

平成 8 年度調査研究報告書の概要

平成 8 年度に実施した調査研究は、

- ① 災害時における運転者行動に関する調査研究 (I)
- ② 安全運転中央研修所研修生の研修後の運転行動に関する調査研究
- ③ ドライバーの運転意識とヒヤリ・ハット体験との関連に関する調査研究 (III)

の 3 テーマです。

1. 災害時における運転者行動に関する調査研究 (I)

1-1 調査のあらまし

本調査研究は、災害時の交通対策を検討するために必要な各種データの入手を目的として 2 年計画で実施しているものです。平成 8 年度は 1 年目の調査として阪神・淡路大震災が発生した際における運転者行動を調査し、9 年度は東京都及び静岡県において、将来の災害発生時に予想される運転者行動を調査することとしています。

1-2 平成 8 年度の調査の結果

兵庫県の運転免許更新センター及び大阪府の豊中警察署において免許更新に訪れた運転者 3,256 人に対し、地震発生時に乗車中だった者の行動及び地震発生後の避難・安否確認等の行動、交通規制に対する意見等を面接して調査しました。

その結果、

- 震災発生後の人の移動の実態を、被災者と被災者を見舞うために訪問する人のそれぞれについて、被災程度に応じた地区別及び移動の目的別に明らかにしました。また同時に、日数の経過につれて移動の実態が変化する状況も明らかにしました。
- 災害時における交通規制について、地域別の認知度及び認知媒体、年齢別、職業別、年間走行距離別の交通規制遵守率等を明らかにしました。
- 災害時に、どのような条件を持った人が移動に車を利用するかを判別するため、数量化 II 類による分析を行なった結果、車利用の選択に影響する要因を明らかにしました。

1-3 調査結果から見た今後の課題

今回の調査結果から以下の課題を指摘しています

- 運転者に対する啓蒙、意識の向上
 1. 地震発生後 3 日間を中心とした車利用の自粛
 2. 若年者、自動車利用頻度の高い人に対する教育指導
 3. 生涯教育における取り込み
- 速やかな交通規制の実施等
 1. 速やかな交通規制の実施と避難専用ルートの確保

2. 災害時における役割体制の確立
3. 広域的な広報活動

2. 安全運転中央研修所研修生の研修後の運転行動に関する調査研究

本調査は、自動車安全運転センターが運営する安全運転中央研修所の研修生の、研修後の運転行動等を調査することにより研修効果を把握し、今後の研修内容の改善に資することを目的としています。

調査は、平成 5、6、7 年度に安全運転中央研修所に入所し、一般課程（警察課程と自動車教習所課程を除いた一般の運転者を対象とした課程）の研修経験者 8,080 人について、研修後の運転行動や運転意識等に関するアンケートを実施して行いました。

（回答者 5,165 人、回収率 64%）

また、この調査とは別に、平成 8 年末に研修所入所直後の研修生 200 人に対し事故経験の有無などを調査し、研修経験者と比較しました。

この結果、研修経験者の 97.3%から「大変役に立った」又は「役に立った」という良い評価を得ています。

また、交通事故経験の有無、交通違反の有無、ヒヤリ・ハット体験の程度、運転に対する姿勢等を研修の前後で比較し、研修の効果を調べた結果、効果の上上がっていることが確認できました。

これらの調査結果をもとに、安全運転研修所の研修と研修生の派遣元職場との関係のありかた及び研修効果を高めるためのいくつかの方策について提言しています。

3. ドライバーの運転意識とヒヤリ・ハット体験との関連に関する調査研究（III）

交通事故の発生する裏には多くのヒヤリとしたりハットする体験が存在し、その体験の一部が事故発生に結びつくと言われていています。また、ヒヤリ・ハット体験の多少には、ドライバーの運転意識が大きく影響していると云われています。

本調査研究の目的はこれらの関係を明らかにして、運転意識の改善により交通事故を減少させるための資料を提供することにあります。

本調査は 3 年計画で実施され、各年度の調査対象、サンプル数等は下記のとおりです。この報告書では 3 年間のまとめとして総合的に分析した結果を示しています。

調査年度	調査対象	対象人数	回答人数	回収率
平成6年度	60歳以上の高齢運転者	4,300人(10府県)	2,314人	53.80%
平成7年度	24歳以下の若年運転者	5,000人(10府県)	1,819人	36.40%
平成8年度	上記以外の一般運転者	5,000人(10府県)	2,601人	52.00%

(1) 運転意識とヒヤリ・ハット体験

アンケートの回答にもとづき、回答者の運転意識を因子分析という統計手法により次の6種類に分けて解析しました。

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

これらの運転意識について「強い」「中くらい」「弱い」の3グループに分けてヒヤリ・ハット体験との関連を調べたところ、攻撃的傾向や漫然・脇見運転傾向が強いグループのヒヤリ・ハット体験者比率が高くなっていました。

(2) 攻撃的運転傾向の年齢層別及び性別による比較

若い者ほど、また女性よりも男性の方が攻撃的運転傾向が強いという結果になっています。

(3) 攻撃的運転傾向と事故・違反経験者比率との関係

年齢及び性別に、攻撃的傾向の強弱から事故・違反経験者を調べると、攻撃的傾向が強い者ほど、事故や違反を経験しがちという結果が出ました。

平成8年度の調査では、最近話題になっている携帯電話についても実状を調査しました。

(4) 電話の所有

アンケートの回答者(2,601人)について、携帯電話又は自動車電話の所有の有無を質問した結果は、回答者の約1/4が所有していました。

(5) 電話の使用とヒヤリ・ハット体験

電話の所有者に運転中の使用の有無を質問し、使用している者に対して使用中のヒヤリ・ハット体験の有無を質問したところ、電話所有者の約8割が運転中に使用したことがあると回答しており、使用したことがある者の約1/4がヒヤリ・ハット体験をしていました。