

## 若年者の交通安全意識と態度に関する調査的研究(2)

—— 学生達の交通環境に対する認識と運転経験の影響 ——

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11月20日受理)

## A Survey of Young Drivers' Attitudes toward Traffic Safety(2)

—— Young People's Recognition of the Motorized Environment and  
the Effect of Driving Experience ——

Yoshihiro KANEMITSU

*Department of Clinical Psychology  
Faculty of Medical Welfare  
Kawasaki University of Medical Welfare  
Kurashiki, 701-01, Japan  
(Accepted Nov. 20, 1996)*

**Key words** : kinds of students, recognition, motorized environment,  
driving experience, questionnaire method.

### はじめに

今回は若年者の交通問題に関し、重大事故に関わった第一当事者に対して深層面接を施すことによって、交通社会人としての未成熟な諸要因を抽出した(金光 1996)。今回は、一般的な若年者の交通環境に対する認識や態度について、質問紙法による分析を試みることにした。

最近の若年者の多くは、十分な交通安全教育を受けることなく高等学校卒業を機に自動車の運転免許を取得して、即座に交通環境への高密度な接触を始めている。その結果として、若年者が関わる交通事故(加害および被害)の増加という社会問題に関する指摘もある(金光・他 1993)。この問題に対して、関係機関によって検討されている中心的課題は、免許取得に際して

の教習内容の充実と免許試験制度の見直しである。特に学科と技能の教習や試験において、従来よりも安全意识や安全運転態度を一層重視する内容が盛り込まれようとしている(松浦・他 1995)。一方ヨーロッパなどの交通先進諸国では、二段階免許制度(暫定免許と終身免許を段階的に取得)や、ロールプレイングなどの心理学的手法を取り入れた参加型の教習方法や、プライベート教習(親兄弟などによる添乗教育)などの実践的かつ合理的な措置が採用されている。さらに、プライベート教習と連動して、自動車運転免許取得年齢を16歳に引き下げると同時に、早い時期から親などが責任を持って安全運転の基本的知識と技能の指導に関わるという方向が、ヨーロッパの一般的な流れにさえなっている(蓮花(1996))。ところが我が国においては、高等

学校時代の「三ない運動」が象徴的であるが、とりあえず卒業するまでの間、子どもと交通環境とを分断することによって、危険の回避を求める傾向が強い(国際交通安全学会1993)。これは親の願望でもあり、また学校の教育方針とも符合した運動として根強く残っている(西山・他 1990, 金光・他 1993)。したがって子どもの側は、高校卒業まではほとんどの者が交通社会との主体的な接触がないまま、卒業と同時に免許取得だけの目的で安易に自動車教習所へ入所することになるのである。その時点での交通環境面における彼らの成熟の様子は、いかなるものであろうか。

そこで本調査研究では、高校卒業後の時間があまり経過していない時点の若年者について、運転免許の取得状況をはじめ、過去の交通安全教育や現在の交通環境に対する意識・態度を分析することにした。さらに、既に免許を保有して運転を経験している者と、免許非取得者やペーパードライバーなどの運転未経験者との比較を通して、交通問題に対する認識と態度にみら

れる成熟度の相違を明らかにしたいと考えた。

## 調査方法

### (1) 調査対象

岡山県下の4年制大学2校(国立1と私立1)、短期大学1校、および専門学校2校(文系1と理系1)に学ぶ2年生以下の者、合計525人(女子366名、男子159名)を調査対象とした。なお、性別や年齢などの被調査者に関する属性内容(フェイス)を、教育機関別に整理してTable 1に示した。

### (2) 調査手続

調査は質問紙法による17ページ(110問)のアンケート冊子を用意した。

#### ① 質問項目

##### a. 被調査者のフェイス

学校、性別、年齢、生活状況、そして運転免許の有無に関するものであった。

##### b. 運転免許取得者(取得中の者を含む)の現状

運転経験の有無、乗り物の種類、運転頻

Table 1 被調査者の教育機関別フェイス一覧表

項目		私立大学 N=151	国立大学 N=83	短期大学 N=152	文系専門 N=103	理系専門 N=36	合計 N=525
性別	男	32	51	3	47	26	159
	女	119	32	149	56	10	366
平均年齢 (SD)		19.28 (1.97)	19.41 (2.21)	18.80 (0.53)	19.75 (0.54)	20.92 (4.05)	19.36 (1.85)
居住地	県内	74	23	93	90	23	303
	県外	77	60	59	13	13	222
居住形態	下宿	65	58	31	17	9	180
	自宅	83	25	121	85	26	340
	不明	3	0	0	1	1	5
自由な持ち金(万円) (SD)		3.39 (3.31)	3.65 (2.41)	2.84 (2.08)	3.81 (3.46)	3.50 (2.92)	3.39 (3.31)
運転免許	あり	89	44	110	96	31	370
	取得中	7	5	7	4	0	23
	なし	55	34	35	3	5	132
所有乗り物	二輪・原付き	45	16	59	66	27	213
	四輪・自動車	55	34	35	3	5	132
	なし	51	33	58	34	4	180

度、走行距離、運転行動に対する関心などであった。

c. 交通事故に関する認識

交通事故の直接的経験（加害と被害）の有無、交通事故の間接的経験の有無、交通事故可能性に対する認識、交通事故の現状認識などであった。

d. 過去の交通安全教育に対する認識

家庭での話合い、中学校での教育、高等学校での教育、高等学校における「三ない運動」の認識、仲間の免許取得状況などであった。

②実施方法

それぞれの教育機関での多人数授業時間を利用し、集団法で一斉に実施し、その場で質問票を回収した。なお、所要時間は最長で25分であった。

③結果処理

調査票のコーディングにしたがって入力し、大型計算機によって一括集計および統計的処理を行った。

## 結 果

### (1) 被調査者の属性について

被調査者の各教育機関別の属性内容は Table 1 の通りであった。被調査者の平均年齢は19.4歳(SD; 1.9)であり、高校卒業後経過年数が2年以内という条件を満たしていた。なお、私立大学および短期大学の特性に基づく性別の不均衡と、専門学校間の生徒数の不均衡がみられた。また生活状況に関しては、4年制大学と短期大学および専門学校との間に明らかな相違がみられた。そこで、以後の集計においては5つの教育機関を4年制大学、短期大学、および専門学校という3つの教育機関カテゴリーに分類し直すことにした。かくして性別や生徒数の不均衡もほぼ解消され、生活状況の相違についても3種類の教育機関カテゴリー間の比較が可能になった。また、被調査者の交通問題に関する意識や態度に関する分析も、3種類のカテゴリーに基づいて行われるのが妥当であると判断された。

### (2) 3種類の教育機関別の運転免許等に関する実態について

Table 2 において、3種類の教育機関と統計的に有意な関連が認められた項目は以下の通りであった ( $\chi^2$  テストの結果は省略する)。

①運転免許取得者状況

既に免許を保有している若者は全体の70%、現在取得中の者を含めると75%に達しており、専門学校生では94%におよんだ。

②乗り物の所有状況

バイクまたは自動車を所有する者は全体の66%に達し、専門学校生のバイク所有率が著しく高かった。

③月間運転距離

免許保有者の運転経験の指標として、運転経験を頻度、期間、および距離について尋ねた。頻度と期間については「不明」または無回答が多く、距離のみの結果を Table 2 の③に示した。免許を保有しながら運転をしないペーパードライバーの割合は大学生に多く、運転経験率においても著しい差異が認められた。

④運転経験の有無

運転距離の結果に基づいて、実際の運転経験の有無を整理した。ペーパードライバー、現在免許取得中の者、全く免許を持たない者を運転経験無し群(N=258)、免許を保有してわずかでも運転をした者を運転経験あり群(N=229)とした。不明または無回答を除外した対象者数487名について、運転経験率を求めたところ、大学生の低率(30%)に対して、短大(47%)や専門学校生(70%)の高率が対照的であった。

⑤⑥⑦運転行動に対する自己評価

運転に対する好き嫌い、向き不向き、自信の有無などについて若者の意識を尋ねた結果、全体として特に専門学校生の運転に対するポジティブな評価の傾向が強いことが明らかになった。

### (3) 3種類の教育機関別の交通事故等に関する認識について

Table 3 において、3種類の教育機関と統計的に有意な関連が認められた項目は以下の通りで

Table 2 教育機関の種別による運転免許等に関する実態 (人)

項目		4年制大学 N=234	短期大学 N=152	専門学校 N=139	合計 N=525	$\chi^2$ テスト
①運転免許 (N=525)	保有	133	110	127	370	$\chi^2 = 48.556$ df=2 p<.01
	取得中	12	7	4	23	
	取得者合計	145	117	131	393	
	非取得者合計	89	35	8	132	
	運転免許取得率	0.620	0.770	0.942	0.749	
②所有する乗物 (N=525)	二輪・原付	61	59	93	213	$\chi^2 = 75.450$ df=4 p<.01
	四輪・自動車	89	35	8	132	
	無し	84	58	38	180	
③月間運転距離 (免許取得者の中) (N=370)	0 km	52	28	23	103	$\chi^2 = 32.165$ df=4 p<.01
	100 km未満	29	30	15	74	
	100 km以上	47	32	76	155	
	不明	5	20	13	38	
④運転経験の有無 (N=525)	有り	76	62	91	229	$\chi^2 = 76.194$ df=2 p<.01
	無し	153	70	35	258	
	運転経験率	0.332	0.470	0.722	0.470	
	不明	5	20	13	38	
⑤運転の好悪 (免許取得者の中) (N=393)	好き	101	79	108	288	$\chi^2 = 7.799$ df=2 p<.05
	嫌い	40	35	23	98	
	運転愛好率	0.716	0.693	0.824	0.746	
	不明	4	3	0	7	
⑥運転の相性 (免許取得者の中) (N=393)	向き	70	62	87	219	$\chi^2 = 9.115$ df=2 p<.05
	不向き	74	52	44	170	
	運転相性率	0.486	0.544	0.664	0.563	
	不明	1	3	0	4	
⑦運転の自信 (免許取得者の中) (N=393)	有り	22	21	44	87	$\chi^2 = 14.994$ df=2 p<.01
	無し	121	92	85	298	
	運転自信率	0.153	0.186	0.341	0.226	
	不明	2	4	2	8	

あった。

#### ⑩⑫間接的事故体験の有無

事故の目撃や友人の事故の話に関する見聞率は50%から80%以上におよび、他者の事故を通しての事故経験割合は高いといえる。その程度については専門学校生においても最も高かった。

#### ⑭将来の事故の可能性

約6割の若者は、今後自分自身が交通事故の被害者および加害者になる確率を50%以上と考えている。被害については教育機関による差はないが、加害に関しては4年制大学生の危険意識率が最も低いことがわかった。

#### (4) 運転経験の有無と交通諸問題に関する認識との関係について

Table 4において、運転経験の有無と統計的に

Table 3 教育機関の種別による交運事故等に関する認識 (人)

項目		4年制大学 N=234	短期大学 N=152	専門学校 N=139	合計 N=525	$\chi^2$ テスト
⑧人身事故の 被害 (N=525)	経験有り	43	26	32	101	n.s.
	経験無し	191	126	107	424	
⑨人身事故の 加害 (N=370) (免許保有者の中)	経験有り	4	1	5	10	n.s.
	経験無し	129	109	122	360	
	合計	133	110	127	370	
⑩事故の目撃 (N=525)	経験有り	114	79	91	284	$\chi^2 = 8.721$ df = 2 p < .05
	経験無し	113	73	48	234	
	目撃経験率	0.502	0.520	0.655	0.548	
	不明	7	0	0	7	
⑪ヒヤリ・ ハット体験 (N=525)	経験有り	220	133	126	479	n.s.
	経験無し	14	18	13	45	
	不明	0	1	0	1	
⑫友人事故の 見聞 (N=525)	経験有り	146	109	115	370	$\chi^2 = 17.709$ df = 2 p < .01
	経験無し	86	41	23	150	
	事故見聞率	0.629	0.727	0.833	0.712	
	不明	2	2	1	5	
⑬被害者にな る可能性 (免許取得者の中) (N=393)	0%	51	45	43	139	n.s.
	約50%	74	50	62	186	
	約100%	14	16	21	51	
	危険意識率	0.633	0.595	0.659	0.630	
	不明	6	6	5	17	
⑭加害者にな る可能性 (免許取得者の中) (N=393)	0%	59	38	47	144	$\chi^2 = 6.993$ df = 2 p < .05
	約50%	63	46	55	164	
	約100%	17	28	25	70	
	危険意識率	0.576	0.661	0.630	0.619	
	不明	6	5	4	15	

有意な関連が認められた項目は以下の通りであった。

①家庭での話合い

運転経験有り群は無し群に比べて家庭での話合いの割合は高かった。

⑤高校時代の「三ない運動」の認識

「三ない運動」の内容に関する認識率は5割前後で2群間に差は認められなかった。しかし、出身校で実施していたか否かに関する認識率には差が認められた。つまり、運転経

験有り群の実施に対する認識率が高い点と、運転経験無し群の非認識(不明)率が高い点特徴的である。

⑥⑦高校時代の免許取得者に関する認識

「三ない運動」を無視するか、条件つきで許可されるかのいずれかのケースで、免許取得者の存在を認識していた者の割合は、運転経験有り群では7割を越え、無し群よりも高かった。また運転経験無し群は、免許取得者がなんらかの処分を受けたことを認識する割

Table 4 運転経験の有無と交通諸問題に関する認識との関連 (人)

項目		運転経験有り	運転経験無し	合計	$\chi^2$ テスト
①家庭での 話し合い	話し合い有り	152	137	289	$\chi^2 = 8.408$ df = 1
	話し合い無し	76	120	196	
N = 487 (無効 2)	話し合いの割合	0.667	0.533	0.596	p < 0.01
②中学校での 交通安全教育	教育有り	210	230	440	$\chi^2 = 2.457$ df = 1
	教育無し	17	27	44	
N = 487 (無効 3)	教育の認識率	0.925	0.895	0.909	n.s.
③高校での 交通安全教育	教育有り	187	207	394	$\chi^2 = 0.148$ df = 1
	教育無し	41	51	92	
N = 487 (無効 1)	教育の認識率	0.820	0.802	0.811	n.s.
「三ない運動」 の認識	知っている	115	117	232	$\chi^2 = 0.889$ df = 1
	知らない	114	140	254	
N = 487 (無効 1)	運動の認識率	0.502	0.455	0.477	n.s.
⑤「三ない運動」 実施の認識	実施していた	119	98	217	$\chi^2 = 13.046$ df = 3 p < 0.01
	条件つき実施	38	38	76	
	実施しない	27	42	69	
	わからない	45	79	124	
N = 487 (無効 1)	運動の実施率	0.686	0.529	0.603	
⑥高校での免許 取得者の認識	取得者有り	164	149	313	$\chi^2 = 9.919$ df = 2 p < 0.01
	取得者無し	38	68	106	
	わからない	27	39	66	
N = 487 (無効 2)	取得者の認識率	0.716	0.582	0.645	
⑦高校での処分者 の認識	処分者有り	72	61	133	$\chi^2 = 10.824$ df = 2 p < 0.01
	処分者無し	66	110	176	
	わからない	91	84	175	
N = 487 (無効 3)	処分者の認識率	0.314	0.239	0.275	
⑧ (a) 交通事故 死者数の認識	知っている	12	3	15	$\chi^2 = 5.296$ df = 1
	知らない	213	246	459	
N = 487 (無効 13)	死者数の認識率	0.053	0.012	0.032	p < 0.05
⑧ (b) 事故発生 時間帯の認識	知っている	46	27	73	$\chi^2 = 7.540$ df = 1
	知らない	179	221	400	
N = 487 (無効 14)	時間帯の認識率	0.204	0.109	0.154	p < 0.01
⑧ (c) 事故発生 道路の認識	高速道路	30	50	80	$\chi^2 = 9.604$ df = 4 p < 0.05
	国道	90	79	169	
	県道	76	82	158	
	市町村道	20	32	52	
	その他	6	2	8	
N = 487 (無効 20)					

合において低く、逆に処分がなかったと判断する者が4割も存在した点特徴的であった。

#### ⑧ (a, b, c) 交通事故に対する認識

現在岡山県下で発生している交通事故に関する知識の有無を2群で比較した。死者数、発生時間帯、および発生道路について尋ねたところ、全体として認識率は極めて低いが、運転経験有り群が無し群に比べて若干優る結果が得られた。

#### まとめと課題

高等学校を卒業して間もない若者たちが現在の交通環境にどのように接しているかを調査した結果、全体的な傾向とともに、教育機関による様相の相違が認められた。高等学校卒業後2年未満の段階で、岡山県下に学ぶ学生たちの75%は運転免許を取得しており、交通社会に対して積極的に関与していることがわかった。なかでも専門学校生の9割は免許を取得し、その7割以上は実際にバイクまたは自動車を運転している。4年制大学生との比較において、免許取得率と運転経験率については著しく相違している実態も明らかになった。同様の傾向は運転に対する自己評価についても認められ、専門学校生は運転は好きで、自分に向いており、運転に自信を持つ者の割合も大学生より高いことがわかる。さらに、交通事故に関する経験や関心においても、専門学校生は大学生に比べて豊かで

ある傾向がうかがえる。かくして、現在の交通問題に対する専門学校生の深い関与の事実が判明した。

次に、今回の調査対象に基づく分析軸として採用したのは、「運転経験の有無」である。すなわち、早くからバイクや自動車の運転を経験する者は、大学生と専門学校生を問わず、交通事象に対する関心や認識の水準は運転未経験者に比べて高いのではないか。もしそうであれば、早い段階の免許取得や運転経験は事故の確率を高めるというデメリットだけではなく、交通安全意識や態度における成熟を促進するというメリットもあると考えることができる。この視点に立つ調査結果から得られたものは、運転経験者は過去の学校における安全教育の認識水準や、家庭での話合いの割合が高いこと、すなわち、交通問題や教育に対するレディネスがあるという見解である。ところが一方、今回の調査で得た知見は、現在の若者の乗り物に対する関心やニーズの高さに比して、高校生年齢を対象としたプレ・ドライバー教育の貧困の事実である。文部省の指導に反して、今も実施されている「三不運動」などは、特に卒業後に専門学校生になる者や就職する者の交通社会人として育つべき芽を摘むものであると考えられる。今回の調査対象から除外されたが、高校卒業年齢付近の就職者や無職者に関する同様の調査研究が残された課題である。

#### 文 献

- 1) 金光義弘 (1996) 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一要因 —. 川崎医療福祉学会誌, 6(1), 185—190.
- 2) 金光義弘, 寺寄正治, 綱島啓司, 立間孝子, 安藤奈穂, 重安明子 (1993) 若年者交通問題の基礎的研究 — 若年者の交通社会に対する意識と認識 —. 平成5年度岡山県交通死亡事故調査・研究報告書(未刊行), 37—85.
- 3) 松浦常夫, 長山泰久, 安田 浩, 蓮花一己, 黒崎邦夫 (1995) 新しい学科試験問題作成の試み. 日本交通心理学会第51回大会発表論文集, 51, 23—24.
- 4) 蓮花一己 (1996) 転機に立つヨーロッパの運転者教育. 人と車, 全日本交通安全協会, 32(8), 4—13.
- 5) 国際交通安全学会 (1993) 高校生に対する交通教育の一方策 — 「かながわ新運動」の事後評価 —. 平成4年度研究調査報告書, (財)国際交通安全学会.
- 6) 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 — 特に高校生を中心として —. 交通心理学研究, 6(1), 15—23.