

違反ドライバー教育

——西ドイツの現況——

G. クロイ*

西ドイツにおいて、60年代の末から70年代の初めにかけて進行し始めたドライバー教育改善プログラムに関して、今までに得られた知見から認識されたことは、違反ドライバー全体を一括して扱うような単一の教育措置は成果がほとんど期待できないということである。プログラムの導入に際し考慮すべきことは、交通違反行動が、ドライバーの人生対処の一般的アプローチの一部にすぎないことである。本論は、進行中の有効性研究からの中間結果に基づくものである。

Drivers' Improvement Program

— Status in Federal Republic of Germany —

G. KROJ*

We recognized from the driver improvement program carried out from the end of the 1960's to the beginning of the 1970's in West Germany, that we can hardly expect any results from a single education program conducted on all drivers violating traffic regulation. On carrying out the program, it should be considered that the violation behavior of traffic regulation is just a part of a general approach to dealing with drivers and their behavior. This paper is the intermediate report of evaluation studies for the drivers' improvement program.

1. はじめに

われわれの社会において、自動車による交通参加者 (Verkehrsteilnehmer) およびモビリティが飛躍的に増加するとともに、違反ドライバー (事故者を含む) の数とその種類も急激に増大した。これに伴い、これまで慣例となっていた法的制裁や処罰でドライバーを威嚇するだけでなく、むしろ、無事故無違反ドライバーとなるための教育改善プログラムをドライバーに提供する義務が、安全的側面および社会政策的観点に基づいて生じてきた。60年代の末から70年代の初めにかけて進行し始めたドライバー教育改善プログラムの開発努力は、このような背景のもとに理解できる。プログラムに関する今までに得られた知見から認識されたことは、違反ドライバー全体を一括して扱うような単一の教育措置が成果をほとんど期待できないということである。

科学的研究と統計的分析を通じて、交通安全に対する危険源として次第に判明してきたのは、違反や事故を起こした青少年初心ドライバーおよび事故・違反頻発ドライバーである。これらの知見が契機となって、多くの連邦州で、特に危険と見られるドライバー集団を対象とした教育改善プログラムの開発が進められるに至った。

プログラムを導入するに際して考慮すべきことは、交通違反行動 (事故を含む) がドライバーの人生対処の一般的アプローチの一部分にすぎないことである。したがって、交通安全から見て必要とされる幅広い教育改善モデルは、交通政策的問題のみならず、社会政策的問題とも関係している。例えば、われわれの社会における飲酒量の増大、犯罪者の矯正、さらには青少年の社会的成員化 (gesellschaftliche Eingliederung) などの問題である。

事故研究および交通安全研究の前述の知見に基づいて、70年代なかばには、ドイツ連邦共和国において、特に危険と見られるこれらのドライバー集団に対する教育改善プログラムが開発された。本論文は、これらのドライバー改善教育プログラムの科学的根

*Dr. Rer. Nat. G. Kroj
西独連邦道路交通研究所主任研究員
Direktor und Professor
Leiter der Abteilung Auswertung
in der Bundesanstalt für Straßenwesen
原稿受理 昭和56年12月10日

拠および具体的内容並びにテスト状況について、連邦道路交通研究所 (Bundesanstalt für Straßenwesen; BAST) における“違反ドライバーのための教育改善コース”、プロジェクトグループの研究活動に基づいて、以下に報告を行うものである。

ドライバー改善教育プログラムの有効性に対する過大な期待を予防するためには、まず交通参加者に影響を及ぼす全措置の全体的構図を示し、その中で教育改善プログラムという措置の位置づけを考察すべきである。Fig. 1 に示すように、ドライバー教育改善 (Driver Improvement; Nachschulung) という措置は、交通参加への適性と能力とをドライバーに保証するために実施されている数多くの措置の中の一つを意味しているにすぎない。

ドライバー教育改善が目ざしているのは、特定のドライバー集団の危険性を減少させることによって、その危険性を適切な範囲内にとどまらせ、その結果として、自動車交通からの排除という措置が例外的になるようにすることである。ドライバー教育改善プログラムすべてに前提とされているのは、ドライバーの危険な行動様式が、主として知識の欠如と態

度の欠陥により生じるのであるけれども、車両コントロールの未熟さによっても生ずるということである。それゆえに、これまでドイツ連邦共和国で開発され実施されている違反ドライバー教育改善コースは、次のような危険要因に対して影響を及ぼすことを目指している。

- ① 青少年事故違反ドライバーの強度の危険準備性 (Risikobereitschaft) と乏しい運転経験
- ② 飲酒運転ドライバーの飲酒と運転という行動制御機構上の諸問題
- ③ 事故違反頻発ドライバーの交通秩序と安全への不十分な自覚

2. ドライバー教育改善プログラムの概要

2-1 青少年ドライバー教育改善コース

平均して、青少年ドライバーが一回の事故を引き起こすまでの走行キロ数は、他の年齢層のドライバーの半分でしかない。彼らの事故は、スピードの出し過ぎによるものが多く、他の交通参加者の関与なしに、すなわち、単独で生じることが多い。特に顕著に見られるのは、スピードの出し過ぎによるカー

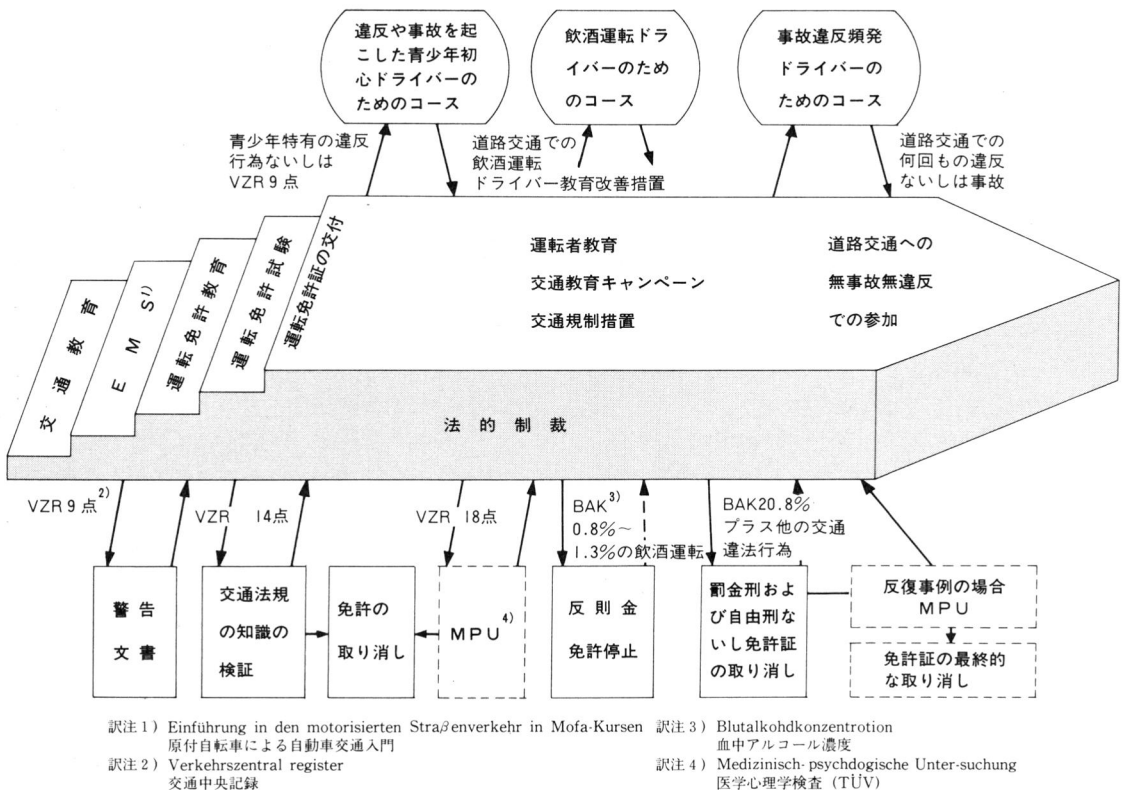


Fig. 1 ドライバーに影響を及ぼすための全措置
All sorts of measures effectively applied to drivers

ブでの道路からの逸脱である。とりわけ、青少年初心ドライバーの事故発生に関与しているのは、青少年特有の危険準備性と比較的乏しい運転経験との、宿命とも言うべき原因複合である。

i) 青少年ドライバー教育改善コースの実際

前述のプロジェクトグループの研究活動に基づいて、1976/1977年に、一つのドライバー教育改善モデルが開発された。このモデルは、冒頭で記述した青少年初心ドライバーの状況に焦点をあわせたものである。方法の一つはグループダイナミックスの手法であり、これはドライバーのミスを生発する態度を変容させるためのものである。また、青少年ドライバーに自分の運転能力(Fahrkönnen)の限界を銘記させるために、実施走行練習を利用した。つまりここで重要なことは、参加者に運動物理学(Fahrphysik)の法則に対して注意を払わせるようにすることである。

研究の第一段階は、1977/1978年に4つの連邦州で実施された。ここでは、このプログラムに対して特別に訓練を受けた心理学者が、プログラムの中のグループダイナミックス部分を担当した。また、実地走行部分は特別に養成された指導教官を用いた。彼らすべてがそれ以前にDVR安全トレーニングを受けた経験を持っている。

現在進行中の研究の第二段階では、数日間のセミナーで、コース指導の準備訓練を受けた運転教官(Fahrlehrer)がこのコースを指導している。コースは通例、1回120分のグループによる意見交換のセッションが5回と、4時間の実地走行練習が1回という構成である。このプログラムは、交通参加に伴う社会的態度の強調、危険準備性の減少、運動物理学法則に関する知識の改善および危機的状況での車両コントロールの改善を特に目指している。プログラムを通して、自らの運転能力の限界を示すとともに、最終的に自分の過失行動様式(Fehlverhaltensweise)についての分析を導こうとする。ドライバー教育改善グループの規模は8~12人であり、合計7回の2時間セッションを3週間かけて実施している。

Nordrhein-Westfalen州とBaden-Württemberg州において、現在進行中の研究の第二段階では、交通中央記録(Verkehrszentralregister; VZR)での“9点水準”に達した24歳以下の青少年ドライバーが、彼らに義務として負わされた“罰戒”、と同時に招集される。参加の誘因として、いわゆる“減点(Punkte-Rabatt)”を認めている。研究の第一段階

では、参加者のコースへの指定方法は、選ばれた市や郡の間でかなり様々であり、部分的には異なっていた場合すらあった。一部分の地域では、青少年の違反ドライバー(事故者を含む)は、減点という原則に従って招集を受けたのであるが、また別の地域では、道路交通法(StVO)第48条の適用に基づき、強制的に招集がなされた(この講習を受けない者は、StVO第48条による警察での交通講習を受けねばならないという、強迫を伴った交通講習の罰則的強制)。一般に、研究第一段階での参加者指定方式は、第二段階と比較して、該当集団の定義が異なっていた。すなわち、第二段階の場合、目標集団はただ年齢によってのみ限定されている(24歳以下)のに対し、第一段階ではそれに加えて、免許取得後2年以内という条件が付加されていた。

しかし、第一段階の基準では、招集者のサンプリングをする際に、行政管理上の出費がかさみすぎるので、この条件は断念された。研究の両段階におけるもう一つの本質的な相違は、コース料として参加者にかかる費用にある。第一段階では無料であったのに対し、第二段階では約200マルク(約2万円)をコース費用として、参加者は支払わねばならない。

ii) 同時に行っている有効性研究の初期結果

研究の第一段階の知見に基づき、各種の参加誘因の効果を評価することが可能である。招集された青少年初心ドライバー全体のうち19%の者が、これらのコースに参加した。招集の際の“後押し”の違いによって、予想された方向に差異の存在していることが判明した。招集に際して、StVO第48条に基づく罰金で強迫された場合、青少年ドライバーのうち少なくとも47%の者が参加したのに対し、他のいずれの場合でも、参加率は20%以下となっている。その際、違反点数の減点という誘因形式では、参加率19%、自発的参加形式(本当とは思えない)で、義務的交通教習という威嚇を用いた場合には15%である。実地走行練習の有無に関して再教育コースの参加率における有意差は確認されていない。

しかし、参加を励ますのに効果のある要因として、点数負荷の強さを確認できた。VZRで8点までの招集を受けた青少年初心ドライバーのうち、20%しか参加しなかったのに対し、VZRで9点から13点までの点数の者は28%がコースに参加した。

研究の第二段階における参加状態の詳細な分析と

* Deutscher Verkehrssicherheitsrat
ドイツ交通安全協議会

いうのは、本論文ではまだ提出不可能である。現在確認できているのは、参加率が第一段階より明らかに低く、10%をはるかに下回っていることである。この理由の一つは、コース費用が高くなったことと結びつけて考えられよう。つまり違反点数の減点をしてもらうためには、コース参加で時間を奪われるだけでなく、なおかつお金がかかるのである。一方、参加率の低さは、研究の第二段階において、違反点数が9点から13点のドライバーのみが招集されたということにも関連している。すなわち、文書を送付した該当集団がかなり小さかったため、一つの講習コースの参加者を9人からせいぜい12人の範囲にすべきであるにもかかわらず、ある地域では、組織的な問題によって、短期間で十分な数の講習コース該当者が集められなかったのである。このことによって当然ながら、該当者の一部は、時間の経過とともにコースへの参加意欲を失うに至ったのである。

青少年ドライバー教育改善コースへの参加が、その後の事故・違反発生率（Auffälligkeitsrat、交通違法行為と交通事故）の減少に、どの程度貢献しているかを、コース参加後2年間のVZRへの新規記載に基づいて、現在立証中である。その場合、交通実証性（Verkehrsbewährung）に関して、参加者とコース参加を拒絶した者、およびこのコースに招集されなかった青少年ドライバーのうち同程度に事故ないし違反を起こしている者の3グループについて比較を行う予定である。しかし、必要とされる観察期間（2年間）がまだ経過していないので、この問題に関する結果はまだ提出されていない。

こうした“ハードな”実証データの統計とは別に、次の4点についてアンケートを実施している。すなわち、交通問題の知識、その情緒的評価、アンケート回答者自身の行動の自己報告、交通歴（Verkehrsbio-graphie）の4点である。これらのアンケート項目で調査されるのは、参加者が得ようと努力したコース目標を達成したかどうかという点である。さらに、コース終了からおおよそ3か月後にアンケート調査を行い、それによって、態度面および知識面での効果の安定性とその後の推移を検証した。

研究の第一段階でのアンケート結果のうちいくつかについては、すでに発表可能である。まず第1に、参加者がこの再教育コースの体験を肯定的に評価していることが確認できた。参加者は、コースの雰囲気一般在くつろいでリラックスしていると感じた。実際彼らは、コース指導教官に対して、例外なくプ

ラスの評価を示しており、コースを終えるにあたって、自分たちがコースによって大切な新しいものの見方を学んだという印象を持っていた。彼らは自分が反省的になったと感じているし、コースによって、自己の運転スタイルを変化させるようなインパクトが与えられたことについても認めている。参加者のコースを受容するこのような姿勢は、コースの終了にあたってそれを残念に思うと回答していることにも、また、彼らがこのコースを友人に勧めるだろうとしていることにも表れている。

アンケートの結果から引きだせるもう一つの結論は、参加者がコース不参加者より、運転や自動車に対する緊密な関係を持っているということである。参加者は、不参加者より低年齢で車に乗り始めており（軽二輪や原付自転車の利用）、マイカーの手入れに時間をかけ、特別なアクセサリーで車を飾り立てるのである。

参加者はコース終了時にも、不参加者と比べてまだ自動車運転に心情的な関係を維持しており、高速での運転を好む。しかし、安全面から言えば否定的に評価されるこれらの態度は、コース終了後だけに“柔軟”になり、望ましい方向に推移している。（アンケート実施時期：コース終了ののち3か月後）

iii) 結論

“違反点数の減点。”という誘因や自発的参加の場合、明らかに、該当集団のうち極めて限られた部分しかドライバー教育改善コースに参加させることができなかった。ただし、最も切実に教育改善コースの援助を必要とする者が、コースに参加していたのは事実であるのだが。今後の問題として、該当集団のより多くの人間を、いかにしてコースに参加させることができるかが重要なポイントである。参加者は、コースを肯定的に受けとめている。実際のところ、参加者は良い意味で予期に反して少し驚いていた。したがって、今だに強いコース不参加の態度を崩すためにも、参加者のこうした肯定的な経験といものを、キャンペーンの中でもっと徹底的に利用できるだろう。

これまでに確認されたコースの効果から推論できるのは、根拠があるとはいえ今のところ、次のような期待だけである。それは、自発的参加によるドライバー教育改善プログラムによって、青少年初心ドライバー問題を解決する方法の一つが見出されたということである。この措置一つを利用するだけで、満足いくほどの問題解決が得られるとは、今日の条

件設定の下では期待すべきではない。

2-2 事故違反頻発ドライバー教育改善コース

ドイツ連邦共和国における事故違反頻発ドライバーは、交通中央記録（V Z R）への多回数の記載に基づいて識別されている。記載点数の評価基準によって、われわれは対象者を二つの危険段階に細分している。すなわち、9点以上14点未満の者と、14点以上18点未満の者である。

i) Bayern 州内務省交通セミナーのドライバー訓練

道路交通での過失行動（Fehlverhalten）は、道路交通の危険事象を十分に熟知しておらず、それゆえに、それに対処しようとしなないドライバーに頻繁に生ずる。彼らは交通事象を実際よりも安全で無害で問題がないと見なす。セミナーでは、彼らがすでによく知っている交通世界（Verkehrswelt）を、今までと別の視点で、つまり潜在的危険（potentielle Gefahren）という視点で示そうと試みている。道路交通の様々の危険原因を熟知させることにより、交行動を変化させようとするのである。該当集団はV Z Rで違反得点14点以下のドライバーである。マスメディアを通して、この交通セミナーの自発的参加の可能性が、一般住民に伝えられる。

セミナーは、10人から15人までの少数グループで行われ、特にこのセミナーのために訓練を受けた運転教官の指導の下で、参加者は安全な交通参加のための“洞察（Einsichten）”と“態度（Einstellung）”について討論する。研究第一段階では、6日以内に、120分セッションを3回実施している。この際には、危険論（Gefahrenlehre）が中心であった。加えて参加者に対して、走行トライアルで自らの運転技量あるいは車両コントロール能力を、チェックさせる機会を与えている。テストの第一段階に関するレポートは、このモデルが将来有望であることを明らかにしている。ただし、時間枠についてのみ、それがあまりに窮屈であることが判明した。Bayern州とHessen州で実施されているモデルの研究第二段階では、この理由から、現在のところ3週間で5回の2時間セッションと、1回の走行トライアルを実施している。

ii) ドイツ連邦運転教官連盟のドライバーセミナー

このプログラムは、違反ドライバー（事故者を含む）の自動車に関する知識およびコントロールの欠如、社会的に不適切な態度、不適切な行動タイプを、

彼らに認識させ、補正させるものである。V Z Rで14点以下の違反ドライバーを該当集団としている。このモデル研究が実行に移されている7つの連邦州では、行政当局が、V Z Rで9点に達した際になされる義務的訓戒と結びつけて、コースへの参加を勧めており、前述の両コースと同様、規則的な参加後に、違反点数の減点措置を行う含みを持たせている。

グループの規模は8人から12人で、コースはグループでの意見交換を含むセミナー形式で行われる（各35分間のセッションが4回）。それに加えて、コースの開始前と終了後に、規格化した観察用紙を用いて、実地走行テスト（各45分間）を実施する。最初の実地走行テストで、参加者個別に確認された欠点が、グループでの意見交換の基礎となる。また、第二実地走行テストの結果は、最後に行われる個別カウンセリングの基礎となる。このコースは、7つの連邦州でテスト中である。

iii) Rheinland 技術管理協会医学心理学研究所の事故違反頻発ドライバー教育改善コース

これは高い事故率が予想される事故違反頻発ドライバーのうち、アルコール問題性を示す者を除いたドライバー集団を対象として、その行動変容を目指すものである。具体的にいえば、V Z Rで14点以上のドライバーのうち、特に2回ないしそれ以上の事故を起こしている者の中から、対象ドライバーを選ぶこととしている。プログラムは6回のセッションから成り、最初のセッションは個人面談であり、それに続いて2時間セッションを5回、グループで行う。グループ規模は8人から12人となっており、その交通歴から判断して、これまで一般に行われている教育措置が、もはや成果を挙げえないほど、すでに危険な過失行動様式が固定していると判断されたドライバーを対象として、このプログラムは用意されている。

プログラムの成果をあげるための条件として一般に認められているのは、違反ドライバーの自己防衛傾向の解体、少なくともその減少である。この自己防衛傾向は、違反ドライバーにおいて大いに考慮すべき事柄である。自分の過失行動によって、時として危険な結果が生じるという洞察を発達させることが、コースの重要な要素となる。同時に、道路交通での危険評価（Risikobewertung）と危険補正（Risikoausgleich）という問題も考慮されている。個人面談

*Bundesvereinigung der Fahrlehrerverbände e. V.

**Technischer Überwachungsverein

は、行動分析によって、自己批判的態度の方向に、自己像 (Selbstbild) を変容させる準備をするためのものである。コース指導員は、訓練を受けた心理学者である。このプログラムは、現在 Rheinland-Pfalz 州でテスト中である。

2-3 飲酒運転ドライバーの教育改善コース

i) 飲酒運転ドライバーの教育改善コースとそのテスト状況

ドイツ連邦共和国で、1978年に発生した死亡事故のうち、自動車運転者の飲酒運転が原因として記載されたものは、2,405件である。したがって、当然のことながら、この事故原因は交通安全研究という分野の中でも、著しく重要なものとなっている。罰金、自由刑 (Freiheitsstrafe)、免許停止、免許証の取り消しという様々の法的制裁、および当事者とその近親者の生活に及ぼす制裁の影響をもってしても、ドイツ連邦共和国で年間およそ16万人が飲酒運転のゆえに有罪となっており、しかも、その半数が事故の原因と結びついているという現実を阻止できていない。また、この統計を評価するに際して考慮すべきことは、推定上、飲酒運転300回のうち1回しか発見されず、有罪の判決を受けるに至らないということである。

1年間で飲酒運転に関連して、事故や違反を犯したドライバー100人のうち、約20人がいわゆる再犯である。つまり明らかに、前述の法的制裁では有罪となったドライバーのうちかなりの部分が、その後の期間においても、酔った状態で車を操縦することを阻止できていないのである。

以上の事態の結果、“飲酒運転、”という交通違法行為の再発率を低下させるために、飲酒ドライバーを対象とした教育改善プログラムの開発が進められた。こうした安全プログラムの該当集団の限定事項として、次のことが挙げられている。

①飲酒運転ドライバー教育改善コースは、飲酒によって引き起こされた交通法規 (刑法典69条) 違反者を対象とする。

②それに対して、飲酒による交通違反であっても、道路交通法24条 a の規則違反の意味でのものは、該当集団の判定基準とは認められない。

③飲酒による交通違反のみならず、他の交通違反も犯しているドライバーに関して、アルコール違法行為が、ドライバー教育改善コースへの参加者の指定に際して、心須の事項として選択される。

④該当集団の中で、形式上、始めて飲酒による交

通違法行為が問題となったドライバー (飲酒運転の初犯ドライバー) と、何度も違反が明るみになったドライバー (飲酒運転の再犯ドライバー) とを区別すべきである。

⑤飲酒運転ドライバー教育改善コースは、この措置を適用した結果、成果を挙げる見込みのあるドライバーのみを対象とする。

飲酒運転の初犯ドライバーと再犯ドライバーのための教育改善コース間の差異は、単にコース内容とコース期間のみではなく、とりわけ初犯ドライバーが再犯ドライバーよりも、一般に極めて短期間で運転免許証の再交付を得られることにある。このことから、コースへ参加するにあたって、両グループ間に著しく異なる動機づけの状態を予想することができる。

ii) 初回飲酒運転ドライバー教育改善コース

いくつかの連邦州では、約2年前から、初回飲酒運転ドライバーのための教育改善コースが実施されている。このコースモデルに対するテストは、今までのところ2つの州で開始されている。Baden-Württemberg では、2年間を予定とするモデル研究が法務省によって行われているし、Bayern州では、内務省によって同様のモデル研究が行われている。これらのプログラムは、飲酒運転ドライバーの過失行動に対して、そのネガティブな発達の比較的初期の段階で影響を及ぼそうとしている。つまり、彼らのエラーを誘発する態度 (Fehleinstellung) や危険な行動習慣が、それほど固定化していない時点で、すなわち、良好な成果がまだ見込める時点で影響を及ぼそうとするのである。

一般に、飲酒運転ドライバーに対しては、罰金刑あるいは実刑という有罪判決に伴い、運転免許証も取り消される。というのは、一般に通用している法解釈によれば、飲酒運転をしたことで、自動車運転の適性がないと判断されたからである。裁判官は、行政当局が運転免許証を再交付してはならない停止期間を確定する。しかし、もしドライバーが、自動車の運転に再度適性があることを裁判官に実証することができれば、裁判官は停止期間を短縮してもよい。一方、一連の裁判では、すでに訴訟手続きにおいて、コース参加証明書を提示した場合に、短縮した停止期間を課したり、あるいは運転免許証の取り消しを見合わせるというふうに変化してきている。

前述の裁判での現実を背景にして、最近になって、コース参加へのモチベーションも増大してきている。

と同時に、ドライバー教育改善コースの実施と承認に対する関心と開放性が、司法当局の中でも成長してきた。

取り上げた4種類の初回飲酒運転ドライバーのためのコースが目指しているのはいずれも、“酔っぱらい運転”という違法行為の再発率を低下させることである。この目標を達成すべく、これらのコースは、飲酒運転を引き起こすに至った適性の欠陥を参加者が認識し、補正する機会を提供する。参加者は、コース参加によって、自ら飲酒運転の原因を本気で除去しようとしており、積極的に行動変容を行う能力があるということを立証できる。参加者の指定方式は各コースともほとんど一致している。自発的参加——もちろん弁護士ないし裁判官の勧めによる場合が多いが——がそれである。

法的帰結 (Rechtsfolge) およびそれに伴う参加への誘因も同じく均一である。裁判官は、運転免許証の取り消しや再交付の停止期間の確定という問題に際して、コースへの自発的で積極的な参加を考慮することができる。コース担当機関のすべてが、規則正しいコース参加を保証するために、参加者と契約を結ぶ。

コース構成 (期間、時間的順序、参加者数)、条件設定 (契約証明書、参加料金)、コースの受理条件と方法に関しては、Table 1 で明らかなように、若干の差異が存在している。

すべてのモデルコースは、コースに適していない者を事前に発見するために、予備検査を行っている。例えば、アルコール依存性が存在する者などはこの中に含まれる。これを行うことによって、コースに不適のドライバーに要する無駄な費用を節約することができる。ましてやコースに適していないドライバーの達成不可能な期待を支持することはできない。すべてのコース担当機関は、コースと並行して有効性研究を行っているが、その中で個々のコースモデルへの予備検査を規格化しようとする努力を精力的に進めている。有効性研究を実施する際には、主として、2つのデータソースを用いる。

1) コース参加者が、コース参加後に、どの程度その知識・態度・行動を変容させたかを調べるために、コースの前後にアンケートによる調査を実施する。

2) コース参加者を、コース参加時点まで可能な限り同質な対照標本群と次の項目について比較する。

①比較の長期間にわたる法的実証性 (Legal-bewährung)

②彼らの知識、態度、自己報告による行動

結果の一義的な解釈を可能にするためには、実験群および対照群を設定し、それを可能な限り、厳密な意味で比較可能な形式にして作業を進める必要がある。研究のさらに詳しい構成については、連邦道路交通研究所 (BAST) の“違反ドライバーのための教育改善コース”プロジェクトグループによる1980年中間報告の中で、記述がなされている。今後の研究日程は、Table 2 から見てとることができよう。

iii) 反復飲酒運転ドライバー教育改善コース

反復飲酒運転ドライバーのための教育改善コースに関するモデル研究は、すでに3年前から始まっている。そのコースには、これまでおよそ14,500人のドライバーが参加した。

飲酒運転の再犯ドライバーに対して、行政当局は、通例運転免許証の再交付に先だち、道路交通法15条cに基づいて、官庁に認可されている医学心理学研究所 (Medizinisch-Psychologische Untersuchungsstelle) の診断書の提出を命令する。この必要性から診断を受けたドライバーの数はかなりになる。

1980年に技術管理協会 (TÜV) の医学心理学研究所において、飲酒違法行為のために33,325人の者が検査を受けた。反復飲酒運転ドライバー教育改善コースへの参加者指定の“選択基準”は、ドイツ連邦共和国内で (Bayern州を例外として) 統一されており、それに従って、医学心理学研究所がコースへ参加者を指定している。参加できる者は、露見した2度目の飲酒運転の後、医学心理学運転適性検査に基づいて、適性の欠陥が存在しており、それは、飲酒運転ドライバー教育改善コースによって改善可能であることが証明されるに至った者である。

診断者が今述べた事の確定を行うにあたって、次の特性のうちいかなるものも受験者に存在していないことが前提となっている。

アルコール依存性、他の中毒症、アルコール中毒性の身体的損傷、重傷の疾患、神経症的精神病的疾病と脳損傷、異常体験を伴った急激で深刻な生活の危機、心理身体的欠陥を含む他の精神的問題性、明瞭な知能の低さ、学習能力の欠如、他の法規への重大な違反、他に多数の交通違法行為、不十分なドイツ語の知識、以上の特性である。

連邦道路交通研究所 (BAST) は、反復飲酒運転ドライバーに対する措置として、理論的に異なる2つのモデルに基づいて、コースプログラムを作成した。モデルの一つは、いわゆる行動心理学的モデルであ

Table 1 初回飲酒運転ドライバ教育改善プログラムの構成、組織的設定、普及地域に関する概要
The system of driver improvement program for drunken drivers who were caught for the first time classified by organization and area

I コースモデル	II コース担当機関	III コース実施地域	IV コースの構成と条件設定				V 教授方法
			1 期間	2 時間的順序	3 参加者数	4 終了証明書	
AFN-初犯 I. ドライバー モデル	AFN, Köln (注1)	計画では Nordrhein-Westfalen州 Nordrhein地方で モデル研究	4 週間	予備検査 4 × 3 時間セッション	約10人	参加証明書	グループによる意見交換 必要とあれば、知識の伝達を目的とした短時間の講義 IRAKプログラム ^(注2) に基づく課題プリントの使用 資料プリント
2. Hamburg/79	集団研究所 (Hamburg)	Hamburg市 Schleswig-Holstein州 (計画中) Bremen市 (計画中)	4 週間	予備検査 1 週間に 2 回のセッ ションで合計21時間 (各45分間)	8-10人	診断的論評	テーマに応じたグループでの意見交換 ロールプレイング 授業 宿題 ビデオ利用
3. LEER-E	TÜV-Hannover TÜV-Bayern ¹⁾	協会管轄地域	2 年間	予備検査 準備 6 × 2 時間のグ ループ意見交換 アフターケア (2時間 + 文書によるコンタク ト)	8 人	参加証明書	グループ討論 自己観察法 自己抑制法 行動修正法 宿題 資料の使用
4. Mainz/77	TÜV Rheinland TÜV Stuttgart ²⁾ TÜV Baden ²⁾ TÜV Hessen,Amt Frankfurt TÜV-Berlin Rheinland West-falen TÜV TÜV Bayern	協会管轄地域	3 ~ 4 週間	予備検査 準備 4 × 3 時間 (2週間) あるいは 6 × 2 時間 (3週間)	8-10人	参加証明書	グループ討論 行動修正法と自己抑制法 宿題 ビデオ 資料の使用

1) TÜV-BayernはBayern州内務省および法務省と協力して、研究評価を独自に進めている
2) Baden-Württemberg州法務省との協力
訳注1) Gesellschaft für Ausbildung, Fortbildung und Nachschulung im Straßenverkehr e.V., Köln
道路交通における運転者教育、運転者教育および運転者教育改善のための協会、(ケルン)
訳注2) 飲酒運転ドライバ教育のための個人心理学的矯正プログラム

Table 2 初回飲酒運転ドライバー教育改善コース評価の日程表
Evaluation of driver improvement program for drunken drivers who were caught for the first time

研究の進行段階 日 程	1980				1981				1982				1983				1984				1985				1986			
	1	2	3	4	1	2	3	4	1	2	3	4	1	2	3	4	1	2	3	4	1	2	3	4	1	2	3	4
評価計画の確立																												
評価手段の開発																												
統計調査																												
法実証性の継続調査																												
再調査																												
分析評価																												
研究報告																												

り、行動療法に関連している。もう一つは、アドラーの個人心理学的理論を基礎にしたモデルである。

iii) 行動心理学的モデル

行動心理学に基づくコースの場合、その独自の訓練目標は、酒気を帯びての交通参加の危険性とその結末についての情報を増大させることであり、自己批判能力、自己抑制措置の自主的な適用能力、飲酒と運転という行動の代替となる行動様式構築のための能力の発達と改善である。これらの訓練目標を、以下の手段によって、すなわち、行動自己分析の訓練、個別行動目標の設定、自己抑制手法の訓練、飲酒コントロールトレーニング(現実的な状況でも)、宿題の完遂によって達成しようとする。

iv) 個人心理学的モデル

個人心理学は過度の飲酒を防衛機制の一種として、すなわち、人生での課題を克服する際に生じる具体的劣等体験(Minderwertigkeitserlebnis)からの防衛として解釈する。過度の飲酒は、常に敗北感ないし劣等感という個人的問題性の指標となる行為として解釈される。個人心理学的モデルは、それゆえ参加者の自己洞察(Selbsteinsicht)能力の向上、個人的優越への追求傾向の緩和、協調性の向上、および他者の問題への洞察力の向上を重要な目標として設定している。飲酒と運転に関する、一般的で理解の容易な情報を、自己経験と結びつけることで、最終的に飲酒運転を回避させようとするのである。飲酒運転に対するこれらの考え方をドライバーに明示して、把握させることが、飲酒と運転という問題に関連して行われる生活様式分析の課題である。

成果を上げるために大切なのは、この生活様式分析を個別に行うと同時に、グループで行い、分析を掘り下げることである。飲酒運転ドライバーは、この分析によって、自分がアルコールの助けによって

特定の課題を回避したり、問題状況での上っつらだけの安心感を手に入れたり、あるいは妄想に逃避していることを認識し、実地体験をすることができる。自分の防衛規制の認識と実地体験を通して、参加者は、これまで避けてきた課題と問題を熟考し、別の観点から評価を下し、もっとうまく直接それと取り組むことが可能となるのである。その他に、グループとは別に、個別で理解が可能ないように、学習教材が用意されている。

両モデルに基づいたコースは、各コース13回のセッション(1コマ2時間)から成り、最低限7週間続く。1クラスの参加者は、平均して8人から10人である。この仕事のための特別講習コースで養成を受けた心理学者が、コース教官として従事している。

v) LEERモデル

飲酒運転ドライバーコースの第3のモデルは、T ÜV-HannoverがLeer郡で、1971年に初めてテストを行い、それゆえ、LEERモデルと名づけられているものである。LEERモデルは、グループダイナミックスを活用した意見交換を基礎としており、各2時間のセッション6回から成る。コース内容は次のとおりである。

- ① 飲酒/運転行動の分析
- ② 道路交通での飲酒に関する知識
- ③ 自己観察法および自己抑制措置のテスト

飲酒/運転行動の分析は、具体的な処置に先立つ4週間の観察記録を経て、いわゆる“飲酒パターン(Trinkmuster)“の作成をもって始まる。それと平行して、飲酒運転を回避する可能性を個別に探り出すとともに、過失行動様式の代替となる行動様式を発達させるために、飲酒のきっかけとなる典型的な運転習慣(Fahrgewohnheit)を記録に取る。飲酒行動の分析には、さらに、各参加者の経歴に基づいて

確かめられた飲酒の習慣化への経過、および飲酒の習得条件とその動機に関する記述を含む。

道路交通での飲酒に関する知識については、簡単な伝達手段を利用して、次のようなテーマを中心に、グループ討論の形式で与えられる。

— 飲酒運転の危険性、同一飲酒量の場合の血中アルコール濃度の個人間差と個人内差、高い再発危険性、残留アルコールの重要性、飲酒運転の結末とその代償、危険な解放メカニズム、運転／飲酒という危険な習慣を形成するに至るまでの習得過程、今後の処置可能性に関する情報。

加えて、運転免許証再交付後、適切な期間（通例コース終了後1年間）において、その実証性に関してアンケートによる再調査と面接を行う。

vi) 現在進行中のモデル研究の結果

これまでのところ、最も広範な知見は、LEERモデルについて得られている。これらの知見は、LEERモデルの受容性と実行可能性を示しているだけでなく、再発率の点でも、このモデルのポジティブな効果を証明している。

1981年の9月までに、総計1,581コースに、14,553人が参加して再教育を受けた。1980年前期で、医学心理学検査を受けた飲酒ドライバー17,684人のうち55.5%の者が“適性がある。”と判定され、27.2%が“適性に欠ける。”として判定された。さらに、被検者のうち17.3%の者が適性に欠けるが、反復飲酒運転ドライバー教育改善コースを通じて再教育可能であると判明した。これら該当者のうち、同じ期間中に2,893名が指名されたコースに参加した。この数字は適性に欠けるが再教育可能と判定された者のうちの94.6%に相当している。この参加率が示しているのは、道路交通課がこれらの教育措置を公報活動によって精力的に支援したいということである。

新しい措置を導入するに当たって、通常存在する初期準備の困難性を克服することが大切であり、その後には、行政当局での教育改善コースへの指名手続きに関して、基本的にはいかなる困難も知られていない。この成果は、もちろん、新しい教育措置の導入に対応した法律的根拠づけ（とりわけ州当局の告示）を行うことで、これらの教育措置を保証したことによるものである。道路交通当局の見解によると、反復飲酒運転ドライバー教育改善コースへの指定手続きについては、これまで有効に機能することが実証されている。コース参加者の批判的なコメントを挙げると、運転免許証の取り消し後2年間という期

Table 3 反復飲酒運転ドライバーのためのコース指導教官数
The number of instructors for drunken drivers who were repeatedly caught

モデル	行動心理学 モデル	個人心理学 モデル	TÜV-Hannover のLEERモデル
コース指導 教官数	42人	11人	61人

Table 4 失格となったコース参加者（1980年の例）
The participants who failed in the driver improvement program (1980)

モデル	行動心理学 モデル	個人心理学 モデル	TÜV-Hannover のLEERモデル
コース参加 者数	788人	322人	1,773人
失格者の 割合	1.26%	2.488%	1.07%

限がコース参加中に超過してしまう場合があり、それにより、そのコースのために、追加的に新しい運転免許試験を受けなければならないような事態が生じるということである。

その間にも、いくつかの行政当局では、コース参加者に対して、2年間という期限をそれほど厳密には解釈しない方向に変化してきた。個々のモデルにおいて、現在何人のコース指導教官が従事しているかをTable 3に示す。

vii) コース参加者の失格

コース参加者は、これまで酔ってコースに出席したり、契約で許容されている欠席時間を超過した場合のみ失格とされる。Table 4に、失格となったコース参加者を、モデルコースごとに示す。

3. 今後の展望

これまで紹介してきた飲酒運転ドライバー教育改善プログラムの有効性に対する確定的な報告は、早くとも1984年の末になると見込まれている。これまでに、反復飲酒運転ドライバーコースについて様々な経験、例えば、その行政実務、その専門的遂行、その組織的処理について、あるいはコースの受容性についての経験が得られている。これらの経験から判断して、選択された路線をさらに継続することを奨励してもよいと、われわれは考える。

コースの実り多き実施のために欠くことのできない条件は、コース指導教官の検証された適格性である。均質で質の高いコースの実施を保証するために、すでに今から、コース担当機関に関する専門管理の

組織化の準備を進めるべきであろう。このために、連邦道路交通研究所に設けられたプロジェクトグループは、1980年中間報告で諸提案を提起した。

第19回交通裁判会議（1981）の決議は、刑法裁判の判決において、初回飲酒運転ドライバー教育改善コースに対して、もっと考慮を払うべきであるというものであった。これは、この交通安全対策を、これまでよりもさらに妥当なものとして利用するのに貢献するであろう。

一般的にあって、これまでのところ事故違反ドライバー教育改善コース、特に飲酒運転ドライバーの教育改善コースのみを単独に切り離して、それに過大な成果を期待すべきでないという見方が優勢である。つまり、この分野において、持続する成果を達成するためには、規制的／制限的な対策と教育的／促進的な対策との両面を考え、つねにバランスを取りつつ利用することが必要である。

（翻訳 蓮花一己**）

参考文献

- 1) Bayerisches Staatsministerium des Innern/TÜV Bayern e.V.: Fortbildung der Kraftfahrer in Verkehrsseminaren, München, Bayerisches Staatsministerium des Innern, 1977
- 2) Böcher, W., Kroj, G., Pfafferott, I., Sogemeyer, H., Spoerer, E. & Winkler, W.: Typische Fehlverhaltensweisen von Fahranfängern und Möglichkeiten gezielter Nachschulung, Unfall- und Sicherheitsforschung Straßenverkehr, 8, 11-344, 1977
- 3) Bode, H. J., Heinrich, H. Ch., Kraemer, S., Müller, A., Perrine, M. W., Pfafferott, U., Sömen, H. D., Spoerer, E. & Winkler, W.: Beeinflussung und Behandlung alkoholauffälliger Kraftfahrer, Bericht der Projektgruppe, Köln, Bundesanstalt für Straßenwesen, 1978
- 4) Deutsche Akademie für Verkehrswissenschaft e.V. 19, Deutscher Verkehrsgerichtstag, Hamburg, 1981
- 5) Hebenstreit, V.v., Heinrich, H. Ch., Klebe, W., Kroj, G., Spoerer, W., Schneider, W., Walther, R., Winkler, W. & Wuhrer, H.: Modellversuche in der Bundesrepublik Deutschland, Bericht der Projektgruppe
- 6) Hebenstreit, B.v., Heinrich, H. Ch., Klebe, W., Kroj, G., Spoerer, E., Schneider, W., Walther, R., Winkler, W., & Wuhrer, H.: Empfehlungen zur Durchführung von Modellkursen. Zwischenbericht der Projektgruppe "Kurse für auffällige Kraftfahrer", Köln, Bundesanstalt für Straßenwesen, 1978
- 7) Hebenstreit, B.v., Utzelmann, H. D., Klebe, W., Kroj, G., Spoerer, E., Schneider, W., Walther, R., Winkler, W., & Wuhrer, H.: Erfahrungen und Perspektiven, Zwischenbericht 1979 der Projektgruppe (Kurse für auffällige Kraftfahrer", Köln: Bundesanstalt für Straßenwesen, 1980
- 8) Hebenstreit, B. v., Klebe, W., Kroj, G., Spoerer, E., Schneider, W., Utzelmann, H.D., Walther, R., Winkler, W., & Wuhrer, H.: Zwischenbericht 1980 der Projektgruppe "Kurse für auffällige Kraftfahrer", Köln: Bundesanstalt für Straßenwesen, 1981
- 9) Jacobshagen, W.: Kurse für auffällige Kraftfahrer-Statistische Grundlagen für die Zuweisung alkoholauffälliger Kraftfahrer, Forschungsbericht 7517/3-4, Köln, Bundesanstalt für Straßenwesen, 1977
- 10) Müller, A.: Der Trunkenheitstäter im Straßenverkehr der Bundesrepublik Deutschland, Band 3 der Beiträge zur empirischen Kriminologie, Frankfurt/Main und Bern, Lang Verlag.
- 11) OECD: Young Driver Accidents, RRG S8 Paris, Organization for Economic Cooperation and Development, 1975
- 12) Oetting, M.: Wirksamkeit von Kursen für alkoholauffällige Kraftfahrer, Zwischenbericht, Hannover, Technischer Überwachungsverein (TÜV), 1980
- 13) Spoerer, E.: Evaluation von Nachschluskursen für jugendliche Fahranfänger, Forschungsbericht, Köln, Bundesanstalt für Straßenwesen, 1980
- 14) Winkler, W.: Gruppengespräche nach wiederholter Trunkenheit am Steuer, In, Blutalkohol, Vol. 11/Seiten 178-188, 1974

* Verkehrsgerichtstag ; ドイツ交通科学アカデミー主催で毎年 Goslar 市で開催される会議。

** 大阪大学人間科学部 (在ケルン)