

資料

大学生の交通安全意識と態度に関する調査的研究

—— 日常的な交通環境に対する認識の実態 ——

金光義弘¹⁾ 寺寄正治¹⁾ 綱島啓司¹⁾ 水子 学²⁾ 鈴木素子²⁾

川崎医療福祉大学 医療福祉学部 臨床心理学科¹⁾

川崎医療福祉大学大学院 医療福祉学研究科 臨床心理学専攻²⁾

(平成10年5月20日受理)

A Survey of University Students' Attitudes toward Traffic Safety

—— Some Facts Regarding Their Recognition of
Everyday Traffic Conditions ——

Yoshihiro KANEMITSU¹⁾, Masaharu TERASAKI¹⁾, Keiji TSUNASHIMA¹⁾
Manabu MIZUKO²⁾ and Motoko SUZUKI²⁾

1) *Department of Clinical Psychology, Faculty of Medical Welfare
Kawasaki University of Medical Welfare
Kurashiki, 701-0193, Japan*

2) *Master's Program in Clinical Psychology, Graduate School of Medical Welfare
Kawasaki University of Medical Welfare
Kurashiki, 701-0193, Japan*

(Accepted May 20, 1998)

Key words : university students' recognition, everyday traffic environment,
fact-finding study, questionnaire method

はじめに

大学生に対して交通安全などを云々するのは無用という風潮が強い。しかし、現実問題として学生が関与した交通事故は増加しており、未来ある命を失ったり、怪我や後遺症に悩まされたり、あるいはまた人身事故の加害者になって苦しみ、楽しかるべきキャンパスライフに支障を来す例も多い。また最近は大学生の通学用バイクや自動車が、近隣の住民に騒音や駐車で迷惑をかけるケースも増えている。こうした背景

として、現代の若者が乗り物を運転する機会が増えたことに加え、家庭や学校での安全教育の不備が指摘されている(市原(1990)¹⁾、西山(1993)²⁾、金光(1996)³⁾など)。特にプレドライバ一期の高校での安全教育は、「三ない運動」に見られるように皆無と言ってよい(金光(1993)⁴⁾)。ましてや彼らが大学という自由な社会に入ってからまで、交通安全教育なるものを真剣に受け入れるとも考え難い。

このようなジレンマ状態の打開の糸口として、まず今日の大学生が、日常的な交通環境に対し

てどのような認識や態度を持って参加しているかを調べる必要があると思われた。そこで本調査研究では、金光(1996)⁵⁾の研究の延長線上で、主に大学生の交通社会に対する関わり方や認識について具体的な情報を収集することにした。実態調査での一次集計に加え、約半数を占める運転経験者の変数を考慮したクロス集計に基づく検討も試みることにした。

我が大学においては開学以来、学生によるさほど重大な交通事故問題に遭遇していないが、Table 1の調査結果に見られる自動車通学者の数は、将来の事故発生率の増加を暗示する資料とも考えられる。したがって、本調査研究に類する基本的で地道な情報収集作業から、大学生の日常的な交通環境に対する認識を把握した上で、大学としての有効な取り組みの発想が生まれることが期待される。

調査方法

(1) 調査対象 岡山県下の3つの大学(4年制大学と短期大学を含む)に学ぶ1~2年生、合計525人(女子366名、男子159名)を調査対象とした。年齢は18歳から23歳まで、平均19.4歳(SD:1.85)であった。

(2) 調査手続 調査票は169の質問項目を17ページにわたるアンケート冊子に配列したものであった。i. 質問項目 a. 被調査者のフェイス: 学校、性別、年齢、生活状況、そして運転免許の取得状況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: 取得の背景状況、運転経験の有無、乗り物の種類、運転頻度、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、交通事故遭遇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. 交通環境に関する認識: ①歩行者行動、②自転車の状況、③原付自転車の状況、④自動二輪の状況、⑤自動車の状況、などに関して「見かける頻度」および「認知・判断」を4件法で尋ねるものであった。ii. 実施方法 それぞれの大学での多人数授業時間を利用し、集団法で一斉に実施し、その場で調査票を回収した。な

表1 学生の学園駐車場許可申請状況の推移

年度	申請件数	男子	女子
平成3	84	32	52
4	109	35	74
5	142	52	90
6	114	38	76
7	210	58	152
8	205	51	154
9	188	40	148

川崎医療福祉大学学生課調べ

お、所要時間は最長で25分であった。iii. 結果処理 調査票のコーディングにしたがってコンピューター入力した後、全体集計およびクロス集計を行い、必要に応じて統計的処理を行った。

結果

調査の結果から得られた大量の情報を次のような順序で整理した。すなわち、前半部の(1)と(2)では全被調査者の交通関係事項に関する一般的傾向をまとめ、後半部の(3)と(4)において、免許の取得や免許取得後の運転経験の有無による交通環境に対する認識の相違を検討した。

(1) 交通関連事項に関する傾向 学生の交通関連事項に関する一般的傾向の一覧表をTable 2に示した。運転免許の取得率は70%を越え、その中の半数以上は日常的に乗り物の運転をしている。乗り物の種類としては原付自転車や自動二輪が多く、人身事故の被害経験も20%近い。また交通事故の目撃経験率は50%以上であるにもかかわらず、県下の交通事故の死者数の認知率は低く、40%近くの者は将来の交通事故に対する自己関与の認識が甘いことも分かった。

(2) 交通環境に対する認識 学生の交通環境に対する一般的認識の実態をTable 3に示した。①歩行者について 大多数の学生(約90%)が歩行者の無謀な道路横断状況を認知しているが、その危険性についての認識は必ずしも確実とはいえない。②自転車について 二人乗りをはじめ、並進や傘さしなどについては危険性の認識をもって捉えていることが分かった。③原付自

表2 学生の交通関係事項に関する一般的傾向（全員 N=525）

項目変数	分類	人数	割合(%)
①運転免許取得状況 (全員 N=525)	既取得者	370	70.5
	取得中	23	4.4
	未取得者	132	25.1
②運転経験状況 (全員 N=525)	経験有り	229	43.6
	経験無し	258	49.2
	不確定	38	7.2
③乗り物の所有状況 (所有者 N=345)	原付・二輪	213	61.7
	自動車	132	38.3
④人身事故被害経験 (全員 N=525)	経験有り	101	19.2
	経験無し	424	80.8
⑤人身事故加害経験 (運転経験者 N=229)	経験有り	10	3.4
	経験無し	360	95.6
⑥交通事故の目撃経験 (全員 N=525)	経験有り	284	54.1
	経験無し	234	44.6
	不確定	7	1.3
⑦交通事故死者数の認知 (全員 N=525)	認知する	15	2.9
	認知せず	459	87.4
	不明	51	9.7

転車について 原付自転車が自動車の間をすり抜けたたり、信号を無視する傾向を見かける頻度は70%前後で高いとはいえないが、危険性の認識の広がり(90%以上)は認められる。ただし、ヘルメットの着用や昼間のライト点灯などの安全運転者に対する認知度は高くなかった。④自動二輪について 原付より危険運転の認知率は低いが、危険性の認識に関してはほぼ同じ傾向が見られた。⑤自動車について 自動車の危険運転の認知率はバイク等に比べて高く、その危険性の認識も強い。さらに違法行為やマナーについても比較的高い認知率と厳しい判断をしていることが分かった。

(3) 免許取得者の交通関連事項に関する傾向
免許取得の経緯や交通環境に対するコミットの状況をまとめて Table 4 に示した。①②③免許取得の経緯等 高校生のときから特別な動機もなく免許取得を決め、主に父母からの資金援助で取得していることが分かる。④⑤交通事故の予想 免許を取得した学生が将来交通事故の被害者または加害者となりうる可能性の認識は60%と低い。⑥⑦乗り物の運転状況 免許を取得しても運転の頻度や運転距離にみられる運転経

験は比較的浅い者が多いことが分かった。いわゆるペーパードライバーが30%も存在することが判明した。したがって、学生の交通環境に対する認識を知る上で、実際に運転経験の有る者とペーパードライバーや免許を持たず運転経験も無い者とを、コミットの程度において区別する必要が生じた。

(4) 運転経験の有無と交通環境の認識 学生の交通環境に対する認識の実態をより正確に知るために、被調査者を運転経験の有無によって二分した。すなわち、免許取得後日常的な運転距離が数10km以上の者を運転経験有り群とし、ほとんど運転していない者および免許未取得者を運転経験無し群とした。その判断が困難な38名を除く487名について交通環境質問項目毎の認識度の比較を一覧表にしたものが Table 5 である。①歩行者 歩行者の危険な交通行動に対しては運転経験者ほどその危険性の認識は強い。②自転車 運転経験有り群は、運転する立場から都合の悪い自転車行動を危険とみなす傾向が認められた。③④原付自転車・自動二輪車 運転経験の有無による差はほとんどないが、騒音の迷惑と昼間の点灯に関してはそれぞれの立場

表3 学生の交通環境に対する一般的認識 (全員 N=525)

項目変数	見かける頻度		認知・判断			
	人数	割合(%)	人数	割合(%)		
①歩行者について						
●青色信号点減時の横断 (N=522, 無効3)	よく見かける	489	93.7	危険だと思う	391	74.9
	あまり見かけない	33	6.3	危険だとは思わない	131	25.1
●横断歩道外の道路横断 (N=521, 無効4)	よく見かける	463	88.9	危険だと思う	380	72.9
	あまり見かけない	58	11.1	危険だとは思わない	141	27.1
②自転車について						
●二人乗り (N=523, 無効2)	よく見かける	428	81.8	危険だと思う	420	80.3
	あまり見かけない	95	18.2	危険だとは思わない	103	19.7
●二三台の並進 (N=520, 無効5)	よく見かける	470	90.4	危険だと思う	496	95.4
	あまり見かけない	50	9.6	危険だとは思わない	24	4.6
●傘さし自転車 (N=524, 無効1)	よく見かける	489	93.3	危険だと思う	472	90.1
	あまり見かけない	35	6.7	危険だとは思わない	52	9.9
③原付自転車について						
●ヘルメットなし運転 (N=521, 無効4)	よく見かける	188	36.1	危険だと思う	495	95.0
	あまり見かけない	333	63.9	危険だとは思わない	26	5.0
●自動車間のすり抜け (N=520, 無効5)	よく見かける	339	65.2	危険だと思う	485	93.3
	あまり見かけない	181	34.8	危険だとは思わない	35	6.7
●赤信号時の交差点侵入 (N=521, 無効4)	よく見かける	379	72.7	危険だと思う	495	95.0
	あまり見かけない	142	27.3	危険だとは思わない	26	5.0
●フライング(赤信号中の発信) (N=521, 無効4)	よく見かける	329	63.1	危険だと思う	503	96.5
	あまり見かけない	192	36.9	危険だとは思わない	18	3.5
●昼間の点灯運転 (N=514, 無効11)	よく見かける	195	37.9	安全だと思う	273	53.1
	あまり見かけない	319	62.1	安全だとは思わない	241	46.9
④自動二輪車について						
●ヘルメットなし運転 (N=517, 無効8)	よく見かける	96	18.6	危険だと思う	500	96.7
	あまり見かけない	421	81.4	危険だとは思わない	17	3.3
●自動車間のすり抜け (N=517, 無効8)	よく見かける	274	53.0	危険だと思う	484	93.6
	あまり見かけない	243	47.0	危険だとは思わない	33	6.4
●赤信号時の交差点侵入 (N=518, 無効7)	よく見かける	288	55.6	危険だと思う	493	95.2
	あまり見かけない	230	44.4	危険だとは思わない	25	4.8
●フライング (N=517, 無効8)	よく見かける	255	49.3	危険だと思う	502	97.1
	あまり見かけない	262	50.7	危険だとは思わない	15	2.9
●昼間の点灯運転 (N=510, 無効15)	よく見かける	164	32.2	安全だと思う	302	59.2
	あまり見かけない	346	67.8	安全だとは思わない	208	40.8
⑤自動車について						
●赤信号時の交差点侵入 (N=523, 無効2)	よく見かける	389	74.4	危険だと思う	500	95.6
	あまり見かけない	134	25.6	危険だとは思わない	23	4.4
●フライング (N=523, 無効2)	よく見かける	340	65.0	危険だと思う	505	96.5
	あまり見かけない	183	35.0	危険だとは思わない	18	3.5
●ウインカーなし旋回 (N=520, 無効5)	よく見かける	246	47.3	危険だと思う	516	99.2
	あまり見かけない	274	52.7	危険だとは思わない	4	0.8
●駐車禁止区域の駐車 (N=521, 無効4)	よく見かける	396	76.0	迷惑だと思う	500	96.0
	あまり見かけない	125	24.0	迷惑だとは思わない	21	4.0
●車窓からのポイ捨て (N=522, 無効3)	よく見かける	330	63.2	よくないと思う	518	99.2
	あまり見かけない	192	36.8	かまわないと思う	4	0.8

表4 免許取得者の交通関連事項に関する一般的傾向 (N=393, 取得中を含む)

項目変数	分類	人数	割合 (%)
①免許取得を考えた年齢	16歳以下	71	18.1
	16~18歳	291	74.0
	19歳以上	31	7.9
②免許取得の動機	便利・役立つ	125	31.8
	乗り物の運転好き	76	19.3
	家族・友人の勧め	27	6.9
	通学	26	6.6
	証明書代り	18	4.6
	その他	121	30.8
③免許取得の資金提供者	父・母	293	74.5
	自分自身	65	16.5
	親と折半	18	4.6
	その他	17	4.4
④交通事故の被害予想	予想する	237	60.3
	予想しない	139	35.4
	不明	17	4.3
⑤交通事故の加害予想	予想する	234	59.6
	予想しない	144	36.6
	不明	15	3.8
⑥免許既取得者の運転頻度 (N=370, 取得中を除く)	ほぼ毎日	134	36.2
	月に数回	123	33.3
	まず運転しない	112	30.3
	不明	1	0.2
⑦免許既取得者の運転距離 (N=370, 取得中を除く)	100km以上	155	41.9
	100km未満	74	20.0
	ほとんど0km	126	34.1
	不明	15	4.0

から異なった認識を示した。⑤自動車 自動車運転の危険な行為やマナーに反する行為に対して、運転経験有り群は無し群に比べて認識の甘さがあることが分かった。⑥法定速度 いわゆる制限速度の必要性がどの程度認識されているか調べたところ、運転経験の有る者ほど遵守態度は低く、現行の法定速度に対して批判的であることが分かった。

まとめと課題

今日の大学生の交通場面に対する一般的傾向としては、約7割の者が自然の成り行きのように運転免許を取得し、その半数以上がバイクや自

動車で交通社会に密接にコミットしている実態が明らかになった。彼らの交通事故による被害経験は2割程度であるが、免許取得者の加害経験は極めて少ない。しかし、そうした事故経験の少なさがかえって彼らの交通事故に対する認識の甘さに反映していることも事実である。

さらに交通環境に対する認識について見ると、歩行者や自転車など自分自身が関与する立場から、他人の危険行動はよく認知していることが分かる。その反面、それらに対する危険性の認識の点で厳しさに欠けるところももうかがえる。一方、バイクや自動車の危険性およびマナーに関しては、状況の認知の程度や危険性の認識に

表5 運転経験の有無と交通環境に対する認識との関連 (N=487)

認識の程度 (4件法) に基づく認識度得点の <i>t</i> 検定と人数比の χ^2 検定					
運転経験の有無 交通環境質問項目	平均認識度得点 (4点満点)		<i>t</i> 検定	χ^2 検定	
	経験有り (N=229)	経験無し (N=258)	<i>p</i>	<i>p</i>	
①歩行者について					
●道路の左側歩行は危険	2.99	>	2.74	**	***
●車道の歩行は危険	3.85	(>)	3.77	+	**
●青信号点滅時の横断は危険	3.13	>	2.82	***	***
●横断歩道外の横断は危険	3.12	>	2.89	**	**
●夜光タスキは安全	3.81	>	3.47	***	***
②自転車について					
●右側通行は危険	3.37	>	3.13	**	**
●二人乗りは危険	3.11	=	3.12	ns	ns
●二三台の並進は危険	3.73	>	3.51	***	***
●傘さし自転車は危険	3.48	(>)	3.36	+	***
③原付自転車について					
●ヘルメットの非着用は危険	3.81	=	3.76	ns	ns
●渋滞時の歩道走行は危険	3.54	=	3.57	ns	ns
●騒音は迷惑	3.70	<	3.87	***	***
●フラッシングは危険	3.70	=	3.75	ns	ns
●停止線のはみ出し停止はいけない	3.25	(<)	3.49	+	*
●昼間の点灯走行は安全	2.87	>	2.41	***	***
④自動二輪車について					
●ヘルメットの非着用は危険	3.85	=	3.87	ns	ns
●渋滞時の歩道走行は危険	3.69	(<)	3.77	ns	+
●騒音は迷惑	3.67	<	3.87	***	***
●フラッシングは危険	3.69	=	3.77	ns	ns
●停止線のはみ出し停止はいけない	3.36	<	3.51	*	*
●昼間の点灯走行は安全	2.97	>	2.57	***	***
⑤自動車について					
●フラッシングは危険	3.67	<	3.84	**	***
●停止線のはみ出し停止はいけない	3.39	<	3.55	*	*
●車窓からのゴミ捨てはいけない	3.84	(<)	3.92	*	ns
●駐車禁止区域の駐車はいけない	3.71	(<)	3.80	+	ns
⑥法定速度について					
●法定速度は守るべき	2.53	(<)	2.71	*	+
●車の流れより法定速度を優先	2.07	<	2.25	*	***
●法定速度は見直されるべき	2.72	>	2.45	**	*

+ ; $p < .10$, * ; $p < .05$, ** ; $p < .01$, *** ; $p < .001$

<註> 認識度得点は4件法を4点満点に換算して算出し、*t* 検定した。また4件法における人数比を χ^2 検定した。平均換算得点の不等号は、両検定とも有意である場合に記し、一方の検定において有意でない場合は () 印をつけて区別した。

において関連項目間変動が認められる。すなわち、同じ危険行動項目においても、乗り物の運転経験の有無や頻度によって認知および判断が異なるためである。そこで本研究では、大学生の交

通環境に対する意識や態度の実態を調査するに当たって、運転経験変数による差異の検討を試みた。その結果、運転経験のある者は運転経験の無い者に比して、歩行者や自転車に対する危

険の認識は強いことが分かった。つまりは運転経験者が、運転する者の立場から都合の悪い行動を危険と判断している可能性があり、自らの危険行動を認識しているとはいえない。その根拠として、バイクおよび自動車に関する危険行動やマナーに反する行為に対しては、運転経験者の方が未経験者より寛大である傾向が指摘される。特に、現行の法定速度の遵守態度等について運転経験者ほど批判的である点からも認識の甘さが浮き彫りになったといえる。

かくして、運転経験による交通社会への参加が、今日の交通問題の関心や姿勢を強化するという指摘がある一方、今回の調査は現実の交通事故と関連する諸事象について、運転する者の視点からの御都合主義的認識構造の萌芽を示唆したことにもなる。いずれにしても、運転経験の有無にかかわらず、今日の大学生が避けることのできない交通環境に対して、積極的かつ基本的な安全性と道徳性の獲得には多くの残された課題がある。例えば、大野木(1991, 1992)⁶⁾⁷⁾、西山ら(1990)⁸⁾、藤本ら(1996)⁹⁾、そして蓮花(1997)¹⁰⁾などの研究から示唆されるように、高校生以上の青少年の交通教育がもっと真剣に行

われなければ現在の第二次交通戦争の終結はないという主張もある。その意味では、市原¹⁾の言う「人間教育をめざした高校安全教育」や、熊本大学の交通安全総合科目(恒成(1997)¹¹⁾)などの新しい試みが注目されるところである。また、大学によっては広島大学¹²⁾のように「セーフティ・カレッジライフ」と名づけた冊子を全学生に配布するなどの積極的な取り組みを始めているところもある。我が大学においても、年々増加するバイクや自動車による通学者の安全を確保するためにも、教職員の声高な注意やペナルティで規制する手法ではなく、交通を含む生活環境の改善を目指したカリキュラム次元で、学生自ら真の安全性とは何かを習得する教育的取り組みも検討されてよい。今や交通安全の問題が大学とは無縁のものではないという認識から、早急な対策案を提示することが最大の課題である。この課題を次のプロジェクト研究のテーマとして、鋭意取り組んでいきたい。

註：本調査研究は平成8年度および平成9年度の川崎医療福祉大学プロジェクト研究であり、本稿をもって研究報告に替える。

文 献

- 1) 市原 清(1990)人間教育をめざした安全教育—バイクを教材として—。交通心理学研究, 6, 31—45.
- 2) 西山 啓(1993)生涯にわたる交通安全教育。交通安全教育, No. 328, 6—10.
- 3) 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ー要因。川崎医療福祉学会誌, 6(1), 185—190.
- 4) 金光義弘(1993)若年者交通問題の基礎的研究。平成5年度岡山県交通死亡事故調査・研究報告書(未刊行)
- 5) 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(2)学生達の交通環境に対する認識と運転経験の影響。川崎医療福祉学会誌, 6(2), 361—367.
- 6) 大野木裕明(1991)わが国の学校交通安全教育に関する動向—心理学的研究を中心として—。福井大学教育学部紀要, 41, 79—115.
- 7) 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, 11—17.
- 8) 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, 15—23.
- 9) 藤本忠明, 桐生正幸(1996)若年運転者の運転態度尺度構成に関する研究。交通心理学研究, 12, 25—36.
- 10) 蓮花一己(1997)変化する交通社会と交通安全教育の新たな展開。人と車, 33(8), 4—13.
- 11) 恒成茂行(1997)高等学校と大学における交通安全教育を通じて。交通安全教育, 376, 11—15.
- 12) 広島大学(1994)セーフティ・カレッジライフ—大学生の「交通安全」へのすすめ—。広島大学学生部刊