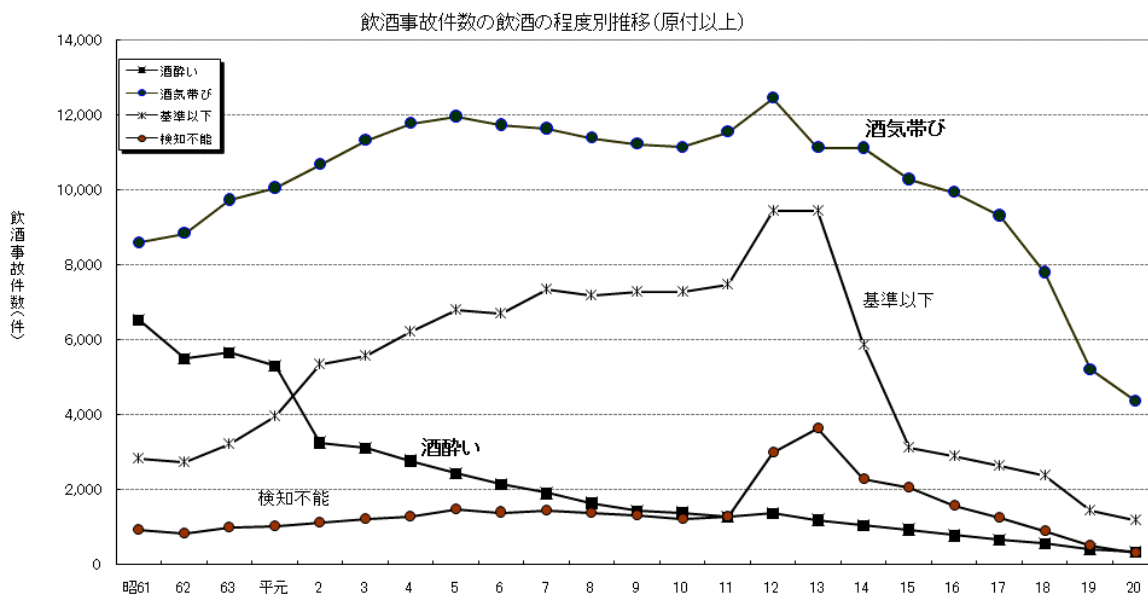


Q 最近の飲酒運転事故について

1 飲酒事故の発生状況

(1) 飲酒運転に絡む事故の推移

- 飲酒運転に絡む事故の推移をみると、図1のように飲酒程度の重い「酒酔い」運転による事故は年々減少傾向にある。程度の軽い「酒気帯び」、「政令数値以下」については平成12年頃まで増加傾向を呈し、特に平成11年から12年に掛けて急激に増加し、その後大幅に減少してきた。
- 平成13年に道路交通法の改正が行われ、交通事故等に係る罰則の強化、酒気帯び政令数値の引き下げなどの飲酒運転防止対策が講じられたことなどから、平成13年以降酒酔い運転および酒気帯び運転による事故が減少したと思われる。また、政令数値の引き下げが行われたこともあって基準以下についても大幅に減少した。

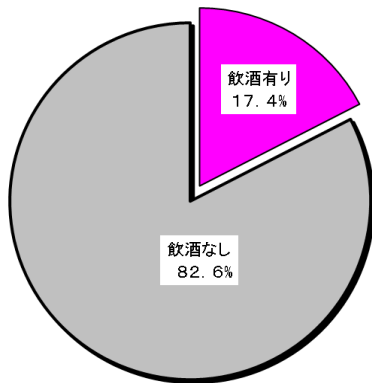


「酒酔い」とは、アルコールの影響により酒に酔った状態にあったものをいう。
 「酒気帯び」とは、身体に政令で定める程度以上のアルコールを保有する状態にあったものをいう。なお、平成13年改正前は呼気0.25me以上または血液1mlにつき0.5me以上を、改正後は呼気0.15me以上または血液1mlにつき0.3me以上をいう。
 「基準以下」とは、政令の定める程度未満のアルコールを保有する状態をいう。
 「検知不能」とは、事故発生後、相当時間を経過しているため体内に保有するアルコールの量を測定出来ない場合等をいう。

(2) 夜間の死亡事故に多い飲酒運転

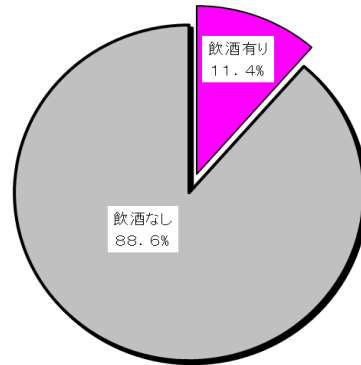
飲酒運転は、悲惨な交通事故の発生要因になることから禁止されているが、残念ながら、第1当事者つまり交通事故の発生に関して責任の程度の高い原動機付自転車以上の車両の運転者が飲酒の上発生させた死亡事故は、夜間の死亡事故の約25%、つまり4分の1を占めている(図2)。また、昼夜間を含めると死亡事故の約16%が飲酒運転による事故である(図3)。

夜間の死亡事故に占める飲酒運転事故率（平成15年）



(図2)

死亡事故に占める飲酒運転事故率（平成15年）



(図3)

(2) 平成20年中の飲酒事故

- 死亡事故の6.6%が飲酒運転である。

飲酒運転に対する罰則が強化されて飲酒事故は減少傾向にあるが、それでも平成20年中の死亡事故の6.6%が飲酒事故であった。

ここでいう「飲酒」については、統計上は「酒酔い」、「酒気帯び」のほか、道路交通法関係法令で定める数値以下のもの（「基準以下」という。）や、飲酒はしているが測定ができなかったというものも含まれている。

- 飲酒運転による交通事故は顕著に減少し、10年前の3割である。

原付以上運転者（第1当事者）の飲酒運転による交通事故は6,219件（構成率0.9%）で、18年9月以降の取締りの強化及び飲酒運転根絶に対する社会的気運の高まり並びに19年9月の飲酒運転の厳罰化等により、前年と比べて顕著に減少（前年比1,339件減、17.7%減）した。

過去10年間の推移(表1)をみると、飲酒運転による交通事故は平成12年をピークに減少し、10年前の約3割（平成10年の0.30倍）にまで減少した。中でも平成13年の道路交通法の改正（平成14年6月施行）により飲酒運転に対する罰則等が強化されたことから14年以降の飲酒運転による交通事故が顕著に減少した。

- 飲酒運転による死亡事故は、10年前の4分の1以下に減少

原付以上運転者（第1当事者）の飲酒運転による死亡事故は305件（構成率6.6%）で、前年と比べて顕著に減少（前年比125件減、29.1%減）した(表2)。

飲酒運転による死亡事故は、大幅に減少し、10年前の4分の1以下（平成10年の0.24倍）になっている。

また、死亡事故率をみると、飲酒運転の死亡事故率は飲酒なしの8.2倍であり、酒酔い運転に至っては26.8倍と高く、飲酒運転による交通事故が死亡事故につながる危険性の高いことを示している。

○ 原付以上運転者（第1当事者）の飲酒有無別交通事故件数の推移（各年12月末）													
		年	10年	11年	12年	13年	14年	15年	16年	17年	18年	19年	20年
飲酒別													
飲	酒酔い		1,382	1,269	1,364	1,188	1,031	926	772	657	565	396	336
酒	酒気帯び(0.25以上)		11,153	11,571	12,463	11,136	9,849	8,067	7,757	7,234	6,055	3,958	3,351
あ	酒気帯び(0.25未満)		—	—	—	—	1,284	2,219	2,195	2,087	1,743	1,247	1,019
り	基準以下		7,298	7,483	9,446	9,433	5,875	3,111	2,884	2,629	2,369	1,432	1,188
	検知不能		1,227	1,279	3,007	3,643	2,289	2,051	1,570	1,268	893	525	325
	小計		21,060	21,602	26,280	25,400	20,328	16,374	15,178	13,875	11,625	7,558	6,219
	飲酒あり構成率		2.7	2.6	3.0	2.8	2.3	1.8	1.7	1.6	1.4	1.0	0.9
	飲酒なし		747,916	792,215	859,414	875,487	868,035	882,102	884,666	868,431	826,310	778,800	716,701
	3 平成14年の「酒気帯び(0.25未満)」の件数は、6月以降の件数である。												
	4 「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の分類による件数とは一致しない。												
○ 原付以上運転者（第1当事者）の飲酒別死亡事故件数の推移（各年12月末）													
		年	10年	11年	12年	13年	14年	15年	16年	17年	18年	19年	20年
飲酒別													
飲	酒酔い		337	338	359	298	238	173	155	146	129	82	54
酒	酒気帯び(0.25以上)		538	545	513	445	383	310	308	301	275	229	167
あ	酒気帯び(0.25未満)		—	—	—	—	50	68	56	77	54	40	30
り	基準以下		192	217	238	249	161	85	82	76	82	38	23
	検知不能		200	157	166	199	165	144	109	107	71	41	31
	小計		1,267	1,257	1,276	1,191	997	780	710	707	611	430	305
	飲酒あり構成率		15.6	15.8	15.9	15.4	13.6	11.4	10.9	11.6	10.8	8.3	6.6
	飲酒なし		6,558	6,502	6,554	6,305	6,127	5,897	5,694	5,285	4,970	4,690	4,295
	合計		8,102	7,960	8,024	7,714	7,324	6,839	6,503	6,110	5,668	5,189	4,654
	注1 増減数(率)は、平成19年と比較した値である。												
	注1 指数は、平成10年を100とした場合の平成20年の値である。												
	2 平成14年の「酒気帯び(0.25未満)」の件数は、6月以降の件数である。												
	3 「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の分類による件数とは一致しない。												

2 飲酒運転の危険性

交通事故の危険性を示す方法に、死亡事故件数を全事故件数で除した死亡事故率がある（死亡事故率＝（死亡事故件数／全人身事故件数））。

表3は過去10年間の原付以上運転者(第1当事者)の飲酒有無別死亡事故率の推移を示したものが、死亡事故の減少とともに年々死亡事故率も低下してきている。

ここでは、平成20年中に発生した事故について、飲酒の程度別に死亡事故率についてみてみた。

「酒酔い運転」の場合の死亡事故率は16.07%、「酒気帯び(0.25mg/l以上)」の場合は4.98%、「酒気帯び(0.25mg/l未満)」の場合は2.94%、「基準値以下」が1.94%、「飲酒なし」は0.60%である。

この死亡事故率を「飲酒なし」と比較してみると「酒酔い」では26.8倍死亡事故率は高く、「酒気帯び(0.25mg/l以上)」は8.3倍、「酒気帯び(0.25mg/l未満)」は4.9倍、「基準以下」が3.2倍とそれぞれ危険度が高くなっていることがわかる。

このことから程度の重い飲酒ほど死亡事故につながる危険性がより高く、また法令に定められた「基準値以下」の飲酒であっても死亡事故になる危険性は「飲酒なし」の場合より高いということがわかる。

これらの数字をみても飲酒運転がいかに危険な犯罪であるかということがわかるであろう。

表3

○ 原付以上運転者（第1当事者）の飲酒有無別死亡事故率の推移（各年12月末）												
飲酒別	年	10年	11年	12年	13年	14年	15年	16年	17年	18年	19年	20年
飲酒酔い		24.38	26.64	26.32	25.08	23.08	18.68	20.08	22.22	22.83	20.71	16.07
酒気帯び(0.25以上)		4.82	4.71	4.12	4.00	3.89	3.84	3.97	4.16	4.54	5.79	4.98
酒気帯び(0.25未満)		—	—	—	—	3.89	3.06	2.55	3.69	3.10	3.21	2.94
基準以下		2.63	2.90	2.52	2.64	2.74	2.73	2.84	2.89	3.46	2.65	1.94
検知不能		16.30	12.28	5.52	5.46	7.21	7.02	6.94	8.44	7.95	7.81	9.54
小計		6.02	5.82	4.86	4.69	4.90	4.76	4.68	5.10	5.26	5.69	4.90
飲酒なし		0.88	0.82	0.76	0.72	0.71	0.67	0.64	0.61	0.60	0.60	0.60
調査不能		13.51	10.08	7.98	9.79	11.83	10.91	7.76	9.38	8.92	8.83	9.00
合計		1.05	0.98	0.90	0.85	0.82	0.76	0.72	0.69	0.68	0.66	0.64
酒酔い／飲酒なし		27.8	32.5	34.5	34.8	32.7	27.9	31.2	36.5	38.0	34.4	26.8
酒気帯び(0.25以上)／飲酒なし		5.5	5.7	5.4	5.5	5.5	5.7	6.2	6.8	7.6	9.6	8.3
酒気帯び(0.25未満)／飲酒なし		—	—	—	—	5.5	4.6	4.0	6.1	5.2	5.3	4.9
飲酒あり／飲酒なし		6.9	7.1	6.4	6.5	6.9	7.1	7.3	8.4	8.7	9.4	8.2

注 死亡事故率＝死亡事故件数÷交通事故件数×100

3 再犯性

飲酒運転事故を起こした運転者は、飲酒事故・違反の前歴がある者の割合が特に高い傾向にある。ある調査では、飲酒運転事故でなかった交通事故の第1当事者の中で、過去に飲酒運転による事故・違反の前歴がある者の割合はわずか2.5%にすぎない。しかし、飲酒運転事故の第1当事者のうち、過去に飲酒運転事故・違反の前歴がある者の割合は14.8%になっている。

また、飲酒運転事故を起こした者の呼気中アルコール濃度別に、飲酒運転事故・違反の前歴がある割合を見ると、濃度が0.14mg/l未満の運転者では前歴がある者の割合は10%なのに対して、1.25mg/l以上の運転者では17%とほぼ2倍になっており、程度の重い飲酒運転ほど習慣性が強いといえる。

4 飲酒運転の社会的背景

飲酒運転で検挙された運転者への意識調査の結果をみると、飲酒の機会、飲酒運転の意志決定時期の割合については、検挙者の約25%は以前から予定されていた会合での飲酒であった約65%が飲む前から運転するつもりであったと回答しており、これらは、いわば確信犯というべきものである。

また、ひき逃げ事件での逃走の動機で最も多いのが、「飲酒運転中であったこと」で全体の3割を占めている。飲酒運転に対する運転者の甘い認識がこうした悲劇を生んだと考えられる。同時に運転者本人ばかりでなく、職場や地域社会、あるいは家庭や友人との間において、飲酒運転を助長するような慣習や行動がまだ多く存在している。

このことを考えますと、やはり企業等における積極的な交通安全教育・指導により、運転者本人はもちろんその周りの者を含めた飲酒運転防止意識の醸成を促進することが大切なのではないでしょうか。