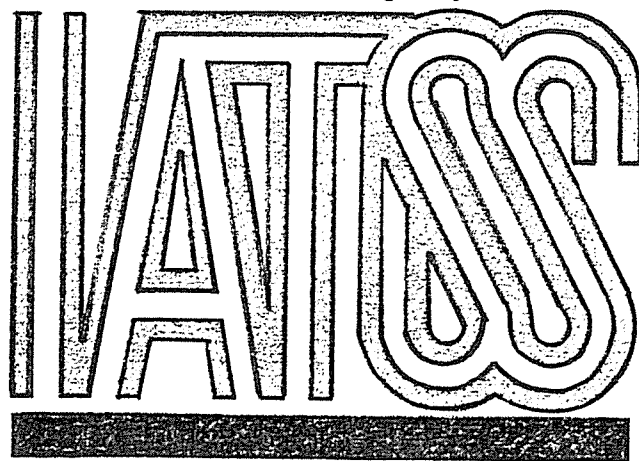


*International Association of Traffic and Safety Sciences*



〈057プロジェクト〉  
飲酒運転をめぐる  
意識と実態



# 飲酒運転をめぐる意識と実態

## <研究メンバー>

P L 浅井正昭（日本大学文理学部 教授）  
大山みち子（市原刑務所 法務技官）  
尾形隆彰（千葉大学文学部 助教授）  
小林 實（科学警察研究所車両運転研究室 室長）  
鈴木由紀生（茨城大学人文学部 教授）

研究協力者 出原健三（警察庁交通局交通指導課 課長補佐）  
三木克行（警察庁交通局高速道路課 課長補佐）

<事務局> 徳 淵 誠（国際交通安全学会 事務局長）  
居 波 治 行（国際交通安全学会 主任）  
古 賀 聡 子（国際交通安全学会）

本研究を進めるに当っては、（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多大な御支援、御協力を戴きました。

ここに、深く御礼申し上げます。

# 『飲酒運転をめぐる意識と実態』

## 目 次

I	研究の概要	1
	1. 研究の目的	1
	2. 研究の方法	2
II	飲酒運転の実態	4
	1. 統計資料からの実態把握	4
	(1) 飲酒運転がかかわる事故の実態	4
	(2) 飲酒運転の事故の特徴	5
	(3) 飲酒運転の取締り状況	6
	(4) 飲酒運転による交通事故と飲酒運転の取締りとの関係	6
	2. 罰則の内容	7
	(1) 酒気帯び運転の禁止	7
	(2) 政令酒気帯び運転の処罰	7
	(3) 酒酔い運転の処罰	8
	(4) 運転者に対する酒類提供の禁止	8
	(5) 警察官の停止要求又は免許証の 提示要求に従わなかった者の処罰	9
	(6) 呼気検査の拒否に対する処罰	9
	(7) 警察官の行なう危険防止のための応急措置	9
	(8) 酒酔い、政令酒気帯び運転の下命・容認に対する処罰	10
	★ 行政処分について	11
	3. 飲酒運転の実態調査	12
	(1) 飲酒運転の実態調査要領	12
	(2) 実態調査結果	12

Ⅲ 飲酒運転に関する意識調査	16
第1節 意識調査の概要と分析方法	16
1. 調査項目	16
2. 調査対象と実施期間・実施方法	17
第2節 調査結果の概要	18
1. 全体の傾向	18
(1) 交通環境	18
(2) 飲酒運転行動	21
(3) 飲酒運転に関する知識・評価・情報源	30
(4) 飲酒運転に対する態度	37
(5) 飲酒慣習と飲酒パターン	50
(6) 飲酒運転に対する抑止策	56
2. 主婦の傾向（免許の有無別）	61
(1) 飲酒運転に対する法的規制・罰則がない場合の行動	61
(2) 危険な飲酒量	62
(3) 飲酒後の運転——取締りにあった場合	62
(4) 飲酒運転の罰則の認知と評価	63
(5) 飲酒運転の危険性や罰則の情報源	64
(6) 周囲の飲酒運転経験者	65
(7) 夫の飲酒運転	66
① 夫の飲酒運転の頻度	66
② 夫が飲酒運転する状況	66
③ 飲酒運転に対する妻の態度	67
④ 妻の注意に耳を傾ける程度と最も効果的な人	68
(8) 飲酒運転の理由	69
(9) 飲酒運転を思い止まらせる要因	70
(10) 有効な防止策	71
(11) 罰則・取締りに関する評価	72

3. 市原刑務所収容者の傾向	73
4. 飲酒運転経験の有無別の傾向	75
(1) 飲酒運転者のプロフィール	75
(2) 飲酒運転時の体験	79
(3) 主婦からみた夫の飲酒運転実態	80
(4) 飲酒運転に関する知識	81
(5) 飲酒運転に対する意識	83
(6) 飲酒運転の抑止策に関して	87
5. 飲酒運転に関する罰則・取締りへの評価別の傾向	91
(1) 交通環境	92
(2) 飲酒運転行動	93
(3) 飲酒運転にかかわる知識・評価・情報源	95
(4) 飲酒運転に対する態度	97
(5) 飲酒慣習	100
(6) 飲酒運転の抑止策	100
(7) まとめ	103
6. 飲酒運転抑止に働く社会的規範の強弱別の傾向	105
(1) 飲酒運転の背景	107
(2) 飲酒運転行動	107
(3) 飲酒運転に関する知識・評価・情報源	110
(4) 飲酒運転に対する態度	114
(5) 飲酒慣習	118
(6) 飲酒運転の抑止策	119
IV 飲酒運転の悪質性に関する意識調査	120
1. 調査項目	120
2. 意識調査の対象と方法	121
3. 結果と考察	122

V	ケース・スタディ（飲酒運転による受刑者の場合）	128
	1. 市原刑務所の概要	128
	2. ケース・スタディの意義	128
	3. 飲酒運転による入所者のタイプ（仮説）	129
	(1) 飲酒運転そのものが問題のタイプ	129
	(2) 頻繁に飲酒運転するタイプ	129
	(3) 社会では特に問題がみられなかったタイプ	130
	4. ケース・スタディ	131
	(1) 飲酒運転そのものが問題のタイプ	131
	(2) 頻繁に飲酒運転するタイプ	133
	(3) 社会では特に問題がみられなかったタイプ	135
	5. まとめ	136
VI	有効な飲酒運転防止策を求めて	138

<付録> 飲酒運転に関する調査 調査票

# I 研究の概要

## 1. 研究の目的

ここ十数年来、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徐々に減少しているが、飲酒運転による死亡事故は、依然として全死亡事故の8～9%を占めている（図. 1-1 参照）。

また、飲酒運転は、最高速度違反、脇見運転について主要な死亡事故原因となっている。

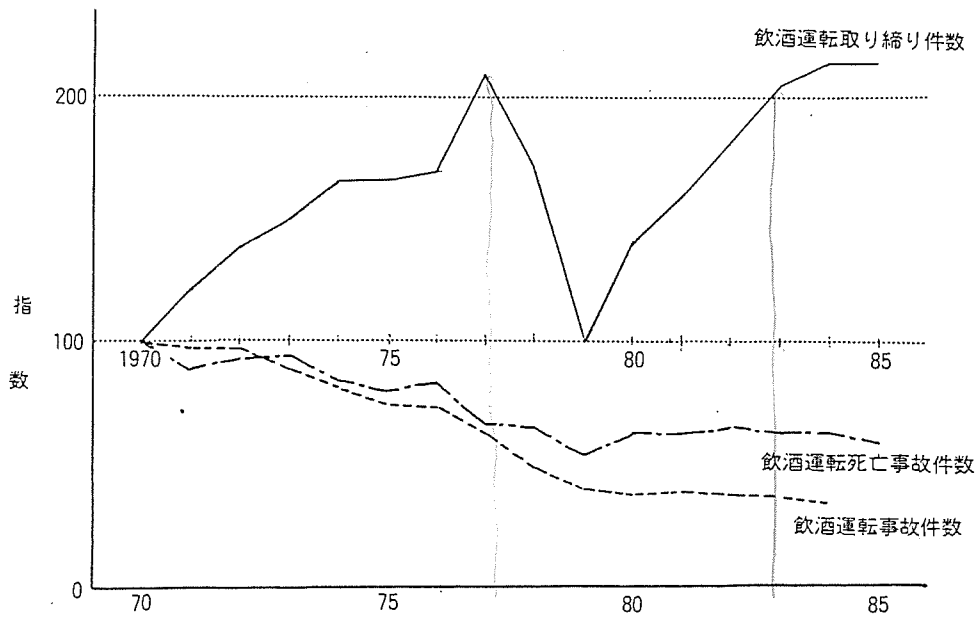


図. 1-1 飲酒運転事故件数と飲酒取締り件数の推移

『飲んだら乗るな、飲むなら乗るな』というスローガンはほとんどのドライバーが一度は耳にしているだろうし、また、アルコールの運転に及ぼす生理的影響については、数多くの調査・研究が実施され、広くその結果が公表されている。飲酒運転で検挙された場合、かなり厳しい罰則が適用されることも一般に広く知られているはずである。おそらく飲酒運転者は、その違法性、危険性を十分承知して飲酒運転を行っていると思われる。それでも、なぜ飲酒運転をするのであろうか。

たとえば、現実には『いったいどれだけのドライバー、ライダーが飲酒運転をしており、その飲酒量はどの程度なのだろうか?』といった飲酒運転の実態については、取締りによる検挙件数、交通事故統計によって明らかにされているのみである。

この背景には、ドライバーの心理、社会慣習、車の利便性、車の利用形態など様々な要因が複雑にからみあっており、飲酒運転を減少させるための単なる規制・取締り・罰則の強化だけでは、飲酒運転の抑止は難しいと思われる。

本研究では、このような認識の下に、飲酒運転の実態を把握し、運転者の飲酒運転に対する意識を探ることによって、運転者の心理的側面、飲酒運転を助長する社会的側面などについて広範な視点から検討し、総合的かつ長期的な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. 研究の方法

本研究では、前述の目的にそって以下に示す諸調査によって飲酒運転の問題にアプローチしている（詳細については次章以下）。

### (1) 飲酒運転の実態調査（資料提供：警察庁交通局）

- ・ 通行車両の運転者の飲酒量（アルコール呼気濃度（mg/l））に関する調査分析

### (2) 飲酒運転をめぐる意識調査

- ・ 飲酒運転に対する意識（調査・I）
- ・ 飲酒運転の悪質性に関する意識調査（調査・II）

### (3) 飲酒運転者のケース・スタディ

- ・ 市原刑務所収容者の例から



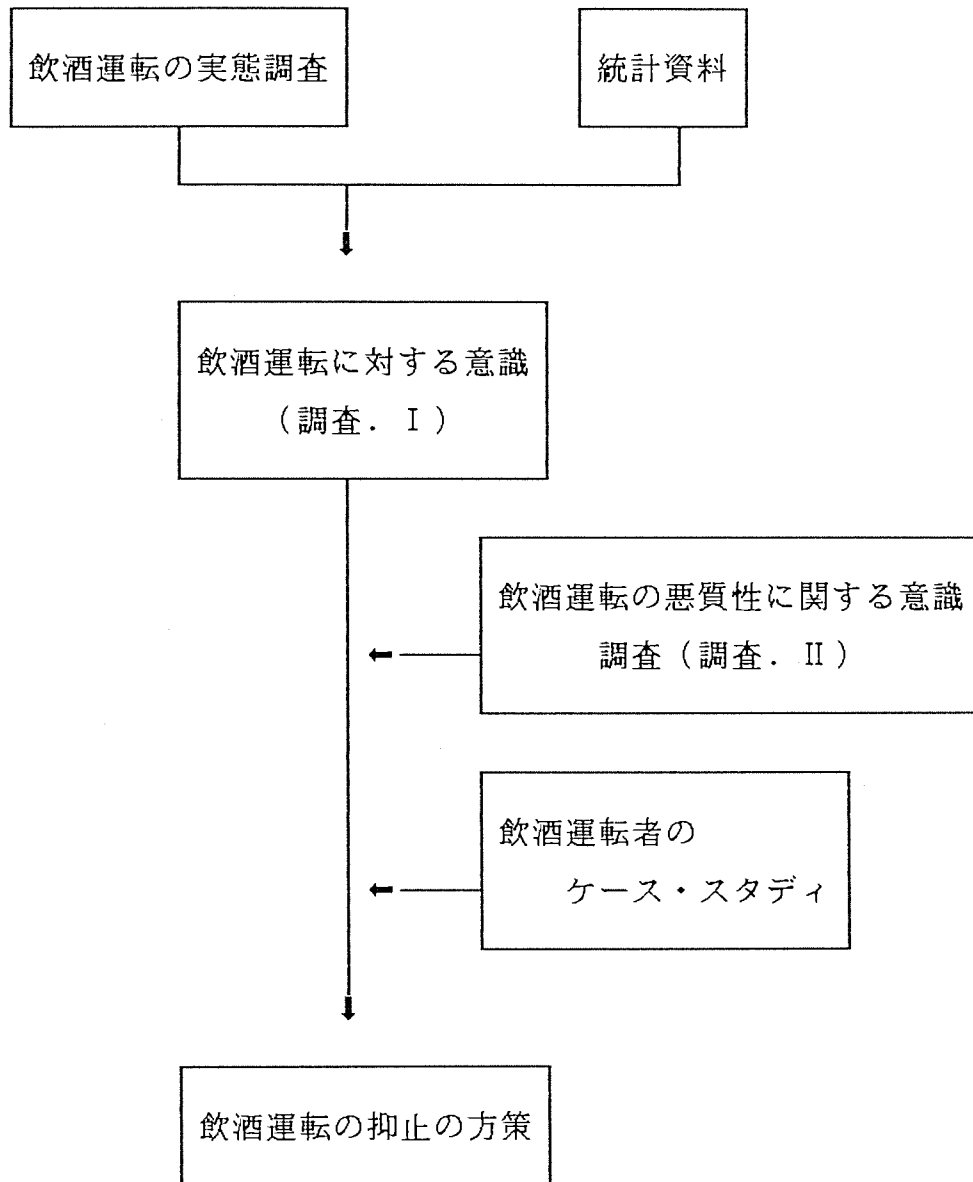


図. 1 - 2 研究の流れ

## II 飲酒運転の実態

### 1. 統計資料からの実態把握

#### (1) 飲酒運転がかかわる事故の実態

昭和60年中の飲酒運転による交通事故件数は7,686件で、全事故に占める割合（以下、構成率という）は、1.4%である。また、毎年、飲酒運転による死亡事故は、全死亡事故の8~9%を占めており、昭和60年中の飲酒運転による死亡事故件数は738件で、構成率8.4%となっている。

飲酒運転による交通事故件数は過去15年間をみると減少傾向にある。

たとえば、昭和45年には23,741件であったものが、昭和60年には約1/3の7,686件に減少している。一方、飲酒運転による死亡事故は毎年減少しているものの、その減少率は低い。昭和45年（1,261件）と昭和60年（738件）とを比べると約4割の減少したにすぎない。

昭和60年中の第1当事者の違反別死亡事故発生状況からみると、飲酒運転は最高速度違反（構成率24.2%）、脇見運転（9.0%）について、死亡事故の大きな原因となっている（図2-1参照）。

飲酒運転による交通事故の構成率が1.4%であるのに飲酒運転による死亡事故の構成率は8.4%であることからみて、飲酒運転は死亡事故につながる危険性が極めて高いといえよう。

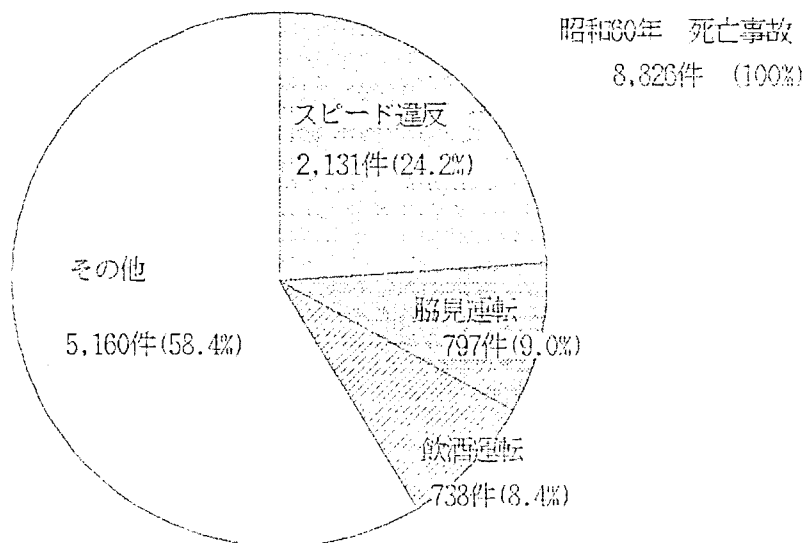


図. 2 - 1 死亡事故発生状況（違反別）

また、飲酒運転は死亡事故の大きな原因となっているだけでなく、表2-1に示すように引き逃げ事故の主要な逃走動機となっている。

表. 2-1 主要な引き逃げ動機の一覧

主要な引き逃げ動機		構成率(%)
1	飲酒運転中であった	29.1
2	無免許中であった	14.6
3	事故を起こしたことが怖くなった	14.6
4	刑事・行政処分を恐れて	11.1
5	逃走すればわからないと思った	8.6
6	被害程度が大したことがないと思った	8.0
7	事故を起こしたことが半信半疑であった	3.6
8	損害賠償を恐れて	2.6
9	事故原因が相手方にあると思った	1.9
10	その他	5.9

## (2) 飲酒運転の事故の特徴

一般に、飲酒運転の事故には、次のような特徴が認められる。

- (1) 夜間に集中して発生している。
- (2) 週末と週の半ばに多発する周期がある。
- (3) 春の行楽期や年末に多発している。
- (4) 若年層(20~30歳代)の自由業に多い。
- (5) この程度なら大丈夫だと思ったというような者が多く、飲酒運転が危険であることを認識している者が少ない。
- (6) 事故類型は、追突、路外逸脱、正面衝突が多い。

(7) 特に、相手の不認識、道路形状の錯覚、自己技量の過信等が強く出る。

### (3) 飲酒運転の取締り状況

飲酒運転の取締りは、毎年強化されており、昭和60年中の検挙件数は370,171件で、昭和45年の174,375件に比べ2倍以上になっている。

### (4) 飲酒運転による交通事故と飲酒運転の取締りとの関係

飲酒運転による交通事故と飲酒運転の取締りとの関係は、資料をマクロ的にみるとおおむね逆相関関係にあり、飲酒運転の取締りの強化は、飲酒運転による交通事故の抑止策として、大きな効果を発揮していることが認められる。

このことは、今回のアンケート調査を含め、過去幾多の調査でも見られるように『飲んだら運転しない』と答えた理由として、『飲酒運転をすれば、交通事故を起こす可能性があるから』とか『飲酒運転は法律で禁じられているから』といった理由を挙げるよりも、『警察の取締りを受けるから』という理由が大半を占めていることから推察出来る。

## 2. 罰則の内容

参考までに、以下の飲酒運転に関連する罰則の詳細な内容を示す。

- (1) 酒気帯び運転の禁止
  - (2) 政令酒気帯び運転の処罰
  - (3) 酒酔い運転の処罰
  - (4) 運転者に対する酒類提供の禁止
  - (5) 警察官の停止要求又は免許証の提示要求に従わなかった者の処罰
  - (6) 呼気検査の拒否に対する処罰
  - (7) 警察官の行なう危険防止のための応急措置
  - (8) 酒酔い、政令酒気帯び運転の下命・容認に対する処罰
- ★ 行政処分について

### (1) 酒気帯び運転の禁止

道路交通法第65条第1項は『何人も酒気を帯びて運転してはならない』と規定し、飲酒量のいかんにかかわらず、酒気帯び運転は全面的に禁止されている。したがって、たとえコップに半分の酒であっても、それを飲んで運転することは禁止されているのである。しかし、これに対しては直接の処罰はなく、以下に述べる状態になったときに、処罰される。

### (2) 政令酒気帯び運転の処罰

身体に政令で定める以上のアルコールを保有する状態で車両（軽車両を除く）等を運転した場合は、酒酔いの状態に至っていなくとも処罰される（道路交通法第119条第7号--2、3月以下の懲役、3万円以下の罰金）。政令で定める身体に保有するアルコールの程度とは、血液1ミリリットルにつき0.5ミリグラム、または呼気1ミリリットルにつき0.25ミリグラムである（同法施行令第44条の3）。これがどの程度の飲酒量に当るかということは、飲酒による血液中アルコール濃度の変化（呼気アルコール濃度も同様）に個人差があり、さらに満腹・空腹など身体的条件、飲酒方法、環境の心理的条件等によって異なるので、

一概にはいえないが、おおむね清酒（1級酒、50℃）0.2ℓ（1.1合）またはビール大びん1.4本を5分以内に飲用し飲酒後30分経過した濃度がこれに相当するといわれている。

### （3）酒酔い運転の処罰

（1）の酒気帯び運転の禁止に違反して、車両等を運転した者で、そのときに酒に酔った状態にあった場合は、飲酒量に関係なく処罰される（道路交通法第117条の2、第1項第1号—2年以下の懲役又は5万円以下の罰金）。

『酒に酔った状態』とは、アルコールの影響により正常な運転ができないおそれのある状態をいうのであって、体内に摂取保有されたアルコールの影響により注意力が減弱し、前方注視が散漫となり、その他安全運転に対する判断力が停止し、そのような状態下で運転を継続することによって道路交通の安全に危険を及ぼし、交通秩序をみだす等の危険な状態に達したもののことである。

したがって、たとえチョコ2～3杯の飲酒であっても、そのことによって正常な運転ができないおそれがあるときは、これに該当することになるのである。

なお、酒酔い運転は、政令酒気帯び運転と異なり、軽車両の運転は除外されていないので、法律上は自転車の酒酔い運転も処罰されることになる。

### （4）運転者に対する酒類提供の禁止

何人も、酒気帯び運転をするおそれのある者に対して酒類を提供し、又は飲酒をすすめてはならないこととされている（道路交通法第65条第2項）。

飲酒運転をしないようにする責任が、運転者自身にあることはいうまでもないが、運転者をとりまく社会環境において運転者に酒類を提供したり、飲酒をすすめる者を排除しなければ、飲酒運転の防止の徹底を期し得ないのでこれを禁止したのである。この規定の対象となる酒類の提供者等は、単にバー、ドライブイン等の業者に限らず、友人・家庭の主婦等何人であるかを問わないのである。

しかし、この規定には罰則がなく訓示規定となっているが、これから運転しようとする者に無理やりに酒をすすめたり、提供したりした場合は、酒酔い運転等

の教唆・<sup>ホウボウ</sup>幫助犯として処罰されることがある。

#### (5) 警察官の停止要求又は免許証の提示要求に従わなかった者の処罰

警察官は車両等の運転者が酒気帯び運転をしていると認めるときは、その車両を停止させ、その運転者に対して、免許証の提示を求めることができる（道路交通法第67条第1項）が、この場合の停止要求に応じて停止しなかった者は処罰される（道路交通法第119条第1項第8号——3月以下の懲役又は3万円以下の罰金）。また、免許証の提示要求に従わずに免許証を提示しなかった者も処罰される（道路交通法第95条第2項、第120条第9号——3万円以下の罰金）。

#### (6) 呼気検査の拒否に対する処罰

警察官は、車両に乗車し、又は乗車しようとしている者が、酒気帯び運転をするおそれがあるときは、危険防止の応急措置をとるために呼気検査をすることができる（道路交通法第67条第2項）が、この検査を拒み、又は妨げたときには処罰される（道路交通法第120条第11号の3——3万円以下の罰金）。

すなわち、呼気検査は、その呼気を風船に吹き込ませて採取して検査するのであるが、風船を吹かず呼気の標本を提出しなかったり、呼気の標本を提出したが、その標本を破損した場合等がこれに該当する。この場合、警察官に暴行、脅迫を加えたときは、公務執行妨害罪も成立する。また、妨げ行為を酒気帯び運転者以外の者が行なったときも、その妨害者は処罰される。なお、この呼気検査は、現に運転中の者に限らず、これから乗車しようとする者及び同乗者に対しても行なうことができる。

#### (7) 警察官の行なう危険防止のための応急措置

警察官は、車両等の運転者が酒気帯び運転をするおそれがあるときは、その者が正常な運転ができる状態になるまで、車両等の運転をしてはならない旨を指示する等、酒気帯び運転による交通の危険を防止するため必要な応急措置をとることができる（道路交通法第67条第3項）が、これに従わなかったとしても、こ

の規定には直接に罰則が設けられていない。しかし、相手過多がこの指示に従わずに運転を継続しようとする場合には、悪質な酒酔い運転として現行犯逮捕する場合がある。

#### (8) 酒酔い、政令酒気帯び運転の下命・容認に対する処罰

安全運転管理者、その他車両の運行を直接管理する地位にある者は、当該業務に関し、車両等の運転者に対し、酒気帯び運転をすることを命じ、又はその運転者が酒気帯び運転をすることを容認してはならない（道路交通法第75条第1項第2号）。これに違反し、運転者に酒酔い運転をすることを下命・容認した場合には2年以下の懲役又は5万円以下の罰金に処せられ（道路交通法第117条の2、第2号）、運転者が政令酒気帯び運転をすることを下命・容認した場合は、3月以下の懲役又は5万円以下の罰金に処せられる（道路交通法第119条第1項第11号の2）。また、これらの違反が、法人又は人の業務に関して行なわれたときは、その法人又は人に対して両罰則規定の適用がある。

ここで『下命』とは、相手方に『車両等を運転せよ』と命令することであり、相手方が既に運転する決意をしていたか否かは問わない。『容認』とは、相手方の行為をそのまま認めることであり、運転しようとするのを知りながら、それを制止しないような場合も含まれる。



★ 行政処分について（道路交通法施行令別表．1より）

表．2-2 違反行為に対する基礎点数  
（道路交通法施行令別表．1より）

違反行為	基礎点数
・酒酔い運転	15点
・酒気帯び／無免許運転等	13点
・酒気帯び／速度超過（30km～50km）	9点
・酒気帯び／速度超過（25km～30km）	8点
・酒気帯び／速度超過（25km未満）	7点
・酒気帯び運転	6点

表．2-3 処分基礎点数  
（道路交通法施行令別表．2より抜粋）

・免許の効力の停止	・前歴が無い者 - 6～12点
・1年間の免許取消し	・15～24点

### 3. 飲酒運転の実態調査

飲酒運転については、過去の事故統計により前述のような特徴が判明しているが、そもそも全通行車両のうちどれだけ運転者が飲酒運転をしているか、しかも飲酒運転者の飲酒量がどの程度なのかといった飲酒運転の実態については不明であった。

次に述べる飲酒運転の実態調査データは、警察庁が全国ベースで飲酒運転の実態を把握するため飲酒運転取締りに並行して、全通行車両の運転者の飲酒の有無および飲酒量についての調査から得られたものである。

#### (1) 飲酒運転の実態調査要領

- ①調査時期 . . . . . 昭和60年10月中
  - ②調査場所
    - ・週末（おおむね金・土曜）の盛り場周辺 . . . . . 73箇所
    - ・週の中間の盛り場周辺 . . . . . 64箇所
    - ・週末の郊外 . . . . . 82箇所
    - ・週の中間の郊外 . . . . . 76箇所
- 全国 295箇所

#### ③調査内容

飲酒運転取締りに並行して、1箇所につき夜間のおおむね2時間、全通行車両の運転者の飲酒の有無、および飲酒量について調査

#### (2) 実態調査結果

表. 2-4に示すように、全対象車両 78,437 台のうち 1,927台が飲酒運転の車両（飲酒運転率（飲酒運転の車両／通行車両）： 2.46 %）で、かつ 1,927台のうち 681台が『酒気帯び運転』（呼気に 0.25mg/l のアルコール濃度を有しての運転）の車両という結果が得られている（酒気帯び運転率： 35.3 %）。

これは通行車両の 40 台に 1 台は飲酒運転の車両で、そのうち約1/3 は酒気帯び運転であることを示している。

呼気アルコール濃度の分布をプロットしたものが図. 2-2である。この図を一見

してわかるように、呼気アルコール濃度の分布は低い値に集中し、値が高くなるにしたがって少なくなっている。また、飲酒運転取締り下限値（0.25mg/l）を境に2つのJ曲線が存在している。

表. 2-4 飲酒運転の実態調査結果

車種別		計	率
飲酒量			
飲酒無		69,449	88.54
飲酒有	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)
	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)
	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 "		
0.90 " ～0.95 "			
0.95 " ～1.00 "	1	(0.05)	
1.00以上	1	(0.05)	
小計		1,927	(100.00)
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。

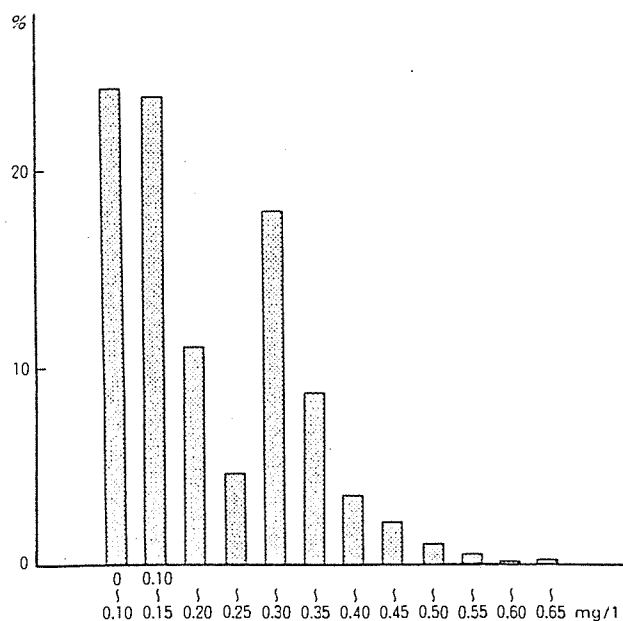


図. 2-2 飲酒運転者の呼気アルコール濃度分布 (政令数値 (0.25mg/l))

次に、さまざまな条件別に飲酒運転の実態をみてみよう。

【車種別】（表．2－5 参照）

通行車両のなかで、”飲酒運転率”の高い車種は、①自転車、②原動機付自転車、③自家用普通乗用車、④自家用普通貨物車、⑤自動二輪車の順である。

”酒気帯び運転率”の高い車種は、①自家用普通乗用車、②自家用普通貨物車、③原動機付自転車、④自転車、⑤自動二輪車の順である。

特に、自転車および原動機付自転車に関しては、”飲酒運転率”は非常に高いが、”酒気帯び運転率”は比較的低いという結果が得られている。このことは多くの運転者が自転車および原動機付自転車を車両として認識する度合いが浅いことやそれらの利用形態によるものと考えられよう。

表．2－5 飲酒運転の実態（車種別）

車種	通行台数 A	飲酒台数 B	酒気帯び運転 台数 C	飲酒運転率 B/A (%)	酒気帯び運転 率 C/B (%)
自転車	1,354	96	96	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

【場所および週末・週の間別】（表．2－6 参照）

①盛り場周辺と郊外

『飲酒運転率』の場所による差はほとんどないが、『酒気帯び運転率』は郊外のほうが盛り場周辺より若干高い。

②週末と週の間

『飲酒運転率』の週末と週の間による差はほとんどないが、『酒気帯び運転率』は週末のほうが盛り場周辺より若干高い。

③場所と時期について

『飲酒運転率』は盛り場周辺の週末が最も高く、『酒気帯び運転率』は郊外の週末が最も高い。

表. 2-6 飲酒運転の実態（場所および週末・週の中間別）

場所	時 期	通 行 台 数 A	飲酒運転台数 B	酒気帯び運転 台数 C	飲酒運転率 B/A (%)	酒気帯び運転 率 C/B (%)
盛り場周辺	週 末	25,138	673	224	2.68	33.28
	週 の 中 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 中 間		34,827	823	286	2.36	34.75

これらの結果の中で注目すべき点は、郊外の週末の『飲酒運転率』が高いということである。この背景には、まず地域によって飲酒に関する社会習慣が異なるという側面と、特に大都市周辺の著しい住宅のスプロール化とそれによって生じた郊外における新しいライフスタイルがあると考えられる。

また、表. 2-7に示すように現在、女性の飲酒運転の比率はごく低いが、女性運転者の増加および女性の社会進出による飲酒の機会の増加は、今後の飲酒運転の動向に大きな影響を与える可能性を秘めている。

表. 2-7 飲酒運転の実態（性別）

区分 性別	運 行 台 数 A	飲酒運転台数 B	酒気帯び運転 台数 C	飲酒運転率 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

### III 飲酒運転に関する意識調査

#### 第1節 意識調査の概要と分析方法

##### 1. 調査項目

調査結果の分析は、①交通環境、②飲酒運転行動、③飲酒運転にかかわる知識・評価・情報源、④飲酒運転に対する態度、⑤飲酒慣習、⑥飲酒運転の抑止策の6つの設問グループに分けて行った。したがって、フェースシート部分を除き、アンケートの設問はこの6つのグループのいずれかに分類されている。分析は、はじめに各設問とその狙いについて述べ、次に各設問ごとに、全体の傾向、性別の特徴、年齢階層の特徴、地域の特徴、行政処分者と一般ドライバーとの比較の順に行われている。地域については、今回の調査実施地域である東京周辺、茨城県、長野県の一般ドライバーを比較することで3地域各々の特徴を明らかにしようとしている。また、行政処分者の特徴をみるために、茨城県および長野県の行政処分者と一般ドライバーとの比較を行った。

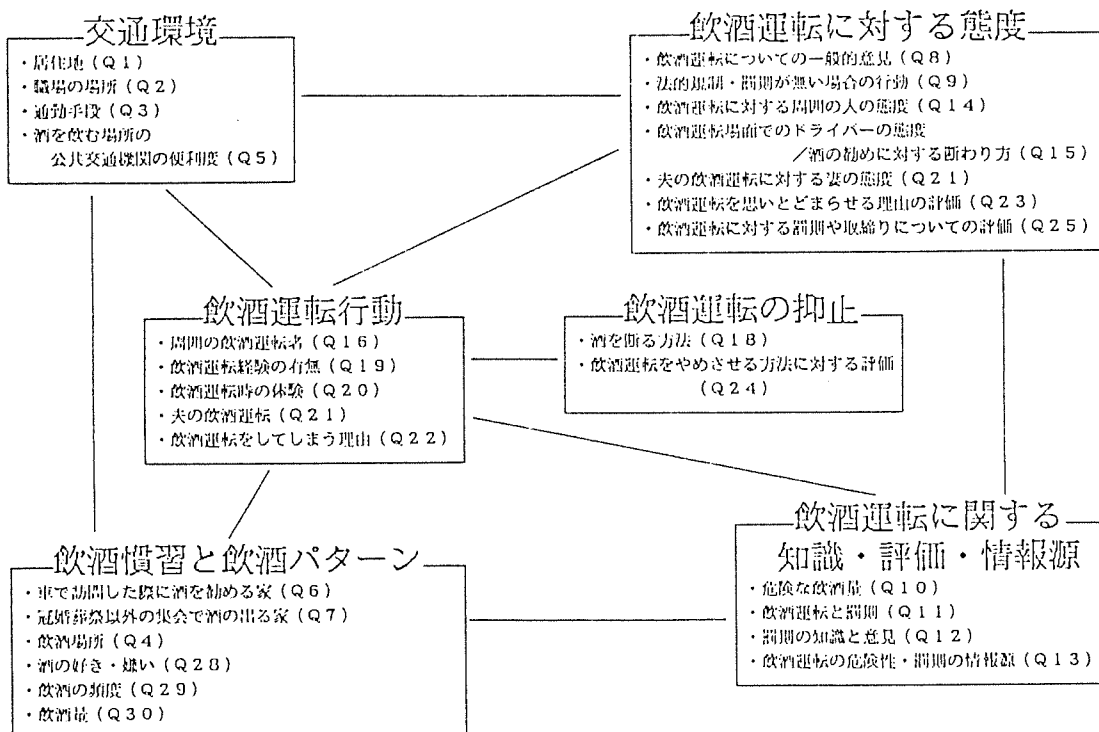


図. 3-0-1 調査項目

## 2. 調査対象と実施期間・方法

意識調査の対象と方法およびサンプル数は、表. 3-0-1 に示す通りである。

表. 3-0-1 意識調査の対象と方法

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	集合調査	1986.8	417	199	616
	茨城		1986.7	93	84	177
行政処分者	長野	集合調査	1986.8	182	21	203
	茨城		1986.7	123	45	168
安全運転 管理者	長野	集合調査	1986.7	215	-	215
	茨城		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

## 第2節 調査結果の概要

### 1. 全体の傾向

#### (1) 交通環境

我々の交通手段が、昔のように徒歩やタクシー、あるいは電車やバスなどの公共交通機関に限られていれば、飲酒運転は問題になることはなかったであろう。しかし、モータリゼーションの浸透と共に、通勤・通学に限らず、すべての移動において車（自動二輪、原付も含む）の果たす役割とその分担も急激に増加した。このような交通環境の変化は、車を運転する機会の増加をもたらし、そして飲酒運転の増加をもたらした。特に公共交通機関が不便な場合、飲酒運転が危険であることは知っていても「つい飲酒運転」というケースも多いであろう。

ここでは、日常の交通環境と飲酒運転との関連を明らかにするために、回答者の居住地（Q1）、職場の場所（Q2）、通勤手段（Q3）、回答者を含め周囲の人が酒を飲む場所の公共交通機関の便利度（Q5）について尋ねている。

#### ①居住地（Q1）

ここでは、公共交通機関の便利さも含めて回答者が自分の住んでいる所を主観的にどのようにとらえているかを知るための設問である。

全体の傾向として市街地と郊外の割合はほぼ等しい。

年齢別にみると、20歳未満では郊外の割合が高いが、それ以上の年齢層では、市街地と郊外とに大きな差はない。

表. 3-1-1 居住地

	全体	男性	女性	18~20歳	21~40歳	41~60歳	61歳以上
市街地	48.3%	45.3%	54.0%	38.5%	51.1%	45.5%	44.2%
郊外	51.3	54.4	45.2	61.5	48.5	54.1	54.7
N. A	0.4	0.3	0.8	0	0.4	0.4	1.2



## ②職場の場所（Q2）

職場の所在地は、全体として市街地の割合が若干高く、約 58 %である。

性別、年齢層間に差はない。

表. 3-1-2 職場の場所

	全体	男性	女性	18～20歳	21～40歳	41～60歳	61歳以上
市街地	57.2%	59.3%	52.9%	56.0%	57.3%	58.2%	45.4%
郊外	33.2	38.4	23.0	39.5	33.0	32.6	33.7
N. A	9.7	2.5	24.1	4.6	9.7	9.2	20.9

## ③仕事の有無と通勤方法（Q3）

全体の傾向としては、80%以上が有職者で、そのうち70%近くがサラリーマンである。通勤の手段として、車（自動二輪、原付を含む）を用いている者の割合は、65%以上に達している。

女性の社会進出が促進されているとはいえ、有職者の割合は男性が90%を越えているのに対し、女性は70%以下である。車での通勤は男性が68%であるのに対し、女性は60%と男性の方が割合が高い。6割以上が車で通勤しているが、そのうち『不便である』という理由で、車を使っている人の割合は40%に達している。

年齢別の特徴をみると、当然のことながら61歳以上では有職者の割合が60%にとどまっているのに対し、他の年齢層では有職者がだいたい80%を越えている。20歳未満には、学生が含まれているので、『その他』の回答が15.6%ある。

車での通勤の割合は、21～40歳の年齢層で一番高く、68%にも達している。当然であろうが、61歳以上では車での通勤は40%に達していない。しかし、注目すべきは、そのうち30%が『不便なので』という理由で、通勤に車を利用している点である。

今回の調査では、茨城の有職者の割合が長野よりやや高いが、両県の地域差があるとはいえない。車での通勤は、長野で73.9%、茨城では82.0%とかなり高くなっているが、東京周辺では公共交通機関の利用が高いためか、その割合は40%にとどまっている。しかも長野、茨城の両県の車での通勤者のうち『不便である』ため、車で通勤

している者が50%にもものぼっている。

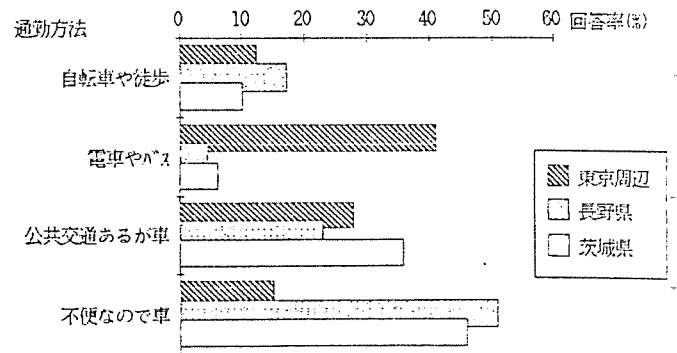
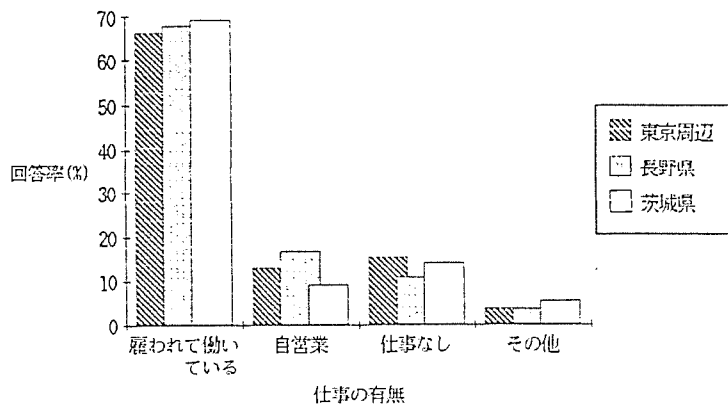
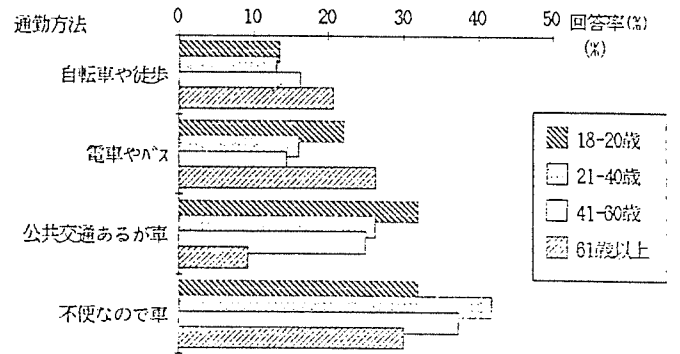
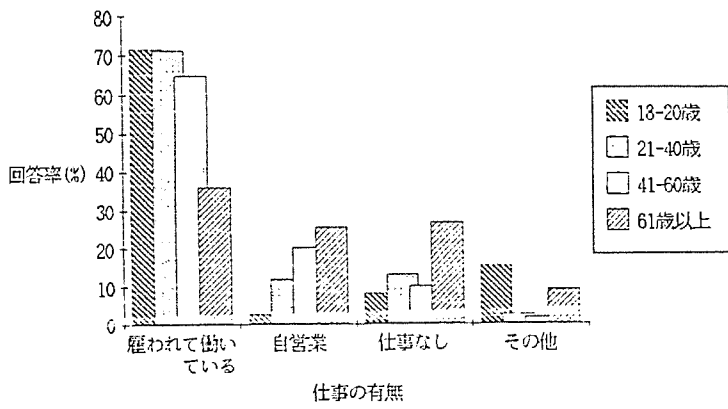
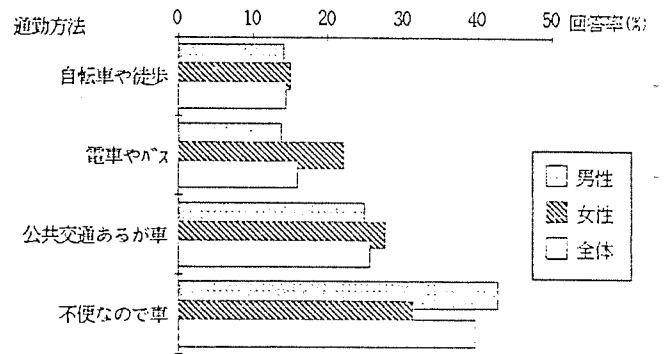
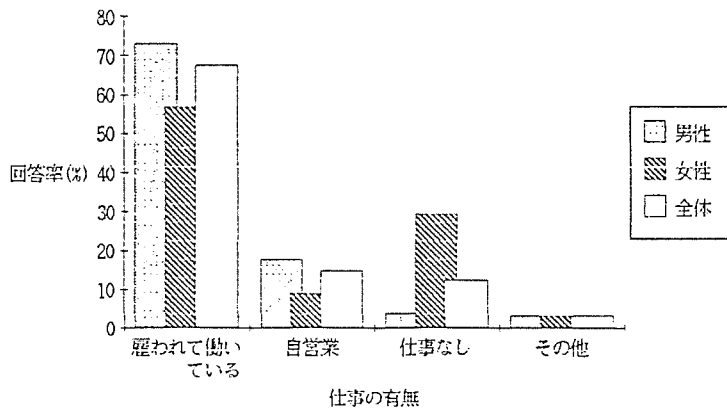


図. 3-1-1 仕事の有無と通勤方法

#### ④電車・バスの終発時間（Q5）

電車やバスの終発時刻の全体の傾向は、60%が午後11時までとなっている。40%が午後10時には、終発になる点は注目すべきである。

地域別にみると、東京周辺では、終発12時が37%で、12時以降を含めると全体の62%以上にもなっているのに対して、『午後10時で終発が終わる』との回答は、長野では53.7%、茨城では60.1%にも達する。

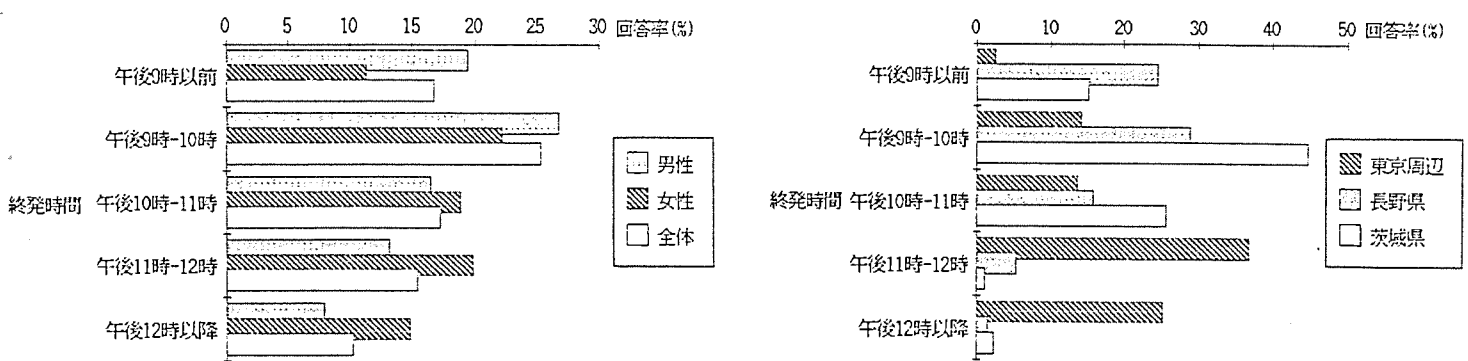


図 3-1-2 電車・バスの終発時間

#### (2) 飲酒運転行動

自分の周囲で飲酒運転をしている者が多い場合、そこにもし心理学でいう『同調行動』があれば、「ほかの人もやっているのだから、自分も」という気持になるだろうし、飲酒運転を思いとどまる気持が弱くなることも考えられる。また、自分自身の最近5年間の飲酒運転経験の有無やその理由、飲酒運転時の体験等が、性・年齢、土地柄などの要因と関連しているのであろうか。

ここでは、周囲の飲酒運転者（Q16）、飲酒運転経験の有無（Q19）、飲酒運転時の体験（Q20）、夫の飲酒運転（Q21）、飲酒運転をしてしまう理由（Q22）など飲酒運転行動に関連する設問を取扱う。

##### ①周囲の飲酒運転者（Q16）

この設問では、「まったくいない」を1点、「ほとんどいない」を2点、「少しはいる」を3点、「かなりいる」を4点、「たくさんいる」を5点とする5段階評価を行い、その結果を点数によって表現、比較した。すなわち点数が高ければ、回答者の

周囲に「飲酒運転をしている人」が多くいることを意味する。

全体として、a～dのいずれのグループも、「ほとんどいない」と「少しはいる」の中間に位置するが、『家族や親戚』の中には「ほとんどいない」と答えている。これは、自分のごく身近な人々（肉親）と友人など他人との心理的距離の違い、つまり身内に対するひいきめも多少働いているためだと思われる。

男性が『友人や仲間』に飲酒運転をしている人が少し多いとするのに対して、女性はむしろ少なめである。しかし、ほぼ類似した傾向を示している。

年齢別にみると、高齢になるほど『知人の飲酒運転者は少ない』と回答している。ただし、4つの年齢層いずれも、『家族や親戚』の中には「ほとんどいない」と答えている。

地域差をみると、茨城では『職場・取引先知り合い』の中の飲酒運転者の割合が、他の地域に比べて高いという特徴があり、「ほとんどいない」ではなく「少しはいる」に近い数値を示している。他の2地域（東京周辺と長野）では、全体の傾向と似ており、『家族や親戚』の値が低めである。

長野、茨城とも、行政処分者と一般ドライバーとは、ほぼ同じ傾向を示しているが、茨城は、いずれの項目も行政処分者が高くなっている。特に『職場・取引先』における飲酒運転が最も高い。注目すべき点は、長野に比べて、茨城の行政処分者の数値が高いことである。すなわち茨城県の方が飲酒運転につながる環境要素が強いと考えられるのである。

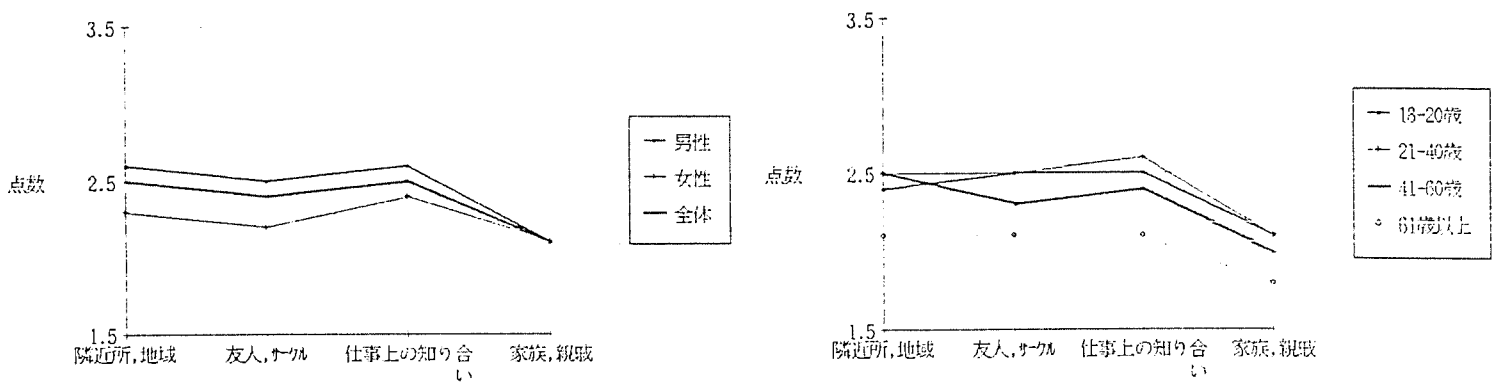


図. 3 - 1 - 3 周囲の飲酒運転者

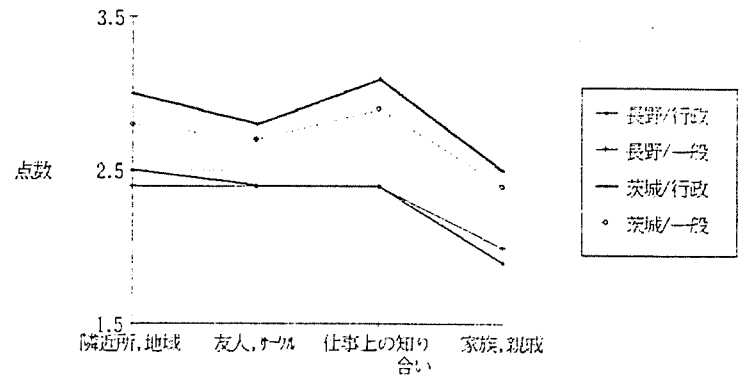
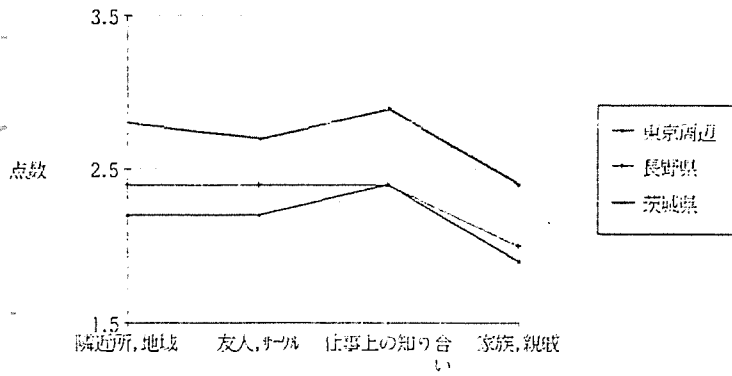


図. 3-1-3 周囲の飲酒運転者

② 飲酒運転経験の有無 (Q19)

全体の 52.0 %も、飲酒運転の経験がある。男性は 64.2 %、女性はその約半分の 28.0%にとどまっている。

年齢別にみると、飲酒運転の経験は21歳～40歳で高く(52.3 %)、61歳以上では 25.6%と低くなっている。

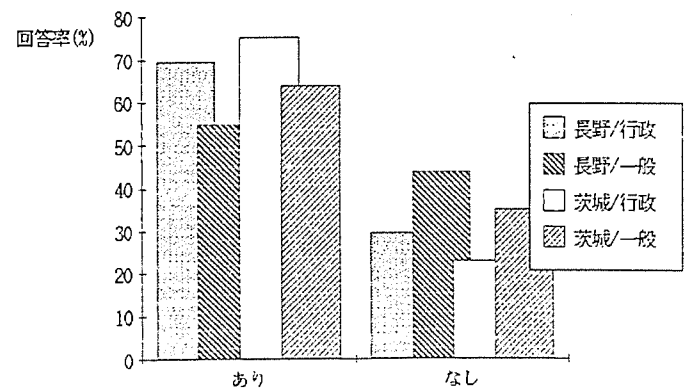
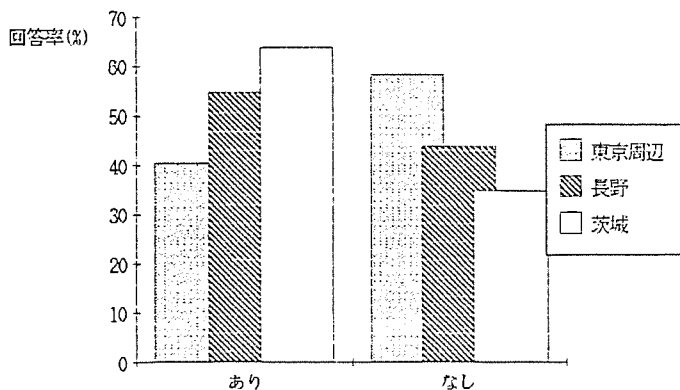
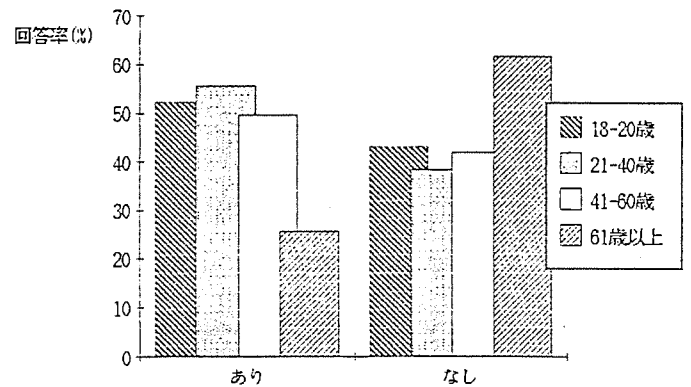
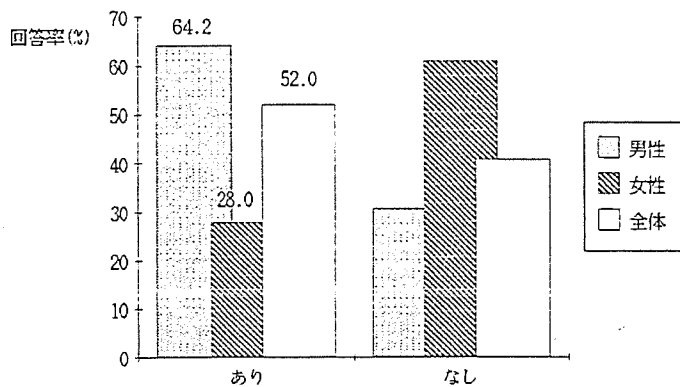


図. 3-1-4 飲酒運転経験の有無

地域差では、茨城県が他の2地域に比べて「あり」の割合が63.8%と高く、長野県より10%近く高くなっている。

次に行政処分者と一般ドライバーとの差をみると、長野、茨城とも行政処分者の飲酒運転経験率が高いことがわかる。ことに茨城では行政処分者の75.2%が飲酒運転の経験者である点は、飲酒運転が直接的な原因となって、行政処分をうけるに至った可能性も高いことを示していると思われる。

### ③飲酒運転時の体験（Q20）

飲酒運転中に「危険な体験がなかった」とする割合は全体の71.2%、「ヒヤッとした」とする割合は25.6%である。男性に比べて女性の方が「危険体験」、「ヒヤリ体験」とともに少ないのが特徴である。また、「飲酒運転でつかまった体験」は、男女とも低い。次に、飲酒運転の頻度については、男性の24.6%、女性の19.3%が「ひんぱん」もしくは「ときどき」と答えており、男性の方がその割合が高いものの、女性もかなり飲酒運転をしている。運転車種については、90%以上が「四輪」である。男性の11.4%が「原付」で飲酒運転をしている点は、見逃せない。

年齢的な特徴をみると、飲酒運転時の「危険体験」、「ヒヤリ体験」は、全体の傾向と同じである。「飲酒運転でつかまった」という体験は、年齢の高い方にむしろ多くみられ、61歳以上は18.2%と高い。飲酒運転の頻度については、「ひんぱん」「ときどき」を合せて、若い層でかなり高い。20歳未満で、その割合は45.6%であり、年齢が高くなるにつれて大きく減少している。運転車種については、20歳未満と61歳以上で、原付の占める割合が20%を越え、極めて高い。このことは、飲酒運転と原付との結びつきの強さを示しているといえる。

飲酒運転時の「危険体験」、「ヒヤリ体験」についての地域差はなく、全体の傾向と似ている。飲酒運転の頻度は、前問（Q19）と同様に、茨城が他の2地域に比べて高い。飲酒運転時の車種については、茨城より東京周辺において『原付』との結びつきが強い。これは、茨城における四輪利用の多いことの反映であろう。

行政処分者と一般ドライバーとの比較では、飲酒運転時の「危険体験」は、長野・茨城とも行政処分者の方が低くなっている。特に、茨城の行政処分者と一般ドライバ

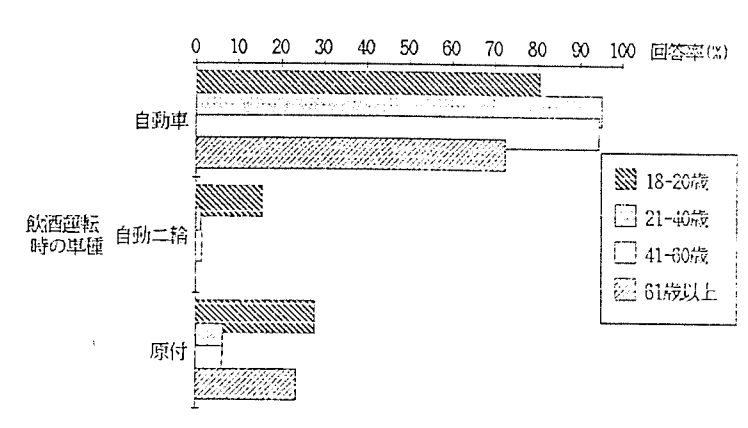
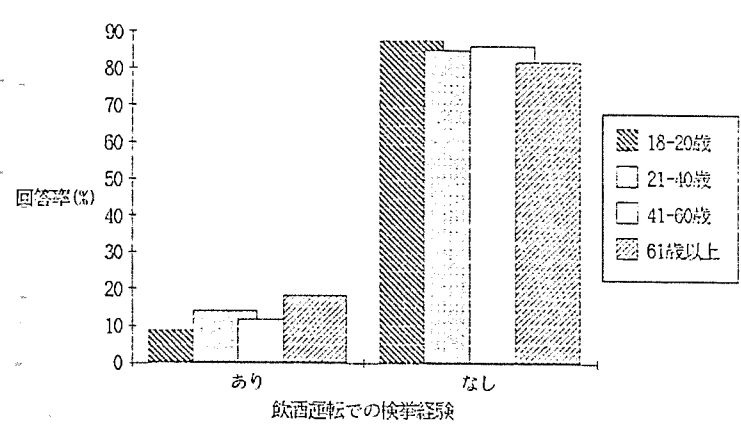
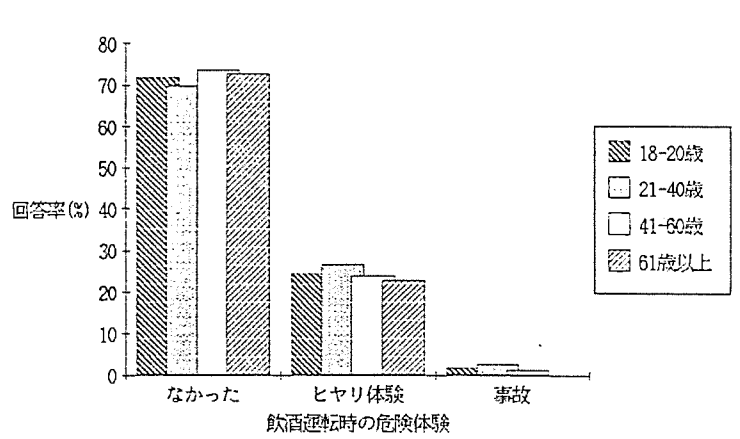
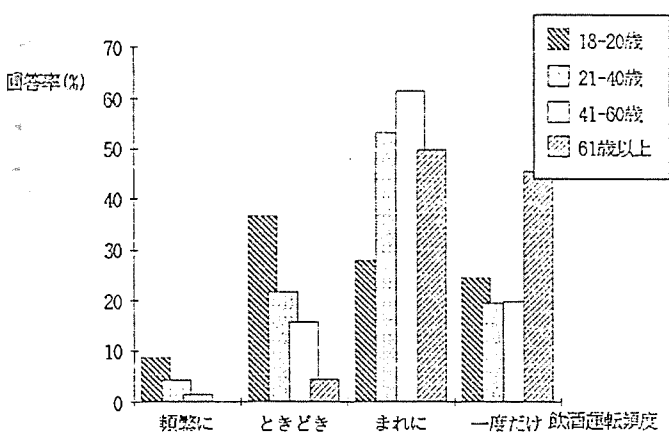
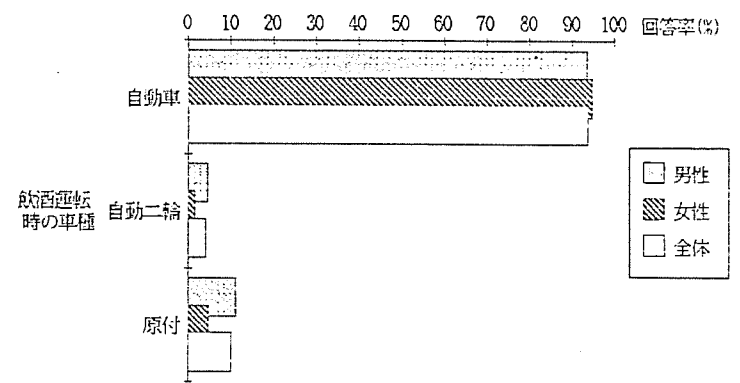
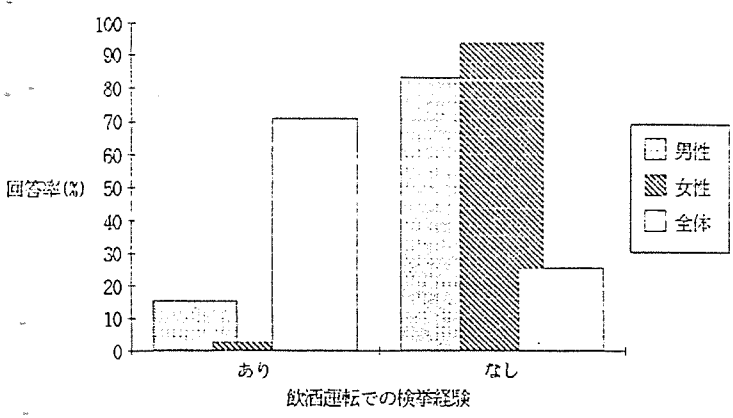
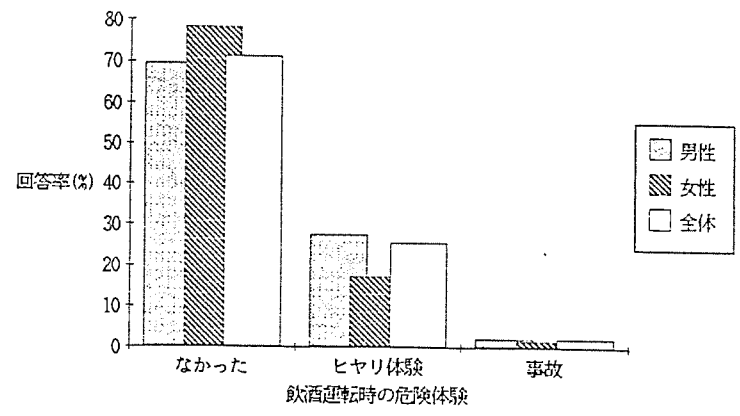
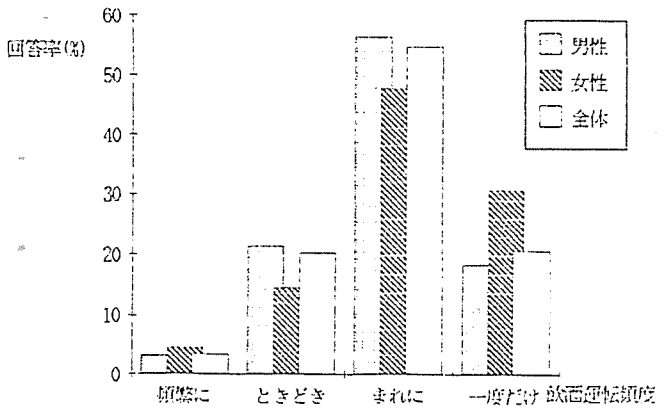


図. 3-1-5 飲酒運転時の体験

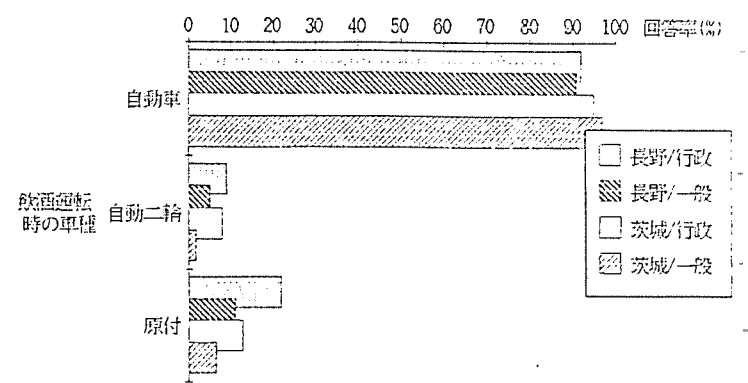
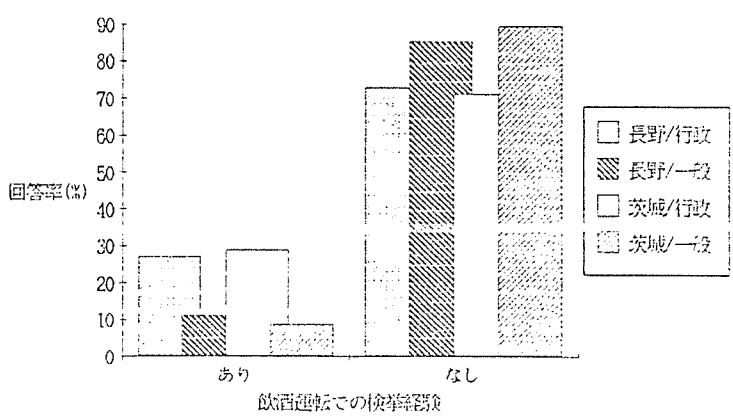
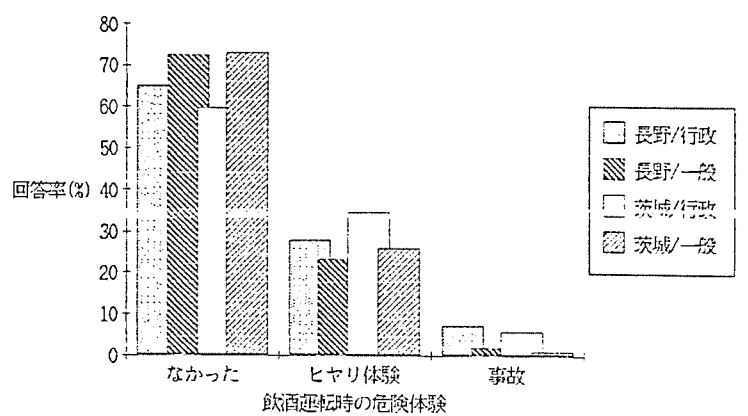
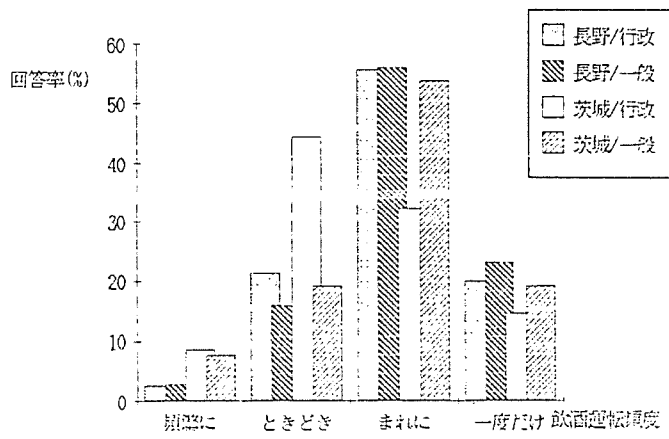
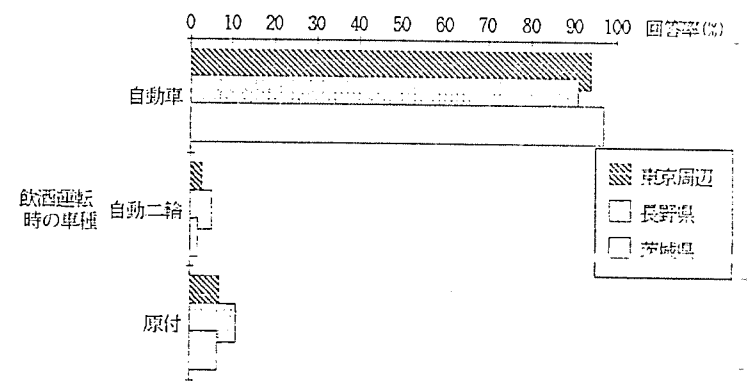
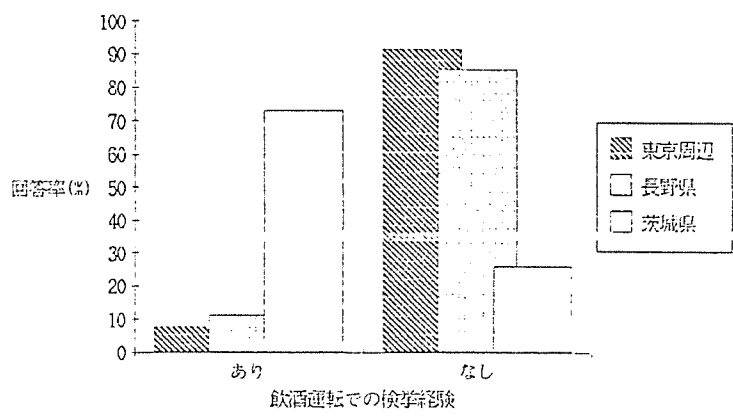
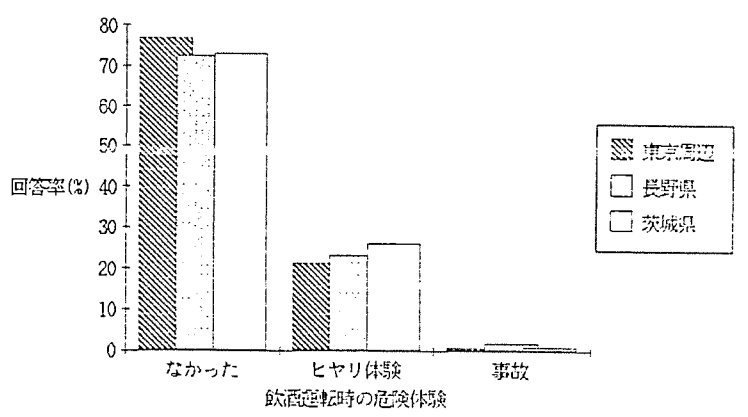
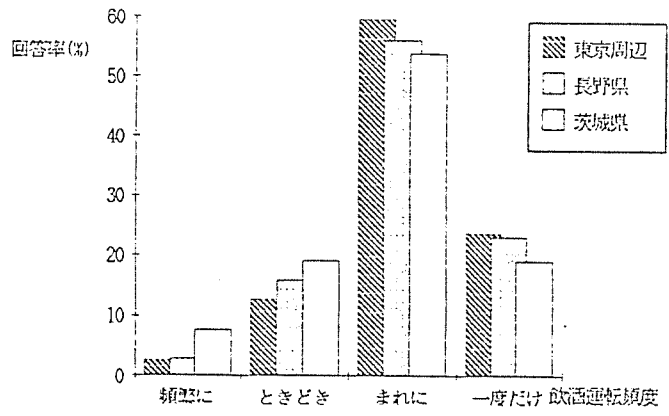


図. 3-1-5 飲酒運転時の体験



一とには、13%以上も差がある。しかし、「ヒヤリ体験」では、両地域とも行政処分者の方が高く、「事故体験」も同様である。この傾向には、飲酒運転を原因として行政処分を受けたことが反映していると思われる。これはまた、飲酒運転で警察につかまった経験者が、両地域の行政処分者の中に27～29%ときわめて高く存在することからも裏付けられる。飲酒運転の頻度は、行政処分者の方が一般ドライバーより高い傾向をみせているが、ことに、先述したように茨城の方が長野に比べ、飲酒運転の機会が多いことが表れている。茨城の行政処分者は、「ひんぱん」もしくは「ときどき」飲んで運転する者の割合が50%を越え、一般ドライバー（20%台）に比べてかなり高くなっている。車種については、両地域とも『自動二輪』と『原付』で行政処分者と一般ドライバーとの差が顕著に表われている。ことに長野の場合、行政処分者の22.1%が『原付』で飲酒運転をしている点は、注目される。

#### ④夫の飲酒運転（Q21）

この設問は、既婚女性＝妻だけが対象となっており、ここでは前掲表、3-0-1のサンプル中の全女性、東京周辺、茨城県、長野県の各一般ドライバーの既婚女性に関して述べる。ここでの『飲酒運転をしたのはどんな時か』という設問は、マルチプルアンサー（複数回答）である。

夫の飲酒運転についての全体の傾向は、「まったくない」が46.3%であり、「よくある」、「ときどきある」合せて15.9%である。これは、Q20-cの男性の飲酒運転経験の「ひんぱん」「ときどき」合せて24.6%に比べると、かなり低めに出ている。妻の「わからない」4.8%を加えてもその差3.9%と、夫と妻のズレ、つまり妻が夫の実情を正しく認識していないことが浮きぼりにされている。『飲酒運転をしたのはどんな時か』という設問に対しては、「友人との付き合いで」の割合が最も高く、45.8%、次いで「冠婚葬祭の時」29.2%、「取引先や客との付き合い」25.0%となっている。

次に、地域別に見ると、東京周辺と長野の傾向はほぼ全体的な傾向と似ているが、茨城で「ときどきある」の割合が35.1%と極めて高く、一方、「まったくない」としているのは、29.7%にとどまっていることに注目すべきである。

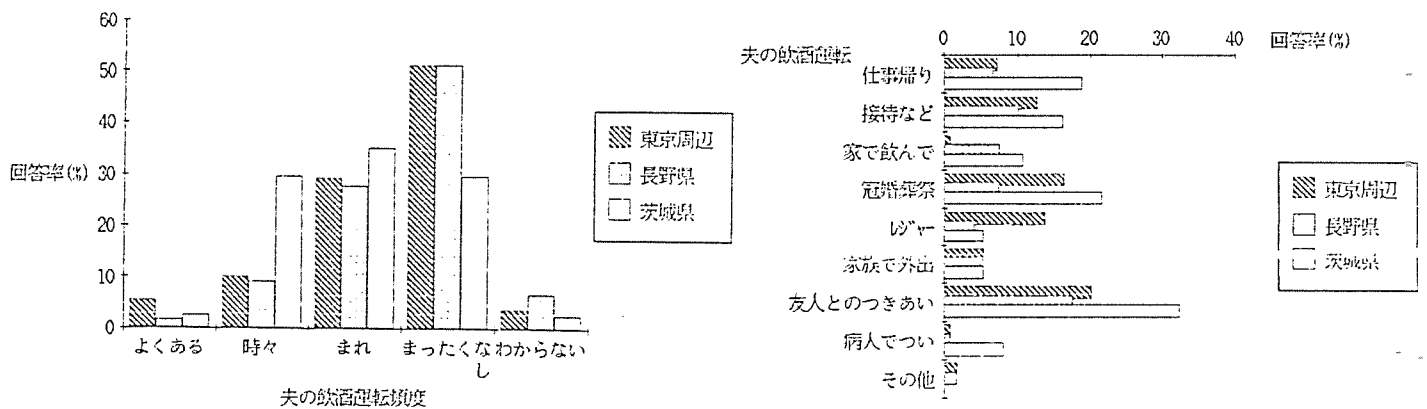


図. 3-1-6 夫の飲酒運転

では、飲酒運転の機会に関しては、どのような地域差が出ているのだろうか。前述したように、この設問は複数回答であるので、当然「友人とのつきあい」が3地域とも高くなっている。茨城では、「冠婚葬祭」、「仕事の帰り」の頻度が高く、東京周辺で頻度が高い「レジャーの帰り」は低い。長野の特徴は、各々の項目に大きな差がないことである。東京周辺では、「友人とのつきあい」、「冠婚葬祭」、「レジャー」が高い。このように地域によって飲酒運転につながる飲み方に差があり、主婦からみた夫の飲酒運転に関しても、明らかに地域差がうかがわれる。

⑤ 飲酒運転をしてしまう理由 (Q22)

ここでは、何かの拍子に飲酒運転をしてしまうのはどんな場合が多いか、その直接的な契機をたずねている。

全体では、「飲んで気がかわり」、「誘われて断りきれず」、「飲んだ後、急用ができ」等を主な理由として挙げているが、いずれも心理学でいう「合理化」である。

性別では、理由づけの順位は同じであるが、男性の場合、「飲んで気がかわり」が高く、酒のために自制心をコントロールできなくなっていることがわかる。

女性は「雰囲気にならなくて」が男性の2倍近く、ムードに弱い女性の特徴がよく出ている。

年齢別にみると、その特徴は全体の傾向とほぼ同じであるが、20歳までの若年層では、「雰囲気にならなくて」が他に比べて高く、「知人・友人に誘われて断りきれなく」なる傾向もまた強い。41～60歳の中年層では、「自宅で飲んだ後、急用」

が他よりやや高い。61歳以上の高齢層では、「飲んで気がかわり」が、かなり高くなっている。総じて、若い人は「雰囲気」に惑わされやすく、中年層は「必然性」という合理化、高齢層では、「このくらいなら」という自己正当化が働いているようである。

地域別にみても、全体の傾向とほぼ同じである。ここで興味深いのは、茨城で「飲まないつもりで行った結婚式などで、無理やり飲まされ」との回答が、他の2地域に比べて高いことである。『酒が出るのがわかっていながら、車で行き、そこで飲んでしまう』、つまり、自他ともに飲酒運転を容認する風潮があるのではないだろうか。

行政処分者と一般ドライバーとの差は、ほとんど見られない。

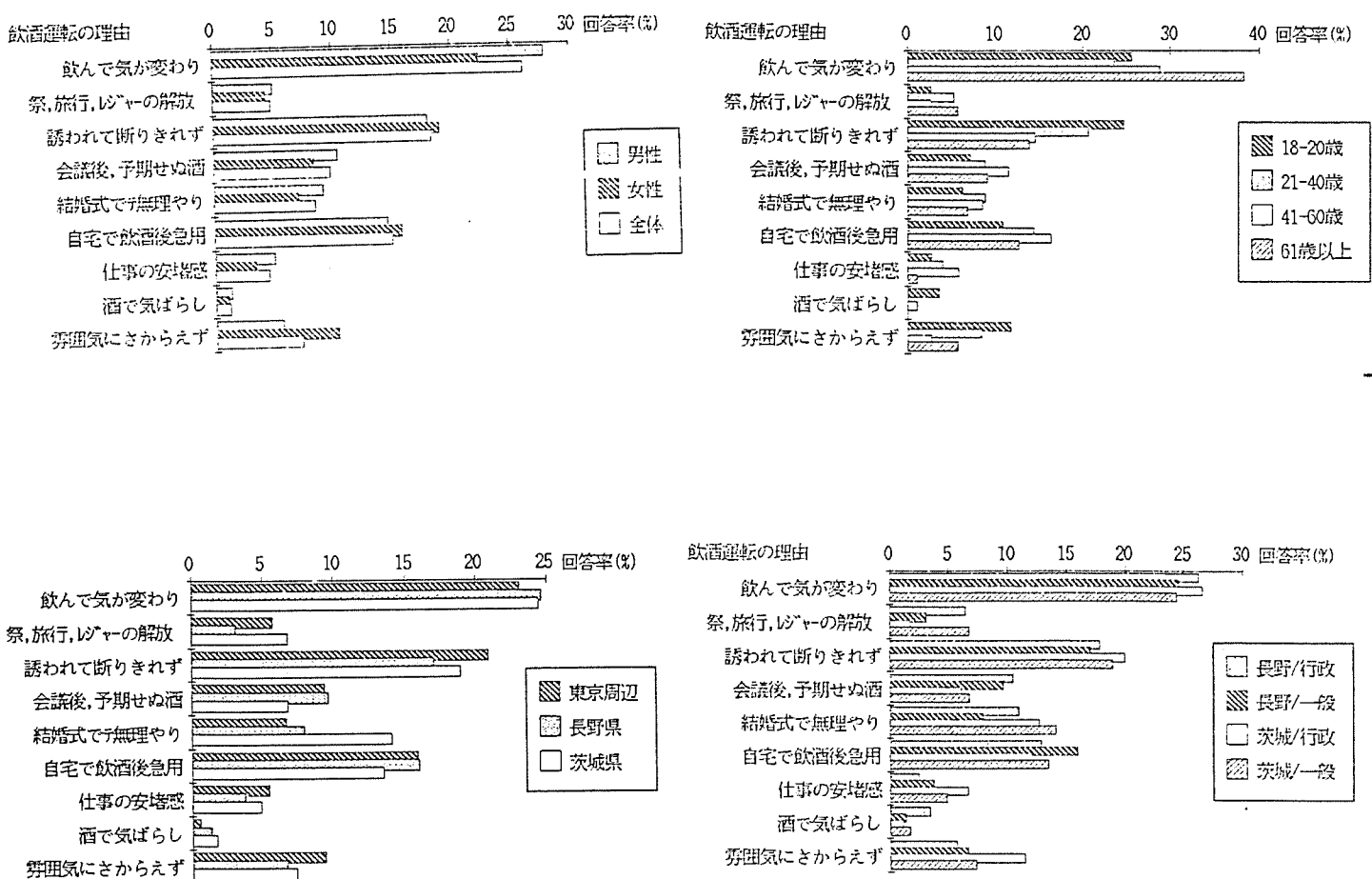


図. 3-1-7 飲酒運転をしてしまう理由

### (3) 飲酒運転に関する知識・評価・情報源

飲酒運転にブレーキをかける要因と、飲酒運転の危機性をどのくらい認識しているか、また、罰則をどの程度正確に知っており、それらをどう評価しているかといった飲酒運転に関連する基本的知識が大きくかかわってくる。

ここでは、これらの知識や評価の程度、またそれらの知識を得た経路=情報源を探ろうとしている。Q10、Q11、Q12、Q13の設問がそれに該当する。

#### ①危険な飲酒量 (Q10)

運転に危険な影響が出る飲酒量は、「ビールコップ1杯」だと考えている者は全体の26%存在する。「ビール1本」で危険だとする者は約30%、それ以上の飲酒を許容する割合は低い。男性に比べて女性に、「少量でも危険な影響がある」と考えている者が多い。

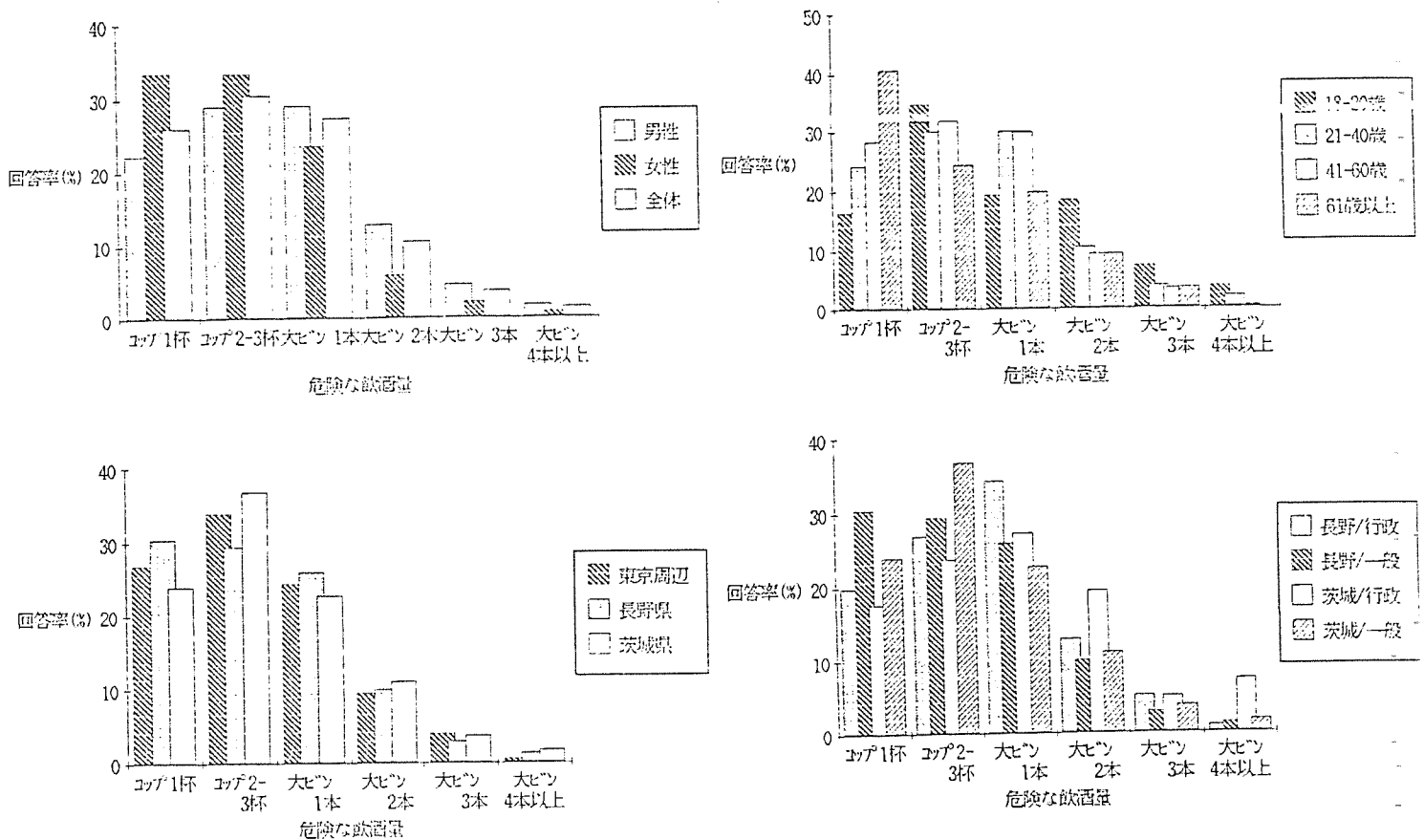


図. 3-1-8 運転に危険な影響が出る飲酒量

年齢別には、年齢が高いほど少量でも危険な影響があると思う者の割合が高く、年齢が低いほどその逆に多量でも大丈夫だと思う者の割合が高くなっている。若い者ほど、アルコールの危険性を軽くみている。

地域別には、いずれも「コップ2～3杯」までが60%を占め、特に大きな差はみられない。

行政処分者と一般ドライバーとの比較では、行政処分者にアルコールに対する許容度の大きいことが明らかになっている。たとえば、「コップ2～3杯」の少量のアルコールに対して、長野の行政処分者は一般ドライバーより10%以上低い46.8%が「危険」だとしている。すなわち、「少量なら大丈夫」という甘い認識をしている。茨城の場合、行政処分者と一般ドライバーの差は、さらに大きく、20%近くある。これを逆にみれば、行政処分者の半数以上が「ビール1本以上でも大丈夫」と判断しているということである。

## ②飲酒運転と罰則（Q11）

飲酒量と取締りにあった場合の処罰に関する知識の程度を聞いている。

全体としては、「飲酒運転でつかまり、免許停止になる」とした者が52.3%と半数以上を占め、「つかまることはない」とか「免停にはならない」は少ない。すなわち飲酒運転の罰則を正確に認識している者が多い。

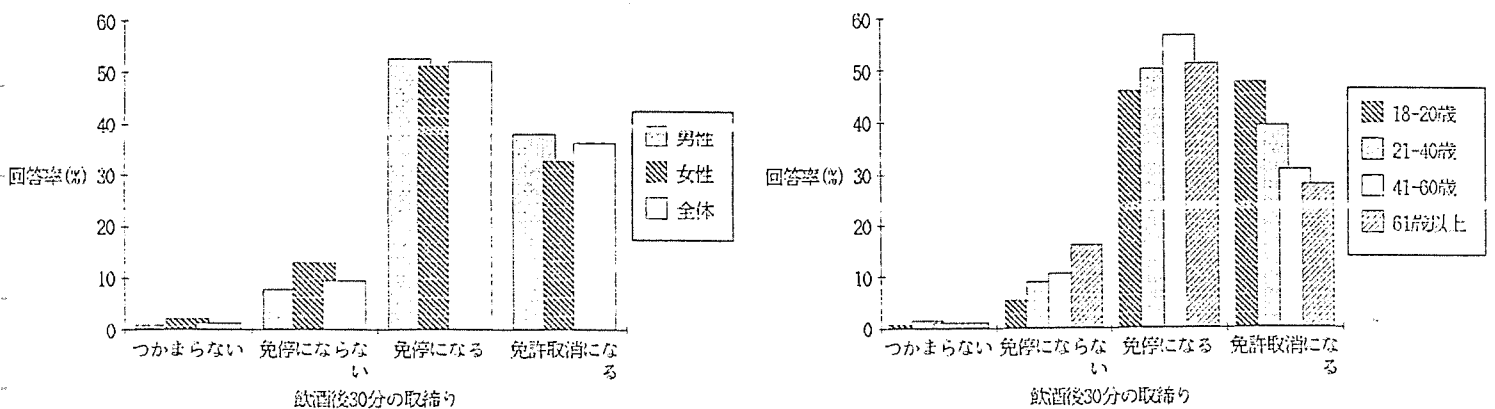


図. 3-1-9 飲酒運転と罰則

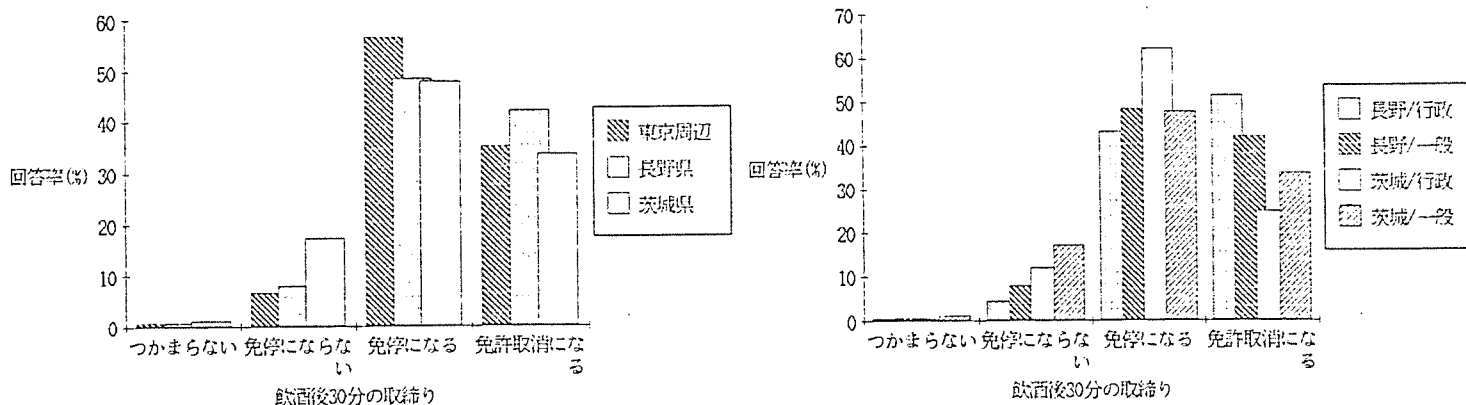


図. 3 - 1 - 9 飲酒運転と罰則

次に性別の特徴をみると、回答率の順位は全体の傾向と同じであるが、「つかまることはない」、「つかまるかもしれないが、免停にはならない」と答えている者が、男性より女性に多いことが注目される。女性の方が罰則に対して甘い感覚をもっているようだ。

年齢別では、18～20歳の若年層に「飲酒運転でつかまり、免許取消になる」または「免停になる」といった重い罰を意識している者が多いことが注目される。この点は飲酒運転の危険性に関する知識の場合とは逆で、年齢が高くなるほど、「取消し」より「免停」と、罰則をやや軽くみている。

地域別の特徴としては、茨城で「免停にならない」とする者の割合が17.2%と極めて高いことが挙げられる。

行政処分者と一般ドライバーの比較をすると、茨城で「免停」とする者が一般ドライバーより高いが、長野には、その傾向はない。しかし、「取消し」という回答が長野の行政処分者に高いことを考えると、行政処分者は、重い処罰を意識していることがわかる。この傾向は、若い年齢層の反応と類似している。

### ③罰則の知識と意見 (Q12)

#### ①知識に関して

全体の傾向としては、飲酒運転をすると「免許停止」や「免許取消し」になることは知っている者が大部分であるが、懲役や罰金になると知らない者が多い。保険金についても知らない者が30%以上と多い。

性別の特徴として、まず言えることは、すべての罰則に関して『女性の方が知らない』という点である。ことに厳しい罰則については、Q11と同様、女性は甘い考えを持っている。

年齢別にみると、若年層には「免停」や「免許取消し」の知識はあるが、「懲役・罰金」という刑事罰になることを知らない者が多い。「保険」についても同様に知らない。

全般的に地域の傾向はほぼ共通しているが、茨城では「酒気帯び」「酒酔い」の罰則に関する知識が高く、長野では「免停」、「免許取消し」および「保険」に関する知識が高い。

行政処分者と一般ドライバーとの比較をすると、長野、茨城とも罰則に関する知識は、行政処分者の方が高い。行政処分者間では、長野、茨城の両者に特に大きな差は認められない。

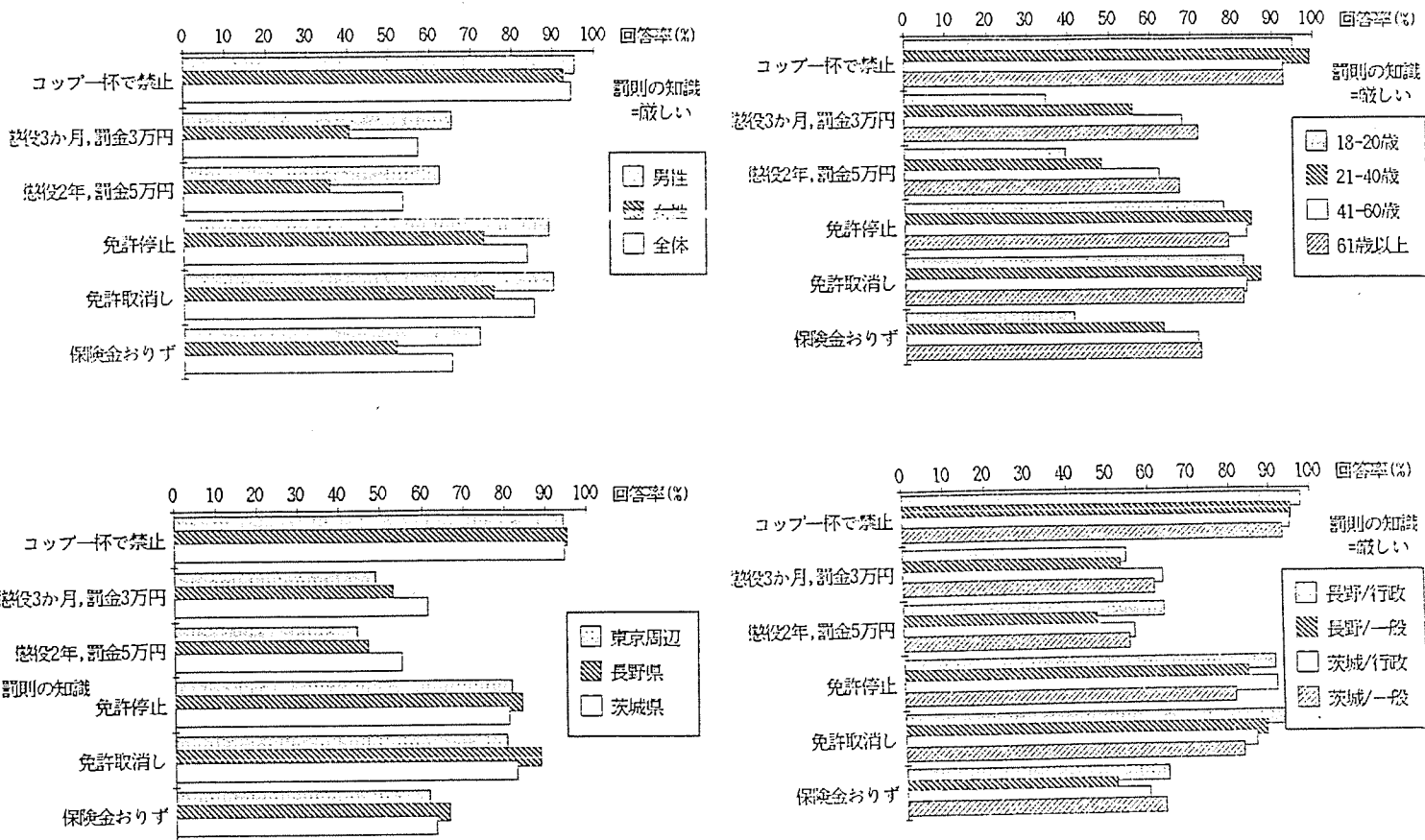


図. 3-1-10 飲酒運転に関する罰則の知識

⑤意見に関して

「非常に厳しい」を5点とし、以下1点ずつ減らして「非常に甘い」を1点として数量化する。すなわち、点数が高いほど「厳しい」とみていることになる。

全体の傾向として、「コップ一杯でも禁止」と「保険金がおりにない」ことについては、3.5で「丁度よい」と「やや厳しい」の間にあるが、その他は「丁度よい」に近い数値である。

性別の違いをみると、男性の方が女性よりやや「厳しい」と評価している。

年齢別には、「免停」「免許取消し」および「保険」に関して、それをより「厳しい」と判断しているのは20歳以下の若年層に多い。

地域別にみると、東京周辺が他に比べて全般に甘く評価している。茨城で「酒気帯びの罰則を甘い」としている点は興味深い。

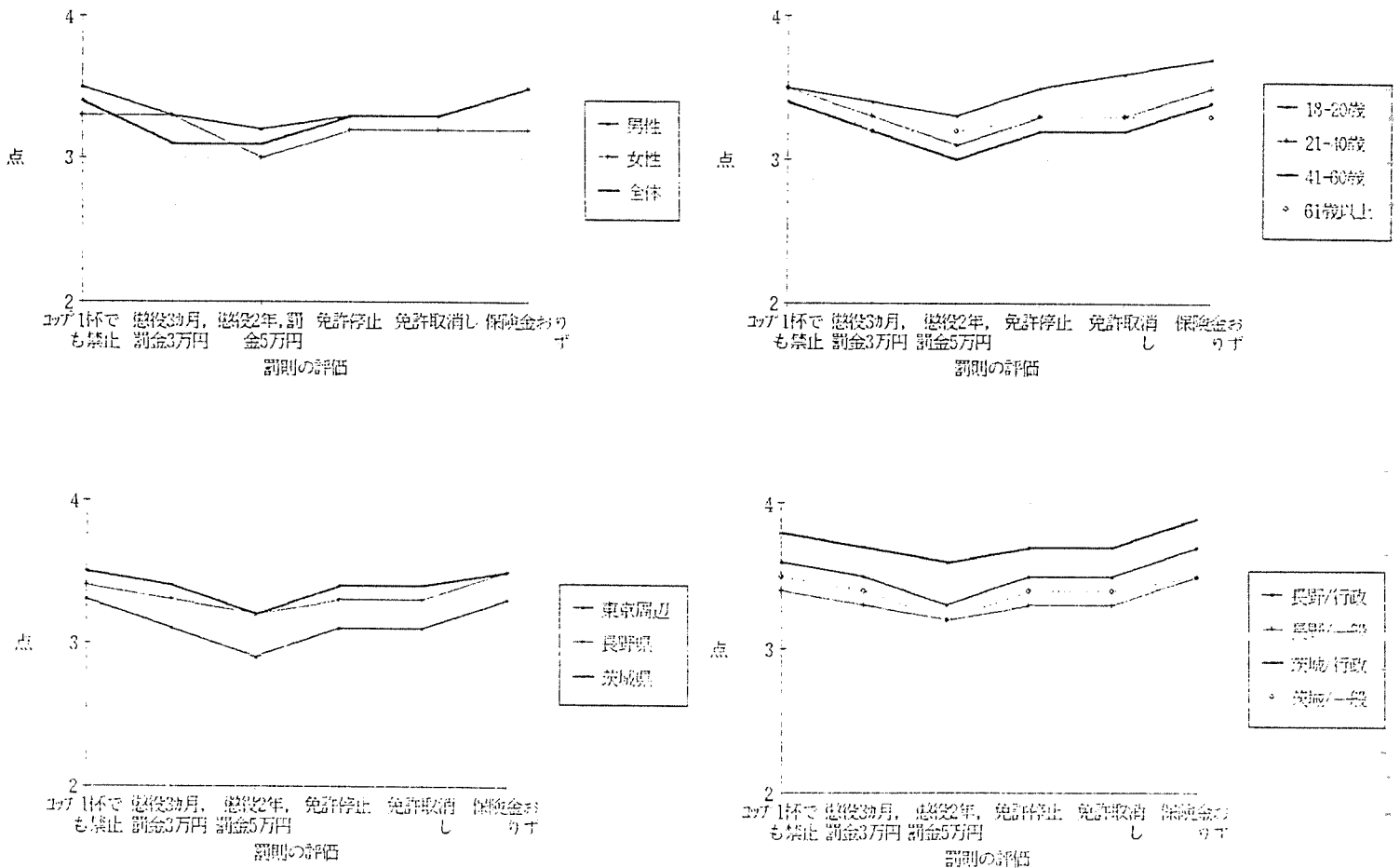


図. 3-1-11 飲酒運転に関する罰則の評価



地域別にみると、東京周辺が他に比べて全般に甘く評価している。茨城で「酒気帯びの罰則を甘い」としている点は興味深い。

行政処分者と一般ドライバーの比較においては、行政処分者が、ほとんどの項目でより「厳しい」と判断している。また、同じ行政処分者でも、長野に比べて茨城の方がより「厳しい」という意識である。

行政処分者と一般ドライバーの比較においては、行政処分者が、ほとんどの項目でより「厳しい」と判断している。また、同じ行政処分者でも、長野に比べて茨城の方がより「厳しい」という意識である。

#### ④飲酒運転の危険性・罰則の情報源（Q13）

飲酒運転の危険性や罰則に関する知識は、何から得ているのだろうか。

全体の傾向として、「教習所の教習」（56.1%）、「免許更新時講習」（55.9%）が最も多い。次いで、「知人・友人の話」で、これとほぼ同じ割合で「新聞・雑誌」「ラジオ・テレビ」などのマスコミが情報源となっている。

性別の特徴として目立つのは、男性で「職場内の講習」と答えている者が女性に比べて突出していること、女性の場合は「知人・友人の話」（39.7%）と答えている者の割合が非常に高いことである。

年齢別では、年齢が高いほど「免許更新時講習」の割合が高くなっていることが、まず特徴として挙げられる。また、41歳以上の年齢層で、「職場外の講習」の割合が20%を越えていることは注目すべきであろう。これに対して、「知人・友人の話」を挙げる者は若年層に多い。また、「家族・親戚の話」も若年層が多く情報源としていることを考えあわせると、若年層には身近なところに情報源があるようだ。

地域ごとに見ると、東京周辺、茨城では「教習所」とするのが最も高いのに対し、長野における第一位は「免許更新時講習」である。もっとも、第二位の「教習所」との差は0.3%なので、「教習所」の知識・情報源としての有用性は、3地域いずれにおいても認められている。しかし、茨城で「更新時講習」が第三位にしかランクされていないのは、他2地域とは異なる傾向である。また「知人・友人の話」という口コミ情報の比率が、長野、茨城で東京周辺より15%程度高くなっている点も興味深い。

行政処分者と一般ドライバーを比較した場合、あまり大きな違いはみられない。  
 ただ、強いて言えば、行政処分者は、「新聞・雑誌」、「ラジオ・テレビ」といった  
 公共媒体による知識の割合が他より低いのが特徴である。

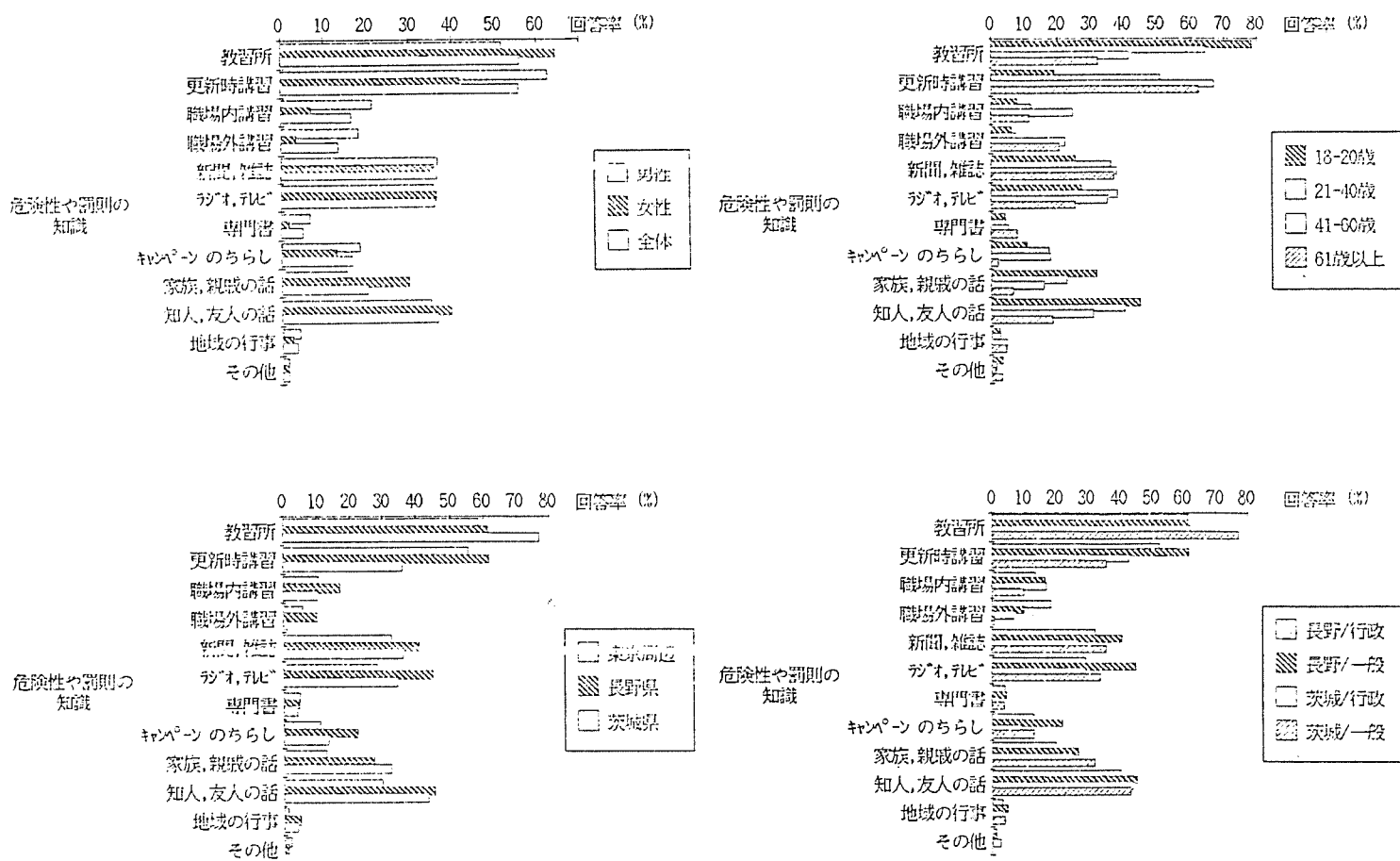


図. 3-1-12 飲酒運転の危険性・罰則の情報源

#### (4) 飲酒運転に対する態度

飲酒運転で事故が起きれば、誰でも『飲酒が事故原因だ』と考えるであろうが、飲酒運転をすれば、必ずしも事故を惹き起こすわけではない。このため一部には、何も考えずに軽い気持で飲酒運転をしてしまう人もいる。

ここでは、飲酒運転についての一般的意見(Q8)、法的規制・罰則がない場合の自己規制(Q9)、飲酒運転者に対する周囲の人の態度(Q14)、飲酒運転場面でのドライバーの態度、酒のすすめに対する断わり方(Q15)、夫の飲酒運転に対する妻の態度(Q21)、飲酒運転を思い止まらせる理由の評価(Q23)、現行の飲酒運転に対する罰則や取締りについての評価(Q25)を通して、ドライバーの飲酒運転に対する態度を探ろうとしている。

##### ① 飲酒運転に対する考え方(Q8)

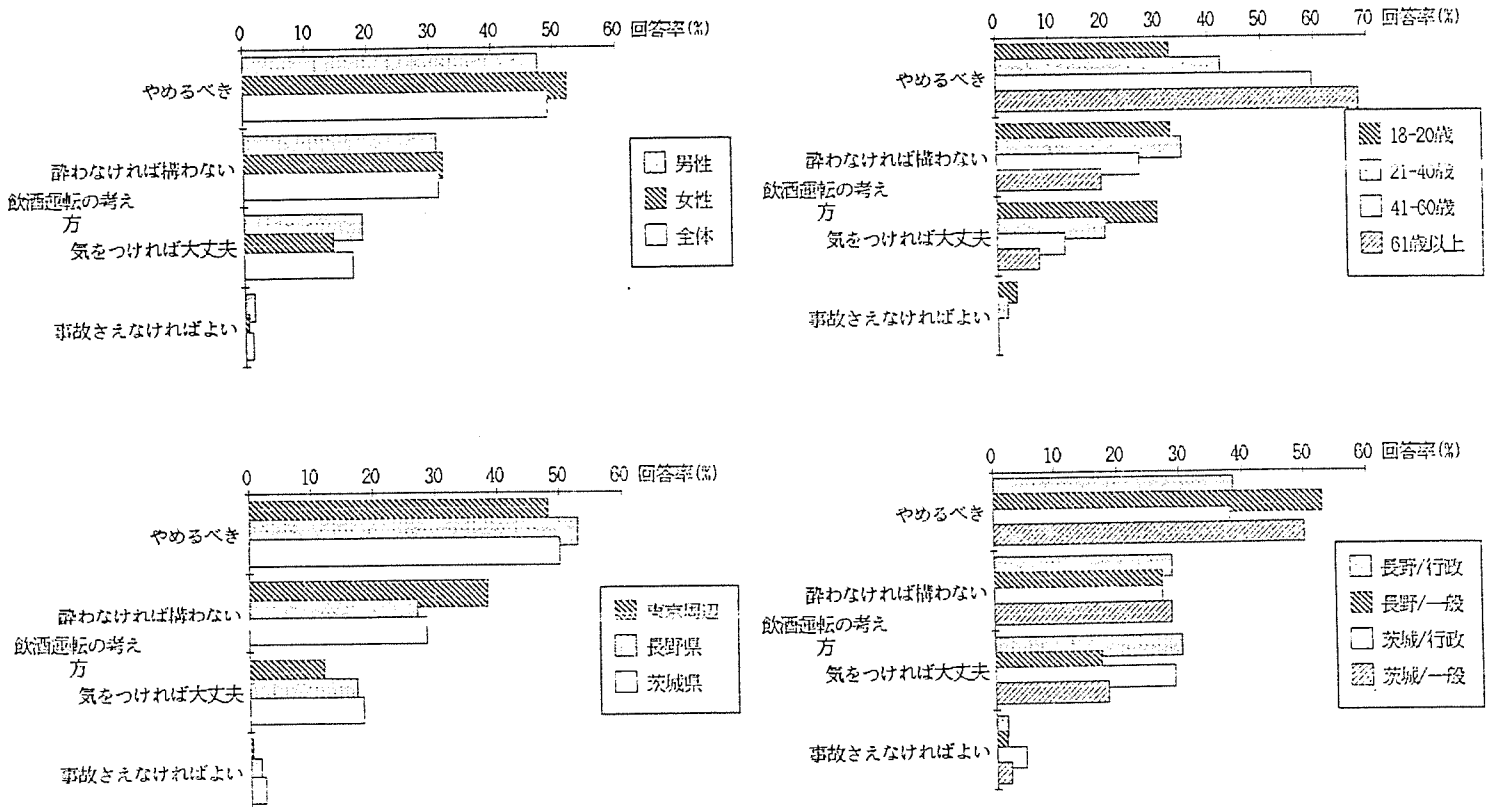


図. 3-1-13 飲酒運転に対する考え方

全体の傾向としては、「止めるべきだ」との回答が 49.2 %と最も多く、「事故さえ起こさなければ」という回答は 1%と少ない。これは、規範同調に関するオルポートのJカーブ的傾向を示している。

性差はほとんどないが、やや女性の方が男性に比べ、飲酒運転の危険性をやや強く意識しているようである。

年齢別の特徴としては、若年層に比べ高齢層の方が「止めるべき」とする割合が高く、69%にも達し、「事故さえ起こさなければ」とする高齢層は 0%である。これに対して、若年層では飲酒運転をしても「大丈夫」とする割合が高い。

東京周辺、長野、茨城とで、やや違う傾向が出ている。それが顕著なのは、「酔わない程度なら、危険は少ないから構わない」という回答が、東京周辺は 38.6 %と長野、茨城（ 27.3 %、 28.8 %）を 10 % 程度上回っている点である。逆に、酔っていても「気をつければ、大丈夫」を考えるのは、長野、茨城が東京周辺を 5~6 % 上回っている。

長野、茨城のいずれも行政処分者のいなく飲酒運転の危険感は同じ傾向を示している。この傾向は、20歳未満の若年層のパターンと類似している。

## ②飲酒運転に対する法的規制・罰則がない場合の行動（Q9）

全体の傾向として、前問（Q8）に見られたJカーブ的傾向がくずれ、飲酒運転に対する法的規制・罰則がなくなった場合、「酔いの程度を判断して」運転するだろうと考える者の割合が最も多く、過半数を占めている。

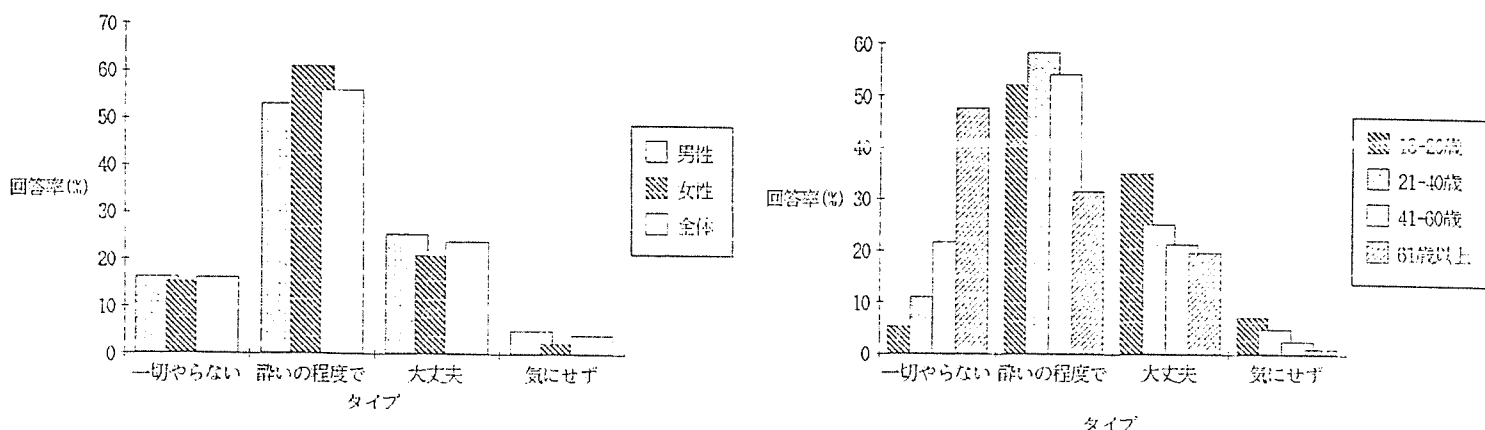


図. 3 - 1 - 14 法的規制・罰則がない場合の行動

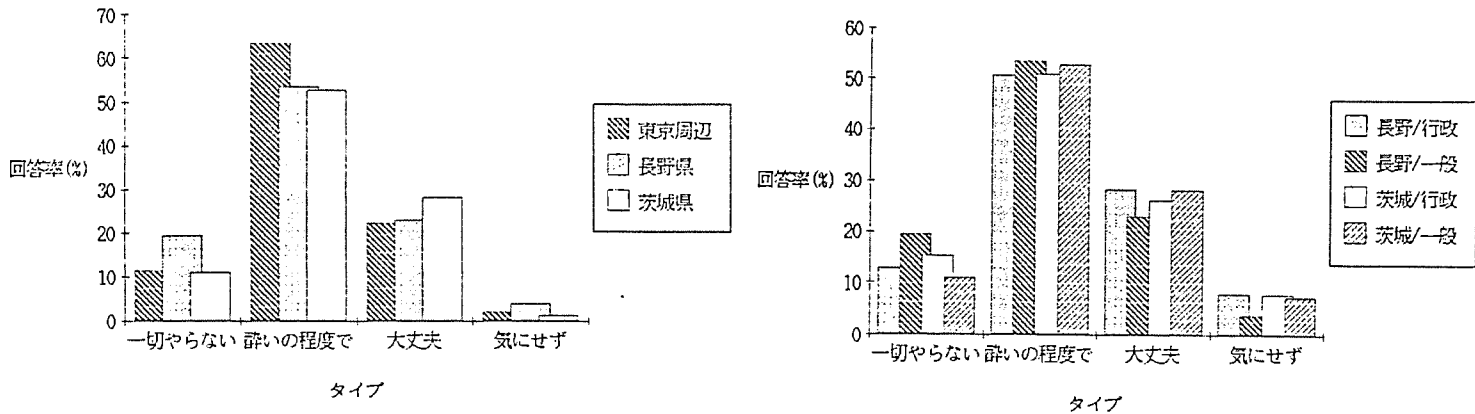


図. 3-1-14 法的規制・罰則がない場合の行動

性別の特徴として、男性の「少しぐらいなら酔っていても」の割合が若干高くなっており、このあたりに男性の飲酒運転に対する甘い考えが表われているようである。

年齢別の特徴として、高年齢層で「一切やらない」の割合が高く、Jカーブ的傾向になっている。しかし、その他の層では、全体の傾向と同じである。

そして年齢が低くなるほど「少しぐらい酔っていても」とする傾向が強まり、20歳未満の若年層で34.9%にも達している。

地域的にみると、長野、茨城が飲酒運転に対して寛容な傾向を示している。

行政処分者と一般ドライバーを比較すると、長野では、一般ドライバーが若干厳しい態度を示しているが、茨城では、逆に「一切やらない」とする割合が行政処分者の方が高くなっており、行政処分者の方がやや厳しい態度を示している。

### ③ 飲酒運転で事故を起こした人への周囲の態度 (Q14)

全体の傾向として、『かげで非難』が最も多く、ついで「みてみぬふり」が多い。「直接注意」は20%程度である。これは、事故を起こした後、それなりの責任を果たさねばならぬ状況に置かれるであろうし、後の祭り「いまさら」という考えも働くためかと考えられる。

男女とも全体と類似した傾向であるが、男性の方が「同情」する割合が若干高い。

年齢別傾向をみると、年齢が高くなるにつれ「直接注意」の割合がやや高くなる。一方、若年層では「みてみぬふり」の割合が高い。

地域の特徴として、茨城では「みてみぬふり」や「同情」が若干高く、東京周辺と

長野では「かげで非難」が高い。ここには、茨城が『非難か放任』の両極であるのに対し、東京周辺と長野では「かげで非難」という陰の部分がはっきり浮き出ている。

行政処分者と一般ドライバーの比較では、長野、茨城とも「かげで非難」が行政処分者に高く、「みてみぬふり」は一般ドライバーで高い。

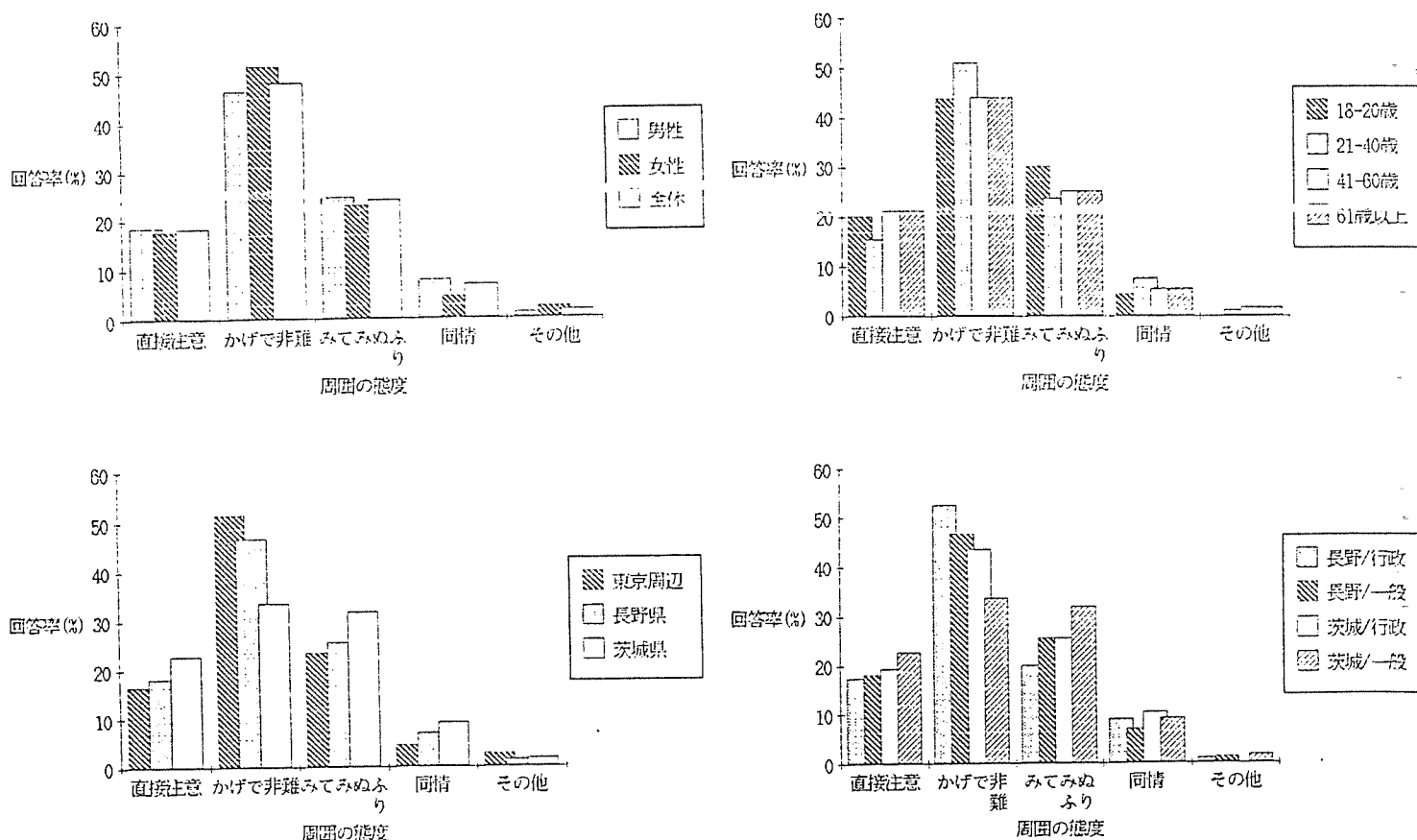


図. 3-1-15 飲酒運転で事故を起こした人への周囲の態度

④ 飲酒運転場面でのドライバーの態度、酒の勧めに対する断わり方 (Q15)

㊦ 飲酒運転をしようとする人がいた場合

全体の傾向として、一番多い回答は「一応注意する」が 58.0 %、次いで「酔いの程度をみてやめさせる」で 20.7 %ある。「絶対にやめさせる」とするのは、6.3 %しかなく、飲酒運転は最終的には「本人の判断」という傾向を示している。

性別の特徴として、男性は「みてみぬふり」が多く、女性では「酔いの程度をみて

やめさせる」が多い。これは、女性の方が若干ではあるが、飲酒運転の抑止に対し積極的な傾向にあることを示している。

年齢別の特徴として、高齢層で「みてみぬふり」と「絶対にやめさせる」の割合が高く、年齢が低くなるにしたがって「酔いの程度をみて」の割合が高くなっている。これは、ある程度の飲酒運転を容認する若年層の姿勢を反映している。

地域の特徴として、茨城では「みてみぬふり」、長野では「絶対にやめさせる」、東京周辺では「一応注意」の割合が高い。

行政処分者と一般ドライバーの比較においては、大きな差はみられないが、茨城の行政処分者の方が「みてみぬふり」とする割合が若干高い。

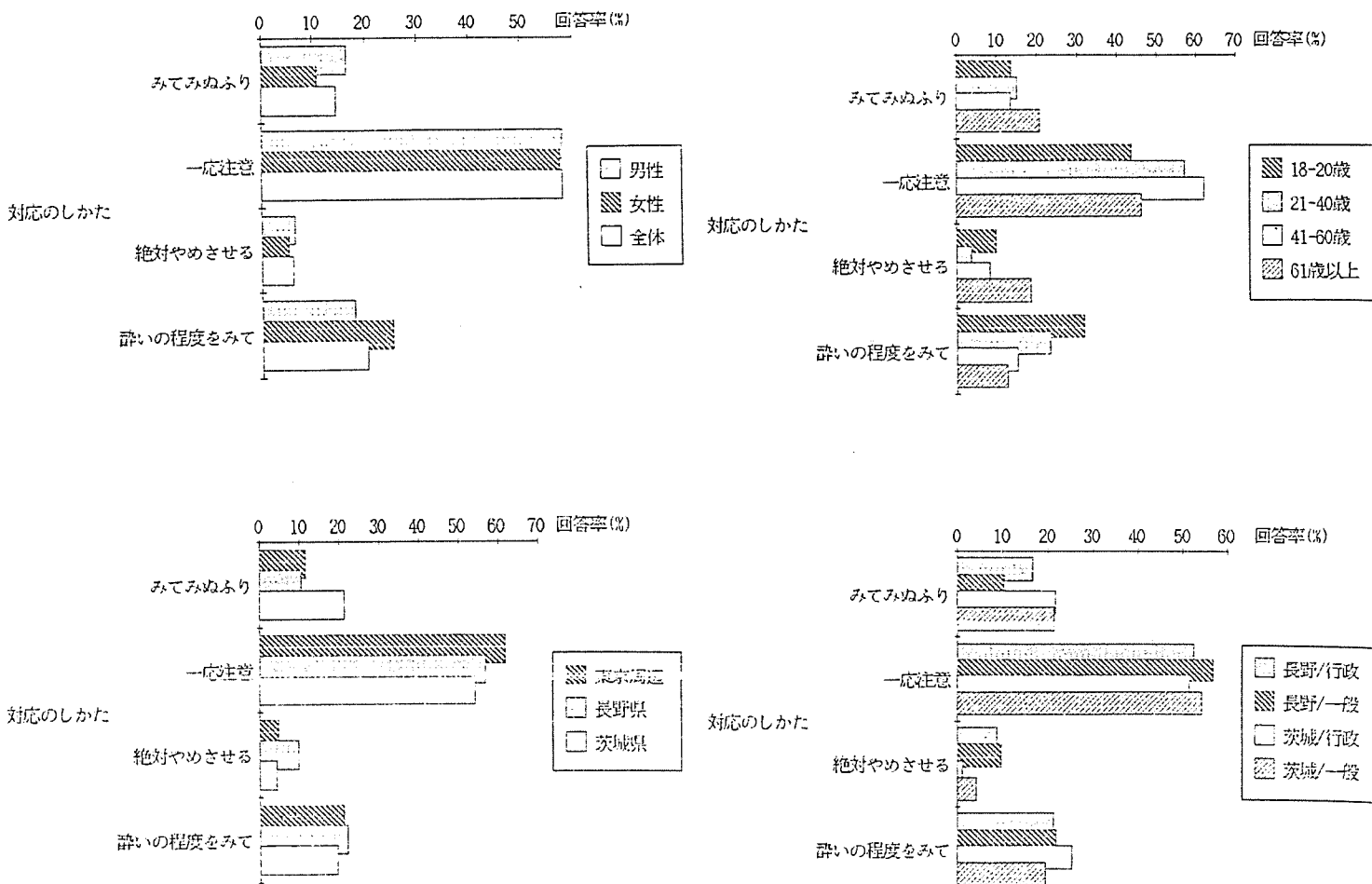


図. 3-1-16 飲酒運転をしようとする人がいた場合

⑥車で飲みに行こうと誘われた場合

全体の傾向として、「たいてい断るが、場合によってはついていく」（49.0%）、  
「一応断るが、たいていはついて行く」（26.7%）、「ほとんど断らずついていく」  
（11.7%）と9割以上の人々が飲酒運転をする可能性を否定していない。

男女の差はなく、全体の傾向と同じである。

年齢別の特徴として、年齢が高くなるほど、「きっぱり断る」とする割合が高くなり、  
高齢層では36.1%に達している。逆に、年齢が低いほど、「ほとんど断らずついて  
て行く」とする割合が高くなる。すなわち、一般に若い者ほど、その場の状況におし  
流されやすいことを示している。

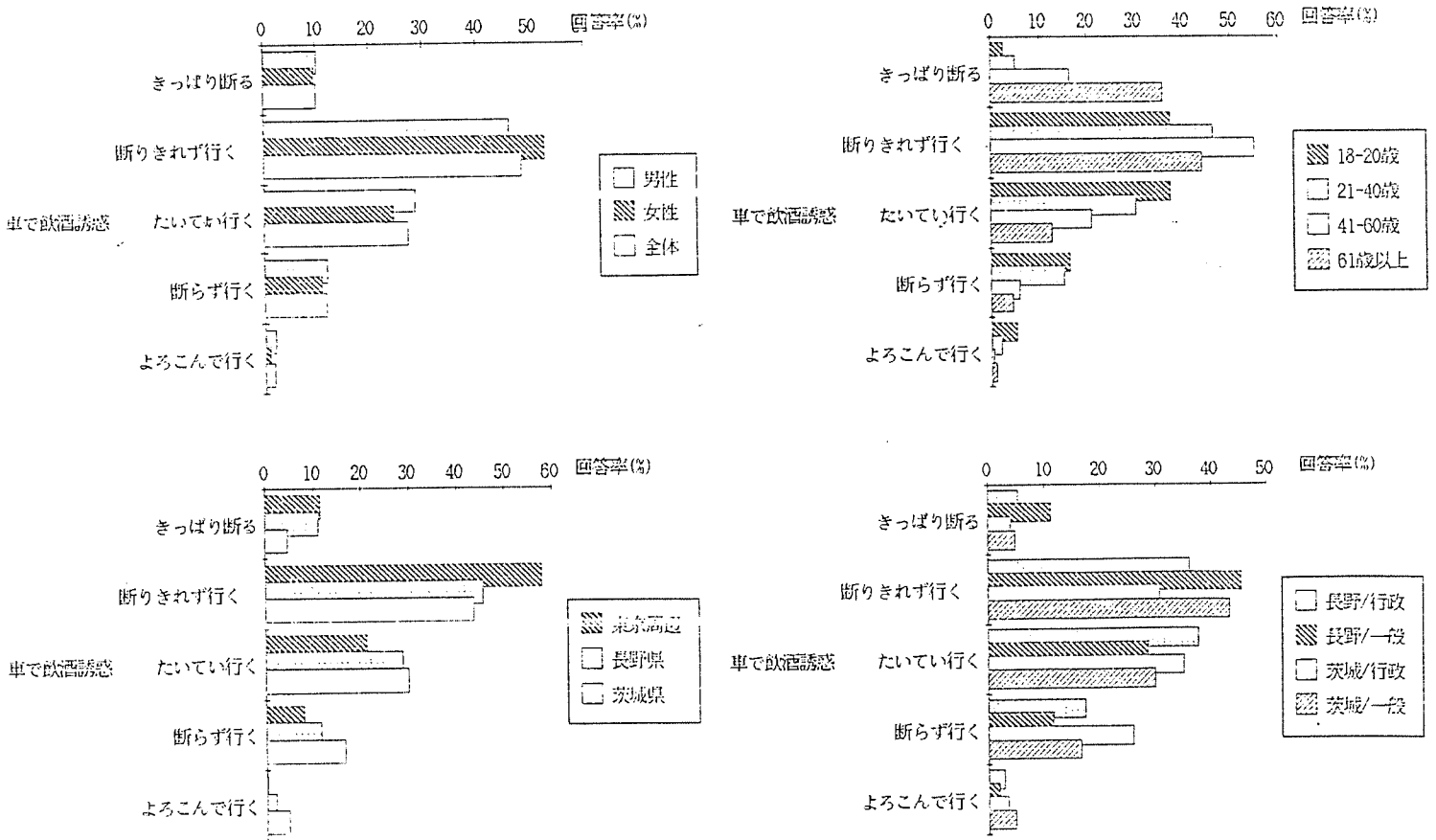


図. 3-1-17 車で飲みに行こうと誘われた場合

地域の特徴として、東京周辺で「たいてい断る」とする人の割合が 58.1 %と意外  
に高い。これに対して、長野、茨城では、飲酒運転をする可能性をやや積極的に認め



ている。

行政処分者では、むしろ「積極的について行く」というパターンが多く、飲酒運転に対する自制心の欠如が認められる。一般ドライバーでは、「ついて行く」傾向は全体の傾向より若干低いとはいえ、『躊躇はするが、結局はついて行く』という意志の弱さがよく出ている。

◎車で出かけた先でお酒をだされた場合

全体の傾向として、前問（Q15b）と類似しており、車で出かけた先でお酒をだされても「絶対に飲まない」とする割合は12.6%に過ぎない。このあたりが、飲酒運転の現実を反映しているのであろう。

男女の差はほとんど無く、女性といえども飲酒運転に関して、男性と同様な意識となっている。

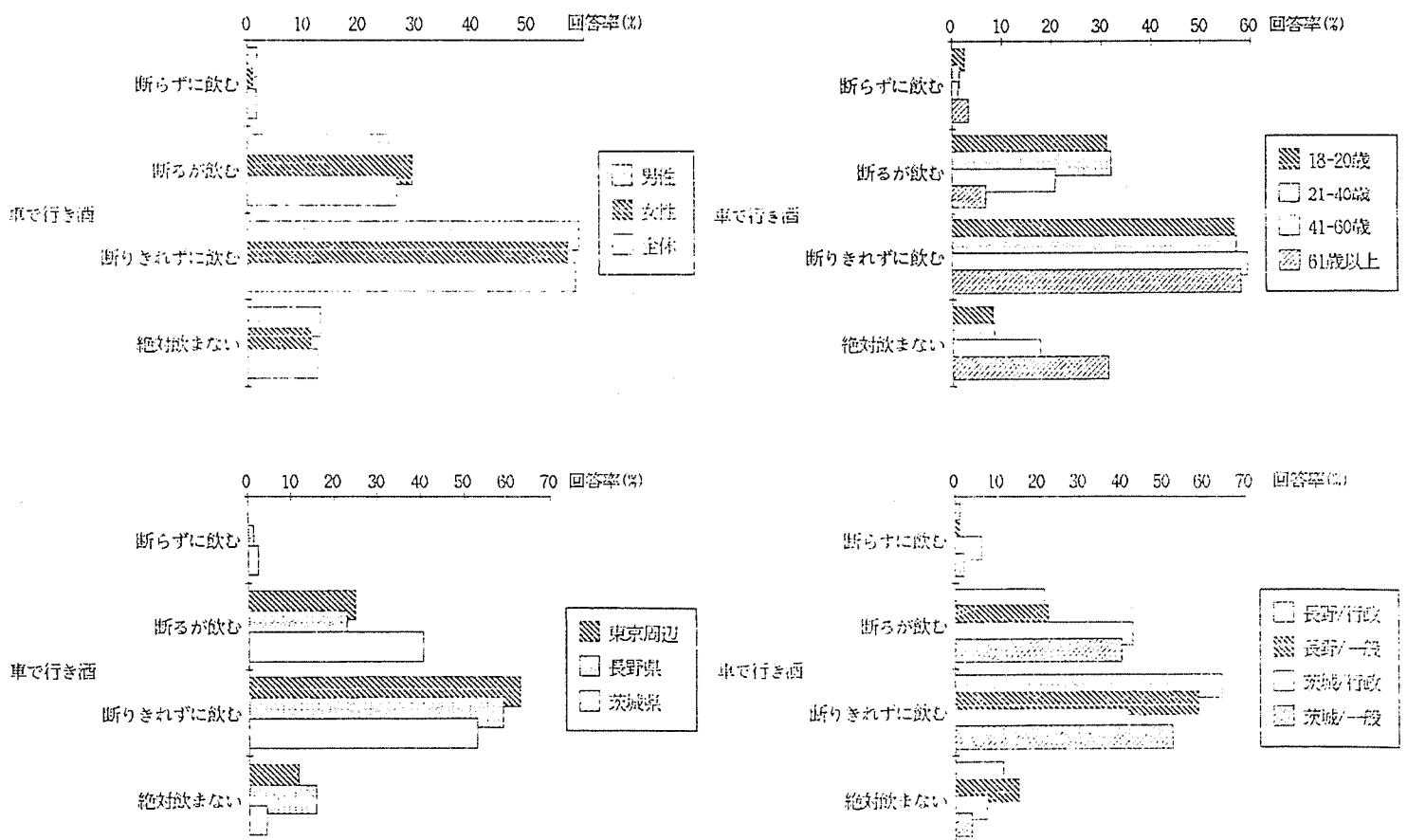


図. 3-1-18 車で出かけた先でお酒をだされた場合

年齢別にみると、年齢が高くなるほど「絶対に飲まない」とする割合が高くなり、高齢層では31.4%である。一方、若年層では8.3%にとどまっている。

長野で「絶対に飲まない」とする割合が16.0%と高く、茨城では「一応断るが、たいていは飲む」とする割合が、40.4%と高いことが特徴として挙げられる。

行政処分者と<sup>船</sup>ドライバーとの差は、特に顕著ではないが、茨城で「一応断るが、たいていは飲む」の割合が長野に比べ高い。

⑤酒を断わる理由（Q18）

全体の傾向として、車で出かけた先で、出された酒を断わるには、「事故で大変」（39.8%）、「職を失うから」（15.9%）、「つかまったら大変」（14.5%）、「迷惑をかけるから」（13.0%）という理由を挙げている。ここで注目すべきことは、他者への配慮といった社会的規範を理由に挙げる人が少ないことである。

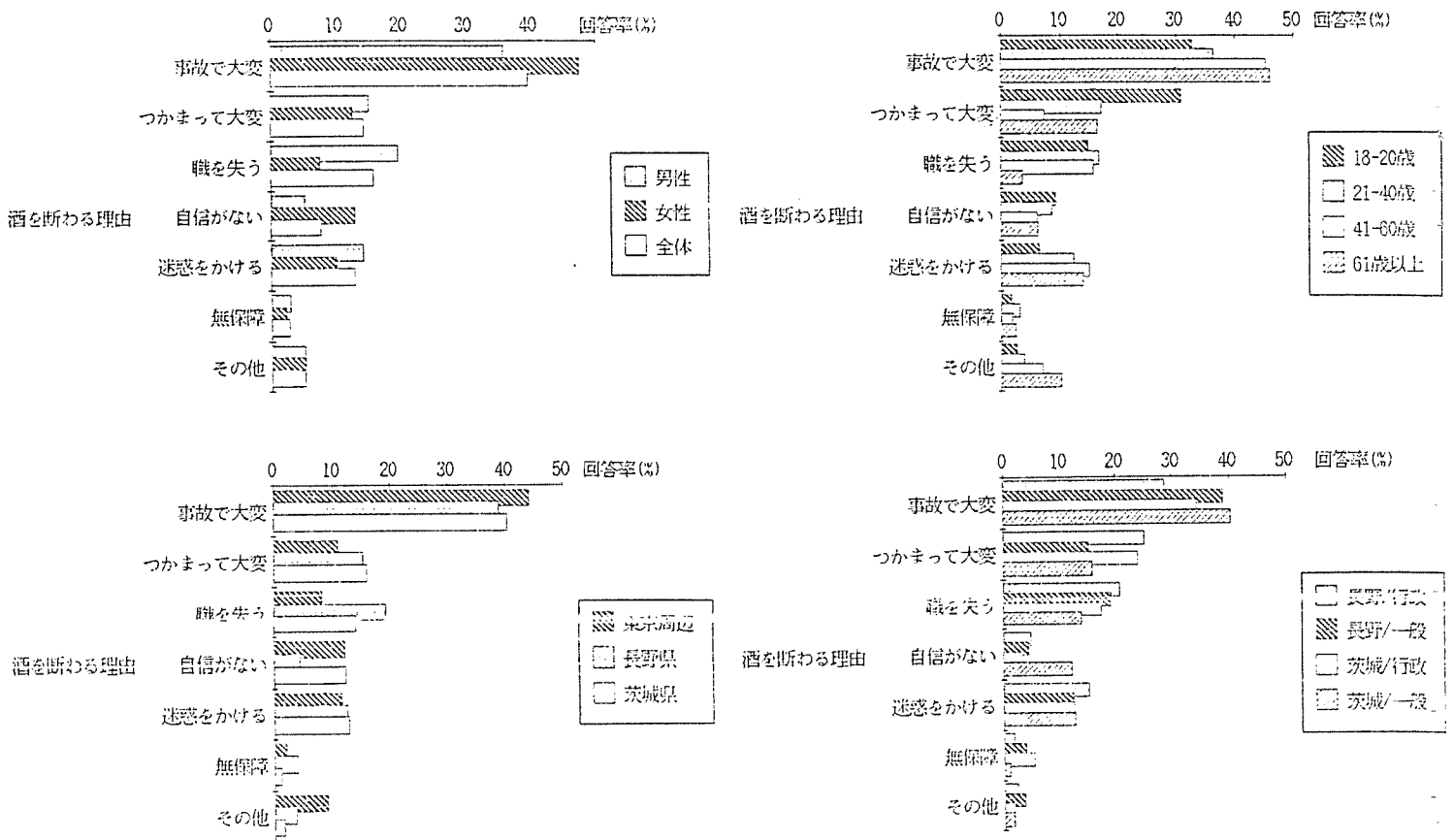


図. 3-1-19 酒を断わる理由

男女とも全体の傾向と同じであるが、女性の特徴として「飲酒後、運転をする自信がない」と「職を失う」とする割合が高いことが挙げられる。実際、女性は就業率が男性に比べて低いので、『職を失うという心配は男性よりも少ない』というのは当然といえよう。

各年齢層とも全体の傾向と類似しているが、年齢が高くなるにつれ「事故で大変」と「迷惑をかけるから」とする割合が増えてくる。若年層では「つかまったら大変」という理由が、31.1%とかなりの割合を占めている。年齢が高くなるにつれて、その割合は低くなっているが、高齢層で再びその割合が高くなっている（高齢層では職を失うという心配の無い者が多いためにシフトしているとも考えられる）。

地域の特徴として、長野で「職を失う」という心配が多く、東京周辺と茨城で『自信が無い』が多い以外は、大きな差はみられない。

行政処分者と一般ドライバーとの差は顕著に出ており、行政処分者では「つかまったら大変」の割合が茨城、長野の両県とも高い。一方、一般ドライバーは「事故で大変」という意識が高い。また、茨城の一般ドライバーには、「飲酒後、運転をする自信が無い」とする傾向がみられる。（女性サンプルの影響か？）

## ⑥夫の飲酒運転に対して（Q21）

### ◎飲酒運転を注意する程度

夫が飲酒運転をしていることを知った時、約半数の妻は「厳しく注意する」としている。しかし、注意する程度に関しては、地域によって大きな差がある。例えば、

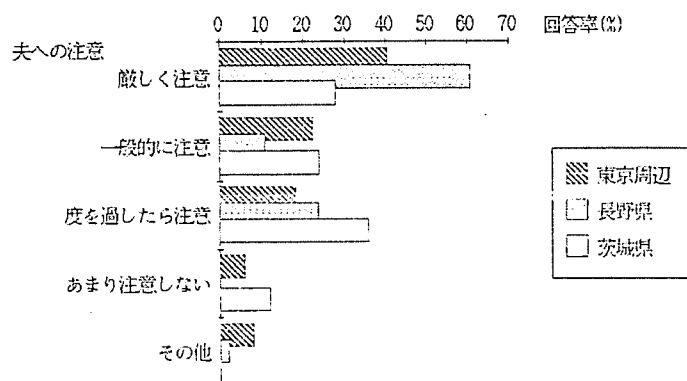


図. 3 - 1 - 20 飲酒運転を注意する程度

「厳しく注意」の割合は、茨城（28.0%）では長野（60.9%）の半分である。ちなみに、夫の飲酒運転に対して注意する厳しさの程度は、長野、東京周辺、茨城の順である。

#### ④注意に対する夫の反応

妻の注意に対して「よく聞く」夫が14.1%、「ある程度聞く」が60.3%と、妻の注意にまあまあ耳を傾ける夫は、全体の75%程度にのぼっている。

地域差をみると、妻の注意を「よく聞く」とする割合は、東京周辺が最も高く、次いで長野である。逆に「あまり聞かない」は茨城において高い。前問（Q21c）とも関連するが、「注意しない」という妻の態度は夫の飲酒運転をある程度放任することになり、現在の飲酒運転の実態に少なからず影響しているかもしれない。

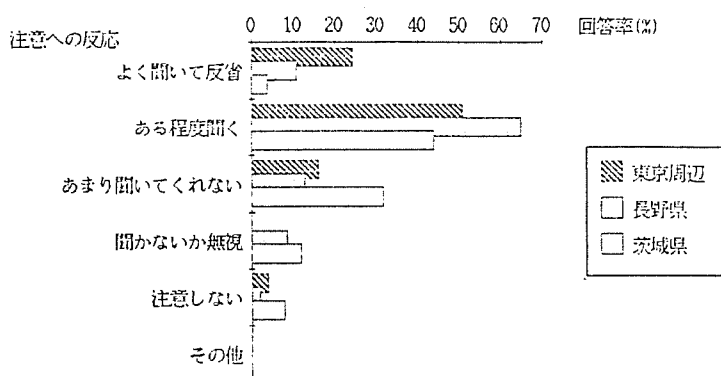


図. 3-1-21 注意に対する夫の反応

#### ⑤誰の注意が効果的？

夫への注意で一番効果的なのは、「妻（私）」とする割合が46.2%、「子供」が23.9%であり、その他はいずれも低い割合である。

地域別にみると、東京周辺では「妻」が51.0%と高いのに比べ、長野、茨城では30%台と意外に低くなっている。逆に、長野、茨城では「子供」が30%前後と東京周辺の倍近くなっている。また、「会社の人」とする割合が、茨城、長野とも東京周辺に比べ高くなっている。このことに関しては、3地域における車通勤の割合、およびその割合が高い地域内の会社での交通安全に関する活動のレベルを併せて考えれば、ある程度理解できよう。

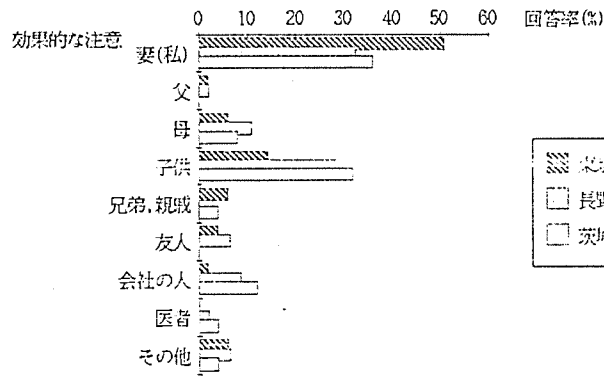


図. 3-1-22 誰の注意が効果的？

⑦ 飲酒運転を思い止どませる理由 (Q23)

理由として、a～jまでの10項目を挙げ、各項目ごとにその抑止効果について評価を求めた。分析では、「非常に大きい」を5点とし、以下1点間隔で、「非常に小さい」を1点として、その平均で比較分析する。したがって、点数が高いほど、その抑止効果が大きいと考えられる

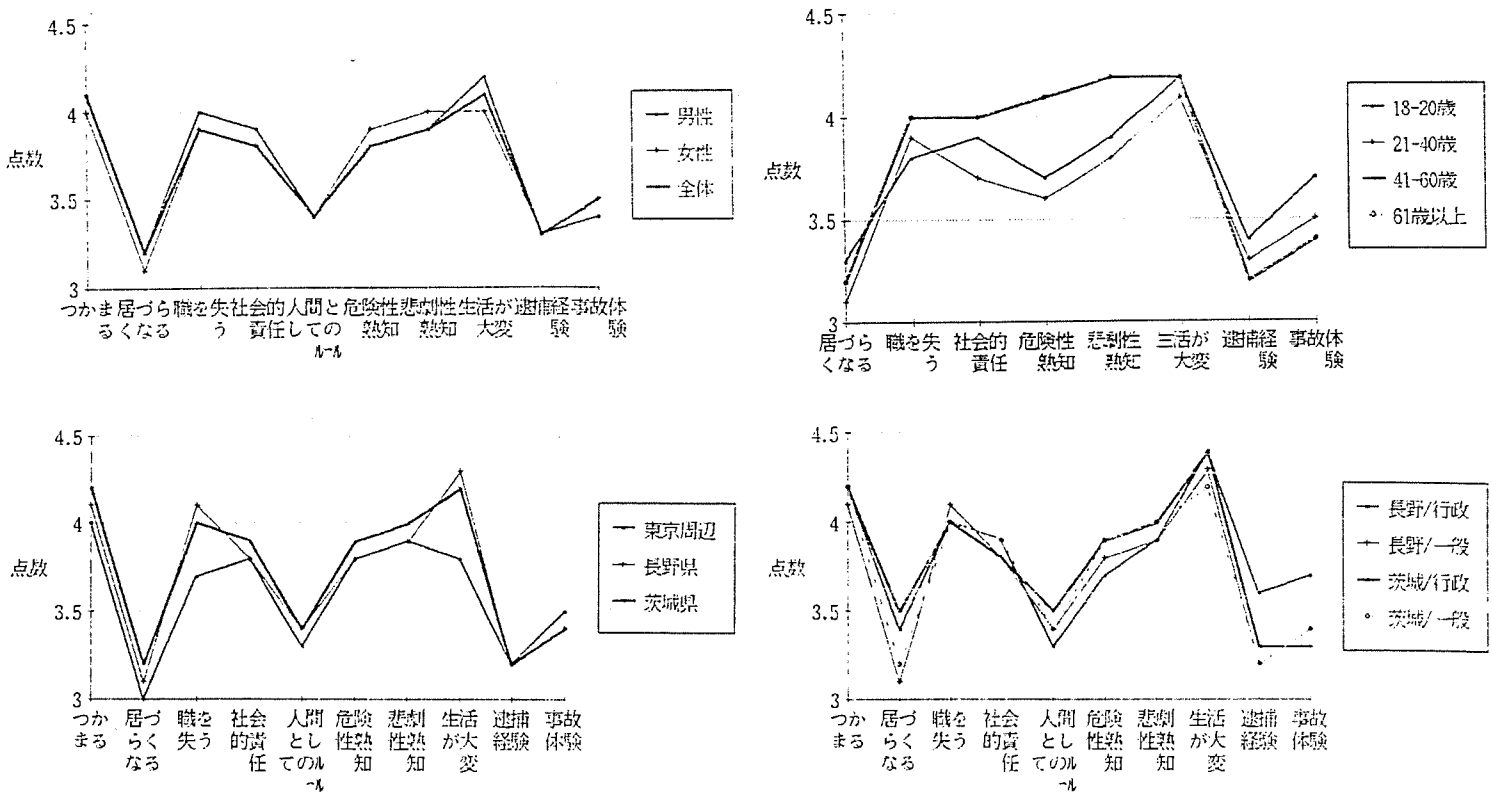


図. 3-1-23 飲酒運転を思い止どませる理由

全体の傾向として、抑止効果が高いと考えている理由は、「つかまるから」、「事故をおこしたら職を失うから」、「免許停止又は取消しになったら生活が大変」などであり、「人間としてのルール」といった社会的規範に重きを置く人は少ない。ここでは、男女いずれも共通した意識である。

年齢別には、年齢が高いほど、飲酒運転の危険性や飲酒運転事故の悲劇性に関する知識による抑止効果が大きいとする割合が高くなる。

地域差、および行政処分者と一般ドライバーとの差は、あまりみられない。

### ⑧運転に対する罰則・取締りへの評価（Q25）

ここでも前問（Q23）と同様、「厳し過ぎる」を1点とし、以下1点間隔で「甘過ぎる」を1点として、その平均で比較する。

#### ①罰則について

全体の傾向として、平均は3.1で、罰則の厳しさは「丁度よい」と評価しているといえよう。

男女いずれも「丁度よい」の評価だが、若干男性の方が「厳しい」と考えている。

年齢が低いほど、現行の罰則を「厳し過ぎる」とする評価を下す傾向にある。

茨城、長野が「厳しい」としているのに対して、東京周辺は、罰則を比較的受容する傾向を示している。

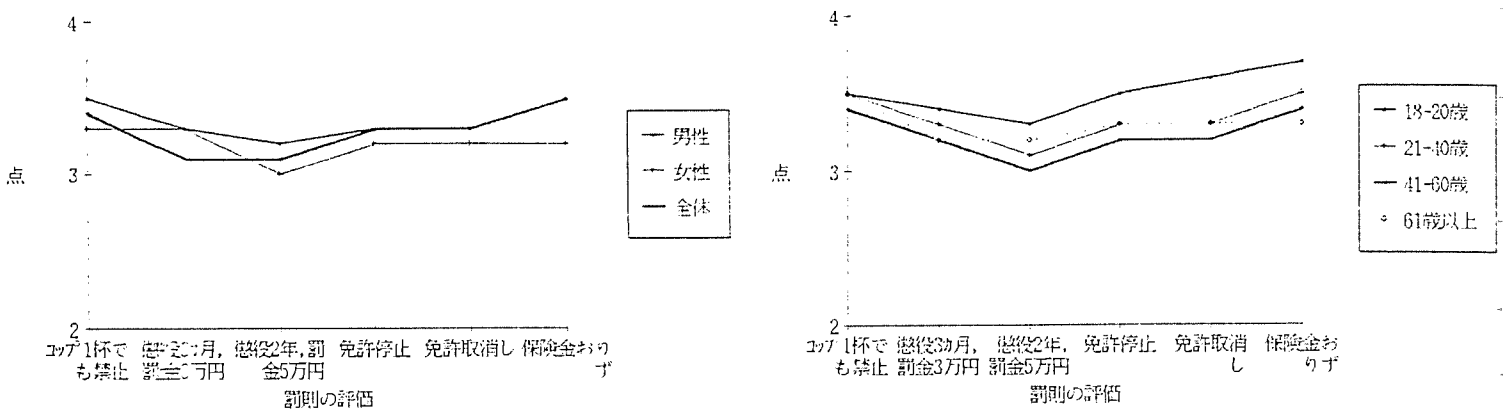


図. 3-1-24 運転に対する罰則・取締りへの評価

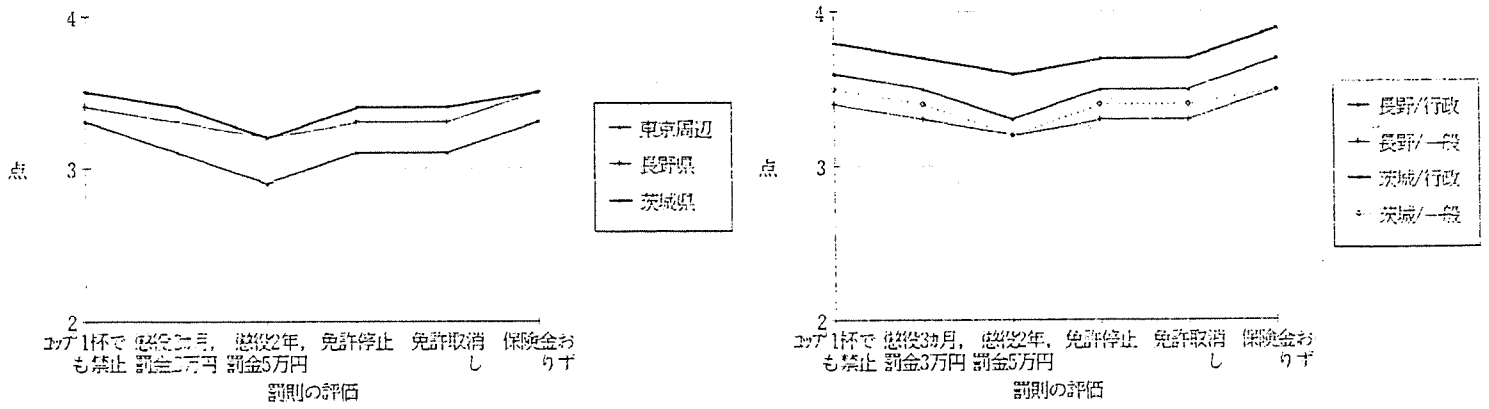


図. 3-1-24 運転に対する罰則・取締りへの評価

⑥ 検問や取締りについて

この評価は、回答者に「罰則＝検問・取締り」と認知されているのか、全体およびその他属性別の傾向とも、「④罰則について」の結果とほぼ同じ傾向を示している。

(5) 飲酒慣習と飲酒パターン

飲酒の慣習や個人の飲酒パターンは、飲酒運転と密接に関連していると考えられる。そこで、ここでは飲酒慣習として、車で訪問した際に酒を勧める家(Q6)、そして冠婚葬祭以外の集会で酒の出る頻度(Q7)、また個人の飲酒パターンとして、飲酒場所(Q4)、酒の好き・嫌い(Q28)、飲酒の頻度(Q29)、飲酒量(Q30)を尋ねている。

①酒を勧める家(Q6)

Q25と同様に5段階で評定し「非常に多い」を5点とする点数で表現した。

全体の傾向として、平均2.2で「半分ぐらい」よりは「少ない」の方に近い。

男女の差は、ほとんどない。

年齢が低い層ほど「酒を勧める家が多い」と回答しており、「酒を勧められたので」という自己弁護が多少感じられる。

地域の特徴として、茨城が他の地域に比べ、やや平均が高い(=「酒を勧める家が多い」とする人が多い)。長野でも茨城でも、行政処分者の方が一般ドライバーより「酒を勧める家が多い」としており、その割合は茨城の行政処分者でことに高い。

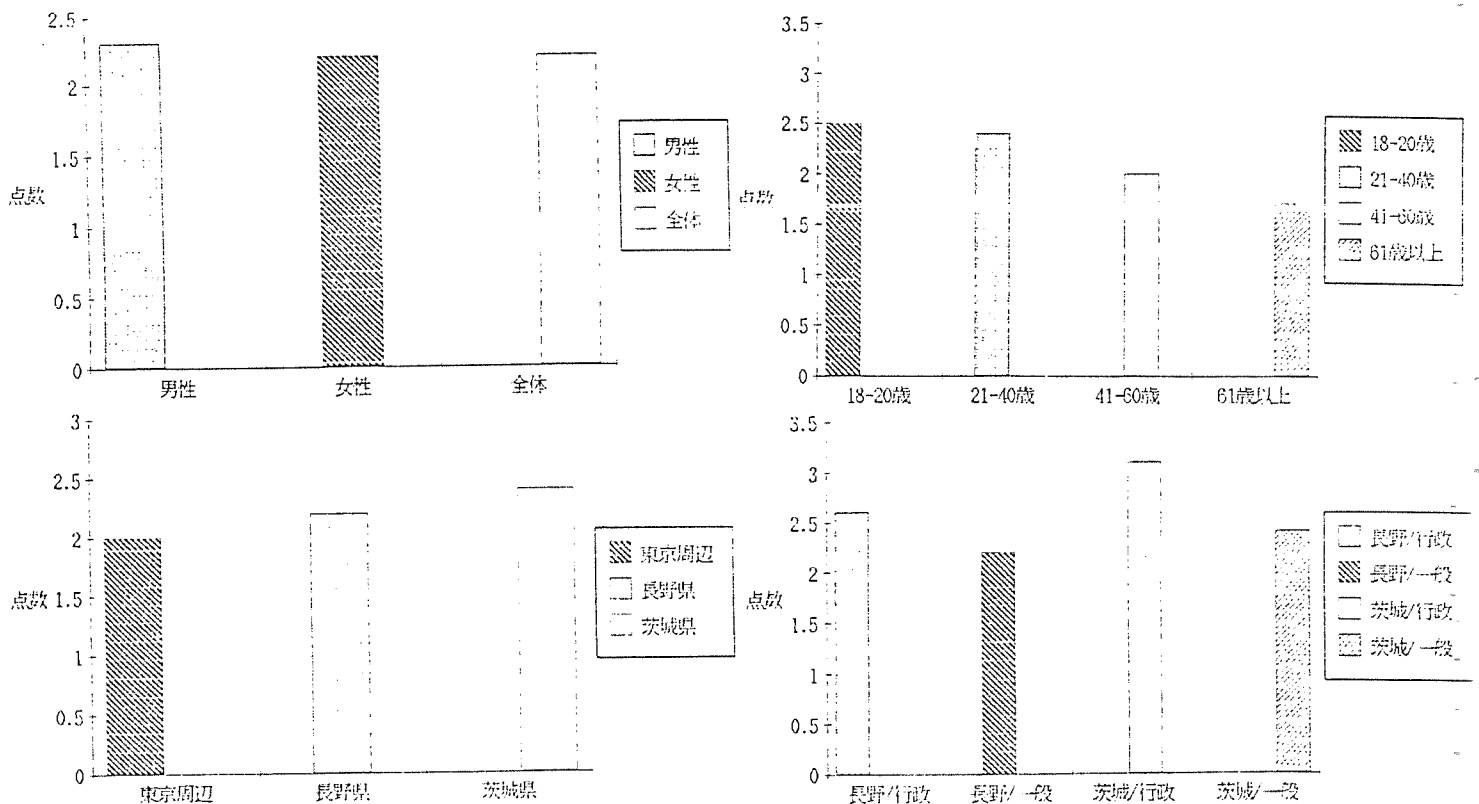


図. 3 - 1 - 25 酒を勧める家



## ② 集会での酒 (Q7)

前問 (Q6) と同じように「必ず出る」を4点とする点数化を行った。

全体の平均は、2.4 で「たまに出る」と「よく出る」の間である。これは、ある一面で、集会と酒とを切離すことが出来ない社会風潮を示唆している。同時に、自己正当化の要素もあるのではなかろうか。

男性の方が、やや平均が高い。男性と女性の出席する集会の性格の差もこの中に含まれていると思われる。

Q6と同様に、年齢が低い層ほど、「お酒がよく出る」とする回答者が多い。

ここでみる限り明確な地域差はなく、全体としての傾向と類似している。「酒が出た時に、どのように反応するか」飲酒運転の地域差として認められるのであろう。

行政処分者と一般ドライバーの差は、前問 (Q6) と同様、行政処分者の方が高い得点を示しており、特に茨城では「よく出る」に近い反応となっている。

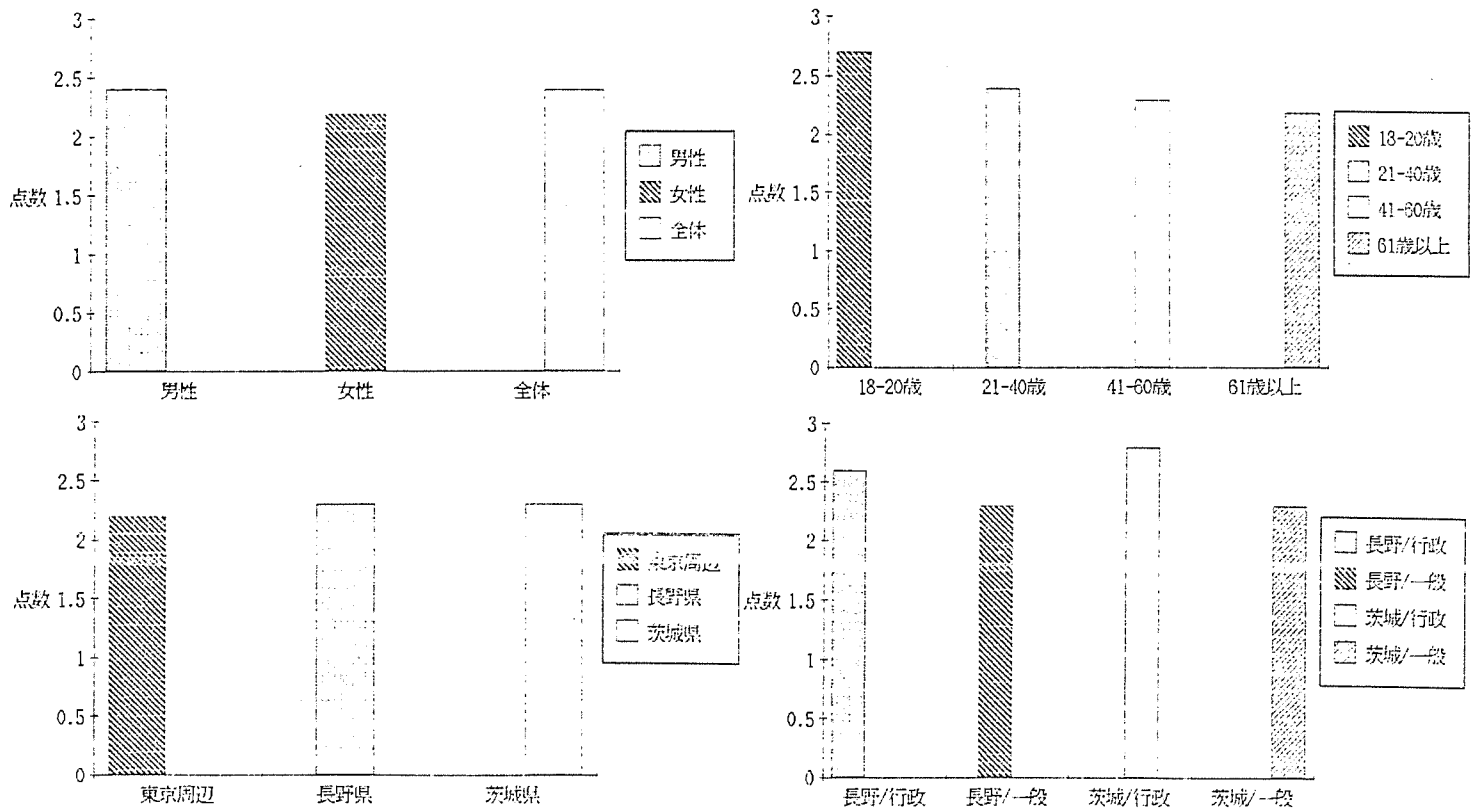


図. 3-1-26 集会での酒

## ③ 日頃お酒を飲みに行く所 (Q4)

全体の傾向として、日頃の飲酒場所を約70%が「近いところ」および「交通の便が

よくバスや電車で」と回答している。

男性は「不便なところでタクシー」とする割合が女性より高く、一般に女性は手近な場所で、男性は不便なところで飲んでいるようである。

年齢別にみると、「不便なのでタクシー」の割合が高いのは、21～40歳である。これは、この年齢層の社会活動範囲との関連が大きいと考えられる。

地域別にみると、長野、茨城では飲む場所が不便な所という傾向が、東京周辺に比べ高い。たとえば、長野では「不便なので車」とする割合が7.3%とかなり高い。一方、長野で、「近いところ」とする割合が33.6%と他者と比べて高い。また、東京周辺では、都市型の「バスや電車」とする割合が74.2%と極めて高い。

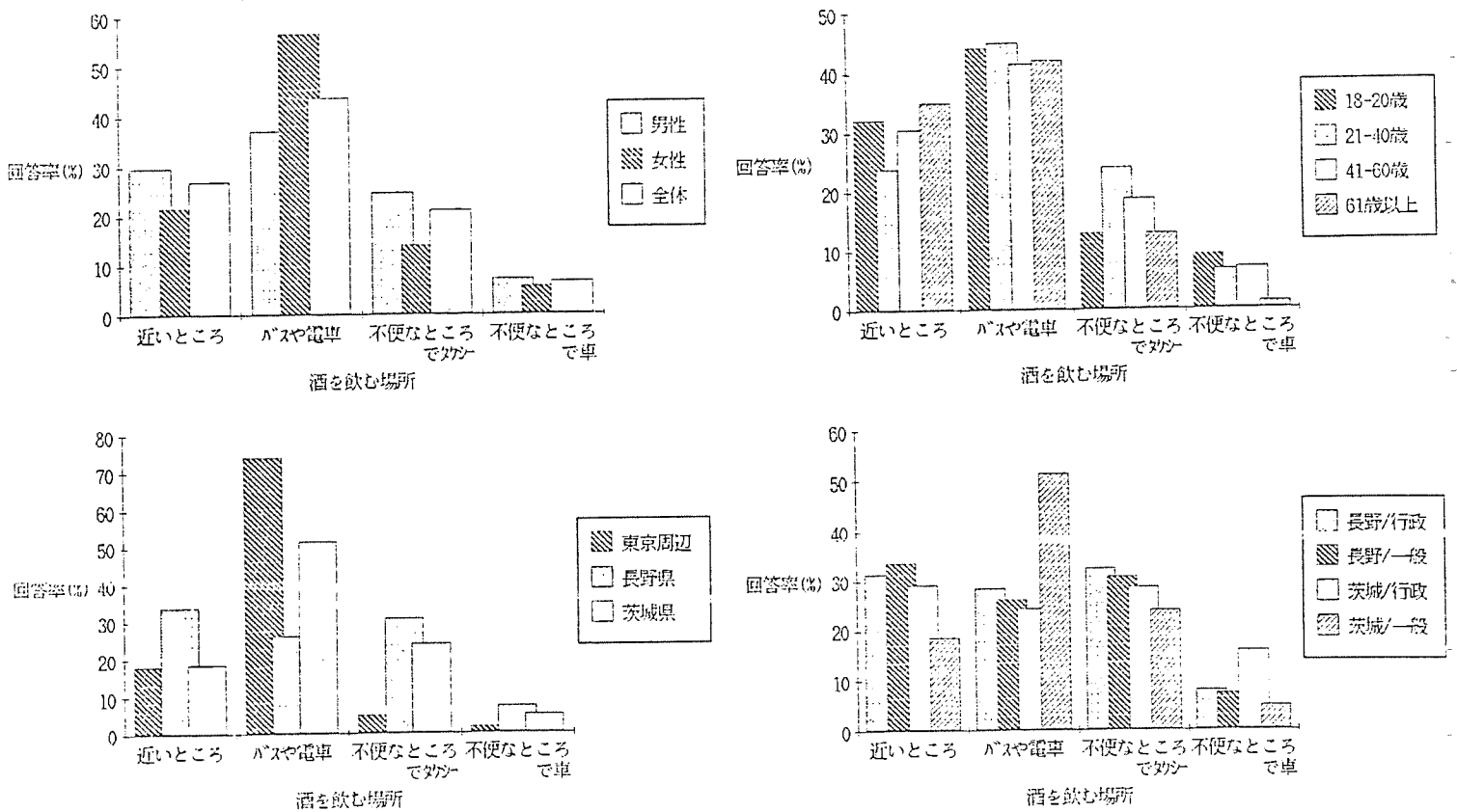


図. 3-1-27 日頃お酒を飲みに行く所

#### ④酒の好き・嫌い (Q28)

全体の傾向として、酒が嫌いな人（「大嫌い」と「嫌い」の割合が約 22%）よりは、好きな人（「大好き」と「好き」の割合が 46%）が多い。

男性は若干好きな人が多くなるが、ほぼ全体の傾向と同じである。一方、女性は好きと嫌いの割合がほぼ同じである。

年齢別には、ほとんど全体の傾向との差はない。

行政処分者と一般ドライバーとの比較では、酒を好きとする割合が、行政処分者で50%を上回っており、行政処分者には酒を好むタイプが多いことを示しているようだが、もう一度、男性の数値と比較してみると、行政処分者の傾向は男性のそれとほぼ一致している。従って、「行政処分者＝酒を好む人」というパターンではない。

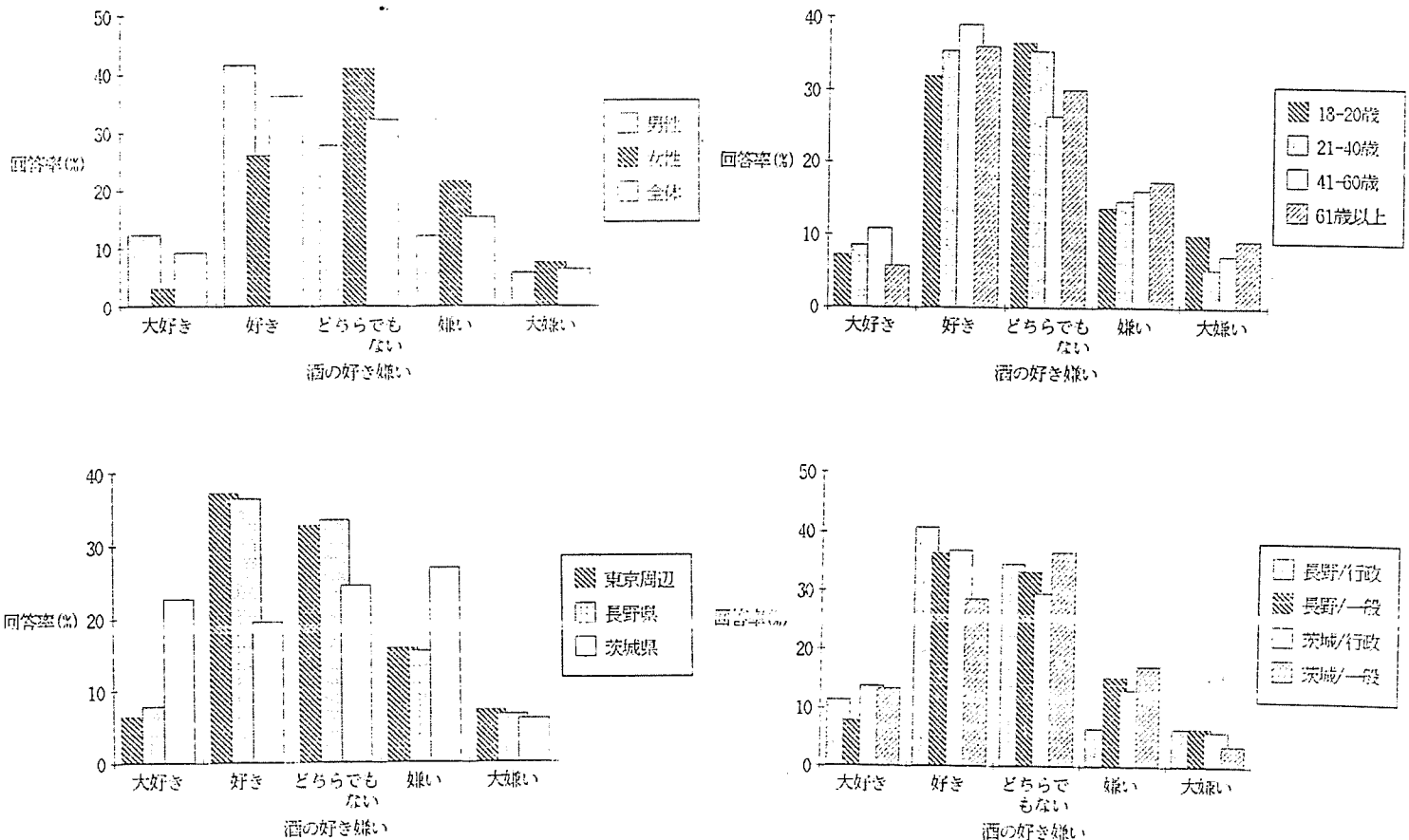


図. 3-1-28 酒の好き・嫌い

### ⑤ 飲酒の頻度 (Q29)

全体の傾向として、「ほぼ毎日」と「週に1～2回」とで約半数(48.7%)を占めており、飲む人と飲まない人の割合は半々といえよう。

男性の38.1%が「ほぼ毎日」飲んでおり、女性の53%は「ほとんど、またはまった

く飲まない」と回答している。明らかに、飲酒の頻度は男性の方が高い。

年齢別の特徴として、年齢が高くなるほど「ほぼ毎日」飲む割合が増え、高齢層では、40.7%にも達する。これは“晩酌”が年齢とともに多くなっているからだと思われる。これに対して、若い人ほど「ほぼ毎日」とする割合は極端に低くなっており、微か1.8%である。しかし、「週に1～2回」とする割合が28.4%もあることは注目に値する。

地域差に関しては、ほとんど差がみられず、ほぼ全体の傾向と一致している。

行政処分者と一般ドライバーでは、長野、茨城の2地域とも「ほとんど飲まない」とする割合が一般ドライバーの方で高くなっている点が特徴として挙げられる。

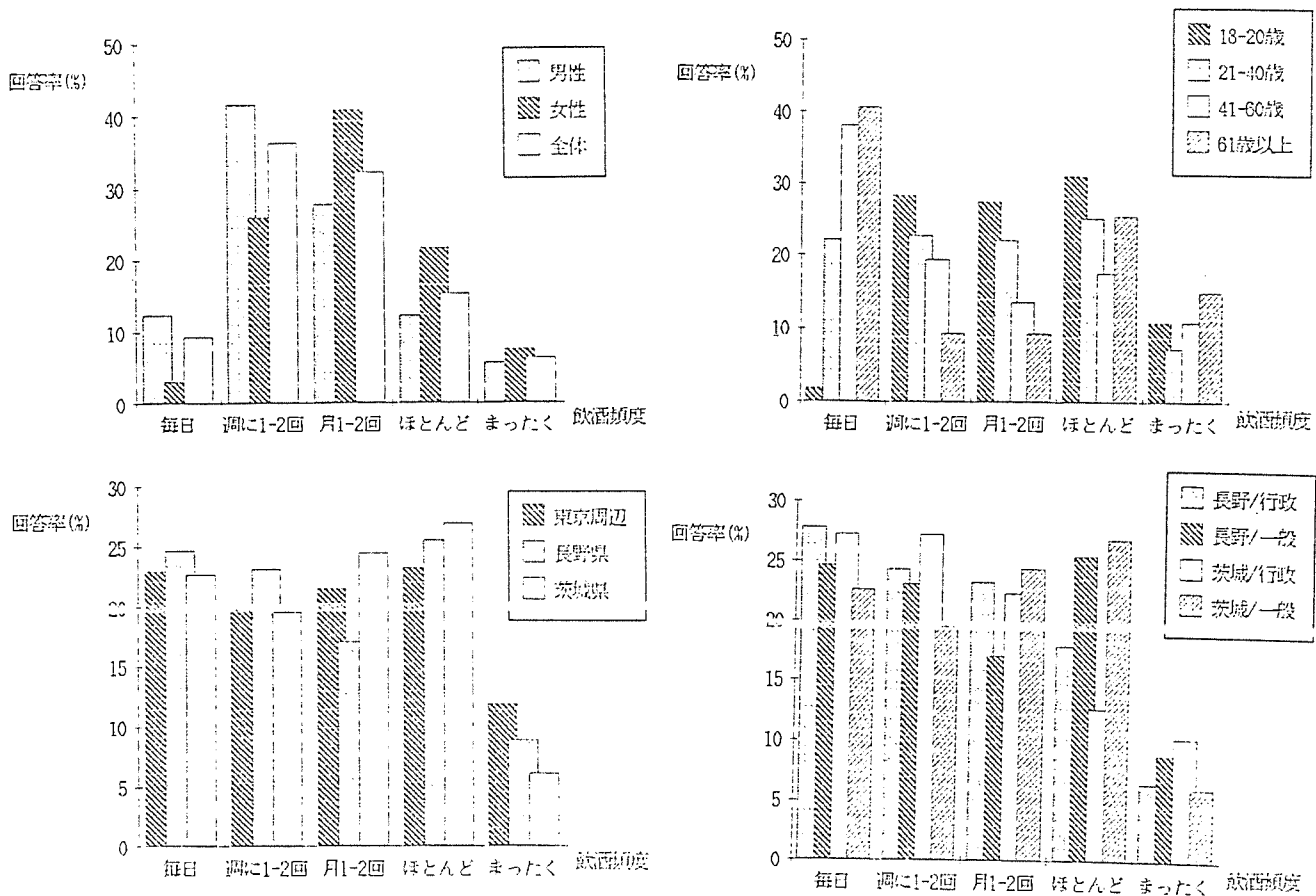


図. 3-1-29 飲酒の頻度

### ⑥ 飲酒量 (Q30)

全体として 1回に飲む酒の量は、約70%近くがビール1本程度までとしている。しかし、男女には大きな差がある。例えば、女性では「乾杯程度」が55.7%で、なん

とビール1本程度までで約85%を占めているのに対し、男性でのそれは約55%程度である。

年齢別の特徴として、高齢層ではビール1本程度までが約85%であり、それ以上の量を飲む人は、若い層に多い。つまり、高齢層は習慣的に飲むが、但しその量は少なくなり、自制心が働く傾向があるのに対し、若者は飲む機会が少ないものの、一旦酒を飲み始めると、大量に酒を飲み、簡単に自制心を失い、飲酒運転に走るのではなからうか。

顕著な地域特徴はみられないが、1回の飲酒量が多くなる傾向が東京周辺、茨城に若干みられる。

一般ドライバーに比べ、行政処分者の方が長野、茨城とも、1回の飲酒量が明らかに多い。ことに行政処分者の15%以上が大ビン2～3本以上の飲酒量であることが注目される。

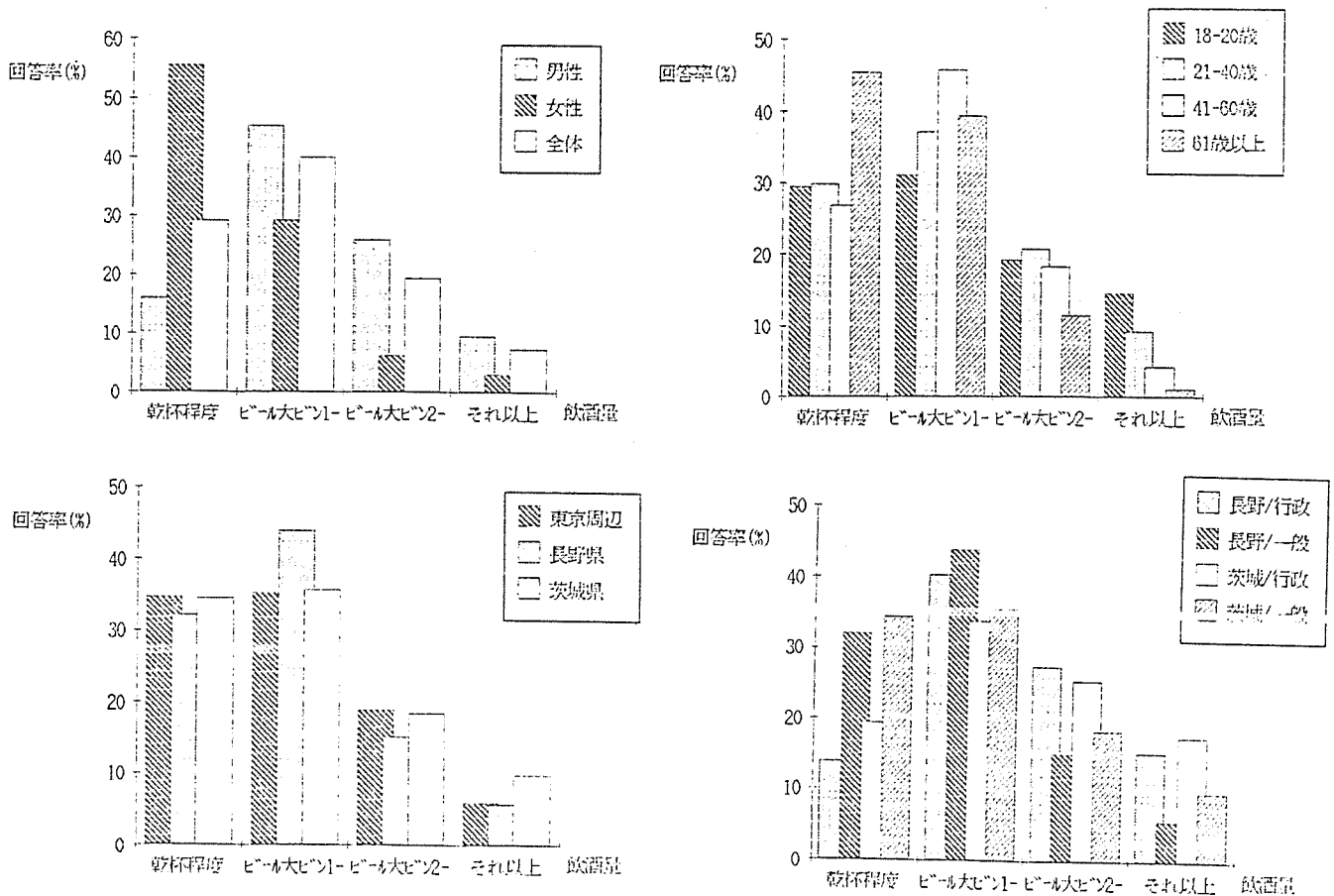


図. 3-1-30 飲酒量

## (6) 飲酒運転の抑止策

飲酒運転の有効な抑止策を考えるヒントを得るために、現在の対策や今後盛り込まれることが考えられる方策の有効性(Q24)について、評価を求めるとともに、回答者自身の考え方を自由に書いてもらった(Q26)。

### ① 飲酒運転の抑止策 (Q24)

飲酒運転を止めさせるのに有効だと思われるいくつかの方策をあげ、その有効性を「非常に有効」の5点から「あまり有効でない」の1点までの5段階評価で、各項目を判定させた(点数が高いほど、「有効だ」と評価していることを意味する)。

#### (I) 運転者の自覚を高めるには

全体として、「飲酒運転による事故の悲劇性をよく教えることがかなり有効だ」と判断している。これに対して、「飲酒運転に結びつく酒は断わった方が賢明であることを教える」は低く評価されている。ここでは、性差はみられない。

年齢別にみると、年齢が若いほど、有効性を低く見る傾向がある。しかし、a～fまでの各項目に対する評価は4つの年齢層とも似ており、全体の傾向とだいたい同じである。

地域差はほとんどみられないが、茨城県で「保険金がおりにないことを教える」の有効性を他地域より高く評価している。

行政処分者と一般ドライバーとの違いは見られないが、茨城では行政処分者の「保険金」と「悲劇性」に対する評価が高くなっている。

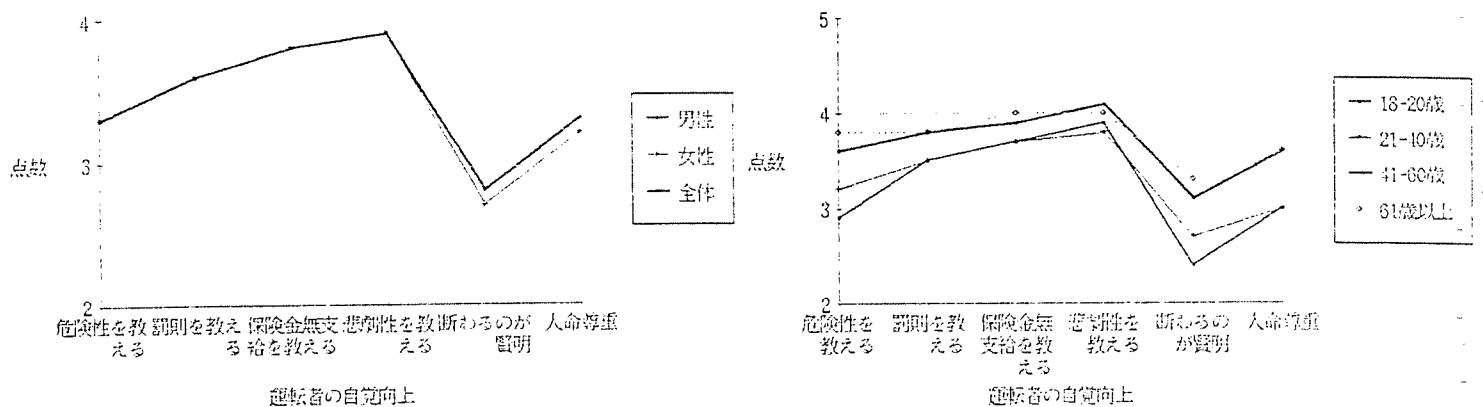


図. 3-1-31 運転者の自覚向上

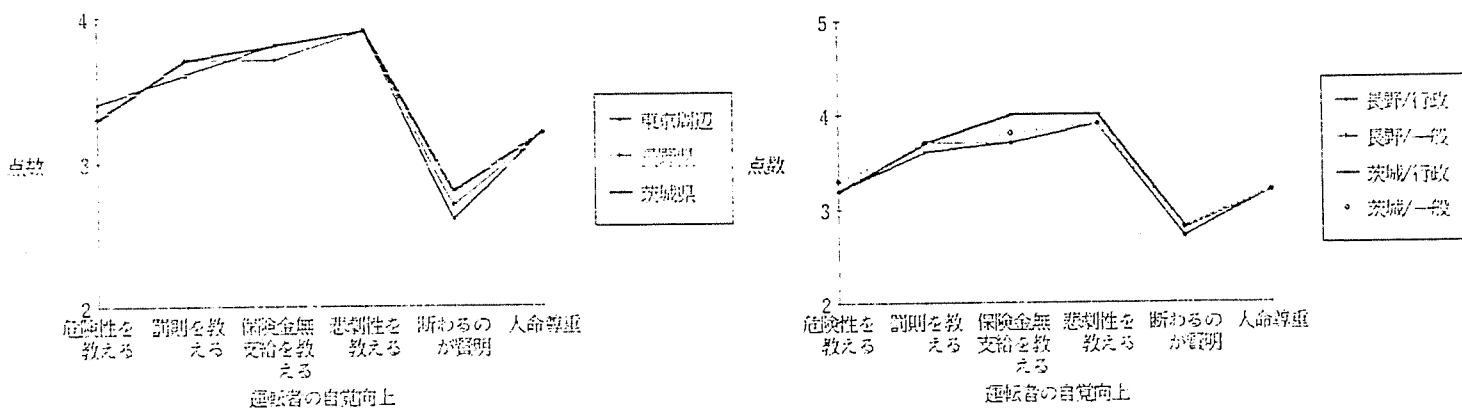


図 . 3 - 1 - 31 運転者の自覚向上

(II) 皆の意識を高めるには

「一般市民が飲酒運転は、絶対すべきではない」と考え、実際にそのような行動をとるようになるための方策の有効性についての判断は、いずれも同じような傾向を示している。全体でも、男女でも、「お酒の販売を制限する」の有効性が低く評価されたことを除いては大差なく、一様に「やや有効」のレベルである。

しかし、年齢層別には違っている。(I)の場合と同じく、年齢が低いほどそれぞれの方策の有効性を低くみる傾向がある。「家族がやめさせるように働きかける」の有効性を41~60歳の中年層が高く評価している点は注目に値する。

地域ごとに比較すると、全体で一番評価の低い「お酒の販売を制限する」を茨城の一般ドライバーが他の2地域より高く評価している点が特筆される。

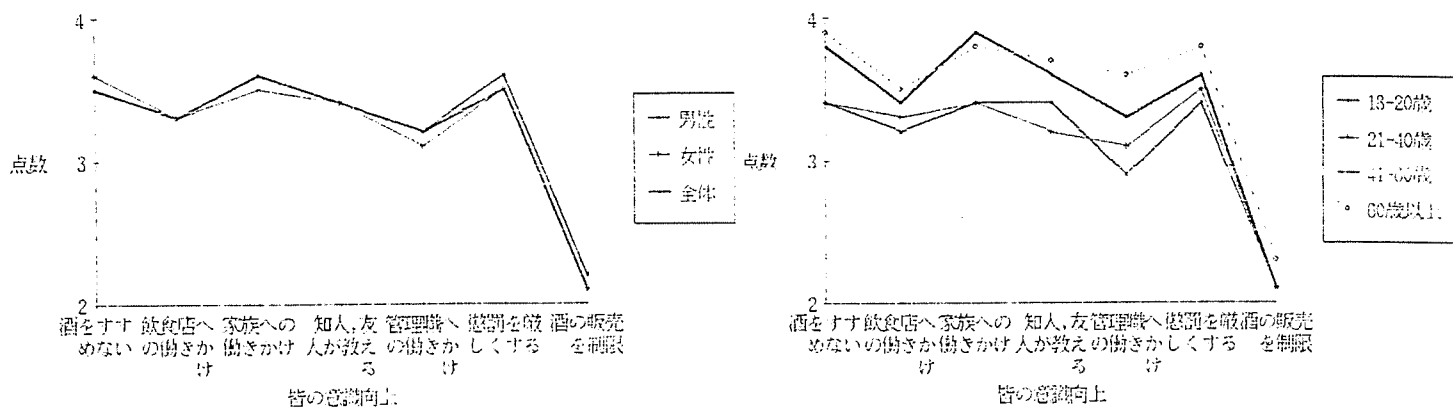


図 . 3 - 1 - 32 皆の意識向上

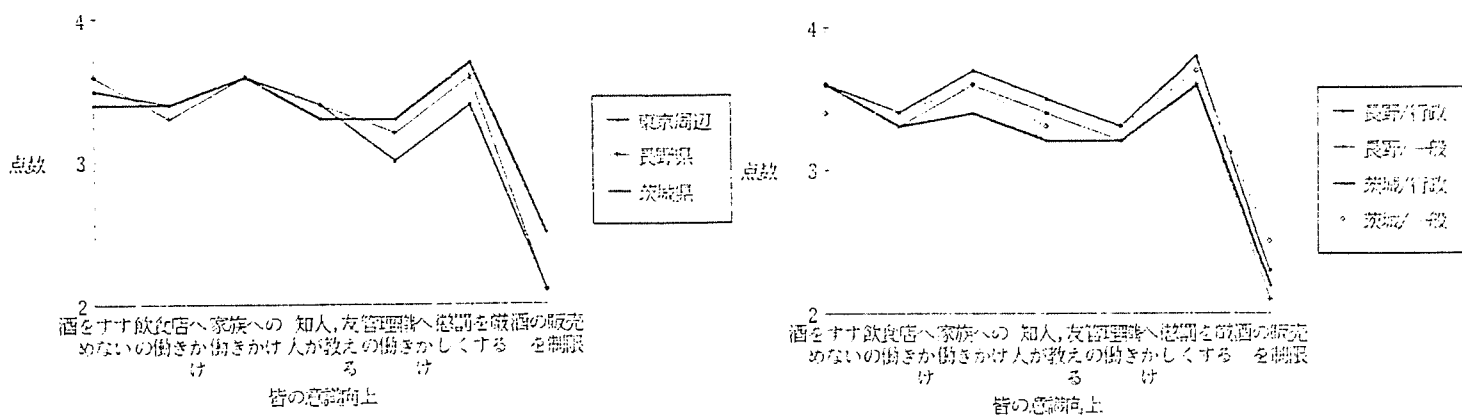


図 . 3 - 1 - 32 皆の意識向上

行政処分者と一般ドライバーとの間に大きな差はみられないが、長野の行政処分者は、他よりも「企業」や「家族」が抑止力になりうると考えている。

(Ⅲ) 運転者やその周りの人の意識を高める具体的な方法として

どの項目も特に「有効」と評価されているわけではないが、「学校教育」が比較的高く評価されている点は、注目すべきだろう。性差は、ほとんどない。

年齢別にみると、年齢の高いほど有効性を高く評価しており、若い層はこの種の働きかけに冷淡な態度である。

地域差として顕著な差があらわれているのは、東京、長野で「家庭」へのウエイトが高くなっている点である。

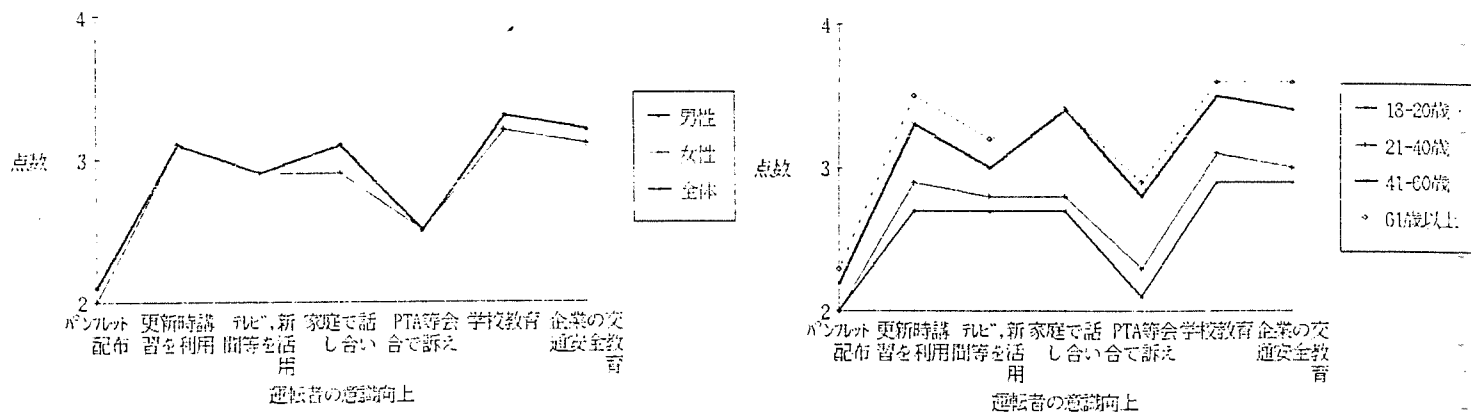


図 . 3 - 1 - 33 運転者等の意識向上



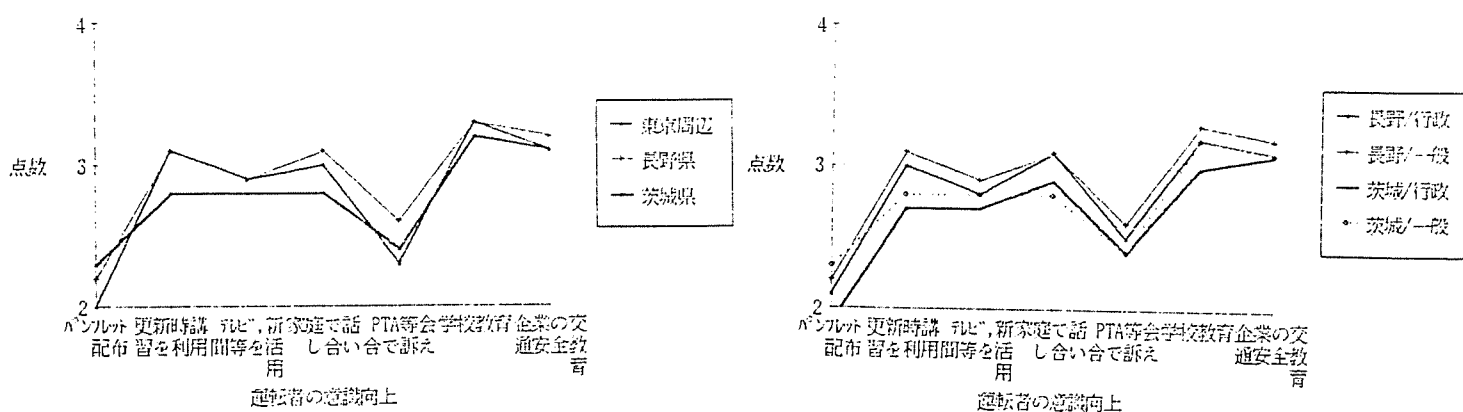


図 3-1-33 運転者等の意識向上

行政処分者と一般ドライバーとの大きな違いはみられないが、長野の方が茨城より有効性をやや高く評価している。

②自由回答 (Q26)

最後に飲酒運転をやめさせるためのよい方法を自由にもっともらたところ、図3-1-34のような結果となった。Q24でも罰則や取締りの効果は高く評価されているが、自由回答欄にも同様の結果があらわれている。すなわち法規制の強化がまず効果的だとする意見が多いが、「お上」の決めたこと (= 法律) に弱い日本人の特質がよく出ているといってもよいだろう。

しかし、その一方で「運転者としての自覚の向上」が第二位の「取締り強化」と大差なく三位にランクされているところをみると、他力本願ではなく、「自ら」飲酒運転の危険性を認識しなければ効果は望めない、と考えている者もある程度はいるということがわかるのである。

では、その「自覚」をもつにはどうしたらいいのか。寄せられた回答を図3-1-34の上部のようにまとめてみると、その対策がやや具体化する。すなわちマスコミを通してキャンペーンしたり、免許交付時および更新時講習等での教育の充実、また学校教育としての交通安全教育の充実・徹底など、正しい知識を身につけさせる「教育」に重きをおいた対策が効果的だとされている点は特筆すべきだろう。

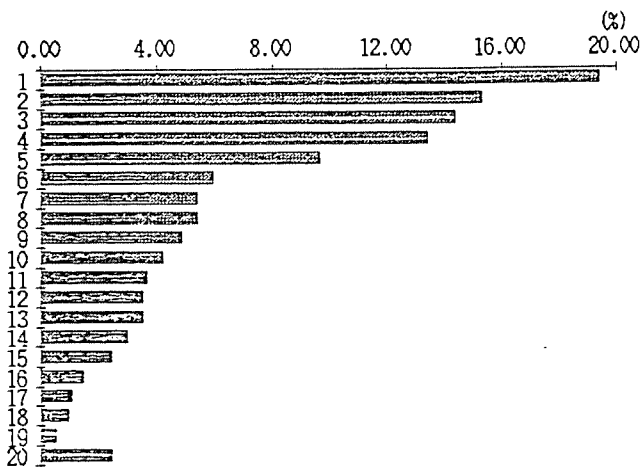
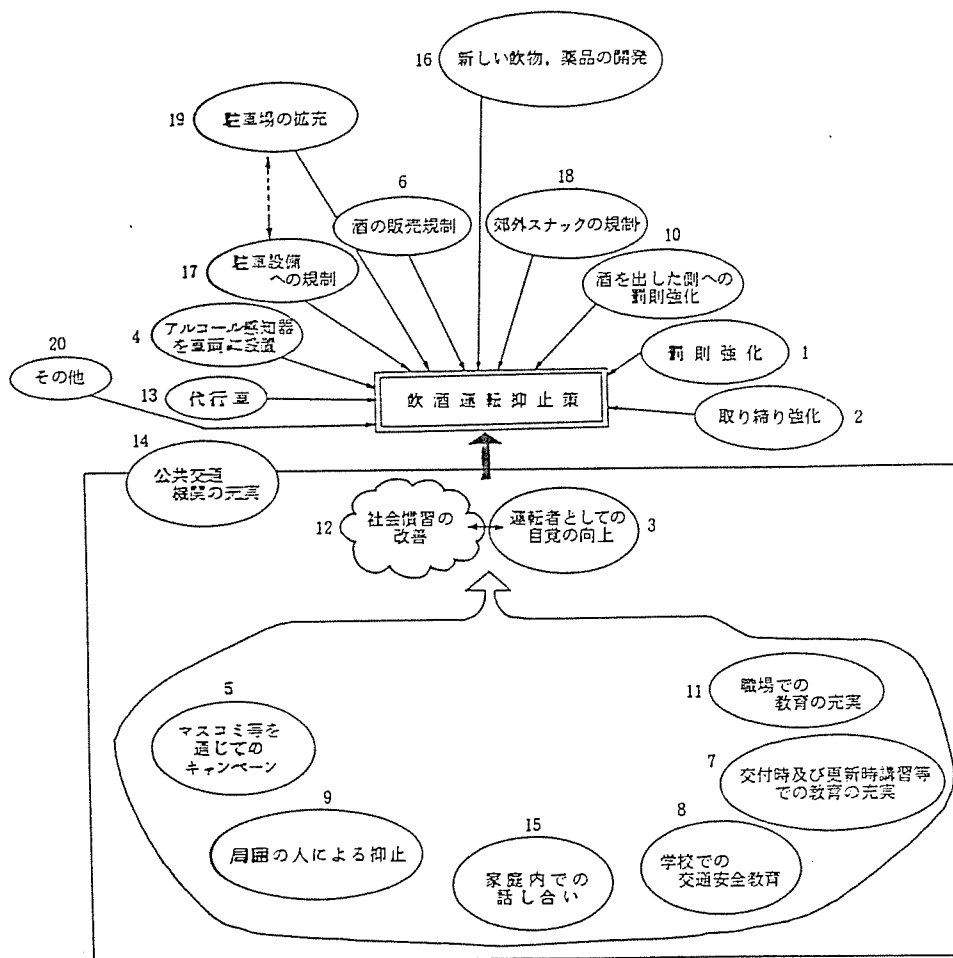


図. 3 - 1 - 34 飲酒運転の抑止策に関する自由回答 ( 889件)

## 2. 主婦の傾向

ここでは、「主婦」=妻がとらえた飲酒運転の実態を描くことを目的としている。

飲酒運転に対する主婦の一般的な見解というより、妻としての夫に対する役割をたしかめたい。たとえば夫が飲酒運転をしようとした場合、妻には抑止力があるのか。そこには、妻が飲酒運転の危険性や罰則に関する正確な情報・認識を持っているか否かで、どのような違いが生じているか。また、運転免許の保有・非保有で、妻の飲酒運転に対する意識がどのように違うか等を考察することによって、妻の役割が明らかになると思われる。

そうすれば、『飲酒運転抑止』における主婦の役割の重要度がわかるであろうし、さらに、そこから有効な防止策を見い出せるかもしれない。

### (1) 飲酒運転に対する法的規制・罰則がない場合の行動 (Q9)

免許を持っていない主婦には、飲酒運転が法律で禁止されていなくても、「飲酒運転は危険だから一切しないだろう」と運転者を信用している者が多く、免許保有の主婦の倍近くいる。また「酔いの程度をみて大丈夫だと判断したら運転する」と答える非保有者は、免許保有者に比べるとかなり少ないものの、44.1%にも達している。

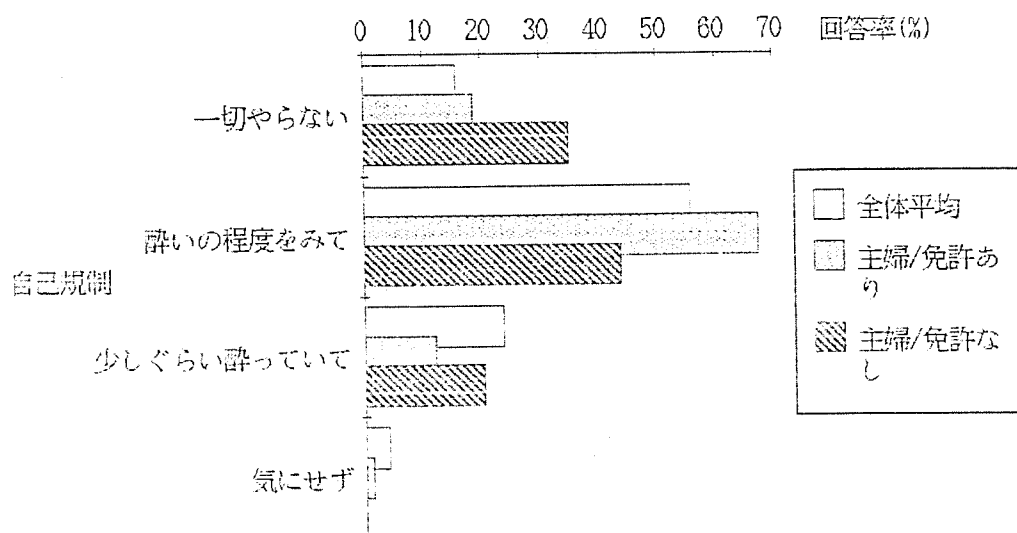


図. 3-2-1 法的規制・罰則がない場合の行動

さらに「少くも酔っても気をつければ大丈夫と考えて運転する」とする者は、平均値並みで20.6%もいる。つまり、無免許の主婦は、運転者を一応信頼してはいるものの、近親者（特に夫か）に飲酒運転経験者がいる場合には、その日頃の姿を思い浮かべて、「法律で禁止されていないとしたら、少々飲んでも、運転する人が多い」と考えてしまうのかもしれない。

車を自分で運転しないので、酒を飲んで運転する感覚がわからないのかもしれないが、認識不足である。免許を持っていない主婦に対する宣伝や教育を一層強め、意識の転換を図る必要があるだろう。

## （2）危険な飲酒量（Q10）

「危険な飲酒量をどのくらいと判断するか」については、主婦の免許保有者と非保有者との間には、有意差はまったくみられなかった。しかし差がないことの方が問題である。なぜなら、これは、免許の保有、非保有にかかわらず、妻が必ずしも夫の飲酒運転に対する歯止めにならないことを物語っているからである。しかも、「大ビン1本以上にならないと運転に危険な影響はない」と考える主婦が4割強もおり、かつ「大ビン2本以上でないとは危険はない」とする者も若干いるということは、飲酒運転の危険性に対する認識の甘さを浮き彫りにしている。

## （3）飲酒後の運転――取締りにあった場合（Q11）

飲酒後取締りにあった場合の罰則規定の認識度を問うたところ、注目すべき点が多い。すなわち、主婦の方が全体平均値より罰則規定の認識が甘く、同じ主婦でも免許を持っていない主婦の認識がより甘いという点である。「ビール大ビン2本を飲み、30分後に取締りにあったら」というかなり大胆な飲酒運転状態を想定しているにもかかわらず、「検挙され免許取消しになる」という現実を認識している主婦が2割前後しかいないという実状では、仮に本人が飲酒運転しないとしても、その夫が飲酒運転をしそうになった状況で、果たして主婦の夫に対する忠告・注意は飲酒運転の十分な歯止めとなるだろうか。

前問でも飲酒量に甘い判断がみられたが、罰則規定の点でもかなり甘い判断を主婦

達が持っていることには間違いない。本人が運転をするかしないかにかかわらず、今後主婦層に対しても飲酒運転の危険性についての正しい知識・認識を持たせるよう指導が行われるべきである。

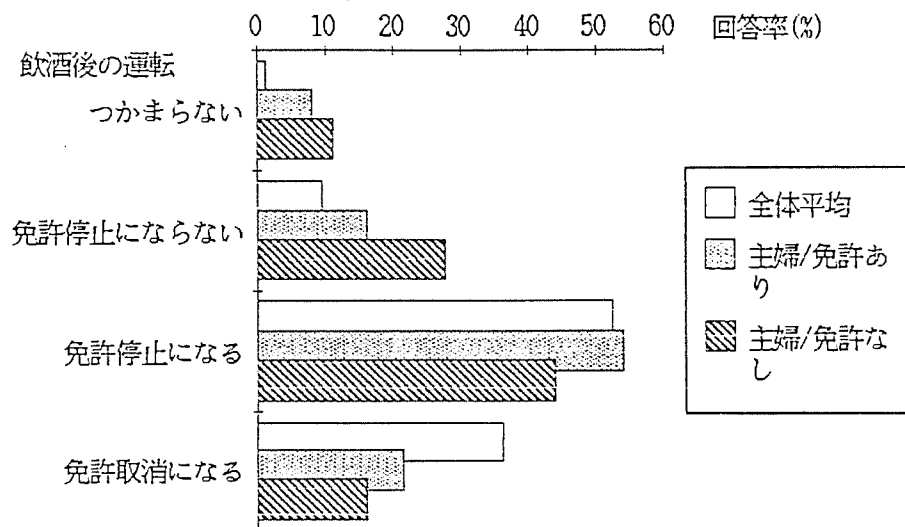


図. 3-2-2 飲酒後の運転—取締りにあった場合

#### (4) 飲酒運転の罰則の認知と評価 (Q12)

主婦の免許保有者と非保有者の有意差の危険率は5%であるが、免許非保有者の方が罰則を知らないことが多い。この層が夫の飲酒を甘くみる傾向が強いことを考え合わせると、これはやはり問題である。免許を持たない主婦層にも、飲酒運転の危険性ととも罰則の実状についても宣伝教育すべきだろう。

以下に示す個々の項目についての認知度と評価の程度をみていくことにしよう。

- a. コップ一杯でも飲酒して運転することは禁止されている
- b. 酒気帯び運転をすると、3ヵ月以下の懲役  
または3万円以下の罰金に処せられる
- c. 酒酔い運転をすると、2年以下の懲役  
または5万円以下の罰金に処せられる
- d. 酒気帯び運転をすると、免許停止になる
- e. 酒酔い運転をすると、免許取消しになる
- f. 飲酒運転で事故を起した場合、対人対物  
賠償責任保険以外の保険金はおりない

a、d、e、のいわゆる常識的な規定についてはまだよいとしても、b、c、f、のような詳しい罰則や現実を知らないドライバーが多く、特に主婦ドライバーにその傾向が強い。免許を持っている者でさえこんな状況なのだから、免許を持たない主婦の認識の低さを簡単に非難できないかもしれないが、飲酒運転に関する諸知識は、想像以上に低いレベルである。特にfについては、家族の生活設計の上から考えても、知られているのが当然のことなのにこうした実態なのである。

なお、これら罰則に対する評価についても、免許保有者と非保有者との間にあまり差はみられず、全般に飲酒運転に対して甘い主婦の実態があらわれている。

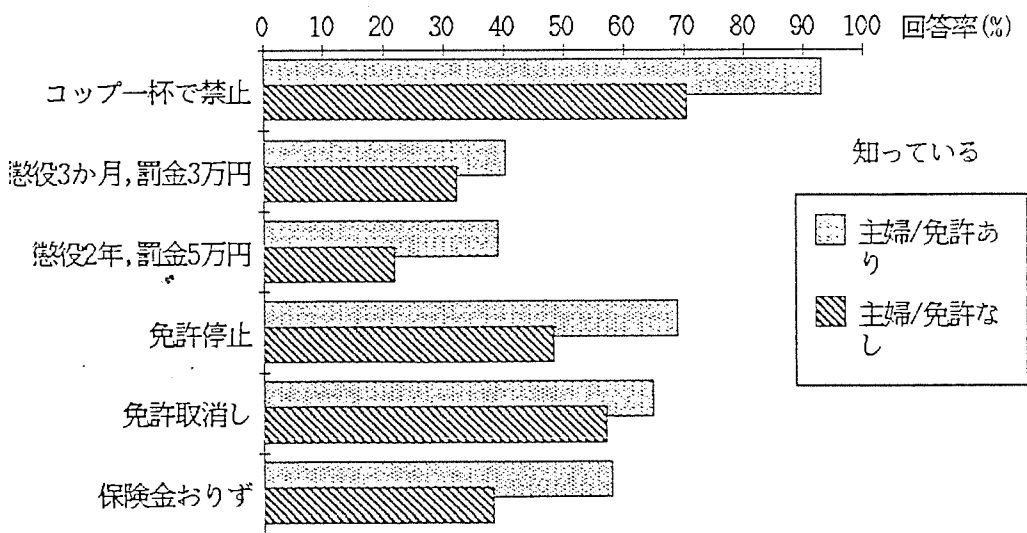


図. 3-2-3 飲酒運転の罰則の認知

#### (5) 飲酒運転の危険性や罰則の情報源 (Q13)

主婦の全般的な傾向として、飲酒運転の危険性や罰則などの認知の程度は低いことが明らかにされたが、それではそれらの情報を主婦は何からえているのだろうか。

(この設問は、マルチ選択なので、 $\chi^2$ 乗検定ではなく、単純平均値で比較することにする。)

全体平均と比べると、免許保有の主婦の「教習所の教習」や「更新時講習」の回答比率はかなり低く、免許を持たない主婦はそれ以上に低い。前者については、運転頻度が低く、ペーパー・ドライバー化した者が多いからかもしれない。後者には「新聞・雑誌」や「テレビ・ラジオ」の影響が大きい。また、意外にも「家族や親戚の話」

を挙げる者は少ない。これは、免許を持つ夫や子供が家庭で、こうしたことを話題にする機会が少ないからかもしれない。マスコミによるキャンペーンを通じて主婦層にこれを宣伝し、家庭で話し合いが行われるきっかけを与えるようにすべきであろう。

なお、免許非保有者に「免許更新時講習」などの項を選択した者があったのは、免許失効者や原付免許保有者が「免許を持っていない」と答えたためであろう。

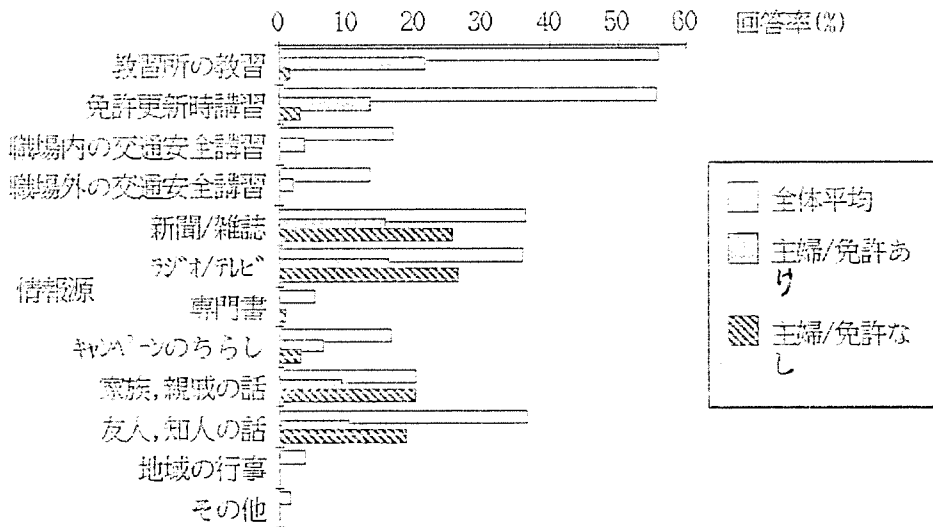


図. 3-2-4 飲酒運転の危険性や罰則の情報源

#### (6) 周囲の飲酒運転経験者の有無 (Q16)

ここでは、周囲の飲酒運転経験者の有無が、実際の飲酒運転行動にどの程度結びつくかを調べようとしている。a～dの設問のうち、主婦の免許保持者と非保持者の間に有意な差があるのは、d。「家族や親戚の中に」だけである。しかも有意差水準は、危険率 2.5%でしかない。免許を持たない主婦の方が「沢山いる」(2.9%)「かなりいる」(5.9%)とする者がやや多く、免許を持っている主婦の回答率は、それぞれ 0%、2.7%と少ない。この場合、「家族や親戚」とは自分の夫である疑いが濃厚である。

## (7) 夫の飲酒運転

### ① 夫の飲酒運転の頻度 (Q21-a)

夫の飲酒運転頻度は、その妻（主婦）の免許保有の如何にかかわりがない。対象とした 142名の主婦のうち「夫が免許を持っていない」と回答した者は、それぞれ14名（主婦保有）、19名（主婦非保有）であり、回答者は60名、51名と少ないが、それでも選択比率に有意な差は生じなかった。ただ、飲酒運転の頻度は、免許を持っていない主婦の夫が「よくある」（4.4%）「時々ある」（7.4%）なのに対し、持っている主婦の夫は 0%、1.4%とやや少ない。また「まったく飲酒運転はしない」とするのは、免許を持った主婦が46.0%であるに対し、持たない主婦が35.3%である。つまり、免許を持たない主婦の夫の方が飲酒運転の頻度が若干高いことを示している。これは、外出先で酒が入った時のドライバーの交替用員（夫・妻どちらでも）がいることや夫婦間で相互規制があるためとも考えられるが、かといって、それを実証できるほどの差ではない。少なくとも、免許を持たない主婦の夫も、免許を持っている主婦の夫も同程度の頻度で飲酒運転の禁を犯している。

### ② 夫が飲酒運転する状況 (Q21-b)

次に、自分の夫が飲酒運転をしてしまうのは、どんな時が多いかをたずねた。

設問該当者が、免許保有および非保有の主婦でそれぞれ41人、37人と少ないこともあって有意差の判定はできないが、双方を比較すると免許を保有する主婦の夫では「レジャー」（20.0%）、「友人との付き合い」（16.7%）が多いのに対し、非保有主婦の夫は「接待など」（34.8%）や「冠婚葬祭」（43.5%）「病人でつい」（13.0%）が多い。夫婦がともに免許を持っていれば、一緒に行動する際にはどちらか一方が酒をひかえれば車を利用することが可能である。それゆえ、「急病人でつい」とか「冠婚葬祭」時に夫が運転することが少なくなるかも知れない。しかし、「家族で外出」や「レジャー」などでは、必ずしもそうとばかりは言えない結果となっている。その場合、免許を持つ主婦でも、夫が目の前で飲酒運転をしていることを黙認していることになり、これはむしろ問題である。

なお、免許のない主婦の夫は、その理由はまったくわからないが、「付き合い」や



「レジャー」で飲んで運転することが少ない。しかし、他はいずれも頻度が高く、これまた問題である。

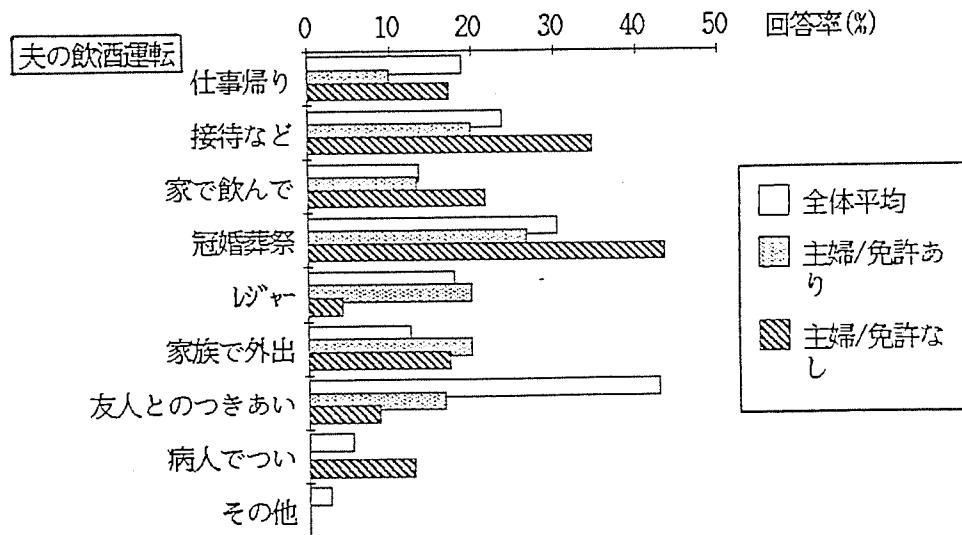


図. 3-2-5 夫が飲酒運転する状況

### ③ 飲酒運転に対する妻の態度 (Q21-c)

ところで、自分の夫が飲んで車を運転していることを知った時、妻は夫に対してどのような態度をとるのだろうか。

全体の約半数がどんな少ない量でも発見次第厳しく注意するとしており、「あまり注意しない」とする主婦は例外的である。しかし「度を越している時には注意する」という者も全体で 24.5 %、免許を持たない主婦では 30.4 %もある。なお「度を越す」といった場合の判断の基準については、前述したように「やや甘い判断が多い」ことからみて、同様に大目に見ていると思われる。

特に免許を持たない主婦の場合は、「目の前では酒を飲んで運転しないので一般的に注意する」とした者が多いが、この項の回答者は「夫が飲酒運転の経験がある」とした者なので程度の差はあるものの、やはり「時々、飲酒運転をしている」とみた方がよい。それにしても夫に対する注意の仕方について、免許を持つ主婦と持たない主婦の間で全体としてみれば、あまり大きな差が生じないということは、『免許を持つ主婦が夫や自分に対して甘いのか』、『免許を持たない主婦が認識不足なのか』、あ

るいは『その両方なのか』、その解釈は難しい。いずれにしても、このまま放置しておけない問題であることには変わりはない。

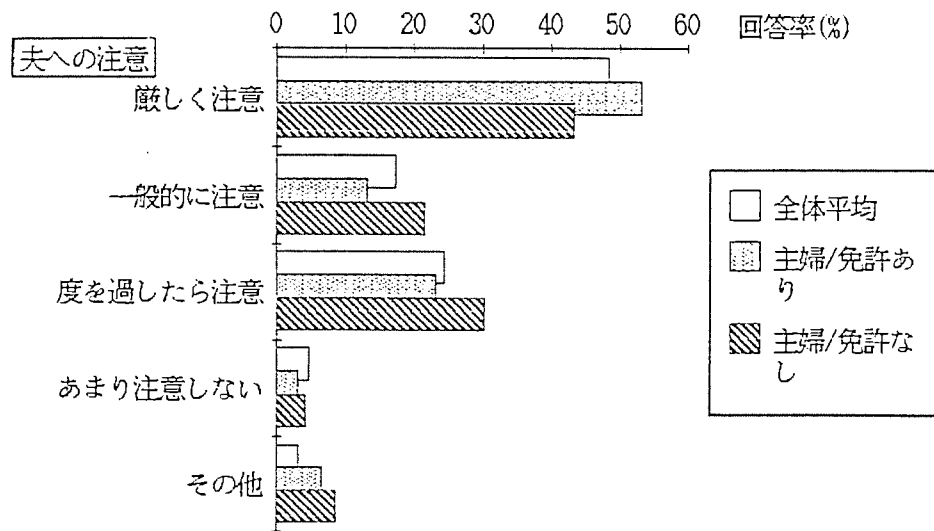


図. 3-2-6 飲酒運転に対する妻の態度

④ 妻の注意に耳を傾ける程度と最も効果的な人 (Q21-d, e)

最後に、その「注意を夫がどの程度きいてくれるか」をたずねてみた。

免許を持つ主婦の夫の方が、妻の注意をよく聞いているようである。それに対し、免許を持たない主婦では「注意することはない」とする者も2名あり、また「よく聞いて反省してくれる」夫は 8.7%と少ない。そうはいつても、主婦による夫の飲酒運

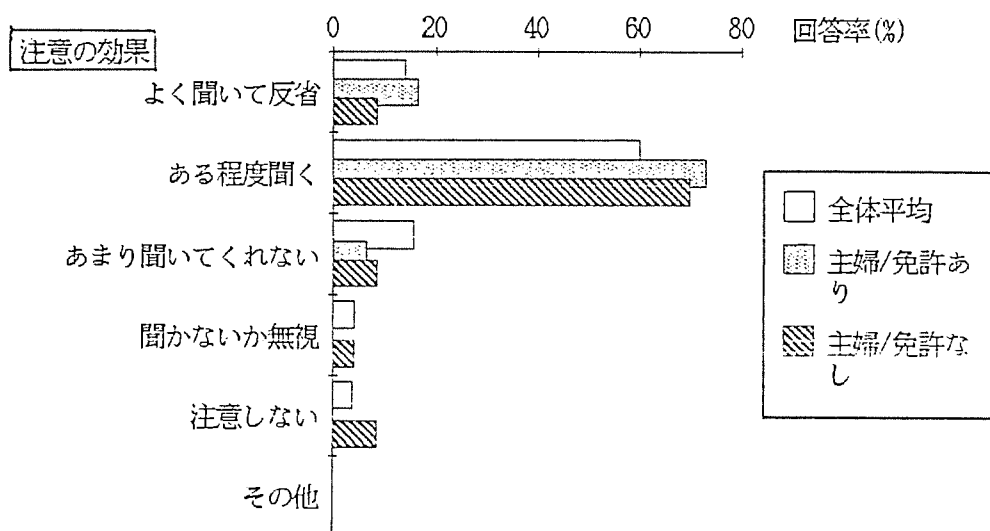


図. 3-2-7 妻の注意に耳を傾ける程度

転に対する注意は、効果がない訳ではないことを忘れるべきではないだろう。

なお、「夫の飲酒運転に対して誰が注意するのが最も効果的か」に関しては、免許の保有・非保有にかかわらず、「私」（すなわち主婦自身）とするのが最も多い。しかし、各選択比率にはほとんど差はみられない（それぞれ20.6%、19.7%）。

#### （8）飲酒運転の理由（Q22）

飲酒運転の理由に関しては、免許保有・非保有の主婦の間で有意差が生じている。大きな差がでたのは「はじめは、車を置いて帰るつもりで飲んだのだが、飲んで気が変わり、このぐらいなら大丈夫と思って飲酒運転してしまう人が多い」とする項で、免許非保有の主婦では 25.7 %なのに対し、持っている主婦は 47.1 %にも達する。

このような結果となったのは、免許を持たない主婦に飲酒運転者の心理状況など理解できるはずもなく、それ故選択肢の第1番目に○をつけてしまったことによるものであると考えた方がよさそうである。つまり、この設問では、免許保有・非保有による主婦の態度の差を過大解釈すべきではない。

むしろ注目すべきは、全体平均と免許保有主婦の差で、「友人・知人に誘われて」という項目で主婦の選択比率が 28.4 %と高くなっている点である。この設問自体、本人の飲酒運転の理由を直接聞いたものではないが、もしその意識が主婦本人に投影されているとしたら、「主婦の間でも仲間に誘われれば、つい飲酒運転してしまう」ということになるからである。

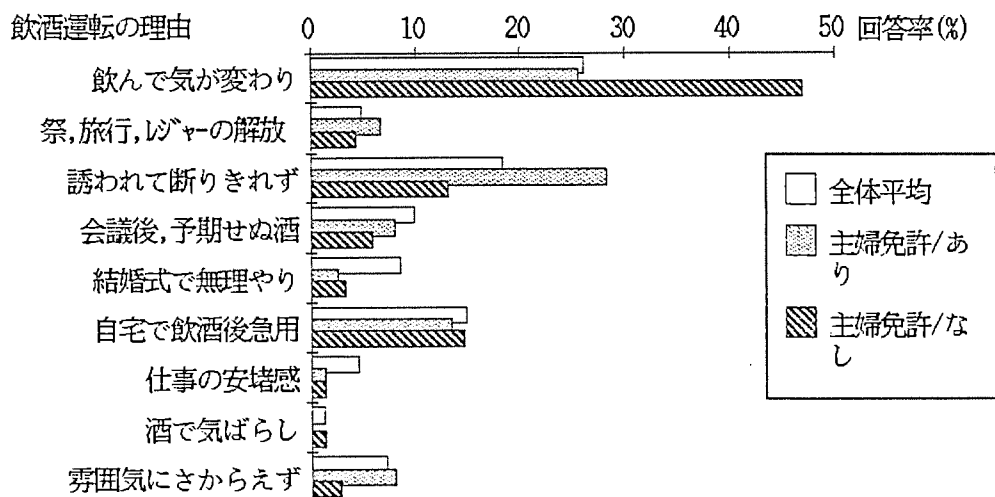


図. 3-2-8 飲酒運転の理由

(9) 飲酒運転を思い止まらせる要因 (Q23)

夫の飲酒運転をやめさせるのは、「自分が一番効果的だ」と思っている主婦達は、具体的にはどのような説得が有効だと考えているのだろうか。

有意水準10%以上の項目は、以下の通りである。

- a. 「飲酒運転でつかまるおそれがあるから」 (危険率: 10%)
- c. 「職を失うから」 (危険率: 0.5%)
- d. 「社会的立場もあり、他の人より厳しく追求されるから」 (危険率: 0.5%)
- j. 「前に飲酒運転で事故を起こしたことがあるから」 (危険率: 2.5%)

この内、a、c、dは免許保有者に「非常に大きい」、「大きい」とする者が多く、逆にjは免許非保有者の方が多い。この内、c、dについては免許を持っている主婦の方が厳しい現実をよく知っているようだが、もっばらそれは自分の夫のことを考えて答えていると思われる。それに対し免許を持たない主婦の方は、夫が飲酒運転事故を起こした場合、どのような社会的制裁があるのかについて、相対的にはあるが、やや甘い見方をしているようである。

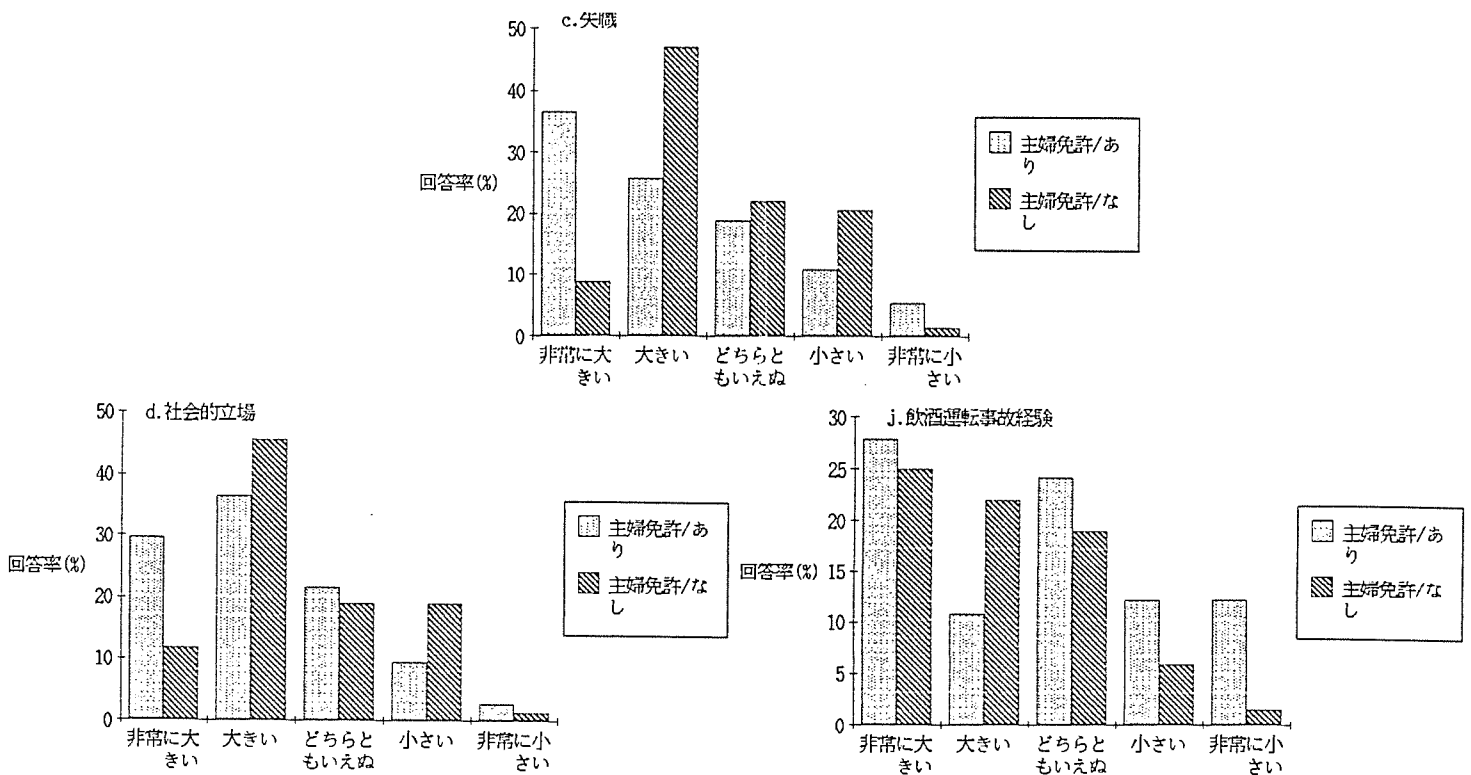


図. 3-2-9 飲酒運転を思い止まらせる要因

(10) 有効な防止策 (Q24)

飲酒運転防止策にかかわる20の施策について、免許保有・非保有の主婦の間で5%以上の有意差を示すのは4つしかない。

①運転者自身の自覚を高めるのに有効であると主婦に考えられている方法は、「事故の悲劇性をよく教える」と「行先での酒を断るよう教える」の2点で、両者とも免許を持つ主婦の方が有効と考える比率が高い。問題なのは後者で「あまり有効ではない」と答えた免許を持たない主婦が22.1%もあり、「少しは有効」を含めると過半数がかなり懐疑的である。

②皆の意識を高める方法の中では、「知人・友人が運転しようとする時、止める方がお互いのためと教える」とする方法が有効であると考える主婦が多いが、これもやはり免許を持たない主婦の方が懐疑的である。

③それぞれの具体的方法では「学校教育の中で子供達に教える」という方法で、これもまた免許を持たない主婦の方が効果が少ないとみる傾向にある。

有意な差とならないが他の施策をみても、全般的に免許非保持者の方が効果に対する期待が低い場合が多く、現状では飲酒運転の防止の為に免許を持たない主婦の力に多くを期待することはできない。こうした結果となるのは、

第1に、『この層が飲酒運転の危険性やそれと飲酒量との関係をあまりよく理解していないこと』、

第2に、『罰則規定を知らないこと』、

第3に、『事故を起こした場合の責務についても

必ずしもよく知っている訳ではないこと』、

最後に、『そうした事情も加わって夫の言動を簡単に信じ込んだり、

あるいは軽くみている点がある』

ためだと思われる。

とはいっても、実際には主婦が夫の飲酒運転や子供がその予備軍となることを防止する好位置にいることには変わりがないのであるから、今後は主婦層に対してより具体的で的確な教育・宣伝が必要とされるのではないだろうか。

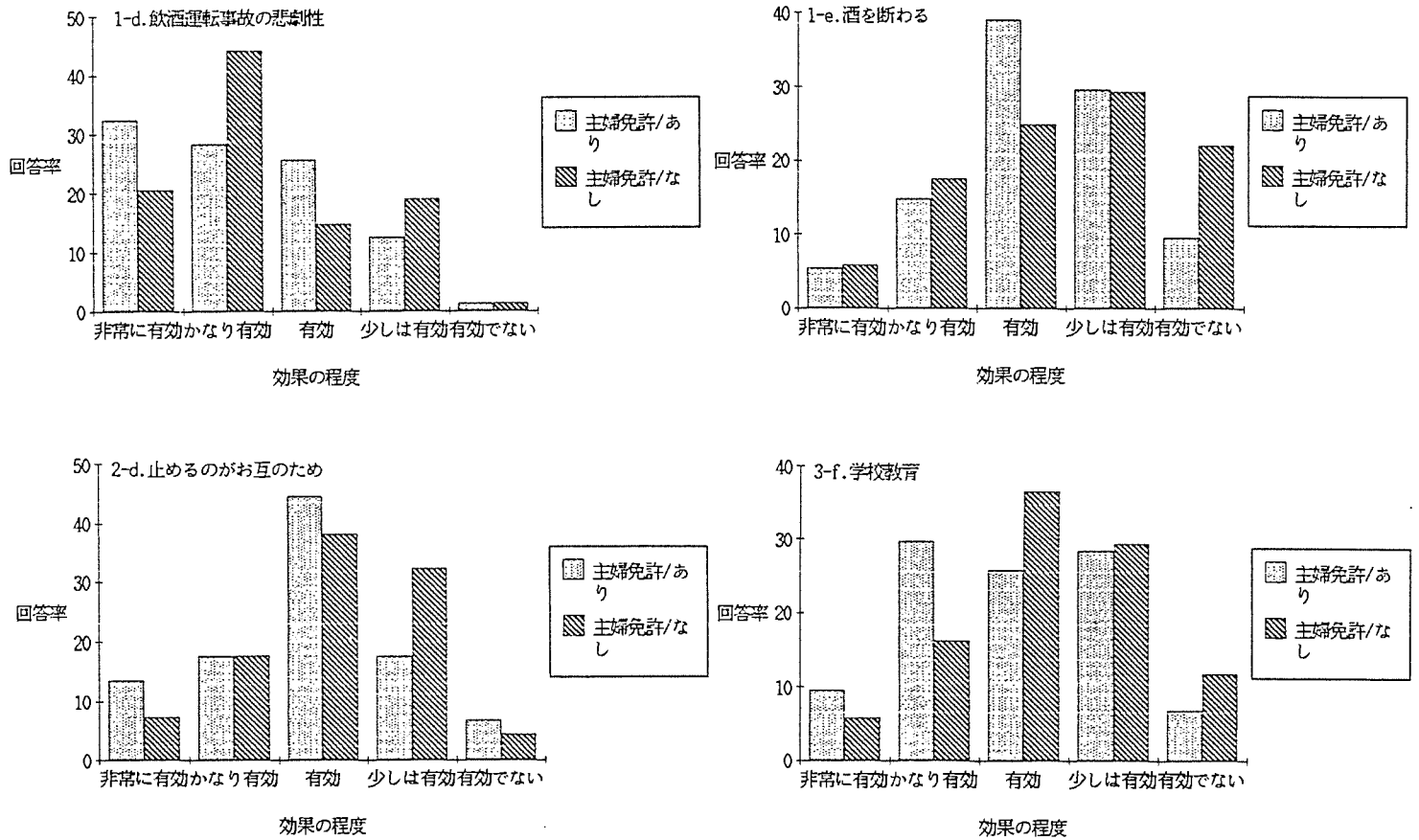


図. 3 - 2 - 10 有効な防止策

(11) . 罰則・取締りに関する評価 (Q25)

罰則や検問・取締りに関しても、その評価の程度には、主婦間に有意な差はみられない。むしろ、免許を持つ主婦の方が全体平均より「甘い」とする者が多いことの方が重要である。これまで述べてきたように、たしかに主婦層は自分の夫に対しては甘い判断を下す傾向にある。しかし、少なくとも飲酒運転全般について、自分の夫とのかかわりで、それ以外の層より、ある程度真面目に考えていることだけはたしかである。

### 3. 市原刑務所収容者の傾向

本項は、本研究の初年度（昭和61年2月）に実施した市原刑務所収容者に対する意識調査を要約したものである。従って、調査票の質問内容は、第1項と2項（PP18～72）および第4項から6項（pp75～119）で分析の対象となっているものとは若干異なっているが、調査の意図は変わらない（昭和60年度 研究調査報告会資料参照）。

調査は、毎週土曜日の「総合教育」の時間に集団調査の方法で実施され、全収容者のほぼ90%である211名（男性のみ）の有効回答を得た。年齢構成は表・3-2-3の通りで、26～40歳が50%以上を占めている。

職業別にみると、いわゆるブルーカラーでかつ外で仕事をする運送業、建設業などが多い。特にこれらの職種は運転をする機会が多く、結果として交通事犯も多くなるという図式が描けるであろうが、それ以上に飲酒運転と密接な関連があるのは、「棟上げ（上棟式）に酒がでる」あるいは「仕事帰りに、雇主がねぎらいに一杯振舞う」といったその職種に特有の飲酒慣習であろう。

では、具体的に意識調査の結果から「市原刑務所収容者の飲酒運転行動」についてみていこう。

普段飲みに行く場所であるが、自転車や徒歩で行ける範囲の距離内にあるものが多く、比較的小さなエリアで行動していることを示唆している。彼らの中には「さほど遠くもないのに、飲酒運転をして捕まった」というケースも多く、彼らのパターンとして特徴的である。

飲酒運転の考え方（Q. 8）は、上記の飲酒パターンとも関わっていると推察されるが、「少量でも事故のもとになるからやめるべきだ」との回答が2割ほどしかないのは注目すべきである。

また、飲酒運転に対する法的罰則・罰金がない場合の行動（Q. 9）で、「少しぐらい酔っていても、気をつければ大丈夫」という回答がトップである。この意識調査対象者の他のグループでは、いずれも「酔いの程度をみて大丈夫だと判断したらやる」がトップである。このように、他のグループと市原の収容者とは、判断の基準が若干ずれている。これをうがった見方をするならば、『自分は収容者である』という意識下の『期待された答え』と考えることもできる。しかし、彼らや、彼らの所属す

る集団には、飲酒運転を容認する雰囲気があると考えるのが妥当だろう。実際、彼らの刑務所での面接時の言動に接していると、会社や家族は飲酒運転を容認・黙認しているのではないかと疑わしくなる。

その反面、「飲酒運転を家族がやめるように働きかける」(Q.22 - 2 - C)の有効度に関しては「かなり有効」あるいは「有効」と回答した者が97.2%もいるのである。周囲の者の彼らに対する影響力の大きさがうかがわれる。

彼らが、このようなとらえ方をしているうちは、「法律」と「集団のルール」の二重の基準があることになり、彼らの集団では、そのルールで動くことが求められながら、いざとなると法律で罰せられる、という葛藤状況に置かれることになる。この状況をどのように解決していくかが課題だと思われる。



#### 4. 飲酒運転経験の有無別の傾向

##### (1) 飲酒運転経験のプロフィール

今回の調査結果からは、「過去五年間に飲酒運転を一度でもしたことがあるか」というきわめて厳しい条件設定であるためか、

- ・男性サンプル 64.2% (1,546人中)
- ・女性サンプル 28.0% (779人中)

と、かなりのドライバー層で飲酒体験のあることが示されている。飲酒量や飲酒運転の頻度などについて分離ができないため、飲酒運転群の中のサンプルの特徴というものは、確定することは難しい。

しかし、「飲酒運転の経験がある群」は、「一度も飲酒運転の体験がこの五年間はない」とする群とは飲酒運転に対する意識などについて、ある意味で一線を画しているとみてよいであろう。本調査の分析では、飲酒運転群と非飲酒運転群との間で、どのような意識、生活態度、運転態度といったものに差があるかをみようとしている。

まず普段の運転車種をみると、男性、女性いずれも80%近くが「自動車」を運転しており、「原付のみ」というのは2～3%に過ぎず、「あり」（以降「飲酒運転経験あり」群をこう呼ぶ）群と「なし」群（以降「飲酒運転経験なし」群をこう呼ぶ）との間に差はない（Q27）。

年齢構成別には、男性では「あり」群と「なし」群とに差はないが、女性では21～25歳に「あり」の比率が高い。最近の女性の飲酒傾向が、比較的若い人の間にひろまっていることを反映しているのかも知れない（Q31）。

職業別にみると、男性の「あり」群の90%は、サラリーマン（73.1%）、自営業（17.9%）であり、女性の「あり」群に「なし」群に比べて何らかの形で職業についている人が多く、通勤行動とその方法が飲酒経験と強く結びついている（Q3）。

居住地別は、「あり」群と「なし」群とを区別する要素とはなっていない（Q1）。むしろ、職場が市街地か郊外かによって、差が顕著に出ているようである。すなわち職場が郊外にある者は、男性で42.4%が飲酒運転を経験ありとし、市街地の30.3%を上回っている。女性では無記入の者が多くその傾向は不明確である。このように男性の場合、職場への車での通勤が、友人と帰りに一杯となる引き金となっている場

合が多いといえる。

「現在仕事をしている」と回答（Q3）したもののだけを抽出し、通勤方法（Q3a）とクロスしたものが、表. 3-4-1である。

表. 3-4-1 有職/車通勤者の飲酒運転の有無

	男 性		女 性	
	あり	なし	あり	なし
有職で車通勤	67.3%	51.3	62.8	31.6

車通勤者は、男性、女性いずれも「あり」とする割合の高いことがわかる。この点からも、勤めに関連した飲酒のチャンスと車とが結びついているといえるであろう。

これと関連して「盛り場までの便利さ」、「公共輸送機関の有無」などの面から、「あり」群と「なし」群とを比較してみる。盛り場まで近かったり、バスや電車のあるところで、「あり」が少ないことは、交通環境が良く整備されていれば、飲酒運転も少ないことを示している。これに対し、不便な場所であり、車をどうしても足として必要としている場合は、「あり」が「なし」を当然上回ることになる（Q4）。女性では、男性より「あり」の割合は低いものの、車に依存している人は「あり」とする割合が高い（男性：24.7% > 17.5%：女性）。

盛り場の終発の時刻との関連では、当然終発の時間が早ければ、「あり」体験も多くなっている（Q5）。たとえば、22時が終発だとする男性で、47.9%は「あり」としている。女性も少ないが似た傾向を示している。

次に「酒は好きか」という設問に対し、「非常に好き」と「好き」とする割合をみると、「あり」群の男性で63.3%、女性で46.3%。「なし」群の男性34.2%と女性22.1%を大きく上回っている。飲酒運転経験者には、酒好きのドライバーが多く本人の酒の好みも、ひとつの背景として見逃せないことが改めてわかった。

表. 3-4-2は、普段飲む頻度が高ければ、飲酒運転のチャンスも高くなることを示したデータである（Q29）。週に2日以上飲酒は、男性「あり」群の71.4%で、「なし」群の42.9%を大きく上回り、女性でも同様である。ちなみに、男女の

比をとると、2日以上の飲酒群で、女性「あり」群では男性の半分、「なし」群では1/3以下となっており、男性、女性いずれも「あり」群の飲酒の頻度が高い。

表. 3-4-2 飲酒運転の有無と飲酒の頻度（性別）

	男 性		女 性	
	あり	なし	あり	なし
ほ ぼ 毎 日	45.1%	22.7	12.8	2.3
週 に 数 日	26.3	20.2	25.7	10.1
計	71.4	42.9	38.5	12.4

飲酒量に関する設問（Q30）をみると、男性の「あり」群では一回の飲酒に「大ビン1本」が全体の48.2%と、「なし」群の33.8%が「乾杯程度」であるのに対して多いのはむしろ当然といえる。女性でも、「あり」群の45.9%は「大ビン1本」をたしなむとしている。これは「なし」群の63.4%が「乾杯程度」であるのに比べかなりの差である（表. 3-4-3参照）。

表. 3-4-3 飲酒運転の有無と飲酒量（性別）

	男 性		女 性	
	あり	なし	あり	なし
乾 杯 程 度	7.8%	33.8	36.7	63.4
大ビン1本	48.2	40.1	45.9	23.0
計	56.0	73.9	82.6	86.4

飲酒運転に深い関係があると思われる、酒を勧める風習の有無についてみたのが、図. 3-4-1である。飲酒運転経験者ほど、男女ともそうした風習を多いとしている。社会的許容レベルの問題なのか、心理的合理化の問題なのか、見逃すことのできない要因といえる（Q6）。

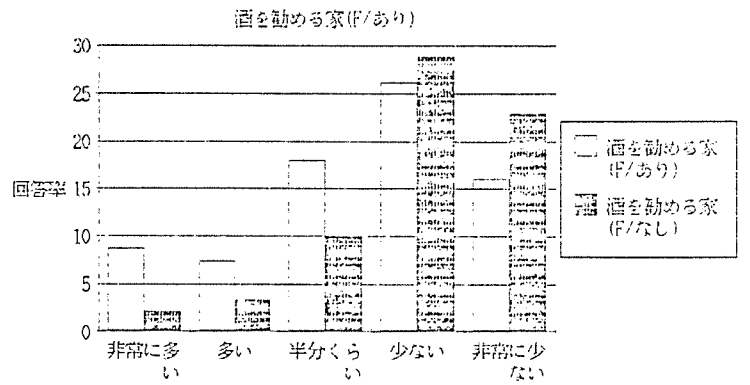
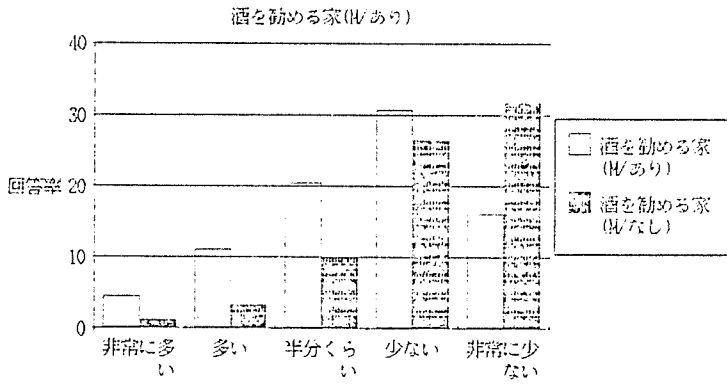


図. 3-4-1 飲酒運転の有無と酒を勧める慣習

これと関連して、集会の席で酒が出るか否かという設問から検討してみると、これは図. 3-4-2でみるように、「あり」の群ほど「集会で酒が出る」とする割合も高く、強い相関性がある。女性では必ずしも男性ほどではないが、類似した傾向を示している。地域によってはこうしたイベントが、運転行動に結びつく背景になっているのであろうか。「勧める」から「飲む」、そして「飲んで運転する」というパターンは一つの定型化したものではないか (Q7)。

自分の周囲の人間関係というものも、飲酒運転に深いかかわり合いを持っているようだ。自分の周囲で飲酒運転をする人の有無を聞くと、近所や友人の中にこうした人が「ほとんどいない」、「まったくいない」と答えた者の割合は、男女とも「なし」群で高い。(男性「なし」群で 67.2 %、「あり」群で 33.6 %、女性「なし」群で 63.0%、「あり」群で 41.7 %となっている)

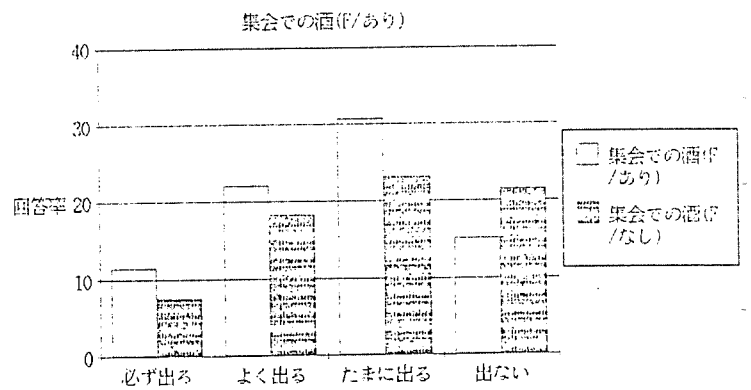
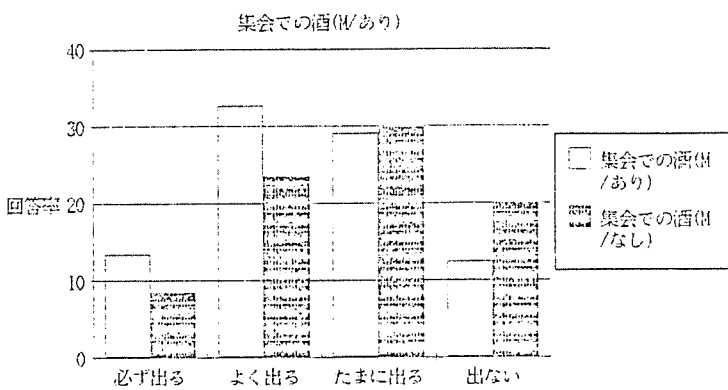


図. 3-4-2 飲酒運転の有無と集会での酒 (性別)

これに対し、「家族や親戚の中に」は「あり」群でもほとんどいないとする割合が増えてきている。これは、自分の身内に対する意識と、第三者への意識とが違うことも反映しているのだろうか。いずれにしても、友人、職場の仲間に飲酒運転者がいることで、自分の飲酒運転という行動を正当化しているのではないか（Q16）。

## （2）飲酒運転の体験

飲酒運転の経験者は、飲酒運転中にどういった具体的な体験をしているか。飲酒運転中、男性では、27.4%が「ヒヤリ体験」を、2.2%が「実際に事故」を、女性では17.4%が「ヒヤリ体験」を、1.8%が「実際に事故」を起こしている（Q20a）。この数字は、正常時運転と直接比較はできないものの、2%が事故につながっているということは見逃せない。

さらに、飲酒運転により「警察につかまった」経験をみると、男性で15.4%、女性で、2.7%と、圧倒的に男性に多い（Q20b）。飲酒量が少ないためなのか、それとも運転する時間的な問題があるのか、いずれにしても女性の検挙率は低い。しかし、この低いことが、「つかまることがない」という誤った認識につながって、意外に女性の飲酒運転者が減らないという構図を描いているとすれば問題である。

飲酒運転の頻度についてみると、「まれに」、「たった一度だけ」という回答が、男性で74.7%、女性で78.4%となっており、この回答が真実だとすれば、「多くの飲酒運転経験者は常習者でない」と考えてよいであろう。しかし、男性の3.2%、女性では男性を上回る4.6%が、飲酒量は不明だが常習者であることも忘れてはならない（Q20c）。

飲酒運転をした時の車種は、男性の85.2%、女性の93.2%が「自動車（四輪）」と回答している。一方、男性の10.3%が「原付」と答えており、『安易な気持から酒を飲んで原付を運転』というパターンには十分注意する必要がある。

### (3) 主婦からみた夫の実態

夫の飲酒運転が、妻の同じような行動によってどのように左右されるかを検討することは、ひとつのアプローチとして心理学的に興味深い。

夫の飲酒運転の有無が妻の飲酒運転と関係があるか否かをみると、「あり」群で、「皆無」が 30.4 %、「なし」群で 52.3 %となっており、ある種の行動の同一性が見うけられる (Q21a)。

主人の飲酒運転に対する態度も、「なし」群の方が厳しく、「あり」群の方が穏やかかといえる。それは、「厳しく注意」が「あり」群で 36.7 %なのに対し、「なし」群で 54.8 %にのぼっていることから裏付けられよう。また、「度を過ごしている時に注意」の比率が「あり」群では高い(「あり」 35.0 % : 「なし」 19.2 %)ことから、飲酒運転に対してある程度の許容度を持っているのが主婦の特徴であり、自己の同じような行動の正当化とも受けとれる (Q21c)。

また、妻の注意を聞く程度に関して、「なし」群の 80 %が「注意をよく聞く」としており、「あり」群の 65%を大きく上回っている (Q21d)。

「誰の注意が有効か」に関しては、「あり」、「なし」両群とも、「自分=妻」、「子供」の順だが、「あり」群では、「注意をよく聞かない」とする者が多く、この辺の妻の心理的バランスは重要である。

国民皆免許の時代、女性の多くがハンドルを握る時代にあって、女性の主婦としての立場は時として、夫の飲酒運転に何らかの影響を与えると考えてよいであろう。

#### (4) 飲酒運転に関する知識

運転に危険な影響を及ぼす飲酒量について、男性の「あり」群の判断は「なし」群の判断より甘く、「ビール大ビン1本程度は大丈夫」(33.8% v.s. 20.6%)としている(図. 3-4-3参照)。これに対し、「なし」群では、約37%が「コップ1杯でも影響がある」と回答しており、平均すると「コップ2~3杯」以上は危険とみなしている。

一方、女性では、「あり」群と「なし」群の差はあまりない。しかし、「コップ2~3杯までなら大丈夫」とする割合が「あり」群で男性より上回っている点は、注目すべきであろう。つまり、女性は「1杯でも駄目」としながらも、一旦飲むと「2~3杯はよい」という大きな気持になるのではなかろうか(Q10)。

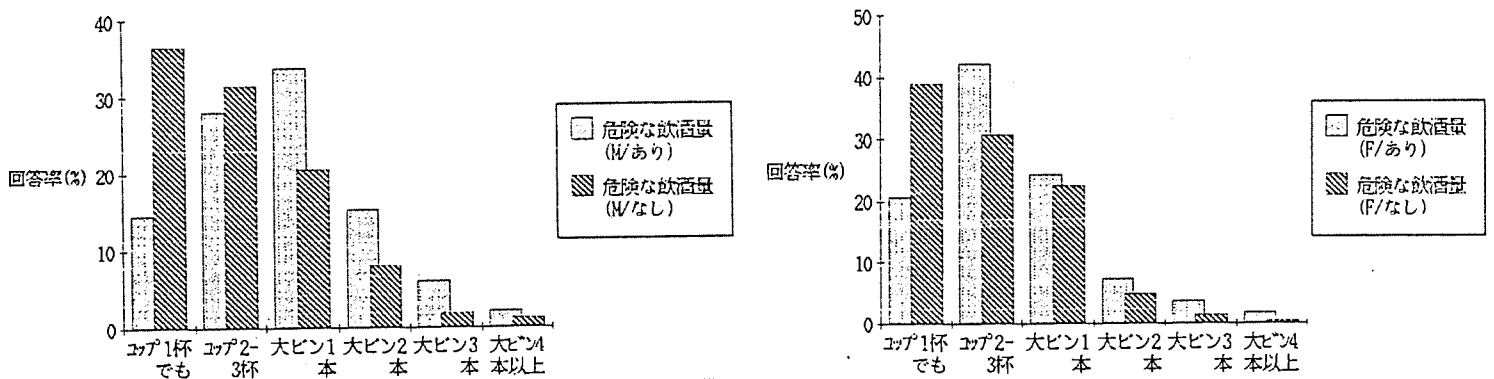


図. 3-4-3 運転に危険な影響を及ぼす飲酒量 (性別)

さらに、飲酒運転の罰則については、男性の方がやや厳しくとらえており、女性は意外に甘くみている。これは、前に述べた、「つかまることはない」、「つかまっても大丈夫」という法律を十分に理解していないことからくる意識が、「あり」の女性に強いからかもしれない。

現在の罰則の知識の程度は、「あり」群と「なし」群で、男女いずれも差は認められない(表. 3-4-4参照)。

しかし、興味あるのは、男性で高い率のものは、女性でも高いが、女性の知識レベルが男性より一様に低いことである。「コップ一杯でも禁止」は、男性の95%が知っているのに対し、女性のそれは93%であり、また「酒酔いで取消し」も、男性で

90 %なのに対し、女性では 76 %にすぎない。

また、女性では、罰金、懲役といった「数」についての知識が乏しいのか、認知度がいずれも低い（Q12）。fの保険金に関する知識が、ことに女性で 50 %と低いことは、こうした知識を女性にもっと植え付ける必要があることを示唆している。

飲酒運転の危険性を知る情報源については、「あり」と「なし」との差はないが、女性では「職場での安全講習」はあまり情報源とならず、むしろ「家族、知人の話」といった身近な、口コミ情報が有力である。男性では「更新時講習」が高いが、「職場での講習」等が 16 %と低い点は注目される。また公共広告機構の一環としてのマスコミの活用をもっと図るべきであろう。

以上のように、飲酒運転を経験した人々にとっては、たとえその飲酒量と頻度が低いにせよ、自分の行動を正当化しようとする兆候があり、一度この種の行動に自信がつくと、「大丈夫だ」という意識に変わりやすいので、この芽を刈り取る対応を十分考える必要がある。

表. 3-4-4 飲酒運転の有無と罰則

	男 性		女 性	
	あり	なし	あり	なし
a	95.3%	96.4%	96.3%	94.1%
b	66.1	64.7	43.6	40.6
c	63.4	60.7	38.5	35.8
d	90.2	87.8	76.6	74.7
e	91.8	87.0	79.8	76.0
f	71.4	72.7	52.8	53.1



(5) 飲酒運転に対する考え方

飲酒運転に対する考え方として、「止めるべきだ」とする人の割合が、「なし」群の方が高く、「あり」群で「大丈夫」とする率がやや高いのは、当然の帰結かと思われる。男性に比べ、女性の反応はかなり消極的である(Q8)。

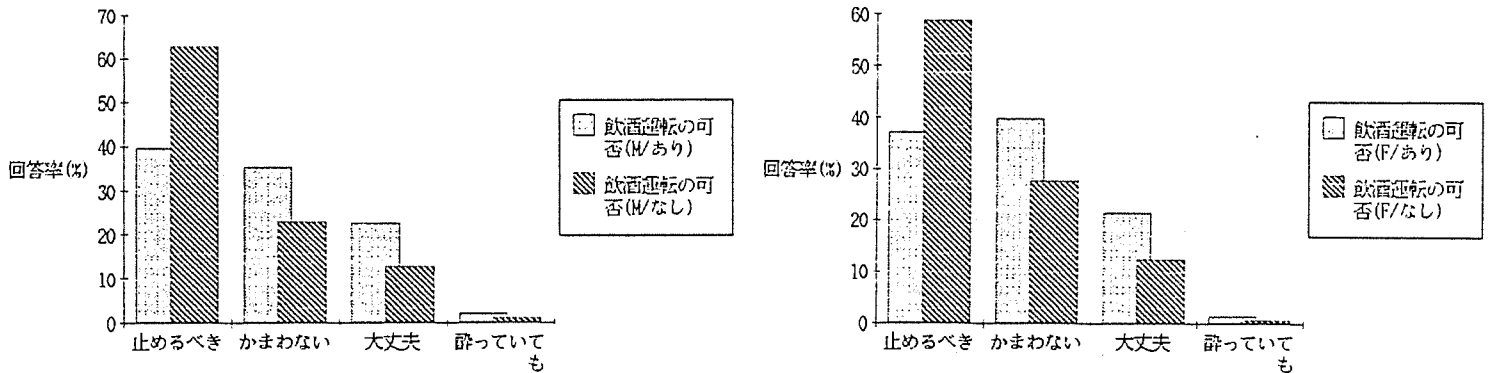


図. 3-4-4 飲酒運転に対する考え方

飲酒運転が法で規制されていないと仮定しての回答をみると、この場合、「あり」と「なし」にの大きな差はない。ことに注目したいのは、女性の回答で「大丈夫と判断して運転」という回答が「あり」群で65%に達していることある。これは「なし」群でも61%と高い数値を示している。この回答は、後に出てくる「アルコールが入ると運転に自信がなくなる」とした女性の反応とは、若干矛盾している(Q9)。

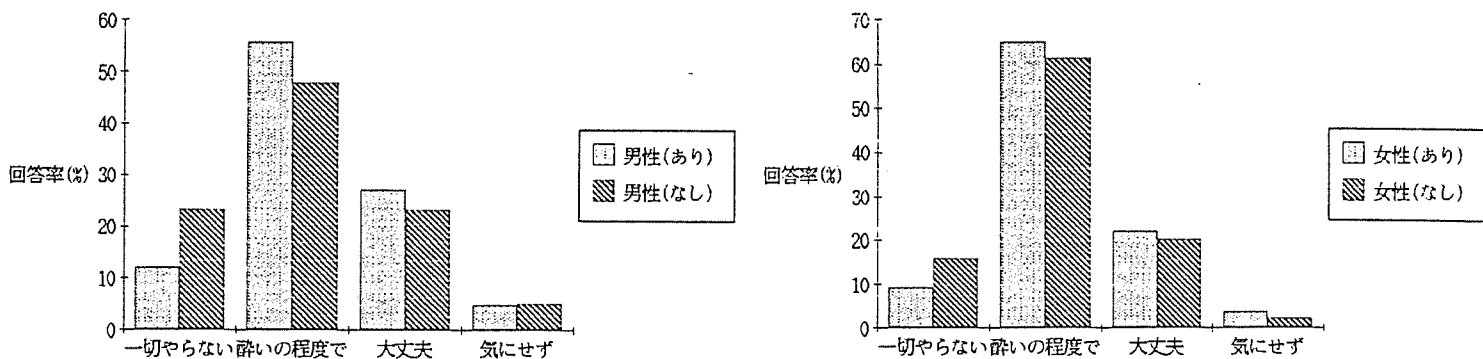


図. 3-4-5 法的規制・罰則がない場合の行動

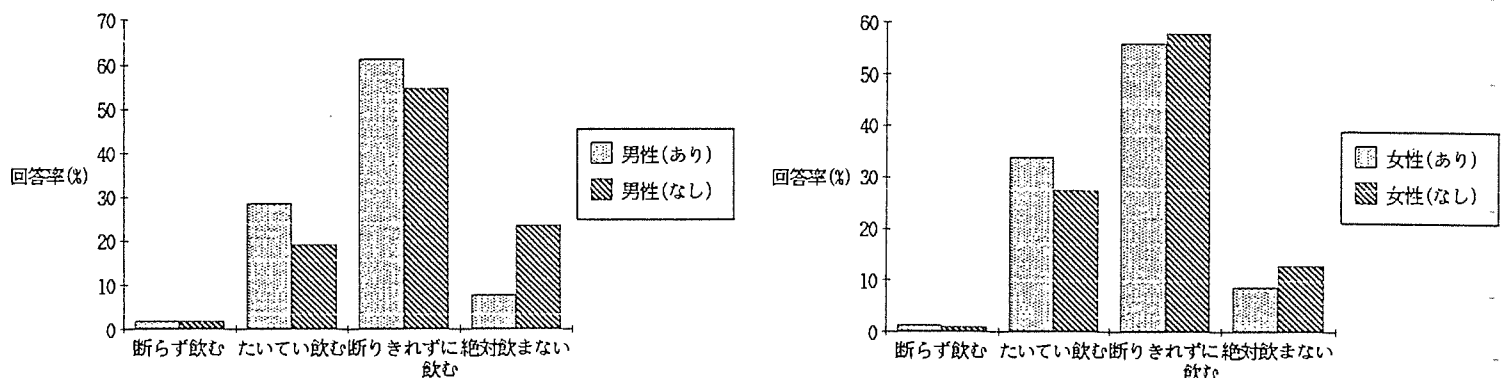
飲酒運転で事故を起こした人への態度については、「あり」群と「なし」群との間に差はなく、「かげで非難する」者の割合が高い（Q14）。

また、飲酒運転をしようとしている人への世間の態度については、「止めさせる」とする割合は、「なし」群で高いが、他に特徴的なことはない。「一応は注意する」とする割合が両群とも高いことは、後は本人の意志決定にまかせるという一種の責任の移譲を示している（Q15a）。

また、車を運転または同乗していて、酒に誘われた場合の態度としては、「なし」群の18.7%が「絶対に断る」という厳しい姿勢を示すのに対し、「あり」群では「一応断るが、ついて行く」とする柔軟な態度を示すケースが多い。女性でも似た傾向であり、「あり」群の全体の31.6%は「たいていはついて行く」としている（Q15b）

このように、飲酒運転の体験は、こうした誘いに対し一つのトリガーとして働くことがこの結果から明瞭であろう。

出先で酒を勧められた場合の判断をみると、男性では「あり」群の「絶対に断る」が7.8%なのに対し、「なし」群のそれは23.7%と大きな違いをみせている。しかし「一応断るが、たいてい飲むことが多い」とする割合は、男性「なし」群で約19%であるのに対し、「あり」群では29%である。この10%の差は飲酒運転経験の影響であるとみてよいであろう。つまり「この前も大丈夫だったから」といったような心理が働くのか、自己の勝手な判断がここに投影されている。



図．3-4-6 出先で酒を勧められた場合の行動

めったに飲酒運転をしない者が、飲酒運転をする場合の事情については、「あり」「なし」両群とも、男性の場合「これくらいなら大丈夫」→「誘われて」→「飲酒後急用」の順になっている点は共通している。但し、「なし」群で、「断り切れず」、「飲酒後急用」の比率が「あり」群より高くなっている。つまり、「なし」群でこうしたケースを挙げた場合、他律的な要因にややウエイトが高くなるということであろうか（Q22）。

女性では「大丈夫」＝「誘われて」→「飲酒後急用」と男性とその順番は変わらないが、「あり」群で、「雰囲気」という項目が14.7%もあることは注目される。女性の場合、情緒的反応をしてしまうのであろう。このため「大丈夫」と「誘われて」との間に差がみられないのだろうか。

酒を勧められたり、酒を飲みに行こうと誘われた場合の断り方は、男性の「なし」群が「事故の重大性」を、「あり」群では「取締り」を強調する傾向がある。女性も同じ傾向だが、「なし」群に「運転への自信がない」が加わる。

また、「つかまると大変だから」に対して、「あり」群で「つかまることはない」や「つかまらなければよい」という合理化が働き、「なし」群では、「事故を起すと大変だ」が一種の歯止めになっている。

この両群における回答率の高い順に項目を並べると、次のようになる。

- |     |       |    |      |   |         |   |       |   |        |
|-----|-------|----|------|---|---------|---|-------|---|--------|
| ・男性 | 『あり』群 | …… | 「事故」 | → | 「失職」    | → | 「取締り」 | → | 「迷惑」   |
|     | 『なし』群 | …… | 「事故」 | → | 「失職」    | → | 「迷惑」  | → | 「取締り」  |
| ・女性 | 『あり』群 | …… | 「事故」 | → | 「取締り」   | → | 「迷惑」  | → | 「失職」   |
|     | 『なし』群 | …… | 「事故」 | → | 「自信がない」 | → | 「迷惑」  | → | 「失職」   |
|     |       |    |      |   |         |   |       |   | →「取締り」 |

女性の場合、就業率が低いので、男性に比べて飲酒運転によって「失職」する心配が少ないことが回答に現われている。しかし、女性の「あり」群の傾向は、「失職」を別にすれば、男性とほぼ同様である。

飲酒運転経験の有無は、現在の罰則と取締りに対して異なった反応を示しているであろうか。男女とも「あり」群で、「罰則、取締りとも厳しい」とする割合が高い。これは、社会心理学的にみてもうなずける側面だが、仮に、現在の罰則、取締りが弱くなった場合、潜在的な飲酒運転者の増加を示唆する数字とみてよいのではないか。

表. 3-4-5 飲酒運転と罰則

「厳しい」（「非常に厳しい」+「やや厳しい」）と回答した比率

	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

飲酒運転を思い止まらせる心理的な動きを幾つかの理由づけから分析すると、その反応の仕方では「あり」「なし」を分離する項目は全体的に少ない（Q23）。

順位	男 性		女 性	
	あり	なし	あり	なし
1	a	h	a	a
2	h	a	h	g
3	c	d	f	h
4	g	c	g	c
5	d	g	d	f
6	f	f	c	d
7	j	j	j	j
8	e	e	e	e
9	i	i	i	i
10	b	b	b	b

図. 3-4-7 飲酒運転を思い止まらせる理由の順位

各項目に対する反応率を見ると、図．3-4-7に示すように、その挙げる項目の順位は男女の「あり」「なし」群にかかわらず同様であって、いずれも「a．つかまる恐れがある」、「h．免許取消しの心配」、「g．事故の悲劇」、「c．失職」といったものを挙げ、これら以外には「あり」と「なし」群との間に差がない。ただし、男性の「なし」群では、「社会的追求」を指摘している点が特徴的である。一方、「あり」群では、極めて現実的な理由を挙げている。

女性の場合、職業上の危惧が少ないことから、男性に比べて回答率が低いのであろう（Q18と同様の結果）。

#### （6）飲酒運転の抑止策に関して

飲酒運転を止めさせる方法として何が効果的であるかを探るために、以下に述べる自覚・意識の高揚に関する20項目に対して、5段階評価（「非常に有効」～「あまり有効でない」）を求めた。

（注） 表中の比率は、積極的に有効と回答したもので、「非常に有効」と「かなり有効」を含んでいる。

#### ①運転者の自覚を高めるには

- |  |
|--|
| <ul style="list-style-type: none"><li>a．飲酒運転の危険性を科学的によく教える</li><li>b．飲酒運転に対する罰則をよく教える</li><li>c．飲酒運転による事故には保険金がおりにないことを教える</li><li>d．飲酒運転による事故の悲劇性をよく教える</li><li>e．行き先で酒を勧められたり、車で飲みに行こうと誘われた場合、断った方が賢明であることをよく教える</li><li>f．人命尊重ということをよく教える</li></ul> |
|--|

男女いずれも「なし」群の方が6項目すべてに「有効」とする比率が高い。但し、その差は微小であるが、効果が高いと思われる順に並べると、「事故の悲劇性」→「保険」→「罰則の教育」となっており、「人命尊重」とか「誘惑を断つ」といっ

た情緒的なアプローチは効果が薄いとみている（逆に、誘惑があれば、断りきれないという論理も成り立つ）。

また、科学的教育にそれほど効果を認めていないことは、今後の講習などのあり方に十分な検討を要することを示唆している。

表. 3-4-6 運転者の自覚を高める方法に対する意見

	男 性		女 性	
	あり	なし	あり	なし
・ 科学的教育	43.2%	51.0%	41.8%	47.3%
・ 罰則の教育	56.2	58.8	57.8	61.0
・ 保険	61.1	62.4	64.2	65.3
・ 事故の悲劇性	67.0	69.1	67.4	69.1
・ 誘惑を断つ	24.5	29.0	20.2	27.2
・ 人命尊重	39.9	44.8	36.2	42.7

②皆の意識を高めるには

- a. 車を運転してきた人にお酒を勧めないことが、お互いのために良いことを教える
- b. 飲食店に、車を運転してきた人には、お酒を出さないように働きかける
- c. 家族が、飲酒運転を止めさせるように働きかける
- d. 知人・友人など知っている人が飲酒運転をしようとする時には、止めるのがお互いのためであることをよく教える
- e. 企業などの管理者に訴えて、部下に飲酒運転をしないように働きかけてもらう
- f. 企業などに飲酒運転に対する懲罰を厳しくするように働きかける
- g. お酒の販売を制限する

ほとんどの場合、①と同様に、男女とも「なし」群で「効果あり」とする比率が高くなっている。ただ、「酒の販売制限」については、「あり」群、「なし」群、いずれも大きな効果は期待していない。

表. 3-4-7 皆の意識を高める方法に対する意見

	男 性		女 性	
	あり	なし	あり	なし
・「勧めない」教育	47.7%	52.9%	46.8%	52.8%
・飲食店へ働きかけ	46.8	51.5	45.0	51.4
・家族の説得	56.3	59.7	46.3	54.5
・知人／友人の説得	46.0	52.7	37.6	47.6
・企業の上司から	39.2	46.9	36.3	43.4
・企業の懲罰強化	54.1	61.8	54.1	53.9
・酒の販売規制	19.5	20.2	14.2	19.8

評価の高い順は、「企業の懲罰」→「家族の力」→「酒を勧めない」である。飲酒運転を阻止する意識づくりには、「企業で厳しく、家族で話し合い、皆で勧めない」という形で進めて行くことが有効であろうが、企業で上司が部下にいう「飲むな」という働きかけには、ややネガティブな反応となっている。

抗した社会への呼びかけに関しては、男性より、女性がやや消極的である。また、女性の「あり」群では、「知人の力」にあまり期待していないのは、友人関係が男性と女性とでは異なるためであろうか。

③運転者や周りの人の意識を高める具体的な方法として

- |   |
|---|
| <ul style="list-style-type: none"> <li>a. 路上でパンフレットなどを配る</li> <li>b. 免許更新時講習を利用する</li> <li>c. ラジオ、テレビ、新聞、雑誌を活用したり、街頭で呼びかける</li> </ul> |
|---|

- d. 家庭で話し合う
- e. P T A、婦人会、老人会の集まりの際に訴える
- f. 学校教育の中で、子供達に教える
- g. 企業などの交通安全の会で訴える

いずれの方法に対しても、「なし」群の方が「効果あり」とする割合が高い。評価の高い項目は、「学校教育」→「企業」→「更新時講習」→「家庭」の順であるが、「少なくとも飲酒運転の恐ろしさは、学校教育で教えなければ」ということで意見の一致をみている。

「パンフレットの配布」、「P T Aなどの会合」については、あまり大きな期待をかけていない。また、女性は、男性ほど「家庭での話し合い」に期待していないことも事実である。ことに、女性は、いずれの項目にも、男性ほど、この種の問題解決に期待感を抱いていないことは、誠に興味ある結果である。

表. 3-4-8 運転者や周りの人の意識を高める具体的な方法に対する意見

	男 性		女 性	
	あり	なし	あり	なし
・パンフレット配布	9.0%	11.3%	6.9%	9.5%
・更新時講習	31.4	41.0	29.4	34.7
・テレビ／ラジオ	28.5	32.4	26.1	31.2
・家庭での話し合い	34.4	40.8	24.3	32.8
・P T A／集会等	16.3	21.9	13.3	18.5
・学校教育	46.3	48.1	37.2	45.3
・交通安全の集まり	36.8	43.9	34.4	40.8



## 5. 飲酒運転に関する罰則・取締りへの評価別の傾向

現在の飲酒運転に対する罰則や取締りを、「厳しい」と評価する者と「甘い」と評価する者として、飲酒運転に関する意識や行動にどのような違いがあるかを検討する。

Q25では『罰則』と『検問・取締り』の2つに分けて評価を尋ねているが、「厳し過ぎる」と「やや厳しい」をまとめて『厳しい』、「やや甘い」と「甘過ぎる」をまとめて『甘い』、「ちょうどよい」はそのまま『丁度よい』とすると、表. 3-5-1に示すように、『罰則』と『検問・取締り』の評価に高い連関がみられる（連関係数 = 0.539(最大 0.816)、 $P < 0.01$ )。

したがって、ここでは、罰則に対する評価だけを取り挙げ、「厳しい」と評価した者を「厳群」、「丁度よい」と評価した者を「丁度群」、「甘い」と評価した者を「甘群」の3つの群に分けて、分析を進める。

表. 3-5-1 『罰則』と『検問・取締り』の評価の連関

検問 取締り	罰則に対する評価		
	厳しい	丁度よい	甘い
厳  し  い	468 人	182	34
丁  度  よ い	153	669	105
甘  い	72	219	408

表. 3-5-2 評価者のプロフィール（年齢）

年  齢	厳しい	丁度よい	甘い
18 ～ 20 歳	7.3 %	2.9 %	3.9 %
21 ～ 40 歳	59.8	62.4	55.7
41 ～ 60 歳	30.0	40.9	35.5
61 歳以上	2.2	4.7	4.2
計	100.0 %	100.0 %	100.0 %

表. 3-5-3 評価者のプロフィール（性別）

性別	厳しい	丁度よい	甘い
男性	77.2 %	66.6 %	59.8 %
女性	22.8	33.4	40.2
計	100.0 %	100.0 %	100.0 %

表. 3-5-4 評価者のプロフィール（職業）

性別	厳しい	丁度よい	甘い
製造加工業	17.8 %	15.9 %	18.3 %
建設業	14.5	9.1	7.6
商業	11.2	8.8	9.8
サービス業	19.4	19.2	17.3
輸送業	4.0	4.0	3.2
農林水産業	3.5	2.0	2.3
学生	3.9	1.8	3.9
無職	4.2	10.8	11.2
公務員	7.2	9.7	8.6
その他	13.8	18.6	17.0
計	100.0 %	100.0 %	100.0 %

(1) 交通環境

通勤方法（Q3a）に関しては、車通勤の割合が厳群で高く、特に「不便なので車」と答えた者は厳群の 48.5 %も占めている。飲酒場所（Q4）に関しても、「不便でタクシー」や「不便で車」とする割合が、厳群で高い。また、飲酒場所から利用できる公共交通機関の終発時間（Q5）については、「早く無くなる」とする者の割合も厳群で高い。

結局、「罰則を厳しい」と評価する群では、自分の交通環境を「車を使わざるをえ

ない不便な環境である」ととらえており、「甘い」と評価する群では「公共交通機関がある程度便利で、わりあい良い交通環境だ」とみている者が多い。この違いが、すぐ自分の交通環境の客観的判断に結びつくかどうかは別として、主観的な交通環境のとらえかたと飲酒運転とは、まったく無関係とは言えないようである。

## (2) 飲酒運転行動

### ① 周囲の飲酒運転者 (Q16)

周囲の人を「隣近所」、「親しい友人」、「仕事関係」、「家族親戚」の4つに分けているが、いずれの場合も、厳群は他の2つの群よりも、「飲酒運転をしている人が多い」としている。なお「家族親戚」については、いずれの群でも他の3つの場合より「少ない」、「ほとんどいない」と答えている。周囲に飲酒運転者が多いほど、飲酒運転に寛容な雰囲気があり、それが「罰則を厳しい」と評価させるのかもしれない。また、自分自身が飲酒運転をするから、「周囲に飲酒運転が多い」と感じているのかもしれない。

### ② 飲酒運転経験の有無 (Q19)

飲酒運転をしたことがある人の割合は、厳群が最も高く、70%もいる(図. 3-5-1 参照)。この結果からしても、飲酒運転をする人が、罰則を厳しいと評価する傾向があるのは当然といえよう。

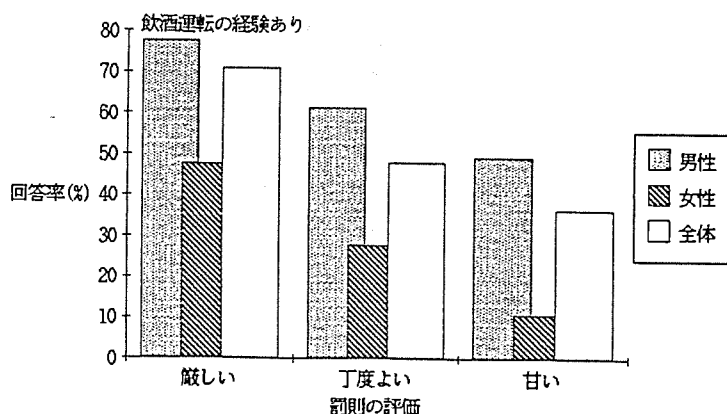


図. 3-5-1 飲酒運転経験の有無

### ③飲酒運転時の体験（Q20）

#### ㊦危険な体験

「ヒヤリ体験」および「事故体験」とも、甘群の割合が最も高く、次いで厳群となり、丁度群が最も低いというように、これまでの項目の結果とは、異なる傾向を示している。甘群について言えば、危険な体験をしたから、罰則を厳しくして飲酒運転にブレーキをかけて欲しいという人もいるのだろう。または、同じ体験をしても、甘群ほど「危険だ」と感じる傾向が強いのかもしれない。

#### ㊧つかまった経験

「ある」の割合は、厳群が最も高く、次いで甘群となり、最も低いのはこの場合も丁度群である。ただし、女性の場合は、厳群、丁度群、甘群の順になっている。

#### ㊨飲酒運転の程度

「頻繁に」と「ときどき」を合せた割合は、最も高いのが厳群で、次いで丁度群、甘群になっているが、後の2つの群の間にはほとんど差がない。

#### ㊩運転していた車

飲酒運転をした車は、いずれの群でも自動車の割合が高い。自動二輪と原付の割合が高いのは、厳群である。

これらの結果は、『「厳しい」と評価する群は、飲酒運転をすることが多く、つかまったり、危険な体験をしている。』ということを示している。注目されるのは、「甘い」と評価する群に、危険を体験した者が比較的多くいるということである。

### ④夫の飲酒運転（Q21）

夫が飲酒運転をする頻度（Q 21a）については、「厳しい」と評価する女性の夫の方が、飲酒運転をしている割合が高い。

夫が飲酒運転をする場合（Q 21b）について、複数回答の結果を回答率の高い項目順に並べると、表．3－5－5の通りである。上位3項目については、群間に差はなく、「友人との付き合い」、「冠婚葬祭」、「客との付き合い」と続いている。

表. 3-5-5 夫が飲酒運転をする場合

厳 群	丁 度 群	甘 い 群
1. 友人との付き合い	1. 友人との付き合い	1. 友人との付き合い
2. 冠婚葬祭	2. 冠婚葬祭	2. 冠婚葬祭
客との付き合い	3. 客との付き合い	3. 客との付き合い
4. 趣味やレジャー	仕事の帰り	
5. 仕事の帰り	5. 趣味やレジャー	

⑤ 飲酒運転をしてしまう理由 (Q22)

滅多に飲酒運転しない人が飲酒運転をしてしまう理由 (複数回答) を回答率の高い順に示すと、表. 3-5-6 の通りで、群間に全く差が無い。

表. 3-5-6 夫が飲酒運転をする場合

厳 群	丁 度 群	甘 い 群
1. 飲んで、気が変り	1. 飲んで、気が変り	1. 飲んで、気が変り
2. 誘われて	2. 誘われて	2. 誘われて
3. 飲んだ後、急用	3. 飲んだ後、急用	3. 飲んだ後、急用
4. 予期せぬ酒が出て	4. 予期せぬ酒が出て	4. 予期せぬ酒が出て
5. 無理に飲まされて	5. 無理に飲まされて	5. 無理に飲まされて

(3) 飲酒運転にかかわる知識・評価・情報源

① 危険な飲酒量 (Q10)

どのくらい酒を飲んだら運転に危険な影響が出るかについては、厳群は「かなり飲んでも大丈夫だ」とする者の割合が高く、その傾向は丁度群、甘群になるに従って低くなり、「少量でも危険だ」とする割合は甘群で最も高い。厳群の場合、「かなり飲まないで危険な影響はない」と考えているから、罰則を「厳しい」と評価するのであろう。

## ② 飲酒と罰則 (Q11)

ビール大びん2本を飲み、30分後に検問にあった場合に受ける罰則については、厳群・甘群の両群とも、丁度群に比べて、「つかまらない」、「免許停止にはならない」など「罰則を受けない」とする者の割合が高い。この傾向は、男女とも同じであるが、特に女性に「罰則を受けない」とする者の割合が高いことは注目に値する。群の中に「罰則を受けない」とする者が厳群と同じだけいることについては、「現行の法律では罰則を適用できないから、もっと厳しくしろ」という意味があるのだろうか。

## ③ 罰則についての知識と意見 (Q12)

それぞれの罰則についての評価は、3つの群とそのまま対応している。すなわち、厳群はいずれの罰則についても「厳しい」と評価し、丁度群は「丁度よい」、甘群は「甘い」という評価を示している。この結果は当然と言えば当然であるが、回答の信頼性が高いことを意味している。

## ④ 危険性・罰則の情報源 (Q13)

飲酒運転の危険性や罰則に関する知識を何から得たか（複数回答）について、回答率の高い順に示すと、表・3-5-7の通りである。3つの群間に差はない。

表・3-5-7 危険性・罰則の情報源

厳 群	丁 度 群	甘 い 群
1. 教習所	1. 教習所	1. 教習所
2. 免許更新時講習	2. 免許更新時講習	2. 免許更新時講習
3. 新聞・雑誌	3. 知人・友人	3. 新聞・雑誌
ラジオ・テレビ	4. 新聞・雑誌	ラジオ・テレビ
知人・友人	5. ラジオ・テレビ	5. 知人・友人
6. 家族・親戚	6. 家族・親戚	6. 職場内講習

(4) 飲酒運転に対する態度

① 飲酒運転への意見 (Q8)

他の2群に比べて、厳群には「少量でもやめるべきだ」とする者が少なく、「酔わない程度なら、かまわない」、「少しの酔いなら、気をつければ大丈夫」、「酔っても事故さえ起さなければ」と、他の2群に比べ、ある程度までの飲酒運転を許容する人が多い(図. 3-5-2 参照)。

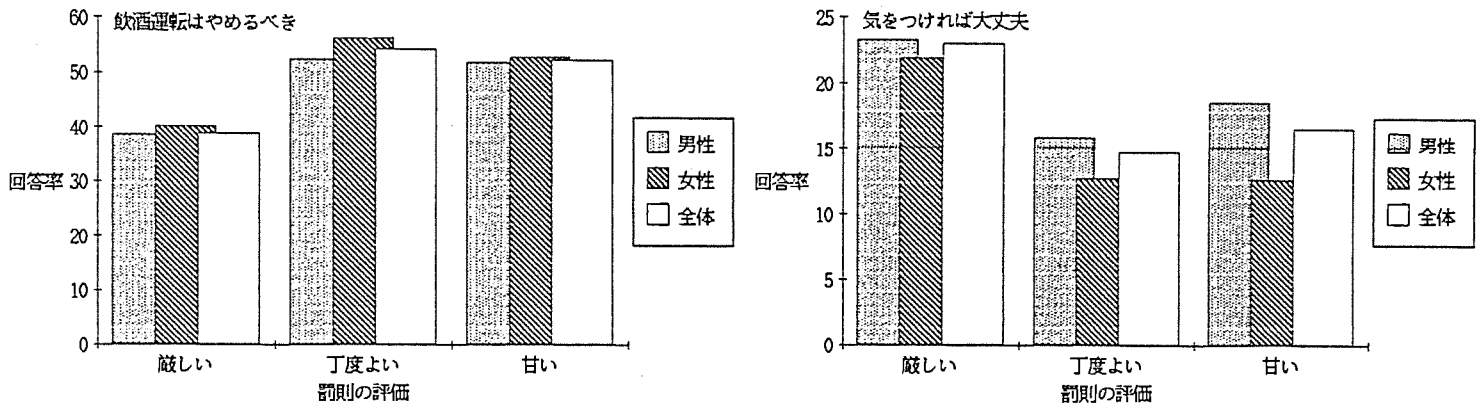


図. 3-5-2 飲酒運転への意見

② 飲酒運転が法律で禁止されていない場合の行動 (Q9)

Q8 の場合と違って、甘群では「飲酒運転を許容する人が多い」とする割合が、他の2群よりも高い。つまり、甘群には「法律で規制されないと、飲酒運転をする人は多いのだから、法律を厳しくすべきだ」と考えている人が多いのであろう。

③ 飲酒運転に対する周囲の人の態度 (Q14)

飲酒運転で事故を起した人に対する世間の態度については、

- ・「直接注意する人が多い」……………丁度群で高い
- ・「同情する人が多い」、「見て見ぬ振りをする人が多い」……………厳群で高い
- ・「かげで非難する人が多い」……………厳群で低い

総じていえば、厳群では「飲酒運転で事故を起しても世間からそんなに非難されることはない」と考えている人が多いのだろう。

④飲酒運転場面での態度（Q15）

飲酒運転をしようとする人がいた場合（Q15a）、「みてみぬふりをする人が多い」や「一応注意はするが、強いては止めない人が多い」とする割合は、甘群で高い。

車で酒を飲みに行こうと誘われた場合（Q15b）、厳群では「たいていついて行く」「ほとんどついて行く」、「喜んでついていく」とする割合が高い。

車で出かけた行先でお酒を出された場合（Q15c）、「断らずに飲む」、「たいてい飲む」とする割合が厳群で高い。

結局、厳群では「酒の影響はそれほどでもないし、世間には飲酒運転に対して寛容な人が多いのだから、罰則が厳しいのは腑に落ちない」と考えている人が多い。

一方、甘群では「世間には飲酒運転に関して甘い態度の人が多いのだから、罰則を厳しくして抑えるべきだ」と考えている人は多いと言えよう。

⑤酒を断る理由（Q18）

車で出かけた行先等での酒の勧めを断る理由は、表．3-5-8の通りである。

「事故で大変」の割合が高いことは、いずれの群にも共通であるが、「つかまったら大変」の割合が厳群で高い。「罰則を厳しい」と評価する人は「つかまること」を恐れる人が多いという明白な対応が示されている。

表．3-5-8 酒を断る理由

厳 群	丁 度 群	甘 い 群
1. 事故で大変	1. 事故で大変	1. 事故で大変
2. つかまったら大変	2. 職を失う	2. 職を失う
3. 職を失う	3. つかまったら大変	3. 迷惑をかける
4. 迷惑をかける	4. 迷惑をかける	4. 自信がない
5. 自信がない	5. 自信がない	5. つかまったら大変



## ⑥夫の飲酒運転に対する態度（Q21）

### ㊤夫が飲酒運転をしていることを知った時（Q21c）

どんな態度をとるかについては、厳群と丁度群はほとんど同じだが、甘群は他の2群に比べ、「厳しく注意する」の割合が高く、「注意しない」の割合は皆無である。「罰則を甘い」と考えている主婦は、「自分が厳しく注意しなければならない」と意識している人が多いようである。

### ㊦夫が妻の注意を聞く程度（Q21d）

妻の注意を夫が聞く程度については、「よく聞く」と「ある程度聞く」を合わせた割合は、厳群で高く、逆に「あまり聞かない」と「無視」を合わせた割合は甘群で高い。「罰則を厳しい」と評価する妻は、「罰則を厳しくしなくても話せばわかる」と考えており、「甘い」と評価する妻は、「注意しても聞かないのだから、罰則を厳しくすべき」と考えているのであろう。

### ㊧誰の注意が一番有効か（Q21e）

夫に対する注意が一番有効な人は、いずれの群でも、「私＝妻」であるが、その割合は厳群で高く、2番目の「子供」の割合は、甘群で高い。この結果でも、甘群の主婦は、「夫が自分の言うことをあまり聞いてくれない」と考えている人が多いことを示している。

## ⑦飲酒運転を思い止まらせる理由の評価（Q23）

飲酒運転を思い止まらせる理由の有効性に関する評価は、次の通りである。

（「a. つかまるから」と「e. 人間としてのルールだから」については、これらを軸とした分析（Ⅲ－2－6参照）があるので省略）

丁度群が最も有効性を認め、厳・甘両群がそれほど有効性を認めていない項目は、「b. 居づらくなる」、「c. 失職」、「d. 社会的立場」、「f. 危険を熟知」、「g. 事故の悲劇」、「j. 事故経験」と8つのうちの6つをも占めている。

「h. 生活上大変だから」に関しては、厳群で有効性を高く評価しており、次いで丁度群、最も低いのが甘群となっている。

厳群と丁度群に差がなく、甘群が低い程度でしか有効性を認めないのは、「i. つかまった経験」である。

総じて言えば、思い止まらせる理由の有効性を低く評価する傾向は、厳群と甘群に両極分化しており、特に甘群にその傾向が強い。このことは、甘群では「外部からの規制を強化する以外に、飲酒運転を思い止まらせることはできない」と考えている人が多いということを示している。

#### (5) 飲酒慣習

「車で来た人に酒を勧める家が多い(Q6)」、「集会で酒が出ることが多い(Q7)」とする割合が厳群で高い。酒の好き・嫌い(Q28)に関しては、「酒好きは、飲酒運転に対する罰則を厳しい」、「酒嫌いは甘い」と評価するという明瞭な関係が示されている。また、飲酒の頻度(Q29)に関しては、「ほぼ毎日」と「週に1~2回」を合わせた割合が厳群で高く、「酒の好き・嫌い」とよく対応している。普段飲む量(Q30)に関しても、「酒の好き・嫌い」、「飲酒の頻度」の結果とよく一致している。罰則の評価を軸にしても「酒の好き・嫌い」・「飲酒の頻度」・「飲酒量」の3つは、相互に深く関連している。つまり、「罰則を厳しい」と評価する人は、酒が好きで、飲む量も多く、飲む機会も多く、結果として飲酒運転するような場面が多いと言えよう。

#### (6) 飲酒運転の抑止策(Q24)

##### (I) 運転者の自覚を高めるために

丁度群が最も有効性を認め、厳・甘両群がそれほど有効性を認めていない項目は、「a. 危険性を科学的に教える」、「b. 罰則をよく教える」、「e. 断わった方が賢明」、「f. 人命尊重」である。

丁度群と甘群が同じ程度の割合で有効性を認め、厳群がそれほど有効性を認めていないのは、「c. 保険金」であるが、女性の場合は、厳群が最もその有効性を認めている。

「d. 悲劇性を教える」は、いずれの群でも有効性を認めている。その他、注目さ

れるのは、「c. 保険金」を除くと、いずれの防止策についても甘群はその有効性を低く評価していることである。この傾向は、特に女性の甘群に顕著である。

## (II) 皆の意識を高めるには

丁度群で評価が高く、厳群と甘群でそれほどでもないのは、「c. 家族の説得」だけである。

全体的に非常に低い評価であるが、丁度群で評価が低く、厳群と甘群で高く評価しているのは、「g. お酒の販売」である。

(以上の項目については、男女とも同じ傾向を示しているが、その他については、男女間に大きな違いがみられる。そこで、まず男性の傾向を示し、それに対して、女性の傾向という順序で考察を進める。)

厳群で評価が低く、他の群に差がなく評価が高いのは、「a. お酒を勧めない」、「e. 管理者の説得」である(男性)。これに対して、女性では、「a. お酒を勧めない」に関しては、丁度群で評価が高く、甘群で非常に評価が低い。また、「e. 管理者の説得」に関しては、厳群で評価が高く、丁度群、甘群とは明白な差がある。

甘群で評価が高く、厳群と甘群で低く評価しているのは、「b. 飲食店への働きかけ」、「d. 仲間が止める」である(男性)。これに対して、女性では、「b. 飲食店への働きかけ」で、いずれの群でも評価が高く、群の間での差はない。次に、「d. 仲間が止める」に関しては、女性の場合、丁度群で評価が高く、厳群と甘群ではそれほど評価は高くない。

甘群で評価が高く、丁度群、甘群の順となっているのは、「f. 企業の懲罰」である。これに対して、女性では、逆に甘群で評価が低く、他群でそれより高く評価している。

皆の意識を高めるために考えられる対策の評価については、女性の甘群が、いずれの対策についても、非常に低い評価しかしていないことが特徴的である。

男女かつ全群とも比較的高い評価をしているのが、「c. 家族の説得」である。この項目は、前述のように丁度群が最も高く評価している。

男性の甘群で評価が高く、厳群で評価が低いのは、「f. 企業の懲罰」である。

### (Ⅲ) 運転者やその周りの人の意識を高める具体的な方法として

全体的にいずれの防止策についても評価が低いが、この場合も男女間に差がある。各項目ごとにみると次の通りである。

「a. パンフレット」に関しては、いずれの群も評価が低く、群間に差はない。

「b. 免許更新時講習」に関しては、男性では丁度群で評価が高く、次いで甘群、厳群の順であるが、女性では、甘群で評価が低く、他の2群に差はない。

「c. マスコミ」に関しては、丁度群で評価が高いが、群間に大きな差はない。

「d. 家庭の話し合い」に関しては、厳群で評価が低く、他の2群の評価はそれより高い。

「e. PTAなど」に関しては、いずれの群でも低い評価であるが、男性の場合、甘群で評価が高く、丁度群、厳群の順となっている。しかし、女性の場合は、甘群で一番評価が低い。

「f. 学校教育」に関しては、いずれの群でも比較的高い評価をしている。男性の場合は、甘群で評価が高く、次いで丁度群、厳群の順になっている。しかし、女性の場合は、甘群で評価が一番低い。

「g. 企業内の交通安全教育」に関しては、男性の場合、厳群で評価が最も低く、他の2群はそれより高い。女性の場合は、甘群で評価が最も低い。

具体的な方策についての評価についてまとめると次のようなことが言える。

一般に、厳群は有効性を低く評価する傾向がある。男性の場合、他の2群よりも高い評価を与えたものは一つもない。同様に、女性の甘群も低い評価しかしていない。これらのことから、男性の厳群では、他の群に比べて、飲酒運転については仕方がないと考え、抑止策などあまり役に立たないし、それほど必要ではないと考えている人が多いようにみうけられる。一方、女性の甘群の評価が低いということは、あきらめている人が多いということであろうか。

意識を変える教育は、厳群の飲酒運転に対するあまい態度と、女性の甘群のあきらめに対して重点的な配慮が必要であろう。

(7) まとめ

罰則に対する意見を軸として、『現行の罰則は厳しい』（「非常に厳しい」+「やや厳しい」）と評価する群と『甘い』（「甘過ぎる」+「やや甘い」）と評価する群の特徴を示すと、表・3-5-9のようになる。

表・3-5-9 罰則に対する意見を軸とした分析の一覧

	『 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	・公共交通機関で十分
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)

表中の特徴をまとめると、以下のようになる。

『飲酒運転をせざるを得ない機会が多いし、世間には飲酒運転する人も多く、事故など起こす人は少ないのだから、そんなに罰則を厳しくする必要はないのではないか。また、「やめろ、やめろ」ということもないだろう』というのが、『罰則を厳しい』と評価する人の一般的な姿である。

一方、『甘い』とみている人は、『飲酒運転は危険であるが、運転者は自己規制できないのだから、罰則を強化する以外に手段はない』と思っている。

同様に、女性の『甘い』とする群で、夫の飲酒運転に関して『話してもわからないのだから、罰則を厳しくせよ』という考えがある。また、飲酒運転の抑止策に関しては、諦めの傾向を示している。

なお、『罰則を丁度よい』と考えている人は、他の群に比べて、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みられる。

## 6. 飲酒運転抑止に働く社会的規範の強弱別の傾向

Q.23 では、飲酒運転を思い止どまらせる10個の理由をあげ、各々についての評価を「非常に大きい」から「非常に小さい」までの5段階尺度に評定させた。ここでは、そのうち飲酒運転回避のモチベーションとして

- a. 「飲酒運転でつかまる恐れがあるから」
- e. 「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  
ことはしないのが人間としてのルールだから」

の2項目を取り挙げた。

すなわち、「警察につかまるから」(Q.23 a)という『現実的規範』を重視する者と、「他人に迷惑をかけるようなことはすべきではない」(Q.23 e)という『社会倫理規範』を重視する者として、飲酒運転に対する意識がどのように違うのかを明らかにすることを目的としている。

ここでの分析の手法として、全有効サンプルから「どちらともいえない」に回答した者を除き、質問項目aおよびeの各項目について「非常に大きい」と「大きい」に回答したものをまとめて『重視群』、「非常に小さい」と「小さい」に回答したものをまとめて『軽視群』に分類した。

質問項目aおよびeについて、『重視群』、『軽視群』に含まれる人数はそれぞれ表. 3-6-1に示す通りである。

表. 3-6-1 重視群/軽視群に含まれる人数

	重視群	軽視群	合計
現実的規範	1,878人(90%)	215人(10%)	2,088人
社会倫理規範	1,218 (68%)	562 (32%)	1,780

最初にQ.23-aとeをクロスして、Q.23-aの重・軽視群の項目eに対する評定結果、同様にQ.23-eの重・軽視群の項目aに対する評定結果をみよう。

表. 3-6-2 Q.23-a の重視群/軽視群による Q.23-e の評価

Q.23-e	現実的規範 (Q.23-a)			
	重視群	軽視群	その他	合計
重視群	1,016 (54.2%)	419 (22.4%)	438 (23.4%)	1,873人
軽視群	77 (35.8%)	88 (40.9%)	50 (23.3%)	215
合計	1,093 (52.4%)	507 (24.3%)	488 (23.4%)	2,088

表. 3-6-3 Q.23-e の重視群/軽視群による Q.23-a の評価

Q.23-a	社会倫理規範 (Q.23-e)			
	重視群	軽視群	その他	合計
重視群	1,016 (83.4%)	77 (6.3%)	125 (23.4%)	1,218人
軽視群	419 (74.5%)	88 (15.7%)	55 (9.8%)	562
合計	1,435 (80.6%)	165 (9.3%)	180 (10.1%)	1,780

「警察官による検挙を回避するために飲酒運転を止める」という『現実的規範』を与えた場合、有効回答(者)数は「重視群」と「軽視群」を含めて、2,088名となっている(表. 3-6-2参照)。それに比べて、「他人に迷惑をかける可能性」という『社会倫理規範』を与えた場合には、「重視群」から「軽視群」へと分極化する人数が減少し、300名弱の調査対象が「どちらともいえない」の 카테고리へ回答する結果になっていることは興味深い(表. 3-6-2参照)。Q.23-aおよびeの2方向から、現実的規範と社会倫理規範を軸とした反応パターンをみると、両方向とも0.5%の危険率で有意差が認められることから、これら2つを規準とした判断のパターンは、それぞれ異なる心理過程が反映されると考えられる。

次に、これら4グループが他の質問項目に対して、どのような反応パターンを示すかを眺めてみよう。(以後文中では、Q.23-aおよびeの「重視群」と「軽視群」を「現実重視群」、「倫理重視群」、「現実軽視群」、「倫理軽視群」と呼ぶ。)



## (1) 飲酒運転の背景

飲酒運転の背景となる交通環境とかかわる4つの項目{居住地(Q1)、職場の場所(Q2)、通勤手段(Q3)、盛り場の終発時間(Q5)}についてみると、Q23-aおよびeとも0.5%以下で有意差が認められる項目は、通勤の方法(Q3-a)および盛り場の終発時間(Q5)の2項目である。

### ①通勤の方法(Q3-a)

現実および倫理の「重視群」(すなわち、抑止効果が大きいと判断しているグループ)は、現実および倫理の「軽視群」に比べ、全般的に通勤時の自動車の利用率が高くなっている。「公共交通機関は使えるが、車を利用する」に対する回答率だけをみても、「現実重視群」21.5%、「現実軽視群」18.6%、「倫理重視群」21.3%、「倫理軽視群」19.4%である。また、現実および倫理の重・軽視両群を比較すると「電車・バスの利用」については、現実および倫理の軽視群(すなわち、抑止効果が小さいと判断しているグループ)の方が、現実および倫理の重視群に比べ電車・バスの利用の割合が高い。

### ②盛り場の終発時間(Q5)

現実および倫理の「重視群」は「軽視群」に比べ、午後11時以降が終発発車時刻である地域に居住する者の比率が高く、「現実重視群」60%、「現実軽視群」48%、「倫理重視群」60%、「倫理軽視群」57%となっている。この数値は、重視群が軽視群に比べて車の利用率が高いことを裏付けているようである。

## (2) 飲酒運転行動

### ①周囲の人の飲酒運転経験者の有無(Q16)

周囲の人を、㉑近隣および地域社会、㉒友人・サークル、㉓職場・取引先、㉔家族・親戚の4グループに分類し、飲酒運転経験者の有無を「たくさんいる」から「全くいない」の5段階尺度上に回答させている。Q23-a(現実的規範の軸)のデータでは、上記の4グループ内での重・軽視両群間には有意差は認められない。Q23-e(社会倫理規範の軸)では、㉔家族・親族を除いた残りの3グループにおいて、重

・軽視群間にそれぞれ 0.5%の危険率で有意差が認められる（「全くいない」と「ほとんどいない」の2つの回答率を合計したものを、表. 3-6-4に示す）。また、「飲酒運転経験者がたくさんいる」に対する回答率をみると、㉑近隣および地域社会を除く㉒・㉓のグループでは、「倫理軽視群」の回答率が「倫理重視群」に比べて高くなっている。

これらを総合すると、「倫理重視群」は「倫理軽視群」に比べ、「グループ内の成員には飲酒運転をする人が少ない」という認知に傾いているようである。すなわち、社会倫理規範が飲酒運転抑止に有効だと判断しているグループの方が、その有効性を低くみているグループより、その知人に飲酒運転者が少ない（現実には、重・軽視群とも、その約半数が飲酒運転の経験があると認めている）。

表. 3-6-4 社会倫理規範の重視群／軽視群による非飲酒運転者

	倫理重視群	倫理軽視群
㉑近隣および地域社会	49.6%	46.0%
㉒友人・サークル	53.9%	47.3%
㉓職場・取引先	49.5%	41.1%

②過去5年以内の飲酒運転の有無（Q19）

Q23-a（警察につかまるという現実的規範）の重・軽視群間だけに 0.5%の危険率で有意差が認められ、「現実重視群」には「現実軽視群」に比べ、飲酒運転の経験者が多い。すなわち、「飲酒運転経験がある」とする者が「現実重視群」で53.4%、「現実軽視群」36.7%、「飲酒運転経験が無い」とする者が「現実重視群」で40%、「現実軽視群」48.4%となっている（表. 3-6-5参照）。

Q23-e（他人に迷惑をかけないという社会倫理規範）の重・軽視群間には有意差が認められないが、「飲酒運転経験のある者」は、重・軽視群ともに約50%、「飲酒運転経験の無い者」は重・軽視群ともに41%となっている。

Q16およびQ19の回答率を合わせると、一般に、ドライバーの約半数が自他共に、「飲酒運転の経験がある」と認めていることになる。

表. 3-6-5 飲酒運転の有無と規範

		現実的規範		社会倫理規範	
		重視群	軽視群	重視群	軽視群
飲酒運転 経験の 有無	あり	53.4 %	36.7 %	51.0 %	51.3 %
	なし	40.0	48.4	41.3	41.6

③日常運転している車種

現実および倫理の「重視群」は「軽視群」に比べ、車を運転する比率が高い。

表. 3-6-6に示すように、「自動車・原付の両方とも運転しない」に対する回答率のパターンは、現実および倫理の重・軽視群グループ間に0.5%の危険率で有意差が認められる。日常車を運転する機会が多い者は、「つかまるから、あるいは他人に迷惑がかかるから飲酒運転をしない」と強く考える傾向があるようだ。

表. 3-6-6 重視群/軽視群に含まれる人数

	重視群	軽視群
現実的規範	4.1 %	9.8 %
社会倫理規範	3.5 %	6.1 %

(3) 飲酒運転に関わる知識・評価・情報源

① 運転に危険な影響を及ぼす飲酒量 (Q10)

「倫理(社会倫理規範)重視群」と「倫理軽視群」との間にのみ、0.5%の危険率で有意差が認められる(図. 3-6-1参照)。

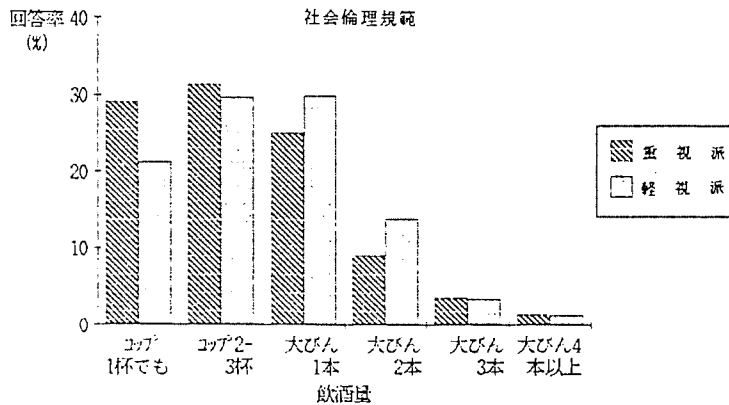


図. 3-6-1 運転に危険な影響を及ぼす飲酒量

上図に示す通り「倫理軽視群」の分布パターンは、「倫理重視群」のそれに比べ、飲酒量の多い方向へとズレている。これは、重視群は軽視群に比べ、「少ない飲酒量でも危険な影響が生じる」と考えていることを示しており、すなわち「他人に迷惑をかけるから飲酒運転しない」と考えている者(重視群)は、アルコールの運転に与える影響を強く認識する傾向がある。

② 飲酒運転と取締りとの関係 (Q11)

Q23-a(現実的規範)のみ、0.5%の危険率で重・軽視群の間に有意差が認められる。回答のパターンをみると重視群は軽視群に比べ、「飲酒運転をすると免停あるいは免許取消しの処分を受ける」と考える傾向が強い。「つかまることはない」および「つかまっても免停にならない」の合計回答率は、「重視群」9.5%、「軽視群」20%となっており、逆に「免停になる」と「免許取消になる」のそれは、「重視群」90.1%、「軽視群」80%となる(表. 3-6-7参照)。当然のことながら、現実的規範重視派ほど飲酒運転の罰則を正確に認識している。

表. 3-6-7 飲酒運転と取締りとの関係

ビール大ビン2本を飲んで、30分後に運転していて取締り	現実的規範	
	重視群	軽視群
・つかまらない	1.1 %	3.7 %
・免停にならない	8.4	16.3
・免停になる(正解)	53.0	51.2
・免許取消しになる	37.1	28.8

③飲酒運転の罰則に関する知識の有無および罰則の厳しさ (Q12)

④「コップ一杯でも、飲酒して運転するのは禁止」に関して

現実的規範 (Q23-a) の重・軽視群間に 0.5% の危険率で有意差が認められ、重視群は軽視群に比べ、知っている割合が高い。この罰則の厳しさに関しても、両群の間に 0.5% の危険率で有意差が認められる。

図. 3-6-2 から明らかなように、現実的規範の重視群は軽視群に比べ、この罰則の厳しさを強く感じている。

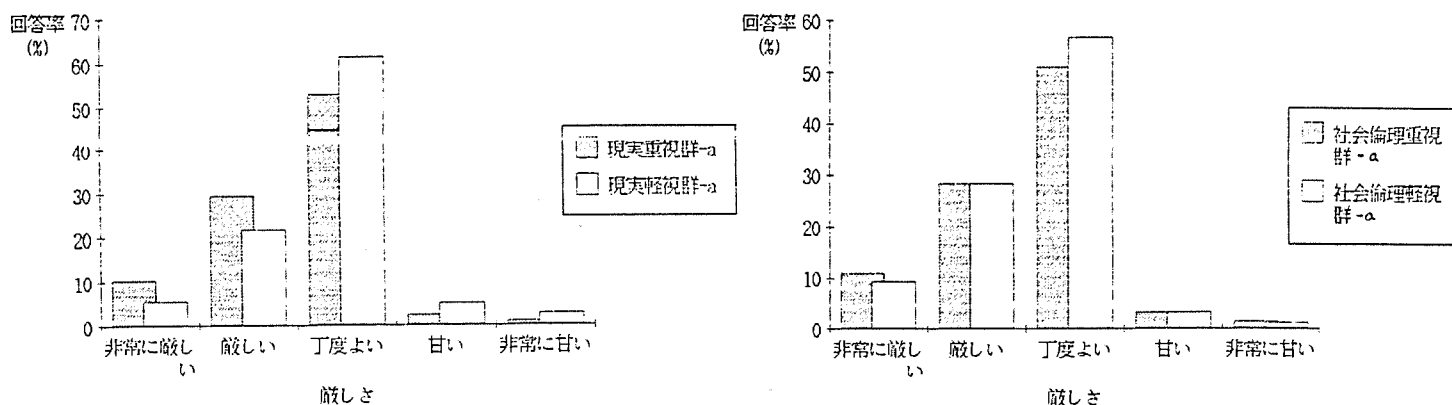


図. 3-6-2 飲酒運転の罰則に対する意見

社会倫理規範 (Q23-e) の重・軽視群間には、知識の有無および厳しさに対する意見の分布に関して有意差が認められず、両群の95%の者が知っている。

⑥酒気帯び運転に関する懲役・罰金の知識の有無に関して

社会倫理規範（Q23-e）の重・軽視群との間に 0.5%の危険率で有意差が認められ、重視群は軽視群に比べ、この罰則に関する知識が高い。「知っている」とする者は、「重視群」で62%、「軽視群」で53%しかない。

しかし、厳しさに関する意見の分布は、図. 3-6-3に示す通り、調査対象の50%が「丁度よい」と感じており、残りの30%が「厳しい」としている。

現実的規範（Q23-a）の重・軽視群との間には、0.5%の危険率で有意差が認められ、図. 3-6-3に示すように、「現実重視群」は「現実軽視群」に比べ、この罰則の厳しさを強く認識している。「現実重視群」の回答率もまた上述の「倫理重視群」と類似している。

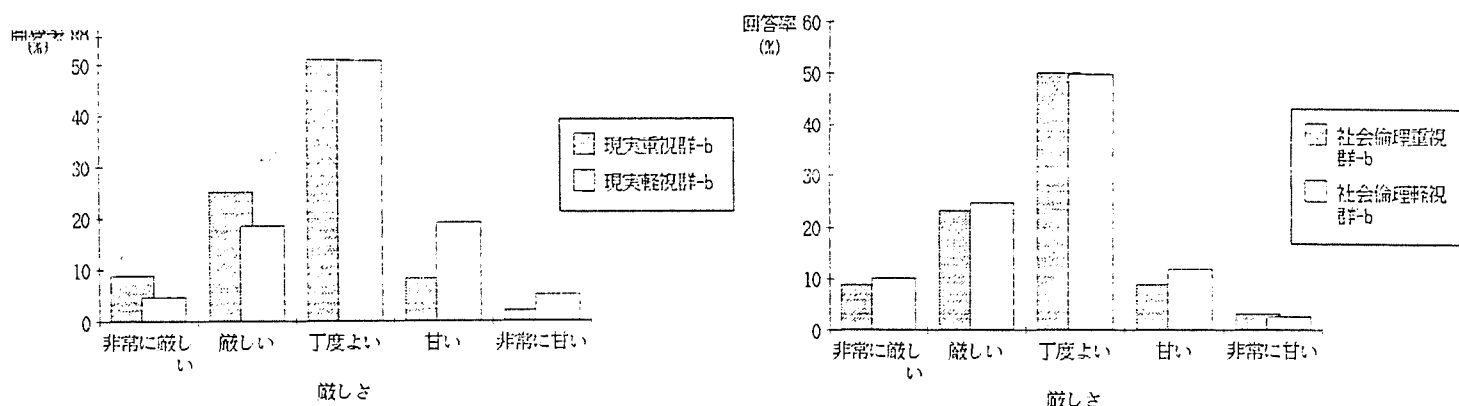


図. 3-6-3 酒気帯び運転に関する懲役・罰金に対する意見

◎酒酔い運転の罰則・懲役に関する知識の有無に関して

「現実重視群」の54%、「現実軽視群」の45%が知っていると回答しており、両群間で2.5%の危険率で有意差が認められている。また、「倫理重視群」で56%が、「倫理軽視群」で51%が知っていると回答しており、0.5%の危険率で有意差が認められる。現実的規範および社会倫理的規範、いずれも重視群の方がより詳細な知識を持っていると考えられる。回答率のパターンについても、現実的規範および社会倫理規範の両軸に関して0.5%の危険率で有意差が認められ、重視群は軽視群に比べ、罰則の厳しさを強く感じている（図. 3-6-4参照）。

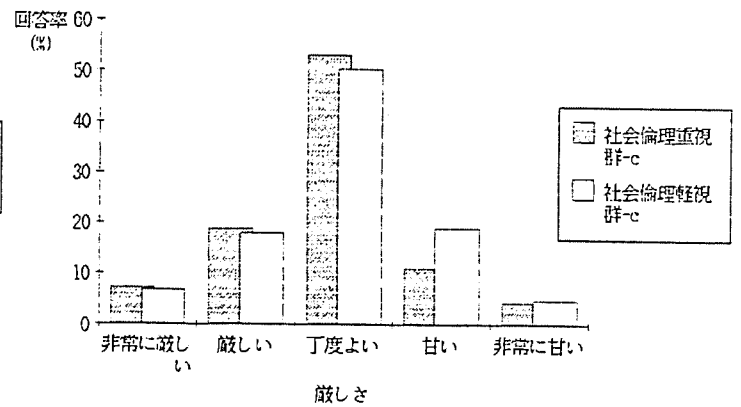
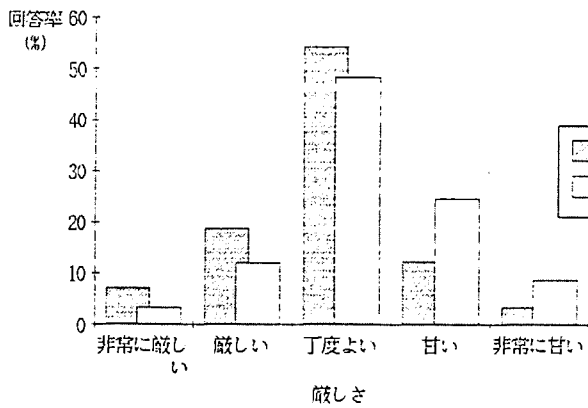


図. 3-6-4 酒酔い運転の罰則・懲役に対する意見

④酒気帯び運転の罰則・懲役に関する知識の有無に関して

「現実重視群」と「現実轻视群」で 0.5%の危険率で有意差が認められ、酒気帯び運転の罰則の重視群の84.7%、一方、轻视群で76.3%が「知っている」としている。

「倫理重視群」と「倫理轻视群」の知識の有無に関しては、有意差が認められなかったが、両群とも約 85 %が知っていると答えている。

酒気帯び運転および酒酔い運転の罰則の厳しさについては、「現実重視群」と「現実轻视群」の間にはのみ 0.5%の危険率で有意差が認められ、「現実重視群」は「現実轻视群」に比べ、罰則を厳しく感じている（図. 3-6-5 参照）。

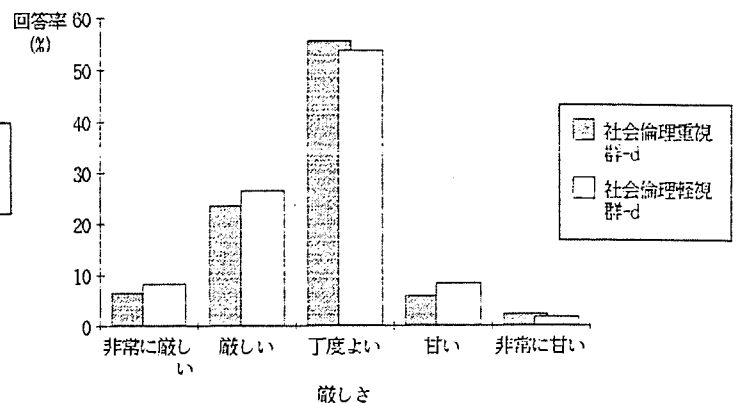
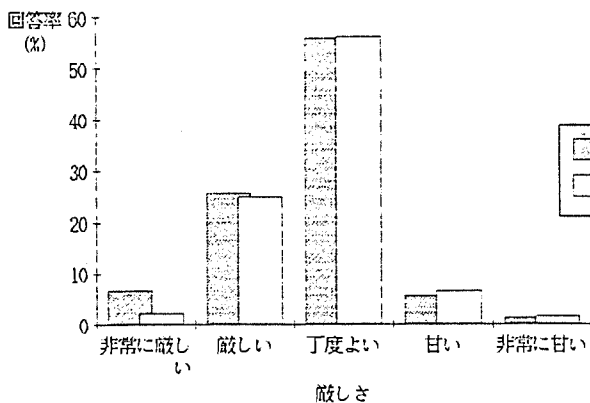
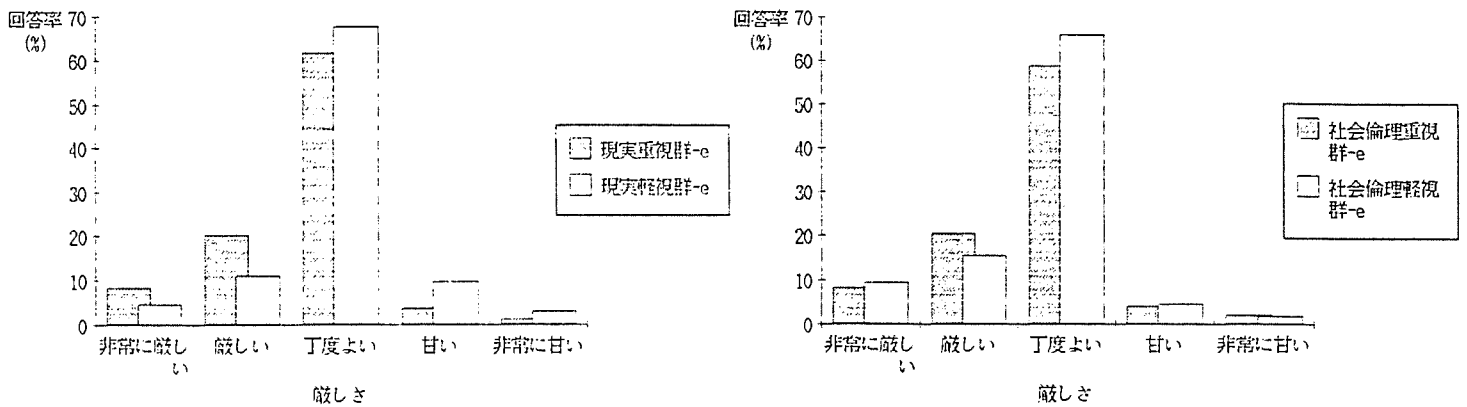


図. 3-6-5 酒気帯び運転の罰則・懲役に対する意見

③ 飲酒運転事故における保険の知識に関して

現実的規範の重・軽視群で「飲酒運転で事故を起した場合、対人対物賠償責任保険はおりないことを知っている」とする者が、それぞれ 65 %、59%で、有意差はないが、社会倫理規範の重・軽視群では、それぞれ 69 %、63%で、0.5 %の危険率で有意差が認められる。これに関する厳しさの判断には、現実的規範および社会倫理規範の両軸から分析しても、有意差は認められない（図．3-6-6 参照）。



図．3-6-6 飲酒運転事故における保険の知識

一般的に罰則に関しては、社会倫理的規範を重視する群が他のグループに比べ、正確な知識を持っている。

④ 飲酒運転の危険性や罰則に関する知識源 (Q13)

社会倫理規範の重視群と軽視群の間に、0.5%の危険率で有意差が認められる。

「更新時講習」、「職場内講習」、「職場外講習」、「専門書」などの回答を合計すると、「重視群」32%、「軽視群」27%となり、重視群は軽視群に比べ、自ら積極的に知識を得ているといえよう。

(4) 飲酒運転に対する態度

① 飲酒運転に対する考え方 (Q8)

現実的規範の重視群・軽視群の間には、有意差が認められないが、社会倫理規範の重・軽視群の間に 0.5%の危険率で有意差が認められる。重視群には軽視群に比べ、



明らかに「飲酒運転をすべきでないとする」態度が形成されている（表． 3 - 6 - 9 参照）。

表． 3 - 6 - 9 飲酒運転に対する考え方

	現実的規範		社会倫理規範	
	重視群	軽視群	重視群	軽視群
・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
・事故さ起さなければ	1.3	1.4	1.2	1.3

②飲酒運転に対する法的規制・罰則がない場合の行動（Q9）

この設問に対しても、前問と同様（社会倫理的規範の重・軽視群の間のみ、0.5%の危険率で有意）に重視群は軽視群に比べて、「飲酒運転は行わない」とする方向への態度形成が認められる。現実的規範の重・軽視群を比較すると、社会倫理規範の場合のような顕著な傾向は認められない（表． 3 - 6 - 9 参照）。社会倫理的規範を重んずる運転態度を持つ者は、現実的規範を重んずる者に比べ、本質的に飲酒運転を回避する信条が形成されていると思われる。

表． 3 - 6 - 9 飲酒運転に対して法的規制・罰則がない場合の行動

	現実的規範		社会倫理規範	
	重視群	軽視群	重視群	軽視群
・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

③飲酒運転で事故を起した人に対する態度（Q14）

社会倫理的規範の重・軽視群の間で、5 %の危険率で有意差が認められる。重視群に比べ、直接注意する人が多く、同情する人が少ないと考えている。現実的規範の重視・軽視群の間では、有意差が認められない。

④飲酒運転をしようとする人に対する態度（Q15）

この設問でも、社会倫理的規範の重・軽視群の間だけに、0.5 %の危険率で有意差が認められる。社会倫理的規範の重視群は軽視群に比べ、「見て見ぬ振りをせず、注意をし、止めさせるように説得する人が多い」と考えている。

⑤酒の誘惑（Q15）

⑥車を運転して酒を飲みに行こうと 誘われた場合の対応

社会倫理的規範の重・軽視群の間に0.5 %の危険率で有意差が認められる。重視群は軽視群に比べ、「きっぱり断る」の回答率が2倍となっており、「ついて行く人が多い」という選択肢群に対しては、全体的に否定的な回答率を示している。

⑦車で出かけた先で、酒を勧められた場合の対応

現実的規範と社会倫理規範の重・軽視群の間で 0.5%の危険率で有意差が認められる。双方とも重視群は軽視群に比べ、「断わらずに飲む人が多い」、「断りきれずに飲む人が多い」とする回答率が高い。しかし、「絶対に飲まない」ときっぱり言い切っているのは、倫理規範の重視群に多く、倫理規範の軽視群とは回答率に2倍以上の差がある。一方、現実的規範の間では、ほとんど差はない（表．3-6-10参照）。

表．3-6-10 車で出かけた行先で、酒を勧められた場合の対応

	現実的規範		社会倫理規範	
	重視群	軽視群	重視群	軽視群
・断わらずに飲む	1.7 %	0.9 %	2.1 %	1.4 %
・一応断わるが、飲む	25.8	38.6	23.0	33.8
・場合によって、飲む	59.2	49.3	58.2	56.9
・絶対に飲まない	12.9	11.2	16.5	7.7

⑥ 運転中に酒を勧められた時の対応 (Q18)

現実的規範と社会倫理規範の重・軽視群の間で、0.5%の危険率で有意差が認められる。現実的規範の重視群と軽視群の間で、選択肢のうちで顕著な差があるものは、「2. つかまると大変だから」であり、同様に社会倫理規範の場合には、「1. 事故を起すと大変だから」となっている。当然と言えば当然だが、現実的規範は、「飲酒運転をしない理由は取締りを恐れるから」、社会倫理的規範は、「飲酒運転は他人に迷惑を与えるから」により設定したものであり、Q18の結果は、これら2つの規範と極めて一致した対応を示している。

⑦ 飲酒運転を思い止まらせる理由 (Q23)

重・軽視群間で0.5%以下の危険率で有意差の認められる項目は、現実的規範ではaを除く全ての項目、社会倫理的規範ではeを除く全ての項目である。ほとんどの項目に有意差が認められたので、各設問に対して5段階尺度の平均尺度値を算出、図示した(図. 3-6-7参照)。

図中から明らかなように、jを除くその他の項目では、現実的規範と社会倫理規範の重視群は軽視群に比べ、それぞれの理由の及ぼす影響力を強く評価している。

「現実重視群」では、d・g・hを他の項目に比べ高く評価し、「倫理重視群」ではf・g・hを他の項目に比べ高く評価している。また、「倫理軽視群」は「倫理重視群」に比べ、f・gを他の項目よりも低く評価している。

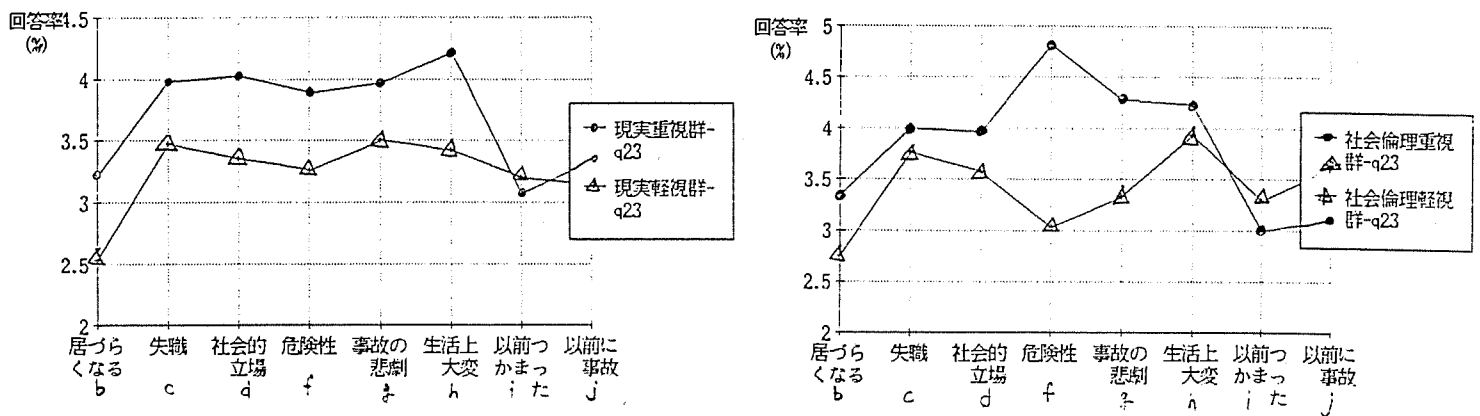


図. 3-6-7 飲酒運転を思い止まらせる理由

### ⑧飲酒運転に対する現行の罰則および取締りに対する態度（Q25-a、b）

罰則に対しては、現実的規範の重・軽視群の間でのみ 0.5%の危険率で有意差が認められる。現実的規範の重視群は軽視群に比べ「現行の罰則は厳し過ぎる」と考えている。

取締りに対しては、現実的規範と社会倫理規範の重・軽視群の間で 0.5%の危険率で有意差が認められ、現実的規範と社会倫理規範の軽視群は重視群に比べ、「現行の取締りは厳し過ぎる」と考えている。

## （5）飲酒慣習

### ①コミュニティでの酒を勧める慣習（Q6）

この質問に対しては、現実的規範および社会倫理規範の重・軽視群間には有意差は認められない。

### ②冠婚葬祭以外の集会での酒を勧める慣習（Q7）

この質問に対しては、現実的規範および社会倫理規範の重・軽視群間に、0.5%の危険率で有意差が認められる。現実的規範では、重視群の方が「勧める家が多い」と認知し、社会倫理的規範では、現実的規範に比べると比率は低いが、重視群は軽視群よりも「勧める家が多い」と考えている。

### ③飲酒の好み（Q28）

現実的規範の重・軽視群間にのみ有意差が認められる。平均的尺度値に変換すると現実的規範の重視群は 2.82 で重視群は「好き」の方向へ傾いている。

### ④飲酒の頻度（Q29）

この質問項目についても、現実的規範の重・軽視群間にのみ、12.5%の危険率で有意差が認められる。Q28と同様に、平均尺度値に変換すると「重視群」は 2.53 で、「週に 1・2 回から月に 1・2 回の中間あたり」に位置し、「軽視群」は 2.82 で、「月に 1・2 回」の方向に傾き、飲酒回数が少なくなっている。

#### ⑤ 1回の飲酒量（Q30）

社会倫理規範の重・軽視群間にのみ 0.5%の危険率で有意差が認められる。平均尺度値に換算すると、「重視群」1.92、「軽視群」1.94となり、「乾杯程度とビール2～3本以上になる」ことを勘案すると、軽視群の方が1回当りの飲酒量が多いようである。

#### （6）飲酒運転の抑止策（Q24）

飲酒選手抑止策の有効性に関しては、現実的規範の重視群と軽視群との間では、運転者やその周りの人の意識を高める具体的な方法として「テレビ・ラジオ」「新聞・雑誌の活用」、「街頭での呼びかけ」、「家庭での話合い」、「学校教育」を除くすべての質問項目に、0.5%の危険率で有意差が認められる。そして、現実的規範および社会倫理的規範の重視群は軽視群に比べ、列挙された抑止策項目の有効性をすべて強く認知している。

## IV 飲酒運転の悪質性に対する意識

小林（1977）は、Sellin, T. Wolfgang, MEが犯罪行為の悪質性をカテゴリー尺度と他意数変換したマグネチュード尺度により数量化した研究を踏まえ、交通違反の悪質性意識の尺度化を試みた。ここでは、小林が尺度化した交通違反行為のZ値に基づき、さらにシートベルト未着用運転を加えた16の交通違反行為について、一対比較法\* によって交通違反の悪質性に関する意識を調査した。

※ 一般にカテゴリー判断法あるいはマグネチュード推定法は、被験者自身にかなり高度の抽象的思考を課し、これらの方法で正確な判断するには、心理学実験に慣熟した経験が求められる。また、限定された時間内で多数のサンプルを回収することが求められた本研究では、上記の二つの方法は適切ではないので、一対比較法を用いた。

### 1. 調査項目

調査項目は表. 4-1に示す16項目であり、その中で飲酒運転にかかわる項目は、

- ② 運転して帰るのを知りながら酒をすすめる
- ⑩ ウイスキーの水割を3杯飲んですぐ運転する
- ⑮ ビール2杯飲んですぐ運転する

の3項目である。

また、この16項目の他に、「飲酒運転に対する意識」の調査項目の中から、

- ① 飲酒運転に対する考え方（Q8）
- ② 法的規制・罰則が無い場合の行動（Q9）
- ③ 危険な飲酒量（Q10）
- ④ 飲酒運転と罰則（Q11）
- ⑤ 罰則の知識と意見（Q12）

の5つの質問項目を選び、一対比較の調査項目と同時に回答を求めた。

表. 4-1 調査項目

- |                            |
|----------------------------|
| ① 「止まれ」の道路標示を無視して通過する      |
| ② 運転して帰るのを知りながら酒をすすめる      |
| ③ 制限速度80キロの高速道路を100キロで走行する |
| ④ 追越禁止のところで追越をする           |
| ⑤ 赤信号を無視して交差点を通過する         |
| ⑥ シートベルトを着用せず一般道路を運転する     |
| ⑦ 50ccのバイクに2人乗りをする         |
| ⑧ 夜間赤点滅を無視して交差点を通過する       |
| ⑨ シートベルトを着用せず高速道路を運転する     |
| ⑩ ウイスキーの水割3杯飲んですぐ運転する      |
| ⑪ 交通量の多い交差点付近に長時間駐車する      |
| ⑫ 制限速度40キロの市街地を深夜80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       |
| ⑭ 車体を改造して騒音をまきちらす          |
| ⑮ ビール2杯飲んですぐ運転する           |
| ⑯ 横断歩道を横断中の歩行者を無視して通過する    |

## 2. 意識調査の対象と方法

調査対象及び実施期間は、表. 4-2 に示す通りである。

表. 4-2 調査対象及び実施期間

調査対象	人数(名)	実施期間
① 千葉大学の学生(郊外)	57	1985.12~1986.3
② 日本大学の学生(都市内)	87	1985.12~1986.3
③ 市原刑務所の収容者	219	1986.2

・調査方法 : 一対比較法(集団実施:無記名)

次項『調査項目』に示す16項目から2項目を取出し、120対の組合せを作って無作為に配列し、調査対象に悪質性が高いと思われる項目をいずれか一方選ばせる。

< 例 >

交通違反に関する評価のお願い

1. 下記の(1)から(120)には、交通規則を違反した行為が2つずつ組合わせてあります。あなたは組合わされた2つの行為のうちのどちらの方が悪いと思いますか。悪いと思う方の記号を○で囲んで下さい。

(1)	A 「止まれ」の道路標示を無視して通過する。 ⓐ 運転して帰るのを知りながら酒をすすめる。
(2)	A 制限速度80キロの高速道路を100キロで走行する。 ⓐ 追越禁止のところでは追越をする。
(3)	A 制限速度80キロの高速道路を100キロで走行する。 ⓐ 赤信号を無視して交差点を通過する。
(4)	A シートベルトを着用せず一般道路を運転する。 ⓐ 追越禁止のところでは追越をする。

3. 結果と考察

調査結果は、千葉大学生群、日大学生群、市原刑務所収容者群の各グループに分けて集計した。各項目は他の15項目のそれぞれと比較できるので、悪質性の評価の程度に従って0～15（悪質性が高いほど数値は大きくなる）の選択値（C）へと数量化した（図. 4-1 参照）。また、各項目の相対的悪質性（Z値）を求めるため、Guilford法を用いて選択率（P）を算出し、P値からZ値へと変換した。表. 4-2に、各グループのC値、S.D.（標準偏差）、P値、Z値を示した。

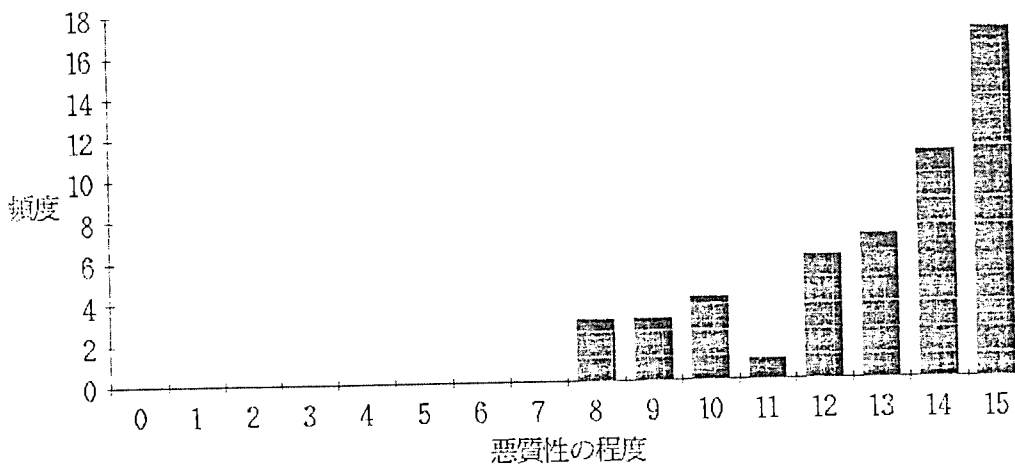


図. 4-1 「ⓐ 横断歩道を横断中の歩行者を無視して通過する」（千葉大）の悪質性に関する評価



表. 4-2 交通規則違反行為の悪質性の評価

----- C, S.D., P', Z値, 順位-----

質 問 項 目	千 葉 大 学 学 生					日 本 大 学 学 生					市 原 刑 務 所 収 容 者				
	C	S.D.	P'	Z	順位	C	S.D.	P'	Z	順位	C	S.D.	P'	Z	順位
① 「止まれ」の道路標示を無視して通過する	9.04	2.75	.596	.25	5	9.12	2.65	.601	.25	5	10.31	2.63	.676	.47	4
② 運転して帰るのを知りながら酒をすすめる	8.67	3.74	.573	.18	7	8.21	3.59	.544	.10	7	8.55	3.91	.566	.18	7
③ 制限速度80キロの高速道路を100キロで走行する	2.65	2.12	.197	-.84	14	2.67	1.92	.198	-.84	15	3.01	1.99	.219	-.77	14
④ 追越禁止のところで追越をする	6.94	2.40	.465	-.05	10	7.95	2.66	.528	.08	8	8.04	2.47	.534	.08	9
⑤ 赤信号を無視して交差点を通過する	12.90	1.76	.838	.99	1	12.45	2.34	.809	.88	3	13.12	2.43	.851	1.04	1
⑥ シートベルトを着用せず一般道路を運転する	1.44	1.23	.121	-1.2	16	1.22	1.56	.108	-1.2	16	1.29	1.61	.112	-1.2	16
⑦ 50ccのバイクに2人乗りをする	5.39	2.30	.368	-.33	12	5.40	2.64	.369	-.33	12	5.79	2.40	.393	-.28	10
⑧ 夜間赤点滅を無視して交差点を通過する	7.52	3.23	.501	0	8	7.23	2.92	.483	-.05	10	9.27	2.89	.611	.28	5
⑨ シートベルトを着用せず高速道路を運転する	4.52	2.77	.314	-.50	13	3.91	2.59	.276	-.58	13	4.41	2.50	.307	-.50	12
⑩ ウイスキーの水割3杯飲んですぐ運転する	12.12	2.78	.789	.81	3	12.75	1.92	.828	.95	1	11.73	3.02	.764	.71	3
⑪ 交通量の多い交差点付近に長時間駐車する	9.00	2.96	.594	.23	6	8.40	3.17	.556	.15	6	6.40	4.57	.369	-.33	11
⑫ 制限速度40キロの市街地を深夜80キロで走行する	7.08	2.62	.474	-.08	11	6.91	3.09	.463	-.10	11	8.20	2.92	.544	.10	8
⑬ 免許証を忘れたのを知りながら運転する	2.56	2.79	.191	-.88	15	3.29	2.96	.237	-.71	14	2.54	3.22	.190	-.88	15
⑭ 車体を改造して騒音をまきちらす	7.59	3.88	.504	0	8	7.85	3.80	.522	.05	9	4.44	2.76	.309	-.50	12
⑮ ビール2杯飲んですぐ運転する	9.65	2.82	.634	.33	4	10.14	2.73	.665	.44	4	8.94	3.12	.590	.23	6
⑯ 横断歩道を横断中の歩行者を無視して通過する	12.96	2.21	.841	.99	1	12.58	2.59	.818	.92	2	12.53	2.60	.814	.88	2

図. 4-2は、各グループのZ値を同一軸上に図示したものであり、Z値は

- ・最も悪質性が低いと評価された

「⑥ シートベルトを着用せず一般道路を運転する」(-1.23)から

- ・最も悪質性が高いと評価された

「⑩ 横断歩道を横断中の歩行者を無視して通過する」(+1.04)

までの範囲に分布している。

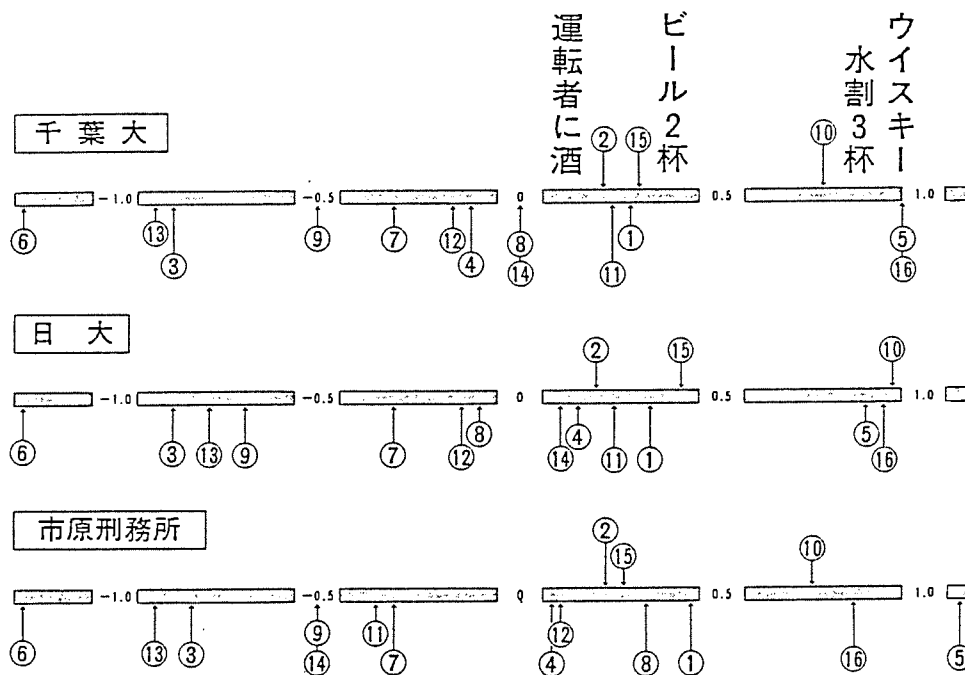


図. 4-2 悪質性の評価

次に、項目全体として3つのグループ間の順位づけに関する類似性をみるために、交通違反の16項目を悪質性の高い順に順位を与え、3グループ間のスピアマンの順位相関係数を算出した。算出した内部相関行列は、表. 4-3に示す通りである。

表. 4-3 スピアマンの順位相関による内部相関行列

	千葉大	日大	市原
千葉大			
日大	0.913		
市原	0.892	0.831	

同じ大学生グループの日大と千葉大の学生間の悪質性の順位づけに関しては、きわめて高い相関(0.913)となっている。図4-2に示めすように、交通規則違反の16項目に対する悪質性の強さに関する重みづけの順位には、たいへん高い類似性が認められる。

前述のように、日大、千葉大と市原刑務所の収容者の3つのグループの類似性は高く、いずれのグループとも飲酒運転に関連する3つの項目を、他の項目より『悪質性が高い』と評価している。グループ間の評価では、市原刑務所の収容者は大学生に比べて、飲酒運転の悪質性を若干低く評価する傾向を示している点が興味深い。

ところで、より詳細に16の各項目の悪質性の評価をみると、大学生では、各項目は以下のように大別されるが、市原刑務所の収容者では、それほどグループ化の傾向は強くない。

- ⑤ 赤信号を無視して交差点を通過する
- ⑩ ウイスキーの水割3杯飲んですぐ運転する
- ⑯ 横断歩道を横断中の歩行者を無視して通過する

- ⑮ ビール2杯飲んですぐ運転する
- ① 「止まれ」の道路標示を無視して通過する
- ⑪ 交通量の多い交差点付近に長時間駐車する
- ② 運転して帰るのを知りながら酒をすすめる
- ⑧ 夜間赤点滅を無視して交差点を通過する
- ⑭ 車体を改造して騒音をまきちらす
- ④ 追越禁止のところで追越をする
- ⑫ 制限速度40キロの市街地を深夜80キロで走行する
- ⑦ 50ccのバイクに2人乗りをする

- ⑨ シートベルトを着用せず高速道路を運転する

- ⑬ 免許証を忘れたのを知りながら運転する
- ③ 制限速度80キロの高速道路を100キロで走行する

⑥ シートベルトを着用せず一般道路を運転する

次に、各項目ごとに悪質性の判断の散らばりを標準偏差を通して眺めてみよう。

「⑥ シートベルトを着用せず一般道路を運転する」は、3群とも悪質性が最低と判断しているが、標準偏差はいずれのグループにおいても最も小さく、調査対象間の判断の一致を示している。

飲酒運転にかかわる3つの項目についてみると、まず悪質性が最も高いと評価された「⑩ ウイスキーの水割3杯飲んですぐ運転する」の標準偏差は、学生群と市原刑務所収容者群とを比べると、千葉大群 2.78、日大群 1.92、市原群 3.02 となっており、市原群の調査対象者間で評価の散らばりが大きいことがわかる。

「⑮ ビール2杯飲んですぐ運転する」についても、3群間で同様な傾向が認められるが、標準偏差はわずかながら「⑩ ウイスキーの水割3杯飲んですぐ運転する」に比べていずれのグループにおいても大きく、評価の散らばりがやや大きくなっている。「② 運転して帰るのを知りながら酒をすすめる」の標準偏差は、上記の飲酒運転に関する2項目に比べて大きく、3つのグループすべての調査対象間で評価に散らばりが認められる。

以上の結果を総合すると、市原刑務所収容者群は学生群に比べ、飲酒運転にかかわる項目の評価の散らばりが大きい。すなわち、市原刑務所収容者群の中には、飲酒運転の悪質性を強く認める者とそうではない者が混在していることを示している。このことは、「⑥ シートベルトを着用せず一般道路を運転する」での標準偏差の幅の狭さ、すなわちシートベルトの着用に関して、市原刑務所収容者であるか、学生であるかを問わず、大部分の者は悪質性を最も低く評価していることを併せて考えると極めて興味深い。

最後に、飲酒運転の悪質性の評価（C値）と飲酒運転に関する考え方（Q8）との関係のみてみよう。一対比較の各項目と同時に回答を求めた飲酒運転に関する考え方に基づき、学生群（千葉大+日大、計 145名）をA～Dの4つの群に分類し、各群の5つの一対比較項目の平均の選択値（C）を求めた（表. 4-4参照）。

表. 4-4 飲酒運転の悪質性評価と飲酒運転に関する考え方

一 対 比 較 の 質 問 項 目	A 群	B 群	C 群	D 群
⑤ 赤信号を無視の交差点通過	12.4	12.6	13.0	13.3
⑩ ウイスキーの水割3杯での運転	12.8	11.8	12.5	11.8
⑮ ビール2杯での運転	10.2	8.5	10.5	10.0
② 飲酒運転につながる酒の勧め	9.7	7.5	8.5	10.0
⑥ シートベルトの未着用（一般道路）	1.5	1.0	.4	.8
人 数 %	81 名 (55.9)	47 名 (32.4)	13 名 (9.0)	4 名 (2.8)

- ・ A群：「少量でも事故の原因になるからやめるべきだ」
- ・ B群：「酔わない程度なら危険は少ないからかまわない」
- ・ C群：「少しぐらいの酔いなら気をつけて運転すれば大丈夫」
- ・ D群：「いくら酔っていても事故さえ起さなければよい」

表. 4-4に示されているように、A群とB群で全体の約88%を占めている。

従って、A群とB群にのみ着目し、その両者を比較する。

「⑤ 赤信号を無視の交差点通過」以外の項目では、『飲酒運転に関して慎重な考え方をする者ほど、各項目の悪質性を強く認める傾向がある』といえよう。サンプル・サイズが小さいので推計的根拠には欠けるが、その他の意識調査の項目についても、ほぼ同様な傾向が認められている。

## V ケース・スタディ

### ――― 飲酒運転による受刑者の場合 ―――

#### 1. 市原刑務所の概要

交通事故を集めて収容している施設は市原刑務所を除いて全国に7か所あるが、それらは、他の事犯も収容しているため、交通事故専門の施設としての市原刑務所は、いわゆる交通刑務所として我が国でただ1か所の専門の施設で、世界的にみても稀である。

市原刑務所は、1969年に千葉刑務所の支所から独立した施設として設立され、交通法違反、業務上過失致死・業務上過失障害といった交通事故の禁固刑、懲役刑の受刑者（男性のみ）が常時300人弱収容されている。そのうち20～25歳の若い人は、約27%を占め、平均年齢は約34歳である。また、平均刑期は約10か月である。

この施設の特徴は、開放的処遇である。そこには、コンクリートの高い塀などはなく、2メートルほどの金網のフェンスがあるばかりで、裏門は普段は開け放たれている。行事として海水浴や盆踊りなどが行われ、自由時間には、娯楽室でテレビをみることもできる。また、交通安全教育として、さまざまな授業や自動車運転コース練習なども行われている。収容者同志によるグループ・ディスカッションなども行われている点は、ユニークだといえよう。

#### 2. ケース・スタディの意義

入所者の約半数が飲酒運転で収容されているが、その中には、飲酒運転に加えて人身事故をおこしたり、無免許運転をした人もいる。また、今回の事犯が無免許運転である人の中には、「飲酒運転によって免許を取消された後、無免許運転した」というケースも多い。

入所者の一人一人には、さまざまな事情、背景、立場があるが、一方ある類似した特性を持っている。彼ら一人一人を綿密に観察することによって、入所者の類似性をつかみ、さらに、一般の飲酒運転をする人からでは把握しにくい飲酒運転にかかわる要因を見いだすことが、このケース・スタディの目的である。

### 3. 飲酒運転による入所者のタイプ（仮説）

飲酒運転で入所する人には、大きく分けて以下の3つのタイプがあり、その特徴は次のようなものである。

#### （1）飲酒運転そのものが問題のタイプ

運転行動以前に飲酒の問題がある場合、たとえば、

- ・アルコール症として入院歴がある。
- ・飲酒と関連して肝障害、高血圧症等の身体疾患がみられる。
- ・酒の上でのけんか、酒で仕事に失敗したなど、酒がからむ不適応の状態にいる時には、これによる罰金、借金がある。
- ・家族や職場といった本人の所属する小さな集団、大きな集団どちらにおいても不適応な状態にいる等。

このような傾向の人は、運転行動以前に性格・行動の個人的な根深い問題を抱えていたり、アルコール症と診断されるような人であり、医学的・心理的な心身の治療が望まれる。本人や家族に対するマスコミなどのキャンペーンは、このようなタイプにはあまり効果的でない。

#### （2）頻繁に飲酒運転するタイプ

「飲酒運転」として問題をある程度焦点づけられる場合、たとえば、

- ・飲酒と運転を切り離せていない。
- ・日常生活での適応はある程度の水準であるが、罰金刑や猶予刑など、飲酒や運転の態度に問題がある。あるいは、道路交通法に限らず、本人にとって法律に優先する生活の問題（例えば高額の借金）がある。
- ・周囲が飲酒運転に寛容で、「仕事のためには運転しなければならない」、「事故さえ起こさなければよい」といった合理化をする。

- ・自分—自分の仕事—友人—家族といった狭い社会の中の論理で行動する。そのため周囲の人には、ほぼよい人としてみられているが、社会全体の論理から逸脱している。すなわち、小さな集団内では適応しているが、社会という大きな集団からみると不適応な状態である等。

このような傾向の人は、刑務所に入所してはじめて飲酒運転の社会的意味を身をもって知る。これは社会的関心が低いためとも思われるが、広報により力を入れれば、予防できるかもしれない。彼らは身内の論理で動くので、「自分のせいで、家族に迷惑をかけた」と感じさせることが、大きな効果を及ぼすであろう。そこで、彼らにそのような認識をもたせうる 雇主や家族に対する広報も必要となろう。それには、マスコミよりも「ロコミ」が効果的だと思われる。同時に、このタイプは「車で来ているのに、酒を勧められたことが引き金になって飲酒運転をした」という場合が多いので、「誘う側」の意識の変化も望まれる。ところで、このタイプの人には、飲酒運転でかつ無免許運転という場合、飲酒運転に対して無免許運転よりもより強く罪悪感を抱くことがある。これは、世間で飲酒運転防止のキャンペーンが盛んであるため、心理的に飲酒運転をより強く意識するからであろう。

(3) 社会では特に問題がみられなかったタイプ、たとえば、

- ・「たまたま飲酒運転をしてしまった」と周囲も自分自身も思う、いわば最も同情をひくタイプである。それまでは罰金歴もなく、もしあったとしてもわずかである。実際には、飲酒運転をほとんどしないタイプである。
- ・一般に、飲酒運転のみで実刑になることは少なく、人身事故を併合している場合が多く、飲酒運転が発覚するのを恐れて「ひき逃げ」というパターンをとる。
- ・その場合、当然ながら罪悪感も強いが、それは『飲酒運転し



た』ことよりも『人身事故である』ことに重きが置かれる。

- ・一般の社会人として、社会への適応にこれといった問題はないが、職場や日常生活でのストレスなどを感じている人が多い。普通であれば、決してしないような飲酒運転も、「仕事の都合で、やむを得ない」と感じる状況に陥りやすい『会社人間』である。

このタイプの人には、再犯の恐れは少ない。このようなケースは、「飲酒運転の悲惨な結末」として、一般市民に対するモデルとなるが、一方「運が悪かった」という合理化にも陥りやすい。課題となるのは、本人が立直るためのケアと彼らのような人達に、「絶対」飲酒運転をさせないような予防のためのキャンペーンであろう。いずれにしても、運転する人自身に対する広報は、彼らが規則を守る習慣ができているだけに、効果があると思われる。

#### 4. ケース・スタディ

飲酒運転の問題の深刻さ・根深さの程度については、必ずしも飲酒量と関連しているわけではないようである。では、前述の3つのタイプをケース別に見てみよう。各々のケースは、プライバシーを守るため、実在の例をもとに脚色してある。

##### (1) 飲酒行動そのものが問題のタイプ

①道路交通法違反、②業務上過失障害  
①懲役7月

##### ①事犯内容

夜、行きつけのスナックで飲んだ帰り（無免許・飲酒運転）、交差点を右折しようとした際に直進してくる車を発見したが、よけきれず衝突した。相手が怪我をしながらも車から降りて怒鳴ってきたため怖くなって逃げる途中、電柱に衝突した。

## ②面接と供述

40歳の鉄筋工。顔色がどす黒く、表情がさえない。

本人の供述によると、『自分が悪いと納得しており、刑に不満はなく、控訴はしない。自分の性格は明るい方で、冗談を言って笑うことが多い（面接者から見ると、全くそうは見えない）。短所は心が弱いことで、それ以外には思い当たらない。酒の量は、ビール2本か酒5合くらいで、週4回ほど飲むが、酒を飲んでも別に変わらない。しかし、肝硬変になって吐血したりしており、最近は一カビン1本しか飲んでいない。今回の事件でも、酒コップ1杯とビールをジョッキ1杯だけしか飲んでいない。』

## ③身体状況

肝硬変の他に胃潰瘍もあり、事件の前からアルコールを禁止されていたが、抗酒剤は服用してはいない。

## ④家族・生育歴

東北の小都市で、左官の父、主婦の母の間に生れる。兄2人、姉1人、妹1人があり、やや貧しいながらも、特に変わったこともなく育てられる。母はいまも健在で、地元で長兄と共にいる。父は本人が上京後、ガンで死亡した。

本人は、地元の高校を卒業後、仮枠大工として東京で働き、数年後に鉄筋工となり、現在に至っている。はじめは仕事を覚えるために職場をいくつか変えていたが、最近は体調が悪くて休むことをきっかけとして転々とするようになった。

初婚は、23歳である。仕事先で知りあった女性と2子をもうけるが、35歳の時に離婚している。「離婚の原因は異性関係ではなく、主な理由は、家庭に明るさがなく、妻がぐちるのがいやだったから」という。子供は妻が引取り、今も本人と同じ市内に住んでいる。37歳の時、スナックで知りあった女性（前夫との子2人を扶養）と結婚している。

本人には非行歴や一般犯罪歴はないが、上京後、仕事先の客などを介して、暴力団の知り合いができるようになった。交通関係の罰金は、飲酒運転で3回、執

行猶予になったものが、同じく飲酒運転で1回ある。

### ⑤性格所見

清濁あわせ飲むタイプではなく、葛藤を我慢してやり過ごそうとするタイプである。理想が高く、現実逃避的なロマンチストの面がある。自分をよく見せたいという気持ちが知らず知らずのうちに働きやすい。対人関係をうまく保てず、自分に対して、他人に対して信頼をおけず、甘えたい気持・攻撃性等の矛盾した感情を抱えている。作業は速くないが、こつこつ続けられる。

家族面接での妻の発言から判断すると、本人から見た自分自身と妻の側から見た彼の像にはギャップがある。妻の意見では、「本人は酔うごとに暴れ、仕事もほとんど3日と続かない状態である」という。妻の側にも問題があるようだが、夫婦の関係は極めて悪く、離婚寸前である。ところが、本人に妻の発言を伝えるまで、「夫婦間はうまくいっている」と述べている。このような面は、ストレスを避ける一連の行動パターンとしてとらえることができる。

彼の場合は、車のドアを開ける前から、深刻な酒の問題があり、そこから解決していかないと、生活の改善は困難である。

## (2) 頻繁に飲酒運転するタイプ

①道路交通法違反、②道路交通法違反 ①懲役4月、②懲役3月
----------------------------------

### ①事犯内容

その日の仕事が終わって、従業員の寮も兼ねている自宅で、いつものように晩酌をしていたら、従業員のひとりがきて、「明日の朝食の米がない」と言った。本人は自分が世話してやらなければならないと思って、近くのコンビニエンス・ストアまで買物に行く途中、取締りにあい、逮捕となった。その従業員は免許を持っており、頼みに来たわけではなく、ただ単に報告に来ただけだった。

彼は、3年前にも飲酒運転で執行猶予付きの懲役刑を言渡されており、今回は

その執行猶予期間中であつた。さらに、前回の行政処分で免許も取消されており（＝無免許運転）、2件分の刑を受けることになった。

## ②面接と供述

56歳の配管業自営。はきはきした明るい態度で、逆にいえばケロッとしているように見える。やや頭が固い印象である。

本人の供述によると、『控訴したのは別に刑に不満があるわけではなく、仕事の都合からである（仕事の区切りをつけるための時間稼ぎ）。また、「控訴している間に執行猶予の期間が過ぎて古い方の刑が無くなるかもしれない」と弁護士に勧められたからでもある。自分の性格は、人にだまされやすく、言われたことをそのまま信用してのってしまうが、嘘は言わない。怒りっぽい。酒は、晩酌でビール2杯程度、週3回のペースで飲む。』

前歴は、飲酒運転で2回罰金刑になっている他に、10年前に飲酒運転で小さな人身事故を起こし、罰金刑になっている。

## ③身体状況

作業中の怪我で指が1本曲がらなくなっている。高血圧症あり。

## ④家族・生育歴

関東の農村地帯で、農業を営む父母の3男として生れる。男ばかりの兄弟だったことや学校にあまり行かなかつたこともあり、家業を継ぐ必要はないと近くの鍛冶屋に奉公に出される。25歳で見合い結婚後、配管工となり、修行のため前の雇主の紹介で、いくつかの仕事をまわる。36歳で独立、現在に至る。子供が2人、うち1人は既婚。

## ⑤性格所見

気分が左右されやすく、軽いところがある。仕事に対しては真面目だが、自信が乏しく、それを悟らせまいと逆に強がりなところを見せる。ストレスに対する耐性が弱く、辛さから逃れるために酒など現実逃避的なものに走る傾向がある。

彼の場合、刑務所に入所したこと自体は、周囲の人にとってさほど深刻に受け止められておらず、評価もさほど落ちていない。実際、親戚が集って、半分遠足のようにしばしば面会に来ている。妻にとって一番困ったのは、仕事の段取りがつかないことである。一緒にきた叔父は、『刑務所といっても、交通刑務所だから大丈夫』と彼女を慰めていた。

### (3) 社会では特に問題がみられなかったタイプ

- |                            |
|----------------------------|
| ①道路交通法違反、②業務上過失致死<br>①懲役1年 |
|----------------------------|

#### ①事犯内容

父を県人会に車で送った際に酒を勧められ、車を置いていくつもりで酒を飲んだ。どの程度飲んだかは覚えていないが、父からも酒を勧められ、普段にない雰囲気気にのまれて、いつになく度を過ごしてしまった。酒で気が大きくなってしまったのか、近所の者をまとめて車で送ることになり、その途中、横断歩道を渡っていた人をはねて死亡させた。

#### ②面接と供述

28歳の旋盤工。折目正しいが、一面堅苦しい感じも受ける。感情の動きがよく見えない。真面目一本の感じ。

本人の供述によると、『人を死なせているので、刑はむしろ軽い位と思っている。性格は生真面目でお人よし、機嫌が悪くなると怒るより口をきかなくなる方である。仕事は家業でもあり、給料の半分は家に入れていた。趣味はペットの世話とギターを弾くことである。飲むと少し陽気になって、歌ったりする。酒はほとんど毎日ビール2本を晩酌としていたが、事故の後には全く飲んでいない。』

#### ③身体状況

虫垂炎、骨折といった既往があるが、現在は健康。

#### ④家族・生育歴

関東の中都市で、旋盤工の父の子として生まれる。母は本人が幼少の頃、病気で亡くなっている。間もなく継母がきて、やや貧しい暮らしのなかで育つ。同胞は本人を含め6人。工業高校卒業後、家業を手伝う。

結婚するつもりが、今回の事故のため挙式の予定を延ばしている。彼女は待つと伝えてくれたが、自分としては彼女に別れられても仕方無いと思っている。

非行・罰金歴はない。

#### ⑤性格所見

穏やかで自己主張が少ない。感情を抑えるほうで、人に合わせて、付き合いよく行動する。それだけに、自分の考えで行動できず、周囲がよい方向で動いている時はよいが、逆境を切り抜けるたくましさがない。いわば、優等生で両親の庇護の下で、逸脱行動をとることもなく暮らしていたような人と思われる。今まで経験のない環境では、どうしたらよいか分からなくなると思われ、本件もそう解釈できる。特別なことがなければ堅実に生活できるタイプだろう。

#### 5. まとめ

飲酒も、車の運転も、ごく日常的な行動である。人が朝から酒を飲んでいたりしても、また運転しても他人に迷惑を及ぼさない限り世間に対する問題はないが、一旦車にキーをさして動かしたら犯罪となってしまう。飲酒と車の運転が一緒になった行動＝飲酒運転は、それが常習であるか一過性であるかを問わず、事故につながる可能性が極めて高い行動である。飲酒運転したからといって必ずしも事故を起こすわけではないが、飲酒運転は一種の『ロシアン・ルーレット』と見なせるであろう。つまり、初めての飲酒運転であっても、いつも飲酒運転をしている人であっても、いつその弾に当たっても不思議はないし、いつまでも続けていけば、いつかは必ず弾に当たるのである。

市原刑務所の受刑者は、『胃腸科に入院している患者』のようなものである。腹痛

で治療を受けている原因は、胃炎であったり、十二指腸潰瘍であったり、さまざまであると同様、交通犯罪という共通の症状だが、彼らの抱えている問題点は各々異なるのである。

ところで、精神療法では、『患者の症状は、その人の心の一つの表現である』と考えられている。つまり、患者の症状は、本人にとってまったく不都合かつ苦痛なものではあるが、一方ではそれによって辛い現実から逃れることになり、ようやくバランスをとっていると考えられるのである。

また、前述のケースによって理解できるように、彼らは、飲酒運転に至る前から、その芽となり得る問題を持っており、それは、一般社会の誰もが持っているような、異常とはいえないようなものもあるし、それ自体が本人の生活の障害となるようなものもある。

このように考えていくと、市原刑務所に入所する飲酒運転経験のある人々は、彼らの抱えている内的な問題が、不適當な飲酒行動・運転行動によって表面化しているともいえる。だとすれば、それまでの彼らの不適応なバランスから、より健康なバランスへとパターンを変えていかなければならない。

結果として同じ飲酒運転であっても、その背景にある心理的なダイナミクスはそれぞれ異なっており、解決に向かうアプローチもそれぞれ異なる必要がある。従って、それぞれの心の構造を理解し、それぞれに個別的な処遇指針をたてて、彼ら自身にフィードバックする必要があるだろう。

## VI 有効な飲酒運転防止策を求めて

我々の研究は、人は飲酒運転の違法性や危険性を承知しながら、なぜそれを繰り返すのか、という素朴な疑問が出発点だった。

それを解明するために行った実態調査および意識調査の結果は、本文第2章以下（pp. 12～119）に述べたとおりである。すなわち、

- ・ 通行車両の40台に1台が飲酒運転車両、意識調査対象者の52%が飲酒運転経験者だった
- ・ その動機は「飲んで気が変わり、このくらいなら大丈夫と思って」という安易な気持である場合が多い
- ・ 飲酒運転をしてしまったとき「事故を起こしたら大変」と思うより、まず「つかまったら大変」と思うのがホンネである。

これらから言えるのは、飲酒運転行動に至るその瞬間、人はその危険性、自分が飲酒運転をすることの意味（周囲へ及ぼす影響）などをほとんど認識していない、ということなのである。

では、それを承知していたら飲酒運転を思い止まるか、といえども必ずしもそうだとは言いきれないが、そのような認識をもつことが飲酒運転の歯止めになりうると考えても間違いではなかろう。

ところで本文第3章第6節（pp. 105～119）では、飲酒運転を思い止まらせるモチベーションとして「警察につかまるから」という『現実的規範』と「他人に迷惑をかけるべきではない」という『社会倫理規範』の2つを与え、それぞれへの反応の違いを分析している。

図6-1は、『現実的規範』をX軸、『社会倫理規範』をY軸にとり、各々の強弱別にステレオタイプ化したものである。

まず第3象限。現実的規範も社会倫理規範もどちらも軽視する者は、飲酒運転の反社会性などまったく考えていない。飲酒運転常習者と言ってもいいタイプである。彼らには社会的制裁の厳しさ、事故がいかに悲惨であるか、またそれによって莫大な経済的負担を負わなければならないことなどを教え、根本から矯正する教育が必要である。

第4象限該当者は、現実的規範は重視するが、社会倫理規範は軽視するという者。



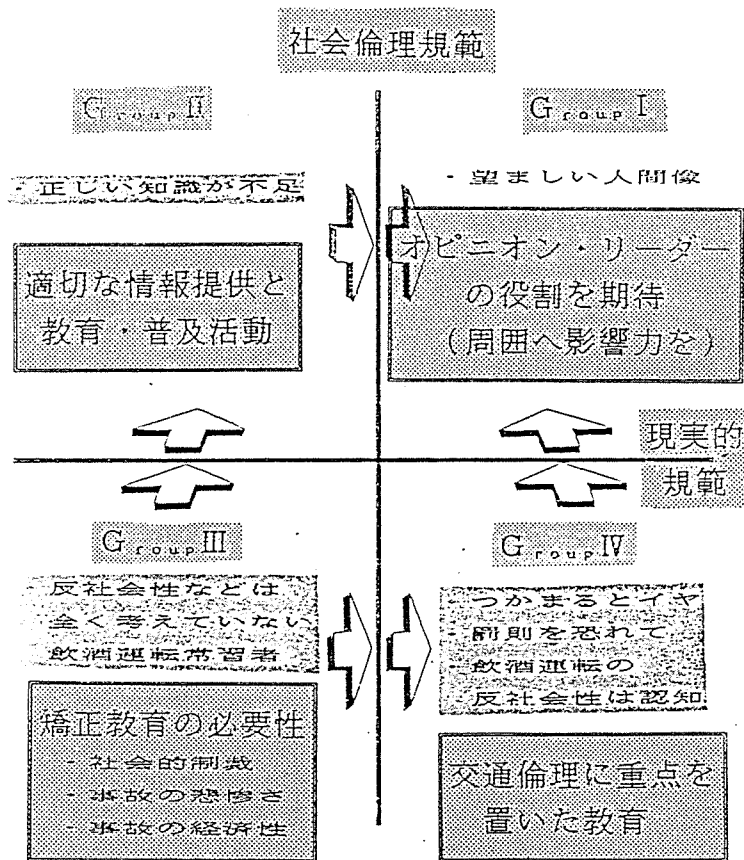


図. 6-1 タイプ別 飲酒運転防止に効果的な教育

彼らをつかまり、罰則をうけることを恐れている。それだけ飲酒運転の反社会性は認めていることになる。つまり彼らは、他人に迷惑かけるべきではないことは一応知っているが、それが意識にまで十分たかめられていない。彼らには倫理性を養う教育が施されなければならない。

続いて第2象限。彼らは社会倫理は重視するが、現実的規範には疎い。これは正しい知識が不足しているためだと考えられる。知識不足を補う情報の提供と教育が大切なことは言うまでもない。

最後に第1象限。これは現実的規範も社会倫理規範も共に重視している、もっとも望ましいタイプである。彼らには周囲へ影響を及ぼすオピニオンリーダーの役割が期待されている。

このように飲酒運転防止には、正しい知識を与え、社会倫理性を養う教育が重要であることが再確認されたわけだが、それは家庭教育はもちろんのこと、学校教育、企業内教育、また更新時講習などあらゆる機会をとらえて、首尾一貫して行われると効果的だろう。

また、日本特有の“恥の文化”をうまく利用して、飲酒運転をさせない環境創りをする 것도大切だろうし、先述したような正しい知識を普及させるために、マスコミの協力を得て適切な情報を頻繁に流すことも必要だろう。

息の長い地道な努力が求められている。

## 飲酒運転に関する調査

### 調査ご協力のお願い

この調査は、どうすれば飲酒運転を少しでもへらすことができるかを研究するために行なうものです。あなたの個人的事情を調べることを目的としているわけではありません。お答えはすべて統計表のかたちにまとめますので、あなたのお名前が出てご迷惑をおかけするようなことは絶対にありません。あなたが日頃思っていることを、ありのままお答えください。

なお、運転免許を持っていない方も、是非質問にお答え下さいますようお願いいたします。

(財) 国際交通安全学会  
自主研究057プロジェクト  
「飲酒運転に関する総合的研究」

お問い合わせ先

国際交通安全学会事務局

〒104 東京都中央区八重洲2-6-20

TEL 03-273-7884

居波または古賀まで

### 〈記入上のご注意〉

1. 質問中での『車』とは、自動車はもちろん、自動二輪、原付も含みます。
2. ご回答は、あてはまる項目の番号を○でかこむか、または( )に言葉を記入して下さい。
3. ○印をつける数は、質問によって、1つのときと2つ以上のときがあります。



Q5. Q4の盛り場から家へ帰る時、利用できる電車またはバスの終発は何時ですか。  
電車からバスに乗り替える場合は、最終バスに間に合う電車の出発時間を1つ答えて下さい。

- |              |              |
|--------------|--------------|
| 1. 午後9時以前    | 4. 午後11時～12時 |
| 2. 午後9時～10時  | 5. 午後12時以降   |
| 3. 午後10時～11時 |              |

Q6. あなたの住んでいるところでは、車を運転してきた人にもお酒をすすめる家がどのくらいあると思いますか。1つだけ○をつけて下さい。

- |          |           |
|----------|-----------|
| 1. 非常に多い | 4. 少ない    |
| 2. 多い    | 5. 非常に少ない |
| 3. 半分ぐらい | 6. わからない  |

Q7. あなたの住んでいるところでは、冠婚葬祭以外でも、何か集会があると、お酒が出ますか。1つだけ○をつけて下さい。

- |           |            |
|-----------|------------|
| 1. 必ず出る   | 4. めったに出ない |
| 2. よく出る   | 5. わからない   |
| 3. たまには出る |            |

Q8. 飲酒運転については、次のような考えがありますが、どの考えの人が多いと思いますか。1つだけ○をつけて下さい。

1. 少量でも事故のもとになるからやめるべきだ
2. 酔わない程度なら、危険は少ないからかまわない
3. 少しぐらいの酔いなら、気をつけて運転すれば大丈夫
4. いくら酔っても事故さえ起こさなければよい

Q9. もし飲酒運転が法律で禁止されておらず、本人の判断にまかされているとしたら、次の4つのタイプのうち、どのタイプの人が多いと思いますか。  
1つだけ○をつけて下さい。

1. 飲酒運転は危険だから、一切やらない
2. 酔いの程度をみて大丈夫だと判断したら運転する
3. 少しぐらい酔っていても、気をつければ大丈夫と考えて運転する
4. 酔いぐあいなど気にせず、運転してしまう

Q10. 一般的にいて、飲酒後30分以内に運転するとしたら、ビールならどのくらい飲めば、運転に危険な影響を及ぼすと思いますか。1つだけ○をつけて下さい。

- |            |          |            |
|------------|----------|------------|
| 1. コップ1杯でも | 3. 大びん1本 | 5. 大びん3本   |
| 2. コップ2～3杯 | 4. 大びん2本 | 6. 大びん4本以上 |

Q11. もしビール大びん2本を飲み、30分後に運転していて取締りにあったら、どうなると思いますか。1つだけ○をつけて下さい。

1. 飲酒運転でつかまることはない
2. 飲酒運転でつかまるかもしれないが、免許停止にはならない
3. 飲酒運転でつかまり、免許停止になる
4. 飲酒運転でつかまり、免許取消しになる

Q12. 飲酒運転の罰則について、次のようなことを知っていましたか。またそれらの罰則をどう思いますか。例にならってお答え下さい。

知っていましたか	あなたの意見					
1 知っていた	2 知らなかった	1 非常に厳しい	2 厳しい	3 ちょうどよい	4 甘い	5 非常に甘い

〈例〉公衆の集まる場所で、たんやつばをはくと、拘留または罰金を課される。

—○—	—○—
-----	-----

a コップ一杯でも飲酒して運転することは禁止されている

—	—
---	---

b 酒気帯び運転をすると、3月以下の懲役または3万円以下の罰金に処せられる

—	—
---	---

c 酒酔い運転をすると、2年以下の懲役または5万円以下の罰金に処せられる

—	—
---	---

d 酒気帯び運転をすると、免許停止になる

—	—
---	---

e 酒酔い運転をすると、免許取消しになる

—	—
---	---

f 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

—	—
---	---

Q13. あなたは、飲酒運転の危険性や罰則についての知識を何から得られましたか。  
次にあげたものの中からあてはまるものを選んで記号を○で囲んで下さい。  
いくつでも結構です。

- |               |                                  |
|---------------|----------------------------------|
| 1. 教習所の教習     | 7. 専門書                           |
| 2. 免許更新時講習    | 8. キャンペーンのチラシ                    |
| 3. 職場内の交通安全講習 | 9. 家族や親戚の話                       |
| 4. 職場外の交通安全講習 | 10. 知人・友人の話                      |
| 5. 新聞、雑誌      | 11. 地域の行事                        |
| 6. ラジオ、テレビ    | 12. その他 (                      ) |

Q14. 飲酒運転で事故を起こした人に対して、どんな態度をとる人が多いと思いますか。  
1つだけ○をつけて下さい。

1. 直接注意する人
2. かげで非難する人
3. みてみぬふりをする人
4. 同情する人
5. その他 (                      )

Q15. 次のような場合に、世間にはどんな態度をとる人が多いと思いますか。  
各問について、1つずつ○をつけて下さい。

a 飲酒運転をしようとする人がいた場合

1. みてみぬふりをする人が多い
2. 一応やめるように注意するが、しいては止めない人が多い
3. 絶対やめさせる人が多い
4. 酔いの程度をみてやめさせる人が多い

b 仲間に車を運転して（またはそれに同乗して）、酒を飲みに行こうと誘われた場合

1. きっぱり断り、絶対ついていかない人が多い
2. たいてい断るが、場合によっては断りきれずについていくこともある人が多い
3. 一応断るが、たいていついていく人が多い
4. ほとんど断らず、ついていく人が多い
5. よろこんでついていく人が多い

c 車で出かけた行先で、お酒を出された場合

1. 断らずに飲む人が多い
2. 一応断るが、たいてい飲んでしまう人が多い
3. たいていは断るが、場合によっては、断りきれずに飲むこともある人が多い
4. きっぱり断り、絶対飲まない人が多い

Q16. あなたの知っている人の中に飲酒運転をしている人はいますか。aからdまでの各問いに対してあてはまる場所に1つずつ○をつけて下さい。

- |        |       |       |         |         |
|--------|-------|-------|---------|---------|
| 1      | 2     | 3     | 4       | 5       |
| たくさんいる | かなりいる | 少しはいる | ほとんどいない | まったくいない |

- |                         |         |
|-------------------------|---------|
| a. 隣近所や地域でよくつき合っている人の中に | _ _ _ _ |
| b. 親しい友人や趣味のサークルの仲間に    | _ _ _ _ |
| c. 職場や取引先など仕事上の知り合いに    | _ _ _ _ |
| d. 家族や親せきの中に            | _ _ _ _ |

Q17. あなたは、運転免許証をもらっていますか

1. もっている

2. もっていない

↓  
Q18にお進みください

↓  
Q21にお進みください  
(6ページ)

Q18. 出先で酒をすすめられたり、飲みに行こうと誘われたりして、断らないと飲酒運転をしなければならない場合、あなたは何と言って断りますか。最も有効だと思われるものに1つだけ○をつけて下さい。

1. 事故を起こすと大変だから
2. つかまったら大変だから
3. 事故をおこしたり、つかまったら職を失うから
4. 飲酒后、運転する自信がないから
5. あなたにも迷惑かけることになるかもしれないから
6. 何かあっても保障してくれる人がいないから
7. その他 ( )



Q19. あなたはここ5年ぐらいの間に、一杯でも飲んで車を運転したことがありますか。

1. ある

2. ない

↓  
Q20. にお進み下さい

→ Q21. にお進み下さい  
(6ページ)

Q20. 『ある』と答えた方は、次の各問の中からあてはまるものに、○をつけて下さい。

a 飲酒運転をした時、危険なことはありませんでしたか。

1. なかった
2. ヒヤッとしたことがある
3. 事故を起こした

b 飲酒運転で警察につかまったことがありますか。

1. ある
2. ない

c あなたは飲酒運転をどの程度されましたか。

- |            |            |
|------------|------------|
| 1. 割合ひんばんに | 3. まれに     |
| 2. ときどき    | 4. たった一度だけ |

d どんな車を運転していましたか。

あてはまるもの全てに○をつけて下さい。

1. 自動車
2. 自動二輪
3. 原付

Q21. 女性の方にお伺いいたします。男性の方は、Q22(8ページ)にお進みください  
あなたのご主人は、運転免許を持っていますか。

1. もっている

2. もっていない

3. 結婚していない

↓  
a にお進みください  
(7ページ)

→ Q22. にお進みください  
(8ページ)

→ a あなたのご主人は、お酒を飲んで車を運転されることがありますか。  
ご主人に不利になることはありませんので、ビール一杯でも  
飲んだ場合も含めてありのままをお答えください。

- |          |            |
|----------|------------|
| 1. よくある  | 4. まったくない  |
| 2. 時々ある  | 5. よくわからない |
| 3. まれにある |            |

1. 2. 3. とお答えになった方は、  
次の b から e までの質問にお答えください。

b それは、どんな時に多いですか。  
あてはまるもの全てに○をつけてください。

- |               |                    |
|---------------|--------------------|
| 1. 仕事の帰り      | 6. 家族でドライブしたり外出した時 |
| 2. 取引先や客の付き合い | 7. 友人との付き合いで       |
| 3. 家で飲んだあとに   | 8. 病人、けが人などが出てつい   |
| 4. 冠婚葬祭の時     | 9. その他 ( )         |
| 5. 趣味やレジャーの時  |                    |

c ご主人が飲んで車を運転していることを知った時、あなたはどうしますか。

1. どんなに少ない量でもいけないことだと言って厳しく注意する
2. 自分の目の前では飲んで運転することがないので  
一般的な注意をするくらいである
3. 度を過ぎている場合には注意する
4. あまり注意することはない
5. その他 ( )

d あなたの注意をご主人は、よく聞いてくれますか。

- |                 |                     |
|-----------------|---------------------|
| 1. よく聞いて反省してくれる | 4. 全く聞いてくれない又は無視される |
| 2. ある程度聞いてくれる   | 5. 注意することはない        |
| 3. あまり聞いてくれない   | 6. その他 ( )          |

e 誰の注意が一番効果的ですか。 1つ選んで、○をつけて下さい。

- |      |          |            |
|------|----------|------------|
| 1. 私 | 4. 子供    | 7. 会社の人    |
| 2. 父 | 5. 兄弟、親戚 | 8. 医者      |
| 3. 母 | 6. 友人    | 9. その他 ( ) |

Q22. めったに飲酒運転をしたことのない人が飲酒運転をしてしまう場合、それはどんな事情が多いでしょうか。あなたがもっとも多いと思う場合を1つ選んで、○をつけて下さい。

- a はじめは車をおいて帰るつもりで飲んだのだが、飲んで気がかわり、このぐらいなら大丈夫と思って
- b お祭や、旅行、レジャーの解放感から、悪いという気持が薄れて
- c 行先で出されたり、知人友人に誘われ、どうしても断りきれず
- d 会議や会合などの後、予期せぬ酒が出て、断りきれずに
- e 結婚式などお酒が出るのはわかっており、飲まないつもりで車で行ったが、無理やり飲まされて
- f 自宅に帰り、お酒を飲んだ後に急用ができて
- g はじめは飲むつもりはなかったが、スポーツなどの気持のよい汗をかいたり、仕事が終わった安ど感などから
- h おもしろくないことがあって、酒なしではすまなくなつて
- i みんなでという雰囲気はどうしてもさからえなくて

Q23. 一般に、飲酒運転を思い止まらせる理由として次のようなことが考えられます。それらは飲酒運転をさせない力として、どのくらいはたらいっていると思いますか。aからjまでの各問いについて、あてはまるところに1つずつ○をつけて下さい。

1 非常に大きい  
2 大きい  
3 どちらともいえない  
4 小さい  
5 非常に小さい

a 飲酒運転でつかまるおそれがあるから

\_\_\_\_\_

b 飲酒運転で事故を起こした場合、いま住んでいるところに居づらくなるから

\_\_\_\_\_

c 飲酒運転で事故を起こしたら、職を失うから

\_\_\_\_\_

d 社会的立場もあり、飲酒運転でつかまったり、事故を起こしたら、他の人よりきびしく追求されるから

\_\_\_\_\_

e 飲酒運転をすれば必ず事故を起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

\_\_\_\_\_

f 飲酒運転の危険性をよく知っているから

\_\_\_\_\_

g 飲酒運転による事故の悲劇をよく知っているから

\_\_\_\_\_

h つかまって免許停止や免許取消しになったら生活上大変だから

\_\_\_\_\_

i 以前に飲酒運転でつかまったことがあるから

\_\_\_\_\_

j 以前に飲酒運転で事故を起こしたことがあるから

\_\_\_\_\_

Q24. 飲酒運転をやめさせるために、次のような方法はどのくらい有効だとお考えですか  
 (1) から (3) の各問い (a~f、あるいは a~g) についてあてはまるところに  
 1つずつ○をつけて下さい。

- 1 非常に有効
- 2 かなり有効
- 3 有効
- 4 少しは有効
- 5 あまり有効ではない

(1) 運転者の自覚を高めるには

- a 飲酒運転の危険性を科学的によく教える
- b 飲酒運転に対する罰則をよく教える
- c 飲酒運転による事故には保険金がおりにないことを教える
- d 飲酒運転による事故の悲劇性をよく教える
- e 行先で酒をすすめられたり、車で飲みに行こうと誘われた場合、断った方が賢明であることをよく教える
- f 人命尊重ということをよく教える

(2) 皆の意識を高めるには

- a 車を運転してきた人には、お酒をすすめないことがお互いのために良いことを教える
- b 飲食店に、車を運転して来た人には、お酒を出さないようにはたらきかける
- c 飲酒運転するのを、家族がやめさせるようにはたらきかける
- d 知人・友人など知っている人が飲酒運転をしようとする時には、止めるのがお互いのためであることをよく教える

1 非常に有効  
 2 かなり有効  
 3 有効  
 4 少しは有効  
 5 あまり有効ではない

e 企業などの管理職に訴えて、部下に飲酒運転をしないようにはたらきかけてもらう

\_\_\_\_\_

f 企業などに飲酒運転に対する懲罰を厳しくするようはたらきかける

\_\_\_\_\_

g お酒の販売を制限する

\_\_\_\_\_

(3) 運転者やその周りの人の意識を高める具体的な方法として

a 路上でパンフレットなどをくばる

\_\_\_\_\_

b 免許更新時講習を利用する

\_\_\_\_\_

c テレビ、ラジオ、新聞、雑誌を活用したり、街頭で呼びかける

\_\_\_\_\_

d 家庭で話し合う

\_\_\_\_\_

e PTA、婦人会、老人会の集まりの際に訴える

\_\_\_\_\_

f 学校教育の中で、子ども達に教える

\_\_\_\_\_

g 企業などの交通安全会で訴える

\_\_\_\_\_

Q25. 飲酒運転に対する罰則と取締りについてどう思いますか。  
各問の答えの中から1つだけ○をつけて下さい。

a 飲酒運転に対する現在の罰則は

- |           |         |
|-----------|---------|
| 1. 厳し過ぎる  | 4. やや甘い |
| 2. やや厳しい  | 5. 甘過ぎる |
| 3. ちょうどよい |         |

b 現在行なわれている検問や取締りは

- |           |         |
|-----------|---------|
| 1. 厳し過ぎる  | 4. やや甘い |
| 2. やや厳しい  | 5. 甘過ぎる |
| 3. ちょうどよい |         |

Q26. 飲酒運転をやめさせるための方法として、これまで行なわれてきた方法の他に、よい方法がありましたら自由に書いて下さい。

最後にあなたご自身のことについてお伺いします。  
あてはまるものを1つえらんで○をつけて下さい。

Q27. あなたは、普段どのような車を運転していますか。

1. 主に、自動車（自動二輪含む）のみ
2. 主に、原付のみ
3. 両方とも運転する
4. 両方とも運転しない

Q28. あなたは、お酒がすきですか。1つだけ○をつけて下さい。

- |              |         |
|--------------|---------|
| 1. 非常にすき     | 4. きらい  |
| 2. すき        | 5. 大きらい |
| 3. どちらともいえない |         |

Q29. あなたは、お酒をどのくらいの頻度で飲みますか。1つだけ○をつけて下さい。

- |           |             |
|-----------|-------------|
| 1. ほぼ毎日   | 4. ほとんど飲まない |
| 2. 週に1、2回 | 5. まったく飲まない |
| 3. 月に1、2回 |             |

Q30. お酒を飲んだ場合、どのくらいお飲みになりますか。

1. 乾杯程度
2. ビール大びん1本程度
3. ビール大びん2～3本程度
4. それ以上

Q31. 年齢

- |           |           |           |
|-----------|-----------|-----------|
| ア. 18～20才 | オ. 36～40才 | ケ. 56～60才 |
| イ. 21～25才 | カ. 41～45才 | コ. 61～65才 |
| ウ. 26～30才 | キ. 46～50才 | サ. 65～70才 |
| エ. 31～35才 | ク. 51～55才 | シ. 70才以上  |

Q32. 性別

1. 男      2. 女

Q33. ご職業は

- |          |                        |
|----------|------------------------|
| 1. 製造加工業 | 6. 農林・水産業              |
| 2. 建設業   | 7. 学生                  |
| 3. 商業    | 8. 無職                  |
| 4. サービス業 | 9. 公務員                 |
| 5. 運送業   | 10. その他 (            ) |

ご協力ありがとうございました。