

# 運転者群別の運転の実態に関する 調査研究報告書

昭和57年3月

自動車安全運転センター

# ま え が き

わが国の運転免許保有者数は4,500万人に達し、なお年間約200万人の規模で増加している。

自動車保有台数の伸びと相まって、まさに国民皆免許による大量交通時代に入ってきたわけである。

運転免許保有者の増加にともない運転者の層も複雑多様化してきているところから今後は運転者の増加、多様化に応じた効果的な対策が必要となってくるものと思われる。

そこで、自動車安全運転センターでは、運転者の多様化に伴う対策の一環として、運転者を専業運転者、兼業運転者、マイカー運転者等の運転者群に分類し、これらの運転頻度、走行距離、安全運転意識、交通事故・違反の実態等を調査分析して運転者群別の特徴を多角的には握ることとした。

本報告書は、この調査研究の結果をとりまとめたもので、調査研究の実施に当っては運転免許更新時講習の受講者から約4万人を抽出して、その対象とした。今後、この報告書が運転者教育の充実に役立つとともに、高度な安全運転研修に寄与することを期待するものである。

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関係都道府県の方々に対し、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 嶺

## 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	警察庁交通局運転免許課	理事官	山本博一
〃	〃	課長補佐	小林好蔵
〃	〃	〃	属 憲夫
〃	〃	係長	土屋 勇
〃	〃	〃	小菅孝嗣
〃	〃	〃	斉藤昭二
〃	〃	課長補佐	野崎 源
〃	〃	係長	斉藤勝久
〃	〃	課長補佐	坂東自郎
〃	〃	課長補佐	鈴木與四雄
〃	〃	係長	西尾 務
〃	警察庁長官官房情報管理課	部付主任研究官	森尚 雄
〃	警察庁科学警察研究所交通部	常務理事	鈴木金太郎
〃	全日本交通安全協会	部長	斉藤和男
〃	日本自動車連盟広報部	専門委員	生内玲子
〃	中央交通対策会議	所長	塩地茂生
〃	尾久自動車教習所	代表取締役	和久井博
〃	社会システム研究所	主任研究員	高嶺一男
〃	日本能率協会総合研究所	所長	星 忠道
〃	安全教育研究所	警務部長	佐藤恒夫
前委員	山形県警察本部	課長補佐	矢代隆義
〃	警察庁交通局交通企画課		
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 調査の概要	1
第2章 調査の目的	4
第3章 調査の方法	5
3-1 調査項目	5
3-2 調査対象	5
3-3 調査実施期間	5
3-4 事故及び違反の集計方法	5
第4章 調査の結果	6
4-1 運転者の群別による運転の実態	6
(1)運転者の分類	6
(2)運転経験年数	8
(3)年間走行距離	9
(4)違反者率	9
(5)違反種別	11
(6)事故率と事故時の違反	12
(7)ヒヤリ体験	13
(8)運転技偏の評価	14
(9)運転者のマナー	15
(10)車歴	18
(11)交通事故に対する意識	18
4-2 ペーパードライバーの実態	18
(1)ペーパードライバーの分類	18
(2)ペーパードライバーの割合	19
(3)交通事故に対する意識	20
(4)運転者のマナー	20
(5)運転継続意志	21
4-3 車歴	22
(1)車歴と事故・違反	22
(2)車歴と事故の不安感	23
(3)車歴とヒヤリ体験	24

(4)車歴と運転技偏の評価	26
(5)車歴と職業	27
4-4 事故・違反に関連する要因	29
(1)運転頻度	29
(2)運転経験年数	30
(3)走行距離	30
(4)事故に対する不安感	32
(5)ヒヤリ体験	33
(6)職業	34
(7)年齢	34
4-5 交通事故に対する不安感	36
(1)運転者群別にみた不安感	36
(2)運転継続意志と不安感の関係	36
(3)運転技偏の評価と不安感の関係	37
4-6 ヒヤリ体験	41
(1)運転頻度とヒヤリ体験	41
(2)運転経験年数とヒヤリ体験時の責任度	42
(3)運転頻度と運転したくない理由	42
4-7 都道府県別及び都市規模別実態	44
(1)運転頻度	44
(2)駐車場の確保	45
(3)マイカーの保有状況	47
(4)車歴	47
(5)違反及び事故	47
(6)違反種別	50
(7)自家用車両による違反及び事故	51
(8)運転者のマナー	52
4-8 数量化理論による分析	55
(1)分析の目的	55
(2)分析対象のサンプルの抽出	55
(3)分析の結果	55
第5章 考察	59
5-1 サンプルの特性	59
5-2 群別にみる特性	59
5-3 職業運転者の意識	60

5-4	運転者のマナー	60
5-5	車歴にみる特性	60
5-6	事故と違反	60
5-7	地域差	61
第6章	結論	62
附表1	調査対象者の構成	63
附表2	都道府県別構成	64
附表3	運転者群別構成	65
附表4	職業別構成	66
附表5	都道府県別・運転者群別構成	67
附表6	都市規模別・年齢別構成	68
附表7	運転者群別の違反者率・事故率	69
	アンケート調査票	70

# 第1章 調査の概要

今や我が国の免許人口は4,500万人に達し、国民誰もが交通に参画する時代をむかえ運転者の層もきわめて複雑多様化してきている。本調査はこうした背景のもとに運転者の運転実態を握し、効果的な運転者教育の策定に資する資料を得ることを目的として実施した。調査は昭和56年8月から9月にかけて、全国12都道府県における更新時講習受講者約4万人を対象にアンケート調査を行ない、更に対象者の過去3年間における事故・違反の実態について調査したものである。その結果、以下に示すような実態が明らかとなった。

## 群別にみる運転者特性

運転者群別\*有効サンプル数は37,895人\*\*でその構成はマイカー運転者64.8パーセント、専業運転者13.7パーセント、兼業運転者6.0パーセント、ペーパードライバー7.3パーセント、その他の運転者8.1パーセントとなっている。

運転経験、年間走行距離を運転者群別で見ると専業運転者は当然ながら運転経験が長く、年間の走行距離も長くなっている。なかでも、バス及びハイヤー・タクシー運転者のうち60～70パーセントの者が15年以上の運転経験を有している。また、年間走行距離では観光バスとタクシー運転者は年間平均で6万km、長距離輸送が主体の大型トラック運転者は年間平均で55,000kmをこえ、他の運転者群とは運転量の違いを示している。マイカー運転者では、男性が平均で5～10年未満、女性が平均で5年未満の運転経験を有し、走行距離も男性で1万km、女性で4千kmと、女性は男性のほぼ1/2の水準にとどまっており、男女差が顕著にあらわれている。また、マイカー運転者と専業運転者を比較した場合、マイカーの男性運転者の年間走行距離は専業運転者の約1/6となり、運転量の違いが明らかとなる。

一方、違反や事故については一般的に走行距離の長さに比例して多くなる傾向が確認された。当然のことながら、専業運転者群の違反及び事故の割合が他の運転者群に比較して高くなっている。なかでも、違反はタクシーと大型車両(大型トラック・ダンプ等)の運転者に高く、事故はタクシー運転者にその割合が高くなっている。マイカー運転者(男性)については構成人数の多いことから、全体の平均的値を示している。専業運転者(タクシーと大型トラックを基準にすると)は、マイカー運転者に比べ違反で1.5倍、事故では3倍も多くなっている。しかし、違反、事故を年間走行キロ数で基準化すると、違反、事故ともに兼業運転者とマイカー運転者がきわめて高率になり、走行距離のわりには、運転を職業としない運転者の違反、事故が目立っている。またマイカー運転者群については、女性運転者が男性運転者を若干上回っている。

---

\* 個々の運転者をその運転頻度から表1に示した15の運転者群のいずれかに分類した。以後、それぞれの運転者群を比較する場合、運転者群別と呼ぶ。

\*\*女性の専業運転者は83人と数が少ないのでこれを除く。

次に違反の特徴についてみると、專業運転者のなかでタクシーと大型トラック運転者は「信号無視」違反の割合が他に比較して高く、またそれが事故原因になっているケースが多い。また、女性運転者は「通行禁止」及び「一時停止」違反が多く、「徐行」及び「一時停止」違反が事故原因となっているケースが多い。タクシー、大型トラック運転者群とともに日常の違反の習性が事故に反映していると思われる点に注目される。

次に、マイカー、タクシー、二輪(原付を含む)、路線バス、トラックの各運転者の運転マナーを運転者群ごとに評価させたところ、自分が所属する運転者グループ以外を悪く評価する傾向がみられた。タクシー運転者群がタクシーを悪く評価する割合は他の運転者群よりも低く、こうした傾向はどの運転者群にも共通して見られる。また「二輪」だけは、すべての運転者群から悪い評価を受けているが、原付・二輪が多く含まれている兼業運転者群だけが二輪を悪く評価する割合が低く、一つの同族意識を裏づけていることが理解できる。

次に、運転者群別にみると、ハイヤー・タクシー群とバス運転者群はマイカーを、大型車両の運転者群(大型トラック、ダンプ等)はマイカーとタクシーを、緊急車両、送迎用車両、兼業運転者、マイカー等の運転者群はタクシーとトラックに対して悪い評価を与えている。

女性運転者は男性運転者と異なりマナーの悪さについてトラックを挙げる者が多く、なかでも女性の兼業運転者はトラックが二輪を上回っている。

#### ペーパードライバー

本調査ではペーパードライバーを免許を取得してから全く運転経験の無い者と、過去に多少の運転経験を有しているが調査時点では運転にたずさわっていない者などに区分して調査したが、ここではその双方をペーパードライバーとして扱うこととした。ペーパードライバーが全体で占める割合は7.3パーセントで、男女別では男性が3.2パーセント、女性が17.8パーセントで女性は男性の5.6倍となっている。これらのペーパードライバーは将来運転する意志の無い者が多く、この割合は変動が少ないものと考えられる。

また、ペーパードライバーの占める割合には地域差がみられ男女ともに比較的都市規模の大きい府県にその割合が高く、反対に小規模の県に低い傾向を示している。

#### 車歴について

マイカー運転者の中には最初から四輪だけに乗っている者、二輪だけに乗っている者、二輪から四輪に乗りついで者等と多種多様である。男女ともに四輪・二輪併用型と二輪から四輪移行型の二輪がらみの車歴を有する者に事故や違反が多いのが特徴である。反対に違反、事故のいずれも少ないのが原付単独型でこれは原付の運転行動範囲が限られたものであるからと思われる。

事故に対する不安感是比较的車歴による差異が認められ、四輪単独型や四輪から二輪移行型のように四輪体験者は「人や自転車の飛び出し」に対する不安感が強く、反面他車に対する不安感が少ない。これに対して、原付あるいは二輪の単独型等、二輪体験者は「他車」に対する不安感



が強く、車種の違いによる不安感の特徴がよくあらわれている。

また、自己の運転技術に対する評価も特徴的で四輪体験者は自己評価が高く、反対に二輪体験者は低い傾向を示している。

### 事故・違反に関連する要因

本調査では事故や違反の発生に関連していると思われるいくつかの要因が確認された。運転頻度と事故や違反の関係は深く、毎日運転している者は週末しか運転しないいわゆる休日ドライバーに比較して事故、違反ともに1.9倍の高率を示している(男性)。

走行距離と事故については、年間1万kmをこすと走行距離の伸びに比例して事故も多くなる傾向がみられる。違反については、5万kmまでは増加傾向を示すが、5万kmをこえるとほとんど変化がなくなる(男性)。

運転経験年数と事故については、女性の場合ほとんど差異が認められないが、男性は運転経験3～4年のグループの事故や違反が最も多くなっている。

事故に対する不安感は、「人や自転車にぶつける」とか「他の車にぶつける」という不安感を素直に表明したグループに事故が多く、現実の事故体験がこうした不安意識を生んだのではないかと予想される。

ヒヤリ体験については、体験頻度の高いグループほど事故や違反が多く、事故や違反の多い者は、普段の運転行動に問題があるのではないかとと思われる。年齢要因については、従来から指摘されているように低年齢層に事故、違反が多く、年齢が高くなるに従って減少する傾向がここでも確認することができた。

### 地域特性

本調査の対象府県は、できるだけ偏りの少ないサンプルを確保するよう北海道から沖縄県まで各ブロック別に1県ずつ(関東は1都1県)選定したが、これを地域特性という観点からみるといくつかの差異がみられた。大規模都市ではいわゆる休日ドライバーが多く、運転頻度もきわめて低くなっており「車ばなれ」の現象がみられる。これに対して小規模都市においては、一家族当りのマイカーの保有台数も多く、また運転頻度も高くなっており、車が生活手段として定着していることが明らかとなった。

次に事故の差異についてみると、徳島、広島、長崎、福井の4県が平均事故率を上回っている。また、大阪と広島は二輪車による事故が他県に比較して若干多くなっている。

次に運転者のマナーに対する評価は比較的大規模都市においては二輪を最も悪く評価しており、次いでタクシーとトラックをほぼ同率で悪く評価している。また、マイカーを悪いとする者は10パーセント前後で、路線バスが最も良い評価を得ているなど、全体的にみて平均的な姿を示している。これに対して、沖縄と長崎の両県はタクシーに対する評価が悪く、ことに沖縄県では路線バスのマナーの悪さを挙げる者が他県に比較して高いのが特徴である。また、岩手、長野、福井、島根の4県はいずれもトラックに対するマナーの悪さを挙げる者が多くなっている。

## 第2章 調査の目的

本研究は運転者の増加、多様化に伴う運転者対策の一環として、運転者の群別による運転の実態をは握し運転者の態様に応じた運転者教育のための資料を得ることを目的としている。

## 第3章 調査の方法

### 3-1 調査項目

運転者の運転実態については、運転者の群別、運転経験年数、運転頻度、年間走行距離、運転目的、マイカーの保有状況、交通事故に対する意識、交通事故に対する不安感、ヒヤリ体験、運転技術に対する自己評価、運転の継続意志、運転者のマナー等21項目についてのアンケート調査とこれら調査対象者の事故及び違反の発生状況について調査を実施した(調査項目については、巻末調査票「運転の実態に関するアンケート調査」を参照のこと)。

### 3-2 調査対象

広く運転者群を抽出するために都市規模等を考慮し、12都道府県における免許の更新時講習受講者を調査対象とした。調査サンプル数は40,834人で被調査者の年齢、性別などをチェックした結果2,488人が記入上のエラーとして処理され、有効サンプル数は38,346人(男性27,586人、女性10,760人)となり、これを集計の対象とした(附表1を参照)。なお、都道府県別構成については附表2を参照されたい。

### 3-3 調査実施期間

アンケート調査は昭和56年8月上旬から9月下旬にかけて、それぞれの対象府県において実施した。

### 3-4 事故及び違反の集計方法

事故は人身事故のみを、違反は駐停車違反と免許証不携帯を除く動的違反のみを抽出した。事故及び違反の抽出期間は昭和53年11月1日から昭和56年10月31日までの3年間とし、本文中の事故率、億台キロ当り事故件数、違反者率、億人キロ当り違反者数は次の方法で算出した。

○事故率=事故件数/対象人数×100

○億台キロ当り事故件数=(事故件数/対象台数×平均走行距離)×1億

○違反者率=違反者数/対象人数×100

○億人キロ当り違反者数=(違反者数/対象人数×平均走行距離)×1億

## 第4章 調査の結果

### 4-1 運転者の群別による運転の実態

#### (1) 運転者の分類

運転者の分類については、運転者を車両の運転を職業としている専門運転者群、業務の一部として車両の運転にたずさわっている兼業運転者群及びマイカー運転者群に大別し、回答者に運転量の多寡から選択させた。専門運転者群はタクシー・ハイヤー、バス、トラック、危険物輸送車両、ダンプ、ミキサー車、緊急車両、送迎用車両等の運転者として分類した。兼業運転者群は、事業所等において運転以外の主たる業務をもち、その業務遂行上必要に応じて車両の運転に従事している運転者を分類した(表1参照)。

表1 運転者群別の分類

	運 転 者 群	分 類
専 業 運 転 者	1. タクシーの運転者 2. ハイヤーの運転者	タクシー(ハイヤーを含む)会社の運転乗務員と個人タクシーの運転者
	3. 路線バスの運転者 4. 観光バスの運転者	民間、国鉄、公営バス等の運転乗務員 (青ナンバーのバス運転者のみ)
	5. 大型トラックの運転者 6. 小型トラックの運転者	それぞれ、大型免許、普通免許に対応する貨物自動車の運転をする者で、営業用車両(青ナンバー)、自家用車両(白ナンバー)を問わない。
	7. ダンプ車の運転者	専ら、ダンプ車の運転を主にしている者
	8. ミキサー車等の運転者	ミキサー車やトレーラー等、業務で乗用車以外の車を運転する者
	9. タンクローリ等、危険物輸送車両の運転者	油、火薬、薬品等、いわゆる危険物を専門に輸送する車両の運転者
	10. 緊急車両の運転者	消防関係における消防車、救急車等、警察におけるパトカー、白バイ等、その他病院、ガス、電気等の事業所において緊急車両を運転する者
	11. 送迎用車両の運転者	民間、官公庁、団体等の自家用車両で、主として人の送迎を専門として運転している者 ホテル、旅館、ゴルフ場、スイミングクラブ等で主として客の送迎を専門として運転している者 スクールバスの運転者 建設、土木会社等における作業員の輸送を専門として運転している者
	12. 兼業運転者	通常の業務で自動二輪や原付を運転する者 (例)電気、ガス、電信、電話関係、出前
	13. マイカー運転者	業務上、車を運転することではなく、自家用車(二輪・原付を含む)だけを運転する者
	14. その他の運転者	上記に該当しない運転者
15. ベーバードライバー	何等かの免許は取得しているが、事実上運転をしていない者	

マイカー運転者群は、専ら通勤、通学、買物、レジャー等、私的な用件でのみ車両の運転をしている者とした。なおその分類の詳細については表1に示すとおりであるが、運転者の群別の構成については附表3を参照されたい(以後の集計では、それぞれの項目で無答があるため、サンプル数は必ずしも附表3のそれとは一致しない)。ペーパードライバーの分類については、4-2で

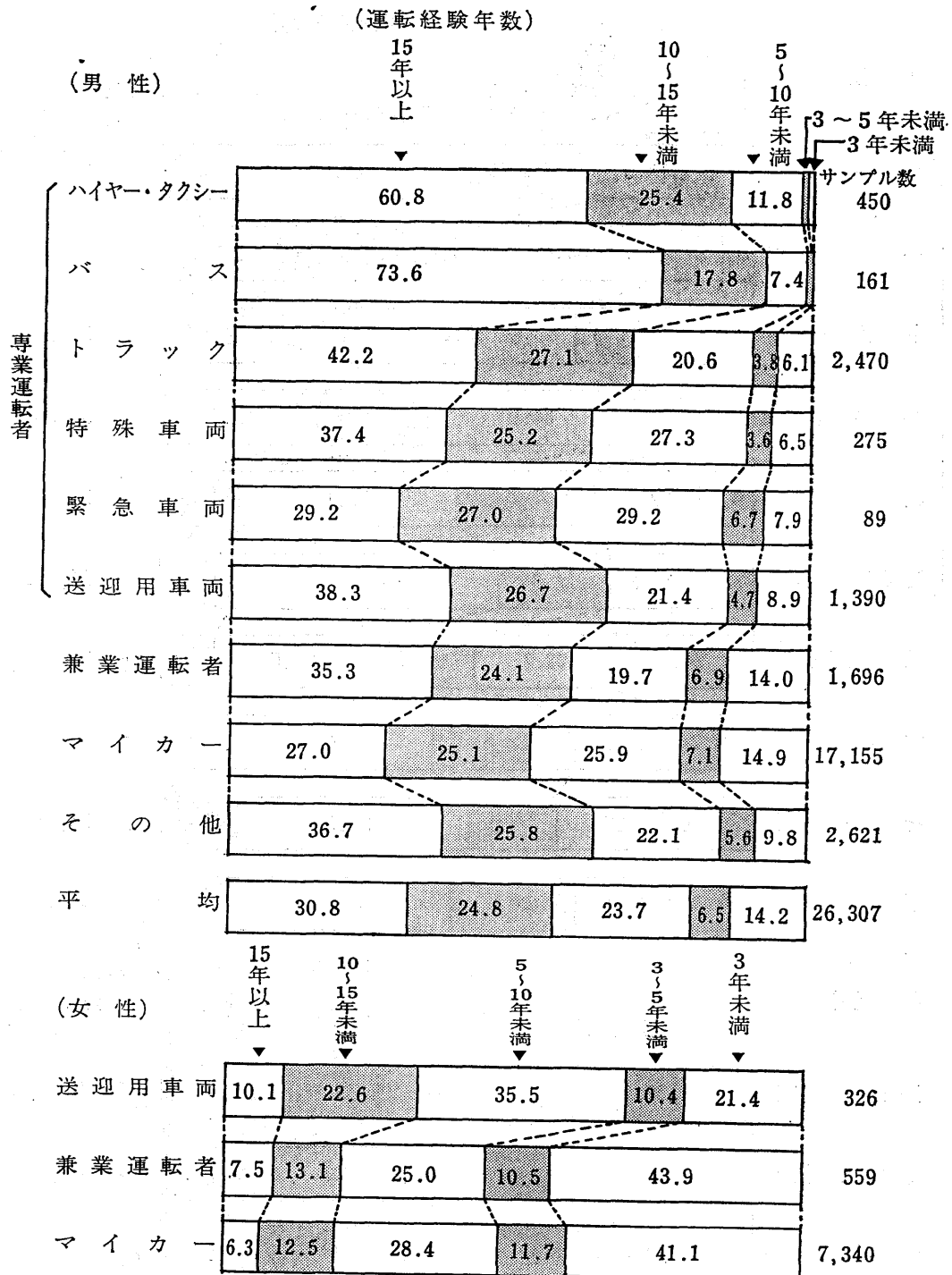


図1 運転者群別の運転経験年数

述べる。

(2) 運転経験年数

運転経験年数は、免許取得後の経過年数ではなく、実質的な運転年数とした。専門運転者群は、他の運転者群に比較して、経験年数が長い方に分布している(図1)。なかでもバス運転者、

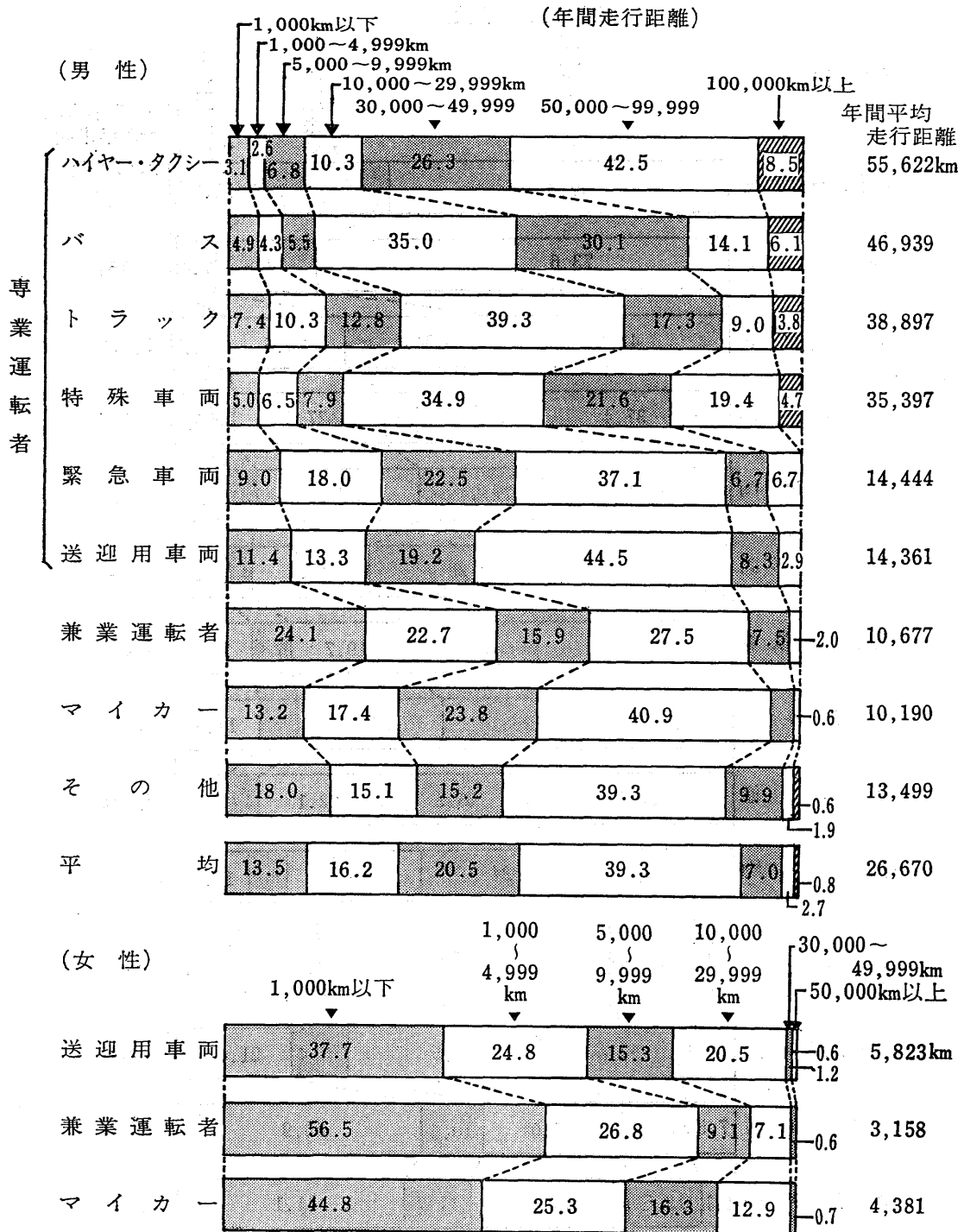
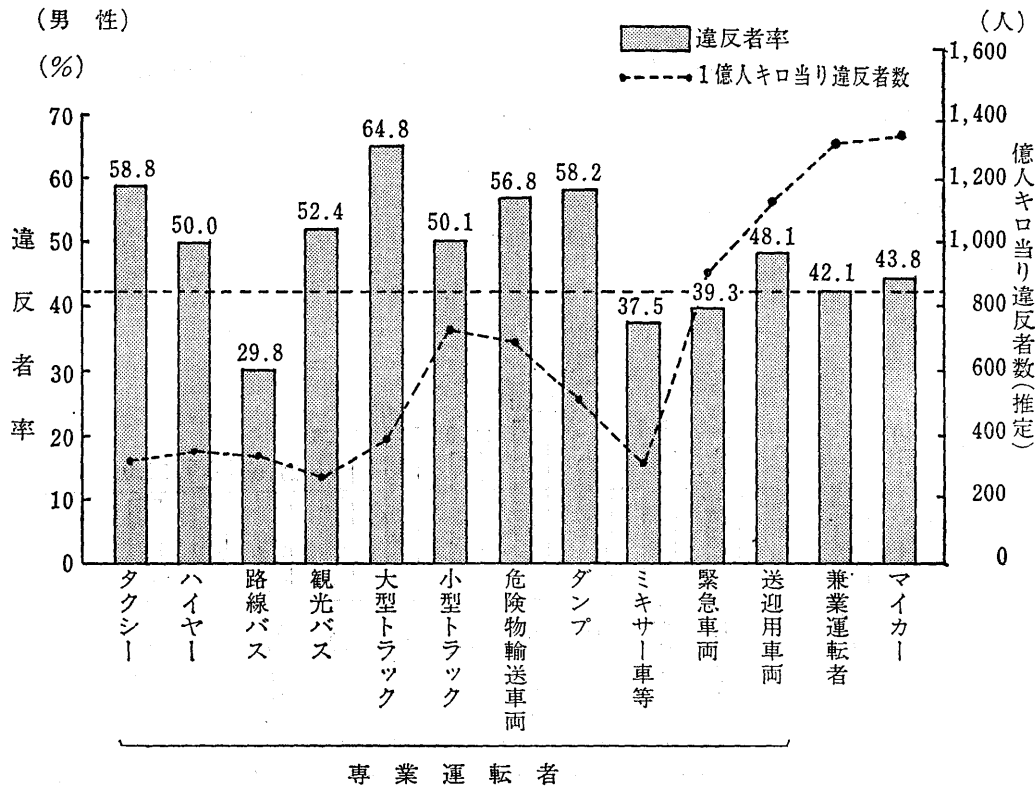


図2 運転者群別の走行距離

ハイヤー・タクシーの運転者は、15年以上の運転経験をもつ者が多くバス運転者群では73.6パーセント、ハイヤー・タクシー運転者群では60.8パーセントとなっている。マイカー運転者群の平均運転経験年数は、5～10年未満であり、女性ではこれが3～5年未満と低くなっている。

(3) 年間走行距離

年間走行距離については、ハイヤー・タクシー運転者群が他の群より圧倒的に高く、他の運転者群のほとんどが平均1～3万km未満であるのに対して、ハイヤー・タクシー運転者群では、5～10万kmに42.5パーセントが分布している(図2)。



(注) ..... は平均違反者率

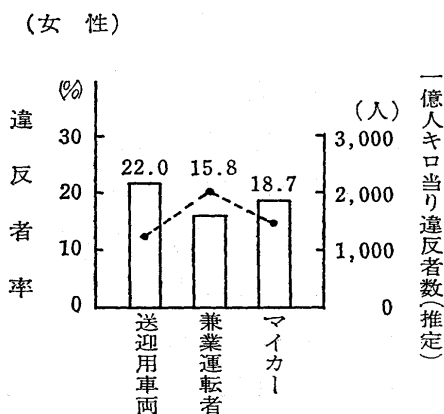


図3 運転者群別の違反者率

マイカー運転者群を男女別で見ると、男性の約41パーセントが年間1～3万km走行しているのに対して、女性の約45パーセントは年間走行距離が1,000km以下となっている。

また男性の平均年間走行距離が10,190kmであるのに対して、女性は4,381kmとなっており、男性は女性のほぼ2倍の走行距離を示すことがわかった。

(4) 違反者率

違反者率の高いのは、大型トラック運転者

群で64.8パーセントに達している。次いでタクシー運転者群(58.8パーセント)、ダンプ運転者群(58.2パーセント)、危険物輸送車両運転者群(56.8パーセント)と続き、比較的大型車両の運転者群と、タクシー運転者群に違反者の割合の高いことがわかる(図3)。マイカー運転者群の場合、男性で約44パーセントとほぼ全体の違反者率の平均に近く、また女性の違反者は約19パーセントと、男性の約半分となっている。路線バスの違反者率は約30パーセントと、他に比べてきわめて低くなっている。

違反多発者(3回以上の違反をした者)の割合は、危険物車両(28.0パーセント)、ミキサー車等(27.0パーセント)、大型トラック(23.7パーセント)等の比較的大型車両の運転者群に高く、次いでタクシー(23.0パーセント)、緊急車両(22.8パーセント)の運転者グループが高くなっている(図4)。ここでも路線バスの率はきわめて低く、マイカーはほぼ平均値を示している。なお女性は男性の約1/3となっている。

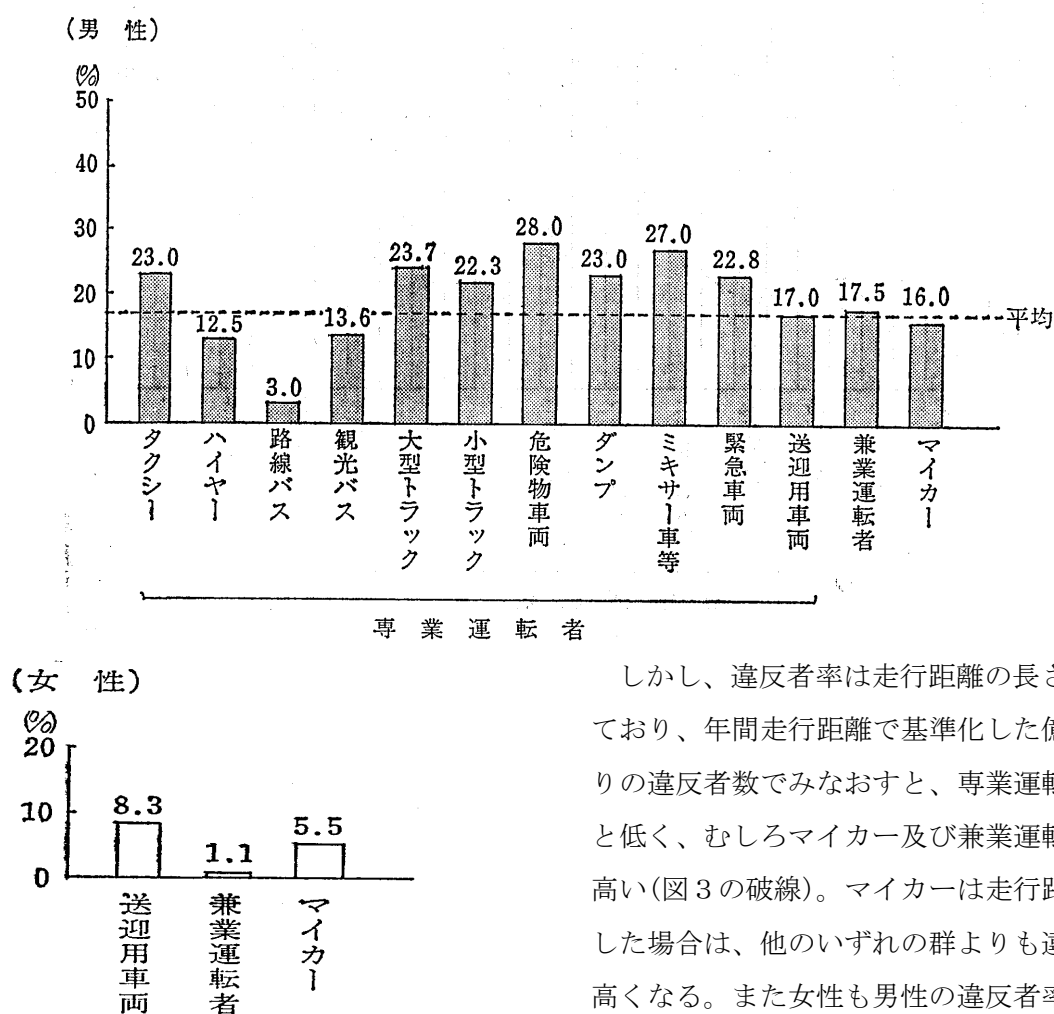


図4 運転者群別の3回以上の違反者率  
(3回以上の違反者数/違反者数×100)

しかし、違反者率は走行距離の長さに対応しており、年間走行距離で基準化した億人キロ当りの違反者数でみなおすと、専門運転者は意外と低く、むしろマイカー及び兼業運転者の方が高い(図3の破線)。マイカーは走行距離を勘案した場合は、他のいずれの群よりも違反者率が高くなる。また女性も男性の違反者率よりも高くなり、必ずしも女性ドライバーの違反者率が低いとはいえなくなる。



(5) 違反種別

違反種別については、全体の約50パーセントを「速度」違反が占め、これは各運転者群に共通した傾向であり、大きな差異はない(図5)。「速度」違反以外の違反については、タクシー(9.6パーセント)及びトラック(大型7.3パーセント、小型6.0パーセント)群に「信号無視」違反が他の運転者群に比較してやや多い程度である。なお、大型トラックは「その他」(21.6パーセント)の中に「過積載」違反が12.3パーセントも含まれており、小型トラックとは大きな違いを示

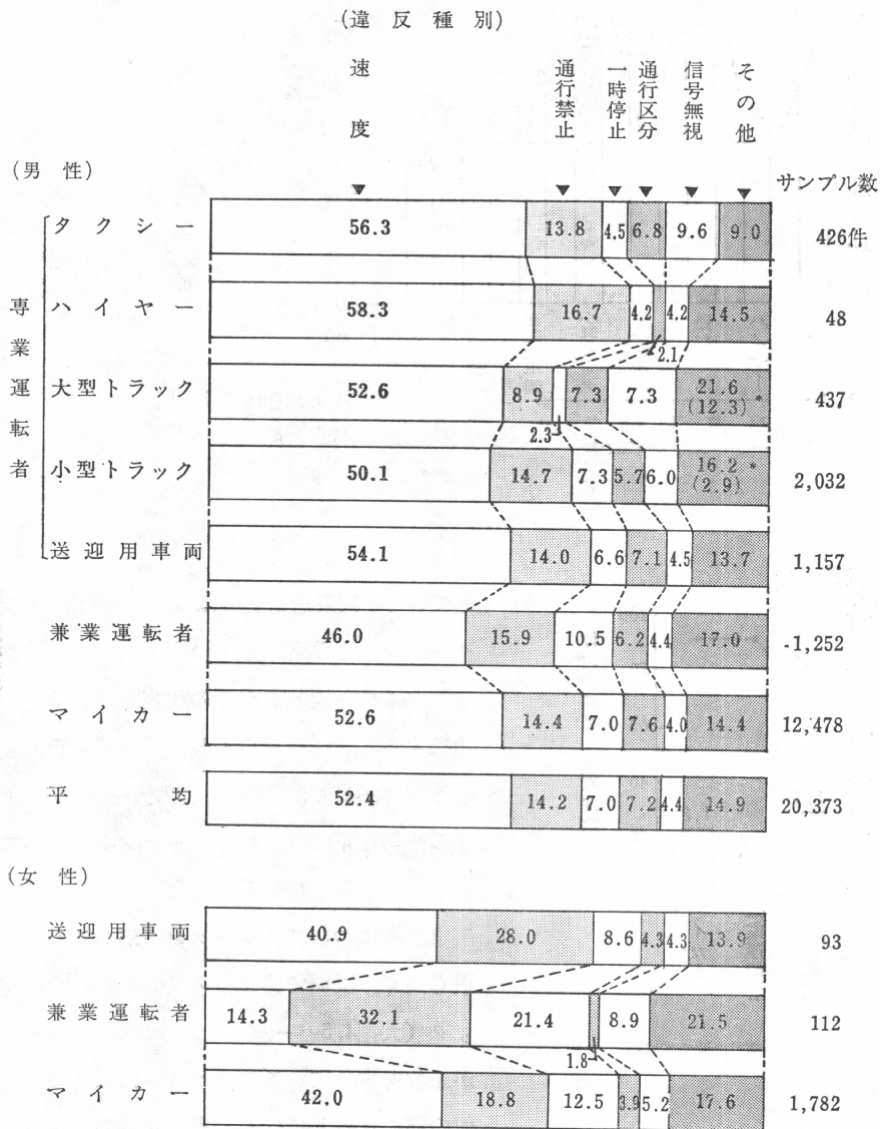


図5 運転者群別の違反種別とその構成比  
\*( )内の数字は過積載を示す。

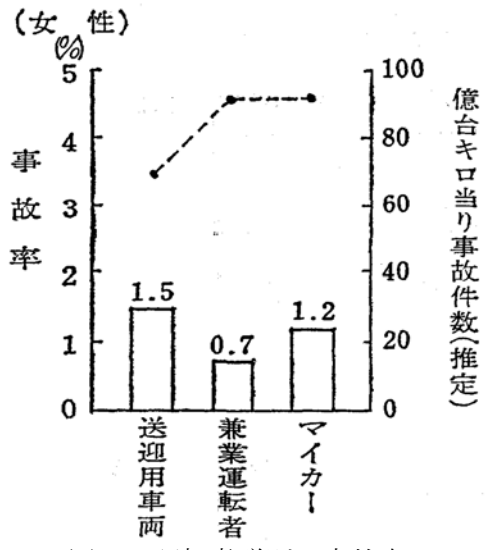
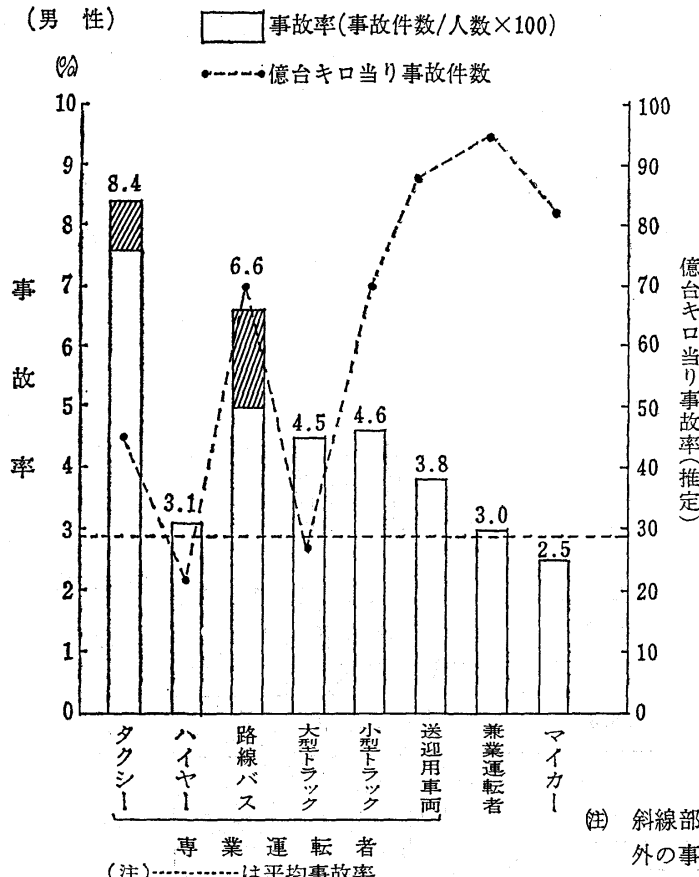


図6 運転者群別の事故率

者は1.2パーセントと男性のマイカー運転者の半分に減少することが示されている(図6)。

違反の場合と同様、平均走行距離で基準化した億台キロ当りの事故件数でみると、兼業運転者

している。兼業運転者群は、「一時停止」違反が10.5パーセントと若干高いのが特徴である。女性の場合、マイカー運転者がその代表といえるが、男性と比較すると「通行禁止」及び「一時停止」違反の占める割合が高く、「速度」違反が占める割合は、男性の平均を下回り、42.0パーセントとなっている。

(6) 事故率と事故時の違反

事故率については、タクシーが8.4パーセントで最も高く、次いで路線バス(6.6パーセント)、トラック(大型4.5パーセント、小型4.6パーセント)等が上位を占めている。マイカーは2.5パーセントと他の群に比較して低く、更に女性のマイカー運転

群、送迎用車両運転者群及びマイカー運転者群がタクシー、路線バス、トラック等の専門運転者群を抜いて、きわめて高い(図6の破線)。専門運転者群のなかでは、路線バスと小型トラックの運転者群の事故件数が多くなっている。なお、観光バスと緊急車両の運転者群には事故者がいないため、図から削除してある。マイカー運転者を男女別に億台キロ当り事故件数を推定すると、ほぼ男女差がなくなり、逆に女性の方がやや高くなるのがわかる。

次に事故時の違反種別をみると、タクシーと大型トラックの違反は「信号無視」違反が特徴であったが、事故時においても同じ傾向を示し、それ以外では、タクシーが「歩行者保護」、大型トラックが「車間距離不保持」等による違反によって事故にいたっている場合が多い(表2)。送迎用車両は「優先通行」違反、マイカーは「徐行・一時停止」違反が特徴である。総じて安全運転義務違反が全体の80パーセントを占めており、それ以外の事故時の違反はきわだった特徴はないが、ただ女性については「徐行・一時停止」違反に伴う事故が多く、違反の特徴と共通した傾向を示している。

表2 運転者群別と事故時の違反種別の構成率

(男性)

違反種別 運転者群		信号無視	一時停止 徐行	歩行者 保護	右左折	優先 先行	車間 距離	その他	合計	事件 数
専門 運転 者	ハイヤー	0.0	(50.0)	0.0	0.0	0.0	0.0	(50.0)	100.0	2
	タクシー	6.1	0.0	6.1	0.0	3.0	3.0	81.8	100.0	33
	大型トラック	6.3	0.0	0.0	0.0	0.0	6.3	87.4	100.0	16
	小型トラック	3.9	4.9	2.0	1.0	2.9	2.0	83.3	100.0	102
	送迎用車両	0.0	5.7	3.8	0.0	7.5	1.9	81.1	100.0	53
兼業 運転 者	0.0	3.8	7.7	0.0	1.9	0.0	86.6	100.0	52	
マイ カー	1.8	6.2	3.2	3.0	3.9	2.1	79.8	100.0	437	
平均	2.0	5.5	3.4	1.9	3.5	2.1	81.6	100.0	695	

(女性)

違反種別 運転者群		信号無視	一時停止 徐行	歩行者 保護	右左折	優先 先行	車間 距離	その他	合計	事件 数
送迎用車両		0.0	20.0	0.0	0.0	0.0	0.0	80.0	100.0	5
兼業 運転 者		0.0	25.0	0.0	0.0	0.0	0.0	75.0	100.0	4
マイ カー		1.1	15.6	2.2	0.0	4.4	0.0	76.7	100.0	90

(注)ハイヤーは、事故件数が2件と少ないので参考にとどめる。

(7) ヒヤリ体験

あやうく事故になりそうになり、それを回避した時に体験するいわゆる「ヒヤリ体験」は運転頻度と関連が深く、運転量の多い者ほどそれを体験する割合も高くなると思われる。

運転者群別にみると、運転頻度の高いハイヤー・タクシー運転者群、バス運転者群、特殊車両運転者群のヒヤリ体験率が高くなっており、「ひんぱんにあった」と「時々あった」を含めると

全体の70～80パーセントに達している(図7)。マイカー運転者の場合には、専門運転者群に比べると運転頻度が低いため、その率も約63パーセントと低く、女性運転者では約41パーセントと更に低くなっている。

(8) 運転技術の評価

一般的に、自分の能力に対する自己評価は、おおむね「普通」、つまり人並として評価する傾向が強い。運転技術に対する自己評価も同様に、「人並み」とした者が平均で約80パーセントを

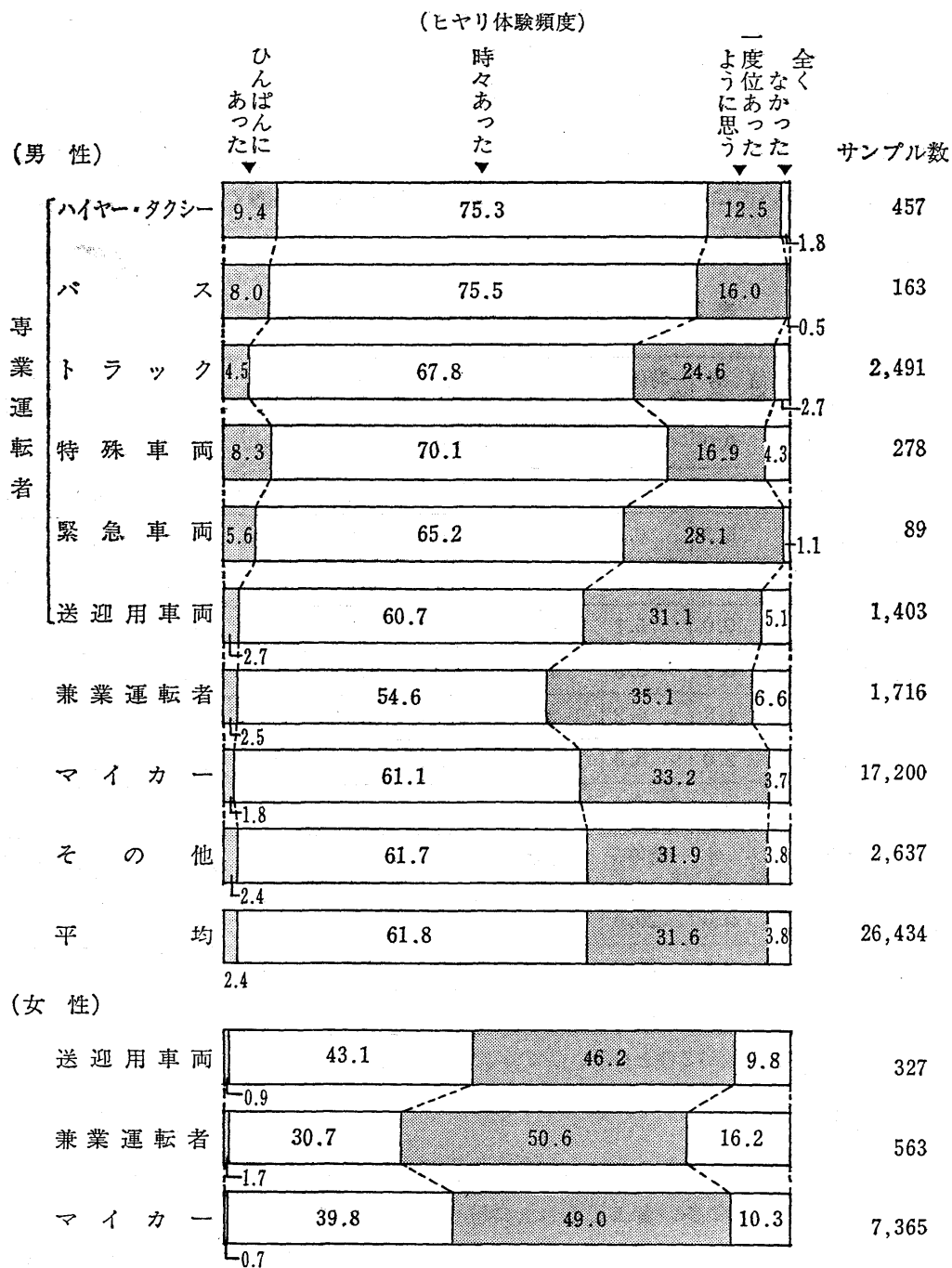


図7 運転者群別とヒヤリ体験

占め、全体的には運転者群に大きな傾向差はあらわれていない(図8)。しかし、緊急車両運転者群の26.1パーセント、ハイヤー・タクシー運転者群の21.9パーセントが「人に比べて上手な方だ」と回答しており、彼らの運転に対する一つの自信の高さを示している。一方、女性ドライバーは「人に比べて下手」と自己の技倆を低く評価する者の割合が高い。

(9) 運転者のマナー

マイカー、タクシー、二輪(原付を含む)、路線バス、トラックのうち、マナーの悪さについて

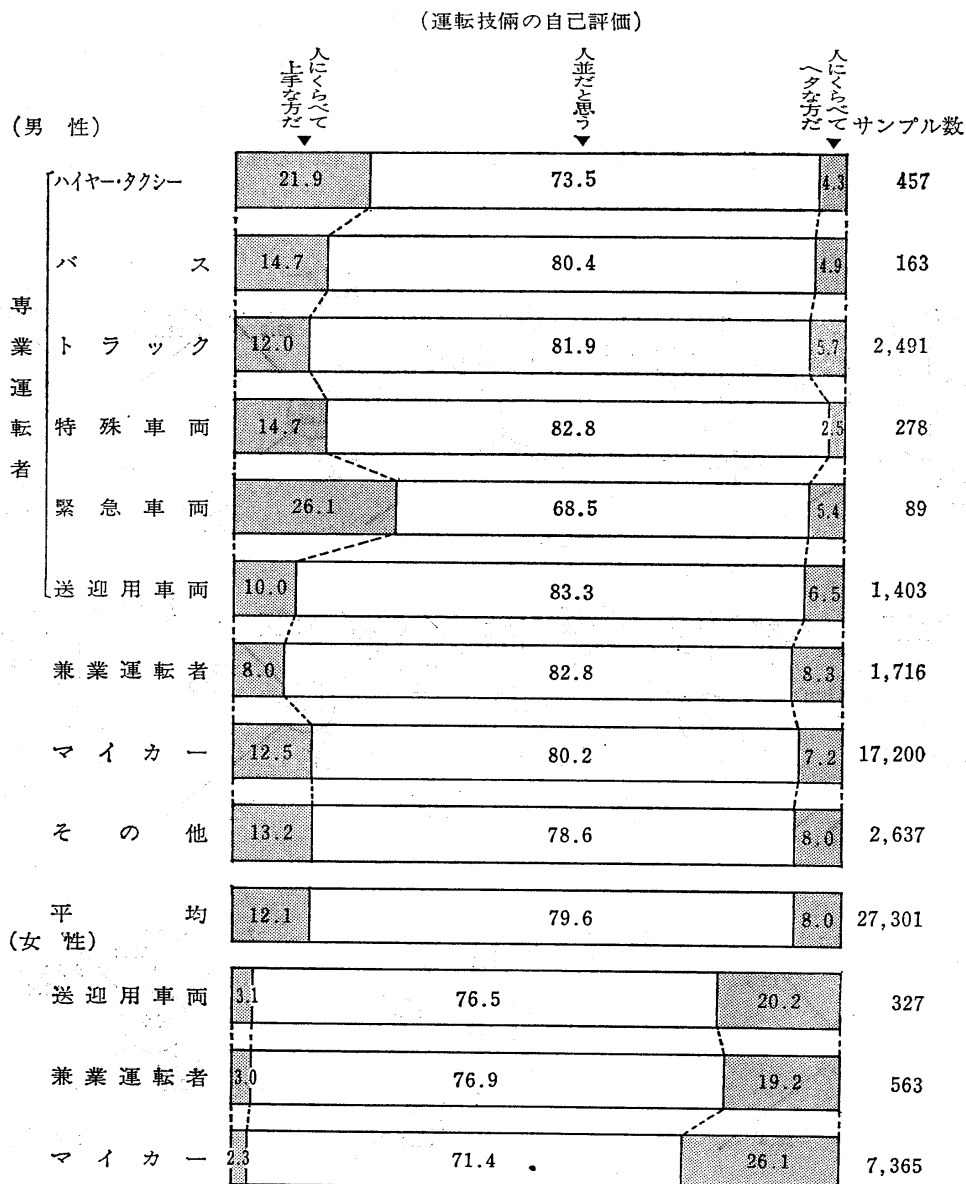


図8 運転者群別と運転技倆の自己評価

順位をつけさせ、最も悪いと評価した割合を図9に示した。つまり、図9の棒の長さが長いほど、第1位にランクされた(最も悪い)率の高いことを示す。たとえば、ハイヤー・タクシー群では、二輪を第1位と評価した割合が56.2パーセント、マイカーが20.1パーセント等々である。いずれの運転者群からも、マナーの悪さを第一位に指摘されているのは「二輪グループ」で平均33.9パーセントに達している。なかでも、ハイヤー・タクシー群(56.2パーセント)とバス運転者群(49.7パーセント)は50パーセント前後の運転者が二輪のマナーの悪さを第一位に挙げている。また、トラック(37.5パーセント)及び特殊車両の運転者群\*(38.1パーセント)も二輪を悪く評価しており、二輪車のグループは概して青ナンバー車両の運転者群から悪い評価をされているのが特徴である。

二輪車グループに次いで特徴的なことは、ハイヤー・タクシーとバス運転者群がマイカーのマナーの悪さを指摘していることである。これに対して、大型車両の運転者グループであるトラッ

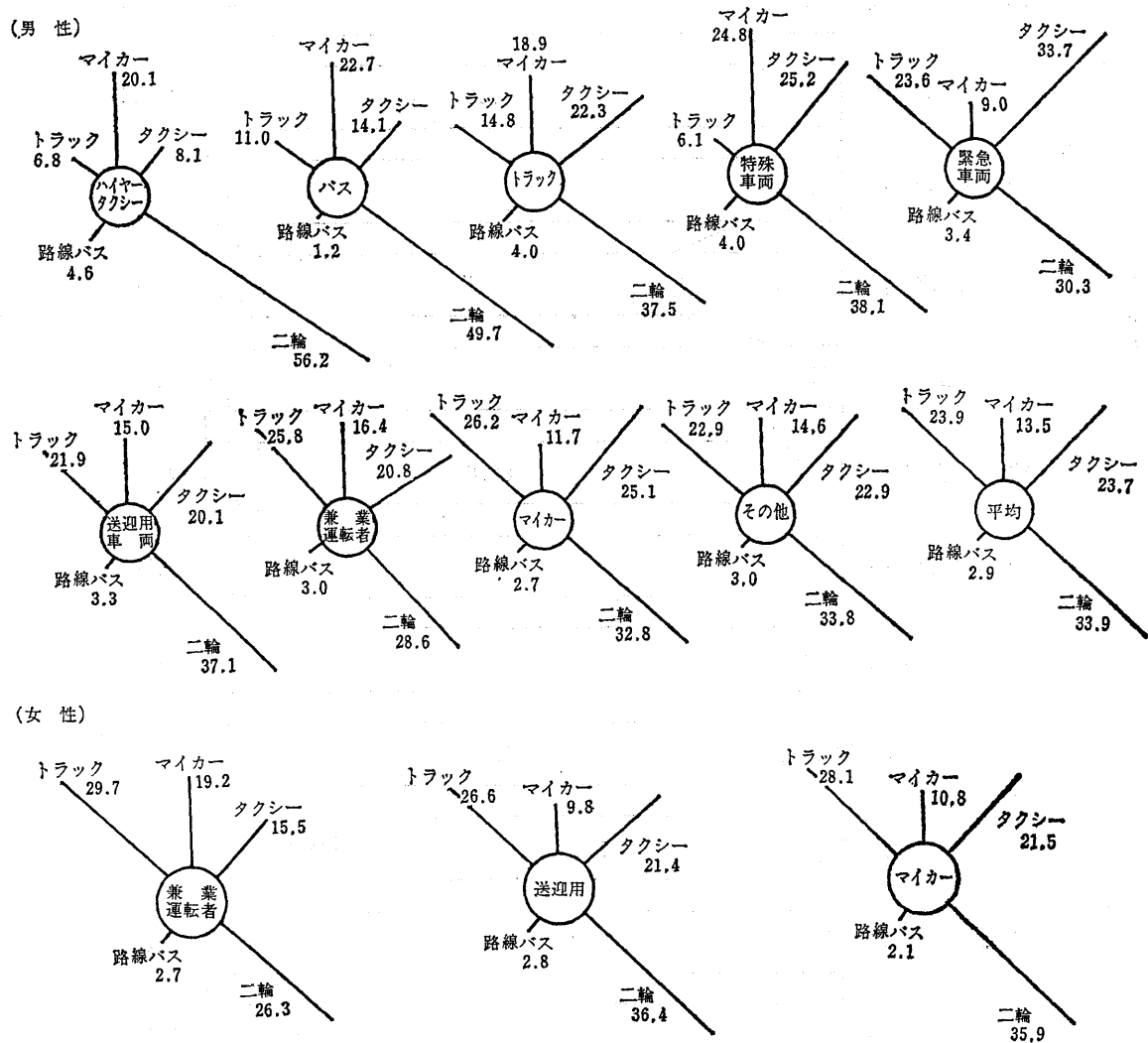


図9 運転者群別と運転者のマナーの悪さ

ク、特殊車両運転者群とは、マイカーとともにタクシーに対してもほぼ同率でマナーの悪さを挙げる者が多い。緊急車両、送迎用車両、兼業運転者群及びマイカーの運転者群は、タクシーとトラックを挙げる者が多い。なお、緊急車両運転者群は、マナーの悪さの第一位にタクシー（33.7パーセント）を挙げる者が多く、二輪車（30.3パーセント）と、わずかではあるが逆転している。女性運転者も男性運転者と同様に、二輪車を挙げる者が多いが、二輪車に次いでトラックを挙げ、男性運転者の傾向と異にしている。また兼業運転者も、わずかではあるが二輪車よりもトラック運転者のマナーの悪さを指摘する率が高い。概して、運転者のマナーの悪さについては同

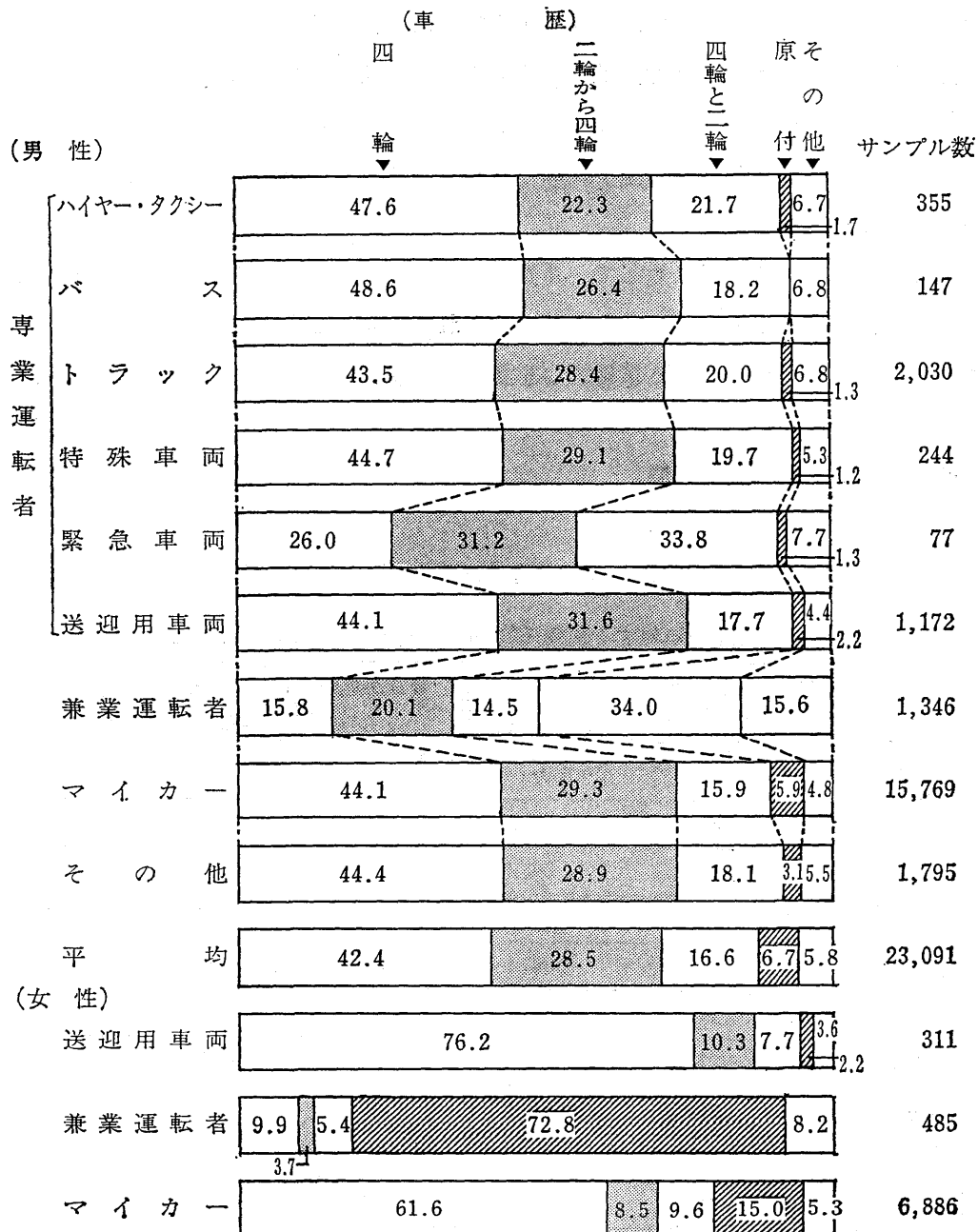


図10 運転者群別と車歴

族意識のようなものが働き、自己の所属する運転者のマナーの悪さを指摘する率は低い。たとえば、兼業運転者群の場合、男性の1/3、女性ではそのほとんどが原付、もしくは二輪車であることを考慮すると、これらの群では、二輪車に対するマナーの悪さの評価が、他の群に比べて低く評価していることはうなずける。

\*ダンプ、ミキサー車、危険物輸送車両等の運転者を総称して、特殊車両運転者群とよぶ。

(10) 車歴

車歴については、緊急車両と兼業運転者群を除く他の群では、それぞれほぼ半分のドライバーが最初から四輪のみといういわゆる「四輪単独型」を示している(図10)。また二輪から四輪への移行型はいずれも20パーセント台で、「四輪・二輪併用型」もほぼそれに近い。

一方、兼業運転者群では、「原付」及び「二輪」だけを運転している割合がほぼ半分であり、集配などにこの種の車種が占める割合の高いことが示されている。

緊急車両群では、「四輪・二輪併用型」が30パーセントをこえており、他の群とは異っている。

(11) 交通事故に対する意識

交通事故に対する5つの意見に対して、「賛成」と答えた人の割合を示したのが表3である。これによると、運転者群の間で特徴のある差はみられず、全体として「取締りの強化」と「慎重運転」によって、事故が減るとする積極的な意識を持つ者が相当いることは注目される。

4-2 ペーパードライバーの実態

(1) ペーパードライバーの分類

ペーパードライバーを抽出するために、調査票の設問の運転者群(問1)、運転経験年数(問

表3 運転者群別と交通事故に対する意識(数字は、各設問で「はい」と答えた者の割合)

性別	運転者群	サンプル数	事故に対する意識	これだけ混雑してきたら、交通事故は防ぎようがない	一人一人が気を付けても、悪いドライバーがいるからどうしようもない	警察が危険な違反をもっと取締れば事故は減る	一人一人が慎重に運転すれば事故は減る	皆が道路環境と無関係にスピードを出しすぎるから、事故は減らない
男	ハイヤー タクシー	457	30.0 %	63.2 %	62.1 %	91.0 %	72.9 %	
	バス	163	23.3	66.3	68.0	91.4	79.1	
	トラック	2,491	28.3	63.9	57.7	90.7	76.0	
	特殊車両	278	28.0	64.4	59.0	90.6	77.3	
	緊急車両	89	41.6	68.5	55.1	93.3	80.9	
	女性	送迎用車両	1,403	25.4	64.1	58.9	92.1	75.3
		兼業運転者	1,716	29.0	63.3	56.3	90.0	73.3
		マイカー	17,200	27.7	64.3	58.8	93.2	73.0
女	送迎用車両	327	21.7	67.3	66.1	93.9	82.3	
	兼業運転者	563	23.3	62.0	68.4	94.8	77.1	
	マイカー	7,365	20.9	66.2	66.7	95.3	78.6	



2) 及び運転頻度(問3)の関連チェックを行った(巻末調査票を参照)。ここでいうペーパードライバーとは「免許取得後一度も運転に従事したことの無い者」と定義した。これに対して準ペーパードライバーとは「過去に多少の運転経験を有するものの、調査時点以前1年間は全く運転に従事していなかった者」と定義し、分類した。

(2) ペーパードライバーの割合

図11はペーパードライバー及び準ペーパードライバーの割合を都道府県別に示したものである。全体的には、ペーパードライバーは男性が0.7パーセント、女性が6.2パーセントで女性は男

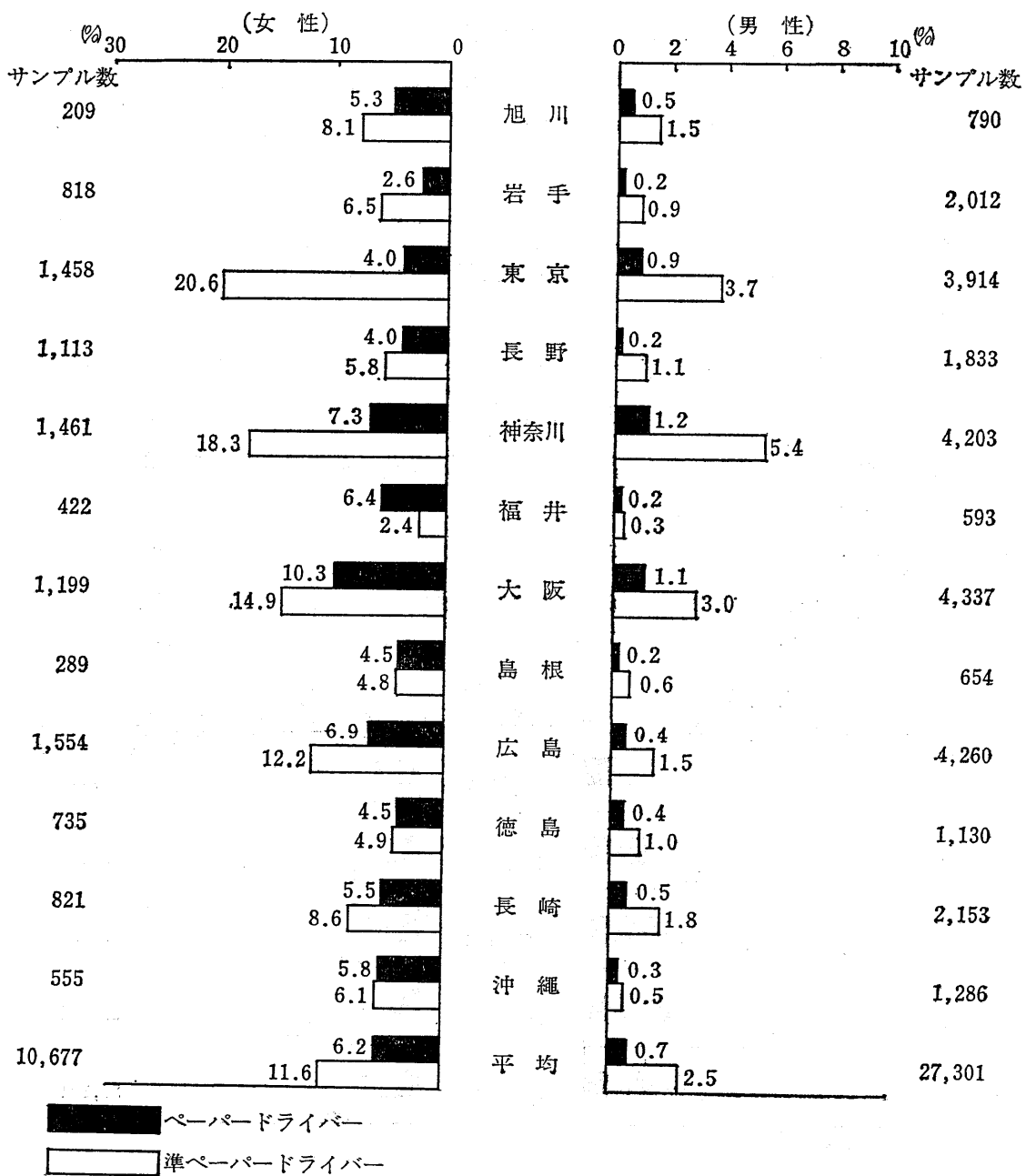


図11 都道府県別のペーパードライバーの割合

性の約9倍を示している。準ペーパードライバーはペーパードライバーを上回っており、男性で2.5パーセント、女性で11.6パーセントに達し、女性は男性の約5倍となっている。ペーパードライバー、準ペーパードライバーが全体(男女平均)に占める割合は、7.3パーセントである。

次に都道府県別にペーパードライバー(準ペーパードライバーを含む)の占める割合を比較すると、明らかに地域特性がみられる。比較的大規模府県にペーパードライバーが多く、神奈川県を筆頭に、東京、大阪などの府県では男女ともにペーパードライバーの占める割合が高く、広島県では女性のペーパードライバーの占める割合が高くなっている。反対にペーパードライバーの少ない県は、男性の場合、島根、岩手、福井、沖縄、長野の5県で、女性の場合は、岩手、長野、島根、徳島の4県である。こうした傾向は都市規模別\*にあらわした図12によく対応している。都市化が進み、人口の集中度の高い県ほど交通の混雑や渋滞、駐車場の確保の困難というマイナス要因が「車ばなれ」として働き、これに車に代る公共輸送機関の発達という生活条件が関係しているものと考えられる。

\*回答者の居住地の人口数によって、①人口5万人未満の都市、以下②5～10万人未満、③10～30万人未満、④30万人以上の4つのカテゴリーで都市規模を区分した。

### (3) 交通事故に対する意識

運転者の群別で試みたと同様に、ペーパードライバーが交通事故防止に対してどういう意識を持っているか、5つの意見に対する「賛成」回答率をとったのが表4である。比較のためにマイカー運転者群の数値を示したが、ペーパードライバーに特異な傾向はみられていない。また、男女ともに大きな差はみられない。

### (4) 運転者のマナー

運転者の群別で試みたと同様に、運転者のマナーの評価を示したのが図13である。マイカー運

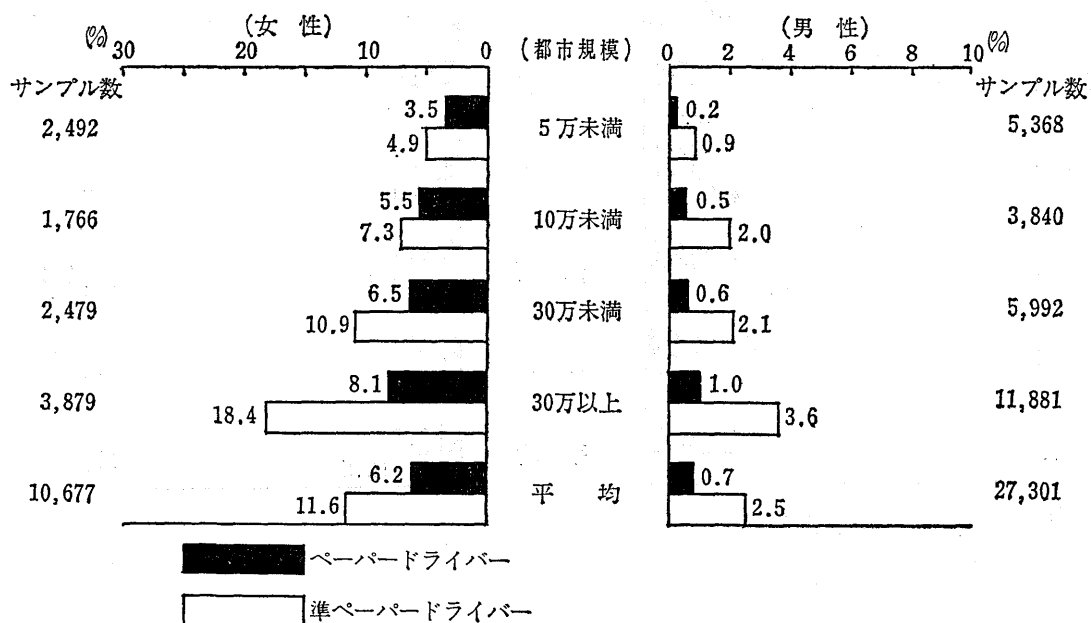


図12 都市規模とペーパードライバーの割合

表4 ペーパードライバーの交通事故に対する意識

事故に対する意識		混雑	悪いドライバー	取締り	慎重運転	スピード
対象	サンプル数					
男性						
ペーパードライバー	184	29.9	56.0	60.3	92.9	71.2
準ペーパードライバー	683	33.8	60.9	67.5	94.4	75.5
マイカー	26,434	27.8	64.1	58.8	92.5	73.6
女性						
ペーパードライバー	661	21.6	61.6	69.3	96.2	78.4
準ペーパードライバー	1,239	26.5	67.2	68.5	94.9	76.0
マイカー	8,777	21.2	66.2	66.9	95.1	78.8

(注) 数字は、各設問に対して「はい」と回答した者の率(%)

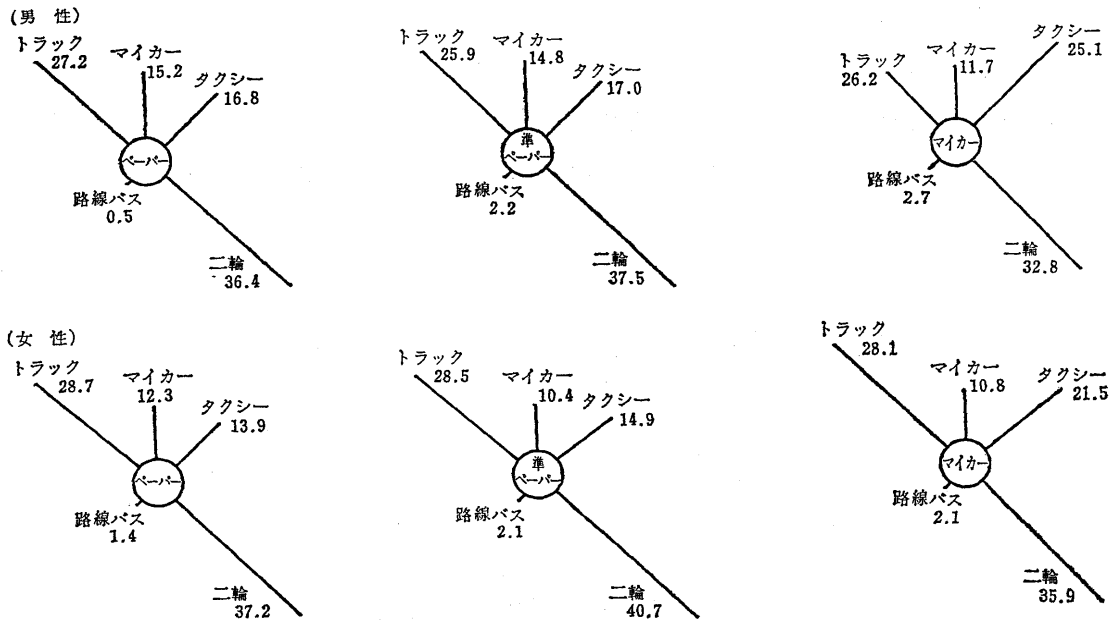


図13 ペーパードライバーの運転マナーに対する評価

転者群のパターンとほぼ類似しており、二輪に対して「悪い」と評価する率が高いが、次いでペーパードライバー及び準ペーパードライバーとも女性の傾向に類似し「トラック」を悪いとする率が高くなっている。

女性の場合はマイカー運転者群との差はほとんどなく、全く同じ傾向を示しており二輪に次いで「トラック」を挙げる者の割合が高くなっている。

(5) 運転継続意志

ペーパー及び準ペーパードライバーとも実際に運転体験が無い若しくは少ないので、将来運転を続けるか否かを尋ねることは必ずしも適切ではない。しかし、準ペーパードライバーを現在

表5 ペーパードライバーの運転継続意志

性別 運転者	男						女					
	運ぶ 転ける つ	で運 き転 なれ しい ばた	い転 ずを つれ やも り	わい から な	無 答	計	運ぶ 転ける つ	で運 き転 なれ しい ばた	い転 ずを つれ やも り	わい から な	無 答	計
ペーパードライ バー	9.8	19.6	7.1	53.3	10.3	184 (100.0)	10.4	18.0	1.2	55.7	14.7	661 (100.0)
準ペーパードラ イバー	20.2	29.1	8.8	40.1	1.8	683 (100.0)	18.2	24.0	4.0	51.5	2.3	1,239 (100.0)
マイカー	83.4	9.7	2.9	3.8	0.2	17,200 (100.0)	83.9	8.1	1.5	6.4	0.2	7,366 (100.0)

ハンドルを握っているマイカー運転者と比較すると明らかな差がみられ、運転を積極的に続ける意志はないようである(表5)。ただ、「わからない」と回答した者が男女とも50パーセント近いことは、運転していないことがそのまま反映しているものと思われる。

### 4-3 車歴

#### (1) 車歴と事故・違反

違反者率については、男性は「原付単独型」が30.9パーセントと低く、「四輪・二輪併用型」(49.6パーセント)と、「二輪から四輪移行型」(48.6パーセント)が50パーセント弱とわずかに高い違反者率を示している(図14)。

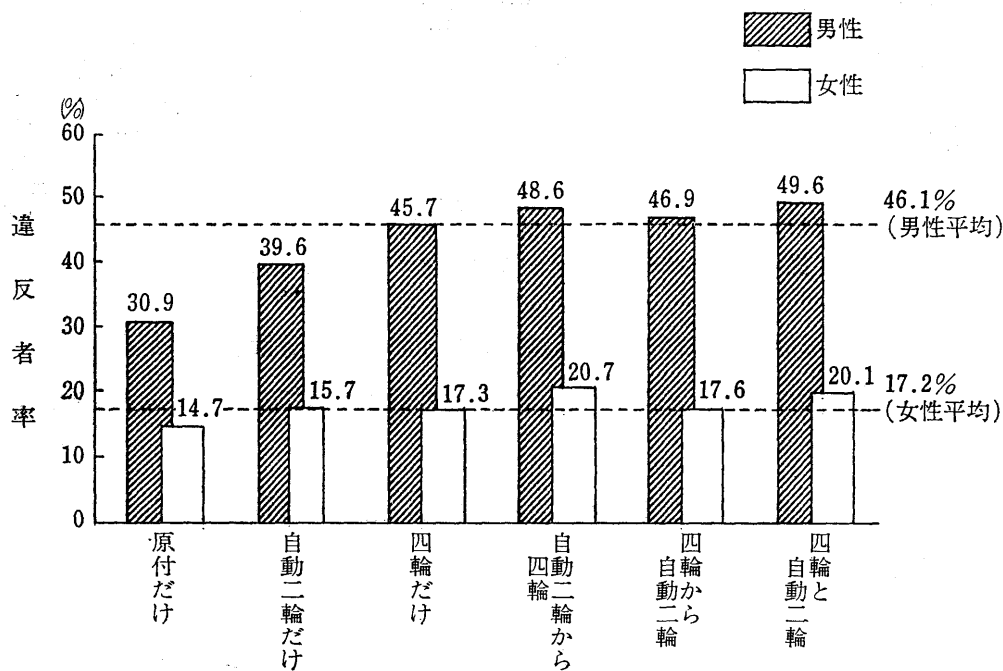


図14 車歴と違反者率

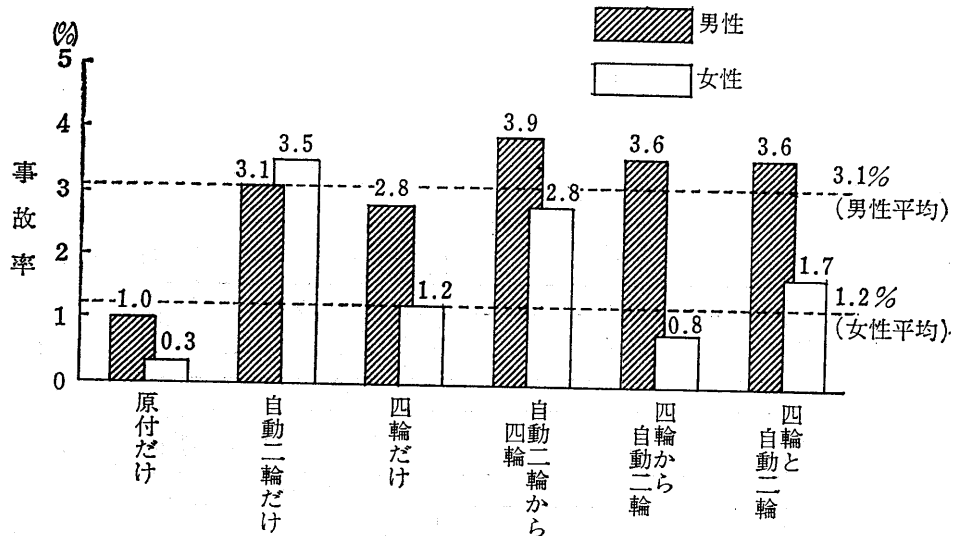


図15 車歴と事故率

車歴と事故の関連について事故率を比較すると、男性の場合、「二輪から四輪移行型」が3.9パーセントで最も高く、次いで「四輪から二輪移行型」（3.6パーセント）と「四輪・二輪併用型」（3.6パーセント）が上位を占め、二輪がらみの車歴を有する者の事故率が高いのが特徴である（図15）。但し違反の場合と同様「原付単独型」は低い。

女性は、「二輪単独型」が3.5パーセントで最も高く、次いで「二輪から四輪移行型」が2.8パーセントで、男性と同様二輪車の運転経験を有する者の事故率の高いのが特徴である。

## （2）車歴と事故の不安感

全体の傾向をみると、運転者の90パーセント以上が何等かの運転上の不安を有している（図16）。「人や自転車」の飛び出しに対する不安感が最も高く、男性、女性ともに62パーセント余りを示している。「他の車がぶつかってくるかもしれない」とする不安感は、男性で10パーセント、女性で8.1パーセントと低いが、いずれにしても自分を被害者としてみる不安感の高いことが特徴である。

これに対して、人や自転車、他の車にぶつけるかも知れない不安感、いいかえると自分が加害者の立場に立つかも知れない不安感は、男性で3.7パーセント、女性で5.4パーセントときわめて低いのが特徴である。具体的な不安対象のない「なんとなく不安」は、女性（19.7パーセント）が男性（16.7パーセント）をやや上回る程度で大差はない（図16）。

そこで車歴の違いによる不安感の特徴をみると、男性、女性ともに「四輪単独型」及び「四輪から二輪への移行型」つまり四輪の運転体験の長い者は「人や自転車」という、いわゆる交通弱者にその不安感の対象を求めているが、逆に「他車」に対する不安感が低いのが特徴である。これに対して、「原付・二輪単独型」及び「二輪から四輪への移行型」つまり二輪体験者はいずれも「人や自転車」に対するよりも「他車」に対する不安感が強く示されているのが特徴である。

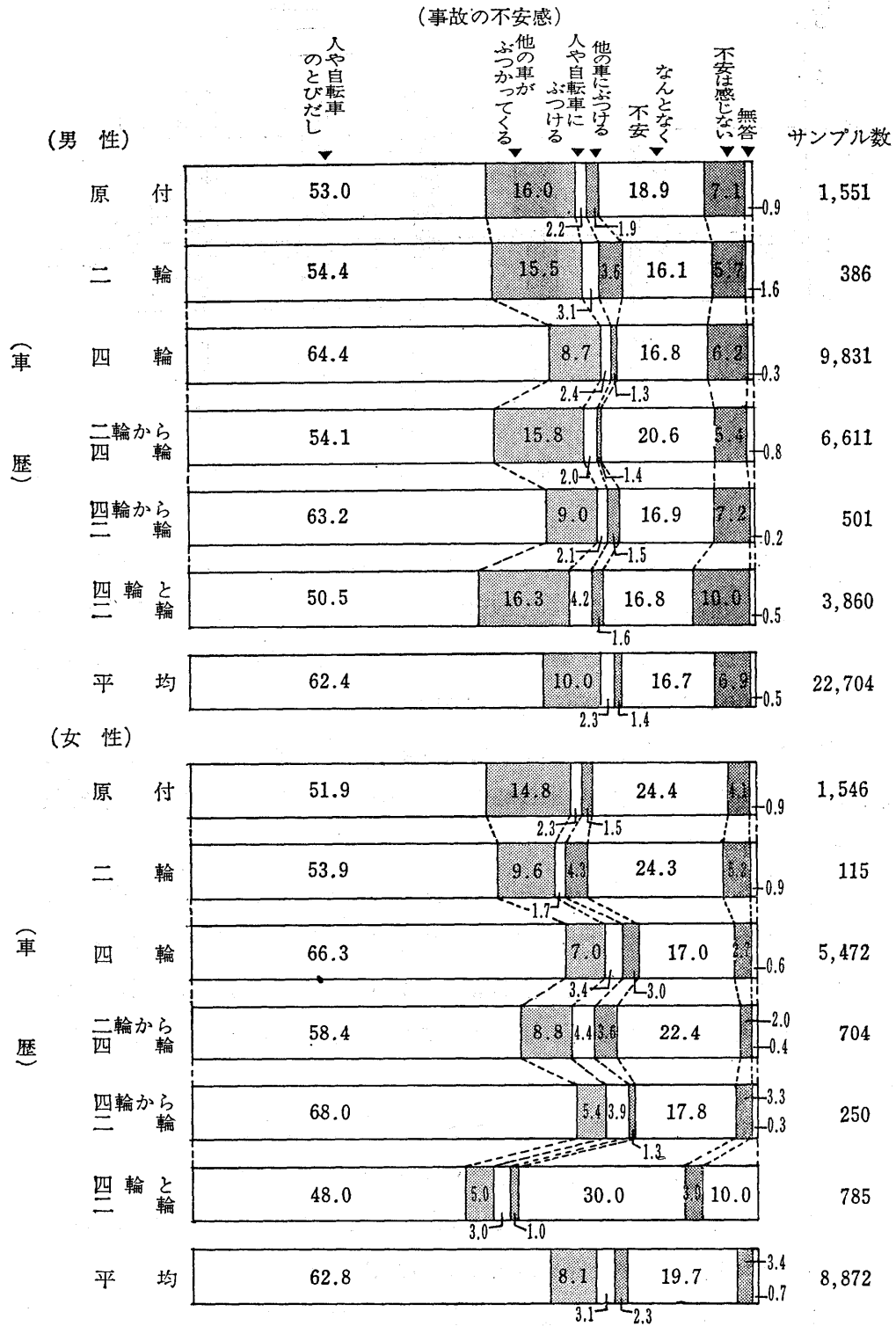


図16 車歴と事故の不安感

(3) 車歴とヒヤリ体験

ヒヤリ体験の全体の傾向は、男性で96.3パーセント、女性で87.4パーセントが1回以上の体験を示している(図17)。体験の頻度については、女性に比較して男性がきわめて高くなっている。

車歴との関連でみると、男性の場合「四輪単独型」及び「二輪から四輪」、「四輪から二輪」の

移行型に体験頻度が高い。反対に、「原付」及び「二輪」の単独型は男性、女性ともに体験頻度が低く、しかもヒヤリ体験の全く無い者の割合も高くなっている。

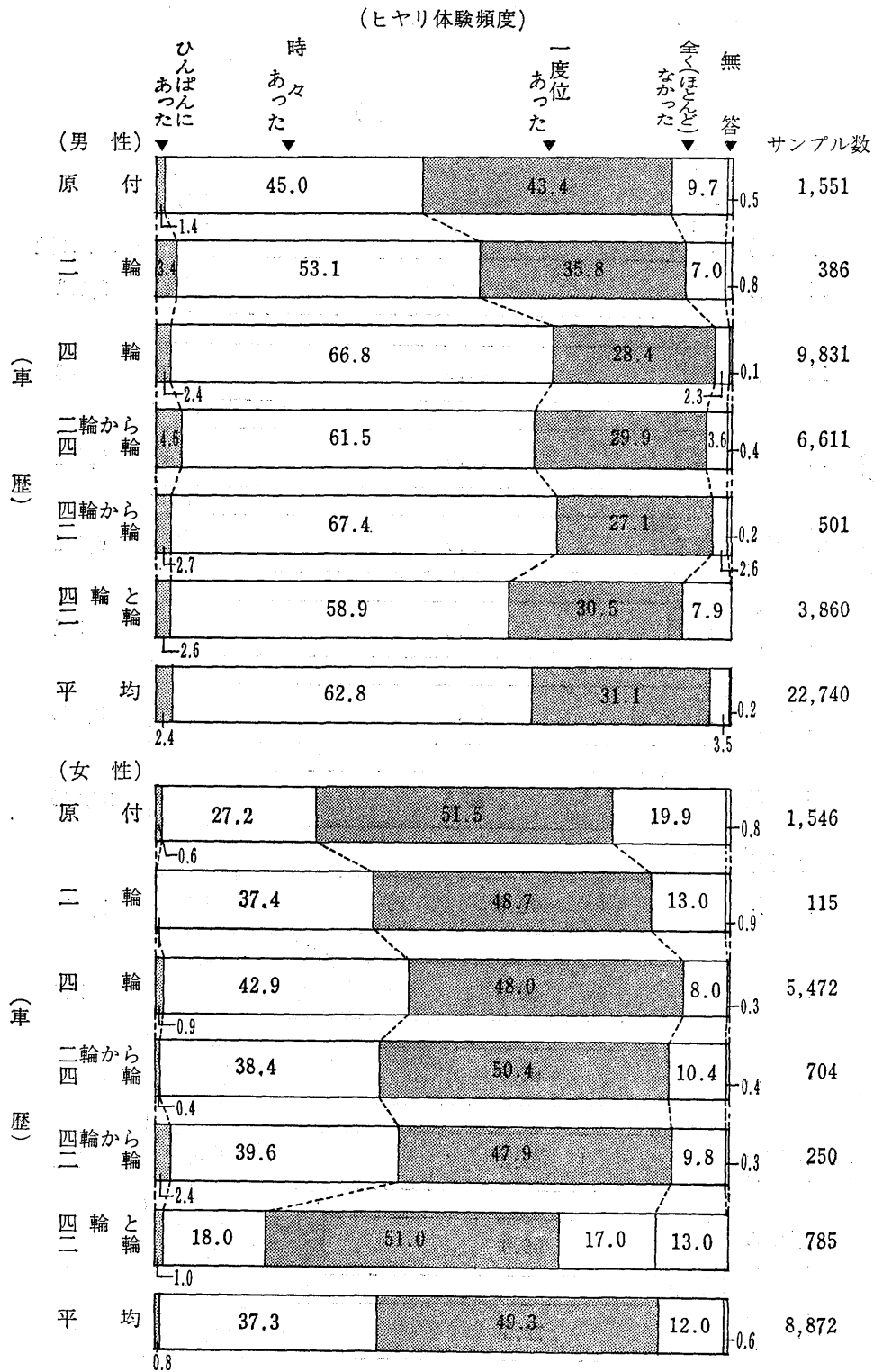


図17 車歴とヒヤリ体験

(4) 車歴と運転技術の評価

運転技術に対する自己評価は、男性と女性では差異がみられる。男性は女性に比較して「人より上手」と評価する者の割合が高く(女性の約6倍)、反対に女性は「人より下手」と評価する者の割合が高く(男性の約4倍)なっている(図18)。

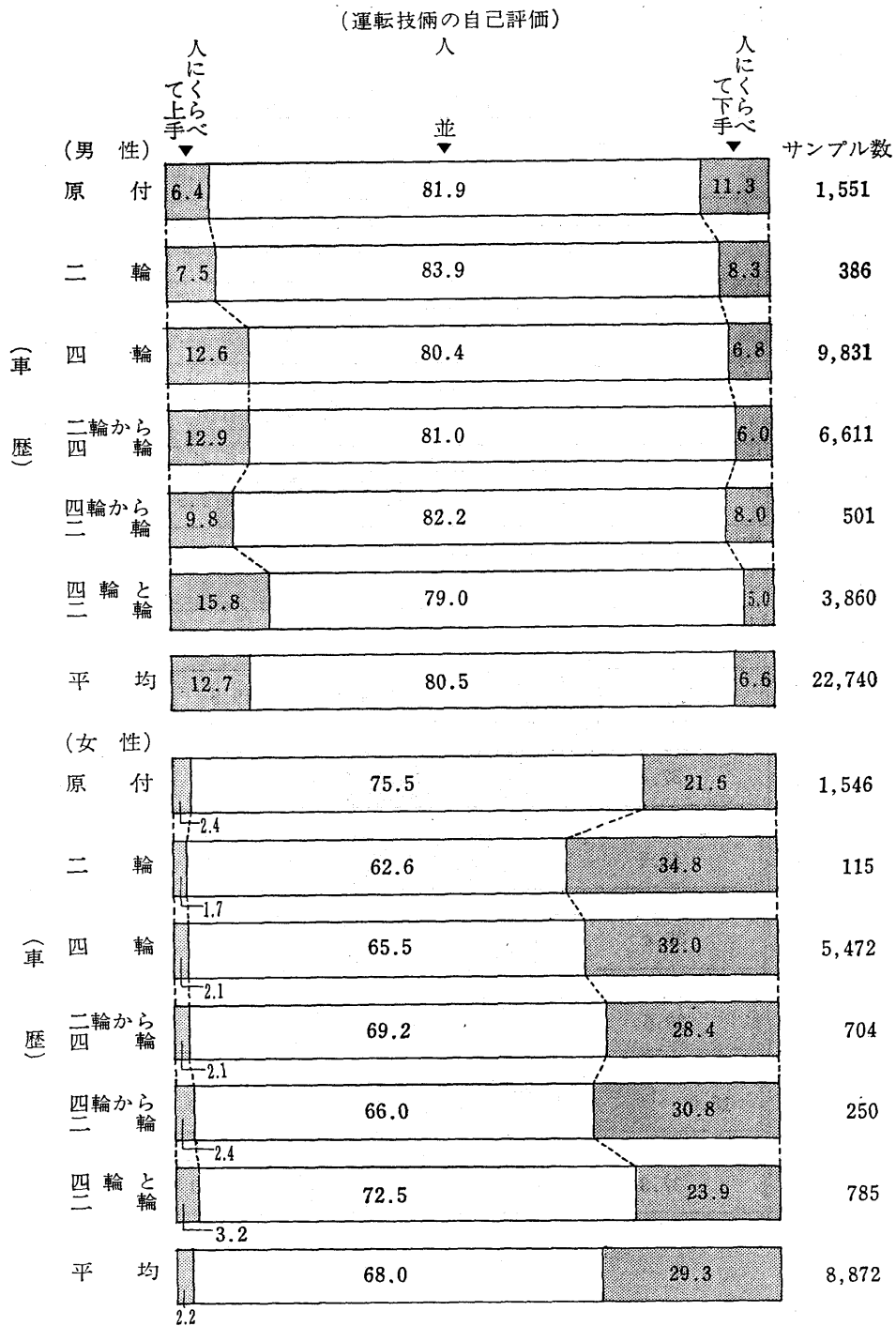


図18 車歴と運転技術の評価



車歴との関連でみると、男性はわずかではあるが「四輪・二輪併用型」及び「二輪から四輪移行型」が自分の技備を高く評価し、反対に「原付」単独型は低く評価しているのが特徴である。女性の場合は、車歴による大きな特徴はないが、「二輪単独型」が若干低く評価している程度である。

#### (5) 車歴と職業

車歴と職業の関係は表6にみるように、全体的には「四輪単独型」が40～50パーセントを占めている。その中であって、農林・漁業、学生は「四輪単独型」が少なく「原付」及び「二輪」の単独型が多くなっている。主婦は「四輪単独型」が約60パーセントを占め、次いで「原付単独型」が17.6パーセントと比較的高い割合を示している。

表6 車歴と職業

職業	車歴	サンプル数	原付	二輪	四輪	二輪から四輪	四輪から二輪	四輪と二輪	その他	無答
公務員		2,577人	7.2%	2.1%	42.9%	29.1%	2.0%	15.0%	0.9%	0.9%
教職員		1,080	6.2	0.7	54.7	24.9	2.3	9.2	0.7	1.2
自営業		3,352	5.4	1.4	46.2	24.3	1.7	18.7	0.6	1.8
農林・漁業		1,359	19.2	3.1	27.8	28.0	1.5	15.2	2.8	2.4
商・工・サービス業		9,990	6.1	1.1	47.5	25.8	2.5	15.1	0.6	1.2
運輸業		1,256	2.9	1.2	46.8	26.5	3.3	17.3	0.2	1.8
建設業		2,467	4.9	1.4	42.0	31.4	1.8	17.1	0.4	1.0
自由業		768	8.5	1.6	51.8	19.5	3.0	13.4	0.7	1.6
学生		1,163	24.5	3.4	31.0	19.9	1.2	16.8	2.4	0.9
主婦		4,630	17.6	1.3	58.6	6.5	2.7	8.3	1.2	3.8
無職		729	19.5	3.2	45.7	15.0	3.6	9.3	0.7	3.2

#### 4-4 事故・違反に関連する要因

##### (1) 運転頻度

違反については、運転頻度との関係がきわめて深く、「ほとんど毎日」運転する人が50パーセ

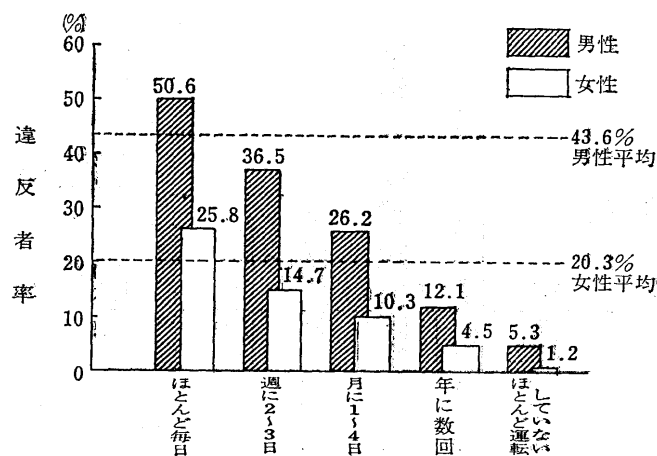


図19 運転頻度と違反者率

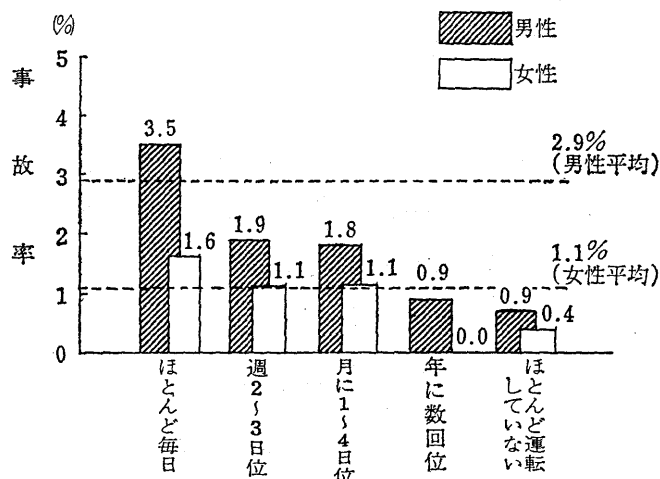


図20 運転頻度と事故率

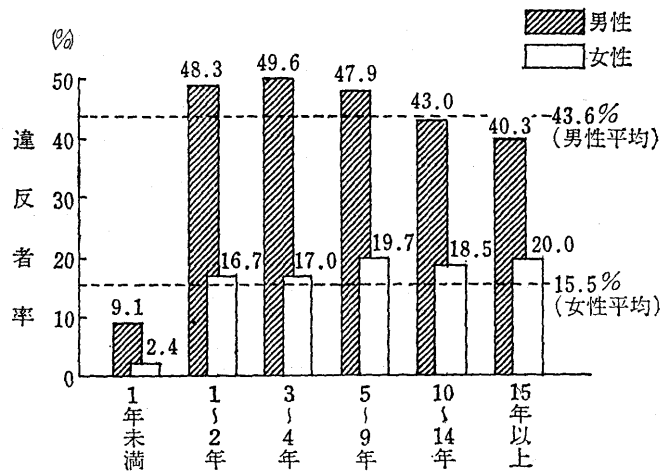


図21 運転経験年数と違反者率

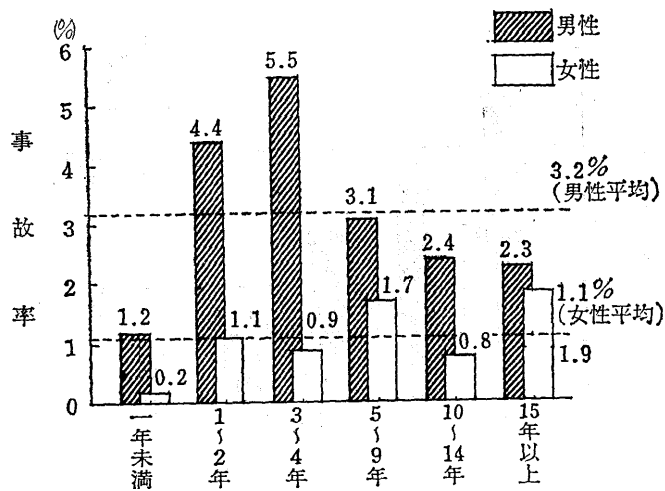


図22 運転経験年数と事故率

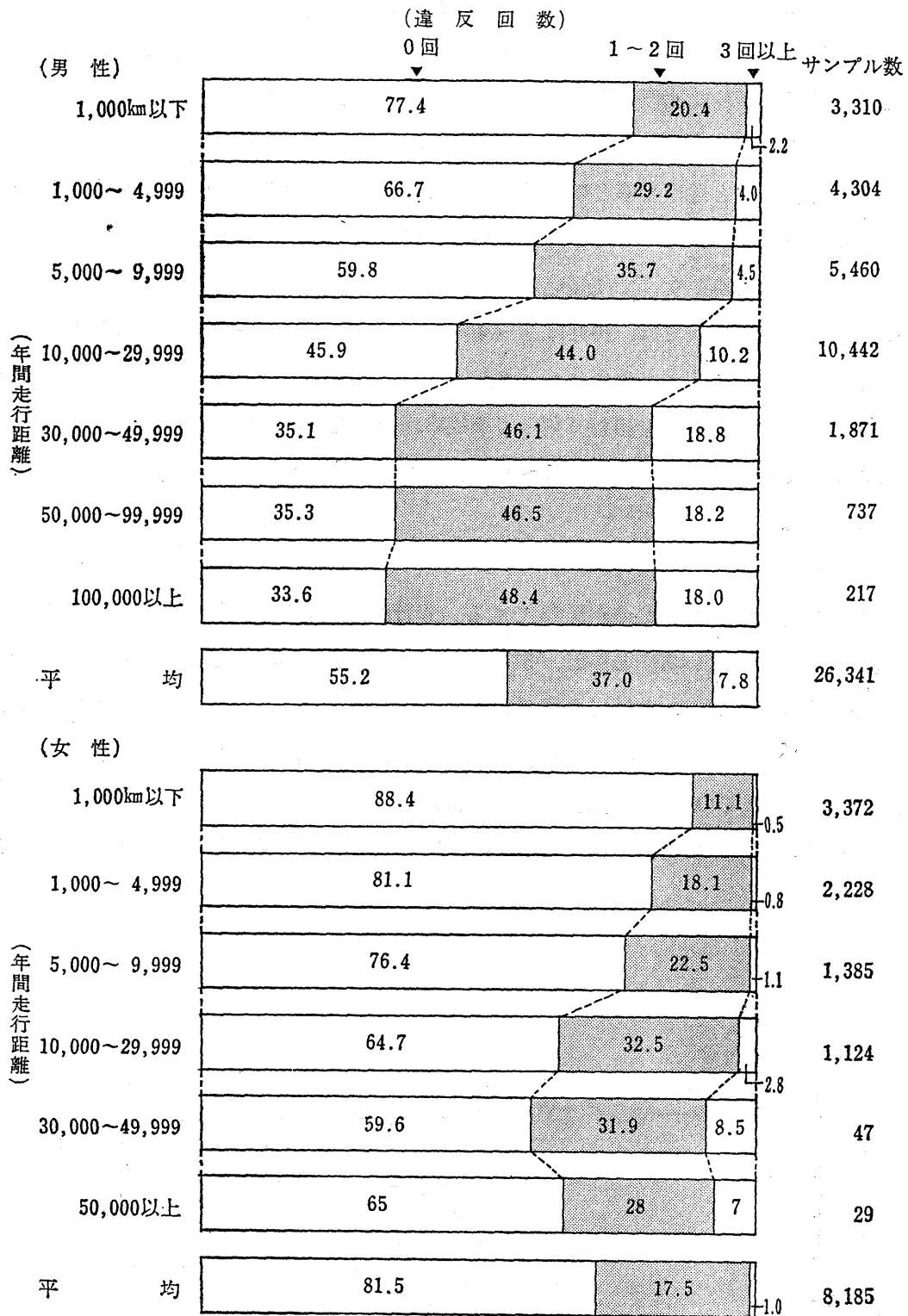


図23 年間走行距離と違反回数構成比

ントに達し、月に1~4回の者は26パーセントにすぎない(図19)。

次に運転頻度と事故率をみると、これもほぼ同様な傾向を示し、「毎日運転」する者の事故率に比較して、「月に1~4回位」の者は、ちょうど半分位となっている(図20)。

(2) 運転経験年数

図21に運転経験年数と違反者率との関係を示しているが、1年未満を除けば違反者率は平均して40パーセントであるが、3~4年がやや高くなっている。運転経験を増すにつれて、やや違反が減る傾向がみられるが、女性では経験年数との差はみられない。

次に事故との関連については、男性は3~4年の運転経験のグループが事故率5.5パーセントと最大値を示し、次いで1~2年のグループが4.4パーセントで比較的運転経験年数め浅い運転者の事故率が高く、経験年数を積むに従って事故率は低くなる傾向を示している。女性についてはこうした傾向はみられず、わずかに5~9年の比較的軽験の長い運転者の事故率がやや高い程度でとくに特徴はない。

(3) 走行距離

走行距離別の違反回数をみたのが図23である。走行距離が年間5万kmまでは、走行距離に対応して違反回数も増えている。しかし5万kmをこえた群との間には大きな差はみられない。違反回数の割合は小さいが、女性でも同じような傾向が認められ、年間走行距離に対応して、違反回数も伸びている(図23)。これをさらに違反者率でみると、男性で5万kmまでの一様な伸び、女性で3万kmまでの伸びが確認された(図24)。

次に事故率は、男性、女性ともに走行距離に対応して高くなる傾向を示しており、女性でも率

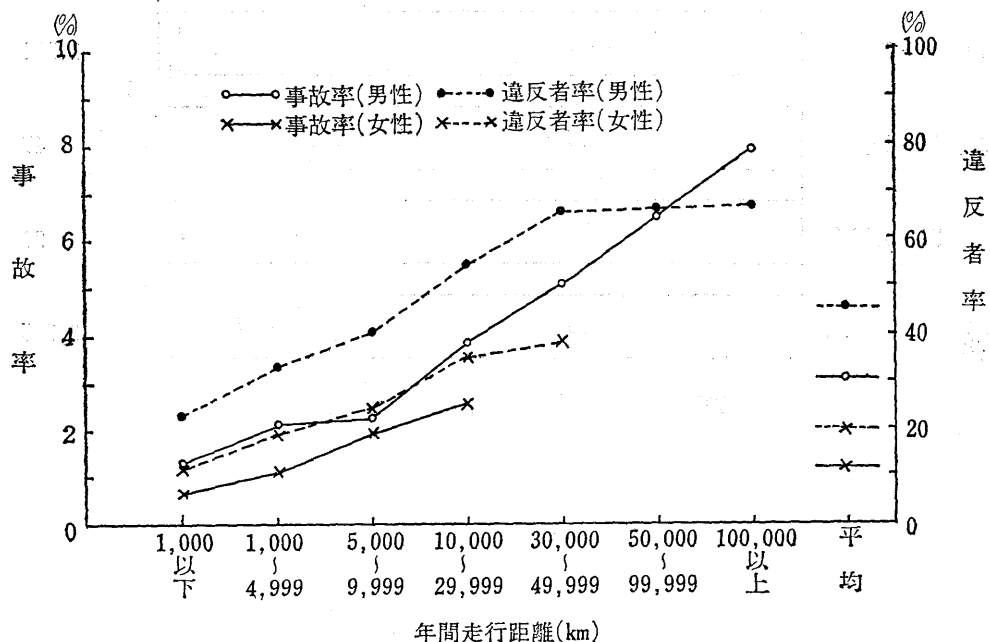


図24 年間走行距離と事故率・違反者率

はやや低い3万km(3万km以上はサンプル数が少ないので一括)まで一様な上昇を示している(図24の実線)。

同様な手法で自家用乗用車のみを抽出してみると図25のような分布を示し、ことに男性の違反者率、事故率は5万kmをこえると下降する傾向を示している。女性では、走行距離が比較的短

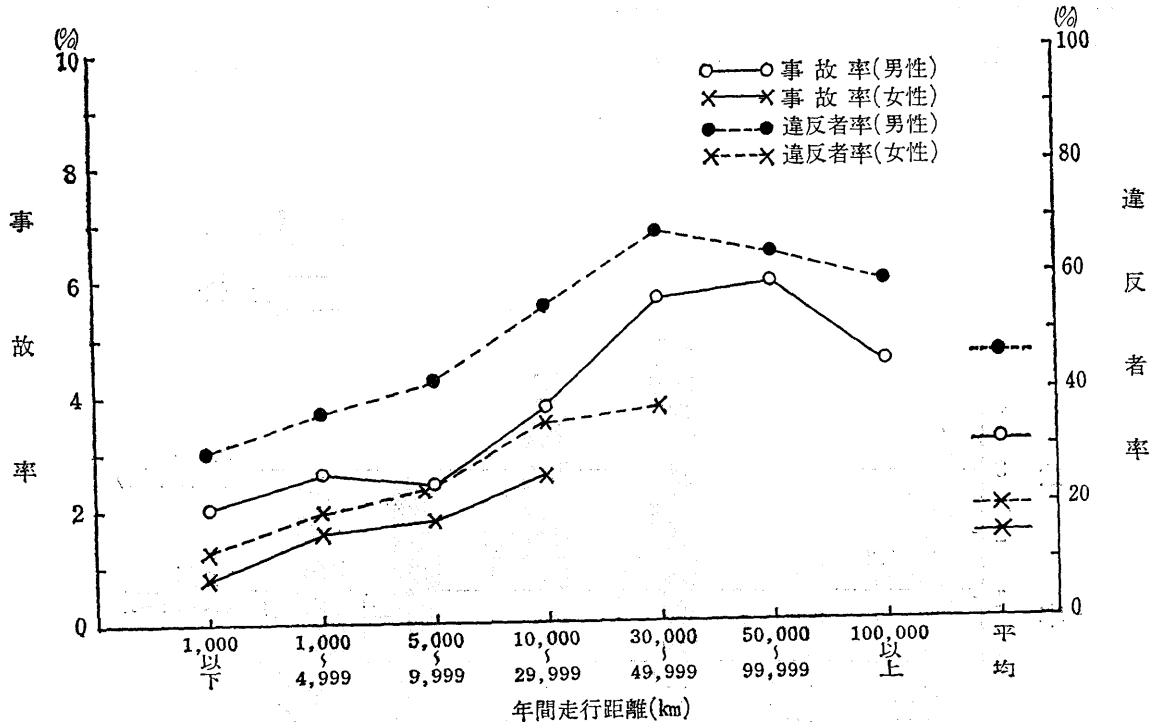


図25 年間走行距離と事故率・違反者率(自家用乗用車の場合)

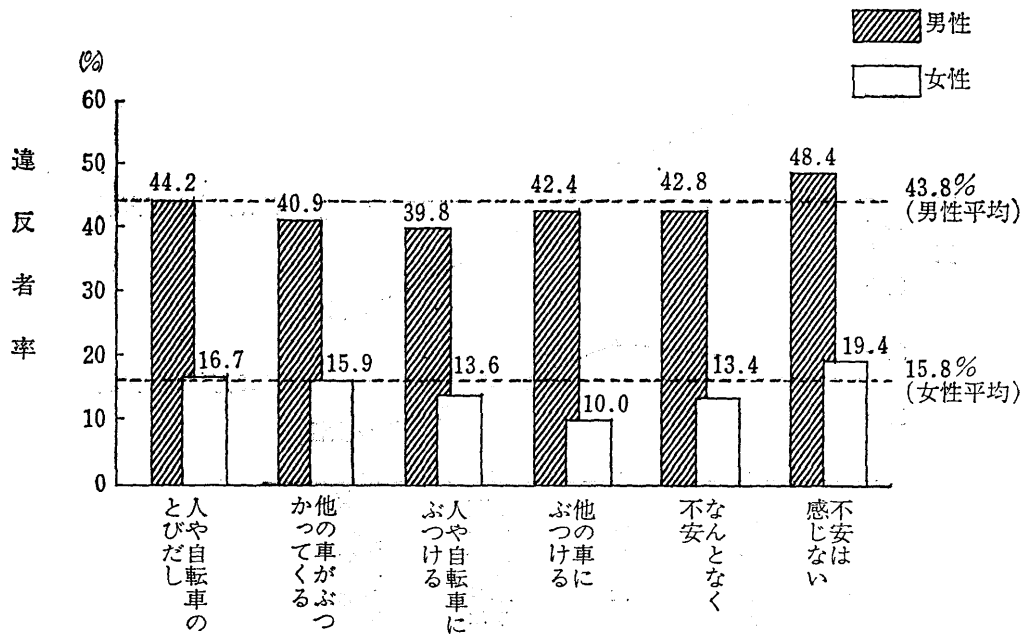


図26 事故の不安感と違反者率

いのでこうした傾向はみられない。

(4) 事故に対する不安感

違反者率については、不安感の上での差が反映されていず、わずかに男性、女性ともに「不安なし」と回答したグループの違反者率が高いが、それほど顕著な差ではない(図26)。

図27で示すように、男性は交通場面で「人や自転車にぶつける」とか「他の車にぶつける」といった加害者的な不安を有するグループの事故率が高いのが特徴である。女性の場合は、大きな違いはみられないが、「他の車にぶつける」とか「他の車がぶつかってくるかも知れない」不安

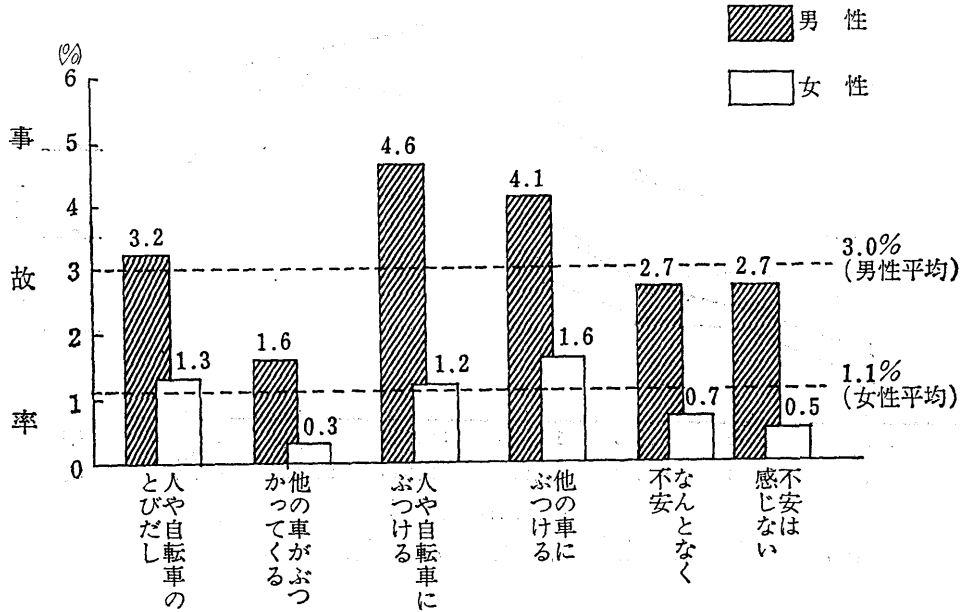


図27 事故の不安感と事故率

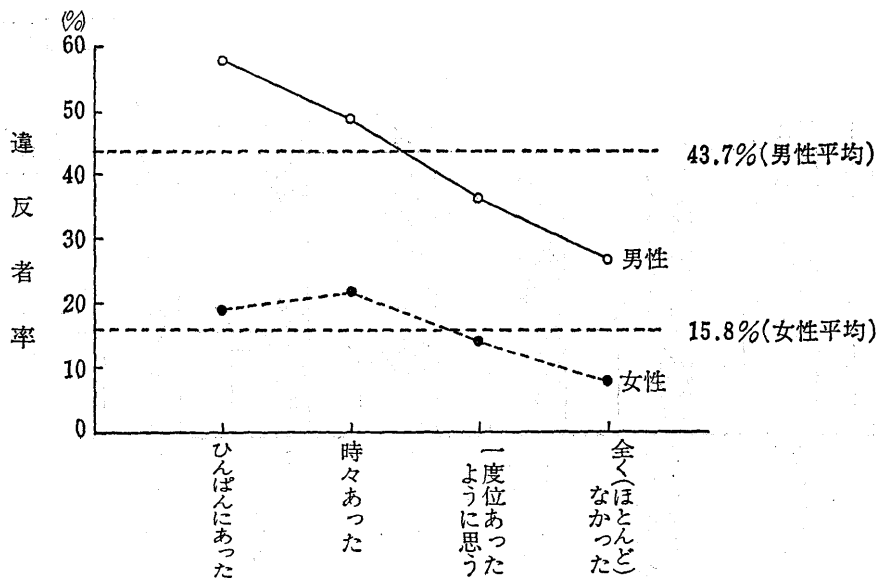


図28 ヒヤリ体験と違反者率

を有するグループの事故率が若干高い傾向にある。

(5) ヒヤリ体験

ヒヤリ体験の頻度と違反者率をみると、ヒヤリ体験頻度の高い者ほど違反者率も高い。女性も率は低いが、同様の傾向を示している(図28)。ヒヤリ体験と事故率との関連については、男性、女性ともに体験頻度の高いグループほど高率を示している(図29)。

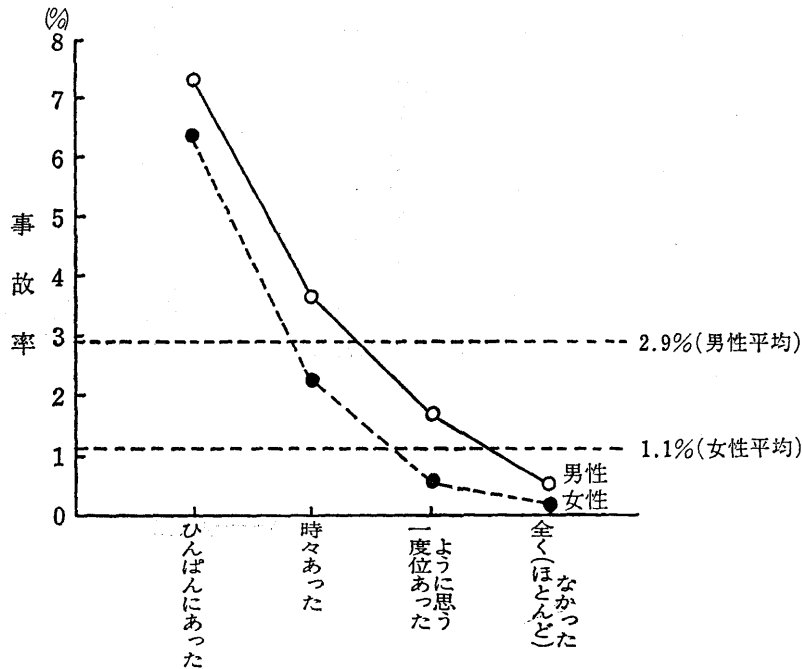


図29 ヒヤリ体験と事故率

(6) 職業

違反者率、事故率とも運輸、建設業が高く、主婦、教職員、農林・漁業は低い(表7)。また、違反時の車両を職業別にみると、公務員、教職員、主婦は自家用乗用重による事故が多い。次いで学生は二輪が多く、農林・漁業と自営業は普通貨物による事故が多く、職種との関連がみられる(表8)。

(7) 年齢

全ドライバーを年齢別、男女別に分けて違反者率をプロットしたのが図30である。男性の場合、若年者ほど高くなっている。女性ではその傾向はなく全体に低くなっている(図30)。なお、女性は30~39歳の年齢層が全体の約40パーセントの違反を分担し男性に比較してこの年齢層の違反者率が高くなっている。また、3回以上の違反をした者の割合についても、図31に示すように男性の場合年齢との相関性が強く、若年者では違反者の25パーセント以上が違反をくりかえしている。

事故率は図32に示すように24歳以下が6パーセントをこえ、他の群より圧倒的に高くなっている。しかも、男性の場合この年齢層が全体の27パーセントの事故を分担している。

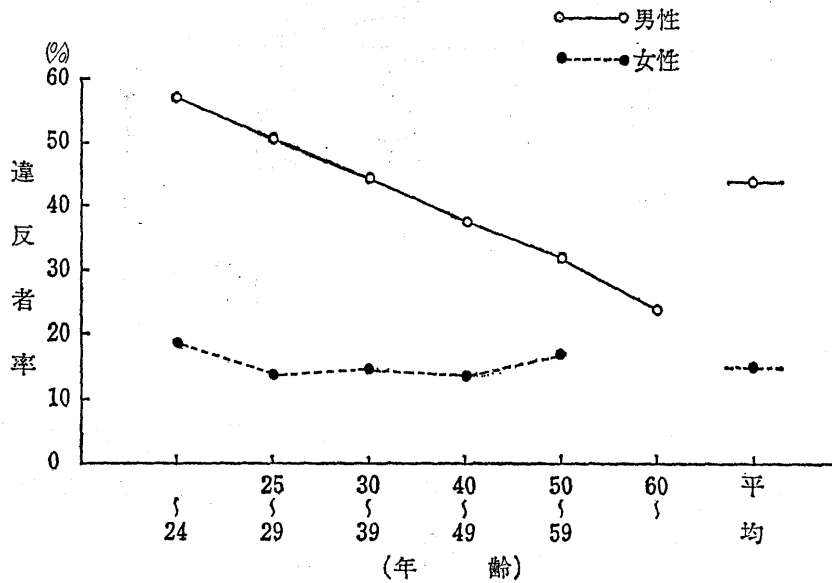
表7 職業と事故・違反

職業	事故・違反 (サンプル数)	事故率	違反者 反率
公務員	2,988	1.9%	27.8%
教職員	1,235	1.4	28.6
自営業	3,725	2.5	42.8
農林・漁業	1,548	1.7	24.1
商・工・サービス業	12,196	2.8	41.9
運輸業	1,522	5.1	53.9
建設業	2,841	3.8	51.5
自由業	932	2.6	40.0
学生	1,331	2.5	42.3
主婦	5,381	0.9	12.9

表8 職業と違反時の車両

職業	違反時の車両 (サンプル数)	自家用乗用車	二輪車	普通貨物車
公務員	1,178	75.1%	16.3%	5.7%
教職員	502	83.3	12.4	2.6
自営業	2,674	51.1	8.5	29.6
農林・漁業	538	48.3	11.9	36.5
商・工・サービス業	8,748	58.9	11.0	23.5
運輸業	1,622	33.6	3.9	15.4
建設業	2,539	59.2	7.6	25.4
自由業	666	54.5	14.1	22.0
学生	991	46.0	48.2	4.2
主婦	869	60.1	27.8	6.5

(注) 自家用乗用車、二輪車、普通貨物車以外は除いてあるため100パーセントにはならない。



(注) 女性の60歳以上(36人)は50~59歳に含めて示した。

	年齢					サンプル数
	24	25-29	30-39	40-49	50-60	
男性	18.5	16.8	34.2	19.2	8.8	11,941
女性	18.5	18.6	39.2	16.9	6.3	2,141

図30 年齢別違反者率



群別にみると違反者率はマイカー、トラック運転者群では若年齢層ほどその率が高くなっている。タクシー群は24歳までがきわめて少ないので除いてあるが、それでも同様の傾向を示している(図33)。女性はこの場合マイカーのみとしたが、年齢との相関は低くなっている。

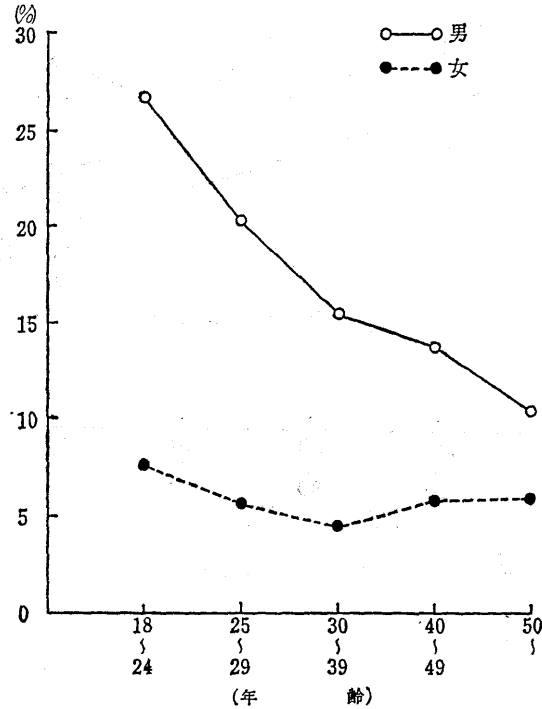
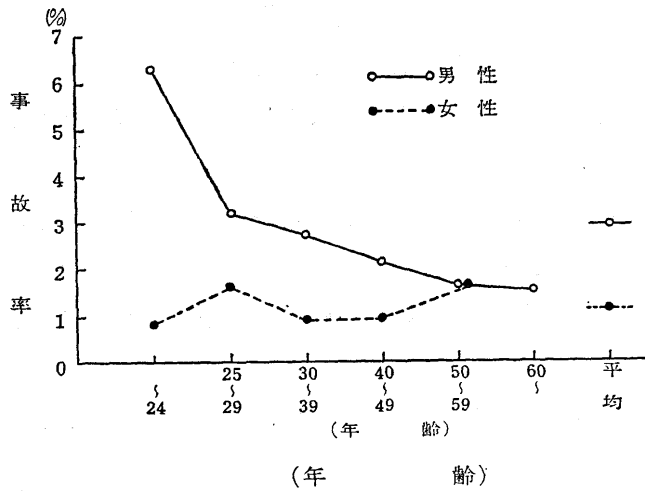


図31 年齢別三回以上の違反者率



	24	25 29	30 39	40 49	50 59	60	サンプル数
男性	27.0	16.2	31.2	15.9	6.5	2.4	27,586
女性	11.0	28.4	35.8	15.6	9.2		10,760

図32 年齢別事故率

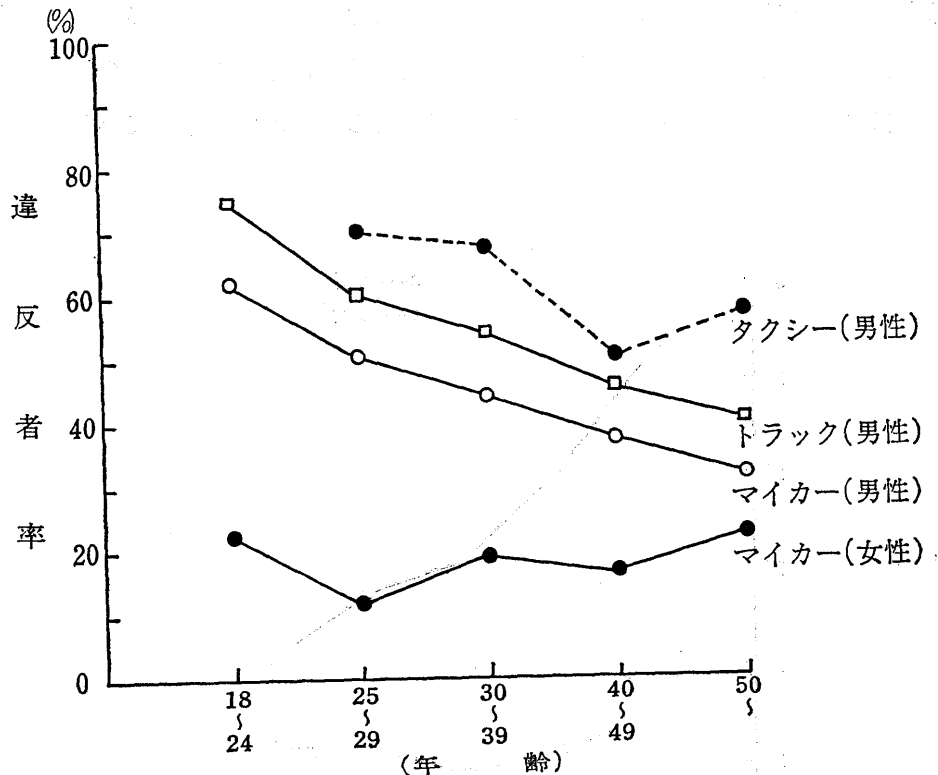


図33 運転者層別・年齢別違反者率

#### 4-5 交通事故に対する不安感

##### (1) 運転者群別にみた不安感

「人や自転車の飛び出し」に対する不安感は、全体に高い率を占めているが、特に緊急車両運転者群 (75.3パーセント)、ハイヤー・タクシー運転者群(67.4パーセント)、バス運転者群(63.8パーセント)が、平均を上回る高い率を示している(図34)。

マイカー運転者の場合、女性で「なんとなく不安」という回答率が女性は男性に比べて高いといえる。兼業運転者群は、「人や自転車の飛び出し」が平均を下回った分、「他の車がぶつかってくるかも知れない不安」が多くなっている。

これは、兼業運転者群に原付及び自動二輪の運転者が相当数含まれていることにも影響があると思われる。

ペーパードライバーは、運転経験がないため、「なんとなく不安」の割合が高く、具体的な事象に対する不安感が他の運転者群に比較して低くなっている(図35)。

ただ、「人や自転車、他の車にぶつけるかも知れない不安」が、ペーパードライバーに高くなっているのが特徴といえる。

女性では「人や自転車」の飛び出しに対する不安感の率が、男性に比べて高くなっているが、全体の傾向は男性と同様である(図35)。

##### (2) 運転継続意志と不安感の関係

「できれば運転したくない」、「いずれ運転をやめるつもり」と回答した運転者群は、運転継続

群に比較して「人や自転車の飛び出し」不安が減少傾向を示し、反対に「他の車がぶつかってくる不安」と「なんとなく不安」の割合が、微増の傾向を示している（図36）。この両者の関係には、ほとんど男女差はみられない。

(3) 運転技術の評価と不安感の関係

自己の運転技術を上手と評価するグループは、「不安を感じない」とする割合が平均よりも高い。ことに女性においてその傾向が強くみられる（図37）。下手と評価するグループは、「人や自転車、他の車にぶつける不安」と「なんとなく不安」の割合が高くなっている。

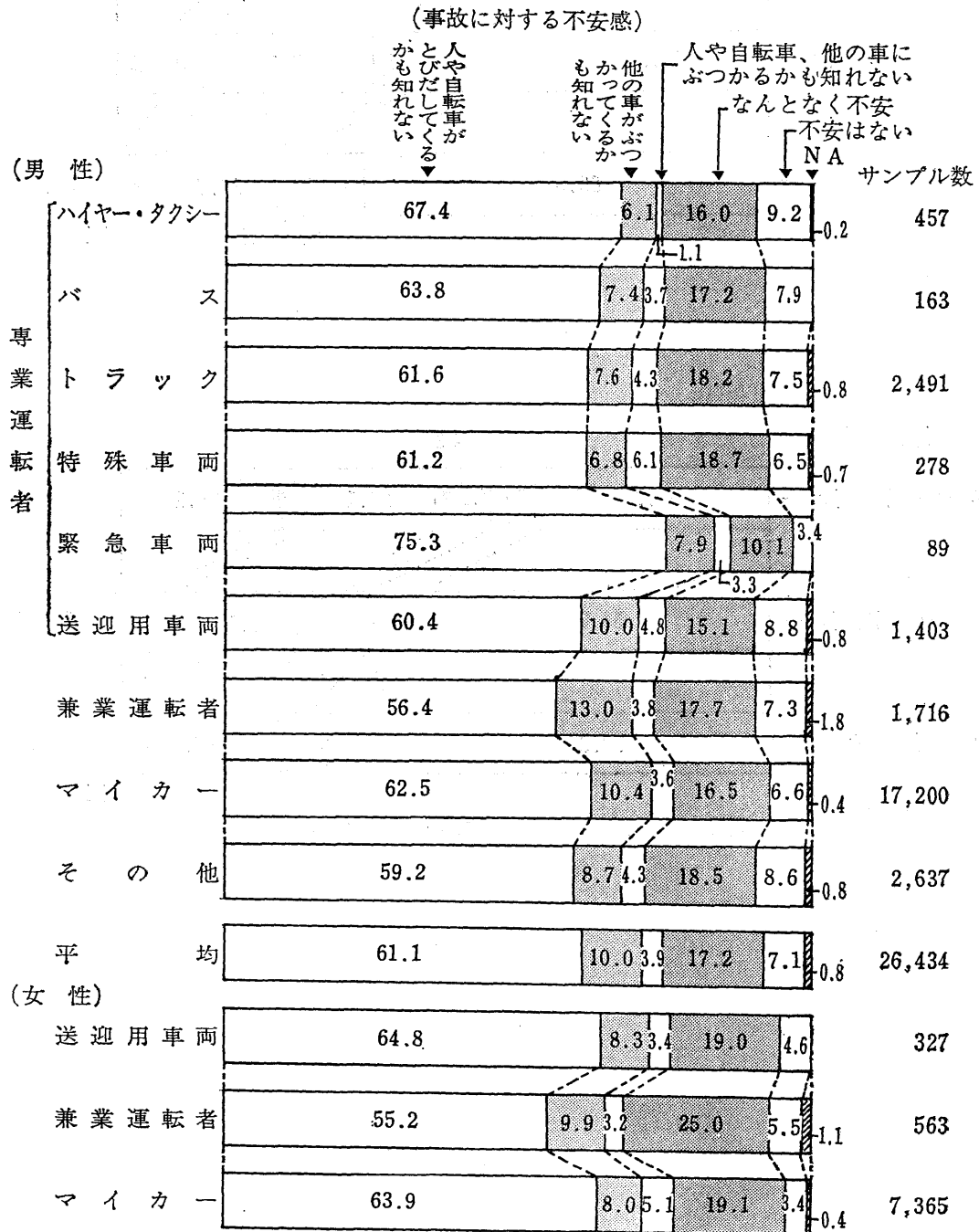


図34 運転者層別の事故に対する不安感

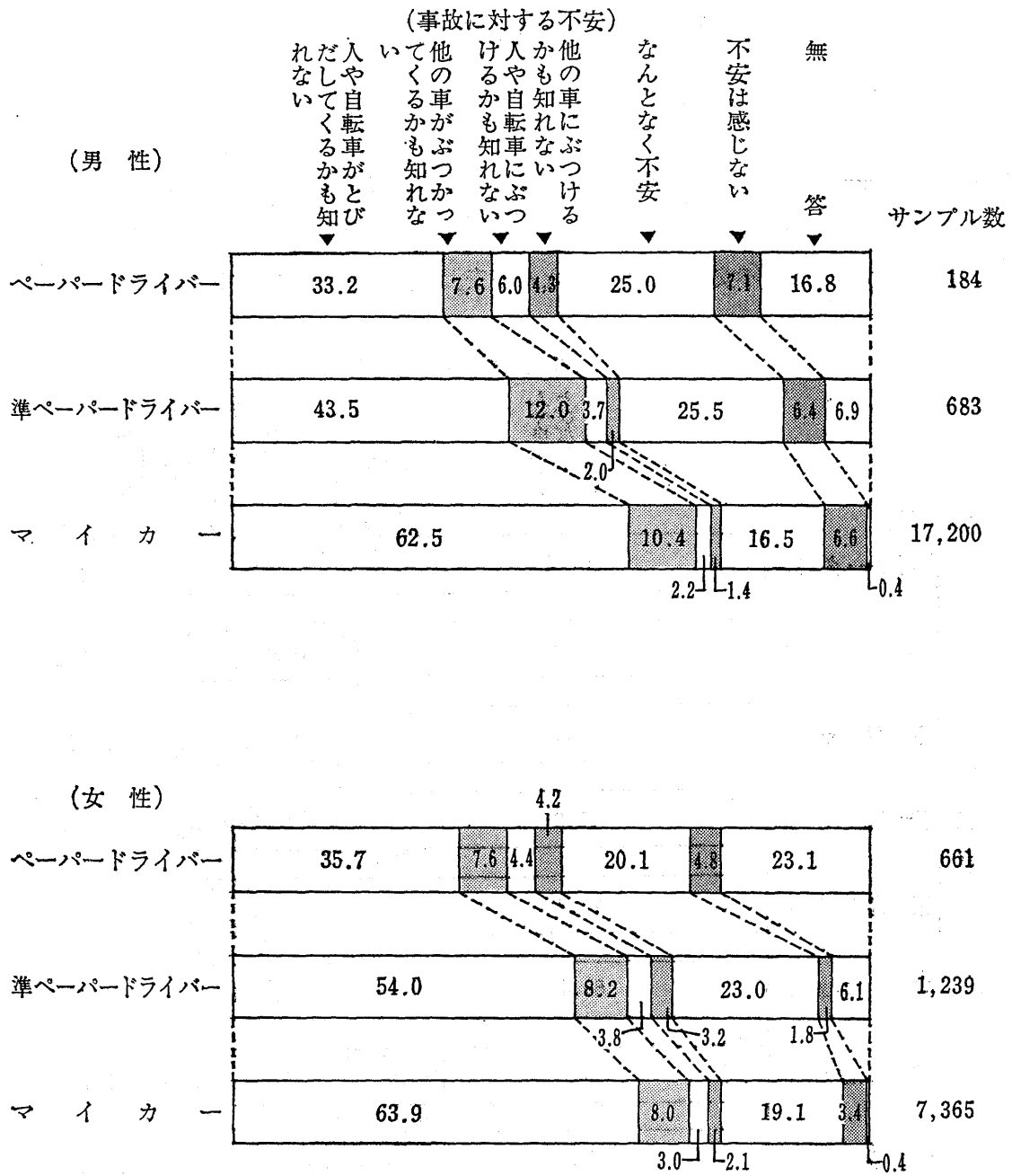


図35 ペーパードライバーの事故に対する不安感

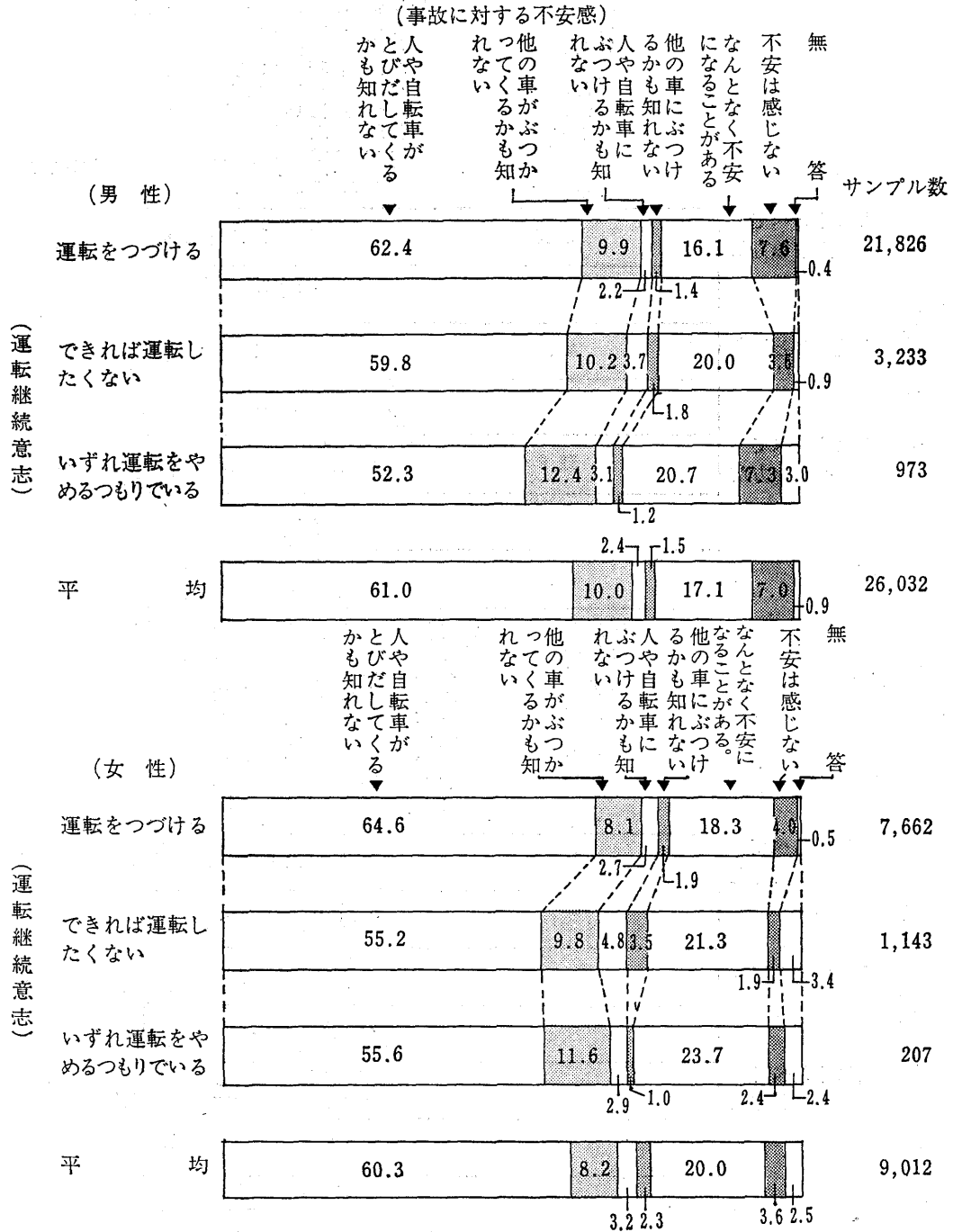


図36 運転継続意志と事故の不安感

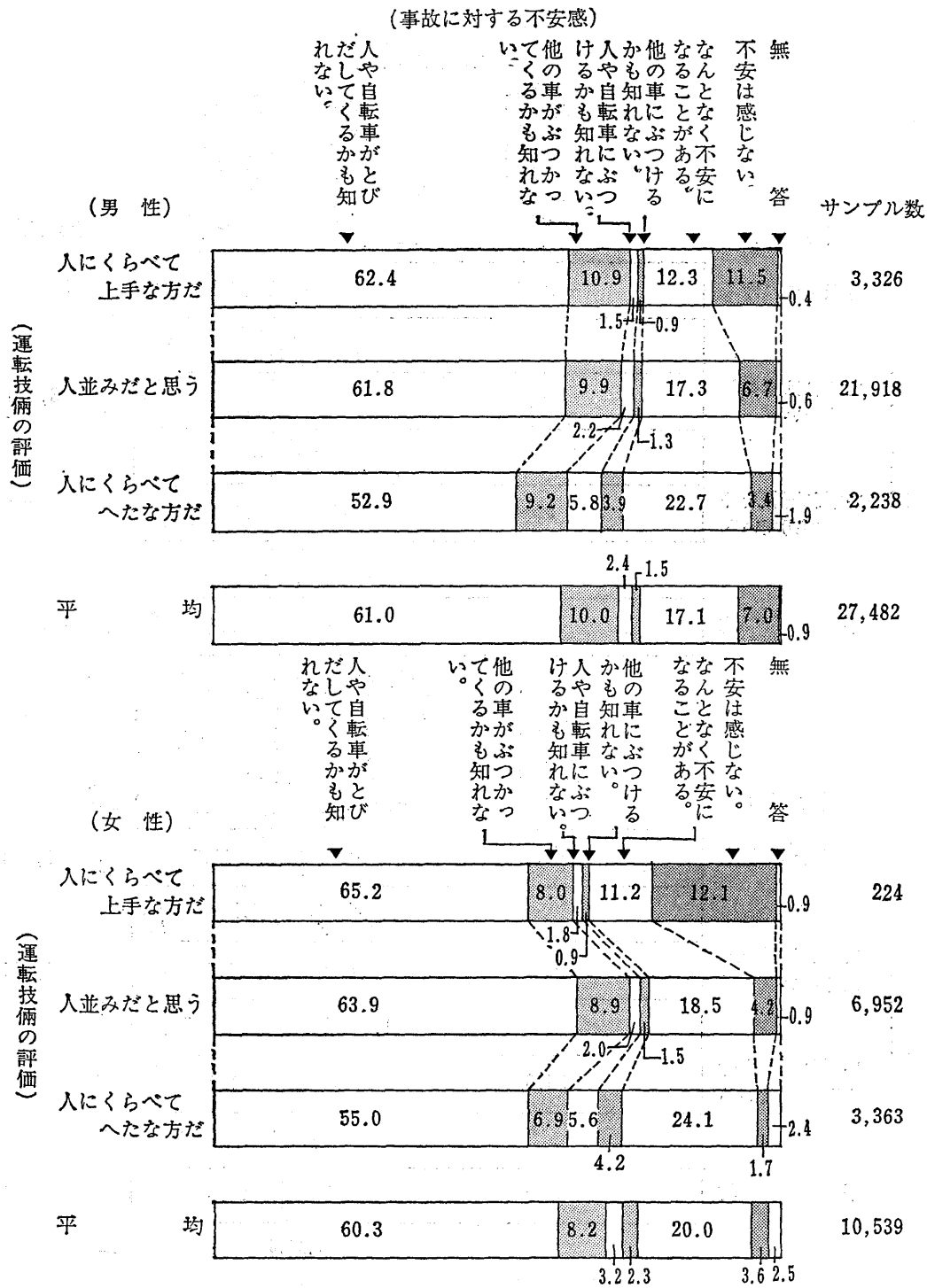


図37 運転技術の評価と事故の不安感

#### 4-6 ヒヤリ体験

##### (1) 運転頻度とヒヤリ体験

運転頻度とヒヤリ体験の関係はかなり明瞭で、頻度が高ければ高いほど、ヒヤリ体験の度も高い一連の傾向を示している。女性でも男性と同じような傾向を示すが、全体的にヒヤリ体験の頻度は低い(図38)。

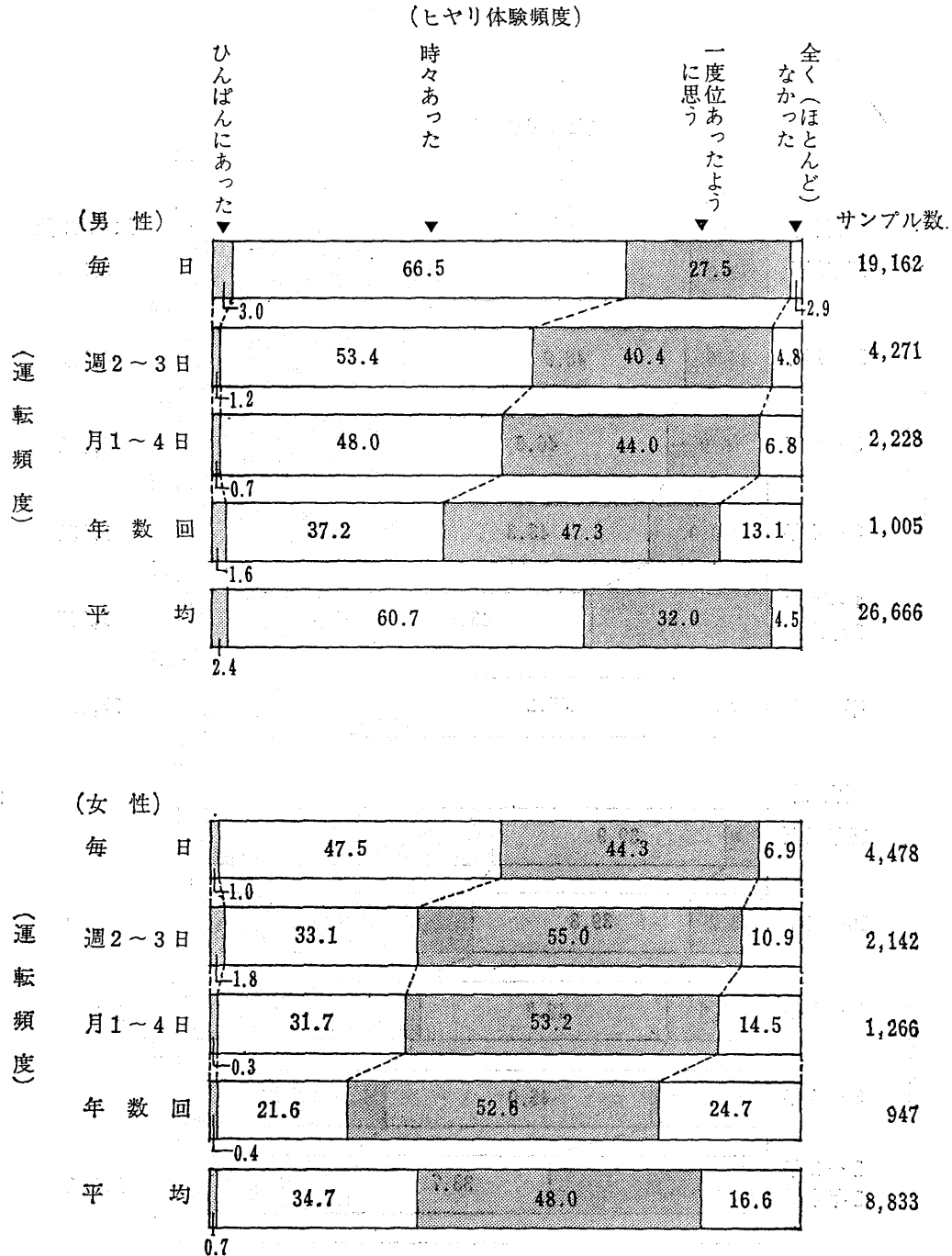


図38 運転頻度とヒヤリ体験

(2) 運転経験年数とヒヤリ体験時の責任度

ヒヤリ体験をした際の責任の所在を相手に向ける傾向は、経験年数が高いほど多く、15年以上では全体の40パーセントをこえている。ことに女性にその傾向が顕著にあらわれている。反対に自分を悪いとする率は、特に2年以下の群に顕著であり、女性にその傾向が強いことが判る(図39)。(3) 運転頻度と運転したくない理由

図40に示すように運転頻度と運転をしたくないとする理由との間に一つの関係がみられる。毎

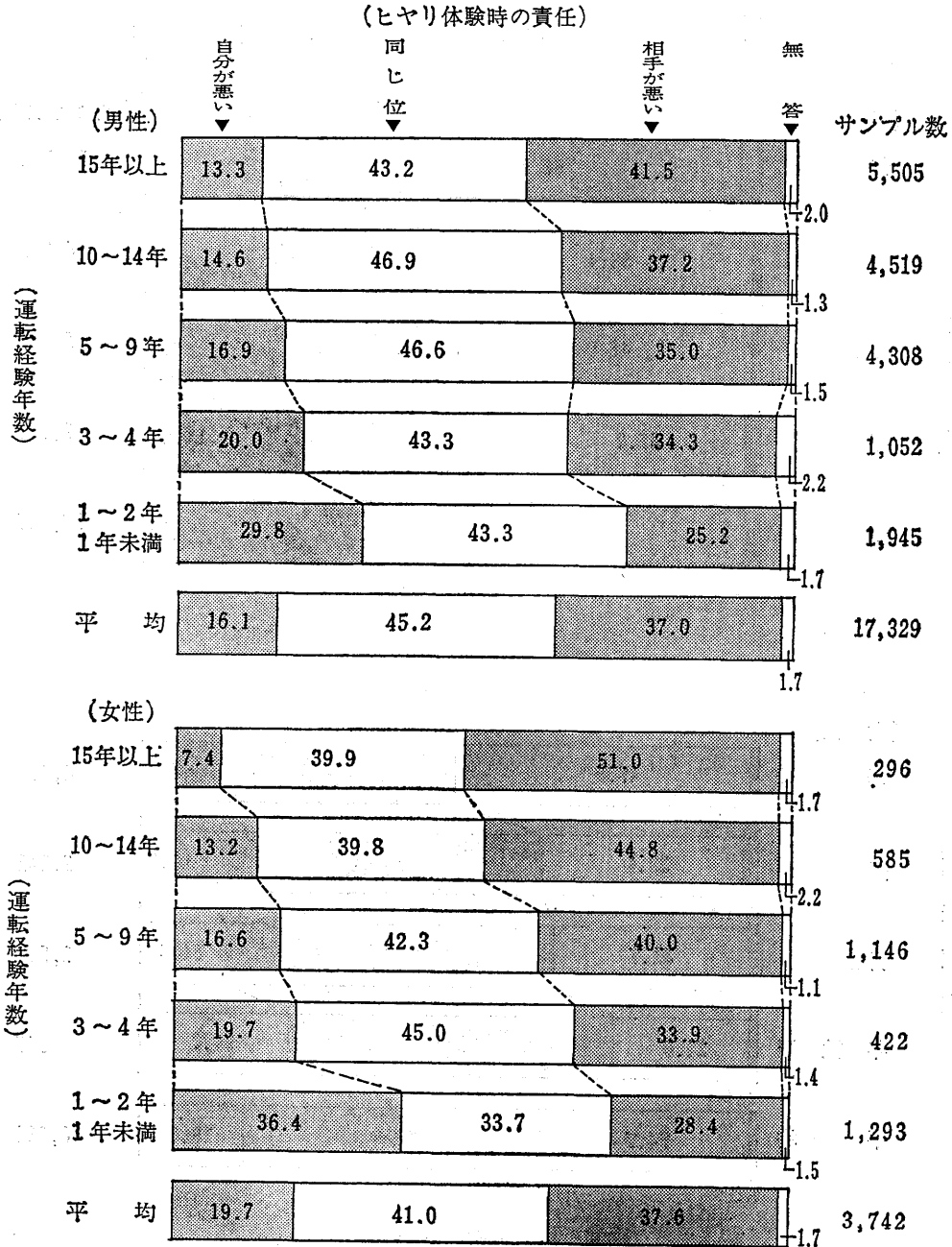


図39 運転経験年数とヒヤリ体験時の責任度



日のように運転する人は維持費、運転による精神的、肉体的負担を理由に挙げ、これに対し運転頻度の少ない人達はむしろ事故に会うかも知れないという心配から、運転したくないとする割合が多くなっている。

また運転経験年数との関係からみても、経験年数が少ないほど事故に対する不安感から運転をきらう傾向があり、維持費を問題とするのは経験5～9年の群で目立っている(図41)。

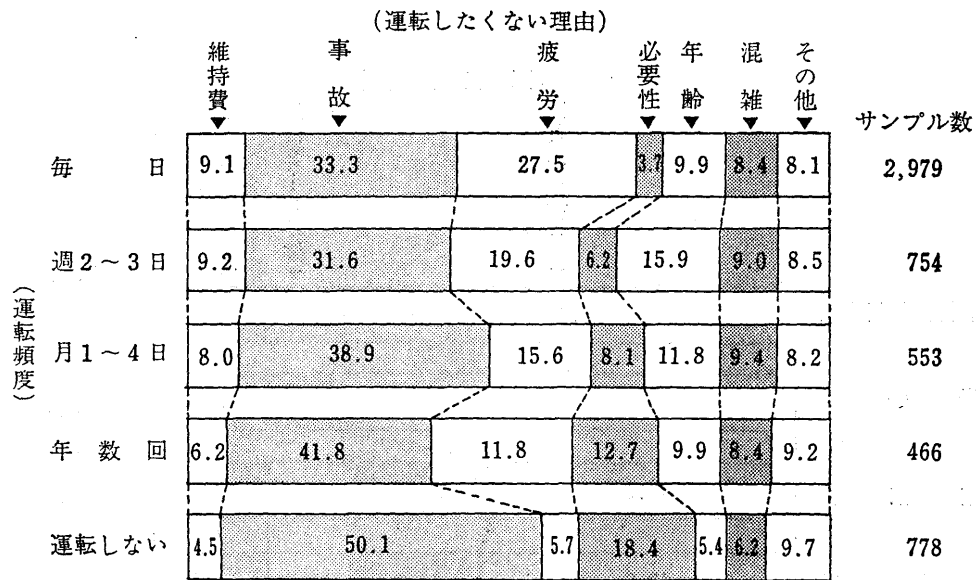


図40 運転頻度と運転したくない理由

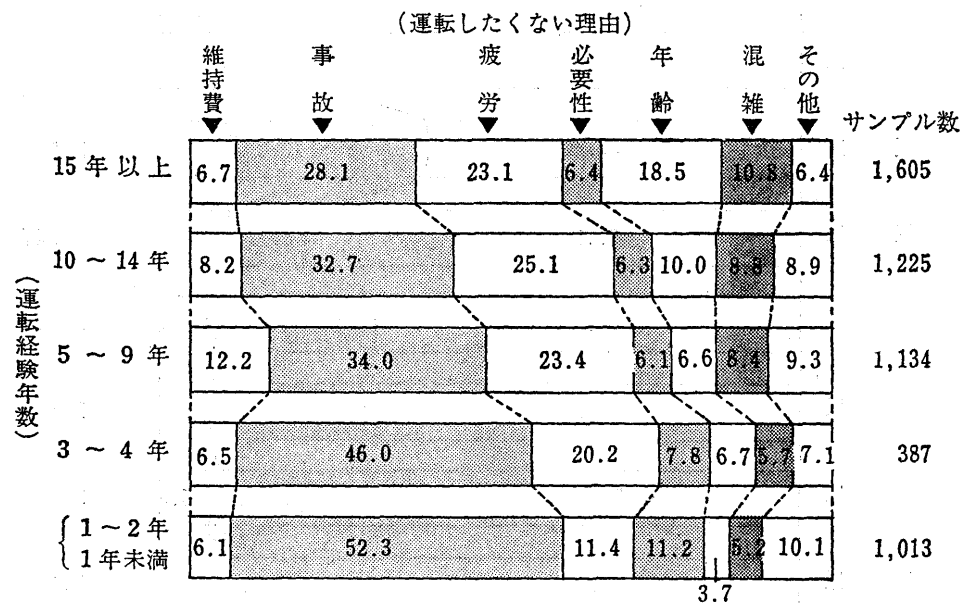


図41 運転経験年数と運転したくない理由

#### 4-7 都道府県別及び都市規模別実態

##### (1) 運転頻度

何等かの用務で毎日運転をする者は、平均で61.7パーセント、「週に2～3日」及び「月に1～4日位」のいわゆる休日ドライバーは25.8パーセントである。

都道府県別にみると、東京都をはじめ神奈川県、大阪府等の都市型府県においては、毎日運転する者の割合が低く、その分休日ドライバーが増加している。これに対して、島根県、沖縄県、

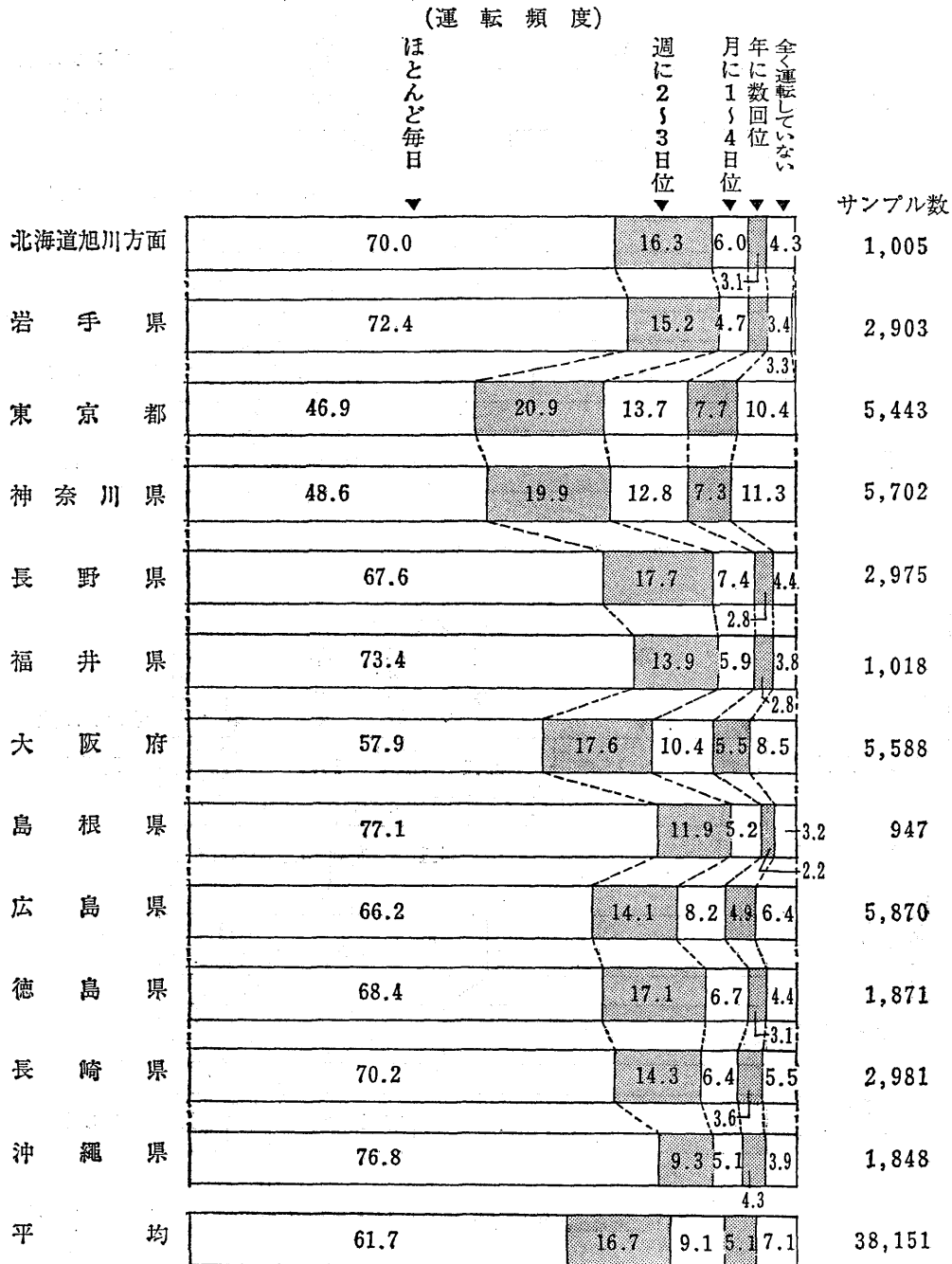


図42 都道府県別の運転頻度

福井県、岩手県、北海道旭川等のいわゆる地方都市群を含む県においては、毎日運転する者が、70パーセントをこえている(図42)。こうした傾向は、図43に示す都市規模別特性とも対応しており、特に「週に2～3日」以下のいわゆる休日ドライバーの占める割合は、人口5万人未満の都市に比較して、人口30万人以上の大都市においては、1.6倍も多くなっている。

(2) 駐車場の確保

通勤や通学における車利用者の駐車場については、平均で69.7パーセントが事業所所有の駐車場を利用している(図44)。事業所が借りあげている民間駐車場の利用者を含めると、ほぼ80パーセントに達する。しかし、都道府県別にみた場合、大阪、東京、神奈川等の大都市型では、事業所所有の駐車場が地方都市型に比較して約10パーセント強少なく、その分、民間駐車場の借りあげが多くなっている。事業所所有の駐車場を都市規模別にみると図45に示すように都市規模が大きくなるほど少なくなっている。

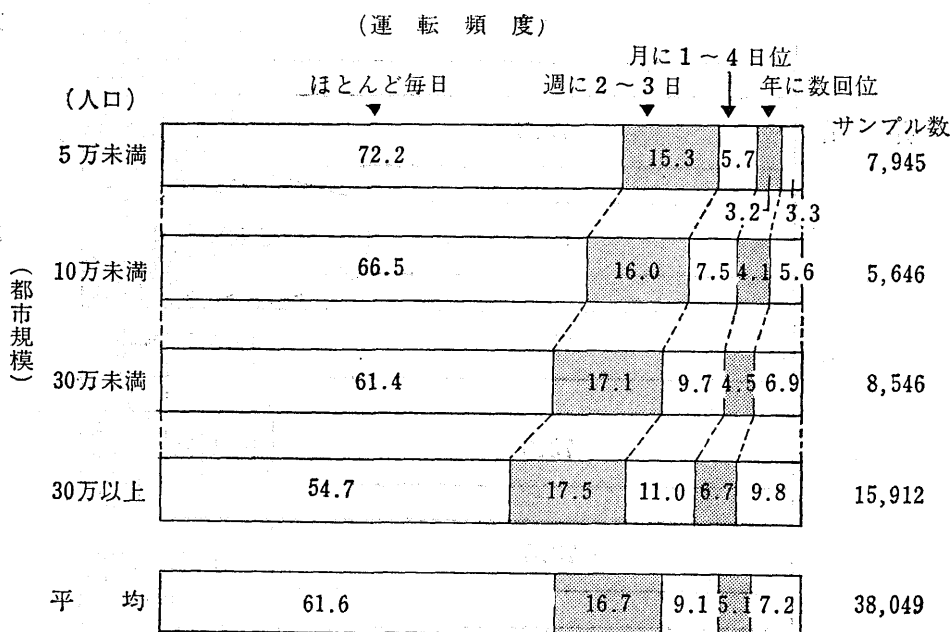


図43 都市規模別の運転頻度

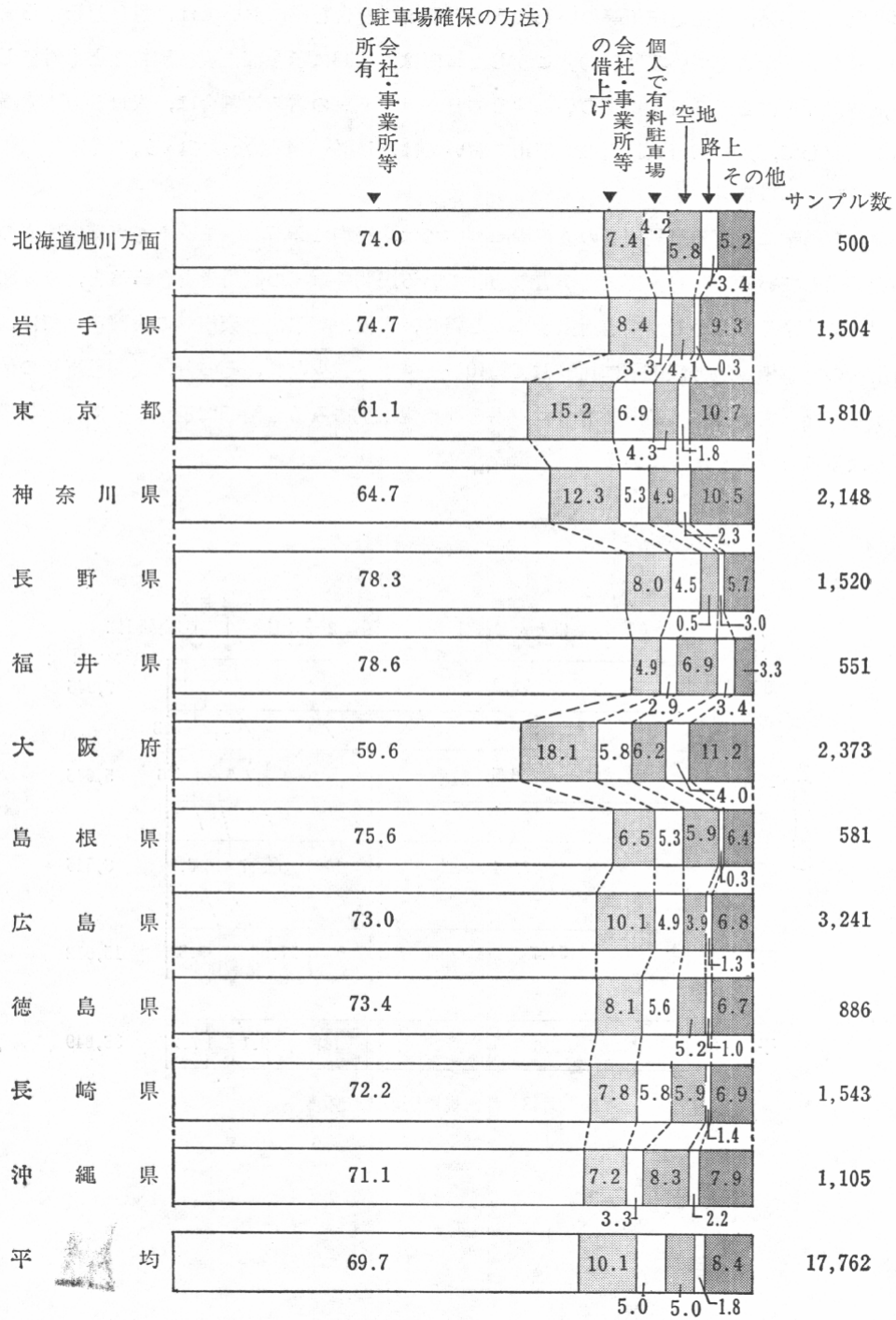


図44 都道府県別の駐車場確保

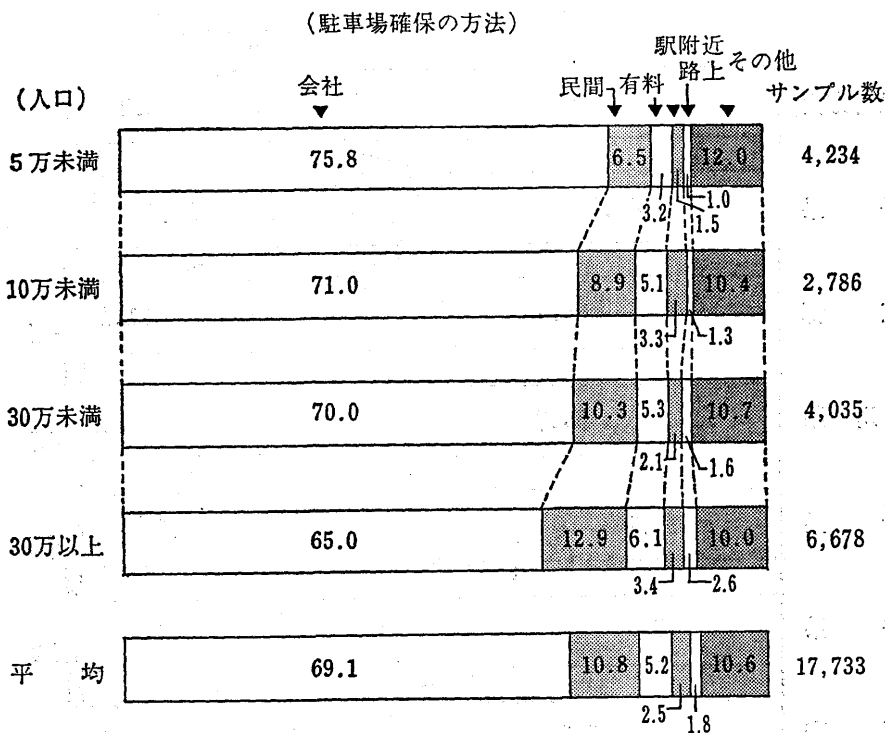


図45 都市規模別の駐車場確保

### (3) マイカーの保有状況

マイカーの保有台数は、東京、神奈川、大阪、北海道旭川、沖縄等の県に1家族1台が多い。2台以上のマイカーの所有は、長野(60.7パーセント)、福井(60.7パーセント)、徳島(59.1パーセント)の3県にきわだって高率である(図46)。

### (4) 車歴

マイカーの乗り替りについては、乗り替りのない四輪型が、沖縄県(65.8パーセント)、北海道旭川(59.5パーセント)、神奈川県(56.4パーセント)、東京都(55.3パーセント)に多い(図47)。つまり前節のマイカー保有台数の傾向にみられるように、1家族1台主義の多い県では、乗り替りが少なく、最初から四輪車を乗りつぐ者が多い。

これに対して、島根県(30.2パーセント)、岩手県(30.1パーセント)、長野県(28.8パーセント)、徳島県(28.7パーセント)等、マイカー保有台数の多い県では、二輪車から四輪車に乗りかえる者が多いのが特徴である。

### (5) 違反及び事故

違反者率の高い県は、北海道旭川(46.4パーセント)と大阪府(44.1パーセント)で、福井県(39.3パーセント)、広島県(39.3パーセント)、神奈川県(38.1パーセント)がそれぞれ平均を上回っている(図48)。低い方は沖縄、東京都などがあげられる。

事故率については、徳島県(4.0パーセント)が最も高く、次いで広島県(3.5パーセント)、長崎県(2.9パーセント)、福井県(2.6パーセント)がそれぞれ平均を上回っている。低い方を

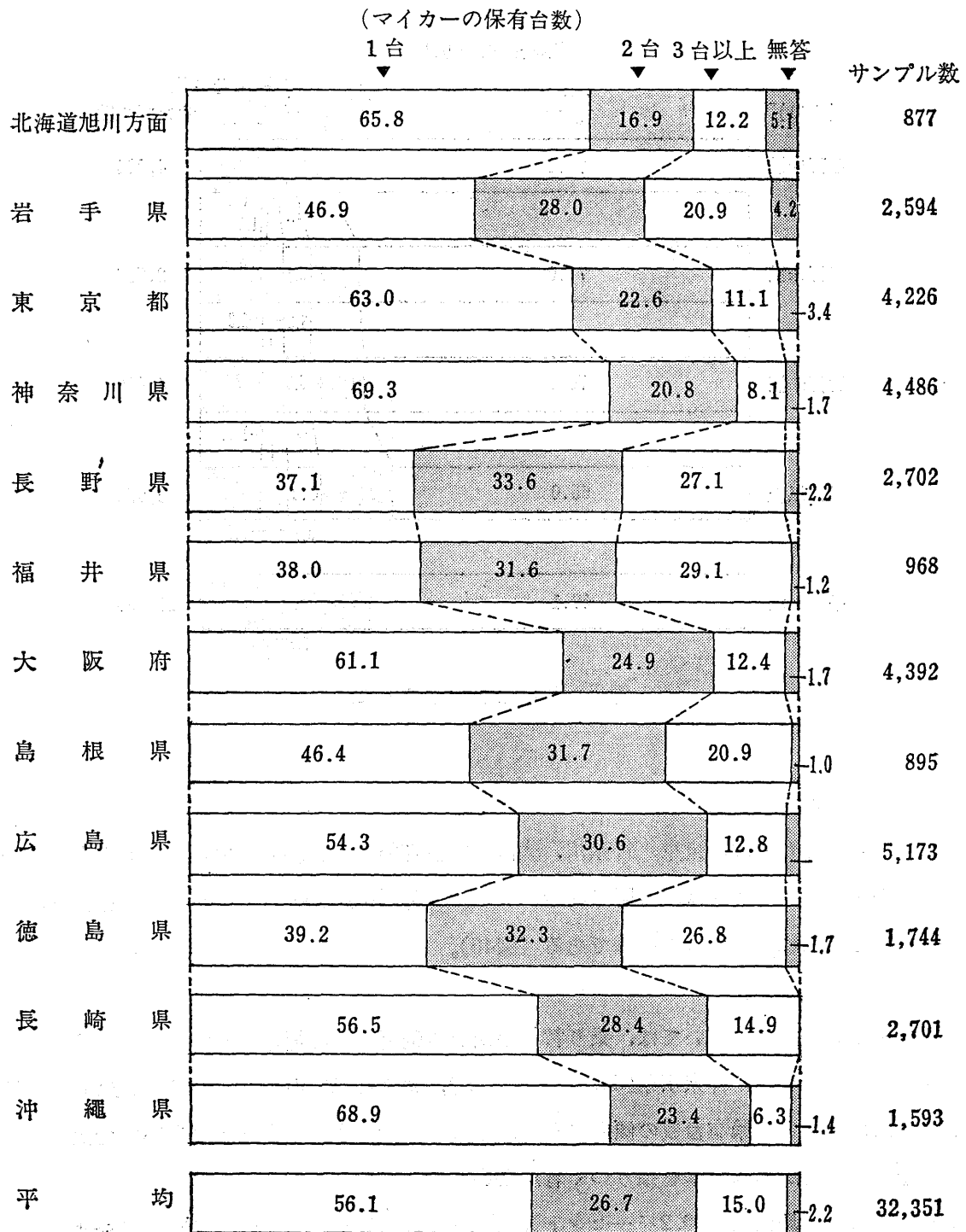


図46 都道府県別のマイカー保有状況

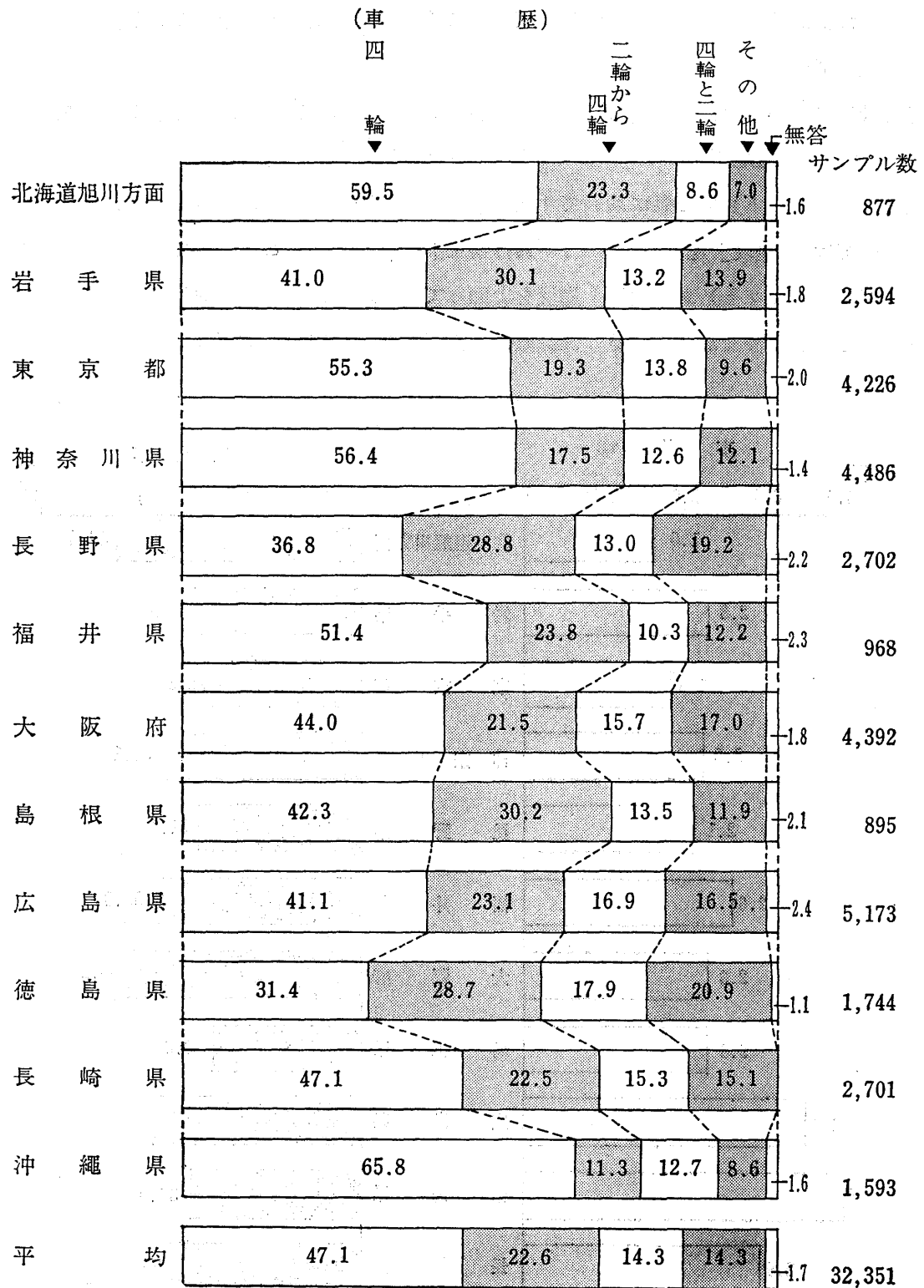


図47 都道府県別の車歴

みると、沖縄が0.9パーセントと他の都道府県にくらべて極端に低くなっている。

(6) 違反種別

違反種別については、「速度」違反が全違反の約半分を占めているのが全体の傾向である(図49)。特に、北海道旭川(68.4パーセント)、福井(68.2パーセント)、島根(74.6パーセント)、長崎(63.7パーセント)等の県において「速度」違反が多い。反対に、沖縄、東京、神奈川、大阪等の府県では、「速度」違反が少なく、「通行禁止」違反が多い。ことに沖縄県では「通行禁止」違反(34.2パーセント)が「速度」違反を上回っており、「通行区分」違反(15.9パーセント)もその他の県より多くなっている。長野県は「徐行及び一時停止」違反(13.1パーセント)が、

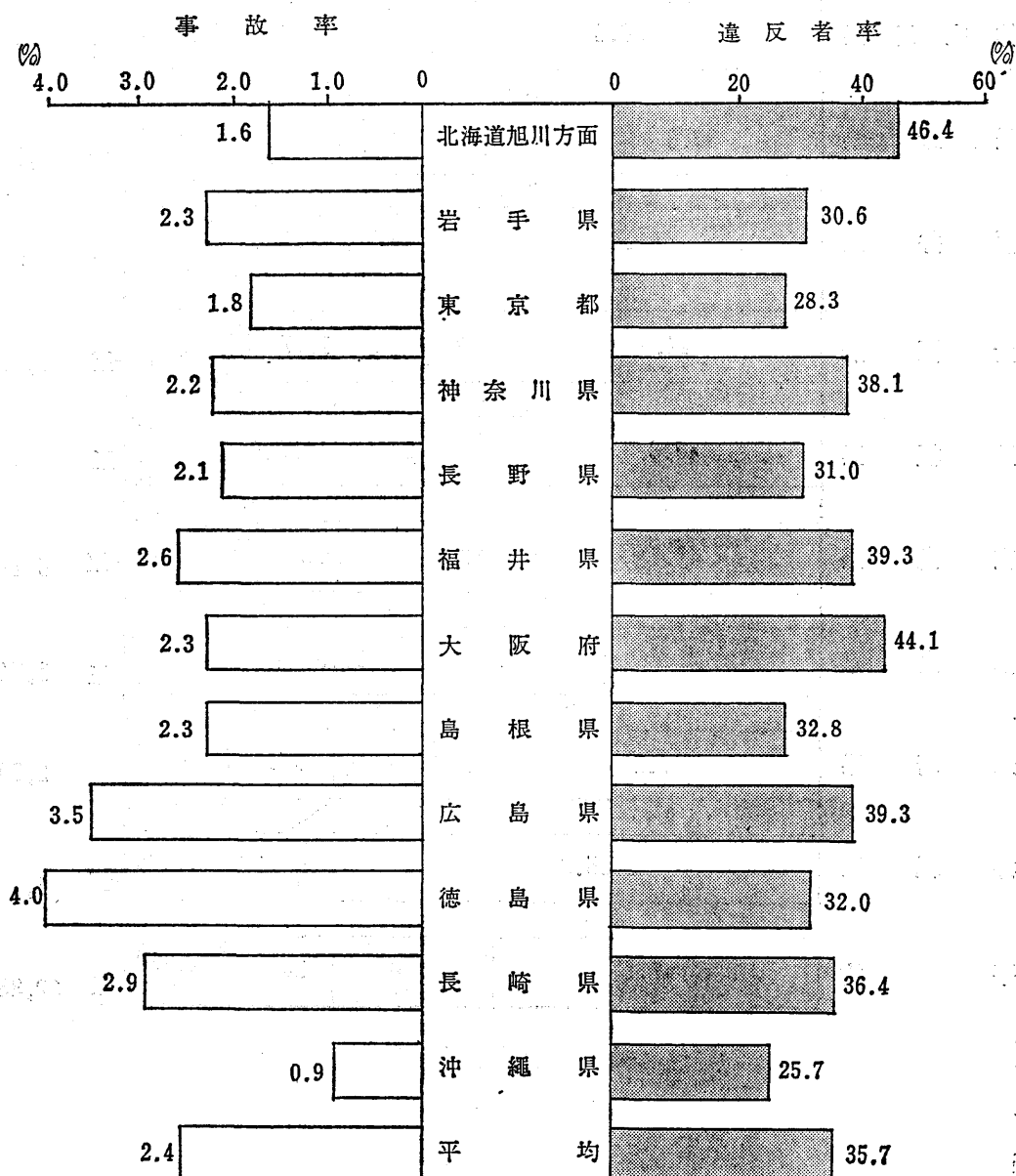


図48 都道府県別の事故率、違反者率



その他の県に比較して多いのも特徴である。

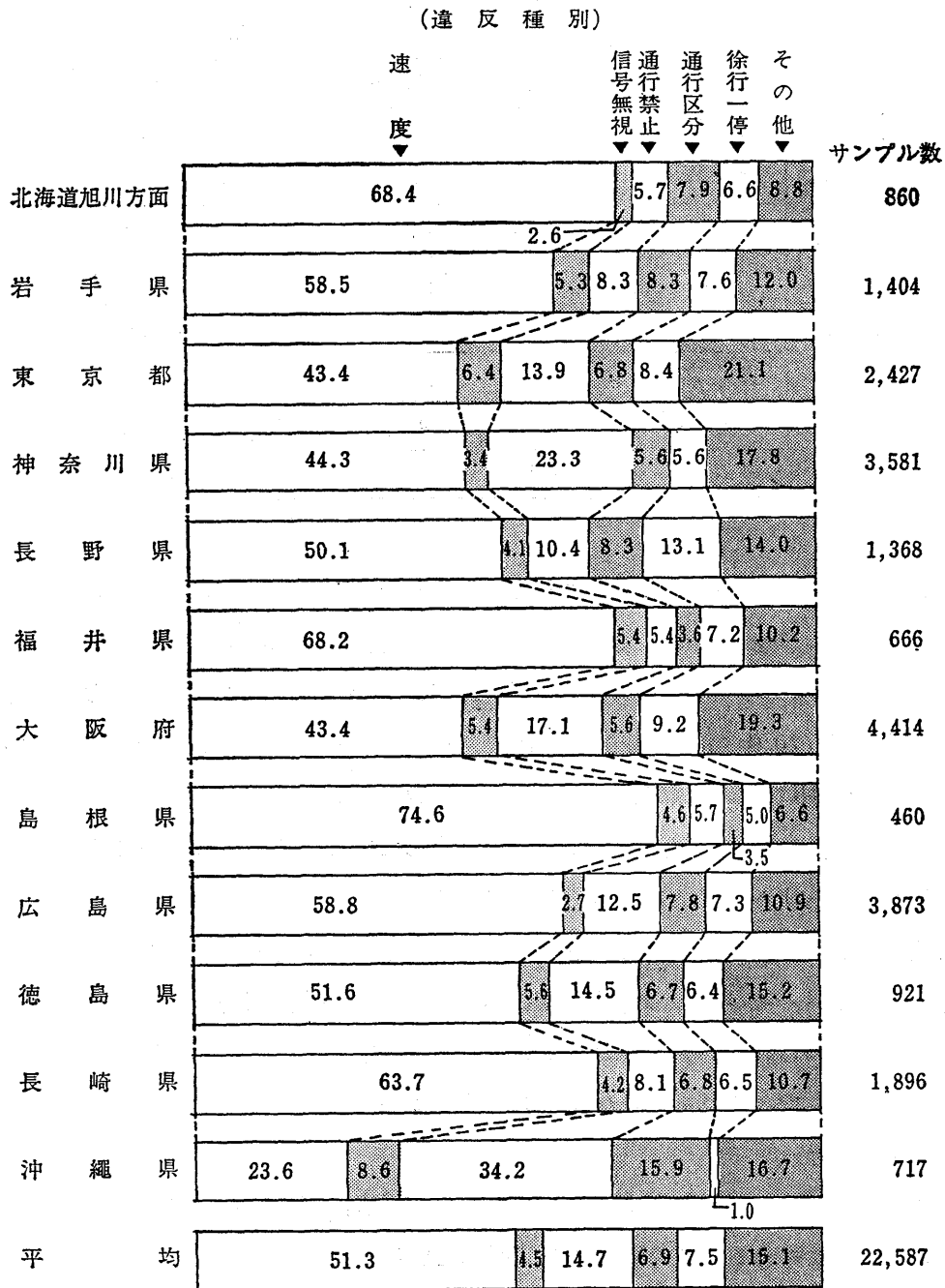


図49 都道府県別の違反種別

(7) 自家用車両による違反及び事故

自家用車両によって起された違反は、全違反件数の95.9パーセントを占めている。営業用車両によって起された違反は、4.1パーセントにすぎない(表9)。

事故についても同様の傾向を示しており、自家用車両による事故が全事故件数の91.9パーセントを占めている。なかでも、自家用乗用車による事故が全事故件数の56パーセントと、過半数をこえている。営業用車両によって起された事故は、全事故件数の8.1パーセントである。

表9 車種別の違反と事故

自家用 営業用 の別	車種	車種別 違反件数	事故時の 事故件数
自 家 用	乗用	12,913 (57.2)%	517 (56.0)%
	貨物	5,791 (25.6)	275 (29.8)
	二輪	2,942 (13.0)	56 (6.1)
	特殊	5 (0.02)	1 (0.1)
	計	21,651 (95.9)	849 (91.9)
営 業 用	乗用	394 (1.7)	42 (4.5)
	貨物	542 (2.4)	33 (3.6)
	計	936 (4.1)	75 (8.1)
合 計		22,587 (100.0)	924 (100.0)

都道府県別でみると、自家用乗用車は平均で57パーセントであるが、平均を上回る県は北海道旭川の67.6パーセントを筆頭に、福井(64.7パーセント)、島根(63.5パーセント)、神奈川(62.3パーセント)、沖縄(61.7パーセント)等の県である(図50)。二輪車については、平均13.0パーセントで、徳島県(20.9パーセント)と大阪府(18.0パーセント)がこれを上回っている。

これを都市規模別にみると図51に示すように、自家用乗用車は人口5万人未満の小規模都市(62.4パーセント)に多く、都道府県別特性と対応している。二輪車については、人口30万人未満の中規模都市にわずかではあるが多くなっている。

次に事故について、都道府県別でみると、自家用乗用車の平均55.7パーセントを上回る場所は、福井県(69.2パーセント)、北海道旭川(62.5パーセント)、広島県(62.0パーセント)であるが大きな差異はみられない。二輪車についても、平均を上回るのは、大阪府と広島県(いずれも7.8パーセント)で、これも大きな差異があるとはいえない。

#### (8) 運転者のマナー

運転者のマナーについては、東京都、神奈川県、大阪府、広島県の大都市が似たような傾向を示し、特に二輪車に対する評価の悪いのが共通している(図52)。

トラックとタクシーはほぼ同率で二輪に次ぎ評価が悪く、マイカーは10パーセント前後で一定した率を示している。

沖縄県と長崎県は平均と比較して、二輪のマナーの悪さよりタクシーのそれを指摘する者が上回っている。ことに沖縄県では、路線バスのマナーの悪さを指摘する者が10.0パーセントみられ、平均と比較して3.7倍も多くなっている。また、岩手県、長野県、福井県、島根県の4県は平均と比較して、トラックのマナーの悪さを指摘する者の多いのが、その特徴である。

一方、都市規模別にみると、男性については小規模都市ほどトラックとマイカーの評価が悪くなる傾向を示している(図53)。女性については、男性に比べて全体的にはトラックに対する評

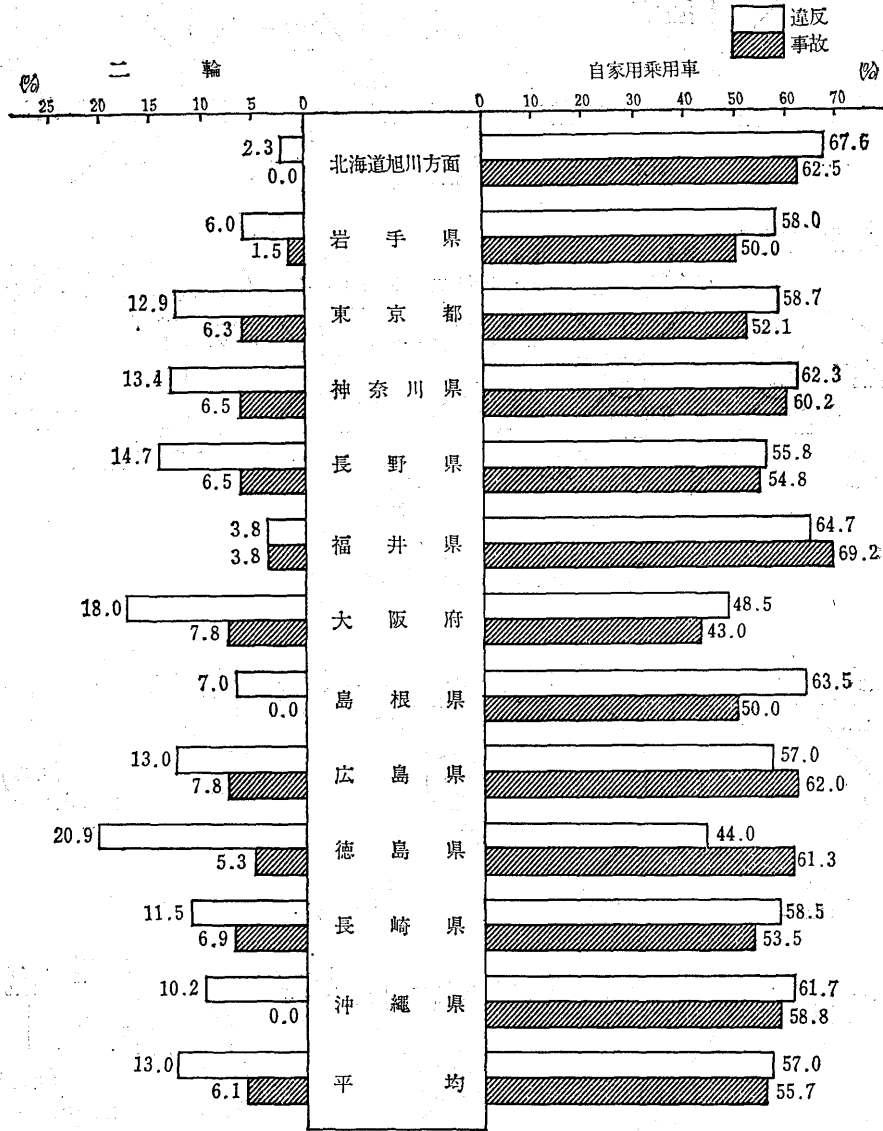


図50 都道府県別の違反及び事故時の車両  
 (注) 自家用乗用車による事故件数/全事故件数×100  
 二輪(含原付)による事故件数/全事故件数×100

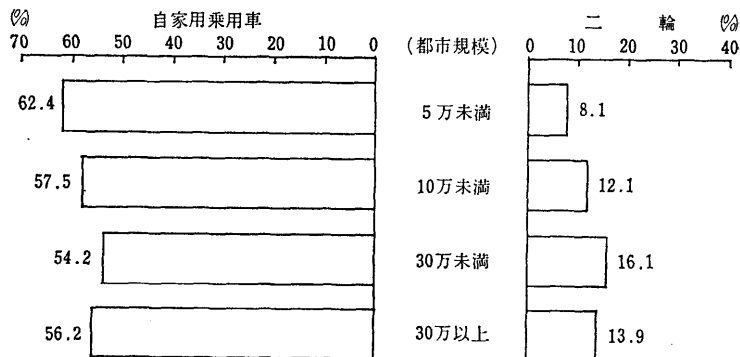


図51 都市規模別の違反時の車両

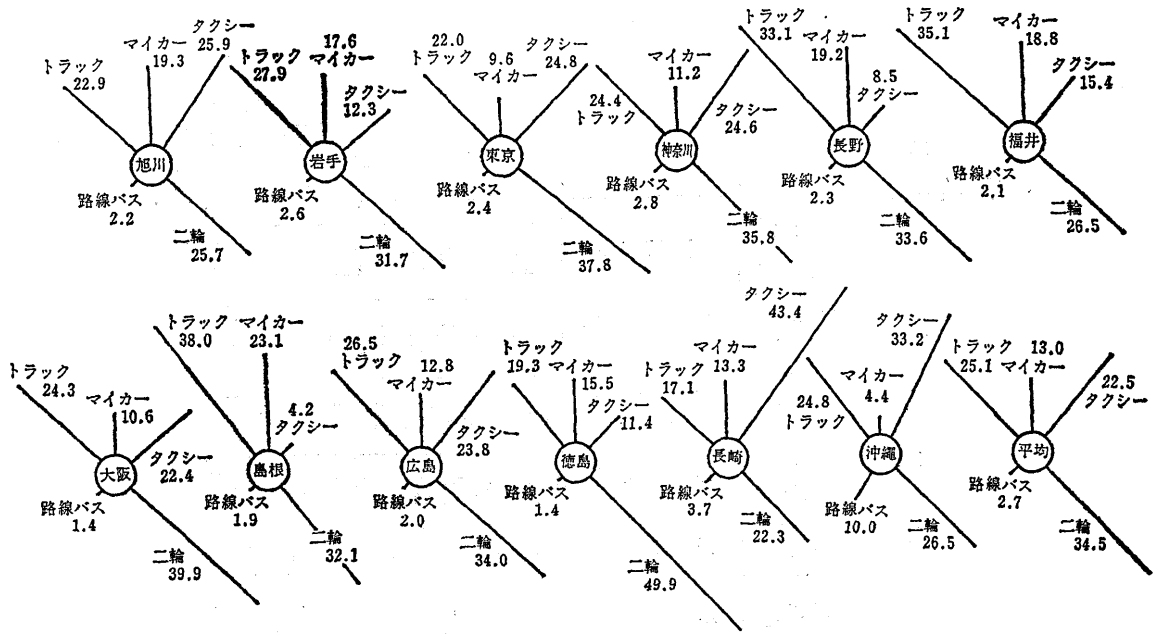


図52 都道府県別の運転者のマナー

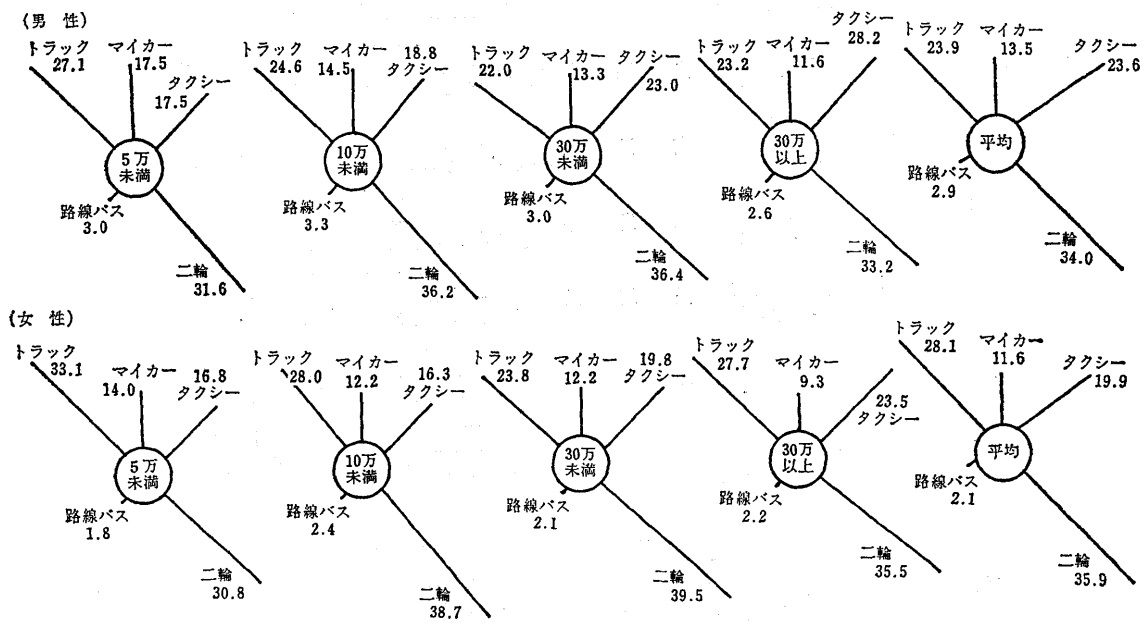


図53 都市規模別の運転者のマナー

価が悪く、小規模都市ほどその傾向が強くあらわれている。

#### 4-8 数量化理論による分析

##### (1) 分析の目的

本項では、数量化理論\*を用いて、どのような運転者群に、またどのような属性、意識を持つ運転者に事故や違反が多いかを分析し、前項までの実態調査結果との対比、照合をはかることをそのねらいとしている。

ここでは判別関数を用いた分析を行なう。具体的には、外的基準を事故または違反の有無とし、数量化理論第Ⅱ類で分析を行なう(この手法だと外的基準は1、0の形となる)。

\*ある事象に関するデータyを基準変数、その要因に関するデータxを説明変数と呼び、両方が同一の個体についてそろっている時はyを「外的基準」と称す。

##### (2) 分析対象のサンプルの抽出

分析対象のサンプルは対象となる事故者のサンプル数の多い男性とする(女性はサンプル数が少ないので対象から除いてある)。

またサンプルとしては、「事故・違反無し」が多いため、「事故・違反無し」のサンプルは、無作為抽出を行ない、「事故・違反有り」のサンプルと同数にそろえてある。最終的な分析対象サンプル数は次の通りである。

##### ① 事故の有・無を外的基準とした分析

事故有り群	711サンプル
事故無し群	711サンプル
計	1,422サンプル

##### ② 違反回数を外的基準とした分析

違反無し群	1,929サンプル
違反1~2回の群	1,930サンプル
違反3回以上の群	1,929サンプル
計	5,788サンプル

##### (3) 分析の結果

###### ① 違反回数と運転実態の関係

違反回数を数量化理論第Ⅱ類で分析した結果が図54である。まず相関比を見ると、0.4559となっている。図中のカテゴリー数値は大きいほど違反回数が少ないことを、逆に小さいほど違反回数が多いことを示している。まず、レンジの大きいアイテムから見ると、走行距離と運転頻度が目につく。走行距離が長いほど、また運転頻度が多いほど、違反回数が多くなっている。

次いで、レンジの大きなアイテムは年齢で、年齢が高いほど違反が少なくなっている。次いで経験年数で、経験が長いほど違反が少なくなり、次いで運転者群であり、タクシー・ハイヤー、バスの運転者に違反が少なく、トラックおよび送迎用車両の運転者に違反が多い傾向が見られる。

マイカー運転者のカテゴリ数値は0.0001と小さく、ほぼ平均並みと言えよう(これは4-(4)での運転者群の違反者率と類似している)。逆にレンジの小さな項目を見ると「慎重に運転すれば事故は減る」と考えているか否か、「混雑しているから事故は減らない」と考えているか否か、「取締りを強化すれば事故は減る」と考えているか否かなど意識項目が並んでおり、こうした「意識」というものは違反回数とかかわり合いのないことを示している。

またレンジは、それほど大きくはなくとも、運転量と関連しているアイテム(たとえば、都市規模、運転技倆、ヒヤリ体験)は、いずれもカテゴリ数値の上で一定した傾向を示している。たとえば都市規模でいえば、都市規模の小さいほど違反が少なく、30万以上という様に都市規模が大きい場合、違反は多くなっている。

## ②事故経験の有無と運転実態

人身事故の有無と運転実態との関連を分析した結果が図55である。レンジの大きな項目を見ると一番大きいのが運転車種となっているが(0.0553)、これは運転車種無答のサンプルが車の有無で「なし」と回答したサンプルで構成されており、一種の特異な現象が発生したためと考えられる。したがって運転車種と車の有無のレンジが大きいことは、それほど大きな意味を持たないと考えてよい。

次に、大きなレンジを持つアイテムを見ると、違反と同様に年齢となっており、年齢が高くなるほど「事故経験無し」の傾向が見られる。次はヒヤリ体験の有無で、ヒヤリ体験が多いほど「事故経験有り」の傾向が出ている。次いで大きなレンジを持つアイテムが運転者群でトラックおよびタクシー・ハイヤー、バスの運転者に事故が多く、マイカー運転者に少ない傾向がわかる。

レンジが小さい項目としては、違反と同様に意識項目があげられるが、この他に運転経験年数と、都市規模のレンジも小さくなっている。なお違反回数に対するレンジも小さく、また違反が多いほど、事故経験者が多いといった傾向は見られない。

アイテム	カテゴリー	サンプル数	カテゴリー - 数値					レンジ	
			-0.01	-0.005	0.0	0.005	0.01	0.015	0.01
違反回数	0回	1,929							
	1~2回	1,930							
	3回以上	1,929							
年齢	24才以下	1,108	-0.0066						
	25~29才	947	-0.0039			0.0015		0.0128	
	30~39才	1,946				0.0034			
	40~49才	1,126				0.0062			
	50才以上	661				0.0051			
運転者群	タクシー・ハイヤー	135							
	トラック	659	-0.0020						
	送迎用車	286	-0.0016						
	自動車	343				0.0010		0.0071	
	マイカーその他	3,771				0.0001			
経験年数	3年未満	858	-0.0066						
	3~5年	439	-0.0049						
	5~10年	1,499				0.0002		0.0076	
	10~15年	1,365				0.0009			
	15年以上	1,627				0.0028			
運転頻度	毎日	4,458		-0.0018					
	週2~3日	819				0.0034			
	月1~4日	382					0.0085	0.0157	
	年に数回	129							
走行距離	1,000km未満	140					0.0089		
	1,000~5,000km	1,151					0.0074	0.0200	
	5,000~10,000km	1,081					0.0064		
	10,000~30,000km	2,560	-0.0111	-0.0028					
	30,000km以上	856							
運転目的	業務	2,862		-0.0029					
	通勤・通学	1,763				0.0039			
	買い物	168				0.0037			
	自分のレジャー	677				0.0004		0.0068	
	家族のレジャーその他	185				0.0020			
混雑しているから事故は防げない	そう思う	1,735		-0.0014				0.0019	
	思わない	4,053				0.0006			
取締りを強化すれば事故は減る	そう思う	3,326				0.0013		0.0030	
	思わない	2,462		-0.0017					
慎重に運転すれば事故は減る	そう思う	5,385				0.0000		0.0001	
	思わない	403				0.0001			
ヒヤリ体験	ひんぱん	178		-0.0035					
	時々	3,876		-0.0008				0.0039	
	一度位	1,586				0.0022			
	全くない	148				0.0023			
車の有無	専用	4,097		-0.0013					
	共用	1,161				0.0026		0.0061	
	なし	530				0.0047			
運転車種	乗用車	3,606		-0.0003					
	ライトバン	359				0.0008			
	ワゴン	190					0.0059		
	トラック	346				0.0030		0.0122	
	自動二輪	150		-0.0038					
	原付	479		-0.0007					
	その他	7					0.0084		
運転技術	人に比べて上手	821		-0.0039					
	並	4,642				0.0005		0.0066	
	人に比べて下手	325				0.0027			
運転継続意志	つづける	4,791				0.0002			
	できればたくない	626		-0.0006				0.0036	
	いずれやめる	184		-0.0033					
	わからない	187		-0.0007					
都市	5万未満	1,071				0.0040			
	10万未満	780				0.0014		0.0061	
	30万未満	1,305				0.0001			
	30万以上	2,632		-0.0021					

平均: Group1 (違反無し) 0.0140(1929サンプル) 相関比=0.4559

Group2 (違反1~2回) 0.0069(1930サンプル)

Group3 (違反3回以上) -0.0007(1929サンプル)

図54 数量化Ⅱ類による分析結果(外的基準:事故の有無 サンプル:男性)

アイテム	カテゴリー	サンプル数	カテゴリー数値				レンジ		
			-0.04	-0.02	0.0	0.02	0.04	0.02	0.04
違反回数	0回	672				0.0029			
	1~2回	570		-0.0035				0.0064	
	3回以上	180				0.0002			
年令	24才以下	318		-0.0229					
	25~29才	233				0.0014			
	30~39才	461				0.0040		0.0382	
	40~49才	243				0.0104			
	50才以上	167				0.0153			
運転者群	タクシー	54		-0.0147					
	トラック	168		-0.0235					
	送迎用車	84				-0.0046		0.0299	
	自動車	86				-0.0038			
	バイク	893					0.0064		
	その他	137				-0.0022			
経験年数	3年未満	234		-0.0012					
	3~5年	133		-0.0008					
	5~10年	359				0.0004		0.0026	
	10~15年	319		-0.0009					
	15年以上	377				0.0014			
運転頻度	毎日	1,115		-0.0023					
	週2~3日	195				0.0081		0.0289	
	月1~4日	80				0.0013			
	年に数回	32					0.0266		
走行距離	1,000km未満	27					0.0139		
	1,000~5,000km	297					0.0047		
	5,000~10,000km	277					0.0061		0.0211
	10,000~30,000km	616		-0.0032					
	30,000km以上	205		-0.0072					
運転目的	業務	699				0.0002			
	通勤・通学	444		-0.0114			0.0046		0.0085
	自分のレジャー	40				-0.0005			
	家族のレジャー	163					0.0071		
	その他	44					0.0019		
混雑しているから事故は防げない	そう思う	446				0.0006		0.0009	
	思わない	976		-0.0003					
取締りを強化すれば事故は減る	そう思う	828				0.0010		0.0023	
	思わない	594		-0.0013					
慎重に運転すれば事故は減る	そう思う	1,319				0.0005		0.0074	
	思わない	103		-0.0069					
ヒヤリ体験	ひんぱん	58		-0.0059					
	時々	985		-0.0056				0.0345	
	一度位	351					0.0145		
	全くない	28					0.0286		
車の有無	専用	1,027				0.0029			
	共用	265				0.0049		0.0376	
	なし	130		-0.0327					
運転車種	乗用車	872		-0.0051					
	ライトバン	78		-0.0185					
	ゴキウ	60		-0.0136					0.0553
	トラック	97				0.0017			
	自動二輪	39		-0.0050					
	原付	120					0.0094		
	その他	4					0.0067	0.0367	
無回答	152								
運転技術	人に比べて上手	178					0.0126		
	並	1,151		-0.0014				0.0194	
	人に比べて下手	93		-0.0067					
運転継続意志	つづける	1,177				0.0015			
	できればたくない	158		-0.0055					0.0256
	いずれやめる	38					0.0043		
	わからない	49		-0.0213					
都市	5万未満	271				0.0017			
	10万未満	199				0.0021			
	30万未満	320		-0.0005				0.0032	
	30万以上	632		-0.0012					

平均：Group1（事故有）0.0039(711サンプル)  
Group2（無）0.0246(711サンプル)

相関比=0.3911

図55 数量化Ⅱ類による分析結果(外的基準:違反回数 サンプル:男性)



## 第5章 考察

### 5-1 サンプルの特性

運転者群別ではマイカー運転者が男性の場合27,301人中17,200人と全体の63パーセントを占めるが、この割合は表10の警察庁運転免許課のサンプル調査にほぼ対応している。また年齢構成についても、図56に示すように免許保有者の全国統計資料にほぼ対応しており、これと大きなずれはないと考えられる。

### 5-2 群別にみる特性

本調査における収穫の一つは、平均的なマイカーの運転者像を明らかにすることができた点である。男性は運転経験が10年、年間走行距離が1万km、女性はいずれも男性の約半分で運転経験が5年、年間走行距離が4千kmでこれを一つの標準として考えてよいと思われる。

また、ペーパードライバーが全体に占める割合は7.3パーセントであるが、男女別で見ると男性の3.2パーセントに対して女性では17.8パーセントと女性は男性に比較して約5倍多いことが明らかとなった。これらの運転者が将来の運転の可能性に対して否定的な回答

をしている点を考慮すると、少なくともこの7.3パーセントという割合は一つの基準として考えてよいのではないかと思われる。

問題点は運転者群の分類に際し兼業運転者群の定義が不明確であったところから、一部回答者に混乱が生じ、本来マイカー運転者群に属する原付・二輪運転者（仕事の必要から運転している者を除く）が相当数含まれており、群としての特性を不明瞭にしている点である。

表10 運転者群の構成

運転者群	免許課調査	群別調査 (男女合計)
職業ドライバー	5.4%	13.6%
オーナードライバー (マイカー)	60.2	64.8
職業ドライバー兼 オーナードライバー	17.3	—
ペーパードライバー	10.7	7.3
その他	6.3	14.3
計	28,900 (100)	37,895 (100)

(注) 免許課調査の資料は、昭和53年の「自動車運転者の実態及び更新時講習等に関する意識調査」から引用した。

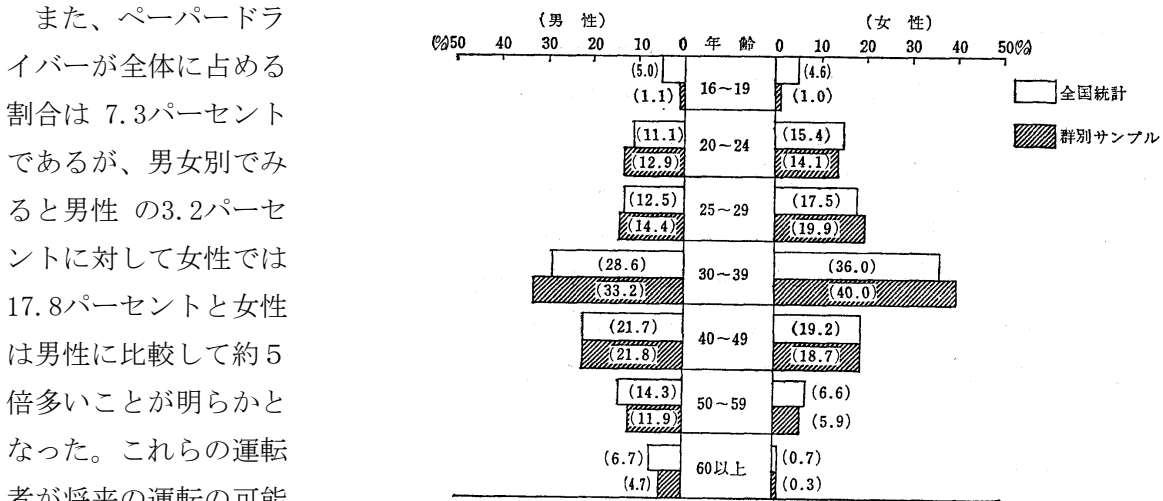


図56 運転免許保有者と群別サンプルの年齢別構成の比較

### 5-3 職業運転者の意識

交通事故防止に対する意識は、運転者群の間に顕著な差異はみられない。ただ、比較的事故や違反の少い（路線バス運転者の事故は若干多いが）バス運転者が「危険な違反に対する警察の取締りの強化」によって交通事故防止が可能であるとする点、及び「これだけ混雑してきたら事故は防ぎようがない」という意見に否定的な回答が多く、交通事故防止に対する積極的な姿勢のみられる点は注目できる。

同様に、違反が少なく事故も皆無の緊急車両運転者は、「人や自転車の飛び出し」に対する不安感が強く、交通事故防止に対する意識も悲観的であり、バス運転者とは対照的な姿を示しており、交通場面でのストレスの多いことを感じさせるものがある。

### 5-4 運転者のマナー

運転マナーの悪さについては、二輪が四輪全体から一様に指摘されており、ことにハイヤー・タクシー、バス、大型車両の運転者に顕著である。これは、小まわりのきく二輪車の特性に起因するもので、行動予測の困難な点が不安感を形成し、悪い評価を与えたものと考えられる。

### 5-5 車歴にみる特性

車歴（マイカーの乗りかわり）と事故、違反の関連について分析した結果、今後の安全教育を進める上で検討すべき事項が指摘された。

「原付」単独型は、事故や違反がきわめて低率であるが、二輪から四輪への移行型と四輪・二輪併用型は、他の車歴に比較して事故や違反が若干多くなっている。この原因については、今後詳細な検討を加えることが必要であると考えるが、車歴と事故に対する不安感と関連させて考察すると、四輪体験者が比較的「人や自転車の飛び出し」に注意をはらっているのに対して、二輪体験者は、不安定で無防備な二輪車の特性から「他車」に対する不安感が強く、こうした運転上の不安感の違いが、四輪車を運転したときの意識のきりかえが出来ず、不安全な行動を生みやすくするのではないかと考えられる。ともあれ、安全教育の上からは今までの車歴や現在運転している車種によって指導の重点を考慮することも肝要であると思われる。

### 5-6 事故と違反

違反や事故は運転頻度や走行距離と密接に関連しており、運転の機会が多い者ほど事故・違反は増加する傾向が確かめられた。その結果、単純に事故率や違反者率を算出するとどうしてもタクシー・バス、トラック等の専門運転者が高率となってしまう。従って、違反や事故の多寡を議論する場合は、走行距離で基準化した値を用いることが妥当であると考えられる。本調査では、回答者の申告による走行距離数を用いて算出したが、その結果、専門運転者よりもむしろ兼業運転者やマイカー運転者が、事故・違反とも高くなることを示すことがわかった。しかも、従来、事故や違反の絶対数が少ないため男性に準じて論じられていた女性運転者は、男性のそれを若干

上まわり、走行距離が少ないわりには違反や事故の多いことが確認された。

以上の点から、職業運転者に対する安全指導は勿論大切であるが、二輪や原付運転者の多くが含まれている兼業運転者やマイカー、なかでも女性運転者に対する安全対策がとりわけ重要であると考えられる。

次に運転経験年数との関連をみると、確かに経験年数の浅いグループ（とくに3～4年）に若年層が多く占めており、これらがグループ全体の率を引き上げているのも事実である。そして、当然ながら運転経験の豊かなグループは年齢的にも高く、社会的地位などが事故や違反の歯止めの役割をなし、その率も低い傾向を示していると考えられる。しかし、一方運転経験の長い者はヒヤリ体験時の責任度にみられるように、他罰的傾向が強くこれが事故の潜在的要因となる危険性があるため、「初心に帰る」再教育の必要があるといえる。

## 5-7 地域差

本調査の対象県は都市規模の大きさを考慮して選定したが、都市規模の大小によって運転実態及び事故・違反に顕著な違いがみられた。運転実態については、都市規模の大きい県ほど運転頻度が低く、マイカーの保有台数も少なく、ペーパードライバーの割合が高いことを併せて考察すると、都市化に伴う公共輸送システムの充実が、車依存から解放しているといえる。そしていわゆる休日ドライバーが多い特徴からみて、買物やレジャー等、仕事から切り離された全く私的な目的による車の使われ方が多いと考えられる。一方、都市規模の小さい県ほど車は生活上の必需品としての機能を有しており、ここに車に対する意識のあり方も当然異ってくるのではないかと推察される。

一方、違反については顕著な差異がみられるが、これは交通違反の取締りの重点のとり方によっても大きく左右されるものであるので深く分析することは避けたい。

しかし、事故の地域差について論ずることは問題がないように思われる。単純に事故率だけを見ると徳島と広島の高いが、今回調査した事故のほとんどが自家用車両によって占められている点を考慮すると、福井、旭川、広島徳島など比較的都市規模の小さいところで、自家用乗用車による事故が多いといえる。また、東京、神奈川、大阪など都市規模の大きいところでは二輪車による事故が多いことから、それぞれの県の事故実態に対応した安全対策を考えることが重要であると考えられる。

## 第6章 結 論

1. 免許人口の増加とともに複雑多様化している運転者を群別にみた場合、それぞれの運転者群の間に運転の実態、事故・違反の発生等において顕著な違いがみられる。従って今後の運転者教育の推進にあっては、それぞれの群別に対応した教育内容の検討とその実施が重要であると思われる。
2. 都市規模の大きさによって運転頻度、ペーパードライバーの割合、運転者のマナーの評価、事故・違反の発生等運転の実態に地域差がみられ、一律の安全対策では効果を期待することは困難であると考えられる。それぞれの県の特性、地域差を考慮した運転者教育の内容の検討とその実施が必要であると思われる。
3. 車歴の違いが事故や違反の発生、事故の不安感等意識面においても差異を生じており、運転者教育に際しては車歴や現在運転している車種等を考慮して実施することが必要であると思われる。
4. 従来から指摘されている様に、事故、違反にもっとも敏感な要因は年齢であることが今回再確認された。すなわち、若い年齢層において、事故・違反の発生する割合が高く、ことに、これが免許取得後数年といった群に多いことは、今後の再教育のあり方に十分な配慮を要する問題といえよう。

附表1 調査対象者の構成

年齢 \ 性別	男 性	女 性	合 計
～ 19	294 (1.1)	105 (1.0)	399 (1.0)
20 ～ 24	3,565 (12.9)	1,517 (14.1)	5,082 (13.3)
25 ～ 29	3,980 (14.4)	2,143 (19.9)	6,123 (16.0)
30 ～ 39	9,167 (33.2)	4,309 (40.0)	13,476 (35.1)
40 ～ 49	6,015 (21.8)	2,015 (18.7)	8,030 (20.9)
50 ～ 59	3,269 (11.9)	635 (5.9)	3,904 (10.2)
60 ～	1,296 (4.7)	36 (0.3)	1,332 (3.5)
計	27,586 (100)	10,760 (100)	38,346 (100)

附表2 都道府県別構成

性別 年齢	男									女									合計				
	性									性													
	~19	20~24	25~29	30~39	40~49	50~59	60~	計	~19	20~24	25~29	30~39	40~49	50~59	60~	計							
都道府県別																							
北海道旭川方面	7 (0.9)	93 (11.7)	103 (12.9)	226 (28.4)	200 (25.1)	119 (14.9)	48 (6.0)	798 (100)	0 (0.0)	29 (13.9)	43 (20.6)	84 (40.2)	36 (17.2)	17 (8.1)	0 (0.0)	209 (100)							
岩手県	9 (0.4)	277 (13.4)	315 (15.2)	566 (27.4)	459 (22.2)	322 (15.6)	118 (5.7)	2,066 (100)	2 (0.2)	112 (13.4)	192 (22.9)	318 (38.0)	178 (21.3)	34 (4.1)	1 (0.1)	837 (100)							
東京都	39 (1.0)	637 (16.0)	576 (14.5)	1,258 (31.7)	869 (21.9)	446 (11.2)	145 (3.7)	3,970 (100)	14 (1.0)	236 (16.0)	274 (18.6)	541 (36.7)	287 (19.5)	114 (7.7)	7 (0.5)	1,473 (100)							
長野県	30 (1.6)	199 (10.7)	255 (13.7)	611 (32.9)	346 (18.6)	250 (13.5)	167 (9.0)	1,858 (100)	15 (1.3)	139 (12.4)	216 (19.3)	448 (40.1)	208 (18.6)	86 (7.7)	5 (0.4)	1,117 (100)							
神奈川県	58 (1.4)	624 (14.7)	692 (16.3)	1,499 (35.4)	896 (21.2)	374 (8.8)	91 (2.1)	4,234 (100)	5 (0.3)	182 (12.4)	280 (19.1)	652 (44.4)	284 (19.3)	63 (4.3)	2 (0.1)	1,468 (100)							
福井県	2 (0.3)	105 (17.7)	94 (15.8)	176 (29.6)	90 (15.2)	82 (13.8)	45 (7.6)	594 (100)	0 (0.0)	79 (18.6)	81 (19.1)	162 (38.2)	75 (17.7)	26 (6.1)	1 (0.2)	424 (100)							
大阪府	55 (1.3)	504 (11.5)	599 (13.7)	1,560 (35.6)	1,065 (24.3)	442 (10.1)	155 (3.5)	4,380 (100)	23 (1.9)	151 (12.5)	243 (20.1)	517 (42.8)	213 (17.6)	55 (4.6)	6 (0.5)	1,208 (100)							
島根県	0 (0.0)	72 (11.0)	92 (14.0)	204 (31.1)	156 (23.8)	98 (14.9)	34 (5.2)	656 (100)	1 (0.3)	48 (16.5)	59 (20.3)	117 (40.2)	41 (14.1)	22 (7.6)	3 (1.0)	291 (100)							
広島県	66 (1.5)	472 (11.0)	577 (13.4)	1,575 (36.6)	930 (21.6)	497 (11.6)	185 (4.3)	4,302 (100)	36 (2.3)	232 (14.8)	284 (18.1)	642 (40.9)	285 (18.2)	86 (5.5)	3 (0.2)	1,568 (100)							
徳島県	13 (1.1)	130 (11.5)	124 (10.9)	342 (30.2)	225 (19.8)	198 (17.5)	102 (9.0)	1,134 (100)	7 (0.9)	105 (14.2)	147 (19.9)	262 (35.5)	162 (22.0)	51 (6.9)	3 (0.4)	707 (100)							
長崎県	12 (0.6)	286 (13.3)	335 (15.5)	680 (31.5)	452 (21.0)	261 (12.1)	131 (6.1)	2,157 (100)	0 (0.0)	120 (14.6)	192 (23.3)	323 (39.2)	137 (16.6)	49 (5.9)	3 (0.4)	824 (100)							
沖縄県	3 (0.2)	162 (12.6)	214 (16.6)	442 (34.3)	285 (22.1)	142 (11.0)	42 (3.3)	1,290 (100)	2 (0.4)	83 (14.9)	126 (22.6)	233 (41.8)	94 (16.8)	19 (3.4)	1 (0.2)	558 (100)							
合計	294 (1.1)	3,561 (13.0)	3,976 (14.5)	9,139 (33.3)	5,973 (21.8)	3,231 (11.8)	1,263 (4.6)	27,437 (100)	105 (1.0)	1,516 (14.1)	2,137 (19.9)	4,299 (40.1)	2,000 (18.7)	622 (5.8)	35 (0.3)	10,714 (100)							

(単位) 県別コード不明 195人

附表3 運転者群別構成

性別 運転者群別	男						女						合計	群別構成比				
	性						性											
	年齢	~19	20~24	25~29	30~39	40~49	50~59	60~	計	~19	20~24	25~29			30~39	40~49	50~59	60~
ハイヤー		7 (10.9)	3 (4.7)	19 (30.0)	20 (31.3)	11 (17.2)	4 (6.3)	64 (100)				1					1	64 0.2
タクシ-		6 (1.5)	20 (5.1)	161 (41.0)	157 (40.0)	42 (10.7)	7 (17.8)	393 (100)		1		2					3	393 1.0
観光バス		1 (2.4)	4 (9.5)	13 (31.0)	19 (45.2)	5 (11.9)		42 (100)									0	42 0.1
路線バス		2 (1.7)	3 (2.0)	61 (50.4)	52 (43.0)	3 (2.5)		121 (100)									0	121 0.3
大型トラック		17 (4.8)	41 (4.1)	165 (46.9)	108 (30.7)	18 (5.1)	3 (0.9)	352 (100)				2					2	352 0.9
小型トラック		198 (9.3)	221 (10.3)	789 (36.9)	578 (27.0)	278 (13.0)	75 (3.5)	2,139 (100)		1	8	24	28	12			73	2,139 5.6
特殊車両		38 (13.7)	52 (18.7)	102 (36.7)	67 (24.1)	18 (6.5)	1 (0.4)	278 (100)					1				1	278 0.7
緊急車両		1 (1.1)	15 (16.9)	20 (22.5)	36 (40.4)	14 (15.7)	3 (3.4)	89 (100)			2						3	89 0.2
送迎用車両		131 (9.3)	133 (9.5)	411 (29.3)	396 (28.2)	244 (17.4)	88 (6.3)	1,403 (100)		19 (5.8)	43 (13.1)	126 (38.5)	100 (30.6)	39 (11.9)			327 (100)	1,730 4.6
兼業運転者		54 (3.1)	149 (8.7)	221 (12.9)	368 (21.4)	333 (19.4)	236 (13.8)	1,716 (100)		13 (2.3)	55 (9.8)	261 (35.7)	183 (32.5)	75 (13.3)	6 (1.1)		563 (100)	2,279 6.0
マイカー		209 (1.2)	2,660 (15.5)	5,793 (16.1)	3,323 (19.3)	1,813 (10.5)	638 (3.7)	17,200 (100)		79 (1.1)	1,217 (16.5)	2,919 (39.6)	1,202 (16.3)	347 (4.7)	17 (2.3)		7,365 (100)	24,565 64.8
その他		3 (0.1)	237 (9.0)	339 (12.9)	918 (34.8)	674 (12.1)	146 (5.5)	2,637 (100)		2 (0.4)	45 (10.3)	168 (38.3)	117 (26.7)	44 (10.0)	5 (1.1)		439 (100)	3,076 8.1
ペーパードライバー		5 (2.7)	20 (10.9)	28 (15.2)	46 (25.0)	29 (15.8)	9 (4.9)	184 (100)		6 (0.9)	76 (11.5)	122 (42.7)	150 (22.7)	23 (3.5)	2 (0.3)		661 (100)	845 2.2
準ペーパードライバー		14 (2.0)	49 (7.2)	95 (13.9)	215 (31.5)	105 (15.4)	51 (7.5)	633 (100)		3 (0.2)	115 (9.3)	260 (44.6)	220 (44.6)	84 (6.8)	4 (0.3)		1,239 (100)	1,922 5.1
合計		286 (1.0)	3,530 (12.9)	9,097 (14.4)	5,964 (33.3)	3,222 (11.8)	1,258 (4.6)	27,301 (100)		103 (0.9)	1,502 (14.2)	2,122 (20.0)	4,249 (40.1)	1,972 (18.6)	612 (5.8)	34 (0.3)	10,594 (100)	37,895 100

専業運転者

(注) 1. 太線ワク部分の女性サンプル(83人)と運転者群別コード不明(386人)は削除

附表4 職業別構成

性別 職業	男						女						合計			
	性						性									
	年齢	19	20~24	25~29	30~39	40~49	50~59	60~	計	19	20~24	25~29		30~39	40~49	50~59
公務員	16 (0.6)	256 (10.2)	405 (16.1)	841 (33.5)	589 (23.5)	365 (14.5)	37 (1.5)	2,509 (100)	2 (0.4)	56 (11.7)	110 (23.0)	197 (41.1)	95 (19.8)	19 (4.0)	0 (0.0)	479 (100)
教職員	0 (0.0)	38 (4.9)	124 (16.0)	231 (29.8)	177 (22.8)	186 (24.0)	19 (2.5)	775 (100)	0 (0.0)	92 (20.0)	137 (29.8)	143 (31.1)	61 (13.2)	27 (5.9)	0 (0.0)	460 (100)
自営業	5 (0.2)	107 (3.4)	251 (7.9)	1,108 (34.9)	946 (29.8)	529 (16.6)	231 (7.3)	3,177 (100)	0 (0.0)	14 (2.6)	50 (9.1)	240 (43.8)	175 (31.9)	66 (12.0)	3 (0.5)	548 (100)
農林・漁業	1 (0.1)	58 (4.4)	71 (5.4)	216 (16.3)	308 (23.3)	402 (30.4)	288 (20.2)	1,324 (100)	0 (0.0)	2 (0.9)	20 (8.9)	74 (33.0)	92 (41.1)	34 (15.2)	2 (0.9)	224 (100)
商・工・サ ービス業	25 (0.2)	1,438 (13.7)	1,923 (18.4)	3,900 (37.3)	2,129 (20.4)	844 (8.1)	201 (1.9)	10,460 (100)	32 (1.8)	528 (30.4)	342 (19.7)	533 (30.7)	231 (13.3)	67 (3.9)	3 (0.2)	1,736 (100)
運輸業	1 (0.1)	139 (9.3)	164 (11.0)	608 (40.7)	485 (29.1)	134 (9.0)	14 (0.9)	1,495 (100)	1 (3.7)	3 (11.1)	5 (18.5)	10 (37.0)	5 (18.5)	3 (11.1)	0 (0.0)	27 (100)
建設業	14 (0.5)	341 (12.2)	447 (16.1)	1,039 (37.3)	612 (22.0)	277 (10.0)	54 (1.9)	2,784 (100)	0 (0.0)	11 (19.3)	12 (21.1)	21 (36.8)	10 (17.5)	3 (5.3)	0 (0.0)	57 (100)
自由業	1 (0.1)	52 (6.8)	106 (13.9)	248 (32.5)	179 (23.5)	112 (14.7)	64 (8.4)	762 (100)	2 (1.2)	22 (12.9)	33 (19.4)	62 (36.5)	35 (20.6)	14 (8.2)	2 (1.2)	170 (100)
学生	206 (18.7)	816 (74.2)	68 (6.2)	6 (0.5)	2 (0.2)	2 (0.2)	0 (0.0)	1,100 (100)	51 (22.1)	168 (72.7)	10 (4.3)	2 (0.9)	0 (0.0)	0 (0.0)	0 (0.0)	231 (100)
主婦									2 (0.0)	209 (3.9)	1,063 (19.8)	2,671 (49.7)	1,099 (20.4)	313 (5.8)	18 (6.3)	5,375 (100)
その他	16 (0.7)	261 (11.1)	360 (15.4)	875 (36.6)	504 (21.5)	251 (10.7)	94 (4.0)	2,343 (100)	12 (1.2)	323 (31.5)	247 (24.1)	273 (26.6)	139 (13.5)	31 (3.0)	1 (0.1)	1,026 (100)
無職	9 (1.5)	51 (8.8)	48 (8.2)	77 (13.2)	46 (7.9)	98 (16.8)	253 (43.5)	582 (100)	3 (0.9)	85 (26.2)	107 (32.9)	65 (20.0)	37 (11.4)	23 (7.1)	5 (1.5)	325 (100)
合計	294 (1.1)	3,557 (13.0)	3,967 (14.5)	9,131 (33.4)	5,927 (21.7)	3,200 (11.7)	1,235 (4.5)	27,311 (100)	105 (1.0)	1,513 (14.2)	2,136 (20.0)	4,291 (40.3)	1,979 (18.6)	600 (5.6)	34 (0.3)	10,658 (100)



附表5 都道府県別運転者群別構成

性別 運転者 群別 都道府県別	男										女					合 計
	性										性					
	ハイヤー タクシー	バス	トラック	特殊車両	緊急車両	送迎用 車両	兼業運 転者	マイカー	その他	計	送迎用 車両	兼業運 転者	マイカー	その他	計	
北海道旭川方面	13 (1.7)	3 (0.4)	61 (7.9)	16 (2.1)	1 (0.1)	57 (7.4)	72 (9.3)	417 (53.9)	134 (17.3)	774 (100)	20 (11.1)	7 (3.9)	129 (71.7)	24 (13.3)	180 (100)	
岩手県	15 (0.8)	15 (0.8)	217 (10.9)	35 (1.8)	8 (0.4)	175 (8.8)	267 (13.4)	1,063 (53.5)	193 (9.7)	1,988 (100)	53 (7.3)	78 (10.8)	523 (72.4)	68 (9.4)	722 (100)	
東京都	79 (2.1)	18 (0.5)	325 (8.7)	23 (0.6)	14 (0.4)	147 (3.9)	165 (4.4)	2,545 (68.1)	420 (11.2)	3,736 (100)	26 (2.5)	23 (2.2)	966 (91.5)	41 (3.9)	1,066 (100)	
長野県	8 (0.4)	5 (0.3)	140 (7.7)	20 (1.1)	3 (0.2)	66 (3.6)	176 (9.7)	1,148 (63.5)	243 (13.4)	1,809 (100)	20 (2.0)	99 (9.9)	809 (81.0)	71 (7.1)	999 (100)	
神奈川県	51 (1.3)	38 (1.0)	324 (8.3)	21 (0.5)	16 (0.4)	210 (5.3)	166 (4.2)	2,790 (71.0)	311 (7.9)	3,927 (100)	56 (5.2)	57 (5.3)	942 (87.2)	25 (2.3)	1,080 (100)	
福井県	7 (1.2)	0 (0.0)	59 (10.0)	9 (1.5)	2 (0.3)	23 (3.9)	91 (15.4)	363 (61.5)	36 (6.1)	590 (100)	3 (0.8)	20 (5.3)	341 (90.0)	15 (4.0)	379 (100)	
大阪府	68 (1.6)	24 (0.6)	508 (12.2)	32 (0.8)	13 (0.3)	231 (5.6)	201 (4.8)	2,526 (60.6)	558 (13.4)	4,161 (100)	17 (1.9)	76 (8.5)	766 (85.9)	33 (3.7)	892 (100)	
島根県	7 (1.1)	4 (0.6)	65 (10.0)	9 (1.4)	2 (0.3)	34 (5.2)	56 (8.6)	422 (65.0)	50 (7.7)	649 (100)	10 (3.9)	16 (6.2)	223 (86.8)	8 (3.1)	257 (100)	
広島県	78 (1.9)	17 (0.4)	343 (8.2)	34 (0.8)	11 (0.3)	166 (4.0)	173 (4.1)	3,091 (74.0)	265 (6.3)	4,178 (100)	37 (3.0)	76 (6.1)	1,093 (87.8)	39 (3.1)	1,245 (100)	
徳島県	9 (0.8)	3 (0.3)	100 (9.0)	16 (1.4)	2 (0.2)	60 (5.4)	104 (9.3)	759 (68.1)	62 (5.6)	1,115 (100)	22 (3.3)	50 (7.6)	571 (86.3)	19 (2.9)	662 (100)	
長崎県	51 (2.4)	21 (1.0)	194 (9.2)	32 (1.5)	8 (0.4)	130 (6.2)	190 (9.0)	1,250 (59.4)	229 (10.9)	2,105 (100)	32 (4.6)	44 (6.3)	556 (79.8)	65 (9.3)	697 (100)	
沖縄県	64 (5.0)	13 (1.0)	134 (10.5)	28 (2.2)	9 (0.7)	91 (7.1)	35 (2.7)	781 (61.2)	120 (9.4)	1,275 (100)	30 (6.1)	13 (2.7)	421 (86.3)	24 (4.9)	488 (100)	
小計	450 (1.7)	161 (0.6)	2,470 (9.4)	275 (1.0)	89 (0.3)	1,390 (5.4)	1,696 (6.4)	17,155 (65.2)	2,621 (10.0)	26,307 (100)	326 (3.8)	559 (6.5)	7,340 (84.8)	432 (5.0)	8,657 (100)	
総計	450 (1.3)	161 (0.5)	2,470 (7.1)	275 (0.8)	89 (0.3)	1,716 (4.9)	2,255 (6.4)	24,495 (70.1)	3,053 (8.7)	34,964 (100)	34,964 (100)	34,964 (100)	34,964 (100)	34,964 (100)	34,964 (100)	

附表6 都市規模別・年齢別構成

性別 年齢別 都市規模別		男						合計
		～19	20～24	25～29	30～39	40～49	50～59	
5万未満	42 (0.8)	668 (12.3)	717 (13.2)	1,708 (31.4)	1,156 (21.3)	791 (14.6)	353 (6.5)	5,435 (100)
10万未満	32 (0.8)	516 (13.3)	494 (12.8)	1,289 (33.3)	846 (21.9)	491 (12.7)	200 (5.2)	3,868 (100)
30万未満	66 (1.1)	796 (13.2)	910 (15.0)	2,019 (33.4)	1,312 (21.7)	661 (10.9)	289 (4.8)	6,053 (100)
30万以上	153 (1.3)	1,575 (13.1)	1,846 (15.4)	4,100 (34.2)	2,634 (22.0)	1,275 (10.6)	414 (3.5)	11,997 (100)
合計	293 (1.0)	3,555 (13.0)	3,967 (14.5)	9,116 (33.3)	5,948 (21.7)	3,218 (11.8)	1,256 (4.6)	27,353 (100)
性別 年齢別 都市規模別		女						合計
		～19	20～24	25～29	30～39	40～49	50～59	
5万未満	22 (0.9)	365 (14.6)	515 (20.5)	1,005 (40.0)	442 (17.6)	153 (6.0)	8 (0.3)	2,510 (100)
10万未満	14 (0.8)	231 (13.0)	374 (21.0)	709 (39.9)	340 (19.1)	104 (5.8)	6 (0.3)	1,778 (100)
30万未満	22 (0.8)	348 (14.0)	469 (18.8)	1,012 (40.6)	490 (19.7)	143 (5.7)	9 (0.5)	2,493 (100)
30万以上	47 (1.2)	567 (14.5)	778 (19.9)	1,567 (40.0)	725 (18.5)	219 (5.6)	12 (0.3)	3,915 (100)
合計	105 (1.0)	1,511 (14.1)	2,136 (20.0)	4,293 (40.1)	1,997 (18.7)	619 (5.8)	35 (0.3)	10,690 (100)

附表7 運転者群別の違反者率・事故率

性別	運転者群	人数 (人)	平走 均行 年距 間離 (km)	違 反					事 故			
				違反件数 (件)	違反者数 (人)	違反者率 (%)	三の率 回違反者 以上者 (%)	億当り 人キロ 違反 (人)	事故件数 (件)	事故者数 (人)	事故率 (%)	一口億 台キ 当り事 件 (件)
男	タクシー	393	61,592	426	231	58.8	22.5	954	33	32	8.4	136
	ハイヤー	64	49,651	48	32	50.0	12.5	1,007	2	2	3.1	63
	路線バス	121	31,325	43	36	29.8	2.8	950	8	8	6.6	211
	観光バス	42	62,553	36	22	52.4	13.6	837	0	0	0	0
	大型トラック	352	55,201	437	228	64.8	23.7	1,173	16	16	4.5	82
	小型トラック	2,139	22,593	2,032	1,072	50.1	22.3	2,218	102	98	4.8	211
	危険物輸送 車	44	27,437	54	25	56.8	28.0	2,071	2	2	4.5	166
	ダンプ	194	37,627	224	113	58.2	23.0	1,548	15	13	7.7	205
	ミキサー車	40	41,128	30	15	37.5	26.7	912	1	1	2.5	61
	緊急車両	89	14,444	63	35	39.3	22.9	2,723	0	0	0	0
女	送迎用車両	1,403	14,361	1,157	675	48.1	17.2	3,350	53	52	3.8	263
	兼業運転者	1,716	10,677	1,252	722	42.1	17.5	3,941	52	52	3.0	284
	マイカー 運 転 者	17,200	10,190	12,478	7,539	43.8	16.1	4,301	437	422	2.5	249
	そ の 他	2,637	13,499	2,027	1,148	43.5	20.0	3,225	75	75	2.8	211
	平 均	26,434	13,689	20,307	11,893	45.0	17.5	3,287	796	773	3.0	220
	女	送迎用車両	327	3,781	93	72	22.0	8.3	3,781	5	5	1.5
兼業運転者		563	5,006	112	89	15.8	1.1	5,006	4	4	0.7	225
マイカー 運 転 者		7,365	4,271	1,782	1,378	18.7	5.5	4,271	90	89	1.2	279

\*3回以上の違反者率 = 3回以上の違反者数 / 違反者数 × 100

Card No. 1

							1
①	②	③	④	⑤	⑥	⑦	

## 運転の実態に関するアンケート調査

〔調査についてのお願い〕

このアンケートは、免許証を更新される皆さんの運転の実態を調査して、今後の施策の参考にするために行うものです。したがって、お答えいただいた内容によって皆さんが不利益を受けることはありませんので、ありのままをお答えください。

〔記入上のお願い〕

1. 回答は、あてはまる番号を○印で囲むか、( )内に具体的なご意見をご記入ください。
2. 回答は、質問番号順に記入洩れのないようお願いします。  
なお、質問が途中で枝分れする場合がありますので、指摘した質問に沿ってお願いします。
3. 記入方法等で、わからないことがありましたら、ご遠慮なく係員におたずね下さい。

氏 名			性 別	1 男 2 女	
生年月日	1. 明治		年	月	日
	2. 大正				
		3. 昭和		満年齢	
				歳	
職 業 右欄から一つを 選びその番号を 記入してください			1. 公務員 2. 教職員 3. 自営業 4. 農林・漁業		
			5. 商・工・サービス業 6. 運輸業 7. 建設業 8. 自由業		
		9. 学生 10. 主婦 11. その他 12. 無職			
家 族 構 成 (あなたを含めて何人ですか)				人	子供の有無
				1 あり 2 なし	

⑧～⑮

⑯

⑰

⑱～㉓

㉔～㉕

㉖～㉗

㉘～㉙

㉚

**問1** あなたは、運転者として、次のどれに該当しますか。  
1つだけ○印をつけてください。

1. タクシーの運転者
2. ハイヤーの運転者
3. 路線バスの運転者
4. 観光バスの運転者
5. 大型トラックの運転者
6. 小型トラックの運転者
7. ダンプ車の運転者
8. ミキサー車等の運転者
9. タンクローリ等危険物輸送車両の運転者、
10. 消防車、救急車、パトロールカー等、緊急車両の運転者
11. 送迎用車両(自家用車両)の運転者
12. 自動二輪・原付(業務用車)の運転者
13. マイカー運転者(自動二輪・原付を含む)
14. その他の運転者
15. 全く(ほとんど)運転していない。

①

**問2** あなたの運転経験年数は何年位ですか。  
1つだけ○印をつけてください。

1. 15年以上
2. 10～15年未満
3. 5～10年未満
4. 3～5年未満
5. 1～3年未満
6. 1年未満
7. 運転経験はない

②

問3 あなたの最近1年間の運転頻度は、どれ位ですか。  
1つだけ○印をつけてください。

1. ほとんど毎日
2. 週に2～3日位
3. 月に1～4日位
4. 年に数回位
5. 全く運転していない → 問6へ進んでください。

33

〔「ほとんど毎日」と答えた方だけご記入ください〕

問3-1 あなたは運転が好きですか。それとも嫌いな方ですか。  
1つだけ○印をつけてください。

1. 運転をすることは、非常に好きだ
2. どちらかというと、運転は好きだ
3. 別に好きでも、嫌いでもない
4. どちらかというと、あまり運転したくない
5. できることなら、運転したくない

34

問4 あなたの最近1年間の運転距離はどれ位ですか。  
あなたが乗っているすべての車種について右詰めで記入してください。

- |              |   |  |  |  |  |  |  |  |    |       |
|--------------|---|--|--|--|--|--|--|--|----|-------|
| 1. バス・トラック   | <table border="1" style="display: inline-table; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="width: 20px; height: 20px;"></td> <td style="width: 20px; height: 20px;"></td> <td style="width: 20px; height: 20px;"></td> <td style="width: 20px; height: 20px;"></td> <td style="width: 20px; height: 20px;"></td> <td style="width: 20px; height: 20px;"></td> <td style="width: 20px; height: 20px;"></td> </tr> </table> |  |  |  |  |  |  |  | km | 35～40 |
|              |   |  |  |  |  |  |  |  |    |       |
| 2. ハイヤー・タクシー | <table border="1" style="display: inline-table; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="width: 20px; height: 20px;"></td> <td style="width: 20px; height: 20px;"></td> <td style="width: 20px; height: 20px;"></td> <td style="width: 20px; height: 20px;"></td> <td style="width: 20px; height: 20px;"></td> <td style="width: 20px; height: 20px;"></td> <td style="width: 20px; height: 20px;"></td> </tr> </table> |  |  |  |  |  |  |  | km | 41～46 |
|              |   |  |  |  |  |  |  |  |    |       |
| 3. 自家用乗用車    | <table border="1" style="display: inline-table; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="width: 20px; height: 20px;"></td> <td style="width: 20px; height: 20px;"></td> <td style="width: 20px; height: 20px;"></td> <td style="width: 20px; height: 20px;"></td> <td style="width: 20px; height: 20px;"></td> <td style="width: 20px; height: 20px;"></td> <td style="width: 20px; height: 20px;"></td> </tr> </table> |  |  |  |  |  |  |  | km | 47～52 |
|              |   |  |  |  |  |  |  |  |    |       |
| 4. 二輪・原付     | <table border="1" style="display: inline-table; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="width: 20px; height: 20px;"></td> <td style="width: 20px; height: 20px;"></td> <td style="width: 20px; height: 20px;"></td> <td style="width: 20px; height: 20px;"></td> <td style="width: 20px; height: 20px;"></td> <td style="width: 20px; height: 20px;"></td> <td style="width: 20px; height: 20px;"></td> </tr> </table> |  |  |  |  |  |  |  | km | 53～58 |
|              |   |  |  |  |  |  |  |  |    |       |
| 5. その他の車両    | <table border="1" style="display: inline-table; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="width: 20px; height: 20px;"></td> <td style="width: 20px; height: 20px;"></td> <td style="width: 20px; height: 20px;"></td> <td style="width: 20px; height: 20px;"></td> <td style="width: 20px; height: 20px;"></td> <td style="width: 20px; height: 20px;"></td> <td style="width: 20px; height: 20px;"></td> </tr> </table> |  |  |  |  |  |  |  | km | 59～64 |
|              |   |  |  |  |  |  |  |  |    |       |

問5 あなたは、次のどんな場合に車を運転していますか。

用 途	問5-1 ふだん車を使 っているもの (○印は3つまで)	問5-2 最も使う頻度 の高いもの (○印は1つ)
業 務・仕 事	1	1
通 勤	2	2
通 学	3	3
買 物	4	4
自分自身のレジャー	5	5
家族のレジャー	6	6
家族等の送迎	7	7
訪 問	8	8
その他 ( )	9	9

〔問5-1で「通勤」又は「通学」に○印をつけた方はこ記入ください〕

問5-3 駐車場は、どのように確保していますか。

1つだけ○印をつけてください

1. 会社、事業所等所有の駐車場を利用している
2. 会社、事業所等が借りあげている民間駐車場を利用している
3. 会社、事業所等の近くの有料駐車場を個人で利用又は借りている
4. 最寄りの駅附近の有料駐車場を個人で利用又は借りている
5. 親せき、知人、友人宅等に駐車している
6. 適当な空地に駐車している
7. 仕方がないので路上に駐車している
8. その他(具体的に )

65 ~ 73

74

75

Card No. 2

							2
①	②	③	④	⑤	⑥	⑦	

問6 あなたのお宅ではマイカー(原付以上)をおもちですか。

1. 自己専用車をもっている
2. 家族共用の車をもっている
3. もっていない → 問7へ進んでください。

⑧

〔「自己専用車」、「家族共用車」を持っていると答えた方だけご記入ください〕

問6-1 それは次のどれですか、持っているものについて車種別にその台数をご記入ください。

問6-2 また、あなたが主として運転している車種1つに○印をつけてください。

車種別	問6-1 台数 (台)	問6-2 あなたが主に運転 している車種 (○印は1つ)
1. 乗用車		1
2. ライトバン		2
3. ルートバン(ワゴン)		3
4. トラック		4
5. 自動二輪		5
6. 原付		6
7. その他( )		7

⑨～⑮

⑯

問6-3 あなたは、今までにどんな車を運転されてきましたか。

1つだけ○印をつけてください

(ただし、会社等における業務用の車両は除きます)

1. 最初から原付だけを運転している
2. 最初から自動二輪だけを運転している
3. 最初から四輪だけを運転している
4. 自動二輪(原付を含む)から四輪に乗りかえた
5. 四輪から自動二輪(原付を含む)に乗りかえた
6. 最初から四輪と自動二輪(原付を含む)の両方を運転している
7. その他(具体的に )

⑰



問7 あなたは、次の意見にどう思いますか。

該当するところに○印をつけてください

1. これだけ交通が混雑してきたら交通事故は防ぎようがない。
2. 一人一人が気をつけても悪いドライバーがいるからどうしようもない
3. 警察が危険な違反をもっと取締れば事故は減る
4. 一人一人が慎重に運転すれば事故は減る
5. 皆が道路環境と無関係にスピードを出しすぎるから事故は減らない

そう思う      そうは思わない

1	2
---	---

⑱

1	2
---	---

⑲

1	2
---	---

⑳

1	2
---	---

㉑

1	2
---	---

㉒

問8 あなたが、いつも運転している道路で交通事故にあいほしないかと不安に思うことがありますか。

1つだけ○印をつけてください

1. 人や自転車がとびだしてくるかも知れない
2. 他の車がぶつかってくるかも知れない
3. 人や自転車にぶつけるかも知れない
4. 他の車にぶつけるかも知れない
5. なんとなく不安になることがある
6. 不安は感じない

㉓

問9 あなたは今までに運転していて、ヒヤッとしたり、交通事故寸前の体験をおもちになったことがありますか。

1. ひんぱんにあった
2. 時々あった
3. 1度位あったように思う
4. 全く(ほとんど)なかった

〔「ひんぱんにあった」、「時々あった」と答えた方だけご記入ください〕

問9-1 その時は、だいたいどちらが悪かったですか。

1. どちらかという自分の方が悪かった
2. 同じ位だった
3. どちらかという相手の方が悪かった

問10 あなたは、自分の運転技倆をどのように評価していますか

1. 人に比べて上手な方だ
2. 人並だと思ふ
3. 人に比べてへたな方だ

問11 あなたは、これから先も車の運転をつづけますか。

1. 運転をつづける
2. できれば運転したくない
3. いずれ運転をやめるつもりでいる
4. わからない

24

25

26

27

〔「できれば運転したくない」「いずれ運転をやめるつもりでいる」と答えた方  
だけご記入ください。〕

問11-1 その理由は何ですか。

主なもの1つだけ○印をつけてください

1. 燃費が負担になったので
2. 維持費(点検、整備、税金等)が高つくので
3. 交通事故が不安なので
4. 車の運転は疲れるので
5. 車を運転する必要がなくなったので
6. 駐車場がないので
7. 年齢的に限界を感じたので
8. 公共輸送機関ができたので
9. 道路が混雑するので
10. その他(具体的に )

28

問12 総合的にいって、次の車両の運転者のマナーは悪い方だと思いますか、それとも良い方だと思いますか。マナーの悪い順に順位をつけてください。

順位

マ	イ	カ	ー	
タ	ク	シ	ー	
ト	ラ	ッ	ク	
路	線	バ	ス	
二	輪	車		

29 ~ 33

問13 最後に、あなたが今お住いになっている居住지를附録の都市コード一覧表を参照して、該当するコード番号を左詰めでご記入ください。

--	--	--	--

34 ~ 37

ご協力ありがとうございました。

いつまでも安全運転に心がけ、無事故、無違反の模範的なドライバーになられますよう、心からお祈りします。

附表 都市コード

北海道旭川				312	区	神奈川県				
100	旭川市	市	市	313	区	400	横濱市	市	市	市
101	旭別市	市	市	314	区	401	川崎須賀	市	市	市
102	旭名寄市	市	市	315	区	402	横須賀	市	市	市
103	旭稚内市	市	市	316	区	403	平塚倉	市	市	市
104	旭富良野市	市	市	317	区	404	鎌倉	市	市	市
105	旭深川市	市	市	318	区	405	藤沢	市	市	市
106	旭留萌市	市	市	319	区	406	小田原	市	市	市
107	旭群	市	部	320	区	407	茅ヶ崎	市	市	市
				321	区	408	逗子	市	市	市
				322	区	409	相模原	市	市	市
岩手県				323	市	410	三浦	市	市	市
200	盛岡市	市	市	324	市	411	秦野	市	市	市
201	盛古市	市	市	325	市	412	厚木	市	市	市
202	盛大船渡市	市	市	326	市	413	大和	市	市	市
203	盛水沢市	市	市	327	市	414	伊勢原	市	市	市
204	盛花巻市	市	市	328	市	415	伊海老	市	市	市
205	盛北上市	市	市	329	市	416	海座間	市	市	市
206	盛久慈市	市	市	330	市	417	南足柄	市	市	市
207	盛遠野市	市	市	331	市	418	綾瀬	市	市	市
208	盛一関市	市	市	332	市	419	群	市	市	市
209	盛陸前市	市	市	333	市					
210	盛釜高市	市	市	334	市	長野県				
211	盛釜石市	市	市	335	市	500	長野市	市	市	市
212	盛江刺市	市	市	336	市	501	長松市	市	市	市
213	盛江戸市	市	市	337	市	502	上田	市	市	市
				338	市	503	岡谷	市	市	市
				339	市	504	飯田	市	市	市
東京都				340	市	505	飯田	市	市	市
300	千代田区	区	区	341	市	506	飯田	市	市	市
301	千代田区	区	区	342	市	507	飯田	市	市	市
302	千代田区	区	区	343	市	508	飯田	市	市	市
303	千代田区	区	区	344	市	509	飯田	市	市	市
304	千代田区	区	区	345	市	510	飯田	市	市	市
305	千代田区	区	区	346	市	511	飯田	市	市	市
306	千代田区	区	区	347	市	512	飯田	市	市	市
307	千代田区	区	区	348	市	513	飯田	市	市	市
308	千代田区	区	区	349	市	514	飯田	市	市	市
309	千代田区	区	区			515	飯田	市	市	市
310	千代田区	区	区			516	飯田	市	市	市
311	千代田区	区	区							

517	群	部	728	泉	南	市	長 崎 県			
			729	四	條	巖	1100	長	崎	市
			730	交	野	部	1101	佐	世	保
	福	井	731	群			1102	島	原	市
		県					1103	諫	早	市
600	福	井					1104	大	村	市
601	敦	賀	島 根 県				1105	福	江	市
602	武	生	800	松	江	市	1106	平	戸	市
603	小	浜	801	浜	田	市	1107	松	浦	市
604	大	野	802	出	雲	市	1108	群		部
605	勝	山	803	益	田	市				
606	鯖	江	804	大	田	市	沖 縄 県			
607	群	部	805	安	来	市	1200	那	覇	市
			806	江	津	市	1201	石	川	市
			807	平	田	市	1202	具	志	市
			808	群		部	1203	宜	野	市
							1204	平	良	市
	大	阪	広 島 県				1205	石	垣	市
700	大	阪	900	広	島	市	1206	浦	添	市
701	堺		901	呉		市	1207	名	護	市
702	岸	和	902	竹	原	市	1208	糸	満	市
703	豊	中	903	三	原	市	1209	沖	縄	市
704	池	田	904	尾	道	市	1210	群		部
705	吹	田	905	因	島	市				
706	泉	大	906	福	山	市				
707	高	槻	907	府	中	市				
708	具	塚	908	三	次	市				
709	守	口	909	庄	原	市				
710	枚	方	910	大	竹	市				
711	茨	木	911	東	広	市				
712	八	尾	912	群	島	部				
713	泉	佐					徳 島 県			
714	富	田	1000	徳	島	市	1000	徳	島	市
715	寝	屋	1001	鳴	門	市	1001	鳴	門	市
716	河	内	1002	小	松	市	1002	小	松	市
717	松	原	1003	阿	南	市	1003	阿	南	市
718	大	東	1004	群		部	1004	群		部
719	和	泉								
720	箕	面								
721	柏	原								
722	羽	曳								
723	門	真								
724	長	津								
725	高	石								
726	藤	井								
727	東	大								