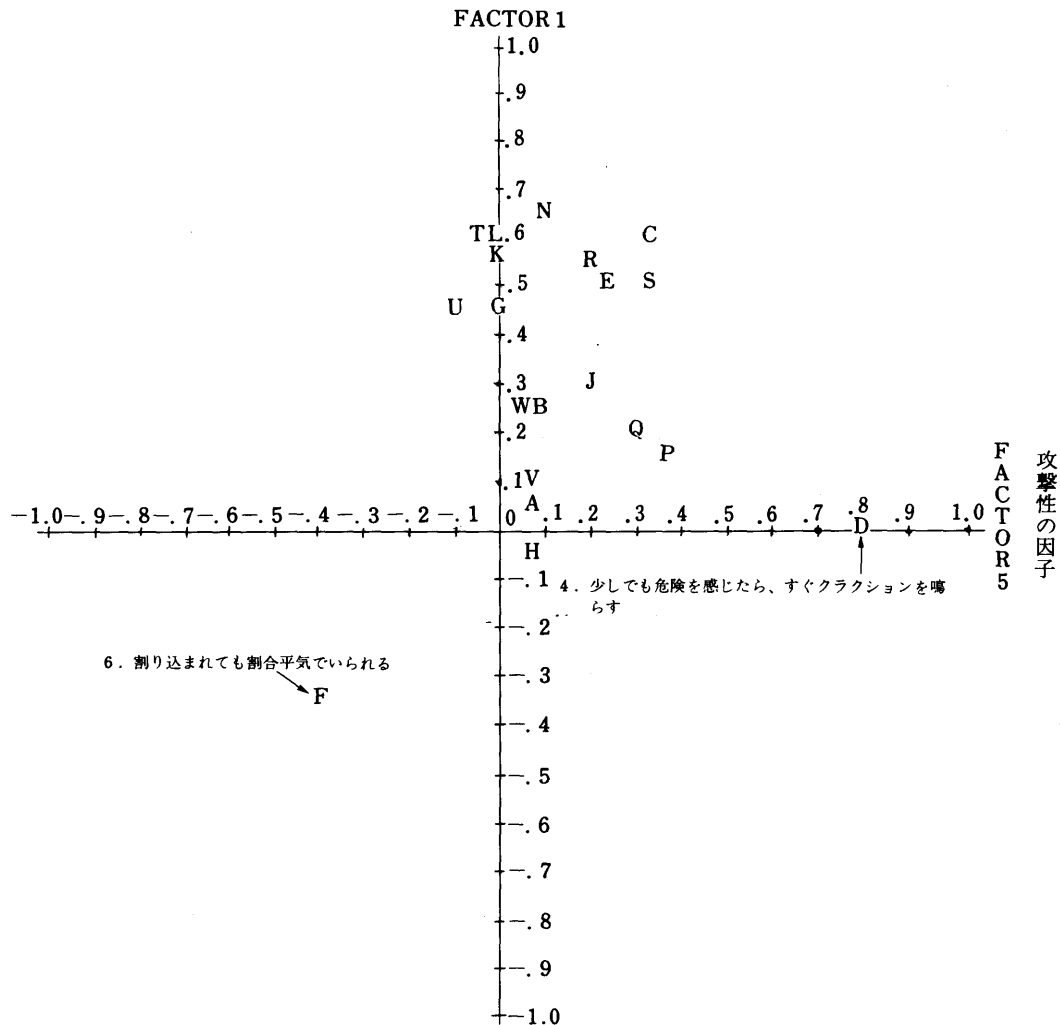


図4-71 因子分析結果(因子1・因子5)

譲性の因子」と呼ぶことにする。

第4因子に負荷の高い項目は、以下の通りである。

- ・ 運転の下手な人は、上手になるまで遠慮がちに走るべきだ(因子負荷量0.766)
- ・ ゆっくり走っている車は、他の車の邪魔になる(同0.672)
- ・ 歩行者や自転車を邪魔に思うことがある(同0.485)

この因子に負荷の高い項目は、他の車等との調和性に関する項目であることから、この因子は「他との調和性の因子」と解釈できる。

第5因子に負荷の高い項目は、以下のとおりである。

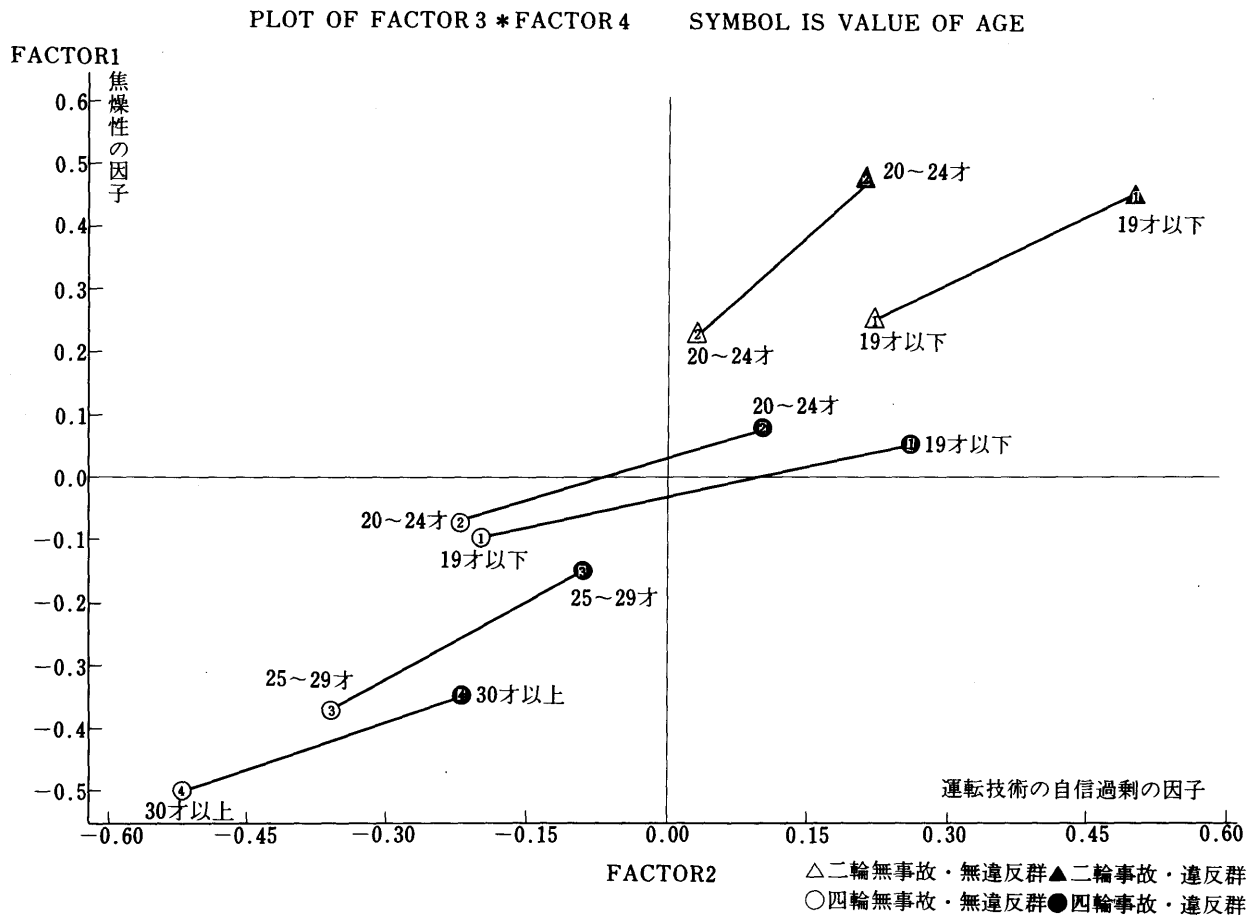
- ・ 少しでも危険を感じたら、すぐクラクションを鳴らす(因子負荷量0.772)
- ・ 割り込まれても割合平気でいられる(同▲0.415)

この因子に負荷の高い項目は少なく、解釈がやや困難であるが、上記二つの項目から、攻撃性の強いことを示すことから、「攻撃性の因子」としておく。

b 因子スコアの分布

これまでに抽出された因子空間に、車種別、事故・違反の有無別に年齢層をプロットしたものが図4-72～4-74である。

まず第1因子(焦燥性)についての傾向をみると、同じ年齢層であれば事故・違反群の方が明らかに焦燥性の因子を強く持っている。また、四輪群のドライバーよりも二輪群のドライバーの方が、焦燥的傾向の強いことが読み取れる。年齢別には、はっきりした傾向ではないが、概ね若年者の方に焦燥性の高い傾向が現れている。



第2因子(運転技術の自信過剰の因子)についても、事故・違反群に自信過剰の傾向が現れている。また、四輪群のドライバーよりも二輪群のドライバーの方が、自分の運転技術に自信を持っているようである。

第3因子(謙譲性の因子)に対しては、年齢や車種、事故・違反の有無で因子スコアの差は少なく、また、一定の傾向が読み取れない。

第4因子(他との調和性の因子)についても第3因子と同様に差が少なく、また、一定の傾向も読み取りにくい。ただし、19歳以下の年齢層を除けば、事故・違反群の方が調和性の低い傾向が現れている。

第5因子(攻撃性の因子)に対しては、概ね、事故・違反群の方が強い。ただし、二輪群の20~24歳の

年齢層においては、ほとんど差がみられない。

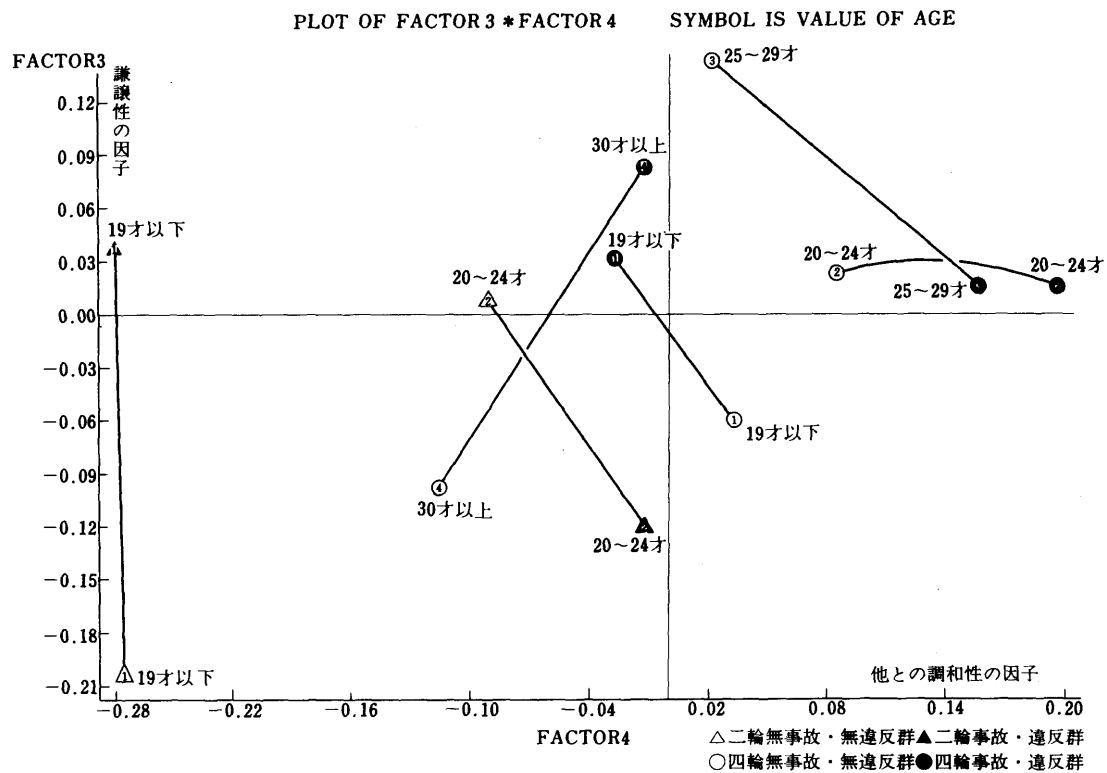


図 4 - 73 謙譲性の因子と調和性の因子関係

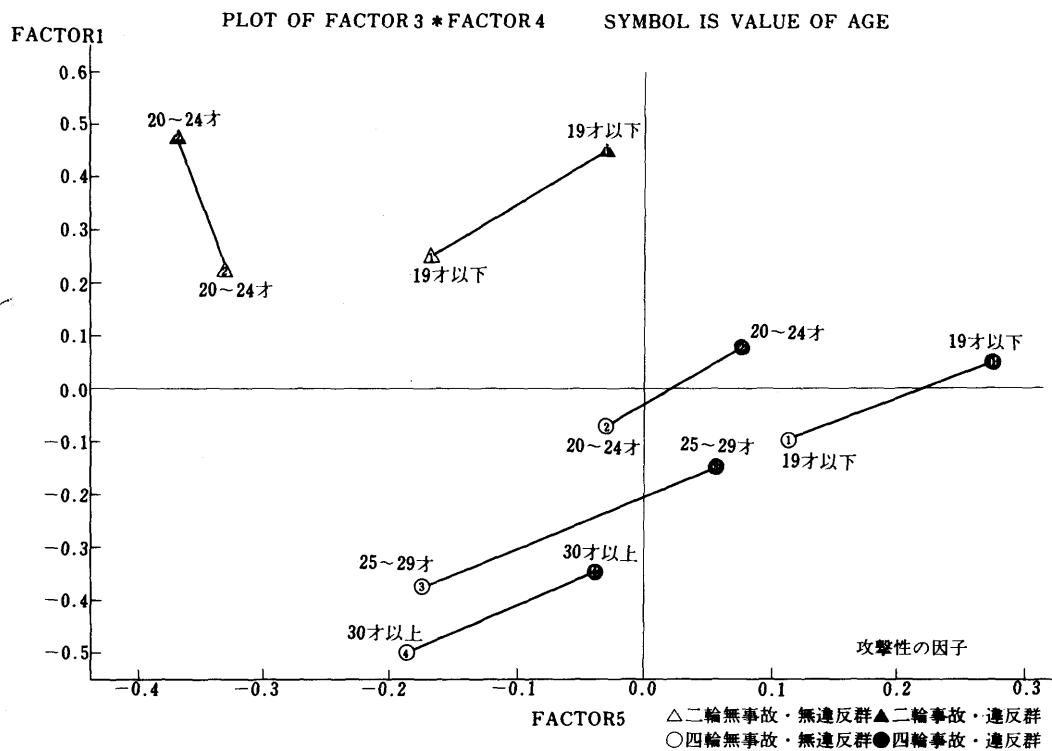


図 4 - 74 焦燥性の因子と攻撃性の因子の関係

次に、表４－８は、無事故・無違反群と事故・違反群の平均因子スコアを車種別に比較したものである。この結果をみると、二輪群と四輪群で、無事故・無違反群と事故・違反群を分ける因子に違いがみられる。

まず、二輪群については、第５因子の攻撃性(差の絶対値0.364)、第２因子の自信過剰（同0.260）、第１因子の焦燥性(同0.216)が、無事故・無違反群と事故・違反群をよく分離している。

四輪群の場合は、第２因子の自信過剰（同0.315）が、無事故・無違反群と事故・違反群をよく分けている。

表４－８ 平均因子スコアの比較

対 象 因 子		二 輪 車			四 輪 車		
		無違反群	違 反 群	差の絶対値	無違反群	違 反 群	差の絶対値
問 8	第１因子焦燥性の因子	0.237	0.453	0.216	-0.179	-0.059	0.120
	第２因子運転技術の自信過剰の因子	0.151	0.411	0.260	-0.272	0.043	0.315
	第３因子謙譲性の因子	-0.126	-0.011	0.115	-0.007	0.034	0.041
	第４因子他との調和性の因子	-0.211	-0.195	0.016	0.031	0.082	0.051
	第５因子攻撃性の因子	0.226	-0.138	0.364	-0.019	0.104	0.123

4-6 不安全行動の実行に及ぼす行動基準

(1) 危険性に関する意識・態度特性

前節では、ドライバーの不安全行動の動機づけに関わる心理的要因として、攻撃性、非協調性、衝動性、自己顕示性等を想定し、これを意識・態度の側面から捉えた。その結果、若年ドライバーにこれらの諸特性が顕著にみられた。また同じ若年者の間においても、事故あるいは違反のあるドライバーの方にその傾向がより強くみられた。

ところで、若年者や、事故・違反者が、不安全行動に動機づけられ易いとしても、実際にそのような運転行動をとるかどうかは多くの条件が複雑に関与しているものである。

ここでは、個々のドライバーの持つ危険性に対する価値判断が重要な条件の一つであると考え、これを詳細に検討することとした。

一般的にみて危険であると考えられる交通場面を提示して、その危険性の評価について判断を求めた。危険性の程度は、それぞれの設問に対して、「極めて危険」、「危険」、「やや危険」、「それほど危険とは思わない」、「全く危険とは思わない」の5段階に分けた。

なお集計にあたっては、「それほど危険とは思わない」と「全く危険とは思わない」を一つのカテゴリー（「危険とは思わない」）にまとめた。

合図を出すと同時に車線変更をする

「合図を出すと同時に車線変更をする」に対する応答結果を示したのが、図4-75(二輪群)～図4-76(四輪群)である。

図4-75は、二輪群の応答結果を示したものである。無事故・無違反群の場合、「極めて危険」と応答した者は、平均で42.3パーセントである。「危険」と応答した者を合わせると77.6パーセントの者が危険な行為であると考えている。

これを年齢層別に比較すると、16～19歳の年齢層は、77.0パーセント、20～24歳の年齢層は78.7パーセントであり、年齢による差はない。

事故・違反群の場合、「極めて危険」と応答した者は、平均で40.7パーセントである。「危険」と応答した

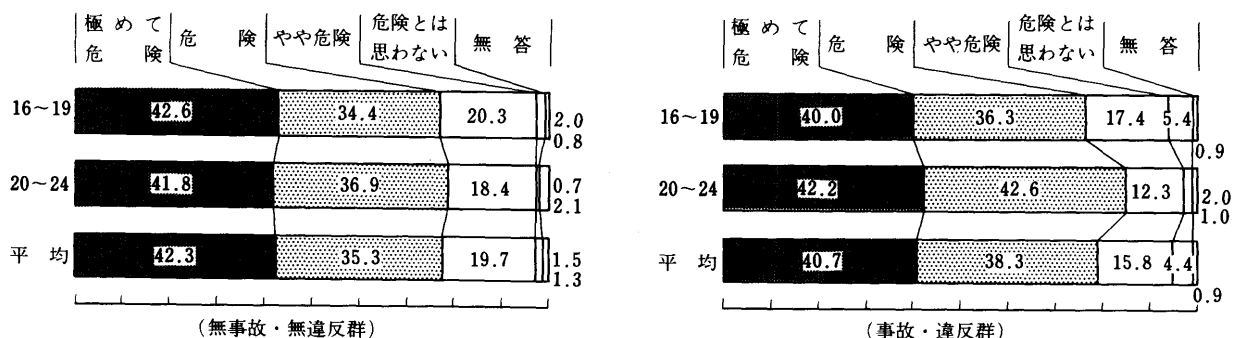


図4-75 「合図を出すと同時に車線変更をする」に対する回答構成比(二輪群)

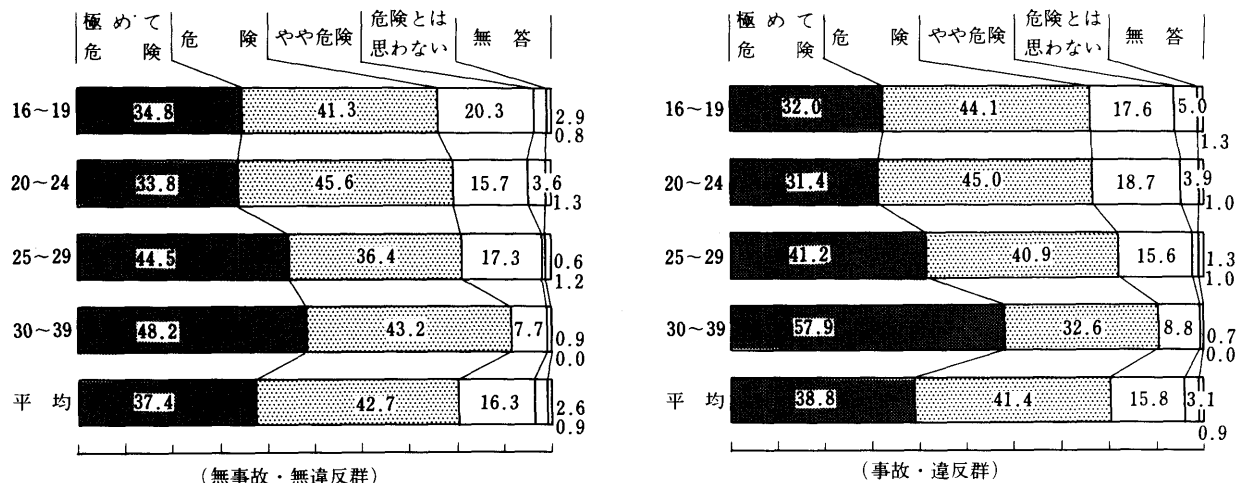


図4-76 「合図を出すと同時に車線変更をする」に対する回答構成比(四輪群)

者を合わせると79.0パーセントの者が危険な行為であると考えており、無事故・無違反群とほとんど差はない。

これを年齢層別に比較すると、16～19歳の年齢層は、76.3パーセント、20～24歳の年齢層は84.8パーセントである。年少者は、「危険とは思わない」と応答した者が5.0パーセント程度みられ、全体の応答傾向を比較すると、年長者に比べ危険な行為であると応答した者が少ない傾向にある。

無事故・無違反群と事故・違反群の間の応答差を年齢層別に比較すると、両群の間には顕著な差はみられない。

次に、図4-76は、四輪群の応答結果を示したものである。無事故・無違反群の場合、「極めて危険」と応答した者は、平均で37.4パーセントである。「危険」と応答した者を合わせると、80.1パーセントになる。若年者だけでみると、77.9パーセントであり、二輪群(無事故・無違反群平均77.6パーセント)に比べて差があるとはいえない。

年齢による応答差を、「極めて危険」と「危険」の応答を合わせて比較すると、16～19歳は76.1パーセント、20～24歳は79.4パーセント、25～29歳は80.9パーセント、30歳代は91.4パーセントである。若年者の間では、応答差はないが、25歳以上の年齢層において危険な行為であるとする考え者が増加しており、年齢による差がみられる。

事故・違反群の場合、「極めて危険」と応答した者は、平均で38.8パーセントである。「危険」と応答した者を合わせると80.2パーセントになる。若年者だけでみると76.3パーセントであり、二輪群(事故・違反群平均79.0パーセント)に比べると低い。

年齢による応答差を、「極めて危険」と「危険」の応答を合わせて比較すると、16～19歳は76.1パーセント、20～24歳は76.4パーセント、25～29歳は82.1パーセント、30歳代は90.5パーセントである。事故・違反群の場合も、若年者の間で応答差はないが、25歳以上の年齢層から危険な行為であるとする考え者が増加し、年齢による差がみられる。

無事故・無違反群と事故・違反群の間の応答差を年齢層別に比較すると、両群の間に顕著な応答差はみら

れなかった。

以上、合図を出すと同時の車線変更に対する応答傾向の特徴を整理すると、次の通りである。

全体的には、危険な行為であると応答した者が80.0パーセント前後みられ、比較的危険行為としての認識の高い項目である。しかし、特筆すべきは、年齢による応答差がはっきりしている点である。若年者の間では明確な差はないが、25歳以上の年齢層から、危険な行為であるとする応答が増加している。

また、若年者の二輪群と四輪群の応答結果を比較した結果、事故・違反群の場合、四輪に比べて二輪群の方が、より危険な行為であると応答した者が多かった。これは、通常、四輪車に接近した状態で走行している二輪ドライバーの体験からと考えられる。

追越し禁止場所で追越しする

「追越し禁止場所で追越しする」に対する応答結果を示したのが図4-77(二輪群)～図4-78(四輪群)である。

図4-77は、二輪群の応答結果を示したものである。無事故・無違反群の場合、「極めて危険」と応答した者は、平均で29.5パーセントである。「危険」と応答した者を合わせると72.8パーセントになる。

これを年齢層別に比較すると、16～19歳の年齢層は74.2パーセント、20～24歳の年齢層は70.2パーセントであり、年齢による差はない。

事故・違反群の場合、「極めて危険」と応答した者は平均で33.7パーセントである。「危険」と応答した

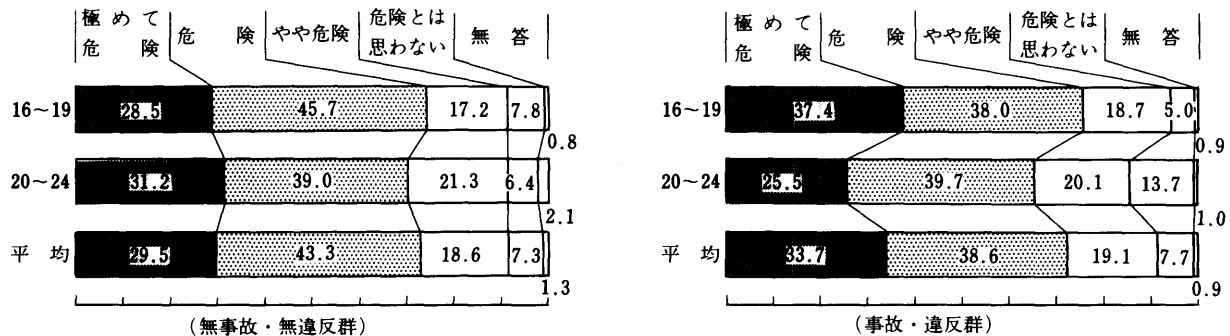


図4-77 「追越し禁止場所で追越しする」に対する回答構成比(二輪群)

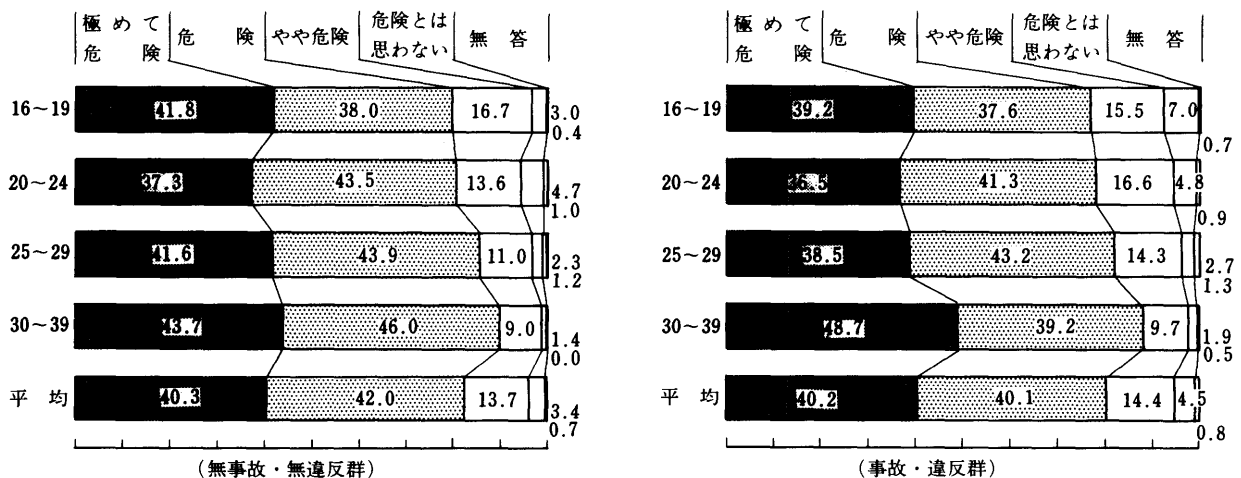


図4-78 「追越し禁止場所で追越しする」に対する回答構成比(四輪群)

者を合わせると、72.3パーセントになる。

これを年齢層別に比較すると、16～19歳の年齢層は75.4パーセント、20～24歳の年齢層は65.2パーセントである。事故・違反群の場合、年長者は「危険とは思わない」と応答した者が13.7パーセント含まれており、年少者に比べると、危険な行為としての認識が低い。

次に、図4-78は、四輪群の応答結果を示したものである。無事故・無違反群の場合、「極めて危険」と応答した者は、平均で40.3パーセントである。「危険」と応答した者を合わせると、82.3パーセントになる。これを若年者だけでみると、80.3パーセントであり、二輪群（無事故・無違反群平均72.8パーセント）に比べると、四輪群の方が危険な行為であると応答した者が多い。

年齢による応答差を、「極めて危険」と「危険」の応答を合わせて比較すると、16～19歳は79.8パーセント、20～24歳は80.8パーセント、25～29歳は85.5パーセント、30歳代は89.7パーセントである。年齢が高くなるほど、危険な行為としての応答が増加し、若年者と30歳代の間に応答差がみられた。

事故・違反群の場合、「極めて危険」と応答した者は、平均40.2パーセントである。「危険」と応答した者を合わせると80.3パーセントになる。これを若年者だけでみると77.4パーセントであり、二輪群（事故・違反群平均72.3パーセント）に比べると、四輪群の方が危険な行為であると応答した者が多い。

年齢による応答差を、「極めて危険」と「危険」の応答差を合わせて比較すると、16～19歳は76.8パーセント、20～24歳は77.8パーセント、25～29歳は81.7パーセント、30歳代は87.9パーセントである。年齢とともに危険な行為としての応答が多くなるが、若年者と30歳代の間に応答差がみられた。

無事故・無違反群と事故・違反群の間の応答差を年齢層別に比較したが、いずれの年齢層も顕著な差はみられない。

以上、追越し禁止場所での追越し行動に対する応答傾向をみると、全体的には、危険な行為であると応答した者が二輪群で約70パーセント、四輪群で約80パーセントと高く、これも比較的危険行為としての認識の高い項目である。しかし、若年者の中で二輪群と四輪群の応答差は顕著である。

追越し行動を、「極めて危険」な行為として認識している者は、四輪群で約40パーセントみられる。これに対して二輪群では約30パーセントと低い。

年齢差については、若年者の間では差はないが、ここでも若年者と30歳代の間に顕著な応答差がみられた。若年ドライバーの危険認識が低いといえる。

一時停止すべきところで停止せずに徐行ですませる

「一時停止すべきところで停止せずに徐行ですませる」に対する応答結果を示したのが、図4-79（二輪群）～図4-80（四輪群）である。

図4-79は、二輪群の応答結果を示したものである。無事故・無違反群の場合、「極めて危険」と応答した者は、平均で27.2パーセントである。「危険」と応答した者を合わせると、65.2パーセントになる。これを年齢層別に比較すると、16～19歳は67.2パーセント、20～24歳は61.7パーセントであり、年齢による応答差はない。

事故・違反群の場合、「極めて危険」と応答した者は、平均で26.5パーセントである。「危険」と応答した

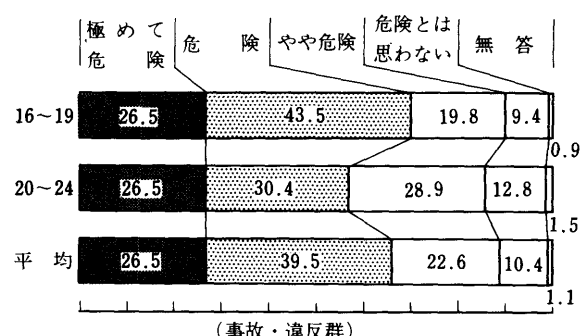
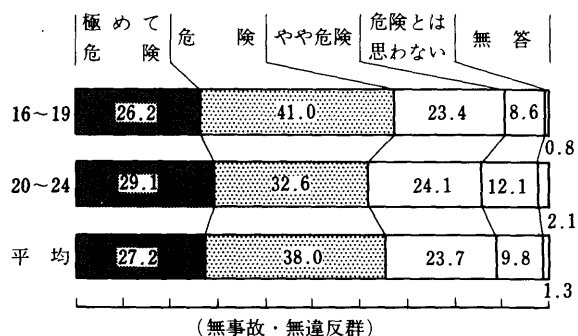


図4-79 「一時停止すべきところで停止せずに徐行ですませる」に対する回答構成比(二輪群)

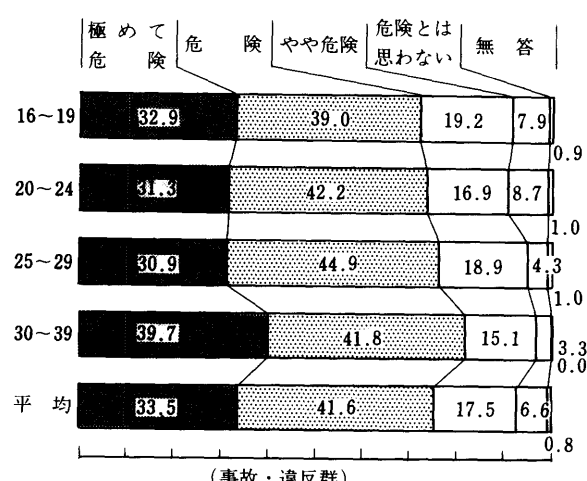
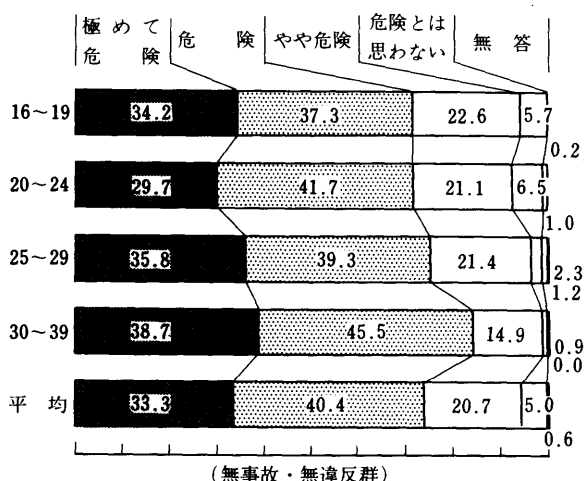


図4-80 「一時停止すべきところで停止せずに徐行ですませる」に対する回答構成比(四輪群)

者と合わせると、66.0パーセントになる。これを年齢層別に比較すると、16～19歳は70.0パーセント、20～24歳は56.9パーセントであり、年長者の方が低い。

無事故・無違反群と事故・違反群の間の応答差を、年齢層別に比較すると、いずれも顕著な差はみられない。

次に、図4-80は、四輪群の応答結果を示したものである。無事故・無違反群の場合、「極めて危険」と応答した者は、平均で33.3パーセントである。「危険」と応答した者を合わせると、73.7パーセントになる。これを、若年者だけでみると、71.4パーセントになり、二輪群（無事故・無違反群平均65.2パーセント）と比較すると四輪の方が高い。

年齢による応答差を、「極めて危険」と「危険」の応答をあわせて比較すると、16～19歳は71.5パーセント、20～24歳は71.4パーセント、25～29歳は75.1パーセント、30歳代は84.2パーセントである。若年者の間では、全く差はないが、若年者と30歳代の間に応答差が顕著である。

事故・違反群の場合、「極めて危険」と応答した者は、平均で33.5パーセントである。「危険」と応答した者を合わせると、75.1パーセントになる。若年者だけをみると72.9パーセントであり、二輪群(事故・違反群平均66.0パーセント)と比較すると、四輪群の方が高い。

年齢による応答差を、「極めて危険」と「危険」の応答を合わせて比較すると、16～19歳は71.9パーセント、20～24歳は73.5パーセント、25～29歳は75.8パーセント、30歳代は81.5パーセントである。年齢とともに危

険であると応答した者の比率も高くなるが、若年者と30歳代の間で応答差がみられた。

無事故・無違反群と事故・違反群の間の応答差を年齢層別に比較したが、どの年齢層も顕著な差はみられなかった。

信号の変わり目に加速して通過する

「青から黄色への信号の変わり目に加速して通過する」に対する応答結果を示したのが、図4-81(二輪群)～図4-82(四輪群)である。

図4-81は、二輪群の応答結果を示したものである。無事故・無違反群の場合、「極めて危険」と応答した者は、平均で9.1パーセントである。「危険」と応答した者を合わせると39.1パーセントになる。これを年齢層別に比較すると、16～19歳の年齢層は39.5パーセント、20～24歳の年齢層は38.3パーセントであり、年齢による応答差はない。

事故・違反群の場合、「極めて危険」と応答した者は、平均で9.8パーセントである。「危険」と応答した者を合わせると39.9パーセントになる。これを年齢層別に比較すると、16～19歳の年齢層は42.4パーセント、20～24歳の年齢層は34.3パーセントであり、年長者の比率が低い。

無事故・無違反群と事故・違反群の間の応答差を年齢層別に比較すると、いずれも顕著な差はない。

次に、図4-82は、四輪群の応答結果を示したものである。無事故・無違反群の場合、「極めて危険」と

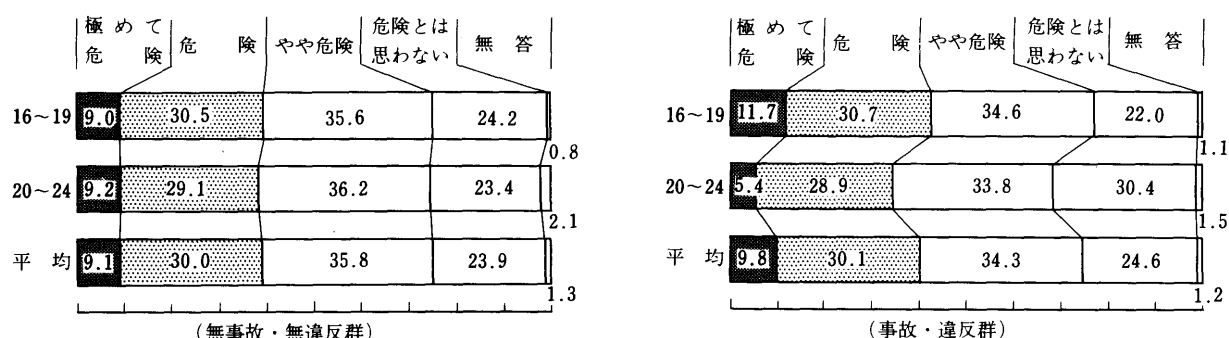


図4-81 「青から黄色への信号の変わり目に加速して通過する」に対する回答構成比(二輪群)

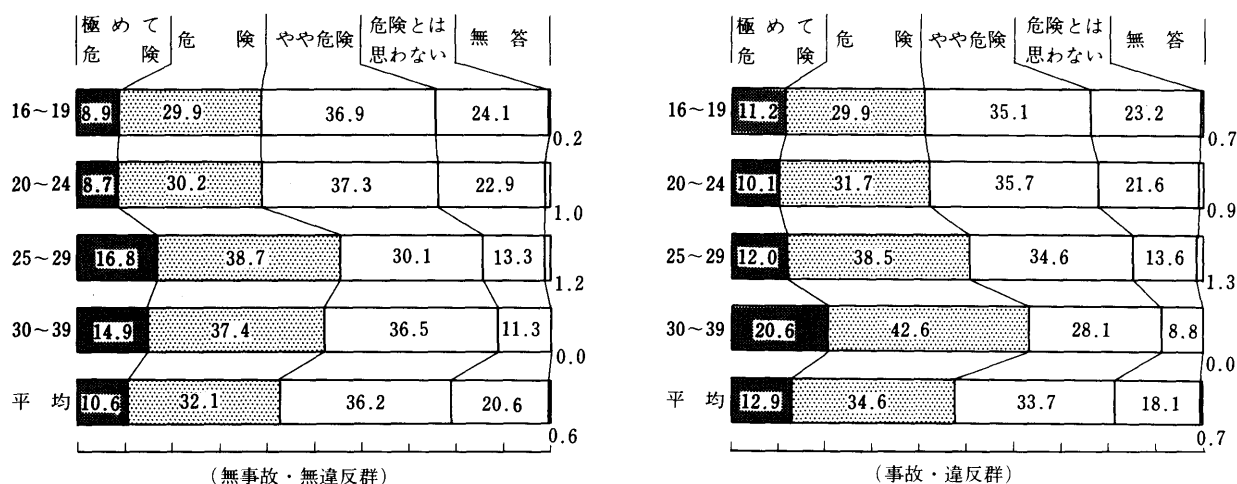


図4-82 「青から黄色への信号の変わり目に加速して通過する」に対する回答構成比(四輪群)

応答した者は、10.6パーセントである。「危険」と応答した者を合わせると42.7パーセントになる。

これを若年者だけでみると38.9パーセントであり、二輪群（無事故・無違反群平均39.1パーセント）と比較するとほとんど差はない。年齢による応答差を、「極めて危険」と「危険」の応答を合わせて比較すると、16～19歳は38.8パーセント、20～24歳は38.9パーセント、25～29歳は55.5パーセント、30歳代は52.3パーセントである。若年者と25歳以上の年齢層の間で応答差が顕著である。

事故・違反群の場合、「極めて危険」と応答した者は12.9パーセントである。「危険」と応答した者を合わせると47.5パーセントになる。これを若年者だけでみると41.5パーセントであり、二輪群(事故・違反群平均39.9パーセント)と比較するとほとんど差はない。

年齢による応答差を、「極めて危険」と「危険」の応答を合わせて比較すると、16～19歳は41.1パーセント、20～24歳は41.8パーセント、25～29歳は50.5パーセント、30歳代は63.2パーセントである。若年者の間では全く差はないが、年齢とともに比率が高くなる傾向を示している。

無事故・無違反群と事故・違反群の間の応答差を年齢層別に比較したが、いずれも顕著な差はみられなかった。

制限速度を20キロメートル超えて走る

「制限速度を20キロメートル超えて走る」に対する応答結果を示したのが、図4-83(二輪群)～図4-84(四輪群)である。

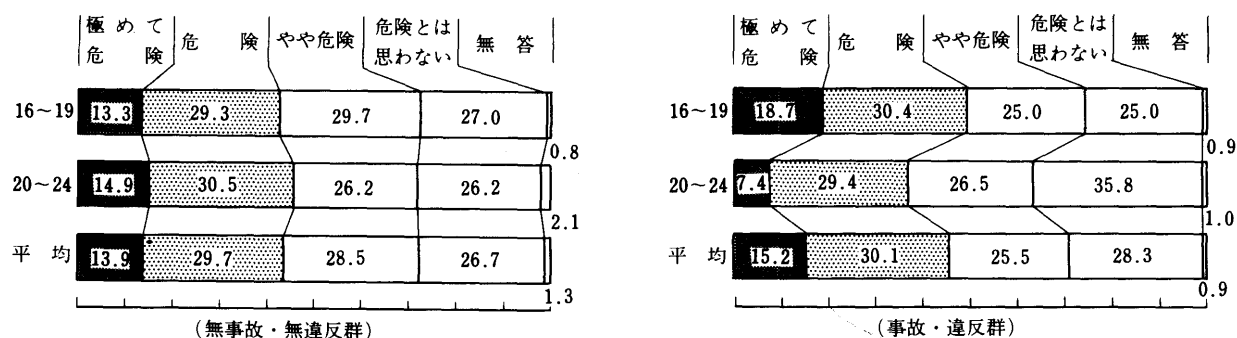


図4-83 「制限速度を20km超えて走る」に対する回答構成比(二輪群)

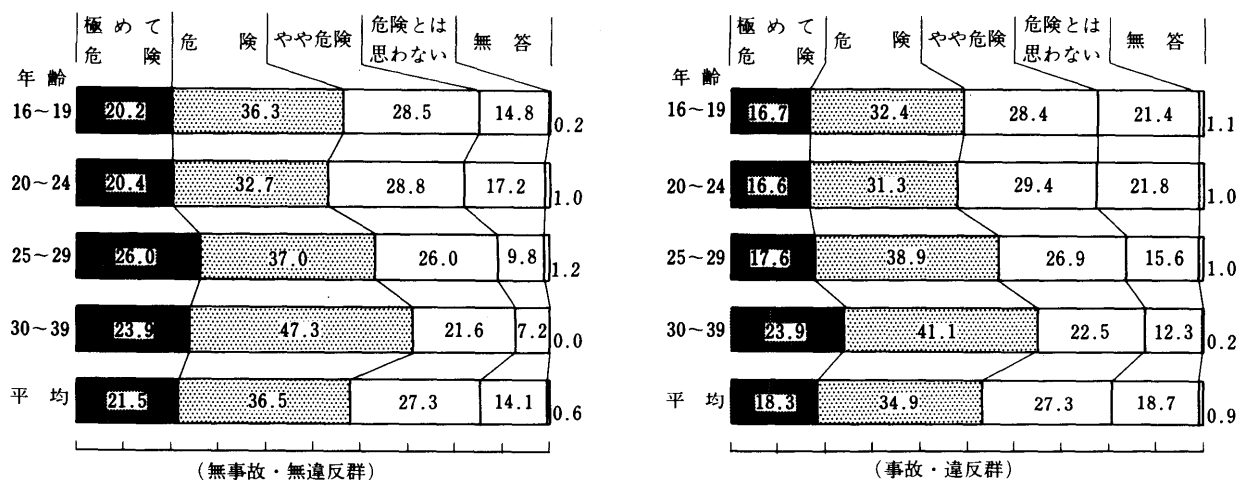


図4-84 「制限速度を20km超えて走る」に対する回答構成比(四輪群)

図4-83は、二輪群の応答結果を示したものである。無事故・無違反群の場合、「極めて危険」と応答した者は、平均で13.9パーセントである。「危険」と応答した者を合わせると43.6パーセントになる。これを年齢層別に比較すると、16～19歳の年齢層は42.6パーセント、20～24歳は45.4パーセントになり、年齢による応答差はない。

事故・違反群の場合、「極めて危険」と応答した者は、平均で15.2パーセントである。「危険」と応答した者を合わせると45.3パーセントになる。これを年齢層別に比較すると、16～19歳は49.1パーセント、20～24歳は36.8パーセントであり、年長者の方が低い。

無事故・無違反群と事故・違反群の間の応答差を年齢層別に比較した結果、いずれも顕著な差はみられなかった。

次に、図4-84は、四輪群の応答結果を示したものである。無事故・無違反群の場合、「極めて危険」と応答した者は、平均で21.5パーセントである。「危険」と応答した者を合わせると58.0パーセントになる。これを若年者だけでみると、54.7パーセントであり、二輪群（無事故・無違反群平均43.6パーセント）と比べると、四輪群の方が高い。

年齢による応答差を、「極めて危険」と「危険」の応答を合わせて比較すると、16～19歳は56.5パーセント、20～24歳は53.1パーセント、25～29歳は63.0パーセント、30歳代は71.2パーセントである。若年者の間に応答差はないが、若年者と30歳代の間には顕著な差がみられる。

事故・違反群の場合、「極めて危険」と応答した者は、平均で18.3パーセントである。「危険」の応答を合わせると53.2パーセントになる。これを若年者だけでみると、48.4パーセントであり、二輪群（事故・違反群平均45.3パーセント）と比べると四輪群の方が高い。

年齢による応答差を、「極めて危険」と「危険」の応答を合わせて比較すると、16～19歳は49.1パーセント、20～24歳は47.9パーセント、25～29歳は56.5パーセント、30歳代は65.0パーセントである。16～19歳と30歳代、20～24歳と25～29歳・30歳代の間にそれぞれ応答差がみられた。若年者の間では差はないが、高年齢者に比べて若年者の方が危険であると応答した者の比率が低い。

無事故・無違反群と事故・違反群の間の応答差を年齢層別に比較すると、16～19歳の年齢層で応答差がみられた。危険であると応答した者の比率をみると、無事故・無違反群の56.5パーセントに対して事故・違反群は49.1パーセントと低い。また、事故・違反群では「危険とは思わない」の応答が21.4パーセントみられた。また、20～24歳（無事故・無違反群53.1パーセント対事故・違反群47.9パーセント）と25～29歳（同63.0パーセント対56.5パーセント）の年齢層も有意な差ではないが、無事故・無違反群に危険であると応答した者が多いという傾向はみられる。

制限速度を超えても車の流れに合わせて走る

「制限速度を超えても車の流れに合わせて走る」に対する応答結果を示したのが、図4-85（二輪群）～図4-86（四輪群）である。ここでは、「危険とは思わない」の応答を中心に比較する。

図4-85は、二輪群の応答結果を示したものである。無事故・無違反群の場合、「危険とは思わない」と応答した者は、平均で69.5パーセントである。これを年齢層別に比較すると、16～19歳は67.6パーセント

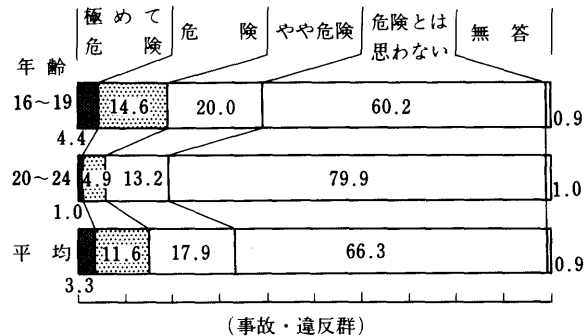
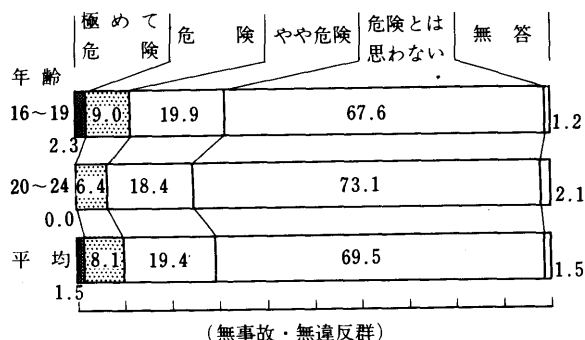


図 4-85 「制限速度を超えても車の流れに合わせて走る」に対する回答構成比(二輪群)

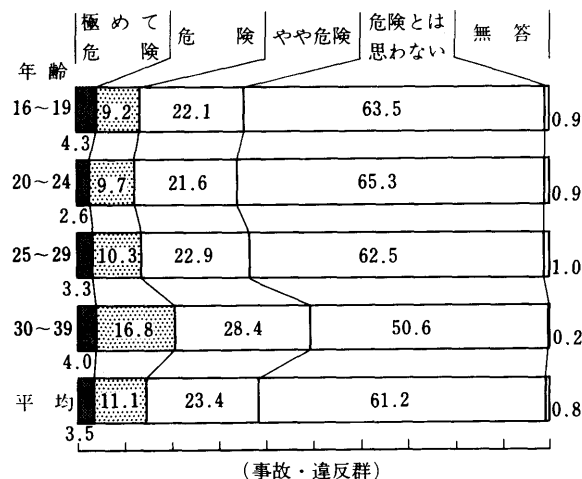
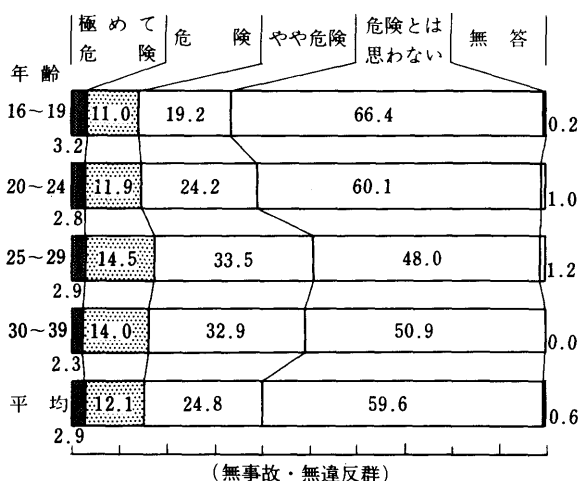


図 4-86 「制限速度を超えても車の流れに合わせて走る」に対する回答構成比(四輪群)

20～24歳は73.1パーセントであり、年長者の方が若干高いが顕著な差とはいえない。

事故・違反群の場合、「危険とは思わない」と応答した者は、平均で66.3パーセントである。これを年齢層別に比較すると、16～19歳は60.2パーセント、20～24歳は79.9パーセントであり、年長者に「危険とは思わない」と応答した者が多い。

無事故・無違反群と事故・違反群の応答結果を年齢層別に比較したところ、いずれも顕著な応答差はみられなかった。

次に、図 4-86は、四輪群の応答結果を示したものである。無事故・無違反群の場合、「危険とは思わない」と応答した者は、平均で59.6パーセントである。若年者だけをみると63.0パーセントであり、二輪群(無事故・無違反群平均69.5パーセント)に比べると低い。

「危険とは思わない」と応答した者の比率を年齢層別に比較すると、16～19歳は66.4パーセント、20～24歳は60.1パーセント、25～29歳は48.0パーセント、30歳代は50.9パーセントである。若年者と25歳以上の年齢層の間に差があり、若年者に「危険とは思わない」と応答した者が多い。

事故・違反群の場合、「危険とは思わない」と応答した者は、平均で61.2パーセントである。若年者だけをみると、64.5パーセントであり、二輪群(事故・違反群平均66.3パーセント)との間には顕著な差はない。

「危険とは思わない」と応答した者の比率を年齢層別に比較すると、16～19歳は63.5パーセント、20～24

歳は65.3パーセント、25～29歳は62.5パーセント、30歳代は50.6パーセントである。若年者と30歳代の間に
 応答差が顕著である。無事故・無違反群と事故・違反群の間の応答差を年齢層別に比較した結果、25～29歳
 の年齢層を除いては、顕著な差はみられない。

割り込みをする車を入れないよう車間をつめて走る

「割り込みをする車を入れないよう車間をつめて走る」に対する応答結果を示したのが、図4-87（二輪
 群）～図4-88（四輪群）である。

図4-87は、二輪群の応答結果を示したものである。無事故・無違反群の場合、「極めて危険」と応答し
 た者は、平均で19.1パーセントである。「危険」と応答した者を合わせると、58.9パーセントになる。これ
 を年齢層別に比較すると、16～19歳は60.2パーセント、20～24歳は56.8パーセントになり、年齢による差は
 みられない。

事故・違反群の場合、「極めて危険」と応答した者は、平均で18.5パーセントである。「危険」と応答し
 た者を合わせると58.6パーセントになる。これを年齢層別に比較すると、16～19歳は、61.1パーセント、20
 ～24歳は52.9パーセントであり、年長者の方が低い。

無事故・無違反群と事故・違反群の間の応答差について、年齢層別に比較すると、いずれも差はみられな
 い。

図4-88は、四輪群の応答結果を示したものである。無事故・無違反群の場合、「極めて危険」と応答し

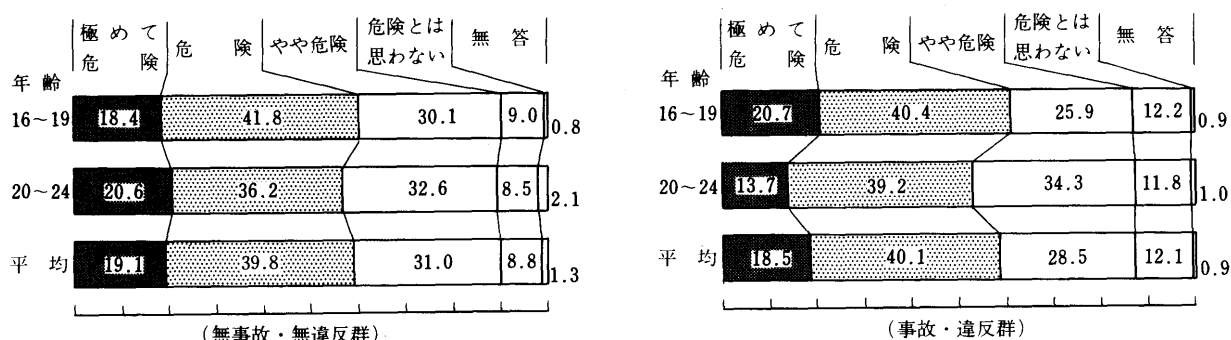


図4-87「割り込みをする車を入れないよう車間をつめて走る」に対する回答構成比(二輪群)

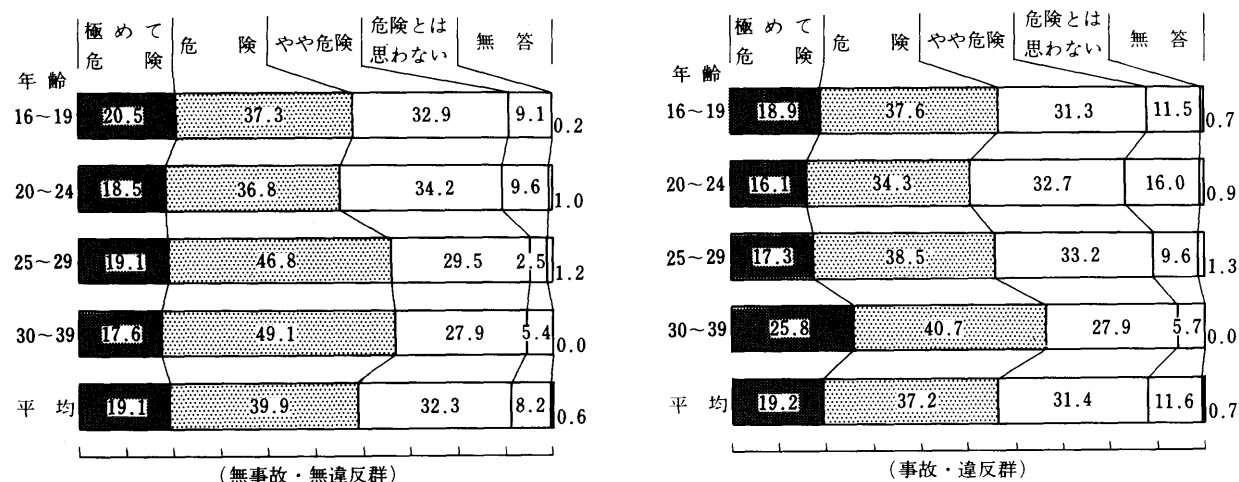


図4-88「割り込みをする車を入れないよう車間をつめて走る」に対する回答構成比(四輪群)

た者は、平均で19.1パーセントである。「危険」と応答した者を合わせると59.0パーセントである。若年者だけをみると56.4パーセントであり、これを二輪群(無事故・無違反群平均58.9パーセント)と比較すると差はない。

年齢による応答差を、「極めて危険」と「危険」の応答を合わせて比較すると、16～19歳は57.8パーセント、20～24歳は55.3パーセント、25～29歳は65.9パーセント、30歳代は66.7パーセントである。若年者と25歳以上の年齢層の間に応答差がみられた。

事故・違反群の場合、「極めて危険」と応答した者は、平均で19.2パーセントである。「危険」と応答した者を合わせると56.4パーセントになる。若年者だけをみると、53.2パーセントと若干低く、これを二輪群(事故・違反群平均58.6パーセント)と比較すると、差はない。

年齢による応答差を、「極めて危険」と「危険」の応答を合わせて比較すると、16～19歳は56.5パーセント、20～24歳は50.4パーセント、25～29歳は55.8パーセント、30歳代は66.5パーセントである。若年者と30歳代との間に応答差がみられた。

無事故・無違反群と事故・違反群の間の応答差を年齢層別に比較すると、20～24歳と25～29歳の年齢層で応答差がみられた。「極めて危険」と「危険」の応答を合わせて比較すると、20～24歳の年齢層は、無事故・無違反群が55.3パーセントであるのに対して、事故・違反群は、50.4パーセントと低い。25～29歳の年齢層は、無事故・無違反群の65.9パーセントに対して、事故・違反群は55.8パーセントと低い。

前の車を追いつけて進路を譲らせる

「前の車を追いつけて進路を譲らせる」に対する応答結果を示したのが図4-89(二輪群)～図4-90(四輪群)である。

図4-89は、二輪群の応答結果を示したものである。無事故・無違反群の場合、「極めて危険」と応答した者は、平均で21.4パーセントである。「危険」の応答を合わせると63.5パーセントになる。これを年齢層別に比較すると、16～19歳は58.6パーセント、20～24歳は72.3パーセントである。

事故・違反群の場合、「極めて危険」と応答した者は、平均で22.3パーセントである。「危険」と応答した者を合わせると63.3パーセントになる。これを年齢層別に比較すると、16～19歳は63.0パーセント、20～24歳は63.7パーセントであり、ほとんど差はない。

次に、図4-90は、四輪群の応答結果を示したものである。無事故・無違反群の場合、「極めて危険」と応答した者は、平均で29.8パーセントである。「危険」と応答した者を合わせると72.6パーセントになる。これを若年者だけでみると、69.0パーセントであり、二輪群(無事故・無違反群平均63.5パーセント)に比べると高い。

年齢による応答差を、「極めて危険」と「危険」の応答を合わせて比較すると、16～19歳は70.5パーセント、20～24歳は67.7パーセント、25～29歳は79.2パーセント、30歳代は86.1パーセントである。若年者の間で応答差はないが、若年者と25歳以上の年齢層の間に差がみられた。

事故・違反群の場合、「極めて危険」と応答した者は、平均で25.8パーセントである。「危険」と応答した者を合わせると65.9パーセントになる。これを若年者だけでみると63.3パーセントであり、二輪群(事故・

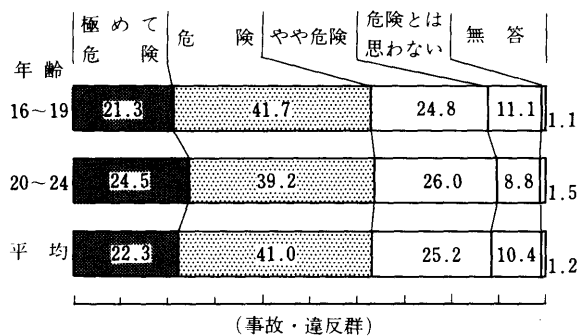
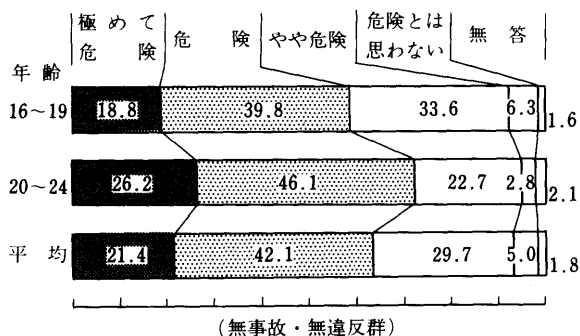


図4-89 「前車を追い上げて進路を譲らせる」に対する回答構成比(二輪群)

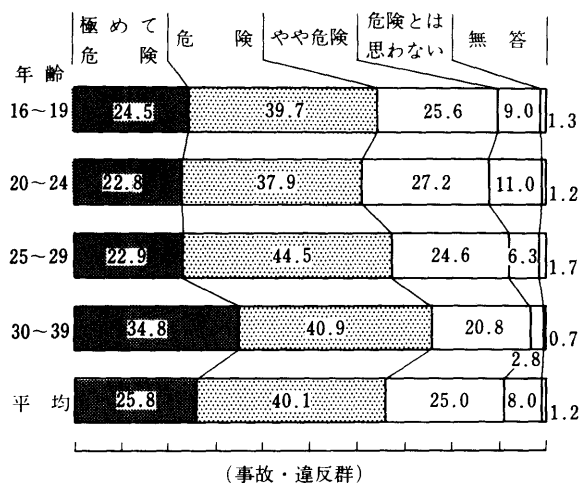
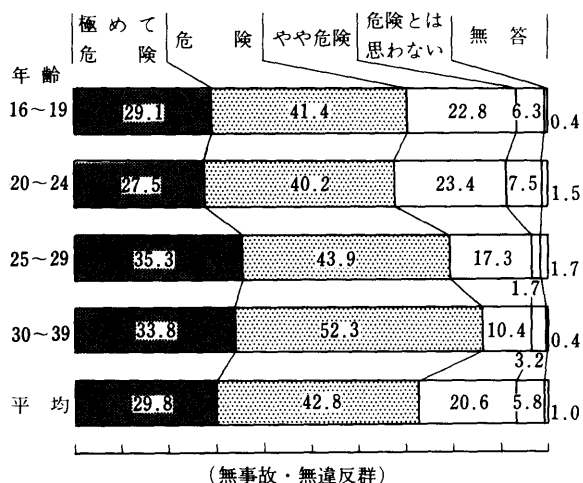


図4-90 「前車を追い上げて進路を譲らせる」に対する回答構成比(四輪群)

違反群平均63.3パーセント)と比較すると、全く同率である。

年齢による応答差を、「極めて危険」と「危険」を合わせて比較すると、16～19歳は64.2パーセント、20～24歳は60.7パーセント、25～29歳は67.4パーセント、30歳代は75.7パーセントである。若年者の間では差はない。しかし、16～19歳と30歳代、20～24歳と25～29歳・30歳代の間には応答差があり、年齢の高いドライバーに好ましい応答が多い。

無事故・無違反群と事故・違反群の間の応答を、「極めて危険」と「危険」の応答を合わせて比較すると次の通りである。16～19歳は、無事故・無違反群の70.5パーセントに対して事故・違反群は、64.2パーセントと低い。同様に、20～24歳は、67.7パーセント対60.7パーセント、25～29歳は79.2パーセント対67.4パーセント、30歳代は86.1パーセント対75.7パーセントといずれの年齢層においても、無事故・無違反群に好ましい応答が多い。無事故・無違反群と事故・違反群の応答差は、16～19歳の年齢層を除いては、いずれも有意である。

駐車禁止の場所で駐車する

「駐車禁止の場所で駐車する」に対する応答を示したのが図4-91(二輪群)～図4-92(四輪群)である。

図4-91は、二輪群の応答結果を示したものである。無事故・無違反群の場合、「極めて危険」と応答した者は、平均で13.4パーセントである。「危険」と応答した者を合わせると38.8パーセントになる。これを年齢層別に比較すると、16～19歳は36.3パーセント、20～24歳は43.3パーセントである。年長者の方が危険であると応答した者が若干多いが有意な差ではない。

事故・違反群の場合、「極めて危険」と応答した者は、平均で11.5パーセントである。「危険」と応答した者を合わせると38.6パーセントになる。これは、無事故・無違反群に比べてほとんど差はない。

年齢層別に比較すると、16～19歳は39.6パーセント、20～24歳は36.3パーセントであり、年齢による応答差はない。

次に、図4-92は、四輪群の応答結果を示したものである。無事故・無違反群の場合、「極めて危険」と応答した者は、平均で11.4パーセントである。「危険」と応答した者を合わせると41.8パーセントになる。これを若年者だけでみると39.4パーセントであり、二輪群(無事故・無違反群平均38.8パーセント)と比較するとほとんど差はない。

年齢による応答差を、「極めて危険」と「危険」の応答を合わせて比較すると、16～19歳は40.3パーセント、20～24歳は38.7パーセント、25～29歳は52.6パーセント、30歳代は45.5パーセントである。若年者の間で差はないが、若年者と25歳以上の年齢層の間に応答差がみられた。

事故・違反群の場合、「極めて危険」と応答した者は、平均で9.5パーセントである。「危険」と応答した

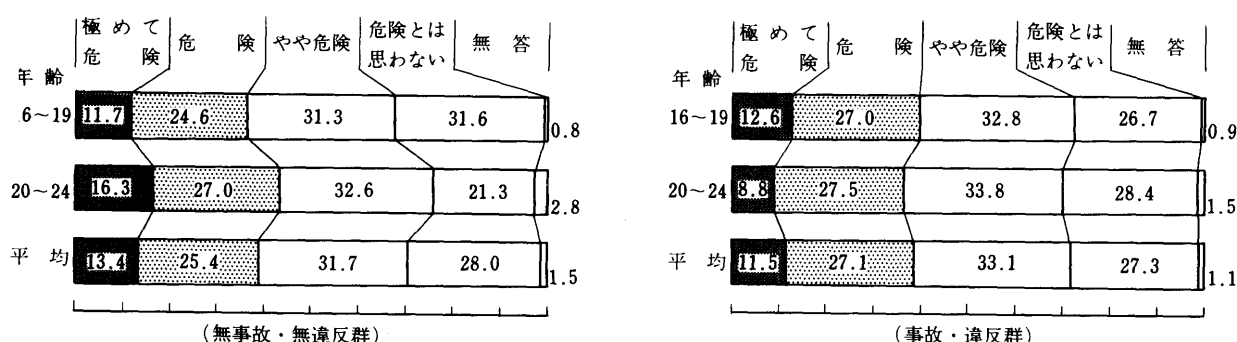


図4-91 「駐車禁止の場所で駐車する」に対する回答構成比(二輪群)

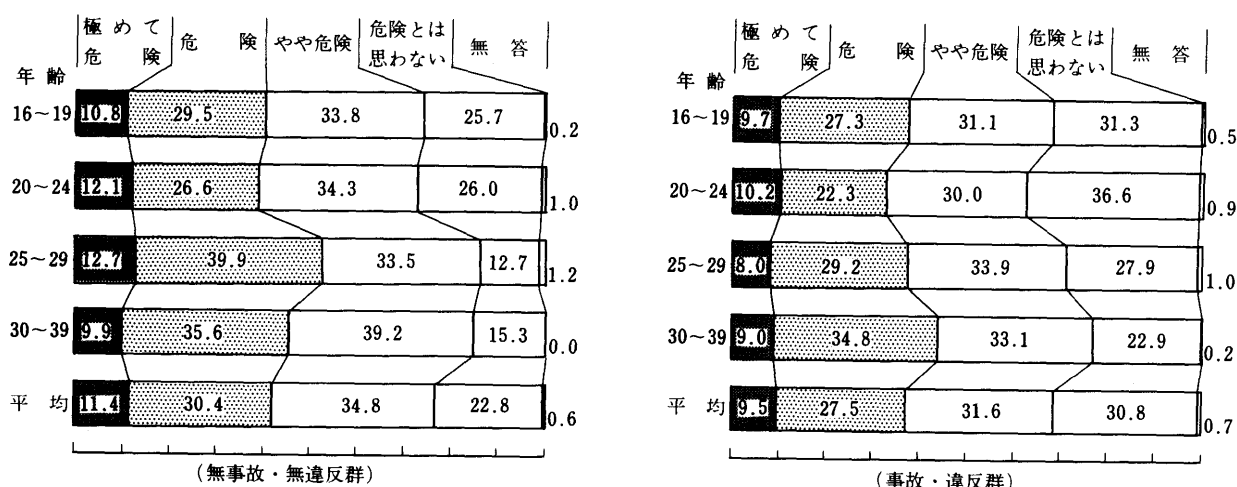


図4-92 「駐車禁止の場所で駐車する」に対する回答構成比(四輪群)

者を合わせると37.0パーセントになる。これを若年者だけでみると、34.6パーセントであり、二輪群(事故・違反群平均38.6パーセント)と比較すると、四輪群の方が危険であると応答したものが低い。

年齢による応答差を、「極めて危険」と「危険」の応答を合わせて比較すると、16～19歳は37.0パーセント、20～24歳は32.5パーセント、25～29歳は37.2パーセント、30歳代は43.8パーセントである。若年者の間では差はないが、16～19歳と30歳代、20～24歳と25～29歳・30歳代の間に応答差がみられた。

無事故・無違反群と事故・違反群の間の応答差を、「極めて危険」と「危険」の応答を合わせて年齢層別に比較すると、16～19歳は無事故・無違反群の40.3パーセントに対して事故・違反群は37.0パーセントと若干低い。同様に20～24歳は38.7パーセント対32.5パーセント、25～29歳は52.6パーセント対37.2パーセント、30歳代は45.5パーセント対43.8パーセントといずれも無事故・無違反群の方が好ましい応答をする者が多い。しかし、有意な応答差のみられたのは、20～24歳と25～29歳の年齢層だけである。

横断歩道のすぐ近くで駐車する

「横断歩道のすぐ近くで駐車する」に対する応答結果を示したのが、図4-93(二輪群)～図4-94(四輪群)である。

図4-93は、二輪群の応答結果を示したものである。無事故・無違反群の場合、「極めて危険」と応答した者は、平均で27.2パーセントである。「危険」と応答した者を合わせると60.5パーセントになる。これを年齢層別に比較すると、16～19歳は56.6パーセント、20～24歳は67.4パーセントである。有意な差ではない

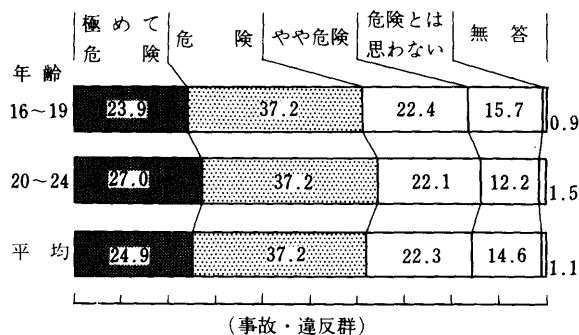
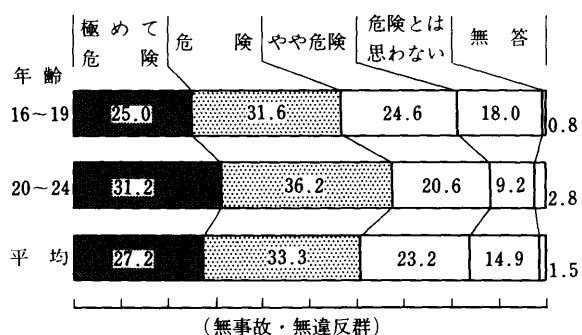


図4-93 「横断歩道のすぐ近くで駐車する」に対する回答構成比(二輪群)

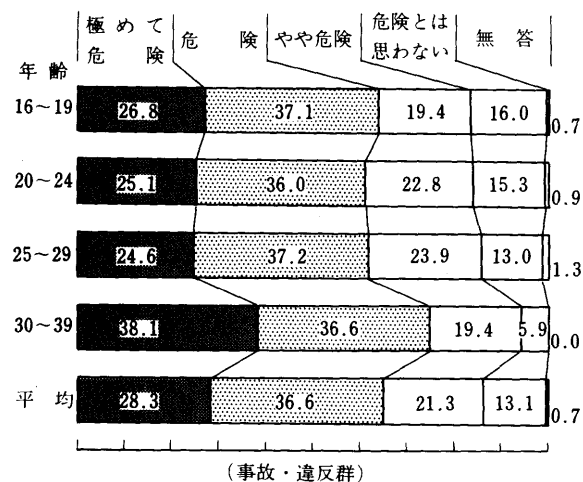
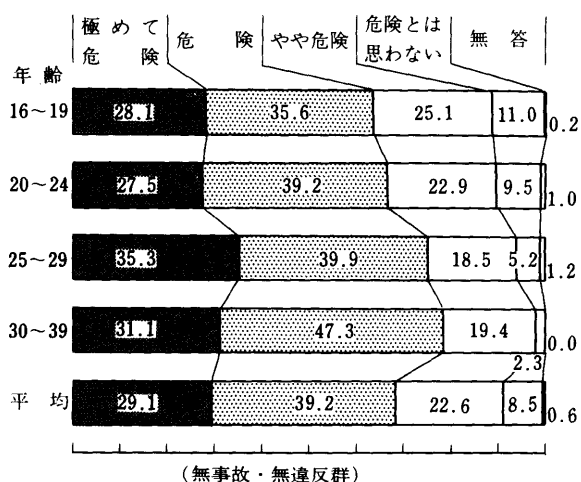


図4-94 「横断歩道のすぐ近くで駐車する」に対する回答構成比(四輪群)

が年長者の方が若干高い傾向がみられる。

事故・違反群の場合、「極めて危険」と応答した者は、平均で24.9パーセントである。「危険」と応答した者を合わせると、62.1パーセントになり、これは無事故・無違反群に比べて差はない。

年齢層別に比較すると、16～19歳は61.1パーセント、20～24歳は64.2パーセントであり、年齢による差はない。

無事故・無違反群と事故・違反群の間の応答差を年齢層別に比較すると、両群の間に顕著な差はない。

次に、図4-94は、四輪群の応答結果を示したものである。無事故・無違反群の場合、「極めて危険」と応答した者は、平均で29.1パーセントである。「危険」と応答した者を合わせると68.3パーセントになる。これを若年者だけでみると、65.3パーセントであり、二輪群(無事故・無違反群平均60.5パーセント)と比較すると、四輪群の方が高い。

年齢による応答差を、「極めて危険」と「危険」の応答を合わせて比較すると、16～19歳は63.7パーセント、20～24歳は66.7パーセント、25～29歳は75.2パーセント、30歳代は78.4パーセントである。年齢と共に好ましい応答が増える傾向を示しているが、16～19歳と25～29歳・30歳代、20～24歳と30歳代の間に応答差がみられた。

事故・違反群の場合、「極めて危険」と応答した者は、平均で28.3パーセントである。「危険」と応答した者を合わせると64.9パーセントになる。これを若年者だけでみると62.3パーセントであり、二輪群(事故・違反群平均62.1パーセント)と比べるとほとんど差はない。

年齢による応答差を、「極めて危険」と「危険」の応答を合わせて年齢層別に比較すると、16～19歳は63.9パーセント、20～24歳は61.1パーセント、25～29歳は61.8パーセント、30歳代は74.7パーセントである。16～19歳、20～24歳、25～29歳の年齢層間にはほとんど差がない。これらの年齢層と30歳代の間に応答差がみられた。

無事故・無違反群と事故・違反群の間の応答差を年齢層別に比較した結果、いずれの年齢層においても応答差がみられた。ことに、事故・違反群では「危険とは思わない」と応答した者の比率が高い。16～19歳の年齢層では、無事故・無違反群の11.0パーセントに対して事故・違反群は16.0パーセントと高い。同様に20～24歳は9.5パーセント対15.3パーセント、25～29歳は5.2パーセント対13.0パーセント、30歳代は2.3パーセント対5.9パーセントと、いずれも事故・違反群に「危険とは思わない」と応答した者が多い。

危険性に関する意識・態度特性のまとめ

ここでは、若年ドライバーの危険性に対する意識レベルを、一般的に危険な行為として考えられる交通場面を介して把握することとした。その交通場面は、車線変更・追い越しに関する場面(設問1・2)、交差点の通過に関する場面(設問3・4)、速度に関する場面(設問5・6)、車間詰めに関する場面(設問7・8)、駐車に関する場面(設問9・10)である。これらの設問に対する応答結果を整理すると、以下の通りである。(図4-95および図4-104を参照)

- a 若年者の中の二輪群と四輪群の間に応答差のみられた設問は、「追い越し禁止場所で追越しする」、「一時停止すべきところで停止せずに徐行ですませる」、「制限速度を20キロメートル超えて走る」の3つであ

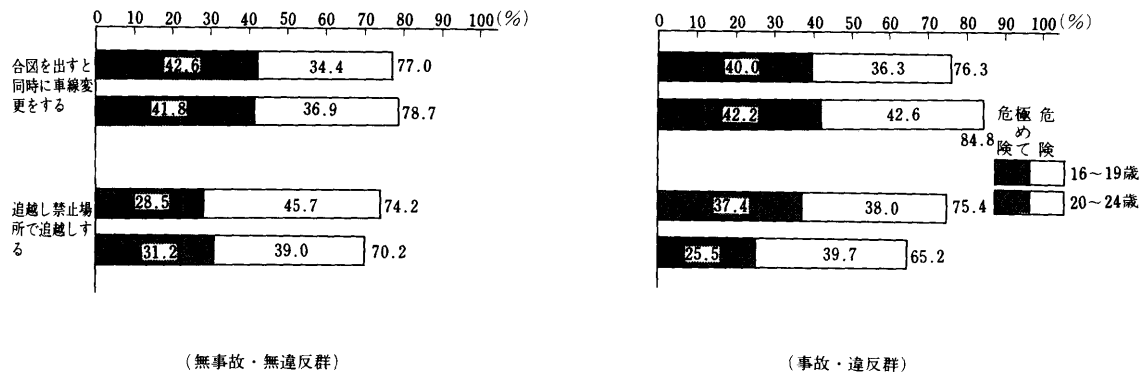


図4-95 車線変更・追越し場面に関する応答結果(二輪群)

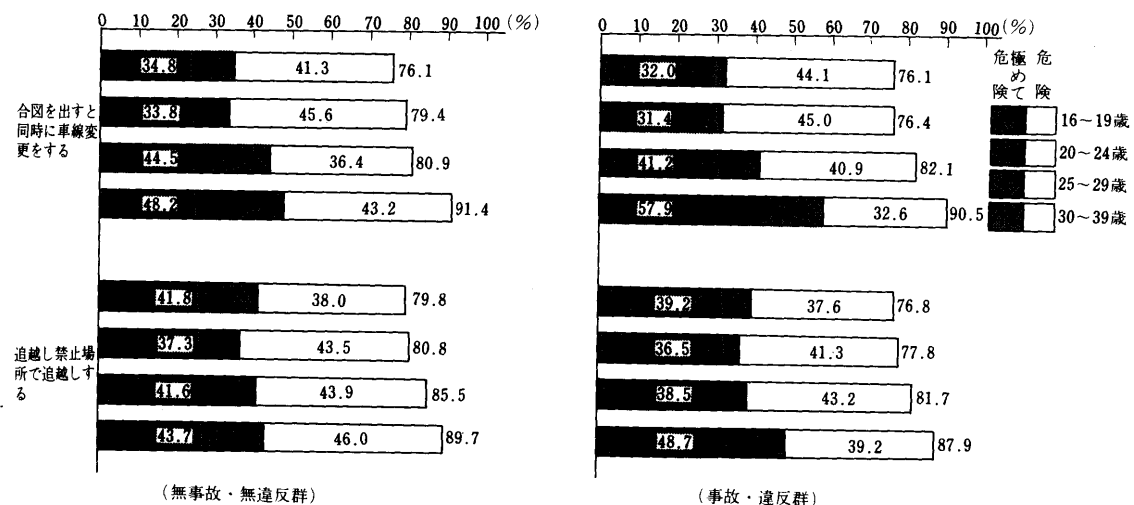


図4-96 車線変更・追越し場面に関する応答結果(四輪群)

る。

「追い越し禁止場所で追越しする」では、無事故・無違反群の場合、四輪群の80.3パーセント（内、「極めて危険」の応答は39.4パーセント）が危険な行為であると応答をしているのに対して、二輪群では72.3パーセント（同29.5パーセント）と低い。また事故・違反群の場合、四輪群の77.4パーセント（同37.7パーセント）に対して、二輪群は72.3パーセント（同33.7パーセント）と低い。

「一時停止すべきところで停止せずに徐行ですませる」では、無事故・無違反群の場合、四輪群の71.4パーセント（内、「極めて危険」の応答は31.8パーセント）が危険な行為であると応答をしているのに対して、二輪群では、65.2パーセント（同27.2パーセント）と低い。また、事故・違反群の場合、四輪群の72.9パーセント（同32.0パーセント）に対して二輪群は66.0パーセント（同26.5パーセント）と低い。

「制限速度を20キロメートル超えて走る」では、無事故・無違反群の場合、四輪群の54.7パーセント（内、「極めて危険」の応答は20.3パーセント）が危険な行為であると応答をしているのに対して、二輪群は43.6パーセント（同13.9パーセント）と低い。また、事故・違反群の場合、四輪群の48.4パーセント（同16.6パーセント）に対して、二輪群は43.5パーセント（同15.2パーセント）と低い。

b 若年者の中の年少者と年長者の間で、応答差を比較した結果、事故・違反群において以下の設間で差が

みられた。

「追い越し禁止場所で追越しする」では、年少者の75.4パーセント(内、「極めて危険」の応答は37.4パーセント)が危険な行為であると応答しているのに対して、年長者は65.2パーセント(同25.5パーセント)と低い。

「一時停止すべきところで停止せずに徐行ですませる」では、年少者の70.0パーセント(内「極めて危険」の応答は26.5パーセント)に対して、年長者は56.9パーセント(同26.5パーセント)と低い。

「青から黄色への信号の変わり目に加速して通過する」では、年少者の42.4パーセント(同11.7パーセント)に対して、年長者は34.3パーセント(同5.4パーセント)と低い。

「制限速度を20キロメートルを超えて走る」では、年少者の49.1パーセント(同18.7パーセント)に対して、年長者は36.8パーセント(同7.4パーセント)と低い。

「制限速度を超えても車の流れに合わせて走る」では年少者の19.0パーセント(同4.4パーセント)に対して、年長者は5.9パーセント(同1.0パーセント)と低い。「割り込みをする車を入れないよう車間をつめて走る」では、年少者の61.1パーセント(同20.7パーセント)に対して、年長者は52.9パーセント(同13.7パーセント)と低い。

次に、若年者と25歳以上の年齢層の間の応答差を比較すると、必ずしも年齢に比例した一定の応答傾向

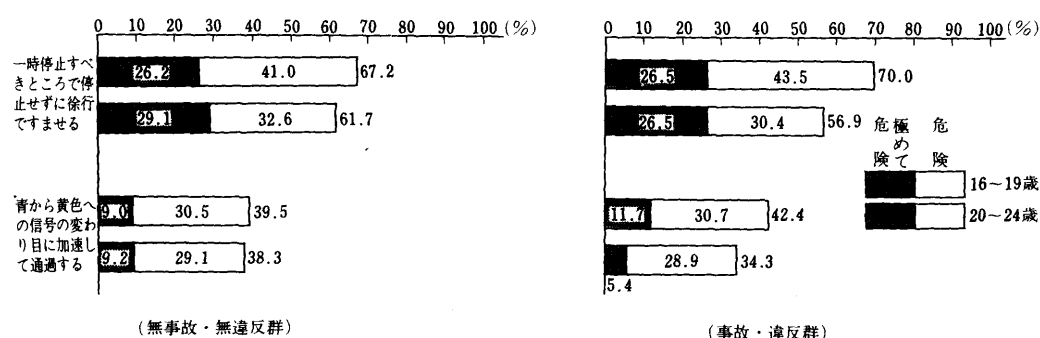


図 4-97 交差点の通過場面に関する応答結果(二輪群)

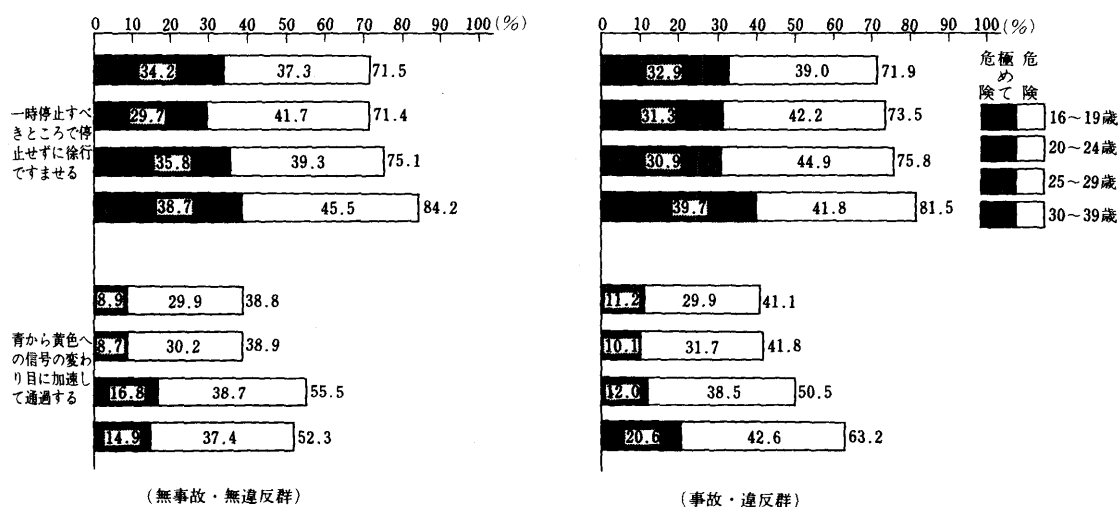


図 4-98 交差点の通過場面に関する応答結果(四輪群)

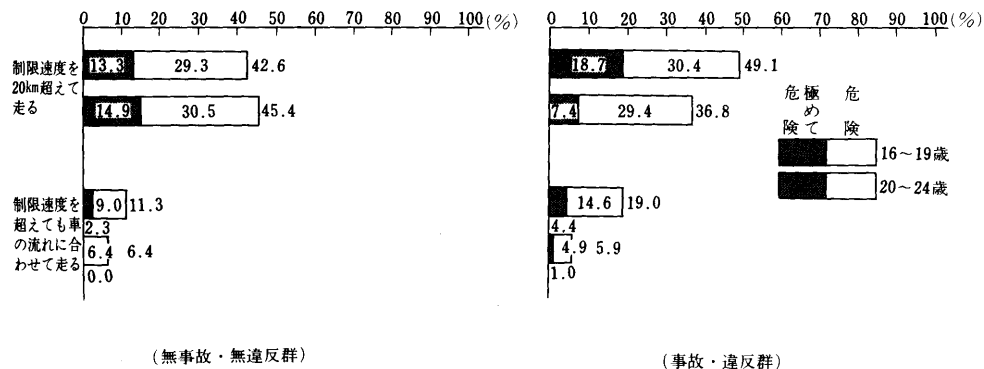


図 4-99 速度に関する場面の応答結果(二輪群)

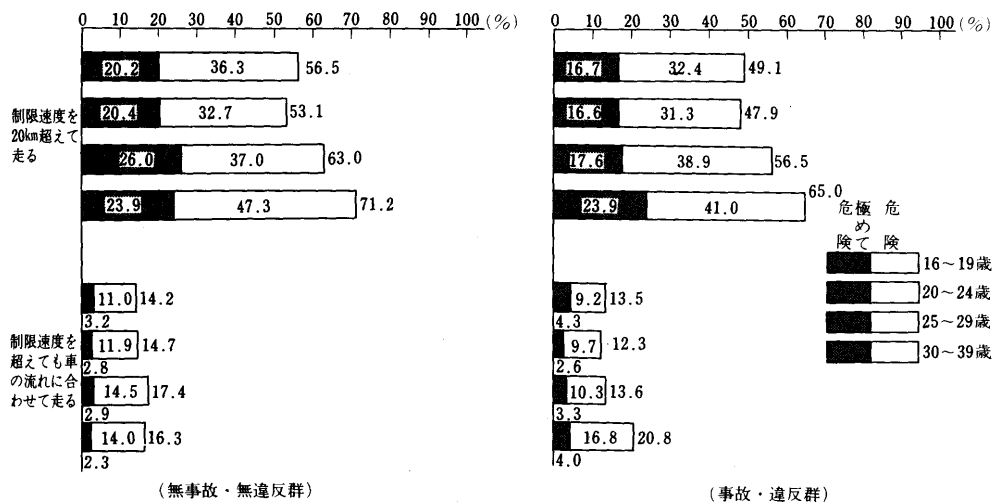


図 4-100 速度に関する場面の応答結果(四輪群)

はみられない。しかし、若年者と30歳代の間には、すべての設問で応答差がみられ、若年者に危険意識の低いことが確かめられた。

- c 無事故・無違反群と事故・違反群の間の応答差を比較した結果、四輪群において「制限速度を20キロメートル超えて走る」、「割り込みをする車を入れないよう車間をつめて走る」、「前の車を追い上げて進路を譲らせる」、「駐車禁止の場所で駐車する」、「横断歩道のすぐ近くで駐車する」の5項目で応答差がみられ、いずれも事故・違反群に危険意識の低いことが確かめられた。

「制限速度を20キロメートル超えて走る」では、16～19歳の年齢層の場合、無事故・無違反群の56.5パーセント（内、「極めて危険」の応答は20.2パーセント）に対して、事故・違反群は49.1パーセント（同16.7パーセント）と低い。また、20～24歳の年齢層は、無事故・無違反群の53.1パーセント（同20.4パーセント）に対して、事故・違反群は47.9パーセント（同16.6パーセント）と低い。

「割り込みをする車を入れないよう車間をつめて走る」では、20～24歳の年齢層の場合、無事故・無違反群の55.3パーセント（同18.5パーセント）に対して事故・違反群は50.4パーセント（同16.1パーセント）と低い。

「前の車を追い上げて進路を譲らせる」では、16～19歳の年齢層の場合、無事故・無違反群の70.5パーセント（同29.1パーセント）に対して、事故・違反群は64.2パーセント（同24.5パーセント）と低い。同

様に、20～24歳の年齢層は、67.7パーセント（同27.5パーセント）対60.7パーセント（同22.8パーセント）、25～29歳の年齢層は、79.2パーセント（同35.3パーセント）対67.4パーセント（同22.9パーセント）、30歳代の年齢層は、86.1パーセント（同33.8パーセント）対75.7パーセント（同34.8パーセント）と、いずれも事故・違反群に危険であると応答した者が低い。

「駐車禁止の場所で駐車する」では、20～24歳の年齢層において、無事故・無違反群の38.7パーセント（内「極めて危険」の応答は12.1パーセント）に対して、事故・違反群は32.5パーセント（同10.2パーセント）と低い。また、25～29歳の年齢層は、無事故・無違反群の52.6パーセント（同12.7パーセント）に対して、事故・違反群は37.2パーセント（同8.0パーセント）と低い。

「横断歩道のすぐ近くで駐車する」では、20～24歳の年齢層においては、無事故・無違反群の66.7パーセント（内、「極めて危険」の応答は27.5パーセント）に対して、事故・違反群は61.1パーセント（同25.1パーセント）と低い。同様に、25～29歳の年齢層は、75.2パーセント（同35.3パーセント）対61.8パーセント（同24.6パーセント）、30歳代の年齢層は、78.4パーセント（同31.1パーセント）対74.7パーセント（同24.6パーセント）と、いずれも事故・違反群に危険であると応答した者の比率が低い。

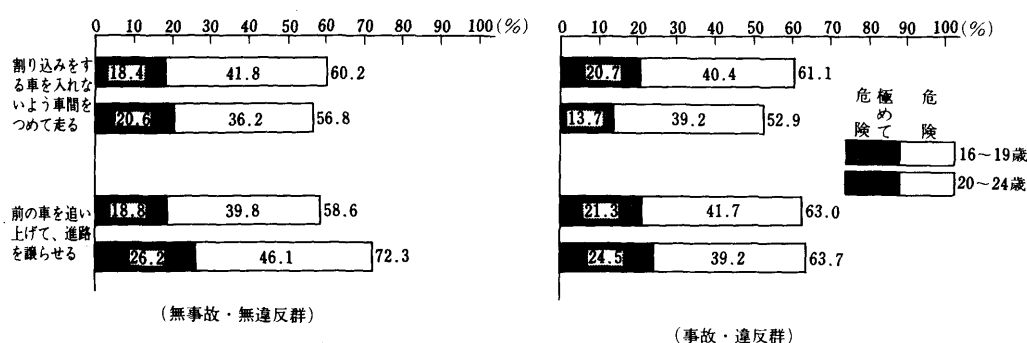


図 4-101 車間詰の場面に関する応答結果(二輪群)

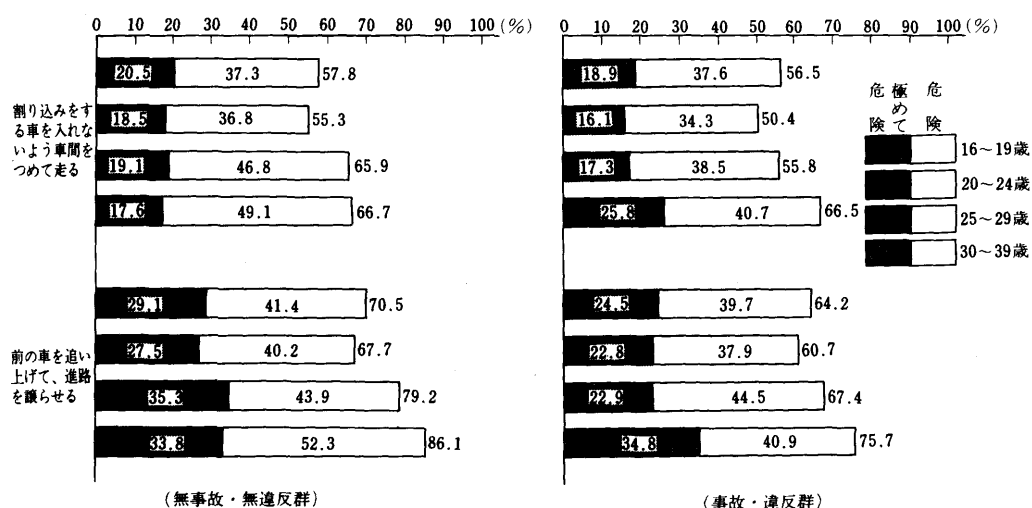


図 4-102 車間詰の場面に関する応答結果(四輪群)

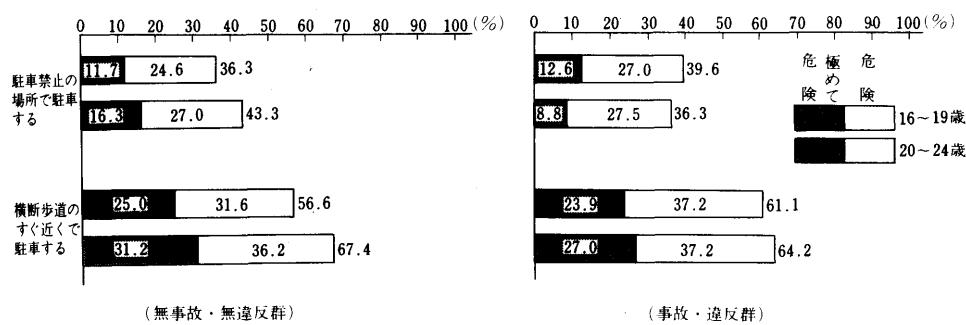


図 4-103 駐車場面に関する応答結果(二輪群)

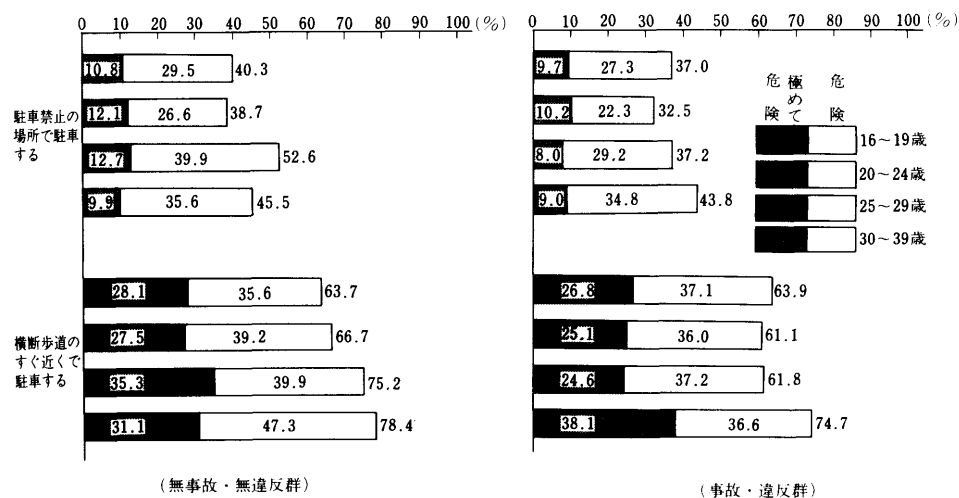


図 4-104 駐車場面に関する応答結果(四輪群)

(2) 運転行動に関する価値観

前節では、個々のドライバーの持つ危険性に対する価値判断が危険な運転行動を実行するか否かの判断に関わる条件の一つであると仮定して検討を行った。

ここでは、危険な運転行動の実行に関わる今一つの条件として、利害得失の問題と車の運転そのものに対する価値のおき方に注目して、若年ドライバーの特徴を探ることとした。

急ぐ時はスピードを出してもやむを得ない

「どうしても急ぐ用がある時は、多少スピードを出し過ぎてもやむを得ない」に対する応答結果を示したのが、図 4-105(二輪群)～図 4-106(四輪群)である。

図 4-105は、二輪群の応答結果を示したものである。無事故・無違反群の場合、「そう思う」と応答した者は、平均で13.4パーセントである。「どちらかといえばそう思う」の応答を合わせると63.3パーセントになる。これを年齢層別に比較すると、16～19歳は63.3パーセント、20～24歳は63.1パーセントであり、年齢差はない。

事故・違反群の場合、「そう思う」と応答した者は、平均で16.1パーセントである。「どちらかといえばそう思う」の応答を合わせると63.4パーセントになり、無事故・無違反群と比べて差はない。年齢層別に比較すると、16～19歳は61.1パーセント、20～24歳は68.6パーセントであり、年齢差はない。

次に、図 4-106は、四輪群の応答結果を示したものである。無事故・無違反群の場合、「そう思う」と応

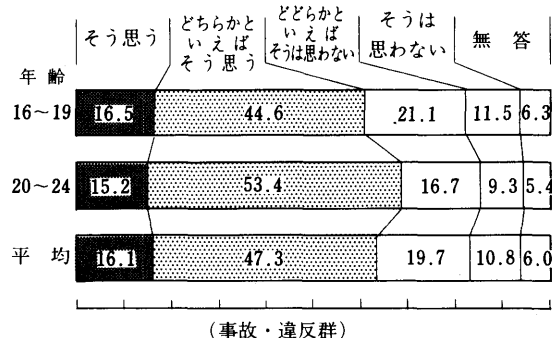
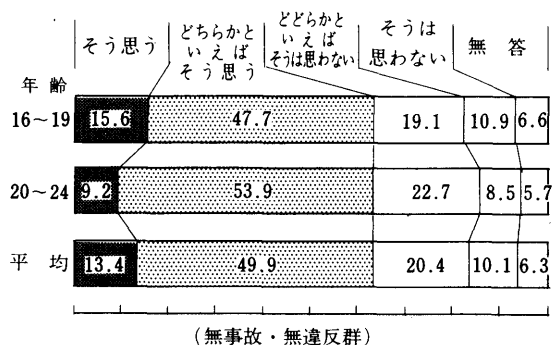


図4-105「どうしても急ぐ用がある時は、多少スピードを出し過ぎてもやむを得ない」に対する回答構成比(二輪群)

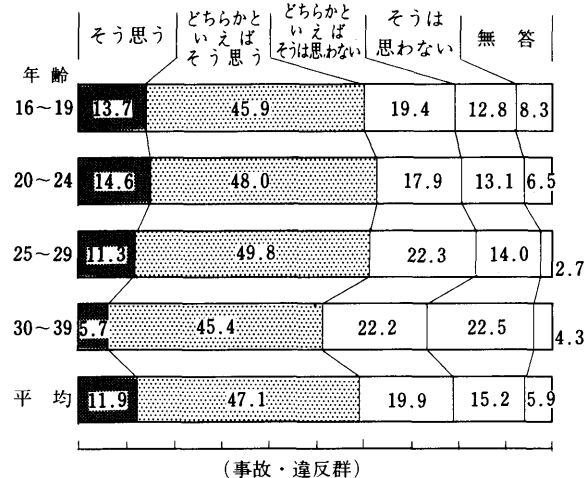
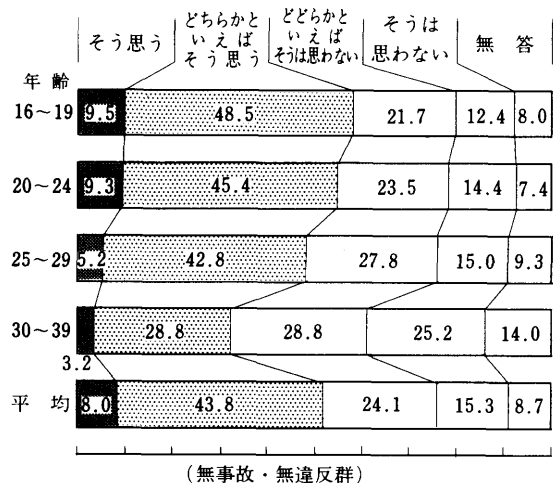


図4-106「どうしても急ぐ用がある時は、多少スピードを出し過ぎてもやむを得ない」に対する回答構成比(四輪群)

答した者は、平均で8.0パーセントである。「どちらかといえばそう思う」の応答を合わせると51.8パーセントになる。これを、若年者だけでみると56.2パーセントであり、二輪群(無事故・無違反群平均63.3パーセント)と比べると、四輪群の方が低い。

年齢による応答差を、「そう思う」と「どちらかといえばそう思う」の応答を合わせて比較すると、16～19歳は58.0パーセント、20～24歳は54.7パーセント、25～29歳は48.0パーセント、30歳代は32.0パーセントである。年齢が高くなるほど「スピードをだしてもやむを得ない」と応答した者は減少している。若年者の間では差がないが、若年者と30歳代の間に応答差がみられる。

事故・違反群の場合、「そう思う」と応答した者は、平均で11.9パーセントである。「どちらかといえばそう思う」の応答を合わせると59.0パーセントになる。これを若年者だけでみると、61.2パーセントであり、二輪群(事故・違反群平均63.4パーセント)と比較すると差はない。

年齢による応答差を、「そう思う」と「どちらかといえばそう思う」の応答を合わせて比較すると、16～19歳は59.6パーセント、20～24歳は62.6パーセント、25～29歳は61.1パーセント、30歳代は51.1パーセントである。16～19歳と30歳代、20～24と30歳代、25～29歳と30歳代の間にそれぞれ応答差がみられた。

無事故・無違反群と事故・違反群の間の応答差を「そう思う」と「どちらかといえばそう思う」の応答を合わせて比較すると、16～19歳の年齢層を除いて差がみられた。

20～24歳の年齢層では、無事故・無違反群の54.7パーセント に対して事故・違反群は62.6パーセントと高い。同様に25～29歳の年齢層は、48.0パーセント対61.1パーセント、30歳代は32.0パーセント対51.1パーセントといずれも事故・違反群に「スピードを出してもやむを得ない」と応答した者が多い。

友達が一緒の時はカッコよく運転したい

「友達や仲間と一緒に乗っているときは、カッコよく運転したい」に対する応答結果を示したのが、図4-107(二輪群)～図4-108(四輪群)である。

図4-107は、二輪群の応答結果を示したものである。無事故・無違反群の場合「そう思う」と応答した者は、平均で7.1パーセントである。「どちらかといえばそう思う」の応答を合わせると36.8パーセントになる。これを年齢層別に比較すると、16～19歳は39.0パーセント、20～24歳は32.6パーセントであり、年齢による差はない。

事故・違反群の場合、「そう思う」と応答した者は、平均で14.0パーセントである。「どちらかといえばそう思う」の応答を合わせると、45.0パーセントになり、無事故・無違反群に比べて高い。これを年齢層別に比較すると、16～19歳は48.5パーセント、20～24歳は37.2パーセントであり、年少者の方が「カッコよく運転したい」と応答した者が多い。

無事故・無違反群と事故・違反群の間の応答差を、「そう思う」と「どちらかといえばそう思う」の応答を合わせて比較すると、16～19歳の年齢層で差がみられた。無事故・無違反群の39.0パーセントに対して、

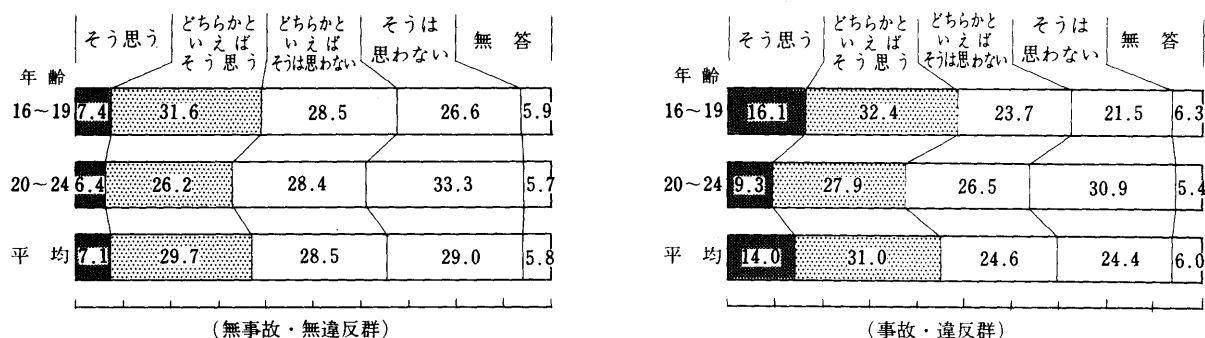


図4-107 「友達や仲間と一緒に車に乗っている時は、カッコよく運転したい」に対する回答構成比(二輪群)

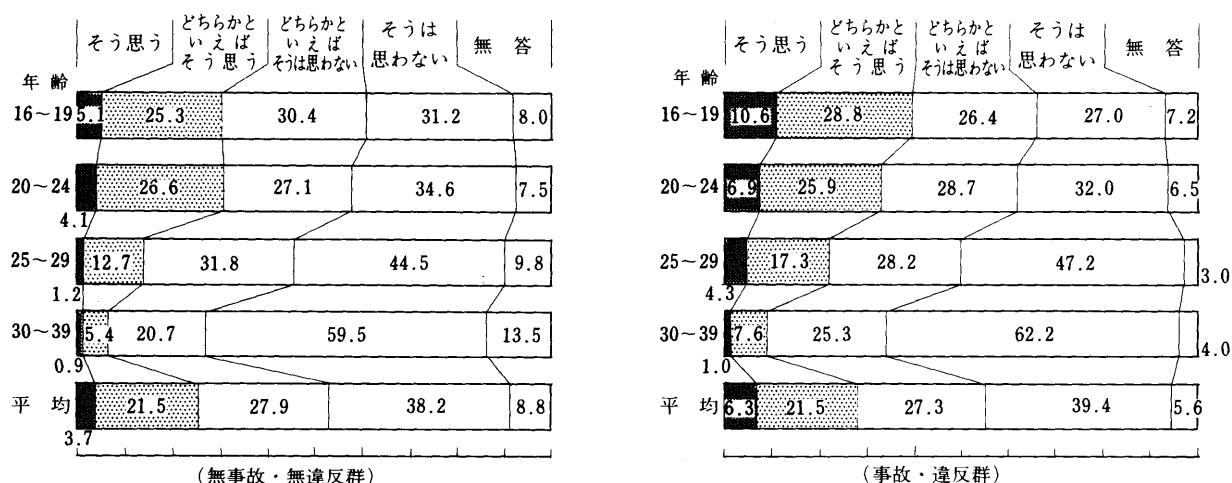


図4-108 「友達や仲間と一緒に車に乗っている時は、カッコよく運転したい」に対する回答構成比(四輪群)

事故・違反群は48.5パーセントが「かっこよく運転したい」と応答している。

次に図4-108は、四輪群の応答結果を示したものである。無事故・無違反群の場合、「そう思う」と応答した者は、平均で3.7パーセントである。「どちらかといえばそう思う」の応答を合わせると25.2パーセントになる。これを若年者だけでみると、30.6パーセントであり、二輪群(無事故・無違反群平均36.8パーセント)と比較すると低い。

年齢による応答差を、「そう思う」と「どちらかといえばそう思う」の応答を合わせて年齢層別に比較すると、16～19歳は30.4パーセント、20～24歳は30.7パーセント、25～29歳は13.9パーセント、30歳代は6.3パーセントである。若年者の間では差はないが若年者と25～29歳・30歳代の間には応答差がみられる。

事故・違反群の場合、「そう思う」と応答した者は、平均で6.3パーセントである。「どちらかといえばそう思う」の応答を合わせると27.8パーセントになる。これを若年者だけでみると、35.8パーセントであり、二輪群(事故・違反群平均45.0パーセント)に比べると低い。

年齢による応答差を、「そう思う」と「どちらかといえばそう思う」の応答を合わせて比較すると、16～19歳は39.4パーセント、20～24歳は32.8パーセント、25～29歳は、21.6パーセント、30歳代は8.6パーセントである。それぞれの年齢層間で応答差があり、年齢が高くなるほど「かっこよく運転したい」という応答は減少する。

無事故・無違反群と事故・違反群の間の応答差を、「そう思う」と「どちらかといえばそう思う」の応答を合わせて年齢層別に比較すると、16～19歳の年齢層だけで差がみられた。即ち、無事故・無違反群の30.4パーセントに対して、事故・違反群は39.4パーセントと高く、「かっこよく運転したい」と応答した者が事故・違反群に多い。

友達と一緒に時はスピードを出してしまう

「友達と一緒に時は、ついスピードを出してしまう」に対する応答結果を示したのが、図4-109(二輪群)～図4-110(四輪群)である。

図4-109は、二輪群の応答結果を示したものである。無事故・無違反群の場合、「そう思う」と応答した者は、平均で6.8パーセントである。「どちらかといえばそう思う」の応答を合わせると33.5パーセントになる。これを年齢層別に比較すると、16～19歳は36.3パーセント、20～24歳は28.4パーセントであり、年齢による差はない。

事故・違反群の場合、「そう思う」と応答した者は、平均で11.9パーセントである。「どちらかといえばそう思う」の応答を合わせると、42.2パーセントになり、無事故・無違反群に比べると高い。これを年齢層別に比較すると、16～19歳は46.8パーセント、20～24歳は31.9パーセントであり、年少者の方が「スピードを出してしまう」と応答する者が多い。

無事故・無違反群と事故・違反群の間の応答差を、「そう思う」と「どちらかといえばそう思う」の応答を合わせて比較すると、16～19歳の年少者の間で差がみられた。すなわち、無事故・無違反群の36.3パーセントに対して事故・違反群は、46.8パーセントと高く、事故・違反群の方がスピードを出してしまうと応答する者が多い。

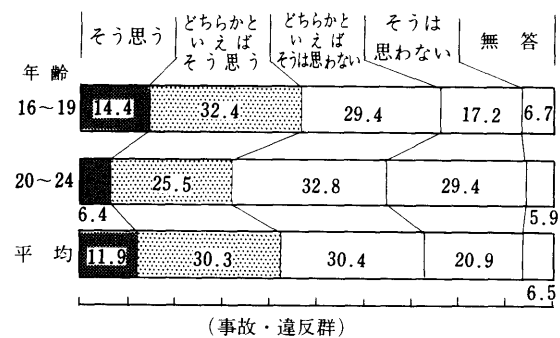
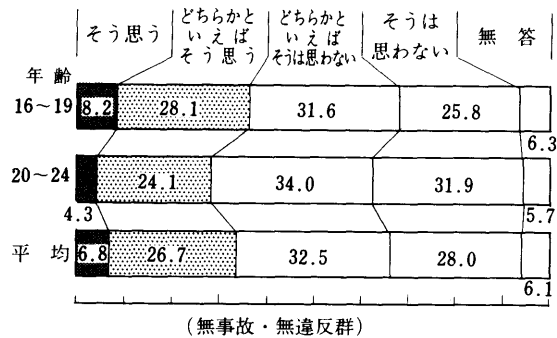


図 4-109 「友だちと一緒にいる時は、ついスピードを出してしまう」に対する回答構成比(二輪群)

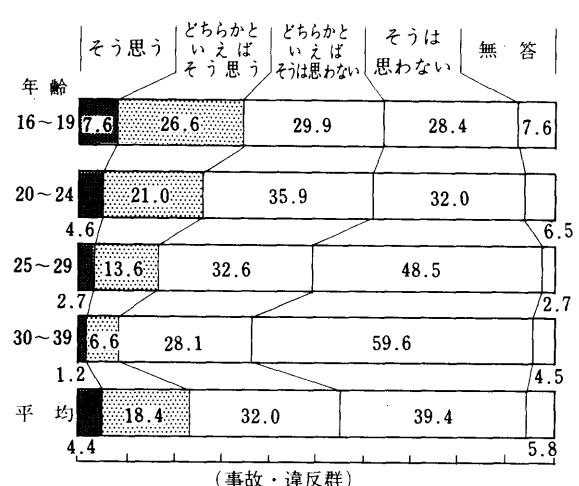
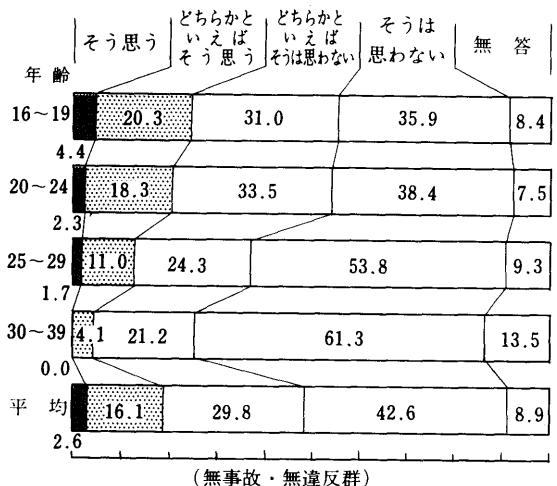


図 4-110 「友だちと一緒にいる時は、ついスピードを出してしまう」に対する回答構成比(四輪群)

次に、図 4-110 は、四輪群の応答結果を示したものである。無事故・無違反群の場合、「そう思う」と応答した者は平均で 2.6 パーセントである。「どちらかといえばそう思う」の応答を合わせると 18.7 パーセントになる。これを若年者だけでみると、22.5 パーセントであり、二輪群(無事故・無違反群平均 33.5 パーセント)と比較すると、四輪群の方が低い。

年齢による応答差を、「そう思う」と「どちらかといえばそう思う」の応答を合わせて比較すると、16～19 歳は 24.7 パーセント、20～24 歳は 20.6 パーセント、25～29 歳は 12.7 パーセント、30 歳代は 4.1 パーセントである。若年者の間では差はないが、若年者と 25 歳以上の年齢層の間に応答差がみられる。

事故・違反群の場合、「そう思う」と応答した者は、平均で 4.4 パーセントである。「どちらかといえばそう思う」の応答を合わせると 22.8 パーセントになる。これを若年者だけでみると、29.4 パーセントであり、二輪群(事故・違反群平均 42.2 パーセント)と比較すると低い。

年齢による応答差を、「そう思う」と「どちらかといえばそう思う」の応答を合わせて比較すると、16～19 歳は 34.2 パーセント、20～24 歳は 25.6 パーセント、25～29 歳は 16.3 パーセント、30 歳代は 7.8 パーセントである。それぞれの年齢層間に差があり、年齢が高くなるほど、「スピードを出してしまう」という応答は減少する。

無事故・無違反群と事故・違反群の間の応答差を、「そう思う」と「どちらかといえばそう思う」の応答を合わせて比較すると、16～19 歳の年齢層は、無事故・無違反群の 24.7 パーセントに対して事故・違反群は

34.2パーセントと高い。同様に20～24歳の年齢層も、20.6パーセント対25.6パーセントで、事故・違反群の方が高い。25～29歳と30歳代の年齢層においては、顕著な差ではない。

車は友達とつき合う上で欠かせないものだ

「車は友達とつき合う上で欠かせないものだ」に対する応答結果を示したのが、図4-111(二輪群)～図4-112(四輪群)である。

図4-111は、二輪群の応答結果を示したものである。無事故・無違反群の場合、「そう思う」と応答した者は、平均で18.4パーセントである。「どちらかといえばそう思う」の応答を合わせると39.1パーセントになる。これを年齢層別に比較すると、16～19歳は39.8パーセント、20～24歳は37.6パーセントであり、年齢による応答差はない。

事故・違反群の場合、「そう思う」と応答した者は、平均で24.1パーセントである。「どちらかといえばそう思う」の応答を合わせると47.7パーセントであり、無事故・無違反群に比べると高い。これを、年齢層別に比較すると、16～19歳は50.5パーセント、20～24歳は41.7パーセントであり、年少者の方が高いが、顕著な差であるとはいえない。

無事故・無違反群と事故・違反群の間の応答差を、「そう思う」と「どちらかといえばそう思う」の応答を合わせて年齢層別に比較すると、16～19歳の年齢層において差がみられた。即ち、無事故・無違反群の39.8パーセントに対して、事故・違反群は50.5パーセントと高く、事故・違反群は2人に1人が「車は友達

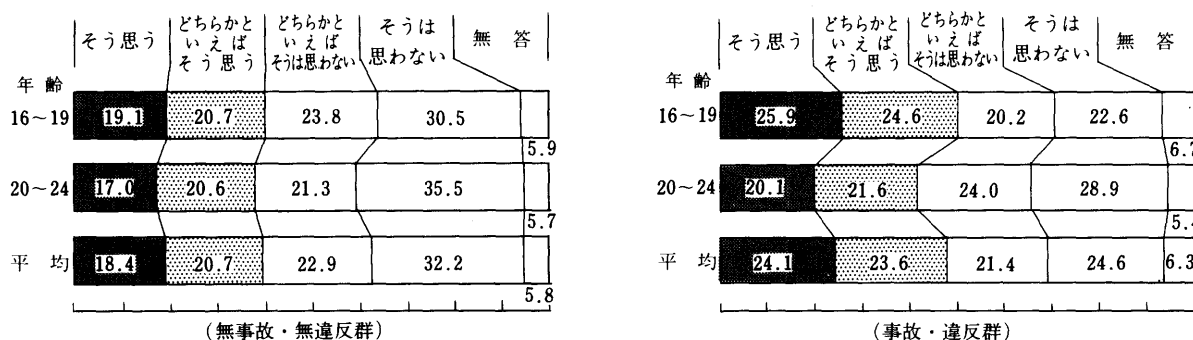


図4-111 「車は友達とつき合う上で欠かせないものだ」に対する回答構成比(二輪群)

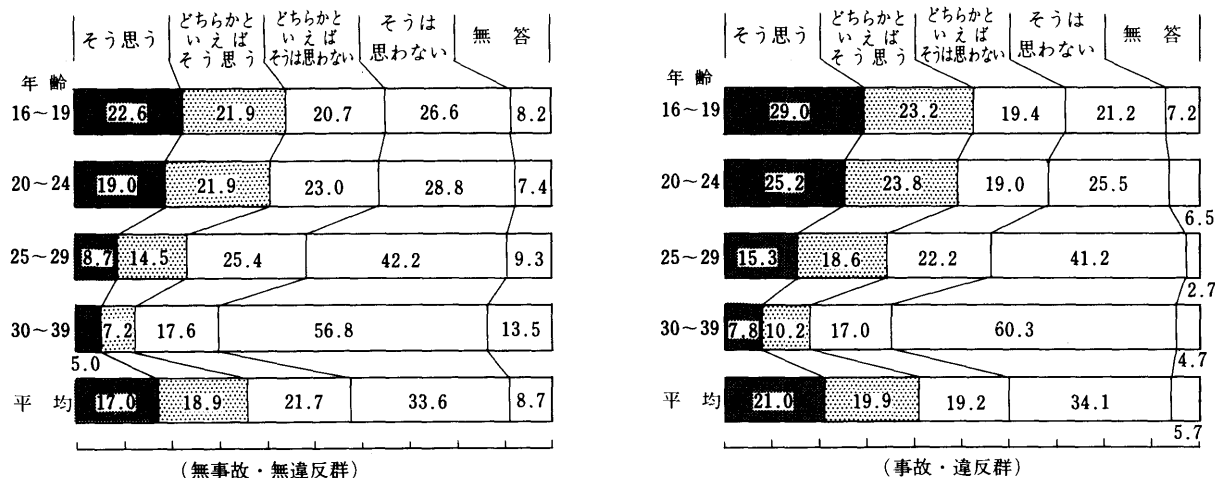


図4-112 「車は友達とつき合う上で欠かせないものだ」に対する回答構成比(四輪群)

づき合いに欠かせないものである」と応答している。

次に、図4-112は、四輪群の応答結果を示したものである。無事故・無違反群の場合、「そう思う」と応答した者は、平均で17.0パーセントである。「どちらかといえばそう思う」の応答を合わせると、35.9パーセントになる。これを若年者だけでみると、42.6パーセントと高い。二輪群(無事故・無違反群平均39.1パーセント)と比較すると、四輪群の方が若干高いが差があるとはいえない。

年齢による応答差を「そう思う」と「どちらかといえばそう思う」の応答を合わせて比較すると、16～19歳は44.5パーセント、20～24歳は40.9パーセント、25～29歳は23.2パーセント、30歳代は12.2パーセントである。若年者の間には差はないが、25歳以上の年齢層からこれを肯定する応答が減少する。

事故・違反群の場合、「そう思う」と応答した者は、平均で21.0パーセントである。「どちらかといえばそう思う」の応答を合わせると40.9パーセントになる。これを若年者だけでみると50.4パーセントと高い。二輪群(事故・違反群平均47.7パーセント)と比較すると、四輪群の方が若干高いが、顕著な差ではない。

年齢による応答差を、「そう思う」と「どちらかといえばそう思う」の応答を合わせて比較すると、16～19歳は52.2パーセント、20～24歳は49.0パーセント、25～29歳は33.9パーセント、33歳代は18.0パーセントである。無事故・無違反群の場合と同様、若年者の間には差がなく、25歳以上の年齢層からこれを肯定する応答は急激に減少する。

無事故・無違反群と事故・違反群の間の応答差を、「そう思う」と「どちらかといえばそう思う」の応答を合わせて年齢層別に比較すると、16～19歳と20～24歳の若年者で差がみられた。16～19歳は、無事故・無違反群が44.5パーセントに対して事故・違反群は52.2パーセントと高い。同様に20～24歳は、無事故・無違反群が40.9パーセントに対して事故・違反群は49.0パーセントと高い。このように若年者の中にあっても、事故・違反群は、「車を友達づきあいに欠かせないもの」としての位置づけをしている者が多い。

車を運転することに生きがいを感じる

「車を運転することに生きがいを感じる」に対する応答結果を示したのが図4-113(二輪群)～図4-114(四輪群)である。

図4-113は、二輪群の応答結果を示したものである。無事故・無違反群の場合、「そう思う」と応答した者は、平均で14.1パーセントである。「どちらかといえばそう思う」の応答を合わせると37.3パーセントになる。これを年齢層別に比較すると、16～19歳は40.6パーセント、20～24歳は31.3パーセントである。年少者にこれを肯定する応答が多いが、有意な差であるとはいえない。

事故・違反群の場合、「そう思う」と応答した者は、平均で23.6パーセントである。「どちらかといえばそう思う」の応答を合わせると53.0パーセントになり、無事故・無違反群に比べると高い。これを年齢層別に比較すると、16～19歳は53.9パーセント、20～24歳は51.0パーセントであり、年齢による差はみられない。

無事故・無違反群と事故・違反群の間の応答差を、「そう思う」と「どちらかといえばそう思う」の応答を合わせて年齢層別に比較すると、両年齢層共に差がみられた。16～19歳の年齢層は、無事故・無違反群の40.6パーセントに対して、事故・違反群は53.9パーセントと高い。また、20～24歳の年齢層も、無事故・無違反群の31.3パーセントに対して事故・違反群は51.0パーセントと高い。このように若年者の中にあっても、

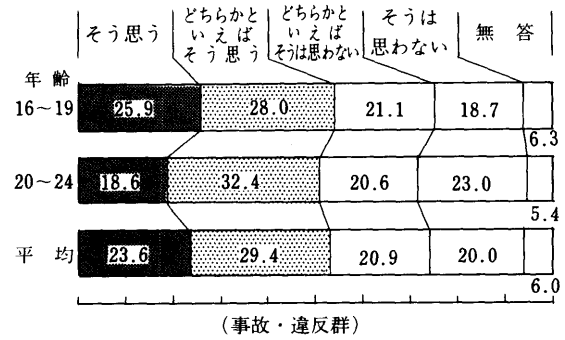
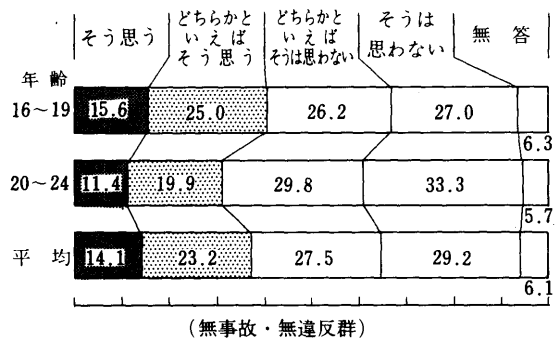


図 4-113 「車を運転することに生きがいを感じる」に対する回答構成比(二輪群)

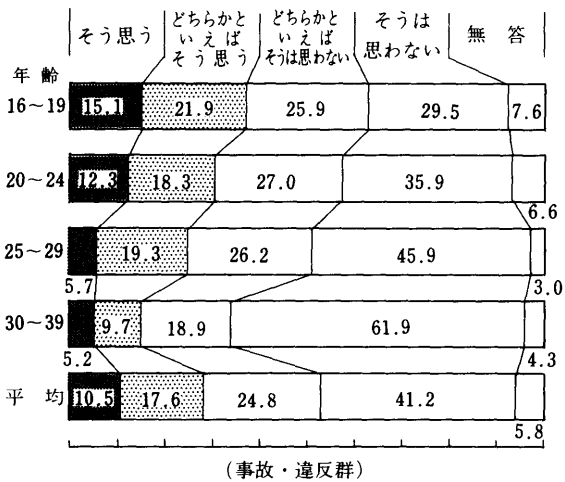
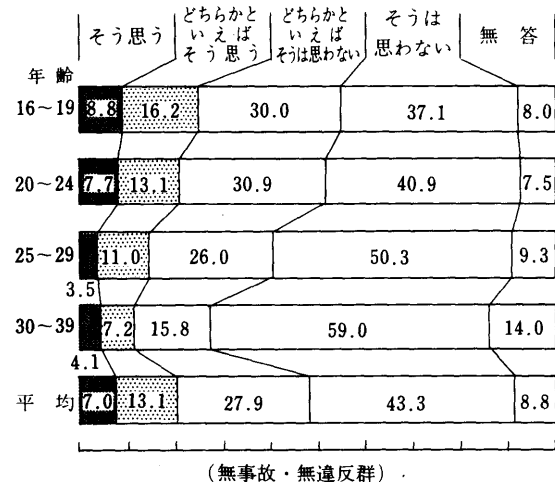


図 4-114 「車を運転することに生きがいを感じる」に対する回答構成比(四輪群)

事故・違反群のドライバーは、車の運転を生きがいを感じている者が多い。

次に、図 4-114 は、四輪群の応答結果を示したものである。無事故・無違反群の場合、「そう思う」と応答した者は、平均で 7.0 パーセントである。「どちらかといえばそう思う」の応答を合わせると 20.1 パーセントである。これを若年者だけでみると、22.7 パーセントであり、二輪群(無事故・無違反群平均 37.3 パーセント)に比較すると低い。

年齢による応答差を、「そう思う」と「どちらかといえばそう思う」の応答を合わせて比較すると、16～19 歳は 25.0 パーセント、20～24 歳は 20.8 パーセント、25～29 歳は 14.5 パーセント、30 歳代は 11.3 パーセントである。若年者の間では差はないが、25 歳以上の年齢層との間に応答差がみられた。

事故・違反群の場合、「そう思う」と応答した者は、平均で 10.5 パーセントである。「どちらかといえばそう思う」の応答を合わせると 28.1 パーセントになり、無事故・無違反群に比べると高い。これを若年者だけでみると、33.4 パーセントであり、二輪群(事故・違反群平均 53.0 パーセント)に比べると低い。

年齢による応答差を、「そう思う」と「どちらかといえばそう思う」の応答を合わせて比較すると、16～19 歳は 37.0 パーセント、20～24 歳は 30.6 パーセント、25～29 歳は 25.0 パーセント、30 歳代は 14.9 パーセントである。いずれの年齢層間においても応答差があり、年齢の低いドライバーほど車の運転を生きがいとして感じている者が多い。

無事故・無違反群と事故・違反群の間の応答差を、「そう思う」と「どちらかといえばそう思う」の応答を合わせて比較すると、16～19歳の年齢層は、無事故・無違反群の25.0パーセントに対して、事故・違反群は37.0パーセントと高い。また、20～24歳の年齢層も、無事故・無違反群の20.8パーセントに対して、事故・違反群は30.6パーセントと高い。25～29歳と30歳代の年齢層においては、差はみられない。

このように、四輪群の若年者においても、事故・違反群は車の運転に生きがいを求めている者が多いといえる。

車は単なる移動の手段にすぎない

「車は単なる移動の手段にすぎない」に対する応答結果を示したのが、図4-115(二輪群)～図4-116(四輪群)である。

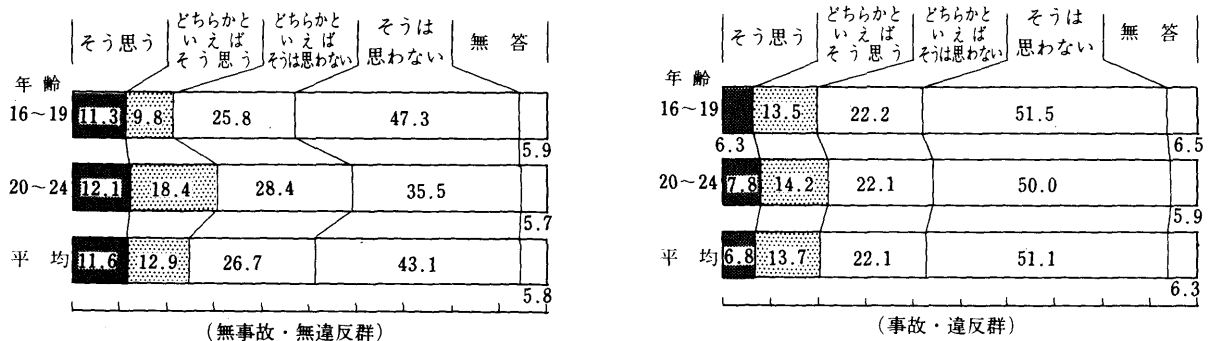


図4-115 「車は単なる移動の手段にすぎない」に対する回答構成比(二輪群)

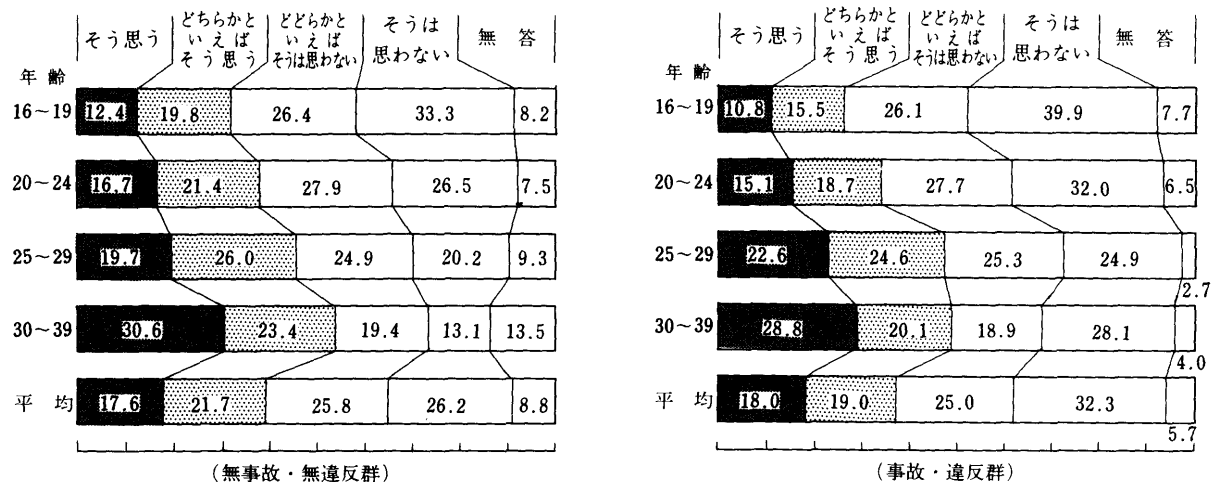


図4-116 「車は単なる移動の手段にすぎない」に対する回答構成比(四輪群)

図4-115は、二輪群の応答結果を示したものである。無事故・無違反群の場合、「そう思う」と応答した者は、平均で11.6パーセントである。「どちらかといえばそう思う」の応答を合わせると24.5パーセントになる。これを年齢層別に比較すると、16～19歳は21.1パーセント、20～24歳は30.5パーセントであり、年長者の方が高い。

事故・違反群の場合、「そう思う」と応答した者は、平均で6.8パーセントである。「どちらかといえばそう思う」の応答を合わせると20.5パーセントになり、無事故・無違反群に比べると低い。これを年齢層別に

比較すると、16～19歳は19.8パーセント、20～24歳は22.0パーセントである。事故・違反群の場合は、年齢による応答差はみられない。

無事故・無違反群と事故・違反群の間の応答差を、「そう思う」と「どちらかといえばそう思う」の応答を合わせて年齢層別に比較すると、いずれの年齢層にも差がみられた。16～19歳の年齢層は、無事故・無違反群の21.1パーセントに対して事故・違反群は19.8パーセントと低く、「そうは思わない」と応答した者が過半数を占める。20～24歳の年齢層は、無事故・無違反群の30.5パーセントに対して、事故・違反群は22.0パーセントと低い。

次に、図4-116は四輪群の応答結果を示したものである。無事故・無違反群の場合、「そう思う」と応答した者は、平均で17.6パーセントである。「どちらかといえばそう思う」の応答を合わせると39.3パーセントになる。これを若年者だけでみると、35.4パーセントであり、二輪群(無事故・無違反群平均24.5パーセント)に比べると高い。

年齢による応答差を、「そう思う」と「どちらかといえばそう思う」の応答を合わせて比較すると、16～19歳は32.2パーセント、20～24歳は38.1パーセント、25～29歳は45.7パーセント、30歳代は54.0パーセントである。すべての年齢層間に差があり、年齢が高くなるほど車を単なる移動の手段と考える者が多くなる。事故・違反群の場合、「そう思う」と応答した者は、平均で18.0パーセントである。「どちらかといえばその通りである」の応答を合わせると37.0パーセントになる。これを若年者だけでみると、30.5パーセントであり、二輪群(事故・違反群平均20.5パーセント)に比較すると高い。

年齢による応答差を、「そう思う」と「どちらかといえばそう思う」の応答を合わせて比較すると、16～19歳は26.3パーセント、20～24歳は33.8パーセント、25～29歳は47.2パーセント、30歳代は48.9パーセントである。無事故・無違反群の場合と同様に、すべての年齢層の間に差があり、年齢が高くなるほど車を単なる移動手段として考える者が多くなる。

無事故・無違反群と事故・違反群の間の応答差を、「そう思う」と「どちらかといえばそう思う」の応答を合わせて年齢層別に比較すると、16～19歳と30歳代の年齢層で差がみられた。16～19歳は、無事故・無違反群の32.2パーセントに対して、事故・違反群は26.3パーセントと低い。これは、有意な差であるとはいえないが、事故・違反群にこれを肯定する応答が少ない傾向はみられる。30歳代は、無事故・無違反群の54.0パーセントに対して、事故・違反群は48.9パーセントと低い。

車の運転はいやなことを忘れさせてくれる

「車を運転している時は、日頃のいやなことを忘れさせてくれる」に対する応答結果を示したのが、図4-117(二輪群)～図4-118(四輪群)である。

図4-117は、二輪群の応答結果を示したものである。無事故・無違反群の場合、「そう思う」と応答した者は、平均で13.4パーセントである。「どちらかといえばそう思う」の応答を合わせると39.3パーセントになる。これを年齢層別に比較すると、16～19歳は40.2パーセント、20～24歳は37.6パーセントであり、年齢による応答差はない。

事故・違反群の場合、「そう思う」と応答した者は、平均で18.5パーセントである。「どちらかといえばそ

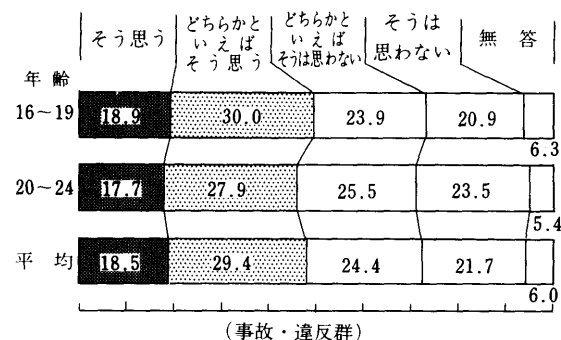
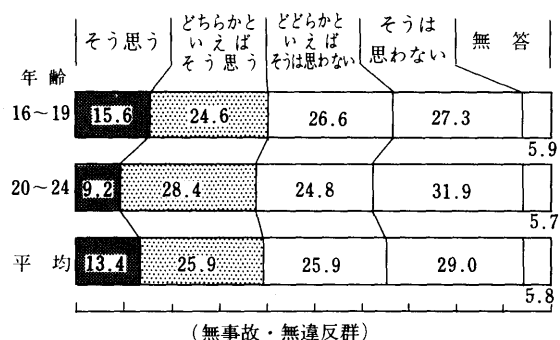


図 4-117 「車を運転している時は、日頃のいやなことを忘れさせてくれる」に対する回答構成比(二輪群)

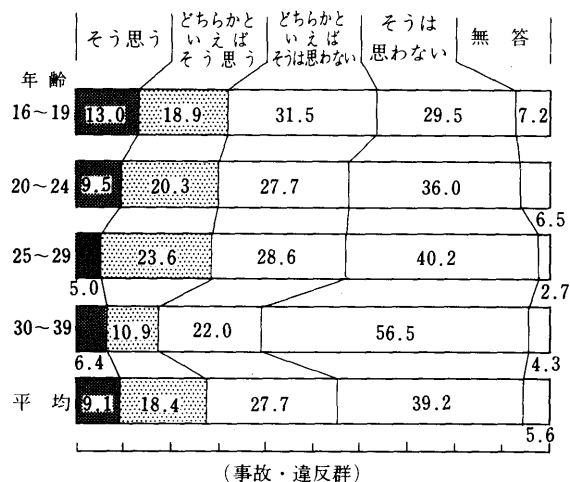
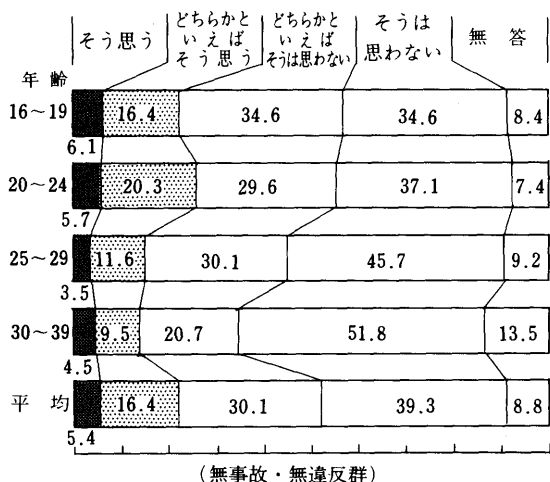


図 4-118 「車を運転している時は、日頃のいやなことを忘れさせてくれる」に対する回答構成比(四輪群)

「そう思う」の応答を合わせると47.9パーセントになる。これを年齢層別に比較すると、16～19歳は48.9パーセント、20～24歳は45.6パーセントであり、無事故・無違反群の場合と同様、年齢による応答差はみられない。

無事故・無違反群と事故・違反群の間の応答差を、「そう思う」と「どちらかといえばそう思う」の応答を合わせて比較すると、16～19歳の年齢層は、無事故・無違反群の40.2パーセントに対して事故・違反群は48.9パーセントと高いが、有意な差とはいえない。20～24歳の年齢層は、無事故・無違反群の37.6パーセントに対して、事故・違反群は45.6パーセントと高い。これも有意な差であるとはいえないが、事故・違反群の方が、これを肯定する応答が多い傾向はみられる。

次に、図 4-118は、四輪群の応答結果を示したものである。無事故・無違反群の場合、「そう思う」と応答した者は、平均で5.4パーセントである。「どちらかといえばそう思う」の応答を合わせると21.8パーセントになる。これを若年者だけでみると、24.4パーセントであり、二輪群(無事故・無違反群平均39.3パーセント)に比べると低い。

年齢による応答差を、「そう思う」と「どちらかといえばそう思う」の応答を合わせて比較すると、16～19歳は22.5パーセント、20～24歳は26.0パーセント、25～29歳は15.1パーセント30歳代は14.0パーセントである。若年者の間では差はないが、若年者と25歳以上の年齢層の間に応答差が顕著である。

事故・違反群の場合「そう思う」と応答した者は、平均で9.1パーセントである。「どちらかといえばそう

思う」の応答を合わせると27.5パーセントになり、無事故・無違反群に比べると高い。これを若年者だけでみると30.7パーセントであり、二輪群(事故・違反群平均47.9パーセント)に比べると低い。

年齢による応答差を、「そう思う」と「どちらかといえばそう思う」の応答を合わせて比較すると、16～19歳は31.9パーセント、20～24歳は29.8パーセント、25～29歳は28.6パーセント、30歳代は17.3パーセントである。

「いやなことを忘れさせてくれる」と応答した者の比率は、30歳未満の年齢層では顕著な差ではない。しかし、「そうは思わない」の応答は年齢と共に増加しており、その結果、16～19歳と全年齢層の間に、また20～24歳と25～29歳・30歳代の年齢層の間にそれぞれ応答差がみられた。

無事故・無違反群と事故・違反群の間の応答差を、「そう思う」と「どちらかといえばそう思う」の応答を合わせて年齢層別に比較すると、30歳代を除いて差がみられた。16～19歳の年齢層においては、無事故・無違反群の22.5パーセントに対して、事故・違反群は31.9パーセントと高い。同様に20～24歳の年齢層は26.0パーセント対29.8パーセント、25～29歳の年齢層は15.1パーセント対28.6パーセントと、いずれも事故・違反群の方が高い。事故・違反群は、日頃のストレスの解消を車に求めている様子が読み取れる。

スピードを出した時の壮快感はなにものにもかえがたい

「スピードを出した時の壮快感は、なにものにもかえがたい」に対する応答結果を示したのが、図4-119(二輪群)～図4-120(四輪群)である。

図4-119は、二輪群の応答結果を示したものである。無事故・無違反群の場合、「そう思う」と応答した者は、平均で8.6パーセントである。「どちらかといえばそう思う」の応答を合わせると35.8パーセントである。これを年齢層別に比較すると、16～19歳は38.7パーセント、20～24歳は30.5パーセントであり、年少者の方が高いが有意な差であるとはいえない。

事故・違反群の場合、「そう思う」と応答した者は、平均で16.9パーセントである。「どちらかといえばそう思う」の応答を合わせると43.1パーセントになり、無事故・無違反群に比べると高い。これを年齢層別に比較すると、16～19歳は44.3パーセント、20～24歳は40.2パーセントであり、年齢による応答差はない。

無事故・無違反群と事故・違反群の間の応答差を、「そう思う」と「どちらかといえばそう思う」の応答を合わせて年齢層別に比較した結果、16～19歳の年齢層で差がみられた。即ち、無事故・無違反群の38.7パーセントに対して事故・違反群は44.3パーセント高く、スピードの壮快感に対して肯定派が多い。

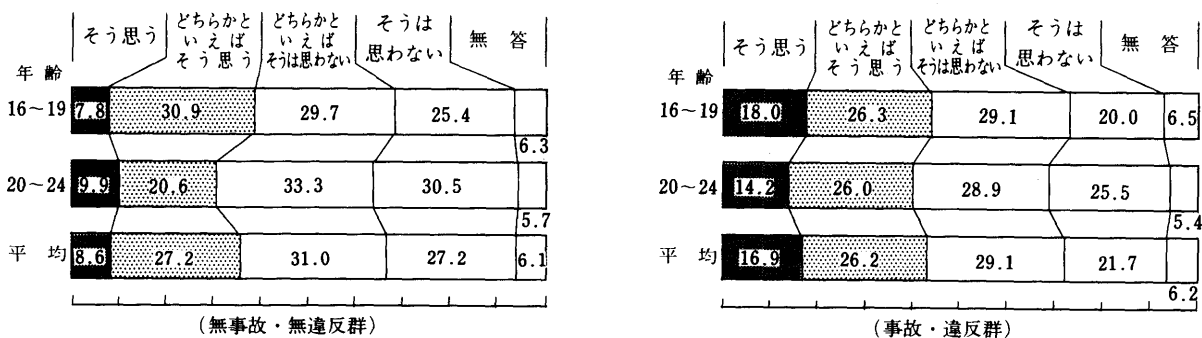


図4-119 「スピードを出した時の壮快感は、なにものにもかえがたい」に対する回答構成比(二輪群)

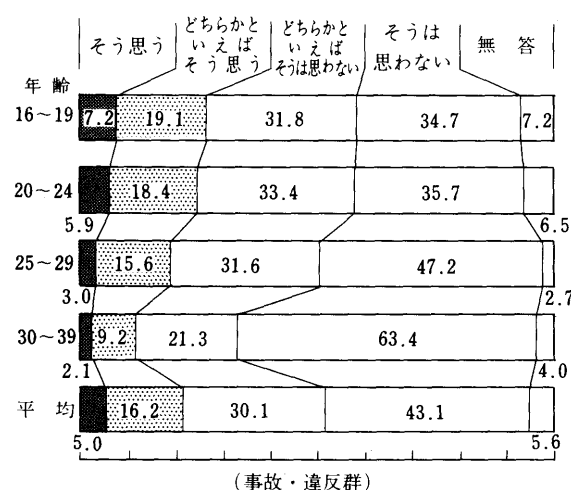
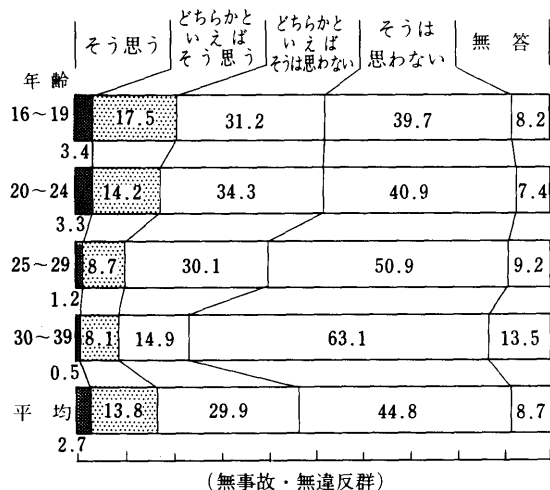


図 4-120 「スピードを出した時の壮快感は、なにものにもかえがたい」に対する回答構成比(四輪群)

次に、図 4-120は、四輪群の応答結果を示したものである。無事故・無違反群の場合、「そう思う」と応答した者は、平均で2.7パーセントである。「どちらかといえばそう思う」の応答を合わせると16.5パーセントになる。これを若年者だけでみると19.0パーセントであり、二輪群(無事故・無違反群平均35.8パーセント)に比べると低い。

年齢による応答差を、「そう思う」と「どちらかといえばそう思う」の応答を合わせて比較すると、16～19歳は20.9パーセント、20～24歳は17.5パーセント、25～29歳は9.9パーセント、30歳代は8.6パーセントである。若年者の間には差はないが、若年者と25歳以上の年齢層の間には応答差がみられた。

事故・違反群の場合「そう思う」と応答した者は5.0パーセントである。「どちらかといえばそう思う」の応答を合わせると21.2パーセントになる。これを若年者だけでみると25.0パーセントであり、無事故・無違反群に比べると高い。また、二輪群(事故・違反群平均43.1パーセント)に比べると極めて低い。

年齢による応答差を、「そう思う」と「どちらかといえばそう思う」の応答を合わせて比較すると、16～19歳は26.3パーセント、20～24歳は24.3パーセント、25～29歳は18.6パーセント、30歳代は11.3パーセントである。無事故・無違反群の場合と同様、若年者の間には差はないが、若年者と25歳以上の年齢層の間に応答差がみられた。

無事故・無違反群と事故・違反群の間の応答差を、「そう思う」と「どちらかといえばそう思う」の応答を合わせて年齢層別に比較すると、16～19歳と20～24歳の年齢層で差がみられた。16～19歳の年齢層は、無事故・無違反群の20.9パーセントに対して、事故・違反群は26.3パーセントと高い。また20～24歳の年齢層は、無事故・無違反群の17.5パーセントに対して24.3パーセントと、やはり事故・違反群の方が高い。25～29歳と30歳代の年齢層においては、顕著な差はみられない。

カーブでタイヤをきしませながら走るのはカッコいい

「カーブでタイヤをきしませながら走るのはカッコいい」に対する応答結果を示したのが、図 4-121(二輪群)～図 4-122(四輪群)である。

図 4-121は、二輪群の応答結果を示したものである。無事故・無違反群の場合、「そう思う」と応答した

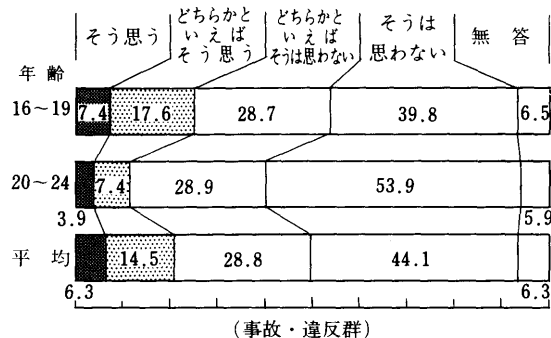
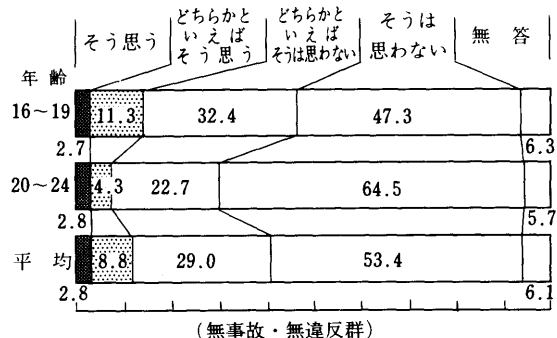


図4-121 「カーブでタイヤをきしませながら走るのはカッコよい」に対する回答構成比(二輪群)

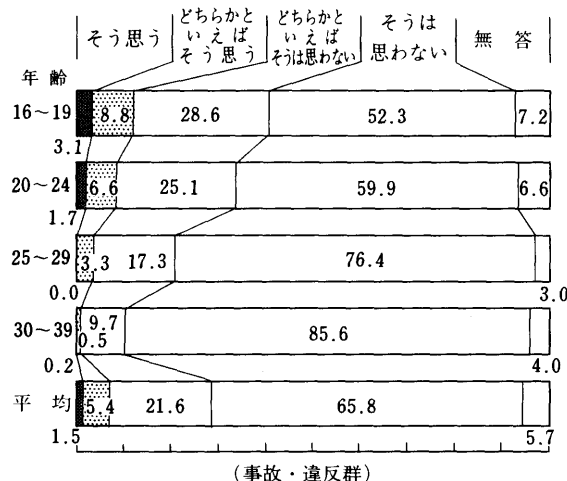
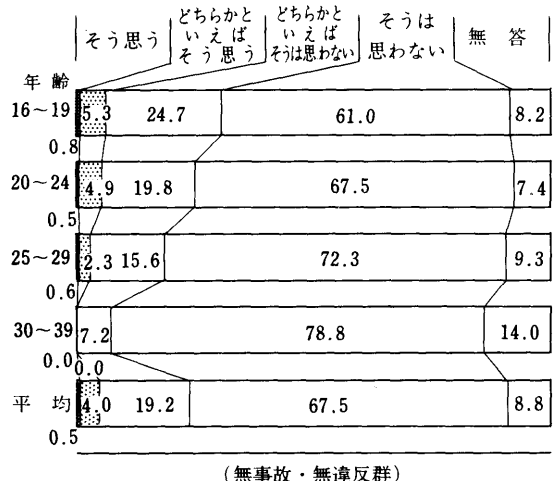


図4-122 「カーブでタイヤをきしませながら走るのはカッコよい」に対する回答構成比(四輪群)

者は、平均で2.8パーセントである。「どちらかといえばそう思う」の応答を合わせると11.6パーセントになる。これを年齢層別に比較すると、16～19歳は14.0パーセント、20～24歳は7.1パーセントであり、年少者の方が「カッコよい」と応答した者が多い。

事故・違反群の場合、「そう思う」と応答した者は、平均で6.3パーセントである。「どちらかといえばそう思う」の応答を合わせると20.8パーセントになり、無事故・無違反群に比べると高い。これを年齢層別に比較すると、16～19歳は25.0パーセント、30～24歳は11.3パーセントであり、事故・違反群の場合も年少者の方が「カッコよい」と応答した者が多い。

無事故・無違反群と事故・違反群の応答差を、「そう思う」と「どちらかといえばそう思う」の応答を合わせて年齢層別に比較した結果、16～19歳の年齢層に回答差がみられた。無事故・無違反群の14.0パーセントに対して、事故・違反群は25.0パーセントと高く、タイヤをきしませて走る運転をカッコよいと考えている者が多い。

次に、図4-122は、四輪群の応答結果を示したものである。無事故・無違反群の場合、「そう思う」と応答した者は、平均で0.5パーセントであり、「どちらかといえばそう思う」の応答を合わせても4.5パーセントしかみられない。67.5パーセントが、「そうは思わない」と否定している。肯定派を若年者だけでみると5.7パーセントであり、二輪群(無事故・無違反群平均11.6パーセント)に比べると低い。

年齢による応答差を、「そう思う」と「どちらかといえばそう思う」の応答を合わせて比較すると、16～19歳は6.1パーセント、20～24歳は5.4パーセント、25～29歳は2.9パーセント、30歳代は0.0パーセントである。若年者の間では差はないが、若年者と25歳以上の年齢層の間に応答差が顕著である。

事故・違反群の場合、「そう思う」と応答した者は、平均で1.5パーセントであり、「どちらかといえばそう思う」の応答を合わせても6.9パーセントと低い。65.8パーセントは、「そうは思わない」と否定している。肯定派を若年者だけでみると9.9パーセントであり、二輪群(事故・違反群平均20.8パーセント)に比べると低い。

年齢による応答差を、「そう思う」と「どちらかといえばそう思う」の応答を合わせて比較すると、16～19歳は11.9パーセント、20～24歳は8.3パーセント、25～29歳は3.3パーセント、30歳代は0.7パーセントである。年齢が高くなるほど、これを肯定する者は減少し、反対に「そうは思わない」と応答する者が増加する傾向を示している。

無事故・無違反群と事故・違反群の間の応答差を年齢層別に比較すると、16～19歳と20～24歳の両年齢層で差がみられた。「そうは思わない」と積極的に否定した者の比率を比較してみると、16～19歳の年齢層では、無事故・無違反群の61.0パーセントに対して、事故・違反群は52.3パーセントと低い。また、20～24歳の年齢層においても、無事故・無違反群の67.5パーセントに対して事故・違反群は59.9パーセントと低い。25～29歳と30歳代の年齢層においては顕著な差はみられない。

人より少しでも速く走れる技術を身につけたい

「人より少しでも速く走れる技術を身につけたい」に対する応答結果を示したのが、図4-123(二輪群)～図4-124(四輪群)である。

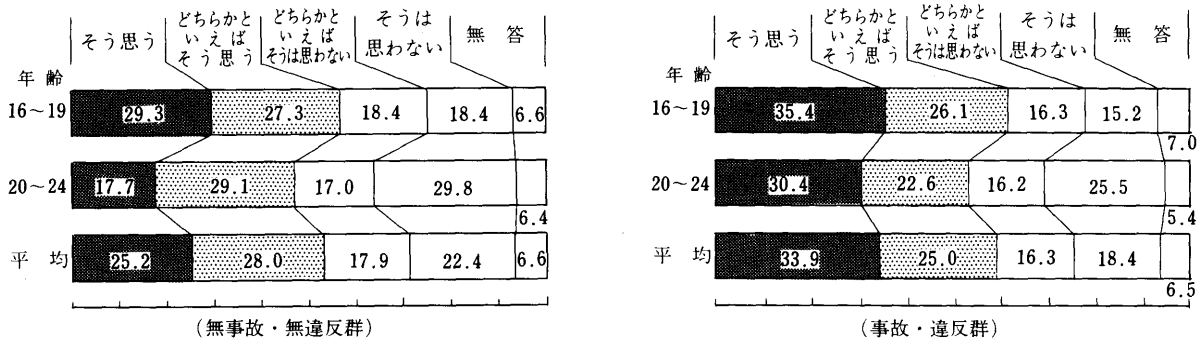


図4-123 「人より少しでも速く走れる技術を身につけたい」に対する回答構成比(二輪群)

図4-123は、二輪群の応答結果を示したものである。無事故・無違反群の場合、「そう思う」と応答した者は、平均で25.2パーセントである。「どちらかといえばそう思う」の応答を合わせると53.2パーセントになる。これを年齢層別に比較すると、16～19歳の年齢層は56.6パーセント、20～24歳の年齢層は46.8パーセントであり、年少者の方が高い。

事故・違反群の場合、「そう思う」と応答した者は、平均で33.9パーセントである。「どちらかといえばそう思う」の応答を合わせると58.9パーセントになり、無事故・無違反群に比べると高い。これを年齢層別に比較すると、16～19歳の年齢層は61.5パーセント、20～24歳は53.0パーセントであり、無事故・無違反群の

場合と同様に年少者に肯定派が多くみられる。

無事故・無違反群と事故・違反群の間の応答差を、「そう思う」と「どちらかといえばそう思う」の応答を合わせて比較すると、16～19歳の年齢層は、無事故・無違反群の56.6パーセントに対して事故・違反群は61.5パーセントと高いが、これは有意な差ではない。20～24歳の年齢層は、無事故・無違反群の46.8パーセントに対して事故・違反群は53.0パーセントと高く、応答差がみられた。

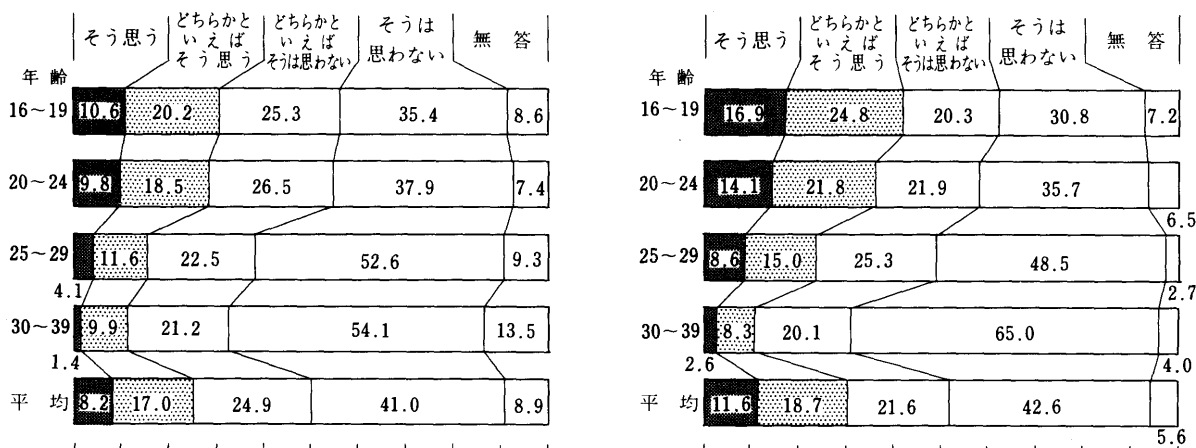


図4-124 「人より少しでも速く走れる技術を身につけたい」に対する回答構成比(四輪群)

次に、図4-124は、四輪群の応答結果を示したものである。無事故・無違反群の場合、「そう思う」と応答した者は、平均で8.2パーセントである。「どちらかといえばそう思う」の応答を合わせると25.2パーセントになる。これを若年者だけでみると29.4パーセントであり、二輪群(無事故・無違反群平均53.2パーセント)に比べると低い。

年齢による応答差を、「そう思う」と「どちらかといえばそう思う」の応答を合わせて比較すると、16～19歳は30.8パーセント、20～24歳は28.3パーセント、25～29歳は15.7パーセント、30歳代は11.3パーセントである。若年者の間では差はみられないが、若年者と25歳以上の年齢層との間に応答差がみられた。

事故・違反群の場合、「そう思う」と応答した者は、平均で11.6パーセントである。「どちらかといえばそう思う」の応答を合わせると30.3パーセントになる。これを若年者だけでみると38.5パーセントになり、無事故・無違反群の若年者に比べると高い。しかし、二輪群(事故・違反群平均58.9パーセント)に比べると四輪群の方が低い。

年齢による応答差を、「そう思う」と「どちらかといえばそう思う」の応答を合わせて比較すると、16～19歳は41.7パーセント、20～24歳は35.9パーセント、25～29歳は23.6パーセント、30歳代は10.9パーセントである。若年者の間では差はないが、若年者と25歳以上の年齢層の間に応答差がみられた。

無事故・無違反群と事故・違反群の間の応答差を、「そう思う」と「どちらかといえばそう思う」の応答を合わせて年齢層別に比較すると、16～19歳の年齢層は、無事故・無違反群の30.8パーセントに対して、事故・違反群は41.7パーセントと高い。また、20～24歳の年齢層は、無事故・無違反群の28.3パーセントに対して、事故・違反群は35.9パーセントと高い。いずれも、事故・違反群に技術信奉者が多くみられる。

運転の楽な車よりも早く走れる高性能車に乗りたい

「運転の楽な車よりも早く走れる高性能車に乗りたい」に対する応答結果を示したのが、図4-125(二輪群)～図4-126(四輪群)である。

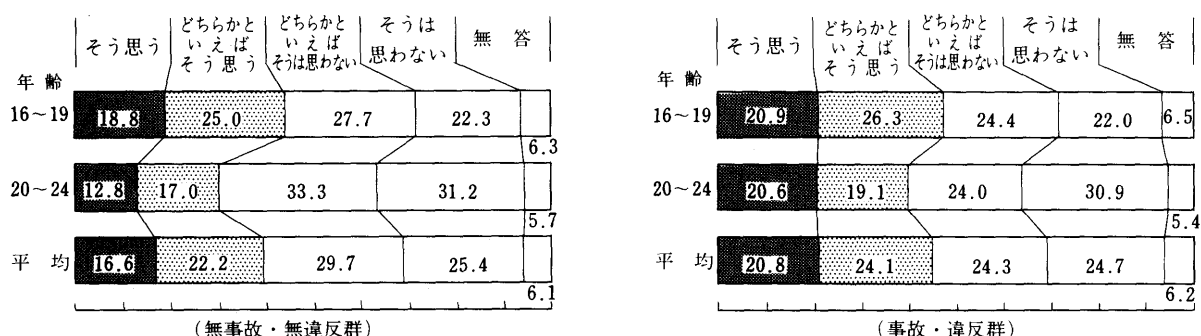


図4-125 「運転が楽な車よりも速く走れる高性能車に乗りたい」に対する回答構成比(二輪群)

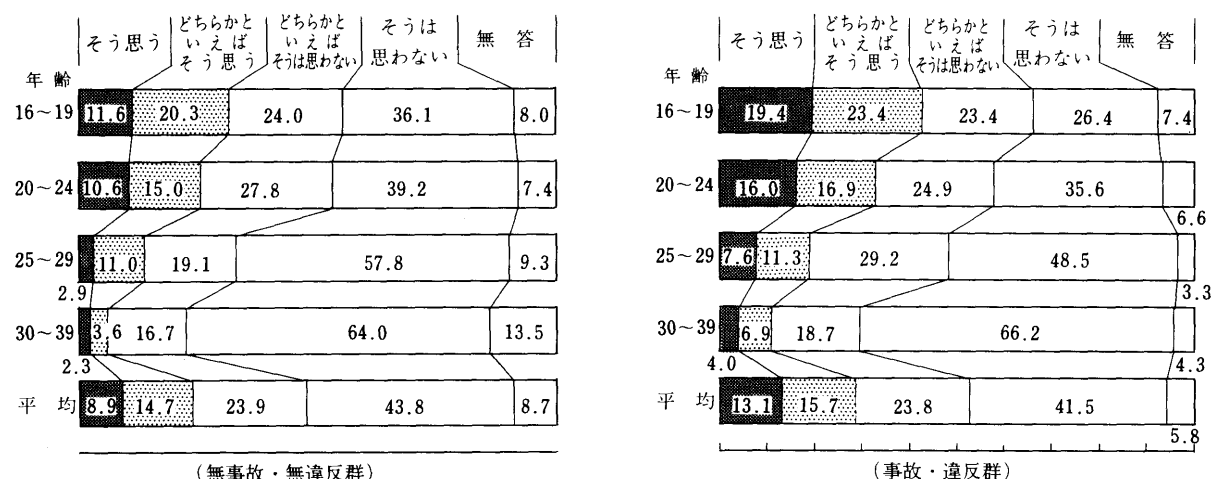


図4-126 「運転が楽な車よりも速く走れる高性能車に乗りたい」に対する回答構成比(四輪群)

図4-125は、二輪群の応答結果を示したものである。無事故・無違反群の場合、「そう思う」と応答した者は、平均で16.6パーセントである。「どちらかといえばそう思う」の応答を合わせると、38.8パーセントになる。これを年齢層別に比較すると、16～19歳の年齢層は、43.8パーセント、20～24歳は29.8パーセントであり、年少者に高性能の車を乗りたいと応答する者が多い。

事故・違反群の場合、「そう思う」と応答した者は、平均で20.8パーセントである。「どちらかといえばそう思う」の応答を合わせると44.9パーセントであり、無事故・無違反群に比べて差はない。これを年齢層別に比較すると、16～19歳の年齢層は、47.2パーセント、20～24歳の年齢層は39.7パーセントであり、無事故・無違反群の場合と同様に年少者の方に高性能車志向がみられる。

無事故・無違反群と事故・違反群の間の応答差を、「そう思う」と「どちらかといえばそう思う」の応答を合わせて比較すると、16～19歳の年齢層は、無事故・無違反群の43.8パーセントに対して事故・違反群は47.2パーセントである。20～24歳の年齢層は、無事故・無違反群の29.8パーセントに対して事故・違反群は39.7パーセントである。いずれも事故・違反群の方が高いが、有意な差ではない。

次に、図4-126は、四輪群の応答結果を示したものである。無事故・無違反群の場合、「そう思う」と応答した者は、平均で8.9パーセントである。「どちらかといえばそう思う」の応答を合わせると23.6パーセントになる。これを若年者だけでみると28.6パーセントであり、二輪群(無事故・無違反群平均38.8パーセント)に比べると低い。

年齢による応答差を、「そう思う」と「どちらかといえばそう思う」の応答を合わせて、年齢別に比較すると、16～19歳は31.9パーセント、20～24歳は25.6パーセント、25～29歳は13.9パーセント、30歳代は5.9パーセントである。年齢が高くなるほどこれを肯定する応答が減少し、各年齢層間に応答差がみられる。

事故・違反群の場合、「そう思う」と応答した者は、平均で13.1パーセントである。「どちらかといえばそう思う」の応答を合わせると28.8パーセントになる。これを若年者だけでみると37.3パーセントであり、二輪群(事故・違反群平均44.9パーセント)に比較すると低い。

年齢による応答差を、「そう思う」と「どちらかといえばそう思う」の応答を合わせて比較すると、16～19歳は42.8パーセント、20～24歳は32.9パーセント、25～29歳は18.9パーセント、30歳代は10.9パーセントである。無事故・無違反群と同様に、年齢が高くなるほど、これを肯定する比率は減少し、各年齢層の間に応答差がみられる。

無事故・無違反群と事故・違反群の応答差を、「そう思う」と「どちらかといえばそう思う」の応答を合わせて年齢層別に比較すると、30歳代を除いて差がみられた。16～19歳は、無事故・無違反群の31.9パーセントに対して、事故・違反群は42.8パーセントと高い。同様に、20～24歳は25.6パーセント対32.9パーセント、25～29歳は13.9パーセント対18.9パーセントと、いずれも事故・違反群の方が高く、高性能車志向を示している。

車の運転はうまい方だと思う

「車の運転はうまい方だと思う」に対する応答結果を示したのが、図4-127(二輪群)～図4-128(四輪群)である。

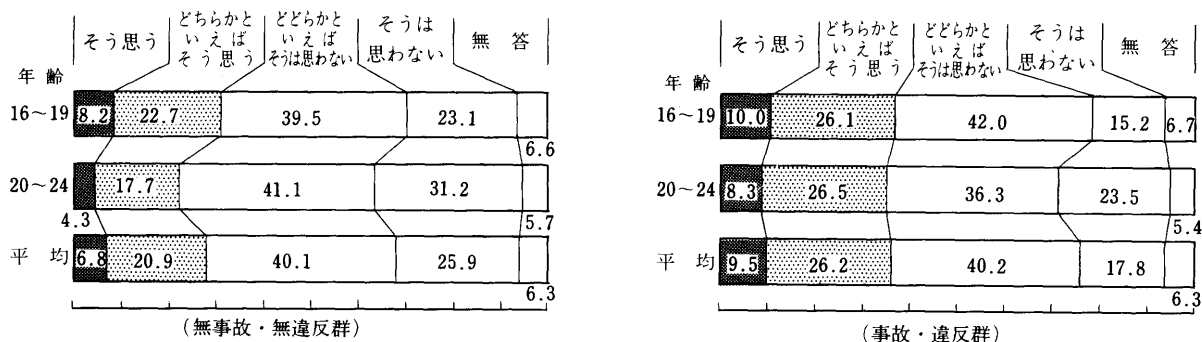


図4-127 「車の運転はうまい方だと思う」に対する回答構成比(二輪群)

図4-127は二輪群の応答結果を示したものである。無事故・無違反群の場合、「そう思う」と応答した者は、平均で6.8パーセントである。「どちらかといえばそう思う」の応答を合わせると、27.7パーセントである。これを年齢層別に比較すると、16～19歳は30.9パーセント、20～24歳は22.0パーセントであり、年少者の方が高いが、有意な差であるとはいえない。

事故・違反群の場合、「そう思う」と応答した者は、平均9.5パーセントである。「どちらかといえばそう思う」の応答を合わせると35.7パーセントであり、無事故・無違反群に比べると高い。これを年齢層別に比較すると、16～19歳は36.1パーセント、20～24歳は34.8パーセントであり、年齢による応答差はない。

無事故・無違反群と事故・違反群の応答差を、「そう思う」と「どちらかといえばそう思う」の応答を合わせて年齢層別に比較すると、いずれも有意な差であるとはいえないが、事故・違反群の方が「運転はうまい方である」と応答した者が多い。即ち16～19歳の年齢層は、無事故・無違反群の30.9パーセントに対して、事故・違反群は36.1パーセントと高い。20～24歳の年齢層は、無事故・無違反群の22.0パーセントに対して、事故・違反群は34.8パーセントと高い。

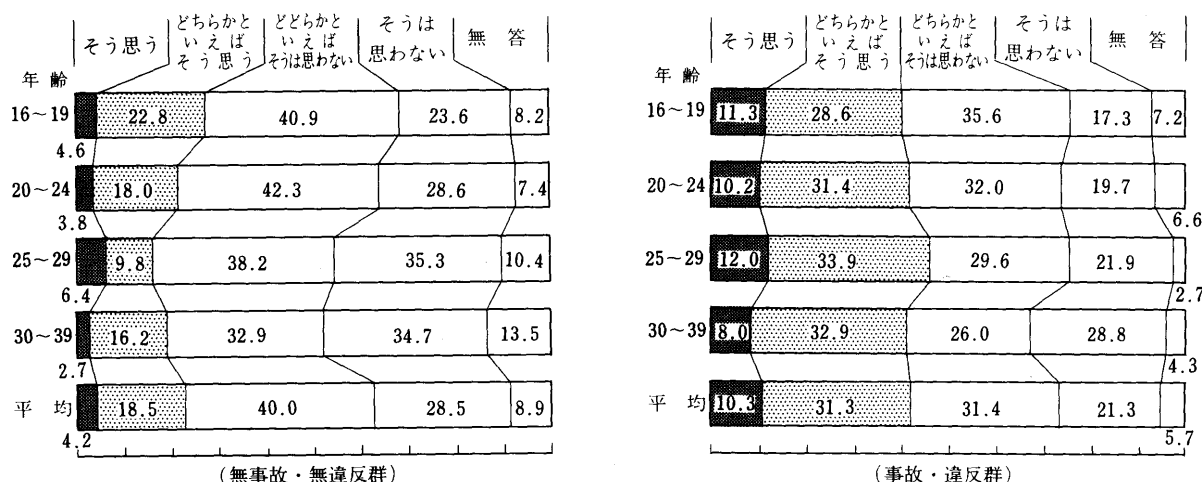


図4-128 「車の運転はうまい方だと思う」に対する回答構成比(四輪群)

次に、図4-128は、四輪群の応答結果を示したものである。無事故・無違反群の場合、「そう思う」と応答した者は、平均で4.2パーセントである。「どちらかといえばその通りである」の応答を合わせると、22.7パーセントである。これを若年者だけでみると24.3パーセントであり、二輪群(無事故・無違反群平均27.7パーセント)に比べて差はない。

年齢による応答差を、「そう思う」と「どちらかといえばそう思う」の応答を合わせて比較すると、16～19歳は27.4パーセント、20～24歳は21.8パーセント、25～29歳は16.2パーセント、30歳代は18.9パーセントである。必ずしも年齢に伴う一定の変化はみられないが、16～19歳の年齢層は、25～29歳と30歳代の間に差がみられた。また20～24歳は25～29歳の年齢層の間に差がみられただけである。

事故・違反群の場合、「そう思う」と応答した者は、平均で10.3パーセントである。「どちらかといえばそう思う」の応答を合わせると41.6パーセントになる。これを若年者だけでみると、40.9パーセントであり、無事故・無違反群に比べると高い。また、二輪群(事故・違反群平均35.7パーセント)に比べても、四輪群の方が高い。

年齢による応答差を、「そう思う」と「どちらかといえばそう思う」の応答に合わせて比較すると、16～19歳は39.9パーセント、20～24歳は41.6パーセント、25～29歳は45.9パーセント、30歳代は40.9パーセントである。事故・違反群の場合も、年齢に伴う一定の変化はみられない。

無事故・無違反群と事故・違反群の間の応答差を、「そう思う」と「どちらかといえばそう思う」の応答を合わせて年齢層別に比較すると、すべての年齢層において差がみられた。16～19歳は、無事故・無違反群の27.4パーセントに対して事故・違反群は39.9パーセントと高い。同様に、20～24歳は21.8パーセント対41.6パーセント、25～29歳は16.2パーセント対45.9パーセント、30歳代は18.9パーセント対40.9パーセントと、いずれも事故・違反群の方に「運転はうまい方だ」と応答した者が多い。

車を運転することは楽しい

「車を運転することは楽しい」に対する応答結果を示したのが、図4-129（二輪群）～図4-130（四輪群）である。

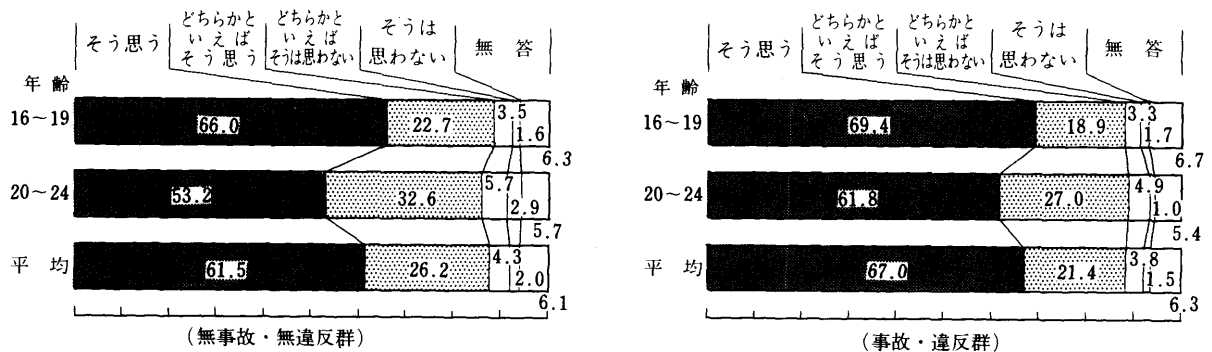


図4-129 「車を運転することは楽しい」に対する回答構成比(二輪群)

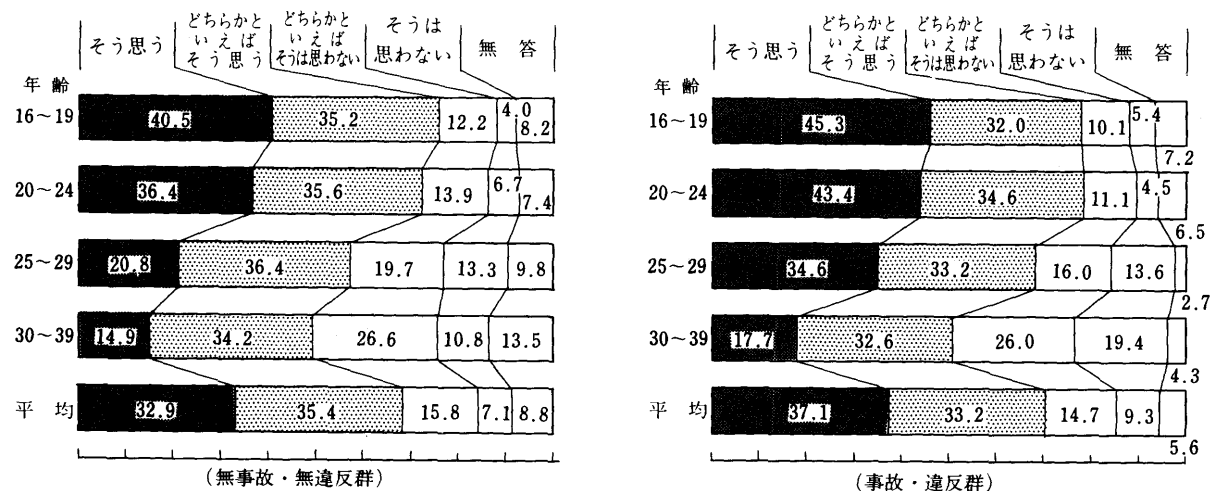


図4-130 「車を運転することは楽しい」に対する回答構成比(四輪群)

図4-129は、二輪群の応答結果を示したものである。無事故・無違反群の場合、「そう思う」と応答した者は、平均で61.5パーセントである。「どちらかといえばそう思う」を合わせると、87.7パーセントになる。

これを年齢層別に比較すると、16～19歳は88.7パーセント、20～24歳は85.8パーセントであり、年少者に「運転が楽しい」と応答する者が多い。特に、「そう思う」の応答は、20～24歳の年齢層が53.2パーセントであるのに対して、16～19歳の年齢層は66.0パーセントと高い。

事故・違反群の場合、「そう思う」と応答した者は、平均で67.0パーセントである。「どちらかといえばそ

う思う」の応答を合わせると88.4パーセントになり、無事故・無違反群に比べると差はない。これを年齢層別に比較すると、16～19歳は88.3パーセント、20～24歳は88.8パーセントであり、年齢による応答差はない。

無事故・無違反群と事故・違反群の間の応答差を年齢層別に比較した結果、いずれも顕著な差はみられなかった。

次に、図4-130は、四輪群の応答結果を示したものである。無事故・無違反群の場合、「そう思う」と応答した者は、平均で32.9パーセントである。「どちらかといえばそう思う」の応答を合わせると68.3パーセントになる。これを若年者だけでみると、73.7パーセントであり、二輪群(無事故・無違反群平均87.7パーセント)に比べると、四輪群の方が低い。

年齢による応答差を、「そう思う」と「どちらかといえばそう思う」の応答を合わせて比較すると、16～19歳は75.7パーセント、20～24歳は72.0パーセント、25～29歳は57.2パーセント、30歳代は49.1パーセントである。若年者の間では差はないが、若年者と25歳以上の年齢層の間に応答差がみられる。

事故・違反群の場合、「そう思う」と応答した者は、平均で37.1パーセントである。「どちらかといえばそう思う」の応答を合わせると70.3パーセントになる。これを若年者だけでみると77.6パーセントであり、二輪群(事故・違反群平均88.4パーセント)に比べると、四輪群の方が低い。

年齢による応答差を、「そう思う」と「どちらかといえばそう思う」の応答を合わせて比較すると、16～19歳は77.3パーセント、20～24歳は78.0パーセント、25～29歳は67.8パーセント、30歳代は50.3パーセントである。無事故・無違反群の場合と同様に、若年者の間には差はない。しかし、若年者と25歳以上の年齢層の間に応答差がみられた。

無事故・無違反群と事故・違反群の間の応答差を年齢層別に比較すると、20～24歳と25～29歳の年齢層に差がみられた。20～24歳の年齢層は、無事故・無違反群の72.0パーセントに対して、事故・違反群は78.0パーセントと高い。

また、25～29歳も、無事故・無違反群の57.2パーセントに対して、事故・違反群は67.8パーセントと高い。

運転行動に関する価値観のまとめ

ここでは、不安全行動の実行に及ぼす行動基準の問題として、運転行動に関する価値観を二つの側面からとりあげた。その一つは、危険行為の実行によって得られる利害の問題であり、そしてもう一つは、車に対する価値観の問題である(図4-131～図4-137を参照)。

① 危険行為の実行によって得られる利害の問題

危険な行為を行うことにより、得られる利益が安全性よりも重要であると評価された時、危険行為実行の可能性が生まれる。たとえば、「急いでいる時は、スピードを出しすぎてもやむを得ない」という一般的なもののから、特に若年者においては自分の所属する交友グループ内での利害の問題が考えられる。「どうしても急ぐ用がある時は、多少スピードを出し過ぎてもやむを得ない」、「友達や仲間と一緒に乗っている時は、かっこよく運転したい」、「友達と一緒にいる時は、ついスピードを出してしまう」、「車は友達とつき合う上で欠かせないものだ」の四つの設問は、いずれも利害得失に関わる内容を持つものである。

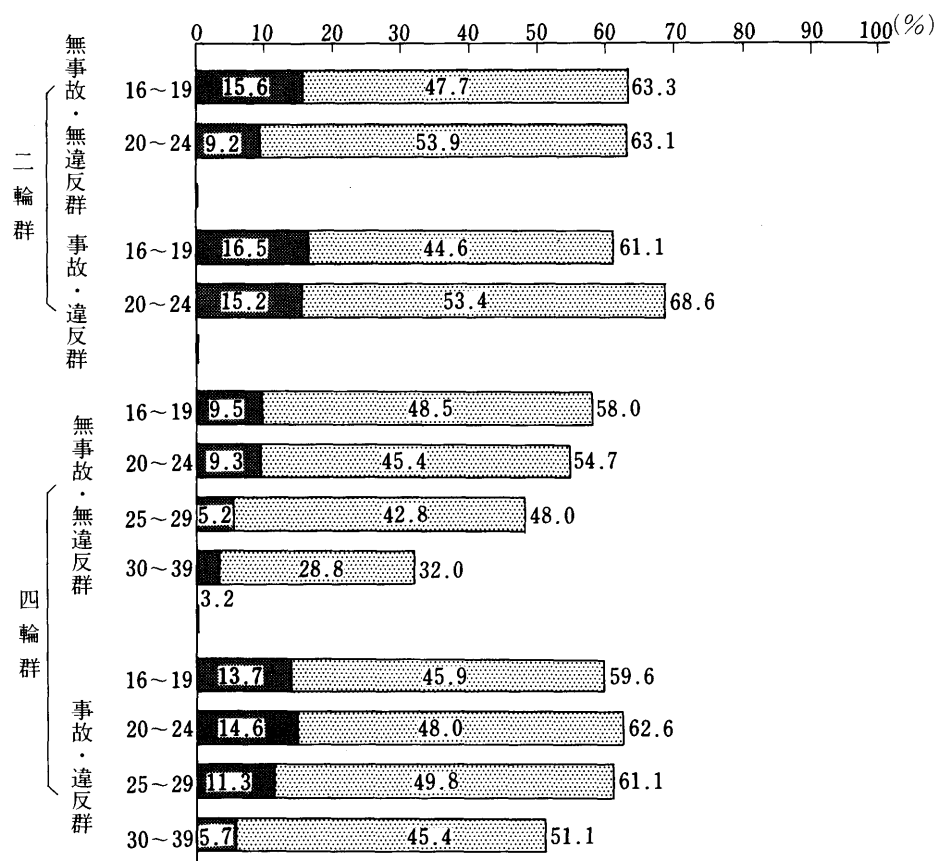


図 4-131 「どうしても急ぐ用がある時は、多少スピードを出し過ぎてもやむを得ない」

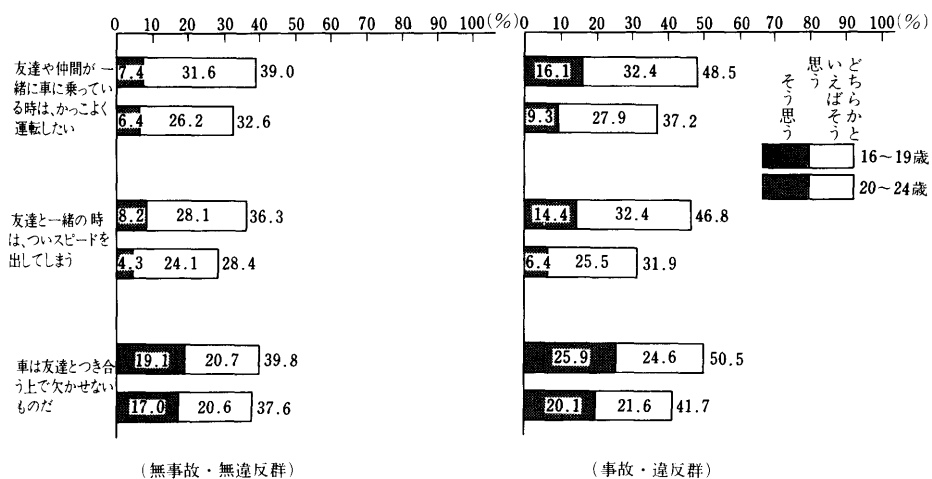


図 4-132 交友グループ内での利害に関する設問の応答結果(二輪群)

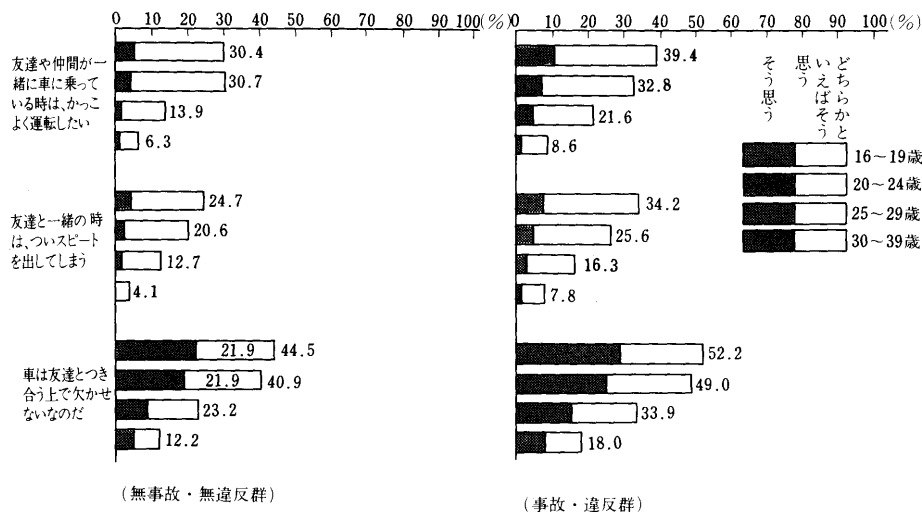


図4-133 交友グループ内での利害に関する設問の応答結果(四輪群)

a. 「急いでいる時」という個人的な条件が安全性よりも優先するのが若年者の特徴として現れている。四輪群の場合、無事故・無違反群の若年者の過半数がスピードを出し過ぎてもやむを得ないと、これを肯定しているのに対して、30歳代ではこれが32.0パーセントと低い。事故・違反群においても、若年者と30歳代の間に応答差がみられており、無事故・無違反群、事故・違反群を問わず若年者の特徴であるといえる。

また、四輪群においては、無事故・無違反群と事故・違反群の間の応答差も顕著である。例えば、20～24歳の年齢層においては、無事故・無違反群の54.7パーセントに対して、事故・違反群は62.6パーセントとこれを肯定する者が多い。同様に、25～29歳の年齢層は、48.0パーセント対61.1パーセント、30歳代は32.0パーセント対51.1パーセントと、いずれも事故・違反群にこれを肯定する者が多い(図4-131)。

b. 次に、交友グループ内での問題についてみると、「友達や仲間と一緒に車に乗っている時は、かっこよく運転したい」と「友達と一緒にの時は、ついスピードを出してしまう」については、二輪群の事故・違反群の中で、年長者(20～24歳)に比べ年少者(16～19歳)に、これを肯定する者が多くみられる。「かっこいい運転」は、年長者の37.2パーセントに対して年少者は48.5パーセントと、これを肯定する者が多い。また「スピードを出してしまう」は、年長者の31.9パーセントに対して、年少者は46.8パーセントと高い(図4-132)。もちろん四輪群における年齢差も顕著であり、上記二つの設問共に、無事故・無違反群においては、若年者と25～29歳・30歳代の間に応答差があり、若年者にこれを肯定する者が多い。事故・違反群は年齢が高くなるほど、これを肯定する者が減少している(図4-133)。

このように、若年者はグループ内での見栄などから、安全性を無視した危険行為の実行の可能性を示唆している点は注目すべきである。

無事故・無違反群と事故・違反群の間の応答差をみると、二輪群の場合は、いずれも年少者の間で事故・違反群にこれを肯定する者が多くみられた。四輪群の場合は、「かっこいい運転」は年少者の間で、また「スピードを出してしまう」は年少者、年長者共に事故・違反群にこれを肯定する者が多い。

② 車に対する価値観の問題

車は移動手段としての本来の価値の他に、日常の緊張感や欲求不満等、感情のはけ口として解放感を求め

る手段、また車を通して自我の拡大を図り、優越感を満足させる手段など、いろいろ付加的な価値がある。しかし、このような付加的な価値に重点が置かれると、安全性が二次的なものとして後退し、危険行為の実行の引き金となる。

- a. 二輪群における年齢差についてみると、「カーブでタイヤをきしませながら走るのはかっこいい」、「人より少しでも速く走れる技術を身につけたい」、「運転が楽な車よりも速く走れる高性能車に乗りたい」の

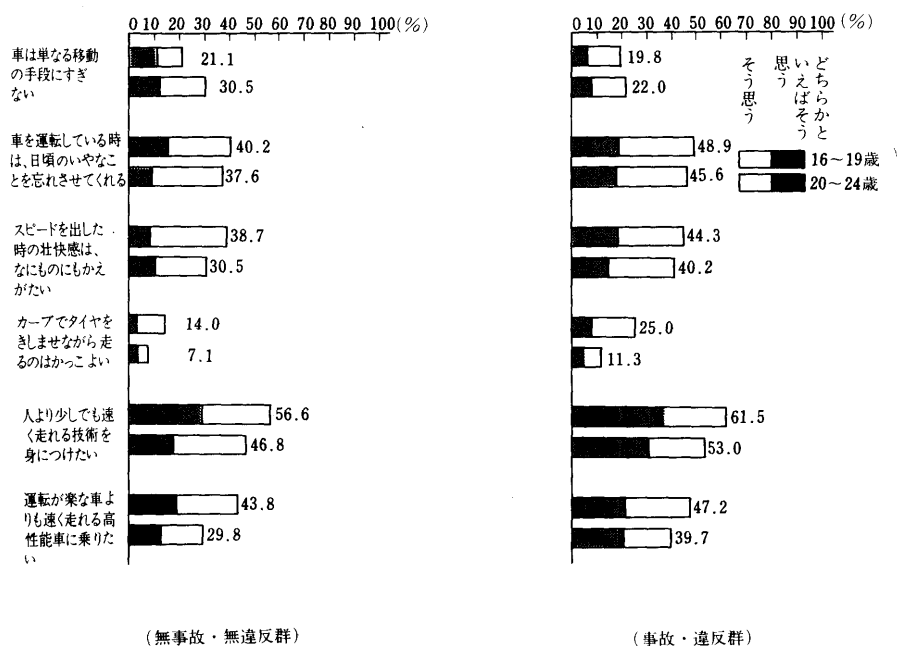


図4-134 車の運転に対する価値観の応答結果(二輪群)

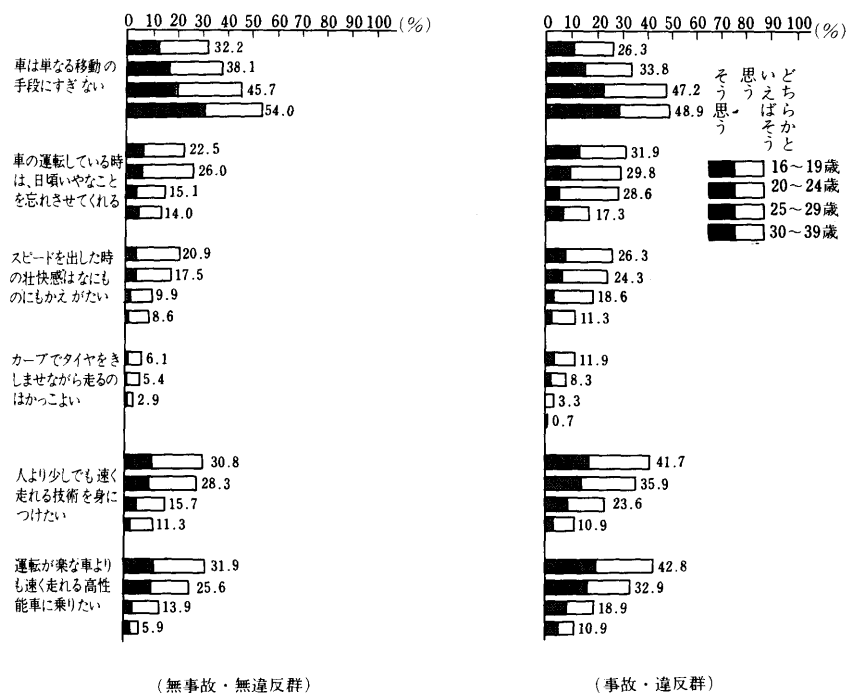


図4-135 車の運転に対する価値観の応答結果(四輪群)

三つの設問で、無事故・無違反群、事故・違反群共に年少者にこれを肯定する者が多くみられる。

反対に、「車は単なる移動の手段にすぎない」の設問では、年少者にこれを肯定する者が少ない。同じ二輪ドライバーであっても、年齢によって価値観の違いが顕著である(図4-134)。

b. 無事故・無違反群と事故・違反群の間に応答差のみられた設問は、「車は単なる移動の手段にすぎない」、「スピードを出した時の壮快感はなにものにもかえがたい」、「カーブでタイヤをきしませながら走るのがかっこよい」の三つである。事故・違反群は、車を単なる移動の手段とは考えておらず、スピードの壮快感や人目につく運転により価値を置いている点が問題となろう(図4-134)。

c. 四輪群における年齢差は極めて顕著であり、すべての設問で応答差がみられた(図4-135及び図4-137)。

d. 無事故・無違反群と事故・違反群の間に応答差のみられた設問は、二輪群よりも多い。「車の運転に生きがい」、「いやなことを忘れさせてくれる」、「スピードの壮快感」、「カーブでタイヤをきしませる」、「速く走れる技術」、「高性能車に乗りたい」の設問では、若年者で応答差があり、いずれも事故・違反群にこ

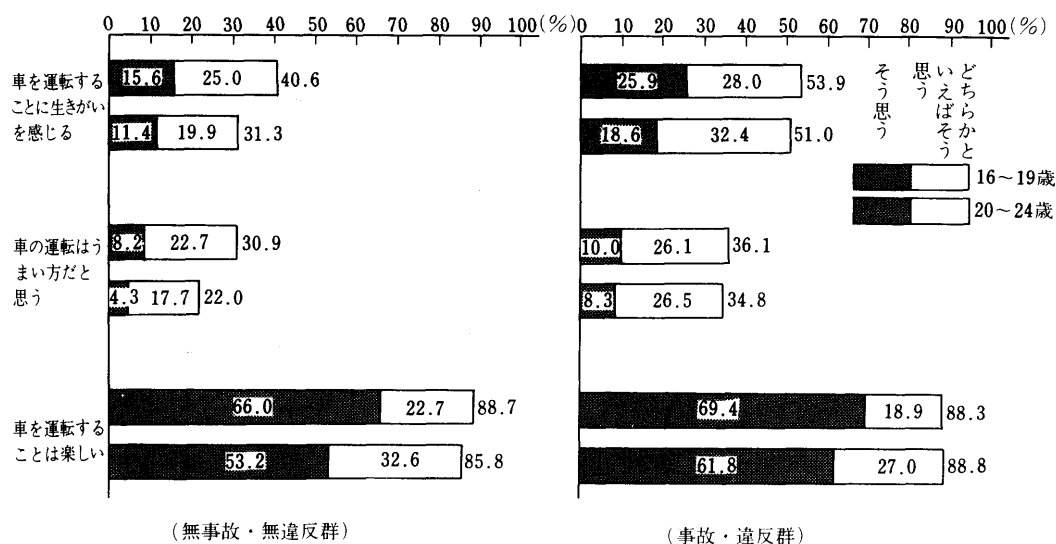


図4-136 車の運転に対する価値観の応答結果(二輪群)

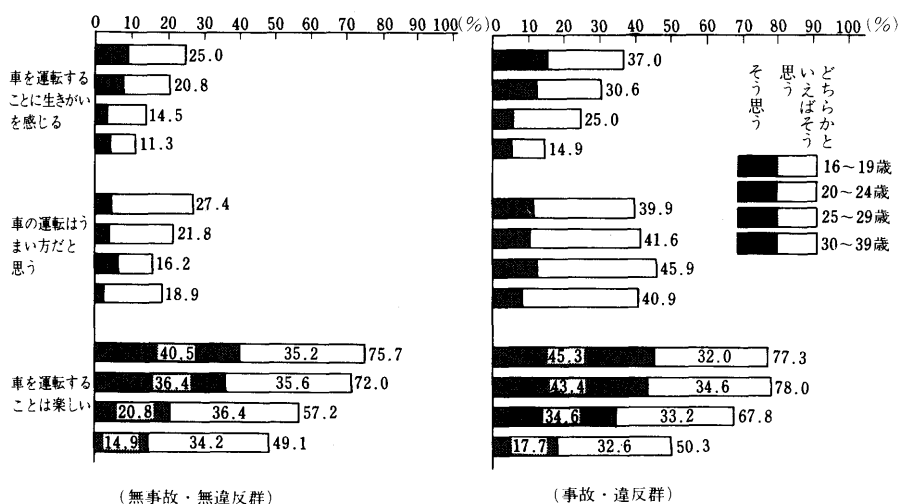


図4-137 車の運転に対する価値観の応答結果(四輪群)

れを肯定する者が多くみられる。「車の運転はうまい方だと思う」では全年齢層で応答差があり、事故・違反群は全体的に自信過剰の特徴がみられる(図4-135及び図4-137)。

- e. 同じ若年者の中で、二輪群と四輪群の間で応答差のみられたものは、「いやなことを忘れさせてくれる」、「スピードの壮快感」、「速く走れる技術」、「高性能車に乗りたい」「運転することは楽しい」の各設問で、いずれも二輪群にこれを肯定する者が多い。ただ、「車は単なる移動手段にすぎない」の設問に対して、これを肯定した者は、同じ若年者の中にあっても四輪群に多くみられた。

(3) 因子分析による解析結果

ここでは、「危険性に関する意識・態度特性」の設問(10問)と「運転行動に関する価値観」の設問(13問)の合計23問に対して、因子分析(主因子法でバリマックス回転を適用)による解析を行った。その結果の寄与率は、表4-9に示す通りである。

表4-9 固有値と寄与率

	第1因子	第2因子	第3因子	第4因子	第5因子	第6因子
固有値	6.360	3.093	1.268	1.043	0.948	0.856
寄与率	0.277	0.135	0.055	0.045	0.041	0.073
累積寄与率	0.277	0.411	0.466	0.512	0.553	0.590

同図に示すように、固有値が1を超えているのは第4因子までであり、この4因子を有効として解釈を行った(図4-138～図4-139を参照)。

a 因子の解釈

第1因子に負荷の高い項目(因子負荷量が0.4以上)は、次のとおりである。

- ・制限速度を20km超えて走る(因子負荷量0.741)
- ・追越し禁止場所で追越しする(同0.721)
- ・青から黄色への信号の変わり目に加速して通過する(同0.719)
- ・制限速度を超えても車の流れに合わせて走る(同0.671)
- ・一時停止すべきところで停止せずに徐行ですませる(同0.665)
- ・合図を出すと同時に車線変更をする(同0.537)
- ・前の車を追い上げて進路を譲らせる(同0.528)
- ・割り込みをする車を入れないよう車間をつめて走る(同0.505)
- ・駐車禁止の場所で駐車する(同0.406)

この因子に負荷の高い項目は、すべて危険行為に関する質問項目であり、「危険認知の因子」と解釈できる。

第2因子に負荷の高い項目は、次のとおりである。

- ・友達や仲間と一緒に乗っている時は、かっこよく運転したい(因子負荷量0.777)
- ・友達と一緒にいる時は、ついスピードを出してしまう(同0.775)
- ・カーブでタイヤをきしませながら走るのはかっこよい(同0.660)

PLOT OF FACTOR PATTERN FOR FACTOR 1 AND FACTOR 2

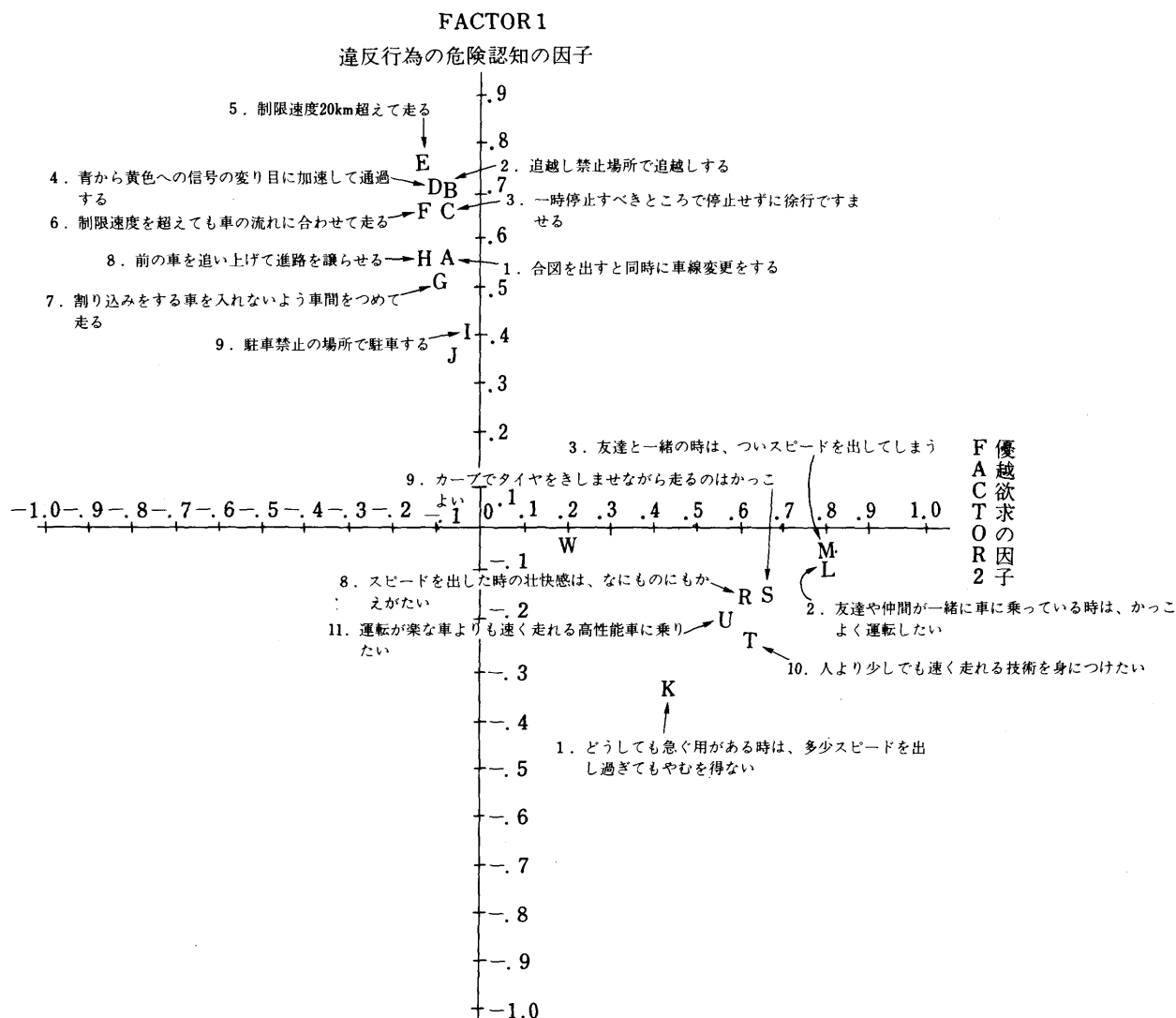


図 4-138 因子分析の結果(因子 1・因子 2)

- ・割り込まれそうに感じた時は、前車との距離をつめるようにしている(同0.061)
- ・横道から出たそうにしている車には進路を譲ることが多い(同0.588)
- ・車間距離がつまると追い越したくなる(同0.555)
- ・どうしても急ぐ用がある時は、多少スピードを出し過ぎてもやむを得ない(同0.419)

この因子に負荷の高い項目は、人よりかっこよく、またより速く走りたいという欲求の項目が中心となっている。つまり、他より優越していたいという欲求の表れとみられることから、この因子を「優越欲求の因子」と呼ぶことにする。

第3因子に負荷の高い項目は、次のとおりである。

- ・車を運転することに生きがいを感じる(因子負荷量0.776)
- ・車を運転することは楽しい(同0.689)
- ・車は単なる移動の手段にすぎない(同▲0.670)

PLOT OF FACTOR PATTERN FOR FACTOR 3 AND FACTOR 4

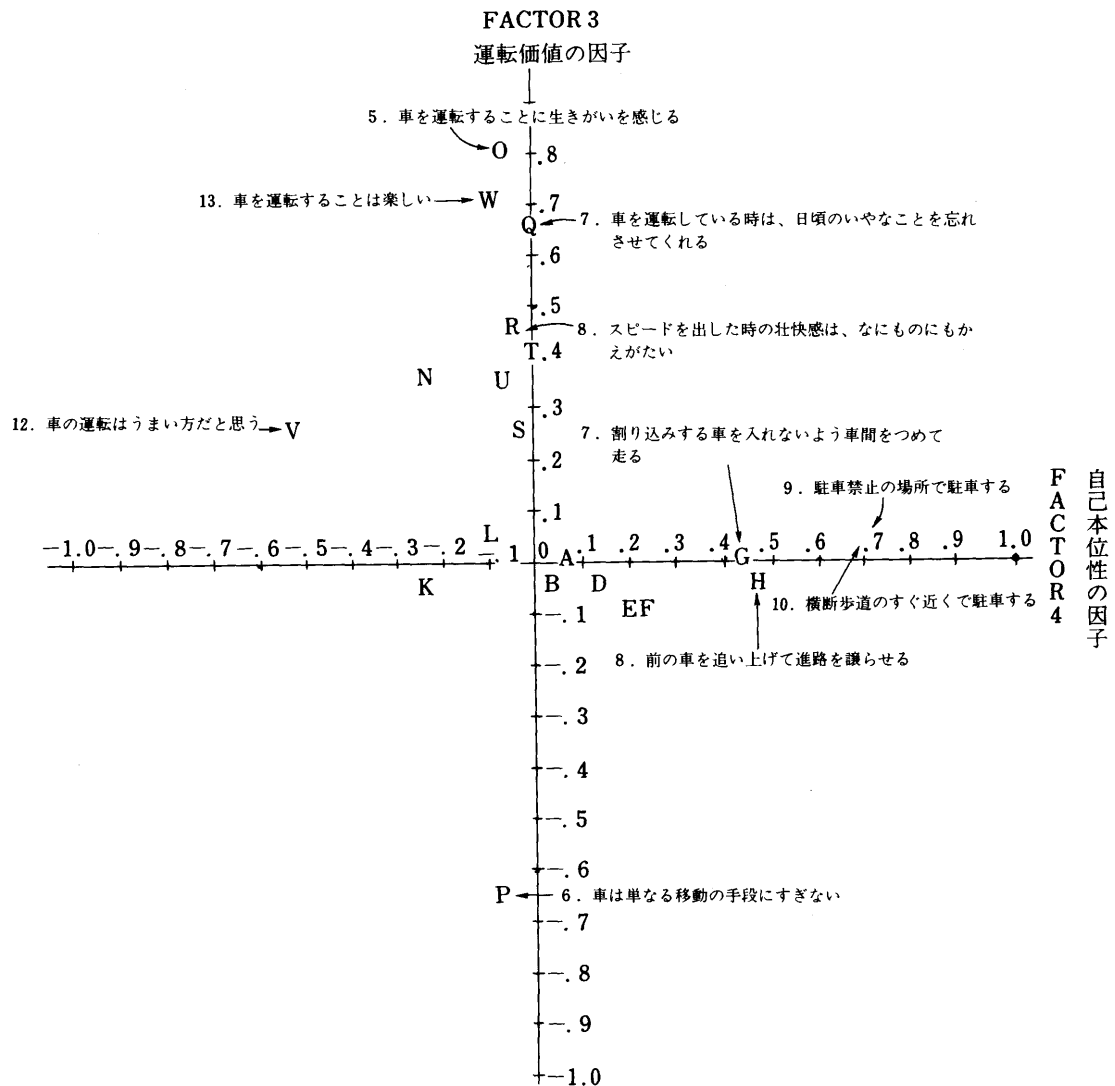


図 4-139 因子分析(因子 3・因子 4)

- ・車を運転している時は、日頃のいやなことを忘れさせてくれる(同0.665)
- ・スピードを出した時の壮快感は、なにものにもかえがたい(同0.455)

この因子に負荷の高い項目は、車の運転そのものに生きがいや楽しみを見いだしている項目であることから、この因子を「運転価値の因子」と呼ぶことにする。

第4因子に負荷の高い項目は、次のとおりである。

- ・駐車禁止の場所で駐車する(因子負荷量0.680)
- ・横断歩道の近くで駐車する(同0.668)
- ・車の運転はうまい方だと思う(同▲0.539)
- ・前の車を追い上げて進路を譲らせる(同0.441)
- ・割り込みをする車を入れないよう車間をつめて走る(同0.413)

この因子に負荷の高い項目は、第1因子にみられた危険認知項目の内、主に駐車違反など比較的危険

性の少ないものとなっている。しかし、その中で負荷量がマイナスとなっている項目に、「車の運転はうまい方だと思う」が入ってきている。この因子の解釈はやや難しいが、駐車違反などを軽く考え、自分の運転はうまいと思っているなどから、「自己本位性の因子」と解釈しておく。

b 因子スコアの分布

これまでに抽出された因子空間に、車種別、事故・違反の有無別に年齢層をプロットしたものが図4-140～図4-141である。

まず第1因子（危険認知の因子）に負荷の高い層は、各種の危険行為に対して、危険性に対する意識が高いといえる。全体的に年齢の高い層ほど第1因子に対して負荷の高い位置に布置しており、危険性に対する認識の高いことがわかる。

車種別には、二輪群の層が第1因子に負荷量が少なく、危険に対する認識が低いといえる。

第2因子（優越欲求の因子）についてみると明らかに、同じ年齢層であれば事故・違反群に優越欲求が強く現れている。また、年齢別では、若年者に、そして四輪群よりも二輪群のドライバーに優越欲求の傾向がみられる。

第3因子（運転価値の因子）についてみると、明らかに若年者の方が運転することに対して大きな価値を見いだしている傾向が窺われる。また、この傾向は、四輪群よりも二輪群のドライバーに顕著であり、同じ年齢層では事故・違反群に強く現れている。

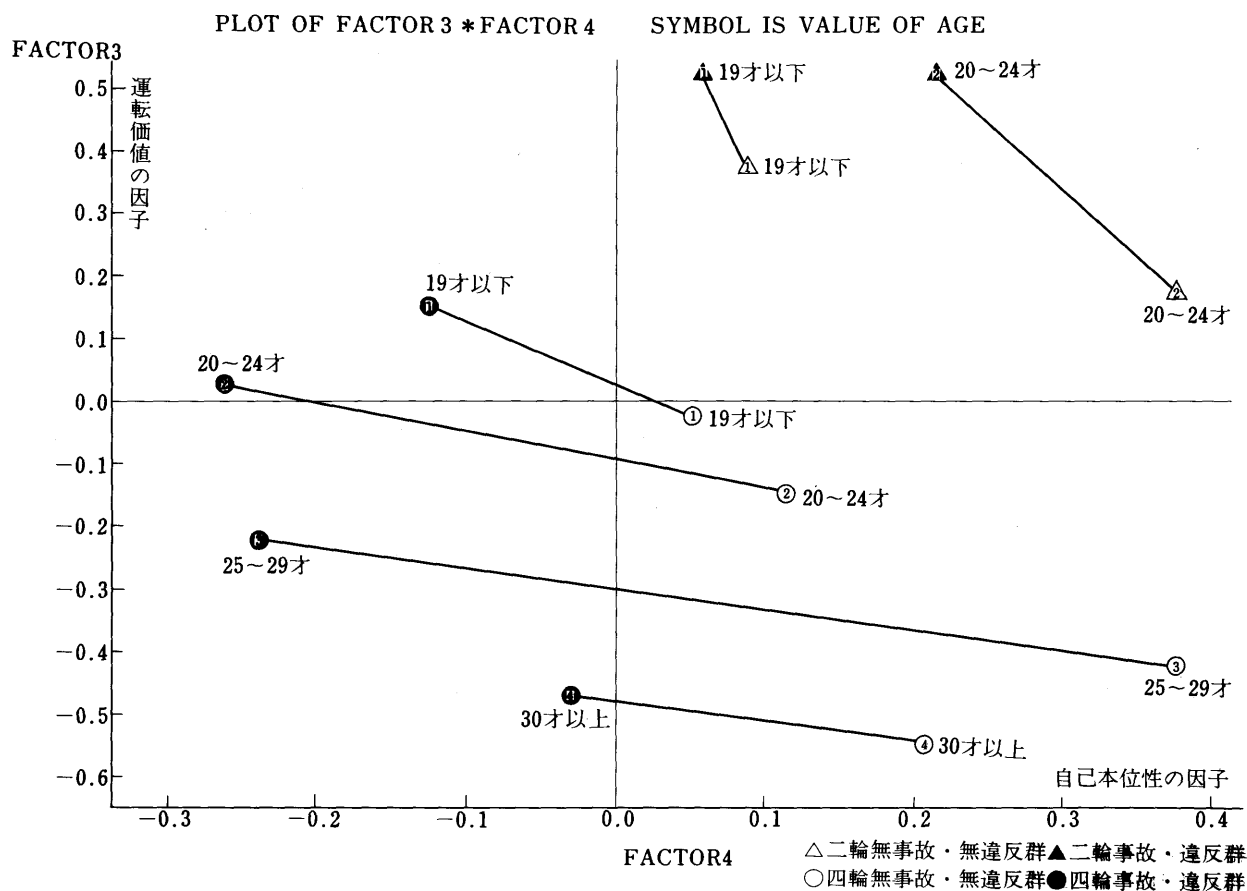


図4-140 危険認知の因子と優越欲求の因子との関係

第4因子（自己本位の因子）に対して負荷量が小さい（マイナス方向）層は、駐車違反に対する危険性の認識がなく、自分の運転を上手であると考えている。この傾向は、特に、事故・違反群において顕著に現れている。

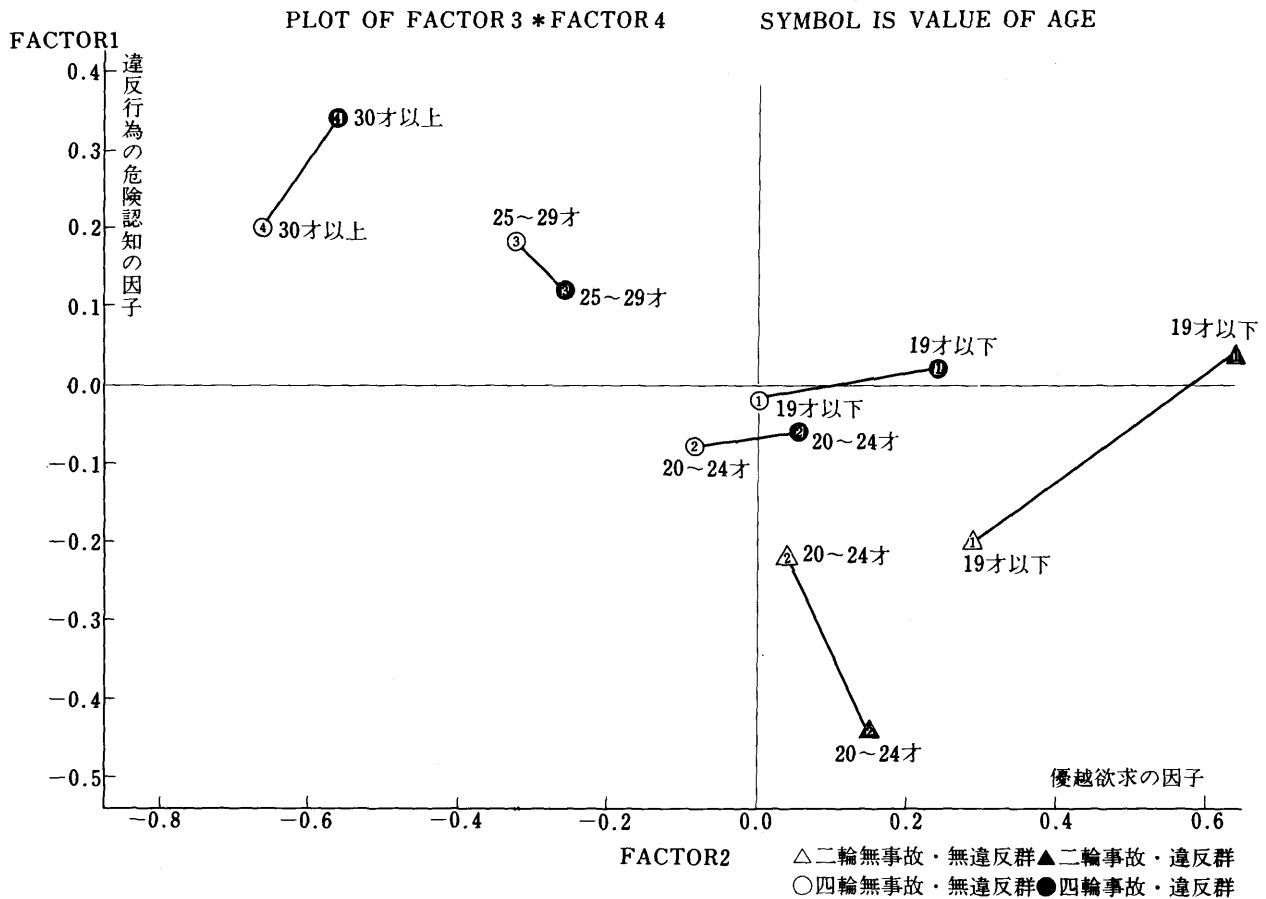


図 4 - 141 運転価値の因子と自己本位性の因子との関係

第5章 若年ドライバーの交通事故の特性

5-1 概 説

若年ドライバーの交通事故の特性を明らかにするために、昭和61年中に発生した交通事故(物損事故は除く)について集計分析した。集計対象データと集計項目、方法は次のとおりである。

(1) 集計対象データ

集計対象データは、昭和61年中に全国で発生した交通事故総件数、約58万件の内、以下の条件に該当した約42万件(乗用車によるもの約24万5千件、貨物車によるもの約14万1千件、自動二輪車によるもの1万4千件、原動機付自転車によるもの約2万件)とした。

- ① 第一当事者の交通事故で、データが完全なものであること。
- ② 原動機付自転車以上の車両事故であること。
- ③ 免許有資格年齢に達しているものの事故であること。
- ④ 一般道路で発生した男性による事故であること。

(2) 集計項目と方法

集計項目は、若年ドライバーの交通事故の特性を、運転者属性と運転行動に関する特性、事故の内容に関する特性、事故地点に関する特性の3つに分けたうえ、それぞれに関連する要素として抽出した。

運転者属性と運転行動に関する特性に関連する集計項目としては、職業、事故車種の免許取得後の経過年数、通行形態及び通行目的の4項目とし、事故の内容に関する特性に関連する集計項目としては、事故内容、発生時間、曜日、事故類型、行動類型、人的原因、暴走行為及び事故直前の速度の8項目とし、また事故特性に関する集計項目としては、地形、道路形状、道路線形、車道幅員及び路面状態の5項目とした。

集計方法は、上記のそれぞれの集計項目について、年齢層別、車種別とした。

なお、年齢層は、16～19歳、20～24歳、25～29歳、30～39歳、40～49歳、50～59歳、及び60歳以上の7分類とし、車種は、乗用車、貨物車、自動二輪車及び原動機付自転車(以下、単に原付という)の4分類とした。

5-2 交通事故発生概況

(1) 人身事故発生件数

図5-1は、交通事故の発生概況として、人身事故発生件数の車種別構成率を年齢層別に示したものである。同図によると、全年齢層では、乗用車によるものが58.1パーセント、貨物車によるものが33.7パーセント、自動二輪車によるものが3.3パーセント、原付によるものが4.9パーセントという構成率となっているが、

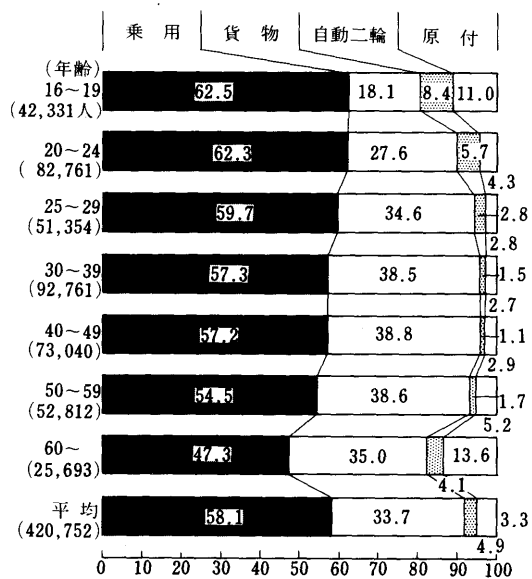


図 5-1 年齢別、車種別人身事故発生件数

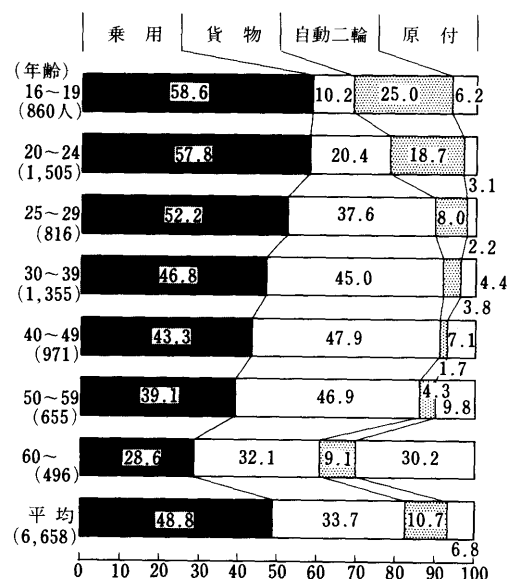


図 5-2 年齢別、車種別死亡事故発生件数

25歳未満の若年層では、他の年齢層に比して乗用車、自動二輪車及び原付によるものが多く、特に、自動二輪車、原付(但し、60歳以上の高齢層は別として)によるものが顕著に多くっており、また、貨物車によるものが少なくなっているのが特徴的である。

(2) 死亡事故発生件数

図 5-2 は、交通事故の発生概況として、死亡事故発生件数の車種別構成率を年齢層別に示したものである。同図によると、全年齢層では、乗用車によるものが48.8パーセント、貨物車によるものが33.7パーセント、自動二輪車によるものが10.7パーセント、原付によるものが6.8パーセントという構成率となっているが、25歳未満の若年層では、他の年齢層に比して乗用車及び自動二輪車によるものが多く、特に、自動二輪車によるものが顕著に多くっており、また、貨物車によるものが際立って少なくなっているのが特徴的である。

前掲図 5-1 とを比較すると、25歳未満の若年層の自動二輪車による人身事故の構成率は、16～19歳で8.4パーセント、20～24歳で5.7パーセントであるにもかかわらず、死亡事故のそれはそれぞれ25.0パーセント、18.7パーセントにもなっているところから、若年層の事故の特徴として、二輪車による死亡事故が特に多いといえる。

5-3 運転者属性と運転行動に関する特性

(1) 職業

図 5-3～図 5-6 は、年齢層別人身事故発生件数を運転者の職業別構成率として、車種別に示したものである。同図によると、25歳未満の若年層の職業は、いずれの車種についても、他の年齢層に比して学生、無職(但し、60歳以上の高齢層は別として)が多く、有職が少なくなっており、特に、自動二輪車、原付においてその傾向が顕著となっているのが特徴的である。

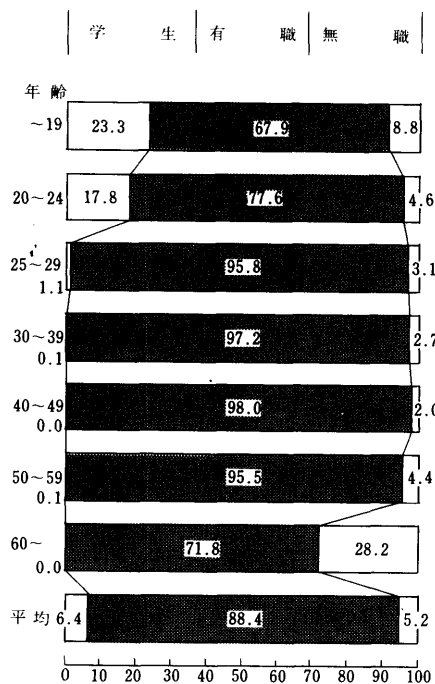


図 5 - 3 運転者の職業構成(乗用)

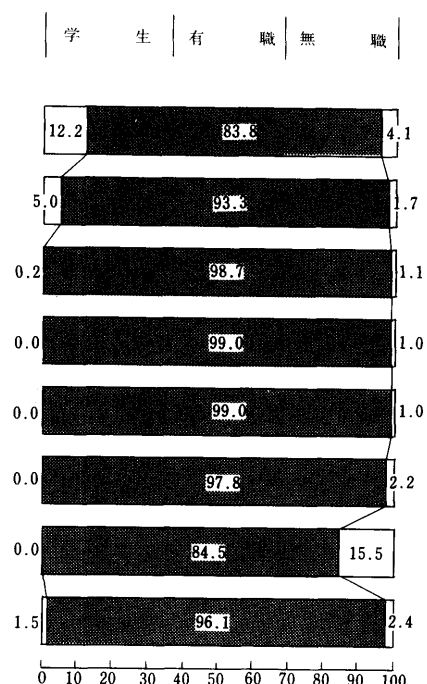


図 5 - 4 運転者の職業構成(貨物)

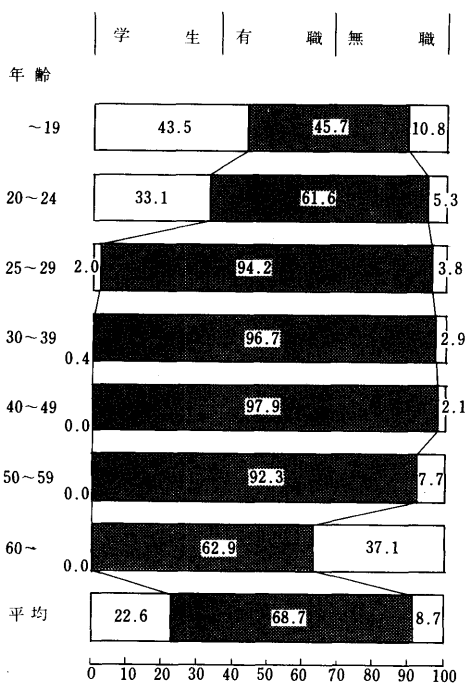


図 5 - 5 運転者の職業構成(自動二輪)

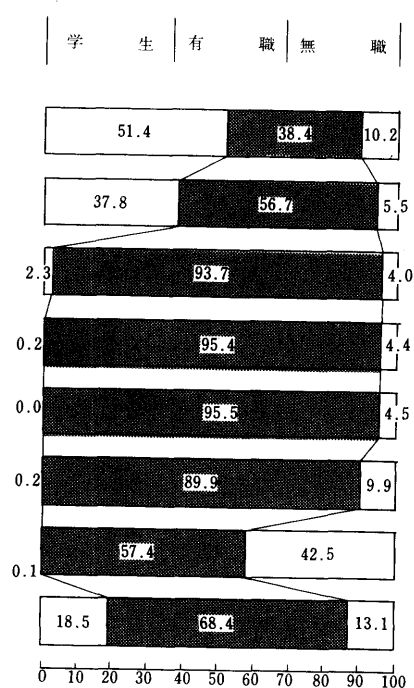


図 5 - 6 運転者の職業構成(原付)

(2) 事故車種の免許取得後の経過年数

図 5 - 7 ～ 図 5 - 10 は、年齢層別人身事故発生件数を事故車種の免許取得後の経過年数別の構成率として、車種別に示したものである。同図によると、25歳未満の若年層においては、いずれの車種についても、免許取得後の経過年数が3年未満のもので半数以上を占めており、特に20歳未満の年少層においては、それが95

パーセント以上にも達している。また、これら20歳未満の年少層では免許取得後の経過年数が1年未満のものが、乗用車で69.0パーセント、貨物車で64.5パーセント、自動二輪で38.6パーセント、原付で48.4パーセントとそれぞれ高い構成率となっている。

なお、いずれの車種においても、免許取得後の経過年数が3年未満の者の人身事故発生件数は、高年齢化にともなう減少傾向を呈しており、免許取得後の経過年数が1年未満のものについては、特に顕著な減少傾向を呈している。

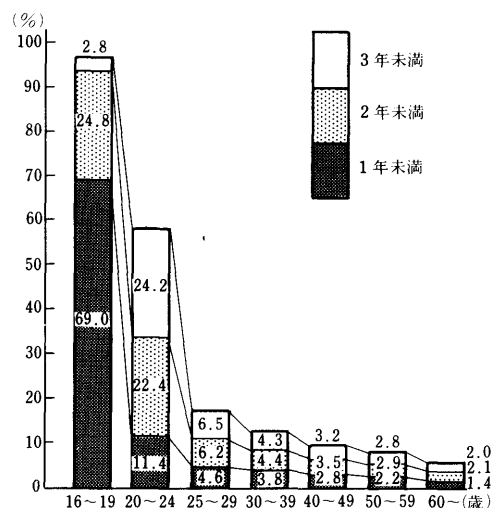


図5-7 免許取得後の経過年数(乗用)

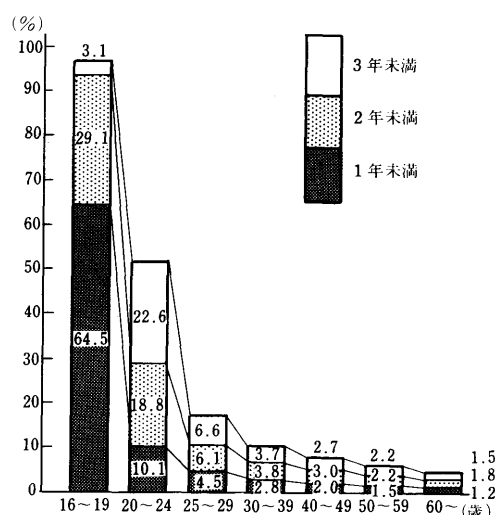


図5-8 免許取得後の経過年数(貨物)

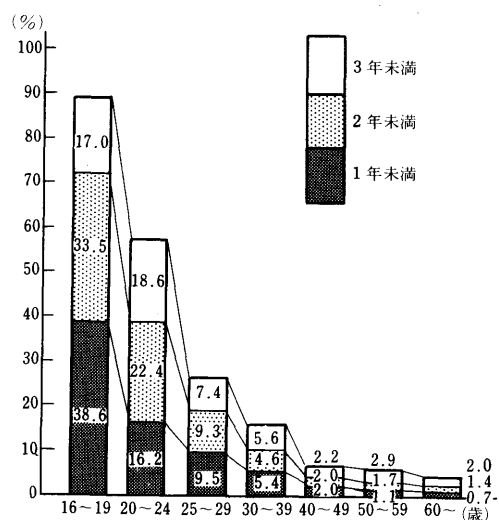


図5-9 免許取得後の経過年数(自動二輪)

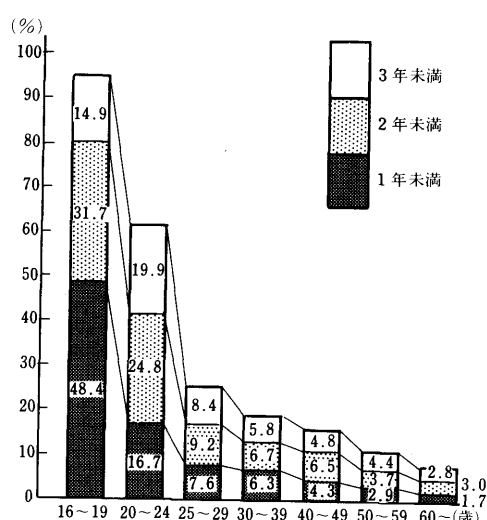


図5-10 免許取得後の経過年数(原付)

(3) 通行形態

図5-11～図5-14は、年齢層別人身事故発生件数を通行形態別の構成率として、車種別に示したものである。同図によると、25歳未満の若年層においては、乗用車では地域内交通が45～48パーセント、通過交通が38～42パーセント、貨物車では地域内交通が37～46パーセント、通過交通が48～58パーセント、自動二輪

車では地域内交通が42～44パーセント、通過交通が40～44パーセント、原付では、地域内交通が60～69パーセント、通過交通が12～27パーセントのそれぞれの範囲となっており、車種による通過形態の違いは見られるものの、他の年齢層のそれとの違いは明確ではない。従って、25歳未満の若年層による人身事故発生件数の通過形態別での特徴は、特に無いものと考えられる。

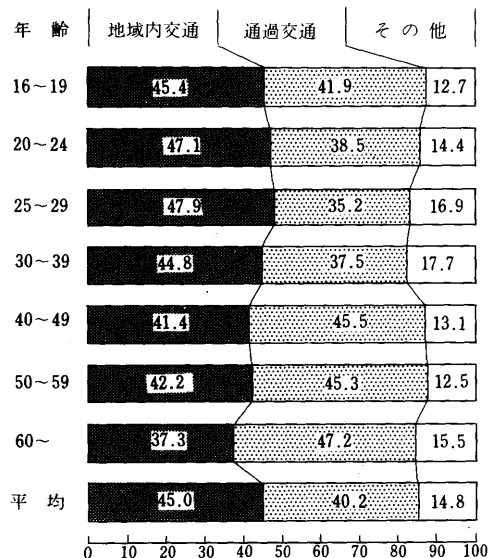


図 5 - 11 通行形態(乗用)

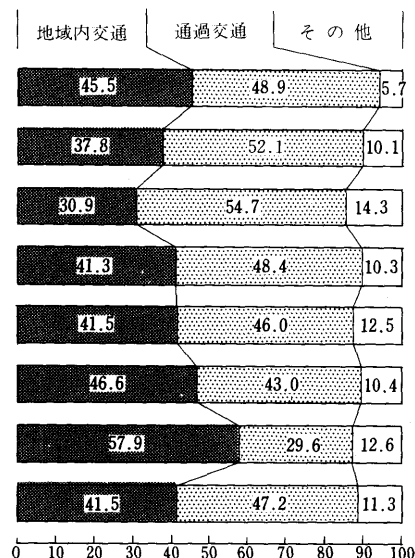


図 5 - 12 通行形態(貨物)

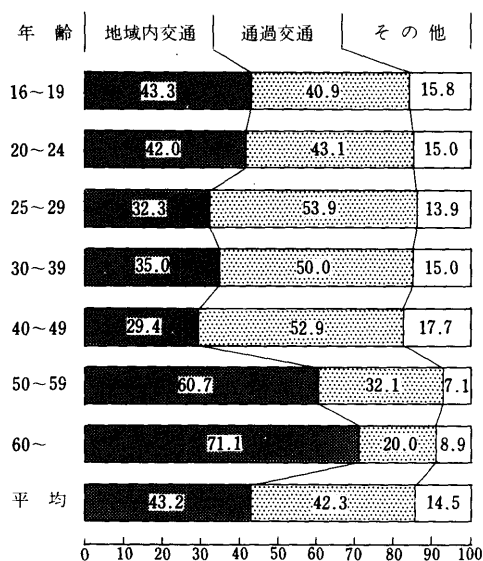


図 5 - 13 通行形態(自動二輪)

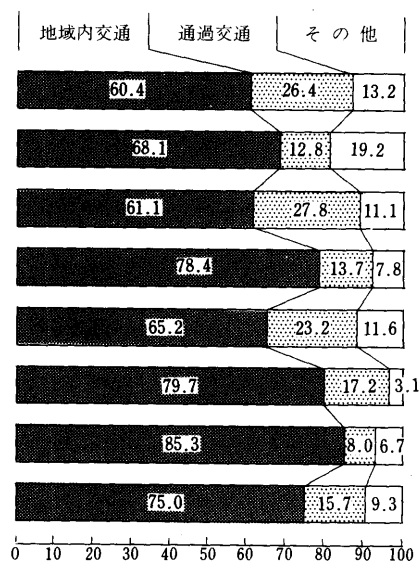


図 5 - 14 通行形態(原付)

(4) 通行目的

図 5 - 15～図 5 - 18は、年齢層別人身事故発生件数を通行目的別の構成率として、車種別に示したものである。同図によると、25歳未満の若年層の通行目的は、いずれの車種においても、他の年齢層に比して、レジャーが多く、業務目的(但し、貨物車の場合の50歳以上の年齢層は別として)が少なくなっており、特に、乗用車、自動二輪車においてその傾向が顕著となっているのが特徴的である。

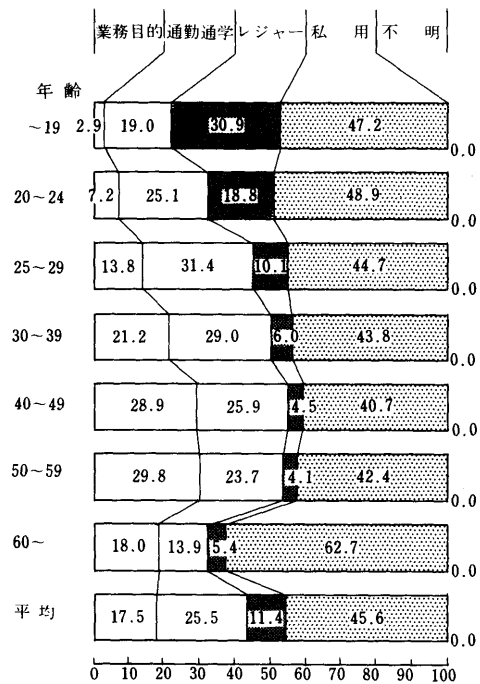


図5-15 通行目的(乗用)

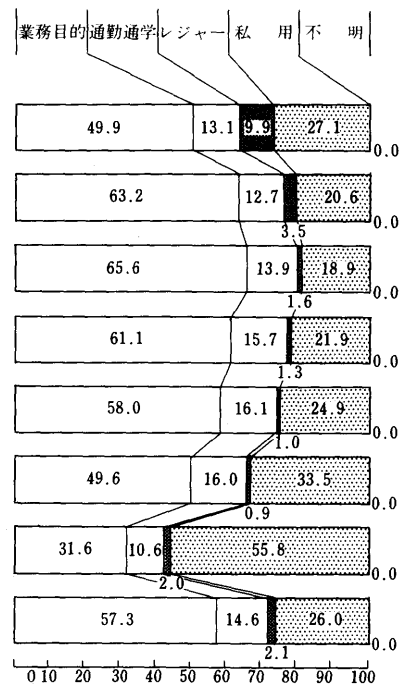


図5-16 通行目的(貨物)

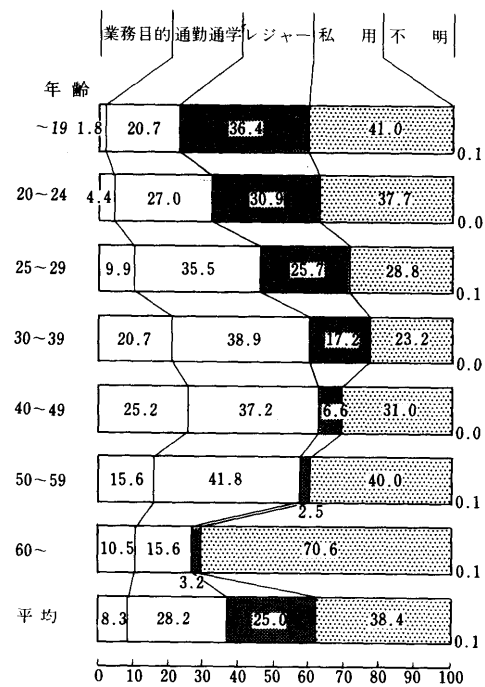


図5-17 通行目的(自動二輪)

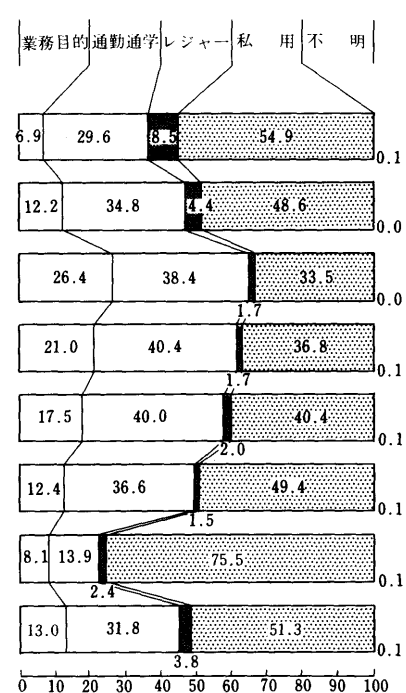


図5-18 通行目的(原付)

5-4 事故内容に関する特性

(1) 事故内容

図5-19～図5-22は、年齢層別人身事故発生件数を事故内容別(死亡、重傷、軽傷の別)の構成率とし

て、車種別に示したものである。同図によると、死亡及び重傷の構成率は、乗用車と自動二輪車においては高年齢化にともなう減少傾向(但し、乗用車においては60歳未満迄、自動二輪車においては50歳未満迄)を呈しており、また、貨物車と原付においては総じて高年齢化にともなう僅かな増加傾向を呈しており、特に、自動二輪車においての高年齢化にともなう減少傾向が顕著となっているのが特徴的である。

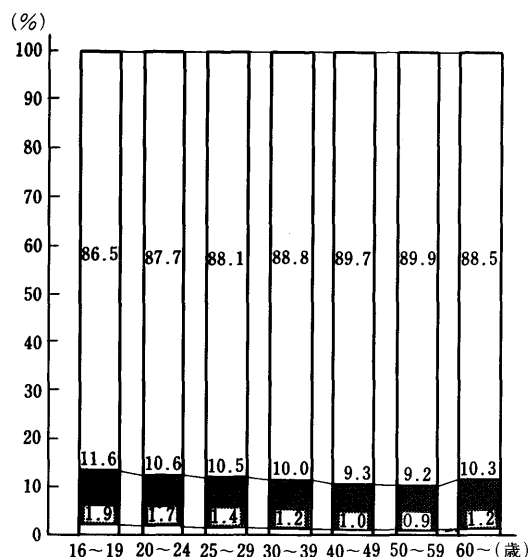


図 5-19 事故内容(乗用)

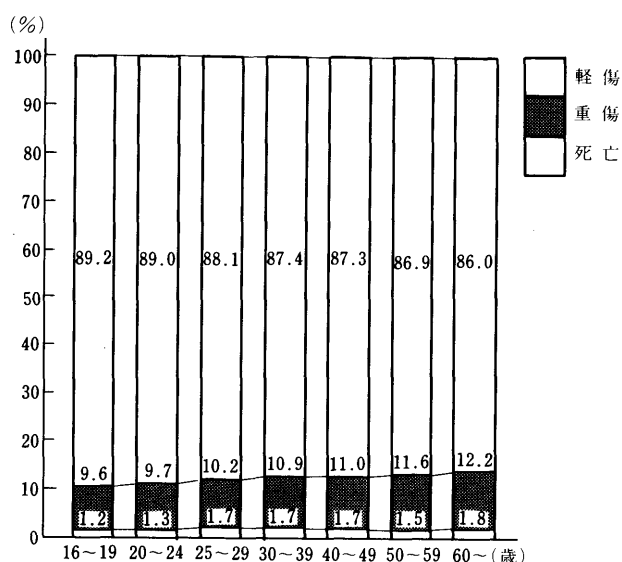


図 5-20 事故内容(貨物)

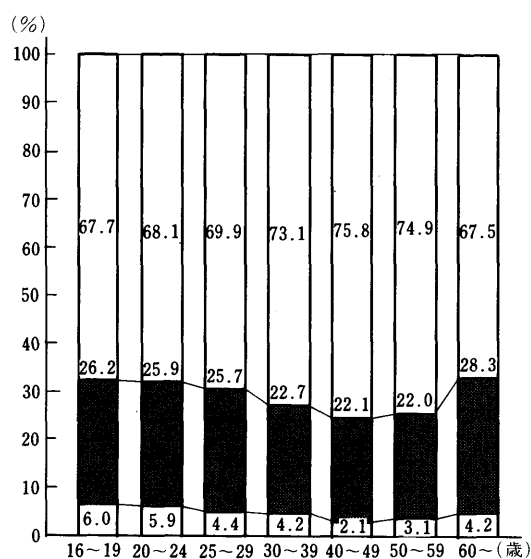


図 5-21 事故内容(自動二輪)

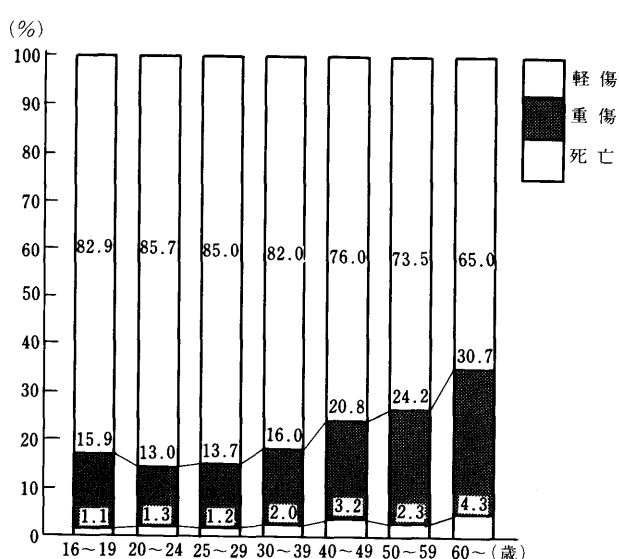


図 5-22 事故内容(原付)

(2) 発生時間

図 5-23～図 5-26は、年齢層別人身事故発生件数を事故の発生時間帯別の構成率として、車種別に示したものである。同図によると、25歳未満の若年層の事故は、原付を除くいずれの車種においても、他の年齢層に比して、6～13時の朝から昼過ぎの時間帯において低く、20～23時の夜間と0～5時の深夜から早朝にかけての時間帯に多く、特に、乗用車、自動二輪車においてその傾向が顕著となっているのが特徴的である。

なお、14～17時の午後から夕方にかけての時間帯における事故の構成率は、いずれの車種においても、年齢層による違いがほとんど無いのが特徴的である。

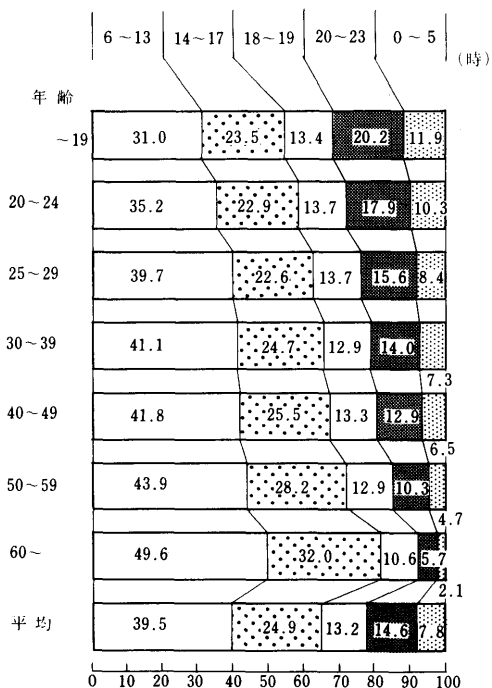


図 5-23 事故発生時間(乗用)

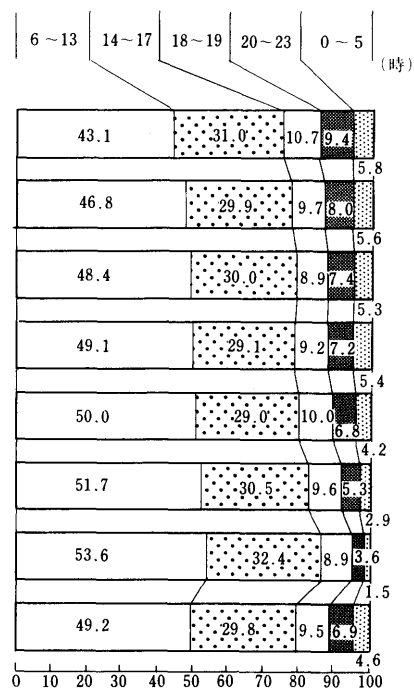


図 5-24 事故発生時間(貨物)

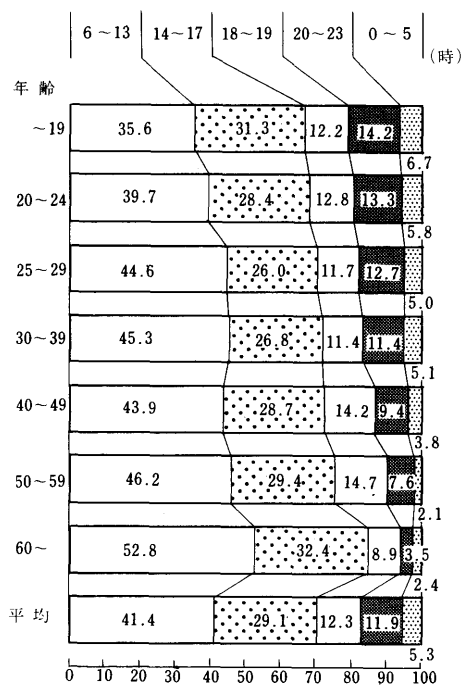


図 5-25 事故発生時間(自動二輪)

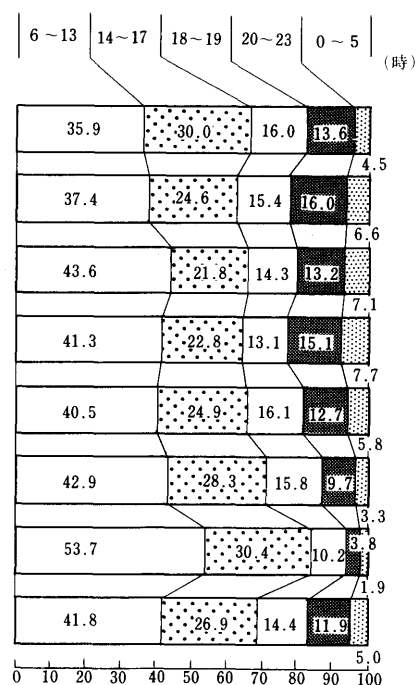


図 5-26 事故発生時間(原付)

(3) 曜 日

図5-27～図5-30は、年齢層別人身事故発生件数を事故の曜日別（月曜から金曜の平日と、土曜、日曜の3分類）の構成率として、車種別に示したものである。同図によると、25歳未満の若年層の事故は、貨物、原付を除くいずれの車種においても、他の年齢層に比して、土曜と日曜において多く、平日に少なくなっており、特に、乗用車、自動二輪車において日曜に多いのが特徴的である。

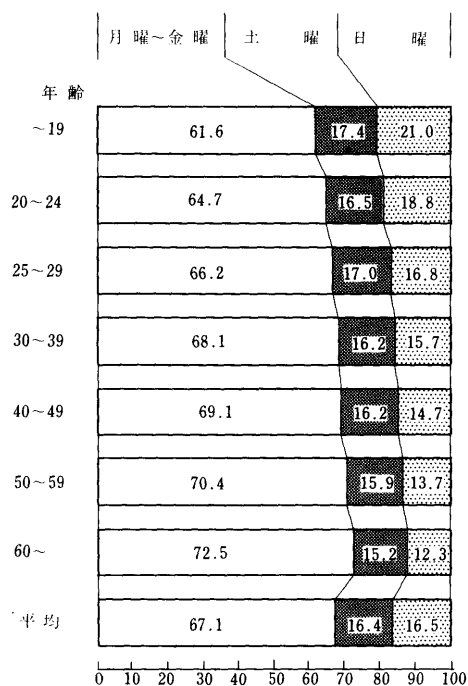


図5-27 事故発生曜日(乗用)

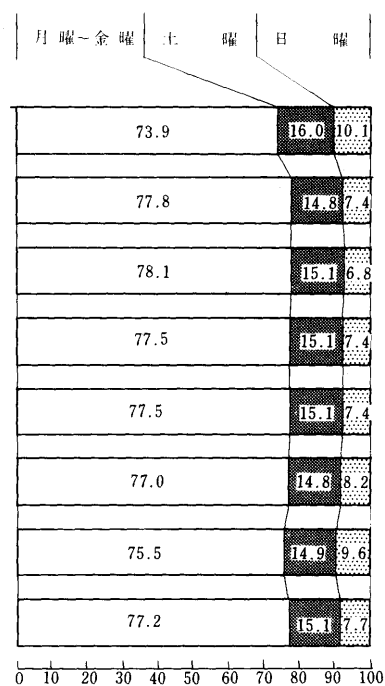


図5-28 事故発生曜日(貨物)

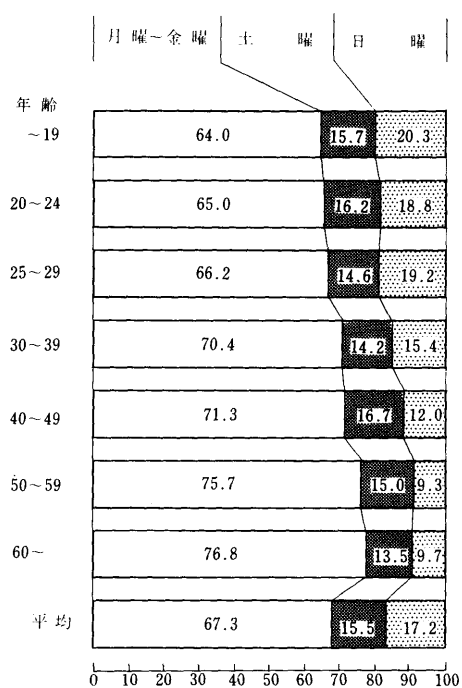


図5-29 事故発生曜日(自動二輪)

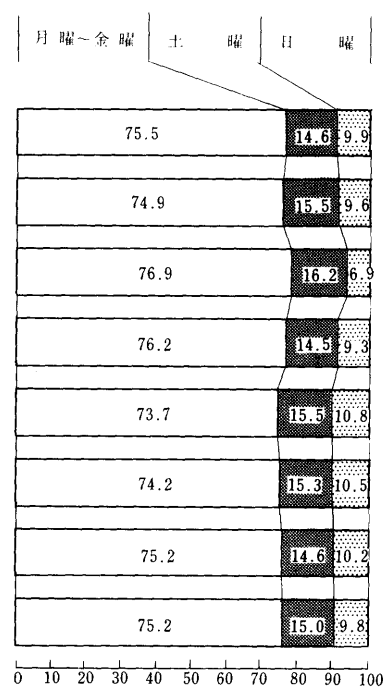


図5-30 事故発生曜日(原付)

(4) 事故類型

図5-31～図5-34は、年齢層別人身事故発生件数を事故類型別（但し、車両相互事故のみ）の構成率として、車種別に示したものである。同図によると、25歳未満の若年層の事故は、いずれの車種においても、他の年齢層に比して、追突が多く、出会頭、右左折時が少なくなっており、特に、乗用車、貨物車での追突が顕著に多く、自動二輪車での出会頭が少ないのが特徴的である。なお、自動二輪車での追越・進路変更時にも、他の年齢層に比して若干ではあるが多くなっているのも特徴的である。

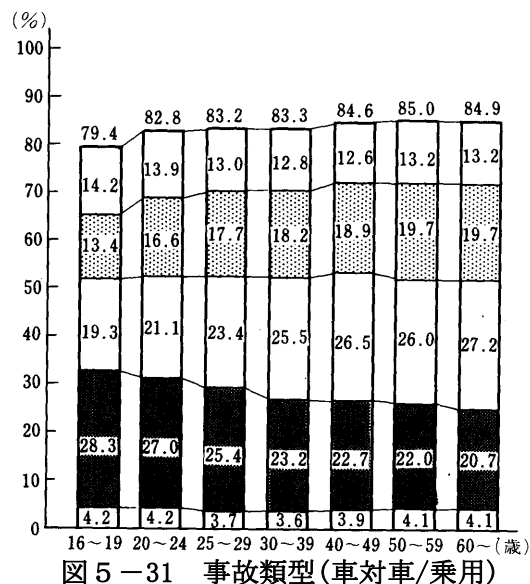


図5-31 事故類型(車対車/乗用)

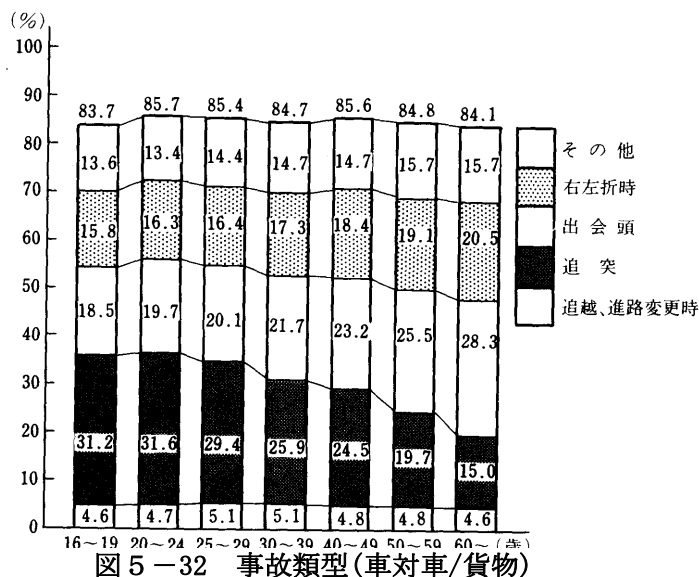


図5-32 事故類型(車対車/貨物)

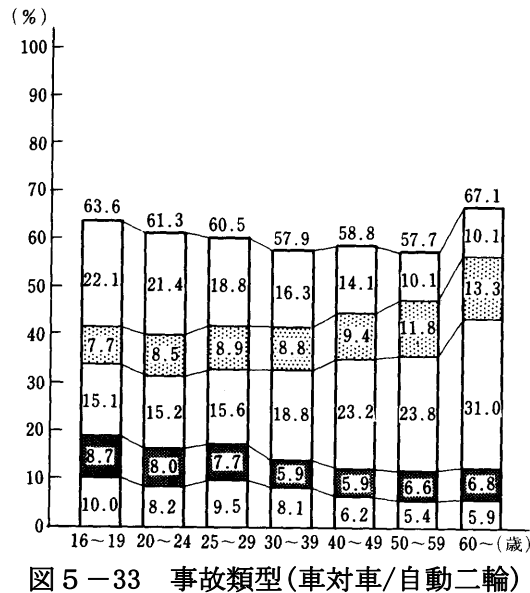


図5-33 事故類型(車対車/自動二輪)

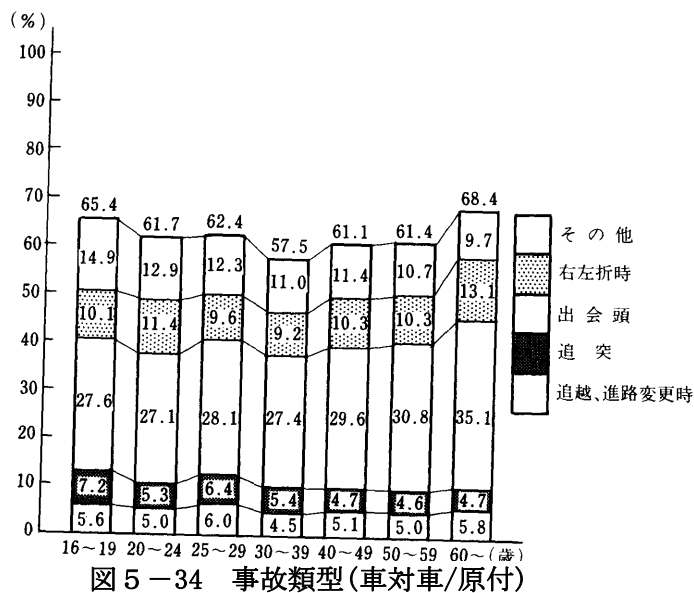


図5-34 事故類型(車対車/原付)

(5) 行動類型

図5-35～図5-38は、年齢層別人身事故発生件数を行動類型別の構成率として、車種別に示したものである。同図によると、25歳未満の若年層の事故は、原付を除くいずれの車種においても、他の年齢層に比し

て、進路変更や追越追抜時、直進加速時に多く、特に、乗用車、貨物車、自動二輪車で直進加速時に顕著に多いのが特徴的である。なお、原付については、20歳未満の年少層では直進等速・減速時に多く、25歳未満の年長層では進路変更や追越追抜時、右左時、直進加速時のそれぞれにおいて、総じて多くなっているのが特徴的である。

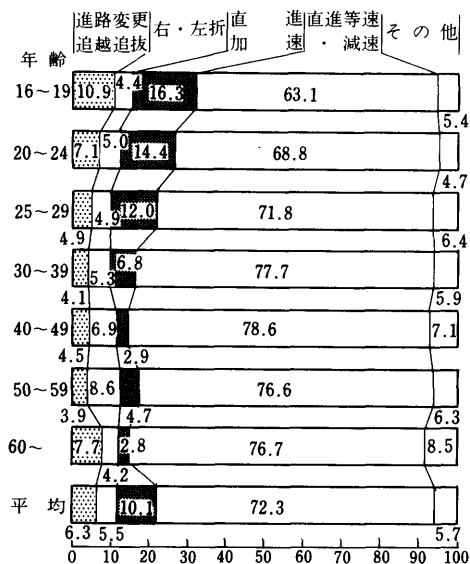


図 5-35 行動類型(乗用)

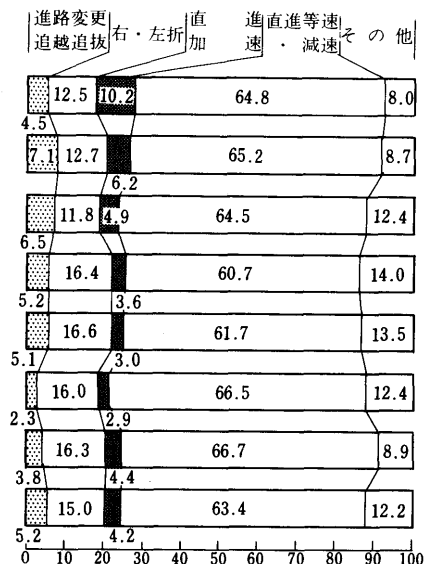


図 5-36 行動類型(貨物)

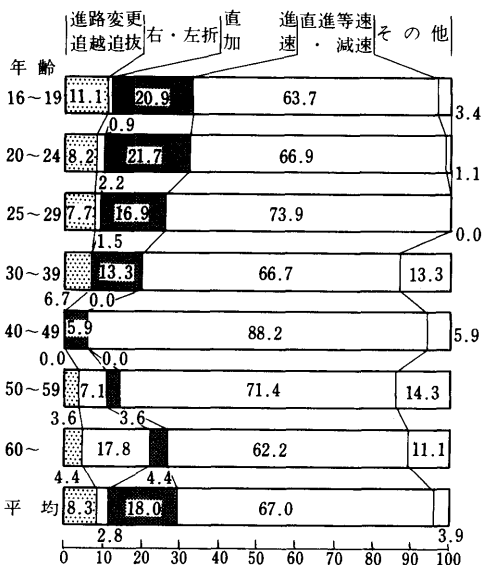


図 5-37 行動類型(自動二輪)

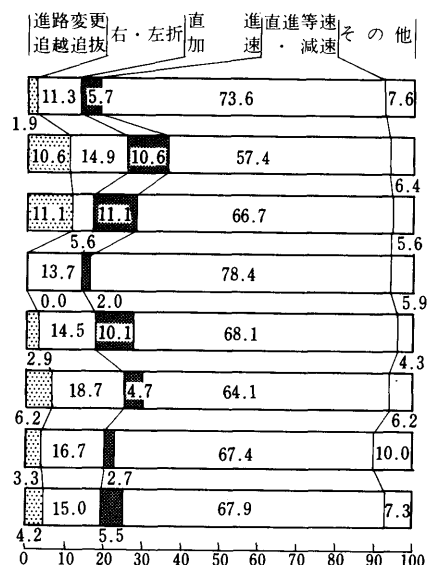


図 5-38 行動類型(原付)

(6) 人的原因

図 5-39～図 5-42は、年齢層別人身事故発生件数を人的原因別（認識の欠如）の構成率として、車種別に示したものである。同図によると、25歳未満の若年層の事故は、他の年齢層に比して、乗用車、貨物車では、脇見運転が多く、安全不確認が少なく、自動二輪車では、安全不確認、漫然運転が少なく、また原付では、脇見運転、動静不注視が多いのが特徴的である。なお、20歳未満の年少層と、25歳未満の年長層との比

較では、いずれの車種においても、安全不確認は年長層の方が多く、脇見運転は年長層の方が少なくなっているのが特徴といえる。

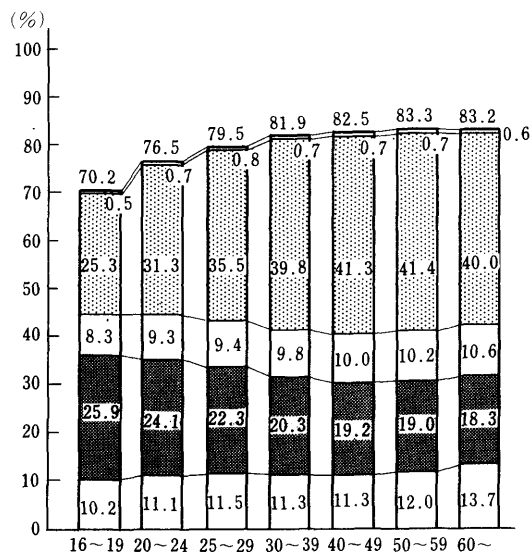


図5-39事故の人的原因/認識の欠如による事故(乗用)

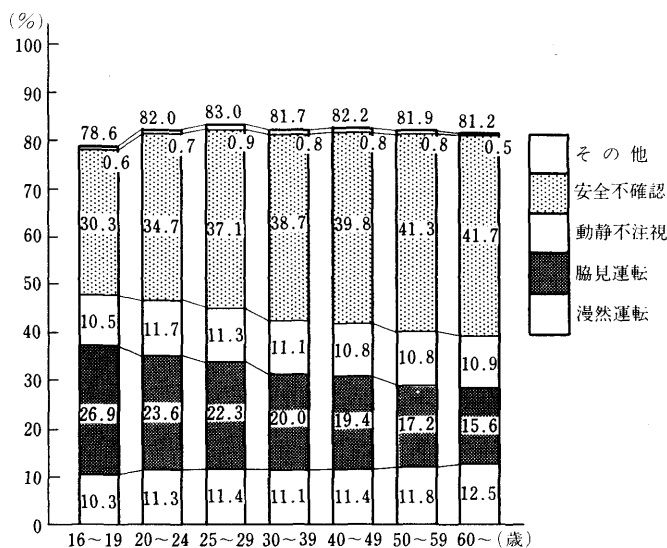


図5-40事故の人的原因/認識の欠如による事故(貨物)

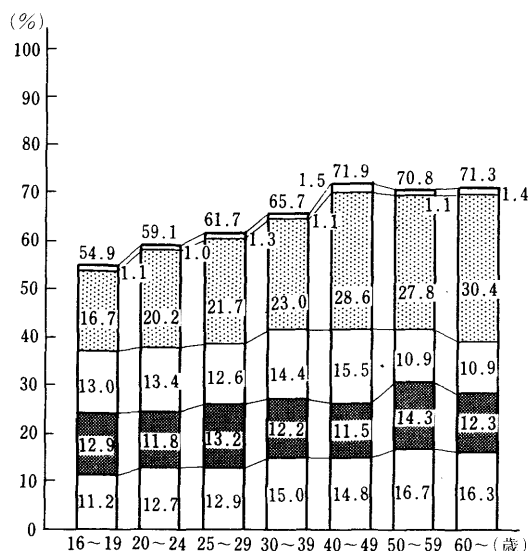


図5-41事故の人的原因/認識の欠如による事故(自動二輪)

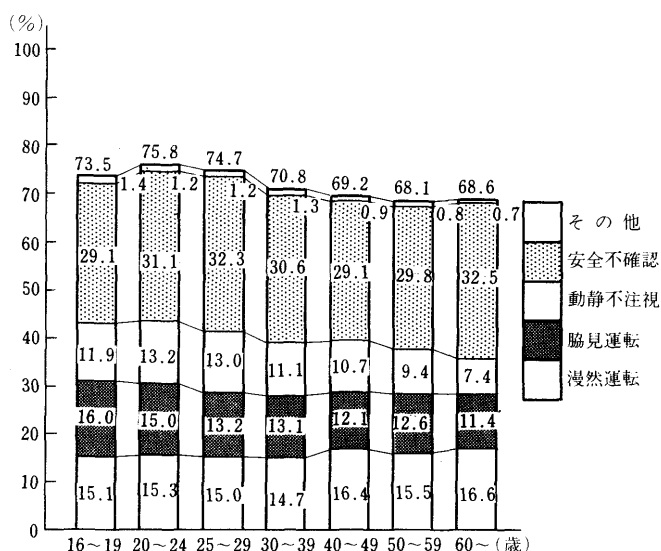


図5-42事故の人的原因/認識の欠如による事故(原付)

(7) 暴走行為

図5-43～図5-46は、年齢層別人身事故発生件数を暴走行為の別(暴走運転、通常運転、不明の別)の構成率として、車種別に示したものである。同図によると、25歳未満の若年層の暴走運転の構成率は、いずれの車種においても、最も高くなっており、特に、20歳未満の年少層では自動二輪車で14.7パーセント、乗用車で7.4パーセントにも達しているのが特徴的である。なお、いずれの車種においても、暴走運転は高年齢化にともなう減少傾向を呈しており、その傾向は、特に乗用車、自動二輪車において顕著である。

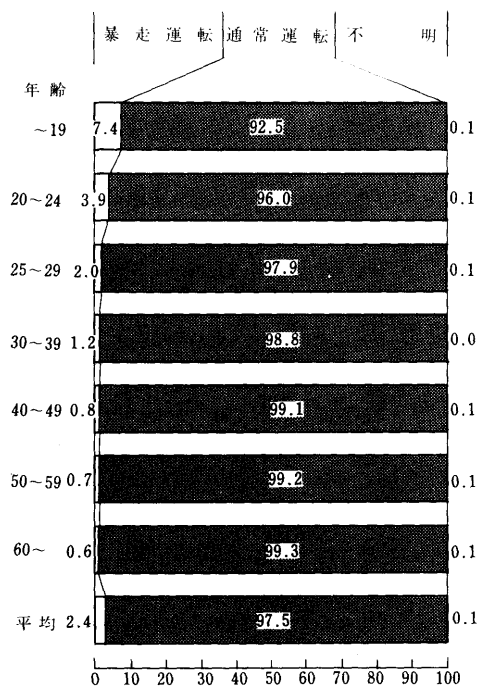


図 5-43 暴走行為(乗用)

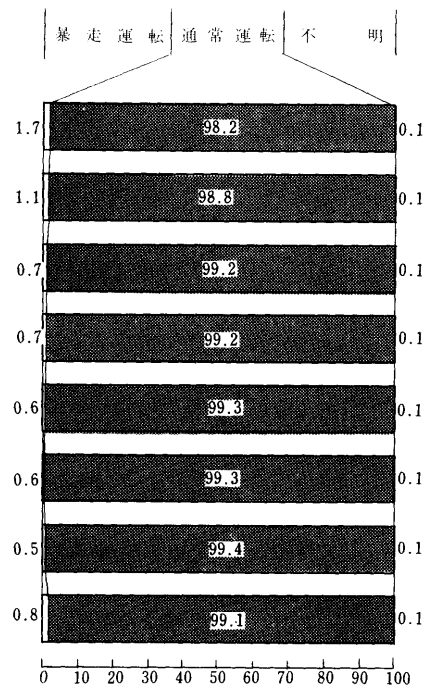


図 5-44 暴走行為(貨物)

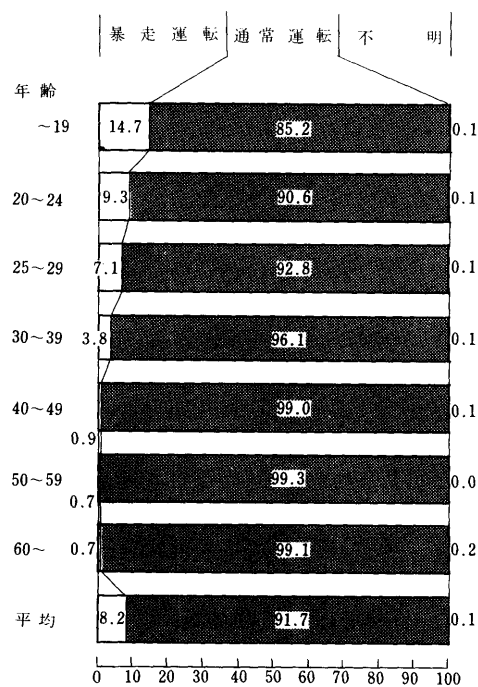


図 5-45 暴走行為(自動二輪)

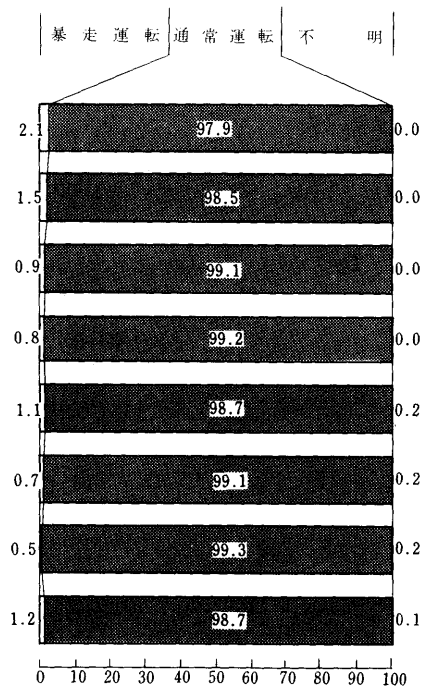


図 5-46 暴走行為(原付)

(8) 事故直前の速度

図 5-47～図 5-50は、年齢層別人身事故発生件数を事故直前の速度別構成率として、車種別に示したものである。同図によると、25歳未満の若年層においては、他の年齢層に比して、事故直前の速度が40Km/hを越えるものの構成率が、いずれの車種においても、最も高くなっており、特に、自動二輪車では56.5パー

セント、乗用車では32.7パーセントにも達しているのが特徴的である。なお、いずれの車種においても、事故直前の速度が40km/hを越えるものの構成率が、高齢化にともなう減少傾向を呈しており、その傾向は、特に乗用車、自動二輪車において顕著である。

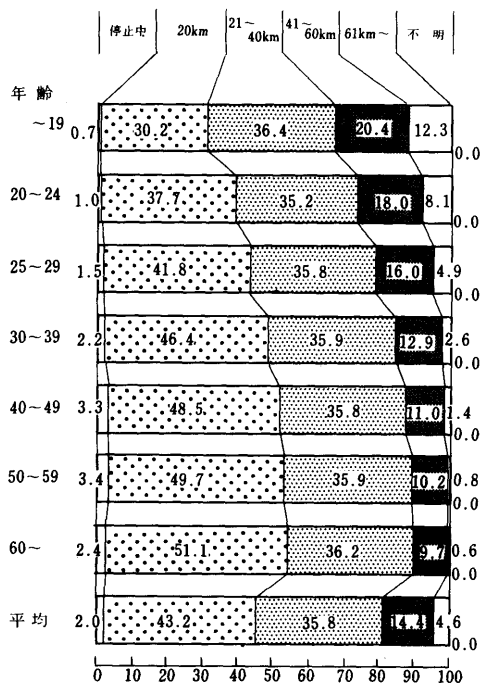


図 5-47 事故直前の速度(乗用)

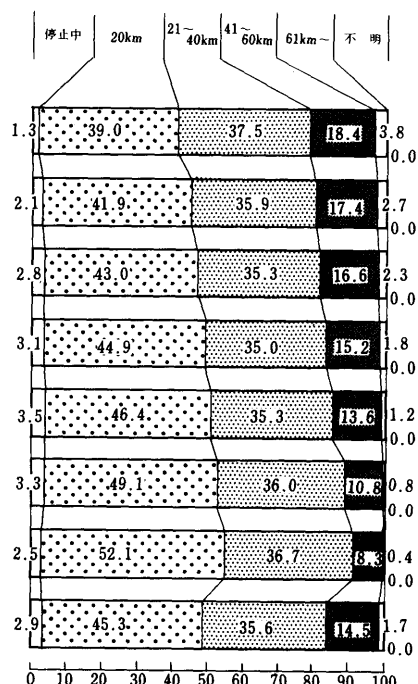


図 5-48 事故直前の速度(貨物)

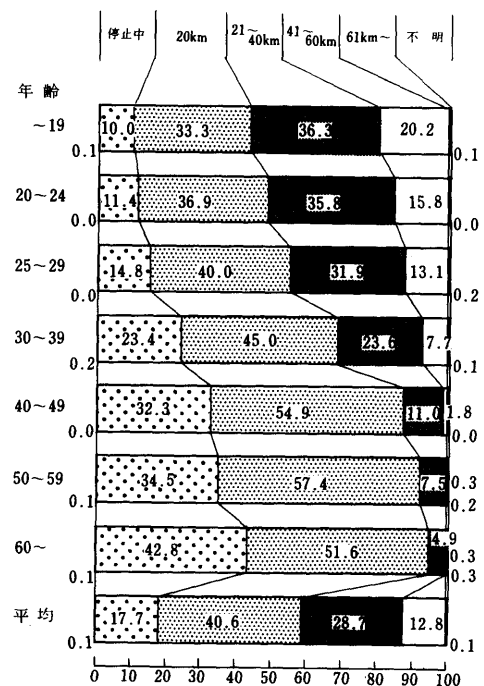


図 5-49 事故直前の速度(自動二輪)

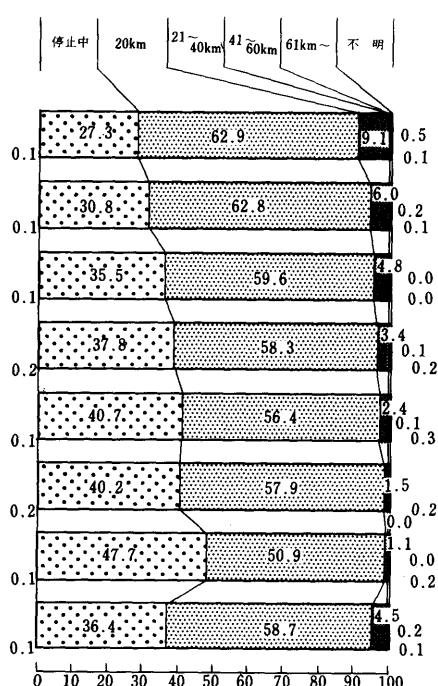


図 5-50 事故直前の速度(原付)

5-5 事故地点に関する特性

(1) 地 形

図5-51～図5-54は、年齢層別人身事故発生件数を地形別（人口集中地区、その他市街地、非市街地）の構成率として、車種別に示したものである。同図によると、いずれの車種、いずれの年齢層において

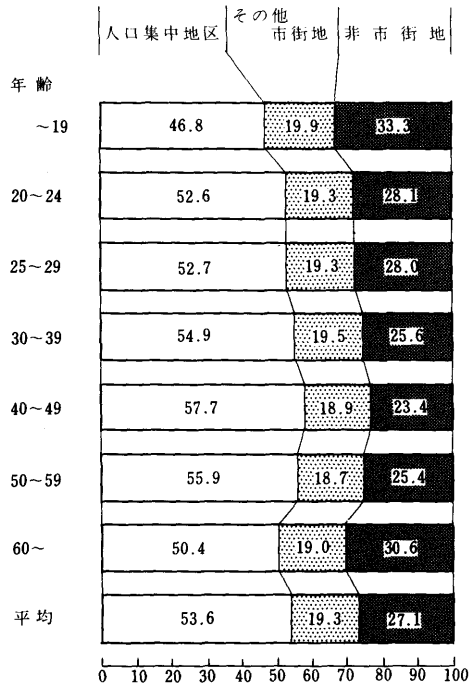


図5-51 地形(乗用)

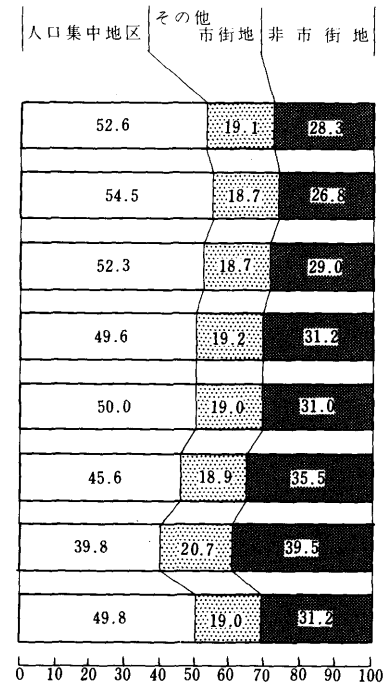


図5-52 地形(貨物)

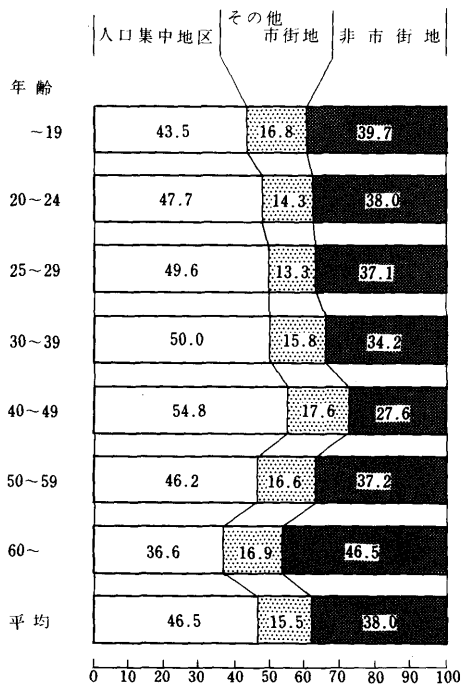


図5-53 地形(自動二輪)

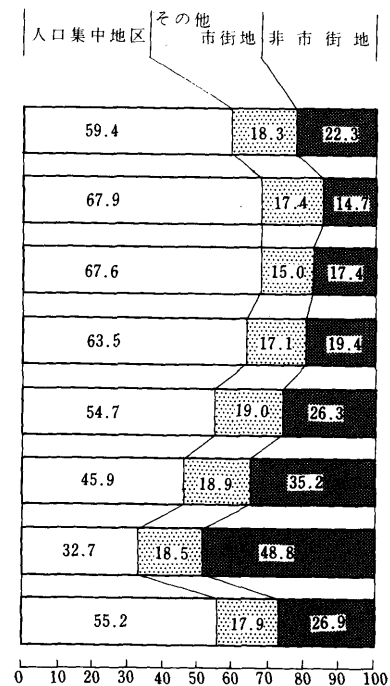


図5-54 地形(原付)

も、概して、人口集中地区での事故が多く、また自動二輪車にあっては非市街地での事故も目立っている。25歳未満の若年層についてみると、いずれの車種においても、非市街地での事故は25歳未満の年長層より20歳未満の年少層において多くなっており、特に乗用車と原付においてそれが顕著であるのが特徴的である。

(2) 道路形状

図5-55～図5-58は、年齢層別人身事故発生件数を道路形状別（交差点、単路、踏切などの別）の構成

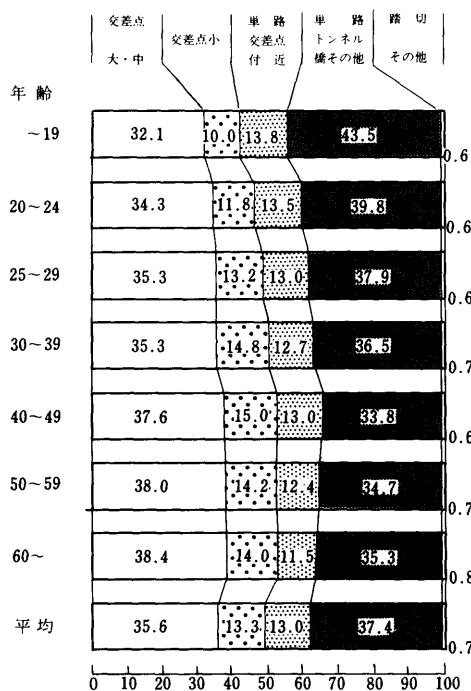


図5-55 道路形状(乗用)

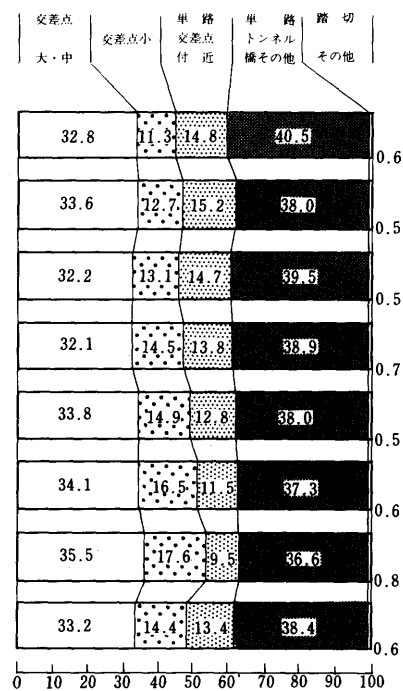


図5-56 道路形状(貨物)

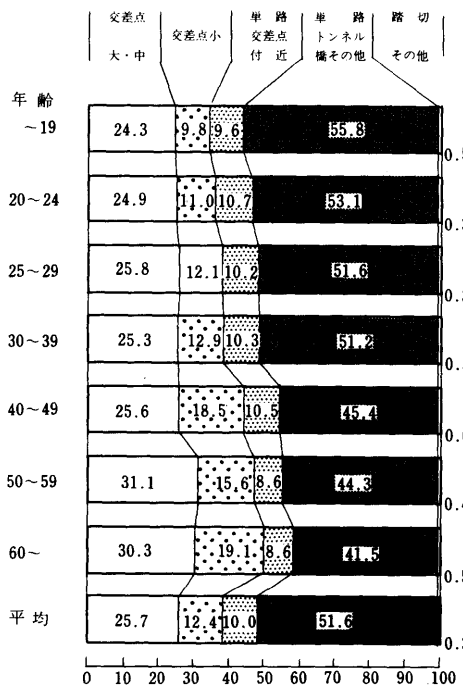


図5-57 道路形状(自動二輪)

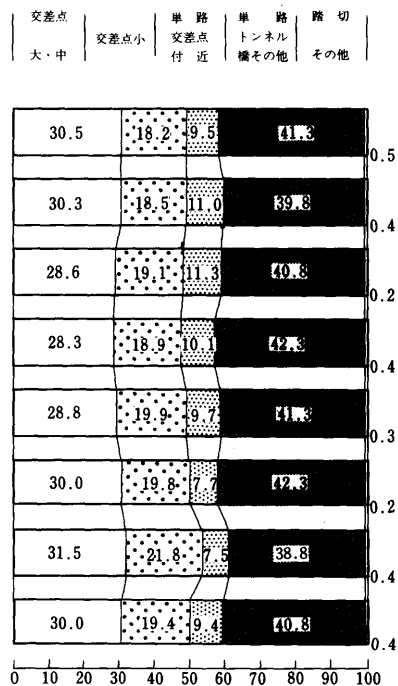


図5-58 道路形状(原付)

率として、車種別に示したものである。同図によると、いずれの車種、いずれの年齢層においても、概して、単路（トンネル、橋その他）、単路（交差点付近）、交差点（大・中）での事故の構成率が高くなっており、また貨物車と原付にあつては、これら構成率の年齢層による違いはほとんどみられない。25歳未満の若年層についてみると、乗用車と自動二輪車における単路（トンネル、橋その他）での事故の構成率が、他の年齢層より高く、かつ高年齢化にともなう減少傾向が窺えるのが特徴的である。

（３） 道路線形

図５－５９～図５－６２は、年齢層別人身事故発生件数を道路線形別（左カーブ、右カーブの別）の構成率として、車種別に示したものである。同図によると、概して、自動二輪車における構成率が高く、特に25歳未

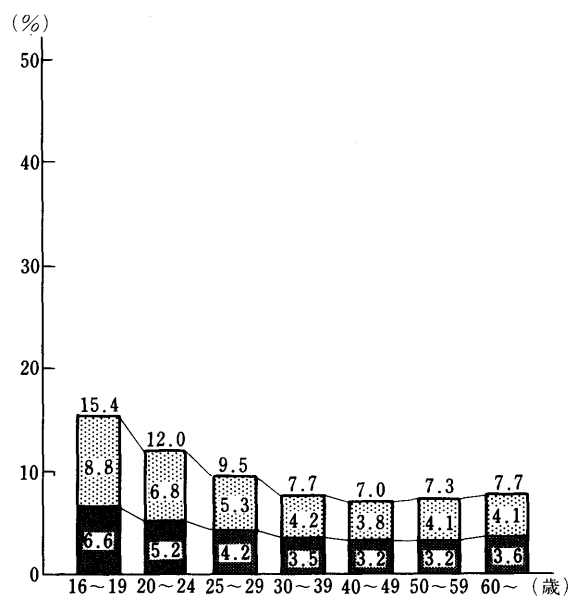


図５－５９ 道路線形(乗用)

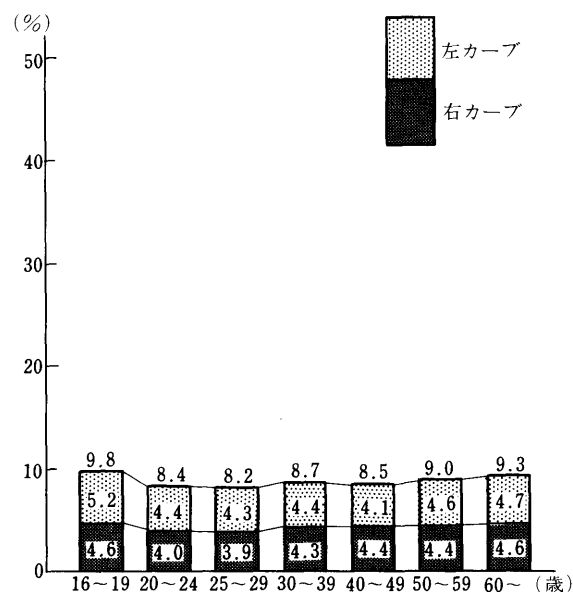


図５－６０ 道路線形(貨物)

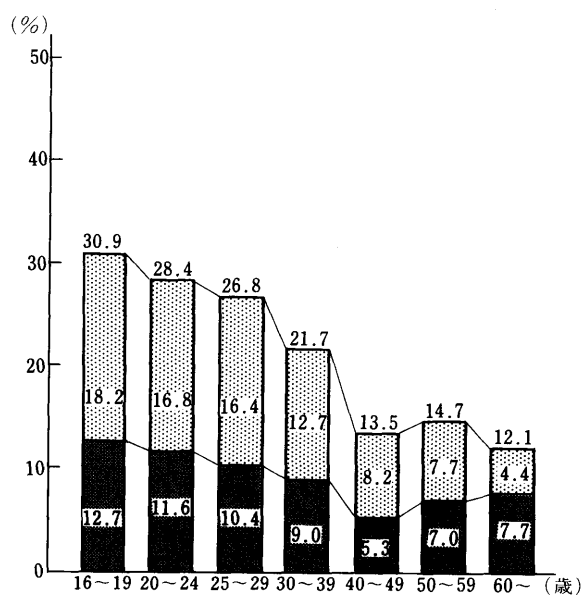


図５－６１ 道路線形(自動二輪)

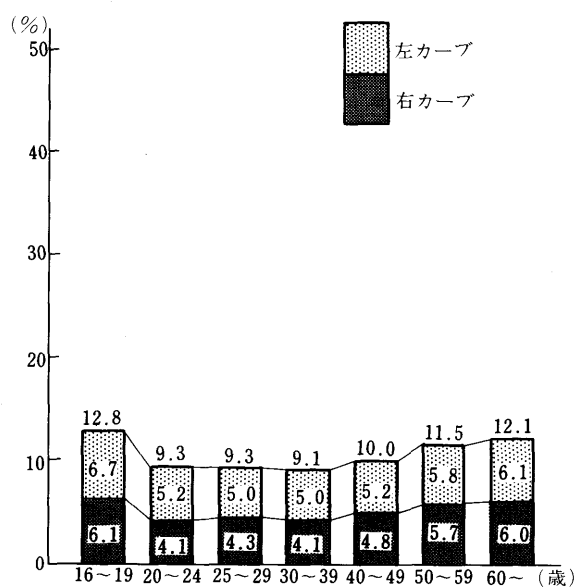


図５－６２ 道路線形(原付)

満の若年層では30パーセントにも達しているのが特徴的である。また乗用車と自動二輪車及び原付にあっては、総じて左カーブの構成率が右カーブより高くなっており、なおまた両カーブでの構成率が乗用車と自動二輪車では、高年齢化にともなう減少傾向を呈しているのが特徴的である。

(4) 車道幅員

図5-63～図5-66は、年齢層別人身事故発生件数を車道幅員別の構成率として、車種別に示したものである。同図によると、概して、5.5m以上9.0m未満の車道における構成率が高くなっており、特に自動二輪車では54.5パーセントにも達しており、また原付にあっては、5.5m未満の車道における構成率が他の車種より高く28.4パーセントにも達しているのが特徴的である。なお、年齢層による顕著な差はみられないが、乗用車では、5.5m未満の車道での構成率が低く、9.0m以上の広い車道での構成率が若干高い傾向が窺える。

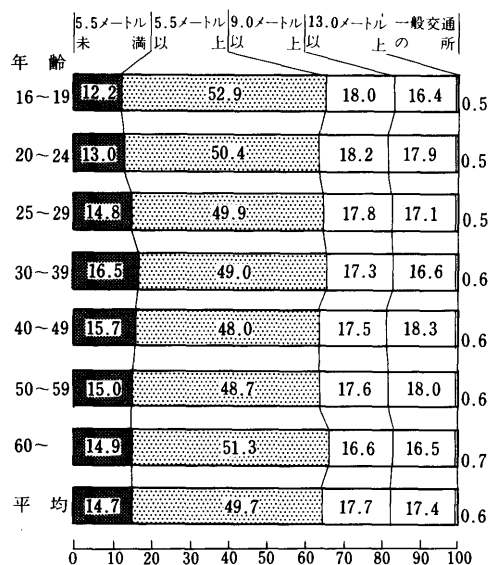


図5-63 車道幅員（乗用）

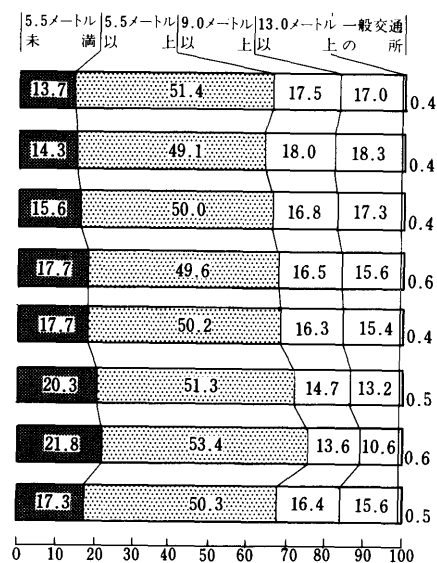


図5-64 車道幅員（貨物）

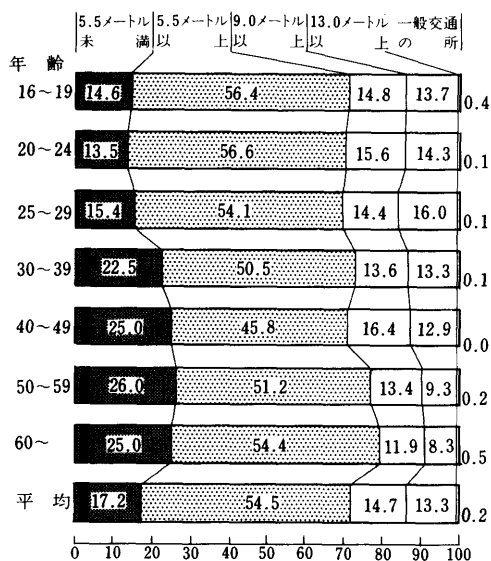


図5-65 車道幅員（自動二輪）

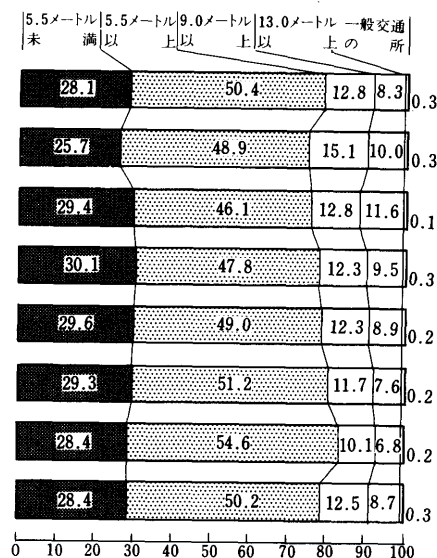


図5-66 車道幅員（原付）

(5) 路面状態

図5-67～図5-70は、年齢層別人身事故発生件数を路面状態別（舗装乾燥、舗装その他、非舗装の別）の構成率として、車種別に示したものである。同図によると、概して、舗装乾燥における構成率が高くなっており、特に自動二輪車では90.7パーセントにも達しているのが特徴的である。なお、年齢層による顕著な差はみられないが、自動二輪車では、舗装乾燥路面状態での事故の構成率の高年齢化にともなう僅かな減少

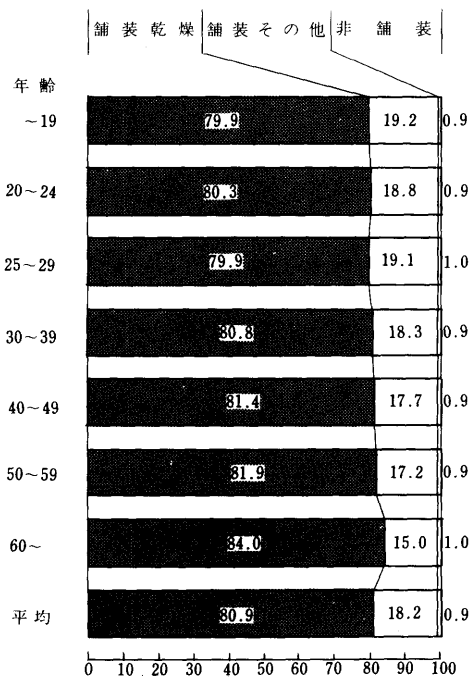


図5-67 路面状態（乗用）

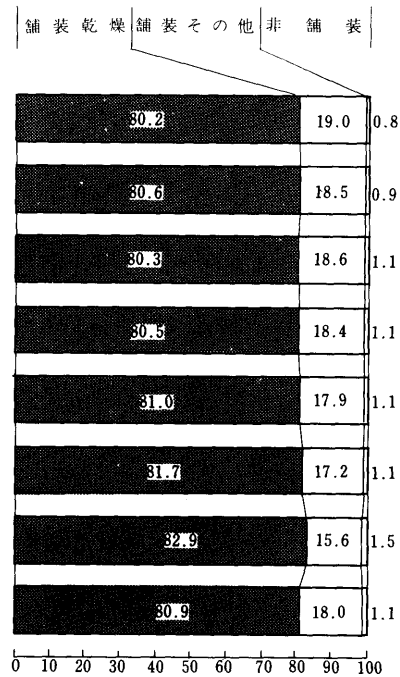


図5-68 路面状態（貨物）

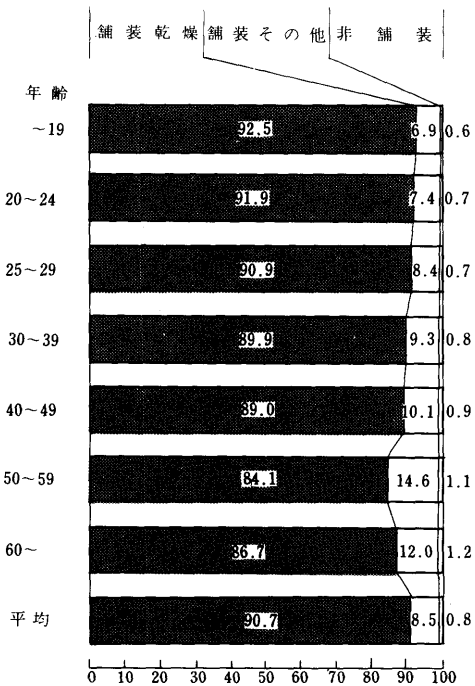


図5-69 路面状態（自動二輪）

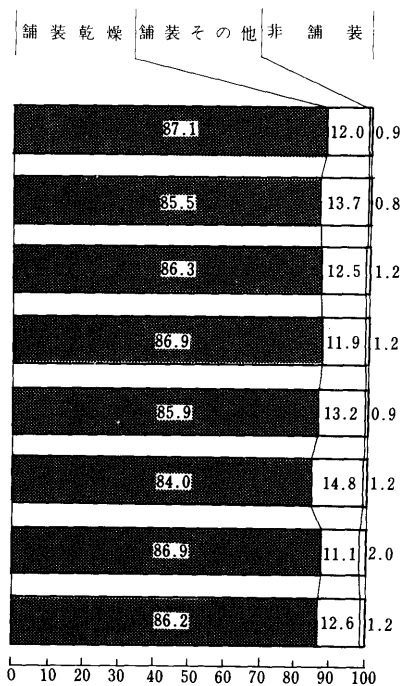


図5-70 路面状態（原付）

傾向が窺える。

5-6 ま と め

以上の分析結果から25歳未満の若年ドライバーの交通事故の特性についてまとめると、次のようになる。

(1) 交通事故発生概況に関して

人身事故発生件数からみると、乗用車、自動二輪車及び原付によるものが多く、特に、自動二輪車、原付（但し、60歳以上の高齢層は別として）によるものが顕著に多くなっており、また、貨物車によるものが少なくなっているのが特徴的である。

また、死亡事故発生件数からみると、乗用車及び自動二輪車によるものが多く、特に、自動二輪車によるものが顕著に多くなっており、また、貨物車によるものが際立って少なくなっているのが特徴的である。

(2) 運転者属性と運転行動に関する特性に関して

職業別では、いずれの車種についても学生、無職が多く、有職が少なくなっており、特に、自動二輪車、原付においてその傾向が顕著となっているのが特徴的である。

事故車種の免許取得後の経過年数別では、いずれの車種についても、免許取得後の経過年数が3年未満のものが50パーセント以上にも達しており、20歳未満の年少層では免許取得後の経過年数が1年未満のものが、乗用車で69.0パーセント、貨物車で64.5パーセント、自動二輪で38.6パーセント、原付で48.4パーセントとそれぞれ高い構成率となっているのが特徴的である。

通行目的別では、いずれの車種においても、レジャーが多く、業務目的が少なく、特に、乗用車、自動二輪車においてその傾向が顕著となっているのが特徴的である。

(3) 事故の内容に関する特性に関して

事故内容別では、死亡及び重傷の構成率が乗用車と二輪車においては高年齢化にともなう減少傾向を、また、貨物車と原付においては総じて高年齢化にともなう僅かな増加傾向を呈しており、特に、二輪車においてはの高年齢化にともなう減少傾向が顕著となっている。

発生時間帯別では、原付を除くいずれの車種においても、6～13時の時間帯において低く、20～23時の夜間と0～5時の深夜から早朝にかけての時間帯に多く、特に、乗用車、自動二輪車においてはその傾向が顕著となっているのが特徴的である。

曜日別では、原付を除くいずれの車種においても、総じて土曜と日曜において多く、平日に少なくなっており、特に、乗用車、自動二輪車において日曜に多いのが特徴的である。

事故類型別では、いずれの車種においても、追突が多く、出会頭、右左折時が少なくなっており、特に、乗用車、貨物車での追突が顕著に多く、自動二輪車での出会頭が少ないのが特徴的である。

行動類型別では、原付を除くいずれの車種においても、進路変更や追越追抜時、直進加速時に多く、特に、乗用車、貨物車、自動二輪車での直進加速時に顕著に多いのが特徴的である。なお、原付については、20歳未満の年少層では直進等速・減速時に、25歳未満の年長層では進路変更や追越追抜時、右左時、直進加速時

に多くなっているのが特徴的である。

人的原因別では、乗用車、貨物車では、脇見運転が多く、安全不確認が少なく、自動二輪車では、安全不確認、漫然運転が少なく、また原付では、脇見運転、動静不注視が多いのが特徴的である。

暴走行為の別では、いずれの車種においても、暴走運転は最も高くなっており、特に、20歳未満の年少層では自動二輪車で14.7パーセント、乗用車で7.4パーセントにも達しているのが特徴的である。なお、いずれの車種においても、暴走運転は高年齢化にともなう減少傾向を呈しており、その傾向は、特に乗用車、自動二輪車において顕著である。

事故直前の速度別では、事故直前の速度が40km/hを越えるものの構成率が、いずれの車種においても、最も高くなっており、特に、自動二輪車では56.5パーセント、乗用車では32.7パーセントにも達しているのが特徴的である。

(4) 事故地点に関する特性に関して

地形別では、いずれの車種においても、非市街地での事故は25歳未満の年長層より20歳未満の年少層において多くなっており、特に乗用車と原付においてそれが顕著であるのが特徴的である。

道路形状別では、乗用車と自動二輪車における単路(トンネル、橋その他)での事故の構成率が高く、かつ高年齢化にともなう減少傾向が窺えるのが特徴的である。

道路線形(左カーブ、右カーブの別)別では、概して、自動二輪車における構成率が高く、特に25歳未満の若年層では30パーセントにも達しているのが特徴的である。

第6章 ま と め

6-1 不安全行動を動機づける心理的要因

本調査研究は、若年ドライバーの高い事故率の背景要因をドライバーの側面から明らかにしようとするものである。運転中、強い情緒的体験を経験することは、どんなドライバーにも一般的にみられる現象である。その結果、不安全行動が生起して事故の人的原因を作ると考えられるが、その行動の発生基盤には個々のドライバーの能力や性格、意識・態度といった心理的要因が考えられる。そして、これらの心理的特質が個々のドライバーを特徴づける個人差を生む根源であり、不安全行動に対する動機づけの働きをしている。ここでは、これらの心理的要因の中から性格特性の内、攻撃性、非協調性、衝動性、自己顕示性等を意識・態度の側面から把握することとした。若年ドライバーや事故・違反者は、これらの心理的特質が他の人よりも強いために、何か火種（例えば、信号待ちのイライラ等）があると容易に火が付き易く、不安全行動に動機づけられ易いと考えられる。

若年ドライバーの高い事故率の背景要因の一つに、このような心理的要因が深く関わっていることが確かめられた。

(1) 攻撃的な運転態度

攻撃性の強い人は、自分の判断、行動を常に正しいものであるという確信を持っている。従って自分の行動の邪魔になるものに対しては、これを排除することについては、何の躊躇もみられない。しかし、現実の交通場面では、なかなか自分の思うとおりに走行することは困難であり、コンフリクトが起き易い。

攻撃的な運転態度は、高年齢層のドライバーに比べると若年ドライバーに特徴的である。そして、同じ若年者の中では、二輪ドライバーにその傾向が強く、しかも年少者（16～19歳の年齢層）に顕著にみられる。二輪の年少ドライバーは、特に他の車に追い越されることに強い抵抗感を示しており、また自らかつとして追越しをしたり、割り込みをするなど感情的な運転行動にはしり易い特徴がみられた。

他車の動きを冷静に判断しないで、自分の具合の悪い行動の責任を他に転嫁することから、気分の高ぶりが生まれ易い。死亡事故発生率の最も高い二輪の年少者に攻撃的な運転態度が顕著に現れている事実は注目すべきである。

無事故・無違反群と事故・違反群の応答傾向を比較すると、二輪群においては、あまり応答差が明確ではない。唯一、差のみられたものが、「かつとしてアクセルを踏み込んで追越しをしたり、割り込みをしたことがある」の設問であり、感情的な運転行動が無事故・無違反群と事故・違反群をよく分けている。

四輪のドライバーに比べると、二輪ドライバーは、全体的に攻撃的傾向が強いことから、無事故・無違反群の二輪ドライバーにあってもその意識・態度は、事故・違反群に近い特徴を持っているといえる。二輪ドライバーの一つの特性であるかも知れない。

これに対して、四輪群の事故・違反群のドライバーは、感情的な運転行動にはしり易いという点は二輪群と共通するが、その他に、「運転の下手な人は、上手になるまで遠慮がちに走るべきだ」と「少しでも危険を感じたら、すぐクラクションを鳴らす」の二つの設問で応答差がみられた。

事故・違反群のドライバーは、相手に危険を知らせるための警音器の使用であると正当化しているだけで、実は、「運転の下手な人」に対する応答にみられるように、本質的には自分の進路を邪魔するものに対する排他的な運転態度の現れであると考えられる。

このように、二輪ドライバーや四輪ドライバーの中でも、事故・違反群のドライバーは、攻撃的な運転態度が強く、走行中多くのコンフリクトを持ち易いといえる。

(2) 非協調的な運転態度

協調性の悪い人は、その根底に対人不信感が存在しており、そのために強引な運転、自分勝手な運転になり易い特徴を持っている。みかけは攻撃性の強い人の行動とよく似ているが、その行動動機が本質的に異なる。攻撃性の強い人は、自己の正当性がその行動原理になっているが、非協調的な人は、対人不信感がその行動原理である。運転場面は、限られた空間を大勢の人が共用するものであり、いわば対人関係の場でもある。それだけに協調性の悪い人は、他車(人)との関係でコンフリクトが起きやすいといえる。

高齢層に比べて、若年者に特徴的な設問は、「歩行者や自転車を邪魔に思うことがある」、「割り込まれそうに感じたときは、前者との距離をつめるようにしている」、「割り込まれても割合平気でいられる」の三つである。若年者は自分の進行の邪魔になるものや割り込もうとする車(人)に対して排他的であり、非協調的な意識・態度を示す者が多くみられた。若年者の中で、年少者と年長者においては、応答差はみられなかったが、二輪ドライバーと四輪ドライバーの間には応答差がみられる。

四輪群の若年者は、歩行者や自転車を邪魔にする者が多いが、二輪群の場合は、横道から出たそうにしている車に進路を譲ることに抵抗がみられるようである。

無事故・無違反群と事故・違反群の間には、二輪群、四輪群ともに応答差が全くみられない。

(3) 衝動的な運転態度

安全な運転行動は、交通状況によく確認して、どのような行動をとるべきかをよく考えてから行動に移ることによって確保される。ところが、衝動性の強いドライバーは、安全運転にとって最も重要な認知・判断を適当に省略して動作だけが先行するために、情報の取り方が不十分となり、不確実な行動をとってしまう。

このようなドライバーは、信号待ちや渋滞時、遅い車への追従、自分の進路を妨げる場面等では、イライラ感がつり、ますます衝動的傾向が助長される。

これらの交通場面を想定した設問における応答結果を比較すると、若年者はすべての設問で衝動的な傾向が現れている。年少者と年長者との間においては、ほとんど応答差がみられないが、「しらぬまにスピードを出してしまう」の設問では、明らかに年少者にこれを肯定する者が多くみられた。

また、同じ若年者の中にあっても、二輪ドライバーは、「信号待ちや渋滞のときは、イライラすることが多い」の設問を除いて、いずれも衝動的な傾向が現れている。渋滞時のイライラについての設問では応答差がみられなかったが、これは二輪車の場合、通常、車と車の間を縫って走れることから、さほどのイライラ

感が現れなかったものと考えられる。

無事故・無違反群と事故・違反群の間の応答差を比較すると、四輪ドライバーにおいては、すべての設問で事故・違反群に衝動的な傾向がみられた。二輪ドライバーにおいても、「しらぬまにスピードを出してしまふ」と「車間距離がつまると追い越したくなる」の設問で応答差があり、事故・違反群に衝動的な傾向がみられた。

このように、衝動的な運転態度は、若年者に顕著に現れており、その中でも二輪ドライバーに特徴的である。しかも、二輪群、四輪群ともに、事故・違反群において衝動傾向を示す者が多くみられており、不安全行動に関する心理的要因としては重要であるといえよう。

「あせり」や「イライラ」で表現される衝動的傾向は、本人が自覚しうる心理的特性ではないことから、概ねその行動は無自覚的なものとなり易い。従って、衝動的な傾向が顕著にみられた、これら若年者や二輪ドライバー、それに事故・違反者に対しては、一つには、意思決定から行動に移る間に一呼吸間合いを置かせることが必要である。衝動的な傾向を持つ人は、概して思い込みが激しい特徴がみられる。行動が先行するために、どうしても少ない情報で判断する結果と考えられるが、一呼吸置くことによってそれまでみえていなかった情報に危険性を見いだすことがある。

(4) 自己顕示的な運転態度

人前で自分をよくみせたいという欲求は、どんな人にも多少はみられる。交通場面では、いわゆる“カッコいい”運転をすることによって、人の注目を浴びようとする行動として現れる。従って、その行動は、往々にして交通の流れを乱す一人よがりなものとなりやすい。

人の注目を集めるカッコいい運転をするためには、それだけの実力が前提となる。しかし、自己顕示性の強い人は多くの場合、実力に裏打ちされた行動ではなく、みかけだけの行動で自己満足するところに危険性が潜んでいるといえよう。また、自己顕示的な行動も、多くは無意識的に行われることから、自分の危険な運転行動に対して認識がないという問題点がある。

このような自己顕示的な運転態度は、若年者に極めて特徴的に現れている。そして、若年者の中でも年少者に特徴的なものが、「他の車に並ばれると先に出る」の設問である。並進してきた車に対する競争意識は、二輪群、四輪群を問わず共通した年少ドライバーの特徴である。

同じ若年者の中で二輪群と四輪群の応答差を比較した結果、「他の車に並ばれると先に出る」の設問で、二輪群にこれを肯定するものが多くみられた。概して、二輪ドライバーは、並進する他車に対しての競争意識が強いようである。

事故・違反群と無事故・無違反群の応答差を比較した結果、二輪ドライバーの間ではほとんど差がみられなかった。二輪ドライバーは、無事故・無違反群のドライバーにおいても事故・違反群に近い意識・態度がみられるようである。

これに対して、四輪群においては、「ひとの運転ぶりをみているとかわってやりたくなる」と「他の車に並ばれると先に出たくなる」の設問で応答差がみられ、事故・違反群に自己顕示的な運転態度が現れている。

(5) 自己陶醉および自信過剰な運転態度

若年者は、高年齢層のドライバーに比べて、「スピードの快感」に酔う傾向が極めて強く現れている。また、「カーブで自分の運転能力の限界を試す」、「スピードを落とさずにハンドルでさける自信がある」、「前車にぴったりくっついて走る」等自信過剰な傾向も顕著である。

同じ若年者の中では、二輪ドライバーに、「スピードの快感」と「運転能力の限界」に特徴がみられ、危険な運転行動に動機づけられ易いことを示している。

無事故・無違反群と事故・違反群の間においては、すべての設問で応答差がみられ、事故・違反群に危険行動に対する動機づけが強いことが明かである。

6-2 不安全行動の実行に及ぼす行動基準

(1) 危険性に対する意識・態度特性

若年ドライバーが不安全行動に動機づけられ易いとしても、それを実行するか否かは個々のドライバーの行動基準が大きく関与している。その行動基準の一つとして「危険意識」の問題を取り上げてみた。

一般的にみて危険であると考えられる交通場面に対して、その危険性の程度を評価させた結果、危険意識は高年齢層で高く、若年ドライバーにあっては危険性を過少評価する傾向がみられた。

これが若年ドライバーにみられる一般的な傾向であるが、車種別にみると同じ若年者でも二輪ドライバーの危険意識は四輪群に比べると低い。

「追越し禁止場所で追越しする」、「一時停止すべきところで停止せずに徐行ですませる」、「制限速度を20キロメートル超えて走る」の各設問で応答差がみられる。

これらの危険行為は、通常多くの二輪車の走行特徴をよく現わしており、二輪車の持つ機動性の反映した走行形態であるといえる。二輪ドライバーによるこれらの危険行為の反復による成功体験が、危険意識の低下につながっているのではないだろうか。

二輪ドライバーにみられるこれらの特徴は、若年者を年少者と年長者に分けて検討してみると、むしろ年少者にみられる傾向でもある。年少者は、交差点の通行場面で、「一時停止をしない」、「信号の変わり目を加速して通過する」行為を年長者ほど危険であるとは考えていない。また、速度に関する場面では、「制限速度を20キロメートル超えて走る」、「制限速度を超えても車の流れに合わせて走る」行為も、年長者に比べると危険性に対する認識が低い。このように二輪ドライバーの中でも、年少者は特に、交差点の通行とスピードに関する危険性尺度に問題がみられる。事故あるいは違反のあるドライバーの危険意識は、二輪ドライバーの場合、四輪群ほど特徴的ではない。

四輪のドライバーの場合、「スピード」、「車間詰め」、「駐車」の各設問で同じ若年者でも事故・違反群の危険性尺度に問題がみられた。

ドライバーがある不安全行動に対して動機づけられた時その行為の実行は、それが安全な行為であるか、危険な行為であるかの判断に依存する。

若年ドライバーは、全体的にこの尺度が甘く、特に二輪の年少ドライバーにその傾向が強い。事故・違反群においても同様の特徴がみられることから、若年者や事故・違反者は、一つにはこのような危険性に対する認識の低さが自己統制力を欠く原因を作っていると考えられる。

若年者の特徴の一つに、リスク・テイキングの問題が取り上げられているが、これは100パーセント成功するとは思わないのにその行動をあえてとってみようとするものである。従って、この場合には、その行為をとったときの危険性に対する認識は、程度の差こそ違え必ず存在するはずである。ある程度の危険性を自覚して危険な行為を行うわけであるから、いつでも危険を避けるための行動は準備されていると考えられ、高事故率の背景要因としては、考えにくい点がある。

30キロメートルに規制された団地内の道路を高速で走り抜ける若者は、決して冒険心からとは考えにくい。また、一か八かで自分の生命を賭ける行為も、人の危険回避本能に照らして納得しにくい。むしろ、若年者の危険行為は無自覚的（危険性に対して）に実行される場合が多く、その背景には、危険性に対する真の知識と体験の欠如があって、これが自己統制力を弱めていると考えられる。つまり、“こわいもの知らず”の行動が若年者の特徴であるといえる。

従って、若年者に対する安全指導は単なる知識教育に止まることなく、真の危険性に対する体験学習を基本にした方向性が重要であると考えられる。

（２） 運転行動に関する価値観

前節に続き、危険な運転行動の実行に関わる要因として、運転行動に関する価値観の問題を取り上げた。ここでは、運転行動に関する価値観の問題を二つの側面から検討することとした。

その一つは、危険行為の実行によって得られる利益が安全性を優先する場合は、それを犠牲にしても危険行為が選択される問題である。例えば、重要な取引に遅れそうな場合、スピード違反はしたくないし、取引に間に合わせたいという矛盾が生ずる。この場合、ドライバーは、どちらを選択するかは、その時の利害の重さに関わってくる。通常は、自分にとって利益の大きい方が優先して選択される場合が多い。

不安全行動の実行に及ぼす行動基準の今一つの問題は、車あるいは運転に関する価値観の問題である。車の持つ本来の価値を重視するか、付加的な価値（例えば、スピードの壮快感、鬱積した気分のはけ口等）を重視するかによって、その行動基準もまた変化する。

a 危険行為の実行によって得られる利害の問題

「どうしても急ぐ用がある時は、多少スピードを出してもやむを得ない」の設問では、若年者にこれを肯定する者が多くみられた。また、無事故・無違反群に比べると事故・違反群に肯定派が多く、利害優先の傾向が明かである。

高年齢者に比べて若年者は、自分の所属する校友グループ内での利害の問題が大きく関わってくる。若年者は、友達や仲間が一緒の時は、かっこよく運転したいと考えており、またその時はついスピードを出してしまうと応答している。そして、同じ若年者の中にあっても、二輪ドライバーにその傾向が顕著であり、特に年少者に特徴的である。高年齢層のドライバーには、ほとんどみられない特徴である。また、若年者は、車を友達づきあいの要として考えていることも大きな特徴である。

事故・違反群の特徴をみると、二輪群は年少者において、「友達と一緒にの時は、かっこよく運転したい」と考えており、「友達と一緒にの時は、ついスピードを出してしまう」と応答する者が多い。また、「車は友達づきあいに欠かせない」と応答した者が、無事故・無違反群の同じ年齢層のドライバーに比べて多くみられた。

特に、二輪ドライバーの中でも、16～19歳の年少者は、自己の交友グループ内での見栄や自分の立場を保つために危険行為を容認する傾向が強く現われている点は注目すべきである。

これはまた、四輪群においても同様である。高年齢層では、無事故・無違反群と事故・違反群の間に応答差はみられない。しかし、若年者においては、事故・違反群に上記の諸傾向が顕著に現れている。

b 車に対する価値観の問題

車の持つ本来の価値（移動手段）を重視する者は、若年者に少ないのが特徴である。そして、同じ若年者の中にあっても、二輪ドライバーにその傾向が顕著であり、また、事故・違反群において特徴的にみられる。

全体的に若年者は、車の付加的な価値を重視する傾向が、四輪群における年齢層別比較から明かである。そして、同じ若年者の中でも四輪群に比べると二輪ドライバーにその傾向が顕著である。二輪ドライバーは、「スピードを出した時の壮快感」を何物にもかえがたいものと考えている。そして、「カーブでタイヤをきしませながら走る」ことをかっこよく思っており、「人よりも速く走れる技術」と「高性能車に乗りたい」という欲求が強く現れている。

二輪ドライバーの中にあっても年少者は、上記の内、「カーブでタイヤをきしませながら走る」、「人よりも速く走れる技術を身につけたい」、「高性能車に乗りたい」の三点に特徴がみられた。

また、若年者は、全体的に車の運転を楽しいものであると考えており、車の運転に生きがいを感じている。特に、この傾向は、二輪ドライバーに特徴的である。

次に、無事故・無違反群と事故・違反群の間の応答傾向をみると、二輪群においては、事故・違反群で、「スピードの壮快感」と「カーブでタイヤをきしませる」の二点に有意な差がみられ、事故・違反群の特徴が現れている。

一方、四輪群においては上記二点を含めて、「運転している時は、いやなことを忘れさせてくれる」、「人よりも速く走れる技術を身につけたい」、「高性能車に乗りたい」等で応答差がみられ、事故・違反群にその特徴が顕著に現れている。

二輪および四輪ドライバーに共通して、事故・違反群に特徴的なものが、「車の運転はうまい方だ」と考えている者が多い点である。

参考文献

- 1) Young Driver Accidents:OECD Research Group、March 1975
- 2) 青少年ドライバーに関する調査研究:内閣総理大臣官房交通安全対策室、昭和56年度調査研究報告書、昭和57年3月

- 3) 一運転者の個性に応じた一安全指導の技法:新三容(大塚博保著)、昭和54年8月
- 4) 自動車運転における安全意識、態度測定尺度に関する研究報告書:社団法人日本自動車工業会、昭和51年
- 5) 見込み違いと事故との相関についての研究:日本交通科学協議会、交通事故研究報告書、昭和56年
- 6) わが国における交通安全問題および交通事故調査研究の現状:日本自動車研究所、技術調査報告、第11号、昭和59年
- 7) 自動車事故の研究(3)〔事例検討による事故対策の検討、二輪車事故〕、日本自動車研究所、技術調査資料、第18号、昭和53年6月
- 8) 交通安全研究の現況に関する米国 Arthur D. Little, Inc. の調査報告:日本自動車研究所、技術調査資料、第13号、昭和52年9月
- 9) 交通安全の研究:九州大学出版会(中島源雄著)、昭和62年3月
- 10) 若年運転者教育を考える:月刊交通、第18巻5号、東京法令出版、昭和62年5月
- 11) 人一車系を中心とした交通安全へのシステムアプローチ:自動車技術(船津孝行他)、Vol. 37No5号、1983年
- 12) 事故統計の解析システムに関する研究報告書:交通工学研究会、昭和54年2月
- 13) 人一車系の挙動の測定と管理:計測技術(船津:孝行)、Vol. 8No2、1980年
- 14) 人一車系の性格:国際交通安全学会誌(船津孝行)、Vol. 4No4、1978年
- 15) OECD Road Safety Research: a synthesis、OECD1986年
- 16) Guidelines for Driver Instruction:OECD1981年
- 17) Integrated Road Safety Programmes:OECD1984年
- 18) Effectiveness of Road Safety Education Programmes:OECD1986年
- 19) 二輪車運転に関する研究—二輪車事故の特徴点:交通科学研究資料、第19集、1978年
- 20) Risk-takingよりみた事故多発者の特性:交通科学研究資料、第7集、1966年21) 交通違反・高校生の行動評定:交通科学研究資料、第14集、1973年
- 22) 交通安全態度に対する年齢の効果:交通科学研究資料、第14集、1973年
- 23) 車両単独事故に関する2、3の分析:交通科学研究資料、第22集、1981年
- 24) ヒヤッの実態と交通事故の関連性:交通科学研究資料、第22集、1981年

①					⑥

運転の実態に関する調査

【記入上の注意】

1. 回答は、あてはまる番号を○印で囲み、()内は具体的にお書きください。
2. 回答は、質問番号順に記入もれのないようお願いします。

性 別	1. 男性 2. 女性	年 齢	満 歳	子供の有無	1. 有 2. 無	⑦～⑩
結婚していますか	1. 既婚 2. 未婚	同居の家族（自分を含めて）		人		⑪～⑬
職 業	1. 技術職（大工，美容師，調理師等）・工場従業員・単純労務員 2. 店員 3. 農・林・漁業 4. 会社員・公務員 5. 自由業・専門技術職（医師，教師，技術者，芸術家等） 6. 商・工・サービス業等の自営（自分で店や工場を経営している） 7. 学生 8. アルバイトまたはパート（学生を除く） 9. 無職					⑭

問1 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1つを選んで番号に○印をつけてください。

1. マイカー運転者（個人的な用件だけで運転。通勤、通学利用を含む）
2. 車の運転を職業としている人
3. 仕事の必要から車を運転する人（たとえば、配達、セールス、仕入れ等で運転）

⑮

問2 あなたは、ふだん主にどんな目的で車を運転していますか。あてはまるもの1つを選んで番号に○印をつけてください。

1. 仕事（商売）上のため
2. 通勤や通学のため
3. 家族のため
4. ドライブやレジャーのため
5. その他（_____）
6. ほとんど運転しない
7. 免許をとってから一度も運転したことがない

⑩⑪⑫⑬⑭⑮⑯⑰⑱⑲⑳㉑㉒㉓㉔㉕㉖㉗㉘㉙㉚㉛㉜㉝㉞㉟㊱㊲㊳㊴㊵㊶㊷㊸㊹㊺㊻㊼㊽㊾㊿

問3 あなたは、最近どの程度運転していますか。あてはまるもの1つを選んで番号に○印をつけて下さい。

1. 毎日
2. 週に5日以上
3. 週に3～4日程度
4. 週に1～2日程度
5. 月に1～2日程度
6. ほとんど運転しない
7. 免許をとってから一度も運転したことがない

⑩⑪⑫⑬⑭⑮⑯⑰⑱⑲⑳㉑㉒㉓㉔㉕㉖㉗㉘㉙㉚㉛㉜㉝㉞㉟㊱㊲㊳㊴㊵㊶㊷㊸㊹㊺㊻㊼㊽㊾㊿

問4 仕事で乗る場合も含めて最近1年間で、あなたはおよそどれくらい運転しましたか。具体的に数字を記入してください。

十 万	万	千	百	十	一

 km

⑩⑪⑫⑬⑭⑮⑯⑰⑱⑲⑳㉑㉒㉓㉔㉕㉖㉗㉘㉙㉚㉛㉜㉝㉞㉟㊱㊲㊳㊴㊵㊶㊷㊸㊹㊺㊻㊼㊽㊾㊿

問5 あなたがふだん主に運転している車は、次のどれですか。最も運転する機会の多い車種を1つ選んで、番号に○印をつけてください。

1. 乗用車
2. 軽四輪車(乗用・貨物)
3. トラック、ライトバン、ワゴン、ジープ等
4. 自動二輪車（1. 小型 2. 中型 3. 大型）→（ ）内の番号にも○印をつけてください。
5. 原動機付自転車(50cc)
6. その他（_____）

⑩⑪⑫⑬⑭⑮⑯⑰⑱⑲⑳㉑㉒㉓㉔㉕㉖㉗㉘㉙㉚㉛㉜㉝㉞㉟㊱㊲㊳㊴㊵㊶㊷㊸㊹㊺㊻㊼㊽㊾㊿

⑩⑪⑫⑬⑭⑮⑯⑰⑱⑲⑳㉑㉒㉓㉔㉕㉖㉗㉘㉙㉚㉛㉜㉝㉞㉟㊱㊲㊳㊴㊵㊶㊷㊸㊹㊺㊻㊼㊽㊾㊿

問6 いろいろな運転場面が下に示されています。これらの1つ1つについて、あなたは、どの程度危険だと思いますか。

右側の回答欄から最もあてはまると思う数字を1つ選んで、○印をつけてください。

回 答 欄

極めて危険	危険	やや危険	それほど危険とは思わない	全く危険とは思わない
-------	----	------	--------------	------------

1. 合図を出すと同時に車線変更をする

1	2	3	4	5
---	---	---	---	---

②6

2. 追越し禁止場所で追越しする

1	2	3	4	5
---	---	---	---	---

3. 一時停止すべきところで停止せずに徐行ですませる

1	2	3	4	5
---	---	---	---	---

4. 青から黄色への信号の変わり目に加速して通過する

1	2	3	4	5
---	---	---	---	---

5. 制限速度を20 km超えて走る

1	2	3	4	5
---	---	---	---	---

6. 制限速度を超えても車の流れに合わせて走る

1	2	3	4	5
---	---	---	---	---

7. 割り込みをする車を入れないよう車間をつめて走る

1	2	3	4	5
---	---	---	---	---

8. 前の車を追い上げて進路を譲らせる

1	2	3	4	5
---	---	---	---	---

9. 駐車禁止の場所で駐車する

1	2	3	4	5
---	---	---	---	---

10. 横断歩道のすぐ近くで駐車する

1	2	3	4	5
---	---	---	---	---

③5

問7 車の運転についてのいろいろな意見が下にあります。1つ1つの意見について、あなたの今の気持ちに一番近いものを、右の回答欄の数字から選んで0印をつけてください。

回 答 欄

そう 思う	どちら かとい え	そう 思う	どちら かとい え	そう は思 わな い
----------	-----------------	----------	-----------------	---------------------

1. どうしても急ぐ用がある時は、多少スピードを出し過ぎてもやむを得ない

1	2	3	4

③⑥

2. 友達や仲間と一緒に車に乗っている時は、かっこよく運転したい

1	2	3	4

3. 友達と一緒にいる時は、ついスピードを出してしまう

1	2	3	4

4. 車は友達とつき合う上で欠かせないものだ

1	2	3	4

5. 車を運転することに生きがいを感じる

1	2	3	4

6. 車は単なる移動の手段にすぎない

1	2	3	4

7. 車を運転している時は、日頃のいやなことを忘れさせてくれる

1	2	3	4

8. スピードを出した時の壮快感は、なにものにもかえがたい

1	2	3	4

9. カーブでタイヤをきしませながら走るのはかっこよい

1	2	3	4

10. 人より少しでも速く走れる技術を身につけたい

1	2	3	4

11. 運転が楽な車よりも速く走れる高性能車に乗りたい

1	2	3	4

12. 車の運転はうまい方だと思う

1	2	3	4

13. 車を運転することは楽しい

1	2	3	4

④⑧

問 8 次にいろいろな運転の様子が示されています。それぞれについて、あなたはどのように思いますか。右の回答欄の数字から選んで○印をつけてください。

回 答 欄

その 通りで ある	ど ち ら か と い え ば	そ の 通 り で あ る	ど ち ら か と い え ば	そ う で は な い	そ ん な こ と は な い
-----------------	--------------------------------------	---------------------------------	--------------------------------------	----------------------------	--------------------------------------

1. 運転の下手な人は、上手になるまで遠慮がちに走るべきだ

1	2	3	4

④9

2. ゆっくり走っている車は、他の車の邪魔になる

1	2	3	4

3. 追い越されるのはよい気持ちがしない

1	2	3	4

4. 少しでも危険を感じたら、すぐクラクションを鳴らす

1	2	3	4

5. かつとしてアクセルを踏み込んで追越しをしたり、割り込みをしたことがある

1	2	3	4

6. 割り込まれても割合平気でいられる

1	2	3	4

7. 歩行者や自転車を邪魔に思うことがある

1	2	3	4

8. 横道から出たそうにしている車には進路を譲ることが多い

1	2	3	4

9. すすんではかの車に道を譲るようにしている

1	2	3	4

10. 割り込まれそうに感じたときは、前車との距離をつめるようにしている

1	2	3	4

11. 車間距離がつまると追い越したくなる

1	2	3	4

12. しらぬまにスピードを出してしまう

1	2	3	4

⑥0

[次のページに続く]

回 答 欄

その通りである
どちらかといえば
その通りである
どちらかといえば
そうではない
そんなことはない

13. 前に車がいると邪魔になる

1 2 3 4

⑥1

14. 信号待ちや渋滞のときは、イライラすることが多い

1 2 3 4

15. 思うように走れないと気分が悪い

1 2 3 4

16. せっかくなまく運転していても、横でねむられるとがっかりする

1 2 3 4

17. ひとの運転ぶりをみていると、かわってやりたくなる

1 2 3 4

18. 他の車に並ばれると先に出る

1 2 3 4

19. すれ違いができないとき、つっこんでこられると、しゃくにさわる

1 2 3 4

20. スピードをあげるときの快感はなんともいえない

1 2 3 4

21. カーブに入るとき、自分の運転能力の限界を試したくなる

1 2 3 4

22. たいていの場合スピードをおとさずにハンドルだけでさける自信がある

1 2 3 4

23. 前車にぴったりくっついて走ることがよくある

1 2 3 4

⑦1

ご協力ありがとうございました。最後に、あなたが日頃考えている、または実行している「安全運転のひけつ」がありましたら、ご自由にお書きください。

付 表

車種別人身事故発生件数(昭和61年中)

年 齢	乗 用	貨 物	自 動 二 輪	原 付	合 計
16 ～ 19	26,451 (62.5)	7,651 (18.1)	3,560 (8.4)	4,669 (11.0)	42,331 (100)
20 ～ 24	51,585 (62.3)	22,870 (27.6)	4,736 (5.7)	3,570 (4.3)	82,761 (100)
25 ～ 29	30,661 (59.7)	17,793 (34.6)	1,457 (2.8)	1,443 (2.8)	51,354 (100)
30 ～ 39	53,109 (57.3)	35,701 (38.5)	1,433 (1.5)	2,518 (2.7)	92,761 (100)
40 ～ 49	41,793 (57.2)	28,299 (38.8)	801 (1.1)	2,147 (2.9)	73,040 (100)
50 ～ 59	28,792 (54.5)	20,387 (38.6)	905 (1.7)	2,728 (5.2)	52,812 (100)
60 ～	12,145 (47.3)	9,001 (35.0)	1,063 (4.1)	3,484 (13.6)	25,693 (100)
合 計	244,536 (58.1)	141,702 (33.7)	13,955 (3.3)	20,559 (4.9)	420,752 (100)

車種別死亡事故発生件数(昭和61年中)

年 齢	乗 用	貨 物	自 動 二 輪	原 付	合 計
16 ～ 19	504 (58.6)	88 (10.2)	215 (25.0)	53 (6.2)	860 (100)
20 ～ 24	870 (57.8)	307 (20.4)	281 (18.7)	47 (3.1)	1,505 (100)
25 ～ 29	426 (52.2)	307 (37.6)	65 (8.0)	18 (2.2)	816 (100)
30 ～ 39	634 (46.8)	610 (45.0)	60 (4.4)	51 (3.8)	1,355 (100)
40 ～ 49	420 (43.3)	465 (47.9)	17 (1.7)	69 (7.1)	971 (100)
50 ～ 59	256 (39.1)	307 (46.9)	28 (4.3)	64 (9.8)	655 (100)
60 ～	142 (28.6)	159 (32.1)	45 (9.1)	150 (30.2)	496 (100)
合 計	3,252 (48.8)	2,243 (33.7)	711 (10.7)	452 (6.8)	6,658 (100)

職業

年令		16～19	20～24	25～29	30～39	40～49	50～59	60～	合 計
車種	職業								
乗 用	学 生	6150 23.3	9183 17.8	343 1.1	61 0.1	15 0.0	16 0.1	3 0.0	15771 6.4
	有 職	17971 67.9	40011 77.6	29382 95.8	51595 97.2	40951 98.0	27506 95.5	8714 71.8	216130 88.4
	無 職	2330 8.8	2391 4.6	936 3.1	1453 2.7	827 2.0	1270 4.4	3428 28.2	12635 5.2
	合 計	26451 100.0	51585 100.0	30661 100.0	53109 100.0	41793 100.0	28792 100.0	12145 100.0	244536 100.0
貨 物	学 生	922 12.1	1136 5.0	40 0.2	13 0.0	10 0.0	7 0.0	2 0.0	2130 1.5
	有 職	6416 83.8	21341 93.3	17558 98.7	35356 99.0	28009 99.0	19934 97.8	7608 84.5	136222 96.1
	無 職	313 4.1	393 1.7	195 1.1	332 1.0	280 1.0	446 2.2	1391 15.5	3350 2.4
	合 計	7651 100.0	22870 100.0	17793 100.0	35701 100.0	28299 100.0	20387 100.0	9001 100.0	141702 100.0
自 動 二 輪	学 生	1549 43.5	1567 33.1	29 2.0	6 0.4	0 0.0	0 0.0	0 0.0	3151 22.6
	有 職	1626 45.7	2916 61.6	1372 94.2	1386 96.7	784 97.9	835 92.3	669 62.9	9588 68.7
	無 職	385 10.8	253 5.3	56 3.8	41 2.9	17 2.1	70 7.7	394 37.1	1216 8.7
	合 計	3560 100.0	4736 100.0	1457 100.0	1433 100.0	801 100.0	905 100.0	1063 100.0	13955 100.0
原 付	学 生	2401 51.4	1348 37.8	33 2.3	5 0.2	1 0.0	5 0.2	4 0.1	3797 18.5
	有 職	1792 38.4	2024 56.7	1352 93.7	2402 95.4	2050 95.5	2454 89.9	1998 57.4	14072 68.4
	無 職	476 10.2	198 5.5	58 4.0	111 4.4	96 4.5	269 9.9	1482 42.5	2690 13.1
	合 計	4669 100.0	3570 100.0	1443 100.0	2518 100.0	2147 100.0	2728 100.0	3484 100.0	20559 100.0
合 計	学 生	11022 26.0	13234 16.0	445 0.9	85 0.1	26 0.0	28 0.0	9 0.0	24849 5.9
	有 職	27805 65.7	66292 80.1	49664 96.7	90739 97.8	71794 98.3	50729 96.1	18989 73.9	376012 89.4
	無 職	3504 8.3	3235 3.9	1245 2.4	1937 2.1	1220 1.7	2055 3.9	6695 26.1	19891 4.7
	合 計	42331 100.0	82761 100.0	51354 100.0	92761 100.0	73040 100.0	52812 100.0	25693 100.0	420752 100.0

免許取得後経過年数

車種	年令	16～19	20～24	25～29	30～39	40～49	50～59	60～	合 計
	経過年数								
乗 用	1 年 未 満	18261 69.0	5891 11.4	1423 4.6	2022 3.8	1182 2.8	633 2.2	174 1.4	29586 12.1
	2 年 未 満	6559 24.8	11564 22.4	1904 6.2	2341 4.4	1444 3.5	822 2.9	255 2.1	24886 10.2
	3 年 未 満	744 2.8	12464 24.2	2005 6.5	2280 4.3	1319 3.2	804 2.8	244 2.0	19860 8.1
	4 年 未 満	265 1.0	8553 16.6	1867 6.1	1823 3.4	1051 2.5	571 2.0	187 1.5	14317 5.9
	5 年 未 満	42 0.2	6852 13.3	3144 10.3	2447 4.6	1307 3.1	682 2.4	245 2.0	14719 6.0
	10 年 未 満	38 0.1	5500 10.7	16619 54.2	10008 18.8	4723 11.3	2607 9.1	939 7.7	40434 16.5
	10 年 以 上	40 0.2	167 0.3	3467 11.3	31749 59.8	30478 72.9	22564 78.4	10080 83.0	98545 40.3
	無 免 許	500 1.9	596 1.2	231 0.8	438 0.8	284 0.7	109 0.4	21 0.2	2179 0.9
	調 査 不 能	2 0.0	1 0.0	1 0.0	1 0.0	5 0.0	0 0.0	0 0.0	10 0.0
	合 計	26451 100.0	51585 100.0	30661 100.0	53109 100.0	41793 100.0	28792 100.0	12145 100.0	244536 100.0
貨 物	1 年 未 満	4934 64.5	2302 10.1	800 4.5	992 2.8	556 2.0	305 1.5	106 1.2	9995 7.1
	2 年 未 満	2229 29.1	4289 18.8	1078 6.1	1372 3.8	848 3.0	444 2.2	162 1.8	10422 7.4
	3 年 未 満	239 3.1	5158 22.6	1175 6.6	1329 3.7	764 2.7	451 2.2	136 1.5	9252 6.5
	4 年 未 満	112 1.5	3977 17.4	945 5.3	1036 2.9	560 2.0	342 1.7	119 1.3	7091 5.0
	5 年 未 満	18 0.2	3629 15.9	1737 9.8	1445 4.0	707 2.5	406 2.0	173 1.9	8115 5.7
	10 年 未 満	11 0.1	3261 14.3	9573 53.8	6084 17.0	2729 9.6	1482 7.3	559 6.2	23699 16.7
	10 年 以 上	19 0.2	96 0.4	2390 13.4	23135 64.8	21872 77.3	16803 82.4	7676 85.3	71991 50.8
	無 免 許	89 1.2	158 0.7	93 0.5	307 0.9	263 0.9	153 0.8	70 0.8	1133 0.8
	調 査 不 能	0 0.0	0 0.0	2 0.0	1 0.0	0 0.0	1 0.0	0 0.0	4 0.0
	合 計	7651 100.0	22870 100.0	17793 100.0	35701 100.0	28299 100.0	20387 100.0	9001 100.0	141702 100.0

車種	経過年数	年齢							合 計
		16～19	20～24	25～29	30～39	40～49	50～59	60～	
自動車	1 年 未 満	1375 38.6	767 16.2	138 9.5	78 5.4	16 2.0	10 1.1	7 0.7	2391 17.1
	2 年 未 満	1191 33.5	1060 22.4	135 9.3	66 4.6	16 2.0	15 1.7	15 1.4	2498 17.9
	3 年 未 満	606 17.0	880 18.6	108 7.4	80 5.6	18 2.2	26 2.9	21 2.0	1739 12.5
	4 年 未 満	160 4.5	624 13.2	79 5.4	60 4.2	14 1.7	7 0.8	14 1.3	958 6.9
	5 年 未 満	5 0.1	621 13.1	135 9.3	79 5.5	23 2.9	14 1.5	19 1.8	896 6.4
	10 年 未 満	1 0.0	679 14.3	534 36.7	222 15.5	56 7.0	40 4.4	41 3.9	1573 11.3
	10 年 以 上	5 0.1	11 0.2	309 21.2	834 58.2	655 81.8	781 86.3	939 88.3	3534 25.3
	無 免 許	217 6.1	94 2.0	19 1.3	14 1.0	3 0.4	12 1.3	6 0.6	365 2.6
	調 査 不 能	0 0.0	0 0.0	0 0.0	0 0.0	0 0.0	0 0.0	1 0.1	1 0.0
	合 計	3560 100.0	4736 100.0	1457 100.0	1433 100.0	801 100.0	905 100.0	1063 100.0	13955 100.0
原付	1 年 未 満	2260 48.4	597 16.7	110 7.6	158 6.3	93 4.3	80 2.9	60 1.7	3358 16.3
	2 年 未 満	1479 31.7	884 24.8	133 9.2	168 6.7	139 6.5	101 3.7	103 3.0	3007 14.6
	3 年 未 満	697 14.9	712 19.9	121 8.4	147 5.8	103 4.8	121 4.4	97 2.8	1998 9.7
	4 年 未 満	132 2.8	503 14.1	84 5.8	105 4.2	74 3.4	93 3.4	79 2.3	1070 5.2
	5 年 未 満	4 0.1	390 10.9	135 9.4	135 5.4	102 4.8	103 3.8	119 3.4	988 4.8
	10 年 未 満	2 0.0	424 11.9	594 41.2	467 18.5	293 13.6	353 12.9	366 10.5	2499 12.2
	10 年 以 上	10 0.2	7 0.2	229 15.9	1286 51.1	1285 59.9	1804 66.1	2589 74.3	7210 35.1
	無 免 許	85 1.8	53 1.5	37 2.6	52 2.1	58 2.7	73 2.7	70 2.0	428 2.1
	調 査 不 能	0 0.0	0 0.0	0 0.0	0 0.0	0 0.0	0 0.0	1 0.0	1 0.0
	合 計	4669 100.0	3570 100.0	1443 100.0	2518 100.0	2147 100.0	2728 100.0	3484 100.0	20559 100.0

車種	年令 経過年数	16～19	20～24	25～29	30～39	40～49	50～59	60～	合 計
合 計	1 年 未 満	26830 63.4	9557 11.5	2471 4.8	3250 3.5	1847 2.5	1028 1.9	347 1.4	45330 10.8
	2 年 未 満	11458 27.1	17794 21.5	3250 6.3	3947 4.3	2447 3.4	1382 2.6	535 2.1	40813 9.7
	3 年 未 満	2286 5.4	19214 23.2	3409 6.6	3836 4.1	2204 3.0	1402 2.7	498 1.9	32849 7.8
	4 年 未 満	669 1.6	13657 16.5	2975 5.8	3024 3.3	1699 2.3	1013 1.9	399 1.6	23436 5.6
	5 年 未 満	69 0.2	11492 13.9	5151 10.0	4106 4.4	2139 2.9	1205 2.3	556 2.2	24718 5.9
	10 年 未 満	52 0.1	9864 11.9	27320 53.2	16781 18.1	7801 10.7	4482 8.5	1905 7.4	68205 16.2
	10 年 以 上	74 0.2	281 0.3	6395 12.5	57004 61.5	54290 74.3	41952 79.4	21284 82.8	181280 43.1
	無 免 許	891 2.1	901 1.1	380 0.7	811 0.9	608 0.8	347 0.7	167 0.6	4105 1.0
	調 査 不 能	2 0.0	1 0.0	3 0.0	2 0.0	5 0.0	1 0.0	2 0.0	16 0.0
	合 計	42331 100.0	82761 100.0	51354 100.0	92761 100.0	73040 100.0	52812 100.0	25693 100.0	420752 100.0

通行形態

年令		16～19	20～24	25～29	30～39	40～49	50～59	60～	合 計
車種	通行形態								
乗 用	地域内交通	229 45.4	410 47.1	204 47.9	284 44.8	174 41.4	108 42.2	53 37.3	1462 45.0
	通過交通	211 41.9	335 38.5	150 35.2	238 37.5	191 45.5	116 45.3	67 47.2	1308 40.2
	そ の 他	62 12.3	123 14.1	69 16.2	106 16.7	54 12.9	31 12.1	21 14.8	466 14.3
	調査不能	2 0.4	2 0.2	3 0.7	6 0.9	1 0.2	1 0.4	1 0.7	16 0.5
	合 計	504 100.0	870 100.0	426 100.0	634 100.0	420 100.0	256 100.0	142 100.0	3252 100.0
貨 物	地域内交通	40 45.5	116 37.8	95 30.9	252 41.3	193 41.5	143 46.6	92 57.9	931 41.5
	通過交通	43 48.9	160 52.1	168 54.7	295 48.4	214 46.0	132 43.0	47 29.6	1059 47.2
	そ の 他	5 5.7	31 10.1	44 14.3	61 10.0	58 12.5	32 10.4	20 12.6	251 11.2
	調査不能	0 0.0	0 0.0	0 0.0	2 0.3	0 0.0	0 0.0	0 0.0	2 0.1
	合 計	88 100.0	307 100.0	307 100.0	610 100.0	465 100.0	307 100.0	159 100.0	2243 100.0
自 動 二 輪	地域内交通	93 43.3	118 42.0	21 32.3	21 35.0	5 29.4	17 60.7	32 71.1	307 43.2
	通過交通	88 40.9	121 43.1	35 53.8	30 50.0	9 52.9	9 32.1	9 20.0	301 42.3
	そ の 他	32 14.9	41 14.6	9 13.8	9 15.0	3 17.6	2 7.1	3 6.7	99 13.9
	調査不能	2 0.9	1 0.4	0 0.0	0 0.0	0 0.0	0 0.0	1 2.2	4 0.6
	合 計	215 100.0	281 100.0	65 100.0	60 100.0	17 100.0	28 100.0	45 100.0	711 100.0
原 付	地域内交通	32 60.4	32 68.1	11 61.1	40 78.4	45 65.2	51 79.7	128 85.3	339 75.0
	通過交通	14 26.4	6 12.8	5 27.8	7 13.7	16 23.2	11 17.2	12 8.0	71 15.7
	そ の 他	5 9.4	9 19.1	2 11.1	4 7.8	7 10.1	2 3.1	10 6.7	39 8.6
	調査不能	2 3.8	0 0.0	0 0.0	0 0.0	1 1.4	0 0.0	0 0.0	3 0.7
	合 計	53 100.0	47 100.0	18 100.0	51 100.0	69 100.0	64 100.0	150 100.0	452 100.0

車種	通行形態	年齢							
		16～19	20～24	25～29	30～39	40～49	50～59	60～	合 計
合 計	地域内交通	394 45.8	676 44.9	331 40.6	597 44.1	417 42.9	319 48.7	305 61.5	3039 45.6
	通過交通	356 41.4	622 41.3	358 43.9	570 42.1	430 44.3	268 40.9	135 27.2	2739 41.1
	そ の 他	104 12.1	204 13.6	124 15.2	180 13.3	122 12.6	67 10.2	54 10.9	855 12.8
	調査不能	6 0.7	3 0.2	3 0.4	8 0.6	2 0.2	1 0.2	2 0.4	25 0.4
	合 計	860 100.0	1505 100.0	816 100.0	1355 100.0	971 100.0	655 100.0	496 100.0	6658 100.0

通行目的

車種	通行目的	年令							
		16～19	20～24	25～29	30～39	40～49	50～59	60～	合 計
乗 用	業 務 目 的	757 2.9	3704 7.2	4215 13.8	11245 21.2	12080 28.9	8593 29.8	2188 18.0	42782 17.5
	通 勤 通 学	5023 19.0	12927 25.1	9639 31.4	15382 29.0	10807 25.9	6811 23.7	1686 13.9	62275 25.5
	レジャー	8163 30.9	9717 18.8	3105 10.1	3206 6.0	1876 4.5	1177 4.1	650 5.4	27894 11.4
	私 用	12504 47.2	25229 48.9	13691 44.7	23264 43.8	17025 40.7	12208 42.4	7619 62.7	111540 45.6
	不 明	4 0.0	8 0.0	11 0.0	12 0.0	5 0.0	3 0.0	2 0.0	45 0.0
	合 計	26451 100.0	51585 100.0	30661 100.0	53109 100.0	41793 100.0	28792 100.0	12145 100.0	244536 100.0
貨 物	業 務 目 的	3819 49.9	14455 63.2	11679 65.6	21821 61.1	16400 58.0	10107 49.6	2842 31.6	81123 57.3
	通 勤 通 学	1004 13.1	2895 12.7	2467 13.9	5582 15.7	4565 16.1	3255 16.0	953 10.6	20721 14.6
	レジャー	758 9.9	813 3.5	284 1.6	462 1.3	285 1.0	190 0.9	177 2.0	2969 2.1
	私 用	2070 27.1	4706 20.6	3360 18.9	7832 21.9	7046 24.9	6832 33.5	5026 55.8	36872 26.0
	不 明	0 0.0	1 0.0	3 0.0	4 0.0	3 0.0	3 0.0	3 0.0	17 0.0
	合 計	7651 100.0	22870 100.0	17793 100.0	35701 100.0	28299 100.0	20387 100.0	9001 100.0	141702 100.0
自 二 輪	業 務 目 的	64 1.8	207 4.4	145 9.9	296 20.7	202 25.2	141 15.6	112 10.5	1167 8.3
	通 勤 通 学	738 20.7	1278 27.0	517 35.5	558 38.9	298 37.2	378 41.8	166 15.6	3933 28.2
	レジャー	1295 36.4	1462 30.9	375 25.7	246 17.2	53 6.6	23 2.5	34 3.2	3488 25.0
	私 用	1459 41.0	1787 37.7	419 28.8	333 23.2	248 31.0	362 40.0	750 70.6	5358 38.4
	不 明	4 0.1	2 0.0	1 0.1	0 0.0	0 0.0	1 0.1	1 0.1	9 0.1
	合 計	3560 100.0	4736 100.0	1457 100.0	1433 100.0	801 100.0	905 100.0	1063 100.0	13955 100.0

車種	通行目的	年令							
		16～19	20～24	25～29	30～39	40～49	50～59	60～	合 計
原 付	業 務 目 的	323 6.9	436 12.2	381 26.4	529 21.0	375 17.5	338 12.4	284 8.1	2666 13.0
	通 勤 通 学	1383 29.6	1242 34.8	555 38.4	1018 40.4	858 40.0	998 36.6	484 13.9	6538 31.8
	レ ジ ャ ー	398 8.5	155 4.4	24 1.7	43 1.7	44 2.0	42 1.5	83 2.4	789 3.8
	私 用	2563 54.9	1736 48.6	483 33.5	925 36.8	868 40.4	1348 49.4	2629 75.5	10552 51.3
	不 明	2 0.1	1 0.0	0 0.0	3 0.1	2 0.1	2 0.1	4 0.1	14 0.1
	合 計	4669 100.0	3570 100.0	1443 100.0	2518 100.0	2147 100.0	2728 100.0	3484 100.0	20559 100.0
合 計	業 務 目 的	4963 11.7	18802 22.7	16420 32.0	33891 36.5	29057 39.8	19179 36.3	5426 21.1	127738 30.4
	通 勤 通 学	8148 19.3	18342 22.2	13178 25.7	22540 24.3	16528 22.6	11442 21.7	3289 12.8	93467 22.2
	レ ジ ャ ー	10614 25.1	12147 14.7	3788 7.4	3957 4.3	2258 3.1	1432 2.7	944 3.7	35140 8.3
	私 用	18596 43.9	33458 40.4	17953 34.9	32354 34.9	25187 34.5	20750 39.3	16024 62.4	164322 39.1
	不 明	10 0.0	12 0.0	15 0.0	19 0.0	10 0.0	9 0.0	10 0.0	85 0.0
	合 計	42331 100.0	82761 100.0	51354 100.0	92761 100.0	73040 100.0	52812 100.0	25693 100.0	420752 100.0

事故内容

車種 事故内容		年令	16～19	20～24	25～29	30～39	40～49	50～59	60～	合 計
乗 用	死 亡		504 1.9	870 1.7	426 1.4	634 1.2	420 1.0	256 0.9	142 1.2	3252 1.3
	重 傷		3063 11.6	5485 10.6	3232 10.5	5287 10.0	3874 9.3	2649 9.2	1256 10.3	24846 10.2
	軽 傷		22884 86.5	45230 87.7	27003 88.1	47188 88.8	37499 89.7	25887 89.9	10747 88.5	216438 88.5
	合 計		26451 100.0	51585 100.0	30661 100.0	53109 100.0	41793 100.0	28792 100.0	12145 100.0	244536 100.0
貨 物	死 亡		88 1.2	307 1.3	307 1.7	610 1.7	465 1.7	307 1.5	159 1.8	2243 1.6
	重 傷		736 9.6	2220 9.7	1807 10.2	3879 10.9	3119 11.0	2373 11.6	1097 12.2	15231 10.7
	軽 傷		6827 89.2	20343 89.0	15679 88.1	31212 87.4	24715 87.3	17707 86.9	7745 86.0	124228 87.7
	合 計		7651 100.0	22870 100.0	17793 100.0	35701 100.0	28299 100.0	20387 100.0	9001 100.0	141702 100.0
自 動 二 輪	死 亡		215 6.0	281 5.9	65 4.4	60 4.2	17 2.1	28 3.1	45 4.2	711 5.1
	重 傷		934 26.2	1228 25.9	374 25.7	326 22.7	177 22.1	199 22.0	301 28.3	3539 25.4
	軽 傷		2411 67.7	3227 68.1	1018 69.9	1047 73.1	607 75.8	678 74.9	717 67.5	9705 69.5
	合 計		3560 100.0	4736 100.0	1457 100.0	1433 100.0	801 100.0	905 100.0	1063 100.0	13955 100.0
原 付	死 亡		53 1.1	47 1.3	18 1.2	51 2.0	69 3.2	64 2.3	150 4.3	452 2.2
	重 傷		744 15.9	463 13.0	198 13.7	403 16.0	447 20.8	659 24.2	1070 30.7	3984 19.4
	軽 傷		3872 82.9	3060 85.7	1227 85.0	2064 82.0	1631 76.0	2005 73.5	2264 65.0	16123 78.4
	合 計		4669 100.0	3570 100.0	1443 100.0	2518 100.0	2147 100.0	2728 100.0	3484 100.0	20559 100.0
合 計	死 亡		860 2.1	1505 1.8	816 1.6	1355 1.5	971 1.4	655 1.3	496 1.9	6658 1.6
	重 傷		5477 12.9	9396 11.4	5611 10.9	9895 10.6	7617 10.4	5880 11.1	3724 14.5	47600 11.3
	軽 傷		35994 85.0	71860 86.8	44927 87.5	81511 87.9	64452 88.2	46277 87.6	21473 83.6	366494 87.1
	合 計		42331 100.0	82761 100.0	51354 100.4	92761 100.0	73040 100.0	52812 100.0	25693 100.0	420752 100.0

発生時間

車種	時間	年令		16～19	20～24	25～29	30～39	40～49	50～59	60～	合 計
乗 用	0 ～ 5			3140 11.9	5289 10.3	2561 8.4	3879 7.3	2697 6.5	1369 4.8	254 2.1	19189 7.8
	6 ～ 7			2046 7.7	4599 8.9	3157 10.3	5059 9.5	3997 9.6	2695 9.4	723 6.0	22276 9.1
	8 ～ 9			2307 8.7	5708 11.1	4098 13.4	7135 13.4	5428 13.0	3884 13.5	1846 15.2	30406 12.4
	10 ～ 11			1715 6.5	3694 7.2	2466 8.0	4734 8.9	4116 9.8	3121 10.8	1892 15.6	21738 8.9
	12 ～ 13			2148 8.1	4154 8.1	2466 8.0	4910 9.2	3935 9.4	2929 10.2	1559 12.8	22101 9.0
	14 ～ 15			2565 9.7	4937 9.6	2833 9.2	5359 10.1	4519 10.8	3440 11.9	1804 14.9	25457 10.4
	16 ～ 17			3641 13.8	6920 13.4	4107 13.4	7753 14.6	6134 14.7	4689 16.3	2085 17.2	35329 14.4
	18 ～ 19			3550 13.4	7059 13.7	4192 13.7	6870 12.9	5569 13.3	3709 12.9	1285 10.6	32234 13.2
	20 ～ 23			5339 20.2	9225 17.9	4781 15.6	7410 14.0	5398 12.9	2956 10.3	697 5.7	35806 14.6
	合 計			26451 100.0	51585 100.0	30661 100.0	53109 100.0	41793 100.0	28792 100.0	12145 100.0	244536 100.0
貨 物	0 ～ 5			444 5.8	1284 5.6	940 5.3	1909 5.3	1200 4.2	594 2.9	140 1.6	6511 4.6
	6 ～ 7			510 6.7	1684 7.4	1401 7.9	3006 8.4	2607 9.2	1885 9.2	730 8.1	11823 8.3
	8 ～ 9			946 12.4	3103 13.6	2531 14.2	5471 15.3	4398 15.5	3384 16.6	1450 16.1	21283 15.0
	10 ～ 11			946 12.4	3166 13.8	2512 14.1	4966 13.9	3888 13.7	2940 14.4	1535 17.1	19953 14.1
	12 ～ 13			894 11.7	2753 12.0	2175 12.2	4099 11.5	3244 11.5	2331 11.4	1107 12.3	16603 11.7
	14 ～ 15			1079 14.1	3333 14.6	2642 14.8	4923 13.8*	3879 13.7	2725 13.4	1372 15.2	19953 14.1
	16 ～ 17			1296 16.9	3498 15.3	2694 15.1	5472 15.3	4319 15.3	3495 17.1	1543 17.1	22317 15.7
	18 ～ 19			818 10.7	2218 9.7	1581 8.9	3273 9.2	2831 10.0	1947 9.6	801 8.9	13469 9.5
	20 ～ 23			718 9.4	1831 8.0	1317 7.4	2582 7.2	1933 6.8	1086 5.3	323 3.6	9790 6.9
	合 計			7651 100.0	22870 100.0	17793 100.0	35701 100.0	28299 100.0	20387 100.0	9001 100.0	141702 100.0

車種	時間	年令		16 ～ 19	20 ～ 24	25 ～ 29	30 ～ 39	40 ～ 49	50 ～ 59	60 ～	合 計
二輪	自動車	0 ～ 5	238 6.7	276 5.8	73 5.0	72 5.0	30 3.7	19 2.1	25 2.4	733 5.3	
		6 ～ 7	207 5.8	316 6.7	131 9.0	147 10.3	90 11.2	128 14.1	83 7.8	1102 7.9	
		8 ～ 9	379 10.6	571 12.1	226 15.5	208 14.5	97 12.1	117 12.9	168 15.8	1766 12.7	
		10 ～ 11	288 8.1	438 9.2	153 10.5	140 9.8	93 11.6	81 9.0	179 16.8	1372 9.8	
		12 ～ 13	393 11.0	556 11.7	140 9.6	154 10.7	72 9.0	92 10.2	131 12.3	1538 11.0	
	自転車	14 ～ 15	483 13.6	590 12.5	167 11.5	173 12.1	90 11.2	90 9.9	158 14.9	1751 12.5	
		16 ～ 17	633 17.8	754 15.9	212 14.6	211 14.7	140 17.5	176 19.4	187 17.6	2313 16.6	
		18 ～ 19	433 12.2	607 12.8	170 11.7	164 11.4	114 14.2	133 14.7	95 8.9	1716 12.3	
		20 ～ 23	506 14.2	628 13.3	185 12.7	164 11.4	75 9.4	69 7.6	37 3.5	1664 11.9	
		合 計	3560 100.0	4736 100.0	1457 100.0	1433 100.0	801 100.0	905 100.0	1063 100.0	13955 100.0	
原付	50cc以下	0 ～ 5	211 4.5	234 6.6	102 7.1	195 7.7	125 5.8	90 3.3	69 2.0	1026 5.0	
		6 ～ 7	375 8.0	309 8.7	165 11.4	293 11.6	274 12.8	382 14.0	268 7.7	2066 10.0	
		8 ～ 9	558 12.0	445 12.5	221 15.3	337 13.4	230 10.7	290 10.6	568 16.3	2649 12.9	
		10 ～ 11	321 6.9	279 7.8	118 8.2	199 7.9	192 8.9	253 9.3	595 17.1	1957 9.5	
		12 ～ 13	423 9.1	302 8.5	126 8.7	210 8.3	173 8.1	245 9.0	439 12.6	1918 9.3	
	50cc以上	14 ～ 15	517 11.1	309 8.7	133 9.2	222 8.8	188 8.8	277 10.2	480 13.8	2126 10.3	
		16 ～ 17	882 18.9	570 16.0	181 12.5	351 13.9	347 16.2	496 18.2	578 16.6	3405 16.6	
		18 ～ 19	745 16.1	551 15.4	206 14.3	330 13.1	346 16.1	432 15.8	356 10.2	2966 14.4	
		20 ～ 23	637 13.6	571 16.0	191 13.2	381 15.1	272 12.7	263 9.6	131 3.8	2446 11.9	
		合 計	4669 100.0	3570 100.0	1443 100.0	2518 100.0	2147 100.0	2728 100.0	3484 100.0	20559 100.0	

車種	時間	年令							合 計
		16 ~ 19	20 ~ 24	25 ~ 29	30 ~ 39	40 ~ 49	50 ~ 59	60 ~	
合 計	0 ~ 5	4033 9.5	7083 8.6	3676 7.2	6055 6.5	4052 5.5	2072 3.9	488 1.9	27459 6.5
	6 ~ 7	3138 7.4	6908 8.3	4854 9.5	8505 9.2	6968 9.5	5090 9.6	1804 7.0	37267 8.9
	8 ~ 9	4190 9.9	9827 11.9	7076 13.8	13151 14.2	10153 13.9	7675 14.5	4032 15.7	56104 13.3
	10 ~ 11	3270 7.7	7577 9.2	5249 10.2	10039 10.8	8289 11.3	6395 12.1	4201 16.4	45020 10.7
	12 ~ 13	3858 9.1	7765 9.4	4907 9.6	9373 10.1	7424 10.2	5597 10.6	3236 12.6	42160 10.0
	14 ~ 15	4644 11.0	9169 11.1	5775 11.2	10677 11.5	8676 11.9	6532 12.4	3814 14.8	49287 11.7
	16 ~ 17	6452 15.2	11742 14.2	7194 14.0	13787 14.9	10940 15.0	8856 16.8	4393 17.1	63364 15.1
	18 ~ 19	5546 13.1	10435 12.6	6149 12.0	10637 11.5	8860 12.1	6221 11.8	2537 9.9	50385 12.0
	20 ~ 23	7200 17.0	12255 14.8	6474 12.6	10537 11.4	7678 10.5	4374 8.3	1188 4.6	49706 11.8
	合 計	42331 100.0	82761 100.0	51354 100.0	92761 100.0	73040 100.0	52812 100.0	25693 100.0	420752 100.0

発生曜日

車種	年令		16～19	20～24	25～29	30～39	40～49	50～59	60～	合 計
	曜日									
乗 用	日	曜	5559 21.0	9702 18.8	5146 16.8	8336 15.7	6157 14.7	3948 13.7	1496 12.3	40344 16.5
	月	曜	3396 12.8	6800 13.2	4083 13.3	7246 13.6	5790 13.9	4107 14.3	1825 15.0	33247 13.6
	火	曜	3272 12.4	6519 12.6	3998 13.0	7237 13.6	5803 13.9	4040 14.0	1671 13.8	32540 13.3
	水	曜	3261 12.3	6765 13.1	4071 13.3	7223 13.6	5789 13.9	4091 14.2	1751 14.4	32951 13.5
	木	曜	3058 11.6	6492 12.6	4021 13.1	7196 13.5	5598 13.4	3985 13.8	1733 14.3	32083 13.1
	金	曜	3313 12.5	6823 13.2	4113 13.4	7240 13.6	5882 14.1	4048 14.1	1822 15.0	33241 13.6
	土	曜	4592 17.4	8484 16.4	5229 17.1	8631 16.3	6774 16.2	4573 15.9	1847 15.2	40130 16.4
	合	計	26451 100.0	51585 100.0	30661 100.0	53109 100.0	41793 100.0	28792 100.0	12145 100.0	244536 100.0
貨 物	日	曜	775 10.1	1687 7.4	1211 6.8	2646 7.4	2102 7.4	1675 8.2	866 9.6	10962 7.7
	月	曜	1187 15.5	3584 15.7	2801 15.7	5752 16.1	4533 16.0	3295 16.2	1411 15.7	22563 15.9
	火	曜	1196 15.6	3520 15.4	2809 15.8	5584 15.6	4422 15.6	3120 15.3	1332 14.8	21983 15.5
	水	曜	1088 14.2	3541 15.5	2763 15.5	5585 15.6	4362 15.4	3062 15.0	1308 14.5	21709 15.3
	木	曜	1059 13.8	3542 15.5	2741 15.4	5376 15.1	4220 14.9	3124 15.3	1338 14.9	21400 15.1
	金	曜	1119 14.6	3600 15.7	2775 15.6	5360 15.0	4382 15.5	3085 15.1	1404 15.6	21725 15.3
	土	曜	1227 16.0	3396 14.8	2693 15.1	5398 15.1	4278 15.1	3026 14.8	1342 14.9	21360 15.1
	合	計	7651 100.0	22870 100.0	17793 100.0	35701 100.0	28299 100.0	20387 100.0	9001 100.0	141702 100.0

年令		16～19	20～24	25～29	30～39	40～49	50～59	60～	合 計
車種	曜日								
自動車	日 曜	724 20.3	888 18.8	279 19.1	220 15.4	96 12.0	84 9.3	103 9.7	2394 17.2
	月 曜	482 13.5	587 12.4	188 12.9	220 15.4	114 14.2	127 14.0	168 15.8	1886 13.5
	火 曜	398 11.2	612 12.9	200 13.7	176 12.3	116 14.5	129 14.3	159 15.0	1790 12.8
	水 曜	444 12.5	590 12.5	201 13.8	194 13.5	106 13.2	143 15.8	165 15.5	1843 13.2
	木 曜	473 13.3	675 14.3	195 13.4	207 14.4	123 15.4	133 14.7	157 14.8	1963 14.1
	金 曜	479 13.5	615 13.0	181 12.4	212 14.8	112 14.0	153 16.9	168 15.8	1920 13.8
	土 曜	560 15.7	769 16.2	213 14.6	204 14.2	134 16.7	136 15.0	143 13.5	2159 15.5
	合 計	3560 100.0	4736 100.0	1457 100.0	1433 100.0	801 100.0	905 100.0	1063 100.0	13955 100.0
原付	日 曜	464 9.9	344 9.6	99 6.9	235 9.3	231 10.8	286 10.5	354 10.2	2013 9.8
	月 曜	695 14.9	507 14.2	229 15.9	364 14.5	292 13.6	435 15.9	559 16.0	3081 15.0
	火 曜	743 15.9	500 14.0	202 14.0	362 14.4	307 14.3	422 15.5	474 13.6	3010 14.6
	水 曜	672 14.4	553 15.5	208 14.4	391 15.5	329 15.3	405 14.8	523 15.0	3081 15.0
	木 曜	686 14.7	565 15.8	251 17.4	418 16.6	329 15.3	404 14.8	531 15.2	3184 15.5
	金 曜	727 15.6	549 15.4	220 15.2	383 15.2	327 15.2	358 13.1	535 15.4	3099 15.1
	土 曜	682 14.6	552 15.5	234 16.2	365 14.5	332 15.5	418 15.3	508 14.6	3091 15.0
	合 計	4669 100.0	3570 100.0	1443 100.0	2518 100.0	2147 100.0	2728 100.0	3484 100.0	20559 100.0

車種	年齢		16～19	20～24	25～29	30～39	40～49	50～59	60～	合 計
	曜日									
合 計	日 曜		7522	12621	6735	11437	8586	5993	2819	55713
			17.8	15.2	13.1	12.3	11.8	11.3	11.0	13.1
	月 曜		5760	11478	7301	13582	10729	7964	3963	60777
			13.6	13.9	14.2	14.7	14.7	15.1	15.4	14.4
	火 曜		5609	11151	7209	13359	10648	7711	3636	59323
			13.3	13.5	14.0	14.4	14.6	14.6	14.2	14.1
	水 曜		5465	11449	7243	13393	10586	7701	3747	59584
			12.9	13.8	14.1	14.4	14.5	14.6	14.6	14.2
計	木 曜		5276	11274	7208	13197	10270	7646	3759	58630
			12.5	13.6	14.0	14.2	14.1	14.5	14.6	13.9
	金 曜		5638	11587	7289	13195	10703	7644	3929	59985
			13.3	14.0	14.2	14.2	14.6	14.5	15.3	14.3
計	土 曜		7061	13201	8369	14598	11518	8153	3840	66740
			16.7	16.0	16.3	15.7	15.8	15.4	14.9	15.9
計	合 計		42331	82761	51354	92761	73040	52812	25693	420752
			100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0

事故類型(車対車)

車種 事故類型		16～19	20～24	25～29	30～39	40～49	50～59	60～	合 計
乗 用	追越、進路変更時	1098 4.2	2145 4.2	1143 3.7	1902 3.6	1612 3.9	1166 4.1	496 4.1	9562 3.9
	追 突	7482 28.3	13942 27.0	7793 25.4	12303 23.2	9476 22.7	6333 22.0	2508 20.7	59837 24.5
	出 会 頭	5100 19.3	10881 21.1	7185 23.4	13528 25.5	11053 26.5	7474 26.0	3300 27.2	58521 23.9
	右 左 折 時	3542 13.4	8544 16.6	5420 17.7	9672 18.2	7901 18.9	5674 19.7	2391 19.7	43144 17.7
	そ の 他	3754 14.2	7141 13.9	3974 13.0	6789 12.8	5276 12.6	3812 13.2	1608 13.2	32354 13.2
	全 件 数	26451	51585	30661	53109	41793	28792	12145	244536
貨 物	追越、進路変更時	351 4.6	1068 4.7	903 5.1	1805 5.1	1364 4.8	986 4.8	410 4.6	6887 4.9
	追 突	2383 31.2	7219 31.6	5236 29.4	9258 25.9	6936 24.5	4021 19.7	1346 15.0	36399 25.7
	出 会 頭	1411 18.5	4513 19.7	3581 20.1	7751 21.7	6555 23.2	5206 25.5	2550 28.3	31567 22.3
	右 左 折 時	1210 15.8	3715 16.3	2915 16.4	6156 17.3	5209 18.4	3899 19.1	1844 20.5	24948 17.6
	そ の 他	1043 13.6	3061 13.4	2556 14.4	5249 14.7	4158 14.7	3207 15.7	1416 15.7	20690 14.6
	全 件 数	7651	22870	17793	35701	28299	20387	9001	141702
自 動 二 輪	追越、進路変更時	356 10.0	386 8.2	138 9.5	116 8.1	50 6.2	49 5.4	63 5.9	1158 8.3
	追 突	310 8.7	377 8.0	112 7.7	84 5.9	47 5.9	60 6.6	72 6.8	1062 7.6
	出 会 頭	536 15.1	720 15.2	227 15.6	269 18.8	186 23.2	215 23.8	329 31.0	2482 17.8
	右 左 折 時	273 7.7	400 8.5	129 8.9	126 8.8	75 9.4	107 11.8	141 13.3	1251 9.0
	そ の 他	787 22.1	1011 21.4	274 18.8	233 16.3	113 14.1	91 10.1	107 10.1	2616 18.7
	全 件 数	3560	4736	1457	1433	801	905	1063	13955

車種 \ 事故類型		年令	16～19	20～24	25～29	30～39	40～49	50～59	60～	合 計
原 付	追越、進路変更時		261 5.6	179 5.0	86 6.0	114 4.5	109 5.1	136 5.0	202 5.8	1087 5.3
	追 突		337 7.2	188 5.3	93 6.4	137 5.4	101 4.7	126 4.6	165 4.7	1147 5.6
	出 会 頭		1287 27.6	969 27.1	406 28.1	689 27.4	636 29.6	840 30.8	1222 35.1	6049 29.4
	右 左 折 時		473 10.1	406 11.4	139 9.6	231 9.2	221 10.3	282 10.3	458 13.1	2210 10.7
	そ の 他		698 14.9	459 12.9	177 12.3	276 11.0	244 11.4	293 10.7	338 9.7	2485 12.1
	全 件 数		4669	3570	1443	2518	2147	2728	3484	20559
合 計	追越、進路変更時		2066 4.9	3778 4.6	2270 4.4	3937 4.2	3135 4.3	2337 4.4	1171 4.6	18694 4.4
	追 突		10512 24.8	21726 26.3	13234 25.8	21782 23.5	16560 22.7	10540 20.0	4091 15.9	98445 23.4
	出 会 頭		8334 19.7	17083 20.6	11399 22.2	22237 24.0	18430 25.2	13735 26.0	7401 28.8	98619 23.4
	右 左 折 時		5498 13.0	13065 15.8	8603 16.8	16185 17.4	13406 18.4	9962 18.9	4834 18.8	71553 17.0
	そ の 他		6282 14.8	11672 14.1	6981 13.6	12547 13.5	9791 13.4	7403 14.0	3469 13.5	58145 13.8
	全 件 数		42331	82761	51354	92761	73040	52812	25693	420752

行動類型

年令		16～19	20～24	25～29	30～39	40～49	50～59	60～	合 計
車種	行動類型								
乗 用	進路変更 追越追抜	55 10.9	61 7.1	21 4.9	26 4.1	19 4.5	10 3.9	11 7.7	203 6.3
	右・左折	22 4.4	44 5.0	21 4.9	34 5.3	29 6.9	22 8.6	6 4.2	178 5.5
	直進加速	82 16.3	125 14.4	51 12.0	43 6.8	12 2.9	12 4.7	4 2.8	329 10.1
	直進等速 ・ 減 速	318 63.1	599 68.8	306 71.8	493 77.7	330 78.6	196 76.6	109 76.7	2351 72.3
	そ の 他	27 5.4	41 4.7	27 6.4	38 5.9	30 7.1	16 6.3	12 8.5	191 5.7
	合 計	504 100.0	870 100.0	426 100.0	634 100.0	420 100.0	256 100.0	142 100.0	3252 100.0
貨 物	進路変更 追越追抜	4 4.5	22 7.1	20 6.5	32 5.2	24 5.1	7 2.3	6 3.8	115 5.2
	右・左折	11 12.5	39 12.7	36 11.8	100 16.4	77 16.6	49 16.0	26 16.3	338 15.0
	直進加速	9 10.2	19 6.2	15 4.9	22 3.6	14 3.0	9 2.9	7 4.4	95 4.2
	直進等速 ・ 減 速	57 64.8	200 65.2	198 64.5	370 60.7	287 61.7	204 66.5	106 66.7	1422 63.4
	そ の 他	7 8.0	27 8.7	38 12.4	86 14.0	63 13.5	38 12.4	14 8.9	273 12.2
	合 計	88 100.0	307 100.0	307 100.0	610 100.0	465 100.0	307 100.0	159 100.0	2243 100.0
自 二 輪	進路変更 追越追抜	24 11.1	23 8.2	5 7.7	4 6.7	0 0.0	1 3.6	2 4.4	59 8.3
	右・左折	2 0.9	6 2.2	1 1.5	0 0.0	1 5.9	2 7.1	8 17.8	20 2.8
	直進加速	45 20.9	61 21.7	11 16.9	8 13.3	0 0.0	1 3.6	2 4.4	128 18.0
	直進等速 ・ 減 速	137 63.7	188 66.9	48 73.9	40 66.7	15 88.2	20 71.4	28 62.2	476 67.0
	そ の 他	7 3.4	3 1.1	0 0.0	8 13.3	1 5.9	4 14.3	5 11.1	28 3.9
	合 計	215 100.0	281 100.0	65 100.0	60 100.0	17 100.0	28 100.0	45 100.0	711 100.0

車種	行動類型	年齢							
		16～19	20～24	25～29	30～39	40～49	50～59	60～	合 計
原 付	進路変更 追越追抜	1 1.9	5 10.6	2 11.1	0 0.0	2 2.9	4 6.2	5 3.3	19 4.2
	右・左折	6 11.3	7 14.9	1 5.6	7 13.7	10 14.5	12 18.7	25 16.7	68 15.0
	直進加速	3 5.7	5 10.6	2 11.1	1 2.0	7 10.1	3 4.7	4 2.7	25 5.5
	直進等速 ・ 減 速	39 73.6	27 57.4	12 66.7	40 78.4	47 68.1	41 64.1	101 67.4	307 67.9
	そ の 他	4 7.6	3 6.4	1 5.6	3 5.9	3 4.3	4 6.2	15 10.0	33 7.3
	合 計	53 100.0	47 100.0	18 100.0	51 100.0	69 100.0	64 100.0	150 100.0	452 100.0
合 計	進路変更 追越追抜	84 9.8	111 7.4	48 5.9	62 4.6	45 4.6	22 3.4	24 4.8	396 5.9
	右・左折	41 4.8	96 6.4	59 7.2	141 10.4	117 12.0	85 13.0	65 13.1	604 9.1
	直進加速	139 16.2	210 14.0	79 9.7	74 5.5	33 3.4	25 3.8	17 3.4	577 8.7
	直進等速 ・ 減 速	551 64.1	1014 67.4	564 69.1	943 69.6	679 69.9	461 70.4	344 69.4	4556 68.4
	そ の 他	45 5.2	74 4.9	66 8.1	135 10.0	97 10.0	62 9.5	46 9.3	525 7.9
	合 計	860 100.0	1505 100.0	816 100.0	1355 100.0	971 100.0	655 100.0	496 100.0	6658 100.0

事故の人的原因(乗用)

原因		年令	16～19	20～24	25～29	30～39	40～49	50～59	60～	合 計
認識の欠如	漫然運転		2686 10.2	5715 11.1	3538 11.5	5996 11.3	4704 11.3	3465 12.0	1666 13.7	27770 11.4
	脇見運転		6848 25.9	12433 24.1	6839 22.3	10790 20.3	8045 19.2	5462 19.0	2219 18.3	52636 21.5
	動静不注視		2205 8.3	4797 9.3	2887 9.4	5219 9.8	4194 10.0	2954 10.2	1283 10.6	23539 9.6
	安全不確認		6700 25.3	16161 31.3	10880 35.5	21126 39.8	17262 41.3	11916 41.4	4859 40.0	88904 36.4
	そ の 他		133 0.5	341 0.7	254 0.8	397 0.7	311 0.7	193 0.7	74 0.6	1703 0.7
	小 計		18572 (70.2)	39447 (76.5)	24398 (79.5)	43528 (81.9)	34516 (82.5)	23990 (83.3)	10101 (83.2)	194552 (79.6)
判断の誤り	速度、距離の誤認		1086 4.1	1535 3.0	698 2.3	951 1.8	675 1.6	480 1.7	207 1.7	5632 2.3
	回避可能危険認識		1676 6.3	3019 5.9	1737 5.7	2826 5.3	2155 5.2	1433 5.0	543 4.5	13389 5.5
	相手行動の誤認		452 1.7	974 1.9	637 2.1	1106 2.1	892 2.1	582 2.0	244 2.0	4887 2.0
	そ の 他		616 2.3	1040 2.0	530 1.7	810 1.5	630 1.5	394 1.4	201 1.7	4221 1.7
	小 計		3830 (14.4)	6568 (12.8)	3602 (11.8)	5693 (10.7)	4352 (10.4)	2889 (10.1)	1195 (9.9)	28129 (11.5)
操 作 の 欠 陥			1902 7.2	2366 4.6	1069 3.5	1536 2.9	1165 2.8	885 3.1	484 4.0	9407 3.8
運転能力、適格性の欠如			2121 8.0	3161 6.1	1565 5.1	2319 4.4	1740 4.2	1009 3.5	362 3.0	12277 5.0
そ の 他			26 0.1	43 0.1	27 0.1	33 0.1	20 0.0	19 0.1	3 0.0	171 0.1
合 計			26451 (100.0)	51585 (100.0)	30661 (100.0)	53109 (100.0)	41793 (100.0)	28792 (100.0)	12145 (100.0)	244536 (100.0)

事故の人的原因(貨物)

原因・年令		16～19	20～24	25～29	30～39	40～49	50～59	60～	合 計
認識の欠如	漫然運転	791 10.3	2585 11.3	2034 11.4	3979 11.1	3229 11.4	2408 11.8	1122 12.5	16148 11.4
	協見運転	2055 26.9	5396 23.6	3966 22.3	7137 20.0	5504 19.4	3501 17.2	1404 15.6	28963 20.4
	動静不注視	802 10.5	2667 11.7	2010 11.3	3974 11.1	3052 10.8	2193 10.8	984 10.9	15682 11.1
	安全不確認	2321 30.3	7944 34.7	6605 37.1	13811 38.7	11266 39.8	8411 41.3	3749 41.7	54107 38.2
	そ の 他	48 0.6	166 0.7	153 0.9	287 0.8	214 0.8	154 0.8	49 0.5	1071 0.8
	小 計	6017 (78.6)	18758 (82.0)	14768 (83.0)	29188 (81.7)	23265 (82.2)	16667 (81.9)	7308 (81.2)	115971 (81.9)
判断の誤り	速度、距離の誤認	190 2.5	488 2.1	322 1.8	680 1.9	500 1.8	451 2.2	231 2.6	2862 2.0
	回避可能危険認識	412 5.4	1104 4.8	933 5.2	2009 5.6	1562 5.5	1121 5.5	511 5.7	7652 5.4
	相手行動の誤認	153 2.0	523 2.3	417 2.3	876 2.5	709 2.5	418 2.0	202 2.2	3298 2.3
	そ の 他	137 1.8	397 1.7	262 1.5	601 1.7	451 1.6	348 1.7	147 1.6	2343 1.7
	小 計	892 (11.7)	2512 (10.9)	1934 (10.8)	4166 (11.7)	3222 (11.4)	2338 (11.4)	1091 (12.1)	16155 (11.4)
操 作 の 欠 陥		393 5.1	747 3.3	492 2.8	992 2.8	764 2.7	586 2.9	290 3.2	4264 3.0
運転能力、適格性の欠如		341 4.5	843 3.7	591 3.3	1335 3.7	1026 3.6	771 3.8	300 3.3	5207 3.7
そ の 他		8 0.1	10 0.0	8 0.0	20 0.1	22 0.1	25 0.1	12 0.1	105 0.1
合 計		7651 (100.0)	22870 (100.0)	17793 (100.0)	35701 (100.0)	28299 (100.0)	20387 (100.0)	9001 (100.0)	141702 (100.0)

事故の人的原因(自動二輪)

原因		年令	16～19	20～24	25～29	30～39	40～49	50～59	60～	合 計
認識の欠如	漫然運転		400 11.2	602 12.7	188 12.9	215 15.0	119 14.8	151 16.7	173 16.3	1848 13.2
	脇見運転		458 12.9	558 11.8	193 13.2	175 12.2	92 11.5	129 14.3	131 12.3	1736 12.4
	動静不注視		463 13.0	634 13.4	184 12.6	207 14.4	124 15.5	99 10.9	116 10.9	1827 13.1
	安全不確認		593 16.7	957 20.2	316 21.7	329 23.0	229 28.6	252 27.8	323 30.4	2999 21.5
	そ の 他		40 1.1	46 1.0	19 1.3	16 1.1	12 1.5	10 1.1	15 1.4	158 1.1
	小 計		1954 (54.9)	2797 (59.1)	900 (61.7)	942 (65.7)	576 (71.9)	641 (70.8)	758 (71.3)	8568 (61.3)
判断の誤り	速度、距離の誤認		256 7.2	295 6.2	91 6.2	55 3.8	21 2.6	20 2.2	28 2.6	766 5.5
	回避可能危険認識		368 10.3	451 9.5	123 8.4	106 7.4	50 6.2	57 6.3	69 6.5	1224 8.8
	相手行動の誤認		100 2.8	170 3.6	57 3.9	62 4.3	27 3.4	28 3.1	26 2.4	470 3.4
	そ の 他		113 3.2	187 3.9	63 4.3	48 3.4	18 2.3	25 2.8	19 1.8	473 3.4
	小 計		837 (23.5)	1103 (23.2)	334 (22.8)	271 (18.9)	116 (14.5)	130 (14.4)	142 (13.3)	2933 (21.1)
操作の欠陥			298 8.4	358 7.6	103 7.1	119 8.3	68 8.5	66 7.3	90 8.5	1102 7.9
運転能力、適格性の欠如			460 12.9	461 9.7	113 7.8	98 6.9	40 5.0	66 7.3	66 6.2	1304 9.3
そ の 他			11 0.3	17 0.4	7 0.5	3 0.2	1 0.1	2 0.2	7 0.7	48 0.3
合 計			3560 (100.0)	4736 (100.0)	1457 (100.0)	1433 (100.0)	801 (100.0)	905 (100.0)	1063 (100.0)	13955 (100.0)

事故の人的原因(原付)

原因		16～19	20～24	25～29	30～39	40～49	50～59	60～	合 計
認識の欠如	漫然運転	705 15.1	547 15.3	217 15.0	371 14.7	353 16.4	424 15.5	578 16.6	3195 15.5
	脇見運転	745 16.0	534 15.0	190 13.2	330 13.1	259 12.1	345 12.6	397 11.4	2800 13.6
	動静不注視	557 11.9	472 13.2	188 13.0	279 11.1	229 10.7	256 9.4	256 7.4	2237 10.9
	安全不確認	1357 29.1	1112 31.1	466 32.3	770 30.6	624 29.1	812 29.8	1131 32.5	6272 30.5
	そ の 他	64 1.4	44 1.2	18 1.2	33 1.3	20 0.9	23 0.8	25 0.7	227 1.1
	小 計	3428 (73.5)	2709 (75.8)	1079 (74.7)	1783 (70.8)	1485 (69.2)	1860 (68.1)	2387 (68.6)	14731 (71.6)
判断の誤り	速度、距離の誤認	118 2.5	70 2.0	31 2.1	53 2.1	39 1.8	64 2.3	78 2.2	453 2.2
	回避可能危険認識	393 8.4	262 7.3	105 7.3	214 8.5	136 6.3	193 7.1	258 7.4	1561 7.6
	相手行動の誤認	110 2.4	86 2.4	53 3.7	55 2.2	45 2.1	62 2.3	64 1.8	475 2.3
	そ の 他	86 1.8	53 1.5	25 1.7	46 1.8	47 2.2	63 2.3	91 2.6	411 2.0
	小 計	707 (15.1)	471 (13.2)	214 (14.8)	368 (14.6)	267 (12.4)	382 (14.0)	491 (14.0)	2900 (14.1)
操作の欠陥		149 3.2	131 3.7	55 3.8	136 5.4	158 7.4	233 8.5	325 9.3	1187 5.8
運転能力、適格性の欠如		377 8.1	256 7.2	91 6.3	217 8.6	226 10.5	242 8.9	248 7.1	1657 8.1
そ の 他		8 0.2	3 0.1	4 0.3	14 0.6	11 0.5	11 0.4	33 0.9	84 0.4
合 計		4669 (100.0)	3570 (100.0)	1443 (100.0)	2518 (100.0)	2147 (100.0)	2728 (100.0)	3484 (100.0)	20559 (100.0)

事故の人的原因(合計)

原因		16～19	20～24	25～29	30～39	40～49	50～59	60～	合 計
認識の欠如	漫然運転	4582 10.8	9449 11.4	5977 11.6	10561 11.4	8405 11.5	6448 12.2	3539 13.8	48961 11.6
	脇見運転	10106 23.9	18921 22.9	11188 21.8	18432 19.9	13900 19.0	9437 17.9	4151 16.2	86135 20.5
	動静不注視	4027 9.5	8570 10.4	5269 10.3	9679 10.4	7599 10.4	5502 10.4	2639 10.3	43285 10.3
	安全不確認	10971 25.9	26174 31.6	18267 35.6	36036 38.8	29381 40.2	21391 40.5	10062 39.2	152282 36.2
	そ の 他	285 0.7	597 0.7	444 0.9	733 0.8	557 0.8	380 0.7	163 0.6	3159 0.8
	小 計	29971 (70.8)	63711 (77.0)	41145 (80.2)	75441 (81.3)	59842 (81.9)	43158 (81.7)	20554 (80.1)	333822 (79.4)
判断の誤り	速度、距離の誤認	1650 3.9	2388 2.9	1142 2.2	1739 1.9	1235 1.7	1015 1.9	544 2.1	9713 2.3
	回避可能危険認識	2849 6.7	4836 5.8	2898 5.6	5155 5.6	3903 5.3	2804 5.3	1381 5.4	23826 5.7
	相手行動の誤認	815 1.9	1753 2.1	1164 2.3	2099 2.3	1673 2.3	1090 2.1	536 2.1	9130 2.2
	そ の 他	952 2.2	1677 2.0	880 1.7	1505 1.6	1146 1.6	830 1.6	458 1.8	7448 1.8
	小 計	6266 (14.7)	10654 (12.8)	6084 (11.8)	10498 (11.4)	7957 (10.9)	5739 (10.9)	2919 (11.4)	50117 (12.0)
操作の欠陥		2742 6.5	3602 4.4	1719 3.3	2783 3.0	2155 3.0	1770 3.4	1189 4.6	15960 3.8
運転能力、適格性の欠如		3299 7.8	4721 5.7	2360 4.6	3969 4.3	3032 4.2	2088 4.0	976 3.8	20445 4.8
そ の 他		53 0.1	73 0.1	46 0.1	70 0.1	54 0.1	57 0.1	55 0.2	408 0.1
合 計		42331 (100.0)	82761 (100.0)	51354 (100.0)	92761 (100.0)	73040 (100.0)	52812 (100.0)	25693 (100.0)	420752 (100.0)

暴走行為

年令		16～19	20～24	25～29	30～39	40～49	50～59	60～	合 計
車種	運転								
乗 用	暴走運転	1969 7.4	2028 3.9	633 2.0	627 1.2	322 0.8	196 0.7	68 0.6	5843 2.4
	通常運転	24464 92.5	49516 96.0	30007 97.9	52453 98.8	41429 99.1	28577 99.2	12067 99.3	238513 97.5
	不 明	18 0.1	41 0.1	21 0.1	29 0.0	42 0.1	19 0.1	10 0.1	180 0.1
	合 計	26451 100.0	51585 100.0	30661 100.0	53109 100.0	41793 100.0	28792 100.0	12145 100.0	244536 100.0
貨 物	暴走運転	131 1.7	245 1.1	130 0.7	262 0.7	176 0.6	121 0.6	48 0.5	1113 0.8
	通常運転	7512 98.2	22609 98.8	17650 99.2	35417 99.2	28099 99.3	20246 99.3	8947 99.4	140480 99.1
	不 明	8 0.1	16 0.1	13 0.1	22 0.1	24 0.1	20 0.1	6 0.1	109 0.1
	合 計	7651 100.0	22870 100.0	17793 100.0	35701 100.0	28299 100.0	20387 100.0	9001 100.0	141702 100.0
自 動 二 輪	暴走運転	523 14.7	442 9.3	104 7.1	54 3.8	7 0.9	6 0.7	8 0.7	1144 8.2
	通常運転	3034 85.2	4292 90.6	1352 92.8	1378 96.1	793 99.0	899 99.3	1053 99.1	12801 91.7
	不 明	3 0.1	2 0.1	1 0.1	1 0.1	1 0.1	0 0.0	2 0.2	10 0.1
	合 計	3560 100.0	4736 100.0	1457 100.0	1433 100.0	801 100.0	905 100.0	1063 100.0	13955 100.0
原 付	暴走運転	99 2.1	53 1.5	13 0.9	19 0.8	24 1.1	20 0.7	17 0.5	245 1.2
	通常運転	4569 97.9	3515 98.5	1430 99.1	2498 99.2	2118 98.7	2704 99.1	3460 99.3	20294 98.7
	不 明	1 0.0	2 0.0	0 0.0	1 0.0	5 0.2	4 0.2	7 0.2	20 0.1
	合 計	4669 100.0	3570 100.0	1443 100.0	2518 100.0	2147 100.0	2728 100.0	3484 100.0	20559 100.0
合 計	暴走運転	2722 6.4	2768 3.3	880 1.7	962 1.0	529 0.7	343 0.6	141 0.5	8345 2.0
	通常運転	39579 93.5	79932 96.6	50439 98.2	91746 98.9	72439 99.2	52426 99.3	25527 99.4	412088 97.9
	不 明	30 0.1	61 0.1	35 0.1	53 0.1	72 0.1	43 0.1	25 0.1	319 0.1
	合 計	42331 100.0	82761 100.0	51354 100.0	92761 100.0	73040 100.0	52812 100.0	25693 100.0	420752 100.0

事故直前の速度

車種	速度	年令							合 計
		16～19	20～24	25～29	30～39	40～49	50～59	60～	
乗 用	停 止 中	176 0.7	534 1.0	460 1.5	1186 2.2	1387 3.3	971 3.4	287 2.4	5001 2.0
	～20KM	7993 30.2	19450 37.7	12811 41.8	24651 46.4	20255 48.5	14316 49.7	6208 51.1	105684 43.2
	21KM ～40 KM	9621 36.4	18162 35.2	10964 35.8	19042 35.9	14980 35.8	10332 35.9	4394 36.2	87495 35.8
	41KM ～60 KM	5385 20.4	9266 18.0	4927 16.0	6840 12.9	4586 11.0	2928 10.2	1177 9.7	35109 14.4
	61 KM～	3269 12.3	4165 8.1	1488 4.9	1380 2.6	576 1.4	242 0.8	77 0.6	11197 4.6
	不 明	7 0.0	8 0.0	11 0.0	10 0.0	9 0.0	3 0.0	2 0.0	50 0.0
	合 計	26451 100.0	51585 100.0	30661 100.0	53109 100.0	41793 100.0	28792 100.0	12145 100.0	244536 100.0
貨 物	停 止 中	102 1.3	482 2.1	491 2.8	1116 3.1	1003 3.5	664 3.3	230 2.5	4088 2.9
	～20KM	2984 39.0	9588 41.9	7660 43.0	16011 44.9	13125 46.4	10018 49.1	4691 52.1	64077 45.3
	21KM ～40 KM	2868 37.5	8204 35.9	6274 35.3	12493 35.0	9997 35.3	7336 36.0	3301 36.7	50473 35.6
	41KM ～60 KM	1409 18.4	3983 17.4	2955 16.6	5433 15.2	3831 13.6	2209 10.8	744 8.3	20564 14.5
	61KM～	286 3.8	611 2.7	409 2.3	642 1.8	335 1.2	154 0.8	33 0.4	2470 1.7
	不 明	2 0.0	2 0.0	4 0.0	6 0.0	8 0.0	6 0.0	2 0.0	30 0.0
	合 計	7651 100.0	22870 100.0	17793 100.0	35701 100.0	28299 100.0	20387 100.0	9001 100.0	141702 100.0

車種	速度	年令							合 計
		16 ~ 19	20 ~ 24	25 ~ 29	30 ~ 39	40 ~ 49	50 ~ 59	60 ~	
自動車	停 止 中	5 0.1	2 0.0	0 0.0	3 0.2	0 0.0	1 0.1	1 0.1	12 0.1
	~ 20KM	356 10.0	541 11.4	216 14.8	335 23.4	259 32.3	312 34.5	455 42.8	2474 17.7
	21KM ~ 40KM	1183 33.3	1749 36.9	582 40.0	645 45.0	440 54.9	519 57.4	549 51.6	5667 40.6
	41KM ~ 60KM	1293 36.3	1695 35.8	465 31.9	338 23.6	88 11.0	68 7.5	52 4.9	3999 28.7
	61KM~	719 20.2	748 15.8	191 13.1	111 7.7	14 1.8	3 0.3	3 0.3	1789 12.8
	不 明	4 0.1	1 0.0	3 0.2	1 0.1	0 0.0	2 0.2	3 0.3	14 0.1
	合 計	3560 100.0	4736 100.0	1457 100.0	1433 100.0	801 100.0	905 100.0	1063 100.0	13955 100.0
二輪	停 止 中	3 0.1	3 0.1	2 0.1	5 0.2	2 0.1	5 0.2	4 0.1	24 0.1
	~ 20KM	1276 27.3	1100 30.8	512 35.5	952 37.8	873 40.7	1097 40.2	1662 47.7	7472 36.4
	21KM ~ 40KM	2937 62.9	2243 62.8	860 59.6	1467 58.3	1212 56.4	1580 57.9	1773 50.9	12072 58.7
	41KM ~ 60KM	426 9.1	214 6.0	69 4.8	86 3.4	52 2.4	41 1.5	37 1.1	925 4.5
	61KM~	24 0.5	8 0.2	0 0.0	2 0.1	2 0.1	0 0.0	1 0.0	37 0.2
	不 明	3 0.1	2 0.1	0 0.0	6 0.2	6 0.3	5 0.2	7 0.2	29 0.1
	合 計	4669 100.0	3570 100.0	1443 100.0	2518 100.0	2147 100.0	2728 100.0	3484 100.0	20559 100.0

車種	速度	年令							合 計
		16 ～ 19	20 ～ 24	25 ～ 29	30 ～ 39	40 ～ 49	50 ～ 59	60 ～	
合 計	停 止 中	286 0.7	1021 1.2	953 1.8	2310 2.5	2392 3.3	1641 3.1	522 2.0	9125 2.2
	～ 20KM	12609 29.8	30679 37.1	21199 41.3	41949 45.2	34512 47.2	25743 48.8	13016 50.7	179707 42.7
	21KM ～ 40KM	16609 39.2	30358 36.7	18680 36.4	33647 36.3	26629 36.5	19767 37.4	10017 39.0	155707 37.0
	41KM ～ 60KM	8513 20.1	15158 18.3	8416 16.4	12697 13.7	8557 11.7	5246 9.9	2010 7.8	60597 14.4
	61KM～	4298 10.2	5532 6.7	2088 4.1	2135 2.3	927 1.3	399 0.8	114 0.4	15493 3.7
	不 明	16 0.0	13 0.0	18 0.0	23 0.0	23 0.0	16 0.0	14 0.1	123 0.0
	合 計	42331 100.0	82761 100.0	51354 100.0	92761 100.0	73040 100.0	52812 100.0	25693 100.0	420752 100.0

地 形

車種	年令 地形	16 ～ 19	20 ～ 24	25 ～ 29	30 ～ 39	40 ～ 49	50 ～ 59	60 ～	合 計
乗 用	人 口 集中地区	12379 46.8	27121 52.6	16154 52.7	29136 54.9	24128 57.7	16088 55.9	6126 50.4	131132 53.6
	そ の 他 市 街 地	5269 19.9	9981 19.3	5912 19.3	10364 19.5	7898 18.9	5375 18.7	2309 19.0	47108 19.3
	非市街地	8803 33.3	14483 28.1	8595 28.0	13609 25.6	9767 23.4	7329 25.4	3710 30.6	66296 27.1
	合 計	26451 100.0	51585 100.0	30661 100.0	53109 100.0	41793 100.0	28792 100.0	12145 100.0	244536 100.0
貨 物	人 口 集中地区	4020 52.6	12461 54.5	9305 52.3	17700 49.6	14148 50.0	9305 45.6	3584 39.8	70523 49.8
	そ の 他 市 街 地	1464 19.1	4284 18.7	3320 18.7	6843 19.2	5366 19.0	3843 18.9	1867 20.7	26987 19.0
	非市街地	2167 28.3	6125 26.8	5168 29.0	11158 31.2	8785 31.0	7239 35.5	3550 39.5	44192 31.2
	合 計	7651 100.0	22870 100.0	17793 100.0	35701 100.0	28299 100.0	20387 100.0	9001 100.0	141702 100.0
自 二 輪	人 口 集中地区	1548 43.5	2261 47.7	723 49.6	716 50.0	439 54.8	418 46.2	389 36.6	6494 46.5
	そ の 他 市 街 地	600 16.8	677 14.3	193 13.3	226 15.8	141 17.6	150 16.6	180 16.9	2167 15.5
	非市街地	1412 39.7	1798 38.0	541 37.1	491 34.2	221 27.6	337 37.2	494 46.5	5294 38.0
	合 計	3560 100.0	4736 100.0	1457 100.0	1433 100.0	801 100.0	905 100.0	1063 100.0	13955 100.0
原 付	人 口 集中地区	2776 59.4	2425 67.9	976 67.6	1598 63.5	1175 54.7	1253 45.9	1140 32.7	11343 55.2
	そ の 他 市 街 地	853 18.3	620 17.4	216 15.0	432 17.1	408 19.0	516 18.9	643 18.5	3688 17.9
	非市街地	1040 22.3	525 14.7	251 17.4	488 19.4	564 26.3	959 35.2	1701 48.8	5528 26.9
	合 計	4669 100.0	3570 100.0	1443 100.0	2518 100.0	2147 100.0	2728 100.0	3484 100.0	20559 100.0
合 計	人 口 集中地区	20723 49.0	44268 53.5	27158 52.9	49150 53.0	39890 54.6	27064 51.3	11239 43.7	219492 52.2
	そ の 他 市 街 地	8186 19.3	15562 18.8	9641 18.8	17865 19.3	13813 18.9	9884 18.7	4999 19.5	79950 19.0
	非市街地	13422 31.7	22931 27.7	14555 28.3	25746 27.7	19337 26.5	15864 30.0	9455 36.8	121310 28.8
	合 計	42331 100.0	82761 100.0	51354 100.0	92761 100.0	73040 100.0	52812 100.0	25693 100.0	420752 100.0

道路形状

車種	形状	年令								合 計
		16 ～ 19	20 ～ 24	25 ～ 29	30 ～ 39	40 ～ 49	50 ～ 59	60 ～		
乗 用	交 差 点 大 ・ 中	8488 32.1	17711 34.3	10816 35.3	18737 35.3	15704 37.6	10915 38.0	4661 38.4	87032 35.6	
	交 差 点 小	2622 10.0	6070 11.8	4057 13.2	7859 14.8	6261 15.0	4097 14.2	1704 14.0	32670 13.3	
	単 路 交差点近	3660 13.8	6966 13.5	3988 13.0	6741 12.7	5423 13.0	3577 12.4	1396 11.5	31751 13.0	
	単 路 トンネル橋他	11518 43.5	20537 39.8	11610 37.9	19375 36.5	14140 33.8	9992 34.7	4284 35.3	91456 37.4	
	踏 切 そ の 他	163 0.6	301 0.6	190 0.6	397 0.7	265 0.6	211 0.7	100 0.8	1627 0.7	
	合 計	26451 100.0	51585 100.0	30661 100.0	53109 100.0	41793 100.0	28792 100.0	12145 100.0	244536 100.0	
貨 物	交 差 点 大 ・ 中	2506 32.8	7689 33.6	5732 32.2	11455 32.1	9568 33.8	6952 34.1	3200 35.5	47102 33.2	
	交 差 点 小	866 11.3	2891 12.7	2332 13.1	5182 14.5	4220 14.9	3358 16.5	1581 17.6	20430 14.4	
	単 路 交差点近	1136 14.8	3477 15.2	2608 14.7	4928 13.8	3606 12.8	2346 11.5	854 9.5	18955 13.4	
	単 路 トンネル橋他	3099 40.5	8698 38.0	7022 39.5	13900 38.9	10758 38.0	7616 37.3	3298 36.6	54391 38.4	
	踏 切 そ の 他	44 0.6	115 0.5	99 0.5	236 0.7	147 0.5	115 0.6	68 0.8	824 0.6	
	合 計	7651 100.0	22870 100.0	17793 100.0	35701 100.0	28299 100.0	20387 100.0	9001 100.0	141702 100.0	
自 二 輪	交 差 点 大 ・ 小	864 24.3	1179 24.9	376 25.8	362 25.3	205 25.6	281 31.1	322 30.3	3589 25.7	
	交 差 点 小	350 9.8	522 11.0	176 12.1	185 12.9	148 18.5	141 15.6	203 19.1	1725 12.4	
	単 路 交差点近	341 9.6	506 10.7	149 10.2	148 10.3	84 10.5	78 8.6	91 8.6	1397 10.0	
	単 路 トンネル橋他	1988 55.8	2516 53.1	752 51.6	734 51.2	364 45.4	401 44.3	441 41.5	7196 51.6	
	踏 切 そ の 他	17 0.5	13 0.3	4 0.3	4 0.3	0 0.0	4 0.4	6 0.5	48 0.3	
	合 計	3560 100.0	4736 100.0	1457 100.0	1433 100.0	801 100.0	905 100.0	1063 100.0	13955 100.0	

車種 \ 形状 \ 年令		16～19	20～24	25～29	30～39	40～49	50～59	60～	合 計
原 付	交 差 点 大 ・ 中	1425 30.5	1080 30.3	413 28.6	713 28.3	618 28.8	819 30.0	1098 31.5	6166 30.0
	交 差 点 小	851 18.2	659 18.5	275 19.1	477 18.9	428 19.9	539 19.8	761 21.8	3990 19.4
	単 路 交差点近	445 9.5	393 11.0	163 11.3	253 10.1	209 9.7	209 7.7	261 7.5	1933 9.4
	単 路 トンネル橋他	1927 41.3	1422 39.8	589 40.8	1065 42.3	886 41.3	1155 42.3	1350 38.8	8394 40.8
	踏 切 そ の 他	21 0.5	16 0.4	3 0.2	10 0.4	6 0.3	6 0.2	14 0.4	76 0.4
	合 計	4669 100.0	3570 100.0	1443 100.0	2518 100.0	2147 100.0	2728 100.0	3484 100.0	20559 100.0
合 計	交 差 点 大 ・ 中	13283 31.4	27659 33.4	17337 33.8	31267 33.7	26095 35.7	18967 35.9	9281 36.1	143889 34.2
	交 差 点 小	4689 11.0	10142 12.3	6840 13.3	13703 14.8	11057 15.1	8135 15.4	4249 16.6	58815 14.0
	単 路 路 交差点近	5582 13.2	11342 13.7	6908 13.4	12070 13.0	9322 12.8	6210 11.8	2602 10.1	54036 12.8
	単 路 トンネル橋他	18532 43.8	33173 40.1	19973 38.9	35074 37.8	26148 35.8	19164 36.3	9373 36.5	161437 38.4
	踏 切 そ の 他	245 0.6	445 0.5	296 0.6	647 0.7	418 0.6	336 0.6	188 0.7	2575 0.6
	合 計	42331 100.0	82761 100.0	51354 100.0	92761 100.0	73040 100.0	52812 100.0	25693 100.0	420752 100.0

道路線形

年令		16～19	20～24	25～29	30～39	40～49	50～59	60～	合 計
車種	線形								
乗 用	右カーブ 上り平坦	1306 4.9	2103 4.1	1041 3.4	1544 2.9	1099 2.6	726 2.5	341 2.8	8160 3.3
	右カーブ 下り	457 1.7	590 1.1	250 0.8	329 0.6	257 0.6	192 0.7	93 0.8	2168 0.9
	左カーブ 上り平坦	1714 6.5	2631 5.1	1254 4.1	1768 3.3	1258 3.0	940 3.3	394 3.2	9959 4.1
	左カーブ 下り	600 2.3	851 1.7	358 1.2	470 0.9	321 0.8	241 0.8	107 0.9	2948 1.2
	直 線 上り平坦	21407 80.9	43439 84.2	26547 86.6	46924 88.4	37269 89.2	25579 88.8	10717 88.2	211882 86.7
	直 線 下り	810 3.1	1637 3.2	1008 3.3	1652 3.1	1286 3.1	890 3.1	371 3.1	7654 3.1
	一般交通 の場所	157 0.6	334 0.6	203 0.6	422 0.8	303 0.7	224 0.8	122 1.0	1765 0.7
	合 計	26451 100.0	51585 100.0	30661 100.0	53109 100.0	41793 100.0	28792 100.0	12145 100.0	244536 100.0
貨 物	右カーブ 上り平坦	277 3.6	723 3.1	574 3.2	1224 3.4	984 3.5	713 3.5	344 3.8	4839 3.4
	右カーブ 下り	79 1.0	196 0.9	132 0.7	301 0.9	249 0.9	178 0.9	70 0.8	1205 0.9
	左カーブ 上り平坦	304 4.0	794 3.5	613 3.4	1264 3.5	927 3.3	746 3.7	340 3.7	4988 3.5
	左カーブ 下り	88 1.2	211 0.9	156 0.9	329 0.9	241 0.8	174 0.9	88 1.0	1287 0.9
	直 線 上り平坦	6604 86.3	20072 87.8	15617 87.8	31003 86.9	24752 87.5	17831 87.4	7787 86.5	123666 87.3
	直 線 下り	262 3.4	750 3.3	598 3.4	1325 3.7	991 3.5	619 3.0	295 3.3	4840 3.4
	一般交通 の場所	37 0.5	124 0.5	103 0.6	255 0.7	155 0.5	126 0.6	77 0.9	877 0.6
	合 計	7651 100.0	22870 100.0	17793 100.0	35701 100.0	28299 100.0	20387 100.0	9001 100.0	141702 100.0

車種	線形	年令							合 計
		16～19	20～24	25～29	30～39	40～49	50～59	60～	
自動車	右カーブ 上り平坦	350 9.8	392 8.3	112 7.7	98 6.8	35 4.4	50 5.5	60 5.6	1097 7.9
	右カーブ 下り	105 2.9	155 3.3	40 2.7	32 2.2	7 0.9	13 1.5	22 2.1	374 2.7
	左カーブ 上り平坦	484 13.6	571 12.0	179 12.3	135 9.4	55 6.8	58 6.4	35 3.3	1517 10.9
	左カーブ 下り	162 4.6	228 4.8	60 4.1	47 3.3	11 1.4	12 1.3	12 1.1	532 3.8
	直 線 上り平坦	2367 66.5	3224 68.1	1035 71.1	1073 74.9	664 82.9	744 82.2	889 83.6	9996 71.6
	直 線 下り	75 2.1	155 3.3	30 2.1	45 3.2	28 3.5	25 2.8	38 3.6	396 2.8
	一般交通 の場所	17 0.5	11 0.2	1 0.1	3 0.2	1 0.1	3 0.3	7 0.7	43 0.3
	合 計	3560 100.0	4736 100.0	1457 100.0	1433 100.0	801 100.0	905 100.0	1063 100.0	13955 100.0
原付	右カーブ 上り平坦	211 4.5	115 3.2	51 3.5	89 3.5	86 4.0	126 4.6	161 4.6	839 4.1
	右カーブ 下り	74 1.6	31 0.9	11 0.8	15 0.6	17 0.8	31 1.1	50 1.4	229 1.1
	左カーブ 上り平坦	249 5.4	136 3.8	61 4.2	106 4.2	94 4.4	135 5.0	170 4.9	951 4.6
	左カーブ 下り	62 1.3	50 1.4	12 0.8	19 0.8	18 0.8	22 0.8	41 1.2	224 1.1
	直 線 上り平坦	3918 83.9	3129 87.6	1265 87.7	2205 87.6	1858 86.5	2324 85.2	2945 84.5	17644 85.8
	直 線 下り	135 2.9	96 2.7	40 2.8	71 2.8	66 3.1	79 2.9	106 3.1	593 2.9
	一般交通 の場所	20 0.4	13 0.4	3 0.2	13 0.5	8 0.4	11 0.4	11 0.3	79 0.4
	合 計	4669 100.0	3570 100.0	1443 100.0	2518 100.0	2147 100.0	2728 100.0	3484 100.0	20559 100.0

車種	線形	年令							合 計
		16～19	20～24	25～29	30～39	40～49	50～59	60～	
合 計	右カーブ 上り平坦	2144 5.1	3333 4.0	1778 3.5	2955 3.2	2204 3.0	1615 3.0	906 3.5	14935 3.6
	右カーブ 下り	715 1.7	972 1.2	433 0.8	677 0.7	530 0.7	414 0.8	235 0.9	3976 0.9
	左カーブ 上り平坦	2751 6.5	4132 5.0	2107 4.1	3273 3.5	2334 3.2	1879 3.6	939 3.7	17415 4.1
	左カーブ 下り	912 2.2	1340 1.6	586 1.1	865 1.0	591 0.8	449 0.9	248 1.0	4991 1.2
	直 線 上り平坦	34296 81.0	69864 84.4	44464 86.6	81205 87.5	64543 88.4	46478 88.0	22338 86.9	363188 86.3
	直 線 下り	1282 3.0	2638 3.2	1676 3.3	3093 3.3	2371 3.2	1613 3.0	810 3.2	13483 3.2
	一般交通 の 場 所	231 0.5	482 0.6	310 0.6	693 0.8	467 0.7	364 0.7	217 0.8	2764 0.7
	合 計	42331 100.0	82761 100.0	51354 100.0	92761 100.0	73040 100.0	52812 100.0	25693 100.0	420752 100.0

車道幅員

年令		16 ～ 19	20 ～ 24	25 ～ 29	30 ～ 39	40 ～ 49	50 ～ 59	60 ～	合 計
車種	車道幅								
乗 用	3.5 M未満	432 1.6	996 1.9	716 2.3	1436 2.7	1072 2.6	709 2.5	342 2.8	5703 2.3
	3.5 M以上	2797 10.6	5686 11.0	3807 12.4	7315 13.8	5475 13.1	3610 12.5	1462 12.0	30152 12.3
	5.5 M以上	13992 52.9	26013 50.4	15286 49.9	26007 49.0	20068 48.0	14033 48.7	6227 51.3	121626 49.7
	9.0 M以上	4758 18.0	9401 18.2	5458 17.8	9184 17.3	7301 17.5	5062 17.6	2018 16.6	43182 17.7
	13.0 M以上	3431 13.0	7223 14.0	4123 13.4	6877 12.9	5843 14.0	3942 13.7	1539 12.7	32978 13.5
	19.5 M以上	914 3.5	2007 3.9	1108 3.6	1960 3.7	1798 4.3	1253 4.4	467 3.8	9507 3.9
	一般交通 の 場 所	127 0.5	259 0.5	163 0.5	330 0.6	236 0.6	183 0.6	90 0.7	1388 0.6
	合 計	26451 100.0	51585 100.0	30661 100.0	53109 100.0	41793 100.0	28792 100.0	12145 100.0	244536 100.0
貨 物	3.5 M未満	170 2.2	547 2.4	492 2.8	1245 3.5	942 3.3	853 4.2	402 4.5	4651 3.3
	3.5 M以上	879 11.5	2713 11.9	2277 12.8	5062 14.2	4053 14.3	3275 16.1	1556 17.3	19815 14.0
	5.5 M以上	3935 51.4	11224 49.1	8891 50.0	17708 49.6	14213 50.2	10467 51.3	4809 53.4	71247 50.3
	9.0 M以上	1336 17.5	4110 18.0	2981 16.8	5905 16.5	4614 16.3	3000 14.7	1225 13.6	23171 16.4
	13.0 M以上	996 13.0	3234 14.1	2396 13.5	4336 12.1	3437 12.1	2152 10.6	744 8.3	17295 12.2
	19.5 M以上	304 4.0	953 4.2	682 3.8	1246 3.5	927 3.3	547 2.7	213 2.4	4872 3.4
	一般交通 の 場 所	31 0.4	89 0.4	74 0.4	199 0.6	113 0.4	93 0.5	52 0.6	651 0.5
	合 計	7651 00.0	22870 100.0	17793 100.0	35701 100.0	28299 100.0	20387 100.0	9001 100.0	141702 100.0

車種	車道幅	年令							合 計
		16 ～ 19	20 ～ 24	25 ～ 29	30 ～ 39	40 ～ 49	50 ～ 59	60 ～	
自動車 二輪	3.5 M未満	78 2.2	99 2.1	32 2.2	86 6.0	54 6.7	53 5.9	66 6.2	468 3.4
	3.5 M以上	443 12.4	538 11.4	193 13.2	236 16.5	146 18.2	182 20.1	200 18.8	1938 13.9
	5.5 M以上	2009 56.4	2680 56.6	788 54.1	724 50.5	367 45.8	463 51.2	578 54.4	7609 54.5
	9.0 M以上	528 14.8	738 15.6	210 14.4	195 13.6	131 16.4	121 13.4	126 11.9	2049 14.7
	13.0 M以上	375 10.5	535 11.3	175 12.0	150 10.5	76 9.5	66 7.3	67 6.3	1444 10.3
	19.5 M以上	114 3.2	140 3.0	58 4.0	40 2.8	27 3.4	18 2.0	21 2.0	418 3.0
	一般交通 の 場 所	13 0.4	6 0.1	1 0.1	2 0.1	0 0.0	2 0.2	5 0.5	29 0.2
	合 計	3560 100.0	4736 100.0	1457 100.0	1433 100.0	801 100.0	905 100.0	1063 100.0	13355 100.0
原付	3.5 M未満	250 5.4	204 5.7	98 6.8	194 7.7	164 7.6	189 6.9	219 6.3	1318 6.4
	3.5 M以上	1064 22.8	715 20.0	326 22.6	563 22.4	471 21.9	611 22.4	769 22.1	4519 22.0
	5.5 M以上	2351 50.4	1747 48.9	665 46.1	1203 47.8	1051 49.0	1397 51.2	1902 54.6	10316 50.2
	9.0 M以上	599 12.8	538 15.1	185 12.8	310 12.3	265 12.3	319 11.7	350 10.0	2566 12.5
	13.0 M以上	301 6.4	292 8.2	130 9.0	199 7.9	145 6.8	160 5.9	201 5.8	1428 6.9
	19.5 M以上	88 1.9	64 1.8	37 2.6	41 1.6	46 2.1	48 1.8	36 1.0	360 1.8
	一般交通 の 場 所	16 0.3	10 0.3	2 0.1	8 0.3	5 0.2	4 0.1	7 0.2	52 0.3
	合 計	4669 100.0	3570 100.0	1443 100.0	2518 100.0	2147 100.0	2728 100.0	3484 100.0	20559 100.0

車種	車道幅	年齢							合 計
		16 ～ 19	20 ～ 24	25 ～ 29	30 ～ 39	40 ～ 49	50 ～ 59	60 ～	
合 計	3.5 M未満	930 2.2	1846 2.2	1338 2.6	2961 3.2	2232 3.1	1804 3.4	1029 4.0	12140 2.9
	3.5 M以上	5183 12.2	9652 11.7	6603 12.9	13176 14.2	10145 13.9	7678 14.5	3987 15.5	56424 13.4
	5.5 M以上	22287 52.6	41664 50.3	25630 49.9	45642 49.2	35699 48.9	26360 49.9	13516 52.6	210798 50.1
	9.0 M以上	7221 17.1	14787 17.9	8834 17.2	15594 16.8	12311 16.9	8502 16.1	3719 14.5	70968 16.9
	13.0 M以上	5103 12.1	11284 13.6	6824 13.3	11562 12.5	9501 13.0	6320 12.0	2551 9.9	53145 12.6
	19.5 M以上	1420 3.4	3164 3.8	1885 3.7	3287 3.5	2798 3.8	1866 3.5	737 2.9	15157 3.6
	一 般 交 通 の 場 所	187 0.4	364 0.4	240 0.5	539 0.6	354 0.5	282 0.5	154 0.6	2120 0.5
	合 計	42331 100.0	82761 100.0	51354 100.0	92761 100.0	73040 100.0	52812 100.0	25693 100.0	420752 100.0

路面状態

年令		16～19	20～24	25～29	30～39	40～49	50～59	60～	合 計
車種	路面状態								
乗 用	舗 装 乾 燥	21123 79.9	41421 80.3	24512 79.9	42888 80.8	34003 81.4	23570 81.9	10202 84.0	197719 80.9
	舗 装 そ の 他	5074 19.2	9672 18.8	5846 19.1	9730 18.3	7391 17.7	4947 17.2	1820 15.0	44480 18.2
	非 舗 装	243 0.9	480 0.9	296 1.0	480 0.9	391 0.9	271 0.9	122 1.0	2283 0.9
	そ の 他	11 0.0	12 0.0	7 0.0	11 0.0	8 0.0	4 0.0	1 0.0	54 0.0
	合 計	26451 100.0	51585 100.0	30661 100.0	53109 100.0	41793 100.0	28792 100.0	12145 100.0	244536 100.0
貨 物	舗 装 乾 燥	6138 80.2	18418 80.6	14289 80.3	28742 80.5	22929 81.0	16653 81.7	7458 82.9	114627 80.9
	舗 装 そ の 他	1450 19.0	4238 18.5	3304 18.6	6577 18.4	5067 17.9	3513 17.2	1403 15.6	25552 18.0
	非 舗 装	63 0.8	209 0.9	198 1.1	376 1.1	294 1.1	219 1.1	137 1.5	1496 1.1
	そ の 他	0 0.0	5 0.0	2 0.0	6 0.0	9 0.0	2 0.0	3 0.0	27 0.0
	合 計	7651 100.0	22870 100.0	17793 100.0	35701 100.0	28299 100.0	20387 100.0	9001 100.0	141702 100.0
自 動 二 輪	舗 装 乾 燥	3291 92.5	4353 91.9	1324 90.9	1288 89.9	713 89.0	761 84.1	921 86.7	12651 90.7
	舗 装 そ の 他	247 6.9	350 7.4	122 8.4	133 9.3	81 10.1	132 14.6	128 12.0	1193 8.5
	非 舗 装	22 0.6	31 0.7	11 0.7	12 0.8	7 0.9	10 1.1	13 1.2	106 0.8
	そ の 他	0 0.0	2 0.0	0 0.0	0 0.0	0 0.0	2 0.2	1 0.1	5 0.0
	合 計	3560 100.0	4736 100.0	1457 100.0	1433 100.0	801 100.0	905 100.0	1063 100.0	13955 100.0
原 付	舗 装	4064 87.1	3053 85.5	1246 86.3	2187 86.9	1845 85.9	2292 84.0	3027 86.9	17714 86.2
	舗 装	560 12.0	488 13.7	180 12.5	300 11.9	283 13.2	403 14.8	386 11.1	2600 12.6
	非 舗 装	44 0.9	29 0.8	17 1.2	31 1.2	18 0.9	32 1.2	71 2.0	242 1.2
	そ の 他	1 0.0	0 0.0	0 0.0	0 0.0	1 0.0	1 0.0	0 0.0	3 0.0
	合 計	4669 100.0	3570 100.0	1443 100.0	2518 100.0	2147 100.0	2728 100.0	3484 100.0	20559 100.0

年令		16 ～ 19	20 ～ 24	25 ～ 29	30 ～ 39	40 ～ 49	50 ～ 59	60 ～	合 計
車種	路面状態								
合 計	舗 装 乾 燥	34616 81.8	67245 81.3	41371 80.6	75105 81.0	59490 81.4	43276 82.0	21608 84.1	342711 81.5
	舗 装 そ の 他	7331 17.3	14748 17.8	9452 18.4	16740 18.0	12822 17.6	8995 17.0	3737 14.6	73825 17.5
	非 舗 装	372 0.9	749 0.9	522 1.0	899 1.0	710 1.0	532 1.0	343 1.3	4127 1.0
	そ の 他	12 0.0	19 0.0	9 0.0	17 0.0	18 0.0	9 0.0	5 0.0	89 0.0
	合 計	42331 100.0	82761 100.0	51354 100.0	92761 100.0	73040 100.0	52812 100.0	25693 100.0	420752 100.0

子供の有無

子供の有無 対 象			有 り	無 し	無 答	合 計
二 輪 群	無 事 故 ・ 無 違 反 群	16 ～ 19	1 0.4	251 98.0	4 1.6	256 (100.0)
		20 ～ 24	3 2.1	136 96.5	2 1.4	141 (100.0)
		合 計	4 1.0	387 97.5	6 1.5	397 (100.0)
	事 故 ・ 違 反 群	16 ～ 19	2 0.4	445 96.7	13 2.8	460 (100.0)
		20 ～ 24	2 1.0	200 98.0	2 1.0	204 (100.0)
		合 計	4 0.6	645 97.1	15 2.3	664 (100.0)
四 輪 群	無 事 故 ・ 無 違 反 群	16 ～ 19	2 0.4	511 97.1	13 2.5	526 (100.0)
		20 ～ 24	13 2.1	583 95.3	16 2.6	612 (100.0)
		25 ～ 29	20 11.6	151 87.3	2 1.2	173 (100.0)
		30 ～ 39	123 55.4	97 43.7	2 0.9	222 (100.0)
		合 計	158 10.3	1342 87.5	33 2.2	1533 (100.0)
	事 故 ・ 違 反 群	16 ～ 19	9 1.6	532 95.7	15 2.7	556 (100.0)
		20 ～ 24	17 2.4	663 95.5	14 2.0	694 (100.0)
		25 ～ 29	60 19.9	237 78.7	4 1.3	301 (100.0)
		30 ～ 39	242 57.2	177 41.8	4 0.9	423 (100.0)
		合 計	328 16.6	1609 81.5	37 1.9	1974 (100.0)

既婚別

既 婚 別 対 象			既 婚	未 婚	無 答	合 計
二 輪 群	無事故・無違反群	16～19	3 1.2	248 96.9	5 2.0	256 (100.0)
		20～24	3 2.1	137 97.2	1 0.7	141 (100.0)
		合 計	6 1.5	385 97.0	6 1.5	397 (100.0)
	事故・違反群	16～19	3 0.7	444 96.5	13 2.8	460 (100.0)
		20～24	6 2.9	198 97.1	0 0.0	204 (100.0)
		合 計	9 1.4	642 96.7	13 2.0	664 (100.0)
四 輪 群	無事故・無違反群	16～19	0 0.0	518 98.5	8 1.5	526 (100.0)
		20～24	14 2.3	591 96.6	7 1.1	612 (100.0)
		25～29	36 20.8	134 77.5	3 1.7	173 (100.0)
		30～39	142 64.0	75 33.8	5 2.3	222 (100.0)
		合 計	192 12.5	1318 86.0	23 1.5	1533 (100.0)
	事故・違反群	16～19	8 1.4	539 96.9	9 1.6	556 (100.0)
		20～24	29 4.2	656 94.5	9 1.3	694 (100.0)
		25～29	83 27.6	214 71.1	4 1.3	301 (100.0)
		30～39	287 67.8	125 29.6	11 2.6	423 (100.0)
		合 計	407 20.6	1534 77.7	33 1.7	1974 (100.0)

家族数

対 象 \ 家 族 数			1 人	2 人	3 人	4 人	5 人	6人以上	無 答	合 計
二 輪 車	無事故・無違反群	16～19	4 1.6	6 2.3	31 12.1	109 42.6	67 26.2	34 13.3	5 2.0	256 (100.0)
		20～24	47 33.3	3 2.1	21 14.9	37 26.2	19 13.5	9 6.4	5 3.5	141 (100.0)
		合 計	51 12.8	9 2.3	52 13.1	146 36.8	86 21.7	43 10.8	10 2.5	397 (100.0)
	事故・違反群	16～19	23 5.0	18 3.9	56 12.2	168 36.5	118 25.7	60 13.0	17 3.7	460 (100.0)
		20～24	82 40.2	7 3.4	17 8.3	69 33.8	17 8.3	5 2.5	7 3.4	204 (100.0)
		合 計	105 15.8	25 3.8	73 11.0	237 35.7	135 20.3	65 9.8	24 3.6	664 (100.0)
四 輪 車	無事故・無違反群	16～19	44 8.4	10 1.9	81 15.4	189 35.9	119 22.6	68 12.9	15 2.9	526 (100.0)
		20～24	119 19.4	22 3.6	90 14.7	211 34.5	90 14.7	54 8.8	26 4.2	612 (100.0)
		25～29	33 19.1	24 13.9	48 27.7	42 24.3	12 6.9	7 4.0	7 4.0	173 (100.0)
		30～39	27 12.2	26 11.7	70 31.5	49 22.1	26 11.7	15 6.8	9 4.1	222 (100.0)
		合 計	223 14.5	82 5.3	289 18.9	491 32.0	247 16.1	144 9.4	57 3.7	1533 (100.0)
	事故・違反群	16～19	38 6.8	20 3.6	87 15.6	209 37.6	122 21.9	61 11.0	19 3.4	556 (100.0)
		20～24	138 19.9	39 5.6	121 17.4	214 30.8	96 13.8	60 8.6	26 3.7	694 (100.0)
		25～29	64 21.3	38 12.6	90 29.9	63 20.9	22 7.3	12 4.0	12 4.0	301 (100.0)
		30～39	59 13.9	68 16.8	88 20.8	115 27.2	46 10.9	26 6.1	21 5.0	423 (100.0)
		合 計	299 15.1	165 8.4	386 19.6	601 30.4	286 14.5	159 8.1	78 4.0	1974 (100.0)

職業

職業 対 象			技術職	店 員	農 業 林 漁 業	会社員 公務員	自由業 ・専門 技術	自営業	学 生	アルバ イト	無 職	無 答	合 計
二 輪 群	無 事 故 ・ 無 違 反 群	16～19	22 8.6	3 1.2	1 0.4	12 4.7	3 1.2	4 1.6	195 76.2	8 3.1	6 2.3	2 0.8	256 (100.0)
		20～24	11 7.8	1 0.7	0 0.0	17 12.1	4 2.8	1 0.7	99 70.2	3 2.1	4 2.8	1 0.7	141 (100.0)
		合 計	33 8.3	4 1.0	1 0.3	29 7.3	7 1.8	5 1.3	294 74.1	11 2.8	10 2.5	3 0.8	397 (100.0)
	事 故 ・ 違 反 群	16～19	58 12.6	17 3.7	3 0.7	34 7.4	6 1.3	1 0.2	274 59.6	43 9.3	21 4.6	3 0.7	460 (100.0)
		20～24	16 7.8	3 1.5	0 0.0	26 12.7	6 2.9	1 0.5	139 68.1	7 3.4	6 2.9	0 0.0	204 (100.0)
		合 計	74 11.1	20 3.0	3 0.5	60 9.0	12 1.8	2 0.3	413 62.2	50 7.5	27 4.1	3 0.5	664 (100.0)
四 輪 群	無 事 故 ・ 無 違 反 群	16～19	75 14.3	5 1.0	4 0.8	101 19.2	9 1.7	3 0.6	296 56.3	13 2.5	16 3.0	4 0.8	526 (100.0)
		20～24	73 11.9	7 1.1	7 1.1	101 16.5	7 1.1	3 0.5	385 62.9	19 3.1	10 1.6	0 0.0	612 (100.0)
		25～29	31 17.9	8 4.6	1 0.6	82 47.4	17 9.8	8 4.6	14 8.1	7 4.0	3 1.7	2 1.2	173 (100.0)
		30～39	44 19.8	4 1.8	6 2.7	106 47.7	33 14.9	16 7.2	0 0.0	2 0.9	9 4.1	2 0.9	222 (100.0)
		合 計	223 14.5	24 1.6	18 1.2	390 25.4	66 4.3	30 2.0	695 45.3	41 2.7	38 2.5	8 0.5	1533 (100.0)
	事 故 ・ 違 反 群	16～19	130 23.4	21 3.8	6 1.1	163 29.3	13 2.3	6 1.1	165 29.7	35 6.3	14 2.5	3 0.5	556 (100.0)
		20～24	96 13.8	24 3.5	2 0.3	179 25.8	10 1.4	14 2.0	319 46.0	26 3.7	10 1.4	14 2.0	694 (100.0)
		25～29	48 15.9	11 3.7	2 0.7	161 53.5	41 13.6	16 5.3	8 2.7	6 2.0	6 2.0	2 0.7	301 (100.0)
		30～39	75 17.7	10 2.4	4 0.9	194 45.9	54 12.8	62 14.7	1 0.2	4 0.9	12 2.8	7 1.7	423 (100.0)
		合 計	349 17.7	66 3.3	14 0.7	697 35.3	118 6.0	98 5.0	493 25.0	71 3.6	42 2.1	26 1.3	1974 (100.0)

運転者区分

運転者区分 対 象			マ イ カ ー 運 転 者	運 転 を 職 業	業 務 で 運 転	無 答	合 計
二 輪 群	無事故・無違反群	16～19	248 96.9	0 0.0	1 0.4	7 2.7	256 (100.0)
		20～24	133 94.3	0 0.0	5 3.5	3 2.1	141 (100.0)
		合 計	381 96.0	0 0.0	6 1.5	10 2.5	397 (100.0)
	事故・違反群	16～19	428 93.0	1 0.2	20 4.3	11 2.4	460 (100.0)
		20～24	197 96.6	0 0.0	6 2.9	1 0.5	204 (100.0)
		合 計	625 94.1	1 0.2	26 3.9	12 1.8	664 (100.0)
四 輪 群	無事故・無違反群	16～19	477 90.7	5 1.0	37 7.0	7 1.3	526 (100.0)
		20～24	540 88.2	4 0.7	54 8.8	14 2.3	612 (100.0)
		25～29	131 75.7	4 2.3	38 22.0	0 0.0	173 (100.0)
		30～39	176 79.3	2 0.9	42 18.9	2 0.9	222 (100.0)
		合 計	1324 86.4	15 1.0	171 11.2	23 1.5	1533 (100.0)
	事故・違反群	16～19	449 80.8	23 4.1	82 14.7	2 0.4	556 (100.0)
		20～24	522 75.2	36 5.2	125 18.0	11 1.6	694 (100.0)
		25～29	155 51.5	24 8.0	121 40.2	1 0.3	301 (100.0)
		30～39	199 47.0	44 10.4	178 42.1	2 0.5	423 (100.0)
		合 計	1325 67.1	127 6.4	506 25.6	16 0.8	1974 (100.0)

運転目的

目 的 対 象			仕 事	通学通勤	家 族	レジャー	そ の 他	殆ど運転 しない	一度も運 転しない	無 答	合 計
二 輪 群	無 事 故 ・ 無 違 反 群	16～19	2 0.8	95 37.1	1 0.4	127 49.6	6 2.3	22 8.6	3 1.2	0 0.0	256 (100.0)
		20～24	4 2.8	48 34.0	1 0.7	68 48.2	3 2.1	13 9.2	2 1.4	2 1.4	141 (100.0)
		合 計	6 1.5	143 36.0	2 0.5	195 49.1	9 2.3	35 8.8	5 1.3	2 0.5	397 (100.0)
	事 故 ・ 違 反 群	16～19	18 3.9	180 39.1	3 0.7	234 50.9	7 1.5	14 3.0		4 0.9	460 (100.0)
		20～24	6 2.9	115 56.4	0 0.0	72 35.3	2 1.0	6 3.0		3 1.5	204 (100.0)
		合 計	24 3.6	295 44.4	3 0.5	306 46.1	9 1.4	20 3.1		7 1.1	664 (100.0)
四 輪 群	無 事 故 ・ 無 違 反 群	16～19	42 8.0	176 33.5	28 5.3	214 40.7	9 1.7	49 9.3	6 1.1	2 0.4	526 (100.0)
		20～24	51 8.3	187 30.6	29 4.7	219 35.8	18 2.9	94 15.4	6 1.0	8 1.3	612 (100.0)
		25～29	38 22.0	63 36.4	8 4.6	44 25.4	2 1.2	16 9.2	0 0.0	2 1.2	173 (100.0)
		30～39	52 23.4	92 41.4	22 9.9	38 17.1	7 3.2	7 3.2	3 1.4	1 0.5	222 (100.0)
		合 計	183 11.9	518 33.8	87 5.7	515 33.6	36 2.3	166 10.8	15 1.0	13 0.8	1533 (100.0)
	事 故 ・ 違 反 群	16～19	116 20.9	205 36.9	8 1.4	195 35.1	8 1.4	20 3.6		4 0.7	556 (100.0)
		20～24	148 21.3	250 36.0	14 2.0	231 33.3	14 2.0	31 4.4		6 0.9	694 (100.0)
		25～29	146 48.5	86 28.6	4 1.3	54 17.9	3 1.0	5 1.7		3 1.0	301 (100.0)
		30～39	245 57.9	104 24.6	15 3.5	45 10.6	8 1.9	6 1.4		0 0.0	423 (100.0)
		合 計	635 33.2	645 32.7	41 2.1	525 26.6	33 1.7	62 3.1		13 0.7	1974 (100.0)

運転頻度

頻 度 対 象			毎 日	週に 5 日 以上	週に 3 ～ 4 日	週に 1 ～ 2 日	月 に 1 ～ 2 日	殆ど運転 しない	一度も運 転しない	無 答	合 計
二 輪 群	無 事 故 ・ 無 違 反 群	16～19	88 34.4	39 15.2	42 16.4	43 16.8	15 5.9	26 10.2	3 1.2	0 0.0	256 (100.0)
		20～24	38 27.0	18 12.8	24 17.0	31 22.0	8 5.7	18 12.8	2 1.4	2 1.4	141 (100.0)
		合 計	126 31.7	57 14.4	66 16.6	74 18.6	23 5.8	44 11.1	5 1.3	2 0.5	397 (100.0)
	事 故 ・ 違 反 群	16～19	237 51.5	72 15.7	57 12.4	35 7.6	8 1.7	47 10.2		4 0.9	460 (100.0)
		20～24	95 46.6	37 18.1	21 10.3	28 13.7	9 4.4	11 5.4		3 1.5	204 (100.0)
		合 計	332 50.0	109 16.4	78 11.7	63 9.5	17 2.6	58 8.7		7 1.1	664 (100.0)
四 輪 群	無 事 故 ・ 無 違 反 群	16～19	190 36.1	61 11.6	58 11.0	111 21.1	53 10.1	46 8.7	6 1.1	1 0.2	526 (100.0)
		20～24	176 28.8	75 12.3	73 11.9	120 19.6	70 11.4	86 14.1	7 1.1	5 0.8	612 (100.0)
		25～29	74 42.8	13 7.5	14 8.1	39 22.5	15 8.7	16 9.2	0 0.0	2 1.2	173 (100.0)
		30～39	113 50.9	24 10.8	18 8.1	44 19.8	10 4.5	10 4.5	3 1.4	0 0.0	222 (100.0)
		合 計	553 36.1	173 11.3	163 10.6	314 20.5	148 9.7	158 10.3	16 1.0	8 0.5	1533 (100.0)
	事 故 ・ 違 反 群	16～19	331 59.5	70 12.6	41 7.4	61 11.0	20 3.6	28 5.1		5 0.9	556 (100.0)
		20～24	368 53.0	91 13.1	79 11.4	80 11.5	35 5.0	35 5.0		6 0.9	694 (100.0)
		25～29	181 60.1	48 15.9	25 8.3	30 10.0	5 1.7	9 3.0		3 1.0	301 (100.0)
		30～39	279 66.0	50 11.8	29 6.9	43 10.2	8 1.9	10 2.4		4 0.9	423 (100.0)
		合 計	1159 58.7	259 13.1	174 8.8	214 10.8	68 3.4	82 4.2		18 0.9	1974 (100.0)

年間走行距離

対 象			走行距離		2500KM 未 満	5000KM 未 満	1 万KM 未 満	2 万KM 未 満	3 万KM 未 満	4 万KM 未 満	5 万KM 未 満	5 万KM 以 上	無 答	合 計
二 輪 群	無事故・無違反群	16～19	48 18.8	47 18.4	73 28.5	60 23.4	5 2.0	3 1.2	0 0.0	0 0.0	20 7.8	256 (100.0)		
		20～24	39 27.7	14 9.9	38 27.0	35 24.8	2 1.4	0 0.0	0 0.0	0 0.0	13 9.2	141 (100.0)		
		合 計	87 21.9	61 15.4	111 28.0	95 23.9	7 1.8	3 0.8	0 0.0	0 0.0	33 8.3	397 (100.0)		
	事故・違反群	16～19	37 8.0	38 8.3	132 28.7	173 37.6	39 8.5	7 1.5	1 0.2	9 2.0	24 5.2	460 (100.0)		
		20～24	20 9.8	10 4.9	45 22.1	88 43.1	19 9.3	4 2.0	1 0.5	4 2.0	13 6.4	204 (100.0)		
		合 計	57 8.6	48 7.2	177 26.7	261 39.3	58 8.7	11 1.7	2 0.3	13 2.0	37 5.6	664 (100.0)		
四 輪 群	無事故・無違反群	16～19	127 24.1	55 10.5	111 21.1	126 24.0	33 6.3	17 3.2	7 1.3	7 1.3	43 8.2	526 (100.0)		
		20～24	176 28.8	63 10.3	122 19.9	133 21.7	35 5.7	14 2.3	6 1.0	10 1.6	53 8.7	612 (100.0)		
		25～29	49 28.3	20 11.6	28 16.2	47 27.2	11 6.4	3 1.7	1 0.6	4 2.3	10 5.8	173 (100.0)		
		30～39	32 14.4	24 10.8	56 25.2	61 27.5	18 8.1	10 4.5	3 1.4	2 0.9	16 7.2	222 (100.0)		
		合 計	384 25.0	162 10.6	317 20.7	367 23.9	97 6.3	44 2.9	17 1.1	23 1.5	122 8.0	1533 (100.0)		
	事故・違反群	16～19	48 8.6	25 4.5	69 12.4	150 27.0	104 18.7	53 9.5	17 3.1	44 7.9	46 8.3	556 (100.0)		
		20～24	89 12.8	32 4.6	101 14.6	198 28.5	119 17.1	52 7.5	12 1.7	56 8.1	35 5.0	694 (100.0)		
		25～29	23 7.6	11 3.7	42 14.0	89 29.6	56 18.6	23 7.6	11 3.7	27 9.0	19 6.3	301 (100.0)		
		30～39	35 8.3	16 3.8	47 11.1	146 34.5	74 17.5	48 11.3	20 4.7	25 5.9	12 2.8	423 (100.0)		
		合 計	195 9.9	84 4.3	259 13.1	583 29.5	353 17.9	176 8.9	60 3.0	152 7.7	112 5.7	1974 (100.0)		

運転車種

車 種 対 象			乗用車	軽四輪車	トラック等	自動二輪車	原動機付 自 転 車	その他	無 答	合 計
二 輪 車	無 事 故 ・ 無 違 反 群	16～19	6 2.3	0 0.0	0 0.0	186 72.7	60 23.4	1 0.4	3 1.2	256 (100.0)
		20～24	9 6.4	1 0.7	2 1.4	106 75.2	19 13.5	0 0.0	4 2.8	141 (100.0)
		合 計	15 3.8	1 0.3	2 0.5	292 73.6	79 19.9	1 0.3	7 1.8	397 (100.0)
	事 故 ・ 違 反 群	16～19	18 3.9	3 0.7	1 0.2	345 75.0	85 18.5	3 0.7	5 1.1	460 (100.0)
		20～24	9 4.4	1 0.5	0 0.0	174 85.3	18 8.8	0 0.0	2 1.0	204 (100.0)
		合 計	27 4.1	4 0.6	1 0.2	519 78.2	103 15.5	3 0.5	7 1.1	664 (100.0)
四 輪 車	無 事 故 ・ 無 違 反 群	16～19	358 68.1	62 11.8	32 6.1	1 0.2	64 12.2	4 0.8	5 1.0	526 (100.0)
		20～24	395 64.5	80 13.1	26 4.2	2 0.3	95 15.5	5 0.8	9 1.5	612 (100.0)
		25～29	121 69.9	22 12.7	15 8.7	1 0.6	11 6.4	1 0.6	2 1.2	173 (100.0)
		30～39	157 70.7	30 13.5	25 11.3	1 0.5	6 2.7	2 0.9	1 0.5	222 (100.0)
		合 計	1031 67.3	194 12.7	98 6.4	5 0.3	176 11.5	12 0.8	17 1.1	1533 (100.0)
	事 故 ・ 違 反 群	16～19	380 68.3	49 8.8	66 11.9	4 0.7	51 9.2	1 0.2	5 0.9	556 (100.0)
		20～24	434 62.5	63 9.1	109 15.7	5 0.7	75 10.8	2 0.3	6 0.9	694 (100.0)
		25～29	181 60.1	28 9.3	70 23.3	1 0.3	14 4.7	4 1.3	3 1.0	301 (100.0)
		30～39	270 63.8	45 10.6	101 23.9	0 0.0	5 1.2	2 0.5	0 0.0	423 (100.0)
		合 計	1265 64.1	185 9.4	346 17.5	10 0.5	145 7.3	9 0.5	14 0.7	1974 (100.0)

運転している自動二輪

対 象 \ 車 種			小 型	中 型	大 型	無 答	合 計
二 輪 群	無事故・無違反群	16～19	27 14.5	156 83.9	0 0.0	3 1.6	186 (100.0)
		20～24	14 13.2	86 81.1	3 2.8	3 2.8	106 (100.0)
		合 計	41 14.0	242 82.9	3 1.0	6 2.1	292 (100.0)
	事故・違反群	16～19	30 8.7	302 87.5	5 1.4	8 2.3	345 (100.0)
		20～24	10 5.7	156 89.7	6 3.4	2 1.1	174 (100.0)
		合 計	40 7.7	458 88.2	11 2.1	10 1.9	519 (100.0)
四 輪 群	無事故・無違反群	16～19	0 0.0	1 100.0	0 0.0	0 0.0	1 (100.0)
		20～24	2 100.0	0 0.0	0 0.0	0 0.0	2 (100.0)
		25～29	1 100.0	0 0.0	0 0.0	0 0.0	1 (100.0)
		30～39	0 0.0	0 0.0	0 0.0	1 100.0	1 (100.0)
		合 計	3 60.0	1 20.0	0 0.0	1 20.0	5 (100.0)
	事故・違反群	16～19	2 50.0	2 50.0	0 0.0	0 0.0	4 (100.0)
		20～24	1 20.0	4 80.0	0 0.0	0 0.0	5 (100.0)
		25～29	0 0.0	0 0.0	1 100.0	0 0.0	1 (100.0)
		30～39	0 -	0 -	0 -	0 -	0 -
		合 計	3 30.0	6 60.0	1 10.0	0 0.0	10 (100.0)

問6 運転場面に対する危険度

1. 合図を出すと同時に車線変更する。

対 象 \ 応 答			極めて危険	危 険	やや危険	それほど危険とは思わない	全く危険とは思わない	無 応 答	合 計
二 輪	無事故・無違反群	16～19	109 42.6	88 34.4	52 20.3	4 1.6	1 0.4	2 0.8	256 (100.0)
		20～24	59 41.8	52 36.9	26 18.4	1 0.7	0 0.0	3 2.1	141 (100.0)
		合 計	168 42.3	140 35.3	78 19.6	5 1.3	1 0.3	5 1.3	397 (100.0)
	事故・違反群	16～19	184 40.0	167 36.3	80 17.4	22 4.8	3 0.7	4 0.9	460 (100.0)
		20～24	86 42.2	87 42.6	25 12.3	3 1.5	1 0.5	2 1.0	204 (100.0)
		合 計	270 40.7	254 38.3	105 15.8	25 3.8	4 0.6	6 0.9	664 (100.0)
四 輪	無事故・無違反群	16～19	183 34.8	217 41.3	107 20.3	15 2.9	0 0.0	4 0.8	526 (100.0)
		20～24	207 33.8	279 45.6	96 15.7	18 2.9	4 0.7	8 1.3	612 (100.0)
		25～29	77 44.5	63 36.4	30 17.3	1 0.6	0 0.0	2 1.2	173 (100.0)
		30～39	107 48.2	96 43.2	17 7.7	2 0.9	0 0.0	0 0.0	222 (100.0)
		合 計	574 37.4	655 42.7	250 16.3	36 2.3	4 0.3	14 0.9	1533 (100.0)
	事故・違反群	16～19	178 32.0	245 44.1	98 17.6	24 4.3	4 0.7	7 1.3	556 (100.0)
		20～24	218 31.4	312 45.0	130 18.7	21 3.0	6 0.9	7 1.0	694 (100.0)
		25～29	124 41.2	123 40.9	47 15.6	4 1.3	0 0.0	3 1.0	301 (100.0)
		30～39	245 57.9	138 32.6	37 8.7	3 0.7	0 0.0	0 0.0	423 (100.0)
		合 計	765 38.8	818 41.4	312 15.8	52 2.6	10 0.5	17 0.9	1974 (100.0)

問6 運転場面に対する危険度

2. 追越し禁止場所で追越しする。

対 象			応 答		極めて危険	危 険	やや危険	それほど危険とは思わない	全く危険とは思わない	無 応 答	合 計
二 輪 群	無事故・無違反群	16 ～ 19	73 28.5	117 45.7	44 17.2	16 6.3	4 1.6	2 0.8	256 (100.0)		
		20 ～ 24	44 31.2	55 39.0	30 21.3	9 6.4	0 0.0	3 2.1	141 (100.0)		
		合 計	117 29.5	172 43.3	74 18.6	25 6.3	4 1.0	5 1.3	397 (100.0)		
	事故・違反群	16 ～ 19	172 37.4	175 38.0	86 18.7	18 3.9	5 1.1	4 0.9	460 (100.0)		
		20 ～ 24	52 25.5	81 39.7	41 20.1	26 12.7	2 1.0	2 1.0	204 (100.0)		
		合 計	224 33.7	256 38.6	127 19.1	44 6.6	7 1.1	6 0.9	664 (100.0)		
四 輪 群	無事故・無違反群	16 ～ 19	220 41.8	200 38.0	88 16.7	15 2.9	1 0.2	2 0.4	526 (100.0)		
		20 ～ 24	228 37.3	266 43.5	83 13.6	25 4.1	4 0.7	6 1.0	612 (100.0)		
		25 ～ 29	72 41.6	76 43.9	19 11.0	4 2.3	0 0.0	2 1.2	173 (100.0)		
		30 ～ 39	97 43.7	102 45.9	20 9.0	2 0.9	1 0.5	0 0.0	222 (100.0)		
		合 計	617 40.2	644 42.0	210 13.7	46 3.0	6 0.4	10 0.7	1533 (100.0)		
	事故・違反群	16 ～ 19	218 39.2	209 37.6	86 15.5	35 6.3	4 0.7	4 0.7	556 (100.0)		
		20 ～ 24	253 36.5	287 41.4	115 16.6	30 4.3	3 0.4	6 0.9	694 (100.0)		
		25 ～ 29	116 38.5	130 43.2	43 14.3	8 2.7	0 0.0	4 1.3	301 (100.0)		
		30 ～ 39	206 48.7	166 39.2	41 9.7	8 1.9	0 0.0	2 0.5	423 (100.0)		
		合 計	793 40.2	792 40.1	285 14.4	81 4.1	7 0.4	16 0.8	1974 (100.0)		

問6 運転場面に対する危険度

3. 一時停止すべきところで停止せずに徐行で済ませる。

対 象 \ 応 答			極めて危険	危 険	やや危険	それほど危険とは思わない	全く危険とは思わない	無 応 答	合 計
二 輪 群	無事故・無違反群	16～19	67 26.2	105 41.0	60 23.4	22 8.6	0 0.0	2 0.8	256 (100.0)
		20～24	41 29.1	46 32.6	34 24.1	17 12.1	0 0.0	3 2.1	141 (100.0)
		合 計	108 27.2	151 38.0	94 23.7	39 9.8	0 0.0	5 1.3	397 (100.0)
	事故・違反群	16～19	122 26.5	200 43.5	91 19.8	37 8.0	6 1.3	4 0.9	460 (100.0)
		20～24	54 26.5	62 30.4	59 28.9	21 10.3	5 2.5	3 1.5	204 (100.0)
		合 計	176 26.5	262 39.5	150 22.6	58 8.7	11 1.7	7 1.1	664 (100.0)
四 輪 群	無事故・無違反群	16～19	180 34.2	196 37.3	119 22.6	27 5.1	3 0.6	1 0.2	526 (100.0)
		20～24	182 29.7	255 41.7	129 21.1	35 5.7	5 0.8	6 1.0	612 (100.0)
		25～29	62 35.8	68 39.3	37 21.4	4 2.3	0 0.0	2 1.2	173 (100.0)
		30～39	86 38.7	101 45.5	33 14.9	2 0.9	0 0.0	0 0.0	222 (100.0)
		合 計	510 33.3	620 40.4	318 20.7	68 4.4	8 0.5	9 0.6	1533 (100.0)
	事故・違反群	16～19	183 32.9	217 39.0	107 19.2	38 6.8	6 1.1	5 0.9	556 (100.0)
		20～24	217 31.3	293 42.2	117 16.9	55 7.9	5 0.7	7 1.0	694 (100.0)
		25～29	93 30.9	135 44.9	57 18.9	13 4.3	0 0.0	3 1.0	301 (100.0)
		30～39	168 39.7	177 41.8	64 15.1	14 3.3	0 0.0	0 0.0	423 (100.0)
		合 計	661 33.5	822 41.6	345 17.5	120 6.1	11 0.6	15 0.8	1974 (100.0)

問6 運転場面に対する危険度

4. 青から黄色への変わり目に加速して通過する。

対 象 \ 応 答			極めて危険	危 険	やや危険	それほど危険とは思わない	全く危険とは思わない	無 応 答	合 計
二 輪 群	無事故・無違反群	16～19	23 9.0	78 30.5	91 35.5	58 22.7	4 1.6	2 0.8	256 (100.0)
		20～24	13 9.2	41 29.1	51 36.2	31 22.0	2 1.4	3 2.1	141 (100.0)
		合 計	36 9.1	119 30.0	142 35.8	89 22.4	6 1.5	5 1.3	397 (100.0)
	事故・違反群	16～19	54 11.7	141 30.7	159 34.6	89 19.3	12 2.6	5 1.1	460 (100.0)
		20～24	11 5.4	59 28.9	69 33.8	52 25.5	10 4.9	3 1.5	204 (100.0)
		合 計	65 9.8	200 30.1	228 34.3	141 21.2	22 3.3	8 1.2	664 (100.0)
四 輪 群	無事故・無違反群	16～19	47 8.9	157 29.8	194 36.9	117 22.2	10 1.9	1 0.2	526 (100.0)
		20～24	53 8.7	185 30.2	228 37.3	124 20.3	16 2.6	6 1.0	612 (100.0)
		25～29	29 16.8	67 38.7	52 30.1	21 12.1	2 1.2	2 1.2	173 (100.0)
		30～39	33 14.9	83 37.4	81 36.5	24 10.8	1 0.5	0 0.0	222 (100.0)
		合 計	162 10.6	492 32.1	555 36.2	286 18.7	29 1.9	9 0.6	1533 (100.0)
	事故・違反群	16～19	62 11.2	166 29.9	195 35.1	113 20.3	16 2.9	4 0.7	556 (100.0)
		20～24	70 10.1	220 31.7	248 35.7	130 18.7	20 2.9	6 0.9	694 (100.0)
		25～29	36 12.0	116 38.5	104 34.6	39 13.0	2 0.7	4 1.3	301 (100.0)
		30～39	87 20.6	180 42.6	119 28.1	34 8.0	3 0.7	0 0.0	423 (100.0)
		合 計	255 12.9	682 34.5	666 33.7	316 16.0	41 2.1	14 0.7	1974 (100.0)

問6 運転場面に対する危険度

5. 制限速度を20KMを超えて走る。

対 象 \ 応 答			極めて危険	危 険	やや危険	それほど危険とは思わない	全く危険とは思わない	無 応 答	合 計
二 輪 群	無事故・無違反群	16～19	34 13.3	75 29.3	76 29.7	58 22.7	11 4.3	2 0.8	256 (100.0)
		20～24	21 14.9	43 30.5	37 26.2	32 22.7	5 3.5	3 2.1	141 (100.0)
		合 計	55 13.9	118 29.7	113 28.5	90 22.7	16 4.0	5 1.3	397 (100.0)
	事故・違反群	16～19	86 18.7	140 30.4	115 25.0	81 17.6	34 7.4	4 0.9	460 (100.0)
		20～24	15 7.4	60 29.4	54 26.5	58 28.4	15 7.4	2 1.0	204 (100.0)
		合 計	101 15.2	200 30.1	169 25.5	139 20.9	49 7.4	6 0.9	664 (100.0)
四 輪 群	無事故・無違反群	16～19	106 20.2	191 36.3	150 28.5	72 13.7	6 1.1	1 0.2	526 (100.0)
		20～24	125 20.4	200 32.7	176 28.8	93 15.2	12 2.0	6 1.0	612 (100.0)
		25～29	45 26.0	64 37.0	45 26.0	16 9.2	1 0.6	2 1.2	173 (100.0)
		30～39	53 23.9	105 47.3	48 21.6	14 6.3	2 0.9	0 0.0	222 (100.0)
		合 計	329 21.5	560 36.5	419 27.3	195 12.7	21 1.4	9 0.6	1533 (100.0)
	事故・違反群	16～19	93 16.7	180 32.4	158 28.4	100 18.0	19 3.4	6 1.1	556 (100.0)
		20～24	115 16.6	217 31.3	204 29.4	117 16.9	34 4.9	7 1.0	694 (100.0)
		25～29	53 17.6	117 38.9	81 26.9	44 14.6	3 1.0	3 1.0	301 (100.0)
		30～39	101 23.9	174 41.1	95 22.5	50 11.8	2 0.5	1 0.2	423 (100.0)
		合 計	362 18.3	688 34.9	538 27.3	311 15.8	58 2.9	17 2.9	1974 (100.0)

問6 運転場面に対する危険度

6. 制限速度を超えても車の流れに合わせて走る。

対 象 \ 応 答			極めて危険	危 険	やや危険	それほど危険とは思わない	全く危険とは思わない	無 応 答	合 計
二 輪 群	無事故・無違反群	16～19	6 2.3	23 9.0	51 19.9	118 46.1	55 21.5	3 1.2	256 (100.0)
		20～24	0 0.0	9 6.4	26 18.4	70 49.6	33 23.4	3 2.1	141 (100.0)
		合 計	6 1.5	32 8.1	77 19.4	188 47.4	88 22.2	6 1.5	397 (100.0)
	事故・違反群	16～19	20 4.3	67 14.6	92 20.0	188 40.9	89 19.3	4 0.9	460 (100.0)
		20～24	2 1.0	10 4.9	27 13.2	90 44.1	73 35.8	2 1.0	204 (100.0)
		合 計	22 3.3	77 11.6	119 17.9	278 41.9	162 24.4	6 0.9	664 (100.0)
四 輪 群	無事故・無違反群	16～19	17 3.2	58 11.0	101 19.2	262 49.8	87 16.5	1 0.2	526 (100.0)
		20～24	17 2.8	73 11.9	148 24.2	280 45.8	88 14.4	6 1.0	612 (100.0)
		25～29	5 2.9	25 14.5	58 33.5	68 39.3	15 8.7	2 1.2	173 (100.0)
		30～39	5 2.3	31 14.0	73 32.9	93 41.9	20 9.0	0 0.0	222 (100.0)
		合 計	44 2.9	187 12.2	380 24.8	703 45.9	210 13.7	9 0.6	1533 (100.0)
	事故・違反群	16～19	24 4.3	51 9.2	123 22.1	247 44.4	106 19.1	5 0.9	556 (100.0)
		20～24	18 2.6	67 9.7	150 21.6	308 44.4	145 20.9	6 0.9	694 (100.0)
		25～29	10 3.3	31 10.3	69 22.9	151 50.2	37 12.3	3 1.0	301 (100.0)
		30～39	17 4.0	71 16.8	120 28.4	174 41.1	40 9.5	1 0.2	423 (100.0)
		合 計	69 3.5	220 11.1	462 23.4	880 44.6	328 16.6	15 0.8	1974 (100.0)

問6 運転場面に対する危険度

7. 割り込みをする車を入れないよう車間をつめて走る。

対 象 \ 応 答			極めて危険	危 険	やや危険	それほど危険とは思わない	全く危険とは思わない	無 応 答	合 計
二 輪 群	無事故・無違反群	16～19	47 18.4	107 41.8	77 30.1	21 8.2	2 0.8	2 0.8	256 (100.0)
		20～24	29 20.6	51 36.2	46 32.6	8 5.7	4 2.8	3 2.1	141 (100.0)
		合 計	76 19.1	158 39.8	123 31.0	29 7.3	6 1.5	5 1.3	397 (100.0)
	事故・違反群	16～19	95 20.7	186 40.4	119 25.9	48 10.4	8 1.7	4 0.9	460 (100.0)
		20～24	28 13.7	80 39.2	70 34.3	23 11.3	1 0.5	2 1.0	204 (100.0)
		合 計	123 18.5	266 40.1	189 28.5	71 10.7	9 1.4	6 0.9	664 (100.0)
四 輪 群	無事故・無違反群	16～19	108 20.5	196 37.3	173 32.9	44 8.4	4 0.8	1 0.2	526 (100.0)
		20～24	113 18.5	225 36.8	209 34.2	48 7.8	11 1.8	6 1.0	612 (100.0)
		25～29	33 19.1	81 46.8	51 29.5	6 3.5	0 0.0	2 1.2	173 (100.0)
		30～39	39 17.6	109 49.1	62 27.9	12 5.4	0 0.0	0 0.0	222 (100.0)
		合 計	293 19.1	611 39.9	495 32.3	110 7.2	15 1.0	9 0.6	1533 (100.0)
	事故・違反群	16～19	105 18.9	209 37.6	174 31.3	54 9.7	10 1.8	4 0.7	556 (100.0)
		20～24	112 16.1	238 34.3	227 32.7	100 14.4	11 1.6	6 0.9	694 (100.0)
		25～29	52 17.3	116 38.5	100 33.2	27 9.0	2 0.7	4 1.3	301 (100.0)
		30～39	109 25.8	172 40.7	118 27.9	22 5.2	2 0.5	0 0.0	423 (100.0)
		合 計	378 19.1	735 37.2	619 31.4	203 10.3	25 1.3	14 0.7	1974 (100.0)

問6 運転場面に対する危険度

8. 前の車を追い上げて進路を譲らせる。

対 象 \ 応 答			極めて危険	危 険	やや危険	それほど危険とは思わない	全く危険とは思わない	無 応 答	合 計
二 輪 群	無事故・無違反群	16～19	48 18.8	102 39.8	86 33.6	14 5.5	2 0.8	4 1.6	256 (100.0)
		20～24	37 26.2	65 46.1	32 22.7	4 2.8	0 0.0	3 2.1	141 (100.0)
		合 計	85 21.4	167 42.1	118 29.7	18 4.5	2 0.5	7 1.8	397 (100.0)
	事故・違反群	16～19	98 21.3	192 41.7	114 24.8	46 10.0	5 1.1	5 1.1	460 (100.0)
		20～24	50 24.5	80 39.2	53 26.0	14 6.9	4 2.0	3 1.5	204 (100.0)
		合 計	148 22.3	272 41.0	167 25.2	60 9.0	9 1.4	8 1.2	664 (100.0)
四 輪 群	無事故・無違反群	16～19	153 29.1	218 41.4	120 22.8	31 5.9	2 0.4	2 0.4	526 (100.0)
		20～24	168 27.5	246 40.2	143 23.4	36 5.9	10 1.6	9 1.5	612 (100.0)
		25～29	61 35.3	76 43.9	30 17.3	3 1.7	0 0.0	3 1.7	173 (100.0)
		30～39	75 33.8	116 52.3	23 10.4	7 3.2	0 0.0	1 0.5	222 (100.0)
		合 計	457 29.8	656 42.8	316 20.6	77 5.0	12 0.8	15 1.0	1533 (100.0)
	事故・違反群	16～19	136 24.5	221 39.7	142 25.5	39 7.0	11 2.0	7 1.3	556 (100.0)
		20～24	158 22.8	263 37.9	189 27.2	66 9.5	10 1.4	8 1.2	694 (100.0)
		25～29	69 22.9	134 44.5	74 24.6	18 6.0	1 0.3	5 1.7	301 (100.0)
		30～39	147 34.8	173 40.9	88 20.8	12 2.8	0 0.0	3 0.7	423 (100.0)
		合 計	510 25.8	791 40.1	493 25.0	135 6.8	22 1.1	23 1.2	1974 (100.0)

問 6 運転場面に対する危険度

9. 駐車禁止の場所で駐車する。

対 象 \ 応 答			極めて危険	危 険	やや危険	それほど危険 とは思わ ない	全く危険と は思わない	無 応 答	合 計
二 輪 群	無事故・無違反群	16 ～ 19	30 11.7	63 24.6	80 31.3	64 25.0	17 6.6	2 0.8	256 (100.0)
		20 ～ 24	23 16.3	38 27.0	46 32.6	24 17.0	6 4.3	4 2.8	141 (100.0)
		合 計	53 13.4	101 25.4	126 31.7	88 22.2	23 5.8	6 1.5	397 (100.0)
	事故・違反群	16 ～ 19	58 12.6	124 27.0	151 32.8	100 21.7	23 5.0	4 0.9	460 (100.0)
		20 ～ 24	18 8.8	56 27.5	69 33.8	45 22.1	13 6.4	3 1.5	204 (100.0)
		合 計	76 11.4	180 27.1	220 33.1	145 21.8	36 5.4	7 1.1	664 (100.0)
四 輪 群	無事故・無違反群	16 ～ 19	57 10.8	155 29.5	178 33.8	122 23.2	13 2.5	1 0.2	526 (100.0)
		20 ～ 24	74 12.1	163 26.6	210 34.3	135 22.1	24 3.9	6 1.0	612 (100.0)
		25 ～ 29	22 12.7	69 39.9	58 33.5	22 12.7	0 0.0	2 1.2	173 (100.0)
		30 ～ 39	22 9.9	79 35.6	87 39.2	29 13.1	5 2.3	0 0.0	222 (100.0)
		合 計	175 11.4	466 30.4	533 34.8	308 20.1	42 2.7	9 0.6	1533 (100.0)
	事故・違反群	16 ～ 19	54 9.7	152 27.3	173 31.1	142 25.5	32 5.8	3 0.5	556 (100.0)
		20 ～ 24	71 10.2	155 22.3	208 30.0	203 29.3	51 7.3	6 0.9	694 (100.0)
		25 ～ 29	24 8.0	88 29.2	102 33.9	74 24.6	10 3.3	3 1.0	301 (100.0)
		30 ～ 39	38 9.0	147 34.8	140 33.1	83 19.6	14 3.3	1 0.2	423 (100.0)
		合 計	187 9.5	542 27.5	623 31.6	502 25.4	107 5.4	13 0.7	1974 (100.0)

問6 運転場面に対する危険度

10. 横断歩道のすぐ近くで駐車する。

対 象 \ 応 答			極めて危険	危 険	やや危険	それほど危険とは思わない	全く危険とは思わない	無 応 答	合 計
二 輪 群	無事故・無違反群	16～19	64 25.0	81 31.6	63 24.6	38 14.8	8 3.1	2 0.8	256 (100.0)
		20～24	44 31.2	51 36.2	29 20.6	12 8.5	1 0.7	4 2.8	141 (100.0)
		合 計	108 27.2	132 33.2	92 23.2	50 12.6	9 2.3	6 1.5	397 (100.0)
	事故・違反群	16～19	110 23.9	171 37.2	103 22.4	56 12.2	16 3.5	4 0.9	460 (100.0)
		20～24	55 27.0	76 37.3	45 22.1	20 9.8	5 2.5	3 1.5	204 (100.0)
		合 計	165 24.8	247 37.2	148 22.3	76 11.4	21 3.2	7 1.1	664 (100.0)
四 輪 群	無事故・無違反群	16～19	148 28.1	187 35.6	132 25.1	53 10.1	5 1.0	1 0.2	526 (100.0)
		20～24	168 27.5	240 39.2	140 22.9	48 7.8	10 1.6	6 1.0	612 (100.0)
		25～29	61 35.3	69 39.9	32 18.5	8 4.6	1 0.6	2 1.2	173 (100.0)
		30～39	69 31.1	105 47.3	43 19.4	5 2.3	0 0.0	0 0.0	222 (100.0)
		合 計	446 29.1	601 39.2	347 22.6	114 7.4	16 1.0	9 0.6	1533 (100.0)
	事故・違反群	16～19	149 26.8	206 37.1	108 19.4	69 12.4	20 3.6	4 0.7	556 (100.0)
		20～24	174 25.1	250 36.0	158 22.8	88 12.7	18 2.6	6 0.9	694 (100.0)
		25～29	74 24.6	112 37.2	72 23.9	38 12.6	1 0.3	4 1.3	301 (100.0)
		30～39	161 38.1	155 36.6	82 19.4	23 5.4	2 0.5	0 0.0	423 (100.0)
		合 計	558 28.3	723 36.6	420 21.3	218 11.0	41 2.1	14 0.7	1974 (100.0)

問 7 運転に対する意見

1. どうしても急ぐ用がある時は、多少スピードを出し過ぎてもやむを得ない。

対 象 \ 応 答			そ う 思 う	ややそう思う	ややそう 思わない	そう思わない	無 応 答	合 計
二 輪 群	無事故・無違反群	16 ～ 19	40 15.6	122 47.7	49 19.1	28 10.9	17 6.6	256 (100.0)
		20 ～ 24	13 9.2	76 53.9	32 22.7	12 8.5	8 5.7	141 (100.0)
		合 ～ 計	53 13.4	198 49.9	81 20.4	40 10.1	25 6.3	397 (100.0)
	事故・違反群	16 ～ 19	76 16.5	205 44.6	97 21.1	53 11.5	29 6.3	460 (100.0)
		20 ～ 24	31 15.2	109 53.4	34 16.7	19 9.3	11 5.4	204 (100.0)
		合 計	107 16.1	314 47.3	131 19.7	72 10.8	40 6.0	664 (100.0)
四 輪 群	無事故・無違反群	16 ～ 19	50 9.5	255 48.5	114 21.7	65 12.4	42 8.0	526 (100.0)
		20 ～ 24	57 9.3	278 45.4	144 23.5	88 14.4	45 7.4	612 (100.0)
		25 ～ 29	9 5.2	74 42.8	48 27.7	26 15.0	16 9.2	173 (100.0)
		30 ～ 39	7 3.2	64 28.8	64 28.8	56 25.2	31 14.0	222 (100.0)
		合 計	123 8.0	671 43.8	370 24.1	235 15.3	134 8.7	1533 (100.0)
	事故・違反群	16 ～ 19	76 13.7	255 45.9	108 19.4	71 12.8	46 8.3	556 (100.0)
		20 ～ 24	101 14.6	333 48.0	124 17.9	91 13.1	45 6.5	694 (100.0)
		25 ～ 29	34 11.3	150 49.8	67 22.3	42 14.0	8 2.7	301 (100.0)
		30 ～ 39	24 5.7	192 45.4	94 22.2	95 22.5	18 4.3	423 (100.0)
		合 計	235 11.9	930 47.1	393 19.9	299 15.1	117 5.9	1974 (100.0)

問 7 運転に対する意見

2. 友達や仲間と一緒に車に乗っている時は、かっこよく運転したい。

対 象			応 答					
			そ う 思 う	ややそう思う	ややそう 思わない	そう思わない	無 応 答	合 計
二 輪 群	無事故・無違反群	16 ～ 19	19 7.4	81 31.6	73 28.5	68 26.6	15 5.9	256 (100.0)
		20 ～ 24	9 6.4	37 26.2	40 28.4	47 33.3	8 5.7	141 (100.0)
		合 ～ 計	28 7.1	118 29.7	113 28.5	115 29.0	23 5.8	397 (100.0)
	事故・違反群	16 ～ 19	74 16.1	149 32.4	109 23.7	99 21.5	29 6.3	460 (100.0)
		20 ～ 24	19 9.3	57 27.9	54 26.5	63 30.9	11 5.4	204 (100.0)
		合 計	93 14.0	206 31.0	163 24.5	162 24.4	40 6.0	664 (100.0)
四 輪 群	無事故・無違反群	16 ～ 19	27 5.1	133 25.3	160 30.4	164 31.2	42 8.0	526 (100.0)
		20 ～ 24	25 4.1	163 26.6	166 27.1	212 34.6	46 7.5	612 (100.0)
		25 ～ 29	2 1.2	22 12.7	55 31.8	77 44.5	17 9.8	173 (100.0)
		30 ～ 39	2 0.9	12 5.4	46 20.7	132 59.5	30 13.5	222 (100.0)
		合 計	56 3.7	330 21.5	427 27.9	585 38.2	135 8.8	1533 (100.0)
	事故・違反群	16 ～ 19	59 10.6	160 28.8	147 26.4	150 27.0	40 7.2	556 (100.0)
		20 ～ 24	48 6.9	180 25.9	199 28.7	222 32.0	45 6.5	694 (100.0)
		25 ～ 29	13 4.3	52 17.3	85 28.2	142 47.2	9 3.0	301 (100.0)
		30 ～ 39	4 0.9	32 7.6	107 25.3	263 62.2	17 4.0	423 (100.0)
		合 計	124 6.3	424 21.5	538 27.3	777 39.4	111 5.6	1974 (100.0)

問 7 運転に対する意見

3. 友達と一緒にの時は、ついスピードを出してしまう。

対 象 \ 応 答			そ う 思 う	そう思わない	ややそう 思わない	そう思わない	無 応 答	合 計
二 輪 群	無事故・無違反群	16 ～ 19	21 8.2	72 28.1	81 31.6	66 25.8	16 6.3	256 (100.0)
		20 ～ 24	6 4.3	34 24.1	48 34.0	45 31.9	8 5.7	141 (100.0)
		合 ～ 計	27 6.8	106 26.7	129 32.5	111 28.0	24 6.0	397 (100.0)
	事故・違反群	16 ～ 19	66 14.3	149 32.4	135 29.3	79 17.2	31 6.7	460 (100.0)
		20 ～ 24	13 6.4	52 25.5	67 32.8	60 29.4	12 5.9	204 (100.0)
		合 計	79 11.9	201 30.3	202 30.4	139 20.9	43 6.5	664 (100.0)
四 輪 群	無事故・無違反群	16 ～ 19	23 4.4	107 20.3	163 31.0	189 35.9	44 8.4	526 (100.0)
		20 ～ 24	14 2.3	112 18.3	205 33.5	235 38.4	46 7.5	612 (100.0)
		25 ～ 29	3 1.7	19 11.0	42 24.3	93 53.8	16 9.2	173 (100.0)
		30 ～ 39	0 0.0	9 4.1	47 21.2	136 61.3	30 13.5	222 (100.0)
		合 計	40 2.6	247 16.1	457 29.8	653 42.6	136 8.9	1533 (100.0)
	事故・違反群	16 ～ 19	42 7.6	148 26.6	166 29.9	158 28.4	42 7.6	556 (100.0)
		20 ～ 24	32 4.6	146 21.0	249 35.9	222 32.0	45 6.5	694 (100.0)
		25 ～ 29	8 2.7	41 13.6	98 32.6	146 48.5	8 2.7	301 (100.0)
		30 ～ 39	5 1.2	28 6.6	119 28.1	252 59.6	19 4.5	423 (100.0)
		合 計	87 4.4	363 18.4	632 32.0	778 39.4	114 5.8	1974 (100.0)

問 7 運転に対する意見

4. 車は友達とつき合う上で欠かせないものだ。

対 象 \ 応 答			そ う 思 う	ややそう思う	ややそう 思わない	そう思わない	無 応 答	合 計
二 輪 群	無事故・無違反群	16 ～ 19	49 19.1	53 20.7	61 23.8	78 30.5	15 5.9	256 (100.0)
		20 ～ 24	24 17.0	29 20.6	30 21.3	50 35.5	8 5.7	141 (100.0)
		合 計	73 18.4	82 20.7	91 22.9	128 32.2	23 5.8	397 (100.0)
	事故・違反群	16 ～ 19	119 25.9	113 24.6	93 20.2	104 22.6	31 6.7	460 (100.0)
		20 ～ 24	41 20.1	44 21.6	49 24.0	59 28.9	11 5.4	204 (100.0)
		合 計	160 24.1	157 23.6	142 21.4	163 24.5	42 6.3	664 (100.0)
四 輪 群	無事故・無違反群	16 ～ 19	119 22.6	115 21.9	109 20.7	140 26.6	43 8.2	526 (100.0)
		20 ～ 24	116 19.0	134 21.9	141 23.0	176 28.8	45 7.4	612 (100.0)
		25 ～ 29	15 8.7	25 14.5	44 25.4	73 42.2	16 9.2	173 (100.0)
		30 ～ 39	11 5.0	16 7.2	39 17.6	126 56.8	30 13.5	222 (100.0)
		合 計	261 17.0	290 18.9	333 21.7	515 33.6	134 8.7	1533 (100.0)
	事故・違反群	16 ～ 19	161 29.0	129 23.2	108 19.4	118 21.2	40 7.2	556 (100.0)
		20 ～ 24	175 25.2	165 23.8	132 19.0	177 25.5	45 6.5	694 (100.0)
		25 ～ 29	46 15.3	56 18.6	67 22.3	124 41.2	8 2.7	301 (100.0)
		30 ～ 39	33 7.8	43 10.2	72 17.0	255 60.3	20 4.7	423 (100.0)
		合 計	415 21.0	393 19.9	379 19.2	674 34.1	113 5.7	1974 (100.0)

問 7 運転に対する意見

5. 車を運転することに生きがいを感じる。

対 象 \ 応 答			そ う 思 う	ややそう思う	ややそう 思わない	そう思わない	無 応 答	合 計
二 輪 群	無 事 故 ・ 無 違 反 群	16 ～ 19	40 15.6	64 25.0	67 26.2	69 27.0	16 6.3	256 (100.0)
		20 ～ 24	16 11.3	28 19.9	42 29.8	47 33.3	8 5.7	141 (100.0)
		合 計	56 14.1	92 23.2	109 27.5	116 29.2	24 6.0	397 (100.0)
	事 故 ・ 違 反 群	16 ～ 19	119 25.9	129 28.0	97 21.1	86 18.7	29 6.3	460 (100.0)
		20 ～ 24	38 18.6	66 32.4	42 20.6	47 23.0	11 5.4	204 (100.0)
		合 計	157 23.6	195 29.4	139 20.9	133 20.0	40 6.0	664 (100.0)
四 輪 群	無 事 故 ・ 無 違 反 群	16 ～ 19	46 8.7	85 16.2	158 30.0	195 37.1	42 8.0	526 (100.0)
		20 ～ 24	47 7.7	80 13.1	189 30.9	250 40.8	46 7.5	612 (100.0)
		25 ～ 29	6 3.5	19 11.0	45 26.0	87 50.3	16 9.2	173 (100.0)
		30 ～ 39	9 4.1	16 7.2	35 15.8	131 59.0	31 14.0	222 (100.0)
		合 計	108 7.0	200 13.0	427 27.9	663 43.2	135 8.8	1533 (100.0)
	事 故 ・ 違 反 群	16 ～ 19	84 15.1	122 21.9	144 25.9	164 29.5	42 7.6	556 (100.0)
		20 ～ 24	85 12.2	127 18.3	187 26.9	249 35.9	46 6.6	694 (100.0)
		25 ～ 29	17 5.6	58 19.3	79 26.2	138 45.8	9 3.0	301 (100.0)
		30 ～ 39	22 5.2	41 9.7	80 18.9	262 61.9	18 4.3	423 (100.0)
		合 計	208 10.5	348 17.6	490 24.8	813 41.2	115 5.8	1974 (100.0)

問 7 運転に対する意見

6. 車は単なる移動の手段にすぎない。

対 象 \ 応 答			そ う 思 う	ややそう思う	ややそう 思わない	そう思わない	無 応 答	合 計
二 輪 群	無事故・無違反群	16 ～ 19	29 11.3	25 9.8	66 25.8	121 47.3	15 5.9	256 (100.0)
		20 ～ 24	17 12.1	26 18.4	40 28.4	50 35.5	8 5.7	141 (100.0)
		合 ～ 計	46 11.6	51 12.8	106 26.7	171 43.1	23 5.8	397 (100.0)
	事故・違反群	16 ～ 19	29 6.3	62 13.5	102 22.2	237 51.5	30 6.5	460 (100.0)
		20 ～ 24	16 7.8	29 14.2	45 22.1	102 50.0	12 5.9	204 (100.0)
		合 計	45 6.8	91 13.7	147 22.1	339 51.1	42 6.3	664 (100.0)
四 輪 群	無事故・無違反群	16 ～ 19	65 12.4	104 19.8	139 26.4	175 33.3	43 8.2	526 (100.0)
		20 ～ 24	102 16.7	131 21.4	171 27.9	162 26.5	46 7.5	612 (100.0)
		25 ～ 29	34 19.7	45 26.0	43 24.9	35 20.2	16 9.2	173 (100.0)
		30 ～ 39	68 30.6	52 23.4	43 19.4	29 13.1	30 13.5	222 (100.0)
		合 計	269 17.5	332 21.7	396 25.8	401 26.2	135 8.8	1533 (100.0)
	事故・違反群	16 ～ 19	60 10.8	86 15.5	145 26.1	222 39.9	43 7.7	556 (100.0)
		20 ～ 24	105 15.1	130 18.7	192 27.7	222 32.0	45 6.5	694 (100.0)
		25 ～ 29	68 22.6	74 24.6	76 25.2	75 24.9	8 2.7	301 (100.0)
		30 ～ 39	122 28.8	85 20.1	80 18.9	119 28.1	17 4.0	423 (100.0)
		合 計	355 18.0	375 19.0	493 25.0	638 32.3	113 5.7	1974 (100.0)

問 7 運転に対する意見

7. 車を運転している時は、日頃のいやなことを忘れさせてくれる。

対 象 \ 応 答			そ う 思 う	ややそう思う	ややそう 思わない	そう思わない	無 応 答	合 計
二 輪 群	無事故・無違反群	16 ～ 19	40 15.6	63 24.6	68 26.6	70 27.3	15 5.9	256 (100.0)
		20 ～ 24	13 9.2	40 28.4	35 24.8	45 31.9	8 5.7	141 (100.0)
		合 ～ 計	53 13.4	103 25.9	103 25.9	115 29.0	23 5.8	397 (100.0)
	事故・違反群	16 ～ 19	87 18.9	138 30.0	110 23.9	96 20.9	29 6.3	460 (100.0)
		20 ～ 24	36 17.6	57 27.9	52 25.5	48 23.5	11 5.4	204 (100.0)
		合 計	123 18.5	195 29.4	162 24.4	144 21.7	40 6.0	664 (100.0)
四 輪 群	無事故・無違反群	16 ～ 19	32 6.1	86 16.3	182 34.6	182 34.6	44 8.4	526 (100.0)
		20 ～ 24	35 5.7	124 20.3	181 29.6	227 37.1	45 7.4	612 (100.0)
		25 ～ 29	6 3.5	20 11.6	52 30.1	79 45.7	16 9.2	173 (100.0)
		30 ～ 39	10 4.5	21 9.5	46 20.7	115 51.8	30 13.5	222 (100.0)
		合 計	83 5.4	251 16.4	461 30.1	603 39.3	135 8.8	1533 (100.0)
	事故・違反群	16 ～ 19	72 12.9	105 18.9	175 31.5	164 29.5	40 7.2	556 (100.0)
		20 ～ 24	66 9.5	141 20.3	192 27.7	250 36.0	45 6.5	694 (100.0)
		25 ～ 29	15 5.0	71 23.6	86 28.6	121 40.2	8 2.7	301 (100.0)
		30 ～ 39	27 6.4	46 10.9	93 22.0	239 56.5	18 4.3	423 (100.0)
		合 計	180 9.1	363 18.4	546 27.7	774 39.2	111 5.6	1974 (100.0)

問 7 運転に対する意見

8. スピードを出した時の壮快感は、なにものにもかえがたい。

対 象			応 答	そ う 思 う	ややそう思う	ややそう 思わない	そう思わない	無 応 答	合 計
二 輪 群	無 事 故 ・ 無 違 反 群	16 ～ 19		20 7.8	79 30.9	76 29.7	65 25.4	16 6.3	256 (100.0)
		20 ～ 24		14 9.9	29 20.6	47 33.3	43 30.5	8 5.7	141 (100.0)
		合 計		34 8.6	108 27.2	123 31.0	108 27.2	24 6.0	397 (100.0)
	事 故 ・ 違 反 群	16 ～ 19		83 18.0	121 26.3	134 29.1	92 20.0	30 6.5	460 (100.0)
		20 ～ 24		29 14.2	53 26.0	59 28.9	52 25.5	11 5.4	204 (100.0)
		合 計		112 16.9	174 26.2	193 29.1	144 21.7	41 6.2	664 (100.0)
四 輪 群	無 事 故 ・ 無 違 反 群	16 ～ 19		18 3.4	92 17.5	164 31.2	209 39.7	43 8.2	526 (100.0)
		20 ～ 24		20 3.3	87 14.2	210 34.3	250 40.8	45 7.4	612 (100.0)
		25 ～ 29		2 1.2	15 8.7	52 30.1	88 50.9	16 9.2	173 (100.0)
		30 ～ 39		1 0.5	18 8.1	33 14.9	140 63.1	30 13.5	222 (100.0)
		合 計		41 2.7	212 13.8	459 29.9	687 44.8	134 8.7	1533 (100.0)
	事 故 ・ 違 反 群	16 ～ 19		40 7.2	106 19.1	177 31.8	193 34.7	40 7.2	556 (100.0)
		20 ～ 24		41 5.9	128 18.4	232 33.4	248 35.7	45 6.5	694 (100.0)
		25 ～ 29		9 3.0	47 15.6	95 31.6	142 47.2	8 2.7	301 (100.0)
		30 ～ 39		9 2.1	39 9.2	90 21.3	268 63.4	17 4.0	423 (100.0)
		合 計		99 5.0	320 16.2	594 30.1	851 43.1	110 5.6	1974 (100.0)

問 7 運転に対する意見

9. カーブでタイヤをきしませながら走るのはかっこよい。

対 象 \ 応 答			そ う 思 う	ややそう思う	ややそう 思わない	そう思わない	無 応 答	合 計
二 輪 群	無 事 故 ・ 無 違 反 群	16 ～ 19	7 2.7	29 11.3	83 32.4	121 47.3	16 6.3	256 (100.0)
		20 ～ 24	4 2.8	6 4.3	32 22.7	91 64.5	8 5.7	141 (100.0)
		合 ～ 計	11 2.8	35 8.8	115 29.0	212 53.4	24 6.0	397 (100.0)
	事 故 ・ 違 反 群	16 ～ 19	34 7.4	81 17.6	132 28.7	183 39.8	30 6.5	460 (100.0)
		20 ～ 24	8 3.9	15 7.4	59 28.9	110 53.9	12 5.9	204 (100.0)
		合 計	42 6.3	96 14.5	191 28.8	293 44.1	42 6.3	664 (100.0)
四 輪 群	無 事 故 ・ 無 違 反 群	16 ～ 19	4 0.8	28 5.3	130 24.7	321 61.0	43 8.2	526 (100.0)
		20 ～ 24	3 0.5	30 4.9	121 19.8	413 67.5	45 7.4	612 (100.0)
		25 ～ 29	1 0.6	4 2.3	27 15.6	125 72.3	16 9.2	173 (100.0)
		30 ～ 39	0 0.0	0 0.0	16 7.2	175 78.8	31 14.0	222 (100.0)
		合 計	8 0.5	62 4.0	294 19.2	1034 67.4	135 8.8	1533 (100.0)
	事 故 ・ 違 反 群	16 ～ 19	17 3.1	49 8.8	159 28.6	291 52.3	40 7.2	556 (100.0)
		20 ～ 24	12 1.7	46 6.6	174 25.1	416 59.9	46 6.6	694 (100.0)
		25 ～ 29	0 0.0	10 3.3	52 17.3	230 76.4	9 3.0	301 (100.0)
		30 ～ 39	1 0.2	2 0.5	41 9.7	362 85.6	17 4.0	423 (100.0)
		合 計	30 1.5	107 5.4	426 21.6	1299 65.8	112 5.7	1974 (100.0)

問 7 運転に対する意見

10. 人より少しでも速く走れる技術を身につけたい。

対 象 \ 応 答			そ う 思 う	ややそう思う	ややそう 思わない	そう思わない	無 応 答	合 計
二 輪 群	無事故・無違反群	16 ～ 19	75 29.3	70 27.3	47 18.4	47 18.4	17 6.6	256 (100.0)
		20 ～ 24	25 17.7	41 29.1	24 17.0	42 29.8	9 6.4	141 (100.0)
		合 計	100 25.2	111 28.0	71 17.9	89 22.4	26 6.5	397 (100.0)
	事故・違反群	16 ～ 19	163 35.4	120 26.1	75 16.3	70 15.2	32 7.0	460 (100.0)
		20 ～ 24	62 30.4	46 22.5	33 16.2	52 25.5	11 5.4	204 (100.0)
		合 計	225 33.9	166 25.0	108 16.3	122 18.4	43 6.5	664 (100.0)
四 輪 群	無事故・無違反群	16 ～ 19	56 10.6	106 20.2	133 25.3	186 35.4	45 8.6	526 (100.0)
		20 ～ 24	60 9.8	113 18.5	162 26.5	232 37.9	45 7.4	612 (100.0)
		25 ～ 29	7 4.0	20 11.6	39 22.5	91 52.6	16 9.2	173 (100.0)
		30 ～ 39	3 1.4	22 9.9	47 21.2	120 54.1	30 13.5	222 (100.0)
		合 計	126 8.2	261 17.0	381 24.9	629 41.0	136 8.9	1533 (100.0)
	事故・違反群	16 ～ 19	94 16.9	138 24.8	113 20.3	171 30.8	40 7.2	556 (100.0)
		20 ～ 24	98 14.1	151 21.8	152 21.9	248 35.7	45 6.5	694 (100.0)
		25 ～ 29	26 8.6	45 15.0	76 25.2	146 48.5	8 2.7	301 (100.0)
		30 ～ 39	11 2.6	35 8.3	85 20.1	275 65.0	17 4.0	423 (100.0)
		合 計	229 11.6	369 18.7	426 21.6	840 42.6	110 5.6	1974 (100.0)

問 7 運転に対する意見

11. 運転が楽な車よりも速く走れる高性能車に乗りたい。

対 象			応 答		そ う 思 う	ややそう思う	ややそう 思わない	そう思わない	無 応 答	合 計
二 輪 群	無 事 故 ・ 無 違 反 群	16 ～ 19	48 18.8	64 25.0	71 27.7	57 22.3	16 6.3	256 (100.0)		
		20 ～ 24	18 12.8	24 17.0	47 33.3	44 31.2	8 5.7	141 (100.0)		
		合 計	66 16.6	88 22.2	118 29.7	101 25.4	24 6.0	397 (100.0)		
	事 故 ・ 違 反 群	16 ～ 19	96 20.9	121 26.3	112 24.3	101 22.0	30 6.5	460 (100.0)		
		20 ～ 24	42 20.6	39 19.1	49 24.0	63 30.9	11 5.4	204 (100.0)		
		合 計	138 20.8	160 24.1	161 24.2	164 24.7	41 6.2	664 (100.0)		
四 輪 群	無 事 故 ・ 無 違 反 群	16 ～ 19	61 11.6	107 20.3	126 24.0	190 36.1	42 8.0	526 (100.0)		
		20 ～ 24	65 10.6	92 15.0	170 27.8	240 39.2	45 7.4	612 (100.0)		
		25 ～ 29	5 2.9	19 11.0	33 19.1	100 57.8	16 9.2	173 (100.0)		
		30 ～ 39	5 2.3	8 3.6	37 16.7	142 64.0	30 13.5	222 (100.0)		
		合 計	136 8.9	226 14.7	366 23.9	672 43.8	133 8.7	1533 (100.0)		
	事 故 ・ 違 反 群	16 ～ 19	108 19.4	130 23.4	130 23.4	147 26.4	41 7.4	556 (100.0)		
		20 ～ 24	111 16.0	117 16.9	173 24.9	247 35.6	46 6.6	694 (100.0)		
		25 ～ 29	23 7.6	34 11.3	88 29.2	146 48.5	10 3.3	301 (100.0)		
		30 ～ 39	17 4.0	29 6.9	79 18.7	280 66.2	18 4.3	423 (100.0)		
		合 計	259 13.1	310 15.7	470 23.8	820 41.5	115 5.8	1974 (100.0)		

問 7 運転に対する意見

12. 車の運転はうまい方だと思う。

対 象 \ 応 答			そ う 思 う	ややそう思う	ややそう 思わない	そう思わない	無 応 答	合 計
二 輪 群	無事故・無違反群	16 ～ 19	21 8.2	58 22.7	101 39.5	59 23.0	17 6.6	256 (100.0)
		20 ～ 24	6 4.3	25 17.7	58 41.1	44 31.2	8 5.7	141 (100.0)
		合 計	27 6.8	83 20.9	159 40.1	103 25.9	25 6.3	397 (100.0)
	事故・違反群	16 ～ 19	46 10.0	120 26.1	193 42.0	70 15.2	31 6.7	460 (100.0)
		20 ～ 24	17 8.3	54 26.5	74 36.3	48 23.5	11 5.4	204 (100.0)
		合 計	63 9.5	174 26.2	267 40.2	118 17.8	42 6.3	664 (100.0)
四 輪 群	無事故・無違反群	16 ～ 19	24 4.6	120 22.8	215 40.9	124 23.6	43 8.2	526 (100.0)
		20 ～ 24	23 3.8	110 18.0	259 42.3	175 28.6	45 7.4	612 (100.0)
		25 ～ 29	11 6.4	17 9.8	66 38.2	61 35.3	18 10.4	173 (100.0)
		30 ～ 39	6 2.7	36 16.2	73 32.9	77 34.7	30 13.5	222 (100.0)
		合 計	64 4.2	283 18.5	613 40.0	437 28.5	136 8.9	1533 (100.0)
	事故・違反群	16 ～ 19	63 11.3	159 28.6	198 35.6	96 17.3	40 7.2	556 (100.0)
		20 ～ 24	71 10.2	218 31.4	222 32.0	137 19.7	46 6.6	694 (100.0)
		25 ～ 29	36 12.0	102 33.9	89 29.6	66 21.9	8 2.7	301 (100.0)
		30 ～ 39	34 8.0	139 32.9	110 26.0	122 28.8	18 4.3	423 (100.0)
		合 計	204 10.3	618 31.3	619 31.4	421 21.3	112 5.7	1974 (100.0)

問 7 運転に対する意見

13. 車を運転することは楽しい

対 象			応 答		そ う 思 う	ややそう思う	ややそう 思わない	そう思わない	無 応 答	合 計
二 輪 群	無事故・無違反群	16 ～ 19	169 66.0	58 22.7	9 3.5	4 1.6	16 6.3	256 (100.0)		
		20 ～ 24	75 53.2	46 32.6	8 5.7	4 2.8	8 5.7	141 (100.0)		
		合 計	244 61.5	104 26.2	17 4.3	8 2.0	24 6.0	397 (100.0)		
	事故・違反群	16 ～ 19	319 69.3	87 18.9	15 3.3	8 1.7	31 6.7	460 (100.0)		
		20 ～ 24	126 61.8	55 27.0	10 4.9	2 1.0	11 5.4	204 (100.0)		
		合 計	445 67.0	142 21.4	25 3.8	10 1.5	42 6.3	664 (100.0)		
四 輪 群	無事故・無違反群	16 ～ 19	213 40.5	185 35.2	64 12.2	21 4.0	43 8.2	526 (100.0)		
		20 ～ 24	223 36.4	218 35.6	85 13.9	41 6.7	45 7.4	612 (100.0)		
		25 ～ 29	36 20.8	63 36.4	34 19.7	23 13.3	17 9.8	173 (100.0)		
		30 ～ 39	33 14.9	76 34.2	59 26.6	24 10.8	30 13.5	222 (100.0)		
		合 計	505 32.9	542 35.4	242 15.8	109 7.1	135 8.8	1533 (100.0)		
	事故・違反群	16 ～ 19	252 45.3	178 32.0	56 10.1	30 5.4	40 7.2	556 (100.0)		
		20 ～ 24	301 43.4	240 34.6	77 11.1	31 4.5	45 6.5	694 (100.0)		
		25 ～ 29	104 34.6	100 33.2	48 15.9	41 13.6	8 2.7	301 (100.0)		
		30 ～ 39	75 17.7	138 32.6	110 26.0	82 19.4	18 4.3	423 (100.0)		
		合 計	732 37.1	656 33.2	291 14.7	184 9.3	111 5.6	1974 (100.0)		

問 8 運転の様子

1. 運転の下手な人は、上手になるまで遠慮がちに走るべきだ。

対 象 \ 応 答			その通り である	どちらかとい えばその通り である	どちらかとい えばそうでは ない	そんなこ とはない	無 応 答	合 計
二 輪 群	無事故・無違反群	16 ～ 19	44 17.2	84 32.8	57 22.3	56 21.9	15 5.9	256 (100.0)
		20 ～ 24	19 13.5	55 39.0	25 17.7	34 24.1	8 5.7	141 (100.0)
		合 ～ 計	63 15.9	139 35.0	82 20.7	90 22.7	23 5.8	397 (100.0)
	事故・違反群	16 ～ 19	90 19.6	160 34.8	100 21.7	80 17.4	30 6.5	460 (100.0)
		20 ～ 24	48 23.5	81 39.7	36 17.6	28 13.7	11 5.4	204 (100.0)
		合 計	138 20.8	241 36.3	136 20.5	108 16.3	41 6.2	664 (100.0)
四 輪 群	無事故・無違反群	16 ～ 19	78 14.8	167 31.7	124 23.6	114 21.7	43 8.2	526 (100.0)
		20 ～ 24	86 14.1	209 34.2	148 24.2	124 20.3	45 7.4	612 (100.0)
		25 ～ 29	23 13.3	54 31.2	42 24.3	38 22.0	16 9.2	173 (100.0)
		30 ～ 39	25 11.3	57 25.7	41 18.5	69 31.1	30 13.5	222 (100.0)
		合 計	212 13.8	487 31.8	355 23.2	345 22.5	134 8.7	1533 (100.0)
	事故・違反群	16 ～ 19	93 16.7	182 32.7	109 19.6	130 23.4	42 7.6	556 (100.0)
		20 ～ 24	142 20.5	251 36.2	136 19.6	115 16.6	50 7.2	694 (100.0)
		25 ～ 29	50 16.6	123 40.9	64 21.3	55 18.3	9 3.0	301 (100.0)
		30 ～ 39	54 12.8	162 38.3	83 19.6	107 25.3	17 4.0	423 (100.0)
		合 計	339 17.2	718 36.4	392 19.9	407 20.6	118 6.0	1974 (100.0)

問 8 運転の様子

2. ゆっくり走っている車は、他の車の邪魔になる。

対 象 \ 応 答			その通り である	どちらかとい えばその通り である	どちらかとい えばそうでは ない	そんなこ とはない	無 応 答	合 計
二 輪 群	無 事 故 ・ 無 違 反 群	16 ～ 19	37 14.5	113 44.1	56 21.9	34 13.3	16 6.3	256 (100.0)
		20 ～ 24	19 13.5	72 51.1	28 19.9	14 9.9	8 5.7	141 (100.0)
		合 ～ 計	56 14.1	185 46.6	84 21.2	48 12.1	24 6.0	397 (100.0)
	事 故 ・ 違 反 群	16 ～ 19	69 15.0	199 43.3	103 22.4	61 13.3	28 6.1	460 (100.0)
		20 ～ 24	32 15.7	103 50.5	40 19.6	18 8.8	11 5.4	204 (100.0)
		合 計	101 15.2	302 45.5	143 21.5	79 11.9	39 5.9	664 (100.0)
四 輪 群	無 事 故 ・ 無 違 反 群	16 ～ 19	68 12.9	261 49.6	94 17.9	59 11.2	44 8.4	526 (100.0)
		20 ～ 24	71 11.6	310 50.7	120 19.6	65 10.6	46 7.5	612 (100.0)
		25 ～ 29	18 10.4	66 38.2	54 31.2	19 11.0	16 9.2	173 (100.0)
		30 ～ 39	23 10.4	86 38.7	46 20.7	37 16.7	30 13.5	222 (100.0)
		合 計	180 11.7	723 47.2	314 20.5	180 11.7	136 8.9	1533 (100.0)
	事 故 ・ 違 反 群	16 ～ 19	99 17.8	245 44.1	104 18.7	67 12.1	41 7.4	556 (100.0)
		20 ～ 24	126 18.2	327 47.1	117 16.9	76 11.0	48 6.9	694 (100.0)
		25 ～ 29	50 16.6	143 47.5	66 21.9	33 11.0	9 3.0	301 (100.0)
		30 ～ 39	59 13.9	186 44.0	94 22.2	67 15.8	17 4.0	423 (100.0)
		合 計	334 16.9	901 45.6	381 19.3	243 12.3	115 5.8	1974 (100.0)

問 8 運転の様子

3. 追い越されるのはよい気持ちがしない。

対 象 \ 応 答			その通り である	どちらかとい えはその通り である	どちらかとい えはそうでは ない	そんなこ とはない	無 応 答	合 計
二 輪 群	無 事 故 ・ 無 違 反 群	16 ～ 19	68 26.6	92 35.9	48 18.8	33 12.9	15 5.9	256 (100.0)
		20 ～ 24	23 16.3	51 36.2	43 30.5	16 11.3	8 5.7	141 (100.0)
		合 ～ 計	91 22.9	143 36.0	91 22.9	49 12.3	23 5.8	397 (100.0)
	事 故 ・ 違 反 群	16 ～ 19	125 27.2	161 35.0	80 17.4	65 14.1	29 6.3	460 (100.0)
		20 ～ 24	47 23.0	68 33.3	43 21.1	35 17.2	11 5.4	204 (100.0)
		合 計	172 25.9	229 34.5	123 18.5	100 15.1	40 6.0	664 (100.0)
四 輪 群	無 事 故 ・ 無 違 反 群	16 ～ 19	98 18.6	196 37.3	100 19.0	90 17.1	42 8.0	526 (100.0)
		20 ～ 24	90 14.7	221 36.1	133 21.7	123 20.1	45 7.4	612 (100.0)
		25 ～ 29	9 5.2	40 23.1	54 31.2	54 31.2	16 9.2	173 (100.0)
		30 ～ 39	16 7.2	53 23.9	40 18.0	84 37.8	29 13.1	222 (100.0)
		合 計	213 13.9	510 33.3	327 21.3	351 22.9	132 8.6	1533 (100.0)
	事 故 ・ 違 反 群	16 ～ 19	112 20.1	189 34.0	107 19.2	107 19.2	41 7.4	556 (100.0)
		20 ～ 24	130 18.7	235 33.9	145 20.9	136 19.6	48 6.9	694 (100.0)
		25 ～ 29	31 10.3	86 28.6	83 27.6	92 30.6	9 3.0	301 (100.0)
		30 ～ 39	23 5.4	115 27.2	93 22.0	173 40.9	19 4.5	423 (100.0)
		合 計	296 15.0	625 31.7	428 21.7	508 25.7	117 5.9	1974 (100.0)

問 8 運転の様子

4. 少しでも危険を感じたら、すぐクラクションを鳴らす。

対 象 \ 応 答			その通り である	どちらかとい えばその通り である	どちらかとい えばそうでは ない	そんなこ とはない	無 応 答	合 計
二 輪 群	無 事 故 ・ 無 違 反 群	16 ～ 19	16 6.3	46 18.0	84 32.8	95 37.1	15 5.9	256 (100.0)
		20 ～ 24	7 5.0	20 14.2	42 29.8	64 45.4	8 5.7	141 (100.0)
		合 計	23 5.8	66 16.6	126 31.7	159 40.1	23 5.8	397 (100.0)
	事 故 ・ 違 反 群	16 ～ 19	45 9.8	76 16.5	151 32.8	160 34.8	28 6.1	460 (100.0)
		20 ～ 24	14 6.9	26 12.7	71 34.8	82 40.2	11 5.4	204 (100.0)
		合 計	59 8.9	102 15.4	222 33.4	242 36.4	39 5.9	664 (100.0)
四 輪 群	無 事 故 ・ 無 違 反 群	16 ～ 19	48 9.1	84 16.0	181 34.4	171 32.5	42 8.0	526 (100.0)
		20 ～ 24	51 8.3	96 15.7	210 34.3	210 34.3	45 7.4	612 (100.0)
		25 ～ 29	7 4.0	30 17.3	70 40.5	49 28.3	17 9.8	173 (100.0)
		30 ～ 39	6 2.7	28 12.6	66 29.7	92 41.4	30 13.5	222 (100.0)
		合 計	112 7.3	238 15.5	527 34.4	522 34.1	134 8.7	1533 (100.0)
	事 故 ・ 違 反 群	16 ～ 19	67 12.1	119 21.4	171 30.8	158 28.4	41 7.4	556 (100.0)
		20 ～ 24	63 9.1	126 18.2	221 31.8	237 34.1	47 6.8	694 (100.0)
		25 ～ 29	33 11.0	60 19.9	103 34.2	96 31.9	9 3.0	301 (100.0)
		30 ～ 39	33 7.8	67 15.8	133 31.4	173 40.9	17 4.0	423 (100.0)
		合 計	196 9.9	372 18.8	628 31.8	664 33.6	114 5.8	1974 (100.0)

問 8 運転の様子

5. かつとしてアクセルを踏み込んで追越しをしたり、割り込みをしたことがある。

対 象 \ 応 答			その通り である	どちらかとい えばその通り である	どちらかとい えばそうでは ない	そんなこ とはない	無 応 答	合 計
二 輪 群	無 事 故 ・ 無 違 反 群	16 ～ 19	48 18.8	53 20.7	50 19.5	89 34.8	16 6.3	256 (100.0)
		20 ～ 24	18 12.8	26 18.4	38 27.0	51 36.2	8 5.7	141 (100.0)
		合 ～ 計	66 16.6	79 19.9	88 22.2	140 35.3	24 6.0	397 (100.0)
	事 故 ・ 違 反 群	16 ～ 19	114 24.8	133 28.9	84 18.3	100 21.7	29 6.3	460 (100.0)
		20 ～ 24	46 22.5	44 21.6	51 25.0	52 25.5	11 5.4	204 (100.0)
		合 計	160 24.1	177 26.7	135 20.3	152 22.9	40 6.0	664 (100.0)
四 輪 群	無 事 故 ・ 無 違 反 群	16 ～ 19	45 8.6	80 15.2	128 24.3	229 43.5	44 8.4	526 (100.0)
		20 ～ 24	43 7.0	84 13.7	127 20.8	312 51.0	46 7.5	612 (100.0)
		25 ～ 29	10 5.8	21 12.1	44 25.4	82 47.4	16 9.2	173 (100.0)
		30 ～ 39	6 2.7	19 8.6	46 20.7	121 54.5	30 13.5	222 (100.0)
		合 計	104 6.8	204 13.3	345 22.5	744 48.5	136 8.9	1533 (100.0)
	事 故 ・ 違 反 群	16 ～ 19	117 21.0	141 25.4	120 21.6	135 24.3	43 7.7	556 (100.0)
		20 ～ 24	164 23.6	144 20.7	150 21.6	188 27.1	48 6.9	694 (100.0)
		25 ～ 29	48 15.9	88 29.2	63 20.9	93 30.9	9 3.0	301 (100.0)
		30 ～ 39	51 12.1	78 18.4	91 21.5	185 43.7	18 4.3	423 (100.0)
		合 計	380 19.3	451 22.8	424 21.5	601 30.4	118 6.0	1974 (100.0)

問 8 運転の様子

6. 割り込まれても割合平気でいられる。

対 象 \ 応 答			その通り である	どちらかとい えはその通り である	どちらかとい えはそうでは ない	そんなこ とはない	無 応 答	合 計
二 輪 群	無 事 故 ・ 無 違 反 群	16 ～ 19	35 13.7	75 29.3	95 37.1	36 14.1	15 5.9	256 (100.0)
		20 ～ 24	30 21.3	40 28.4	52 36.9	11 7.8	8 5.7	141 (100.0)
		合 ～ 計	65 16.4	115 29.0	147 37.0	47 11.8	23 5.8	397 (100.0)
	事 故 ・ 違 反 群	16 ～ 19	53 11.5	127 27.6	178 38.7	74 16.1	28 6.1	460 (100.0)
		20 ～ 24	25 12.3	73 35.8	69 33.8	26 12.7	11 5.4	204 (100.0)
		合 計	78 11.7	200 30.1	247 37.2	100 15.1	39 5.9	664 (100.0)
四 輪 群	無 事 故 ・ 無 違 反 群	16 ～ 19	81 15.4	180 34.2	160 30.4	62 11.8	43 8.2	526 (100.0)
		20 ～ 24	115 18.8	195 31.9	196 32.0	60 9.8	46 7.5	612 (100.0)
		25 ～ 29	46 26.6	52 30.1	46 26.6	13 7.5	16 9.2	173 (100.0)
		30 ～ 39	45 20.3	76 34.2	42 18.9	29 13.1	30 13.5	222 (100.0)
		合 計	287 18.7	503 32.8	444 29.0	164 10.7	135 8.8	1533 (100.0)
	事 故 ・ 違 反 群	16 ～ 19	83 14.9	155 27.9	189 34.0	86 15.5	43 7.7	556 (100.0)
		20 ～ 24	115 16.6	204 29.4	244 35.2	83 12.0	48 6.9	694 (100.0)
		25 ～ 29	55 18.3	104 34.6	95 31.6	37 12.3	10 3.3	301 (100.0)
		30 ～ 39	88 20.8	136 32.2	132 31.2	49 11.6	18 4.3	423 (100.0)
		合 計	341 17.3	599 30.3	660 33.4	255 12.9	119 6.0	1974 (100.0)

問 8 運転の様子

7. 歩行者や自転車を邪魔に思うことがある。

対 象 \ 応 答			その通り である	どちらかとい えはその通り である	どちらかとい えはそうでは ない	そんなこ とはない	無 応 答	合 計
二 輪 群	無 事 故 ・ 無 違 反 群	16 ～ 19	40 15.6	96 37.5	54 21.1	50 19.5	16 6.3	256 (100.0)
		20 ～ 24	13 9.2	64 45.4	25 17.7	31 22.0	8 5.7	141 (100.0)
		合 ～ 計	53 13.4	160 40.3	79 19.9	81 20.4	24 6.0	397 (100.0)
	事 故 ・ 違 反 群	16 ～ 19	94 20.4	180 39.1	85 18.5	72 15.7	29 6.3	460 (100.0)
		20 ～ 24	34 16.7	85 41.7	29 14.2	44 21.6	12 5.9	204 (100.0)
		合 計	128 19.3	265 39.9	114 17.2	116 17.5	41 6.2	664 (100.0)
四 輪 群	無 事 故 ・ 無 違 反 群	16 ～ 19	94 17.9	220 41.8	86 16.3	82 15.6	44 8.4	526 (100.0)
		20 ～ 24	114 18.6	254 41.5	112 18.3	87 14.2	45 7.4	612 (100.0)
		25 ～ 29	28 16.2	69 39.9	34 19.7	26 15.0	16 9.2	173 (100.0)
		30 ～ 39	23 10.4	83 37.4	35 15.8	51 23.0	30 13.5	222 (100.0)
		合 計	259 16.9	626 40.8	267 17.4	246 16.0	135 8.8	1533 (100.0)
	事 故 ・ 違 反 群	16 ～ 19	120 21.6	229 41.2	75 13.5	90 16.2	42 7.6	556 (100.0)
		20 ～ 24	167 24.1	277 39.9	113 16.3	87 12.5	50 7.2	694 (100.0)
		25 ～ 29	61 20.3	132 43.9	53 17.6	46 15.3	9 3.0	301 (100.0)
		30 ～ 39	56 13.2	160 37.8	79 18.7	111 26.2	17 4.0	423 (100.0)
		合 計	404 20.5	798 40.4	320 16.2	334 16.9	118 6.0	1974 (100.0)

問 8 運転の様子

8. 横道から出たそうにしている車には進路を譲ることが多い。

対 象 \ 応 答			その通り である	どちらかとい えばその通り である	どちらかとい えばそうでは ない	そんなこ とはない	無 応 答	合 計
二 輪 群	無 事 故 ・ 無 違 反 群	16 ～ 19	43 16.8	86 33.6	95 37.1	15 5.9	17 6.6	256 (100.0)
		20 ～ 24	20 14.2	63 44.7	42 29.8	8 5.7	8 5.7	141 (100.0)
		合 ～ 計	63 15.9	149 37.5	137 34.5	23 5.8	25 6.3	397 (100.0)
	事 故 ・ 違 反 群	16 ～ 19	93 20.2	178 38.7	146 31.7	13 2.8	30 6.5	460 (100.0)
		20 ～ 24	28 13.7	93 45.6	61 29.9	11 5.4	11 5.4	204 (100.0)
		合 計	121 18.2	271 40.8	207 31.2	24 3.6	41 6.2	664 (100.0)
四 輪 群	無 事 故 ・ 無 違 反 群	16 ～ 19	93 17.7	236 44.9	136 25.9	18 3.4	43 8.2	526 (100.0)
		20 ～ 24	94 15.4	280 45.8	170 27.8	22 3.6	46 7.5	612 (100.0)
		25 ～ 29	29 16.8	83 48.0	35 20.2	9 5.2	17 9.8	173 (100.0)
		30 ～ 39	30 13.5	102 45.9	48 21.6	12 5.4	30 13.5	222 (100.0)
		合 計	246 16.0	701 45.7	389 25.4	61 4.0	136 8.9	1533 (100.0)
	事 故 ・ 違 反 群	16 ～ 19	113 20.3	221 39.7	151 27.2	26 4.7	45 8.1	556 (100.0)
		20 ～ 24	127 18.3	288 41.5	197 28.4	31 4.5	51 7.3	694 (100.0)
		25 ～ 29	56 18.6	148 49.2	75 24.9	13 4.3	9 3.0	301 (100.0)
		30 ～ 39	100 23.6	197 46.6	92 21.7	16 3.8	18 4.3	423 (100.0)
		合 計	396 20.1	854 43.3	515 26.1	86 4.4	123 6.2	1974 (100.0)

問 8 運転の様子

9. すすんではかの車に道を譲るようにしている。

対 象 \ 応 答			その通り である	どちらかとい えばその通り である	どちらかとい えばそうでは ない	そんなこ とはない	無 応 答	合 計
二 輪 群	無 事 故 ・ 無 違 反 群	16 ～ 19	26 10.2	78 30.5	106 41.4	31 12.1	15 5.9	256 (100.0)
		20 ～ 24	16 11.3	57 40.4	50 35.5	10 7.1	8 5.7	141 (100.0)
		合 ～ 計	42 10.6	135 34.0	156 39.3	41 10.3	23 5.8	397 (100.0)
	事 故 ・ 違 反 群	16 ～ 19	61 13.3	150 32.6	189 41.1	32 7.0	28 6.1	460 (100.0)
		20 ～ 24	14 6.9	77 37.7	84 41.2	18 8.8	11 5.4	204 (100.0)
		合 計	75 11.3	227 34.2	273 41.1	50 7.5	39 5.9	664 (100.0)
四 輪 群	無 事 故 ・ 無 違 反 群	16 ～ 19	50 9.5	189 35.9	196 37.3	47 8.9	44 8.4	526 (100.0)
		20 ～ 24	69 11.3	253 41.3	206 33.7	38 6.2	46 7.5	612 (100.0)
		25 ～ 29	25 14.5	72 41.6	53 30.6	7 4.0	16 9.2	173 (100.0)
		30 ～ 39	18 8.1	92 41.4	61 27.5	20 9.0	31 14.0	222 (100.0)
		合 計	162 10.6	606 39.5	516 33.7	112 7.3	137 8.9	1533 (100.0)
	事 故 ・ 違 反 群	16 ～ 19	81 14.6	174 31.3	224 40.3	36 6.5	41 7.4	556 (100.0)
		20 ～ 24	89 12.8	247 35.6	256 36.9	54 7.8	48 6.9	694 (100.0)
		25 ～ 29	40 13.3	109 36.2	120 39.9	22 7.3	10 3.3	301 (100.0)
		30 ～ 39	58 13.7	171 40.4	142 33.6	31 7.3	21 5.0	423 (100.0)
		合 計	268 13.6	701 35.5	742 37.6	143 7.2	120 6.1	1974 (100.0)

問 8 運転の様子

10. 割り込まれそうに感じたときは、前車との距離をつめるようにしている。

対 象 \ 応 答			その通り である	どちらかとい えはその通り である	どちらかとい えはそうでは ない	そんなこ とはない	無 応 答	合 計
二 輪 群	無 事 故 ・ 無 違 反 群	16 ～ 19	6 2.3	29 11.3	116 45.3	89 34.8	16 6.3	256 (100.0)
		20 ～ 24	3 2.1	21 14.9	59 41.8	50 35.5	8 5.7	141 (100.0)
		合 ～ 計	9 2.3	50 12.6	175 44.1	139 35.0	24 6.0	397 (100.0)
	事 故 ・ 違 反 群	16 ～ 19	19 4.1	87 18.9	185 40.2	138 30.0	31 6.7	460 (100.0)
		20 ～ 24	11 5.4	37 18.1	89 43.6	56 27.5	11 5.4	204 (100.0)
		合 計	30 4.5	124 18.7	274 41.3	194 29.2	42 6.3	664 (100.0)
四 輪 群	無 事 故 ・ 無 違 反 群	16 ～ 19	13 2.5	80 15.2	229 43.5	160 30.4	44 8.4	526 (100.0)
		20 ～ 24	19 3.1	88 14.4	259 42.3	201 32.8	45 7.4	612 (100.0)
		25 ～ 29	2 1.2	12 6.9	71 41.0	72 41.6	16 9.2	173 (100.0)
		30 ～ 39	5 2.3	20 9.0	67 30.2	100 45.0	30 13.5	222 (100.0)
		合 計	39 2.5	200 13.0	626 40.8	533 34.8	135 8.8	1533 (100.0)
	事 故 ・ 違 反 群	16 ～ 19	26 4.7	105 18.9	227 40.8	157 28.2	41 7.4	556 (100.0)
		20 ～ 24	33 4.8	136 19.6	292 42.1	185 26.7	48 6.9	694 (100.0)
		25 ～ 29	9 3.0	53 17.6	153 50.8	77 25.6	9 3.0	301 (100.0)
		30 ～ 39	12 2.8	59 13.9	164 38.8	169 40.0	19 4.5	423 (100.0)
		合 計	80 4.1	353 17.9	836 42.4	588 29.8	117 5.9	1974 (100.0)

問 8 運転の様子

11. 車間距離がつまると追い越したくなる。

対 象 \ 応 答			その通り である	どちらかとい えばその通り である	どちらかとい えばそうでは ない	そんなこ とはない	無 応 答	合 計
二 輪 群	無 事 故 ・ 無 違 反 群	16 ～ 19	20 7.8	58 22.7	82 32.0	81 31.6	15 5.9	256 (100.0)
		20 ～ 24	8 5.7	30 21.3	56 39.7	39 27.7	8 5.7	141 (100.0)
		合 ～ 計	28 7.1	88 22.2	138 34.8	120 30.2	23 5.8	397 (100.0)
	事 故 ・ 違 反 群	16 ～ 19	51 11.1	126 27.4	139 30.2	114 24.8	30 6.5	460 (100.0)
		20 ～ 24	21 10.3	60 29.4	61 29.9	51 25.0	11 5.4	204 (100.0)
		合 計	72 10.8	186 28.0	200 30.1	165 24.8	41 6.2	664 (100.0)
四 輪 群	無 事 故 ・ 無 違 反 群	16 ～ 19	10 1.9	75 14.3	170 32.3	228 43.3	43 8.2	526 (100.0)
		20 ～ 24	27 4.4	88 14.4	203 33.2	249 40.7	45 7.4	612 (100.0)
		25 ～ 29	2 1.2	10 5.8	68 39.3	77 44.5	16 9.2	173 (100.0)
		30 ～ 39	3 1.4	21 9.5	51 23.0	118 53.2	29 13.1	222 (100.0)
		合 計	42 2.7	194 12.7	492 32.1	672 43.8	133 8.7	1533 (100.0)
	事 故 ・ 違 反 群	16 ～ 19	33 5.9	98 17.6	200 36.0	183 32.9	42 7.6	556 (100.0)
		20 ～ 24	41 5.9	138 19.9	251 36.2	216 31.1	48 6.9	694 (100.0)
		25 ～ 29	14 4.7	60 19.9	119 39.5	99 32.9	9 3.0	301 (100.0)
		30 ～ 39	6 1.4	71 16.8	139 32.9	190 44.9	17 4.0	423 (100.0)
		合 計	94 4.8	367 18.6	709 35.9	688 34.9	116 5.9	1974 (100.0)

問 8 運転の様子

12. しらぬまにスピードを出してしまう。

対 象 \ 応 答			その通り である	どちらかとい えはその通り である	どちらかとい えはそうでは ない	そんなこ とはない	無 応 答	合 計
二 輪 群	無 事 故 ・ 無 違 反 群	16 ～ 19	28 10.9	85 33.2	64 25.0	64 25.0	15 5.9	256 (100.0)
		20 ～ 24	9 6.4	35 24.8	54 38.3	35 24.8	8 5.7	141 (100.0)
		合 ～ 計	37 9.3	120 30.2	118 29.7	99 24.9	23 5.8	397 (100.0)
	事 故 ・ 違 反 群	16 ～ 19	107 23.3	123 26.7	129 28.0	73 15.9	28 6.1	460 (100.0)
		20 ～ 24	32 15.7	65 31.9	64 31.4	32 15.7	11 5.4	204 (100.0)
		合 計	139 20.9	188 28.3	193 29.1	105 15.8	39 5.9	664 (100.0)
四 輪 群	無 事 故 ・ 無 違 反 群	16 ～ 19	31 5.9	120 22.8	181 34.4	151 28.7	43 8.2	526 (100.0)
		20 ～ 24	49 8.0	160 26.1	193 31.5	164 26.8	46 7.5	612 (100.0)
		25 ～ 29	7 4.0	37 21.4	61 35.3	52 30.1	16 9.2	173 (100.0)
		30 ～ 39	4 1.8	50 22.5	61 27.5	78 35.1	29 13.1	222 (100.0)
		合 計	91 5.9	367 23.9	496 32.4	445 29.0	134 8.7	1533 (100.0)
	事 故 ・ 違 反 群	16 ～ 19	60 10.8	167 30.0	145 26.1	143 25.7	41 7.4	556 (100.0)
		20 ～ 24	54 7.8	211 30.4	220 31.7	162 23.3	47 6.8	694 (100.0)
		25 ～ 29	20 6.6	97 32.2	103 34.2	71 23.6	10 3.3	301 (100.0)
		30 ～ 39	26 6.1	109 25.8	130 30.7	141 33.3	17 4.0	423 (100.0)
		合 計	160 8.1	584 29.6	598 30.3	517 26.2	115 5.8	1974 (100.0)

問 8 運転の様子

13. 前に車がいると邪魔になる。

対 象 \ 応 答			その通り である	どちらかとい えばその通り である	どちらかとい えばそうでは ない	そんなこ とはない	無 応 答	合 計
二 輪 群	無 事 故 ・ 無 違 反 群	16 ～ 19	23 9.0	70 27.3	86 33.6	75 29.3	2 0.8	256 (100.0)
		20 ～ 24	10 7.1	50 35.5	47 33.3	33 23.4	1 0.7	141 (100.0)
		合 ～ 計	33 8.3	120 30.2	133 33.5	108 27.2	3 0.8	397 (100.0)
	事 故 ・ 違 反 群	16 ～ 19	56 12.2	138 30.0	155 33.7	110 23.9	1 0.2	460 (100.0)
		20 ～ 24	19 9.3	78 38.2	64 31.4	43 21.1	0 0.0	204 (100.0)
		合 計	75 11.3	216 32.5	219 33.0	153 23.0	1 0.2	664 (100.0)
四 輪 群	無 事 故 ・ 無 違 反 群	16 ～ 19	23 4.4	95 18.1	178 33.8	228 43.3	2 0.4	526 (100.0)
		20 ～ 24	22 3.6	109 17.8	215 35.1	262 42.8	4 0.7	612 (100.0)
		25 ～ 29	3 1.7	27 15.6	62 35.8	81 46.8	0 0.0	173 (100.0)
		30 ～ 39	6 2.7	34 15.3	56 25.2	125 56.3	1 0.5	222 (100.0)
		合 計	54 3.5	265 17.3	511 33.3	696 45.4	7 0.5	1533 (100.0)
	事 故 ・ 違 反 群	16 ～ 19	33 5.9	113 20.3	208 37.4	200 36.0	2 0.4	556 (100.0)
		20 ～ 24	46 6.6	150 21.6	249 35.9	243 35.0	6 0.9	694 (100.0)
		25 ～ 29	13 4.3	52 17.3	127 42.2	108 35.9	1 0.3	301 (100.0)
		30 ～ 39	13 3.1	69 16.3	139 32.9	202 47.8	0 0.0	423 (100.0)
		合 計	105 5.3	384 19.5	723 36.6	753 38.1	9 0.5	1974 (100.0)

問 8 運転の様子

14. 信号待ちや渋滞のときは、イライラすることが多い。

対 象 \ 応 答			その通り である	どちらかとい えはその通り である	どちらかとい えはそうでは ない	そんなこ とはない	無 応 答	合 計
二 輪 群	無 事 故 ・ 無 違 反 群	16 ～ 19	20 7.8	66 25.8	91 35.5	77 30.1	2 0.8	256 (100.0)
		20 ～ 24	16 11.3	45 31.9	46 32.6	33 23.4	1 0.7	141 (100.0)
		合 ～ 計	36 9.1	111 28.0	137 34.5	110 27.7	3 0.8	397 (100.0)
	事 故 ・ 違 反 群	16 ～ 19	78 17.0	146 31.7	145 31.5	90 19.6	1 0.2	460 (100.0)
		20 ～ 24	31 15.2	67 32.8	66 32.4	40 19.6	0 0.0	204 (100.0)
		合 計	109 16.4	213 32.1	211 31.8	130 19.6	1 0.2	664 (100.0)
四 輪 群	無 事 故 ・ 無 違 反 群	16 ～ 19	51 9.7	136 25.9	178 33.8	159 30.2	2 0.4	526 (100.0)
		20 ～ 24	62 10.1	181 29.6	206 33.7	160 26.1	3 0.5	612 (100.0)
		25 ～ 29	13 7.5	42 24.3	69 39.9	48 27.7	1 0.6	173 (100.0)
		30 ～ 39	8 3.6	48 21.6	66 29.7	100 45.0	0 0.0	222 (100.0)
		合 計	134 8.7	407 26.5	519 33.9	467 30.5	6 0.4	1533 (100.0)
	事 故 ・ 違 反 群	16 ～ 19	92 16.5	167 30.0	154 27.7	140 25.2	3 0.5	556 (100.0)
		20 ～ 24	116 16.7	242 34.9	190 27.4	141 20.3	5 0.7	694 (100.0)
		25 ～ 29	31 10.3	98 32.6	96 31.9	75 24.9	1 0.3	301 (100.0)
		30 ～ 39	36 8.5	136 32.2	126 29.8	124 29.3	1 0.2	423 (100.0)
		合 計	275 13.9	643 32.6	566 28.7	480 24.3	10 0.5	1974 (100.0)

問 8 運転の様子

15. 思うように走れないと気分が悪い。

対 象 \ 応 答			その通り である	どちらかとい えばその通り である	どちらかとい えばそうでは ない	そんなこ とはない	無 応 答	合 計
二 輪 群	無事故・無違反群	16 ～ 19	38 14.8	100 39.1	61 23.8	55 21.5	2 0.8	256 (100.0)
		20 ～ 24	18 12.8	58 41.1	44 31.2	20 14.2	1 0.7	141 (100.0)
		合 ～ 計	56 14.1	158 39.8	105 26.4	75 18.9	3 0.8	397 (100.0)
	事故・違反群	16 ～ 19	74 16.1	179 38.9	117 25.4	87 18.9	3 0.7	460 (100.0)
		20 ～ 24	46 22.5	79 38.7	46 22.5	32 15.7	1 0.5	204 (100.0)
		合 計	120 18.1	258 38.9	163 24.5	119 17.9	4 0.6	664 (100.0)
四 輪 群	無事故・無違反群	16 ～ 19	48 9.1	168 31.9	163 31.0	145 27.6	2 0.4	526 (100.0)
		20 ～ 24	65 10.6	205 33.5	194 31.7	145 23.7	3 0.5	612 (100.0)
		25 ～ 29	11 6.4	42 24.3	58 33.5	62 35.8	0 0.0	173 (100.0)
		30 ～ 39	10 4.5	44 19.8	69 31.1	99 44.6	0 0.0	222 (100.0)
		合 計	134 8.7	459 29.9	484 31.6	451 29.4	5 0.3	1533 (100.0)
	事故・違反群	16 ～ 19	84 15.1	188 33.8	144 25.9	137 24.6	3 0.5	556 (100.0)
		20 ～ 24	111 16.0	252 36.3	169 24.4	156 22.5	6 0.9	694 (100.0)
		25 ～ 29	25 8.3	97 32.2	86 28.6	92 30.6	1 0.3	301 (100.0)
		30 ～ 39	27 6.4	122 28.8	109 25.8	165 39.0	0 0.0	423 (100.0)
		合 計	247 12.5	659 33.4	508 25.7	550 27.9	10 0.5	1974 (100.0)

問 8 運転の様子

16. せっかくうまく運転していても、横でねむられるとがっかりする。

対 象 \ 応 答			その通り である	どちらかとい えはその通り である	どちらかとい えはそうでは ない	そんなこ とはない	無 応 答	合 計
二 輪 群	無事故・無違反群	16 ～ 19	6 2.3	17 6.6	56 21.9	166 64.8	11 4.3	256 (100.0)
		20 ～ 24	8 5.7	14 9.9	26 18.4	86 61.0	7 5.0	141 (100.0)
		合 計	14 3.5	31 7.8	82 20.7	252 63.5	18 4.5	397 (100.0)
	事故・違反群	16 ～ 19	33 7.2	55 12.0	116 25.2	239 52.0	17 3.7	460 (100.0)
		20 ～ 24	11 5.4	14 6.9	51 25.0	124 60.8	4 2.0	204 (100.0)
		合 計	44 6.6	69 10.4	167 25.2	363 54.7	21 3.2	664 (100.0)
四 輪 群	無事故・無違反群	16 ～ 19	24 4.6	47 8.9	98 18.6	355 67.5	2 0.4	526 (100.0)
		20 ～ 24	21 3.4	58 9.5	140 22.9	390 63.7	3 0.5	612 (100.0)
		25 ～ 29	2 1.2	8 4.6	34 19.7	129 74.6	0 0.0	173 (100.0)
		30 ～ 39	7 3.2	13 5.9	38 17.1	162 73.0	2 0.9	222 (100.0)
		合 計	54 3.5	126 8.2	310 20.2	1036 67.6	7 0.5	1533 (100.0)
	事故・違反群	16 ～ 19	45 8.1	60 10.8	140 25.2	309 55.6	2 0.4	556 (100.0)
		20 ～ 24	31 4.5	69 9.9	172 24.8	416 59.9	6 0.9	694 (100.0)
		25 ～ 29	8 2.7	14 4.7	75 24.9	203 67.4	1 0.3	301 (100.0)
		30 ～ 39	17 4.0	27 6.4	86 20.3	291 68.8	2 0.5	423 (100.0)
		合 計	101 5.1	170 8.6	473 24.0	1219 61.8	11 0.6	1974 (100.0)

問 8 運転の様子

17. ひとの運転ぶりをみていると、かわってやりたくなる。

対 象 \ 応 答			その通り である	どちらかとい えはその通り である	どちらかとい えはそうでは ない	そんなこ とはない	無 応 答	合 計
二 輪 群	無事故・無違反群	16 ～ 19	19 7.4	47 18.4	71 27.7	116 45.3	3 1.2	256 (100.0)
		20 ～ 24	9 6.4	17 12.1	39 27.7	74 52.5	2 1.4	141 (100.0)
		合 計	28 7.1	64 16.1	110 27.7	190 47.9	5 1.3	397 (100.0)
	事故・違反群	16 ～ 19	53 11.5	107 23.3	120 26.1	177 38.5	3 0.7	460 (100.0)
		20 ～ 24	12 5.9	27 13.2	51 25.0	112 54.9	2 1.0	204 (100.0)
		合 計	65 9.8	134 20.2	171 25.8	289 43.5	5 0.8	664 (100.0)
四 輪 群	無事故・無違反群	16 ～ 19	23 4.4	77 14.6	147 27.9	277 52.7	2 0.4	526 (100.0)
		20 ～ 24	29 4.7	77 12.6	185 30.2	318 52.0	3 0.5	612 (100.0)
		25 ～ 29	4 2.3	15 8.7	52 30.1	102 59.0	0 0.0	173 (100.0)
		30 ～ 39	2 0.9	20 9.0	40 18.0	160 72.1	0 0.0	222 (100.0)
		合 計	58 3.8	189 12.3	424 27.7	857 55.9	5 0.3	1533 (100.0)
	事故・違反群	16 ～ 19	61 11.0	112 20.1	156 28.1	226 40.6	1 0.2	556 (100.0)
		20 ～ 24	60 8.6	143 20.6	201 29.0	286 41.2	4 0.6	694 (100.0)
		25 ～ 29	17 5.6	52 17.3	82 27.2	149 49.5	1 0.3	301 (100.0)
		30 ～ 39	20 4.7	67 15.8	115 27.2	219 51.8	2 0.5	423 (100.0)
		合 計	158 8.0	374 18.9	554 28.1	880 44.6	8 0.4	1974 (100.0)

問 8 運転の様子

18. 他の車に並ばれると先に出る。

対 象			応 答	その通り である	どちらかとい えはその通り である	どちらかとい えはそうでは ない	そんなこ とはない	無 応 答	合 計
二 輪 群	無 事 故 ・ 無 違 反 群	16 ～ 19		25 9.8	87 34.0	71 27.7	71 27.7	2 0.8	256 (100.0)
		20 ～ 24		13 9.2	42 29.8	38 27.0	47 33.3	1 0.7	141 (100.0)
		合 ～ 計		38 9.6	129 32.5	109 27.5	118 29.7	3 0.8	397 (100.0)
	事 故 ・ 違 反 群	16 ～ 19		76 16.5	126 27.4	140 30.4	115 25.0	3 0.7	460 (100.0)
		20 ～ 24		24 11.8	46 22.5	78 38.2	56 27.5	0 0.0	204 (100.0)
		合 計		100 15.1	172 25.9	218 32.8	171 25.8	3 0.5	664 (100.0)
四 輪 群	無 事 故 ・ 無 違 反 群	16 ～ 19		28 5.3	108 20.5	169 32.1	219 41.6	2 0.4	526 (100.0)
		20 ～ 24		26 4.2	82 13.4	225 36.8	276 45.1	3 0.5	612 (100.0)
		25 ～ 29		2 1.2	12 6.9	60 34.7	99 57.2	0 0.0	173 (100.0)
		30 ～ 39		4 1.8	16 7.2	64 28.8	138 62.2	0 0.0	222 (100.0)
		合 計		60 3.9	218 14.2	518 33.8	732 47.7	5 0.3	1533 (100.0)
	事 故 ・ 違 反 群	16 ～ 19		59 10.6	136 24.5	170 30.6	189 34.0	2 0.4	556 (100.0)
		20 ～ 24		49 7.1	149 21.5	241 34.7	250 36.0	5 0.7	694 (100.0)
		25 ～ 29		14 4.7	40 13.3	103 34.2	143 47.5	1 0.3	301 (100.0)
		30 ～ 39		10 2.4	45 10.6	137 32.4	230 54.4	1 0.2	423 (100.0)
		合 計		132 6.7	370 18.7	651 33.0	812 41.1	9 0.5	1974 (100.0)

問 8 運転の様子

19. すれ違いができないとき、つつこんでこられると、しゃくにさわる。

対 象 \ 応 答			その通り である	どちらかとい えばその通り である	どちらかとい えばそうでは ない	そんなこ とはない	無 応 答	合 計
二 輪 群	無 事 故 ・ 無 違 反 群	16 ～ 19	60 23.4	77 30.1	64 25.0	53 20.7	2 0.8	256 (100.0)
		20 ～ 24	27 19.1	46 32.6	36 25.5	31 22.0	1 0.7	141 (100.0)
		合 ～ 計	87 21.9	123 31.0	100 25.2	84 21.2	3 0.8	397 (100.0)
	事 故 ・ 違 反 群	16 ～ 19	109 23.7	140 30.4	124 27.0	81 17.6	6 1.3	460 (100.0)
		20 ～ 24	53 26.0	63 30.9	52 25.5	36 17.6	0 0.0	204 (100.0)
		合 計	162 24.4	203 30.6	176 26.5	117 17.6	6 0.9	664 (100.0)
四 輪 群	無 事 故 ・ 無 違 反 群	16 ～ 19	133 25.3	164 31.2	122 23.2	105 20.0	2 0.4	526 (100.0)
		20 ～ 24	112 18.3	234 38.2	140 22.9	122 19.9	4 0.7	612 (100.0)
		25 ～ 29	19 11.0	50 28.9	50 28.9	54 31.2	0 0.0	173 (100.0)
		30 ～ 39	31 14.0	59 26.6	59 26.6	72 32.4	1 0.5	222 (100.0)
		合 計	295 19.2	507 33.1	371 24.2	353 23.0	7 0.5	1533 (100.0)
	事 故 ・ 違 反 群	16 ～ 19	158 28.4	180 32.4	107 19.2	108 19.4	3 0.5	556 (100.0)
		20 ～ 24	180 25.9	244 35.2	142 20.5	122 17.6	6 0.9	694 (100.0)
		25 ～ 29	54 17.9	101 33.6	75 24.9	70 23.3	1 0.3	301 (100.0)
		30 ～ 39	45 10.6	150 35.5	105 24.8	121 28.6	2 0.5	423 (100.0)
		合 計	437 22.1	675 34.2	429 21.7	421 21.3	12 0.6	1974 (100.0)

問 8 運転の様子

20. スピードをあげるときの快感はなんともいえない

対 象 \ 応 答			その通り である	どちらかとい えばその通り である	どちらかとい えばそうでは ない	そんなこ とはない	無 応 答	合 計
二 輪 群	無 事 故 ・ 無 違 反 群	16 ～ 19	46 18.0	86 33.6	74 28.9	48 18.8	2 0.8	256 (100.0)
		20 ～ 24	19 13.5	54 38.3	44 31.2	23 16.3	1 0.7	141 (100.0)
		合 ～ 計	65 16.4	140 35.3	118 29.7	71 17.9	3 0.8	397 (100.0)
	事 故 ・ 違 反 群	16 ～ 19	121 26.3	159 34.6	105 22.8	73 15.9	2 0.4	460 (100.0)
		20 ～ 24	41 20.1	76 37.3	63 30.9	24 11.8	0 0.0	204 (100.0)
		合 計	162 24.4	235 35.4	168 25.3	97 14.6	2 0.3	664 (100.0)
四 輪 群	無 事 故 ・ 無 違 反 群	16 ～ 19	40 7.6	129 24.5	193 36.7	162 30.8	2 0.4	526 (100.0)
		20 ～ 24	48 7.8	140 22.9	220 35.9	200 32.7	4 0.7	612 (100.0)
		25 ～ 29	3 1.7	29 16.8	62 35.8	78 45.1	1 0.6	173 (100.0)
		30 ～ 39	5 2.3	27 12.2	64 28.8	125 56.3	1 0.5	222 (100.0)
		合 計	96 6.3	325 21.2	539 35.2	565 36.9	8 0.5	1533 (100.0)
	事 故 ・ 違 反 群	16 ～ 19	68 12.2	155 27.9	174 31.3	157 28.2	2 0.4	556 (100.0)
		20 ～ 24	68 9.8	194 28.0	223 32.1	203 29.3	6 0.9	694 (100.0)
		25 ～ 29	12 4.0	70 23.3	95 31.6	122 40.5	2 0.7	301 (100.0)
		30 ～ 39	17 4.0	63 14.9	138 32.6	202 47.8	3 0.7	423 (100.0)
		合 計	165 8.4	482 24.4	630 31.9	684 34.7	13 0.7	1974 (100.0)

問 8 運転の様子

21. カーブに入るとき、自分の運転能力の限界を試したくなる。

対 象 \ 応 答			その通り である	どちらかとい えはその通り である	どちらかとい えはそうでは ない	そんなこ とはない	無 応 答	合 計
二 輪 群	無 事 故 ・ 無 違 反 群	16 ～ 19	24 9.4	69 27.0	85 33.2	75 29.3	3 1.2	256 (100.0)
		20 ～ 24	7 5.0	22 15.6	48 34.0	63 44.7	1 0.7	141 (100.0)
		合 ～ 計	31 7.8	91 22.9	133 33.5	138 34.8	4 1.0	397 (100.0)
	事 故 ・ 違 反 群	16 ～ 19	79 17.2	134 29.1	121 26.3	124 27.0	2 0.4	460 (100.0)
		20 ～ 24	30 14.7	50 24.5	64 31.4	60 29.4	0 0.0	204 (100.0)
		合 計	109 16.4	184 27.7	185 27.9	184 27.7	2 0.3	664 (100.0)
四 輪 群	無 事 故 ・ 無 違 反 群	16 ～ 19	15 2.9	50 9.5	152 28.9	308 58.6	1 0.2	526 (100.0)
		20 ～ 24	30 4.9	55 9.0	155 25.3	368 60.1	4 0.7	612 (100.0)
		25 ～ 29	2 1.2	12 6.9	39 22.5	120 69.4	0 0.0	173 (100.0)
		30 ～ 39	1 0.5	5 2.3	36 16.2	180 81.1	0 0.0	222 (100.0)
		合 計	48 3.1	122 8.0	382 24.9	976 63.7	5 0.3	1533 (100.0)
	事 故 ・ 違 反 群	16 ～ 19	40 7.2	85 15.3	185 33.3	243 43.7	3 0.5	556 (100.0)
		20 ～ 24	44 6.3	86 12.4	225 32.4	335 48.3	4 0.6	694 (100.0)
		25 ～ 29	9 3.0	27 9.0	78 25.9	186 61.8	1 0.3	301 (100.0)
		30 ～ 39	8 1.9	15 3.5	97 22.9	303 71.6	0 0.0	423 (100.0)
		合 計	101 5.1	213 10.8	585 29.6	1067 54.1	8 0.4	1974 (100.0)

問 8 運転の様子

22. たいていの場合スピードをおとさずにハンドルだけでさける自信がある。

対 象 \ 応 答			その通り である	どちらかとい えはその通り である	どちらかとい えはそうでは ない	そんなこ とはない	無 応 答	合 計
二 輪 群	無 事 故 ・ 無 違 反 群	16 ～ 19	3 1.2	20 7.8	90 35.2	140 54.7	3 1.2	256 (100.0)
		20 ～ 24	2 1.4	8 5.7	40 28.4	90 63.8	1 0.7	141 (100.0)
		合 ～ 計	5 1.3	28 7.1	130 32.7	230 57.9	4 1.0	397 (100.0)
	事 故 ・ 違 反 群	16 ～ 19	16 3.5	55 12.0	174 37.8	214 46.5	1 0.2	460 (100.0)
		20 ～ 24	3 1.5	14 6.9	63 30.9	124 60.8	0 0.0	204 (100.0)
		合 計	19 2.9	69 10.4	237 35.7	338 50.9	1 0.2	664 (100.0)
四 輪 群	無 事 故 ・ 無 違 反 群	16 ～ 19	8 1.5	31 5.9	155 29.5	331 62.9	1 0.2	526 (100.0)
		20 ～ 24	6 1.0	33 5.4	176 28.8	394 64.4	3 0.5	612 (100.0)
		25 ～ 29	0 0.0	5 2.9	46 26.6	122 70.5	0 0.0	173 (100.0)
		30 ～ 39	1 0.5	6 2.7	35 15.8	180 81.1	0 0.0	222 (100.0)
		合 計	15 1.0	75 4.9	412 26.9	1027 67.0	4 0.3	1533 (100.0)
	事 故 ・ 違 反 群	16 ～ 19	29 5.2	66 11.9	201 36.2	259 46.6	1 0.2	556 (100.0)
		20 ～ 24	15 2.2	85 12.2	244 35.2	346 49.9	4 0.6	694 (100.0)
		25 ～ 29	7 2.3	21 7.0	85 28.2	187 62.1	1 0.3	301 (100.0)
		30 ～ 39	6 1.4	24 5.7	94 22.2	299 70.7	0 0.0	423 (100.0)
		合 計	57 2.9	196 9.9	624 31.6	1091 55.3	6 0.3	1974 (100.0)

問 8 運転の様子

23. 前車にぴったりくっついて走ることがよくある。

対 象 \ 応 答			その通り である	どちらかとい えはその通り である	どちらかとい えはそうでは ない	そんなこ とはない	無 応 答	合 計
二 輪 群	無 事 故 ・ 無 違 反 群	16 ～ 19	3 1.2	41 16.0	76 29.7	134 52.3	2 0.8	256 (100.0)
		20 ～ 24	5 3.5	13 9.2	49 34.8	73 51.8	1 0.7	141 (100.0)
		合 ～ 計	8 2.0	54 13.6	125 31.5	207 52.1	3 0.8	397 (100.0)
	事 故 ・ 違 反 群	16 ～ 19	16 3.5	66 14.3	179 38.9	197 42.8	2 0.4	460 (100.0)
		20 ～ 24	11 5.4	28 13.7	65 31.9	100 49.0	0 0.0	204 (100.0)
		合 計	27 4.1	94 14.2	244 36.7	297 44.7	2 0.3	664 (100.0)
四 輪 群	無 事 故 ・ 無 違 反 群	16 ～ 19	8 1.5	38 7.2	167 31.7	311 59.1	2 0.4	526 (100.0)
		20 ～ 24	6 1.0	47 7.7	180 29.4	376 61.4	3 0.5	612 (100.0)
		25 ～ 29	1 0.6	4 2.3	45 26.0	123 71.1	0 0.0	173 (100.0)
		30 ～ 39	2 0.9	5 2.3	39 17.6	176 79.3	0 0.0	222 (100.0)
		合 計	17 1.1	94 6.1	431 28.1	986 64.3	5 0.3	1533 (100.0)
	事 故 ・ 違 反 群	16 ～ 19	17 3.1	60 10.8	205 36.9	273 49.1	1 0.2	556 (100.0)
		20 ～ 24	24 3.5	81 11.7	228 32.9	356 51.3	5 0.7	694 (100.0)
		25 ～ 29	2 0.7	30 10.0	91 30.2	177 58.8	1 0.3	301 (100.0)
		30 ～ 39	4 0.9	24 5.7	111 26.2	283 66.9	1 0.2	423 (100.0)
		合 計	47 2.4	195 9.9	635 32.2	1089 55.2	8 0.4	1974 (100.0)