

交通違反歴と交通事故歴の 年齢による傾向

矢野 伸 裕*

Age-related Effects on Traffic Violation and Involvement in Collisions

Nobuhiro YANO

This study examined age-related effects on drivers' instances of traffic violation and involvement in collisions through analyzing the police's records from 2001 to 2005 of all licensed drivers (18 and older, $N=78,590,249$). The results showed that the relationship between age and the ratio of the number of drivers who had been primarily responsible for a collision to the licensed population formed a U-shaped curve. Considering drivers who also had a record of traffic violation, it was found that the ratio was higher for younger drivers. However, among drivers without a record of traffic violation, the ratio was higher in older drivers.

key words: traffic violation, collision involvement, age-related effects

問 題

警察官が交通違反を行った運転者を取り締まると、その違反が運転者の交通違反履歴として記録される。交通違反にはさまざまな種類があるが、その記録には、道路におけるルール軽視や不安全運転行動傾向など、広い意味での運転者の日頃の運転ぶりが表れていると言える。交通違反履歴を分析した研究は数少ないが、これまで、交通違反は若齢層や男性で多いこと、指定場所一時停止違反は高齢層でも多くなることなどが示されている（矢野・岡村, 2007）。

交通違反行為を不安全な運転行動傾向の表れと捉えれば交通事故と関連すると考えられるが、実際の交通違反歴と事故歴の関連や傾向の類似性を調べた研究は少ない。そこで本稿では、運転免許保有者の交通違反歴と事故歴に関して年齢による傾向を比較した。なお、本稿で記述する交通違反は交通違反履歴として記録された違反に、また、事故は運転中の人身事故に限定される。

方 法

警察庁保有データに基づき、2005 年末の時点で運転免

Table 1 分析対象となった運転免許保有者数*

年齢層	男	女	合計
18～24 歳	4,016,944	3,328,493	7,345,437
25～29 歳	4,066,918	3,629,790	7,696,708
30～34 歳	4,848,913	4,398,607	9,247,520
35～39 歳	4,352,376	3,947,080	8,299,456
40～44 歳	4,006,565	3,578,922	7,585,487
45～49 歳	3,733,399	3,229,858	6,963,257
50～54 歳	4,105,941	3,319,735	7,425,676
55～59 歳	4,829,948	3,543,370	8,373,318
60～64 歳	3,643,024	2,244,068	5,887,062
65～69 歳	2,987,899	1,378,532	4,366,431
70～74 歳	2,324,600	709,734	3,034,334
75 歳以上	2,062,397	303,136	2,365,533
合計	44,978,924	33,611,325	78,590,249

* 2005 年末時点で運転免許（原付含む）を保有している 18 歳以上のすべての者（免許人口）

許（原付含む）を保有している 18 歳以上のすべての者の過去 5 年間（2001 年 1 月 1 日以降）の違反歴（事故時の違反は除く）と事故歴を分析した。分析対象となった運転免許保有者数（2005 年末時点の免許人口）を Table 1 に示す。本稿では、データ分析の都合上、事故歴については第 1 当事者（事故発生に関して最も過失責任の重い当事者）および第 2 当事者（より過失責任の軽い当事者）として関与した事故に限定し、第 3 当事者以降は省いた。また違反歴については、全体的傾向を見るため、違反の種類を分けず一括して取り扱った。

以上のような分析方法を採ったため、若齢層ほど免許保有期間が 5 年未満の者の比率が高くなり違反歴や事故歴が少なくなる方向にバイアスがかかること、交通暴露度が考慮されておらずいわゆるペーパードライバー（当然違反歴も事故歴もゼロとなる）など年間の走行距離が極端に少ない者も含められていること、違反や事故の悪質性・重大性は考慮していないことに留意する必要がある。

結 果

各年齢層において、過去 5 年間に 1 回以上第 1 当事者として事故に関与したことがある者がその年齢層の免許人口に占める割合を「1 当事者率」、以下同様に、1 回以上第 2 当事者として事故に関与したことがある者（ただし、第 1 当事者としての事故歴はない者）が占める割合を「2 当事者率」、1 回以上の違反歴がある者が占める割合を「違反者率」として、年齢による傾向を比較したものが Figure 1 である。2 当事者率と違反者率が、図縦軸のスケールの違いがあるものの年齢が高くなるほど減少する右下がりの傾向になったのに対し、1 当事者率は若齢層と高齢層で高くなる U 字型の傾向を示した。

Figure 2 は、過去 5 年間に違反歴のない者とある者に分けてそれぞれ年齢層別に 1 当事者率を示したもので

* 科学警察研究所
National Research Institute of Police Science

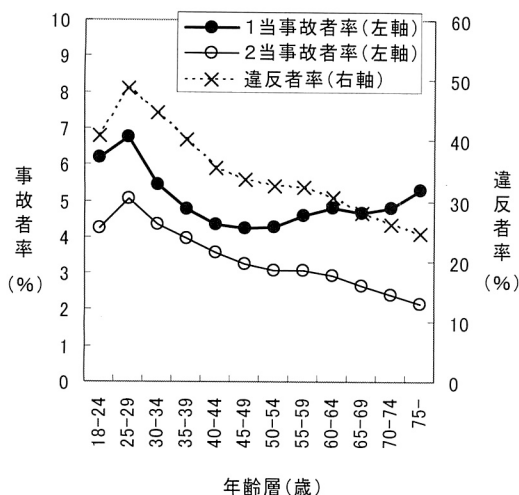


Figure 1 1当事者率, 2当事者率, 違反者率の年齢による傾向

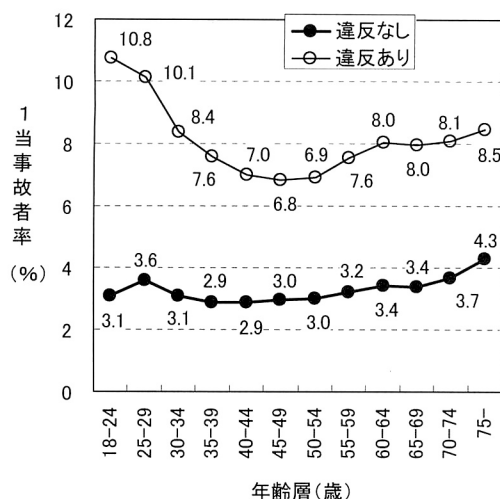


Figure 2 違反の有無別の1当事者率

ある。違反なし、ありのいずれも若齢層と高齢層で高いU字型のグラフになったが、違反ありのグラフは若齢層で高い型であるのに対し、違反なしのグラフは高齢層で高い型であった。なお、30歳未満では第1当事者としての事故者のうち違反歴のある者が約72%を占めたが、70歳以上では逆に違反歴のない者が約58%を占めた。

考 察

30歳未満の若齢層では他の年齢層と比べて免許保有期間が5年未満の者の比率が高いにもかかわらず Figure 1 に示されるように1当事者率や違反者率が高く、これまでの研究知見と同様、不安全な運転行動傾向が強い年齢層であることがうかがわれる。高齢層では他の年齢層と比較して年間の走行距離が少ないことが知られており(例え

ば、国際交通安全学会, 1993), つまり交通暴露度が低く、免許人口に対する比率で見た2当事者率や違反者率が高齢層で最も低いことにはこのような事情が背景にあると考えられる。逆に、そのことは1当事者率が若齢層とともに50歳以上で高齢になるほど増加することとは相容れない。第1当事者数の比率に関するこのようなU字型グラフは本稿とは異なる分析方法のもとでも得られている(例えば、交通事故総合分析センター, 2007)。本稿では違反歴と第1当事者としての事故歴に関して同じ分析方法を当てはめて比較した結果、両者の年齢による傾向が一致しないことが示された。

そこで、違反歴と第1当事者としての事故歴の関連を Figure 2 で検討する。違反ありの場合、1当事者率はU字型を示したが若齢層でより高く、若齢層では他の年齢層よりも交通違反行為に代表される不安全な運転行動傾向が第1当事者としての事故に結びつきやすいことが示唆される。これに対し、違反なしの場合、高齢層で1当事者率がより高い。高齢層では他の年齢層よりも年間の走行距離が少ないため免許人口に対する比率で見た1当事者率は低くなる方向にバイアスがかかることを考慮すると、よりいっそう、高齢層で車を運転する者は違反をしない者でも他の年齢層と比べて第1当事者としての事故を引き起こしやすい傾向があると言える。Figure 2 の結果は、高齢層では不安全な運転行動傾向だけでなく、それとは異なる要因、例えば認知能力の低下などが第1当事者としての事故発生に影響していることの反映と考えられるが、本稿の結果からはその点を明確にすることはできない。

現在、違反を繰り返した運転者を対象とした運転者講習があるが、若齢層における違反と事故の関連の強さを考慮すると、若齢層の違反者を対象とした事故予防のためのより効果的な講習を検討する必要があると思われる。

本稿は18歳以上の全免許保有者の5年間の違反歴と事故歴のデータを分析し、両者の年齢による傾向を比較検討した。ただし、本稿はあくまで全体的な傾向を検討したものであり、違反と事故の関連をより明確に把握するためには、違反や事故の種類・内容を分類して詳細な分析を行う必要がある。また、特定の年齢層で違反や事故が生じやすくなるような、運転行動に影響を与える社会的背景などについても心理学的に検討する必要がある。

引用文献

- 財団法人国際交通安全学会 1993 高齢者と混合交通 平成4年度研究調査報告書.
- 財団法人交通事故総合分析センター 2007 イタルデザインフォーメーション, No.68.
- 矢野伸裕・岡村和子 2007 運転免許保有者の交通違反歴一年齢層、性別と交通違反種類別の傾向一, 日本心理学会第71回大会発表論文集, 1237.

(受稿: 2007. 12. 10, 受理: 2008. 5. 8)