

若者の事故・運転傾向を考えよう(1)

運転免許統計を読み解く

メタデータ	言語: jpn 出版者: 公開日: 2016-01-27 キーワード (Ja): キーワード (En): 作成者: 吉田, 信彌 メールアドレス: 所属:
URL	https://tohoku-gakuin.repo.nii.ac.jp/records/500

若者の事故・運転傾向を考えよう

運転免許統計を読み解く



東北学院大学教養学部教授

吉田 信彌

はじめに

十八歳は、もう大人とみてよい年齢だろうか。二十歳とあまり変わらないほどの大人とみてよいだろうか。

現在、法務省（法制審議会民法成年年齢部会）は、成年年齢を十八歳に引き下げるか、現行の二十歳のままにするかを検討中である。十八歳を成人とすればその影響は大きい。選挙権だけの問題にはとどまらない。政府が是非

とも十八歳に改正したいというわけではないようだ。大臣の諮問は結論の方向を示唆するのが通例である。しかし、今年の二月に当時の鳩山邦夫法務大臣は方向性を示さないで諮問をした。それは諮問の仕方として特異であるとも報じられた。前提を設けない広範な検討が必要なのだろう。審議会では一年をかけて結論を出す方針である。

私は長いこと大学で新入生と接して

●プロフィール（よしだ しんや）

1951年仙台市生まれ。宮城県仙台第二高等学校を経て、1974年東北大学文学部卒業。

1980年、同大学大学院満期退学。同年より東北学院大学に勤務、89年同大学教養学部教授。専攻・交通心理学。

論文 「適性検査の諸問題」（『国際交通安全学会誌』、同学会論文賞受賞、1990）

「自動車による登園場面での行動の一貫性」（『心理学研究』、1996）ほか

主著 『事故と心理』（中公新書）

共著 岩波編集部（編）『いま、この研究がおもしろいPart 2』（岩波ジュニア新書）

きた。新入生には、現役合格の十八歳と浪人をした十九歳とが混在する。二浪の二十歳の一年生もいるにはいるが、私の大学では少ない。その一年生たちが浪人経験者であるか否か、つまり、十八歳か十九歳かを判別できるかどうか、と、答えはノーである。一年生でも、二年生でも同学年の間での年齢の一歳差を見抜くのは難しい。

大学では学年による差はある。一年生と二年生はやはり違うと思う。一年生と三年生は、はつきり違ってくる。しかし、同学年内での年齢差の見分けがつく教員はいないと思う。

自動車学校では、いかがであろうか。十八歳の教習生と二十歳の教習生はどう違うだろうか。教習課程の違いもさることながら、十代と二十代は違う、というのは定説である。十代と二十代では事故発生率がくつきりと違うことは、自動車関係者の常識である。

十八歳を成年とするか、二十歳を成年とするかは総合的な見地から判断が

なされるべきだが、交通事故の観点から専門的に検討すると、どうだろうか。十八歳と二十歳、そしてその中間の十九歳がある。その三つの違いには事故の危険性という点で差があるかどうかは、事故の統計をもとに議論できるのではないだろうか。本連載ではそのところを検討していく。

自動車学校は長いこと若者とかかわってきた。その経験の蓄積がある。いっぽうに年齢別の事故統計がある。統計にも歴史の蓄積がある。その統計は、最近の若者が事故を起こす率が昔より減少傾向にあることを示す⁽¹⁾。

事故の統計は時代の変化を的確に映し出すだろうか。統計の傾向と現場の実感は一致するだろうか。

現場はホットだが、統計はクールである。本連載は、統計にもとづいて事故の傾向と若者の性癖を読み解いていくが、その読み解いたものは、現場で接する若者の心に通じるものがあるだろうか。そこには若干の違和感が生じ

るかもしれない。統計と現場とを照らしあわせながら、批判的に本連載を読んでいただきたい。ご批判ご意見を編集部にどしどしお寄せいただきたい。

統計分析の練習

運転免許統計から

第一回目の今回は、事故統計ではなく、運転免許の統計からの免許の取り方の年齢差と男女差を検討してみる。

いつ、どんな目的で免許を取るかなどは、当人が自動車にどう乗るかを示唆する。十代の男性に事故が多いのは、初心者だからというだけではなく、彼らの車に対する情念やその利用の仕方に問題があることは明らかである。それをみる一つの手がかりとして、免許の取得時期やその男女差などを調べることは有益である。自動車学校にとっては、客のニーズを調べるマーケティングということにもなる。

事故統計については、(財)交通事故総合分析センター (ITARDA) から毎年

出版される「交通統計」と「交通事故統計年報」に一通りの分析結果がある。両冊子とも入手することは簡単である。その末尾のほうに免許保有者数の年齢別、性別、免許の種類別、都道府県別の集計結果がある。ただし、そこには新しく免許を取得した人数はでない。全般に事故と比較して、免許のデータの公開は手薄だったきらいがある。

ところが、警察庁のホームページ⁽²⁾のほうに平成十三年以降の免許交付数に関するデータが公開されるようになった。警察庁ホームページの右欄の「統計」をクリックすると、生活安全の確保に関する統計等がでてくる。その「安全・快適な交通の確保に関する統計等」を開くと、「運転免許統計⁽³⁾」がでてくる。その年次ごとに「運転免許統計」とその「補足資料」が公開されている。そこには、より詳しいデータがでている。新しく免許を交付した数などは補足資料からわか

表1 普通免許の新規交付数

(平成18年)

年齢	男	女
16～19歳	321,204	325,520
20～24歳	156,594	177,239
25～29歳	54,944	51,633
30～34歳	42,352	35,641
35～39歳	29,957	24,182
40～44歳	18,550	14,412
45～49歳	12,933	9,156
50～54歳	10,202	7,122
55～59歳	10,174	5,849
60～64歳	5,298	2,364
65～69歳	2,946	1,100
70歳以上	4,875	1,183
計	670,029	655,401

警察庁「運転免許統計(平成18年版)
補足資料」より

る。

表1の数値をそのまま読むと、普通免許つまり自動車の免許を取る人は、16歳～19歳と20歳～24歳の若年層では女性のほうが男性と同じかやや上回るといふことになる。これは交付数だから、自動車学校の入校者数とほぼ同じ傾向になるは

る。
今回はその「運転免許統計(平成十八年版) 補足資料」を使う。

新米ドライバーの数

その資料をもとに普通免許を新しく取得した人の数を算出しよう。

その「補足資料」の十六頁から十八頁には、新規に交付された免許証の数が、免許の種類別と交付を受けた人の年齢別と男女別に記載されている。表1は十六頁の男性と十七頁の女性の普通免許の交付数を転記したものであ

ずである。自動車学校に来る若い人は男女同数か女性のほうがやや多いだろうか。

実は表1の数値を新たに自動車免許を取得した人数とするのは誤りである。集計表に「新規」とあるから、新しく自動車免許を取得したのには間違いのないのだが、この資料の後ろに「年齢別・種類別併記運転免許証交付数」という表が補足資料の二十二頁から二十四頁にある。この「併記」がくせものである。併記は、これまで原付自転車の免許をもっていて、その後に自動

車免許（普通免許）を取得した人は、原付に普通免許が併記されることになるので、「併記」とされる。「新規」とはまったく新しく、初めて免許証を交付されたケースである。したがって、普通免許を新たに取得し自動車を運転できるようになった人数を推測するには、新規と併記の交付数を合計した数をもとにすべきである。

統計は常に定義に依存する。統計の値は何にもとづくかを確認しなければならぬ。警察庁の資料はこの新規と併記の定義の記載がない。統計を利用する側は定義の確認が必要になる。統計を公表する側には、数値だけでなく定義を含めた情報の開示を望みたい。

さて、新規と併記の交付数を合計して、男女別年齢別に集計した結果が図1である。

この図から予想される自動車学校への入校生は、十代は男性のほうが女性より多く、二十代では男女の差は少ない、ということである。それが図1の

統計の示す結果である。今度は実感とあうだろうか。

図1の16歳～19歳の男性の交付数は四十四万八千百十八であり、女性は三十六万五千三百三十四である。表1の

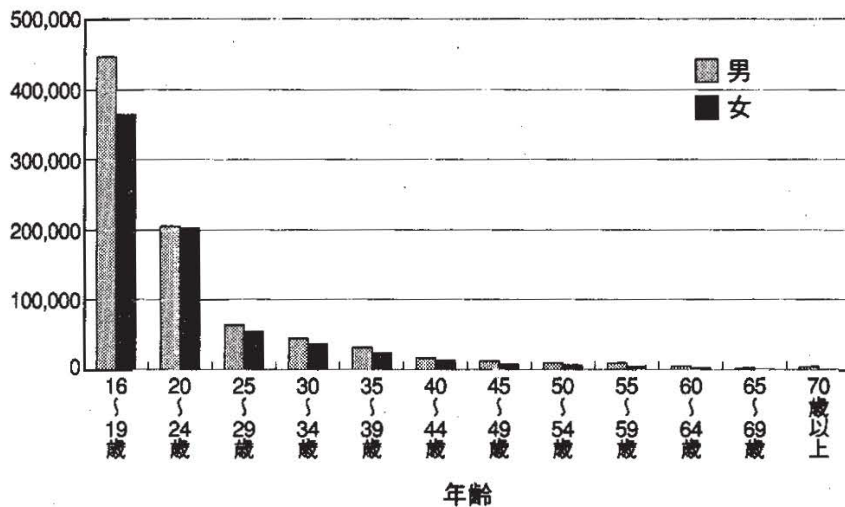


図1 新規と併記を合わせた第一種普通免許証の交付数（平成18年）

新規の交付数の値からすると、この年齢の男性の72%、女性の89%が新規の交付である。つまり、自動車を運転できる普通免許が初めての免許であった人たちである。残りの男性の28%は普通免許の前に原付などの免許を保有していたことになる。女性は11%と男性より他の免許をもっていた割合が少ない。男性のほうが十代のうちに原付でもいいから、免許を取る結果とみてよい。

そこから、男性の乗り物志向は女性より強いと心理的な性向を読んで終りとしてはならない。心理的な行動性向は、分析した最後にいうべきことである。普通免許に先立って原付や自動二輪などの免許を取るかどうかは地域の事情にもよる。北海道のように路面が凍結する期間が長いところでは、原付の免許を普通免許に先行して取得することにあまりメリットがあるとは思えない。また、高校の対応によって、原付免許の取りやすさは異なる。図1は

全国の集計である。地域ごとの事情も考慮して、この統計を考察しないといけない。

ただ、全体としては、男性が十代のうちに普通免許を取り、女性は少し遅れ二十代になって取るが、25歳〜29歳への普通免許の交付数は減るので、若いうちに免許を取ろうという傾向は男女共に強いとはいえる。私のゼミの学生たちは、学生のうちに自動車免許をもつてないと就職活動に不利だ、という。就職難は自動車学校にとっては逆風とはいえないのかもしれない。

中年以降の傾向

中年以降の免許取得者は、年を取ってから新たなことに挑戦するチャレンジャーもいるだろうが、免許を失効したため新たに取得したケースが多いのではないだろうか。中年以降の入校者には初めて車を運転する人と再びやり直しの人とどちらが多いのかは統計だけではわからない。現場の実感

としてはいかがであろうか。

図1だけをみると、中年以降に男女の差は小さいようにみえる。しかし、それは縦軸が実数だからである。男女の差は、比率を取ってみると若年よりむしろ中年以降から高齢化するにつれ大きくなった。

図2は、図1の各年齢の男女比をとったものである。男性の新規と併記の交付数を同年齢の女性の新規と併記の交付数で割ったのが男女比である。男女が同数なら1となる。男性のほうが多いなら男女比は1を上回る。1を下回るときは女性のほうが多いことになる。図2は、高齢化すると男性のほうが女性より免許を求めていることがわかる。七十歳以上では、男性は女性の四倍の交付数がある。

男女比は、両者の差が極端にでる。そこで、AとBの二者を比較するとき、 ΔA と ΔB とするより、 A/B で割ることが多い。その男性と女性の合計値で男性を割るという指標で

示したのが図3である。男女の交付数の中で男性の割合をみるという計算法である。男性比率といえよう。男性と女性が同数なら、この男性比率は50%である。50%を基準にグラフをみてほしい。加齢すると男性比率が高まることわかる。

図2も図3も、高齢化すると男女差が開くことを示す。なぜそうなるかというと、女性の免許保有率には世代の差があり、高齢の女性ほど免許保有者の数が少ないからである。それゆえに高齢化するほど、男女の免許保有者数の開きが大きくなる。普通免許の現在の保有者の男女の比率をとつても図2、図3と同じような形状を描く。男性のほうの免許保有者が多いから、免許を失くしてから、再び新しい免許を交付される数も男性のほうが多い。それゆえに、新しい免許の交付数も男女差が開く。

これからは女性の高齢運転者も増える。高齢期の男女差が縮まれば、免許

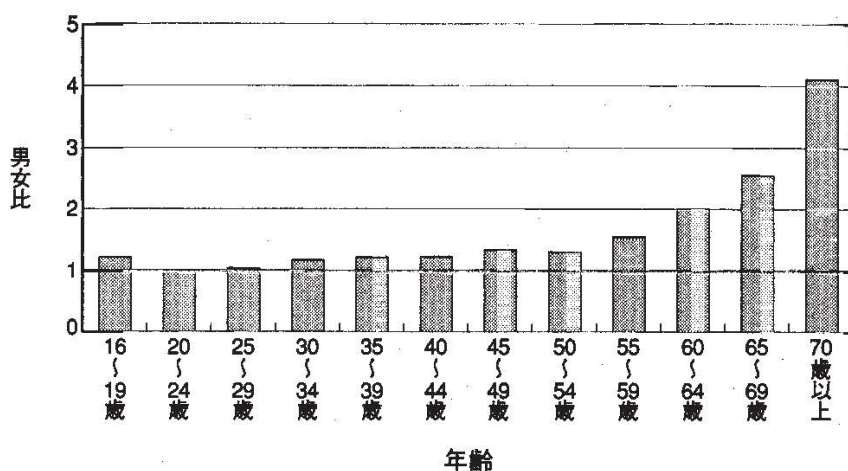


図2 免許取得の男女比（平成18年）

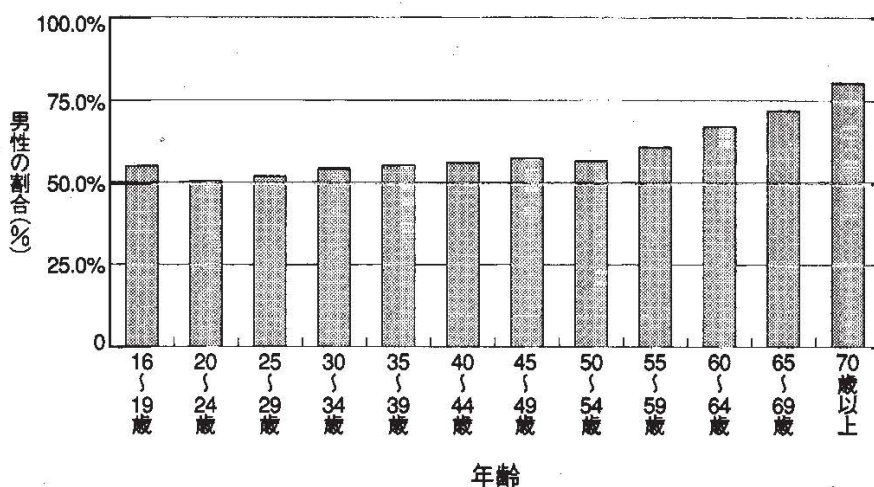


図3 免許取得者に男性の占める割合（平成18年）

交付数の差も縮小するだろう。
ただ、人数が少ない中でも中年以降でもなお自動車の免許を保有したいという人たちがいる。その人たちはどのような必要性から免許を欲するのであ

ろうか。過疎地域であるために運転せざるをえないのか、年老いてもなお車が好きでたまらないからであろうか。そこらの事情と心情を教習の現場から汲み取ることが、これからの高齢化社

会の交通安全を考慮する上でいかに有用であるかはわかりただけだろう。全国の自動車学校からの情報提供を期待したい。

中年以降の男女差は図1だけでは見過ごしがちである。数でみるのが図1。率でみるのが図2と図3。統計を検討するとき、実数と率の両面からみる必要があることは今後の連載で何回か繰り返していることになる。事故数と事故率の関係などである。事故統計の基本であるので、初回に数と率でみると違ってみえる例を示した。

文献

- (1) 吉田信彌 『事故と心理』 中公新書 pp.124-126
- (2) 警察庁ホームページ
<<http://www.npa.go.jp/>>
- (3) 運転免許統計
<<http://www.npa.go.jp/toukei/menkyo/index.htm>>