

目からウロコの安全講習の実況中継(最終回)
第6回 飲酒運転・危険運転に通じる三つの理由

これは、(一財)全日本交通安全協会発行「人と車」2021年3月号に掲載された記事の概要を紹介するものである。筆者は東京海上日動リスクコンサルティング(株) 首席研究員 北村憲康氏である。図は記事をもとに SDA が作成した。

■ コロナ禍で増える自宅飲酒

昨年、岩手県内で飲酒運転をして検挙された人が飲酒した場所は、**飲食店**が 151 件と前年より 20 件減った一方、**自宅**は 112 件と同 17 件増えたことが、県警の調べで分かった。コロナ禍にあり、飲酒運転の震源地は、**飲食店から自宅へと移りつつある**。そうなると、飲酒運転対策は、集まりの多い年末年始の強化に留まることなく、通年でのドライバー本人の意識づけが重要となる。

■ 飲酒運転の罰則

表 1 は現在の罰則の内容である。今後も厳しくなる一方と考えられる。表中のアルコール濃度は、呼気 10 当たりのアルコール濃度 (mg) である。

表 1 運転者等に対する罰則

		懲役・罰金	違反点数
運転者	酒酔い運転	5 年以下の懲役 又は 100 万円以下の罰金	35 点、免許取消し 欠格期間 3 年
	酒気帯び運転 [0.15 以上 0.25 未満]	3 年以下の懲役 又は 50 万円以下の罰金	13 点 免許停止 90 日
	酒気帯び運転 [0.25 以上]	3 年以下の懲役 又は 50 万円以下の罰金	25 点、免許取消し 欠格期間 2 年
車両等の 提供者	酒酔い運転	5 年以下の懲役 又は 100 万円以下の罰金	
	酒気帯び運転	3 年以下の懲役 又は 50 万円以下の罰金	
酒類提供者、 要求、依頼 の同乗者	酒酔い運転	3 年以下の懲役 又は 50 万円以下の罰金	
	酒気帯び運転	2 年以下の懲役 又は 30 万円以下の罰金	

■ 飲酒運転の理由

罰則が厳しくなり、それに伴い社会の飲酒運転への考え方も厳しくなっている。しかし、飲酒運転により摘発・検挙される者が少なくなることはない。では、なぜ一部のドライバーは飲酒運転をするのか？

表 2(次頁)は、なぜ飲酒運転をしたかについて、**警察庁が飲酒運転をしたドライバーからアンケート**を取った結果である。

表2 飲酒運転の理由

理由	比率(%)	原因カテゴリー
酔っていない	17.2	飲酒運転理解
目的地が近い	16.1	遵法精神
飲酒量が少ない	11.8	飲酒運転理解
飲酒から時間が経った	11.1	飲酒運転理解
酔いが醒めた	9.4	飲酒運転理解
取締りを受けない	7.4	遵法精神
他に適切な交通手段がない	6.5	遵法精神
事故を起こさない自信があった	5.2	遵法精神
いつも通る道であった	4.6	遵法精神
翌日も車を使う	3.6	遵法精神
他の交通手段だと時間がかかる	2.1	遵法精神
その他	5.0	
合計	100	

(警察庁交通局 飲酒運転による交通事故報道機関公表資料 複数回答可)

■ 主な三つの理由

前項のアンケートを分析すると、飲酒運転者の飲酒運転の理由は、大きく三つの内容によって構成されていることが分かる。

理由1: 飲酒運転によるリスクはないと考えている。 具体的には「酔っていない」「飲酒量が少ない」「飲酒から時間が経った」「酔いが醒めた」「事故を起こさない自信があった」などの理由である。

理由2: 飲酒運転をしても発覚しなければよいと考えている。 具体的には「取締りを受けることはない」などの理由である。

理由3: 飲酒運転をしても仕方がないと考えている。 具体的には「他に適切な交通手段がない」「翌日も車を使う」「他の交通手段だと時間がかかる」などの理由である。

また、前項の理由の中にある「目的地が近い」「いつも通る道であった」は、**理由1**にも**理由2**にも通じると考えてもよいだろう。このように、**事故のリスクがない、捕まらない、仕方がない**、の三つの理由が多くを占めている。

■ 交通事故にも通じる三つの理由

事故にならない、捕まらない、仕方がない、という三つの理由は、**交通事故を起こしたドライバー**の理由にも通じる。例えば、信号機のない交差点で自車が非優先時であっても「停止しなくても事故にはならない」と考える、また、明らかに速度超過をしても「捕まらなければよい」と考える、さらには、「急いでいたので強引な追越しをしても仕方がない」などと考えることである。いずれも、事故を起こしたドライバーが、自身の経験やそのときに置かれた状況から、自分に都合のよい判断をしたものといえる。

■ 三つの理由の根底にあるもの

飲酒運転や交通事故につながる危険運転には、**事故にならない、捕まらない、仕方がない**、という三つの理由が共通していることを述べたが、さらにこの三つに共通している思考の特徴は、物事を善悪より

も、自分の都合により判断してしまうことである。もっと言えば、自分のそのときの欲求により、物事の判断が変わってしまうということである。これ自体は悪いことではない。例えば「英語が喋れるようになりたい」という欲求が強ければ強いほど、自ずと英語の勉強をするようになり、英語が上達するだろう。この場合は、むしろ欲求こそが行動の原動力になる。しかし、予め決められたルールや分かっている危険に対しては、自らの欲求を判断の中に介在させてはならない。例えば、右折禁止と分かっているのに、右折したほうが近道だから右折する、しかも、「右折しても事故の心配も違反で摘発される心配もない」と考えてしまうなどである。

■ 欲求のコントロール

飲酒運転や交通事故を防止するためには**欲求のコントロールが必要**である。それは、欲求を大きくしたり、小さくしたりするコントロールではない。図1にあるように、自分の能力の向上や成長に関することは、大いに欲求を發揮させてよいものの、ルールや危険を認知した場合には、欲求を露出させないというコントロールである。つまり、ルールと危険を認知したらルールに従い、危険から離れるという行動を取ることを自分の中で決めておくということである。こうした行動は難しいと思うかもしれないが、筆者がこれまで取材した無事故ドライバーの多くに見られたものである。

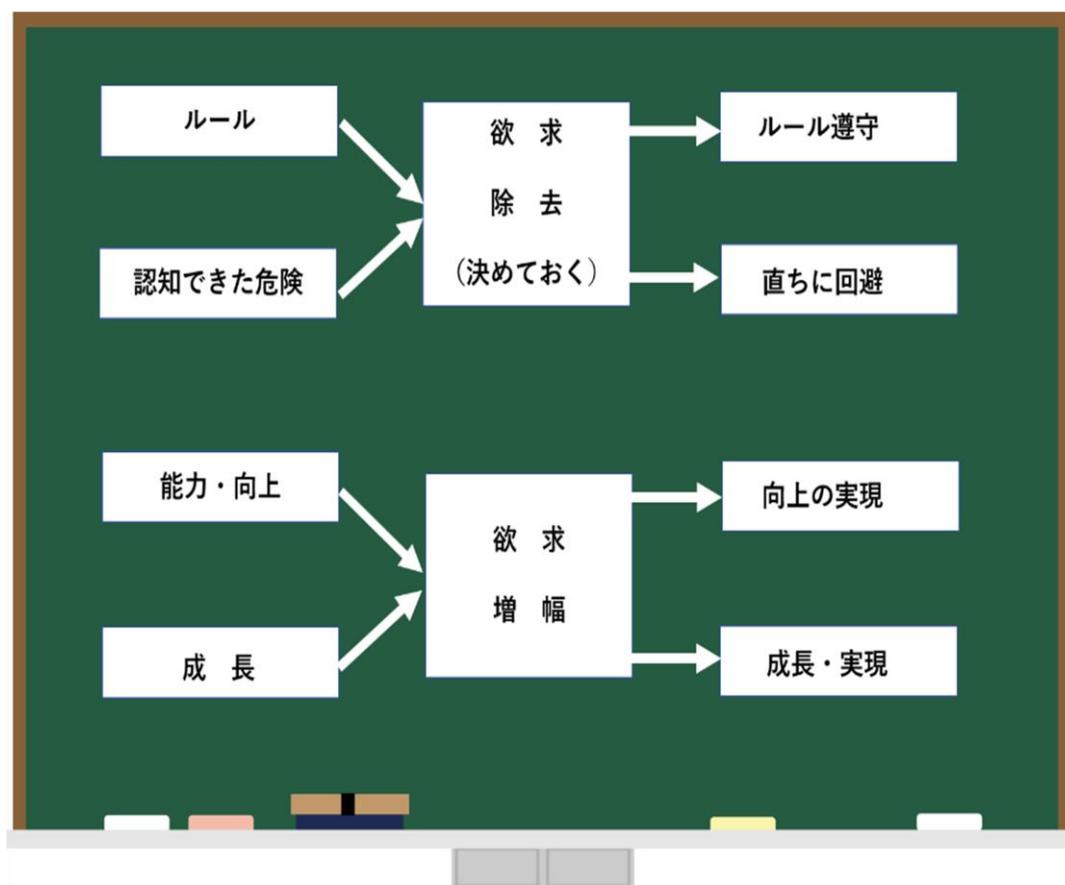


図1 欲求のコントロール

■ 無事故ドライバーの行動習慣

複数の路線バス会社を対象に、合計 10 名の無事故ドライバー（10 年以上無事故を継続しているドライバー）の運転習慣を面談により聞き取りをしたことがある。多くの質問と回答結果があるが、その中の一つを紹介する。

質問の一つに「自車線を逆走してくる自転車があります。そのようなとき、あなたはどうしますか？」というものがあつたが、10 名の無事故ドライバーの回答は、すべて「**自転車からすぐに離れる**」というものであつた。さらに、面談による聞き取りでも、「危険に入らないこと」「危険から離れること」が第一であると話すドライバーが多かつた。「クラクションを鳴らす」などと回答したドライバーはいなかつた。

■ 最後に

決めておく円滑に素早く行動できるものである。かつて筆者は、上司と一緒に電車の座席に坐っていると、途中でお年寄りが乗車してきた。このとき、席を譲ろうかと逡巡する筆者よりも、素早く立ち上がり席を譲る上司の姿があつた。その後、上司は「車内でお年寄りと乗り合わせたら、席を譲ることを自分の中で決めている」と話していた。心に決めたことは実に円滑に素早く行動できるものである。ルールと危険の下には、欲求を捨て、**ルールの遵守と危険回避を心に決める**ことが事故防止の近道といえるであろう。

以上