

シートベルト着用意識に関する調査研究

名城大学 ○村井 章人
名城大学 フェロー 松井 寛
JAF 中部本部 関 秀信

1. はじめに

わが国の道路交通における交通事故死亡者数は、車両の安全装置の改善、普及や警察の罰則強化により近年減少傾向にあり、平成 17 年度の交通事故死亡者数は 6871 人まで減少した¹⁾。しかしながら交通事故発生件数は依然として増加基調にあり、今後はドライバーの交通安全意識の向上を図ることが重要となっている。

本研究では一般的なドライバーの交通安全意識の 1 つとして、シートベルトの着用に関する意識を調査し、今後の交通安全意識の向上に向けての方策を検討することを目的としている。

2. 研究方法

JAF 会員を対象として、ドライバーの交通安全意識に関するポスティング調査を行う。ポスティング範囲としては、愛知県、岐阜県、静岡県、三重県の東海地区と、石川県、福井県、富山県の北陸地方を対象とした。アンケート内容は、シートベルトに関する項目、携帯電話に関する項目、年齢、性別、居住地域、走行距離、運転免許暦、交通違反の回数、交通事故経験の有無、ドライバーの運転習性に関する項目等である。アンケートは平成 18 年 9 月に実施し、アンケートの配布数は 3000 部、回収数は 852 部、回収率は 28.4%、有効回答数は 713 部であった。

3. シートベルト着用率

まず、シートベルトの着用率を運転席、助手席、後部座席別にみると、図1のようになる。

運転席、助手席においては、「常に着用している」「大体着用している」という項目を合わせると 97%以上を占めている。しかし、後部座席に至っては、12.7%と非常に低いことが分かる。このような理由としては「前席と比べて装着しづらいから(38%)」「窮屈だから(27%)」「面倒だから(22%)」「法律で義務づけられていないから(49%)」といった理由が多かった。日本では 1985 年に高速道路等での運転席、助手席におけるシートベルト着用が義務化され、罰則規定も制定された。その翌年の 1986 年に一般道路におけるシートベルトの着用が義務化された。後部座席はまだ義務化されていない。そこで、後部座席のシートベ

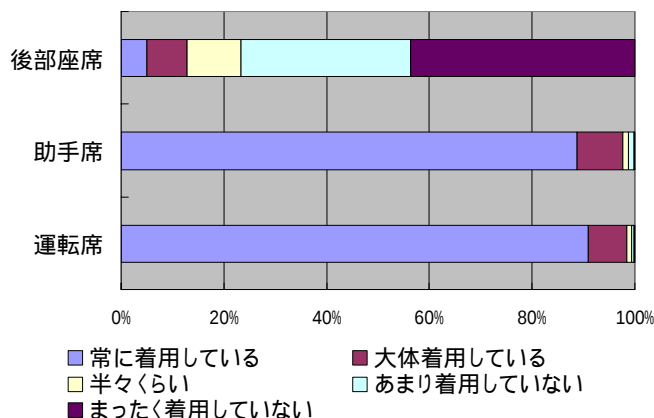


図1 席別シートベルト着用率

ルト未着用者に注目し、その人物像を明らかにするために日常生活での行動様式との関係について調査した。

4. 後部座席のシートベルト着用率

後部座席のシートベルトの着用とアンケート項目について、クロス集計おこなう。アンケート項目のうち、後部座席の着用率と関連性のあるものをいくつか選ぶと、次のような項目が挙げられる。

1. ヘッドレストの高さを気にするか
2. 日ごろから車の排気ガスによる大気汚染や騒音被害に配慮した運転をしているか
3. 車から出される二酸化炭素による地球温暖化問題に配慮した運転をしているか
4. 不要不急な場合や、近距離移動の時に自動車利用を控えることがあるか
5. 性別
6. 年齢
7. 交通違反回数
8. 運転に自信はあるか
9. 他人を乗せて運転するとき、いつもより慎重に運転するか
10. 歩行者用信号機付き横断歩道を渡るとき、接近してくる車が見当たらない時、歩行者用信号機が赤であっても渡ることがあるか
11. 道路を横断するとき、近くに横断歩道があっても、面倒なのでつい横断歩道でないところを横断することがあるか

12. 知らないところへ車で遠出するとき、事前に道順を調べるか
13. 車で走行中、車線変更を繰り返しながら先に進むことがあるか

例えば(3. 車から出される二酸化炭素による地球温暖化問題に配慮した運転をしているか)と後部座席のシートベルト着用率で考えてみると図2のようになる。いつもしているからまったくしていないにかけて、着用率が下がっている。これは環境問題に対してあまり配慮していない人が、後部座席のシートベルトを締めないということである。

5. 分析結果とその考察

目的変数を後席シートベルトの着用しているかどうかという項目にして、説明変数を4節の1～13の項目とし、数量化 類によって分析を行った。ただし、目的変数は(常に着用している)と(大体着用している)という項目を着用しているとみなし、(半々くらい) [あまり着用していない] (まったく着用しない)という項目を着用しないとみなす、分析をするにあたって、後部座席のシートベルト着用者と未着用者をそれぞれ同数のサンプル数を用いて、数量化 類によって分析をする(表1)。この結果、

- ・ レンジは、項目 2, 3, 8, 11, 12 が大きかった。
- ・ 項目 2, 8, 9, 11, 12 において、カテゴリースコアが マイナス→プラス, プラス→マイナスになっている。
- ・ 相関比は 0.36 であった。

レンジを見てみると、目的変数に影響を及ぼす項目として、環境配慮型や順法型や用意周到型といった項目が影響を与えていることが分かる。

カテゴリースコアの符号が変わってしまった理由としては、サンプル数が少なかったことが影響しているかもしれない。

クロス集計した結果では、各質問項目と後部座席のシートベルトの着用率に高い相関性がみられたが、数量化 類によって分析したが、あまり相関性がみられなかった。目的変数を2つに分けてしまったため、クロス集計を行なった場合より高い相関性が見られなかったと考えられる。

6. まとめ

助手席、運転席のシートベルトの着用率は高かったが、後部座席に至っては、まだ低いことがわかった。また、他人への配慮ができない人や、規則を守れない人のシートベルトの着用率が低い傾向にある。

【参考文献】

- 1) 警察庁: <http://www.npa.go.jp/toukei/index.htm>

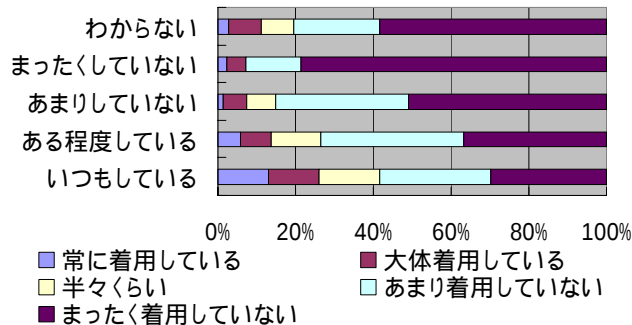


図2 後部座席着用率

表1 分析結果

項目	カテゴリ	スコア	レンジ	偏相関係数
1	常に気にしている	0.106	0.305	0.086
	ときどき気にしている	0.060		
	あまり気にしない	-0.199		
	まったく気にしない	-0.040		
2	いつもしている	-0.338	1.987	0.313
	ある程度している	0.289		
	あまりしていない	-0.721		
	まったくしていない	0.619		
3	わからない	1.265	1.943	0.269
	いつもしている	0.780		
	ある程度している	-0.016		
	あまりしていない	-0.075		
4	まったくしていない	-1.163	0.853	0.205
	わからない	-0.411		
	大いにある	0.371		
	ある程度ある	0.151		
5	あまりない	-0.482	0.367	0.103
	まったくない	-0.075		
	わからない	-0.287		
	男性	0.081		
6	女性	-0.287	0.850	0.201
	10, 20歳代	0.251		
	30歳代	0.454		
	40歳代	0.152		
7	50歳代	-0.396	0.461	0.129
	60歳代	0.086		
	70歳以上	-0.385		
	なし	0.105		
8	1回	-0.315	1.617	0.271
	2回	-0.019		
	3回以上	-0.356		
	大いにある	0.608		
9	ある程度ある	0.307	0.741	0.186
	普通くらい	-0.400		
	あまりない	-0.578		
	まったくない	1.038		
10	大いにある	0.152	0.997	0.259
	ある程度ある	-0.258		
	いつもと変わらない	0.483		
	大いにある	-0.746		
11	ときどきある	-0.781	1.816	0.277
	あまりない	0.216		
	まったくない	0.169		
	大いにある	1.493		
12	ときどきある	-0.323	1.317	0.169
	あまりない	-0.087		
	まったくない	0.437		
	必ず調べる	-0.143		
13	ときどき調べる	0.328	0.645	0.114
	あまり調べない	0.207		
	まったく調べない	-0.989		
	必ずそうする	0.469		
14	ときどきそうする	0.227	0.363	0.086
	あまりない	-0.111		
	まったくない	-0.177		
	相関比			