KINH NGHIỆM LÁI XE TẠI NHẬT BẢN

Tổng hợp thực trạng lái xe, nhận thức và an toàn giao thông

Tài liệu tổng hợp về các nhóm người điều khiển phương tiện, tần suất lái xe, kinh nghiệm, hành vi giao thông, tai nạn, vi phạm và các yếu tố liên quan.

LỜI NÓI ĐẦU

Số người có giấy phép lái xe tại Nhật Bản đã đạt 45 triệu người và vẫn tiếp tục tăng với quy mô khoảng 2 triệu người mỗi năm. Cùng với sự gia tăng số lượng ô tô sở hữu, Nhật Bản đã bước vào thời kỳ giao thông đại chúng, trong đó gần như mọi người dân đều có giấy phép lái xe.

Do số người có giấy phép ngày càng tăng, cơ cấu người lái xe cũng trở nên phức tạp và đa dạng. Vì vậy, trong thời gian tới cần có những biện pháp hiệu quả tương ứng với sự gia tăng và đa dạng hóa của người lái xe.

Là một phần trong các biện pháp đó, Trung tâm An toàn Lái xe Ô tô đã phân loại người lái xe thành các nhóm như: người lái xe chuyên nghiệp, người lái xe kiêm nhiệm và người lái xe ô tô cá nhân. Trung tâm tiến hành khảo sát, phân tích tần suất lái xe, quãng đường di chuyển, nhận thức về lái xe an toàn, tình hình tai nạn giao thông và vi phạm, nhằm nắm bắt đặc điểm của từng nhóm từ nhiều góc độ.

Báo cáo này tổng hợp kết quả nghiên cứu nói trên. Đối tượng khảo sát được chọn từ khoảng 40.000 người tham gia lớp học khi gia hạn giấy phép lái xe. Trung tâm kỳ vọng báo cáo sẽ góp phần nâng cao chất lượng giáo dục người lái xe và hỗ trợ hoạt động đào tạo lái xe an toàn ở trình độ cao.

Trung tâm xin chân thành cảm ơn các thành viên hội đồng nghiên cứu và các cơ quan thuộc những tỉnh, thành phố đã phối hợp, hỗ trợ cuộc khảo sát.

Tháng 3 năm 1982 Trung tâm An toàn Lái xe Ô tô Chủ tịch: Nakahara

DANH SÁCH THÀNH VIÊN HỘI ĐỒNG

MỤC LỤC

Mục Nội dung

Chương 1 Khái quát cuộc khảo sát

Chương 2 Mục đích khảo sát

Chương 3 Phương pháp khảo sát: hạng mục, đối tượng, thời gian và cách tổng hợp tai nạn/vi phạm

Chương 4 Kết quả khảo sát

4-1 Thực trạng lái xe theo nhóm người điều khiển

4-2 Thực trạng người có bằng nhưng ít hoặc không lái xe

4-3 Lịch sử sử dụng phương tiện

4-4 Các yếu tố liên quan đến tai nạn và vi phạm

4-5 Mức độ lo ngại về tai nạn giao thông

4-6 Trải nghiệm tình huống suýt xảy ra tai nạn

4-7 Thực trạng theo tỉnh/thành và quy mô đô thị

4-8 Phân tích bằng lý thuyết lượng hóa

Chương 5 Thảo luận

Chương 6 Kết luận

Phụ lục 1–7 Cơ cấu mẫu khảo sát và các bảng thống kê

Cuối tài liệu Phiếu khảo sát về thực trạng lái xe

CHƯƠNG 1. KHÁI QUÁT CUỘC KHẢO SÁT

Hiện nay, số người có giấy phép lái xe tại Nhật Bản đã đạt 45 triệu người. Xã hội bước vào thời kỳ mà hầu hết người dân đều tham gia giao thông, khiến cơ cấu người lái xe trở nên vô cùng phức tạp và đa dạng. Trong bối cảnh đó, cuộc khảo sát được tiến hành nhằm nắm bắt thực trạng lái xe và thu thập tài liệu phục vụ việc xây dựng các chương trình giáo dục người lái xe có hiệu quả.

Khảo sát được thực hiện từ tháng 8 đến tháng 9 năm 1981 (Showa 56), bằng bảng hỏi đối với khoảng 40.000 người tham dự lớp học khi gia hạn giấy phép tại 12 tỉnh/thành trên toàn quốc. Đồng thời, tình hình tai nạn và vi phạm của những người tham gia trong ba năm trước thời điểm khảo sát cũng được kiểm tra.

Đặc điểm người lái xe theo từng nhóm

Số mẫu hợp lệ dùng để phân tích theo nhóm người lái xe là 37.895 người. Cơ cấu gồm: người lái xe ô tô cá nhân 64,8%; người lái xe chuyên nghiệp 13,7%; người lái xe kiêm nhiệm 6,0%; người có bằng nhưng không lái xe (paper driver) 7,3%; và các nhóm khác 8,1%.

Xét theo kinh nghiệm lái xe và quãng đường chạy hằng năm, nhóm lái xe chuyên nghiệp có thời gian kinh nghiệm dài và quãng đường di chuyển lớn hơn các nhóm khác. Trong số tài xế xe buýt và xe thuê/taxi, khoảng 60–70% có kinh nghiệm lái xe từ 15 năm trở lên. Tài xế xe buýt du lịch và taxi chạy trung bình khoảng 60.000 km mỗi năm; tài xế xe tải lớn chuyên vận chuyển đường dài chạy trung bình trên 55.000 km mỗi năm.

Đối với người lái xe cá nhân, nam giới thường có kinh nghiệm từ 5 đến dưới 10 năm, nữ giới dưới 5 năm. Quãng đường chạy trung bình là khoảng 10.000 km/năm ở nam và 4.000 km/năm ở nữ; nữ giới chỉ đạt khoảng một nửa nam giới. Quãng đường chạy hằng năm của nam giới lái xe cá nhân bằng khoảng một phần sáu nhóm lái xe chuyên nghiệp.

Nhìn chung, số vi phạm và tai nạn có xu hướng tăng theo quãng đường di chuyển. Nhóm lái xe chuyên nghiệp có tỷ lệ vi phạm và tai

nạn cao hơn các nhóm khác. Vi phạm thường gặp nhiều ở tài xế taxi và xe tải lớn; tai nạn có tỷ lệ cao ở tài xế taxi. Nếu hiệu chỉnh theo quãng đường chạy hằng năm, nhóm lái xe kiêm nhiệm và lái xe cá nhân lại có tỷ lệ vi phạm/tai nạn cao.

Về loại vi phạm, tài xế taxi và xe tải lớn có tỷ lệ vi phạm vượt đèn tín hiệu cao. Ở nữ giới, vi phạm đi vào đường cấm và không dừng tại điểm bắt buộc có tỷ lệ cao; các hành vi chạy chậm không phù hợp và không dừng đúng quy định cũng thường liên quan đến tai nạn.

Khi đánh giá văn hóa lái xe của ô tô cá nhân, taxi, xe hai bánh (bao gồm xe gắn máy), xe buýt tuyến và xe tải, người trả lời thường đánh giá nhóm lái xe khác mình là có tác phong kém. Nhóm xe hai bánh bị đánh giá tiêu cực nhất bởi hầu hết các nhóm.

Người có bằng nhưng ít hoặc không lái xe

Nghiên cứu phân biệt người chưa từng lái xe kể từ khi lấy bằng và người từng có một chút kinh nghiệm nhưng tại thời điểm khảo sát không còn lái xe. Hai nhóm này được gọi chung là người lái xe trên giấy. Tỷ lệ chung là 7,3%; nam 3,2%, nữ 17,8%. Tỷ lệ ở nữ cao gấp 5,6 lần nam. Nhóm này phần lớn không có ý định lái xe trong tương lai.

Lịch sử sử dụng phương tiện

Người lái xe cá nhân có lịch sử sử dụng phương tiện đa dạng: chỉ lái ô tô bốn bánh, chỉ lái xe hai bánh, hoặc chuyển từ xe hai bánh sang ô tô. Cả nam và nữ có lịch sử kết hợp hai bánh/bốn bánh hoặc chuyển từ hai bánh sang bốn bánh có số vụ tai nạn và vi phạm tương đối cao. Nhóm chỉ sử dụng xe gắn máy có tỷ lệ thấp hơn.

Người có kinh nghiệm lái ô tô bốn bánh thường lo ngại người đi bộ hoặc xe đạp bất ngờ lao ra, nhưng ít lo ngại xe khác. Người có kinh nghiệm xe hai bánh thường lo ngại các phương tiện khác nhiều hơn. Người từng lái ô tô tự đánh giá kỹ năng cao hơn, trong khi người có kinh nghiệm xe hai bánh có xu hướng tự đánh giá thấp hơn.

Các yếu tố liên quan đến tai nạn và vi phạm

Tần suất lái xe có liên hệ chặt chẽ với tai nạn và vi phạm. Ở nam giới, người lái xe hằng ngày có tỷ lệ tai nạn và vi phạm cao gấp 1,9 lần người chỉ lái xe vào cuối tuần. Khi quãng đường chạy vượt 10.000 km/năm, tai nạn có xu hướng tăng theo quãng đường; vi phạm tăng đến mốc 50.000 km/năm rồi ít thay đổi.

Ở nam giới, nhóm có 3–4 năm kinh nghiệm lái xe có số tai nạn và vi phạm cao nhất. Nhóm thường xuyên gặp tình huống suýt tai nạn cũng có tỷ lệ tai nạn và vi phạm cao. Người trẻ tuổi có tỷ lệ tai nạn và vi phạm cao hơn; tỷ lệ này giảm dần khi tuổi tăng.

Đặc điểm khu vực

Tại các đô thị lớn, tỷ lệ người chỉ lái xe vào ngày nghỉ cao và tần suất lái xe thấp; hiện tượng ít phụ thuộc vào ô tô rõ hơn. Ở các đô thị nhỏ, số ô tô cá nhân trên mỗi hộ gia đình và tần suất lái xe cao hơn, cho thấy ô tô đã trở thành phương tiện thiết yếu trong đời sống.

Tỷ lệ tai nạn trung bình bị vượt tại Tokushima, Hiroshima, Nagasaki và Fukui. Osaka và Hiroshima có tai nạn xe hai bánh cao hơn đôi chút so với các tỉnh khác. Đánh giá về tác phong lái xe cũng khác nhau theo khu vực.

CHƯƠNG 2. MỤC ĐÍCH KHẢO SÁT

Nghiên cứu này là một phần trong các biện pháp ứng phó với sự gia tăng và đa dạng hóa của người lái xe. Mục tiêu là nắm bắt thực trạng lái xe theo từng nhóm, từ đó thu thập tài liệu phục vụ việc xây dựng chương trình giáo dục người lái xe phù hợp với đặc điểm và cách thức sử dụng phương tiện của từng nhóm.

CHƯƠNG 3. PHƯƠNG PHÁP KHẢO SÁT

3-1. Các hạng mục khảo sát

Cuộc khảo sát bằng bảng hỏi gồm 21 hạng mục về thực trạng lái xe: nhóm người lái xe; số năm kinh nghiệm; tần suất lái xe; quãng đường chạy hằng năm; mục đích lái xe; tình hình sở hữu ô tô cá nhân; nhận thức về tai nạn giao thông; mức độ lo ngại tai nạn; trải nghiệm tình huống suýt tai nạn; tự đánh giá kỹ năng lái xe; ý định tiếp tục lái xe; tác phong của người lái xe và các nội dung liên quan.

Đồng thời, nghiên cứu kiểm tra tình hình tai nạn và vi phạm của những người được khảo sát.

3-2. Đối tượng khảo sát

Để thu thập mẫu đại diện cho nhiều nhóm người lái xe, nghiên cứu cân nhắc quy mô đô thị và chọn người tham dự lớp học gia hạn giấy phép tại 12 tỉnh/thành. Tổng số mẫu ban đầu là 40.834 người. Sau khi kiểm tra tuổi, giới tính và lỗi điền phiếu, 2.488 phiếu bị loại. Số mẫu hợp lệ còn 38.346 người, gồm 27.586 nam và 10.760 nữ.

3-3. Thời gian thực hiện

Khảo sát bằng bảng hỏi được tiến hành tại các địa phương từ đầu tháng 8 đến cuối tháng 9 năm 1981 (Showa 56).

3-4. Cách tổng hợp tai nạn và vi phạm

Tai nạn chỉ tính tai nạn gây thiệt hại về người. Vi phạm chỉ tính các vi phạm phát sinh trong quá trình xe đang lưu thông; loại trừ vi phạm dừng/đỗ và lỗi không mang theo giấy phép lái xe. Thời gian thống kê là ba năm, từ ngày 1/11/1978 đến ngày 31/10/1981.

• Tỷ lệ tai nạn = Số vụ tai nạn / Số người thuộc đối tượng × 100.

• Số vụ tai nạn trên 100 triệu xe-km = (Số vụ tai nạn / Số phương tiện × Quãng đường chạy trung bình) × 100 triệu.

• Tỷ lệ người vi phạm = Số người vi phạm / Số người thuộc đối tượng × 100.

• Số người vi phạm trên 100 triệu người-km = (Số người vi phạm / Số người thuộc đối tượng × Quãng đường chạy trung bình) × 100 triệu.

CHƯƠNG 4. KẾT QUẢ KHẢO SÁT

4-1. Thực trạng lái xe theo nhóm người điều khiển

(1) Phân loại người lái xe

Người lái xe được chia thành ba nhóm lớn: nhóm lái xe chuyên nghiệp (lái xe là nghề nghiệp chính); nhóm lái xe kiêm nhiệm (công việc chính không phải lái xe nhưng có lái xe khi cần để thực hiện công việc); và nhóm lái xe cá nhân. Nhóm chuyên nghiệp gồm tài

xế taxi/xe thuê, xe buýt, xe tải, xe chở hàng nguy hiểm, xe ben, xe trộn bê tông, xe khẩn cấp và xe đưa đón.

Bảng 1. Phân loại nhóm người lái xe (dịch chú giải)

Nhóm Loại người điều khiển

Lái xe chuyên nghiệp Tài xế taxi; tài xế xe thuê (hire); tài xế xe buýt tuyến; xe buýt du lịch; xe tải lớn; xe tải nhỏ; xe ben; xe trộn bê tông; xe bồn chở nhiên liệu/hàng nguy hiểm; xe khẩn cấp; xe đưa đón.

Lái xe kiêm nhiệm Người có công việc chính khác, đồng thời lái xe phục vụ hoạt động của cơ quan/doanh nghiệp; bao gồm một số người điều khiển xe hai bánh hoặc xe gắn máy phục vụ công việc.

Lái xe cá nhân Người chỉ lái xe cho nhu cầu cá nhân như đi làm, đi học, mua sắm, giải trí.

Nhóm khác Các trường hợp không thuộc những nhóm trên.

Người có bằng nhưng không lái

Người hầu như không lái xe hoặc không có kinh nghiệm lái xe thực tế.

(2) Số năm kinh nghiệm lái xe

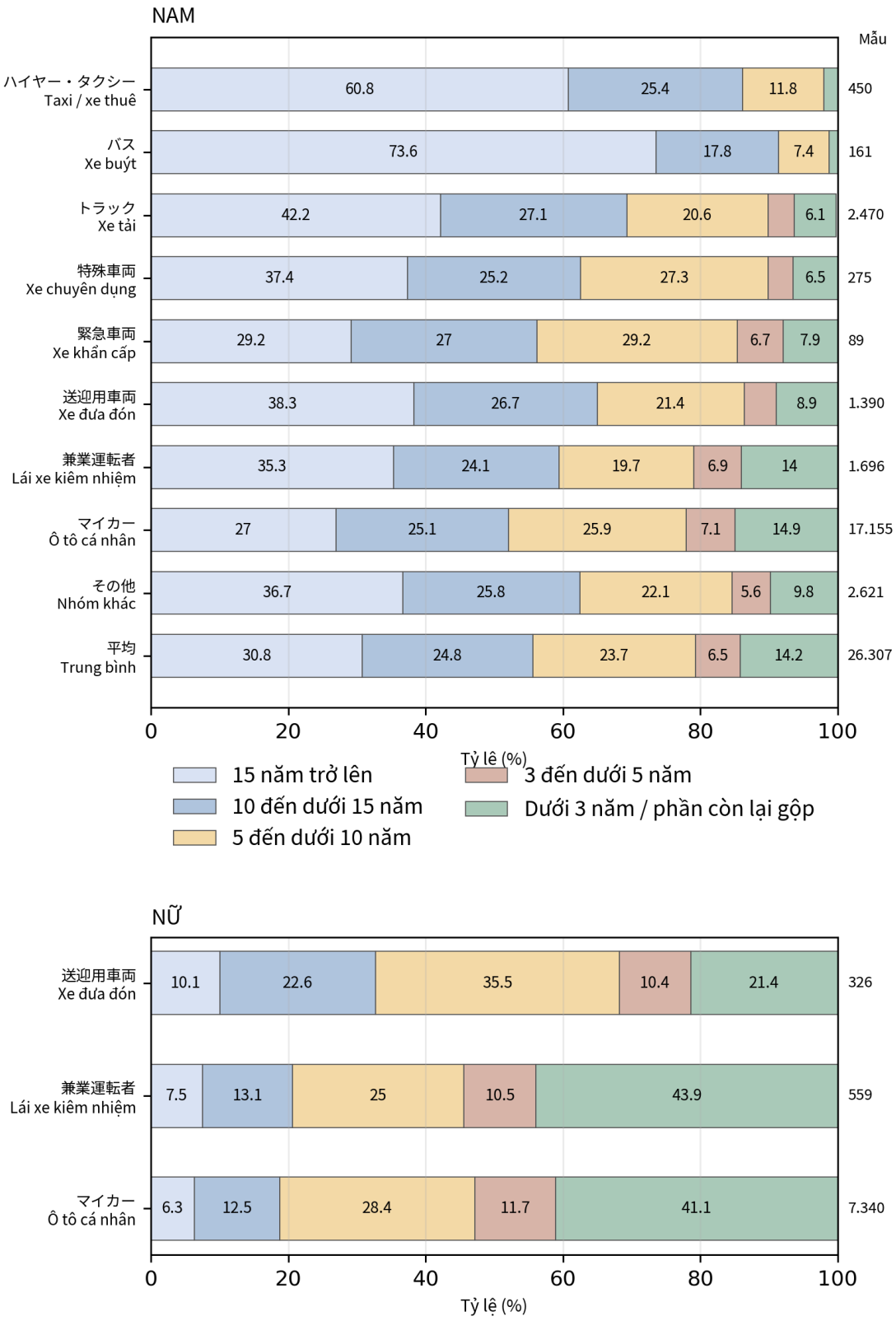
Số năm kinh nghiệm được tính theo thời gian thực tế đã lái xe, không phải số năm kể từ ngày lấy giấy phép. Nhóm lái xe chuyên nghiệp có kinh nghiệm dài hơn các nhóm khác. Trong đó, 73,6% tài xế xe buýt và 60,8% tài xế xe thuê/taxi có kinh nghiệm từ 15 năm trở lên. Người lái xe cá nhân có kinh nghiệm trung bình từ 5 đến dưới 10 năm; ở nữ giới, mức phổ biến là từ 3 đến dưới 5 năm.

Hình 1. Số năm kinh nghiệm lái xe theo nhóm người điều khiển (chú thích biểu đồ).

(3) Quãng đường chạy hằng năm

BIỂU ĐỒ 1. SỐ NĂM KINH NGHIỆM LÁI XE THEO NHÓM

Tỷ trọng (%) trong từng nhóm; số bên phải là cỡ mẫu khảo sát.



Ghi chú: Ở nhóm taxi/xe thuê và xe buýt, phần tỷ lệ dưới 5 năm chỉ đọc được tổng phần còn lại; không tách riêng được nhóm 3–5 năm và dưới 3 năm. Vì vậy, phần này được gộp ở cột cuối.

Các tỷ lệ và cỡ mẫu được chép lại từ biểu đồ khảo sát.

Nhóm tài xế xe thuê/taxi có quãng đường chạy hằng năm vượt trội. Trong khi phần lớn các nhóm khác chạy trung bình dưới 10.000–30.000 km/năm, 42,5% tài xế xe thuê/taxi nằm trong nhóm chạy từ 50.000 đến dưới 100.000 km/năm.

Xét riêng người lái xe cá nhân, khoảng 41% nam giới chạy 10.000–30.000 km/năm, trong khi khoảng 45% nữ giới chạy không quá 1.000 km/năm. Quãng đường trung bình của nam là 10.190 km/năm, của nữ là 4.381 km/năm; nam giới chạy gần gấp đôi nữ giới.

Hình 2. Quãng đường chạy theo nhóm người điều khiển. Chú thích: các dải trong biểu đồ thể hiện số km chạy trong một năm; đơn vị là km/năm.

(4) Tỷ lệ người vi phạm

Tỷ lệ người vi phạm cao nhất thuộc nhóm tài xế xe tải lớn, đạt 64,8%. Tiếp theo là taxi 58,8%, xe ben 58,2% và xe chở hàng nguy hiểm 56,8%. Như vậy, tỷ lệ vi phạm tương đối cao ở nhóm điều khiển xe cỡ lớn và taxi. Ở nhóm lái xe cá nhân, tỷ lệ của nam khoảng 44%, gần mức trung bình chung; nữ khoảng 19%, bằng gần một nửa nam. Tỷ lệ vi phạm của tài xế xe buýt tuyến khoảng 30%, thấp hơn rõ rệt.

Tỷ lệ người vi phạm từ ba lần trở lên cao ở xe chở hàng nguy hiểm (28,0%), xe trộn bê tông và các xe tương tự (27,0%), xe tải lớn (23,7%), taxi (23,0%) và xe khẩn cấp (22,8%). Tỷ lệ ở xe buýt tuyến rất

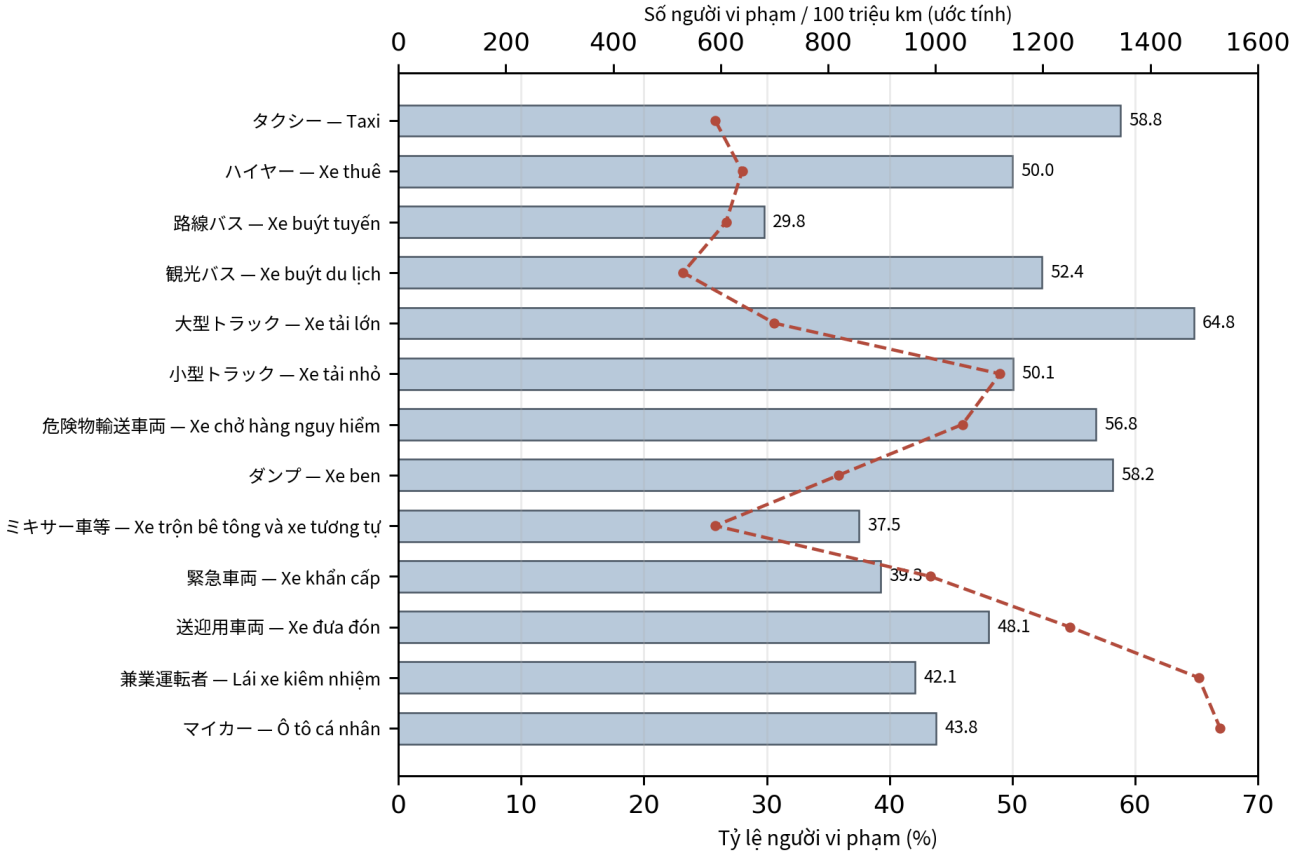
thấp; nhóm lái xe cá nhân xấp xỉ mức trung bình. Ở nữ giới, tỷ lệ vi phạm lặp lại chỉ bằng khoảng một phần ba nam giới.

Tuy nhiên, tỷ lệ vi phạm còn phụ thuộc vào quãng đường chạy. Khi quy đổi theo quãng đường, nhóm lái xe cá nhân và lái xe kiêm nhiệm có số người vi phạm trên mỗi đơn vị người-km cao hơn nhóm chuyên nghiệp. Nếu tính đến quãng đường, tỷ lệ vi phạm của nữ cũng cao hơn nam; do đó không thể kết luận đơn giản rằng nữ lái xe ít vi phạm hơn.

Hình 3. Tỷ lệ người vi phạm theo nhóm người điều khiển.
Hình 4. Tỷ lệ người có từ ba lần vi phạm trở lên (số người

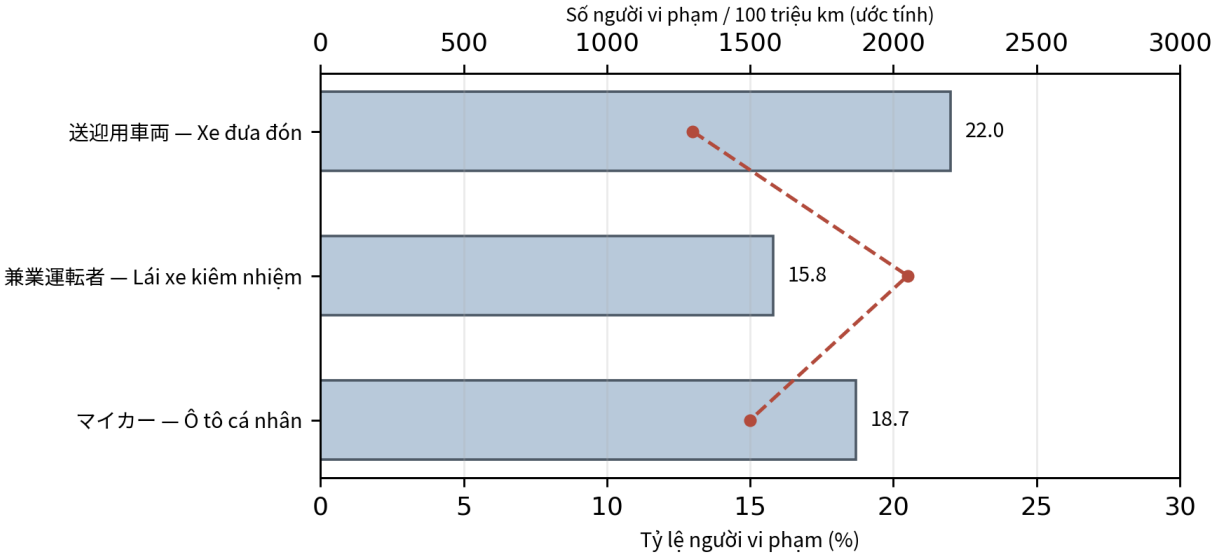
BIỂU ĐỒ 2. TỶ LỆ VI PHẠM THEO NHÓM NGƯỜI LÁI XE (NAM)

Cột: tỷ lệ người vi phạm (%). Đường nét đứt: số người vi phạm ước tính trên 100 triệu km.



BIỂU ĐỒ 3. TỶ LỆ VI PHẠM THEO NHÓM NGƯỜI LÁI XE (NỮ)

Cột: tỷ lệ người vi phạm (%). Đường nét đứt: số người vi phạm ước tính trên 100 triệu km.



Lưu ý: Tỷ lệ trên các cột có số ghi trực tiếp trong biểu đồ. Đường nét đứt không có nhãn số tại từng điểm; các điểm được ước lượng theo vị trí đường và trục tung, chỉ thể hiện xu hướng, không phải số liệu chính xác để trích dẫn.

Các loại phương tiện được ghi bằng tiếng Nhật kèm nghĩa tiếng Việt để tiện đối chiếu.

vi phạm từ 3 lần trở lên / tổng số người vi phạm × 100).

(5) Loại vi phạm

Khoảng 50% tổng số vi phạm là vi phạm tốc độ; xu hướng này tương tự ở các nhóm người lái xe. Ngoài vi phạm tốc độ, taxi (9,6%) và xe tải (xe tải lớn 7,3%, xe tải nhỏ 6,0%) có tỷ lệ vượt đèn tín hiệu cao hơn đôi chút so với các nhóm khác. Trong nhóm xe tải lớn, mục “vi phạm khác” chiếm 21,6%, trong đó riêng lỗi chở quá tải chiếm 12,3%.

Nhóm lái xe kiêm nhiệm có tỷ lệ không dừng tại điểm bắt buộc tương đối cao, 10,5%. Ở nữ giới, tỷ lệ vi phạm đi vào đường cấm và không dừng tại điểm bắt buộc cao hơn nam; tỷ lệ vi phạm tốc độ là 42,0%, thấp hơn mức trung bình của nam.

(6) Tỷ lệ tai nạn và vi phạm tại thời điểm xảy ra tai nạn

Tỷ lệ tai nạn cao nhất ở taxi, 8,4%; tiếp theo là xe buýt tuyến 6,6%, xe tải lớn 4,5% và xe tải nhỏ 4,6%. Nhóm lái xe cá nhân là 2,5%; riêng nữ lái xe cá nhân là 1,2%, bằng khoảng một nửa nam.

Khi hiệu chỉnh theo quãng đường chạy trung bình, số vụ tai nạn trên mỗi đơn vị xe-km của nhóm lái xe kiêm nhiệm, xe đưa đón và lái xe cá nhân lại cao hơn nhóm chuyên nghiệp như taxi, xe buýt tuyến và xe tải. Trong nhóm chuyên nghiệp, xe buýt tuyến và xe tải nhỏ có số vụ tai nạn cao hơn. Không có người gây tai nạn trong nhóm xe buýt du lịch và xe khẩn cấp nên hai nhóm này không được thể hiện trong biểu đồ.

Xét loại vi phạm tại thời điểm xảy ra tai nạn: taxi và xe tải lớn có đặc điểm nổi bật là vi phạm tín hiệu giao thông; ngoài ra taxi thường liên quan đến vi phạm nghĩa vụ bảo vệ người đi bộ, còn xe tải lớn thường liên quan đến không giữ khoảng cách an toàn. Xe đưa đón có đặc điểm vi phạm quyền ưu tiên lưu thông; xe cá nhân thường liên quan đến không giảm tốc độ hoặc không dừng đúng quy định. Nhìn chung, vi phạm nghĩa vụ lái xe an toàn chiếm khoảng 80%.

Hình 6. Tỷ lệ tai nạn theo nhóm người điều khiển. Bảng 2. Cơ cấu loại vi phạm tại thời điểm xảy ra tai nạn theo nhóm người điều khiển (nam/nữ). Ghi chú: số vụ tai nạn của xe hire chỉ là 2 vụ nên số liệu chỉ có tính tham khảo.

(7) Trải nghiệm tình huống suýt xảy ra tai nạn

“Trải nghiệm suýt tai nạn” là tình huống người lái xe cảm thấy tai nạn sắp xảy ra nhưng đã kịp tránh được. Trải nghiệm này có liên hệ chặt chẽ với tần suất lái xe: người lái xe càng nhiều thì tỷ lệ từng gặp tình huống như vậy càng cao. Nhóm tài xế xe thuê/taxi, xe buýt và xe chuyên dụng có tần suất trải nghiệm cao. Nếu cộng hai mức “thường xuyên” và “thỉnh thoảng”, tỷ lệ đạt 70–80%. Ở người lái xe cá nhân, tỷ lệ khoảng 63%; ở nữ lái xe cá nhân, khoảng 41%.

Hình 7. Tần suất trải nghiệm tình huống suýt xảy ra tai nạn theo nhóm người điều khiển.

(8) Tự đánh giá kỹ năng lái xe

Nhìn chung, người lái xe có xu hướng tự đánh giá kỹ năng của mình ở mức “bình thường, ngang bằng người khác”; tỷ lệ trung bình khoảng 80%. Tuy nhiên, 26,1% người lái xe khẩn cấp và 21,9% tài xế xe thuê/taxi cho rằng mình lái xe giỏi hơn người khác. Ngược lại, nữ giới có tỷ lệ tự đánh giá mình lái kém hơn người khác cao hơn.

Hình 8. Tự đánh giá kỹ năng lái xe theo nhóm người điều khiển.

4-1. THỰC TRẠNG LÁI XE THEO NHÓM (TIẾP)

(9) Tác phong và văn hóa lái xe

Người tham gia khảo sát được yêu cầu xếp hạng mức độ kém về tác phong của người lái ô tô cá nhân, taxi, xe hai bánh (bao gồm xe gắn máy), xe buýt tuyến và xe tải. Hình 9 thể hiện tỷ lệ nhóm bị xếp hạng kém nhất. Cột càng dài nghĩa là tỷ lệ bị xếp ở vị trí số 1 càng cao.

Nhìn chung, nhóm xe hai bánh bị đánh giá có tác phong kém nhất, với tỷ lệ trung bình 33,9%. Trong đó, 56,2% nhóm tài xế xe thuê/taxi và 49,7% nhóm tài xế xe buýt xếp xe hai bánh ở vị trí kém nhất. Tài xế xe tải (37,5%) và xe chuyên dụng (38,1%) cũng đánh

giá xe hai bánh không tốt.

Sau xe hai bánh, tài xế xe thuê/taxi và xe buýt thường chỉ ra tác phong kém của người lái ô tô cá nhân. Nhóm tài xế xe tải lớn và xe chuyên dụng thường đánh giá taxi và ô tô cá nhân ở mức gần tương đương. Nhóm xe khẩn cấp, xe đưa đón, lái xe kiêm nhiệm và lái xe cá nhân thường nêu taxi và xe tải.

Ở nhóm lái xe khẩn cấp, taxi được xếp là nhóm có tác phong kém nhất với tỷ lệ 33,7%, nhỉnh hơn xe hai bánh 30,3%. Nữ giới cũng thường đánh giá xe hai bánh kém nhất, nhưng tiếp theo là xe tải; đây là điểm khác với xu hướng ở nam giới. Nhóm lái xe kiêm nhiệm cũng có tỷ lệ đánh giá xe tải kém cao hơn xe hai bánh một chút.

Có thể tồn tại tâm lý thiên về nhóm của mình: người lái xe thường ít chỉ trích tác phong của chính nhóm phương tiện mà mình thuộc về. Ví dụ, trong nhóm lái xe kiêm nhiệm, khoảng một phần ba nam giới và phần lớn nữ giới sử dụng xe gắn máy hoặc xe hai bánh, vì vậy tỷ lệ đánh giá tiêu cực xe hai bánh thấp hơn các nhóm khác.

Ghi chú: “Nhóm xe chuyên dụng” trong báo cáo bao gồm người điều khiển xe ben, xe trộn bê tông, xe chở hàng nguy hiểm và các loại xe tương tự.

Hình 9. Đánh giá mức độ kém về tác phong của người lái xe theo từng nhóm. Các nhãn trong sơ đồ gồm: ô tô cá nhân, taxi, xe hai bánh, xe buýt tuyến và xe tải.

(10) Lịch sử sử dụng phương tiện

Ngoại trừ nhóm xe khẩn cấp và nhóm lái xe kiêm nhiệm, ở các nhóm còn lại, gần một nửa người lái xe chỉ sử dụng ô tô bốn bánh ngay từ đầu (kiểu chỉ lái xe bốn bánh). Tỷ lệ chuyển từ xe hai bánh sang ô tô bốn bánh ở các nhóm đều ở mức trên dưới 20%; tỷ lệ sử dụng kết hợp cả xe bốn bánh và xe hai bánh cũng gần tương đương.

Trong nhóm lái xe kiêm nhiệm, gần một nửa chỉ sử dụng xe gắn máy hoặc xe hai bánh, phản ánh tỷ trọng lớn của các phương tiện này trong công việc giao nhận và các hoạt động tương tự. Ở nhóm xe khẩn cấp, tỷ lệ người sử dụng cả xe bốn bánh và xe hai bánh vượt 30%, khác với các nhóm còn lại.

Hình 10. Lịch sử sử dụng phương tiện theo nhóm người điều khiển.

(11) Nhận thức về tai nạn giao thông

Bảng 3 thể hiện tỷ lệ người trả lời "đồng ý" với năm ý kiến liên quan đến tai nạn giao thông. Không có khác biệt nổi bật giữa các nhóm người lái xe. Đáng chú ý, có khá nhiều người có nhận thức tích cực rằng tai nạn có thể giảm nhờ tăng cường xử lý các vi phạm nguy hiểm và nhờ mỗi người lái xe thận trọng hơn.

Bảng 3. Nhận thức về tai nạn giao thông theo nhóm người điều khiển (các con số là tỷ lệ người trả lời "có/đồng ý" đối với từng câu hỏi).

4-2. THỰC TRẠNG NGƯỜI CÓ BẰNG NHƯNG ÍT HOẶC KHÔNG LÁI XE

(1) Phân loại

Để xác định người lái xe trên giấy, nghiên cứu đối chiếu câu trả lời về nhóm người lái xe (Câu 1), số năm kinh nghiệm lái xe (Câu 2) và tần suất lái xe (Câu 3). "Người lái xe trên giấy" được định nghĩa là người chưa từng lái xe kể từ khi lấy giấy phép. "Người gần như không lái xe" là người từng có một

chút kinh nghiệm nhưng trong một năm trước thời điểm khảo sát hoàn toàn không lái xe.

(2) Tỷ lệ

Tỷ lệ người chưa từng lái xe là 0,7% ở nam và 6,2% ở nữ; nữ cao gấp khoảng 9 lần nam. Tỷ lệ người từng lái nhưng không lái trong năm gần nhất là 2,5% ở nam và 11,6% ở nữ; nữ cao gấp khoảng 5 lần nam. Gộp hai nhóm, tỷ lệ chung là 7,3%.

Có khác biệt rõ rệt giữa các địa phương. Các tỉnh/thành có quy mô đô thị lớn như Kanagawa, Tokyo và Osaka có tỷ lệ người ít hoặc không lái xe cao. Ngược lại, tỷ lệ thấp ở Shimane, Iwate, Fukui, Okinawa và Nagano (ở nam), cũng như Iwate, Nagano, Shimane và Tokushima (ở nữ). Đô thị hóa, ùn tắc giao thông, khó tìm chỗ đỗ xe và sự phát triển của giao thông công cộng có thể góp phần khiến

người dân ít phụ thuộc vào ô tô.

Hình 11. Tỷ lệ người lái xe trên giấy theo tỉnh/thành. Hình 12. Tỷ lệ theo quy mô đô thị.

(3) Nhận thức về tai nạn giao thông

Nghiên cứu so sánh tỷ lệ đồng ý với năm ý kiến về phòng tránh tai nạn giữa người lái xe trên giấy và nhóm lái xe cá nhân. Không phát hiện xu hướng đặc biệt ở nhóm lái xe trên giấy; khác biệt giữa nam và nữ cũng không lớn.

(4) Đánh giá tác phong người lái xe

Mẫu đánh giá của nhóm lái xe trên giấy gần giống nhóm lái xe cá nhân. Xe hai bánh bị đánh giá tiêu cực nhiều nhất; tiếp theo là xe tải. Ở nữ giới, xu hướng gần như trùng với nhóm nữ lái xe cá nhân.

Hình 13. Đánh giá tác phong người lái xe của nhóm lái xe trên giấy.

(5) Ý định tiếp tục lái xe

Do người thuộc nhóm này không có hoặc có rất ít kinh nghiệm thực tế, việc hỏi họ có tiếp tục lái xe trong tương lai hay không không hoàn toàn phù hợp. Tuy vậy, khi so sánh nhóm từng lái nhưng không lái trong năm gần nhất với người đang lái ô tô cá nhân, có khác biệt rõ: nhóm ít lái không có ý định tích cực tiếp tục lái xe. Gần 50% nam và nữ trả lời “không biết”, có thể phản ánh thực tế họ hiện không lái xe.

Bảng 5. Ý định tiếp tục lái xe của người lái xe trên giấy.

4-3. LỊCH SỬ SỬ DỤNG PHƯƠNG TIỆN

(1) Lịch sử sử dụng phương tiện và tai nạn/vi phạm

Ở nam giới, nhóm chỉ lái xe gắn máy có tỷ lệ vi phạm thấp, 30,9%. Nhóm sử dụng kết hợp xe bốn bánh và xe hai bánh là 49,6%; nhóm chuyển từ xe hai bánh sang xe bốn bánh là 48,6%, đều ở mức tương đối cao.

Xét tỷ lệ tai nạn ở nam giới, nhóm chuyển từ xe hai bánh sang xe bốn bánh cao nhất, 3,9%; tiếp theo là nhóm chuyển từ xe bốn bánh sang xe hai bánh và nhóm sử dụng kết hợp hai loại, cùng ở mức

3,6%. Nhóm chỉ lái xe gắn máy có tỷ lệ thấp. Ở nữ giới, nhóm chỉ lái xe hai bánh cao nhất, 3,5%; tiếp theo là nhóm chuyển từ xe hai bánh sang xe bốn bánh, 2,8%.

Hình 14. Tỷ lệ người vi phạm theo lịch sử sử dụng phương tiện. Hình 15. Tỷ lệ tai nạn theo lịch sử sử dụng phương tiện.

(2) Lịch sử sử dụng phương tiện và lo ngại tai nạn

Trên 90% người lái xe có ít nhất một mối lo ngại liên quan đến việc lái xe. Nỗi lo phổ biến nhất là người đi bộ hoặc xe đạp bất ngờ lao ra, chiếm hơn 62% ở cả nam và nữ. Lo ngại xe khác đâm vào mình thấp hơn, ở mức 10% ở nam và 8,1% ở nữ. Trong khi đó, lo ngại bản thân đâm vào người đi bộ/xe đạp hoặc xe khác chỉ ở mức 3,7% ở nam và 5,4% ở nữ.

Tỷ lệ trả lời “cảm thấy lo lắng nhưng không rõ nguyên nhân cụ thể” là 16,7% ở nam và 19,7% ở nữ. Người có kinh nghiệm lái ô tô bốn bánh thường lo người đi bộ/xe đạp bất ngờ xuất hiện; người có kinh

nghiệm xe gắn máy hoặc xe hai bánh thường lo ngại các phương tiện khác nhiều hơn.

Hình 16. Mối lo ngại về tai nạn theo lịch sử sử dụng phương tiện.

(3) Lịch sử sử dụng phương tiện và trải nghiệm suýt tai nạn

Tỷ lệ từng có ít nhất một lần trải nghiệm suýt tai nạn là 96,3% ở nam và 87,4% ở nữ. Tần suất trải nghiệm ở nam cao hơn đáng kể. Ở nam, nhóm chỉ lái ô tô bốn bánh, nhóm chuyển từ hai bánh sang bốn bánh và nhóm chuyển từ bốn bánh sang hai bánh có tần suất trải nghiệm cao. Nhóm chỉ lái xe gắn máy hoặc chỉ lái xe hai bánh có tần suất thấp hơn ở cả nam và nữ.

Hình 17. Trải nghiệm suýt tai nạn theo lịch sử sử dụng phương tiện.

(4) Lịch sử sử dụng phương tiện và tự đánh giá kỹ năng

Có khác biệt giữa nam và nữ trong tự đánh giá kỹ năng. Nam giới có tỷ lệ tự nhận lái giỏi hơn người khác cao gấp khoảng 6 lần nữ; nữ

giới có tỷ lệ tự nhận lái kém hơn người khác cao gấp khoảng 4 lần nam. Ở nam, nhóm sử dụng kết hợp xe bốn bánh và hai bánh hoặc chuyển từ hai bánh sang bốn bánh có xu hướng đánh giá kỹ năng cao hơn một chút; nhóm chỉ lái xe gắn máy đánh giá thấp hơn. Ở nữ, không có khác biệt lớn theo lịch sử sử dụng phương tiện, ngoại trừ nhóm chỉ lái xe hai bánh có đánh giá thấp hơn đôi chút.

Hình 18. Tự đánh giá kỹ năng lái xe theo lịch sử sử dụng phương tiện.

(5) Lịch sử sử dụng phương tiện và nghề nghiệp

Nhìn chung, kiểu chỉ lái xe bốn bánh chiếm khoảng 40–50%. Trong lĩnh vực nông-lâm-ngư nghiệp và ở học sinh/sinh viên, tỷ lệ chỉ lái xe bốn bánh thấp hơn, trong khi tỷ lệ chỉ sử dụng xe gắn máy hoặc xe hai bánh cao hơn. Ở nhóm nội trợ, kiểu chỉ lái xe bốn bánh chiếm khoảng 60%; tiếp theo là kiểu chỉ lái xe gắn máy, 17,6%.

Bảng 6. Lịch sử sử dụng phương tiện theo nghề nghiệp.

4-4. CÁC YẾU TỐ LIÊN QUAN ĐẾN TAI NẠN VÀ VI PHẠM

(1) Tần suất lái xe

Tần suất lái xe có quan hệ rất chặt với vi phạm. Tỷ lệ người vi phạm ở nhóm lái xe gần như mỗi ngày đạt khoảng 50%, trong khi nhóm chỉ lái từ 1 đến 4 ngày mỗi tháng là khoảng 26%. Tỷ lệ tai nạn cũng có xu hướng tương tự: nhóm lái hằng ngày có tỷ lệ cao khoảng gấp đôi nhóm chỉ lái 1–4 ngày mỗi tháng.

Hình 19. Tần suất lái xe và tỷ lệ người vi phạm. Hình 20. Tần suất lái xe và tỷ lệ tai nạn.

(2) Số năm kinh nghiệm lái xe

Ngoại trừ nhóm có kinh nghiệm dưới một năm, tỷ lệ người vi phạm trung bình khoảng 40%; nhóm có 3–4 năm kinh nghiệm cao hơn đôi chút. Khi kinh nghiệm tăng, vi phạm có xu hướng giảm nhẹ; ở nữ giới, không thấy khác biệt rõ theo số năm kinh nghiệm.

Về tai nạn, ở nam giới, nhóm có 3–4 năm kinh nghiệm có tỷ lệ tai nạn cao nhất, 5,5%; tiếp theo là nhóm 1–2 năm, 4,4%. Nhìn chung,

nhóm có kinh nghiệm còn ít có tỷ lệ tai nạn cao hơn và tỷ lệ này giảm khi kinh nghiệm tăng. Ở nữ giới, không thấy xu hướng tương tự; nhóm 5–9 năm chỉ cao hơn đôi chút.

Hình 21. Số năm kinh nghiệm và tỷ lệ người vi phạm.
Hình 22. Số năm kinh nghiệm và tỷ lệ tai nạn.

(3) Quãng đường chạy

Số lần vi phạm tăng theo quãng đường chạy hằng năm cho đến mốc 50.000 km. Trên 50.000 km, khác biệt không lớn. Xu hướng tương tự cũng được ghi nhận ở nữ giới, dù số lần vi phạm thấp hơn. Khi xét tỷ lệ người vi phạm, nam giới có mức tăng đều đến 50.000 km; nữ giới tăng đến khoảng 30.000 km.

Tỷ lệ tai nạn ở cả nam và nữ đều có xu hướng tăng theo quãng đường chạy. Ở nữ, tỷ lệ tăng đến 30.000 km; do số mẫu trên mức này ít nên được gộp lại. Khi chỉ xét ô tô con cá nhân, ở nam giới, tỷ lệ vi phạm và tai nạn có xu hướng giảm khi quãng đường vượt 50.000 km; nữ giới không thể hiện rõ xu hướng này do quãng đường chạy tương đối ngắn.

Hình 23. Cơ cấu số lần vi phạm theo quãng đường chạy hằng năm. Hình 24. Tỷ lệ tai nạn và tỷ lệ người vi phạm theo quãng đường. Hình 25. Các tỷ lệ tương ứng đối với ô tô con cá nhân.

(4) Mức độ lo ngại về tai nạn

Mức độ lo ngại không thể hiện khác biệt rõ trong tỷ lệ người vi phạm. Chỉ có nhóm trả lời “không lo ngại” có tỷ lệ vi phạm cao hơn đôi chút ở cả nam và nữ. Về tai nạn, ở nam giới, nhóm lo ngại mình có thể đâm vào người đi bộ/xe đạp hoặc xe khác có tỷ lệ tai nạn cao. Ở nữ giới, nhóm lo mình đâm vào xe khác hoặc lo xe khác đâm vào mình có tỷ lệ tai nạn cao hơn đôi chút.

Hình 26. Mối lo ngại về tai nạn và tỷ lệ người vi phạm.
Hình 27. Mối lo ngại về tai nạn và tỷ lệ tai nạn.

(5) Trải nghiệm suýt tai nạn

Người có tần suất trải nghiệm suýt tai nạn càng cao thì tỷ lệ vi phạm càng cao. Ở nữ giới, dù tỷ lệ chung thấp hơn, xu hướng tương

tự vẫn xuất hiện. Mối liên hệ với tai nạn cũng tương tự: cả nam và nữ, nhóm có tần suất trải nghiệm cao có tỷ lệ tai nạn cao hơn.

Hình 28. Tần suất trải nghiệm suýt tai nạn và tỷ lệ người vi phạm. Hình 29. Tần suất trải nghiệm suýt tai nạn và tỷ lệ tai nạn.

(6) Nghề nghiệp

Tỷ lệ vi phạm và tai nạn đều cao trong các ngành vận tải và xây dựng; thấp hơn ở nhóm nội trợ, giáo viên/nhân viên giáo dục và lao động nông-lâm-ngư nghiệp. Xét loại phương tiện tại thời điểm vi phạm/tai nạn, công chức, giáo viên và nội trợ thường liên quan đến ô tô con cá nhân; học sinh/sinh viên thường liên quan đến xe hai bánh; người làm nông-lâm-ngư nghiệp và tự kinh doanh thường liên quan đến xe tải thông thường.

(7) Độ tuổi

Ở nam giới, người càng trẻ thì tỷ lệ vi phạm càng cao. Ở nữ giới, không thấy xu hướng rõ như vậy và tỷ lệ nhìn chung thấp hơn. Tuy nhiên, nhóm nữ từ 30–39 tuổi chiếm khoảng 40% tổng số vi phạm của nữ; tỷ lệ người vi phạm trong nhóm tuổi này cao hơn các nhóm nữ khác.

Ở nam giới, độ tuổi có mối liên hệ rõ với vi phạm lặp lại: trong nhóm trẻ tuổi, trên 25% số người đã vi phạm là người vi phạm từ ba lần trở lên. Tỷ lệ tai nạn ở người từ 24 tuổi trở xuống vượt 6%, cao hơn rõ rệt các nhóm tuổi khác. Ở nam giới, nhóm tuổi này chiếm 27% tổng số vụ tai nạn.

Hình 30. Tỷ lệ người vi phạm theo độ tuổi. Hình 31. Tỷ lệ người có từ ba lần vi phạm trở lên theo độ tuổi. Hình 32. Tỷ lệ tai nạn theo độ tuổi. Hình 33. Tỷ lệ vi phạm theo nhóm người lái xe và độ tuổi.

4-5. MỨC ĐỘ LO NGẠI VỀ TAI NẠN GIAO THÔNG

(1) Mức độ lo ngại theo nhóm người lái xe

Nỗi lo người đi bộ hoặc xe đạp bất ngờ lao ra phổ biến ở tất cả các nhóm. Tỷ lệ cao hơn mức trung bình ở nhóm xe khẩn cấp (75,3%), xe thuê/taxi (67,4%) và xe buýt (63,8%). Ở nhóm lái xe cá nhân, nữ

giới thường trả lời “cảm thấy lo lắng chung chung” nhiều hơn nam.

Nhóm lái xe kiêm nhiệm có tỷ lệ lo xe khác đâm vào mình cao hơn, có thể do trong nhóm có nhiều người lái xe gắn máy và xe mô tô. Người lái xe trên giấy có tỷ lệ “lo lắng chung chung” cao vì thiếu kinh nghiệm; tỷ lệ lo ngại về các tình huống cụ thể thấp hơn các nhóm khác. Tuy nhiên, nhóm này có tỷ lệ lo mình có thể đâm vào người hoặc xe khác tương đối cao.

Hình 34. Mức độ lo ngại tai nạn theo nhóm người điều khiển. Hình 35. Mức độ lo ngại tai nạn ở người lái xe trên giấy.

(2) Ý định tiếp tục lái xe và mức độ lo ngại

Những người trả lời “nếu có thể thì không muốn lái xe” hoặc “sẽ dừng lái xe vào một thời điểm nào đó” có tỷ lệ lo người đi bộ/xe đạp bất ngờ lao ra giảm so với nhóm muốn tiếp tục lái xe. Ngược lại, tỷ lệ lo xe khác đâm vào mình và cảm giác lo lắng chung chung tăng nhẹ. Hầu như không có khác biệt giữa nam và nữ.

Hình 36. Mối quan hệ giữa ý định tiếp tục lái xe và mức độ lo ngại tai nạn.

(3) Tự đánh giá kỹ năng và mức độ lo ngại

Nhóm tự đánh giá mình lái xe giỏi có tỷ lệ trả lời “không cảm thấy lo ngại” cao hơn mức trung bình; xu hướng này đặc biệt rõ ở nữ giới. Nhóm tự đánh giá mình lái kém có tỷ lệ lo mình đâm vào người đi bộ, xe đạp hoặc phương tiện khác và cảm giác lo lắng chung chung cao hơn.

Hình 37. Mối quan hệ giữa tự đánh giá kỹ năng lái xe và mức độ lo ngại tai nạn.

4-6. TRẢI NGHIỆM TÌNH HUỐNG SUÝT XẢY RA TAI NẠN

(1) Tần suất lái xe và trải nghiệm suýt tai nạn

Mối quan hệ giữa tần suất lái xe và trải nghiệm suýt tai nạn khá rõ: tần suất lái xe càng cao thì mức độ trải nghiệm càng nhiều. Nữ giới cũng có xu hướng tương tự nam giới, nhưng tần suất trải nghiệm

nhìn chung thấp hơn.

Hình 38. Tần suất lái xe và trải nghiệm suýt xảy ra tai nạn.

(2) Kinh nghiệm lái xe và trách nhiệm trong tình huống suýt tai nạn

Người có kinh nghiệm lái xe càng lâu càng có xu hướng quy trách nhiệm cho đối phương khi xảy ra tình huống suýt tai nạn. Ở nhóm có trên 15 năm kinh nghiệm, tỷ lệ quy trách nhiệm cho đối phương vượt 40%; xu hướng này đặc biệt rõ ở nữ giới. Ngược lại, nhóm có không quá 2 năm kinh nghiệm thường tự nhận mình có lỗi, nhất là nữ giới.

Hình 39. Số năm kinh nghiệm và cách đánh giá trách nhiệm trong tình huống suýt tai nạn.

(3) Tần suất lái xe và lý do không muốn lái xe

Người lái xe gần như hằng ngày thường nêu chi phí duy trì xe và gánh nặng tinh thần, thể chất khi lái xe là lý do không muốn lái. Ngược lại, người ít lái xe thường lo sợ có thể gặp tai nạn nên không muốn lái.

Xét theo số năm kinh nghiệm, người ít kinh nghiệm thường ngại lái xe vì lo ngại tai nạn. Chi phí duy trì xe được nhắc đến nhiều hơn ở nhóm có 5–9 năm kinh nghiệm.

Hình 40. Tần suất lái xe và lý do không muốn lái xe. Hình 41. Số năm kinh nghiệm và lý do không muốn lái xe.

4-7. THỰC TRẠNG THEO TỈNH/THÀNH VÀ QUY MÔ ĐÔ THỊ

(1) Tần suất lái xe

Trung bình 61,7% người được khảo sát lái xe hằng ngày cho một mục đích nào đó. Nhóm lái xe từ 2–3 ngày mỗi tuần hoặc khoảng 1–4 ngày mỗi tháng (nhóm thường được gọi là người chỉ lái xe vào ngày nghỉ) chiếm 25,8%.

Tại các địa phương mang đặc điểm đô thị như Tokyo, Kanagawa và Osaka, tỷ lệ lái xe hằng ngày thấp, trong khi tỷ lệ người chỉ lái xe

vào ngày nghỉ cao. Ngược lại, tại Shimane, Okinawa, Fukui, Iwate và khu vực Asahikawa thuộc Hokkaido, tỷ lệ lái xe hằng ngày vượt 70%. Ở đô thị từ 300.000 dân trở lên, tỷ lệ người chỉ lái xe không quá 2–3 ngày mỗi tuần cao gấp 1,6 lần đô thị dưới 50.000 dân.

Hình 42. Tần suất lái xe theo tỉnh/thành. Hình 43. Tần suất lái xe theo quy mô đô thị.

(2) Bố trí chỗ đỗ xe

Đối với người dùng ô tô đi làm hoặc đi học, trung bình 69,7% sử dụng bãi đỗ xe thuộc sở hữu của cơ quan/doanh nghiệp. Nếu tính cả bãi đỗ xe tư nhân do cơ quan thuê, tỷ lệ đạt gần 80%. Tại các đô thị lớn như Osaka, Tokyo và Kanagawa, tỷ lệ sử dụng bãi đỗ xe thuộc sở hữu cơ quan thấp hơn các địa phương khác hơn 10 điểm phần trăm; thay vào đó, cơ quan thuê bãi đỗ xe tư nhân nhiều hơn. Quy mô đô thị càng lớn thì tỷ lệ bãi đỗ xe thuộc sở hữu cơ quan càng giảm.

Hình 44. Tình hình bố trí chỗ đỗ xe theo tỉnh/thành. Hình 45. Tình hình bố trí chỗ đỗ xe theo quy mô đô thị.

(3) Tình hình sở hữu ô tô cá nhân

Tại Tokyo, Kanagawa, Osaka, Asahikawa (Hokkaido) và Okinawa, mỗi gia đình thường sở hữu một ô tô cá nhân. Tỷ lệ gia đình sở hữu từ hai xe trở lên đặc biệt cao ở Nagano (60,7%), Fukui (60,7%) và Tokushima (59,1%).

Hình 46. Tình hình sở hữu ô tô cá nhân theo tỉnh/thành.

(4) Lịch sử sử dụng phương tiện

Những người chỉ sử dụng ô tô bốn bánh từ đầu, không chuyển đổi loại xe, tập trung nhiều ở Okinawa (65,8%), Asahikawa (59,5%), Kanagawa (56,4%) và Tokyo (55,3%). Tại những nơi có nhiều ô tô cá nhân trên mỗi hộ gia đình, người dân có xu hướng sử dụng ô tô bốn bánh ngay từ đầu và ít đổi loại xe.

Ngược lại, tại Shimane (30,2%), Iwate (30,1%), Nagano (28,8%) và Tokushima (28,7%), tỷ lệ người chuyển từ xe hai bánh sang ô tô bốn bánh cao hơn; đây cũng là các địa phương có tỷ lệ sở hữu ô tô cá nhân cao.

Hình 47. Lịch sử sử dụng phương tiện theo tỉnh/thành.

(5) Vi phạm và tai nạn

Tỷ lệ người vi phạm cao ở Asahikawa thuộc Hokkaido (46,4%) và Osaka (44,1%). Fukui và Hiroshima cùng đạt 39,3%, Kanagawa đạt 38,1%, đều cao hơn mức trung bình. Tỷ lệ thấp hơn ở Okinawa và Tokyo.

Tỷ lệ tai nạn cao nhất ở Tokushima (4,0%), tiếp theo là Hiroshima (3,5%), Nagasaki (2,9%) và Fukui (2,6%), đều cao hơn mức trung bình. Okinawa thấp nhất, chỉ 0,9%.

Hình 48. Tỷ lệ tai nạn và tỷ lệ người vi phạm theo tỉnh/thành.

(6) Loại vi phạm

Vi phạm tốc độ chiếm khoảng một nửa tổng số vi phạm. Tỷ lệ này đặc biệt cao tại Asahikawa thuộc Hokkaido (68,4%), Fukui (68,2%), Shimane (74,6%) và Nagasaki (63,7%). Ngược lại, tại Okinawa, Tokyo, Kanagawa và Osaka, vi phạm tốc độ ít hơn, trong khi vi phạm đi vào đường cấm nhiều hơn.

Riêng Okinawa, vi phạm đi vào đường cấm chiếm 34,2%, cao hơn vi phạm tốc độ; vi phạm sai phần đường/làn đường chiếm 15,9%, cũng cao hơn các địa phương khác. Nagano có tỷ lệ vi phạm không giảm tốc độ hoặc không dừng tại điểm bắt buộc tương đối cao, 13,1%.

Hình 49. Cơ cấu loại vi phạm theo tỉnh/thành.

(7) Vi phạm và tai nạn do phương tiện tư nhân gây ra

Các vi phạm do phương tiện tư nhân gây ra chiếm 95,9% tổng số vi phạm; phương tiện kinh doanh chỉ chiếm 4,1%. Tai nạn cũng có xu hướng tương tự: phương tiện tư nhân chiếm 91,9% tổng số vụ; trong đó tai nạn do ô tô con cá nhân chiếm 56%, hơn một nửa tổng số vụ. Phương tiện kinh doanh chiếm 8,1%.

Theo địa phương, ô tô con cá nhân chiếm trung bình 57% các trường hợp được thống kê; tỷ lệ cao tại Asahikawa (67,6%), Fukui (64,7%), Shimane (63,5%), Kanagawa (62,3%) và Okinawa (61,7%). Xe hai bánh (bao gồm xe gắn máy) chiếm trung bình 13%;

Tokushima (20,9%) và Osaka (18,0%) cao hơn mức này.

Theo quy mô đô thị, ô tô con cá nhân chiếm tỷ lệ cao hơn ở đô thị nhỏ dưới 50.000 dân (62,4%). Xe hai bánh có tỷ lệ nhỉnh hơn đôi chút ở các đô thị quy mô trung bình dưới 300.000 dân.

Bảng 9. Vi phạm và tai nạn theo loại phương tiện. Hình 50. Loại phương tiện trong vi phạm và tai nạn theo tỉnh/thành. Hình 51. Loại phương tiện trong vi phạm theo quy mô đô thị.

(8) Tác phong người lái xe

Tokyo, Kanagawa, Osaka và Hiroshima có xu hướng đánh giá tương tự nhau; điểm chung là đánh giá tác phong xe hai bánh kém nhất. Taxi và xe tải đứng tiếp theo với tỷ lệ gần bằng nhau; ô tô cá nhân duy trì tỷ lệ bị đánh giá kém khoảng 10%.

Ở Okinawa và Nagasaki, số người cho rằng taxi có tác phong kém nhiều hơn số người phê bình xe hai bánh. Riêng Okinawa, 10% người trả lời chỉ ra tác phong kém của xe buýt tuyến, cao gấp 3,7 lần mức trung bình. Tại Iwate, Nagano, Fukui và Shimane, nhiều người đánh giá tác phong của xe tải kém.

Theo quy mô đô thị, nam giới ở đô thị nhỏ có xu hướng đánh giá xe tải và ô tô cá nhân kém hơn. Ở nữ giới, xe tải bị đánh giá tiêu cực hơn nam giới; xu hướng này càng rõ tại các đô thị nhỏ.

Hình 52. Đánh giá tác phong người lái xe theo tỉnh/thành. Hình 53. Đánh giá tác phong theo quy mô đô thị.

4-8. PHÂN TÍCH BẰNG LÝ THUYẾT LƯỢNG HÓA

(1) Mục đích phân tích

Phần này sử dụng lý thuyết lượng hóa để phân tích nhóm người lái xe nào, cũng như những người có đặc điểm và nhận thức nào, thường có nhiều tai nạn hoặc vi phạm. Kết quả được đối chiếu với kết quả khảo sát thực trạng ở các phần trước. Nghiên cứu sử dụng hàm phân biệt; biến tiêu chuẩn bên ngoài là có/không có tai nạn hoặc vi phạm, và áp dụng Lý thuyết lượng hóa loại II.

Trong phương pháp này, dữ liệu về hiện tượng cần phân tích được gọi là biến tiêu chuẩn; dữ liệu về các yếu tố liên quan được gọi là biến giải thích. Khi hai loại dữ liệu được thu thập cho cùng một đối tượng, biến kết quả được gọi là “tiêu chuẩn bên ngoài”.

(2) Chọn mẫu phân tích

Mẫu phân tích là nam giới vì số người có tai nạn trong nhóm nữ ít. Do số người không có tai nạn/vi phạm nhiều hơn, nhóm này được chọn ngẫu nhiên để cân bằng số lượng với nhóm có tai nạn/vi phạm.

• Phân tích có/không có tai nạn: nhóm có tai nạn 711 mẫu; nhóm không có tai nạn 711 mẫu; tổng cộng 1.422 mẫu.

• Phân tích số lần vi phạm: không vi phạm 1.929 mẫu; vi phạm 1–2 lần 1.930 mẫu; vi phạm từ 3 lần trở lên 1.929 mẫu; tổng cộng 5.788 mẫu.

(3) Kết quả phân tích

① Mối quan hệ giữa số lần vi phạm và thực trạng lái xe

Kết quả phân tích số lần vi phạm bằng Lý thuyết lượng hóa loại II được thể hiện ở Hình 54; hệ số tương quan là 0,4559. Trong hình, giá trị danh mục càng lớn thì số lần vi phạm càng ít; giá trị càng nhỏ thì số lần vi phạm càng nhiều.

Các yếu tố có phạm vi ảnh hưởng lớn nhất là quãng đường chạy và tần suất lái xe: quãng đường càng dài và tần suất càng cao thì số lần vi phạm càng nhiều. Tiếp theo là tuổi: tuổi càng cao thì vi phạm càng ít. Kế đến là số năm kinh nghiệm: kinh nghiệm càng dài thì vi phạm càng ít.

Xét theo nhóm người lái xe, tài xế taxi/xe thuê và xe buýt có xu hướng ít vi phạm hơn; tài xế xe tải và xe đưa đón có xu hướng vi phạm nhiều hơn. Giá trị danh mục của người lái xe cá nhân gần bằng 0,0001, tức xấp xỉ mức trung bình.

Các yếu tố về nhận thức như “nếu lái xe thận trọng thì tai nạn sẽ giảm”, “đường đông thì không thể giảm tai nạn” hoặc “tăng cường kiểm tra xử phạt sẽ làm giảm tai nạn” có phạm vi ảnh hưởng nhỏ; điều này cho thấy nhận thức được khảo sát không có quan hệ rõ với

số lần vi phạm. Quy mô đô thị, tự đánh giá kỹ năng và trải nghiệm suýt tai nạn cũng có xu hướng nhất định liên quan đến lượng lái xe.

② Mối quan hệ giữa việc từng có tai nạn và thực trạng lái xe

Kết quả phân tích mối liên hệ giữa tai nạn gây thiệt hại về người và thực trạng lái xe được trình bày ở Hình 55. Yếu tố có phạm vi ảnh hưởng lớn nhất là loại phương tiện điều khiển, nhưng phần lớn do nhóm không trả lời về loại xe có cả những người không sở hữu xe; vì vậy không nên diễn giải quá mức kết quả này.

Trong các yếu tố còn lại, tuổi có ảnh hưởng lớn: tuổi càng cao thì xu hướng không có kinh nghiệm tai nạn càng rõ. Tiếp theo là trải nghiệm suýt tai nạn: người có trải nghiệm này càng nhiều thì xu hướng đã từng có tai nạn càng cao. Theo nhóm người lái xe, tài xế xe tải, taxi/xe thuê và xe buýt có tai nạn nhiều hơn; người lái xe cá nhân ít hơn.

Các yếu tố nhận thức có phạm vi ảnh hưởng nhỏ. Số năm kinh nghiệm và quy mô đô thị cũng có phạm vi ảnh hưởng nhỏ. Số lần vi phạm không có phạm vi ảnh hưởng lớn; không thể xác nhận xu hướng rõ ràng rằng người vi phạm nhiều thì nhất thiết đã từng có tai nạn.

Hình 54. Kết quả phân tích bằng Lý thuyết lượng hóa loại II – tiêu chuẩn bên ngoài: số lần vi phạm; mẫu: nam giới.
Hình 55. Kết quả phân tích bằng Lý thuyết lượng hóa loại II – tiêu chuẩn bên ngoài: có/không có tai nạn; mẫu: nam

giới. Các hệ số và giá trị trung bình được giữ theo biểu đồ gốc.

CHƯƠNG 5. THẢO LUẬN

5-1. Đặc điểm của mẫu khảo sát

Trong các nhóm người lái xe, người lái ô tô cá nhân chiếm 17.200 trong tổng số 27.301 nam giới, tương đương 63%. Tỷ lệ này gần tương ứng với khảo sát mẫu của Phòng Cấp giấy phép lái xe thuộc Cơ quan Cảnh sát Quốc gia. Cơ cấu độ tuổi cũng gần với thống kê toàn quốc về người có giấy phép lái xe; do đó có thể xem mẫu khảo sát không có sai lệch lớn.

5-2. Đặc điểm theo nhóm

Một kết quả quan trọng của nghiên cứu là phác họa được hình ảnh người lái ô tô cá nhân điển hình. Nam giới có khoảng 10 năm kinh nghiệm và chạy khoảng 10.000 km/năm; nữ giới có các chỉ số xấp xỉ một nửa, với khoảng 5 năm kinh nghiệm và 4.000 km/năm.

Tỷ lệ người lái xe trên giấy trong toàn bộ mẫu là 7,3%. Theo giới tính, nam là 3,2%, nữ là 17,8%, tức nữ cao gấp khoảng 5 lần nam. Do nhiều người trong nhóm này không có ý định lái xe trong tương lai, tỷ lệ 7,3% có thể được xem là một mốc tham khảo.

Một vấn đề của nghiên cứu là định nghĩa nhóm lái xe kiêm nhiệm chưa đủ rõ, khiến một số người trả lời nhầm nhóm. Trong đó có khá nhiều người sử dụng xe gắn máy/xe hai bánh cho mục đích không phải công việc, vốn đáng lẽ nên thuộc nhóm lái xe cá nhân. Điều này làm đặc điểm của nhóm kiêm nhiệm kém rõ ràng.

5-3. Nhận thức của người lái xe chuyên nghiệp

Không thấy khác biệt nổi bật giữa các nhóm về nhận thức phòng tránh tai nạn. Tuy nhiên, tài xế xe buýt – nhóm có ít vi phạm và nhìn chung ít tai nạn hơn (mặc dù tai nạn xe buýt tuyến có phần cao) – thường tin rằng tăng cường xử lý các vi phạm nguy hiểm có thể ngăn ngừa tai nạn. Họ cũng thường không đồng tình với ý kiến cho rằng giao thông đã quá đông thì không thể phòng tránh tai nạn. Điều này cho thấy thái độ chủ động trong phòng ngừa tai nạn.

Ngược lại, người lái xe khẩn cấp – nhóm ít vi phạm và không ghi nhận tai nạn trong mẫu – có nỗi lo mạnh về người đi bộ/xe đạp bất ngờ lao ra và có nhận thức bi quan hơn về việc phòng tránh tai nạn. Họ tạo nên hình ảnh đối lập với tài xế xe buýt, có thể phản ánh mức độ căng thẳng cao trong môi trường giao thông.

5-4. Tác phong người lái xe

Xe hai bánh bị các nhóm người lái xe ô tô bốn bánh đồng loạt đánh giá có tác phong kém, đặc biệt là tài xế xe thuê/taxi, xe buýt và xe cỡ lớn. Nguyên nhân có thể xuất phát từ đặc tính linh hoạt, dễ luồn lách của xe hai bánh, khiến người khác khó dự đoán hành vi và hình thành cảm giác bất an.

5-5. Đặc điểm thể hiện qua lịch sử sử dụng phương tiện

Phân tích mối liên hệ giữa lịch sử sử dụng phương tiện (quá trình chuyển đổi loại xe cá nhân) với tai nạn và vi phạm cho thấy một số điểm cần xem xét trong giáo dục an toàn giao thông. Nhóm chỉ sử dụng xe gắn máy có tỷ lệ tai nạn và vi phạm rất thấp; nhóm chuyển từ xe hai bánh sang ô tô bốn bánh và nhóm sử dụng kết hợp xe bốn bánh/xe hai bánh có tỷ lệ cao hơn đôi chút.

Nguyên nhân cần được nghiên cứu sâu hơn. Có thể người từng lái ô tô bốn bánh thường chú ý đến người đi bộ và xe đạp bất ngờ xuất hiện; người có kinh nghiệm xe hai bánh lại lo ngại phương tiện khác do xe hai bánh thiếu ổn định và ít được bảo vệ. Sự khác biệt trong cách nhận thức rủi ro có thể khiến người chuyển sang lái ô tô chưa điều chỉnh được hành vi phù hợp, dẫn đến hành động thiếu an toàn. Vì vậy, nội dung giáo dục an toàn cần tính đến lịch sử sử dụng và loại phương tiện hiện đang điều khiển.

5-6. Tai nạn và vi phạm

Vi phạm và tai nạn có liên hệ mật thiết với tần suất lái xe và quãng đường chạy; người có nhiều cơ hội lái xe thường có số vụ tai nạn và vi phạm cao hơn. Vì vậy, nếu chỉ tính tỷ lệ thô, nhóm lái xe chuyên

nghiệp như taxi, xe buýt và xe tải sẽ luôn có tỷ lệ cao. Khi đánh giá mức độ tai nạn/vi phạm, nên sử dụng chỉ số đã hiệu chỉnh theo quãng đường chạy.

Trong nghiên cứu này, khi tính theo quãng đường do người tham gia tự khai báo, nhóm lái xe kiêm nhiệm và lái xe cá nhân có tỷ lệ tai nạn/vi phạm cao hơn nhóm chuyên nghiệp. Nữ giới – vốn thường được đánh giá dựa trên số vụ tuyệt đối thấp hơn nam – lại có tỷ lệ tai nạn/vi phạm trên quãng đường chạy cao hơn đôi chút.

Do đó, ngoài việc hướng dẫn an toàn cho người lái xe chuyên nghiệp, cần đặc biệt chú trọng các biện pháp an toàn cho nhóm lái xe kiêm nhiệm và lái xe cá nhân, trong đó có nhiều người sử dụng xe hai bánh và xe gắn máy; đặc biệt cần quan tâm đến nữ giới.

Xét theo kinh nghiệm, nhóm ít kinh nghiệm, nhất là nhóm 3–4 năm, có nhiều người trẻ và tỷ lệ tai nạn/vi phạm cao. Người có kinh nghiệm lâu năm thường lớn tuổi hơn, có vị thế xã hội và các yếu tố này có thể góp phần kiềm chế hành vi vi phạm. Tuy nhiên, người có

kinh nghiệm lâu năm có xu hướng đổ lỗi cho người khác khi gặp tình huống suýt tai nạn; đây có thể là yếu tố tiềm ẩn dẫn đến tai nạn. Vì vậy, cần có hoạt động đào tạo lại để người lái xe lâu năm biết “trở về với tinh thần của người mới học lái”.

5-7. Khác biệt khu vực

Quy mô đô thị có liên hệ rõ với thực trạng lái xe, tai nạn và vi phạm. Ở tỉnh/thành có đô thị lớn, tần suất lái xe thấp, số ô tô cá nhân ít và tỷ lệ người lái xe trên giấy cao. Có thể thấy hệ thống giao thông công cộng phát triển ở các khu vực đô thị giúp người dân giảm phụ thuộc vào ô tô. Người dân thường dùng xe cho mục đích cá nhân như mua sắm và giải trí, tách biệt với công việc.

Ngược lại, tại các địa phương có đô thị nhỏ, ô tô là phương tiện thiết yếu của đời sống. Vì vậy, nhận thức và cách sử dụng ô tô có thể khác biệt. Sự khác nhau về tỷ lệ vi phạm còn chịu ảnh hưởng lớn bởi trọng tâm kiểm tra, xử lý vi phạm tại từng địa phương, nên báo cáo không đi sâu phân tích nguyên nhân.

Về tai nạn, Tokushima và Hiroshima có tỷ lệ thô cao. Do phần lớn tai nạn trong khảo sát liên quan đến phương tiện tư nhân, có thể nói tai nạn ô tô con cá nhân nhiều hơn ở những địa phương có đô thị tương đối nhỏ như Fukui, Asahikawa, Hiroshima và Tokushima. Tại Tokyo, Kanagawa và Osaka, tai nạn xe hai bánh nhiều hơn. Vì vậy, biện pháp an toàn cần phù hợp với đặc điểm tai nạn của từng địa phương.

CHƯƠNG 6. KẾT LUẬN

• Khi phân loại người lái xe theo từng nhóm, có thể thấy khác biệt đáng kể về thực trạng lái xe, tai nạn và vi phạm. Vì vậy, cần xem xét và triển khai nội dung giáo dục người lái xe phù hợp với đặc điểm của từng nhóm.

• Quy mô đô thị ảnh hưởng đến tần suất lái xe, tỷ lệ người có bằng nhưng ít/không lái xe, đánh giá tác phong, cũng như tai nạn và vi phạm. Khó có thể kỳ vọng biện pháp an toàn đồng loạt đạt hiệu quả như nhau ở mọi nơi; cần tính đến đặc điểm và khác biệt khu vực.

• Lịch sử sử dụng phương tiện tạo ra khác biệt về tai nạn, vi phạm và nhận thức về rủi ro. Khi giáo dục người lái xe, cần xem xét quá trình sử dụng phương tiện trước đây và loại xe đang điều khiển.

• Một lần nữa, nghiên cứu xác nhận tuổi là yếu tố có liên hệ rất rõ với tai nạn và vi phạm. Người trẻ có tỷ lệ tai nạn/vi phạm cao hơn, đặc biệt là nhóm mới có giấy phép được vài năm. Đây là vấn đề cần được quan tâm đầy đủ khi xây dựng chương trình đào tạo lại.

PHỤ LỤC – CÁC BẢNG THỐNG KÊ

Phụ lục 1. Cơ cấu người tham gia khảo sát.

Phụ lục 2. Cơ cấu mẫu theo tỉnh/thành.

Phụ lục 3. Cơ cấu mẫu theo nhóm người lái xe.

Phụ lục 4. Cơ cấu mẫu theo nghề nghiệp.

Phụ lục 5. Cơ cấu theo tỉnh/thành và nhóm người lái xe.

Phụ lục 6. Cơ cấu theo quy mô đô thị và độ tuổi.

Phụ lục 7. Tỷ lệ người vi phạm và tỷ lệ tai nạn theo nhóm người lái xe. Tỷ lệ người vi phạm từ 3 lần trở lên = số người vi phạm từ 3 lần trở lên / tổng số người vi phạm × 100.

PHIẾU KHẢO SÁT VỀ THỰC TRẠNG LÁI XE

Lời đề nghị tham gia khảo sát

Cuộc khảo sát này nhằm tìm hiểu thực trạng lái xe của những người đang gia hạn giấy phép, làm cơ sở tham khảo cho các chính sách trong tương lai. Câu trả lời của quý vị sẽ không khiến quý vị phải chịu bất kỳ bất lợi nào; xin hãy trả lời đúng với thực tế.

Hướng dẫn điền phiếu

• Khoanh tròn số thứ tự của phương án phù hợp hoặc ghi ý kiến cụ thể vào phần để trống trong ngoặc.

• Vui lòng trả lời theo thứ tự câu hỏi và không bỏ sót câu nào. Một số câu hỏi có nhánh chuyển tiếp; hãy làm theo chỉ dẫn ghi tại câu hỏi.

• Nếu có điều gì chưa rõ về cách điền, vui lòng hỏi nhân viên phụ trách.

Câu 1. Bạn thuộc nhóm người điều khiển phương tiện nào?

Chỉ chọn một phương án:

• Tài xế taxi.

• Tài xế xe thuê (hire).

• Tài xế xe buýt tuyến.

• Tài xế xe buýt du lịch.

• Tài xế xe tải lớn.

• Tài xế xe tải nhỏ.

• Tài xế xe ben.

• Tài xế xe trộn bê tông và các xe tương tự.

• Tài xế xe bồn chở hàng nguy hiểm.

• Tài xế xe khẩn cấp như xe cứu hỏa, xe cứu thương, xe tuần tra.

• Tài xế xe đưa đón (xe tư nhân).

• Người điều khiển mô tô/xe gắn máy phục vụ công việc.

• Người lái xe cá nhân (bao gồm mô tô và xe gắn máy).

• Người lái xe thuộc nhóm khác.

• Hoàn toàn hoặc hầu như không lái xe.

Câu 2. Bạn có khoảng bao nhiêu năm kinh nghiệm lái xe?

• Từ 15 năm trở lên.

• Từ 10 đến dưới 15 năm.

• Từ 5 đến dưới 10 năm.

• Từ 3 đến dưới 5 năm.

• Từ 1 đến dưới 3 năm.

• Dưới 1 năm.

• Chưa từng có kinh nghiệm lái xe.

Câu 3. Trong một năm gần đây, bạn lái xe với tần suất bao nhiêu?

• Gần như mỗi ngày.

• Khoảng 2–3 ngày mỗi tuần.

• Khoảng 1–4 ngày mỗi tháng.

• Một vài lần trong năm.

• Hoàn toàn không lái xe (chuyển đến Câu 6).

Câu 3-1. Bạn thích hay không thích lái xe?

• Rất thích lái xe.

• Tương đối thích lái xe.

• Không đặc biệt thích cũng không ghét.

• Tương đối không muốn lái xe.

• Nếu có thể thì không muốn lái xe.

Câu 4. Trong một năm gần đây, bạn đã lái xe bao nhiêu km?

Ghi riêng quãng đường của tất cả loại xe bạn sử dụng:

• Xe buýt/xe tải: ..... km.

• Xe thuê/taxi: ..... km.

• Ô tô con cá nhân: ..... km.

• Xe hai bánh/xe gắn máy: ..... km.

• Phương tiện khác: ..... km.

Câu 5. Bạn sử dụng xe trong những trường hợp nào?

Phiếu gốc có các lựa chọn về mục đích sử dụng xe; người trả lời điền phần tương ứng. Nếu chọn đi làm hoặc đi học, tiếp tục trả lời câu hỏi về nơi đỗ xe.

Câu 5-3. Bạn bố trí chỗ đỗ xe như thế nào?

• Sử dụng bãi đỗ xe thuộc sở hữu của công ty/cơ quan.

• Sử dụng bãi đỗ xe tư nhân do công ty/cơ quan thuê.

• Tự sử dụng hoặc thuê bãi đỗ xe có thu phí gần công ty/cơ quan.

• Tự sử dụng hoặc thuê bãi đỗ xe có thu phí gần ga gần nhất.

• Đỗ xe tại nhà người thân, người quen hoặc bạn bè.

• Đỗ tại khu đất trống phù hợp.

• Buộc phải đỗ xe trên đường.

• Khác (ghi cụ thể).

Câu 6. Gia đình bạn có sở hữu ô tô cá nhân (từ xe gắn máy trở lên) không?

• Có xe sử dụng riêng cho bản thân.

• Có xe dùng chung trong gia đình.

• Không có (chuyển đến Câu 7).

Câu 6-1 và 6-2. Loại xe và số lượng

Ghi số lượng từng loại xe đang sở hữu; sau đó đánh dấu một loại xe mà bạn chủ yếu điều khiển.

Câu 6-3. Từ trước đến nay bạn đã điều khiển những loại xe nào?

• Ngay từ đầu chỉ lái xe gắn máy.

• Ngay từ đầu chỉ lái mô tô.

• Ngay từ đầu chỉ lái xe bốn bánh.

• Chuyển từ mô tô (bao gồm xe gắn máy) sang xe bốn bánh.

• Chuyển từ xe bốn bánh sang mô tô (bao gồm xe gắn máy).

• Ngay từ đầu sử dụng cả xe bốn bánh và mô tô (bao gồm xe gắn máy).

• Khác (ghi cụ thể). Không tính xe phục vụ công việc tại công ty/cơ quan.

Câu 7. Bạn nghĩ thế nào về các ý kiến sau?

Đánh dấu mức độ đồng ý/không đồng ý với từng ý kiến:

• Khi giao thông đã đông đúc như hiện nay thì không thể phòng tránh tai nạn giao thông.

• Dù từng người có cẩn thận cũng không giải quyết được vì vẫn có những tài xế lái xe kém.

• Nếu cảnh sát xử lý nghiêm hơn các vi phạm nguy hiểm thì tai nạn sẽ giảm.

• Nếu mỗi người lái xe thận trọng thì tai nạn sẽ giảm.

• Tai nạn không giảm vì mọi người chạy quá tốc độ, không quan tâm đến điều kiện đường sá.

Câu 8. Khi lái xe trên những con đường bạn thường đi, bạn có lo ngại sẽ gặp tai nạn không?

• Có thể người đi bộ hoặc xe đạp bất ngờ lao ra.

• Có thể xe khác đâm vào mình.

• Có thể mình đâm vào người đi bộ hoặc xe đạp.

• Có thể mình đâm vào xe khác.

• Đôi khi cảm thấy lo lắng nhưng không rõ lý do.

• Không cảm thấy lo ngại.

Câu 9. Khi lái xe, bạn đã từng có trải nghiệm giật mình hoặc suýt xảy ra tai nạn chưa?

• Xảy ra thường xuyên.

• Thỉnh thoảng xảy ra.

• Có lẽ đã xảy ra khoảng một lần.

• Hoàn toàn/hầu như chưa từng xảy ra.

Câu 9-1. Khi đó, theo bạn bên nào có lỗi nhiều hơn?

• Có phần do tôi sai nhiều hơn.

• Hai bên sai tương đương.

• Có phần đối phương sai nhiều hơn.

Câu 10. Bạn đánh giá kỹ năng lái xe của mình như thế nào?

• Tôi lái xe giỏi hơn người khác.

• Tôi nghĩ mình ở mức bình thường, ngang bằng người khác.

• Tôi lái xe kém hơn người khác.

Câu 11. Bạn có tiếp tục lái xe trong thời gian tới không?

• Tôi sẽ tiếp tục lái xe.

• Nếu có thể, tôi không muốn lái xe.

• Tôi dự định sẽ dừng lái xe vào một thời điểm nào đó.

• Không biết.

Câu 11-1. Nếu không muốn tiếp tục lái xe, lý do chính là gì?

• Chi phí nhiên liệu trở thành gánh nặng.

• Chi phí duy trì xe (kiểm tra, bảo dưỡng, thuế...) quá cao.

• Lo ngại tai nạn giao thông.

• Lái xe khiến tôi mệt mỏi.

• Không còn cần thiết phải lái xe.

• Không có chỗ đỗ xe.

• Cảm thấy đã đến giới hạn do tuổi tác.

• Đã có phương tiện giao thông công cộng.

• Đường sá đông đúc.

• Lý do khác (ghi cụ thể).

Câu 12. Đánh giá tác phong người điều khiển các loại phương tiện

Hãy xếp hạng từ tác phong kém nhất trở đi đối với người điều khiển các loại xe được liệt kê trong phiếu gốc: ô tô cá nhân, taxi, xe hai bánh (bao gồm xe gắn máy), xe buýt tuyến và xe tải.

Câu 13. Mã địa phương cư trú

Tra cứu bảng mã đô thị ở phần phụ lục và ghi mã số phù hợp với nơi bạn đang sinh sống.

Xin chân thành cảm ơn sự hợp tác của quý vị. Chúng tôi mong quý vị luôn chú trọng lái xe an toàn, trở thành người lái xe gương mẫu, không gây tai nạn và không vi phạm giao thông.

BẢNG THUẬT NGỮ CHUYÊN NGÀNH

Cột bên trái giữ nguyên thuật ngữ tiếng Nhật, bổ sung cách đọc bằng Hiragana trong ngoặc; cột bên phải là bản dịch tiếng Việt thống nhất.

Thuật ngữ Nhật (kèm Hiragana)	Dịch tiếng Việt
専業運転者（せんぎょううんてんしゃ）	Người lái xe chuyên nghiệp
兼業運転者（けんぎょううんてんしゃ）	Người lái xe kiêm nhiệm
マイカー運転者（まいかーうんてんしゃ）	Người lái ô tô/xe cá nhân
ペーパードライバー（ぺーぱーどらいばー）	Người có bằng nhưng không lái xe (lái xe trên giấy)
運転経験年数（うんてんけいけんねんすう）	Số năm kinh nghiệm lái xe thực tế
年間走行距離（ねんかんそうこうきょり）	Quãng đường chạy hằng năm
違反者率（いはんしゃりつ）	Tỷ lệ người có vi phạm

Thuật ngữ Nhật (kèm Hiragana)	Dịch tiếng Việt
事故率（じこりつ）	Tỷ lệ tai nạn
信号無視（しんごうむし）	Không chấp hành tín hiệu đèn giao thông
通行禁止違反（つうこうきんしいはん）	Vi phạm đi vào đường cấm
一時停止違反（いちじていしはん）	Không dừng tại điểm bắt buộc
徐行（じょこう）	Chạy chậm/giảm tốc độ theo yêu cầu
過積載（かせきさい）	Chở quá tải
車間距離不保持（しゃかんきょりふほじ）	Không giữ khoảng cách an toàn
安全運転義務違反（あんぜんうんてんぎむいはん）	Vi phạm nghĩa vụ lái xe an toàn
ヒヤリ体験（ひやりたいけん）	Trải nghiệm suýt xảy ra tai nạn/tình huống thót tim
運転技倆（うんてんぎりょう）	Kỹ năng, trình độ điều khiển phương tiện
車歴（しゃれき）	Lịch sử sử dụng/chuyển đổi loại phương tiện
路線バス（ろせんばす）	Xe buýt tuyến cố định
ハイヤー（はいやー）	Xe thuê có tài xế (hire)
原付（げんつき）	Xe gắn máy dung tích nhỏ (gentsuki)
自動二輪（じどうにりん）	Mô tô hai bánh
四輪（よんりん）	Phương tiện bốn bánh
人身事故（じんしんじこ）	Tai nạn gây thiệt hại về người

PHỤ LỤC VÀ PHIẾU KHẢO SÁT

PHỤ LỤC 1. CƠ CẤU ĐỐI TƯỢNG KHẢO SÁT

Bảng phân bố đối tượng theo độ tuổi và giới tính. Số trong ngoặc là tỷ lệ phần trăm trong từng cột giới tính.

Độ tuổi	Nam (người)	Nữ (người)	Tổng (người)
Dưới 20	294 (1,1%)	105 (1,0%)	399 (1,0%)
20–24	3.565 (12,9%)	1.517 (14,1%)	5.082 (13,3%)
25–29	3.980 (14,4%)	2.143 (19,9%)	6.123 (16,0%)
30–39	9.167 (33,2%)	4.309 (40,0%)	13.476 (35,1%)
40–49	6.015 (21,8%)	2.015 (18,7%)	8.030 (20,9%)
50–59	3.269 (11,9%)	635 (5,9%)	3.904 (10,2%)
Từ 60 trở lên	1.296 (4,7%)	36 (0,3%)	1.332 (3,5%)
Tổng	27.586 (100%)	10.760 (100%)	38.346 (100%)

PHỤ LỤC 2–5. CƠ CẤU THEO ĐỊA PHƯƠNG, NHÓM NGƯỜI LÁI XE VÀ NGHỀ NGHIỆP

PHỤ LỤC 6. CƠ CẤU THEO QUY MÔ ĐÔ THỊ VÀ ĐỘ TUỔI

PHỤ LỤC 7. TỶ LỆ VI PHẠM VÀ TAI NẠN THEO NHÓM NGƯỜI LÁI XE

Tỷ lệ người vi phạm từ 3 lần trở lên = (Số người vi phạm từ 3 lần trở lên / Tổng số người vi phạm) × 100.

PHIẾU KHẢO SÁT VỀ THỰC TRẠNG LÁI XE

LỜI ĐỀ NGHỊ THAM GIA KHẢO SÁT

Phiếu khảo sát này được thực hiện nhằm tìm hiểu thực trạng lái xe của những người đến gia hạn giấy phép, làm tài liệu tham khảo cho các chính sách trong tương lai. Nội dung trả lời sẽ không khiến người tham gia chịu bất lợi; đề nghị trả lời đúng với thực tế.

HƯỚNG DẪN ĐIỀN PHIẾU

• Khoanh tròn số thứ tự của phương án phù hợp hoặc ghi ý kiến cụ thể vào phần để trống trong ngoặc.

• Trả lời theo đúng thứ tự câu hỏi, tránh bỏ sót. Một số câu hỏi có nhánh chuyển tiếp; hãy làm theo hướng dẫn ghi tại câu hỏi.

• Nếu chưa rõ cách điền, vui lòng hỏi nhân viên phụ trách.

CÂU 1. BẠN THUỘC NHÓM NGƯỜI ĐIỀU KHIỂN NÀO?

Chỉ chọn một phương án:

• Tài xế taxi.

• Tài xế xe thuê có lái (hire).

• Tài xế xe buýt tuyến cố định.

• Tài xế xe buýt du lịch.

• Tài xế xe tải lớn.

• Tài xế xe tải nhỏ.

• Tài xế xe ben.

• Tài xế xe trộn bê tông và các xe tương tự.

• Tài xế xe bồn/xe chở hàng nguy hiểm.

• Tài xế xe khẩn cấp như xe cứu hỏa, xe cứu thương, xe tuần tra.

• Tài xế xe đưa đón bằng xe thuộc sở hữu tư nhân.

• Người điều khiển mô tô hoặc xe gắn máy phục vụ công việc.

• Người lái xe cá nhân (bao gồm mô tô và xe gắn máy).

• Người lái xe thuộc nhóm khác.

• Hoàn toàn hoặc hầu như không lái xe.

CÂU 2. BẠN CÓ KHOẢNG BAO NHIÊU NĂM KINH NGHIỆM LÁI XE?

• Từ 15 năm trở lên.

• Từ 10 đến dưới 15 năm.

• Từ 5 đến dưới 10 năm.

• Từ 3 đến dưới 5 năm.

• Từ 1 đến dưới 3 năm.

• Dưới 1 năm.

• Chưa có kinh nghiệm lái xe.

CÂU 3. TRONG MỘT NĂM GẦN ĐÂY, BẠN LÁI XE VỚI TẦN SUẤT BAO NHIÊU?

• Gần như mỗi ngày.

• Khoảng 2–3 ngày mỗi tuần.

• Khoảng 1–4 ngày mỗi tháng.

• Một vài lần trong năm.

• Hoàn toàn không lái xe – chuyển đến Câu 6.

CÂU 3-1. BẠN CÓ THÍCH LÁI XE KHÔNG?

• Rất thích lái xe.

• Nói chung là thích lái xe.

• Không đặc biệt thích cũng không ghét.

• Nói chung là không muốn lái xe lắm.

• Nếu có thể thì không muốn lái xe.

CÂU 4. TRONG MỘT NĂM GẦN ĐÂY, BẠN ĐÃ LÁI XE BAO NHIÊU KM?

Ghi quãng đường cho tất cả các loại xe bạn đã sử dụng, điền số từ bên phải của ô: ô tô/xe buýt/xe tải; xe thuê hoặc taxi; ô tô con cá nhân; mô tô/xe gắn máy; và loại xe khác. Đơn vị: km.

PHIẾU KHẢO SÁT (TIẾP)

CÂU 5. BẠN LÁI XE TRONG NHỮNG TRƯỜNG HỢP NÀO?

Phiếu gốc cho phép đánh dấu tối đa 3 mục ở phần 5-1 và 1 mục ở phần 5-2. Các mục đích thể hiện trong bảng gồm việc đi làm, đi học, công việc/kinh doanh, mua sắm, giải trí và đưa đón gia đình hoặc người khác. Nếu đánh dấu “đi làm” hoặc “đi học”, tiếp tục trả lời câu 5-3 về nơi đỗ xe.

CÂU 5-3. BẠN BỐ TRÍ CHỖ ĐỖ XE NHƯ THẾ NÀO?

• Sử dụng bãi đỗ xe thuộc sở hữu của công ty/cơ sở làm việc.

• Sử dụng bãi đỗ xe tư nhân do công ty/cơ sở làm việc thuê.

• Tự sử dụng hoặc thuê bãi đỗ xe có thu phí gần công ty/cơ sở làm việc.

• Tự sử dụng hoặc thuê bãi đỗ xe có thu phí gần nhà ga gần nhất.

• Đỗ xe tại nhà người thân, người quen hoặc bạn bè.

• Đỗ xe tại một khu đất trống phù hợp.

• Do không còn lựa chọn nào khác nên phải đỗ xe trên đường.

CÂU 6. GIA ĐÌNH BẠN CÓ SỞ HỮU Ô TÔ CÁ NHÂN (TỪ XE GẮN MÁY TRỞ LÊN) KHÔNG?

• Có xe dành riêng cho bản thân.

• Có xe dùng chung trong gia đình.

• Không có – chuyển đến Câu 7.

CÂU 6-1 VÀ 6-2. LOẠI XE VÀ SỐ LƯỢNG XE

Với những người trả lời có xe riêng hoặc xe dùng chung trong gia đình: ghi số lượng theo từng loại xe đang sở hữu; sau đó đánh dấu một loại xe mà bản thân chủ yếu điều khiển. Các loại được liệt kê gồm: xe con; xe van/xe tải nhẹ; xe van tuyến hoặc wagon; xe tải; mô tô hai bánh; xe gắn máy; và loại khác (ghi cụ thể).

CÂU 6-3. TỪ TRƯỚC ĐẾN NAY, BẠN ĐÃ ĐIỀU KHIỂN NHỮNG LOẠI XE NÀO?

Chỉ chọn một phương án. Không tính các phương tiện được sử dụng cho công việc tại công ty/cơ quan.

• Ngay từ đầu chỉ lái xe gắn máy.

• Ngay từ đầu chỉ lái mô tô hai bánh.

• Ngay từ đầu chỉ lái xe bốn bánh.

• Chuyển từ mô tô/xe gắn máy sang xe bốn bánh.

• Chuyển từ xe bốn bánh sang mô tô/xe gắn máy.

• Ngay từ đầu đã lái cả xe bốn bánh và mô tô/xe gắn máy.

• Khác (ghi cụ thể).

CÂU 7. BẠN CÓ Ý KIẾN THẾ NÀO VỀ CÁC NHẬN ĐỊNH SAU?

Đánh dấu mức độ đồng ý hoặc không đồng ý với từng nhận định:

• Khi giao thông đã đông đúc đến mức như hiện nay thì không thể phòng tránh tai nạn giao thông.

• Dù từng người có cẩn thận cũng không giải quyết được vì vẫn có những người lái xe kém.

• Nếu cảnh sát tăng cường xử lý các vi phạm nguy hiểm thì tai nạn sẽ giảm.

• Nếu từng người lái xe thận trọng thì tai nạn sẽ giảm.

• Mọi người chạy quá tốc độ mà không quan tâm đến điều kiện/môi trường đường sá.

CÂU 8. KHI LÁI XE TRÊN NHỮNG CON ĐƯỜNG BẠN THƯỜNG ĐI, BẠN CÓ LO NGẠI SẼ GẶP TAI NẠN KHÔNG?

• Có thể người đi bộ hoặc xe đạp bất ngờ lao ra.

• Có thể xe khác đâm vào mình.

• Có thể mình đâm vào người đi bộ hoặc xe đạp.

• Có thể mình đâm vào xe khác.

• Đôi khi cảm thấy lo lắng nhưng không rõ nguyên nhân.

• Không cảm thấy lo ngại.

PHIẾU KHẢO SÁT (TIẾP)

CÂU 9. BẠN ĐÃ TỪNG CÓ TRẢI NGHIỆM GIẬT MÌNH HOẶC SUÝT XẢY RA TAI NẠN KHI LÁI XE CHƯA?

• Xảy ra thường xuyên.

• Thỉnh thoảng xảy ra.

• Có lẽ đã xảy ra khoảng một lần.

• Hoàn toàn hoặc hầu như chưa từng xảy ra.

CÂU 9-1. KHI ĐÓ, THEO BẠN BÊN NÀO CÓ LỖI NHIỀU HƠN?

• Có phần do bản thân tôi sai nhiều hơn.

• Hai bên sai tương đương nhau.

• Có phần đối phương sai nhiều hơn.

CÂU 10. BẠN ĐÁNH GIÁ KỸ NĂNG LÁI XE CỦA MÌNH NHƯ THẾ NÀO?

• Tôi lái xe giỏi hơn người khác.

• Tôi nghĩ mình ở mức bình thường, ngang bằng người khác.

• Tôi lái xe kém hơn người khác.

CÂU 11. BẠN CÓ TIẾP TỤC LÁI XE TRONG THỜI GIAN TỚI KHÔNG?

• Tôi sẽ tiếp tục lái xe.

• Nếu có thể, tôi không muốn lái xe.

• Tôi dự định sẽ dừng lái xe vào một thời điểm nào đó.

• Không biết.

CÂU 11-1. NẾU KHÔNG MUỐN TIẾP TỤC LÁI XE, LÝ DO CHÍNH LÀ GÌ?

Chỉ chọn một lý do chính:

• Chi phí nhiên liệu trở thành gánh nặng.

• Chi phí duy trì xe (kiểm tra, bảo dưỡng, thuế...) quá cao.

• Lo ngại tai nạn giao thông.

• Lái xe khiến tôi mệt mỏi.

• Không còn cần thiết phải lái xe.

• Không có chỗ đỗ xe.

• Cảm thấy đã đến giới hạn do tuổi tác.

• Đã có phương tiện giao thông công cộng.

• Đường sá đông đúc.

• Lý do khác (ghi cụ thể).

CÂU 12. ĐÁNH GIÁ TÁC PHONG CỦA NGƯỜI ĐIỀU KHIỂN CÁC LOẠI XE

Xét một cách tổng thể, bạn cho rằng tác phong của người điều khiển các loại xe dưới đây là kém hay tốt? Hãy xếp hạng theo thứ tự từ tác phong kém nhất. Các loại xe trong phiếu gồm: ô tô cá nhân, taxi, xe tải, xe buýt tuyến và xe hai bánh.

CÂU 13. MÃ ĐỊA PHƯƠNG NƠI CƯ TRÚ

Cuối cùng, hãy tra bảng mã đô thị ở phần phụ lục, tìm mã tương ứng với nơi hiện đang sinh sống và ghi mã số vào ô từ bên trái.

LỜI CẢM ƠN

Xin chân thành cảm ơn sự hợp tác của quý vị. Chúng tôi mong quý vị luôn chú trọng lái xe an toàn, trở thành người lái xe gương mẫu, không gây tai nạn và không vi phạm giao thông.

DANH MỤC MÃ ĐÔ THỊ

Danh mục mã đô thị được sắp xếp theo tỉnh/thành phố và các thành phố, quận, huyện trực thuộc. Người sử dụng tra cứu địa phương đang cư trú và ghi mã tương ứng vào câu hỏi về nơi cư trú.

PHẦN DỊCH TIẾP – KẾT QUẢ KHẢO SÁT, PHÂN TÍCH VÀ KẾT LUẬN

Phần này bổ sung nội dung tương ứng với các trang 25–68 của báo cáo gốc. Các tỷ lệ và nhận định dưới đây được dịch theo văn bản tiếng Nhật trích xuất được. Với trang chủ yếu là biểu đồ, bản dịch ghi rõ tiêu đề và ý nghĩa được nêu trong phần thuyết minh; không tự dựng lại các điểm dữ liệu hoặc nhãn trục không đọc được từ bản quét.

4-2. NGƯỜI CÓ BẰNG LÁI NHƯNG ÍT HOẶC KHÔNG LÁI XE

(1) Định nghĩa nhóm

Báo cáo kiểm tra mối liên hệ giữa nhóm người lái xe và tần suất lái xe (tham khảo phiếu khảo sát ở cuối tài liệu). “Người có bằng nhưng không lái xe” được định nghĩa là người chưa từng lái xe kể từ khi lấy giấy phép. “Người gần như không lái xe” là người từng có một ít kinh nghiệm lái xe nhưng trong một năm trước thời điểm khảo sát hoàn toàn không lái xe.

(2) Tỷ lệ người có bằng nhưng không lái xe

Hình 11 thể hiện tỷ lệ người có bằng nhưng không lái xe và nhóm gần như không lái xe theo từng tỉnh/thành. Nhìn chung, tỷ lệ người có bằng nhưng không lái xe ở nữ cao hơn nam khoảng 9 lần. Nhóm gần như không lái xe có tỷ lệ cao hơn nhóm hoàn toàn không lái: nam là 2,5%, nữ là 11,6%, tức nữ cao gấp khoảng 5 lần nam. Tỷ lệ chung của hai nhóm này (bình quân nam và nữ) là 7,3%.

So sánh theo địa phương cho thấy có khác biệt vùng miền rõ rệt. Những tỉnh/thành có quy mô đô thị tương đối lớn có tỷ lệ người ít hoặc không lái xe cao; đứng đầu là Kanagawa, tiếp theo có Tokyo và Osaka. Ở các địa phương đô thị lớn, tỷ lệ nữ thuộc nhóm này đặc biệt đáng chú ý.

(3) Nhận thức về tai nạn và đánh giá tác phong lái xe

Bảng 4 trình bày nhận thức của nhóm người có bằng nhưng không lái xe đối với tai nạn giao thông. Các con số trong bảng là tỷ lệ (%) người trả lời “Có” đối với từng câu hỏi.

Đánh giá về tác phong lái xe (Hình 13) có mô hình gần giống các nhóm người lái xe khác: tỷ lệ đánh giá người đi mô tô hai bánh có tác phong kém là cao. Tiếp theo, cả nhóm hoàn toàn không lái xe và nhóm gần như không lái xe đều có xu hướng giống nữ giới, trong đó tỷ lệ cho rằng tài xế xe tải có tác phong kém cũng cao. Ở nữ giới, kết quả gần như không khác nhóm lái xe cá nhân: sau mô tô hai bánh, xe tải là nhóm thường bị đánh giá có tác phong kém.

Ghi chú về hình/bảng: Bảng 4 – Nhận thức của người có bằng nhưng không lái xe về tai nạn giao thông. Hình 13 – Đánh giá tác phong lái xe của nhóm này.

(4) Ý định tiếp tục lái xe

Bảng 5 cho thấy sự khác biệt rõ rệt so với nhóm người đang trực tiếp lái xe cá nhân. Nhóm không lái xe không có ý định tích cực tiếp tục lái xe. Tuy nhiên, gần 50% cả nam và nữ trả lời “Không biết”; điều này có thể phản ánh đúng thực tế rằng họ hiện không lái xe.

Ghi chú về hình/bảng: Bảng 5 – Ý định tiếp tục lái xe của người có bằng nhưng không lái xe.

4-3. LỊCH SỬ SỬ DỤNG VÀ CHUYỂN ĐỔI LOẠI XE

(1) Lịch sử loại xe và vi phạm/tai nạn

Về tỷ lệ người vi phạm, ở nam giới nhóm chỉ sử dụng xe gắn máy có tỷ lệ thấp nhất, 30,9%. Nhóm sử dụng cả xe bốn bánh và hai bánh là 49,6%; nhóm chuyển từ hai bánh sang bốn bánh là 48,6%. Ở nữ giới, xu hướng khác biệt theo lịch sử loại xe cũng được thể hiện trong biểu đồ tương ứng.

Khi so sánh tỷ lệ tai nạn theo lịch sử sử dụng xe (Hình 15), ở nam giới nhóm chuyển từ mô tô hai bánh sang xe bốn bánh có tỷ lệ tai nạn cao nhất, 3,9%; tiếp theo là nhóm chuyển từ bốn bánh sang hai bánh và nhóm sử dụng cả hai loại, cùng ở mức 3,6%. Đặc điểm nổi bật là những người có lịch sử sử dụng xe liên quan đến mô tô hai bánh có tỷ lệ tai nạn cao hơn. Tương tự như tỷ lệ vi phạm, nhóm chỉ sử dụng xe gắn máy có tỷ lệ thấp.

Ở nữ giới, nhóm chỉ sử dụng mô tô hai bánh có tỷ lệ tai nạn cao nhất, 3,5%; tiếp theo là nhóm chuyển từ hai bánh sang bốn bánh, 2,8%. Tương tự nam giới, những người có kinh nghiệm điều khiển xe hai bánh có xu hướng có tỷ lệ tai nạn cao hơn.

Ghi chú về hình/bảng: Hình 14 – Lịch sử sử dụng xe và tỷ lệ người vi phạm. Hình 15 – Lịch sử sử dụng xe và tỷ lệ tai nạn. Hình 16 – Lịch sử sử dụng xe và cảm giác lo ngại về tai nạn.

(2) Lịch sử xe và trải nghiệm suýt xảy ra tai nạn

Xét tổng thể, 96,3% nam giới và 87,4% nữ giới cho biết đã từng ít nhất một lần trải qua tình huống giật mình hoặc suýt xảy ra tai nạn (Hình 17). Tần suất trải nghiệm ở nam cao hơn nữ rõ rệt. Theo lịch sử sử dụng xe, ở nam giới, nhóm chỉ lái xe bốn bánh, nhóm chuyển từ hai bánh sang bốn bánh và nhóm chuyển từ bốn bánh sang hai bánh có tần suất trải nghiệm cao. Ngược lại, nhóm chỉ sử dụng xe gắn máy và nhóm chỉ sử dụng mô tô hai bánh có tần suất thấp ở cả nam và nữ; tỷ lệ hoàn toàn chưa từng có trải nghiệm cũng cao hơn.

Ghi chú về hình/bảng: Hình 17 – Lịch sử sử dụng xe và trải nghiệm tình huống suýt xảy ra tai nạn.

(3) Lịch sử xe và tự đánh giá kỹ năng lái xe

Có khác biệt giữa nam và nữ trong việc tự đánh giá kỹ năng lái xe. So với nữ, tỷ lệ nam tự đánh giá “lái giỏi hơn người khác” cao hơn khoảng 6 lần. Ngược lại, tỷ lệ nữ tự đánh giá “lái kém hơn người khác” cao gấp khoảng 4 lần nam (Hình 18).

Xét theo lịch sử sử dụng xe, ở nam giới, nhóm sử dụng cả xe bốn bánh và hai bánh, cũng như nhóm chuyển từ hai bánh sang bốn bánh, có xu hướng tự đánh giá kỹ năng cao hơn một chút. Nhóm chỉ sử dụng xe gắn máy tự đánh giá thấp hơn. Ở nữ giới, không có khác biệt lớn theo lịch sử xe; chỉ nhóm chỉ sử dụng mô tô hai bánh có mức tự đánh giá thấp hơn đôi chút.

Ghi chú về hình/bảng: Hình 18 – Lịch sử sử dụng xe và đánh giá kỹ năng lái xe.

(4) Lịch sử xe và nghề nghiệp

Như thể hiện trong Bảng 6, nhìn chung nhóm chỉ sử dụng xe bốn bánh chiếm khoảng 40–50%. Tuy nhiên, trong lĩnh vực nông–lâm nghiệp, thủy sản và ở nhóm học sinh/sinh viên, tỷ lệ chỉ sử dụng xe bốn bánh thấp hơn, trong khi tỷ lệ chỉ sử dụng xe gắn máy hoặc mô

tô hai bánh cao hơn.

Ghi chú về hình/bảng: Bảng 6 – Lịch sử sử dụng xe theo nghề nghiệp.

4-4. CÁC YẾU TỐ LIÊN QUAN ĐẾN TAI NẠN VÀ VI PHẠM

(1) Tần suất lái xe

Tần suất lái xe có liên quan rõ rệt đến vi phạm và tai nạn. Nhóm lái xe hằng ngày có tỷ lệ người vi phạm cao; nhóm chỉ lái khoảng 1–4 ngày mỗi tháng có tỷ lệ thấp hơn đáng kể. Tỷ lệ người lái xe hằng ngày chiếm phần lớn, trong khi nhóm chỉ lái 1–4 ngày mỗi tháng chiếm khoảng 26%.

Khi xét tỷ lệ tai nạn, xu hướng tương tự xuất hiện: so với người lái xe hằng ngày, tỷ lệ tai nạn của nhóm lái khoảng 1–4 ngày mỗi tháng chỉ bằng khoảng một nửa.

Ghi chú về hình/bảng: Hình 19 – Tần suất lái xe và tỷ lệ người vi phạm. Hình 20 – Tần suất lái xe và tỷ lệ tai nạn.

(2) Số năm kinh nghiệm lái xe

Hình 21 thể hiện mối quan hệ giữa số năm kinh nghiệm và tỷ lệ người vi phạm. Nếu không tính nhóm có kinh nghiệm dưới một năm, tỷ lệ vi phạm trung bình vào khoảng 40%; nhóm có kinh nghiệm 3–4 năm hơi cao hơn. Khi kinh nghiệm tăng, tỷ lệ vi phạm có xu hướng giảm nhẹ. Tuy nhiên, ở nữ giới không thấy khác biệt rõ rệt theo số năm kinh nghiệm.

Đối với tỷ lệ tai nạn (Hình 22), xu hướng thay đổi theo kinh nghiệm cũng được khảo sát; cần đọc cùng biểu đồ gốc để đối chiếu các mức tỷ lệ cụ thể.

Ghi chú về hình/bảng: Hình 21 – Số năm kinh nghiệm và tỷ lệ người vi phạm. Hình 22 – Số năm kinh nghiệm và tỷ lệ tai nạn.

(3) Quãng đường lái xe hằng năm

Mối quan hệ giữa quãng đường lái xe và số lần vi phạm được trình bày ở Hình 23. Khi quãng đường tăng, cơ cấu số lần vi phạm thay đổi. Ở Hình 24, tỷ lệ vi phạm và tai nạn nhìn chung tăng theo quãng đường chạy đến mốc 30.000 km; các trường hợp từ 30.000 km trở lên được gộp chung vì số mẫu ít.

Khi chỉ xét ô tô con cá nhân (Hình 25), ở nam giới, tỷ lệ vi phạm và tai nạn có xu hướng giảm khi quãng đường vượt 50.000 km. Ở nữ giới, quãng đường lái tương đối ngắn nên không quan sát thấy xu hướng tương tự.

Ghi chú về hình/bảng: Hình 23 – Cơ cấu số lần vi phạm theo quãng đường chạy hằng năm. Hình 24 – Quãng đường chạy hằng năm và tỷ lệ tai nạn/vi phạm. Hình 25 – Quan hệ tương tự đối với ô tô con cá nhân.

(4) Cảm giác lo ngại về tai nạn

Đối với tỷ lệ vi phạm, mức độ lo ngại về tai nạn không tạo ra khác biệt rõ rệt. Chỉ có nhóm nam và nữ trả lời “không lo ngại” có tỷ lệ vi phạm cao hơn một chút, nhưng chênh lệch không đáng kể (Hình 26).

Theo Hình 27, ở nam giới, nhóm lo ngại mình có thể đâm vào người/xe đạp hoặc đâm vào xe khác – tức có cảm giác lo ngại mình là bên gây tai nạn – có tỷ lệ tai nạn cao hơn. Ở nữ giới, khác biệt không lớn; tuy nhiên, nhóm lo ngại mình đâm vào xe khác hoặc xe khác đâm vào mình có xu hướng có tỷ lệ tai nạn nhỉnh hơn.

Ghi chú về hình/bảng: Hình 26 – Cảm giác lo ngại về tai nạn và tỷ lệ người vi phạm. Hình 27 – Cảm giác lo ngại về tai nạn và tỷ lệ tai nạn.

(5) Trải nghiệm suýt xảy ra tai nạn

Người có tần suất trải nghiệm tình huống suýt tai nạn càng cao thì tỷ lệ vi phạm càng cao. Nữ giới có tỷ lệ chung thấp hơn nhưng cũng thể hiện xu hướng tương tự (Hình 28). Mối liên hệ giữa trải nghiệm suýt tai nạn và tỷ lệ tai nạn cũng cho kết quả tương tự: ở cả nam và nữ, nhóm có tần suất trải nghiệm cao hơn có tỷ lệ tai nạn cao hơn (Hình 29).

Ghi chú về hình/bảng: Hình 28 – Trải nghiệm suýt xảy ra tai nạn và tỷ lệ người vi phạm. Hình 29 – Trải nghiệm suýt xảy ra tai nạn và tỷ lệ tai nạn.

(6) Nghề nghiệp

một số phép tính, nên tổng tỷ lệ không nhất thiết bằng 100%.

Ghi chú về hình/bảng: Bảng 7 – Nghề nghiệp và tai nạn/vi phạm. Bảng 8 – Loại xe tại thời điểm vi phạm theo nghề nghiệp.

(7) Tuổi

Các biểu đồ tuổi (Hình 30–32) thể hiện tỷ lệ người vi phạm, tỷ lệ người vi phạm từ ba lần trở lên và tỷ lệ tai nạn theo nhóm tuổi. Khi chia theo nhóm người lái xe, ở nhóm lái xe cá nhân và tài xế xe tải, tỷ lệ người vi phạm cao hơn ở nhóm tuổi trẻ. Nhóm taxi có rất ít người từ 24 tuổi trở xuống nên bị loại khỏi phần so sánh, nhưng xu hướng chung vẫn tương tự (Hình 33). Ở nữ giới, phân tích trong phần này chỉ xét nhóm lái xe cá nhân và mối tương quan với tuổi thấp hơn.

Ghi chú về hình/bảng: Hình 30 – Tỷ lệ người vi phạm theo tuổi. Hình 31 – Tỷ lệ vi phạm từ ba lần trở lên theo tuổi. Hình 32 – Tỷ lệ tai nạn theo tuổi. Hình 33 – Tỷ lệ vi phạm theo nhóm người lái xe và độ tuổi.

4-5. CẢM GIÁC LO NGẠI VỀ TAI NẠN GIAO THÔNG

(1) Cảm giác lo ngại theo nhóm người lái xe

Lo ngại về việc người đi bộ hoặc xe đạp bất ngờ lao ra chiếm tỷ lệ cao trong toàn bộ người được khảo sát. Tỷ lệ này đặc biệt cao ở tài xế xe khẩn cấp (75,3%), tài xế hire/taxi (67,4%) và tài xế xe buýt (63,8%), đều cao hơn mức trung bình (Hình 34).

Trong nhóm lái xe cá nhân, nữ giới có tỷ lệ trả lời “cảm thấy lo ngại một cách chung chung” cao hơn nam giới. Nhóm người lái xe kiêm nhiệm có xu hướng lo ngại người đi bộ hoặc xe đạp bất ngờ lao ra.

Ghi chú về hình/bảng: Hình 34 – Cảm giác lo ngại về tai nạn theo nhóm người lái xe.

(2) Cảm giác lo ngại và ý định tiếp tục lái xe

Khi so sánh nhóm người có ý định tiếp tục lái xe với nhóm không muốn tiếp tục, cảm giác lo ngại về người đi bộ/xe đạp bất ngờ lao ra có xu hướng giảm. Ngược lại, tỷ lệ lo ngại xe khác đâm vào mình và cảm giác lo ngại không rõ nguyên nhân tăng nhẹ (Hình 36). Mối quan hệ này hầu như không có khác biệt giữa nam và nữ.

Ghi chú về hình/bảng: Hình 35 – Cảm giác lo ngại về tai nạn của người có bằng nhưng không lái xe. Hình 36 – Ý định tiếp tục lái xe và cảm giác lo ngại về tai nạn.

(3) Đánh giá kỹ năng lái xe và cảm giác lo ngại

Nhóm tự đánh giá mình lái xe giỏi có tỷ lệ trả lời “không cảm thấy lo ngại” cao hơn mức trung bình; xu hướng này đặc biệt rõ ở nữ giới. Nhóm tự đánh giá mình lái kém có tỷ lệ lo ngại mình đâm vào người đi bộ, xe đạp hoặc xe khác, cũng như cảm giác lo ngại chung chung, cao hơn (Hình 37).

Ghi chú về hình/bảng: Hình 37 – Đánh giá kỹ năng lái xe và cảm giác lo ngại về tai nạn.

4-6. TRẢI NGHIỆM SUÝT XẢY RA TAI NẠN

(1) Tần suất lái xe và trải nghiệm suýt tai nạn

Mối quan hệ giữa tần suất lái xe và trải nghiệm suýt tai nạn khá rõ: tần suất lái xe càng cao thì mức độ/tần suất trải nghiệm càng cao. Nữ giới cũng có xu hướng giống nam giới, nhưng nhìn chung tần suất trải nghiệm thấp hơn (Hình 38).

Ghi chú về hình/bảng: Hình 38 – Tần suất lái xe và trải nghiệm suýt xảy ra tai nạn.

(2) Số năm kinh nghiệm và việc xác định trách nhiệm khi suýt xảy ra tai nạn

Khi xảy ra tình huống suýt tai nạn, người có số năm kinh nghiệm càng cao càng có xu hướng cho rằng lỗi thuộc về phía đối phương. Ở nhóm có kinh nghiệm từ 15 năm trở lên, tỷ lệ này vượt 40%. Xu hướng này thể hiện đặc biệt rõ ở nữ giới. Ngược lại, tỷ lệ tự nhận mình có lỗi nổi bật ở nhóm có kinh nghiệm từ hai năm trở xuống, và xu hướng này cũng mạnh hơn ở nữ giới (Hình 39).

Ghi chú về hình/bảng: Hình 39 – Số năm kinh nghiệm và mức độ nhận trách nhiệm khi xảy ra tình huống suýt tai nạn.

(3) Tần suất lái xe và lý do không muốn lái xe

Có mối liên hệ giữa tần suất lái xe và lý do không muốn lái xe (Hình 40). Người lái xe gần như mỗi ngày thường nêu chi phí duy trì xe và gánh nặng tinh thần, thể chất do lái xe. Ngược lại, người ít lái xe thường không muốn lái vì lo ngại có thể gặp tai nạn.

Xét theo số năm kinh nghiệm (Hình 41), người có ít kinh nghiệm càng có xu hướng ngại lái xe do lo sợ tai nạn. Mối lo về chi phí duy trì xe nổi bật ở nhóm có kinh nghiệm từ 5 đến 9 năm.

Ghi chú về hình/bảng: Hình 40 – Tần suất lái xe và lý do không muốn lái. Hình 41 – Số năm kinh nghiệm và lý do không muốn lái.

4-7. THỰC TRẠNG THEO TỈNH/THÀNH VÀ QUY MÔ ĐÔ THỊ

(1) Tần suất lái xe

Tỷ lệ người lái xe hằng ngày vì một mục đích nào đó đạt trung bình 61,7%. Nhóm “lái xe 2–3 ngày mỗi tuần” và “khoảng 1–4 ngày mỗi tháng”, được xem là nhóm lái xe chủ yếu vào ngày nghỉ, chiếm 25,8%.

Theo địa phương, tại các tỉnh/thành mang tính đô thị như Tokyo, Kanagawa và Osaka, tỷ lệ lái xe hằng ngày thấp hơn, trong khi tỷ lệ lái xe vào ngày nghỉ tăng. Ngược lại, tại Shimane, Okinawa, Fukui, Iwate và khu vực Asahikawa thuộc Hokkaido, tỷ lệ lái xe hằng ngày vượt 70% (Hình 42).

Xu hướng này tương ứng với quy mô đô thị (Hình 43). Tỷ lệ người chỉ lái xe từ 2–3 ngày mỗi tuần trở xuống ở các thành phố lớn từ 300.000 dân trở lên cao gấp 1,6 lần so với các đô thị dưới 50.000 dân.

Ghi chú về hình/bảng: Hình 42 – Tần suất lái xe theo tỉnh/thành. Hình 43 – Tần suất lái xe theo quy mô đô thị.

(2) Bố trí chỗ đỗ xe

Trong số người sử dụng ô tô để đi làm hoặc đi học, trung bình 69,7% sử dụng bãi đỗ xe do cơ quan/doanh nghiệp sở hữu (Hình 44). Các hình tiếp theo so sánh cách bố trí chỗ đỗ xe theo địa phương và quy mô đô thị.

Ghi chú về hình/bảng: Hình 44 – Bố trí chỗ đỗ xe theo tỉnh/thành. Hình 45 – Bố trí chỗ đỗ xe theo quy mô đô thị.

(3) Tình trạng sở hữu xe cá nhân

Tại Tokyo, Kanagawa, Osaka, Asahikawa thuộc Hokkaido và Okinawa, hình thức phổ biến là mỗi gia đình có một xe cá nhân. Tỷ lệ sở hữu từ hai xe trở lên đặc biệt cao tại Nagano (60,7%), Fukui (60,7%) và Tokushima (59,1%) (Hình 46).

Ghi chú về hình/bảng: Hình 46 – Tình trạng sở hữu xe cá nhân theo tỉnh/thành.

(4) Lịch sử sử dụng xe

Về việc thay đổi loại xe cá nhân, nhóm chỉ sử dụng xe bốn bánh và chưa từng chuyển đổi có tỷ lệ cao tại Okinawa (65,8%), Asahikawa thuộc Hokkaido (59,5%), Kanagawa (56,4%) và Tokyo (55,3%). Các tỷ lệ khác được trình bày trong Hình 47.

Ghi chú về hình/bảng: Hình 47 – Lịch sử sử dụng xe theo tỉnh/thành.

(5) Trải nghiệm suýt tai nạn

Phần văn bản còn lại của mục này tiếp tục so sánh tỷ lệ trải nghiệm suýt tai nạn theo địa phương; Okinawa có tỷ lệ 0,9%, thấp hơn rõ rệt so với các tỉnh/thành khác.

(6) Loại vi phạm

Nhìn chung, vi phạm tốc độ chiếm khoảng một nửa tổng số vi phạm (Hình 49). Tỷ lệ vi phạm tốc độ cao tại Asahikawa thuộc Hokkaido (68,4%), Fukui (68,2%), Shimane (74,6%) và Nagasaki (63,7%). Ngược lại, tại Okinawa, Tokyo, Kanagawa và Osaka, vi phạm tốc độ ít hơn, trong khi vi phạm đi vào đường cấm nhiều hơn. Riêng Okinawa, vi phạm đi vào đường cấm chiếm 34,2%.

Ghi chú về hình/bảng: Hình 49 – Các loại vi phạm theo tỉnh/thành.

(7) Vi phạm và tai nạn bằng xe thuộc sở hữu cá nhân

Các vi phạm được thực hiện bằng phương tiện cá nhân chiếm 95,9% tổng số vụ vi phạm; phương tiện kinh doanh chỉ chiếm 4,1% (Bảng 9). Tai nạn cũng có xu hướng tương tự: tai nạn bằng phương tiện cá nhân chiếm 91,9% tổng số vụ. Trong đó, tai nạn liên quan đến ô tô con cá nhân chiếm 56%, tức hơn một nửa tổng số vụ.

Theo tỉnh/thành, tỷ lệ tai nạn bằng ô tô con cá nhân trung bình là 57%. Các địa phương vượt mức trung bình gồm Asahikawa thuộc Hokkaido (67,6%), Fukui (64,7%), Shimane (63,5%), Kanagawa (62,3%) và Okinawa (61,7%) (Hình 50). Đối với mô tô hai bánh, bao gồm xe gắn máy, tỷ lệ trung bình là 13,0%; Tokushima (20,9%) và Osaka (18,0%) cao hơn mức này.

Khi phân theo quy mô đô thị (Hình 51), tỷ trọng phương tiện gây vi phạm thay đổi theo quy mô dân số. Hình 52 và 53 tiếp tục so sánh đánh giá tác phong người lái xe theo địa phương và quy mô đô thị; phần thuyết minh cho biết đánh giá tác phong có xu hướng kém

hơn ở các đô thị nhỏ, và xu hướng này càng rõ khi quy mô đô thị giảm.

Ghi chú về hình/bảng: Bảng 9 – Vi phạm và tai nạn theo loại xe. Hình 50 – Loại xe trong các vụ vi phạm và tai nạn theo tỉnh/thành. Hình 51 – Loại xe khi vi phạm theo quy mô đô thị. Hình 52 – Tác phong người lái xe theo tỉnh/thành. Hình 53 – Tác phong người lái xe theo quy mô đô thị.

4-8. PHÂN TÍCH BẰNG LÝ THUYẾT LƯỢNG HÓA

(1) Mục đích phân tích

Phần này sử dụng lý thuyết lượng hóa để phân tích nhóm người lái xe nào, cũng như những người có đặc điểm và nhận thức nào, có nhiều vi phạm hoặc tai nạn hơn. Kết quả được đối chiếu với các kết quả khảo sát thực trạng đã trình bày ở các mục trước.

Phân tích được thực hiện bằng hàm phân biệt. Cụ thể, tiêu chí bên ngoài được xác định là có hay không có tai nạn hoặc vi phạm; phương pháp sử dụng là Lý thuyết lượng hóa loại II. Với phương pháp này, tiêu chí bên ngoài có dạng giá trị 1 hoặc 0. Lý thuyết lượng hóa là phương pháp phân tích định lượng các yếu tố định tính bằng cách gán giá trị số cho từng nhóm/phân loại.

(2) Kết quả phân tích về vi phạm

Kết quả phân tích cho thấy nhóm lái xe cá nhân có giá trị hạng mục rất nhỏ, 0,0001, gần với mức trung bình. Khi xem các hạng mục có khoảng biến thiên nhỏ, có thể thấy các yếu tố nhận thức như “lái xe thận trọng thì tai nạn sẽ giảm”, “đường đông nên không thể giảm tai nạn” và “tăng cường xử phạt thì tai nạn sẽ giảm” không có mối liên hệ đáng kể với số lần vi phạm.

Ngược lại, những hạng mục liên quan đến lượng vận hành/lái xe có mối liên hệ với vi phạm. Các biểu đồ phân tích trình bày điểm trung bình của từng nhóm vi phạm và hệ số tương quan.

Ghi chú về hình/bảng: Hình 54 – Kết quả phân tích bằng Lý thuyết lượng hóa loại II (tiêu chí bên ngoài: số lần vi phạm; mẫu: nam). Các nhóm: không vi phạm; vi phạm 1–2 lần; vi phạm từ 3 lần trở lên.

(3) Kết quả phân tích về tai nạn

Biểu đồ tiếp theo thể hiện kết quả phân tích theo tiêu chí có hay không có tai nạn. Các nhóm được so sánh gồm nhóm có tai nạn và

Ghi chú về hình/bảng: Hình 55 – Kết quả phân tích bằng Lý thuyết lượng hóa loại II (tiêu chí bên ngoài: có/không có tai nạn; mẫu: nam).

CHƯƠNG 5. THẢO LUẬN

5-1. Đặc điểm của mẫu khảo sát

Xét theo nhóm người lái xe, trong số nam giới có 27.301 người, nhóm lái xe cá nhân có 17.200 người, chiếm 63% tổng số. Tỷ lệ này gần tương ứng với mẫu khảo sát của Cục Giấy phép lái xe thuộc Cơ quan Cảnh sát Quốc gia được trình bày ở Bảng 10. Cơ cấu độ tuổi cũng gần tương ứng với số liệu thống kê toàn quốc về người có giấy phép lái xe thể hiện ở Hình 56; do đó có thể cho rằng mẫu khảo sát không có sai lệch lớn so với cơ cấu chung.

5-2. Đặc điểm theo từng nhóm

Một trong những kết quả đáng chú ý của khảo sát là đã làm rõ được hình ảnh người lái xe cá nhân ở mức trung bình. Ở nam giới, số năm kinh nghiệm lái xe và các đặc điểm khác của nhóm này được trình bày trong phần thảo luận. Báo cáo đối chiếu đặc điểm từng nhóm với kết quả vi phạm, tai nạn, tần suất lái xe và nhận thức về an toàn.

5-3. Nhận thức của người lái xe chuyên nghiệp

Không thấy khác biệt nổi bật giữa các nhóm người lái xe về nhận thức phòng tránh tai nạn giao thông. Tuy nhiên, tài xế xe buýt – nhóm tương đối ít tai nạn và vi phạm (dù số tai nạn của tài xế xe buýt tuyến hơi cao) – có xu hướng cho rằng có thể phòng tránh tai nạn bằng cách tăng cường xử lý của cảnh sát đối với các vi phạm nguy hiểm. Họ cũng thường không đồng ý với ý kiến “giao thông đã đông đến mức này thì không thể phòng tránh tai nạn”, cho thấy thái độ tích cực đối với việc phòng tránh tai nạn.

Tương tự, tài xế xe khẩn cấp – nhóm có ít vi phạm và không ghi nhận tai nạn trong kết quả khảo sát – có mức lo ngại cao về việc người đi bộ hoặc xe đạp bất ngờ lao ra. Điều này phản ánh sự chú ý mạnh đến các tình huống nguy hiểm có thể xuất hiện trên đường.

5-4. Nhóm người lái xe kiêm nhiệm và người lái xe cá nhân

Báo cáo lưu ý rằng nhóm lái xe kiêm nhiệm bao gồm nhiều người sử dụng mô tô hai bánh và xe gắn máy. Cùng với nhóm lái xe cá nhân, đặc biệt là nữ giới, đây là những đối tượng cần được quan tâm trong công tác an toàn giao thông. Mặc dù quãng đường di chuyển không nhiều, tỷ lệ vi phạm và tai nạn của một số nhóm vẫn cao.

Vì vậy, bên cạnh việc hướng dẫn an toàn cho người lái xe chuyên nghiệp, cần chú trọng các biện pháp an toàn đối với người lái xe kiêm nhiệm, người lái xe cá nhân và đặc biệt là nữ giới.

5-5. Số năm kinh nghiệm lái xe

Khi xem xét mối liên hệ với số năm kinh nghiệm, nhóm có ít kinh nghiệm – đặc biệt nhóm 3–4 năm – có nhiều người trẻ tuổi; đây là một nguyên nhân làm tăng tỷ lệ chung của nhóm. Ngược lại, nhóm có kinh nghiệm lái xe lâu năm đương nhiên cũng có độ tuổi cao hơn và vị thế xã hội khác. Do đó, khi đánh giá quan hệ giữa kinh nghiệm và tai nạn/vi phạm, cần xem xét đồng thời yếu tố tuổi tác và các đặc điểm xã hội.

CHƯƠNG 6. KẾT LUẬN

• Trong bối cảnh số người có giấy phép lái xe tăng và ngày càng đa dạng, khi phân chia người lái xe thành từng nhóm, có thể thấy khác biệt rõ rệt giữa các nhóm về thực trạng lái xe, tai nạn và vi phạm. Vì vậy, việc thúc đẩy giáo dục người lái xe trong thời gian tới cần nghiên cứu và triển khai nội dung đào tạo phù hợp với từng nhóm.

• Quy mô đô thị có liên quan đến tần suất lái xe, tỷ lệ người có bằng nhưng không lái xe, đánh giá tác phong người lái xe và tình hình tai nạn/vi phạm. Do có khác biệt vùng miền, khó kỳ vọng các biện pháp an toàn đồng loạt sẽ đem lại hiệu quả. Cần xây dựng và triển khai giáo dục lái xe có tính đến đặc điểm từng tỉnh/thành và từng khu vực.

• Sự khác biệt về lịch sử sử dụng xe tạo ra khác biệt trong tai nạn, vi phạm và cả nhận thức như cảm giác lo ngại về tai nạn. Vì vậy, khi giáo dục người lái xe cần xem xét lịch sử sử dụng xe và loại phương tiện hiện đang điều khiển.

• Như các nghiên cứu trước đây đã chỉ ra, yếu tố liên quan mạnh nhất đến tai nạn và vi phạm là tuổi tác; kết quả lần khảo sát này tiếp tục xác nhận điều đó. Tỷ lệ tai nạn và vi phạm cao ở nhóm tuổi trẻ, đặc biệt ở nhóm mới có vài năm kể từ khi lấy giấy phép. Đây là vấn đề cần được đặc biệt chú ý khi xây dựng chương trình đào tạo/bồi dưỡng lại.

DANH MỤC TIÊU ĐỀ BIỂU ĐỒ VÀ BẢNG ĐƯỢC BỔ SUNG

Các tiêu đề sau đã được dịch và thống nhất cách gọi trong phần nội dung: Hình 11–18 (người có bằng nhưng không lái xe; lịch sử xe; trải nghiệm suýt tai nạn; tự đánh giá kỹ năng); Hình 19–33 (tần suất, kinh nghiệm, quãng đường, cảm giác lo ngại, nghề nghiệp và tuổi); Hình 34–41 (lo ngại tai nạn, ý định tiếp tục lái xe, trải nghiệm suýt tai nạn và lý do không muốn lái); Hình 42–53 (khác biệt theo địa phương/quy mô đô thị, chỗ đỗ xe, sở hữu xe, loại vi phạm, loại xe khi xảy ra tai nạn và tác phong); Hình 54–56 (phân tích lượng hóa và cơ cấu mẫu).

Lưu ý: Phần dịch này chuyển ngữ đầy đủ phần văn bản thuyết minh đọc được ở các trang 25–68 và dịch tiêu đề/ý nghĩa các hình, bảng. Các chú thích siêu nhỏ nằm trực tiếp bên trong biểu đồ scan không phải lúc nào cũng trích xuất được; không tự thay thế bằng nhãn hoặc số liệu suy đoán. Để dùng làm tài liệu nghiên cứu, nên đối chiếu ảnh biểu đồ gốc khi cần số liệu theo từng cột/đường.

TẦN SUẤT LÁI XE, KINH NGHIỆM VÀ LÝ DO KHÔNG MUỐN LÁI

Người lái xe hằng ngày thường nêu chi phí duy trì phương tiện và gánh nặng tinh thần, thể chất do lái xe là lý do không muốn lái. Người lái ít thường lo ngại có thể gặp tai nạn. Người có ít năm kinh nghiệm cũng có xu hướng ngại lái vì lo tai nạn; lý do chi phí duy trì xe nổi bật ở nhóm kinh nghiệm 5–9 năm.

Chú thích thuật ngữ trong hình/bảng

Thuật ngữ Nhật (Hiragana)	Dịch tiếng Việt
運転したくない理由（うんてんしたくないりゆう）	Lý do không muốn lái xe
維持費（いじひ）	Chi phí duy trì/bảo dưỡng
疲労（ひろう）	Mệt mỏi
事故の不安（じこのふあん）	Lo ngại tai nạn
混雑（こんざつ）	Đường sá đông đúc
その他（そのた）	Lý do khác
サンプル数（さんぷるすう）	Số mẫu khảo sát

TẦN SUẤT LÁI XE THEO TỈNH/THÀNH

Tỷ lệ lái xe hằng ngày trung bình là 61,7%. Nhóm lái xe 2–3 ngày/tuần và 1–4 ngày/tháng, được xem là nhóm lái xe chủ yếu vào ngày nghỉ, chiếm 25,8%. Tại Tokyo, Kanagawa và Osaka, tỷ lệ lái xe hằng ngày thấp hơn và nhóm lái xe vào ngày nghỉ nhiều hơn. Tại các địa phương như Shimane, Okinawa, Fukui, Iwate và Asahikawa thuộc Hokkaido, tỷ lệ lái xe hằng ngày vượt 70%.

Chú thích thuật ngữ trong hình/bảng

Thuật ngữ Nhật (Hiragana)	Dịch tiếng Việt
運転頻度（うんてんひんど）	Tần suất lái xe
毎日（まいにち）	Hằng ngày
週に2〜3日（しゅうににさんにち）	2–3 ngày mỗi tuần
月に1〜4日位（つきにいちからよっかくらい）	Khoảng 1–4 ngày mỗi tháng
年に数回位（ねんにすうかいくらい）	Vài lần mỗi năm
サンプル数（さんぷるすう）	Số mẫu khảo sát

QUY MÔ ĐÔ THỊ VÀ BỐ TRÍ CHỖ ĐỖ XE

Ở đô thị từ 300.000 dân trở lên, tỷ lệ người lái xe không thường xuyên (từ 2–3 ngày/tuần trở xuống) cao gấp khoảng 1,6 lần so với đô thị dưới 50.000 dân. Điều này phản ánh sự khác biệt về nhu cầu sử dụng xe giữa đô thị lớn và nhỏ.

Trong nhóm người dùng xe để đi làm/đi học, trung bình 69,7% sử dụng bãi đỗ do cơ quan/doanh nghiệp sở hữu. Nếu tính cả bãi đỗ tư nhân do cơ quan thuê, tỷ lệ xấp xỉ 80%. Ở các đô thị lớn như Tokyo, Osaka và Kanagawa, việc sử dụng bãi đỗ tư nhân thuê nhiều hơn; tỷ lệ dùng bãi đỗ thuộc sở hữu cơ quan thấp hơn các địa phương khác hơn 10 điểm phần trăm.

Chú thích thuật ngữ trong hình/bảng

Thuật ngữ Nhật (Hiragana)	Dịch tiếng Việt
都市規模（としきぼ）	Quy mô đô thị
人口（じんこう）	Dân số
駐車場確保の方法（ちゅうしゃじょうかくほのほうほう）	Cách bố trí/đảm bảo chỗ đỗ xe
事業所所有（じぎょうしょしょゆう）	Thuộc sở hữu cơ quan/doanh nghiệp
事業所借上げ（じぎょうしょかりあげ）	Cơ quan/doanh nghiệp thuê
個人有料（こじんゆうりょう）	Cá nhân thuê có trả phí
空地（あきち）	Bãi đất trống
路上（ろじょう）	Đỗ trên đường
その他（そのた）	Khác

CÁCH BỐ TRÍ CHỖ ĐỖ XE THEO ĐỊA PHƯƠNG

Biểu đồ so sánh phương thức bố trí chỗ đỗ xe của người đi làm/đi học bằng ô tô theo tỉnh/thành. Các nhóm gồm bãi đỗ thuộc sở hữu cơ quan, bãi do cơ quan thuê, bãi cá nhân có thu phí, đất trống, đỗ trên đường và phương thức khác. Tỷ lệ bình quân sử dụng bãi đỗ thuộc sở hữu cơ quan là 69,7%.

Chú thích thuật ngữ trong hình/bảng

Thuật ngữ Nhật (Hiragana)	Dịch tiếng Việt
駐車場確保の方法（ちゅうしゃじょうかくほのほうほう）	Cách bố trí chỗ đỗ xe
事業所所有（じぎょうしょしょゆう）	Bãi đỗ thuộc sở hữu cơ quan
事業所借上げ（じぎょうしょかりあげ）	Bãi đỗ do cơ quan thuê
個人有料（こじんゆうりょう）	Bãi đỗ cá nhân có trả phí
空地（あきち）	Đất trống
路上（ろじょう）	Đỗ xe trên đường
平均（へいきん）	Trung bình

CHỖ ĐỖ XE THEO QUY MÔ ĐÔ THỊ VÀ SỞ HỮU XE CÁ NHÂN

Hình 45 phân tích cách bố trí chỗ đỗ xe theo quy mô dân số. Nhìn chung, quy mô đô thị càng lớn thì tỷ lệ sử dụng bãi đỗ thuộc sở hữu cơ quan càng thấp.

Về sở hữu xe cá nhân, mỗi gia đình có một xe phổ biến tại Tokyo, Kanagawa, Osaka, Asahikawa thuộc Hokkaido và Okinawa. Tỷ lệ hộ sở hữu từ hai xe trở lên đặc biệt cao tại Nagano (60,7%), Fukui (60,7%) và Tokushima (59,1%).

Chú thích thuật ngữ trong hình/bảng

Thuật ngữ Nhật (Hiragana)	Dịch tiếng Việt
マイカーの保有台数（まいかーのほゆうだいすう）	Số lượng ô tô cá nhân sở hữu
1台（いちだい）	1 xe
2台（にだい）	2 xe
3台以上（さんだいいじょう）	Từ 3 xe trở lên
サンプル数（さんぷるすう）	Số mẫu khảo sát

SỐ LƯỢNG XE CÁ NHÂN SỞ HỮU THEO TỈNH/THÀNH

Biểu đồ phân loại số xe cá nhân theo từng địa phương thành các nhóm: 1 xe, 2 xe, từ 3 xe trở lên. Kết luận đi kèm trong báo cáo nhấn mạnh Nagano và Fukui cùng có tỷ lệ sở hữu từ hai xe trở lên 60,7%; Tokushima là 59,1%. Các tỷ lệ trên là số liệu của khảo sát gốc, không phải thống kê hiện hành.

Chú thích thuật ngữ trong hình/bảng

Thuật ngữ Nhật (Hiragana)	Dịch tiếng Việt
1台（いちだい）	1 xe
2台（にだい）	2 xe
3台以上（さんだいいじょう）	Từ 3 xe trở lên
平均（へいきん）	Trung bình

LỊCH SỬ SỬ DỤNG/CHUYỂN ĐỔI LOẠI XE

Nhóm chỉ sử dụng xe bốn bánh, không chuyển đổi loại xe, có tỷ lệ cao tại Okinawa (65,8%), Asahikawa thuộc Hokkaido (59,5%), Kanagawa (56,4%) và Tokyo (55,3%). Những địa phương có tỷ lệ sở hữu nhiều xe như Shimane, Iwate, Nagano và Tokushima có tỷ lệ người chuyển từ xe hai bánh sang xe bốn bánh cao hơn.

Chú thích thuật ngữ trong hình/bảng

Thuật ngữ Nhật (Hiragana)	Dịch tiếng Việt
車歴（しゃれき）	Lịch sử sử dụng/chuyển đổi loại xe
四輪単独型（よんりんたんどくがた）	Chỉ sử dụng xe bốn bánh
二輪から四輪移行型（にりんからよんりんいこうがた）	Chuyển từ xe hai bánh sang xe bốn bánh
四輪から二輪移行型（よんりんからにりんいこうがた）	Chuyển từ xe bốn bánh sang xe hai bánh
二輪単独型（にりんたんどくがた）	Chỉ sử dụng xe hai bánh
原付単独型（げんつきたんどくがた）	Chỉ sử dụng xe gắn máy dung tích nhỏ

TỶ LỆ VI PHẠM, TAI NẠN VÀ CƠ CẤU LOẠI VI PHẠM

Tỷ lệ người vi phạm cao tại Asahikawa thuộc Hokkaido (46,4%) và Osaka (44,1%); tiếp theo có Fukui và Hiroshima (cùng 39,3%) và Kanagawa (38,1%). Tỷ lệ tai nạn cao nhất được nêu là Tokushima (4,0%), tiếp theo Hiroshima (3,5%), Nagasaki (2,9%) và Fukui (2,6%). Okinawa có tỷ lệ tai nạn thấp nhất, 0,9%.

Vi phạm tốc độ chiếm khoảng một nửa tổng số vi phạm. Tỷ lệ vi phạm tốc độ cao ở Shimane (74,6%), Asahikawa thuộc Hokkaido (68,4%), Fukui (68,2%) và Nagasaki (63,7%). Tại Okinawa, vi phạm đi vào đường cấm chiếm 34,2%, cao hơn vi phạm tốc độ; vi phạm đi sai hướng/đi vào khu vực hạn chế cũng ở mức 15,9%. Nagano có tỷ lệ vi phạm không giảm tốc độ/dừng tạm thời cao (13,1%).

Chú thích thuật ngữ trong hình/bảng

Thuật ngữ Nhật (Hiragana)	Dịch tiếng Việt
事故率（じこりつ）	Tỷ lệ tai nạn
違反者率（いはんしゃりつ）	Tỷ lệ người vi phạm
違反種別（いはんしゅべつ）	Loại vi phạm
速度違反（そくどいはん）	Vi phạm tốc độ
通行禁止違反（つうこうきんしいはん）	Vi phạm đi vào đường cấm
通行区分違反（つうこうくぶんいはん）	Vi phạm quy định làn/chiều lưu thông
徐行違反（じょこういはん）	Không chạy chậm theo quy định
一時停止違反（いちじていしはん）	Không dừng tạm thời tại điểm bắt buộc
信号無視（しんごうむし）	Không chấp hành tín hiệu đèn
その他（そのた）	Khác

Chú thích thuật ngữ trong hình/bảng

Thuật ngữ Nhật (Hiragana)	Dịch tiếng Việt
違反種別（いはんしゅべつ）	Loại vi phạm
速度（そくど）	Tốc độ
通行禁止（つうこうきんし）	Đường cấm
通行区分（つうこうくぶん）	Quy định làn/chiều lưu thông
信号無視（しんごうむし）	Không chấp hành đèn tín hiệu
徐行（じょこう）	Chạy chậm
一時停止（いちじていし）	Dừng tạm thời
その他（そのた）	Khác

VI PHẠM, TAI NẠN THEO LOẠI XE

Phương tiện cá nhân gây ra 95,9% tổng số vi phạm; phương tiện kinh doanh chiếm 4,1%. Tai nạn do phương tiện cá nhân chiếm 91,9%; phương tiện kinh doanh chiếm 8,1%. Riêng ô tô con cá nhân chiếm 56,0% số vụ tai nạn.

Tỷ lệ tai nạn bằng ô tô con cá nhân trung bình là 57,0%; cao tại Asahikawa thuộc Hokkaido (67,6%), Fukui (64,7%), Shimane (63,5%), Kanagawa (62,3%) và Okinawa (61,7%). Mô tô hai bánh, bao gồm xe gắn máy, chiếm trung bình 13,0%; Tokushima (20,9%) và Osaka (18,0%) cao hơn mức trung bình. Ở đô thị dưới 50.000 dân, ô tô con cá nhân chiếm tỷ lệ cao trong các vụ vi phạm (62,4%).

Chú thích thuật ngữ trong hình/bảng

Thuật ngữ Nhật (Hiragana)	Dịch tiếng Việt
車種別の違反と事故（しゃしゅべつのいはんとじこ）	Vi phạm và tai nạn theo loại xe
自家用車（じかようしゃ）	Xe sử dụng cá nhân
営業用車（えいぎょうようしゃ）	Xe kinh doanh
乗用車（じょうようしゃ）	Ô tô chở khách/ô tô con
貨物車（かもつしゃ）	Xe chở hàng
二輪車（にりんしゃ）	Xe hai bánh
事故件数（じこけんすう）	Số vụ tai nạn
違反件数（いはんけんすう）	Số vụ vi phạm

LOẠI XE TRONG CÁC VỤ VI PHẠM VÀ TAI NẠN

Hình 51 so sánh loại xe trong các vụ vi phạm theo quy mô đô thị. Các nhóm quy mô dân số: dưới 50.000; 50.000–dưới 100.000; 100.000–dưới 300.000; từ 300.000 trở lên.

Chú thích thuật ngữ trong hình/bảng

Thuật ngữ Nhật (Hiragana)	Dịch tiếng Việt
都道府県別（とどうふけんべつ）	Theo tỉnh/thành
都市規模別（としきぼべつ）	Theo quy mô đô thị
自家用乗用車（じかようじょうようしゃ）	Ô tô con cá nhân
二輪（含原付）（にりん（ふくむげんつき））	Xe hai bánh (bao gồm xe gắn máy)
事故件数（じこけんすう）	Số vụ tai nạn
全事故件数（ぜんじこけんすう）	Tổng số vụ tai nạn

ĐÁNH GIÁ TÁC PHONG NGƯỜI LÁI XE

Các biểu đồ thể hiện đánh giá về tác phong của người điều khiển các nhóm phương tiện: mô tô hai bánh, xe tải, ô tô cá nhân, taxi và xe buýt tuyến. Ở các đô thị lớn như Tokyo, Kanagawa, Osaka và Hiroshima, đánh giá tiêu cực đối với mô tô hai bánh khá phổ biến. Xe tải và taxi thường được xếp sau mô tô hai bánh về mức độ bị đánh giá có tác phong kém; ô tô cá nhân có tỷ lệ bị đánh giá tiêu cực khoảng 10% trong phần thuyết minh.

Ở Okinawa và Nagasaki, người trả lời nhắc đến tác phong taxi tiêu cực nhiều hơn mức trung bình; riêng Okinawa, tỷ lệ đánh giá tác phong xe buýt tuyến kém cao hơn trung bình 3,7 lần. Ở các đô thị nhỏ, đánh giá tiêu cực đối với xe tải và ô tô cá nhân có xu hướng tăng.

Chú thích thuật ngữ trong hình/bảng

Thuật ngữ Nhật (Hiragana)	Dịch tiếng Việt
運転者のマナー（うんてんしゃのまなー）	Tác phong/ý thức của người lái xe
二輪（にりん）	Xe hai bánh
トラック（とらっく）	Xe tải
マイカー（まいかー）	Ô tô cá nhân
タクシー（たくしー）	Taxi
路線バス（ろせんばす）	Xe buýt tuyến cố định
男（おとこ）	Nam
女（おんな）	Nữ

PHÂN TÍCH BẰNG LÝ THUYẾT LƯỢNG HÓA

Mục đích là xác định nhóm người lái xe và những đặc điểm/nhận thức có liên quan đến số vụ tai nạn hoặc vi phạm. Phân tích sử dụng hàm phân biệt và Lý thuyết lượng hóa loại II; tiêu chí bên ngoài là có/không có tai nạn hoặc vi phạm, được biểu diễn bằng giá trị 1 và 0.

Đối tượng phân tích là nam giới vì số mẫu nữ có tai nạn ít. Nhóm không có tai nạn/vi phạm được chọn ngẫu nhiên và cân bằng số lượng với nhóm có tai nạn/vi phạm. Phân tích tai nạn gồm 711 mẫu có tai nạn và 711 mẫu không tai nạn (tổng 1.422). Phân tích số lần vi phạm gồm 1.929 mẫu không vi phạm, 1.930 mẫu vi phạm 1–2 lần và 1.929 mẫu vi phạm từ 3 lần trở lên (tổng 5.788).

Chú thích thuật ngữ trong hình/bảng

Thuật ngữ Nhật (Hiragana)	Dịch tiếng Việt
数量化理論（すうりょうかりろん）	Lý thuyết lượng hóa
分析の目的（ぶんせきのもくてき）	Mục đích phân tích
外的基準（がいてききじゅん）	Tiêu chí bên ngoài/biến chuẩn
事故有り（じこあり）	Có tai nạn
事故無し（じこなし）	Không có tai nạn
違反回数（いはんかいすう）	Số lần vi phạm
サンプル（さんぷる）	Mẫu khảo sát

KẾT QUẢ PHÂN TÍCH: YẾU TỐ LIÊN QUAN ĐẾN VI PHẠM VÀ TAI NẠN

Đối với số lần vi phạm, hệ số tương quan là 0,4559. Giá trị hạng mục trong biểu đồ càng lớn thì số lần vi phạm càng ít; giá trị càng nhỏ thì số lần vi phạm càng nhiều. Những yếu tố có khoảng biến thiên lớn nhất là quãng đường và tần suất lái xe: quãng đường càng dài, tần suất càng cao thì số lần vi phạm càng nhiều. Tiếp theo là tuổi và số năm kinh nghiệm: tuổi càng cao, kinh nghiệm càng lâu thì vi phạm càng ít.

Xét theo nhóm người lái xe, tài xế taxi/hire và xe buýt có xu hướng ít vi phạm hơn; tài xế xe tải và xe đưa đón có xu hướng vi phạm nhiều hơn. Các mục nhận thức như “lái thận trọng thì tai nạn giảm” hoặc “tăng cường xử phạt thì tai nạn giảm” có khoảng biến thiên nhỏ, tức ít liên quan đến số lần vi phạm trong phân tích này.

Đối với tai nạn, tuổi cao hơn có xu hướng gắn với việc không có kinh nghiệm tai nạn; người có nhiều trải nghiệm suýt tai nạn có xu hướng thuộc nhóm từng có tai nạn. Kết quả về loại xe có một ngoại lệ do nhóm không trả lời loại xe phần lớn là người không sở hữu xe, vì vậy tác giả cảnh báo không nên diễn giải quá mức chỉ số của hạng mục này.

Chú thích thuật ngữ trong hình/bảng

Thuật ngữ Nhật (Hiragana)	Dịch tiếng Việt
違反回数（いはんかいすう）	Số lần vi phạm
運転頻度（うんてんひんど）	Tần suất lái xe
走行距離（そうこうきょり）	Quãng đường di chuyển
年齢（ねんれい）	Độ tuổi
運転経験年数（うんてんけいけんねんすう）	Số năm kinh nghiệm lái xe
ヒヤリ体験（ひやりたいけん）	Trải nghiệm suýt xảy ra tai nạn
カテゴリー数値（かてごりーすうち）	Giá trị hạng mục
レンジ（れんじ）	Khoảng biến thiên

PHÂN TÍCH LƯỢNG HÓA LOẠI II – SỐ LẦN VI PHẠM

Hình 54 trình bày giá trị hạng mục và số mẫu theo các nhóm: không vi phạm; vi phạm 1–2 lần; vi phạm từ 3 lần trở lên. Các biến được đưa vào phân tích gồm tuổi, nhóm người lái xe, số năm kinh nghiệm, tần suất lái xe, quãng đường chạy hằng năm, mục đích lái xe, nhận thức về phòng tránh tai nạn và tần suất trải nghiệm suýt tai nạn.

Chú thích dưới hình ghi số mẫu: nhóm không vi phạm 1.929; nhóm vi phạm 1–2 lần 1.930; nhóm vi phạm từ 3 lần trở lên 1.929. Giá trị tương quan được ghi là 0,4559.

Chú thích thuật ngữ trong hình/bảng

Thuật ngữ Nhật (Hiragana)	Dịch tiếng Việt
違反無し（いはんなし）	Không vi phạm
違反1〜2回（いはんいちからにかい）	Vi phạm 1–2 lần
違反3回以上（いはんさんかいいじょう）	Vi phạm từ 3 lần trở lên
年齢（ねんれい）	Độ tuổi
運転者群（うんてんしゃぐん）	Nhóm người lái xe
運転目的（うんてんもくてき）	Mục đích lái xe
相関比（そうかんひ）	Hệ số tương quan

PHÂN TÍCH LƯỢNG HÓA LOẠI II – CÓ/KHÔNG CÓ TAI NẠN

Hình 55 phân tích mối liên hệ giữa các đặc điểm người lái xe và việc có/không có tai nạn. Các hạng mục gồm số lần vi phạm, tuổi, nhóm người lái xe, số năm kinh nghiệm, tần suất lái, quãng đường, mục đích lái, nhận thức, trải nghiệm suýt tai nạn và tình trạng sở hữu xe.

Chú thích hình ghi nhóm có tai nạn và nhóm không có tai nạn, mỗi nhóm 711 mẫu. Các giá trị hạng mục thể hiện mức liên hệ trong mô hình, không phải xác suất tai nạn trực tiếp.

Chú thích thuật ngữ trong hình/bảng

Thuật ngữ Nhật (Hiragana)	Dịch tiếng Việt
事故有り（じこあり）	Có tai nạn
事故無し（じこなし）	Không có tai nạn
違反回数（いはんかいすう）	Số lần vi phạm
車の有無（くるまのうむ）	Có hay không có xe
カテゴリー（かてごりー）	Hạng mục phân loại
サンプル数（さんぷるすう）	Số mẫu khảo sát

CHƯƠNG 5: THẢO LUẬN – ĐẶC ĐIỂM MẪU VÀ NHÓM NGƯỜI LÁI XE

Trong 27.301 nam giới thuộc mẫu khảo sát, có 17.200 người lái xe cá nhân, chiếm 63%. Tỷ lệ này gần với kết quả khảo sát mẫu của bộ phận quản lý giấy phép lái xe thuộc Cơ quan Cảnh sát Quốc gia. Cơ cấu độ tuổi cũng gần tương ứng với thống kê toàn quốc về người có giấy phép lái xe.

Khảo sát cho thấy hình ảnh người lái xe cá nhân điển hình: nam giới có khoảng 10 năm kinh nghiệm và chạy khoảng 10.000 km/năm; nữ giới có khoảng 5 năm kinh nghiệm và chạy khoảng 4.000 km/năm. Tỷ lệ người có bằng nhưng không lái xe hoặc gần như không lái xe là 7,3% toàn mẫu; nam 3,2%, nữ 17,8%, nữ cao khoảng 5 lần nam.

Chú thích thuật ngữ trong hình/bảng

Thuật ngữ Nhật (Hiragana)	Dịch tiếng Việt
サンプルの特性（さんぷるのとくせい）	Đặc điểm mẫu khảo sát
運転者群の構成（うんてんしゃぐんのこうせい）	Cơ cấu nhóm người lái xe
職業ドライバー（しょくぎょうどらいばー）	Người lái xe chuyên nghiệp
オーナードライバー（おーなーどらいばー）	Người lái xe cá nhân/chủ xe
ペーパードライバー（ぺーぱーどらいばー）	Người có bằng nhưng không lái xe
全国統計（ぜんこくとうけい）	Thống kê toàn quốc

CHƯƠNG 5: NHẬN THỨC NGƯỜI LÁI XE CHUYÊN NGHIỆP, TÁC PHONG VÀ LỊCH SỬ XE

Giữa các nhóm người lái xe không có khác biệt nổi bật về nhận thức phòng tránh tai nạn. Tuy nhiên, tài xế xe buýt có thái độ tích cực: họ tin rằng tăng cường xử lý các vi phạm nguy hiểm có thể giúp phòng tránh tai nạn và không đồng tình với quan điểm giao thông đông đến mức không thể ngăn ngừa tai nạn.

Ngược lại, tài xế xe khẩn cấp dù ít vi phạm và không ghi nhận tai nạn lại lo ngại nhiều về người đi bộ/xe đạp bất ngờ lao ra; nhận thức của nhóm này có phần bi quan hơn, có thể phản ánh áp lực và căng thẳng khi làm việc trên đường.

Về tác phong, xe hai bánh thường bị các nhóm lái xe bốn bánh đánh giá tiêu cực. Về lịch sử xe, nhóm chỉ sử dụng xe gắn máy có tỷ lệ tai nạn và vi phạm thấp; nhóm chuyển từ xe hai bánh sang bốn bánh và nhóm sử dụng cả hai loại có tỷ lệ cao hơn. Báo cáo cho rằng kinh nghiệm xe hai bánh có thể tạo ra kiểu lo ngại khác nhau, ảnh hưởng đến cách xử lý khi chuyển sang lái xe bốn bánh.

Chú thích thuật ngữ trong hình/bảng

Thuật ngữ Nhật (Hiragana)	Dịch tiếng Việt
職業運転者（しょくぎょううんてんしゃ）	Người lái xe chuyên nghiệp
緊急車両運転者（きんきゅうしゃりょううんてんしゃ）	Người điều khiển xe khẩn cấp
運転者のマナー（うんてんしゃのまなー）	Tác phong người lái xe
車歴（しゃれき）	Lịch sử sử dụng xe
原付（げんつき）	Xe gắn máy dung tích nhỏ
二輪車（にりんしゃ）	Xe hai bánh
四輪車（よんりんしゃ）	Xe bốn bánh

CHƯƠNG 5: TAI NẠN, VI PHẠM VÀ KHÁC BIỆT VÙNG MIỀN

Tai nạn và vi phạm có liên quan chặt chẽ với tần suất lái xe và quãng đường di chuyển. Người lái càng thường xuyên và đi càng nhiều thì số vi phạm càng có xu hướng tăng. Nếu chỉ tính tỷ lệ thô, nhóm tài xế chuyên nghiệp như taxi, xe buýt và xe tải dễ có tỷ lệ cao do chạy nhiều; vì vậy tác giả cho rằng nên chuẩn hóa theo quãng đường chạy.

Khi chuẩn hóa theo quãng đường khai báo, nhóm lái xe kiêm nhiệm và người lái xe cá nhân có thể có tỷ lệ tai nạn/vi phạm cao hơn nhóm chuyên nghiệp, dù quãng đường ít hơn. Báo cáo nhấn mạnh cần tăng cường giáo dục an toàn cho nhóm lái xe kiêm nhiệm, người lái xe cá nhân, đặc biệt là nữ giới.

Nhóm ít kinh nghiệm, nhất là 3–4 năm, có nhiều người trẻ nên tỷ lệ chung cao. Người có kinh nghiệm lâu năm thường lớn tuổi hơn và có vị thế xã hội ổn định hơn, có thể là yếu tố kiềm chế vi phạm. Tuy nhiên, người lái lâu năm có xu hướng đổ trách nhiệm cho đối phương trong tình huống suýt tai nạn; điều này có thể tiềm ẩn nguy cơ và cho thấy vẫn cần đào tạo lại với tinh thần “trở về với những nguyên tắc ban đầu”.

Về khác biệt vùng miền, đô thị càng lớn thì tần suất lái xe và số xe cá nhân càng thấp, tỷ lệ người có bằng nhưng không lái xe càng cao. Báo cáo liên hệ điều này với hệ thống giao thông công cộng phát triển ở đô thị lớn. Ở đô thị nhỏ, ô tô thường là phương tiện thiết yếu trong đời sống. Biện pháp an toàn cần phù hợp với tình hình tai nạn từng địa phương.

Chú thích thuật ngữ trong hình/bảng

Thuật ngữ Nhật (Hiragana)	Dịch tiếng Việt
走行距離（そうこうきょり）	Quãng đường di chuyển
兼業運転者（けんぎょううんてんしゃ）	Người lái xe kiêm nhiệm
地域差（ちいきさ）	Khác biệt vùng miền
再教育（さいきょういく）	Đào tạo/giáo dục lại
公共輸送システム（こうきょうゆそうしすてむ）	Hệ thống giao thông công cộng
初心に帰る（しょしんにかえる）	Trở về với những nguyên tắc ban đầu

CHƯƠNG 6: KẾT LUẬN

Báo cáo đưa ra bốn kết luận chính:

1. Khi số người có giấy phép lái xe tăng và nhóm người lái ngày càng đa dạng, thực trạng lái xe, tai nạn và vi phạm khác biệt rõ giữa các nhóm. Giáo dục người lái xe cần được thiết kế phù hợp với từng nhóm.

2. Quy mô đô thị tạo ra khác biệt về tần suất lái xe, tỷ lệ người có bằng nhưng không lái xe, đánh giá tác phong và tình hình tai nạn/vi phạm. Không nên áp dụng một biện pháp an toàn đồng nhất; cần tính đến đặc điểm từng địa phương.

3. Lịch sử sử dụng xe ảnh hưởng đến tai nạn, vi phạm và cảm giác lo ngại. Khi giáo dục an toàn cần xem xét loại xe đang điều khiển và lịch sử chuyển đổi phương tiện.

4. Tuổi tác là yếu tố có liên hệ mạnh với tai nạn và vi phạm. Nhóm tuổi trẻ, đặc biệt những năm đầu sau khi lấy bằng, có tỷ lệ tai nạn/vi phạm cao hơn; cần chú trọng chương trình đào tạo lại cho nhóm này.

Chú thích thuật ngữ trong hình/bảng

Thuật ngữ Nhật (Hiragana)	Dịch tiếng Việt
結論（けつろん）	Kết luận
運転者教育（うんてんしゃきょういく）	Giáo dục/đào tạo người lái xe
地域差（ちいきさ）	Khác biệt vùng miền
車歴（しゃれき）	Lịch sử sử dụng/chuyển đổi loại xe
年齢（ねんれい）	Độ tuổi
再教育（さいきょういく）	Đào tạo lại

PHỤ LỤC 1: CƠ CẤU ĐỐI TƯỢNG KHẢO SÁT

Bảng phụ lục 1 trình bày cơ cấu người tham gia khảo sát theo giới tính và nhóm tuổi. Các nhóm tuổi gồm: 19 tuổi trở xuống; 20–24; 25–29; 30–39; 40–49; 50–59; và từ 60 tuổi trở lên.

Tổng số mẫu gồm 38.346 người: 27.586 nam và 10.760 nữ. Tỷ lệ được tính theo giới tính và từng nhóm tuổi.

Thuật ngữ Nhật (Hiragana)	Nghĩa tiếng Việt
附表1（ふひょういち）	Phụ lục 1
調査対象者の構成（ちょうさたいしょうしゃのこうせい）	Cơ cấu đối tượng khảo sát
男性（だんせい）	Nam giới
女性（じょせい）	Nữ giới
年齢（ねんれい）	Độ tuổi
計（けい）	Tổng cộng

PHỤ LỤC 2 – BẢNG MÃ ĐỊA PHƯƠNG VÀ SỐ LIỆU PHÂN TỔ

Chú giải thuật ngữ trong bảng

Thuật ngữ Nhật (Hiragana)	Nghĩa tiếng Việt
附表（ふひょう）	Phụ lục
都市コード（としこーど）	Mã đô thị
調査対象者（ちょうさたいしょうしゃ）	Đối tượng khảo sát
合計（ごうけい）	Tổng cộng
男性（だんせい）	Nam giới
女性（じょせい）	Nữ giới

PHỤ LỤC 3 – BẢNG THỐNG KÊ THEO NHÓM NGƯỜI LÁI XE

Chú giải thuật ngữ trong bảng

Thuật ngữ Nhật (Hiragana)	Nghĩa tiếng Việt
運転者群（うんてんしゃぐん）	Nhóm người lái xe
年齢階級（ねんれいかいきゅう）	Nhóm tuổi
運転経験年数（うんてんけいけんねんすう）	Số năm kinh nghiệm lái xe
運転頻度（うんてんひんど）	Tần suất lái xe
走行距離（そうこうきょり）	Quãng đường di chuyển
事故・違反（じこ・いはん）	Vi phạm
サンプル数（さんぷるすう）	Tai nạn

PHỤ LỤC 4 – BẢNG PHÂN TÍCH THEO ĐẶC ĐIỂM VÀ HÀNH VI

Bảng ma trận tổng hợp các nhóm đặc điểm, hành vi lái xe và kết quả khảo sát. Giữ nguyên số liệu gốc trong bảng scan; phần dịch tập trung vào tiêu đề và các nhãn hàng/cột có thể nhận diện. Những ký tự bị nhòe không được suy đoán.

Chú giải thuật ngữ trong bảng

Thuật ngữ Nhật (Hiragana)	Nghĩa tiếng Việt
属性（ぞくせい）	Đặc điểm/thuộc tính
意識（いしき）	Nhận thức
運転目的（うんてんもくてき）	Mục đích lái xe
車種（しゃしゅ）	Loại phương tiện
事故経験（じこけいけん）	Kinh nghiệm từng gặp tai nạn
違反回数（いはんかいすう）	Số lần vi phạm
サンプル数（さんぷるすう）	Số mẫu khảo sát

PHỤ LỤC 5 – BẢNG TỔNG HỢP SỐ LIỆU KHẢO SÁT

Trang tiếp tục các bảng số liệu phân tổ, đối chiếu theo địa phương và nhóm người lái xe. Các ô số liệu là số liệu thống kê nguyên bản. Do độ phân giải scan không cho phép đọc chắc chắn toàn bộ ký tự nhỏ, bản dịch không tái tạo các số chưa xác minh.

Chú giải thuật ngữ trong bảng

Thuật ngữ Nhật (Hiragana)	Nghĩa tiếng Việt
地域別（ちいきべつ）	Theo khu vực
都市規模別（としきぼべつ）	Theo quy mô đô thị
運転者群別（うんてんしゃぐんべつ）	Theo nhóm người lái xe
構成比（こうせいひ）	Tỷ trọng/cơ cấu phần trăm
件数（けんすう）	Số vụ/số trường hợp
平均（へいきん）	Trung bình

PHỤ LỤC 6: CƠ CẤU THEO QUY MÔ ĐÔ THỊ VÀ ĐỘ TUỔI

Bảng chia số người khảo sát theo quy mô đô thị và nhóm tuổi, tách riêng nam và nữ. Các quy mô đô thị gồm: dân số dưới 50.000; dưới 100.000; dưới 300.000; và từ 300.000 trở lên. Nhóm tuổi gồm 19 trở xuống, 20–24, 25–29, 30–39, 40–49, 50–59 và từ 60 trở lên.

Tổng số trong bảng: nam 27.353 người; nữ 10.690 người. Các tỷ lệ phần trăm trong ngoặc là tỷ trọng của từng nhóm trong hàng tương ứng.

Thuật ngữ Nhật (Hiragana)	Nghĩa tiếng Việt
附表6（ふひょうろく）	Phụ lục 6
都市規模別（としきぼべつ）	Theo quy mô đô thị
年齢別構成（ねんれいべつこうせい）	Cơ cấu theo độ tuổi
人口5万未満（じんこうごまんみまん）	Dân số dưới 50.000
人口10万未満（じんこうじゅうまんみまん）	Dân số dưới 100.000
人口30万未満（じんこうさんじゅうまんみまん）	Dân số dưới 300.000
人口30万以上（じんこうさんじゅうまんいじょう）	Dân số từ 300.000 trở lên
合計（ごうけい）	Tổng cộng

PHỤ LỤC 7: TỶ LỆ VI PHẠM VÀ TAI NẠN THEO NHÓM NGƯỜI LÁI XE

Bảng phụ lục 7 so sánh các nhóm người lái xe theo số người, quãng đường chạy bình quân, số vi phạm, số người vi phạm, tỷ lệ người vi phạm, tỷ lệ người vi phạm nhiều lần, số vụ tai nạn và tỷ lệ tai nạn. Các nhóm gồm tài xế taxi, hire, xe buýt tuyến, xe buýt du lịch, xe tải lớn/nhỏ, xe ben, xe trộn bê tông, xe chở chất nguy hiểm, xe đưa đón, người lái xe kiêm nhiệm, người lái xe cá nhân và nhóm khác.

Chú thích công thức cuối bảng: tỷ lệ người vi phạm từ 3 lần trở lên = số người vi phạm từ 3 lần trở lên ÷ tổng số người vi phạm × 100.

Thuật ngữ Nhật (Hiragana)	Nghĩa tiếng Việt
附表7（ふひょうなな）	Phụ lục 7
運転者群（うんてんしゃぐん）	Nhóm người lái xe
違反者率（いはんしゃりつ）	Tỷ lệ người vi phạm
3回以上の違反者率（さんかいいじょうのいはんしゃりつ）	Tỷ lệ người vi phạm từ 3 lần trở lên
事故率（じこりつ）	Tỷ lệ tai nạn
年間走行距離（ねんかんそうこうきょり）	Quãng đường chạy hằng năm
大型トラック（おおがたとらっく）	Xe tải lớn
小型トラック（こがたとらっく）	Xe tải nhỏ
送迎用車両（そうげいようしゃりょう）	Xe đưa đón
兼業運転者（けんぎょううんてんしゃ）	Người lái xe kiêm nhiệm
マイカー運転者（まいかーうんてんしゃ）	Người lái xe cá nhân

PHIẾU KHẢO SÁT: THỰC TRẠNG LÁI XE

Khảo sát về thực trạng lái xe

Lời đề nghị về cuộc khảo sát

Cuộc khảo sát này được thực hiện nhằm tìm hiểu thực trạng lái xe của những người đến gia hạn giấy phép lái xe, làm tài liệu tham khảo cho các chính sách trong thời gian tới. Nội dung trả lời sẽ không khiến người tham gia bị bất lợi; xin hãy trả lời đúng với thực tế.

Hướng dẫn điền phiếu

• Khoanh tròn số thứ tự phù hợp hoặc ghi ý kiến cụ thể vào phần ngoặc đơn.

• Trả lời theo thứ tự câu hỏi. Một số câu có nhánh chuyển tiếp; hãy làm theo chỉ dẫn ghi tại câu hỏi.

• Nếu không rõ cách điền, hãy hỏi nhân viên phụ trách.

Nghề nghiệp (các lựa chọn trên phiếu)

• Công chức/viên chức nhà nước; giáo viên/nhân viên giáo dục; tự kinh doanh; nông-lâm-ngư nghiệp; thương mại/công nghiệp/dịch vụ; vận tải; xây dựng; nghề tự do; học sinh/sinh viên; nội trợ; nghề khác; không có việc làm.

Thuật ngữ Nhật (Hiragana)	Nghĩa tiếng Việt
運転の実態に関するアンケート調査（うんてんのじったいにかんするあんけーとちょうさ） 調査についてのお願い（ちょうさについてのおねがい）	Khảo sát về thực trạng lái xe
記入上のお願い（きにゅうじょうのおねがい）	Lời đề nghị về khảo sát
職業（しょくぎょう）	Hướng dẫn điền phiếu
公務員（こうむいん）	Nghề nghiệp

CÂU HỎI 1 VÀ 2: NHÓM NGƯỜI LÁI XE, KINH NGHIỆM

Câu 1. Với tư cách người lái xe, bạn thuộc nhóm nào sau đây? Chỉ chọn một.

• Tài xế taxi; tài xế xe hire (xe thuê có tài xế); tài xế xe buýt tuyến cố định; tài xế xe buýt du lịch.

• Tài xế xe tải lớn; xe tải nhỏ; xe ben; xe trộn bê tông hoặc xe tương tự.

• Tài xế xe bồn chở xăng dầu hoặc xe chở hàng nguy hiểm.

• Người điều khiển xe khẩn cấp như xe cứu hỏa, xe cứu thương, xe tuần tra.

• Người lái xe đưa đón (xe cá nhân); người lái mô tô/xe gắn máy trong công việc.

• Người lái xe cá nhân (bao gồm mô tô và xe gắn máy); người lái xe khác.

• Hầu như không lái xe hoặc hoàn toàn không lái xe.

Câu 2. Bạn có khoảng bao nhiêu năm kinh nghiệm lái xe? Chỉ chọn một.

• Từ 15 năm trở lên; từ 10 đến dưới 15 năm; từ 5 đến dưới 10 năm.

• Từ 3 đến dưới 5 năm; từ 1 đến dưới 3 năm; dưới 1 năm; chưa có kinh nghiệm lái xe.

Thuật ngữ Nhật (Hiragana)	Nghĩa tiếng Việt
問1（といいち）	Câu hỏi 1
運転者（うんてんしゃ）	Người lái xe
タクシーの運転者（たくしーのうんてんしゃ）	Câu hỏi 2
路線バスの運転者（ろせんばすのうんてんしゃ）	Số năm kinh nghiệm lái xe
問2（といに）	Từ 15 năm trở lên
運転経験年数（うんてんけいけんねんすう）	Chưa có kinh nghiệm lái xe

CÂU HỎI 3 VÀ 4: TẦN SUẤT, MỨC ĐỘ YÊU THÍCH VÀ QUÃNG ĐƯỜNG

Câu 3. Trong một năm gần đây, bạn lái xe với tần suất như thế nào? Chỉ chọn một.

• Hầu như mỗi ngày; khoảng 2–3 ngày mỗi tuần; khoảng 1–4 ngày mỗi tháng; vài lần mỗi năm; hoàn toàn không lái xe.

• Nếu chọn “hoàn toàn không lái xe”, chuyển đến câu 6.

Câu 3-1. Chỉ dành cho người trả lời “hầu như mỗi ngày”: Bạn thích hay không thích lái xe?

• Rất thích lái xe; tương đối thích; không đặc biệt thích cũng không ghét; tương đối không muốn lái; nếu có thể thì không muốn lái.

Câu 4. Trong một năm gần đây, tổng quãng đường bạn đã lái là bao nhiêu? Ghi riêng cho tất cả loại xe bạn sử dụng.

• Xe buýt/xe tải; xe hire/taxi; ô tô con cá nhân; mô tô/xe gắn máy; phương tiện khác. Đơn vị ghi: km/năm.

Thuật ngữ Nhật (Hiragana)	Nghĩa tiếng Việt
問3（といさん）	Câu hỏi 3
運転頻度（うんてんひんど）	Tần suất lái xe
ほとんど毎日（ほとんどまいにち）	Hầu như mỗi ngày
週に2〜3日位（しゅうににさんにちくらい）	Khoảng 2–3 ngày/tuần
月に1〜4日位（つきにいちからよっかくらい）	Khoảng 1–4 ngày/tháng
年に数回位（ねんにすうかいくらい）	Câu hỏi 3-1
問3-1（といさんのいち）	Câu hỏi 4
問4（といよん）	Quãng đường lái xe

CÂU HỎI 5: MỤC ĐÍCH LÁI XE VÀ CHỖ ĐỖ XE

Câu 5. Bạn thường lái xe trong những trường hợp/mục đích nào?

• Công việc; đi làm; đi học; hoạt động giải trí cá nhân; hoạt động giải trí cùng gia đình; đưa đón người thân; mua sắm; mục đích khác.

• Phiếu yêu cầu chọn tối đa 3 mục đích sử dụng và chọn 1 mục có tần suất thường xuyên nhất.

Câu 5-3. Chỉ dành cho người chọn đi làm hoặc đi học ở câu 5-1: Bạn bố trí chỗ đỗ xe bằng cách nào? Chỉ chọn một.

• Sử dụng bãi đỗ thuộc sở hữu công ty/cơ quan.

• Sử dụng bãi đỗ tư nhân do công ty/cơ quan thuê.

• Tự thuê hoặc sử dụng bãi đỗ có thu phí gần công ty/cơ quan.

• Tự thuê hoặc sử dụng bãi đỗ có thu phí gần ga gần nhất.

• Đỗ tại nhà người thân, người quen hoặc bạn bè.

• Đỗ tại khu đất trống phù hợp.

• Buộc phải đỗ xe trên đường.

• Cách khác (ghi cụ thể).

Thuật ngữ Nhật (Hiragana)	Nghĩa tiếng Việt
問5（といご）	Câu hỏi 5
用途（ようと）	Mục đích sử dụng
業務・仕事（ぎょうむ・しごと）	Công việc/nhiệm vụ
通勤（つうきん）	Đi làm
通学（つうがく）	Đi học
買物（かいもの）	Mua sắm
駐車場（ちゅうしゃじょう）	Bãi đỗ xe
路上駐車（ろじょうちゅうしゃ）	Đỗ xe trên đường

CÂU HỎI 6: SỞ HỮU XE VÀ LỊCH SỬ SỬ DỤNG XE

Câu 6. Gia đình bạn có sở hữu ô tô/xe cá nhân từ xe gắn máy trở lên không?

• Có xe sử dụng riêng cho bản thân; có xe dùng chung trong gia đình; không có xe. Nếu không có xe, chuyển đến câu 7.

Câu 6-1 và 6-2. Nếu có xe, hãy ghi số lượng theo từng loại và đánh dấu loại xe bạn chủ yếu điều khiển.

• Ô tô con; xe van/xe tải nhẹ; xe van tuyến/xe wagon; xe tải; mô tô; xe gắn máy; loại khác.

Câu 6-3. Từ trước đến nay, bạn đã từng lái những loại xe nào? Chỉ chọn một.

• Ngay từ đầu chỉ lái xe gắn máy; ngay từ đầu chỉ lái mô tô; ngay từ đầu chỉ lái xe bốn bánh.

• Chuyển từ mô tô (bao gồm xe gắn máy) sang xe bốn bánh; chuyển từ xe bốn bánh sang mô tô/xe gắn máy.

• Ngay từ đầu đã lái cả xe bốn bánh và xe hai bánh; trường hợp khác. Không tính xe công vụ do công ty/cơ quan cung cấp.

Thuật ngữ Nhật (Hiragana)	Nghĩa tiếng Việt
問6（といろく）	Câu hỏi 6
自己専用車（じこせんようしゃ）	Xe sử dụng riêng
家族共用車（かぞくきょうようしゃ）	Xe dùng chung trong gia đình
車種（しゃしゅ）	Loại phương tiện
台数（だいすう）	Số lượng xe
車歴（しゃれき）	Lịch sử sử dụng/chuyển đổi loại xe
四輪（よんりん）	Xe bốn bánh
自動二輪（じどうにりん）	Mô tô hai bánh
原付（げんつき）	Xe gắn máy dung tích nhỏ

CÂU HỎI 7 VÀ 8: QUAN ĐIỂM VÀ CẢM GIÁC LO NGẠI

Câu 7. Bạn đồng ý hay không đồng ý với các ý kiến sau?

• Giao thông đã đông đúc đến mức này thì không thể phòng tránh tai nạn giao thông.

• Dù mỗi người tự chú ý, vẫn có người lái xe xấu nên cũng không thể làm gì.

• Nếu cảnh sát tăng cường xử lý các vi phạm nguy hiểm thì tai nạn sẽ giảm.

• Nếu từng người lái xe thận trọng thì tai nạn sẽ giảm.

• Mọi người chạy quá tốc độ bất kể điều kiện môi trường đường sá nên tai nạn không giảm.

Với mỗi ý kiến, chọn một trong hai phương án: “Đồng ý” hoặc “Không đồng ý”.

Câu 8. Khi lái xe trên những con đường bạn thường đi, bạn có khi nào lo sợ sẽ gặp tai nạn giao thông không? Chỉ chọn một.

• Có thể người đi bộ hoặc xe đạp bất ngờ lao ra.

• Có thể xe khác đâm vào mình.

• Có thể mình va chạm với người đi bộ hoặc xe đạp.

• Có thể mình đâm vào xe khác.

• Cảm thấy lo lắng một cách mơ hồ.

• Không cảm thấy lo lắng.

Thuật ngữ Nhật (Hiragana)	Nghĩa tiếng Việt
問7（といなな）	Câu hỏi 7
そう思う（そうおもう）	Đồng ý/cho là đúng
そうは思わない（そうはおもわない）	Không đồng ý/không nghĩ như vậy
問8（といはち）	Câu hỏi 8
不安（ふあん）	Lo lắng/bất an
自転車（じてんしゃ）	Xe đạp
飛び出す（とびだす）	Bất ngờ lao ra

CÂU HỎI 9, 10 VÀ 11: SUÝT TAI NẠN, TỰ ĐÁNH GIÁ VÀ DỰ ĐỊNH

Câu 9. Khi lái xe từ trước đến nay, bạn đã từng có trải nghiệm giật mình hoặc suýt xảy ra tai nạn giao thông chưa?

• Thường xuyên gặp; thỉnh thoảng gặp; hình như đã từng một lần; hoàn toàn/hầu như chưa từng gặp.

Câu 9-1. Chỉ dành cho người thường xuyên hoặc thỉnh thoảng gặp: Theo bạn, khi đó bên nào có lỗi?

• Có phần lỗi chủ yếu ở mình; lỗi hai bên tương đương; có phần lỗi chủ yếu ở phía bên kia.

Câu 10. Bạn tự đánh giá kỹ năng lái xe của mình như thế nào?

• Lái giỏi hơn người khác; ở mức trung bình như mọi người; lái kém hơn người khác.

Câu 11. Từ nay về sau, bạn có tiếp tục lái xe không?

• Tiếp tục lái xe; nếu có thể thì không muốn lái; dự định một ngày nào đó sẽ ngừng lái; không biết.

Thuật ngữ Nhật (Hiragana)	Nghĩa tiếng Việt
問9（といきゅう）	Câu hỏi 9
ヒヤリ体験（ひやりたいけん）	Trải nghiệm giật mình/suýt tai nạn
問9-1（といきゅうのいち）	Câu hỏi 9-1
問10（といじゅう）	Câu hỏi 10
運転技量（うんてんぎりょう）	Kỹ năng/trình độ lái xe
問11（といいちいち）	Câu hỏi 11

CÂU HỎI 11-1, 12 VÀ 13: LÝ DO, TÁC PHONG VÀ MÃ NƠI CƯ TRÚ

Câu 11-1. Chỉ dành cho người không muốn tiếp tục lái hoặc dự định ngừng lái: Lý do chính là gì? Chọn một.

• Chi phí nhiên liệu trở thành gánh nặng; chi phí duy trì xe (kiểm tra, bảo dưỡng, thuế...) quá cao.

• Lo ngại tai nạn giao thông; lái xe gây mệt mỏi; không còn nhu cầu lái xe.

• Không có chỗ đỗ xe; cảm thấy đã đến giới hạn do tuổi tác; đã có phương tiện giao thông công cộng; đường sá đông đúc; lý do khác.

Câu 12. Xét tổng thể, bạn cho rằng tác phong của người điều khiển các loại phương tiện sau tốt hay xấu? Hãy xếp hạng theo thứ tự tác phong xấu nhất.

• Ô tô cá nhân; taxi; xe tải; xe buýt tuyến cố định; xe hai bánh.

Câu 13. Cuối cùng, hãy tham khảo danh sách mã đô thị trong phụ lục, rồi ghi mã số tương ứng với nơi bạn đang cư trú.

Xin chân thành cảm ơn sự hợp tác của bạn. Chúng tôi mong bạn luôn chú ý lái xe an toàn, trở thành người lái xe gương mẫu không gây tai nạn và không vi phạm.

Thuật ngữ Nhật (Hiragana)	Nghĩa tiếng Việt
燃費（ねんぴ）	Mức tiêu hao nhiên liệu/chi phí nhiên liệu
維持費（いじひ）	Chi phí duy trì xe
公共輸送機関（こうきょうゆそうきかん）	Phương tiện giao thông công cộng
運転者のマナー（うんてんしゃのまなー）	Tác phong người lái xe
順位（じゅんい）	Thứ hạng
都市コード（としこーど）	Mã đô thị
ご協力ありがとうございました（ごきょうりょくありがとうございました）	Xin cảm ơn sự hợp tác của bạn

PHỤ LỤC: DANH SÁCH MÃ ĐÔ THỊ

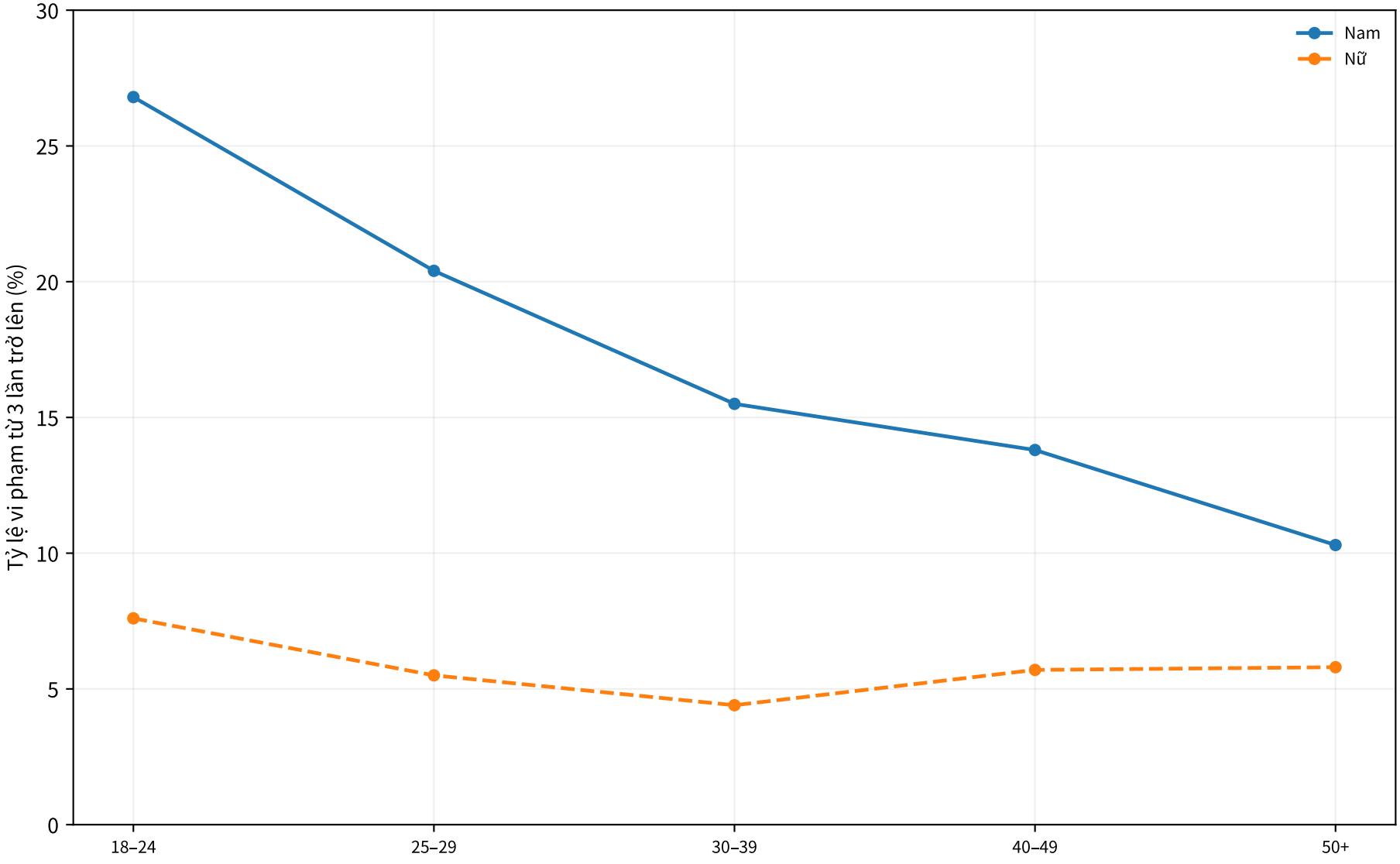
Hai trang cuối là bảng mã đô thị dùng để người tham gia khảo sát ghi mã nơi cư trú tại câu 13. Đây là danh mục địa danh Nhật Bản và mã số tương ứng. Tên địa danh là tên riêng nên được giữ nguyên tiếng Nhật để tránh nhầm lẫn khi tra cứu; phần tiêu đề và hướng dẫn được dịch sang tiếng Việt.

Các khu vực/tỉnh được nhận diện trong danh mục

- 北海道旭川（ほっかいどう・あさひかわ） khu vực Asahikawa, Hokkaido.
- 東京都（とうきょうと） Tokyo; trong bảng có các quận và thành phố thuộc Tokyo như Chiyoda, Suginami, Itabashi, Nerima, Adachi, Edogawa, Hachioji, Machida, Tama...
- 神奈川県（かながわけん） tỉnh Kanagawa; có Yokohama, Kawasaki, Yokosuka, Odawara, Sagamihara, Yamato, Ebina...
- 岩手県（いわてけん） tỉnh Iwate; 長野県（ながのけん） tỉnh Nagano; 福井県（ふくいけん） tỉnh Fukui.
- 島根県（しまねけん） tỉnh Shimane; 広島県（ひろしまけん） tỉnh Hiroshima; 徳島県（とくしまけん） tỉnh Tokushima.
- 大阪府（おおさかふ） phủ Osaka; 長崎県（ながさきけん） tỉnh Nagasaki; 沖縄県（おきなわけん） tỉnh Okinawa.

Thuật ngữ Nhật (Hiragana)	Nghĩa tiếng Việt
附表（ふひょう）	Phụ lục
都市コード（としこーど）	Mã đô thị
北海道旭川（ほっかいどうあさひかわ）	Asahikawa, Hokkaido
東京都（とうきょうと）	Tokyo
神奈川県（かながわけん）	Tỉnh Kanagawa
岩手県（いわてけん）	Tỉnh Iwate
長野県（ながのけん）	Tỉnh Nagano
福井県（ふくいけん）	Tỉnh Fukui
島根県（しまねけん）	Tỉnh Shimane
広島県（ひろしまけん）	Tỉnh Hiroshima
徳島県（とくしまけん）	Tỉnh Tokushima
大阪府（おおさかふ）	Phủ Osaka
長崎県（ながさきけん）	Tỉnh Nagasaki
沖縄県（おきなわけん）	Tỉnh Okinawa

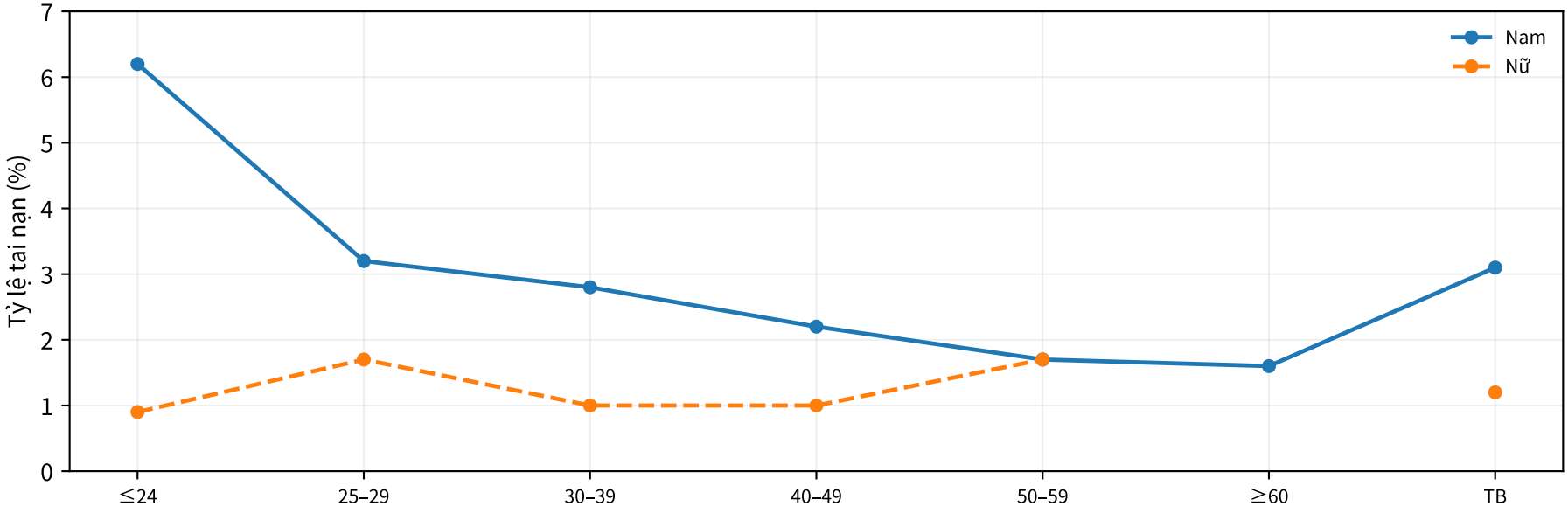
HÌNH 31. TỶ LỆ NGƯỜI VI PHẠM TỪ 3 LẦN TRỞ LÊN THEO ĐỘ TUỔI

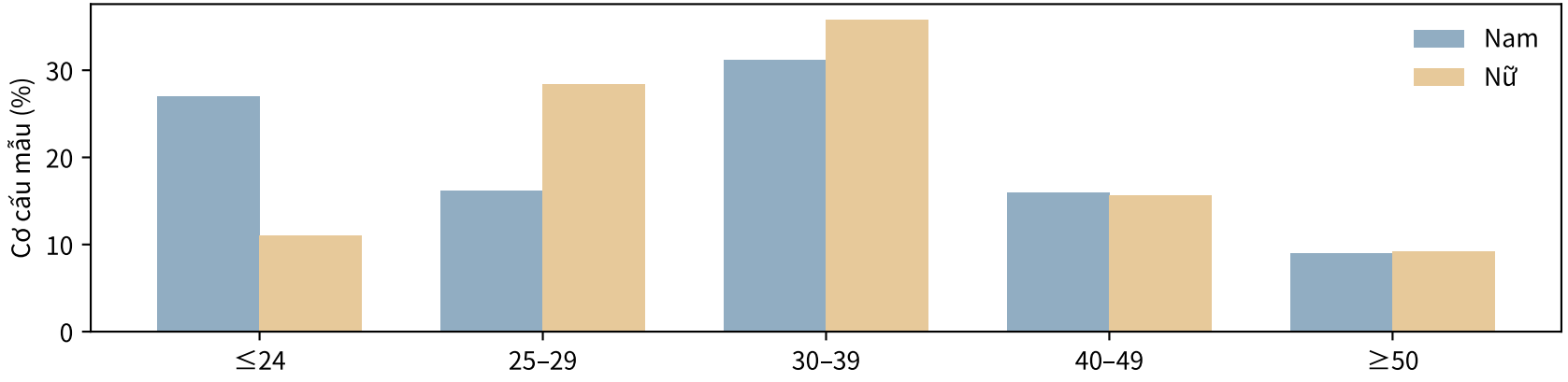


Nam giới: tỷ lệ vi phạm từ 3 lần trở lên giảm rõ rệt theo tuổi. Ở nữ, tỷ lệ thấp hơn nhiều và khá ổn định.

HÌNH 32. TỶ LỆ TAI NẠN THEO ĐỘ TUỔI

Thanh dưới thể hiện cơ cấu mẫu theo nhóm tuổi (%)

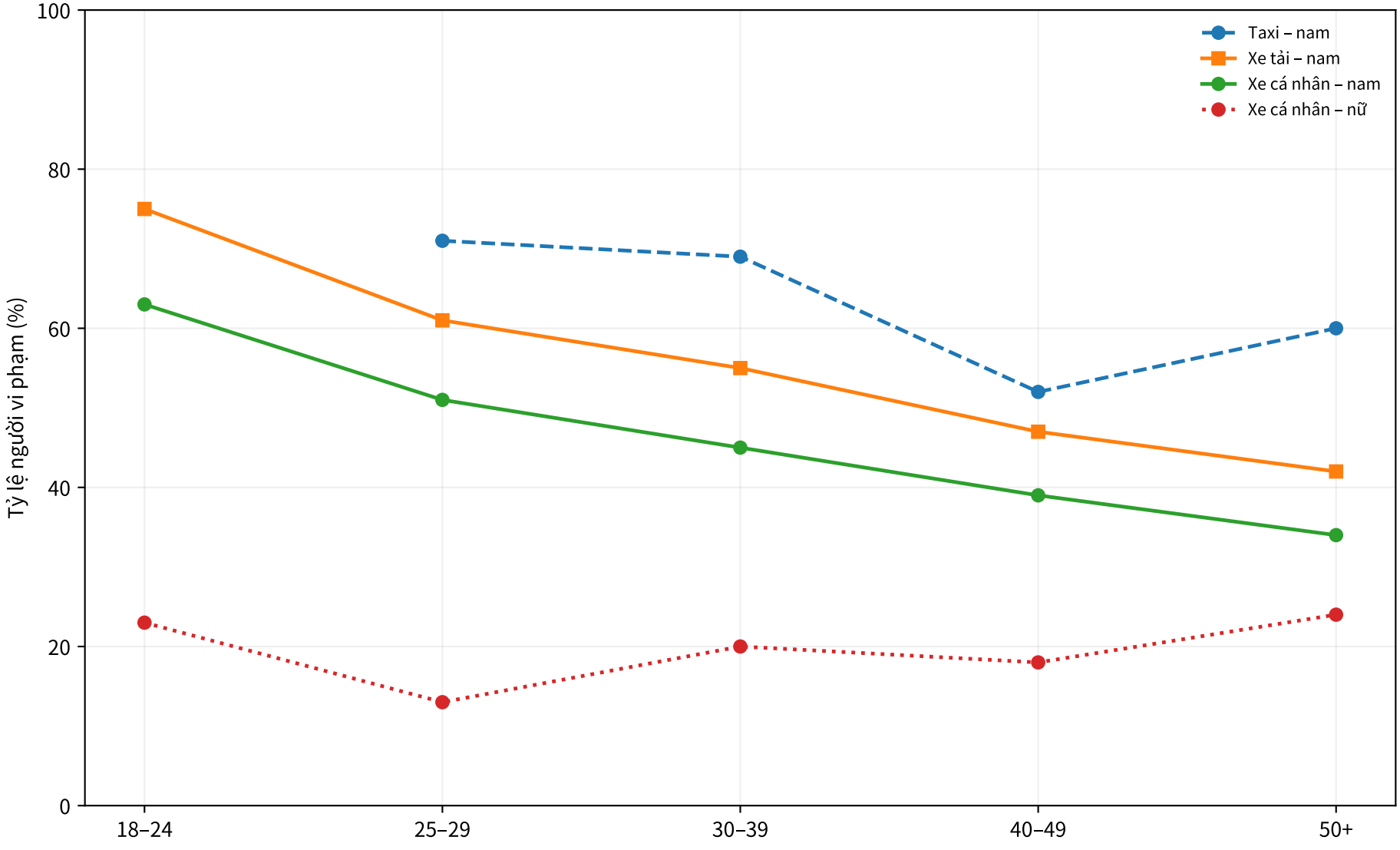




Cỡ mẫu ghi trong tài liệu: nam 27.586; nữ 10.760. Điểm trên đường biểu diễn được đọc gần đúng từ đồ thị.

HÌNH 33. TỶ LỆ VI PHẠM THEO NHÓM NGƯỜI LÁI VÀ ĐỘ TUỔI

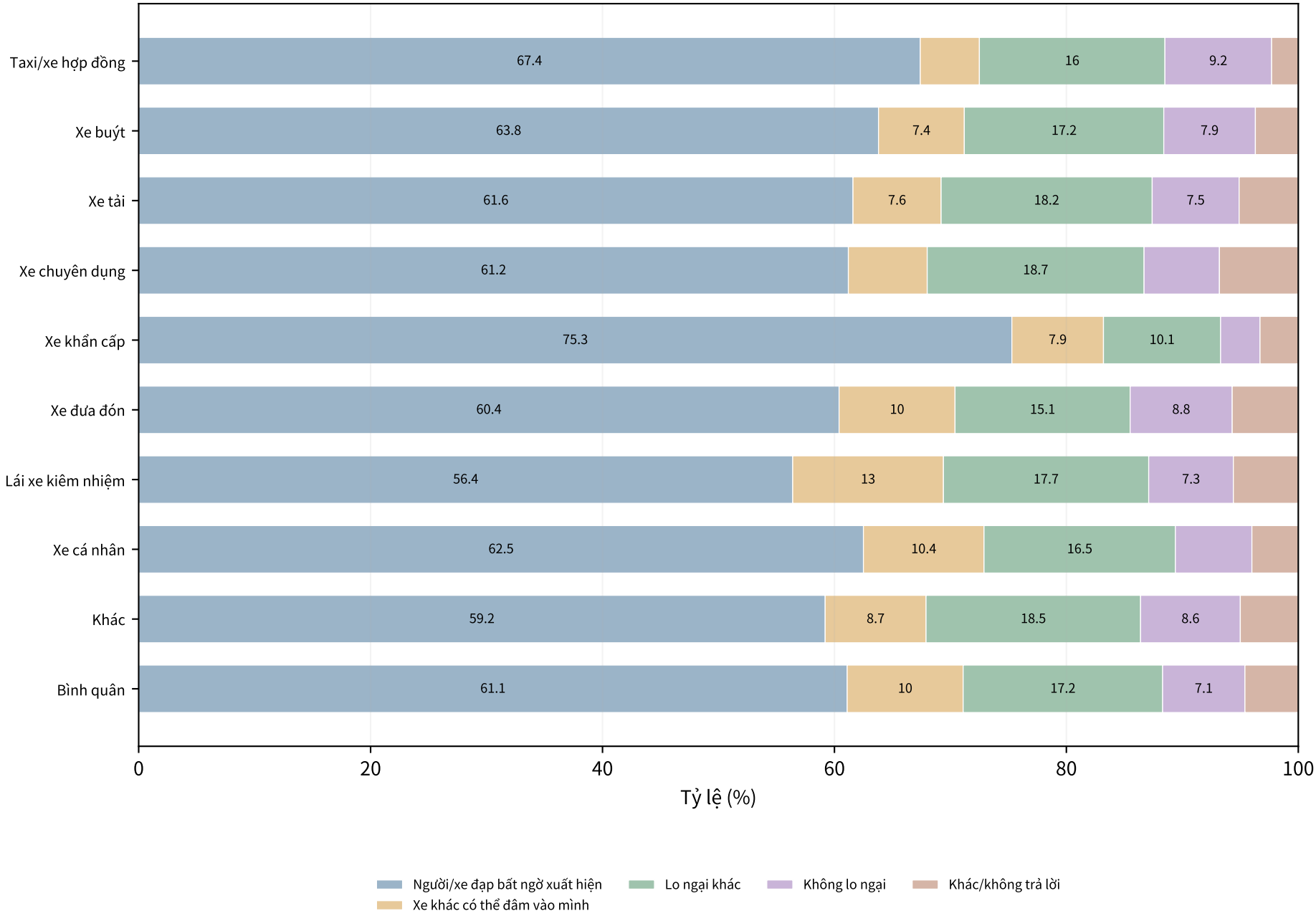
Nam: taxi/xe hợp đồng, xe tải, xe cá nhân; nữ: xe cá nhân



Taxi ở nhóm tuổi ≤24 có số mẫu quá ít nên không thể hiện; các điểm được đọc gần đúng theo đồ thị gốc.

HÌNH 34. MỨC ĐỘ LO NGẠI TAI NẠN THEO NHÓM NGƯỜI LÁI XE

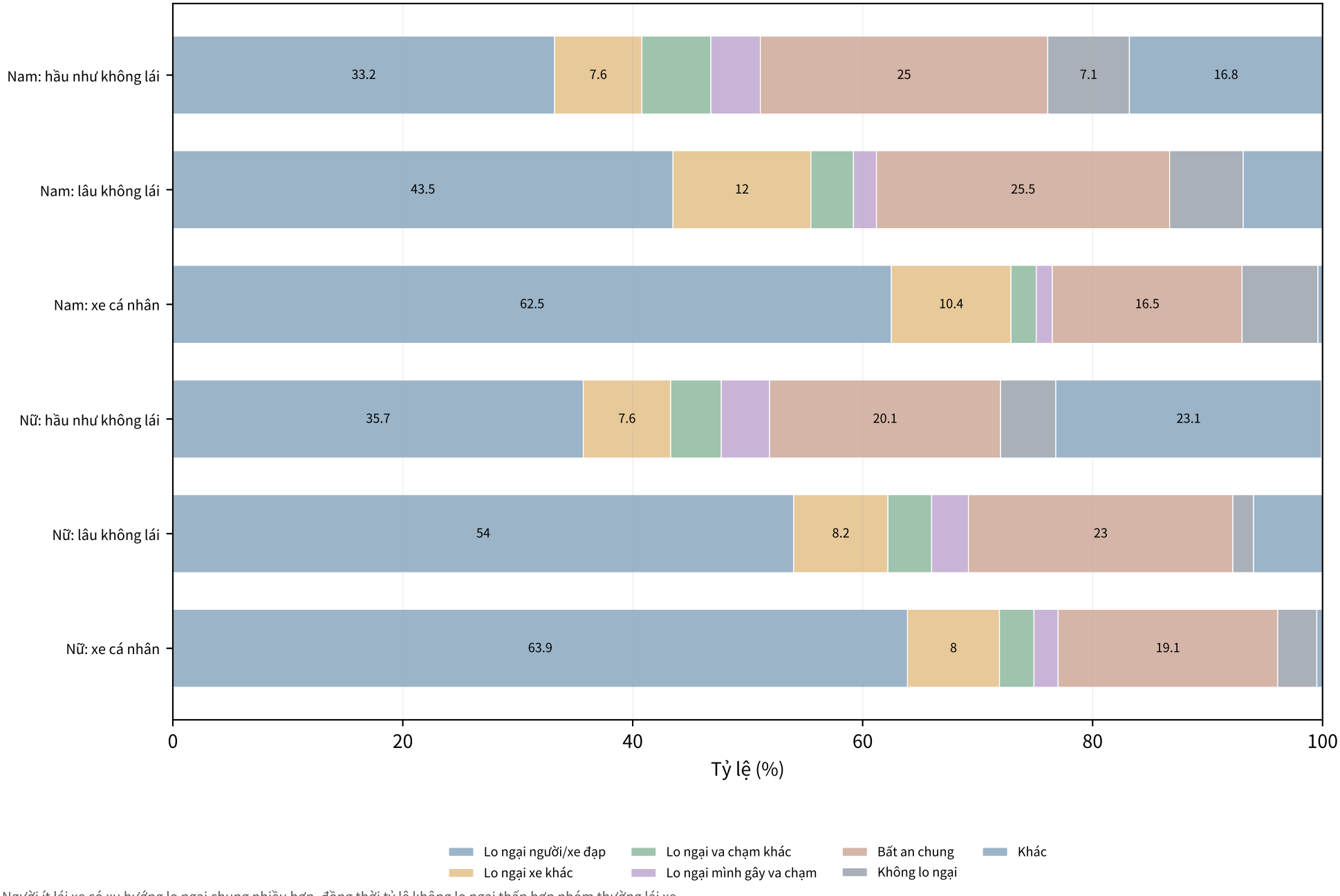
Cơ cấu câu trả lời (%)



Nhóm lái xe khẩn cấp có tỷ lệ lo ngại người hoặc xe đạp bất ngờ xuất hiện cao nhất (75,3%).

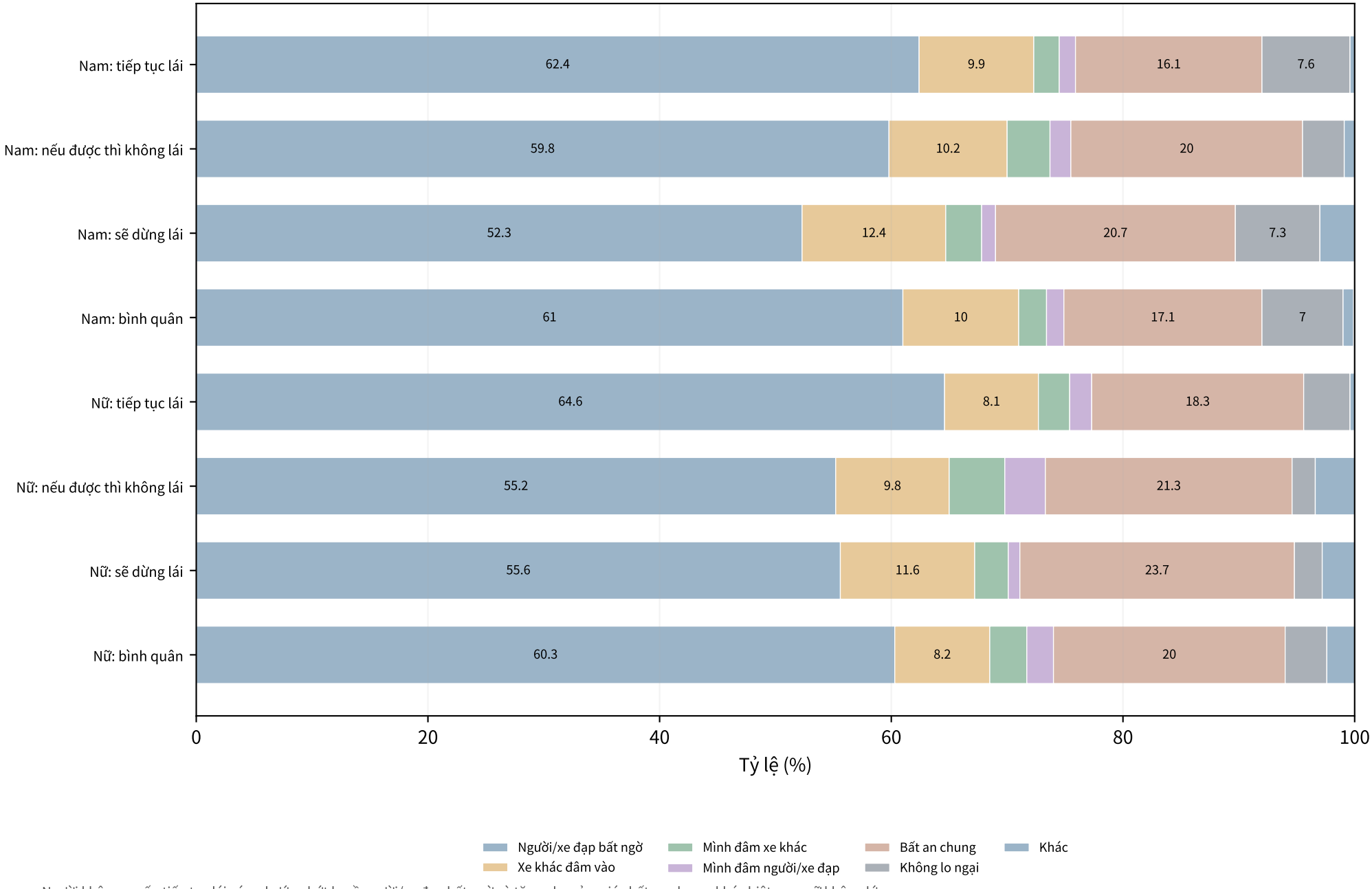
HÌNH 35. MỨC ĐỘ LO NGẠI TAI NẠN CỦA NGƯỜI ÍT LÁI XE

Nam và nữ; cơ cấu câu trả lời (%)



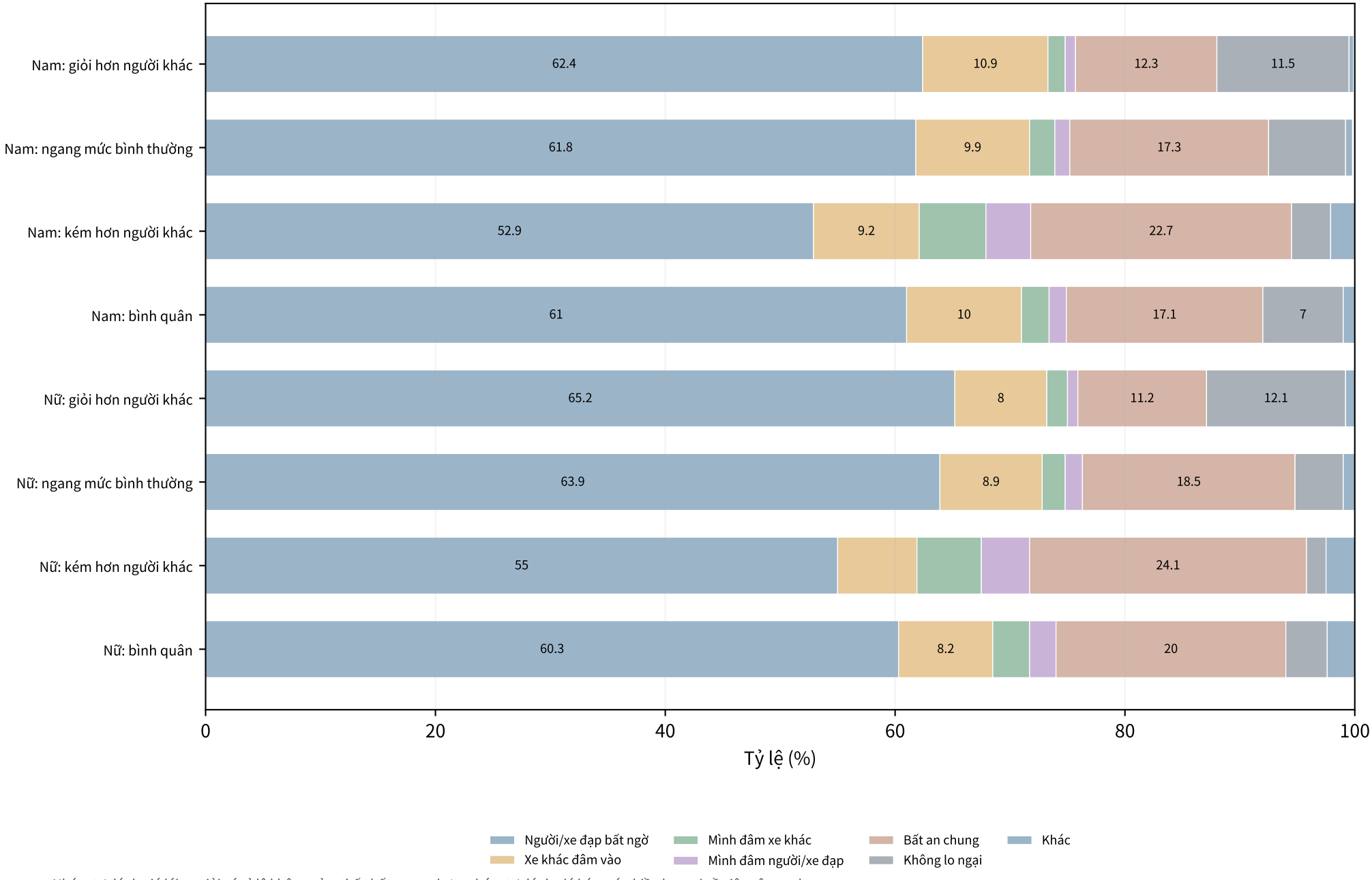
Người ít lái xe có xu hướng lo ngại chung nhiều hơn, đồng thời tỷ lệ không lo ngại thấp hơn nhóm thường lái xe.

HÌNH 36. Ý ĐỊNH TIẾP TỤC LÁI XE VÀ MỨC ĐỘ LO NGẠI TAI NẠN



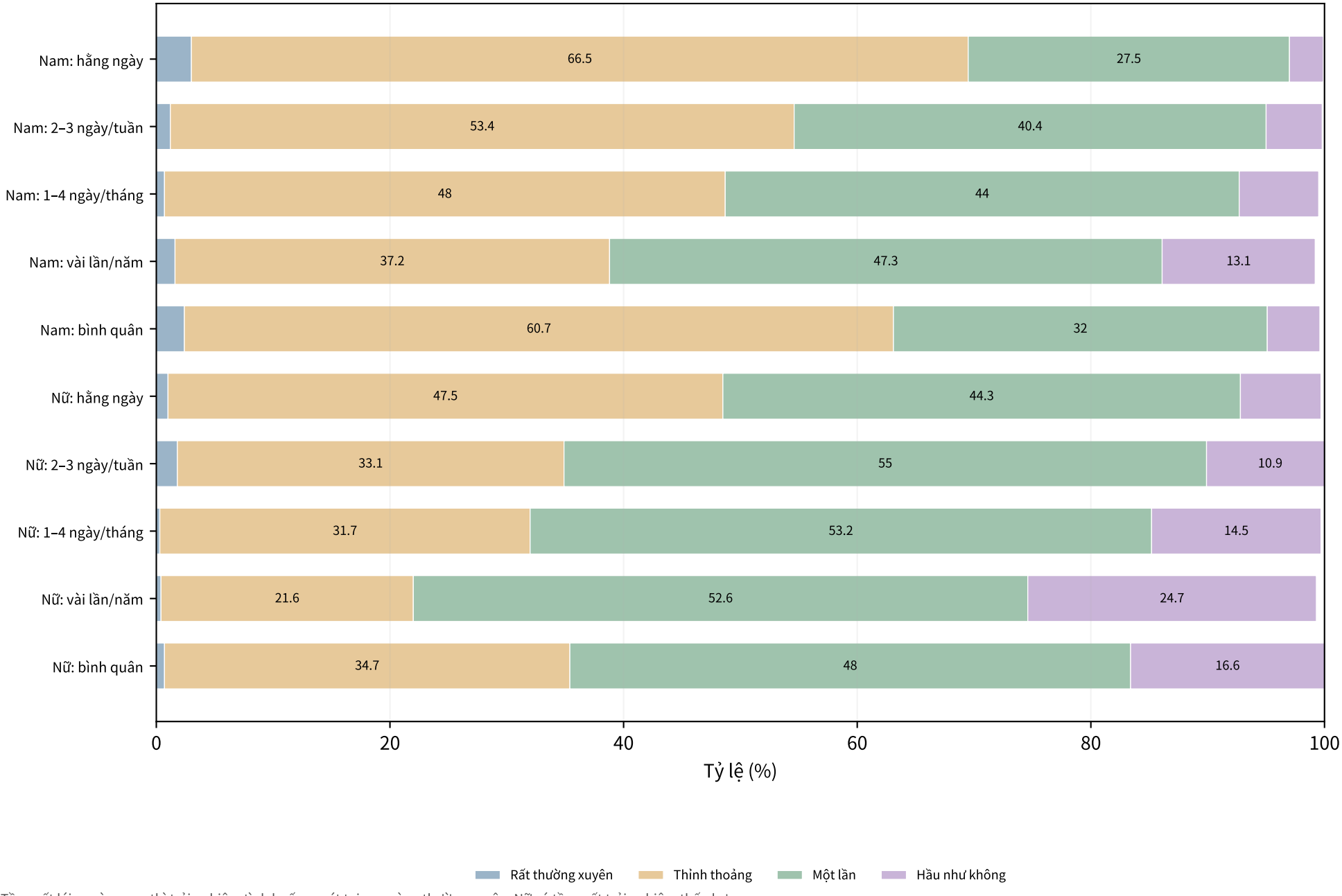
Người không muốn tiếp tục lái có xu hướng bớt lo về người/xe đạp bất ngờ và tăng nhẹ cảm giác bất an chung; khác biệt nam nữ không lớn.

HÌNH 37. TỰ ĐÁNH GIÁ KỸ NĂNG LÁI XE VÀ MỨC ĐỘ LO NGẠI TAI NẠN



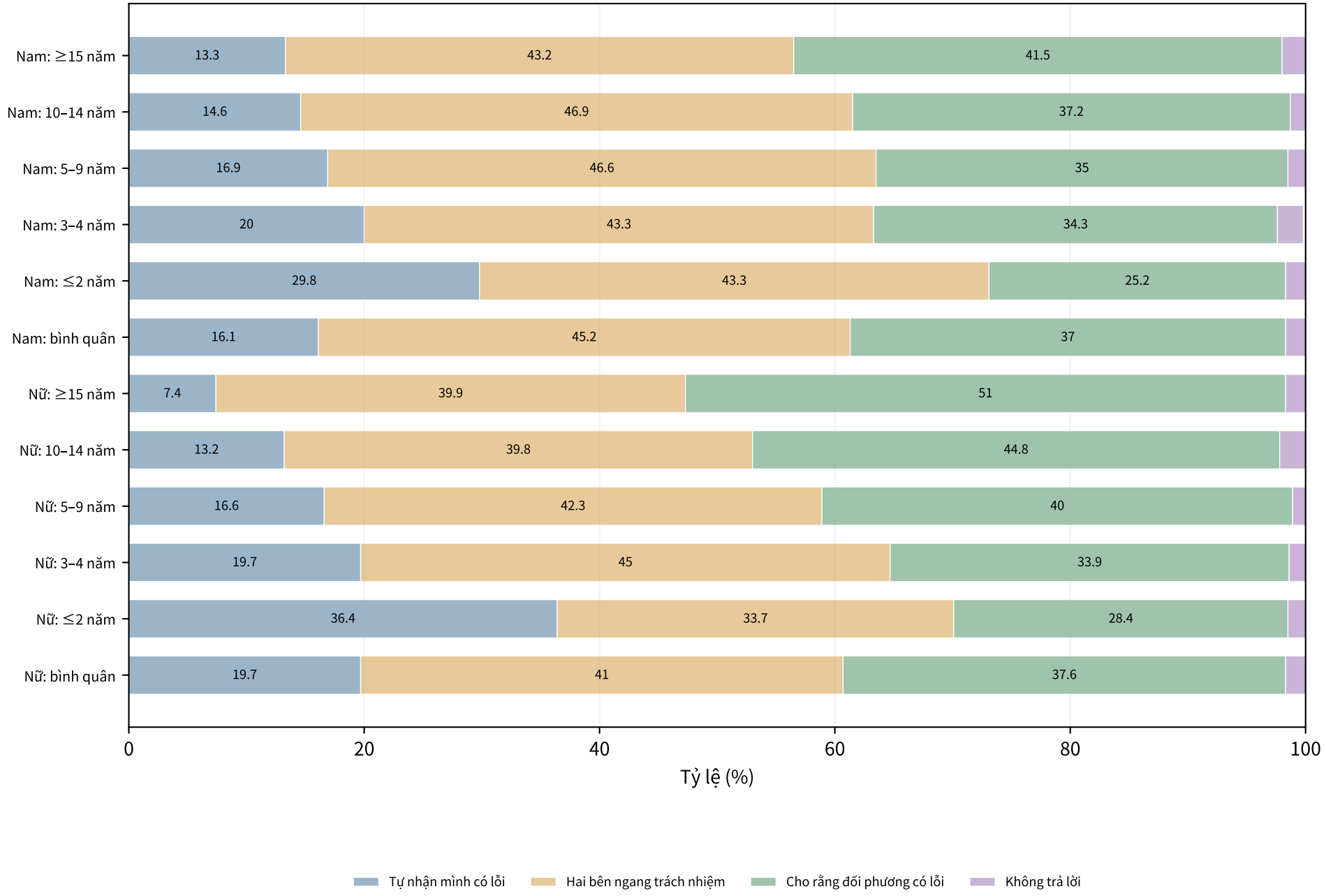
Nhóm tự đánh giá lái xe giỏi có tỷ lệ không cảm thấy bất an cao hơn; nhóm tự đánh giá kém có nhiều lo ngại về việc gây va chạm.

HÌNH 38. TẦN SUẤT LÁI XE VÀ TRẢI NGHIỆM SUÝT TAI NẠN



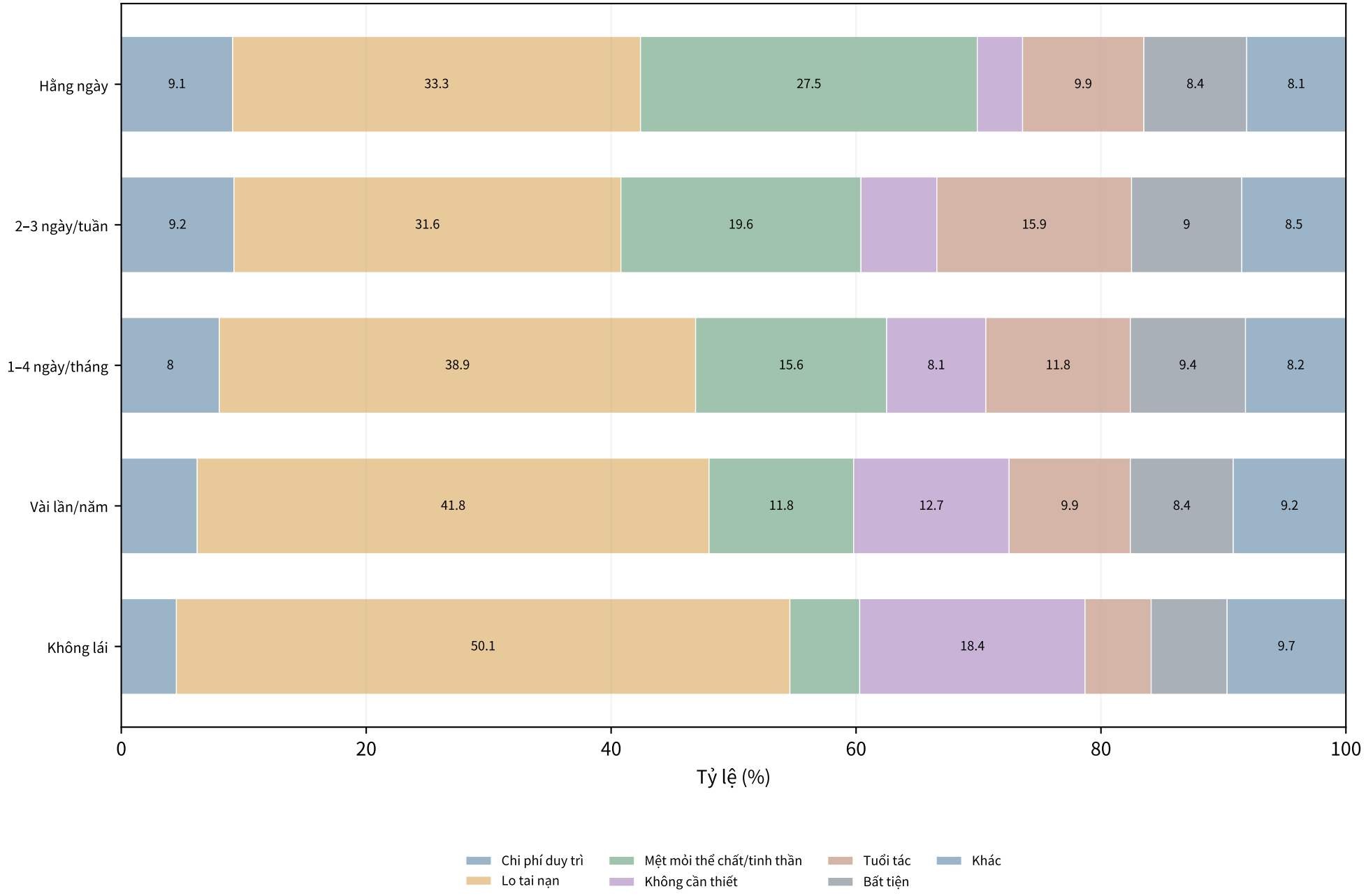
Tần suất lái xe càng cao thì trải nghiệm tình huống suýt tai nạn càng thường xuyên. Nữ có tần suất trải nghiệm thấp hơn nam.

HÌNH 39. SỐ NĂM KINH NGHIỆM VÀ NHẬN ĐỊNH TRÁCH NHIỆM KHI SUÝT TAI NẠN



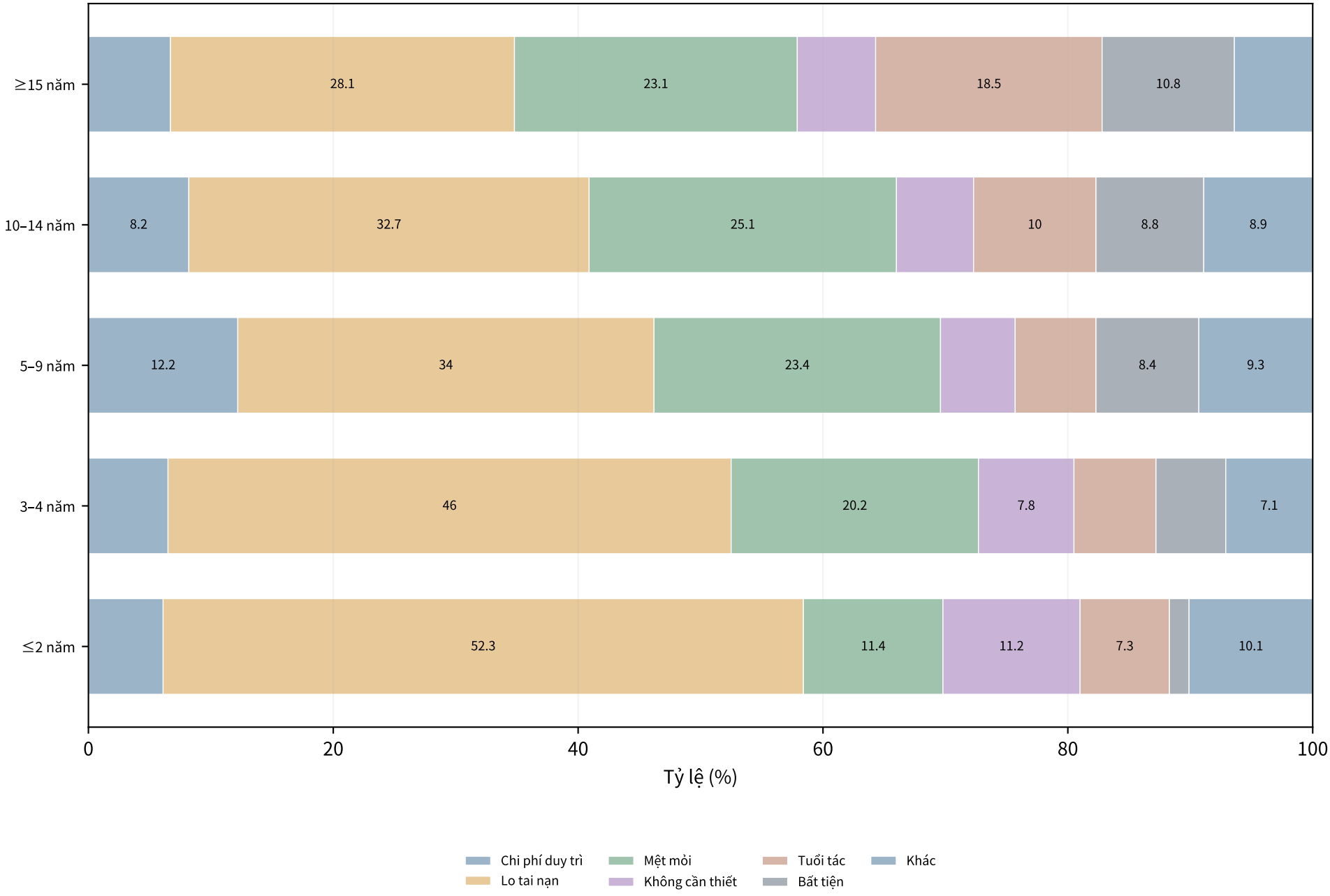
Kinh nghiệm càng lâu, người lái càng có xu hướng quy trách nhiệm cho đối phương. Nhóm có kinh nghiệm ≤2 năm thường tự nhận lỗi nhiều hơn.

HÌNH 40. TẦN SUẤT LÁI XE VÀ LÝ DO KHÔNG MUỐN LÁI



Người lái xe hằng ngày thường nêu chi phí duy trì và gánh nặng tinh thần/thể chất; người ít lái thường lo gặp tai nạn.

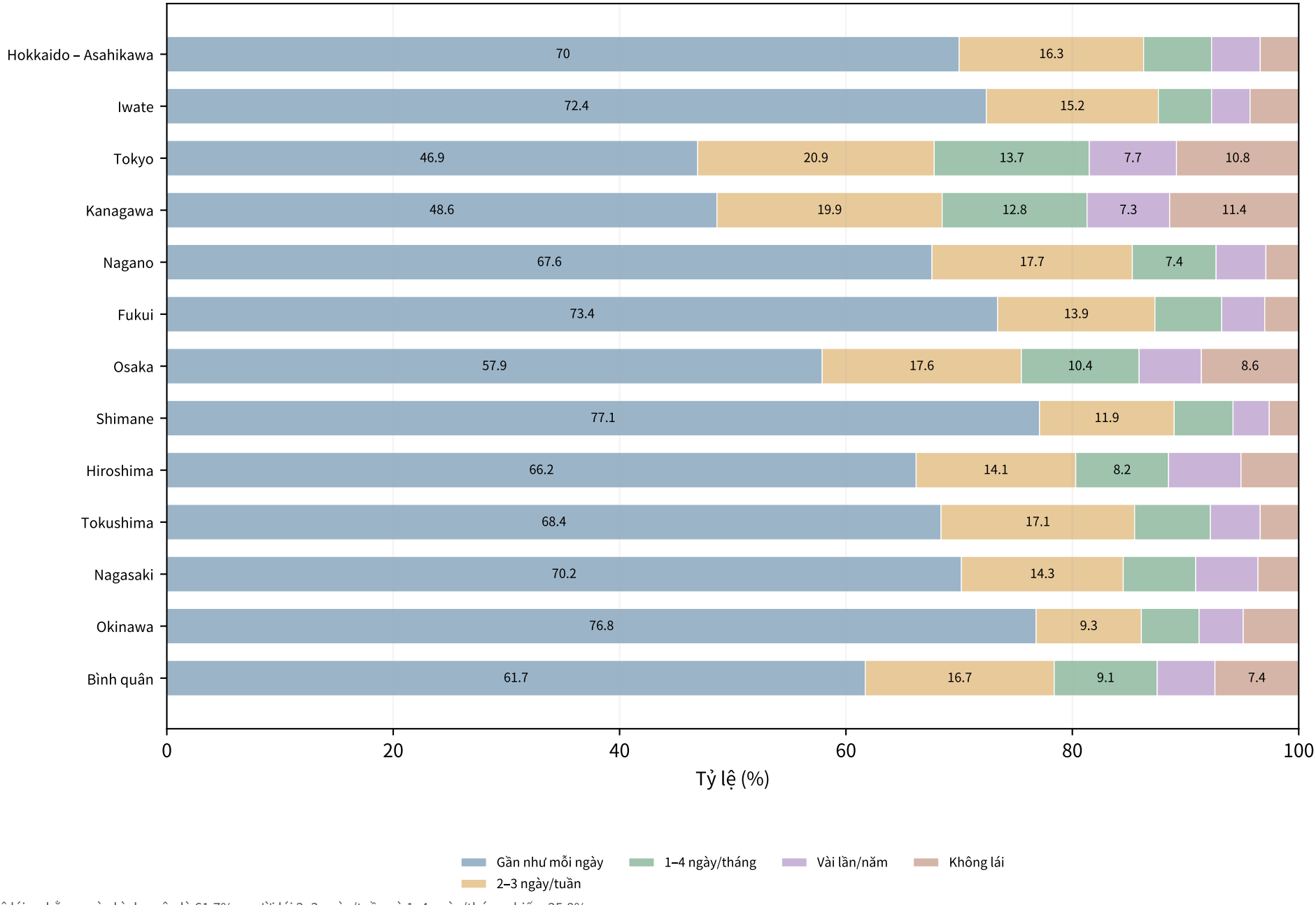
HÌNH 41. SỐ NĂM KINH NGHIỆM VÀ LÝ DO KHÔNG MUỐN LÁI



Người có ít năm kinh nghiệm thường ngại lái vì lo tai nạn; lý do chi phí duy trì nổi bật ở nhóm 5–9 năm.

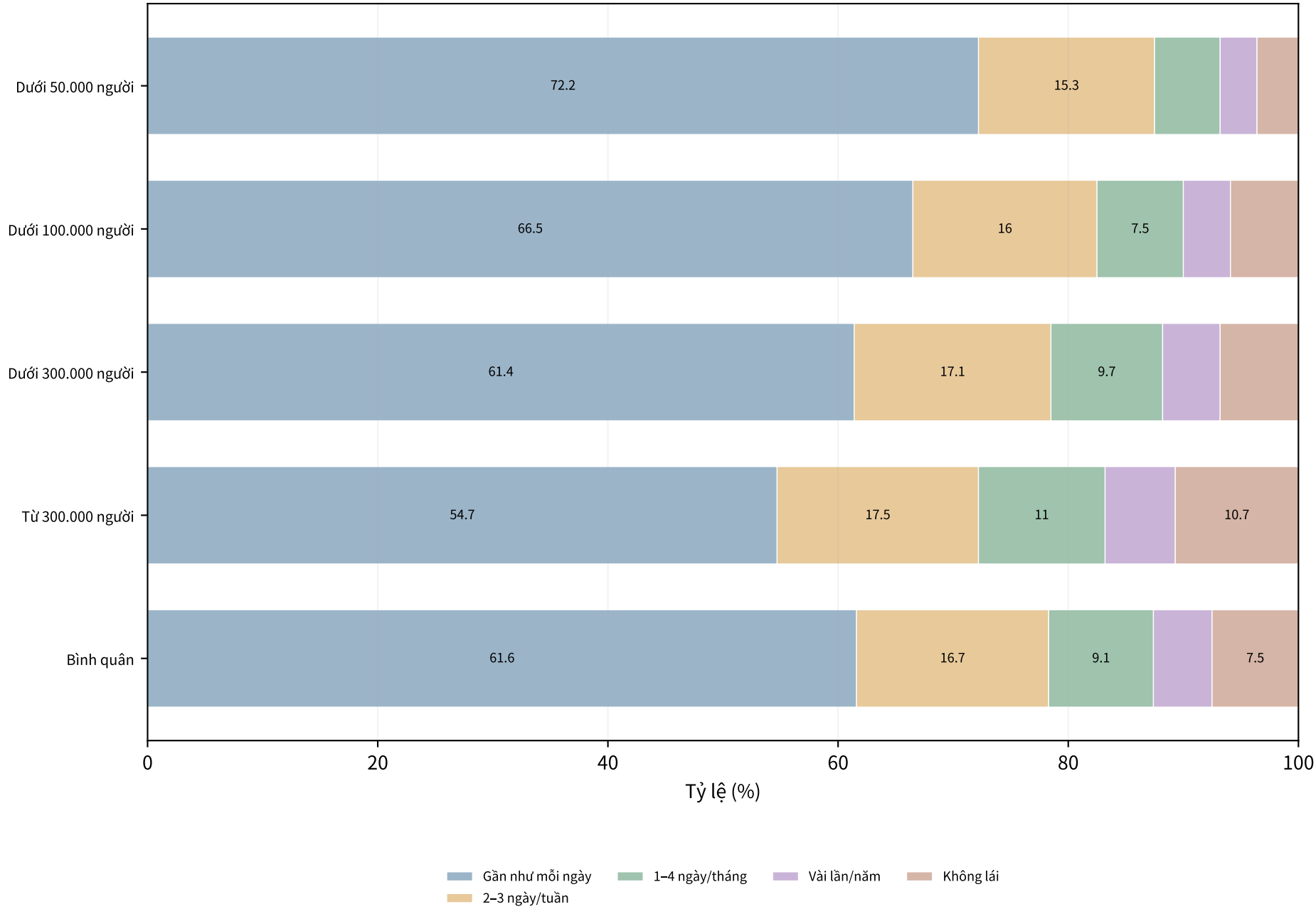
HÌNH 42. TẦN SUẤT LÁI XE THEO TỈNH/THÀNH PHỐ

Các nhóm tần suất trong cơ cấu 100%



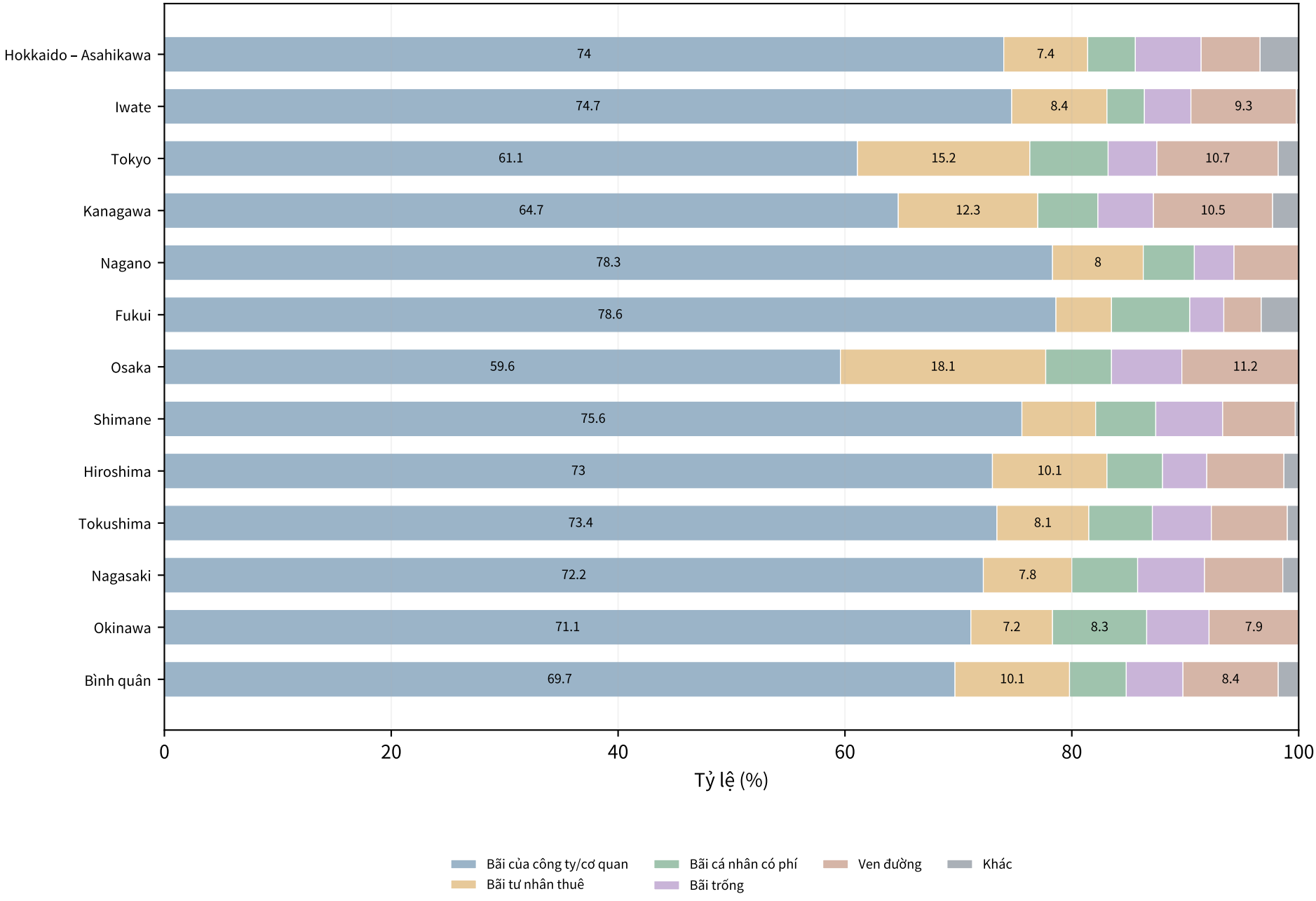
Tỷ lệ lái xe hằng ngày bình quân là 61,7%; người lái 2–3 ngày/tuần và 1–4 ngày/tháng chiếm 25,8%.

HÌNH 43. QUY MÔ ĐÔ THỊ VÀ TẦN SUẤT LÁI XE



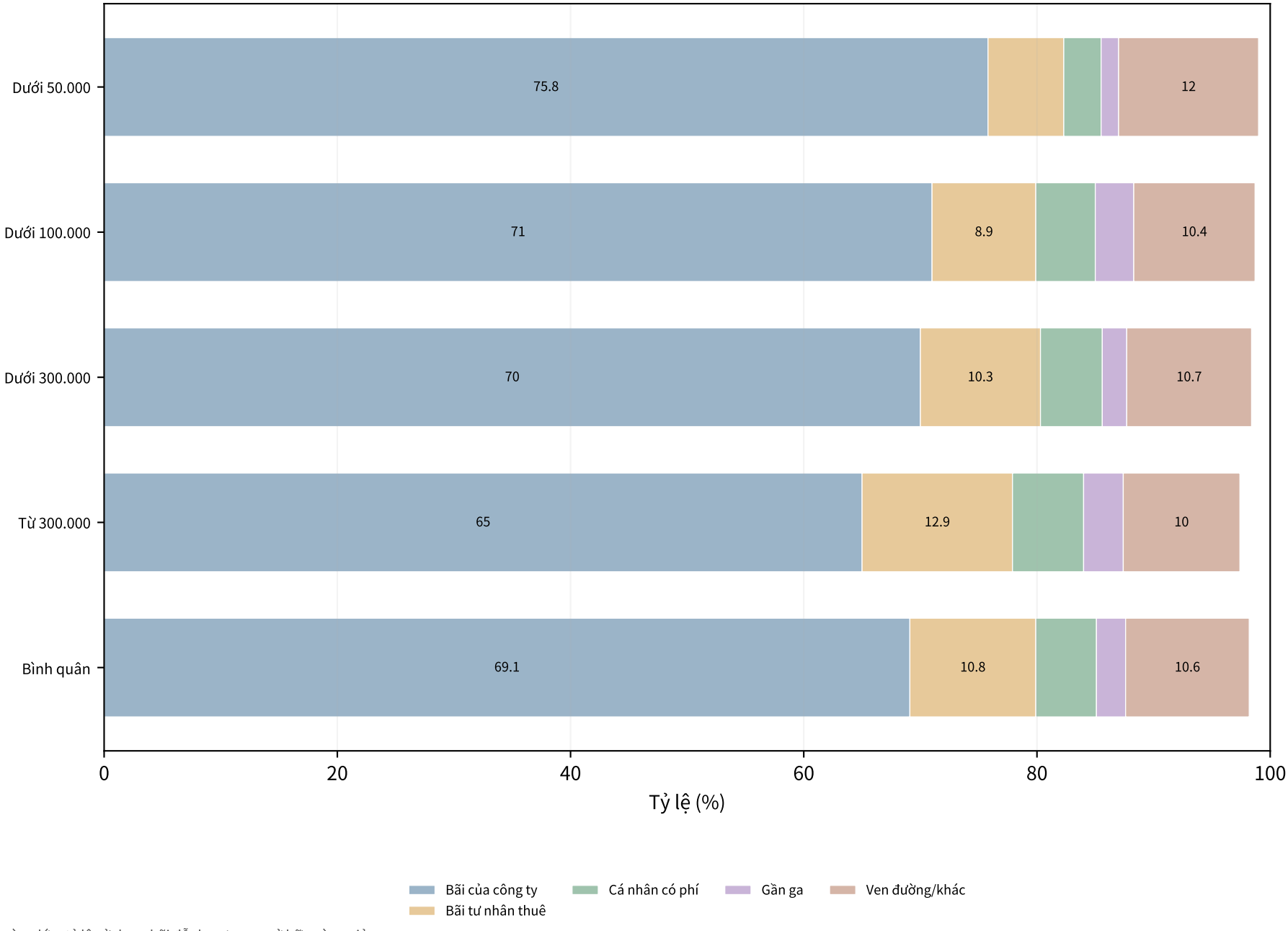
Nhóm lái xe không thường xuyên (từ 2–3 ngày/tuần trở xuống) phổ biến hơn ở đô thị lớn; tỷ lệ tại đô thị từ 300.000 dân cao khoảng 1,6 lần nhóm dưới 50.000 dân.

HÌNH 44. CÁCH BỐ TRÍ CHỖ ĐỖ XE THEO TỈNH/THÀNH



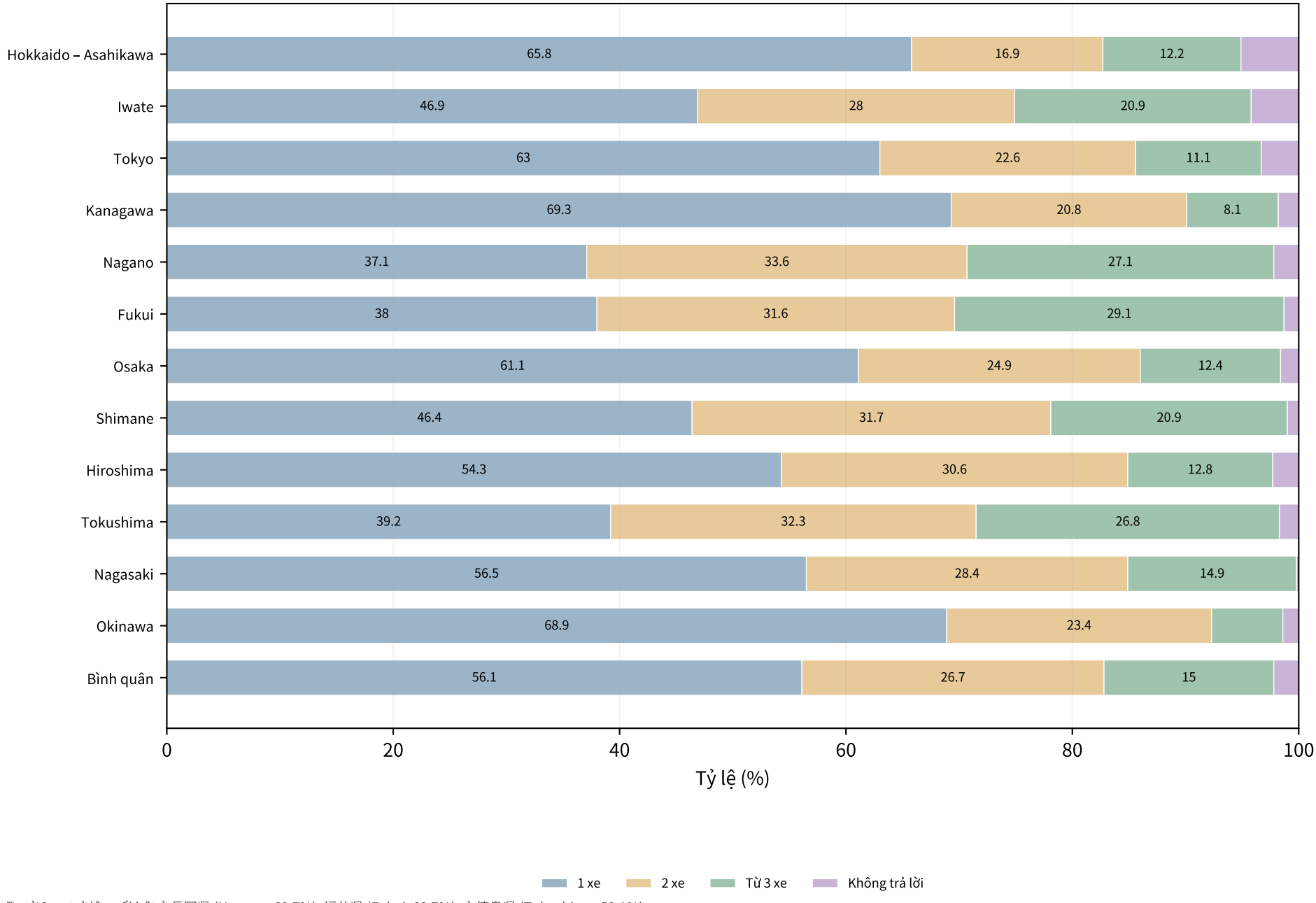
Bình quân 69,7% người đi làm/đi học bằng xe sử dụng bãi đỗ do cơ quan sở hữu; tính cả bãi tư nhân do cơ quan thuê thì tỷ lệ gần 80%.

HÌNH 45. QUY MÔ ĐÔ THỊ VÀ CÁCH BỐ TRÍ CHỖ ĐỖ XE



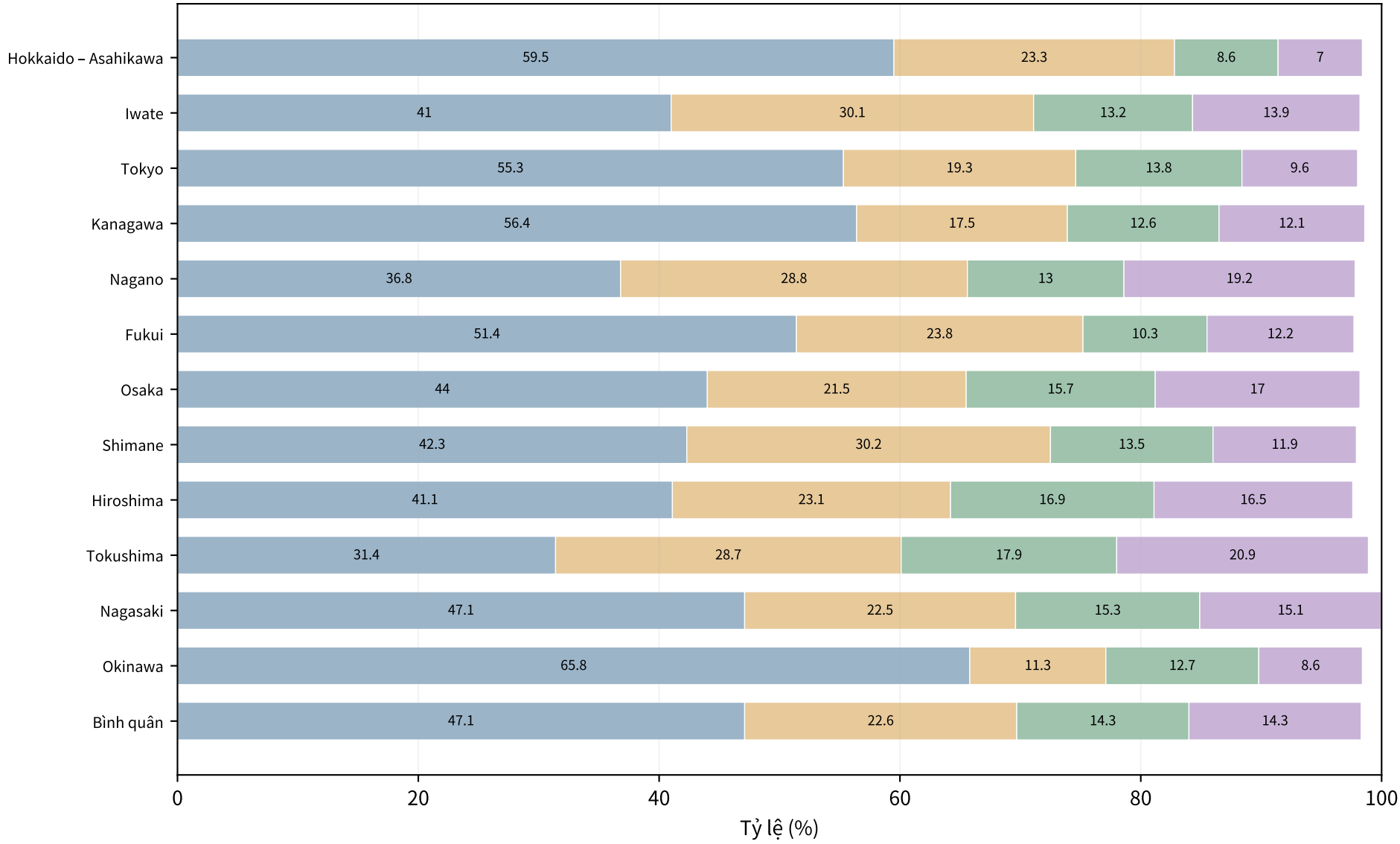
Quy mô đô thị càng lớn, tỷ lệ sử dụng bãi đỗ do cơ quan sở hữu càng giảm.

HÌNH 46. TÌNH HÌNH SỞ HỮU XE CÁ NHÂN THEO TỈNH/THÀNH



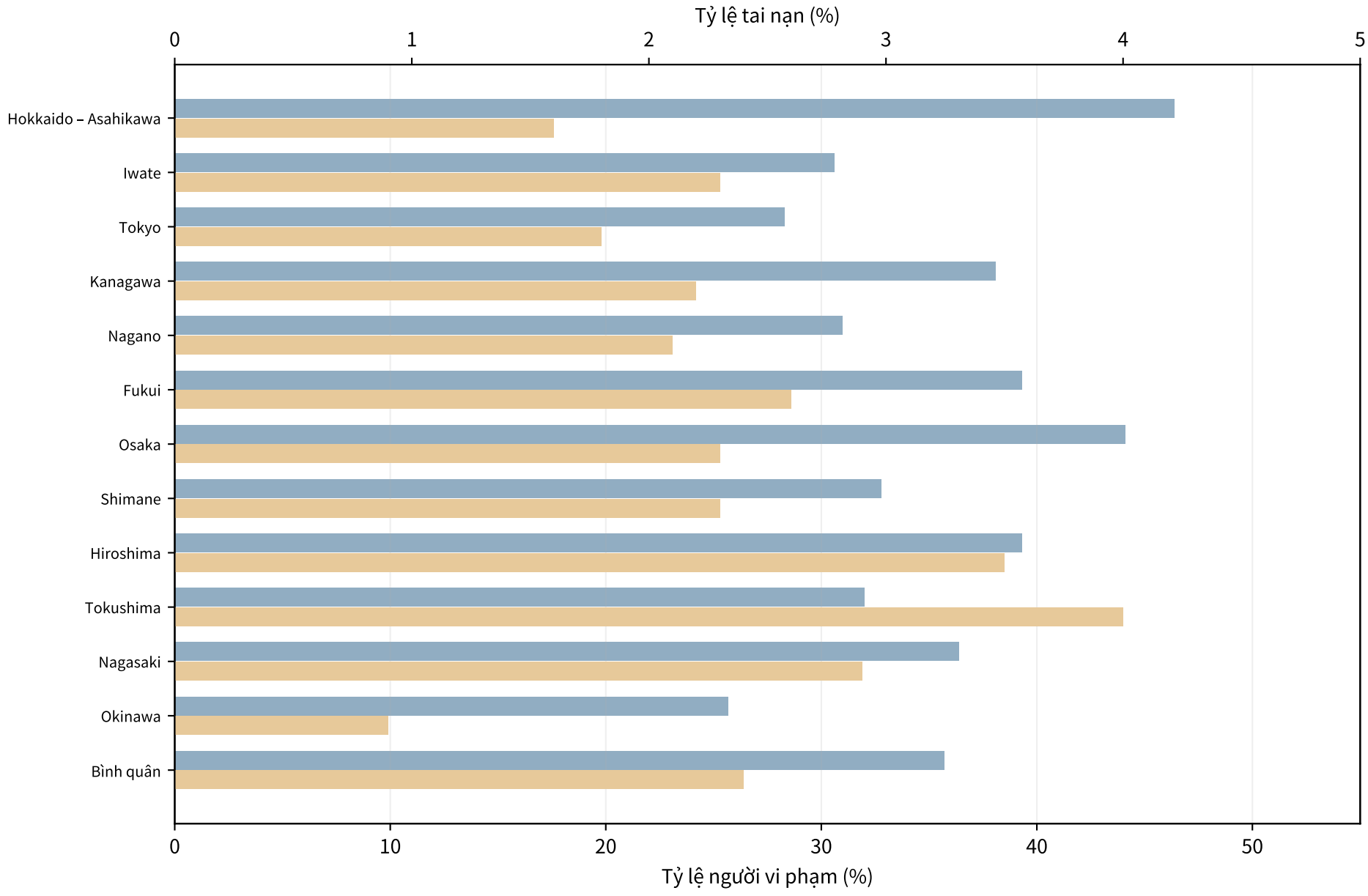
Sở hữu từ 2 xe trở lên nổi bật ở 長野県 (Nagano: 60,7%), 福井県 (Fukui: 60,7%) và 徳島県 (Tokushima: 59,1%).

HÌNH 47. LỊCH SỬ SỬ DỤNG XE THEO TỈNH/THÀNH



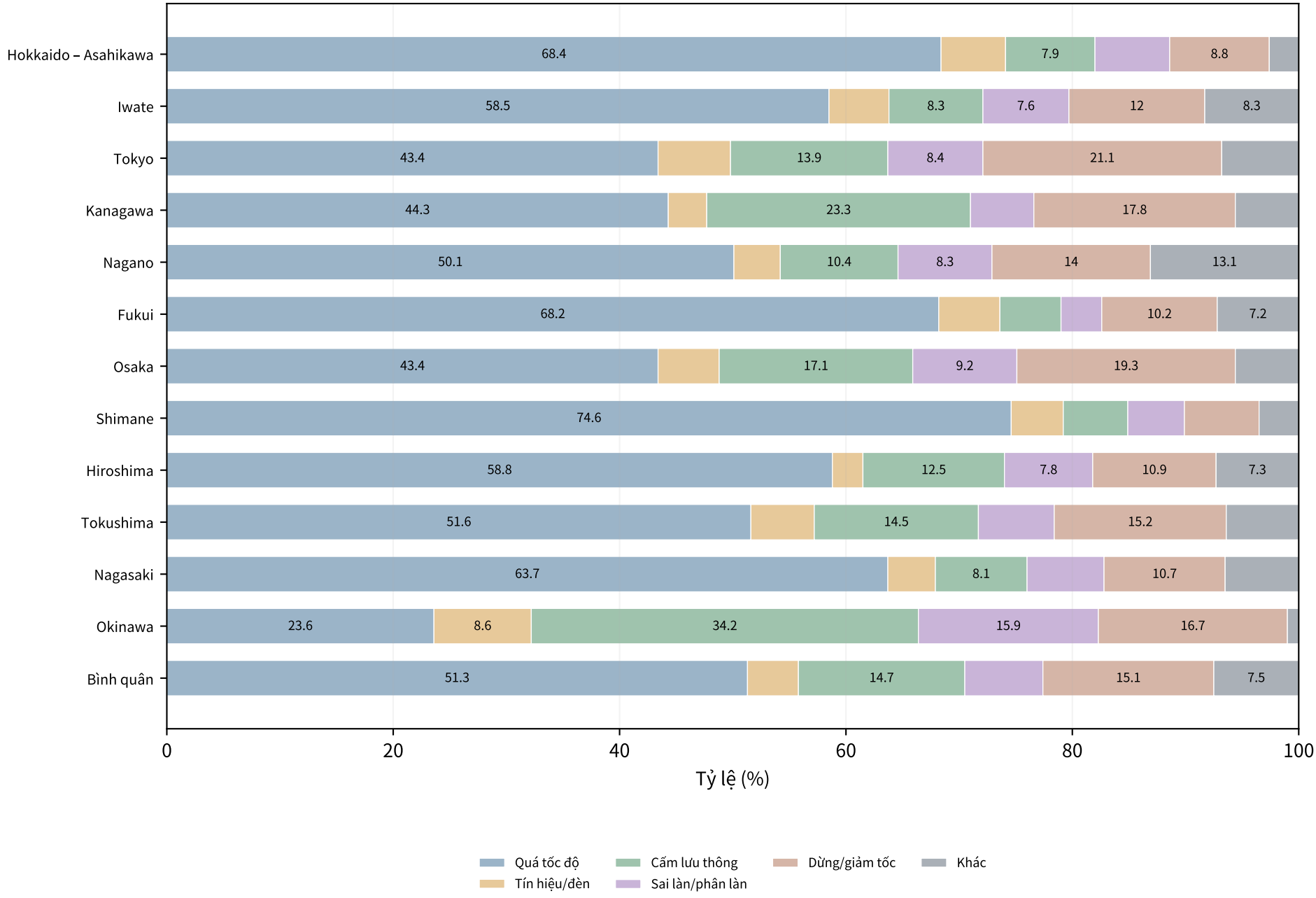
Tỷ lệ không đổi xe, tiếp tục sử dụng ô tô 4 bánh cao ở 沖縄県 (Okinawa: 65,8%), 北海道旭川 (59,5%), 神奈川県 (56,4%) và 東京都 (55,3%).

HÌNH 48. TỶ LỆ TAI NẠN VÀ TỶ LỆ NGƯỜI VI PHẠM THEO TỈNH/THÀNH



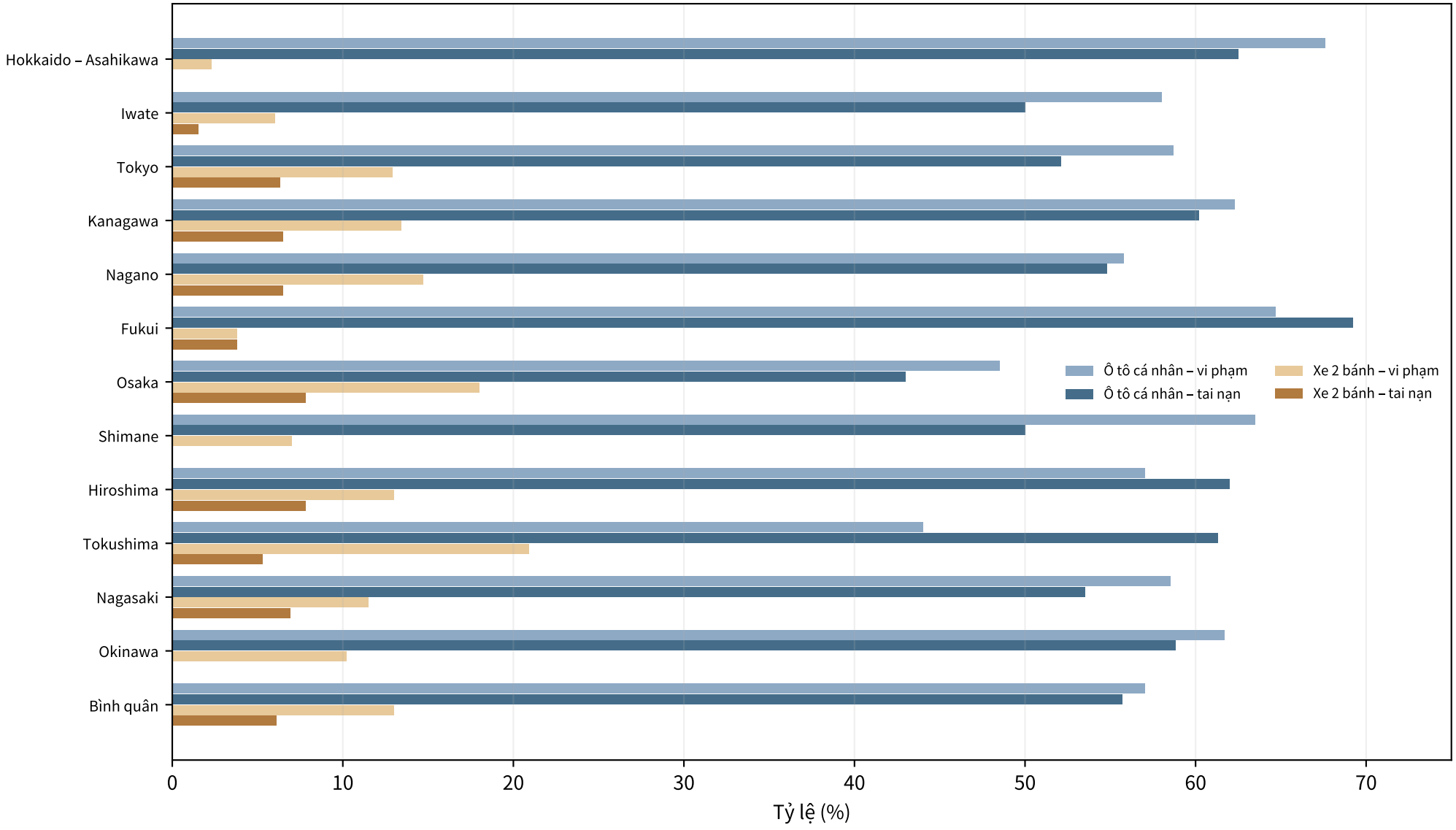
Tỷ lệ vi phạm cao nhất: 北海道旭川 (46,4%) và 大阪府 (44,1%). Tỷ lệ tai nạn cao nhất: 徳島県 (4,0%); thấp nhất: 沖縄県 (0,9%).

HÌNH 49. CƠ CẤU LOẠI VI PHẠM THEO TỈNH/THÀNH



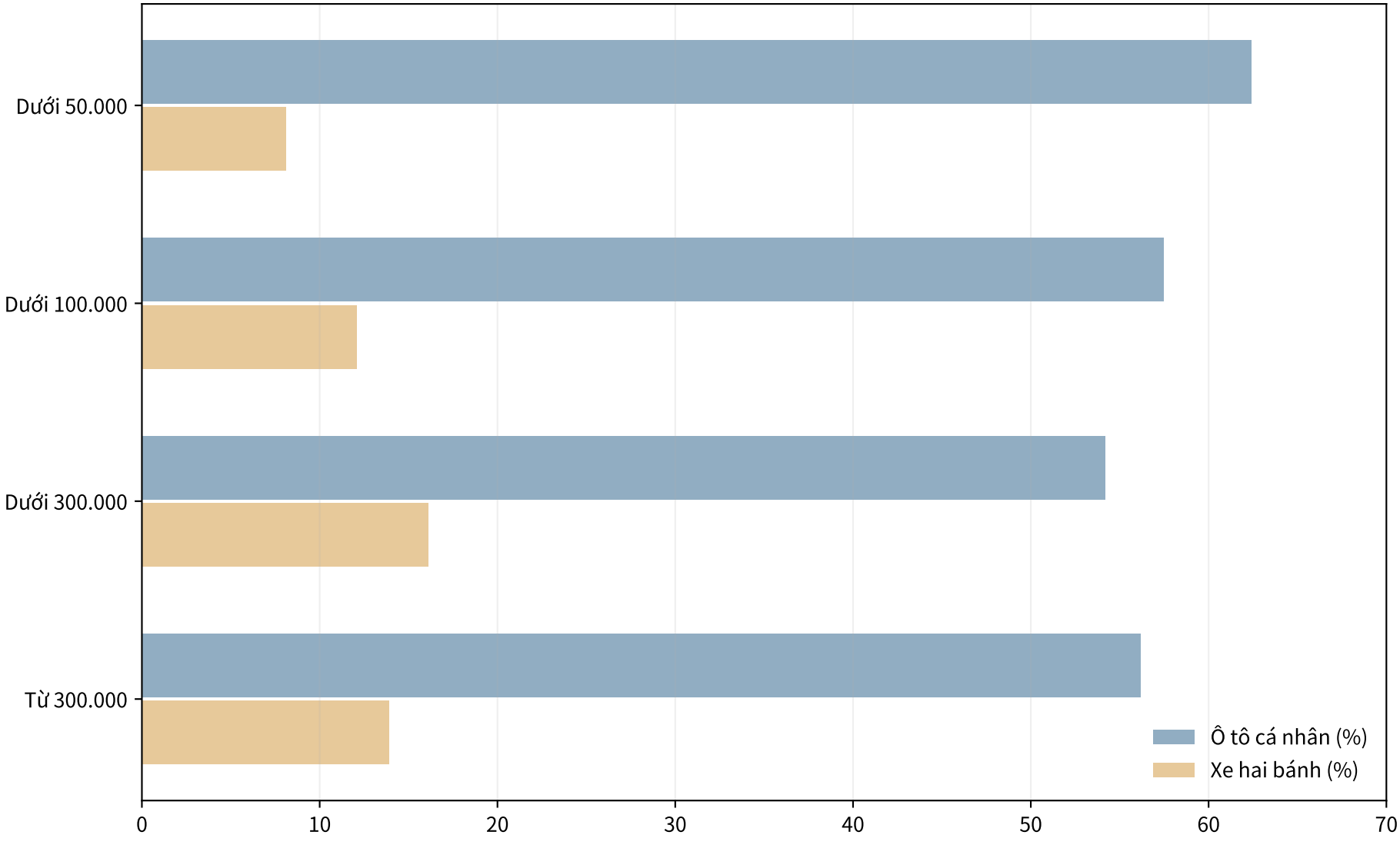
Vi phạm tốc độ chiếm khoảng một nửa tổng số vi phạm. Ở 沖縄県 (Okinawa), vi phạm cấm lưu thông (34,2%) cao hơn vi phạm tốc độ (23,6%).

HÌNH 50. PHƯƠNG TIỆN GÂY VI PHẠM VÀ TAI NẠN THEO TỈNH/THÀNH



Xe ô tô cá nhân chiếm tỷ lệ lớn nhất. Tỷ lệ tai nạn do ô tô cá nhân bình quân là 55,7%; xe hai bánh (kể cả xe gắn máy) bình quân 6,1%.

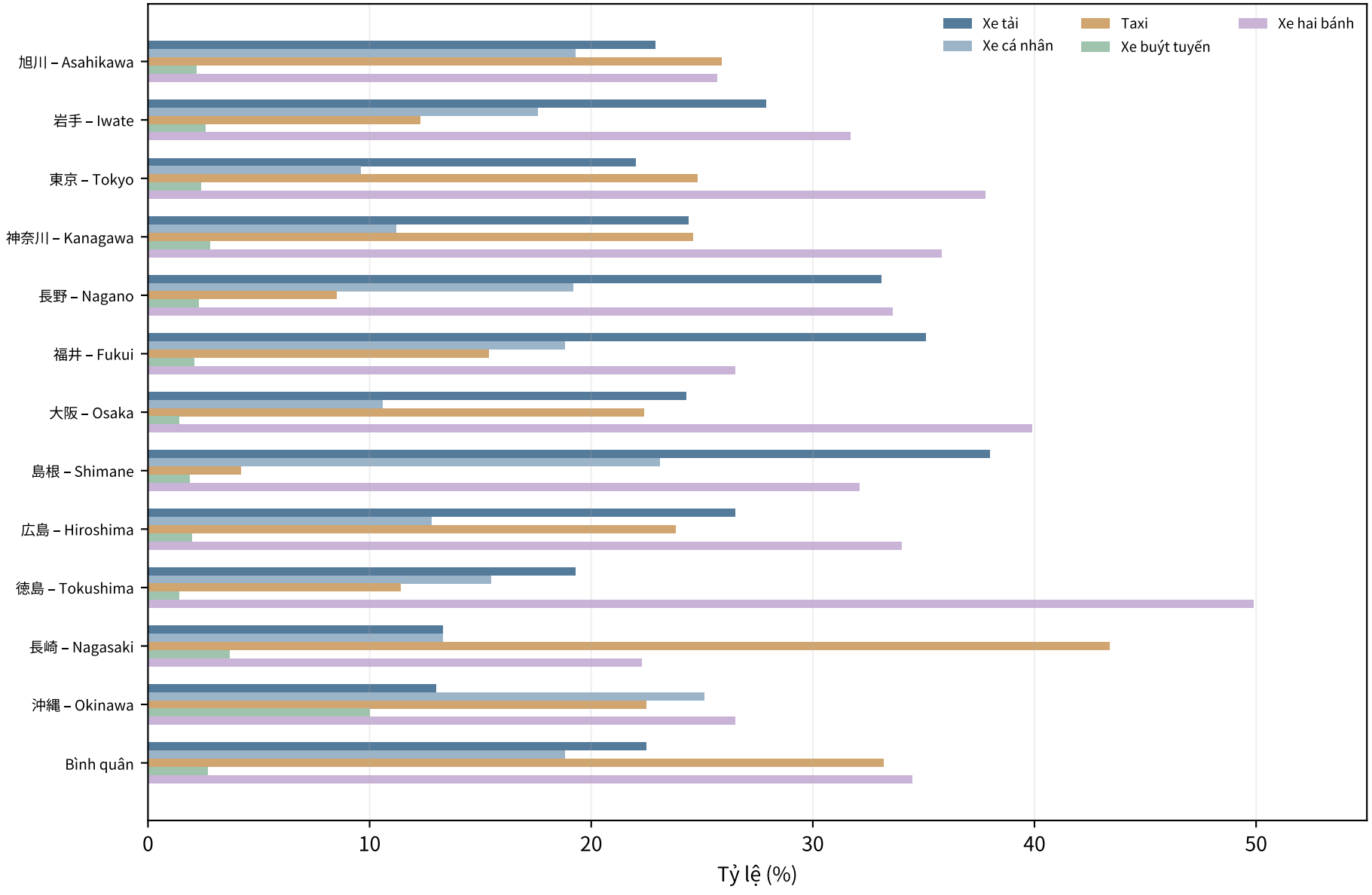
HÌNH 51. QUY MÔ ĐÔ THỊ VÀ LOẠI XE KHI XẢY RA VI PHẠM



Ô tô cá nhân phổ biến hơn trong các vụ vi phạm ở đô thị nhỏ; xe hai bánh chiếm tỷ lệ cao hơn ở đô thị quy mô trung bình.

HÌNH 52. ĐÁNH GIÁ TÁC PHONG NGƯỜI LÁI XE THEO TỈNH/THÀNH

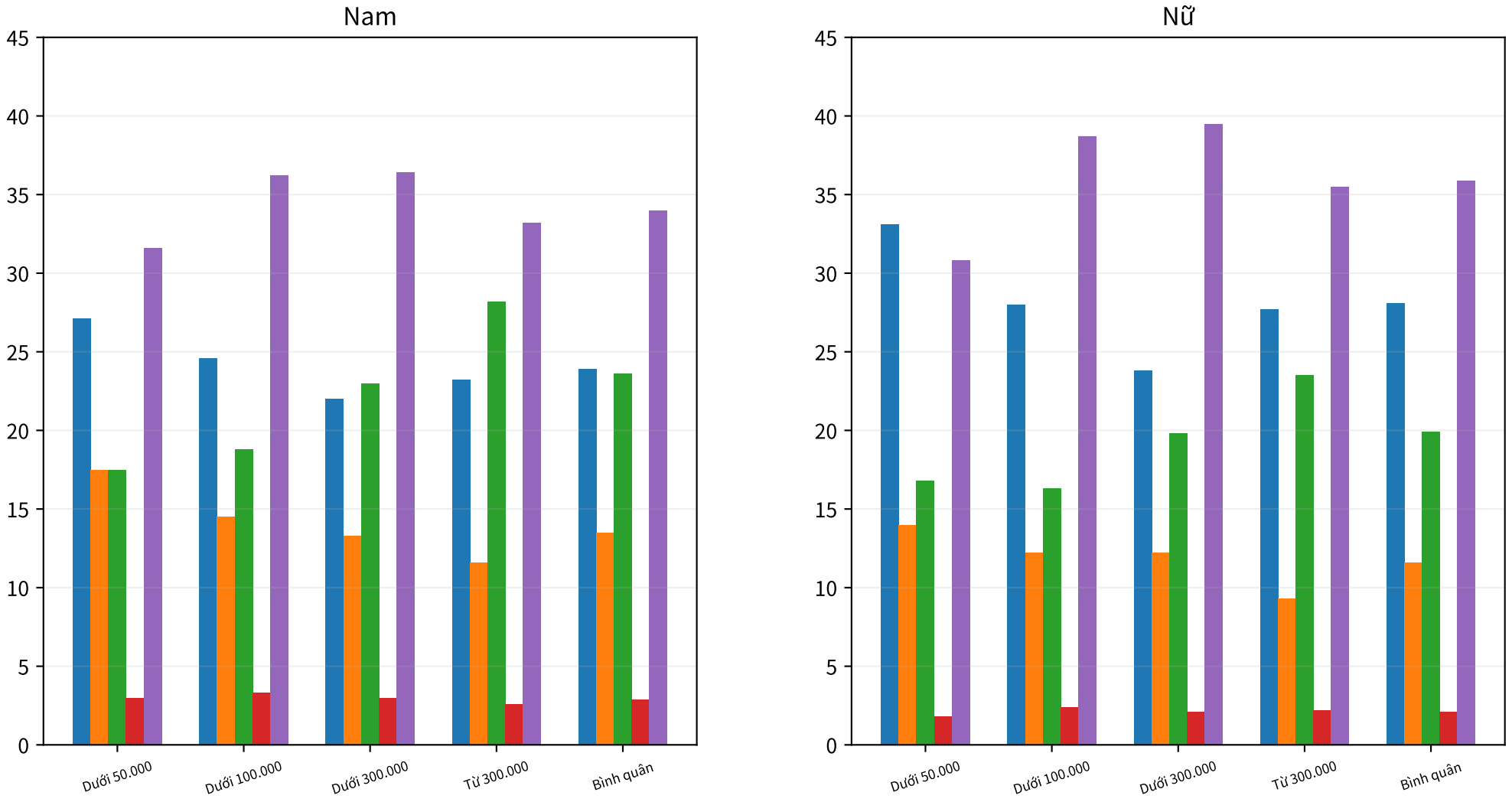
Tỷ lệ người cho rằng tác phong của từng loại xe là kém (%)



Ở các đô thị lớn như 東京, 神奈川, 大阪 và 広島, xe hai bánh thường bị đánh giá có tác phong kém. Ở 沖縄 và 長崎, taxi bị phê bình nhiều.

HÌNH 53. QUY MÔ ĐÔ THỊ VÀ ĐÁNH GIÁ TÁC PHONG NGƯỜI LÁI XE

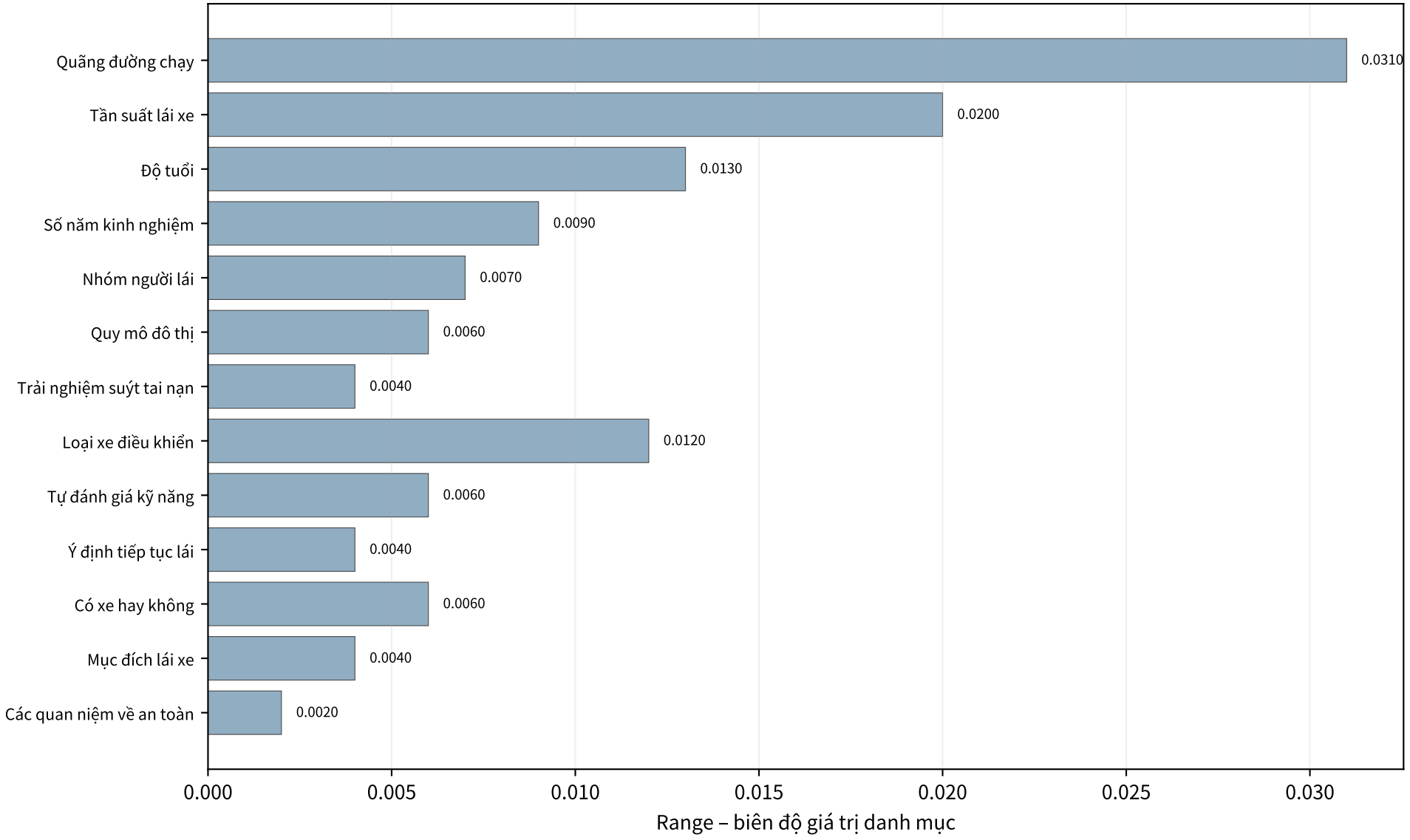
Tỷ lệ đánh giá tác phong là kém (%)



Nữ nhìn chung đánh giá xe tải kém hơn nam. Ở đô thị nhỏ, nam giới có xu hướng đánh giá xe tải và xe cá nhân kém hơn.

HÌNH 54. PHÂN TÍCH THEO LÝ THUYẾT ĐỊNH LƯỢNG II – SỐ LẦN VI PHẠM

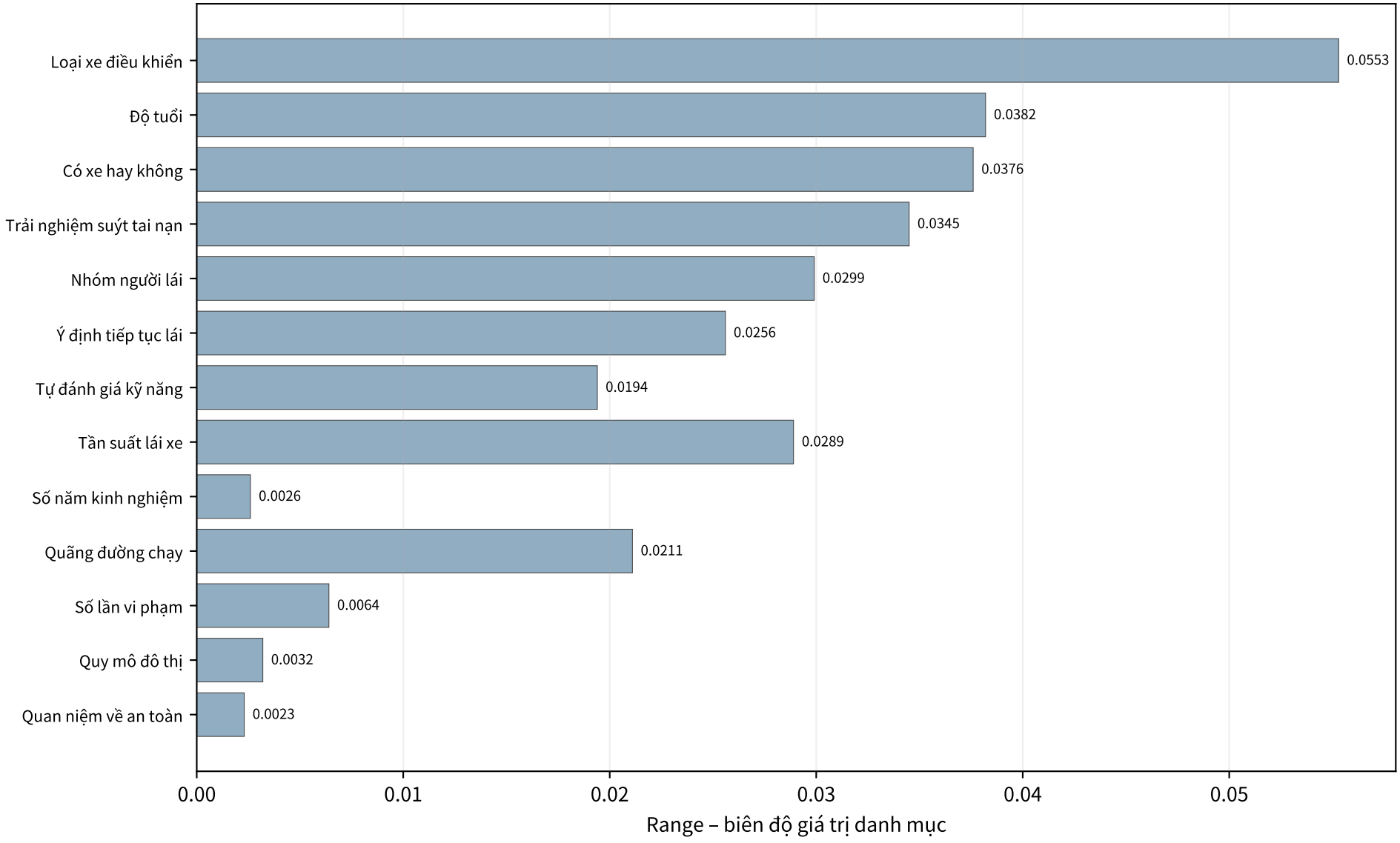
Độ dài thanh thể hiện phạm vi ảnh hưởng (range) của từng yếu tố trong mô hình



Nhóm phân tích: nam giới. Tương quan phân biệt (相関比) = 0,4559. Giá trị trung bình nhóm: Không vi phạm: 0,0140, Vi phạm 1–2 lần: 0,0069, Vi phạm ≥3 lần: −0,0007. Các yếu tố có range lớn nhất được nhấn mạnh trong phần diễn giải của tài liệu; thanh thể hiện xếp hạng và độ lớn xấp xỉ từ bảng gốc.

HÌNH 55. PHÂN TÍCH THEO LÝ THUYẾT ĐỊNH LƯỢNG II – CÓ/KHÔNG CÓ TAI NẠN

Độ dài thanh thể hiện phạm vi ảnh hưởng (range) của từng yếu tố trong mô hình



Nhóm phân tích: nam giới. Tương quan phân biệt (相関比) = 0,3911. Giá trị trung bình nhóm: Có tai nạn: 0,0039, Không tai nạn: 0,0246. Các yếu tố có range lớn nhất được nhấn mạnh trong phần diễn giải của tài liệu; thanh thể hiện xếp hạng và độ lớn xấp xỉ từ bảng gốc.