

平成20年度研究調査プロジェクト

飲酒運転対策についての研究

報告書

平成21年3月



財団法人 国際交通安全学会

International Association of Traffic and Safety Sciences

研究組織

プロジェクトリーダー： 今井 猛嘉 （法政大学法科大学院教授）

メンバー： 尾形 隆彰 （千葉大学文学部教授）
大村 孝男 （交通安全ジャーナリスト）
恒成 茂行 （熊本大学名誉教授）
松村 良之 （千葉大学法経学部教授）

事務局： 柿沼 徹 （(財)国際交通安全学会）
小島 康稔 （(財)国際交通安全学会）
今泉 浩子 （(財)国際交通安全学会）

目 次

第 1 章	はじめにー今年度の研究目標	1
第 2 章	自治体における飲酒運転防止の状況と取り組み	2
第 3 章	飲酒運転に関する一般市民の意識	20
第 4 章	諸外国における飲酒運転対策の現状	27
第 5 章	今年度の研究の総括ー成果と残された課題	40
付録 1	自治体向けアンケート調査票	
付録 2	一般市民向けアンケート調査票	
付録 3	自治体向けアンケート調査の単純集計結果	
付録 4	一般市民向けアンケート調査の単純集計結果	

執筆担当

第 1 章 :	今井 猛嘉
第 2 章 2-1 :	尾形 隆彰
第 2 章 2-2-1~2 :	松村 良之
第 2 章 2-2-3~4 :	大村 孝男
第 2 章 2-3 :	尾形 隆彰
第 3 章 :	松村 良之
第 4 章 :	今井 猛嘉
第 5 章 :	今井 猛嘉

第1章 はじめに—今年度の研究目標

「飲酒運転対策についての研究」として、今年度（2008年度）も、昨年度（2007年度）と同様の観点から、研究の深化を試みた。その観点とは、飲酒運転を巡る様々な状況を複合的に検討することで、もっとも実効性の高い飲酒運転対策は何かを探る、というものである。

その際に留意された観点とは、次の3点である。

- ① 飲酒運転の危険性を医学的観点から再確認すること
- ② 飲酒運転を許容ないし黙認している風潮を社会学的に分析すること
- ③ 飲酒運転を防止し、飲酒運転者に適切な制裁を加える法的対応を分析すること

昨年度は、主に①、②の観点からの基礎的考察を行った。そこで、今年度は、③の観点を重視して、研究を継続した。

その手法として、今年度は、③との関係において、各国の調査を継続しつつ、アルコール・イグニッション・インターロックに代表される新たな飲酒運転防止策の導入の可否について基礎的な検討を加えた。また、①との関係において、各国における飲酒運転の定義（体内アルコール濃度との関係において飲酒運転の規制が始まる基準値等）を確認し、②との関係において、自治体アンケート調査、一般市民アンケート調査を実施した。

以下では、昨年度の研究報告書との連続性を重視し、自治体アンケート調査、一般市民アンケート調査の結果を先ず明らかにした後に、比較法的知見を要する分析結果を示す。その上で、この2年間で得られた成果と今後の課題についてふれることとしたい。

第2章 自治体における飲酒運転防止の状況と取り組み

2-1 アンケート調査

2-1-1 調査の目的

飲酒運転の防止には地域差があると思われる。公共交通や代行タクシーなどの代替交通機関の発達した大都市部では、飲酒後の帰宅も比較的容易だが、地方都市や過疎地においては、交通手段が不十分なため飲酒後に運転してしまうという事態が起こりがちかもしれない。また、地方にはまだ濃厚な人間関係が残っており、その際に酒が出る機会も少なくはないかもしれない。だとすれば、全国的な飲酒運転防止の罰則強化は、地域社会の人間関係や、飲食店を中心とする地域経済にかなり大きな影響を与えることも考えられよう。

こうした地域性を考えると、罰則強化の方向性は当然のこととしても、上に述べたような地域社会の実情に即した飲酒運転防止の対策が模索されなければならないのではないかと考えたからである。

今回の調査研究では、地方自治体の交通関係の専門家に対し、アンケート調査を配布し、

- (1) 地域の経済社会の状況と交通安全、特に飲酒運転防止の罰則強化との関係を知ること
- (2) 自治体職員を含む地域諸団体、住民に対する防止施策の現状を知ること
- (3) 自治体職員自身の飲酒運転に対する内部処分規定の実情や罰則強化への意見
- (4) 地域における飲酒運転防止に関する具体的な取り組み

などについて、自治体担当者の知り得る限りの知識と意見を回答してもらったものである。

調査票回収後、回答に答えてくれ、自治体名を明らかにしてくれた自治体の中から、注目すべき施策を行っている所に対してインタビュー調査も行った。

2-1-2 調査の対象と方法

全国の自治体の内、10万人未満の中小自治体からほぼ2分の1に当たる500サンプルを抽出し、郵送によるアンケート調査票（巻末付録1）の配布を行った。その結果275サンプルを回収（55.0%）した。調査時期は2008年12月から2009年1月の間である。

なお、回収票の中には、自治体名を回答しなかったところもあり、したがって自治体規模が判明したのは221自治体だった。この自治体を規模別に、3万人以上、1万人以上3万人未満、1万人未満の3グループに分け、クロス集計したところ、ほとんどの調査項目においてみるべき差は見られなかった。また、他に注目すべき特性も見出せなかったため、以下の分析では全体の平均値のみを紹介することとした。なお、四捨五入のため、各構成率の合計が100.0%にならない場合がある（第3章も同様）。

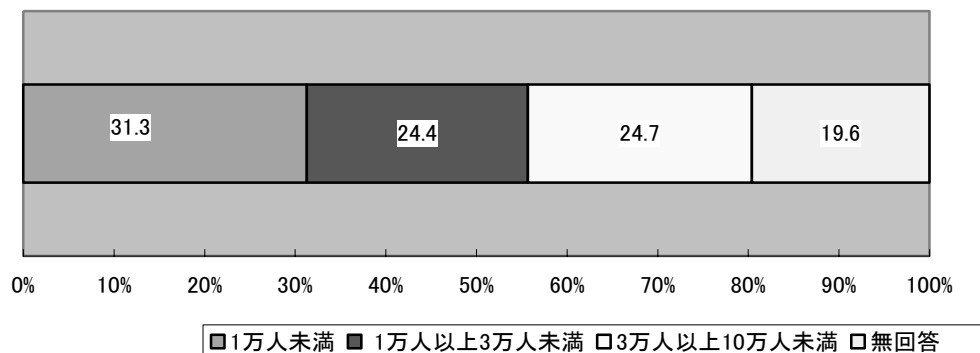


図2-1 自治体サンプルの構成

2-1-3 自治体における経済、交通安全の状況

(1) 地域経済の状況

① 7～8年前と比べた地域経済全体、飲食店の数

飲酒運転の罰則強化が行われた、ここ7～8年間の地域経済の全体状況（表2-1）は、「かなり悪化した」（28.4%）、「若干悪化した」（48.7%）を加えると、8割弱の自治体が悪化したと考えており、やはり景気は深刻な状況下にある。

また、地域内における飲食店の数（表2-2）も減ったと考える自治体が半数弱ある。しかし飲食店の減少は飲酒運転の罰則強化とはあまり関係ない、と考えられているようで、影響があるとした自治体は、飲食店が減ったとする自治体の約2割、全体の1割程度ではない。ただこの質問は、調査票の最初の部分に行われたため、経済状況と罰則強化の関係を、回答者があまり意識しない内に答えられているとも考えられる。というのは、後に行った質問では、罰則強化との関係を認める回答が多くなるからである。

表2-1 7～8年前と比べた地域経済全体（%）

かなり悪化した	若干悪化した	あまり変わらない	やや好転した	好転した	無回答	合計
28.4	48.7	16.4	2.5	3.3	0.7	100.0

表2-2 7～8年前と比べた飲食店の数と飲酒運転厳罰化の影響（%）

かなり減った	若干減った	あまり変わらない	やや増えた	かなり増えた	無回答	合計
6.9	41.1	41.1	9.5	0.7	0.4	100.0

（「かなり減った」「若干減った」と回答した人へ付問：減少には「飲酒運転の厳罰化」が影響しているか）

大いに影響	かなり影響	影響は少ない	影響は無い	無回答	合計
2.2	16.8	37.2	38.0	5.8	100.0

(2) 地域における交通に関連する様々な実情

今回調査では、交通や交通安全にかかわる様々な事情について、数多くの設問を行った。こうした事項を自治体の規模別に比較しようと考えたのである。しかし、前述のように、ほとんどすべての項目において、見るべき程の規模差は見られなかった。それは調査対象が10万人以下という、比較的小さい自治体を対象としたことによるものではないかと思われる。そこで本稿では単純結果のみを列挙して紹介するにとどめたい。

① 交通インフラの整備状況と自治体による安全対策の取り組み状況

交通インフラの整備（表2-3）は、ここ7～8年である程度進んできているという回答だった。また、この間の自治体による交通安全全般への取り組み（表2-4）もある程度進んでいるという回答があり、全体的には改善したと見られる。

表2-3 交通インフラの整備状況(%)

大いに整備された	若干整備された	整備が進まなくなった	大幅に遅れた	無回答	合計
9.8	70.9	17.1	1.1	1.1	100.0

表2-4 自治体の交通安全対策(%)

大いに進んだ	やや進んだ	あまり進まなかった	かなり遅れた	無回答	合計
6.5	74.2	17.8	0.4	1.1	100.0

地域住民への飲酒運転防止を発信する取り組み（表2-5）も、「かなり積極的に取り組んだ」（10.5%）や「取り組んだほうだ」（76.7%）という回答結果なので、後に見るように一定の施策は打っていると見るべきだろう。しかし、その効果は「どちらともいえない」（38.9%）や「あまり効果はあがらなかった」（1.8%）が合わせて4割程度あり、問題の難しさが垣間見られる。

表2-5 地域住民に発信した飲酒運転防止の取り組みとその効果(%)

かなり積極的に取り組んだ	取り組んだ方だ	あまり取り組んだとはいえない	無回答	合計
10.5	76.7	12.4	0.4	100.0

(付問: その効果は)

大いにあがった	多少あがった	どちらともいえない	あまりあがらなかった	まったくあがらなかった	無回答	合計
6.9	48.0	38.9	1.8	0.0	4.4	100.0

他方、自治体職員に対する取り組み（表2-6）は、相当積極的に取り組まれており、「かなり積極的に」に取り組んだとする回答が32.7%にも達している。またその効果についても

「大いに効果があがった」とする自治体が半数近く（46.2%）になっており、後に見るように内部処分の厳しさをはじめとする取り組みはかなり徹底してきているようだ。

以上をまとめると、地域の交通環境はやや改善してきており、自治体による住民に対する交通安全の施策も進んできたが、その効果についてはもう一つというところである。ただ、自治体職員への働きかけは十分で、その効果もあがっていると考えられている。

表2-6 自治体職員に対する飲酒運転禁止への取り組みとその効果(%)

かなり積極的に取り組んだ	取り組んだ方だ	あまり取り組んだとはいえない	無回答	合計
32.7	57.1	9.8	0.4	100.0

(付問：その効果は)

大いにあがった	多少あがった	どちらともいえない	あまりあがらなかった	まったくあがらなかった	無回答	合計
46.2	29.8	20.4	0.7	0.0	2.9	100.0

② 交通安全と交通に関する様々な状況

この間、「交通事故の総数」と「死者数」はかなり減ったと考えられている（表2-7）。飲酒運転についても、「事故総数」、「事故死者数」ともにそれらを上回る比率で減ったと答えるものが多い。これはあくまで自治体担当者の意見であり、必ずしも事実の数字に即したものであるが、全国的な傾向に近い状況にあるといえよう。

「当て逃げ」や、「ひき逃げ」についても、上記の数字ほどではないが減ったとする回答の方が、増えたとするものの比率よりはるかに高い。しかしこの点についてはやや疑問を持たざるを得ない。すなわち、図2-2に示すようにこの間、ひき逃げ事件は全国的にかなり増えている。もちろんそれが飲酒によるものかどうかは、定かではないのだが、飲酒によるものが多いと推定される。従って今回調査の結果は、実際にひき逃げが減っている可能性もあるが、にわかには信じがたい回答結果ではある。

「飲酒運転に対する取締り回数」は、「増えた」とするものが39.6%と多い。しかしそれに対する「摘発・検挙者数」が増えたとするのは、16.7%とあまり多くなく、後述するように「まだまだ手ぬるい」とする回答が多かった理由の一つになっているのかも知れない。

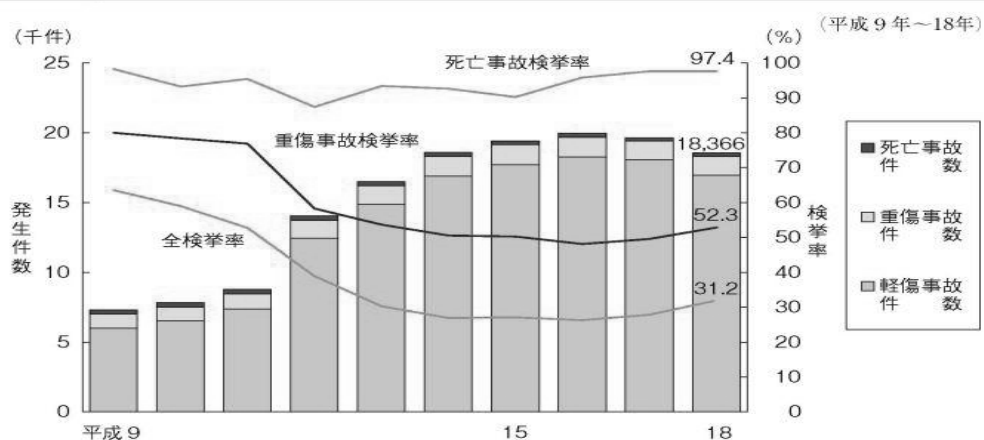
参考までに「渋滞の発生」と「自転車の利用」「違法駐輪・放置自転車の数」を聞いたところ、自転車利用はやや増えたとされているが、渋滞や違法駐輪・放置自転車の数は増減が相半ばしており、あまり変わってはいないようだ。

以上をまとめると、飲酒運転の厳罰化が始まったここ7~8年の間に、一般事故や飲酒事故、またそれらの死亡者は大幅に減り、当て逃げや引き逃げは増えていないと考えられている。取締りの件数は増えたが、飲酒運転の摘発や検挙はまだ手ぬるいと思われるようだ。

表2-7 交通安全及び交通に関する諸事情(%)

	大幅に減った	減った	変わらない	増えた	大幅に増えた	無回答	合計
交通事故の総数	5.8	57.1	25.1	9.1	0.0	2.9	100.0
交通事故による死者数	6.2	42.9	40.0	7.3	0.7	2.9	100.0
飲酒運転事故の総数	10.9	57.8	21.8	1.1	0.0	8.4	100.0
飲酒運転事故による死者数	12.4	47.3	30.9	1.1	0.0	8.4	100.0
あて逃げ(物損)件数	5.1	29.1	48.7	5.1	0.0	12.0	100.0
ひき逃げ(人身)件数	5.8	28.4	49.5	2.9	0.0	13.5	100.0
飲酒運転の取り締まり回数	1.8	6.2	35.6	39.6	2.9	13.8	100.0
飲酒運転の摘発・検挙者数	4.0	33.1	32.0	16.7	0.0	14.2	100.0
駐車禁止の摘発数(民間含む)	2.5	11.3	66.9	6.2	0.0	13.1	100.0
渋滞の発生状況	1.8	14.5	64.9	12.4	0.7	5.8	100.0
自転車の利用状況	0.4	6.5	58.2	27.6	1.5	5.8	100.0
違法駐輪・放置自転車の数	1.8	13.5	65.8	13.5	0.0	4.4	100.0

1-3-1-2図 ひき逃げ事件の発生件数・検挙率の推移



注 1 警察庁交通局の統計による。
 2 「全検挙率」とは、全ひき逃げ事件の検挙率をいう。
 3 「重傷」とは、交通事故による1か月(30日)以上の治療を要する負傷をいう。
 4 「軽傷」とは、交通事故による1か月(30日)未満の治療を要する負傷をいう。

(出典：平成19年版 犯罪白書)

図2-2 ひき逃げ事件の発生件数・検挙率の推移

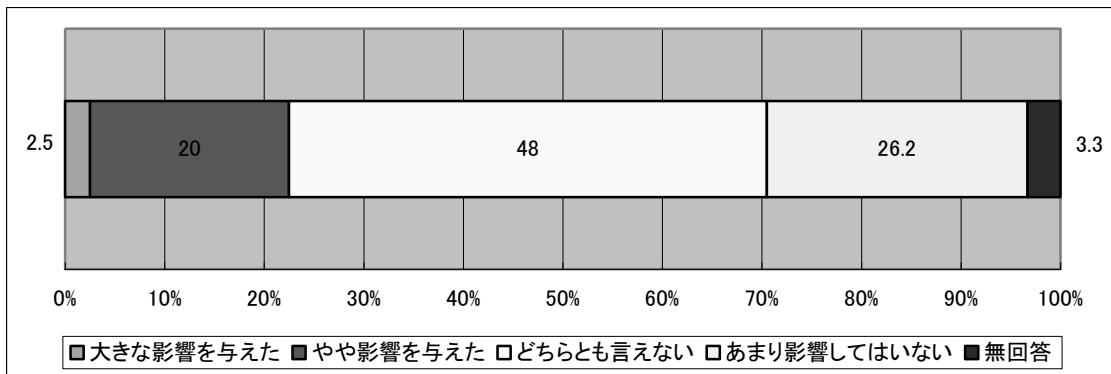
2-1-4 飲酒運転防止が地域社会に与えた影響

調査票では、飲酒運転防止の罰則強化が地域経済や人々の対人関係やコミュニケーションに影響を与えたかどうかについて意見を聞いた。

(1) 地域経済全体、飲食店への影響

「地域経済への影響」(図 2-3) では、「どちらともいえない」とする人が 48.0%と最も多く、「あまり影響してはいない」とする人も 26.2%なので、さほど大きいとは考えられてはいない。しかし、影響があったとする人も、合計で 22.5%はいたので、まったく影響がなかったともいえないだろう。

影響があったとする人に、その対策について聞いたところ、2割近くが「対策がとられ効果が出た」と答えたが、「効果は少なかった」とするものも 1割強あった。注目すべきは「飲酒が制限されても仕方ないので対策は必要がない」という選択肢を選んだ人が 32.4%もあったことで、飲酒運転に対する厳しい姿勢が見て取れる。



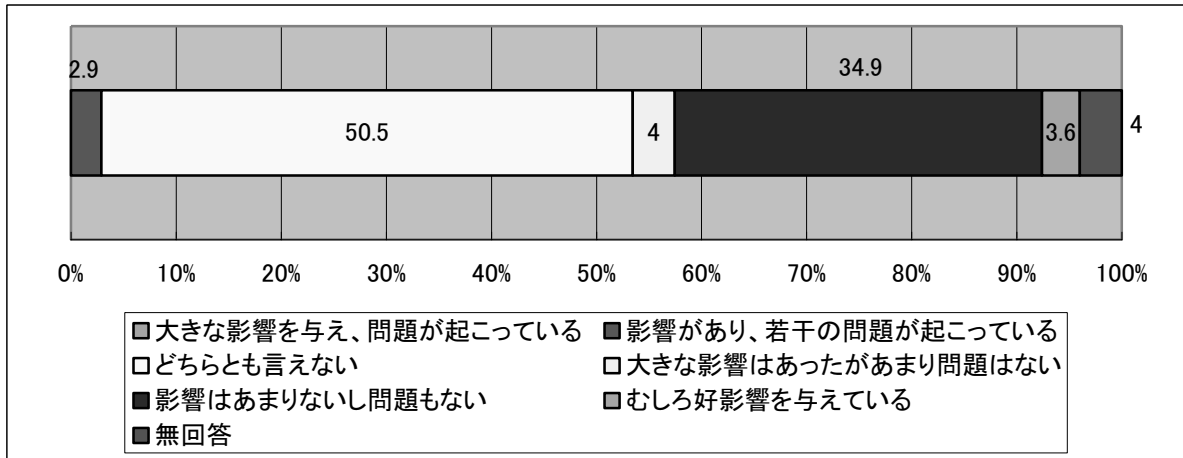
(「大きな影響を与えた」「やや影響を与えた」と回答した人へ付問:
それに対する対策はとられたか)

かなり対策がとられ、効果が出た	19.7
対策はとられたが、効果は少なかった	11.3
対策は不十分で困っている	19.7
飲酒が制限されても仕方ないので対策は必要がない	32.4
無回答	16.9
合計	100.0

図2-3 飲酒運転防止が地域経済に与えた影響と対策(%)

(2) 地域の人々の人間関係やコミュニケーションに対する影響

地域の人々の対人関係やコミュニケーションへの影響(図 2-4)についても、「どちらともいえない」とするものが半数で、「影響も問題もない」とするものが 34.9%あり、問題が起こっているとする人はほとんどない。影響があったとする少数者にその対策を聞いたが、半数が無回答であり、質問の妥当性に疑問が持たれたのかも知れない



(「大きな影響を与え、問題が起こっている」「影響があり、若干の問題が起こっている」と回答した人へ付問： それに対する対策はとられたか)

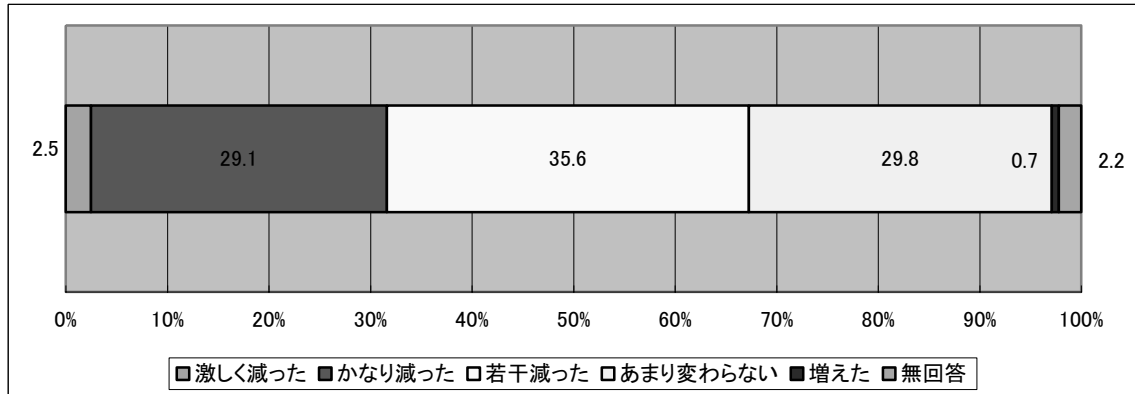
かなり対策がとられ、効果が出た	10.5
対策はとられたが、効果は少なかった	5.3
対策は不十分で困っている	15.8
飲酒が制限されても仕方ないので対策は必要がない	10.5
無回答	57.9
合計	100.0

図2-4 飲酒運転防止が地域の人々の対人関係やコミュニケーションへ与えた影響と対策(%)

(3) 地域の人々の間での飲み会などの交際機会はどうなっているか

前項では、地域の人々の間における一般的なコミュニケーションについて聞いたが、さらにそれを「飲み会などの交際機会」として、飲酒にかかわるものに限定して聞き、それが「飲酒運転厳罰化」の影響を受けているのかを尋ねてみた。

なお、調査票では、地域を「中心市街地」「周辺地区」「遠隔地」の3つに分けて聞いたのだが、3つの地域別にはほとんど差が現れなかったので、「中心市街地」の例のみを紹介(図2-5)した。それによると、「飲み会などの機会が減った」とするものが3分の2を越している。またそうした答えをしたものに影響を聞いたところ、半数弱が「影響した」と答えている。これまでの項で、地域経済全体への影響は大きくないとされてはいたものの、飲み会などの交際についてはかなり影響が出ていると見られているようだ。



(「激しく減った」「かなり減った」「若干減った」と回答した人へ付問：
それには「飲酒運転厳罰化」が影響しているか)

大いに影響したと思う	10.5
かなり影響した	35.6
影響は少なかった	37.7
影響はなかった	13.1
無回答	3.1
合計	100.0

図2-5 中心市街地における飲み会など交際機会の回数と飲酒運転厳罰化の影響(%)

2-1-5 自治体職員に対する内部処分規定と厳罰化に対する意見

前回調査でも、企業が従業員の飲酒運転に対してどのような制裁を加えているかを聞き、その処分がかなり重かったことを指摘した。今回も自治体職員に対する処分の規定を聞いた。

(1) 自治体職員への内部処分規定

自治体職員が、飲酒運転事案を引き起こした場合の処置(図2-6)を5つの場合に分けて聞いた。

結果は明確で、「飲酒による人身事故(死亡)」や「同(負傷)」の場合は、順に「解雇(退職金を支払わない)」(79.6%、65.1%)であり、即解雇とする自治体が圧倒的に多い。これはある意味わが国では「当然のこと」と考えられている節があるが、海外事例調査の紹介にもあるように、必ずしも世界の常識¹だとはいえない。さらには、たとえば「飲酒による物損事故」(53.1%)、「酒酔いでの検挙」(53.5%)、「酒気帯びでの検挙」(36.0%)などで

¹ 事例調査では、韓国の警察関係からは「わが国には労働法がある」、台湾の法曹界の関係者からは「労働法以上に憲法の問題だ」、オーストラリアの研究者から「信じられない」というコメントをもらった。

も、「解雇（退職金を払わず）」という規定になっている。こうなると、果たしてこれが労働法の適応範囲として妥当なのか、という疑問も起こって来るところである。公務員という社会的責任から考えて当然だという考え方もあるだろうが、ここまでの処分の妥当性への論議が行われないところが、わが民の遵法精神の現れなのかもしれない。いずれにしても、自治体職員への処分のきつさは、これもかなり厳しく、前回調査（図 2-7）した民間をはるかに凌ぐものとなっているようである。

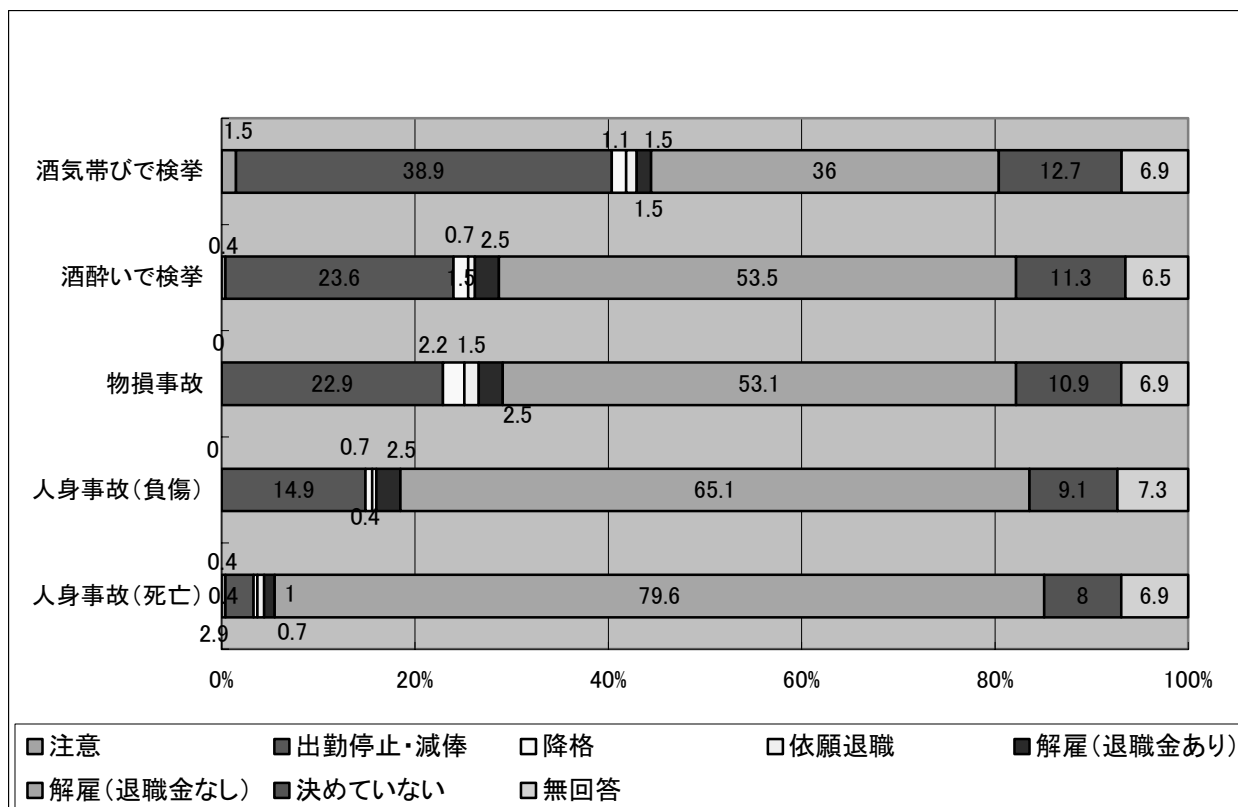
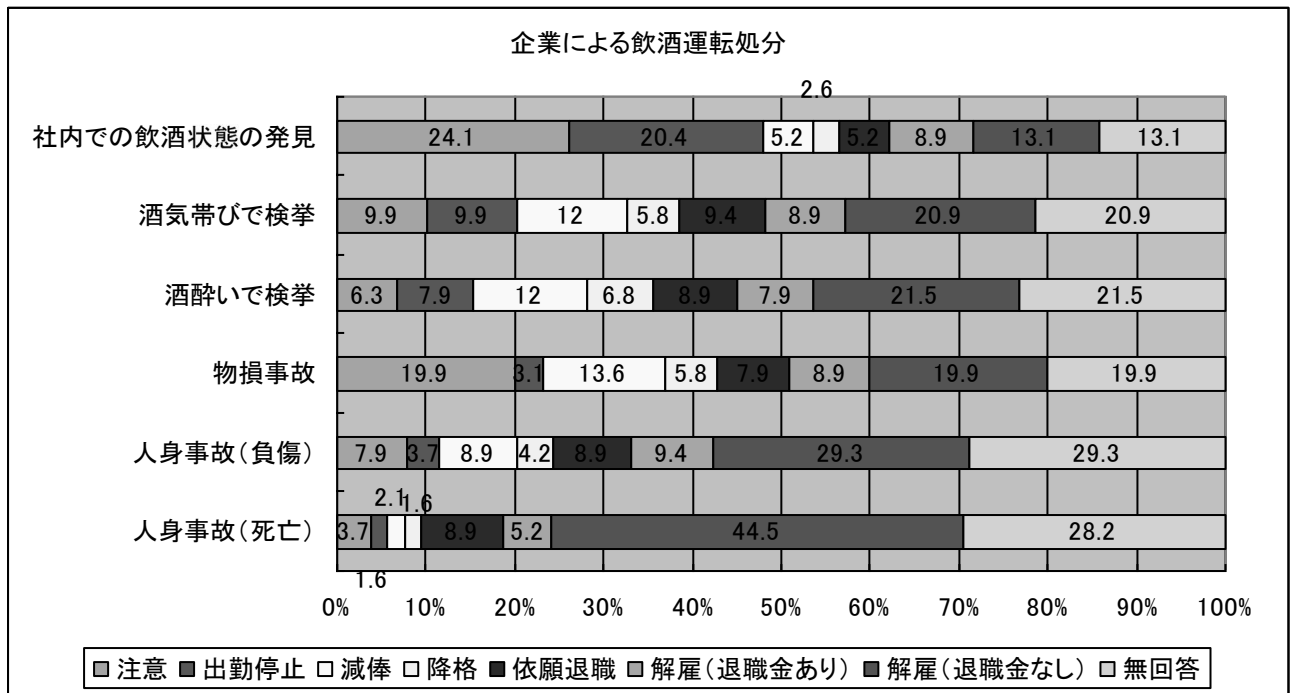


図2-6 自治体職員に対する処分規定の実態



(前回調査 選択肢が若干異なっている)

図2-7 民間企業による内部処分の規定(2007年度調査)

(2) 飲酒運転に対する厳罰化への意見

飲酒運転への罰則について、極めて厳しい内部処分を行っている自治体だが、それでは現在の法規についてどう考えているのだろうか。「回答者の個人的意見でもいいから」という条件付きで回答(図2-8)を求めた。それによると、「現在の程度が適当」とするものが最も多く50.5%に達しているが、「まだまだ手ぬるいのもっと厳しくすべきだ」とする人が43.6%もある。内部の処分がこれほど厳しいのだから、こうした意見が多いことも当然なのかも知れない。

因みに、前回調査の企業の意見(図2-9)を示した。選択肢は少し違っているが、ここでも自治体以上の厳しい意見が多かった。その意味では、企業も自治体も罰則の強化を支持し、かつより一層の罰則強化を求めているといえよう。

ただこうした意見に対し、筆者が疑問に感じるところは、法規の規定以外の内部処分をこれほど厳しく加えることの妥当性が、果たして法曹界でも組織内でも真剣に議論されたことがあるのか、ということである。そうでなくとも日本のような労働慣行を持つ国では、「退職金なしの解雇」の持つ意味は極めて重いことはいままでもなからう。最近の飲酒ひき逃げ事案を見ても、公務部門の労働者や大企業の従業員が引き起こしたものが目に付く。飲酒運転の撲滅は社会の至上命令であることは認めるにしても、前年度調査結果や次項でも見られるように、具体的で十分な予防施策を展開せずに、罰則強化だけで対応できることには限界があるのではないだろうか。

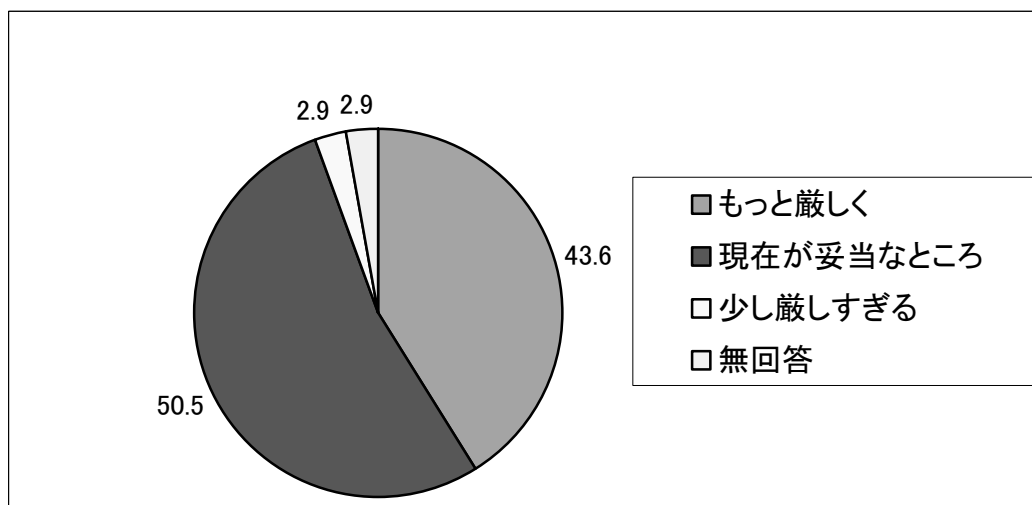


図2-8 飲酒運転に対する罰則法規への意見(%)

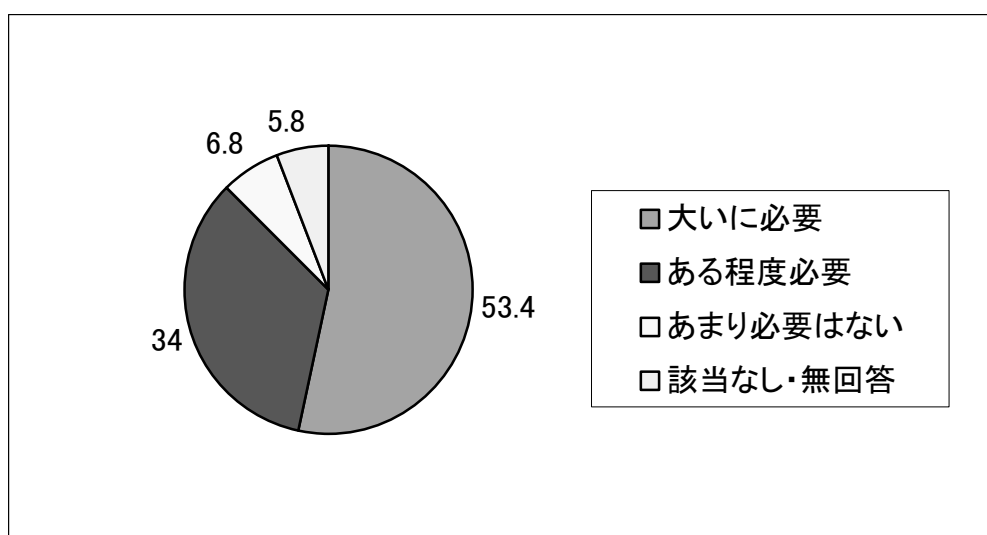


図2-9 企業による罰則の強化(前回調査)(%)

2-1-6 飲酒運転防止に関する地域の具体的取り組みと効果的事例

今回調査では、地域の諸団体が行っている飲酒運転防止策について質問(図 2-10)を行った。結果から見ると、「ハンドルキーパーの実施」(44.0%)「飲食店による無料送迎車の用意」(36.7%)「代行運転、割引・回数券等の補助」(29.1%)などが目立つ程度で、あまり多様な実施例が挙がってこなかった。こうした傾向は、前回実施した企業調査でもいえることで、まだまだ施策は始まったばかりであるといえよう。今後必要なのは、徒な罰則強化への願望ではなく、具体的で実効がありそして地域経済や地域の人間関係に悪影響を与えない施策なのではないだろうか。

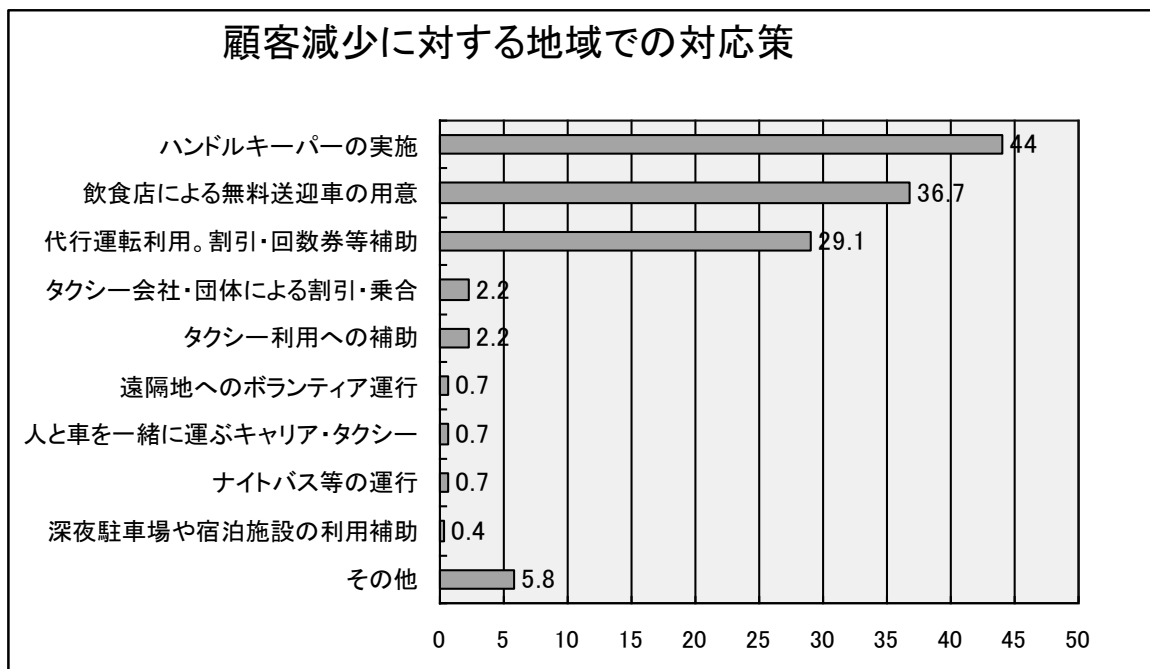


図2-10 飲酒運転防止に対する地域での取組み

2-2 自治体の事例

2-2-1 事例1

A 町は、人口 3 万 6,000 人強の農業中心の町。町域内はすべてが平坦地であり、周辺部には水田地帯が広がる。公共交通機関としては、町内に JR の駅があり（ただし、普通列車のみ停車で、停車列車は 1 日上下線合わせて 20 本以下）、また、民営バスと町営バスの路線がある。

(1) インタビュー内容の概要

○意識の変化

- かつては「酒を飲んだら運転しない」という自覚があまりなかったが、現在は酒を飲んで運転というのはほとんどなくなった。「飲むときは乗れない」が一般化したといえる。それでも運転しているのはごく一部の人（極端に言えば、アルコール依存症傾向の人）である。

○飲酒運転防止への取組み

- 代行運転、キャリアタクシーは、以前から行っている（タクシー業者）。
- 飲むのがわかっているときは車で通勤しない。道交法が厳しく、職を失うということを強く自覚しており、生活防衛から徹底している。町の職員は反発と言うより、そういう時代だということで受け入れている。

- ・ ハンドルキーパーについては徹底しており、お酒を飲まない人が一人くらいいるから、その人が運転するようにしている。
- 自治体職員に対する罰則
 - ・ 福岡の事件（2年前くらい）を機に見直した。法律が厳しくなり、職場の処分も厳しくなった。
- 飲酒運転厳罰化が地域に及ぼした影響
 - ・ 規制強化によるコミュニティへの影響はなく、飲食業への影響も少ない。
- 飲酒を伴う交際機会の増減
 - ・ お酒を飲む機会は減ってきており、仕事帰りに飲むということもない。飲むときは家に車を置きに行き、また来る。

2-2-2 事例2

B市は、人口1万9,000人強の市。農業が中心だが、化学系の大企業の工場も立地している。公共交通機関としては、市内にJRの駅が2駅あり、1つは特急停車駅（上下線合わせて60本近い特急が停車する）。また、比較的大手の路線バス会社の路線バスが運行している。高速道路網が発達した地域にある。

(1) インタビュー内容の概要

- 地域の経済状況
 - ・ 不況の影響が飲食店に及んでいる。飲酒運転規制強化の影響ではない。
- 飲酒運転防止への取り組み
 - ・ 飲食店に、飲酒運転防止、ハンドルキーパーのステッカーを作って配っている。運転は交代で、あるいは飲めない人が行う。
 - ・ 社交協会（スナック、飲み屋中心、従って中心部のお店）を通じてステッカーを配っている。
 - ・ 代行運転は隣接市のハイヤー会社が行っている。店にちらしあり。
- 飲酒運転根絶への取組みと効果
 - ・ 警察の話では、取り締まりが厳しくなったが、飲酒運転は減っていない。上手になっただけ（取り締まりを避けて運転）。
- 自治体職員等に対する罰則
 - ・ 市職員への処分。時代の流れで厳しいのもやむをえないと受け入れて（あきらめて）いる。職員には安全運転の講習会（警察官講師）を行っている。
 - ・ B市の大きい事業所としては、大手民間会社の工場がいくつかあるが、飲酒運転処分は厳しい。
- 飲酒を伴う交際機会の増減

- ・ しかし、飲む機会が減るわけではない。職場、グループごとにしばしば行っている。遠くの店（たとえば隣接市）ではマイクロバスの送り迎えあり。

2-2-3 事例3

C市は人口約9万9,000人の市で、隣接市のベッドタウンとして発展してきた。人口は現在も微増中だが消費活動はもっぱら隣接市や郊外の大型店舗で行われ、地元の商店は人口増加の恩恵を受けていない。昨年来、景気の大規模な落ち込みに伴って商店街ではシャッターを閉ざしている店も少なくなく、飲食店も例にもれない。

こうした中で同市は、近隣4市1町で構成される安全安心推進協議会に加入しており、これらの自治体と連携をとりながら交通安全と防犯を一体化した活動を行っている。

(1) アンケートに対する回答概要

○7～8年前と比べた地域の変化

- ・ 経済状況は若干悪化した。
- ・ 飲食店数は若干減少した。
- ・ インフラの整備は大いに進んだ。
- ・ 交通安全対策は大いに進んだ。

○7～8年前と比べた交通状況の変化

- ・ 交通事故発生件数・死傷者数ともに減少している。
- ・ 飲酒運転取締り及び摘発件数は増加した。

○飲酒運転根絶への取組みと効果

- ・ 住民に対しては取り組んだほうであるが、効果に特別な変化は見られない。
- ・ 市職員に対しては積極的に取組み、効果も上がった。

○飲酒を伴う交際機会の増減

- ・ 市街地、周辺地区、遠隔地ともかなり減少したが、それが飲酒運転の厳罰化による影響とは思えない。

○飲酒運転防止への取組み

- ・ 飲酒日は公共交通機関での通勤を呼びかける。
- ・ 代行運転、タクシー利用の呼びかけ。
- ・ 複数の飲食店による地域内無料送迎車を用意しているところがある。
- ・ 飲食店に対してハンドルキーパー運動の推進。
- ・ 市職員に対しては講習会等を開催し飲酒運転根絶を図っている。市民へは安全安心協議会から市広報誌を通じて積極的に広報している。

○自治体職員に対する罰則

- ・ 飲酒運転（酒気帯び・酒酔い）により検挙された者及び飲酒運転により交通事故（物

損・人身事故)を起こした者は、懲戒解雇(退職金も支払わない)とする。

○飲酒運転厳罰化が地域に及ぼした影響

- ・ 地域経済に対しては大きな影響を与えたが、それなりの対策がとられた。
- ・ 対人関係やコミュニケーションについては、むしろ好影響を与えている。

(2) インタビュー総括

飲酒運転防止対策については身内(職員)に対しては非常に厳しい姿勢で臨んでいるが、外(市民)に向けては他の自治体と比べて特に目立ったものはない。ただ、近隣自治体との連携体制(安全安心推進協議会)の機能次第では情報の共有化が進み、より広範囲に効果的な対策が可能となることが考えられる。

飲酒運転の厳罰化が地域経済に大きな影響を与え、また対人関係やコミュニケーションに好影響を与えたと回答しているが、あくまでも推測に基づく感想であり、具体的な事例を聞くことはできなかった。

2-2-4 事例4

D 町は人口 1 万 5000 人の海辺に位置する町。戦前戦中までは軍施設(工場、訓練地)があり、町は活況を呈していた。戦後、企業誘致に取り組み大手企業の工場等があったが、景気の後退とともにこれらは数年前に撤退し、今は近隣の市に職を求める人が多い。農漁業は地産地消に留まっている。この地域は他に比べて酒好きが多い(現に昼食時に焼酎を飲んでいる客を複数見かけた)というだけあって、規模の割には代行運転業者の数も多いように見受けられた。

(1) アンケートに対する回答概要

○7~8年前と比べた地域の変化

- ・ 経済状況は若干悪化した。
- ・ 飲食店数は変わらない。
- ・ インフラの整備は大いに進んだ。
- ・ 交通安全対策はやや進んだ。

○7~8年前と比べた交通状況の変化

- ・ 交通事故発生件数、負傷者数は増加したが、死者数は減少している。
- ・ 飲酒運転取締り及び摘発件数は増加した。

○飲酒運転根絶への取組みと効果

- ・ 住民に対しては取り組んだほうだが、効果に特別な変化は見られない。
- ・ 町職員に対しては取り組んだほうで、効果もやや上がった。

○飲酒を伴う交際機会の増減

- ・市街地、周辺地区、遠隔地ともかなり減少し、飲酒運転の厳罰化が大きく影響したと思う。

○飲酒運転防止への取組み

- ・飲食店に対して代行運転の利用とハンドルキーパー運動の推進。
- ・住民には広報誌を通じて積極的に広報している。
- ・昨年12月、近隣3町の住民が飲酒運転ゼロをめざして「飲酒運転根絶宣言」を行い、手作りのポスターを各町の掲示板等目につきやすい場所に貼付して住民に喚起を促している。
- ・交通事故発生時は防災無線および携帯電話サイトを通じて事故の状況を知らせているが、このとき飲酒運転防止も呼びかけている。

○自治体職員に対する罰則

- ・飲酒運転（酒気帯び・酒酔い）により検挙された者は出勤停止・減俸、飲酒運転により交通事故（物損・人身事故）を起こした者は、懲戒解雇（退職金も支払わない）とする。

○飲酒運転厳罰化が地域に及ぼした影響

- ・地域経済に対してはやや影響を与え、対策に苦慮している。
- ・対人関係やコミュニケーションについては、どちらともいえない。

(2) インタビュー総括

比較的狭い地区であることから、住民間のコミュニケーションは他の自治体より強いように思われる。毎月発行している広報誌は町内の隅々まで目の行き届いたきめの細かい作りで、多くの住民が読んでいることがうかがわれる。防災無線による日常的な広報と広報誌による特集記事との組合せで、町の飲酒運転防止広報は効果を上げているのではないだろうか。

ほとんどの食堂、飲食店には複数の代行運転業者（軽自動車主体）の連絡先が貼られており、利用頻度は高いように見える。

【参考】企業の事例：愛媛県松山市のカーキャリアタクシーの実情

◇ カーキャリアタクシーとは

瀬戸内海に臨む愛媛県の県庁所在地松山市は、四国最大の都市で人口は約51万6千人。観光地として名高く、商業の中心地でもある。同地で車両の陸送業を営む有限会社大豊陸送は、数年前から「カーキャリアタクシー」業を展開している。

カーキャリアタクシーとは、お客の車両を自社のキャリアカーに積み込み、自宅まで搬送するサービスで、飲食店やゴルフ場、魚釣り等に車で行き、そこで飲酒した人たちをおもな顧客としている。また愛車を他人に運転させたくないという人もいる。

運転手 1 名がキャリアカー（写真）を運転して指定場所に出向き、そこでお客の車両を積み込み、お客はキャリアカーの助手席に同乗、自宅に送り届けるという仕組みである。

カーキャリアタクシーは、過去に飲酒運転防止対策の事例のひとつとして国土交通省からも紹介されたが、今回、その後の状況を現地で同社の加藤浩社長に聞いた。



◇ 現状は不振、原因のひとつは「県民性」か

2006年6月に事業を開始したが、当初から利用者は少ない。営業努力をしているものの現在も赤字状態である。原因として考えられるのは、

- ・ 繁華街では顧客の車を載せるのに必要なスペースがない
- ・ 駐車取締りが厳しく、待機のための駐停車場所がない
- ・ 作業に時間がかかる
- ・ 代行業者に比べて料金がやや高い
- ・ 広報不足

等であるが、加藤社長はタクシーや代行業者との競合もさることながら、「保守的な県民性」にあるのではないかとこう話す。

「自宅の前で車両を降ろすわけですが、カーキャリアタクシー自体がほとんど知られていませんので目立ちます。それを見た近所の人からは『おおげさやなあ、さすが金持ちは違う』という目で見られて、世間体が気になるから利用しづらいというお客さんもけっこういますよ。愛媛県人は一般的に保守的で、他人と違うことをして目立つことを嫌う傾向がありますから、そんな気質も影響しているのだと思いますよ。」

また、キャリアカーでの搬送となると事故・故障車を想起させ、飲酒運転防止の手段と思う人はまずいないのではないだろうか。

タクシーや代行業者と張り合うつもりはないと話す加藤社長だが、カーキャリアタクシー事業は目下苦戦中である。

2-3 結論

公共交通の便があまり良くないと考えられる地方の実情を調査した。この間の地域経済の状況はかなり深刻で、飲食店などもその例にもれない。しかし調査結果では、これと飲酒運転の厳罰化の関係はあまり無いと考えられている。しかしながら、地域の飲み会などを伴う人間関係については、ある程度影響が出ていると答えられており、それが必ずしも人間関係やコミュニケーションに悪影響を及ぼすほどではないと思われているが、若干の影響が出ていると見られているようだ。

この間、各自治体の交通インフラはかなり整備されてきていると考えられており、それと飲酒運転の罰則強化との関係については質問しなかったが、いずれにせよ交通事故や飲酒事故も大幅に減ったとされている。

自治体から市民への飲酒撲滅の働きかけは、かなり行われていると回答されてはいるが、取り立ててユニークなものが行われているとは思われない。その点では、前回の東京都の企業に対する調査と比べても、かなり低調だというほかないだろう。

聞き取りした事例でも、潜在的な飲酒運転はまだまだありそうである。そうした中で、目立っているのが、自治体職員への内部処分の厳しさである。内部の処分はおしなべて極めて厳しい形で行われている。また法や当局による、より一層の罰則や取り締まり強化を求める意見が大変強いのが、目立った特徴だといえよう。

以上のように、地方での飲酒運転防止の具体的取り組みは、まだ始まったばかりで、今のところは内外の罰則強化にのみ期待するといった状況である。

第3章 飲酒運転に関する一般市民の意識

我々は、飲酒運転についての人々の考え方を探るべく、質問票調査を行っている。2007年度は、千葉市内で行ったが、2008年度は、自家用車への依存が都市部よりずっと高いと予想される千葉県内の農漁村部で行った。飲酒運転の規制強化の影響は、都市部よりもそれらの地域にこそ大きな影響を与え、それらの地域の飲酒パターン、飲酒文化、ひいてはコミュニティの成員の相互作用のあり方になんらかの影響を与えているかもしれないと予想したからである。この章では、昨年度と今年度の結果の比較を中心に、その概要を示す。

3-1 調査方法

2007年度は、千葉市の住宅区域4地域で合計1,000票を郵便ボックスに投函し、返信用封筒で返答を求めるという方法で行ったが、2008年度は千葉県内の農漁村部（千葉県勝浦市と勝浦市に隣接する御宿町）を選び800票を住宅の郵便ボックスに投函した。そして、返信用封筒で返答を求めた。

なお、2007年度の調査と同様に、回答者の偏りを防ぐために、依頼状には、「単身世帯ではない方は、ご家族（20歳未満の方とご病気などで回答が困難な方を除く）のうち、今日以降、誕生日が最も早く来る方がお答え下さい。」と記した（もちろん、実際にその通り回答されたかは不明である）。調査票の配布は、2009年2月に行われた。

有効回答数その他を、対比の意味で2007年度と並べて示すと、以下の通りである。

2007年度

- ① 千葉市内の住宅区域4地域に1,000票の調査票を投函し、返信用封筒で返答を求める。
- ② 実査：2008年2月。
- ③ 有効回答：174票 回収率17.4%。

2008年度

- ① 千葉県勝浦市と御宿町の住居に800票の調査票を投函し、返信用封筒で返答を求める。
- ② 実査：2009年2月。
- ③ 有効回答：222票 回収率27.7%

上記から分かるように、回収率は2008年度の方が2007年度よりかなり高くなっている（そこから、都市部と農漁村部の差がうかがえる）。しかしながら、ランダムサンプルではないこと、回収率が1/4強しかないことから、調査票被配布者の中での回答者のバイアスがあることが推測されるが、回答者は都市部と比較した農漁村部の人々の意識の一応の傾向を示していると見ることが可能であろう。

なお、回答者の属性は人口統計学的なそれよりも、非若年者、男性に若干片寄っている。千葉市と勝浦市・御宿町の回答者を比べると、勝浦市・御宿町の方が回答者の年齢層が高

いが、それは、母集団の年齢構成を反映していると思われる。参考までに、回答者の性別と年齢分布を表 3-1（性別）、表 3-2（年齢分布）に示す。

表3-1 性別

	2008 年度(勝浦・御宿)		2007 年度(千葉市内)	
	度数	%	度数	%
男性	133	59.9	115	66.1
女性	87	39.2	59	33.9
無回答	2	0.9	0	0.0
合計	222	100.0	174	100.0

表3-2 年齢

	2008 年度(勝浦・御宿)		2007 年度(千葉市内)	
	度数	%	度数	%
20～25 歳	1	0.5	8	4.6
26～30 歳	4	1.8	6	3.4
31～35 歳	5	2.3	11	6.3
36～40 歳	8	3.6	18	10.3
41～45 歳	12	5.4	12	6.9
46～50 歳	10	4.5	12	6.9
51～55 歳	18	8.1	12	6.9
56～60 歳	39	17.6	19	10.9
61～65 歳	37	16.7	19	10.9
66～70 歳	35	15.8	23	13.2
71 歳以上	52	23.4	34	19.5
無回答	1	0.5	0	0.0
合計	222	100.0	174	100.0

3-2 調査票

本調査の目的は、一次的には都市部と農漁村部の比較であるので、調査票の内容は基本的には昨年度の調査票を踏襲した。すなわち、(1) 飲酒文化（飲酒に対する寛容度など）と飲酒習慣、(2) 飲酒運転に対する態度（飲酒運転の許容度など）、(3) 飲酒運転対応策についての評価、(4) 警察の取り締まりと裁判所の下す刑罰に対する評価、についての部分は昨年度の調査票を踏襲し、(5) 飲酒運転と事故についての知識（法律的な知識を含む）についての設問は大部分を削除した。そして、本年度の調査票では飲酒と地域社会の関係についての設問を加えた。なお、調査票の全文は本報告書付録 2 に掲載されている。

3-3 飲酒文化

まず、千葉市と勝浦市・御宿町で飲酒パターンを比較してみよう。お酒を飲む頻度について、両地域をクロス表で比較すると、明らかに、千葉市内の方が酒を飲む頻度が高い（表 3-3 参照。なお、有意確率はサンプルのランダム性が保障されていないので参考である）。さらに、SQ3-2 を見ると、勝浦市・御宿町はお酒を飲む場合でも、千葉市内より一人で飲むケースが多くなっている（表 3-4 参照。なお、帰無仮説下の出現確率は 5%以上ではあるが、10%以下であり、有意差があるとまでは言えないが、有意傾向である）。農漁村部の方が共同体的色彩が強く残っているのも、酒を飲む頻度も高く、また、一人ではなく、他人と一緒に飲むだろうという仮説もあり得たわけだが、そのようなことはないということが明らかになった。むしろ、他人との飲酒機会は都会の方が多いためである（この点は、別途行われた、一部自治体の面接調査からもそういう認識を得た）。

表3-3 調査地域と“Q.3 週平均に飲む頻度”のクロス

		Q3 週平均に飲む頻度					合計	
		ほぼ毎日	週 3,4 日 以上	週 1,2 日	めったに 飲まない	飲まない		
調査 地域	千葉 市内	度数 調査地域の%	46 26.6%	25 14.5%	31 17.9%	42 24.3%	29 16.8%	173 100.0%
	勝浦・ 御宿	度数 調査地域の%	45 20.5%	28 12.8%	18 8.2%	47 21.5%	81 37.0%	219 100.0%
合計		度数 調査地域の%	91 23.2%	53 13.5%	49 12.5%	89 22.7%	110 28.1%	392 100.0%

	値	自由度	有意確率(両側)
χ^2	23.417	4	0.000

表3-4 調査地域と“SQ.3-2 飲むのは一人か、他人と一緒にか”のクロス

		SQ.3-2 飲むのは一人か、他人と一緒にか			合計	
		一緒に飲む	一人で飲む	どちらとも言えない		
調査 地域	千葉 市内	度数 調査地域の%	27 27.3%	53 53.5%	19 19.2%	99 100.0%
	勝浦・ 御宿	度数 調査地域の%	18 20.0%	62 68.9%	10 11.1%	90 100.0%
合計		度数 調査地域の%	45 23.8%	115 60.8%	29 15.3%	189 100.0%

	値	自由度	有意確率(両側)
χ^2	4.880	2	0.087

ただこのような勝浦市・御宿町の状況が、飲酒運転の取り締まり状況と関連があるのかどうか（車がないと外に飲みに行くのがある程度困難な地域である）はここからだけではわからない。

3-4 飲酒運転に対する態度(飲酒運転の許容度など)

Q7（もし法律で禁止されていないとしたら）は、設問それ自体は他者の行動の予測のような形をとっているが（ワーディング全体については付録 2 参照）、直接的に尋ねたのでは答えにくい、本人の飲酒運転の行動性向、飲酒運転の許容度を測定している設問と考えることができる。結果を見ると（表 3-5 参照）、千葉市内の住民の方が飲酒運転の許容度、行動性向が高いことがわかる。

表3-5 調査地域と“Q.7 飲酒運転が法で禁じられておらず本人の判断に任されていたらどのタイプが多いか”のクロス

			Q.7 飲酒運転が法で禁じられておらず本人の判断に任されていたらどのタイプが多いか				合計
			飲酒運転は危険、一切やらない	酔いの程度を見て、大丈夫と判断したら運転	少くく酔っていても、気をつければ大丈夫と運転	酔いの程度など気にせず運転	
調査地域	千葉市内	度数 調査地域の%	33 19.1%	83 48.0%	45 26.0%	12 6.9%	173 100.0%
	勝浦・御宿	度数 調査地域の%	72 32.6%	77 34.8%	61 27.6%	11 5.0%	221 100.0%
合計		度数 調査地域の%	105 26.6%	160 40.6%	106 40.6%	23 5.8%	394 100.0%

	値	自由度	有意確率(両側)
χ^2	11.492	3	0.009

つまり、飲酒機会の充足のために車の必要度が高い農漁村部の方が、飲酒運転許容度、飲酒運転行動性向は低いのである。この解釈としてはいくつかの可能性が考えられるが、Q8 以下の結果から、ある程度の推測を行うことができる。

3-5 飲酒運転対策についての評価

Q8 は、13 種類の飲酒運転対策についてその有効性を尋ねている。内容的には、大きくは道徳的教会的なもの、刑罰などの制裁強化、科学的、技術的な方法に分かれる（このように、設問群が3つに分かれることは、因子分析の結果で確認されている。詳しくは、昨年度の調査報告書を参照されたい）。

以下、表 3-6 では、上記 13 設問のうち、平均の差の t 検定で勝浦市・御宿町と千葉市で有意あるいは有意傾向の差があるものを示した。それを見ると、広い意味で道徳的な教えと、科学的、技術的（経済技術的な方法を含む）方法について、農漁村部（勝浦市・御宿町）の方が有効性を高く評価していることがわかる（1 から 5 までの 5 点尺度であり数値の小さい方が有効性を高く評価している）。

表3-6 飲酒運転対策(Q.8)

	調査地域	N	平均値	標準偏差	2つの母平均の差の検定			
					t値	自由度	有意確率 (両側)	平均値 の差
飲酒運転の危険性を科学的に教える	千葉市内	158	2.55	1.160	1.668	358	0.096	0.214
	勝浦・御宿	202	2.34	1.244				
人命尊重ということを教える	千葉市内	163	2.15	1.167	1.724	364	0.086	0.216
	勝浦・御宿	203	1.93	1.213				
運転者には酒をすすめないことがお互いのために良いと教える	千葉市内	161	2.02	1.040	2.165	363	0.031	0.229
	勝浦・御宿	204	1.79	0.977				
酒に高い税金をかける	千葉市内	160	3.80	1.340	1.728	348	0.085	0.252
	勝浦・御宿	199	3.55	1.417				
運転者のアルコールを感知すると車が動かないようにする	千葉市内	163	1.71	1.088	1.649	325	0.100	0.179
	勝浦・御宿	205	1.53	0.958				

3-6 飲酒運転と事故についての知識

Q13（2007 年度の調査票では Q14）では、交通人身事故のうち、飲酒運転によるものがどのくらいあるかを、回答者に推定させている（詳しいワーディング、回答選択肢は付録 2 参照）。客観的数値としては、統計の取り方にも依存するが、高く見積もっても 5%未満である。結果を見ると、千葉市、勝浦市・御宿町の回答者のいずれもが飲酒運転の割合を相当過大評価しているが、勝浦市・御宿町の方が過大評価の程度ははなはだしい（表 3-7

参照。なお、この表では、選択肢 1「1%より少ない」を、選択肢 2「1%以上 5%未満」に合併している)。

表3-7 飲酒運転が原因の交通事故の割合(Q.13)

	人をけが・死亡させる交通事故のうち原因が飲酒運転の事故の割合						合計	
	5%未満	5%以上 10%未満	10%以上 20%未満	20%以上 40%未満	40%以上 60%未満	60%以上		
調査 地域	千葉 市内	度数 6.8%	23 14.3%	32 19.9%	53 32.9%	33 20.5%	9 5.6%	161 100.0%
	勝浦・ 御宿	度数 3.8%	17 8.1%	33 15.7%	54 25.7%	61 29.0%	37 17.6%	210 100.0%
合計	度数	19	40	65	107	94	46	371
	調査地域の%	5.1%	10.8%	17.5%	28.8%	25.3%	12.4%	100.0%

	値	自由度	有意確率(両側)
χ^2	20.671	5	0.001

3-7 警察の取り締りに対する評価

この調査票では、警察の取り締りに対する評価について、厳しさ、飲酒運転防止効果、信頼性、公正公平の4点について尋ねている(Q9)。結果を見ると、その4つの点いずれについても千葉市と勝浦市・御宿町地区で有意な差を見いだせず、いずれの地区も警察の活動を肯定的に評価している(表3-8参照。1から5までの5点尺度であり、数値が小さい方が厳しい、効果あり、信頼している、公正公平という方向である。なお、厳しさについてはそもそも厳しい方が肯定的な評価とは言えないであろう)。

表3-8 警察の取締り

	調査地域	N	平均値	標準偏差
警察の飲酒運転取締りは厳しいと思うか	千葉市内	168	3.30	1.232
	勝浦・御宿	217	3.17	1.335
警察の取締りは飲酒運転防止に効果があると思うか	千葉市内	169	1.73	0.950
	勝浦・御宿	218	1.70	0.997
警察の飲酒運転取締りを信頼しているか	千葉市内	168	2.17	1.109
	勝浦・御宿	217	2.12	1.151
警察の飲酒運転取締りは公正公平か	千葉市内	168	2.61	1.153
	勝浦・御宿	217	2.45	1.105

3-8 飲酒運転の刑罰の厳しさ

この質問票では飲酒運転の刑罰の厳しさを尋ねている（Q11、2007年度の調査票ではQ12）。それによると、人々の反応は刑罰は甘いという判断に傾き、平均の差のt検定で比較すると、千葉市の回答者の方が勝浦市・御宿町地区より、より甘いという判断に傾いているのである（表3-9参照。1から5までの5点尺度であり、数値が大きい方が甘いという方向）。しかし、一般的に犯罪者に下される刑罰については、甘いという方向に傾いているものの、千葉市と勝浦市・御宿町で反応に差があるわけではない。

表3-9 刑罰の厳しさ

	調査地域	N	平均値	標準偏差	2つの母平均の差の検定			
					t値	自由度	有意確率 (両側)	平均値 の差
飲酒運転による交通事故への裁判所の刑罰は厳しいか	千葉市内	161	3.89	1.067	1.922	374	0.055	0.223
	勝浦・御宿	215	3.67	1.148				
一般的に犯罪者に下される裁判所の刑罰は厳しいか	千葉市内	160	3.72	0.919	-0.374	371	0.709	-0.037
	勝浦・御宿	213	3.76	0.970				

3-9 まとめ

以上、都市部である千葉市内と、農漁村部である勝浦市・御宿町地区の、人々の反応の違いを中心に簡単に叙述した。

飲酒運転許容度、対策の有効性（道徳的教え、科学的方法）、飲酒事故運転割合の主観的推定値を通してみると、勝浦市・御宿町の方が千葉市よりもナイーブな人間像のように見えるということが強く感じられる（それは、一部には勝浦市・御宿町が高齢者が多いことによるが）。

ただ、刑罰を中心とする制裁の有効性あるいは、警察の取り締まりの評価は千葉市内と勝浦市・御宿町で大きな差はなく、表3-9を見るとわかるように、勝浦市・御宿町の方が飲酒運転交通事故の刑罰が厳しいと評価してる。

つまり、勝浦市・御宿町の人々の方がナイーブで、人間の性善説的立場、他人を信頼するという立場に立っていると言えるであろう（刑罰がなくても、人間は規範に従うという立場）。それは部分的には、勝浦市・御宿町の方がコミュニティとしての統合力が強かったということ、あるいは勝浦市・御宿町の方が人間関係が濃密であったということも影響しているかもしれない。だとすれば、飲酒の機会の減少が、将来コミュニティのあり方と対人関係に影響し、それがまた飲酒運転に対する態度と関連してくるとするのは十分あり得ることであろう。

第4章 諸外国における飲酒運転対策の現状

4-1 フランス¹

4-1-1 飲酒運転をめぐる規制の概要²

交通死亡事故の原因の34%が飲酒運転である。飲酒運転がなかったならば、交通死亡事故の4分の1は防止できていたであろう、との調査結果が出ている。2006年以降は、飲酒運転が、交通死亡事故の原因のトップである。それまでは、スピード違反が、交通死亡事故の原因のトップであった。そこで、2002、2003年には、スピード違反の取締りが主眼に置かれた。その結果として、スピード違反は、交通死亡事故の原因のトップではなくなったので、次の段階として、飲酒運転の取締りがターゲットになった。

現在、週末の交通死亡事故の原因の約50%が、飲酒運転である。その中で、18歳から24歳までのドライバーによる飲酒運転・その結果としての死亡件数が、42%である。

こうした現状を踏まえて、省庁間（省際の実態を通じて）規制が検討されている。例えば、厚労省は、「午前2～8時の間は、（後述する）エチロテストのキットをディスコやバー等に装備すること、ガソリンスタンドではアルコールが入った飲料の提供を禁止すること」を提案している³。また、運輸省は（後述するように）スクールバスにはインターロックの装着を要求している。

体内のアルコール濃度と運転の制約との関係については、以下のとおりである。まず、血中アルコール濃度（BAC）0.5 mg/ml 以上の場合には、運転が禁止される。

人身事故、物損事故を生ぜしめた者は、必ずアルコール濃度テストを受けなければならない。それら以外の場合であっても、以下の場合には、アルコール濃度テストを受けなければならないものとされている。

- ① フランス共和国検事から、この旨の請求があった場合
- ② 司法警察の主務官の請求があった場合

呼気中のアルコール濃度の測定は、以下の方法で実施される。

- ① 風船をふくらませる。その結果（数値）は、デジタル器機を通じて表示される。
- ② 化学テスト（エチロテスト＝アルコール検知器による）

まず、①で0.5mg/ml以上か未満かだけを判定する。それ以上の者に対しては、次に、②を実施し、より厳密な数値を測定する。①の風船をふくらせる検査を拒否した者には、直

¹ フランスの実情については、2009年3月、パリにて、在仏日本大使館書記官の協力も仰ぎながら、調査を執り行った。

² 2008年までのフランスの状況については、今井猛嘉「飲酒運転対策の動向—フランスの状況—」法学志林106巻2号（2008年）47頁以下を参照されたい。

³ 2009年3月時点では、この内容を含んだ法案が国会で審査中であるが、法律として制定される見込みであるとのことであった。

ちに②が実施される。

2007年には、①の風船をふくらませる検査は、約900万回なされた。この結果、27万人に陽性反応(0.5mg/ml以上)が出たので、彼らには、次に、②として、エチロテスト=アルコール検知器による検査が実施された。なお、この27万人の中の2万人は、前年にも①で陽性反応を示していた者であった。

4-1-2 飲酒運転に対する法的制裁の概要

規制は、BACが①0.5-0.8mg/ml未満の場合と、②0.8mg/ml以上の場合とで、異なる。

① BACが0.5-0.8mg/ml未満の場合

行政罰として、135ユーロの納付が(誰もが一律に)命ぜられる。更に、免許取得者に与えられる持ち点12点の中の6点を失う。この制裁に異議を申し立てない場合には、違反者は裁判所に出頭する必要は無く、制裁金を支払うことで、処分は終了する。

② BACが0.8mg/ml以上の場合

違反者は裁判所に出頭しなければならない。有罪とされた場合には、最長2年の禁固刑、あるいは、上限4,500ユーロの罰金刑に処せられる。他方で、行政罰として、持ち点12点の中の6点を失う。行政罰に関しては、裁判所の裁量により、「免許の停止、免許の取り消し、免許の取り消し後3年間の運転禁止」のいずれかの処分をも課しうる。

BACの基準値を引き下げる(より厳しく飲酒運転を取り締まる)という動きは、フランスにおいても見られる。例えば、長距離バスの運転手は、0.2mg/mlを越えてはならない、とされている。この基準値を、オートバイや大型トラックの運転者、若者が運転者である場合にも適用することが、政府内部では検討されているが、業界・連盟が反対しており、まだ法案化には至っていない。

フランスでは、交通死亡事故の場合、必ず、血中アルコール濃度と薬物反応の有無をチェックするものとされている。

4-1-3 飲酒運転をした者に対する、現行法の下での刑罰(公益奉仕命令等)

飲酒運転者に対する刑罰としては、罰金刑と拘禁刑が、基本的な選択肢として予定されている。フランス道交法のL234-2の3に規定された、刑罰としての公益奉仕命令は、あまり使われていない。飲酒運転で有罪となり、拘禁刑が宣告された者につき、刑の一部の執行猶予(sursis partiel)がなされることは、理論上はありうる。実例としては、交通死亡事故を起こした者に対して、宣告された拘禁刑につき、sursis partielがなされることは、比較的、見受けられるところである⁴。

なお、自動車を運転している際に携帯電話を用いた者は、道交法に違反することになる。現在では、携帯電話を運転中に手に取るだけで、違反となる。通話していたのか、メール

⁴ 例えば、2年の拘禁刑の中の1年が、sursisに付されるという実例がある。

を確認しようとしたに過ぎないかは、関係ない。後者であったと弁解しても、認められない。ともかく、携帯電話を手に取りれば、違反者として処分されるというのが、現実である。こうした規制は、運転中に運転者がフリーハンドになると危険だからである。そうすると、ハンドセットを使うことは許されるのではないかが問題となり、議論もなされている⁵。

4-1-4 近時の立法動向ないし新たな制裁を求める動きについて

(1) 概説

近い将来において、飲酒運転の取締を強化する法案 (*projet de loi d'orientation et de programmation pour la sécurité intérieure*) が提出される見込みである。この法案自体は2年前に成立しているが、近く国民議会と元老院に提出され、法案審査に付されるであろう、ということである。

この法案には、「飲酒運転の再犯者（及び、薬物の影響下での運転罪の再犯者）に対する、義務的な、車両の没収」と「アルコール・イグニッション・インターロックの（部分的な）導入（その義務付け）」が盛り込まれている。

(2) 違反車両の没収制度

前者の、車両の没収制度についてみると、類似の処分は、現行法の下でも存在する。それは、次の4つの場合における、裁判官（司法官）の裁量権の行使としてである。

- ① 飲酒運転の再犯者
- ② 薬物の影響下での運転
- ③ 50キロメートル以上のスピード超過運転
- ④ 無免許運転

これらの場合において、没収された車両は競売に付せられるのであり、違反者に返還されることはない。

法案で想定されている車両の没収は強制処分としてのそれであり、没収の範囲等について裁判官に裁量の余地はない（この点で、現行の制度と異なっている）。但し、没収できるのは、本人（再犯者）名義の車だけである。

裁判官に裁量の余地を認めない没収制度の設計については、司法権（司法官）の自由裁量権を侵害する点に問題があるとの批判が見られる。即ち、*le Conseil constitutionnel*（憲法院）は「司法官に没収の判断を強制するのは不当であり、飲酒運転等の再犯者の個別の状況に即した処分を可能とする制度に改正すべきだ。」との意見を発している。この異議を受け、没収については「司法官が個別の状況、人格に鑑み、（一定の処分を）決めることができる。」という修正文言が加えられた。この形で法案が法律として制定されるのか、今後の推移が注目されるところである。

⁵ 携帯電話の利用規制については、我が国でも改めて問題とされているところであり、フランスの状況について更に質問をしたが、これ以上の紹介ないし説明は受けられなかった。

現時点での法案審査においては、再犯者に係る違反車両を（司法官の裁量によるとはいえ）全て没収するのは、比例性の原則（proportionalite）に反するのではないかと、との疑義が出されている。この点は、目下、le Conseil d'Etat で検討がなされているところである。

（3）アルコール・イグニッション・インターロック

アルコール・イグニッション・インターロックは、上記法案において、飲酒運転等に対する「補充刑」として整備されつつある。

法案では、次のような制度の創設が予定されている。即ち、裁判所が、飲酒運転等の違反をした者に対して、免許停止ないし免許取消の処分を命ずる際に、違反者は、自らの選択により、エチロテストを受けること、あるいはインターロックを装着することを条件として、免許停止ないし免許取消を回避することができる、という制度である。これは、換言すれば「裁判所は、被告人に対して、インターロックが設置されていない車両の運転を禁止する。」旨を命令できるという制度である。

インターロックの装着につき、他の EU 加盟国では、その装着を裁判官が被告人に命ずるに止まるとする制度も見られる。しかし、フランスでは、より厳しい制度として「インターロックが装着された車両しか運転に供してはならない⁶。」との命令が想定されているところである。

インターロック装着の義務化に向けて、フランスでは、インターロックの（器機としての）標準化や維持費等が現実の問題となりつつあり、以下のような議論が進行中である。

第一に、フランス政府は、自動車メーカーに対して、インターロックのスペックを決めるようにとの指導をしており、2009年8月ごろまでには、一定の規格が、業界内で固まってくるものと予想されている。

第二に、インターロックの維持費は、（アメリカ合衆国、北欧等の「先進国」では）2年間で50万円程度だと言われているが、フランスでは、1～5年装着して、1,200から1,500ユーロ程度であろうとの報告がなされている。この費用は、本人の自己負担とされる方向で、検討が進められている。

第三に、インターロックの装着は、（一部の特別の必要が認められる車両から）漸次、実施される見込みである。即ち、2009年9月以降に引き渡される新車のスクールバスには、インターロックが装着されていないと、運行に供することができないものとされている。適用車両を更に広げ、タクシー、電車等、公共交通機関にもインターロックを設置義務づけることも検討されているが、タクシー会社等の批判的反応を踏まえた対応が要請されているところである。

4-1-5 飲酒運転防止に向けたその他の政策

⁶ この結果、私生活でも公的な生活でも、インターロックを装着した自動車しか運転に供してはならないことになる。

(1) 企業の積極的関与による飲酒運転防止活動

フランスの企業の間では、「交通安全」をキーワードにして、種々の法規制が実施される以前に、自主的に予防的措置を採ろうとする機運が高まっている。こうした活動の動機としては、それら予防的措置を採れば、社会保障基金（ないし社会保険）からの財政的援助が受けられることも、指摘されている。

具体的には、企業は、労災としての自動車死亡事故の防止に取り組みつづける。労災の約半分、即ち死亡者 1,000 人中の 475 人は、交通死亡事故による死者である。この死亡者数を減少させようという動きである。

そのための施策としては、「企業－環境省－社会保障基金（ないし社会保険）」の三者間で、企業が、労災（死亡事故）防止のための措置（しかも、法規制以上に厳しい措置）を執ることを取り決め、これを憲章（la charte）として纏めて公表することが、近時、なされている。

この憲章は Gentleman agreement であり、法的拘束力はないが、三者を事実上拘束する規範である。あるいは、この「憲章」は、近年、（改めて）重視されている「企業の社会的責任」の具体化の一形態であるとの評価もなされている。企業にも「飲酒」については「節度ある（mod éré）」行動が求められているのである。

「憲章」には、例えば、以下のような規定がなされていることが多い。

- ① 会合の際に、酒を提供するか否かを、会合毎に決めておくこと。
- ② ビジネスランチに、酒を提供するか否かを、事前に決めておくこと。
- ③ 飲酒後はタクシーで帰宅するか、どこかに宿泊することを勧めると規定しておくこと。
- ④ エチロテスト（アルコールテスト）キットは、使いやすいものを選択し、社員等に提供することを推奨すること。

現在、全国レベルでは、国営企業の 50 社が憲章を作成している。地方レベルでは、地方長官の指示の下で、憲章の作成が準備されつつある。例えば、アクサ（AXA）は、最近、当局との間で憲章を締結して交換した。また、シャンパン会社の Moët も、憲章の締結に向けて、当局と交渉中である。その憲章には「当社は、最低限の倫理を守って、シャンパンを販売する。例えば、学生のパーティに、シャンパンを販売することを慎む。」等の内容が盛り込まれることが、想定されている。

こうした憲章の作成に当たっては、学生団体も交渉相手として関与させ、互いに節度ある酒の消費について考えるべきことが期待されている⁷。これは、交通死亡事故の原因の No.1 は飲酒であり、死亡者は、15～24 歳の若者が多く、彼らの多くは夜間に死亡しているので、若者の団体と交渉することが重要である、との認識に基づく行動である。

「憲章違反 → 飲酒運転 → 交通死亡事故発生」となった場合でも、当該企業に対する制裁は予定されていない。企業は、そもそも、法規制以上のことを自主的にしよう（自ら

⁷ そのような学生団体は、全国に三つあるが、その一つは open bar（という名称のもの）である。

の企業としての行動を拘束しよう)としているのだから、憲章違反に対する制裁は、考えられない。

もっとも、事実として、制裁的な影響は、違反企業に及ぶであろう。それは例えば、

- ① 企業のイメージダウン：「憲章を締結した」ということは、企業によって、公表されているからである。
- ② 全国社会保険基金への企業からの加入金が高くなること：全国社会保険基金は、エチロテストを実施しようとする企業には、資金援助をするが、これは、企業からの加入金の Pay back としての意味を持っているのである。

(2) より広い意味での社会啓蒙活動

2年前から、当局（環境省等）は、年2回、飲酒運転防止のためのキャンペーンを行っている。それは、夏休みと年末年始という、フランスでもっとも人々が移動し、飲酒機会が大きい時期をターゲットにしての、キャンペーンである。

キャンペーンのためのツールは、次のとおりである（エリアに応じて異なる）。

- ① 全国レベル：メディアを活用したキャンペーン。TVのコマーシャルを流すには、多大の費用を要するので、環境省等においてしか対応できない措置ではある。
- ② 県レベル：環境省で作成された、飲酒運転撲滅を目指すCMやキャッチフレーズが、県の地方長官に渡される。
- ③ 企業レベル：個別の企業との間で、環境省等が憲章を作成し、締結する。

フランス人の飲酒に関する認識、飲酒後の行動様式を変えることは、非常に困難である。そこで、状況を徐々に改善していくことを目標として、「規制」というハードな手法ではなく、啓蒙番組や連帯的活動への参加を呼びかけることで、飲酒運転の危険性を自覚させる手法が、近時は重視されている。

具体的には、成人には、飲酒運転により悲惨な結果（致死傷）が生じ、家庭も崩壊する等の仮想例を見せるドラマを、環境省の指導の下、放送している⁸。また、フランスの三大TV局から、著名な司会者を3人登場させて、「Sovffelez vous saurez」のキャンペーンをしてもらった。

若者対策としては、サム運動が重視されている。これは、日本でいうところのハンドル・キーパー運動である。「サム運動」という名称は2006年以降に使われているが、同様のキャンペーンは、2003年から、フランスでもなされてきている。もっとも、サムという制度には、批判もある。例えば、サムになった者以外は、かえって、飲み過ぎるおそれがあること、そもそも、行政庁が飲酒をコントロールするのは不当ではないか等の批判である。しかし、政府（環境省等）は、サム以外の飲酒を積極的に後押ししているわけではない。（飲酒運転防止に係る）他の手段がない以上、サムを実施していくしかない、というのが、大方の認識である、とのことであった。

これらの啓蒙活動に係る予算は、2009年の春現在の実績によれば、以下の通りである。

⁸ 2007年用のキャンペーン用ドラマは「Sovffelez vous saurez」であった。

Sovfffelez vous saurez 約 210 万ユーロ
サム 約 120 万ユーロ
合計 約 330 万ユーロ

相当の高額な費用が必要であったことが分かる。それは、テレビ、ラジオの放送スポットや、地下鉄等の広告スペースを買う必要があったからである。

4-2 韓国⁹

2008 年における飲酒運転での取締り件数は、約 43 万件であり、増加傾向にある。危険運転致死傷罪は、2007 年 12 月 21 日に施行された。これは、日本の危険運転致死傷罪（208 条の 2）をモデルとして（ほぼ、これを模倣して）制定されたものであり、韓国では、特定犯罪加重処罰法の中に規定されている。危険運転致死傷罪が施行されてからの、当該犯罪の（累積）事件数は 7,864 件であり、この中の 228 件では、被疑者（運転者）が拘束されている。

飲酒運転罪の法定刑は、現在、2 年以下の拘禁刑又は 500 万ウォン以下の罰金刑である。これが、3 年以下の拘禁刑又は 1,000 万ウォン以下の罰金刑へと加重される予定である¹⁰。

取締りの基準となる血中アルコール濃度（BAC）は、日本では、0.3mg/ml であるが、韓国では、0.5 mg/ml である。韓国でも日本と同様の BAC 基準値に変えるべきではないか、との議論はある。しかし、議論は収束を見ていない。

アルコール・イグニッション・インターロックの導入には、あまり関心が持たれていない。韓国では、インターロックを導入するよりも、飲酒運転をした者には、（一定期間）運転禁止の措置を執った方が、飲酒運転（再犯）予防としては効果的だと考えられているからである¹¹。

4-3 台湾¹²

飲酒運転の法的規制に関する条文は、以下のとおりである。

刑法 19 条は、責任能力に関する規定である。同条 1、2 項は、責任無能力、限定責任能力を規定。同条 3 項は、「前 2 項の規定は、故意又は過失により、自ら責任無能力ないし限定責任能力の状態を引き起こした者には適用しない。」とし、いわゆる原因において自由な

⁹ 韓国の実情については、2009 年 3 月に、ソウルにて、在韓日本大使館書記官の協力も仰ぎながら、調査を執り行った。今回の調査では、韓国警察庁の人事異動の時期と重なったこともあり、最新の統計資料の提供は受けられなかった。しかし、資料の提供に代えて、警察庁庁舎内において、担当者から、口頭で、最新の状況（事件数等）についての説明を受けた。以下の記述は、その際の情報に基づくものである。

¹⁰ 改正法は、2009 年 8 月から執行される予定である。

¹¹ その旨の回答を得た。

¹² 台湾の実情については、2009 年 3 月に、台北にて、台北地方法院檢察署等の協力も仰ぎながら、調査を執り行った。

行為の理論を承認している。

刑法 185 条は、日本の危険運転致死傷罪を参照して作られた条文であるが、実体としては、往来危険罪、同致死罪と危険運転致死傷罪の中間的形態である。同条によれば、往来の危険を生ぜしめた者は、5 年以下の懲役又は 500 元以下の罰金刑に処せられる。往来の危険を生ぜしめた結果、人を死亡させた者は、7 年以上の懲役に、また人に傷害の結果を負わせた者は、3 年以上 10 年以下の懲役に処せられる。

刑法 185-3 に、不安全運転罪の一つとして、飲酒運転罪が、次のように規定されている。「毒物、麻薬、酒類その他これらに類するものを服用して安全性に欠ける運転をした者は、1 年以下の懲役又は 15 万円以下の罰金に処する（併科可能）。」体内のアルコール濃度について、同条は言及していないが、呼気中のアルコール濃度 0.25mg/l（以上）（血中アルコール濃度 0.005%）が、実務的な基準値として利用されている¹³。

具体的には、次のような実務的な基準に従い、飲酒運転の摘発、処理がなされている。即ち、被験者の呼気中のアルコール濃度が、

- ① 0.55mg/l 未満の場合：物損、人損がなければ、行政罰が課されるだけである。
- ② 0.55mg/l 以上の場合：即、送検する（飲酒運転罪での捜査が開始される）。
- ③ 物損、人損の事故がある場合：呼気中のアルコール濃度が 0.25mg/l 以上なら、即、送検する（飲酒運転罪での捜査が開始される）。

このように、行政罰は常に課せられるが、刑罰が科せられる場合は限定されている。しかし、両者が同時に科（課）せられる場合はありうる。そこで、その場合に、二重処罰の禁止に触れないかが問題となるので、行政罰法 26 条が次のように規定することで、問題の解決が図られている。

行政罰法 26 条第 1 項

「単一の行為が、同時に、刑法、並びに行政法上の義務違反に該当する場合、当該行為は刑法によって処罰される。この場合であって、行政罰が課されるのは、当該行為（当該義務違反）につき行政法上、行政罰が予定されているか、あるいは、当該行為（＝犯罪行為）につき（刑事処分としての）没収が可能であるのに（刑事）裁判所が没収の宣告をしなかった場合に限られる。」

刑法 185-4 は、ひき逃げ罪を、次のように規定している。「自動車等を運転して人を死傷させ、逃走した者は、6 月以上 5 年以下の有期懲役に処する。」本罪の法定刑は、このように、飲酒運転罪（刑法 185-3）よりも重く設定されている。台湾では、併合罪規定は廃止された。したがって、飲酒運転罪とひき逃げ罪は二つの（独立した）罪として評価され、処断刑が算出されることになる。

現地調査で入手できた資料（提供された資料）は、最新のものではなかったが、そこに記載されている飲酒運転取締等の実情を示すデータは、現在のそれと大差ないとのことであった。そこで、当該資料から、次の表を転記する¹⁴。

¹³ 蔡中志「酒駕肇事特性與道安防制措施之研究報告書」（1997 年）34 頁。

¹⁴ 蔡中志・前掲書 36 頁以下。

表4-1 1994-1996年における交通死亡事件発生件数

種別	年度	総件数(A)	飲酒運転事件数(B)	B/A
A1	1994	2,767	741	27%
A1	1995	2,999	927	31%
A1	1996	2,463	674	27%
A1	上記平均	2,743	781	28%
A2	1994	153,047	12,942	9%
A2	1995	157,898	14,043	9%
A2	1996	143,912	12,866	9%
A2	上記平均	151,619	13,284	9%

(注記) A1: 被害者が、事故後、24時間以内に死亡した事案

A2: 被害者が、事故後、24時間を越えてから死亡した事案

(解釈)

A1のうちの28.4%が、飲酒運転によるものであった。飲酒運転防止への取組みが、なお重要な課題であることは、明らかである¹⁵。

表4-2 1994-1996年における交通死亡者数

年	総死亡人数(A)	飲酒運転に起因する死亡人数(B)	A / B	A1に係る死亡者数
1994	2,894	789	27%	547
1995	3,140	964	31%	727
1996	2,573	717	28%	576
合計	8,607	2,470	31%	
平均	2,869	823	29%	

表4-3 1994-1996年における交通負傷者数

年	総負傷者数(A)	飲酒運転に起因する負傷者数(B)	A / B	A1に係る負傷者数
1994	203,088	17,947	9%	不見当
1995	211,176	19,629	9%	不見当
1996	193,203	17,501	9%	不見当
合計	607,467	55,077	9%	
平均	202,489	18,359	9%	

(解釈)

表4-2と表4-3を比較すると、飲酒運転の被害者は、負傷に止まらず死亡に至るケースが約3倍存在しており、飲酒運転の危険性が、台湾においても実証的に示されていると言え

¹⁵ 担当者からの説明による。

る¹⁶。

4-4 各国横断的な調査、検討—インターロックの導入を巡る動向

4-4-1 はじめに

各国横断的な調査、検討の対象としては、我が国でも関心が高まりつつある、アルコール・イグニッション・インターロックの導入に係る状況の調査を行った¹⁷。

4-4-2 各国の導入状況(概説)

アメリカ合衆国の諸州では、導入済みである(45州とコロンビア特別区)。オーストラリア、カナダでは、一部地域で導入済みである。北欧諸国では、実験的に導入がなされている。EU全体として、導入に向けた議論が継続されている。以下には、その状況を概観する表を掲げる。

表4-4 EUにおけるインターロックの導入状況

	パイロットプロジェクト実施中	新法準備中	議会で新法を審議中	新法を施行	リハビリテーションとしてのインターロック
フィンランド	終了 (2006～2008年)			○ (2008年7月1日)	○
スウェーデン	○ (1999年開始 2009年終了予定)	○ (2009年に 予定)		△ (パイロットプロジェクトを実施する限時法)	○
オランダ	○	○			○
フランス	○ (Haute Savoie 県)	○			○
イギリス	○	○			
ベルギー	○	○			
スロベニア	○				

¹⁶ 筆者(今井)による解釈である。

¹⁷ この調査は、文献の検討によるものである。入手しうる限りで、最新の文献に基づく検討を加えた。以下では、その結果の概要を示すものとする。

4-4-3 インターロック導入の目的—先行事例を踏まえた確認

以上の調査結果を踏まえ、インターロックを導入する目的（あるべき趣旨）を改めて検討すると、以下の三点を指摘することができるように思われる。

- ① 飲酒運転の繰り返し（「再犯」）の防止
- ② 再犯者への非難の伝達
- ③ 飲酒運転の前歴が無い者との関係でも、飲酒運転を予防するための手段

4-4-4 インターロック導入の効果—先行事例からの教訓

それでは、インターロックの導入は、上記三つの趣旨の実現にとって、どの程度効果的である（あるいは、あった）のであろうか。インターロックを（試験的なものも含めて）導入した各国の教訓から学ぶならば、以下の三点を指摘することができるように思われる。

(1) 再犯率は最大で約三分の一減少

飲酒運転の再犯率は、（インターロックを装着しない者との関係では）通常、約 20～30% で推移している¹⁸。これに対して、インターロックを装着した運転者/単に免許取り消された者=0.65-0.90であった。ここからは、インターロックを装着させることにより、飲酒運転（その再犯）が、最大 65%防止できる（それだけ再犯率が減少する）ことを読み取ることができる。

(2) 保護観察の一態様としてのインターロックは、飲酒運転癖の除去（「更生」）に効果的

この効果は、フランスにおいて、（インターロックの装着が補充刑として整備されていない現状においても）飲酒運転者を処罰する際に、裁判官が、その裁量権の行使として、インターロックの装着を義務づけた事案において、確認されている¹⁹。

(3) 公共用の自動車（バス、タクシー等）運転者の飲酒運転「予防」にも効果的

この効果は、フランスにおいて、近時の法案提出の基礎事実（広義の立法事実の一つ）として、認識されているところである。

4-4-5 インターロック装着を義務づけた場合に生じうる問題点

インターロックの装着を義務づけた場合に、生じうる問題点としては、以下の諸点が想定される。

¹⁸ 国と時代により異なりうるが、概ね、この数値が経験的に指摘できるものだとされている。

¹⁹ 今井・前掲「飲酒運転対策の動向—フランスの状況—」54頁参照。

(1) 経済的負担(初期設置費用、維持費、自己負担)

フランスでは、(上記のように) この負担額は、北欧諸国等ほどには高くないのではないかと予想されている。しかし、このことは、各国における自動車利用状況に応じて維持費(その運転者の負担部分)も変わりうることを示すものとも言えよう。我が国でインターロックを導入する際には、どの程度の精度を要求するかとも相まって、インターロックの維持費を検討する必要があるように思われる。

(2) 心理的負担(自己抑制の継続期間、期間内の脱落者、終了後、男女の相違)

自動車に乗る度にインターロックを作動させなければならないということは、運転者にとって相当の負担となりうることは、各国の経験からも実証されている。アメリカ合衆国や北欧諸国では、インターロック付きの運転を強制するのは最大でも2年間ほどではないか、との議論もなされている²⁰。また、対象者が男性か女性か、高齢者か若年層かでも有為な偏差があるとの主張もなされており、我が国での実施を考える上では、これらデータを徹底的に分析し、(我が国の現状を踏まえた)独自の解釈を施す必要があるろう。

(3) 技術的問題(身代わり防止として定期的チェック、生体認証技術)

これは、インターロックの作動を回避しようとする運転者の試みを防ぐための技術的対応である。この種の要請には、技術の精度が高まるにつれて、比較的容易に対応可能である。

(4) 医学的問題(飲酒癖の除去を継続的にチェックする必要性)

飲酒運転の概念は、運転者の体内残留アルコール濃度に依存するが、どの程度の濃度があれば「飲酒運転」を観念し、法的規制の対象とするかについては、各国が様々な状況にあることが確認された。このことは、裏を返せば、飲酒運転の定義、並びに規制されるべき体内アルコール濃度の数値は、相対的ないし可変的なものでしかあり得ないこと、そして、これらの決定は、飲酒運転の防止がどの程度強力に要請されているのかといった社会的背景と共に個々の決定せざるを得ないことを、示している。

この認識に基づけば、インターロックの装着を義務づける際に、イグニッションを作動させるだけのアルコール濃度も、一義的に決定される必要はなく、インターロック装着が要請される対象(全ドライバーか、児童送迎バスの運転者等特定の者か)と、その時々技術的対応の限界の双方を踏まえて、柔軟に決定することが許されるものと思われる。

(5) 法律上の問題

²⁰ インターロック装着義務を履行できなかった者へのインタビュー等からの推測である。

インターロックの装着が、飲酒運転の予防に効果的であることは、上述したとおりである。それ故にこそ、この装着を推進し、あるいは義務づける制度を有する国が増加しつつあるのであるが、我が国で、同様の制度を導入しようとする際には、以下に列挙する法律上の問題を解決することが、不可欠である。

- ・ インターロックの装着は任意的か義務的か。
- ・ 義務的だとして、当該義務を課すのは裁判官か行政機関か。
- ・ 装着義務は、行政罰、刑罰、いずれの一態様として観念されるべきか。
- ・ 装着義務者の中に、ドライバーの雇用者や、官公庁等の監督者も含まれるか。
- ・ 装着は任意的だとした場合、それは、飲酒運転で有罪とされた者が保護観察の対象とされた際の遵守事項としてか。
- ・ 一旦、インターロックの装着を始めたものが、所定の期間終了前に装着を止めた場合には、如何なる対応が必要か。装着義務の不履行であれば、制裁的要素を加味するべきか。装着が任意の対応であった場合には、強制的措置は採れないのか、それでも妥当か。

第5章 今年度の研究の総括－成果と残された課題

5-1 総説

2008年度の本研究を通じて、以下の点が確認され、また、更なる研究が必要な事項として明らかになった。

5-1-1 飲酒運転対策としての法改正の効果：その評価

第一に、飲酒運転対策として、我が国でなされてきた法改正には、相応の効果があったものと評価できる。それは、飲酒運転の検挙者数が、特に昨年来、減少傾向にあることから明らかであろう。他方で、悪質な飲酒運転事例（いわゆる「飲酒ひき逃げ」）は、（公表されることは少ないものの）実数としては、一昨年来、増大する傾向にあるものと思われる。

こうした、相反する効果（改正法による飲酒運転抑圧に係る、正の効果と負の効果）が生じているのは、改正法が導入した制裁（刑事罰）の程度が大きすぎたからなのかもしれない。

5-1-2 運転者に「尊重」され「正当」だとして受け止められる規制：その探究

そこで、第二に、改正法が導入した制裁と比較した場合に、運転者に、より「尊重」され、より「正当」なものとして受け止められる規制態様が、検討されなければならないことになる。これは、換言すれば、改正法による負の効果を最小化するための今後の取組みは何か、という政策マターである。

この問題の解決に手掛かりを与えてくれるのが、自治体アンケート調査、一般市民アンケート調査の分析結果である。さまざまな制約から、完成度の高い調査ではないが、いくつかの重要で興味深い知見を示している。

それによると、国民の大多数は、改正法の基本的スタンス（飲酒運転を防止するための犯罪化と刑罰の引き上げ）には賛成しているが、刑事政策だけで飲酒運転の防止を図ろうとすることには、（他のオプションが提案されているわけではないが）やや、腰が引けているように見受けられる。

他方、自治体の調査でも明らかなように、厳罰化に対応するはずの飲酒運転防止施策は、まだ通り一遍そのものでしかなく、より具体的で実行のあるものになっているとはいえない。

こうした（いわば国民全般に認めうる）感覚は、飲酒運転に対する社会的制裁（非法律的制裁）が強烈な我が国においては、そうした現状を（その是非は格別）前提とした上で、

その「更なる上積み」とならざるを得ない法的制裁の設計が望まれている、と解釈することができるであろう。

5-1-3 法的制裁の多様化：飲酒運転の非難と予防に対する多角的アプローチ

以上の解釈を前提にすると、飲酒運転をした者に対する法的制裁の多様化が、今後、先ず検討されるべき問題だということになる。即ち、改正法は、刑法ならびに道交法における罰則（刑罰）及び行政罰の強化を図るものであった。このオプションの整備自体は、必須のものである。しかしながら、そうした峻厳な制裁の発動は（その法的性質が行政罰に止まるものである場合であっても）、できるだけ避けられることが望ましい。換言すれば、他の飲酒運転予防手段が十分に整備されていれば、平均的な自動車運転者は、それを活用することで、刑罰ないし行政罰の対象となることを、自らの努力によって容易に回避できるのである。この場合に、その自助努力不足の故に飲酒運転をおこし、相応の峻厳な制裁を受けたとしても、運転者には、飲酒運転を避けるだけの機会が保障されていた以上、不満は残りようがないのである¹。

そこで、そうした機会の保障を具体化する施策の実現が、求められることになる。そのための有力な手段の一つが、アルコール・イグニッション・インターロックの導入であろう。我が国では、既に、ハンドル・キーパー運動が進められつつある。その一方では、運転代行業の利用も、徐々に浸透しつつある²。しかし、「飲酒運転を回避するための、より直截で有効な手段（防衛手段）」が、より多くの運転者に与えられていることが、やはり、将来的には重要な課題となろう。そして、この要請は、インターロックの普及によって、かなりの程度、実現可能であると思われるのである。もちろん、インターロックの装着を開始すれば、様々な予期しなかった問題も生じるであろう。しかし、それらは、インターロックの装着を前提とした上で、経験に基づき、徐々に解決されるべき問題だと思われる。

大切なことは、我が国に特有の状況、即ち、一旦、飲酒運転をすれば、運転者には、厳しい「社会的」制裁、「行政的」制裁、重い「刑罰」の三つの負荷がかかり、運転者の社会的存在までもが否定されかねない状況を前提にしつつ³、この三重構造の「重み」を、できるだけ回避する法的手段を提供することなのである。

5-2 おわりに

本研究を通じて得られた認識は、飲酒運転の予防と非難のための新たな手段の探究を求める、というものであった。その目的は、継続して探究されてきたのであり、一応の方向性は示し得たものと思われる。

¹ 少なくとも、理念的には、このように理解すべきである。

² 運転代行業者の適正な質の管理は、今後の課題である。

³ これは、やむを得ない現実として、という意味である。

しかし、例えば、インターロックの装着の促進を提言する以上は、その具体化に向けた環境整備をも提案しなければ、不十分というべきである。そこで、引き続き、種々の機会を通じて、提言の具体化に向けた研究を継続していく所存である。

付録 1

自治体向けアンケート調査票

自治体の飲酒運転防止対策に関するアンケート

* とくに指示のない場合は、当てはまる番号や記号を1つ選んで○をつけてください。
() には、言葉を記入してください。

問1 貴自治体における地域経済全体の状況は、7～8年前と比べてどうですか。

1. かなり悪化した 2. 若干悪化した 3. あまり変わらない 4. やや好転した 5. 好転した

問2 地域内における飲食店の数は、7～8年前と比べてどうですか。

1. かなり減った 2. 若干減った 3. あまり変わらない 4. やや増えた 5. かなり増えた

↓

(問2で、1.、2.の「減った」に○をつけた方にうかがいます。)

付問 その減少には「飲酒運転の厳罰化」が影響していると思いますか。

1. 大いに影響している 2. かなり影響している 3. 影響は小さかった 4. 影響はなかった

問3 地域における交通にかかわるインフラの整備の状況は、ここ7～8年でどうなりましたか。

1. 大いに整備された 2. 若干整備された 3. 整備が進まなくなった 4. 大幅に遅れるようになった

問4 この間の貴自治体による交通安全対策の取り組みの全般的状況は、どうですか。

1. 大いに進んだ 2. やや進んだ 3. あまり進まなかった 4. かなり遅れた

問5 貴自治体から住民に発信した飲酒運転禁止の取り組み方は、どうですか。

1. かなり積極的に取り組んだ 2. 取り組んだほうだ 3. あまり取り組んだとはいえない

付問 その効果はあがっていますか。

1. 大いにあがった 2. 多少あがった 3. どちらともいえない 4. あまりあがらなかった
5. まったくあがらなかった

問6 自治体職員に対する飲酒運転禁止の取り組み方は、どうですか。

1. かなり積極的に取り組んだ 2. 取り組んだほうだ 3. あまり取り組んだとはいえない

付問 その効果はあがっていますか。

1. 大いにあがった 2. 多少あがった 3. どちらともいえない 4. あまりあがらなかった
5. まったくあがらなかった

問7 以下の諸項目に関して、ここ7～8年間の変化はどうですか。正確な数値がわからなくても概略でお答えください。

	1. 大幅に 減った	2. 減った	3. 変わらない	4. 増えた	5. 大幅に 増えた
① 交通事故の総数	1	2	3	4	5
② 交通事故による死者数	1	2	3	4	5
③ 飲酒運転事故の総数	1	2	3	4	5
④ 飲酒運転事故による死者数	1	2	3	4	5
⑤ あて逃げ（物損）件数	1	2	3	4	5
⑥ ひき逃げ（人身）件数	1	2	3	4	5
⑦ 飲酒運転の取り締まり回数	1	2	3	4	5
⑧ 飲酒運転の摘発・検挙者数	1	2	3	4	5
⑨ 駐車禁止の摘発数（民間委託を含む）	1	2	3	4	5
⑩ 渋滞の発生状況	1	2	3	4	5
⑪ 自転車の利用状況	1	2	3	4	5
⑫ 違法駐輪・放置自転車の数	1	2	3	4	5

問8 地域の人々の飲み会など交際機会はどうなっていると思いますか。中心市街地、周辺地区、遠隔地に分けてその概略をお答えください。

イ. 中心市街地では、

1. 激しく減った 2. かなり減った 3. 若干減った 4. あまり変わらない 5. 増えた

↓

（イ. で1.、2.、3. の「減った」に○をつけた方にうかがいます。）

付問 その減少には「飲酒運転の厳罰化」が影響していると思いますか。

1. 大いに影響したと思う 2. かなり影響した 3. 影響は小さかった 4. 影響はなかった

ロ. 周辺地区では、

1. 激しく減った 2. かなり減った 3. 若干減った 4. あまり変わらない 5. 増えた

↓

（ロ. で、1.、2.、3. の「減った」に○をつけた方にうかがいます。）

付問 その減少には「飲酒運転の厳罰化」が影響していると思いますか。

1. 大いに影響したと思う 2. かなり影響した 3. 影響は小さかった 4. 影響はなかった

ハ. 遠隔地では、

1. 激しく減った 2. かなり減った 3. 若干減った 4. あまり変わらない 5. 増えた

↓

（ハ. で、1.、2.、3. の「減った」に○をつけた方にうかがいます。）

付問 その減少には「飲酒運転の厳罰化」が影響していると思いますか。

1. 大いに影響したと思う 2. かなり影響した 3. 影響は小さかった 4. 影響はなかった

問9 飲食店のお客の減少や、酒が取り結ぶ人々の交友関係を減らさずに、飲酒運転を防止するために、地域の人々・団体は何らかの方策をとっていますか。ご存じのものに○をつけ、わかる範囲でその内容について教えてください。

- イ. 代行運転の利用・活用補助（割引・回数券等）—（あれば具体的に： ）
- ロ. 飲食店による無料送迎車の用意—（ ）
- ハ. タクシー利用に対する補助（割引等）—（ ）
- ニ. ナイトバス等の運行（バス会社あるいは自治体との共同など）—（ ）
- ホ. 深夜駐車場や宿泊施設利用への補助—（ ）
- ヘ. タクシー会社・団体による割引、乗り合い—（ ）
- ト. 人と車を一緒に運ぶキャリア・タクシー—（ ）
- チ. 遠隔地の住民の移動に対するボランティア運行—（ ）
- リ. ハンドルキーパー（仲間で飲むときに無飲酒者の選定をする）の実施—（ ）
- ヌ. その他—（いくつでも具体的に： ）
- ル. イ. からヌ. のうち、貴自治体が他の自治体より進んでいると思われる方策がありましたら記号でお答えください—（ ）

問10 その他、飲酒運転全般の防止のために、以下のような各機関や団体、個人がとった施策の中で特に効果があったものがあれば具体的に教えてください。

- イ. 貴自治体が職員に—（あれば具合的に： ）
- ロ. 貴自治体が住民に—（ ）
- ハ. 商工団体（飲食店を除く）—（ ）
- ニ. 飲食店団体—（ ）
- ホ. 農協・漁協、労働組合—（ ）
- ヘ. 個別の飲食店—（ ）
- ト. 個別企業—（ ）
- チ. 町内会、老人会、婦人会など—（ ）
- リ. 市民団体—（ ）
- ヌ. 特定の個人—（ ）
- ル. その他—（ ）

問 11 貴地域の文化風土として、飲酒への志向性は日本の他の地域と比べてどうですか。

1. 他の地域より特に酒への思いが強い人が多い 2. 酒好きが多いほうだ 3. 普通だ
4. それほど多いとは思わない 5. むしろ少ないほうだろう

問 12 飲酒運転や飲酒運転事故に対する地域の人々の目の厳しさは、日本の他の地域と比べてどうですか。

1. 厳しいほうだ 2. やや厳しいほうだ 3. 普通だ 4. やや甘いほうだ 5. 非常に甘い

問 13 地域住民の起こす交通事故の数は、日本の他の地域と比べてどうですか。

イ. 交通事故件数 1. 特に多い 2. やや多い 3. 普通 4. やや少ない 5. 特に少ない

ロ. 死亡事故件数 1. 特に多い 2. やや多い 3. 普通 4. やや少ない 5. 特に少ない

ハ. 飲酒運転事故件数 1. 特に多い 2. やや多い 3. 普通 4. やや少ない 5. 特に少ない

問 14 貴自治体職員が飲酒運転をした場合、その処分はどうなっていますか。

	1. 注意	2. 減俸 出勤停止	3. 降格	4. 依願退職	5. 解雇（退職金 は払う）	6. 解雇（退職金 も払わない）	7. 決めていない
① 酒気帯び運転での検挙	1	2	3	4	5	6	7
② 酒酔い運転での検挙	1	2	3	4	5	6	7
③ 飲酒による物損事故	1	2	3	4	5	6	7
④ 飲酒による人身事故（負傷）	1	2	3	4	5	6	7
⑤ 飲酒による人身事故（死亡）	1	2	3	4	5	6	7

問 15 現在の飲酒運転に関する罰則法規について、あなたご自身はどうお考えですか。個人的意見で結構ですからお聞かせください。

1. まだまだ手ぬるいのもっと厳しくすべきだ 2. 現在の程度が妥当なところだと思う
3. 少し厳しすぎるのではないかと思う

問 16 飲酒運転防止による、地域経済や地域の人々の対人関係・コミュニケーションの密度に対して与えるかもしれない望ましくない影響について、どうお考えですか。

イ. 地域経済に関してはどうですか。

1. 大きな影響を与えた 2. やや影響を与えた 3. どちらともいえない 4. あまり影響してはいない

↓

(イ. で、1.、2. に○をつけた方にうかがいます。)

付問 それに対する対策はとられましたか。

1. かなり対策がとられ、効果が出た 2. 対策はとられたが、効果は少なかった
3. 対策は不十分で困っている 4. 飲酒が制限されても仕方ないので対策は必要がない

ロ. 地域の人々の対人関係やコミュニケーションに関してはどうですか。

1. 大きな影響を与え、問題が起こっている 2. 影響があり、若干の問題が起こっている
3. どちらともいえない 4. 大きな影響があったが、あまり問題はない
5. 影響はあまりなかったし、問題もない 6. むしろ好影響を与えている

↓

(ロ. で、1.、2. に○をつけた方にうかがいます。)

付問 それに対する対策はとられましたか。

1. かなり対策がとられ、効果が出た 2. 対策はとられたが、効果は少なかった
3. 対策は不十分で困っている 4. 飲酒が制限されても仕方ないので対策は必要がない

以上で質問は終わりです。ご回答いただき、まことにありがとうございました。

大変興味深い事例の場合は、お電話にてお話をうかがわせていただくかも知れませんので、差し支えなければ、ご連絡先のご記入をお願いいたします。また、結果の概要の送付を希望される場合も、ご記入をお願いいたします。もちろん個別の名前を出すことは絶対にございませし、ご記入いただかなくても構いません。

貴自治体名：	所在地：
ご担当者の所属・氏名：	
電話：	e-mail：

調査に関して何かご意見がありましたら、以下にご記入ください。

--

付録 2

一般市民向けアンケート調査票

交通安全の意識調査

「飲酒運転」に関するアンケート

*アンケートへの回答は、の中の回答欄のあてはまる番号を1つ選んで○で囲むか、または質問の指示にしたがって、()内に数字や言葉をご記入ください。

Q.1 あなたが出席する集会や会合（冠婚葬祭・宴会・パーティなどを除く）では、よくお酒が出ますか。

1. 必ず出る 2. よく出る 3. たまには出る 4. めったに出ない 5. 出ない

Q.2 あなたの出席する宴会・会食・パーティで、お酒の飲めない人に、お酒を無理強いしている場面を目にしますか。

1. よく目にする 2. 時々目にする 3. たまに目にする
4. ほとんど目にしない 5. 目にしない

Q.3 あなたは平均すると週何回くらいお酒（ビールなどすべてのアルコール飲料を含む）を飲みますか。

1. ほとんど毎日 2. 週3、4日以上 3. 週1、2日 4. めったに飲まない 5. 飲まない

↓
1.、2.、3.に○をつけた方にうかがいます。

↓
Q.4へ

SQ.3-2 その場合、一人で飲むことが多いですか、他の人と一緒に飲むことが多いですか。

1. 一人で飲むことが多い 2. 一緒に飲むことが多い 3. どちらとも言えない

Q.4 あなたは次のような意見をどう思いますか。a.~d.のそれぞれについて、あてはまるところに○をつけてください。

	そう思う	どちらかというと そう思う	どちらとも 言えない	どちらかというと そう思わない	そう思わない
a. 騒いだり、ものを壊したことを、酒の上だという理由で許すべきではない。	1	2	3	4	5
b. 大人なら、多少の酒をたしなむのは当然だ。	1	2	3	4	5
c. 酒くさいにおいをさせている人は、とてもいやだ。	1	2	3	4	5
d. 宴会に出席する以上、酒が飲めない人も無理しても飲むべきだと思う。	1	2	3	4	5

Q.5 お酒を多少飲んでいても、短い距離なら運転してしまう人は多いと思いますか。

1. そういう人は多いと思うが、しかたがない
2. 多くはないと思うが、そういう人がいるのはしかたがない
3. そういう人はいるかもしれないが、するべきではない
4. そういう人はいないと思う
5. わからない

→ 1.、2.、3.に○をつけた方にうかがいます。

SQ.5-2 では、あなたのまわりにはそういう人はいますか。

1. いる
2. いない
3. わからない

Q.6へ

Q.6 飲酒運転については、次のような考え方がありますが、どの考えの人が多いと思いますか。

1. 少量でも事故のもとになるからやめるべきだ
2. 酔わない程度なら、危険は少ないからかまわない
3. 少しくらいの酔いなら、気をつけて運転すれば大丈夫
4. いくら酔っても、事故さえ起こさなければよい

Q.7 もし飲酒運転が法律で禁止されておらず、本人の判断に任されているとしたら、次の4つのタイプのうち、どのタイプの人が多いと思いますか。

1. 飲酒運転は危険だから一切やらない
2. 酔いの程度を見て、大丈夫だと判断したら運転する
3. 少しくらい酔っていても、気をつければ大丈夫だと考えて運転する
4. 酔いの程度など気にせず、運転してしまう

Q.8 飲酒運転をやめさせるために、次のような方法はどのくらい有効だと思いますか。
 (1) a.~d.、(2) a.~b.、(3) a.~g.、のそれぞれについて、あてはまる箇所に○をつけてください。

		非常に有効	かなり有効	有効	少しは有効	あまり有効ではない
(1) 運転者の自覚を高めるには	a. 飲酒運転の危険性を科学的によく教える。	1	2	3	4	5
	b. 飲酒運転に対する罰則をよく教える。	1	2	3	4	5
	c. 飲酒運転で事故を起こしたら、厳しい制裁、刑罰が待っていることをよく教える。	1	2	3	4	5
	d. 人命尊重ということをよく教える。	1	2	3	4	5
(2) 皆の意識を高めるには	a. 車を運転してきた人には、お酒をすすめないことがお互いのために良いことであることを教える。	1	2	3	4	5
	b. 家族や、友人が飲酒運転しようとした場合、止めるべきだということをよく教える。	1	2	3	4	5
(3) 飲酒運転を止めさせるための好ましい方策としては	a. 幹線道路沿いのドライブインなどでの酒の販売を規制する。	1	2	3	4	5
	b. 飲酒運転をした会社員、公務員などについては、解雇など厳しい処分をする。	1	2	3	4	5
	c. アルコール依存症の治療施設を充実する。	1	2	3	4	5
	d. お酒には高い税金をかける。	1	2	3	4	5
	e. 飲酒運転にはもっと厳しい刑罰を科する。	1	2	3	4	5
	f. 学校で飲酒運転をしてはならないことを十分教育する。	1	2	3	4	5
	g. 運転者のアルコールを感知すると、車が動かないようにする。	1	2	3	4	5

Q.9 以下の(1)~(4)の文章のそれぞれについて、あてはまる箇所に○をつけてください。

(1) 警察の飲酒運転取締りは、 ^{きび} 厳しいと思いますか。	1. 厳しい	2. どちらかといえば厳しい	3. どちらとも言えない	4. どちらかといえば厳しくない	5. 厳しくない
(2) 警察の飲酒運転取締りは、飲酒運転の防止に効果があると思いますか。	1. 効果がある	2. どちらかといえば効果がある	3. どちらとも言えない	4. どちらかといえば効果がない	5. 効果がない
(3) 警察の飲酒運転取締りを、あなたは信頼していますか。	1. 信頼している	2. どちらかといえば信頼している	3. どちらとも言えない	4. どちらかといえば信頼していない	5. 信頼していない
(4) 警察の飲酒運転取締りは、公正公平だと思いますか。	1. 公正公平である	2. どちらかといえば公正公平である	3. どちらとも言えない	4. どちらかといえば公正公平ではない	5. 公正公平ではない

Q.10 以下の3つの行為を比較して、もっとも悪質なものには1、2番目に悪質なものには2、それほどではないものには3を、()の中に入れてください。

- () 赤信号を無視して交差点を通過する
- () ビールを2杯飲んですぐに運転する
- () スーパーで1万円の商品を万引きする

Q.11 (1) 飲酒運転による交通事故について裁判所の下す刑罰は、あなたから見ると、^{きび}厳しいと思いますか、甘いと思いますか。

- 1. 厳しい 2. どちらかといえば厳しい 3. どちらとも言えない
- 4. どちらかといえば甘い 5. 甘い

(2) では、一般的に、犯罪者に対して裁判所の下す刑罰は、あなたから見ると、^{きび}厳しいと思いますか、甘いと思いますか。

- 1. 厳しい 2. どちらかといえば厳しい 3. どちらとも言えない
- 4. どちらかといえば甘い 5. 甘い

Q.12 最近、飲酒運転をただけで、^{かいご}解雇になったり^{めんしよく}免職になったりする職場があります。このような処分をどう思いますか。

- 1. 非常に厳しい 2. 厳しい 3. どちらかといえば厳しい
- 4. 厳しいとは言えない

Q.13 人にケガをさせたり、死亡させたりする交通事故のうち、飲酒運転が原因となっている事故はどれくらいあると思いますか。わからない場合にも、想像を働かせて教えてください。

- 1. 1%より少ない 2. 1%以上5%未満 3. 5%以上10%未満
- 4. 10%以上20%未満 5. 20%以上40%未満 6. 40%以上60%未満
- 7. 60%以上

Q.14 あなたはお酒とかビールを飲んで車を運転したことがありますか。

- 1. 法律が厳しくなる前はしたことがあるが、今は全くしていない
- 2. 昔からしていない
- 3. 昔とそんなに変わらずに、たまにしている
- 4. 昔はよくしたが、今はあまりしていない

次に、交通問題と比較するために、他の問題についてもあなたのお考えをうかがわせていただきます。

Q.15 ここ7～8年間で、あなたの住んでいる地域では、以下のようなことがらは、どのように変わりましたか。正確な数字などは分からなくてもあなたの感じるところで教えてください。

(1) 近隣の人や知り合いとの交際機会（酒は出ないような会合）の回数

1. 激しく減った 2. かなり減った 3. 若干減った 4. あまり変わらない 5. 増えた

(2) 近隣の人や知り合いとの交際機会（酒が出るような会合）の回数

1. 激しく減った 2. かなり減った 3. 若干減った 4. あまり変わらない 5. 増えた

↓
1.、2.、3. に○をつけた方にうかがいます。

↓
(3)へ

SQ.15-2 その減少には「飲酒運転の厳罰化」が影響していると思いますか。

1. 大いに影響した 2. かなり影響した 3. 影響は小さかった 4. 影響はなかった

(3) 地域の交通事故の発生件数

1. 大幅に減った 2. 減った 3. 変わらない 4. 増えた 5. 大幅に増えた

(4) 飲酒して運転する人の数

1. 大幅に減った 2. 減った 3. 変わらない 4. 増えた 5. 大幅に増えた

(5) 当て逃げやひき逃げの件数

1. 大幅に減った 2. 減った 3. 変わらない 4. 増えた 5. 大幅に増えた

Q.16 「飲酒運転はしない、させない」など飲酒運転防止運動が、地域経済や地域の人たちの対人関係・コミュニケーションに与えたかも知れない望ましくない（良くない）影響がありますか。

(1) 地域経済に関してはどうですか。

1. 大きな影響を与えた 2. やや影響を与えた 3. どちらとも言えない
4. あまり影響していない

(2) 地域の人たちの対人関係やコミュニケーションに関してはどうですか。

- | | |
|-----------------------|------------------------|
| 1. 大きな影響を与え、問題が起こっている | 2. 影響があり、若干の問題が起こっている |
| 3. どちらとも言えない | 4. 大きな影響があったが、あまり問題はない |
| 5. 影響はあまりなかったし、問題もない | 6. むしろ好影響を与えている |

質問にお答えいただき、ありがとうございました。最後にあなたご自身のことについてうかがいます。

F1 性別

- | | |
|-------|-------|
| 1. 男性 | 2. 女性 |
|-------|-------|

F2 年齢

- | | | | |
|-----------|-----------|-----------|-----------|
| ア. 20～25歳 | イ. 26～30歳 | ウ. 31～35歳 | エ. 36～40歳 |
| オ. 41～45歳 | カ. 46～50歳 | キ. 51～55歳 | ク. 56～60歳 |
| ケ. 61～65歳 | コ. 66～70歳 | サ. 71歳以上 | |

F3 ご職業

- | | | | |
|----------|-------------|-------|----------|
| 1. 製造加工業 | 2. 建設業 | 3. 商業 | 4. サービス業 |
| 5. 運送業 | 6. 農林水産業 | 7. 公務 | 8. 学生 |
| 9. 無職 | 10. その他 () | | |

F4 あなたは運転免許証をお持ちですか。

- | | |
|----------|-----------|
| 1. 持っている | 2. 持っていない |
|----------|-----------|

↓
1. に○をつけた方にうかがいます。

→SF あなたは普段、車(二輪車を含む)を運転していらっしゃいますか。

- | | |
|------------------|-----------------|
| 1. 毎日のように運転している | 2. 週に2～3回運転している |
| 3. 週に1回くらい運転している | 4. めったに運転していない |
| 5. 運転していない | |

ご協力どうもありがとうございました。

何かご意見がありましたら、ご自由にお書き下さい。

付録 3

自治体向けアンケート調査の単純集計結果

自治体の飲酒運転防止対策に関するアンケート 単純集計結果

調査方法： 郵送配布、自記式原則無記名（事後の問合せに承諾の場合は自治体名を記名）にて回答、郵送にて回収した。

調査対象： 全国の人口10万人未満の自治体から500サンプルを抽出し、企画・広報（交通安全関係）担当者宛に郵送した。

調査時期： 2008年12月～2009年1月

有効回収： 275票（回収率 55.0%）

* 集計結果の数値はすべて構成率(%)である。

* アンケートへの回答は、問9と問10以外は、選択肢からあてはまるものを1つ選ぶよう指示した。

* 四捨五入のため、各構成率(%)の合計が100.0%にならないものもある。

問1 貴自治体における地域経済全体の状況は、7～8年前と比べてどうですか。	
かなり悪化した	28.4
若干悪化した	48.7
あまり変わらない	16.4
やや好転した	2.5
好転した	3.3
無回答	0.7
合計	100.0

問2 地域内における飲食店の数は、7～8年前と比べてどうですか。	
1. かなり減った	6.9
2. 若干減った	41.1
3. あまり変わらない	41.1
4. やや増えた	9.5
5. かなり増えた	0.7
無回答	0.4
合計	100.0

付問 問2で、1.、2.に○をつけた方にうかがいます。その減少には「飲酒運転の厳罰化」が影響していると思いますか。	
大いに影響している	2.2
かなり影響している	16.8
影響は小さかった	37.2
影響はなかった	38.0
無回答	5.8
合計	100.0

問3 地域における交通にかかわるインフラの整備の状況は、ここ7～8年でどうなりましたか。	
大いに整備された	9.8
若干整備された	70.9
整備が進まなくなった	17.1
大幅に遅れるようになった	1.1
無回答	1.1
合計	100.0

問 4 この間の貴自治体による交通安全対策の取り組みの全般的状況は、どうですか。	
大いに進んだ	6.5
やや進んだ	74.2
あまり進まなかった	17.8
かなり遅れた	0.4
無回答	1.1
合計	100.0

問 5 貴自治体から住民に発信した飲酒運転禁止の取り組み方は、どうですか。	
かなり積極的に取り組んだ	10.5
取り組んだほうだ	76.7
あまり取り組んだとはいえない	12.4
無回答	0.4
合計	100.0

付問 その効果はあがっていますか。	
大いにあがった	6.9
多少あがった	48.0
どちらともいえない	38.9
あまりあがらなかった	1.8
まったくあがらなかった	0.0
無回答	4.4
合計	100.0

問 6 自治体職員に対する飲酒運転禁止の取り組み方は、どうですか。	
かなり積極的に取り組んだ	32.7
取り組んだほうだ	57.1
あまり取り組んだとはいえない	9.8
無回答	0.4
合計	100.0

付問 その効果はあがっていますか。	
大いにあがった	46.2
多少あがった	29.8
どちらともいえない	20.4
あまりあがらなかった	0.7
まったくあがらなかった	0.0
無回答	2.9
合計	100.0

問 7 以下の諸項目に関して、ここ 7～8 年の変化はどうか。							
	減 大 った 幅 に	減 った	変 わ ら な い	増 え た	増 大 えた 幅 に	無 回 答	合 計
交通事故の総数	5.8	57.1	25.1	9.1	0.0	2.9	100.0
交通事故による死者数	6.2	42.9	40.0	7.3	0.7	2.9	100.0
飲酒運転事故の総数	10.9	57.8	21.8	1.1	0.0	8.4	100.0
飲酒運転事故による死者数	12.4	47.3	30.9	1.1	0.0	8.4	100.0
あて逃げ(物損)件数	5.1	29.1	48.7	5.1	0.0	12.0	100.0
ひき逃げ(人身)件数	5.8	28.4	49.5	2.9	0.0	13.5	100.0
飲酒運転の取り締まり回数	1.8	6.2	35.6	39.6	2.9	13.8	100.0
飲酒運転の摘発・検挙者数	4.0	33.1	32.0	16.7	0.0	14.2	100.0
駐車禁止の摘発数(民間委託を含む)	2.5	11.3	66.9	6.2	0.0	13.1	100.0
渋滞の発生状況	1.8	14.5	64.9	12.4	0.7	5.8	100.0
自転車の利用状況	0.4	6.5	58.2	27.6	1.5	5.8	100.0
違法駐輪・放置自転車の数	1.8	13.5	65.8	13.5	0.0	4.4	100.0

問 8 イ. 地域の人々の飲み会など交際機会は、中心市街地ではどうなっていると思いますか。	
1. 激しく減った	2.5
2. かなり減った	29.1
3. 若干減った	35.6
4. あまり変わらない	29.8
5. 増えた	0.7
無回答	2.2
合計	100.0

付問 問 8 イで、1.、2.、3.に○をつけた方にうかがいます。その減少には「飲酒運転の厳罰化」が影響していると思いますか。	
大いに影響したと思う	10.5
かなり影響した	35.6
影響は小さかった	37.7
影響はなかった	13.1
無回答	3.1
合計	100.0

問 8 ロ. 地域の人々の飲み会など交際機会は、周辺地区ではどうなっていると思いますか。	
1. 激しく減った	1.8
2. かなり減った	25.5
3. 若干減った	37.8
4. あまり変わらない	32.4
5. 増えた	0.4
無回答	2.2
合計	100.0

付問 問 8 ロで、1.、2.、3.に○をつけた方にうかがいます。その減少には「飲酒運転の厳罰化」が影響していると思いますか。	
大いに影響したと思う	11.8
かなり影響した	37.6
影響は小さかった	32.8
影響はなかった	13.4
無回答	4.3
合計	100.0

問 8 ハ. 地域の人々の飲み会など交際機会は、遠隔地ではどうなっていると思いますか。	
1. 激しく減った	3.6
2. かなり減った	25.5
3. 若干減った	32.7
4. あまり変わらない	36.0
5. 増えた	0.0
無回答	2.2
合計	100.0

付問 問 8 ハ.で、1.、2.、3.に○をつけた方にうかがいます。その減少には「飲酒運転の厳罰化」が影響していると思いますか。	
大いに影響したと思う	11.7
かなり影響した	38.0
影響は小さかった	31.3
影響はなかった	14.5
無回答	4.5
合計	100.0

問 9 飲食店のお客の減少や、酒が取り結ぶ人々の交友関係を減らさずに、飲酒運転を防止するために、地域の人々・団体は何らかの方策をとっていますか。ご存じのものに○をつけてください。[複数回答]	
代行運転の利用・活用補助(割引・回数券等)	29.1
飲食店による無料送迎車の用意	36.7
タクシー利用に対する補助(割引等)	2.2
ナイトバス等の運行(バス会社あるいは自治体との共同など)	0.7
深夜駐車場や宿泊施設利用への補助	0.4
タクシー会社・団体による割引、乗り合い	2.2
人と車を一緒に運ぶキャリア・タクシー	0.7
遠隔地の住民の移動に対するボランティア運行	0.7
ハンドルキーパー(仲間で飲むときに無飲酒者の選定をする)の実施	44.0
その他	5.8

問 10 その他、飲酒運転全般の防止のために、以下のような各機関や団体、個人がとった施策の中で特に効果があったものがあれば具体的に教えてください。[具体策が記入された項目を集計：複数回答]	
貴自治体が職員に	39.0
貴自治体が住民に	29.8
商工団体(飲食店を除く)	2.9
飲食店団体	11.6
農協・漁協、労働組合	2.9
個別の飲食店	12.0
個別企業	4.7
町内会、老人会、婦人会など	12.0
市民団体	6.2
特定の個人	1.5
その他	6.5

問 11 貴地域の文化風土として、飲酒への志向性は日本の他の地域と比べてどうですか。	
他の地域より特に酒への思いが強い人が多い	4.4
酒好きが多いほうだ	26.2
普通だ	62.5
それほど多いとは思わない	5.5
むしろ少ないほうだろう	1.5
合計	100.0

問 12 飲酒運転や飲酒運転事故に対する地域の人々の目の厳しさは、日本の他の地域と比べてどうですか。	
厳しいほうだ	9.5
やや厳しいほうだ	17.8
普通だ	64.4
やや甘いほうだ	6.9
非常に甘い	0.4
無回答	1.1
合計	100.0

問 13 地域住民の起こす交通事故の数は、日本の他の地域と比べてどうですか。							
	特に多い	やや多い	普通	やや少ない	特に少ない	無回答	合計
交通事故件数	1.8	13.1	38.2	31.6	10.9	4.4	100.0
死亡事故件数	2.5	9.8	28.0	32.7	22.9	4.0	100.0
飲酒運転事故件数	0.0	8.0	32.0	33.1	19.3	7.6	100.0

問 14 貴自治体職員が飲酒運転をした場合、その処分はどうなっていますか。									
	注意	減俸 出勤停止	降格	依願退職	払う 解雇（退職金は 払わない）	解雇（退職金 も払わない）	決めていない	無回答	合計
酒気帯び運転での検挙	1.5	38.9	1.1	1.5	1.5	36.0	12.7	6.9	100.0
酒酔い運転での検挙	0.4	23.6	1.5	0.7	2.5	53.5	11.3	6.5	100.0
飲酒による物損事故	0.0	22.9	2.2	1.5	2.5	53.1	10.9	6.9	100.0
飲酒による人身事故（負傷）	0.0	14.9	0.7	0.4	2.5	65.1	9.1	7.3	100.0
飲酒による人身事故（死亡）	0.4	2.9	0.4	0.7	1.0	79.6	8.0	6.9	100.0

問 15 現在の飲酒運転に関する罰則法規について、あなたご自身はどうお考えですか。	
まだまだ手ぬるいのでもっと厳しくすべきだ	43.6
現在の程度が妥当なところだと思う	50.5
少し厳しすぎるのではないかと思う	2.9
無回答	2.9
合計	100.0

問 16 イ. 飲酒運転防止による、地域経済に対して与えるかもしれない望ましくない影響について、どうお考えですか。	
1. 大きな影響を与えた	2.5
2. やや影響を与えた	20.0
3. どちらともいえない	48.0
4. あまり影響はしていない	26.2
無回答	3.3
合計	100.0

付問 問 16 イで、1.、2.に○をつけた方にうかがいます。それに対する対策はとられましたか。	
かなり対策がとられ、効果が出た	19.7
対策はとられたが、効果は少なかった	11.3
対策は不十分で困っている	19.7
飲酒が制限されても仕方ないので対策は必要がない	32.4
無回答	16.9
合計	100.0

問 16 ロ. 飲酒運転防止による、地域の人々の対人関係やコミュニケーションに対して与えるかもしれない望ましくない影響について、どうお考えですか。	
1. 大きな影響を与え、問題が起こっている	0.0
2. 影響があり、若干の問題が起こっている	2.9
3. どちらともいえない	50.5
4. 大きな影響があったが、あまり問題はない	4.0
5. 影響はあまりなかったし、問題もない	34.9
6. むしろ好影響を与えている	3.6
無回答	4.0
合計	100.0

付問 問 16 ロで、1.、2.に○をつけた方にうかがいます。それに対する対策はとられましたか。	
かなり対策がとられ、効果が出た	10.5
対策はとられたが、効果は少なかった	5.3
対策は不十分で困っている	15.8
飲酒が制限されても仕方ないので対策は必要がない	10.5
無回答	57.9
合計	100.0

付録 4

一般市民向けアンケート調査の単純集計結果

交通安全の意識調査「飲酒運転」に関するアンケート 単純集計結果

調査方法：住宅の郵便受けに投函し、自記式無記名にて回答、郵送にて回収した。回答者の偏りを防ぐために、依頼状に「単身世帯ではない方は、ご家族(20歳未満の方とご病気などで回答が困難な方を除く)のうち、今日以降、誕生日が最も早く来る方がお答え下さい」と記した。

調査対象：千葉県内の農漁村部(勝浦市と御宿町)に、800票を配布した。

調査時期：2009年2月

有効回収：222票(回収率 27.7%)

* 集計結果の数値はすべて構成率(%)である。

* アンケートへの回答は、Q.10を除き、選択肢からあてはまるもの1つを選ぶよう指示した。

* 四捨五入のため、各構成率の合計が100.0%にならないものもある。

Q.1 あなたが出席する集会や会合(冠婚葬祭・宴会・パーティなどを除く)では、よくお酒が出ますか	
必ず出る	27.5
よく出る	22.5
たまには出る	18.9
めったに出ない	11.3
出ない	19.8
合計	100.0

Q.2 あなたの出席する宴会・会食・パーティーで、お酒の飲めない人にお酒を無理強いしている場面を目にしますか。	
よく目にする	3.6
時々目にする	9.5
たまに目にする	24.8
ほとんど目にしない	38.3
目にしない	23.9
合計	100.0

Q.3 あなたは平均すると週何回くらいお酒(ビールなどすべてのアルコール飲料を含む)を飲みますか。	
1. ほとんど毎日	20.3
2. 週3、4日以上	12.6
3. 週1、2日	8.1
4. めったに飲まない	21.2
5. 飲まない	36.5
無回答	1.4
合計	100.0

SQ.3-2 Q.3で、1.、2.、3.に○をつけた方にうかがいます。その場合、一人で飲むことが多いですか、他の人と一緒に飲むことが多いですか。

一緒に飲むことが多い	19.8
一人で飲むことが多い	68.1
どちらとも言えない	11.0
無回答	1.1
合計	100.0

Q.4 あなたは次のような意見をどう思いますか。							
	そう思う	どちらかといえば そう思う	どちらとも いえない	どちらかといえば そう思わない	そう思わない	無回答	合計
a. 騒いだり、ものを壊したことを、酒の上だという理由で許すべきではない。	68.5	14.0	4.1	1.8	5.4	6.3	100.0
b. 大人なら、多少の酒をたしなむのは当然だ。	18.5	18.9	22.1	8.6	25.7	6.3	100.0
c. 酒くさいにおいをさせている人は、とてもいやだ。	42.8	27.5	15.3	4.5	3.2	6.8	100.0
d. 宴会に出席する以上、酒が飲めない人も無理しても飲むべきだと思う。	0.9	0.0	1.8	2.3	88.3	6.8	100.0

Q.5 お酒を多少飲んでいても、短い距離なら運転してしまう人は多いと思いますか。	
1. そういう人は多いと思うけど、しかたがない	0.5
2. 多くはないと思うが、そういう人がいるのはしかたがない	4.5
3. そういう人はいるかもしれないが、するべきではない	86.5
4. そういう人はいないと思う	3.6
5. わからない	3.2
無回答	1.8
合計	100.0

SQ.5-2 Q.5で、1.、2.、3.に○をつけた人にうかがいます。では、あなたのまわりにはそういう人はいますか。	
いる	25.6
いない	34.5
わからない	30.5
無回答	9.4
合計	100.0

Q.6 飲酒運転については、次のような考え方がありますが、どの考えの人が多いと思いますか。	
少量でも事故のもとになるから止めるべきだ	68.5
酔わない程度なら、危険は少ないからかまわない	7.7
少しくらいの酔いなら、気をつけて運転すれば大丈夫	10.8
いくら酔っても事故さえ起こさなければよい	0.0
無回答	13.1
合計	100.0

Q.7 もし飲酒運転が法律で禁止されておらず、本人の判断にまかされているとしたら、次の4つのタイプのうち、どのタイプの人が多いと思いますか。	
飲酒運転は危険だから一切やらない	32.4
酔いの程度を見て、大丈夫だと判断したら運転する	34.7
少しくらい酔っていても、気をつければ大丈夫だと考えて運転する	27.5
酔いの程度など気にせず、運転してしまう	5.0
無回答	0.5
合計	100.0

Q.8 飲酒運転をやめさせるために、次のような方法はどのくらい有効だと思いますか。								
		非常に有効	かなり有効	有効	少しは有効	あまり有効ではない	無回答	合計
運転者の自覚を高めるには	a. 飲酒運転の危険性を科学的によく教える。	31.5	19.4	24.3	9.5	6.3	9.0	100.0
	b. 飲酒運転に対する罰則をよく教える。	36.5	27.9	16.7	5.9	2.3	10.8	100.0
	c. 飲酒運転で事故を起こしたら、厳しい制裁、刑罰が待っていることをよく教える。	50.5	23.9	12.6	3.6	0.0	9.5	100.0
	d. 人命尊重ということをよく教える。	50.0	13.5	16.7	6.8	4.5	8.6	100.0
皆の意識を高めるには	e. 車を運転してきた人には、お酒をすすめないことがお互いのために良いことであることを教える。	48.6	19.8	18.5	4.1	0.9	8.1	100.0
	f. 家族や、友人が飲酒運転しようとした場合、止めるべきだということをよく教える。	49.1	18.0	19.4	4.1	0.9	8.6	100.0
好ましい方策としては	g. 幹線道路沿いのドライブインなどでのお酒の販売を規制する。	30.6	19.8	16.2	14.0	8.6	10.8	100.0
	h. 飲酒運転をした会社員、公務員などについては、解雇など厳しい処分をする。	55.4	21.2	13.1	1.4	0.9	8.1	100.0
	i. アルコール依存症の治療施設を充実する。	21.6	12.6	26.6	16.2	14.0	9.0	100.0
	j. お酒には高い税金をかける。	11.3	12.6	13.5	20.3	32.0	10.4	100.0
	k. 飲酒運転にはもっと厳しい刑罰を科する。	52.3	21.2	12.6	4.5	1.8	7.7	100.0
	l. 学校で飲酒運転をしてはならないことを十分教育する。	32.0	22.1	21.2	9.9	5.9	9.0	100.0
	m. 運転者のアルコールを感知すると、車が動かないようにする。	64.9	14.0	7.7	4.1	1.8	7.7	100.0

Q.9 (1) 警察の飲酒運転取締りは厳しいと思いますか。	
厳しい	13.1
どちらかといえば厳しい	17.6
どちらともいえない	29.7
どちらかといえば厳しくない	14.4
厳しくない	23.0
無回答	2.3
合計	100.0

Q.9 (2) 警察の飲酒運転取締りは、飲酒運転の防止に効果があると思いますか。	
効果がある	53.6
どちらかといえば効果がある	30.2
どちらともいえない	8.6
どちらかといえば効果がない	1.8
効果がない	4.1
無回答	1.8
合計	100.0

Q.9 (3) 警察の飲酒運転取締りをあなたは信頼していますか。	
信頼している	37.4
どちらかといえば信頼している	29.3
どちらともいえない	18.0
どちらかといえば信頼していない	8.6
信頼していない	4.5
無回答	2.3
合計	100.0

Q.9 (4) 警察の飲酒運転取締りは公正公平ですか。	
公正公平である	22.1
どちらかといえば公正公平である	28.8
どちらともいえない	34.2
どちらかといえば公正公平ではない	6.3
公正公平ではない	6.3
無回答	2.3
合計	100.0

Q.10 以下の3つの行為を比較して、もっとも悪質なものは1、2番目に悪質なものは2、もっとも悪質ではないものは3を、()の中に入れてください。					
	もっとも悪質	2番目に悪質	もっとも悪質でない	無回答	合計
赤信号を無視して交差点を通過する	44.6	20.7	10.8	23.9	100.0
ビールを2杯飲んですぐに運転する	20.3	38.3	15.8	25.7	100.0
スーパーで1万円の品を万引きする	11.7	15.3	47.7	25.2	100.0

Q.11 (1) 飲酒運転による交通事故について、裁判所の下す刑罰はあなたから見ると、厳しいと思いますか、甘いと思いますか。	
厳しい	4.5
どちらかといえば厳しい	10.4
どちらともいえない	27.0
どちらかといえば甘い	26.1
甘い	28.8
無回答	3.2
合計	100.0

Q.11 (2) では、一般的に、犯罪者に対して裁判所の下す刑罰はあなたから見ると、厳しいと思いますか、甘いと思いますか。	
厳しい	1.4
どちらかといえば厳しい	5.0
どちらともいえない	36.5
どちらかといえば甘い	26.1
甘い	27.0
無回答	4.1
合計	100.0

Q.12 最近、飲酒運転をただけで、解雇になったり免職になったりする職場があります。このような処分は厳しいと思いますか、思いませんか。	
非常に厳しい	5.4
厳しい	14.0
どちらかといえば厳しい	25.2
厳しいとはいえない	52.3
無回答	3.2
合計	100.0

Q.13 人をけがさせたり、死亡させたりする交通事故のうち、飲酒運転が原因となっている事故はどれくらいあると思いますか。わからない場合にも、想像を働かせて教えてください。	
1%より少ない	0.5
1%以上 5%未満	3.2
5%以上 10%未満	7.7
10%以上 20%未満	14.9
20%以上 40%未満	24.3
40%以上 60%未満	27.5
60%以上	16.7
無回答	5.4
合計	100.0

Q.14 あなたはお酒とかビールを飲んで車を運転したことがありますか。	
法律が厳しくなる前はしたことがあるが、今は全くしていない	38.7
昔からしていない	48.2
昔とそんなに変わらずに、たまにしている	0.0
昔はよくしたが、今はあまりしていない	5.9
無回答	7.2
合計	100.0

次に、交通問題と比較するために、他の問題についてもあなたのお考えをうかがわせていただきます。

Q.15 (1) ここ7～8年間で、あなたの住んでいる地域では、近隣の人や知り合いとの交際機会(酒の出ないような会合)の回数は変わりましたか。	
激しく減った	6.8
かなり減った	25.2
若干減った	18.0
あまり変わらない	41.9
増えた	3.6
無回答	4.5
合計	100.0

Q.15 (2) ここ7～8年間で、あなたの住んでいる地域では、近隣の人や知り合いとの交際機会(酒が出るような会合)の回数は変わりましたか。	
1. 激しく減った	10.4
2. かなり減った	26.1
3. 若干減った	21.6
4. あまり変わらない	37.8
5. 増えた	0.9
無回答	3.2
合計	100.0

SQ.15-2 Q.15 で、1.、2.、3.に○をつけた方にうかがいます。その減少には「飲酒運転の厳罰化」が影響していると思いますか。	
大いに影響した	29.5
かなり影響した	48.1
影響は小さかった	12.4
影響はなかった	7.8
無回答	2.3
合計	100.0

Q.15 (3) ここ7～8年間で、あなたの住んでいる地域では、地域の交通事故の発生件数は変わりましたか。	
大幅に減った	2.3
減った	43.2
変わらない	43.2
増えた	4.1
大幅に増えた	0.0
無回答	7.2
合計	100.0

Q.15 (4) ここ7～8年間で、あなたの住んでいる地域では、飲酒して運転する人の数は変わりましたか。	
大幅に減った	24.3
減った	56.3
変わらない	13.5
増えた	0.9
大幅に増えた	0.9
無回答	4.1
合計	100.0

Q.15 (5) ここ7～8年間で、あなたの住んでいる地域では、当て逃げやひき逃げの件数は変わりましたか。	
大幅に減った	5.9
減った	35.1
変わらない	37.8
増えた	10.4
大幅に増えた	1.8
無回答	9.0
合計	100.0

Q.16 (1) 「飲酒運転はしない、させない」など飲酒運転防止運動が、地域経済に与えたかもしれない望ましくない(良くない)影響がありますか。	
大きな影響を与えた	15.3
やや影響を与えた	24.8
どちらとも言えない	28.8
あまり影響していない	27.9
無回答	3.2
合計	100.0

Q.16 (2) 「飲酒運転はしない、させない」など飲酒運転防止運動が、地域の人たちの対人関係・コミュニケーションに与えたかもしれない望ましくない(良くない)影響がありますか。	
大きな影響を与え、問題が起こっている	0.9
影響があり、若干の問題が起こっている	2.7
どちらとも言えない	32.0
大きな影響があったが、あまり問題はない	8.1
影響はあまりなかったし、問題もない	40.5
むしろ好影響を与えている	6.8
無回答	9.0
合計	100.0

最後にあなたご自身のことについてうかがいます。

F1 性別	
男性	59.9
女性	39.2
無回答	0.9
合計	100.0

F2 年齢	
20～25 歳	0.5
26～30 歳	1.8
31～35 歳	2.3
36～40 歳	3.6
41～45 歳	5.4
46～50 歳	4.5
51～55 歳	8.1
56～60 歳	17.6
61～65 歳	16.7
66～70 歳	15.8
71 歳以上	23.4
無回答	0.5
合計	100.0

F3 職業	
製造加工業	7.7
建設業	6.8
商業	5.4
サービス業	10.8
運送業	3.6
農林水産業	6.3
公務	4.1
無職	39.6
その他	15.3
無回答	0.5
合計	100.0

F4 あなたは免許をお持ちですか	
1. 持っている	87.8
2. 持っていない	11.7
無回答	0.5
合計	100.0

SF F4 で、1. に○をつけた方にうかがいます。あなたは普段、車(二輪車を含む)を運転していらっしゃいますか。

毎日のように運転している	68.7
週に2～3回運転している	16.9
週に1回くらい運転している	5.1
めったに運転していない	3.6
運転していない	5.1
無回答	0.5
合計	100.0

非売品

飲酒運転対策についての研究
報告書

発行日 平成 21 年 3 月
発行所 財団法人 国際交通安全学会
東京都中央区八重洲 2-6-20 〒104-0028
電話/03(3273)7884 FAX/03(3272)7054

許可なく転載を禁じます。



財国際交通安全学会

International Association of Traffic and Safety Sciences