

初心運転者の実態に関する 調査研究報告書

—初心運転者の違反・事故の実態および
これと免許取得時の成績評価等の相関—

昭和54年3月

特殊法人 自動車安全運転センター

ま え が き

我が国における交通事故による死者数は、昭和46年以降逐年減少し、昭和53年においては8,783人で、対前年比で1.8%減少した。これは、交通安全に対する国民各層の自覚と関係の機関、団体等の施策とその努力に負うところがきわめて大きい。しかしながら、モータリゼーションの進展は依然として根強いものがあり、自動車の保有台数はすでに3,200万台を超え、2輪車等を含めると4,600万台を数えている。一方、運転免許保有者数も昭和53年末ですでに3,900万人を超え、まさに大量交通時代を迎えようとしている。

このような交通情勢のなかにあつて、今後さちに交通事故を減少させ、より安全で、より快適な交通環境をつくっていくためには、人、車、道路等に関する総合的な施策を強力に推進していく必要があるのであるが、特に昭和53年には7年ぶりに道路交通法の大幅改正が行われ、運転者の社会的な責任が一層明確にされた。自動車安全運転センターにおいても運転者の資質の向上と安全運転の徹底を期するため、運転免許を受けた者の自動車の運転に関する経歴に係る資料及び交通事故に関する資料の提供、および交通事故の原因や安全な運転に関する調査研究を行っている。

この報告書は、運輸省から自動車事故対策費補助金の交付を受け、自動車安全運転センターに本調査研究のための調査研究委員会を設けて15都道県30校の指定自動車教習所卒業者のうち初心運転者約30,000人を対象に免許取得後1年間の、違反、事故の実態を調査し、これと自動車教習所における教習内容及び教習中の成績評価等との相関について解析した結果をまとめたものである。今後、この報告書が初心運転者教育や指定自動車教習所における教習等に活用されて、交通事故防止の一助ともなれば、幸いである。

なお、熱心に討議検討いただいた委員長はじめ委員の各位と調査票の作成にあたってご協力をいただいた調査対象都道府県警察の指定教習所事務担当課並びに指定自動車教習所管理者の方々に対し深く感謝の意を表する次第である。

昭和54年3月

自動車安全運転センター

理事長 中 原 贇

委員名簿 (順不同)

委員長	警察庁交通局運転免許課長	森田雄二
前委員長	警察庁警務局教養課長	三上和幸
委員	警察庁交通局運転免許課課長補佐	野崎義夫*
〃	〃	佐田泰業
〃	〃	小林好藏
〃	〃	浅原史郎
〃	〃 係長	荒船恵治
〃	〃	小川剛*
〃	〃	岸下清*
〃	〃 交通企画課課長補佐	野崎源
〃	警察庁長官々房能率管理課課長補佐	片野栄一
〃	〃 係長	西尾務*
〃	科学警察研究所交通部長	岡本博之
〃	〃 交通部付主任研究官	森尚雄*
〃	〃 交通安全研究室長	大塚博保*
〃	警視庁運転免許本部教習所課長	田中盛春
〃	神奈川県警察本部運転免許本部主査	磯部治平*
〃	全日本指定自動車教習所協会連合会事務局長	須貝一二
〃	静岡県警察本部交通企画課長	大矢敦
〃	埼玉県警察本部交通企画課課長補佐	国谷次男
〃	〃	鈴木誠之助
〃	〃 業務第二部長	須藤隆昭*
〃	〃 運転者情報課長	佐々木晶敏
〃	〃 調査課長	渡辺正巳*
〃	〃 調査課係長	山口卓耶*

(注) *印は幹事を兼ねる。

目 次

まえがき

委員名簿

第1章 研究の目的	1
第2章 研究の方法	2
2-1 委員会の設置	2
2-2 調査の方針	2
2-3 調査項目	2
2-4 調査対象	3
2-5 調査の実施	3
2-6 調査資料の処理	6
第3章 自動車教習所における教育の現状	12
3-1 自動車教習所の沿革等	12
3-2 指定教習所の利用状況	13
3-3 指定教習所の指定とその基準	15
3-4 運転免許試験と指定教習所の教習課程	15
3-5 指定教習所における教育の特異性と対策	20
第4章 調査対象指定教習所の概要	22
4-1 施設・設備関係	22
4-2 年間の卒業者数と職員の構成	25
4-3 運転適性検査関係	27
4-4 技能指導の方法等	28
第5章 サンプル特性	30
5-1 免許取得年齢	30
5-2 免許保有者	30
5-3 運転適性	31
5-4 技能教習時	31

5-5	技能検定受験回数	32
5-6	卒業検定成績	33
5-7	減点項目	33
5-8	交通違反	33
5-9	交通事故	34
5-10	違反と事故の関係	35
第6章	運転適性と違反、事故の関係	85
6-1	結果の整理の仕方	85
6-2	適性総合判定値と違反、事故	87
6-3	状況判断力と違反、事故	90
6-4	動作機能と違反、事故	93
6-5	性格特性と違反、事故	99
6-6	適性プロフィールによる違反、事故の分析	102
第7章	技能教習要因と違反、事故の関係	111
7-1	技能教習要因	111
7-2	技能教習要因と違反者率	111
7-3	技能教習要因と事故者率	123
第8章	技能教習進捗の分析	155
8-1	適性総合判定値と教習進捗	155
8-2	技能教習の進捗類型と心理的特性	158
8-3	全教習時限数からみた技能教習進捗の検討	160
8-4	無線教習の効果	162
第9章	まとめ	165

第1章 研究の目的

初心運転者が運転歴の長い運転者に比較して、事故率が高いことは統計上ははっきりあらわれている。そのため初心運転者対策として初心運転者標識の制定や自動車教習所における教習の充実、運転免許試験の合理化などの諸施策が講じられているのであるが、今後さらに初心運転者による事故防止対策を充実するためには、初心運転者による事故や違反の実態を的確に把握する必要がある。

この研究は、指定自動車教習所に知ける教育の現状に触れるとともに、初心運転者の交通違反及び交通事故の実態と、免許取得時の自動車教習所における教習成績の評価や運転適性等との相関を解析し、その結果を今後の運転者教育に反映させることを目的とするものである。

第2章 研究の方法

2-1 委員会の設置

調査研究を効率的に実施するため、自動車安全運転センターに関係機関の学識経験者等よりなる専門の委員会を設置し、研究を推進した。なお、調査研究の詳細な事項については、専門の委員よりなる幹事会を設け、検討の上処理した。

2-2 調査の方針

調査の基本方針は委員会で検討のち次によることとした。

- (1) 調査の対象を指定自動車教習所を卒業して普通免許を取得した初心運転者とする。
- (2) サンプル数は、交通事故者率等から統計処理に必要と考えられる約30,000人とする。
- (3) 初心運転者としての1年間の違反事故の実態を把握する必要から指定自動車教習所の卒業時期が昭和51年7月1日から昭和52年6月30日までの者を調査対象とする。
- (4) 対象となる指定自動車教習所の選定は、各都道府県ごとの人口により、大人口地域、中人口地域、小人口地域の3地域に区分しそれぞれの地域から10所計30所を選定する。
- (5) 調査項目について初心運転者の免許取得時における自動車教習所での成績評価が把握できる内容とする。
- (6) 調査票の記入作業については、調査対象都道府県警察の教習所事務担当課の協力を得て、それぞれ調査の対象となる指定自動車教習所で行う。
- (7) 調査終了後は、統計的手法を用いて警察庁で保有している交通違反、事故に関するデータとの照合により、指定自動車教習所卒業時の成績評価、運転適性評価等と違反、事故の関係について解析する。

2-3 調査項目

調査項目は次のとおりである。

- ア 初心運転者の氏名・生年月日・性別
- イ 指定自動車教習所入所時の適性診断結果
- ウ 技能修得に要した各段階別の時限数

- 工 無線教習の有無と時限数
- オ 技能検定受験回数
- 力 卒業検定技能減点項目
- キ 免許取得後1年間の違反歴
- ク 免許取得後1年間の事故歴

2-4 調査対象

調査の対象とした指定自動車教習所は、表2-1のとおり30所で、普通自動車に係る年間の卒業生数は1,000人未満が2所、1,000人～1,499人が21所、1,500人～1,999人が3所、2,000人以上が4所となっている。なお、これらのうち、模擬運転装置のある教習所は20所、無線教習装置のある教習所は21所で、運転適性検査は、29所が警察庁方式のK-2を採用している。

2-5 調査の実施

調査は次の要領で実施した。

(1) 調査票の作成

調査票は、電子計算機入力時の省力化を考え最新の方法である手書OCR装置（数字、カナ文字を直接読取する方法）に使用できるように作成した。（調査票の様式とK型運転適性検査採点欄の様式は資料1及び2参照）

(2) 調査の依頼と調査票記入方法の説明

調査対象教習所に対する調査依頼は、あらかじめ関係都道府県警察の教習所事務担当課を通じたが、調査に関する詳細な説明は、調査対象教習所の責任者、事務担当者、警察本部の担当係員、各都道府県安全運転センター事務所の担当者に対して、それぞれ現地で説明会を開き担当委員より説明を行なった。

説明会は、昭和53年8月上旬から9月上旬にかけて順次実施した。

(3) 調査票記入上の留意事項

前記の説明会では、「調査の手引」及び「調査票」により説明を行ったが、特に次の諸点に留意して調査票を作成するよう依頼した。（「調査の手引」は資料3参照）

- a 調査票は、直接機械で読取るため折りまげないこと。

表 2 - 1 調査対象教習所

県名	教習所名
北海道	北海道中央自動車学校
	岩見沢自動車練習所
東京	東京日産自動車教習所
	西多摩自動車学校
愛知	愛知県自動車学校
	昭和自動車学校
兵庫	山崎自動車教習所
	相互自動車学院
福岡	日本自動車学園北方校
	福岡市自動車学校
宮城	第一自動車学校
	古川自動車学校
長野	長野県駒ヶ根自動車学校
	アジマ自動車学校
岐阜	岐阜東自動車学校
	大原自動車学校
岡山	稲荷自動車教習所
	沼自動車学校
熊本	八代ドライビング・スクール
	菊池自動車学校
山梨	山梨交通自動車教習所
	南部自動車教習所
滋賀	長浜自動車学校
	滋賀県自動車教習所
鳥取	鳥取県中央自動車学校
	米子西部自動車学校
徳島	徳島中央自動車教習所
	貞光自動車学校
宮崎	東九州自動車学校
	日向自動車学校

- b 筆記具は、必ずHBの鉛筆を用いること。
- c 数字及びカナ文字は「記入文字例」に従って必ず枠内に納め明瞭に書くこと。
- d 訂正は消しゴムではっきりと消すこと。
- e 資料は、教習原簿、K型適性検査結果、技能試験（卒業検定）成績表を用いること。
- f 調査の対象者は、昭和51年7月1日から昭和52年6月30日までの1年間に普通自動車に係る卒業証明書を受けたものに限定すること。ただし、以前に大型特殊免許を受けていたものは除くこと。
- g 数字記入枠が2つ以上ある場合に1桁の数字を記入するときは、右詰めで記入すること。
- h 氏名のカナ書きはな詰めで氏と名をそれぞれ4文字まで記入すること。
- i 適性診断結果の7L欄と卒検減点項目については、左側から記入すること。
- j 空欄には0などの記号を記入しないこと。
- k 適性検査用紙のIV欄の転記において、（ ）内に数値がある場合は、（ ）内の数字を記入すること。
- l 技能教習時限数には「補習」を含み、自由練習は含まないこと。
- m 修了検定、卒業検定の回数で9回以上受験した者は、すべて「9」と記入すること。
- n 卒業検定減点項目で同一項目が2回以上チェックされている場合は、チェックされている数だけその項目番号を記入すること。
- o 卒業検定成績と減点項目の間には、数値的な矛盾がないこと。

(4) 記入済調査票の点検

調査記入された調査票の記載事項については、10月下旬から11月中旬にかけて現地点検を実施した。

点検は、「調査票点検要領」によって実施したが、その主な内容は次のとおりである。

- a 各教習所ごとに調査票枚数の10%をランダムに抽出し点検する。
- b その結果、共通するエラーがある場合は、修正個所を指定し修正作業を行う。
- c 点検内容には、形式チェックと論理チェックがある。

形式チェックでは、記入もれの有無OCR基本文字になっているか、各欄のデータは右詰め、左詰め等の所定の要領による記入がされているかどうかを調べる。

論理チェックでは、生年月日に矛盾はないか、氏名のカナ氏名変換に誤りはないか。

運転適性検査の結果による評価は、評価値で決められた数値か。

技能教習時限数は規定時限以上か、卒業検定成績は5点きざみか、卒業検定成績と減点項目による減点数とは矛盾していないか。

(「調査票点検要領」は資料4参照)

2-6 調査資料の処理

本調査研究における初心運転者のサンプルデータは、全国15都道府県、30指定自動車教習所より収集した。データ入力的方式は、初心運転者実態調査票に手書OCRシートを採用し、指定自動車教習所で調査票に記入した手書文字(カナ文字、数字)をデータとして、N6370手書文字読取装置で読み取らせフロッピーディスクに出力する方法を採った。読み取り不能文字については、ディスプレイに表示された入力文字イメージにより、キーボードから即時入力した。このフロッピーディスクから磁気テープに変換し、初心者トランザクションを作成する際、全データのBSNリスト(B:生年月日、S:性別、N:氏)を出力し、調査票と読み合わせ、チェックを行った。これは後に運転者管理センターのマスターファイル(以下「運管マスター」という。)と照合する時のキーであり、慎重を期したためである。

このチェックにおいて収集した全データ35,452件の内で読み取り誤りのあったエラーシートは2,390枚(読み取り誤り件数率:6.74%)であり、誤りのあった調査項目は殆んど統一氏名欄(カナ文字)であった。次にエラーシート2,390枚の誤り文字の合計は2,519字であり、エラーシート1枚当りのエラー文字数は、1.05次/枚となる。これは、8桁のカナ文字の欄のうちの1字が誤りとなったことを示す。また、平均56桁(全桁80桁の7割記入すると仮定)とすると、全記載文字に対する誤り文字率は、

$$2,519\text{字} \div (35,452\text{枚} \times 56\text{桁}) \times 100 = 0.13\%$$

である。

因みに、読み取り誤り件数率の最もよい教習所は、入力枚数1,400枚のうちエラーシート11枚で、読み取り誤り件数率0.79%であった。

今回の調査では、自動車教習所の職員に手書文字の初歩教育をしたのみであるので、専門教育を受けた記入要員を育成すれば、手書OCRによる入力方式の有効性がさらに発揮されたものと思われる。

次に、初心者トランザクションの各データに対して項目検査、関連検査及び論理検査を行い、誤りデータを抽出してエラーリストを作成した。BSNチェックとこのエラーリストより修正カードを作り初心者トランザクションを修正した。これにより、修正・検査済初心者トランザクションが作成された。更に、運管マスターと照合するため、初心者トランザクションをBSN順に分類し、且つ誤りデータと重複データを削除した。

警察庁が管理する全国の運転免許保有者約3,900万人（昭和53年末現在）の情報を収納した運管マスターと初心者トランザクションとを、BSN及び教習所コードをキーとして照合し、合致した運管マスターより違反回数、違反名コード、事故回数、事故に係る違反名コード、事故内容別（死亡・傷害・物損）、年令を抽出し、且つ事故の初発時期を求め、初心者マスターを作成した。その際に個人が特定できないように氏名を消去した。この結果、初心者マスターの件数は、31,472件となった。

◦ 全収集データ	35,452件
◦ マスター不一致データ	3,603件
◦ 論理エラーデータ	371件
◦ 重複エラーデータ	6件
◦ 初心者マスター	31,472件

マスター不一致データの内訳は、次のとおりであった。

◦ BSN不一致	2,656件
◦ 教習所コード不一致	714件
◦ その他	233件

合計 3,603件

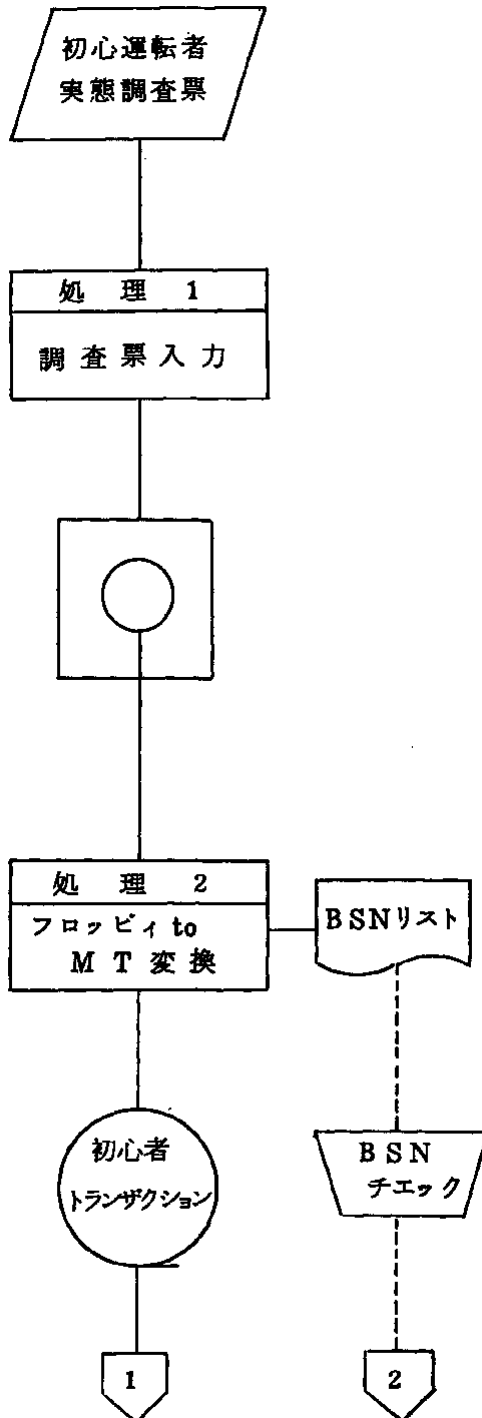
次に、統計に必要な前処理を行った。処理内容は次のとおりである。

1. 教習時限の段階別平均値を求め、段階別成績の組み合わせによるグループ化を行う。
2. 運転適性検査結果の組み合わせによるグループ化を行う。
3. 転適性検査結果の項目別未記入件数を計上し作表する。（表6-1参照）
4. 事故回数／違反回数別統計表を作成する。

以上の結果、統計用マスターを用いて初心運転者の実態調査研究に関する各種統計表を作成した。（フローチャートおよびシステム構成は図2-1～2-3のとおり）

図 2-1 (1)

[処理フローチャート]



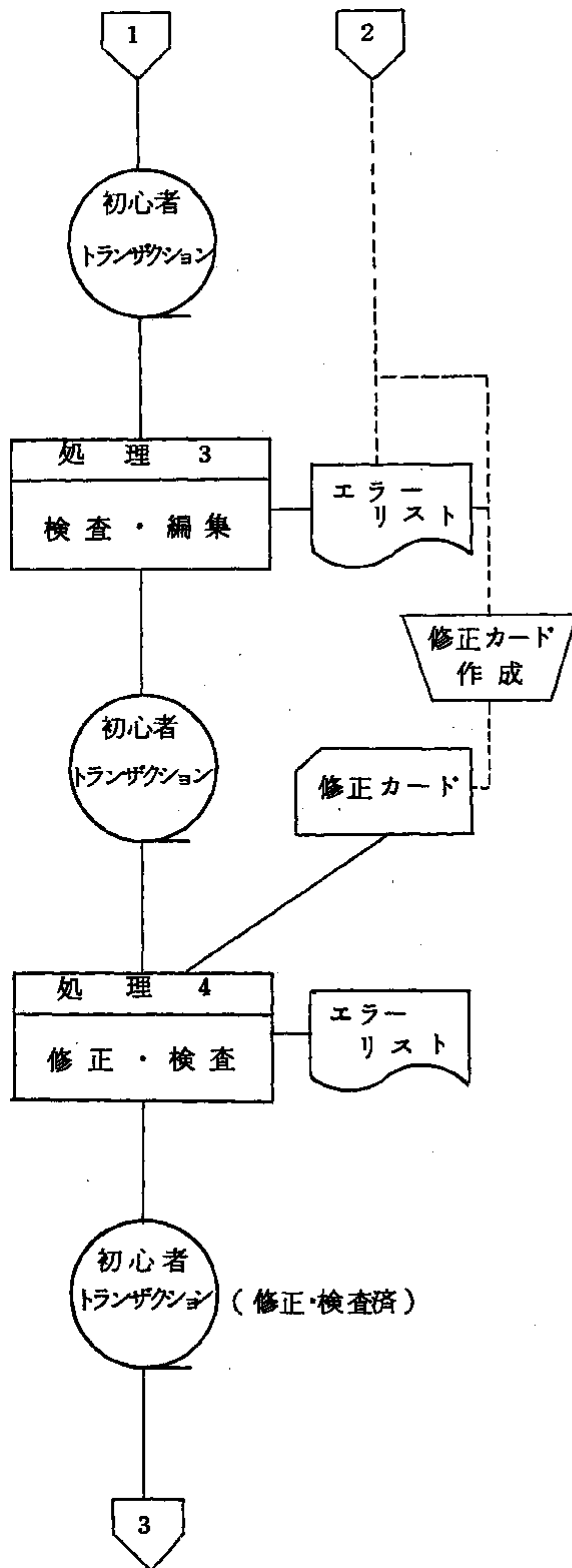
(処理 1)

- ・ 初心運転者実態調査票 (OCR帳票) を手書文字読取装置で読取り、フロッピーディスクに出力する。
- ・ 読取不能文字は即時修正し、再読取を行う。

(処理 2)

- ・ フロッピーディスクからMT (磁気テープ) にコピーする。
- ・ 全データのBSNリストを作成し、調査票と照合して、データの正確性をはかる。(人手作業)

図 2-1 (2)



(処理 3)

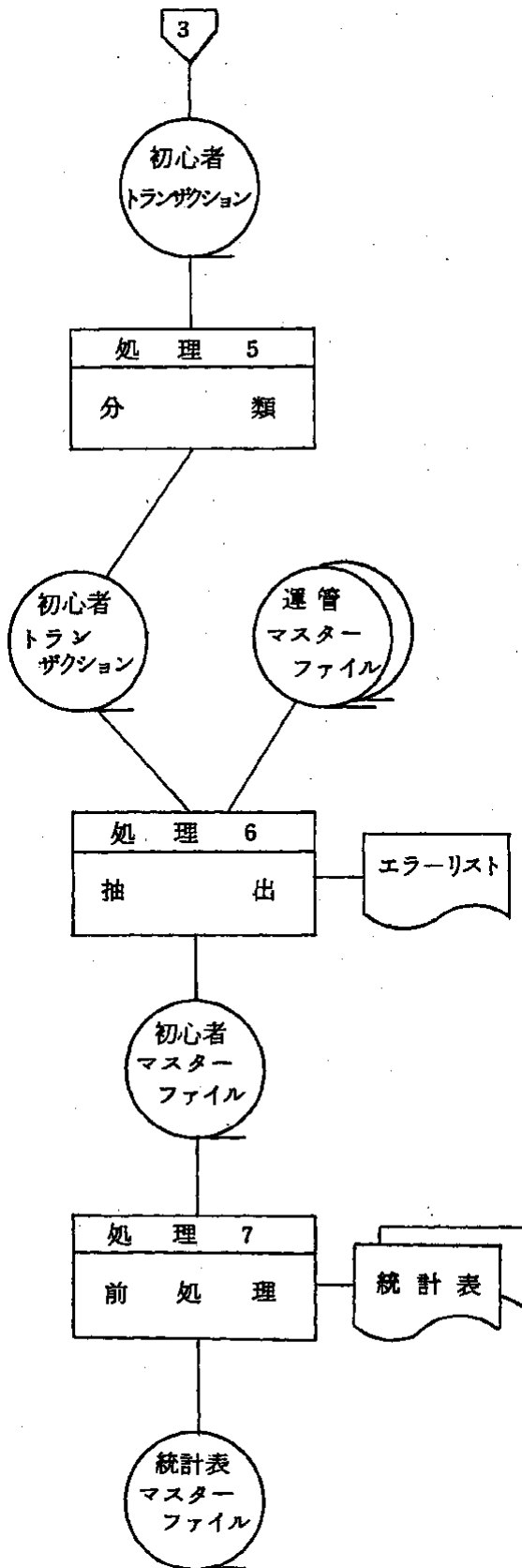
- データの各種検査(項目・関連・論理)を行い、誤りデータをエラー・リストに出力する。
- 前記の処理2と処理3により誤りデータに対する修正カードを作成する。

(人手作業)

(処理 4)

- 修正カードによりデータの修正を行い、前記処理3と同様の検査をする。

図 2-1 (3)



(処理 5)

- BSN順に並べ換え，且つ誤りデータと重複データを削除する。

(処理 6)

- BSN及び教習所コードをキーとして運転者管理センターのマスターファイルと照合し，マスターの必要情報を抽出する。
照合誤りデータはエラー・リストに出力する。

(処理 7)

- 統計に必要な前処理を施す。
- 適性検査項目別の未記入・件数
教習時限の段階別平均値，事故・
違反回数統計等を求める。

図 2-2
S-500 システム構成図

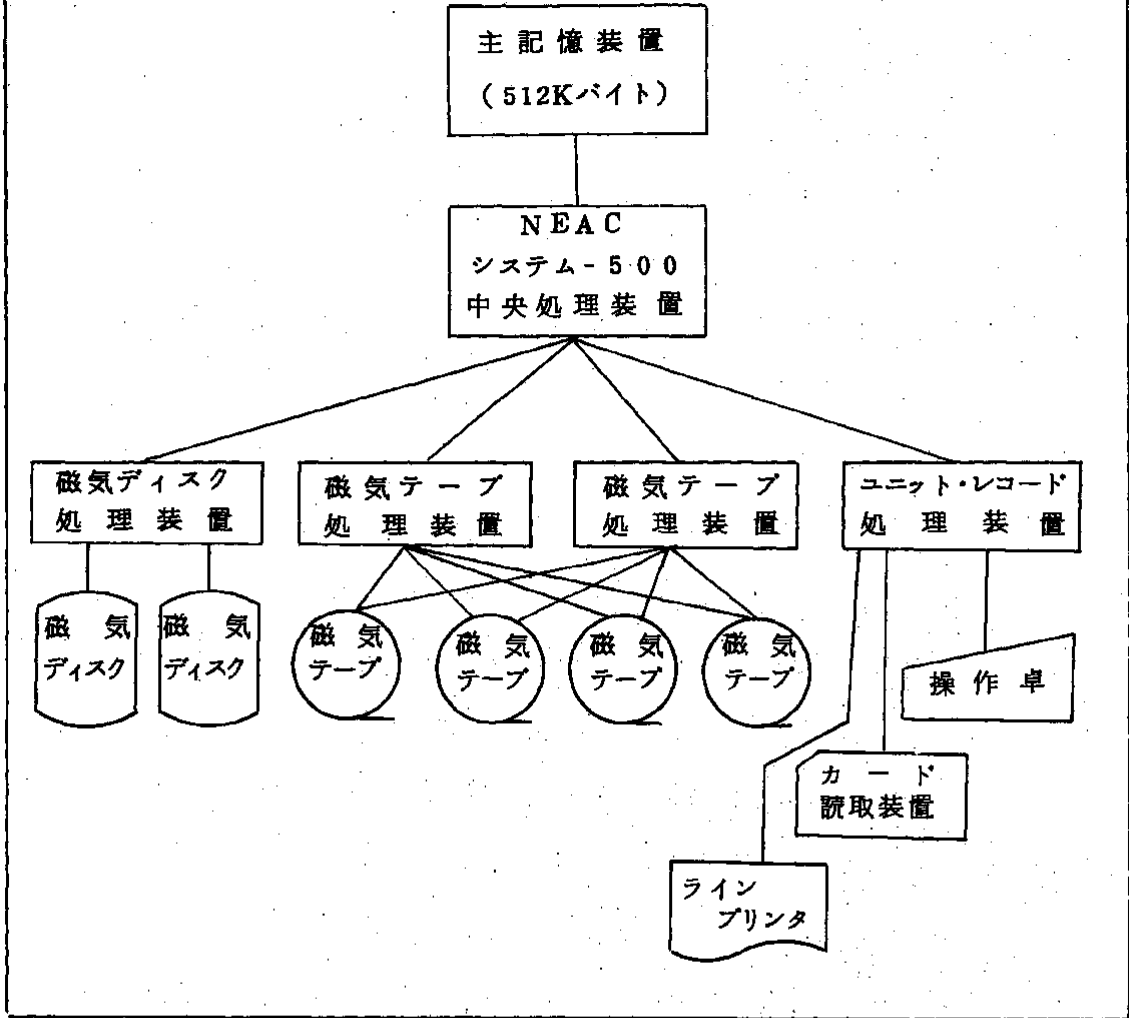
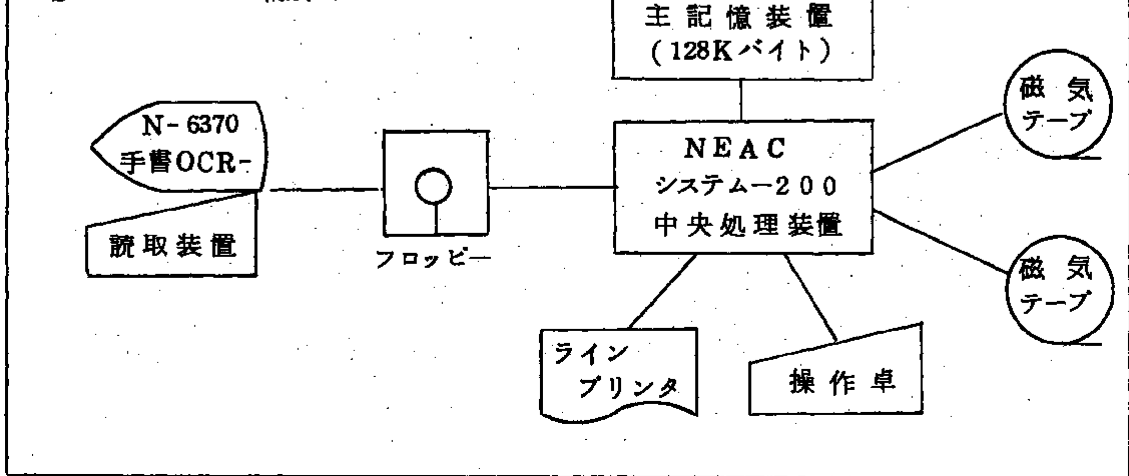


図 2-3
S-200 システム構成図



第3章 自動車教習所における教育の現状

3-1 自動車教習所の沿革等

わが国に自動車がお目見得したのは、明治32年だと言われており、また自動車の運転免許制度が、法令上整備されたのは、大正8年1月の自動車取締令（同年内務省令第1号）によってであり、それまでは各府県ごとの独自の試験や免許制度であった。

当時の自動車教習所は、もっぱら運転免許試験に合格するための徒弟制度的な方法によるものであったといわれている。

それが、昭和8年に制定された自動車取締令（同年内務省令第23号）によって、「内務大臣ノ指定シタル者ノ発行スル技備証明書を有スル者」については免許試験の一部が免除されることになった。これが今日の指定自動車教習所制度の芽ばえといえるであろう。

その後、昭和22年に道路交通取締法（同年法律第130号）が制定され、同法施行令で「都道府県知事の指定した自動車練習所の発行する証明書を有する者については、技能、法令、構造の試験を省略する。」と規定され、都道府県知事が指定した自動車練習所の卒業証明書を有する者については、試験の全部を省略することができることとなった。

昭和28年には、道路交通取締法施行令の一部が改正され、自動車練習所の「指定」は、都道府県公安委員会が行うことと改められ、指定自動車練習所を卒業した者に対する運転免許試験の免除は、技能、法令、構造の各試験のうち、各都道府県公安委員会が定めた科目について行うこととされた。

そのため、当時の自動車練習所の教習内容、法的な取扱い等は、都道府県によってかなりの差異があった。

昭和30年代に入ると、モータリゼーションが進展し、昭和35年には、道路交通法（同年法律第105号、以下「道交法」という。）が制定されたが、その第98条で法律としては初めて明文で「指定自動車教習所」についての規定が設けられた。これは従前のような政令による運転免許試験の一部免除規定に付随する形の規定ではなく、法律自体で、根拠を明確にしたもので、その内容は、「公安委員会は、自動車の運転に関する技能及び法令並びに自動車の構造及び取扱方法について教習を行う施設のうち、政令で定める基準に適合するものを、当該施設を設置し、又は管理する者の申請に基づき、指定自動車教習所（以下「指定教習所」という。）として指定

することができる」というものである。

これと同時に、政令、総理府令で、指導員等をはじめ施設、運営方法等に関する詳細な基準が定められ全国的に統一された運用が行われるようになった。

その後、昭和45年に道交法の一部改正が行われ、同法の第98条第1項で「公安委員会は、自動車の運転に関する教習の水準を高め、もって自動車の運転者の資質の向上を図るため、……指定することができる。」として指定教習の進むべき理念ないし教習上の目的が明確にされた。

3-2 指定教習所の利用状況

指定教習所の卒業生については、卒業検定に合格した日から1年間、技能試験が免除されることになっていることから、モータリゼーションの進展とともに、指定教習所の入所者は逐年増加している。一方昭和35年当時全国で125所あった指定教習所も逐年増加し、昭和53年末現在で1,371所を数えている。そのため、昭和53年中における全国の指定教習所の卒業生数は2,064,833人で、新らしく免許を受けた者（原付、小特、大型2輪及び第2種免許を除く）の約80.6パーセントを占めている。特に普通免許については、新規免許取得者2,158,499人中、指定教習所の卒業生は1,786,712人で、82.8パーセントに達している。それだけに指定教習所の運転者養成の上で占める社会的な役割は、きわめて大きなものがある。

なお、指定教習所卒業生の年別の推移および新規免許取得者数に占める割合は、表3-1～3-2のとおりである。

表3-1 指定教習所卒業生数が新規免許取得者数に占める割合

年 別	卒業生数	新規免許者との割合	年 別	卒業生数	新規免許者との割合
昭和37年	808,006	42.6%	46	1,861,724	66.6%
38	1,240,332	58.7	47	1,778,176	70.1
39	1,674,255	63.6	48	1,804,658	72.6
40	1,887,437	59.9	49	1,752,824	71.6
41	1,974,767	69.7	50	1,793,332	73.4
42	2,035,567	69.9	51	1,834,056	79.9
43	2,065,891	72.3	52	1,979,971	80.6
44	1,865,183	70.4	53	2,064,833	80.6
45	1,861,724	67.0			

表3-2 各都道府県別指定教習所数及び新規免許

取得者数に占める割合 (昭和53年末)

ブロック	区分 都道府県	指定教習 所数	教習車 両数	指定教習 所卒業 者数(A)	全 新 規 免 許 取 得 者 数(B)	業 指 定 教 習 合 年
						A/B
北海道	北海道	42	1363	50,685	60,957	83.1
	旭川方面	13	366	11,513	17,798	64.7
	釧路方面	9	349	12,457	18,481	67.4
	北見方面	6	152	6,205	9,385	66.1
	函館方面	7	183	8,677	11,333	76.6
	計	77	2413	89,537	117,954	75.8
東北	青森県	32	1029	39,945	41,067	97.3
	岩手県	31	896	25,641	31,086	82.5
	宮城県	42	1270	51,240	59,403	86.3
	秋田県	25	661	27,891	33,356	83.6
	山形県	31	1,034	34,027	35,980	94.6
	福島県	44	1381	46,900	52,830	88.8
計	205	6271	225,644	253,722	88.9	
関東	東京都	59	3688	175,277	247,869	70.7
関東	茨城県	33	1344	55,556	63,901	86.9
	栃木県	36	1296	44,442	50,969	87.2
	群馬県	31	1,251	45,474	51,209	88.8
	埼玉県	47	2,311	91,447	104,471	87.5
	千葉県	53	1,665	74,843	93,320	80.2
	神奈川県	43	2,211	93,151	135,267	68.9
	新潟県	39	1,420	50,948	59,092	86.2
	山梨県	19	658	25,576	22,312	114.8
	長野県	31	1,398	45,807	49,459	92.6
	静岡県	43	1,713	62,024	74,423	83.3
	計	375	15,267	589,268	704,423	83.7
	中部	富山県	20	592	24,282	26,253
石川県		15	519	21,092	27,117	77.8
福井県		12	453	17,318	18,052	95.9
岐阜県		22	811	32,868	38,350	85.7
愛知県		56	2,602	120,936	145,349	82.6
三重県		20	811	29,521	34,597	85.3
計		145	5,788	245,117	289,718	84.6
近畿	滋賀県	18	600	19,822	23,377	84.8
	京都府	25	957	42,399	42,622	99.5
	大阪府	38	1,965	98,528	130,844	75.3
	兵庫県	49	1,391	68,658	93,505	73.4
	奈良県	11	353	15,449	20,221	76.4
	和歌山県	16	544	19,711	25,862	76.2
計	157	5,810	264,567	336,431	78.6	
中国	鳥取県	9	399	18,073	16,249	111.2
	島根県	13	372	15,550	18,204	85.4
	岡山県	22	954	37,441	48,757	76.8
	広島県	23	904	34,749	51,694	67.2
	山口県	25	789	25,683	29,614	86.7
計	92	3,418	131,496	164,518	79.9	
四国	徳島県	18	434	17,100	22,481	76.1
	香川県	21	567	20,972	22,533	93.1
	愛媛県	21	742	32,175	34,005	94.6
	高知県	12	333	14,398	20,101	71.6
	計	72	2,076	84,645	99,120	85.4
九州	福岡県	41	2,030	76,198	99,320	76.7
	佐賀県	11	362	14,413	25,127	57.4
	長崎県	20	650	23,920	31,093	76.9
	熊本県	31	1,262	34,805	46,189	75.4
	大分県	19	484	20,889	26,453	75.9
	宮崎県	18	576	23,400	34,623	67.6
	鹿児島県	32	1,185	40,500	48,524	83.5
計	189	7,151	259,282	347,708	74.6	
合計		1,371	51,882	2,064,833	2,561,463	80.6

3-3 指定教習所の指定とその基準

自動車教習所が指定教習所としての指定を受けるためには、法令で定める次の基準に適合していることが必要である。

(1) 施設の基準

ア コースの種類、形状及び構造が一定の基準に適合しており、しかもコースの敷地面積が8,000平方メートル（自動二輪車専用の教習所は3,500平方メートル）以上であること。

イ 技能教習及び技能検定を行うための自動車を備えていること。

ウ 教習及び技能検定に必要な建物その他の設備があること。

(2) 運営上の基準

ア 技能教習及び学科教習の科目並びに科目ごとの教習時間及び教習方法が法令で定める基準に適合していること。

イ 過去6月以上、法令で定める基準に適合した教習を行っており、しかも過去6月以内の卒業生で技能試験を受けた者のうちの95パーセント以上の者が技能試験に合格していること。

3-4 運転免許試験と指定教習所の教習課程

自動車は走る凶器とも言われるように、自動車の運転は事故の危険が伴うため、これを道路上で運転する場合には、公安委員会の運転免許が必要である。

言うまでもなく、運転免許というのは一般に禁止されている道路上における自動車の運転行為を、一定の資格・能力を有する者に対して解除する行政処分のことであり、運転免許試験はその資格能力を判定するために行われるものである。現在、行われている運転免許試験は、次の3項目について行われている。

- ① 自動車の運転について必要な適性
- ② 自動車の運転について必要な技能
- ③ 自動車の運転について必要な知識

ところで、自動車の運転に関する知識・技能を一通り修得することは、飛行機の操縦等に比較すれば容易である。しかし、自動車の運転は終点がないといわれるほど、やさしそうでもその実奥義を極めることはなかなか容易でない。

したがって、自動車運転者の承育としては、運転免許取得のための初心者養成教育と、既に運転

免許を取得している者に対してより安全な運転者をめざして行う現任教育との2つがあるが、今日多くの指定教習所が実施しているのは、このうちの初心者養成教育である。指定教習所の教習は、単に運転免許試験に合格するだけの知識やテクニックを教えるだけの受験予備校的なものに終るべきではなく、運転者としての社会的な責任を自覚した安全な運転者を養成するためのものである。

しかし、指定教習所の教習は、教習時間や教習費用等の点で多くの問題があり、生涯を通ずる人格的陶冶まで行うには限界がある。

表3-3 指定教習所の基準教習時限

の自動車種類	教習時間 所持免許	技能教習					学科教習		
		基本操作	基本走行	応用走行(一)	応用走行(二)	計	(一)	(二)	計
自大型自動車	なし	7	7	10	16(10~13)	40	14	16	30
	二輪	6	6	10	16(10~13)	38	14	16	30
	大特	3	4	9	16(10~13)	32			
	大特装軌	7	7	10	16(10~13)	40			
	普通	2	3	5	7(4~6)	17			
自普通自動車	なし	4	4	9	10(0)	27	14	16	30
	二輪	3	3	9	10(0)	25	14	16	30
	大特	2	3	8	6(6)	19			
	大特装軌	4	4	9	10(0)	27			
自特大自動車殊型	なし	2	4	6		12	30		30
	二輪	1	3	6		10	30		30
	普通	1	2	3		6			
(装軌)自特大自動車殊型	なし	性能に応じた必要な時間				10			
	二輪	性能に応じた必要な時間				8			
	普通	性能に応じた必要な時間				5			
二輪自動車	なし	2(1)	3(2)	3(2)		8(5)	12		12
	普通・大型・大特	1(1)	3(2)	3(1)		7(4)			
	大特装軌	2(1)	3(2)	3(2)		8(5)			
けん引自動車	普通・大型・大特・大特装軌	2	3	7		12			

- (備考) 1. この表において教習時間は、1時限について50分とする。
 2. 技能教習について、教習を受ける者の技能修得状況に応じて延長する。
 3. 所持免許中「なし」には原付、小特を含み、「普通」「二輪」には限定免許を含む。
 4. 技能教習時間欄中、大型自動車・普通自動車の応用走行(二)の()内の数は路上教習時限とする。
 5. 自動二輪車の技能教習時間中()内の数は、小型二輪の技能教習時限とする。

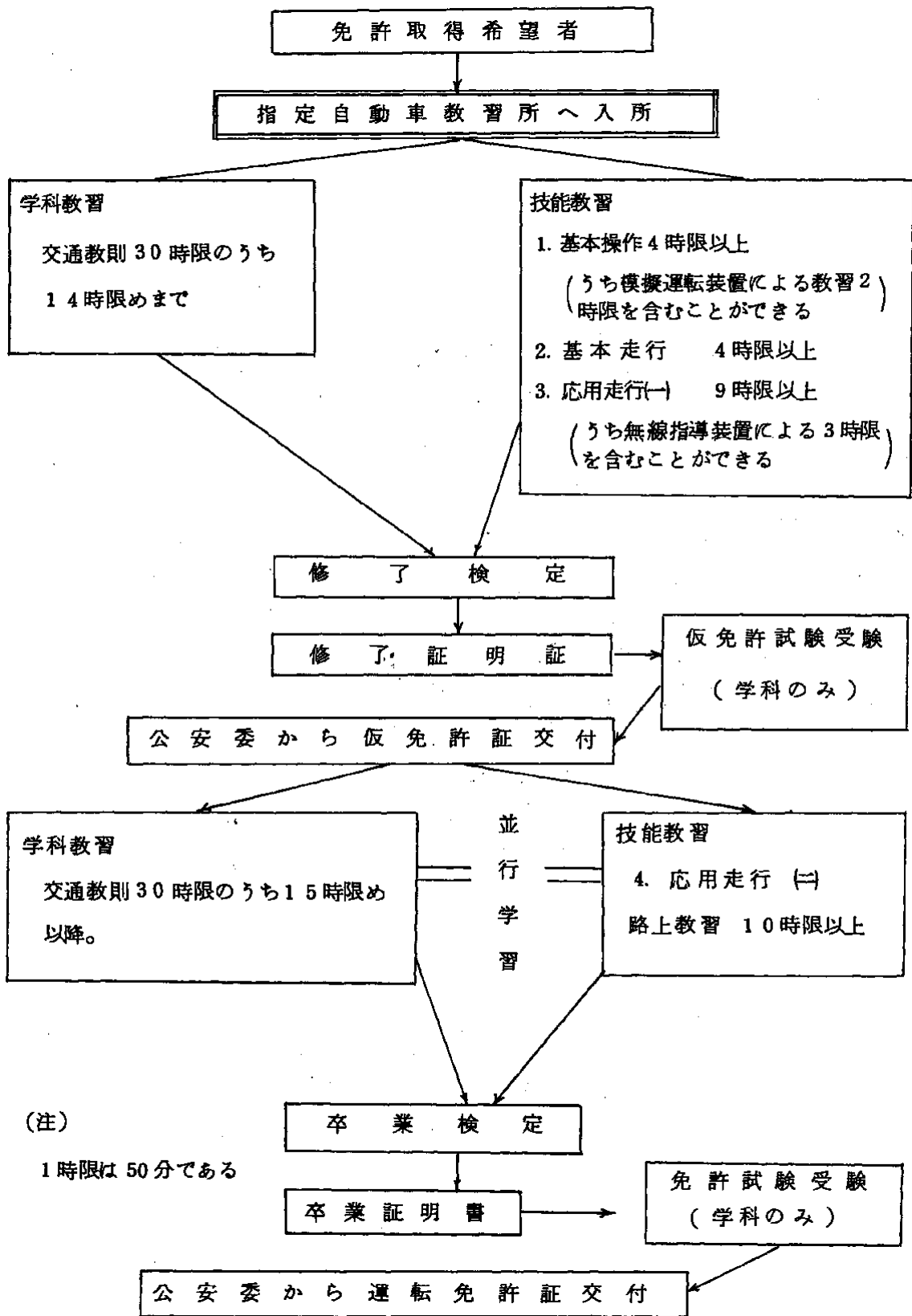
表 3-4 普通自動車の技能教習課程表

教習所	教習所内コース				道路上	
	第1段階	第2段階	第3段階	第4段階	第4段階	卒業検定
教習目	<p>正しい手順および正確な操作</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. 車の乗降 2. 運転装置の名称および取扱 3. 運転姿勢 4. 車両感覚(停止中) 5. 発進および停止 6. ハンドル操作(その1) 7. 変速操作(その1) 8. ブレーキおよびエンジン法 9. 総合運転(みきわめ) 	<p>運転装置の操作時期および円滑な操作</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. 円滑な発進および加速 2. 変速操作(その2) 3. 速度の調節 4. ハンドル操作(その2) 5. ブレーキ操作 6. 車両感覚(走行中) 7. 坂道の通過 8. 直角バック 9. 総合運転(みきわめ) 	<p>法規履行および車の正しい誘導</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. 通行区分 2. 進路変更 3. 交差点の通過 4. 切り返しおよび幅寄せ 5. 狭路(曲線屈折)の通過 6. 坂道発進 7. 踏切通過 8. 直角バック 9. 方向変換および縦列駐車 10. 総合運転(みきわめ) 	<p>了検定</p> <p>第三段階修了者に対し修了検定を行い、その合格者は修了証明書を取得する</p>	<p>道路における安全運転および総合運転</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. 交通の状況に応じた運転 2. 運転中の歩行者の保護 3. 道路環境に応じた運転 4. 運転装置の連けい操作 5. 道路における総合運転(みきわめ) 	<p>卒業検定</p> <p>卒業検定に合格した者は卒業証明書を取得する</p>
基準時間	4 時 限	4 時 限	9 時 限	10 時 限	27 時 限	(17)

表 3 - 5 大型車・普通車・大特車の学科教習課程表

教習番号	教 習 項 目	担当指導員
1	運転者の心得	学 科 指 導 員 (法令指導員)
2	信号に従うこと	
3	標識・標示などに従うこと	
4	無免許運転の禁止など	
5	安全な発進など	
6	通行区分など	
7	優先通行など	
8	歩行者などの保護	
9	速度と車間距離	
10	進路変更, 横断など	
11	追越しなど	
12	交差点	
13	停車と駐車	
14	(1)踏切 (2)燈火	
15	乗車・積載・けん引	
16	高速自動車国道や自動車専用道路での走行(その1)	
17	同 上 (その2)	
18	(1)交通事故のとき (2)故障などのとき	
19	(1)自動車保有者の義務 (2)保険制度	
20	(1)運転免許証 (2)運転免許の取消し, 停止など (3)交通反則通告制度	
21	(1)自動車の機構 (2)エンジン	学 科 指 導 員 (構造指導員)
22	(1)動力伝達装置 (2)操向装置	
23	(1)制動装置 (2)タイヤ	
24	作業点検など	
25	自動車の保守および管理	
26	人間の感覚と判断能力	学 科 指 導 員 (安全運転の知識指導員)
27	自動車と自然の法則	
28	坂道, カーブなど	
29	夜間, 雨の日の運転	
30	悪条件下の運転など	

図3-1 普通自動車（免許）の教習課程



現在、全国の指定教習所で実施している統一的教習方法及び内容を図表化すると、表3-3～表3-5及び図3-1のとおりである。

なお、普通自動車課程の基準教習時限は27時限と定められているが、実際にこの時限数で卒業する者は少なく、昭和53年中の全国平均の技能教習時限は40.9時限である。

3-5 指定教習所における教育の特異性と対策

(1) 教習生の個性に即した教習

指定教習所の教習生は、性別、年齢、職業、資質、学習意欲等々が千差万別である。教習期間は比較的短期間であり、殆どどの指定教習所で運転適性検査を行い、その結果を参考にして、教習生の特性に応じた教習が行われている。入所の受けは、定時制をとっているところと、随時制をとっているところとがあるが、殆ど随時制によっている。学科教習は、集団的に行われているが、技能教習については原則として1対1のマンツーマン方式によっている。

なお、性格等に関する運転適性検査を実施している教習所は、昭和53年末現在で全指定教習所の97.3パーセントに及んでいる。

(2) 実態に即した技能教習への努力

指定教習所の技能教習については、場内コースだけでの教習では限界があることから、昭和42年からは全国的に正規教習として路上教習が採用されたほか、努めて実際的な教習を行うという観点から、教習生1人だけが乗車して練習する無線教習も行われている。

これらの技能教習は、いずれも法定速度(60km/h)以下で行われているが、高速道路網が発達した今日、できれば時速70km、80kmでの運転操法も教習する必要がある。このような社会的な要請から、昭和40年代後半ごろから一部の教習所で任意教習として運転免許試験合格者を対象に、高速道路での走行要領を教習する教習所がでてきた。

(3) 学科教習の理解促進

学科教習は、技能教習と一体的に並行して教習するように仕組みされており、努めて実技的に、視聴覚教習資機材を活用して行うように配慮されている。

(4) 卒業生に対するアフタケア

指定教習所の教習は、前にも述べたとおり、単に免許を取得することだけに目的があるのではなく、免許取得後に知ける安全運転を本来の目的としたものである。そういった配慮の一環

として、教習生が卒業して免許取得後1年間の無事故、無違反者については、自動車安全運転センターが発行するSDカードを贈呈して賞揚する教習所が増えている。

昭和53年末現在でこの制度を採用することとしている指定教習所は416所で、全体の30.3パーセントを占めている。

(5) 自動車教習所の近代化計画

指定教習所の教習水準の向上を図ることは、今や社会的要請となっている。その促進を図るためには、先ず今日の社会で指定教習所が果している社会的な役割の重要性を、経営者をはじめ教習所の関係者が十分に自覚する必要がある。また、人を教える企業であるから、優秀な指導員等を多数確保して、その養成教育、現任教育を充実するほか、前述したような近代的な視聴覚教習資機材等を整備する必要がある。

ところが、これらの施策を推進するについては、指定教習所のほとんどが中小企業であり、人的にも財政的にも基盤が弱い。そこで、昭和53年3月に内閣総理大臣と通商産業大臣との連名により中小企業近代化促進法に基づく「自動車教習所業の中小企業近代化計画」が告示され、昭和57年度末を自途として、業界全体の近代化を促進することとなった。助成策の中心となる、特定の近代的教習用資機材の購入については、長期低金利の政府資金を融資することであるが、これに関連して各種施策を官民が一体となって推進し、「教習水準の向上」、合理化による「教習原価の低減」、教習需要に見合った「教習体制の整備」、「従業員の福祉の向上」等が図られることとなっている。

第4章 調査対象指定教習所の概要

4-1 施設・設備関係

調査の対象とした指定教習所30所について、立地環境、コース面積、教習用車両数等をまとめると、表4-1～表4-14の通りである。

- (1) 教習所の環境は、その50%が市街地、住宅地、工場地区、学園地区等人口の密集地域にあり、残りの50%が農山漁村、山林、海岸等に設置されている。
- (2) コースの敷地面積は、8,300㎡から32,000㎡まで区々であるが、大部分は10,000㎡から15,000㎡までのものである。また、コースそのものの面積は、6,600㎡から23,000㎡までで、大多数は10,000㎡未満であるが、10,000㎡から15,000㎡のものが7所ある。
- (3) 学科教習のための教室の床面積は、180㎡から4,100㎡までで、14所が500㎡から1,000㎡までのものである。教室数は1室から5室まで区々であるが、大部分の教習所は2室から3室である。また、教室全体の収容人員は55人程度のところから350人までである。100人から150人収容できる教習所が最も多く10所ある。
- (4) 無線指導装置のある教習所は30所のうち21所で、無線教習車両3台の教習所が16所ある。模擬運転装置は20所で整備されており、5台整備している所が12所ある。
- (5) 送迎バスのない教習所は2所で、その他は1台から8台までを有しており、3台保有している教習所が10所ある。
- (6) 集団反応分析装置は9所に整備されており、1セットの教習所が7所、2セットの教習所が2所ある。
- (7) 運転適性検査機器は、5教習所に、速度見越反応検査機、処置判断検査機重複作業反応検査機が、それぞれ整備されている。その他に視力関係の機器のみを設置している所が8所ある。
- (8) 教習車両は、18台の教習所から70台の教習所まであり、もっとも多いのは30台以上40台未満の教習所で、15所ある。このうち、普通自動車については30台以上40台未満の教習所が14所ある。

なお、普通自動車以外の自動車については、教習科目との関係もあって、トラックが16所、バスが4所、大型特殊自動車8所、自動二輪車が18所にある。

表4-1

立地環境	
市街地	8所
住宅地	5
農山漁村	11
工場地区	1
河川敷	1
学園地帯	1
郊外	1
山林	1
海岸	1

表4-2 敷地面積とコース面積

コース 敷地面積	コース面積	敷地面積				計
		万 m^2 以上 未満 0.6~1.0	1.0~1.5	1.5~2.0	2.0~	
0.8万 m^2 以上~1.0未満		6				6
1.0 " ~1.5 "		10	5			15
1.5 " ~2.0 "		1	2			3
2.0 " ~2.9 "				1	2	3
3.0万 m^2 以上				2	1	3
計		17	7	3	3	30所

表4-3

校舎床面積	
500 m^2 以下	7所
500 m^2 以上~1,000 m^2 未満	14
1,000 " ~1,500 "	5
1,500 " ~2,000 "	1
2,000 " ~3,000 "	1
3,000 " ~4,000 "	1
4,000 m^2 以上	1

表4-4

教室数	
1室	2所
2 "	9
3 "	13
4 "	5
5 "	1

表4-5

収容人員	
50人以上～100人未満	7所
100人"～150人"	10
150人"～200人"	9
200人"～300人"	2
300人以上	1
記入なし	1

表4-6

無線教習車両	
0台	9所
2"	1
3"	16
6"	4

表4-7

模擬装置	
0台	10所
2"	7
3"	1
5"	12

表4-8

送迎バス	
0台	2所
1"	1
2"	2
3"	10
4"	5
5"	5
6"	1
7"	1
8"	3

表4-9

集団反応 分析装置	
0	21所
1セット	7
2"	2

表4-10

適性検査機器	
A. B. C. D	1所
A. B. C. H	1
A. B. C.	3
E. G. H.	1
E. F. H.	1
H.	6
なし	17

④

- A. 速度見越反応検査機
- B. 処置判断検査機
- C. 重複作業反応検査機
- D. 視聴力棟査機
- E. 深視力検査機
- F. 視野検査機
- G. 視力色覚検査機
- H. 視力検査機

表4-11

車種 台数	教習車両		
	トラック	バス	大特
0台	14所	26所	22所
1"	1	1	6
2"	11	1	2
3"	4	2	0

表4-12

教習車両 (普通)	
10台以上	2所
20 "	9
30 "	14
40 "	3
50 "	2

表4-13

教習車両 (二輪)	
0	12所
5台以上	12
10 "	5
20 "	1

表4-14 教習車両台数と年間卒業生数

卒業生	車両数	～9	10～19	20～29	30～39	40～49	50～59	60～	計
～999				2					2
1000～1499					13	3			16
1500～1999			1		2	3	1		7
2000～2499						1	2		3
2500～2999						1			1
3000～								1	1
計			1	2	15	8	3	1	30

4-2 年間の卒業生数と職員の構成

年間の卒業生数は表4-15、職員の構成は表4-15～4-19のとおりである。

- (1) 年間の卒業生数は800人台から3,000人台まであり、1,000人以上1,500人未満が最も多く17所ある。
- (2) 技能検定員は5人以上10人未満の教習所が最も多く16所で、技能指導員は10人未満が2所、20人から29人が最も多く16所で、50人の教習所もある。

また、学科指導員については、3人から4人の教習所が11所で、5人から6人の教習所が9所ある。事務職員については、4人から22人まであり、9人以下の教習所が最も多く18所ある。

表4-15 技能指導員と年間卒業者数

技能指導員 卒業者	～9	10～19	20～29	30～39	40～49	50～	計
800～999	1	1					2
1000～1499	1	3	11	2			17
1500～1999		3	3				6
2000～2499			1	1	1		3
2500～2999			1				1
3000～						1	1
計	2	7	16	3	1	1	30

表4-16 教習車両台数と技能指導員

技能指導員 車両台数	～9	10～19	20～29	30～39	40～49	50～	計
～9							
10～19		1					1
20～29	1	1					2
30～39	1	3	10	1			15
40～49		2	4	2			8
50～59			2		1		3
60～						1	1
計	2	7	16	3	1	1	30

表4-17 技能指導員と技能検定員

技能指導員 検定員	～9人	10～19	20～29	30～39	40～49	50～	計
～4人			6	1			7
5～9	1	6	7	1	1		16
10～	1	1	3	1			7
計	2	7	16	3	1		30

表4-18

学科指導員	
1～2人	9所
3～4人	11
5～6人	9

表4-19

事務職員等	
～9人	18所
10～19人	11
20～人	1

4-3 運転適性検査関係

運転適性検査の対象、実施時期、採点者、指導方法、指導担当者等は表4-20のとおりである。

- (1) 運転適性検査は、原則として全員に受検させている教習所が、ほとんどで28所、受検しないと技能教習を受けさせないこととしている教習所が1所、2輪免許保有者については任意としている教習所が1所ある。
- (2) 実施時期は、入所時に行う教習所が最も多くて20所、技能教習の第一段階終了までに受検させている教習所が4所である。入所時と仮免時の2回受検させることとしている教習所が1所ある。
- (3) 採点については、指導員が行うこととしている教習所が最も多く24所で、他の機関を利用することとしている教習所は2所である。
- (4) 適性検査の結果に基づく安全指導の方法は、特異な者については個別指導をし、教習の際にも指導することとしている教習所が10所で、検査の結果を教習原簿に転記して、教習の際の指導に生かしている教習所が7所あり、全員に個別指導をしている教習所は6所であった。
- (5) 適性検査の実施担当者は、学科指導員が担当している教習所が6所で、警察本部長の認定を受けた者が行うこととしている教習所が6所ある。その他、事務員が担当している教習所も1所あった。

表 4 - 2 0

適 性 検 査 関 係					
対 象	原則として全員に受検させる	28所	指 導	全員にワンポイントアドバイスを配布 技能教習場面でも指導	1所
	受検しないと技能教習を受けさせない	1		全員に診断票を配布 技能教習簿に転記の上指導	1
	2輪免許所有者は任意	1		特異な教習生について、学科指導員 が個別に指導、教習簿に転記し技能 教習時にも指導	1
時 期	入所時	20	実 施 担 当 員		
	技能教習第1段階終了時まで	4		学科指導員	6
	技能教習第2段階終了時まで	2		技能指導員	1
	技能教習第3段階終了時まで	1		技能検定員	4
	学科教習項目1番受講後	1		学科指導員・技能指導員	1
入所時と仮免許の2回	1	技能検定員・事務員		1	
採 点	指導員が採点・評価する	24		学科指導員・技能検定員	4
	他の機関を利用する	2		学科指導員・技能指導員・事務員	1
	県警で認定された者が行う	4		学科指導員・技能検定員・事務員	1
指 導	特異な教習生にだけ個別指導する	2		学科指導員・技能指導員・技能検定 員・事務員	1
	全員に対して個別指導する	1	認定された者	6	
	結果を教習簿に転記し技能教習場 面で指導	7	技能指導員・技能検定員	2	
	特異な者には個別指導、教習場 面でも指導	10	学科指導員・事務員	1	
	全員に個別指導、教習場 面でも指導	6	事務員	1	
	全員に診断票を配布、特異な者 には個別指導、技能教習場面でも 指導	1			

4 - 4 技能指導の方法等

技能指導のシステム、教習料金は表 4 - 2 1 ~ 4 - 2 2 のとおりである。

- (1) 技能教習において指導員を特定しない教習所が 12 所で、特定の指導員による専任制が 10 所、指導員数人によるグループ制度をとっている教習所が 4 所ある。その他、女性や特に進度の遅い者には指導員を特定している教習所、場内と路上に別けて指導員を特定している教習所等がある。
- (2) 技能教習 1 時限当たりの料金は 2,200 円から 3,500 円まで区々であり、昼夜で料金が異なる教

習所が2所、場内と路上で異なる教習所が1所あった。

学科教習1時限当たりの料金は300円から900円であった。

運転適性検査の料金を無料としている所から最高1,500円の教習所までであるが、無料としている教習所では他の教習料金等を含めているところもある。

表4-21

技能指導制度	
特定指導員による専任指導制	10所
不特定指導制	12
指導員・数人によるグループ指導制	4
不特定だが女性についてはグループ制指導	1
不特定だが遅れてる者には特定する	1
5週間専任指導制	1
場内路上別で特定	1

表4-22

教習料金	
技能教習1時限	2,200~3,500円
昼夜別料金	2校
場内路上別	1校
学科教習1時限	300~900円
適性検査	0~1,500円
(0は他の費用に含む場合がある)	

第5章 サンプル特性

この章では、得られたサンプルについて男女別、年齢別にその特性を述べることとする。

5-1 免許取得年齢

表5-1は今回対象とした初心運転者の年齢別、性別の構成を、表5-2は全国の全免許保有者の性別を、図5-1はこれらをまとめたものである。

- (1) 調査の対象となった指定教習所の昭和51年7月から昭和52年6月までの1年間における卒業生で、今回の調査の対象となった普通免許取得者のうちサンプルとして得られた総数は、31,472人であるが、その年齢構成は表5-1のとおり18歳～19歳の者が40.7%、次いで20歳～24歳が29.4%で、20歳代前半までの取得者が全体の約70%を占めている。

男女別にみると、男性は全体の56.8%、女性は43.2%であり、男女の人数差は比較的少ない。

年齢構成を男女別にみると、性別による大きな特徴がみられる。すなわち男性については、18歳～19歳の者が男性全体の49.6%を占めているのに対し、女性の同年齢者は女性全体の29.1%を占めている。また、20歳～24歳の者については男性は27.2%、女性は32.3%となっており、一般的に男性は女性よりも若年の間に免許を取得している。

なお、40歳以上の年齢層の者は、男性7.7%、女性4.0%となっている。

5-2 免許保有者

調査対象者が免許を取得した昭和52年末現在における普通免許の保有者は表5-2のとおり男性約1,900万人、女性約650万人である。なお、昭和52年中の普通第1種免許保有者の増加数は男女あわせて約151万人であった。

図5-1のとおり、サンプルとなった初心運転者については、男女共若年層が多い。

5-3 運転適性

K型による運転適性検査の結果、総合判定(T)の判定値と年齢との関係を男女別にみると、表5-3、表5-4、図5-2のとおりである。判定値は1から5までの5段階になっているが、性別、年齢別による大差はなく、一般的に判定値の高い者が多く、70%~80%の者が判定値が4又は5となっている。

問題となる判定値1又は2の者は、男性が約14%、女性が約11%で、男女共40歳代の者がやや率が高い。

判断力、衝動抑止性、性格の3つの要素について優れているものを○、劣っているものを×として5つのパターンに分類し、それと性別、年齢別の関係をみると、表5-5~表5-6、図5-3のとおりである。性別、年齢別を問わず最も多いパターンはD(判断力、衝動抑止性に優れ、性格(情緒)が不安定)である。男性の18歳~19歳の者についてはパターンB(判断力と性格(情緒)に問題があるが、衝動抑止性が優れている。)とパターンA(いずれも劣る。)の者が約66%もある。また、40歳代の者には、パターンAの者が多く、男性で約27%、女性で約25%となっている。

5-4 技能教習時限

技能教習開始後卒業までの技能教習時限についてまとめたものが表5-7~表5-16及び図5-4~5-9である。

(1) 図5-4~5-5は、全教習時限数と年齢別、性別の関係を示したものである。20歳未満の男性は38%の者が29時限以内で、39時限以内では84%の者が卒業している。20歳代の者については、40%~50%の者が34時限以内で卒業し、44時限以内で卒業している者は80%になっている。また30歳代の者は20歳代の者に比較し若干進度が遅いが、格別大きな差異は認められない。40歳代になると、進度は大きく低下し、約50%の者が45時限以上を要している。50歳以上の者については48%の者が55時限以上を要しており、60時限以上を要している者が34%もいる。

女性の場合には、一般に男性よりも進度が遅く、20歳未満の者でも男性の30歳代より遅く、約53%の者が40時限以上を要している。40歳代では54.4%の者が60時限以上を要している。

(2) 技能教習の各段階ごとの進度は、図5-6～図5-9のとおりで、各段階とも年代による進度の差がはっきりしている。

また、男性と女性とでは大きな差があり、段階別にみると難易度の高いのは、第2段階、第3段階、第1段階、第4段階の順である。

(3) 技能教習の進捗パターンを各段階の進み方によって不振型、伸び悩み方、順調型等7つのパターンに分類し、その頻度を示したのが図5-10である。男性では若年者ほど順調型が多く、高年齢になるほど不振型が多くなる。20歳未満の者では59%の者が順調型であり、50歳以上の者では45%の者が不振型である。他のパターンについては、年齢による格別の差異は認められない。前半伸び悩み型、及び後半伸び悩み型は、各年代共15%程度である。

女性については順調型の者が少なく、20歳未満の者でも21%で、30歳以上の者ではわずか3%～4%程度である。逆に不振型の者は、30歳以上の者では50%以上を占めている。

また、女性は男性と異なり、前半伸び悩み型と前後半伸び悩み型が多い。

無線教習の実態は、表5-19～5-20のとおりである。

5-5 技能検定受験回数

修了検定及び卒業検定の受験回数について、年齢別、性別による分類をした結果は、表5-21～5-24、図5-11～5-12のとおりである。

(1) 修了検定の受験回数は、男女別、年齢別により若干の差があるが、男性については30歳代までの者は67.6%の者が1回で修了検定に合格しており、50歳代でも47.1%の者が1回で合格している。また、5回以上受験している者は、20歳未満ではわずか1.0%であるが、年代が上るにつれて順次多くなり、50歳代以上では8.7%となっている。

一方、女性については、20歳未満の者では52.8%の者が1回で合格し、50歳代でも、34.6%の者が1回で合格している。また、5回以上受験した者は20歳未満で2.6%で、高年齢になるほど比率が高くなり、50歳以上の者では11.6%となっている。

(2) 卒業検定の受験回数については、修了検定に比較して全体的に回数が少ない。男性の50歳代で67.5%、女性の50歳代でも57.7%の者が1回で合格している。

5-6 卒業検定成績

卒業検定合格時の成績は、表5-25～5-26、図5-13のとおりである。

卒業検定時の成績は、年齢によりパターンが異なり、若年者ほど成績がよく、また男性と女性とでは、一般的に男性の方が成績がよい。すなわち、男性については52.8%、女性については71.9%の者が75点以下の成績で合格している。

5-7 減点項目

卒業検定合格時に減点された項目は、表5-27～5-28、図5-14のとおりである。

減点項目は、年齢別、性別による差異は比較的少なく、頻度の高い順ではアクセル・クラッチ等、安全確認合図等、ブレーキ等、交差点等の通行方法等、ハンドル等、車間距離、駐停止方法等の順となっており、他の項目による減点は、ほとんどない。これらのうち、特にアクセル・クラッチ等の操作で減点された者が40%以上もある。(減点項目の内容については、調査票参照のこと。)

5-8 交通違反

(1) 違反件数等

交通違反に係る違反件数、違反回数、違反者率(全運転者の中での違反をした運転者の比率)は、表5-29～5-31、図5-15～5-17のとおりである。

サンプル数31,472人に対して、違反者数は8,978人で、違反者率は28.5%である。初心運転者1人当たりの違反件数は0.48件(48%)で、違反者1人当たりの件数は約1.7件である。

昭和52年中における全運転者の違反率が34%であるから、初心運転者は約1.4倍の違反率となる。男女別の違反率は、男性が72%、女性が16%で、男性は女性の約4.5倍の違反をしていることになる。

年齢別にみると、運転者1人当たりの違反件数は、男性の18歳～19歳は0.86件、25歳～29歳は0.76件で、一般的に男性については、年齢が高くなるにつれて違反件数は少なくなっている。ところが女性については、そのような傾向が認められない。違反を繰り返す者を全体でみると若年者ほど多いが、図5-17のとおり男性では若年者ほど違反を繰り返す者

が多く、女性には年齢別によるそのような傾向がみられない。

(2) 違反内容

違反の内容と違反者率の関係は、表5-32～5-34、図5-18～5-19のとおりである。

男女とも最高速度違反が最も多く、年齢別にみると男性では最高速度、その他の違反は年齢が高くなるとともに減少している。女性ではその他の違反にその傾向が49歳以下でみられる。

5-9 交通事故

(1) 交通事故の頻度

表5-35～5-37のとおり、サンプル31,472人中交通事故を起こした者は759人で、事故件数は769件である。事故者率（全運転者に対する交通事故を起こした者の比率で物損事故を含む。）は2.4%で、人身事故率は2.1%である。

昭和52年中における全運転者の人身事故率が1.2%であることからして、調査の対象となった初心運転者の人身事故率は約1.8倍となる。

男女別、年齢別の事故者率は図5-20のとおり、男性が3.6%、女性が0.9%で、男性は女性の約4倍になっている。また、全般的には男性の20歳未満の者が最も多く4.4%で、全体の事故者率2.4%に比べて約1.8倍となっている。事故内容別の年齢と事故率との関係は、図5-21のとおりで、20歳未満の者による死亡事故は、全死亡事故11件のうち実に9件を占め、事故率0.073%である。全サンプル中の死亡事故率は0.036%で、全国の運転免許保有者の死亡事故率0.024%に比べて約1.5倍になっている。

なお、男女とも死亡事故を除いて50歳代の者の事故率が高くなっている。

(2) 事故時の違反内容

表5-38～5-40、図5-22～5-23は、事故時の違反内容別事故率である。図5-22は全体、図5-23は年齢別によるものである。

ア 安全運転義務違反による事故者率が高い。

イ 女性では徐行、一時停止違反による事故者率が比較的高い。

ウ 酒酔い運転、酒気帯び運転による事故率は、30歳代が最も高く全事故の24%を占めて

いる。

(3) 事故の初発時期

表5-41～5-43、図5-24～5-26は、事故初発時期（免許取得後何ヶ月目に初めての事故を起したか）を示したものである。

男性については、免許取得後の6ヶ月間に全体の54%の事故が発生しており、前半に多発している。特に40歳代の者については、その傾向が強い。また、女性は全般的に、各月に平均的に事故を起こしているが、若年者では比較的早い時期に事故を起している。

5-10 違反と事故の関係

初心者運転の事故と過去における違反回数との関係をみると、表5-44のとおりである。事故1回の者についてみると、違反回数の多い者ほど事故者率が高くなっている。

本調査における初心者運転者については、違反回数23回について事故1回の割合であるが、全国の運転者では、違反27回に事故1回の割合である。

参考までに教習所別の違反者率と事故者率の関係をみると、図5-27のとおりであり、両者にはやや相関がみられる。

図5-1 免許年齢構成

	初心者	全運転者
男	●	▲
女	○	△

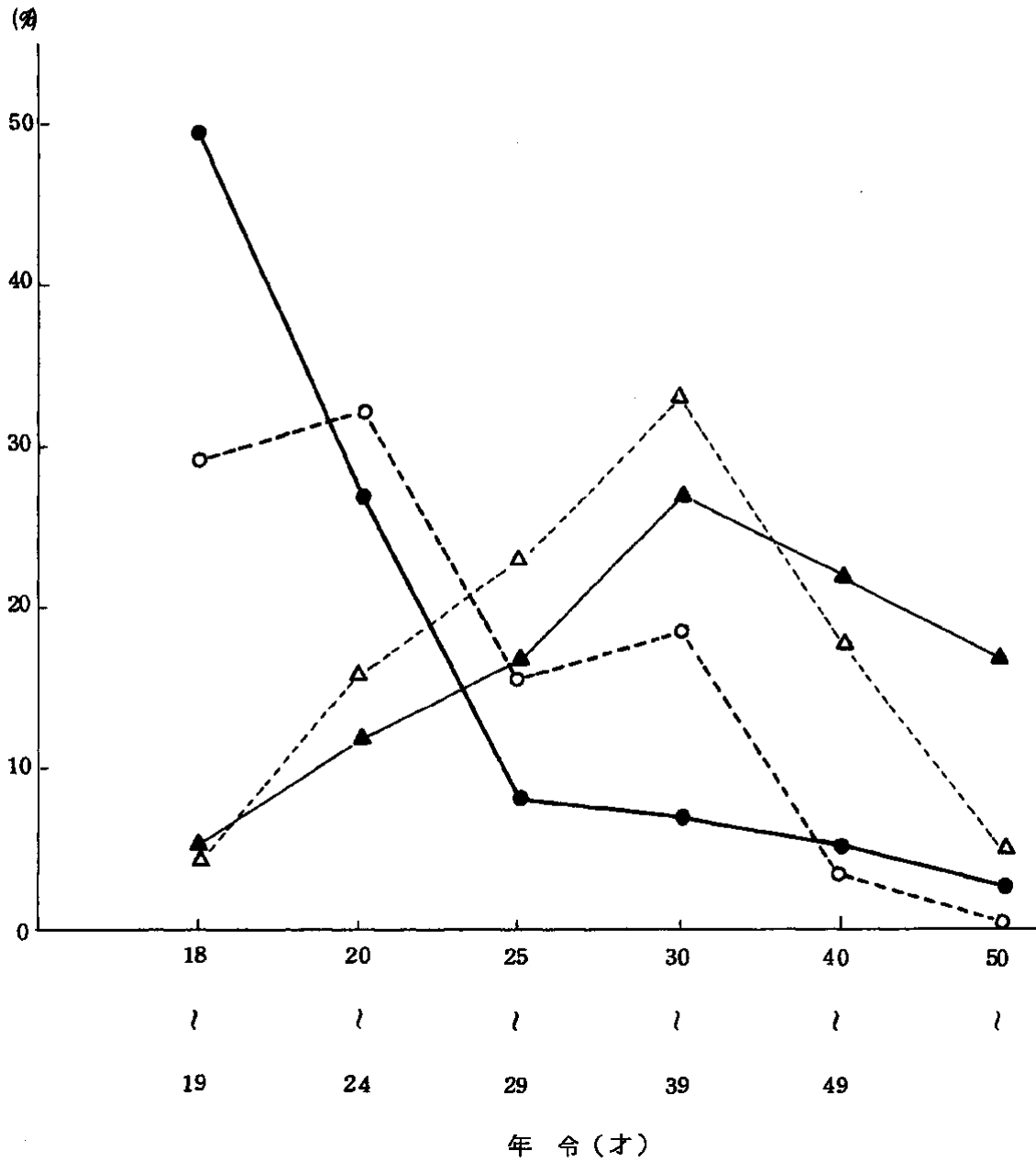


図5-2 適性診断結果(T)と年齢

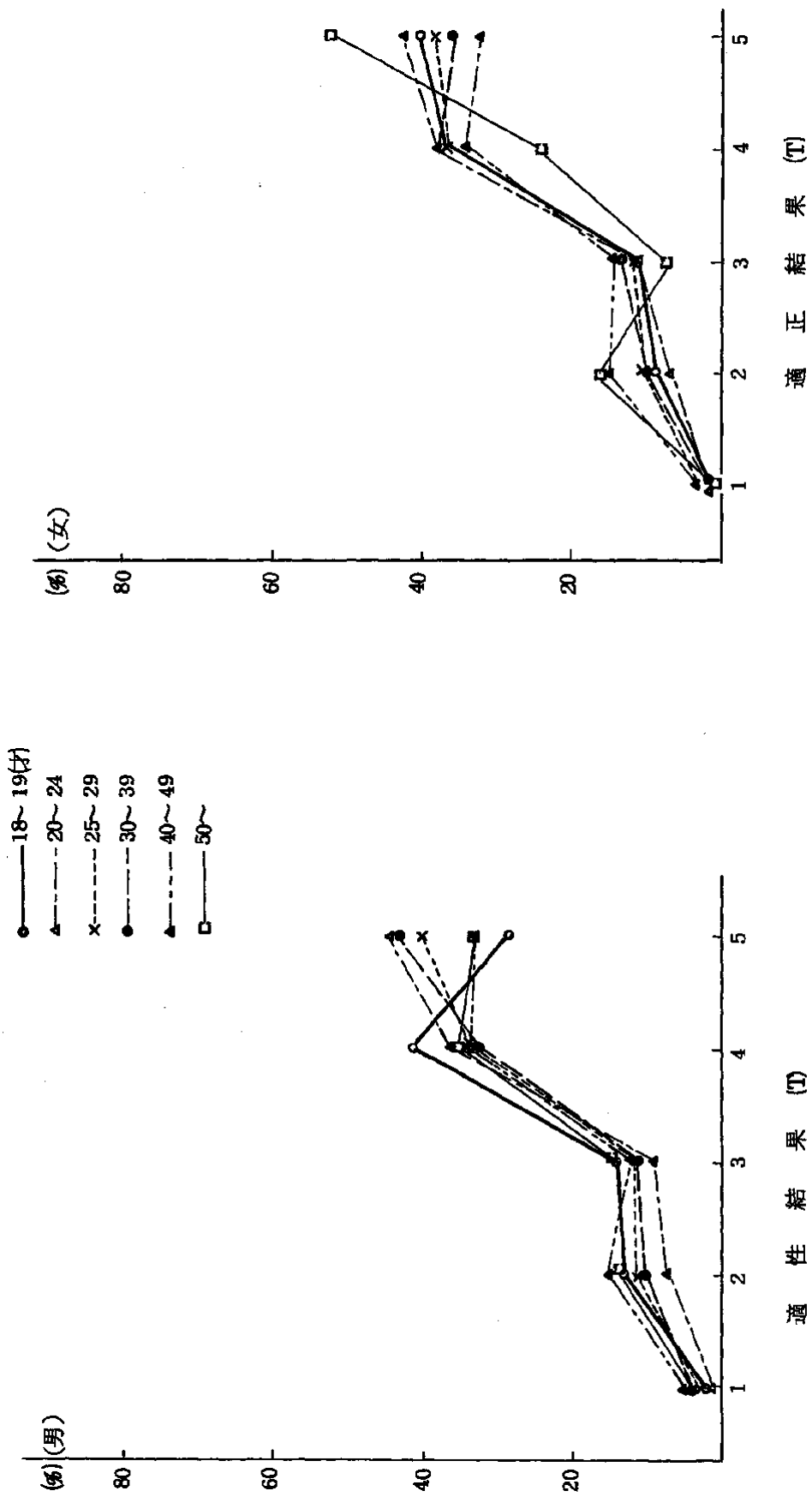


図5-3 全教習時限と年齢

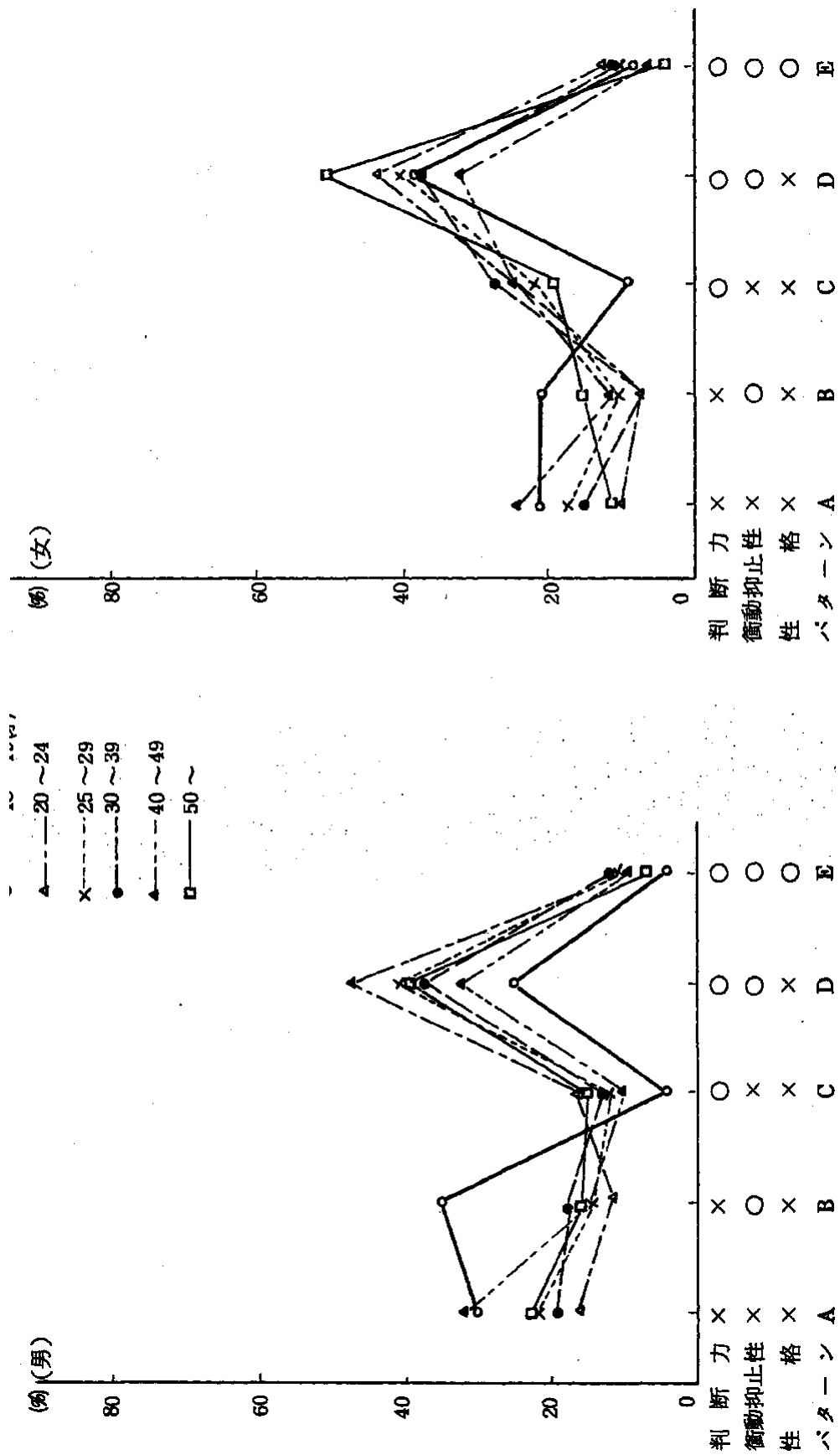


図5-4 全教習時限と年齢

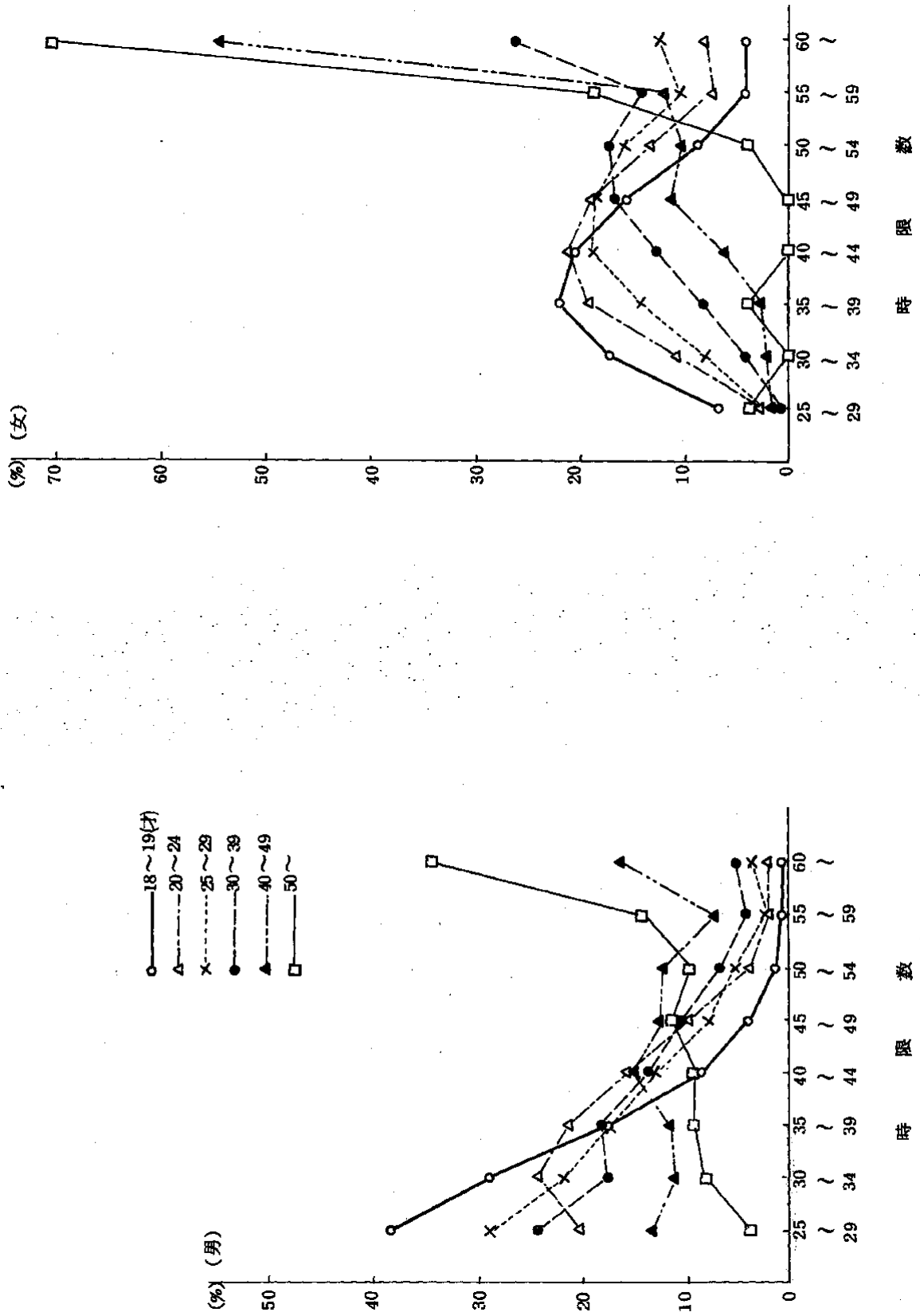


図5-5 全教習時限と年齢

- 18~19(才)
- △——20~24
- ×——25~29
- 30~39
- ▲——40~49
- 50~

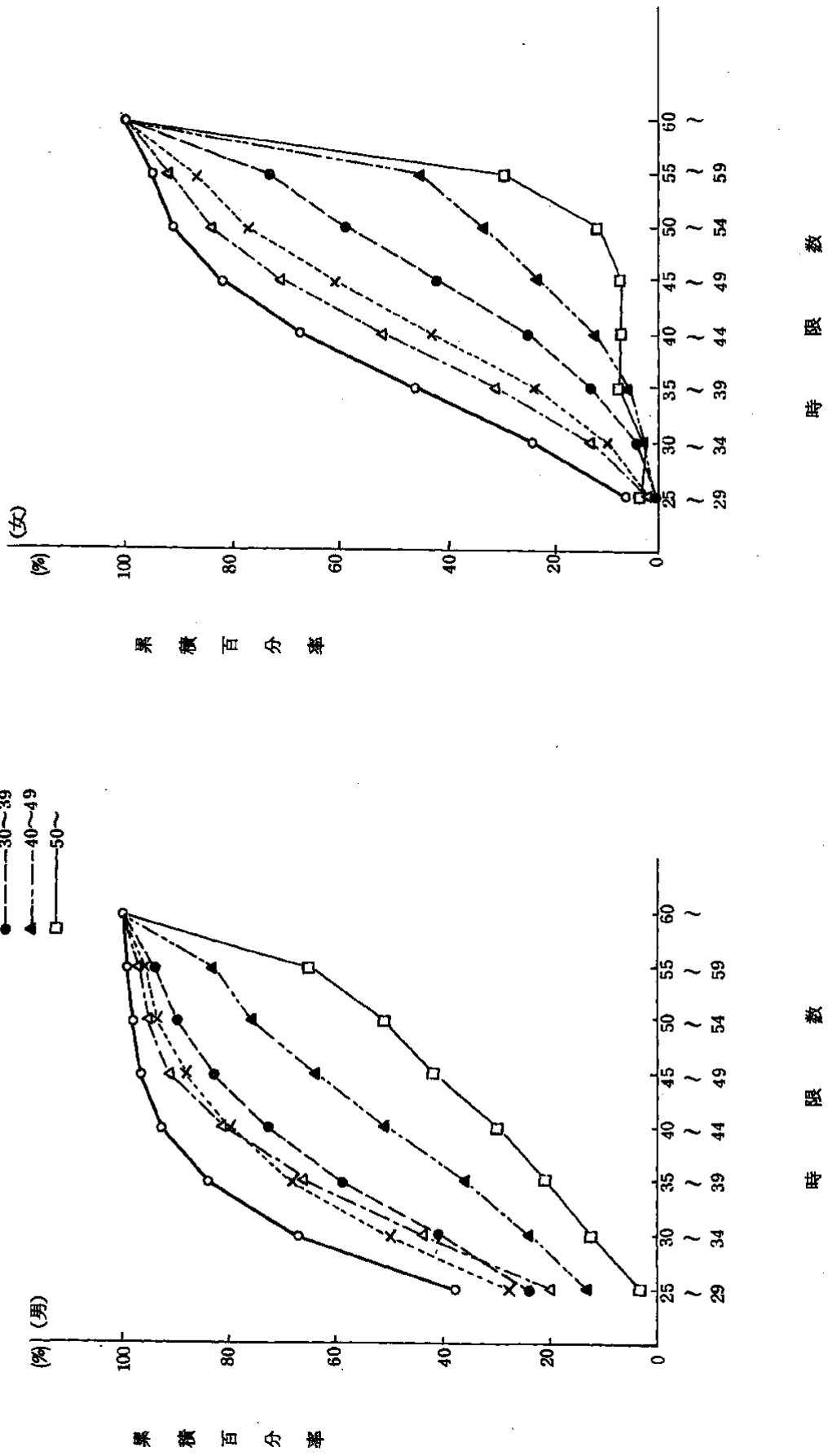


図5-6 教習時限(1)と年齢

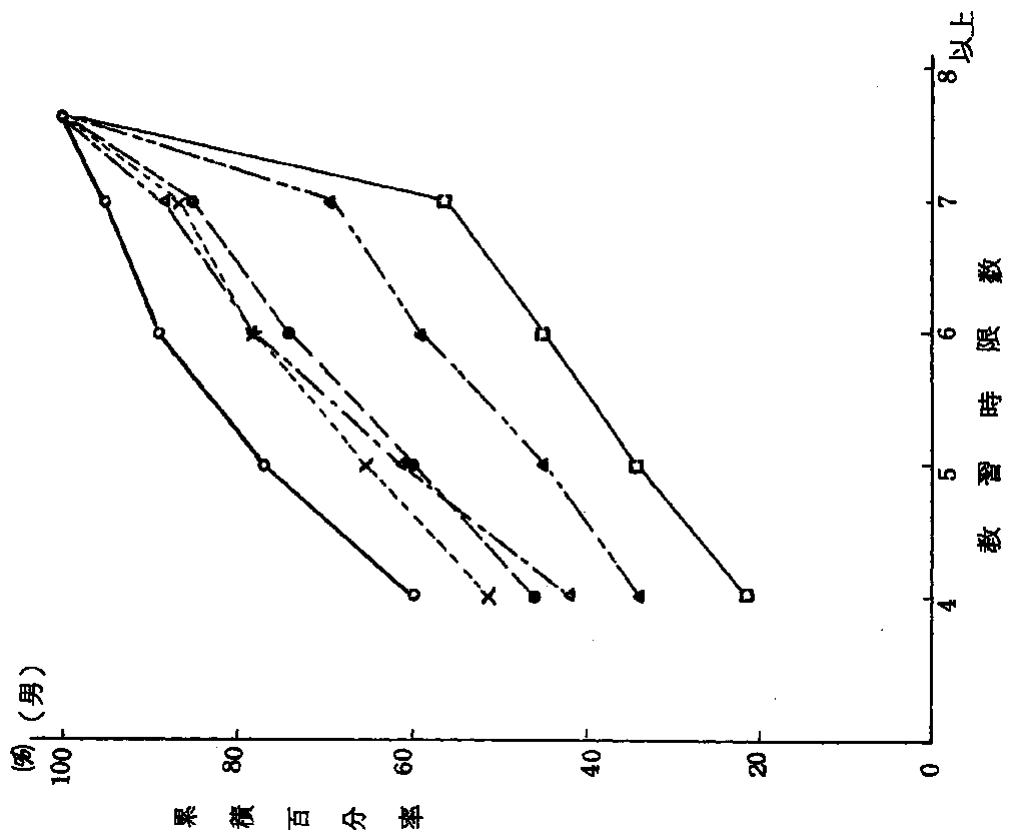
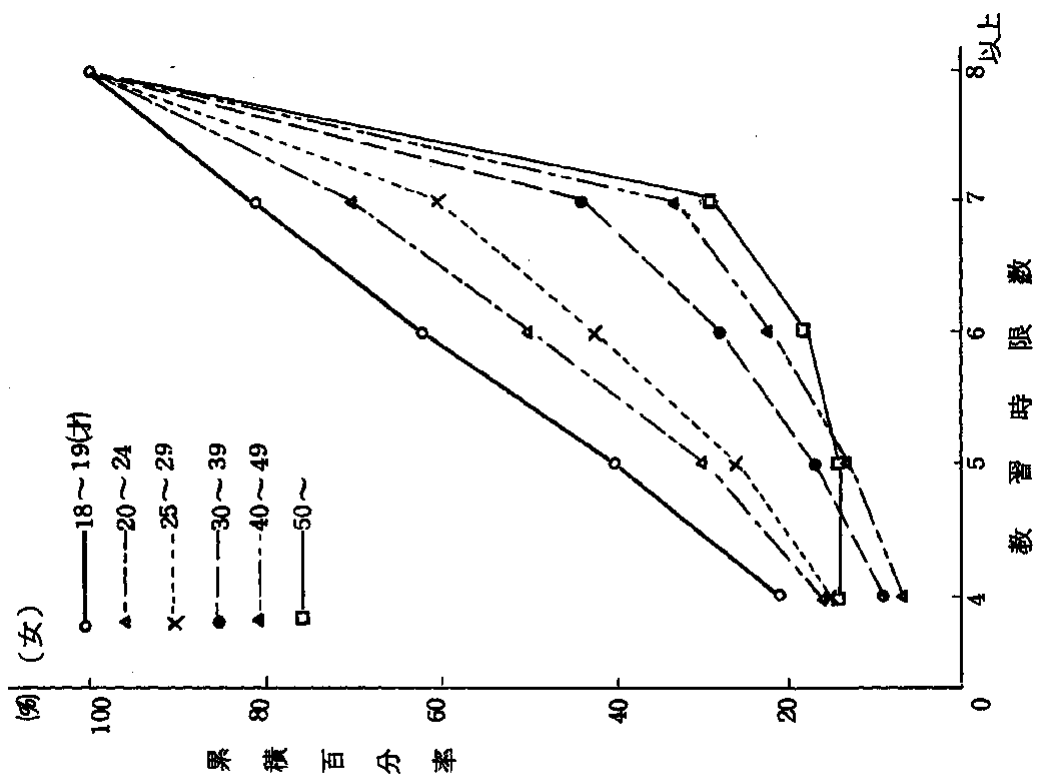


図5-7 教習時限(2)と年令

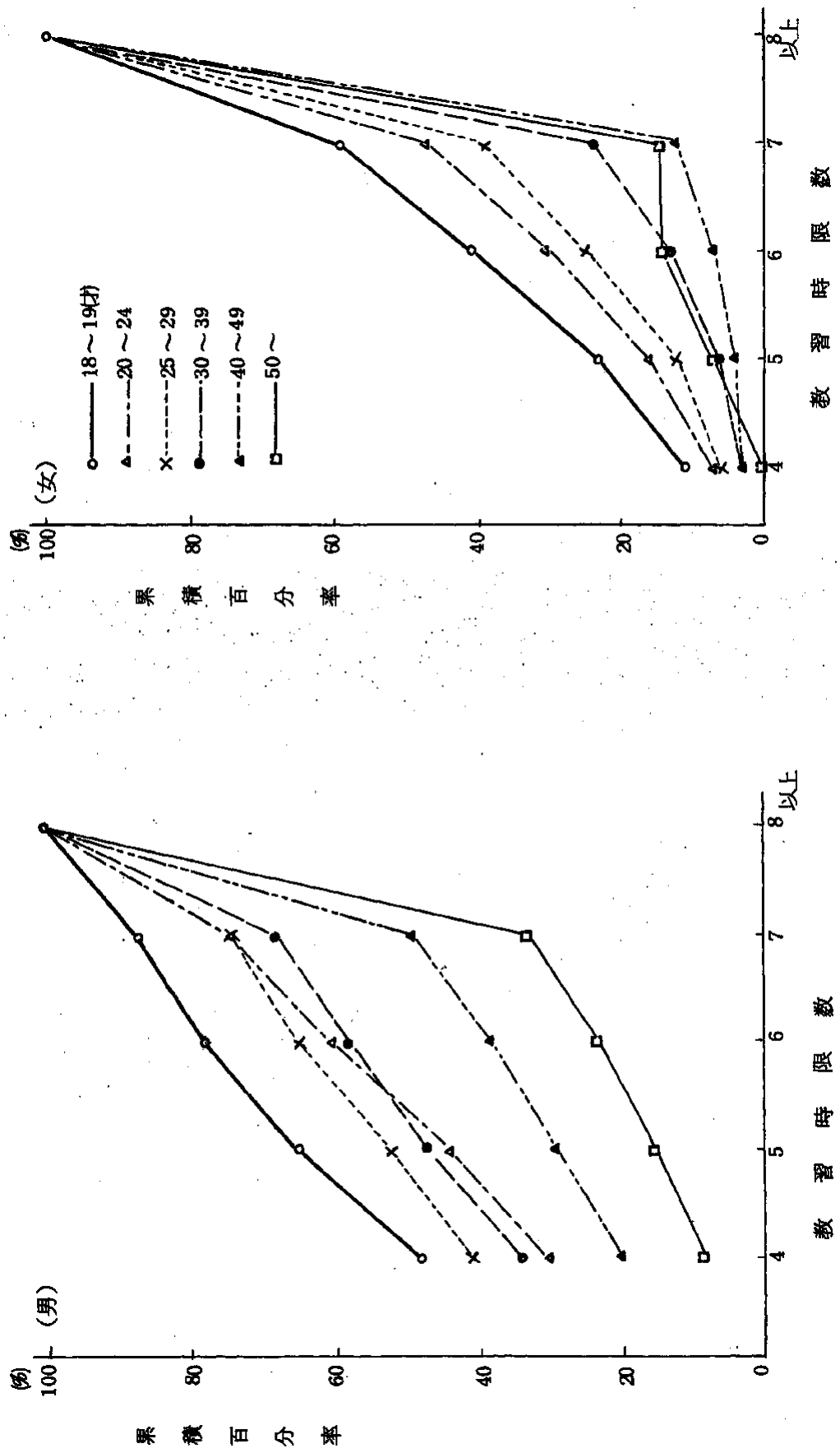


图5-8 教習時限(3)と年令

- 18~19(才)
- △ 20~24
- x 25~29
- 30~39
- ▲ 40~49
- 50~

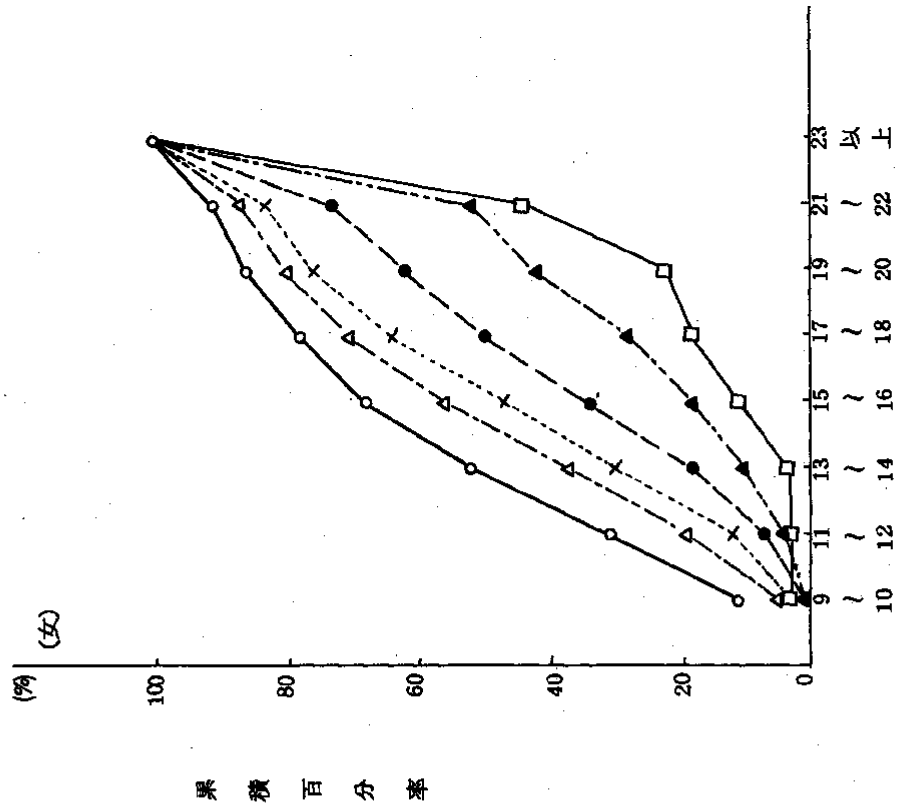
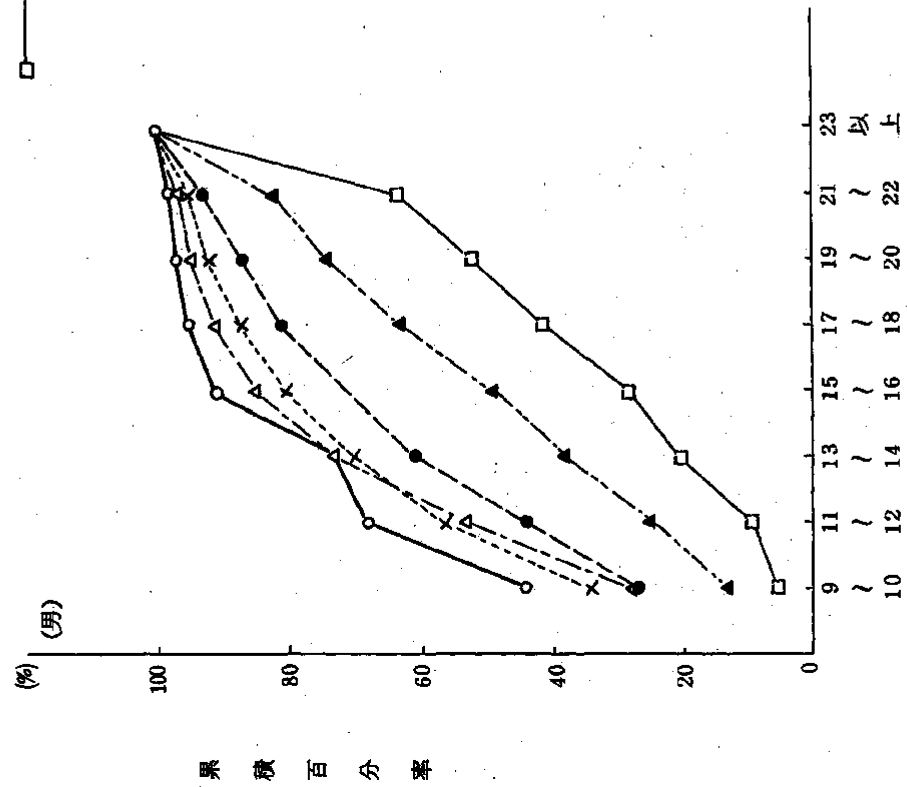
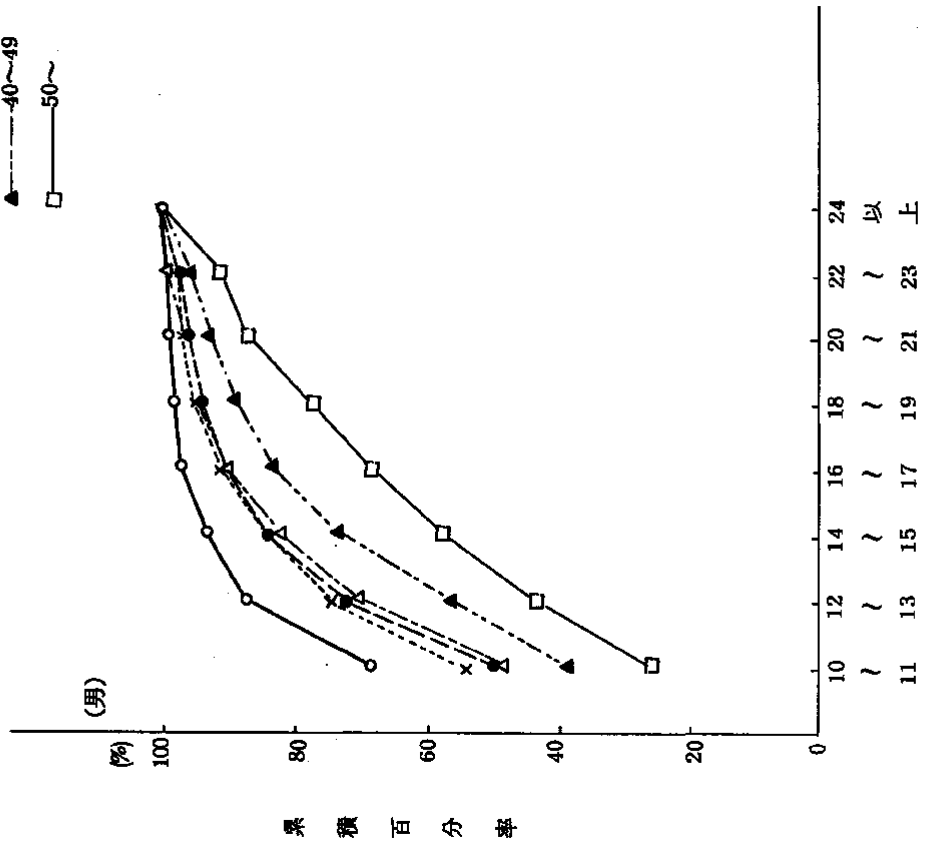
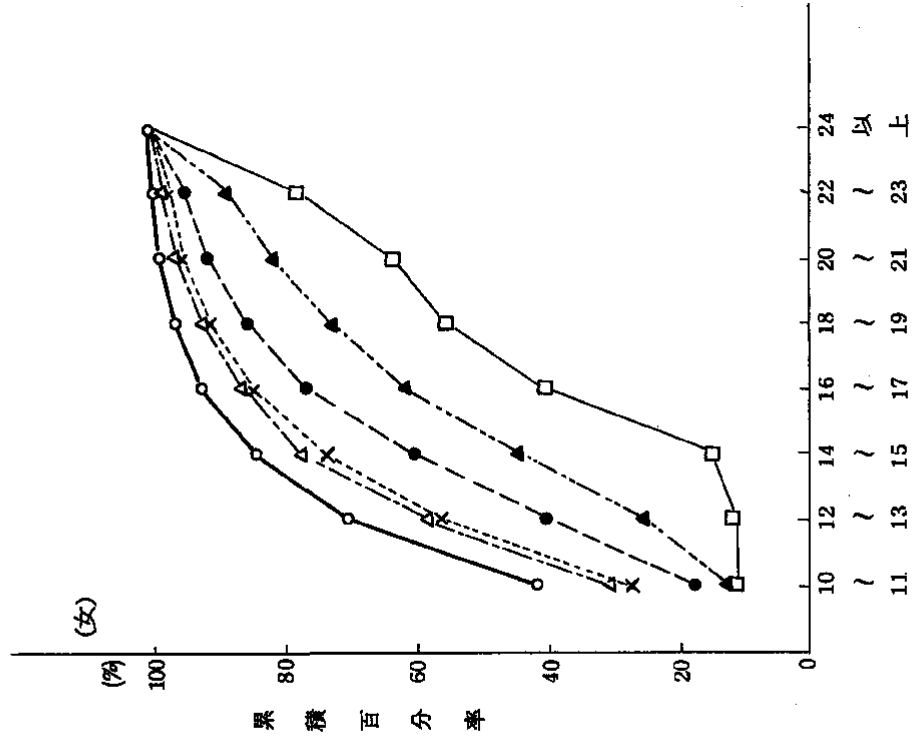


图5-9 教習時限(4)と年令

- 18~19(年)
- △ 20~24
- × 25~29
- 30~39
- ▲ 40~49
- 50~



教習時限数



教習時限数

図5-10 教習進度類型と年齢

- 18~19(才)
- △ 20~24
- X 25~29
- 30~39
- ▲ 40~49
- 50~

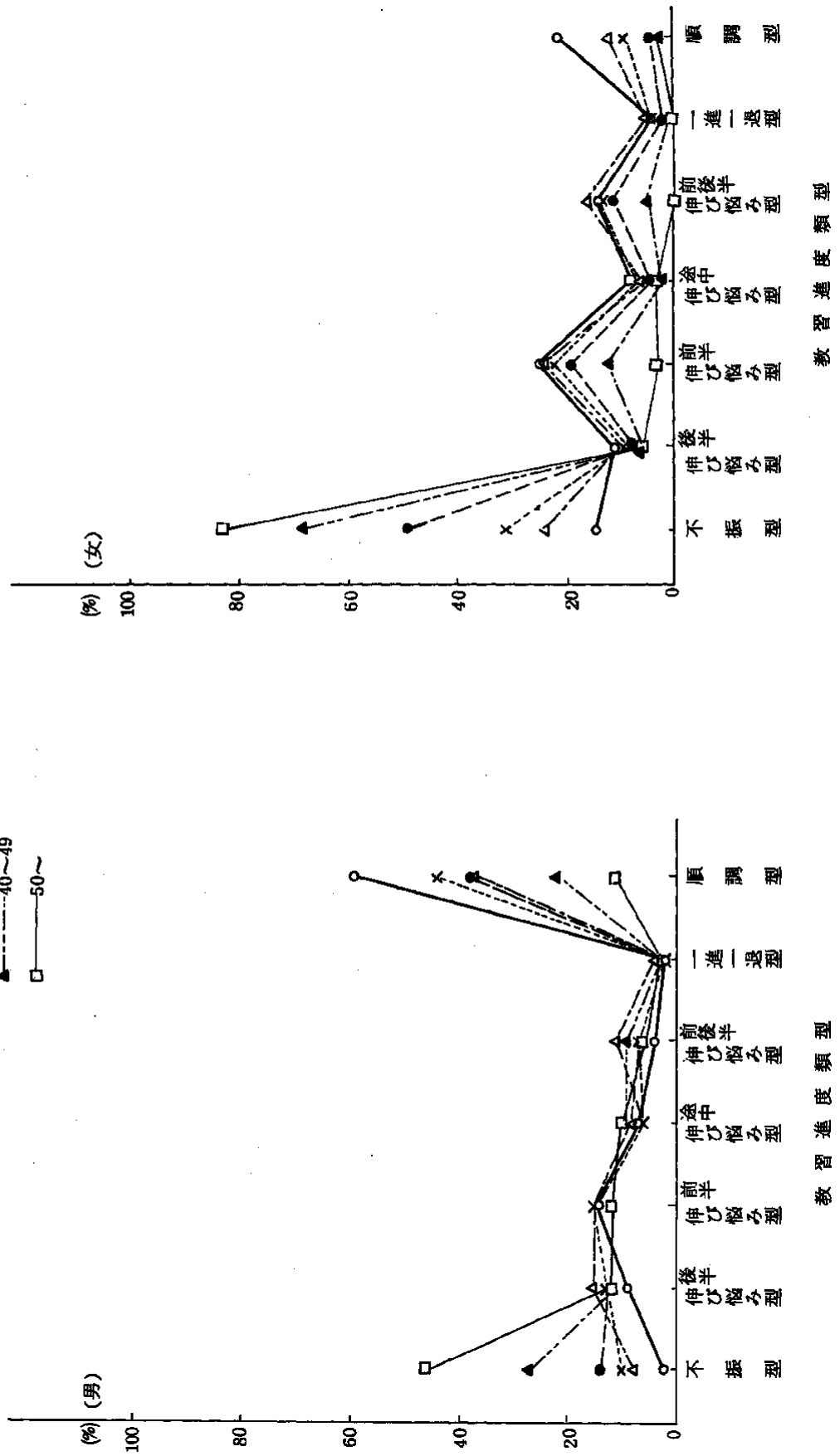


図5-11 修検回数と年齢

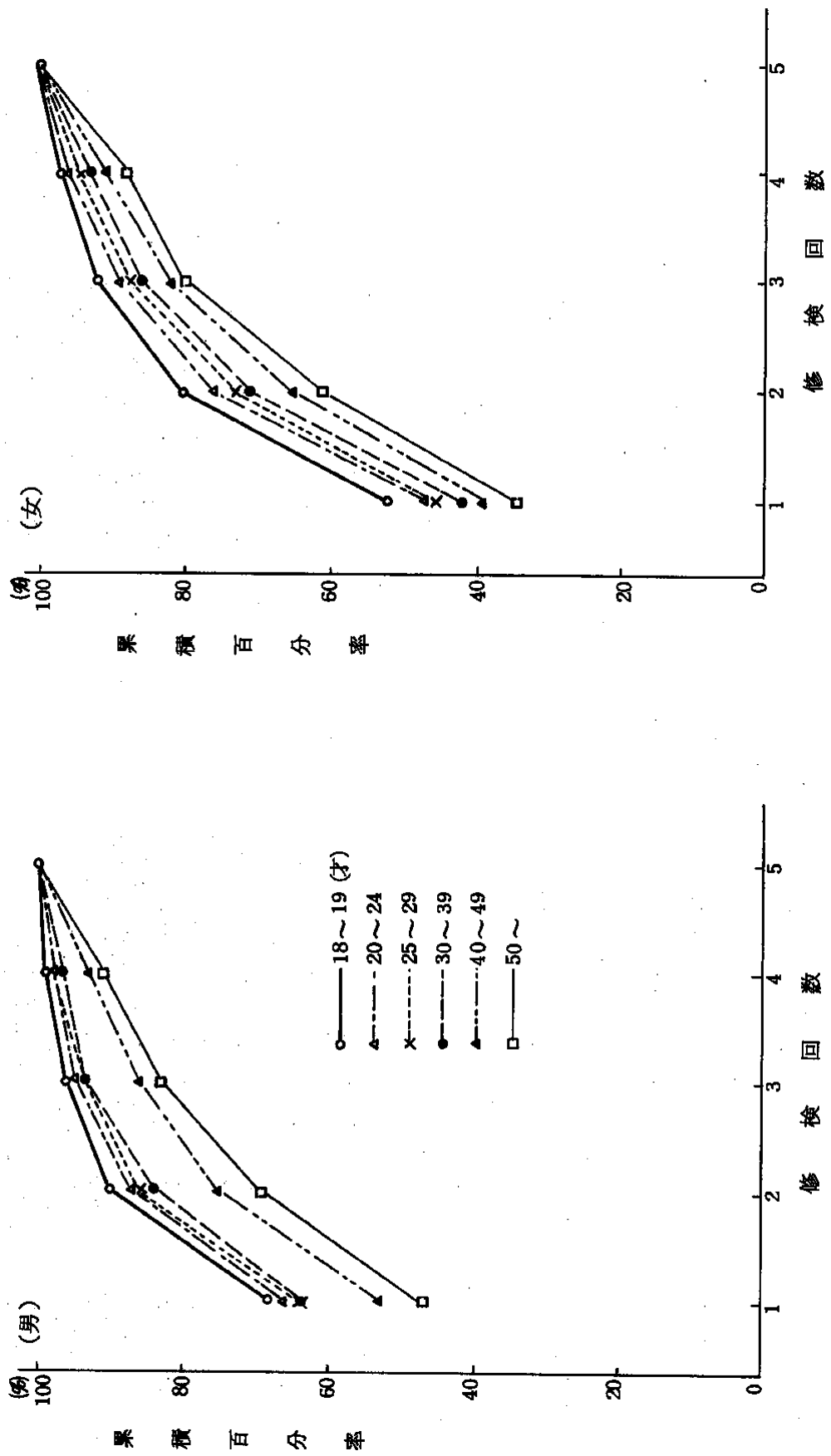


図5-1-2 卒検回数と年齢

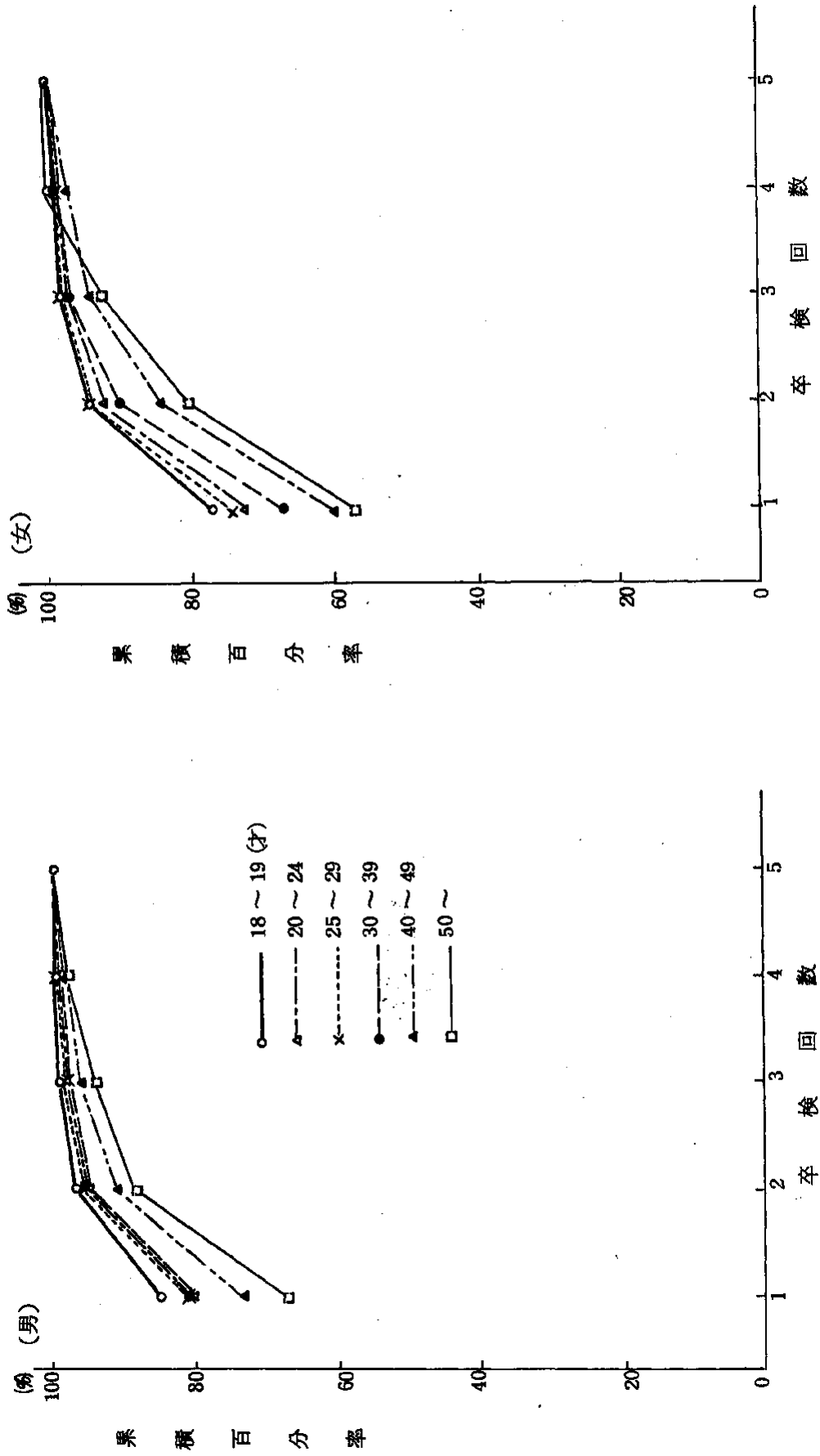


図5-1-3 卒検成績と年齢

- 18～19材
- △ 20～24
- × 25～29
- 30～39
- ▲ 40～49
- 50～

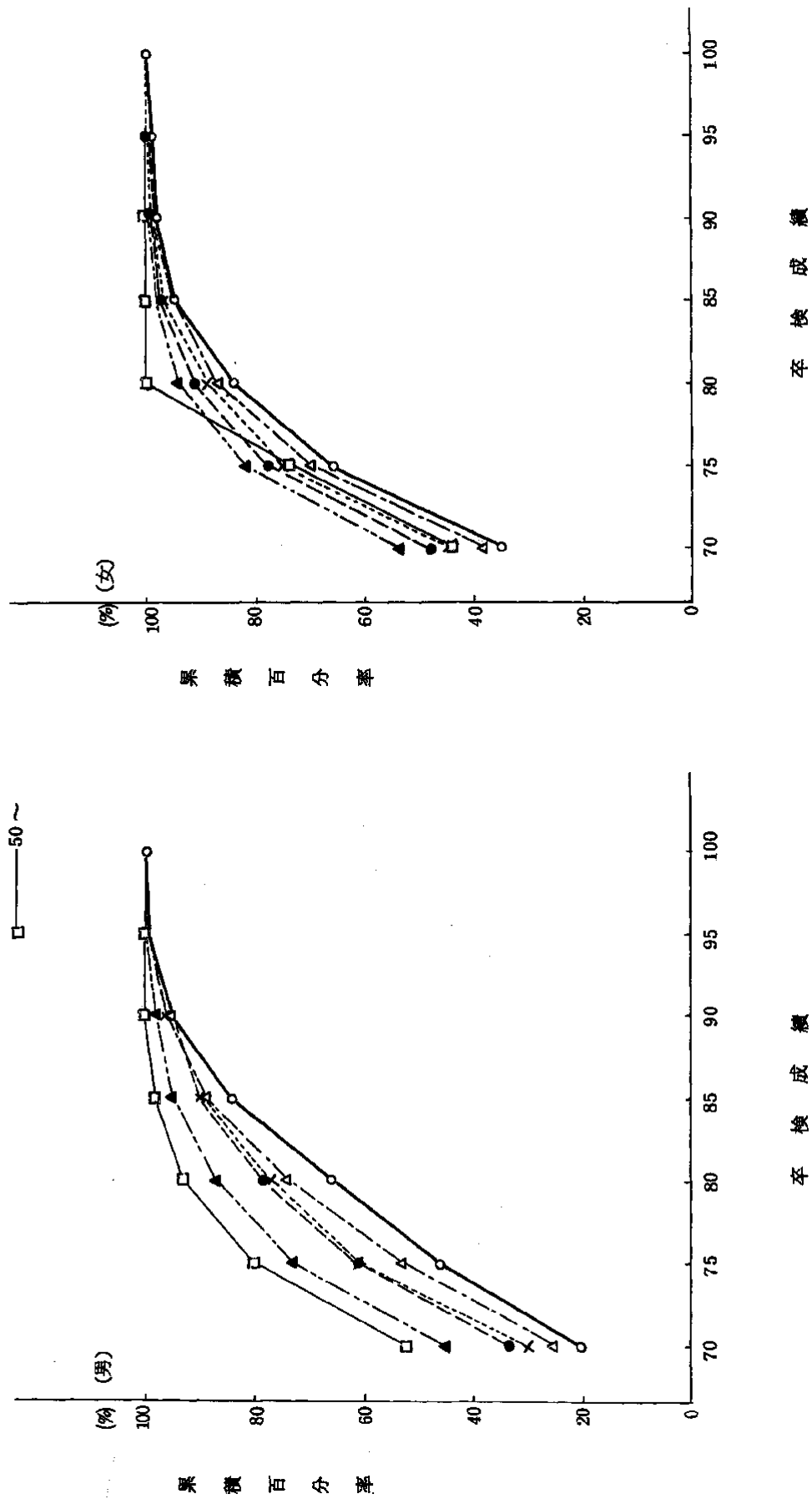


図5-14 減点項目

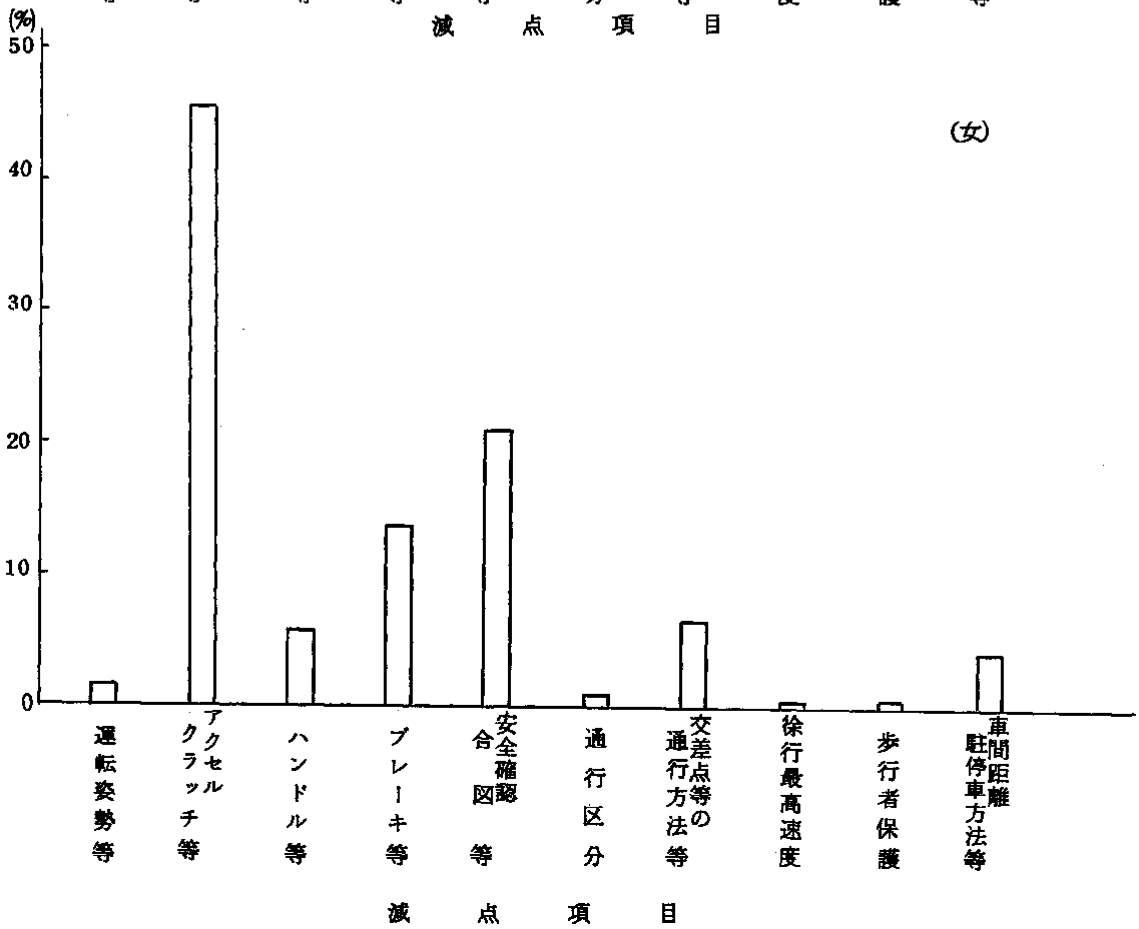
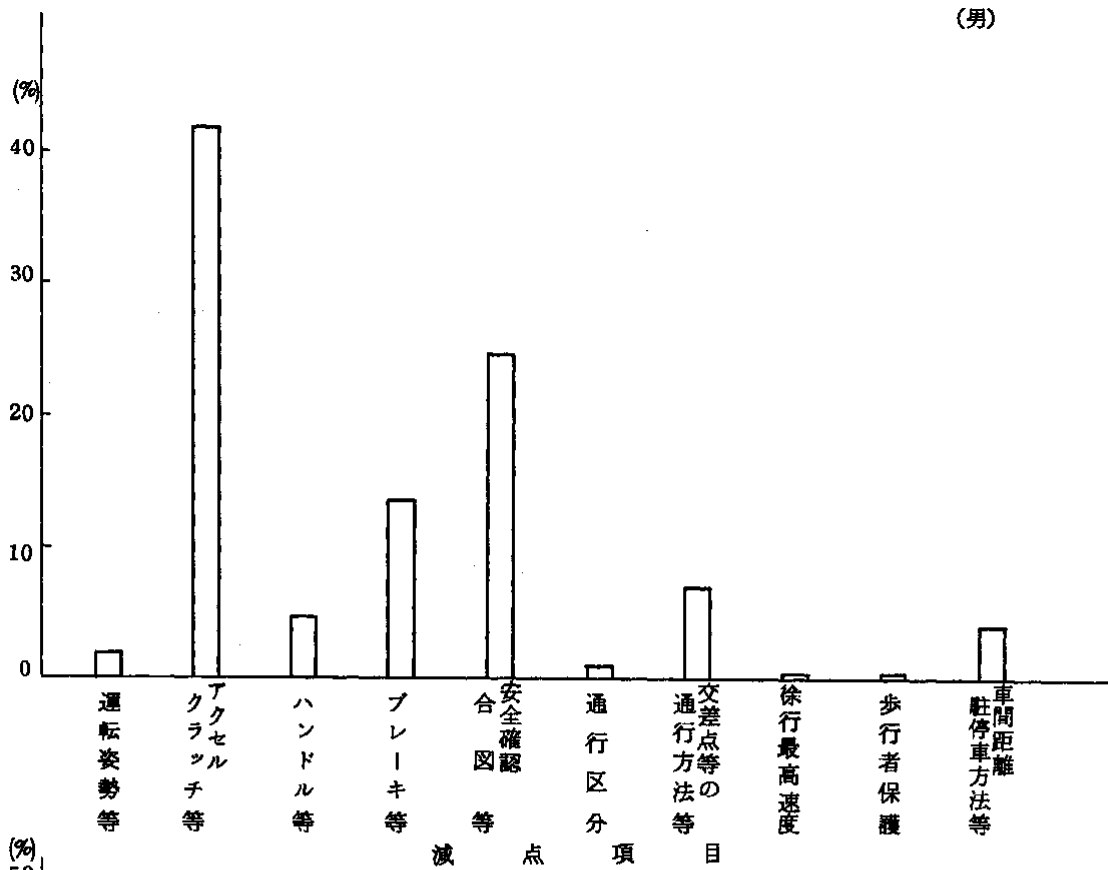


図5-15 運転者1人当り違反件数と年齢

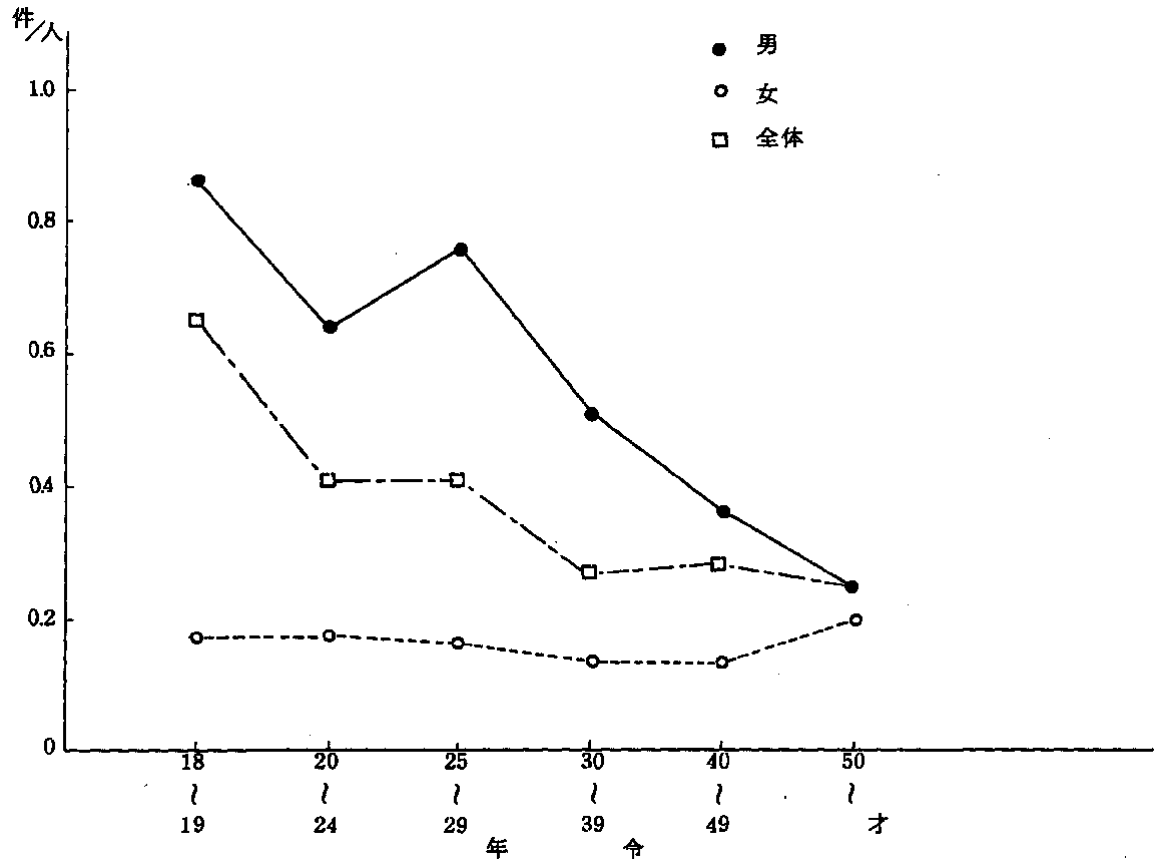


図5-16 違反回数別違反者率と年齢 (全体)

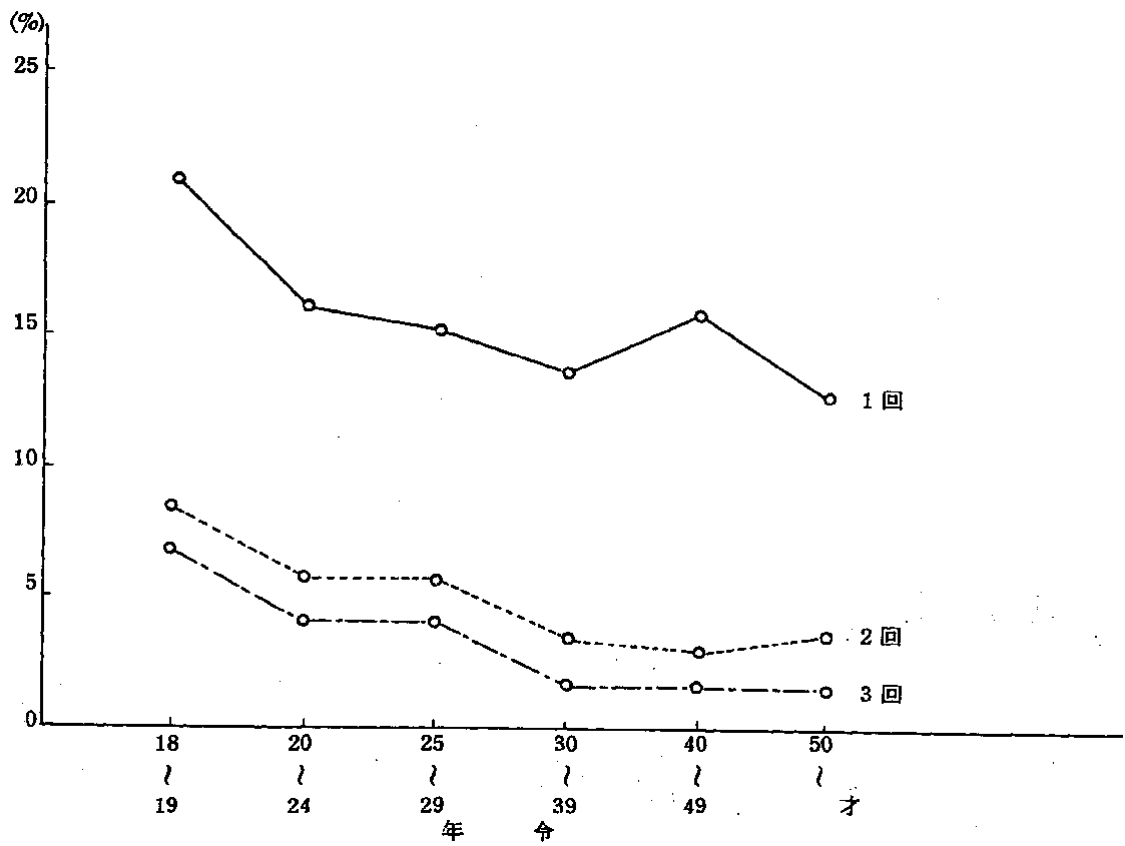


图 5-1-7 年令別違反回数構成

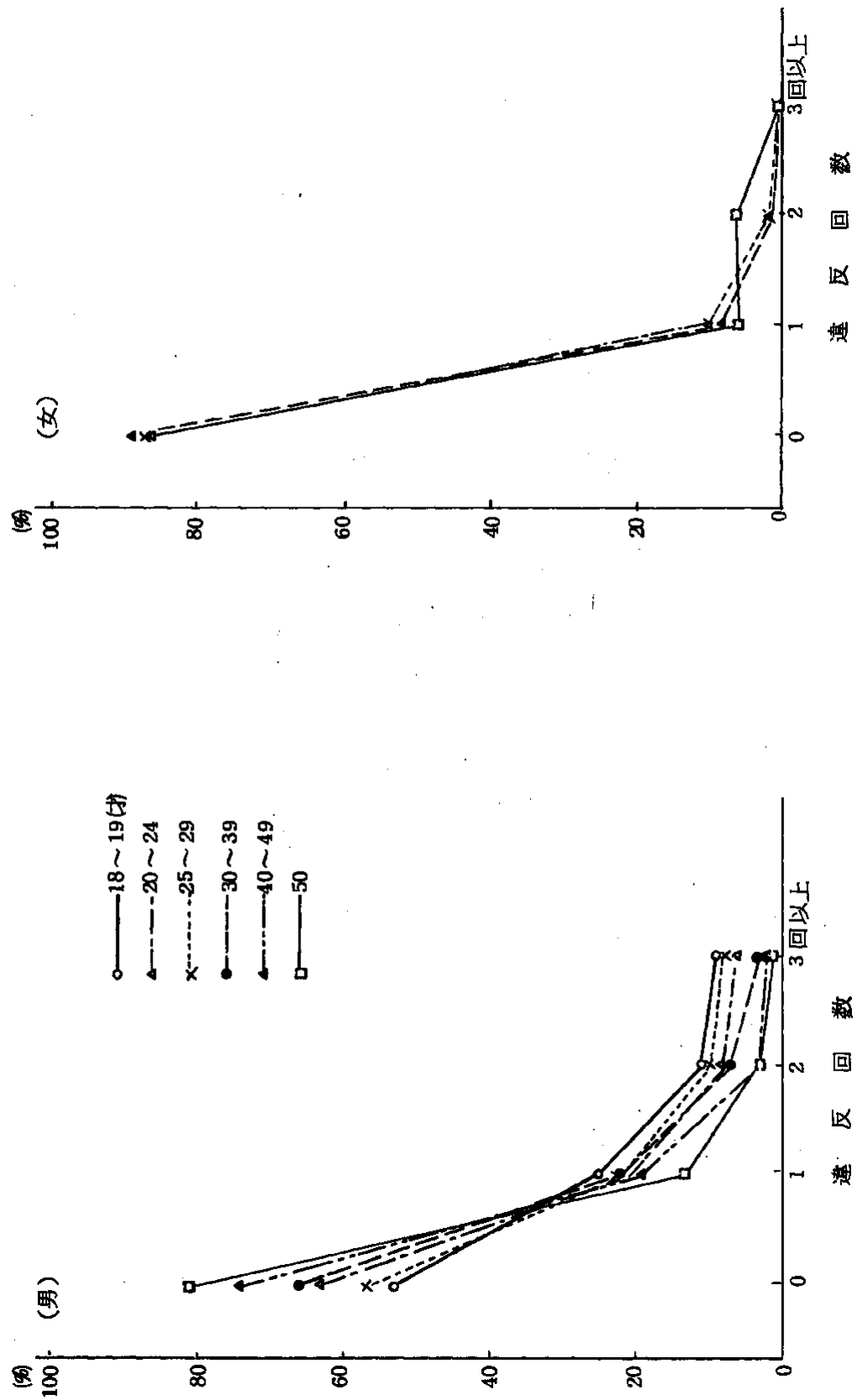


図5-18 違反内容と違反者率

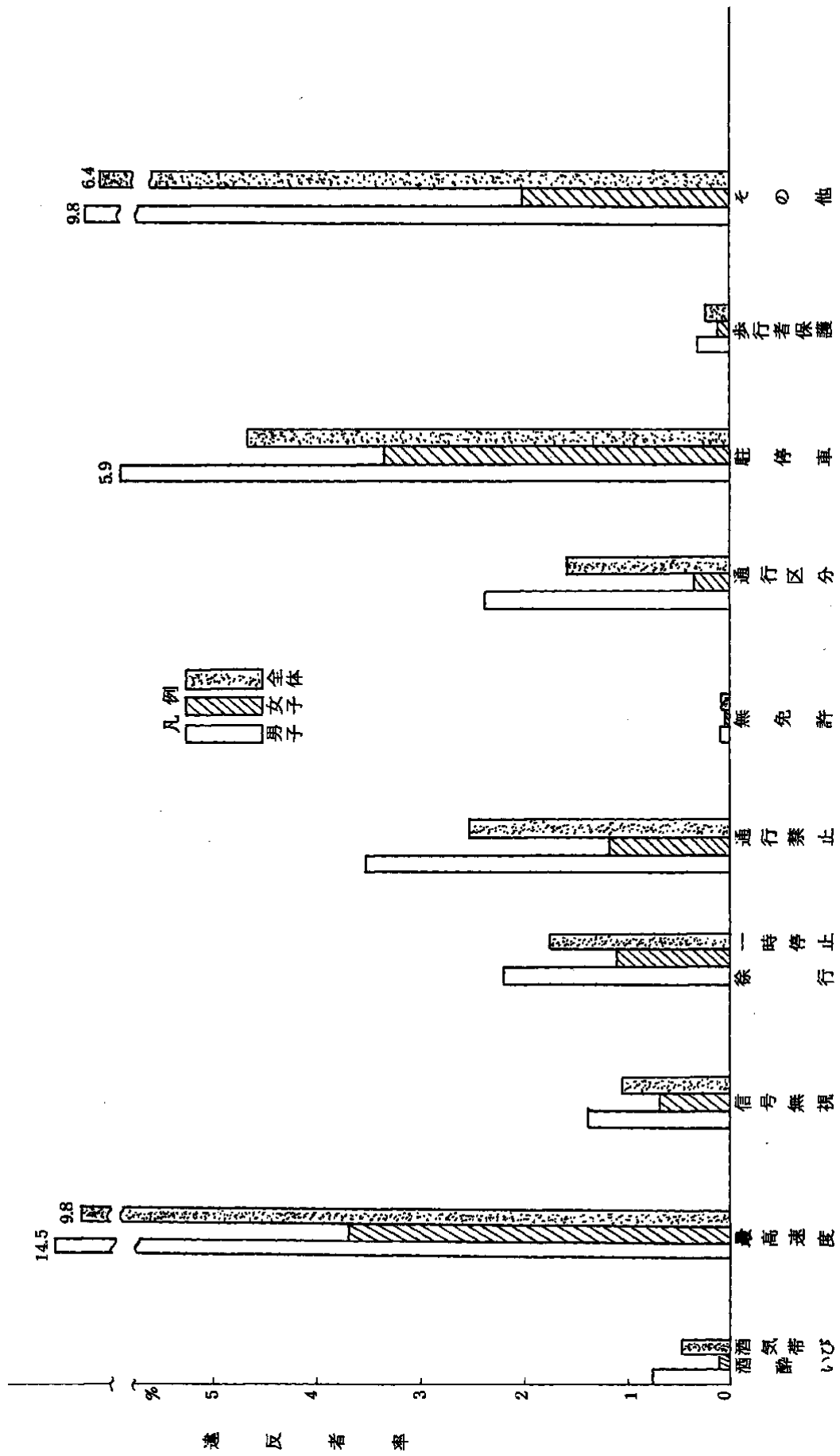
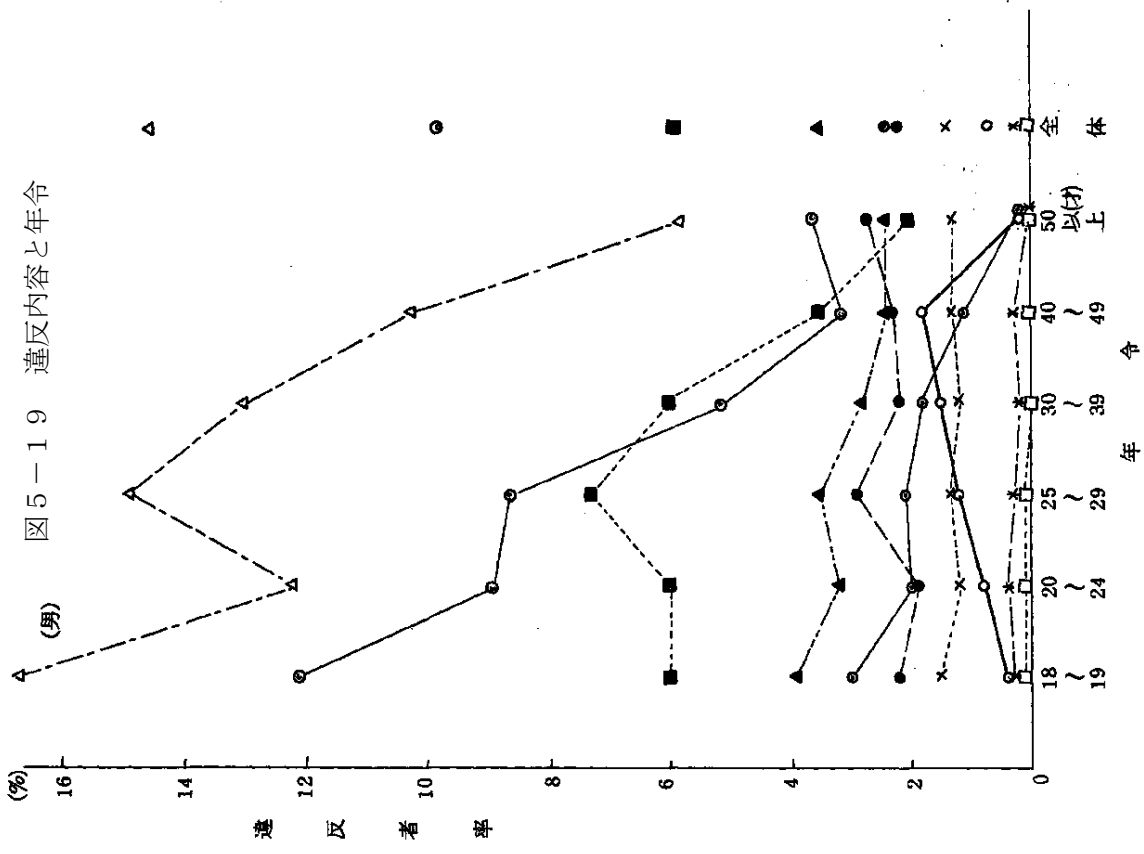


図5-1-19 違反内容と年令



- 酒酔い、酒気帯び
- △ 最高速度
- × 信号無視
- 除行一時停止
- ▲ 通行禁止
- 無免許
- 通行区分
- 駐停車
- × 歩行者妨害
- その他

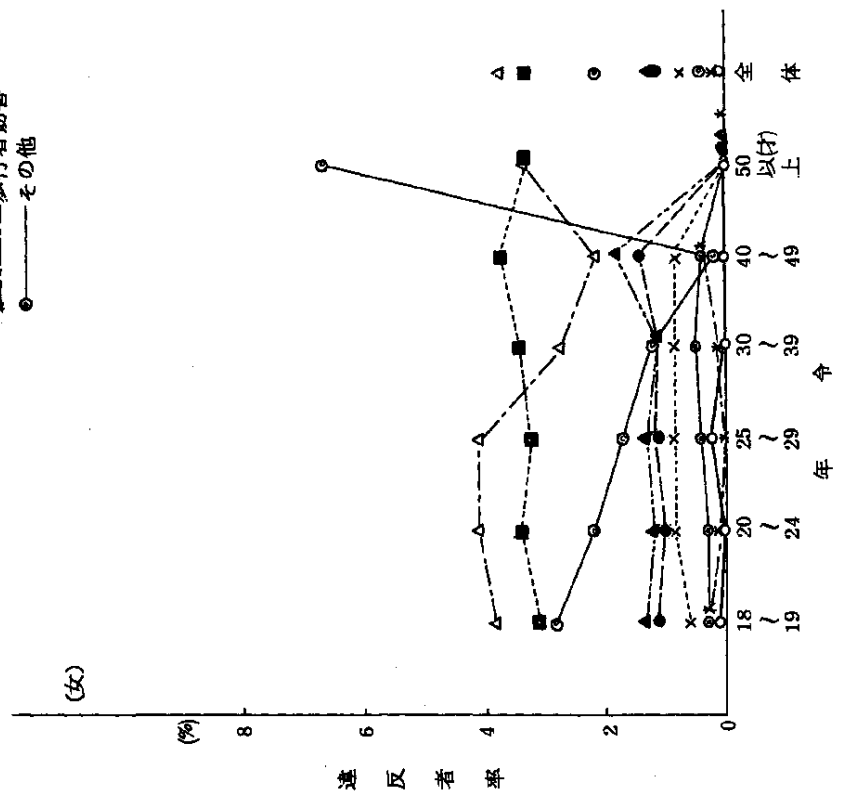


図5-20 事故者率と年令

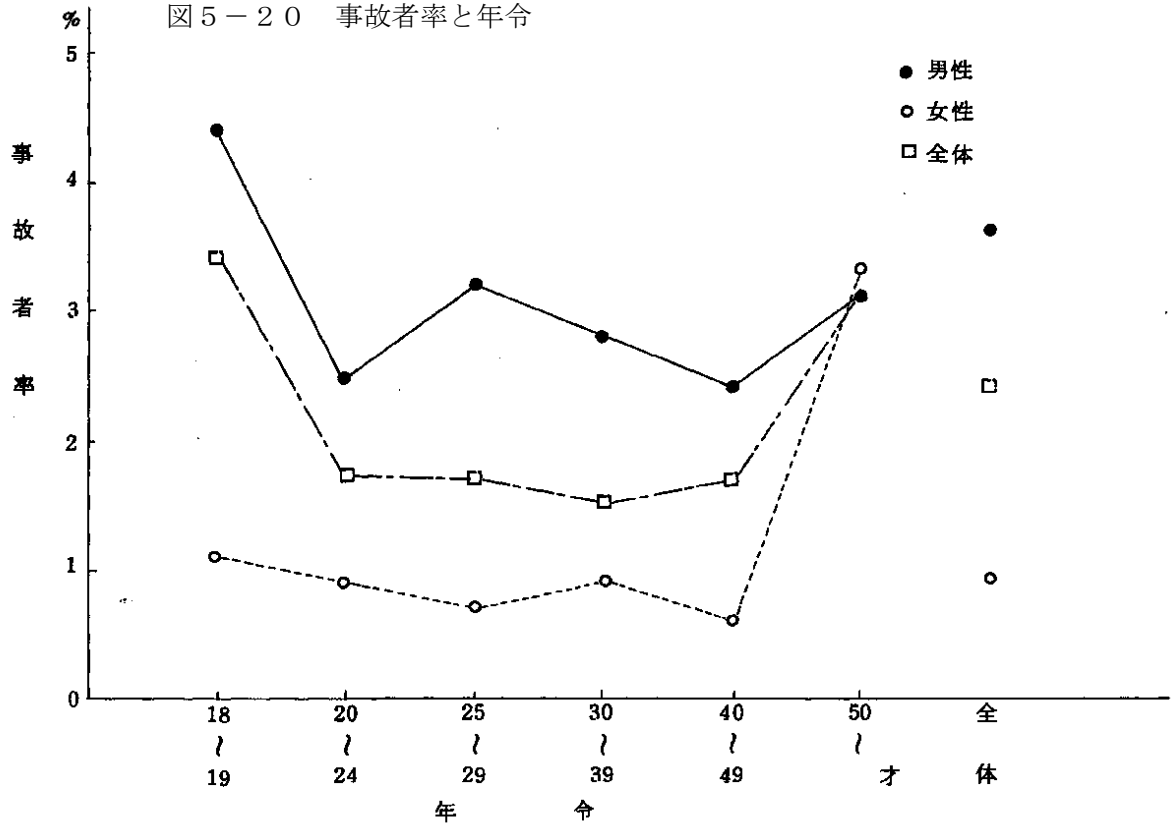


図5-21 事故内容別・年令と事故率

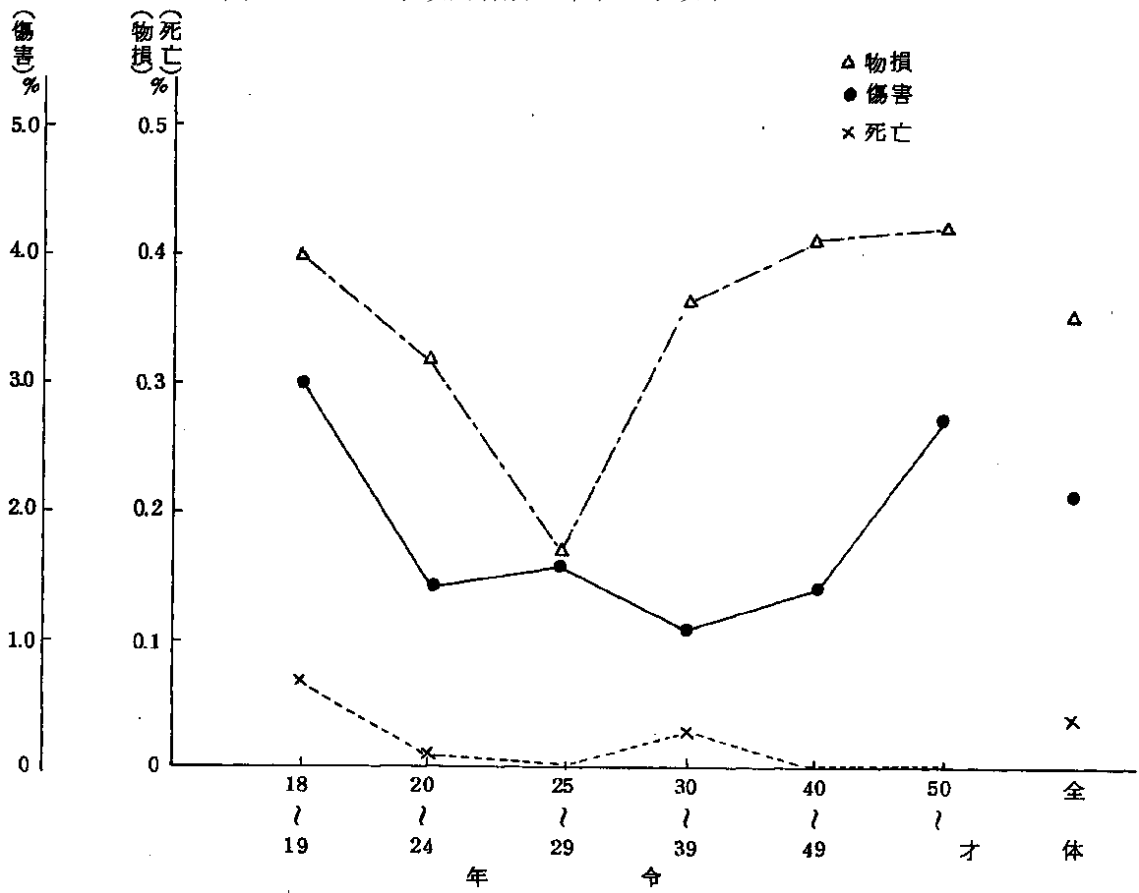


図5-2-2 事故時の違反

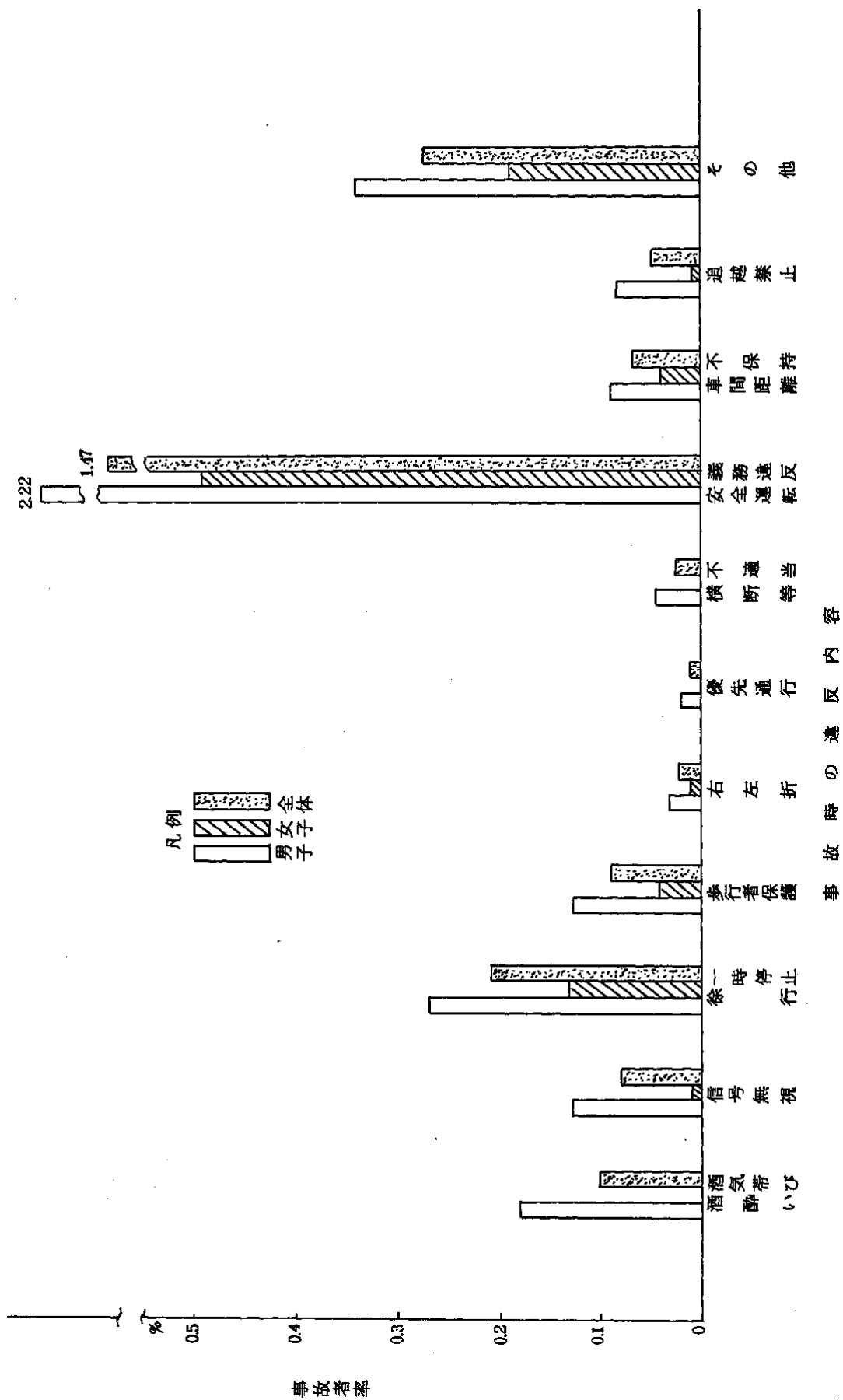
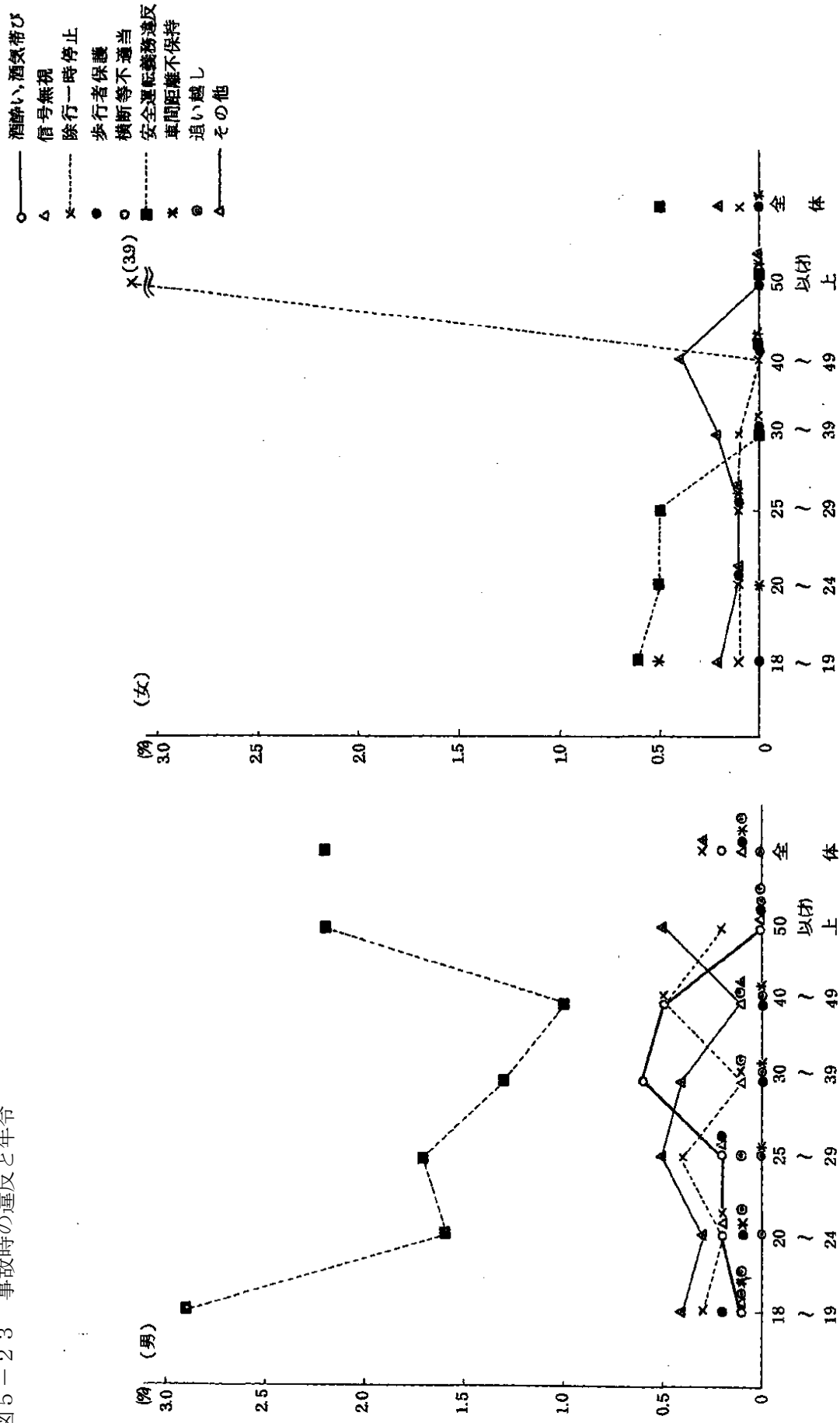


図5-23 事故時の違反と年令



年 令

年 令

図5-24 男女別事故初発時期（免許取得後月別）

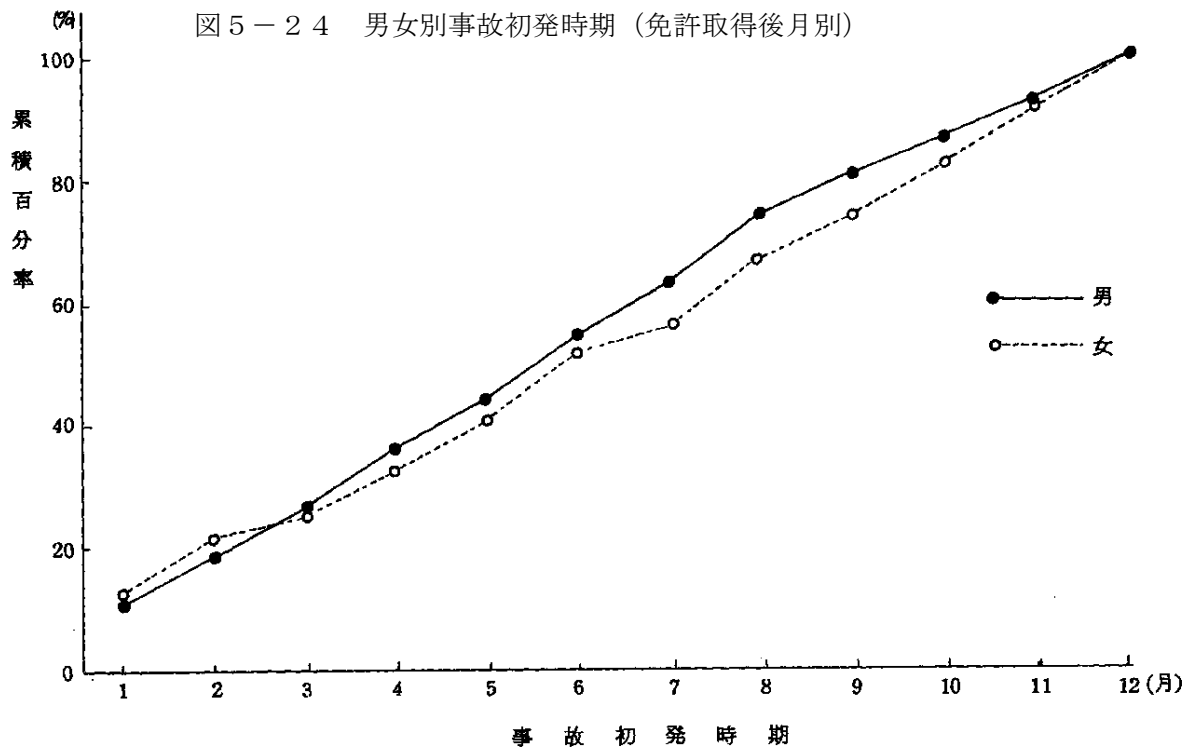


図5-25 事故初発時期と年齢(男)

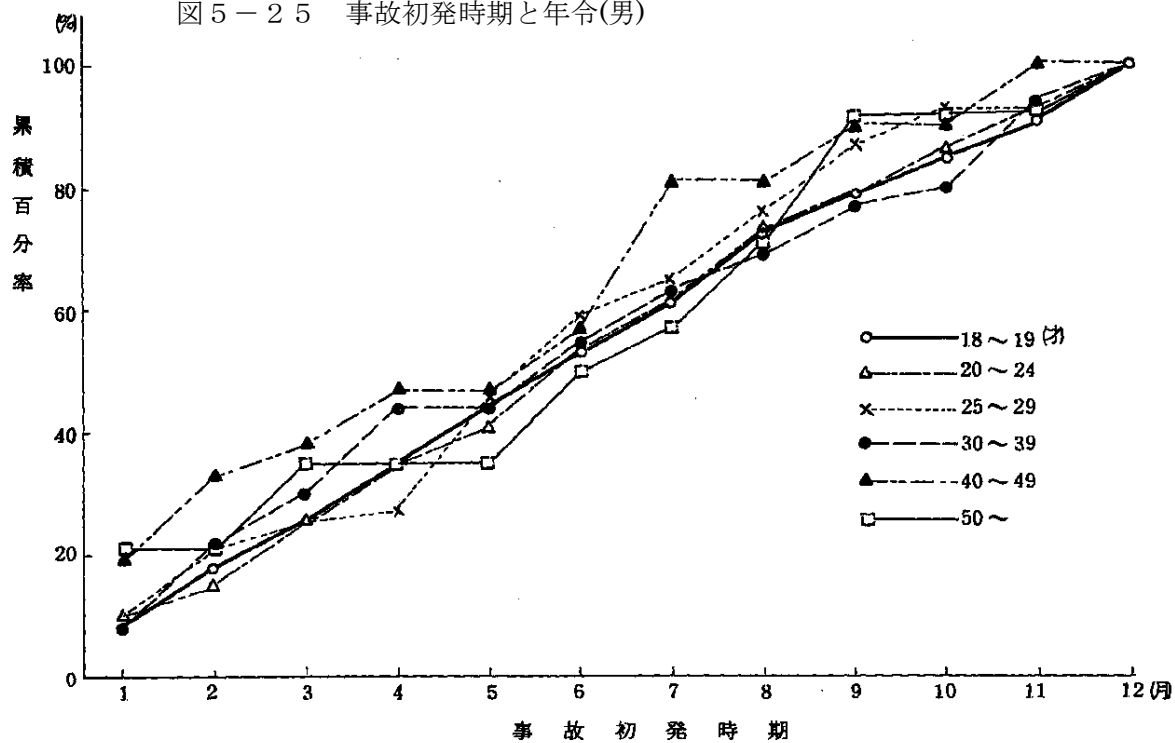


図5-26 事故初発時期と年齢(女)

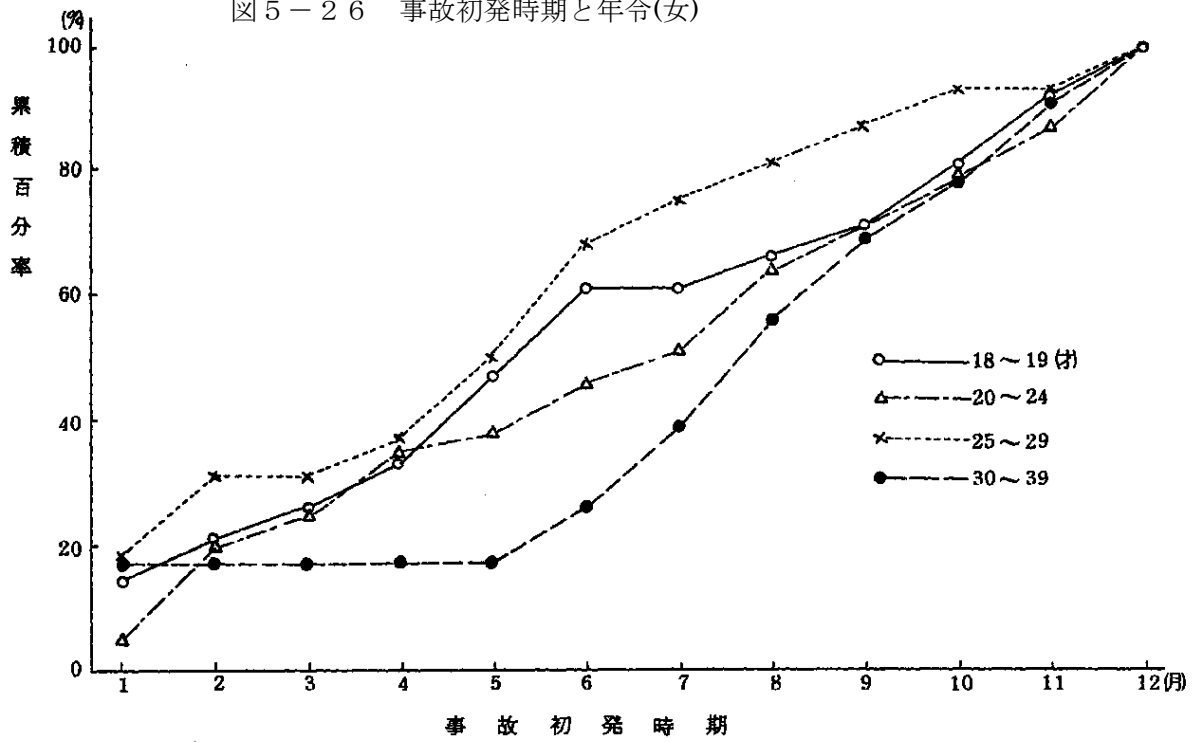


図5-27 教習所別違反者率と事故者率の関係

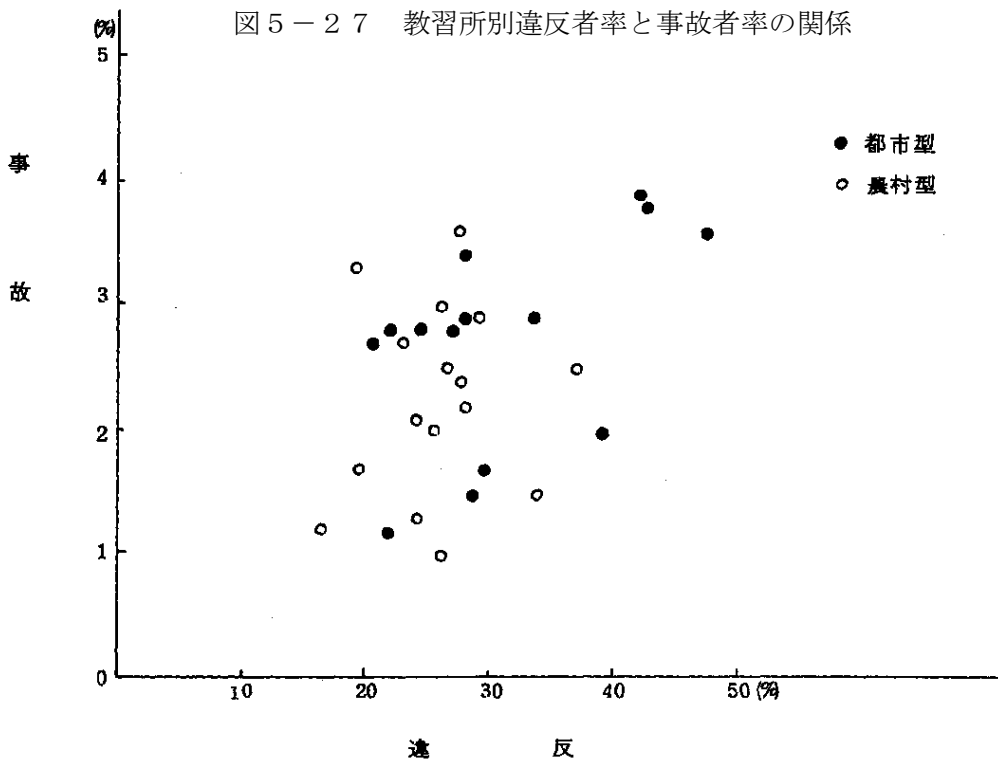


表5-1 免許取得年令

51.7~52.6(30所)

性別 年令	男		女		計	
	人	%	人	%	人	%
18~19	8,865	49.6	3,952	29.1	12,817	40.7
20~24	4,871	27.2	4,384	32.3	9,255	29.4
25~29	1,457	8.2	2,164	15.9	3,621	11.5
30~39	1,306	7.3	2,544	18.7	3,850	12.3
40~49	933	5.2	515	3.8	1,448	4.6
50~	451	2.5	30	0.2	481	1.5
計	17,883	100.0	13,589	100.0	31,472	100.0

表5-2 男女別免許保有者構成(普通一種)

年	性別	男 (人)	女 (人)	合計 (人)
52年末		19,914,212	7,240,554	27,154,766
51年末		19,144,549	6,503,003	25,647,552
52-51		769,663 (51.1)	737,551 (48.9)	1,507,214
初心者データ		17,883	13,589	31,472
%		(56.8)	(43.2)	

表5-3 適性診断結果 (T) と年齢 (男)

適性結果 年齢	1	2	3	4	5	計
18~19	200 (2.5)	1,091 (13.6)	1,127 (14.0)	3,287 (41.0)	2,320 (28.9)	8,025
20~24	65 (1.6)	312 (7.8)	369 (9.2)	1,474 (36.8)	1,783 (44.6)	4,003
25~29	41 (3.2)	148 (11.6)	146 (11.5)	422 (33.1)	518 (40.6)	1,275
30~39	35 (3.1)	122 (10.7)	127 (11.1)	367 (32.0)	494 (43.1)	1,145
40~49	39 (4.7)	130 (15.8)	105 (12.8)	277 (33.7)	272 (33.0)	823
50~	15 (3.7)	57 (13.8)	59 (14.3)	145 (35.2)	136 (33.0)	412
計	395 (2.5)	1,860 (11.9)	1,933 (12.3)	5,972 (38.1)	5,523 (35.2)	15,683人 (100)%

表5-4 適性診断結果 (T) と年齢 (女)

適性結果 年齢	1	2	3	4	5	計
18~19	47 (1.3)	325 (9.0)	400 (11.1)	1,358 (37.8)	1,465 (40.8)	3,595
20~24	39 (1.0)	297 (7.7)	435 (11.3)	1,428 (37.1)	1,652 (42.9)	3,851
25~29	46 (2.4)	204 (10.5)	234 (12.0)	709 (36.3)	758 (38.8)	1,951
30~39	42 (1.8)	238 (10.4)	302 (13.2)	871 (37.9)	842 (36.7)	2,295
40~49	15 (3.3)	70 (15.5)	65 (14.3)	158 (34.9)	145 (32.0)	453
50~	0	4 (16.0)	2 (8.0)	6 (24.0)	13 (52.0)	25
計	189 (1.6)	1,138 (9.3)	1,438 (11.8)	4,530 (37.2)	4,875 (40.1)	12,170人 (100)%

表 5-5 適性パターンと年齢 (男)

適性 パターン 年齢	判断力× 衝動× 性格×	判断力× 衝動○ 性格×	判断力○ 衝動× 性格×	判断力○ 衝動○ 性格×	判断力○ 衝動○ 性格○	計
18~19	2,370 (30.4)	2,758 (35.3)	365 (4.7)	1,953 (25.0)	358 (4.6)	7,804
20~24	629 (16.1)	443 (11.3)	632 (16.2)	1,846 (47.2)	361 (9.2)	3,911
25~29	276 (22.1)	187 (14.9)	152 (12.1)	502 (40.1)	135 (10.8)	1,252
30~39	219 (19.5)	193 (17.1)	146 (13.0)	426 (37.8)	142 (12.6)	1,126
40~49	267 (32.8)	121 (14.9)	86 (10.6)	265 (32.6)	74 (9.1)	813
50~	93 (22.9)	63 (15.5)	61 (15.0)	161 (39.7)	28 (6.9)	406
計	3,854 (25.2)	3,765 (24.6)	1,442 (9.4)	5,153 (33.6)	1,098 (7.2)	15,312人 (100)%

表 5-6 適性パターンと年齢 (女)

適性 パターン 年齢	判断力× 衝動× 性格×	判断力× 衝動○ 性格×	判断力○ 衝動× 性格×	判断力○ 衝動○ 性格×	判断力○ 衝動○ 性格○	計
18~19	765 (21.6)	764 (21.5)	344 (9.7)	1,362 (38.4)	314 (8.8)	3,549
20~24	410 (10.9)	295 (7.8)	934 (24.7)	1,659 (43.9)	480 (12.7)	3,778
25~29	334 (17.4)	193 (10.0)	430 (22.3)	774 (40.2)	195 (10.1)	1,926
30~39	350 (15.6)	173 (7.7)	622 (27.8)	836 (37.4)	257 (11.5)	2,238
40~49	111 (24.9)	52 (11.7)	107 (24.0)	145 (32.5)	31 (6.9)	446
50~	3 (11.5)	4 (15.4)	5 (19.2)	13 (50.0)	1 (3.9)	26
計	1,973 (16.5)	1,481 (12.4)	2,442 (20.4)	4,789 (40.4)	1,278 (10.7)	11,963人 (100)%

表5-7 全教習時限数と年齢(男)

時限数 \ 年齢	18~19	20~24	25~29	30~39	40~49	50~	計
25~29	3,403 (38.4)	992 (20.4)	419 (28.8)	317 (24.3)	124 (13.4)	17 (3.9)	5,272 (29.5)
30~34	2,556 (28.9)	1,187 (24.4)	317 (21.8)	230 (17.6)	104 (11.2)	36 (8.3)	4,430 (24.8)
35~39	1,536 (17.3)	1,042 (21.4)	253 (17.4)	234 (18.0)	107 (11.6)	41 (9.4)	3,213 (18.0)
40~44	756 (8.5)	753 (15.5)	188 (12.9)	179 (13.7)	143 (15.4)	40 (9.2)	2,059 (11.5)
45~49	351 (4.0)	478 (9.8)	114 (7.8)	134 (10.3)	117 (12.6)	49 (11.3)	1,243 (7.0)
50~54	128 (1.4)	200 (4.1)	77 (5.3)	88 (6.8)	113 (12.2)	42 (9.7)	648 (3.6)
55~59	70 (0.8)	101 (2.1)	33 (2.2)	55 (4.2)	68 (7.4)	61 (14.0)	388 (2.2)
60~	60 (0.7)	115 (2.3)	55 (3.8)	67 (5.1)	150 (16.2)	149 (34.2)	596 (3.4)
計	8,860	4,868	1,456	1,304	926	435	17,849人 (100)%

表5-8 全教習時限数と年齢(女)

時限数 \ 年齢	18~19	20~24	25~29	30~39	40~49	50~	計
25~29	267 (6.8)	122 (2.8)	50 (2.3)	17 (0.7)	8 (1.6)	1 (3.7)	465 (3.4)
30~34	680 (17.2)	461 (10.5)	175 (8.1)	106 (4.2)	10 (2.0)	0	1,432 (10.6)
35~39	889 (22.5)	792 (18.1)	308 (14.2)	209 (8.3)	13 (2.6)	1 (3.7)	2,212 (16.4)
40~44	808 (20.5)	924 (21.1)	404 (18.7)	322 (12.7)	30 (6.1)	0	2,488 (18.4)
45~49	623 (15.8)	835 (19.1)	398 (18.4)	417 (16.5)	56 (11.3)	0	2,329 (17.2)
50~54	352 (8.9)	584 (13.3)	339 (15.7)	438 (17.3)	50 (10.1)	1 (3.7)	1,764 (13.0)
55~59	157 (4.0)	314 (7.2)	220 (10.2)	357 (14.1)	59 (11.9)	5 (18.5)	1,112 (8.2)
60~	171 (4.3)	347 (7.9)	267 (12.4)	663 (26.2)	270 (54.4)	19 (70.4)	1,737 (12.8)
計	3,947	4,379	2,161	2,529	496	27	13,539人 (100)%

表5-9 第1段階教習時限数と年令(男)

年令 \ 時限数	3	4	5	6	7	8	計
18~19	1,863 (21.0)	3,496 (39.5)	1,463 (16.5)	1,085 (12.3)	578 (6.5)	373 (4.2)	8,858
20~24	344 (7.1)	1,727 (35.5)	936 (19.2)	804 (16.5)	505 (10.4)	551 (11.3)	4,867
25~29	62 (4.3)	688 (47.2)	197 (13.5)	192 (13.2)	142 (9.7)	176 (12.1)	1,457
30~39	60 (4.6)	543 (41.7)	186 (14.3)	178 (13.6)	143 (11.0)	193 (14.8)	1,303
40~49	41 (4.4)	276 (29.8)	104 (11.2)	126 (13.6)	96 (10.4)	283 (30.6)	926
50~	14 (3.2)	81 (18.6)	54 (12.4)	49 (11.2)	46 (10.6)	192 (44.0)	436
計	2,384 (13.3)	6,811 (38.2)	2,940 (16.5)	2,434 (13.6)	1,510 (8.5)	1,768 (9.9)	17,847人 (100)%

表5-10 第1段階教習時限数と年令(女)

年令 \ 時限数	3	4	5	6	7	8	計
18~19	3 (0)	859 (21.8)	753 (19.1)	863 (21.9)	739 (18.7)	730 (18.5)	3,947
20~24	0	719 (16.4)	612 (14.0)	862 (19.7)	897 (20.5)	1,290 (29.4)	4,380
25~29	0	332 (15.4)	248 (11.5)	326 (15.1)	396 (18.3)	859 (39.7)	2,161
30~39	5 (0.2)	238 (9.4)	209 (8.3)	278 (11.0)	404 (16.0)	1,395 (55.1)	2,529
40~49	0	35 (7.1)	32 (6.4)	46 (9.3)	51 (10.3)	332 (66.9)	496
50~	0	4 (14.8)	0	1 (3.7)	3 (11.1)	19 (70.4)	27
計	8 (0)	2,187 (16.2)	1,854 (13.7)	2,376 (17.5)	2,490 (18.4)	4,625 (34.2)	13,540人 (100)%

表5-11 第2段教習時限数と年令(男)

年令 \ 時限数	3	4	5	6	7	8	計
18~19	1,421 (16.0)	2,907 (32.8)	1,440 (16.3)	1,209 (13.7)	808 (9.1)	1,075 (12.1)	8,860
20~24	199 (4.1)	1,268 (26.1)	701 (14.4)	779 (16.0)	669 (13.7)	1,251 (25.7)	4,867
25~29	53 (3.6)	546 (37.5)	172 (11.8)	178 (12.2)	137 (9.4)	371 (25.5)	1,457
30~39	44 (3.4)	409 (31.4)	161 (12.3)	142 (10.9)	137 (10.5)	411 (31.5)	1,304
40~49	14 (1.5)	171 (18.5)	83 (9.0)	91 (9.8)	100 (10.8)	467 (50.4)	926
50~	7 (1.6)	32 (7.3)	29 (6.7)	35 (8.0)	44 (10.1)	289 (66.3)	436
計	1,738 (9.7)	5,333 (29.9)	2,586 (14.5)	2,434 (13.6)	1,895 (10.6)	3,864 (21.7)	17,850人 (100)%

表5-12 第2段階教習時限数と年令(女)

年令 \ 時限数	3	4	5	6	7	8	計
18~19	1 (0)	436 (11.0)	509 (12.9)	673 (17.1)	719 (18.2)	1,610 (40.8)	3,948
20~24	0	320 (7.3)	383 (8.8)	645 (14.7)	723 (16.5)	2,309 (52.7)	4,380
25~29	0	137 (6.3)	129 (6.0)	277 (12.8)	315 (14.6)	1,303 (60.3)	2,161
30~39	0	79 (3.1)	82 (3.3)	175 (6.9)	276 (10.9)	1,915 (75.8)	2,527
40~49	0	16 (3.2)	8 (1.6)	12 (2.4)	24 (4.9)	436 (87.9)	496
50~	0	0	2 (7.4)	2 (7.4)	0	23 (85.2)	27
計	1 (0)	988 (7.3)	1,113 (8.2)	1,784 (13.2)	2,057 (15.2)	7,596 (56.1)	13,539人 (100)%

表5-13 第3段階教習時限数と年齢(男)

時限数 年齢	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	計
18~19	2,401 (27.1)	1,494 (16.9)	1,199 (13.5)	956 (10.8)	752 (8.5)	580 (6.5)	416 (4.7)	301 (3.4)	212 (2.4)	144 (1.6)	113 (1.3)	76 (0.9)	61 (0.7)	36 (0.4)	119 (1.3)	8,860
20~24	767 (15.8)	633 (13.0)	604 (12.4)	612 (12.6)	500 (10.3)	442 (9.1)	309 (6.4)	273 (5.6)	173 (3.5)	135 (2.8)	107 (2.2)	85 (1.7)	57 (1.2)	41 (0.8)	126 (2.6)	4,864
25~29	311 (21.4)	195 (13.4)	150 (10.3)	159 (10.9)	118 (8.1)	94 (6.5)	85 (5.8)	63 (4.3)	55 (3.8)	47 (3.2)	36 (2.5)	34 (2.3)	25 (1.7)	22 (1.5)	63 (4.3)	1,457
30~39	242 (18.6)	114 (8.7)	105 (8.1)	112 (8.6)	121 (9.3)	103 (7.9)	82 (6.3)	77 (5.9)	63 (4.8)	48 (3.7)	43 (3.3)	35 (2.7)	38 (2.9)	29 (2.2)	91 (7.0)	1,303
40~49	83 (9.0)	42 (4.5)	51 (5.5)	59 (6.4)	52 (5.6)	66 (7.1)	50 (5.4)	56 (6.0)	74 (8.0)	59 (6.4)	50 (5.4)	48 (5.2)	39 (4.2)	32 (3.5)	165 (17.8)	926
50~	11 (2.5)	11 (2.5)	12 (2.8)	5 (1.2)	26 (6.0)	22 (5.0)	18 (4.1)	21 (4.8)	26 (6.0)	27 (6.2)	18 (4.1)	31 (7.1)	26 (6.0)	22 (5.0)	160 (36.7)	436
計	3,815 (21.4)	2,489 (13.9)	2,121 (11.9)	1,903 (10.7)	1,569 (8.8)	1,307 (7.3)	960 (5.4)	791 (4.4)	603 (3.4)	460 (2.6)	367 (2.0)	309 (1.7)	246 (1.4)	182 (1.0)	724 (4.1)	17,846人 (100)%

表5-14 第3段階教習時限数と年齢

時限数 年齢	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	計
18～19	183 (4.6)	286 (7.2)	342 (8.7)	425 (10.8)	449 (11.4)	386 (9.8)	330 (8.3)	292 (7.4)	215 (5.4)	208 (5.3)	157 (4.0)	130 (3.3)	109 (2.8)	88 (2.2)	348 (8.8)	3,948
20～24	93 (2.1)	157 (3.6)	248 (5.7)	345 (7.9)	385 (8.8)	424 (9.7)	456 (10.4)	357 (8.1)	336 (7.7)	268 (6.1)	236 (5.4)	203 (4.6)	159 (3.6)	153 (3.5)	559 (12.8)	4,379
25～29	37 (1.7)	36 (1.7)	74 (3.4)	119 (5.5)	172 (8.0)	209 (9.7)	198 (9.2)	188 (8.7)	176 (8.1)	175 (8.1)	133 (6.1)	126 (5.8)	90 (4.2)	72 (3.3)	356 (16.5)	2,161
30～39	13 (0.5)	31 (1.2)	60 (2.4)	82 (3.3)	127 (5.0)	158 (6.3)	184 (7.3)	213 (8.4)	188 (7.4)	210 (8.3)	170 (6.7)	153 (6.1)	150 (5.9)	116 (4.6)	673 (26.6)	2,528
40～49	5 (1.0)	3 (0.6)	6 (1.2)	9 (1.8)	8 (1.6)	19 (3.8)	15 (3.0)	25 (5.0)	25 (5.0)	27 (5.5)	34 (6.9)	36 (7.3)	31 (6.3)	19 (3.8)	234 (47.2)	496
50～	0	1 (3.7)	0	0	0	0	1 (3.7)	1 (3.7)	0	2 (7.4)	0	1 (3.7)	1 (3.7)	5 (18.5)	15 (55.6)	27
計	331 (2.4)	514 (3.8)	730 (5.4)	980 (7.2)	1,141 (8.4)	1,196 (8.8)	1,184 (8.8)	1,076 (8.0)	940 (6.9)	890 (6.6)	730 (5.4)	649 (4.8)	540 (4.0)	453 (3.4)	2,185 (16.1)	13,539人 (100)%

表5-1-5 第4段階教習時限数と年齢(男)

時限数 年齢	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	計
18~19	5,114 (57.7)	943 (10.6)	1,208 (13.6)	465 (5.3)	364 (4.1)	217 (2.5)	177 (2.0)	117 (1.3)	95 (1.1)	45 (0.5)	34 (0.4)	25 (0.3)	23 (0.3)	12 (0.1)	9 (0.1)	12 (0.1)	8,860
20~24	1,854 (38.1)	520 (10.7)	648 (13.3)	384 (7.9)	311 (6.4)	272 (5.6)	231 (4.7)	188 (3.9)	136 (2.8)	107 (2.2)	64 (1.3)	51 (1.0)	36 (0.7)	24 (0.5)	13 (0.3)	29 (0.6)	4,868
25~29	650 (44.6)	143 (9.8)	192 (13.2)	99 (6.8)	93 (6.4)	54 (3.7)	59 (4.0)	42 (2.9)	36 (2.5)	19 (1.3)	15 (1.0)	18 (1.2)	12 (0.8)	8 (0.6)	4 (0.3)	13 (0.9)	1,457
30~39	515 (39.5)	130 (10.0)	194 (14.9)	109 (8.4)	96 (7.4)	60 (4.6)	51 (3.9)	25 (1.9)	26 (2.0)	24 (1.8)	16 (1.2)	15 (1.1)	10 (0.8)	12 (0.9)	2 (0.2)	18 (1.4)	1,303
40~49	265 (28.6)	88 (9.5)	109 (11.8)	64 (6.9)	94 (10.2)	63 (6.8)	44 (4.8)	41 (4.4)	41 (4.4)	23 (2.5)	21 (2.3)	15 (1.6)	11 (1.2)	10 (1.1)	5 (0.5)	31 (3.4)	925
50~	79 (18.1)	30 (6.9)	51 (11.7)	29 (6.7)	32 (7.3)	28 (6.4)	29 (6.7)	22 (5.0)	18 (4.1)	20 (4.6)	24 (5.5)	20 (4.6)	9 (2.1)	8 (1.8)	10 (2.3)	27 (6.2)	436
計	8,477 (47.5)	1,854 (10.4)	2,402 (13.5)	1,150 (6.4)	990 (5.6)	694 (3.9)	591 (3.3)	435 (2.4)	352 (2.0)	238 (1.3)	174 (1.0)	144 (0.8)	101 (0.6)	74 (0.4)	43 (0.2)	130 (0.7)	17,849人 (100)%

表5-16 第4段階教習時限数と年齢(女)

時限数 年齢	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	計
18~19	1,153 (29.2)	475 (12.0)	708 (18.0)	433 (11.0)	355 (9.0)	209 (5.3)	168 (4.3)	132 (3.3)	102 (2.6)	69 (1.8)	52 (1.3)	24 (0.6)	20 (0.5)	17 (0.4)	9 (0.2)	21 (0.5)	3,947
20~24	887 (20.3)	449 (10.2)	747 (17.1)	471 (10.8)	480 (11.0)	334 (7.6)	259 (5.9)	158 (3.6)	156 (3.6)	116 (2.6)	89 (2.0)	60 (1.4)	49 (1.1)	36 (0.8)	19 (0.4)	70 (1.6)	4,380
25~29	411 (19.0)	187 (8.7)	348 (16.1)	266 (12.3)	229 (10.6)	153 (7.0)	120 (5.6)	112 (5.2)	85 (3.9)	64 (3.0)	52 (2.4)	46 (2.1)	25 (1.2)	14 (0.6)	13 (0.6)	36 (1.7)	2,161
30~39	283 (11.2)	153 (6.0)	348 (13.8)	242 (9.6)	284 (11.2)	214 (8.5)	237 (9.4)	171 (6.8)	140 (5.5)	93 (3.7)	80 (3.2)	69 (2.7)	47 (1.9)	36 (1.4)	34 (1.3)	97 (3.8)	2,528
40~49	46 (9.3)	17 (3.4)	38 (7.7)	27 (5.4)	51 (10.3)	42 (8.5)	37 (7.5)	44 (8.9)	33 (6.7)	25 (5.0)	21 (4.2)	21 (4.2)	17 (3.4)	21 (4.2)	11 (2.2)	45 (9.1)	496
50~	1 (3.7)	2 (7.4)	0	0	0	1 (3.7)	4 (14.9)	3 (11.1)	3 (11.1)	1 (3.7)	1 (3.7)	1 (3.7)	2 (7.4)	2 (7.4)	3 (11.1)	3 (11.1)	27
計	2,781 (20.6)	1,283 (9.5)	2,189 (16.2)	1,439 (10.6)	1,399 (10.3)	953 (7.0)	825 (6.1)	620 (4.6)	519 (3.8)	368 (2.7)	295 (2.2)	221 (1.6)	160 (1.2)	126 (0.9)	89 (0.7)	272 (2.0)	13,539人 (100)%

表5-17 教習進度類型と年齢（男）

教習時間 組合せ 年齢	不振 型	後伸 び 半悩 み 型	前伸 び 半悩 み 型	途伸 び 中悩 み 型	前伸 後 び 半悩 み 型	一進 一 退 型	順 調 型	計
18~19	244 (2.7)	858 (9.7)	1238 (14.0)	640 (7.2)	423 (4.8)	202 (2.3)	5,260 (59.3)	8,865
20~24	435 (89)	773 (15.9)	772 (15.9)	305 (6.3)	537 (110)	221 (45)	1,828 (37.5)	4,871
25~29	146 (10.0)	198 (13.6)	229 (15.7)	90 (6.2)	115 (7.9)	33 (2.3)	646 (44.3)	1,457
30~39	187 (14.3)	171 (13.1)	197 (15.1)	111 (8.5)	95 (7.3)	50 (3.8)	495 (37.9)	1,306
40~49	254 (27.2)	116 (12.4)	139 (14.9)	92 (9.9)	92 (9.9)	34 (3.6)	206 (22.1)	933
50~	205 (45.5)	56 (12.4)	57 (12.6)	41 (9.1)	28 (6.2)	14 (3.1)	50 (11.1)	451
計	1,471 (82)	2,172 (121)	2,632 (14.7)	1,279 (7.2)	1,290 (7.2)	554 (31)	8,485 (47.5)	17,883人 (100)%

表5-18 教習進度類型と年齢（女）

教習時間 組合せ 年齢	不振 型	後伸 び 半悩 み 型	前伸 び 半悩 み 型	途伸 び 中悩 み 型	前伸 後 び 半悩 み 型	一進 一 退 型	順 調 型	計
18~19	589 (14.9)	441 (11.2)	1,018 (25.8)	323 (8.2)	563 (14.2)	183 (4.6)	835 (21.1)	3,952
20~24	1,089 (24.8)	466 (10.6)	1,052 (24.0)	298 (6.8)	714 (16.3)	227 (5.2)	538 (12.3)	4,384
25~29	689 (31.8)	197 (9.1)	476 (22.0)	170 (7.9)	322 (14.9)	107 (4.9)	203 (9.4)	2,164
30~39	1,253 (49.3)	207 (8.1)	493 (19.4)	115 (4.5)	287 (11.3)	71 (2.8)	118 (4.6)	2,544
40~49	352 (68.4)	34 (6.6)	62 (12.0)	14 (2.7)	26 (5.1)	10 (1.9)	17 (3.3)	515
50~	25 (83.4)	2 (6.7)	1 (3.3)	1 (3.3)	0	0	1 (3.3)	30
計	3,997 (29.4)	1,347 (9.9)	3,102 (22.8)	921 (6.8)	1,912 (14.1)	598 (4.4)	1,712 (12.6)	13,589人 (100)%

表5-19 無線教習と年齢(男)

時限数 年齢	0	1	2	3	1+2+3計	計
18~19	4,321 (48.7)	178 (2.0)	762 (8.6)	3,604 (40.7)	4,544 (51.3)	8,865
20~24	2,779 (57.1)	113 (2.3)	552 (11.3)	1,427 (29.3)	2,092 (42.9)	4,871
25~29	796 (54.6)	44 (3.0)	143 (9.8)	474 (32.5)	661 (45.4)	1,457
30~39	634 (48.5)	37 (2.8)	147 (11.3)	488 (37.4)	672 (51.5)	1,306
40~49	487 (52.2)	26 (2.8)	82 (8.8)	338 (36.2)	446 (47.8)	933
50~	247 (54.8)	7 (1.6)	50 (11.1)	147 (32.6)	204 (45.2)	451
計	9,264 (51.8)	405 (2.3)	1,736 (9.7)	6,478 (36.2)	8,619 (48.2)	17,883人 (100)%

表5-20 無線教習と年齢(女)

時限数 年齢	0	1	2	3	1+2+3計	計
18~19	2,104 (53.2)	65 (1.6)	210 (5.3)	1,573 (39.8)	1,848 (46.8)	3,952
20~24	2,321 (52.9)	108 (2.5)	306 (7.0)	1,649 (37.6)	2,063 (47.1)	4,384
25~29	1,151 (53.2)	47 (2.2)	156 (7.2)	810 (37.4)	1,013 (46.8)	2,164
30~39	1,291 (50.7)	74 (2.9)	168 (6.6)	1,011 (39.7)	1,253 (49.3)	2,544
40~49	306 (59.4)	11 (2.1)	45 (8.7)	153 (29.7)	209 (40.6)	515
50~	18 (60.0)	0	4 (13.3)	8 (26.7)	12 (40.0)	30
計	7,191 (52.9)	305 (2.2)	889 (6.5)	5,204 (38.3)	6,398 (47.1)	13,589人 (100)%

表5-21 修検回数と年令(男)

年令 \ 回数	1	2	3	4	5	計
18~19	5,537 (68.9)	1,699 (21.1)	543 (6.8)	179 (2.2)	78 (1.0)	8,036
20~24	2,647 (66.0)	876 (21.9)	300 (7.5)	126 (3.1)	59 (1.5)	4,008
25~29	821 (64.3)	288 (22.6)	94 (7.3)	51 (4.0)	23 (1.8)	1,277
30~39	742 (64.7)	231 (20.0)	107 (9.3)	34 (3.0)	32 (2.8)	1,146
40~49	443 (53.8)	180 (21.9)	89 (10.8)	58 (7.1)	53 (6.4)	823
50~	194 (47.1)	93 (22.6)	56 (13.6)	33 (8.0)	36 (8.7)	412
計	10,384 (66.1)	3,367 (21.4)	1,189 (7.6)	481 (3.1)	281 (1.8)	15,702人 (100)%

表5-22 修検回数と年令(女)

年令 \ 回数	1	2	3	4	5	計
18~19	1,904 (52.8)	1,004 (27.9)	423 (11.7)	180 (5.0)	92 (2.6)	3,603
20~24	1,822 (47.3)	1,110 (28.8)	529 (13.7)	242 (6.3)	152 (3.9)	3,855
25~29	907 (46.5)	524 (26.8)	287 (14.7)	145 (7.4)	90 (4.6)	1,953
30~39	971 (42.3)	664 (28.9)	362 (15.7)	155 (6.7)	146 (6.4)	2,298
40~49	179 (39.5)	116 (25.6)	80 (17.7)	40 (8.8)	38 (8.4)	453
50~	9 (34.6)	7 (26.9)	5 (19.2)	2 (7.7)	3 (11.6)	26
計	5,792 (47.5)	3,425 (28.1)	1,686 (13.8)	764 (6.3)	521 (4.3)	12,188人 (100)%

表5-23 卒検回数と年齢（男）

回数 年齢	1	2	3	4	5	計
18~19	6,866 (85.4)	955 (11.9)	163 (2.0)	37 (0.5)	15 (0.2)	8,036
20~24	3,264 (81.5)	546 (13.6)	148 (3.7)	37 (0.9)	13 (0.3)	4,008
25~29	1,037 (81.2)	187 (14.6)	33 (2.6)	14 (1.1)	6 (0.5)	1,277
30~39	923 (80.6)	166 (14.5)	39 (3.4)	13 (1.1)	5 (0.4)	1,146
40~49	601 (73.0)	152 (18.5)	42 (5.1)	17 (2.1)	11 (1.3)	823
50~	278 (67.5)	85 (20.6)	27 (6.6)	15 (3.6)	7 (1.7)	412
計	12,969 (82.6)	2,091 (13.3)	452 (2.9)	133 (0.8)	57 (0.4)	15,702人 (100)%

表5-24 卒検回数と年齢（女）

回数 年齢	1	2	3	4	5	計
18~19	2,786 (77.3)	623 (17.3)	149 (4.1)	35 (1.0)	10 (0.3)	3,603
20~24	2,809 (72.9)	770 (20.0)	204 (5.3)	52 (1.3)	20 (0.5)	3,855
25~29	1,449 (74.2)	389 (19.9)	80 (4.1)	26 (1.3)	9 (0.5)	1,953
30~39	1,554 (67.6)	518 (22.6)	166 (7.2)	44 (1.9)	16 (0.7)	2,298
40~49	276 (60.9)	108 (23.8)	46 (10.2)	12 (2.7)	11 (2.4)	453
50~	15 (57.7)	6 (23.1)	3 (11.5)	2 (7.7)	0	26
計	8,889 (73.0)	2,414 (19.8)	648 (5.3)	171 (1.4)	66 (0.5)	12,188人 (100)%

表5-25 卒検成績と年令(男)

年令 \ 点数	70	75	80	85	90	95	100	計
18~19	1,829 (20.6)	2,249 (25.4)	1,833 (20.7)	1,580 (17.8)	933 (10.5)	370 (4.2)	66 (0.8)	8,860
20~24	1,254 (25.8)	1,369 (28.1)	979 (20.1)	730 (15.0)	368 (7.6)	152 (3.1)	16 (0.3)	4,868
25~29	438 (30.1)	450 (30.9)	235 (16.1)	182 (12.5)	103 (7.1)	40 (2.7)	8 (0.6)	1,456
30~39	431 (33.1)	364 (27.9)	230 (17.6)	150 (11.5)	75 (5.8)	41 (3.1)	13 (1.0)	1,304
40~49	422 (45.6)	256 (27.6)	135 (14.6)	73 (7.9)	22 (2.4)	17 (1.8)	1 (0.1)	926
50~	226 (52.0)	122 (28.0)	57 (13.1)	24 (5.5)	6 (1.4)	0	0	435
計	4,600 (25.8)	4,810 (27.0)	3,469 (19.4)	2,739 (15.3)	1,507 (8.4)	620 (3.5)	104 (0.6)	17,849人 (100)%

表5-26 卒検成績と年令(女)

年令 \ 点数	70	75	80	85	90	95	100	計
18~19	1,399 (35.4)	1,221 (30.9)	721 (18.3)	410 (10.4)	149 (3.8)	45 (1.1)	2 (0.1)	3,947
20~24	1,680 (38.4)	1,390 (31.7)	748 (17.1)	368 (8.4)	150 (3.4)	40 (0.9)	3 (0.1)	4,379
25~29	956 (44.2)	669 (31.0)	306 (14.2)	166 (7.7)	48 (2.2)	16 (0.7)	0	2,161
30~39	1,225 (48.4)	772 (30.5)	319 (12.6)	161 (6.4)	43 (1.7)	9 (0.4)	0	2,529
40~49	269 (54.2)	138 (27.8)	61 (12.3)	22 (4.5)	4 (0.8)	1 (0.2)	1 (0.2)	496
50~	12 (44.5)	8 (29.6)	7 (25.9)	0	0	0	0	27
計	5,541 (40.9)	4,198 (31.0)	2,162 (16.0)	1,127 (8.3)	394 (2.9)	111 (0.8)	6 (0.1)	13,539人 (100)%

表5-27 減点項目と年齢(男)

減点項目 年齢	運 転 姿勢等	アクセル クラッチ等	ハンドル等	ブレーキ等	安全確認 合 図 等	通行区分	交差点等の 通行方法等	除 行 最高速度	歩 行 者 保 護	車間距離 駐車方法等	計
18~19	465 (2.3)	8,122 (40.6)	979 (4.9)	2,792 (14.0)	4,921 (24.6)	206 (1.0)	1,435 (7.2)	66 (0.3)	87 (0.5)	916 (4.6)	19,989
20~24	225 (1.9)	5,038 (42.3)	543 (4.6)	1,601 (13.4)	2,977 (25.0)	114 (1.0)	872 (7.3)	38 (0.3)	51 (0.4)	454 (3.8)	11,913
25~29	81 (2.1)	1,640 (43.3)	202 (5.3)	525 (13.9)	869 (22.9)	48 (1.3)	249 (6.6)	15 (0.4)	18 (0.5)	139 (3.7)	3,786
30~39	78 (2.2)	1,517 (43.7)	162 (4.7)	453 (13.1)	854 (24.6)	36 (1.0)	241 (6.9)	14 (0.4)	10 (0.3)	106 (3.1)	3,471
40~49	45 (1.6)	1,223 (44.5)	150 (5.5)	316 (11.5)	683 (24.8)	32 (1.2)	189 (6.9)	16 (0.6)	3 (0.1)	91 (3.3)	2,748
50~	23 (1.7)	640 (46.7)	89 (6.5)	147 (10.7)	315 (22.9)	14 (1.0)	93 (6.8)	5 (0.4)	4 (0.3)	41 (3.0)	1,371
計	917 (2.1)	18,180 (42.0)	2,125 (4.9)	5,834 (13.5)	10,619 (24.5)	450 (1.1)	3,079 (7.1)	154 (0.4)	173 (0.4)	1,747 (4.0)	43,278人回 (100)%

表5-28 減点項目と年齢(女)

減点項目 年齢	運 転 姿勢等	アクセル クラッチ等	ハンドル等	ブレーキ等	安全確認 合 図 等	通行区分	交差点等の 通行方法等	除 行 最高速度	歩 行 者 保 護	車間距離 駐車方法等	計
18~19	160 (1.5)	4,739 (44.1)	632 (5.9)	1,562 (14.5)	2,279 (21.2)	115 (1.1)	702 (6.5)	36 (0.3)	49 (0.5)	472 (4.4)	10,746
20~24	198 (1.6)	5,531 (45.5)	740 (6.1)	1,625 (13.4)	2,503 (20.6)	142 (1.2)	824 (6.8)	31 (0.3)	64 (0.5)	492 (4.0)	12,150
25~29	88 (1.4)	2,903 (45.3)	333 (5.2)	856 (13.3)	1,393 (21.7)	72 (1.1)	415 (6.5)	29 (0.4)	30 (0.5)	295 (4.6)	6,414
30~39	120 (1.5)	3,698 (47.5)	447 (5.8)	1,003 (12.9)	1,590 (20.4)	55 (0.7)	494 (6.4)	25 (0.3)	31 (0.4)	322 (4.1)	7,785
40~49	13 (0.8)	806 (47.5)	87 (5.1)	212 (12.5)	377 (22.2)	21 (1.3)	94 (5.5)	4 (0.2)	7 (0.4)	77 (4.5)	1,698
50~	0	40 (46.0)	8 (9.2)	18 (20.7)	18 (20.7)	0	2 (2.3)	0	0	1 (1.1)	87
計	579 (1.5)	17,717 (45.6)	2,247 (5.8)	5,276 (13.6)	8,160 (21.0)	405 (1.0)	2,531 (6.5)	125 (0.3)	181 (0.5)	1,659 (4.2)	38,880人回 (100)%

表5-29 違反と年令 (全体)

年令	違反 実人員	0回	1回	2回	3回	違反者数	違反総件数	違反者率 (%)	1人当り 違反件数
18~19	12,817	8,184	2,667 (20.8)	1,088 (8.5)	878 (6.9)	4,633	8,290	36.1	0.65
20~24	9,255	6,900	1,481 (16.0)	517 (5.6)	357 (3.9)	2,355	3,835	25.4	0.41
25~29	3,621	2,731	546 (15.1)	204 (5.6)	140 (3.9)	890	1,468	24.6	0.41
30~39	3,850	3,133	528 (13.7)	130 (3.4)	59 (1.5)	717	1,010	18.6	0.26
40~49	1,448	1,151	228 (15.7)	43 (3.0)	26 (1.8)	297	407	20.5	0.28
50~	481	395	61 (12.7)	18 (3.7)	7 (1.5)	86	118	17.9	0.25
計	31,472	22,494	5,511 (17.5)	2,000 (6.4)	1,467 (4.7)	8,978	15,128	28.5	0.48

表5-30 違反と年令 (男)

年令	違反 実人員	0回	1回	2回	3回	違反者数	違反総件数	違反者率 (%)	1人当り 違反件数
18~19	8,865	4,757	2,251 (25.4)	1,004 (11.3)	853 (9.6)	4,108	7,619	46.3	0.86
20~24	4,871	3,093	1,023 (21.0)	427 (8.8)	328 (6.7)	1,778	3,097	36.5	0.64
25~29	1,457	844	329 (22.6)	157 (10.8)	127 (8.7)	613	1,111	42.1	0.76
30~39	1,306	866	297 (22.7)	92 (7.0)	51 (3.9)	440	670	33.7	0.51
40~49	933	691	184 (19.7)	34 (3.6)	24 (2.6)	242	339	25.9	0.36
50~	451	369	59 (13.1)	16 (3.5)	7 (1.6)	82	112	18.2	0.25
計	17,883	10,620	4,143 (23.2)	1,730 (9.7)	1,390 (7.8)	7,263	12,948	40.6	0.72

表5-31 違反と年令 (女)

年令	違反 実人員	0回	1回	2回	3回	違反者数	違反総件数	違反者率 (%)	1人当り 違反件数
18~19	3,952	3,427	416 (10.5)	84 (2.1)	25 (0.6)	525	671	13.3	0.17
20~24	4,384	3,807	458 (10.4)	90 (2.1)	29 (0.7)	577	738	13.2	0.17
25~29	2,164	1,887	217 (10.0)	47 (2.2)	13 (0.6)	277	357	12.8	0.16
30~39	2,544	2,267	231 (9.1)	38 (1.5)	8 (0.3)	277	340	10.9	0.13
40~49	515	460	44 (8.5)	9 (1.7)	2 (0.4)	55	68	10.7	0.13
50~	30	26	2 (6.7)	2 (6.7)	0	4	6	13.3	0.20
計	13,589	11,874	1,368 (10.1)	270 (2.0)	77 (0.6)	1,715	2,180	12.6	0.16

表5-3-2 違反内容と年令(全体)

違反内容 年令	酒酔い 酒気帯び	最高速度	信号無視	徐行 一時停止	通行禁止	無免許	通行区分	駐車	歩行者 妨害	その他	違反合計	サンプル数
18～19	36 (0.28)	1,635 (12.76)	153 (1.19)	244 (1.90)	395 (3.08)	12 (0.09)	280 (2.18)	651 (5.08)	42 (0.33)	1,185 (9.25)	4,633 (36.15)	12,817
20～24	40 (0.43)	770 (8.32)	93 (1.00)	135 (1.46)	208 (2.25)	4 (0.04)	112 (1.21)	441 (4.76)	21 (0.23)	531 (5.74)	2,355 (25.45)	9,255
25～29	21 (0.58)	306 (8.45)	36 (0.99)	67 (1.85)	79 (2.18)	1 (0.03)	39 (1.08)	175 (4.83)	4 (0.11)	162 (4.47)	890 (24.58)	3,621
30～39	20 (0.52)	238 (6.18)	35 (0.91)	57 (1.48)	64 (1.66)	0	36 (0.94)	164 (4.26)	6 (0.16)	97 (2.52)	717 (18.62)	3,850
40～49	17 (1.17)	106 (7.32)	16 (1.10)	28 (1.93)	31 (2.14)	0	12 (8.29)	52 (3.59)	5 (0.35)	30 (2.07)	297 (20.51)	1,448
50～	1 (0.21)	27 (5.61)	6 (1.25)	12 (2.49)	11 (2.29)	0	1 (0.21)	10 (2.08)	0	18 (3.74)	86 (17.88)	481
計	135 (1.5) (0.43)	3,082 (34.3) (9.79)	339 (3.8) (1.08)	543 (6.0) (1.73)	788 (8.8) (2.50)	17 (0.2) (0.05)	480 (5.3) (1.53)	1,493 (16.6) (4.74)	78 (0.9) (0.25)	2,023 (22.5) (6.43)	8,978 (100) (28.53)	31,472人 (100)%

表5-3-3 違反内容と年齢(男)

違反内容 年齢	酒酔い 酒気帯び	最高速度	信号無視	徐行 一時停止	通行禁止	無免許	通行区分	駐車	歩行者 妨害	その他	違反合計	サンプル数
18～19	34 (0.38)	1,484 (16.74)	130 (1.47)	199 (2.24)	344 (3.88)	12 (0.14)	269 (3.03)	530 (5.98)	30 (0.34)	1,076 (12.14)	4,108 (46.34)	8,865
20～24	40 (0.82)	592 (12.15)	58 (1.19)	91 (1.87)	157 (3.22)	3 (0.06)	97 (1.99)	290 (5.95)	17 (0.35)	433 (8.89)	1,778 (36.50)	4,871
25～29	17 (1.17)	217 (14.89)	19 (1.30)	42 (2.88)	51 (3.50)	1 (0.07)	31 (2.13)	106 (7.28)	4 (0.27)	125 (8.58)	613 (42.07)	1,457
30～39	19 (1.45)	170 (13.02)	16 (1.23)	29 (2.22)	36 (2.76)	0	23 (1.76)	78 (5.97)	3 (0.23)	66 (5.05)	440 (33.69)	1,306
40～49	17 (1.82)	95 (10.18)	12 (1.29)	21 (2.25)	22 (2.36)	0	10 (1.07)	33 (3.54)	3 (0.32)	29 (3.11)	242 (25.94)	933
50～	1 (0.22)	26 (5.76)	6 (1.33)	12 (2.66)	11 (2.44)	0	1 (0.22)	9 (2.00)	0	16 (3.55)	82 (18.18)	451
計	128 (1.76) (0.72)	2,584 (35.58) (14.45)	241 (3.32) (1.35)	394 (5.42) (2.20)	621 (8.55) (3.47)	16 (0.22) (0.09)	431 (5.93) (2.41)	1,046 (14.40) (5.85)	57 (0.78) (0.32)	1,745 (24.03) (9.76)	7,263 (100) (40.61)	17,883人 (100)%

表5-34 違反内容と年齢(女)

違反内容 年齢	酒酔い 酒気帯び	最高速度	信号無視	徐行 一時停止	通行禁止	無免許	通行区分	駐車	歩行者 妨害	その他	違反合計	サンプル数
18~19	2 (0.05)	151 (3.82)	23 (0.58)	45 (1.14)	51 (1.29)	0	11 (0.28)	121 (3.06)	12 (0.30)	109 (2.76)	525 (13.28)	3,952
20~24	0	178 (4.06)	35 (0.80)	44 (1.00)	51 (1.16)	1 (0.02)	15 (0.34)	151 (3.44)	4 (0.09)	98 (2.24)	577 (13.16)	4,384
25~29	4 (0.18)	89 (4.11)	17 (0.79)	25 (1.16)	28 (1.29)	0	8 (0.37)	69 (3.19)	0	37 (1.71)	277 (12.80)	2,164
30~39	1 (0.04)	68 (2.67)	19 (0.75)	28 (1.10)	28 (1.10)	0	13 (0.51)	86 (3.38)	3 (0.12)	31 (1.22)	277 (10.89)	2,544
40~49	0	11 (2.14)	4 (0.78)	7 (1.36)	9 (1.75)	0	2 (0.39)	19 (3.69)	2 (0.39)	1 (0.19)	55 (10.68)	515
50~	0	1 (3.33)	0	0	0	0	0	1 (3.33)	0	2 (6.67)	4 (13.33)	30
計	7 (0.41) (0.05)	498 (29.04) (3.66)	98 (5.71) (0.72)	149 (8.69) (1.10)	167 (9.74) (1.23)	1 (0.06) (0.01)	49 (2.86) (0.36)	447 (26.06) (3.29)	21 (1.22) (0.15)	278 (16.21) (2.05)	1,715 (100) (12.62)	13,589人 (100)%

表5-35 事故と年令 (全体)

事故 年令	実人員	物 損	傷 害	死 亡	計	無事故者数	事故者数	事故者率 (%)	人身事故率 (%)
18~19	12,817	51 (0.40)	382 (3.0)	9 (0.073)	442 (3.4)	12381	436	3.4	3.1
20~24	9,255	30 (0.32)	132 (1.4)	1 (0.011)	163 (1.8)	9,094	161	1.7	1.4
25~29	3,621	6 (0.17)	58 (1.6)	0	64 (1.8)	3,558	63	1.7	1.6
30~39	3,850	14 (0.36)	44 (1.1)	1 (0.026)	59 (1.5)	3,791	59	1.5	1.2
40~49	1,448	6 (0.41)	20 (1.4)	0	26 (1.8)	1,423	25	1.7	1.4
50~	481	2 (0.42)	13 (2.7)	0	15 (3.1)	466	15	3.1	2.7
計	31,472	109 (0.35)	649 (2.1)	11 (0.036)	769 (2.4)	30,713	759	2.4	2.1

表5-36 事故と年令 (男)

事故 年令	実人員	物 損	傷 害	死 亡	計	無事故者数	事故者数	事故者率 (%)	人身事故率 (%)
18~19	8,865	49 (0.55)	344 (3.9)	7 (0.079)	400 (4.5)	8,471	394	4.4	4.0
20~24	4,871	27 (0.55)	96 (2.0)	1 (0.021)	124 (2.5)	4,749	122	2.5	2.0
25~29	1,457	5 (0.34)	43 (3.0)	0	48 (3.3)	1,410	47	3.2	3.0
30~39	1,306	12 (0.92)	24 (1.8)	0	36 (2.8)	1,270	36	2.8	1.8
40~49	933	6 (0.64)	17 (1.8)	0	23 (2.5)	911	22	2.4	1.8
50~	451	1 (0.22)	13 (2.9)	0	14 (3.1)	437	14	3.1	2.9
計	17,883	100 (0.56)	537 (3.0)	8 (0.045)	645 (3.6)	17,248	635	3.6	3.0

表5-37 事故と年令 (女)

事故 年令	実人員	物 損	傷 害	死 亡	計	無事故者数	事故者数	事故者率 (%)	人身事故率 (%)
18~19	3,952	2 (0.05)	38 (1.0)	2 (0.051)	42 (1.1)	3,910	42	1.1	1.0
20~24	4,384	3 (0.07)	36 (0.8)	0	39 (0.9)	4,345	39	0.9	0.8
25~29	2,164	1 (0.05)	15 (0.7)	0	16 (0.7)	2,148	16	0.7	0.7
30~39	2,544	2 (0.08)	20 (0.8)	1 (0.040)	23 (0.9)	2,521	23	0.9	0.8
40~49	515	0	3 (0.6)	0	3 (0.6)	512	3	0.6	0.6
50~	30	1 (3.3)	0	0	1 (3.3)	29	1	3.3	0
計	13,589	9 (0.07)	112 (0.8)	3 (0.022)	124 (0.9)	13,465	124	0.9	0.8

表5-38 事故時の違反と年齢(全体)

違反内容 年齢	酒酔い 酒気帯び	信号無視	徐行 一時停止	歩行者 保護	右左折	優先通行	横断等 不適當	安全運転 義務違反	車間距離 不保持	追越し	その他	事故者数	サンプル数
18~19	8 (0.07)	10 (0.09)	29 (0.25)	13 (0.11)	3 (0.03)	3 (0.03)	6 (0.05)	255 (2.19)	11 (0.09)	7 (0.06)	38 (0.33)	383 (3.29)	11,639
20~24	7 (0.09)	7 (0.09)	12 (0.15)	8 (0.10)	1 (0.01)	0	1 (0.01)	81 (1.03)	5 (0.06)	3 (0.04)	15 (0.19)	140 (1.78)	7,863
25~29	3 (0.09)	2 (0.06)	7 (0.22)	3 (0.09)	0	0	0	31 (0.96)	1 (0.03)	1 (0.03)	8 (0.25)	56 (1.73)	3,230
30~39	7 (0.20)	1 (0.03)	4 (0.12)	1 (0.03)	0	0	0	25 (0.73)	1 (0.03)	2 (0.06)	10 (0.29)	51 (1.48)	3,444
40~49	4 (0.31)	1 (0.08)	4 (0.31)	0	1 (0.08)	0	0	8 (0.63)	0	1 (0.08)	3 (0.24)	22 (1.72)	1,276
50~	0	0	2 (0.46)	0	1 (0.23)	0	0	9 (2.05)	1 (0.23)	0	2 (0.46)	15 (3.42)	438
計	29 (4.35) (0.10)	21 (3.15) (0.08)	58 (8.70) (0.21)	25 (3.75) (0.09)	6 (0.90) (0.02)	3 (0.45) (0.01)	7 (1.05) (0.03)	409 (61.32) (1.47)	19 (2.85) (0.07)	14 (2.10) (0.05)	76 (11.39) (0.27)	667 (100) (2.39)	27,890人 (100)%

表5-39 事故時の違反と年令(男)

違反内容 年令	酒酔い 酒気帯び	信号無視	徐行 一時停止	歩行者 保護	右左折	優先通行	横断等 不適當	安全運転 義務違反	車間距離 不保持	追越し	その他	事故者数	サンプル数
18~19	8 (0.10)	10 (0.12)	24 (0.30)	13 (0.16)	3 (0.04)	3 (0.04)	6 (0.07)	232 (2.89)	8 (0.10)	7 (0.09)	30 (0.37)	344 (4.28)	8,036
20~24	7 (0.17)	6 (0.15)	7 (0.17)	5 (0.12)	1 (0.02)	0	1 (0.02)	63 (1.57)	5 (0.12)	3 (0.07)	10 (0.25)	108 (2.69)	4,008
25~29	3 (0.23)	2 (0.16)	5 (0.39)	2 (0.16)	0	0	0	22 (1.72)	0	1 (0.08)	6 (0.47)	41 (3.21)	1,277
30~39	7 (0.61)	1 (0.09)	1 (0.09)	0	0	0	0	15 (1.31)	0	1 (0.09)	5 (0.44)	30 (2.62)	1,146
40~49	4 (0.49)	1 (0.12)	4 (0.49)	0	0	0	0	8 (0.97)	0	1 (0.12)	1 (0.12)	19 (2.31)	823
50~	0	0	1 (0.24)	0	1 (0.24)	0	0	9 (2.18)	1 (0.24)	0	2 (0.49)	14 (3.40)	412
計	29 (5.22) (0.18)	20 (3.60) (0.13)	42 (7.55) (0.27)	20 (3.60) (0.13)	5 (0.90) (0.03)	3 (0.54) (0.02)	7 (1.26) (0.04)	349 (62.77) (2.22)	14 (2.52) (0.09)	13 (2.34) (0.08)	54 (9.71) (0.34)	556 (100) (3.54)	15,702人 (100)%

表5-40 事故時の違反と年令(女)

違反内容 年令	酒酔い 酒気帯び	信号無視	徐 一時停止	歩 行者 保 護	右 左 折	優 先 通 行	横 断 等 不 適 当	安 全 運 転 義 務 違 反	車 間 距 離 不 保 持	追 越 し	そ の 他	事 故 者 数	サ ン プ ル 数
18~19	0	0	5 (0.14)	0	0	0	0	23 (0.64)	3 (0.08)	0	8 (0.22)	39 (1.08)	3,603
20~24	0	1 (0.03)	5 (0.13)	3 (0.08)	0	0	0	18 (0.47)	0	0	5 (0.13)	32 (0.83)	3,855
25~29	0	0	2 (0.10)	1 (0.05)	0	0	0	9 (0.46)	1 (0.05)	0	2 (0.10)	15 (0.77)	1,958
30~39	0	0	3 (0.13)	1 (0.04)	0	0	0	10 (0.44)	1 (0.04)	1 (0.04)	5 (0.22)	21 (0.91)	2,293
40~49	0	0	0	0	1 (0.22)	0	0	0	0	0	2 (0.44)	3 (0.66)	453
50~	0	0	1 (3.85)	0	0	0	0	0	0	0	0	1 (3.85)	26
計	0	1 (0.90) (0.01)	16 (14.41) (0.13)	5 (4.50) (0.04)	1 (0.90) (0.01)	0	0	60 (54.05) (0.49)	5 (4.50) (0.04)	1 (0.90) (0.01)	22 (19.82) (0.18)	111 (100) (0.91)	12,188人 (100)%

表5-41 事故初発時期と年令 (全体)

年令 \ 時期(月)	1以内	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	計
18~19	41 (9.4)	40 (9.2)	31 (7.1)	42 (9.7)	42 (9.7)	40 (9.2)	33 (7.6)	45 (10.4)	27 (6.2)	28 (6.5)	30 (6.9)	35 (8.1)	434
20~24	15 (9.5)	11 (7.0)	16 (10.1)	14 (8.9)	8 (5.1)	19 (12.0)	11 (7.0)	18 (11.4)	11 (7.0)	12 (7.6)	10 (6.3)	13 (8.2)	158
25~29	8 (12.7)	7 (11.1)	2 (3.2)	2 (3.2)	11 (17.5)	9 (14.3)	4 (6.3)	6 (9.5)	6 (9.5)	4 (6.3)	0	4 (6.3)	63
30~39	7 (11.9)	5 (8.5)	3 (5.1)	5 (8.5)	0	6 (10.2)	6 (10.2)	6 (10.2)	6 (10.2)	3 (5.1)	8 (13.6)	4 (6.8)	59
40~49	4 (16.7)	3 (12.5)	2 (8.3)	3 (12.5)	1 (4.2)	2 (8.3)	5 (20.8)	0	2 (8.3)	0	2 (8.3)	0	24
50~	3 (20.0)	0	2 (13.3)	0	0	2 (13.3)	1 (6.7)	3 (20.0)	3 (20.0)	0	0	1 (6.7)	15
計	78 (10.4)	66 (8.8)	56 (7.4)	66 (8.8)	62 (8.2)	78 (10.4)	60 (8.0)	78 (10.4)	55 (7.3)	47 (6.2)	50 (6.6)	57 (7.6)	753人 100%

表5-42 事故初発時期と年令 (男)

年令 \ 時期(月)	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	計
18~19	35 (8.9)	37 (9.4)	29 (7.4)	39 (9.9)	36 (9.2)	34 (8.7)	33 (8.4)	43 (11.0)	25 (6.4)	24 (6.1)	25 (6.4)	32 (8.2)	392
20~24	13 (10.9)	5 (4.2)	14 (11.8)	10 (8.4)	7 (5.9)	16 (13.4)	9 (7.6)	13 (10.9)	8 (6.7)	9 (7.6)	7 (5.9)	8 (6.7)	119
25~29	5 (10.6)	5 (10.6)	2 (4.3)	1 (2.1)	9 (19.1)	6 (12.8)	3 (6.4)	5 (10.6)	5 (10.6)	3 (6.4)	0	3 (6.4)	47
30~39	3 (8.3)	5 (13.9)	3 (8.3)	5 (13.9)	0	4 (11.1)	3 (8.3)	2 (5.6)	3 (8.3)	1 (2.8)	5 (13.9)	2 (5.6)	36
40~49	4 (19.1)	3 (14.3)	1 (4.8)	2 (9.5)	0	2 (9.5)	5 (23.8)	0	2 (9.5)	0	2 (9.5)	0	21
50~	3 (21.4)	0	2 (14.3)	0	0	2 (14.3)	1 (7.1)	2 (14.3)	3 (21.4)	0	0	1 (7.1)	14
計	63 (10.0)	55 (8.7)	51 (8.1)	57 (9.1)	52 (8.3)	64 (10.2)	54 (8.6)	65 (10.3)	46 (7.3)	37 (5.9)	39 (6.2)	46 (7.3)	629人 100%

表5-43 事故初発時期と年令 (女)

年令 \ 時期(月)	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	計
18~19	6 (14.3)	3 (7.1)	2 (4.8)	3 (7.1)	6 (14.3)	6 (14.3)	0	2 (4.8)	2 (4.8)	4 (9.5)	5 (11.9)	3 (7.1)	42
20~24	2 (5.1)	6 (15.4)	2 (5.1)	4 (10.3)	1 (2.6)	3 (7.7)	2 (5.1)	5 (12.3)	3 (7.7)	3 (7.7)	3 (7.7)	5 (12.8)	39
25~29	3 (18.8)	2 (12.5)	0	1 (6.3)	2 (12.5)	3 (18.8)	1 (6.3)	1 (6.3)	1 (6.3)	1 (6.3)	0	1 (6.3)	16
30~39	4 (17.4)	0	0	0	0	2 (8.7)	3 (13.0)	4 (17.4)	3 (13.0)	2 (8.7)	3 (13.0)	2 (8.7)	23
40~49	0	0	1 (33.3)	1 (33.3)	1 (33.3)	0	0	0	0	0	0	0	3
50~	0	0	0	0	0	0	0	1 (100)	0	0	0	0	1
計	15 (12.1)	11 (8.9)	5 (4.0)	9 (7.3)	10 (8.1)	14 (11.3)	6 (4.8)	13 (10.5)	9 (7.3)	10 (8.1)	11 (8.9)	11 (8.9)	124人 100%

表5-44 事故と違反の関係

事故 違反	0 回	1 回	2 回	3 回	4 回	5回以上	計
0 回	22,139	353 (1.6)	2	0	0	0	22,494
1 回	5,315	195 (3.5)	1	0	0	0	5,511
2 回	1,893	104 (5.2)	2	1	0	0	2,000
3 回	755	51 (6.3)	0	0	0	0	806
4 回	353	19 (5.1)	2	0	0	0	374
5回以上	258	28 (9.8)	1	0	0	0	287
計	30,713	750 (2.4)	8 (0.03)	1 (0.003)	0	0	31,472人 (%)

第6章 運転適性と違反、事故との関係

6-1 結果の整理の仕方

(1) 調査対象者

調査の対象は、昭和51年7月1日から昭和52年6月30日までの1年間に全国15都道府県の指定教習所30所において普通自動車に係る卒業証明書を交付されたものの中から、35,452名を抽出した。そして、その者の免許取得状況、運転適性検査受検の有無及び検査データの論理チェック等により選別した結果、有効サンプルとして表6-1に示す標本を得た。

表6-1 有効サンプル数

検査項目	年齢 性別	~19	20~29	30~39	40~49	50~	計	
		男	8,036	5,285	1,146	823	412	15,702
女	3,603	5,808	2,298	453	26	12,188		
状況判断力	男	8,032	5,282	1,146	822	412	15,694	27,875
	女	3,602	5,803	2,297	453	26	12,181	
動作の正確さ	男	8,034	5,281	1,146	823	412	15,696	27,879
	女	3,601	5,806	2,297	453	26	12,183	
動作の速さ	男	8,033	5,280	1,144	822	412	15,691	27,872
	女	3,602	5,803	2,297	453	26	12,181	
衝動抑止性	男	7,697	5,131	1,118	807	401	15,154	26,970
	女	3,499	5,644	2,209	438	26	11,816	
神経質傾向	男	7,755	5,132	1,120	809	401	15,217	27,095
	女	3,518	5,663	2,227	444	26	11,878	
回 滯 性	男	7,654	5,032	1,115	805	400	15,006	26,830
	女	3,508	5,622	2,226	442	26	11,824	
感情高揚性	男	7,693	5,028	1,113	803	400	15,037	26,856
	女	3,502	5,640	2,215	436	26	11,819	
攻 撃 性	男	7,761	5,133	1,125	805	403	15,227	27,156
	女	3,539	5,688	2,230	446	26	11,929	
協 調 性	男	7,563	4,979	1,109	794	397	14,842	26,470
	女	3,456	5,523	2,194	430	25	11,628	
自己顕示性	男	7,978	5,245	1,138	818	408	15,587	27,694
	女	3,578	5,772	2,284	447	26	12,107	
情緒安定性	男	8,025	5,278	1,145	823	412	15,683	27,853
	女	3,598	5,802	2,295	453	25	12,170	
総合判定値	男	6,068	3,866	897	644	327	11,802	21,496
	女	2,966	4,508	1,832	368	20	9,694	
②①の個数								

(2) 性能別要素と違反、事故との関連

運転適性検査の適性総合判定値（5段階評価）、性能別判定値（状況判断力、動作の正確さ、動作の速さ及び衝動抑止性の4性能で、いずれも10段階評価）及び性格傾向別判定値（神経質傾向、回帰性、感情高揚性、攻撃性、協調性及び自己顕示性の6項目で、4段階と5段階評価）と免許取得後1年間の違反、事故との関連性について検討する。

ア 性総合判定値と違反、事故とのつき合わせ

適性総合判定値（5段階評価）の各判定値に対応する違反者率及び違反内容と事故者率及び事故の原因となった違反内容の関連をみる。

イ 転適性の性能別判定値と違反、事故とのつき合わせ

状況判断力と動作機能（動作の正確さ、動作の速さ及び衝動抑止性）の判定値（いずれも10段階評）に対応する事故者率及び事故の原因となった違反内容と、違反頻度及び違反内容との関連をみる。

ウ 性格傾向別判定値と違反、事故とのつき合わせ

運転適性から抽出された性格傾向別判定値（いずれも5段階評価、ただし自己顕示性は4段階評価）に対応する違反者率及び違反内容と事故者率及び事故の原因となった違反内容との関連をみる。

(3) 適性プロフィールと違反、事故との関連

アからウの分析方法は、人間像を細分化し、要素的に把握することにより結果を整理し、分析するのに対して、1人の運転者を総合的に把握して、違反及び事故傾向との関連をみる。

分類の方法については、適性検査の結果による運転者のプロフィールをもとにして、状況判断力、動作機能（衝動抑止性）及び性格傾向（神経質傾向、回帰性、感情高揚性、攻撃性及び協調性の5項目）の判定値（5段階評価）の組み合わせによって合計20個の類型から5個の基本類型（A型～E型）に分類し、違反及び事故項目との関連を分析する。

分類方法の詳細については、後述する。（6－8）

(4) 分析対象データ

以上のようにして、運転適性検査K型から抽出された基本的性能及び性格特性と違反、事故との関係について分析を試みた。しかし、女性の違反及び事故者数が共に僅少であるため、一定の傾向を認めることはできなかった。したがって、女性の検査結果については参考にとどめ、

主として男性のデータを中心に分析することとした。

6-2 適性総合判定値と違反、事故

本調査で扱う「運転適性検査K型」は、事故傾向を測定するために7つの下位検査による14個の検査指標から構成されている。実際の総合判定値の算出に用いる検査指標は10個で、そのうち水準以下（評価値が1又は2）の評価値の個数を算出して総合判定値を求めている。したがって、総合判定値は、運転作業の安全性にかかわりのある諸性能を総合的に判定し、事故傾向の有無を予測するものであるといえる。なお、各総合判定値の意味は、次のとおりである。

適性総合判定値の意味

○ 総合判定値1の場合

自動車の運転作業には不向きである。

○ 総合判定値2の場合

自動車の運転作業には注意を要し、十分な指導監督を受ける必要がある。

○ 総合判定値3の場合

自動車の運転作業につくことは差支えない。

○ 総合判定値4・5の場合

自動車の運転作業に適している。

(1) 適性総合判定値と違反との関連

適性総合判定値と違反との関連（図6-1）を検討した結果1判定値による違反者率に顕著な傾向差はみられない。しかしながら、総合判定値の低い（判定値1又は2）者の違反者率が48.2%を示し、ほぼ2人に1人の割合で何等かの違反を犯しているのに対し、判定値5の者は37.0%で約10%も低い違反者率を示している。これにより、適性上の資質の低さと違反の発生には何等かの関連のあることが示唆されよう。

しかも、1年間に3回以上の違反のみられる累犯者に視点を合せて観察すると、判定値5の違反者率が5.8%に対して、判定値1及び2の者は9.9～11.4%と約2倍であることが示されている。

次に年齢による違反者率の変化を見ると、図6-2に示すように、20歳未満及び20歳～24歳の運転者に総合判定値による変化がみられ、総合判定値の低い運転者（判定値が1及び2）

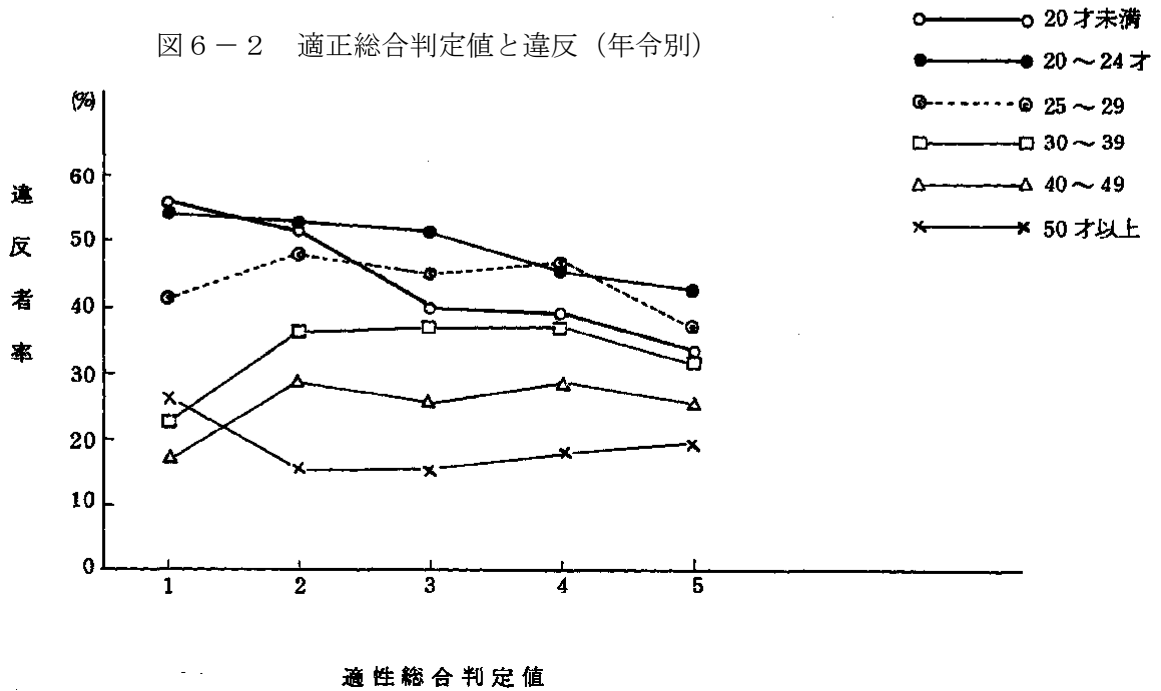
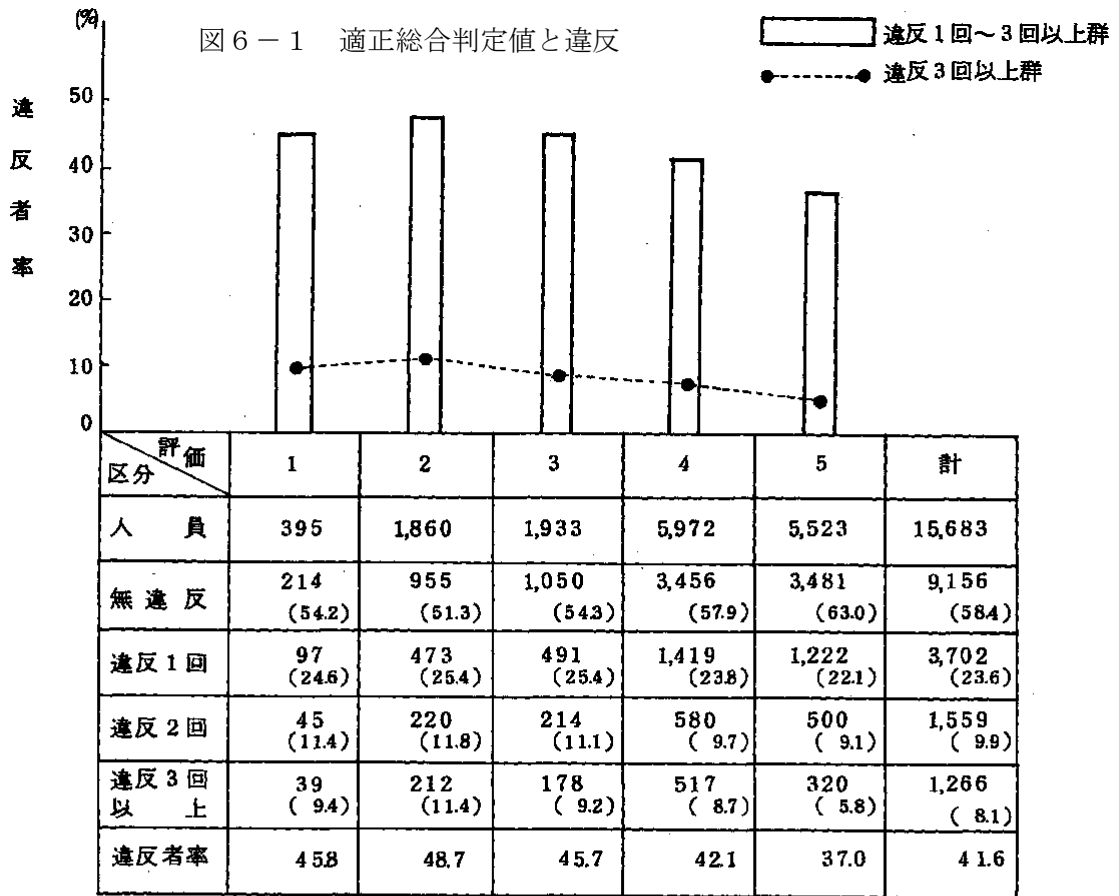


図6-3 適正総合判定値と事故

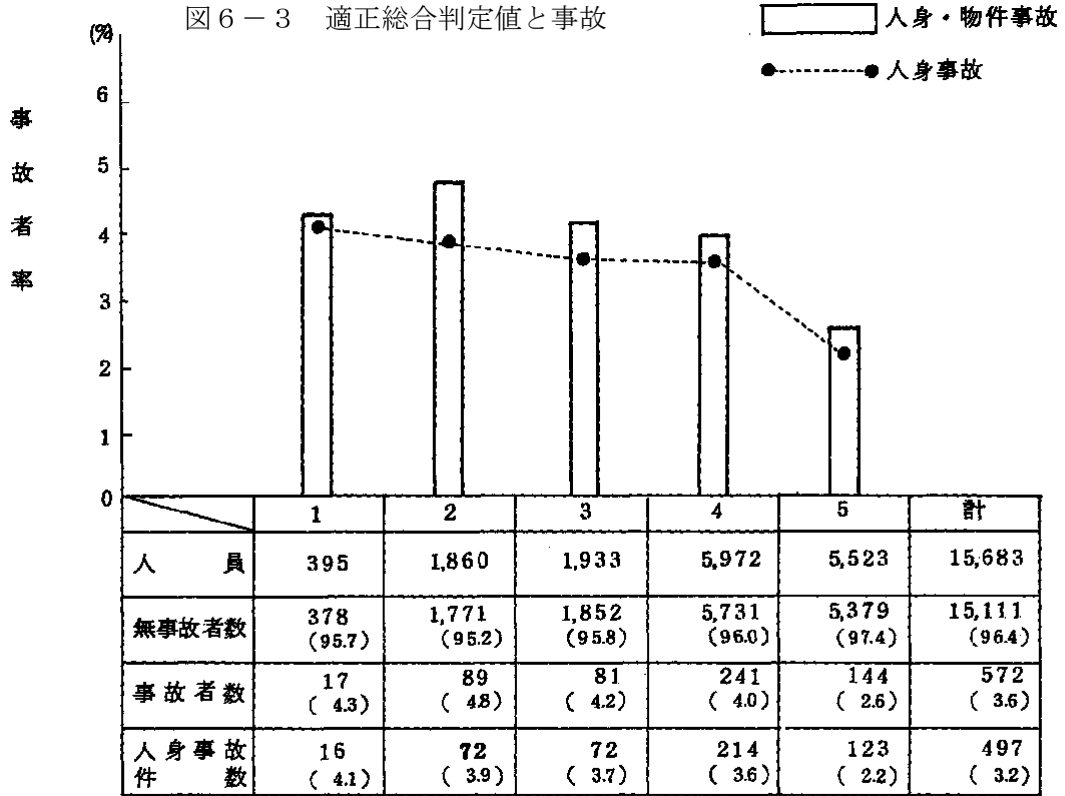
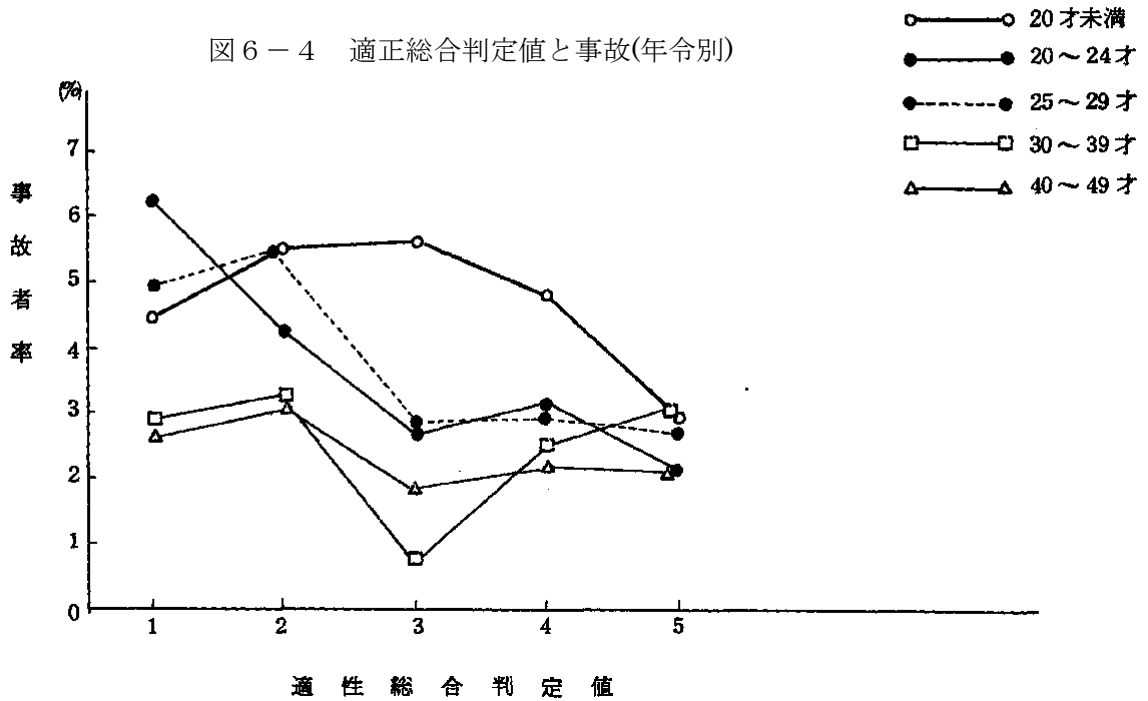


図6-4 適正総合判定値と事故(年齢別)



に違反者率の高いことがわかる。

しかし、25歳以上の運転者では総合判定値による変化はほとんどみられず、図6-1に示された傾向は24歳以下の運転者の違反者率が影響したものと解される。

(2) 適性総合判定値と事故との関連

適性総合判定値と事故者率との関連(図6-3)をみると、全体的には、顕著な差異はみられなかったが、わずかに総合判定値が高くなるほど事故者率が低くなっている。全体(15,683人の初心運転者)の事故者率(3.7%)から比較すると、判定値の低い運転者(判定値1又は2)の事故者率が4.3%、4.8%を示しているのに対して、判定値5の運転者は2.6%と低い率を示し、適性上問題のある運転者によって、より多く事故が起きているといえる。

また、年齢別に適性総合判定値と事故者率との関連(図6-4)をみると、比較的若年運転者(29歳未満)に、期待した傾向がみられるが、中・高年齢層の運転者は、判定値の低い運転者と共に、高い運転者の事故者率も、わずかであるが上昇傾向がみられ、運転適性を構成する各要素のより詳細な検討の必要がみられる。

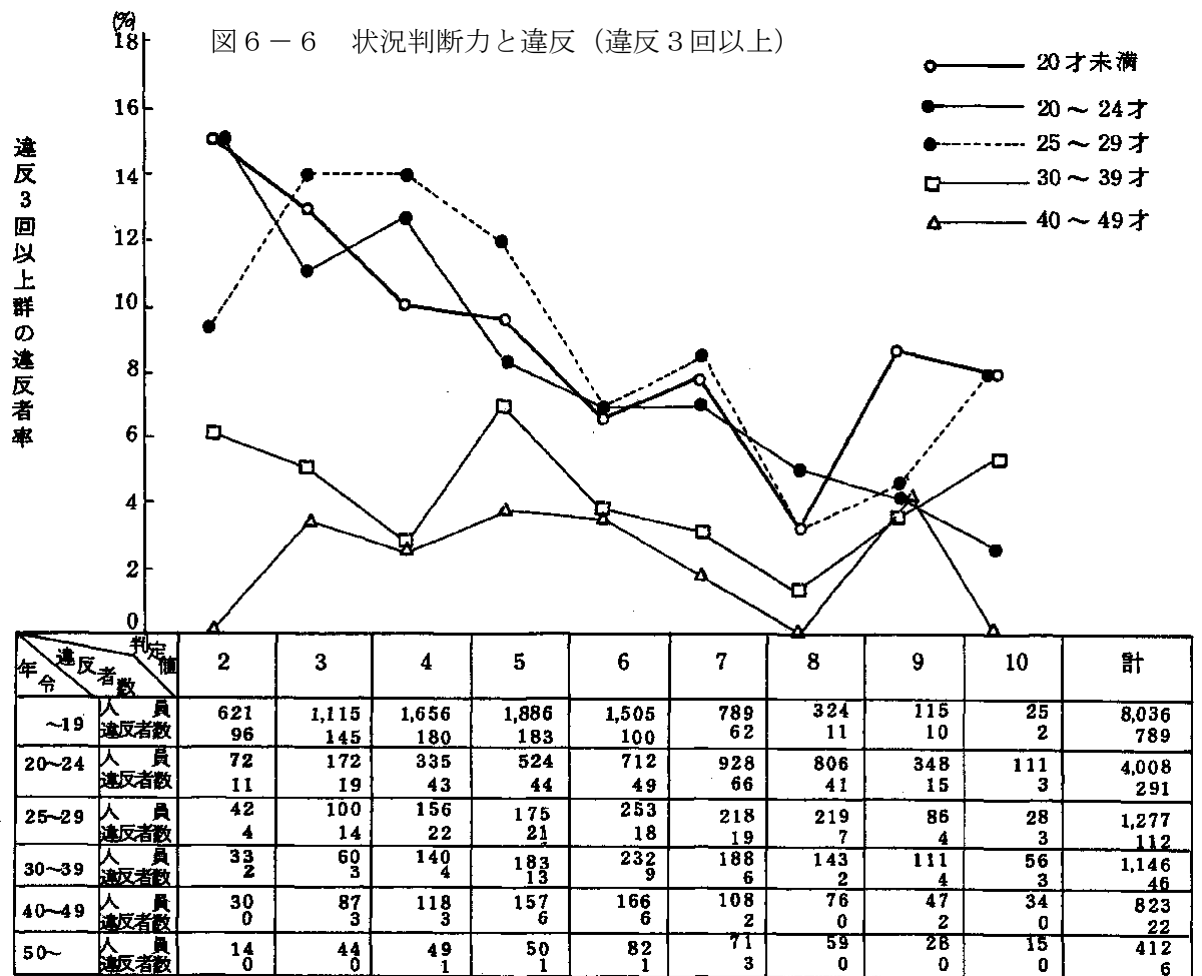
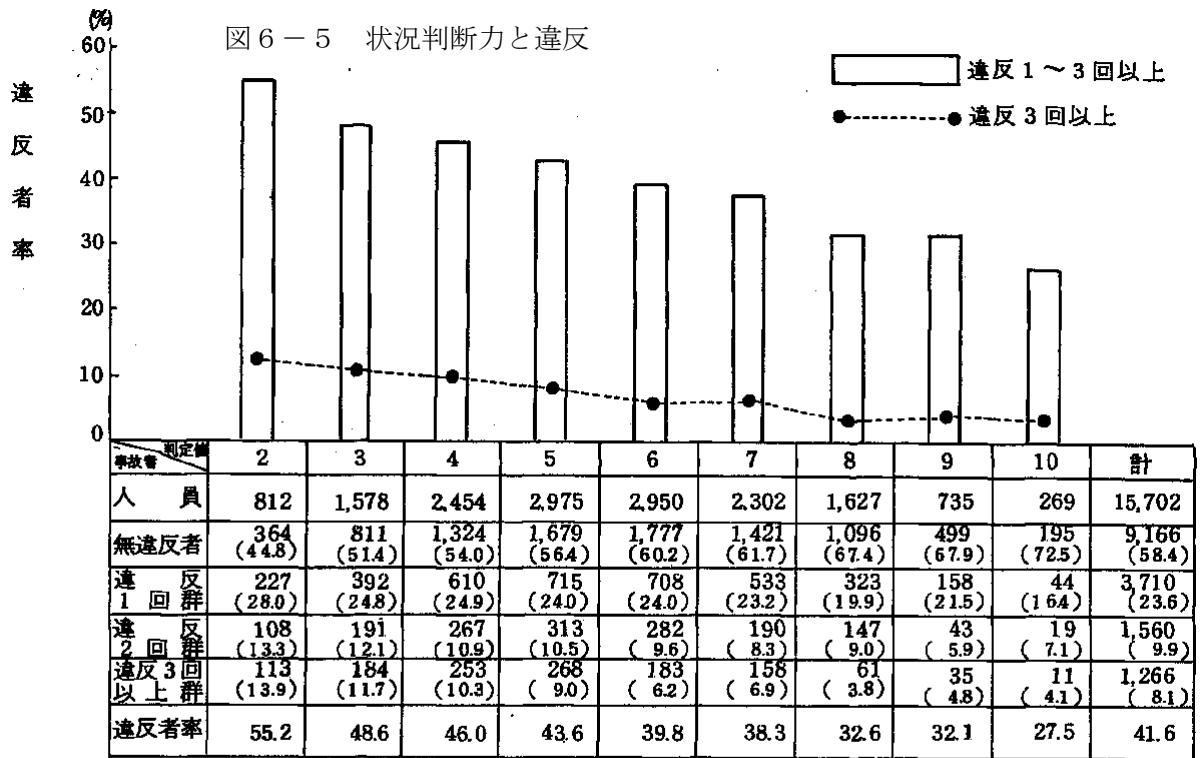
6-3 状況判断力と違反、事故

運転適性検査によって抽出される状況判断力は、運転時の危険性に対する判断の良否を予測するものであり、判定値の低さは交通状況に対する注意配分の拙劣さ、認知の遅れ等から不安全行動に結びつきやすいことを意味している。

(1) 状況判断力と違反との関連

状況判断力と違反者率の関連(図6-5)をみると、明らかに評価値が高くなるほど違反運転者の数も減少していることが理解できる。また、違反の累犯傾向と評価値の関連をみると、違反3回以上の場合、評価値が水準以上(6点~10点)の運転者群で5.7%の違反者率に対して、水準以下(2点~5点)の運転者群では10.5%であり、約2倍も多くみられる。

次に年齢別で比較すると、図6-6に示すように累犯者(3回以上)の比較的多い29歳以下のグループは、明らかに評価値が高くなるほど違反者率が低下しており、違反者率と評価値の間に一定の傾向を認めることができる。違反者率の最も低いのは、評価値が8(5段階評価の4)の場合で、最も評価値の高い9及び10(5段階評価の5)では違反者率がわずかに上昇している。



つまり、累犯傾向は評価値の低いものにより多くみられるが、きわめて判断力の優れたものにもわずかにその傾向がみられる。こうした傾向は、次の事故との関連でも確かめられており、状況判断力の優れたものに対しても十分な注意と指導の必要性があるといえる。

(2) 状況判断力と事故との関連

状況判断力の項目における男子の有効サンプル数は、15,702人で、このうち事故者が573人(3.6%)含まれている・状況判断力の評価値別に事故者率を比較すると、図6-7に示すように評価値の低い(2~5点)運転者ほど事故者が多く、評価値が高くなるほど事故者も少なくなっている。

しかし、最も評価値の高い(9~10点)運転者も事故者率が若干高くなっている。

状況判断力は、知識、経験、それに知的能力等によって構成されているが、とりわけ知的能力の優劣が事故の発生に大きく関与していることがわかる。つまり事故は知的能力に劣る運転者によってより多く起こされているが、知的能力の高い運転者によっても惹起される場合があると見えよう。

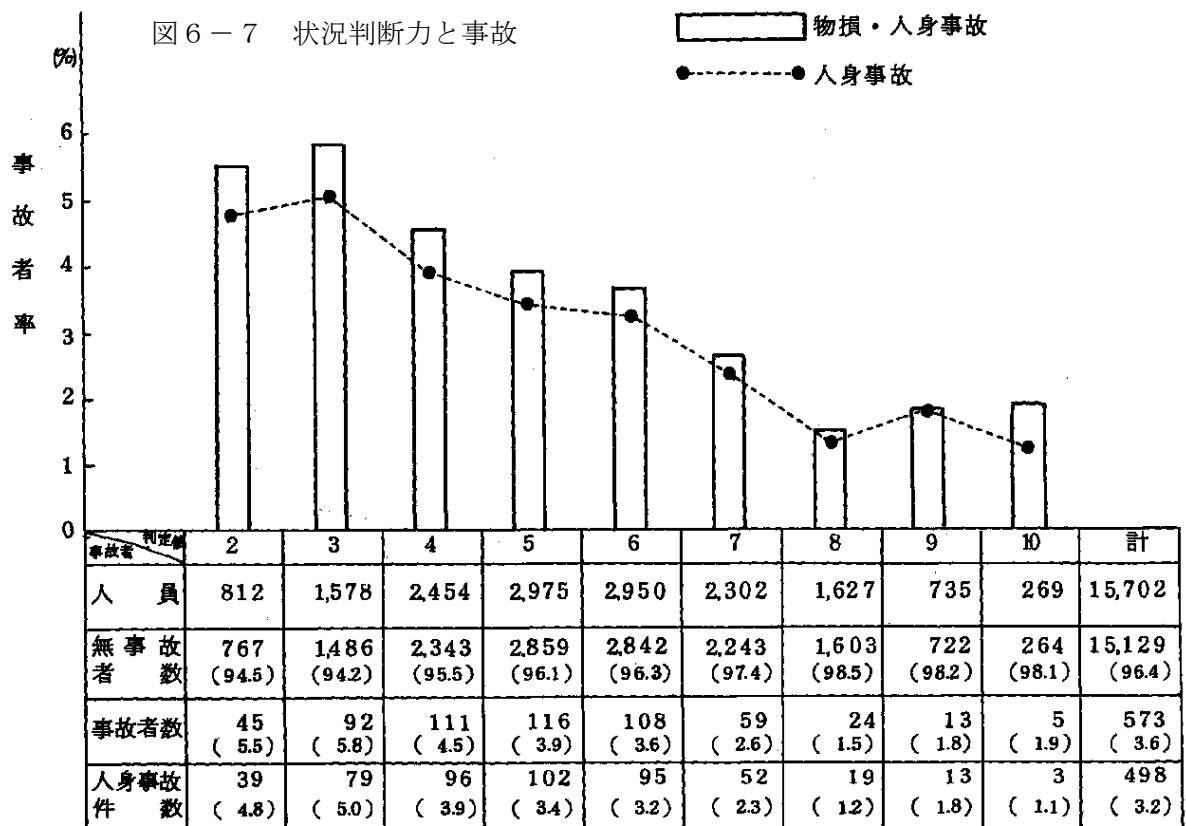


表6-2 状況判断力と事故の原因となった法令違反

違反種別 評価値	酒気帯び 酒酔い	信号無視	一時停止 徐行	右左折	歩行者 保護者	優先通行	横断等 不相当	義務違反 安全運転	不保持 車間距離	追越し	その他	計
2～5点	14 (3.8)	11 (3.0)	24 (6.6)	1 (0.3)	15 (4.1)	3 (0.8)	6 (1.6)	224 (61.5)	7 (1.9)	9 (2.5)	50 (13.7)	364 (100)
6～10	15 (7.2)	9 (4.3)	18 (8.6)	4 (1.9)	5 (2.4)	0 (0.0)	1 (0.5)	125 (59.8)	7 (3.3)	4 (1.9)	21 (10.0)	209 (100)
計	29 (5.1)	20 (3.5)	42 (7.3)	5 (0.9)	20 (3.5)	3 (0.5)	7 (1.2)	349 (60.9)	14 (2.4)	13 (2.3)	71 (12.4)	573 (100)

次に573件の事故について、事故の原因となった違反内容を、状況判断力の評価値別にみると(表6-2)、特に顕著な差異はみられないまでも、評価値が水準以下(2点～5点)の運転者は、歩行者保護(4.1%)及び追越し違反(2.5%)による事故が比較的多い。()内の百分率は評価値群別の全事故件数を100とした場合の割合。)

前者は安全意識の低調さや他者への配慮の欠如もさることながら、横断歩道上の歩行者の挙動に関して十分な危険予測がなされていないことによる失敗行動と推定できよう。また追越し時による事故も、他車の動きを十分予測しえなかったことに基づく失敗行動であり、いずれも交通場面における危険予測の不正確さ、あるいは危険性に対する無知等によって事故が起こされているのではないかと考えられる。

これに対して、水準以上(6点～9点)の運転者は、飲酒運転(7.2%)、徐行、一時停止違反(8.6%)、及び車間距離不保持(3.3%)等の違反によって事故が多く起こされており、自動車の運転を安易に考えた自信過剰による失敗行動によって事故が起こされているのではないかと考えられ、知的能力以外の要素が大きく関与しているようである。

6-4 動作機能と違反、事故

運転適性検査における動作機能は、動作の正確さ、動作の速さ及び衝動抑止性の三つの性能によって構成されている。こうした動作機能の要素を単独に抽出して分析することには無理が伴うが、各々の性能の意味については一応次のように考えることができる。

動作の正確さは、動作そのものの正確さのほかに、横着さという態度的要素も含んでいると考

えられ、評価値の低い場合（評価値2～5、5段階評価では1及び2）、運転の基本走行から逸脱した自己流のいいかげんな運転の習慣が定着しやすいと推察される。

動作の速さに問題がみられる場合（評価値2～5、5段階評価では1又は2）は、運転操作の円滑さに欠けることから、交通状況に対する注意の配分に欠陥の多いことが推察される。反対に動作が極めて速すぎる場合（評価値9及び10、5段階評価では5）には、よく周囲の状況を確認しないで、運転行動が先行する傾向、つまり衝動的な運転行動の危険性を推察することができる。

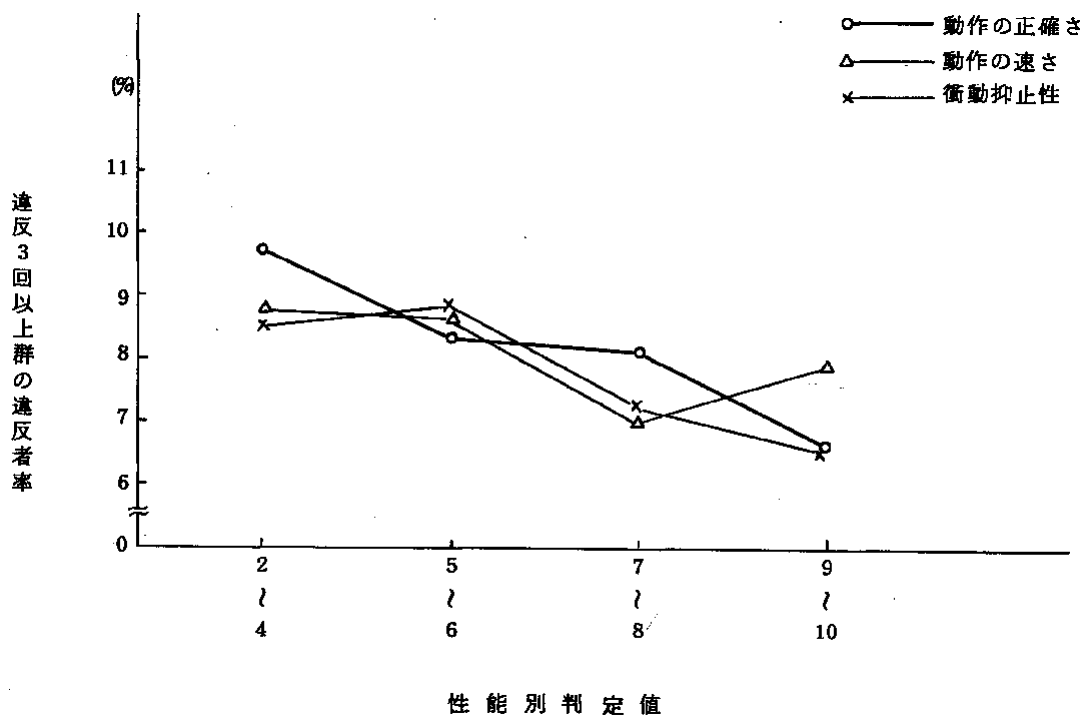
衝動抑止性に問題がある場合（評価値2～5、5段階評価では1又は2）は、動作機能と認知判断機能とのバランスが悪く、行動に対する統制力が弱まり、落ち着いた運転行動が困難になりやすいと推察される。

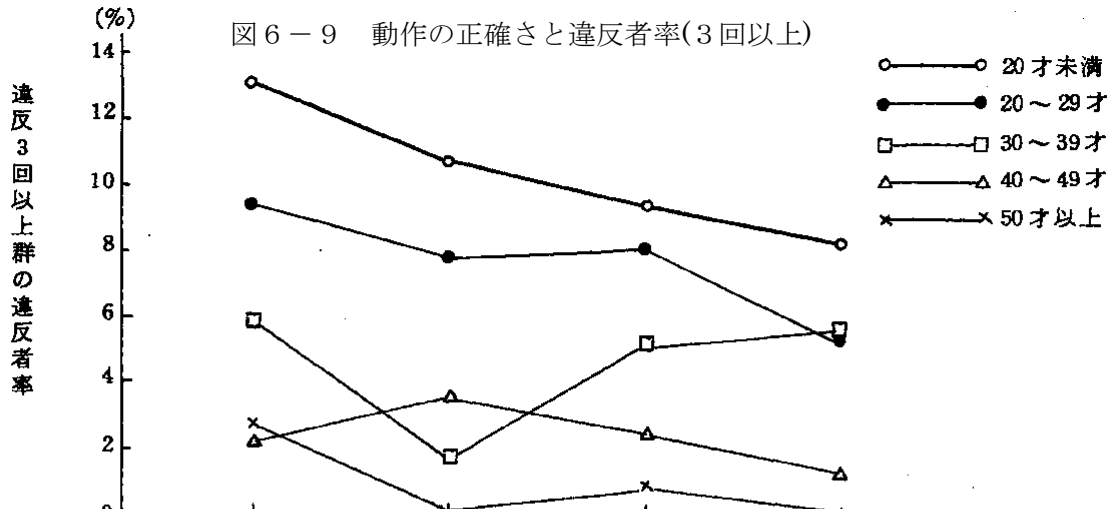
(1) 動作機能と違反

動作機能と違反の関連をみると、ほとんど明確な差異はみられない。しかし、1年間に3回以上の違反を起した、いわゆる累犯者の違反者率(図6-8)をみると、動作の正確さと衝動抑止性は評価値が高くなるほど、わずかながら違反者率が低くなっている。

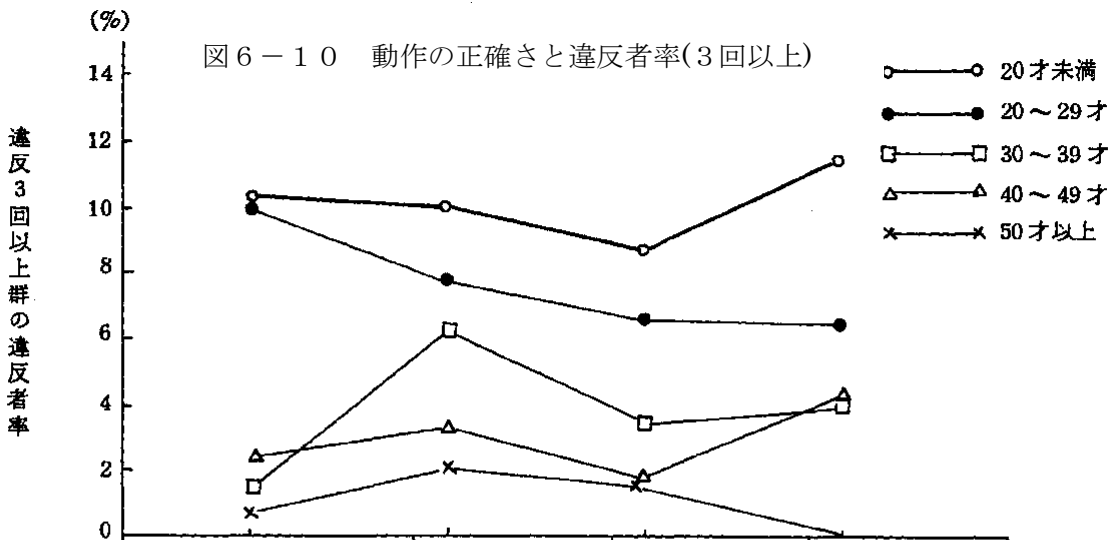
動作の速さは上記2つの性能とは若干傾向を異にし、動作の遅めの場合（評価値2～6）は勿論、敏捷な場合（評価値9～10）もわずかながら違反者率が高くなっている。平均の人よ

図6-8 動作機能別違反者率



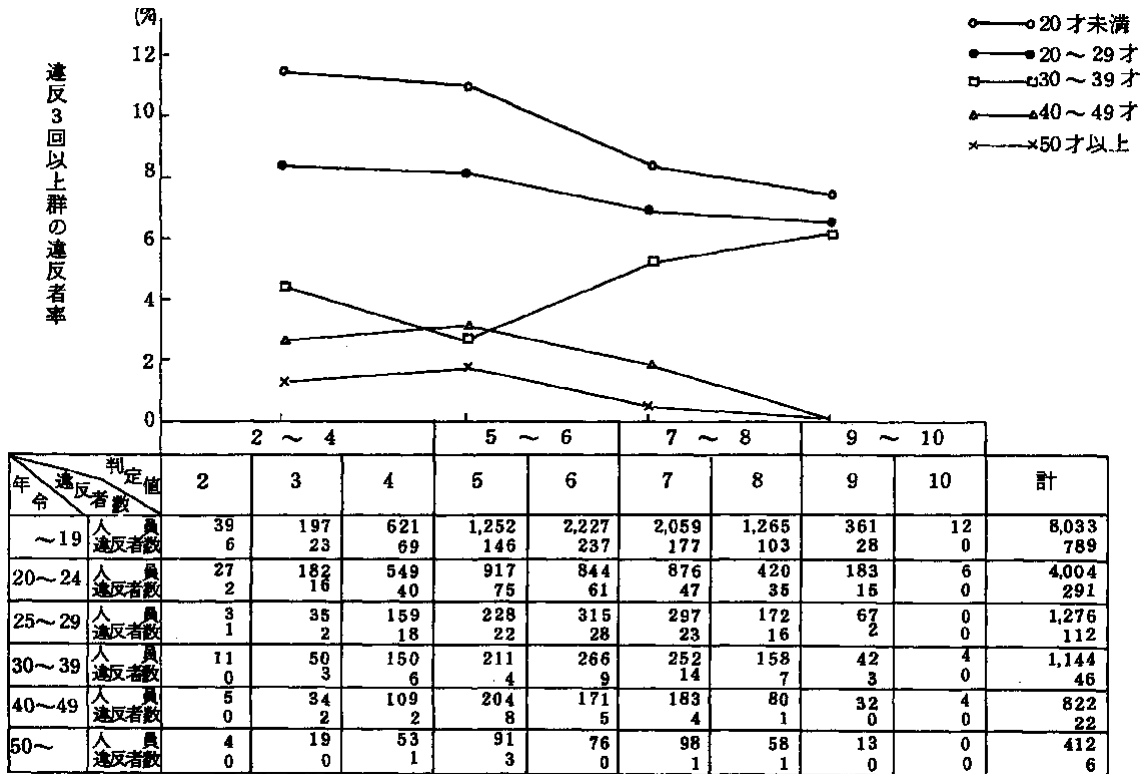


判定値 違反者数	2 ~ 4			5 ~ 6		7 ~ 8		9 ~ 10		計
	2	3	4	5	6	7	8	9	10	
~19 人 員 違反者数	25 5	113 13	383 50	947 104	1,641 174	2,111 205	1,605 139	900 71	307 28	8,032 789
20~24 人 員 違反者数	17 1	70 6	267 23	632 50	843 62	889 60	701 56	402 22	187 11	4,008 291
25~29 人 員 違反者数	4 1	23 2	70 9	186 17	264 22	294 27	238 26	137 6	58 2	1,274 112
30~39 人 員 違反者数	7 0	34 1	79 6	155 2	250 5	260 13	212 11	109 6	40 2	1,146 46
40~49 人 員 違反者数	5 0	23 0	68 2	154 4	188 8	185 5	115 2	61 1	23 0	822 22
50~ 人 員 違反者数	4 0	8 0	33 1	72 1	84 0	90 3	72 1	41 0	8 0	412 6



判定値 違反者数	2 ~ 4			5 ~ 6		7 ~ 8		9 ~ 10		計
	2	3	4	5	6	7	8	9	10	
~19 人 員 違反者数	308 32	554 56	1,114 118	1,508 157	1,844 178	1,393 113	868 84	360 41	85 10	8,034 789
20~24 人 員 違反者数	69 5	133 16	356 30	587 42	946 75	896 65	698 37	230 13	89 8	4,004 291
25~29 人 員 違反者数	48 4	85 7	175 25	216 21	261 21	221 16	190 14	64 3	17 1	1,277 112
30~39 人 員 違反者数	55 1	68 1	136 2	181 13	207 11	220 9	154 4	84 4	41 1	1,146 46
40~49 人 員 違反者数	55 0	78 3	118 7	130 6	169 4	139 1	86 3	34 1	14 1	823 22
50~ 人 員 違反者数	25 0	45 0	51 1	77 0	63 3	60 1	64 1	23 0	4 0	412 6

図6-11 衝動抑止性と違反者率



りもやや機敏さをもった運転者の違反者率が最も低いという結果がみられる。

図6-9~図6-11は、各性能別に年令による変化をみたものであるが、30歳~39歳の年令層を除いては、おおむね評価値と違反者率に対応性があることが認められる。

(2) 動作機能と事故

動作機能と事故との関連(図6-12)をみると、動作の正確さ及び衝動抑止性では、評価値と事故者率の間には、ほとんど差異はみられない。評価値の低得点グループ(5点以下)と高得点グループ(6点以上)に分け、事故率を算出してみると、表6-3及び表6-4に示すように、動作の正確さでは、低得点グループが3.8%に対して、高得点グループは3.6%とほとんど差異がみられない。

衝動抑止性は、低得点グループが3.4%に対して高得点グループが3.8%と、わずかに衝動抑止力の悪いものの方が、事故者率が低いという反対傾向がみられる。

動作の速さについては、動作が遅めの場合(評価値2~5、5段階評価では1又は2)、事故者率が4.6%であり、また動作が速めの場合(評価値9~10、5段階評価では5)も3.3%みられている。そして動作の速さが中程度の場合(評価値6~8、5段階評価では3又は4)の事故者率が3.0%で最も低くなっている。(表6-5)これは、動作が遅めの場合、交通状

図6-12 動作機能と事故

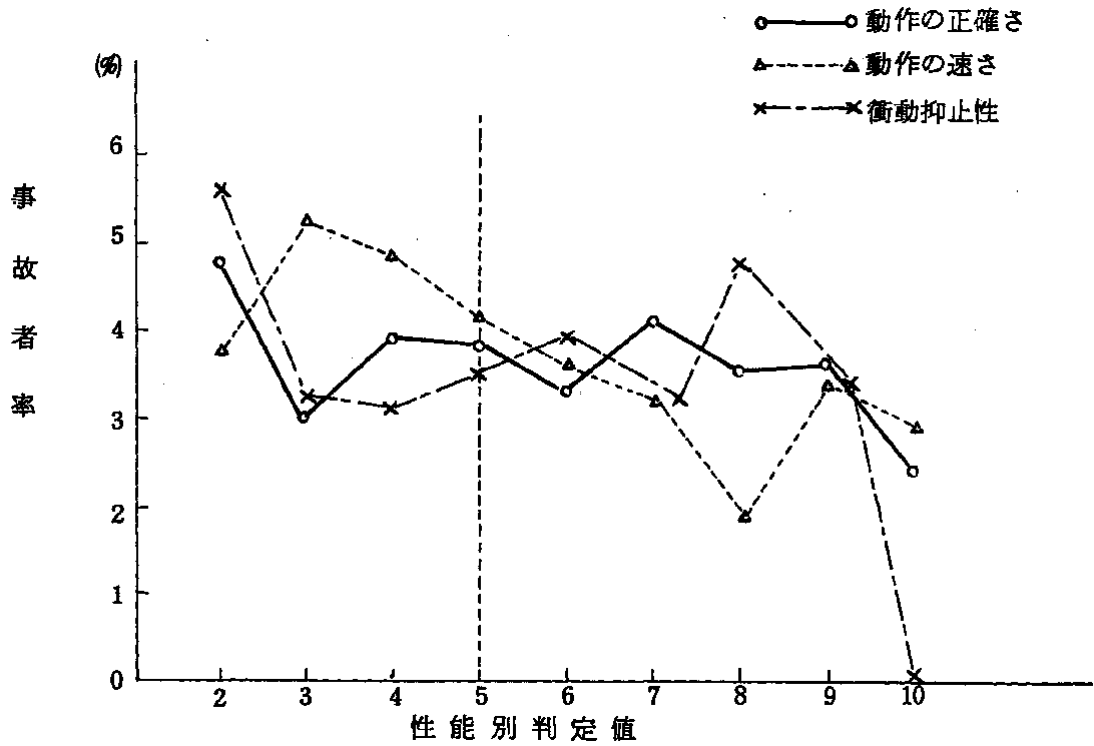


表6-3 動作の正確さと事故

区分 評価値	事故者(B)	無事故者	計(A)	事故率 (B/A%)
2~5	128	3,251	3,379	3.8
6~10	445	11,870	12,315	3.6
計	573	15,121	15,694	3.6

表6-4 衝動抑止性と事故

区分 評価値	事故者(B)	無事故者	計(A)	事故率 (B/A%)
2~5	176	4,974	5,150	3.4
6~10	397	10,144	10,541	3.8
計	573	15,118	15,691	3.6

表6-5 動作の速さと事故

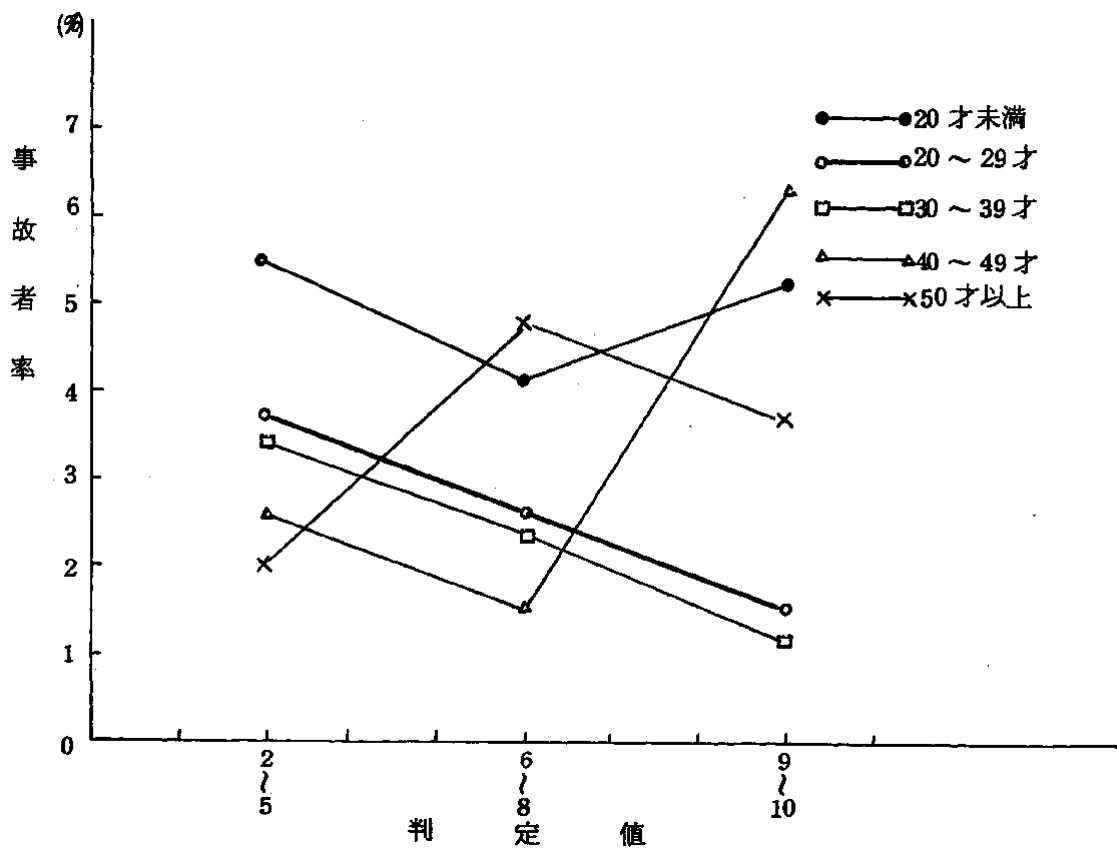
区分 評価値	事故者(B)	無事故者	計(A)	事故率 (B/A%)
2~5	281	5,891	6,172	4.6
6~8	258	8,221	8,479	3.0
9~10	34	1,011	1,045	3.3
計	573	15,123	15,696	3.7

況の変化に動作が追いつかず、情報収集にムラが生じやすいこと、速めの場合は行動の拙速性から動作そのものが粗雑になり、衝動的になりやすいのではないかと考えられる。

こうした傾向を年齢別(図6-13)にみると、20歳未満と40歳~49歳の者に同様な傾向がみられる。20歳~39歳の者の評価値と事故者率との間には対応がみられ、評価値が高くなるほど、事故者率は低くなっている。

これらは、20歳未満の若年運転者と高年齢層の運転者は、個人の資質(この場合、動作の敏捷さ)が運転行動に直接反映されやすいことを示していると考えられる。

図6-13 動作の速さと年齢別事故率



6-5 性格特性と違反、事故

運転適性検査（K型）によって抽出される性格特性は、神経質傾向、回帰性、感情高揚性、攻撃性協調性及び自己顕示性の6要素である。

状況判断力や動作機能でいかに優れた性能を有していても、性格的に問題点があると、それらの性能面の良さを十分に発揮しきれないことがある。まして、状況判断力や動作機能に問題がある場合、性格的な不安定傾向と結びつくことによって、不安全行動が増幅され、より表面に出やすくなることが考えられる。

神経質傾向の評価値が1又は2の場合、細かいことに気をつかいすぎるとか、運転時の気分転換が不得手なため、交通状況の把握に専心できない状態になることが多いと考えられる。また評価値が5の場合には、大ざっぱすぎて、細かい配慮に欠けた行動をとりがちであるといえる。

回帰性の評価値が1又は2の場合、抑うつ的な気分支配されやすく、全般的に精神活動が低下するため見落しの危険性が増したり、緩慢な運転行動になりやすいといえる。反対に感情高揚性評価値が1又は2の場合、やはり高ぶる心を抑えきれず、気分のおもむくままに抑制力を欠いた運転行動にはしりやすいといえる。

攻撃性又は協調性評価値が1又は2の場合は自己中心的な運転行動になりやすく、自己顕示性評価値が1又は2の場合は、自己主張の傾向が強くあらわれやすい。

(1) 性格特性と違反

性格特性と違反者率の関連（表6-6、図6-14、図6-15）を見ると、違反3回以上の累犯者群において、評価値と違反者率の間には期待した傾向差がみられる。

まず6個の性格要素を対人関係に支配的な影響を与えると思われる攻撃性、協調性それに自己顕示性の三要素と、主として自己の行動規制に主動的な働きをされると考えられる神経質傾向、回帰性、感情高揚性に分けて吟味してみる。

図6-14に示されるように、攻撃的な性格のきわめて強い運転者群（判定値1）の違反者率は10.5%を示しており、攻撃性の弱い運転者群（判定値5）が6.8%であるのに比べると、累犯傾向は高い。

同様に協調性の低い運転者（判定値1）の違反率は11.5%を示しており、協調性の高い運転者（判定値5）の5.6%に比べると約2倍も高い。

自己顕示性については、特に差異は認められない。

表6-6 性格要素別累犯率（違反3回以上群の違反者率）

性格要素	判定値	累犯率					計
		1	2	3	4	5	
神経質傾向	人員	2,001	4,906	5,113	2,777	357	15,154
	違反者数	190	401	394	215	37	1,237
	(%)	(9.5)	(8.2)	(7.7)	(7.7)	(10.4)	(8.2)
回帰性	人員	1,416	5,067	5,935	2,483	316	15,217
	違反者数	126	431	478	164	34	1,233
	(%)	(8.9)	(8.5)	(8.1)	(6.6)	(10.8)	(8.1)
感情高揚性	人員	2,166	4,244	5,600	2,540	456	15,006
	違反者数	221	405	410	151	17	1,204
	(%)	(10.2)	(9.5)	(7.3)	(5.9)	(3.7)	(8.0)
攻撃性	人員	2,320	5,038	5,336	2,065	278	15,037
	違反者数	243	449	371	134	19	1,216
	(%)	(10.5)	(8.9)	(7.0)	(6.5)	(6.8)	(8.1)
協調性	人員	1,006	3,820	6,515	3,527	359	15,227
	違反者数	116	364	504	228	20	1,232
	(%)	(11.5)	(9.5)	(7.7)	(6.5)	(5.6)	(8.1)
自己顕示性	人員	3,772	6,616	3,586	868	-	14,842
	違反者数	330	529	287	67	-	1,213
	(%)	(8.8)	(8.0)	(8.0)	(7.7)	-	(8.2)

図6-14 性格特性と違反者率(A)

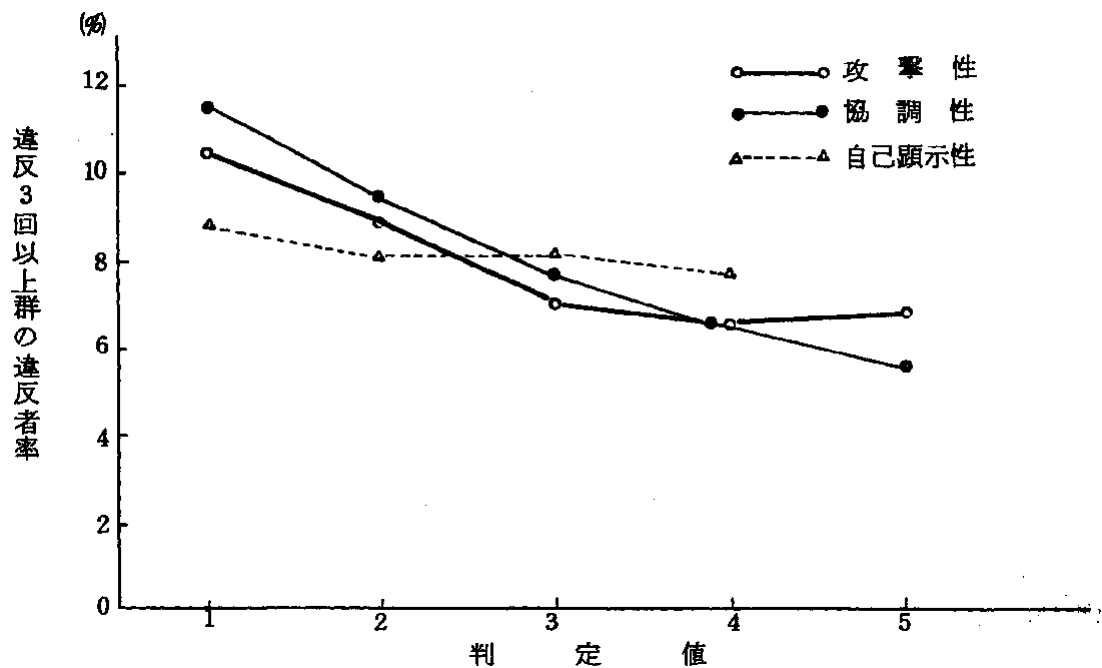
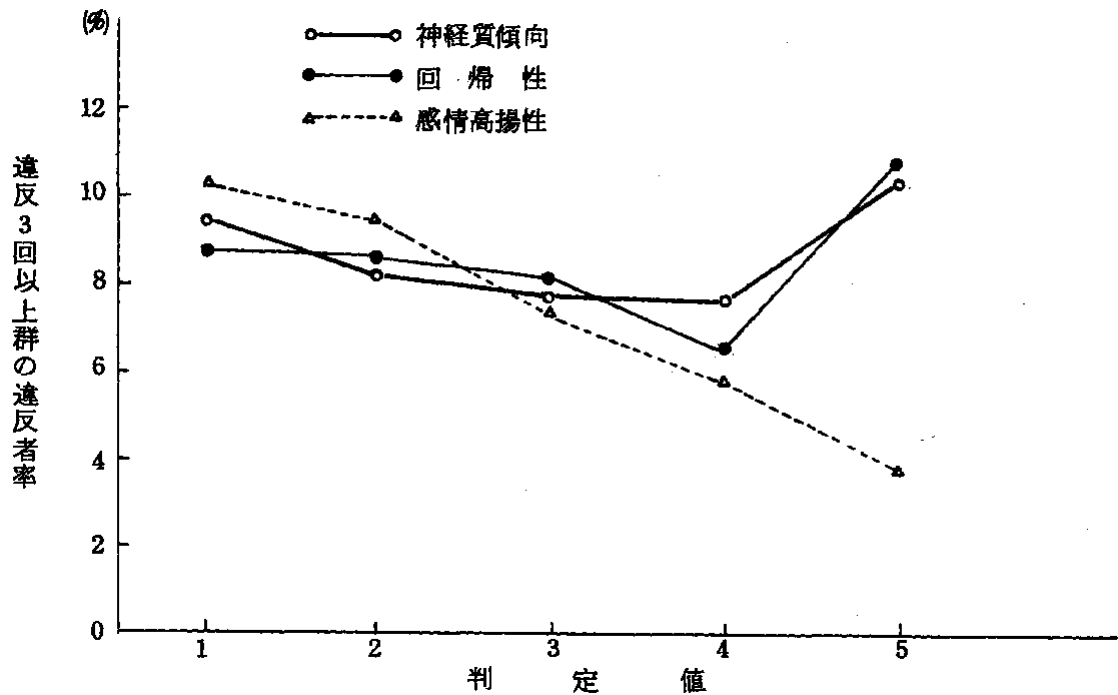


図6-15 性格特性と違反者率(B)



極く限られた空間を多くの人や車が利用し合っている交通の場で行動するためには、お互いに一定の制約の中で行動しなくてはならない。したがって、自己の欲求のままに行動したり、自己の正当性だけを強く主張し、他のものの行動を妨害しやすい特性を内在した攻撃的あるいは非協調的な傾向の強い運転者に累犯傾向が高いということは容易に理解しうるところである。次に神経質傾向と回帰性との傾向差についてみると、図6-15に示されているように、判定値に対応した違反者率の減少傾向は明確には出ていない。わずかに判定値が高くなるほど違反者率が低くなっているが、判定値5の者が違反者率が高くなっていることが特徴となっている。つまり、物事に全くこだわりをもたず、細かな心遣いのできない運転者も累犯傾向が強いといえる。

これに対して、気分のおもむくままに行動しがちな運転者（感情高揚性）は、判定値と違反者率に対応しており、判定値が高くなるほど違反者率も低くなっている。

(2) 性格特性と事故

各性格要素を抽出して事故者率との関連をみたのが表6-7である。これによると、いずれの要素も明確な傾向差はみられない。わずかに協調性と神経質傾向に対応がみられる程度である。そして、神経質傾向については、判定値の1又は5の事故者率が他より高く、周囲に対す

表 6-7 性格要素別事故者率

性格要素	判定値 事故者率	1	2	3	4	5	計
		人員 事故者数 (%)	人員 事故者数 (%)	人員 事故者数 (%)	人員 事故者数 (%)	人員 事故者数 (%)	
神経質傾向	人員	2,001	4,906	5,113	2,777	357	15,154
	事故者数	86	184	174	94	15	553
	(%)	(4.3)	(3.8)	(3.4)	(3.4)	(4.2)	(3.6)
回帰性	人員	1,416	5,067	5,935	2,483	316	15,217
	事故者数	50	181	226	79	16	552
	(%)	(3.5)	(3.6)	(3.8)	(3.2)	(5.1)	(3.6)
感情高揚性	人員	2,166	4,244	5,600	2,540	456	15,006
	事故者数	87	178	193	75	15	548
	(%)	(4.0)	(4.2)	(3.4)	(3.0)	(3.3)	(3.7)
攻撃性	人員	2,320	5,038	5,336	2,065	278	15,037
	事故者数	91	186	189	72	13	551
	(%)	(3.9)	(3.7)	(3.5)	(3.5)	(4.7)	(3.7)
協調性	人員	1,006	3,820	6,515	3,527	359	15,227
	事故者数	50	146	242	101	12	551
	(%)	(5.0)	(3.8)	(3.7)	(2.9)	(3.3)	(3.6)
自己顕示性	人員	3,772	6,616	3,586	868		14,842
	事故者数	140	250	128	32	-	550
	(%)	(3.7)	(3.8)	(3.6)	(3.7)		(3.7)

る細かい心遣いの欠除を特徴とする神経質傾向のきわめて少ない者に対しても十分注意をはらわねばならないといえる。

6-6 適性プロフィールによる違反、事故の分析

(1) 適性プロフィールの分類

これまでは運転適性検査の結果を性能別ないしは要素別に分解して、全体的な人間像を細分化し、要素的に把握することにより吟味してきたため、それぞれについて明確な差異が得られなかった。また、たとえある要素で差異がみられたとしても、単独要素で違いがあらわれたのか、他の要素が複合して事故・違反に影響を与えたのかは判別し難い面があった。したがって、実際の安全指導においてもいきおい一個の運転者を要素的に分解して問題のある要素についてのみ指導するという方法に終始せざるを得なかった。

そこで、今回は運転者を一個の個体として全体的、総合的に把握するために、運転適性検査による運転者の診断プロフィールをもとにA～Eの5つの基本類型を設定した。そして、各基本類型はBとE型だけが単独の類型であるが、A型は7個、C型は6個、D型は5個に細分類され、全部で20個のタイプに分類することにより、これらと違反、事故の関連を吟味する。

分類のための基準及び各類型の内容は、表6-8のとおりである。なお、各基本類型の概要について述べると、次のとおりである。

表6-8 適性プロフィールの類型

組合せ 類型	組合せ要素 知 動 情 情緒の内容				備 考	
A	11	×	×	×	神 経 質	1. 精神安定度6要素のうち 「自己顕示性」(j)は除外 する。 2. ○, ×の区分については 次の基準で行う。
	12	×	×	×	回 帰 性	
	13	×	×	×	攻 撃 性	
	14	×	×	×	協 調 性	
	15	×	×	×	感情高揚性	
	16	×	○	×	※	
	17	×	×	○	※※	
B	20	×	○	○		
C	31	○	×	×	神 経 質	3. ※ 精神安定度 (k) ※※ ~精神安定度の5要素全部
	32	○	×	×	回 帰 性	
	33	○	×	×	攻 撃 性	
	34	○	×	×	協 調 性	
	35	○	×	×	感情高揚性	
	36	○	×	○	※※	
D	41	○	○	×	神 経 質	} 神経質傾向 回帰性 攻撃性 協調性 感情高揚性
	42	○	○	×	回 帰 性	
	43	○	○	×	攻 撃 性	
	44	○	○	×	協 調 性	
	45	○	○	×	感情高揚性	
E	50	○	○	○	※※	

	a判断力 d衝動	e ~ k 情 緒
○	6点以上	3点以上
×	5点以下	2点以下

A型……状況判断、動作機能（衝動抑止性）の評価が水準以下で、しかも精神安定度（性格）の各要素で水準以下の評価を得たものの組合せ。自己顕示性を除いた5個の性格要素にはあらかじめ優先順位による重みづけをしてあり（以下同じ）、性格要素の測定値により分類コード11～17の7個のタイプに分類される。

B型……状況判断力だけが水準以下で、動作機能及び精神安定度（K）は水準以上の評価を得たもの。分類コード20の1個だけである。

C型……状況判断力だけが水準以上の評価を得ており、動作機能及び精神安定度（性格）が水準以下の評価の組合せによって分類されたもので、分類コード31～36の6個のタイプに分類される。

D型……状況判断力と動作機能は水準以上の評価を得ており、精神安定度（性格）だけが水準以下の評価の組合せによって分類されたもので、分類コード41～45の5個のタイプに分類される。

E型……各性能ともにすべてが水準以上の評価を得たもの。分類コード50の1個だけである。

(2) 基本類型の年齢分布

5個の基本類型の年齢分布(表6-9)をみると、まず20歳未満ではA・B型傾向を示し

表6-9 適性類型の年齢分布

年齢 類型	～19	20～29	30～39	40～49	50～	計
A	2,370 (30.4)	905 (17.5)	219 (19.4)	267 (32.8)	93 (22.9)	3,854 (25.2)
B	2,758 (35.3)	630 (12.2)	193 (17.1)	121 (14.9)	63 (15.5)	3,765 (24.9)
C	365 (4.7)	784 (15.2)	146 (13.0)	86 (10.6)	61 (15.0)	1,442 (9.4)
D	1,953 (25.0)	2,349 (45.5)	426 (37.8)	265 (32.6)	162 (39.8)	5,155 (33.7)
E	358 (4.6)	496 (9.6)	142 (12.6)	74 (9.1)	28 (6.9)	1,098 (7.2)
計	7,804 (100)	5,164 (100)	1,126 (100)	813 (100)	407 (100)	15,314 (100)

ている。つまり、A型（30.4%）とB型（35.3%）で全体の65%余りを占めており、資質の低下している者、とりわけ状況判断力の低い者の多いことが特徴である。

20歳～39歳では、D型傾向が強い者が多く40%前後を占めている。つまり、能力的な要素については水準以上にありながら、精神安定度(性格不安)が低い者が多いという特徴を示している。しかし、E型の者が10%前後みられるところから、資質的には最も安定した年齢層であるといえる。

40歳以上ではA・D型傾向が強く示されている者が多い。つまり、40歳～49歳のグループではA型（32.8%）とD型（32.6%）の者で全体の65%余りが占められ、50歳以上のグループでも、A型（22.9%）とD型（39.8%）の者で全体の63%が占められている。

このことから、高年齢層のグループは資質の劣る運転者と能力はあっても精神安定度の低い者が多いといえる。そして、50歳以上になると能力的な低さよりも、性格の不安定傾向（39.8%）が一段と強く示されている。

(3) 適性プロフィールによる違反の分析

5個の基本類型と違反者率の関連（図6-16、表6-10）をみると、適性上最も問題の多いA型は48.1%で、最も違反者率が高い。次いでB型が45.1%とつづき、能力的要素の中でも状況判断力の劣る運転者に違反の多いことがわかる。

C型（38.4%）とD型（37.3%）が次に続いているが、この2つの類型は極めて近接した違反者率を示している。違反者率の最も低い類型がE型で32.9%であるが、A型と比較すると15%も低くなっている。

次に違反回数別に基本類型と違反者率の関連（図6-17、表6-11）をみると、違反1回群では各類型間に違反者率の差異はほとんど認められない。しかし、累犯者の場合（違反2回及び3回以上）では明らかに群間差がみれる。すなわち、違反2回群ではA型（11.6%）及びB型（11.1%）に対してE型（7.4%）の違反者率がわずかに低い傾向にある。そして、違反3回以上群ではA型（11.9%）およびB型（9.3%）とE型（4.6%）を比較すると、A型及びB型はE型の約2倍も高い違反者率を示していることがわかる。

このことから、違反に対する累犯傾向は基本類型間に明らかに差異が認められ、適性上問題のある資質の低い者がより多くの違反をしているといえよう。このことは、年齢別に比較した

表6-10 各類型の事故・違反者率

違反(事故)者率	A											C						D					E	
	11	12	13	14	15	16	17	小計	20	B	31	32	33	34	35	36	小計	41	42	43	44	45	小計	50
違反	45.3	44.1	50.6	49.1	48.0	50.4	42.0	48.1	45.1	20	37.3	44.3	37.1	50.0	44.1	33.3	38.4	34.7	38.4	40.0	43.2	41.7	37.3	32.9
事故	1.31	1.39	1.53	3.33	1.16	1.77	1.56	1.53	1.36	1.36	1.29	1.30	1.15	1.47	1.45	1.03	1.24	1.17	1.34	1.21	1.35	1.14	1.21	1.21
事	4.5	5.8	3.6	3.8	4.0	4.9	4.9	4.8	4.5	4.5	2.8	1.8	3.3	0.0	2.9	2.4	2.6	2.8	1.5	2.7	3.0	4.3	2.6	2.6
故	3.8	0.3	0.7	1.0	6.7	2.3	1.3	1.1	0.9	0.9	0.6	0.3	0.8	2.9	0.0	0.8	0.6	0.8	1.1	1.3	2.2	0.3	0.9	1.0

(注) 数字は違反者率・事故者率

図6-16 適性類型と違反、事故

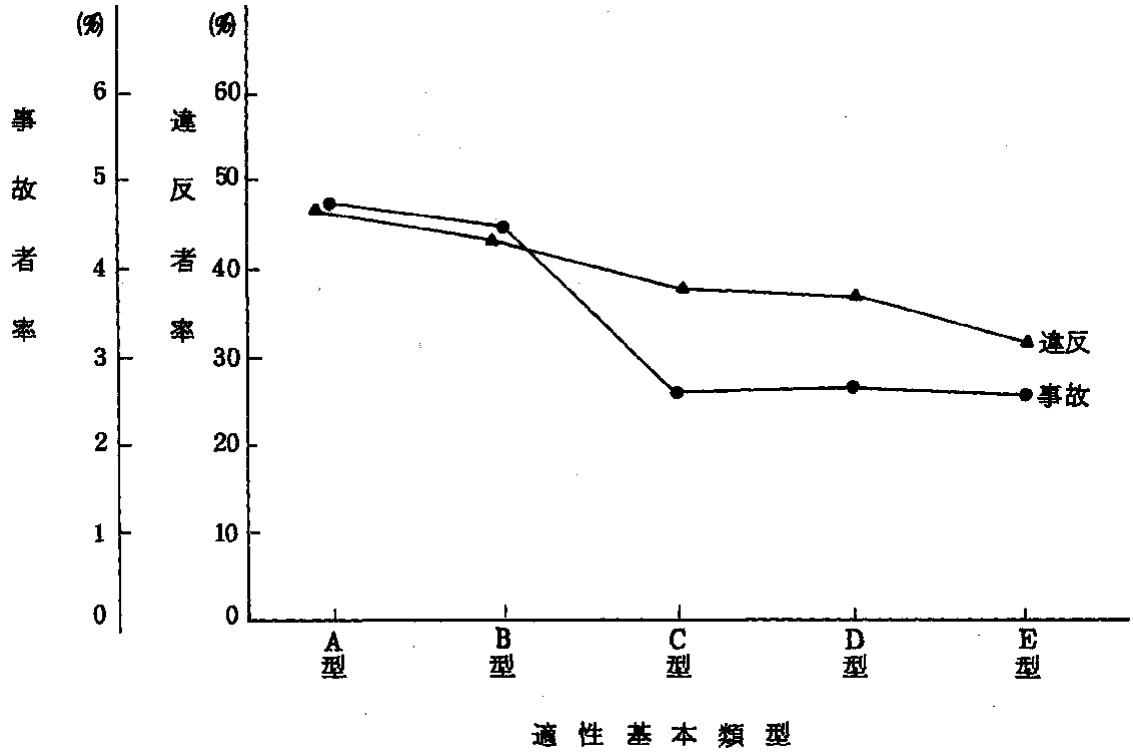


図6-17 適性類型と違反

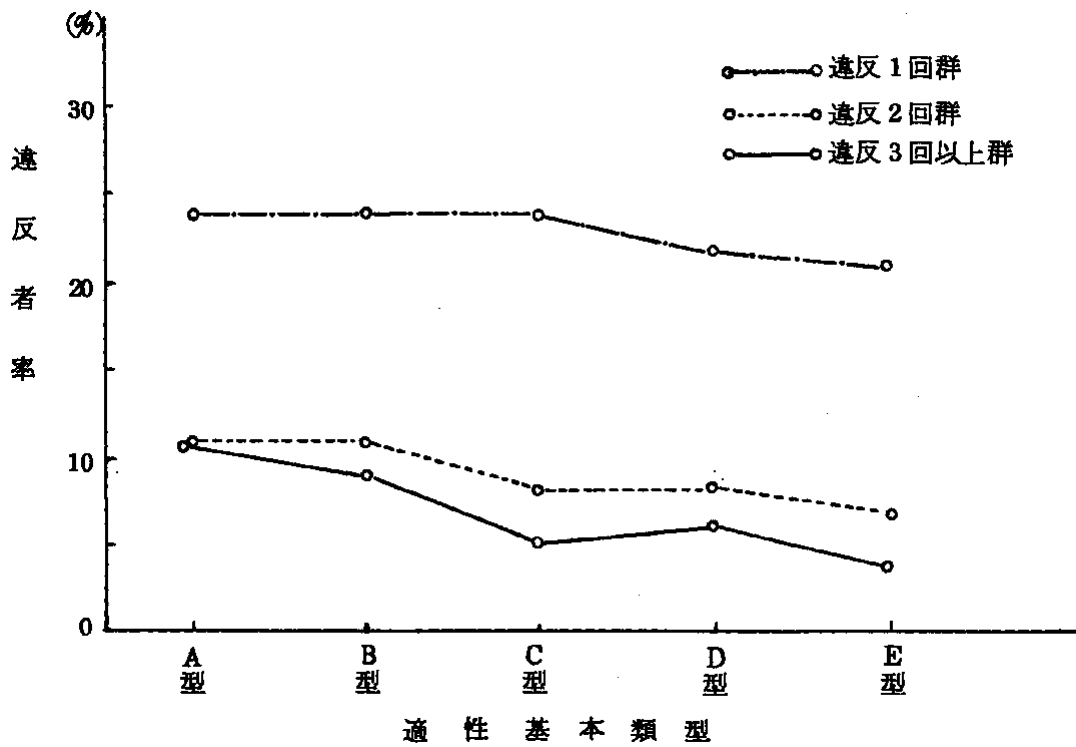


表6-11 基本類型と違反者率

違反回数 \ 類型	A	B	C	D	E
無違反者	1,999 (52.0)	2,068 (54.9)	888 (61.6)	3,234 (62.7)	737 (67.1)
違反1回	954 (24.8)	931 (24.7)	348 (24.1)	1,151 (22.3)	230 (21.0)
違反2回	444 (11.6)	417 (11.1)	123 (8.5)	460 (8.9)	81 (7.4)
違反3回以上	457 (11.9)	349 (9.3)	83 (5.8)	310 (6.0)	50 (4.6)
計	3,854 (100)	3,765 (100)	1,442 (100)	5,155 (100)	1,098 (100)

表6-12 違反者率上位のタイプ

順位	分類コード	基本類型	違反3回以上の累犯者率	人間像
1	13	A	17.0%	判断力劣り, 衝動的で攻撃的性格
2	16	A	12.4	判断力劣り, 情緒不安定であるが, 衝動抑止力あり
3	44	D	12.1	判断力, 衝動抑止力ともに十分であるが協調性欠く
4	11	A	10.9	判断力劣り, 衝動的で神経質傾向が強い
5	17	A	10.7	判断力, 衝動抑止力ともに劣るが, 情緒安定性あり
6	12	A	9.9	判断力劣り, 衝動的で回帰傾向あり
7	20	B	9.3	衝動抑止力, 情緒安定性は十分であるが, 判断力が劣る
8	45	D	8.9	判断力, 衝動抑止力は十分であるが, 感情高揚性が強い
9	15	A	8.0	判断力劣り, 衝動的で, 感情高揚性がつよい
10	35	C	7.4	判断力は十分であるが, 衝動的で感情高揚性がつよい

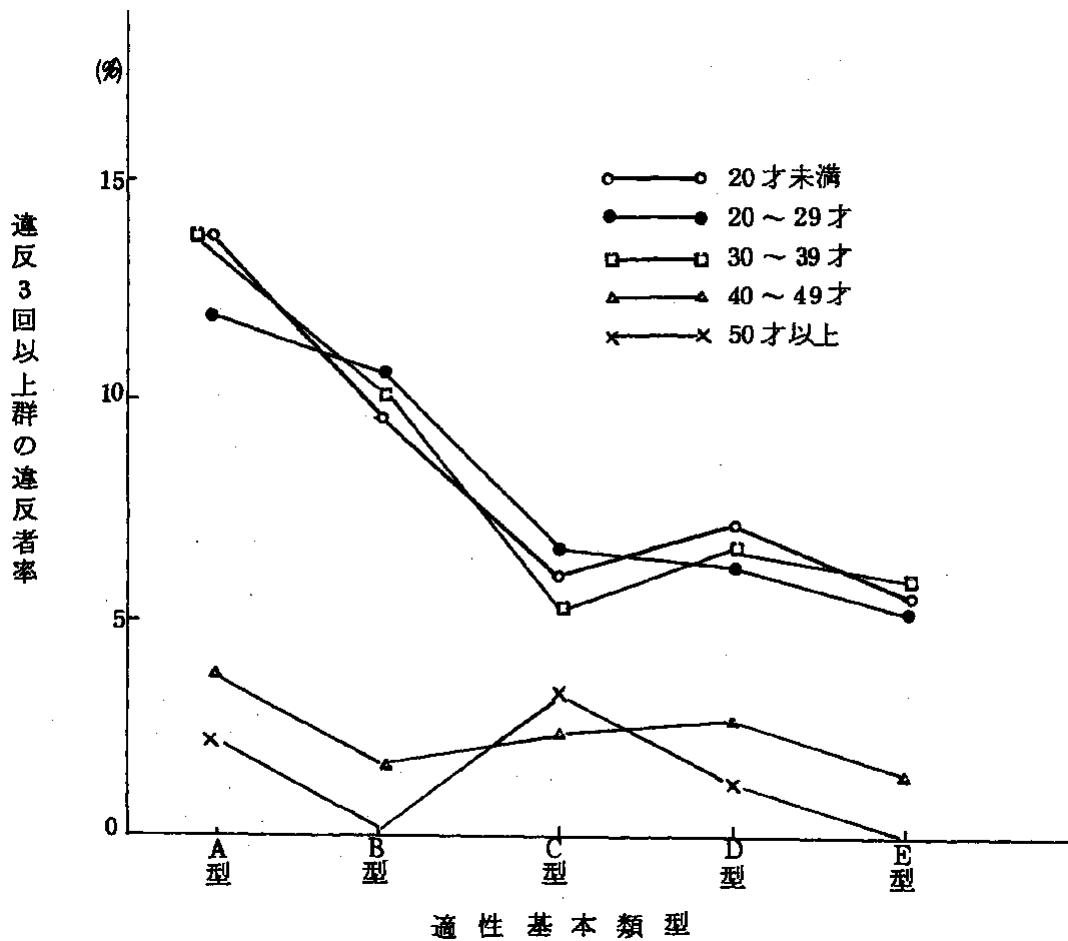
結果(図6-18))をみても、39歳以下では同様の傾向がみられた。

表6-12は、違反者率(違反3回以上群)の上位10位(全部で20タイプ)までを示したものである。違反者率が10%以上みられた5例中4例までがA型によって占められている。なかでも、状況判断力が低い上に、あせり気味の行動をとりやすく、周囲との同調が困難である攻撃的性格の強い運転者群(分類コード13)の累犯傾向が極めて顕著である。また、判断力、動作機能が低い上に神経質傾向及び回帰性傾向の強い運転者群(分類コード11、12)の累犯傾向も上位を占めている。また、状況判断力、動作機能が優れていても性格的に他者と

の協調性を欠く運転者群(分類コード44)や気分のおもむくままに行動しやすい運転者群(分類コード45)等にも累犯傾向が強いといえる。

総じて、知的水準が低く、せっかちで自己中心的な性格又は内向的で気分の変化のはげしい運転者が、また知的水準が高くても、他者との協調性を欠いたり、気分の高揚性の強い運転者がより累犯傾向を示しやすいといえる。図6-18は年齢別に基本類型と違反者率の関連をみたもので、高年齢者を除いては各年齢ともA型及びB型の違反者率が高率になっている。

図6-18 年齢別違反者率



(4) 適性プロフィールによる事故の分析

基本類型と事故者率の関連(図6-16、表6-10)をみると、適性上資質の低いA型に属する運転者が4.8%で最も事故率が高い。次いでB型が4.5%と続いている。C型～E型は、ほぼ2.6%で差異はみられないが、A及びB型に比べるとかなり事故者率が低くなっている。次に事故者率の上位10位までの各類型を抽出して比較してみると(表6-13)、10例

表6-13 事故者率上位10位のタイプ

順位	分類コード	基本型	事故者率	人間像
1	12	A	5.8	判断力劣り、衝動的で回帰傾向あり
2	16	A	4.9	衝動抑止力はあるが、判断力劣り、情緒不安定
3	17	A	4.9	情緒安定性はみられるが、判断力、衝動抑止力が劣る
4	11	A	4.5	判断力劣り、衝動的で神経質傾向あり
5	20	B	4.5	衝動抑止力、情緒安定は十分であるが判断力が劣る
6	45	D	4.3	判断力、衝動抑止力は十分であるが感情高揚性が強い
7	15	A	4.0	判断力劣り、衝動的で感情高揚性が強い
8	14	A	3.8	判断力劣り、衝動的で協調性に欠ける
9	13	A	3.6	判断力劣り、衝動的で攻撃的性格
10	33	C	3.3	判断力はいいが、衝動的で攻撃的性格

中7例までが状況判断力、衝動抑止力ともに劣り、しかも性格的に不安定傾向を有したA型によって占められていることがわかる。なかでも、状況判断力、衝動抑止性ともに劣り、しかも回帰性、神経質傾向といった性格的な不安定傾向を有したタイプの事故者率が比較的高いといえる。事故者率の高いA型に共通していることは、いずれも、状況判断力の低いことであり、B型が事故者率4.5%で第5位を占めていることから、知的能力のよしあしが事故発生的重要原因として働いていることが理解できる。

また、比較的事故者率の高いタイプとして、状況判断力、衝動抑止力等の能力的な性能の判定値に関係なく、気分のおもむくままに行動しやすい感情高揚性の強いタイプ（分類コード45、15）をも挙げることができる。

第7章 技能教習要因と違反・事故の関係

7-1 技能教習要因

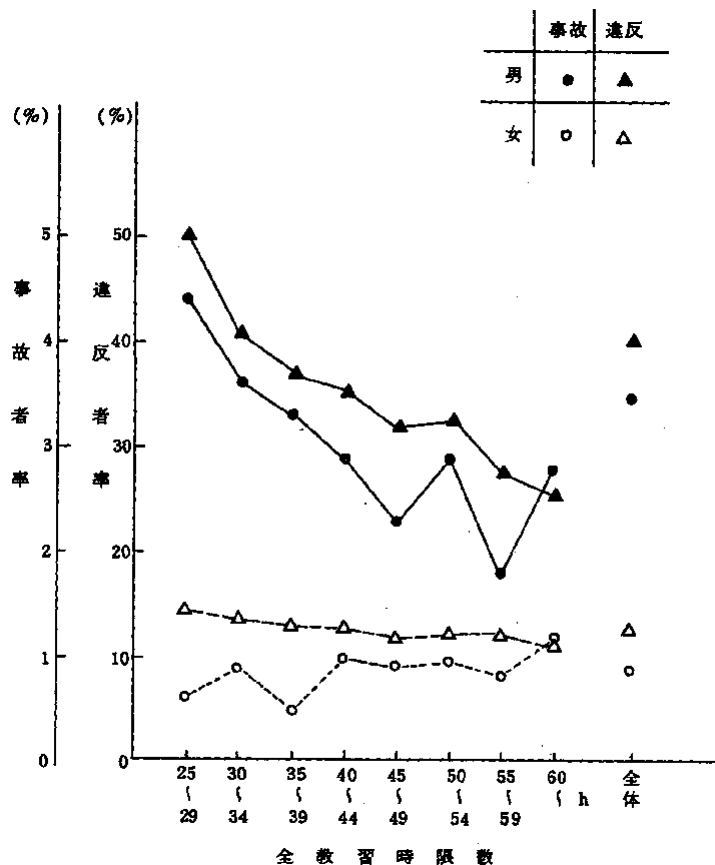
本調査研究で選定した技能教習要因は、免許を取得するために要した技能教習時限（自ら希望して行った自由教習を除く。）、無線指導装置による教習の有無、技能検定の受験回数、卒業検定の成績、卒業検定減点項目等があるが、本章では、全教習時限、教習進度類型（教習の第1段階から第4段階までの各段階の教習の進み具合で、調査対象者の平均時限を超える者を×、平均より少ないものを○として図7-9に示すような組合せでグループ化した。平均時限は、第1段階は5.9時限、第2段階は7.1時限、第3段階は14.9時限、第4段階は12.9時限である。）と卒業検定の成績の3つをとりあげ、違反、事故との関連について解析を行った。

7-2 技能教習要因と違反者率

(1) 全教習時限数と違反者率

全教習時限数と違反者率との関係は、図7-1のとおりである。教習時限が多くなるほど違

図7-1 全教習時限数と事故・違反者率



反者率が減少する傾向にあり、特に男性ではその傾向が強い。年齢要因による影響を考え、年齢に関し同様の関係を示したのが図7-2～7-3である。

図7-2によると、男性では、50歳代を除き29時限以下の違反者率が各年代とも最も高いが、35時限を超える者については各年代とも必ずしも前述の傾向がみられない。また、年代ごとの違反者率の差は大きく、平均値で18%から46%の間にある。女性では男性ほど年代によるバラツキはないが、29時限以下で25歳～39歳の違反者率が高い。図7-3によると男性では同一教習時限数の者を年齢により比較すると、各時限数とも若年層の違反者率が高いことがわかる。女性では25～29時限の25歳～29歳の違反者率が高いことと、50歳以上のサンプル数が少ないことから、特異な傾向を示していることを除きバラツキが少ない。

違反を反復する者の割合は図7-4～7-5のとおりで、男性では25～29時限のグループが、女性では35～39時限のグループが最も大きい。また、女性は男性に比べ違反をくり返えす率は少ない。

(2) 全教習時限数と違反内容

図7-6～7-7は全教習時限数と違反内容別の違反者率の関係を示したものである。男性では最高速度、その他、通行区分、信号無視等に蔚いて若干の凸凹はあるが、全教習時限が多くなるにつれ違反者率が減少する傾向にある。他の違反については特別な傾向はない。女性では最高速度、その他で前述のとおり傾向があるが、他の違反については特別な傾向はみられない。

参考までに教習所ごとの全教習時限と違反者率の関係を示すと図7-8のとおりである。

(違反内容に含まれる違反項目を表7-35に示す。)

(3) 教習進度類型と違反者率

図7-9に教習進度類型別の違反者率を示す。男性では順調型と第2段階×の途中伸び悩み型が高く、第3段階のみ○の前後半伸び悩み型が低い。一般的に言って順調型は違反者率が高く、不振型が低いといえよう。

女性では第1段階と第2段階が○の後半伸び悩み型、第2段階のみ×の途中伸び悩み型、第1段階と第3段階×の一進一退型が高く、第3段階のみ×の途中伸び悩み型、第2段階と第4段階が×の一進一退型が低く、男性のような明確な傾向はみられない。

图7-2 全教習時限数と違反者率（年令別）

- 18 ~ 19 (才)
- △ 20 ~ 24
- x 25 ~ 29
- 30 ~ 34
- ▲ 40 ~ 49
- 50 ~

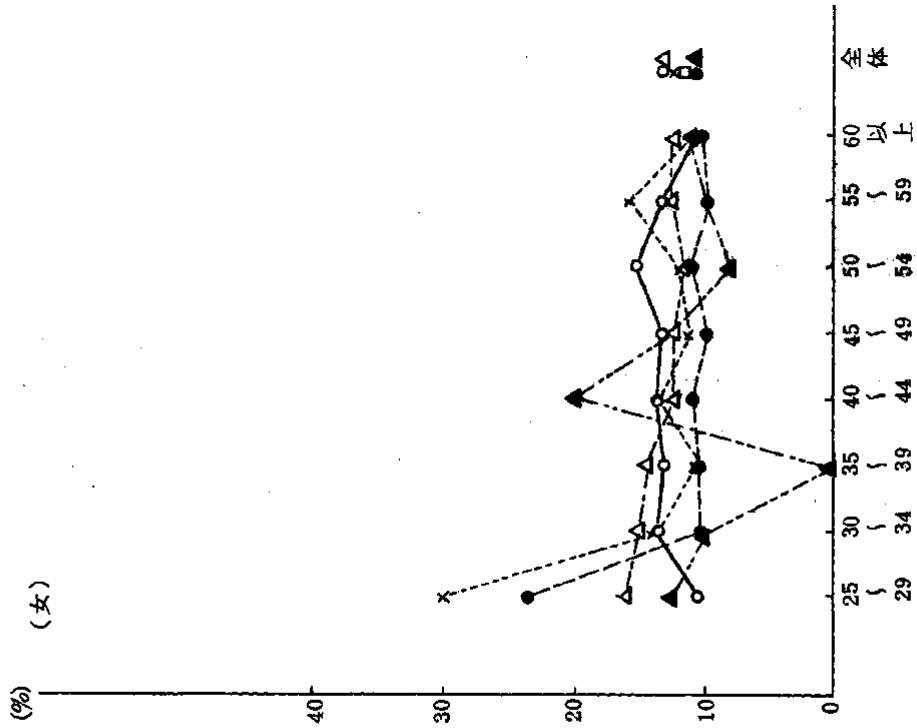
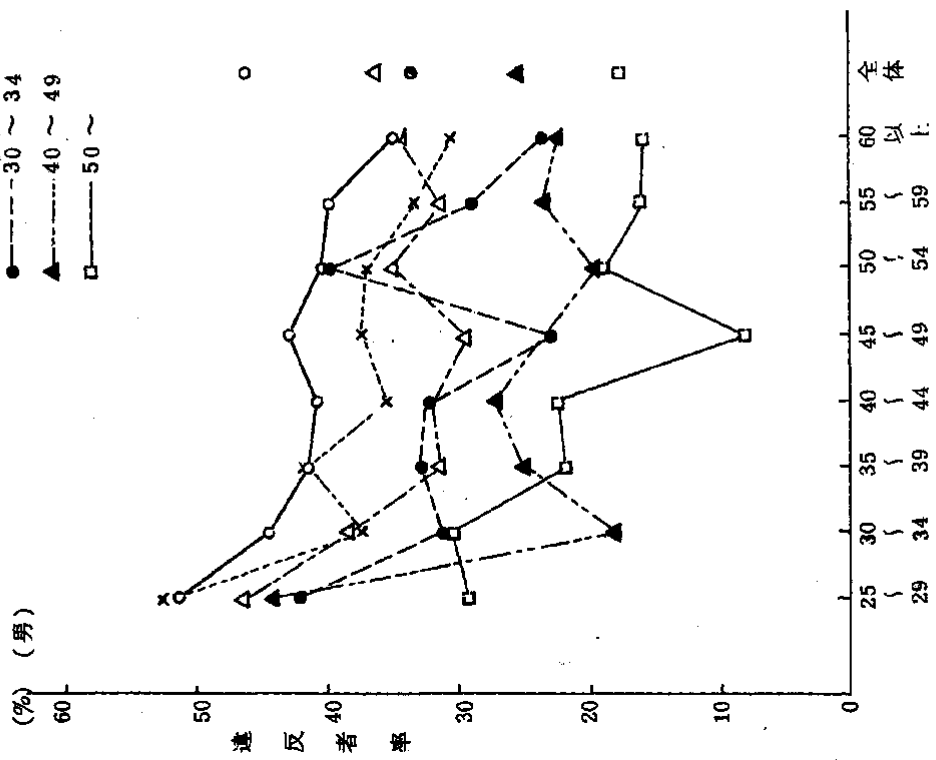


図7-3 年齢と違反者率（全教習時限別）

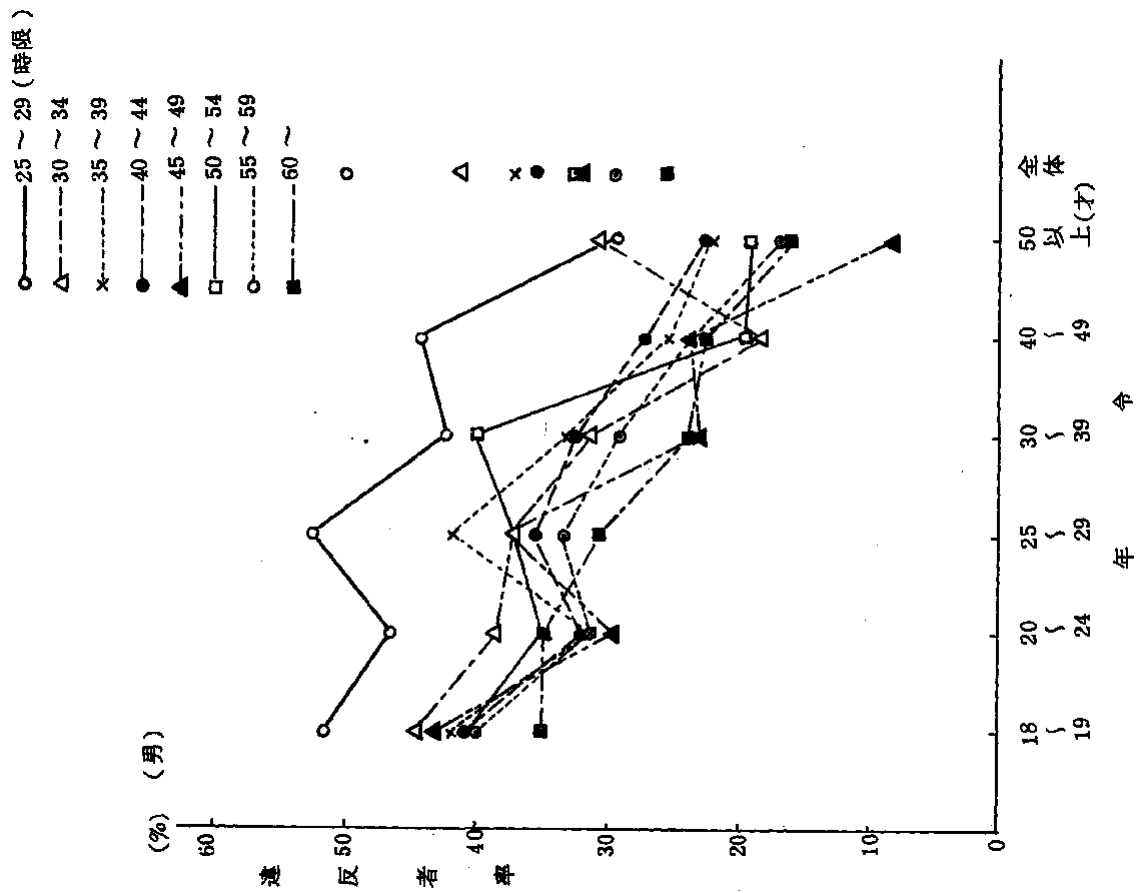


図7-4 全教習時限数と違反者率(違反回数別)(男)

教習時限	1 回	2 回	3 回以上
25 ~ 29 h	52.8%	25.3%	21.9%
30 ~ 34	57.4%	23.7%	18.9%
35 ~ 39	57.6%	24.2%	18.1%
40 ~ 44	63.3%	20.3%	16.4%
45 ~ 49	61.8%	22.4%	15.8%
50 ~ 54	65.4%	20.4%	14.2%
55 ~ 59	67.3%	19.5%	13.3%
60 ~	59.9%	23.7%	16.4%
平均	57.0%	23.8%	19.2%

図7-5 全教習時限数と違反者率(違反回数別)(女)

教習時限	1 回	2 回	3 回以上
25 ~ 29 h	85.3%	13.2%	1.5%
30 ~ 34	78.3%	14.6%	7.1%
35 ~ 39	76.0%	19.1%	4.9%
40 ~ 44	79.6%	15.8%	4.6%
45 ~ 49	80.5%	17.0%	2.5%
50 ~ 54	84.4%	11.0%	4.6%
55 ~ 59	79.0%	15.9%	5.1%
60 以上	79.6%	15.8%	4.6%
全体	79.8%	15.7%	4.5%

図7-6 全教習所時限数と違反内容(男)

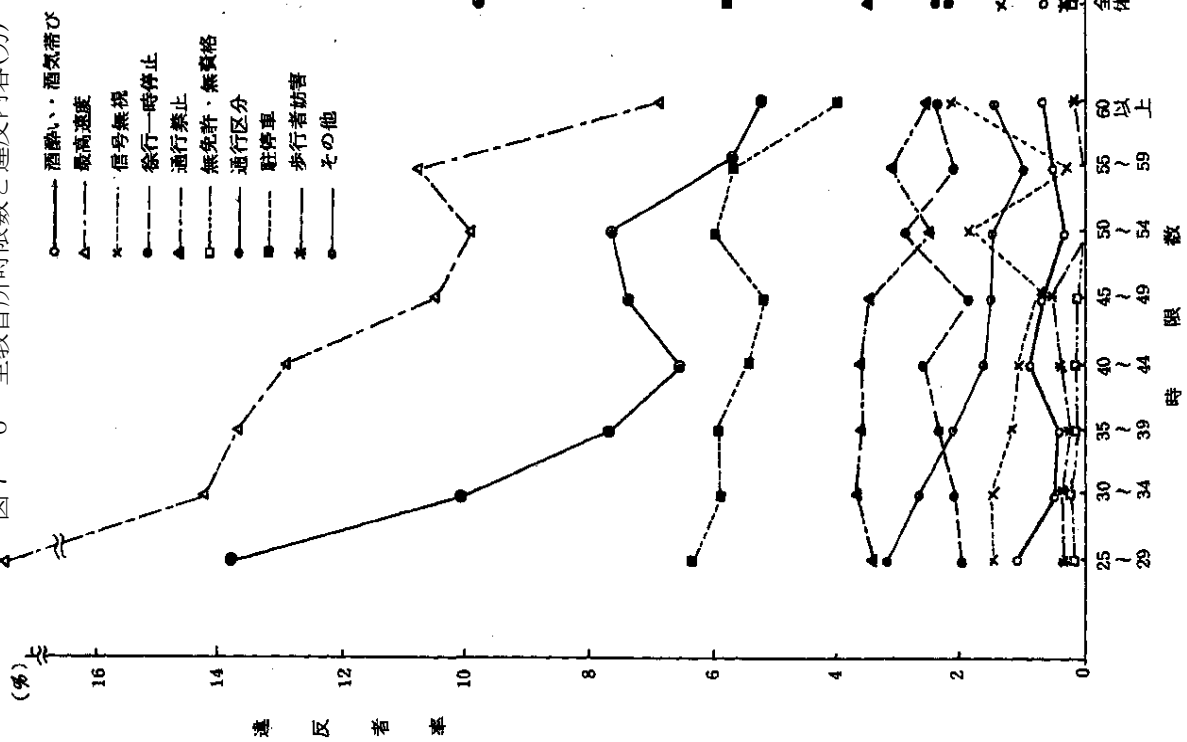


図7-7 全教習所時限数と違反内容(女)

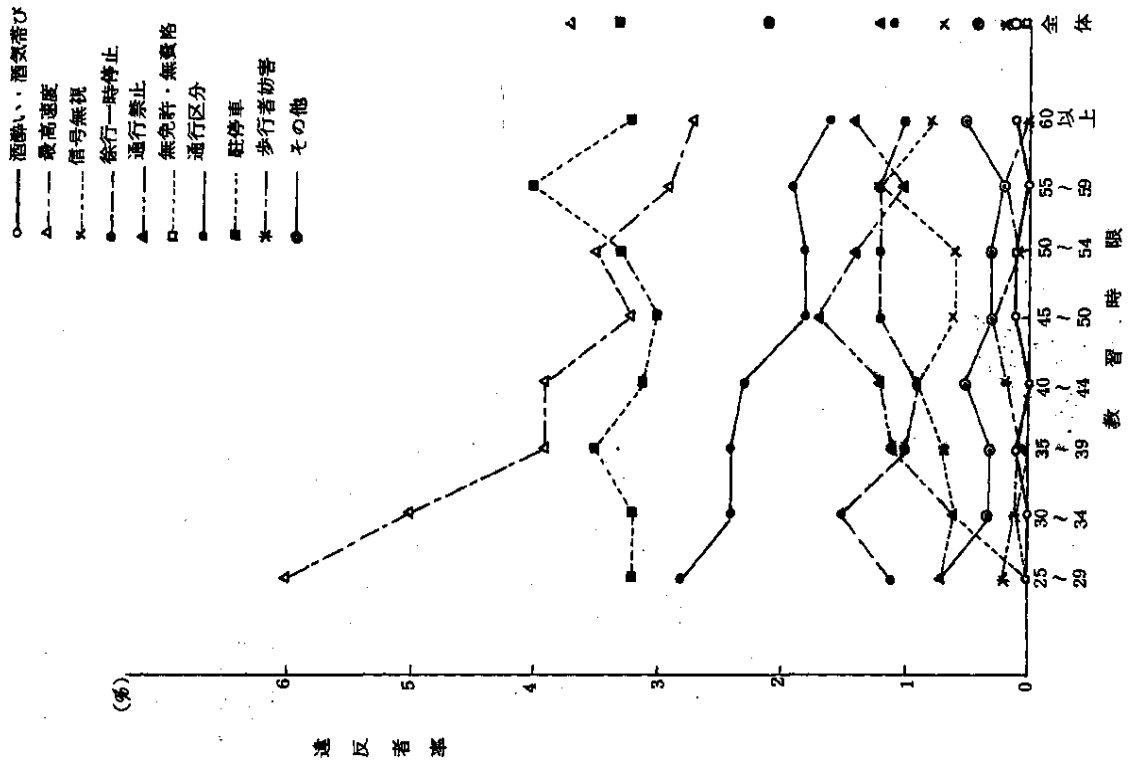
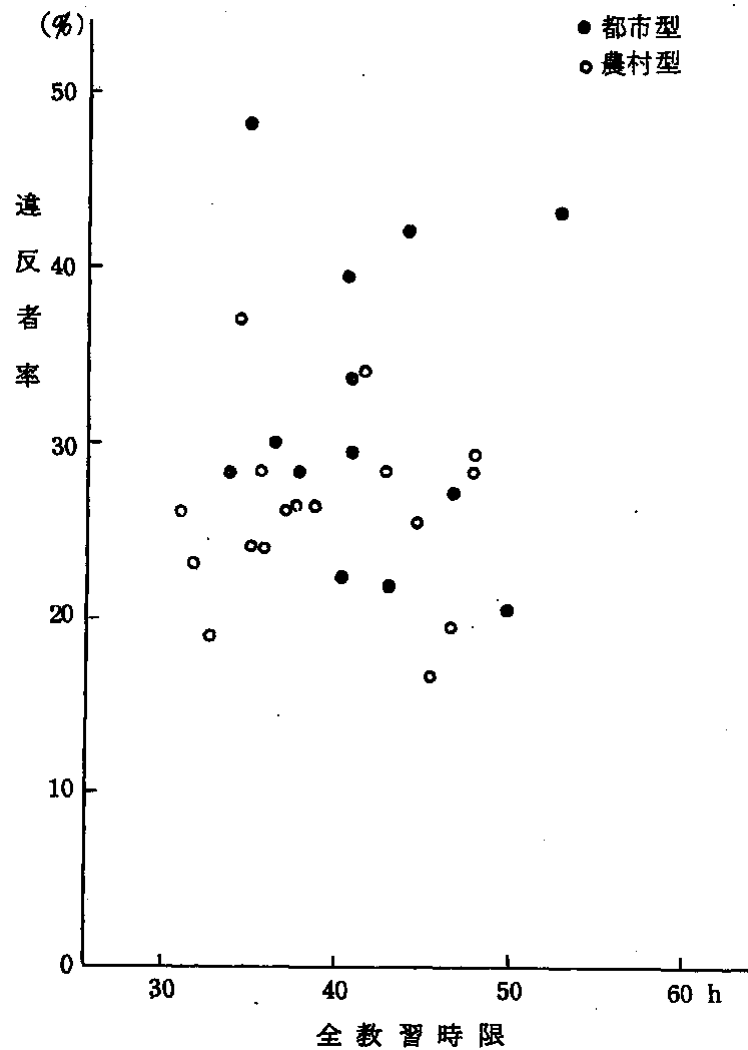


図 7-8 全教習時限と違反者率（教習所別）



(4) 教習進度類型と違反内容

図 7-10～7-11 は、教習進度類型と違反内容別の違反者率の関係を示したものである。男性では、最高速度違反と通行区分違反とが順調型と途中伸び悩み型に多い。駐停車違反は後半伸び悩み型と一進一退型に多く、徐行、一時停止違反が前半伸び悩み型と一進一退型に多い。

全般的に見て順調型には、最高速度違反や通行区分違反等の乱暴な運転による違反が多く、不振型には駐停車違反、徐行一時停止違反等が多い。

(5) 卒業検定の成績と違反

卒業検定成績と違反者率の関係は、図 7-12 のとおりである。男性は、成績が良い者程違反者率が高くなる。サンプル特性のところでも述べたように若い層程成績が良い傾向にあるのもこの一因であろう。女性にはこのような傾向はみられない。

事故	●	▲
違反	○	△
男		
女		

図7-9 学習進度類型と事故違反者率

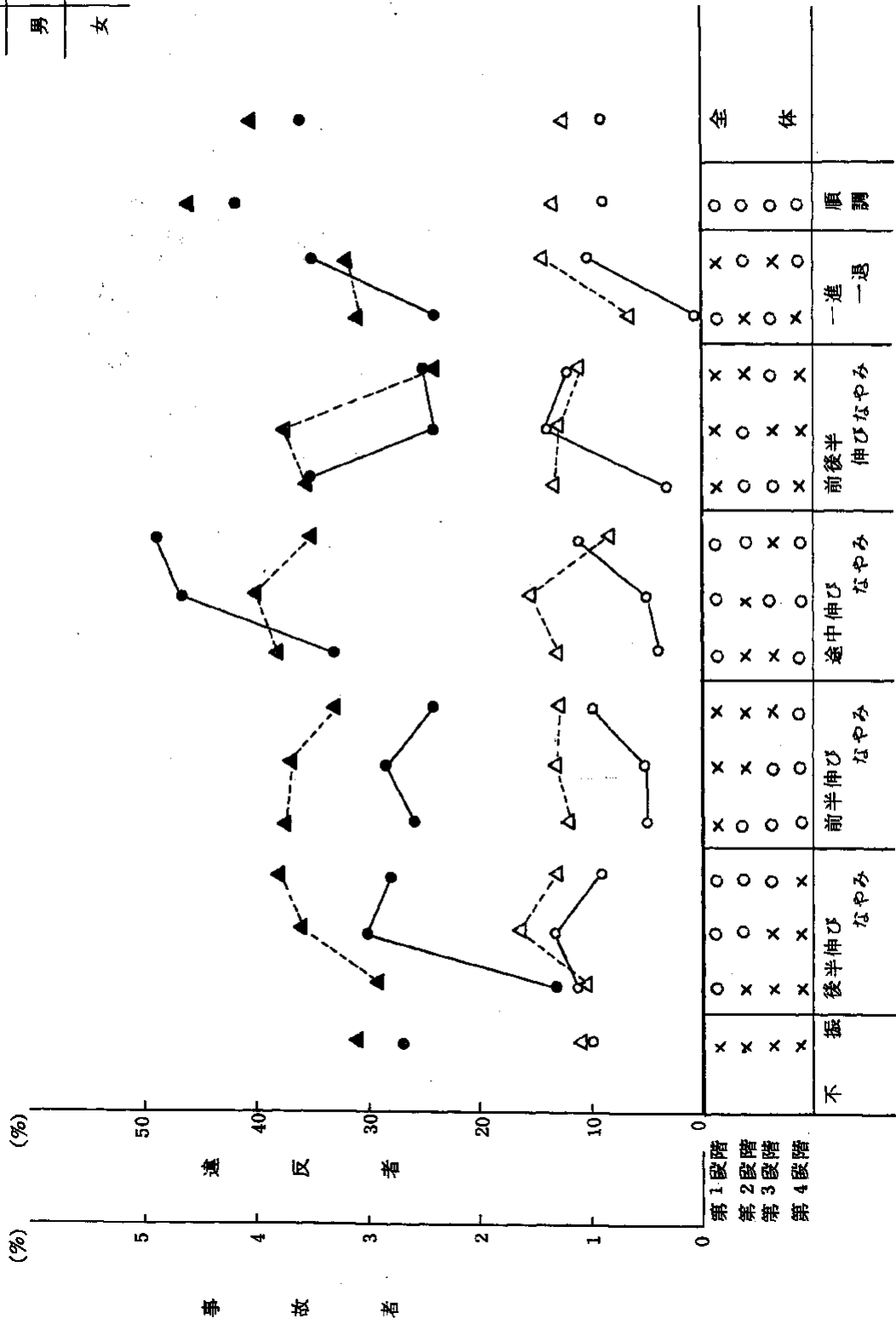


図7-10 教習進度類型と違反内容（男）

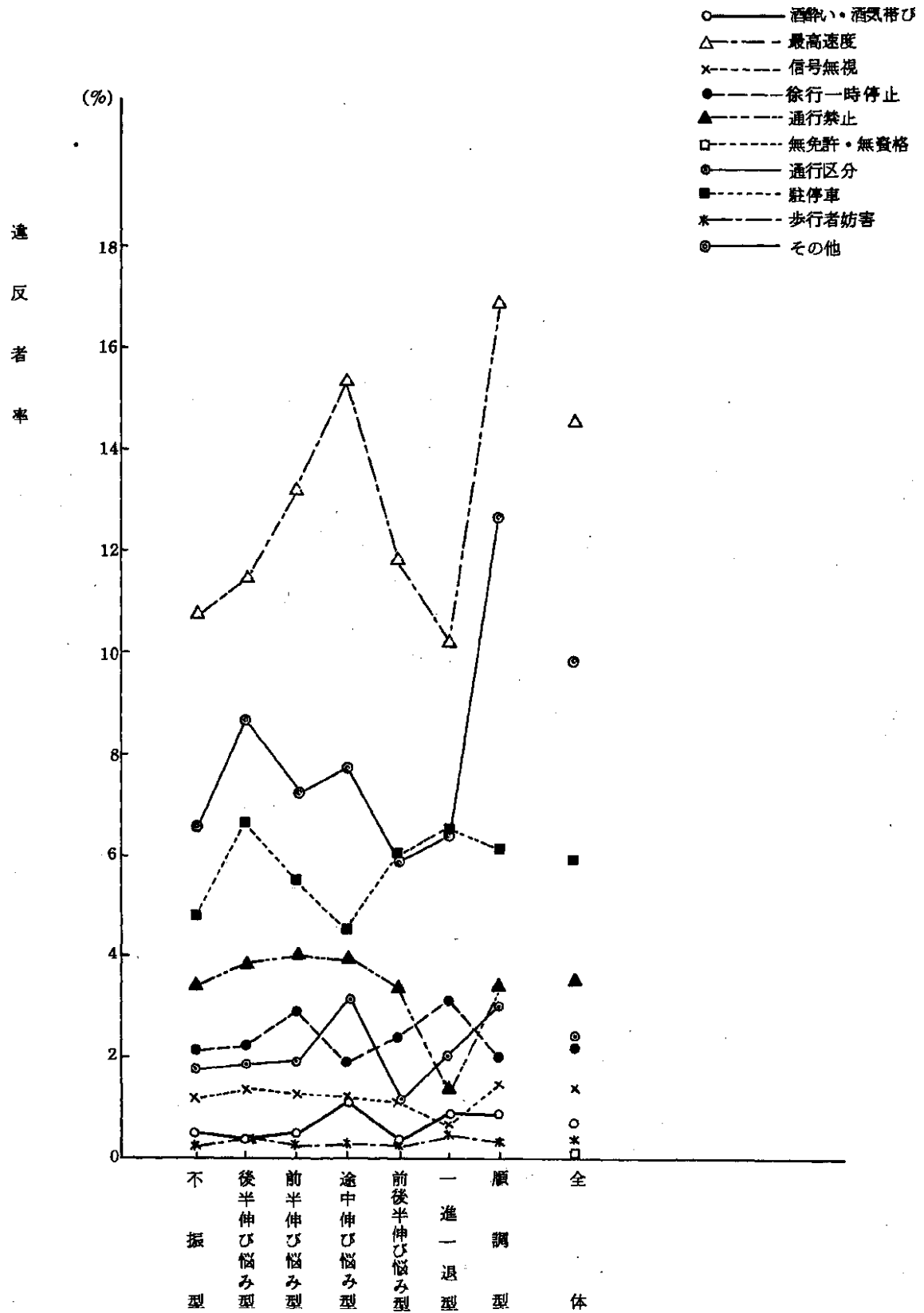


図7-11 教習進度類型と違反内容(女)

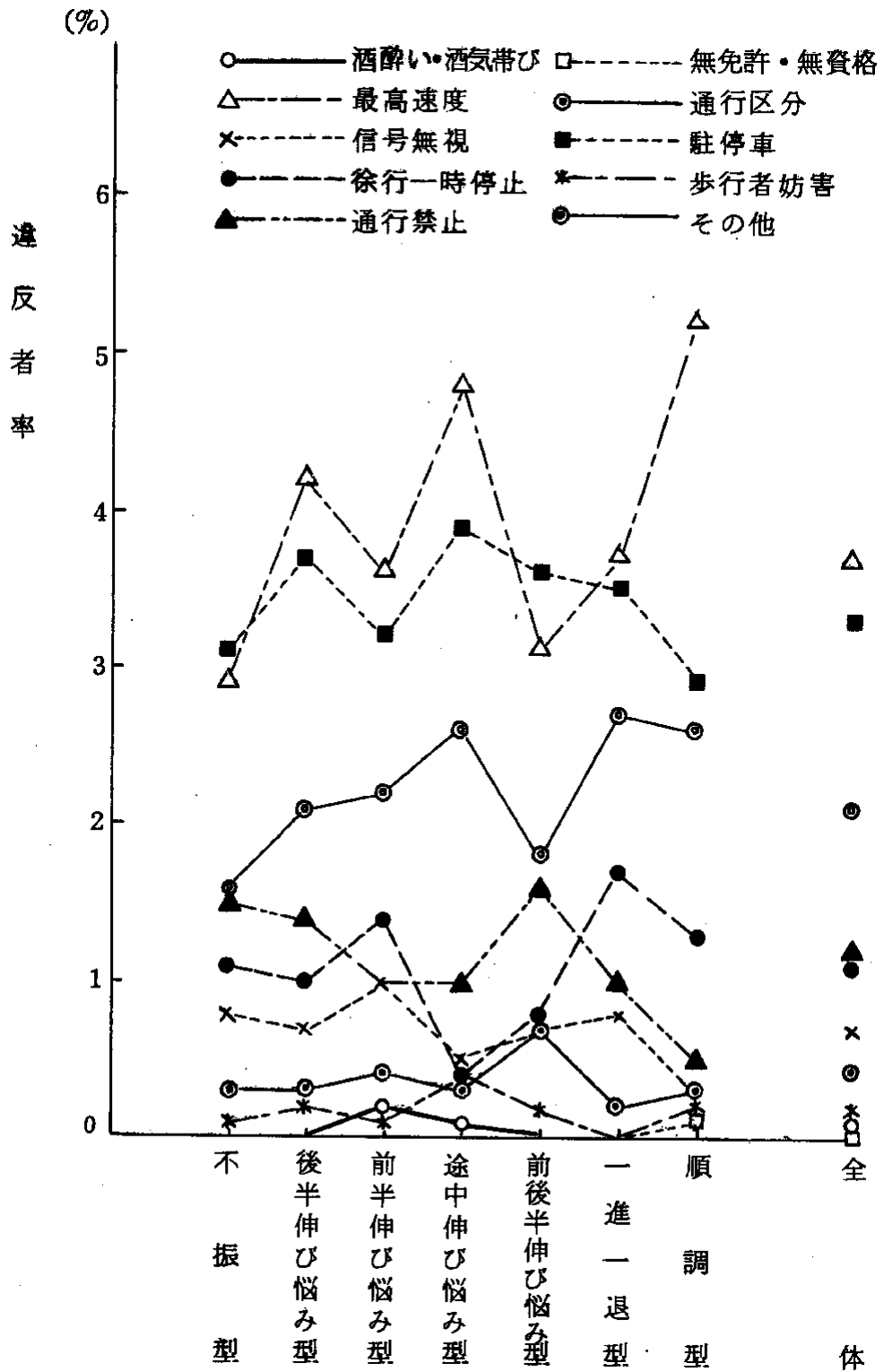


図7-12 卒業成績と事故・違反者率

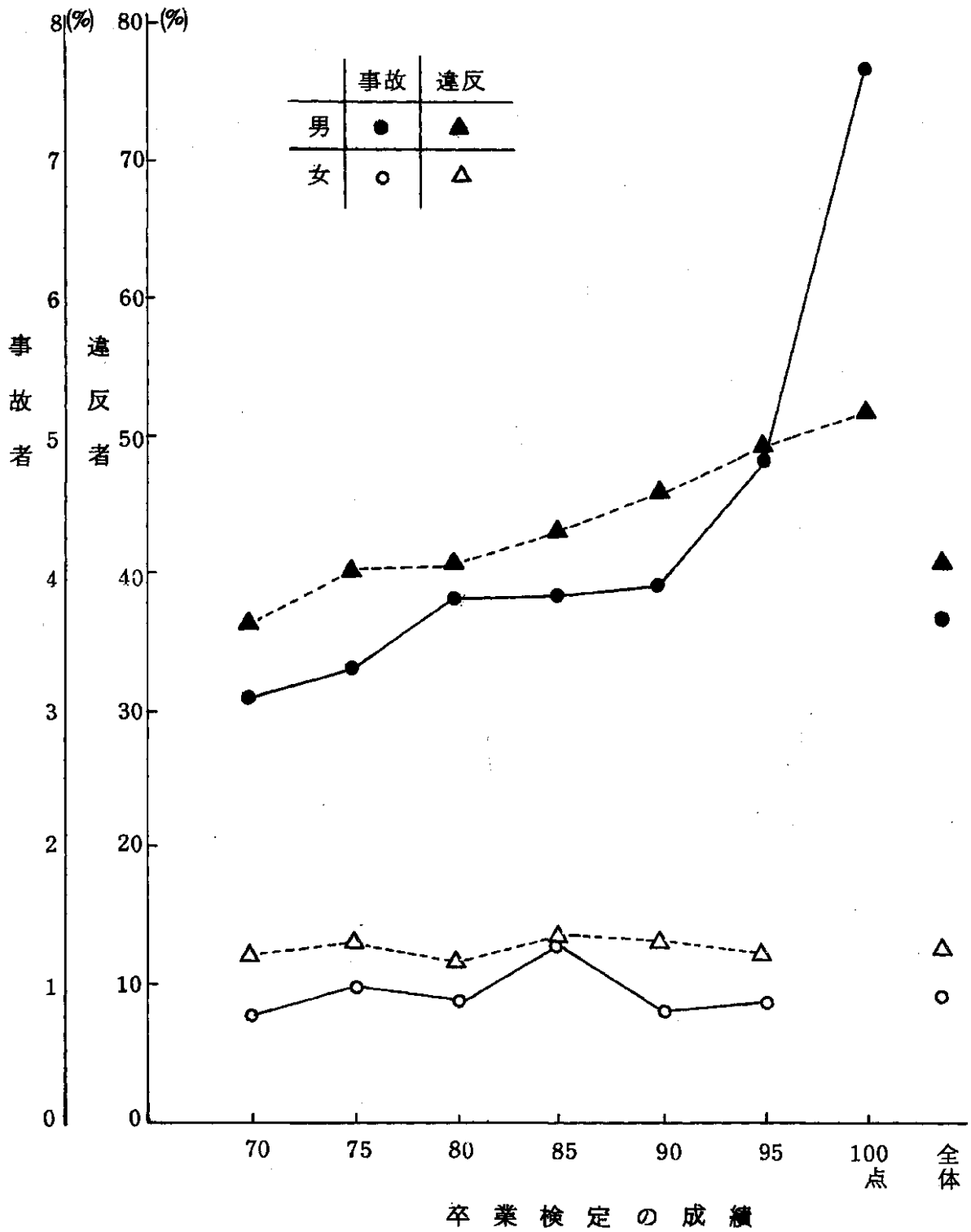


図7-13 卒検成績と違反内容(男)

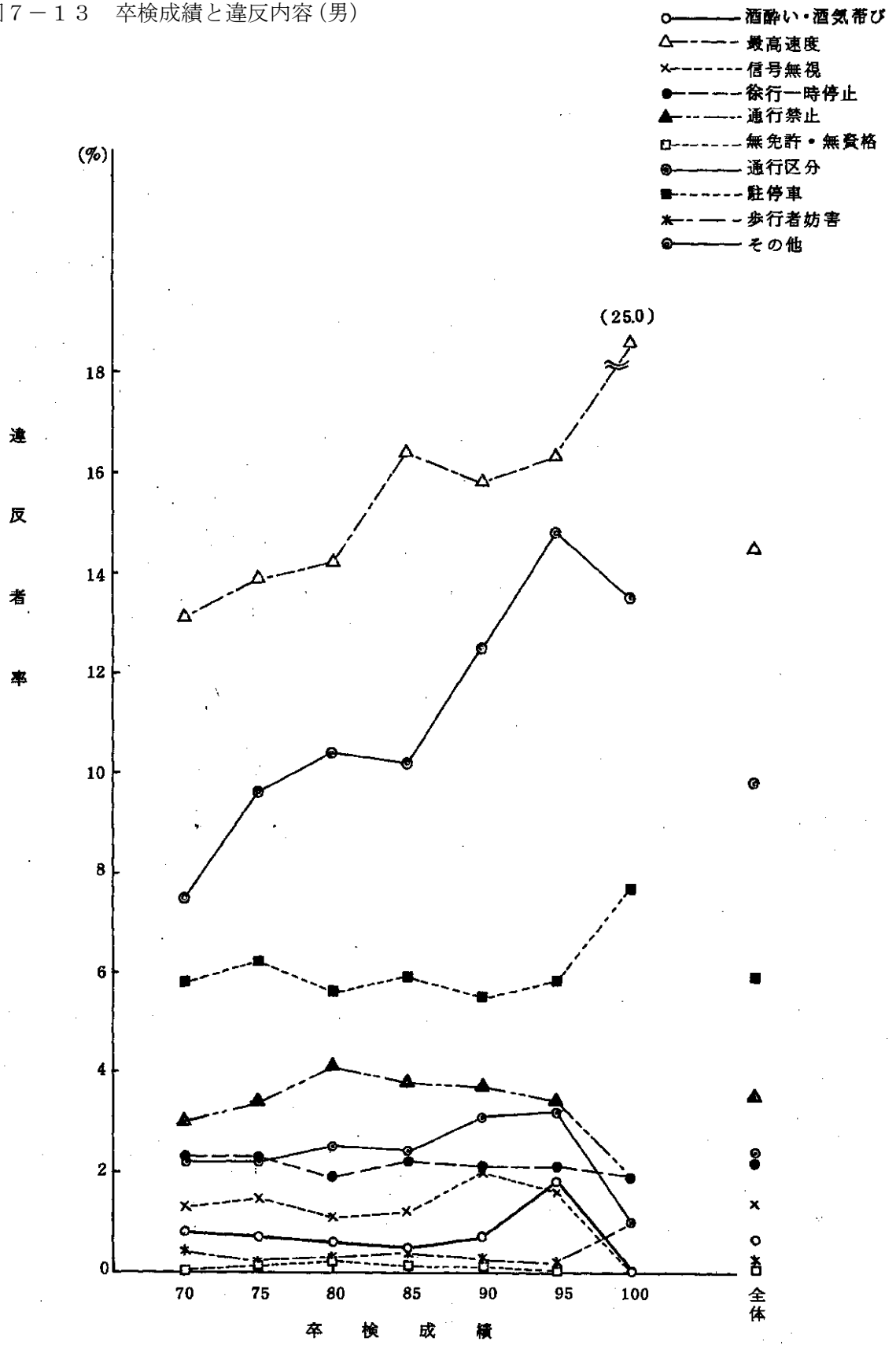
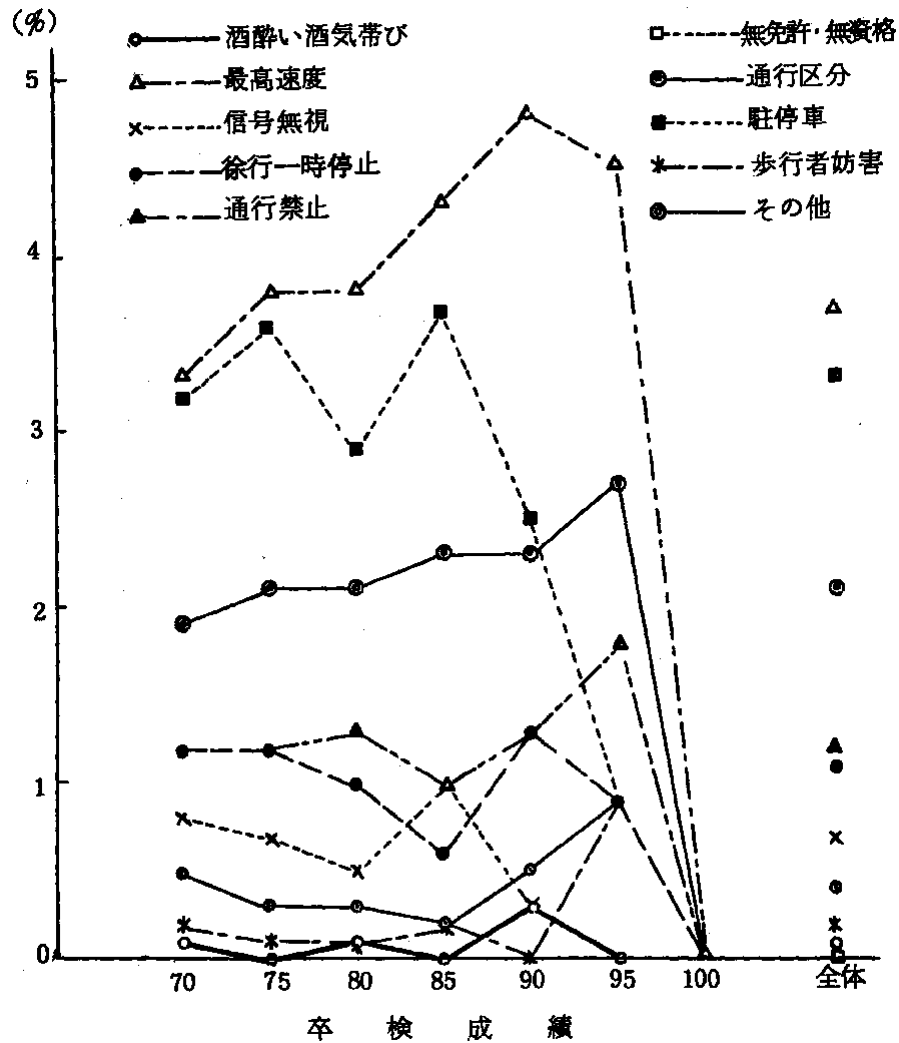


図 7-1 4 卒検成績と違反内容 (女)



(6) 卒業検定の成績と違反内容

図 7-1 3 ~ 7-1 4 は、卒業検定の成績と違反の内容について示したものである。男性、女性とも最高速度とその他の違反において、成績が良くなる程違反者率が高くなる傾向があるが、その他の違反ではそのような傾向はみられない。

7-3 技能教習要因と事故者率

(1) 全教習時限数と事故者率

図 7-1 は、全教習時限数と事故者率の関係を示したものである。男性では 49 時限以下で教習時限数が多くなる程事故者率が減少する傾向にある。女性にはそのような傾向はなく、35 ~ 39 時限のグループが最も低く、60 時限以上かかったグループが最も高い。年齢要因によ

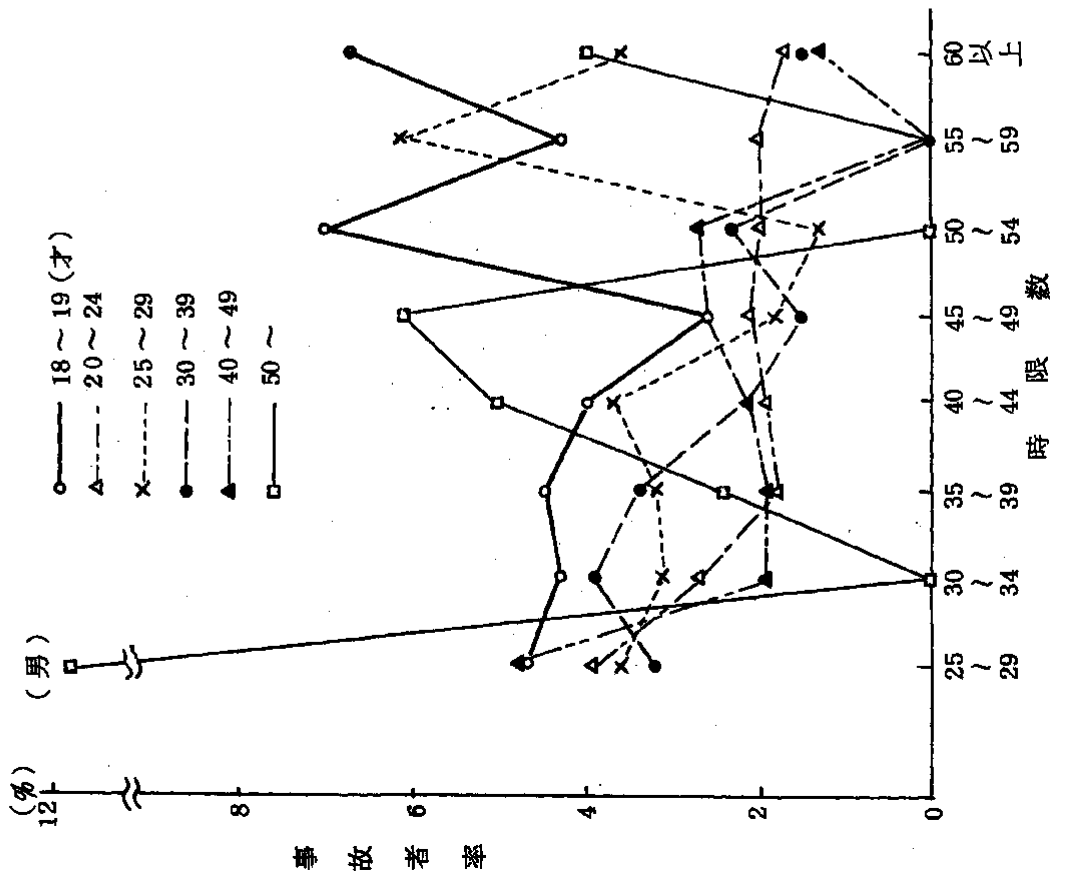
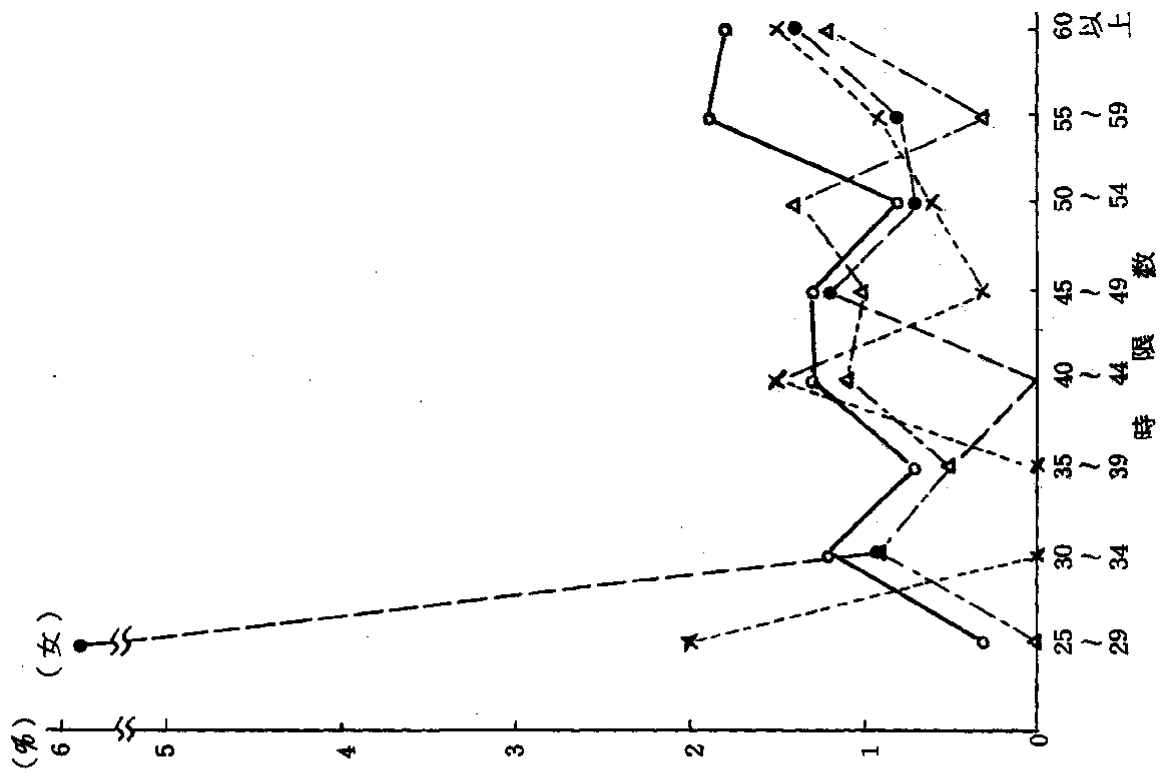
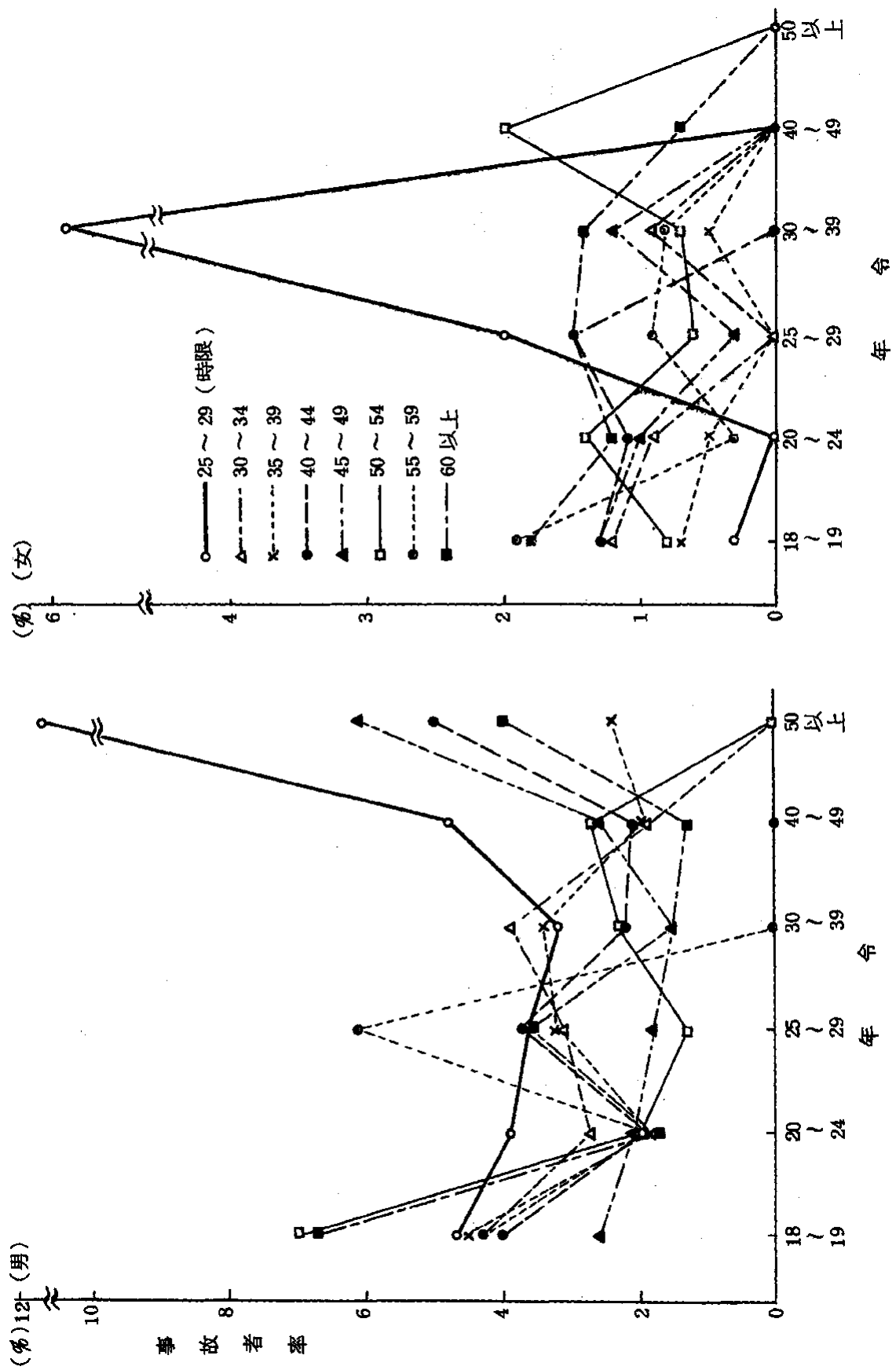


图7-1.5 全教習所時限數と事故者率(年令別)

図7-16 年齢と事故者率 (全教習時限別)



る影響を考え、年齢に関し全教習時限と事故者率の関係を示したのが図7-15～7-16である。

図7-15で、男性は50歳以上のグループの25～29時限の事故者率が高いこと、30歳～39歳のグループが教習時限が長くなると事故者率が減少していることを除き、各年代とも教習時限数と事故者率の間には、特別な関連は見出せない。女性では、18歳～24歳のグループが教習時限数が多くなるとともに、事故者率も高くなる傾向にあるのが男性と異なった現象であろう。また、図7-16において、男性では25～29時限のグループの50歳以上、教習時限の多いグループの18歳～19歳が事故者率が高いことがわかる。女性では、25～29時限のグループの30歳～39歳の事故者率がきわ立っている。

(2) 全教習時限と事故時の違反内容

図7-17～7-18は、全教習時限と事故時の違反内容について示したものである。男性のその他と安全運転義務違反で54時限以下では、教習時限数が多くなる程事故者率が低くなる傾向にあるが、他の違反では絶対数の少ないこともあるが、特にそのような傾向はない。女性では、男性のような特異な関連は見られない。(事故時の違反内容に含まれる違反項目を表7-36に示す。)

(3) 全教習時限数と事故初発時期

図7-19～7-20は、教習時限数別の事故初発時期(免許取得後の1年間で何ヶ月目に事故を初めて起したか。)を示したものである。

全体としては、免許取得後毎月同じような率で事故が発生しているが、男性の教習時限35～39時限のグループと女性の25～34時限のグループが、比較的早い時期に事故が多く、男性の50時限以上と女性の40～44時限と50時限以上のグループが、比較的初発時期が遅い。

参考までに教習所ごとの全教習時限と事故者率の関係を図7-21に示したが、特に相関はみられない。

(4) 教習進度類型と事故者率

図7-9は、教習進度類型と事故者率の関係を示したものである。男性では、順調型と第2段階、又は第3段階のみが×の途中伸び悩み型が事故者率が高く、第1段階のみ○の後半伸び悩み型が低い。違反者率と同様に順調な者が高く、不振な者が低いが、これは年令的な要素の

図 7-17 全教習時限と事故時の違反内容 (男)

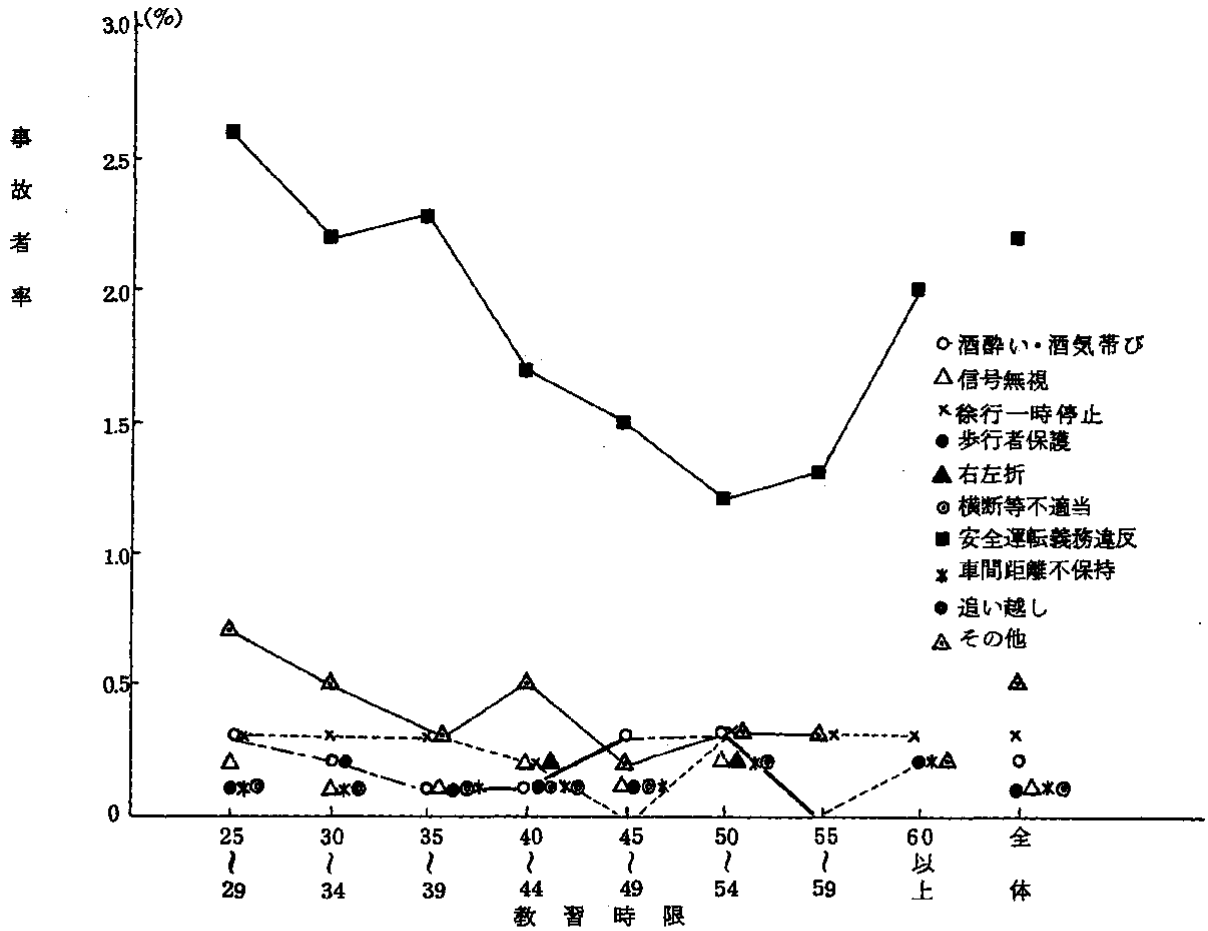


図 7-18 全教習時限と事故時の違反内容 (女)

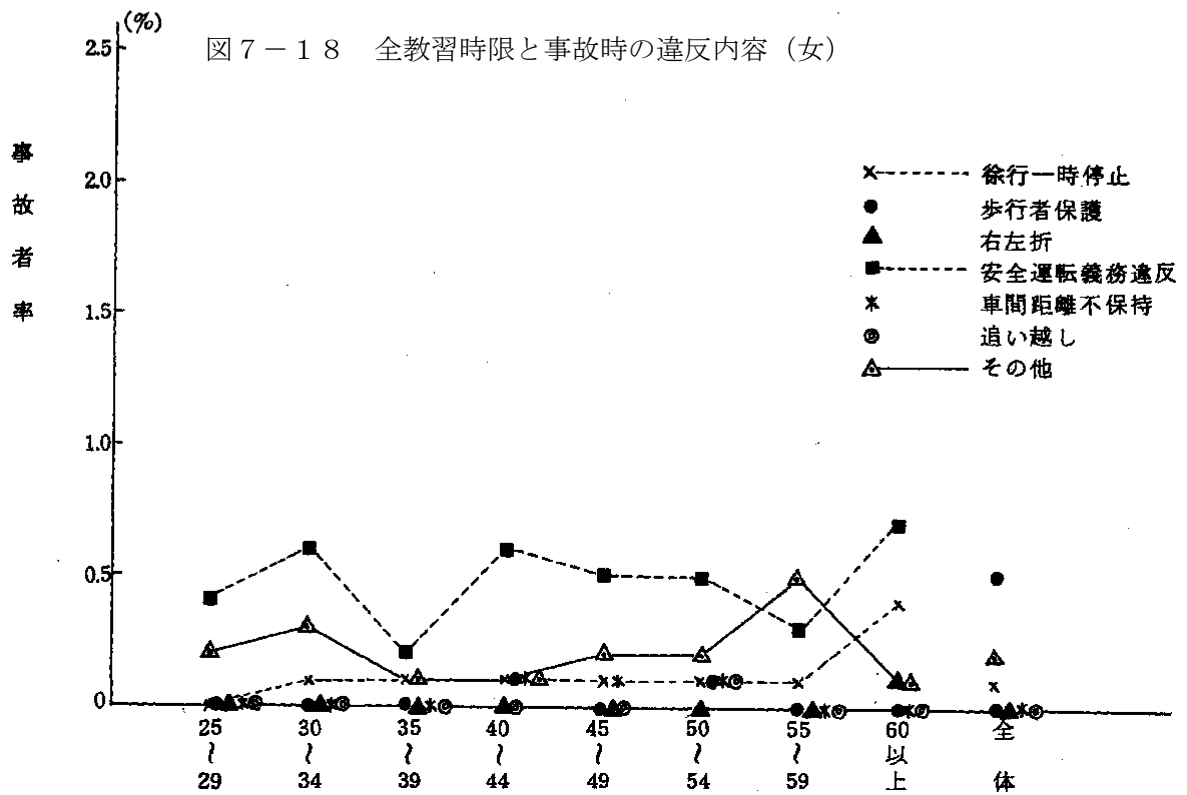


图 7-19 全教習時限数別事故初発時期

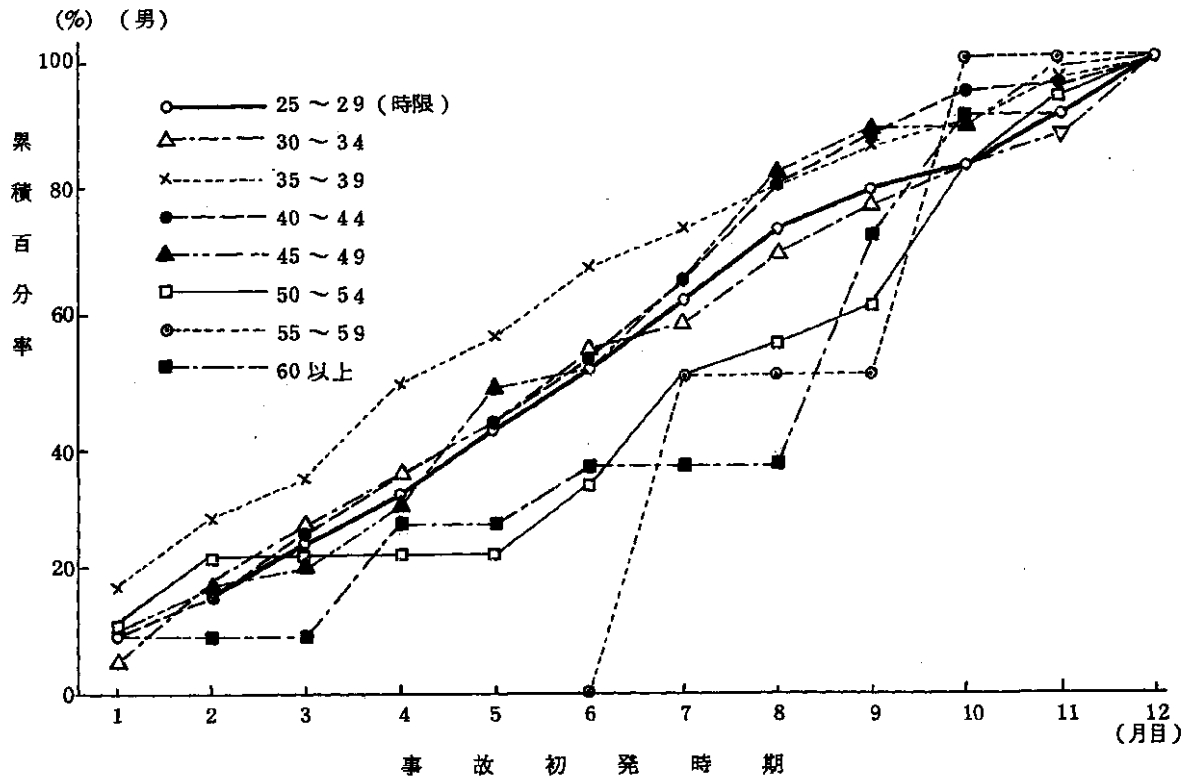
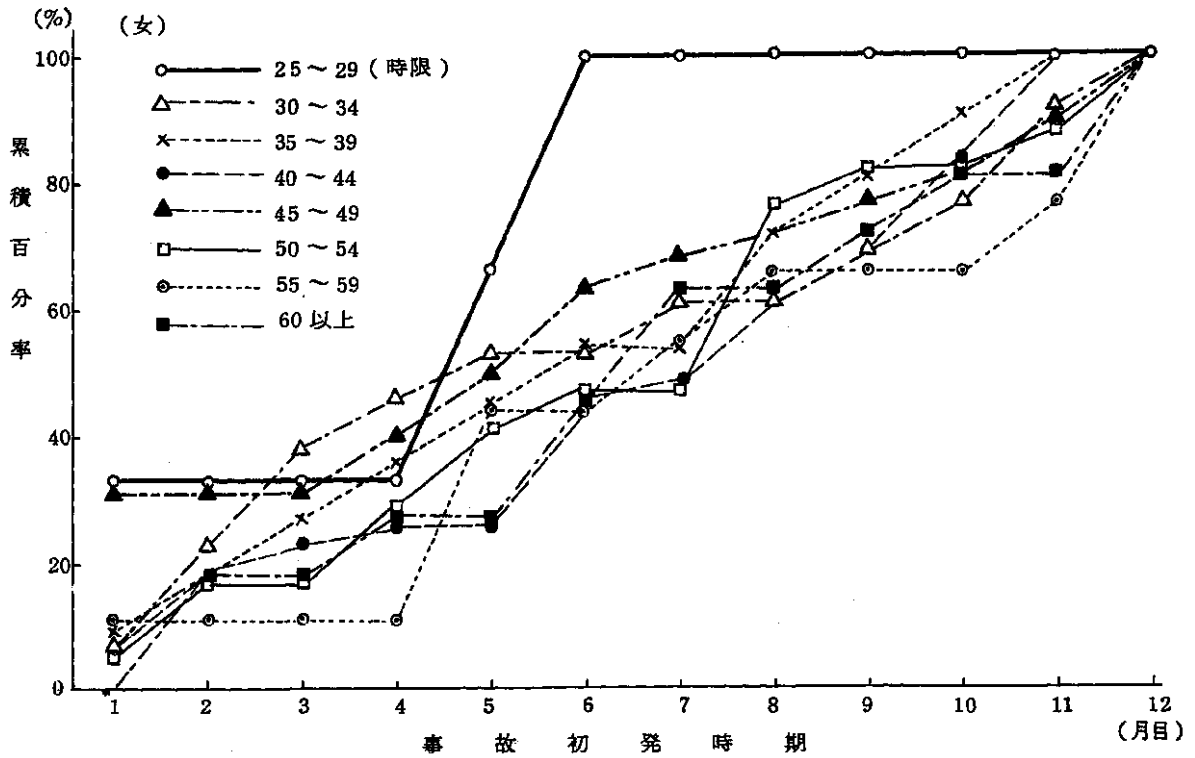
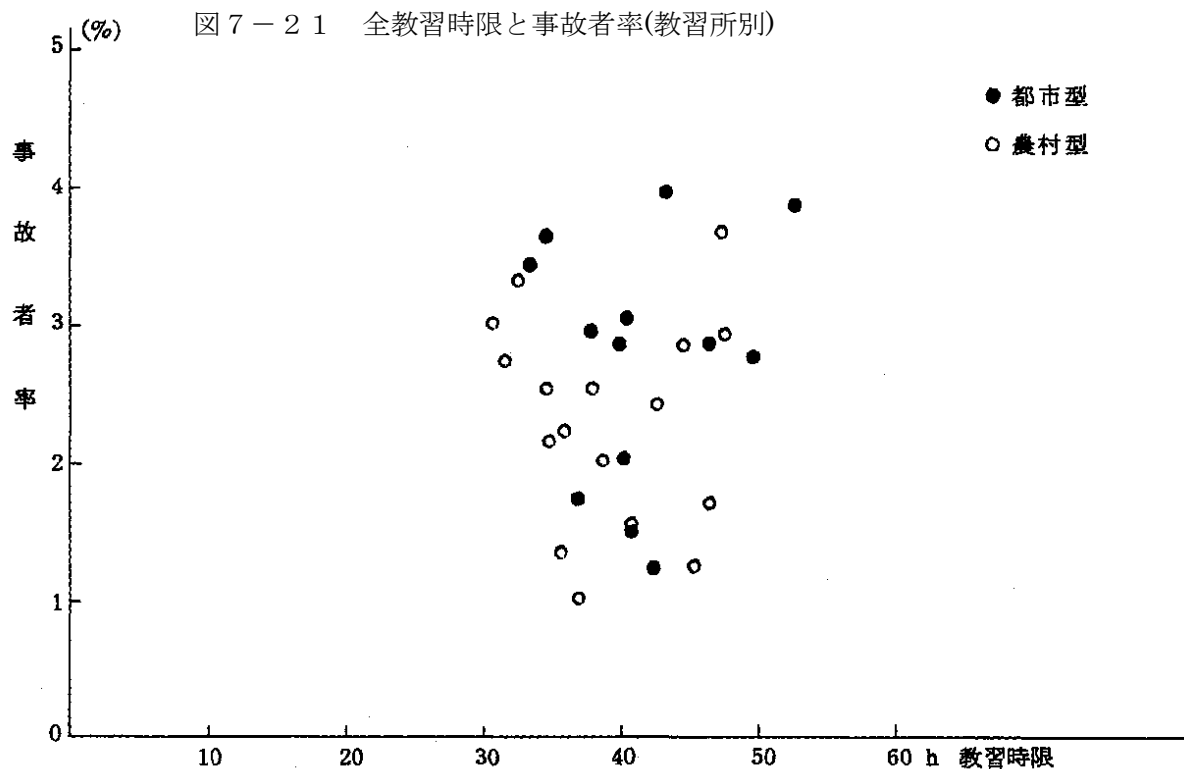


图 7-20 全教習時限数別事故初発時期





影響も大きいと考えられる。

女性には、男性のような特異な傾向はみられない。

(5) 教習進度類型と事故時の違反内容

図7-22～7-23は、教習進度類型と事故時の違反内容を示したものである。安全運転義務違反は途中伸び悩み型と順調型に多い。徐行違反、一時停止違反では不振型、一進一退型に多い。酒酔い運転及び酒気帯び運転については、後半伸び悩み型と途中伸び悩み型に多い。女性の安全運転義務違反は前後半伸び悩み型に多い。

(6) 教習進度類型と事故初発時期

図7-24～7-25は、教習進度類型別の事故初発時期を示したものである。男性では、前半あるいは後半伸び悩み型は、比較的早い時期に、不振型と前後半伸び悩み型は、比較的遅い時期に事故が発生しているが、全般的には毎月平均して発生している。

女性では、前後半伸び悩み型と順調型が比較的早い時期に、途中伸び悩み型と一進一退型、後半伸び悩み型が比較的遅い時期に事故が発生しているが、男性と同様に全体的には、毎月平均して発生している。

図7-22 教習進度類型と事故時の違反内容(男)

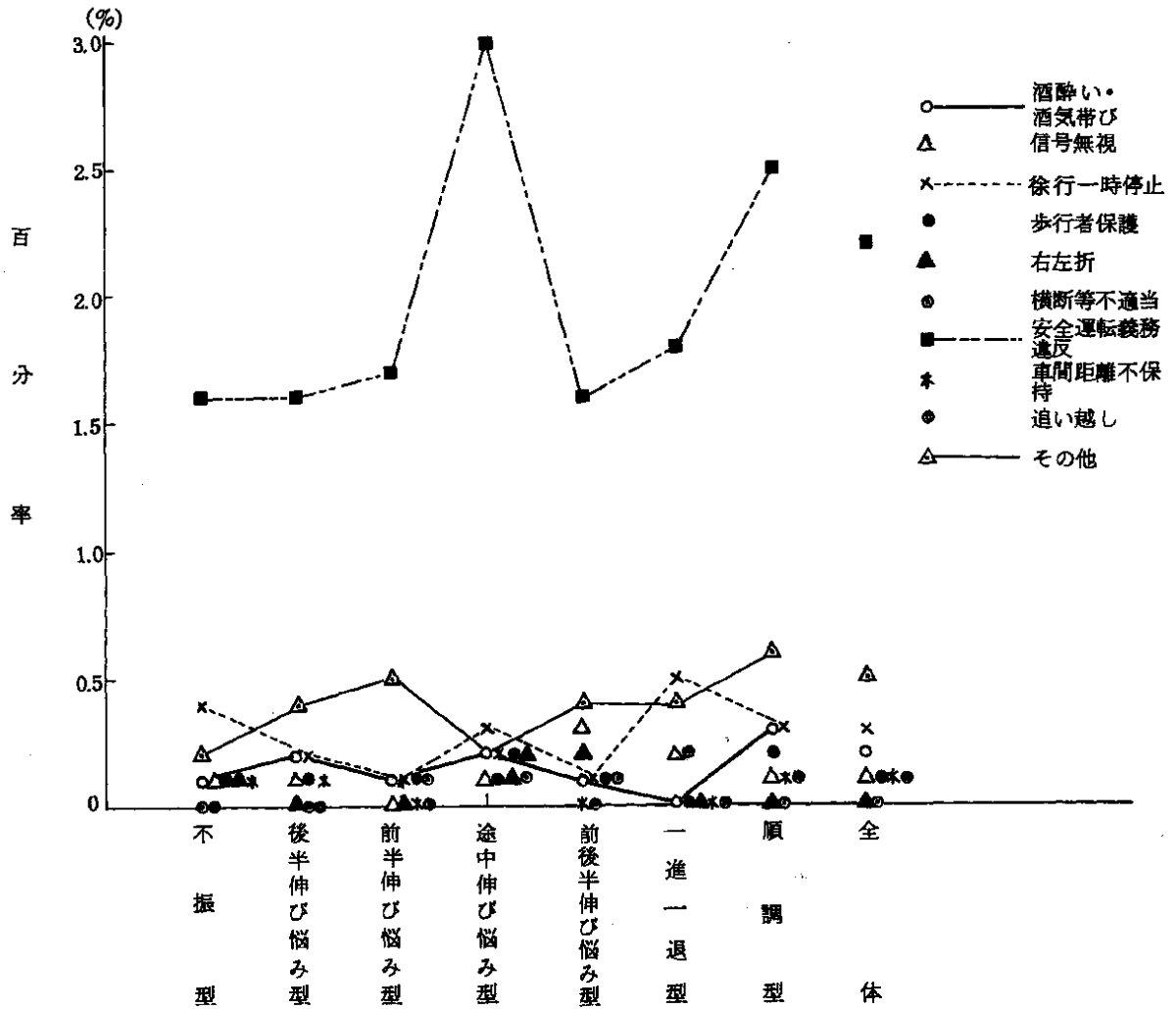


図7-23 教習進度類型と事故時の違反内容(女)

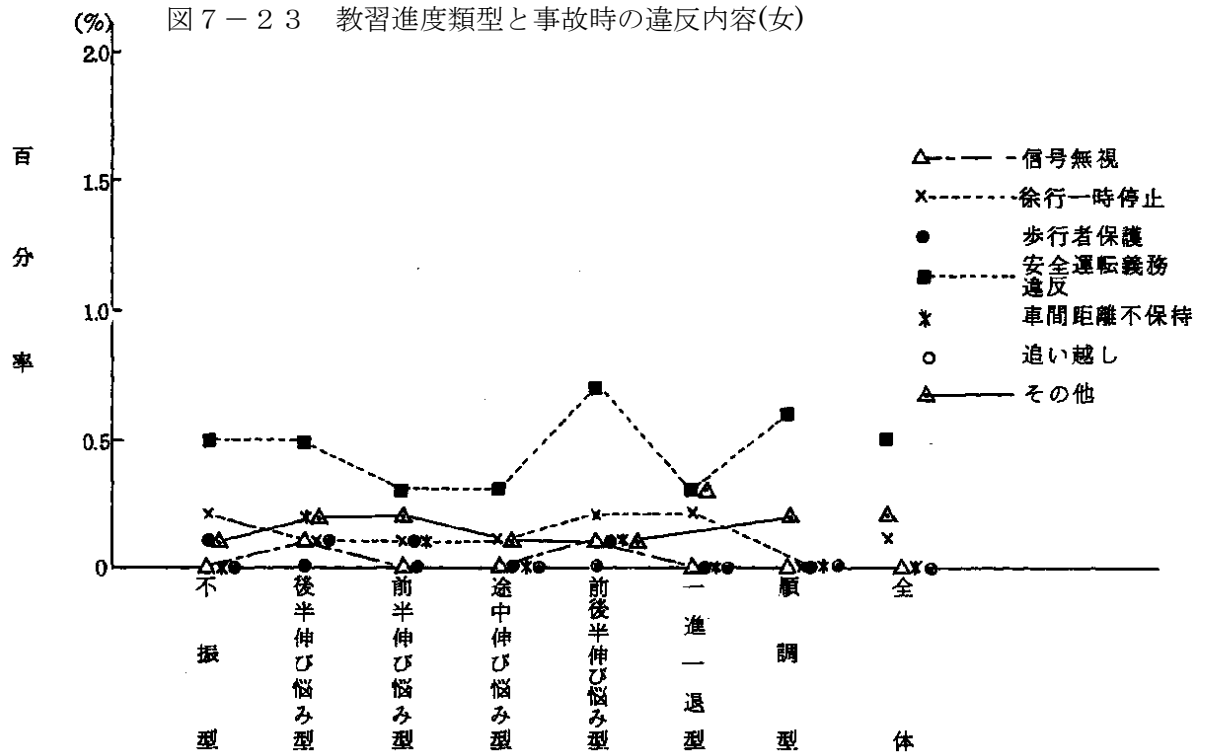


図7-24 教習進度類型別事故初発時期

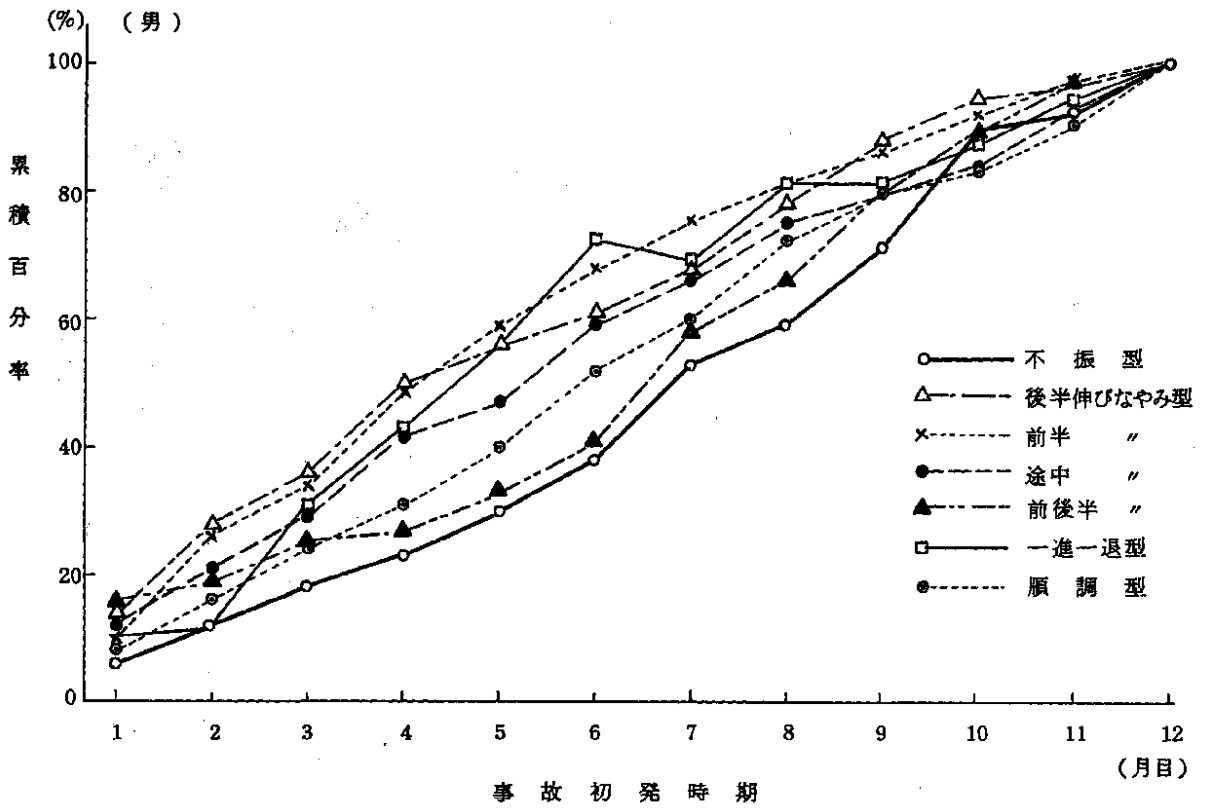
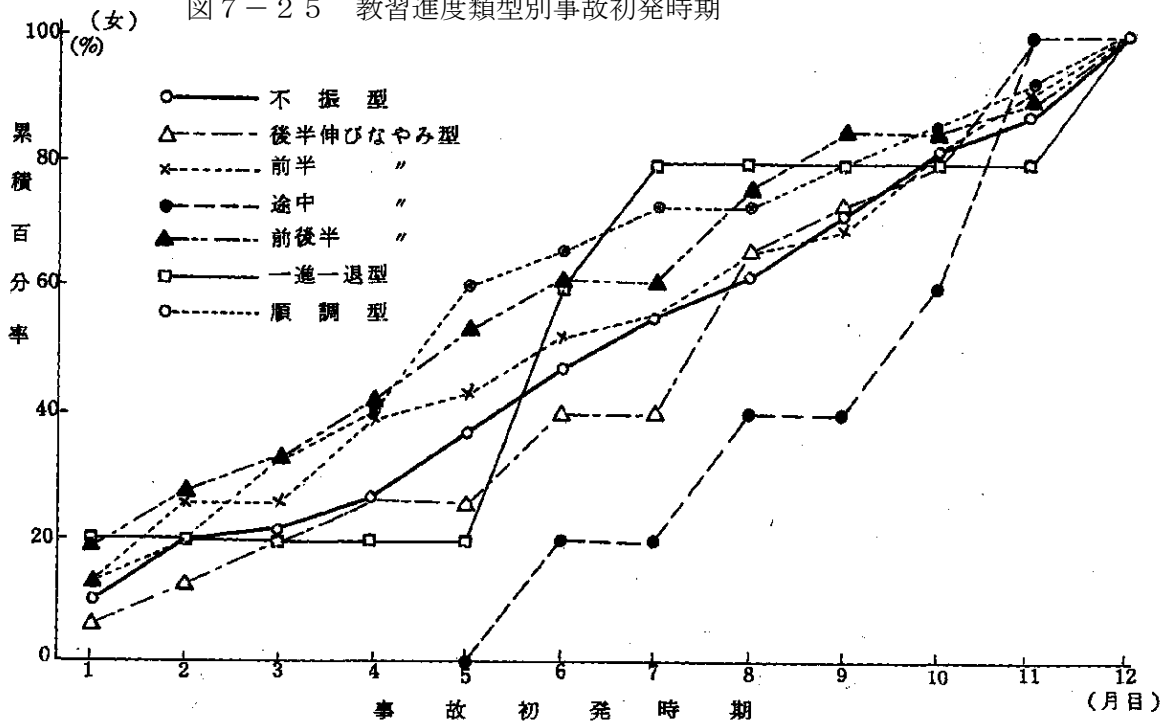


図7-25 教習進度類型別事故初発時期



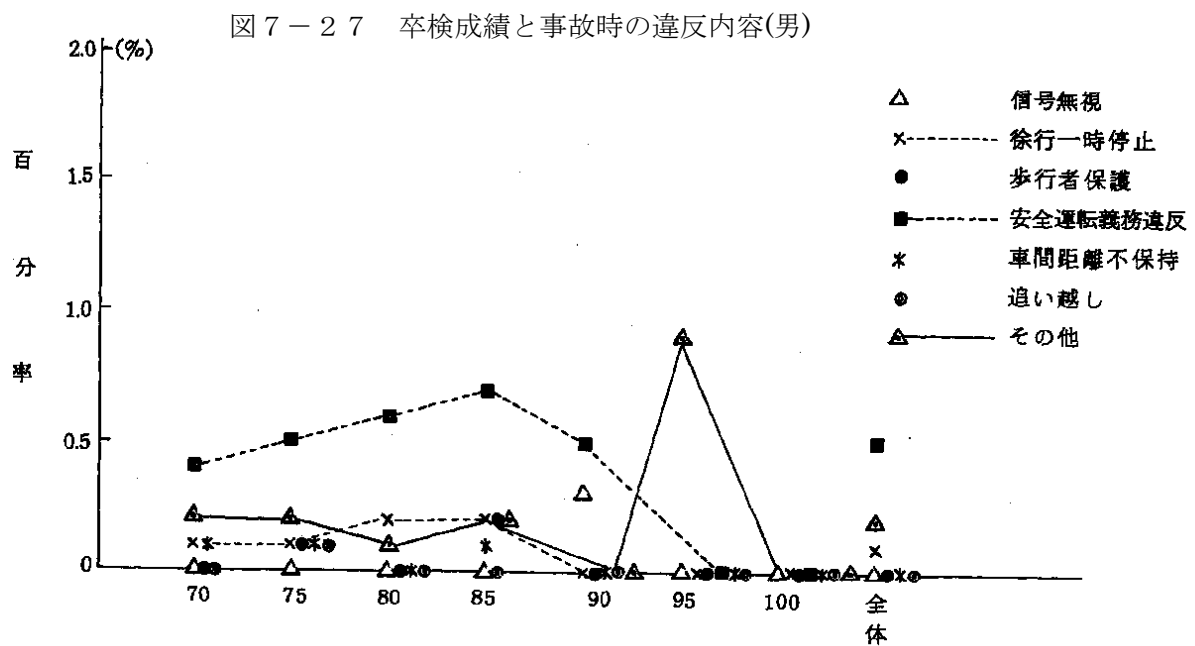
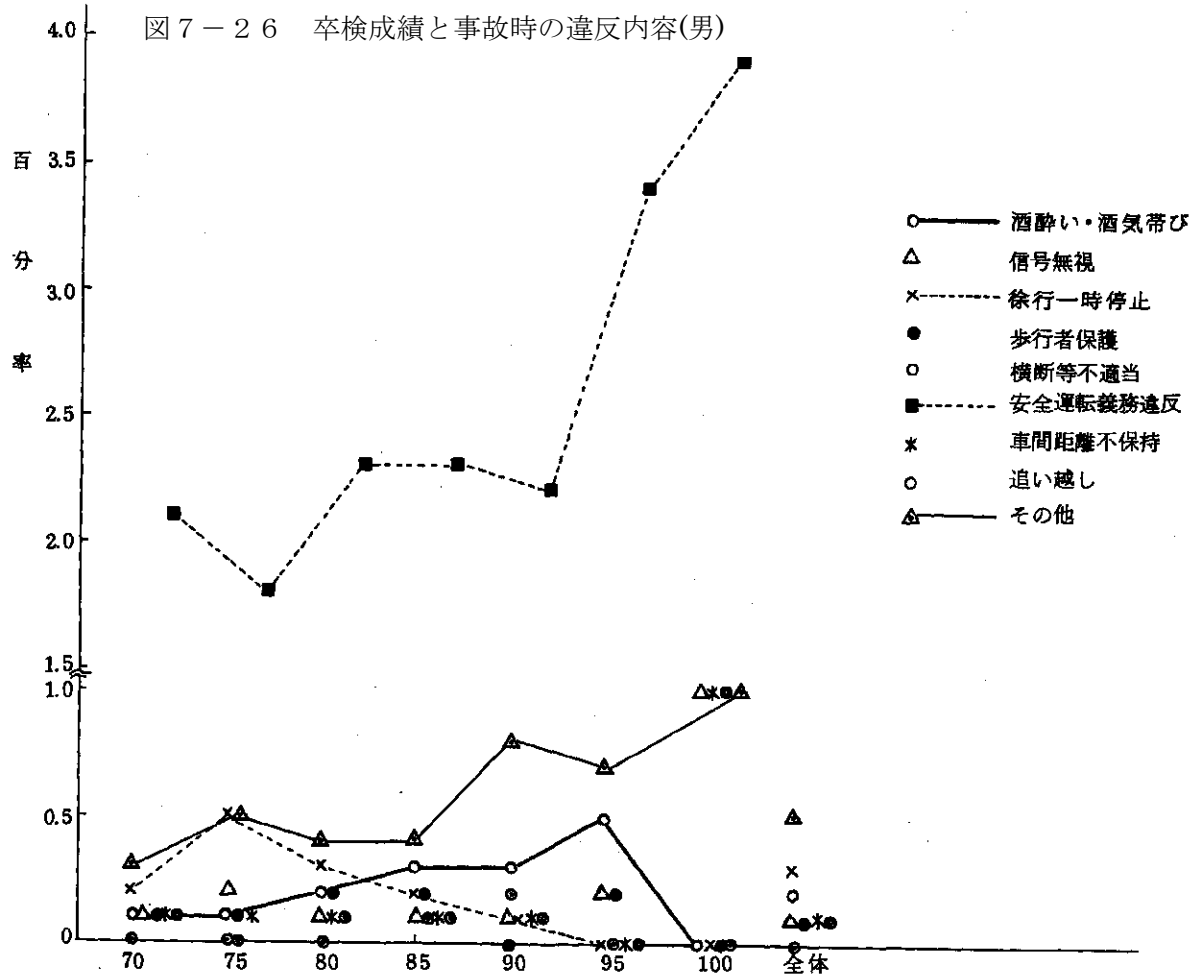


图 7-28 卒檢成績別事故初発時期 (男)

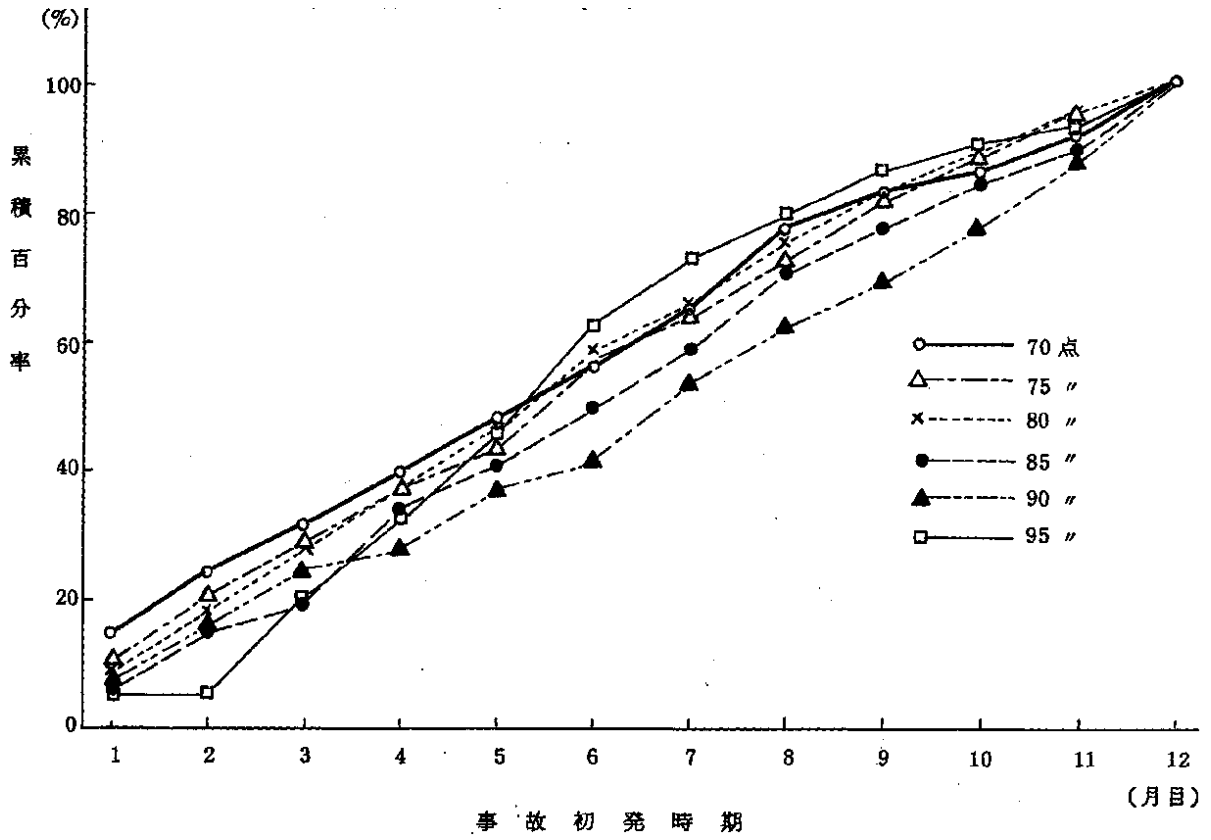
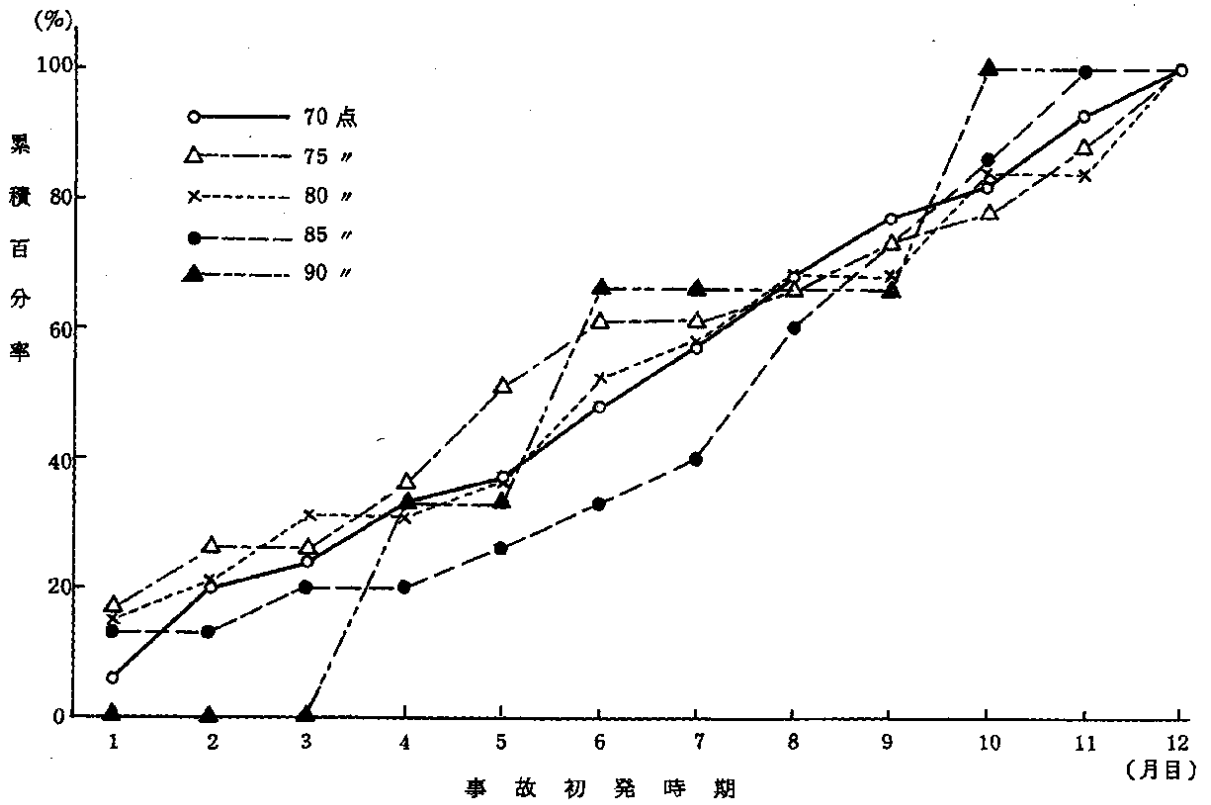


图 7-29 卒檢成績別車故初発時期 (女)



(7) 卒業検定成績と事故者率

図7-12は卒検成績と事故者率の関係を示したものである。男性は成績が良くなる程事故者率が高くなり、100点のグループの事故者率が最も高いが、サンプル数は少ない。女性にはそのような傾向はない。違反者率の項で述べたように、若年層ほど成績が良いのもその一因と考えられる。

(8) 卒業検定成績と事故時の違反内容

図7-26～7-27は、卒検成績と事故時の違反内容を示したものである。安全運転義務違反とその他の違反は、卒検成績が良くなるに従って多くなる。他の違反及び女性については、明確な傾向はあらわれていない。

(9) 卒業検定成績と事故初発時期

図7-28～7-29は、卒検成績と事故初発時期の関係を示したものである。男性では、全体的に毎月平均して事故が発生していて明確な差異はみみられない。女性では、75点のグループが比較的早い時期、85点のグループが遅い時期に事故を起こしている。

表7-1 全教習時限数別違反者数(男)

区分 教習時限数	実人員	違反者数				違反者率	1人当りの 違反件数
		1回	2回	3回以上	計		
25～29	5,272	1,393 (52.8)	668 (25.3)	577 (21.9)	2,638 (100)	50.0	0.94
30～34	4,431	1,048 (57.4)	433 (23.7)	345 (18.9)	1,826 (100)	41.2	0.73
35～39	3,213	687 (57.6)	289 (24.2)	216 (18.1)	1,192 (100)	37.1	0.66
40～44	2,059	458 (63.3)	147 (20.3)	119 (16.4)	724 (100)	35.2	0.57
45～49	1,243	246 (61.8)	89 (22.4)	63 (15.8)	398 (100)	32.0	0.53
50～54	648	138 (65.4)	43 (20.4)	30 (14.2)	211 (100)	32.6	0.53
55～59	388	76 (67.3)	22 (19.5)	15 (13.3)	113 (100)	29.1	0.47
60以上	597	91 (59.9)	36 (23.7)	25 (16.4)	152 (100)	25.5	0.42
計	17,851	4,137 (57.0)	1,727 (23.8)	1,390 (19.2)	7,254 (100)	40.6	0.72

表7-2 全教習時限数別違反者数(女)

区分 教習時限数	実人員	違反者数				違反者率	1人当りの 違反件数
		1回	2回	3回以上	計		
25～29	465	58 (85.3)	9 (13.2)	1 (1.5)	68 (100)	14.6	0.17
30～34	1,432	155 (78.3)	29 (14.6)	14 (7.1)	198 (100)	13.8	0.18
35～39	2,212	219 (76.0)	55 (19.1)	14 (4.9)	288 (100)	13.0	0.17
40～44	2,488	257 (79.6)	51 (15.8)	15 (4.6)	323 (100)	13.0	0.17
45～49	2,329	227 (80.5)	48 (17.0)	7 (2.5)	282 (100)	12.1	0.15
50～54	1,765	184 (84.4)	24 (11.0)	10 (4.6)	218 (100)	12.4	0.15
55～59	1,113	109 (79.0)	22 (15.9)	7 (5.1)	138 (100)	12.4	0.16
60以上	1,737	156 (79.6)	31 (15.8)	9 (4.6)	196 (100)	11.3	0.15
計	13,541	1,365 (79.8)	269 (15.7)	77 (4.5)	1,711 (100)	12.6	0.16

表 7-3 年令別全教習時限数と違反者率 (男)

年令 時限数	18~19	20~24	25~29	30~39	40~49	50~	計
25 ~ 29	51.7%	46.8	52.5	42.3	44.4	29.4	50.0
30 ~ 34	44.6	38.8	37.7	31.3	18.3	30.6	41.2
35 ~ 39	41.9	31.6	41.9	32.9	25.2	22.0	37.1
40 ~ 44	41.0	32.0	35.6	32.4	27.3	22.5	35.2
45 ~ 49	43.0	29.5	37.7	23.1	23.9	8.2	32.0
50 ~ 54	40.6	35.0	37.3	40.0	19.5	19.0	32.6
55 ~ 59	40.0	31.7	33.3	29.1	23.5	16.4	29.1
60 ~	35.0	34.8	30.9	23.9	22.7	16.0	25.5
計	46.3	36.5	42.1	33.7	25.9	18.3	40.6
N	8,860	4,868	1,457	1,304	926	436	17,851

表 7-4 年令別全教習時限数と違反者率 (女)

年令 時限数	18~19	20~24	25~29	30~39	40~49	50~	計
25 ~ 29	10.5	16.4	30.0	23.5	12.5	0	14.6
30 ~ 34	13.7	15.0	13.7	10.4	10.0	0	13.8
35 ~ 39	13.2	14.5	10.7	10.5	0	100.0	13.0
40 ~ 44	13.7	12.6	13.4	11.2	20.0	0	13.0
45 ~ 49	13.3	12.6	11.3	10.1	12.5	0	12.1
50 ~ 54	15.3	11.6	12.1	11.4	8.0	100.0	12.4
55 ~ 59	13.4	12.7	15.9	9.8	10.2	20.0	12.4
60 ~	10.5	12.7	11.2	11.3	10.7	0	11.3
計	13.3	13.2	12.8	10.9	10.9	11.1	12.6
N	3,948	4,380	2,161	2,529	496	27	13,541

表7-5 全教習時限数別違反内容(男)

違反内容 教習時限	酒酔い 酒気帯び	最高 速度	信号 無視	徐行 一時 停止	通行 禁止	無免許 無資格	通行 区分	駐停車	歩行者 妨害	その他	計	サンプ ル数
25~29	58 (1.1)	972 (18.4)	78 (1.5)	106 (2.0)	180 (3.4)	5 (0.1)	166 (3.2)	330 (6.3)	18 (0.3)	725 (13.8)	2,638 (50.0)	5,272
30~34	21 (0.5)	629 (14.2)	66 (1.5)	95 (2.1)	163 (3.7)	7 (0.2)	121 (2.7)	261 (5.9)	16 (0.4)	447 (10.1)	1,826 (41.2)	4,431
35~39	14 (0.4)	439 (13.7)	39 (1.2)	74 (2.3)	116 (3.6)	2 (0.1)	66 (2.1)	190 (5.9)	6 (0.2)	246 (7.7)	1,192 (37.1)	3,213
40~44	18 (0.9)	265 (12.9)	23 (1.1)	54 (2.6)	74 (3.6)	1 (0.1)	35 (1.7)	112 (5.4)	9 (0.4)	133 (6.5)	724 (35.2)	2,059
45~49	9 (0.7)	130 (10.5)	9 (0.7)	24 (1.9)	44 (3.5)	1 (0.1)	18 (1.5)	65 (5.2)	7 (0.6)	91 (7.3)	398 (32.0)	1,243
50~54	2 (0.3)	64 (9.9)	12 (1.9)	19 (2.9)	16 (2.5)	0	10 (1.5)	39 (6.0)	0	49 (7.6)	211 (32.6)	648
55~59	2 (0.5)	42 (10.8)	1 (0.3)	8 (2.1)	12 (3.1)	0	4 (1.0)	22 (5.7)	0	22 (5.7)	113 (29.1)	388
60以上	4 (0.7)	41 (6.9)	13 (2.2)	14 (2.4)	15 (2.5)	0	9 (1.5)	24 (4.0)	1 (0.2)	31 (5.2)	152 (25.5)	597
計	128 (1.8) (0.7)	2,582 (35.6) (14.5)	241 (3.3) (1.4)	394 (5.4) (2.2)	620 (8.6) (3.5)	16 (0.2) (0.1)	429 (5.9) (2.4)	1,043 (14.4) (5.8)	57 (0.8) (0.3)	1,744 (24.0) (9.8)	7,254 (100) (40.6)	17,851 (100)

表7-6 全教習時限数別違反内容(女)

違反内容 教習時限	酒酔い 酒気帯び	最高 速度	信号 無視	徐行 一時 停止	通行 禁止	無免許 無資格	通行 区分	駐停車	歩行者 妨害	その他	計	サンプ ル数
25~29	0	28 (6.0)	0	5 (1.1)	3 (0.7)	0	3 (0.7)	15 (3.2)	1 (0.2)	13 (2.8)	68 (14.6)	465
30~34	0	72 (5.0)	8 (0.6)	21 (1.5)	9 (0.6)	1 (0.1)	4 (0.3)	46 (3.2)	2 (0.1)	35 (2.4)	198 (13.8)	1,432
35~39	2 (0.1)	87 (3.9)	15 (0.7)	21 (1.0)	25 (1.1)	0	6 (0.3)	78 (3.5)	2 (0.1)	52 (2.4)	288 (13.0)	2,212
40~44	0	97 (3.9)	22 (0.9)	23 (0.9)	29 (1.2)	0	13 (0.5)	76 (3.1)	6 (0.2)	57 (2.3)	323 (13.0)	2,488
45~49	3 (0.1)	74 (3.2)	15 (0.6)	27 (1.2)	40 (1.7)	0	6 (0.3)	70 (3.0)	6 (0.3)	41 (1.8)	282 (12.1)	2,329
50~54	1 (0.1)	61 (3.5)	11 (0.6)	21 (1.2)	25 (1.4)	0	6 (0.3)	59 (3.3)	2 (0.1)	32 (1.8)	218 (12.4)	1,765
55~59	0	32 (2.9)	13 (1.2)	13 (1.2)	11 (1.0)	0	2 (0.2)	44 (4.0)	2 (0.2)	21 (1.9)	138 (12.4)	1,113
60以上	1 (0.1)	47 (2.7)	14 (0.8)	18 (1.0)	24 (1.4)	0	9 (0.5)	56 (3.2)	0	27 (1.6)	196 (11.3)	1,737
計	7 (0.4) (0.1)	498 (29.1) (3.7)	98 (5.7) (0.7)	149 (8.7) (1.1)	166 (9.7) (1.2)	1 (0.1) (0)	49 (2.9) (0.4)	444 (26.0) (3.3)	21 (1.2) (0.2)	278 (16.3) (2.1)	1,711 (100) (12.6)	13,541 (100)

表7-7 教習進度類型別違反者数(男)

進 度 類 型	違反者数				実人員	違反者数				違反者率	1人当りの 違反件数
	1	2	3	4		1回	2回	3回以上	計		
不振型	×	×	×	×	1,471	282	104	71	457	31.1	0.51
後半伸びなやみ型	○	×	×	×	231	41	13	13	67	29.0	0.49
	○	○	×	×	599	129	49	41	219	36.6	0.65
	○	○	○	×	1,342	294	120	95	509	37.9	0.67
	小計				2,172	464	182	149	795	36.6	0.65
前半伸びなやみ型	×	○	○	○	1,477	331	134	90	555	37.6	0.64
	×	×	○	○	606	134	50	41	225	37.1	0.62
	×	×	×	○	549	113	43	25	181	33.0	0.54
	小計				2,632	578	227	156	961	36.5	0.62
途中伸びなやみ型	○	×	×	○	153	39	11	8	58	37.9	0.58
	○	×	○	○	900	205	82	75	362	40.2	0.72
	○	○	×	○	226	36	24	19	79	35.0	0.70
	小計				1,279	280	117	102	499	39.0	0.70
前後半伸びなやみ型	×	○	○	×	427	91	40	20	151	35.4	0.58
	×	○	×	×	419	105	25	28	158	37.7	0.61
	×	×	○	×	444	72	22	13	107	24.1	0.38
	小計				1,290	268	87	61	416	32.2	0.52
一進一退型	○	×	○	×	209	38	18	9	65	31.1	0.50
	×	○	×	○	345	74	21	16	111	32.2	0.51
	小計				554	112	39	25	176	31.8	0.51
順調型	○	○	○	○	8,485	2,159	974	826	3,959	46.7	0.86
合計					17,883	4,143	1,730	1,390	7,263	40.6	0.72

表7-8 教習進度類型別違反者数(女)

進 度 類 型	違 反 者 数				実人員	違 反 者 数				違反者率	1人当りの 違反件数
	1	2	3	4		1回	2回	3回以上	計		
不振型	×	×	×	×	3,997	364	67	22	453	11.3	0.15
	○	○	○	○							
後半伸びなやみ型	○	×	×	×	470	43	5	2	50	10.6	0.13
	○	○	×	×	534	71	14	4	89	16.7	0.21
	○	○	○	×	343	30	10	5	45	13.1	0.19
	小 計				1,347	144	29	11	184	13.7	0.18
前半伸びなやみ型	×	○	○	○	927	87	20	5	112	12.1	0.15
	×	×	○	○	773	94	9	3	106	13.7	0.16
	×	×	×	○	1,402	147	31	5	183	13.1	0.16
	小 計				3,102	328	60	13	401	12.9	0.16
途中伸びなやみ型	○	×	×	○	240	26	6	0	32	13.3	0.16
	○	×	○	○	586	67	19	4	90	15.4	0.20
	○	○	×	○	95	4	2	2	8	8.4	0.17
	小 計				921	97	27	6	130	14.1	0.19
前後半伸びなやみ型	×	○	○	×	385	36	12	4	52	13.5	0.19
	×	○	×	×	938	98	17	6	121	12.9	0.16
	×	×	○	×	589	51	12	2	65	11.0	0.14
	小 計				1,912	185	41	12	238	12.4	0.16
一進一退型	○	×	○	×	75	4	1	0	5	6.7	0.08
	×	○	×	○	523	59	14	3	76	14.5	0.19
	小 計				598	63	15	3	81	13.5	0.18
順調型	○	○	○	○	1,712	187	31	10	228	13.3	0.17
合 計					13,589	1,368	270	77	1,715	12.6	0.16

表7-9 教習進度類型別違反内容 (男)

違反内容 違反類型	酒酔い 酒気帯び	最高 速度	信号 無視	徐行一 時停止	通行 禁止	無免許 無資格	通行 区分	駐停車	歩行者 妨害	その他	計	サン プル 数
不振型	7 (0.5)	157 (10.7)	18 (1.2)	31 (2.1)	50 (3.4)	1 (0.1)	25 (1.7)	70 (4.8)	3 (0.2)	95 (6.5)	457 (31.1)	1,471
後半伸び なやみ型	8 (0.4)	248 (11.4)	30 (1.4)	48 (2.2)	82 (3.8)	0 -	39 (1.8)	145 (6.7)	9 (0.4)	186 (8.6)	795 (36.6)	2,172
前半伸び なやみ型	12 (0.5)	345 (13.1)	35 (1.3)	75 (2.9)	105 (4.0)	1 (0)	49 (1.9)	144 (5.5)	6 (0.3)	189 (7.2)	961 (36.5)	2,632
途中伸び なやみ型	14 (1.1)	196 (15.3)	15 (1.2)	24 (1.9)	50 (3.9)	0 -	40 (3.1)	57 (4.5)	4 (0.3)	99 (7.7)	499 (39.0)	1,279
前後半伸び なやみ型	5 (0.4)	152 (11.8)	14 (1.1)	31 (2.4)	42 (3.3)	1 (0.1)	14 (1.1)	77 (6.0)	4 (0.3)	76 (5.9)	416 (32.3)	1,290
一進一退型	5 (0.9)	56 (10.1)	4 (0.7)	17 (3.1)	8 (1.4)	1 (0.2)	11 (2.0)	36 (6.5)	3 (0.5)	35 (6.3)	176 (31.8)	554
順調型	77 (0.9)	1,430 (16.9)	125 (1.5)	168 (2.0)	284 (3.4)	12 (0.1)	253 (3.0)	517 (6.1)	28 (0.3)	1,065 (12.6)	3,959 (46.7)	8,485
計	128 (1.8) (0.7)	2,584 (35.6) (14.5)	241 (3.3) (1.4)	394 (5.4) (2.2)	621 (8.6) (3.5)	16 (0.2) (0.1)	431 (5.9) (2.4)	1,046 (14.4) (5.9)	57 (0.8) (0.3)	1,745 (24.0) (9.8)	7,263 (100) (40.6)	17,883 (100)

表7-10 教習進度類型別違反内容 (女)

違反内容 違反類型	酒酔い 酒気帯び	最高 速度	信号 無視	徐行一 時停止	通行 禁止	無免許 無資格	通行 区分	駐停車	歩行者 妨害	その他	計	サン プル 数
不振型	1 (0)	117 (2.9)	30 (0.8)	42 (1.1)	61 (1.5)	0 -	10 (0.3)	123 (3.1)	4 (0.1)	65 (1.6)	453 (11.3)	3,997
後半伸び なやみ型	0 -	57 (4.2)	10 (0.7)	13 (1.0)	19 (1.4)	0 -	4 (0.3)	50 (3.7)	3 (0.2)	28 (2.1)	184 (13.7)	1,347
前半伸び なやみ型	5 (0.2)	110 (3.6)	30 (1.0)	43 (1.4)	32 (1.0)	0 -	13 (0.4)	98 (3.2)	3 (0.1)	67 (2.2)	401 (12.9)	3,102
途中伸び なやみ型	1 (0.1)	44 (4.8)	5 (0.5)	4 (0.4)	9 (1.0)	0 -	3 (0.3)	36 (3.9)	4 (0.4)	24 (2.6)	130 (14.1)	921
前後半伸び なやみ型	0 -	59 (3.1)	13 (0.7)	15 (0.8)	31 (1.6)	0 -	13 (0.7)	69 (3.6)	4 (0.2)	34 (1.8)	238 (12.5)	1,912
一進一退型	0 -	22 (3.7)	5 (0.8)	10 (1.7)	6 (1.0)	0 (0.1)	1 (0.2)	21 (3.5)	0 -	16 (2.7)	81 (13.6)	598
順調型	0 -	89 (5.2)	5 (0.3)	22 (1.3)	9 (0.5)	1 (0.1)	5 (0.3)	50 (2.9)	3 (0.2)	44 (2.6)	228 (13.3)	1,712
計	7 (0.4) (0.1)	498 (29.0) (3.7)	98 (5.7) (0.7)	149 (8.7) (1.1)	167 (9.7) (1.2)	1 (0.1) (0)	49 (2.9) (0.4)	447 (26.1) (3.3)	21 (1.2) (0.2)	278 (16.2) (2.1)	1,715 (100) (12.6)	13,589 (100)

表7-11 卒業検定成績別違反者数(男)

卒業検定成績	違反者数 実人員	違反者数				違反者率	1人当りの 違反件数
		1回	2回	3回以上	計		
70	4,609	994	372	310	1,767	38.3	0.63
75	4,826	1,101	468	364	1,933	40.1	0.72
80	3,471	824	340	256	1,420	40.9	0.72
85	2,743	673	289	223	1,185	43.2	0.76
90	1,508	358	178	154	690	45.8	0.87
95	620	161	71	73	305	49.2	0.93
100	104	32	12	10	54	51.9	0.88
計	17,881	4,143	1,730	1,390	7,354	41.1	0.72

表7-12 卒業検定成績別違反者数(女)

卒業検定成績	違反者数 実人員	違反者数				違反者率	1人当りの 違反件数
		1回	2回	3回以上	計		
70	5,563	546	107	34	687	12.3	0.16
75	4,217	443	83	26	552	13.1	0.17
80	2,166	202	49	9	260	12.0	0.15
85	1,130	123	20	7	150	13.3	0.17
90	394	43	8	1	52	13.2	0.16
95	111	11	3	0	14	12.6	0.15
100	6	0	0	0	0	0	0
計	13,587	1,368	270	77	1,715	12.6	0.16

表7-13 卒業検定成績別違反内容(男)

違反内容 卒業検定成績	酒酔い 酒気帯び	最高 速度	信号 無視	徐行一 時停止	通行 禁止	無免許 無資格	通行 区分	駐停車	歩行者 妨害	その他	計	サン プル 数
70	36 (0.8)	604 (13.1)	58 (1.3)	108 (2.3)	137 (3.0)	1 (0.0)	102 (2.2)	266 (5.8)	18 (0.4)	346 (7.5)	1,676 (36.4)	4,609
75	34 (0.7)	670 (13.9)	72 (1.5)	113 (2.3)	162 (3.4)	5 (0.1)	108 (2.2)	297 (6.2)	9 (0.2)	463 (9.6)	1,933 (40.1)	4,826
80	22 (0.6)	494 (14.2)	37 (1.1)	67 (1.9)	141 (4.1)	7 (0.2)	86 (2.5)	193 (5.6)	12 (0.4)	361 (10.4)	1,420 (40.9)	3,471
85	15 (0.6)	451 (16.4)	34 (1.2)	59 (2.2)	103 (3.8)	2 (0.1)	67 (2.4)	163 (5.9)	11 (0.4)	280 (10.2)	1,185 (43.2)	2,743
90	10 (0.7)	238 (15.8)	30 (2.0)	32 (2.1)	55 (3.7)	1 (0.1)	47 (3.1)	83 (5.5)	5 (0.3)	189 (12.5)	690 (45.8)	1,508
95	11 (1.8)	101 (16.3)	10 (1.6)	13 (2.1)	21 (3.4)	0	20 (3.2)	36 (5.8)	1 (0.2)	92 (14.8)	305 (49.2)	620
100	0	26 (25.0)	0	2 (1.9)	2 (1.9)	0	1 (1.0)	8 (7.7)	1 (1.0)	14 (13.5)	54 (51.9)	104
計	128 (0.7)	2,584 (14.5)	241 (1.4)	394 (2.2)	621 (3.5)	16 (0.1)	431 (2.4)	1,046 (5.9)	57 (0.3)	1,745 (9.8)	7,263 (40.6)	17,881 (100)

表7-14 卒業検定成績別違反内容(女)

違反内容 卒業検定成績	酒酔い 酒気帯び	最高 速度	信号 無視	徐行一 時停止	通行 禁止	無免許 無資格	通行 区分	駐停車	歩行者 妨害	その他	計	サン プル 数
70	4 (0.1)	181 (3.3)	44 (0.8)	66 (1.2)	69 (1.2)	1 (0.0)	27 (0.5)	180 (3.2)	11 (0.2)	104 (1.9)	687 (12.4)	5,563
75	1 (0.0)	162 (3.8)	31 (0.7)	49 (1.2)	51 (1.2)	0	11 (0.3)	152 (3.6)	5 (0.1)	90 (2.1)	552 (13.1)	4,217
80	1 (0.1)	82 (3.8)	11 (0.5)	21 (1.0)	29 (1.3)	0	6 (0.3)	62 (2.9)	2 (0.1)	46 (2.1)	260 (12.0)	2,166
85	0	49 (4.3)	11 (1.0)	7 (0.6)	11 (1.0)	0	2 (0.2)	42 (3.7)	2 (0.2)	26 (2.3)	150 (13.3)	1,130
90	1 (0.3)	19 (4.8)	1 (0.3)	5 (1.3)	5 (1.3)	0	2 (0.5)	10 (2.5)	0	9 (2.3)	52 (13.2)	394
95	0	5 (4.5)	0	1 (0.9)	2 (1.8)	0	1 (0.9)	1 (0.9)	1 (0.9)	3 (2.7)	14 (12.6)	111
100	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	6
計	7 (0.1)	498 (3.7)	98 (0.7)	149 (1.1)	167 (1.2)	1 (0.0)	49 (0.4)	447 (3.3)	21 (0.2)	278 (2.1)	1,715 (12.6)	13,587 (100)

表7-15 全教習時限数別事故発生件数(男)

事故件数 教習時限数	実人員	事故発生件数				事故者数	事故者率	1人当りの 事故件数
		物損	傷害	死亡	計			
25～29	5,272	36	196	2	234	232	4.4	0.04
30～34	4,431	24	140	2	166	163	3.7	0.04
35～39	3,213	17	90	3	110	107	3.3	0.03
40～44	2,059	9	52	0	61	60	2.9	0.03
45～49	1,243	7	23	0	30	29	2.3	0.02
50～54	648	3	15	1	19	19	2.9	0.03
55～59	388	1	6	0	7	7	1.8	0.02
60以上	597	2	15	0	17	17	2.9	0.03
計	17,851	99	537	8	644	634	3.6	0.04

表7-16 全教習時限数別事故発生件数(女)

事故件数 教習時限数	実人員	事故発生件数				事故者数	事故者率	1人当りの 事故件数
		物損	傷害	死亡	計			
25～29	465	0	3	0	3	3	0.6	0.006
30～34	1,432	0	13	0	13	13	0.9	0.009
35～39	2,212	1	10	0	11	11	0.5	0.005
40～44	2,488	0	25	1	26	26	1.1	0.01
45～49	2,329	2	19	1	22	22	0.9	0.009
50～54	1,765	1	16	0	17	17	1.0	0.01
55～59	1,113	1	8	0	9	9	0.8	0.008
60以上	1,737	3	18	1	22	22	1.3	0.013
計	13,541	8	112	3	123	123	0.9	0.009

表7-17 年令別全教習時限数と事故者率（男）

時限数 \ 年令	18~19	20~24	25~29	30~39	40~49	50~	計
25~29	4.7	3.9	3.6	3.2	4.8	11.8	4.4
30~34	4.3	2.7	3.1	3.9	1.9	0	3.7
35~39	4.5	1.8	3.2	3.4	1.9	2.4	3.3
40~44	4.0	1.9	3.7	2.2	2.1	5.0	2.9
45~49	2.6	2.1	1.8	1.5	2.6	6.1	2.3
50~54	7.0	2.0	1.3	2.3	2.7	0	2.9
55~59	4.3	2.0	6.1	0	0	0	1.8
60~	6.7	1.7	3.6	1.5	1.3	4.0	2.8
計	4.4	2.5	3.2	2.8	2.3	3.2	3.6
N	8,860	4,868	1,457	1,304	926	436	17,851

表7-18 年令別全教習時期数と事故者率（女）

時限数 \ 年令	18~19	20~24	25~29	30~39	40~49	50~	計
25~29	0.3	0	2.0	5.9	0	0	0.6
30~34	1.2	0.9	0	0.9	0	0	0.9
35~39	0.7	0.5	0	0.5	0	0	0.5
40~44	1.3	1.1	1.5	0	0	0	1.0
45~49	1.3	1.0	0.3	1.2	0	0	0.9
50~54	0.8	1.4	0.6	0.7	2.0	0	1.0
55~59	1.9	0.3	0.9	0.8	0	0	0.8
60~	1.8	1.2	1.5	1.4	0.7	0	1.3
計	1.1	0.9	0.7	0.9	0.6	0	0.9
N	3,948	4,380	2,161	2,529	496	27	13,541

表7-19 全教習時限別事故内容(男)

事故内容 教習時限数	酒酔い 酒気帯 び	信号 無視	徐行一 時停止	歩行者 保護	右左折	優先 通行	横断等 不適當	安全運 転義務 違反	車間距 離不保 持	追 い 越 し	その他	計	サン プ ル 数
25~29	16 (0.3)	9 (0.2)	14 (0.3)	7 (0.1)	0	2 (0.0)	2 (0.0)	138 (2.6)	3 (0.1)	5 (0.1)	36 (0.7)	232 (4.4)	5,272
30~34	9 (0.2)	4 (0.1)	12 (0.3)	8 (0.2)	1 (0.0)	1 (0.0)	1 (0.0)	98 (2.2)	4 (0.1)	5 (0.1)	20 (0.5)	163 (3.7)	4,431
35~39	3 (0.1)	4 (0.1)	10 (0.3)	2 (0.1)	0	0	2 (0.1)	74 (2.3)	3 (0.1)	1 (0.0)	8 (0.3)	107 (3.3)	3,213
40~44	1 (0.1)	4 (0.2)	3 (0.2)	2 (0.1)	3 (0.2)	0	1 (0.1)	34 (1.7)	1 (0.1)	1 (0.1)	10 (0.5)	60 (2.9)	2,059
45~49	4 (0.3)	1 (0.1)	0	1 (0.1)	0	0	1 (0.1)	18 (1.5)	1 (0.1)	0	3 (0.2)	29 (2.3)	1,243
50~54	2 (0.3)	1 (0.2)	2 (0.3)	0	1 (0.2)	0	0	8 (1.2)	1 (0.2)	1 (0.2)	3 (0.5)	19 (2.9)	648
55~59	0	1 (0.3)	1 (0.3)	0	0	0	0	5 (1.3)	0	0	0	7 (1.8)	388
60以上	0	0	2 (0.3)	1 (0.2)	0	0	0	12 (2.0)	1 (0.2)	0	1 (0.2)	17 (2.9)	597
計	35 (0.2)	24 (0.1)	44 (0.3)	21 (0.1)	5 (0.0)	3 (0.0)	7 (0.0)	387 (2.2)	14 (0.1)	13 (0.1)	81 (0.5)	634 (3.6)	17,851 (100)

表7-20 全教習時限数別事故内容(女)

事故内容 教習時限数	酒酔い 酒気帯 び	信号 無視	徐行一 時停止	歩行者 保護	右左折	優先 通行	横断等 不適當	安全運 転義務 違反	車間距 離不保 持	追 い 越 し	その他	計	サン プ ル 数
25~29	0	0	0	0	0	0	0	2 (0.4)	0	0	1 (0.2)	3 (0.7)	465
30~34	0	0	1 (0.1)	0	0	0	0	8 (0.6)	0	0	4 (0.3)	13 (0.9)	1,432
35~39	0	0	3 (0.1)	0	0	0	0	5 (0.2)	0	0	3 (0.1)	11 (0.5)	2,212
40~44	0	1 (0.0)	2 (0.1)	2 (0.1)	0	0	0	14 (0.6)	3 (0.1)	1 (0.0)	3 (0.1)	26 (1.1)	2,488
45~49	0	1 (0.0)	2 (0.1)	1 (0.0)	0	0	0	12 (0.5)	2 (0.1)	0	4 (0.2)	22 (0.9)	2,329
50~54	0	0	1 (0.1)	2 (0.1)	0	0	0	9 (0.5)	1 (0.1)	1 (0.1)	3 (0.2)	17 (1.0)	1,765
55~59	0	0	1 (0.1)	0	0	0	0	3 (0.3)	0	0	5 (0.5)	9 (0.8)	1,113
60以上	0	0	7 (0.4)	0	1 (0.1)	1 (0.1)	0	12 (0.7)	0	0	1 (0.1)	22 (1.3)	1,737
計	0	2 (0.0)	17 (0.1)	5 (0.0)	1 (0.0)	1 (0.0)	0	65 (0.5)	6 (0.0)	2 (0.0)	24 (0.2)	123 (0.9)	13,541 (100)

表 7-2 1 全教習時限数別事故初発時期 (男)

初発時期 教習時限数	1月日	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	計
25~29	22 (9.5)	15 (6.5)	19 (8.2)	19 (8.2)	23 (10.0)	22 (9.5)	24 (10.4)	25 (10.8)	15 (6.5)	9 (3.9)	19 (8.2)	19 (8.2)	231
30~34	9 (5.6)	20 (12.4)	15 (9.3)	13 (8.1)	11 (6.8)	20 (12.4)	6 (3.7)	18 (11.2)	12 (7.5)	11 (6.8)	7 (4.4)	19 (11.8)	161
35~39	18 (17.0)	12 (11.3)	7 (6.6)	15 (14.2)	8 (7.6)	11 (10.0)	7 (6.6)	7 (6.6)	7 (6.6)	4 (3.8)	7 (6.6)	3 (2.8)	106
40~44	5 (8.3)	4 (6.7)	7 (11.7)	5 (8.3)	5 (8.3)	6 (10.0)	7 (11.7)	9 (15.0)	5 (8.3)	4 (6.7)	1 (1.7)	2 (3.3)	60
45~49	3 (10.3)	2 (6.9)	1 (3.5)	3 (10.3)	5 (17.2)	1 (3.5)	4 (13.8)	5 (17.2)	2 (6.9)	0	3 (10.3)	0	29
50~54	2 (11.1)	2 (11.1)	0	0	0	2 (11.1)	3 (16.7)	1 (5.6)	1 (5.6)	4 (22.2)	2 (11.1)	1 (5.6)	18
55~59	0	0	0	0	0	0	3 (50.0)	0	0	3 (50.0)	0	0	6
60以上	1 (9.1)	0	0	2 (18.2)	0	1 (9.1)	0	0	4 (36.4)	2 (18.2)	0	1 (9.1)	11
計	60 (9.6)	55 (8.8)	49 (7.9)	57 (9.2)	52 (8.4)	63 (10.1)	54 (8.7)	65 (10.5)	46 (7.4)	37 (5.9)	39 (6.3)	45 (7.2)	622 (100)

表 7-2 2 全教習時限数別事故初発時期 (女)

初発時期 教習時限数	1月日	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	計
25~29	1 (33.3)	0	0	0	1 (33.3)	1 (33.3)	0	0	0	0	0	0	3
30~34	1 (7.7)	2 (15.4)	2 (15.4)	1 (7.7)	1 (7.7)	0	1 (7.7)	0	1 (7.7)	1 (7.7)	2 (15.4)	1 (7.7)	13
35~39	1 (9.1)	1 (9.1)	1 (9.1)	1 (9.1)	1 (9.1)	1 (9.1)	0	2 (18.2)	1 (9.1)	1 (9.1)	1 (9.1)	0	11
40~44	2 (7.7)	3 (11.5)	1 (3.9)	1 (3.9)	0	5 (19.2)	1 (3.8)	3 (11.5)	2 (7.7)	4 (15.4)	4 (15.4)	0	26
45~49	7 (31.8)	0	0	2 (9.1)	2 (9.1)	3 (13.6)	1 (4.5)	1 (4.5)	1 (4.5)	1 (4.5)	2 (9.1)	2 (9.1)	22
50~54	1 (5.9)	2 (11.8)	0	2 (11.8)	2 (11.8)	1 (5.9)	0	5 (29.4)	1 (5.9)	0	1 (5.9)	2 (11.8)	17
55~59	1 (11.1)	0	0	0	3 (33.3)	0	1 (11.1)	1 (11.1)	0	0	1 (11.1)	2 (22.2)	9
60以上	0	2 (18.2)	0	1 (9.1)	0	2 (18.2)	2	0	1 (9.1)	1 (9.1)	0	2 (18.2)	11
計	14 (12.5)	10 (8.9)	4 (3.6)	8 (7.1)	10 (8.9)	13 (11.6)	6 (5.4)	12 (10.7)	7 (6.3)	8 (7.1)	11 (9.8)	9 (8.0)	112 (100)

表7-23 教習進度類型別事故発生件数(男)

教習進度類型	事故件数				実人員	事故発生件数				事故者数	事故者率	1人当りの事故件数
	1	2	3	4		物損	傷害	死亡	計			
不振型	×	×	×	×	1,471	9	31	1	41	40	2.7	0.03
	×	×	×	×								
後半伸びなやみ型	○	×	×	×	231	0	3	0	3	3	1.3	0.01
	○	○	×	×	599	2	16	0	18	18	3.0	0.03
	○	○	○	×	1,342	7	29	1	37	37	2.8	0.03
	小計				2,172	9	48	1	58	58	2.7	0.03
前半伸びなやみ型	×	○	○	○	1,477	2	38	1	41	39	2.6	0.03
	×	×	○	○	606	2	15	1	18	17	2.8	0.03
	×	×	×	○	549	3	10	0	13	13	2.4	0.02
	小計				2,632	7	63	2	72	69	2.6	0.03
途中伸びなやみ型	○	×	×	○	153	0	5	0	5	5	3.3	0.03
	○	×	○	○	900	7	36	0	43	42	4.7	0.05
	○	○	×	○	226	2	9	0	11	11	4.9	0.05
	小計				1,279	9	50	0	59	58	4.5	0.05
前後半伸びなやみ型	×	○	○	×	427	3	12	0	15	15	3.5	0.04
	×	○	×	×	419	4	6	0	10	10	2.4	0.02
	×	×	○	×	444	2	9	0	11	11	2.5	0.02
	小計				1,290	9	27	0	36	36	2.8	0.03
一進一退型	○	×	○	×	209	1	4	0	5	5	2.4	0.02
	×	○	×	○	345	2	10	0	12	12	3.5	0.03
	小計				554	3	14	0	17	17	3.1	0.03
順調型	○	○	○	○	8,485	54	304	4	362	357	4.2	0.04
合計					17,883	100	537	8	645	635	3.6	0.04

表7-24 教習進度類型別事故発生件数(女)

教習 進度類型	事故件数				実人員	事故発生件数				事故 者数	事故 者率	1人当りの 事故件数
	1	2	3	4		物損	傷害	死亡	計			
不振型	×	×	×	×	3,997	6	33	1	40	40	1.0	0.01
後半伸びなやみ型	○	×	×	×	470	1	4	0	5	5	1.1	0.01
	○	○	×	×	534	0	7	0	7	7	1.3	0.01
	○	○	○	×	343	0	3	0	3	3	0.9	0.01
	小計				1,347	1	14	0	15	15	1.1	0.01
前半伸びなやみ型	×	○	○	○	927	0	5	0	5	5	0.5	0.01
	×	×	○	○	773	0	4	0	4	4	0.5	0.01
	×	×	×	○	1,402	0	13	1	14	14	1.0	0.01
	小計				3,102	0	22	1	23	23	0.7	0.01
途中伸びなやみ型	○	×	×	○	240	0	1	0	1	1	0.4	0.004
	○	×	○	○	586	0	3	0	3	3	0.5	0.01
	○	○	×	○	95	0	1	0	1	1	1.1	0.01
	小計				921	0	5	0	5	5	0.5	0.01
前後半伸びなやみ型	×	○	○	×	385	0	1	0	1	1	0.3	0.00
	×	○	×	×	938	0	13	0	13	13	1.4	0.01
	×	×	○	×	589	2	4	1	7	7	1.2	0.01
	小計				1,912	2	18	1	21	21	1.1	0.01
一進一退型	○	×	○	×	75	0	0	0	0	0	0	0
	×	○	×	○	523	0	5	0	5	5	1.0	0.01
	小計				598	0	5	0	5	5	0.8	0.01
順調型	○	○	○	○	1,712	0	15	0	15	15	0.9	0.01
合計					13,589	9	112	3	124	124	0.9	0.01

表7-25 進捗類型別事故内容(男)

事故内容 進捗類型	酒酔い 酒気帯び	信号無視	徐行 一時停止	歩行者 保護	右左折	優先通行	横断等 不適當	安全運転 義務違反	車間距離 不保持	追い越し	その他	計	サン ブル数
不振型	1 (0.1)	2 (0.1)	6 (0.4)	2 (0.1)	1 (0.1)	0	0	23 (1.6)	2 (0.1)	0	3 (0.2)	40 (2.7)	1,471
後半伸びなやみ型	5 (0.2)	3 (0.1)	4 (0.2)	1 (0.1)	0	0	0	35 (1.6)	2 (0.1)	0	8 (0.4)	58 (2.7)	2,172
前半伸びなやみ型	3 (0.1)	1 (0.0)	2 (0.1)	3 (0.1)	0	0	2 (0.1)	45 (1.7)	1 (0.0)	0	12 (0.5)	69 (2.6)	2,632
途中伸びなやみ型	3 (0.2)	1 (0.1)	4 (0.3)	1 (0.1)	1 (0.1)	0	1 (0.1)	38 (3.0)	3 (0.2)	3 (0.2)	3 (0.2)	58 (4.5)	1,279
前後伸びなやみ型	1 (0.1)	4 (0.3)	1 (0.1)	1 (0.1)	2 (0.2)	0	1 (0.1)	21 (1.6)	0	0	5 (0.4)	36 (2.8)	1,290
一進一退型	0	1 (0.2)	3 (0.5)	0	0	0	1 (0.2)	10 (1.8)	0	0	2 (0.4)	17 (3.1)	554
順調型	22 (0.3)	12 (0.1)	25 (0.3)	13 (0.2)	1 (0.0)	3 (0.0)	2 (0.0)	215 (2.5)	6 (0.1)	10 (0.1)	48 (0.6)	357 (4.2)	8,485
計	35 (0.2)	24 (0.1)	45 (0.3)	21 (0.1)	5 (0.0)	3 (0.0)	7 (0.0)	387 (2.2)	14 (0.1)	13 (0.1)	81 (0.5)	635 (3.6)	17,883 (100)

表7-25 進捗類型別事故内容(女)

事故内容 進捗類型	酒酔い 酒気帯び	信号無視	徐行 一時停止	歩行者 保護	右左折	優先通行	横断等 不適當	安全運転 義務違反	車間距離 不保持	追い越し	その他	計	サン ブル数
不振型	0	0	9 (0.2)	2 (0.1)	1 (0.0)	0	0	21 (0.5)	1 (0.0)	1 (0.0)	5 (0.1)	46 (1.0)	3,997
後半伸びなやみ型	0	1 (0.1)	1 (0.1)	0	0	1 (0.1)	0	6 (0.5)	2 (0.2)	1 (0.1)	3 (0.2)	15 (1.1)	1,347
前半伸びなやみ型	0	0	3 (0.1)	2 (0.1)	0	0	0	9 (0.3)	2 (0.1)	0	7 (0.2)	23 (0.7)	3,102
途中伸びなやみ型	0	0	1 (0.1)	0	0	0	0	3 (0.3)	0	0	1 (0.1)	5 (0.5)	921
前後伸びなやみ型	0	1 (0.1)	3 (0.2)	1 (0.1)	0	0	0	13 (0.7)	1 (0.1)	0	2 (0.1)	21 (1.1)	1,912
一進一退型	0	0	1 (0.2)	0	0	0	0	2 (0.3)	0	0	2 (0.3)	5 (0.8)	598
順調型	0	0	0	0	0	0	0	11 (0.6)	0	0	4 (0.2)	15 (0.9)	1,712
計	0	2 (0.0)	18 (0.1)	5 (0.0)	1 (0.0)	1 (0.0)	0	65 (0.5)	6 (0.0)	2 (0.0)	24 (0.2)	124 (0.9)	13,589 (100)

表 7-2-7 教習進度類型別事故初発時期(男)

教習進度類型	1月日	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	計
不振型	4 (10.3)	1 (2.6)	2 (5.1)	2 (5.1)	3 (7.7)	3 (7.7)	6 (15.4)	2 (5.1)	5 (12.8)	7 (18.0)	1 (2.6)	3 (7.7)	39
後半伸びなやみ型	8 (14.0)	8 (14.0)	5 (8.8)	8 (14.0)	3 (5.3)	3 (5.3)	4 (7.0)	6 (10.5)	5 (8.8)	4 (7.0)	1 (1.8)	2 (3.5)	57
前半伸びなやみ型	7 (10.1)	11 (15.9)	6 (8.7)	10 (14.5)	7 (10.1)	6 (7.3)	5 (7.3)	4 (5.8)	4 (5.8)	4 (5.8)	3 (4.4)	2 (2.9)	69
途中伸びなやみ型	7 (12.3)	5 (8.8)	5 (8.8)	7 (12.3)	3 (5.3)	7 (12.3)	4 (7.0)	5 (8.8)	2 (3.5)	3 (5.3)	5 (8.8)	4 (7.0)	57
前後半伸びなやみ型	6 (16.7)	1 (2.8)	2 (5.6)	1 (2.8)	2 (5.6)	3 (8.3)	6 (16.7)	3 (8.3)	5 (13.9)	3 (8.3)	3 (8.3)	1 (2.8)	36
一進一退型	1 (6.3)	1 (6.3)	3 (18.8)	2 (12.5)	2 (12.5)	1 (6.3)	1 (6.3)	2 (12.5)	0	1 (6.3)	1 (6.3)	1 (6.3)	16
順調型	30 (8.5)	28 (7.9)	28 (7.9)	27 (7.6)	32 (9.0)	41 (11.6)	28 (7.9)	43 (12.1)	25 (7.0)	15 (4.2)	25 (7.0)	33 (9.3)	355
計	63 (10.0)	55 (8.7)	51 (8.1)	57 (9.1)	52 (8.3)	64 (10.2)	54 (8.6)	65 (10.3)	46 (7.3)	37 (5.9)	39 (6.2)	46 (7.3)	629 (100)%

表 7-2-8 教習進度類型別事故初発時期(女)

教習進度類型	1月日	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	計
不振型	4 (10.0)	4 (10.0)	1 (2.5)	2 (5.0)	4 (10.0)	4 (10.0)	3 (7.5)	3 (7.5)	4 (10.0)	4 (10.0)	2 (5.0)	5 (12.5)	40
後半伸びなやみ型	1 (6.7)	1 (6.7)	1 (6.7)	1 (6.7)	0	2 (13.3)	0	4 (26.7)	1 (6.7)	1 (6.7)	3 (20.0)	0	15
前半伸びなやみ型	3 (13.0)	3 (13.0)	0	3 (13.0)	1 (4.3)	2 (8.7)	1 (4.3)	2 (8.7)	1 (4.3)	3 (13.0)	2 (8.7)	2 (8.7)	23
途中伸びなやみ型	0	0	0	0	0	1 (20.0)	0	1 (20.0)	0	1 (20.0)	2 (40.0)	0	5
前後半伸びなやみ型	4 (19.0)	2 (9.5)	1 (4.8)	2 (9.5)	2 (9.5)	2 (9.5)	0	3 (14.3)	2 (9.5)	0	1 (4.8)	2 (9.5)	21
一進一退型	1 (20.0)	0	0	0	0	2 (40.0)	1 (20.0)	0	0	0	0	1 (20.0)	5
順調型	2 (13.3)	1 (6.7)	2 (13.3)	1 (6.7)	3 (20.0)	1 (6.7)	1 (6.7)	0	1 (6.7)	1 (6.7)	1 (6.7)	1 (6.7)	15
計	15 (12.1)	11 (8.9)	5 (4.0)	9 (7.3)	10 (8.1)	14 (11.3)	6 (4.8)	13 (10.5)	9 (7.3)	10 (8.1)	11 (8.9)	11 (8.9)	124 (100)%

表 7 - 2 9 卒業検定成績別事故件数 (男)

事故件数 卒業 成績	実人員	事故発生件数				事故者数	事故者率	1人当りの 事故件数
		物損	傷害	死亡	計			
70	4,609	17	126	0	143	143	3.1	0.031
75	4,826	25	133	2	160	158	3.3	0.033
80	3,471	29	103	2	134	133	3.8	0.039
85	2,743	11	93	2	106	104	3.8	0.039
90	1,508	9	51	1	61	59	3.9	0.04
95	620	7	25	1	33	30	4.8	0.053
100	104	2	6	0	8	8	7.7	0.077
計	17,881	100	537	8	645	635	3.6	0.036

表 7 - 3 0 卒業検定成績別事故件数 (女)

事故件数 卒業 成績	実人員	事故発生件数				事故者数	事故者率	1人当りの 事故件数
		物損	傷害	死亡	計			
70	5,563	2	41	2	45	45	0.8	0.008
75	4,217	5	35	1	41	41	1.0	0.01
80	2,166	0	19	0	19	19	0.9	0.009
85	1,130	2	13	0	15	15	1.3	0.013
90	394	0	3	0	3	3	0.8	0.008
95	111	0	1	0	1	1	0.9	0.009
100	6	0	0	0	0	0	0	0
計	13,587	9	112	3	124	124	0.9	0.009

表7-31 事故者の卒業検定成績別事故内容（男）

事故内容 卒業成績	酒酔い 酒気帯び	信号 無視	徐行 一時 停止	歩行者 保護	右左折	優先 通行	横断等 不適當	安全運 転義務 違反	車間距 離不得 持	追いつ 越し	その他	計	サンプ ル数
70	5 (0.1)	6 (0.1)	7 (0.2)	5 (0.1)	2 (0.0)	1 (0.0)	0	98 (2.1)	3 (0.1)	3 (0.1)	13 (0.3)	143 (3.1)	4,609
75	6 (0.1)	7 (0.2)	22 (0.5)	5 (0.1)	1 (0.0)	0	1 (0.0)	87 (1.8)	4 (0.1)	1 (0.0)	24 (0.5)	158 (3.3)	4,826
80	8 (0.2)	5 (0.1)	9 (0.3)	6 (0.2)	1 (0.0)	1 (0.0)	1 (0.0)	81 (2.3)	2 (0.1)	4 (0.1)	15 (0.4)	133 (3.8)	3,471
85	8 (0.3)	3 (0.1)	5 (0.2)	4 (0.2)	1 (0.0)	1 (0.0)	2 (0.1)	63 (2.3)	3 (0.1)	2 (0.1)	12 (0.4)	104 (3.8)	2,743
90	5 (0.3)	1 (0.1)	2 (0.1)	0	0	0	3 (0.2)	33 (2.2)	1 (0.1)	2 (0.1)	12 (0.8)	59 (3.9)	1,508
95	3 (0.5)	1 (0.2)	0	1 (0.2)	0	0	0	21 (3.4)	0	0	4 (0.7)	30 (4.8)	620
100	0	1 (1.0)	0	0	0	0	0	4 (3.9)	1 (1.0)	1 (1.0)	1 (1.0)	8 (7.7)	104
計	35 (0.2)	24 (0.1)	45 (0.3)	21 (0.1)	5 (0.0)	3 (0.0)	7 (0.0)	387 (2.2)	14 (0.1)	13 (0.1)	81 (0.5)	635 (3.6)	17,881

表7-32 事故者の卒業検定成績別事故内容（女）

事故内容 卒業成績	酒酔い 酒気帯び	信号 無視	徐行 一時 停止	歩行者 保護	右左折	優先 通行	横断等 不適當	安全運 転義務 違反	車間距 離不得 持	追いつ 越し	その他	計	サンプ ル数
70	0	0	6 (0.1)	1 (0.0)	1 (0.0)	0	0	24 (0.4)	3 (0.1)	0	10 (0.2)	45 (0.8)	5,563
75	0	1 (0.0)	6 (0.1)	2 (0.1)	0	1 (0.0)	0	19 (0.5)	2 (0.1)	2 (0.1)	8 (0.2)	41 (1.0)	4,217
80	0	0	4 (0.2)	0	0	0	0	12 (0.6)	0	0	3 (0.1)	19 (0.9)	2,166
85	0	0	2 (0.2)	2 (0.2)	0	0	0	8 (0.7)	1 (0.1)	0	2 (0.2)	15 (1.3)	1,130
90	0	1 (0.3)	0	0	0	0	0	2 (0.5)	0	0	0	3 (0.8)	394
95	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1 (0.9)	1 (0.9)	111
100	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	6
計	0	2 (0.0)	18 (0.1)	5 (0.0)	1 (0.0)	1 (0.0)	0	65 (0.5)	6 (0.0)	2 (0.0)	24 (0.2)	124 (0.9)	1,358

表 7-3-3 卒業検成績別事故初発時期(男)

初発時期 卒業成績	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	計
70	21 (14.7)	14 (9.8)	11 (7.7)	11 (7.7)	12 (8.4)	11 (7.7)	13 (9.1)	18 (12.6)	8 (5.6)	4 (2.8)	9 (6.3)	11 (7.7)	143 (100)
75	17 (10.9)	15 (9.6)	13 (8.3)	12 (7.7)	11 (7.1)	21 (13.5)	11 (7.1)	13 (8.3)	15 (9.6)	10 (6.4)	11 (7.1)	7 (4.5)	156 (100)
80	12 (9.1)	12 (9.1)	13 (9.9)	13 (9.9)	12 (9.1)	15 (11.4)	9 (6.8)	13 (9.9)	11 (8.3)	8 (6.1)	8 (6.1)	6 (4.6)	132 (100)
85	6 (5.9)	10 (9.8)	4 (3.9)	15 (14.7)	7 (6.9)	9 (8.8)	9 (8.8)	13 (12.8)	6 (5.9)	8 (7.8)	4 (3.9)	11 (10.8)	102 (100)
90	5 (8.6)	4 (6.9)	5 (8.6)	2 (3.5)	5 (8.6)	3 (5.2)	7 (12.1)	5 (8.6)	4 (6.9)	5 (8.6)	6 (10.3)	7 (12.1)	58 (100)
95	2 (6.7)	0	4 (13.3)	4 (13.3)	4 (13.3)	5 (16.7)	3 (10.0)	2 (6.7)	2 (6.7)	1 (3.3)	1 (3.3)	2 (6.7)	30 (100)
100	0	0	1 (12.5)	0	1 (12.5)	0	2 (25.0)	1 (12.5)	0	1 (12.5)	0	2 (25.0)	8 (100)
計	63 (10.0)	55 (8.7)	51 (8.1)	57 (9.1)	52 (8.3)	64 (10.2)	54 (8.6)	65 (10.3)	46 (7.3)	37 (5.9)	39 (6.2)	46 (7.3)	629 (100)

表 7-3-3 卒業検成績別事故初発時期(女)

初発時期 卒業成績	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	計
70	3 (6.7)	6 (13.3)	2 (4.4)	4 (8.9)	2 (4.4)	5 (11.1)	4 (8.9)	5 (11.1)	4 (8.9)	2 (4.4)	5 (11.1)	3 (6.7)	45
75	7 (17.1)	4 (9.8)	0	4 (9.8)	6 (14.6)	4 (9.8)	0	2 (4.9)	3 (7.3)	2 (4.9)	4 (9.8)	5 (12.2)	41
80	3 (15.8)	1 (5.3)	2 (10.5)	0	1 (5.3)	3 (15.8)	1 (5.3)	2 (10.5)	0	3 (15.8)	0	3 (15.8)	19
85	2 (13.3)	0	1 (6.7)	0	1 (6.7)	1 (6.7)	1 (6.7)	3 (20.0)	2 (13.3)	2 (13.3)	2 (13.3)	0	15
90	0	0	0	1 (33.3)	0	1 (33.3)	0	0	0	1 (33.3)	0	0	3
95	0	0	0	0	0	0	0	1 (100)	0	0	0	0	1
100	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
計	15 (12.1)	11 (8.9)	5 (4.0)	9 (7.3)	10 (8.1)	14 (11.3)	6 (4.8)	13 (10.5)	9 (7.3)	10 (8.1)	11 (8.9)	11 (8.9)	124 (100)

表7-35 違反内容

内容項目	酒酔い酒気帯び	最高速度	信号無視	徐行一時停止	通行禁止
含まれる違反項目	<ul style="list-style-type: none"> 酒気帯び運転 酒酔い違反 	<ul style="list-style-type: none"> 速度超過(法定・指定) 	<ul style="list-style-type: none"> 信号無視(赤色等) 信号無視(点滅) 	<ul style="list-style-type: none"> 徐行場所違反 指定場所一時不停止等 	<ul style="list-style-type: none"> 通行禁止違反

無免許無資格	通行区分	駐停車	歩行者妨害
<ul style="list-style-type: none"> 無免許運転 大型自動車無資格運転 	<ul style="list-style-type: none"> 通行区分違反 通行帯違反 指定通行区分違反 	<ul style="list-style-type: none"> 駐停車違反(法定・指定) 	<ul style="list-style-type: none"> 横断歩行者妨害等

表7-36 事故にともなう違反

内容項目	酒酔い酒気帯び	信号無視	徐行一時停止	歩行者保護	右左折
含まれる違反項目	<ul style="list-style-type: none"> 酒気帯び運転 酒酔い運転 	<ul style="list-style-type: none"> 信号無視(赤色等) 信号無視(点滅) 	<ul style="list-style-type: none"> 徐行場所違反 指定場所一時不停止等 	<ul style="list-style-type: none"> 歩行者側方安全間隔不保持 路面電車後方不停止 横断歩行者妨害等 幼児等通行妨害 安全地帯徐行違反 	<ul style="list-style-type: none"> 交差点右左折方法違反

優先通行	横断等不相当	安全運転義務違反	車間距離不保持	追越し
<ul style="list-style-type: none"> 乗合自動車発進妨害 交差点右左折等合図車妨害 交差点優先車妨害 優先道路通行車妨害等 緊急車妨害等 本線車道通行車妨害 本線車道緊急車妨害 	<ul style="list-style-type: none"> 横断等禁止違反(法定・指定) 本線車道横断等禁止違反 	<ul style="list-style-type: none"> 安全運転義務違反 	<ul style="list-style-type: none"> 車間距離不保持 	<ul style="list-style-type: none"> 追越し方法等違反 追越禁止場所違反

第8章 技能教習進度の分析

8-1 適性総合判定値と教習進度

運転適性検査は本来、運転者の事故傾向の有無を測定し、よって交通事故防止に活用する目的で使用されているものであるが、その結果は個人の能力、及び性格等についての特性をほぼ的確に知ることができる。

そこで、運転適性検査によっては握された諸特性と教習進度との関連について分析することにより、教習の場において能率的な教習を進めるための手がかりを得ることを目的に吟味する。

入所してから卒業検定合格時まで要する技能教習時限数は、性別及び年齢による差がきわめて大きく、女性は男性に比べ、また高年齢者は低年齢者に比べていずれも大幅に増加することが従来から指摘されてきた。

ここでは、個人の特質を考慮して、適性総合判定値と全教習時限数との関連を調べたのが表8-1である。これをもとに、判定値に時限数を累積百分率で示したのが図8-1及び図8-2で

表8-1 低評価値の個数と全教習時限数

全教習時限数	低評価値の個数		0	1～2	3～5	6～	計
	性別						
25～29	男	女	143	1,257	1,959	537	3,896
			24	161	191	36	412
30～34	男	女	121	981	1,484	351	2,937
			62	419	545	100	1,126
35～39	男	女	94	688	1,026	257	2,065
			71	642	736	133	1,582
40～44	男	女	54	384	618	188	1,244
			88	679	865	175	1,807
45～49	男	女	27	246	338	102	713
			82	602	824	157	1,665
50～54	男	女	12	132	177	65	386
			44	417	594	130	1,185
55～59	男	女	7	71	99	31	208
			32	245	380	101	758
60～	男	女	7	79	162	88	336
			30	313	571	218	1,132
計	男	女	465	3,838	5,863	1,619	11,785
			433	3,478	4,706	1,050	9,667

図 8-1 低評価の個数と全教習時限数(男)

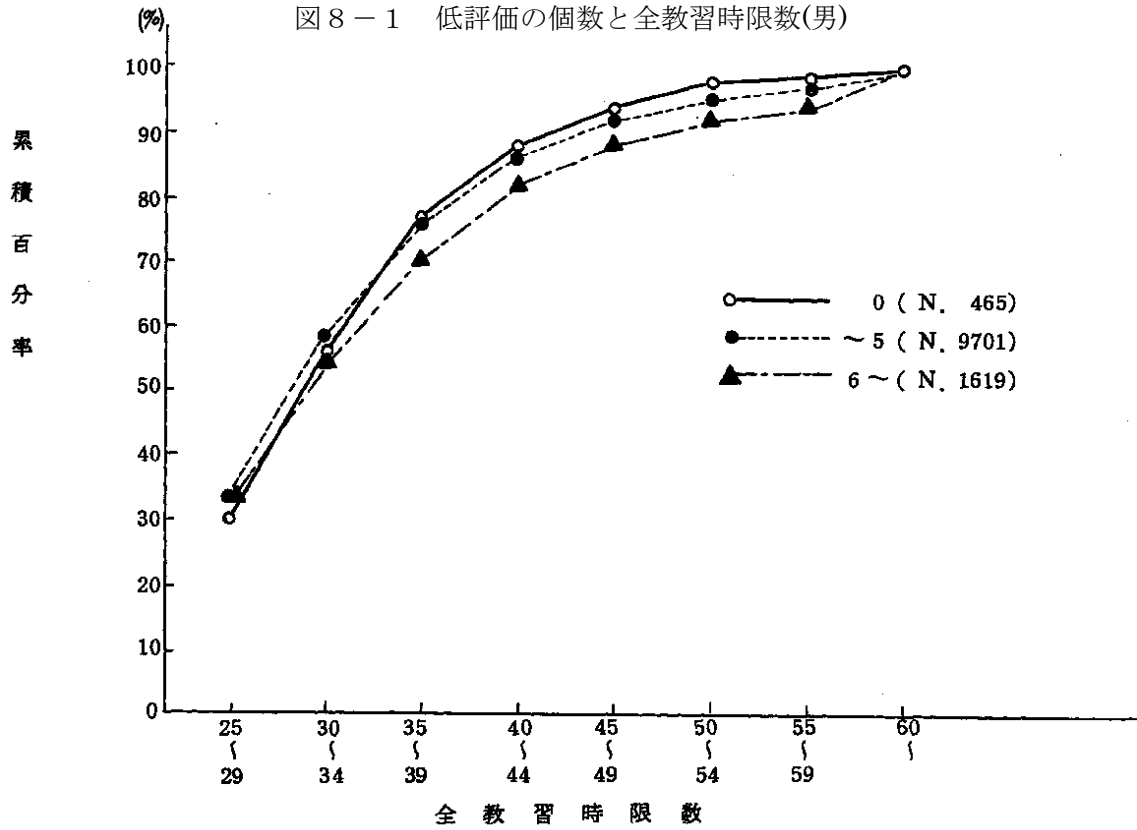
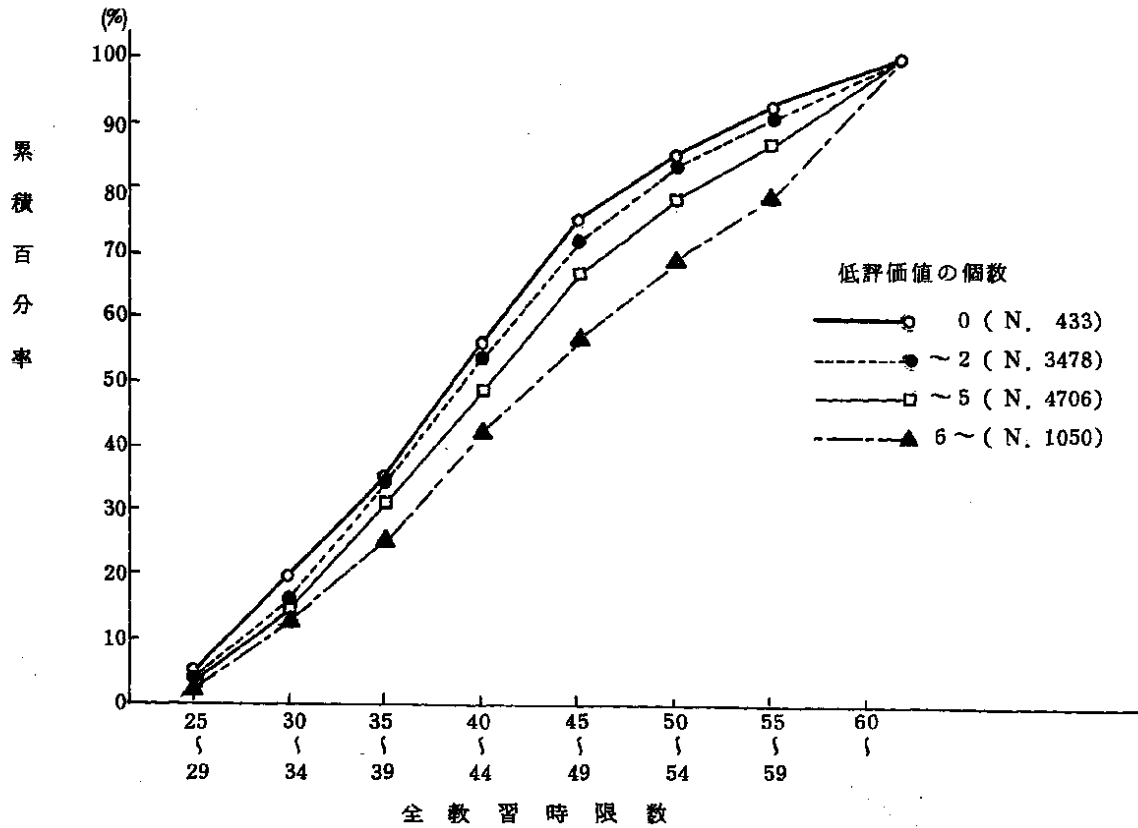


図 8-2 低評価の個数と全教習時限数(女)



ある。ここでは、適性総合判定値の代替指標として、14個の検査指標のうち、低評価値（5段階評価の2及び1）の個数の多寡を用いた。

図8-1及び図8-2から低評価値の多寡と時限数との関連をみると、男女とも低評価値の個数の多いグループほど長い時限数を要している。そこで、低評価値0個のグループ（適性グループとよぶ）と6個以上のグループ（不適性グループとよぶ）に分けて、教習進度を検討してみる。

男性の場合、規定時限数（25～27時限）の1.5倍（40～44時）を目安にして、それ以内で終了したものの割合をみると、適性グループには、規定時限数1.5倍以内終了者が88.6%含まれるのに対して、不適性グループには、82.3%と約6%下廻っている。女性の場合、適性グループには56.6%含まれるのに対して、不適性グループには42.3%と約15%も下廻っている。

更に性別、年齢別、時限数別に低評価値の平均個数を算出すると、表8-2のとおり、男女ともに例外はあるが、時限数の多いグループほど低評価値の平均個数が増加しており、資質の低下が認められている。

これは運転技能の取得過程に関与する諸要因として、単に性別及び年齢による差だけでなく個人の基本的能力が大きく関係しており、より効率的な教習をすすめるためには個人の特質を十分にみきわめた上で個別指導を行う必要性を示唆しているといえよう。

表8-2 低評価値の平均個数

年齢	性別	時限数				
		～34	35～44	45～54	55～59	60～
～19	男	3.6	3.8	4.0	4.1	4.7
	女	3.1	3.0	3.4	4.7	4.0
20～24	男	2.9	2.9	3.1	2.5	4.1
	女	2.4	2.7	3.4	3.1	3.5
25～29	男	3.3	3.1	3.1	3.3	4.6
	女	3.0	3.3	3.3	3.1	3.7
30～39	男	3.2	3.0	2.9	7.3	4.7
	女	3.1	3.1	3.0	3.2	3.6
40～49	男	3.6	3.5	3.6	3.3	4.1
	女	3.0	3.1	3.0	3.9	4.0
50～	男	3.6	2.4	3.2	3.6	3.8
	女	—	—	—	—	—

8-2 技能教習の進度類型と心理的特性

前節では、技能教習進度に個人の基本的特性が重要な要因として関与していることが明らかになった。そこで、次にどのような心理的特性がその進度に関係しているかを、運転適性検査によって抽出された基本的性能と教習進度等の関連について吟味する。

各技能教習段階の所要時限数を平均時限数をもとにして平均以上と以下に分け、各段階での組合せによって16通りの進度類型（表8-3）を設定した。（たとえば、各技能教習段階のすべてが平均以上の時限数を要したものの、各段階とも平均以下の時限数で終了したもの等）

このなかから、各技能教習段階を平均時限数以内で終了したグループ（以下、順調型という。）と平均以上の時限数を要したグループ（以下不振型という。）を抽出して進度類型に関係する心理的特性を吟味する。

表8-3 教習進度の分類

分類 類型	組合せ コード	教 習 進 度				備 考
		第1段階	第2段階	第3段階	第4段階	
A	10	×	×	×	×	不振型
B	21	○	×	×	×	後半伸び悩み型
	22	○	○	×	×	
	23	○	○	○	×	
C	31	×	○	○	○	前半不振型
	32	×	×	○	○	
	33	×	×	×	○	
D	41	○	×	×	○	途中伸び悩み型
	42	○	○	×	○	
	43	○	×	○	○	
E	51	×	○	○	×	前後半不振型
	52	×	○	×	×	
	53	×	×	○	×	
F	61	○	×	○	×	一進一退型
	62	×	○	×	○	
G	70	○	○	○	○	順調型

表 8 - 4 動作の正確さと進捗類型

(男)				
評価 類型	～ 5	6～	計	平均得点
不振型	370 (28.4)	932 (71.6)	1,302 (100)	6.4
順調型	1,513 (19.3)	6,345 (80.7)	7,858 (100)	6.9

(女)				
評価 類型	～ 5	6～	計	平均得点
不振型	1,253 (36.5)	2,179 (63.5)	3,432 (100)	6.1
順調型	343 (21.3)	1,271 (78.7)	1,614 (100)	6.8

運転適性検査によって抽出された各性能別評価値と進捗類型との関連をみると、状況判断力（知的能力）、動作の速さ、情緒安定性と進捗類型の間には一定の関連はみられない。

次に動作の正確さ及び衝動抑止性について不振型と順調型の低得点者率を比較すると、両方とも不振型の方が低得点者率が高いことがわかった。（表 8 - 4～表 8 - 5）すなわち、動作の正確さでは、男性は不振型が 28.4% の低得点者（5 点以下）で占められているのに対し、順調型のそれは 19.3% と不振型に比較して、約 9% も低得点者の割合が低くなっている。平均得点を比較すると、不振型が 6.4 に対して、順調型は 6.9 とわずかに高く、不振型が動作の正確さという性能面で順調型に比較して劣っていることを示している。

一方、女性は、不振型が 36.5% の低得点者で占めているのに対して、順調型は 21.3% と約 15% も低得点者の割合が低くなっている。平均得点を比較しても、不振型が 6.1 に対して順調型は 6.8 と高く、男性同様不振型が動作の正確さの面で劣っているといえる。

次に、衝動抑止性についてみると、男性は不振型が 43.5% の低得点者（5 点以下）によって占められているのに対し、順調型は 29.1% と、不振型に比較して約 15% も低得点者の割合が低くなっている。平均得点を比較すると、不振型は 5.8 に対して順調型は 6.3 と高く、不振型に衝動抑止力の弱さがみられる。女性は、不振型が 54.1% と半数以上が低得点者によって占められているのに対して、順調型は 35.3% と不振型に比較して約 20% も低得点者の占める割合が低くなっている。平均得点についてみると、不振型が 5.4 に対して順調型は 6.1

表 8 - 5 衝動抑止性と進度類型

(男)				
評価 類型	～ 5	6～	計	平均得点
不振型	565 (43.5)	735 (56.5)	1,300 (100)	5.8
順調型	2,286 (291)	5,572 (70.9)	7,858 (100)	6.3

(女)				
評価 類型	～ 5	6～	計	平均得点
不振型	1,855 (54.1)	1,576 (45.9)	3,431 (100)	5.4
順調型	570 (35.3)	1,045 (64.7)	1,615 (100)	6.1

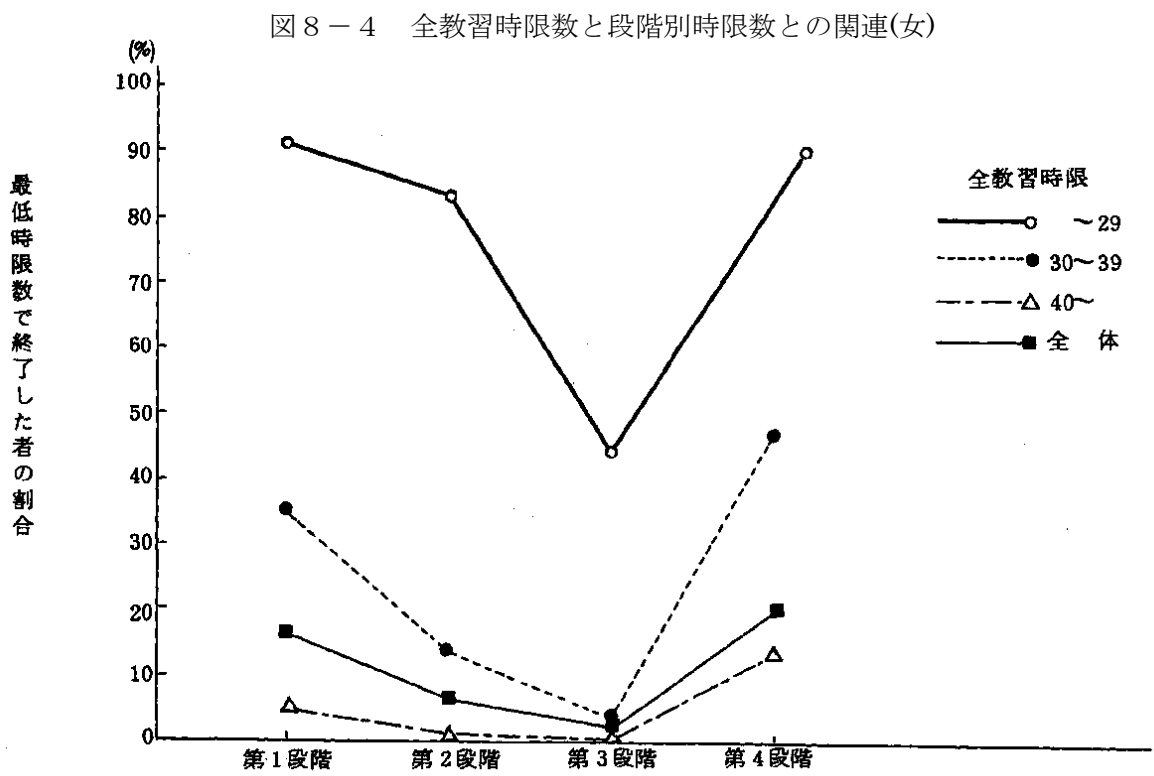
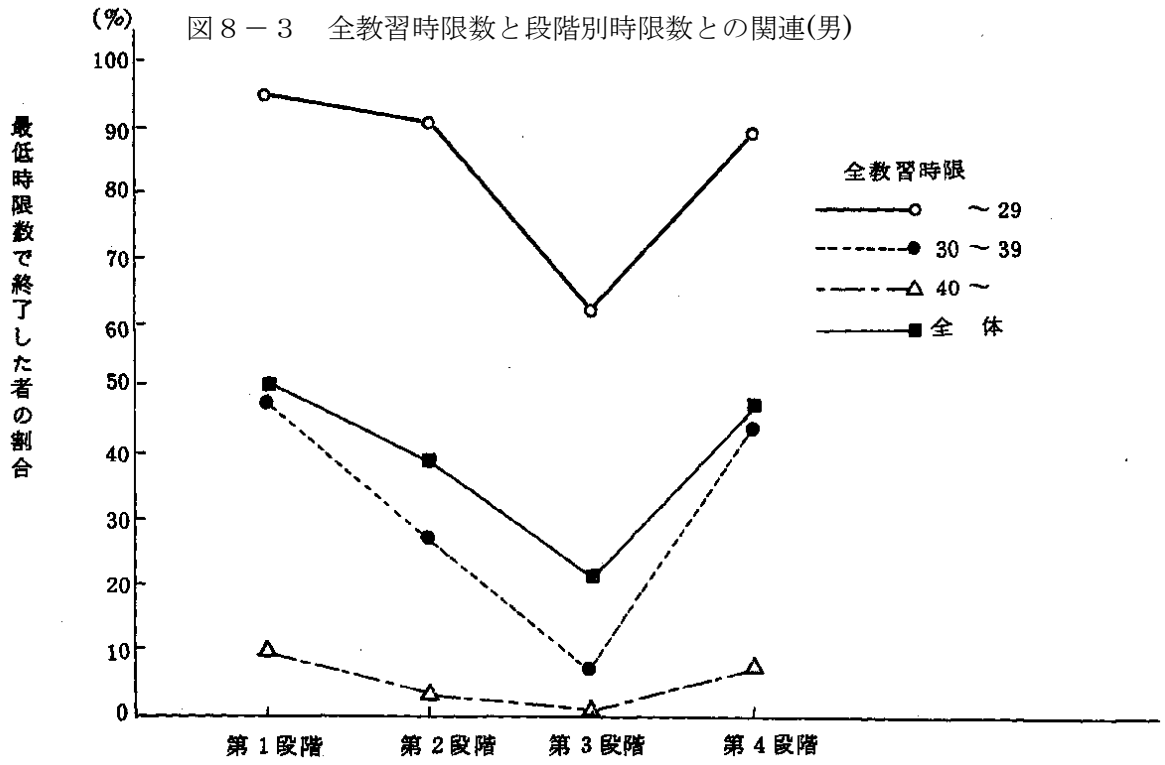
と高くなっている。

以上の結果から、技能教習進度に関連した心理的特性として、動作の正確さと衝動抑止性の2つの性能がみいだされた。

8 - 3 全教習時限数からみた技能教習進度の検討

技能教習過程における教習の進度を全教習時限数をもとに検討する。全教習時限数を①29時限以内で終了したグループ(Aグループ)、②30～39時限で終了したグループ(Bグループ)③40時限以上で終了したグループ(Cグループ)の3つのグループに分け、各段階を最低の時限数(規定時限数)で終了したものの割合をグループ別に図示した。(図8-3及び図8-4)それによると、全教習時限数の多寡によって、各段階における規定時限内での終了者の割合に大きな差異のみられるのは当然のことながら、男女ともに第3段階できわめて多くの時限数を費している。

特にAグループは、第3段階を除いてはいずれも90%前後が規定時間内で終了しているのに対して、第3段階は男性が63%、女性は44%に低下しており、なかでも女性の第3段階における所要時限数が長びいている。かかる傾向はBグループに顕著に現われており、いずれも第3段階での成績が悪いだけでなく、Aグループとは異なり、第2段階においても同様の傾向がみられる。



つまり、Aグループは、男性が第1段階95%、第2段階92%、第3段階62%、第4段階89%と、第3段階だけが大きく下廻っているのに対して、Bグループは、48%、27%、7%、44%というように、第2段階及び第3段階でその割合が低くなっている。こうした傾向は女性も同様にみられるが、特に女性のBグループは、第1段階よりも第4段階での成績の高いことが特徴となっている。以上の結果から、きわめて順調に教習過程を終了したグループは第3段階で多少時限を費しているが、他の段階ではきわめて順調な進捗を示している。しかし、男性に比較すると、女性は特に第3段階でゆきづまっていることがわかる。

そして、教習進度の悪いグループは男女ともに第3段階のほかに第2段階においても、所要時限数が長くなっている。

8-4 無線教習の効果

無線教習は、技能教習過程の第3段階において教習生を独りで運転させることにより、技能指導員に対する依頼心をなくし、自己の判断力を養わせることにその意味があろう。そこで、ここでは無線教習の実施が第3段階における技能教習時限数に何等かの影響をもつかどうかを検討する。

無線教習者群と非無線教習者群の第3段階における教習進度は、表8-6及び表8-7のとおりである。これを累積百分率で示したものが、図8-5及び図8-6である。

第3段階を最低時限数（9時限）の2倍以上の時限数（18時限以上）を要した者の割合をみると、男性は無線教習者群（3時限）が10.2%に対して、非無線教習者群（0時限）は15.2%と5%も多くを占めている。女性も、無線教習者群（3時限）が35.3%に対して、非無線教習者群（0時限）は44.5%と約10%も多くを占めている。

以上、無線教習者群が全教習段階で最も時限数を要する第3段階を非無線教習者群よりも早く終了しており、無線教習が教習進度に何等かの影響を与えているものと思われる。

ここでは、年齢別による検討は加えられていないが、両群に含まれる20歳未満の年齢層の割合はほぼ近似しており、両群の所要時限数に対する年齢による偏りはないと判断できよう。

表8-6 無線教習と第3段階技能教習時限数(男)

無線教習時限	教習時限		9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23~	計	
	0	1	2	3	計	0	1	2	3	計	0	1	2	3	計	0	1	2	3
0	1,952 (21.1)	1,164 (12.6)	984 (10.6)	967 (10.4)	778 (8.4)	692 (7.5)	535 (5.8)	442 (4.8)	340 (3.7)	274 (3.0)	206 (2.2)	193 (2.1)	147 (1.6)	109 (1.2)	476 (5.1)	9,259 (100)			
1	76 (188)	53 (13.1)	70 (17.3)	39 (9.6)	38 (9.4)	36 (8.9)	15 (3.7)	19 (4.7)	13 (3.2)	10 (2.5)	3 (0.7)	7 (1.7)	3 (0.7)	7 (1.7)	16 (4.0)	405 (100)			
2	221 (127)	256 (14.7)	219 (12.6)	222 (12.8)	203 (11.7)	155 (8.9)	108 (6.2)	79 (4.6)	73 (4.2)	48 (2.8)	42 (2.4)	31 (1.8)	24 (1.4)	11 (0.6)	44 (2.5)	1,736 (100)			
3	1,566 (242)	1,016 (15.7)	848 (13.1)	675 (10.4)	553 (8.5)	424 (6.5)	302 (4.7)	251 (3.9)	177 (2.7)	128 (2.0)	116 (1.8)	78 (1.2)	73 (1.1)	55 (0.8)	212 (3.3)	6,474 (100)			
計	3,815	2,489	2,121	1,903	1,572	1,307	960	791	603	460	367	309	247	182	748	17,874			

表8-6 無線教習と第3段階技能教習時限数(女)

無線教習時限	教習時限		9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23~	計	
	0	1	2	3	計	0	1	2	3	計	0	1	2	3	計	0	1	2	3
0	224 (3.1)	328 (4.6)	410 (5.7)	470 (6.5)	540 (7.5)	537 (7.5)	541 (7.5)	495 (6.9)	452 (6.3)	464 (6.5)	390 (5.4)	350 (4.9)	306 (4.3)	264 (3.7)	1,418 (19.7)	7,189 (100)			
1	4 (1.3)	4 (1.3)	17 (5.6)	25 (8.2)	20 (6.6)	32 (10.5)	31 (10.2)	38 (12.5)	14 (4.6)	24 (7.9)	20 (6.6)	13 (4.3)	11 (3.6)	11 (3.6)	41 (13.4)	305 (100)			
2	6 (0.7)	22 (2.5)	28 (3.1)	53 (6.0)	75 (8.4)	91 (10.2)	92 (10.3)	93 (10.5)	89 (10.0)	61 (6.9)	45 (5.1)	46 (5.2)	45 (5.1)	32 (3.6)	111 (12.5)	889 (100)			
3	98 (1.9)	162 (3.1)	276 (5.3)	433 (8.3)	506 (9.7)	536 (10.3)	520 (10.0)	450 (8.6)	385 (7.4)	341 (6.6)	275 (5.3)	241 (4.6)	178 (3.4)	146 (2.8)	657 (12.6)	5,204 (100)			
計	332	516	731	981	1,141	1,196	1,184	1,076	940	890	730	650	540	453	2,227	13,587			

図8-5 無線教習と第3段階技能教習時限数

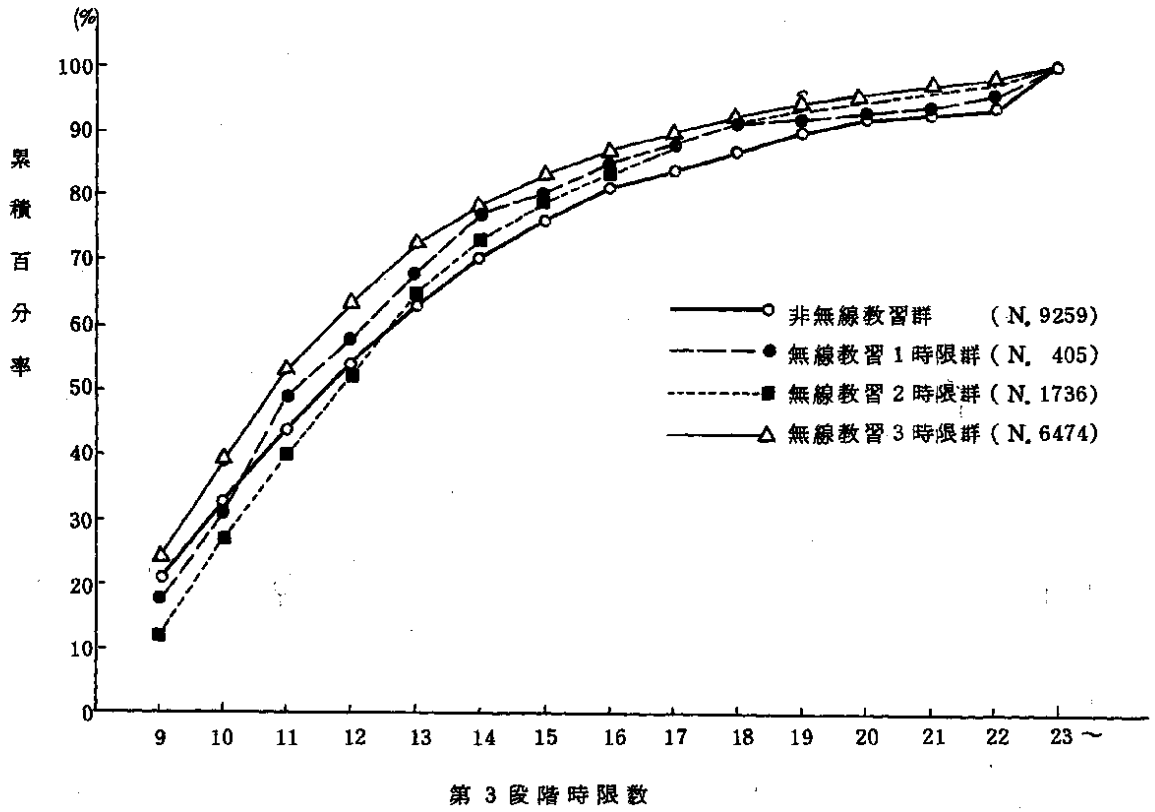
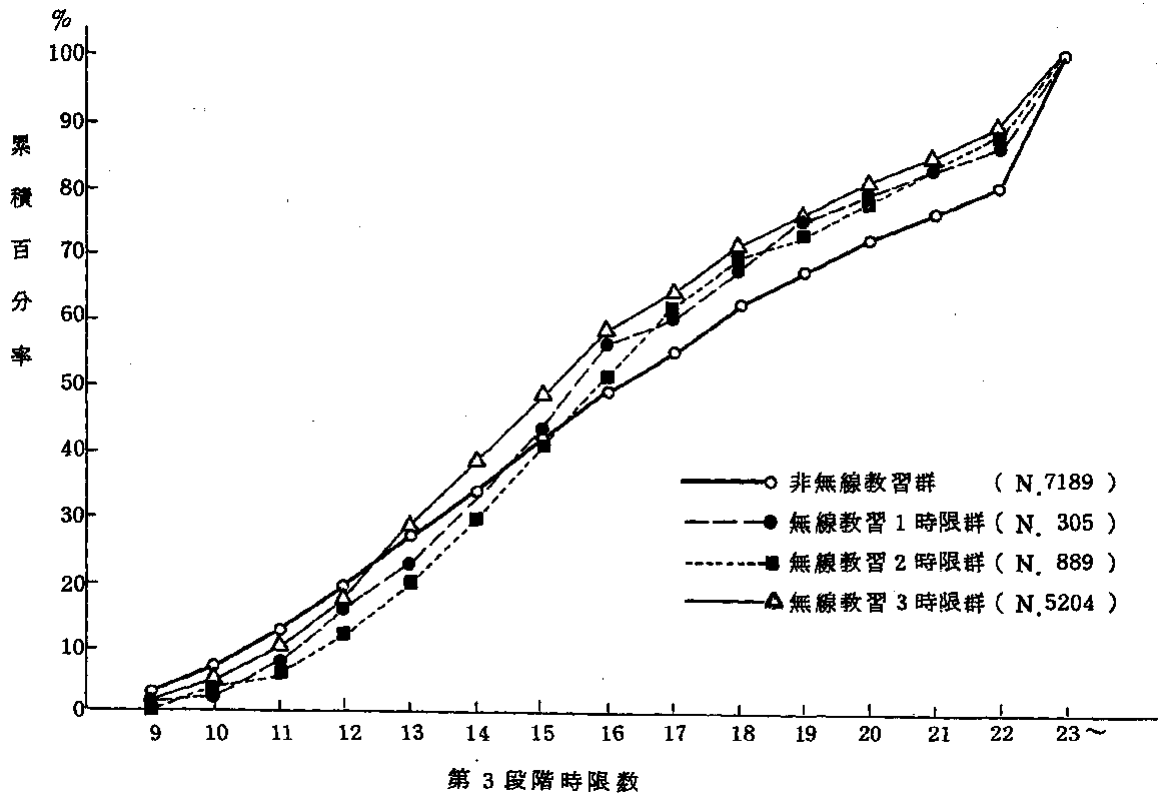


図8-6 無線教習と第3段階技能教習時限数 (女)



第9章 ま と め

この調査研究は、全国15都道府県30指定教習所における卒業者のうち、普通免許を取得した初心運転者約30,000人を対象として免許取得時における教習進捗や運転適性検査の結果等と免許取得後1年間の違反、事故の実態とのつき合わせによる分析結果をまとめたものである。

なお、分析結果の主なものを要約すると次のとおりである。

- (1) 調査の対象となった普通免許取得者のうち、サンプルとして得られた総数は31,472人であり、その年齢構成は、18歳～24歳の若年者が全体の約70%を占めている。
- (2) 性別では、男性が全体の56.8%、女性が43.2%である。
- (3) 運転適性検査の結果による総合判定(T)の判定値の高い(4～5)者が多く(男性73%、女性77%)、判定値の低い(1～2)者は男性で14%、女性で11%を占めている。
- (4) 卒業までに要した全技能教習時限数は、男性の20歳～24歳で45%、25歳～29歳で51%の者が34時限以内、40歳代では50%の者が45時限以上、50歳代では48%の者が55時限以上で、年齢の高い者ほど時間を要している。また女性については、20歳未満でも53%の者が40時限以上を要しており、女性は男性よりも時限数が多く、年齢差による時限数の上昇は男性とほぼ同様である。
- (5) 技能教習の進捗を不振型、伸び悩み型、順調型等の7つのパターンに分類すると、男性の20歳未満の者は59%が順調型、50歳代の者は45%が不振型である。女性の順調型は20歳未満でも21%と男性に比較してきわめて低い。
- (6) 修了検定の受験回数を性別、年齢別にみると、男性の18歳～39歳では60%の者が、50歳代では47%の者がそれぞれ1回で合格している。また、女性は若干低く、20歳未満では53%の者が、50歳代では36%の者がそれぞれ1回で合格している。卒業検定は、男性では50歳代でも68%の者が、女性では50歳代でも58%の者がそれぞれ1回で合格し、修了検定よりも合格率が高い。
- (7) 卒業検定については、若年者ほど、また女性よりも男性の方が成績が良い。
- (8) 減点項目は、アクセル、クラッチ関係が最も多く、全体の40%を占めている。次いで安全確認、合図、ブレーキ、交差点の通行方法、ハンドル等の順になっている。

- (9) 交通違反は、違反者率では28.5%、違反率で48%である。全国の違反率34%と比較すると約1.4倍である。男性の違反率は72%、女性は16%で、男性は若年者ほど違反率が高いが、女性にはそのような傾向は認められない。
- (10) 人身事故率は2.1%で、全国運転者の平均事故率1.2%に比較し、約1.8倍の高率である。また、男性は女性に比較し約4倍である。特に死亡事故11件のうち、20歳未満の男性によるものが7件も占めている。
- (11) 違反回数と事故との関係を事故1回発生者についてみると、違反回数の多い者ほど事故者率が高くなっている。
- (12) 適性検査結果と違反、事故との関係については、女性のサンプル数が少ないため、男性についてのみ分析したが、その結果によると、総合判定値(T)の低い者が高い者よりも約10%違反者率が高くなっている。3回以上の反復違反者率は、判定値の低い者が高い者の約2倍となっている。
- また、年齢別にみると、18歳～24歳までの若年者の低評価者に違反が多い。
- (13) 総合判定値(T)と事故との関係をみると、全体的には顕著な傾向はないが、総合判定値が上るにつれて事故者率は低くなっている。
- (14) 状況判断力と違反との関係は、評価値の高い者ほど違反が少なくなっている。3回以上の反復違反者では、低評価の者が高評価者の約2倍となっている。年齢別にみると、29歳以下では評価値が上るにつれて違反が低下する傾向が特にはっきりしている。
- (15) 状況判断力と事故との関係では、評価値が上るほど事故者率は減少しているが、高評価者においても若干事故者率が高くなっている。評価の低い者の事故原因となった違反内容は、歩行者保護義務違反、追越し違反等である。
- (16) 動作機能と違反の関係を違反3回以上の群でみると、動作の正確さと衝動抑止性の評価が高くなると、わずかに違反者率が減少している。動作の速さでは若干その傾向が異っている。
- (17) 動作機能と事故の関係では、動作の正確さ、衝動抑止性については特に顕著な関連はみられない。動作の速さでは、中間の評価値(6～8)の者が事故者率が低い。
- (18) 性格特性と違反との関係を違反3回以上の群でみると、評価値と違反者率の間には次の傾向がみられる。攻撃性はやや反比例、協調性は反比例し、評価の低い者は評価の高い者の2倍となっているが、自己顕示性、神経質傾向及び回帰性についてはあまり明確な関連はみられず、感情高揚性は反比例している。

- (19) 性格特性と事故との関連は、特に顕著な傾向はみられない。
- (20) 人間像（プロフィール）を5つの類型（A、B、C、D、EでAよりEのほうが優れている。）に分類し、違反との関係を見ると、違反はA型が最も多く、次いでB型でありE型はA型よりも違反者率が15%低い。
- (21) プロフィールと事故との関係ではやはりA型、B型に事故者率が高い。
- (22) 全教習時限と違反との関係を見ると、若年者の教習時限が短いためか29時限以下で卒業した者の違反者率が高くなっている。若年者の実態が全般の分析結果に特に影響していると思われるものには、この項目のほか(24)、(25)の項目にもみられる。
- (23) 全教習時限数と事故の関係で、特異な傾向として注目すべきものに男性の50歳代の25～29時限のグループが事故者率が高いことがあげられる。女性では、18歳～24歳の者が教習時限が多くなるほど事故者率が高くなっている。
- (24) 進度類型と違反者率の関係では、男性では順調型に違反が多く、不振型に少ない。女性では特に明確な差異はみられない。違反内容では、順調型に最高速度違反、通行区分違反が、不振型に駐停車違反、徐行違反、一時停止違反等が多い。
- (25) 進度類型と事故との関係では、違反の場合と同様、男性では順調型が事故者率が高く、不振型が少ない。女性では特にそのような傾向はみられない。
- (26) 教習進度について、適性検査総合判定値と全教習時限の関連について分析すると、低評価値の個数との間に比例の関係がみられる。
- (27) 進度類型と心理的特性の関係をみると、状況判断力、動作の速さ、情緒の安定性と進度類型の間には顕著な関連はみられない。動作の正確さと衝動抑止性は、優れている者ほど順調型が多い。
- (28) 技能教習の各段階の難易度を教習進度状況でみると、全体的に第3段階、第2段階が難しいような状況にあることが伺われる。
- (29) 第3段階における無線教習の効果をみると、無線教習を受けたグループがわずかではあるが進度が早くなっている。

警察庁方式 運転適性検査 K-2

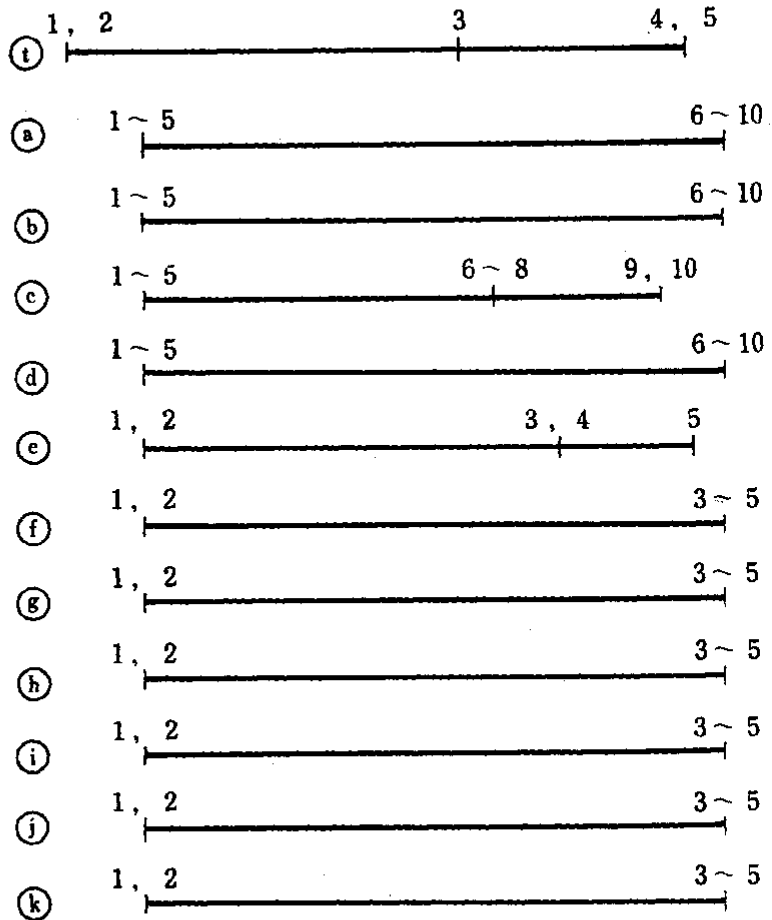
氏名 _____

性別 男・女

検査日 昭和 ____ 年 ____ 月 ____ 日
(午前・午後 ____ 時 ____ 分)

生年月日 明治・大正・昭和 ____ 年 ____ 月 ____ 日生**
(満 ____ 歳 ____ 月)

ここから下は書かないで下さい



I			II				III		IV	
1			1			E		c	()	
2	A		2		S	F		f	()	
	B					2-3	G		g	()
3			3		7	H		h	()	
4	C		4		4	I		i	()	
	D					J		j	()	
5			5			K		k	()	
6			6							
7L	28, 34, 38, 39, 45, 51		a	b	c	d	②	①	③	
						T		t		

S 2-3	1	-2, -3, -4
	2	0, -1
	3	1
	4	2-3
	5	4
T ② ① ③	1	8~
	2	6-7
	3	5
	4	3-4
	5	0-2

「調査票作成の手引」

調査票取扱いについてのお願い

この調査票は、直接機械で読みとりますので次の点に、注意して取扱い記入してください。

1. 調査票は、おりまげたり、折目をつけたりしないでください。
2. 筆記具は、必ずHBの鉛筆を使用してください。
3. 数字は、調査票の「記入文字例」に従って必ず枠内におさまるよう明瞭に書いてください。
4. 訂正は、消ゴムではっきり消して、書き直してください。

手書OCR文字基本的約束		下記の約束は手書きOCR文字を書く上での必要な約束です。	
	正しい書き方		悪い書き方
文字は枠内に大きめに	9 1 3 A 2		9 1 3 A 2
線は閉じる	0 2 9 □ °		0 2 9 17 °
飾りはつけない	2 エ オ 1 F		2 エ オ 1 F
字は続けない	2 3 キ シ ミ		2 3 キ シ ミ
線をくっつけない	6 9 8 N E		6 9 8 N ン
文字は太すぎない	E 7 M N K		E 7 M N K
傾けない	1 2 ナ フ コ		1 2 ナ フ コ
薄すぎない	8 9 B A W		8 9 B A W

(HBの鉛筆で記入して下さい)

調査票作成に要する資料

調査票を作成するためには、次の資料が必要となりますのであらかじめ用意してください

1. 教習簿
2. 運転適性検査（K-2型またはK-1型）結果
3. 技能試験（卒業検定）成績表

調査表作成対象について

1. 昭和51年7月1日から昭和52年6月30日までの1年間に、普通免許による卒免を発行したもの全員。
2. ただし、以前に、大型特殊免許を取得しているものは、調査対象に含めない。

調査票の記入方法

調査票作成の疑義については、下記にお問い合わせください。

特殊法人 自動車安全運転センター

業務第二部 調査課

東京都千代田区麴町4-2（第二麴町ビル2F）

電話 東京（03）263-6617

- ① 生年月日

① 生年月日	明治	大正	昭和	808	年	808	月	808	日
	1	2	3						

- ① 生年月日は、教習簿から正確に転記してください。
- ② 年齢は必要ありません。
- ③ 年号は、明治が①、大正が②、昭和が③と分類されていますので、該当する年号の下欄に一つだけ数字を書き入れてください。
- ④ 年月日は、2ケタずつとってありますので、1ケタの場合は、下のように入力してください。

〔記入例〕 昭和31年5月7日生れの場合

明治	大正	昭和			
1	2	3	8	5	7

8:8年 8:5月 8:7日

(注) 上例のように、月・日が1ケタの場合は、右詰で記入し、左欄は、空欄
にしておいてください。0を記入する必要はありません。

2 性別

2	男	女	
性別	1	2	

① 性別は、男が 1 女が 2 で分類されていますので、該当する性の欄に数字を書き入れて
てください。

〔記入例〕

○ 男の場合

2	男	女	
性別	1	2	

2	男	女	
性別	1	2	

3 氏名と本名

□ □ □	□ □ □		
-------	-------	--	--

① 氏名欄 (□ □ □ □ □ □) は、カナ氏名を記入してください。

② 本名欄 (本名 □ □ □) だけは、かい書で正確に記入してください。

この場合、ふりがなは必要ありません。

〔記入例〕

○ 日本太郎さんの場合

本	名	日	本	太	郎
---	---	---	---	---	---

上記のように、姓と名をふり分けて記入してください。

4 免許証番号

<p>4</p> <p>免許証番号</p>	
-----------------------	--

免許証番号の記入の必要はありません。

5 適性診断結果

① 適性診断結果は、警察庁方式運転適性検査K型（K-2型あるいは、K-2型）の結果を記入します。

② 記入項目は、次に示す検査用紙（表紙）の下部分に印刷されているⅡ欄とⅣ欄の各記号と7L欄の数値（斜線部分）を転記します 記入例 A

Ⅱ 欄は (a・b・e・d) の4項目

Ⅳ 欄は (e・f・9・h・I・j・:k・②①⑨の個数・t)

の9項目

I			II				III			IV
1			1			E		e		
2	A	}	2	}	S 2-3	F		f		
	B					G		g		
3			3			H		h		
4	C	}	4	}	4	I		i		
	D					J		j		
5			5			K		k		
6			6			② ① ⑨		② ① ⑨		
7L	28 34 29 39 45 51					T				

〔記入例A〕

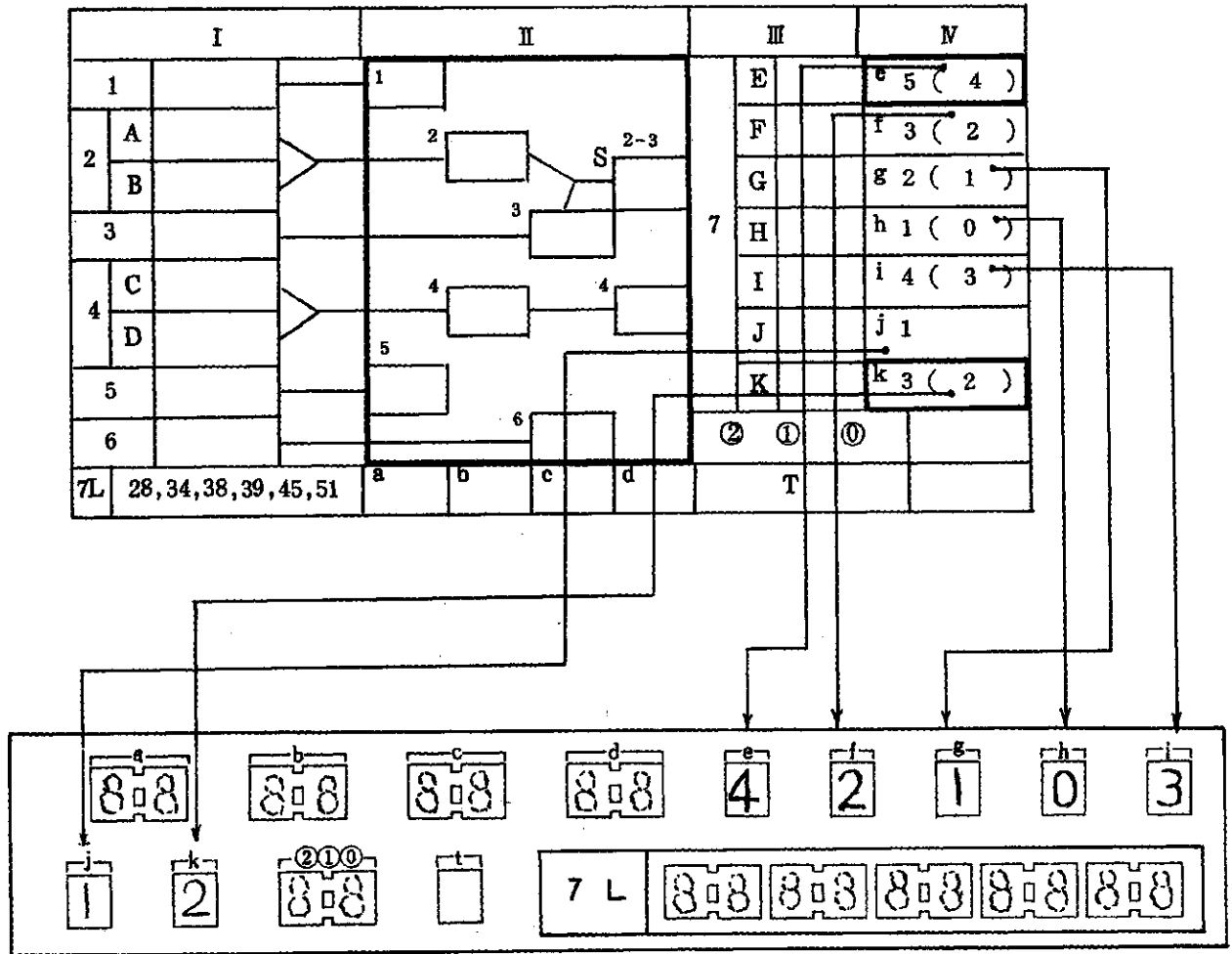
I		II				III			IV
1		1	3			E		e 3 ()	
2	A	2	5	S ²⁻³	2	F		f 4 ()	
	B								
3		3	3		7	G		g 2 ()	
4	C	4	5	4	2	H		h 3 ()	
	D								
5		5				I		i 4 ()	
6		6				J		j 2 ()	
		4				K		k 3 ()	
			3			②	①	①	2
7L	28, 34, 38, 39, 45, 51	a 7	b 10	c 6	d 4	T			5

a	b	c	d	e	f	g	h	i					
8	8	8	8	3	4	2	3	4					
j	k	②①①	5	7 L									
2	3	8	2	3	4	3	8	5	1	8	8	8	8

(注)、① 2ケタの枠 (a・b・c・d・②①①) に、1ケタの数値を記入する場合は、右詰で記入し、な側の枠は、空欄にしておきます。

② 7L欄の数字 (28・34・38・39・45・51) に、○印ないし、△印がついている場合は、調査票の7L欄にな端から順番に数字を記入します。(34・38・51)

[記入例B]



(注) 1. N欄の7項目(e・f・g・h・i・j・k)については、もし、()内に数値が記入されている場合は、()内の数値を記入します。jは1をそのまま転記します。

⑥ 技能教習時限数

⑥ 技能教習時限	第1段階	第2段階	第3段階	第4段階
	808	808	808	808

1	2	8	1	2	8

① 各段階（第1段階～第4段階）ごとの技能教習時限数を、正確に記入します。

この場合、「補習」に要した時限数も含めて、すべての教習時限数を記入してください。

⑥ 技能教習時限	第1段階	第2段階	第3段階	第4段階
	8:4	0:6	1:2	1:5

(注) 1ケタの時限数の場合は、上例のように右詰で記入し、な端は空欄にしておいてください。

② 無線教習及び模擬運転装置による教習については、教習した場合は、「教習」欄に[コ]を記入し、「時間」欄にその時限数を記入してください。

また、「教習」していない場合は、「非教習」欄に○を記入し、それ以外は空欄にしておいてください。

[記入例A] 無線及び模擬運転装置の両方の教習を受けている場合。

無線教習			模擬運転装置		
教習	非教習	時限数	教習	非教習	時限数
コ	○	3	コ	○	2

[記入例B] 無線教習だけを受けている場合。

無線教習			模擬運転装置		
教習	非教習	時限数	教習	非教習	時限数
コ	○	3	○	○	8

(注) 模擬運転装置については、「非教習」欄に○を記入し、時間は空欄にしておいてください。

模擬運転装置の教習だけを受けている場合は、この逆に考えてください。

[記入例C] いずれの教習も受けていない場合。

無線教習			模擬運転装置		
教習	非教習	時限数	教習	非教習	時限数
○	○	8	○	○	8

7 技能検定受験回数

7 技能検定 受験回数	修 検	卒 検
	8	3

① 技能検定受験回数は、「修了検定」と「卒業検定」に分けて、その回数を記入してください。

② いずれも、検定合格時の受験回数を記入します。

③ もし、回数が9回を越える場合は、回を記入してください。

〔記入例A〕 修検、卒検ともに1回で合格した場合。

7 技能検定 受験回数	修 検	卒 検
	1	1

〔記入例B〕 修検、卒検ともに10回以上要した場合。

7 技能検定 受験回数	修 検	卒 検
	9	9

8 卒業検定成績

8 卒業検定 成績	□ □ 8 □ 8
-----------------	-----------

① 卒業検定成績は、合格時の点数を記入します。

② 点数が2ケタの場合は、例示のように右詰で記入し、な端は、空欄にしておいてください。

〔記入例〕 点数が2ケタの場合（85点）

8 卒業検定 成績	□ □ 8 □ 5
-----------------	-----------

9 卒業検定減点項目

9 卒業検定減点項目	□ □ □ □ □ □
---------------	-------------

技能試験成績表

減点項目 項目	減点数	20	10	5
運転姿勢等				40…運転姿勢 41…安全措置
アクセル クラッチ等			20…加速不良	42…始動手間どり 43…急発進 44…エンスト 45…発進手間どり 46…アクセルむら 47…変速チェンジ 48…不要停止
ハンドル等	0…脱輪(中) 1…接触(小) 2…安全間隔不保持		21…急ハンドル 22…ふらつき 23…脱輪(小)	49…切り返し 50…足つき
ブレーキ等	3…速度速過ぎ(大) 4…逆降(中)		24…速度速過ぎ(小) 25…逆降(小) 26…急ブレーキ	51…ハンドブレーキ 52…フットブレーキ 53…エンジンブレーキ
安全確認、合図等			27…警音器使用制限違反等	54…合図不服行等 55…安全不確認
通行区分	5…進行方向別通行区分違反		28…路側帯通行 29…通行帯違反 30…バス等優先通行帯違反	56…左側寄り通行違反
交差点等の 通行方法等	6…進路変更禁止違反 7…交差点等進入禁止違反 8…優先車妨害 9…合図車妨害 10…緊急車妨害 11…軌道敷内違反		31…右左折方法違反 (進路変更)	57…右左折方法違反 (進路変更)
徐行・最高速度	12…徐行違反 13…速度超過			
歩行者保護	14…側方間隔不保持 15…横断者保護違反		32…泥はね運転	
車間距離、 駐停車方法等			33…車間距離不保持	58…追いつかれ義務違反 59…駐停車違反

- ① 技能検定（卒検）成績表を見て・調査票下半分に印刷されている成績表に、チェック箇所を同じようにチェックします。
- ② 次に、調査票の卒業検定減点項目欄に、その項目の番号をな端から順番に記入してください。
この場合、1ケタの数字は右詰で記入し、なの枠は、空欄にしておいてください。
- ③ 同じ項目が、2回以上チェックされている場合は、その数字をチェックされている数だけ記入してください。
- ④ 減点項目は、番号の若い順にな端から間をあけないで記入してください。
- ⑤ 減点項目が1箇所もない場合（100点）は空欄のままにしておきます。

「調査票点検要領」

1. 点検の目的

回収された調査票は、OCRによって読取り作業が行われるが、その際、予測のつかない多くのエラーがチェックされることが予想される。

また、読取り段階でエラーチェックがなされても、すでに修正が困難なことから、エラーを最少限度におさえるため、現地においてエラーチェックを行い修正して回収する。

2. 点検の方法

- (1) すべての調査票を点検することは、時間的にも困難であるので、各教習所単位に10%をランダムに抽出し、点検する。

その結果、共通エラー、あるいは、エラー数が多い場合には、すべてのデータについて、修正箇所を指定し、現地センター事務所長と協議の上措置する。

- (2) 点検内容は

ア. 形式チェック

イ. 論理チェックの二通りが考えられる。

3. 点検箇所

- (1) 形式チェック

ア. 4欄（免許番号）を除く各欄に記入洩れがないかを調べる。

ただし、一部教習所においては、5欄（適性診断結果）のすべて、あるいはその一部（②①①欄）と、9欄（卒検減点項目）の資料が保存されていないため、空欄になっている場合がある。

イ. 記入された文字（数字及びカナ文字）が、「手書OCR文字基本的約束」にかなっているかを調べる。

ウ. 各欄のデータが、右詰め、左詰めの約束で記入されているかを調べる。

(2) データ内容の論理チェック

1 生年月日

年号が $\left\{ \begin{array}{l} \text{昭和生まれは、}\triangle\triangle 3 \\ \text{大正生まれは、}\triangle 2 \triangle \\ \text{明治生まれは、}1 \triangle\triangle \end{array} \right\}$ になっているか

2 性別

性別欄が $\left\{ \begin{array}{l} \text{男子は、} \quad 1 \quad \triangle \\ \text{女子は、} \quad \triangle \quad 2 \end{array} \right\}$ になっているか

なお、3 (本名欄・漢字氏名) と対照して、性別コードにエラーがないかも調べる。

3 氏名と本名

外国人の場合、カナ氏名欄が本名で記入されているかを調べる。

(例) 林一夫 こと 金×× の場合、

金×× をカナ氏名に変換されているかを調べる。

5 適性診断結果

ア. a. b. c. d欄は、2～10以外の数字をエラーとする。

イ. e. f. g. h. i. j. k. t欄は、0～5以外の数字をエラーとする。

ウ. データのない欄は、空欄になっていること。

「0」が記入されている場合はエラーとみなす。

6 技能教習時限数

ア. 第1段階及び第2段階の最小値は、3～4以上であること。

イ. 第3段階の最小値は、9以上であること。

ウ. 第4段階の最小値は、10以上であること。

エ. 無線教習欄は、1、△、時限数が記入されているか、△2△であること。

オ. 模擬運転装置欄も同様に、1△時限数が記入されているか、△2△であること。

7 技能検定受験回数

修検、卒検ともに最小値が1以上であること。

8 9 卒業検定成績及び卒業検定減点項目

ア. 8の卒業検定成績欄は、70～100までの5点きざみの数値であること。

イ. 8と9欄を対応させ、次の関係が成立すること。

8欄の検定成績=100－9欄の減点加算点