

飲酒運転事故からみる常習犯の特徴と対策に関する研究

A Study on Drink-Driving Accident by Characteristic and Measures of Habitual Offender

指導教授 西田 泰 安井 一彦 6802 益子 菜穂子

1. はじめに

交通事故に関しては様々な研究が行なわれており、具体的な対策が施行されているが、飲酒運転に関する研究は少ない。飲酒運転は減少傾向であるが、飲酒運転常習犯やアルコール依存症者が飲酒運転している実態から、飲酒運転常習犯対策を考えることによって、根本的な解決に繋がると考える。今回の研究では、飲酒運転常習犯の特徴を事故から分析し、わが国独自の対策を考えることを目的とする。財団法人交通事故総合分析センターと共同研究である。

2. 現状

2006 年の交通事故件数は 838,910 件であるが酒気帯び運転はその 0.05% にすぎない。しかし、血中アルコール濃度 (Blood Alcohol Concentration、以後 BAC) が高くなるにつれ、誰もが反応時間は遅くなるという影響があり、死亡事故率は他の違反事故よりも高く約 4 分の 1 である。

3. 飲酒運転の実態

(1) 危険認知速度

飲酒した場合、判断や認知が鈍くなるので、「速度が高くなると、特に事故になりやすい」と一般的に思われている。そこで、飲酒運転の同乗者数別と正常運転の危険認知速度の速度超過を以下の図-1 に示す。

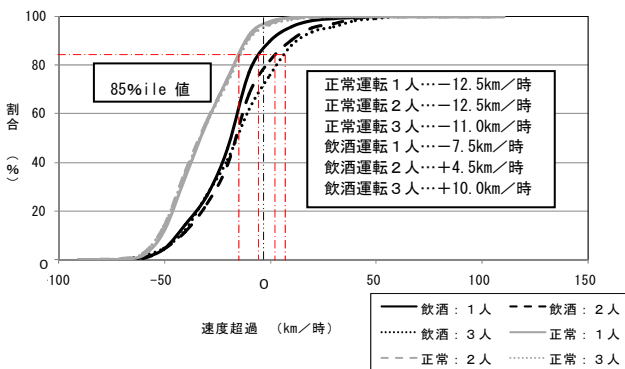


図-1 飲酒別同乗者数別速度超過 (2006 年)

飲酒運転では、1 人の場合大半が規制速度よりも低い走行速度であるが、2 人、3 人と同乗者が多くなると速度も高くなっていることが明らかとなった。感情が高ぶり速度が高くなると考えられる。

さらに、危険認知速度別の BAC によってどの割合で重傷以上の事故になるかを以下の図-2 に示す。

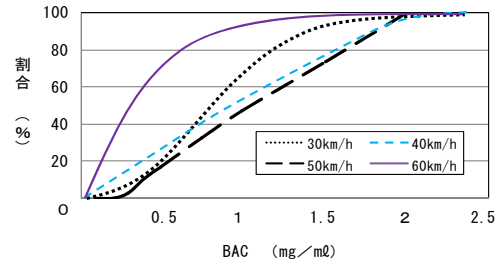


図-2 危険認知速度別死亡重傷以上事故 (1999 年)

BAC が低い場合でも速度が高ければ、重傷以上になる確率は高くなっていることが明らかになった。

(2) 重大事故の構成率

BAC と死亡事故率の関係について分析を行なった。その際、35 歳から 49 歳の死亡事故率を 1 として分析したものを以下の表-1 に示す。なお、対象は他者に依存しない単独事故のみを今回は採用した。

表-1 年齢層別相対死亡重傷事故相対率 (1999 年)

年齢	BAC (mg/ml)				
	その他	0~0.19	0.2~0.39	0.4~0.74	0.75以上
16~24	0.9	0.9	0.9	1.5	4.3
25~49	1.0	1.1	1.0	1.4	4.1
50歳以上	1.3	1.3	1.2	1.3	4.1

BAC が高くなるに従い、どの年齢でも相対死亡事故率も最大 4.3 倍、高くなることが明らかになった。特に若者と高齢者の対死亡事故率が目立つ。

(3) 飲酒運転常習犯

2006 年 8 月に発生した福岡県の飲酒運転事故により飲酒運転に対し世論が沸き、飲酒運転の事故件数は減少した。実際に都道府県別にどの程度、減少したのかを、目的変数を飲酒運転事故件数、説明変数を交通事故件数とアルコール消費量とし、重回帰分析を行い、回帰式から理論値を用い、理論値と実際の飲酒運転事故件数の差を計算した。その結果を表-2 に示す。

表-2 飲酒運転事故の増減数 (2006 年 9 月)

都道府県	増減件数 (件)	都道府県	増減件数 (件)	都道府県	増減件数 (件)
北海道	6.4	長野	-6.2	岡山	-8.5
青森	-3.7	静岡	-14.8	広島	-5.8
岩手	-5.3	富山	-3.9	山口	-6.4
宮城	-3.5	石川	-7.2	徳島	-1.4
秋田	-0.6	福井	-6.6	香川	-5.5
山形	-6.8	岐阜	0.2	愛媛	-3.6
福島	-9.4	愛知	-14.7	高知	-2.7
東京	-31.9	三重	1.1	福岡	-10.7
茨城	-2.0	滋賀	-5.1	佐賀	-7.4
栃木	-9.0	京都	-11.0	長崎	-2.8
群馬	-13.3	大阪	-12.1	熊本	-5.8
埼玉	-14.2	兵庫	-13.1	大分	-4.9
千葉	3.7	奈良	-3.4	宮崎	-4.5
神奈川	-22.7	和歌山	3.5	鹿児島	-3.5
新潟	-3.0	鳥取	-2.9	沖縄	4.0
山梨	0.8	島根	-6.0		

実際に 40 の都道府県の飲酒運転事故件数は減少したので、世論が高まることで飲酒運転を減らすことができると考えられる。さらに、この時期に飲酒運転事故を起こしている人を常習犯と考え、この期間の飲酒運転の特徴について分析を行なった。

過去 4 年の 9 月に起こった飲酒運転事故の昼夜率を調べた結果を図-3 に示す。

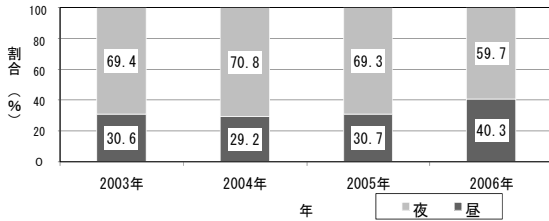


図-3 年別 9 月の昼夜率

飲酒運転は夜に多く見られるが、2006 年 9 月は昼の飲酒運転事故割合が前年の約 10% も増加した。

次に、昼の速度超過を分析したものを図-4 に示す。

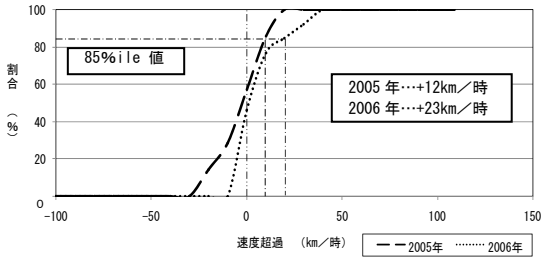


図-4 速度超過

85%ile 値は 2006 年の危険認知速度が 10 km/時、高くなったので、危険な状態だといえる。

また、35 歳から 49 歳の死亡事故率を 1 として常習犯の死亡事故相対率を表-3 に示す。

表-3 重傷死亡事故相対率 (2006 年)

レベル	飲酒なし	基準以下	0.5未満	0.5以上	酒酔い
①非常習犯	1.00	7.76	11.43	35.77	200.16
②常習犯	7.80	146.69	355.02	456.03	456.03
②/①	7.8	18.9	31.0	12.8	2.3

BAC 0 mg/ml の 35 歳から 49 歳の死亡事故率を 1 とした場合、常習犯と考えられる人たちの死亡事故相対率は、約 2 倍から最大約 31 倍まで膨らむことが明らかになった。

(4) まとめ

分析によって得られた飲酒運転の特徴を以下に示す。

- ① 同乗者数によって危険認知速度が変化する
- ② BAC が高くなれば死亡重傷以上の事故率は高い
- ③ 世論が高まることで飲酒運転は減少する
- ④ 飲酒運転の常習犯は昼に多い
- ⑤ 常習犯の飲酒運転事故は昼にも発生する

4. 結論

(1) 常習犯対策

諸外国の常習犯の対策として、「処罰・制裁」と「教育・治療」などがある。

常習犯の対策を考える上で、飲酒と運転のどちらかを止めさせるしかないという考え方から、スウェーデンでは、2012 年以降製造車両についてアルコール・インターロック装置をつけることが義務となる。わが国でも、アルコール・インターロック装置について検討されている。

今回の分析により、常習犯は飲酒運転に関する世論に関係なく運転することから、飲酒運転が他人事ではないことを気づかせる必要がある。

非常習犯と常習犯の対策を図-4 に示した。

表-4 対策の影響

No.	対策	非常習犯	常習犯
1	酒類販売の抑制 (時間・店舗)	○	×
2	BAC の規制を厳しくする	○	×
3	罰則の強化	○	×
4	取り締まり (沿道の呼気テスト)	○	×
5	飲酒運転の危険性についての教育	○	○
6	免許停止	○	○
7	免許再取得時の追加教育	○ (必要なし)	○
8	免許証に飲酒運転経験者マークの記載	○ (必要なし)	○
9	アルコール・インターロック装置	○ (必要なし)	○

○…効果がある ×…効果がない

主に常習犯に効果があると考えられる No. 6 から No. 8 の対策を提案する。

1 回でも酒気帯び以上の状態で運転した者に対して、無条件で免許を取り消す。再度免許取得の際は、カウンセリングや飲酒運転の教育を受けることを義務化する。更に、免許証に飲酒運転経験者のマークを記載し、飲酒運転の経験者のみ BAC の基準を低くする。2 回目以降の飲酒運転者はアルコール依存症者とし、カウンセリングを受けてもらい、車両にはアルコール・インターロック装置の搭載を義務化する。

これらを同時に行なうことにより、飲酒運転の悲惨さを考えさせ、常に他人よりも厳しい目で見られていることを認識すると考えられる。

謝辞

日本大学総合科学研究所の森田紳之先生には、多大なご協力を頂きました。厚く感謝の意を表します。

参考文献

- 1) 警視庁: 飲酒運転させない TOKYO キャンペーン <http://www.keishicho.metro.tokyo.jp/>