

飲酒運転に関する法改正とその効果¹

執筆者名

當舎夕希子²

山田祥子

加藤博仁

三浦隆宏

¹本稿の作成にあたって、小原美紀准教授(大阪大学)に有益かつ熱心なコメントを頂戴した。この場を借りて感謝の意を表したい。しかしながら、本稿にある誤り、主張の一切の責任は言うまでもなく筆者たち個人に帰するものである。

²代表者連絡先

国際公共政策学科 4 年生 當舎夕希子

第1章 はじめに

危険運転に対する厳罰化の流れが止まらない。昨年より、準危険運転致死傷罪の創設に向けた検討が進められている。これは、アルコールや薬物の影響を受けた運転などに限られている危険運転致死傷罪の適用要件が厳しく、事故の遺族から法改正を求める声が出ていることを受けたものである。準危険運転致死傷罪が適用されるようになれば、悪質な運転の犠牲となった被害者や遺族の感情をより反映した判決が下されることになるだろう。

危険運転は車社会である現代の安全を脅かすものである。平成24年版の犯罪白書によれば交通事故による死傷者数は減少傾向にあり、危険運転致死傷の検挙人員も前年より減少している。しかし、危険運転は依然として存在しており、今後も危険運転を許さない、させない社会の在り方が求められる。法による厳罰化はそうした社会を実現するための強力な手段である。危険運転に対する厳罰化の潮流は、国民全体で安全な社会を作り上げようとする意識の表れであると考えられることができる。

ここで、危険運転の代表的なものに飲酒運転がある。飲酒運転はその死亡率の高さから交通三悪の1つにも数えられている。また、ドライバーや周囲の者が未然に防ぐことが可能であるためその責任が大きく問われるものであり、過去に法改正が重ねられてきた。とりわけ、2001・2002年と2007年には大幅な法改正がなされており、いずれも社会に動揺を与えた交通事故及び被害者を中心とした署名活動がその原動力となっている。こうした法改正の効果を吟味した研究によると、法改正は一定の飲酒運転抑止効果を発揮したものの効果の持続期間が短いという指摘や、厳罰化が繰り返されることで誤った体感治安がもたらされ、安易な厳罰化が進行するのではないかといった懸念がなされている。

本稿では飲酒運転の法改正を取り上げ、実際にどのような法改正がなされているのか、より大きな抑止効果を発揮するために何が重要であるのかを明らかにする。これまでの先行研究では、法改正の効果を分析するにあたり計量分析がほとんど用いられていない。そこで、本稿では計量分析を用いて法改正の効果を分析する。計量分析を用いることで、法改正による飲酒運転抑止効果を改正された内容の差に焦点をあてて解釈することができる。それにより意義ある法改正とは何かを明らかにし、飲酒運転を将来にわたってなくし、ひいては安全な社会生活の根幹を支える法の実現に向けた議論を深めることができる。

本稿の構成は以下の通りである。本章に続く第2章では先行研究を紹介し、本稿の方向性を示したい。第3章では飲酒運転を取り巻く法改正を整理し、その背景や内容を見ていく。第4章では計量分析を行い、法改正が飲酒運転事故を減らすのにどのくらい寄与したのかを明らかにしたい。また、分析の結果から法改正が効果的に機能するためにはどのような要因があるかを考えたい。

第2章 先行研究及び本稿の位置づけ

第1節 先行研究

飲酒運転事故と法改正の効果についての研究は、主に 2002 年改正と 2007 年改正についてなされている。

萩田・白石・岡村(2005)は、2002 年の法改正に焦点を当てて分析を行っている。萩田らは 2002 年を軸に、2001 年と 2004 年の飲酒運転事故件数を当事者、属性、道路環境、発生日時、事故状況の項目について分析し、法改正の効果を図る。その結果、厳罰化の効果は国民各層に現れていることを推察しつつも、1) 無免許又は飲酒程度が高い悪質運転者、2) 高齢者・軽車両運転者、3) 昼間飲酒運転者においては減少率が小さいと結論付ける。萩田らはこの結果を踏まえて、それぞれの属性を考慮した交通安全教育の実施や昼間の飲酒取締の必要性を述べている。

尾崎(2012)は、1997 年から 2010 年の交通事故件数を用いて、法改正の効果の持続性を飲酒運転事故件数の減少数や死亡事故に占める飲酒運転事故の割合の減少幅によって分析している。その結果、2002 年法改正、2007 年法改正ともに厳罰化の効果が約 2 年しか持続していない可能性が示唆されている。尾崎は、2002 年の厳罰化は飲酒運転による死亡事故や外傷を減少させたと推察し、今後は 2007 年の厳罰化の効果についての詳しい解析が求められるとする。

厳罰化の効果を肯定する研究が多い中、八尋(2011)は死亡・重傷事故の推移に焦点を当てた分析を行い、厳罰化が飲酒運転事故による「死亡及び重傷」数を安定的に減少させる効果を持つのかを疑問視している。八尋によると、長期にわたって死亡ないし重傷事故例は安定的に順次減少傾向にあり、飲酒運転を含む悪質運転による重大な交通事故の増加を推測することはできない。したがって、八尋は交通事故による「死亡ないし重傷事例」に限れば、長期かつ安定的な低減概況は 2002 年及び 2007 年の法改正と相関関係を示すものではなく、交通事故に起因する「死亡及び重傷事例」の減少傾向をもって法改正による厳罰化の効果と認めうるものではないと結論付ける。そして、厳罰化の繰り返しが誤った体感治安を蔓延させることを懸念し、被害者感情の高揚に合わせた厳罰化に頼る政策では交通の安全は確保されないだろうとしている。

第2節 本稿の位置づけ

前節にあげた研究を含め、飲酒運転事故件数の推移から法改正による飲酒運転抑制効果を分析する先行研究は多数存在する。しかし先行研究の多くが、飲酒運転事故件数などで各法改正の事前事後を比較するという一元的な分析に留まり、計量分析を行っているものは少ない。とりわけ、2007 年の法改正についての分析は、事後データの不十分さなどから

も未だ不足している部分であるといえる。そこで本稿では、計量分析を行い、2001・2002年の法改正と2007年の法改正の効果を分析する。飲酒量や飲酒運転に対する都道府県ごとの個別効果など、法改正以外にも飲酒運転事故件数に影響を及ぼしていると考えられる要因は様々に考えられる。計量分析を行うことで、このような法改正以外の要因を取り除き法改正そのものの効果を分析することができる。また、ともに大幅な改正がなされた2001・2002年法改正と2007年法改正の飲酒運転に対する効果を比較することで、法改正がより効果的に機能するにはどのような要素が必要か考えることができる。

第3章 飲酒運転を取り巻く法改正

本章では、本稿の分析対象である 2001 年・2002 年法改正と 2007 年法改正の背景および改正内容をまとめる。なお各法改正の詳しい改正内容は、表 1 と表 2 を参照されたい。

第 1 節 2001 年・2002 年法改正の概要

従来、自動車運転で人を死傷させた場合には、業務上過失致死傷罪(刑法 208 条の 2)が適用されてきた。これは飲酒運転による死傷事故の場合でも同様である。悪質な交通事故に対する特別の刑罰はなく、不注意な運転行為によるものとして業務上過失致死傷罪により処罰され、道路交通法上の「酒酔い運転の罪」との併合罪が認められても最高懲役は 7 年であった。そうした中、1999 年 11 月 28 日に東名高速道路飲酒運転事故が発生した。東京 IC 付近で 12 トントラックの運転手が先に飲んだ酒の酔いのために同方向に進行していた車両に衝突した。この事故で被害車両の後部座席に乗っていた子ども 2 人が亡くなった。しかし、当時は飲酒運転に対する特別な刑罰が定められていなかったため、この運転手は業務上過失致死傷罪などに問われるだけとなった。この事故を契機に、飲酒運転に対する法定刑の不十分さが社会的に大きく提起された。そして、飲酒運転によって家族を亡くした遺族が、法改正運動を始め、2001 年 10 月、計 37 万 4339 名の署名を法務大臣に提出した。これを受けて、国会で議論が本格的に始まった。結果、2001 年 12 月に改正刑法が施行され、2002 年 6 月には、改正道路交通法が施行される運びとなった。

改正刑法では、危険運転致死傷罪が新設された(刑法 208 条の 2)。これにより従来の業務上過失致死傷罪に加えて、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自動車を走行させる等、故意で一定の危険な運転行為を行い、人を死傷させた場合には、暴行により人を死傷させた場合に準じて処罰されることが定められた。これは従来適用されてきた業務上過失致死傷罪と比べ、格段に重い刑罰である。なお本罪の新設によって、逆に自動車運転による業務上過失傷害について、傷害の程度が軽い場合に刑を免除する配慮がなされるようになった。

改正道路交通法では「酒気帯び運転」の基準が引き下げられ、行政上の違反点数も「酒気帯び運転」、「酒酔い運転」とともに増やされた。また、飲酒運転をして死亡事故を起こした者など極めて悪質な運転を理由とした免許の取消し等の欠格期間(免許の再取得ができない期間)の上限が 5 年に引き上げられた。

法改正後、飲酒運転の送致・告知件数はその減少傾向を強めた(図 1)。飲酒運転の送致・告知件数の対前年度減少率は、2001 年が 1%、2002 年が 5%である一方で、2003 年には 17%にまで上昇した。告知件数および送致件数はそれぞれ、交通反則通告制度に基づき反則事件として告知された件数、非反則事件として送致された件数を指し、この 2 つを合わせたものが道路交通法違反の取締件数である。以下では、送致・告知件数を取締件数と呼ぶ。

第 2 節 2007 年法改正の概要

2001 年・2002 年の法改正後にも飲酒運転に対する厳罰化の流れは止まらず、2004 年には飲酒検知拒否に対する罰則や危険運転致死傷罪の法定刑が引き上げられた。また厳罰化が進む中で、改正による問題点も指摘された。危険運転致死傷罪の適用の難しさと「逃げ得」の発生である。「逃げ得」は危険運転致死傷罪の最高懲役が 15 年であるのに対し、ひき逃げとみなされた場合には、業務上過失致死傷罪と救護義務違反の併合罪で最高懲役が 7 年 6 月となることに起因する。飲酒運転で死傷事故を起こした際に、飲酒運転として処罰されるよりも、その後にひき逃げとして処罰された場合の方が、刑罰が軽くなるのである。

このような背景の中、2006 年 8 月 25 日に福岡市で飲酒運転の自動車に衝突された普通乗用車が海に転落し、その乗用車に乗っていた大人 2 人が負傷、子ども 3 人が死亡するという痛ましい事故が発生した。飲酒運転の運転手は、負傷者を救護する等必要な措置を講ぜず、その場を離れて水を大量に飲むなど「逃げ得」を目論んだ。しかし、このような事故の悪質さに反して福岡地方裁判所は、従来の業務上過失致死傷罪と救護義務違反の併合罪を適用し、危険運転致死傷罪を適用しなかった。この事故は各メディアで大きく取り上げられ、飲酒運転に対する国民の批判が噴出した。こうした世論を受け、2007 年 6 月に改正刑法、9 月に改正道路交通法が施行されることとなった。

改正刑法では、刑法 211 条 2 項が改正され、自動車運転過失致死傷罪が創設された。これは 2002 年以降、自動車運転による業務上過失致死傷事犯において、その法定刑や処断刑の上限近くで量刑される事案が従前に比べて大幅に増加している状況を踏まえ、業務上過失致死傷罪から切り出されるかたちで創設された。また、四輪以上の自動車に限定されていた危険運転致死傷罪における「自動車」が、自動二輪車及び原動機付き自転車も対象に含むこととなった。

改正道路交通法では「酒気帯び運転」や「酒酔い運転」の罰則だけでなく、飲酒検知拒否に対する罰則も引き上げられた。飲酒運転を理由とする免許取り消しの欠格期間の上限

が10年に引き上げられた。そして本改正では、飲酒運転の幫助行為を行った者に対する処罰規定が新設された。飲酒運転を行うおそれがある者に対して車両や酒類を提供する行為や、飲酒運転の依頼や要求をして当該車両に同乗する行為などについて独立の処罰規定が設けられ、直接的に飲酒運転を行った者以外にも処罰の対象となった。

この法改正を受けて、飲酒運転の取締件数は再び減少傾向を強めた。取締件数の対前年度減少率は2005年が8%、2006年が11%である一方、2007年には41%となった(図1)。2007年法改正以降も飲酒運転に対する厳罰化は進められており、2009年の道路交通法改正では酒酔い運転や救護義務違反などに対する行政処分が強化された。

第3節 各法改正の影響

飲酒運転の取締件数をみると、2001年・2002年および2007年の法改正はともに飲酒運転の取締件数を減少させる効果があったことが窺われる。これらの法改正は、世間の注目を集めた悲劇的な事故を背景に持つという共通点がある一方で、法改正の内容に違いが見受けられる。2001年・2002年の法改正は、刑事上の法定刑や行政処分の強化といった飲酒運転に対する厳罰化を主な内容とした。これに対して2007年の法改正では、更なる飲酒運転に対する厳罰化に加えて、同乗罪など実際に飲酒運転を行っていない者に対する処罰規定が設けられた。2007年法改正は、単なる飲酒運転の刑罰の厳罰化だけでなく、同乗罪などの新設のために飲酒運転の「当事者」が広がったことに特徴がある。

図1 飲酒運転の取締件数の推移と対前年度比率

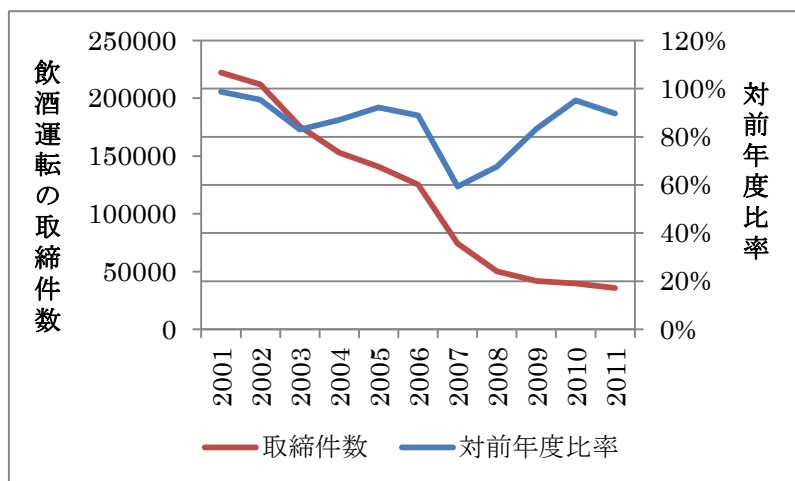


表 1 飲酒運転に関する法改正一覧

		2002改正前	2001・2002改正	2004改正	2007改正
道路 交通 法 改 正	酒酔い運転	懲役2年	懲役3年	→	懲役5年
		罰金10万円	罰金50万円		罰金100万円
		15点	25点		
	酒気帯び運転 (0.25以上) (0.15以上0.25未満)	懲役3月	懲役1年	→	懲役3年
		罰金5万円	罰金30万円		罰金50万円
		6点 (なし)	13点 6点		
	飲酒検知拒否	(なし)	→	罰金30万円	懲役3月 罰金50万円
		罰金5万円			
	救護義務違反	懲役3年	懲役5年	→	懲役10年 罰金100万円
		罰金20万円	罰金50万円		
	10点	23点			
周辺者への罰則	(なし)	→		【新設】 車両等提供罪など ^(注4)	
刑法 改 正	業務上過失致死傷罪		→	【新設】 自動車運転過失致死傷罪	
		懲役5年		懲役7年	
		罰金50万円 ^(注5)		罰金100万円	
危険運転致死傷罪	(なし)	【新設】 危険運転致死傷罪 (致死)懲役15年 (致傷)懲役10年	(致死)懲役20年 (致傷)懲役15年	→ ^(注6)	

(注 1)空欄の個所は変更されていないことを表す。

(注 2)表内の刑罰の内容は、それぞれ適用され得る刑罰の上限を表す。

(注 3)「酒酔い運転」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車両を運転することをいう。「酒気帯び運転」とは、身体に一定程度(平成 14 年 6 月以降については、血液 1 ミリリットルにつき 0.3 ミリグラム又は呼気 1 リットルにつき 0.15 ミリグラム)以上にアルコールを保有する状態で車両を運転することをいう。

(注 4)子細な改正内容は、以下の表 2 に記載する。

(注 5)2006 年の改正で、罰金が 100 万円に上げられた。

(注 6)対象に原動機付自転車や自動二輪が加えられる。

表2 飲酒運転の幫助行為に対する罰則規定

(道交法 65 条、117 条 2、117 条の 2 の 2、117 条の 3 の 2)

	車両等提供罪	酒類提供罪	同乗罪
酒酔い運転	懲役5年罰金100万円	懲役3年罰金50万円	懲役3年罰金50万円
酒気帯び運転	懲役3年罰金50万円	懲役2年罰金30万円	懲役2年罰金30万円

(注 1)表内の刑罰の内容は、それぞれ適用され得る刑罰の上限を表す。

表3 飲酒運転に関する法改正の流れ

1999年11月	東名高速道路飲酒運転事故
2001年6月	改正道路交通法 公布
2001年10月	法改正を求めて37万人以上の署名が法務大臣に提出される
2001年11月	刑法改正案 成立
2001年12月	刑法改正案 公布・施行
2002年2月	道路交通法施行令 一部改正
2002年6月	改正道路交通法 施行
2004年11月	改正道路交通法 施行
2004年12月	刑法改正案 成立・公布
2005年1月	刑法改正案 施行
2006年8月	福岡海の中道大橋飲酒運転事故
2007年5月	刑法改正案 成立
2007年6月	刑法改正案 施行、改正道路交通法 公布
2007年9月	改正道路交通法 施行
2009年4月	改正道路交通法 施行

第4章 計量分析

第1節 計量分析について

第3章で述べたように、法改正後に飲酒運転取締件数は減少傾向を強めている。しかし、その減少傾向の強まりは、本当に法改正によるものなのだろうか。また、法改正の内容によってその効果に違いはあるのだろうか。本章では、計量的手法を用いてこの2点を明らかにしたい。なお、飲酒運転に関する法改正としては、刑法・道路交通法ともに、とりわけ大きな改正がなされた2001・2002年法改正および2007年法改正に注目する。これらの法改正が、実際にどのような効果を飲酒運転に及ぼしたのか分析し、より飲酒運転を抑制するために重要な点は何か探りたい。

第1項 分析モデル

本章では、飲酒運転件数を被説明変数(y)に設定し、法改正ダミー(x)、飲酒運転の要因(w)、県別GDP成長率(z)および都道府県別効果(u)に回帰するパネルデータを用いた固定効果モデルの分析を行う。これにより飲酒運転の要因や県民性などの都道府県別の効果を除いた法改正の効果を図ることができる。式で表すと以下ようになる。

$$y_{it} = a + bx_{it} + cw_{it} + dz_{it} + u_{it}$$
$$u_{it} = u_i + \varepsilon_{it}$$

ここで、 ε_{it} は誤差項であり、 $\varepsilon_{it} \sim iid(0, \delta^2)$ 、 $E(\varepsilon_{it} | x_{it}) = 0$ を仮定する。 i は都道府県を表し($i=1, 2, \dots, 47$)、 t はデータの対象年を表す($t=2000, 2001, \dots, 2008$)。最小二乗法に基づき各推定量を求め、それぞれの推定量が0となる帰無仮説について検定を行う。帰無仮説が棄却されると、その要素は被説明変数である飲酒運転件数に影響を及ぼしているといえる。使用するデータは2000年から2008年までの都道府県別のものである。また本稿では「2002年法改正モデル」と「2007年法改正モデル」という2つのモデルを用いて、法改正の効果を分析する。2001年と2002年にそれぞれ施行された刑法と道路交通法の改正については、2001年12月に改正刑法、2002年6月に改正道路交通法が施行されたことなどを考慮し、合わせて2002年法改正として「2002年法改正モデル」で捉える。

第2項 被説明変数

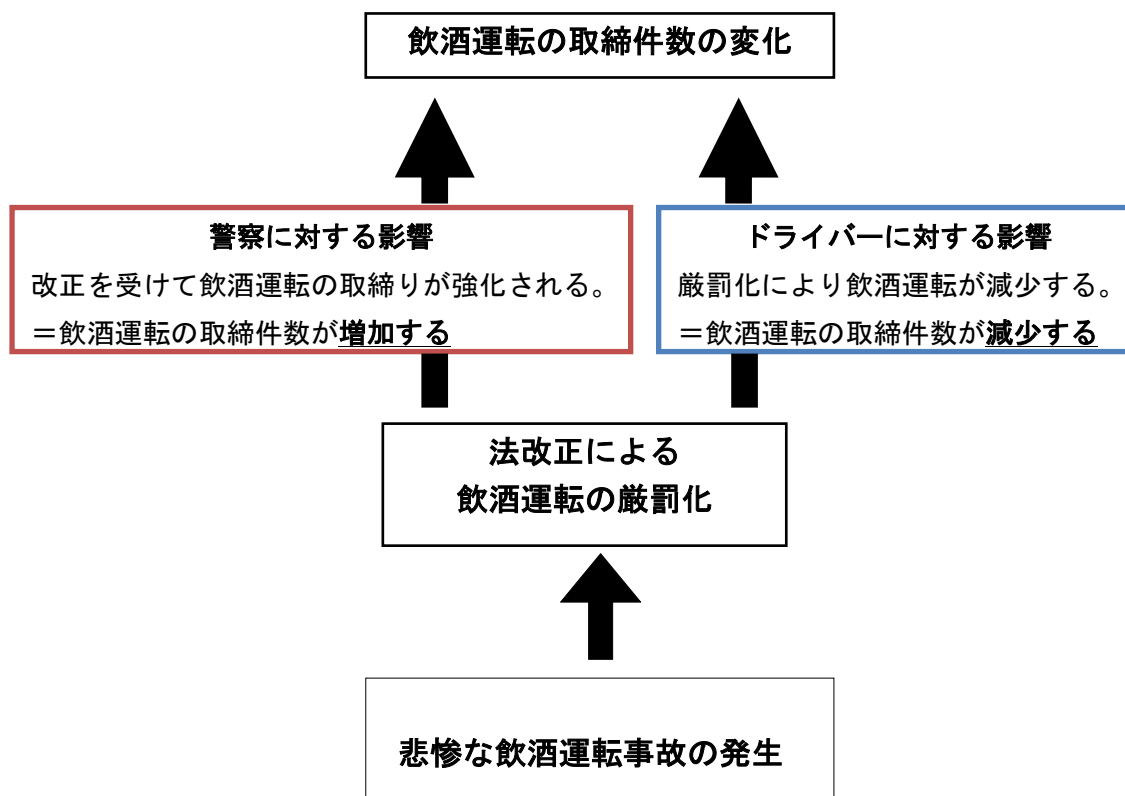
被説明変数となる飲酒運転を表す指標は、警察庁が発表している「都道府県別 道路交通法違反の送致・告知総件数」のうち、「主たる違反行為」が「飲酒運転」である件数の対数値を用いる。また本分析では、各法改正の効果をより正確に捉えるためにモデルに応じてサンプルを使い分ける。まず、2000年-2008年の9年分のサンプルを用いて「2002年法改正モデル」と「2007年法改正モデル」をそれぞれ推定し、各法改正の効果を分析する。

次に、2000年-2006年の7年分のサンプルで「2002年法改正モデル」を、2003年-2008年の6年分のサンプルで「2007年法改正モデル」をそれぞれ推定する。サンプルを限定した推定を行うことで、互いの法改正の効果を取り除き、各法改正の効果を適切に捉えることができる。

ここで、被説明変数となる飲酒運転の取締件数の変化を読み解くために重要なポイントを説明する。それは飲酒運転の取締件数が、ドライバーが実際に飲酒運転を行うかという現実の飲酒運転数と、飲酒運転に対する警察の取り締まりの程度という2つの側面から決定されるということである。つまり、現実の飲酒運転数の増減と、警察の取り締まりの強化・緩和による増減の合計によって、飲酒運転の取締件数の増減は決定されるのである。

この両側面に注目し、法改正による飲酒運転の取締件数の変化を読み解く(図2)。まず前者の側面から考えると、法改正による厳罰化によってドライバーは飲酒運転を取りやめ、飲酒運転が減少し、取締件数が減少すると考えられる。次に、後者の側面から考えると、法改正を契機として警察の飲酒運転に対する取り締まりが厳しくなり、取締件数が増加すると考えられる。つまり推定結果において、仮に法改正後に飲酒運転が減少するという結果が出たとしても、その結果の値をそのまま現実の飲酒運転の減少と捉えることはできないのである。

図2 法改正が飲酒運転の取締件数を変化させるプロセス



第3項 説明変数

① 法改正ダミー(x)

法改正を示す指標としては、「2002年法改正モデル」では2001年までを0、2002年以降を1とする2002年法改正ダミーを、「2007年法改正モデル」では2006年までを0、2007年以降を1とする2007年法改正ダミーをそれぞれ用いる。つまり、「2002年法改正モデル」においては2002年法改正ダミーのみを、「2007年法改正モデル」においては2007年法改正モデルのみを法改正ダミー(x)として使用する。仮に、改正後に飲酒運転の取締件数が減少していれば、 $b=0$ は棄却され、法改正ダミーの係数(b)に負の値が確認されるはずである。また仮に、改正後の飲酒運転の取締件数の減少率が2007年法改正より2002年法改正の方が大きければ、「2002年法改正モデル」の法改正ダミーの係数が、「2007年法改正モデル」の係数よりも負に大きいことが確認されるはずである。

② 飲酒運転の要因(w)

法改正以外の、飲酒運転に影響を与えると考えられる要因を捉えるため、「一人当たり飲酒量」、「ガソリン販売量」という2つの変数を説明変数に加える。飲酒量の多い地域ではより飲酒運転が発生すると考えられるため、酒の消費量を説明変数に加える必要がある。具体的には、各都道府県の、酒税課税金額(万円)を人口で除した数値を「一人当たり飲酒量」として使用する。人口は、国勢調査実施年については「国勢調査」のデータを、国勢調査実施年以外については「推計人口」のデータを用いる。また、交通量の多い地域ではより飲酒運転が発生すると考えられるため、各都道府県の交通量を説明変数に加える。具体的には、各都道府県の「ガソリン販売量(万k1)」を、交通量を表す変数として使用する。仮に、飲酒量またはガソリン販売量が多いと、飲酒運転の取締件数が増加していれば、 $c=0$ は棄却され、 c に正の値が確認されるはずである。

③ 県別 GDP 成長率(z)

以上の説明変数に加えて、景気の動向を説明変数に採用する。景気の良い地域では、経済的活動が活発になり、より飲酒運転が発生していると考えられる。そこで「県別 GDP 成長率」を説明変数に加える。仮に、県別 GDP 成長率が高いと、飲酒運転の取締件数が増加していれば、 $d=0$ は棄却され、 d に正の値が確認されるはずである。

④ 都道府県別効果(u)

最後に、都道府県効果(u)として「都道府県ダミー」を説明変数に加える。これまで挙げた説明変数以外にも飲酒運転件数に影響を与えている要因には、警察官の数や駅数などの要因が考えられる。それらの要因を「都道府県ダミー」を説明変数に加えることでコントロールする。「都道府県ダミー」を採用することで、飲酒運転件数の都道府県ごとの個別効果を除いた法改正の効果を分析することができる。

推定に用いたデータは以上で、記述統計は表4の通りである。

表4 記述統計

変数	観測数	平均	標準偏差	最小値	最大値
※2002年改正モデル					
ln(飲酒運転の取締件数)	329	7.964169	0.775682	6.214608	9.824336
2002年改正ダミー	329	0.714286	0.452442	0	1
一人当たり飲酒量	329	1.092052	1.160897	0.020836	5.344601
ガソリン販売量	329	129.945	120.8132	28.3107	759.1664
県別GDP成長率	329	-0.05071	2.021834	-6.50664	8.221413
都道府県ダミー	329	0.021277	0.144525	0	1
※2007年改正モデル					
ln(飲酒運転の取締件数)	282	7.455304	0.881643	5.356586	9.631088
2007年改正ダミー	282	0.333333	0.472243	0	1
一人当たり飲酒量	282	1.043227	1.115872	0.019549	5.344601
ガソリン販売量	282	131.2793	126.6729	27.3124	759.1664
県別GDP成長率	282	-0.32078	2.211963	-9.8	8.221413
都道府県ダミー	282	0.021277	0.144561	0	1

第2節 計量分析の結果

推定結果の概要については、表5に記載する。モデルのあてはまりは、自由度修正済み R^2 の大きさから、いずれの法改正においても2000年-2008年のサンプルを用いた推定より2000年-2006年、2003年-2008年のサンプルを用いた推定の方がよいことが分かる。

① 法改正ダミー(x)

法改正ダミーは、いずれの推定においても1%の有意水準で統計的に有意である。係数の符号も全ての推定において負である。つまり、法改正によって飲酒運転の取締件数が減少したといえる。係数の値は2002年、2007年法改正モデルともに2000年-2008年のサンプルを用いた推定の方が負に大きくなっている。また、2002年法改正ダミーと2007年法改正ダミーの係数を比較すると2007年法改正ダミーの係数の方が負に大きいことも確認できる。

② 飲酒運転の要因(w)

一人当たり飲酒量は2000年-2008年のサンプルによる推定結果では、2002年、2007年法改正モデルともに1%有意水準で統計的に有意である。また2000年-2006年のサンプルを用いた推定においては、一人当たり飲酒量は10%有意水準においても有意ではないが、2003年-2008年のサンプルを用いた推定では5%有意水準で統計的に有意である。一人当たり飲酒量の係数の符号は、2000年-2008年、2003年-2008年のサンプルを用いた推定ともに正である。つまり、一人当たり飲酒量が多いと飲酒運転の取締件数が増加すると言える。飲

酒自体は悪いことではないが、統計的には飲酒量の多さは飲酒運転のリスクを高める恐れがあると考えられる。

ガソリン販売量に注目すると、2000年-2008年のサンプルによる推定結果は、2002年法改正モデルでは1%有意水準で統計的に有意であるが、2007年法改正モデルでは10%有意水準でも統計的に有意ではない。2000年-2006年のサンプルを用いた推定においては10%有意水準においても有意ではないが、2003年-2008年のサンプルを用いた推定では5%有意水準で統計的に有意である。また、有意な結果となった推定におけるガソリン販売量の係数は正である。つまり、ガソリン販売量が多いと飲酒運転の取締件数が増加するといえる。ガソリン販売量の多さは、その地域の交通量の多さを示すと考えられる。この推定結果は交通量が多ければ、飲酒運転ひいては交通事故が起りやすいということを示唆している。

③ 県別 GDP 成長率(z)

2000年-2008年のサンプルによる県別 GDP 成長率についての推定結果は、2002年法改正モデルでは1%有意水準で統計的に有意であるが、2007年法改正モデルでは10%有意水準でも統計的に有意ではない。2000年-2006年のサンプルを用いた推定においては10%有意水準においても有意ではないが、2003年-2008年のサンプルを用いた推定では5%有意水準で統計的に有意である。また、有意な結果となった推定における県別 GDP 成長率の係数は正である。つまり、県別 GDP 成長率が高い、すなわち景気が良くなると、飲酒運転の取締件数が増加するといえる。酒は他の飲料と比べて値段が高く経済的な余裕が必要である。景気がよくなると飲酒の機会が増え、そのことが飲酒運転をするリスクを間接的に上げている可能性がある。

表5 推定結果概要

被説明変数：飲酒運転の取締件数の対数値

対象年	2000-2008	2000-2006	対象年	2000-2008	2003-2008
2002年改正ダミー	-0.733*** (0.056)	-0.433*** (-0.034)	2007年改正ダミー	-1.105*** (0.041)	-0.838*** (0.033)
一人当たり飲酒量	0.444*** (0.129)	0.107 (0.091)	一人当たり飲酒量	0.264*** (0.09)	0.284** (0.121)
ガソリン販売量	0.004*** (0.002)	0.0001 (0.001)	ガソリン販売量	-0.002 (0.001)	0.005** (0.002)
県別GDP成長率	0.068*** (0.01)	-0.008 (0.008)	県別GDP成長率	-0.002 (0.007)	0.015** (0.007)
標本数	423	329	標本数	423	282
自由度修正済みR ²	0.746	0.889	自由度修正済みR ²	0.876	0.939
F値	25.84***	53.51***	F値	60.74***	88.16***
都道府県ダミーのF値	6.42***	16.12***	都道府県ダミーのF値	14.23***	22.19***

(注1)各推定には都道府県ダミーを入れているが、都道府県ダミーについては結果を省略している。

(注2)***、**、*はそれぞれ1%、5%、10%でパラメーターが有意であることを示している。

第3節 飲酒運転に関する法改正の効果

ここでは前節の推定結果をふまえ、法改正が効果的に機能するためにはどのような要因が必要かを考えたい。

第1項 2002年の法改正も2007年の法改正も飲酒運転抑制効果がある

推定結果から、法改正は2002年も2007年も飲酒運転の取締件数を減少させる効果があるとわかる。

先にも述べたように被説明変数である飲酒運転の取締件数は、ドライバーが実際に飲酒運転を行うかという現実の飲酒運転件数と、飲酒運転に対する警察の取り締まりの程度という2つの側面から決定される。この両側面に注目して法改正による飲酒運転の取締件数の減少の意味を読み解くと、前者の側面からは厳罰化により飲酒運転が減少し取締件数が減少すること、後者の側面から法改正を契機とした警察の取り締まり強化で取締件数が増加することが考えられる(図2)。

以上のことを踏まえた上で推定結果について解釈していく。法改正ダミーの係数はこの2つの効果が合わさった値であり、係数の値が負に大きいと言って、それをそのまま現実の飲酒運転の件数の減少と捉えることはできない。しかし、ドライバーへの効果(マイナス)

と警察への効果（プラス）が相殺し合ってなお、推定結果の法改正ダミーの係数が負の値をとるということは、法改正が飲酒運転の取締件数に与える効果として、警察の取り締まり強化以上に、飲酒運転をドライバーにさせない効果が大きいということが考えられる。つまり、法改正によって現実の飲酒運転件数が減少したと考えることができる。

第2項 2007年の法改正の方が2002年の法改正よりも飲酒運転規制効果が大きい

推定結果から2000年-2008年のサンプルを用いた推定では、2002年の法改正により飲酒運転が改正前よりも73.3%減少したことが分かる。また、2007年の法改正では法改正前よりも飲酒運転が110.5%減少したことが分かる。この結果は2002年と2007年の法改正の効果が合わさった取締件数の減少率であり、個々の法改正の効果よりも過剰な減少率を示していると考えられる。モデルの当てはまりも2000年-2008年のサンプルを用いた推定より、2000年-2006年または2003年-2008年のサンプルを用いた推定の方がよい。

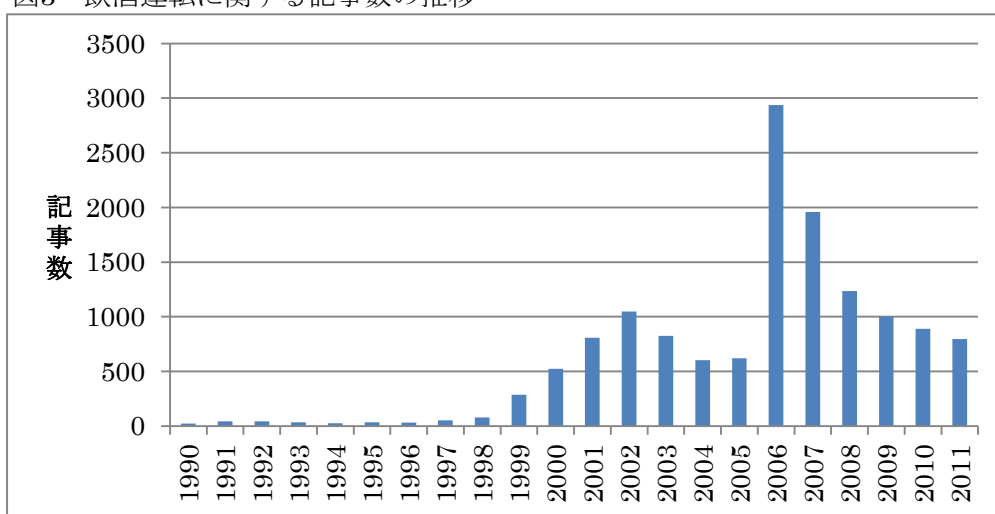
そこで、2000年-2006年と2003年-2008年のサンプルを用いた推定結果から、各法改正の効果を別々に図る。推定結果をみると、2002年の法改正では飲酒運転が改正前よりも43.3%減少し、2007年では改正前より飲酒運転が83.7%減少したことが分かる。すなわち、2007年の法改正の方が2002年の法改正よりも飲酒運転規制効果が大きかったことが読み取れる。なぜ2007年の法改正の方がより効果が大きかったのであろうか。ここでは、次の2つの観点から効果の大きさに違いが出た理由を考えたい。

第一に、2002年の法改正と2007年の法改正の内容の違いが理由としてあげられる。2002年の法改正では危険運転致死傷罪が新設され、飲酒運転を行ったドライバーに対する法定刑が大幅に引き上げられた。2007年の法改正ではドライバーに対する法定刑が更に引き上げられたが、それに加えて飲酒運転の「当事者」を拡大した点に特徴がある。すなわち、ドライバーへの酒類提供や同乗罪など、飲酒運転を助長する行為についても独立の罰則規定が設けられたことである。菅原ら（2005）はルールが社会規範として機能を維持するためには、①当該社会の構成員が規範の形成と受容の過程に認知的・行動的に参加することと、②規範の維持に向けて他者からの斉一化の圧力が必要であると述べている。このことから、2007年の法改正が2002年の法改正よりも飲酒運転規制効果が大きかったのは、飲酒運転の「当事者」を拡大したことにより国民が一致団結して飲酒運転を許さない社会環境を形成したからということが考えられる。例えば、会社で忘年会に行った場合、職場ではハンドルキーパーの確保がなされたり、居酒屋ではドライバーの確認及び酒類提供の配慮がなされたりすることが考えられる。2007年の法改正はドライバー個人に限らず、ドライバーを含む社会の構成員が団結し飲酒運転をさせない環境を醸成する契機となった可能性がある。

第二に、マスメディアが国民に及ぼした影響が2002年と2007年で異なっていた可能性が理由として考えられる。すなわち、国民の飲酒運転へのリスク認知が、2002年法改正時と2007年の法改正時では異なっていた可能性がある。飲酒運転に対する世間の認知度や関

心度が高まると、飲酒運転をしてはいけない、飲酒運転は許されない行為であるとの認識が強まることが考えられる。2002年法改正も2007年の法改正も、同じように悲惨な飲酒運転事故をきっかけになされた背景がある。しかし当時の飲酒運転に関する新聞記事数を見ると、その新聞記事数には大きな差があったことが分かる（図3）。図3は、読売新聞記事データベースの検索システムを用いて作成した飲酒運転に関する読売新聞の記事数の推移であり、図内の「記事数」は読売新聞の全国版及び地域版の記事を「飲酒運転」のキーワードで検索したものである。データは、各年の1月1日から12月31日までの期間の記事数を用いた。

図3 飲酒運転に関する記事数の推移



2002年の記事数が1,048であるのに対し、2007年は1,958となっており2002年の約2倍の増加がみられる。McCombs&Shaw（1972）を始めとする課題設定研究においては、マスメディア報道量は何が重要な争点なのかという人々の判断に影響を与えることが示されている。ただし図3は、「飲酒運転」をキーワードに調べた記事数であり記事の内容は定かではない。悲惨な飲酒運転事故や法改正の内容が報道されたかは判断できないので、単純に2007年の報道量の方が多いため国民の飲酒運転への関心が高まったとは言えない。しかし、人々の「飲酒運転」という言葉を目にする機会が増加したことや、情報を伝達する側が積極的に「飲酒運転」を取り上げたことを考えると、飲酒運転に対する社会的関心が2007年はより高かった可能性がある。国民が飲酒運転に対する危険意識を高くもっていたからこそ、法改正が効果的に機能したことが考えられる。

第5章 おわりに

本稿では、飲酒運転をめぐる法改正をとりあげ、その効果を計量的に分析した。結果として2001・2002年法改正、2007年法改正ともに改正後は飲酒運転の取締件数が減少しており、飲酒運転に対して抑制効果が発揮されたことが分かる。特に、2007年の法改正効果は2002年のものとは比べて大きく、国民がより主体的に飲酒運転をなくすべく行動を取ったと考えられる。2つの法改正の内容を鑑みると、法定刑を厳しくするよりも、その適用範囲を拡大することに効果があるように見受けられる。また、マスメディアの報道によって国民の飲酒運転に対する関心が高まることで、法改正の効果がより大きくなることも考えられる。飲酒運転に関しては厳罰化の潮流にあるが、国民が法の遵守に主体的であること、また他者と協同して法を守っていく環境を作るような法の整備が求められるのではないだろうか。本稿では、飲酒量や景気といった物理的側面が飲酒運転の増加に関与している可能性も示唆された。今後は経済的な状況とも抱き合わせて法改正の効果を検討していく必要があると考える。

<参考文献・データ出典>

- ・ 板倉宏(2004) 「刑法各論」 勁草書房
- ・ 井田良・武田誠・神田宏・野崎和義・松村格(2006) 「刑法各論」 ミネルヴァ書房
- ・ 伊藤渉・小林健太郎・齊藤彰子・鎮目征樹・島田聡一郎・成瀬幸典・安田拓人(2007) 「アクチュアル刑法各論」 弘文堂
- ・ 猪野亜朗 (2011) 「地域における飲酒運転対策」『日本アルコール・薬物医学会雑誌』2011 pp. 84-91
- ・ 川出敏裕・金光旭(2012) 「刑事政策」 成文堂
- ・ 国会会議録検索システム <http://kokkai.ndl.go.jp/>
- ・ 裁判所ホームページ <http://www.courts.go.jp/>
- ・ 萩田賢司・白石洋一・岡村和子(2005) 「飲酒運転に関する道路交通法の改正効果の分析」
http://www.jsce.or.jp/library/open/proc/maglist2/00039/200511_no32/pdf/261.pdf
- ・ 法務省「平成 24 年度 犯罪白書」
- ・ 真栄里仁 (2011) 「飲酒運転の都道府県における相違」『日本アルコール・薬物医学会雑誌』2011 pp. 41-49
- ・ 三上 悠子(2010) 「一連の飲酒運転厳罰化の効果に関する研究 -飲酒運転事故及びひき逃げ事件の発生件数に与える影響の分析-」
<http://www3.grips.ac.jp/~up/pdf/paper2009/MJU09066mikami.pdf>
- ・ 八尋光秀 (2011) 「飲酒運転事故と道路交通法等の改正を中心とする法的取り組み」『日本アルコール・薬物医学会雑誌』2011 pp. 60-66
- ・ 菅原郁夫・サトウタツヤ・黒沢香 (2005) 『法と心理学のフロンティア』 北大路書房
- ・ 山本明「マスメディア報道がリスク認知および被害者像に及ぼす影響に関する探索的検討」『社会学研究』第 20 巻第 2 号 (2004) pp. 152-164
- ・ 国税局「都道府県別 酒税課税金額」
- ・ 経済産業省経済産業局「資源エネルギー統計年報」
- ・ 警察庁「府県別 道路交通法違反 違反態様別 送致・告知件数(車両等の違反)」
- ・ 総務省統計局「国勢調査報告」「推計人口」
- ・ 内閣府経済社会総合研究所「県民経済計算年報」
- ・ 読売新聞記事データベースの検索システム(ヨミダス歴史館)
<http://www.yomiuri.co.jp/rekishikan/>