

運転免許一般受験者の実態に関する 調査研究報告書 Ⅱ

昭和 57 年 3 月

自動車安全運転センター

ま え が き

国民皆免許・大量交通時代を迎えた今日、交通事故防止対策の一環として、社会的責任を自覚して行動できる資質の高い運転者を育成することは極めて重要な課題と思われる。

そこで、自動車安全運転センターでは、昭和55年度において一般受験者の教習方法等についてその実態を調査、分析した。本年度は、引き続いて前年度の調査対象者約6千人について、その後の違反歴・事故歴を調査し教習方法別にその実態をは握することとした。

本報告書は、本年度実施した調査研究結果をとりまとめたもので、昭和55年度の報告書とともに、一般受験者の資質の向上およびその対策に活用され、かつ交通事故防一止に寄与できれば幸いである。

なお、この調査研究に参加された委員各位と調査に御協力を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57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課長	越 智 俊 典
委 員	” ” 課長補佐	服 部 幸 男
”	” ” ”	小 林 好 藏
”	” ” 係長	土 屋 勇
”	” ” ”	中 島 茂 樹
”	” 交通企画課課長補佐	野 崎 源
”	警察庁長官官房情報管理課課長補佐	鈴 木 與四雄
”	” ” 係長	西 尾 務
”	科学警察研究所交通部部長	岡 本 博 之
”	” ” 部付主任研究官	森 尚 雄
”	” 交通安全研究室室長	大 塚 博 保
”	警視庁運転免許本部教習所課課長	清 水 昭
”	” 府中運転免許試験場技能試験課課長	守 屋 芳 美
”	” 鮫洲運転免許試験場技能試験課課長	山 下 順 生
”	全日本指定自動車教習所協会連合会事務局長	原 田 春 吉
自動車安全運転センター総務部部長		斉 藤 明 範
”	” 調査研修部部長	羽 田 尚
”	” 調査研修部調査課課長	小 林 實
”	” ” 係長	山 口 卓 耶

目 次

まえがき	
委員名簿	
第1章 研究の目的と方法	1
1-1 研究の目的	1
1-2 研究の方法	1
第2章 教習方法別による違反及び事故の実態	2
2-1 教習方法の区分	2
2-2 違反の実態	2
(1) 教習方法別による違反の実態	2
(2) 年齢と教習方法と違反	3
(3) 教習方法と違反の種別	3
2-3 教習方法別にみた事故率	5
2-4 行政処分の実態	5
第3章 非指定自動車教習所における違反及び事故の実態	7
3-1 非指定自動車教習所の区分	7
3-2 違反の実態	7
3-3 事故の実態	10
3-4 行政処分の実態	10
第4章 過去の運転経験と違反・事故	12
4-1 免許種別と違反・事故	12
4-2 運転経験の有無と違反・事故	13
4-3 免許の失効と違反・事故	14
第5章 ま と め	15

第1章 研究の目的と方法

1-1 研究の目的

本調査研究は、昭和55年度に実施した一般受験者*の運転教習の方法、学科知識修得の方法等の実態調査に基づいて、一般受験者と指定自動車教習所卒業者の免許取得後の事故及び違反の実態を比較検討することにより、一般受験者の資質の向上の対策に活用し、交通事故の防止に寄与しようとするものである。

1-2 研究の方法

昭和55年5月中旬から10月下旬にかけて、普通免許を取得した全国の一般受験者の中から、合格者約6,000人をサンプルとして抽出し**、これらの者の免許取得後10ヵ月間の事故及び違反の実態について調査を行った。これに対応する指定自動車教習所卒業者の事故及び違反の実態については、昭和55年10月中に普通免許を取得した者の全てについて、一般受験者と同様に免許取得後10ヵ月間について調査を行った。

* 指定自動車教習所卒業者以外を「一般受験者」と総称する。

** 本サンプルは、昭和55年度にアンケート調査を実施した対象と同じものである。

第2章 教習方法別による違反及び事故の実態

2-1 教習方法の区分

運転練習の方法を、一般受験者と指定自動車教習所卒業者に大別するとともに、一般受験者については、非指定自動車教習所を卒業した者、私的指導によるもの（親や兄弟等から個人的に指導を受けた者をいう）、混合型によるもの（指定自動車教習所だけで指導を受け中途退所した者、非指定自動車教習所と個人指導員の指導を受けた者等をいう）に分類した。

各区分別の対象数は、表1に示すとおりである。

表1 調査対象者の構成

教習方法区分		男性	女性	合計
一般受験者	非指定自動車教習所卒業者	1,251人	753人	2,004人
	私的指導等によるもの	1,244	25	1,269
	混合型	1,939	637	2,576
	計	4,434	1,415	5,849
指定自動車教習所卒業者		82,761	73,930	156,691

2-2 違反の実態

(1) 教習方法別による違反の実態

教習方法別に、免許取得後10ヵ月間の違反者率（違反者数/対象人数×100）を示したのが図1である。

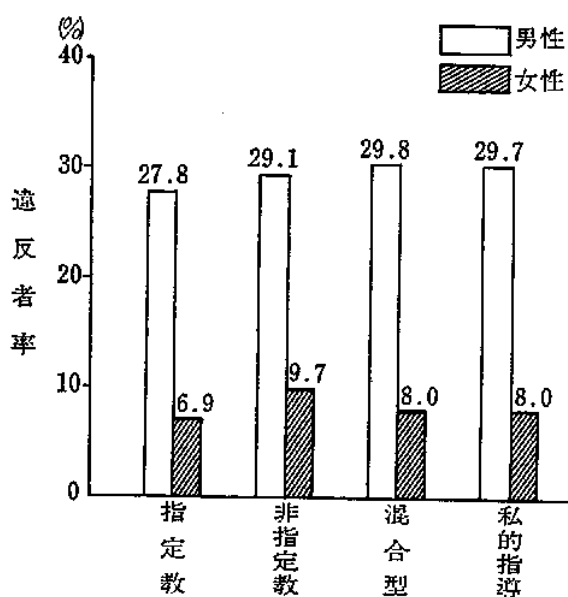


図1 教習方法別にみた違反者率

全般的にみて、特に大きな差はみとめられないが、指定自動車教習所卒業者（以下「指定教卒」という）の違反者率が27.8%で最も低く、次いで非指定自動車教習所卒業者（以下「非指定教卒」という）が29.1%、それに次いで混合型のグループが29.8%で、系統的に指導を受けたグループの違反者率がやや低いのが特徴であるが、これらの差は余り大きくなく、一般に教習の方法との関係はないようである。

(2) 年齢と教習方法と違反

違反者の割合を、年齢を加味して教習方法別で検討すると、指定教卒のドライバーの若年層にあっては全体に他のグループに比べて低いところが特徴であり（全体に年齢が高くなるとともに違反者率は減少している）、非指定教卒も違反者率はほとんど同じレベルで変化している（図2）。

これに対して私的指導により免許を取得したものは、ことに18～19才、20～24才ですべての全体の50%近くが違反を行っていることになり、その割合は高い。しかし、25才以上では違反者率は指定教卒より低い。

女性は一般に、違反の割合が低いと従来から考えられているが、今回の調査でも若年層でやや高いものの、10%台と全体的に低い（私的指導の群は、サンプル数が少ないため除外してある）。

次に、違反の発生分布に偏りがあることから、1回の違反にとどまらず何回も違反を反復する者に着目して、いわゆる違

反傾向者（3回以上の違反を惹起した運転者）の全違反者の中で占める割合を教習方法別に示した（図3）。

それによると、上で指摘したように系統的な教習を受けた指定教卒は11%、非指定教卒は15.1%と、違反傾向者がやや少なく、これに対し、私的指導により修得した者が22.8%と高くなっている。三回以上の違反を繰り返すドライバーの割合は、やはり年齢とともに低下してくるが指定教卒が番低く、次いで非指定教卒、混合型となり、一番高いのは私的指導である。ことに、20～29才で際立って高くなっている（図4）。

(3) 教習方法と違反の種別

指定教卒の違反の特徴は、男女とも「通行禁止」、「一時停止」違反が目立つ（表2）。これに対し、非指定教卒は全体としてあまり大きい特徴はみられない。

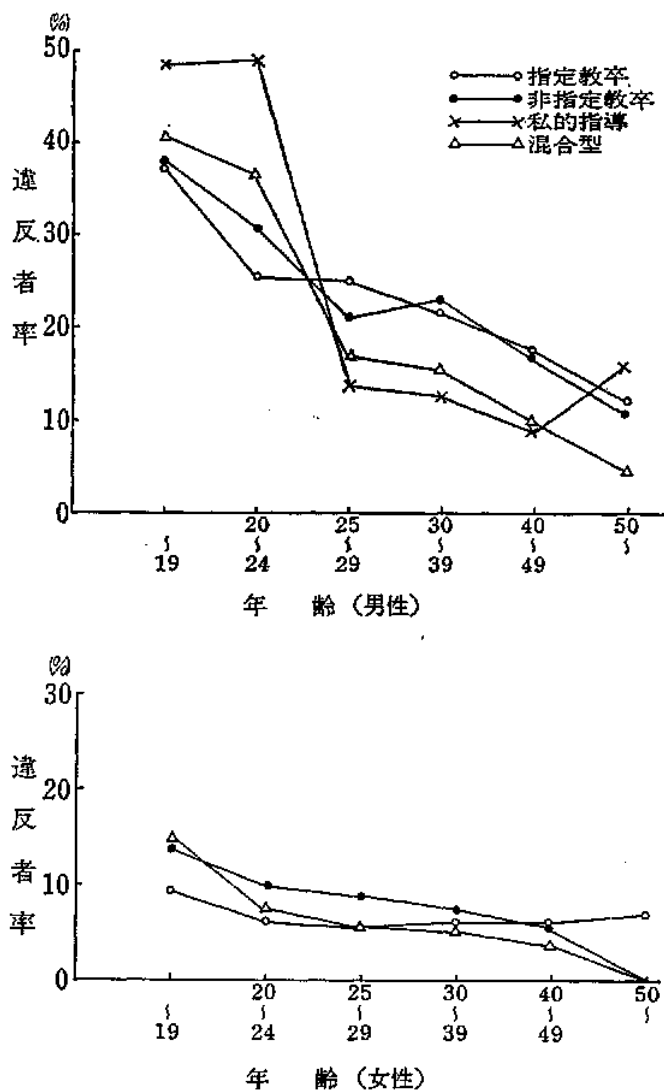


図2 年齢別、教習方法別にみた違反者率

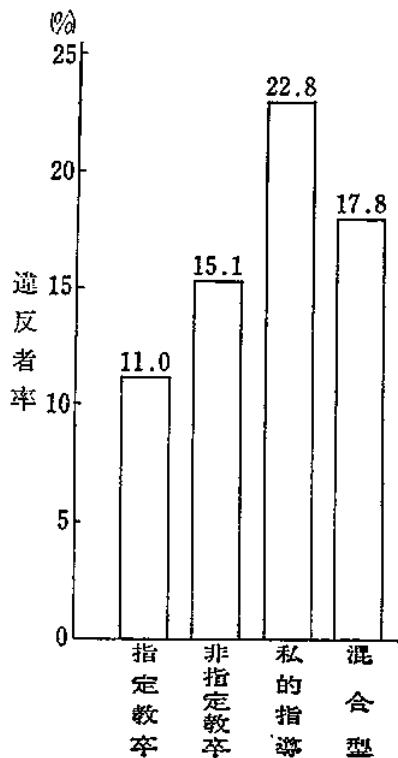


図3 3回以上の違反を惹起した者の割合 (男性)

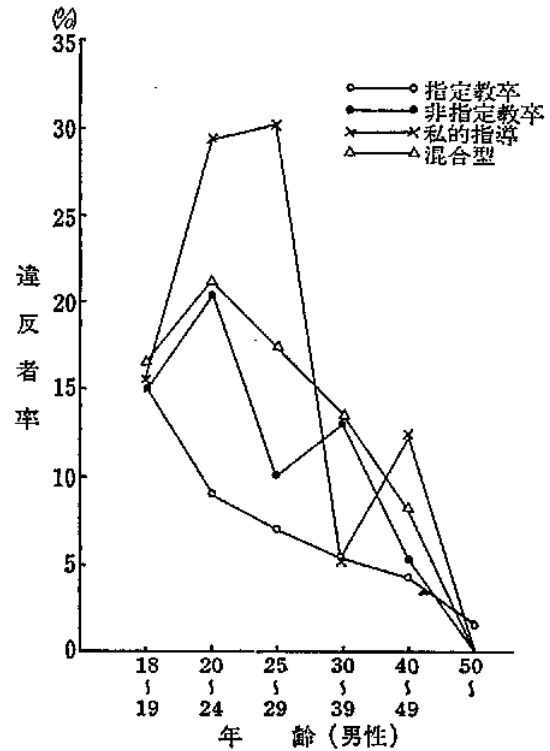


図4 年齢別、教習方法別にみた違反傾向者 (3回以上) の割合

表2 教習方法別違反種別の構成率

(男性)

対象 \ 違反種別	速度	通行禁止	通行区分	信号無視	酒	一時停止	歩行者妨害	右左折	その他	違反件数
指定教卒	32.9%	10.9%	6.5%	5.0%	1.9%	6.2%	1.0%	0.4%	35.2%	34,501 (100)
非指定教卒	32.6	8.4	5.7	4.8	2.7	5.2	1.0	1.0	38.5	582 (100)
私的指導	32.6	8.7	8.3	7.0	2.5	4.3	1.0	0.3	35.3	715 (100)
混合型	31.7	7.9	7.3	5.0	1.1	4.7	1.2	0.4	40.7	1,012 (100)

(女性)

対象 \ 違反種別	速度	通行禁止	通行区分	信号無視	酒	一時停止	歩行者妨害	右左折	その他	違反件数
指定教卒	30.4	16.0	4.2	6.8	0.6	11.3	2.0	0.2	29.0	5,910 (100)
非指定教卒	40.0	13.7	2.1	5.3	1.0	6.3	2.1	0.0	30.5	95 (100)
私的指導	50.0	0.0	0.0	0.0	0.0	50.0	0.0	0.0	0.0	2 (100)

私的指導は男性の場合、「信号無視」、「通行区分」違反が目立っている。これは、彼等についてダイナミックなパターン違反が多いことであり、教習の差と考えられる。

女性は概して、「通行禁止」違反が男性より多い。昨年のデータと比較し、女性の「通行禁止」違反の占める割合が高いこと以外は大きな差はない。

2-3 教習方法別にみた事故率

教習方法別に事故率をみると、男性、女性ともに指定教卒が一番低く、私的指導のグループが4.0%と他に比べて高い。ことに女性の私的指導による事故率が4.0%と男性と同じであることは、極めて顕著な特徴といえる(図5)。

また、年齢別にみた場合、男性の若年層において「私的指導」グループの事故率の高いことがわかる(図6)。いずれにせよ、事故という面からとらえると、体系的かつ継続的な教習のもたらす効果は極めて高いことが、ここでも立証されている。

2-4 行政処分の実態

何らかの理由で免許の取消し処分を受けた者を教習方法別にみると、その割合はそれほど高くはないが、その中で私的指導が他の群の約三倍となっている(表3)。これは、個人指導という様な形では違反、事故率も高いことからして当然の結果といえる。

また停止処分を受けた者の割合をみると、取消し処分を受けた者と同様に私的指導が他の群の二倍の13%に達している。つまり、100人に13人もの人が10ヵ月間に停止処分を受けているということは、身内の個人指導という非体系的、技能本位の教育が原因となっているといえるであろう。

また、年齢別にこれをみると、取消し処分、停止処分とも、他の群に比較し私的指導によ

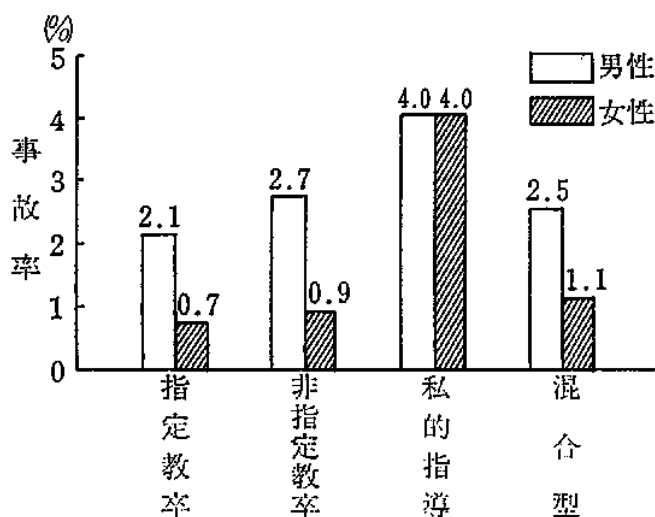


図5 教習方法別にみた事故率

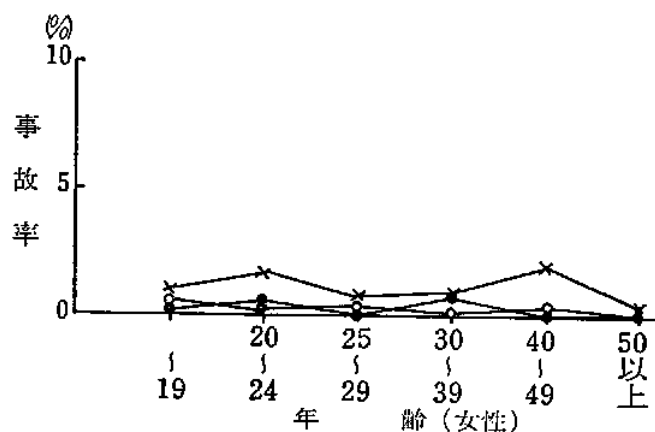
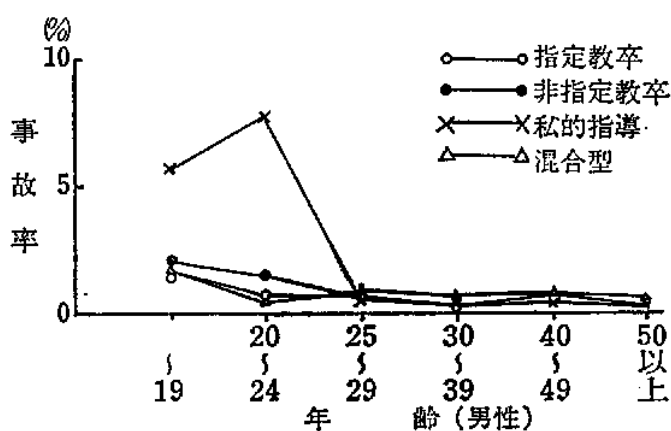


図6 年齢別、教習方法別にみた事故率

表 3 教習方法別にみた行政処分の実態

(男性)

行政処分 対 象	人 数	免許取消し者		停止処分者	
		人 数	取消し率	人 数	処 分 率
指 定 教 卒	82,761	317	0.4 %	5,203	6.3 %
非 指 定 教 卒	1,251	14	1.1	95	7.6
私 的 指 導	1,244	44	3.5	164	13.2
混 合 型	1,939	26	1.3	182	9.4

(女性)

行政処分 対 象	人 数	免許取消し者		停止処分者	
		人 数	取消率	人 数	処 分 率
指 定 教 卒	73,930	5	0 %	577	0.8 %
非 指 定 教 卒	753	0	0	7	0.9
私 的 指 導	25	0	0	1	4.0
混 合 型	637	0	0	9	1.4

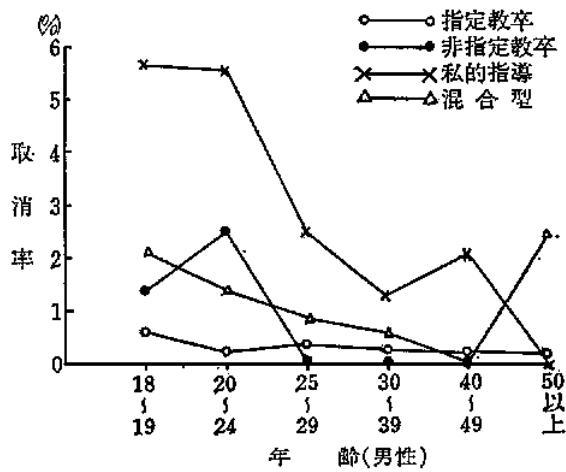


図 7 教習方法別にみた免許の取消し者の割合

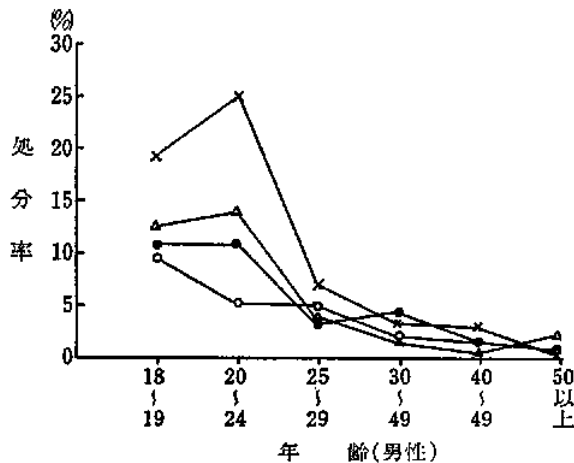


図 8 教習方法別にみた免許の停止処分を受けた者の割合

る18~24才の若年層の率が高くなっている(図7、図8)。

なお、指定教卒、非指定教卒及び混合型では余り大きな差はなく、年齢が高くなるにしたがって徐々に減少する傾向を示している。

第3章 非指定自動車教習所における違反及び事故の実態

3-1 非指定自動車教習所の区分

非指定教卒業者の違反と事故の特性を調査するため、非指定教を

- ① 公安委員会の指定を前提とした教習所
- ② 公安委員会の指定を前提としない教習所
- ③ 自己所有のコースを有しない教習所
- ④ 個人指導員の4つに分けて検討した。

表4 非指定教習所区分別にみた違反者率

(男 性)

対 象	人 数	違 反 件 数	違 反 者 数	違 反 者 率
指 定 前 提	214 人	92 件	59 人	27.6 %
指 定 前 提 な し	1,430	666	408	28.5
コ ー ス な し	457	206	138	30.2
個 人 指 導 員	360	180	104	28.9
平 均	2,461	1,144	709	28.8

(女 性)

対 象	人 数	違 反 件 数	違 反 者 数	違 反 者 率
指 定 前 提	191	27	19	9.9
指 定 前 提 な し	694	61	51	7.3
コ ー ス な し	211	24	20	9.5
個 人 指 導 員	226	29	21	9.3
平 均	1,322	141	111	8.4

3-2 違反の実態

違反者率をみると、男性の場合はこの4つの区分で大きな差がなく、自己所有のコースを有しない教習所が30.2%とやや高い程度である（平均は28.8%）。

女性では、公安委員会の指定を前提とした教習所がやや高いが、全体として8～9%程度で大差ない（表4及び図9）。

次に、これを年齢別にみると、従来からの調査結果と同様、若年層が高く

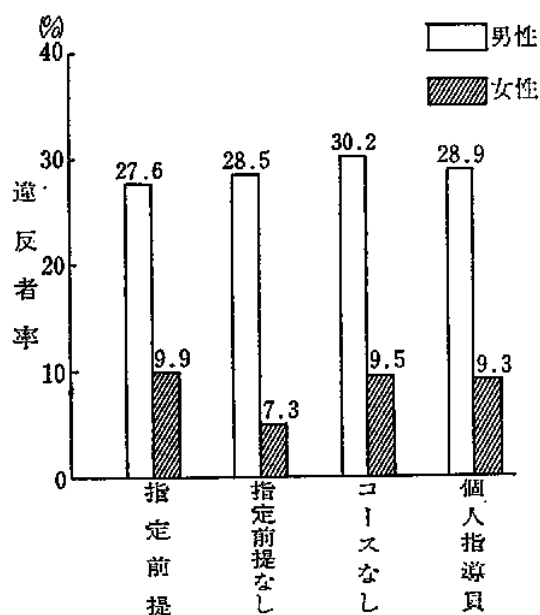


図9 非指定教習所区分別にみた違反者率

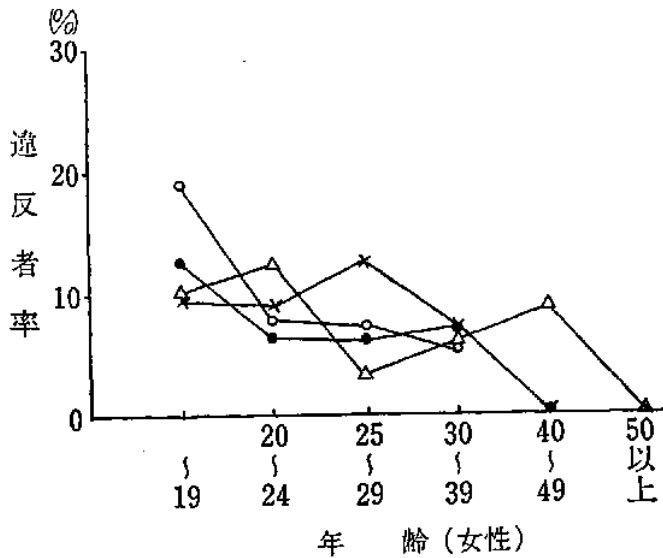
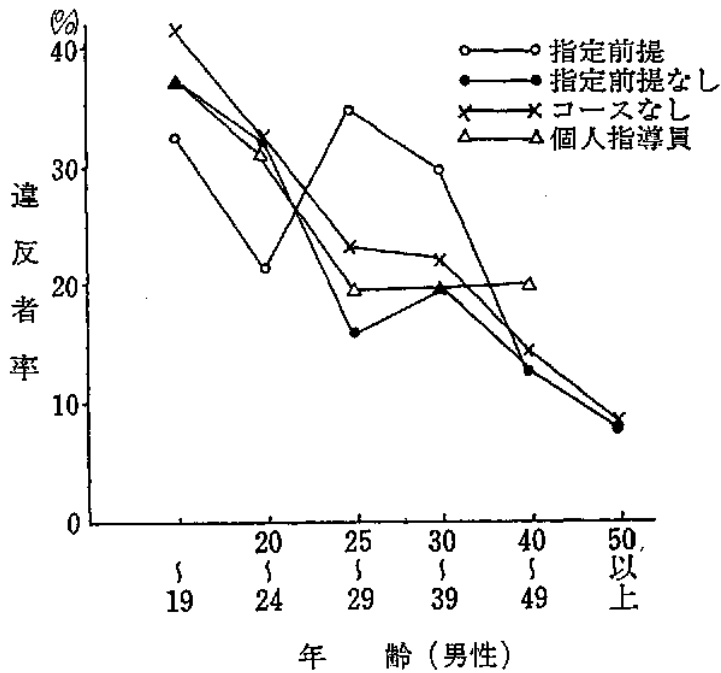


図10 非指定教習所区分別にみた違反者率

高年齢層が低くなる一様の傾向を示している（男性）。19才以下の群では、いずれも30～40%の高率を示し、年齢が30才を過ぎて免許を取得した人はいずれも20%程度の違反者率にとどまっている（図10）。若干目立つことは、公安委員会の指定を前提とした教習所で年齢が25～39才と高いにもかかわらず違反者率がかなり高い点である。これはサンプルがやや少ないことに起因しているものと認められる。

違反者の中で3回以上の違反を行った者の割合をみると、

男性の場合

指定前提	13.6%
前提なし	15.9%
コースなし	9.4%
個人指導員	7.3%

で、個人指導員の指導を受けた者の割合がやや高い（図

11）。

次に違反種別の特徴をみると、指定を前提とする教習所では、男性の場合、「一時停止」違反が目立ち、指定を前提としない教習所にあつては、「通行禁止」、「信号無視」違反が目立つ。自己のコースを有しない教習所の場合は、「信号無視」、「通行禁止」違反が多い。個人指導員による場合は、「通行区分」、「一時停止」違反が目立っている（表5）。

女性の場合は、その違反の特徴が割合はっきりしていて、公安委員会の指定を前提とする教習所では、「速度」違反が多く、前提としない教習所では、「信号無視」、「一時停止」違反、自己のコースを有しない教習所では「歩行者妨害」違反、個人指導員による場合の「通行禁止」違反が目立っている。

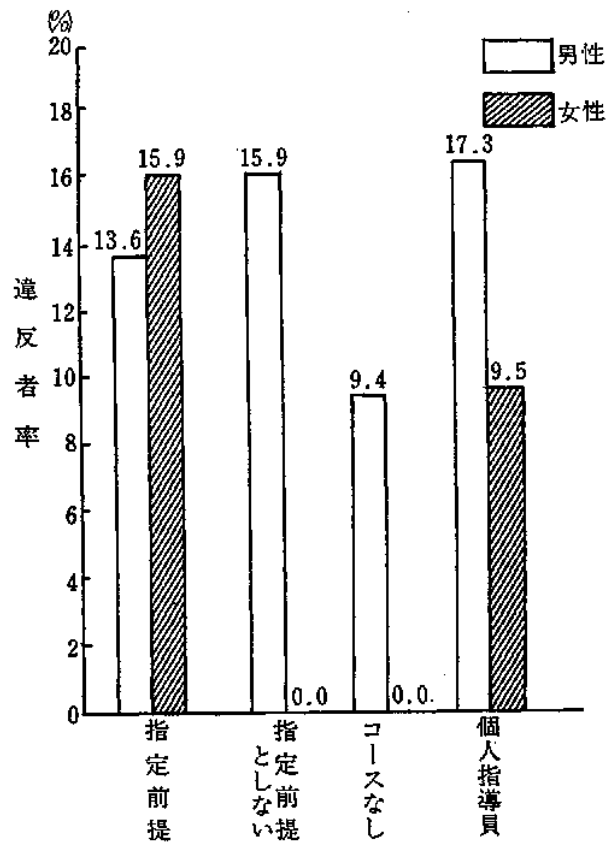


図 11 非指定教習所区分別にみた違反傾向者（3回以上）の割合

表 5 非指定教習所区分別にみた違反種別の構成比

(男 性)

対 象	違反種別 件数	速	通	通	信	酒	一	歩	右	そ
		度	行	行	号		時	行	左	の
		%	%	%	%	%	%	%	%	%
指定前提	92 (100)	32.6	7.6	8.7	3.3	1.3	7.6	1.1	1.1	36.9
指定前提なし	665 (100)	31.4	9.5	5.6	5.9	0.2	5.6	1.1	0.3	40.4
コースなし	206 (100)	32.5	7.8	5.8	5.8	1.0	2.9	1.0	1.9	41.3
個人指導員	130 (100)	35.6	5.6	8.9	2.8	1.2	5.6	1.1	1.1	38.1

(女 性)

対 象	違反種別 件数	速	通	通	信	酒	一	歩	右	そ
		度	行	行	号		時	行	左	の
指定前提	27 (100)	63.0	11.1	0.0	7.4	0.0	0.0	0.0	0.0	18.5
指定前提なし	61 (100)	27.9	18.0	4.9	11.5	0.0	8.2	0.0	0.0	29.5
コースなし	24 (100)	25.0	16.7	4.2	8.3	0.0	4.2	8.2	0.0	33.3
個人指導員	29 (100)	31.0	17.2	0.0	0.0	0.0	6.9	0.0	0.0	44.9

3-3 事故の実態

男性の場合の事故率は、個人指導員によるものが3.9%と一番高く、公安委員会の指定を前提とした教習所が1.4%と一番低くなっている（図12）。

これを年齢別にみると、個人指導員、指定を前提としない教習所がともに18～24歳の若年層の事故率が高くなっている（図13）。なお、女性の事故率については、実数が極めて低いため分析できなかった。

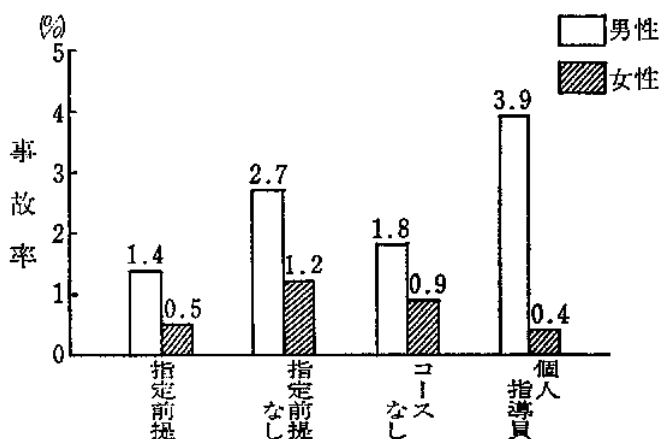


図 12 非指定教習所区分別事故率

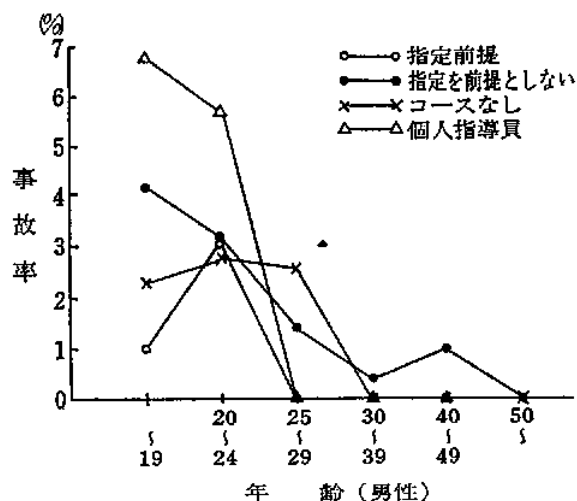


図 13 年齢別、非指定教習所区分別事故率

3-4 行政処分の実態

取消しを受けたものは、いずれの群も1%程度であるが指定を前提とした教習所においては、他より低い（図14）。女性にあつては、取消しを受けた者は皆無である。停止処分を受けたものは、個人指導員の8.6%が一番高く、指定前提の教習所が4.2%と低い（図15）。いずれにしても指定前提の教習所が免許の取消し、停止処分率とも低いことは特筆に値する。女性の場合の処分率は全体に低く1%程度であるが、個人指導員による群が、他の群よりも高いことは、運転に必要な教科の不足、不徹底が関与しているものと思われる。第2章で述べた教習方法区分（非指定・指定等）にみられた年齢と取消し率、停止処分率との間の関係（年齢とともに低下する傾向）は、非指定自動車教習所の区分では見出されていない。

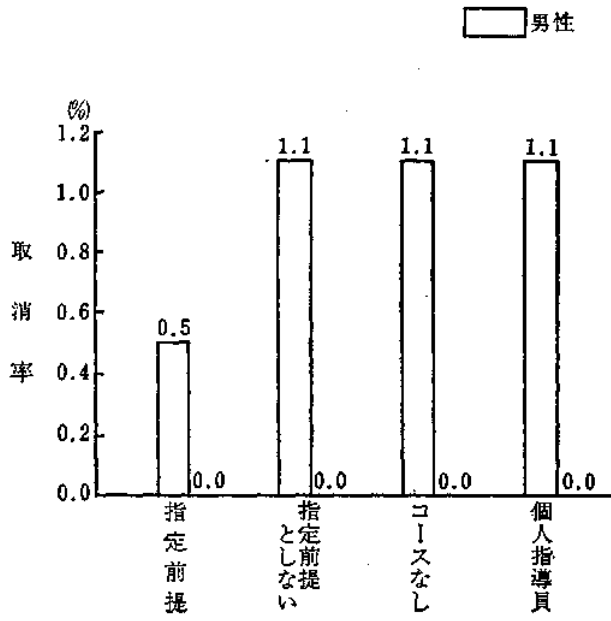


図 14 非指定教習所区分別にみた取消し者の割合

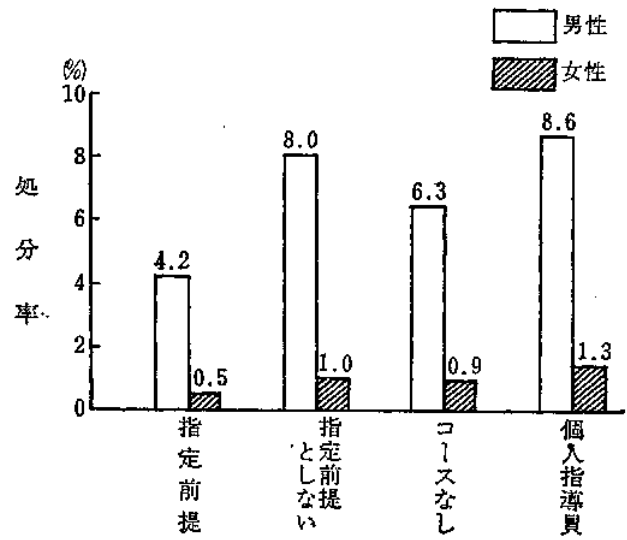


図 15 非指定教習所区分別にみた停止処分者の割合

第4章 過去の運転経験と違反・事故

4-1 免許種別と違反・事故

過去に保有していた免許の種類を年齢別で見ると、高年齢層では大型と二種免許の保有率が高くなっている（図16）。免許種別で見ると、普通免許を保有していた者（男性）の違反者率が24.6%、事故率3.5%と高く、他はあまり大差がない（表6）。

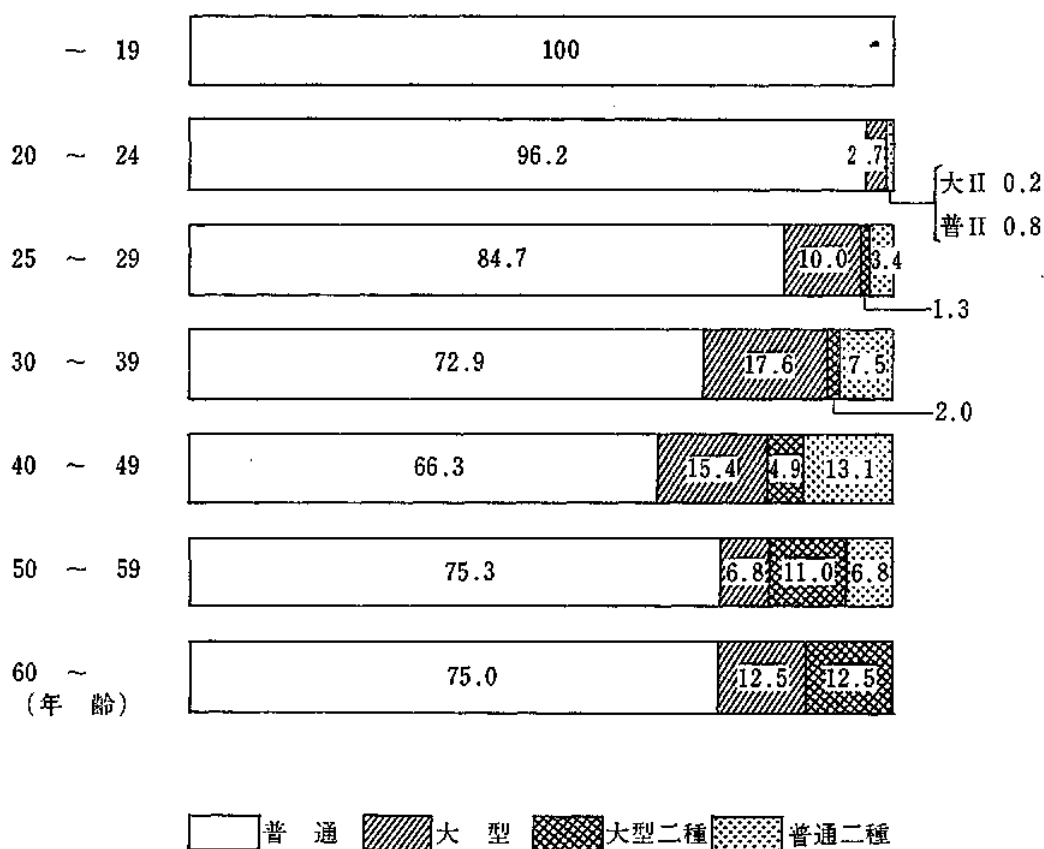


図 16 過去に保有したことのある免許の種類別

表 6 過去の保有免許の種類別と違反・事故

免許種別	人数	違反者率	事故率	
大型二種	47 人	8.5 %	0.0 %	
大型	255	13.3	0.8	
普通二種	124	12.1	0.0	
普通	男	1,766	24.6	3.5
	女	61	6.6	0.0

4-2 運転経験の有無と違反・事故

過去に免許を保有しながら、何らかの理由で免許を失効し、その後再取得した者と全く新たに免許を取得した者とは、運転の体験という面からみて大きな差があると思われる。そこで、こうした過去の免許保有の有無と違反の関係をみると、表7にあるように免許を保有したことの無い者の方が男性の場合、33.7%と高い。

表7 過去の保有免許の有無と違反・事故

過去の免許保有の有無	性別	人数	違反者率	三回以上の違反者率	事故率
免許有り	男	1,906人	24.1%	25.9%	3.3%
	女	61	6.6	25.0	0
免許無し	男	2,528	33.7	14.4	2.8
	女	1,354	9.0	4.0	1.1

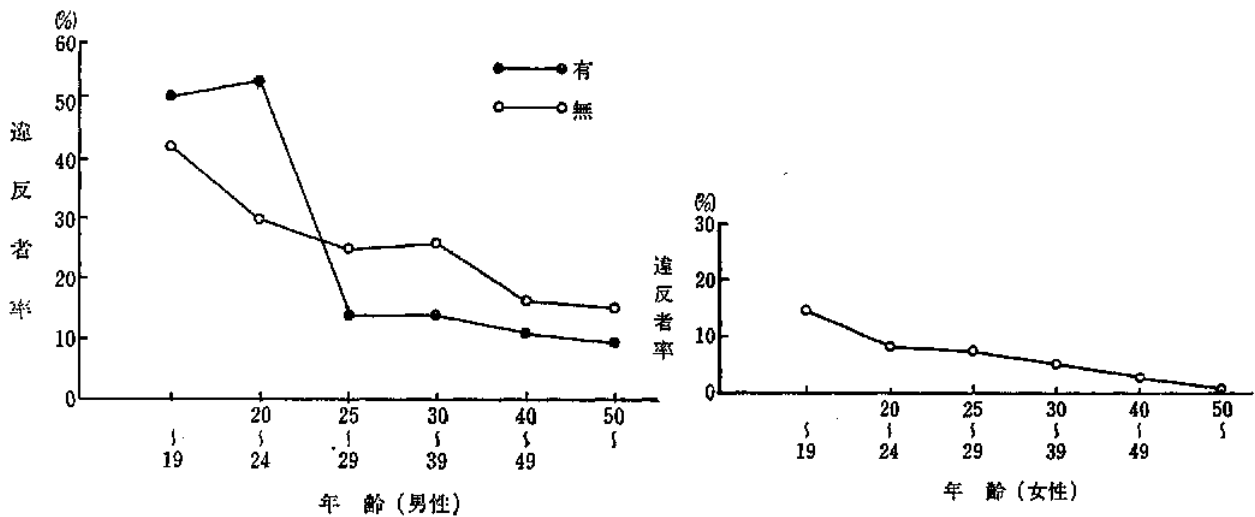


図17 年齢別、過去の保有免許の有無別に見た違反者率

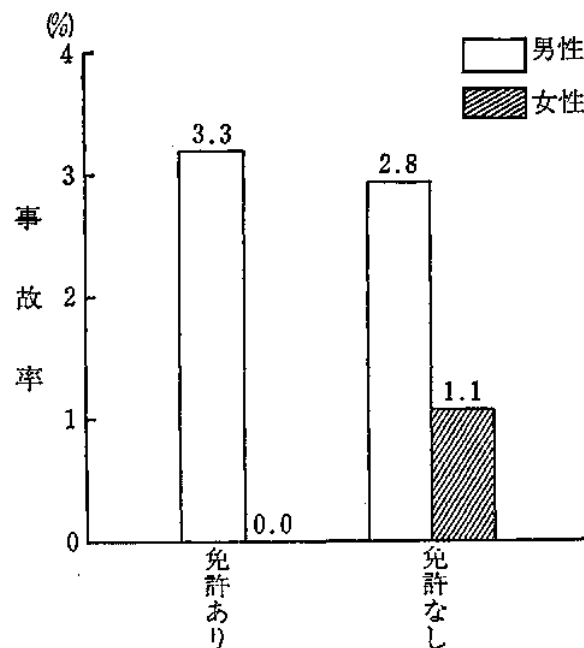


図18 過去の保有免許の有無と事故率

また、これを年齢別にみると、図17に示すように18～24歳の若い人達では、過去に免許を保有していた者の方が高率を示し、25歳以上では逆に免許を保有したことが無い者の方が高くなっている。これは、若い人達の場合、過去の運転経験が違反をむしろ促進させることを暗示しているものといえよう。

女性の場合は全般に低く、年齢とともに減少する傾向を示している。なお、過去に免許を保有したことがある群には、違反はみられない。

事故については、男性は反対に、過去に免許を保有していた者の方が高い。女性は、ほとんど差がなく、且つ低い。

4-3 免許の失効と違反・事故

過去の免許失効理由は、いわゆる「うっかり失効」と違反や事故の累積から生ずる「取消しによる失効」とがある。この観点から違反と事故を検討したところ、極めて当然なことであるが、うっかり失効者の違反者率、事故率はともに取消し失効者に比べて低い。つまり、取消し失効者の違反者率はうっかり失効者の1.25倍、事故率で4.8倍の差が認められる（表8）。

表 8 免許失効理由と違反・事故

失効理由 \ 違反・事故	人 数	違 反 者 率	三 回 以 上 の 違 反 者 率	事 故 率
う っ か り	392 人	19.6 %	6.5 %	0.8 %
取 消 し	1,575	24.5	29.8	3.8

これを年齢別にみた場合、うっかり失効者の違反者率は横ばい（18～19歳では該当者なし）であるのに対し、取消し失効者では18～24歳がほぼ50%の違反者率を示している点が注目される。つまり、この群では再取得後わずか10ヵ月間を経過しただけで、約半数のドライバーが違反を行っていることになる（図19）。

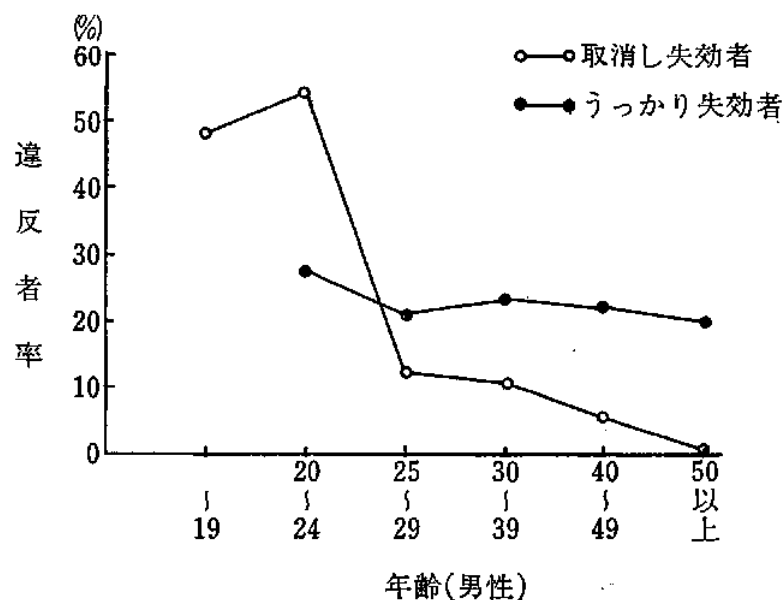


図 19 年齢別、失効理由別による違反者率

第5章 ま と め

指定自動車教習所卒業者に比べて「一般受験者」の占める免許試験合格者の割合は少ないが（昭和55年普通免許合格者全体の約6%）、これらの者に対応する適切な手法を見出すため一般受験者の免許取得までの教習の実態を、昭和55年度はアンケート調査法を用いて明らかにし、従来不明瞭であったいくつかの点を指摘することが出来た（詳細は昭和55年度報告書「運転免許一般受験者の実態に関する調査研究報告書」参照のこと）。本年度はこれら昨年度のサンプル対象約6千人（全国からサンプリングしたもの）をそのまま追跡し、一般受験者の免許取得後（もしくは再取得後）10ヵ月間の交通違反、事故、行政処分などについて分析した。

主な結果をまとめると、

1. 違反者率（全体のうち、何人が違反をしたかの割合）については、指定教卒、非指定教卒、私的指導、混合型との間で平均的には差は認められなかった。これを年齢層別に配列した場合、ことに男性の場合には若年層に違反者率が極めて高い傾向を示し、ことに私的指導でその傾向が顕著である。女性は昨年度の調査と同様年齢との相関は低い。また、指定教卒以外はサンプル数の少ないことも原因して、昨年データほどきれいな傾向を示していないが、たとえば、違反傾向の割合が、私的指導を受けた若年層に高いことは注目しなければならない。
2. 事故率（全体で何件の事故があったかの割合）をみると、これは生起する確率も低く、最大値で私的指導の4%で他の群にくらべてかなり高く、指定教卒では全体の2.1%の者が事故をこの10ヵ月間で起したにとどまっている。したがって、年齢的にみても私的指導の若年層が、この平均4%のほとんどすべてを分担している形となっており、他は年齢との相関性はきわめて低いといえる。
3. 免許の取消し及び停止処分を受けた人の割合も、私的指導が他の三つの群よりきわだって高い（女性では該当する者がきわめて少なく差はない）。しかも、この場合も年齢的にみると取消し及び停止処分率とも私的指導による18～24歳までの若年層に高いことが指摘される。
4. 非指定自動車教習所を①公安委員会の指定を前提とした教習所、②指定を前提としない教習所、③自己のコースを有しない教習所、④まったく一人の個人指導員から成るものに区分した。これらの群の特性は、まず違反者率についてはほとんど差がなく、年齢的にみても若干のばらつきはあるが、全体として同じ幅の中におさまっており、年齢が高くなるとともに違反者率は下降する傾向は同じである。
5. 三回以上の違反者率については、平均的に自己のコースを有しない教習所が他より低いのが特徴であるが、サンプル数が全体に小さいため、必ずしも断定はむずかしい。違反内容をみても非指定自動車教習所区分別の差はほとんどないが、共通して女性に「通行禁止」違反が高いのが特徴である。
6. 事故率でみると、「個人指導員」による非指定自動車教習所の3.9%（男性）が他よりやや

く、公安委員会の指定を前提とした教習所が1.4%と最も低いのが特徴であるが、女性は全体に低く、且つ大差はない。前述の違反と異なり、個人指導員による教習を受けた若い年齢層では他の群より事故率の高いことが判る。

7. 免許の取消し及び停止処分率でみると男性の場合、公安委員会の指定を前提としている教習所が他よりやや低い。
8. 過去の保有の免許の種別を年齢別にみると、若年層では普通免許の保有者が多く、年齢が高くなるほど大型及び二種免許の保有者の割合が増えてきている。これらの者の中で、普通免許を過去に保有した男性の違反者率、事故率が他に比べて高いことが指摘され（ことに若年層の影響が大きいと思われる）、過去に免許を保有していた者の方が、この10ヵ月間に三回以上の違反のくり返しを行う割合は**25.9%**と高いことは注目される。
9. 免許の失効理由には「うっかり」と「取消し」とがあるが、前者はその後の違反、事故をみても、「取消し」を受けた群よりもかなり低いことが判り、ことに違反は年齢別にみると「うっかり」が年齢と相関がないのに比べて、「取消し」を受けた群での再取得者は若い年齢層が大きく影響していることが判る。
10. 本年度調査の約6千人のサンプルは、昨年度用いたサンプル数（約21万人）に比べきわめて小さいといえる。このため、これを年齢別、教習方法別などに細分化した場合、当然このおのおのに入るサンプル数は少なくなってくる。これが、たとえば年齢別にみた違反者率のカーブが必ずしもスムーズな一定の傾向を示しにくいことによってあらわれている。これに対して、指定自動車教習所卒業者のカーブは約15万人もあるため、その特性はきわめて安定したパターンをとっている。
11. これに関連して、免許取得者（もしくは再取得者）の10ヵ月間の事故、違反の出現率は、昨年度のサンプルにくらべてやや高い傾向にあるのは、サンプル数が少ないことが起因したと思われる、今回のサンプル個有の特性とはいえないであろう。仮にサンプル数が増えて行くなれば、昨年度のレベルまで違反者率、事故率とも下がるのが期待できる。
12. 私的指導により免許を取得もしくは再取得した群のドライバーに事故、停止処分が多くみられる。それは、この種の教習法ではいわゆる技能中心で、体系的な教習が欠除しており、この結果が違反行為に対する悪質性の意識を低下させ、反復行為に走らせているのではあるまいか。ことに、「信号無視」違反といった悪質性（危険度）の高い違反が他より目立つことはこれを裏付けていよう。
13. これとやや類似した傾向は、非指定自動車教習所の中での個人指導員による合格者の例でもみられる。つまり、違反特性の中にそれがあることは、個人指導員の教え方にかなり個性の入り込む余地が多いこと、若年層には体系的な教育を必要とし、特に初期の学習においてそれを修得させることが、必要であることを示唆するものといえよう。
14. 違反のくり返しが「取消し」失効者にきわだって高いことは、きわめて重要な問題と思われる。つまり、違反、事故などにより取消し失効した者が、免許を再取得した場合、再び違反、

事故に走らせる確率が高くなることである。