

若者の運転行動に関する調査

—中日本自動車短期大学学生の安全運転態度を中心として—

杉谷秀三・大脇澄男・小駒純一

1. はじめに

わが国の年間交通事故死亡者数はモータリゼーションの進展に伴い1970年（第1次交通戦争）にピーク（16765人）をむかえ、その後交通安全施設の整備などの施策によって1979年（8466人）まで減少傾向を示した。しかし、その後、再び増加傾向に転じ、1988年には1万人を突破し、第2次交通戦争と呼ばれるようになった。現在も引き続ききびしい状況が続いている。

1993年中の年間交通事故死者数は1万942人となっているが、これを年齢層別に見ると、全交通事故死者数に占める割合は高齢者（65歳以上）が27.4%、若者（16—24歳）が24.2%となっており、両者をあわせて51.6%と他の年齢層に比べ高い割合を占めている。さらに、自動車乗車中の死亡事故の第一当事者を年齢層別に見ると、若者が全体の34.3%を占め、他の年齢層に比べ非常に高くなっていることから、若者が第一当事者として死亡事故を引き起こす危険性が極めて高いことが指摘されている¹⁾。

若者の高い事故率の背景には、若者の運転に対する意識・態度特性などの心理的要因が不安全行動に大きく関わっていることが指摘されている²⁾。

そこで、中日本自動車短期大学学生（若年運転者）を対象とし、交通事故体験および安全運転態度の調査を中心にアンケートを行ったので報告する。

2. アンケート調査の概要

- (1) 調査日：1994年7月～1995年7月
- (2) 調査対象：中日本自動車短期大学2年の男子学生319人。表1に被験者の年齢別人数を記す。
- (3) 調査方法：質問紙調査法（無記名にて被験者が直接記入する方法）

表1 調査対象人数

	人数	割合%
19歳	172	53.9
20歳	114	35.7
21歳	17	5.3
22～24歳	10	3.1
無回答	6	1.9
合計	319	100.0

- (4) 調査内容：

- | | |
|--------------|----------------|
| ①免許保有状況 | ②普段使用している車両の種類 |
| ③免許を取ってからの期間 | ④運転頻度 |
| ⑤事故体験 | ⑥ヒヤリ・ハット体験 |

- ⑦ 普段の運転速度
- ⑧ 交通違反に対する考え方
- ⑨ 安全運転態度
- ⑩ 交通事故を減らすための方策について
- ⑪ 交通安全運動に対する関心の有無

3. 調査結果

3. 1 免許の保有状況

表2に免許の保有状況を示す。普通免許の保有率は94.7%，自動2輪免許保有率は32.3%となっている。また，30.4%の者が普通免許あるいは自動2輪免許を取得する以前に原付免許を取得している。

3. 2 普段使用している車両

表3に普段，主に使用している車両を示す。4輪車のみを使用している者が74.8%，2輪車（自動2輪車あるいは原付）のみを使用している者が16.2%，4輪車と2輪車の両方を使用している者が4.8%となっている。

3. 3 免許を取得してからの期間

以後，普段主に使用している車両が4輪車のみの者（以下4輪群という）及び2輪車のみの者（以下2輪群という）に対する調査結果を示す。なお両者をあわせた調査対象数は284人である。

表4に免許を取得してからの期間を示す。4輪群では1年未満の者が30.0%，1年以上2年未満の者が58.8%，2輪群では1年未満の者が41.2%，1年以上2年未満の者が43.1%となっており，両者とも1年以上2年未満の者が最も多く，また2年未満の者が大半を占めている。

3. 4 運転頻度

表5に運転頻度を示す。ほとんど毎日運転する者が大半を占め，4輪群では77.9%，2輪群では70.6%となっている。

表2 免許保有状況

免許の有無	免許の種類	人数	割合%
免許有り	普通	156	48.9
	普通・自2輪	50	15.7
	普通・原付	49	15.4
	普通・自2輪・原付	47	14.7
	自2輪	5	1.6
	自2輪・原付	1	0.3
	原付	4	1.3
	小計	312	97.8
免許無し	—	7	2.2

表3 普段使用している車両（対象：免許保有者）

使用車両		人数	割合%
4輪車		233	74.8
2輪車	自動2輪車	27	8.6
	原付	24	7.6
	小計	51	16.2
4輪車と2輪車	4輪車と自2輪	7	2.2
	4輪車と原付	5	1.6
	不明	3	1.0
小計		15	4.8
無しまたは無回答		13	4.2
合計		312	100.0

表4 免許を取得してからの期間

期間	4輪群		2輪群		合計	
	人数	割合%	人数	割合%	人数	割合%
1年未満	70	30.0	21	41.2	91	32.0
1年～2年	137	58.8	22	43.1	159	56.0
2年以上	24	10.3	8	15.7	32	11.3
無回答	2	0.9	0	0.0	2	0.7
合計	233	100.0	51	100.0	284	100.0

表5 運転頻度

運転頻度	4輪群		2輪群		合計	
	人数	割合%	人数	割合%	人数	割合%
ほとんど毎日	182	77.9	36	70.6	218	76.8
週2～3回	25	10.6	9	17.6	34	12.0
月1～4回	12	5.1	2	3.9	14	4.9
めったに運転しない	14	6.4	4	7.8	18	6.3
合計	233	100.0	51	100.0	284	100.0

3. 5 事故体験

3. 5. 1 事故体験の有無

自分が運転しているときの事故体験の有無について聞いた結果を図1に示す。事故体験のある者が、4輪群では55.4%、2輪群では46.0%となっており、どちらの群も約半数が既に事故を体験している。

3. 5. 2 事故体験回数

事故体験回数の人数割合を表6に示す。4輪群では、1回の者が60.5%と最も多く、2輪群では2回の者が43.5%と最も多い。

また一人当たりの平均事故回数（事故件数／事故体験者数）は、4輪群が1.75回、2輪群が2.04回と、2輪群が4輪群に比べやや高く、全体では1.80回となっている。

3. 5. 3 事故内容

体験した事故内容の人数割合（複数回答）を図2に示す。4輪群では「電柱・塀などへの衝突」が41.1%と最も多く、次いで「追突事故」34.1%、「カーブでの道路外への逸脱」13.2%の順となっている。2輪群では、1位、2位の内容は4輪群と同じであるが、3位に「交差点での出会い頭の衝突事故」（26.1%）がきている。

3. 6 ヒヤリ・ハット体験

自分が運転していて、事故には至らなかったが“ヒヤリ”としたり“ハッ”とした経験をもつ者は、図3に示すように、4輪群では96.6%、2輪群では88.2%となっており、どの車両においても大半が経験している。次に内容別ヒヤリ・ハット体験の割合を図4に示す。4輪群では「前の車に追突しそうになった」が最も多く60.9%、次いで「わき道から急に車が出てきて衝突しそうになった」が41.6%、「雨や雪のためスリップした」が32.2%の順となっている。2輪群でもほぼ同様の傾向を示しているが、4輪群と比べ「雨や雪のためス

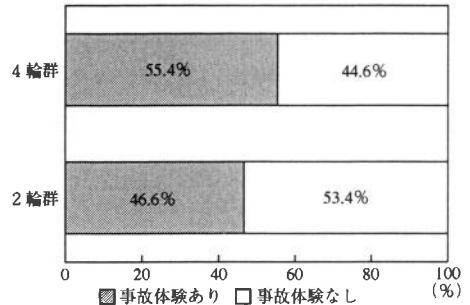


図1 事故体験の有無

表6 事故体験回数

事故体験回数	4輪群		2輪群		全体	
	人数	割合%	人数	割合%	人数	割合%
1	78	60.5	8	34.8	86	56.6
2	24	18.6	10	43.5	34	22.4
3	15	11.6	2	8.7	17	11.2
4	9	7.0	2	8.7	11	7.2
5～	3	2.3	1	4.3	4	2.6
小計	129	100.0	23	100.0	152	100.0
総事故回数	226		47		273	
平均事故回数	1.75		2.04		1.80	

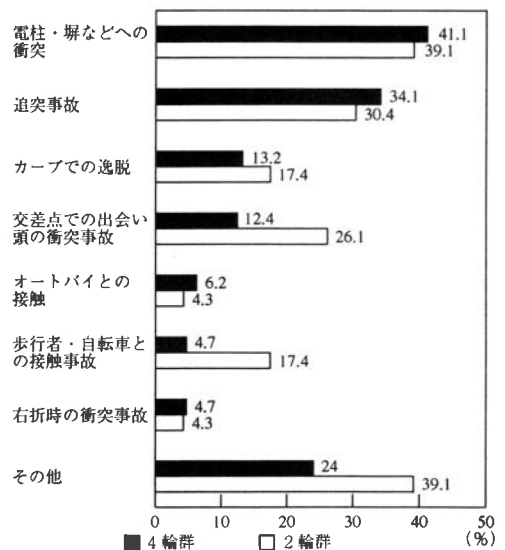
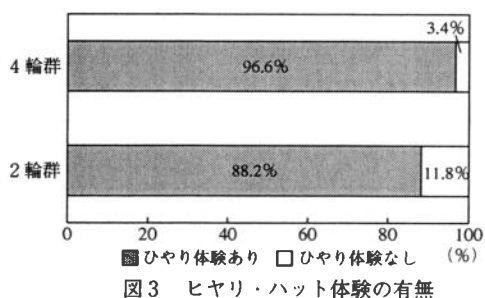


図2 事故の内容



リップしそうになった」、「スピードを出しすぎカーブを曲がりきれなくなりそうになった」、「交差点で出会い頭に衝突しそうになった」の割合が高い。

3. 7 普段の運転速度

普段どのような速度で走っているかを図5に示す。4輪群、2輪群とも勝手なスピードで走る者(「制限速度を超えて走ることが多い」、「時と場所により自分で適当と思うスピードで走っている」の2者をいう)が非常に多く、4輪群では93.5%、2輪群では90.2%と、全体の約9割を占めている。また比較的サンプル数の多い4輪群について事故体験がない者(以下無事故群という)と事故体験がある者(以下事故群という)との比較を図6に示す。無事故群(27.9%)に比べ事故群(40.3%)の方に「制限速度を超えて走ることが多い」者が多い。

3. 8 交通違反に対する考え方

交通違反をすることに対する考え方を図7に示す。4輪群と2輪群の間で違反に対する考え方に大きな差はみられない。両群とも違反を容認する考え方(「現在の交通事情ではときには違反し

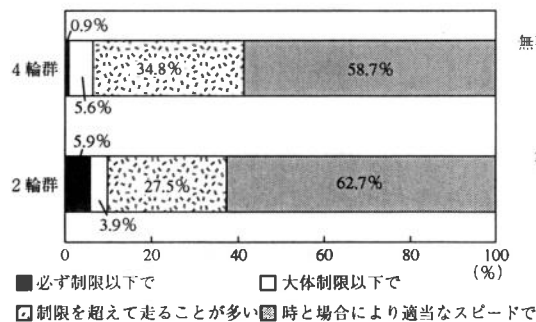


図5 普段の運転速度

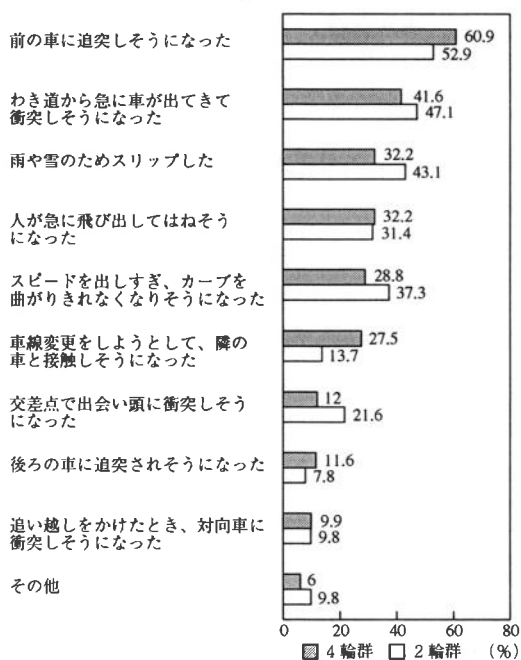


図4 ヒヤリ・ハット体験の内容

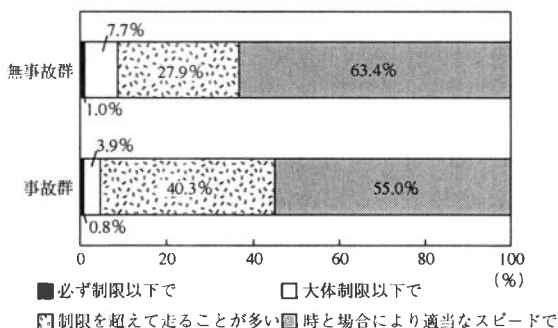


図6 4輪群における無事故群と事故群の運転速度

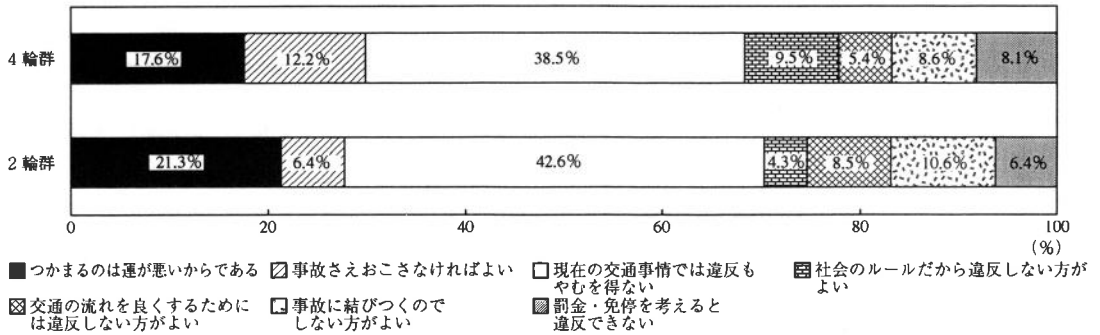


図7 交通違反に対する考え方

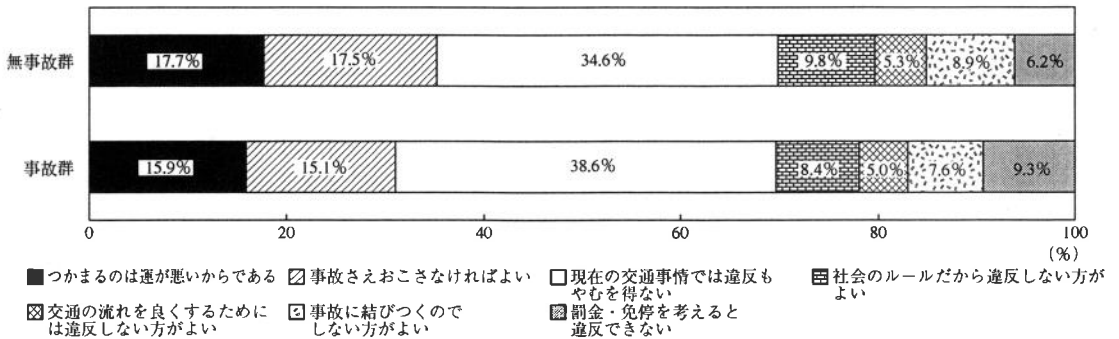


図8 4輪群における無事故群と事故群の考え方の比較

てもしょうがない」, 「違反でつかまるのは、運が悪いからである」, 「少々違反しても事故さえ起こさなければよい」の3者をいう)が多く、4輪群では68.3%, 2輪群では70.3%と全体の約7割を占めている。また4輪群における事故群と無事故群の比較を図8に示すが、この両者の間でも考え方に違いはみられない。

3. 9 安全運転態度

若年者ドライバーの意識・態度には高年齢層に比べ、攻撃的傾向、非協調的傾向、衝動的傾向、自己顕示的傾向、自己陶酔的・自信過剰的傾向が強いことが指摘されている²⁾。そこで科学警察研究所で研究・開発された運転適正検査を使い、これらの項目について本学学生(若年者)の運転態度を調査した。用意された設問(たとえば「追い越されるのはよい気持ちがない」)に対し「はい」、「いいえ」のいずれかで答えてもらい、「はい」と答えた者の割合(%)を表7に示す。以下にそれぞれの設問に対する調査結果を、使用車両別(4輪群と2輪群の比較)および事故体験の有無別(4輪群における無事故群と事故群の比較)に述べる。

1) 攻撃的運転態度

<運転の下手な人は遠慮がちに走るべきだ。>

「運転の下手な人は遠慮がちに走るべきだ」に対し、全体の62.8%が肯定しており、排他的

表7 運転態度：各設問に「はい」と答えた者の割合（%）

	設 問	全 体	使用車両別		事故体験別 (4輪群)	
			4輪群	2輪群	無事故群	事故群
攻撃的態度	運転の下手な人は遠慮がちに走るべきだ。	62.8	64.1	57.1	66.0	62.5
	追い越されるのはよい気持ちがない。	63.5	65.1	56.0	59.6	69.5
	ゆっくり走る車は他車の邪魔である。	74.4	76.2	66.0	74.0	78.0
非協調的態度	歩行者や自転車は邪魔に思う。	51.6	51.9	50.0	48.1	55.1
	すすんで他車に道を譲ることが多い。	68.0	68.0	68.0	60.6	74.0
	割り込まれそうになると車間距離をつめることが多い。	34.3	33.5	38.0	32.7	34.1
衝動的態度	車間距離がつまると追い越したくなる。	28.7	27.2	42.0	26.0	28.1
	信号待ちや渋滞の時はいらいらする。	55.7	57.8	46.0	54.8	60.2
	思うように走れないと気分が悪い。	56.0	56.9	52.0	50.0	62.5
	ときには思いきりスピードを出して走ることがある。	84.4	84.9	82.0	78.8	89.8
	運転中には、感情の変化がなく、いつでも冷静でいられる。	40.1	36.6	56.0	49.0	26.6
自己顕示的 態度	人の運転を見ていると替わりたくなる。	21.3	21.1	22.0	21.2	21.1
	他の車に並べられると先に出たくなる。	37.7	37.7	38.0	28.8	44.9
	タイヤをきしませるような走り方をしたことはない。	32.3	28.4	50.0	30.8	26.6
自己陶醉および 自信過剰な 態度	スピードをあげる快感はなんともいえない。	52.5	52.6	52.0	46.2	57.8
	カーブに入るとき能力の限界を試したくなる。	33.0	31.0	42.0	24.0	36.7
	たいてい減速せずにハンドル操作で避ける自信がある。	13.2	13.4	12.0	12.5	14.2
反道法的態度	違反でつかまるのは、運が悪いからである。	63.0	63.6	60.0	62.5	64.1
	深夜で車がいなければ信号は無視してもよいと思う。	12.1	10.8	18.0	12.5	9.4
	深夜で道路がすいているときには、スピードをだすことが多い。	77.6	77.9	76.0	76.0	79.5
	いつも安全運転を心がけて、それを実行している。	66.7	66.4	68.0	75.7	58.7

な運転態度を示す者が多い。使用車両別では、2輪群（57.1%）より4輪群（64.0%）の方に排他的態度を示す者が多い。事故体験の有無別では、無事故群と事故群との間に大きな応答差はみられない。

<追い越されるのはよい気持ちがない。>

「追い越されるのはよい気持ちがない」に対し、全体の63.5%が肯定しており、追い越されることに抵抗感をもっているものが多い。使用車両別では、2輪群（56.0%）より4輪群（65.1%）の方に追い越されることに抵抗感をもつ者が多い。事故体験別では、無事故群（59.6%）より事故群（69.5%）の方に追い越されることに抵抗感をもつ者が多い。

〈ゆっくり走る車は他車の邪魔である。〉

「ゆっくり走る車は他車の邪魔である」に対し、全体の74.4%が肯定しており、排他的な態度を示す者が多い。使用車両別では、2輪群（66.0%）より4輪群（76.2%）の方に「ゆっくり走る車は他車の邪魔である」と答えた者が多い。事故体験別では、無事故群と事故群の間に差がない。

2) 非協調的態度

〈歩行者や自転車は邪魔に思う。〉

「歩行者や自転車は邪魔に思う」に対し、全体の51.6%が肯定している。使用車両別では、4輪群と2輪群の間に差はほとんどみられない。事故体験別では、無事故群（48.1%）より事故群（55.1%）の方に「歩行者や自転車は邪魔に思う」と答えた者が多い。

〈すすんで他車に道を譲ることが多い。〉

「すすんで他車に道を譲ることが多い」に対し、全体の68.0%が肯定しており、協調的態度を示した者が多い。使用車両別では、4輪群と2輪群の間に差はみられない。事故体験別では、応答差が大きく、無事故群（60.6%）より事故群（74.0%）の方に「すすんで他車に道を譲ることが多い」と答えた者が多い。

〈割り込まれそうになると車間距離をつめることが多い。〉

「割り込まれそうになると車間距離をつめることが多い」に対し、全体の34.3%が肯定している。使用車両別および事故体験の有無別とも大きな差はみられない。

3) 衝動的態度

〈車間距離がつまると追い越したくなる。〉

「車間距離がつまると追い越したくなる」に対し、全体の28.7%が肯定している。使用車両別では、応答差が大きく、4輪群（27.2%）より2輪群（42.0%）に「車間距離がつまると追い越したくなる」者が多い。事故体験の有無別では差はみられない。

〈信号待ちや渋滞のときいらいらする。〉

「信号待ちや渋滞のときいらいらする」に対し、全体の55.7%が肯定しており、信号待ちなどでイライラ感をもつ者が過半数を超える。使用車両別では、応答差が大きく、2輪群（46.0%）より4輪群（57.8%）の方に「信号待ちや渋滞のときいらいらする」者が多い。事故体験の有無別では、無事故群（54.8%）より事故群（60.2%）の方に信号待ちなどでイライラ感をもつ者が多い。

〈思うように走れないと気分が悪い。〉

「思うように走れないと気分が悪い」に対し、全体の56.0%が肯定している。使用車両別では、4輪群と2輪群の間に大きな差はみられない。事故体験の有無別では、応答差が大きく、無事故群（50.0%）より事故群（62.5%）の方に「思うように走れないと気分が悪い」と思う者が多い。

〈ときには思いきりスピードを出して走ることがある。〉

「ときには思いきりスピードを出して走ることがある」に対し、全体の84.4%が肯定しており、ときには衝動的にスピードを出して走ったことのある者が非常に多い。使用車両別では、4輪群と2輪群の間に大きな差はみられない。事故体験の有無別では、応答差が大きく、無事故群(78.8%)より事故群(89.8%)の方に「ときには思いきりスピードを出して走ることがある」者が多い。

〈運転中には、感情の変化がなくいつでも冷静でいられる。〉

「運転中には、感情の変化がなくいつでも冷静でいられる」に対し、全体の40.1%が肯定している。使用車両別では、応答差が大きく、4輪群(36.6%)より2輪群(56.0%)の方に「運転中には、感情の変化がなくいつでも冷静でいられる」者が多い。事故体験の有無別でも、応答差が大きく、事故群(26.6%)より無事故群(49.0%)の方に「運転中には、感情の変化がなくいつでも冷静でいられる」者が多い。

4) 自己顕示的態度

〈人の運転を見ていると替わりたくなる。〉

「人の運転を見ていると替わりたくなる」に対し、肯定したのは全体の21.3%と少ない。使用車両別、事故体験の有無別とも差はみられない。

〈他の車に並ばれると先に出たくなる。〉

「他の車に並ばれると先に出たくなる」に対し、全体の37.7%が肯定している。使用車両別では差はみられないが、事故体験の有無別では応答差が大きく、無事故群(28.8%)より事故群(44.9%)の方に「他の車に並ばれると先に出たくなる」者が多い。

〈タイヤをきしませるような走り方をしたことがない。〉

「タイヤをきしませるような走り方をしたことがない」に対し、全体の33.0%が肯定している。使用車両別では、応答差が大きく、4輪群(28.4%)より2輪群(50.0%)の方に、「タイヤをきしませるような走り方をしたことがない」者が多い。また事故体験の有無別では大きな差はみられない。

5) 自己陶醉・自信過剰な態度

〈スピードをあげる快感はなんともいえない。〉

「スピードをあげる快感はなんともいえない」に対し、全体の52.5%が肯定しており、過半数の者がスピードに快感を感じている。使用車両別では差はみられないが、事故体験の有無別では応答差が大きく、無事故群(46.2%)より事故群(57.8%)の方に、スピードをあげる快感を感じる者が多い。

〈カーブに入るとき能力の限界を試したくなる。〉

「カーブに入るとき能力の限界を試したくなる」に対し、全体の32.8%が肯定している。使用車両別、事故体験の有無別とも応答差が大きく、使用車両別では4輪群(31.0%)より2輪

群（42.0%）の方にリスクテイクの傾向が強く、また事故体験の有無別では、無事故群（24.0%）より事故群（36.7%）の方にリスクテイクの傾向が強い。

〈大抵減速せずにハンドルで避ける自信がある。〉

「大抵減速せずにハンドルで避ける自信がある」に対し、肯定した者は全体の13.2%と少ない。使用車両別、事故体験の有無別とも差はほとんどみられない。

6) 反法的態度

〈違反でつかまるのは運が悪いからである。〉

「違反でつかまるのは運が悪いからである」に対し、全体の63.0%が肯定しており、違反を容認する傾向をもつ者が多い。使用車両別、事故体験別とも差はほとんどみられない。

〈深夜で車がいなければ信号は無視してもよい。〉

「深夜で車がいなければ信号は無視してもよい」に対し、肯定した者は全体の12.1%と少ない。使用車両別では、4輪群（10.8%）より2輪群（18.0%）の方に「深夜で車がいなければ信号は無視してもよい」と考えている者が多い。事故体験の有無別では差はほとんどみられない。

〈深夜で道路がすいているときには、スピードを出すことが多い。〉

「深夜で道路がすいているときには、スピードを出すことが多い」に対し、全体の77.6%が肯定している。深夜に信号を無視することには抵抗感は示すが、スピードを出すことに対しては容認する考えをもつ者が多い。使用車両別、事故体験の有無別とも、差はほとんどみられない。

〈いつも安全運転を心がけ、それを実行している。〉

「いつも安全運転を心がけ、それを実行している」に対し、全体の66.7%が肯定しており、安全運転を心がけている者が多い。使用車両別では差はみられないが、事故体験別では、応答差が大きく、事故群（58.7%）より無事故群（75.7%）の方に安全運転を心がける者が多い。

3. 10 交通事故を減らすための方策

交通事故を減らすための方策を、用意した回答群から1つだけ答えてもらった結果を図9に示す。「ドライバーの自覚を待つ」といった消極的な意見が32.9%と最も多く、次いで「道路・施設の改善」が23.8%となっている。現在、重要な交通事故対策の一つとして、安全教育の充実が叫ばれているが、「交通安全教育の充実」、「運転技能教育の充実」を選んだ者は非常に少ない。なお、前項までと同様、使用車両別あるいは事故体験の有無別にも調査したが、それぞれの群の間で差はみられなかった。

3. 11 交通安全運動への関心

交通安全運動に対する関心の有無を図10に示す。「関心がない」と答えた者が59.4%と過半数を超えており、交通安全運動に対する意識は低い。

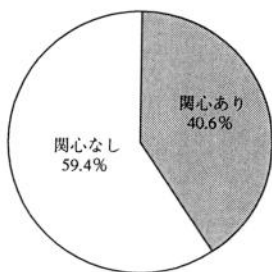


図8 交通安全運動に対する関心の有無

4. ま と め

本学学生の運転行動について実施したアンケート調査の主な結果を以下に示す。

① 普通免許の保有率は約95%と非常に高い。また4輪群で約8割、2輪群で約7割の者がほとんど毎日車を運転しており、生活と車が密着している。

② 自分で判断したスピードで走る者が非常に多く(約9割)、また交通違反をすることに對して容認する傾向をもつ者が多い(約7割)。

③ 約5割の者が既に事故を体験しており、事故内容は4輪群、2輪群とも「電柱、塀などへの衝突」、「追突事故」、「カーブでの道路外への逸脱」が多く、単独事故が多いのが特徴的である。また、今回は事故の原因について調査していないが、事故内容およびヒヤリ・ハット体験の内容から「スピードの出しすぎ」、「車間距離のつめすぎ」、「わき見運転」、「事故に対する危険予測が不十分な運転」などの不安全行動が多いことが推察される。^{3),4),5)}

④ 安全運転態度

4輪群と2輪群との間では、車両の特性の違いにより次の項目で大きな応答差がみられた。なお、()内は肯定比率%を表す。

・衝動的態度

「車間距離がつまると追い越したくなる」(4輪群27.2%：2輪群42.0%)

「信号待ちや渋滞のときいらいらする」(4輪群57.8%：2輪群46.0%)

「運転中には、感情の変化がなくいつでも冷静でいられる」

(4輪群36.6%：2輪群56.0%)

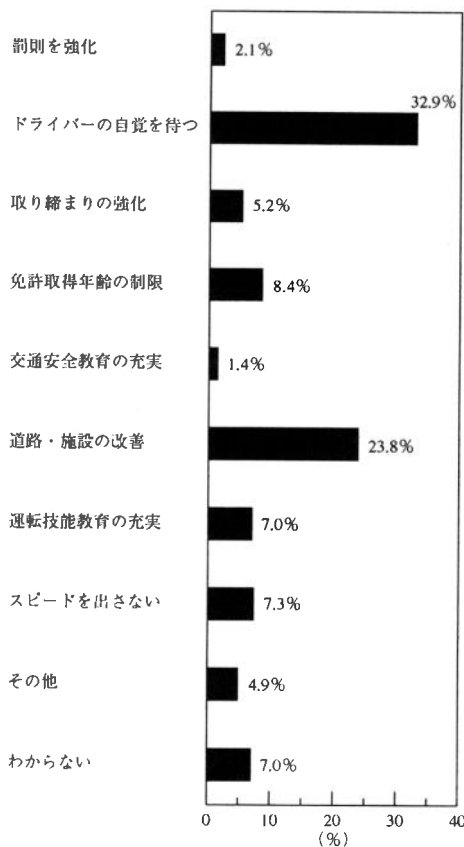


図9 交通事故を減らすための方策

・自己顕示的態度

「タイヤをきしませるような走りをしたことがない」

(4輪群28.4%：2輪群50.0%)

・自己陶醉・自信過剰な態度

「カーブに入るとき能力の限界を試したくなる」(4輪群31.0%：2輪群42.0%)

また、4輪群における無事故群と事故群との比較では、無事故群に比べ事故群の方に安全運転態度として好ましくない応答が多い。以下に応答差が大きかった項目を示す。なお、()内は肯定比率%を表す。

・攻撃的態度

「追い越されるのはよい気持ちがない」(無事故群59.6%：事故群69.5%)

・衝動的態度

「思うように走れないと気分が悪い」(無事故群50.0%：事故群62.5%)

「ときには思いきりスピードを出して走る」(無事故群78.8%：事故群89.8%)

「運転中には、感情の変化がなくいつでも冷静でいられる」

(無事故群49.0%：事故群26.6%)

・自己顕示的態度

「他の車に並ばれると先にでたくなる」(無事故群28.8%：事故群44.9%)

・自己陶醉・自信過剰な態度

「スピードをあげる快感はなんともいえない」(無事故群46.2%：事故群57.8%)

「カーブに入るとき能力の限界を試したくなる」(無事故群24.0%：事故群36.7%)

・遵法的態度

「いつも安全運転を心がけ、それを実行している」(無事故群75.7%：事故群58.7%)

今回の調査は、本学学生がどのような運転態度をとっているかを中心に調べた。今後、別の側面からの調査も含め、より詳細に検討し、本学学生の交通安全対策を考える上での基礎資料としていきたい。

注

- 1) 総務庁「交通安全白書」(H6年版)
- 2) 自動車安全運転センター「若年運転者の交通事故・違反の特性と運転に対する意識調査」(1988)
- 3) 自動車安全運転センター「初心者運転者の運転意識と実態に関する調査研究(I)」(1991)
- 4) 自動車安全運転センター「初心者運転者の運転意識と実態に関する調査研究(II)」(1992)
- 5) 自動車安全運転センター「初心者運転者の運転意識と実態に関する調査研究(III)」(1993)

参 考 文 献

- (1) 総務庁「交通安全白書」(H6年版)
- (2) 自動車安全運転センター「若年運転者の交通事故・違反の特性と運転に対する意識調査」(1988)

- (3) 自動車安全運転センター『若年運転者の交通事故発生要因とその機構に関する研究』(1989)
- (4) 自動車安全運転センター『初心運転者の運転意識と実態に関する調査研究 (I)』(1991)
- (5) 自動車安全運転センター『初心運転者の運転意識と実態に関する調査研究 (II)』(1992)
- (6) 自動車安全運転センター『初心運転者の運転意識と実態に関する調査研究 (III)』(1993)
- (7) トヨタ自動車広報部『大学生の交通安全意識調査』(1984)
- (8) 長山泰久著『ドライバーの心理学』企業開発センター (1987)
- (9) 日本交通心理学会編『安全運転の心理学1』企業開発センター (1989)
- (10) 日本交通心理学会編『安全運転の心理学2』企業開発センター (1989)
- (11) 日本交通心理学会編『安全運転の人間科学1』企業開発センター (1989)
- (12) 日本交通心理学会編『安全運転の人間科学2』企業開発センター (1988)
- (13) 日本交通心理学会編『人と車の心理学Q&A100』企業開発センター (1995)
- (14) 村田隆裕著『安全運転態度と交通事故』'94予防時報117所収, 日本損害保険協会 (1994)
- (15) 澤喜司郎著『こんなドライバーが事故を起こす』成山堂書店 (1995)
- (16) 大阪交通科学研究会編『安全運転の科学12章』企業開発センター (1977)