

日本におけるあおり運転の事例調査 —先行研究のレビュー結果を踏まえて—

矢武陽子*

2017年6月に神奈川県内東名高速道路上で発生したあおり運転等に起因する死亡事故が発端となって、あおり運転の危険性が日本で注目されている。しかしながら、同運転行為は今に始まったことではなく、古くからイギリス等で研究されてきた。そこで、この調査では、先行研究をレビューし、そこで明らかになった特徴が日本の事例で当てはまるかを検証し、日本におけるあおり運転の特徴を明らかにすることとする。過去の研究では、年齢が若い、男性、社会的階級、場所および時間、きっかけ（トリガー）が攻撃的運転の要因になっていると提唱している。本稿での事例調査は、自動車運転死傷処罰法に基づく危険運転致死傷罪（妨害目的）が適用された事件を対象とした。その結果、年齢、性別、社会的階級、きっかけ（トリガー）および運転態様については、先行研究と似たような特徴が見られたが、時間では見られなかった。

Aggressive Driving: A Case Study in Japan with Literature Review

Yoko YATAKE*

The dangers of aggressive driving are attracting increased public attention in Japan. In June 2017, a fatal collision stemming from road rage on the Tomei Expressway in Kanagawa Prefecture sparked a national debate over aggressive driving. However, aggressive driving is not a new phenomenon. Considerable research on aggressive driving has been done in the United Kingdom and other countries. Therefore, in this research I review the literature on aggressive driving, examine whether the features elucidated by past research apply to cases in Japan, and clarify the features of aggressive driving in Japan. Previous research suggests youth, being male, social class, place and time, and certain triggers are factors influencing displays of aggressive driving. In this case study, data was collected from accidents involving the crime of dangerous driving causing death or injury under the Act on Punishments of Acts Inflicting Death or Injury on Others by Driving a Motor Vehicle, etc. The results indicate that features similar to those in previous research can be seen in Japanese cases in terms of age, sex, social class, and triggers, but not in terms of time.

1. はじめに

2017年6月5日、神奈川県内の東名高速道路において、普通乗用車を運転する男性が、4人家族を乗せたワゴン車の進行を執拗に妨害する運転を繰り返

し、追越車線上に停車させ、父親に暴行を加えたところ、後方からトラックが追突し、父親と母親が死亡する事故が発生した。これを機に、いわゆる「あおり運転」に関する事案が大きく報道され、同種の悪質・危険な運転に対する厳正な対処を望む声が高

* 警察庁交通局交通指導課
Traffic Enforcement Division, Traffic Bureau, National
Police Agency

原稿受付日 2018年6月26日
掲載決定日 2018年8月30日

まっている。

しかし、あおり運転は今に始まったことではない。2016年6月に日本自動車連盟(JAF)が実施した「交通マナー」に関するアンケート調査結果¹⁾によると、「普段運転中に、後方から他のドライバーに煽られることがある」と答えたドライバーが半数を超えていた。さらに古くは、イギリスの学者Parryが「道路上の攻撃“Aggression On The Road (1968)²⁾”」の中で、攻撃的運転(Aggressive Driving)という現象を研究テーマとして取り上げたのが最初だとされている³⁾。その後、アメリカやカナダ等でも研究が進められ、最近では、イギリス、フィンランド、オランダの3カ国における攻撃的運転を比較する研究⁴⁾が行われるなど、古くから現在に至るまで、世界中で同種の運転に関する研究が行われてきたようだが、日本における事例調査はあまり行われていないようである。

そこで、事例調査によって日本におけるあおり運転の実態を明らかにすることは、その対策を検討する上で極めて重要な作業であり、また、国民に対してあおり運転の危険性を広く周知する機会になることや、あおり運転の研究をさらに促進することになると考える。

本調査では、国内外のあおり運転に関する先行研究をレビューするとともに、それらの研究結果等で明らかにされた特徴(年齢、性別、社会的階級、時間、場所、きっかけ)が日本のあおり運転にも当てはまるかについて、事例を用いて分析し、比較することにより、その特徴を明らかにするものである。

なお、文中における意見に関する部分は、筆者の私見であることをあらかじめ申し添える。

2. 先行研究レビュー

2-1 定義

まず、あおり運転および攻撃的運転の定義について触れる。あおり運転は、辞書(大辞林)によると、「前方の自動車に激しく接近し、もっと早く走るよう挑発する運転のこと」とされているが、最近の一般感覚では、無理な追い越しや幅寄せをしたり、バッシングやクラクションを鳴らしたりするなどを含めた広い概念として捉えられている。法律上、「あおり運転」を定義したものはないが、それに近いものは、自動車の運転により人を死傷させる行為等の処罰に関する法律第2条第4号にいう「人又は車の通行を妨害する目的で、走行中の自動車の

直前に進入し、かつ、重大な交通の危険を生じさせる速度で自動車を運転する行為」であり、これらが適用された事件が、あおり運転による交通事故として報道されている。

同様に、攻撃的運転も決定的な定義がされていないが、Tasca(2000)³⁾によれば、「不寛容、苛立ち、敵意、及び/又は、時間を節約しようとする試みによって動機づけられ、意図的に、事故の危険性を高めるような、運転行為」と定義している。Tascaは同時に、運転態様を列挙することで定義することを試み、車間距離を詰める、直前に割り込む、他車両の追い抜きを阻止する、などをリスト化しているが、全ての運転行為を挙げられていないことを認めている。

このように、あおり運転および攻撃的運転は、その意図や態様がさまざまであり、定義づけにまだ苦慮しているのが現状であるが、本調査では、攻撃的運転を、日本でのあおり運転と同義であるとみなして議論する。

2-2 攻撃的運転の特徴

次に、攻撃的運転を研究した過去の実験結果やアンケート調査から、その傾向をレビューする。

1) 年齢、性別、社会的階級

初期の研究から最近の研究まで、運転者の年齢と性別は注目されている。前述のParryの研究でも、特徴として、年齢が若いこと、男性であることが傾向として挙げられていた。日本においては、内山(2014)⁵⁾が年齢について研究している。「ウィンカーを出さずに割り込む車」あるいは「マナーが悪い車」に対して感じる怒りを、「全く感じない(1点)」から「強く感じる(5点)」で評定するアンケートを実施したところ、20歳代が4.6点と最も高い点数をつけたが、年齢とともに低くなる傾向があり、60歳代で再び上昇する結果となった。

また、Deaux(1971)⁶⁾は、性別の差異を実験で示した。車両を青信号の交差点でわざと停止させ、後方車両がクラクションを鳴らすかを試す実験において、前方の車両の運転者が男性の場合、52%の後方車両がクラクションを鳴らしたのに対し、前方の車両の運転者が女性の場合は、71%の後方車両の運転者がクラクションを鳴らした結果となり、女性が運転する車ほど、クラクションを鳴らされやすいことを明らかにした。

同様の実験で、Doob and Gross(1968)⁷⁾は、前方の車両が高級車か大衆車かで、後方車両のクラク

ションの鳴らし方の違いを試したところ、高級車に対しては後方車両の50%がクラクションを鳴らしたのに対し、大衆車に対しては、後方車両の84%がクラクションを鳴らした結果となり、社会的階級が低いとみられる車両の方がクラクションを鳴らされやすいことを明らかにした。

2) 時間と場所

Galovski and Blanchard (2004)⁸⁾は、ストレスと周囲の環境を、攻撃的運転を引き起こす要因として挙げている。例えば、ラッシュアワーの時間帯や騒音、気温、湿気などが影響していると論じた。また、ドイツのハンブルグにおいて、攻撃的運転に関係する交通事故の患者に対して調査を行った研究⁹⁾では、多くが午後および夜に発生しているが、曜日および年には大きな違いがないことを発見した。また、ほぼ全てのケースが道路上で起きており、その他には、ガソリンスタンドや駐車場で起きている場合があった。

3) きっかけ (トリガー)

攻撃的運転は、攻撃する相手が存在し、運転者本人の性格や道路環境以外に、相手の運転者の運転行動がきっかけ (トリガー) として始まることが多い。実際、前述のドイツにおける研究では、調査対象の6割以上が相手の運転行動がきっかけであったことを明言している。具体的には、道路の誤った使用 (例えば、自転車道が自転車道を通らない、自動車が歩道を塞いで駐車するなど) が最も多く、他に、後方車両の進行を阻害したり、割り込まれたりしたことがきっかけとなっている。

4) 運転態様

2-1節で述べた通り、攻撃的運転の態様はさまざまであるが、Tascaは、以下の態様に限定はしていないが、運転態様をリスト化した。

- ・ 車間距離を詰める
- ・ 蛇行運転
- ・ 不適切な追い越し (例: 前方車両の直前に割り込む)
- ・ 路肩から追い越す
- ・ 不適切な進路変更 (合図不履行)
- ・ 他車両の優先通行権を守らない
- ・ 他車両の追い越しを妨害する
- ・ 合流や進路変更する他の車両に協力しない
- ・ 非常識な速度で運転し、頻繁に車間距離を詰めた
り急な進路変更をしたりする
- ・ 一時停止を無視する
- ・ 赤信号を無視する

あおり運転の代表的運転態様である車間距離不保持は当然、リストに入っており、その他、追い越し方法や蛇行運転が入っているが、例えば、わざとゆっくり走ったり、急ブレーキをかけて後方車両を妨害したりすることがリストに入っていない点や、一時不停止および赤信号無視がリストに入っている点は、日本のあおり運転における運転態様の例と多少異なる部分がある。

3. 調査手法

本調査では、日本におけるあおり運転が、先行研究で明らかになった攻撃的運転の特徴に当てはまるかを検証することで、その特徴を明確にする。

日本のあおり運転事例の抽出は、発生日時・場所、運転態様や発生日時等が客観的かつ詳細に記録されていることが望ましいため、自動車の運転により人を死傷させる行為等の処罰に関する法律 (平成25年法律第86号) 第2条 (危険運転致死傷罪) 第4号に定める「人又は車の通行を妨害する目的で、走行中の自動車の直前に進入し、その他通行中の人又は車に著しく接近し、かつ、重大な交通の危険を生じさせる速度で自動車を運転する行為」 (以下「妨害目的運転」という。) を適用して送致された交通事故38件 (2016年および2017年) について、各都道府県警察に対し、調査を依頼した。調査項目は、発生日時、発生場所、加害者および妨害行為の相手方となった運転者 (被害者) の年齢、性別、車種、妨害目的運転が始まったきっかけ (トリガー) 等とし、回答を得た。得られたデータは、Excel2016で整理し、総数を分析することで、匿名性を確保している。

4. 調査結果

4-1 年齢、性別、社会的階級

加害者と被害者の年齢を Fig.1 に示す。加害者の年齢は19歳から81歳に及び、30代が最も多い。被害者の年齢は17歳から72歳に及び、40代が最も多い。

性別については、加害者は、38件全ての事例において男性である。被害者は、31件 (82%) が男性、7件 (18%) が女性であった。

社会的階級については、交通手段 (車両の大きさを含む) および車両の価格帯を調査した。その結果は Table 1 に示す通り、加害者の92%が四輪車両であった。一方、被害者の車両は四輪が53%、二輪が37%であった。加害者と被害者の交通手段の組み合わせをみると (Table 2)、半数の事例が四輪同

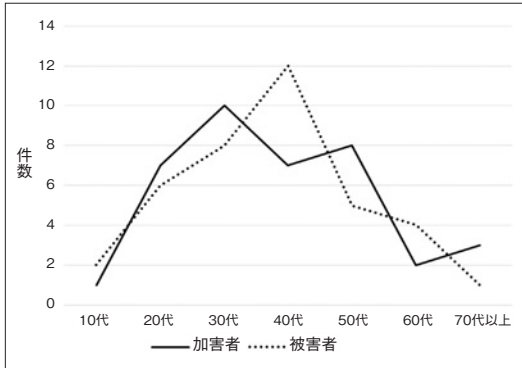


Fig.1 加害者および被害者の年齢

士の事故であり、次に加害者が四輪と被害者が二輪の組み合わせの事故が多かった。また、四輪の価格帯を調査したところ (Fig.2、Fig.3)、加害車両については、4割が500万円以上の車種であり、約3割が200～499万円、2割が200万円未満の車種であった。被害車両は、1割が500万円以上、4割が200～499万円、35%が200万円未満の車種であった。

4-2 時間と場所

事故発生時間帯は、前述のドイツのハンブルグにおける調査と同様に、1日を3時間ごとに分割して件数を調べたところ、午前3時から午前6時を除き、ほぼ均等に発生している (Fig.4)。同様に、何月、何曜日であるかについても、大きな差異は見られなかった。

事故発生場所については、道路の種類および車線数を調査したところ、13%が高速道路、87%が一般

Table 1 加害者と被害者の交通手段

	加害者		被害者	
	件数	割合	件数	割合
四輪	35	92%	20	53%
二輪	3	8%	14	37%
軽車両	0	0%	3	8%
歩行	0	0%	1	3%

Table 2 交通手段の組み合わせ

組み合わせ	件数	割合
四輪-四輪	19	50%
四輪-二輪	12	32%
四輪-軽車両	3	8%
四輪-歩行	1	3%
二輪-四輪	1	3%
二輪-二輪	2	5%

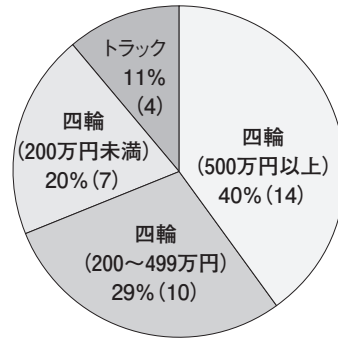


Fig.2 四輪 (加害車両) の価格帯

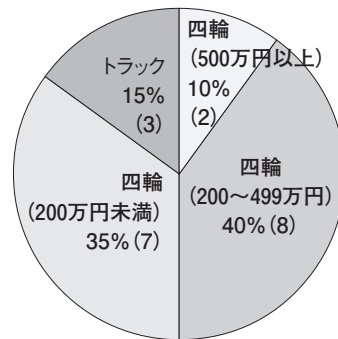


Fig.3 四輪 (被害車両) の価格帯

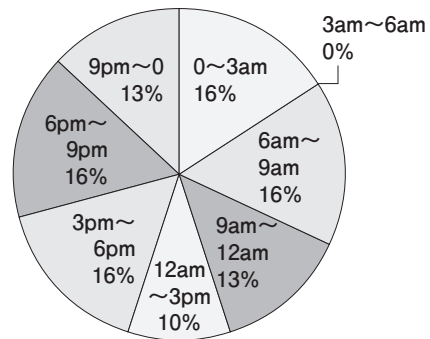


Fig.4 事故発生時間帯

道で発生していた。また、車線数では、58%が複数車線の道路で発生しており、そのほとんどが第2走行車線以上の追越車線上で発生している (Fig.5)。

4-3 きっかけ (トリガー)

妨害目的運転が始まるきっかけを調査したところ、相手の運転行動をきっかけとしたものが多くを占めた。進路を譲らない、急ブレーキをかけられるなど、前方の車両の運転行動をきっかけとしたものを「進行の邪魔をされた」と分類し、約3割を占めた。また、後方から割り込まれたり、追い抜かれたりし

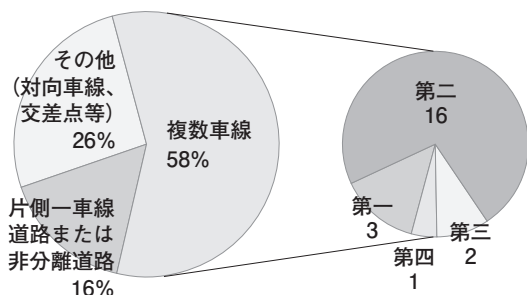


Fig.5 事故発生道路
左：車線数、右：走行車線（件数）

た後方車両の運転行動をきっかけとした場合が16%を占めた。その他、クラクションを鳴らされた場合や口論等もきっかけとなる場合があった (Table 3)。

4-4 運転態様

調査対象の事案概要から、成立し得る道路交通法違反を抽出したところ (Table 4)、不適切な追い越しや進路変更にあたる「進路変更禁止違反」が最も多く、約半数の事故で行われている。続いて、「急ブレーキ禁止違反」、「速度超過」、「追い越し方法違

Table 3 妨害目的運転のきっかけ(トリガー)

争いのきっかけ	件数	割合
進行の邪魔をされた (進路を譲らない、前車が急ブレーキをかけた、等)	11	29%
割り込まれた、抜かされた	6	16%
クラクションを鳴らされた	3	8%
車間距離をつめられた	1	3%
口論	4	11%
その他 (不快なジェスチャー、前車が信号を無視した、等)	12	32%
不明、特に理由はない	1	3%

Table 4 成立し得る道路交通法違反

道路交通法違反	件数	左の違反が認められる事故の割合
進路変更禁止違反	18	47%
急ブレーキ禁止違反	11	29%
速度超過	10	26%
追い越し方法違反	10	26%
車間距離保持義務違反	8	21%
安全運転義務違反	6	16%
通行区分違反	5	13%
駐停車禁止違反	3	8%
その他	5	13%

反 (左側追い越し)」、「車間距離保持義務違反」が多い。

5. 分析と議論

次に、4章の調査結果と3章のレビューを比較分析しながら、日本のあおり運転の特徴を議論する。

5-1 年齢、性別、社会的階級

まず、年齢については、年齢が若いことが過去の研究で述べられているが、日本の場合、30歳代が最も多く、50歳代も20歳代と同じ件数発生している。これを、年齢別運転免許保有者数に対する割合で調べてみると (Fig.6)、右肩下がりのグラフとなり、年齢が若いほどあおり運転を行いやすいことが明らかとなった。被害者の年齢をみると、絶対数では、年齢が上がるにつれ、件数が増え、40歳代が最も多く、その後は件数が減るが、同様に、運転免許保有者数に占める被害者の割合を調べてみると、年齢が若い傾向がある。あおり運転は、相手の運転行動がきっかけとなる場合が多く、中には、双方にあおり運転を主張する場合があり、血気盛んな若者が起こしやすい、とも考えられる。

性別については、全ての事例の加害者が男性であることから、日本の場合においても、男性であることが特徴といえる。一方、被害者についても8割以上が男性であるので、女性の方が被害に遭いやすいとは一概にいえない。

社会的階級については、2-2節1項で述べた通り、Doob and Gross は、車種によって社会的階級を推定し、高級車 (上流階級) より大衆車 (下流階級) の方がクラクションを鳴らされやすいという結果を発見した。これを参考に、日本の場合でも車種を調査したところ、被害車両のうち、高級車 (500万円以上) は1割であるのに対し、比較的安価な車

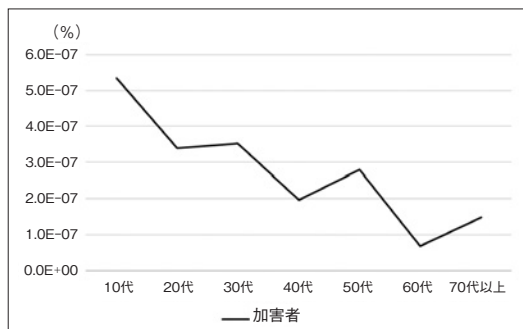


Fig.6 年齢別運転免許保有者数に占める加害者の人数の割合

(200万円未満)は35%と割合が3倍以上高くなる。一方、加害車両は4割が高級車であることから、加害者は社会的階級が高く、被害者は社会的階級が低い傾向がみられる。この結果は、社会的地位が高い者が自分より低い者を卑下したり、嫌がらせをしたりするパワーハラスメントに似たような現象が、車両の外見から相手の社会的地位を推測することで、道路上でも起きていていると考えられる。また、車両の大きさをみても、加害車両と被害車両の組み合わせとして、被害車両の方が二輪など小さくなる傾向があることから、車両同士の力関係の影響がみられる。しかしながら、加害車両、被害車両共に四輪が多く、組み合わせも半数が四輪同士の事故であることから、あおり運転は、特に四輪の車両で起きやすい傾向があるといえる。これは、四輪では運転者の顔が見えず、口頭によるコミュニケーションも取りにくいいため、相互に誤解が生じやすいことが影響していると考えられる。例えば、前方車両が急ブレーキを踏んだ場合、なぜそのようなブレーキ操作をしたのかは、他者には理解できないことがありうる。自動車を運転する際は、運転者の匿名性や意思疎通の不足によって、相互に誤解が生じやすい状態であることを念頭に置き、周囲の環境をよく見て、他の運転者に対する寛大な心も必要であろう。

5-2 時間と場所

時間帯については、前述のドイツの事例では、多くが午後および夜に発生しており、2-2節2項の先行研究でもラッシュアワーの時間帯に起きやすいと主張しているが、日本の場合では、深夜3時から6時を除き、いずれの時間帯でも発生しており、その傾向は見られないため、日本の場合、発生する時間の予測は困難である。また、ドイツの事例と同様に、日本においても、事故が発生する曜日および季節に重大な特徴は見られない。

場所については、日本であおり運転が目目されるきっかけとなった事故は高速道路上であったが、本事例調査では、高速道路上は約1割で、多くが一般道で起きている。ただし、道路の車線数は、約6割が複数車線で、そのほとんどが追越車線上で発生していることから、車道が広い道路や追越車線の方があおり運転は起きやすい傾向があるといえる。これは、複数車線の方が、あおり運転行為のきっかけとなる車両同士の無理な追い越しや割り込みといった運転行為が行われやすいことが影響していると考えられる。また、追越車線上は速度が出やすいので、

運転者がより興奮状態になっているとも考えられる。基本的には「キープレフト」を維持することが、あおり運転に遭わない方策といえるだろう。しかし、追越し車線が無いにも関わらず、前方の車両が遅い場合には、後方車両が車間距離を詰めるなど、あおり運転が行われやすいと予想されるが、本調査では、片側一車線道路または非分離道路だったのは16%しかない。これは、調査対象が交通事故の発生した場合のみを対象にしていることから、単線であおり運転が行われても、速度が低いまたは無理な追い越しが行われにくいなど、事故に直結していないので件数に現れていない可能性がある。

5-3 きっかけ(トリガー)

きっかけは、2-2節2項で示した先行研究と同様に、「進行の邪魔をされた」「割り込まれた、抜かされた」といった相手の運転行動をきっかけとするものが多く、約半数を占める。その他、運転行動以外に、運転の前に相手と口論をしていたことや不快なジェスチャー(相手に中指を立てる等)をきっかけとするものがある。運転行動をきっかけとする場合は、その行為が相手の運転者に向けて行われたかは不明であり、単純に追い抜かれたり、進路変更されたりしただけの可能性があるが、口論やジェスチャーは、敵意を向けられたことが明らかである。また、前車が信号無視をしたことをきっかけとして、相手方を制裁する意図で、妨害目的運転が行われるケースもあるようである。

5-4 運転態様

2-2節4項で述べた攻撃的運転の態様と同じような運転行為があおり運転でもみられることから、日本のあおり運転は、海外の研究における攻撃的運転の一つであるといえるようである。しかしながら、Tascaの主張で攻撃的運転と分類された信号無視は、自動車運転死傷処罰法において、危険運転致死傷罪(第2条)には分類されるものの、第4号の妨害目的とは別に、第5号(殊更信号無視)に分類され、一般感覚としても、あおり運転に当たるとするには違和感がある。また、日本のあおり運転の場合、急ブレーキ禁止違反は2番目に多い違反であり、前述の東名高速道路の事故でも、不必要なブレーキをかけ、後方車両を妨害したが、Tascaの攻撃的運転のリストには挙げられていない。Tascaは、攻撃的運転の例をリスト化したに過ぎず、全てを挙げられていないとしているので、不必要な急ブレーキも攻撃的運転に含まれる可能性はある。ただし、後方車両

も「前車が急停止してもこれに追突するのを避けることのできる必要な距離を保っていなければならない」(道路交通法第26条)のであるから、乱暴な運転をする他車両に出会った場合は、落ち着いて、できる限り車間距離を取り、事故に発展することは避けるよう心掛ける必要があるだろう。

6. 調査の限界

本調査は、日本のあおり運転の実態を分析するものであるが、事例は妨害目的運転による交通事故に至ったもの、かつ、過去2年38件のみしか収集できていないため、事故には至らないあおり運転行為が調査できていない。また、標本数が少なく、統計的推論も行っていないため全体の傾向と断言することができない、という限界が生じている。特に、発生時間帯については、先行研究の仮説が成り立たないが、事例が増えるか、または、事故に至らない場合も分析すれば、本調査の結果が日本独自の特徴であるか、または、調査手法の限界によるものかが明らかになるだろう。

7. 結論

本調査は、攻撃的運転に係る先行研究をレビューし、これまでに明らかにされている特徴を、日本の事例と比較し、同様に当てはまるか否かを検証することで、日本におけるあおり運転の特徴を明らかにした。過去の研究では、年齢が若い、男性、社会的階級、場所および時間、きっかけ(トリガー)が攻撃的運転の要因になっていると主張している。一方、日本の事例の場合は、年齢、性別、社会的階級、きっかけ(トリガー)および運転態様については、先行研究と似たような特徴がみられたが、時間ではみられなかった。

最後に、警察庁等でのあおり運転対策を紹介する。まず、あおり運転が注目されるきっかけとなった東名高速事故について、横浜地方検察庁は、妨害行為を行った者を、2017年10月に危険運転致死罪(妨害目的)で起訴¹⁰⁾し、2018年12月の初公判で懲役18年が言い渡された¹¹⁾。警察庁は、2018年1月に「いわゆる「あおり運転」等の悪質・危険な運転に対する厳正な対処について(通達)」を発出し、暴行罪等あらゆる法令を駆使した厳正な捜査の徹底、行政処分の実施、安全教育、広報啓発の4つを柱とする総合対策を全国警察に指示した¹²⁾。これを受け、全国警察では、これまで15件のあおり運転行為を暴行罪で送致した(2018年

11月末時点)。また、自動車等を運転することが著しく道路における交通の危険を生じさせるおそれがある場合は、いわゆる「危険性帯有」として、運転免許の停止処分を行う行政処分を、昨年(2017年)1年間の6件を既に上回る41件実施した(2018年10月末時点)。免許の更新時講習における教養ビデオや全国警察のホームページにおいても、あおり運転の危険性を注意喚起している。さらに、2018年6月1日からの1週間は、高速自動車国道等において、いわゆる「あおり運転」等の悪質・危険な運転に対する全国一斉指導取締り・啓発期間を実施し、あおり運転等の抑止を集中的に図ったところである。

以上のように、国は、あらゆる手段を講じてあおり運転対策に取り組んでいるが、その結果として、「あおり運転」が抑止され、周りの車の動きなどに注意し、相手の立場について思いやりの気持ちを持って運転する「思いやり・ゆずり合い運転¹³⁾」が広がっているかは定かではない。また、あおり運転は、追い抜かれたり進路を譲ってもらえなかったりといった、些細な事がきっかけで、見ず知らずの相手に対して乱暴な運転を行い、事故につながっている。一時的な感情に任せて他人を傷つけてしまうことは、双方にとって不幸なことである。道路上は常に危険があること、交通ルールを守ることが基本であることを再認識し、特に交通安全教育団体、マスメディア等の情報発信機関においては、「あおり運転」に対する厳正な処罰を「あおり」のみではなく、同時に、「思いやり・ゆずり合い運転」の呼びかけを行う必要があるだろう。

謝辞

本調査の執筆にあたり、調査依頼にご協力いただいた各都道府県警察の皆さまに深く感謝の意を表明します。また、調査のとりまとめおよび分析に多くの示唆をいただいた警察庁交通局交通指導課の皆さまに感謝します。

参考文献

- 1) 日本自動車連盟(JAF)「交通マナーに関するアンケート調査」2016年
▶http://www.jaf.or.jp/eco-safety/safety/environment/enq/image/201606_headline-enquete.pdf (2018年5月21日閲覧)
- 2) Parry, M. H.: Aggression on the road, Tavistock Publications, London, England, 1968

- 3) Tasca, L. : A review of the literature on aggressive driving research, Ontario, Canada: Ontario Advisory Group on Safe Driving Secretariat, Road User Safety Branch, Ontario Ministry of Transportation, 2000
- 4) Parker, D., Lajunen, T., Summala, H. : Anger and aggression among drivers in three European countries, *Accident Analysis & Prevention*, Vol.34, No.2, pp.229-235, 2002
- 5) 内山伊知郎「効果的な交通安全教育に向けて(第6回) ロード・レージの制御と安全運転」『人と車』Vol.50, No.10, pp.20-23, 2014年
- 6) Deaux, K. K. : Honking at the intersection: A replication and extension, *The Journal of Social Psychology*, Vol.84, No.1, pp.159-160, 1971
- 7) Doob, A. N., Gross, A. E. : Status of frustrator as an inhibitor of horn-honking responses, *The Journal of Social Psychology*, Vol.76, No.2, pp.213-218, 1968
- 8) Galovski, T. E., Blanchard, E. B. : Road rage: a domain for psychological intervention?, *Aggression and Violent Behavior*, Vol.9, No.2, pp.105-127, 2004
- 9) Pfeiffer, J. L., Puschel, K., Seifert, D. : Interpersonal violence in road rage, Cases from the Medico-Legal Center for Victims of Violence in Hamburg, *Journal of forensic and legal medicine*, Vol.39, pp.42-45, 2016
- 10) 「あおり運転、重罪適用 地検、危険運転致死傷罪で起訴 厳罰求める世論にも配慮」朝日新聞DIGITAL、2017年11月1日
▶<https://www.asahi.com/articles/DA3S13207856.html> (2018年6月5日閲覧)
- 11) 「あおり運転事故裁判 懲役18年の判決 危険運転の罪認める」NHK NEWS WEB、2018年12月14日
▶<https://www3.nhk.or.jp/news/html/20181214/k10011746921000.html> (2018年12月17日閲覧)
- 12) 警察庁交通局「いわゆる「あおり運転」等の悪質・危険な運転に対する厳正な対処について(通達)」2018年1月
▶<https://www.npa.go.jp/laws/notification/koutuu/shidou/aoriunntenntuutatsu.pdf> (2018年5月28日閲覧)
- 13) 警察庁交通局「危険!あおり運転等はやめましょう」
▶<https://www.npa.go.jp/bureau/traffic/enzen/aori.html> (2018年9月16日閲覧)