

短 報

若年者の交通安全意識と態度に関する調査的研究 (1)

—— 重大な交通事故第一当事者のエラー要因 ——

金 光 義 弘

川崎医療福祉大学 医療福祉学部 臨床心理学科

(平成 8 年 5 月 22 日受理)

A Survey of Young Driver's Attitudes toward Traffic Safety (1)

—— Some Latent Error-factors of Traffic Accidents ——

Yoshihiro KANEMITSU

Department of Clinical Psychology

Faculty of Medical Welfare

Kawasaki University of Medical Welfare

Kurashiki, 701-01, Japan

(Accepted May 22, 1996)

Key words : youth, attitude toward traffic safety, motorized society,
latent error-factor, depth interview

1. はじめに

我が国の道路交通事故による年間死者が1万人を越えるという深刻な事態を、マスメディアが「第二次交通戦争」(NHK取材班1990)と称してから既に長い年月が経過した。そして、ついに昨年末には年間死者数は8年連続1万人を突破したことが警察庁から発表された(岡本1996)。同じく交通事故統計によれば、昨年の負傷者数は約92万人、事故件数は約76万件であった。この交通事故状況は、将来とも増加傾向にあることが憂慮されるところである。さらに事故内容に一步踏み込んで明らかなことは、事故の被害者および加害者に占める若年者(25歳未満の年齢層を指す)の比率が著しく高いという特色である。ちなみに、若年者の死者数は年間

2,800人であり、全体の約3割を占めるに至っている。

近年、我が国の交通社会における特徴的な年齢層である若年者に焦点を当て、彼らの交通安全意識および態度の分析を試みた研究も多い(西山・他1990, 大野木1992, 金光・他1994, 立間・他1994)。しかし、大学生を含む若年者に対する交通教育に供しうる有効な情報が得られているとはいえない。その一因として考えられるのは、若年者の運転傾向や態度の調査が質問紙法にのみ依存していたり、事故原因調査に重きが置かれ過ぎているからではないかと考えられる。特に後者についていえば、若年者の交通事故の原因として、スピード超過とか無謀運転などがあげられる場合が多い(石上1992, 山下・他1992など)が、それらは確かに直接的原因であって

も、表面的な運転遂行行動の現象でしかなく、その背景にある潜在的エラー要因はなお不明なままである。つまり、彼らをして過剰なスピードや無謀な運転を敢行せしめる背景的諸要因が明らかにされない限り、安全教育や事故防止対策を検討する上での有意義な情報にはなりえない。そこで本調査的研究では、若年者の表層的な安全意識や、彼らが起こした交通事故の直接的あるいは顕在的な運転行動要因よりはむしろ、それらの意識や行動傾向を生んだり誘発したと思われる潜在的な諸エラー要因の探索を試みることにした。

2. 調査方法

(1) 調査対象

重大な交通事故の第一当事者になった年齢18歳から24歳（平均20.8歳）の若年者22名を調査対象とした。性別では女子2名、男子20名であり、職業等に関しては建設関係、運送関係（配達の職種を含む）、そして事務関係等の職を持つ者14名の他、各種学校生徒7名と大学生1名を含んでいた。そのうち、免許取り消し処分になった者が15名、そうでない者が7名であった。

(2) 面接場所

岡山県自動車免許センターにおける処分者講習を受講した者については、当センター教育課の応接室において、それ以外の者は各種学校の教室等において個別に面接を実施した。

(3) 面接方法

①教示 自分の事故や事犯の経験をフランクに話すことを要請した。同時に、警察や学校あるいは事業主とは全く無関係な調査であることも告げ、面接による迷惑はかけないことを誓約するとともに、調査の趣旨に同意できない場合の面接辞退の自由を与えた。

②記録 直接質問用の質問票は面接者が読み上げ、面接者が筆記により記録した。深層面接を含め面接の全内容はテープレコーダーに記録し、その後再生により個人記録票に転記した。30～40分間にわたる面接の時間経過も記録した。

③手続 面接は、あらかじめ用意した質問項目について回答を求める直接質問の部と、深層面接法に準じた自由面接の部とからなっていた。

原則として、前半に直接質問の部を行い、被調査者のフェイスと事故および事犯内容を尋ねた後、質問票に対する口頭回答を求めた。後半に深層面接法にならって特定の質問項目は用意することなく、自由な雰囲気での会話の中に鍵となりそうな内容を取り込んだ。

④質問項目 直接質問票について (a)事故を起こした若年ドライバーの運転場面での態度と意識に関して、6 カテゴリーの合計21項目 (Fig. 1)であった。(b)事故を起こした若年ドライバーによる運転技術の自己採点に関して、合計18項目 (Table 2 & Fig. 2)であった。いずれも自動車安全運転センターのアンケート (1993) を参考にした。自由質問について 特定の項目を定めず、話題として以下の内容を順不同に含んだ。(a)経歴、(b)家庭環境、(c)免許取得動機、(d)事故分析能力、(e)交通社会人成熟度、(f)交通環境、(g)趣味、(h)乗り物の趣味度、(i)生活上の不満、(j)不満の解消法。

3. 結果

(1) 個人別の事故概要

直接質問により得られた個人別の事故概要を Table 1 にまとめた。その結果明らかになった若年ドライバーによる事故の特徴として、①運転上平易な道路での直進追突事故が多いこと、②相手のいない自爆事故が多いこと、③事故発生直接原因として速度超過が多いこと、④速度超過事故にはシートベルト等の安全装備の非装着が伴っていること、⑤事故当時の通行目的は買い物を含めたフリーで遊び感覚の比較的強い状況が多いこと、などであった。その他、飲酒運転や居眠り等の一般的な事故原因と同様なものも含まれていた。

(2) 被面接者の運転場面での意識・態度

質問票に対する項目別の3件回答を、人数比で図示したものが Fig. 1 である。その結果、①運転中、歩行者や自転車に邪魔に思えたり、他の車より優先意識が高いなどの「攻撃的運転傾向」、②追い越しや制限速度に対する抵抗が強い「非遵法精神」、③車の運転における迷惑の相互許容などの「他者依存傾向」、④乗り物は移動の手段だけでなく、運転の楽しみを求める「乗り

Table 1 各個人の事故概要の一覧表

No.	乗 物	事故の種類 (対象)	事 故 原 因	超過速度	安全装備	通行目的
1	車	直進・追突(車)	脇見・漫然・軽信	0	着用	買い物
2	車	直進・追突(車)	居眠り・漫然	0	着用	配達業務
3	車	直進・追突(車)	飲酒・速度	40*	非着用	遊び
4	車	直進・追突(バイク)	狼狽・急旋回	0	着用	退社
5	車	左折・衝突(自転車)	安全不確認	0	着用	買い物
6	車	直進・接触・衝突(車)	速度・誤認識	20*	着用	出勤
7	車	左車線変更・追突(車)	脇見・スリップ	0	非着用	買い物
8	バイク	直進・追突(車)	速度・車間距離	20*	着用	送迎
9	車	直進・衝突(車・人)	居眠り・漫然	10*	着用	遊び
10	車	後退左折・衝突(自転車)	後方安全不確認	0	着用	出勤
11	車	右折・衝突(車)	交差点内安全不確認	0	着用	出勤
12	車	右カーブ・自爆(電柱)	速度・脇見(カセット操作)	20*	非着用	遊び
13	車	直進・横断者衝突(人)	速度・暴走	40*	非着用	運搬業務
14	車	左カーブ・雪道(用水路)	雪道スリップ	0	着用	訪問
15	車	直進・雪道(人)	雪道スリップ	0	着用	出勤
16	原付	直進・自爆転倒	ハンドル誤操作・漫然	0	非着用	遊び
17	車	直進・自爆(中央分離帯)	飲酒・速度・漫然	20*	非着用	遊び
18	原付	右折・転倒	ハンドル誤操作	0	着用	通学
19	バイク	直進・衝突被害(トラック)	前方不注意	0	着用	通学
20	車	直進・自爆(ガードレール)	速度・脇見	30*	非着用	遊び
21	車	右カーブ・自爆(歩道縁石)	速度・ハンドル誤操作	20*	非着用	遊び
22	バイク	右カーブ・自爆転倒	速度・ハンドル誤操作	30*	着用	遊び

Table 2 事故を起こした若年ドライバーによる運転技術の自己採点 (5点満点の平均)

技 術 項 目	平均	標準偏差
ア 右折	3.57	0.75
イ 左折	3.81	0.75
ウ 大型車の追従	3.38	1.28
エ 知らない道の運転	3.14	1.24
オ 制限速度超過の流れに従う	4.23	0.89
カ 雨中の運転	2.52	0.81
キ 霧中の運転	2.43	0.87
ク 夜の運転	3.23	1.09
ケ 夕方の運転	3.43	1.08
コ 上り坂の運転	3.81	1.08
サ 下り坂の運転	3.14	0.96
シ 高速道路への流入	4.14	1.06
ス 100km未満の運転	3.90	0.77
セ 100km以上の運転	3.81	1.03
ソ 高速道路での追い越し	3.86	1.20
タ バック	3.10	1.18
チ 狭い道での駐車	3.48	1.03
ツ 狭い道の走行	3.57	1.29

物の娯楽的評価」, ⑤運転に対する恐怖や緊張を感じない「運転危険の過小評価」, などの傾向が認められた。

(3) 運転技術の自己評価

自らの運転技術についていかなる評価をしているかについてまとめたものが Table 2 および Fig. 2 である。5点満点の平均得点において, 中央値を著しく上回る技術項目は, ①制限速度を越える流れに従う, ②時速100km前後の運転, ③高速道路の流入や追い越しなど, スピードを伴う運転に関して過信していることがわかった。

(4) 潜在的エラー要因

深層面接を通して, 若年ドライバーの交通事故の潜在的ヒューマンエラー要因と思われる内容は以下の通りである。(a)経歴に関しては, 高校卒業と同時に就職するか, 専門学校に通う者がほとんどであった。そのうちの多くは高校時代に原付き・バイク等の免許を取得し, 一般の若者より比較的早くから交通社会に参加していた。しかし高校時代には, いわゆる「三ない運動」の規制のもとにあり, 健全な交通社会生活

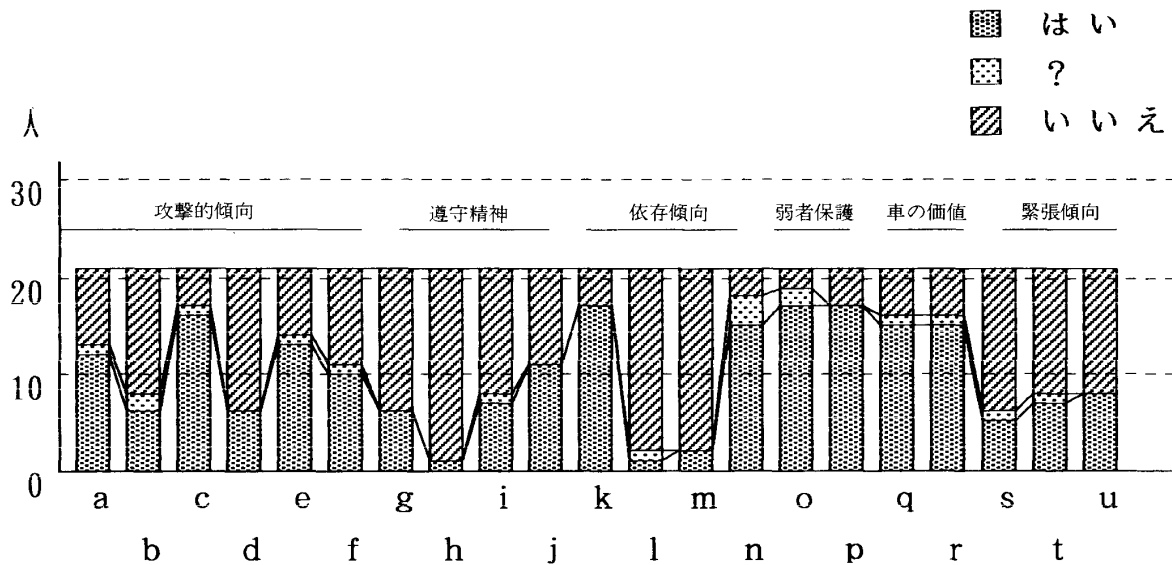


Fig. 1 事故を経験した若年ドライバーの運転場面での態度と意識 (人数)

①攻撃的運転傾向	a 他の車に追い越されるのはいや b 前の車がもたもたしていると、苛々してクラクションを鳴らす c 運転中、歩行者や自転車が邪魔だと思ふことがある d 車間距離を空けると、他の車に割り込まれそうでいや e 自分の方が優先だと思ふときは、他の車に道を譲るのはいや f 他人に自分の運転を注意されるのはいや
②遵法精神	g 追い越し禁止区域では絶対に追い越しはしない h 10km程度のスピードオーバーでも良くない i 一時停止の場所では必ずきちんと一時停止する j 駐車禁止区域では絶対に駐車しない
③他者依存傾向	k 車の運動で迷惑をかけるのはお互い様だ l いつも他の車が道を譲ってくれるので安心だ m 右折や左折のとき、前の車についていけば安心だ n 他の運転者は初心者である我々にもっと親切にすべきだ
④歩行者に対する態度	o 駐車中の車の間から人の飛び出しに注意している p 歩行者が横断しようとしているときは、必ず徐行か一時停止する
⑤運転に対する価値意識	q 特に目的がなくても車（バイク）の運転は楽しい r 車（バイク）は単に移動や運搬の道具ではない
⑥運転による緊張傾向	s 運転するのは怖いと思うことがある t 運転するのは緊張するし疲れる u 人通りが多い道や狭い道は平気で運転できない

を送っていたとはいえない。(b)家庭環境面では、両親からは十分な交通安全教育を受ける環境がなく、免許や乗り物の取得についても、親からは金だけ出させ意見や注意を聞いていない場合が多かった。(c)免許や乗り物の取得動機としては、乗り物が好きだからという反応も含めて総じて積極的であった。高校在学中または卒業と同時の取得からも、乗り物に対する単純な憧れがあったことがうかがわれる。(d)事故分析能力を見ると、全体的に分析不十分であることは、事故の過失割合を低く見積る傾向があり、警察の事故カードとの食い違いが随所に認められる

事実からも明らかであった。また、運転技術の自己評価の的確性にも欠け、吟味や反省の態度も乏しかった。(e)交通社会人としての成熟度は、早く交通社会に曝されている割に極めて低いことがわかった。自らの交通事故に対する反省および事故の再発防止に対する心構えも乏しかった。(f)彼らを取り巻く交通環境は、特に不良である要因は見当たらないが、人的には恵まれていないと思われる。家族をはじめ職場や学校に優秀な交通社会人としてのモデルが不在で、交通事故や事犯を不運とする意識が一般的であった。(g・h)趣味や車の話題は最も活発な反応を

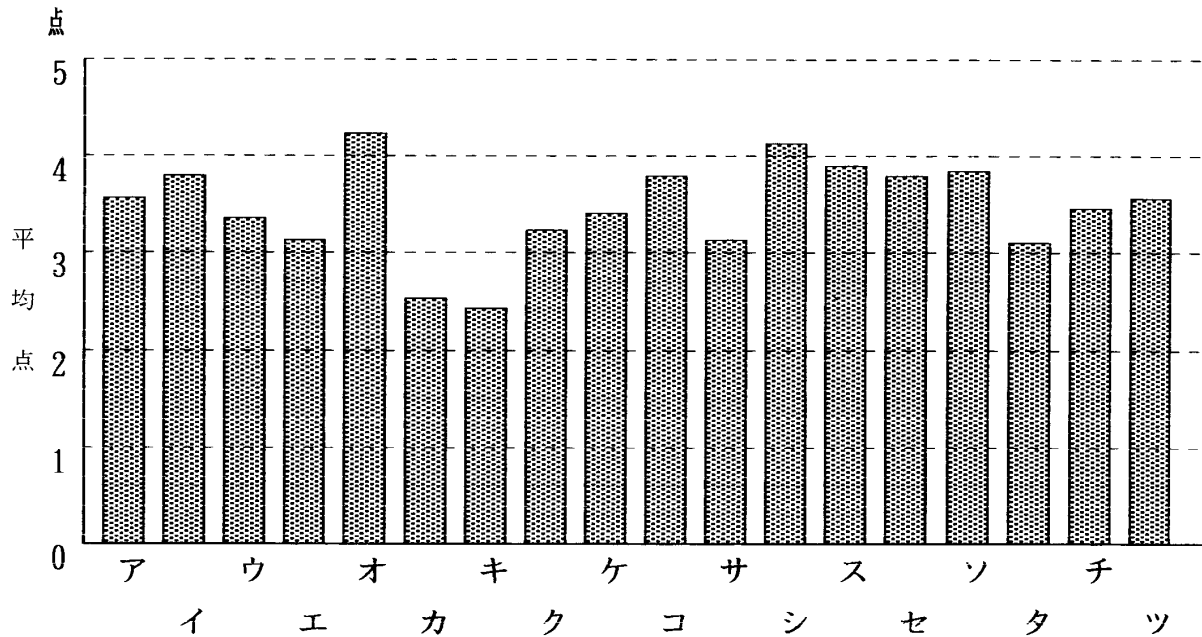


Fig. 2 事故を起こした若年ドライバーによる運転技術の自己評価（5点満点の平均）

技術項目

ア 右折	イ 左折	ウ 大型車の追従	エ 知らない道の運転	オ 制限速度超過の流れ	カ 雨中の運転
キ 霧中の運転	ク 夜の運転	ケ タ方の運転	コ 上り坂の運転	サ 下り坂の運転	シ 高速道路への流入
ス 100km未満の速度	セ 100km以上の速度	ソ 高速道路での追い越し	タ バック	チ 狭い道の駐車	ツ 狭い道の走行

誘発した。それらを通じて明らかなことは、ギャンブルやアルコールへの関心が強いことであった。つまり、健全な生活や自己実現を目指す傾向は弱いことがうかがえる。その中で、車に対する趣味の程度は高い者と低い者とに二分されるが、高い者の事故当時の運転目的が「遊び」であったこととの対応が認められた。(i・j)日常生活での不満とその解消法について、すべてに共通する要因は遊びのための金銭的不足の不満であり、その解消法は経済的許容範囲内でのパチンコ、カラオケ、アルコールなど、刹那的な気分転換法に依存する場合が多かった。さらにそれらの不満解消のアクセス手段として、乗り物が使用されることが交通事故と無関係でないことも示唆された。

4. まとめと課題

今回の面接標本に偏りはあるにしろ、重大事故の第一当事者になった若年者との面接を通して、明らかになった事故に関連する交通社会生活におけるエラー要因の主なものは、以下の通りであった。

①安全運転義務の不履行や安全装備非着用と

速度超過との連動

- ②平易な運転場面での追突や自爆事故に対する予測と分析能力の不足
- ③乗り物の運転に対する危険意識の低さと遊び感覚
- ④攻撃的かつ自己中心的で交通弱者に対する配慮の希薄性
- ⑤楽観的で運転の危険性に対する過小評価
- ⑥スピードへの憧れと高速運転技術の過大評価
- ⑦成熟した交通社会人としてのモデルの欠如
- ⑧家庭や学校における安全教育と交通教育の欠如
- ⑨自己実現性に欠ける趣味の道具としての車の位置づけ

若年者の交通安全意識や態度を研究するうえでの今後の課題は、交通事故者を対象とした調査に加え、運転免許取得前後の横断的、さらには縦断的調査を通じて多面的・包括的な背景要因の描出を行い、大学生を含む若年者に対する有効な交通教育資料を提供することである。

〈註〉本調査研究は平成5年度岡山県の委託研究の

一環として行われたものであり、実施に当たり県警 交通部の絶大なる協力を得たことを記して感謝する。

文 献

- 1) NHK 取材班 (1990) 西ドイツ死者半減 — 第2次交通戦争の処方箋 —. 日本放送出版協会.
- 2) 岡本克己 (1996) 平成7年中の交通死亡事故の特徴. 人と車, 全日本交通安全協会, **32**(2), 24—29.
- 3) 西山 啓, 藤川美枝子, 木村巖弘 (1990) 青少年の交通安全意識に関する調査研究. 交通心理学研究, **6**(1), 15—23.
- 4) 大野木裕明 (1992) 大学生の交通安全に関する調査的研究. 交通心理学研究, **8**(1), 11—17.
- 5) 金光義弘, 立間孝子 (1994) 若年者の交通環境への関与に関する意識調査 — 自動車運転経験に基づく分析 —. 日本交通心理学会論文集, **49**, 24—25.
- 6) 立間孝子, 金光義弘 (1994) 若年者の自動車運転経験と交通場面の認識. 日本交通心理学会論文集, **49**, 26—27.
- 7) 石上和徳 (1992) 取消処分者講習受講の若年運転者の特徴と対策. 人と車, 全日本交通安全協会, **28**(6), 16—19.
- 8) 山下重信, 瀧上勝義, 松山久雄, 重信秀光, 飯田敏夫, 間所正吉 (1992) 若者の事故をどう防ぐか — 若者の運転傾向と指導のポイント —. 人と車, 全日本交通安全協会, **28**(6), 4—15.
- 9) 自動車安全運転センター (1993) 「ふだんの運転についてのおうかがい」. 財団法人自動車安全運転センター (本部).