

昭和63年度調査研究報告書

若年運転者の交通事故発生要因と その機構に関する研究

平成元年 3 月

自動車安全運転センター

ま え が き

昭和62年末のわが国の運転免許保有者数は5,500万人を超えているが、このなかで若年運転者（25歳未満の運転者）数の占める割合は約17%であるのに、これら若年運転者による交通死亡事故件数は全体の約40%を占めている。

このような現状から、若年運転者による交通事故は深刻な社会問題であり、効果的な防止対策が不可欠である。

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、昭和62年度には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するとともに、若年運転者の起こす事故の特性を把握した。さらに、昭和63年度には、昭和62年度の調査結果をもとに、若年運転者が起こした事故の発生要因及びその機構・経過についての特質を明らかにするとともに、その運転行動の背景となるこれら運転者の意識・態度構造も明確にした。

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警察の担当官及び事務所の方々に、深く感謝の意を表する次第である。

平成元年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

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室	専 門 委 員	生 内 玲 子
日本自動車連盟広報部	部 長	斉 藤 和 男
社会システム研究所	代 表	和 久 井 博
静岡県自動車学園	専 門 職	貝 沼 良 行
警察庁交通局運転免許課	理 事 官	片 桐 裕
警察庁交通局運転免許課	課 長 補 佐	山 岸 哲 夫
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
警察庁交通局交通企画課	専 門 官	西 田 泰
警察庁交通局交通指導課	課 長 補 佐	秋 葉 和 巳
警察庁交通局交通指導課	係 長	小 林 晴 夫
科学警察研究所交通部	部 長	大 塚 博 保
科学警察研究所防犯少年部補導研究室	主 任 研 究 官	高 橋 良 彰
警視庁交通部運転免許本部	主 任	内 田 千 枝 子
三重県警察本部運転免許管理課	管 理 官	山 岡 晃
自動車安全運転センター	理 事	瀧 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	鏡 山 昭 典
自動車安全運転センター調査研究課	課 長	斎 藤 威
自動車安全運転センター業務第二課	課 長	後 藤 紀 朗
自動車安全運転センター業務第二課	課 長 代 理	鈴 木 毅
自動車安全運転センター調査研究課	係 長	山 口 卓 耶

目 次

まえがき

委員会名簿

第1章 調査の概要	1
1-1 調査実施の概要.....	1
1-2 調査結果の概要.....	5
1-2-1 若年ドライバーの運転意識.....	5
1-2-2 若年ドライバーの運転行動.....	5
1-2-3 若年ドライバーの認知（判断）特性.....	6
1-2-4 事故発生過程にみる若年ドライバーの特性.....	7
1-2-5 クリティカルゾーンにおける若年ドライバーの運転行動.....	8
1-2-6 能力、社会性にみる若年ドライバーの特性.....	9
1-2-7 多変量解析にみる若年ドライバーの運転意識と運転行動.....	9
第2章 調査の枠組みと目的	11
2-1 若年ドライバーの事故の推移と現状.....	11
2-2 調査の枠組み.....	13
2-3 調査の目的.....	16
第3章 調査の方法	17
3-1 調査対象.....	17
3-2 調査方法.....	18
3-3 調査期間.....	18
3-4 調査内容.....	18
第4章 調査の結果	21
4-1 調査対象者の構成とその属性.....	21
4-1-1 調査対象者の構成.....	21
4-1-2 調査対象者の学職別構成.....	22
4-1-3 調査対象者の運転者種別.....	23
4-2 調査対象者の運転の実態.....	24
4-2-1 ふだん主に運転している車.....	24
4-2-2 1年間に走行した距離.....	25
4-2-3 運転経験年数.....	25
4-3 調査対象者の事故の概要.....	26

4-3-1	事故の種類	26
4-3-2	事故の程度	28
4-3-3	昼夜別比較	28
4-3-4	事故発生地点の道路形状	29
4-3-5	事故発生地点の交通量	29
4-3-6	事故発生地点の見通し	30
4-3-7	事故発生地点の道路の運転経験	30
4-3-8	事故時に運転していた車の運転経験	31
4-4	若年ドライバーの運転意識	31
4-4-1	若年ドライバーの運転意識	31
(1)	運転に多少の危険はつきものだ	32
(2)	事故が起きるのは運が悪いからだ	33
(3)	違反しても事故さえ起こさなければよい	33
(4)	見通しのいいところではわざわざ一時停止しなくてもいい	34
(5)	運転は機敏に行動できるかが重要だ	34
(6)	交通安全教育は事故防止にあまり役立たない	35
(7)	ルールを守らない歩行者ははねられても仕方がない	36
(8)	運転は慣れれば簡単なものだ	36
(9)	交通事故はお互いにルールを守れば起きないものだ	37
(10)	多少のわき見をしていてもすばやい運転ができれば危険をさけることはできるものだ	37
(11)	多少疲れていても運転に支障はない	38
(12)	一般に若い人の方が判断力にすぐれている	38
(13)	運転すること自体楽しいことだ	39
(14)	違反することと事故の発生にはあまり関係はない	40
(15)	スピードを出しても機敏に行動できればそれほど危険ではない	40
(16)	自分さえ気をつけていれば交通事故にはあわない	41
4-4-2	若年ドライバーの意識パターン	41
4-4-3	若年ドライバーの運転意識の特徴	43
4-5	若年ドライバーの運転行動	47
4-5-1	若年ドライバーの運転行動	47
(1)	少しでも危険を感じたらすぐにブレーキを踏むほうだ	47
(2)	友達が同乗している時はよくしゃべるほうだ	48
(3)	運転中ふと他のことを考えるほうだ	49
(4)	行こうか行くまいかと迷った時は進むことが多い	49

(5)	運転をしていてあまり危険を感じたことはない	50
(6)	合図をしなくて車線変更することが多い	50
(7)	無理な割り込みをすることが多い	51
(8)	追い越し禁止場所で追い越しすることが多い	52
(9)	一時停止すべき所で停止せずに徐行ですませることが多い	52
(10)	わき見運転することが多い	53
(11)	車間距離をつめて走行することが多い	53
(12)	急加速急ブレーキをかけることが多い	54
(13)	信号の変わり目を加速して交差点を通過することが多い	54
(14)	横断歩道上の歩行者が横断しないと思ったら徐行せず通過することが多い	55
(15)	前の車がノロノロしているといつ追い越したくなる	56
(16)	なれた道ではかなりスピードを出して運転するほうだ	56
(17)	故意にスピードオーバーをすることがよくある	57
(18)	追い越されると腹がたつほうだ	57
(19)	他の車が割り込もうとしたら入れないようにすることがある	58
(20)	狭い道でもあまり不安を感じたことはない	58
(21)	たいていの場合スピードを落とさずにハンドルだけでさける自信がある	59
4-5-2	若年ドライバーの運転行動パターン	60
4-5-3	若年ドライバーの運転行動の特徴	61
4-6	若年ドライバーの事故特性	66
4-6-1	認知(判断)パターンにみる若年ドライバーの事故	67
4-6-2	若年ドライバーの認知(判断)特性	68
(1)	第2当事者に対する認知状況	68
(2)	第2当事者を認知できなかった理由	68
(3)	第2当事者を認知した時点での距離と速度	70
(4)	第2当事者を認知した時の判断	72
4-6-3	事故発生過程にみる若年ドライバーの事故	74
(1)	第2当事者に対する認知の推移	75
(2)	危険意識の推移	75
(3)	危険回避行動の推移	75
(4)	速度め推移	76
(5)	運転に対する集中度	76
4-6-4	クリティカルゾーンにおける若年ドライバーの運転行動	78
(1)	クリティカルゾーンにおける運転行動(1)	79

(2) クリティカルゾーンにおける運転行動 (2)	81
4-7 若年ドライバーの能力、社会性	85
4-7-1 能力的側面	85
4-7-2 社会的側面	89
4-8 事故の責任に対する認識	91
4-9 運転継続意志	93
第5章 多変量解析による運転意識と運転行動の分析	95
5-1 若年ドライバーの運転に対する意識の分析	95
5-1-1 運転意識の因子	95
5-1-2 若年ドライバーの運転意識の特性	98
(1) 車種別分析	99
(2) 年齢層別分析	99
(3) 運転者群別分析	99
5-2 若年ドライバーの運転行動に関する分析	100
5-2-1 運転行動の因子	100
5-2-2 若年ドライバーの運転行動の特性	104
(1) 車種別分析	104
(2) 年齢層別分析	104
(3) 運転者群別分析	105
5-3 運転意識と運転行動の分析	106
5-3-1 運転行動と事故特性	106
(1) 運転行動と事故パターン	106
(2) 運転行動と交通量	107
(3) 運転行動と事故発生場所の見通し	107
(4) 運転行動と車への慣れ	108
(5) 運転行動と道路への慣れ	108
5-3-2 運転意識と運転行動	109
5-3-3 運転意識・運転行動と事故特性	122
(1) ふだんの運転行動	112
(2) 運転意識	112
(3) ふだんの運転行動と起こしやすい事故内容	113
(4) ふだんの運転行動と事故を起こしやすい場所	113
(5) 運転意識と運転行動	113

第6章	まとめと考察	114
付	録	121

第1章 調査の概要

1-1 調査実施の概要

(1) 調査の目的

本調査研究は、人身事故全体の約30%を占め、しかも、死亡事故発生率の高い若年ドライバーに注目して、その高い事故率の背景要因を運転に対する意識とふだんの運転行動から探るとともに、彼等の起こす事故をその発生過程で分析することにより、事故の特性を明らかにし、もって若年ドライバーに対する指導、教育の基礎資料を得ることを目的とする。

(2) 調査の対象

若年ドライバーの事故の特性を明らかにするという目的に沿って、実際に発生した交通人身事故を調査の対象とした。そして、その事故にかかわった第1当事者とその事故の処理に当たった警察署の担当者に対して、いずれもアンケートによる調査を実施した。

なお、調査対象とした事故は、下に示す抽出条件に従って選別した。

区 分		抽 出 条 件
属 性	性 別	男 性
	年 齢 層 別	16～19歳, 20～24歳, 25～29歳, 30～39歳の4年齢層。
第1当事者の当事者種別(車種)		普通乗用車, 自動二輪車(原付を含む)。第2当事者の種別については, 特に限定しない。
第1当事者の行動類型		第1当事者が直進時の事故。第2当事者の行動類型については特に限定しない。
事故の発生場所		一般道路の出来るだけ市街地で発生した事故。
その他の条件		第1当事者が酒気帯びまたは酒酔いによる事故と単独事故は除く。

(3) 調査の期間

昭和63年10月1日から同年11月30日までの間

(4) 調査の方法

① 調査地域

調査対象地域は、北海道（札幌市）、宮城県、山形県、東京都、埼玉県、長野県、静岡県、愛知県、三重県、滋賀県、大阪府、岡山県、愛媛県、福岡県、宮崎県の15都道府県である。

② 調査対象数

調査対象として予定した事故のサンプルは、普通乗用車を中心とした四輪車による事故が1,360件（当該事故の第1当事者も同数）、二輪車による事故が350件（当該事故の第1当事者も同数）の合計1,710件とした。

③ 調査方法

調査票を二部作成し、一部を調査の対象とした事故の第1当事者に、そしてもう一部をその事故の処理に当たった警察署の担当者に対して、調査員による面接調査法により実施した。

調査の内容については、後述するように、事故の第1当事者に対しては、事故の発生から日時の経過していない場合が多いので、回答に際して精神的な負担を与えない内容とした。そして、警察署の担当者からは、その事故のデータに関する詳細について調査することとした。

④ 有効対象数

四輪群1,158件、二輪群243件の合計1,401件（回収率81.9%）。

(5) 調査項目

① 第1当事者に対する調査項目

- ・運転者としての種別（マイカー運転者か職業運転者か）
- ・ふだん主に運転している車種（乗用車、自動二輪車など）
- ・最近1年間の走行距離
- ・運転経験年数
- ・運転に対する慎重さの程度
- ・ふだんの運転行動
- ・事故発生場所の交通量と見通し
- ・事故時に運転していた車への慣れ
- ・事故発生場所の道路への慣れ
- ・事故当日の健康状態、精神状態
- ・運転に対する意識
- ・事故の責任に対する認識（担当者に対する調査項目と重複）
- ・運転継続意志

② 担当者に対する調査項目

交通事故統計原票コード（事故内容、昼夜別、曜日別など）

- ・認知、判断の仕方から見た事故のパターン
- ・事故の相手に対する認知の有無
- ・事故の相手に気づかなかった理由
- ・事故の相手を最初に発見した時の相互の距離
- ・事故の相手を最初に発見した時第1当事者の車の速度
- ・事故の相手を最初に発見した時の判断内容
- ・認知地点から事故発生地点までの認知・判断・行動などの推移
- ・事故責任の度合（当事者に対する調査項目と重複）
- ・第1当事者に対するチェック項目（知的能力、社会性、運動能力など）

(6) 調査対象者の属性

① 車種別、年齢層別

(件数)

年齢層	四輪群	二輪群	合計
16～19	237	106	343
20～24	345	75	420
25～29	264	33	297
30～39	312	29	341
合計	1,158	243	1,401

② 学職別

四輪群の若年ドライバーの70～80%は、有職者で占められており、学生は少ない。これに対して二輪群の若年ドライバーは、学生の占める比率が高い。特に、20歳未満の年齢層では、半数近くが学生であり、なかでも高校生が4分の1を占めている。

③ 運転者種別

四輪群の若年ドライバーの60%以上はマイカードライバーであり、業務の必要から運転する者は少ない。大半が通勤や通学を含む個人的な目的で車を使用しており、その比率は80%以上に達する。

二輪群の若年ドライバーは、この傾向がさらに顕著であり、20歳未満の年齢層は90%近くが、また、20～24歳の年齢層でも70%以上がマイカードライバーである。そして、二輪群の若年ドライバーの90%以上は、個人的な用件で運転中に事故が発生している。

(7) 調査対象者の運転の実態

① ふだん運転している車

四輪群のドライバーは、ふだんも乗用車を中心とした四輪車を主に運転しており、二輪車を主に運転している者は5%以下と少ない。

二輪群のドライバーも、80%が自動二輪車、原付の二輪車を主に運転しており、事故時の車とふだん運転している車はほぼ対応している。自動二輪車と原付の比率を比較すると、若年ドライバーにあつては自動二輪車が上回っているが、高年齢層では、むしろ原付を運転する者の方が多い。

二輪車以外の四輪車を主に運転する者は、各年齢層ともに10%余りみられる。

② 年間走行距離

四輪群と二輪群の年間走行距離を比較すると、二輪群は四輪群の2分の1程度であり、走行範囲の違いをよく現している。

若年ドライバーの中でも20歳未満の年齢層の走行距離は、四輪群、二輪群ともに高年齢層に比べると20%余り低く、距離は伸びていない。四輪群の場合、20歳未満の平均12,000kmに対して30歳代は16,000kmと1.3倍高い。また、二輪群の場合、20歳未満の6,000kmに対して25歳以上は7,700kmとこれも1.3倍高く、高年齢層で走行距離が伸びている。

③ 運転経験年数

若年ドライバーは、四輪群、二輪群ともに運転経験年数は短い。ことに、20歳未満の年齢層は、初心運

転者と呼ばれる1年未満の者が、四輪群、二輪群ともに過半数を超え、9割余りの者が3年未満である。

(8) 調査対象者の事故の概要

① 事故の種類

事故のサンプルを類型別にみると、四輪群は、「人対車両」事故が約10%、「車両相互」の事故が約90%の構成である。車両相互の事故で多いのは、追突事故（45.5%）と出会い頭事故（24.4%）である。

二輪群は、「人対車両」事故が約30%、「車両相互」の事故が約70%と、四輪群の事故に比較して「人対車両」事故が多い。

また、車両相互の事故の内訳も四輪群と比較して若干違っており、出会い頭事故（26.7%）、追突事故（13.2%）、右左折時の事故（9.1%）、追越し、進路変更時の事故（8.2%）、正面衝突事故（7.4%）と多様化している。

② 事故の程度

事故のサンプルを程度別にみると、四輪群は、1,158件中、死亡事故は22件、重傷事故は108件であり、両方を合わせた重大事故は130件（11.2%）である。

二輪群は、243件中、死亡事故は9件、重傷事故は31件であり、重大事故は40件（16.5%）である。

③ 昼夜別

事故のサンプルを昼夜別にみると、四輪群は、昼間が約63%、夜間が約37%で昼間の事故が多く、年齢層による差はみられない。

二輪群も、昼夜別の比率は、四輪群とほぼ同様であるが、20歳未満に夜間の事故が若干多くみられる（約46%）

④ 事故発生地点の道路形状

事故の発生した場所を交差点と単路に分けて比較すると、四輪群、二輪群ともに過半数の事故が単路で発生している。これを年齢層別にみると、顕著な差ではないが、20歳未満の年齢層で交差点事故が少ない傾向がみられる。

⑤ 事故発生地点の交通量

事故の発生した地点の交通量についてみると、四輪群の約65%、二輪群の約70%が、交通量の少ない状況で発生している。これを年齢層別にみると、特に二輪群の20歳未満の年齢層が交通量の少ない状況で事故を起こしているのが目立つ。

⑥ 事故発生地点の見通し

事故が発生した地点の見通しについてみると、四輪群の63%、二輪群の過半数が見通しの良い場所で事故を起こしている。駐車車両、建造物等で見通しのよくない場所で発生した事故は、四輪群、二輪群ともに5分の1程度であり、特に車種、年齢層別に差はみられない。

⑦ 事故発生地点の道路の運転経験

事故発生地点の道路の運転経験についてみると、四輪群の約70%、二輪群の約80%がよく通り慣れている道路で事故を起こしている。これを年齢層別にみると、四輪群では若年ドライバーに、「あまり通り慣

れていない道路」や「初めて通った道路」で事故を起した者が多く、特に20歳未満では、40%余りもみられる。二輪群については、年齢層による差は小さい。

⑧ 事故時に運転していた車の運転経験

四輪群、二輪群ともに90%近くの者がふだんから乗り慣れている車で事故を起こしており、車種による差はほとんどみられない。これを年齢層別にみると、四輪群の若年ドライバーで「あまり運転したことのない車」や「初めて運転した車」で事故を起こした者が目立つ。二輪群には、年齢層による差はみられない。

1-2 調査結果の概要

1-2-1 若年ドライバーの運転意識

(1) 違反を容認する意識

若年ドライバーは、「スピードを出しても機敏に行動すれば危険ではない」、「見通しのいいところでは、一時停止しなくてもよい」と理解しており、「違反と事故は無関係」、「たとえ違反をしても事故さえ起こさなければよい」というように、違反を容認する意識傾向が強い。同じ若年ドライバーの中にあっても、この違反を容認する傾向は二輪群の方が強く、「スピードをだしても、機敏に行動できれば危険ではない」とか「多少のわき見をしていても、素早い運転ができれば危険をさけることができる」というように、行動の機敏さが安全を支えるものであるという認識をしている。

(2) 運転を軽視する意識

若年ドライバーは、「運転は機敏に行動できるかどうかが重要」であり、「若恥人の方が判断力に優れている」、「運転は慣れれば簡単なもの」と考えており、車の運転そのものを軽く考える意識傾向が強くあらわれている。そして、この意識傾向は、同じ若年ドライバーの中にあっても、違反を容認する意識傾向と同様に二輪群に強い。

(3) 危険性を容認する意識

若年ドライバーは、「運転に多少の危険はつきもの」、「事故が起きるのは運が悪いから」というように、安全は運転者自身にかかわる責任であるという認識が低い。この意識傾向は、二輪群の場合年齢層による逆転傾向はみられないものの、その差は小さい。

(4) 運転意識と運転に対する慎重度

運転意識の低い若年ドライバーは、二輪群、四輪群ともに自分自身の日頃の運転を「慎重な方ではない」と認識してる者が多く、20歳未満の年齢層で約40%、20～24歳の年齢層でも約30%に達する。高年齢層が20%前後であることをみると高い比率である。

1-2-2 若年ドライバーの運転行動

(1) 攻撃的運転行動

若年ドライバーは、「他の車から追い越される」ことに腹を立て、「自分の前をノロノロ走っていると感じた車」に対しては追い越したくなるというように、自己中心的な行動傾向が四輪群、二輪群ともに強くあらわれている。そして、この行動傾向の強い者は、また、「故意にスピードオーバー」をしたり、「慣れた道ではスピードオーバー」をする、「信号の変わり目を加速して交差点を通過する」など、スピード志向も強い。

(2) 性急な運転行動

若年ドライバーは、「横断歩道を徐行せずた通過」、「一時停止をしない」、「急加速、急ブレーキ」などにみられるように、先き急ぎの行動傾向が強い。そして、この行動傾向は、四輪群に比べ二輪群により強くあらわれている。

(3) 運転に対する集中欠如の運転行動

「同乗者とおしゃべり」や「わき見運転」など、運転への集中心に欠ける運転行動は、四輪群の若年ドライバーに特徴的にあらわれている。二輪群ではこのような年齢層による差はみられない。二輪車が同乗者とおしゃべりのできる構造ではないにしても、四輪車に比べかなり緊張度の高い乗り物であることをうかがわせている。

1-2-3 若年ドライバーの認知（判断）特性

(1) 事故の相手に対する認知パターン

若年ドライバーの事故を認知、判断の仕方からパターン別に分類すると、特に20歳未満のドライバーは、十分に停止可能な距離で相手を発見していながら、「危険はない」と判断してそのまま進行し、次に相手に気づいた時点では、物理的に事故の回避が不可能な状況にあつて、そのまま事故にいたるというケースが多くみられる。

このパターンの事故は、相手に気づいた時の判断の誤りに起因するものであり、その時点で危険性を正しく判断していれば十分に回避できたケースである。

(2) 事故の相手に対する認知率

事故にいたる過程の何処かで相手に気づいていた第1当事者は、四輪群で過半数を占めており、二輪群では約45%みられる。若年ドライバーの事故の相手に対する認知率は、高年齢層に比べると比較的高く、特に四輪群の20歳未満では約60%と高い。

(3) 事故の相手を認知しなかった理由

事故の相手に気づかなかった理由の中で、最も多いものは「わき見」であり、次いで多いものが「何かの陰になって相手が見えなかった」である。これは、特に二輪群ではわき見より多くなっており、車種の特性がよくあらわれている。

若年ドライバーは、「何かの陰になって見えなかった」（20歳未満）、「運転以外のことをしていた」（20～24歳）などが多く、自分にみえない場所に対しては警戒心が弱まり、死角に入っている対象と事故になったり、運転には直接関係のない作業を同時に行うことにより事故になるケースによって特徴づけられている。

(4) 認知距離と速度の関係

相手を認知した時点における第1当事者の車の速度とその時点における相互の距離の関係をみると、車種別には、四輪群より二輪群の方が停止可能な限界領域に近く、事故の相手とかなり接近した地点で認知がみられる。

年齢層別にみると、四輪群は明らかに高年齢層の方が停止可能限界領域に近く、若年ドライバーに比べると認知地点と事故発生地点が接近している。つまり、若年ドライバーの方がより遠い地点で相手に気づいており認知が早い、反対にその時点の速度はより高くなっている。二輪群も、概ねこの傾向がみられる。

1-2-4 事故発生過程にみる若年ドライバーの特性

事故の相手に対して認知のあったサンプルを対象として、事故にいたるまでの過程における運転行動を分析した結果、以下のことが明らかとなった。

(1) 認知の推移

最初に事故の相手を認知した時に、まだ停止可能領域に位置していたサンプルの認知状況をみると、相手に接近するに従って認知率は低下し、そのほとんどが10m地点、事故直前の地点で一挙に認知率が上昇している。若年ドライバーも同様の傾向を示すが、高年齢層に比べると認知率は常に高く、事故の直前においても最も高い認知率を保っている。つまり、若年ドライバーは、相手を認知した時点から相手を目の中に入れながらも事故にいたるといふ点に特徴がみられ、その時点での判断に問題のあることが示唆された。

(2) 危険意識の推移

ほとんどのサンプルは、相手を認知した時点で「事故になるかもしれない」という危機感を持っておらず、わずかに30m地点で危機感を持つ者があらわれるが、この時点では10%以下と低い。10m地点で一挙に多くなるが、この時点においても40~50%程度で半数の者はまだ危機感を抱いていない。事故直前の地点で70%を超える者が全体の傾向である。そして、この危険意識については、ほとんど年齢層による差はなく、同じ傾向で推移している。

(3) 危険回避行動の推移

事故を避けるための回避行動をアクセルとブレーキ操作による減速行動でみると、30m地点までは全体的に低く、年齢層による変化も小さい。10m地点で一挙に過半数に達するが、この時点では若年ドライバーの中でも20歳未満の年齢層で回避行動をとる者がやや少ない。30歳代と比べるとアクセル操作で約10%、ブレーキ操作で約20%以上のひらきがみられる。

(4) 速度の推移

最初の認知地点における速度は、40km/h~45km/hの間に各年齢層が位置しており、この程度の速度ならば第2当事者までの相互の距離との関係から十分に事故を回避することが可能である。しかし、認知地点から事故発生地点までの速度の推移をみると、50m地点までは大きな変化がなく推移しており、30mから10mの地点で一斉に減速しているが、この時点ではすべてのサンプルが物理的に停止できない状況にいたっている。そして、若年ドライバーは高年齢層に比べ常に速度が高く、30歳代と20歳未満では5km/hほどの差

があり、事故にいたるまでこの差は縮まることがない。

(5) 運転に対する集中度

最初の認知地点から運転に対する集中度の推移をみると、全体的には30m地点までは集中度が低下し、10m地点から事故直前の地点で一気に高まる傾向を示している。若年ドライバーの運転に対する集中度は、最初に認知した地点にあっても60%強と高年齢層に比べると低く、目にはとめているものの他のことに気を奪われていた者が約40%もみられる。そして、特に20歳未満と30歳代の間では、運転に集中している者の差が事故直前まで縮まることなく推移しており、集中度の低さを示している。

運転に対する集中度を妨げている運転以外の行動についてみると、若年ドライバーは「同乗者との話」が多く、高年齢層は「ぼんやり」が多い。

1-2-5 クリティカルゾーンにおける若年ドライバーの運転行動

最初に第2当事者を認知した時点での相互の距離と第1当事者の車の速度から、通常のブレーキ操作による制動では限界をこえているものの、急制動によって事故の発生日点の手前で停止できる認知地点の領域をここではクリティカルゾーンと名づけた。つまり、相手を認知した地点が、事故を回避するための限界領域に当たるもので、事故を回避するためには、少なくともこの時点で何等かの回避行動をとらなければならない領域であるといえる。

そこで、個々のサンプルの認知地点における相互の距離と速度から停止距離を算出し、上記のクリティカルゾーンに該当したサンプルを抽出して、その時点の運転行動を分析した結果、以下のことが明らかとなった。

(1) 事故に対する危機感

クリティカルゾーンに進入したドライバーは、少なくとも、この時点で何等かの事故回避行動を必要とする状況にあるといえる。しかし、全体的には70%余りが全く危機感を抱いておらず、「危険を感じたが事故になると思っていなかった」者を合わせると、80%を超える。

これを、年齢層別にみると、若年ドライバーに「危険と思っていなかった」者が多く、特に20歳未満はこの比率が80%を超える高い比率を示している。

(2) 危険回避行動

大半のドライバーが事故に対する危機感を持っていないことから、アクセルやブレーキによる減速行為は当然のことながらわずかしみられない。ほとんどのドライバーがこの時点にあっても、定速状態かむしろ加速しているドライバーの方が多い。

アクセルによる減速行為は全体で20%程度と低く、その中でも若年ドライバーはさらに低い。ブレーキによる減速行為も全体の30%余りしかみられず、若年ドライバーはさらに低い。

(3) 運転に対する集中度

若年ドライバーは、高年齢層に比べると運転に集中している者が多い。20歳未満の年齢層では、これが過半数に達するのに対して、25～29歳、30歳代の年齢層は30%台と低く、わき見など運転以外のことをしていて事故にいたる者が多い。若年ドライバーは、相手をみながら、危険を感じないで事故にいたる者が多いと

いえる。

1-2-6 能力、社会性にみる若年ドライバーの特性

(1) 知的能力

若年ドライバーには、交通に関する知識の不足、理解力の不足、論理性の不足が目立っており、特に交通に関する知識不足の傾向が強い。また、四輪群より二輪群にこの傾向が強い。

(2) 社会性

若年ドライバーには、考え方が幼稚、責任感が欠けているといった傾向が強い。また、四輪群よりも二輪群にこの傾向が強い。そして、事故の処理に当たった担当者は、25歳以上のドライバーに比べ、若年ドライバーの方が再び事故を起こす可能性が高いとみている。

1-2-7 多変量解析にみる若年ドライバーの運転意識と運転行動

(1) 運転意識の因子

運転意識に関する16項目の質問に対して、因子分析と呼ばれる手法を適用した結果、①違反容認傾向の因子、②運転軽視の因子、③危険性容認の因子の3因子が抽出された。この3つの因子傾向を年齢層別にみると、若年ドライバーほど強い傾向にあり、また、四輪群より二輪群により危険な意識傾向が強くあらわれている。

(2) 運転行動の因子

ふだんの運転行動に関する21項目の質問に対して因子分析を適用した結果、①攻撃的運転傾向、②性急的運転傾向、③運転への集中欠如傾向、④危険性不感傾向の4つの因子が抽出された。この4つの危険運転行動の因子傾向を年齢層別にみると、攻撃的運転傾向、性急的運転傾向、運転への集中欠如傾向の3つで年齢層による差がみられた。いずれも、若年ドライバーの方が危険な運転行動をとっている傾向がみられる。また、攻撃的運転傾向、性急的運転傾向の2つについては、四輪群より二輪群に危険傾向が強く、運転への集中欠如傾向については二輪群より四輪群に強くあらわれている。

(3) ふだんの運転行動と事故特性

ふだんの運転行動と事故特性の関連を分析すると、攻撃的運転傾向や集中欠如傾向のあるドライバーは、事故回避可能地点で相手を発見し、危険を感じながらそのまま進行してしまうタイプの事故が多い傾向にある。

また、性急傾向のあるドライバーは、事故回避可能地点で相手を発見しながら、漫然と進行してしまうか、危険はないと判断して起こすタイプの事故が多い傾向にある。

危険性不感傾向のあるドライバーは、事故を起こしてから初めて相手に気づくタイプの事故か、事故地点の前で相手を発見しながら危険はないと判断してしまうための事故が多い傾向にある。

(4) 運転意識と運転行動

運転意識の3つの因子と運転行動の4つの因子の関連をみると、いずれの意識も運転行動に関連している

ことが認められ、危険な意識構造は、危険な運転行動を生む背景になっているとみられる。

特に、違反容認傾向の意識は、強く危険な運転行動に関連しており、違反容認傾向の強いドライバーは、攻撃的な運転や性急傾向の強い運転、危険性に対する不感傾向の強い運転をしている。

(5) ふだんの運転行動と事故を起こしやすい場所

攻撃的運転傾向や集中欠如傾向があるドライバーは、交通量がそれほど多くなく、見通しもよく、また、慣れた車と道路といった、比較的良好な運転環境の中で事故を起こしやすい傾向にある。

また、性急傾向や危険性不感傾向のあるドライバーは、渋滞中か、やや交通量が多く、比較的見通しの悪い、慣れた車と道路で事故を起こしやすい傾向にある。

第2章 調査の枠組みと目的

2-1 若年ドライバーの事故の推移と現状

若年ドライバー（16歳～24歳）は、身体機能、運動機能、感覚機能などいずれも高年齢層のドライバーに比べて優れているにもかかわらず、事故の発生率が非常に高いという統計結果が示されている。

若者が交通事故をよく起こすということは、最近に始まったことではないし、諸外国においても同じだから……という理由で等閑に付してはならない。

若年ドライバーの事故の実態をたえず見極め、彼らに対する安全教育をいかに行っていくべきかについて強い関心を抱き、効果的な対策を模索し続けなくてはならない。

(1) 若年ドライバーは、死亡事故の発生率が高い

まず、若年ドライバーが交通事故をよく起こしているという事実を数字の上でみてみよう・昭和63年末の運転免許保有者は、5,742万3,924人で、このうち24歳以下のいわゆる若年ドライバーは、963万3,743人であり、全免許保有者の16.8%を占めている。そして、全免許保有者に占める若年ドライバーの割合は、この数年ほぼ横ばいの17%前後で推移している。

次に昭和63年中の原付を含む自動車（以下自動車等という）が第1当事者となった交通死亡事故発生件数は9,865件で、このうち若年ドライバーによる事故は、3,538件となっており、35.9%が若年ドライバーによるものである。これを過去5年間の推移でみてもおよそ36～38%の交通死亡事故が、若年ドライバーによ

表2-1 若年層（16～24歳）の運転免許保有者と若年運転者の交通死亡事故発生件数の推移

年齢層		年	昭和59年	昭和60年	昭和61年	昭和62年	昭和63年
免許保有者 (人)	全年齢層		50,606,685	52,347,735	54,079,827	55,724,173	57,423,924
	16～19歳		2,358,070	2,321,447	2,624,338	2,534,173	2,530,160
		構成率	4.7	4.4	4.9	4.5	4.4
	20～24歳		6,278,448	6,585,308	6,534,935	6,860,547	7,103,583
		構成率	12.4	12.6	12.1	12.3	12.4
	若年層小計		8,636,518	8,906,755	9,159,273	9,394,720	9,633,743
	構成率	17.1	17.0	16.9	16.9	16.8	
第1当事者 (件)	全年齢層		8,150	8,094	8,098	8,981	9,865
	16～19歳		1,423	1,364	1,385	1,456	1,557
		構成率	17.5	16.9	17.1	16.2	15.8
	20～24歳		1,566	1,708	1,692	1,765	2,026
		構成率	19.2	21.1	20.9	19.7	20.5
	若年層小計		2,989	3,072	3,077	3,221	3,538
	構成率	36.7	38.0	38.0	35.9	35.9	

て引き起こされている。このように、若年者の運転免許保有者数は、全体の約17%と他の年齢層のドライバーに比べて決して高い比率ではないのに、彼らの引き起こす交通死亡事故は、全体の40%弱と高い比率を示しており、免許人口比からみても、事故の発生率が高いことがわかる（表2-1）。

(2) 若年ドライバーの事故は、スピードの出しすぎが主な原因である

昭和63年中の交通死亡事故9,865件について、その事故に伴う違反種別を全体の傾向でみると、最高速度違反が2,273件(23.0%)、安全運転義務違反が3,366件(34.1%)であるのに対し、若年ドライバーによる交通死亡事故3,551件だけを取りだして比較すると最高速度違反が1,517件(42.7%)、安全運転義務違反が1,024件(28.8%)となっており、若年ドライバーにスピードの出しすぎによる事故の多いことが明らかとなる。また、最高速度違反が主たる原因となって起きた交通死亡事故2,273件のうち1,517件の66.7%は、若年ドライバーによって引き起こされていることもわかる（表2-2）。

表2-2 第一当事者（自動車・原付）の交通死亡事故件数

(昭和63年中)

死亡事故 違反	全死亡事故件数		若年運転者（16～24歳）の死亡事故件数		若年運転者 構成比(%)
	構成率	構成率	構成率	構成率	
最高速度	2,273	23.0	1,517	42.7	66.7
安全運転義務	3,366	34.1	1,024	28.8	30.4
その他	4,226	42.8	1,010	28.4	23.9
合計	9,865	100	3,551	100	36.0

(3) 若年ドライバーは、二輪車による死亡事故が多い

昭和63年中の自動車等運転中の全死亡数は、6,278人でそのうち半数以上の3,719人(59.2%)が二輪車を除く自動車運転中である。しかし、若年ドライバーについてみると、自動車等運転中の死者数は2,913人でその半数以上の1,526人(52.4%)が原付を含む二輪車乗車中であり、若者の事故を特徴づけている（表2-3）。特に、交通死亡事故件数でみると、自動二輪車による事故が若者に多い（表2-4）。

表2-3 運転車の車種別死者数

(昭和63年中)

年齢層	自動車運転中	自動二輪車運転中	原付運転中	計
16～19歳(%)	571 (36.2)	755 (47.9)	250 (15.9)	1,576
20～24歳(%)	816 (61.0)	459 (34.3)	62 (4.6)	1,337
若年者計(%)	1,387 (47.6)	1,214 (41.7)	312 (10.7)	2,913
その他(%)	2,332 (69.3)	413 (12.3)	620 (18.4)	3,365
合計(%)	3,719 (59.2)	1,627 (25.9)	932 (14.8)	6,278

表2-4 二輪車運転中の年齢別交通死亡事故件数

(昭和63年中)

車種	16～19歳	20～24歳	若年運転者計	その他	合計
自動二輪車(%)	574 (47.2)	342 (28.1)	916 (75.3)	301 (24.7)	1,217
原付自転車(%)	214 (30.7)	46 (6.6)	260 (37.2)	438 (62.8)	698
計(%)	788 (41.1)	388 (20.3)	1,176 (61.4)	739 (38.6)	1,915

以上のとおり若年ドライバーの事故の実態から、次のような特徴をあげることができよう。

- ① 若年ドライバーは交通死亡事故率が高い。
- ② 若年ドライバーの事故は、運転技術の未熟によるものよりもスピードの出しすぎ等の安全運転をしようとする態度、安全マインドの欠如によるものが多い。
- ③ 自動二輪車による死亡事故は、若年ドライバーによるものが多い。

2-2 調査の枠組み

2-2-1 調査研究の前提

本調査研究は、免許人口比、暴露度との関係からみても他の年齢層に比べて事故発生率の高い若年ドライバー*に注目して、その高い事故率の背景要因と彼等の起こす事故の特質を明らかにすることを目的として、昭和62年度を初年度とした2年計画で実施してきたものである。

ここでは、交通事故をドライバーの行動結果として捉え、事故はドライバーの不安全な運転行動と不具合な交通環境の接点で発生するものとして位置づけた。そして、不具合な交通環境（たとえば、前方の見通しの悪さ等）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、事故を起こすドライバーは、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ると高いのではないかと思われる。つまり、不安全行動の多寡が高い事故率の背景にあると考えた。

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、ドライバーが持つ能力や性格、意識・態度といった個人の心理的特質に強くかかわっている。そして、これらの心理的特質が相互に関連しながらドライバーの行動基盤を形成していると考えた。従って、事故を起こすドライバーは、行動の基盤を成す、これらの心理的特質に何等かの問題があるために、情報のとり方、判断の仕方、行動の仕方等において不安全な方向に動機づけられるのではないかと考えられる。しかし、ある行動への動機づけが働いたとしても、これを実行するか抑制するかは、個人の価値基準によって異なる。不安全行動をとりやすいドライバーというのは、このような行動基準のおき方にも問題があつて、容易に不安全行動をとりやすくなるものと考えられる。

以上の前提に立って、若年ドライバーの背景要因を運転に対する意識・態度、価値基準に求めてこれを分析したのが前年度の調査研究である。その結果、若年ドライバーの中でも事故や違反の経験を持つドライバーに、次に示すような傾向が強く認められ、若者の特質が明らかとなった。

2-2-2 前年度の調査研究で明らかになったこと

前年度の調査研究**においては、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意識、態度、価値基準等個人の心理的特質に求め、これを年齢層別（20歳未満、20～24歳、25～29歳、30～39歳の4年齢層）に比較することにより、若年ドライバーの特徴をみいだすとともに、若年層をさらに事故・違反群と無事故・無違反群に分けて比較分析し、事故・違反群の若年層の特性についても分析を行った。

(1) 若年ドライバーは攻撃的な運転意識が強い

若年層の運転意識を特徴づける要因に攻撃的な意識傾向の強いことがみいだされた。若年層は、「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持っており、これに対して強い情緒的な反応を示す。彼等はスピードにかかわる競争意識が強く、他車に追い越されることは我慢のできないことのようなものである。そして、「ゆっくり走っている車」や「運転の下手な人」に追従した時、これに対して排他的な感情が強く、「かっとして追い越しをしたり、割り込みをする」等、感情的な運転にはしりやすい特徴を示している。このような攻撃的な意識傾向が若者の運転行動を不安全にする一つの要因となっている。

(2) 若年ドライバーは焦燥的な運転意識が強い

若年層の運転意識を特徴づけている要因に、焦燥的な意識傾向の強いことがみいだされた。若年層は、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、信号待ちや渋滞等、自分の思うように走れない状況では焦燥的となりやすいようである。特に、事故・違反群にこの傾向が強く、また四輪群よりも二輪群により強くあらわれている。

このような焦燥的な意識傾向の強さが、若者の運転行動を不安全にする要因となっており、限られた少ない情報でもって行動を起こさせることになる他、無理な運転にもつながるものと考えられる。

(3) 若年ドライバーは運転に対する自信過剰の意識が強い

若年層の運転意識を特徴づけている要因に、運転に対する自信過剰の意識傾向の強いことがみいだされた。若年層は、前車にぴったりくっついて走ってみたり、カーブで自分の運転能力の限界を試してみたくなると考えるものが多く、自信過剰による危険な運転行動をとりやすい特徴が示された。特に、事故・違反群にその傾向が強く、また四輪群よりも二輪群により強くあらわれている。

以上、若年層の運転意識を特徴づけている3つの要因が明らかとなったが、これらの要因がドライバーを不安全行動へかりたてる動因になっているものと考えられる。

次に、このような行動へのたかぶりに対して、これを統制し、安全な行動へ修正し方向づける役割を果たす価値基準について検討した結果、以下に示すように若年層は、危険意識が低く、安全性よりも自己の利害が優先し、また車そのものを自己実現の重要な対象として位置づけていることなどから、容易に不安全行動の実行に方向づけられるのではないかと考えられる。若年ドライバーを特徴づけている行動基準については、以下の特徴がみられた。

(4) 若年ドライバーは危険意識が低い

若年層は、他のドライバーに比べると、「追い越し禁止場所で追い越しをする」、「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20km/h超えて走る」、「信号の変わり目を加速して通過する」等の運転行動に対して、危険とは考えていない者が顕著にみられ、危険性に対する判断の尺度に問題が多い。

(5) 若年ドライバーは安全性よりも自己の利害を優先する

若年層は、「友達や仲間が一緒の時は、かっこよく運転したい」とか「友達と一緒に走りたいスピードを出してしまう」と回答するものが多く、自分の属するグループ内での見栄が優先した運転行動をとりやすい傾向を示している。

また、車を単なる移動の手段とは考えておらず、「運転は嫌なことを忘れさせてくれる」、「運転することは楽しい」、「スピードの壮快感はなにものにもかえがたい」等にみられるように車を自己実現の重要な対象として位置づけており、安全性が後退する傾向を示している。

以上、前年度の調査結果から、若年ドライバーは、攻撃的な意識、焦燥的な意識、自己の運転技術に対する過信等の傾向が強く、若者の中でも特に事故・違反群のドライバーに特徴的であることが明らかとなった。しかも、若年ドライバーは、危険意識の低下、安全性よりも自己の利害を優先する価値観、自己実現の重要な対象としての車の位置づけ等に特徴がみられ、これらの諸要因が高い事故率の背景を構成しているのではないかと考えられる。

2-2-3 本年度の調査研究

本年度の調査研究は、前年度で明らかとなった若年ドライバーの高い事故率の背景要因が、実際の運転行動場面でどのようにかかわっているのか、つまり、意識と行動の関連について明らかにするとともに、意識特性と事故発生に関連について分析することとした。

若年ドライバーの事故については、事故を起こした若年層の多くが初心運転者（運転経験1年未満の者をいう）であることから、その原因を若さとか経験不足に求められることが多い。しかし、前年度の調査で明らかのように、事故の発生には個人の特質が大きくかかわっており、若さとか経験不足といった一般的特性だけで若年ドライバーの事故の本質を説明できるものではない。しかも、若さとか経験不足に事故の原因を求めると、若年ドライバーの事故が抑制されるためには一定の経験や成熟に待つしか方法がなく、若年ドライバーに対する指導、教育の可能性をも絶たれることになる。

OECDのYoung Driver Accidents***から引用すると、「この分野の文献で支配的である若さ、経験不足、未熟さについて明らかにするだけでは不十分である。より有効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かについてのデータがさらに必要とされる」と述べ、そのためには、「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の違いを見いだすべき研究」が重要であると述べている。

そこで、本調査研究では、若年ドライバーの事故特性を明らかにするために、実際に発生した事故事例を素材として、その事故の第1当事者が事故直前の状況をどのように認知し、どのように判断し、そしてどのように行動したかを一連の運転行動の過程で捉え、これを分析することとした。

分析の対象とした事故の素材は、事故時に運転していた車の車種によって四輪車と二輪車に大別し、前者を四輪群、後者を二輪群として扱った。

そして、事故の発生にかかわるドライバーの要因として、運転に対する意識とふだんの運転行動をとり上げ、運転場面で若年ドライバーを支配していると考えられる意識や行動の潜在構造要因を明らかにするとともに、これらの要因と事故発生に関連についても分析を進めることとした。

- * 本報告書では、16歳～24歳の年齢層の者を若年ドライバーと定義する。
- ** 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）
- *** Young Driver Accidents : OECD Research Group、March 1975

2-3 調査の目的

本調査研究は、人身事故全体の約30%を占め、しかも、死亡事故発生率の高い若年ドライバーに注目して、高い事故率の背景要因を運転に対する意識とふだんの運転行動のなかで探るとともに、意識と運転行動の関連について明らかにする。

そして、事故の発生にかかわるドライバーの要因として、認知、判断、行動の特質を事故の発生過程の中で明らかにし、上記の運転に対する意識と事故発生との関連を合わせて分析することにより、若年ドライバーの事故特性を明らかにし、もって若年ドライバーに対する有効な指導、教育を推進するための基礎資料を得ることを目的とした。

第3章 調査の方法

3-1 調査対象

調査は、実際に発生した交通人身事故を対象とし、事故の第1当事者とその事故の取り調べをいった警察署の担当者に対して、アンケートにより実施した。事故の当事者に対しては、調査の実施時期が事故の発生からそれほど日時の経過していない場合が多いことを考慮して、ふだんの運転状況や運転に対する意識等、回答に際してあまり負担にならない内容にするとともに、客観的なデータの確保が必要な事故のデータについては、警察署の担当者に対して行うこととした。

調査の対象とした事故(者)は、表3-1に示す通りである。

表3-1 調査対象事故(者)の抽出条件

区 分		抽 出 条 件
属 性	性 別 ¹⁾	男 性
	年 齢 層 別 ²⁾	16～19歳, 20～24歳, 25～29歳, 30～39歳の4年齢層。
第1当事者の当事者種別(車種) ³⁾		普通乗用車, 自動二輪車(原付を含む)。第2当事者の種別については, 特に限定しない。
第1当事者の行動類型 ⁴⁾		第1当事者が直進時の事故。第2当事者の行動類型については特に限定しない。
事故の発生場所 ⁵⁾		一般道路の出来るだけ市街地で発生した事故。
その他の条件 ⁶⁾		第1当事者が酒気帯びまたは酒酔いによる事故と単独事故は除く。

- (注) 1) 女性ドライバーによる事故のサンプルが限られており、短期間での抽出が困難であることと、女性ドライバーの場合、男性ドライバーとは異なった事故特性を示すことを考慮して、本調査では男性ドライバーの事故だけを対象とした。
- 2) 本調査では、16～24歳の年齢層を若年ドライバーと定義し、この年齢層のドライバーを中心に25～29歳と30～39歳の両年齢層のドライバーを比較対象群として扱うことにした。
- 3) 本調査においては、制動距離の異なる車種を区分するため、基本的には、普通乗用車と原付を含む自動二輪車の二つの車種に限定した。しかし、他の諸条件をも満たした事故サンプルの抽出は極めて困難であることから、普通乗用車のグループには、軽乗用車、ライトバン、乗用車として使用している軽貨物まで含めることとした。
第2当事者については、一切の条件は設けず歩行者や自転車等であっても調査対象として含めることとした。
なお、本調査では、普通乗用車を中心とした軽乗用車、ライトバン、軽貨物等で事故を起こしたドライバーを「四輪群」、自動二輪車、原付により事故を起こしたドライバーを「二輪群」として、事故時に運転していた車種によって区分することにした。
- 4) 本調査では、事韓発生地点の道路形状(交差点・単路等)に一切の条件を設けていないが第1当事者の行動類型(直進・右折・左折等)が、直進中である事故を対象とした。ただし、直進する過程での追い越しによる進路変更時の事故は直進時の事故として扱った。
- 5) 事故の発生場所は、高速道路を除く一般道路に限定し、しかも、調査対象都道府県の都市部で発生した事故を抽出することとした。

- 6) 本調査は、第1当事者が第2当事者を認知して、事故にいたる過程を分析することに狙いを置いていることから、少なくとも正常な判断、行動を期待することが困難と考えられる酒気帯びまたは酒酔いによる事故、動的对象のない単独事故は除くこととした。

なお、調査対象地域は、調査対象者の偏りを防ぐため、北海道（札幌市）、山形県、宮城県、東京都、埼玉県、長野県、静岡県、愛知県、三重県、滋賀県、大阪府、岡山県、愛媛県、福岡県、宮崎県の15都道府県とした。

3-2 調査方法

アンケート用紙は、事故の当事者用とその事故の取り調べに当たった担当者用の二部を作成した。そして、あらかじめ調査の実施を予定した警察署において、前記の諸条件に該当する事故が発生した時これを調査対象事故として、すべての事故処理の終了した時点で、調査員がその事故の当事者とその事故の取調べに当たった警察署の担当者に対して、アンケートにより実施した。ただし、当事者に対する調査は、担当者に対する調査とは別個に実施し、回答内容に何等かの力関係が及ばないように配慮した。

3-2-1 当事者に対する調査

事故の当事者に対する調査は、すべての事故処理が終了した時点で、警察署内において調査員が当事者に面接して実施した。そして、記入後のアンケート用紙は、別に用意した糊付き封筒に本人に密封させて回収した。

3-2-2 担当者に対する調査

当事者に対する調査が完了後、その事故の取り調べに当たった担当者に対して、対象事故の詳細について、インタビュー方式により調査を実施した。

3-3 調査期間

昭和63年10月1日から11月30日までに調査の対象とした警察署において、すべての事故処理が終了した人身事故を対象として調査を行った。

ただし、調査開始日以前に発生した事故で、上記の調査期間内に事故処理の終了したものについてもこれを調査の対象として扱うことにした。

3-4 調査内容

本調査の主題は、事故にいたる状況下において、ドライバーがその状況をどのように認知し、判断し、行

動したかを事故の発生過程の中で把握し、若年ドライバーの事故特性を明らかにすることにある。

そこで、事故発生前のドライバーの「認知→判断→行動」の過程に影響を及ぼすと考えられる要素として、属性、意識そしてそれらの結果としてのふだんの運転行動等を設定して、これを事故の当事者から回答を得ることとした。

一方、事故の発生過程のしくみについては、できるだけ客観的なデータの確保が前提となることから、その事故を処理した担当者からデータを得ることとした。

3-4-1 当事者に対する調査項目

事故を起こした当事者に対する調査項目は、次の通りである。

- (1) 運転者としての種別（マイカー運転者か職業運転者か）
- (2) ふだん主に運転している車種（乗用車、自動二輪車など）
- (3) 最近1年間の走行距離
- (4) 運転経験年数
- (5) 運転に対する慎重さの認識
- (6) 運転に対する意識・態度
- (7) ふだんの運転行動
- (8) 事故発生場所の交通量と見通し
- (9) 事故時に運転していた車への慣れ
- (10) 事故発生場所の道路への慣れ
- (11) 事故当日の健康状態・精神状態
- (12) 事故の責任に対する認識（担当者に対する調査項目と重複）
- (13) 運転継続意志

3-4-2 担当者に対する調査項目

事故の取調べを行った担当者に対する調査項目は、次の通りである。

- (1) 交通事故統計原票コード（事故内容、昼夜別、曜日別など）
- (2) 認知、判断の仕方からみた事故のパターン
- (3) 事故の相手に対する認知の有無
- (4) 事故の相手に気づかなかった理由
- (5) 事故の相手を最初に発見した時の相互の距離
- (6) 事故の相手を最初に発見した時の第1当事者の車の速度
- (7) 事故の相手を最初に発見した時の判断の内容
- (8) 事故発生地点までの認知・判断・行動などの推移
- (9) 事故責任の度合（当事者に対する調査項目と重複）

(10) 第1当事者に対するチェック項目（知的能力、社会性、運動能力など）

なお、詳細については、付録1（当事者用）と付録2（担当者用）の調査票を参照されたい。

第4章 調査の結果

4-1 調査対象者の構成とその属性

4-1-1 調査対象者の構成

はじめに調査対象として予定した事故のサンプルは、普通乗用車を中心とした四輪群1,360件、自動二輪車、原付の二輪群350件、合計1,710件とそれぞれの事故の第1当事者であった（表4-1）。

その結果、四輪群1,277件、二輪群260件、合計1,537件の事故データとそれらの事故の第1当事者に対するアンケートデータを回収した（表4-2）。

表4-1 都道府県別、車種別、年齢層別に分けた調査対象予定数

車種 年齢	四 輪 群				二 輪 群				合計
	~24	~29	30~	小計	~24	~29	30~	小計	
北海道	50	25	25	100	—	—	—	—	100
宮城県	30	15	15	60	—	—	—	—	60
山形県	20	5	5	30	—	—	—	—	30
東京都	80	35	35	150	50	25	25	100	250
埼玉県	80	35	35	150	30	10	10	50	200
長野県	30	15	15	60	—	—	—	—	60
静岡県	50	25	25	100	20	10	10	40	140
愛知県	80	35	35	150	20	5	5	30	180
三重県	30	15	15	60	—	—	—	—	60
滋賀県	30	10	10	100	—	—	—	—	50
大阪府	80	35	35	150	50	25	25	100	250
岡山県	30	15	15	60	—	—	—	—	60
愛媛県	30	15	15	60	—	—	—	—	60
福岡県	80	35	35	150	20	5	5	30	180
宮崎県	20	5	5	30	—	—	—	—	30
合計	720	320	320	1,360	190	80	80	350	1,710

(件数)

表4-2 回収したサンプル数

年齢層	(件数)		
	四輪群	二輪群	合計
16 ~ 19	267	112	374
20 ~ 24	387	80	467
25 ~ 29	281	35	316
30 ~ 39	347	33	380
合計	1,277	260	1,537
(回収率)	93.9%	74.3%	89.9%

表4-3 集計したサンプル数

年齢層	(件数)		
	四輪群	二輪群	合計
16 ~ 19	237	106	343
20 ~ 24	345	75	420
25 ~ 29	264	33	297
30 ~ 39	312	29	341
合計	1,158	243	1,401

表4-4 都道府県別、車種別、年齢層別に分けた集計サンプル数 (件数)

車種 年齢 県別	四 輪 群					二 輪 群					合 計
	～19	20～24	25～29	30～39	小 計	16～19	20～24	25～29	30～39	小 計	
北海道	23	21	23	24	91	1	0	0	0	1	92
宮城県	7	15	11	14	47	—	—	—	—	—	47
山形県	8	9	5	6	28	—	—	—	—	—	28
東京都	12	38	28	41	119	19	11	4	6	40	159
埼玉県	30	34	30	38	132	20	19	8	6	53	185
長野県	12	16	14	14	56	—	—	—	—	—	56
静岡県	19	27	22	23	91	9	10	5	7	31	122
愛知県	34	39	29	35	137	15	10	2	1	28	165
三重県	12	13	14	15	54	2	1	0	0	3	57
滋賀県	5	9	9	10	33	—	—	—	—	—	33
大阪府	14	47	18	33	112	24	11	10	7	52	164
岡山県	16	13	14	13	56	1	0	0	0	1	57
愛媛県	9	15	12	11	47	1	0	0	0	1	48
福岡県	29	36	31	30	126	14	13	4	2	33	159
宮崎県	7	13	4	5	29	—	—	—	—	—	29
合 計	237	345	264	312	1,158	106	75	33	29	243	1,401

実際の集計に当たっては、表4-2のサンプルからさらに削除すべきデータ*を除き、四輪群1,158件、二輪群243件、合計1,401件の事故データとそれぞれの事故の第1当事者に対するアンケートデータを有効サンプルとした(表4-3)。

なお、表4-4には車種別、年齢層別、都道府県別の集計サンプル数を参考に示した。

* 回収した事故サンプルの中に含まれていた単独事故、第1当事者が酒酔い及び酒気帯びによる事故、第1当事者が女性ドライバーである事故を削除した。

4-1-2 調査対象者の学職別構成

本調査サンプルの各年齢層を車種別、学職別に比較すると、二輪群の若年ドライバー(24歳未満)は、学

表4-5 調査対象者の学職別構成(四輪群)

年齢層	学 生			有 職	無 職	不 明	合 計
	高 校	大 学	そ の 他				
～19	2	28	18	174	13	2	237
	0.8	11.8	7.6	73.5	5.5	0.8	100.0
20～24	1	52	6	276	6	4	345
	0.3	15.1	1.7	80.0	1.7	1.2	100.0
25～29	0	5	0	253	4	2	264
	0.0	1.9	0.0	95.8	1.5	0.8	100.0
30～39	0	1	0	303	6	2	312
	0.0	0.3	0.0	97.2	1.9	0.6	100.0
合 計	3	86	24	1,006	29	10	1,158
	0.3	7.4	2.1	86.8	2.5	0.9	100.0

上段は人数, 下段は%

生の占める比率が高い(表4-6)。

20歳未満は半数近くが学生であり、なかでも高校生が全体の4分の1を占めている。20～24歳の年齢層も約37%が学生であり、この年齢層は大学生が多い。

これに対して四輪群の若年ドライバーは、70～80%が有職者で占められている。比率の小さい学生の中では、大学生が目立つ程度である(表4-5)。

表4-6 調査対象者の学識別構成(二輪群)

年齢層	学 生			有 職	無 職	不 明	合 計
	高 校	大 学	そ の 他				
16～19	27 0.8	9 8.5	14 13.2	48 45.3	7 6.6	1 0.9	106 100.0
20～24	0 0.0	23 30.7	5 6.7	44 58.7	3 4.0	0 0.0	75 100.0
25～39	0 0.0	1 1.6	2 3.2	59 95.2	0 0.0	0 0.0	62 100.0
合 計	27 11.1	33 13.6	21 8.6	150 61.8	11 4.5	1 0.4	243 100.0

上段は人数, 下段は%

4-1-3 調査対象者の運転者種別

本調査サンプルのドライバーをふだんの運転状況から、全くプライベートな用件だけで車を利用しているマイカードライバー、本来の仕事の必要から車を利用しているドライバー、そして本来の仕事が車を運転することにある職業ドライバーの三つに分類すると、若年ドライバーの多くは、マイカードライバーである。

四輪群の場合、20歳未満で73%、20～24歳の年齢層でも約60%がマイカードライバーである(図4-1)。

四輪群の若年ドライバーの70～80%が有職者であることは前節で見たが、多くの若年ドライバーはふだん仕事とは関係のない個人的な車の使い方をしていることが理解される。これは、彼等が今回事故を起こした

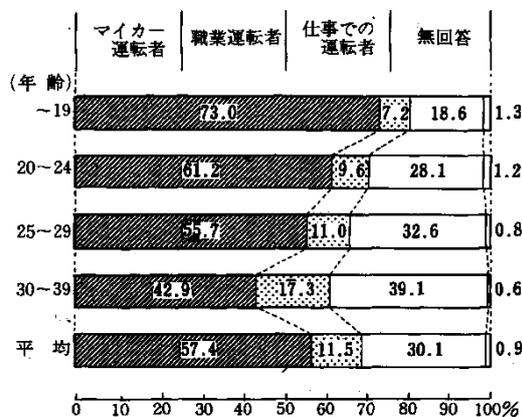


図4-1 運転者の種別(四輪群)

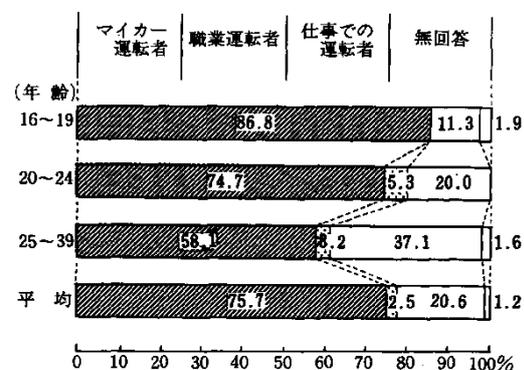


図4-1 運転者の種別(二輪群)

時の「通行目的」とも対応しており、20歳未満のドライバーの84%が通勤、通学を含む個人的な用件で運転中の事故であり、20～24歳の年齢層でもその比率は約80%と高い。崇

一方、二輪群のマイカードライバーの比率はさらに高く、20歳未満の約87%、20～24歳の年齢層の約75%がマイカードライバーである(図4-2)。

そして、今回の事故も90%以上が個人的な用件で運転中発生したものである。

* 今回の事故発生時の通行目的

四輪群は、20歳未満の「私用」(約60%)が突出しており、20～24歳の年齢層もその半数が私用で運転中の事故である。その他では、30歳代の「業務」が約36%と高いのが特徴である。

二輪群は、20歳未満の「私用」が四輪群とほぼ同じ比率で突出している。そして、25歳以上の年齢層にあっては、半数近くの者が「通勤」時の事故となっている。

4-2 調査対象者の運転の実態

4-2-1 ふだん主に運転している車

今回の事故を乗用車、軽四輪、ワゴン等の四輪車で起こしたドライバー(四輪群)がふだん主に運転している車は、どの年齢層も乗用車を中心とした四輪車が圧倒的に多く、その比率は95%以上に達している。ふだん運転している車を、自動二輪車や原付と回答したドライバーは、5%以下である(図4-3)。

一方、二輪群は80%以上がふだんも自動二輪車、原付を運転しているドライバーで構成されている。ふだん運転している車の中で自動二輪車と原付の比率を比較すると、若年ドライバーは自動二輪車が多く、25歳以上の年齢層は原付が多い(図4-4)。

しかし、二輪群の中には、ふだん主に運転する車を四輪車と回答したドライバーがおよそ5分の1含まれている。

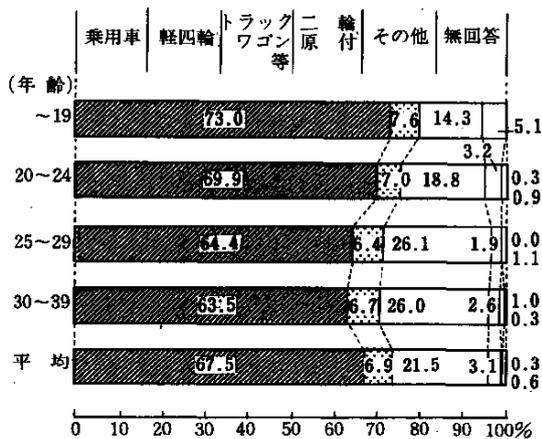


図4-3 ふだん主に運転している車(四輪群)

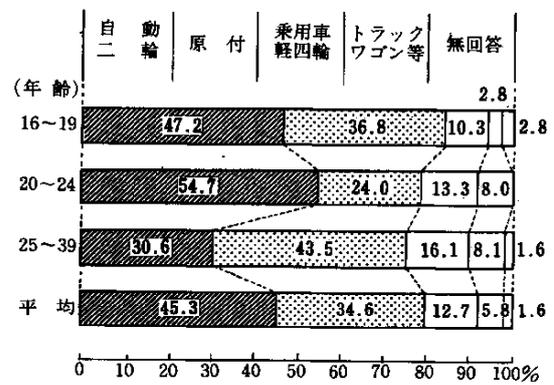


図4-4 ふだん主に運転している車(二輪群)

4-2-2 1年間に走行した距離

本調査サンプルが1年間に走行した距離を車種別、年齢層別に比較したのが図4-5～図4-6である。全体的には、二輪群に比べ四輪群の走行距離が伸びていることは、一般的な傾向と同じである。

四輪群の場合、20歳未満の走行距離があまり伸びていないことが特徴であり、年間5,000kmに達しないドライバーが4分の1みられる。そして、この年齢層の半数近くは1万km未満である。20歳未満の平均年間走行距離は約12,000kmである。

これに対して20歳以上の年齢層は、年間1～2万km程度のドライバーが多く、20歳未満の年齢層に比べると走行距離は若干伸びている。その平均は、20～24歳が約15,000km、25～29歳と30歳代はいずれも約16,000kmであり、この年齢層にあっては大きな違いはみられない。

一方、二輪群は、同じ年齢層の四輪ドライバーに比べると走行距離が低く、これは車種の違いによるものと思われる。

年齢層別にみると、20歳未満の半数が年間5,000kmにも達しておらず、この年齢層のドライバーの走行距離が伸びていない傾向は、二輪、四輪ドライバーに共通した特徴である。平均走行距離を比較すると、20歳未満が最も低く約6,000kmであり、20～24歳が約7,300km、25歳以上は約7,700kmである。

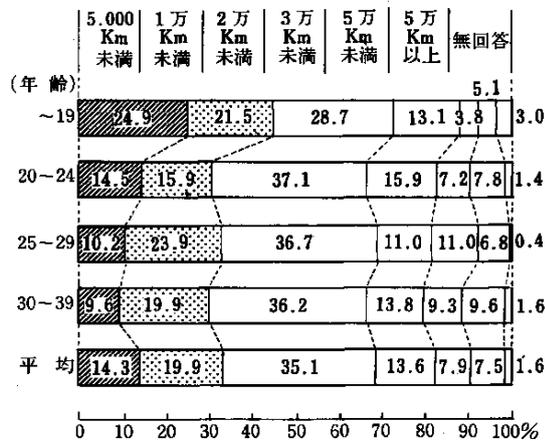


図4-5 一年間に走行した距離（四輪群）

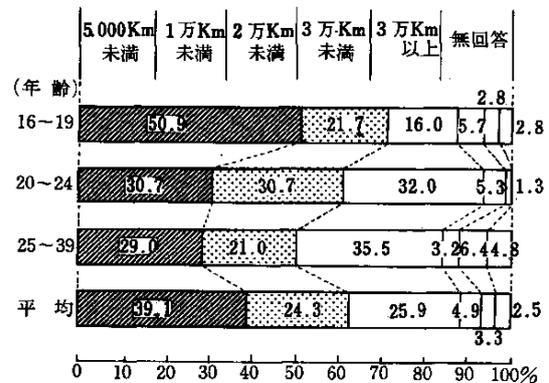


図4-6 一年間に走行した距離（二輪群）

4-2-3 運転経験年数

四輪群の運転経験年数をみると（図4-7）、若年ドライバーの中でも20歳未満は、運転経験1年未満の者が最も多く約60%を占めている。20～24歳の年齢層は、1～3年未満に40%余りが集中しており、いずれも運転経験の浅いドライバーによる事故が特徴となっている。

これに対して、25～29歳の年齢層は、運転経験5～10年（58.7%）に、30歳代は10年以上（72.5%）にそれぞれ分布の中心があり、若年ドライバーに比べ一定の運転経験を持つドライバーから構成されている。

一方、二輪群も同様の傾向を示しており（図4-8）、20歳未満のおよそ半分が1年未満、20～24歳の年

年齢層の44%が1～3年未満の運転経験となっている。

25歳以上の年齢層は、約77%が5年以上の運転経験を持つドライバーによって構成されている。

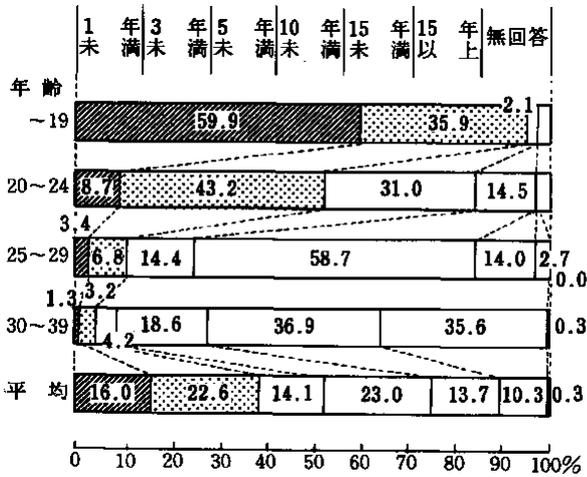


図4-7 運転経験年数（四輪群）

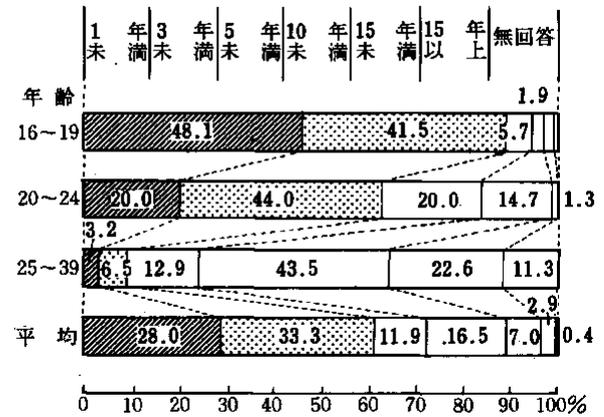


図4-8 運転経験年数（二輪群）

4-3 調査対象者の事故の概要

4-3-1 事故の種類

今回の調査で得られたサンプルは、四輪群の場合（図4-9）、相手が歩行者である「人対車」事故が約10%、車どうしの事故が約90%という構成になっている。相手が歩行者である事故の中では、横断歩道を含めて歩行者が道路を横断している時に事故になったケースが多い（約8%）。この比率は、昭和62年中に発生した事故の類型別構成と全く同じである。車どうしの事故も、今回の調査サンプルが単独事故を除外したことを考え合わせると、構成率の上で大きな違いがあるとはいえない。ことに、正面衝突と出会頭事故については極めて近似した比率を示している。

ただ今回の調査サンプルが、第3章の「調査の方法」で述べたように、第1当事者の右左折事故は対象に含めないことを前提に進めたことから、昭和62年中の事故の構成に比べて追突事故が増加している点が相違点となっている。

一方、二輪群のサンプルについては（図4-10）、二輪車に多い単独事故を除いた分だけ昭和62年中の構成よりも、「車対車事故」で約9%、「人対車事故」で約6%多くなっている。

そして、人対車事故の中では第2当事者の横断中の事故（約20%）、車対車事故の中では第1当事者の追突による事故（約13%）が本調査サンプルに多い結果となっている。

*「警察庁交通事故統計年表」を基に、第1当事者の車種を普通乗用車、性別は男性、年齢は18歳以上、道路区分は一般道路である条件に該当する人身事故だけを自動車安全運転センターが集計しなおしたものである。

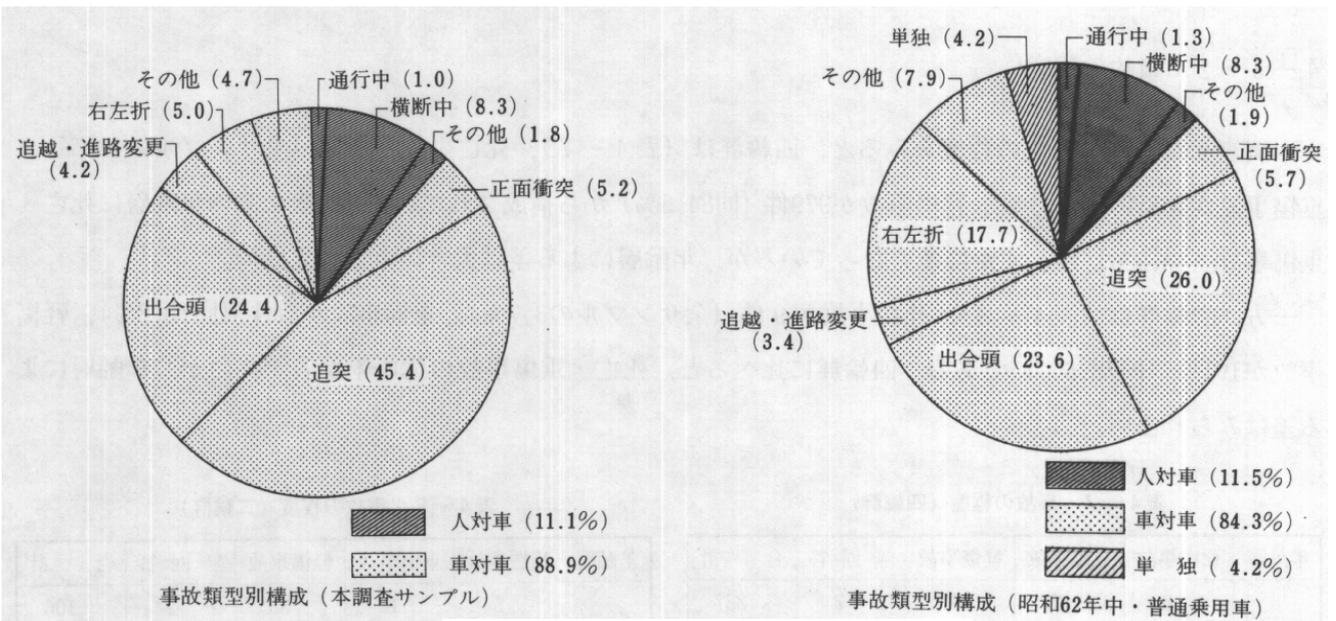


図4-9 事故類型別構成 (4輪群)

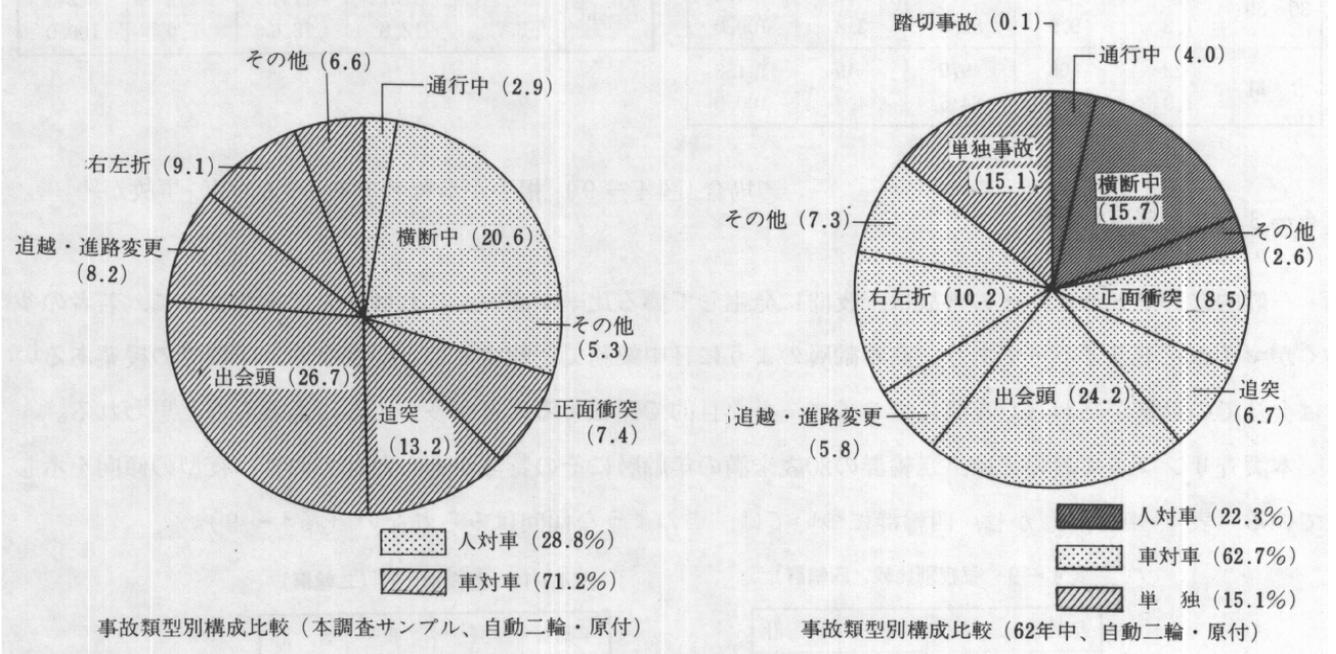


図4-10 事故類型別構成 (二輪群)

4-3-2 事故の程度

本調査サンプルの事故の程度をみると、四輪群は（表4-7）、死亡事故が22件（全サンプルの1.9%）、重傷事故が108件（同9.3%）、軽傷事故が979件（同84.5%）から構成されている。20歳未満の年齢層に死亡・重傷事故（13.9%）がわずかに多くなっているが、年齢層による差は大きいとはいえない。

一方、二輪群は（表4-8）、死亡事故が9件（全サンプルの3.7%）、重傷事故が31件（同12.8%）、軽傷事故が191件（同78.6%）である。四輪群に比べると、死亡・重傷事故の構成率が若干高いが、年齢層による差はみられない。

表4-7 事故の程度（四輪群）

年齢層	死亡事故	重傷事故	軽傷事故	無回答	合計
～19	8 3.4	25 10.5	197 83.1	7 3.0	237 100.0
20～24	5 1.4	26 7.5	296 85.9	18 5.2	345 100.0
25～29	5 1.9	26 9.8	221 83.7	12 3.8	264 100.0
30～39	4 1.3	31 9.9	265 85.0	12 3.8	312 100.0
合計	22 1.9	108 9.3	979 84.5	49 4.2	1,158 100.0

表4-8 事故の程度（二輪群）

年齢層	死亡事故	重傷事故	軽傷事故	無回答	合計
16～19	5 4.7	11 10.4	83 78.3	7 6.6	106 100.0
20～24	3 4.0	8 10.7	61 81.3	3 4.0	75 100.0
25～39	1 1.6	12 19.4	47 75.8	2 3.2	62 100.0
合計	9 3.7	31 12.8	191 78.6	12 4.9	243 100.0

4-3-3 昼夜別比較

一般的に若年ドライバーの事故は、夜間に発生している比率が高い。これは、先にみたように、若者の多くがマイカードライバーであり、高年齢層のように日中業務で運転することが少なく、学校での授業あるいは会社での勤務が終わった夜間にプライベートな目的で運転することが多いことによるものと思われる。

本調査サンプルにおいては、二輪群の20歳未満の年齢層にその特徴があらわれており、夜型の傾向を示している（表4-10）。しかし、四輪群については、このような傾向はみられない（表4-9）。

表4-9 昼夜別比較（四輪群）

年齢層	昼	夜	合計
～19	151 63.7	86 36.3	237 100.0
20～24	200 58.0	145 42.0	345 100.0
25～29	167 63.3	97 36.7	264 100.0
30～39	209 67.0	103 33.0	312 100.0
合計	727 62.8	431 37.2	1,158 100.0

表4-10 昼夜別比較（二輪群）

年齢層	昼	夜	合計
16～19	57 53.8	49 46.2	106 100.0
20～24	52 69.3	23 30.7	75 100.0
25～39	40 64.5	22 35.5	62 100.0
合計	149 61.3	94 38.7	243 100.0

4-3-4 事故発生地点の道路形状

事故が発生した道路を「交差点」と「単路」に分けて比較すると、四輪群の若年ドライバーは、交差点が約40%、単路が約60%と、単路での事故が多いサンプルで構成されている。これは、交差点での事故は年齢が高くなるほど多くなるという一般的な傾向と合致している（図4-11）。

一方、二輪群の場合は、必ずしも若年ドライバーに単路での事故が多いとはいえないが、16~19歳の年齢層に限ってみると、単路での事故が約57%と高い比率を示している（図4-12）。

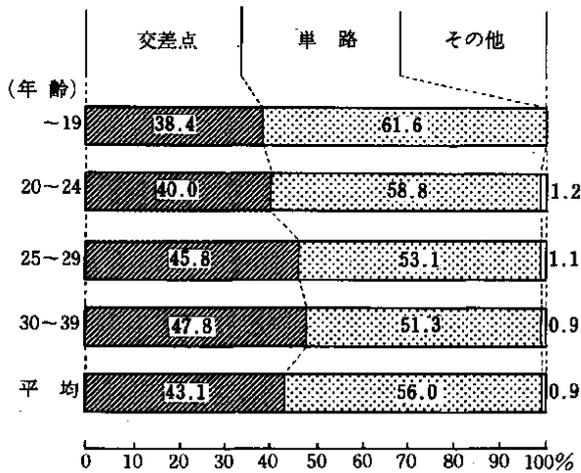


図4-11 事故発生地点の道路形状（四輪群）

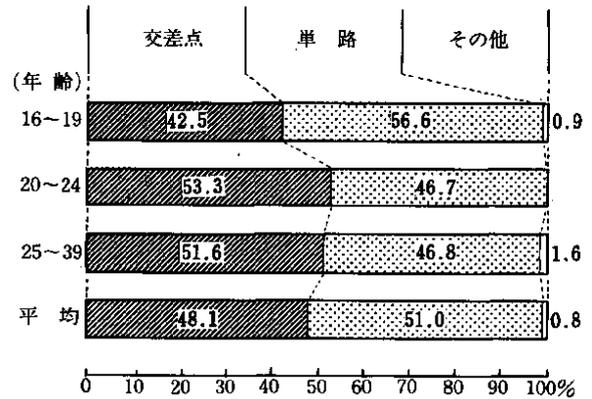


図4-12 事故発生地点の道路形状（二輪群）

4-3-5 事故発生地点の交通量

事故が発生した道路の当時の交通量についてみると、全体的には四輪群の約65%、二輪群の約70%が、交通量の少ない状況下で発生した事故である。

四輪群の場合（図4-13）、若年ドライバーは、「特に車の量は多くなかった」と回答した者が多く（約36%）、

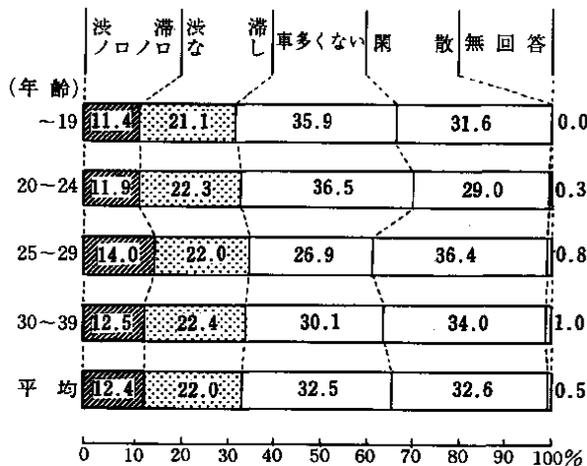


図4-13 事故発生地点の交通量（四輪群）

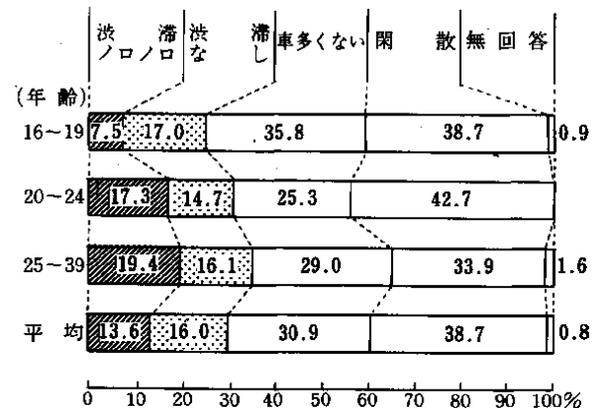


図4-14 事故発生地点の交通量（二輪群）

高年齢層のドライバーは、「閑散としていた」と回答した者がやや多い(約35%)。

二輪群は(図4-14)、若年ドライバーと高年齢層のドライバーの間に差はみられない。

4-3-6 事故発生地点の見通し

事故が発生した当時の道路上の見通しについてみると(図4-15~図4-16)、全体的には四輪群の約63%、二輪群の約54%が、見通しのよい状況下で発生している。駐車車両や建造物等の陰にかくれて見通しが悪かったと回答したドライバーは、四輪群、二輪群ともに20%余りで車種による違いはみられず、また年齢層による差もみられない。

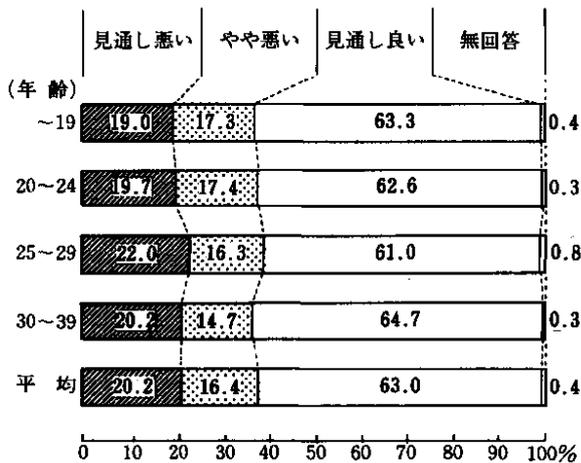


図4-15 事故発生地点の見通し(四輪群)

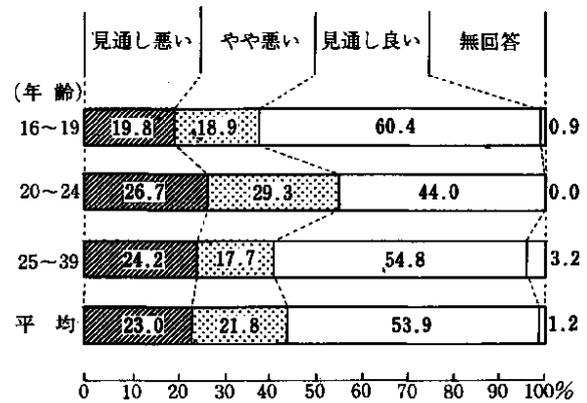


図4-16 事故発生地点の見通し(二輪群)

4-3-7 事故発生地点の道路の運転経験

事故の発生した道路がふだんから通り慣れていたかどうかをみると、全体的には四輪群の約70%、二輪群の約80%が「よく通り慣れている道路」と回答している。しかし、年齢層別にみると四輪群の若年層

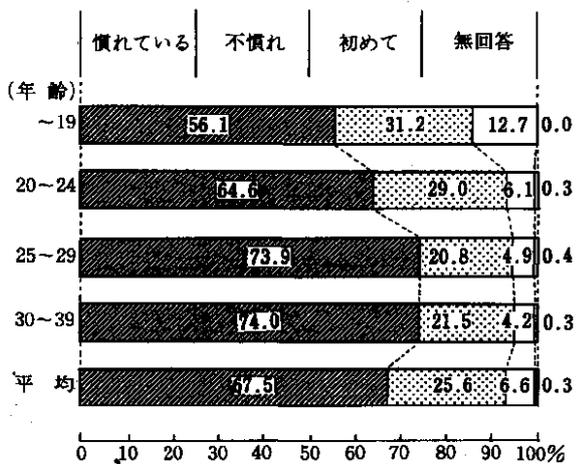


図4-17 事故発生地点の運転経験(四輪群)

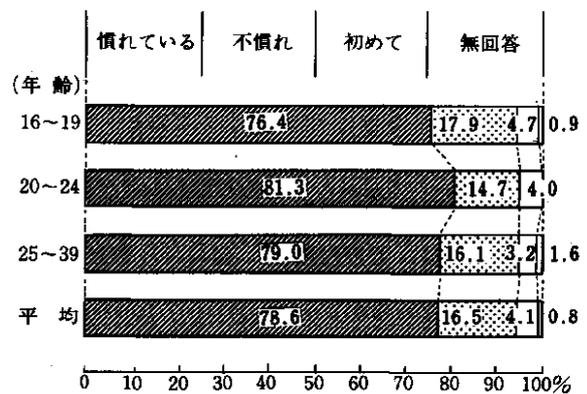


図4-18 事故発生地点の運転経験(二輪群)

ライダーは、40%前後が通り慣れていない道路であると回答しており、年齢層による差があらわれている。これは若者の行動範囲の広さを示すものであろう（図4-17）。

一方、二輪群は、若年ドライバーにあっても約80%の者が「よく通り慣れている道路」と回答しており、年齢層による差はみられない（図4-18）。

4-3-8 事故時に運転していた車の運転経験

事故時に運転していた車が、ふだんから乗り慣れている車であったかどうかについてみると、全体的には四輪群、二輪群ともに約90%の者が「乗り慣れている車」であったと回答しており、車種による違いはみられない。

しかし、四輪群の場合、若年ドライバーの約15%は「あまり運転したことの無い車」、「初めて運転した車」と回答しており、高年齢層のドライバー（約8%）に比較するとその比率が高い（表4-11）。

二輪群も20歳未満のドライバーの約14%は、乗り慣れていない車で事故を起こしており、高年齢層に比べると比率は高く、四輪群と同様の傾向を示している（表4-12）。

表4-11 事故時に運転していた車の運転経験（四輪群）

回答 年齢層	慣れて いる	不慣れ	初めて の車	無回答	合 計
～19	198 83.5	32 13.5	7 3.0	0 0.0	237 100.0
20～24	298 86.4	36 10.4	10 2.9	1 0.3	345 100.0
25～29	239 90.5	19 7.2	5 1.9	1 0.4	264 100.0
30～39	287 92.0	19 6.1	5 1.6	1 0.3	312 100.0
合 計	1,022 88.3	106 9.2	27 2.3	3 0.3	1,158 100.0

上段は人数，下段は%

表4-12 事故時に運転していた車の運転経験（二輪群）

回答 年齢層	慣れて いる	不慣れ	初めて の車	無回答	合 計
16～19	90 84.9	12 11.3	3 2.8	1 0.9	106 100.0
20～24	67 89.3	8 10.7	0 0.0	0 0.0	75 100.0
25～39	56 90.3	4 6.5	1 1.6	1 1.6	62 100.0
合 計	213 87.7	24 9.9	4 1.6	2 0.8	243 100.0

上段は人数，下段は%

4-4 若年ドライバーの運転意識

4-4-1 若年ドライバーの運転意識

若年ドライバーの運転意識に関する質問項目は、以下に示す16項目である。これらの項目に対して「そう思う」、「どちらかといえばそう思う」、「どちらかといえばそう思わない」「そう思わない」の4段階で回答を得た。

- 1 運転に多少の危険はつきものだ
- 2 事故が起きるのは運が悪いからだ
- 3 違反はしても事故さえ起こさなければよい

- 4 見通しのいいところではわざわざ一時停止しなくてもいい
- 5 運転は機敏に行動できるかが重要だ
- 6 交通安全教育は事故防止にあまり役立たない
- 7 ルールを守らない歩行者ははねられても仕方がない
- 8 運転は慣れれば簡単なものだ
- 9 交通事故はお互いにルールを守れば起きないものだ
- 10 多少のわき見をしていてもすばやい運転ができれば危険をさけることはできるものだ
- 11 多少疲れていても運転に支障はない
- 12 一般に若い人の方が判断力にすぐれている
- 13 運転すること自体楽しいことだ
- 14 違反することと事故の発生にはあまり関係はない
- 15 スピードを出しても機敏に行動できればそれほど危険ではない
- 16 自分さえ気をつけていれば交通事故にはあわない

(1) 運転に多少の危険はつきものだ

運転に多少の危険はつきものであるという意識は、安全な運転は、運転の方法によって確保されるものであるということが十分に認識されていない意識状態をあらわしているといえる。そして、これは、安全な運転行動をとろうとする意識を希薄化させるものともいえよう。

この危険を容認する意識傾向は、全体的に比率が高く、四輪群、二輪群ともに半数の者が積極的に「そう思う」と回答している。

「どちらかといえばそう思う」の回答を合わせると、90%前後の高い比率を示しており、事故者の大半がこうした意識を持っていることがわかる。

年齢層別にみると、四輪群は、若年ドライバーと高齢層のドライバーの間に差がみられ、若者に運転を危険視する傾向が強いといえる。

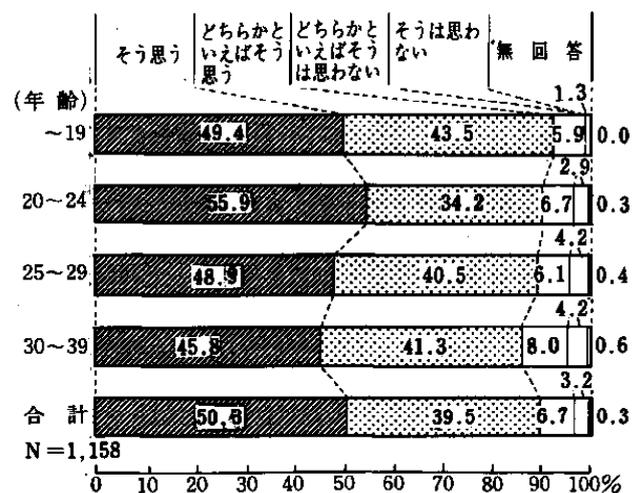


図4-19 運転に多少の危険はつきものだ (四輪群)

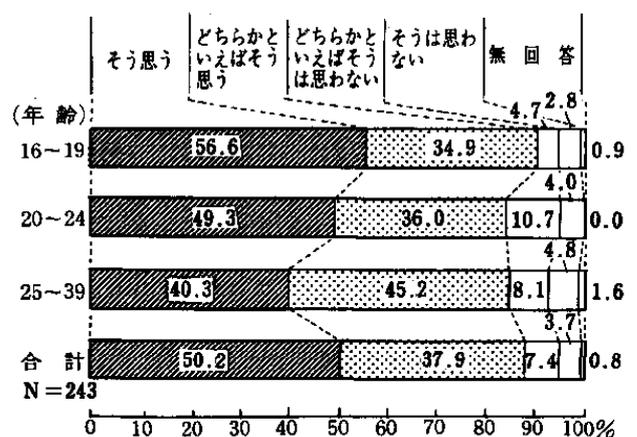


図4-20 運転に多少の危険はつきものだ (二輪群)

二輪群は、「そう思う」の回答だけをみると年齢層による差は顕著であり、若年ドライバーに運転は危険なものであるという認識が強い。また、四輪群と二輪群の若者を比較すると、20歳未満では二輪群の方が、20～24歳の年齢層では四輪群の方が「そう思う」と回答する比率が高い。

(2) 事故が起きるのは運が悪いからだ

この意識は運転には危険がつきものであるという認識と同様に事故に対して無責任な意識である。事故の原因を自分の運転行動、運転態度ではなく運の悪さに求めるという意識は、四輪群で平均34%、二輪群で平均約47%みられ、二輪群に肯定する者が多い。

年齢層別にみると、四輪群は若年ドライバーの方が運にまかせる傾向が強くあらわれている。

これに対して二輪群は、年齢層による差は顕著ではないが、「そうは思わない」と積極的にこれを否定する回答は、若年層でやや低い。

四輪群と二輪群の若者を比較すると、二輪群の方が事故が起きるのは運が悪いからと考える傾向が強い。

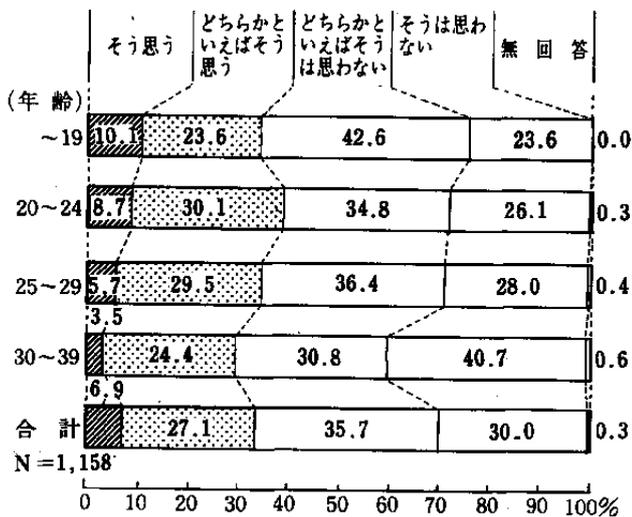


図4-21 事故が起きるのは運がわるいからだ (四輪群)

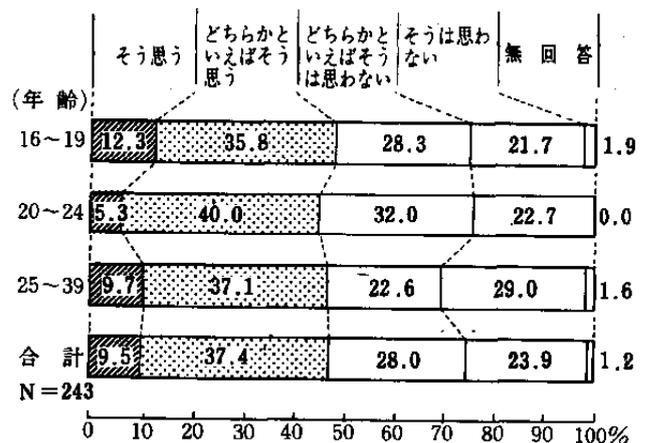


図4-22 事故が起きるのは運がわるいからだ (二輪群)

(3) 違反しても事故さえ起こさなければよい

これは、違反と事故との関係を正しく理解していない意識状態を示している。事故さえ起こさなければいいという意識を持つ者は、四輪群、二輪群ともに20%弱である。

四輪群の場合、「事故さえ起こさなければいい」と回答した者の比率は、特に年齢層によって差があるとはいえないが、これを積極的に否定する回答は、若年ドライバーに少ない傾向が示されている。

一方、二輪群は、年齢層による差が大きく、若年ドライバーの方が違反を容認する意識が強くあらわれており、若者の違反容認傾向を特徴づけている。また、四輪群と二輪群の若者の意識を比較すると、二輪群の方がより違反容認傾向が強いといえる。

違反と事故との関連についての正しい知識を身につけさせることが必要と考えられる。

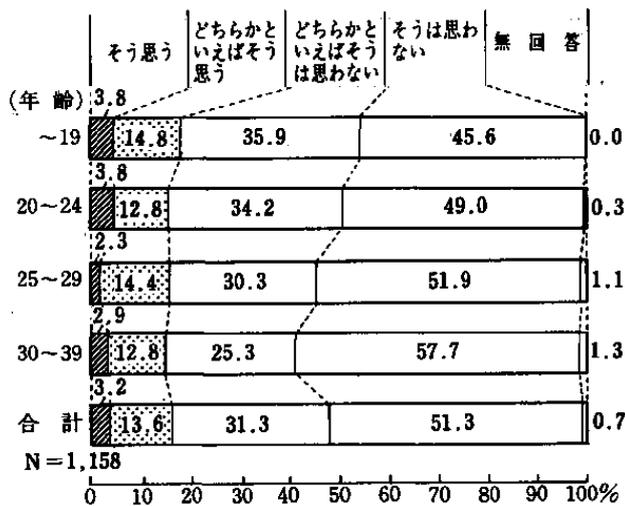


図 4-23 違反はしても事故さえ起こさなければよい (四輪群)

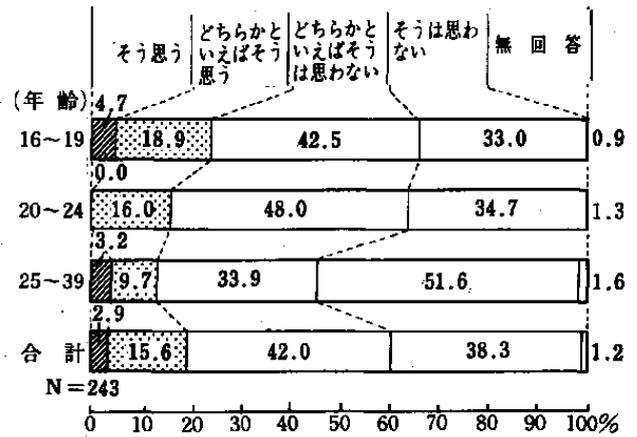


図 4-24 違反はしても事故さえ起こさなければよい (二輪群)

(4) 見通しのいいところではわざわざ一時停止しなくてもいい

これも違反を容認する意識の一つであり、若年ドライバーにこれを肯定する回答が多くなっている。全体的な傾向をみると、四輪群は約30%の者が、二輪群はそれよりも多い約40%の者が一時停止しなくてもいいと考えている。

これを年齢層別に比較すると、四輪群、二輪群ともに若年ドライバーにこれを肯定する回答が多く、若者の意識を特徴づけている。そして、この違反容認傾向は、四輪群の若者よりも二輪群の若者に強くあらわれている。

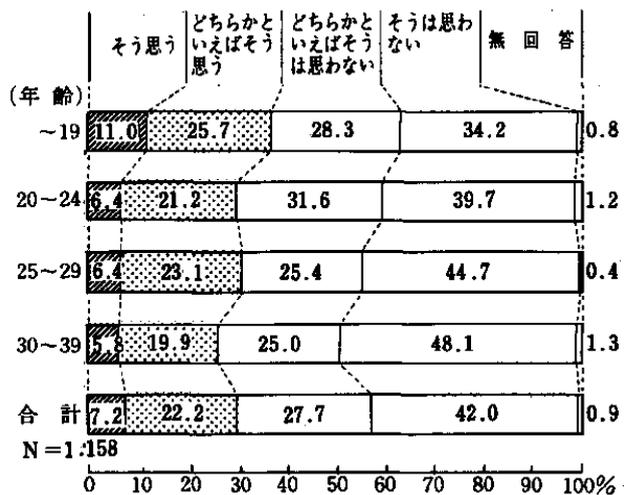


図 4-25 見通しのいいところではわざわざ一時停止しなくてもいい (四輪群)

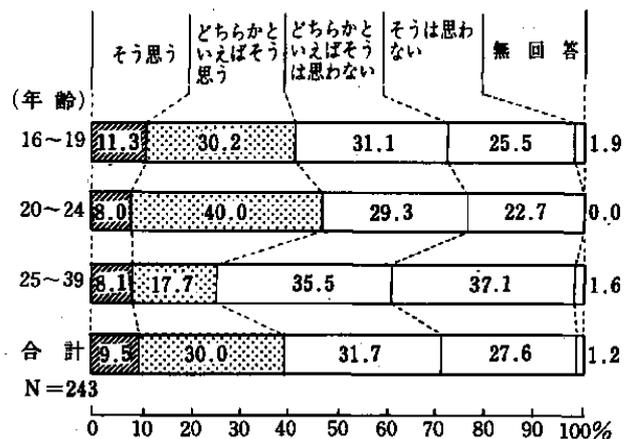


図 4-26 見通しのいいところではわざわざ一時停止しなくてもいい (二輪群)

(5) 運転は機敏に行動できるかが重要だ

この質問は暗に「的確な認知と判断」が重要であることを期待しているものであり、むしろ機敏に行動しなければならない状況というのは不安全な運転の結果と考えられる。

全体的な傾向をみると、「そう思う」と積極的に回答した者は、四輪群が約35%、二輪群が約40%と高く、また「どちらかといえばそう思う」の回答を合わせると、四輪群、二輪群ともに70%を超える多くの者がこれを肯定する回答をしている。

しかし、年齢層別にみると、四輪群の場合は、年齢とともにこれを肯定する回答は減少する傾向を示しており、若年ドライバーの方が行動の機敏さに重点をおいていることがわかる。

一方、二輪群の場合は、「そう思う」の回答だけをみると、若年ドライバーの方が運転は機敏に行動できるかどうか重要であると考えているようである。

また、四輪群と二輪群の若者を比較すると、「そう思う」と積極的に肯定する者が二輪群に多くみられる。

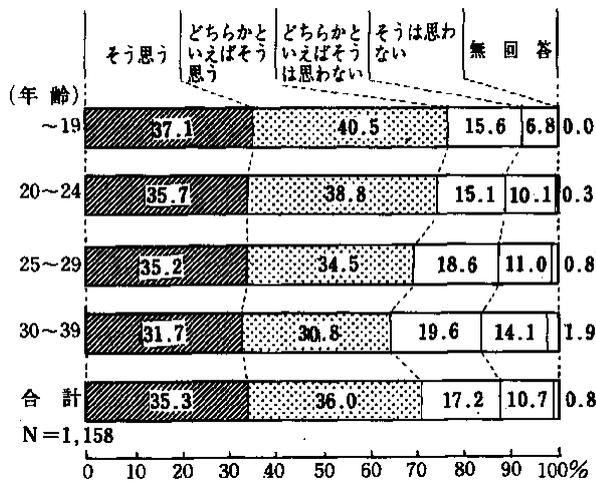


図 4-27 運転は機敏に行動できるかどうか重要だ (四輪群)

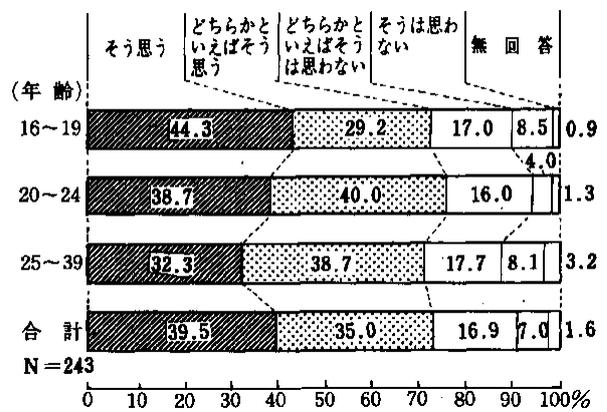


図 4-28 運転は機敏に行動できるかどうか重要だ (二輪群)

(6) 交通安全教育は事故防止にあまり役立たない

安全教育に対する認識をみると、四輪群、二輪群とも役に立たないと回答した者は20%前後と少なく、全体的に交通安全教育に対しては肯定的であるといえる。

年齢傾向が見られるのは、四輪群での「そうは思わない」とする否定回答である。

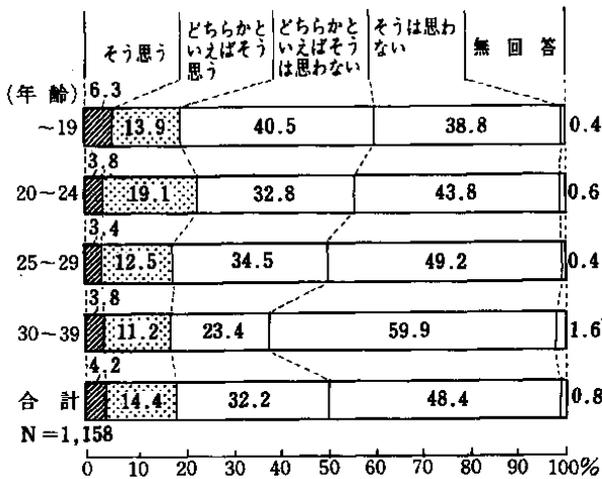


図 4-29 交通安全教育は事故防止にあまり役立たない (四輪群)

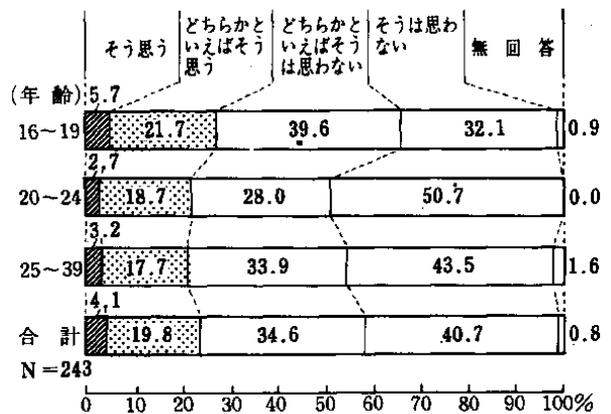


図 4-30 交通安全教育は事故防止にあまり役立たない (二輪群)

すなわち、交通安全教育が事故防止に役立っていると認識している年齢層は、30歳代が最も多く、約60%を占めている。この割合は、20歳未満の年齢層と約20%の開きがある。

一方、二輪群では、「そう思う」と「どちらかといえばそう思う」の回答を合わせると、20歳未満に安全教育は事故防止に役立たないと考えている者が多くみられる。

また、四輪群と二輪群の若者を比較すると、20歳未満の年齢層でこれを肯定する者が二輪群に若干多く、安全教育を軽視する傾向がみられる。

(7) ルールを守らない歩行者ははねられても仕方がない

「ルールを守らない歩行者ははねられても仕方がない」という質問に対して「そう思う」、「どちらかといえばそう思う」と回答した者を合わせると四輪群は約20%、二輪群は約25%と二輪群にやや多くみられる。

四輪群でこれを肯定する回答は、30歳代が最も少ないが各年齢層ともほぼかわらず、20%前後で推移している。これに対して二輪群では、若年層にこれを肯定する割合が多くみられる。特に、20歳未満では、「どちらかといえばそう思う」の回答を合わせると3分の1が、これを肯定する回答をしている。

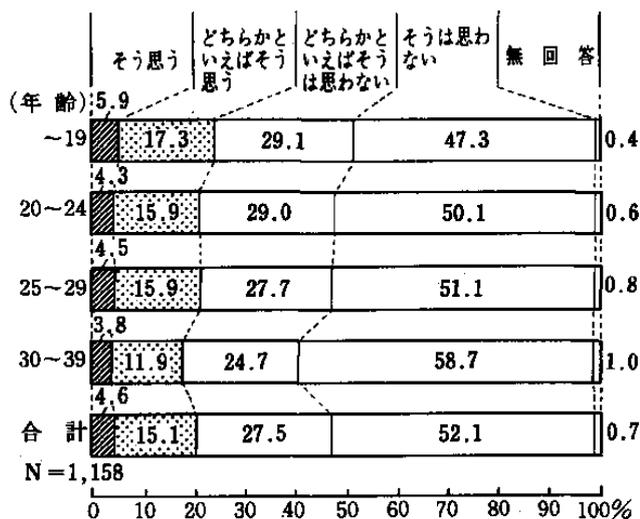


図 4-31 ルールを守らない歩行者ははねられても仕方がない (四輪群)

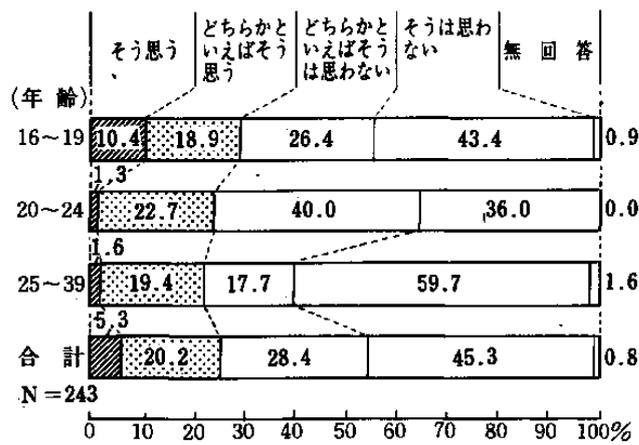


図 4-32 ルールを守らない歩行者ははねられても仕方がない (二輪群)

(8) 運転は慣れば簡単なものだ

運転は慣れば簡単であるとする認識は、四輪群に約40%、二輪群に約50%みられ、二輪群は運転は慣れば簡単であるとする認識がやや強い。

年齢層別にみると四輪群は、ほとんど全体傾向と大差はなく、年齢層による意識の差はみられない。一方、二輪群は若年ドライバーに「運転は慣れば簡単なものだ」とする認識が強くあらわれている。図に示すように、20歳未満は、約60%が、また、20歳~24歳の年齢層でも半数近くがこれを肯定している。

そして、同じ若者の中にあっても、四輪群に比べ二輪群の方が運転を軽く考える傾向が強くあらわれている。

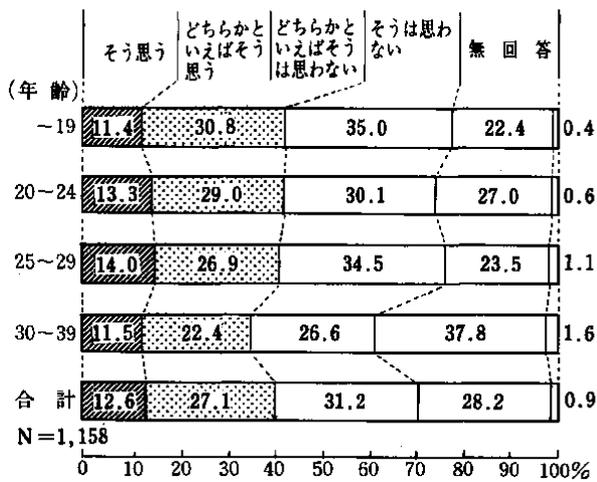


図 4-33 運転は慣れれば簡単なものだ (四輪群)

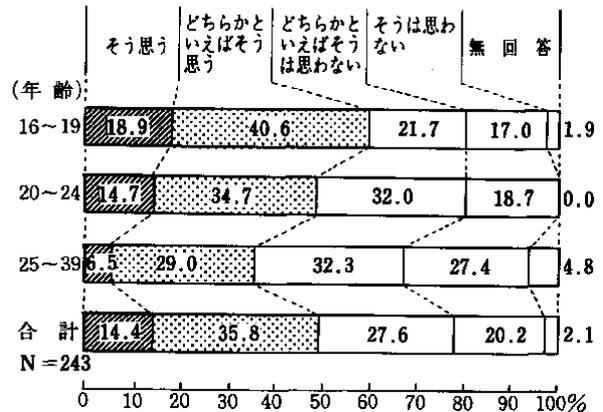


図 4-34 運転は慣れれば簡単なものだ (二輪群)

(9) 交通事故はお互いにルールを守れば起きないものだ

「交通事故は、お互いにルールを守れば起きないもの」という認識は極めて高く、四輪群、二輪群ともに過半数の者が積極的にこれを肯定しており、「どちらかといえばそう思う」の回答を合わせると、80%前後にも達する。

年齢層による差は、四輪群、二輪群ともにみられず、また、同じ若者の中にあっても車種による違いはみられない。

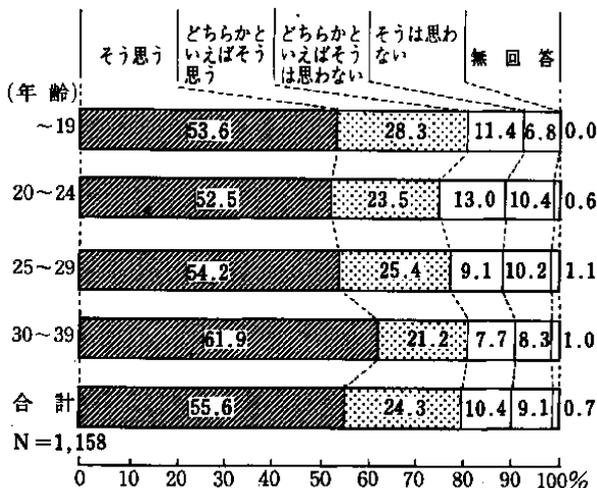


図 4-35 交通事故はお互いにルールを守れば起きないものだ (四輪群)

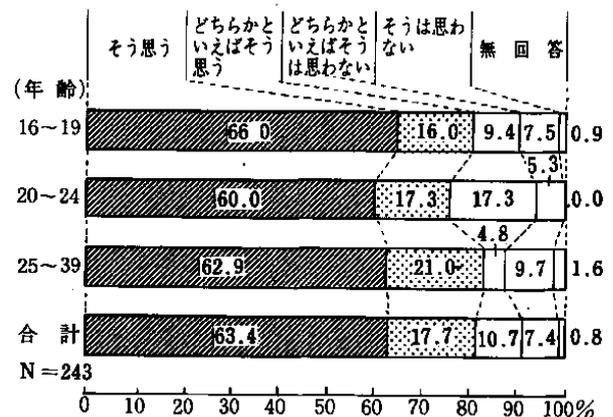


図 4-36 交通事故はお互いにルールを守れば起きないものだ (二輪群)

(10) 多少のわき見をしていてもすばやい運転ができれば危険をさけることはできるものだ

この質問も、行動の機敏さに重点をおいた認識の一つである。図に示すように、四輪群、二輪群ともに20%前後の者が素早い運転で危険を回避することができると認識している。年齢層別にみると、四輪群は年齢層による差はほとんどなく、30歳代で「そうは思わない」と回答する比率が高くなっている程度である。

これに対して、二輪群の若年ドライバーは、行動の機敏さに重きをおく傾向が顕著である。そして、同じ

若者の中にあっても、四輪群に比べ二輪群にこの傾向がより強くあらわれている。

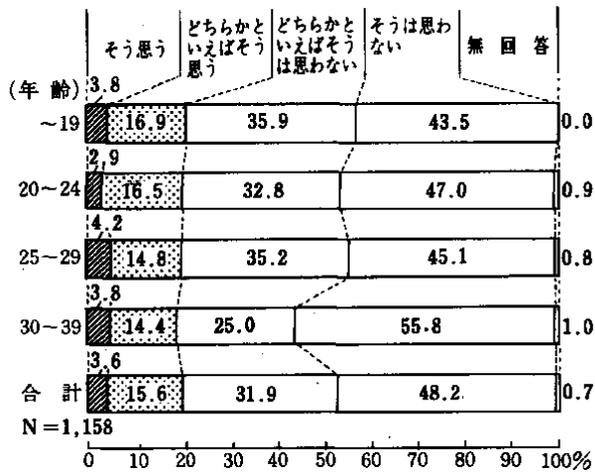


図4-37 多少のわき見をしていてもすばやい運転ができれば危険をさけることはできるものだ (四輪群)

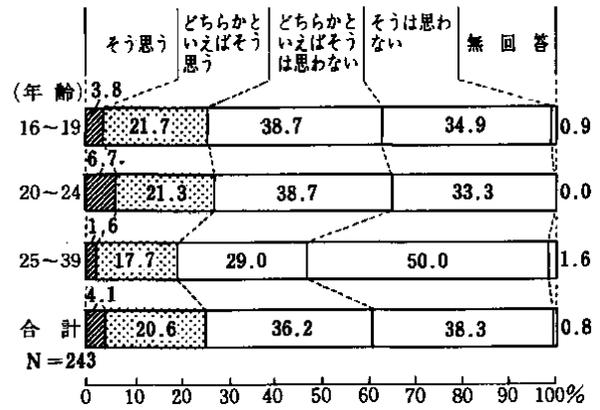


図4-38 多少のわき見をしていてもすばやい運転ができれば危険をさけることはできるものだ (二輪群)

(11) 多少疲れていても運転に支障はない

多少疲れていても運転に支障はないと考える回答は、四輪群、二輪群ともに20%余りみられる。

これを年齢層別にみると、四輪群はほとんど差がなく、30歳代で「そうは思わない」と積極的に否定する回答が多くなっている程度である。

これに対して、二輪群は、若年ドライバーにこれを肯定する比率が高く、若者ほど疲労を重要な要因とは考えていないことが示されている。

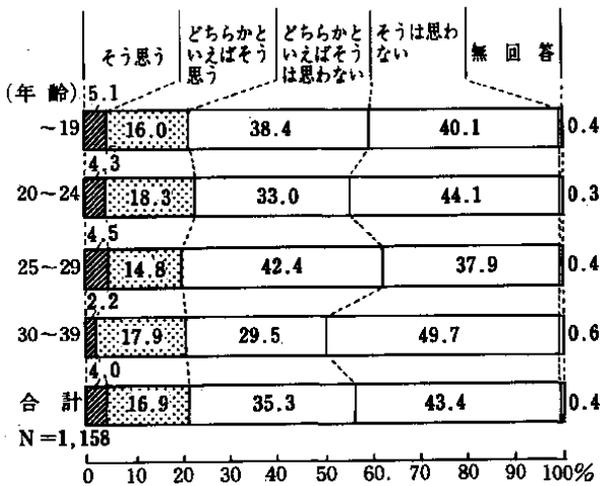


図4-39 多少疲れていても運転に支障はない (四輪群)

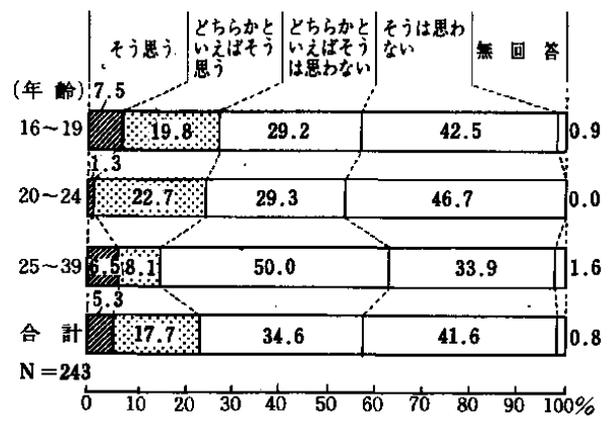


図4-40 多少疲れていても運転に支障はない (二輪群)

(12) 一般に若い人の方が判断力にすぐれている

若い人の方が判断力にすぐれているという質問に対する回答をみると、「そう思う」と「どちらかといえばそう思う」を合わせると、四輪群、二輪群ともに70%余りがこれを肯定している。

四輪群の30歳代においても、60%余りが若い人の方が判断力にすぐれているという認識を示しているが、

年齢層別の差をみると、若年ドライバーの方がこの意識傾向は強いといえる。

一方、二輪群も同様の傾向を示しており、これが若者自身の過信につながる時に問題となろう。四輪群と二輪群の若者の間には、意識の差はみられない。

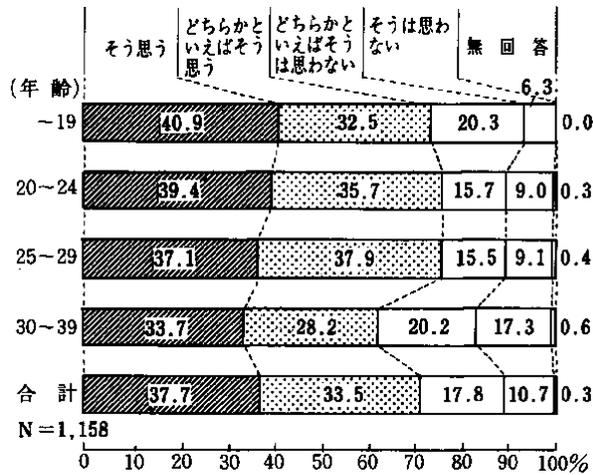


図4-41 一般に若い人の方が判断力にすぐれている (四輪群)

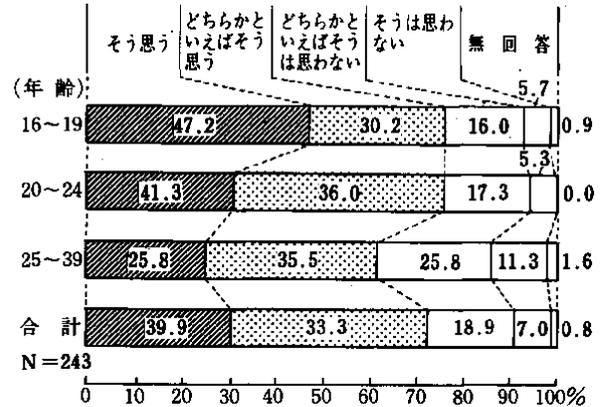


図4-42 一般に若い人の方が判断力にすぐれている (二輪群)

(13) 運転すること自体楽しいことだ

運転を楽しむ意識は、四輪群より二輪群に強く見られる。四輪群で運転を楽しいと回答した割合は約68%、これに対して二輪群は約80%が楽しいと回答しており、特に二輪群の中でも若年ドライバーにその傾向が極めて強くあらわれている。

二輪群の20歳未満は約93%が、また20~24歳の年齢層でも80%が運転を楽しむものと認識している。

四輪群も二輪群と同様の傾向を示しており、若年ドライバーに運転を楽しむ傾向が強くあらわれている。20歳未満は、およそ80%の者がこれを肯定しているのに対して30歳代では半数に留まっている。

また、同じ若年ドライバーの中にあっても、四輪群に比べて二輪群の方が運転を楽しむものと認識している者が多い。

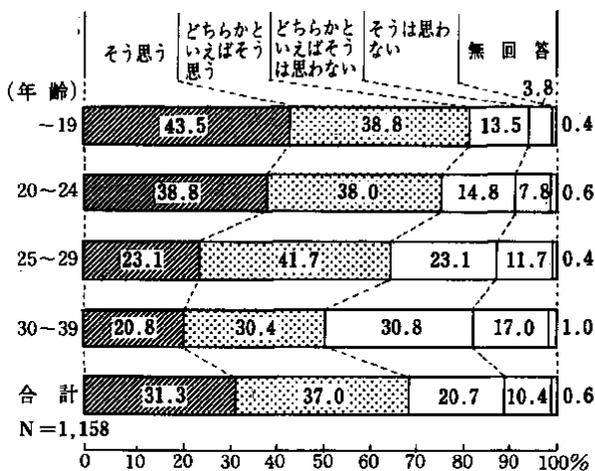


図4-43 運転すること自体楽しいことだ (四輪群)

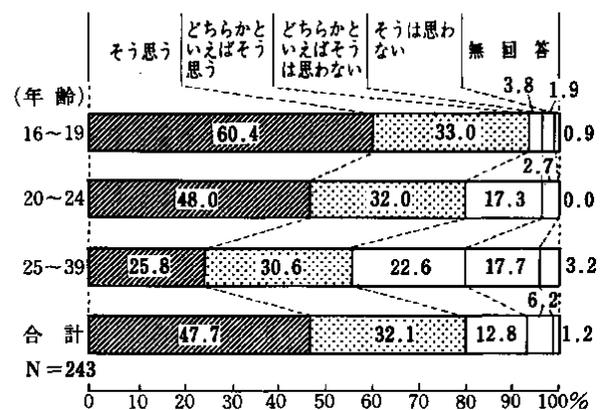


図4-44 運転すること自体楽しいことだ (二輪群)

(14) 違反することと事故の発生にはあまり関係はない

違反と事故との関係についての意識をみると、違反と事故は関係がないという認識を持つ者は、四輪群、二輪群ともに少なく20%以下である。

全体的に違反と事故の関係を否定する者の比率は低いが、その中にあるも、四輪群は年齢層による差がみられ、若年ドライバーの方が違反を軽くみる傾向があらわれている。

二輪群についてみると、特に20歳未満の年齢層に違反と事故は関係がないと考える者が多くみられる。そして、四輪群と二輪群の若者を比較すると、二輪群の20歳未満の年齢層にこれを肯定する者の比率が高く、違反と事故の関連に対する認識がうすいようである。

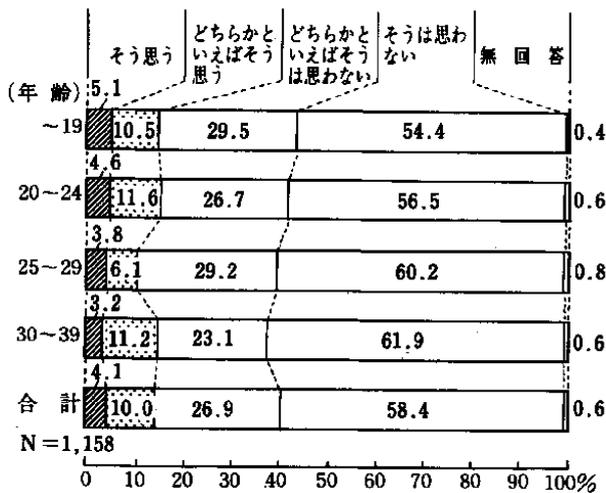


図4-45 違反をすることと事故の発生にはあまり関係はない (四輪群)

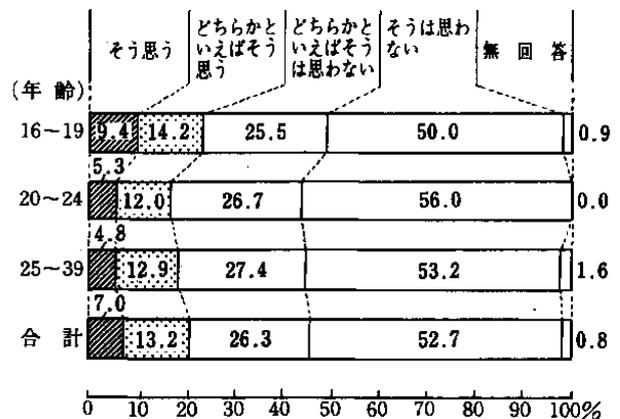


図4-46 違反をすることと事故の発生にはあまり関係はない (二輪群)

(15) スピードを出しても機敏に行動できればそれほど危険ではない

この質問も、行動の機敏さが安全を支えるものであるという認識に関係したものであり、全体的には、四輪群が約16%、二輪群が約22%がこれを肯定しているにすぎない。

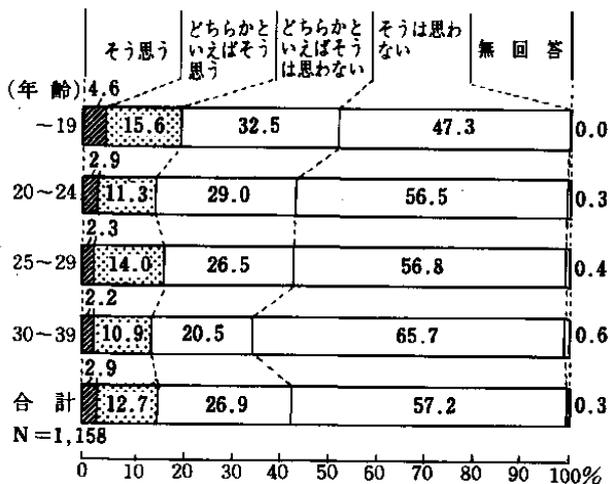


図4-47 スピードを出しても機敏に行動できればそれほど危険ではない (四輪群)

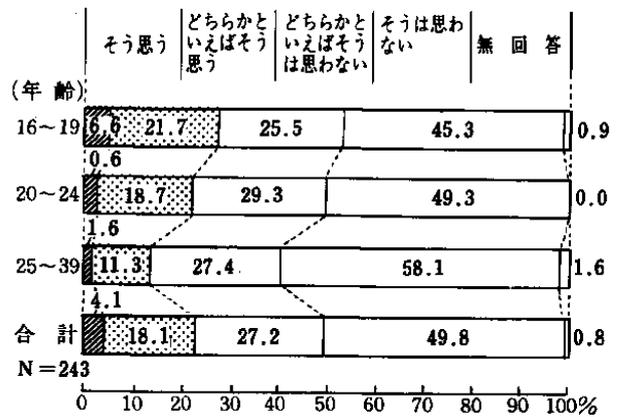


図4-48 スピードを出しても機敏に行動できればそれほど危険ではない (二輪群)

しかし、年齢層別にみると意識の違いはみられ、四輪群、二輪群ともに若年ドライバーの方がスピードを行動の機敏さでカバーできると認識している者が多い。そして、同じ若年ドライバーの中にあっても、二輪群にその意識傾向がより強くあらわれている。

(16) 自分さえ気をつけていれば交通事故にはあわない

自分さえ気をつけていれば交通事故にあわないとする回答は、四輪群が約13%、二輪群が約20%とともに少ないが、やや二輪群でこれを肯定する者が多い。

年齢層による差は、二輪群の場合、25歳以上の年齢層に比べると若者に自分さえ気をつけていれば事故にはあわないと考える者が多い。

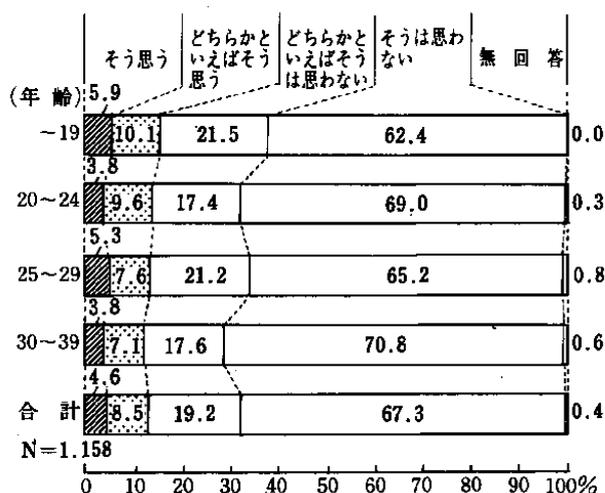


図4-49 自分さえ気をつけていれば交通事故にはあわない (四輪群)

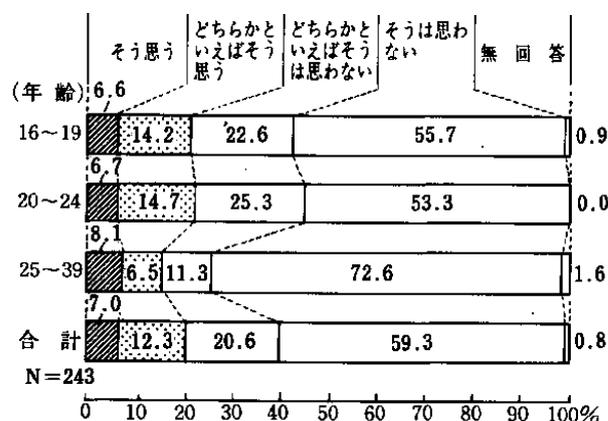


図4-50 自分さえ気をつけていれば交通事故にはあわない (二輪群)

4-4-2 若年ドライバーの意識パターン

前節では若年ドライバーの運転に対する意識について項目ごとに検討したが、ここでは各質問ごとに回答を得点化して安全姿勢型と危険姿勢型に分類して、これを車種別、年齢層別に検討することにより、若年ドライバーの運転に対する意識特性を明らかにする。

運転意識に関する16の質問項目に最大4点、最少1点の粗点を与えて得点化した。得点化の方法は、選択肢の「そう思う」に4点、「どちらかといえばそう思う」に3点、「どちらかといえばそうは思わない」に2点、「そうは思わない」に1点の粗点を与えた。そして、各サンプルごとに16項目の得点合計を算出して、安全姿勢型と危険姿勢型に分類した。

ただし、質問項目によっては、サンプル全体の回答が肯定、否定のいずれかに偏ることが予想されるので、各サンプルごとに16項目の標準得点を算出した。標準得点は、平均を0、標準偏差を1として各サンプルの粗点を対応させたz値に変換したものである。

標準得点の総和で分類した結果*をみると、年齢とともに危険姿勢型が減少する傾向が二輪群、四輪群ともにみられる (図4-51～図4-52)。

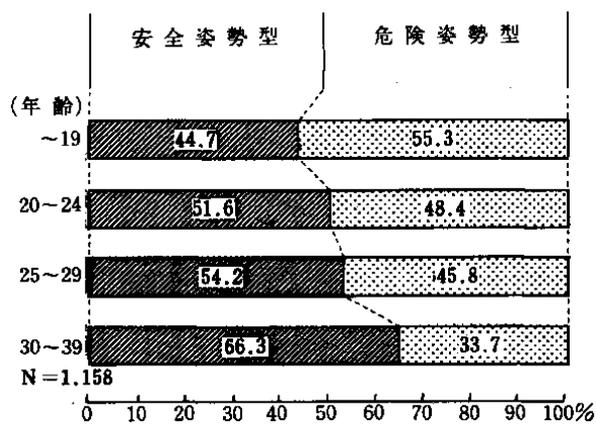


図4-51 運転意識のパターン（四輪群）

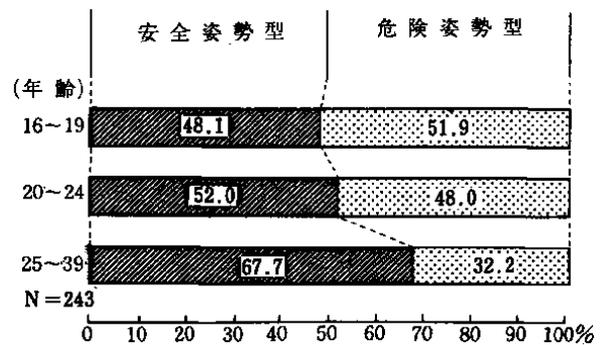


図4-52 運転意識のパターン（二輪群）

若年ドライバーの傾向をみると、20歳未満は、四輪群、二輪群ともに過半数が危険姿勢型に分類されている。20～24歳の年齢層は、四輪群、二輪群ともにわずかではあるが、安全姿勢型が危険姿勢型を上回っており、若年ドライバーの中でも20歳未満に危険意識をもつドライバーが多くなっている。

* 車種別、年齢層別の平均値および標準偏差は、付録3-1及び3-2を参照。

次に、いま分類した安全姿勢型と危険姿勢型の意識パターンと運転に対する慎重度（自己評価）の関連についてみると、四輪群の安全姿勢型に分類された若年ドライバーの70%強は自分の運転を慎重であると回答している。しかし、「慎重な方ではない」と回答した者が4分の1程度みられ、これは高年齢層のドライバーに比べるとその比率は高い（図4-53）。

危険姿勢型に分類された若年ドライバーは、20歳未満の約44%、20～24歳の約35%が、「慎重な方ではない」と回答しており、30歳代の80%余りが慎重な方であると回答しているのと極めて対照的である。

一方、二輪群も、四輪群とほぼ同じ傾向を示している（図4-54）。

ただし、危険姿勢型に分類されながら「慎重な方である」と回答する高年齢層の比率は、四輪群に比べて低い。

このように安全意識の低い若年ドライバーは、ふだんの自分の運転を慎重であるとは考えていない者が多い。これに対して安全意識の低い高年齢層のドライバーは、日頃から慎重な運転をしているという認識を持つ者が多く、若年層との違いを示している。

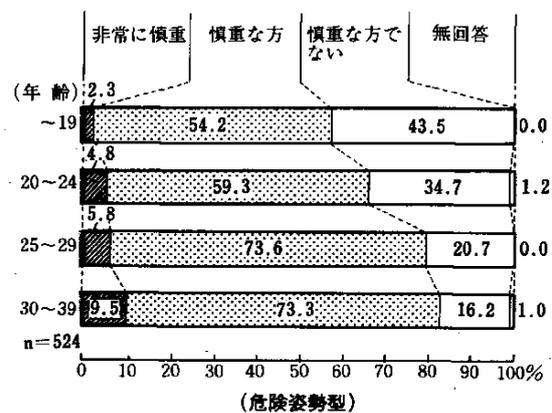
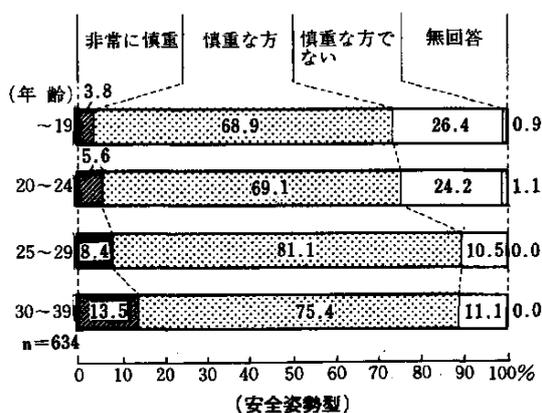


図4-53 運転意識のパターンと運転に対する慎重度（四輪群）

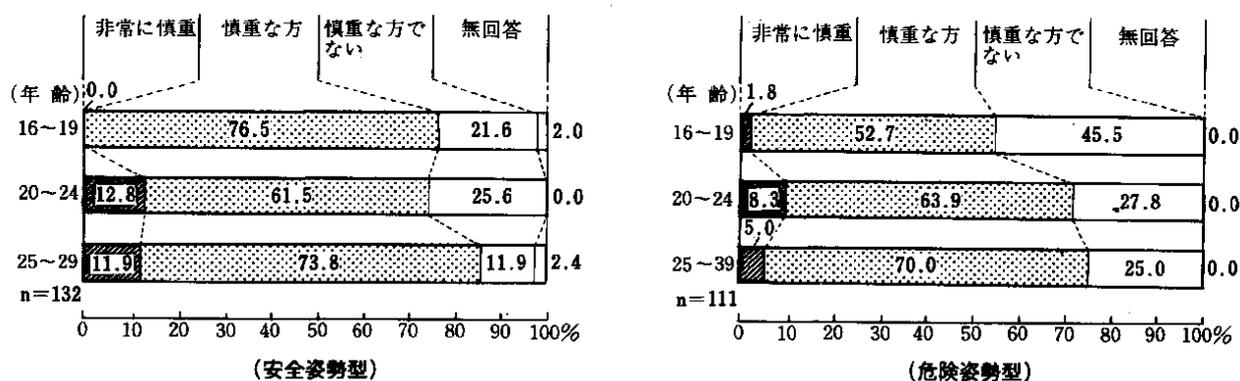


図4-54 運転意識のパターンと運転に対する慎重度（二輪群）

4-4-3 若年ドライバーの運転意識の特徴

若年ドライバーが車の運転に対して、どのように考えているのか、その意識特性について明らかにするため、16問の質問に対する回答傾向を分析した。その結果、四輪群においては9問に、二輪群においては6問にそれぞれ年齢層による差がみられ、若年ドライバーは安全性に対する意識が低いことが明らかとなった。

ここでは、若者の運転に対する意識特性をさらに具体的に把握するために、意識の潜在的構造を分析した因子分析の結果*から、「違反を容認する傾向」、「運転を軽視する傾向」、「危険性を容認する傾向」の3因子にそれぞれ因子負荷量の高い質問項目を選んで、これを年齢層別に比較した。

比較の方法は、3つの因子を構成するそれぞれの質問項目の回答に対して、「そう思う」に4点、「どちらかといえばそう思う」に3点、「どちらかといえばそうは思わない」に2点、「そうは思わない」に1点の粗点を与え、比較する対象を25歳未満と25歳以上の年齢層に分けてその平均値を算出し、これを折れ線グラフで示した。

なお、各質問項目の平均値、標準偏差および各質問項目の回答の差の検定(カイ自乗検定およびt検定)結果については付録4と付録5を参照されたい。

* 第5章(5-1若年ドライバーの運転意識)を参照。

(1) 違反容認傾向の強い若者の意識

若者の運転意識を特徴づける第一の要因として、違反を容認する傾向が挙げられる。

図4-55～図4-56に示したように、若年ドライバーは、スピードをだしても機敏に行動すれば危険ではない(質問15)、見通しのいいところではわざわざ一時停止しなくてもよい(質問4)と理解しており、違反と事故の発生は無関係(質問14)、たとえ違反をしても事故さえ起こさなければよい(質問3)というように、違反を容認する傾向が強くあらわれている。

そして、この違反容認傾向の強い若者は、また、安全教育は事故防止に役立たない(質問6)とも考えている。

若者のこのような違反容認傾向は、同じ若者の中でも二輪群にその傾向が強い。二輪群の若者は、「スピードをだしても機敏に行動できれば危険ではない」、「多少のわき見をしていても素早い運転が出来れば危険をさけることはできる」というように、機敏な運転行動が安全性を支えるものであるという認識がみられる。

そして、「見通しのいいところではわざわざ一時停止しなくてもよい」、「違反をしても事故さえ起こさなければよい」という考えが強く、違反に対する容認性は四輪群の若者よりも強い傾向がうかがわれる。

また、二輪群の若者は、「自分さえ気をつけていれば事故にはあわない」と考える者が多い点は注目すべきである。25歳以上の年齢層の四輪群と二輪群の間には、このような違いは全くみられない。

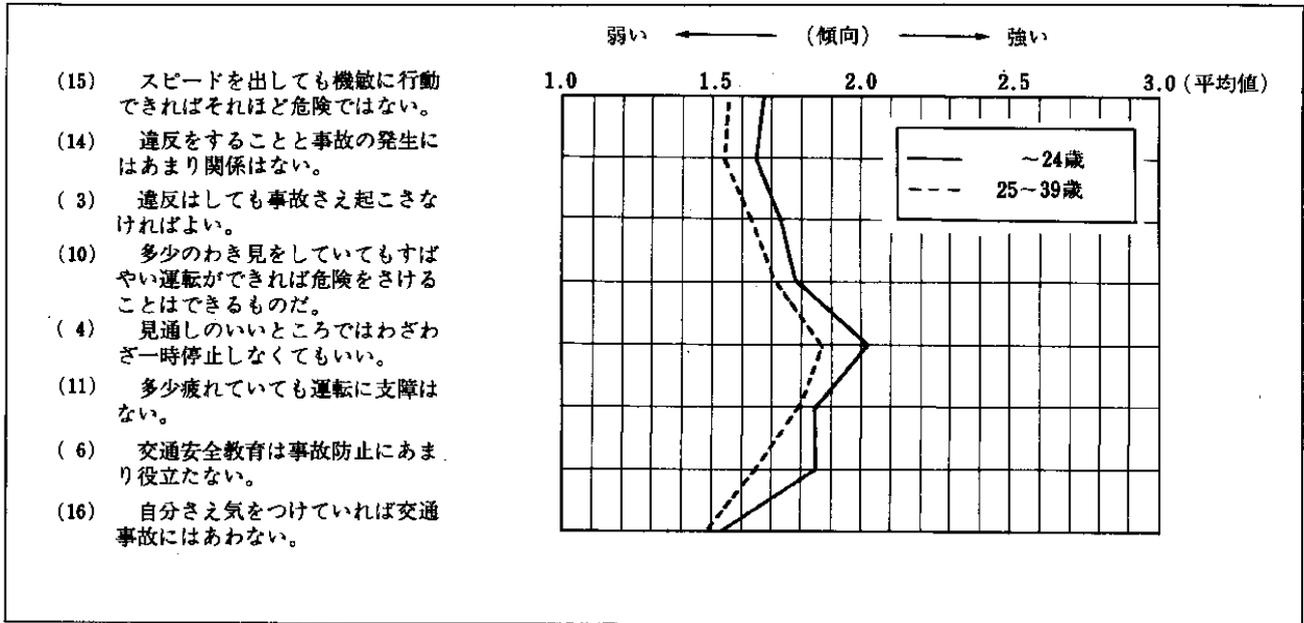


図4-55 違反容認傾向（四輪群）

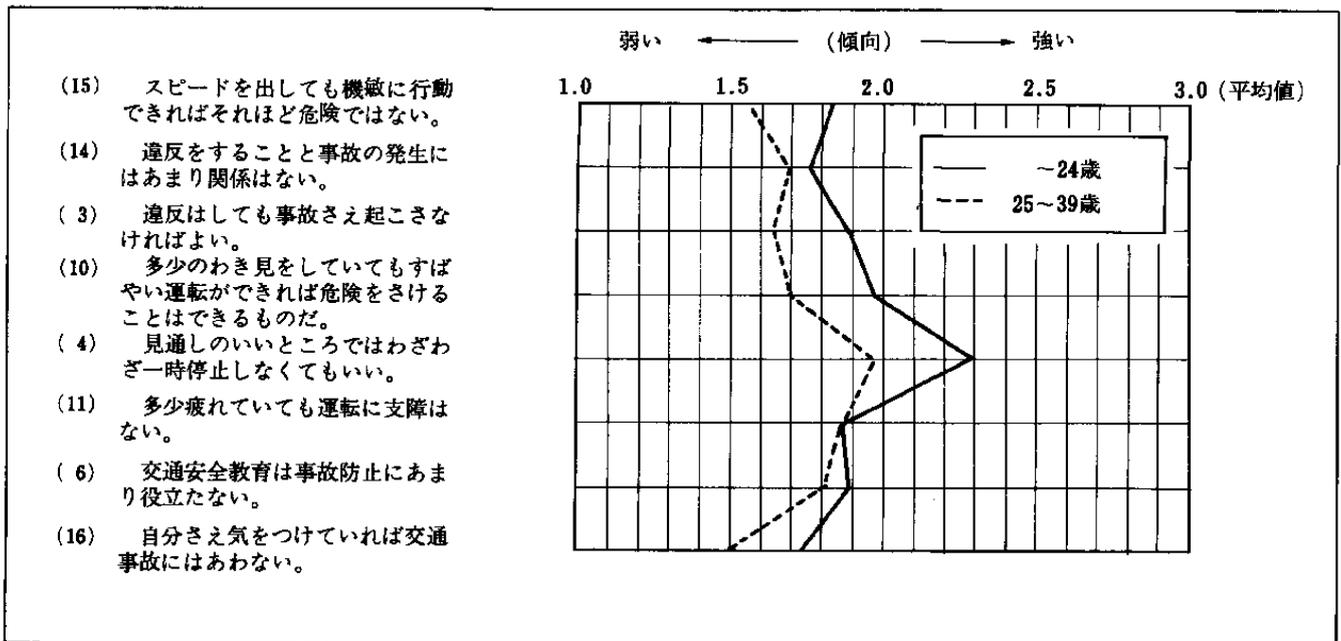


図4-56 違反容認傾向（二輪群）

(2) 運転を軽視する傾向の強い若者の意識

若者の運転意識を特徴づける第二の要因として、車の運転を軽く考え、楽観視する傾向が挙げられる。

図4-57～図4-58に示したように、若年ドライバーは、運転は機敏に行動できるかどうか重要（質問5）であり、若い人の方が判断力にすぐれている（質問12）と考えており、また、運転は慣れれば簡単なもの（質問8）というように車の運転そのものを軽く考える傾向が強くあらわれている。そして、運転すること自体が楽しい（質問13）とするのも、また若者の特徴である。

四輪群と二輪群の若者の意識を比較すると、二輪群の方が運転すること自体が楽しく、また、運転は慣れれば簡単なものと考えており、運転に対する楽観的な意識傾向がより強くあらわれている。

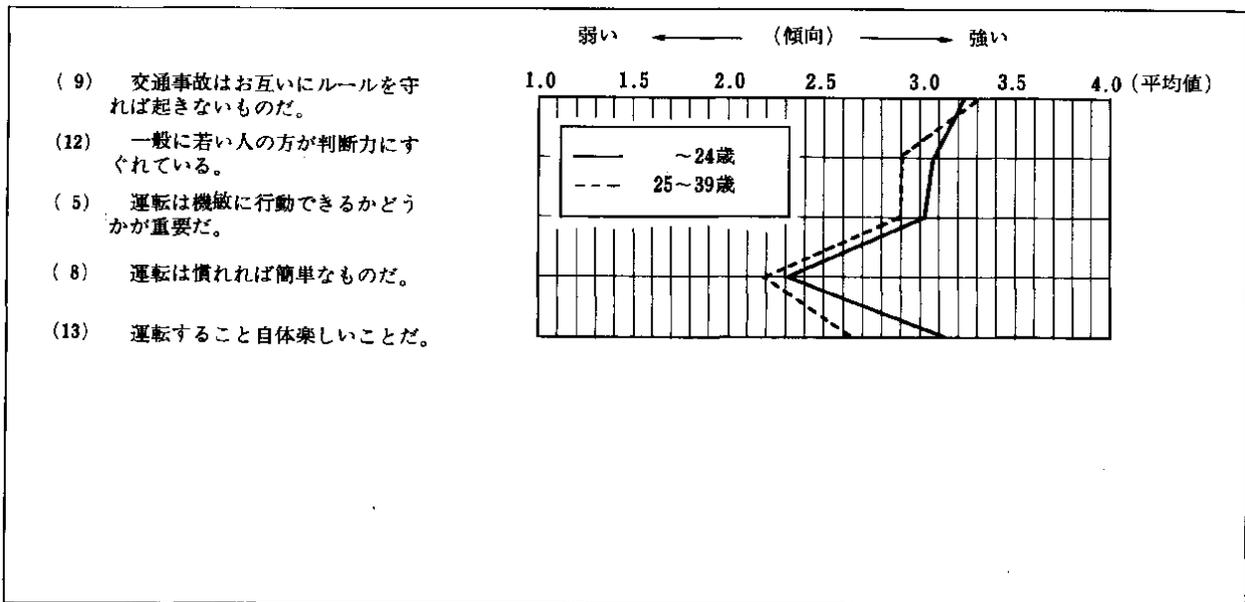


図4-57 運転軽視の傾向（四輪群）

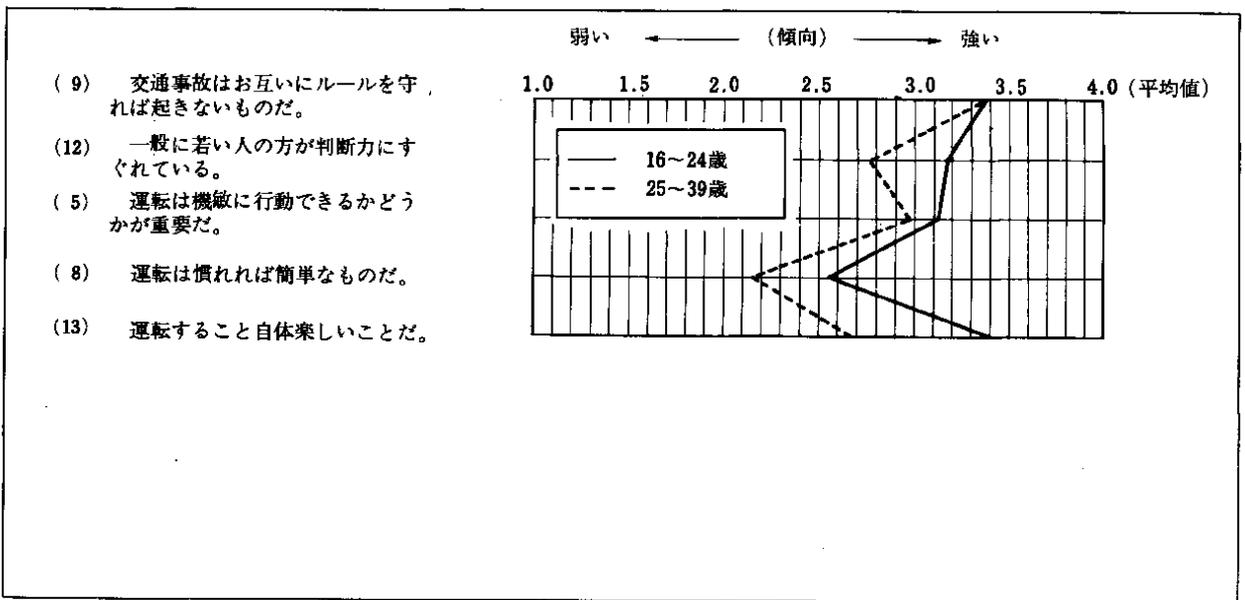


図4-58 運転軽視の傾向（二輪群）

(3) 危険性を容認する傾向の強い若者の意識

若者の運転意識を特徴づける第三の要因として、運転にかかわる危険性を容認しようとする傾向が挙げられる。

図4-59～図4-60に示したように、若年ドライバーは、運転に多少の危険はつきもの（質問1）、事故が起きるのは運がわるいから（質問2）というように、安全性の確保は運転者自身の責任であることを放棄した意識傾向を示している（四輪群）。

二輪群については、逆転傾向はみられないが、若者と高年齢層の間に差はみられない。

以上、若者の運転に対する意識のあり方についてみたが、その結果、若年ドライバーは、違反を容認しようとする傾向、運転を軽く考える傾向、そして危険性を容認する傾向が年齢の高いドライバーに比べて強くあらわれており、意識構造の違いが明らかとなった。

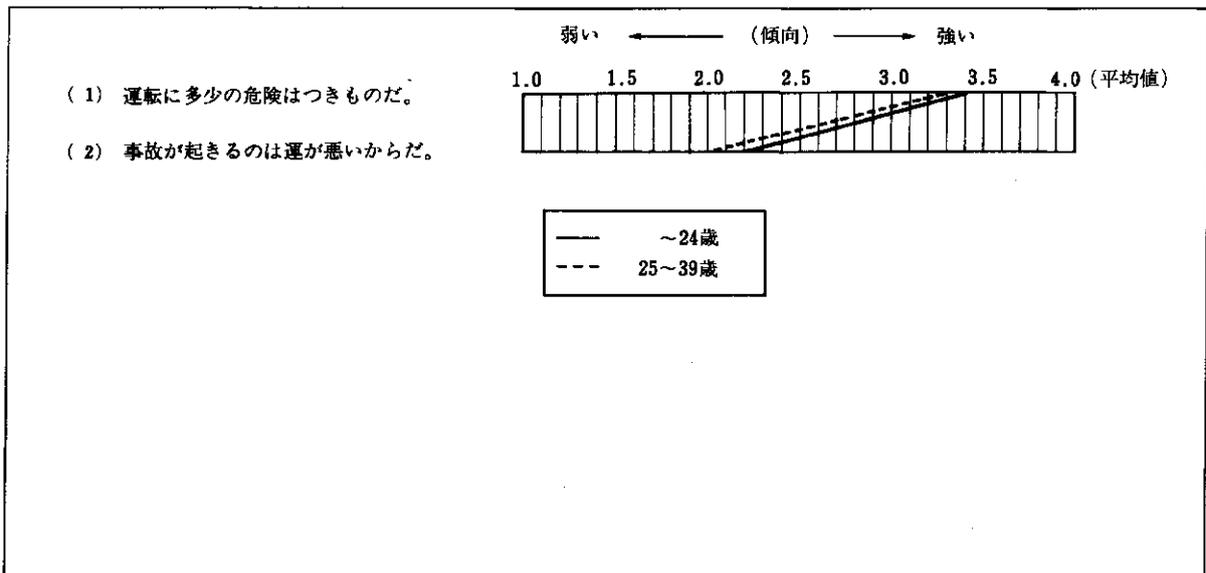


図4-59 危険性容認の傾向（四輪群）

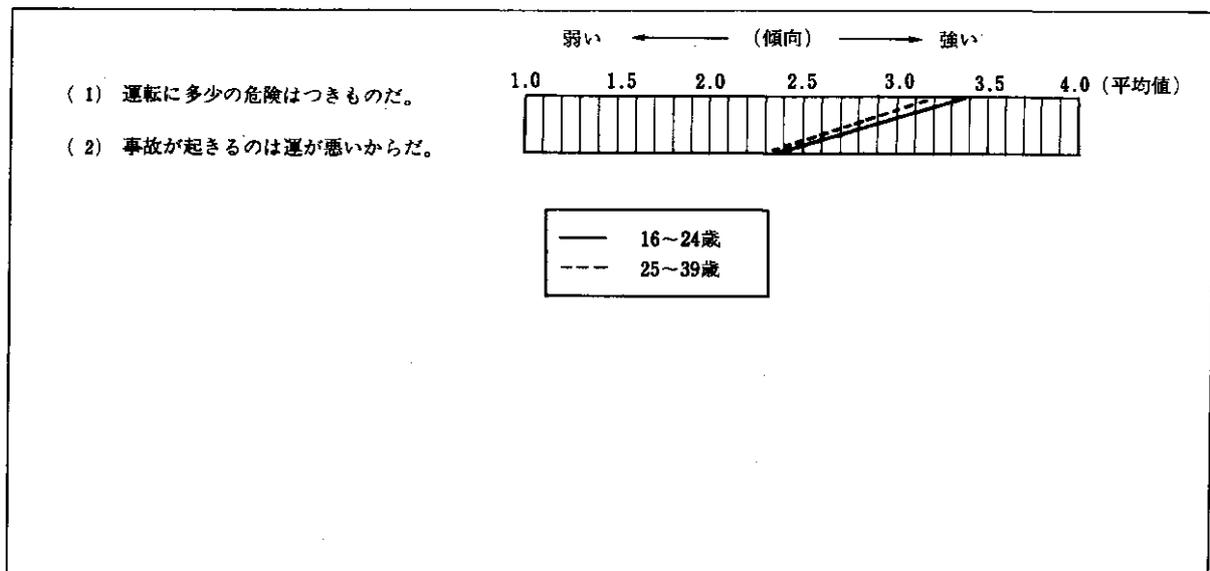


図4-60 危険性容認の傾向（二輪群）

4-5 若年ドライバーの運転行動

4-5-1 若年ドライバーの運転行動

若年ドライバーの日頃の運転行動に関する質問項目は、以下に示す21項目である。これらの質問項目に対して「あてはまる」、「ややあてはまる」、「あまりあてはまらない」、「あてはまらない」の4段階で回答を得た。

- ① 少しでも危険を感じたらすぐにブレーキを踏むほうだ
- ② 友達が同乗している時はよくしゃべるほうだ
- ③ 運転中ふと他のことを考えるほうだ
- ④ 行こうか行くまいかと迷った時は進むことが多い
- ⑤ 運転をしていてあまり危険を感じたことはない
- ⑥ 合図をしないで車線変更をすることが多い
- ⑦ 無理な割り込みをすることが多い
- ⑧ 追い越し禁止場所で追い越しすることが多い
- ⑨ 一時停止すべきところで停止せずに徐行ですませることが多い
- ⑩ わき見運転をすることが多い
- ⑪ 車間距離をつめて走行することが多い
- ⑫ 急加速急ブレーキをかけることが多い
- ⑬ 信号の変わり目を加速して交差点を通過することが多い
- ⑭ 横断歩道上の歩行者が横断しないと思ったら徐行せず通過することが多い
- ⑮ 前の車がノロノロしているとなつい追い越したくなる
- ⑯ なれた道ではかなりスピードを出して運転するほうだ
- ⑰ 故意にスピードオーバーをすることがよくある。
- ⑱ 追い越されると腹がたつほうだ
- ⑲ 他の車が割り込もうとしら入れないようにすることがある
- ⑳ 狭い道でもあまり不安を感じたことはない
- ㉑ たいていの場合スピードを落とさずにハンドルだけでさける自信がある

(1) 少しでも危険を感じたらすぐにブレーキを踏むほうだ

ほとんどのドライバーは、少しでも危険を感じたらブレーキを踏んで危険回避をすると回答している。「あてはまる」と「ややあてはまる」の両方の回答を合わせると、90%前後に達する。この傾向は、四輪群、二輪群ともに同様であり、車種による差はほとんどない。

「ややあてはまる」と回答した者を合わせて年齢層による違いを比較すると、ほとんど差はなくなる。し

かし、「あてはまる」と積極的に回答した者の比率は、年齢に比例して高くなっており、確実にブレーキを踏むことによって危険を回避するという運転行動が若年ドライバーに少ないことを示している。なお、この傾向は、四輪群、二輪群に共通してみられる。

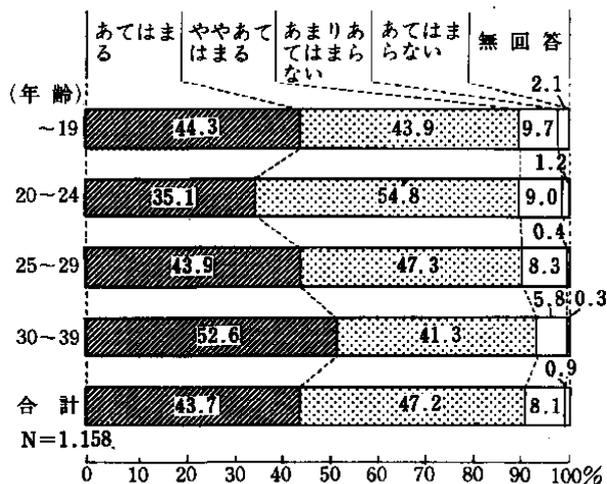


図4-61 少しでも危険を感じたらすぐにブレーキを踏むほうだ (四輪群)

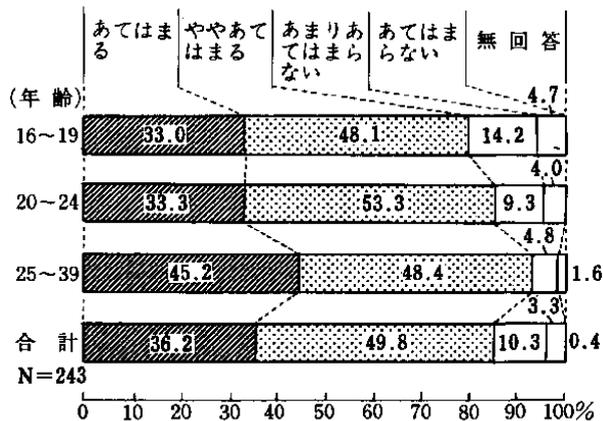


図4-62 少しでも危険を感じたらすぐにブレーキを踏むほうだ (二輪群)

(2) 友達が同乗している時はよくしゃべるほうだ

若年ドライバーは、友達が同乗している時によくしゃべると回答する比率が、他の年齢層に比べてかなり高くなっている。四輪群の場合、20歳未満では3分の1の者が積極的に当てはまると回答しているのに対して、30歳～39歳は10%強と少なくなっている。

また「ややあてはまる」とする回答も若年ドライバーに多い。若年ドライバーでは約70%以上が同乗者とよく喋ると回答しており、彼等の認知上の問題点を示唆しているといえよう。これは後述する運転行動過程の分析の中で、若年ドライバーは「同乗者との話」が多いという結果とも一致するものである。

二輪群でこの比率が低いのは、車の構造上の違いによるものと考えられる。

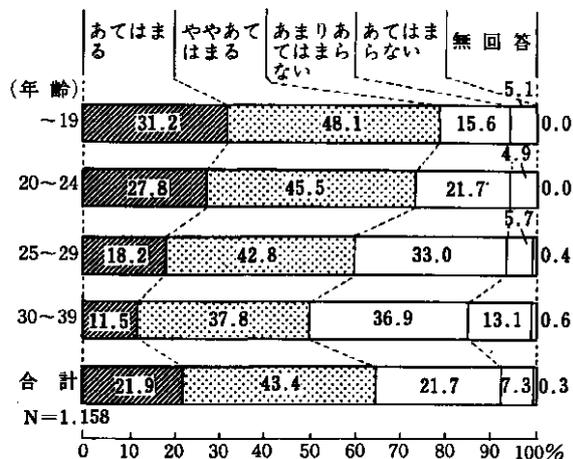


図4-63 友達と同乗している時はよくしゃべるほうだ (四輪群)

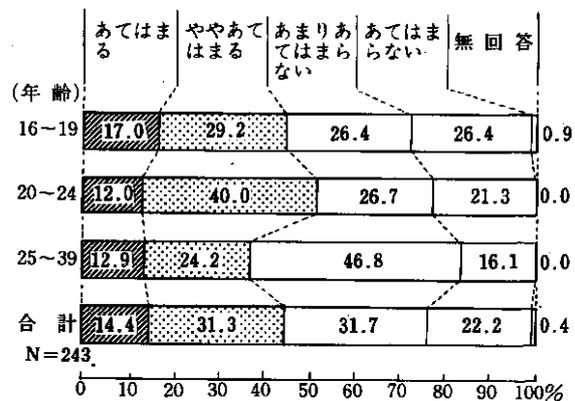


図4-64 友達と同乗している時はよくしゃべるほうだ (二輪群)

(3) 運転中ふと他のことを考えるほうだ

同乗者との会話と同様、運転中に運転以外のことを考えることは、運転に対する集中度を低下させるものであるが、考えごとについては、四輪群、二輪群ともに年齢層による違いはほとんどみられない。

全体の傾向を四輪群でみると、60%余りが運転中に他の事を考えると回答しており、二輪群に比べるとその比率は高い。二輪群でこの比率が低いのは、四輪車に比べて二輪車の構造的な違いが、緊張感を強いる結果であると考えられる。

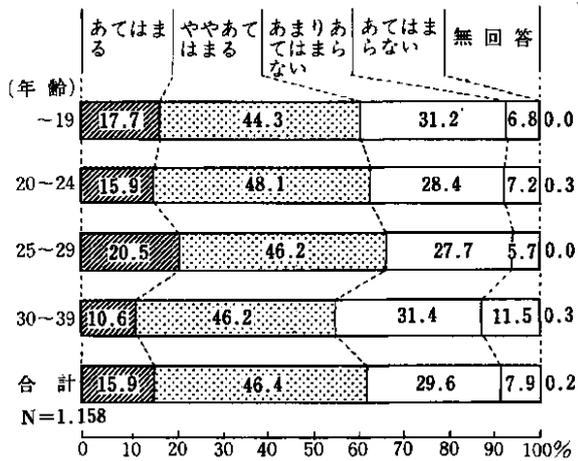


図4-65 運転中ふと他のことを考えるほうだ (四輪群)

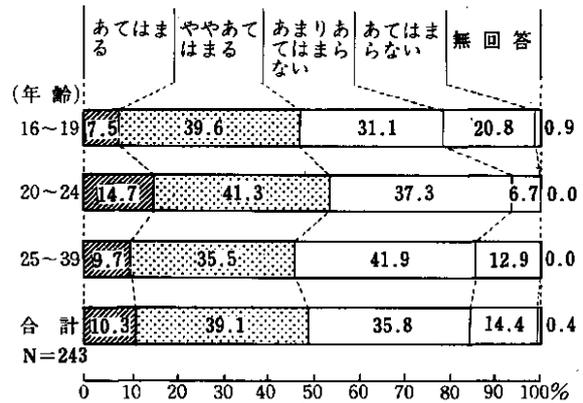


図4-66 運転中ふと他のことを考えるほうだ (二輪群)

(4) 行こうか行くまいかと迷った時は進むことが多い

信号の変わり目など運転中にはこのような状況によく遭遇するが、こうした判断に迷った場合の運転行動について尋ねた。肯定、否定の回答は、四輪群の場合は、ほぼ半々に分かれる。しかし、年齢層別にみると、若年ドライバーの過半数がこれを肯定しており、高齢層に比べると慎重さに欠ける者が若者に多いといえる。

一方、二輪群は、四輪群に比べるとこれを肯定する者が多く、全体の60%余りが「あてはまる」または「や

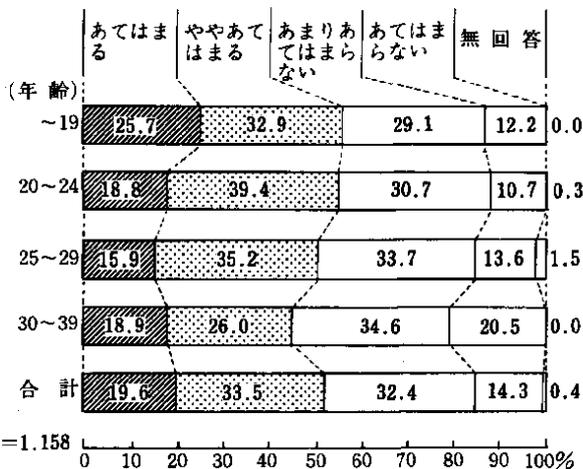


図4-67 行こうか行くまいかと迷った時は進むことが多い (四輪群)

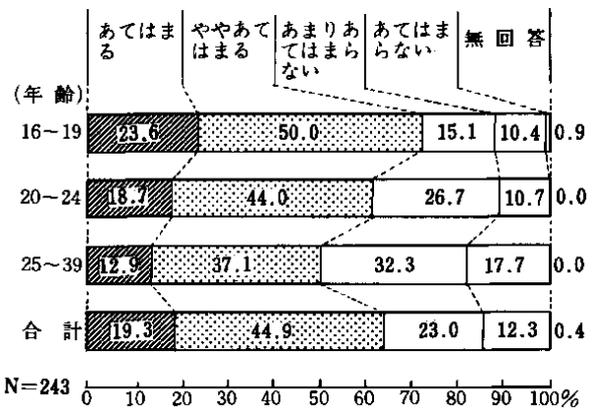


図4-68 行こうか行くまいかと迷った時は進むことが多い (二輪群)

やあてはまる」と回答している。

年齢層別にみると四輪群と同様に、若年ドライバーに慎重派が少なく、ことに20歳未満では70%以上があてはまると回答しており、これは四輪群の同じ年齢層と比べても高い比率である。

(5) 運転をしていてあまり危険を感じたことはない

「あてはまる」と「ややあてはまる」の回答を合わせると、四輪群は40%弱であり、年齢層による差は顕著ではない。ただし、「あてはまらない」と積極的にこれを否定した者の比率は、若干若年ドライバーで低い。つまり、若者は、「危険を感じる」と積極的に回答した者の比率が低く、危険性に対する不感傾向を示している。

一方、二輪群は、全体的には35%余りが日頃危険をあまり感じないと回答している。

これを年齢層別にみると、若年ドライバーの40%弱が危険を感じないと回答しているのに対して、25歳以上の年齢層は30%弱と低い。

このように、運転中危険と感ずる事象に遭遇する機会が若年層に少ないことは、彼等が安全運転をしているためであるというより、客観的に危険な事象であってもこれを危険なものとして認識しない認知、判断上の問題を示唆しているものと考えられる。

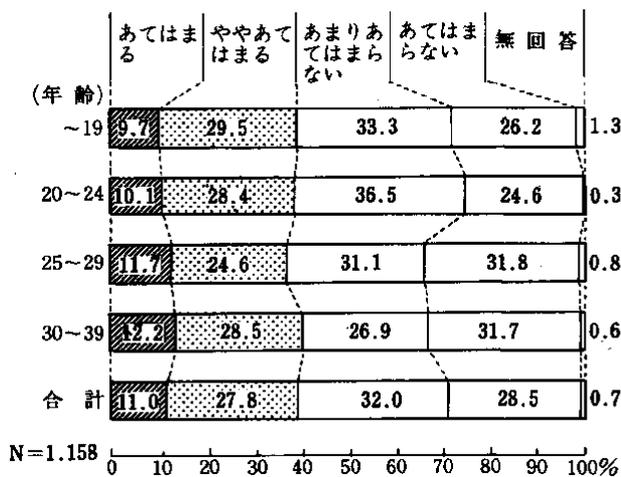


図4-69 運転をしていてあまり危険を感じたことはない (四輪群)

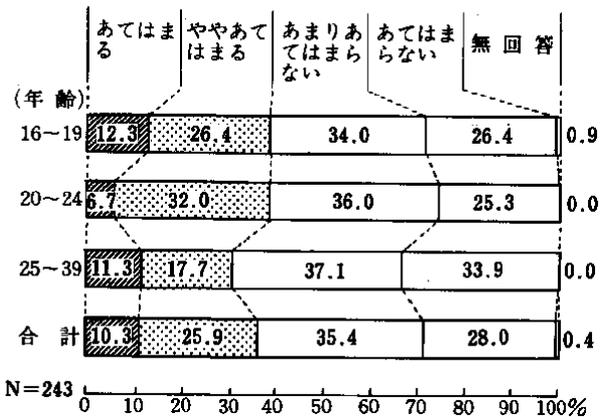


図4-70 運転をしていてあまり危険を感じたことはない (二輪群)

(6) 合図をしなくて車線変更することが多い

「合図なしの車線変更」が多いと回答した者は、全体的には低い比率となっている。

四輪群は20%余りがこれを肯定しているが、年齢層による差はみられない。

四輪群に比べると二輪群は全体的に「合図なしの車線変更」を肯定する者が多く、また年齢層による差も大きい。ことに20歳未満では約36%が、また20~24歳では約25%が合図をしなくて車線変更をすると回答している。

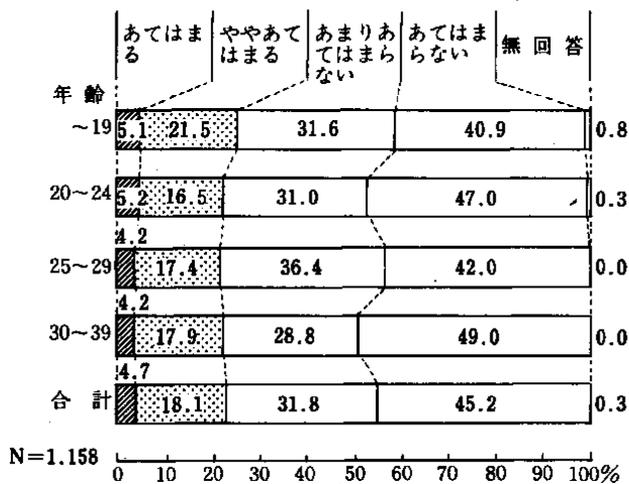


図4-71 合図をしないで車線変更をすることが多い (四輪群)

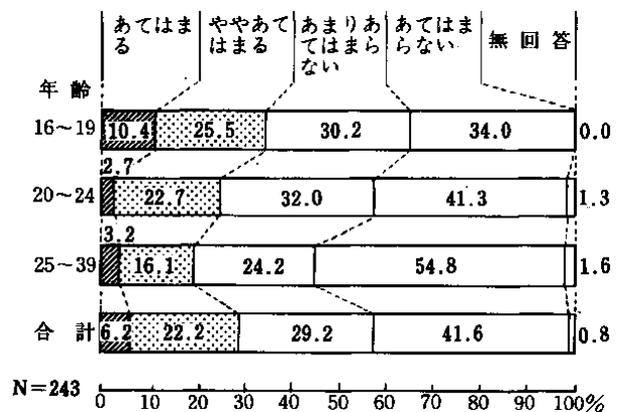


図4-72 合図をしないで車線変更をすることが多い (二輪群)

(7) 無理な割り込みをすることが多い

「無理な割り込み」のような強引な運転は、(6)の「合図なしの車線変更」と同様に、全体に少なく、車種別では四輪群より二輪群にその比率が高い。これは「合図なしの車線変更」と同様に二輪車の機動的な特徴を示すものといえる。

年齢層別に比較すると四輪群の若年ドライバーは、25歳以上(約10%)に比べて無理な割り込みをする比率が高い(約20%)。

二輪群の場合、20歳未満の年齢層は34%が無理な割り込みをすることが多いと回答しており、高年齢層に比べると比率が高い。これはまた、四輪群の20歳未満に比べても高く、二輪群の20歳未満のドライバーは、ふがんから無理な割り込みをする運転の頻度が高いといえる。

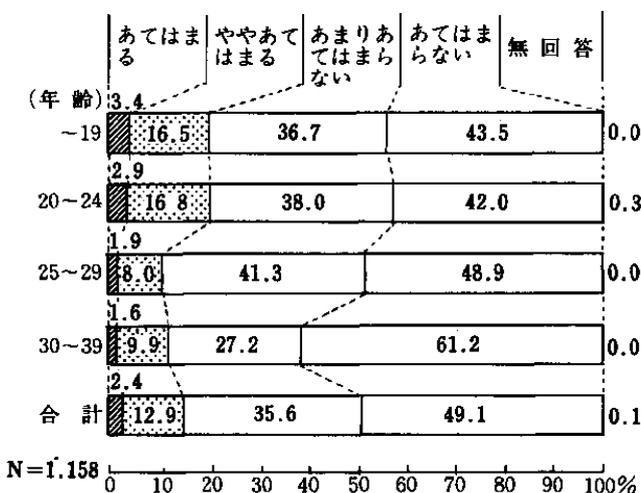


図4-73 無理な割り込みをすることが多い (四輪群)

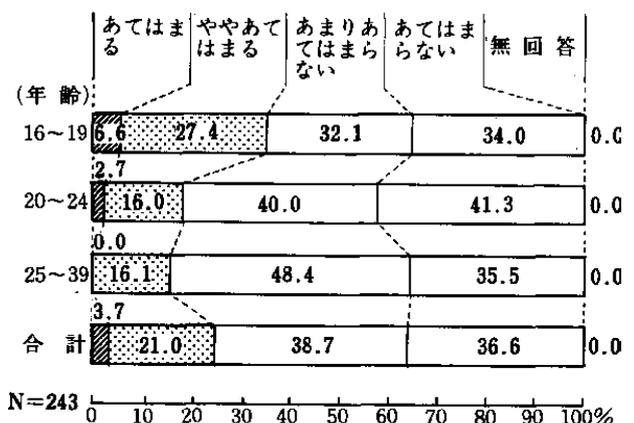


図4-74 無理な割り込みをすることが多い (二輪群)

(8) 追い越し禁止場所で追い越しすることが多い

「追い越し禁止場所での追い越し」のようなはっきりとした違反行動を肯定する者は、四輪群、二輪群ともに10%前後と低い。

全体的にこれを肯定する者は少ないが、年齢層別にみると若年ドライバーに肯定する者が多く、中でも二輪群の20歳未満の比率が最も高くなっている。この項目も若年ドライバーの特徴をあらわす項目の一つといえよう。

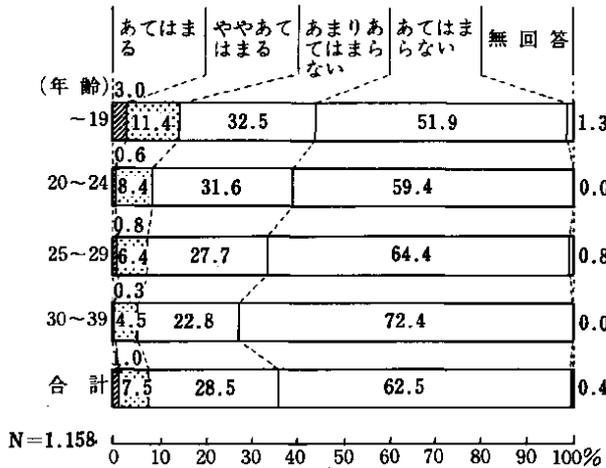


図4-75 追い越し禁止場所で追い越しすることが多い (四輪群)

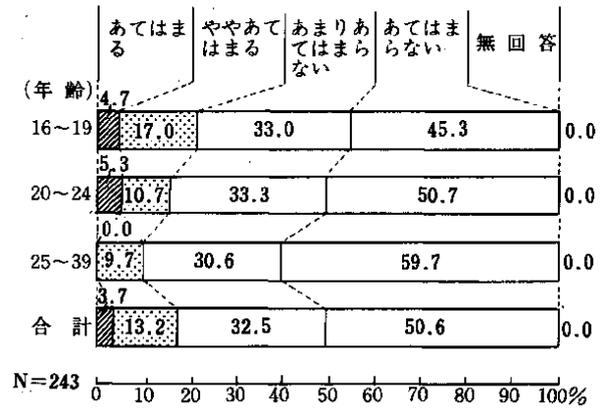


図4-76 追い越し禁止場所で追い越しすることが多い (四輪群)

(9) 一時停止すべきところで停止せずに徐行ですませることが多い

一時停止を守らない者は、四輪群よりも二輪群に多い。そして、二輪群の中では、特に20歳未満の年齢層に多く、その比率は約60%に達する。

四輪群で一時停止をしないと回答した者は、3分の1程度で、二輪群の平均に比べると低い。しかし、二輪群の場合と同様に、特に20歳未満の年齢層に一時停止をしないと回答した者が多く、43%もみられる。

同じ若年ドライバーの間では、四輪群よりも二輪群に一時停止をしないと回答した者が多い。

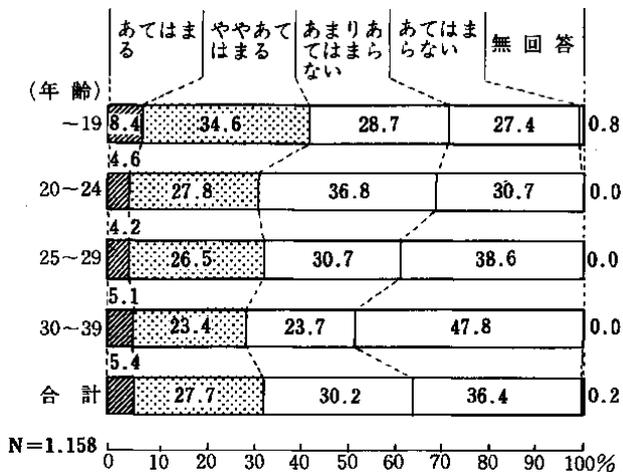


図4-77 追い越し禁止場所で追い越しすることが多い (四輪群)

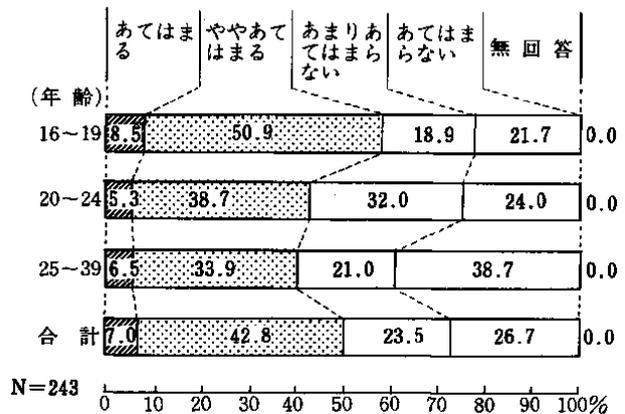


図4-78 追い越し禁止場所で追い越しすることが多い (二輪群)

(10) わき見運転をすることが多い

わき見運転は、二輪群より四輪群の方に多くみられる。図に示すように二輪群でわき見運転することが多いと回答したものは約30%であり、これに対して四輪群は約42%と10%以上の差がみられる。

年齢層別にみると四輪群の若年ドライバーは、わき見をすると回答した者が多く、特に20歳未満では過半数に達している。

一方、二輪群については、このような年齢層による差はみられず、四輪群に比べると「わき見運転をする」と回答した者の比率も低い。これも、二輪車の構造的な特徴があらわれた結果であると考えられる。

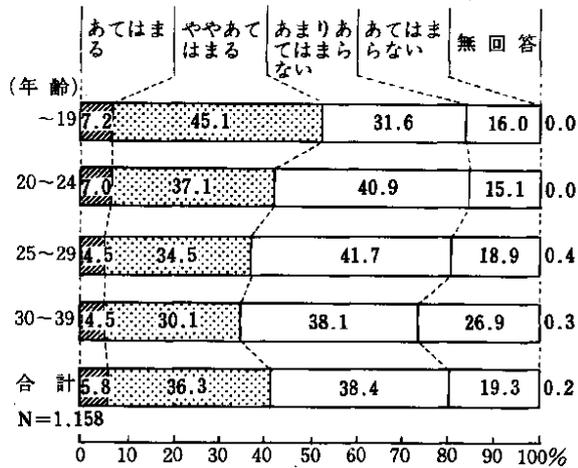


図 4-79 わき見運転をすることが多い (四輪群)

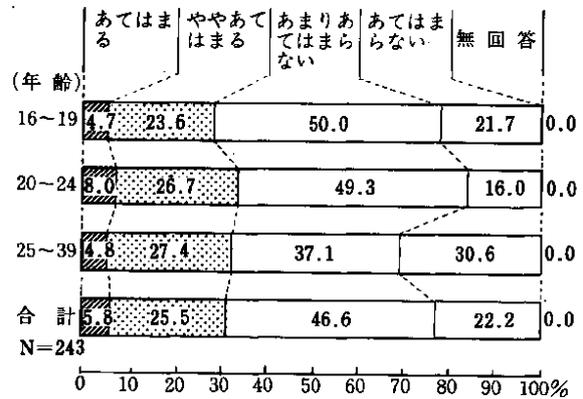


図 4-80 わき見運転をすることが多い (二輪群)

(11) 車間距離をつめて走行することが多い

車間距離をつめて走行する割合が高くなっているのは、若年ドライバーであり、四輪群、二輪群ともその傾向がみられる。

四輪群では、若年ドライバーの40%前後が車間距離をつめて走行することが多いと回答している。これに対して、30歳代のドライバーは、4人に1人と少なくなっている。

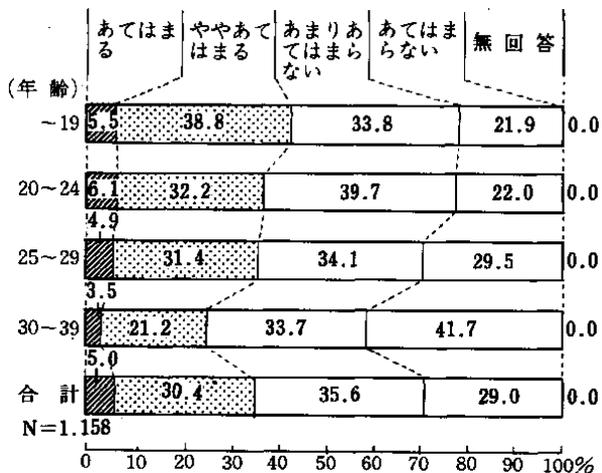


図 4-81 車間距離をつめて走行することが多い (四輪群)

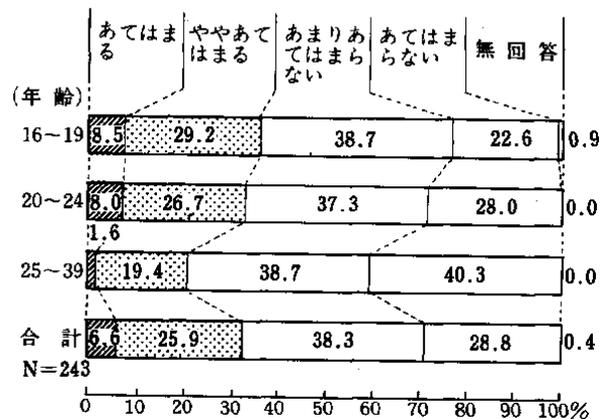


図 4-82 車間距離をつめて走行することが多い (二輪群)

二輪群も同じように若年ドライバーに車間距離をつめる傾向があらわれている。

同じ若年ドライバーの中で、四輪群と二輪群を比較すると、やや四輪群の方が「車間距離をつめて走行する」と回答した者が多い。

(12) 急加速急ブレーキをかけることが多い

急加速、急ブレーキをかけることが多いと回答した者は全体に少ないが、四輪群と二輪群を比較すると二輪群の方がややこれを肯定する者が多くなっている。

二輪群の中でも若年ドライバーは、急加速、急ブレーキをかける割合が高く、20歳未満では40%弱の者が急加速、急ブレーキをかけると回答している。

四輪群は、全体的に二輪群より低いものの、若年ドライバーに急加速、急ブレーキをかける割合が高い傾向は、二輪群と同様である。

また、同じ若年ドライバーの中にあっても、四輪群よりも二輪群の若者に急加速、急ブレーキをかけることが多いと回答した者が多くみられる。

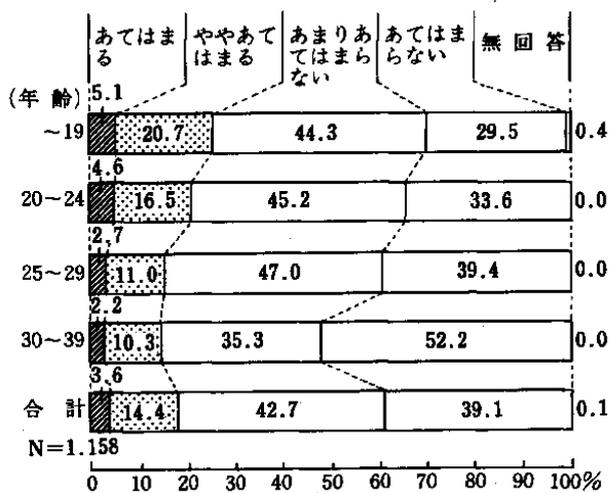


図4-83 急加速急ブレーキをかけることが多い(四輪群)

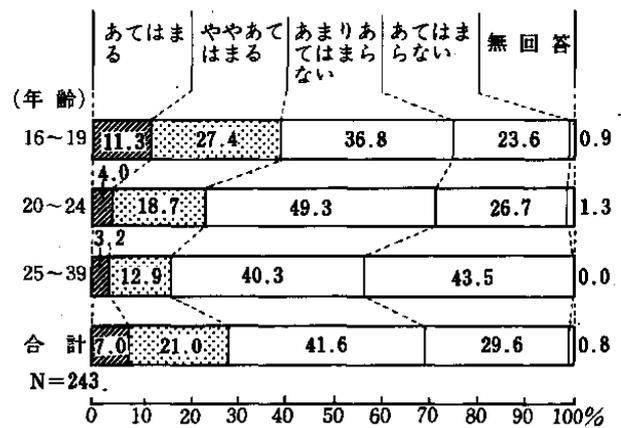


図4-84 急加速急ブレーキをかけることが多い(二輪群)

(13) 信号の変わり目を加速して交差点を通過することが多い

信号の変わり目を加速して交差点を通過することが多いとする回答は、四輪群より二輪群に多い。特に、二輪群では過半数がこれを肯定する回答をしている。そして、二輪群の中でも若年ドライバーにこの傾向が強く、20歳未満では過半数が、また、20～24歳の年齢層では60%近くがこれを肯定する回答をしている。

四輪群についても若年ドライバーに信号の変わり目を加速して交差点を通過すると回答した者が多くなっており、20歳未満では半数近い者がこれを肯定している。

このように、交差点で信号の変わり目を加速して通り抜けようとする行動は、若者にみられる特徴の一つでもあり、同じ若年ドライバーの中にあっても、二輪群に特徴的にあらわれている。

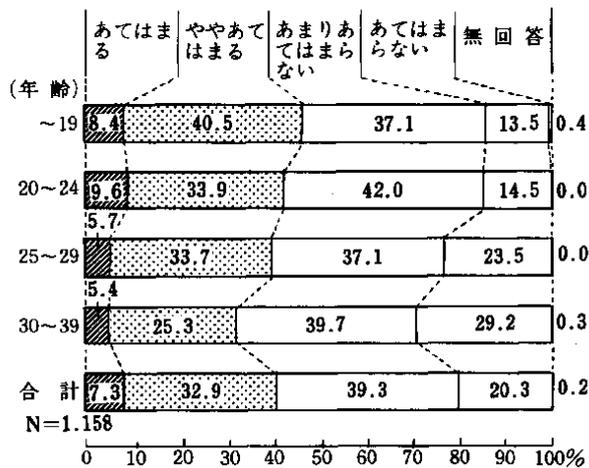


図 4-85 信号の変わり目を加速して交差点を通過することが多い (四輪群)

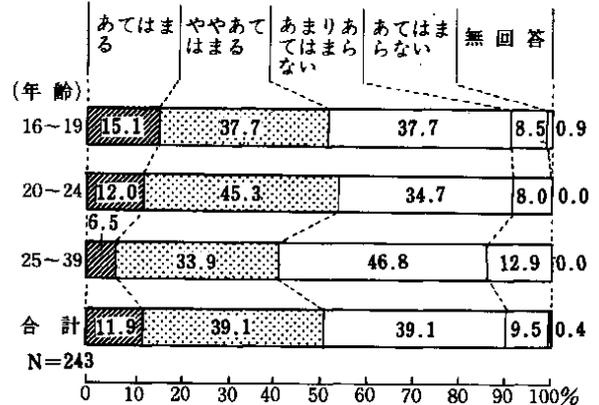


図 4-86 信号の変わり目を加速して交差点を通過することが多い (二輪群)

(14) 横断歩道上の歩行者が横断しないと思ったら徐行せず通過することが多い

この運転行動は四輪群より二輪群に多くみられ、若年ドライバーでは、二輪群、四輪群ともにこれを肯定する回答が過半数を占めている。

二輪群の20歳未満では、これを肯定する回答が70%近くに達しており、同じ二輪群の30歳代の約1.7倍に相当する。また、20～24歳の年齢層もこれを肯定する回答が多く、過半数に達している。

四輪群でも若年ドライバーにこれを肯定する割合が高く、過半数を占めており、二輪群と同様に若者の運転行動を特徴づけている。そして、同じ若年ドライバーの中にあっても、四輪群に比べ二輪群の若者にこの行動傾向が強くあらわれている。

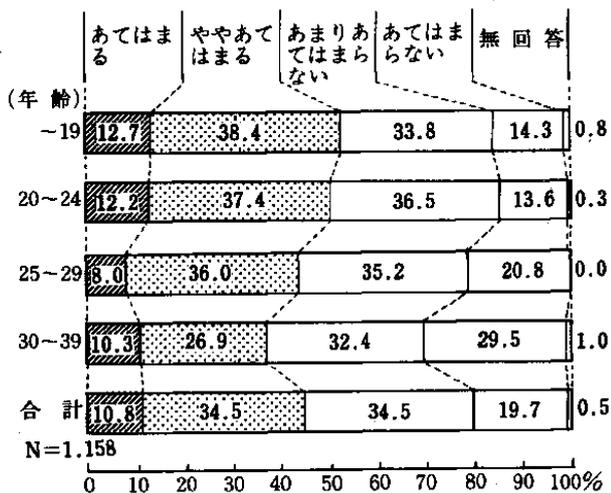


図 4-85 横断歩道上の歩行者が横断しないと思ったら徐行せず通過することが多い (四輪群)

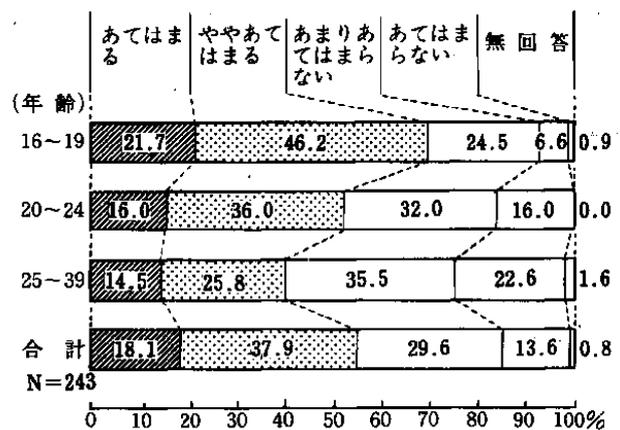


図 4-85 横断歩道上の歩行者が横断しないと思ったら徐行せず通過することが多い (二輪群)

(13) 前の車がノロノロしているといつ追い越したくなる

ノロノロ走っている前車に対して追い越したくなる衝動にかられる傾向は、一般的なようであり、これを肯定する者の比率は、四輪群、二輪群を問わず高い。問題は、この場合の追い越し行為が衝動的に行われやすく、不安全行動に陥りやすい点にある。

全体的にこれを肯定する比率が高い中であって、若年ドライバーは、四輪群、二輪群ともに60%を超える者が追い越したくなると回答しており、若者の運転行動を特徴づけている。

同じ若年ドライバーの中で四輪群と二輪群を比較すると差はなく、追い越し衝動は、若者に共通した特徴であるといえよう。

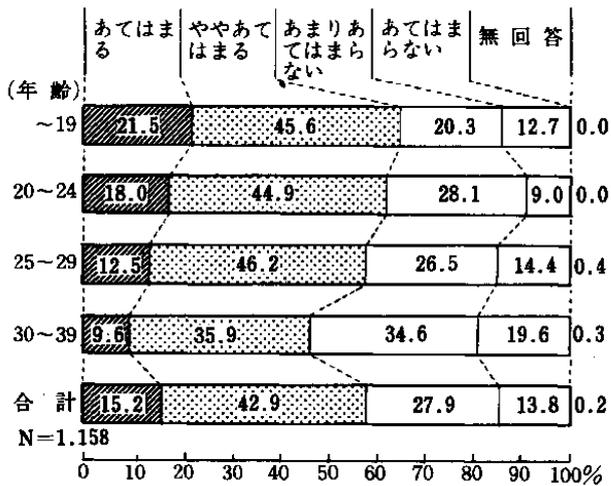


図 4-89 前の車がノロノロしているといつ追い越したくなる (四輪群)

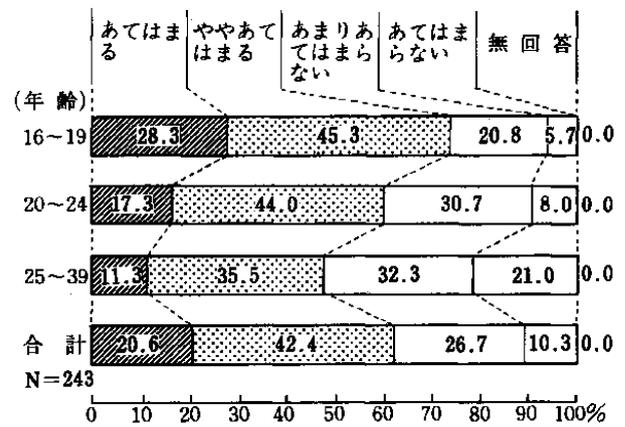


図 4-90 前の車がノロノロしているといつ追い越したくなる (二輪群)

(16) なれた道ではかなりスピードを出して運転するほうだ

「なれた道ではかなりスピードを出して運転する」という質問に対してこれを肯定する回答は、四輪群では約50%、二輪群では約60%となっている。また、全体の傾向としては四輪群、二輪群ともに若年ドライバー

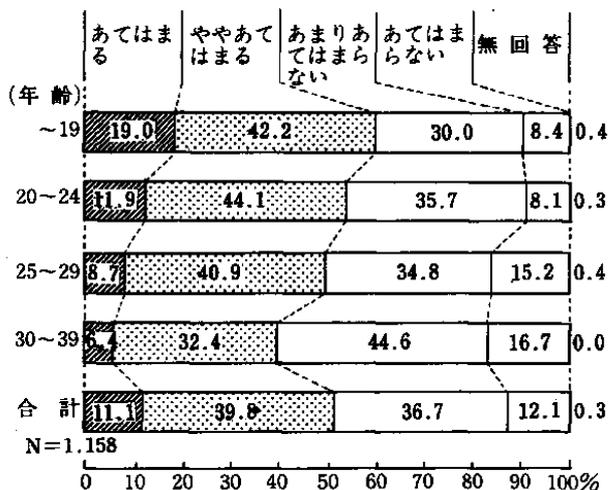


図 4-91 なれた道ではかなりスピードを出して運転するほうだ (四輪群)

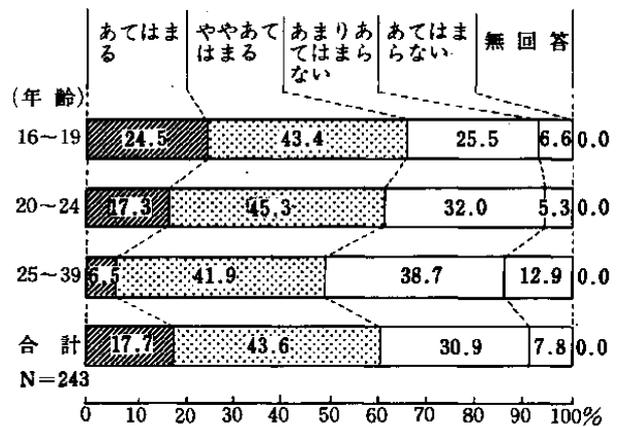


図 4-92 なれた道ではかなりスピードを出して運転するほうだ (二輪群)

にスピード志向の傾向がみられる。

四輪群では、年齢層が高くなるとこうした運転行動をとる者の比率が少なくなる。20歳未満と30歳代を比較すると、スピード志向の比率は、20歳未満が約60%、30歳代が約40%と20%程度の差がみられる。

二輪群でも高年齢層では、これを肯定する者の比率は低く、若年ドライバーにスピード志向が強いことは、四輪群と同じ傾向である。そして、同じ若年ドライバーの中にあっても四輪群に比べると二輪群は、よりスピード志向の傾向が強いといえる。

(17) 故意にスピードオーバーをすることがよくある

故意のスピードオーバーは、二輪群、四輪群ともに若年ドライバーにこれを肯定する回答が多く、若年ドライバーの運転行動の特徴の一つといえよう。中でも二輪群の20歳未満は、60%弱のドライバーが故意にスピードオーバーをすると回答している。

四輪群では、20歳未満と20～24歳の若年層の間には差はなく、40%余りが故意にスピードオーバーすることがよくあると回答している。これに対して25～29歳の年齢層は、約30%、30歳代は約20%と若年ドライバーのほぼ半分に減少している。

二輪群においてもスピードオーバーについては、年齢とともに顕著に減少しており、スピード志向が若年ドライバーを特徴づけていることがわかる。

なお、若年ドライバーの中で、四輪群と二輪群を比較すると、二輪群の20歳未満は、60%弱がスピードオーバーをすることがよくあると回答しており、二輪群のスピード志向の特徴がよくあらわれている。

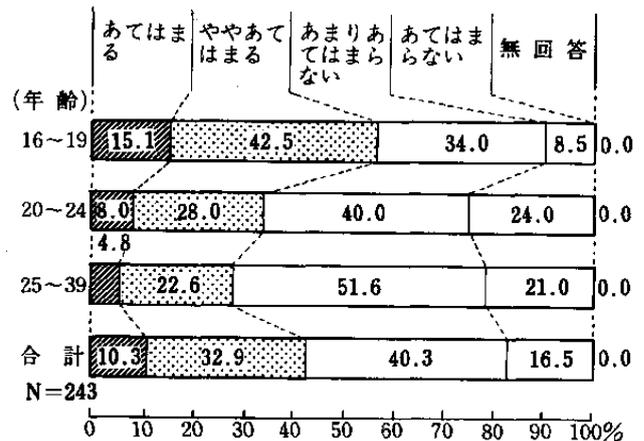
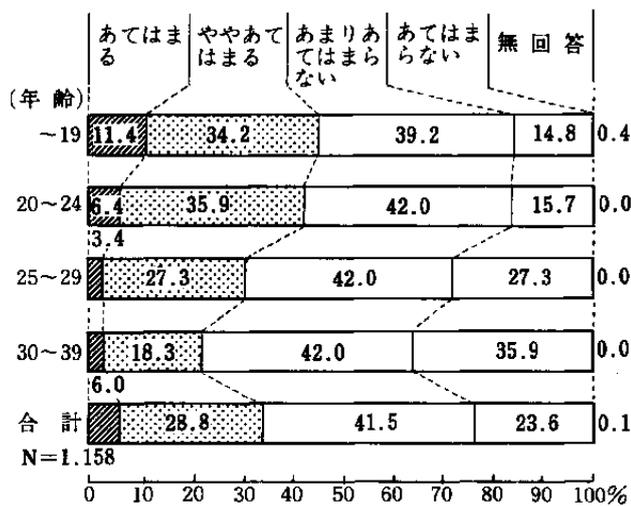


図 4-93 故意にスピードオーバーをすることがよくある (四輪群)

図 4-94 故意にスピードオーバーをすることがよくある (二輪群)

(18) 追い越されると腹がたっほうだ

他の車に追い越しされることによって腹をたてるのは若年ドライバーに多く見られる特徴である。二輪群、四輪群ともに20歳未満でこの傾向が強く、40%を超えている。

四輪群の30歳代は、「追い越されて腹がたつ」と回答する者は少なく20%余りで、20歳未満の半分以下となっている。これに対して20～24歳と25～29歳の年齢層との間にはほとんど差はみられない。

二輪群でも四輪群と同様に若年ドライバーは、他車の追い越しに対して腹を立てる者が多くみられる。若年層の間で四輪群と二輪群を比較すると、四輪群の方がこれを肯定する回答がやや多い。

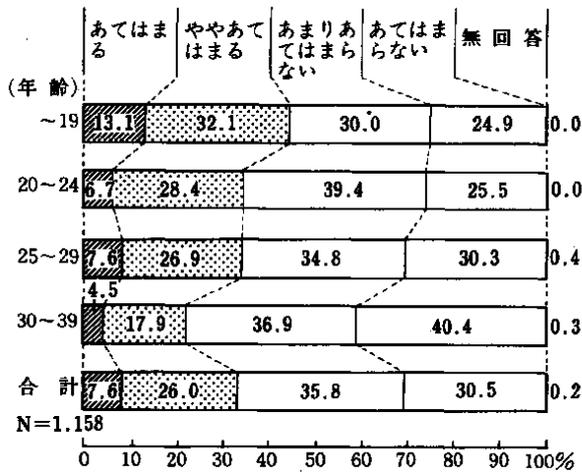


図4-95 追い越されると腹がたつほうだ (四輪群)

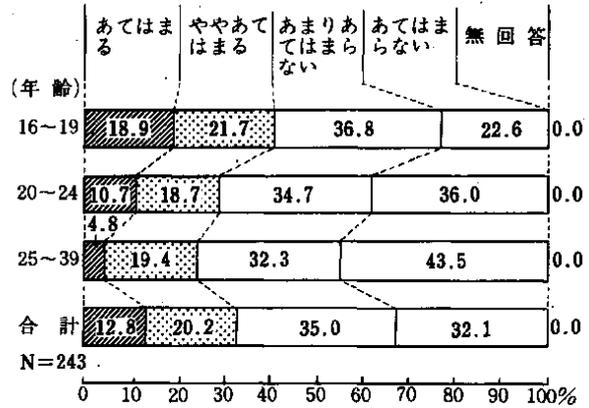


図4-96 追い越されると腹がたつほうだ (二輪群)

(19) 他の車が割り込もうとしたら入れないようにすることがある

他車の割り込みに対する対応行動については、四輪群、二輪群ともに年齢層による差は少ない。

全体的な傾向としては、割り込みに対して拒否的な行動をとると回答した者は、四輪群が30%、二輪群が約24%と、どちらかというとなら四輪群の方が高い。これは、二輪群と四輪群の走行車線の違いによるものと考えられ、二輪群は割り込まれる体験が少ないことによるものであるのかもしれない。

同じ若年ドライバーの中にあっても四輪群は、割り込みに対して二輪群よりは拒否的な傾向が強い。

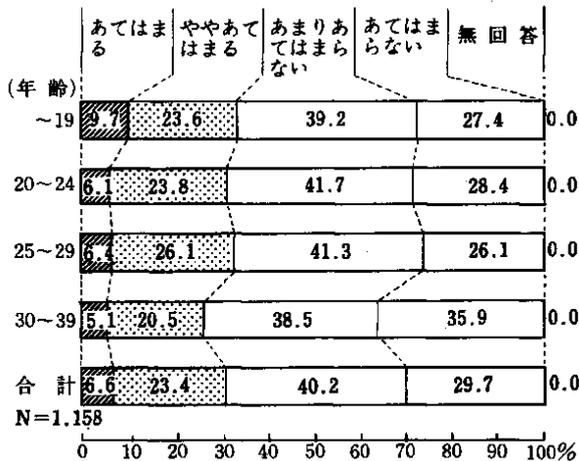


図4-97 他の車が割り込もうとしたら入れないようにすることがある (四輪群)

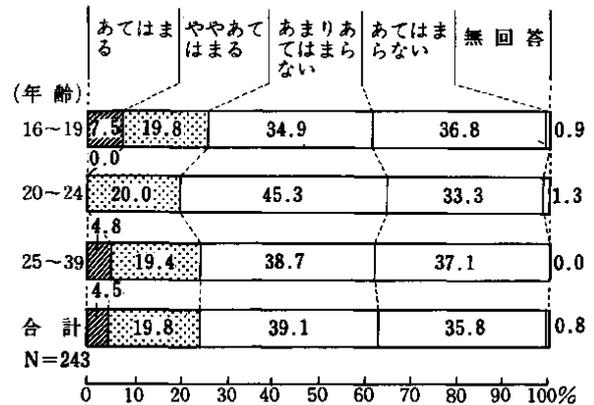


図4-98 他の車が割り込もうとしたら入れないようにすることがある (二輪群)

(20) 狭い道でもあまり不安を感じたことはない

狭い道に対する不安感については、若年ドライバーに弱く、25歳以上の年齢層に強い傾向が示されている。これは、他の質問項目に比べると、それほど大きな差ではない。

全体的な傾向をみると、四輪群、二輪群ともに3分の1余りが不安を感じると回答しているが、車種間の差も小さい。

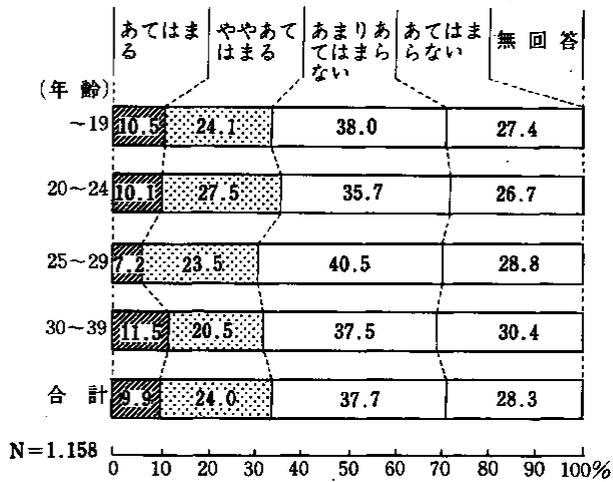


図 4-99 狭い道でもあまり不安を感じたことはない (四輪群)

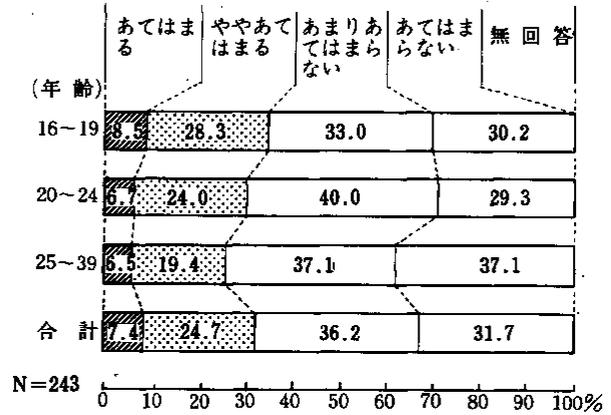


図 4-100 狭い道でもあまり不安を感じたことはない (二輪群)

(21) たいていの場合スピードを落とさずにハンドルだけでさける自信がある

全体的にみると、ハンドル操作だけで対応できるという回答は、二輪群、四輪群ともに20%程度と少ない。年齢層別にみると、四輪群の20歳未満は、ハンドルに対する過信が強く、これを肯定する回答が30%近くみられる。

二輪群については、特に年齢層による差は顕著であるとはいえないが、若年層ほどこれを肯定する傾向のあることは明らかである。また、同じ若年ドライバーの中では、四輪群の方がハンドルに対する過信が強くあらわれている。

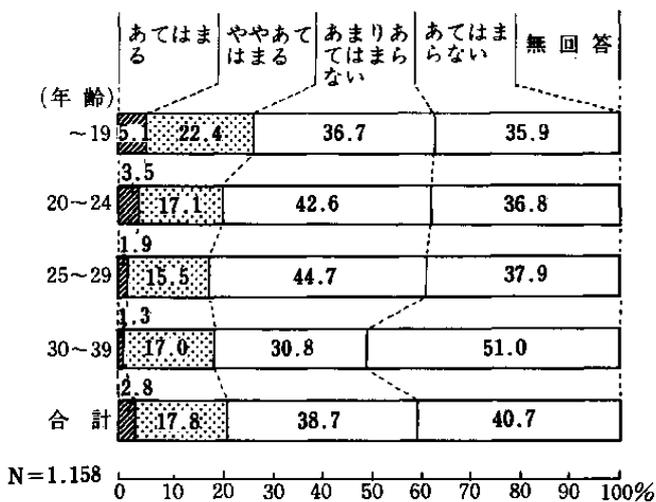


図 4-101 たいていの場合スピードを落とさずにハンドルだけでさける自信がある (四輪群)

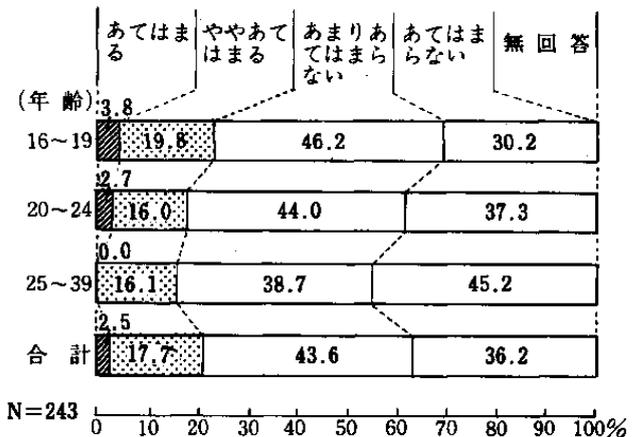


図 4-102 たいていの場合スピードを落とさずにハンドルだけでさける自信がある (二輪群)

4-5-2 若年ドライバーの運転行動パターン

前節では、若年ドライバーの運転行動を明らかにするために、各質問ごとにその特徴を記述してきたが、ここでは各質問ごとに回答を得点化して、それぞれのサンプルを安全運転型と危険運転型に分類して、これを車種別、年齢層別に検討することにより、若年ドライバーの運転行動特性を明らかにする。

運転行動に関する21の質問項目の回答に対して、最大4点、最少1点の粗点を与えて、これを得点化した。この場合、選択肢の「あてはまる」に4点、「ややあてはまる」に3点、「あまりあてはまらない」に2点、「あてはまらない」に1点の粗点を与えた。そして、各サンプルごとに21の質問項目の得点合計を算出し、これが安全運転型か危険運転型かに分類した。

ただし、質問項目によっては、サンプル全体の回答が肯定、否定のいずれかに偏ることが予想されるので、各サンプルごとに21項目の粗点を基準化し、標準得点を算出してその総和を求めて、安全運転型と危険運転型に分類した。*

* サンプル全体の平均の値を0、標準偏差値を1として、各サンプルの粗点を対応させたz値に変換した。なお、車種別、年齢層別の平均値および標準偏差は付録6-1（四輪群）と6-2（二輪群）を参照。

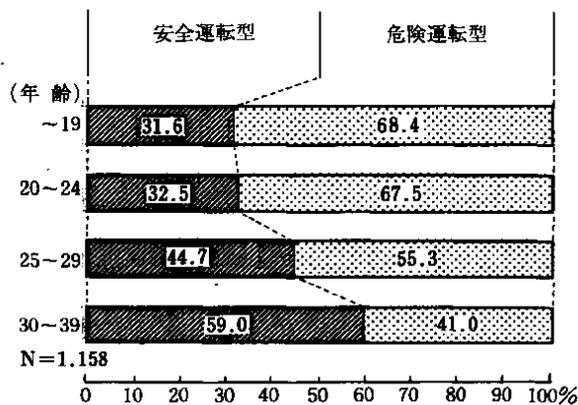


図4-103 運転行動のパターン（四輪群）

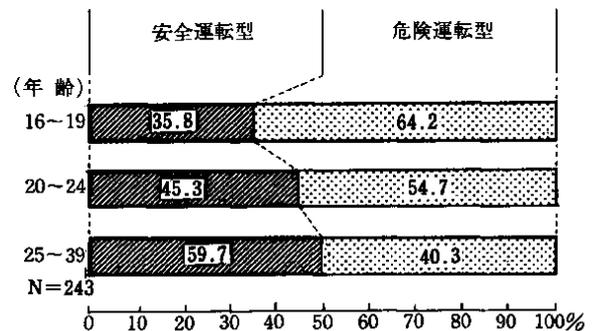


図4-104 運転行動のパターン（二輪群）

図に示すように、標準得点の総和で分類した結果をみると、四輪群の若年ドライバーの70%弱が、危険運転型に分類される運転行為をふだんからとっていることになる。特に、20歳未満では7対3の割合で危険運転型が安全運転型を上回っている。

四輪群の場合、危険運転型は年齢とともに減少する傾向がみられ、30歳代では安全運転型が危険運転型を上回っている（図4-103）。

二輪群でも四輪群と同様の傾向を示しており、若年ドライバーの過半数が危険運転型に分類されている。また、年齢とともに安全運転型が増える傾向も四輪群と同様である（図4-104）。

次に、21の質問項目からみた運転行動パターンと自己評価による運転に対する慎重度との関連について検討する（図4-105～図4-106）。

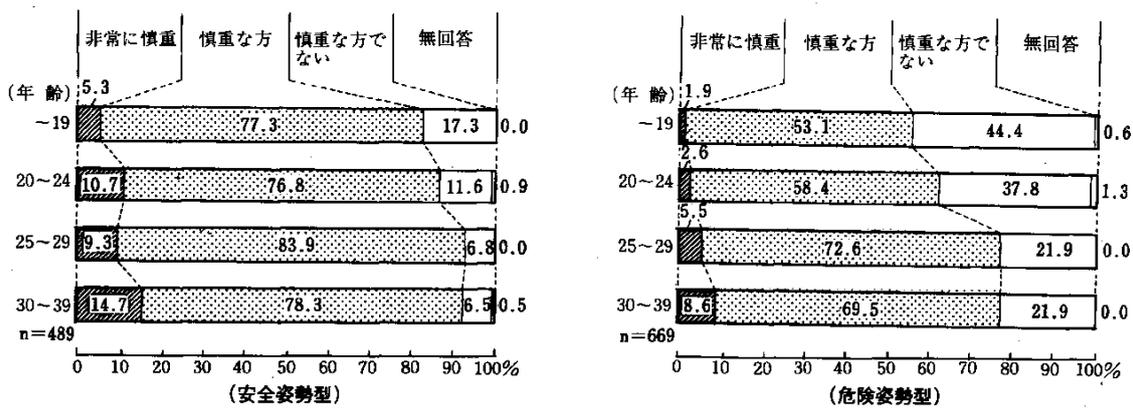


図4-105 運転行動のパターンと運転に対する慎重度(四輪群)

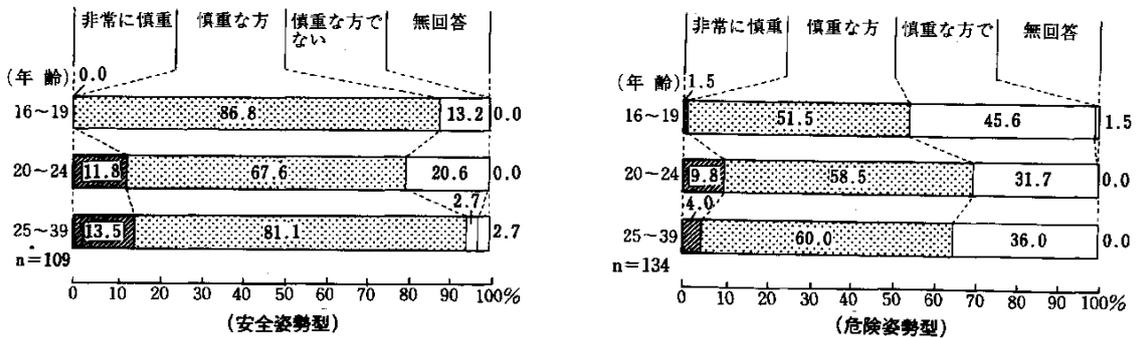


図4-106 運転行動のパターンと運転に対する慎重度(二輪)

四輪群で安全運転型に分類された者は、その大半が慎重な運転をしていると回答しており、ふだんの運転行動と自己評価はほぼ合致している。年齢層別にみて自己評価が逆転することはないが、安全運転型に分類された若年ドライバーは、慎重ではないと回答した者が高齢層に比べると若干多い。

一方、危険運転型に分類された者は、全体的には80%弱が自分のふだんの運転を慎重であると回答している。つまり、ふだんの運転行動からみると危険運転型に特徴づけられるにもかかわらず、自己評価では慎重であると認識しており、意識と行動の上に大きなギャップがみられる。この傾向を年齢層別にみると、年齢とともに高くなっており、高齢層のドライバーほどギャップが大きくなっている。

二輪群も四輪群とほぼ同様の傾向を示している。ただし、危険運転型で自分を慎重ではないと回答した者は、四輪群のような年齢層による差はみられないが、20歳未満のドライバーについては、慎重ではないと認識している者が半数近くみられる。

このように、四輪群、二輪群ともに危険運転型に分類された若年ドライバーは、自分の運転を慎重ではないと認識している者が多くみられる。これに対して、同じように危険運転型に分類された高齢層のドライバーは、自分の運転を慎重であると考えている者が多く、若者とは対照的である。

4-5-3 若年ドライバーの運転行動の特徴

若年ドライバーの運転行動の特徴を把握するために、21問の質問に対する回答傾向を分析した結果、四輪群においては4項目(「運転中ふと他のことを考える」等)を除いて、その運転行動はいずれも若者の方が

より危険な特徴を持つことが明らかとなった。

ここでは、若者のふだんの運転行動の姿をさらに具体的に把握するために、21問にみられる個々の運転行動を類型化し、これに統計的処理を加えて分析することとした。*

* 後述する運転行動の潜在構造を分析した因子分析の結果から、「攻撃的因子」、「性急性の因子」、「集中心の欠如因子」の3因子をとり上げ、これらの因子に負荷量の高い質問項目を選んで、それぞれの行動傾向を年齢層別に比較する。比較の方法は、3つの因子のそれぞれに因子負荷量の高い質問項目の回答に対して、「あてはまる」に4点、「ややあてはまる」に3点、「余りあてはまらない」に2点、そして「あてはまらない」に1点の粗点を与え、25歳未満と25歳以上の2つの年齢層に分けてその平均値を算出し、これを折れ線グラフで示した。

なお、各質問項目の平均値、標準偏差および各質問項目の回答に対する差の検定（カイ自乗検定およびt検定）結果については付録7と付録8を参照されたい。

(1) 攻撃的傾向の強い若者の運転行動

若者の運転行動を特徴づけている要因の第一に、攻撃的傾向の強さが挙げられる。この傾向は、四輪群、二輪群を問わず共通の要因として若者に特徴的なものである。

図4-107～図4-108に示したように、他の車に追い越されると腹がたち（質問18）、自分の前をノロノロ走っていると感じた車に対しては追い越したくなる（質問15）というように、自己中心的な行動傾向が四輪群、二輪群の若年ドライバーを特徴づけている。

そして、この傾向の強い者は、また故意にスピードオーバーをしたり（質問17）、慣れた道ではスピードを出す（質問16）、信号の変わり目は加速して交差点を通過する（質問13）等、スピード志向との関連がみられ、若年ドライバーほどこの傾向が強くあらわれている。

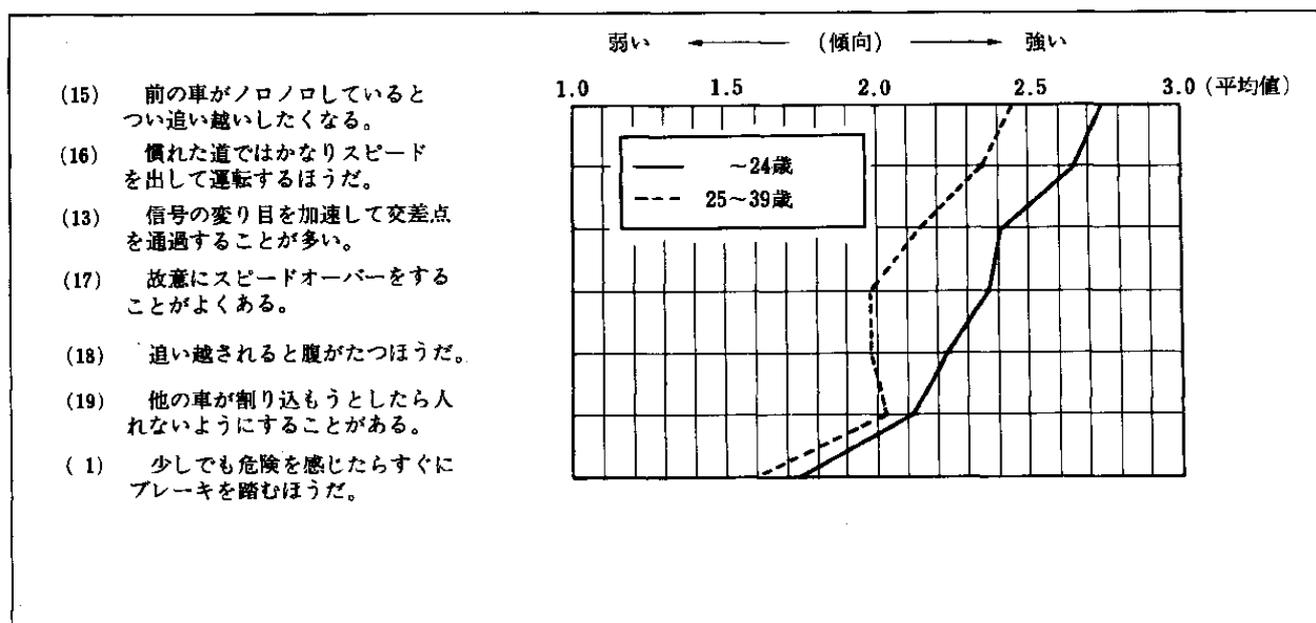


図4-107 攻撃的運転行動（四輪群）

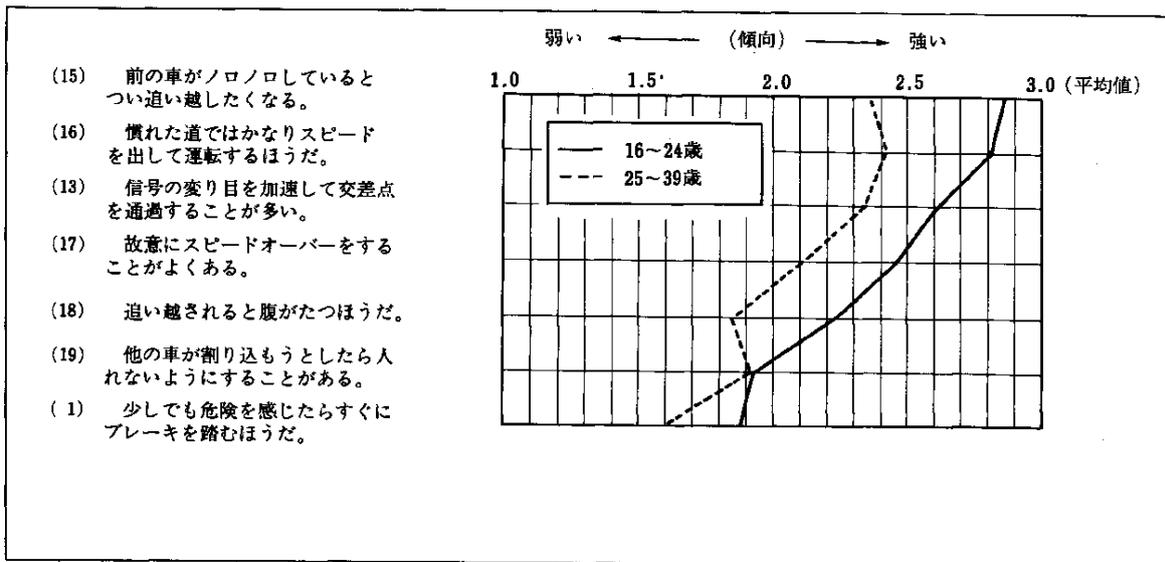


図4-108 攻撃的運転行動（二輪群）

次に、同じ若年ドライバーの中でも二輪群は、「慣れた道ではスピードを出す」、「信号の変わり目を加速して交差点を通過する」、「危険を感じてもすぐにブレーキを踏みたがらない」等、スピード志向の行動傾向が強い。

反対に、「他の車が割り込もうとしたら入れないようにする」は四輪群に多く、車種の違いがみられる。

(2) 性急的傾向の強い若者の運転行動

若者の運転行動を特徴づけている要因の第二に、性急的な傾向が挙げられる。この傾向は、前の攻撃的傾向と同様に四輪群、二輪群の若年ドライバーに共通した特徴でもある。

図4-109～図4-110に示したように、横断歩道を徐行せず通過（質問14）、車間距離をつめて走行（質

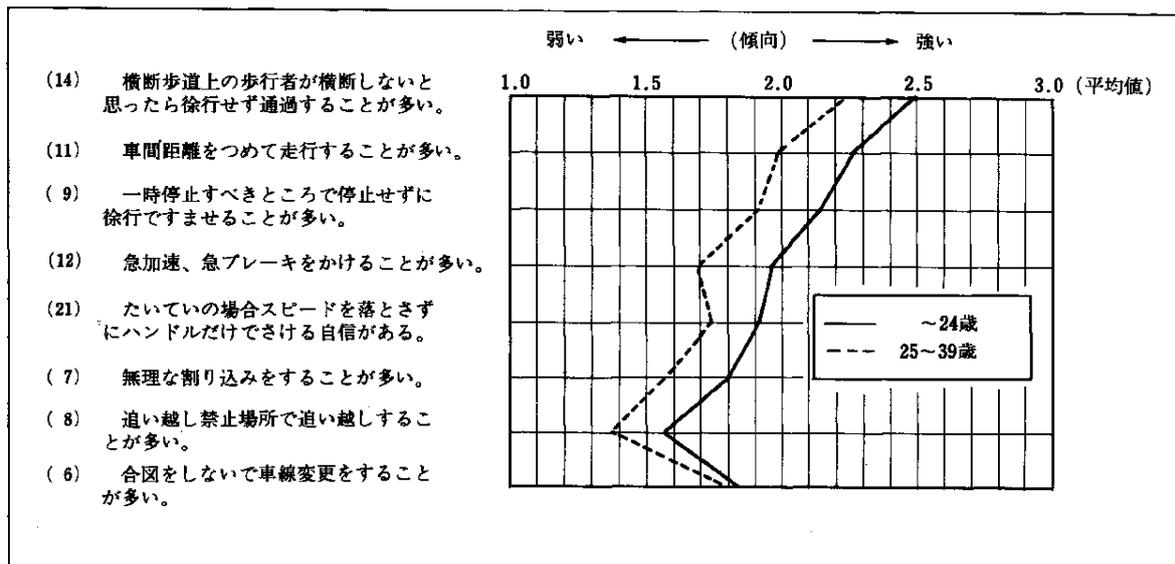


図4-109 性急的な運転行動（四輪群）

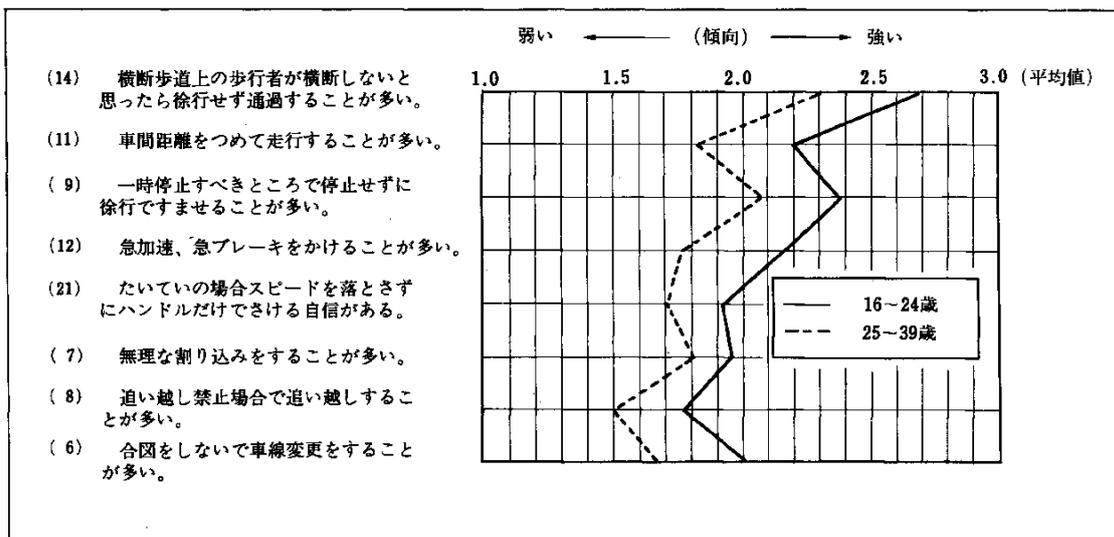


図4-110 性急的な運転行動（二輪群）

問11)、一時停止をしない(質問9)、急加速、急ブレーキ(質問12)等にみられるように、先急ぎの行動傾向が特徴となっている。ただし、二輪群においては、無理な割り込み(質問7)とスピードを落とさずにハンドルだけでさける(質問21)の2項目は年齢層による差はみられない。

次に、同じ若年ドライバーの中でも二輪群は、「車間距離をつめて走行する」、「スピードを落とさずにハンドルだけでさける」の2項目を除いていずれも四輪群に比べてその傾向が強く、二輪群の若者の性急的な運転行動の傾向を特徴づけている。

特に、「無理な割り込み」については、25歳以上の年齢層においても二輪群にその傾向が強くあらわれている。

(3) 運転に対する集中欠如傾向の強い若者の運転行動

若者の運転行動を特徴づけている要因の第三に、運転への集中心の欠如が挙げられる。この傾向は、前の二つの行動傾向とは異なり二輪群には年齢層による差はみられず、四輪群のドライバーだけにみられる特徴である。

図4-111～図4-112に示したように、四輪群は、同乗者とよくしゃべる(質問2)、わき見運転が多い(質問10)等、若年ドライバーに運転への集中心に欠ける行動傾向が特徴的となっている。二輪群は、年齢層によって行動傾向が異なるとはいえず、二輪車が同乗者とおしゃべりのできる構造ではないことは別にしても、四輪車に比べきわめて緊張度の高い乗り物であることをうかがわせている。

こうした違いが同じ若年ドライバーにあっても、四輪群のドライバーに集中心の欠如という行動傾向がより強くあらわれる結果になったと考えられる。

以上、若者の運転行動に関する三つの特徴についてみたが、事故者であるという同じ条件を持ちながらも年齢の高いドライバーに比べると若年ドライバーには、攻撃的運転行動、性急的運転行動、運転への集中心に欠ける運転行動(四輪群)等という要因が日常の運転行動に大きくかかわっていることが明らかとなった。

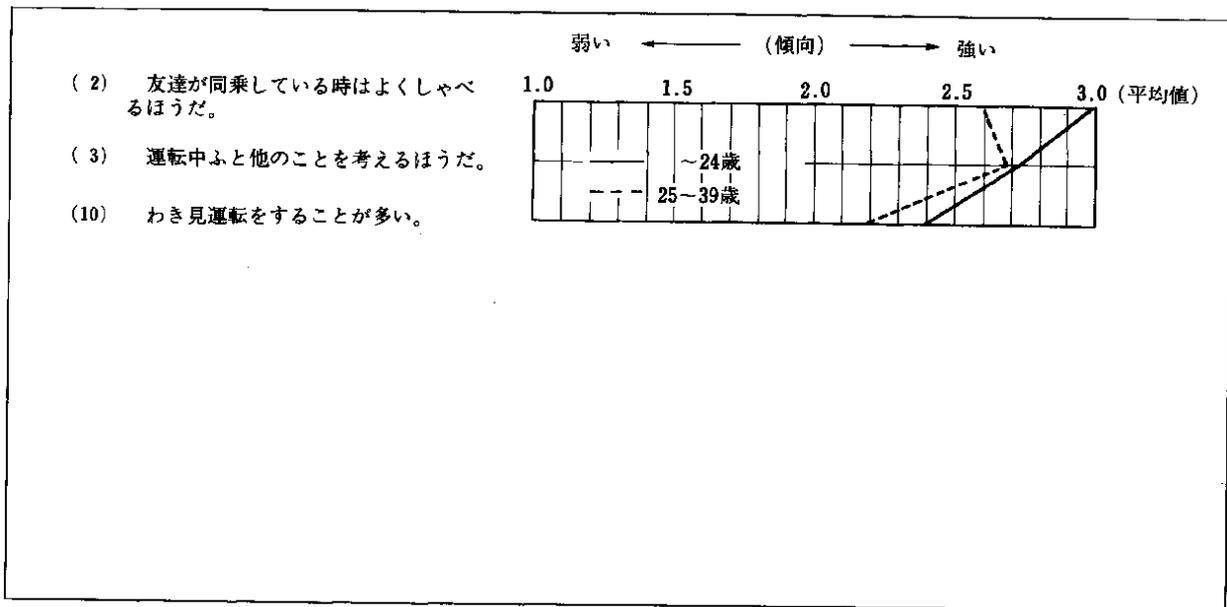


図4-111 集中心の欠如した運転行動（四輪群）

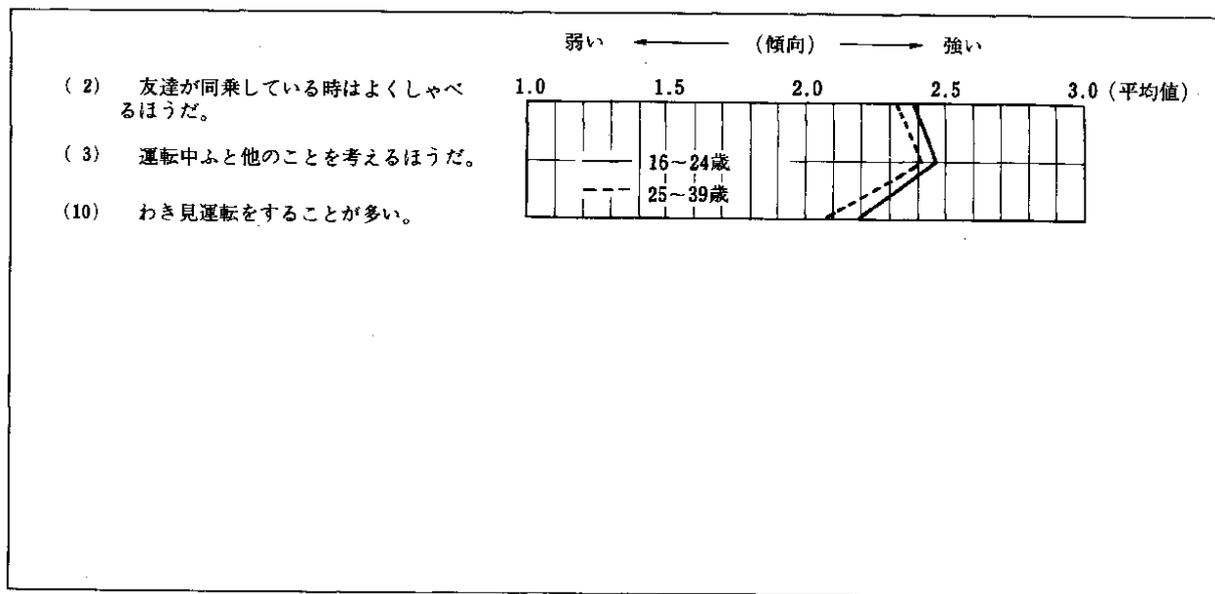


図4-112 集中心の欠如した運転行動（二輪群）

若者のこのような行動傾向が果して実際の事故の発生にどのようにかかわっているのかを明らかにすることがより重要な問題ともなる。

4-6 若年ドライバーの事故特性

4-6-1 認知（判断）パターンにみる若年ドライバーの事故

ここでは、調査サンプルの事故を第1当事者の認知、判断の仕方から下記の5つのパターンに分類して若年ドライバーの事故特性を分析する。各パターンは、下図（図4-113）に示すとおりである。

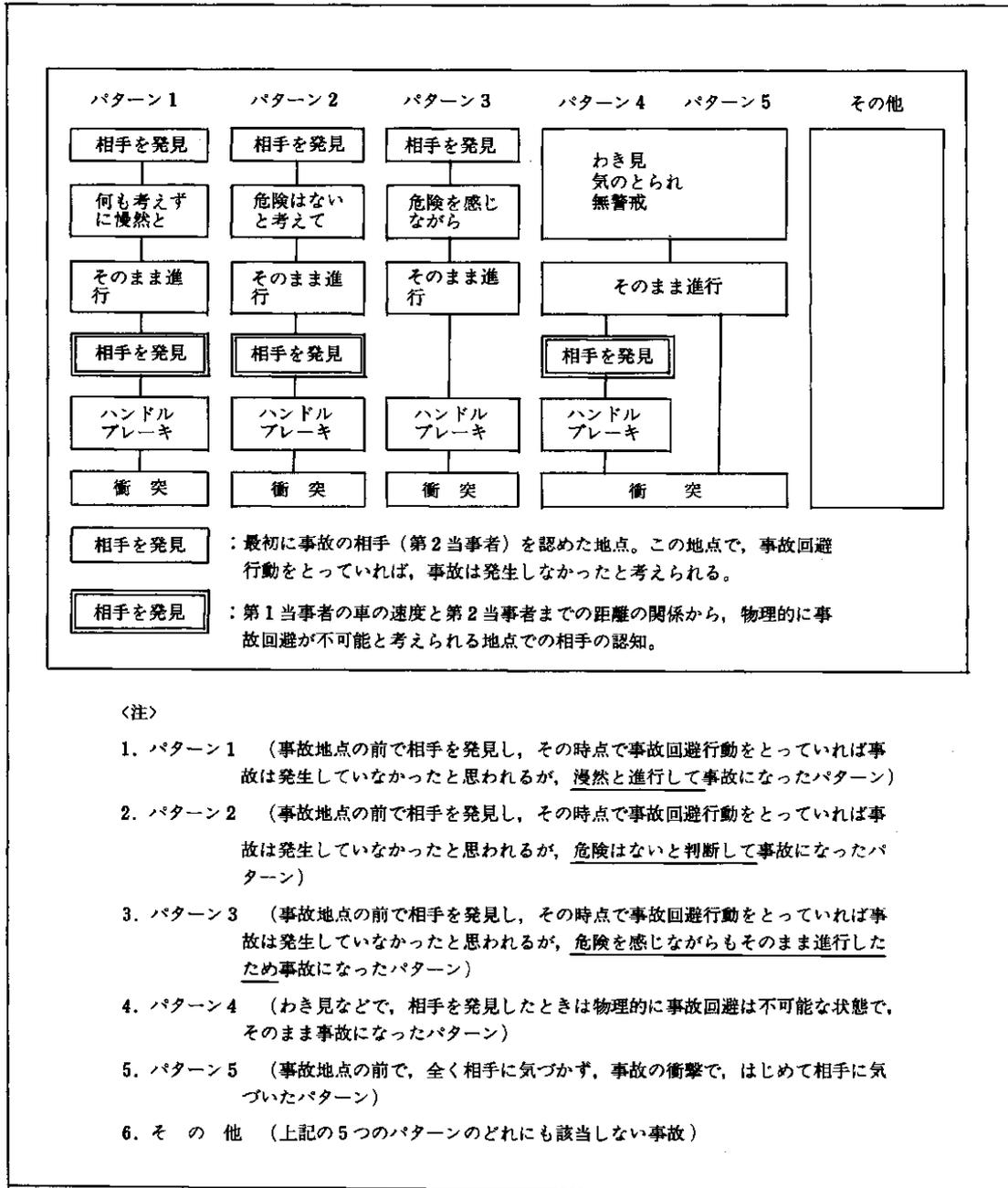


図4-113 認知（判断）パターン図

図4-114及び図4-115は、本調査サンプルの事故を5つの認知パターン別に分類して、これを年齢層別に示したものである。図に示すように、第2当事者を発見した時点では、物理的に事故を回避できない状態にあるパターン4のケースが四輪群、二輪群ともに最も多く、40%を超えている

次いで多いのがパターン2であり、この2つのパターンに四輪群は約60%が、また二輪群は約70%の事故が分類される。

一方、少ない事故のパターンは、第2当事者を発見し、しかも危険を感じながらもそのまま進行して事故にいたるパターン3と衝突するまで相手に気がつかなかったパターン5であり、これも四輪群、二輪群に共通した特徴である。

次に年齢層別に事故のパターンの構成を比較すると、若年ドライバーとそれ以外の年齢層との間に大きな相違はみられない。しかし、20歳未満の若年ドライバーにおいては、パターン2に分類される事故の多いことが特徴としてあらわれている。パターン2は、第2当事者を一度発見するが、危険がないと判断してそのまま進行し、次に相手を発見した時点では物理的に事故の回避ができない状況にあり、そのまま事故にいたるケースである。パターン4は、運転に対する集中度に問題のある事故のパターンであるが、パターン2は、第1当事者の判断の誤りに起因するものである。第2当事者を発見した時点でその危険性を正しく判断していれば十分に事故を回避できたケースであり、若年ドライバーの事故特性の一端を示すものといえよう。

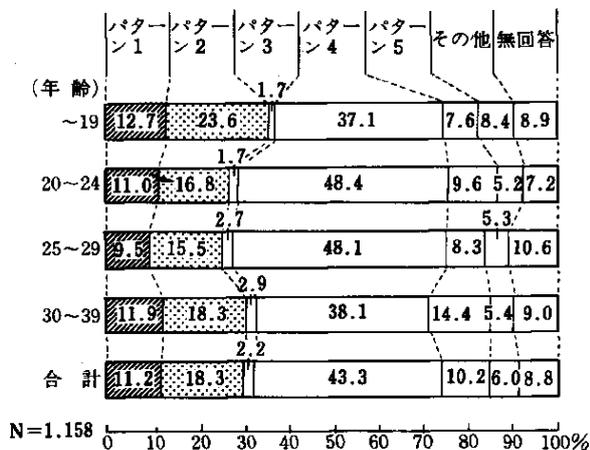


図4-114認知（判断）パターン（四輪群）

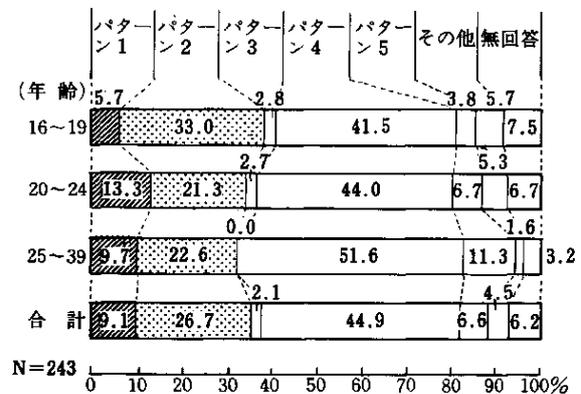


図4-115認知（判断）パターン（二輪群）

4-6-2 若年ドライバーの認知（判断）特性

事故地点の前で相手を発見しており、その時点で事故を回避する行動をとっていただければ事故は発生していなかったと思われるのに、自ら危険はないと判断して事故にいたるケースが特に20歳未満の若年ドライバーに多くみられることが前項で明らかとなった。

そこで、ここでは若年ドライバーの第2当事者に対する認知と判断の仕方がそれ以外の年齢層との間でどのように異なるかを検討し、若年ドライバーの事故の特性を分析することとした。

(1) 第2当事者に対する認知状況

認知状況に対する回答は、無答が多いため、必ずしも正確な実態を示しているとはいえないので参考にとどめる。

事故にいたる過程ですでに第2当事者に気づいていた第1当事者の割合は、四輪群で過半数を占めており、二輪群でも約45%みられる。

これを年齢層別に比較すると、四輪群の場合、29歳以下の比較的若い年齢層に「気づいていた」とするドライバーが多く、特に20歳未満の年齢層にあつてはこれが60%を超えている（図4-116）。

このことから、若年ドライバーは、事故にいたるまでに何処かで一度は相手を目の中に入れていた者が多いことがわかる。

一方、二輪群については、年齢層による違いはみられない（図4-117）。

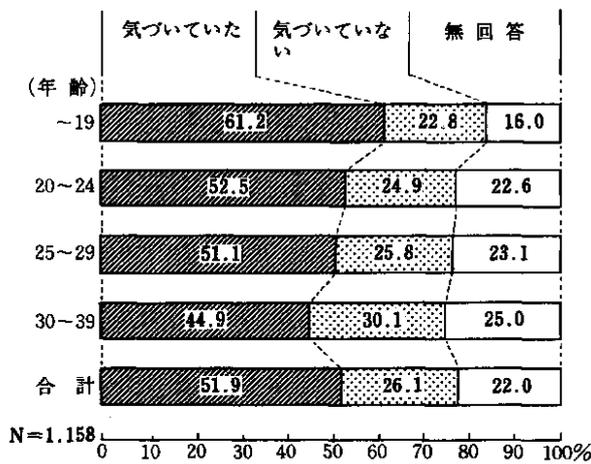


図4-116 第2当事者に対する認知（四輪群）

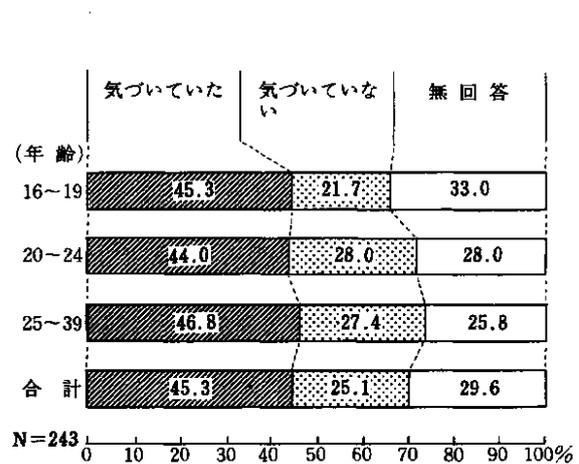


図4-117 第2当事者に対する認知（二輪群）

(2) 第2当事者を認知できなかった理由

前項において第2当事者に気づけなかった者に対してその理由を調べたところ、最も多いのが「わき早孔であった」。「わき見」は、四輪群、二輪群ともに、また各年齢層と志に組任蕪無つかな力論左瑣申として挙げた者が多い（図4-118～図4-119）。

「わき見」の他には、「なにかの陰になって相手が見えなかった」が多く、特に二輪群においては、わき見より多くなっており、二輪車としての車種の特徴があらわれた結果といえる。

年齢層による差異が顕著にあらわれている項目は少ないが、若年ドライバーは、「なにかの陰になって相手が見えなかった」（20歳未満）、「運転以外のことをしていた」（20～24歳）等に特徴がみられる。これに対して、「ぼんやりしていた」（30～39歳）、「わき見」（25～29歳）等は、若年ドライバー以外の年齢層に多い。

このように若年ドライバーは、自分の見えない場所に対しては警戒心が弱まり、死角に入っている対象と事故になるケースが一つの特徴として挙げられる。

これは、単なる認知上の問題ではなく、潜在的な危険要因に対する洞察、いいかえると危険予知の問題でもあり、ひいては状況判断力の拙劣さにあると考えられる。

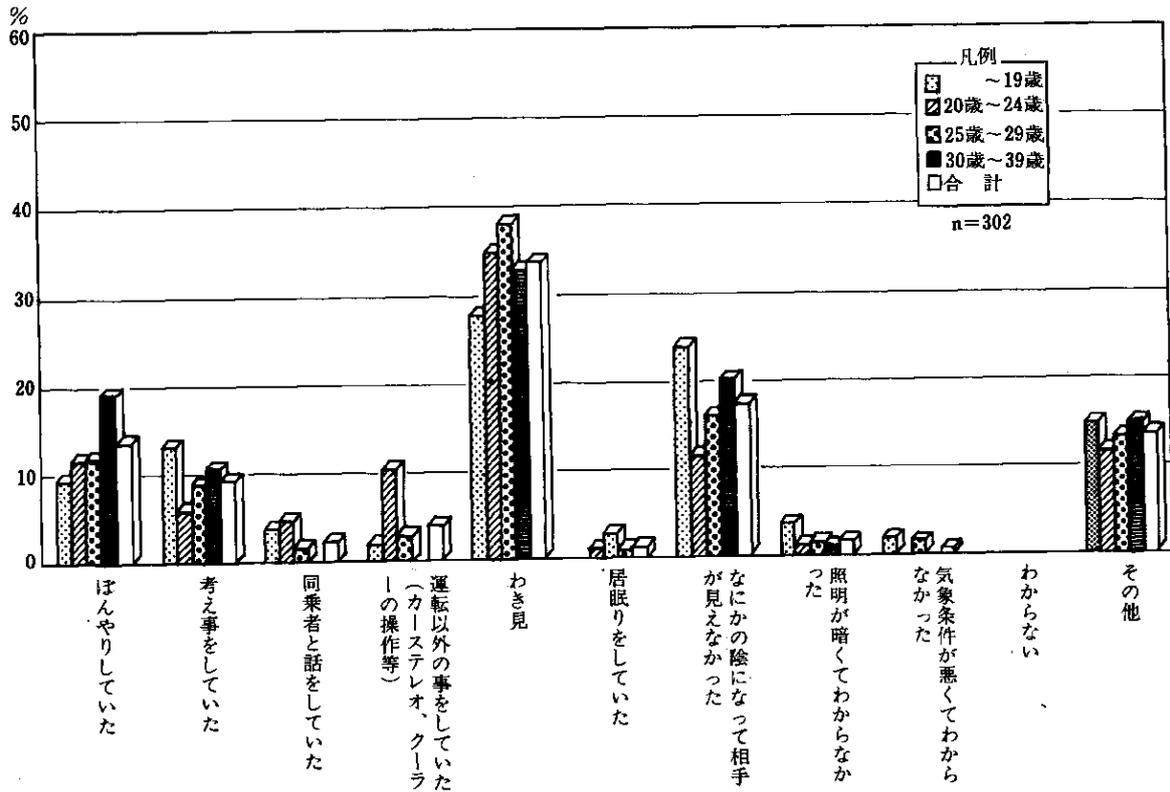


図4-118 第2当事者に気づかなかった理由 (四輪群)

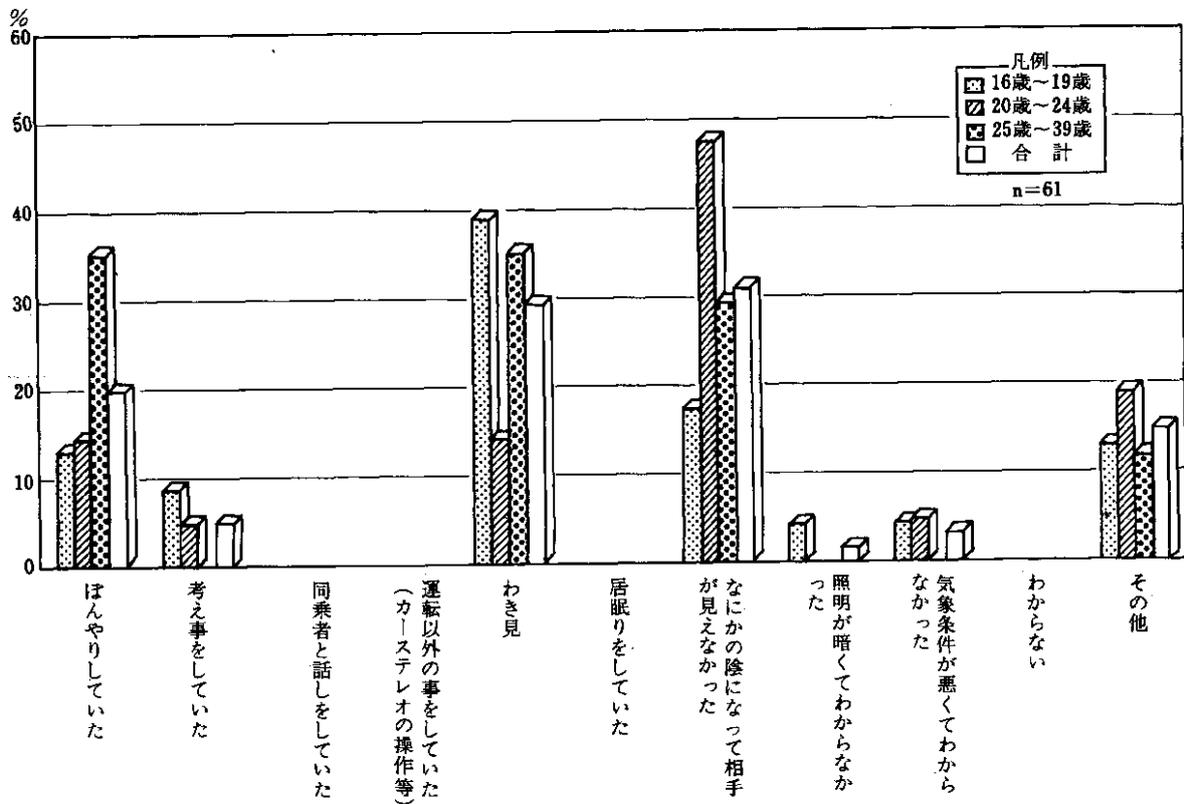


図4-119 第2当事者に気づかなかった理由 (二輪群)

若年ドライバーにみられる今一つの特徴は、運転への集中心の欠如である。運転中、運転作業と運転には直接関係のない作業を同時に行うことから生じる見落としが原因となって事故が発生する場合である。若年ドライバー以外の年齢層にみられる「わき見」も、集中心の欠如といえなくもないが、若年ドライバーの行動上の問題とは区別されよう。

(3) 第2当事者を認知した時点での距離と速度

第2当事者に気づいた時点で相手までの相互の距離を単純に比較したのが、図4-120及び図4-121である。図に示すように相互の距離は、四輪群の約65%、二輪群の約70%は30m未満という意外と近い距離で相手に気づいていることがわかる。

四輪群について相互の距離を年齢層別に平均値でみると、20歳未満は34m、20～24歳は33mであるのに対して25歳以上は26mと短い。若年ドライバーとそれ以外の年齢層の間の差は有意であり、若年ドライバーは比較的遠い地点で相手に気づいていながら事故が発生しているといえる。

一方、二輪群については、20歳未満が26mと比較的遠い地点で第2当事者に気づいているのに対して、20～24歳は17m、25歳以上は20mと比較的事故の発生地点に近い距離で認知している点は、四輪群と同様の傾向である。

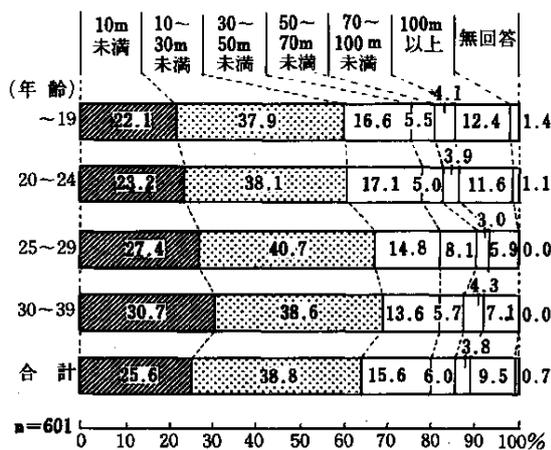


図4-120 第2当事者認知時の相互の距離 (四輪群)

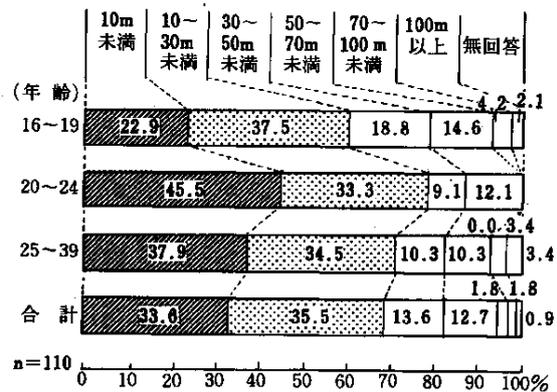


図4-121 第2当事者認知時の相互の距離 (二輪群)

次に、第2当事者を発見した時点での相互の距離を昼夜別に比較したのが、図4-122～図4-123である。図に示すように四輪群では相互の距離にほとんど昼夜間の差はみられない。

しかし、二輪群では、夜間事故の場合10m未満の地点で第2当事者を発見している割合が45%と高く、昼間事故の1.7倍となっており、昼夜による認知距離に差がみられる。

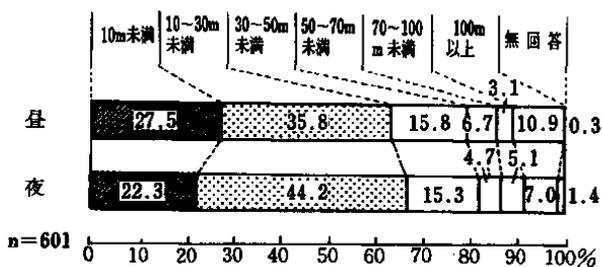


図 4-122 第2当事者認知時の相互の距離の昼夜別比較 (四輪群)

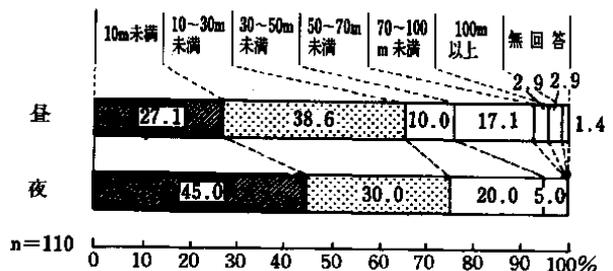


図 4-123 第2当事者認知時の相互の距離の昼夜別比較 (二輪群)

次に、第2当事者に気づいた時点における第1当事者の車の速度を示したものが図4-124及び図4-125である。

四輪群の場合、全体的には3分の1が40km/h台の速度である。これを年齢層別に平均速度で比較すると、20歳未満は41km/h、20歳代は38km/h、そして30歳代が37km/hであり、30歳代に比較すると20歳未満のドライバーの速度は高いといえる。

一方、二輪群の平均速度を年齢層別に比較すると、20歳未満は44km/h、20～24歳は39km/h、そして25歳以上は34km/hであり、若年ドライバーの速度の高いことは、四輪群と同様の傾向である。

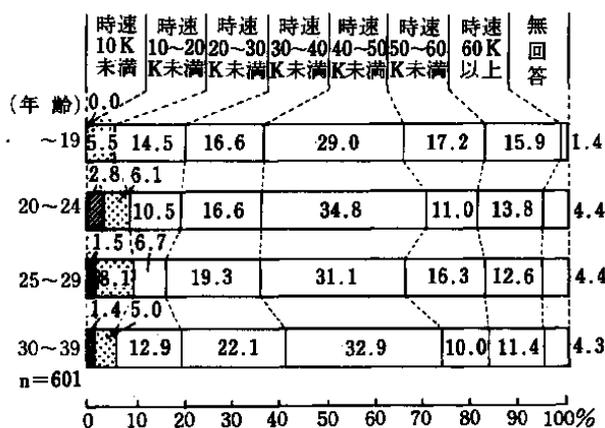


図4-124 第2当事者認知時の車の速度（四輪群）

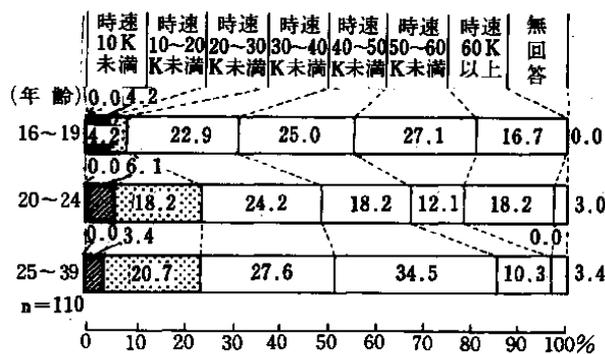


図4-124 第2当事者認知時の車の速度（四輪群）

このように、第2当事者に気づいた地点での相互の距離とその時点での車の速度について比較すると、若年ドライバーは比較的相手を遠い地点で認知しており、早めに情報を得ていることがわかる。従って、その時点における判断の仕方に若年ドライバーの特徴をみいだす手がかりがあると考えられる。これに対して、高年齢層のドライバーは、比較的相手に接近した地点で相手を認知しており、情報のとり方に問題が多いのではないかと考えられる。

今みた走行速度と相互の距離との関係を縦軸に速度、横軸に認知距離をとって車種別、年齢層別の平均値をプロットしてみると（図4-126）、四輪群、二輪群ともに年齢の若いドライバーほど遠い地点（距離）に、しかも速い速度のところに位置していることが明らかとなる。また、四輪群に比べると二輪群は、停止不可能領域に近い地点にプロットされている点で車種間の違いがみられる。

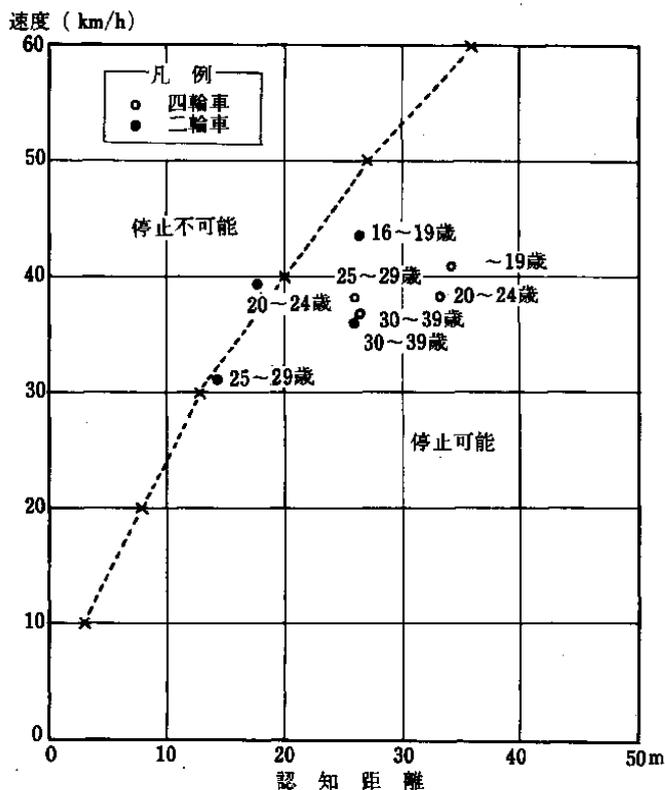


図4-126 認知距離と速度の関係（車種別、年齢層別比較）

(4) 第2当事者を認知した時の判断

第2当事者を認知した時にどのような状況判断をしたかについて比較したのが図4-127と図4-128である。7項目の判断の中で全体的に多いものは、「相手を発見した時には、直前でどうしようもなかった」が四輪群、二輪群ともに40%前後を占めており、各年齢層ともにこれを上位に挙げている。

次に多いのは、「まだ距離があるので危険はないと思った」と「危険はないと判断した」である。

しかし、これらの判断内容には、特に年齢層による差はみられない。若年ドライバーに特徴的な内容をみると、四輪群で「漫然と進行した」（約20%）が比較的多い傾向として挙げられる程度で、特に際立った特徴はみられなかった。

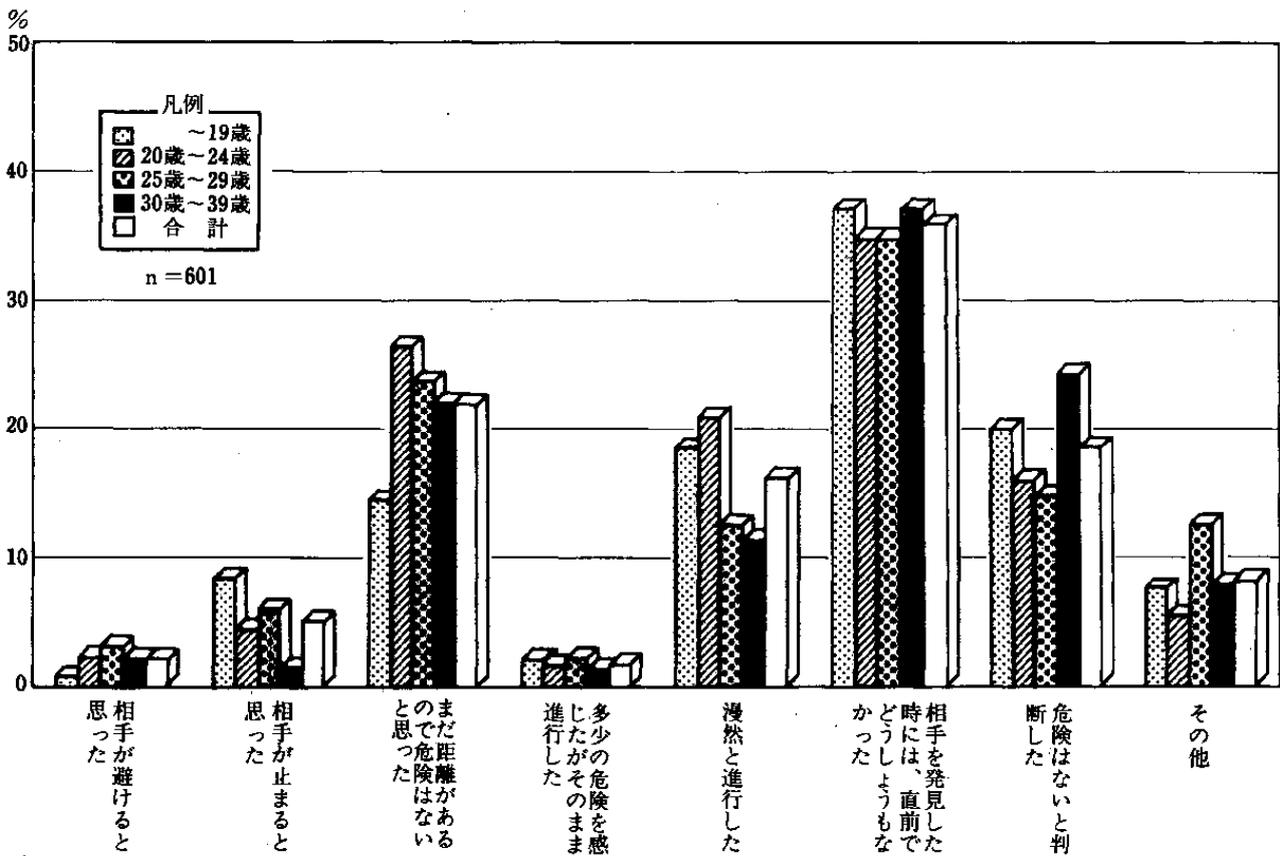


図4-127 第2当事者発見時の判断 (四輪群)

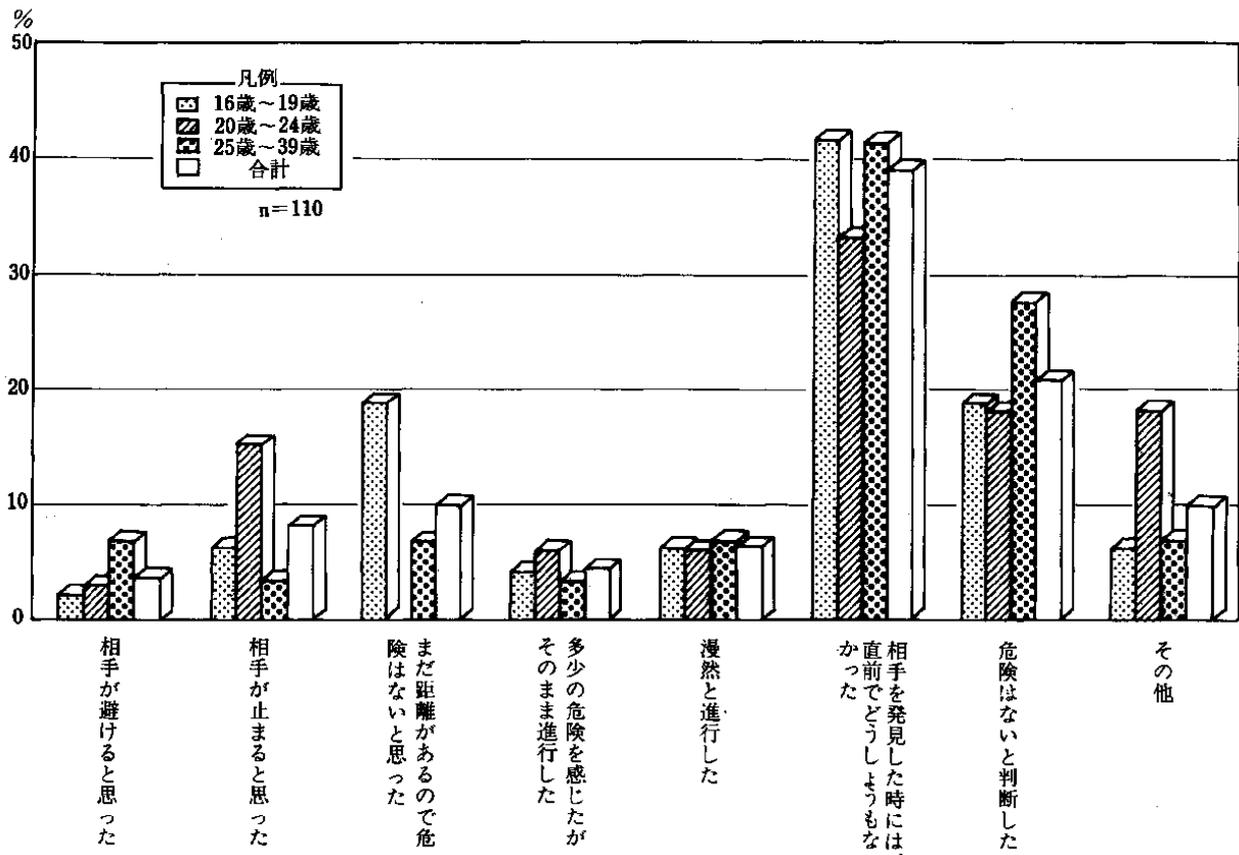


図4-128 第2当事者発見時の判断 (二輪群)

4-6-3 事故発生過程にみる若年ドライバーの事故

交通事故の発生のしくみをドライバーの一連の行動過程の中で把握しようとするのが本項の狙いである。従って、ここで分析の素材となる事故は、第2当事者に対する認知、判断、そしてこれに基づく行動（危険回避のための運転行動）の過程が明らかであるものが対象となる。つまり、第2当事者に対する認知が全く欠落した事故（相手との衝突の衝撃ではじめて気づいた事故）、認知した時点では物理的に事故の回避が不可能と考えられる事故については、対象とはならない。

以上の前提に立って、分析を進めることになるが、その方法については、最初に第2当事者を認知した地点（100m地点から事故直前までの6地点）を軸として、各サンプルを地点別に6グループに分類し、さらに、認知地点別に分けたサンプルをその地点での速度と相互の距離を基にして停止距離米を算出し、そしてその停止距離が制動による事故の回避が可能であったか否かを判別して、「停止可能群」と「停止不可能群」に分けた。

このように、認知地点別に6つに分類したサンプルは、さらに、停止可能群と停止不可能群に細分し、最終的には、合計12のグループに分類した。その結果、認知地点別、停止可能、不可能別のサンプルの構成は表4-13に示すとおりとなった。

そこで、地点別に分類された各サンプルの認知地点から事故直前の地点までの第2当事者に対する認知状

況、速度、危険意識、危険回避行動（アクセル、ブレーキ操作）、運転に対する集中度等について検討することになるが、表に示すとおり二輪群は各認知地点別に分類するとサンプル数が極端に少なくなり、これを統合しても統計的な分析には不適當である。

四輪群についても、調査データの不備（各地点ごとの認知の有無のデータが無答のケース）からほとんどサンプルが除かれ、100mの地点で最初に認知したグループを除いては、十分なデータ数が得られなかった。従って、ここでは100mグループの213件について分析を進めることにした。

なお、このグループの年齢別構成は、20歳未満49件、20～24歳72件、25～29歳37件、30～39歳55件である。

また、ここでは第2当事者を発見してなおかつ停止可能な位置にしながら、事故を起こした第1当事者の運転行動を明らかにすることが目的であるので、速度が高く停止不可能なサンプルは除かれることになるが、100m地点における停止不可能群のサンプルは0件であった。つまり、全サンプルが、停止可能な位置で第2当事者を認知していた。

* 停止距離の算出式

ここでは、空走時間を1秒、路面との摩擦係数を0.75として算出している。

$$S = \frac{V \cdot t}{3.6} + \frac{V^2}{254\mu}$$

S：停止距離（m）

V：制動初速度（km/h）

t：空走時間（sec）

μ：路面との摩擦係数

表4-13 認知地点別サンプル構成

単位：人

車種 認知地点	四輪群				二輪群			
	可能	不可	不明	合計	可能	不可	不明	合計
100 m 群	213	0	6	219	12	1	0	13
70 m 群	40	0	1	41	5	0	0	5
50 m 群	58	5	1	64	18	0	0	18
30 m 群	87	21	3	111	22	7	0	29
10 m 群	30	156	8	194	7	39	2	48
直前群	0	153	6	159	0	62	0	62

(1) 第2当事者に対する認知の推移

このグループに入るドライバーは、その時点の速度から停止距離を算出しても、全員が停止可能領域に位置しており、かなり余裕のある地点で第2当事者に気づいていたサンプルである。これらのドライバーが事故地点に接近するに従って、認知状況がどのように変化していくかを示したのが図4-129である。

全体的には、事故地点に接近するに従って認知率（各地点における第2当事者に気づいていた人の比率）が減少していき、おおむね30m地点から10m地点で最も低くなり、直前で相手に気づく者が多くなるという共通の傾向を示している。

事故地点に接近するに従って認知率が減少していく傾向は、どの年齢層とも同じであるが、若年ドライバーの中でも20歳未満の年齢層は、比較的高い認知率で推移しており、直前では約80%が相手に気づいている。

(2) 危険意識の推移

第2当事者を100m地点で認知した場合、急制動すれば時速110km/hで走行していてもまだ停止可能である。本調査サンプルの発見時の平均速度は40km/h前後あり、十分に停止可能であるにもかかわらず事故にいたっているのは、その時点で危険を感じていなかったためと考えられる。

図4-130は、各地点において危険を感じた者の比率を示したものである。図に示すように危険な状態であると感じた者の比率が増加するのは、10m地点であり、直前でも約20%は危険を感じずに事故にいたっている。この危険認知については、ほとんど年齢層による差がなく同じ傾向で推移している。

(3) 危険回避行動の推移

アクセルから足を離すことによる減速行動とブレーキによる減速行動の推移をみたものが、図4-131及び図4-132である。先に示したように危険を感じている比率は、事故直前まで低いためブレーキ、アクセルによる減速も10m地点まではほとんど行われていない。

年齢層別に減速行動の推移をみると30m地点までは顕著な差はない。アクセルやブレーキ等による減速行動は、先の危険認知の推移と対応しており、30m地点で約20%が、10mの地点ではこれが過半数に達し、年齢層による差があらわれてくる。

30m地点における危険回避行動には、ほとんど年齢層による差はみられないが、10m地点においては、アクセルによる減速行動は30歳代と20歳未満の年齢層の間に約10%、ブレーキによる減速行動は20%以上のひらきがみられ、若年ドライバーに危険回避行動の遅れが認められる。

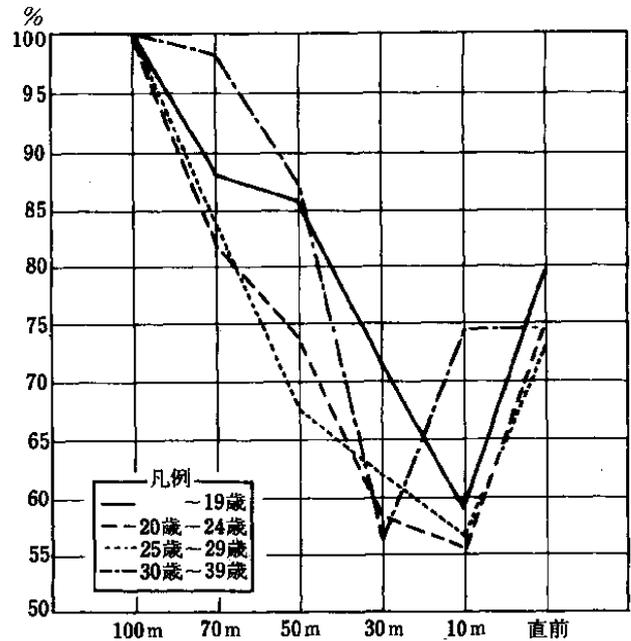


図4-129 第2当事者の認知家庭

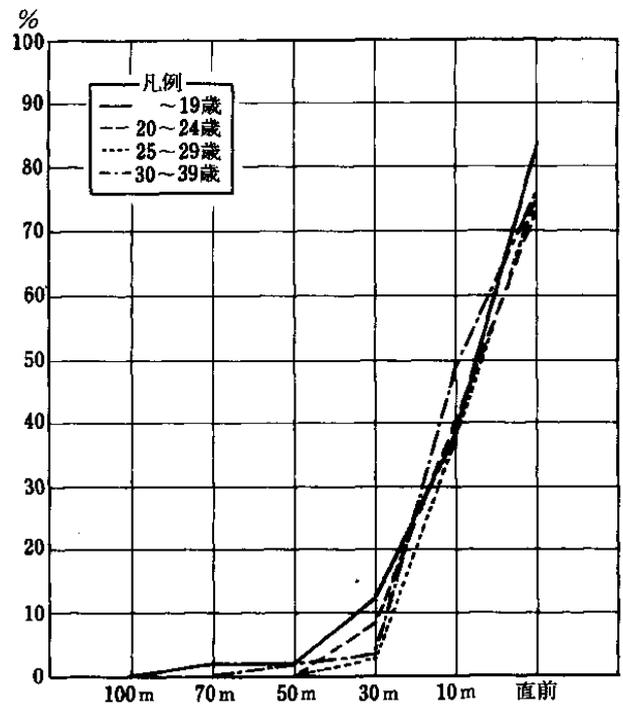


図4-130 事故にいたるまでの危険認知の推移

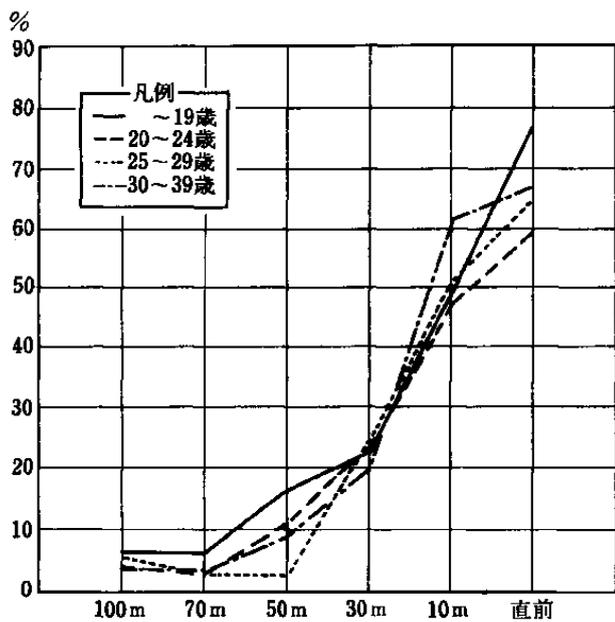


図4-131 アクセルによる減速行動の推移

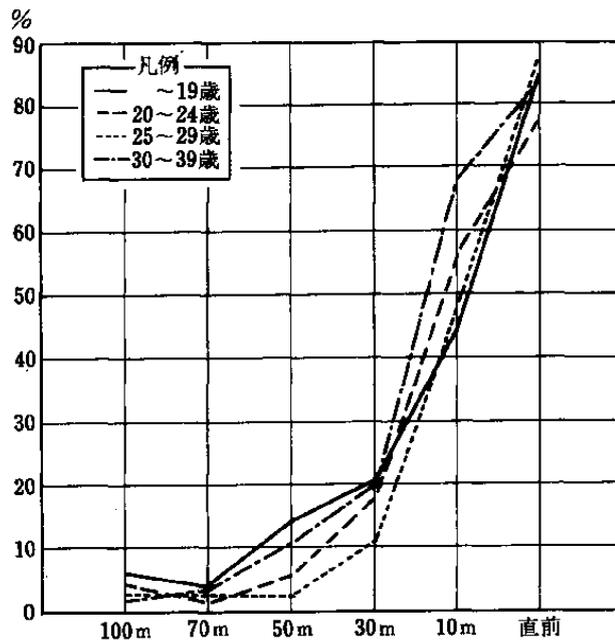


図4-132 ブレーキによる制動行動の推移

(4) 速度の推移

最初に第2当事者を認知した100mの地点から事故直前の地点までの速度の推移をみたものが、図4-133である。図は各地点毎に年齢層別に平均速度を算出し、その推移を示したものである。100m地点では、40km/hから50km/hの間に各年齢層が位置しており、この程度の速度ならば通常の制動でも十分に停止でき、事故の回避が可能である。この速度は50m地点まで大きな変化がなく推移し、30m~10mの間に各年齢層とも減速しているが、この時点ではすでに物理的に停止出来ない状態になっている。

年齢層別にみると若年ドライバーの速度が各地点ともに速く、直前までそれ以外の年齢層を上回る速度で事故にいたっているのが目立つ。30歳代と20歳未満では各地点でおおよそ5km/hほどの差があり、事故にいたるまでその差は短縮しない。

(5) 運転に対する集中度

最初に第2当事者を認知した100mの地点から事故直前の地点までの間の運転に対する集中度を示し

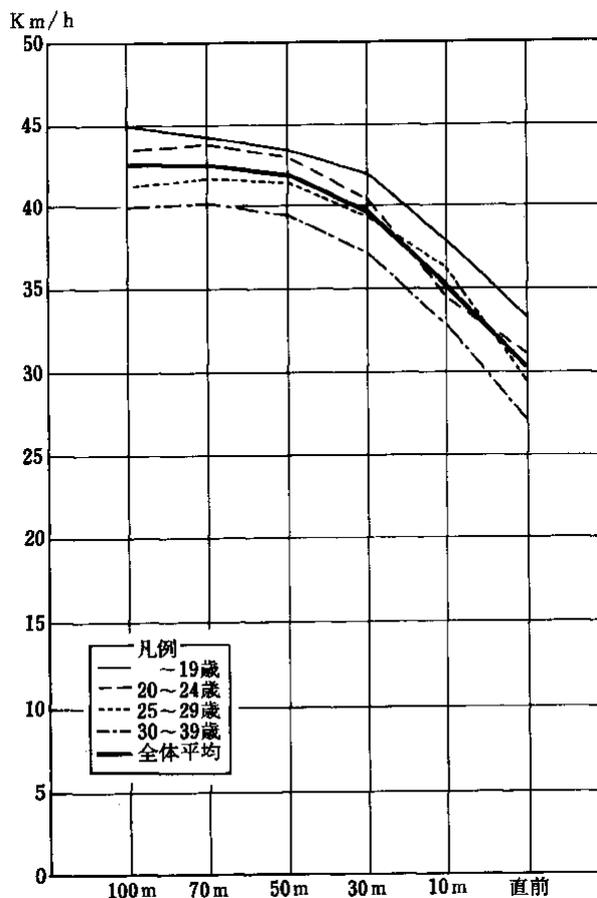


図4-133 事故にいたるまでの速度の推移

たのが、図4-134である。

全体的な傾向をみると、どの年齢層も事故の発生地点に接近するに従って集中度が低下し、直前でたかまる傾向を示している。20歳未満を除くと、30m地点で最も集中度が悪くなっており、「ぼんやり」、「考えごと」、「わき見」等により、第2当事者の動向から目を離していることがうかがわれる。これは、先にみた認知率が30m地点で最も悪くなっていることと合致している。

若年ドライバーは、最初に相手を認知した100mの地点でも、運転に集中している状態にあった者は約60%と他の年齢層に比べて低く、目にはとめていたものの他のことに気をうばわれていた者がおよそ40%もみられる。ことに20歳未満にあっては、運転に集中している者の比率の差（特に30歳代と）は、直前の地点までほとんど縮まることがなく推移しており、直前の地点においても、運転に集中していた者は45%程度にとどまっている。

そこで、運転に対する集中的態度を妨げている運転以外の行動についてみると（表4-14）、20歳未満では、50m地点までが「同乗者との話」が目立ち、事故直前の地点に近づくほど「わき見」が多くなってくる。これに対して、それ以外の年齢層では、70m地点までは「ぼんやり」が多い。そして事故直前の地点に近づくほど「わき見」が多くなる点は20歳未満と同様である。

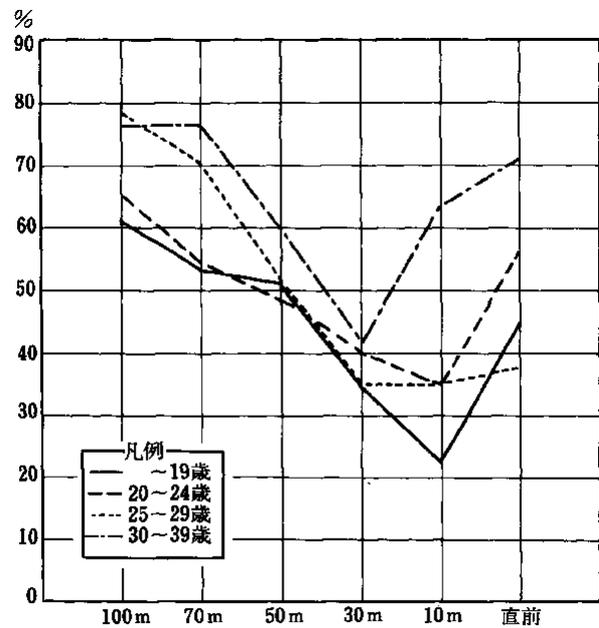


図4-134 運転に対する集中度の推移

表4-14 年齢層別最多運転外行動

年齢層	100m地点	70m地点	50m地点	30m地点	10m地点	直前
~19	同乗者との話 (10.2)	同乗者との話 (10.2)	同乗者との話 (10.2)	わき見 (22.4)	わき見 (34.7)	わき見 (22.4)
20~24	ぼんやり (12.5)	ぼんやり (12.5)	わき見 (13.9)	わき見 (26.4)	わき見 (29.2)	わき見 (18.1)
25~29	ぼんやり (8.1)	ぼんやり (8.1)	わき見 (13.5)	わき見 (29.7)	わき見 (32.4)	わき見 (18.9)
30~39	ぼんやり (10.9)	ぼんやり (10.9)	わき見 (20.0)	わき見 (36.4)	わき見 (18.2)	わき見 (14.5)

4-6-4 クリティカルゾーンにおける若年ドライバーの運転行動

図4-135は、縦軸に車の速度、横軸に認知時点の相手との相互の距離をとったものであり、図中の右側の曲線は、通常の制動（摩擦係数0.30として設定）で停止できる距離と速度を示したものであり、左側の曲線は、急制動（摩擦係数0.75として設定）によって停止できる距離と速度を示している。

次に、全サンプルについて、最初に相手を認知した時点での第1当事者の車の速度とその時点での相互の距離を基にしてグラフ上の三つの領域(A、B、C)に布置した。B領域に入るサンプルは、この時点では急制動による事故回避行動をとっても、衝突は避けられないと考えられ、分析の対象からは除くこととした。

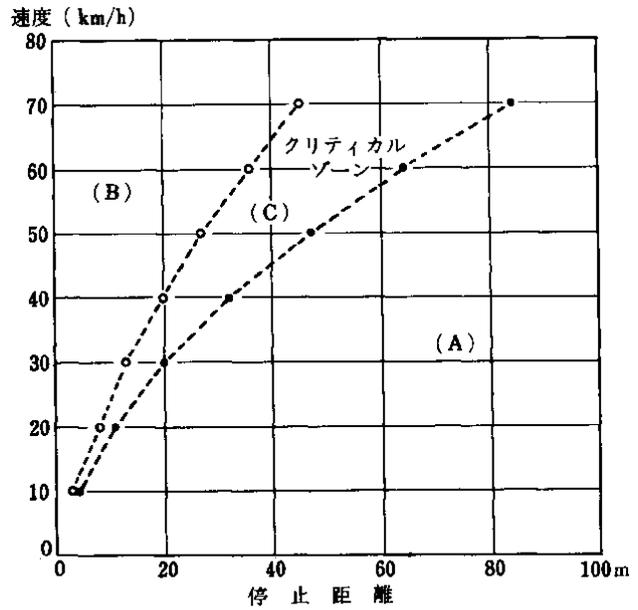


図 4-135 事故サンプルの分類

ここで分析の対象としたのは、C領域とA領域に布置する事故のサンプルである。C領域に入るサンプルは、通常の制動では第2当事者の直前で停止することが困難であるが、急制動により停止可能ないわば限界領域に位置するものである。少なくとも、この時点で事故を回避するための何等かの行動を開始しをければなう奉陸クリティカルな状況にあることから、この領域をクリティカルゾーンと名づけた。この領域に位置する事故のサンプルについて、危険意識、危険回避行動、運転に対する集中度等について分析を行う。

一方、A領域に入るサンプルは、その時点では直ちに事故回避行動をとらなければならないほど切迫した状況ではない。安全圏グループとでもいえる。しかし、これらのサンプルも時間の経過とともにいずれ上記のクリティカルゾーンに進入することになることから、その時点での運転行動について検討する。

以上、C領域における事故のサンプルは、最初に認知した地点がすでにクリティカルゾーンにあり、A領域における事故のサンプルは、最初の認知地点では安全圏に位置するものであるという違いがある。ここでは、この両群の事故のサンプルが、クリティカルゾーンでどのような運転行動を行ったか、特に若年ドライバーにみられる特徴について分析しようとするものである。

* 通常の制動というのは、例えば前方交差点の赤信号を余裕をもって認知し、交差点の直前で停止する場合のブレーキの踏み方に相当するもので、路面との摩擦係数 (μ) を0.3として設定して、前項(4-6-3)で示した計算式に基づいて算出した停止曲線をあらわしている。

(1) クリティカルゾーンにおける運転行動(1)

相手を最初に認知した時点での相互の距離とその時点での速度から停止距離を算出して設定したクリティカルゾーンに入るサンプルを分類したところ、表4-15に示す構成となった。

表に示すようにクリティカルゾーンに分類されるサンプルは、極めて小数であり、四輪群は全体の8.3%、二輪群は11.1%に留まった。第2当事者を発見した時の相互の距離と速度からサンプルを分類すると、大半が十分に停止可能な領域(A領域)に分類され、クリティカルゾーンに位置するデータはむしろまれなケースであるといえる。

サンプルの構成からみて、これを車種別、認知地点別に集計、分析することは無意味であることから、ここでは四輪群のデータだけを統合して、以下の分析を行った。

表 4-15 クリティカルゾーンに分類されたサンプル構成

単位：件

距離 \ 年齢	16歳～19歳		20歳～24歳		25歳～29歳		30歳～39歳		合 計	
	四輪車	二輪車	四輪車	二輪車	四輪車	二輪車	四輪車	二輪車	四輪車	二輪車
100 m	4	—	2	—	0	—	1	—	7	—
70 m	1	1	2	1	0	0	2	0	5	2
50 m	1	4	5	3	3	0	1	0	10	7
30 m	14	8	16	3	13	1	13	1	56	13
10 m	4	0	4	1	3	2	7	2	18	5
合 計	25	13	29	8	19	3	24	3	96	27

ア 危険意識

クリティカルゾーンの領域に入ったドライバーは、少なくともこの時点で事故を回避するための何等かの運転行動を必要とする状況にあるといえる。しかし、その前提として、事故に対する危機感を持ったか否かが重要な点となろう。

図4-136は、それぞれのドライバーがクリティカルゾーンにおいて第2当事者を認知した時に、事故に対する危機感を抱いたかどうかについてみたものである。図に示すようにこの時点にあつても事故に対する危機感を全く持っていないドライバーが平均で70%を超えている。ことに20歳未満にあつては、「危険と聞いていなかった」者が8割を超えており、20～24歳の年齢層においても約76%と高く、危険性に対する尺度そのものに問題があると考えられる。

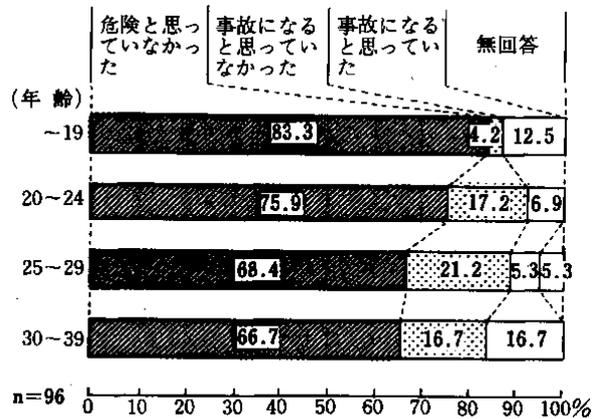


図 4-136 事故に対する危機感(四輪群)

イ 危険回避行動

クリティカルゾーンにおける危険回避行動をアクセルを離すことによる制動とブレーキを踏むことによる制動の両面から見たのが、図4-137～図4-138である。

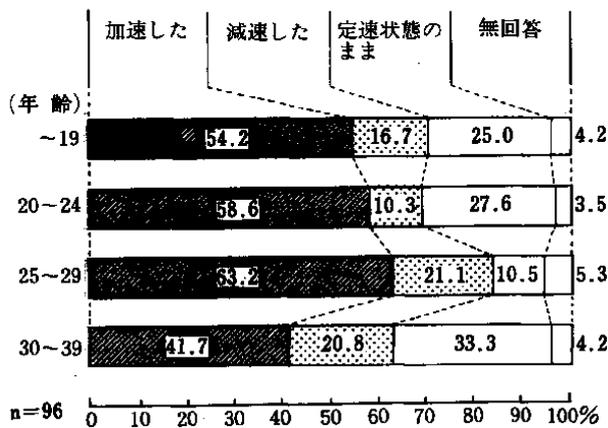


図 4-137 危険回避行動（アクセルによる制動）

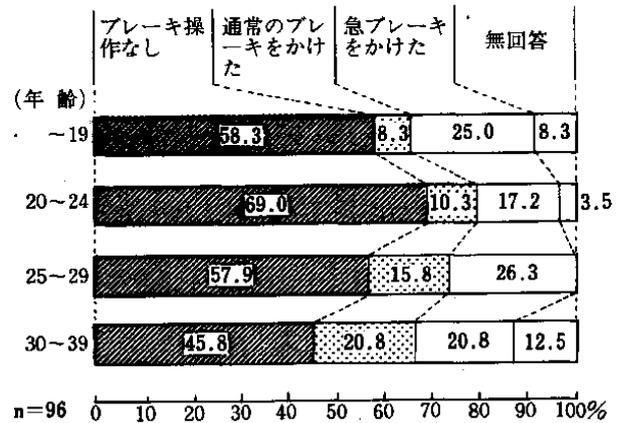


図 4-138 危険回避行動（ブレーキによる制動）

大半のドライバーが事故に対する危機感を持っていないことから、アクセルやブレーキによる減速行為もわずかしみられない。

ほとんどのドライバーがこの時点にあっても、定速状態かむしろ加速しているドライバーの方が多い。アクセル操作によって減速したドライバーは、平均で20%弱と低く、その中でも若年ドライバーはさらに低い。

一方、ブレーキ操作による減速は、「通常のブレーキ」あるいは「急ブレーキ」をかけた者を合わせても平均で3分の1程度しかみられない。これを年齢層別にみると若年ドライバーの方がブレーキによって減速した者が少ないといえる。

ウ 運転に対する集中度

運転に対する集中度についてみると（図4-139）、若年ドライバーの方がそれ以外の年齢層のドライバーに比べて運転に集中している比率が高い。ことに20歳未満では過半数が運転に集中している。これに対して、25~29歳と30歳代のドライバーはこの比率が30%台と低く、わき見等運転以外のことをして事故になった場合の多いことがうかがえる。

このように、若年ドライバーは、相手をみたまま、危険を感じないで事故にいたるケースが多いようである。運転に集中していない場合の行動内容については、数が少ないため参考までに示すこととした（表4-16）。いずれの年齢層も「わき見」が最も多いが、サンプル数が少ないため年齢層による差は

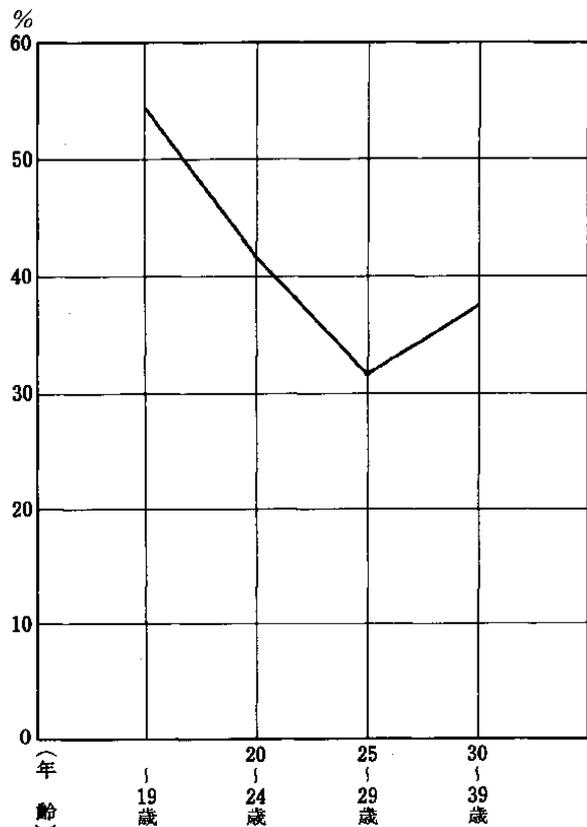


図 4-139 運転に対する集中度

明らかではない。

表4-16 年齢別運転外行動（四輪車）—上位3位—

単位：件，（％）

年齢	順位		1 位		2 位		3 位					
	順位	件数	件数	割合	件数	割合	件数	割合				
～ 19歳	わき見	7	7	(63.6)	考え事	2	2	(18.2)	その他	1	1	(9.1)
20～ 24歳	わき見	6	6	(35.3)	ぼんやり	4	4	(23.5)	同乗者と話	3	3	(17.6)
25～ 29歳	わき見, その他	5	5	(38.5)	ぼんやり, 考え事, 同乗者と話	1	1	(7.7)	—	—	—	—
30～ 39歳	わき見	6	6	(40.0)	その他	4	4	(26.7)	ぼんやり	3	3	(20.0)

・運転以外の行動をとっていた第一当事者を母集団とした。

(2) クリティカルゾーンにおける運転行動(2)

ここで分析の対象としたサンプルは、第2当事者を発見した時点では十分に停止可能な距離と速度を保っていたいわゆる安全圏グループであり、先に示した図4-135のグラフ上のA領域に位置するグループである。

ここでは、この安全グループが何らかの事故回避行動の意思決定が必要とされるクリティカルゾーンに進入した時にどのような運転行動を行ったかを分析する。

認知時点では安全圏にあった者がクリティカルゾーンに進入したサンプルの数は、四輪群187件、二輪群17件の合計204件である。ここでも二輪群のサンプル数が極めて少ないことから、四輪群だけを分析の対象とした。表4-17に示すように認知地点が10m群と事故直前のグループは、その時点では物理的に停止不可能な状況にあり、クリティカルゾーンに入るサンプルはない。

表4-17 安全圏からクリティカルゾーンに進入したサンプル構成

認知地点 (車種)	サンプル	最初に認知した地点別のサンプル数				安全圏からクリティカルゾーンに入ったサンプル数						
		サンプル (計)	クリティカル グループ	停止不可能 グループ	安全圏 グループ	100m 地点	70m 地点	50m 地点	30m 地点	10m 地点	直前 地点	合計
100m群	四輪車	219	7	0	212	—	1	20	96	14	—	131
	二輪車	13	0	1	12	—	—	—	—	—	—	—
70m群	四輪車	41	5	0	36	—	—	4	17	1	—	22
	二輪車	5	2	0	3	—	—	—	—	—	—	—
50m群	四輪車	64	10	5	49	—	—	—	19	5	—	24
	二輪車	18	7	0	11	—	—	—	—	—	—	—
30m群	四輪車	111	56	21	34	—	—	—	—	10	—	10
	二輪車	29	13	7	9	—	—	—	—	—	—	—
10m群	四輪車	194	18	156	20	—	—	—	—	—	—	—
	二輪車	48	5	39	24	—	—	—	—	—	—	—
直前群	四輪車	159	0	159	6	—	—	—	—	—	—	—
	二輪車	62	0	62	0	—	—	—	—	—	—	—

第2当事者を最初に認知した時点では、通常の制動でも十分に停止でき、さらにそのまま進行してクリティカルゾーンに進入して事故にいたったこのグループは、余裕があったにもかかわらず事故になったケースであり、クリティカルゾーンでの行動が注目される。

ア 第2当事者に対する認知

安全圏からクリティカルゾーンに進入した時点における第2当事者の認知状況をみたのが図4-140である。

認知状況は図に示すように年齢層による差が大きい。ここでも、20歳未満の認知率は極めて高く、80%近くに達している。しかし、年齢とともに認知率は減少する傾向にあり、30歳代では50%余りまで減少する。この結果、20歳未満のドライバーは、クリティカルゾーンに進入して第2当事者を見ながら事故にいたっているケースが多いといえる、

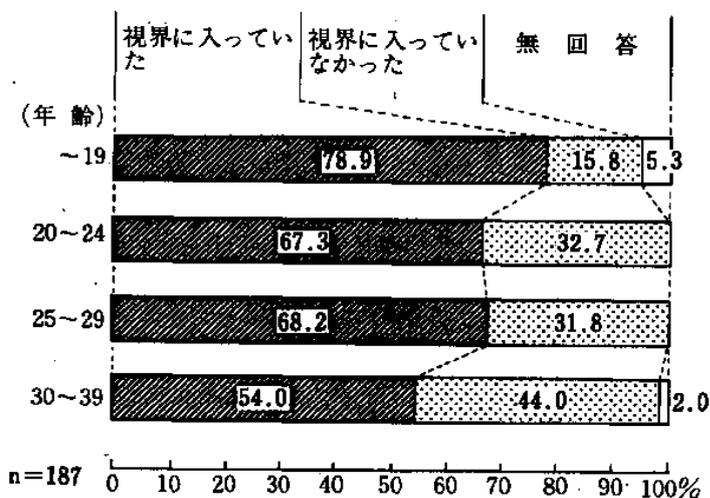


図4-140 第2当事者に対する認知

イ 危険意識

クリティカルゾーンに進入した時点で事故に対する危機感を持ったか否かについて、これを年齢層別にみたのが図4-141である。図に示すように、この時点にあってもほとんどのドライバーに危機感はなく、「事故になると思った」者は10%前後にすぎない。そして、年齢層別にみても危機感の持ち方に大きな差はみられない。

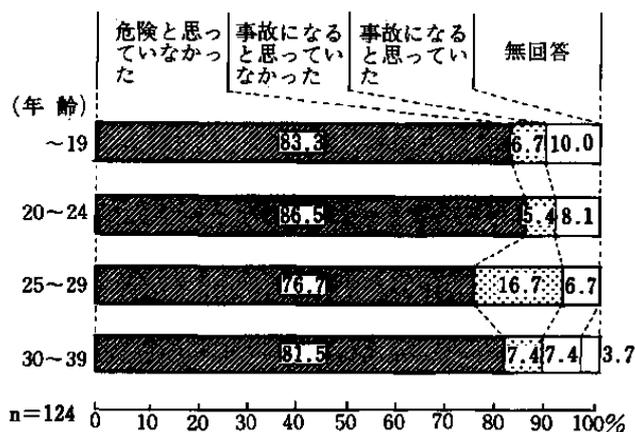


図4-141 事故に対する危機感

ウ 危険回避行動

事故に対する危機感の少ないことからアクセルによる制動を行った比率は当然低く、20%前後に留まっている。図4-142に示すように、70%以上の第1当事者が定速状態のまま進行しており、特に年齢層による差はみられない。

ブレーキによる減速行動についても大半がブレーキ操作をしていない。これを年齢層別にみると、若年

ドライバーは80%以上がブレーキ操作をしておらず、高齢層に比べて危険回避行動をとった者は少ないといえる（図4-143）。

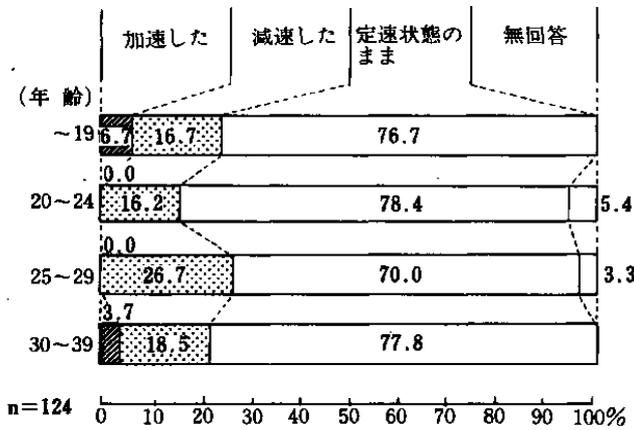


図4-142 危険回避行動（アクセルによる制動）

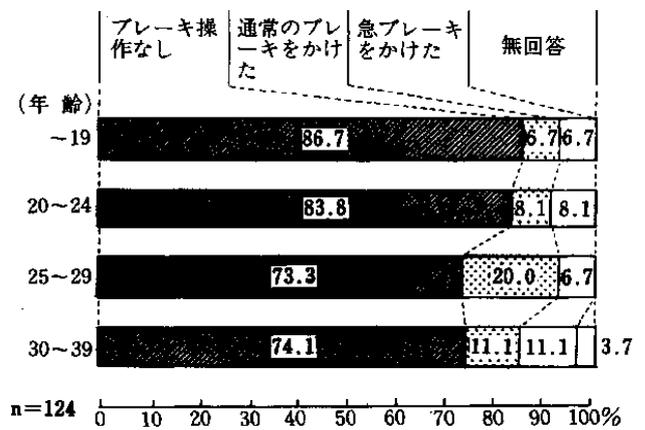


図4-143 危険回避行動（ブレーキによる制動）

工 運転に対する集中度

クリティカルゾーンに入った時点における運転の集中度についてみると、図4-144に示すように40%から50%余りの者が運転に集中している。しかし、年齢層による差はみられない。

運転以外の行動についてみると、わき見やぼんやり等が多くなっているが、特に年齢層による差は顕著ではない。ただし、同乗者との会話は、若年ドライバーだけにみられるものである。

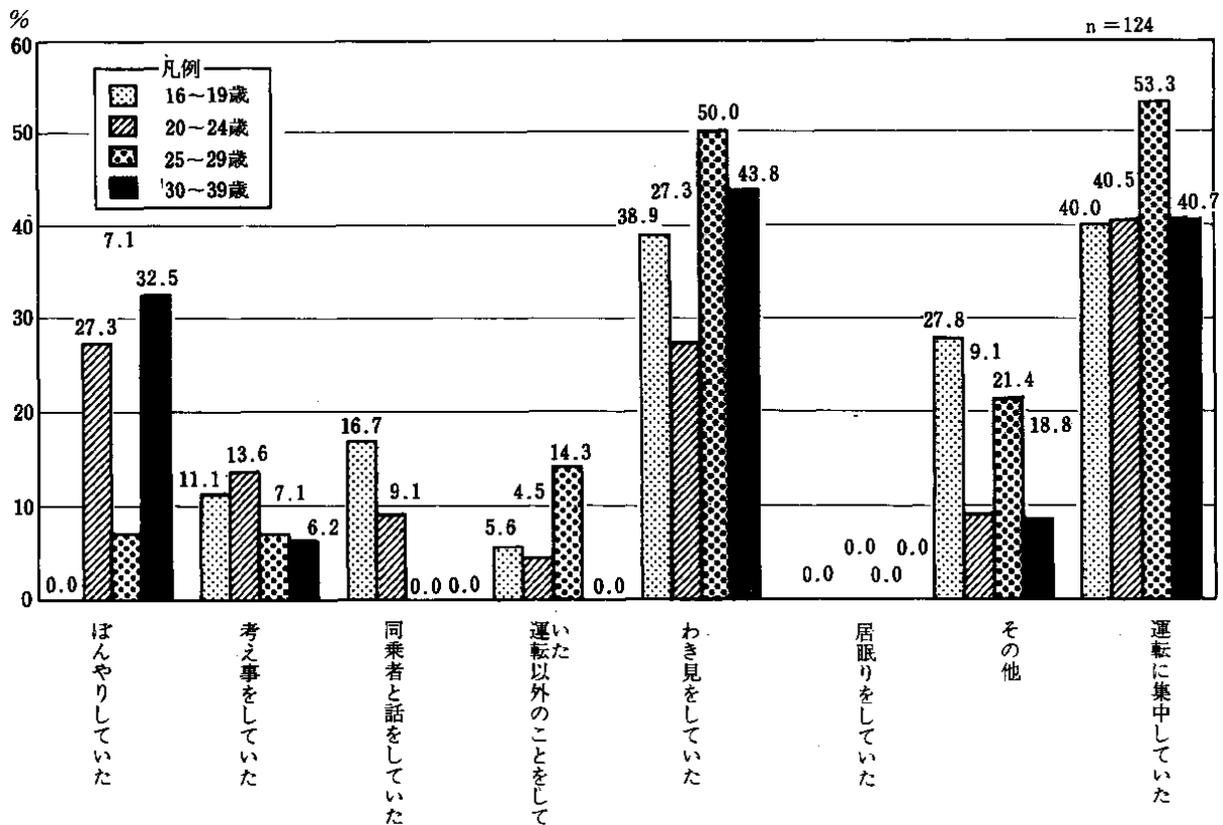


図4-144 運転に対する集中度

オ A領域に属するドライバーの特性

安全圏からクリティカルゾーンに進入し、事故にいたったこのグループは、第2当事者を発見した時点では余裕があり、なおかつ物理的に停止できる時間的な余裕があったにもかかわらず事故になったグループであり、運転者として問題の多いグループでもある。そこでこの領域に属するドライバーの特性を以下にみていく。

まず、運転に対する慎重さについての認識をみると、図4-145に示すように、「慎重な方ではない」という回答が若年ドライバーに多いのが目立つ。20歳未満は約47%、20～24歳の年齢層は約35%であり、高年齢層の20%台に比べて高い比率を示している。

次に、運転意識と日頃の運転行動に対する回答結果（第4章の4-4・4-5）から、第1当事者を「危険姿勢型—安全姿勢型」、「危険運転型—安全運転型」に分けて、若年ドライバーの特徴についてみた。

運転意識については、図4-146に示した。運転意識のパターンからみて、危険姿勢型に分類される者が若年ドライバーでは50%をわずかに超えているのに対して、高年齢層ではこれが30%前後と低い。

また、運転行動については、図4-147に示した。日頃の運転行動からみて、危険運転型に分類される者は若年ドライバーに多く、20歳未満では約80%、20～24歳の年齢層でも70%弱みられる。この比率は、年齢とともに減少しており、危険運転型のドライバーが若年層に多いといえる。

以上、安全圏からクリティカルゾーンに進入したドライバーにおいても、若年ドライバーは、安全に対する意識が低く、不安全な運転行動をとりやすいという特徴がみられた。

ただし、若年ドライバーは、自分自身の運転を「慎重な方ではない」という認識が高年齢層に比べて高いことは、これまでの傾向と一致するものである。

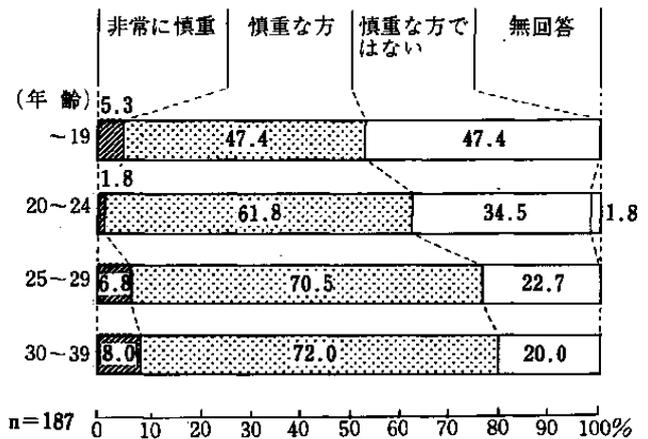


図4-145 運転に対する慎重度

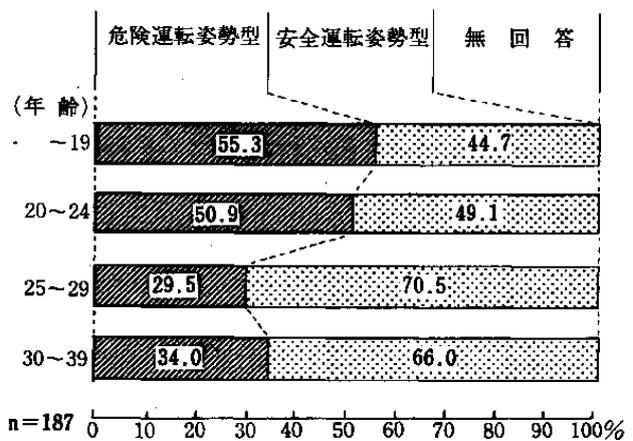


図4-146 運転意識のパターン

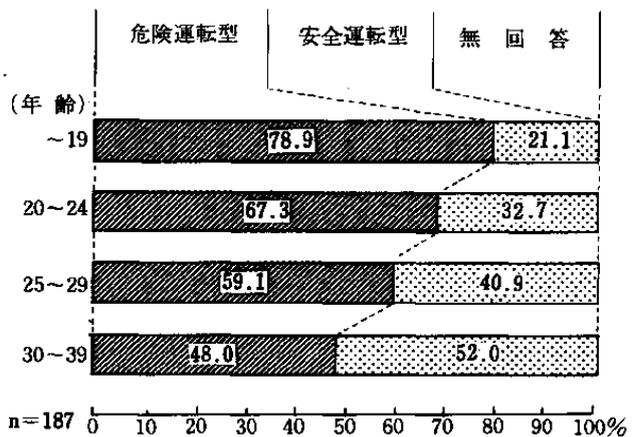


図4-147 運転行動のパターン

4-7 若年ドライバーの能力、社会性

事故を起こした若年ドライバーの特性を能力的側面と社会的側面から検討した。能力的側面は「知的能力」と「運動能力」の二つに分けて質問しており、また社会的側面も「社会性」と「事故に対する認識」の二つに分けて質問した。

質問項目の構成は、以下に示すとおりであるが、各質問項目に対して、「非常にある」、「ややある」、「全くない」の3段階の評価により、その事故の処理に当たった担当者から回答を得た。

I 能力的側面

〔知的能力〕

- ① 記憶力に障害がみられる
- ② 交通に対する知識が不足している
- ③ 言語障害がみられる
- ④ 理解力に問題がある
- ⑤ 論理性が不足している

〔運動能力〕

- ⑥ 反応が鈍い
- ⑦ 運動機能に障害がみられる

II 社会的側面

〔社会性〕

- ⑧ 考え方が幼稚である
- ⑨ 責任感が欠けている

〔事故に対する認識〕

- ⑩ 取り調べに対して反抗的である
- ⑩ 事故に対して反省している
- ⑪ 再び事故を起こす可能性がある

4-7-1 能力的側面

(1) 記憶力に障害がみられる

表に示すように記憶障害がみられると評価された第1当事者は、ほとんどなく、年齢層による差もみられない。大半は障害がなく、記憶障害がある場合もほとんど「ややある」程度となっている。

また、年齢層による差だけでなく、車種間による差も全くみられない。

表 4-18 記憶傷害がある（四輪群）

評価 年齢層	非 常 に あ る	や や あ る	全 く な い	無 回 答	合 計
～19	1 0.4	15 6.3	204 86.1	17 7.2	237 100.0
20～24	2 0.6	10 2.9	325 94.2	8 2.3	345 100.0
25～29	0 0.0	12 4.5	242 91.7	10 3.8	264 100.0
30～39	2 0.6	13 4.2	287 92.0	10 3.2	312 100.0
合 計	5 0.4	50 4.3	1,058 91.4	45 3.9	1,158 100.0

上段は人数，下段は%

表 4-19 記憶傷害がある（二輪群）

評価 年齢層	非 常 に あ る	や や あ る	全 く な い	無 回 答	合 計
16～19	1 0.9	5 4.7	98 92.5	2 1.9	106 100.0
20～24	0 0.0	5 6.7	66 88.0	4 5.3	75 100.0
25～39	1 1.6	1 1.6	59 95.2	1 1.6	62 100.0
合 計	2 0.8	11 4.5	223 91.8	7 2.9	243 100.0

上段は人数，下段は%

(2) 交通に対する知識が不足している

交通に対する知識が不足していると評価された比率は、四輪群で約40%、二輪群が約50%と高い（図4-148～図4-149）。

年齢層による差も顕著であり、若年ドライバーに交通知識の不足が目立つ。特に20歳未満のドライバーは、四輪群で49%、二輪群で約60%と極めて高い比率を示している。

そして、同じ若年ドライバーの中でも、二輪群のドライバーに知識の不足が目立つ。

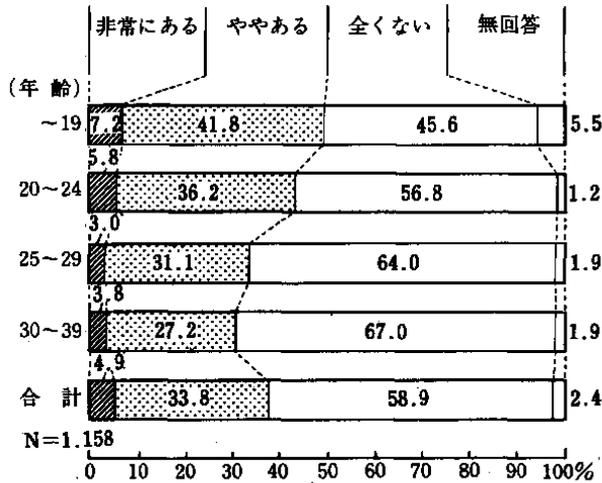


図 4-148 交通に対する知識が不足している（四輪群）

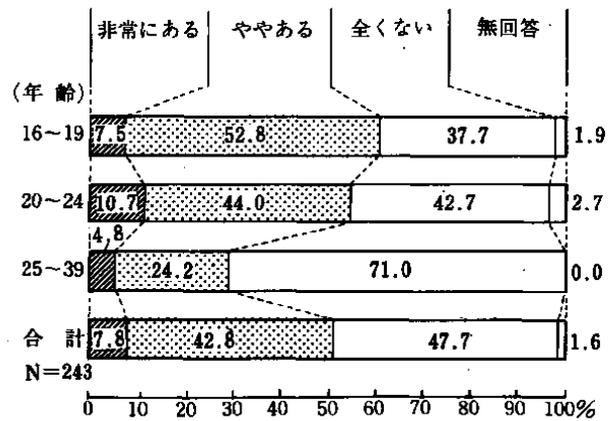


図 4-149 交通に対する知識が不足している（二輪群）

(3) 言語障害がみられる

先の記憶力の問題と同様に言語障害があると評価された第1当事者はほとんどなく、車種および年齢層による差もみられない（表4-20～表4-21）。

(4) 理解力に問題がある

理解力については、四輪群、二輪群ともに80%前後の者が全く問題はないと評価されている。理解力に問題があると評価された者は、全体的には四輪群が約14%、二輪群が20%弱みられるが、年齢層および車種による差は目立ったものではない（表4-22～表4-23）。

表 4-20 言語傷害がある (四輪群)

評価 年齢層	非 常 に あ る	や や あ る	全 く な い	無 回 答	合 計
~19	0 0.0	1 0.4	221 93.2	15 6.3	237 100.0
20~24	0 0.0	4 1.2	330 95.7	11 3.2	345 100.0
25~29	0 0.4	1 0.4	252 95.5	10 3.8	264 100.0
30~39	1 0.3	4 1.3	297 95.2	10 3.2	312 100.0
合 計	2 0.2	10 0.9	1,100 95.0	46 4.0	1,158 100.0

上段は人数, 下段は%

表 4-21 言語傷害がある (二輪群)

評価 年齢層	非 常 に あ る	や や あ る	全 く な い	無 回 答	合 計
16~19	0 0.0	0 0.0	104 98.1	2 1.9	106 100.0
20~24	0 0.0	1 1.3	71 94.7	3 4.0	75 100.0
25~39	0 0.0	3 4.8	58 93.5	1 1.6	62 100.0
合 計	0 0.0	4 1.6	233 95.9	6 2.5	243 100.0

上段は人数, 下段は%

表 4-22 理解力に問題がある (四輪群)

評価 年齢層	非 常 に あ る	や や あ る	全 く な い	無 回 答	合 計
~19	3 1.3	42 17.7	177 74.7	15 6.3	237 100.0
20~24	7 2.0	40 11.6	290 84.1	8 3.2	345 100.0
25~29	3 1.1	28 10.6	224 84.8	9 3.4	264 100.0
30~39	4 1.3	33 10.6	267 85.6	8 2.6	312 100.0
合 計	17 1.5	143 12.3	958 82.7	40 3.5	1,158 100.0

上段は人数, 下段は%

表 4-23 理解力に問題がある (二輪群)

評価 年齢層	非 常 に あ る	や や あ る	全 く な い	無 回 答	合 計
16~19	1 0.9	22 20.8	81 76.4	2 1.9	106 100.0
20~24	2 2.7	11 14.7	59 78.7	3 4.0	75 100.0
25~39	0 0.0	11 17.7	50 80.6	1 1.6	62 100.0
合 計	3 1.2	44 18.1	190 78.2	6 2.5	243 100.0

上段は人数, 下段は%

(5) 論理性が不足している

論理性に問題があると評価された者は、四輪群で20%弱、二輪群で4分の1程度であり、70%以上のドライバーに問題はみられない。

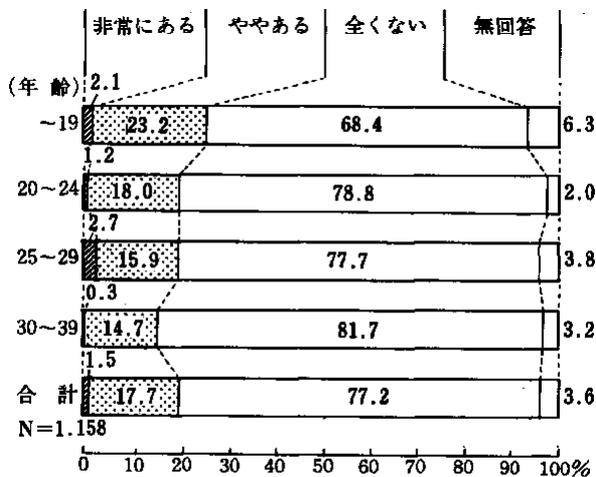


図 4-150 論理性が不足している (四輪群)

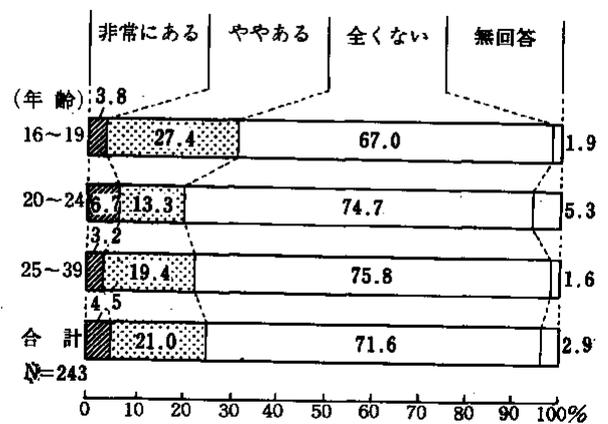


図 4-151 論理性が不足している (二輪群)

これを、年齢層別にみると、四輪群、二輪群ともに20歳未満の年齢層に問題があると評価された者が若干多い傾向を示している。そして、同じ若者の間では、二輪群のドライバーに論理性に問題があると評価された者が多い（図4-150～図4-151）。

(6) 反応が鈍い

反応が鈍いと評価された者は、全体的には四輪群が約16%、二輪群が4分の1程度である。これを年齢層別にみると、四輪群の場合は、ほとんど差はみられない。

これに対して、二輪群は、25歳以上の年齢層で30%余りが反応が鈍いと評価されている（図4-152～図4-153）。

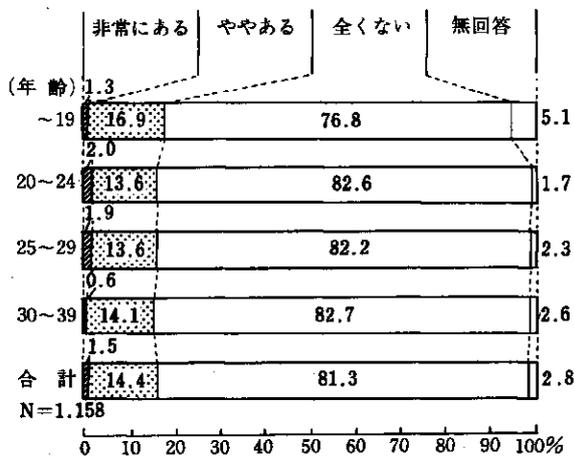


図4-152 反応が鈍い (四輪群)

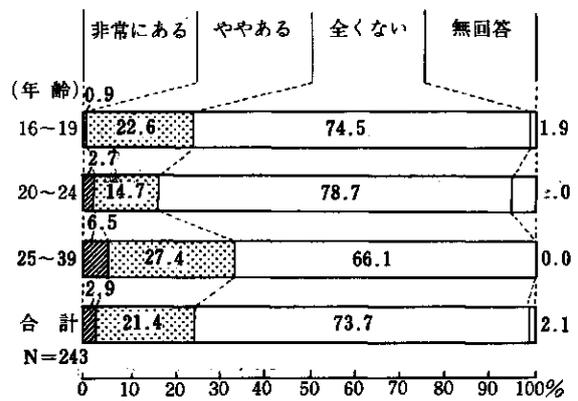


図4-153 反応が鈍い (二輪群)

(7) 運動機能に障害がみられる

運動機能の障害については、四輪群、二輪群ともに90%以上のドライバーに問題はみられない。問題があると評価された者は、全体的に5%以下であり、年齢層や車種による差もみられない（表4-24～表4-25）。

表4-24 運動機能に傷害が見られる (四輪群)

評価 年齢層	非常に ある	ややある	全くない	無回答	合計
~19	0 0.0	10 4.2	213 89.9	14 5.9	237 100.0
20~24	1 0.3	6 1.7	330 95.7	8 2.3	345 100.0
25~29	0 0.0	13 4.9	242 91.7	9 3.4	264 100.0
30~39	1 0.3	10 3.2	292 93.6	9 2.6	312 100.0
合計	2 0.2	39 3.4	1,077 93.0	40 3.5	1,158 100.0

上段は人数, 下段は%

表4-25 運動機能に傷害が見られる (二輪群)

評価 年齢層	非常に ある	ややある	全くない	無回答	合計
16~19	0 0.0	2 1.9	102 96.2	2 1.9	106 100.0
20~24	1 1.3	6 8.0	65 86.7	3 4.0	75 100.0
25~39	0 0.0	3 4.8	57 91.9	2 3.2	62 100.0
合計	1 0.4	11 4.5	224 92.2	7 2.9	243 100.0

上段は人数, 下段は%

4-7-2 社会的側面

(1) 考え方が幼稚である

幼稚な考え方をすると評価された第1当事者の比率は、全体的には四輪群が約17%、二輪群が約27%であり、二輪群の方が10%程度高い（図4-154～図4-155）。

これを年齢層別にみると、四輪群、二輪群ともに若年ドライバーに幼稚であると評価された者が多い。特に、20歳未満の年齢層が目立っており、四輪群では3分の1近くが幼稚であると評価されており、30歳代に比べ2.6倍も高い比率である。

二輪群の20歳未満も約36%と高く、25歳以上の年齢層に比べると4倍以上の高い比率である。

同じ若者の間においても、二輪群に幼稚であると評価された者が多いのも特徴の一つである。

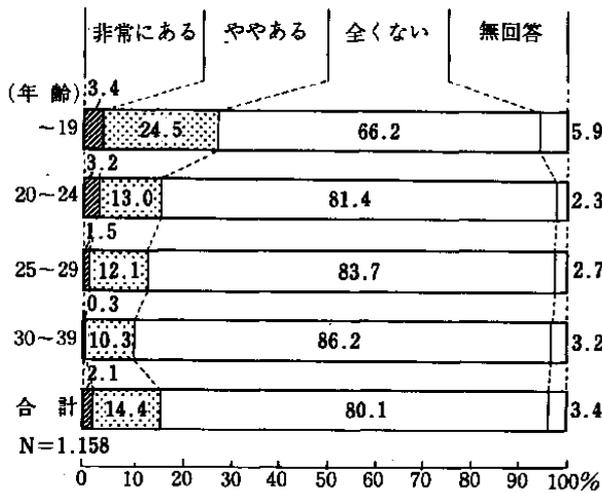


図4-154 考え方が幼稚である（四輪群）

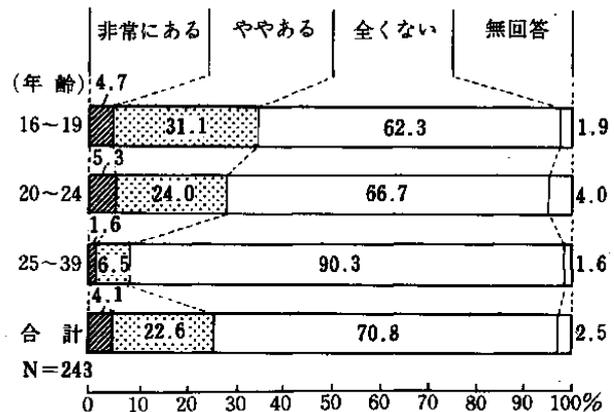


図4-155 考え方が幼稚である（二輪群）

(2) 責任感が欠けている

責任感が欠けていると評価された者は、四輪群で約30%、二輪群で40%弱と多い（図4-156～図4-157）。

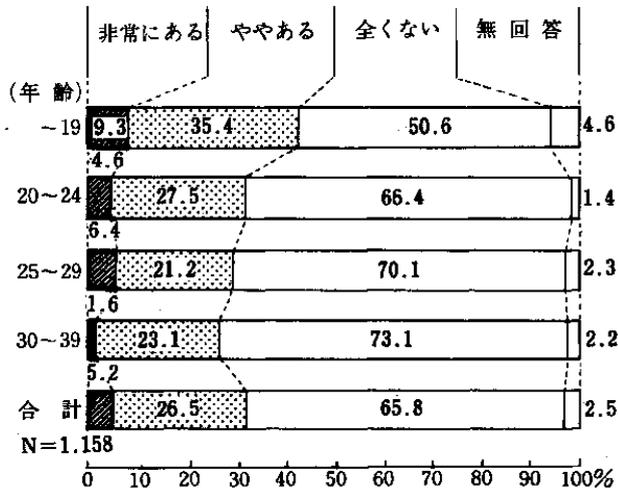


図4-156 責任感が欠けている（四輪群）

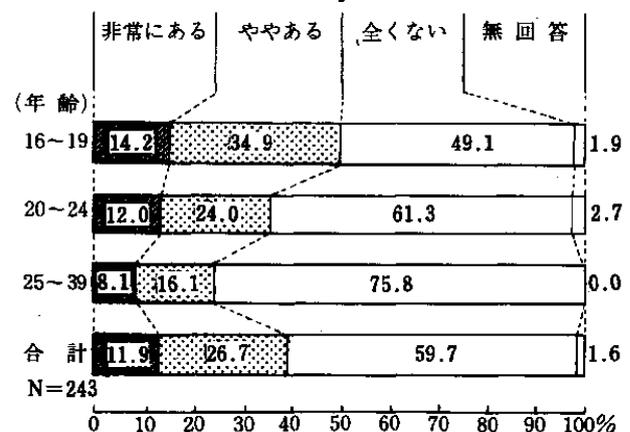


図4-157 責任感が欠けている（二輪群）

なかでも若年ドライバーに「責任感に欠ける」と評価された者が多く、特に20歳未満にその傾向が強い。四輪群、二輪群ともに半数近くが「責任感に欠ける」と評価されている。

(3) 取り調べに対して反抗的である

取り調べに対する態度については、表に示すように反抗的な態度をとる者は、ほとんどみられない。二輪群、四輪群ともに反抗的な態度をとっているのは数パーセント程度に留まっている（表4-26～表4-27）。年齢層による差もほとんどみられず、また車種による違いもみられない。

表 4-26 取り調べに対して反抗的である（四輪群）

評価 年齢層	非常 にあ	に る	ややある	全くない	無回答	合 計
～19	2 0.8	14 5.9	207 87.3	14 5.9	237 100.0	
20～24	3 0.9	16 4.6	320 92.8	6 1.7	345 100.0	
25～29	2 0.8	11 4.2	242 91.7	9 3.4	264 100.0	
30～39	2 0.6	12 3.8	288 92.3	10 3.2	312 100.0	
合 計	9 0.8	53 4.6	1,057 91.3	39 3.4	1,158 100.0	

上段は人数，下段は%

表 4-27 取り調べに対して反抗的である（二輪群）

評価 年齢層	非常 にあ	に る	ややある	全くない	無回答	合 計
16～19	3 2.8	3 2.8	98 92.5	2 1.9	106 100.0	
20～24	1 1.3	5 6.7	65 86.7	4 5.3	75 100.0	
25～39	0 0.0	5 8.1	56 90.3	1 1.6	62 100.0	
合 計	4 1.6	13 5.3	219 90.1	7 2.9	243 100.0	

上段は人数，下段は%

(4) 事故に対して反省している

四輪群、二輪群ともに今回の事故に強い反省を示した者は過半数に達し、「やや反省している」と評価された者を合わせると、80%近くに達する(図4-158～図4-159)。

「反省が全くない」と評価された者も全体的に20%前後みられるが、これは特に年齢層や車種によって違いはみられない。ただし、「非常に反省している」と評価された者は、四輪群では20歳未満のドライバーで相対的に低い比率を示しており、また、二輪群においても、25歳以上に比べると若年層の比率が低く、反省の程度は若干年齢層によって異なるようである。

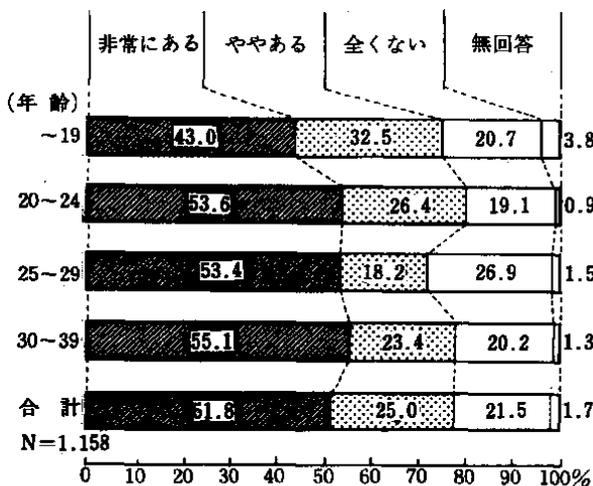


図 4-158 事故に対して反省している（四輪群）

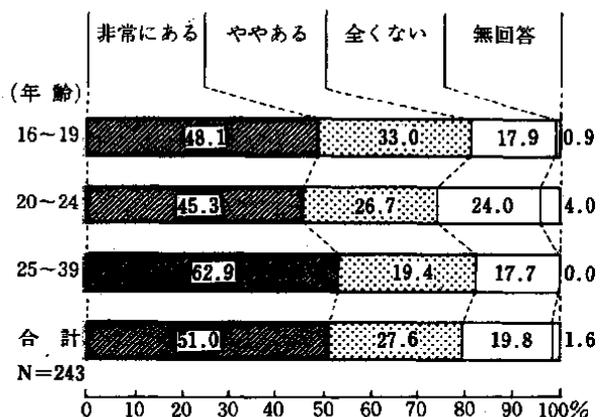


図 4-159 事故に対して反省している（二輪群）

(5) 再び事故を起こす可能性がある

今後同じ様な事故を再び起こす可能性があるかどうかについてみた。図に示すように四輪群、二輪群ともに過半数の者が再び事故を起こす可能性があると評価されている（図4-160～図4-161）。

これを年齢層別にみると、四輪群は、ほとんど年齢層による差はみられない。しかし、二輪群では、20歳未満の年齢層で70%以上が再び事故を起こす可能性があると評価されている点は注目される。

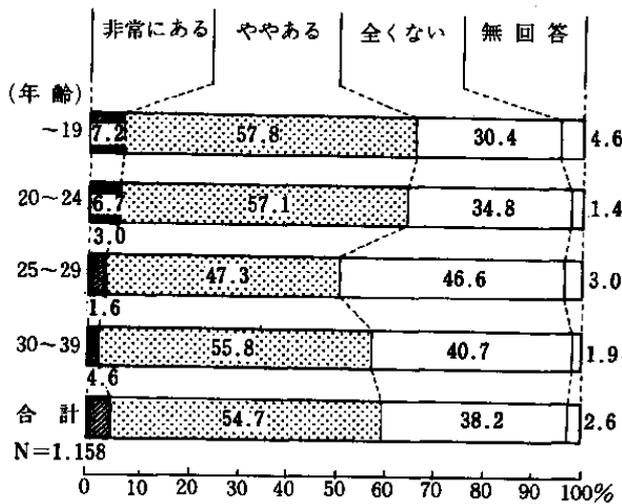


図4-160 再び事故を起こす可能性がある（四輪群）

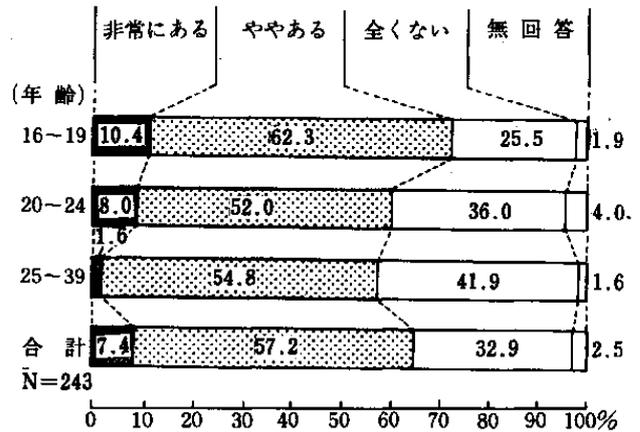


図4-161 再び事故を起こす可能性がある（二輪群）

4-8 事故の責任に対する認識

今回の事故の責任についてどのように認識しているかを第1当事者に尋ねるとともに、同じ質問をさらにその事故の処理に当たった担当者に対しても行った。

第1当事者に対する選択肢と担当者のそれは、次のように対応している。

〔第1当事者に対する選択肢〕

- (1) 大部分は自分の方に責任がある
- (2) 自分の責任の方が大きい
- (3) 半々くらい
- (4) 相手の責任の方が大きい
- (5) 大部分は相垂に青件がある

〔担当者に対する選択肢〕

- (1) 大部分は第1当事者に責任がある
- (2) 第1当事者の責任の方が大きい
- (3) 半々くらい
- (4) 第2当事者の責任の方が大きい
- (5) 大部分は第2当事者に責任がある

なお、担当者に対する選択肢には、上記5つの選択肢以外に「その他」を設けている。

第1当事者が「大部分は自分の方に責任がある」と回答した比率は、四輪群の場合、平均で60%を超えており、「自分の責任の方が大きい」の回答を合わせると80%を超える（表4-28）。これを担当者による評価と比較すると、第1当事者の認識との間に大きなずれはみられない。また、第1当事者の認識を年齢層別にみると、その差は顕著であり、若年ドライバーの方が自己の責任を重くみている者が多い。

次に、二輪群についてみると、「大部分は自分の方に責任がある」と回答した者の比率は、平均で約40%

であり、「自分の責任の方が大きい」の回答を合わせると70%弱になる（表4-29）。

自分の責任を重くみる比率は四輪群に比べて低い結果となっているが、担当者による評価と大きなずれがみられないことを合わせて考えると、二輪群の事故はもともと四輪群の事故に比べて責任度のやや低いものによって構成されていたのかも知れない。二輪群に責任転嫁の傾向が強いとは必ずしもいえないかもしれない。

ただし、高年齢層のドライバーに比べて若年ドライバーの方が事故の責任を重くみる傾向は、四輪群の場合と同様である。

表4-28 事故の責任（四輪群）

(第1当事者)

評価 年齢層	大部分は自分 の方	自分の方が大 きい	半々くらい	相手の方が大 きい	大部分は相手 の方	無 回 答	合 計
～ 19	158 66.7	50 21.1	13 5.5	16 6.8	0 0.0	0 0.0	237 100.0
20 ～ 24	236 68.4	65 18.8	26 7.5	10 2.9	4 1.2	4 1.2	345 100.0
25 ～ 29	165 62.5	55 20.8	18 6.8	16 6.1	4 2.3	4 1.5	264 100.0
30 ～ 39	184 59.0	55 17.6	28 9.0	32 10.3	9 2.9	4 1.3	312 100.0
合 計	743 64.2	225 19.4	85 7.3	74 6.4	19 1.6	12 1.0	1,158 100.0

(担 当 者)

評価 年齢層	大部分は1 当の方	1当の方が 大きい	半々くらい	2当の方が 大きい	大部分は2 当の方	そ の 他	無 回 答	合 計
～ 19	146 61.6	36 15.2	20 8.4	18 7.6	4 1.7	7 3.0	6 2.5	237 100.0
20 ～ 24	249 72.2	51 14.8	19 5.5	10 2.9	9 2.6	1 0.3	6 1.7	345 100.0
25 ～ 29	165 62.5	43 16.3	17 6.4	19 7.2	13 4.9	4 1.5	3 1.1	264 100.0
30 ～ 39	202 64.7	51 16.3	18 5.8	30 9.6	9 2.9	0 0.0	2 0.6	312 100.0
合 計	762 65.8	181 15.6	74 6.4	77 6.6	35 3.0	12 1.0	17 1.5	1,158 100.0

上段は人数、下段は%

表4-29 事故の責任（二輪群）

(第1当事者)

評価 年齢層	大部分は自分 の方	自分の方が大 きい	半々くらい	相手の方が大 きい	大部分は相手 の方	無 回 答	合 計
16 ~ 19	45 42.5	36 34.0	17 16.0	6 5.7	2 1.9	0 0.0	106 100.0
20 ~ 24	28 37.3	20 26.7	11 14.7	12 16.0	4 5.3	0 0.0	75 100.0
25 ~ 39	22 35.5	16 25.8	18 29.0	5 8.1	1 1.6	0 0.0	62 100.0
合 計	95 39.1	72 29.6	46 18.9	23 9.5	7 2.9	0 0.0	243 100.0

(担 当 者)

評価 年齢層	大部分は1 当の方	1当の方が 大きい	半々くらい	2当の方が 大きい	大部分は2 当の方	そ の 他	無 回 答	合 計
16 ~ 19	40 37.7	28 26.4	17 16.0	16 15.1	2 1.9	1 0.9	2 1.9	106 100.0
20 ~ 24	28 37.3	16 21.3	12 16.0	10 13.3	7 9.3	0 0.0	2 2.7	75 100.0
25 ~ 39	25 40.3	13 21.0	11 17.7	9 14.5	4 6.5	0 0.0	0 0.0	62 100.0
合 計	93 38.3	57 23.5	40 16.5	35 14.4	13 5.3	1 0.4	4 1.6	243 100.0

上段は人数, 下段は%

4-9 運転継続意志

事故後の運転継続意志についてみると、「このまま運転を続ける」と回答した者が多く、四輪群は平均で約84%、二輪群は平均で約75%に達する（表4-30～表4-31）。

これを、年齢層別にみると、四輪群も二輪群も若年ドライバーに「しばらく運転をやめる」と回答した者が目立つ。

表4-30 運転継続意志（四輪群）

回答 年齢層	このまま 続ける	早くやめ るつもり	しばらく はやめる	すぐにや める	わからな い	無 回 答	合 計
~ 19	177 74.7	3 1.3	39 16.5	2 0.8	14 5.9	2 0.8	237 100.0
20 ~ 24	286 82.9	4 1.2	38 11.0	5 1.4	9 2.6	3 0.9	345 100.0
25 ~ 29	230 87.1	5 1.9	17 6.4	0 0.0	8 3.0	4 1.5	264 100.0
30 ~ 39	277 88.8	6 1.9	19 6.1	2 0.6	5 1.6	3 1.0	312 100.0
合 計	970 83.8	18 1.6	113 9.8	9 0.7	36 3.1	12 1.0	1,158 100.0

上段は人数, 下段は%

表4-31 運転継続意志（二輪群）

回答 年齢層	このまま 続ける	早くやめ るつもり	しばらく はやめる	すぐにや める	わからな い	無回答	合計
16 ~ 19	78 73.6	4 3.8	19 17.9	0 0.0	5 4.7	0 0.0	106 100.0
20 ~ 24	56 74.7	2 2.7	16 21.3	0 0.0	1 1.3	0 0.0	75 100.0
25 ~ 39	49 79.0	0 0.0	8 12.9	0 1.6	4 6.5	0 0.0	62 100.0
合計	183 75.3	6 2.5	43 17.7	1 0.4	10 4.1	0 0.0	243 100.0

上段は人数，下段は%

第5章 多変量解析による運転意識と運転行動の分析

5-1 若年ドライバーの運転に対する意識の分析

5-1-1 運転意識の因子

運転意識に関する設問は16項目あり、それらの質問に対して、

- ① そう思う
- ② どちらかといえばそう思う
- ③ どちらかといえばそうは思わない
- ④ そうは思わない

の4段階で質問している。この個々の16項目に対する結果については、すでに第4章（4-4-1若年ドライバーの運転意識）で示した。

このように個々の質問項目ごとに分析していくことも重要であるが、これらの16項目を要約し、より少ない要因にまとめることができれば、ドライバー群による運転意識の違いの全体像が把握しやすくなる。そこで、ここでは因子分析と呼ばれる手法を用いて16の質問項目をより少ない因子に要約し、分析していくことにする。

因子分析とは、個々の質問に対する回答の相関に注目して項目を要約していく方法である。たとえば、ある質問項目に対して「あてはまる」と回答すると、他のある質問項目にも「あてはまる」と回答する傾向が強ければ、その2つの質問項目は1つの因子に要約できると考える。また、ある質問項目に対する回答の傾向とある質問項目に対する回答傾向に相関関係がなければ、この2つの質問は異なった因子に分類すべきであるとするのが基本的な考え方である。

因子分析では、分析の結果を表わす指標として固有値と寄与率と呼ばれる値が算出される。今回の16項目に対する因子分析の結果は、表5-1に示すとおりである。この固有値と寄与率と呼ばれる値は、元の16項目の質問が持っている情報量を、それぞれの因子が、どの程度再現しているかを示す値である。

因子分析では、各質問項目は、同じ1単位の情報量を持っていると考えている。ここでは16項目の質問であるため、全体の情報量は16単位となる。表に示すように第1因子の情報量（固有値）は5.2069単位であり、全体の16単位の32.5%の情報を持ってると解釈できる。第2因子は、情報量が下がり、寄与率は7.8%である。この第1因子と第2因子の2つの情報を合成すると、元の情報量の40.3%になる。

一般に、因子分析では、固有値が1を超えている因子までを分析の対象とすることが多い。そこで、ここでも固有値が1を超えている第3因子までを分析の対象とする。なお、第3因子までの累積寄与率は47.5%となっており、従って、元の16項目の半分近くをこの3因子で説明していることになる。

表5-1 因子分析結果の概要

因子	固有値	寄与率	累積寄与率
1	5.2069	0.325	0.325
2	1.2405	0.078	0.403
3	1.1566	0.072	0.475
4	0.9733	0.061	0.536
5	0.8525	0.053	0.589
6	0.7931	0.050	0.639

この第3因子までの因子軸の空間に質問項目を布置して示すと図5-1～図5-2のようになる。本来、3つの因子空間に並べられた16の質問項目は3次元空間でなければ表現できないことになるが、ここでは2次元に展開して示してある。この図では相互に相関の強い項目は、ある因子軸の絶対値の大きい位置に、しかも相互に相関の高い項目ほど近い位置になるように布置されている。相互に相関の弱い項目は、異なった因子軸の近くになるように表現されている。もし、マイナスの相関があれば、同じ因子軸のプラス側とマイナス側に布置されることになる。

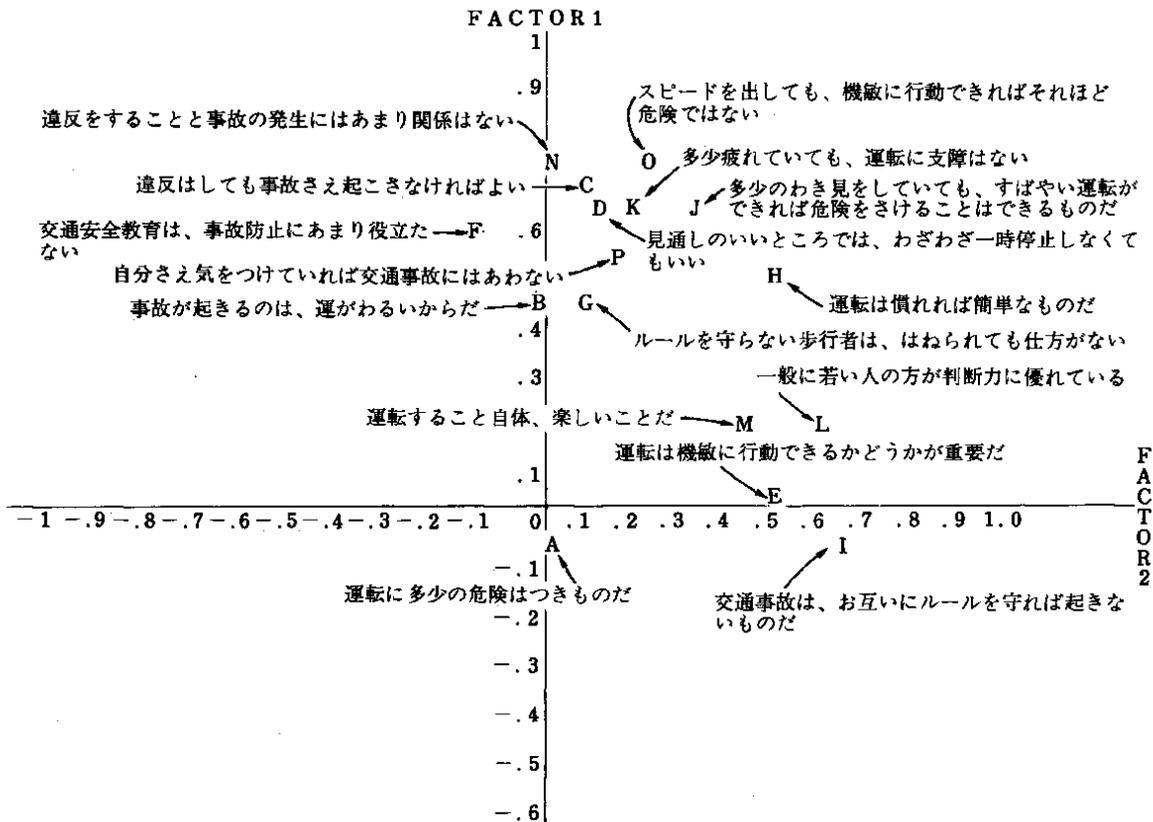


図5-1 運転意識に関する因子分析結果（第1因子と第2因子）

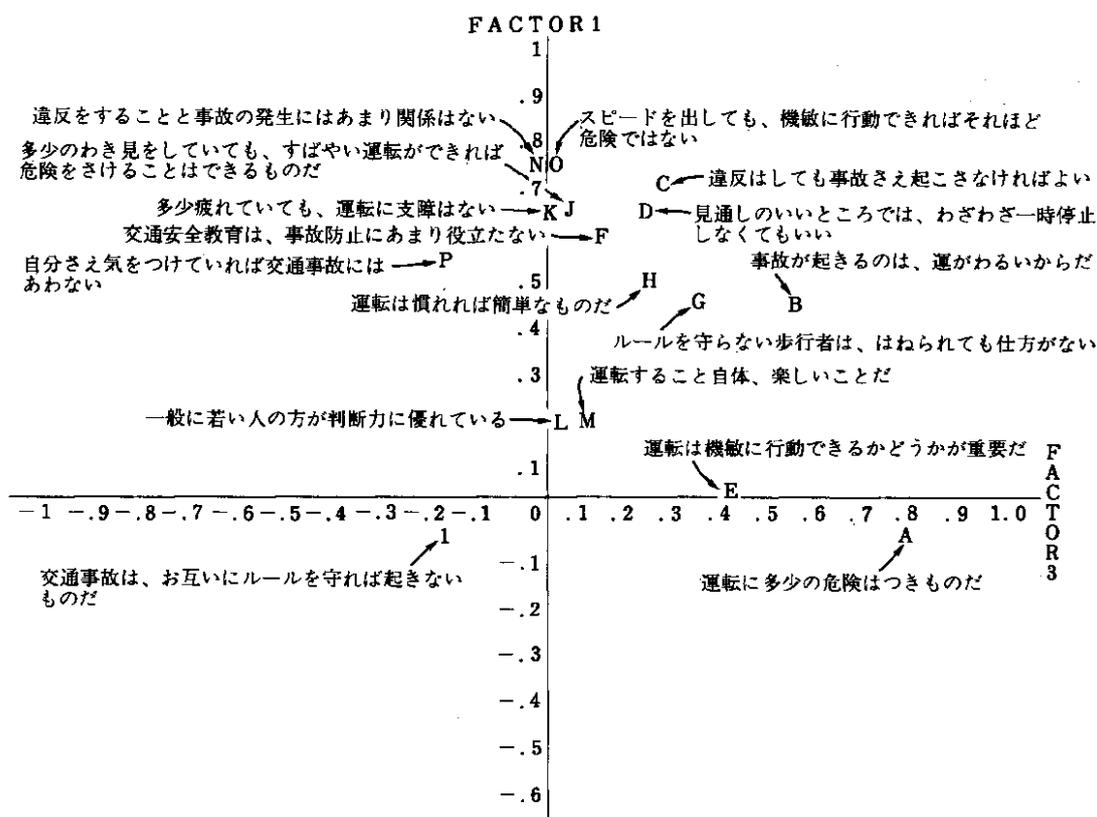


図5-2 運転意識に関する因子分析結果（第1因子と第3因子）

次に各因子軸の絶対値の大きい位置に布置された質問項目群を解釈して、因子に名称を与える。これは「因子の解釈」とよばれるもので、相互に相関の高い項目を総合する概念を作り出すものである。

以下、各因子軸に負荷の高い項目（相互の相関の高い項目）と、その解釈の結果を示す。

【第1因子】

第1因子に負荷の高い質問項目は次のような項目である。

- ① スピードを出しても、機敏に行動できればそれほど危険ではない（因子負荷量0.7569）
- ② 違反をすることと事故の発生にはあまり関係は塗い（同0.7461）
- ③ 違反はしても事故さえ起こさなければよい（同0.690）
- ④ 多少のわき見をしていても、すばやい運転ができれば危険をさけることはできるものだ（同0.641）
- ⑤ 見通しのいいところでは、わざわざ一時停止しなくてもいい（同0.6313）
- ⑥ 多少疲れていても、運転に支障はない（同0.6258）
- ⑦ 交通安全教育は、事故防止にあまり役立たない（同0.5896）
- ⑧ 自分さえ気をつけていれば交通事故にはあわない（同0.5694）
- ⑨ 運転は慣れれば簡単なものだ（同0.5035）

この第1因子は、「スピードを出しても機敏に行動できれば危険ではない」や「違反と事故はあまり関係ない」など違反と事故の関係を否定している項目が並んでおり、全体に交通違反を容認する傾向をあらわす

因子とみられる。そこでこの第1因子は「違反容認傾向の因子」とみる。

【第2因子】

第2因子に負荷の高い質問項目は次のような項目である。

- ① 交通事故は、お互いにルールを守れば起きないものだ（因子負荷量0.6479）
- ② 一般に若い人の方が判断力に優れている（同0.6250）
- ③ 運転は機敏に行動できるかどうかが重要だ（同0.5125）
- ④ 運転は慣れれば簡単なものだ（同0.5062）

この第2因子は、「お互いにルールを守れば事故は起きない」や「運転は慣れれば簡単」など運転行為を楽観的にみている傾向を示しており、運転の重大性を軽視している傾向をあらわす因子であると理解できる。そこで、この因子を「運転軽視の因子」とみる。

なお「一般に若い人の方が判断力に優れている」という項目が、やや、異質と思われるが、これは、今回の調査の対象が若年ドライバーが中心となっており、「自分たちは若いから判断力がある」といった判断を示すもので、やはり運転行為の重大性を軽視している傾向をあらわすものと解釈できる。

【第3因子】

第3因子と関連が強い質問項目は次のような項目である。

- ① 運転に多少の危険はつきものだ（因子負荷量0.7870）
- ② 事故が起きるのは、運がわるいからだ（同0.5362）

この因子は、運転に関連する危険性を容認し、車の運転を危険なものとしてあきらめている傾向をあらわす因子で、事故は「運が悪いために起きる」といった認識をしている。この因子は「危険性容認の因子」とみることができる。

以上、第3因子までの因子負荷量の高い質問項目を検討した結果、ドライバーの運転に対する意識に関する16項目が、①違反容認傾向の因子、②運転軽視の因子、③危険性容認の因子の3因子に集約された。

5-1-2 若年ドライバーの運転意識の特性

このようにして、抽出された3因子に対して、各ドライバーがどのような傾向を持っているかを、因子得点と呼ばれる値で分析できる。因子得点は、たとえば、第1因子に負荷の高い「スピードを出しても、機敏に行動できればそれほど危険ではない」や「違反をすることと事故の発生にはあまり関係はない」といった項目に「あてはまる」と回答していると、第1因子の因子得点が高くなるように計算されている。この第1因子の因子得点が高いドライバーは、違反容認傾向の強いドライバーということになる。

なお、因子得点は平均が0、分散が1になるように基準化するのが一般的である。このように基準化されていれば、因子得点がプラスのドライバーは、その因子に関して平均より強い傾向を持っており、マイナスであれば平均より弱い傾向を持っていると容易に解釈できる。

ここでは、16項目の質問項目にすべて回答をしたそれぞれのドライバーの因子得点を算出して、ドライバーの属性別に、前項で明らかにされた3つの因子がどのようにかかわっているかについて分析を行った。

(1) 車種別分析

車種別にみると、すべての因子に関して二輪群のドライバーの方が、四輪群のドライバーに比べてプラスの因子得点の方に布置しており、好ましくない傾向を強く持っているといえる。つまり、二輪群のドライバーは、四輪群のドライバーよりも違反容認傾向が強く、運転軽視の傾向、危険性容認の傾向も強いといえる（図5-3）。

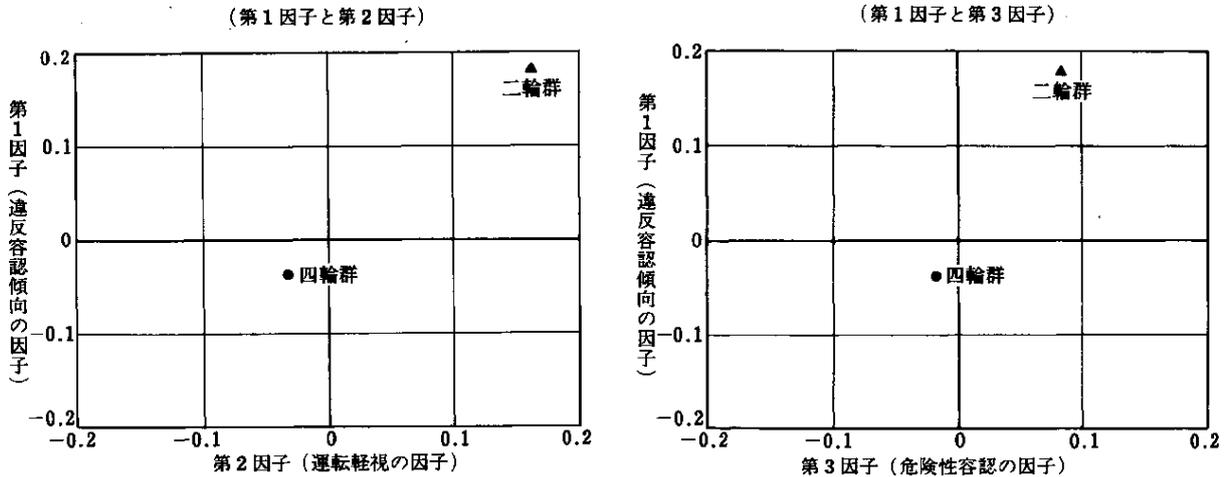


図5-3 車種別にみた運転意識の因子分析結果

(2) 年齢層別分析

年齢層別にみると、明らかに若年層ほど、どの因子に対しても因子得点が高く、違反容認傾向、運転軽視の傾向、危険性容認の傾向がみられ、危険な意識を持っているといえる。また、年齢層による差は、どの因子軸でみても大きく、運転意識は年齢による差異が大きい（図5-4）。

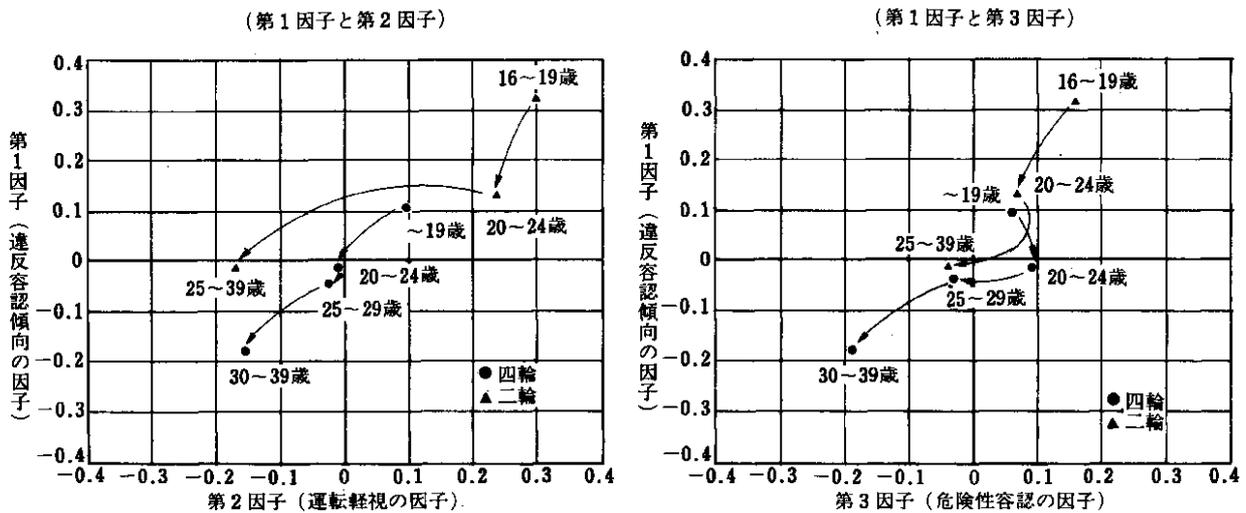


図5-4 年齢層別にみた運転意識の因子分析結果

(3) 運転者群別分析

運転者群別には、二輪群のマイカー運転者に危険な意識を持つ傾向が強い。四輪群の中で、運転軽視の傾向の強いのがマイカー運転者で、職業運転者はこの傾向が弱い。

四輪群は、比較的第1因子の違反容認傾向では差が少なく、二輪群のドライバーに差が大きい。また、四輪群のドライバーは、第3因子の危険性の容認傾向に関しても差が少なく、二輪群のドライバーに差が大きい。特に、二輪群のマイカー運転者に危険性容認傾向が強くなっている（図5-5）。

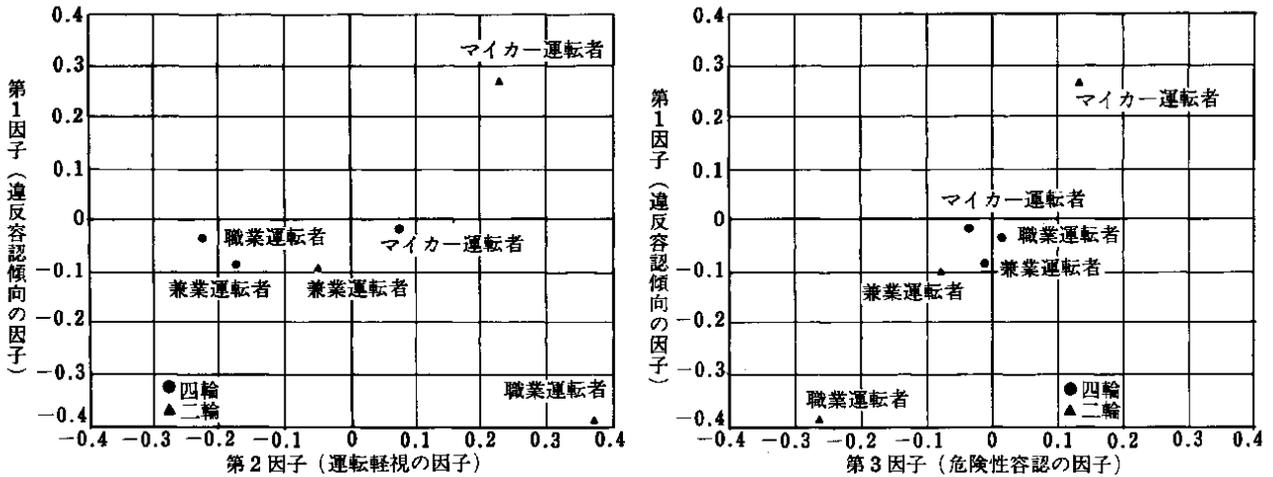


図5-5 運転者群別にみた運転意識の因子分析結果

5-2 若年ドライバーの運転行動に関する分析

5-2-1 運転行動の因子

ドライバーの運転行動特性を把握するためにふだんの運転行動に関する21項目を提示し、それに対して

- ① あてはまる
- ② ややあてはまる
- ③ あまりあてはまらない
- ④ あてはまらない

の4段階で調査を行った。この個々の21項目に対する回答の結果は第4章（4-5-1若年ドライバーの運転行動）で示した。この21項目の質問に対しても、前節の運転意識に関する質問と同様に、因子分析による要約と解析を行った。

因子分析の結果の概要は、表5-2に示すとおりである。表にみるように、固有値が1を超えているのは第4因子までであるので、この第4因子までを解釈の対象とする。なお、第4因子までの累積寄与率は、50.4%となっている。

表5-2 因子分析結果の概要

因子	固有値	寄与率	累積寄与率
1	7.0217	0.334	0.334
2	1.3380	0.064	0.398
3	1.1649	0.056	0.454
4	1.0481	0.050	0.504
5	0.8971	0.043	0.546
6	0.8785	0.042	0.588

ここでの4因子の空間に各質問項目を布置したものが図5-6～図5-7である。以下、各因子軸に負荷の高い項目（相互の相関の高い項目）と、その解釈の結果を示す。

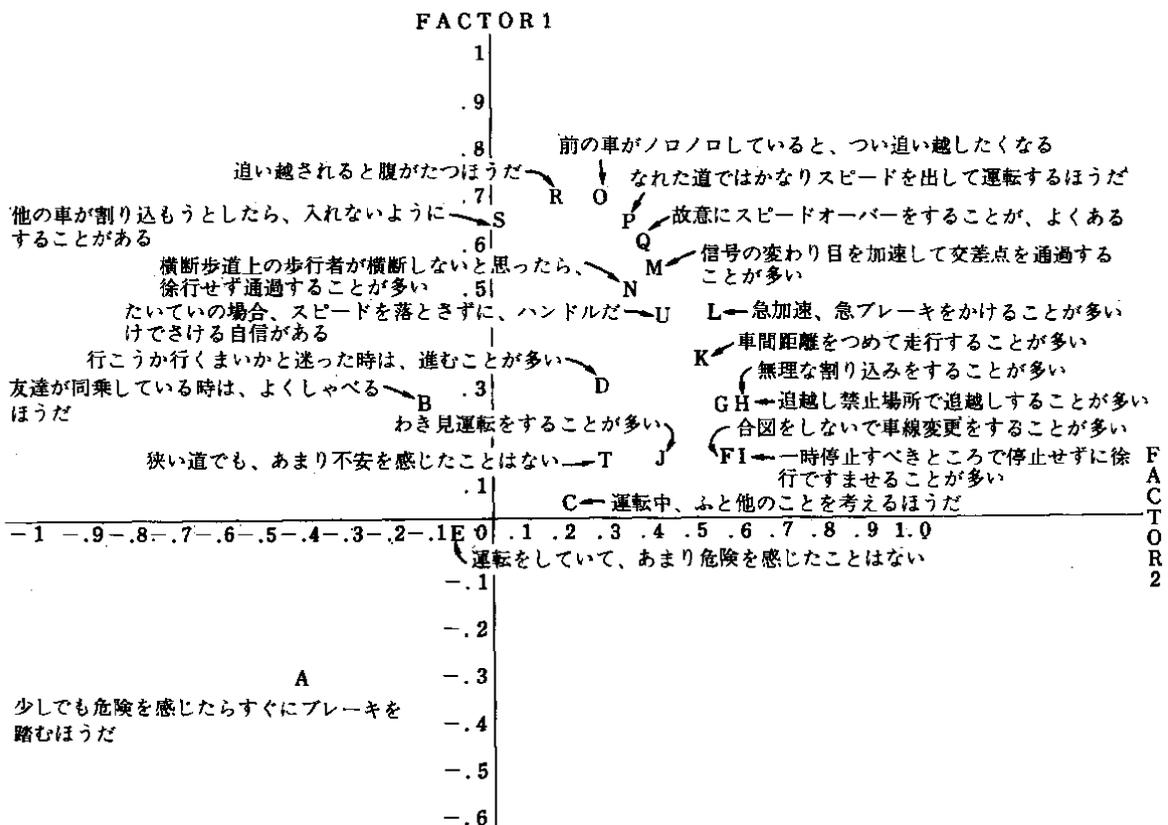


図5-6 運転行動に関する因子分析結果（第1因子と第2因子）

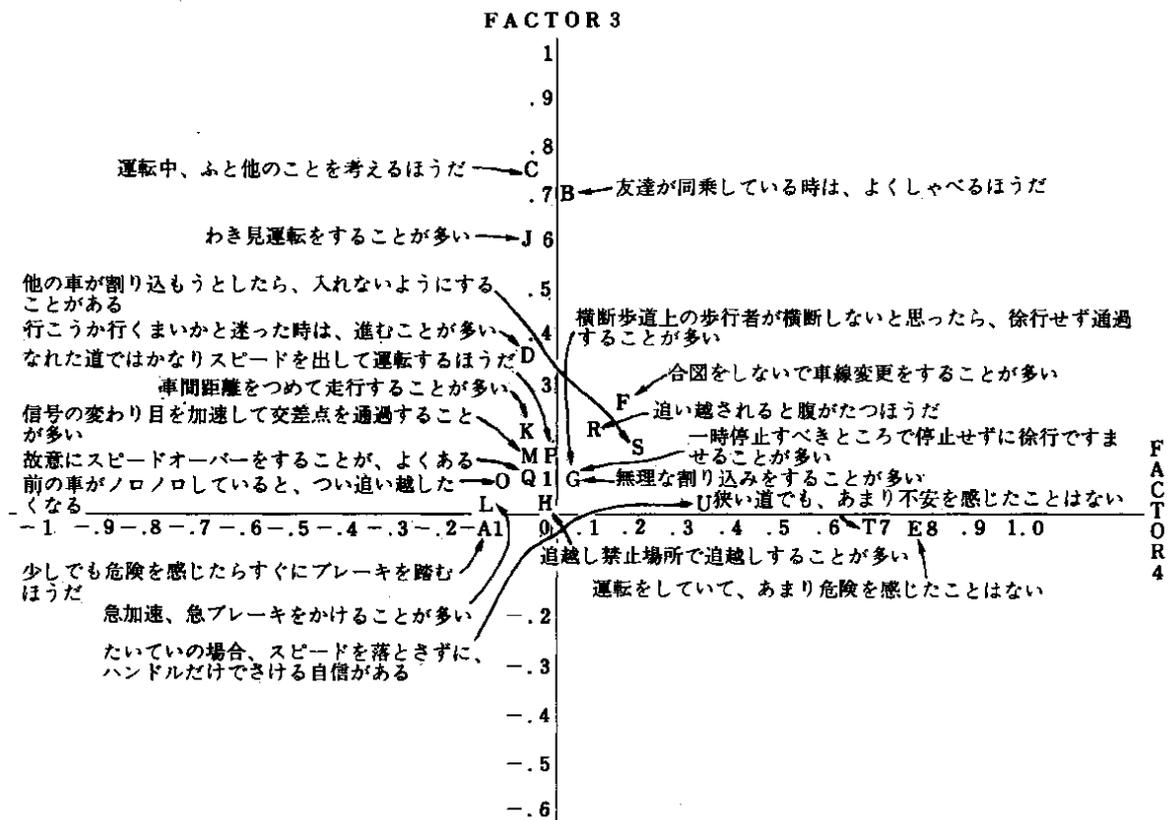


図5-7 運転行動に関する因子分析結果（第3因子と第4因子）

【第1因子】

第1因子に負荷の高い質問項目は次のような項目である。

- ① 追い越されると腹がたつほうだ（因子負荷量0.7092）
- ② 前の車がノロノロしていると、つい追い越したくなる（同0.6833）
- ③ なれた道ではかなりスピードを出して運転するほうだ（同0.6695）
- ④ 他の車が割り込もうとしたら、入れないようにすることがある（同0.6635）
- ⑤ 故意にスピードオーバーをすることが、よくある（同0.5895）
- ⑥ 信号の変わり目を加速して交差点を通過することが多い（同0.5598）

この因子に負荷の高い項目をみると「追い越されると腹がたつ」や「前の車がノロノロしていると追い越したくなる」などの項目に典型的にあらわれているように、攻撃性の強い運転行動をあらわしているとみられる。そこで、この第1因子を「攻撃的運転行動の因子」とみる。

【第2因子】

第2因子に負荷の高い質問項目は、次のような項目である。

- ① 無理な割り込みをすることが多い（因子負荷量0.6905）
- ② 追い越し禁止場所で追い越しすることが多い（同0.6754）
- ③ 一時停止すべきところで停止せずに徐行ですませることが多い（同0.6320）

- ④ 合図をしなくて車線変更をすることが多い (0.5710)
- ⑤ 急加速、急ブレーキをかけることが多く (同0.5617)
- ⑥ 車間距離をつめて走行することが多い (同0.5171)

この第2因子に負荷の高い項目をみると「一時停止せずにすませる」、「追い越し禁止場所で追い越しする」、そしてその結果として「無理な割り込みをする」など性急な運転行動を示しているとみられる。そこでこの因子を「性急傾向の因子」とみる。

【第3因子】

第3因子に関して負荷の高い項目は次のようなものである。

- ① 運転中、ふと他のことを考えるほうだ (因子負荷量0.7746)
- ② 友達が同乗している時は、よくしゃべるほうだ (同0.6800)
- ③ わき見運転をすることが多い (同0.5760)

この因子に負荷の高い項目は、「ふと他のことを考える」、「同乗者とよくしゃべる」「わき見運転をす為」など運転への集中に欠ける傾向をあらわすものと解釈できる。この因子は「運転への集中欠如傾向の因子」とする。

【第4因子】

第4因子に関して負荷の高い項目は次のようなものである。

- ① 運転をしていて、あまり危険を感じたことはない (因子負荷量0.7944)
- ② 狭い道でも、あまり不安を感じたことはない (同0.6744)

この因子は、運転に伴う危険や不安を必要以上に感じない傾向を示すもので、「危険性不感傾向の因子」と解釈しておく。

以上、第4因子までのそれぞれの因子軸に因子負荷量の高い項目を検討した結果、ドライバーの運転行動を支配する潜在要因として、

- ① 攻撃的傾向
- ② 性急傾向
- ③ 集中欠如傾向
- ④ 危険性不感傾向

の4因子に集約された。

つまり、ドライバーにみられる不安全な運転行動は、これらの潜在的な行動要因に方向づけられ、時には他者(車)に対して攻撃的な運転をしたり、状況をよく確認しないで車線を変更したり、わき見などで大事な情報を見落とししたり、危険性に対する意識が低いために無理な運転をするなど顕在化するものと考えられる。

ここではドライバー一般の不安全な運転行動を方向づける潜在要因について分析したが、その結果明らかとなったこれらの要因の強さが車種、年齢層、ドライバーの種別などによってどのように異なるのか、また、これらの要因が事故の発生にどのようにかかわっているかという点についての分析を進める。

5-2-2 若年ドライバーの運転行動の特性

運転行動についても運転意識の分析と同様に、因子得点による分析を行った。

(1) 車種別分析

車種別の因子得点の平均を図示したのが図5-8である。第1因子からみると、二輪群のドライバーの因子得点が高く、四輪群のドライバーに比べて攻撃的運転傾向が強くあらわれている。この第1因子に関する二輪群と四輪群の因子得点の差は、比較的大きい方である。

第2因子に関しては、それほど大きな差はなく、二輪群と四輪群の違いは少ないが、やや二輪群のドライバーの方が、性急傾向の強い運転をしている。

第3因子の運転への集中欠如傾向に関しては、四輪群のドライバーの方が強く、二輪群の方が弱い。

第4因子の危険性不感傾向に関しても、同様に四輪群のドライバーの方が強く、二輪群の方が弱い。

このように、攻撃的傾向、性急傾向に関しては、二輪群のドライバーの方が強く、運転への集中欠如、危険性不感傾向に関しては、四輪群のドライバーの方が強くなっている。これらの車種別の傾向は、車の特性からきていることも考えられる。つまり、ドライバーの体が外部に露出している二輪車は身軽で機動的であるため、攻撃的な運転や性急な運転が容易であるが、ひとたび事故が起きればドライバーも大けがを避けることができないことが多いため、運転には集中せざるを得ず、また、危険を感じることが多いと考えられる。

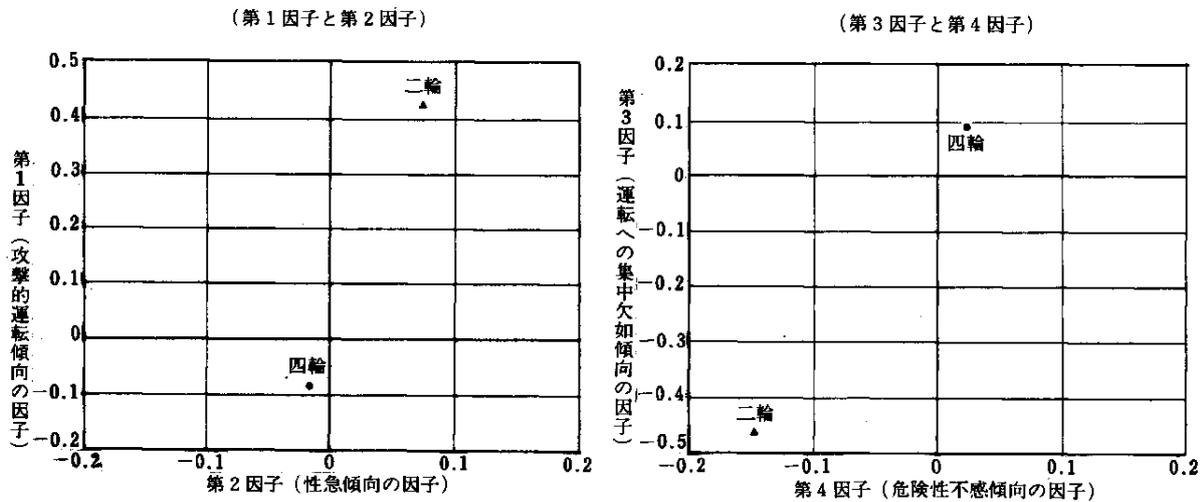


図5-8 車種別にみた運転行動の因子分析結果

(2) 年齢層別分析

車種別、年齢層別に因子得点をみたものが、図5-9である。図にみるように第1因子と第2因子の2つの因子空間に布置した結果では、若年層ほど右上の攻撃的傾向と性急傾向の両方をもつ方向にある。そして、年齢とともに、左下の攻撃的傾向や性急傾向が弱い方向に向かう。第3因子の運転への集中欠如傾向は、四輪群では年齢とともに弱まる方向にあるが、二輪群では、一定の傾向はあらわれていない。第4因子の危険性不感傾向の因子に関しては、年齢層によってあまり大きく変化はしていない。

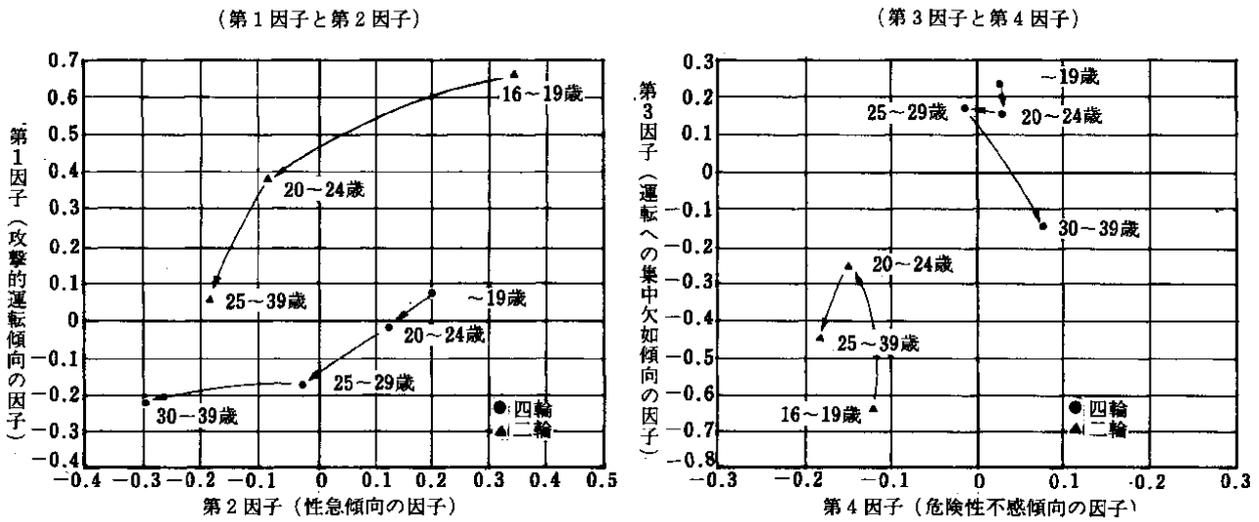


図5-9 年齢層別にみた運転行動の因子分析結果

(3) 運転者群別分析

運転者群別では、二輪群と四輪群でやや傾向が異なっている。二輪群では、マイカー運転者の攻撃的傾向が強いが、四輪群では、逆にマイカー運転者の攻撃的傾向が弱く、むしろ、職業運転者にその傾向が強い。

第2因子の性急傾向がマイカー運転者に強いことは、二輪群、四輪群に共通している。

第3因子の運転への集中欠如傾向に関しても、四輪群と二輪群の傾向に違いがみられ、四輪群は、兼業運転者やマイカー運転者に運転への集中欠如傾向が強い。二輪群のドライバーでは、職業運転者に運転への集中欠如傾向が強くなっている。なお第4因子の危険性不感傾向に関しては、運転者群による違いが、それほど強くあらわれていない(図5-10)。

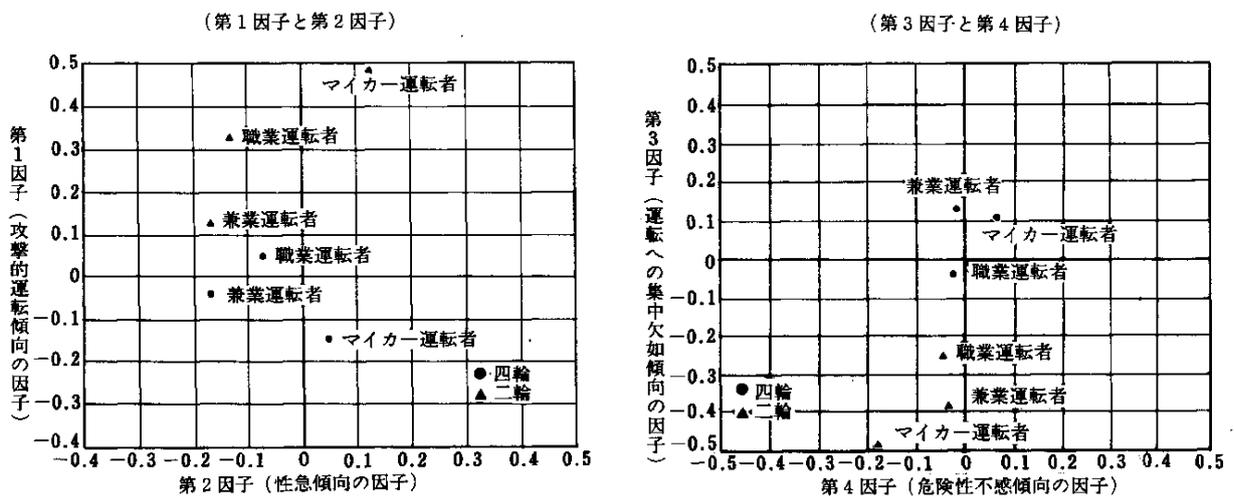


図5-10 運転者群別にみた運転行動の因子分析結果

5-3 運転意識と運転行動の分析

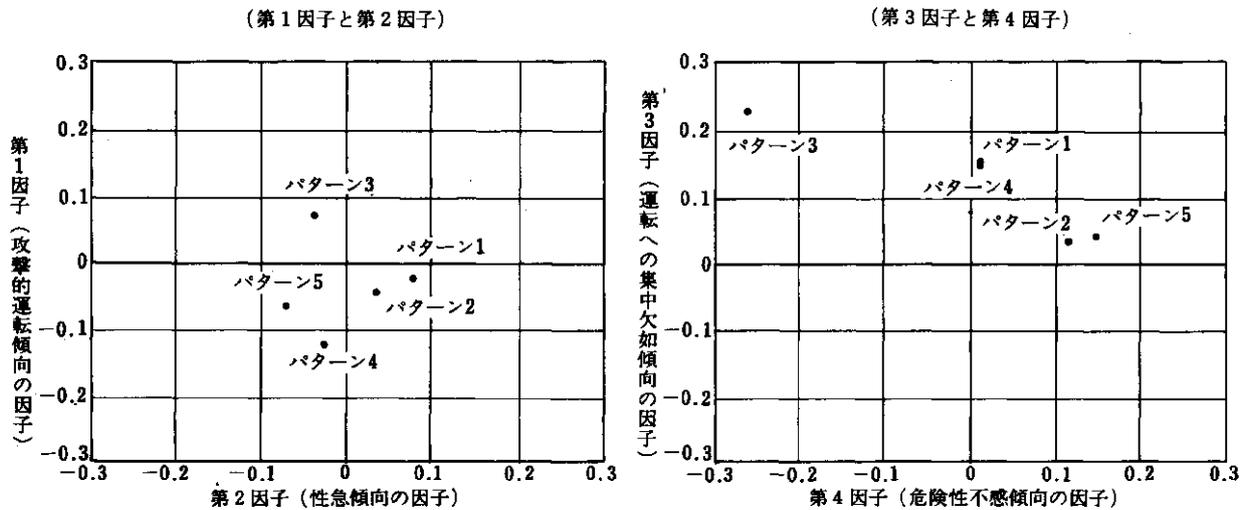
5-3-1 運転行動と事故特性

因子分析を用いて運転行動の要因を抽出し、分析してきたが、ここではさらに、どのような運転行動をしているドライバーが、どのような事故を起こしやすいのかを、因子得点を用いて分析する。なお、ここでの解析は、車種別、年齢層別ではサンプル数が少なく、統計的に意味のある解析が困難なため、四輪群のドライバーの年齢層を一括して扱い、分析を進めていく。

(1) 運転行動と事故パターン

ドライバーの認知・判断の仕方から、事故のパターンを図5-11に示す5つに分類し、第1当事者の取調べにあたった担当者に分類を依頼した。その結果のパターン別に運転行動に関する因子得点を算出すると、図に示すようになる。この図で、因子得点の高いところに布置しているパターンは、その運転傾向を持つドライバーに相対的に発生しやすい事故であると解釈できる。

まず、事故地点の前で相手を発見しながら漫然と進行し事故となったパターン1は、性急傾向の強い運転者に発生しやすいとみられる。これは先を急ぐ運転をしているため、危険を感じてもそのまま進行したため、



(注) 事故パターンの内容は次の通り

パターン1：事故地点の前で相手を発見し、その時点で事故回避行動をとっていれば事故は発生していなかったと思われるが、漫然と進行して事故になったパターン

パターン2：事故地点の前で相手を発見し、その時点で事故回避行動をとっていれば事故は発生していなかったと思われるが、危険はないと判断して事故になったパターン

パターン3：事故地点の前で相手を発見し、その時点で事故回避行動をとっていれば事故は発生していなかったと思われるが、危険を感じながらもそのまま進行したため事故になったパターン

パターン4：わき見などで、相手を発見したときは物理的に事故回避は不可能な状態で、そのまま事故になったパターン

パターン5：事故地点の前で、全く相手に気づかず、事故の衝撃で、はじめて相手に気づいたパターン

図5-11 事故パターン別運転行動の因子得点

発生したものと考えられる。

次に、事故地点の前で相手を発見しながら、危険はないと判断して進行したために事故になったパターン2は、危険性不感傾向の強いドライバーに発生しやすい事故である。これは、実際には危険な状況にあるにもかかわらず、それを感知できずに危険はないと誤った判断をし、進行して事故になったものと考えられる。

事故地点の前で相手を発見し、危険を感じながら進行し、事故となったパターン3は、攻撃的運転傾向や運転への集中欠如傾向が強いドライバーに発生しやすい事故である。このパターンの運転者には、危険性不感傾向は弱く、危険を感じながら攻撃的な運転を抑えきれないまま進行し、事故となるパターンとみられる。

わき見などで相手の発見が遅れ、事故となったパターン4は、明らかな因子傾向を持っていないが、ただし、攻撃的運転傾向は弱い傾向にある。

パターン5はパターン4と同じように相手の発見が遅れて事故になったものであるが、ただし、このパターンは事故の衝撃で初めて相手に気づいたというものである。このパターンは危険性不感傾向をもつドライバーに発生しやすいようである。

(2) 運転行動と交通量

これまでの分析と同様に、事故地点の交通量別の因子得点を算出した結果では、攻撃的運転傾向や運転への集中欠如の傾向を持つドライバーに車の量が特に多くない場所での事故が相対的に多く発生している。車のそれほど多くない場所で、運転への集中を欠き、攻撃的な運転をすることにより事故が発生するのであろうか。また、性急傾向のあるドライバーは、渋滞の場所での事故が発生しやすいようである。渋滞の中での性急な運転が事故を引き起こしていると考えられる。閑散とした場所での事故は、攻撃的な運転傾向の弱い運転者にも多いようである（図5-12）。

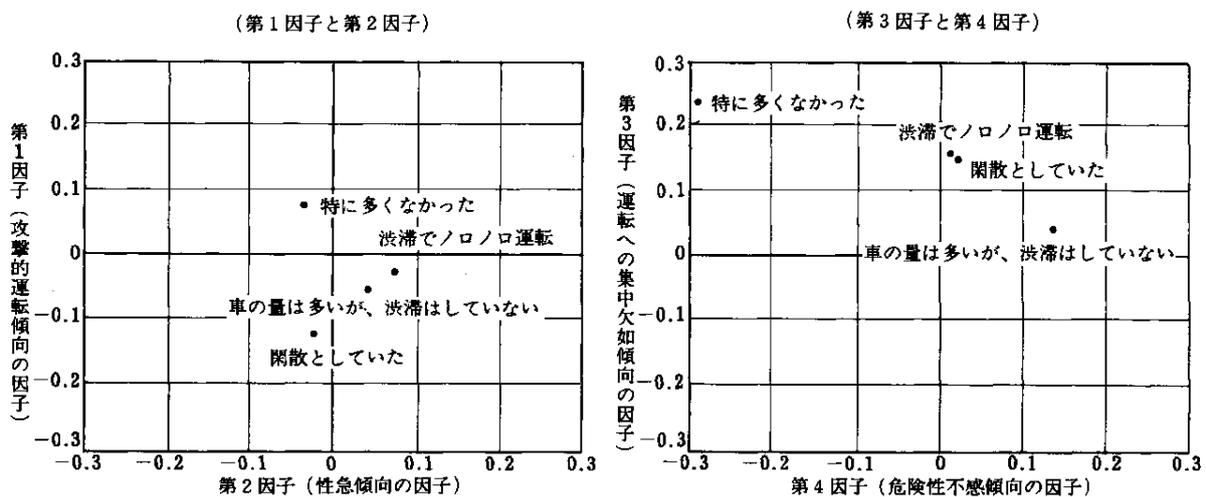


図5-12 事故発生地点の交通量別運転行動の因子得点

(3) 運転行動と事故発生場所の見通し

攻撃的運転行動や運転への集中欠如の傾向をもつドライバーに見通しのよい場所での事故が発生しやすいようである。見通しのよい場所で、つい、運転への集中を欠き攻撃的な運転を行っての事故といったケースが多いのであろうか。見通しの悪いところでの事故は、危険性不感傾向のあるドライバーに発生しやすい傾

向がみられる（図5-13）。

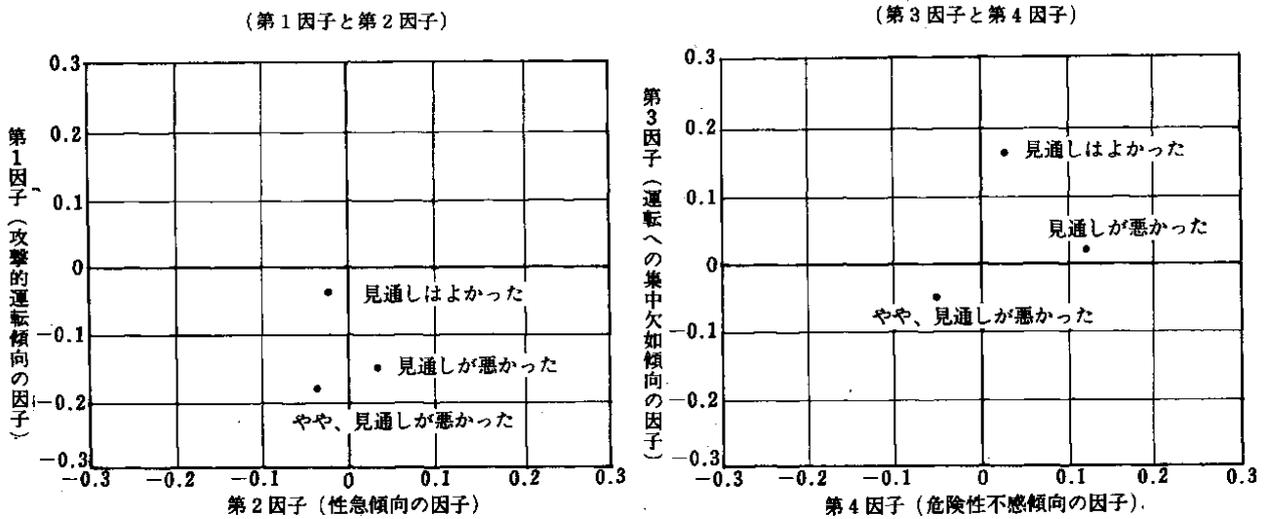


図5-13 事故発生地点の見通しの状況別運転行動の因子得点

(4) 運転行動と享への慣れ

乗り慣れた車で事故が発生しているのは、性急傾向や危険性不感傾向が強いドライバーであり、慣れていない車で事故が発生しているのは、運転への集中欠如傾向の強いドライバーである。慣れていない車での運転への集中欠如の危険性を示すものであろう（図5-14）。

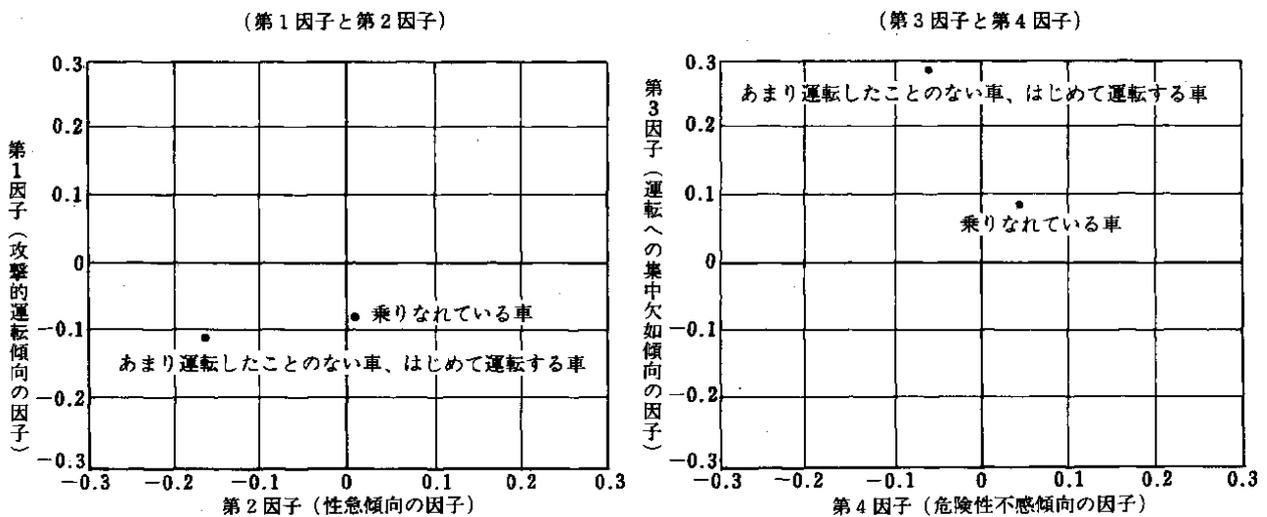


図5-14 事故時の車への慣れの状況別運転行動の因子得点

(5) 運転行動と道路への慣れ

通り慣れた道路で事故を起こしているのは、やはり、性急傾向や危険性不感傾向が強いドライバーである。この因子得点の分布は、車への慣れとの関連を見た図5-14と類似したものであり、性急傾向や危険性不感傾向の強い運転者は、慣れた車や道で事故を起こしやすい傾向をもつといえる（図5-15）。

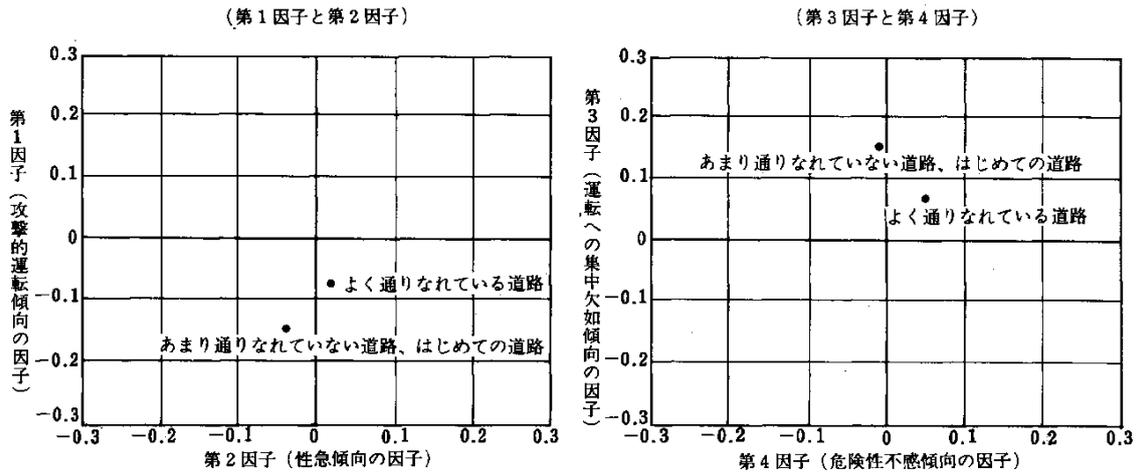


図5-15 事故地点の道路への慣れ別運転行動の因子得点

5-3-2 運転意識と運転行動

次に、どのような運転意識を持った運転者がどのような運転行動をとりやすいのかを分析する。分析にあたっては、運転意識の16項目の質問から抽出された3つの因子得点のプラス、マイナスからドライバーの意識を次の8つのタイプに分類する。

表5-3 運転者意識の因子分析結果によるタイプ分類

タイプ	第1因子 違反容認	第2因子 運転軽視	第3因子 危険容認
1	+	+	+
2	+	+	-
3	+	-	+
4	+	-	-
5	-	+	+
6	-	+	-
7	-	-	+
8	-	-	-

この8つのタイプの中で、第1のタイプは、すべての因子得点がプラスで、危険な傾向の意識を持っているといえる。逆にタイプ8は、すべての因子に対してマイナスの因子得点をもっており、今回の調査対象群の中では、相対的に危険な意識傾向が弱い。

この8つのタイプの分布をサンプルの多い四輪群の運転者でみると、8%強から16%強まで分布している。この中で、違反容認要因の因子得点のみがマイナスのタイプ5の運転者が16.7%と他のタイプに比較して多い(図5-16)。

このタイプ分類を年齢層別にみると、最も危険な意識傾向を持つタイプ1が若年者に多いことがわかる。タイプ2からタイプ7までは、年齢層による分布の差は小さいが、最も危険傾向が少ないタイプ8は若年層

に少なく、25歳以上の年齢層に多い。つまり、意識構造面からみても、若年層は危険傾向が強いといえる（図5-17）。

この8タイプ別に、運転行動の因子得点をみておく。図5-18は、運転意識の8タイプ別に、運転行動の因子得点を算出したものである。図にみるように、最も危険傾向の強いタイプ1のドライバーは、どの運転行動の因子でみても危険な傾向にある。若年層に多いタイプ1は、攻撃的運転傾向、性急傾向、運転への集中欠如傾向、危険性不感傾向のいずれも高い位置にある。逆に、意識面で、比較的危険傾向が弱いタイプ8は、すべての危険運転行動の因子でマイナスにあり、運転行動面でも相対的に、危険度の少ない位置にある。また、意識の第1因子である、違反容認傾向がプラスのタイプ1からタイプ4の意識を持つドライバーは、攻撃的運転傾向、危険性不感傾向の因子でプラス側に分布しており、特に、違反容認傾向と危険な運転行動の間に関連があるとみられる。

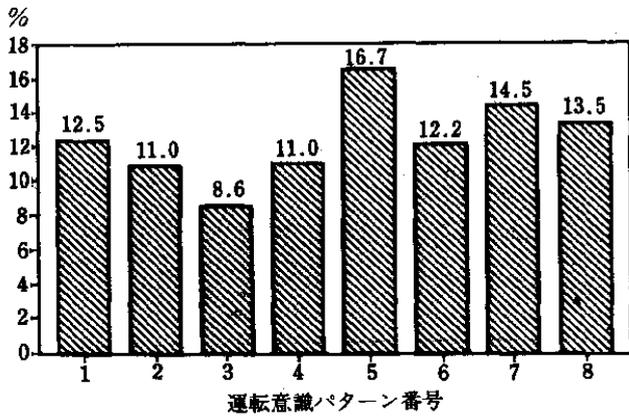


図5-16 運転意識のパターン別構成率

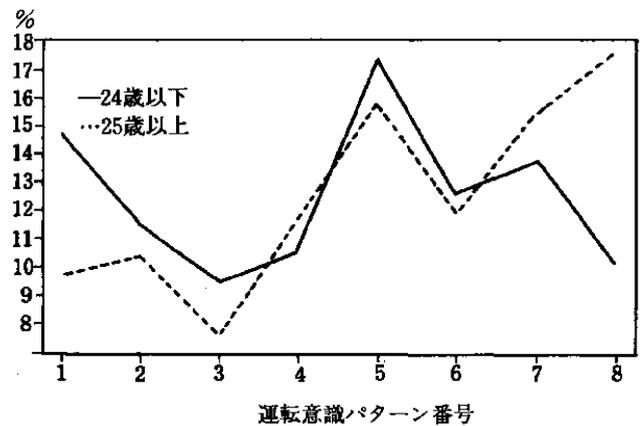


図5-17 年齢層別意識行動パターン比率

(第1因子と第2因子)

(第3因子と第4因子)

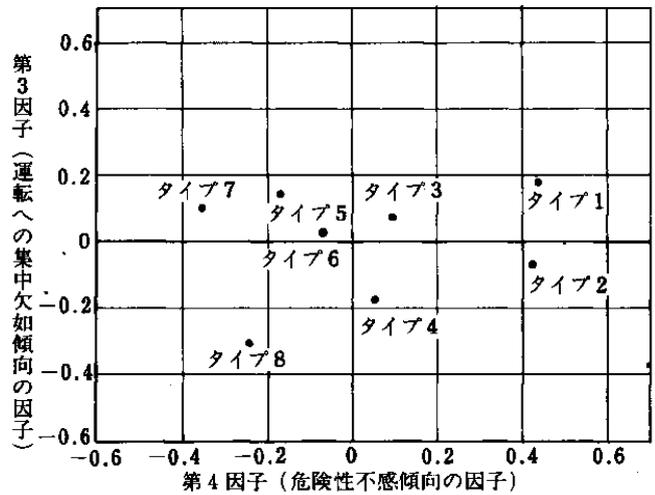
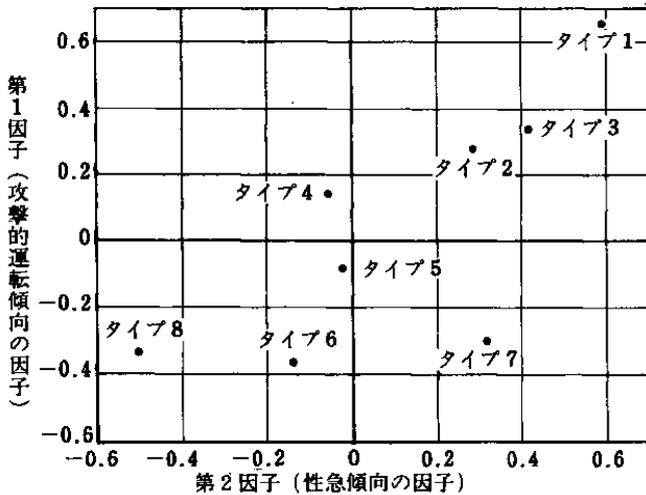


図5-18 運転意識パターンと運転行動の因子得点

次に、運転意識の3つの因子の危険意識傾向の強弱別（危険意識の因子得点のプラス、マイナス別）に運転行動因子の得点をみたものが図5-19～図5-21である（この因子得点分布でもサンプルの多い四輪群の運転者のみを対象としている）。まず、違反容認傾向の強弱と運転行動因子の得点からみると、違反容認傾向のあるドライバーの方がいずれの危険運転行動因子でもプラスである。特に、違反容認傾向のあるドライバーは、攻撃的運転傾向、性急傾向、危険性不感傾向が強い。この意識傾向の有無による運転行動因子得点の差は、他の意識要因に比較しても大きいものである。運転軽視の意識の強弱でも、その意識傾向の強いドライバーは、危険な運転行動をとりやすい。危険性容認傾向との関連でみると、危険性容認傾向のある運転者は、攻撃的運転、性急な運転、集中欠如の運転をする傾向にあるが、危険性不感傾向は強いわけではない。つまり、危険を感じとってはいるが、それを容認してしまう傾向にあるものとみられる。

以上、運転者意識の3つの因子とふだんの運転行動との関連をみてきたが、これを要約して示すと、表5-4のようになる。この表で◎印は、その運転意識の因子得点がプラスのサンプルとマイナスのサンプルで、運転行動の因子得点に0.4以上の差がみられるものであり、○印は0.1以上0.4未満の、△印は0.1未満の差が

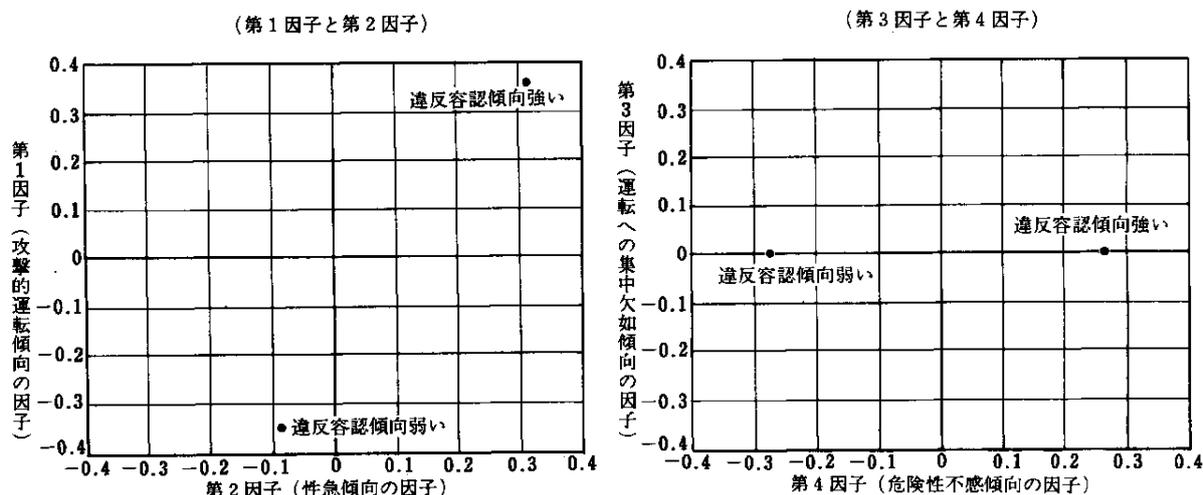


図5-19 違反容認傾向の強弱別運転行動の因子得点

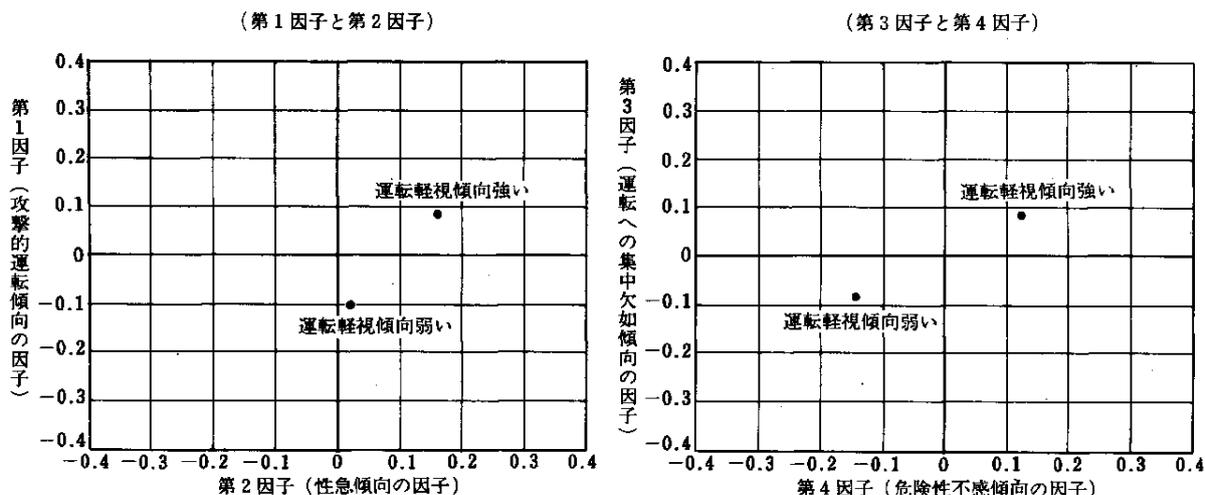


図5-20 運転軽視傾向の強弱別運転行動の因子得点

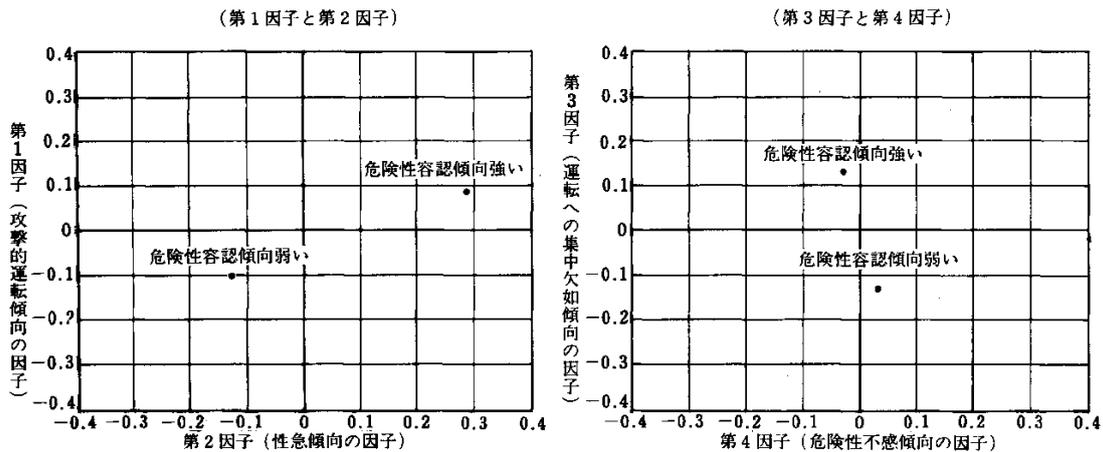


図5-21 危険性容認傾向の強弱別運転行動の因子得点

みられるものである・つまり、運転意識とふだんの運転行動に強く関連がみられる部分が◎の部分である。表にみるように、運転意識の違反容認傾向が特に強くふだんの運転行動に関連していることがわかる。運転軽視の傾向は、特に強く関連しているふだんの運転行動はないが、どの運転行動とも関連をもっている。危険性容認傾向の意識は、特に性急な運転行動との関連が強い。

表5-4 運転意識とふだんの運転行動との関連性

運転意識の因子	ふだんの運転行動因子			
	攻撃的な運転傾向	性急傾向	運転への集中欠如傾向	危険性不感傾向
違反容認傾向	◎	◎	△	◎
運転軽視の傾向	○	○	○	○
危険性容認傾向	△	◎	○	△

注：当該運転意識の因子得点のプラス、マイナスで運転行動の因子得点0.4以上の差のあるものは◎印、0.1~0.4の差のあるものは○、0.1未満の差のあるものは△印としている。

5-3-3 運転意識・運転行動と事故特性

ここまでの運転意識、運転行動と事故特性の関連の分析から、次のことが明らかになった。

(1) ふだんの運転行動

ふだんの運転行動は、四輪群では「性急傾向」に年齢層による差異が大きく、次いで「運転への集中欠如傾向」や「攻撃的運転」で年齢層による差がみられた。いずれの運転行動でも若年運転者に危険な傾向が強い。二輪群では、若年ドライバーに「攻撃的運転傾向」や「性急傾向」が強いが、「運転への集中欠如傾向」や「危険性不感傾向」では、年齢による一定の傾向はみられない。全般に若年ドライバーには、性急的傾向が特に強く、また、攻撃的傾向や運転への集中欠如の傾向が強い。

(2) 運転意識

若年ドライバーの運転意識は、「違反容認傾向」、「運転軽視傾向」、「危険容認傾向のいずれでも危険な傾

向が強く、また、全般に二輪群のドライバーの方が危険な運転意識が強い。運転意識に関しては、いずれの因子でも強い年齢層による差があらわれている。若年ドライバーの危険な運転行動の背景として、この運転意識が大きな影響をもっていると想定される。

(3) ふだんの運転行動と起こしやすい事故内容

ふだんの運転行動からみて、起こしやすい事故は、次のようなタイプである。

- ① 攻撃的運転傾向や集中欠如傾向のあるドライバーは、事故回避可能地点で相手を発見し、危険を感じながらそのまま進行してしまうタイプの事故。
- ② 性急傾向のあるドライバーは、事故回避可能地点で相手を発見しながら、漫然と進行してしまうか、危険はないと判断して起こすタイプの事故。
- ③ 危険不感傾向のあるドライバーは、事故を起こしてから始めて相手に気づくタイプの事故か、事故地点の前で相手を発見しながら危険はないと判断してしまうための事故。

(4) ふだんの運転行動と事故を起こしやすい場所

ふだんの運転行動と運転環境との関連では、次のような傾向があることが明らかになった。

- ① 攻撃的運転傾向や集中欠如傾向があるドライバーは、交通量がそれほど多くなく、見通しもよく、また、慣れた車と道路といった、比較的良好な運転環境の中で事故を起こしやすい。
- ② 性急傾向や危険不感傾向のあるドライバーは、渋滞中か、やや交通量が多く、比較の見通しの悪い、慣れた車と道で事故を起こしやすい。

(5) 運転意識と運転行動

運転意識と運転行動との関連分析では、いずれの意識も運転行動と深くかかわりを持っていることが認められ、好ましくない意識傾向は、危険な運転行動に結びついており、特に違反容認傾向は危険な運転行動と関連が強い。

以上、若年運転者の意識特性とふだんの運転行動の特性、さらに、意識と運転行動の相互関連について分析してきた。その結果では、若年ドライバーは、意識特性として違反容認傾向や運転軽視、危険性容認のいずれの意識特性でも危険な傾向を強くもっており、それにともなって、ふだんの運転行動も危険な傾向が強いことが明らかになった。また、運転意識の中でも、特に違反容認傾向は危険な運転行動との関連が強く、この若年ドライバーの意識が危険な運転行動を生む背景となっていると考えられる。

また、若年ドライバーの運転には性急傾向、攻撃的運転傾向、運転への集中欠如が強くあらわれている。これらの因子傾向の強いドライバーには、事故回避可能距離で相手を発見しながら、判断を誤ったり、漫然と進行して事故となるケースが多いことも今回の分析で明らかになっている。若年ドライバーは、行動の俊敏性に自信を持っているのであろうが、実際には回避可能地点で相手を発見しながら事故にいたっており、早い時点からの事故回避行動の重要性が改めて認識される。

第6章 まとめと考察

1. 危険な運転行動の背景となっている運転意識

今回の調査結果では、「運転すること自体楽しいことだ」に対して20歳未満の運転者の9割前後がそう思うとしており、25歳以上の運転者の5割強の比率に比べて、きわめて高い比率となっている。また、昭和62年度の「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）によれば、若年ドライバーは「車は単なる移動の手段にすぎない」との意見を否定する者が多く、車の運転に「かっこよさ」を強く求めており、「人より速く走れる技術を身につけたい」、「友人とのつきあいで車は欠かせないものだ」と考える傾向も強い。このことからみて、若年ドライバーは、車を単なる交通の手段としてよりも、自己を表現する重要な手段として認識しているとみられる。

一方、若年ドライバーは、「スピードをだしても機敏に行動すれば危険ではない」、「見通しのいいところでは一時停止しなくてもよい」、「違反と事故は無関係」、「たとえ違反をしても事故さえ起こさなければよい」など、違反を容認する意識が強い。また、「運転は機敏に行動できるかどうかが重要」、「運転は慣れれば簡単なもの」などと運転を軽く考える意識傾向がみられ、さらに、「運転に多少の危険はつきもの」、「事故が起きるのは運が悪いから」というように、事故は自らの努力で防ぐものとの意識が弱い。そして、これらの意識の中でも、特に違反容認の傾向は、危険な運転行動と強く関連していることが確認された。

このように、若者に危険な運転意識が強い背景に、最初に述べた若者の車に対する過度の価値傾斜があるのではなかろうか。多少の違反をしたり危険があっても優越感を得ることができたり、自己顕示欲を満足させることができれば、危険な運転を続けるといった意識構造が想定される。

2. 若年者に顕著な不安全運転行動

若年運転者は、「他の車から追い越される」ことに腹を立て、「自分の前をノロノロ走っていると感じた車」を追い越したくなるといった攻撃的運転傾向が強い。また、「横断歩道を徐行せずに通過」、「一時停止をしない」、「急加速、急ブレーキ」など、先き急ぎの運転を続けており、「同乗者とのおしゃべり」や「わき見運転」など、運転への集中心に欠けるなども目立っている。

しかも、若年運転者は自分自身の運転を慎重ではないとする比率が25歳以上のドライバーに比して高く、自分自身の運転を比較的、客観的にみているとも読み取れる。しかし、自らの運転を慎重でないとしながらも、危険な運転行動を続けているわけであり、ここに若年ドライバーの特徴がみられる。

これらの運転行動と先の運転意識の間には、強い関連があるとの分析結果を得ており、危険な運転行動は、若者に特徴的な運転意識が背景となっているといえる。

3. 若年運転者の認知、判断、行動の特徴

若年ドライバーは、十分に停止可能な距離で相手を発見しながら、「危険はない」と判断してそのまま進行し、次に相手に気づいた時点では、物理的に事故の回避が不可能な状況になり、そのまま事故にいたった例が多い。若年ドライバーの事故は相手を認知しながら事故となったケースが25歳以上の層に比べると高いのが特徴であり、相手を発見したときの判断や行動に誤りがあるために、事故となっているとみられる。若年ドライバーの判断や行動の誤りとは、第一に相手を発見したときに「事故になるかもしれない」という危機感が希薄なことであり、第二に、同乗者との話など運転に集中していない傾向が強いことである。これにともなって、事故を回避できる地点で、アクセルやブレーキによる減速行動などの危険回避行動をとったドライバーが少ない。

また、相手を認知しないで事故となったケースでは、若年ドライバーは「何かの陰になって相手が見えなかった」、「運転以外のことをしていた」が多いのが特徴である。

4. 能力、社会性の問題点

若年ドライバーには、交通に関する知識の不足、理解力の不足、論理性の不足が目立っており、特に交通に関する知識不足の傾向が強い。さらに、考え方が幼稚、責任感が欠けているといった傾向も強い。つまり、若年者は、社会体験の少ないことから、他者とのコンフリクトを少なくするルールに対する知識、他者の行動に対する理解、相互の理解に不可欠な論理性などに欠ける特性を持っている。若年者にこれらの能力がもともと欠けているというより、若年者には、その重要性の認識が弱いと考えられる。さらに重要なことは、事故の処理に当たった担当者が25歳以上のドライバーに比べ、若年ドライバーの方が再び事故を起こす可能性が高いとみている点である。

以上若年ドライバーの意識、運転行動の特性、事故にいたるまでの認知、判断、行動の特性などについて分析してきたが、これらの結果から以下のようなことが若年ドライバーの事故防止のために必要になると思われる。

(1) 認知時点における判断、行動のあり方に関する指導、教育

若年ドライバーは、事故回避可能地点で相手を発見しながら「危険はないと判断」して事故となった例が多いのが大きな特徴である。その原因としては、運転経験の未熟さ、相手の動きに対する予知の不的確性、ないしは予知の必要性に対する認識の欠如、自己の運転技術の過信などが考えられる。これらの内、どれが大きな原因となっているのかは議論の分かれるところであろうが、いずれにせよ、相手と自己の相互関連のある場面を数多く経験することにより訓練できる内容である。しかし、実際の運転場面での経験の蓄積を待つのではなく、より効率的な学習が必要とされる。そのために、運転の場面で相手を認知してから判断、行動までを疑似的に数多く経験することが効果的であろう。ただし、若年ドライバーは、自らの運転が慎重で

ないと認識しながらも、危険な運転行動を繰り返しているわけであり、単に、若年ドライバーの運転の危険性を指摘するだけでは実効は少なく、シミュレータなどを利用した疑似的事故体験などのトレーニングが、より効果的と思われる。

(2) 運転意識、ふだんの運転行動をセグメントした教育

従来から若年ドライバーは、スピード志向や攻撃的傾向が強いといわれてきており、今回の調査結果でも、それらの傾向が確認できた。しかし、一概に若年ドライバーといっても、その運転意識やふだんの運転行動には、個人差が大きく、若年ドライバーとして、一括して扱うことには問題がある。今回の調査結果でも、若年運転者の中にも比較的危険な運転意識や運転行動の少ない傾向の者もいることが確認できている。運転者教育においても、若年運転者といったカテゴリーだけでは不十分なことは明らかであり、若年運転者のなかをさらに運転意識やとりやすい運転行動などからセグメントし、個々の運転者の特性に合わせた教育、トレーニングを工夫していくことが重要である。

また、今回の調査結果では、運転意識やふだんの運転行動によって事故を起こしやすい運転場面が異なるとの結果がでており、運転者に対して、自己の運転がどのような危険性を持ち、どのような場面で事故を起こしやすいかといった指導が工夫されるべきであろう。なお、これらのことは、若年ドライバーだけではなく、それ以外のドライバーに対しても同様に望まれるところである。

(3) 若年者への遵法意識、交通知識の教育

今回の調査で、運転意識が運転行動に強く影響していることが確認できた。特に違反容認傾向は、危険な運転行動の大きな要因となっているとの結果になっている。若年者の違反容認傾向をなくするためには、違反と事故の関連を実証的に繰り返し教育していくことが重要であろう。また、可能な限り幼児教育、学校教育においても交通安全教育を徹底し、免許取得時に遵法の重要性を初めて学ぶのではなく、早い時期から遵法性を身につけるような施策が望まれる。

なお、若年ドライバーには、交通ルールに関する知識が不足している傾向がみられており、それらの知識教育も重要な課題である。しかし、単なる知識教育のみで終わらせるのではなく、(1)で述べたシミュレータ教育と組み合わせ、法を守らないことによる事故を体験させるなどの工夫を加えた教育、トレーニングが必要とされよう。

(4) 運転への過剰な価値傾斜の軽減

若年ドライバーは、車を単なる移動手段とみておらず、自分自身を表現する重要な手段とみなしている。そのこと自体は、特に問題視すべきことではないが、運転への過剰な価値傾斜が、追い越されたり、自車の進路を妨害する他者（車）に対して、攻撃的行動をとる背景となっているとみられる。

運転に対して、どのような価値をおくかは、各人の運転以外への価値基準との相対的な問題であろう。つまり、車や運転以外に自己を表現し得る手段を見いだせなければ、車の運転に大きな価値を見いだすことになろうし、それ以外に自己を表現し、実現する手段があれば、車や運転それ自体への価値意識は相対的に低下していくことになる。そして、運転以外に自己実現の方向が見いだせるならば、事故を起こすことの損失を十分に理解することができ、運転場面における危険行動も減少してこよう。

若者にどのような自己実現の機会を提供できるか、または若者自身がどのような自己実現の場を発見できるかは単に交通の問題だけではなく大きな社会的な広がりをもった問題として、家庭、学校、社会などが一体となって真剣に取り組んでいかなければならない重要な課題であるといえる。

付 録

整理番号

--	--	--	--	--	--	--	--	--	--

①

⑨

⑩

交通事故に関する調査

調査ご協力のお願い

この調査は、あなたの日頃の運転状況や今回の事故での体験などをお聞きし、これを統計的にまとめて、今後の事故防止に役立てることを目的に実施するもので、自動車安全運転センターが警察の協力を得て実施するものです。

したがって、この調査の内容が、統計的な処理以外に使われることは、決してありません。また、ご回答の内容が他にもれることもありませんので、ご協力をお願いいたします。

なお、記入済の調査票は、内容の秘密保持のため、別添の封筒に入れ、密封してお返しください。

自動車安全運転センター

〒105 東京都港区虎ノ門1-21-17

記入上のお願

1. 回答は、あてはまる番号を○印で囲むか、()内に具体的なご意見をご記入ください。
2. 回答は、番号の順番通りに、記入もれが無いように注意してください。
3. 質問によっては、回答内容で回答する順番が異なる場合があります。調査票の中の説明に従って回答してください。

[あなたのふだんの運転の様子についておたずねします]

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○印をつけてください。もし、2つ以上に該当する場合は、運転する時間の長い方を1つ選んで○印をつけてください。 ⑪

1. マイカー運転者（通勤、通学を含む個人的な用事だけで運転する人）
2. 車の運転を職業としている（タクシー、バス、トラック等の運転のように車の運転を主たる業務にしている人）
3. 仕事の必要から車を運転する（たとえば、配達、セールス、仕入れ等の仕事の上で運転をする）

問2. 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○印をつけてください。 ⑫

1. 乗用車
2. 軽四輪（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
5. 原動機付自転車（50cc）
6. その他（具体的に： _____）

問3. 仕事で車に乗る場合も含めて、最近1年間で、あなたは誇よそどのくらいの距離を運転していますか。おおよその距離を於答えください。 ⑬～⑱

年間

--	--	--	--	--	--

 . km 位

十 万 万 千 百 十 一

問4. あなたは、運転するようになってから、どの位の運転経験をおもちですか。あてはまるもの1つを選んで○印をつけてください。もし、免許をとってから運転してない期間があれば、その期間を除いて年齢答えてください。 ⑲

1. 1年未満
2. 1～3年未満
3. 3～5年未満
4. 5～10年未満
5. 10～15年未満
6. 15年以上

問5. あなた自身のいつもの運転を考えて、一般的にいつて慎重な運転をする方だっと思いませんか。あてはまるもの1つに○印をつけてください ⑳

1. 非常に慎重な方だっと思う
2. どちらかといえば慎重な方だっと思う
3. 慎重な方ではなかったと思う

問6. いろいろな運転の仕方が下に示されています。一つ一つの運転の仕方について、回答欄のあてはまる数字に○印（1つ）をつけてください。

運転の仕方	回 答			
	あてはまる	ややあてはまる	あまりあてはまらない	あてはまらない
1. 少しでも危険を感じたらすぐにブレーキを踏むほうだ	1	2	3	4
2. 友達が同乗している時は、よくしゃべるほうだ	1	2	3	4
3. 運転中、ふと他のことを考えるほうだ	1	2	3	4
4. 行こうか行くまいかと迷った時は、進むことが多い	1	2	3	4
5. 運転をしていて、あまり危険を感じたことはない	1	2	3	4
6. 合図をしないで車線変更をすることが多い	1	2	3	4
7. 無理な割り込みをすることが多い	1	2	3	4
8. 追越し禁止場所で追越しすることが多い	1	2	3	4
9. 一時停止すべきところで停止せずに徐行ですませることが多い	1	2	3	4
10. わき見運転をすることが多い	1	2	3	4
11. 車間距離をつめて走行することが多い	1	2	3	4
12. 急加速、急ブレーキをかけることが多い	1	2	3	4
13. 信号の変わり目を加速して交差点を通過することが多い	1	2	3	4
14. 横断歩道上の歩行者が横断しないと思ったら、徐行せず通過することが多い	1	2	3	4
15. 前の車がノロノロしていると、つい追い越したくなる	1	2	3	4
16. なれた道ではかなりスピードを出して運転するほうだ	1	2	3	4
17. 故意にスピードオーバーをすることが、よくある	1	2	3	4
18. 追い越されると腹がたつほうだ	1	2	3	4
19. 他の車が割り込もうとしたら、入れないようにすることがある	1	2	3	4
20. 狭い道でも、あまり不安を感じたことはない	1	2	3	4
21. たいていの場合、スピードを落とさずに、ハンドルだけでさける自信がある。	1	2	3	4

㉑

㉒

[次に事故当日のことについておたずねします]

問7. 事故が起きた時の事故発生場所の交通状況について夢たずねします。あてはまるところに○印をつけてください。

① 事故の起きた地点の交通量はどうか。

1. 渋滞^{じゅうたい}でノロノロ運転だった ④2
2. 車の量は多かったが渋滞^{じゅうたい}はしていなかった
3. 特に車の量は多くなかった
4. 閑散^{かんさん}としていた

② 事故の起きた地点の見通しはよかったですか。それとも悪かったですか。

1. 見通しが悪かった ④3
2. やや見通しが悪かった
3. 見通しは良かった

問8. 事故が起きた時に運転していた車は、あなたがふだんから乗りなれている車でしたか。それとも不慣れな車でしたか。

1. 乗りなれている車 ④4
2. あまり運転したことのない車
3. はじめて運転した車

問9. 事故の起きた地点の道路は、あなたがふだん通りなれている道路でしたか。それとも不慣れな道路でしたか。

1. よく通りなれている道路 ④5
2. あまり通りなれていない道路
3. はじめて通った道路

問10. 事故当日に・病気や睡眠不足、心配事など健康状態や精神状態に何か問題になることがありましたか。

1. 特に問題はなかった ④6
2. 問題があった(それはどんなことですか _____) ④7～④8

[次に車の運転についてのあなたのお考えをおたずねします]

問11. 車の運転に対するいろいろな意見が下にあります。一つ一つの意見について、回答欄のあてはまる数字に○印(1つ)をつけてください。

意見	回答			
	そう思う	どちらかといえば	どちらかと思わない	そうは思わない
1. 運転に多少の危険はつきものだ	1	2	3	4
2. 事故が起きるのは、運がわるいからだ	1	2	3	4
3. 違反はしても事故さえ起こさなければよい	1	2	3	4
4. 見通しのいいところでは、わざわざ一時停止しなくてもいい	1	2	3	4
5. 運転は機敏 <small>きびん</small> に行動できるかどうか重要だ	1	2	3	4
6. 交通安全教育は、事故防止にあまり役立たない	1	2	3	4
7. ルールを守らない歩行者は、はねられても仕方がない	1	2	3	4
8. 運転は慣れれば簡単なものだ	1	2	3	4
9. 交通事故は、お互いにルールを守れば起きないものだ	1	2	3	4
10. 多少のわき見をしていても、すばやい運転ができれば危険をさけることはできるものだ	1	2	3	4
11. 多少疲れていても、運転に支障 <small>ししょう</small> はない	1	2	3	4
12. 一般に若い人の方が判断力にすぐれている	1	2	3	4
13. 運転すること自体、楽しいことだ	1	2	3	4
14. 違反をすることと事故の発生にはあまり関係はない	1	2	3	4
15. スピードを出しても、機敏 <small>きびん</small> に行動できればそれほど危険ではない。	1	2	3	4
16. 自分さえ気をつけていれば交通事故にはあわない	1	2	3	4

④

④

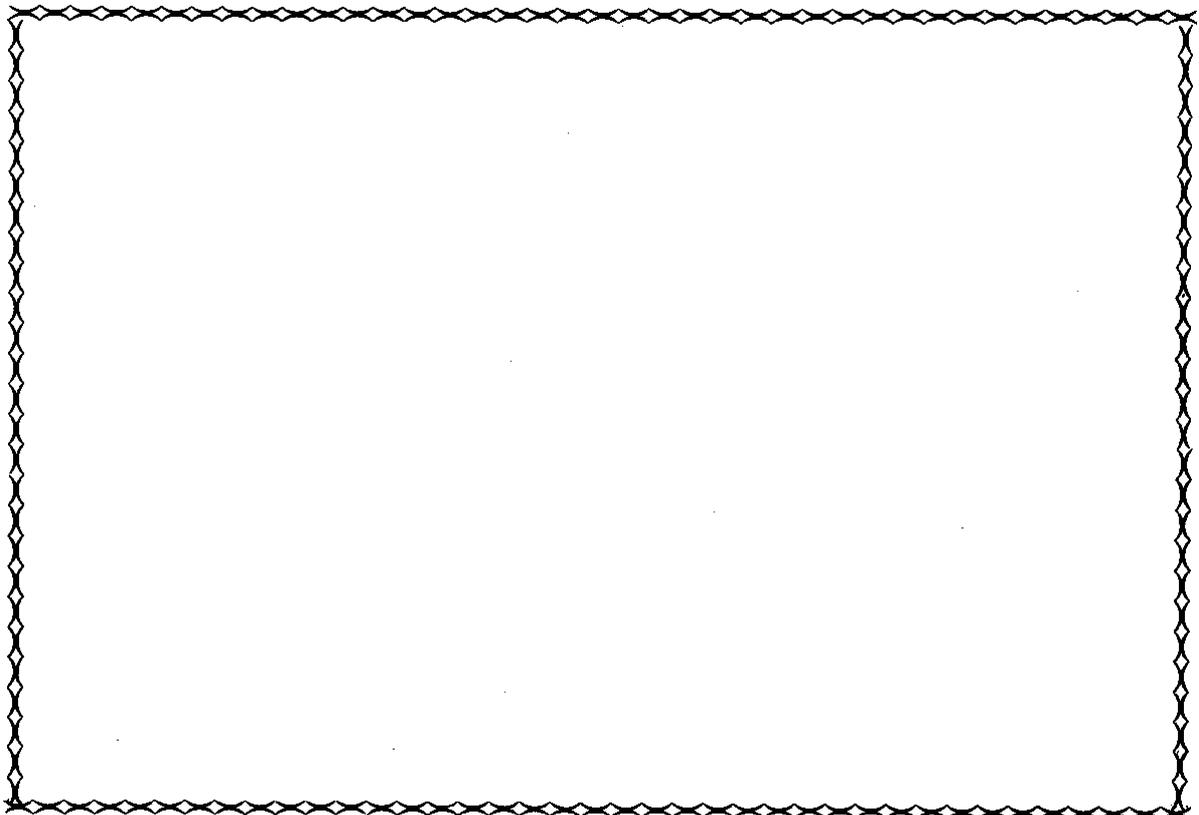
問12. 今回の事故の責任は、相手とあなたとどちらの方が重いと思いますか。次の中からあなたの気持ちに一番近いもの1つを選んで○印をつけてください。

1. 大部分は自分の方に責任があると思う 65
2. 相手にも責任があるが、自分の責任の方が大きいと思う
3. 相手と自分の責任は半々くらいだと思う
4. 自分にも責任があるが、相手め責任の方が大きいと思う
5. 大部分は相手に責任があると思う

問15. あなたは、今後も運転を続けますか。それとも運転をやめるつもりですか。あてはまるもの1つを選んで○印をつけてください。

1. このまま運転を続ける 66
2. しばらくは運転を続けるが、できるだけ早くやめるつもり
3. しばらくは運転をやめる
4. すぐに運転をやめる
5. わからない

問14. 最後に今回の事故は、あなた自身どのような運転をしていれば、防げたと思いますか。何か思いあたることがあれば、くわしくお書きください。



整理番号

--	--	--	--	--	--	--	--	--	--

① ⑨ ⑩

交通事故調査票

調査ご協力をお願い

この調査票は、対象となった交通事故や事故を起こした第1当事者について、担当官の方にご記入をお願いし、今後の事故防止に役立てることを目的としております。

この調査の結果は、統計的に処理を行いますので、個々の回答結果が公表されることは、決してありません。できるだけ事実に即してご記入ください。

なお、調査に関して不明の点があれば、下記までご連絡ください。

自動車安全運転センター 調査研究課
〒105 東京都港区虎ノ門1-21-17

記入上のお願い

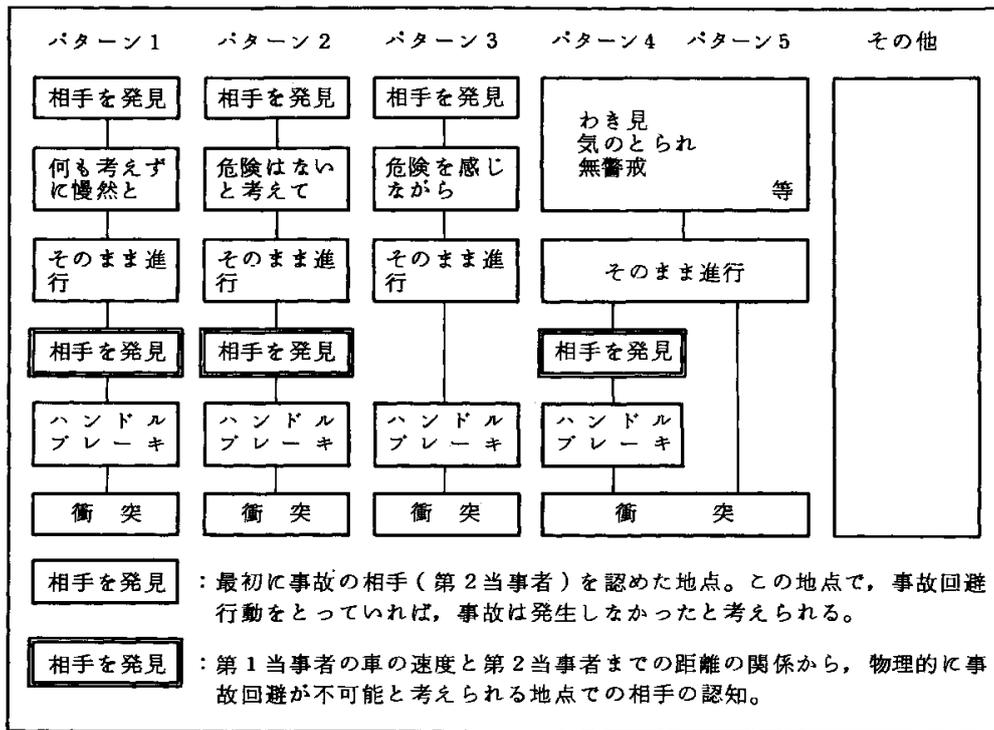
1. 回答は、あてはまる番号を○印で囲むか、() または 内に具体的なお意見や該当する数字をご記入ください。
2. 回答は、番号の順番通りに、記入もれが無いようにお願いします。
3. 質問によっては、回答内容で回答する順番が異なる場合があります。調査票の中の説明に従って回答してください。
4. 記入済みの調査票は第1当事者用と一対にし、他の第1当事者用調査票と紛れないように注意して保管してください。

問1. 今回の事故の概要についておたずねします。以下の各欄に「交通事故統計原票」と同じコードでご記入下さい。

	1当	2当		1当	2当
事故内容	<input type="text"/>	— ①	通行目的	<input type="text"/>	<input type="text"/> ⑳
昼	<input type="text"/>	—	選任事業所等	<input type="text"/>	<input type="text"/>
夜	<input type="text"/>	—	暴走行為	<input type="text"/>	<input type="text"/>
曜日	<input type="text"/>	—	飲酒運転	<input type="text"/>	<input type="text"/>
職業	<input type="text"/>	<input type="text"/>	法令違反	<input type="text"/>	<input type="text"/>
年齢	<input type="text"/>	<input type="text"/>	原因区分		
性別	<input type="text"/>	<input type="text"/>	人的原因	<input type="text"/>	<input type="text"/>
地形	<input type="text"/>		車両的原因	<input type="text"/>	<input type="text"/>
道路形状	<input type="text"/>	—	道路環境原因	<input type="text"/>	<input type="text"/>
車道幅員	<input type="text"/>	—	下命・容認	<input type="text"/>	<input type="text"/>
道路線形	<input type="text"/>	—	運転資格	<input type="text"/>	<input type="text"/> ㉑
路面状態	<input type="text"/>	—	事故車種の免許 経過年数	<input type="text"/>	<input type="text"/> ③ ㉒
当事者種別	<input type="text"/>	<input type="text"/>	自体防護	<input type="text"/>	<input type="text"/>
用途別	<input type="text"/>	<input type="text"/>	人身損傷程度	<input type="text"/>	<input type="text"/> ㉓
事故類型	<input type="text"/>				
事故直前速度	<input type="text"/>	<input type="text"/> ㉔			

問2. 第1当事者の認知・判断の仕方から交通事故を下の5つのパターンに分類しました。今回の事故を下の分類にあてはめるとしたら、どのパターンに該当しますか。最も近いと思うもの1つを選んで・回答欄の番号に○印をつけてください。

もし、どれにも該当しない場合は例図に従って、「その他」の空欄にパターン図をお書きください。



【回答欄】

1. パターン1 (事故地点の前で相手を発見し、その時点で事故回避行動をとってれば事故は発生していなかったと思われるが、漫然と進行して事故になったパターン)
2. パターン2 (事故地点の前で相手を発見し、その時点で事故回避行動をとってれば事故は発生していなかったと思われるが、危険はないと判断して事故になったパターン)
3. パターン3 (事故地点の前で相手を発見し、その時点で事故回避行動をとってれば事故は発生していなかったと思われるが、危険を感じながらもそのまま進行したため事故になったパターン)
4. パターン4 (わき見などで、相手を発見したときは物理的に事故回避は不可能な状態で、そのまま事故になったパターン)
5. パターン5 (事故地点の前で、全く相手に気づかず、事故の衝撃で、はじめて相手に気づいたパターン)
6. その他 (上記の5つのパターンのどれにも該当しない。この場合は、上のその他の欄にパターン図をお書きください)

問3. 事故の第1当事者は、事故をおこす前に第2当事者に気づいていましたか。

1. 気づいていた(問3-2へ)
2. 気づいていなかった(問3-1へ)

問3-1 第1当事者が事故の直前に第2当事者に気づかなかった理由は、次のどれですか。当てはまるところにいくつでも○印をつけてください。

1. ぼんやりしていた
2. 考え事をしていた
3. 同乗者と話をしていた
4. 運転以外の事をしていた(カーステレオ、クーラーの操作等)
5. わき見
6. 居眠りをしていた
7. なにかの陰になって相手が見えなかった
8. 照明が暗くてわからなかった
9. 気象条件が悪くてわからなかった
10. わからない
11. その他(具体的に)

第1当事者が第2当事者に気づいていた場合のみお答えください ←

問3-2 第1当事者が最初に第2当事者を発見した時の相互の距離はどのくらいでしたか。

約()メートル

問3-3 第1当事者が最初に第2当事者を発見した時の第1当事者の車の速度はどのくらいでしたか。

約() km

問3-4 第1当事者が、第2当事者を最初に発見したときに、第1当事者は第2当事者の行動をどのように判断しましたか。次の中の当てはまるものに、いくつでも○印をつけてください。

1. 相手が避けると思った
2. 相手が止まると思った
3. まだ距離があるので危険はないと思った
4. 多少の危険を感じたが、そのまま進行した
5. 漫然と進行した
6. 相手を発見した時には、直前でどうしようもなかった
7. 危険はないと判断した
8. その他()

問4. 事故の起こる手前100mから次にあげる距離で第1当事者はどのような行動をとりましたか。下の質問にお答え下さい。

相手と 距離	事故の 相手が 視界に 入って いたか		その時の おおむねの 速度は？ (時速で 記入して ください)	その時危険 を感じて いたか			運転操作は？						その時第1当事者は次の1～7の どれかに該当する状態でしたか。 該当するものに、いくつでも○印 をつけてください。また、 <u>該当が なければ8番に必ず○印をつけて ください。</u>								
	視 界 に 入 っ て い た	視 界 に 入 っ て い な か っ た		危 険 と 思 っ て い な か っ た	危 険 を 感 じ た が 事 故 に な る と 思 っ て い な か っ た	事 故 に な る と 思 っ て い た	その時のアクセル操作は？			その時のブレーキ操作は？			ほ ん や り し て い た	考 え 事 を し て い た	同 乗 者 と 話 し を し て い た	運 転 以 外 の こ と を し て い た (ステレオ・ラジオ・クーラーの操作等)	わ き 見 を し て い た	居 眠 り を し て い た	そ の 他 (具 体 的 に 下 欄 に 記 入)	左 の ど れ に も 該 当 し な い	
							加 速 し た	減 速 し た (ア ク セ ル か ら 足 を 離 し た)	定 速 状 態 の ま ま (操 作 な し)	ブ レ ー キ 操 作 な し	通 常 の ブ レ ー キ を か け た (特 に 急 ブ レ ー キ で は な か っ た)	急 ブ レ ー キ を か け た									
記入例	1	②	40 km	①	2	3	1	2	③	①	2	3	1	2	③	4	5	6	7	8	
約 100m	1	2	km	1	2	3	1	2	3	1	2	3	1	2	3	4	5	6	7	8	⑤①～⑤⑧
約 70m	1	2	km	1	2	3	1	2	3	1	2	3	1	2	3	4	5	6	7	8	⑤⑨～⑥⑥
約 50m	1	2	km	1	2	3	1	2	3	1	2	3	1	2	3	4	5	6	7	8	⑥⑦～⑦④ ④
約 30m	1	2	km	1	2	3	1	2	3	1	2	3	1	2	3	4	5	6	7	8	⑧①～⑧⑧
約 10m	1	2	km	1	2	3	1	2	3	1	2	3	1	2	3	4	5	6	7	8	⑧⑨～⑨⑥
事故 直前	1	2	km	1	2	3	1	2	3	1	2	3	1	2	3	4	5	6	7	8	⑨⑦～⑩④

正確な速度でなく、おおむねの速度でもかまいませんのでできるだけ記入してください。

「その他」に回答した場合は、その内容を具体的に記入してください。
()

問5. 今回の事故の責任は、第1当事者と第2当事者とどちらの方が責任が重いと思いますか。

1. 大部分は第1当事者の方に責任があると思う
2. 第2当事者にも責任があるが、第1当事者の責任の方が大きいと思う
3. 第1当事者と第2当事者の責任は半々くらいだと思う
4. 第1当事者にも責任があるが、第2当事者の責任の方が大きいと思う
5. 大部分は第2当事者に責任があると思う
6. その他（具体的に：_____）

35

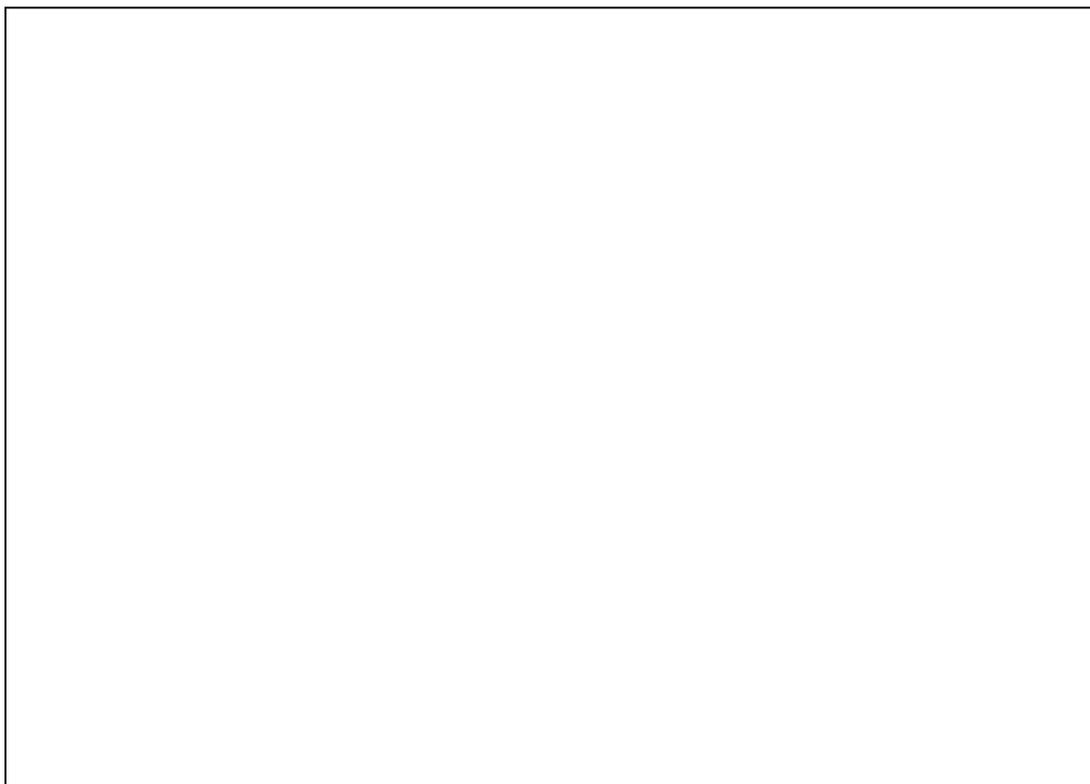
問6. 第1当事者について、次の各項目で該当するところに○印をつけてください。

大項目	質問項目	選択肢		
		非常に ある	やや ある	全く ない
知的 能力	① 記憶力に障害がみられる	1	2	3
	② 交通に対する知識が不足している	1	2	3
	③ 言語障害がみられる	1	2	3
	④ 理解力に問題がある	1	2	3
	⑤ 論理性が不足している	1	2	3
社会性	⑥ 考え方が幼稚である	1	2	3
	⑦ 責任感が欠けている	1	2	3
運動能力	⑧ 反応が鈍い	1	2	3
	⑨ 運動機能に障害がみられる	1	2	3
事故 に認 対識 す	⑩ 取調べに対して反抗的である	1	2	3
	⑪ 事故に対して反省している	1	2	3
	⑫ 再び事故を起こす可能性がある	1	2	3

36

37

問7. 最後に今回の事故は、第1当事者がどのようにすれば防げたとお考えですか。お気づきの点を、自由にお書きください。



付録3-1 運転意識に関する標準得点の平均と標準偏差

車種, 年齢層, 統計量 運転の意識	四 輪 群							
	~19歳		20~24歳		25~29歳		30~39歳	
	平均値	標準偏差	平均値	標準偏差	平均値	標準偏差	平均値	標準偏差
1. 運転に多少の危険はつきものだ	-0.049	0.883	-0.084	0.993	0.035	1.033	0.101	1.050
2. 事故が起きるのは、運がわるいからだ	-0.101	1.001	-0.114	1.017	-0.021	0.971	0.221	0.968
3. 違反はしても事故さえ起こさなければよい	-0.101	1.016	-0.033	1.004	0.021	0.974	0.096	0.990
4. 見通しのいいところでは、わざわざ一時停止しなくてもいい	-0.196	1.047	0.004	0.961	0.034	0.999	0.116	0.973
5. 運転は機敏に行動できるかどうか重要だ	-0.116	0.910	-0.037	0.977	0.020	1.010	0.111	1.061
6. 交通安全教育は、事故防止にあまり役立たない	-0.155	1.021	-0.098	1.011	0.051	0.951	0.184	0.972
7. ルールを守らない歩行者は、はねられても仕方がない	-0.110	1.044	-0.026	0.993	-0.019	1.003	0.128	0.951
8. 運転は慣れば簡単なものだ	-0.069	0.941	-0.044	1.002	-0.073	0.980	0.162	1.026
9. 交通事故は、お互いにルールを守れば起きないものだ	-0.014	0.939	0.088	1.044	0.024	1.015	-0.107	0.965
10. 多少のわき見をしていても、すばやい運転ができれば危険をさけることはできるものだ	-0.076	0.999	-0.007	0.977	-0.039	0.997	0.099	1.014
11. 多少疲れていても、運転に支障はない	-0.053	1.011	-0.016	1.027	-0.052	0.973	0.103	0.974
12. 一般に若い人の方が判断力にすぐれている	-0.097	0.935	-0.074	0.961	-0.050	0.951	0.197	1.099
13. 運転すること自体、楽しいことだ	-0.337	0.851	-0.192	0.953	0.139	0.972	0.351	1.039
14. 違反をすることと事故の発生にはあまり関係はない	-0.077	1.034	-0.053	1.034	0.079	0.929	0.050	0.979
15. スピードを出しても、機敏に行動できればそれほど危険ではない	-0.200	1.071	0.010	0.978	-0.004	0.989	0.145	0.949
16. 自分さえ気をつければ交通事故にはあわない	-0.111	1.072	0.027	0.979	-0.029	1.016	0.079	0.941

付録3-2 運転意識に関する標準得点の平均と標準偏差

車種、年齢層、統計量 運転の意識	二 輪 群							
	16～19歳		20～24歳		25～29歳		30～39歳	
	平均値	標準偏差	平均値	標準偏差	平均値	標準偏差	平均値	標準偏差
1. 運転に多少の危険はつきものだ	-0.140	0.925	0.065	1.058	0.056	0.935	0.282	1.127
2. 事故が起きるのは、運がわるいからだ	-0.067	1.015	0.052	0.928	-0.175	1.023	0.311	1.037
3. 違反はしても事故さえ起こさなければよい	-0.153	1.060	0.023	0.869	0.173	1.152	0.305	0.789
4. 見通しのいいところでは、わざわざ一時停止しなくてもいい	-0.064	1.012	-0.122	0.960	0.282	1.009	0.226	0.966
5. 運転は機敏に行動できるかどうかが重要だ	-0.018	1.058	-0.065	0.904	0.060	0.878	0.167	1.120
6. 交通安全教育は、事故防止にあまり役立たない	-0.157	1.008	0.158	0.986	0.239	0.793	-0.108	1.126
7. ルールを守らない歩行者は、はねられても仕方がない	-0.115	1.107	-0.042	0.864	0.110	0.976	0.403	0.849
8. 運転は慣れれば簡単なものだ	-0.172	1.001	0.001	0.986	0.064	0.875	0.555	0.928
9. 交通事故は、お互いにルールを守れば起きないものだ	-0.039	0.995	0.065	0.998	0.198	1.069	-0.252	0.909
10. 多少のわき見をしていても、すばやい運転ができれば危険をさげることはできるものだ	-0.044	0.980	-0.126	1.048	0.383	0.816	0.049	1.056
11. 多少疲れていても、運転に支障はない	-0.063	1.080	0.090	0.945	-0.043	0.945	0.044	0.902
12. 一般に若い人の方が判断力にすぐれている	-0.137	0.974	-0.067	0.954	0.106	0.984	0.556	1.056
13. 運転すること自体、楽しいことだ	-0.334	0.737	-0.026	0.933	0.307	0.963	0.945	1.308
14. 違反をすることと事故の発生にはあまり関係はない	-0.090	1.066	0.081	0.949	-0.040	0.913	0.167	0.967
15. スピードを出しても、機敏に行動できればそれほど危険ではない	-0.147	1.083	0.019	0.960	0.049	0.940	0.431	0.697
16. 自分さえ気をつければ交通事故にはあわない	-0.048	0.998	-0.083	1.000	0.044	1.114	0.342	0.813

付録4-1 運転意識に関する統計量（四輪群）

車種, 年齢層, 統計量	四 輪 群									
	～19歳		20～24歳		25～29歳		30～39歳		全 体	
	平均値	標準偏差	平均値	標準偏差	平均値	標準偏差	平均値	標準偏差	平均値	標準偏差
1. 運転に多少の危険はつきものだ	3.41	0.662	3.44	0.745	3.35	0.775	3.30	0.790	3.37	0.750
2. 事故が起きるのは、運がわるいからだ	2.20	0.917	2.22	0.932	2.13	0.890	1.91	0.889	2.11	0.916
3. 違反はしても事故さえ起こさなければよい	1.77	0.839	1.71	0.830	1.67	0.809	1.60	0.822	1.68	0.826
4. 見通しのいいところでは、わざわざ一時停止しなくてもいい	2.14	1.016	1.94	0.934	1.91	0.967	1.83	0.947	1.95	0.967
5. 運転は機敏に行動できるかどうかが重要だ	3.08	0.891	3.00	0.958	2.95	0.993	2.86	1.049	2.97	0.980
6. 交通安全教育は、事故防止にあまり役立たない	1.88	0.879	1.83	0.870	1.70	0.818	1.58	0.841	1.74	0.859
7. ルールを守らない歩行者は、はねられても仕方がない	1.82	0.925	1.74	0.881	1.74	0.890	1.61	0.845	1.72	0.885
8. 運転は慣れれば簡単なものだ	2.31	0.947	2.29	1.009	2.32	0.990	2.08	1.039	2.24	1.004
9. 交通事故は、お互いにルールを守れば起きないものだ	3.29	0.917	3.19	1.023	3.25	0.998	3.38	0.948	3.27	0.978
10. 多少のわき見をしていても、すばやい運転ができれば危険をさけることはできるものだ	1.81	0.850	1.75	0.835	1.78	0.851	1.66	0.867	1.75	0.851
11. 多少疲れていても、運転に支障はない	1.86	0.866	1.83	0.879	1.86	0.833	1.73	0.835	1.81	0.855
12. 一般に若い人の方が判断力にすぐれている	3.08	0.929	3.06	0.955	3.03	0.946	2.79	1.094	2.98	0.993
13. 運転すること自体、楽しいことだ	3.23	0.823	3.09	0.922	2.76	0.940	2.56	1.007	2.90	0.965
14. 違反をすることと事故の発生にはあまり関係はない	1.66	0.863	1.64	0.863	1.53	0.776	1.56	0.818	1.60	0.832
15. スピードを出しても、機敏に行動できればそれほど危険ではない	1.78	0.876	1.61	0.801	1.62	0.811	1.49	0.779	1.61	0.818
16. 自分さえ気をつければ交通事故にはあわない	1.60	0.895	1.48	0.819	1.53	0.852	1.44	0.789	1.50	0.836

付録4-2 運転意識に関する統計量（二輪群）

車種、年齢層、統計量	二 輪 群									
	16～19歳		20～24歳		25～29歳		30～39歳		全 体	
	平均値	標準偏差	平均値	標準偏差	平均値	標準偏差	平均値	標準偏差	平均値	標準偏差
1. 運転に多少の危険はつきものだ	3.47	0.721	3.31	0.822	3.31	0.738	3.14	0.875	3.36	0.778
2. 事故が起きるのは、運がわるいからだ	2.39	0.970	2.28	0.879	2.50	0.984	2.03	0.981	2.33	0.948
3. 違反はしても事故さえ起こさなければよい	1.95	0.848	1.81	0.696	1.69	0.931	1.59	0.628	1.83	0.797
4. 見通しのいいところでは、わざわざ一時停止しなくてもいい	2.28	0.980	2.33	0.920	1.94	0.982	2.00	0.926	2.22	0.961
5. 運転は機敏に行動できるかどうかが重要だ	3.11	0.980	3.15	0.839	3.03	0.822	2.93	1.052	3.09	0.924
6. 交通安全教育は、事故防止にあまり役立たない	2.01	0.882	1.73	0.859	1.66	0.701	1.97	0.981	1.87	0.873
7. ルールを守らない歩行者は、はねられても仕方がない	1.96	1.028	1.89	0.798	1.75	0.916	1.48	0.785	1.86	0.926
8. 運転は慣れれば簡単なものだ	2.63	0.987	2.45	0.963	2.39	0.882	1.89	0.916	2.45	0.979
9. 交通事故は、お互いにルールを守れば起きないものだ	3.42	0.948	3.32	0.947	3.19	1.030	3.62	0.862	3.38	0.951
10. 多少のわき見をしていても、すばやい運転ができれば危険をさけることはできるものだ	1.94	0.853	2.01	0.908	1.56	0.716	1.86	0.915	1.91	0.868
11. 多少疲れていても、運転に支障はない	1.92	0.968	1.79	0.843	1.91	0.856	1.83	0.805	1.87	0.894
12. 一般に若い人の方が判断力にすぐれている	3.20	0.914	3.13	0.890	2.97	0.933	2.55	0.985	3.07	0.935
13. 運転すること自体、楽しいことだ	3.53	0.666	3.25	0.840	2.94	0.892	2.38	1.178	3.23	0.902
14. 違反をすることと事故の発生にはあまり関係はない	1.83	1.004	1.67	0.890	1.78	0.870	1.59	0.907	1.74	0.940
15. スピードを出しても、機敏に行動できればそれほど危険ではない	1.90	0.970	1.75	0.856	1.72	0.851	1.38	0.622	1.76	0.893
16. 自分さえ気をつければ交通事故にはあわない	1.71	0.948	1.75	0.946	1.63	1.070	1.35	0.769	1.67	0.947

付録5 運転意識に関する検定結果

質 問	四 輪 群				二 輪 群			
	χ^2 値	有意差	t 値	有意差	χ^2 値	有意差	t 値	有意差
1. 運転に多少の危険はつきものだ	6.394		2.504	*	3.141		1.469	
2. 事故が起きるのは運がわるいからだ	20.614	***	3.708	***	1.808		0.496	
3. 違反はしても事故さえ起こさなければよい	9.248	*	2.053	*	7.116		2.119	*
4. 見通しのいいところではわざわざ一時停止しなくてもいい	10.623	*	2.630	**	7.499		2.333	*
5. 運転は機敏に行動できるかどうかが重要だ	10.821	*	2.256	*	1.607		1.013	
6. 交通安全教育は、事故防止にあまり役立たない	21.893	***	4.181	***	0.501		0.693	
7. ルールを守らない歩行者は、はねられても仕方がない	5.005		1.914		9.389	*	2.264	*
8. 運転は慣れれば簡単なものだ	7.170		1.861		7.634		2.741	**
9. 交通事故は、お互いにルールを守れば起きないものだ	6.741		-1.564		3.772		-0.070	
10. 多少わき見してもすばやい運転ができれば危険をさげられる	4.640		1.395		5.794		2.116	*
11. 多少疲れていても、運転に支障はない	1.662		0.992		11.527	**	0	
12. 一般に若い人の方が判断力にすぐれている	10.658	*	2.911	**	8.581	*	2.928	**
13. 運転すること自体、楽しいことだ	76.676	***	8.920	***	33.197	***	5.954	***
14. 違反をすることと事故の発生にはあまり関係はない	4.684		2.244	*	0.598		0.499	
15. スピードを出しても機敏に行動できればそれほど危険でない	11.423	**	2.482	*	4.567		2.057	*
16. 自分さえ気をつければ交通事故にはあわない	2.284		1.015		8.498	*	1.716	

(注) 表中の χ^2 値と t 値は、16歳～24歳と25歳～39歳のグループに分けて比較したものである。

カイ自乗値 .05=7.815 (*) .01=11.345 (**) .001=16.3 (***) df=3

t 値 .05=1.960 (*) .01=2.576 (**) .001=3.291 (***) df=無限大

空欄は、有意差なし

付録6-1 運転行動に関する標準得点の平均と標準偏差

車種, 年齢層, 統計量 運転の仕方	四 輪 群							
	～19歳		20～24歳		25～29歳		30～39歳	
	平均値	標準偏差	平均値	標準偏差	平均値	標準偏差	平均値	標準偏差
1. 少しでも危険を感じたらすぐにブレーキを踏むほうだ	-2.466	1.099	-2.366	0.988	-2.533	0.972	-2.703	0.932
2. 友達が同乗している時は、よくしゃべるほうだ	-0.294	0.948	-0.187	0.964	0.073	0.949	0.368	0.999
3. 運転中、ふと他のことを考えるほうだ	-0.032	1.002	-0.032	0.982	-0.134	0.993	0.173	1.003
4. 行こうか行くまいかと迷った時は、進むことが多い	-0.140	1.021	-0.082	0.939	0.045	0.952	0.160	1.059
5. 運転をしていて、あまり危険を感じたことはない	-0.017	0.965	-0.028	0.956	0.050	1.025	0.001	1.043
6. 合図をしないで車線変更をすることが多い	-0.094	1.020	0.026	1.010	-0.017	0.966	0.056	0.998
7. 無理な割り込みをすることが多い	-0.141	1.061	-0.151	1.040	0.073	0.907	0.213	0.940
8. 追い越し禁止場所で追い越しすることが多い	-0.263	1.170	-0.049	0.991	0.054	0.952	0.208	0.845
9. 一時停止すべきところで停止せずに徐行ですませることが多い	-0.236	1.025	-0.046	0.945	0.064	0.976	0.175	1.022
10. わき見運転をすることが多い	-0.178	1.004	-0.088	0.975	0.045	0.964	0.193	1.021
11. 車間距離をつめて走行することが多い	-0.186	0.981	-0.123	0.971	-0.004	1.009	0.281	0.982
12. 急加速、急ブレーキをかけることが多い	-0.231	1.043	-0.119	1.024	0.070	0.926	0.248	0.941
13. 信号の変わり目を加速して交差点を通過することが多い	-0.192	0.956	-0.129	0.978	0.066	1.002	0.233	1.005
14. 横断歩道上の歩行者が横断しないと思ったら、徐行せず通過することが多い	-0.142	0.968	-0.127	0.953	0.060	0.969	0.199	1.058
15. 前の車がノロノロしていると、つい追い越したくなる	-0.181	1.028	-0.136	0.951	0.028	0.977	0.263	0.996
16. なれた道ではかなりスピードを出して運転するほうだ	-0.257	1.025	-0.115	0.946	0.080	1.006	0.256	0.965
17. 故意にスピードオーバーをすることが、よくある	-0.290	1.022	-0.183	0.949	0.123	0.961	0.318	0.967
18. 追い越しされると腹がたつほうだ	-0.244	1.071	-0.059	0.954	-0.011	1.003	0.261	0.933
19. 他の車が割り込もうとしたら、入れないようにすることがある	-0.097	1.053	-0.006	0.981	-0.066	0.984	0.136	0.985
20. 狭い道でも、あまり不安を感じたことはない	-0.023	1.007	-0.059	1.005	0.068	0.948	0.025	1.033
21. たいていの場合、スピードを落とさずに、ハンドルだけで避ける自信がある	-0.169	1.084	-0.054	0.996	0.017	0.929	0.174	0.973

付録6-2 運転行動に関する標準得点の平均と標準偏差

車種、年齢層、統計量 運転の意識	二 輪 群							
	16～19歳		20～24歳		25～29歳		30～39歳	
	平均値	標準偏差	平均値	標準偏差	平均値	標準偏差	平均値	標準偏差
1. 少しでも危険を感じたらすぐにブレーキを踏むほうだ	-1.720	1.082	-1.807	1.006	-2.039	0.721	-2.183	0.936
2. 友達が同乗している時は、よくしゃべるほうだ	0.009	1.069	-0.047	0.975	-0.168	0.918	0.281	0.872
3. 運転中、ふと他のことを考えるほうだ	0.129	1.035	-0.215	0.946	-0.070	0.875	0.167	1.078
4. 行こうか行くまいかと迷った時は、進むことが多い	-0.174	0.972	0.009	0.979	0.251	0.988	0.329	1.072
5. 運転をしていて、あまり危険を感じたことはない	-0.064	1.025	-0.015	0.939	0.257	1.007	-0.022	1.056
6. 合図をしないで車線変更をすることが多い	-0.205	1.064	0.068	0.913	0.343	0.794	0.184	1.048
7. 無理な割り込みをすることが多い	-0.175	1.108	0.139	0.951	0.010	0.801	0.269	0.841
8. 追い越し禁止場所で追い越すことが多い	-0.134	1.061	-0.008	1.039	0.040	0.882	0.467	0.649
9. 一時停止すべきところで停止せずに徐行ですませることが多い	-0.172	0.986	0.050	0.943	0.158	1.067	0.319	1.063
10. わき見運転をすることが多い	0.042	0.962	-0.143	0.999	-0.077	0.990	0.303	1.134
11. 車間距離をつめて走行することが多い	-0.149	1.004	-0.048	1.032	0.081	0.903	0.577	0.817
12. 急加速、急ブレーキをかけることが多い	-0.237	1.068	0.060	0.887	0.299	0.879	0.371	0.946
13. 信号の変わり目を加速して交差点を通過することが多い	-0.076	1.027	-0.093	0.976	0.284	0.884	0.192	1.047
14. 横断歩道上の歩行者が横断しなかったら、徐行せず通過することが多い	-0.242	0.898	0.096	1.014	0.114	1.164	0.504	0.890
15. 前の車がノロノロしていると、つい追い越したくなる	-0.255	0.943	0.028	0.943	0.274	1.113	0.544	0.967
16. なれた道ではかなりスピードを出して運転するほうだ	-0.173	1.025	-0.041	0.954	0.340	0.936	0.352	0.975
17. 故意にスピードオーバーをすることが、よくある	-0.309	0.960	0.195	1.027	0.112	0.869	0.502	0.911
18. 追い越しされると腹がたつほうだ	-0.230	1.029	0.095	0.985	0.165	0.912	0.409	0.876
19. 他の車が割り込もうとしたら、入れないようにすることがある	-0.059	1.090	0.074	0.841	-0.082	0.965	0.119	1.081
20. 狭い道でも、あまり不安を感じたことはない	-0.079	1.033	-0.002	0.971	0.052	1.099	0.234	0.854
21. たいていの場合、スピードを落とさずに、ハンドルだけで避ける自信がある	-0.137	1.029	0.031	1.003	0.174	0.914	0.222	0.967

付録7-1 運転意識に関する統計量（四輪群）

車種、年齢層、統計量 運転の仕方	四 輪 群									
	～19歳		20～24歳		25～29歳		30～39歳		全 体	
	平均値	標準偏差	平均値	標準偏差	平均値	標準偏差	平均値	標準偏差	平均値	標準偏差
1. 少しでも危険を感じたらすぐにブレーキを踏むほうだ	3.30	0.731	3.24	0.657	3.35	0.647	3.46	0.620	3.34	0.666
2. 友達が同乗している時は、よくしゃべるほうだ	3.06	0.819	2.96	0.833	2.74	0.822	2.48	0.865	2.80	0.864
3. 運転中、ふと他のことを考えるほうだ	2.73	0.830	2.73	0.815	2.81	0.822	2.56	0.832	2.70	0.829
4. 行こうか行くまいかと迷った時は、進むことが多い	2.72	0.982	2.67	0.904	2.54	0.923	2.43	1.018	2.59	0.962
5. 運転をしていて、あまり危険を感じたことはない	2.23	0.953	2.24	0.940	2.16	1.009	2.21	1.027	2.21	0.982
6. 合図をしないで車線変更をすることが多い	1.91	0.910	1.80	0.899	1.84	0.859	1.77	0.887	1.82	0.889
7. 無理な割り込みをすることが多い	1.80	0.834	1.81	0.819	1.63	0.713	1.52	0.739	1.69	0.787
8. 追い越し禁止場所で追い越しすることが多い	1.65	0.800	1.50	0.674	1.43	0.650	1.33	0.575	1.47	0.680
9. 一時停止すべきところで停止せずに徐行ですませることが多い	2.24	0.954	2.06	0.877	1.96	0.905	1.86	0.949	2.02	0.928
10. わき見運転をすることが多い	2.44	0.844	2.36	0.820	2.25	0.812	2.12	0.860	2.29	0.841
11. 車間距離をつめて走行することが多い	2.28	0.868	2.22	0.859	2.12	0.892	1.87	0.868	2.11	0.884
12. 急加速、急ブレーキをかけることが多い	2.01	0.843	1.92	0.826	1.77	0.747	1.63	0.759	1.83	0.807
13. 信号の変わり目を加速して交差点を通過することが多い	2.44	0.831	2.39	0.849	2.22	0.869	2.07	0.873	2.27	0.868
14. 横断歩道上の歩行者が横断しないと思ったら、徐行せず通過することが多い	2.50	0.893	2.48	0.877	2.31	0.890	2.18	0.977	2.37	0.919
15. 前の車がノロノロしていると、つい追い越したくなる	2.76	0.933	2.72	0.862	2.57	0.888	2.36	0.904	2.60	0.907
16. なれた道ではかなりスピードを出して運転するほうだ	2.72	0.869	2.60	0.802	2.43	0.853	2.29	0.817	2.50	0.846
17. 故意にスピードオーバーすることが、よくある	2.42	0.879	2.33	0.815	2.07	0.824	1.90	0.829	2.17	0.859
18. 追い越しされると腹がたつほうだ	2.33	0.993	2.16	0.884	2.12	0.932	1.87	0.866	2.11	0.927
19. 他の車が割り込もうとしたら、入れないようにすることがある	2.16	0.937	2.08	0.873	2.13	0.876	1.95	0.877	2.07	0.890
20. 狭い道でも、あまり不安を感じたことはない	2.18	0.953	2.21	0.952	2.09	0.897	2.13	0.978	2.16	0.947
21. たいていの場合、スピードを落とさずに、ハンドルだけで避ける自信がある	1.97	0.887	1.87	0.815	1.81	0.760	1.69	0.796	1.83	0.818

付録7-2 運転意識に関する統計量（二輪群）

車種，年齢層，統計量	二 輪 群									
	16～19歳		20～24歳		25～29歳		30～39歳		全 体	
	平均値	標準偏差	平均値	標準偏差	平均値	標準偏差	平均値	標準偏差	平均値	標準偏差
1. 少しでも危険を感じたらすぐにブレーキを踏むほうだ	3.09	0.811	3.16	0.754	3.33	0.540	3.50	0.638	3.19	0.751
2. 友達が同乗している時は，よくしゃべるほうだ	2.37	1.058	2.43	0.961	2.55	0.905	2.10	0.860	2.38	0.988
3. 運転中，ふと他のことを考えるほうだ	2.34	0.897	2.64	0.816	2.52	0.755	2.31	0.930	2.46	0.864
4. 行こうか行くまいかと迷った時は，進むことが多い	2.88	0.895	2.71	0.897	2.49	0.906	2.41	0.983	2.72	0.919
5. 運転をしていて，あまり危険を感じたことはない	2.25	0.988	2.20	0.900	1.94	0.966	2.21	1.013	2.19	0.961
6. 合図をしないで車線変更をすることが多い	2.12	1.002	1.87	0.865	1.61	0.747	1.75	1.005	1.93	0.944
7. 無理な割り込みをすることが多い	2.07	0.939	1.80	0.805	1.91	0.678	1.69	0.712	1.92	0.849
8. 追い越し禁止場所で追い越すことが多い	1.81	0.885	1.71	0.866	1.67	0.736	1.31	0.541	1.70	0.836
9. 一時停止すべきところで停止せずに徐行ですませることが多い	2.46	0.928	2.25	0.887	2.15	1.004	2.00	1.000	2.30	0.943
10. わき見運転をすることが多い	2.11	0.797	2.27	0.827	2.21	0.820	1.90	0.939	2.15	0.830
11. 車間距離をつめて走行することが多い	2.24	0.904	2.15	0.926	2.03	0.810	1.59	0.733	2.10	0.898
12. 急加速，急ブレーキをかけることが多い	2.27	0.953	2.00	0.794	1.79	0.781	1.72	0.841	2.05	0.890
13. 信号の変わり目を加速して交差点を通過することが多い	2.60	0.850	2.61	0.804	2.30	0.728	2.38	0.862	2.54	0.825
14. 横断歩道上の歩行者が横断しないと思ったら，徐行せず通過することが多い	2.84	0.845	2.52	0.950	2.50	1.107	2.14	0.833	2.61	0.938
15. 前の車がノロノロしていると，つい追い越したくなる	2.96	0.850	2.71	0.851	2.49	1.004	2.24	0.872	2.73	0.904
16. なれた道ではかなりスピードを出して運転するほうだ	2.86	0.867	2.75	0.807	2.42	0.792	2.41	0.825	2.71	0.848
17. 故意にスピードオーバーすることが，よくある	2.64	0.842	2.20	0.900	2.27	0.761	1.93	0.799	2.37	0.878
18. 追い越しされると腹がたつほうだ	2.37	1.036	2.04	0.992	1.97	0.918	1.72	0.882	2.14	1.009
19. 他の車が割り込もうとしたら，入れないようにすることがある	1.98	0.940	1.87	0.728	2.00	0.829	1.83	0.928	1.93	0.861
20. 狭い道でも，あまり不安を感じたことはない	2.15	0.954	2.08	0.897	2.03	1.015	1.86	0.789	2.08	0.926
21. たいていの場合，スピードを落とさずに，ハンドルだけで避ける自信がある	1.97	0.810	1.84	0.789	1.73	0.719	1.69	0.761	1.86	0.789

付録8 運転行動に関する検定結果

質 問	四 輪 群				二 輪 群			
	χ^2 値	有意差	t 値	有意差	χ^2 値	有意差	t 値	有意差
1. 少しでも危険を感じたらブレーキを踏むほうだ	15.052	**	3.859	***	7.060		2.620	**
2. 友達が同乗している時はよくしゃべるほうだ	66.612	***	8.085	***	8.809	*	0.341	
3. 運転中ふと他のことを考えるほうだ	1.649		1.023		1.307		0.392	
4. 行こうか行くまいかと迷ったときは進むことが多い	15.073	**	3.710	***	7.907	*	2.674	**
5. 運転をしていてあまり危険を感じたことはない	9.557	*	0.864		3.321		1.197	
6. 合図をしないで車線変更をすることが多い	0.922		0.767		6.841		2.529	*
7. 無理な割り込みをすることが多い	26.380	***	5.033	***	6.075		1.201	
8. 追越し禁止場所で追越しすることが多い	21.895	***	4.789	***	5.292		2.198	*
9. 一時停止すべき所で停止せずに徐行ですませることが多い	24.826	***	4.246	***	6.257		2.174	*
10. わき見運転をすることが多い	18.279	***	4.272	***	4.482		0.980	
11. 車間距離をつめて走行することが多い	30.200	***	5.245	***	8.323	*	2.910	**
12. 急加速, 急ブレーキをかけることが多い	32.728	***	5.764	***	9.698	*	3.088	**
13. 信号の変わり目を加速して交差点を通過することが多い	32.190	***	5.363	***	4.958		2.227	*
14. 横断歩道の歩行者が横断しないと思ったら徐行せず通過	26.536	***	4.656	***	9.761	*	2.757	**
15. 前の車がノロノロしているとなつい追いついたくなる	28.239	***	5.504	***	14.596	**	3.764	***
16. 慣れた道ではかなりスピードを出して運転するほうだ	35.373	***	8.058	***	10.413	*	3.180	**
17. 故意にスピードオーバーをすることがよくある	61.565	***	7.936	***	8.761	*	2.737	**
18. 追い越しされると腹がたつほうだ	21.691	***	4.640	***	7.694		2.576	*
19. 他の車が割り込もうとしたら入れないようにする	2.712		1.443		0.061		0.078	
20. 狭い道でもあまり不安を感じたことはない	3.493		1.619		1.849		1.244	
21. たいていの場合スピードを落とさずにハンドルでさける自信がある	13.943	**	3.542	***	4.471		1.816	

(注) 表中の χ^2 値と t 値は, 16歳~24歳と25歳~39歳のグループに分けて比較したものである。

カイ自乗値 .05=7.815 (*) .01=11.345 (**) .001=16.3 (***) df=3

t 値 .05=1.960 (*) .01=2.576 (**) .001=3.291 (***) df=無限大

空欄は, 有意差なし