

## ミニバイク運転者の交通安全意識・行動と 交通安全対策

定井喜明\* 大富博久\*\*

本研究は、総理府交通安全対策室から研究委託を受けた「交通事故格差是正対策調査・研究事業」の一環として筆者らが実施した「ミニバイク運転者の交通安全意識調査」と「ミニバイク運転者の交通規則非順守調査」の結果を分析して、ミニバイク運転者の交通安全意識・行動の特性を解明するとともに、それら特性に基づく効果的な交通安全推進策を示唆したものである。

### Safety Consciousness and Behavior of Motorcyclists and Safety Countermeasures

Yoshiaki SADAI\* Hirohisa OTOMI\*\*

This study further analyzes the reports on "The survey of the 50 cc motorcyclists' consciousness on traffic safety" and "The survey related with the traffic rules carried out about the 50 cc motorcyclists", which were performed as a part of research entrusted by the Traffic Safety Policy Office of the Prime Minister's Office, and it explicates the characteristics of the 50 cc motorcyclists' safety consciousness and their behavior. It also suggests several effective measures to promote their traffic safety based on their characteristics.

#### 1. 緒言

ミニバイク（エンジン排気量50cc以下の原動機付自転車）は、16歳になると筆記試験だけで免許がとれ、また運転も簡単なため、昭和56年の保有台数は1,000万台を超え、免許人口も450万人以上に達した。しかし、ミニバイク運転者は、運転技術が未熟なうえ交通モラルも低く、その交通事故が激増してきたので、ミニバイクの交通安全対策は、緊急重要な社会問題に発展している。

本研究の調査は、総理府交通安全対策室の委託で、「昭和57年度交通事故格差是正対策調査・研究事業」として徳島県で実施した「ミニバイク運転者の交通安全意識調査」と「ミニバイク運転者の交通規則非順守調査」の2つからなっている。この交通事故格差是正調査は、岡野行秀東大教授を委員長とする調査・研究委員会を設置して、昭和56年度、昭和57年度と2か年間にわたり、岩手県、栃木県、山梨県、滋賀県および徳島県の5県において実施したものであ

る。

しかしながら、ここに発表する研究成果は、筆者らが調査票作成から調査結果の分析・考察まで独自に行ったものである。

#### 2. ミニバイク運転者の交通安全意識・行動調査

ミニバイク運転者を調査・研究対象者に選んだ理由は、前年度（昭和56年度）の総理府交通安全対策室の委託調査で、自動二輪車には交通規則を守らない者が著しく増加していることが判明するとともに、徳島県下でミニバイクの関係した交通事故件数の全事故件数に対する比率が、昭和56年31.2%と前年より4%も増加していたためである。<sup>1),2)</sup>また、調査対象地区として石井町を選んだのは、同町が徳島市の中心から約15km西部に位置した近距離にあり、かつ役場が協力的であるとともに、石井町のミニバイク交通事故件数の比率が、昭和56年37.5%と非常に高くなっていったからである。

##### 2-1 交通安全意識調査

ミニバイク運転者の交通安全意識調査票は、日頃の交通規則順守度、ヘルメット着用度、制限速度順守度、交通事故経験の有無、交通安全意識度、交通安全関係の会合への出席度、交通事故減少策、交通

\* 徳島大学教授  
Professor, Tokushima University  
\*\* エーシーイーコンサルタント技師  
Engineer, ACE Consultants, Ltd.,  
原稿受理 昭和58年5月18日

安全普及事業の効果的媒体・手段、徳島県の交通マナーの悪い理由、高校生のバイク免許取得の可否、および交通安全普及活動の認知手段など19質問のほか、個人の固有属性、すなわち性別、年齢、職種、原付免許以外の免許保有の有無、家族人数、ミニバイク運転年数、ミニバイク利用の主目的およびミニバイクの1日平均利用キロ数など10項目を内容としている。

第1回調査は9月中旬、第2回調査は10月中旬に、町の「交通安全母の会」の役員にお願いして配付・回収してもらった。第1回調査では配付枚数812枚、有効回収数687枚（84.6%）。第2回調査では、配付枚数771枚、有効回収数704枚（91.3%）を得た。

第1回調査と第2回調査の間、すなわち昭和57年9月末に日本交通安全教育普及協会の「ヘルメットは必ずかぶりましょう」という標語の入ったカラーポスター2,000枚と、交通安全協会石井支部作成の「乗ったら必ず“ヘルメット”をかぶりましょう」という標語とシートベルトの効果を図示した2色刷りチラシ1,000枚を、「交通安全母の会」を通じて各家庭に配付した。そのほか、「バイクのマナーを高めよう」という横断幕を石井町役場に掲げた。また、昭和57年9月26日（日曜日）14時から16時にかけて、石井町農業機械化センターの運転練習場で、「交通安全母の会」石井町支部会員など約160名を集め、ミニバイク運転に必要な交通規則と運転技術の研修会を行った。

## 2-2 交通規則非順守調査

石井町でミニバイク交通量の多い一般国道192号と一般県道240号西麻植下浦線との交差点（手東病院横）で、第1回目は昭和57年9月13日（月曜日、晴）午前8時から18時まで10時間にわたって、ミニバイク運転者の交通規則非順守者数とヘルメットの無着用者数を時間別、進入方向別、男女別に観測した。第2回目は、昭和57年10月13日（水曜日、晴）、再び全く同じ要領、同じ場所で調査した。その結果の一部を Table 1 に示す。

## 3. ミニバイク運転者の交通安全意識・行動特性

### 3-1 時間的変容特性

#### i. 交通安全意識

ミニバイク運転者に対する交通安全意識の第1回調査と第2回調査において、有意差のある意識項目をみると Table 2 に示すとおりである。この Table 2 からわかるように、ヘルメット着用率については

Table 1 非順守内容別のミニバイク運転者の交通規則非順守率一覧表  
Percentage of motorcyclists who disobeyed to particular traffic regulations

| 非順守内容    | 時期 |  | 第 1 回 |      |      | 第 2 回 |      |      |
|----------|----|--|-------|------|------|-------|------|------|
|          | 性別 |  | 男     | 女    | 計    | 男     | 女    | 計    |
| 信号非順守    |    |  | 1.6%  | 1.9% | 1.8% | 1.8%  | 4.2% | 3.0% |
| 停止線非順守   |    |  | 10.7  | 8.3  | 9.6  | 8.7   | 10.2 | 9.5  |
| 通行区分非順守  |    |  | 5.1   | 2.9  | 4.1  | 4.6   | 3.5  | 4.0  |
| 左右折無合図   |    |  | 5.9   | 5.1  | 5.5  | 5.0   | 7.9  | 6.5  |
| その他非順守   |    |  | 1.8   | 3.2  | 2.4  | 1.6   | 6.5  | 4.0  |
| 計        |    |  | 25.1  | 21.4 | 23.4 | 21.7  | 32.3 | 27.0 |
| ヘルメット無着用 |    |  | 46.9  | 43.9 | 45.5 | 46.3  | 54.0 | 50.1 |
| 総交通量     |    |  | 495台  | 412台 | 907台 | 438台  | 430台 | 868台 |

向上しているが、運転中の注意度や日頃の交通安全意識度は低下している。また、交通事故減少策としては、「交通マナー向上」や「実技試験を難しくする」の支持率は減り、逆に「交通規則違反の取締り」や「道路の整備、交通安全施設の整備」を支持する人が増し、現実的交通事故対策への認識が深まっていると考えられる。交通安全普及事業の媒体・手段については、「テレビ」、「ラジオ」、「チラシ」が効果的であると認める者が増え、「講演会」、「実地研修会」が効果的であると認める者が減少している。

#### ii. 交通規則非順守率

交差点におけるミニバイク運転者の交通規則非順守調査結果について、第1回と第2回の非順守率の差を検定してみたところ、有意差のある項目は Table 3 のとおりである。この Table 3 からわかるように、ミニバイク運転者の交通規則順守率は低下し、特に午前10～11時にはきわめて悪くなっている。「その他非順守」は、無燈、2人乗りなどであるが、夕方のラッシュ時の「午後5～6時」および東進方向（国道192号の徳島市方向）で非順守率が増え、しかも「信号」非順守が多くなっている。「信号」無視は「クルマ社会」における悪質犯であるから、その絶無化のため、ミニバイク運転者の交通安全教育などを強力かつ早急に推進する必要があると考えられる。

次に、ミニバイク運転者のヘルメット無着用率を、交通規則非順守調査時と同時に観測しているため、第1回と第2回との有意差をみると、ヘルメット着用率も低下し、しかも昼間の時間帯およびローカル

Table 2 ミニバイク運転者交通安全意識の有意な時間的変容項目とその比率一覧表  
 Percentage of motorcyclists safety consciousness on items  
 with significant differences between the first and the second survey

| 有意差のある項目          | 内容            | 第1回調査に | 第2回調査に | 有意水準 |
|-------------------|---------------|--------|--------|------|
|                   |               | おける比率  | おける比率  |      |
| ヘルメット着用度          | ほとんど着用しない     | 35.4%  | 29.3%  | 1.0% |
| ミニバイク運転中の注意度      | 気をつけていない      | 3.2    | 7.8    | 0.1  |
|                   | 常に注意している      | 71.6   | 66.9   | 5.0  |
| 日頃の交通安全意識度        | 何ら意識していない     | 2.9    | 5.5    | 1.0  |
| ミニバイクの交通事故減少策     | 取締り強化         | 14.9   | 20.5   | 0.5  |
|                   | 実技試験を難しくする    | 14.1   | 11.1   | 5.0  |
|                   | 道路・交通安全施設の整備  | 5.4    | 7.7    | 5.0  |
|                   | 各自の自覚と高い交通マナー | 49.1   | 44.2   | 5.0  |
| 交通安全普及事業の効果的媒体・手段 | ラジオ           | 17.6   | 22.3   | 5.0  |
|                   | テレビ           | 69.3   | 76.4   | 0.5  |
|                   | チラシ           | 8.7    | 12.5   | 5.0  |
|                   | 講演会           | 20.2   | 16.1   | 5.0  |
|                   | 実地研修会         | 46.6   | 31.7   | 0.1  |
| 一般の交通事故減少策        | 交通規制の強化       | 0.3    | 1.7    | 0.5  |
| 高校生のバイク免許取得の可否    | 取らせない         | 52.0   | 44.7   | 0.5  |
|                   | どちらともいえない     | 28.1   | 34.5   | 0.5  |
|                   | その他           | 2.9    | 1.6    | 5.0  |

交通方向で、約15%も無着用者が増加している。Table 2 でみたように交通安全意識調査では、ヘルメット無着用者は減少しているはずであるから、意識調査と道路上の実態調査とは矛盾する。これがアンケート調査における「タテマエ」と「ホンネ」の相違、または、「総論賛成」と「各論反対」によるものと考えられる。しかし、すでに見てきたように、交通規則順守率については、意識調査結果と道路上の実態調査結果の傾向は一致している。

### 3-2 個人属性による特性

#### i. 交通安全意識

ミニバイク運転者の交通安全意識調査結果から、個人の固有属性、すなわち性別、年齢、原付免許以外の運転免許の有無の3つの意識項目とのクロス集計分析をしてみると、 $X^2$  検定で有意(有意水準5%)となる多くの意識項目があることがわかった。しかし、これら3つの属性と意識項目との単純2重クロス分析では、交互作用があり、いわゆる疑似相関の判定ができないので、これら3つの属性を3元配置とした分散分析を、第1回および第2回調査結果の各意識項目について行った。その結果を示すと

Table 4 のとおりである。

Table 4 からわかるように、第1回調査に比べ第2回調査では、より多くの属性項目やそれらの交互作用が有意になっているのがわかる。この事実からすると、Table 3 ですでにみえてきたように、第1回調査に比べ第2回調査では、交通規則順守率が低下しているのであるから、交通モラルや交通マナーが低下すれば、交通安全意識は個人の固有属性によって一層左右されるようになると判断される。また、Table 4 からわかるように、一般に年齢が最も大きく交通安全意識を左右しているといえる。なお、第2回調査の「ヘルメット着用率」には性別、年齢、免許の3つの交互作用が有意に影響しているという複雑さがみられる。

そこで、Table 4 の第2回調査に対する有意な属性と交通安全意識項目とのクロス表を作成し、全体比率との差が大きい属性とその組み合わせ、およびそれらの比率を示すと Table 5 のとおりである。

この Table 5 からわかるように、年齢29歳以下の者には、「日頃、交通規則をよく守っている」人、「ヘルメットをいつも着用している」人、および「制限

Table 3 ミニバイク運転者交通規則非順守率の有意な時間的変容項目と非順守率一覧表  
 Percentage of motorcyclists who disobeyed to particular traffic regulations with significant differences between the first and the second survey

| 有意差のある項目   | 第1回調査における非順守率 | 第2回調査における非順守率 | 有意水準 |
|------------|---------------|---------------|------|
| ミニバイク運転者全体 | 23.4%         | 27.0%         | 5.0% |
| 時間帯 10～11時 | 20.5          | 47.0          | 0.1  |
| // 17～18時  | 20.2          | 33.5          | 0.5  |
| 信号         | 1.8           | 3.0           | 5.0  |
| その他非順守     | 2.4           | 4.0           | 5.0  |
| 東進方向(国道)   | 13.1          | 19.1          | 5.0  |

Table 4 ミニバイク運転者の個人属性による交通安全意識の分散分析結果一覧表  
 Analysis of variance of motorcyclists' safety consciousness by the individual attributes

| 交通安全意識項目      | 有意な個人属性項目 |                  |
|---------------|-----------|------------------|
|               | 第1回調査     | 第2回調査            |
| 日頃の交通規則順守度    | 年齢*       | 免許、性別×免許、年齢*     |
| ヘルメット着用度      | 年齢、免許*    | 年齢、免許*、性別×年齢×免許* |
| 制限速度順守度       | 年齢*       | 性別、年齢*           |
| 運転中の交通事故注意度   |           | 性別               |
| 日頃の交通安全意識度    | 年齢、性別×免許  |                  |
| 交通安全普及活動の認知手段 | —— (質問せず) | 性別               |

注) 有意水準5%。ただし\*印は有意水準1%。

速度をよく守って運転している」人が、割合の上で非常に少ないので、年齢29歳以下のミニバイク運転者は重点的に交通安全再教育を行うべき者といえる。また、原付以外の運転免許保有者、特にその男性には、「日頃交通規則をよく守っている」人は少ない。原付以外の運転免許保有者は、ヘルメット着用率が全体的に悪いが、特にそのなかでも20～29歳の男性・女性、および30～39歳の男性では「ヘルメットをいつも着用している」人は15～20%であり、非常に少ないといえる。29歳以下は男女とも「制限速度をよく守って運転している」人は少ないが、特に29歳以下の男性のうち「よく守っている」人の割合は、平均の $\frac{1}{3}$ に過ぎない。

そのほか、Table 5をみればわかるように、「ミニバイク運転中、交通事故に常に気をつけている」人は、男性に少なく、女性に多い。また、「交通安全普及活動」で「運転実技講習会に参加した」人、および「交通安全普及活動を知らなかった」人は男性に少ない。なお、ミニバイク運転者の交通安全意識は、クロス集計分析の結果、性別、年齢、免許以外でも、「職業」、「ミニバイク運転年数」、「ミニバイク利用の

主目的」および「ミニバイクの1日平均走行キロ」などによって大きく左右されることがわかった。すなわち、第2回調査において「学生」、「ミニバイク運転年数5年未満の者」、「ミニバイク利用の通学者」、「ミニバイクを社交、レクリエーションに利用している者」および「ミニバイク1日平均走行キロ20～30kmの者」には、「日頃、交通安全について何ら意識していない者」、「ヘルメットをほとんど着用していない者」、「交通事故に気をつけて運転していない者」、「制限速度をほとんど守らない者」、「交通事故の経験者」および「交通安全関係の会合に出席したことがない者」が多いことがわかったので、これらの特性を持った者に的をしばって、安全普及事業ないしは交通安全教育を実施すべきことが判明した。

#### ii. 交通規則非順守率

ミニバイク運転者の交通規則非順守率で、性別で有意差のある内容項目をみるとTable 6のとおりである。

このTable 6からわかるように、第1回調査時には、男性のほうが非順守率が高い内容項目が2つあったが、第2回調査時には、全体および多くの内容

Table 5 ミニバイク運転者の交通安全意識と有意な属性とのクロス一覧表  
Contingency table of motorcyclists safety consciousness  
by the individual attributes

| 交通安全意識項目          |           | 全体の比率<br>A | 属性項目   |                  |    | 左の比率<br>B | 全体との差<br>B-A |
|-------------------|-----------|------------|--------|------------------|----|-----------|--------------|
| アイテム              | カテゴリー     |            | 年齢     | 原付免許以外の<br>免許の有無 | 性別 |           |              |
| 日頃の交通規則順守度        | よく守っている   | 60.5%      | 29歳以下  |                  |    | 42.9 %    | -17.6 %      |
|                   |           |            | 40歳以上  |                  |    | 74.0      | +13.5        |
|                   |           |            |        | 有                |    | 55.9      | -4.6         |
|                   |           |            |        | 無                |    | 66.5      | +6.0         |
|                   |           |            |        | 有                | 男  | 49.6      | -10.9        |
|                   |           |            |        | 無                | 男  | 79.5      | +19.0        |
| ヘルメット着用率          | いつも着用している | 41.9       | 29歳以下  |                  |    | 27.9      | -14.0        |
|                   |           |            | 40歳以上  |                  |    | 58.4      | +16.5        |
|                   |           |            |        | 有                |    | 35.0      | -6.9         |
|                   |           |            |        | 無                |    | 50.8      | +8.9         |
|                   |           |            | 20-29歳 | 有                | 男  | 15.0      | -26.9        |
|                   |           |            | //     | 有                | 女  | 20.4      | -21.5        |
|                   |           |            | 30-39歳 | 有                | 男  | 19.2      | -22.7        |
|                   |           |            | 40-49歳 | 無                | 女  | 61.8      | +19.9        |
| 制限速度順守度           | よく守っている   | 48.7       | 29歳以下  |                  |    | 30.7      | -18.0        |
|                   |           |            | 50歳以上  |                  |    | 71.9      | +23.2        |
|                   |           |            | 29歳以下  |                  | 男  | 15.0      | -33.7        |
|                   |           |            | //     |                  | 女  | 37.0      | -11.7        |
|                   |           |            | 50歳以上  |                  | 男  | 83.0      | +34.3        |
| 運転中の交通事故<br>注意度   | 常に気をつけている | 66.9       |        |                  | 男  | 58.2      | -8.7         |
|                   |           |            |        |                  | 女  | 69.4      | +2.5         |
| 交通安全普及活動の<br>認知手段 | ポスター      | 26.0       |        |                  | 男  | 31.7      | +5.7         |
|                   |           |            |        |                  | 女  | 24.4      | -1.6         |
|                   | 講演会参加     | 11.7       |        |                  | 男  | 7.6       | -4.1         |
|                   |           |            |        |                  | 女  | 12.8      | +1.1         |
|                   | 知らなかった    | 19.9       |        |                  | 男  | 13.3      | -6.6         |
|                   |           |            |        |                  | 女  | 21.8      | +1.9         |

項目で女性のほうが高度に有意な非順守率となっている。午後1時から4時にかけて女性の非順守率が有意に高く、特に午後2時から4時にかけては女性のミニバイク運転者の約5割も交通ルール違反をしている。それも、信号非順守とか、左右折無合図など非常に危険な違反を行っている。次に、時間帯別、男女別および進行方向別に、ミニバイク運転者の交通規則非順守率をみると、午後の時間帯に女性の非順守率が特に高く、かつローカルな県道方向で著しく高い。従って、ミニバイクの危険運転行為者の多

くは、地元の主婦で、しかも Table 5 から29歳以下の者が多いと推定できる。

ところで、第2回目の交通安全意識調査結果によると、「日頃、交通規則をよく守っている」人は、男性57.0%に対し、女性61.5%と女性のほうが順守率は高い。しかし、実際の道路では、男性の非順守率が21.7%であるのに対し、女性の非順守率は32.3%と女性のほうが非順守率は11.6%も高い。しかも、意識調査結果では、男性と女性それぞれ「ほとんど守らない」人が3.2%と2.2%、また、「時々守らない

Table 6 ミニバイク運転者の性別交通規則非順守率に有意差のある内容項目と非順守率一覧表  
 Percentage of motorcyclists who disobeyed to particular traffic regulations  
 with significant differences between both sexes

| 調査時期 | 有意差のある内容項目 | 男性の非順守率 | 女性の非順守率 | 有意水準 |
|------|------------|---------|---------|------|
| 第1回  | 時間帯17~18時  | 24.8%   | 14.6%   | 5.0% |
|      | 南進方向       | 56.9    | 37.3    | 5.0  |
| 第2回  | ミニバイク運転者全体 | 21.7    | 32.3    | 0.1  |
|      | 時間帯13~14時  | 12.8    | 29.6    | 5.0  |
|      | // 14~15時  | 22.2    | 50.0    | 5.0  |
|      | // 15~16時  | 19.0    | 54.5    | 0.5  |
|      | 信号         | 1.8     | 4.2     | 5.0  |
|      | 左右折無合図     | 5.0     | 7.9     | 5.0  |
|      | その他非順守     | 1.6     | 6.5     | 0.1  |
|      | 西進方向       | 12.2    | 21.0    | 5.0  |

ことがある」人が39.9%と36.3%となっているので、非順守率に余り差がない。

従って、この意識調査結果と道路上調査結果が矛盾しないためには、「時々守らない」というのは、男性の場合2回に1回守らないことを意味し、女性の場合4回に3回守らないことを意味することになる。つまり、このようなアンケート方式による意識調査では、「ホンネ」を質問しても、「タテマエ」でしか回答されないと考えられる。それも女性に特に著しいことが判明した。

次に、ミニバイク運転者のヘルメット着用率に性別で有意差のある内容項目をみると、第1回調査時には男性が特定の時間帯に有意に高いのみであるが、第2回調査時には、全体的に女性の無着用者が有意に多くなっている。特に午後3時から4時の間には、女性の無着用者が著しく多くなっている。しかも進行方向別に見ると、通過交通の国道192号で無着用率が44.4%であるが、ローカル交通の県道方向で67.1%であるので、このヘルメット無着用者の多くは地元の主婦であり、かつそれもTable 5から年齢29歳以下の者が非常に多いといえる。

また、このヘルメット着用率についても、意識調査では女性のほうが率が高くなっているが、現地の道路上では女性のほうが10.4%だけ着用率が低くなっていて、先述の交通規則非順守率と同様、「時々かぶらないことがある」の解釈に女性と男性に大きな差のあることがわかった。

### 3-3 意識の構造特性

ミニバイク運転者の交通安全意識構造を知るため、第2回調査結果について「交通安全意識項目」を外

的基準として、数量化理論Ⅱ類による判別分析を行った。その外的基準の「交通安全意識項目」としては、「日頃の交通規則順守度」、「ヘルメット着用率」、「制限速度順守度」および「運転中の交通事故注意度」の4つとし、説明要因としては個人属性や交通安全普及活動関係項目など12~14要因を用いた。その一例として、「運転中の交通事故注意度」に対する判別分析結果をTable 7に示す。これら4つの判別分析結果は、すべて相関比0.301以上で、かつの中率60%以上であった。

この4つの「交通安全意識項目」の判別分析結果のアイテム・レンジから、その影響主要因を決定するとともに、外的期準の「4つの意識項目」間の相関関係を検定して、それら項目・要因間の連関関係を図示するとFig. 1のとおりである。

このFig. 1からわかるように、ミニバイク運転者の交通安全意識の中核意識は、「日頃の交通規則順守度」であり、これと「ヘルメット着用度」と「制限速度順守度」が三角形の骨格を形成している。そして、この3つの意識を最も大きく左右しているのが年齢であるから、交通安全意識の昂揚などの交通安全対策は、年齢により分割されたグループの交通安全意識特性に適應した内容、および手法とするのが有効であると推論される。

次に、前記の4つの数量化理論Ⅱ類による判別分析結果において、そのカテゴリースコアから「時々あるいはほとんど守っていない、着用していない、気をつけていない」人が割合の上で多いといえる説明要因のアイテムカテゴリーを表示すると、Table 8のとおりである。

Table 7 「ミニバイク運転中の交通事故注意度」の数量化理論Ⅱ類による判別分析結果  
Discriminant analysis of motorcyclists carefulness while riding

| 外的基準                | サンプル数 | 合成変量       |        | 的中率   | 相関比   |
|---------------------|-------|------------|--------|-------|-------|
|                     |       | 標準偏差       | 平均     |       |       |
| 1 時々あるいはほとんど気にしていない | 233   | 0.719      | -0.391 | 0.687 | 0.381 |
| 2 常に気をつけている         | 471   | 0.642      | 0.193  | 0.675 |       |
| 計                   | 704   | 境界値 -0.099 |        | 0.679 |       |

| 順位 | アイテム                         | レンジ   | 偏相関係数 |
|----|------------------------------|-------|-------|
| 1  | 交通安全普及活動の認知手段                | 1.068 | 0.191 |
| 2  | 交通事故減少策                      | 1.000 | 0.231 |
| 3  | 性別                           | 0.566 | 0.120 |
| 4  | ミニバイク運転年数                    | 0.494 | 0.098 |
| 5  | 年齢                           | 0.421 | 0.075 |
| 6  | 交通安全の会合参加回数                  | 0.419 | 0.092 |
| 7  | 普及事業の効果的媒体・手段(1.実地研修会、2.その他) | 0.391 | 0.099 |
| 8  | ミニバイク利用の主目的                  | 0.367 | 0.073 |
| 9  | 交通事故の経験                      | 0.206 | 0.040 |
| 10 | 職業                           | 0.171 | 0.032 |
| 11 | 原付以外の免許保有                    | 0.109 | 0.029 |
| 12 | 普及事業の効果的媒体・手段(1.テレビ、2.その他)   | 0.030 | 0.007 |

| 順位 | アイテム          | レンジ   | カテゴリー            | カテゴリー スコア |       |       |   |        |
|----|---------------|-------|------------------|-----------|-------|-------|---|--------|
|    |               |       |                  | 気をつけない⊖   | -1.00 | -0.50 | 0 | +0.50  |
| 1  | 交通安全普及活動の認知手段 | 1.068 | 1 チラシを見た         |           |       |       |   | +0.188 |
|    |               |       | 2 ポスターを見た        | -0.135    |       |       |   |        |
|    |               |       | 3 横断幕を見た         | -0.434    |       |       |   |        |
|    |               |       | 4 講習会に参加         | -0.539    |       |       |   |        |
|    |               |       | 5 知らなかった         |           |       |       |   | +0.529 |
| 2  | 交通事故減少策       | 1.000 | 1 取締りの強化         | -0.594    |       |       |   |        |
|    |               |       | 2 試験を難しくする       | -0.060    |       |       |   |        |
|    |               |       | 3 交通安全意識の昂揚      | -0.411    |       |       |   |        |
|    |               |       | 4 道路・安全施設の整備、その他 |           |       |       |   | +0.184 |
|    |               |       | 5 交通安全について自覚     |           |       |       |   | +0.406 |
| 3  | 性別            | 0.566 | 1 男              | -0.439    |       |       |   |        |
|    |               |       | 2 女              |           |       |       |   | +0.127 |
| 4  | ミニバイク運転年数     | 0.494 | 1 3年未満           |           |       |       |   | +0.081 |
|    |               |       | 2 3～5年未満         | -0.321    |       |       |   |        |
|    |               |       | 3 5～10年未満        | -0.016    |       |       |   |        |
|    |               |       | 4 10年以上          |           |       |       |   | +0.173 |
| 5  | 年齢            | 0.421 | 1 29歳以下          | -0.199    |       |       |   |        |
|    |               |       | 2 30～40歳未満       | -0.027    |       |       |   |        |
|    |               |       | 3 40歳以上          |           |       |       |   | +0.222 |

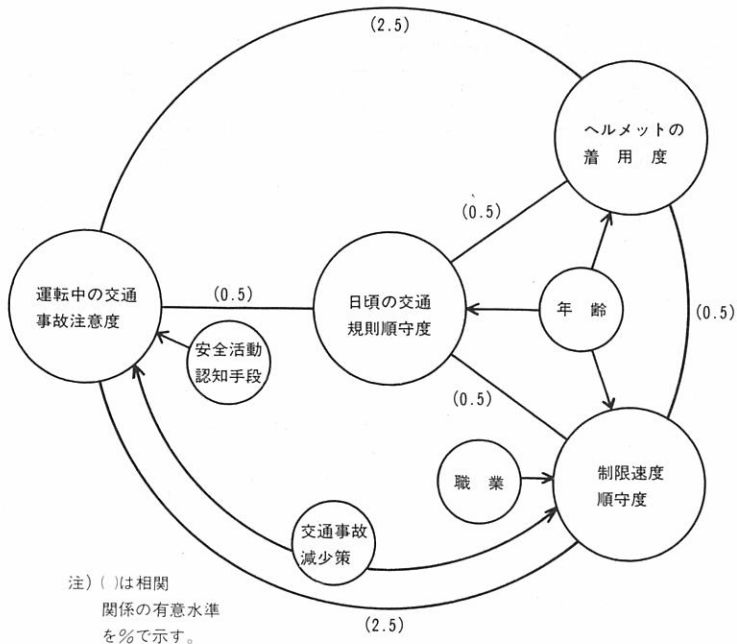


Fig. 1 ミニバイク運転者の交通安全意識項目・属性間の関連図  
Relations among items of motorcyclists safety consciousness and their individual attributes

Table 8 からわかるように、交通安全への留意度の低い人が割合の上で多いグループは「年齢29歳以下」、「職業は農業」、「交通安全活動の認知手段が横断幕」という特性を持っているといえる。従って、Table 8 は交通安全意識昂揚運動など、交通安全対策の方法、内容、対象者を決定できる重要な情報を提供している。

4. 結語——ミニバイクの交通安全対策——

前章3において、ミニバイク運転者の交通安全意識と行動の特性を浮き彫りにしたが、この結果およびその他調査結果のクロス集計分析などから、ミニバイク運転者に対する交通安全対策の内容・手順・方法を帰納すると次のとおりである。

(1) ミニバイク運転者の交通安全意識は低下を続けているが、一方、道路上の交通規則順守度も悪化していることが明らかになった。従って、ミニバイク運転者に対する交通モラル向上運動と運転実技研修の強力かつ早急な推進の必要性が結論される。また、アンケート調査による交通安全意識と実際の道路上における交通規則順守度とは連動し、一致していることが裏付けられたが、ヘルメット着用率については言行不一致であることが明らかになった。

(2) 交通事故減少策として、「取り締りの強化」と「道路・交通安全施設の整備」を支持する者が増え、支持者の絶対数としては多い「交通マナーの向上」など精神主義的対策を支持する者が減少していることが判明した。

(3) 交通安全思想普及活動などの媒体・手段としては、テレビ、ラジオなどのマスコミの有効さを支持する者が増加し、特にテレビについては実に76%の者が効果的媒体・手段とし選好している。

(4) 道路交通混雑を解消して「クルマ」利用者のいらいらをなくすることは、交通マナー・モラルの向上に役立つということが示唆された。

(5) 交通モラルが低下すると、交通安全意識は個人の固有属性に一層多く、かつ強く左右されることが発見された。また、交通安全意識を最も大きく支配しているのが「年齢」で、続いて「性別」、「原付免許以外の免許の有無」の順であることもわかった。従って、交通安全意識・行動の内容項目ごとに年齢別、性別、免許有無別およびそれらの組合せによって人々をグループ分けし、これらグループの交通安全意識・行動の各内容項目に対する特性に適應した媒体・手法・手順で交通安全対策を推進することが効果的であると結論される。とくに29歳以下の主婦の



Table 8 ミニバイク運転者の交通安全意識構造特性一覧表  
Structural characteristics of motorcyclists safety consciousness

| 交通安全意識項目    |                  | 左欄のアイテムカテゴリーが割合的に多い説明要因 |            |
|-------------|------------------|-------------------------|------------|
| アイテム        | カテゴリー            | アイテム                    | カテゴリー      |
| 日頃の交通規則順守度  | 時どき、ほとんど守らない     | 年齢                      | 29歳以下      |
|             |                  | 安全活動認知手段                | 横断幕        |
|             |                  | 職業                      | 農業         |
|             |                  | 交通事故減少策                 | 試験を難しくする   |
|             |                  |                         | 交通安全意識の昂揚  |
| 交通事故の経験     | 有り               |                         |            |
| ヘルメット着用度    | 時どき、ほとんど着用していない  | 年齢                      | 29歳以下      |
|             |                  | ミニバイク利用の主目的             | 買物         |
|             |                  | 交通事故減少策                 | 試験を難しくする   |
|             |                  |                         | 交通安全施設整備など |
|             |                  | 原付以外の免許保有               | 有り         |
| 安全活動認知手段    | 横断幕              |                         |            |
| 制限速度順守度     | 時どき、ほとんど守らない     | 交通事故減少策                 | 交通安全について自覚 |
|             |                  | 職業                      | 農業         |
|             |                  | 安全活動認知手段                | 横断幕        |
| 運転中の交通事故注意度 | 時どき、ほとんど気をつけていない | 安全活動認知手段                | 横断幕        |
|             |                  |                         | 講習会参加      |
|             |                  | 交通事故減少策                 | 取締りの強化     |
|             |                  |                         | 交通安全意識の昂揚  |
|             |                  | 性別                      | 男          |

ミニバイク運転者は、交通安全意識も低く、交通マナーも悪いので交通安全教育を十分行う必要がある者と判定された。

(6) アンケート方式の意識調査では、内容によってしばしば「タテマエ」で回答され、ホンネが脚色される場合が多いので、注意する必要があることが実証された。特に女性は、その「タテマエ」が著しいこともわかった。

(7) ミニバイク運転者の交通安全意識構造は、「日頃の交通規則順守度」を中核とし、これに「ヘルメット着用度」と「制限速度順守度」が加わって三角形の骨格を形成していると推論された。そして、これら3つの交通安全意識項目を大きく規定しているのが年齢であることも判明したので、これらの意識の操作は、年齢別の特性に基づく対策が最も効果的であると判断される。

(8) 「日頃の交通規則順守度」、「ヘルメット着用度」、「制限速度順守度」および「運転中の交通事故注意度」の4つについて意識構造の特性を確定して、

交通安全行動・意識を向上させる効果的・効率的重点対象者、内容および手法を示唆する情報を提供できた。

最後に、本研究の調査・解析の各時点で、多大の協力をいただいた徳島大学工学部計画学研究室の近藤光男助手ならびに県交通対策室、石井町役場の関係者に厚く謝意を表するとともに、本研究の委託先である総理府交通安全対策室ならびに日本交通安全教育普及協会の深い理解と強い支援に心からお礼を申し上げる。

#### 参考文献

- 1) 徳島県警察本部：交通統計，昭和56年，とくしま，pp.94～101，1982年3月
- 2) 徳島県警察本部：交通統計，昭和55年，とくしま，pp.90～97，1981年3月