

若年運転者の交通安全教育に関する研究

大同工業大学 学生会員 ○上村 広治
 大同工業大学 正会員 嶋田 喜昭
 大同工業大学 正会員 舟渡 悦夫

1. はじめに

豊田市における平成12年の交通事故件数は2451件であり、過去6年間の推計をみると、平成8年には減少しているものの平成7年と比較すると約1.3倍増であり、交通事故の発生状況は悪化の一途をたどっている。また、19～24歳の若者が第1当事者である交通事故件数の割合は近年減少傾向にあり、継続的な交通安全啓蒙運動により若者の交通安全に対する意識が高まってきたとみることもできる。しかしながら、依然として19～24歳の若者の交通事故件数が最も多いことも事実であり、より効果的な交通安全対策が望まれる。そこで本研究では、若年運転者に望まれる交通安全教育ならびにその必要性について検討した。

2. 調査方法

豊田市に住民票を持つ平成13年度に20歳になる若者のうち、男女各1,000名を無作為抽出し、対象者に調査票を郵送にて配布・回収した。回収数は740（男332、女408）、回収率は37%である。調査項目は、属性、運転免許取得者の安全意識、交通安全活動や教育に関する意識等である。分析は自動車免許を持っていて、日常主に自動車を運転している人を対象とする。

3. 分析結果

1) 安全運転に対する意識

図-1は事故経験別の交通マナー・運転技術の自己評価を示したものである。運転技術の自己評価では「人と比べて上手である」と回答した割合が「人と比べて下手である」と回答した割合より事故経験が多い。運転技術に自信を持っている若年運転者は自己評価とは反して事故を経験している傾向がある。また「交通マナーが良い」と回答した割合は「交通マナーが悪い」と回答した割合より事故経験は少ないことがうかがえる。

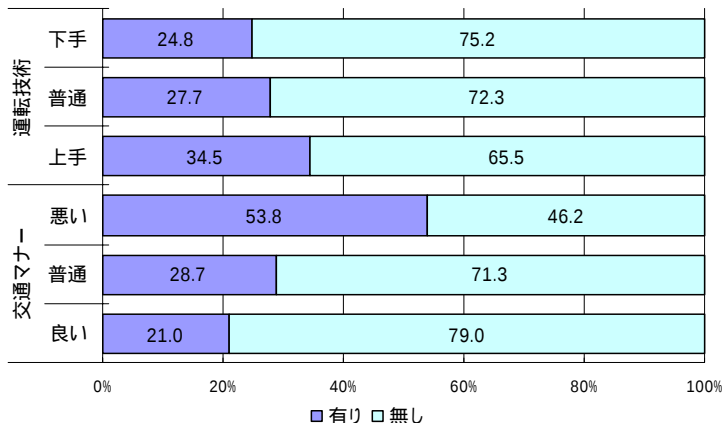


図-1 事故経験別の交通マナー・運転技術の自己評価

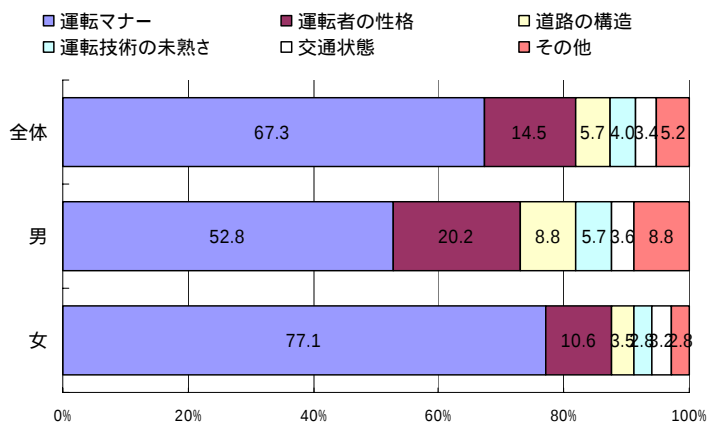


図-2 事故要因

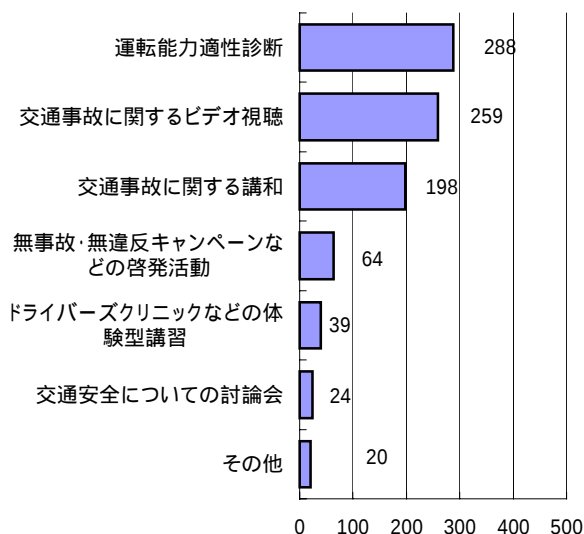


図-3 参加した事がある交通安全活動

キーワード 交通安全教育

連絡先 〒457-8532 名古屋市南区白水町40 TEL 052-612-5571 FAX 052-612-5953

2) 事故要因

交通事故に最も関連する要因について回答を聞いてみたところ、全体では、運転マナーが約6割で最も多く、次に運転者の性格、道路の構造の順になっている。性別でみると、女性の約8割が運転マナーが事故に最も関連する要因とし、男性は運転マナーと回答が5割、次に運転者の性格が2割、道路の構造が1割弱を占めている(図-2)。

3) 交通安全教育への参加度

図-3は中学卒業以来参加した交通安全活動を示したものである。図-3を見ると運転適性診断や交通事故に関するビデオ視聴などの活動が目立つが、体験型講習や交通安全についての討論会などの活動は参加が少ない。

4) 望まれる交通安全教育

図-4では今後参加してみたい交通安全活動を聞いたところ、運転能力適性診断やドライバークリニックなどの体験型講習、アトラクションなどがある啓発イベントといった実際に体験できる活動を望む傾向がある。特に3)で参加度が低かったドライバークリニックなどの体験型講習への参加希望度は高い。

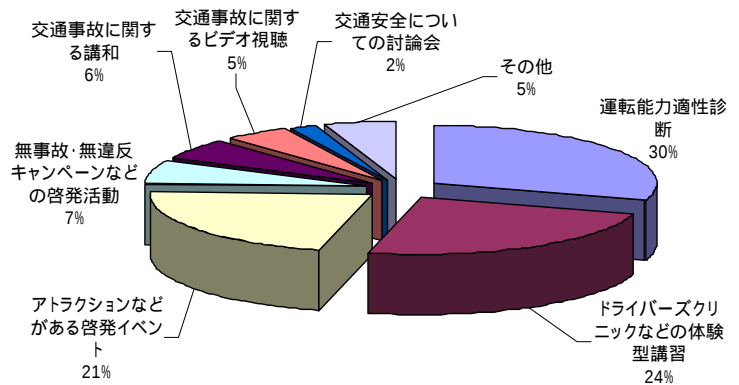


図-4 参加したい交通安全活動

表-1 交通安全教育の必要度に及ぼす要因分析のための数量化 類モデル

内容	カテゴリ	デー タ 数	カテゴリ・スコア			レンジ	偏相関係数	
性別	1. 男	84	-0.060				0.106	0.018
	2. 女	109	0.046					
職業	1. 会社員・自営業	44	-0.467				1.236	0.167
	2. 学生	131	0.287					
	3. フリーター	18	-0.949					
運転技術の自己評価	1. 上手	30	-1.072				1.757	0.201
	2. 普通	116	0.000					
	3. 下手	47	0.684					
事故回数	1. 0回	133	0.137				0.512	0.071
	2. 1回	37	-0.261					
	3. 2回以上	23	-0.375					
罰則回数	1. 0回	154	0.093				0.510	0.066
	2. 1回	27	-0.417					
	3. 2回以上	12	-0.253					
運転能力適性診断	1. 有り	102	0.352				0.747	0.139
	2. 無し	91	-0.395					
交通安全教育の必要度	1. 必要	160	軸の重心	0.168	相関比 = 0.138 全体の判別率 72.3%			
	2. 不必要	33		-0.816				

5) 交通安全教育の必要度に及ぼす要因分析

表-1では交通安全教育の必要度を外的基準とした数量化 類モデルを用いて分析した。説明変数（要因）としては、性別、職業、運転技術の自己評価、事故回数、罰則回数、運転能力適性診断への参加経験の有無とした。分析結果は表-1に示すとおりであり、相関比は0.138であった。

「運転技術の自己評価」では上手と回答した人はマイナス（不必要）とし、下手であると回答した人はプラス（必要）の影響があることがわかる。「職業」では会社員・自営業、フリーターはマイナス、学生はプラスの影響がある。また、「事故回数」では、事故経験がない人はプラスに影響しているのに対し、事故回数が多い人ほどマイナスに影響があることがわかる。すなわち、必要だと思っている人は、女性、学生、運転技術の自己評価は低く、事故・罰則経験がなく運転能力適性診断を受けたことがある人である。不必要だと思っている人は、男性、会社員・自営業・フリーター、運転技術の自己評価は高く、事故・罰則経験があり、運転能力適性診断を受けたことがない人である。

4. おわりに

以上の結果から、事故経験がある人は、交通マナーを「他人より悪い」と評価し、一方運転技術を「他人より上手」と自己評価する傾向にある。交通事故に最も関連する要因として、運転マナーと回答した割合が約7割と最も多かった。交通安全教育については、運転能力適性診断や交通事故に関するビデオ視聴などの活動が目立ち、ドライバークリニックやアトラクションなどのある啓発イベント等の体験型講習の活動は参加度が低い。しかし、体験型講習の活動に対する参加を希望する割合は高い。職業や運転技術の自己評価、事故・罰則経験などの要因が交通安全教育の必要度に影響を及ぼしていることがわかった。