

飲酒運転に関する道路交通法の改正効果の分析*

An Analysis on Effects of Road Traffic Law Amendment on Drink Driving*

萩田賢司**・白石洋一***・岡村和子****

By Kenji Hagita**・Yoichi Shiraishi***・Kazuko Okamura****

1. 研究の背景と目的

2002年6月1日に改正道路交通法が施行され、飲酒運転に対する刑事、行政面からの罰則が大幅に強化された。図-1は、第1当事者に飲酒が認められた飲酒運転事故と全事故の過去10年の経年変化を比較したものである。この結果によると、2001～2004年にかけては、全事故件数はほぼ横ばいであるが、飲酒運転事故件数は39.2%も減少していることが示されている。

しかし、飲酒運転に関する道路交通法が改正された直後でもあり、この改正効果を詳細に分析した研究はあまりなされていない。道路交通法の改正後に飲酒運転事故が大きく減少したとはいえ、まだ多数の飲酒運転事故が発生している。それゆえ、今回の飲酒運転に対する道路交通法改正が、国民各層に及ぼしている効果を定量的に把握して、今後の飲酒運転事故の防止対策に繋げる必要がある。本研究では、交通事故統合データを用いて、道路交通法の改正効果を様々な角度から分析・検討することを目的とした。

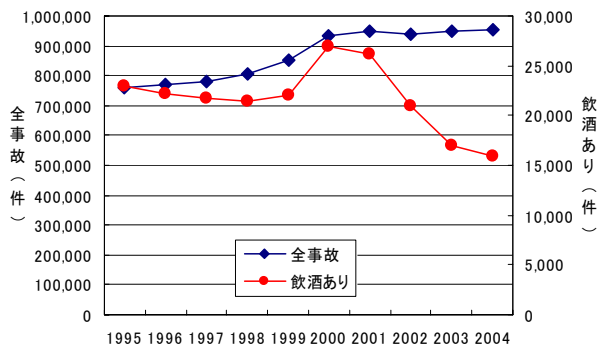


図-1 全事故と飲酒運転事故件数 (1995～2004)

2. 飲酒運転に関する道路交通法の改正内容

2002年6月に施行された飲酒運転に対する刑事、行政処分の改正内容の概要を示したものが表-1である。酒気帯び運転となる呼気中アルコール濃度は、0.25mg/lから0.15mg/lへと引下げられ、最低基準が大幅に強化された。また、違反に伴う行政処分点数や罰金も大幅に引き上げられ、呼気中アルコール濃度が0.15mg/lで免許停止処分を受けるようになった。このように、刑事、行政両面において罰則が大幅に強化された。

表-1 飲酒運転に関する道路交通法の罰則の改正内容

		改正後	改正前
刑事処分	酒酔い運転	3年以下の懲役 又は 50万円以下の罰金	2年以下の懲役 又は 10万円以下の罰金
	酒気帯び運転	1年以下の懲役 又は 30万円以下の罰金	3月以下の懲役 又は 5万円以下の罰金
	酒気帯び運転の基準値 (呼気1ℓ中)	0.15mg以上	0.25mg以上
行政処分	酒酔い運転	25点(免許の取消)	15点(免許の取消)
	酒気帯び運転 (呼気1ℓ中0.25mg以上)	13点(免許の停止)	6点(免許の停止)
	酒気帯び運転 (呼気1ℓ中0.15mg以上)	6点(免許の停止)	点数なし(処分なし)

3. 研究の方法

飲酒運転を厳罰化する改正道路交通法の施行日は、2002年6月1日である。そのため、2001と2004年の交通事故統計データを用いて、道路交通法改正前と改正後の第1当事者が飲酒状態である交通事故件数に焦点を当てて分析を行った。すなわち、事前データとして2001年の交通事故統計データを、事後データとして2004年のデータをそれぞれ用いて分析を行った。

これらの交通事故統計データを利用して、当事者、属性、道路環境、発生日時、事故状況等の項目について、飲酒運転事故件数の事前事後分析を行った。さらに、2001年から2004年にかけての減少率が小さかった項目について別途分析を行い、結果を考察した。

4. 結果

4.1 当事者別・事前事後飲酒運転事故件数の比較

表-2は、2001と2004年の第1当事者別飲酒運転

*キーワード：交通安全、交通行動分析

**正員、博(工)、(財)交通事故総合分析センター(東京都千代田区麹町6-6 麹町東急ビル5F、TEL03-3515-2521、hagita@itarda.or.jp)

***非会員、(財)交通事故総合分析センター(東京都千代田区麹町6-6 麹町東急ビル5F、TEL03-3515-2521、shiraishi@itarda.or.jp)

****非会員、文修、科学警察研究所交通科学部交通科学第二研究室(千葉県柏市柏の葉6-3-1、TEL04-7135-8001、okamura@nrrips.go.jp)

事故件数を比較したものである。2001年から2004年の減少率を比較すると、自動二輪車・原付の減少率はやや小さく、軽車両はわずかに2.6%しか減少していない。このような現象が現れた要因として、軽車両の運転者は、飲酒をして軽車両を運転することを、道路交通法で禁止された飲酒運転と認識していないためとも考えられる。

表 - 2 第1当事者種別・飲酒運転事故件数

	2001	2004	減少率
乗用車	19,355	11,341	41.4%
貨物車	4,579	2,822	38.4%
自動二輪	522	357	31.6%
原付	938	655	30.2%
軽車両	698	680	2.6%
特殊車	6	3	50.0%
計	26,098	15,858	39.2%

4.2 属性別・事前事後飲酒運転事故件数の比較

これ以降は、軽車両を除く車両が第1当事者である事故を抽出して分析を行った。表 - 3は、2001～2004年の年齢層別、性別、免許経歴別、飲酒程度別、飲酒運転事故件数を比較したものである。2001年から2004年の年齢層別減少率を比較すると、65歳未満の年齢層はいずれも30%以上減少しているにもかかわらず、65歳以上の高齢者は23.9%しか減少していない。2001年から2004年の性別減少率は、男性が40.1%に対し、女性が41.3%であり、減少率にほとんど差がないことが示された。2001年から2004年の免許経歴年数別減少率は、免許を所持している者は運転免許経過年数にかかわらず40%前後減少している。しかし、無免許で飲酒運転を引き起こした悪質な当事者は、22.6%しか減少していない。

飲酒程度は、2002年6月以前の旧基準を用いた。すなわち、「酒酔い」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がある状態であり、「酒気帯び」とは、呼気中アルコール濃度が0.25mg/l以上である状態であり、「基準以下」とは、飲酒ありであるが呼気中アルコール濃度が0.25mg/l未満である状態であり、「検知不能」とは、飲酒していることは判明したが、事故発生後相当時間が経過しているためにアルコール量を計測できない状態をいう。2001年から2004年の減少率は、「酒酔い」や「酒気帯び」の減少率が低くなっている。すなわち、飲酒程度が高い悪質な運転者ほど減少率が低いことが示された。このように、当事者や属性別の飲酒運転事故件数の事前事後比較を行った結果、すべての項目で飲酒運転事故が減少していることが示された。

改正後の減少率が少ない当事者・属性として、軽車両、65歳以上の高齢者、無免許、飲酒程度が高い当

事者が挙げられる。内閣府の調査¹⁾によると、飲酒運転厳罰化の道路交通法改正は、未成年と70歳以上の高齢者の認知度が低いことが示されている。65歳以上の高齢者の減少率が少なかった理由として、法改正の認知度が低いことも考えられる。無免許および飲酒程度が高い当事者は悪質な運転者と考えられ、悪質な運転者の減少率が少ないことが示された。

表 - 3 第1当事者属性別・飲酒運転事故件数

		2001	2004	減少率
年齢層	24歳以下	4,506	2,412	46.5%
	25-34歳	7,199	4,265	40.8%
	35-44歳	4,474	2,938	34.3%
	45-54歳	4,953	2,514	49.2%
	55-64歳	3,027	2,104	30.5%
	65歳以上	1,241	945	23.9%
性	男	22,928	13,728	40.1%
	女	2,472	1,450	41.3%
免許経歴	3年未満	3,677	1,925	47.6%
	5年未満	2,131	1,193	44.0%
	10年未満	4,674	2,431	48.0%
	10年以上	14,179	9,057	36.1%
	無免許	733	567	22.6%
	その他	6	5	16.7%
飲酒程度	酒酔い	1,188	772	35.0%
	酒気帯び	11,136	7,757	30.3%
	基準以下	9,433	5,079	46.2%
	検知不能	3,643	1,570	56.9%
計		25,400	15,178	40.2%

4.3 道路環境別・事前事後飲酒運転事故件数の比較

表 - 4は、2001～2004年の道路形状別、車道幅員別、道路種別別・飲酒運転事故件数を比較したものである。2001年から2004年の減少率を道路形状別に比較すると、すべての道路形状で飲酒運転事故が40%前後減少しており、減少率は道路形状別にあまり差がないことが示された。2001年から2004年の減少率を車道幅員別に比較すると、ほぼすべての車道幅員で飲酒運転事故が40%前後減少しており、減少率は車道幅員別にあまり差がないことが示された。2001～2004年の道路種別・飲酒運転事故件数を比較したものである。2001年から2004年の減少率を道路種別に比較すると、高速道路・自動車専用道では半数以下に減少しているという特徴がみられる。また、ほぼすべての道路種別で飲酒運転事故が40%前後減少しており、高速道路・自動車専用道を除いて減少率は道路種別にあまり差がないことが示された。

このように、道路環境的な観点から飲酒運転事故の事前事後調査を行った結果、高速道路・自動車専用道を除いて道路環境別の飲酒運転事故の減少率に大きな差がないことが示された。

表 - 4 道路環境別・飲酒運転事故件数

		2001	2004	減少率
道路形状別	小交差点	6,204	3,831	38.2%
	大交差点	3,048	1,765	42.1%
	交差点付近	3,700	2,112	42.9%
	カーブ屈折	2,288	1,317	42.4%
	単路その他	9,632	5,826	39.5%
	その他	528	327	38.1%
車両幅員別	5.5m未満	3,581	2,295	35.9%
	5.5m以上	11,676	6,963	40.4%
	9.0m以上	3,316	1,919	42.1%
	13.0m以上	2,345	1,342	42.8%
	中央分離帯あり	4,482	2,659	40.7%
道路種別	一般国道	7,504	4,474	40.4%
	主要地方道	4,914	2,848	42.0%
	一般都道府県道	3,208	1,844	42.5%
	一般市町村道	9,156	5,636	38.4%
	高速道路	338	158	53.3%
	自動車専用道			
	その他	280	218	22.1%
	計	25,400	15,178	40.2%

5.4. 発生日時別・事前事後飲酒運転事故件数の比較

表 - 5 は、2001～2004 年の昼夜別・飲酒運転事故件数を比較したものである。2001 年から 2004 年の減少率を昼夜別に比較すると、昼間は 25.0%しか減少していないのに対し、夜間は 44.7%も減少している。昼間に飲酒運転事故を引き起こしているものは、朝まで飲酒をしていたか昼間に飲酒をしたかのいずれかであるが、このような運転者には法改正の効果がやや薄いことが示された。2001 年から 2004 年の減少率を曜日別に比較すると、すべての曜日で飲酒運転事故が 40%前後減少しており、減少率にあまり差がないことが示された。

表 - 5 発生日時別・飲酒運転事故件数

		2001	2004	減少率
昼夜	昼	5,716	4,286	25.0%
	夜	19,684	10,892	44.7%
曜日	日	5,122	3,116	39.2%
	月	2,796	1,670	40.3%
	火	2,927	1,863	36.4%
	水	3,063	1,881	38.6%
	木	3,136	1,862	40.6%
	金	3,560	2,044	42.6%
	土	4,796	2,742	42.8%
計	25,400	15,178	40.2%	

5.5. 事故状況別・事前事後飲酒運転事故件数の比較

表 - 6 は、2001 と 2004 年の事故内容別、事故類型別・飲酒運転事故件数を比較したものである。2001 年から 2004 年の減少率を事故内容別に比較すると、すべての事故内容で飲酒運転事故が 40%前後減少し

ており、減少率は事故内容別にほとんど差がないことが示された。2001 年から 2004 年の減少率を事故類型別に比較すると、すべての事故類型で飲酒運転事故が 40%前後減少しており、減少率は事故類型別に大きな差がないことが示された。

表 - 6 事故内容別・飲酒運転事故件数

		2001	2004	減少率
事故内容	死亡	1,191	710	40.4%
	重傷	2,994	1,805	39.7%
	軽傷	21,215	12,663	40.3%
事故類型	人対車両	1,740	1,030	40.8%
	正面衝突	2,386	1,423	40.4%
	追突	9,777	5,901	39.6%
	出会い頭	3,730	2,316	37.9%
	右左折	1,954	1,112	43.1%
	車両単独	3,617	2,109	41.7%
	その他	2,196	1,287	41.4%
	計	25,400	15,178	40.2%

表 - 7 昼夜別・危険認知速度別・飲酒運転事故件数

		2001	2004	減少率
昼間	20km/h以下	2095	1449	30.8%
	40km/h以下	2170	1742	19.7%
	60km/h以下	1111	876	21.2%
	61km/h以上	314	200	36.3%
夜間	20km/h以下	4257	2453	42.4%
	40km/h以下	7773	4376	43.7%
	60km/h以下	5542	3029	45.3%
	61km/h以上	2001	944	52.8%
計	25,263	15,069	40.4%	

一般に、夜間は交通量が少なく、走行速度が高いことが知られており、危険認知速度は昼夜によって異なる。表 - 7 は、2001 と 2004 年の昼夜別・危険認知速度別・飲酒運転事故件数を集計した結果である。昼間は危険認知速度が高い領域で減少率がやや大きいことがわかる。また、表 - 4 に示されたように、高速道路・自動車専用道路における飲酒運転事故を分析すると、全飲酒事故と比較して減少率が大きくなっている。

飲酒運転防止対策のもう一つ対策として、2001 年 12 月 25 日に危険運転致死傷罪が施行された。危険運転致死傷罪とは、アルコール又は薬物の影響により正常な運転が困難な状態で 4 輪以上の自動車を走行させ、人を負傷させた者は 10 年以下の懲役に処し、人を死亡させた者は 1 年以上の有期懲役に処するものである。これらのことを総合的に考察すると、危険運転致死傷罪の適用対象となる可能性が高い状況での飲酒運転事故は減少率が高く、危険運転致死傷罪の効果が現れていることも考えられる。

5.6. 悪質飲酒運転者の分析

2001～2004年の飲酒運転事故の減少率を分析すると、道路環境や事故内容等には減少率が小さい項目があまりみられなかった一方で、無免許、昼間、65歳以上の高齢者、軽車両では減少率が非常に小さかった。また、悪質と考えられる飲酒程度が高い運転者による事故の減少率が小さいことが示された。そのため、2004年のデータを用い、免許経過年数別、昼夜別、運転者の年齢層別の各項目と飲酒程度との関係进行分析した。

図-2は、2004年の飲酒運転事故の運転免許経過年数別・飲酒程度別割合を示したものである。無免許飲酒運転者の飲酒程度は、「酒酔い」および「0.25mg/ℓ」の割合が、それ以外の飲酒運転の第1当事者より高いことが示された。

図-3は、2004年の昼夜別・飲酒程度別割合を示したものである。これを見ると、昼間事故では検知不能の割合が高く、0.25mg/ℓ以上の酒気帯びの割合が低いことから、昼間事故の第1当事者の飲酒程度は夜間よりも低いことがわかる。

図-4は、2004年の年齢層別・飲酒程度別割合を示したものである。これを見ると、高齢者の第1当事者の飲酒程度は、他の年齢層とあまり変わらないことが示された。

このように、無免許運転の第1当事者は飲酒程度が高いことが示された。そのため、本研究での悪質飲酒運転者の定義としては、第1当事者の飲酒程度が「酒酔い」か「0.25mg/ℓ以上の酒気帯び」、あるいは「無免許飲酒運転」であるものとした。

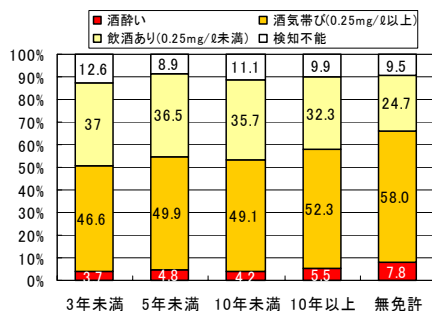


図-2 飲酒運転事故の運転免許経過年数別飲酒程度別割合 (2004)

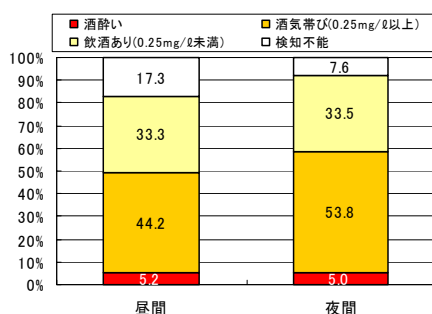


図-3 飲酒運転事故の昼夜別・飲酒程度別割合 (2004)

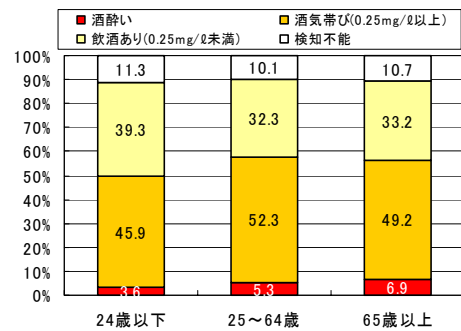


図-4 飲酒運転事故の年齢層別・飲酒程度別割合 (2004)

そうすると、2001年から2004年にかけての飲酒運転事故件数の減少率が小さい昼間運転者、65歳以上の高齢者は、悪質な運転者と分類されない。また、高齢者や軽車両運転者は、飲酒運転厳罰化の認識が薄いと想定される。そのため、2001年から2004年にかけての減少率の小さい層としては、以下の3つの層に分類できると思われる。

- 1) 無免許や飲酒程度が高い悪質運転者
- 2) 飲酒運転厳罰化の認識が薄い高齢者、軽車両運転者
- 3) 朝まで、又は昼間に飲酒をしている昼間運転者

6. 考察

飲酒運転を厳罰化する道路交通法の改正効果を、飲酒運転事故を事前事後分析することにより明らかにした。本研究で対象とした項目別の飲酒運転事故の減少率を全事故で検討すると、2004年の飲酒運転事故件数が2001年を上回っている項目はなく、すべての項目で年々事故件数が減少しており、法改正の前後1～2年間を見る限り、法改正の効果が明確に現れている。また、道路環境、事故状況別の減少率を分析したところ、これらの各項目別の減少率は概ね大きな差がなかった。そのため、国民全体で考えると、一定の層に偏った効果が出ているわけではなく、国民各層に効果が現れていると推察される。

一方、飲酒運転事故の減少率に大きな偏りが存在した項目は、当事者、属性の運転者関連の項目である。減少率が少ない項目は、1) 無免許又は飲酒程度が高い悪質運転者、2) 飲酒運転厳罰化の認識が薄いと思われる高齢者、軽車両運転者 3) 昼間飲酒運転者である。悪質運転者や高齢者、軽車両運転者に対しては、それぞれの特性を考慮して内容や方法を工夫した交通安全教育を行うことが必要ではないかと考えられる。また、一般に昼間には飲酒取締りを行うことが少なく、昼間には飲酒運転事故の減少率が少ないのではないかと考えられる。昼間飲酒運転者に対する対策としては、昼間にも飲酒取締りを行うことを検討すべきではないかと考えられる。