

## 運転者群別の運転の実態に関する調査研究（昭和 56 年度）

免許人口は 4,500 万人に達し、運転者の層も極めて複雑多様化してきている。こうした背景のもとに運転者の運転実態を把握し、効果的な運転者教育の策定に資する資料を得ることを目的として、アンケート調査、事故・違反実態調査を実施した。

- ① 昭和 58 年 8～9 月の更新時講習受講者約 4 万人（マイカー運転者 64.8%、專業運転者 13.7%、兼業運転者 6.0%、ペーパードライバー 7.3%、その他運転者 8.1%。なお、対象府県は各ブロックごとに 1 県（関東は 1 都 1 県）を選定）に対するアンケート結果をみると、專業運転者は、バス、ハイヤー・タクシー運転者の 60～70% が 15 年以上の運転経験を有する。年間走行距離では観光バスとタクシー運転者は平均 6 万 km、大型トラック運転者は平均 55,000 km を超えている。マイカー運転者では、男性が平均 5～10 年未満、女性が平均 5 年未満の運転経験を有し、走行距離も男性で 1 万 km、女性で 4 千 km である。
- ② 事故・違反については、走行距離の長さに比例して多くなる傾向がみられ、專業運転者は、マイカー運転者に比べ違反で 1.5 倍、事故で 3 倍も多い。しかし、違反・事故を年間走行キロ数で基準化すると、兼業運転者とマイカー運転者が極めて高率になり、またマイカー運転者群については、女性が男性を若干上回る（図）。タクシーと大型トラック運転者は「信号無視」違反の割合が高く、それが事故原因になるケースが多い。女性運転者は「通行禁止」「一時停止」違反が多く、「徐行」及び「一時停止」違反が事故原因となるケースが多い。運転マナーについては、「二輪」の評価が低い、女性の兼業運転者では「トラック」の評価が低い。
- ③ ペーパードライバーの占める割合は男性で 3.2%、女性で 17.8% である。
- ④ 二輪がらみの車歴を有する者に事故や違反が多い。事故に対する不安感は、四輪体験者は「人や自転車の飛び出し」に対する不安感が強く、二輪体験者は「他車」に対する不安感が強い。また、運転技量の自己評価は、四輪体験者では高く、二輪体験者は低い傾向を示している。
- ⑤ 毎日運転している者は休日ドライバーに比較して事故、違反ともに 1.9 倍の高率を示す（男性）。走行距離が年間 1 万 km を超すと走行距離に比例して事故も多くなる。違反については、5 万 km までは増加傾向だが、5 万 km を超えるとほとんど変化がなくなる（男性）。運転経験 3～4 年の男性の事故や違反が最も多いが、女性の場合ほとんど差異が認められない。また、ヒヤリ体験の頻度の高いほど、低年齢層ほど、事故、違反が多い。
- ⑥ 地域特性をみると、大規模県では「車ばなれ」の現象がみられるのに対して、小規模県では車が生活手段として定着している。事故率については、徳島、広島、長崎、福井の 4 県が平均を上回っているほか、大阪と広島は二輪事故が多くなっている。運転者のマナーに対する評価は、大規模都市においては二輪を最も悪く評価し、次いでタクシーとトラックをほぼ同率で悪く評価している。沖縄と長崎ではタクシーに対する評価が悪く、沖縄ではバスのマナーの悪さを挙げる者も多い。岩手、長野、福井、島根ではトラックに対する評価が悪い。

図 運転者群別の事故率

