

交通違反の悪質性評価に関する研究

— 免許歴との関連について —

About severity of traffic violations, based on driving experience.

北 折 充 隆 ・ 小 池 はるか

Mitsutaka KITAORI ・ Haruka KOIKE

【問題と目的】

交通事故の撲滅はモータリゼーション社会において重要な課題であり、事故防止のための道路環境の整備やヒューマンエラー、事故を防止するための車載デバイスといった多方面からのアプローチがなされてきた。道路が無数の人の行き交う公共空間である以上（蓮花，2000），個人の都合を優先させた身勝手な行動は，危険な交通錯綜を招くこととなる。そこで一定のルールを定め，個人はこれに従うことで社会の秩序を保ち，互いの不利益を防止する必要が生じる。あらゆる社会規範はこうした考え方に基づいて作られるが（Humphrey，2006；Moriarty，1974），交通場面においては道路交通法がそのルールとして主要な役割を果たす。道路交通法は全ての歩行者や運転者が従うことを求められ，これを守らなければ社会生活を送ることは事実上不可能である。このため，交通安全教育は学校での指導（新美・石川・田中・内山，1997；猪股，1998）を通じ，周知徹底がはかられている。さらに，平成16年度の運転免許保有者の総数は7800万人に上り，16歳以上の運転免許取得可能年齢人口の72%がこれを取得している（警察庁，2005）。日本では免許保有者

に対して更新時講習などの形で再教育が行われているため，交通安全教育は人口の8割以上が受ける生涯学習であり，こうした機会是他に存在しない。道路交通法は法律の中でもっとも身近であり，かつ内在化の進んだルールといえよう。

しかし，道路交通法を守るか違反するかといった，遵守意識や逸脱行動に至る判断過程などについて心理学的に検討したものはほとんど見られなかった。例えば2002年の道路交通法改正にともない，罰金や違反点数が引き上げられ，危険運転致死傷罪の新設といった罰則の強化が図られたが，これらがドライバーの規範意識にどういった影響を及ぼすのかといった検討はほとんどなされていない。また，2006年6月より駐車違反の取り締まりが民間に委託・厳密化され，それによって駐車違反の車両台数が大幅に減少したとする報告がある（宮城県警察，2006）。これなどは罰則強化による明確な効果であるが，厳罰化は必ずしも望ましい効果をもたらすとは限らない。逆に，飲酒運転での事故を処罰する危険運転致死傷罪での検挙を恐れるあまり，ひき逃げの件数が増加しているとする報告もある（山口県警察，2005）。¹⁾ こうした現状をふまえ，

ルールを守る心のメカニズムを心理学的に検討してデータを蓄積することは、違反行為に対応したペナルティーを決定する上で極めて重要である。

これまで筆者らは、社会的迷惑や規範からの逸脱行動について、諸側面をふまえながら多面的に検討を行ってきた。この中で北折・吉田(2004)は、習慣的要因がルール違反を促進させ、同じ交差点であっても、日常的に通学などで横断歩道を渡る学生の方が、初めて渡る歩行者よりも信号無視率が高くなることを明らかにした。運転行動についてもこの知見は当てはまり、ルールの軽視や安全配慮の欠如は、慣れや油断と強く関連している(矢橋, 2001)。すなわち、運転免許を取得した直後よりも、運転経験を積んで免許歴の長いドライバーほど遵守意識が低下し、道路交通法を軽視する傾向が強いと考えられる。このような遵守意識は行動と密接に関連するが、これを強く規定する要因として、悪質性評価は無視できない(北折, 2004)。悪質性評価とは、ある行為を悪質であると感じる程度をさすが(吉澤・吉田, 2003; 2004)、免許歴が長くなれば習慣的にルール違反を犯すようになり、評価も低下すると考えられる。このように、逸脱行動や迷惑行為を考える上で重要な指標であるにもかかわらず、悪質性評価はこれまでほとんど研究対象とされてこなかった。そこで、交通違反の悪質性評価に関する調査を縦断的に行い、免許歴との関連性を縦断的に検討することを本研究の目的とする。これにより、様々な道路交通法違反の中で、どのような違反行為の危険性を交通安全教育に盛り込む必要があるかといった手がかりを得ることができよう。

本報告では交通違反の悪質性評価の内在化プロセスを探るため、大学生を対象に縦断調査を実施する。交通違反は違反の種類だけで

なく、違反の状況なども悪質性評価と強く関連する。本研究では調査対象者を勘案し、主に若年層が犯しやすいとされる速度違反や無免許運転、飲酒運転などに着目する。習慣的な行動は違反に対する抵抗を低めることが明らかになっているが、すべての交通違反に対する遵守意識が顕著な下落傾向を引き起こすわけではない。よって、運転経験や免許歴が、どの違反にどの程度影響するか明確な予想を立てられないため、探索的に検討を行う。

【方法】

調査対象 2002年4月にK大学人間科学部心理学科社会心理学専攻に入学した84名。全員が女性である。入学時の年齢は18-26歳であり、自宅通学が多く、下宿をしている学生は10名程度である。

調査の実施計画 第一回調査は2002年12月に実施した。以降5月と12月の半年に一回程度のサイクルで調査を行い、4年次の卒業まで年2回の縦断調査(計7回)を実施した。1年次第一回調査は授業時間中に配布し、持ち帰って回答をさせ、後日持参したものを回収した。2年次~4年次の2回の調査は、いずれも演習(ゼミ)時間中に配布し、後日回答したものを持参して貰った。これにより、おおむね7割程度の学生について、7回すべての回答を回収することができた。

調査項目と免許歴について 調査で用いた項目は、小林・内山・松本(1977)の悪質性評価に関する研究を元に、社会状況や違反場面などを適宜変更して作成した30項目を用いた。免許歴については、3回の調査時点での普通免許・および普通二輪免許のいずれかを取得してからの期間について月数で回答を求めた。運転免許取得率はそれぞれ、2003年5月(2年次)では63.1%(53/84)、2004年5月(3年次)では82.1%(64/78)、2005年5

月（4年次）では88.9%（56/63）である。4年次の5月は就職活動のピークであり、授業に出席できなかった学生も多いため回収率が下がっている。さらに、運転免許を取得していない学生をデータに含めないと、2年次データだけでも4割近い学生が欠損データとなる。これらの事情を含め、本研究では免許取得者も未取得者もまとめ、3時点間での縦断データと見なして分析を行った。

【結果】

中央値を基準に見ると、全体的に“3. 免許を取っていないが、ばれないと思いを運

転した”“23. 免許の停止処分を受けたが、ばれないと思いを車を運転した”などは3回の調査を通じて一貫して高い値を示していた。評定値の最高が7でいずれも6.0以上の値を示しており、天井効果と考えられるが、無免許運転関連の違反は免許歴に関係なく、悪質であると見なされている。これら30項目それぞれを従属変数とし、免許歴を独立変数とした対応のある一要因分散分析を実施した（Table 1）。その結果，“1. 制限速度は40kmだが、夜間で道が空いていたので70kmで走行した”“11. 歩行者の邪魔になるが、歩道に半分乗り上げて車を駐車した”“24. 制限速

Table 1 30項目の交通違反に関する3調査別の平均と標準偏差

交通違反の項目	2003年5月	2004年5月	2005年5月	F
1. 制限速度は40kmだが、夜間で道が空いていたので70kmで走行した	3.32 (1.12)	3.04 (1.16)	2.93 (0.92)	3.56 *
2. シートベルトを着用しないで運転した	4.18 (1.74)	3.85 (1.89)	4.18 (1.68)	1.75
3. 免許を取っていないが、ばれないと思いを車を運転した	6.48 (0.98)	6.50 (1.14)	6.67 (0.85)	0.39
4. 信号が赤ではあったが、夜間で通行車両がなかったためそのまま無視して通過した	5.35 (1.61)	5.37 (1.51)	5.72 (1.37)	1.74
5. コンパでウイスキーを7杯飲んだが、そのまま車を運転した	6.36 (1.03)	6.44 (1.07)	6.71 (0.70)	3.38 *
6. 人の家の車庫の前だが、少しの間だと思いを構わず駐車した	4.72 (1.55)	5.00 (1.50)	5.02 (1.36)	1.33
7. コンパで断り切れず、ビールをコップ半分くらい飲んでそのまま車を運転した	4.28 (1.60)	4.23 (1.80)	4.23 (1.62)	0.04
8. ヘルメットをかぶらずにバイクに乗った	4.42 (1.66)	4.63 (1.63)	4.92 (1.62)	2.28
9. コンパでビールを2杯飲み、車中で3時間休憩後に車を運転した	3.55 (1.55)	3.30 (1.70)	3.72 (1.58)	2.00
10. 駐車禁止の場所だが長時間駐車した	5.10 (1.46)	4.67 (1.50)	5.07 (1.35)	2.19
11. 歩行者の邪魔になるが、歩道に半分乗り上げて車を駐車した	5.23 (1.63)	4.68 (1.44)	4.62 (1.58)	4.80 *
12. 制限速度が40kmの市街地を70kmで走行した	4.64 (1.56)	4.59 (1.58)	4.53 (1.47)	0.16
13. 一時停止の看板があったが、見通しの良い交差点で車が来ていなかったので減速せず通過した	4.56 (1.65)	4.61 (1.52)	4.58 (1.44)	0.02
14. コンパでウイスキーを7杯飲み、車中で3時間休憩後に車を運転した	5.18 (1.50)	5.02 (1.52)	5.35 (1.15)	1.39
15. 信号が黄色から赤になった直後だったので、そのまま止まらずに通過した	4.32 (1.79)	3.97 (1.51)	3.98 (1.48)	1.55
16. 免許の有効期限が切れているのに気がついたが、ばれないと思いを車を運転した	5.38 (1.67)	5.47 (1.55)	5.67 (1.50)	0.93
17. 一時停止の看板があったためスピードは落としたが、きちんと停止せずに通過した	3.67 (1.45)	3.80 (1.31)	3.88 (1.54)	0.62
18. コンパでビールを2杯飲んだが、休まずにそのまま車を運転した	5.25 (1.52)	5.22 (1.51)	5.46 (1.51)	0.85
19. 信号が黄色から赤になった直後だったので、そのまま止まらずに通過した	4.52 (1.70)	4.32 (1.57)	4.28 (1.49)	0.53
20. 踏切にさしかかったが、明らかに電車など来ていなかったので減速せず通過した	4.42 (1.63)	4.54 (1.62)	4.49 (1.43)	0.12
21. 駐車禁止の場所だが他に停める場所がないので長時間駐車した	4.83 (1.39)	4.25 (1.39)	4.98 (1.27)	8.57 ***
22. 制限速度が80kmの高速道路を120kmで走行した	3.98 (1.74)	3.50 (1.58)	3.73 (1.44)	2.06
23. 免許の停止処分を受けたが、ばれないと思いを車を運転した	6.15 (1.05)	6.02 (1.35)	6.42 (1.00)	2.81 †
24. 制限速度が80kmの高速道路を95kmで走行した	2.83 (1.24)	2.22 (1.30)	2.20 (1.16)	7.92 **
25. 人の家の車庫の前だが構わず駐車した	5.72 (1.25)	5.37 (1.52)	5.48 (1.40)	1.52
26. 免許証を家に置いてきてしまったが、ばれないと思いを車を運転した	3.67 (1.59)	4.03 (1.70)	3.92 (1.55)	1.42
27. 制限速度は40kmだが、夜間で道が空いていたため55kmで走行した	2.62 (1.12)	2.17 (0.98)	2.20 (1.04)	4.85 **
28. 制限速度が40kmの市街地を55kmで走行した	2.93 (1.44)	2.86 (1.29)	2.88 (1.25)	0.07
29. 踏切にさしかかったため、スピードは落としたがきちんと停止せずに通過した	3.36 (1.40)	3.69 (1.50)	3.90 (1.46)	3.18 *
30. 人の家の車庫の前だが、他に停める場所がないので仕方なく駐車した	4.62 (1.44)	4.62 (1.56)	4.58 (1.58)	0.02

() 内は標準偏差で数値が高いほど悪質と回答していることを示す *** $p < .001$, ** $p < .01$, * $p < .05$, † $p < .10$

度が80kmの高速道路を95kmで走行した”“27. 制限速度は40kmだが、夜間で道が空いていたため55kmで走行した”について、3回の調査間で有意に悪質性評価が低下していた。逆に、“5. コンパでウイスキーを7杯飲んだが、そのまま車を運転した”“29. 踏切にさしかかったので、スピードは落としたがきちんと停止せずに通過した”の2項目については、3回の調査間で有意に悪質性評価が上昇していた。“21. 駐車禁止の場所だが他に停める場所がないので長時間駐車した”は有意差は見られたものの、免許歴との間に明確な関連は見出されなかった。

【考察】

本研究では免許歴と悪質性評価の関連を見るための縦断調査を実施したが、結果は予測を一部支持しなかった。全体的な悪質性評価は、おおむね道路交通法における免許違反点数に対応しており（橋本，2005），違反点数が高く、重大な違反と見なされているものほど悪質性評価が高い傾向にあった。しかし、免許歴が長く運転経験が積まれるほど、違反行為を軽視するという予測は支持されず、飲酒直後の運転や踏切での一時不停止では、むしろ悪質性評価が上昇していた。全体の傾向を概観すると、速度超過に関する項目は免許歴とともに低下する傾向にあった。こうした差異が見られた原因には、罰則の厳しさや継続性、行為の危険性や故意性など様々な原因が考えられる。すなわち、飲酒運転は判断力が低下して事故と直結する危険性の高い行為であり、実際には日常的に違反行為をしているドライバーはほとんどいない。これは記述的規範の影響といえ、「周りはやっていないし、非難される行為である」と感じることは、抑止力として非常に強く影響すると考えられる。また、検挙された場合の罰則が強化され、

高額な罰金や懲役刑、免許の停止・取消処分は免れない。さらに、明らかに故意で行う違反であり、運転中に違反行為はずっと継続する。これに対し、速度違反は多くの人が日常的に行っている違反行為であり、極端な超過速度でなければ、むしろ車の流れに乗るという意味で奨励されることすらある。しかも、流れに乗って無意識のうちに速度を出してしまう場合は故意性が認められず、運転中にずっと違反行為が継続するわけでもない。

これまで交通心理学の研究領域は、運転者の知覚や認知（高橋・松本・栗本，1996；Castro, Tornay, Moreno-Rios, Vargas, & Molina, 2005）およびヒューマンエラー（丸山，2001），優良運転者と違反者との比較研究（小俣・谷口・羽成・高橋・大野木，1996；北村・長尾・松永・志堂寺・小宮，1994）といった研究が中心であった。知覚・認知的観点とは、ドライバーの視覚や生理状態などと運転行動との関連を検討するものである。こうした研究は、運転技術をサポートするデバイスの開発や、道路環境を整備する上での基礎データとして欠かせない。今後も研究の進展が期待されるが、心の動きや行動判断については十分に扱われてこなかった。またヒューマンエラーとは、習慣的行動によるルール違反、およびセルフモニタリングの欠如による見落としなどが研究対象となる。交通事故の防止を考えると応用可能性が高いものの、周囲の他者がとる行動に違反が誘発されるといった、他者影響の視点はこれまであまり議論されていない。さらに、安全運転教育などの効果を測定し、新たな教育手法を開発するといった、ドライバーの運転モラル向上を目指す取り組みも広く行われてきたが、違反者講習は累積違反点数による画一的な内容であり、違反の質をふまえているとは言い難い。実際には、違反には免許歴や運転経験

とともに悪質性評価が上昇するものと低下するものがあり、違反の質に対応したきめ細かな教育プログラムが必要であろう。本研究は道路交通法違反という現実の社会場面に根ざした検討であり、逸脱の対価として科される制裁の程度を規定する上で基礎データとなる。さらに、交通事故の抑止のみならず、近年問題となっている様々な迷惑行為の解決につながる可能性を秘めており社会的な意義も大きい。

最後に残された課題も多い。縦断調査をとる都合上、女性のみを対象にせざるを得なかった。女性は一貫してルールを守る傾向が強く（貝沼・埴・宇留野，1967；Moyano-Diaz, 1997；Jamieson, 1977）、性差は本研究の結果で検討しきれなかった問題である。なお、本研究でも周囲がどんな行動を取っているのかといった、記述的規範の強い影響が確認された。周囲の他者がとる行動が、強い影響力を及ぼすといったこれまでの結果がさらに追証されたといえる。しかし、これまでの迷惑研究や交通心理学的検討の多くは、こうした視点が十分とはいえなかった。単に望ましい行動かどうかだけではなく、違反行為が社会的にどういう目で見られるかといった観点からの教育は非常に有効であろう。例えば近年、暴走族が減少しているとするデータがあるが（警察庁，2006）、その原因の一つに「周囲に格好悪いといわれる」が挙げられている。周囲からの白眼視といった制裁の重さをもっとアピールすることは、交通安全教育上極めて重要であろう。

【引用文献】

- Castro, C., Tornay, F. J., Moreno-Rios, S., Vargas, C., & Molina, E. (2005). Mental representation of traffic signs : Role of sign complexity and semantic information. In G. Underwood (Ed.), *Traffic and transport psychology*. Amsterdam : Elsevier. pp419-429.
- 橋本裕蔵 (2005). 道路交通法の解説 一橋出版
- Humphrey, J. A. (2006). *Deviant Behavior*. New Jersey:Pearson Prentice-Hall.
- 猪股俊二 1998 学校における交通安全教育 交通心理学研究 14, 35-39.
- Jamieson, B. D. (1997). Sex differences among drivers in yielding rights-of-way. *Psychological Reports*, 41, 1243-1248.
- 貝沼良行・埴克郎・宇留野藤雄 (1967). 横断歩道における歩行者の特性に関する研究 科学警察研究所報告交通編 8, 50-59.
- 警察庁 (2005). 平成16年末の運転免許保有者数の状況等について 統計 (警察庁) 2005年2月10日 <<http://www.npa.go.jp/koutsuu/menkyo10/mekyohoyuu16.pdf>> (2006年8月23日)
- 警察庁 (2006). 平成17年中における暴走族の動向及び取り締まり状況について 統計 (警察庁) 2006年1月26日 <<http://www.npa.go.jp/koutsuu/shidou24/20050126.pdf>> (2006年9月3日)
- 北村文昭・長尾勲・松永勝也・志堂寺和則・小宮健次 (1994). 九大式質問紙型運転適性検査の研究—自動車運転の免許停止者と無事故・無違反者における検査得点の比較— 交通心理学研究 10, 17-22.
- 北折充隆 (2004). 交通違反の悪質性評価に関する基礎的研究 日本社会心理学会第45回大会発表論文集 Pp650-651.
- 北折充隆・吉田俊和 (2004). 歩行者の信号無視行動に関する観察的検討—急ぎ要因と慣れ要因の影響について— 社会心理学研究 19, 234-240.
- 小林實・内山絢子・松本弘之 (1977). 交通違反の悪質性意識 科学警察研究所報告交通編 18, 51-61.
- 丸山康則 (2001). 交通事故—心理学から見た安全対策— 大山正・丸山康則 (編) ヒューマンエ

- ラーの心理学—医療・交通・原子力事故はなぜ起きるのか— 麗澤大学出版会 Pp79-115.
- 宮城県警察 (2006). 宮城県警察/県議会答弁 2006年6月29日
<<http://www.police.pref.miyagi.jp/hp/gikaitouben/41806/0629honda.html>> (2006年8月25日)
- Moriarty, T. D. (1974). Role of stigma in the experience of deviance. *Journal of personality and social psychology*, 29, 849-855.
- Moyano-Diaz, E. (1997). Evaluation of traffic violation behaviors and the causal attribution of accidents in child. *Environment and Behavior*, 29, 264-282.
- 新美暁子・石川隆行・田中英一・内山伊知郎 (1997). 母親のしつけが子供の交通に関する罪悪感形成に及ぼす影響 交通心理学研究 13, 15-23.
- 小俣謙二・谷口俊治・羽成隆司・高橋啓介・大野木裕明 (1996). 交通違反者の車の使用および交通問題に対する態度に関する研究 交通心理学研究 12, 9-18.
- 蓮花一己 (2000). カーコミュニケーション 高木修 (監修) 交通行動の社会心理学 —運転する人間の心と行動— 北大路書房 pp92-99.
- 高橋政稔・松本幸正・栗本讓 (1996). ライダーの走行感覚から見た路面変形の補修基準について —自動二輪車の走行実験と走行感覚と路面修繕限界— 交通心理学研究 12, 19-24.
- 矢橋昇 (2001). 交通安全の視点と伝え方 —安全な行動の条件を考える— ヨットプランニング
- 山口県警察 (2005). 平成17年9月28日(水)「公安委員会の開催概要」2005年9月28日
<http://www.police.pref.yamaguchi.jp/0010/kaisaigaiyou/H17/kouan5-17_9_3.htm> (2006年8月25日)
- 吉澤寛之・吉田俊和 (2003). 社会的ルールの知識構造と社会的逸脱行為傾向との関連 —知識構造の測定法を中心として— 犯罪心理学研究, 41, 37-52.
- 吉澤寛之・吉田俊和 (2004). 社会的ルールの知識構造から予測される社会的逸脱行為傾向 —知識構造測定法の簡易化と認知的歪曲による媒介過程の検討— 社会心理学研究, 20, 106-123.

註

- 1) 現状の刑法では、飲酒運転で検挙された場合、危険運転致死傷罪が適用されると最高刑は懲役20年となる。しかし、ひき逃げをして酔いを覚まし、翌日出頭すれば飲酒運転の証拠がないため、業務上過失致死傷と救護義務違反の併合罪として最高刑は7年6ヶ月となる。ひき逃げが急増している背景にはこうした事情があると考えられ、ひき逃げに対する罰則強化が現在検討されている。