

## 特集「飲酒運転対策プロジェクト」

# わが国の飲酒運転の現状

鳥取大学医学部社会医学講座環境予防医学分野  
尾崎米厚

### 要約

交通死亡事故の減少に沿って、飲酒運転による事故も減少してきたが、その減少傾向は飲酒運転によるものの方がより大きかった。特に飲酒運転の罰則強化後の数年間に、より減少幅が大きくなることが示された。一方で、問題飲酒群が、相変わらず飲酒運転を続けている傾向も示唆された。罰則強化は、効果がありそうだが、効果の持続期間がさほど長くない可能性、厳罰化によるひき逃げの増加、県警による情報のまとめ方の格差、軽度飲酒者のみが飲酒運転をやめ、問題飲酒群の飲酒運転が改善されていない可能性などが考えられ、今後は、情報の標準化、さらなる詳細な分析が必要である。また、飲酒運転の社会的損失も分析し、広く世論に訴え、対策の重要性と適切な対策の選択のための議論を高めていく必要がある。

### A. 緒言

飲酒運転は、被害者、加害者のみならず、社会に大きな影響を及ぼす。近年になり、痛ましい飲酒運転事故被害の報道などが続き、飲酒運転加害の厳罰化に向けての世論が形成され、罰則が強化され続けてきた。これには、一定程度の効果があつたと考えられているが、その傾向を詳細に分析し、対策の効果を客観的に評価し、今後の課題や対策を考察することは重要である。

わが国の飲酒運転の実態を知るためには、警視庁から公表されている飲酒運転についての統計をみることになる。詳細な情報は、交通事故総合分析センターから公表されている。交通事故の統計は、統計の作成時の情報の分類の問題などが指摘されているが、他の方法による情報収集が困難なため、公表情報を元に分析を行う。

### B. 総説

#### 1. 飲酒運転による死亡事故および交通事故件数の推移

1990年以降、飲酒なしの死亡事故と同様に飲酒ありの死亡事故件数も減少しており、全死亡事故件数に占める飲酒ありの事故の割合は横ばいであった。2002年6月に飲酒運転の厳罰化が実施され（酒気帯び運転の基準値の引き下げ、酒気帯び、酒酔い運転の罰則引き上げ）、2001年に比べ2002年、さらに2003年と、件数、構成割合ともに急激に減少してきた。しかし、2004-2006年と減少しなくなったが、2007年9月には道路交通法改正による再度厳罰化が施行され（酒酔い、酒気帯び運転の罰則引き上げ、飲酒検知拒否の罰則引き上げ、酒類提供・同乗者の罰則新設）、2007年は前年に比べ、件数、構成割合も再度減少した。この傾向は2008年も継続した<sup>1)</sup> (図1)。しかし、2009年には飲酒ありの死亡事故数は減少したものの、割合は横ばいになった。この間、2004年にも危険運転致死傷罪の罰則強化が実施されたが、この罰則強化後の飲酒運転割合の減少は認められなかった。この間、飲酒なしの死亡事故件数は、ほぼ直線的に一貫

して減少してきており、2回の厳罰化の直後2年間に死亡事故件数に占める飲酒ありの割合の減少傾向の増大が観察されたことは、この2度の減少は、飲酒なしの減少要因と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。また、態様別（速度違反、車両単独、など）にみると飲酒運転の減少率が大きい。法令違反別（漫然運転、脇見運転、安全不確認、運転操作、最高速度、など）にみても飲酒の減少率が大きいことがわかる。酒酔い運転の減少率は、30-50歳代で大きい。このように、飲酒運転の厳罰化により死亡事故に対する飲酒運転によるものの割合は減少するが、その効果は数年しか持続しない可能性が示唆された。

死亡事故のうち「飲酒あり」の件数の中での飲酒の程度による内訳の推移を見ると酒気帯び(0.25以上)が最も多く、ついで、酒酔い、探知不能もしくは基準以下であった。いずれも年々減少傾向にある(図2)。2007年、2008年と酒酔いと酒気帯び(0.25以上)の件数の減少数が大きかった。しかし、2009年はそれらの割合の減少傾向が止まった。探知不能は、酒酔い件数が大きく減少した2001-2003年にかけて、むしろ増加あるいはゆるやかな減少傾向となり、相対的な割合が増加した。構成割合の推移を見ると、2001年以降「酒酔い」の割合が減少し、2006年以降は、酒気帯び(0.25以上)の割合が増加している(図3)。最も血中アルコール濃度が高い酒酔いの割合が減少し(2009年は減少傾向が止まったが)、次に濃度が高い酒気帯び(0.25以上)の割合が増加している意義は、今後詳細に分析する必要があるだろう。

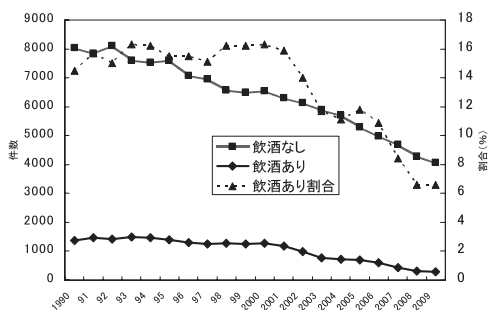


図1 飲酒別死亡事故件数の推移(原付以上運転者[第1当事者])

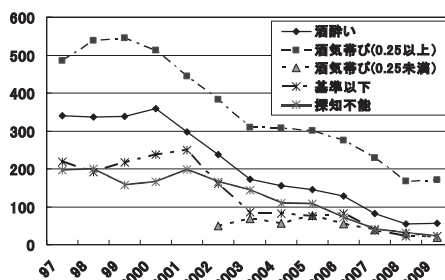


図2 飲酒ありの死亡事故件数の内訳(原付以上運転者[第1当事者])

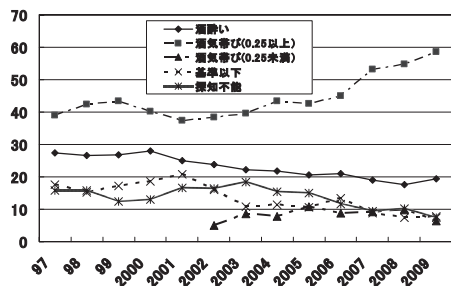


図3 飲酒ありの死亡事故件数の内訳の構成割合の推移(原付以上運転者[第1当事者])

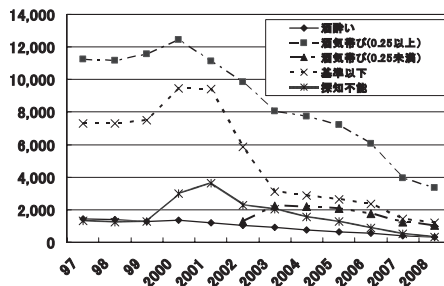


図4 原付以上運転者(第1当事者)の飲酒有無別交通事故件数の推移

飲酒運転による交通事故件数も減少傾向にあり、2002-2003年、2007年に前年より減少幅が大きかった(図4)。しかし、2008年には件数は前年より減少したが、減少数が少なくなった。この減少傾向の鈍化は、酒気帯び(0.25以上)で大きかった。道路交通法違反の取締り状況を見ると、2007年では、飲酒運転は74331件(全体の0.9%)であり、2006年の125176件(1.5%)より件数も構成割合も大きく減少した。飲酒運転の内訳を見ると、酒酔い1196件、酒気帯び(0.25以上)37721件、酒気帯び(0.25未満)35414件であり、いずれのカテゴリも前年より減少したが、酒気帯びの減少が大きかった<sup>2)</sup>。2008年ではさらに減少し、飲酒運転は50236件(全体の0.6%)であり、飲酒運転の内訳を見ると、酒酔い969件、酒気帯び(0.25以上)26531件、酒気帯び(0.25未満)22736件であり、いずれのカテゴリもさらに減少した<sup>2)</sup>。

歩行中の死傷者数における酩酊等によるものの件数も全体に対する構成割合も、1999年以降ほぼ一貫して減少傾向にあった(図5)。ただし、厳罰化の後に大きな変化が観察されていないので、厳罰化は酩酊した歩行者の事故の減少に大きな影響をおよぼさなかつただろうと推察できる。

このようにみると、諸外国に比べ、飲酒運転による交通死亡事故の割合は低いとされる日本であるが、飲酒運転の厳罰化は、それをさらに減少させることに一定の効果があつたのであろうと考えられる。一方で、2002年の罰則強化の効果が2年しか持続しなかつた可能性、あるいは厳罰化により探知不能の割合がむしろ増加した可能性などもあり、ひき逃げの増加に係らせての分析なども今後必要であろう。

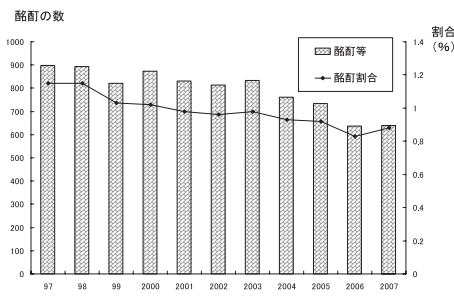


図5 歩行中の(第1,2, 当事者)の死傷者数のうち酩酊による者数と割合の推移

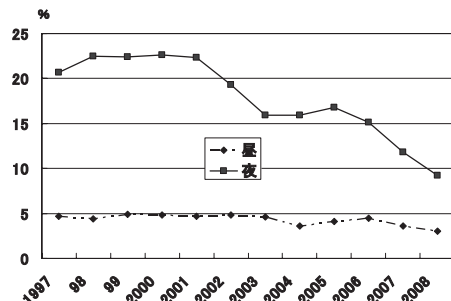


図6 昼夜別の死亡事故件数に占める飲酒運転の割合(昼夜別)

## 2. 飲酒運転による交通事故の特徴

飲酒運転による事故は、週末の夜と日曜の午後に多く、年末年始にはやや多いがどの月にも同じように発生し、飲酒なしの死亡事故にくらべ事故前に速度を出しすぎている場合が多い<sup>3,4)</sup>。飲酒運転は30-50歳代の男性に多い特徴があるが、免許人口当たりで見ると20歳代のほうが多くなる。免許保有者10万人あたりの飲酒死亡事故件数を見ると、都道府県により大きな格差があり、沖縄、茨城、山梨、青森などで多い。

死亡事故件数に占める飲酒運転の割合を昼夜別に比較すると昼に比べ夜の事故に占める飲酒運転の割合が高いが、夜に占める割合は2001年まで横ばいだったが、2002,2003年に減少し、その後横ばいになり、再び2007,2008年と減少した。これは、厳罰化の時期と一致する。昼の死

亡事故に占める飲酒運転の割合は、夜よりは低く横ばいだったが、2007,2008年と減少傾向になってきた(図6)。

飲酒有無別の死亡事故率を見ると飲酒なしに比べ、飲酒ありの事故率は高い。飲酒なしの事故率は減少しているが、飲酒ありの事故率はあまり減少していない。飲酒なしに対する飲酒ありの死亡事故率の比の推移をみると、増加傾向にあったが、2008年では前年よりやや減少した(図7)。飲酒なしに対する酒酔いの死亡事故率の比は大きく、2002,2003年と減少傾向がみられたが、その後2006年まで増加に転じたが、2007,2008年と大きく減少してきた(図7)。死亡事故率は、飲酒量が多く、呼気中のアルコール濃度が大きいほど高い。呼気中のアルコール濃度が高いものは、飲酒による事故、違反の前歴があるものの割合が高く、大量飲酒者が違反や事故を繰り返し、大きな事故を起こしている様子が伺えた<sup>3,4)</sup>。

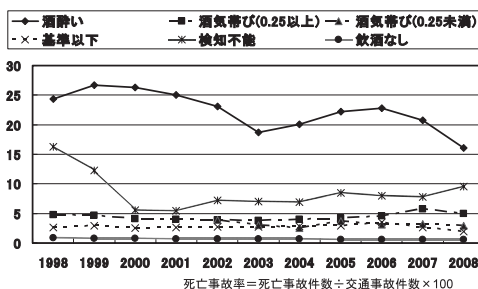


図7-1 飲酒有無別の死亡事故率の推移  
(原付以上運転者第1当事者)

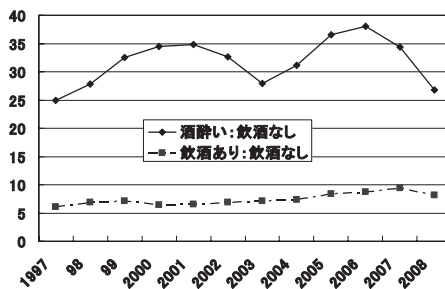


図7-2 原付以上運転者(第1当事者)の  
飲酒有無別死亡事故率の比

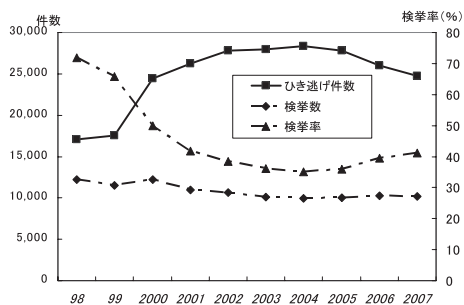


図8 ひき逃げ件数と検挙率の推移

ひき逃げ(救護義務違反)は、2000年に急増し、その後漸増し、2005年以降ゆるやかな減少傾向となった。検挙率は98年以降減少し続け、2006年からやや増加してきた。このように、飲酒運転の厳罰化がひき逃げを招いたといわれることがあるが、ひき逃げは様々な理由で発生しうるし、ひき逃げ全体の増加は厳罰化の少し前に起こっている。飲酒運転がひき逃げ事件の動機になっているかをみると2007年では人身事故5129件中892件(17.4%)と低い。しかし、これは実態をどれほど反映しているのか、わからないこともあり、飲酒運転とひき逃げの関係の

年次推移を今後詳細に分析していく必要がある。

### 3. 免許取り消し処分者における飲酒運転

免許取り消し処分者に対する神奈川県警による調査によると<sup>5)</sup>、飲酒運転あり（検挙あり）が39.2%、飲酒運転あり（検挙なし）が30.7%、飲酒運転なしが30.0%と飲酒運転の検挙者の割合は高かった。検挙ありの者は、AUDIT、CAGE、KASTなどアルコール依存症のスクリーニングテストの得点が高かった。これらの得点は、飲酒運転なし、飲酒運転あり（検挙なし）、飲酒運転あり（検挙あり）の順で高く、問題飲酒と飲酒運転との強い関連が示唆されている。

このように、交通事故が減少し、飲酒運転による交通事故が減少してきたことは喜ばしいことであるが、罰則強化のみでは、飲酒運転をやめられない問題飲酒群への対策には不十分であり、今までとは異なったアプローチを加えていく必要がある。

### 4. 飲酒運転の社会的損失

飲酒運転の社会的コストについての記載はほとんどみあたらない。1987年に日本のアルコール乱用による社会的費用について検討されているが、主要な部分は医療費や生産性の低下で、総額6兆6千億円と推計されている。この検討には、すべて飲酒運転によるものではないが、傷害や中毒による医療費1090億円、傷害や中毒による死亡が8039人、その医療費3010億円と推計されている。自動車事故（物損）の35億円は、飲酒運転によるものといえよう<sup>6)</sup>。

飲酒運転の社会的コストは、自動車事故による物損のみならず、人身事故により失われる人命、傷害の治療費、障害を負った場合の社会保障費、有病・障害による労働の損失、犯罪に関する費用（違反取締り、事故処理、法廷費用など）さまざまな費用が考えられるが、それぞれの費用が明らかでないため試算は難しい。

自動車保険の観点からの交通事故の経済的損失を推計した分析が報告されている<sup>7)</sup>。これには、被害者の治療関係費・逸失利益・慰謝料といった人身損害によってもたらされた経済的損失額のみならず、物的損害も含まれている。2006年では、人的損失額は1兆5千億円、物的損失額はそれより多い1兆7千億円、合計3兆2千億円と推計されている。2007年では、それぞれ、1兆5千億円、1兆7千億円、合計3兆3千億円とやや増加した。これには、間接的損害、すなわち、救急搬送費、警察の事故処理費用、交通渋滞による損失、企業の損失等は含まれておらず実際の損失額はもっと高いと推定される。また、過去6年間の経年推移をみると、人身損失額は2004年度以降は減少傾向にある。物的損失額は、2004年度以降は増加傾向にあったが、2006年度は減少に転じていたが、2007年はほぼ前年並であった。これは、実際の保険金支払いからの推計であるので、直接実態を現したものであるといえるが、飲酒運転によるものの割合が不明であることと、そもそも保険金の支払いがあった事例に限られたデータなので、飲酒運転による経済的損失の推定には、情報が不足している。

### 5. 厳罰化の効果

2002年の飲酒運転の厳罰化の効果についてのいくつかの報告がある。飲酒運転事故の厳罰化の前の減少傾向が厳罰化後より強くなったことが、死亡事故、外傷でも示され、全交通事故の傾向と異なることが回帰モデルで明らかにされ、有意な効果があったことが報告されている<sup>8)</sup>。この傾向は成人の男女とも、10代の運転者においても観察された<sup>9)</sup>。上述の交通事故の統計の観察でも確認されたが、2002年の厳罰化は飲酒運転による死亡事故や外傷を減少させたことは



推察できる。今後、2007年の厳罰化の効果についての解析、厳罰化の効果の持続期間についての分析、厳罰化の効果が現れやすいサブグループと現れにくいサブグループの検討などが必要である。

### C. 今後の課題

交通統計をさらに詳細に分析し、有用な情報を引き出すには、交通事故統計の情報の標準化の検討、原データを入手することによる統計学的な詳細解析が必要であろう。標準化についてはデータの比較の際重要になってくる。国際間の比較、都道府県間の比較を行い有用な情報を得るにはデータの取り方、分類の仕方などが標準化されていないと本来の比較にならない。原データの公開と活用については、従来の交通統計の定型的な集計のみならず、医学的、疫学的に分析すること、たとえば年齢調整を行って客観的比較をすること、多重クロス集計を行い様々な要因の関連を検討すること、多変量解析をして交絡因子を調整し、より明確な関連を見出すことなど応用範囲が広がるものと思われる。さらに、飲酒運転を直接ターゲットとした疫学調査なども試みる意義があろう。

### D. 結論

飲酒運転による交通事故は減少してきた。飲酒運転の厳罰化により減少傾向が加速されたことも確かであろう。しかし、そのみでは、解決できない問題がありそうである。厳罰後の効果が長続きしない可能性、ひき逃げなど検挙を逃れる行為の増長、厳罰化後も飲酒運転を繰り返すグループの存在、など残された課題は大きい。さらなる研究、解析が必要である。

### 文献

- 1) 警視庁交通局：平成20年中の交通事故の発生状況，p34.  
<http://www.npa.go.jp/toukei/koutuu48/H20.All.pdf>. 2009年8月21日アクセス。
- 2) 警視庁交通局：平成20年中の交通死亡事故の特徴及び道路交通法違反取り締り状況について，36，  
<http://www.npa.go.jp/toukei/koutuu48/H20.Dead.pdf>. 2009年8月21日アクセス。
- 3) 交通事故総合分析センター：イタルダ・インフォメーション 飲酒運転事故，1998 Autumn No.18.  
[http://www.itarda.or.jp/info18/info18\\_1.html](http://www.itarda.or.jp/info18/info18_1.html). 2009年1月16日アクセス。
- 4) 交通事故総合分析センター：イタルダ・インフォメーション 飲酒と交通事故，2000 No.28.  
[http://www.itarda.or.jp/info28/info28\\_1.html](http://www.itarda.or.jp/info28/info28_1.html). 2009年1月16日アクセス。
- 5) 中山寿一，樋口 進，神奈川県警察本部交通部交通総務課：飲酒と運転に関する調査，久里浜アルコール症センターと神奈川県警察との共同研究，  
[http://www.kurihama-alcoholism-center.jp/files/report\\_0808.pdf](http://www.kurihama-alcoholism-center.jp/files/report_0808.pdf). 2008年10月13日アクセス。
- 6) Nakamura, K., Tanaka, A., and Takano, T.: The social cost of alcohol abuse in Japan. *J. Stud. Alcohol*, 54 : 618-625, 1993.
- 7) 日本損害保険協会：自動車保険データにみる交通事故の実態，2009。
- 8) Nagata, T., Setoguchi, S., Hemenway, D., and Perry, M.J.: Effectiveness of a law to reduce alcohol-impaired driving in Japan. *Injury Prevention*, 14 : 19-23, 2009.
- 9) Desapriya, E., Shimizu, S., Pike, I., Subzwari, S., and Scime, G.: Impact of lowering the legal blood alcohol concentration limit to 0.03 on male, female and teenage drivers involved alcohol-related crashes in Japan. *Int. J. Inj. Contr. Saf. Promot.*, 14 : 181-187, 2007.