

初心運転者の実態に関する
調査研究報告書 そのⅡ

昭和56年3月

自動車安全運転センター

まえがき

現在までに調査報告されている運転免許保有者の自動車運転に関する経歴及び交通事故に関する資料で明らかな如く、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が統計上はつきりあらわれている。

この様な状況から、昭和53年度は15都道府県30校の指定自動車教習所卒業者のうち普通免許を取得した初心運転者約30,000人を対象に免許取得時における運転適性検査結果、技能教習時限、卒検成績等と当該者の免許取得後1年間の事故・違反の実態との相関について解析し、54年度には前年度に調査の初心運転者のその後の事故歴、違反歴を追跡しその変動状態を把握した。

そこで本年度は、この初心運転者について54年度に作成したデータファイルを用いて免許取得後3年間の事故歴、違反歴、行政処分歴の有無を抽出し、年齢、性別、適性診断結果、技能教習時限数等との関連を分析し結果をまとめたものである。

今後、この報告書が自動車教習所における初心運転者教育に活用され、免許取得後の初心運転者の交通事故防止に寄与すれば幸いである。なお、本調査研究に参加された委員各位と調査に御協力いただいた方々に深く感謝の意を表する次第である。

昭和56年3月

自動車安全運転センター

理事長 中原 貞

委員名簿（順不同）

委員長	警察庁交通局運転免許課長	越智俊典
前委員	警察庁長官官房企画審査官付理事官	佐田泰業
〃	島根県警察本部警務部長	浅原史郎*
〃	警察庁通信局有線通信課課長補佐	片野栄一
委員	警察庁交通局運転免許課課長補佐	小林好藏
〃	〃 〃 係長	荒船恵治*
〃	〃 〃 〃	岸下清
〃	〃 〃 〃	斉藤昭二*
〃	〃 交通企画課課長補佐	野崎源
〃	警察庁長官官房情報管理課係長	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	清水昭*
〃	自動車安全運転センター総務部長	斉藤明範
〃	〃 調査研修部長	北川昭生
〃	〃 調査課長	渡辺正巳
〃	〃 調査課係長	山口卓耶

*印は幹事を兼ねる

目 次

まえがき

委員名簿

第1章	研究の目的と方法	1
1-1	目 的	1
1-2	方 法	1
第2章	違反・事故の実態	1
2-1	免許取得後3年間の違反の状況	3
(1)	違反の実態	3
(2)	違反(者)率の推移	3
(3)	違反頻発者	5
2-2	免許取得後3年間の人身事故の状況	6
(1)	人身事故の実態	11
(2)	事故(者)率の推移	11
(3)	事故の繰り返し	14
2-3	免許取消者	15
2-4	人身事故と違反の関係	16
2-5	まとめ	17
第3章	運転適性と事故・違反の関係	18
3-1	結果の整理と分析の方法	20
3-2	適性類型と事故・違反の関係	20
(1)	適性類型の分類	21
(2)	違反件数の多寡との関係	21
(3)	事故との関係	21
3-3	事故—違反発生類型と運転適性の関係	23
(1)	事故—違反発生類型の分類	23
(2)	総合判定との関係	23

(3) 状況判断力との関係	25
(4) 動作の速さとの関係	26
(5) 精神安定度との関係	27
(6) 適性類型との関係	30
3-4 まとめ	30
第4章 技能教習時限と事故・違反の関係	32
4-1 技能教習進度の概要	32
4-2 全技能教習時限数と事故・違反の関係	32
4-3 まとめ	37

第1章 研究の目的と方法

1-1 目的

初年度(昭和53年度)の調査研究においては免許取得後1年間のいわゆる初心運転者の違反率や事故率が運転経験の長い運転者に比較して高いことから、運転経験の有無が違反や事故の発生要因として関係していることが確かめられた。

しかし、一方では違反や事故を惹起した者は運転適性など個人の資質の面でも問題のあることも確められた。

そこで本年度は、初年度において調査対象とした初心運転者の免許取得後3年間の事故、違反の実態を追跡調査し、以下の点について検討を行い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。

- (1) 事故及び違反率の推移を調査することにより、運転経験が事故及び違反率の減少要因として認められるかどうかを検討する。
- (2) 免許取得後3年間の違反、事故のデータを基にして、運転適性及び技能教習時限数との関係を再吟味する。

1-2 方法

(1) 事故・違反データの収集

警察庁が管理する全国の運転免許保有者の情報を収納した運管マスターと初年度に作成した初心者トランザクション(個人ごとに生年月日、性別、氏名、運転適性及び技能教習要因のデータが入力されている)とを照合し、免許取得後3年間の事故、違反のデー

表1-1 調査対象者

年度 性別 年齢	免許取得後1年		免許取得後2年		免許取得後3年	
	男	女	男	女	男	女
～19	8171	3448	8095	3448	8031	3446
20～29	6269	5101	6233	5099	6215	5099
30～39	1294	2527	1289	2526	1284	2525
40～49	931	516	929	516	926	515
50～	455	32	455	32	455	32
計	17120	11624	17001	11621	16911	11617
	28744		28622		28528	

タを抽出した。

なお、事故については人身事故のみ、違反については「駐停車違反」を除いて抽出した。

(2) 調査対象者

今回の調査対象者は、表1-1に示すとおり、免許取得後3年間警察庁の管理する運管マスターに保存されている者である。従って、途中で取消処分を受けた者や氏名に変更のあった者については今回の調査対象には含まれていない。

(3) 集計に必要な前処理

ア 警察庁方式運転適性検査K型の組合せによる類型化を行う(第3章で詳述)。

イ 事故及び違反発生の組合せによる類型化を行う(第3章で詳述)。

第2章 違反・事故の実態

2-1 免許取得後3年間の違反の状況

(1) 違反の実態

免許取得後3年間に発生した違反件数、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2-1及び図2-1のとおりである。

調査対象者28,528人（男女計）に対して違反者数は13,709人で、違反者率は48.1%である。運転者1人当たりの違反件数は1.08件で、違反運転者1人当たりの違反件数は2.3件になる。

表2-1 免許取得後3年間の違反発生状況

(男)

年 齢	人員 A	違 反 回 数								違反者数 B	違反件数 C	違反者率 B/A ×100	1人当り違反件数 C/A
		0	1	2	3	4	5	6	7～				
～19	8031	2338	1931	1446	882	562	381	215	276	5693	15127	70.9	1.9
20～29	6215	2524	1502	902	536	337	182	114	118	3691	8797	59.4	1.4
30～39	1284	589	326	185	95	43	23	10	13	695	1431	54.1	1.1
40～49	926	498	246	100	43	20	9	5	5	428	772	46.2	0.8
50～	455	303	84	38	18	7	3	1	1	152	270	33.4	0.6
計	16911	6252	4089	2671	1574	969	598	345	413	10659	26397	63.0	1.6

(女)

年 齢	人員 A	違 反 回 数								違反者数 B	違反件数 C	違反者率 B/A ×100	1人当り違反件数 C/A
		0	1	2	3	4	5	6	7～				
～19	3446	2460	648	205	80	36	10	3	4	986	1545	28.6	0.4
20～29	5099	3789	895	273	85	36	12	5	4	1310	1962	25.7	0.4
30～39	2525	1924	444	113	28	9	6	0	1	601	830	23.8	0.3
40～49	515	371	106	29	5	2	2	0	0	144	197	28.0	0.4
50～	32	23	7	2	0	0	0	0	0	9	11	28.1	0.3
計	11617	8567	2100	622	198	83	30	8	9	3050	4545	26.3	0.4

男女別に違反者率をみると、男性が63%、女性が26%で、男性は女性の2.4倍となる。運転者1人当たりの違反件数をみると、男性が1.6件、女性が0.4件で、男性は女性の4倍の違反をしていることになる。

年齢別に運転者1人当たりの違反件数をみると、男性については18～19歳が1.9件で最も多く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は認められない。

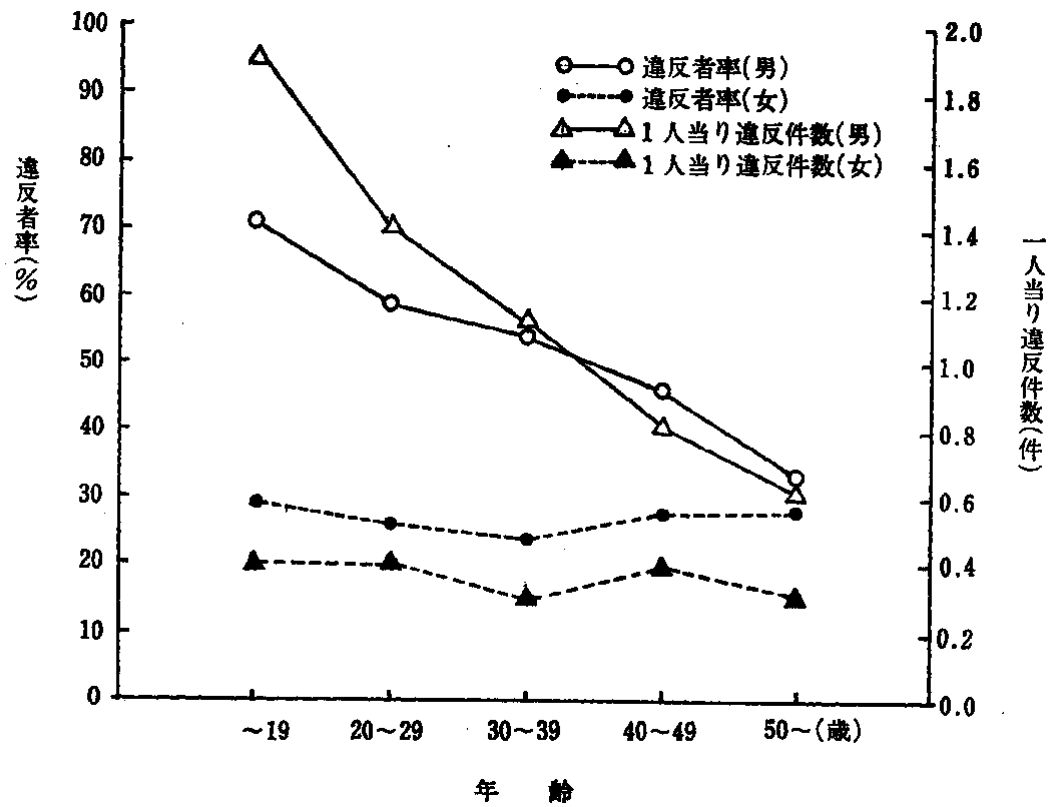


図2-1 免許取得後3年間の違反者率と1人当り違反件数

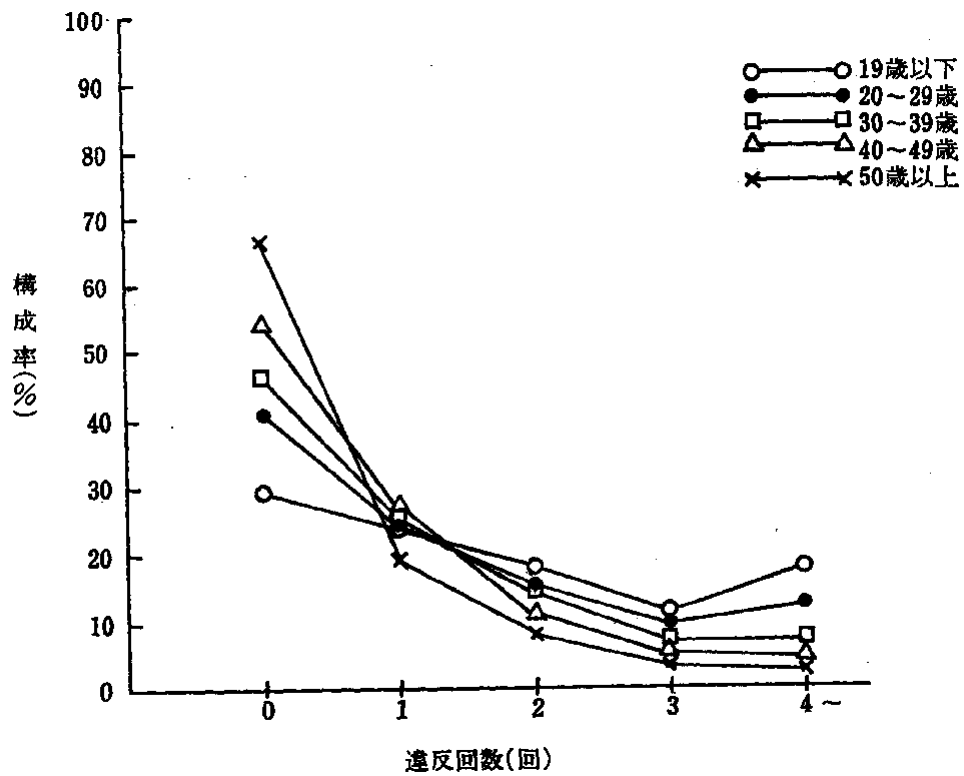


図2-2 年齢別違反回数構成(男)

表2-2 免許取得後の違反(者)率の推移

(男)

年 齢	1 年 目			2 年 目			3 年 目		
	人 員 A	違反者数 B ($\frac{B}{A} \times 100$)	違反件数 C ($\frac{C}{A}$)	人 員 A	違反者数 B ($\frac{B}{A} \times 100$)	違反件数 C ($\frac{C}{A}$)	人 員 A	違反者数 B ($\frac{B}{A} \times 100$)	違反件数 C ($\frac{C}{A}$)
～ 19	8171	3573 (43.7)	6432 (0.79)	8095	3225 (39.8)	5003 (0.62)	8031	2934 (36.5)	4241 (0.53)
20 ～ 29	6269	2208 (35.2)	3764 (0.60)	6233	1905 (30.6)	2759 (0.44)	6215	1764 (28.4)	2445 (0.39)
30 ～ 39	1294	403 (31.1)	587 (0.45)	1289	356 (27.6)	462 (0.38)	1284	294 (22.9)	373 (0.29)
40 ～ 49	931	225 (24.2)	303 (0.33)	929	206 (22.2)	254 (0.27)	926	182 (19.7)	221 (0.24)
50 ～	455	81 (17.8)	106 (0.23)	455	70 (15.4)	88 (0.19)	455	65 (14.3)	76 (0.17)
計	17120	6490 (37.9)	11192 (0.65)	17001	5762 (33.9)	8596 (0.51)	16911	5239 (31.0)	7356 (0.44)

(女)

年 齢	1 年 目			2 年 目			3 年 目		
	人 員 A	違反者数 B ($\frac{B}{A} \times 100$)	違反件数 C ($\frac{C}{A}$)	人 員 A	違反者数 B ($\frac{B}{A} \times 100$)	違反件数 C ($\frac{C}{A}$)	人 員 A	違反者数 B ($\frac{B}{A} \times 100$)	違反件数 C ($\frac{C}{A}$)
～ 19	3448	432 (12.5)	546 (0.16)	3448	427 (12.4)	518 (0.15)	3446	402 (11.7)	483 (0.14)
20 ～ 29	5101	616 (12.1)	781 (0.15)	5099	529 (10.4)	627 (0.12)	5099	483 (9.5)	557 (0.11)
30 ～ 39	2527	259 (10.2)	317 (0.13)	2526	245 (9.7)	271 (0.11)	2525	224 (8.9)	244 (0.10)
40 ～ 49	516	53 (10.3)	64 (0.12)	516	71 (13.8)	83 (0.16)	515	49 (9.5)	52 (0.10)
50 ～	32	4 (12.5)	6 (0.19)	32	4 (12.5)	4 (0.13)	32	1 (3.1)	1 (0.03)
計	11624	1364 (11.7)	1714 (0.15)	11621	1276 (11.0)	1503 (0.13)	11617	1159 (10.0)	1337 (0.12)

違反を繰り返す者をみると図2-2のように男性では若年者ほど顕著であるが、女性についてはそのような傾向はみられない。

(2)違反(者)率の推移

免許取得後3年間の違反(者)率の推移は表2-2及び図2-3のとおりである。

男性の場合、免許取得後1年間の違反(者)率が37.9%、運転者1人当りの違反件数は0.7件

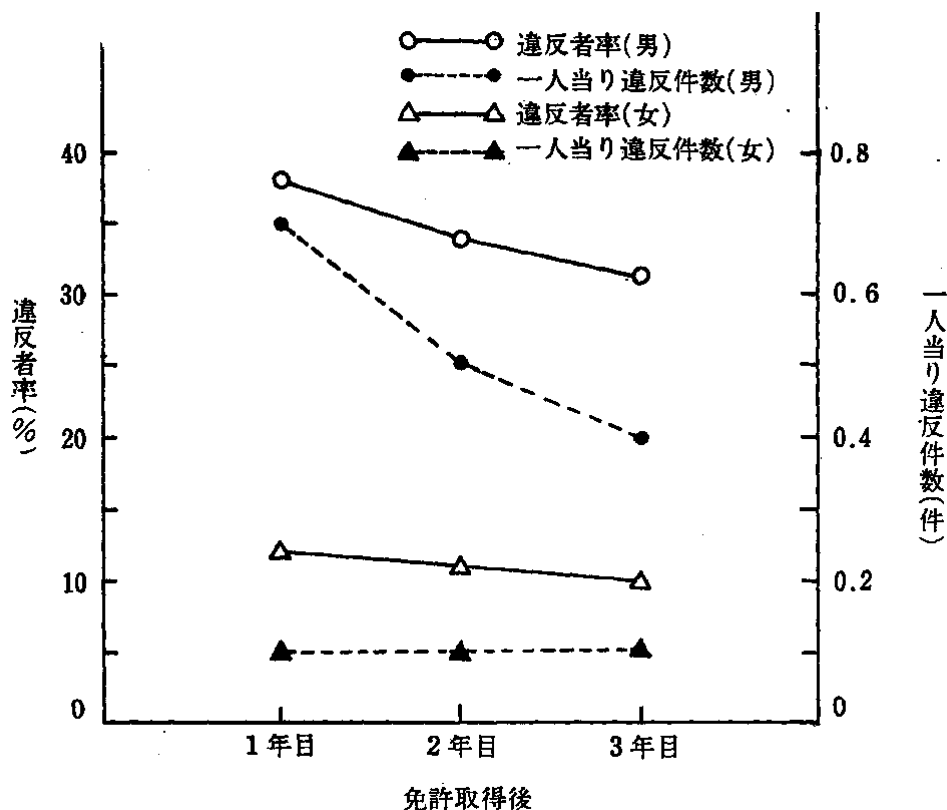


図2-3 免許取得後の違反(者)率の推移

で最も高く、運転経験を積むに従って減少し、免許取得後3年目には違反者率が31%に、運転者1人当りの違反件数は0.4件にまで減少している。

年齢別に1人当りの違反件数の推移をみると、10代、20代、30代の年齢層の運転者に減少傾向がみられる(図2-5)が、免許取得後1年間の1人当りの違反件数を100として、指数表示すると(図2-6)、3年後には30~39歳の運転者の減少傾向が最も著しい(指数64)。

次いで、20~29歳(同65)、18~19歳(同67)の運転者が続いている。しかし、女性についてはこのような傾向は認められない。

(3)違反頻発者

免許取得後3年間の間に発生した違反件数は男性の場合、調査対象者16,911人に対して26,397件で、1人当り平均違反件数は1.6件となっている。

しかし、表2-3で示すように男性の場合、無違反者が37%(6,252人)も含まれており、4件以上の違反を惹起したいわゆる違反頻発者は、13.7%(2,325人)にすぎない。このように大半の運転者は無違反かわずかな違反しかみられず、違反の発生には偏りが見られ、誰もが均等に違反を惹起しているのではないことがわかる。そして、4件以上の違反を惹起した少数の運転者(13.7%)が全体の違反件数26,397件のうち46.4%に当たる12,244件の違反を惹起している。

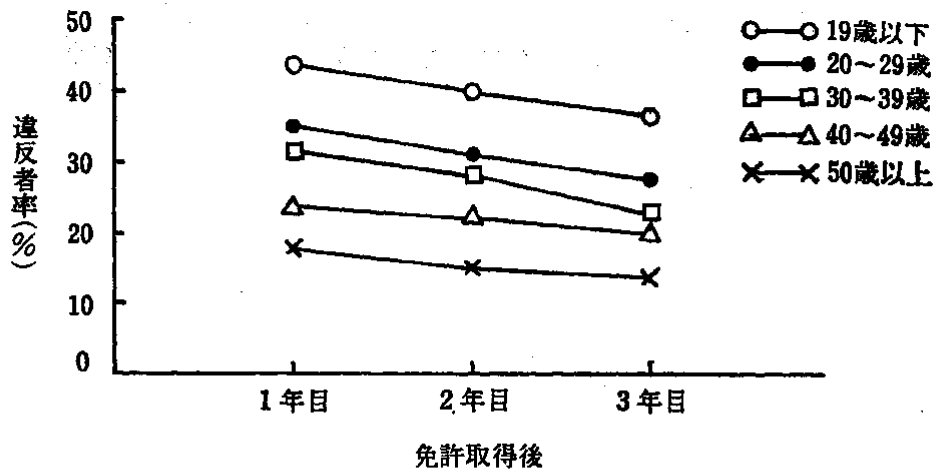


図 2-4 違反者率の推移 (男)

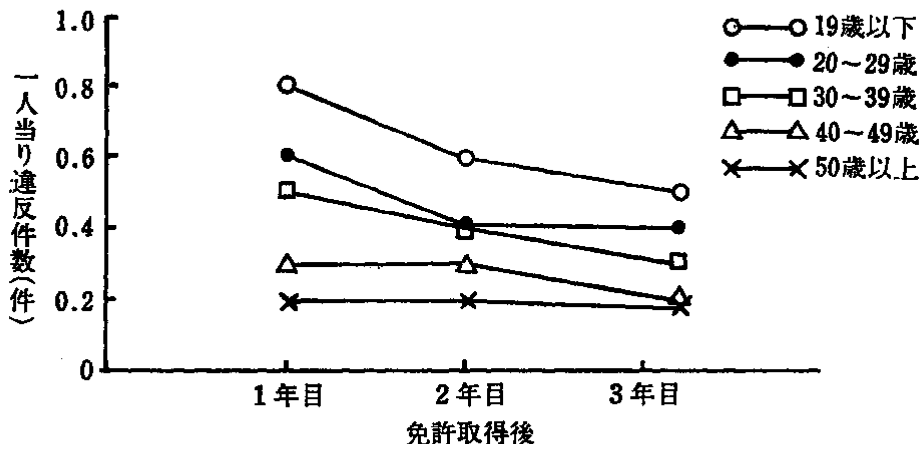


図 2-5 一人当り違反件数の推移 (男)

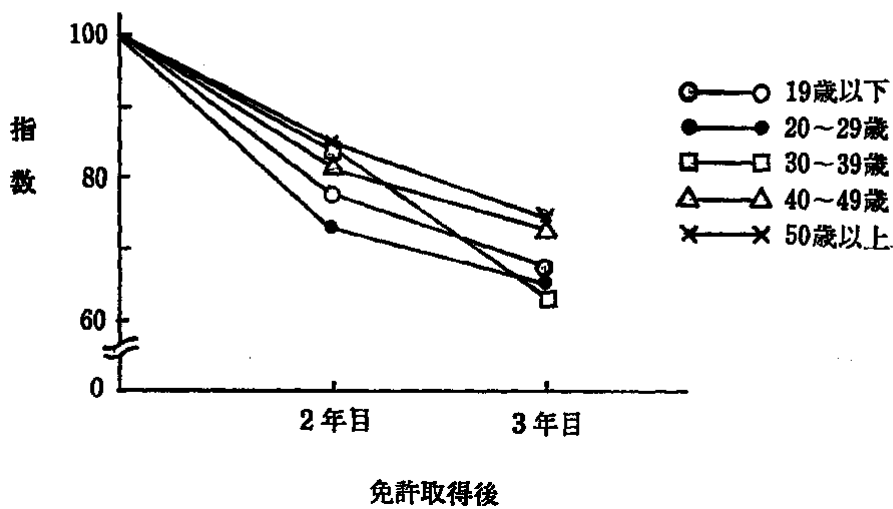


図2-6 一人当り違反件数の推移

(免許取得後1年間の1人当り違反件数を100として指数で表示した)

表 2-3 免許取得後 3 年間における、違反回数別運転者数と違反件数の構成 (表 2-1 より作表)

(男)

違反回数	項目 運 転 者 数		違 反 数		一人当たり平均 違 反 件 数
	実 数	(%)	実 数	(%)	
0	6252	(37.0)	0	(0.0)	0
1	4089	(24.2)	4089	(15.5)	1.0
2	2671	(25.1)	5342	(38.1)	2.4
3	1574		4722		
4	969	(13.7)	3876	(46.4)	5.3
5	598		2990		
6	345		2070		
7~	413		3308		
計	16911		(100)		

(女)

違反回数	項目 運 転 者 数		違 反 数		一人当たり平均 違 反 件 数
	実 数	(%)	実 数	(%)	
0	8567	(73.7)	0	(0.0)	0
1	2100	(18.1)	2100	(46.2)	1.0
2	622	(7.1)	1244	(40.4)	2.2
3	198		594		
4	83	(1.1)	332	(13.4)	4.7
5	30		150		
6	8		48		
7~	9		77		
計	11617		(100)		

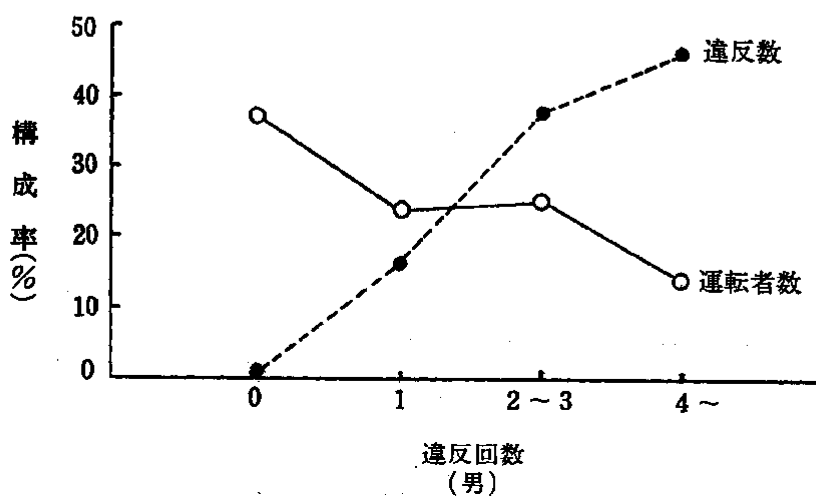


図2-7 免許取得後 3 年間における違反回数別、運転者数と違反件数の比較(表2-4より作図)

表2-4 違反発生状況の推移

(男)

1 年 目		2 年 目			3 年 目		
違回数	反群 人員	人員 A	違反者数B (B/A×100)	違反件数C (C/A)	人員 A	違反者数B (B/A×100)	違反件数C (C/A)
0	10630	10609	2715 (25.6)	3660 (0.3)	10588	2664 (25.2)	3514 (0.3)
1	3858	3847	1621 (42.1)	2482 (0.6)	3829	1394 (36.4)	1996 (0.5)
2	1497	1474	756 (51.3)	1280 (0.9)	1457	640 (43.9)	977 (0.7)
3	627	603	370 (61.4)	619 (1.0)	592	302 (51.0)	478 (0.8)
4	282	268	162 (60.4)	278 (1.0)	261	137 (52.5)	224 (0.9)
5～	226	200	138 (69.0)	277 (1.4)	184	102 (55.4)	167 (0.9)
計	17120	17001	5762 (33.9)	8596 (0.5)	16911	5239 (31.0)	7356 (0.4)

(女)

1 年 目		2 年 目			3 年 目		
違回数	反群 人員	人員 A	違反者数B (B/A×100)	違反件数C (C/A)	人員 A	違反者数B (B/A×100)	違反件数C (C/A)
0	10260	10259	985 (9.6)	1131 (0.1)	10256	889 (8.7)	995 (0.1)
1	1101	1101	212 (19.2)	264 (0.2)	1101	202 (18.3)	249 (0.2)
2	209	208	62 (29.8)	78 (0.4)	207	50 (24.2)	67 (0.3)
3	33	32	9 (28.1)	13 (0.4)	32	10 (31.3)	11 (0.3)
4	16	16	6 (37.5)	13 (0.8)	16	6 (37.5)	12 (0.8)
5～	5	5	3 (60.0)	4 (0.8)	5	2 (40.0)	2 (0.6)
計	11624	11621	1276 (11.0)	1503 (0.1)	11617	1159 (10.0)	1337 (0.1)

つまり、少数の運転者によって全体の半分近い違反が引き起されていることがわかる。

女性については無違反者が多いため男性ほど顕著な傾向は示していないが、それでも2件以上の違反を惹起した者をみると、わずか8.2% (950人) にすぎず、これらの運転者が全体の違反の53.8% (2,445件) を負担していることからみても同様の傾向を示しているといえよう。

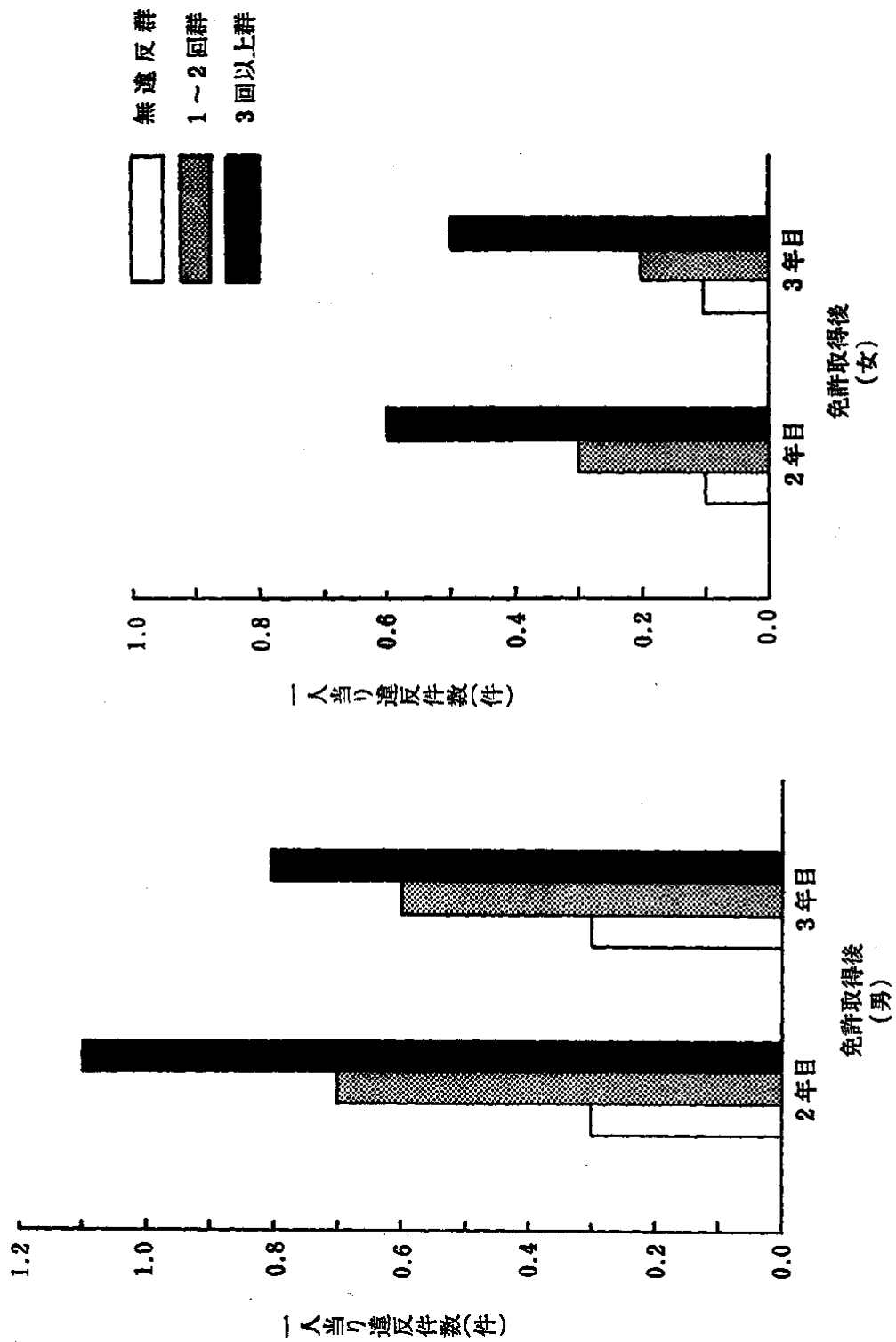


図 2-8 違反発生状況の推移 (1人当り平均違反件数)

次に初年度（免許取得後1年間）の違反発生回数群別に後続年（1年毎に2年間）の違反発生状況の推移を示したのが表2-4及び図2-8である。

図2-8の1人当たり平均違反件数の推移にみられるように、初年度無違反の運転者群は後続の第2年次（免許取得後2年目の年）及び第3年次（免許取得後3年目の年）においても、違反件数が少なく、初年度違反の多かった運転者群（違反3回以上の運転者）は、後続の年次も違反が多くまた初年度中間の運転者群（違反1～2回の運転者）は後続の年次も中間の位置を占めている。つまり、違反の多寡による運転者群の初年度における相対的位置は後続する年次においても何等の変化がみられないことから、違反をよくする者はある一時期だけがそうなのではなく、比較的固定した傾向であることが理解しうる。しかも、こうした傾向は男性だけでなく女性についても認められた。

2-2 免許取得後3年間の人身事故の状況

(1) 人身事故の実態

免許取得後3年間の人身事故の発生状況は表2-5及び図2-9のとおりである。

調査対象者28,528人(男女計)に対して、人身事故を惹起した者は965人で人身事故者率は3.4%である。運転者1人当たりの平均人身事故件数は0.035件で、人身事故惹起者1人当たりの発

表2-5 免許取得後3年間の人身事故発生状況

(男)

年齢	人員 A	人身事故回数				人身事故者数 B	人身事故件数 C	事故者率 B/A ×100	1人当たり 事故件数 C/A	死亡事 故者数
		0	1	2	3～					
～19	8031	7529	483	18	1	502	522	6.3	0.065	11
20～29	6215	5991	214	10	0	224	234	3.6	0.038	1
30～39	1284	1256	28	0	0	28	28	2.2	0.022	0
40～49	926	906	20	0	0	20	20	2.2	0.022	1
50～	455	434	20	1	0	21	22	4.6	0.048	2
計	16911	16116	765	29	1	795	826	4.7	0.049	15

(女)

年齢	人員 A	人身事故回数				人身事故者数 B	人身事故件数 C	事故者率 B/A ×100	1人当たり 事故件数 C/A	死亡事 故者数
		0	1	2	3～					
～19	3446	3382	63	1	0	64	65	1.9	0.019	0
20～29	5099	5038	60	0	1	61	63	1.2	0.012	1
30～39	2525	2483	42	0	0	42	42	1.7	0.017	1
40～49	515	512	3	0	0	3	3	0.6	0.006	0
50～	32	32	0	0	0	0	0	0	0	0
計	11617	11447	168	1	1	170	173	1.5	0.015	2

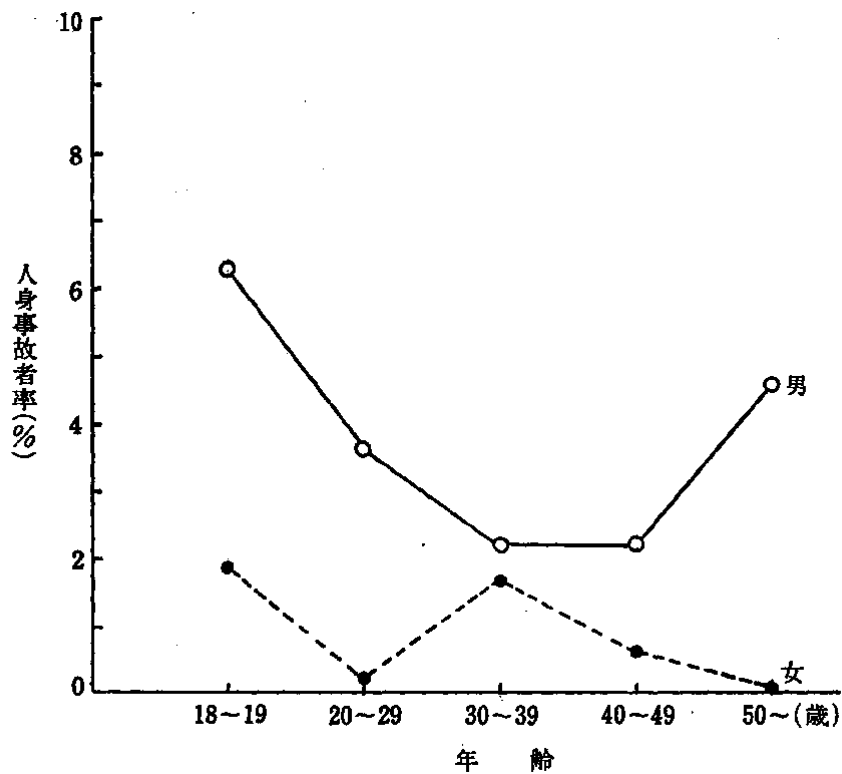


図2-9 免許取得後3年間の年齢別人身事故者率

生件数は1.04件になる。ちなみに、事故2回は男性が29人、女性が1人、事故3回は男女共1人みられた。

男女別に人身事故者率をみると、男性が4.7%、女性が1.5%で男性は女性の3.11倍となる。

年齢別に人身事故者率をみると、男性については18~19歳が6.3%で最も多く、次いで50歳以上の4.6%、20~29歳の3.6%と続いている。30~39歳と40~49歳の年齢層の人身事故者率

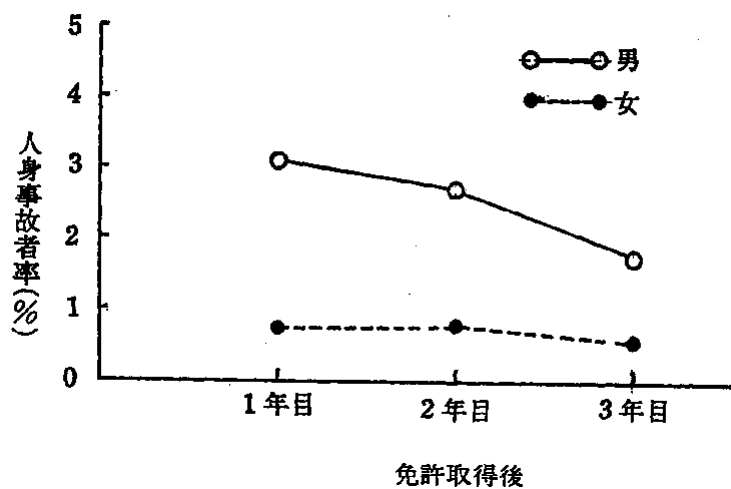


図2-10 免許取得後の人身事故者率の推移(表2-6から作図)

表2-6 免許取得後人身事故(者)率の推移

(男)

年 齢	1 年 目			2 年 目			3 年 目		
	人 員 A	事故者数 B ($\frac{B}{A} \times 100$)	事故件数 C ($\frac{C}{A}$)	人 員 A	事故者数 B ($\frac{B}{A} \times 100$)	事故件数 C ($\frac{C}{A}$)	人 員 A	事故者数 B ($\frac{B}{A} \times 100$)	事故件数 C ($\frac{C}{A}$)
～ 19	8171	312 (3.8)	316 (0.039)	8095	291 (3.6)	301 (0.037)	8031	188 (2.3)	191 (0.024)
20 ～ 29	6269	148 (2.4)	151 (0.024)	6233	134 (2.1)	137 (0.022)	6215	91 (1.5)	93 (0.015)
30 ～ 39	1294	30 (2.3)	30 (0.023)	1289	18 (1.4)	18 (0.014)	1284	13 (1.0)	13 (0.01)
40 ～ 49	931	19 (2.0)	19 (0.020)	929	11 (1.2)	11 (0.012)	926	8 (0.9)	9 (0.01)
50 ～	455	14 (3.1)	14 (0.031)	455	12 (2.6)	12 (0.026)	455	7 (1.5)	7 (0.015)
計	17120	523 (3.1)	530 (0.031)	17001	466 (2.7)	479 (0.028)	16911	307 (1.8)	313 (0.019)

(女)

年 齢	1 年 目			2 年 目			3 年 目		
	人 員 A	事故者数 B ($\frac{B}{A} \times 100$)	事故件数 C ($\frac{C}{A}$)	人 員 A	事故者数 B ($\frac{B}{A} \times 100$)	事故件数 C ($\frac{C}{A}$)	人 員 A	事故者数 B ($\frac{B}{A} \times 100$)	事故件数 C ($\frac{C}{A}$)
～ 19	3448	33 (1.0)	33 (0.01)	3448	39 (1.1)	39 (0.011)	3446	19 (0.6)	19 (0.006)
20 ～ 29	5101	38 (0.7)	38 (0.007)	5099	30 (0.6)	30 (0.006)	5099	27 (0.5)	27 (0.005)
30 ～ 39	2527	20 (0.8)	20 (0.008)	2526	20 (0.8)	20 (0.008)	2525	17 (0.7)	17 (0.007)
40 ～ 49	516	3 (0.6)	3 (0.006)	516	1 (0.2)	1 (0.002)	515	2 (0.4)	2 (0.004)
50 ～	32	1 (3.1)	1 (0.031)	32	0	0	32	0	0
計	11624	95 (0.8)	95 (0.008)	11621	90 (0.8)	90 (0.008)	11617	65 (0.6)	65 (0.006)

はいずれも2.2%で低くなっている。

女性については、18～19歳が1.9%で最も高くこれは男性と同様であるが、次いで30～39歳の1.7%が他の年齢層に比較して高くなっている。

死亡事故については、男性に15人、女性に2人みられたが、男性は15人中11人が20歳未満の若年運転者で占められている。

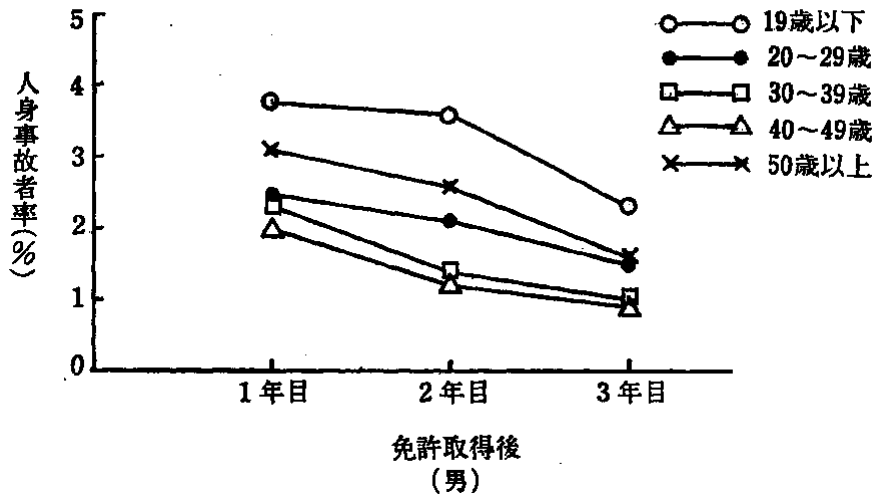


図2-11 免許取得後の年齢別人身事故者率の推移 (表2-6から作図)

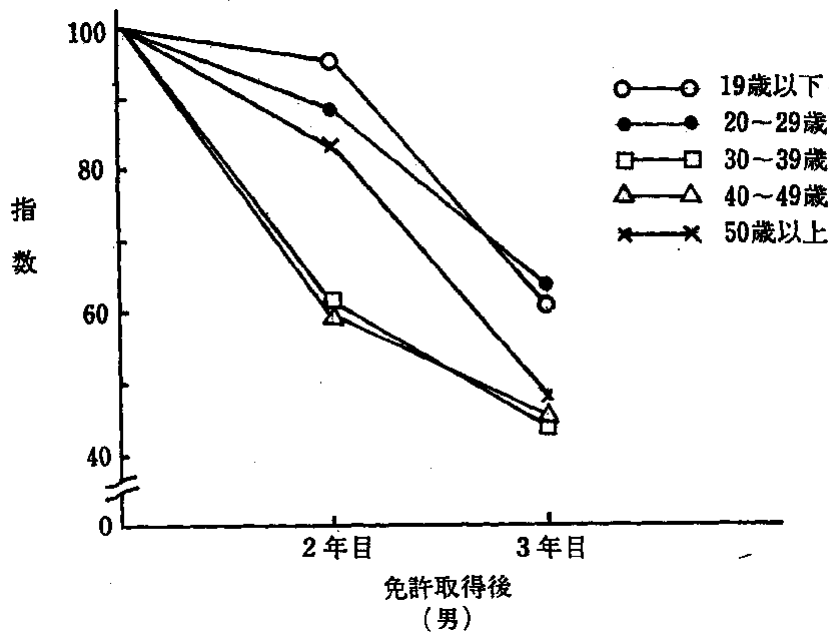


図2-12 免許取得後の年齢別人身事故者率の推移 (表2-6から作図)

(免許取得後1年間の人身事故者率を100として指数で表示した)

(2) 事故(者)率の推移

免許取得後3年間の人身事故者率の推移は表2-6、図2-10、図2-11及び図2-12のとおりである。人身事故者率は、男性の場合、免許取得後1年目が3.1%で最も高く、2年目が2.7%、3年目は1.8%と、運転経験を積むに従って減少傾向を示している(図2-10)。

年齢別にみるといずれの年齢層も運転経験が長くなるほど事故者率が低下しているが、免許取得後1年目の事故者率を100として、指数で表示すると、30~39歳40~49歳、50歳以上の年齢層の減少傾向が著しい(図2-12)。

女性についても若干の減少傾向はみられるが、男性ほど顕著ではない。

(3) 事故の繰り返し

免許取得後1年間における人身事故の有無別に後続年(1年毎に2年間)の人身事故発生状況の推移を示したのが、表2-7及び図2-13である。

男性についてみると、免許取得後1年間無事故であった運転者群は後続の2年目には、2.7

表2-7 運転者群別人身事故(者)率の推移

(男)

1年目		2年目			3年目		
運転者群	人員	人員 A	事故者数 B ($B/A \times 100$)	事故件数 C (C/A)	人員 A	事故者数 B ($B/A \times 100$)	事故件数 C (C/A)
無事故群	16597	16503	443 (2.7)	445 (0.028)	16423	294 (1.8)	300 (0.018)
事故群	523	498	23 (4.6)	24 (0.048)	488	13 (2.7)	13 (0.027)
計	17120	17001	466 (2.7)	479 (0.028)	16911	307 (1.8)	313 (0.019)

(女)

1年目		2年目			3年目		
運転者群	人員	人員 A	事故者数 B ($B/A \times 100$)	事故件数 C (C/A)	人員 A	事故者数 B ($B/A \times 100$)	事故件数 C (C/A)
無事故群	11529	11528	88 (0.8)	88 (0.008)	11524	64 (0.6)	64 (0.006)
事故群	95	93	2 (2.1)	2 (0.022)	93	1 (1.1)	1 (0.011)
計	11624	11621	90 (0.8)	90 (0.008)	11617	65 (0.6)	65 (0.006)

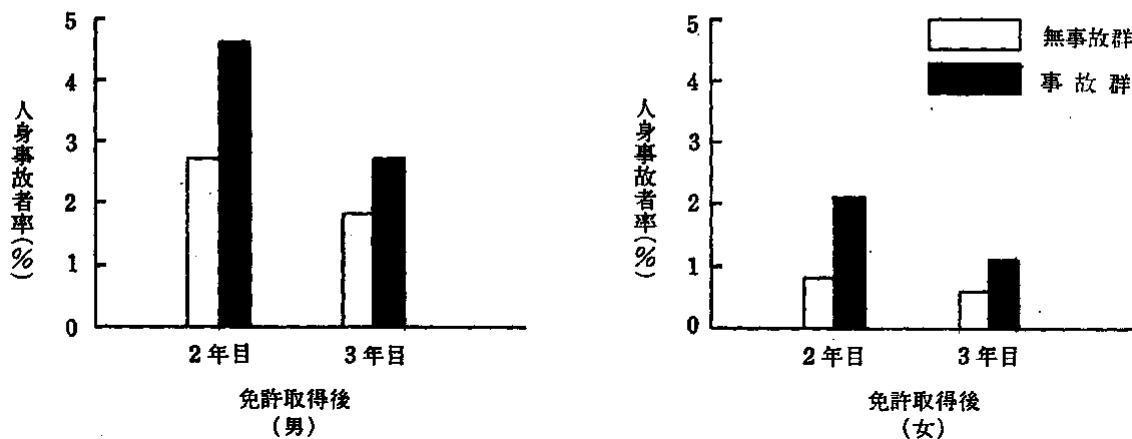


図2-13 運転者群別人身事故者率の推移(表2-7から作図)

％、3年目には1.8％の事故者率を示している。これに対して、免許取得後1年間の間に人身事故のあった運転者群は後続の2年目には4.6％、3年目には2.7％の事故者率を示しており、無事故運転者群と比較するとどの年次においても事故者の割合が多い。

このように事故者はある時期だけがそうなのではなく、比較的固定した傾向を持っているといえよう。

2-3 免許取消者

免許取得後3年間における運転免許の取消者は表2-8のとおりである。

免許取得後3年間における取消者数は男性が286人、女性が9人で合計295人みられた。男性について年齢別にみると、18～19歳の若年運転者の取消者が全体の65％（187人）を占めている。

表2-8 免許取得後3年間における取消者の状況

(男)

年 齢	1 年 目			2 年 目			3 年 目		
	人 員	取消者	取消率 ($\frac{B}{A}$ $\times 100$)	人 員	取消者	取消率 ($\frac{B}{A}$ $\times 100$)	人 員	取消者	取消率 ($\frac{B}{A}$ $\times 100$)
	A	B		A	B		A	B	
～ 19	8218	47	0.5	8171	76	0.9	8095	64	0.7
20 ～ 29	6292	23	0.3	6269	36	0.5	6233	18	0.2
30 ～ 39	1299	5	0.3	1294	5	0.3	1289	5	0.3
40 ～ 49	933	2	0.2	931	2	0.2	929	3	0.3
50 ～	455	0	0	455	0	0	455	0	0
計	17197	77	0.4	17120	119	0.6	17001	90	0.5

(女)

年 齢	1 年 目			2 年 目			3 年 目		
	人 員	取消者	取消率 ($\frac{B}{A}$ $\times 100$)	人 員	取消者	取消率 ($\frac{B}{A}$ $\times 100$)	人 員	取消者	取消率 ($\frac{B}{A}$ $\times 100$)
	A	B		A	B		A	B	
～ 19	3450	2	—	3448	0	—	3448	2	—
20 ～ 29	5101	0	—	5101	2	—	5099	0	—
30 ～ 39	2527	0	—	2527	1	—	2526	1	—
40 ～ 49	516	0	—	516	0	—	516	1	—
50 ～	32	0	—	32	0	—	32	0	—
計	11626	2	—	11624	3	—	11621	4	—

2-4 人身事故と違反の関係

表2-9 人身事故と違反の関係

(男)

事故 \ 違反	0	1	2	3	4	5	6	7	計
0	6107	3898	2510	1463	895	548	318	377	16116
1	144	186	153	109	68	45	26	34	765
2	1	5	8	2	5	5	1	2	29
3	0	0	0	0	1	0	0	0	1
計	6252	4089	2671	1574	969	598	345	413	16911

(女)

事故 \ 違反	0	1	2	3	4	5	6	7	計
0	8476	2050	604	194	79	28	7	9	11447
1	90	50	18	4	4	2	0	0	168
2	1	0	0	0	0	0	0	0	1
3	0	0	0	0	0	0	1	0	1
計	8567	2100	622	198	83	30	8	9	11617

表2-10 人身事故と違反の関係

(男)

事故 \ 違反		違反回数群			計
		0	1	2～	
事故回数群	0	6107 (37.9)	3898 (24.2)	6111 (37.9)	16116 (100)
	1～	145 (18.2)	191 (24.0)	459 (57.7)	795 (100)
	計	6252	4089	6570	16911

(女)

事故 \ 違反		違反回数群			計
		0	1	2～	
事故回数群	0	8476 (74.0)	2050 (17.9)	921 (8.1)	11447 (100)
	1～	91 (53.5)	50 (29.4)	29 (17.1)	170 (100)
	計	8567	2100	950	11617

事故発生回数群別の違反発生分布は表2-9のとおりである。表2-10はこれを整理したものである。

男性についてみると、無事故運転者では無違反者と2回以上の違反を起した者の割合がほぼ同率(37.9%)であるのに対して、事故運転者では、2回以上の違反を起した者は無違反者の3倍も多くなっている(表2-10)。

女性については男性ほど明確ではないが、それでも、事故運転者は無事故運転者に比較して違反者の割合が高くなっている。

2-5 まとめ

(1) 免許取得後3年間の追跡調果の結果、サンプルとして得られた総数は28,528人(男女計)でそのうち、男性は約60%(16,911人)を占めている。

性別、年齢別にみると男性は20歳未満が47.5%(8,031人)、女性は20~29歳が43.9%(5,099人)で他の年齢層に比較して構成率が高い。

(2) 免許取得後3年間の交通違反は、違反者率(全運転者の中で1件以上の違反を惹起した者の割合)で48.1%(13,709人)、1人当たり平均違反件数で1.08件である。

性別、年齢別にみると違反者率で男性が63%、女性が26%、運転者1人当たりの平均違反件数は男性が1.6件、女性が0.4件である。そして、男性は若年者ほど違反が多く、また違反を反復する者が多い。

(3) 交通違反の年次別推移をみると、免許取得後1年間で最も多い(1人当たり平均違反件数0.7件)そして以後次第に減少し、免許取得後3年目には0.4件となっている。

年齢別にみると30~39歳の減少傾向が最も顕著である。しかし、女性についてはこのような傾向はみられない。

(4) 交通違反の発生件数別分布を男性の場合でみると、無違反者と違反1回者で61%(10,341人)を占め、大半の者が無違反かわずかな違反しかしていない。これに対して4回以上の違反を惹起した者は14%(2,325人)しかみられないが、これらの運転者によって全違反発生件数(26,397件)の46%(12,244件)がひき起されており、交通違反の発生には個人差がみられた。

女性についても男性ほど顕著ではないが、同様の傾向がみられた。

又、免許取得後3年間の交通違反発生件数の推移をみると、免許取得後1年間に違反の少ない運転者は後続する年次も違反の発生が少ない。そして、免許取得後1年間違反の多い運転者は後続する年次も違反が多いという傾向がみられることから、違反を多く惹起する者は比較的固定した傾向をもっていると考えられる。

(5) 免許取得後3年間の人身事故は事故者率で3.4%(965人)、1人当たり平均事故件数で0.035

件である。性別、年齢別に事故者率をみると男性が4.7%、女性が1.5%である。そして男性については、20歳未満（人身事故者率6.3%）と50歳以上（同4.6%）、女性については20歳未満（1.9%）と30～39歳（1.7%）の年齢層の人身事故者率が高い。

死亡事故は男性に15人、女性に2人みられたが男性は15人中11人が20歳未満の運転者であった。

(6) 人身事故の年次別推移をみると、男性の場合、免許取得後1年目の事故者率(3.1%)が最も高く、以後次第に減少し、免許取得後3年目には1.8%にまで低下している。年齢別にみると若年運転者の減少率が低い。

(7) 免許取得後1年間における人身事故の有無別に後続年次の事故者率をみると、事故者は無事故者と比較してどの年次においても事故者率が高い。

(8) 免許取得後3年間で運転免許の取消処分を受けた者は男性が286人、女性が9人の計295人みられた。男性について年齢別にみると20歳未満の運転者の取消者が187人(65.4%)で最も多い。

(9) 人身事故と一般の法令違反の発生件数はきわめて相関が高く、事故者は無事故者に比較して多くの違反を惹起している。

第3章 運転適性と事故・違反の関係

3-1 結果の整理と分析の方法

今回は教習期間中に実施された警察庁方式運転適性検査K型の結果を基にして、その検査指標のなかから、特に運転行動を規定しているとみられる総合判定、状況判断力、精神安定度の三つの要素を組み合わせることにより、表3-1に示す7個の適性類型（A型～G型）を設定した。

次に、免許取得後3年間の人身事故及び違反の発生状況を調査することにより、それぞれの調査対象を「無事故—無違反群」、「無事故—違反群」、「事故—無違反群」、「事故—違反群」の4群に分類した。

そして上記の作業を基にして、事故及び違反の発生に関与する人の特性を明らかにするために男性のデータについて次に述べる分析を行った。

- (1) 性類型別に人身事故及び違反の発生件数を調べて、その発生率がある特定の類型に偏っていないかをみる。
- (2) 事故、違反の発生類型別に運転適性検査の各要素の成績(判定値)を調べ、どの要素が事故、違反の発生に関係しているかをみる。
- (3) 事故、違反の発生類型と適性類型をクロスすることにより、運転適性検査の結果からみてどのようなタイプの者が「事故—違反者」に多いかをみる。

表3-1 適性類型の分類

グループ	総合判定 (1～5) t	状況判断力 (1～10) a	精神安定度 (1～5) k	備 考
A	4～5	6～10	3～5	総合判定が優れ、同時に状況判断力及び精神安定度が優れている者
B		1～5	1～2	総合判定が優れていても、状況判断力に劣り、精神安定度に欠ける者
C		6～10	1～2	総合判定が優れ、状況判断力に優れているが、精神安定度に欠ける者
D		1～5	3～5	総合判定が優れ、精神的に安定しているが、状況判断力の劣る者
E	3	6～10	3～5	総合判定は普通であるが、状況判断力及び精神安定度ともに優れている者
F		1～5	1～2	総合判定は普通であるが、状況判断力及び精神安定度の劣る者
G	1～2			総合判定で劣る者

(注) 数字は、判定値もしくは評価値を示している。

3-2 適性類型と事故・違反の関係

(1) 適性類型の分類

警察庁方式運転適性検査K型の検査要素のなかで、特に運転行動を規定していると思われる「総合判定」、「状況判断力」、「精神安定度」の3要素を選び、それぞれの評価の組合せによって表3-1に示す7個のグループに調査対象者を分類した。

(2) 違反件数の多寡との関係

グループ別にみた違反発生分布、違反者率、1人当たり平均違反件数等は表3-2に示すとおりである。

違反の多いのはFグループ(1人当たり平均違反件数2件)、Bグループ(同、1.9件)にみられるように総合判定の評価が普通もしくは優れていても、状況判断力と精神安定度の評価の低いグループと総合判定の評価の劣るGグループ(同、1.9件)である。

反対に総合判定の評価が普通であっても、状況判断力と精神安定度の評価の高いEグループ(同、1.3件)と総合判定、状況判断力、精神安定度のいずれの評価も優れているAグループ(同、1.3件)は違反が少ない。

図3-1はそれぞれのグループの1人当たり平均違反件数を示したものである。

(3) 事故との関係

グループ別にみた人身事故発生回数別人員、事故者率等は、表3-3に示すとおりである。事故者率(グループ全体のなかに占める事故者の割合)の高いグループは、総合判定の評価の低

表3-2 適性類型別違反発生状況

区分	人員	違反回数別人員								違反者数	違反件数	違反者率	1人当たり平均違反件数
		0	1	2	3	4	5	6	7回以上				
A	5338	2213	1345	777	433	258	154	71	87	3125	7133	58.5	1.336
B	757	240	179	111	83	56	38	18	32	517	1446	68.3	1.910
C	1593	640	370	241	139	91	52	29	31	953	2312	59.8	1.451
D	3223	1022	764	581	340	202	132	78	104	2201	5700	68.3	1.769
E	154	71	33	11	19	9	8	2	1	83	207	53.9	1.344
F	588	157	134	113	70	45	23	22	24	431	1199	73.3	2.039
G	2069	627	494	341	229	143	85	70	80	1442	3904	69.7	1.887
計	13722	4970	3319	2175	1313	804	492	290	359	8752	21901	63.8	1.596

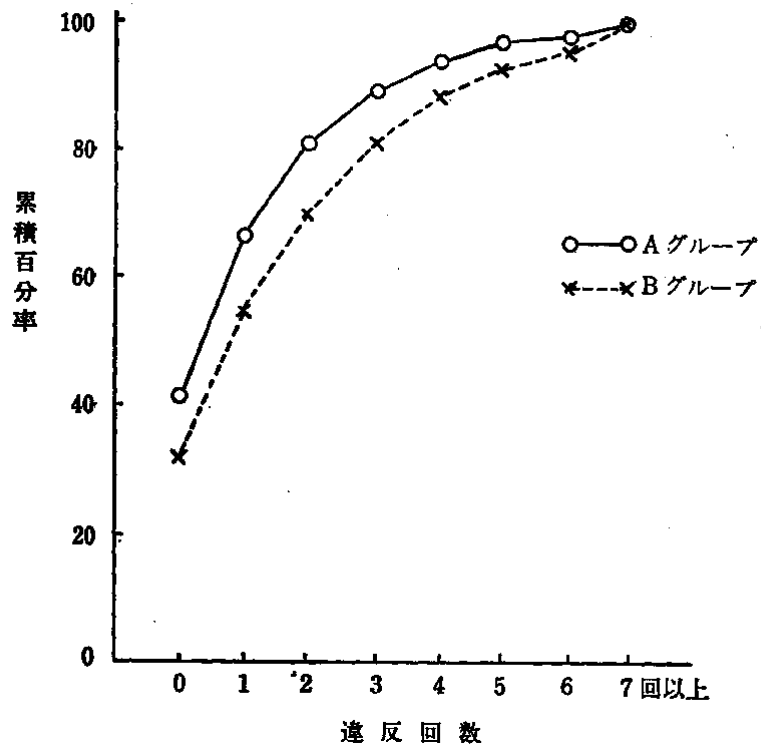


図3-1 適性類型別違反傾向(1)(総合判定で優れているグループ)

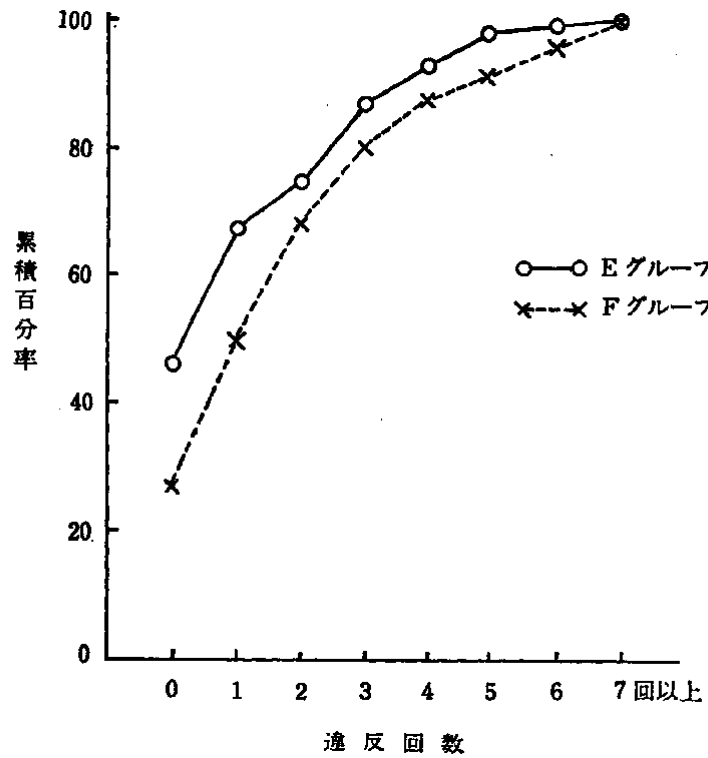


図3-2 適性類型別違反傾向(2)(総合判定が普通のグループ)

表3-3 適性類型別人身事故発生状況(男)

区分	人員	事故回数				死亡者	事故者数	事故件数	事故者率	1人当たり平均事故件数
		0	1	2	3回以上					
A	5338	5148	189	1	0	0	190	191	3.6	0.036
B	757	722	32	3	0	2	35	38	4.6	0.050
C	1593	1529	62	2	0	2	64	66	4.0	0.041
D	3223	3023	189	10	1	4	200	212	6.2	0.066
E	154	147	7	0	0	0	7	7	4.5	0.045
F	588	546	40	2	0	0	42	44	7.1	0.075
G	2069	1929	133	7	0	4	140	147	6.8	0.071
計	13722	13044	652	25	1	12	678	705	4.9	0.051

いGグループ(6.8%)と、総合判定の評価は普通であるが、状況判断力と精神安定度の評価の低いFグループ(7.1%)及び総合判定と、精神安定度の評価が優れていても状況判断力の評価の低いDグループ(6.2%)である。

総合判定、状況判断力、精神安定度のいずれの評価も高いAグループは、事故者率が3.6%で最も低い。

3-3 事故一違反発生類型と運転適性の関係

(1) 事故一違反発生類型の分類

対象者の免許取得後3年間における人身事故と違反の発生状況を調査することにより、「無事故—無違反グループ」、「無事故—違反グループ」「事故—無違反グループ」、「事故—違反グループ」の四つに分類した。

(2) 総合判定との関係

各グループの成績を3段階に整理すると表3-4に示すように、「劣る」の評価を受けた者が「無事故—無違反グループ」に11.6%しかいないのに、「事故—違反グループ」には20%もみられた。なお、評価段階を5段階評価により、両群の様子を累積百分率で示すと図3-3のとおり、「無事故—無違反グループ」と「事故—違反グループ」がよく分離されていることがわかる。

又、両群の成績について平均判定値を算出すると表3-5に示すように、「無事故—無違反グループ」は4.04、「事故—違反グループ」は3.71で「事故—違反グループ」の方が劣っていることが示された。

表3-4 適性判定値と事故・違反の関係

評 価	無事故—無違反群	無事故—違反群	事故—無違反群	事 故—違反群
劣 (1~2)	607 (11.6)	1322 (14.9)	20 (15.5)	120 (20.0)
普 (3) 通	554 (10.7)	1146 (12.9)	16 (12.4)	82 (13.7)
優 れている (4~5)	4032 (77.6)	6424 (72.2)	93 (72.1)	398 (66.3)
計	5193 (100)	8892 (100)	129 (100)	600 (100)

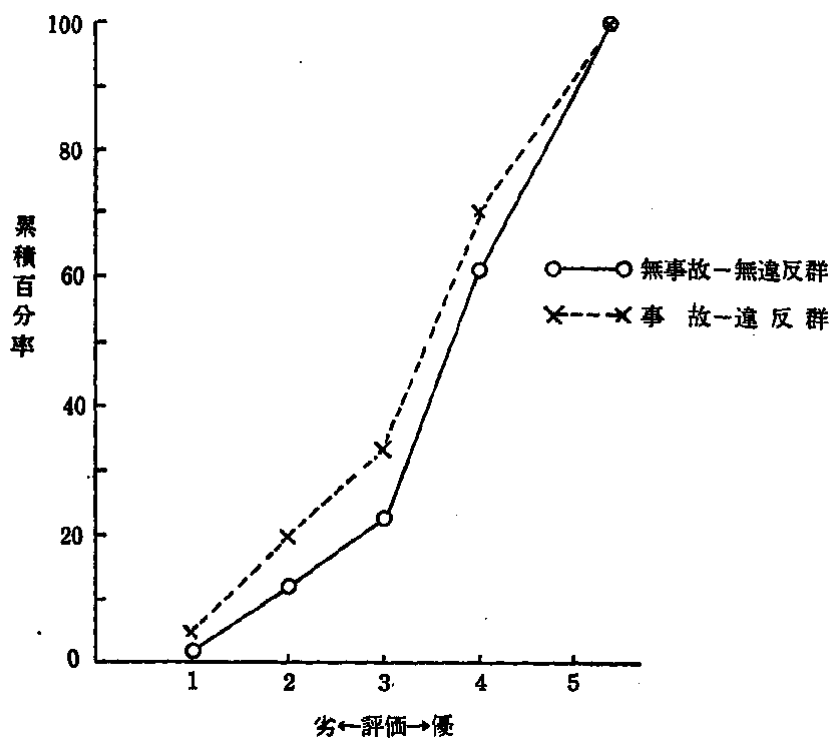


図3-3 適性判定値における「無事故—無違反群」と「事故—違反群」の分離のようす

表3-5 総合判定グループ別成績差

	無事故—無違反群	無事故—違反群	事故—無違反群	事故—違反群
人 数	5193	8892	129	600
平 均	4.04	3.89	3.81	3.71
標 準 偏 差	1.037	1.085	1.090	1.175

「無事故—無違反グループ」×「事故—違反グループ」
 $t = 6.584 (0.001 > p)$, コ克蘭コックス法による。

(3) 状況判断力との関係

各グループの成績を3段階に整理すると表3-6に示すように「劣る」の評価を受けた者が「無事故—無違反グループ」に24.9%しかいないのに、「事故—違反グループ」には39.9%もみられた。評価段階を細分して、両群の様子を累積百分率で示すと図3-4のとおり、「無事故—無違反グループ」と「事故—違反グループ」がよく分離されていることがわかる。

又、両群の成績について平均判定値を算出すると表3-7に示すように「無事故—無違反グループ」は5.91、「事故—違反グループ」は5.03で、「事故—違反グループ」の方が劣っていることがわかる。

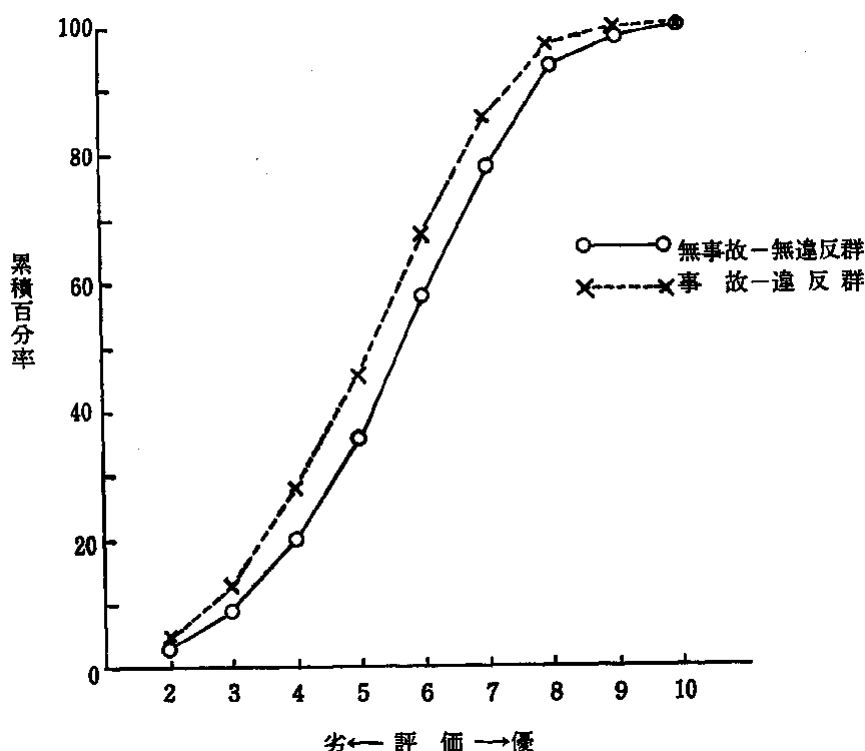


図3-4 状況判断力における「無事故—無違反群」と「事故—違反群」の分離の様子

表3-6 状況判断力と事故・違反の関係

評価	無事故—無違反群	無事故—違反群	事故—無違反群	事故—違反群
劣る (2~4)	1293 (24.9)	2866 (32.2)	41 (31.8)	240 (39.9)
普通 (5~7)	2766 (53.2)	4680 (52.6)	71 (55.0)	311 (51.7)
優れている (8~10)	1140 (21.9)	1358 (15.3)	17 (13.2)	50 (8.3)
計	5199 (100)	8904 (100)	129 (100)	601 (100)

表3-7 状況判断力グループ別成績差

	無事故—無違反群	無事故—違反群	事故—無違反群	事故—違反群
人数	5199	8904	129	601
平均	5.91	5.46	5.52	5.03
標準偏差	1.899	1.878	1.787	1.771

「無事故—無違反グループ」×「事故—違反グループ」
 $t = 11.436 (0.001 > P)$, コ克蘭コックス法による。

(4) 動作の速さとの関係

動作の速さにおける各グループの成績を3段階に整理すると表3-8に示すように「劣る」の評価を受けた者は、「無事故—無違反グループ」が20.2%に対して「事故—違反グループ」は27.5%と若干多い。

評価段階を細分して両群の様子を累積百分率で示すと図3-5のとおり、「無事故—無違反グループ」と「事故—違反グループ」がよく分離されていることがわかる。

又、両群の成績について平均判定値を算出すると表3-9に示すように、「無事故—無違反グ

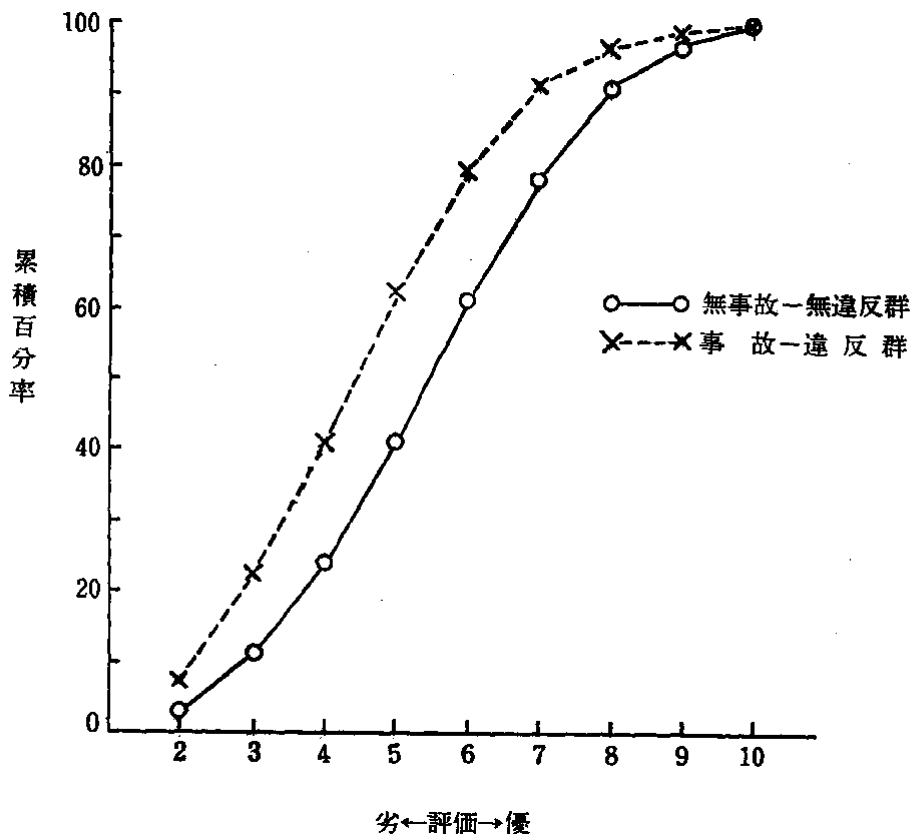


図3-5 動作の速さにおける「無事故—無違反群」と「事故—違反群」の分離のようす

表3-8 動作の速さと事故・違反の関係

評価	無事故—無違反群	無事故—違反群	事故—無違反群	事故—違反群
劣る (2~4)	1048 (20.2)	1976 (22.2)	38 (29.5)	165 (27.5)
普通 (5~7)	3034 (58.4)	5174 (58.1)	79 (61.2)	342 (56.9)
優れている (8~10)	1114 (21.4)	1751 (19.7)	12 (9.3)	94 (15.6)
計	5196 (100)	8901 (100)	129 (100)	601 (100)

表3-9 動作の速さグループ別成績差

	無事故—無違反群	無事故—違反群	事故—無違反群	事故—違反群
人数	5196	8901	129	601
平均	6.04	5.91	5.35	5.67
標準偏差	2.032	1.795	1.772	1.787

「無事故—無違反グループ」×「事故—違反グループ」

$t = 4.731 (0.001 > p)$, コクランコックス法による。

グループ」が6.04、「事故—違反グループ」は5.67で「事故—違反グループ」の方が劣っていることがわかる。

(5) 精神安定度との関係

精神安定度における各グループの成績を3段階に整理すると、表3-10に示すように「劣る」の評価を受けた者は「無事故—無違反グループ」が28.7%に対して「事故—違反グループ」は34.7%と「事故—違反グループ」の方が多い。

両群の成績について平均判定値を算出すると表3-11に示すように、「無事故—無違反グループ」が3.05、「事故—違反グループ」が2.88で「事故—違反グループ」の方が劣っていることがわかる。

表3-10 精神安定度と事故・違反の関係

評価	無事故—無違反群	無事故—違反群	事故—無違反群	事故—違反群
劣る (1~2)	1483 (28.7)	2817 (31.9)	40 (31.5)	206 (34.7)
普通 (3)	1974 (38.2)	3570 (40.4)	48 (37.8)	239 (40.2)
優れている (4~5)	1709 (33.1)	2453 (27.7)	39 (30.7)	149 (25.1)
計	5166 (100)	8840 (100)	127 (100)	594 (100)

表3-11 精神安定度グループ別成績差

	無事故—無違反群	無事故—違反群	事故—無違反群	事故—違反群
人数	5166	8840	127	594
平均	3.05	2.93	3.05	2.88
標準偏差	0.997	0.986	1.052	1.021

「無事故—無違反グループ」×「事故—違反グループ」
 $t = 3.852 (0.001 > p)$, コクランコックス法による。

表3-12 感情高揚性と事故・違反の関係

評価	無事故—無違反群	無事故—違反群	事故—無違反群	事故—違反群
劣る (1~2)	1910 (38.2)	3780 (44.5)	57 (47.5)	268 (46.8)
普通 (3)	1917 (38.4)	3139 (37.0)	37 (30.8)	210 (36.6)
優れている (4~5)	1170 (23.4)	1566 (18.5)	26 (21.7)	95 (16.6)
計	4997 (100)	8485 (100)	120 (100)	573 (100)

表3-13 感情高揚性グループ別成績差

	無事故—無違反群	無事故—違反群	事故—無違反群	事故—違反群
人数	4997	8485	120	573
平均	2.78	2.61	2.64	2.55
標準偏差	1.027	1.014	1.031	0.981

「無事故—無違反グループ」×「事故—違反グループ」
 $t = 5.286 (0.001 > p)$, コクランコックス法による。

次に各性格要素について「無事故—無違反グループ」と「事故—違反グループ」の間に有意な差のみられたものについて述べる。

まず感情高揚性における各グループの成績を3段階に整理すると表3-12に示すように、「劣る」の評価を受けた者は「無事故—無違反グループ」が38.2%に対して「事故—違反グループ」は46.8%と多い。

又、両群の成績について平均判定値を算出すると表3-13に示すように、「無事故—無違反グループ」が2.78、「事故—違反グループ」が2.55で「事故—違反グループ」の方が劣っていることがわかる。

攻撃性における各グループの成績を3段階に整理すると表3-14に示すように「劣る」の評価を受けた者は「無事故—無違反グループ」が46.5%に対して「事故—違反グループ」53.1%は

表3-14 攻撃性と事故・違反の関係

評 価	無事故—無違反群	無事故—違反群	事故—無違反群	事 故—違反群
劣 (1~2) る	2315 (46.5)	4240 (49.8)	61 (51.3)	308 (53.1)
普 (3) 通	1784 (35.8)	3044 (35.7)	38 (31.9)	192 (33.1)
優 れてい る (4~5)	883 (17.7)	1237 (14.5)	20 (16.8)	80 (13.8)
計	4982 (100)	8521 (100)	119 (100)	580 (100)

表3-15 攻撃性グループ別成績差

	無事故—無違反群	無事故—違反群	事故—無違反群	事 故—違反群
人 数	4982	8521	119	580
平 均	2.59	2.51	2.49	2.46
標 準 偏 差	0.993	0.960	1.011	0.955

「無事故—無違反グループ」×「事故—違反グループ」
 $t = 3.087 (0.01 > P)$, コクランコックス法による。

表3-16 協調性と事故・違反の関係

評 価	無事故—無違反群	無事故—違反群	事故—無違反群	事 故—違反群
劣 (1~2) る	1463 (29.0)	2805 (32.5)	42 (35.0)	205 (35.3)
普 (3) 通	2126 (42.1)	3716 (43.0)	52 (43.3)	261 (44.9)
優 れてい る (4~5)	1455 (28.8)	2119 (24.5)	26 (21.7)	115 (19.8)
計	5044 (100)	8640 (100)	120 (100)	581 (100)

表3-17 協調性グループ別成績差

	無事故—無違反群	無事故—違反群	事故—無違反群	事 故—違反群
人 数	5044	8640	120	581
平 均	2.97	2.88	2.80	2.80
標 準 偏 差	0.917	0.911	0.881	0.942

「無事故—無違反グループ」×「事故—違反グループ」
 $t = 4.13 (0.001 > P)$, コクランコックス法による。

と多い。

両群の成績差について平均判定値を算出して比較すると表3-15に示すように、「無事故—無違反グループ」が2.59、「事故—違反グループ」が2.46で、「事故—違反グループ」の方が劣っていることがわかる。

協調性における各グループの成績は表3-16に示すように「劣る」の評価を受けた者は「無事故—無違反グループ」が29%に対して、「事故—違反グループ」は35.3%と多い。

又、両群の成績差について平均判定値を算出して比較すると表3-17に示すように「無事故—無違反グループ」が2.97、「事故—違反グループ」が2.80で「事故—違反グループ」の方が劣っていることがわかる。

(6) 適性類型との関係

事故、違反類型と適性類型との関係は表3-18のとおりである。

適性類型については事故、違反類型の各グループの特徴を明確にするためA型、F型、G型の三つに限定し、それ以外の類型は「その他」としてまとめた。

総合判定、状況判断力、精神安定度のいずれもが優れているA型に属する者は、「無事故—無違反グループ」が44.8%いるのに対して、「事故—違反グループ」は26.7%と少ない。そして、総合判定で劣るG型に属する者は、「無事故—無違反グループ」が12.5%であるのに対して、「事故—違反グループ」は21.4%と多くなっている。

又、総合判定は普通の評価であるが状況判断力、精神安定度の劣るF型に属する者も、「無事故—無違反グループ」が3.2%であるのに対して、「事故—違反グループ」は6.8%と約2倍多い。

表3-18 事故・違反類型と適性類型との関係

事故—違反類型 \ 適性類型	A	F	G	その他	計
無事故—無違反グループ	2173(44.8)	153 (3.2)	607(12.5)	1920(39.6)	4853 (100)
無事故—違反グループ	2975(36.3)	393 (4.8)	1322(16.1)	3501(42.7)	8191 (110)
事故—無違反グループ	40(34.2)	4 (3.4)	20(17.1)	53(45.3)	117 (100)
事故—違反グループ	150(26.7)	38 (6.8)	120(21.4)	253(45.1)	561 (100)

3-4 ま と め

(1) 総合判定で劣る評価を受けたグループや総合判定の評価が普通もしくは優れていても判断力と精神安定度の劣るグループの違反が多い。

反対に総合判定が普通の評価であっても、状況判断力と精神安定度の評価が優れているグ

グループと総合判定、状況判断力、精神安定度のいずれの評価も優れているグループの違反は少ない。

(2) 人身事故については総合判定で劣る評価を受けたグループ、総合判定の評価は普通であるが状況判断力と精神安定度の評価の低いグループ、それに総合判定及び精神安定度の評価が優れていても状況判断力の評価の低いグループの事故者率が高い。

(3)調査対象者の3年間の事故、違反の発生状況を調査することにより、「無事故—無違反グループ」と「事故—違反グループ」の適性検査成績を比較した結果、総合判定、状況判断力、動作の速さ、精神安定度、攻撃性、協調性の要素について「事故—違反グループ」の成績が悪かった。

(4) 適性類型と事故—違反類型の関係をみると総合判定で劣るグループ(G型)と総合判定の評価は普通であるが状況判断力と精神安定度の劣るグループ(F型)は、「事故—違反型」が「無事故—無違反型」に比較しても約2倍も多くなっている。

反対に総合判定、状況判断力、精神安定度の3要素すべてが優れているグループ(A型)は「無事故—無違反型」が多くなっている。

第4章 技能教習時限と事故・違反の関係

4-1 技能教習進度の概要

技能教習の進み具合を平均教習時限数でみると表4-1に示すとおりである。図4-1は技能教習段階別に20歳未満の平均技能教習時限数を1.00として年齢別に比の値を算出して図示したものである。

これらの図表からもわかるとおり、男女ともに20歳未満の者の進度が最も速く年齢が高くなるに従って遅くなっている。

技能教習段階別にみると第1段階から第3段階までは男性は40歳以上、女性は30歳以上の年齢層の進度が遅くなっている。

第4段階については男女ともに40歳以上の年齢層の進度が遅くなっている。

全技能教習時限数についても、男女ともに年齢が高くなるほど格差が大きく、20歳未満の者に比較して40～49歳では1.4～1.5倍に、50歳以上になると1.7倍の教習時限数を要している。

平均技能教習時限数の男女差をみると、各技能教習段階とも男性の教習時限数が短かいが、特に女性は第3段階において4時限、全技能教習時限数では11時限も長くかかっている。

4-2 全技能教習時限数と事故・違反の関係

初年度(昭和53年に調査を実施)の報告書において教習進展の速い者ほど事故や違反の発生率が高いことを指摘したが、その理由については比較する事故、違反のデータが免許取得後1年間という条件のため少なかったことから十分な検討ができなかった。

そこで今回は免許取得後3年間の事故、違反のデータを基にして検討することにしたが、やはり事故データが十分でないため男性の違反データでのみ吟味することとした。

表4-2は男性の全年齢における教習時限別、違反回数別人員、違反者率、1人当たり平均違反件数等を示したものである。1人当たり平均違反件数をみると25～29時限の者が1.9件で最も高く、次いで30～34時限の者が1.6件と続き時限数が多くなるほど、違反件数は少なくなっている。

しかし、前節で述べたように技能教習時限数は年齢に比例しており、若年者ほど短かい教習時限数で終了している。しかも違反の発生件数は第2章で述べたように若年者ほど多いことから、はやく終了したグループのなかには若年者が多く占められているために違反の発生率が高くなったのではないかという疑問がある。そこで、年齢区分を20歳未満と20歳以上の2群に分けて比較してみると、図4-3に示すように20歳未満のグループだけでなく、20歳以上のグループも教習時限数の短かい者ほど違反傾向が強くと、年齢要因以外の要因が関係しているように思われる。

表4-1 段階別・年齢別平均技能教習時限数

(男)

年 齢	人 数	平均技能教習時限数				
		第1段階	第2段階	第3段階	第4段階	合計時限数
～ 19	8031	4.62	5.22	11.91	11.34	33.09
		1.454	2.012	3.363	2.433	7.103
20 ～ 29	6215	5.31	6.23	13.07	12.61	37.22
		1.764	2.540	3.870	3.401	9.174
30 ～ 39	1284	5.52	6.64	14.37	12.65	39.18
		2.113	3.100	5.195	3.534	11.618
40 ～ 49	926	6.43	8.42	17.52	13.93	46.31
		2.684	4.770	6.910	4.763	14.956
50 ～	455	7.77	10.29	21.70	16.24	56.00
		3.517	4.944	8.279	6.418	18.894
計	16911	5.12	6.01	13.09	12.18	36.41
		1.908	2.842	4.608	3.375	10.427

(女)

年 齢	人 数	平均技能教習時限数				
		第1段階	第2段階	第3段階	第4段階	合計時限数
～ 19	3446	6.06	7.35	15.35	12.79	41.56
		1.673	2.471	4.870	3.523	9.330
20 ～ 29	5099	6.77	8.28	17.11	13.78	45.94
		2.017	2.873	5.315	3.725	10.486
30 ～ 39	2525	8.00	10.19	19.90	15.28	53.37
		2.659	3.726	6.518	4.445	13.290
40 ～ 49	515	9.37	12.44	23.96	17.49	63.26
		3.391	4.722	9.380	5.862	17.539
50 ～	32	10.81	14.19	26.78	20.78	72.56
		4.824	5.843	10.870	9.252	25.235
計	11617	6.95	8.62	17.52	14.00	47.10
		2.349	3.367	6.137	4.160	12.628

(注) 上段は平均, 下段は標準偏差

そこで25～27時限の最も少ない時限数で教習を終了した20歳未満1818人と20歳以上974人について、適性類型（第3章参照）に平均違反件数を算出して適性類型によって偏りがあるかを検討してみた（表4-3参照）。

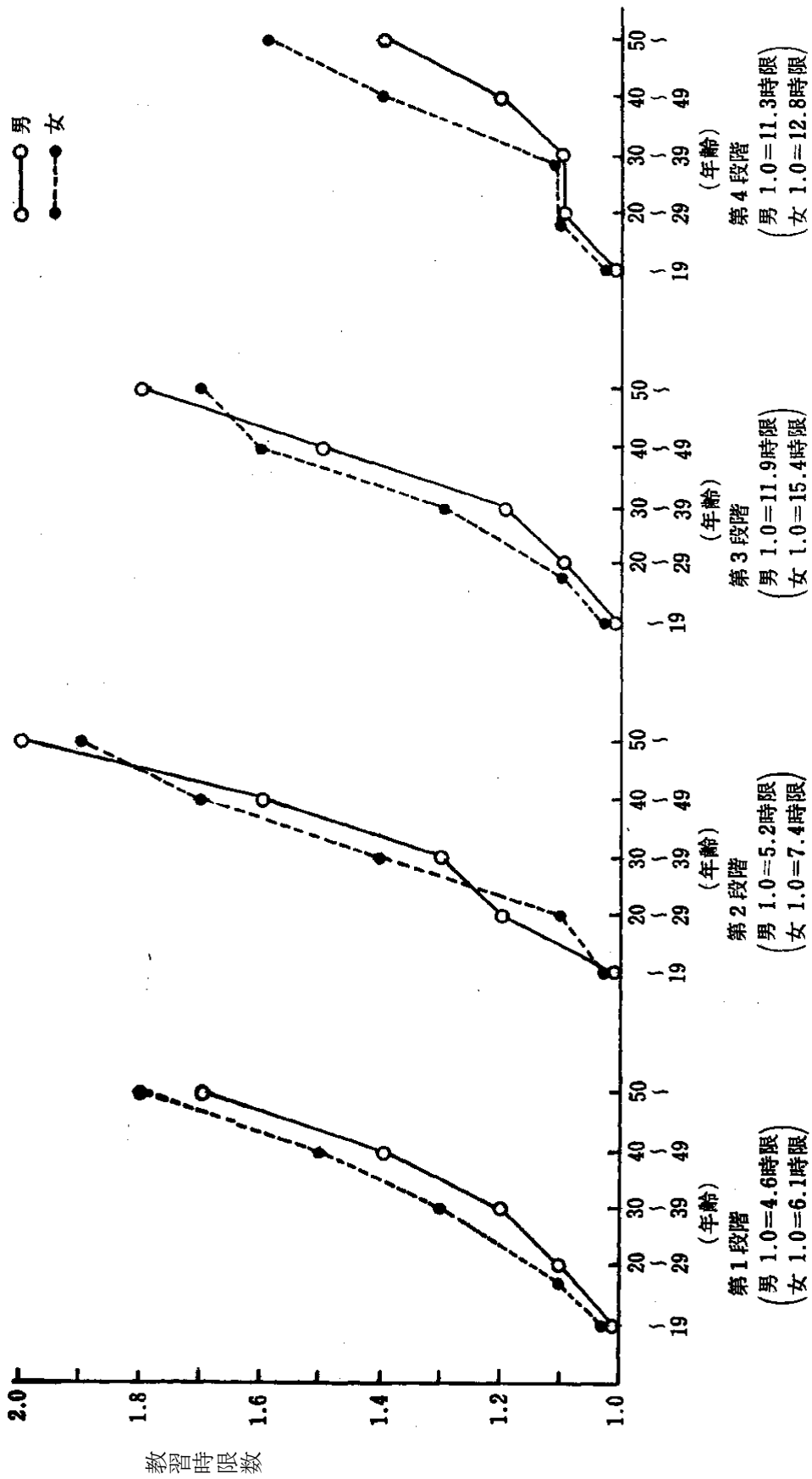


图 4-1

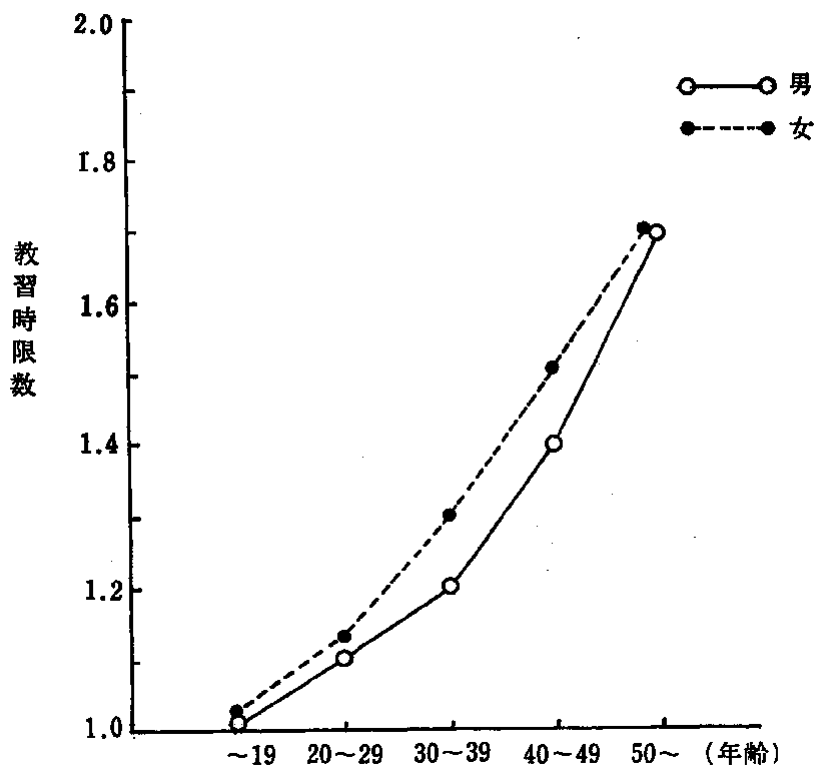


図4-2 全技能教習時限数(男1.0=33.1時限、女1.0=41.6時限)

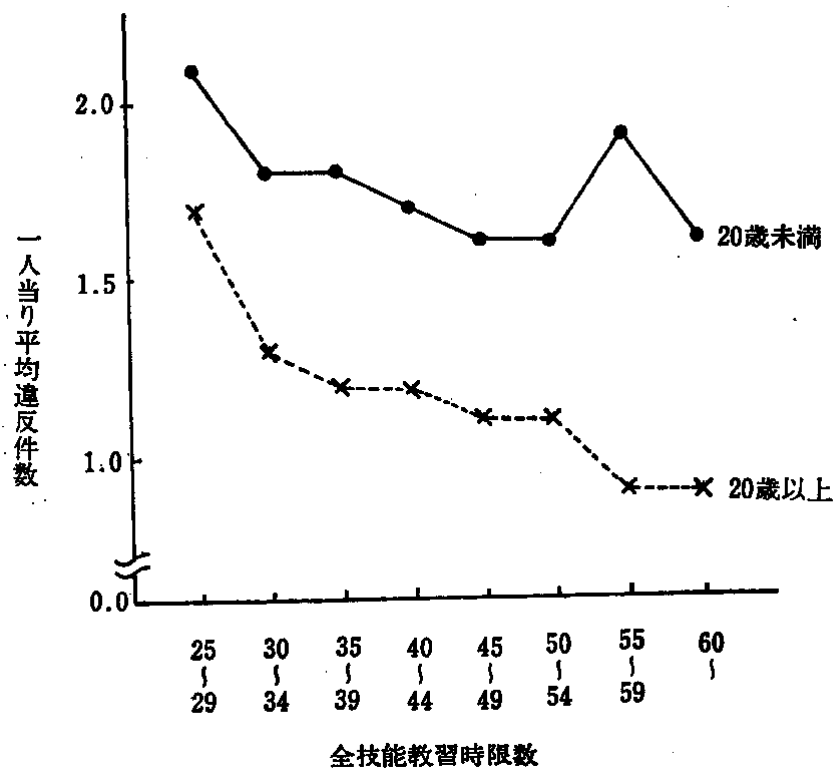


図4-3 全技能教習時限数と違反

表4-2 全技能教習時限数と違反(全年齢)

(男)

教習 時限数	人員 A	違 反 回 数								違反 者数 B	違反 件数 C	違反 率 B/A ×100	1人当 り違 反 件数 C/A
		0	1	2	3	4	5	6	7~				
25~29	4809	1320	1152	875	564	377	231	130	157	3486	9316	72.5	1.9
30~34	4219	1499	1044	705	373	248	151	85	114	2720	6734	64.5	1.6
35~39	3057	1211	742	459	261	159	101	62	62	1846	4455	60.4	1.5
40~44	1988	841	471	303	169	82	50	28	44	1147	2677	57.7	1.3
45~49	1207	545	307	152	92	41	36	19	15	662	1455	54.8	1.2
50~54	629	294	156	69	51	25	12	9	13	335	765	53.3	1.2
55~59	384	200	81	45	27	16	6	6	3	184	408	47.9	1.1
60~64	230	119	51	30	14	5	6	3	2	111	236	48.3	1.0
65~69	141	73	38	8	7	7	2	3	3	68	155	48.2	1.1
70~	245	149	47	23	16	7	3	0	0	96	184	39.2	0.8
計	16906	6251	4089	2669	1574	967	598	345	413	10655	26385	63.0	1.6

それによると、25~27時限の最短時限数で終了した者であっても、適性類型の要因を加えることによって平均違反件数に差異が認められた。20歳未満では総合判定、状況判断力、精神安定度のいずれも優れているA型が平均1.77件で他の類型に比較すると最も低い。それに対して総合判定で劣るG型は平均2.54件、総合判定で優れていても状況判断力と精神安定度の劣るB型は平均2.46件、そして総合判定は普通であるが状況判断力と精神安定度の劣るF型は平均2.2件といずれも運転適性上問題のみられるタイプに違反が多い。20歳以上について検討しても同様の傾向が認められる。

以上のことから単に技能教習をはやく終了した者に違反が多いというのではなく、運転適性上資質に問題を有する者が多くの違反を起しており、それが技能教習をはやく終了したグループ全体の違反件数を高めていたと解するべきである。

表4-3 適性類型別平均違反件数

適性類型	20歳未満		20歳以上	
	人数	平均違反件数	人数	平均違反件数
A型	432	1.77	384	1.53
B型	102	2.46	42	2.02
F型	92	2.20	34	1.85
G型	500	2.54	274	2.01
上記以外の類型	692	—	240	—
計	1818	2.15	974	1.74

4-3 ま と め

- (1) 技能教習時限数は男女差、年齢差がきわめて顕著で一般的には男女ともに20歳未満の年齢層の者の進度が最も速く、年齢が高くなるに従って進度も遅くなる傾向を示している。
- (2) 技能教習段階別にみると、第1段階から第3段階までは男性は40歳以上、女性は30歳以上の年齢層の進度が遅くなっている。第4段階については、男女とも40歳以上の年齢層の進度が遅くなっている。

男女別にみると、女性は男性に比較して全技能教習時限数で平均11時限多く、特に第3段階では4時限も多くなっている。

- (3) 全技能教習時限数と違反の関係についてみると、20歳未満の若年運転者であって教習進度の速いグループでも、適性類型からみて総合判定、状況判断力、精神安定度の3要素すべてが優れているタイプ(A型、平均1.77件)は違反が少ない。反対に総合判定で劣るタイプ(G型、平均2.54件)、総合判定で優れていても状況判断力と精神安定度の劣るタイプ(B型、平均2.46件)、それに総合判定は普通であるが状況判断力と精神安定度の劣るタイプ(F型、平均2.2件)に違反が多い。