

# 大学生の交通事故体験の分析

吉 森 護

## 目 次

問題

結果

1. 交通事故体験の実態
2. 大学生の交通事故に関する関連要因分析

要約



# 大学生の交通事故体験の分析

吉 森 護\*

## 問 題

最近、大学あるいは大学生のマス化大衆化の進行とともに、一般社会において、大学生が加害者、被害者さらにはその両方に関わる交通事故が頻度や深刻さにおいて放置しえない状況になってきた。言うまでもなく、交通事故は一般道路上で発生するものであり、大学生であろうと一般社会人あるいは勤労青年であろうと事故に遭遇する危険度は変わらないはずである。しかし、われわれがとくに大学生の交通事故の問題に積極的に対処しなければならないと考えるのは、単に、近年大学生の数が増加したというからだけではなく、1つの社会階層としての大学生が次のような特徴を備えているからである。

①大学生は比較的自由時間を持っている。また、最近の学生は経済的にも豊かになっている。多くの学生は、同世代の勤労青年のように一定の時間拘束されることがない。そのため、旅行や空間移動を多くする。多くの大学生は車が好きであり、事実、車を所有する学生が増加している。さらに、多くの学生が車を求めている。昭和62年度全国学生意識調査(注1)(全国学生新聞会連合実施、広島大学新聞、1987. 9. 5)によると、購入したい耐久消費財の中では「車」が第1位(22.5%)である。最近では、自動車や自動二輪車を保有する学生も多く、日常的に、遊び感覚で「深夜のドライブ」をする者も多い。

②大学生は運転技術が未熟である。わが国では、全国的に多くの高校で、生徒指導の立場から、いわゆる「3ナイ運動」を実施し、高校生の自動車や自動二輪車の運転を禁止している。そのため、多くが大学入学後初めて運転者となるので、技術的に未熟である。

③大学生には地理不案内の者が多い。大学にもよるが大学生は「よそもの」である場合が多い。地理不案内は交通事故発生の一つの原因になりやすいと考えられる。

④大学生は「モラトリアム期」にあり、社会的な責任感覚を持たないものが多い。大学生は年齢的には1人前の大人でありながら、その生活が多くの場合、親がかりであり、気安さから不規則になりやすく、社会的に当事者意識を欠いた無責任な行動にはしりやすい。

⑤大学には、企業のように、交通安全に関する管理者がいないし、大学やその教員が安全教育を実施していない。従来、大学が多数の車好きで実際に車を利用している若者を抱えながら、安全教育を実施してこなかったことは、教育機関としては奇妙なことである。

大学生がどれくらい交通事故に遭っているかについては、大学生を1つの社会的集合とみなしての全国的な規模の交通事故の公式の統計が採られていないのでその実態は明らかでない。非公式の

---

\* 広島大学教育学部教授(大学教育研究センター研究員)

広島県の交通事故統計（広島県警察本部）<sup>(注2)</sup>によると、昭和61年度広島県内で大学生が第1当事者（事故において責任度の高いもの、つまり加害者）および第2当事者（事故の責任が第1当事者に次ぐもの）として関わった交通事故の件数は、表1のとおり、1300件、また、交通事故による負傷者は883人である。それぞれ、前年より、7.0%、4.7%増加している。貴重な資料なので、広島県下の大学生の関わった事故の統計を紹介しておきたい。

事故の頻度を曜日別、時間帯別にみたのが表2と表3である。それによると、事故は金・土曜日の週末が比較的多く、15-18時が最も多いことがわかる。夕方から深夜（24時まで）の事故が多いのは大学生の特徴のようである。さらに、事故類型別にみたのが表4である。それによると車両相互の事故が全体の85.5%である。中でも「出合頭」が多いが、これは一般にスピードの出しすぎによるものとされている。

表1 昭和61年度広島県における大学生による交通事故の発生件数

区分	61年度	増減数	増減率
件数	1,300件	+85件	+7.0%
死者	9人	-3人	-25%
負傷者	883人	+40人	+4.7%

- (注) 1. 件数は大学生が第1当事者、第2当事者になったもの。  
 2. 死者および負傷者は、大学生の被害者である。  
 3. 広島県警交通部調、以下同じ

表2 曜日別発生件数

区分	月	火	水	木	金	土	日
件数	171	184	189	194	211	198	153
%	13.2	14.2	14.5	14.9	16.2	15.2	11.8

表3 時間帯別発生件数

区分	0-3	3-6	6-9	9-12	12-15	15-18	18-21	21-24
件数	43	27	153	206	217	311	208	135
%	3.3	2.1	11.8	15.8	16.7	23.9	16.0	10.4

表4 事故類型別発生件数

区分	人対車両			車両相互							車両単独	合計
	横断中	その他	計	正面衝突	追突	出合頭	右折時	左折時	その他	計		
発生件数	91	42	133	105	232	264	240	102	168	1,111	56	1,300
%	7.0	3.2	10.2	8.1	17.8	20.3	18.5	7.8	12.9	85.5	4.3	100.0

表5は、最近6年間の広島大学学生の交通事故による死亡および負傷のケース発生状況である。それによると、近年、広島大学では増加傾向にあることがわかる。

しかし、交通事故については、とくに軽微な場合、警察や大学に届けられることはないのでその正確な実態は定かでない。恐らく、これらのデータは部分的なもので、事態はもっと深刻であると考えられる。そこで、われわれは、ケース研究として広島大学の教育系の2学部の学生を対象に交通に関する実態や意識および交通事故体験（近似体験を含む）に関する調査を実施することにした。本報告は、その結果の一部で交通事故体験に関する分析の結果である。

表5 広島大学学生の交通事故発生状況

(届出分, 単位: 人)

年度	区分	事故の区分				計
		走行中	自転車	バイク	乗用車	
55	死亡				1	1
	負傷		1	4		5
56	死亡					0
	負傷		2	3	2	7
57	死亡			1	1	2
	負傷	1	4	20	2	27
58	死亡	1			1	2
	負傷	2		12	4	18
59	死亡					0
	負傷	1	6	26	2	35
60	死亡		1	1		2
	負傷	2	4	17	2	25

(広島大学学生部調べ)

(注) 負傷は入院加療を要したもの

## 方 法

### 1) 調査の目的と内容

今回の調査は、大学生の通学方法や免許の取得状況さらには交通事故など交通の実態およびそれに関わる意識を調査し、今後の交通安全教育指導に関する参考資料を得ることを目的として実施されたものである。調査内容は次の事項である。

- ① 通学距離・所要時間・方法
- ② 自動車運転免許の取得状況
- ③ 自動車の保有・運転
- ④ 交通事故体験
- ⑤ 交通保険への加入状況
- ⑥ 交通問題に関する意識・態度

## 2) 調査対象

有効調査対象は、広島大学教育学部学生477名、および学校教育学部学生<sup>(注3)</sup>205名である。なお、調査対象の主要属性による内訳は表6の通りである。

表6 調査対象の属性

属性	数値：人数 (%)		
	教育学部	学校教育学部	全体
全体	477	205	682
〔性別〕			
男性	289 (61)	122 (60)	411 (60)
女性	184 (39)	82 (40)	266 (39)
不明	4 (1)	1 (1)	5 (1)
〔年齢別〕			
19歳以下	149 (31)	32 (16)	181 (27)
20歳	127 (27)	77 (38)	204 (30)
21歳	100 (21)	49 (24)	149 (22)
22歳	53 (11)	29 (14)	82 (12)
23歳以上	44 (9)	17 (8)	61 (9)
不明	4 (1)	1 (1)	5 (1)
〔学年別〕			
1年	161 (34)	8 (4)	169 (25)
2年	155 (33)	51 (25)	206 (30)
3年	94 (20)	87 (42)	181 (27)
4年	30 (6)	35 (17)	65 (10)
大学院 (前期・後期)	29 (6)	21 (10)	50 (7)
その他	3 (1)	2 (1)	5 (1)
不明	5 (1)	1 (1)	6 (1)
〔住宅種別〕			
自宅	109 (23)	82 (40)	191 (28)
下宿・間借り	173 (36)	32 (16)	205 (30)
アパート・マンション	188 (39)	90 (44)	278 (41)
不明	7 (2)	1 (1)	8 (1)
〔1ヶ月生活費高別〕			
5万円未満	68 (14)	55 (27)	123 (18)
5万円～7万円	113 (24)	44 (22)	157 (23)
7万円～9万円	164 (34)	47 (23)	211 (31)
9万円以上	108 (23)	50 (24)	158 (23)
不明	24 (5)	9 (4)	33 (5)

## 3) 調査法

教育学部学生の場合、調査は2通りの方法で実施した。1つは、交通安全教育講演会に先だって実施した集合調査法であり、もう1つは、同講演会に出席しなかった学生を対象にした持ち帰り法である。有効調査票は、それぞれ382票 (80.1%) と95票 (19.9%) である。学校教育学部の場合、同学部が実施した交通安全教育講習会 (実技含む) の受講生である。

## 4) 調査時期

教育学部では、集合法による調査は昭和62年1月26日 (月)・2月4日 (水) の両日実施、持ち帰り法による調査は、昭和62年2月10日から20日までの11日間に回収した。学校教育学部の場合、

昭和62年5月13日（水）に実施したものである。

## 結 果

### 1 交通事故体験の実態

#### (1) 最近1年間の交通事故体験の有無

表7は、最近1年間の交通事故体験の有無についての結果である。それによると、1回も交通事故に遭わなかった者は78%で、21%は1回以上遭ったと回答している。2回以上遭った者が6%もいる。交通事故の定義が曖昧であるが、1年間に2割もの学生が、しかもその内のかなりが2回以上交通事故に遭っているというのは予想外の結果である。この事実は先の警察の事故統計、さらには広島大学の統計がごく一部にすぎないことを示すものである。

事故経験者は、女性より男性、年齢的には20歳、21歳が19歳以下あるいは22歳より多くなっている。教育学部より学校教育学部の学生に事故体験者が多いが、これは両学部の調査対象の特性の違いであり、前者が一般学生を対象としており、後者が日常的に車（自動車、自動二輪車、原付自転車）を運転している者を対象（交通安全教育講習会の受講者）にしていることによると考えられる。

表7 最近1年間の交通事故体験の有無

属性	人 数	(数値は%)			
		2回以上ある	1回ある	ない	不明
全体	682	6	15	78	1
[性別]					
男性	411	8	17	75	1
女性	266	4	12	84	1
[年齢別]					
19歳以上	181	4	11	84	1
20歳	204	10	17	73	1
21歳	149	6	17	75	2
22歳	82	4	12	84	0
23歳以上	61	2	21	77	0
[学部別]					
教育	477	6	11	82	1
学教	205	7	23	69	1

- (注) 1. 質問「あなたは、この1年間（昨年1月末から本年1月末まで、自分の責任の有無、また大小、さらに傷害の有無を問わず、いわゆる交通事故にあったことがありますか。」に対する回答である。
2. 性別で不明5名、学年別でその他（研究生、留学生）5名と不明6名、年齢別で不明5名の結果は除外した。（以下同じ。）

## (2) 事故体験の内訳

次に、最近1年間1回以上事故にあったと回答した人に限って、事故の状況を質問した結果をみよう。

## a. 加害者・被害者別内訳

まず、表8は事故体験の加害者・被害者別内訳である。それによると、1回以上事故に遭った158ケースのうち、9%が「被害者」で、6%が「加害者」、8%は「どちらともいえない」となっていて、加害者になるよりも被害者になる場合が多いことが判明する。なお、この場合、1人が複数回の事故の場合もあり複数回答可としたので、内訳の総数は21%を越える（以下同じ）。回答者の属性別に加害者・被害者の比率をみてが、明瞭な傾向は見出せない。

表8 事故体験の加害者・被害者別内訳

複数回答（数値は対人数%）

属性	人数	事例数(%)	加害者	どちらとも いえない	被害者
全体	682	158 (23)	6	8	9
[性別]					
男性	411	115 (28)	8	8	11
女性	266	43 (16)	3	7	6
[年齢別]					
19歳以下	181	28 (16)	2	8	6
20歳	204	63 (31)	9	12	11
21歳	149	38 (26)	9	5	11
22歳	82	15 (18)	4	4	11
23歳以上	61	14 (23)	3	7	13
[学部別]					
教育	477	91 (19)	5	7	7
学教	205	67 (33)	8	12	14

(注) 質問「(この1年間事故にあった人に尋ねます) あなたは、その事故では加害者ですか、被害者ですか」に対する回答である。

## b. 交通様態別内訳

次に、交通様態別に事故事例の内訳を見たのが表9である。それによると、全体では運転していた場合の二輪が最も多く9%、次いで運転していた場合の四輪7%、自転車4%の順となっている。女性の場合、四輪（運転）が少なく、自転車の比率が高いのが特徴である。年齢別に見ると、20歳以下では二輪が四輪より多く、21歳以上では四輪と二輪がほぼ同じ比率になる。

## c. 事故の曜日別内訳

交通事故の発生を曜日別にみたのが表10である。それによると、全体では事故は特定の曜日に偏ることなくまんべんなく起こっていることが判明する。23歳以上の群で日曜日が多いのが特徴的である。



表9 事故体験の交通様態別内訳

属性	人数	事例数(%)	複数回答 (数値対人数%)						
			歩行	自転車	二輪(運転)	二輪(添乗)	四輪(運転)	四輪(添乗)	他
全体	682	146(21)	0	4	9	0	7	1	0
[性別]					[性別]				
男性	411	105(26)	0	3	11	1	10	1	0
女性	266	41(15)	1	5	6	0	3	2	0
[年齢別]					[年齢別]				
19歳以下	181	27(15)	0	6	6	0	2	1	0
20歳	204	55(27)	0	3	11	1	9	3	1
21歳	149	38(26)	1	3	10	1	12	0	0
22歳	82	13(16)	1	0	6	0	6	1	1
23歳以上	61	13(21)	0	5	8	0	8	0	0
[学部別]					[学部]				
教育	477	86(18)	0	4	7	0	5	2	0
学教	205	60(29)	0	2	13	1	12	1	1

(注) 質問「(この1年間事故にあった人に尋ねます) あなたは、歩行者ですか、車に乗っていたのですか」に対する回答である。

表10 事故の曜日別内訳

属性	人数	事例数(%)	複数回答 (数値対人数%)						
			月	火	水	木	金	土	日
全体	682	146 (21)	2	3	4	3	3	3	3
[性別]									
男性	411	103 (25)	3	3	4	4	4	3	4
女性	266	43 (16)	2	1	3	3	2	3	2
[年齢別]									
19歳以下	181	30 (17)	2	2	2	2	5	3	2
20歳	204	55 (27)	4	4	4	5	3	3	3
21歳	149	36 (24)	2	3	5	4	3	4	4
22歳	82	13 (16)	0	1	4	2	5	2	1
23歳以上	61	12 (20)	2	2	3	2	2	2	8
[学部別]									
教育	477	90 (19)	3	2	3	3	3	3	3
学教	205	56 (27)	2	4	5	3	5	3	5

(注) 質問「(この1年間事故にあった人に尋ねます) その事故は、何曜日に起きたのですか。」に対する回答である。

#### d. 事故の時間帯別内訳

次に、事故を時間帯別にみたのが表11である。それによると、深夜(0時から5時)を除いて各時間帯まんべんなく発生していることがわかる。男性では、15時から17時がやや多くなっている。

表11 事故の時間帯別内訳

属性	人数	事例数(%)	複数回答(数値:対人数%)									
			0時 2時	3時 5時	6時 8時	9時 11時	12時 14時	15時 17時	18時 20時	21時 24時		
全体	682	168 (25)	0	1	4	4	4	5	3	3		
[性別]												
男性	411	118 (29)	1	1	5	5	4	7	4	3		
女性	266	50 (19)	0	2	3	3	3	3	3	2		
[年齢別]												
19歳以下	181	32 (18)	0	1	2	3	2	5	2	2		
20歳	204	66 (32)	1	1	5	7	5	6	4	3		
21歳	149	41 (28)	1	3	5	3	3	7	5	1		
22歳	82	15 (18)	0	0	4	1	2	4	2	5		
23歳以上	61	14 (23)	0	0	5	0	8	2	3	5		
[学部別]												
教育	477	98 (21)	0	2	3	3	3	4	3	3		
学教	205	70 (34)	1	1	6	6	5	9	4	2		

(注) 質問「(この1年間事故にあった人に尋ねます) その事故は、何時ごろでしたか」に対する回答である。

## e. 事故類型別内訳

次に、事故を類型別にみたのが表12である。それによると、「車両相互」が圧倒的に多く、全対象者事故比率24%中、18%に達する。ヒスードの出しすぎや運転技術の未熟によると見られる「車両単独」の事故も多い。このことは、大学生の事故の多くが車両によるものあることを示している。高齢者や子供の事故と違う大学生の特徴である。男性の場合、追突が多いのが特徴的である。20歳、21歳の場合も同様である。

表12 事故類型別内訳

属性	人数	事例数(%)	複数回答(数値:対人数%)								
			人対車両			車両相互					車両単独
			横断中	他	正面衝突	追突	出合頭	右折時	左折時	他	
全体	682	161 (24)	2	1	0	5	4	3	2	4	3
[性別]											
男性	411	115 (28)	2	1	1	7	4	3	2	5	3
女性	266	46 (17)	3	1	0	3	4	2	1	1	2
[年齢別]											
19歳以下	181	29 (16)	2	0	1	3	4	3	1	1	2
20歳	204	65 (32)	3	2	1	7	5	3	3	5	2
21歳	149	38 (26)	2	1	0	7	2	3	2	3	5
22歳	82	15 (18)	1	0	0	4	2	2	1	5	2
23歳以上	61	14 (23)	2	2	0	7	7	0	2	3	2
[学部別]											
教育	477	92 (19)	2	1	1	4	3	2	2	3	2
学教	205	69 (34)	2	0	0	9	6	4	2	5	4

(注) 質問「(この1年間事故にあった人に尋ねます) その事故は次の中ではどのタイプになりますか。番号に○。」に対する回答、「人対車両(1 横断中 2 その他) 車両相互(3 正面衝突 4 追突 5 出合頭 6 右折時 7 左折時 8 その他) 車両単独(9 車両単独)」の結果である。事故例ごとの回答なので複数回答である。

## (3) 交通事故による傷害体験の有無

表13は、交通事故によって現在までの医者にかかるような傷害を受けた体験の有無についての質問結果である。それによると、「全くない」が78%、「1回ある」18%、「2回以上ある」が3%である。もちろん傷害の程度は不明であるが、この結果は、実に多くの者が体験者であることを示している。事故による傷害経験は、男女で違いはほとんどないが、年齢別にみると、一部を除いて年齢を増すごとに増加傾向を示している。このことは大学生の間に事故を体験することを示唆している。

表13 交通事故による傷害体験の有無

		(数値：%)			
属性	人数	2回以上ある	1回ある	全くない	不明
全体	682	3	18	78	1
[性別]					
男性	411	4	18	77	1
女性	266	2	18	79	1
[年齢別]					
19歳以下	181	2	11	86	2
20歳	204	2	17	81	1
21歳	149	5	24	71	1
22歳	82	6	18	74	1
23歳以上	61	5	30	66	0
[学部別]					
教育	477	3	17	78	1
学教	205	4	19	77	1

(注) 質問「あなたは、今まで、いわゆる交通事故で医者にかかるようなケガをしたことがありますか、ありませんか」に対する回答である。

この過去の傷害体験の有無別に1年間の交通事故体験の有無をみたのが表14である。それによると、過去傷害体験が「2回以上ある」あるいは「1回ある」と答えた者は、最近1年間でも交通事故体験が「2回以上」あるいは「1回」あると報告する者が多いことがわかる。これは、交通事故による被害を受けやすい者（事故傾性者）がいることを示唆している。しかし、この場合、事故の定義も曖昧であるし、単なる個人的な回答（報告）傾向の結果かもしれないので、今後の調査を必要とする。

表14 過去の交通事故による傷害体験別にみた最近1年間の交通事故体験の有無

		(数値は%)			
過去\最近	人数	2回以上ある	1回ある	ない	不明
2回以上ある	23	30	17	48	4
1回ある	121	5	26	67	2
全くない	532	6	12	82	0
不明	6	(0)	(1)	(4)	(1)

(注) 不明欄の( )内の数値は人数である。

## (4) 1年間における交通事故近似体験の有無

われわれは、日常、幸い事故にならなくても、事故になりそうな「ヒヤリ・ハット」した体験をするものである。これをここでは交通事故近似体験と呼ぶことにして、1年間におけるその体験の有無の結果をまとめたのが表15である。それによると、「全くない」は僅かに25%しかなく、1回以上ある者が74%に達する。そのうち、「2回以上ある」が53%もある。このことは、大学生の極めて多くが事故の可能性をもつことを示している。年齢別には、はっきりした傾向は認められないが、体験者は男性に多いようである。また、体験者は教育学部より学校教育学部が多いが、これは両学部の調査対象者の違いと両学部の地理的位置の違いによるものと考えられる。

表15 最近1年間における交通事故近似体験の有無

(数値：%)					
属性	人数	2回以上ある	1回ある	全くない	不明
全体	682	53	21	25	1
[性別]					
男性	411	62	16	21	1
女性	266	40	27	32	1
[年齢別]					
19歳以下	181	46	25	28	1
20歳	204	58	22	19	1
21歳	149	52	20	28	1
22歳	82	61	12	27	0
23歳以上	61	49	18	33	0
[学部別]					
教育	477	51	19	28	1
学教	205	56	25	19	1

(注) 質問「あなたは、この1年間(昨年1月末から本年1月末まで)、いわゆる交通事故にはならなかったが、事故になりそうな経験(ヒヤリとした、ハットしたこと)をしたことがありますか、ありませんか」に対する回答である。

この事故近似体験の有無別に、最近1年間の事故体験の有無と過去と交通事故による傷害体験の有無をみたのが表16と表17である。それによると、ヒヤリ・ハット体験のあるものは、その無いものより実際の事故体験さらには傷害体験が多いことが判明する。特に、ヒヤリ・ハット体験の「2回以上ある」者では、事故体験が「2回以上ある」と報告する者が多い。このことは、ヒヤリ・ハット体験は事故の可能性を示すものと言えよう。

表16 最近1年間のヒヤリ・ハット体験の有無別にみた交通事故体験の有無

(数値は%)					
属性	人数	2回以上ある	1回ある	ない	不明
2回以上ある	362	10	20	70	1
1回ある	142	2	16	81	1
全くない	173	2	5	94	0
不明	5	(1)	(1)	(2)	(1)

(注) 不明欄の( )内の数値は人数である。表17も同じ。

表17 最近1年間のヒヤリ・ハット体験の有無別にみた  
交通事故による傷害体験の有無

属性	人数	(数値は%)			
		2回以上ある	1回ある	ない	不明
2回以上ある	362	5	19	76	0
1回ある	142	2	19	78	1
全くない	173	2	13	84	1
不明	5	(0)	(1)	(3)	(1)

## 2 大学生の交通事故に関する関連要因分析

### (1) 最近1年間の交通事故体験に関する多変量解析<sup>(注4)</sup>

大学生が最近1年間に交通事故に遭っている割合は予想外に高いことが判明したが、どんな学生が事故に遭っているのかが次の問題である。そのため、交通事故体験の有無を外的基準として、所属学部や性、年齢、学年などデモグラフィックな属性、免許証の取得の有無、通学距離や所要時間、さらには自動車や自動二輪車の所有や利用に関わる経済的条件として住居形態や1ヶ月の生活費を説明変数とする数量化理論Ⅱ類による多変量解析を試みた。事故の関連要因の分析に多変量解析が必要だと判断したのは、各要因相互に多少とも関係があり、その結果、みかけ上の関連に惑わされ判断を誤り易いからである。分析に供したサンプル数は630である。表18の左半分がその結果を要約したものである。これらの説明変数と事故の有無との関連性は全体として低く、相関比は、0.0826でしかなかった。このことは、ここにとりあげた変数以外に重要な関連変数（例えば、パーソナリティのような変数）が有ることを予想させると共に、事故が特定の学生にみられるものではないことを示唆する。事故と各変数との関連性は低い、この結果から、事故との関連性が相対的に高いものを拾うと、性、年齢、学年、生活費、学部などがある。その場合、性に関しては男性が女性よりも、年齢では年齢が低いほど、学年では2年生3年生が他の学年より、さらに、生活費では5万円未満がそれ以上の金額群より事故に遭っていると言えることがわかる。

### (2) 最近1年間における交通事故近似体験に関する多変量解析

次に、先の事故体験の場合と同じ方法で、最近1年間における交通事故近似体験（「ヒヤリ・ハット」体験）について分析した結果を要約したのが表18の右半分である。分析に用いたサンプル数は630である。この場合、外的基準を体験の有無だけでなく回数も含めて、「ヒヤリ・ハット」の体験が「2回以上あった」、「1回あった」、「なかった」の3カテゴリーとしたので、2軸得られたが、結果の要約表には1軸の結果のみ掲載した。スコアから明らかに、1軸は体験の有無を判別し、2軸は回数の差を判別するものであったが、2軸は相関比が0.0326と極めて低いものだったからである。1軸の結果も先の事故体験の場合と同じく、相関比は0.0810と低い。このことは、やはり、「ヒヤリ・ハット」の体験が特定の学生にみられるものではないこと、および、ここで分析に用いた変数以外に重要な関連変数が有ることを示唆する。その体験と各変数との関連性は低ものでしかないが、関連性が相対的に高い変数を挙げると、性、年齢がある。その場合、性に関しては男性が女性よりも、年齢では20歳が他の年齢群よりヒヤリ・ハットする体験に多く遭っていると言えることがわかる。

表18 最近1年間の交通事故体験の有無および交通事故近似体験の有無に関する  
数量化理論Ⅱ類による分析結果の要約

項目	カテゴリー	交通事故体験			交通事故近似体験（1軸のみ）		
		カテゴリー・スコア	レンジ	偏相関	カテゴリー・スコア	レンジ	偏相関
1 通学距離	1 2km未満	-1.82	5.80	0.056	0.51	3.54	0.089
	2 10km未満	-0.70			1.53		
	3 10km以上	3.98			-3.03		(3)
2 通学時間	1 10分未満	2.72	5.27	0.086	0.41	2.96	0.064
	2 30分未満	-2.55			-0.95		
	3 30分以上	2.18			2.01		
3 車の免許証	1 取得	1.24	4.35	0.059	0.42	1.47	0.044
	2 未取得	-3.11			-1.05		
4 性	1 男性	3.01	8.06	0.123	2.36	6.31	0.204
	2 女性	-5.05	(4)	(1)	-3.95	(1)	(1)
5 学年	1 1年生	2.78	9.89	0.086	0.61	4.95	0.081
	2 2年生	1.28	(2)		-1.13	(3)	
	3 3年生	-0.35			-0.36		
	4 4年生	-4.69			2.82		
	5 大学院生	-5.60			-0.47		
	6 その他	-7.11			1.81		
6 年齢	1 19歳以下	-4.92	8.47	0.120	-1.05	6.22	0.131
	2 20歳	3.55	(3)	(2)	2.70	(2)	(2)
	3 21歳	1.50			-0.75		
	4 22歳	-3.71			-0.47		
	5 23歳以上	3.50			-3.52		
7 現在の住居	1 自宅	-3.70	5.39	0.045	2.40	3.54	0.078
	2 下宿・間借り	1.69			-1.14		
	3 アパート・マンション	0.98			-0.61		
8 生活費	1 5万円未満	7.72	11.56	0.105	-0.42	2.82	0.079
	2 5万円以上-7万円未満	1.21	(1)	(3)	0.34		
	3 7万円以上-9万円未満	-3.84			-1.21		
	4 9万円以上	-2.06			1.61		
9 学部	1 教育学部	-2.02	6.75	0.096	-0.08	0.27	0.009
	2 学校教育学部	4.73		(4)	0.19		
相関比			0.083			0.081	( ) 大きさ順位

## 要 約

本報告は、近年の大学生の関わる交通事故の重大性に鑑み、調査に基づいて、年間にどれくらいの学生が事故に遭っているか、交通事故はどんなタイプのもので、何時、どのような様態で起きているか、また、どれくらいの学生が事故の可能性のあるヒヤリ・ハットするような事態に遭遇しているか、さらに、どんな学生が事故に遭っているかを明らかにするため交通事故体験や事故近似体験との関連要因を分析した結果をまとめたものである。

調査対象は広島大学教育学部および学校教育学部の学生、682名である。

得られた主要な結果は次のとおりである。

- (1) 1年間に約20%の学生が1回以上交通事故に遭っている。そのうち、6%が2回以上遭っている。

- (2) 事故では加害者より被害者になる方が多いが、加害者である場合も少なくない。
- (3) 事故は運転している自動二輪車、自動車の場合に多く起きている。
- (4) 事故は1週間の各曜日まんべんなく発生している。
- (5) 事故は深夜（0時から5時まで）を除いて、どの時間帯でも起きている。
- (6) 事故類型でみると、「車両相互」事故がほとんどである。
- (7) 交通事故による傷害体験をもつ学生は、約20%である。大学生の間に傷害体験者は増加している。
- (8) 最近1年間で事故の可能性のあるヒヤリ・ハットするような体験をもつ者は74%にも達し、その体験のないものは僅かに25%しかない。しかも、53%は2回以上あると報告している。ヒヤリ・ハット体験のある者は事故体験も多い。
- (9) 1年間の交通事故体験と関連する個人要因を多変量分析した結果は、事故が特定の学生に限られる者でないことを示唆した。実際の事故および近似事故は、女性より男性に多く、年齢が低いほど多い、と言えることが判明した。

- 注記：1. 第9回全国学生意識調査、1986年12月から1987年2月にかけて全国国公立大学50校の学生を対象に実施されたもの、有効回答は41大学の8090名。
2. 広島県下の大学生の関わった事故の統計は、広島県警察本部交通部、交通企画課課長補佐、迫平喜三夫氏のまとめたものである。その労に感謝の意を表したい。
  3. 学校教育学部の学生の調査にあたっては、同学部西山啓教授のご協力を得た。記して感謝の意を表したい。
  4. 本調査の集計分析は、広島大学情報処理センターで行い、数量化理論Ⅱ類による分析は、同センターの統計パッケージ、PPSSⅡによった。

## **An Analysis of the Traffic Accidents of University Students**

Mamoru YOSHIMORI\*

The present article surveyed the traffic accidents of Hiroshima University students. Questionnaires were obtained from 682 students from two faculties (Faculty of Education and Faculty of School Education) at Hiroshima University. Results showed that (1) about 20% of students experienced a traffic accident (2) most accidents involved automobiles or motorbikes. (3) male students showed a higher accident rate than female students and younger students showed higher rates than older students (4) accidents occurred any day of the week and any time of day (5) about 75% of students reported that they had been in danger of having an accident during the year.

---

\* Professor, Faculty of Education, Hiroshima University (Research Associate, R.I.H.E.)