

飲酒運転—ドライバーの態度と行動

浅井正昭*

飲酒運転による交通事故そのものの数は、10数年前から減少し続けているが、飲酒運転が原因で起こる死亡事故は、毎年全死亡事故の8～9%を占めている。本研究では、飲酒運転の実態を正確に把握し、その背景に複雑に絡み合う諸要因を、運転者の交通環境、飲酒運転行動パターン、飲酒運転に対する態度、飲酒運転をめぐる罰則、取締りの知識と評価、飲酒運転と関わる社会的慣習などを取り上げ、性差、年齢差、地域差などの視点から解明した。

Drinking Driving—Attitude and Behavior Pattern of Drivers

Masaaki ASAI*

The number of traffic accidents caused by drinking driving has continued to decrease since 10 years ago. However, the fatal accidents caused by drinking driving still occupies 8 to 9% of total annual fatal traffic accidents.

In the present study, from the viewpoint of sex, generation and regional difference, over-all picture of drinking driving, the traffic environment of driver, behavior patterns of driver, and attitude toward drinking driving, amount of knowledge and evaluation of regulations and enforcements pertaining to drinking driving and specific features of social customs related to drinking practiced in the different regions, are analyzed and discussed, in order to clarify the interrelated complex factors constituting the background of drinking driving in Japan.

1. 本研究の目的

Fig.1 は1970年を100とした飲酒運転取締り件数・事故件数の継次的推移を表したものである。この図が示すとおり、ここ数十年来全交通事故に占める飲酒運転による事故の割合は、指導・取締り・広

報活動等の強化により除々に減少している。しかしながら、昭和60年における全死亡事故8,826件中、飲酒運転による死亡事故の割合は、738件8.4%となり、スピード違反2,131件24.2%、脇見運転797件9.0%について第3位を占める主要な死亡事故原因となっている。アルコールの運転に及ぼす生理的影響、飲酒

* 日本大学文理学部教授 (本学会員)
Professor of Psychology, College of Humanities and Sciences,
Nihon University,
原稿受理 昭和62年6月10日

本論文は、昭和60年、61年の2年に渉る国際交通安全学会自主研究057プロジェクト「飲酒運転をめぐる意識と実態」の成果概要をとりまとめたものである。本研究には日本大学文理学部浅井正昭、市原刑務所大山みち子、千葉大学文学部尾形隆彰、科学警察研究所車輻運転研究室小林實および茨城大学人文学部鈴木由紀生の5名が研究メンバーとして、また警察庁交通局交通指導課出原健三、同庁同局高速道路課三木克行が研究協力者として参加した。事務局徳潮誠、居波治行、古賀聡子は研究プロジェクトの管理を担当した。本研究を進めるに当たり、(社)日本自動車連盟、茨城県警察本部および長野県警察本部より、調査データ収集などに関し多大の協力を得た。紙面をかりて深謝する。

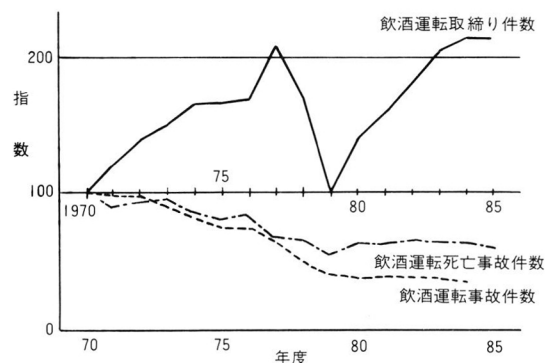


Fig.1 飲酒運転事故件数と飲酒運転取締り件数の推移
Trends of number of accidents caused by drinking driving and number of drivers apprehended for violation of drinking driving regulation

運転に対する厳しい罰則などはもはや周知のことからであるにもかかわらず、飲酒運転による死亡率の抑止はきわめて困難な課題となっている。この背景には、ドライバーの心理、飲酒と関わる社会的慣習、自動車の利便性および利用形態など多様な要因が複雑にからみあっており、飲酒運転の抑止は、ただ単に規制・取締り・罰則の強化だけでは難しいと思われる。

本研究は、飲酒運転の実態を把握し、運転者の飲酒運転に対する態度を探ることにより、飲酒運転を助長する心理的側面、社会的側面を広い視点から検討し、飲酒運転抑止に対する方策のあり方を探ることを目的としている。

2. 研究方法

本研究では前述の目的に沿い、(1)飲酒運転実態調査—全国295地点を通行する車輛運転者のアルコール呼気濃度調査—の結果分析 (2)飲酒運転の悪質性に関する意識調査 (3)飲酒運転に対する態度調査—飲酒運転に関する社会・心理的背景と要因分析— (4)飲酒運転者の臨床心理学的ケーススタディ の4つの方向から飲酒運転の問題に対するアプローチを試みた。

3. 飲酒運転実態調査の分析

過去の事故統計を分析すると、一般に飲酒運転事故には次のような特徴が指摘されている。(1)夜間における集中発生 (2)週末と週の半ばに多発 (3)春の行楽および年末に多発 (4)20および30歳代の自由業に多い (5)飲酒運転の危険性認識の欠除 (6)追突・路外逸脱、正面衝突などの事故類型 (7)相手の不認識・道路形状の錯視・自己技量の過信など。

従来全通行車輛のうちどのくらいの比率で運転者が飲酒運転をしているか、また飲酒運転者の飲酒量はどの程度であるかに関する実態は明らかにされていない。本研究における飲酒運転の実態調査分析は、警察庁が全国に渉る調査地点で飲酒運転取締りの際に行なった全通行車輛運転者の飲酒の有無および飲酒量についての調査データを基礎とした分析である。

A 調査手続

- (1)調査時期：昭和60年10月
- (2)調査地点および曜日：(ア)週末（主に金・土曜日および祝日の前日）の盛り場周辺—73ヶ所。(イ)週の間（主に火・水・木曜日）の盛り場周辺—64ヶ所。(ウ)週末の郊外—82ヶ所。週の間（郊外）—76ヶ所。

Table 1 飲酒運転実態調査結果（全体）
Overall picture of drinking driving —A amount of alcohol detected in breath test

車種別		計	
飲酒量			率
飲	無	69,449	88.54
飲	0.10未満	467	(24.23)
	0.10以上～0.15未満	462	(23.98)
	0.15 // ～0.20 //	224	(11.62)
	0.20 // ～0.25 //	93	(4.83)
酒	0.25 // ～0.30 //	347	(18.01)
	0.30 // ～0.35 //	170	(8.82)
	0.35 // ～0.40 //	71	(3.68)
	0.40 // ～0.45 //	43	(2.23)
	0.45 // ～0.50 //	21	(1.09)
	0.50 // ～0.55 //	12	(0.62)
	0.55 // ～0.60 //	4	(0.21)
有	0.60 // ～0.65 //	7	(0.36)
	0.65 // ～0.70 //	2	(0.10)
	0.70 // ～0.75 //		
	0.75 // ～0.80 //	2	(0.10)
	0.80 // ～0.85 //		
	0.85 // ～0.90 //		
有	0.90 // ～0.95 //		
	0.95 // ～1.00 //	1	(0.05)
	1.00以上	1	(0.05)
小計		1,927	(100.0)
未確認		7,061	9.00
合計		78,437	100.00

注) () 内は、飲酒有の中にそれぞれの数値の占める率および政令数値以下、以上に区分し、それぞれの占める率を示した。

調査地点は全国に渉り、合計295ヶ所となっている。
(ニ)調査時間：夜間約2時間

(3)調査方法：調査地点を通行する全車輛の運転者全員を対象として、警察官によるアルコール呼気検査を実施した。

B 調査結果

(1)全調査対象：Table 1は調査対象となった全車輛運転者の呼気アルコール濃度の分布を示したものである。調査対象車輛数は78,437台で、そのうちの9%—7,601車輛の運転者については、道路交事情等の理由から呼気アルコール濃度検査を実施できなかった。Table 1に示すとおり1,927台が飲酒運転車輛であり、全調査対象車輛の2.46%すなわち通行車輛40台に1車輛は飲酒運転車輛ということになる。また呼気1リットル中0.25mg以上のアルコール分が検知される場合を“酒気帯び運転”とするが、“酒気帯び運転”は飲酒運転車輛1,927台中681台—35.3%—を占めている。飲酒運転車輛の約1/3である。

Fig. 2はTable 1に示す呼気中のアルコール濃度の分布を図に表したものである。一般に呼気アルコール濃度の分布は、低い値に集中し濃度が高くなるに従い少なくなり、J字形曲線を描く。今回の実態

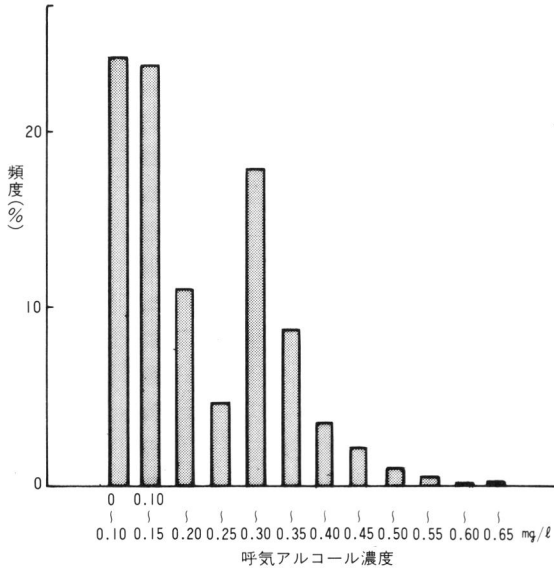


Fig.2 飲酒運転者の呼気アルコール濃度分布 (政令数値 [0.25mg/ℓ])
Distribution of amount of alcohol detected by breath test

Table 2 飲酒運転の実態 (車種別)
Type of driving vehicle—A amount of alcohol detected in breath test

車種	通行台数	飲酒台数	酒気帯び	飲酒	酒気帯び
	A	B	運転台数	運転率	運転率
			C	B/A (%)	C/B (%)
自転車	1,354	96	22	7.09	22.92
原動機付自転車	4,097	247	78	6.03	31.58
自家用普通乗用車	42,397	1,196	468	2.82	39.13
自家用普通貨物車	12,008	330	105	2.75	31.82
自動二輪車	2,415	47	7	1.95	14.89

Table 3 飲酒運転の実態 (場所及び週末・週の間別)
Area and days of week—A amount of alcohol detected in breath test

場所	時期	通行台数	飲酒運転台数	酒気帯び運転台数	飲酒運転率	酒気帯び運転率
		A	B	C	B/A (%)	C/B (%)
盛り場周辺	週末	25,138	673	224	2.68	33.28
	週の間	19,169	445	156	2.32	35.06
	小計	44,307	1,118	380	2.52	33.99
郊外	郊外の週の間	15,658	378	130	2.41	34.39
	郊外の週末	18,472	431	171	2.33	39.68
	小計	34,130	809	301	2.37	37.21
週末		43,610	1,104	395	2.53	35.78
週の間		34,827	823	286	2.36	34.75

調査では、Fig. 2 に示すとおり、飲酒運転取締り基準の下限値0.25mgを境にして2つの山が見受けられる。Allport, F.H. (1934)は、社会規範への同調は賞賛・褒賞などの正のサンクションが、社会規範からの逸脱には懲罰などの負のサンクションが与えられ、これら正・負のサンクションが逸脱を抑制し、同調行動を促進する社会的圧力として働くと考えた。Allport は横軸に逸脱の程度、縦軸にそれらに対応する行動の出現頻度をとると、交差点を通過する自動車のスピード、工場労働者の出勤時刻などは、今回の実態調査の結果が示すJ型カーブとなることを指摘している。今回の実態調査で0.25mgを境に一見して2つの山が存在する分布型が認められるのは、飲酒運転取締りの基準値と関係があると思われ興味深い。すなわち、“酒気帯び運転”にならない程度に飲もうとするタイプと、事故を起こさない程度まで飲酒しようとする2つのタイプがあるように思われる。

(2)車種別飲酒運転率：Table 2 は、車種別にみた飲酒運転の実態を示したものである。通行車輛中“飲酒運転率”の高い車種は、自転車、原動機付自転車、自家用普通乗用車、自家用普通貨物車、最低率の自動二輪車の順になっている。一方“酒気帯び運転率”は高い車種から順に、自家用普通乗用車、自家用普通貨物車、原動機付自転車、自転車、自動二輪車となっている。特に自転車および原付に関しては、飲酒運転率が他の車種に比べ2倍強の比率できわめて高い。このことは多くの運転者にとって、自転車や原付を車輛として認識する度合いが浅いことに起因するのであろう。

(3)調査地点および調査日別飲酒運転率：Table 3 は調査地点—盛り場周辺・郊外—および調査日—週末・週の間—別に飲酒運転率を示したものである。Table 3 に示すとおり、飲酒運転率についてみると、

Table 4 飲酒運転の実態 (性別)
Sex difference—A amount of alcohol detected in breath test

区分 性別	通行台数 A	飲酒運転 台数 B	酒気帯び 運転台数 C	飲酒率 B/A(%)	酒気帯び 運転率 C/B(%)
男	66,465	1,890	660	2.84	34.92
女	4,911	37	21	0.75	56.76

盛り場周辺と郊外との間にはほとんど差が認められない。また週末および週の中間の曜日との間にも顕著な差は認められない。地点別・調査日別ともに飲酒運転率は2.3%から2.7%の範囲の比率を示している。酒気帯び運転率についてみると、郊外は盛り場周辺に比べ3.2%程高くなっている。週末と週の間とを比べても殆ど差が認められない。今回の実態調査では、飲酒運転率は盛り場周辺で週末が最も高く2.7%。酒気帯び運転率をみると、郊外の週末が最も高く39.7%となっている。この背景には、地域による飲酒に関する社会風習の違い、住宅地の大都市周辺スロー化の進行、それに伴う新しいライフスタイルの出現などの要因が複雑にかみ合っていると

考えられる。

Table 4 は性別にとらえた飲酒運転率を示したものである。今回の調査では、女性の飲酒運転率がきわめて低く、データ数も少ないが、酒気帯び運転率56.8%と男性に比べ22%も高くなっている。女性運転者の増加および女性の社会進出により飲酒の機会の増加は、今後の女性運転者の飲酒運転に大きな影響を与える可能性を秘めている。

4. 飲酒運転の悪質性に関する意識調査

小林ら (1977・1978) は、Sellin, T, Wolfgang, M. E. が犯行為の悪質性をカテゴリー尺度と対数変換したマグニチュード尺度により数量化した研究手続きを踏まえ、交通違反の悪質性意識の尺度化を試みた。われわれは、小林らが尺度化した交通違反行為のZ値をもとにし、新たにシートベルト着用を加えた16違反行為について1対比率法により交通違反の悪質性に関する意識を調査した。16個の調査項目はFig. 3の上欄に示してある。

A 調査手続

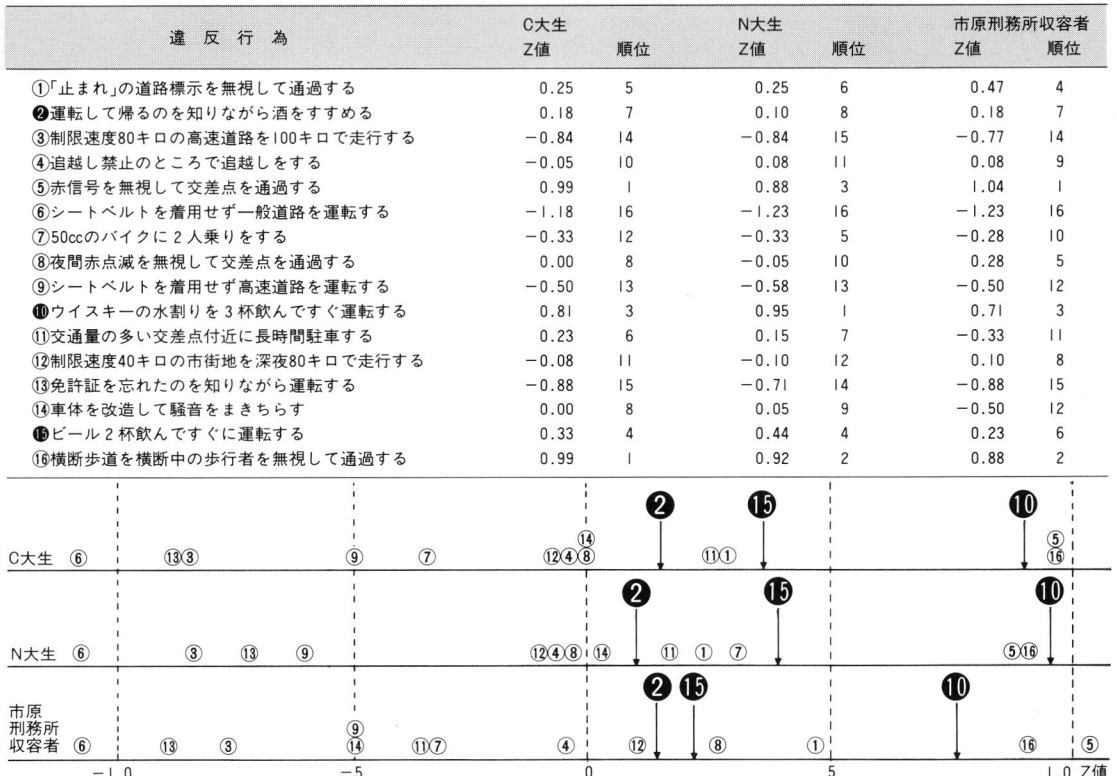


Fig. 3 交通規則違反行為の悪質性の評価 (学生、受刑者の意識)

Evaluation of magnitude of criminality of traffic violation—university students and prisoners of Ichihara Traffic Prison

Table 5 交通違反行為16項のスピアマン順位相関係数
—大学生グループと市原刑務所収容者—
Spearman's rank order correlation matrix—Judged
rank of 16 traffic violations by—university students
and prisoners

	N 大	C 大
N 大		
C 大	,913	
市原刑務所	,831	,892

(1)調査対象：都市内大学 N 大生87名、郊外大学 C 大生57名、市原刑務所収容者219名。

(2)調査方法：交通違反行為2項目を対とし、そのうちのいずれの項目が悪質性が高いかを選択させる。120対の組合せを無作為に配列、判断させた。

B 調査結果

16項目の交通違反行為それぞれは、残りの15項目の全てと比較される。任意の1項目についてみると残りの15項目との比較で全て判断が悪質でないとして評価される—0—から、いずれの場合も他に比べ悪質と判断される場合—15—の選択値を与えることができる。16項目の交通違反行為の悪質性に関する判断は0から15の選択値Cへと数量化することができる。16項目について全調査対象が判断した悪質性の相対強度を推定するために、Guilford, J.P. (1936)の方法に従い、各C値に.5を加え選択率Pを算出、P値からZ値へと変換した。

Fig. 3は、調査対象3グループ別に16項目の交通違反行為のZ値を同一軸上にプロットしたものである。違反行為のZ値は、最も悪質性が低いと判断された「6. シートベルトを着用せず一般道路を運転する」+1.04から最も悪質な違反行為と判断された「5. 赤信号を無視して交差点を通過する」+1.04までの範囲に分布している。変換したZ値をもとにして、交通規則違反行為16項目を悪質性の高さに従い順位を与え、調査対象3グループ間の内部相関をスピアマンの順位相関係数により算出した。内部相関行列はTable 5に示すとおりである。大学2グループN大とC大とを比較すると、きわめて高い相関.913となっている。また大学生と市原刑務所収容者間の相関係数は全て.8以上の値を示している。すなわち学生グループおよび市原刑務所収容者グループによる16項目に涉る交通規則違反行為の悪質性に関する認知は3グループともきわめて類似している。しかしながら、16項目のZ値の分布をみると大学生

2グループと市原刑務所収容者との間には、やや異なるパターンが認められる。Fig. 3で明らかのように、飲酒運転と関わる項目「10. ウイスキーの水割り3杯飲んですぐ運転する」は、N大生およびC大生グループでは「5. 赤信号を無視して交差点を通過する」「16. 横断歩道を横断中の歩行者を無視して通過する」とほぼ同じレベルのZ値.81から.99の範囲に並んでおり、最も悪質性の高い違反行為として位置づけている。しかし市原刑務所収容者グループは、これら3つの違反行為を悪質性が高いと認知している点は学生グループとかわらないが、学生グループに比べ「10. ウイスキーの水割りを3杯飲んですぐ運転する」の項目のZ値はやや低め.71となっている。またこれら3グループにより悪質性が低いと判断された違反行為は、「3. 制限速度80キロの高速道路を100キロで走行する」、「13. 免許証を忘れたのを知りながら運転する」、「6. シートベルトを着用せず一般道路を運転する」は全てのグループで悪質性が最も低いと判断されている。

5. 飲酒運転に対する態度調査

—飲酒運転に関する社会・ 心理的背景と要因分析—

飲酒運転と関わる要因は、運転者個人の要因とそれらをとりまく社会環境との2つに大別することができる。個人の要因としては、飲酒、運転行動、飲酒運転に関する知識や態度などがあげられる。一方社会環境の要因としては、利用する公共交通機関の利便性、地域社会における飲酒慣習、飲酒運転者の割合、地域社会住民の飲酒運転に対する知識や社会的態度などがあげられる。本調査用紙は交通環境、飲酒運転行動、飲酒運転にかかわる知識・評価・情報源、飲酒運転に対する態度、飲酒慣習、飲酒運転の防止策の6つの設問グループ、合計33質問項目か

Table 6 調査対象
Characteristics of Subject

調査対象	調査方法	調査年月日	男性	女性	合計
東京周辺	郵送法	1986.6-7	379	323	702
免許更新者	長野 茨城 集合調査	1986.8	417	199	616
		1986.7	93	84	177
行政処分者	長野 茨城 集合調査	1986.8	182	21	203
		1986.7	123	45	168
安全運転 管理者	長野 茨城 集合調査	1986.7	215	—	215
		1986.7	137	—	137
主婦(免許非保有者68名を含む)	留置法	1986.12 ~1987.1	—	142	142
総合計			1,546	814	2,360

ら構成されている。昭和61年度に予備調査を実施し、調査の回答率をもとにして、不適切と考えられる項目などを除外、あるいは表現を修正し、上記33項目に決定した。

A 調査手続

(1)調査対象：本調査のサンプル構成は Table 6 に示すとおりで、男性1,546名女性814名計2,360名。地域差を検討するために、東京周辺・長野県・茨城県の3地域を選定した。また行政処分者の特徴をみるために、長野県と茨城県の行政処分者と一般ドライバーとを比較検討した。

(2)調査方法および調査時期：東京周辺に居住するサンプルについては郵送法、主婦に対しては留置法、それ以外のサンプルは調査員による直接グループ調査を行なった。Table 6 に示すとおり1986年6月から1987年1月に涉り本調査を実施した。

B 調査結果

(1)飲酒運転の経験：飲酒運転の有無について「過去5年間に一杯でも飲んで運転したか」を質問した。全体の52.0%の運転者が「ある」と答えている。性別にみると男性64.2%、女性28.0%となっている。別の質問項目で飲酒行動を尋ねているが、調査対象男性の18.7%、女性14.0%はふだん全く酒を飲まないと答えている。これらを除くと、飲酒運転の割合は、全体で57.3%、男性では68.9%、女性でも32.5%へとはね上がり、酒を飲む男性の7割は飲酒運転経験者ということになる。次に過去5年間に何回ぐらい飲酒運転を行なっているのか、その頻度について眺めてみる (Fig. 4)。「まれに」「たった一度だけ」を合計すると、男性で74.7%、女性で78.4%となっ

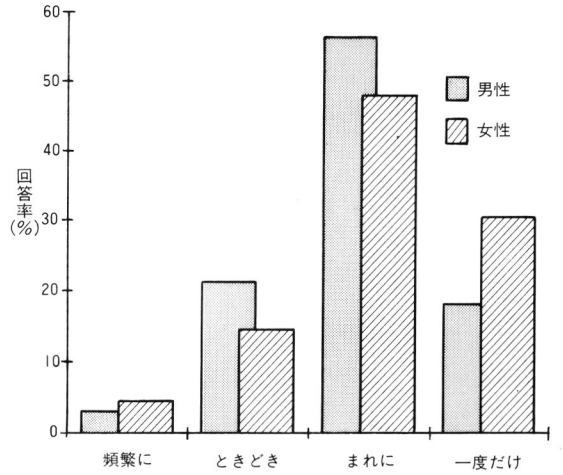


Fig. 4 飲酒運転の頻度
Frequency of drinking driving

ている。本調査の結果からみる限り多くの飲酒運転者は常習者でないと考えてよからう。しかし男性の3.2%、女性では男性を上回る4.6%が「割合頻繁に」とする常習者であることは注目に値する。

飲酒運転時の車種をみると、男性の85.2%、女性の93.2%が自動車を運転している。しかし男性の10.4%は「原付」と回答している。酒を飲んで安易な気持でバイクに乗るというパターンがここでも認められる。前述の飲酒運転実態調査でも原付の飲酒運転率は、全通行車輛の6%を占めていた。

飲酒運転経験者は、その時どんな体験をしているのであろうか。事故につながるような「ヒヤリ体験」を男性の27.4%、女性の17.4%が体験している。男性2.2%、女性1.8%が実際に事故を起こしている。さらに男性15.4%、女性の2.7%が飲酒運転により検

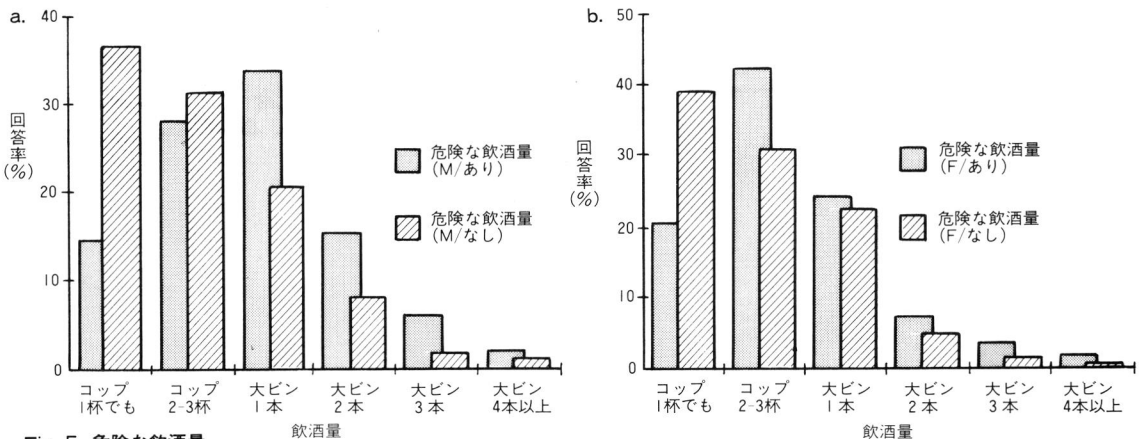


Fig. 5 危険な飲酒量
Perceived critical amount of alcohol for driving
a. Group—drinking driving already experienced b. Group—drinking driving not experienced

Table 7 罰則と取締りを「厳しい」と回答した比率
Attitude toward regulation and enforcement

	男 性		女 性	
	あり	なし	あり	なし
罰 則	42.0%	19.1%	34.9%	14.3%
取 締 り	40.3	21.2	28.4	17.1

挙げられた経験をもっている。

(2)飲酒運転経験者の特徴：「飲酒運転の経験あり」と答えた調査対象は「ない」と答えたグループに比べ飲酒に関わる他の質問項目にどのように反応しているだろうか。男・女性ともに飲酒運転経験者には、酒好きが多い。酒が「非常に好き」「好き」を合計すると男性63.3%、女性48.4%が含まれる。また飲酒量、飲酒頻度の設問に対しても、飲酒運転経験者はそうでないグループに比べ、量および頻度が多い傾向を示している。また運転に危険を及ぼす飲酒量についても判断が甘くなっている(Fig. 5)。男性の飲酒運転「あり」群では「ビール1本程度は大丈夫」と答えたもの33.8%、「なし」群では20.6%となっている。これに対し「なし」群の約37%が「コップ1杯でも影響あり」としている。女性の場合は「あり」と「なし」群との間には、男性程顕著な差は認められないが、飲酒運転経験者は非経験者に比べ飲酒の影響を全般に甘く認知している。また「出先で酒をすすめられた場合」の対応についてみると、男性では飲酒運転経験の「あり」群では「絶対に断る」が7.8%なのに比して、「なし」群では23.7%と大きな差を示している。この傾向は「車で酒を飲みに行こうと誘われた場合」についても、「なし」群の18.7%が「絶対に断る」に対して、「ある」群はその半分の比率となっている。このような比率は、男女に共通して認められる傾向で、飲酒運転の経験は、酒の誘惑に対してひとつのトリガーとして働くことが窺われる。つまり「この前も大丈夫」といった心理が容易に飲酒運転に走らせる一つの要素になるのであろう。出先で酒をすすめられた場合の断り方に投影される心理を分析すると、飲酒運転の有無による相違が認められる。飲酒運転の経験のないひとは、「事故の重大性」を、「あり」群では「つかまったら大変」と取締りを強調する傾向が強い。飲酒運転をめぐる罰則と取締りについて、「厳しすぎる」から「甘すぎる」の5段階に評定させたところ、Table 7に示すとおり飲酒運転経験「あり」群では、男女ともに罰則、取締りとも「厳しい」とする比率が高い。表中の数

字は「非常に厳しい」および「やや厳しい」に対する回答を合計した数値を示してある。こうした違いは、根本的に飲酒運転に対する態度にも反映している。「飲酒運転は少量でも事故のもとになるからやめるべきだ」とする意見を肯定する割合が、飲酒運転の経験があるグループとない群とでは20%以上の差異が認められている。

(3)土地柄と飲酒運転：飲酒と関わる意識や行動を考える場合、調査対象の社会的背景となる地域特性を無視することはできない。本調査では、東京周辺、茨城県および長野県の3地域を比較してみた。

飲酒運転経験の有無についてみると、茨城では有りとするものの比率が71.4%ときわめて高く、長野60.4%、東京周辺は40.6%と茨城と30%も開きがある。これは、自動車の利用度とも関係がある。「通勤手段になにを使っているか」を問うと、「車を使用している」と回答したものが、茨城では82.0%、長野では73.9%、東京周辺では43.3%と、車の利用率と密接なつながりがある。また電車やバスなどの公共交通機関の終発時刻が、飲酒運転経験の比率が最も高い茨城では「午後10時以前」60.1%となっており、遅くなれば自動車に頼らざるを得ない交通環境は、飲酒運転の重要な要因として見逃せない。

酒に対する社会的慣習にも飲酒運転と密接な関係が認められる。車を運転した人に酒をすすめる家がどのくらいあるかを質問した。東京周辺6.0%、長野9.0%に対し茨城では12.9%と高く、酒に対する土地の慣習が飲酒運転に反映している。また出先で酒をすすめられた場合の判断について地域別にみても、

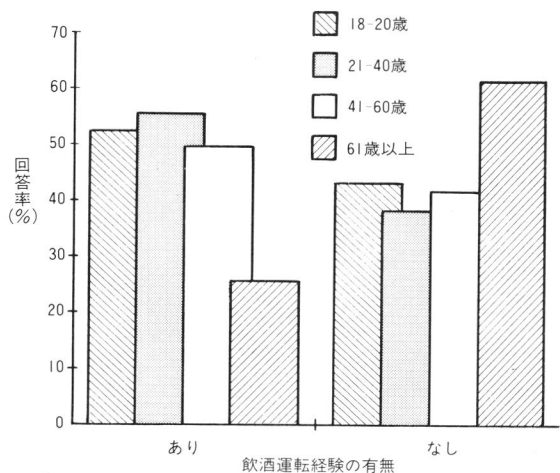


Fig. 6 飲酒運転の経験
Experience of drinking driving —generation difference—

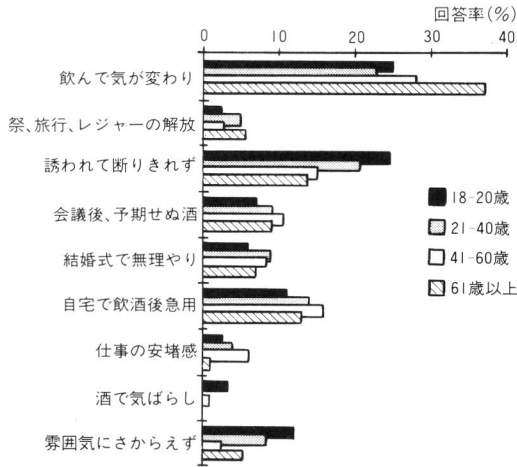


Fig. 7 飲酒運転の理由
Reasons for drinking driving

「一応断ってみるけれど結局は飲んでしまう」人が茨城では40.5%ときわめて高く、他の地域に比べ20%近い高率となっている。逆に「絶対に飲まない」人は長野が最も多く15.7%、茨城はその約1/4の4.3%ときわめて低い比率となっている。

(4)青年と飲酒運転：Fig. 6は飲酒運転経験者の割合を年齢別に示したものである。最も多いのは21歳から40歳までの年齢層で55.6%が飲酒運転経験者である。しかし18歳から20歳までの青年層にも52.3%の飲酒運転経験者がいる。飲酒の頻度については、青年層は酒を飲む機会は少なく、ほぼ毎日飲むものは、わずか1.8%。61歳以上の高齢者の40.7%とかなりの開きが認められる。しかし「頻繁」に飲むもの8.8%と「時々」飲むもの36.8%を合わせると、調査対象のほぼ半数がかなり習慣的に飲酒しているようである。また若者の場合、原付で飲酒運転をする割合が28.1%とかなり高いのも特徴である。青年層が飲酒運転をする理由としては、他の年齢層と同様に「飲んで気が変わり」が最も多いが、青年層の反応としては、「知人・友人に誘われて断り切れず」「雰囲気にかからえず」など主体性の低い理由があげられているのが特徴となっている (Fig. 7)。青年層の飲酒運転に対する考え方は、「少量でも事故のもとになるからやめるべきだ」という否定的選択肢に対する反応率に反映されている。かような反応率は、年齢層が低くなるに従い低率となり、61歳以上の高齢者では66.7%の反応率が、18歳から20歳までの青年層では半分以下の18.0%となっている。逆に「少しぐらい酔っていても、気をつければ大丈夫」に対して

は、年齢が低くなるに従い高くなっており、18歳から20歳の青年層では29.0%、他の3年齢層の平均反応率は18%であるのに比べかなり高率となっている。

(5)妻からみた夫の飲酒運転：家庭内において妻は、夫の飲酒運転をどのように扱っているのだろうか。自分の夫が「よく飲酒運転をする」と答えた妻は2.4%、「時々ある」4.9%、「まれにある」35.8%で、43%、約半数に近い妻は夫を飲酒運転経験者とみなしている。また夫の飲酒運転に対する妻の対応としては、半数近い妻は「どんな少ない量でも厳しく注意する」と回答しており、「あまり注意をしない」という回答はきわめて少なく、わずか3.8%である。この傾向には、妻の運転免許保有か否かによる差は認められない。

しかし主婦たちの飲酒運転に関する知識はきわめて低い。飲酒運転で事故を起こした場合、対人対物賠償責任保険以外の保険金はおりないことさえ知らないものが多い。運転に危険な影響を与える飲酒量も「大ピン1本以上」が4割を占め、「2本以上でない」と危険はなし」とするものもある。取締りにあった場合の罰則規定についての認識も甘い。この傾向は免許を持っていない主婦はさらに強くなっている。全般的に夫が飲酒運転をしそうになった時、妻が十分な歯止めになりうるかは疑問である。

(6)飲酒運転と関わる罰則の評価：現行の罰則を

Table 8 飲酒運転に関する罰則を「厳しい」「甘い」とするグループの特徴

Summary of response patterns pertaining to groups of questions : Groups considered regulation relating to drinking driving to be "too severe" and "too easy"

	「厳しい」とする群	「甘い」とする群
① 交通環境	・車でないと不便	・公共交通機関で充分
② 周囲の飲酒運転する人の数	・飲酒運転する人多い	・飲酒運転する人少ない
③ 飲酒運転の頻度	・比較的頻繁に	・まれだが、危険体験多い
④ 飲酒運転の危険性	・軽くみている	・重くみている
⑤ 飲酒運転に対する世間の態度	・許容する人多い	・許容する人多い
⑥ 飲酒運転を思いとどまらせる要因	・決定的要因ない	・「自己規制」の期待薄い
⑦ 土地柄	・何かにつけて酒が出る環境	・酒の誘惑少ない
⑧ 酒の好き・嫌い	・酒が好きで、頻繁に飲み、量も多い	・あまり好きではなく、たまに飲み、量も少ない
⑨ 抑止策の有効性	・あまり認めず	・あまり認めず (特に、女性)

Table 9

a. 飲酒運転に対する態度

a. Attitude toward drinking driving "too severe" vs. "too easy"

a.	現実的規範		社会倫理規範	
	重視派	軽視派	重視派	軽視派
・少量でもやめるべき	48.9%	51.2%	58.7%	33.5
・酔わない程度なら	31.6	30.2	25.9	40.4
・気をつければ大丈夫	17.8	17.2	13.8	24.7
・事故を起さなければ	1.3	1.4	1.2	1.3

b. 飲酒運転行動パターン——法的規制・罰則がない場合

b. Behavior patterns of drinking driving assuming no regulation and no enforcement exist

b.	現実的規範		社会倫理規範	
	重視派	軽視派	重視派	軽視派
・一切やらない	14.8%	20.0%	21.2%	6.9%
・酔いの程度で判断	57.1	49.8	56.7	53.2
・気をつければ大丈夫	23.6	25.6	18.6	32.9
・酔いなど気にせず	4.3	4.7	3.4	6.6

「厳しすぎる」から「甘すぎる」の5段階に評定させ、「非常に厳しい」と「やや厳しい」とに反応したものを「厳しい」群、「やや甘い」と「甘すぎる」とを「甘い」群とし、本調査における各項目群別にみた反応の特徴を要約したものを Table 8 に示す。罰則を「厳しい」と判断したグループは、「飲酒運転をしなければならぬ機会も多く、世間では飲酒運転は実際はかなり多い。飲酒運転で事故を起こす人は少ないのだから、罰則を厳しくする必要はない」と認知しているようである。一方「甘い」と評価したグループは、「飲酒運転を思い止まる要因として働く自己規制力はあまり信用できないので、罰則を強化する以外手段はない」と考えているようである。罰則を「ちょうどよい」と評価したものは、他のグループに比べ、飲酒運転の抑止策を有効と考える人が多く、全般的に現実肯定の姿勢が窺われる。

(7) 飲酒運転回避のモチベーション：本調査では、飲酒運転を思いとどまらせる10個の理由を挙げ、それぞれについて効果が「非常に大きい」から「非常に小さい」までの5段階に評定させた。10項目のうちから飲酒運転を回避する要因として「警察につかまるから」という現実的規範を重視するグループと、「飲酒運転をすれば必ず事故を起すわけではないが、少しでも他人に迷惑をかけるような可能性のあることをしないのが、人間としてのルールだから」、すな

わち「社会倫理的規範」を重視するものの2群へと分類した。さらに「どちらでもない」の選択肢への反応したものを除き「大きい」および「小さい」の両方向への評価により「重視」群および「軽視」群へとグループ分けをした。現実的規範を重視したものは、1,878人(90%)、軽視者は215人(10%)、社会倫理規範を重視した人は1,218人(68%)、軽視者は562人(32%)となっている。この分類に従い、飲酒運転に対する反応をまとめたものが Table 9 に示したものである。Table 9 で明らかなように、社会倫理規範を重視するグループには、明らかに飲酒運転に関して望ましい態度が形成されている。現実的規範を重視するグループに比べ、飲酒運転防止を志向する態度と信条が反映されている。

(4) 飲酒運転者の臨床心理学的ケーススタディ：交通事故で市原刑務所に収監されている収容者たちと面接し、かれらを飲酒運転に駆り立てた心理プロセスを分析した。飲酒運転者には次の3タイプが認められた。

(A) アルコール中毒症が根底にあり飲酒運転と結び付くもの。

(B) 家族および所属する内集団の規範が飲酒運転行動に対して寛容な場合。このような内集団では、事故を起こさねば、飲酒運転は、社会悪とはとらえられず、むしろすすめられた酒を断るより、飲酒運転を行なうことがその集団での社会的適応であり高く評価される場合すら存在する。またここで取り上げた内集団の成員も「(5)妻からみた夫の飲酒運転」の項で指摘したように、飲酒運転と関わる罰則、保険などについての知識はきわめて低い。そして自分にとって前回の飲酒運転も直接事故と結びつかなかったという経験がかような行動の反復を強化する。

(C) 前項のタイプでは飲酒運転の原因は、所属集団の下位文化へと帰属させたが、(C)のタイプは、個人の社会的不適応が原因となる。心的ストレスに対して過剰防衛的反応などが、アルコールをトリガーとして飲酒運転に走らせてしまうというタイプである。このようなひとは、日常全く問題と認められないよい社会人であり、「運が悪かった」「魔がさした」と呼ばれる。

以上飲酒運転に対するドライバーの態度と行動パターンとを4つの視点から眺めて来た。ドライバーの大半は、飲酒運転は危険な行為であることを認めていながら、飲酒を容認してしまうことが明らかと

なった。調査対象の57%が過去なんらかの機会に飲酒運転を経験している。また地域の交通環境・社会慣習が飲酒運転と深く関連している。そして罰則・保険制度などを含めて飲酒運転に対する社会的制裁についての知識が一般に低く、特に主婦の間できわめて低い。しかし「飲酒運転をすれば必ず事故をおこすわけではないが、少しでも他人に迷惑をかけるような可能性のあることはしないのが、人間としてのルールだから」の意見に賛成した調査対象が全体の過半数68%存在することも事実である。飲酒運転防止対策の根本は、このような社会倫理を根拠とする態度形成にこそあると考えられる。

参考文献

- 1) Allport, F.H. : The J-curve hypothesis of conforming behavior. *J. Soc. Psychol.*, 1934, 5, pp. 141—181
- 2) 小林實、他「交通違反の悪質性意識」科警研報告、交通編、1977年、18巻1号、pp. 51—62
- 3) 小林實、他「交通違反の悪質性と悪質性スコアによる地域比較」科警研報告、交通編、1978年、19巻1号、pp. 30—44
- 4) Guilford, J.P. : *Psychometric Methods*, McGraw-Hill, 1936