

研究種目：若手研究（B）

研究期間：2006～2008

課題番号：18730428

研究課題名（和文） 行政処分運転者の教育の有効性に関する研究

研究課題名（英文） A study on effectiveness of education for drivers whose driving license has been suspended or canceled due to violations

研究代表者

岡村 和子 (OKAMURA KAZUKO)

科学警察研究所・交通科学部・主任研究官

研究者番号：10415440

研究成果の概要：交通事故や違反により行政処分を受けた運転者への効果的な対策を提案することを目的として、以下の研究を行った。交通事故・違反歴に基づき処分者の問題行動を分類し、飲酒運転者に着目することとした。次に、飲酒運転者を含めた行政処分の対象者に行われている運転適性検査の教育ツールとしての問題点を示すとともに、飲酒運転者の抱える問題の一端を心理学的観点から分析、考察した。最後に、より効果的と考えられる飲酒運転の再犯防止策について提案を行った。

交付額

(金額単位：円)

	直接経費	間接経費	合計
2006年度	1,300,000	0	1,300,000
2007年度	700,000	0	700,000
2008年度	700,000	0	700,000
年度		0	
年度		0	
総計	2,700,000	0	2,700,000

研究分野：交通心理学

科研費の分科・細目：若手研究（B）

キーワード：交通違反、交通事故、運転適性、飲酒運転、再教育、認知行動療法

1. 研究開始当初の背景

交通事故や違反を起こした運転者は、違反点数に応じて、免許停止あるいは免許取消の行政処分を受ける。免許停止処分を受けた者の大多数は任意で停止処分者講習を受け、受講後に停止期間の短縮を受ける。免許取消処分を受けた者は欠格期間を経た後、取消処分者講習を受ければ免許が再交付される。これらの運転者再教育のための講習（以下、処分者講習という）には、次のような問題がある。

- (1) すべての処分者にほぼ同一の教育が実施されているが、本来は、処分者の問題行動に応じた教育を施すべきである。しか

しながら、処分者の抱える問題の実態把握がなされていない。

- (2) 処分者講習で使われている運転適性検査の有効性について、学術的な検証が行われていない。

その他にも、わが国で実施されている処分者講習には、学術的知見に基づく根拠が希薄かつ効果評価に基づく品質管理がなされていないなど課題が多い。

2. 研究の目的

こういった現状を踏まえ、本研究では、次の(1)～(3)を検証することにより、より有効な処分者講習に資する提案を行う。

- (1) 事故・違反歴に基づき処分者の分類を行い、彼らの抱える問題を整理する。
- (2) 飲酒運転者に着目して、彼らに運転適性検査を使った教育を行うことの有効性の検証を行う。
- (3) 飲酒運転者の抱える問題に着目し、効果的な飲酒運転者向け再教育手法と内容を提案する。

3. 研究の方法

- (1) 交通事故あるいは様々な交通違反が原因となって処分者講習を受講した運転者サンプルの交通事故・違反歴を抽出し、クラスタ分析を適用して処分者を問題の種類に応じて分類する。
- (2) 運転適性検査の目的と使用方法に関して内外の先行研究レビューを行い、現在の課題を明らかにする。さらに、(1)の分析の結果、問題行動と交通違反との関連が明確かつ再教育の提案を明確にし得る飲酒運転者に着目し、飲酒運転者に運転適性検査を使って再教育を行うことの有効性を検討する。具体的には、飲酒運転者群と対照群の運転適性検査データを収集し、両群を比較する。
- (3) 飲酒運転者の抱える問題の一端を心理学的観点から分析するために、飲酒運転者に対して質問紙調査および面接調査を実施する。さらに、効果的な再犯防止策を提案するために、飲酒運転者への心理学的対策における先進国であるドイツにおいて、①心理学的・医学的観点からの診断、②心理療法に基づく再教育の2点について実地調査を行う。実務家および研究者との情報交換・討議を通じて、日本の実情にあった対策および再教育について提案する。

4. 研究成果

(1) 処分者講習受講者の分類

2005年8月から9月の間に全国で処分者講習を受けた者(中長期停止処分および取消処分)2433人の交通事故・違反歴データ(受講時から遡って5年間分)を分析した。違反種類(事故時の違反を含む)を再分類するなどデータを整理し、クラスタ分析を行った。説明変数は、8種類の違反種別違反回数と年齢とし、これら9変数を標準化して投入した。この結果、飲酒運転群、高齢者事故群、速度超過累犯群、無免許運転群など合計10クラスタを見出した。飲酒運転群や速度超過累犯群は、単一の違反を犯していることから、問題行動の原因が明確である。一方、これ以外のクラスタは、違反点数の低い軽微な違反を繰り返した後速度超過で処分を受けるなど、問題行動が交通行動全般の多岐に渡っていた。

(2) 運転適性検査に関する検討

次に、運転適性検査に関する内外の研究レビューを行った。わが国のように、運転適性

検査を運転者選抜の目的ではなく、一般的な運転者教育の道具として使用している先進国はほぼ皆無である。運転適性検査の運転者選抜能力に関しては、欧米では戦前から議論が始まったが、1970年代頃にはほぼ終息した。運転適性検査に関する学術的検討結果は、次のように要約できる。「運転者特性は静的、不変な性質のものではなく、時代や個別の状況(運転者の年齢や運転経験を含む)により変化する動的な性質のものである。従って、単一の心理的検査によって運転者特性の大部分を説明しようとすることに無理がある。さらに、成人の大多数が運転免許保有者である現状を考えると、静的、不変の能力のみに着目して一般運転者の選抜をしようとする運転適性の概念そのものが、現状に合わなくなった。」

次に、(1)において、違反行為と問題行動の関係が明確であると判断された飲酒運転者に着目し、飲酒運転者の再教育に運転適性検査を使うことの有効性を検討した。飲酒運転群(157人)と対照群(196人)(ともに男性のみ)の運転適性検査結果を比較した。両群で年齢の平均値に差がみられたため、年齢を含む運転適性検査の下位検査スコアを説明変数として、飲酒運転群と対照群をどの程度判別できるかを調べた。表1に示すとおり、飲酒運転群は、対照群と比較して、単調な作業を課した場合の作業量が少ない(三角形描画)、性格検査のスコアが高い(神経質でない等の好ましい結果)といった差がみられた。運転適性検査結果により、飲酒運転群の66%、対照群の74%が正しく分類された。運転適性検査結果から、飲酒運転で取締りを受けた人とそうでない人がある程度区別できたものの、既存の運転適性検査には、飲酒運転という問題行動との関連における内容的妥当性に疑問があり、再教育の道具としても適切とはいえないと結論づけられる。

表1 運転適性検査の下位検査スコアおよび年齢を説明変数として行った判別分析結果

予測変数	標準化係数	F値 (1, 345)	飲酒運転群 (n = 157)	対照群 (n = 190)
			平均値 (標準偏差)	平均値 (標準偏差)
1. 図形弁別 I	-0.05	1.9	19.0 (14.0)	16.7 (12.5)
2. 斜線引き	-0.09	19.5	61.7 (20.6)	70.4 (18.6)
3. 図形弁別 II	0.34	25.7	15.5 (4.4)	17.6 (3.8)
4. 引き算	0.36	29.2	13.6 (5.7)	17.1 (6.6)
5. ひらがな弁別	0.43	5.6	2.7 (3.0)	4.3 (7.1)
6. 三角形描画	0.64	43.0	39.3 (9.3)	45.8 (9.5)
7. 自己顕示性	-0.19	3.4	11.4 (3.1)	11.7 (3.1)
8. 神経質傾向	-0.45	7.6	9.3 (4.3)	7.9 (4.4)
9. 抑うつ傾向	0.06	1.3	11.7 (3.9)	11.1 (4.5)
10. 感情高揚性	-0.16	4.0	10.8 (3.5)	10.1 (3.6)
11. 攻撃性	0.11	0.5	9.8 (3.9)	9.6 (4.1)
12. 非協調性	-0.18	4.0	11.0 (3.9)	10.3 (3.2)
13. 年齢	0.17	7.0	44.5 (13.6)	41.1 (13.3)

(3) 飲酒運転者の抱える問題の検討および対策の提案

(2)で示した飲酒運転群と対照群と同じサンプルから得られた質問紙調査結果から、両群の①飲酒行動、②運転行動、③過去の飲酒運転行動を比較したところ、飲酒運転群は対照群と比べて、飲酒行動に問題がある可能性が高い者の割合が高かった(例：1日の平均アルコール摂取量は飲酒運転群で72g、対照群で36g)。また、アルコール依存症スクリーニングテスト結果は、両群とも一部の者に飲酒行動に問題があるケースが存在することを示唆した。

質問紙調査結果からは、①飲酒行動と③過去の飲酒運転行動との間に必ずしも直接的な関連があるとは言えなかった。表2に示すとおり、飲酒運転群に限定して①～③の変数間の関連を調べたところ、過去1年間の飲酒運転回数と飲酒頻度、運転頻度との間に有意な相関は見られたが、その他の変数とは有意な相関は見られなかった。なお、対照群では、飲酒行動に問題がある可能性が高い者(アルコール依存症スクリーニングテスト結果による)ほど、過去1年間の飲酒運転経験を報告する傾向がみられ、取締りは受けていないが、飲酒運転経験者が少数含まれていた。

対照群の設定条件等サンプリングの問題はあるものの、飲酒運転者の多くをアルコール依存症者あるいはそれに類する問題飲酒者である一括りにすることは不適切であり、飲酒運転者の集団内で、多様な飲酒行動と飲酒問題のレベルが存在することと、飲酒行動に至るまでの心理的要因を精査する必要性が示唆された。

表2 飲酒運転群の年齢で統制した偏相関係数(n = 72)

	走行距離	運転頻度	主観的な車への依存度	
過去1年間に飲酒運転した回数	0.14 (p = .232)	0.29 (p = .014)	0.15 (p = .225)	
	1日当たりアルコール摂取量	飲酒頻度	アルコール依存症スクリーニングテスト(KAST得点)	アルコール依存症スクリーニングテスト(CAGE)は「い」の数
過去1年間に飲酒運転した回数	0.18 (p = .136)	0.25 (p = .035)	0.19 (p = .107)	0.18 (p = .141)

これを受けて、飲酒運転で停止処分を受けた男性78人((2)のサンプルとは別)に対して面接調査を行い、①飲酒運転をして取締りを受けるまでの飲酒行動、運転行動、飲酒運転行動、②取締りを受けた後の飲酒行動、運転行動、飲酒運転行動、③飲酒運転への態度や飲酒運転を避ける意図等について、詳細な情報を収集し分析した。その結果、飲酒運転で取締りを受けた者は、以下のように大別できた。(a)飲酒行動のエピソード自体に大き

な問題はみられないが、他人やその場の状況に流されて、あるいは自分に都合のよい言い訳をして飲酒したケース、(b)飲酒後に運転するという行動パターンを衝動的であれ、計画的であれ、習慣的・定期的に行っているケース、(c)運転中に酒類を購入してその場で飲んで再び運転するなど、明白な飲酒運転をしておきながら、強引な言い訳を準備し一切反省していないケース、(d)飲酒行動そのものに深刻な問題が疑われ、自らも飲酒が引き起こす様々な問題を自覚しているケース。

このように、飲酒運転者が取締りを受けるに至った背景要因は多岐に渡った。特に免許の停止処分を受けた者の多くに、飲酒と運転を分けられない点に様々な心理的・社会的・状況依存的要因が強く影響していることが示唆された。また、取締りを受けた後も、多くの者が飲酒行動も運転行動も変化させておらず、取締りおよびその後を受けた罰が必ずしも行動の改善につながっていないと考えられた。

さらに、飲酒後に運転を避けるという意図が、態度や規範といった心理的構成概念等とどう関連しているかを共分散構造分析により調べた。結果を図1に示す。過去1年間の飲酒運転回数が多き者ほど、自分は取締りを受けないと確信しており、今後も飲酒後の運転を避けるつもりはないと回答した。また、彼らは、取締り前後とも一貫して自分は捕まらないと考える傾向にあり、その認識はあまり変化していなかった。一方、今後は努力して飲酒後の運転を回避すると回答した者は、飲酒行動そのものを変える(飲酒頻度を下げる)と回答した。飲酒運転への態度や規範意識(他人からの非難)は、飲酒後の運転回避を説明する有意な変数とはならなかった。

このことから、欧米の先行研究で示されているとおり、悪質な累犯者に対しては罰則強化が必ずしも再犯抑止につながらないことが確認された。また、アルコール依存症という医学的な問題に限定せず、飲酒行動を変えることが飲酒運転の回避にとって重要であり、飲酒行動の改善と、飲酒と運転の完全分離の両側面に着目する必要があると考えられた。

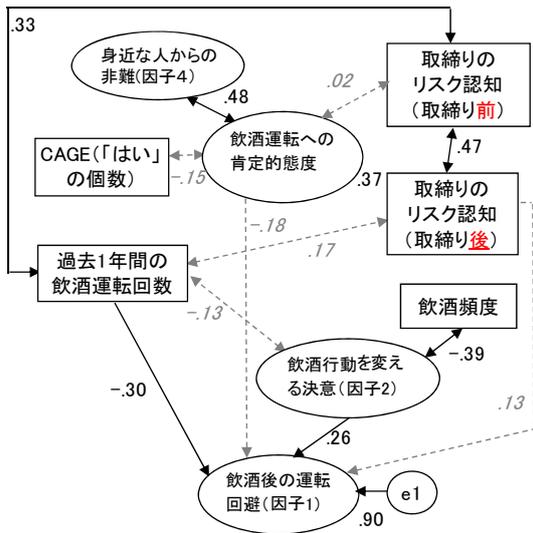


図1 飲酒後の運転回避を説明するモデル

最後に、ドイツにおける飲酒運転対策の調査結果等を踏まえて、日本における飲酒運転者対策への提案を行った。欧米諸国では、飲酒運転事故件数、飲酒量がともに多く飲酒運転のもたらす被害が日本より深刻な場合が多い。各国で様々な飲酒運転者対策が行われてきたが、その多くはアルコール依存症者あるいはそれに近い重篤な問題飲酒者に対する問題飲酒行動の解決を主体としたリハビリテーション措置である。一方、日本では、アルコールを完全には受けつけない体質の人口が4、5割に上るといふ遺伝的要因に加えて、酒気帯び運転の取締り基準と社会の飲酒運転に対する制裁が厳しい。したがって、欧米と比較すると、日本では飲酒運転者に含まれる重篤な問題飲酒者の割合は低いと考えられる。これは、欧米諸国以上に、飲酒行動の是正のみを必要とする運転者の割合が低く、飲酒と運転の完全分離を主体とした再教育を施す必要のある運転者が多く存在することを意味する。そこで、図2に示すように、「診断 (問題の所在を特定)」、そして次に「対処 (治療あるいは再教育)」という2段階の対策を実施することができれば、よりの確に再犯防止を図ることが可能と考える。飲酒運転で取締りを受けた者が、アルコール依存症などの深刻な症状を示していれば、まずはその治療を必要とする想定できる。実際には、多くの人にはアルコール依存症に該当しないと考えられる。彼らに対しては、飲酒行動の問題の深刻さに応じて、目標設定の異なる再教育を施す。ひとつは、飲酒行動の改善に重点を置いた再教育であり、もうひとつは、飲酒と運転の完全分離を徹底させる再教育である。いずれの場合も、二度と飲酒運転をさせないためには本人の物事の認識の仕方を根本的に変えることが不可欠であ

るため、認知行動療法をベースとした教育が有効であると考えられる。

本研究で得られたデータは多岐に渡るため、本報告書執筆時点で執筆中の論文も存在する。これらの成果も可能な限り早くとりまとめ、研究成果の社会への還元に努めたい。

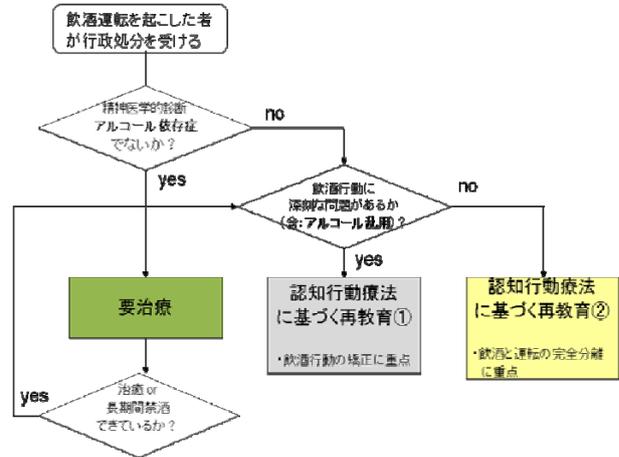


図2 有効と考えられる飲酒運転者への対処法および再教育のフローチャート

5. 主な発表論文等

(研究代表者、研究分担者及び連携研究者には下線)

[雑誌論文] (計7件)

- ① 佐藤かおり、岡村和子、西田泰、73型運転適性検査の因子構造の検討および検査開発時1973年と2005年の検査結果比較、科学警察研究所報告、58(1)、37-48、査読有
- ② 岡村和子、サンドラ シュミット・アレント、ドイツの飲酒運転者対策—医学的心理学的検査における運転適性の判定基準、交通心理学研究、24(1)、25-32、2008、査読有
- ③ 岡村和子、三井達郎、Alcohol-related problems and drink driving: a questionnaire survey of male drivers. 応用心理学研究、34(1)、58-59、2009、査読有
- ④ 岡村和子、三井達郎、What do driving aptitude test results tell about drink-drive offenders? 応用心理学研究、34(2)、印刷中、査読有

[学会発表] (計3件)

- ① 岡村和子、交通事故・違反により行政処分を受けた運転者の分類、日本心理学会第70回大会発表論文集、1341、2006. 11. 4、福岡
- ② 岡村和子、酒気帯び運転で取締りを受けた運転者の飲酒・運転パターン、日本応用心理学会第74回大会、64、2007. 9. 8、

奈良

- ③ 岡村和子、飲酒運転への態度、リスク認知と行動変容への自己効力感、日本応用心理学会第75回大会、59、2008.9.14、横浜

〔図書〕(計2件)

- ① 岡村和子、運転適性検査、応用心理学事典、丸善、512-513、2007
② 岡村和子、飲酒運転、法と心理学の事典、朝倉書店、分担執筆、掲載決定

〔その他〕

内閣府等主催第27回交通安全シンポジウム「飲酒運転の根絶を目指して-家庭・職場・地域の果たす役割-」にシンポジストとして出席(報告書とCD)、2007.11.14、栃木

6. 研究組織

(1) 研究代表者

岡村 和子 (OKAMURA KAZUKO)

科学警察研究所・主任研究官

研究者番号：

(2) 研究分担者

なし

(3) 連携研究者

サンドラ・シュミット-アーント (SANDRA SCHMIDT-ARNDT)

ドイツ連邦道路研究所・研究員

(4) 研究協力者

エゴン・シュテファン (EGON STEPHAN)

ドイツケルン大学・教授