

# 飲酒運転のさらなる減少に向けて

明治大学経営学部経営学科

学籍番号：1740210184

4年2組34番

松田光裕

## 目次

はじめに…… 2

### 第1章：飲酒運転の定義

1-1 飲酒運転の定義……3~4

### 第2章：日本の飲酒運転

2-1 飲酒運転による交通事故件数……5~6

2-2 飲酒運転の死亡事故件数……6~7

### 第3章：厳罰化の実態

3-1 厳罰化の歴史……8~15

3-2 厳罰化の効果……15~17

3-3 厳罰化の問題点……17~19

### 第4章：若年層の飲酒運転実態

4-1 若年層による飲酒運転の実態……20

4-2 若年層における教育・啓発の現状と課題（千葉県）……20~21

4-3 イギリスの成功例……21~23

### 第5章：施策の考察……24~25

おわりに……26

参考文献……27~30

はじめに

2025年1月22日、福島県郡山市で大学受験のために訪れていた19歳の予備校生が横断歩道で飲酒運転の車にはねられて死亡したというニュースが報道された<sup>1</sup>。警察庁によると、飲酒運転による交通事故は飲酒なしの交通事故と比べ、死亡率が約6.1倍も高く<sup>2</sup>、日本では、2023年中の飲酒運転による交通事故件数は2,346件<sup>3</sup>に上った。その中でも死亡事故件数は112件<sup>4</sup>と、現在もなお飲酒運転による悲惨な交通事故が後を絶たず、多くの命が奪われている。この問題に対し、日本政府は度重なる飲酒運転に関連した厳罰化を施行し、対策を講じてきた。厳罰化がもたらす影響は非常に大きく、2013年と2023年の飲酒運転による交通事故件数を比較すると1988件の減少<sup>3</sup>に成功している。この結果から飲酒運転を減らす上で厳罰化は非常に有効な手段の一つであることが明らかとなったのだ。しかし、近年では新たに厳罰化を施行しても交通事故件数の減少幅は小さく、飲酒運転の大幅な減少は見られない。そこで本論では、飲酒運転の減少に非常に高い効果を示す厳罰化に焦点を当て、実態、効果、問題点を分析する。そして、分析によって判明した厳罰化だけでは大幅な減少に限界がある対象に対し、効果的な施策の考察を行い、更なる飲酒運転の減少を目指す。

第1章では、飲酒運転の定義を示し、罰則の対象となる行為について述べる。第2章では、日本の飲酒運転の実態を把握するため、警察庁が公開している飲酒運転による交通事故・死亡事故件数の推移を見ていく。第3章では、飲酒運転減少の施策の1つである厳罰化に焦点を当て、実態を把握するために歴史、効果、問題点を分析する。第4章では、厳罰化だけでは更なる減少が見込めない若年層に対し、教育活動、啓発活動に焦点を当て、千葉県の実例と効果、イギリスの実例と効果を分析する。そして、第5章では教育活動、啓発活動の実例を踏まえ、日本の若年層に対してより有効な施策を考察していく。

---

<sup>1</sup> NHK | 福島 予備校生死亡事故 1週間 車は少なくとも3か所 信号無視か  
<https://www3.nhk.or.jp/news/html/20250129/k10014706761000.html> (2025年1月29日アクセス)

<sup>2</sup> 警察庁 | みんなで守る「飲酒運転を絶対にしない、させない」  
<https://www.npa.go.jp/bureau/traffic/insyu/info.html> (2025年1月29日アクセス)

<sup>3</sup> 2と同サイト  
[https://www.npa.go.jp/bureau/traffic/insyu/img/03\\_zikokensuu.pdf](https://www.npa.go.jp/bureau/traffic/insyu/img/03_zikokensuu.pdf) (2025年1月29日アクセス)

<sup>4</sup> 2と同サイト  
[https://www.npa.go.jp/bureau/traffic/insyu/img/04\\_sibouzikokensuu.pdf](https://www.npa.go.jp/bureau/traffic/insyu/img/04_sibouzikokensuu.pdf) (2025年1月29日アクセス)

## 第1章：飲酒運転の定義

### 1-1 飲酒運転の定義

現在の日本における飲酒運転の定義は、「道路交通法第65条<sup>5</sup>」において次のように定められている。

- 1 何人も、酒気を帯びて車両等を運転してはならない。
- 2 何人も、前項の規定に違反して車両等を運転することとなるおそれがある者に対し、酒類を提供し、又は飲酒をすすめてはならない。

そして、飲酒運転による罰則の対象（当事者）は「酒気帯び運転」と「酒酔い運転」の2つに分けられる。

#### ①酒気帯び運転

「酒気帯び運転」とは呼気中のアルコール濃度が1ℓあたり0.15mg以上検出された状態のことを指し、この違反に対する罰則は「3年以下の懲役、又は50万円以下の罰金」となる。「酒気帯び運転」に対する行政処分は呼気中のアルコール濃度によって異なり、「呼気中アルコール濃度が1ℓあたり0.15mg以上0.25mg未満」の場合は違反点13点（90日間の免許停止）と定められている。また、「呼気中アルコール濃度が1ℓあたり0.25mg以上」の場合は違反点25点（欠格期間2年間の免許取り消し<sup>6</sup>）となる<sup>2</sup>。

#### ②酒酔い運転

「酒酔い運転」とは、アルコールの影響により正常に車両等の運転ができないおそれがある状態のことを指し、この違反に対する罰則は「5年以下の懲役又は100万円以下の罰金」となり、「酒気帯び運転」よりも重い罰則が科せられる。

「酒気帯び運転」に対する行政処分は違反点35点（欠格期間3年間の免許取り消し<sup>6</sup>）とこちらも罰則と同様に「酒気帯び運転」よりも重い処分が定められている。

また、飲酒運転の事故が発生した際に罰則が与えられるのは運転を行った当事者だけではない。2007年の道路交通法一部改正により「車両提供者」「同乗者」「酒類提供者」に対

---

<sup>5</sup> 愛大六法 | 道路交通法（昭和35年〔1960年〕法律第105号）

<http://roppou.aichi-u.ac.jp/joubun/s35-105.htm>（2024年12月3日アクセス）

<sup>6</sup> 前歴及びその他の累積点数がない場合

「欠格期間」とは運転免許の取消処分を受けた者が運転免許を再度取得することができない期間

しても厳しい罰則が科されることが定められた。

### ③車両提供者

「酒気帯び運転」を行った、または行う可能性がある運転手に対して車両等を提供した者には、「3年以下の懲役、又は50万円以下の罰金」が科せられ、「酒酔い運転」を行った、または行う可能性がある運転手に対して車両等を提供した者には、「5年以下の懲役、又は100万円以下の罰金」が科せられる<sup>6</sup>。

### ④同乗者、及び酒類提供者

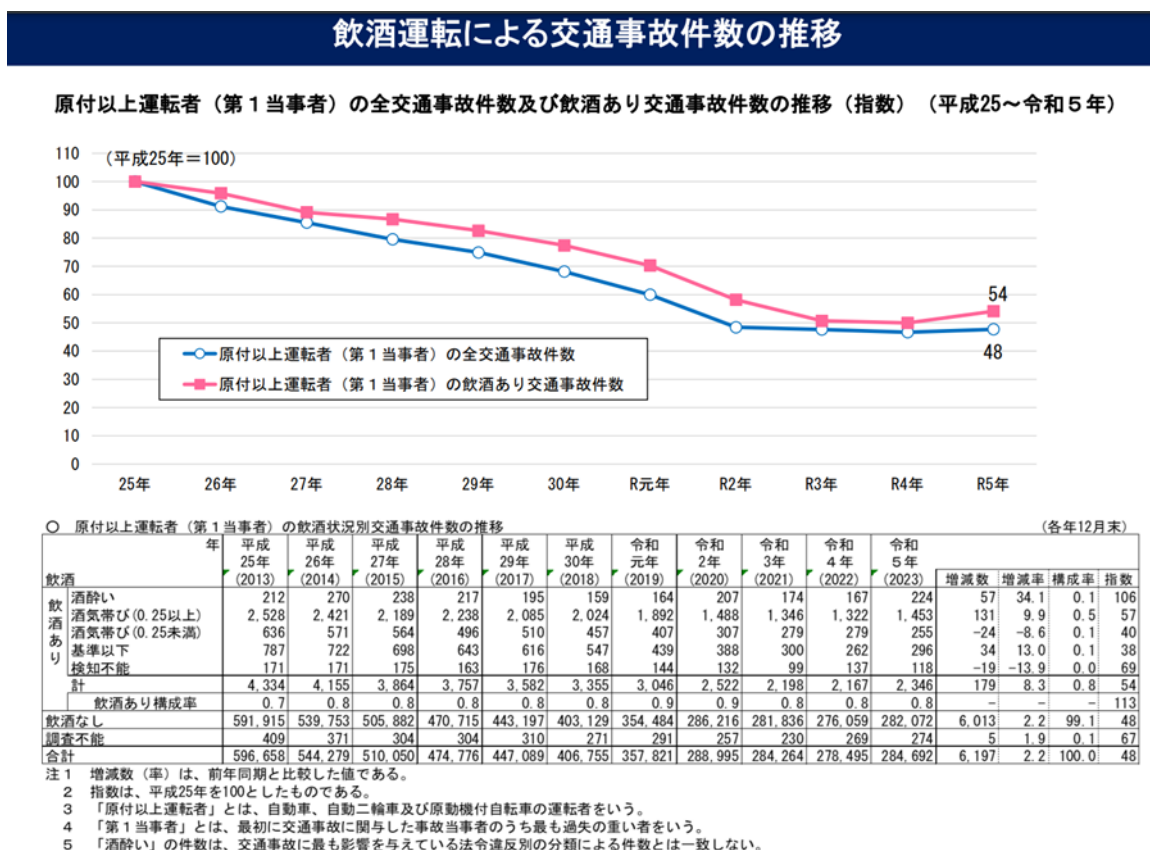
運転手が「酒気帯び運転」と知りながら同じ車両等に同乗した者、「酒気帯び運転」を行う可能性がある運転手に対して酒類を提供した者に対しては「2年以下の懲役、又は30万円以下の罰金」が科せられ、運転手が「酒酔い運転」と知りながら同じ車両等に同乗した者、「酒酔い運転」を行う可能性がある運転手に対して酒類を提供した者に対しては「3年以下の懲役又は50万円以下の罰金」が科せられる<sup>6</sup>。

## 第2章：日本の飲酒運転

### 2-1 飲酒運転による交通事故件数

現在までの日本における飲酒運転の実態を把握するために、警察庁が公開しているデータから交通事故件数の推移を見ていく。

図1 飲酒運転による交通事故件数の推移（2013～2023年）



出典：警察庁 | みんなで守る「飲酒運転を絶対にしない、させない」 | 飲酒運転による交通事故件数の推移

[https://www.npa.go.jp/bureau/traffic/insyu/img/03\\_zikokensuu.pdf](https://www.npa.go.jp/bureau/traffic/insyu/img/03_zikokensuu.pdf)（2024年12月3日アクセス）

2013年（平成25年）と2023年（令和5年）の飲酒あり交通事故件数を比較すると1988件という大幅な減少が確認できる。しかし、2022年（令和4年）と2023年（令和5年）では179件の増加が確認でき、これは2013～2023年の10年間で唯一の増加である（図1参照）。

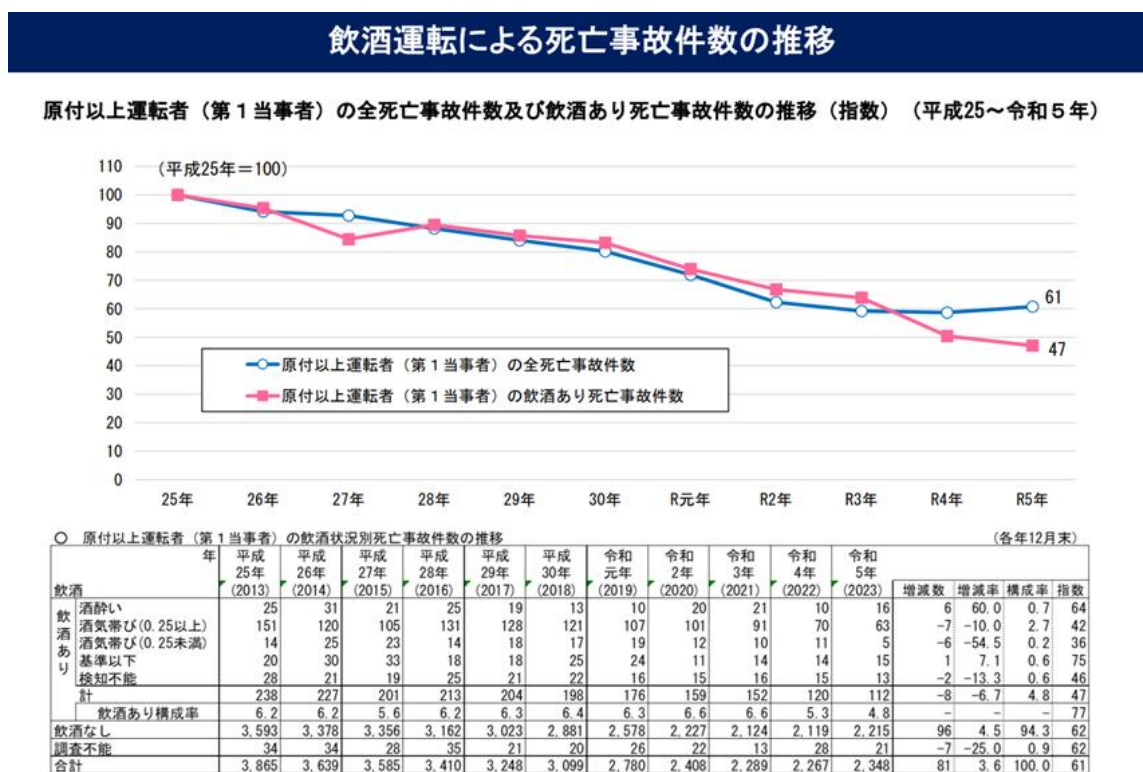
「酒気帯び運転（呼気中アルコール濃度が1ℓあたり0.25mg以上）」に焦点を当てると、

2013年から2023年の期間で1075件の減少が確認できるが、各年代を見ると、飲酒ありの交通事故件数の中でも圧倒的に多い事故件数であることが確認できる（図1参照）。

## 2-2 飲酒運転の死亡事故件数

次に飲酒運転による事故の中での最悪の被害となる死亡事故についての推移を見ていく。1999年（平成11年）～2023年（令和5年）の警察庁の調査結果によると、飲酒運転による死亡事故件数においても、交通事故件数同様に減少傾向にあることが判明している（図2参照）。

図2 飲酒運転による死亡事故件数の推移（2013～2023年）



注1 増減数（率）は、前年同期と比較した値である。  
 2 指数は、平成25年を100としたものである。  
 3 「原付以上運転者」とは、自動車、自動二輪車及び原動機付自転車の運転者をいう。  
 4 「第1当事者」とは、最初に交通事故に関与した事故当事者のうち最も過失の重い者をいう。  
 5 「酒酔い」の件数は、交通事故に最も影響を与えている法令違反別分類による件数とは一致しない。

出典：警察庁 | みんなで守る「飲酒運転を絶対にしない、させない」 | 飲酒運転による死亡事故件数の推移

[https://www.npa.go.jp/bureau/traffic/insyu/img/04\\_sibouzikokennsuu.pdf](https://www.npa.go.jp/bureau/traffic/insyu/img/04_sibouzikokennsuu.pdf)（2024年12月3日アクセス）

2013年（平成25年）と2023年（令和5年）の飲酒あり死亡事故件数を比較すると126件の減少が確認でき、こちらも交通事故件数同様に大幅な減少傾向にある。

また、2013～2023 年の 10 年間で著しい現象は見られないが、毎年飲酒運転による死亡事故件数は減少している。

ただ、やはり特徴的な数値が「呼気中アルコール濃度が 1 ℓ あたり 0.25mg 以上」の「酒気帯び運転」であり、各年で圧倒的な割合を占めていることが判明している（図 2 参照）。

以上の調査結果から、2022 年（令和 4 年）の飲酒運転による交通事故件数、2023 年（令和 5 年）の飲酒運転による死亡事故件数は近年で最も低い数値となり、2013～2023 年の 10 年間を見ても減少傾向にあることは確かである。しかし、事故件数・死亡件数ともに「酒酔い運転」よりも「酒気帯び運転」の件数が多いことが確認でき、この要因として少量の飲酒であれば運転出来るだろうと言う違反者の認識の甘さが考えられる。このような意識の低さなどもあり、近年飲酒運転件数の減少幅は横ばいとなっている。

また、上記の数値はあくまでも警察庁が事故を認知した数値であり、認識されていない、つまりばれていない飲酒運転も存在していることを忘れてはならない。



### 第3章：厳罰化の実態

2024年11月に道路交通法が改正され、「自転車の酒気帯び運転」が新たに罰則の対象<sup>7</sup>となったことがニュースなどのメディアで大々的に取り上げられた。しかし、この様な飲酒運転に対する厳罰化は今に始まったことではない。日本政府は、飲酒運転という行為が重大な事故に繋がり、多くの人の命を奪う可能性があるため、より厳しい罰則を設けることで、運転者への抑止力を高め、悲惨な事故を一件でも減らすことを目的としてきた。それに伴い、これまで累次にわたり道路交通法をはじめとした関連法令の厳罰化を段階的に行っている。

本章では、厳罰化の実態を把握するために1960年に道路交通法が制定されてから2025年現在までの日本の飲酒運転に対する厳罰化の歴史を調査し、その効果と問題点を分析する。

#### 3-1 厳罰化歴史

##### ① 道路交通法の制定（1960）

「道路交通法」は、自動車の普及に伴い交通事情が大きく変化したことを受け、それまで交通規制の中心であった「道路交通取締法」（1947年制定）に変わる新法として1960年6月に制定・公布され、同年の12月に施行された法律である。制定当初の「道路交通法」における飲酒運転に関する規定を見ると、「酒酔い運転」は厳しく禁じられており、この禁止規定は現在に至るまで維持されている。また、当初から「酒酔い運転」の罰則は「6か月以下の懲役、又は5万円以下の罰金」となっていたが、現在の「5年以下の懲役、100万円以下の罰金<sup>8</sup>」と比較するとかなり軽い罰則だったことが分かる<sup>9</sup>。

---

<sup>7</sup> 政府広報オンライン | 2024年11月自転車の「ながらスマホ」が罰則強化！「酒気帯び運転」は新たに罰則対象に！

<https://www.gov-online.go.jp/article/202410/entry-6604.html> （2024年12月3日アクセス）

<sup>8</sup> 警視庁 | 飲酒運転の罰則等

[https://www.keishicho.metro.tokyo.lg.jp/kotsu/torishimari/inshu\\_info/inshu\\_bassoku.html](https://www.keishicho.metro.tokyo.lg.jp/kotsu/torishimari/inshu_info/inshu_bassoku.html) （2024年12月9日アクセス）

<sup>9</sup> 有限会社シグナル | 交通安全コラム No.2—道路交通法上、飲酒運転はこれまで、どのように厳罰化されてきたのか—(1)

<http://www.signal-net.co.jp/2015/10/1-2.html#:~:text=%E3%81%95%E3%82%89%E3%81%AB%E3%80%81%E6%98%AD%E5%92%8C45%E5%B9%B4%EF%BC%881970,%E5%B8%AF%E3%81%B3%E9%81%8B%>

また、現在の「道路交通法」では「酒酔い運転」の他に、「酒気帯び運転」も禁止行為とされ罰則及び行政処分の対象となるが、当時の研究により呼気 1ℓ に対し 0.25mg 以上から運転に影響が出るとの結果が出たため、当初の「道路交通法」では「酒酔い運転」以外の飲酒運転に罰則及び処分が与えられず、禁止行為とされる飲酒運転の範囲も「呼気中アルコール濃度が 1ℓ あたり 0.25mg 以上」のものに限られていた。そのため、「呼気中アルコール濃度が 1ℓ あたり 0.25mg 未満」での飲酒運転（「酒酔い運転」は除く）は道路交通法上違法行為ではなかった<sup>10</sup>。

さらに、当時は飲酒運転に関する「車両提供者」「同乗者」「種類提供者」への罰則及び行政処分は存在せず、違反点数制度も導入前で点数が存在しなかったため、「酒酔い運転」に対する処分は原則免許停止<sup>11</sup>であった。

#### 厳罰化（1964）

1964年9月に道路交通法の一部改正が施行されたことで、「酒酔い運転」の罰則が「6か月以下の懲役、又は5万円以下の罰金」から「1年以下の懲役、又は5万円以下の罰金」に引き上げられた。そして、1969年10月に施行された道路交通法施行令の一部改正により「違反点数制度」が導入され、「酒酔い運転」の違反点は9点（60日間の免許停止）の処分が定められ、新たに「酒気帯び運転」にも処分が与えられるようになり、違反点は6点（30日間の免許停止）と定められた。ただ、「呼気中アルコール濃度が1ℓ あたり0.25mg 未満」の飲酒運転に関しての処分は定められなかった。なお、「免許停止」、「免許取消し」の違反点数基準は現在の制度と変わっておらず、「免許停止」の基準は6点以上、「免許取消し」の基準は15点以上である。

#### 厳罰化（1970）

1970年8月に道路交通法の一部改正が施行され、「酒酔い運転」の罰則が「1年以下の懲役、又は5万円以下の罰金」から「2年以下の懲役、又は5万円以下の罰金」に引き上げられた。そして「酒酔い運転」以外の飲酒運転もすべて禁止となり、「呼気中アルコール濃度が1ℓ あたり0.25mg 以上」の「酒気帯び運転」には、「3か月以下の懲役、又は3万円以下の罰金」の罰則が新たに科された。なお、「呼気中アルコール濃度が1ℓ あたり0.25mg 未満」の「酒気帯び運転」に関しては新たに禁止行為とされたが、罰則は設けられ

---

[E8%BB%A2%E3%80%8D%E3%81%A8%E3%81%97%E3%81%A6%E3%80%8C3%E6%9C%88](#)（2024年12月3日アクセス）

<sup>10</sup> 中央自動車工場株式会社 | 飲酒運転はいつから厳しくなった？酒気帯び運転が厳罰化されたきっかけ、昔の基準

<https://www.sociac.jp/safety-life-media/detail/113>（2024年12月3日アクセス）

<sup>11</sup> 運転免許証が一時的に停止される行政処分。一定期間が過ぎれば再び車の運転が可能。

なかった。また、飲酒運転を行う恐れがある者に対しての「酒類提供」が新たに禁止されたが、罰則は設けられなかった。この改正に伴い、道路交通法施行令の一部が改正され、「酒酔い運転」の違反点が9点（60日間の免許停止）から12点（90日間の免許停止）に引き上げられた<sup>9</sup>。

#### 厳罰化（1978）

1978年12月には、道路交通法施行令の一部改正により、「酒酔い運転」の違反点が12点（90日間の免許停止）から15点に引き上げられた。また、従来「酒酔い運転」に対する免許処分は「免許停止」であったが、この改正により欠格期間1年の「免許取消し<sup>12</sup>」へ変更された<sup>9</sup>。

#### 厳罰化（1987）

1987年4月には、道路交通法の一部改正により、1970年以来17年ぶりとなる飲酒運転の罰則が変更され、「酒酔い運転」は「2年以下の懲役、又は5万円以下の罰金」から「2年以下の懲役、又は10万円以下の罰金」となった。また、「呼気中アルコール濃度が1ℓあたり0.25mg以上」の「酒気帯び運転」に対する罰則が「3か月以下の懲役、又は3万円以下の罰金」から「3か月以下の懲役、又は5万円以下の罰金」に引き上げられ、それぞれ罰金刑での厳罰化が施行された<sup>9</sup>。

#### 厳罰化（2002）

その後14年間、飲酒運転に関する厳罰化・法改正は行われなかった。しかし、1999年11月に「東名高速飲酒運転追突事故（東名高速道路で起きた酒酔い運転の大型トラック事故であり、2名の幼児が亡くなった交通事故<sup>13</sup>）」が発生するなど、悪質かつ危険な飲酒による交通事故が後を絶たず、世間からは厳罰化を求める声が高まった。この事故をきっかけに、2001年の刑法一部改正により「危険運転致死傷罪」が新設された<sup>14</sup>。従来までは自動車を運転し過失によって人を死傷させた場合、「業務上過失致死傷罪」が適用されてきたが、

---

<sup>12</sup> 運転免許証の効力を完全に失効させる行政処分。再び車を運転するためには、運転免許を新たに取得し直す必要がある。

<sup>13</sup> 特定非営利活動法人 ASK | 飲酒運転事故遺族・井上保孝・郁美さんご夫妻の手記

<https://www.ask.or.jp/article/1048>（2024年12月9日アクセス）

<sup>14</sup> 内閣府 | 特集「通学路等における交通安全の確保及び飲酒運転の根絶に係る緊急対策について－第2章－通学路における点検のこれまでの取組及び飲酒運転根絶に向けたこれまでの取組－第2節－飲酒運転根絶に向けたこれまでの取組」

[https://www8.cao.go.jp/koutu/taisaku/r04kou\\_haku/zenbun/genkyo/feature/feature\\_02\\_2.html](https://www8.cao.go.jp/koutu/taisaku/r04kou_haku/zenbun/genkyo/feature/feature_02_2.html)（2024年12月9日アクセス）

この新設により故意に一定の危険な自動車の運転を行い、その結果人を死傷させた者は、その行為の実質的危険性に照らし、暴行による傷害罪・傷害致死罪に準じた重大な犯罪として処罰されることとなった<sup>15</sup>。

そして2002年6月、15年ぶりの厳罰化となる道路交通法の一部改正が施行され、「酒気帯び運転」の基準値が「呼気中アルコール濃度が1ℓあたり0.25mg以上」から「呼気中アルコール濃度が1ℓあたり0.15mg以上」に引き上げられ、違反行為に対する違反点の基準も24年ぶりに引き上げられた<sup>14</sup>（表1参照）。

罰則の主な内容としては、「酒酔い運転」が「2年以下の懲役、又は10万円以下の罰金」から「3年以下の懲役、又は50万円以下の罰金」になり、「酒気帯び運転」が「3か月以下の懲役、又は5万円以下の罰金（旧基準：呼気中アルコール濃度が1ℓあたり0.25mg以上）」から「1年以下の懲役、又は30万円以下の罰金（新基準：呼気中アルコール濃度が1ℓあたり0.15mg以上）」に引き上げられた（表1、2参照）。ただ、「呼気中アルコール濃度が1ℓあたり0.15mg未満」の「酒気帯び運転」に対しては禁止行為とするものの、罰則は設けられなかった<sup>16</sup>。違反点に関しても、「酒酔い運転」が15点（欠格期間1年の免許取消し）から25点（欠格期間2年の免許取消し）へ変更され、「酒気帯び運転」が6点（30日間の免許停止（呼気中アルコール濃度が1ℓあたり0.25mg以上））から13点（90日間の免許停止（呼気中アルコール濃度が1ℓあたり0.25mg以上））へ引き上げられた。また、新たに処罰の対象となった「呼気中アルコール濃度が1ℓあたり0.15mg以上0.25mg未満」の「酒気帯び運転」は、違反点が6点（30日間の免許停止）と定められたが、「呼気中アルコール濃度が1ℓあたり0.15mg未満」の「酒気帯び運転」に対しての処分は定められなかった<sup>16</sup>。

表1 飲酒運転に対する罰則の引き上げ（2002年6月施行）

---

<sup>15</sup> 法務省 | 平成27年版 犯罪白書 第1編/第3章各種の犯罪/第1節交通犯罪/1 交通犯罪関係法令の改正状況

[https://hakusyo1.moj.go.jp/jp/62/nfm/n62\\_2\\_1\\_3\\_1\\_1.html#:~:text=%E8%87%AA%E5%8B%95%E8%BB%8A%E3%82%92%E9%81%8B%E8%BB%A2%E3%81%97%E3%81%A6,%E5%82%B7%E5%AE%B3%E8%87%B4%E6%AD%BB%E7%BD%AA%E3%81%AB%E6%BA%96%E3%81%98](https://hakusyo1.moj.go.jp/jp/62/nfm/n62_2_1_3_1_1.html#:~:text=%E8%87%AA%E5%8B%95%E8%BB%8A%E3%82%92%E9%81%8B%E8%BB%A2%E3%81%97%E3%81%A6,%E5%82%B7%E5%AE%B3%E8%87%B4%E6%AD%BB%E7%BD%AA%E3%81%AB%E6%BA%96%E3%81%98)（2024年12月9日アクセス）

<sup>16</sup> 有限会社シグナル | 交通安全コラム No.3—道路交通法上、飲酒運転はこれまで、どのように厳罰化されてきたのか—(2)

<http://www.signal-net.co.jp/2015/11/2-10.html>（2024年12月9日アクセス）

▶特集-第32図 改正道路交通法（平成14年6月施行）の危険な運転行為等に対する罰則等の引上げ

区分	基礎点数	
	施行前	施行後
酒酔い運転	15点	25点
酒気帯び運転	6点	13点
無免許運転	12点	19点
共同危険行為	15点	25点

区分	付加点数	
	施行前	施行後
死亡事故 <sup>(注)</sup>	13点	20点
ひき逃げ	10点	23点

注：専ら違反行為をした者の不注意により発生したもの

※罰則の対象となる「酒気帯び運転」の基準値は、施行前（呼気 1L 当たりのアルコール濃度が 0.25mg 以上）、施行後（呼気 1L 当たりのアルコール濃度が 0.25mg 以上）を示す

出典：内閣府 | 特集「通学路等における交通安全の確保及び飲酒運転の根絶に係る緊急対策について－第 2 章－通学路における点検のこれまでの取組及び飲酒運転根絶に向けたこれまでの取組－第 2 節－飲酒運転根絶に向けたこれまでの取組」

[https://www8.cao.go.jp/koutu/taisaku/r04kou\\_haku/zenbun/genkyo/feature/feature\\_02\\_2.html](https://www8.cao.go.jp/koutu/taisaku/r04kou_haku/zenbun/genkyo/feature/feature_02_2.html)（2024 年 12 月 9 日アクセス）

表 2 飲酒運転に対する懲役又は、罰金の引き上げ（2002 年 6 月施行）



違反行為	改正前	改正後
救護義務違反(ひき逃げ)	3年以下の懲役又は20万円以下の罰金	5年以下の懲役又は50万円以下の罰金
飲酒運転(酒酔い)	2年以下の懲役又は10万円以下の罰金	3年以下の懲役又は50万円以下の罰金
飲酒運転(酒気帯び)	3月以下の懲役又は5万円以下の罰金	1年以下の懲役又は30万円以下の罰金
過労運転(麻薬等)	2年以下の懲役又は10万円以下の罰金	3年以下の懲役又は50万円以下の罰金
過労運転(その他)	6月以下の懲役又は10万円以下の罰金	1年以下の懲役又は30万円以下の罰金
無免許運転	6月以下の懲役又は10万円以下の罰金	1年以下の懲役又は30万円以下の罰金
不正手段による免許証取得	1年以下の懲役又は10万円以下の罰金	1年以下の懲役又は30万円以下の罰金
共同危険行為等	6月以下の懲役又は10万円以下の罰金	2年以下の懲役又は50万円以下の罰金

※罰則の対象となる「酒気帯び運転」の基準値は、改正前（呼気 1L 当たりのアルコール濃度が 0.25mg 以上）、改正後（呼気 1L 当たりのアルコール濃度が 0.15mg 以上）を示す

出典：内閣府 | 特集「通学路等における交通安全の確保及び飲酒運転の根絶に係る緊急対策について－第 2 章－通学路における点検のこれまでの取組及び飲酒運転根絶に向けたこれまでの取組－第 2 節－飲酒運転根絶に向けたこれまでの取組」

[https://www8.cao.go.jp/koutu/taisaku/r04kou\\_haku/zenbun/genkyo/feature/feature\\_02\\_2.html](https://www8.cao.go.jp/koutu/taisaku/r04kou_haku/zenbun/genkyo/feature/feature_02_2.html)（2024 年 12 月 9 日アクセス）

2002 年 6 月の道路交通法一部改正により、飲酒による交通死亡事故が大幅に減少したが、その一方で、罰則等の強化以後、飲酒検知拒否による検挙件数も増加した。主な要因としては、度重なる厳罰化が行われてきた飲酒運転に対し、飲酒検知拒否に対する罰則が相対的に軽くなり、飲酒運転による処罰を逃れるため呼気検査を拒否する悪質なドライバーが増加したことが考えられる。そのため、2004 年に施行された道路交通法の一部改正により、飲酒検知拒否の罰則を「30 万円以下の罰金」とし、警察官が呼気検査を確実に実施し、被害を抑える対策を取った<sup>14</sup>。

#### 厳罰化（2007）

2006 年 8 月に発生した、「福岡海の中道大橋飲酒運転事故（福岡県で発生し、飲酒運転の乗用車に追突された乗用車が橋の下の海中に転落して幼児 3 人が死亡した交通事故<sup>14</sup>）」を機に、飲酒運転がより一層問題視されるようになり、道路交通法の一部改正が施行され

た。

この改正では、「酒酔い運転」の罰則が「3年以下の懲役、又は50万円以下の罰金」から「5年以下の懲役、又は100万円以下の罰金」となり、「呼気中アルコール濃度が1ℓあたり0.15mg以上」の「酒気帯び運転」に対する罰則が、「1年以下の懲役、又は30万円以下の罰金」から「3年以下の懲役、又は50万円以下の罰金」に引き上げられた<sup>16</sup>。

また従来、禁止行為ではあったものの罰則の対象ではなかった、飲酒運転に関わる「車両提供者」、「同乗者」、「酒類提供者」に対しても新たに罰則が設けられた。飲酒運転者に「車両を提供した者」は、相手が「酒酔い運転」の場合「5年以下の懲役、又は100万円以下の罰金」、「酒気帯び運転」の場合「3年以下の懲役、又は50万円以下の罰金」が科され、飲酒運転者に「依頼、要求して同乗した者」は、相手が「酒酔い運転」の場合「3年以下の懲役、又は50万円以下の罰金」、「酒気帯び運転」の場合「2年以下の懲役、又は30万円以下の罰金」が科された。そして、飲酒運転者に「酒類を提供した者」は、相手が「酒酔い運転」の場合「3年以下の懲役、又は50万円以下の罰金」、「酒気帯び運転」の場合「2年以下の懲役、又は30万円以下の罰金」が科された<sup>16</sup>。

さらに2007年の刑法の一部改正により、それまで「業務上過失致死傷罪<sup>17</sup>」等が適用されていた自動車運転による死傷事故において、「自動車運転過失致死傷罪<sup>17</sup>」が新設され<sup>14</sup>、「救護義務違反（ひき逃げ）」に対して「5年以下の懲役、又は50万円以下の罰金」から「10年以下の懲役、又は100万円以下の罰金」、「飲酒運転拒否」に対しては、「30万円以下の罰金」から「3ヶ月以下の懲役、又は50万円以下の罰金」へ引き上げられた<sup>14</sup>。

#### 厳罰化（2009）

2009年6月には、道路交通法の一部改正に伴う道路交通法施行令の一部改正により、「酒酔い運転」の違反点が25点（欠格期間2年の免許取り消し）から35点（欠格期間3年の免許取り消し）に引き上げられた。また、「呼気中アルコール濃度が1ℓあたり0.25mg以上」の場合の「酒気帯び運転」に対する違反点が13点（90日間の免許停止）から25点（欠格期間2年の免許取り消し）に変更され、「呼気中アルコール濃度が1ℓあたり0.15mg以上0.25mg未満」の場合の「酒気帯び運転」に対する違反点が6点（30日間の免許停止）から13点（90日間の免許停止）へと引き上げられた。

---

<sup>17</sup> 業務上過失致死傷罪：運転手がいない自動運転車による死傷事故の場合、適用され得る。

自動車運転過失致死傷罪：人が自動車を運転する場合を処罰の対象とする。

デジタル庁 | 法務省「1 業務上過失致死傷罪について」p.2

[https://www.digital.go.jp/assets/contents/node/basic\\_page/field\\_ref\\_resources/babd7410-cf28-4031-8373-951b068165f8/2c18ae8f/20240227\\_meeting\\_mobility-subworking-group\\_outline\\_06.pdf](https://www.digital.go.jp/assets/contents/node/basic_page/field_ref_resources/babd7410-cf28-4031-8373-951b068165f8/2c18ae8f/20240227_meeting_mobility-subworking-group_outline_06.pdf)（2025年1月18日アクセス）

なお、この改正により強化された「酒酔い運転」「酒気帯び運転」の違反点については、2024年まで改正はない<sup>16</sup>。

### 法改正（2014）

依然として、飲酒運転のような悪質かつ危険な運転行為による死傷事犯が発生しており、このような運転行為による死亡事故であっても、現行の「危険運転致死傷罪<sup>18</sup>」に該当せず「自動車運転過失致死傷罪<sup>17</sup>」が適用された事件などをきっかけに、罰則の見直しを求める意見が寄せられた。

この状況を踏まえ、「危険運転致死傷罪」の規定整備や、「過失運転致死傷アルコール等影響発覚免脱罪<sup>19</sup>」の新設、自動車の運転により人を死傷させる行為等の処罰に関する法律である「自動車運転死傷処罰法」が施行された<sup>14</sup>。

### 3-2 厳罰化の効果

1999年～2023年の死亡事故件数の推移を見ても確認できる通り（図3参照）、厳罰化が施行されたことで飲酒運転による死亡事故は大幅な減少に成功した。特に2002年（平成14年）と2007年（平成19年）の直後2年間の死亡事故件数に占める飲酒ありの割合は、減少傾向が大幅に増大したことが観察された。この2度の減少は、飲酒なしの減少要因と

---

<sup>18</sup> 酒酔い・酒気帯び・薬物の影響下・速度超過・運転技量不足・通行を妨害する目的で車や人へ異常に接近する行為・走行車の前で意図的な急停止・高速自動車国道・自動車専用道路で急停止・赤信号無視・通行禁止無視の行為によって、人を死傷させた者に適用され得る。

おとなの自動車保険 | 危険運転とは？当てはまる行為や対策、危険運転致死傷罪の罰則を解説

<https://www.sompo-direct.co.jp/otona/oshiete/car/dangerous-driving.html>（2025年1月18日アクセス）

<sup>19</sup> アルコール又は薬物の影響により走行中に正常な運転に支障が生じるおそれがある状態で自動車を運転した者が、運転上必要な注意を怠り、よって人を死傷させた場合において、その運転の時のアルコール又は薬物の影響の有無又は程度が発覚することを免れる目的でその影響の有無又は程度が発覚することを免れるべき行為をする場合に適用され得る。

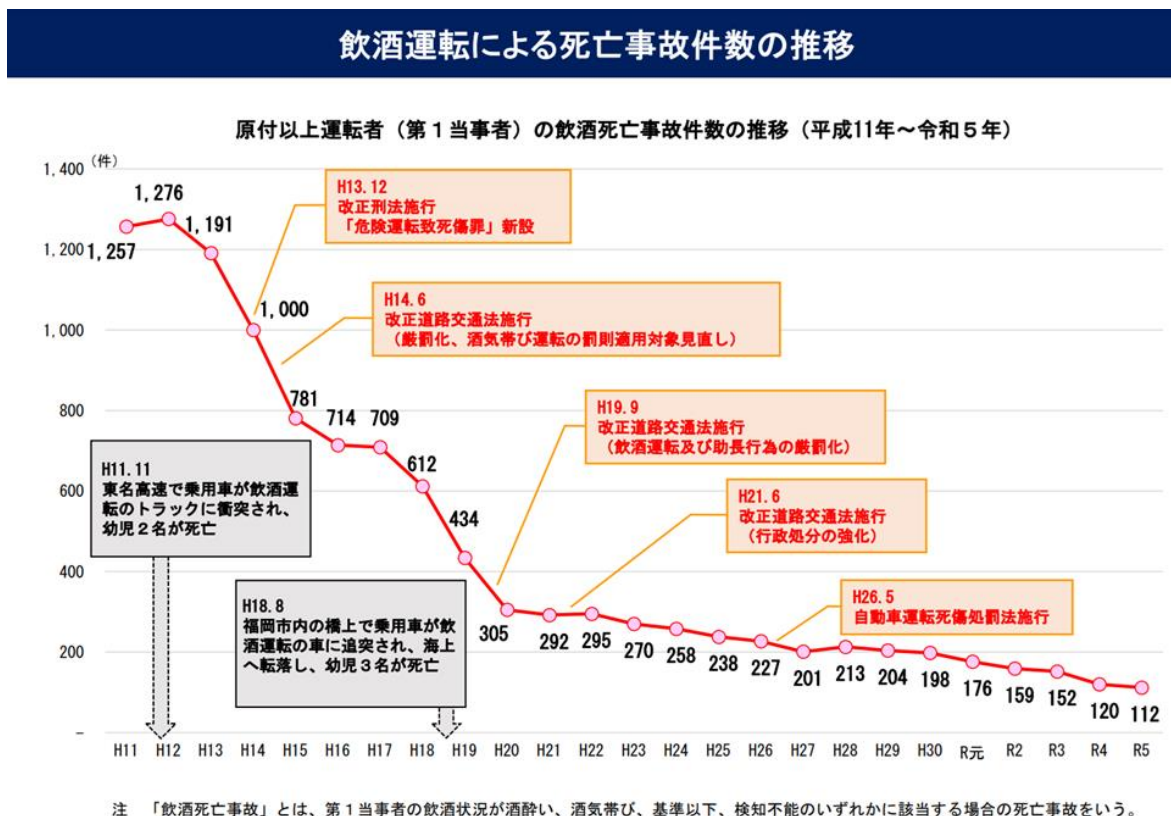
内閣府 | 平成26年度 交通事故の状況及び交通安全施策の現況「過失運転致死傷アルコール等影響発覚免脱罪の新設」

[https://www8.cao.go.jp/koutu/taisaku/h27kou\\_haku/zenbun/genkyo/topics/topic\\_08.html](https://www8.cao.go.jp/koutu/taisaku/h27kou_haku/zenbun/genkyo/topics/topic_08.html)（2025年1月18日アクセス）



は別の要因であると推察でき、それが厳罰化であると推察できる（尾崎 2011）。また、その他の厳罰化による事故件数の減少結果を見ても、厳罰化は飲酒運転の交通事故・死亡事故の双方に抑制効果があることが判明した。

図3 飲酒運転による死亡事故件数の推移（1999～2023年）



出典：警察庁 | みんなで守る「飲酒運転を絶対にしない、させない」

[https://www.npa.go.jp/bureau/traffic/insyu/img/01\\_sibouzikosuii.pdf](https://www.npa.go.jp/bureau/traffic/insyu/img/01_sibouzikosuii.pdf)（2024年12月3日アクセス）

ではなぜ 2002 年、2007 年に施行された厳罰化が飲酒運転による交通事故・死亡事故の減少に大規模な影響を及ぼすことができたのか。その要因は単なる罰則の強化だけではない。もう 1 つの要因として考えられるものが飲酒運転に対する「国民の意識変化」である。1999 年、2006 年に発生した飲酒運転による悲惨な死亡事故をメディアが大々的に取り扱い、国民全体の飲酒運転に対する関心が高まった結果、厳罰化を求める声が多く上がり、政府が厳罰化を施行したことで大幅な減少につながったと推測できる。

朝日新聞によると、実際に逃げ得<sup>20</sup>防止の法改正を訴える署名運動が継続的に実施され

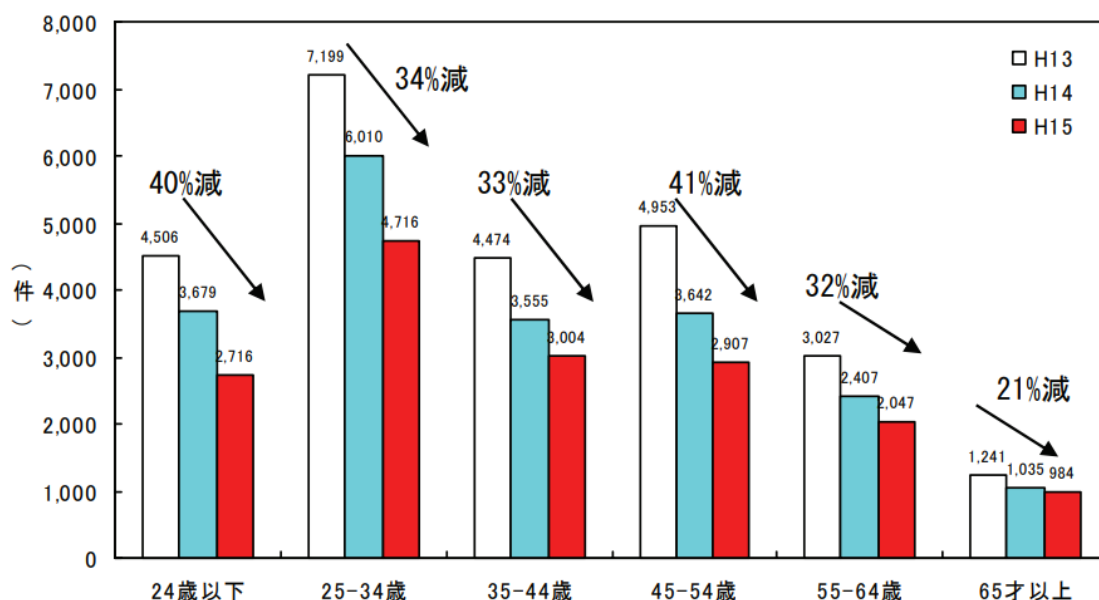
<sup>20</sup> 飲酒運転で事故を起こして捕まるよりも、その場から逃げてしまうひき逃げをして捕まった方が刑罰が軽いこと

ていたが、2006年に発生した死亡事故後、2日間で1万1,770人分の署名が集まったことが確認されており、社会における関心の高さが伺える（小野田 2020）。

### 3-3 厳罰化の問題点

財団法人交通事故総合分析センターによる飲酒運転の調査によると、2001年の飲酒運転による交通事故件数に比べ2003年の交通事故件数は減少していることが確認された。この結果は、2002年に施行された厳罰化の影響が大きいと考えられる。しかし、年齢層別飲酒運転事故件数・年齢層別飲酒重大事故件数を見ると（図4、5参照）、若年層<sup>21</sup>の推移は厳罰化により確実に減少しているにも関わらず、35歳以上と比べると非常に多いことが分かる。

図4 年齢層別飲酒運転事故件数（第1当事者、原付以上）

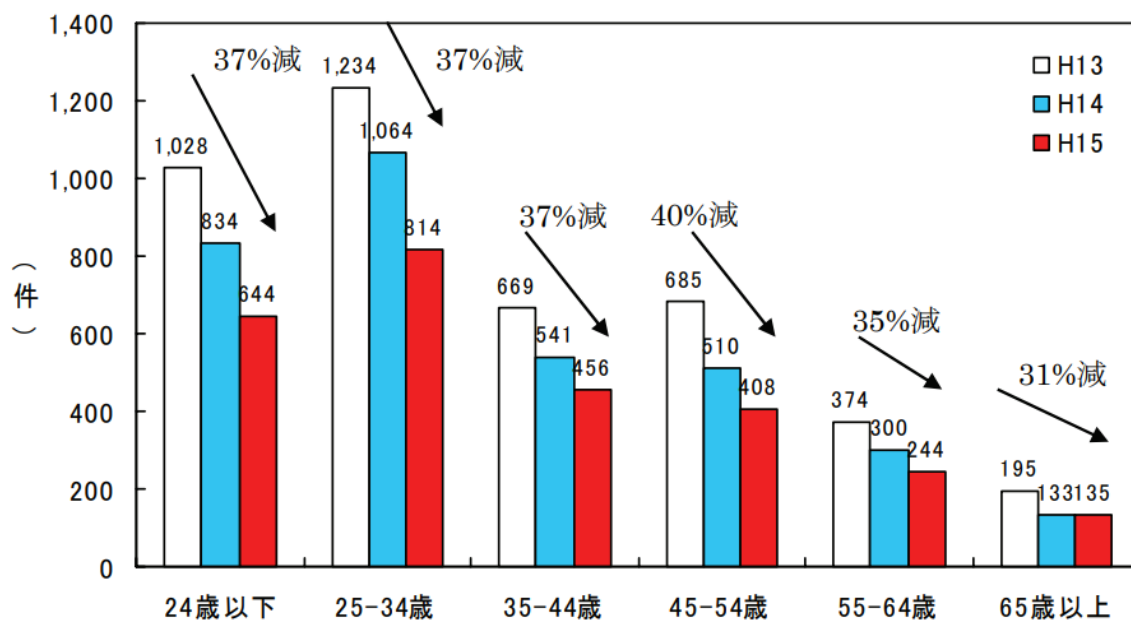


出典：財団法人交通事故総合分析センター | 飲酒運転に関する道路交通法の改正効果の分析研究 自主研究報告書 p.12

[https://www.itarda.or.jp/contents/619/with\\_authenticate/17-01](https://www.itarda.or.jp/contents/619/with_authenticate/17-01) (2025年1月18日アクセス)

図5 年齢層別飲酒重大事故件数（第1当事者、原付以上）

<sup>21</sup> 本論文では35歳未満と定義する



出典：財団法人交通事故総合分析センター | 飲酒運転に関する道路交通法の改正効果の分析研究 自主研究報告書 p.21

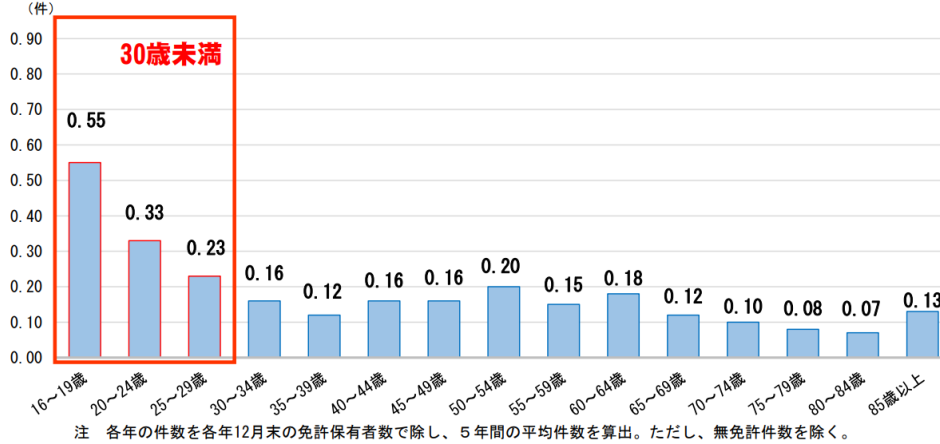
[https://www.itarda.or.jp/contents/619/with\\_authenticate/17-01](https://www.itarda.or.jp/contents/619/with_authenticate/17-01) (2025年1月18日アクセス)

また警察庁の調査では、2019（令和元年）～2023年（令和5年）の5年間で発生した、原付以上運転者（第1当事者）による年齢層別免許保有者10万人当たり飲酒死亡事故件数の平均が30歳未満の年代に多いことが確認されている（図6参照）。つまり、若年層に対する厳罰化は一定の効果は見込めるものの、依然として他年代に比べ事故件数が比較的に高いことが問題となる。

図6 飲酒死亡事故の免許保有者10万人当たり年齢層別比較

## 飲酒死亡事故の免許保有者10万人当たり年齢層別比較

原付以上運転者（第1当事者）の年齢層別免許保有者10万人当たり飲酒死亡事故件数（令和元年～令和5年平均）



注 各年の件数を各年12月末の免許保有者数で除し、5年間の平均件数を算出。ただし、無免許件数を除く。

○ 原付以上運転者（第1当事者）の年齢層別飲酒死亡事故件数の推移（各年12月末）

	16～19歳	20～24歳	25～29歳	30～34歳	35～39歳	40～44歳	45～49歳	50～54歳	55～59歳	60～64歳	65～69歳	70～74歳	75～79歳	80～84歳	85歳以上	合計
R01	7	22	18	12	13	10	14	19	11	15	11	5	4	2	0	163
R02	7	14	10	15	8	13	21	19	15	11	10	10	3	0	0	156
R03	3	20	14	3	7	16	16	16	10	13	10	5	4	0	3	140
R04	4	14	10	11	7	14	14	13	7	10	6	3	1	1	0	115
R05	2	6	10	6	7	9	8	17	13	9	3	9	2	4	2	107
合計	23	76	62	47	42	62	73	84	56	58	40	32	14	7	5	681
構成率	3.4	11.2	9.1	6.9	6.2	9.1	10.7	12.3	8.2	8.5	5.9	4.7	2.1	1.0	0.7	100.0

出典：警察庁 | みんなで守る「飲酒運転を絶対にしない、させない」 | 飲酒死亡事故の免許保有者10万人当たり年齢層別比較

[https://www.npa.go.jp/bureau/traffic/insyu/img/06\\_menkyohoyuusya.pdf](https://www.npa.go.jp/bureau/traffic/insyu/img/06_menkyohoyuusya.pdf) (2025年1月18日アクセス)

## 第4章：若年層の飲酒運転実態

このように飲酒運転に対して厳罰化は非常に有効な手段の1つであるにも関わらず、依然として若年層の飲酒運転による事故件数は多発しているという問題点が見えてきた。つまり、飲酒運転による交通事故件数を更に減少させるためには、若年層に向けた施策を厳罰化と併用して行うべきなのである。そのために、若年層の飲酒運転の実態を分析し、事故件数が多い要因を追求する必要がある。

### 4-1 若年層による飲酒運転の実態

読売新聞オンラインによると、2021年の上半期時点で石川県内における飲酒運転の摘発者は120人に上っており、過去5年間の上半期では過去最多となった。そのうち20～30歳代の若者が50人と摘発者全体の半数近くを占める結果となった。また、その動機の大半が「事故を起こさなければ大丈夫だと思った」というものであった<sup>22</sup>。また、若者ドライバーの典型的な交通事故として、運転経験が短いドライバーが同じような年齢の若者を複数同乗させた状態で、疲労や飲酒の影響を受けるなどして速度超過のままハンドル・ブレーキ操作不能に陥り、道路脇の工作物・電柱、歩行者などに衝突して複数の死傷者を出すことが報告されている（岡田 2012）。他にも特定非営利活動法 ASK が行った「2012～13年若者の飲酒運転事例の分析」では、10代～20代前半の若者にとって仲間との連帯は大きな意味を持ち、仲間と盛り上がると、一人では絶対やらないことも行ってしまうという。若年層にとって仲間達からの圧力は抗しがたく、その後運転する場合でも飲酒を止めるのが難しいのである<sup>23</sup>。

### 4-2 若年層における教育・啓発の現状と課題（千葉県）

現在行われている若年層に対する飲酒運転減少の施策として、令和元年中の飲酒運転による交通死亡事故件数が全国ワースト1位の千葉県の実例を参考に見ていく。千葉県においても、飲酒運転事故当事者の免許保有者1万人当たりの割合はやはり20歳未満、20

---

<sup>22</sup> 読売新聞オンライン | 飲酒運転の摘発者が急増している県、半数近くを占める若者の「犯行動機」

<https://www.yomiuri.co.jp/national/20210827-OYT1T50210/>（2025年1月21日アクセス）

<sup>23</sup> 特定非営利活動法 ASK | 2012～13年 若者の飲酒運転事例の分析「飲酒運転対策特別委員会 2012年度まとめ」

<https://www.ask.or.jp/article/502>（2025年1月21日アクセス）

歳～24 歳までの若者が多いことが判明している<sup>24</sup>。この現状に対し、千葉県交通安全対策推進委員会はメッセージコンクールを通じた中高生に対する飲酒運転根絶教育や社会人・中高生に対する講習会などの教育活動やハンドルキーパー運動（自動車仲間や知人と飲食店などへ行く場合、お酒を飲まない人を決め、その人が自動車の運転をして仲間などを送り届ける活動）などの啓発活動を行っている。しかし、県民の意識調査（有効回答数 1,020 件<sup>25</sup>）によると「飲酒運転が深刻な問題であり、交通安全対策の中でも最優先で取り組むべきである。」と回答した割合は、20 代（68.7%）が最も少なかった<sup>26</sup>ことは課題である。また、年齢に問わず回答者のうち 62.6%が、千葉県の飲酒運転による交通事故件数が全国上位で推移していることを認識しておらず、飲酒運転の関心の低さが伺える結果となった。啓発活動においてもハンドルキーパー運動を「知らない」と回答した割合は全体の 60.9%となり、認知度が半数に満たないことから、啓発活動の更なる拡充に努める必要がある。

以上のことから、若年層の飲酒運転における事故件数を減少させるにあたり、若年層が集団での飲酒を好むなどの飲酒傾向に対する施策の不足や飲酒に対する意識の向上が課題であることが分かった。

#### 4-3 イギリスの成功例

2022 年、イギリスでは飲酒運転が原因の衝突事故で推定 1,920 人が死亡または重傷を負っている。また、若い男性は飲酒運転による死傷者の割合が高いが、一般人口に比べて飲酒運転が危険だと答える割合は低いことが問題となっている<sup>27</sup>。そこで、Department for Transport（イギリス運輸省）は交通安全広報キャンペーンの一環である「THINK!」を実施している。この活動は、飲酒運転に対する啓発活動としてソーシャル・マーケティングを用いたキャンペーンであり、若年層に向けたキャンペーンは飲酒運転に対する意識の向上に成功している。

---

<sup>24</sup> 千葉県 交通安全対策推進委員会 飲酒運転根絶部会 | 飲酒運転の根絶に向けた対策等に関する検討結果 報告書 p.8

<https://www.pref.chiba.lg.jp/seikouan/koutsuuanzen/jikoboushi/inshu/documents/houkokusyo1.pdf>（2025 年 1 月 21 日アクセス）

<sup>25</sup> 男女合計数（10 代 55 名、20 代 211 名、30 代 174 名）

<sup>26</sup> 23 同書 p.31

<https://www.pref.chiba.lg.jp/seikouan/koutsuuanzen/jikoboushi/inshu/documents/houkokusyo2.pdf>（2025 年 1 月 21 日アクセス）

<sup>27</sup> Department for Transport | THINK! 「Drink a Little. Risk a Lot.」

<https://www.think.gov.uk/themes/drink-driving/>（2025 年 1 月 25 日アクセス）

#### ①ソーシャル・マーケティングとは

では、まずソーシャル・マーケティングとは何を表すのか。瓜生原（2021）はソーシャル・マーケティングを「個人や社会全体の利益のために行動を変革させるためことを目指して実施される『社会課題解決プログラム』を策定するための、学術的、体系的な枠組みである。心理的な変化で終わらすのではなく、『行動変容 (behavior change)』にこだわること、多様な分野の理論や知見を用いる学術的なアプローチを行うことが鍵である。」と定義している。つまり、従来の教育・啓発活動の目的は知識や情報を伝えることであり、その結果対象者は知っているだけの状態で終わっていたが、ソーシャル・マーケティングの目的は、対象者に知識、情報の背景や結果を伝えた上で、その重大性に共感し、納得してもらい行動につなげることであるため、対象者により大きな影響を及ぼすことが期待できるのである。

また、The National Social Marketing Centre（国立ソーシャルマーケティングセンター）は以下の8つのベンチマーク・クライテリアをソーシャル・マーケティングの基準として提唱している。

##### 1.Behaviour（行動）

人々の実際の行動変容を目的とする。

##### 2.Customer orientation（顧客志向）

対象者に焦点を当て、多様な方法による調査や様々なデータに基づき、対象者の生活様式、行動変容への課題を完全に理解する。

##### 3.Theory（理論）

行動を理解し、介入を考えるために行動科学の理論を用いる。

##### 4.insight（洞察）

対象者に対する調査から「実行可能な洞察」、すなわち、介入方法の開発につながる要素を特定する。

##### 5.Exchange（交換）

対象者にとって行動を変え、行動し続ける事の何が得となり損になるのかを考慮する。行動を変えることがその対象者にとって十分魅力的であり、その代わりに諦めなければならなくなる物事が最小限と思える施策を導出する。

##### 6.Competition（競合）

介入対象者にとって何が競合なのか、対象者の時間、興味などを十分に考慮して理解する。



## 7.Segmentation (セグメント化)

洋服にたとえるのであればフリーサイズ的なアプローチを避け、細かなセグメントに合ったアプローチにする。すなわち、共通の特性を持つ介入対象者のセグメントを特定し、そのセグメントに合った介入を適切に調整する。

## 8.Methods mix (マーケティングミックス)

行動変容をもたらすために、多様なマーケティングミックスを使用する。意識向上のみで終わらせず、実際に行動が変わることを目指すのが肝である。

この「8 ベンチマーク・クライテリア」をより多く用いることでソーシャル・マーケティングの効果は高まるのである (瓜生原 2021)。

### ②ソーシャル・マーケティングの成功事例

「THINK!」のキャンペーンの1つに「Mates for Life2023」というものがある。このキャンペーンは、若い男性の10人中8人が、「制限速度を超えて運転することは許されず、そのような行為に介入する責任がある」ということを認識しているが、実際に約3分の1が運転中に友人に飲酒しないように頼むのは気が引けると言う問題 (THINK!による調査) に対し、「仲間は仲間の飲酒運転を許さない」というメッセージとともに、若い男性が友人に生涯の友情とこれからの冒険を思い出させ、飲酒運転をしないように促す様子を描いた30秒のショート動画によるソーシャル・マーケティングである。この動画はInstagram、Snapchat、Redditで公開され、この動画を見た10人中7人の若い男性が、友人が飲酒してから運転するのを止めるなどの行動を起こした。また、THINK!は飲料メーカーのDIAGEOと協力し、イギリスの470店以上のパブで、ドライバーはレジで車のキーを見せると、無料のギネス0.0% (ノーアルコールビール) をもらえ、仲間とノンアルコールのオプションを楽しむことができるのである<sup>28</sup>。

また、他のキャンペーンでは、法的結果と個人的結果の両方を強調し、特に17~29歳の若い男性ドライバーに焦点を当てて、飲酒運転で有罪判決を受けると人生を台無しにする可能性があることを伝える動画を公開した。このキャンペーンは事故を起こすことの重大性や事故後に人生がどん底に落ちるといった脆弱性に重点を当てている。それと同時に、飲酒運転に対する社会的偏見を強化し構築するため、運転前に1杯か2杯飲むだけでも多すぎるとする信念を植え付けることも目的としている<sup>29</sup>。

---

<sup>28</sup>Department for Transport | THINK! 「Mates for Life 2023」

<https://www.think.gov.uk/campaign/matesforlife/> (2025年1月25日アクセス)

<sup>29</sup> Magdalena Cismaru, Anne M. Lavack, Evan Markewich | Social marketing campaigns



## 第5章：施策の考察

イギリスの意識向上の成功例を踏まえて、日本の教育と啓発の課題を整理し、解決策を考察する。日本の若年層における飲酒運転の事故件数が多い要因として、自分には関係ないと言った、飲酒運転を他人事として捉える意識の希薄化、そして集団で飲酒を行う際の飲酒運転に対する抑制意識の低下が考えられる。この2つの要因に対し、政府は講演会などの教育活動、ハンドルキーパー運動などの啓発活動を実施してきた。しかし、令和元年から令和5年の間で発生した免許保有者10万人当たり飲酒死亡事故件数では若年層の割合が全体の30%以上を占めており<sup>30</sup>依然として高いと言える。そこで重要となる点は、飲酒運転の「認識度の向上」、「代替案の提示」が必要だと考える。飲酒運転を行ってはいけないという事実は言うまでもないが、事故を起こした後の自身の社会的な立場、被害者や遺族のその後、罰則の重大性を伝え、なぜダメなのかを説明した上で情報を拡散することが重要である。そして、仲間と飲酒を行う傾向の強い若年層にとって、飲酒運転は仲間を可能性が強いことを重点的に伝えるべきだ。また、拡散方法に関してもInstagram、X、YouTube、TikTokなどのSNSを多用し、ショート動画での情報を拡散すべきである。東京都が2018年にインターネットを通じて実施した「選挙に関する啓発事業」に関するアンケート結果では、「若年層へのアプローチとして効果的なもの」として「TwitterやFacebookなどのSNSを用いた情報発信」(43.5%)が「高校、大学、専門学校を通じた生徒への働きかけ」(56.7%)に続いて2番目に高い数値となっている<sup>31</sup>。そしてもう1つの施策が、代替案の強化である。ただ飲酒運転についての知識や情報を提示するのではなく、例えばハンドルキーパー運動において、対象となる運転をしない人に料金の割引を行ったり、イギリスで実施されている、酒類販売会社と協力し飲み屋で車のカギ提示することで

---

aimed at preventing drunk driving A review and Recommendations

[https://www.emerald.com/insight/content/doi/10.1108/02651330910960799/full/html?casa\\_token=K3RuarrRuUcAAAAA:NbOjC5E3wKLBjdE58RUO8G6pChr0moi5UDPMnXPcRxJTlCi1OSLNy5R6BjzQICnraBgqfv1AwNZMi926BKnl5LY42wPSFalSHEpIsrcunGlZ6Q5yeD](https://www.emerald.com/insight/content/doi/10.1108/02651330910960799/full/html?casa_token=K3RuarrRuUcAAAAA:NbOjC5E3wKLBjdE58RUO8G6pChr0moi5UDPMnXPcRxJTlCi1OSLNy5R6BjzQICnraBgqfv1AwNZMi926BKnl5LY42wPSFalSHEpIsrcunGlZ6Q5yeD) (2025年1月25日アクセス)

<sup>30</sup> 警察庁 | みんなで守る「飲酒運転を絶対にしない、させない」 | 飲酒死亡事故の免許保有者10万人当たり年齢層別比較

[https://www.npa.go.jp/bureau/traffic/insyu/img/06\\_menkyohoyuusyua.pdf](https://www.npa.go.jp/bureau/traffic/insyu/img/06_menkyohoyuusyua.pdf) (2025年1月25日アクセス)

<sup>31</sup> 東京都 | 平成30年度第2回インターネット都政モニター「選挙に関する啓発事業」アンケート結果 | 若年層へのアプローチとして効果的なもの

[https://www.metro.tokyo.lg.jp/tosei/hodohappyo/press/2018/10/29/01\\_14.html](https://www.metro.tokyo.lg.jp/tosei/hodohappyo/press/2018/10/29/01_14.html) (2025年1月25日アクセス)

ノーアルコール飲料が無料でもらえるなどの対策を行うことで、若年層は飲酒運転の抑制を実行しやすくなるだろう。また現在、酒税の保全及び酒類業組合等に関する法律第86条の6第1項の規定に基づき、二十歳未満の者の飲酒防止に関する表示が義務付けられている<sup>32</sup>が、飲酒運転に関する表示も義務付けるべきだと考える。

---

<sup>32</sup> 国税庁 | 酒類の表示 | 「二十歳未満の者の飲酒防止に関する表示基準」について | 二十歳未満の者の飲酒防止に関する表示基準を定める件

<https://www.nta.go.jp/taxes/sake/hyoji/miseinen/kokuji891122/01.htm> (2025年1月25日アクセス)

## おわりに

本論では、飲酒運転の減少に対し効果の高い厳罰化に焦点を当て、実態、効果、問題点を分析した。その結果、厳罰化だけでは抑制しきれない若年層の飲酒運転が多く存在することが判明した。そこで、飲酒運転を更に減少させるには、若年層に対する施策が必要だと考え、千葉県の教育活動、啓発活動の実例やイギリスで実施された啓発活動の成功例を参考に、ソーシャル・マーケティングの観点からより効果的な施策を考察した。しかし、飲酒運転における施策は何が有効で何が無効かのようになど、どれか 1 つが正解だと断言できるものではなく、対象者に合わせた施策の選定、組み合わせが重要となる。また、本論で取り扱った厳罰化、教育活動、ソーシャル・マーケティングを含む啓発活動は健常者に対しては有効であるが、アルコール依存症患者に対して有効なデータは少なく、治療プログラムの参加といった施策が有効であると言える（林 2011）。また、公共交通機関が発達しておらず、車が無いと生活できない方々を対象とした施策についても本論で述べることができなかったため、更なる飲酒運転の減少に向け、今後の課題としていきたい。

## 参考文献

瓜生原葉子 (2021) 『行動科学でより良い社会をつくる』 文真堂

松浦常夫 (2005) 『初心運転者の心理学』 実践女子学園

尾崎米厚 2011年 | 日本アルコール・薬物医学会雑誌第46巻 (2011年 平成23年) | 特集「飲酒運転対策プロジェクト」1号『わが国の飲酒運転の現状』

<https://www.j-arukanren.com/file/2.pdf> (2024年12月10日アクセス)

林竜也 2011年 | 日本アルコール・薬物医学会雑誌第46巻 (2011年 平成23年) | 特集「飲酒運転対策プロジェクト」1号『諸外国の飲酒運転対策の現状』

<https://www.j-arukanren.com/file/10.pdf> (2025年1月29日アクセス)

小野田美都江 2020年 | 日本社会病理学会機関誌「現代の社会病理」35 (2020年度) | 『飲酒運転厳罰化の議題設定に関する分析－仲介者としての新聞報道に注目して－』

[https://www.jstage.jst.go.jp/article/shabyo/35/0/35\\_65/\\_pdf/-char/en](https://www.jstage.jst.go.jp/article/shabyo/35/0/35_65/_pdf/-char/en) (2025年1月18日アクセス)

岡村和子 2012年 | 国際交通安全学会誌 Vol.37, No.2 「若者と交通」 | 『若者ドライバーへの交通安全対策の効果に関する文献レビュー』

[https://www.iatss.or.jp/entry\\_img/37-2-06.pdf](https://www.iatss.or.jp/entry_img/37-2-06.pdf) (2025年1月21日アクセス)

Magdalena Cismaru, Anne M. Lavack, Evan Markewich

『Social marketing campaigns aimed at preventing drunk driving A review and Recommendations』 (2009年5月29日)

[https://www.emerald.com/insight/content/doi/10.1108/02651330910960799/full/html?casa\\_token=K3RuarrRuUcAAAAA:NbOjC5E3wKLBjdE58RUO8G6pChr0moi5UDPMnXPcRxJTlCi1OSLNy5R6BjzQICnraBgqfv1AwNZMi926BKn-I5LY42wPSFalSHEpIscrcunGlZ6Q5yeD](https://www.emerald.com/insight/content/doi/10.1108/02651330910960799/full/html?casa_token=K3RuarrRuUcAAAAA:NbOjC5E3wKLBjdE58RUO8G6pChr0moi5UDPMnXPcRxJTlCi1OSLNy5R6BjzQICnraBgqfv1AwNZMi926BKn-I5LY42wPSFalSHEpIscrcunGlZ6Q5yeD) (2025年1月25日アクセス)

NHK

福島 予備校生死亡事故1週間 車は少なくとも3か所 信号無視か (2025年1月29日)

<https://www3.nhk.or.jp/news/html/20250129/k10014706761000.html> (2025年1月29日アクセス)

愛知大学

愛大六法 | 道路交通法 (昭和35年 [1960年] 法律第105号)

<http://roppou.aichi-u.ac.jp/joubun/s35-105.htm> (2024年12月3日アクセス)

警察庁

みんなで守る「飲酒運転を絶対にしない、させない」

<https://www.npa.go.jp/bureau/traffic/insyu/info.html> (2024年12月3日アクセス)

政府広報オンライン

2024年11月自転車の「ながらスマホ」が罰則強化! 「酒気帯び運転」は新たに罰則対象

に！ (2024年11月1日)

<https://www.gov-online.go.jp/article/202410/entry-6604.html> (2024年12月3日アクセス)

警視庁

飲酒運転の罰則等 | 運転者に対する処罰 (2024年6月25日)

[https://www.keishicho.metro.tokyo.lg.jp/kotsu/torishimari/inshu\\_info/inshu\\_bassoku.html](https://www.keishicho.metro.tokyo.lg.jp/kotsu/torishimari/inshu_info/inshu_bassoku.html)  
(2024年12月9日アクセス)

有限会社シグナル

シグナル編集部発 | 交通安全コラム No.2 | 道路交通法上、飲酒運転はこれまで、どのように厳罰化されてきたのか-(1) (2015年10月5日)

<http://www.signal-net.co.jp/2015/10/1-2.html#:~:text=%E3%81%95%E3%82%89%E3%81%AB%E3%80%81%E6%98%AD%E5%92%8C45%E5%B9%B4%EF%BC%881970,%E5%B8%AF%E3%81%B3%E9%81%8B%E8%BB%A2%E3%80%8D%E3%81%A8%E3%81%97%E3%81%A6%E3%80%8C3%E6%9C%88> (2024年12月3日アクセス)

有限会社シグナル

シグナル編集部発 | 交通安全コラム No.3 | 道路交通法上、飲酒運転はこれまで、どのように厳罰化されてきたのか-(2) (2015年11月16日)

<http://www.signal-net.co.jp/2015/11/2-10.html> (2024年12月9日アクセス)

中央自動車工場株式会社 | SOCIAC

飲酒運転はいつから厳しくなった？酒気帯び運転が厳罰化されたきっかけ、昔の基準 (2024年9月30日)

<https://www.sociac.jp/safety-life-media/detail/113> (2024年12月3日アクセス)

特定非営利活動法人 ASK

飲酒運転事故遺族・井上保孝・郁美さんご夫妻の手記

<https://www.ask.or.jp/article/1048> (2024年12月9日アクセス)

内閣府

特集 通学路等における交通安全の確保及び飲酒運転の根絶に係る緊急対策について

第2章 通学路における点検のこれまでの取組及び飲酒運転根絶に向けたこれまでの取組

第2節 飲酒運転根絶に向けたこれまでの取組

[https://www8.cao.go.jp/koutu/taisaku/r04kou\\_haku/zenbun/genkyo/feature/feature\\_02\\_2.html](https://www8.cao.go.jp/koutu/taisaku/r04kou_haku/zenbun/genkyo/feature/feature_02_2.html) (2024年12月9日アクセス)

法務省

平成27年版 犯罪白書 | 第1編犯罪の動向 | 第3章各種の犯罪 | 第1節交通犯罪 | 1 交通犯罪関係法令の改正状況

[https://hakusyo1.moj.go.jp/jp/62/nfm/n62\\_2\\_1\\_3\\_1\\_1.html#:~:text=%E8%87%AA%E5%](https://hakusyo1.moj.go.jp/jp/62/nfm/n62_2_1_3_1_1.html#:~:text=%E8%87%AA%E5%)

[8B%95%E8%BB%8A%E3%82%92%E9%81%8B%E8%BB%A2%E3%81%97%E3%81%A6,%E5%82%B7%E5%AE%B3%E8%87%B4%E6%AD%BB%E7%BD%AA%E3%81%AB%E6%BA%96%E3%81%98](https://www.digital.go.jp/assets/contents/node/basic_page/field_ref_resources/babd7410-cf28-4031-8373-951b068165f8/2c18ae8f/20240227_meeting_mobility-subworking-group_outline_06.pdf) (2024年12月9日アクセス)

デジタル庁

法務省 | 1 業務上過失致死傷罪について (2024年2月27日)

[https://www.digital.go.jp/assets/contents/node/basic\\_page/field\\_ref\\_resources/babd7410-cf28-4031-8373-951b068165f8/2c18ae8f/20240227\\_meeting\\_mobility-subworking-group\\_outline\\_06.pdf](https://www.digital.go.jp/assets/contents/node/basic_page/field_ref_resources/babd7410-cf28-4031-8373-951b068165f8/2c18ae8f/20240227_meeting_mobility-subworking-group_outline_06.pdf) (2025年1月18日アクセス)

おとなの自動車保険

危険運転とは？当てはまる行為や対策、危険運転致死傷罪の罰則を解説 (2024年11月11日)

<https://www.sompo-direct.co.jp/otona/oshiete/car/dangerous-driving.html> (2025年1月18日アクセス)

内閣府

平成26年度 交通事故の状況及び交通安全施策の現況 | 過失運転致死傷アルコール等影響発覚免脱罪の新設

[https://www8.cao.go.jp/koutu/taisaku/h27kou\\_haku/zenbun/genkyo/topics/topic\\_08.html](https://www8.cao.go.jp/koutu/taisaku/h27kou_haku/zenbun/genkyo/topics/topic_08.html) (2025年1月18日アクセス)

財団法人交通事故総合分析センター

17\_01 | 飲酒運転に関する道路交通法の改正効果の分析研究 | 自主研究報告書 (2005年10月発行)

[https://www.itarda.or.jp/contents/619/with\\_authenticate/17-01](https://www.itarda.or.jp/contents/619/with_authenticate/17-01) (2025年1月18日アクセス)

読売新聞オンライン

飲酒運転の摘発者が急増している県、半数近くを占める若者の「犯行動機」 (2021年8月29日)

<https://www.yomiuri.co.jp/national/20210827-OYT1T50210/> (2025年1月21日アクセス)

特定非営利活動法 ASK

2012～13年 若者の飲酒運転事例の分析「飲酒運転対策特別委員会 2012年度まとめ」

<https://www.ask.or.jp/article/502> (2025年1月21日アクセス)

千葉県 交通安全対策推進委員会 飲酒運転根絶部会

飲酒運転の根絶に向けた対策等に関する検討結果 報告書 p.1～20

<https://www.pref.chiba.lg.jp/seikouan/koutsuuanzen/jikoboushi/inshu/documents/houkokusyo1.pdf> (2025年1月21日アクセス)

千葉県 交通安全対策推進委員会 飲酒運転根絶部会

飲酒運転の根絶に向けた対策等に関する検討結果 報告書 p.21～40

<https://www.pref.chiba.lg.jp/seikouan/koutsuuzenzen/jikoboushi/inshu/documents/houkokusyo2.pdf> (2025年1月21日アクセス)

Department for Transport

THINK! 「Drink a Little. Risk a Lot.」

<https://www.think.gov.uk/themes/drink-driving/> (2025年1月25日アクセス)

Department for Transport

THINK! 「Mates for Life 2023」

<https://www.think.gov.uk/campaign/matesforlife/> (2025年1月25日アクセス)

東京都

平成30年度第2回インターネット都政モニター「選挙に関する啓発事業」アンケート結果  
| 若年層へのアプローチとして効果的なもの (2018年10月29日)

[https://www.metro.tokyo.lg.jp/tosei/hodohappyo/press/2018/10/29/01\\_14.html](https://www.metro.tokyo.lg.jp/tosei/hodohappyo/press/2018/10/29/01_14.html) (2025年1月25日アクセス)

国税庁

酒類の表示 | 「二十歳未満の者の飲酒防止に関する表示基準」について | 二十歳未満の者の飲酒防止に関する表示基準を定める件

<https://www.nta.go.jp/taxes/sake/hyoji/miseinen/kokuji891122/01.htm> (2025年1月25日アクセス)