

# 基調報告「飲酒運転の現状と根絶に向けた取組み」 広島県警察本部交通部長 坂本 郷史

**司会** 皆様、お待たせいたしました。これより基調報告と基調講演を行っていただきます。初めに、広島県警察本部交通部長の坂本郷史様に、「飲酒運転の現状と根絶に向けた取組み」と題しまして基調報告を行っていただきます。

坂本様は、平成20年3月より広島県警察本部交通部長として、高齢者の交通事故防止対策を重点に、きめ細やかな交通安全教育・広報啓発や飲酒運転など重大事故に直結する悪質・危険な交通違反に対する取締り、また、安全・安心な交通環境の整備等を推進していらっしゃいます。

それでは、坂本様をお迎えいたします。どうぞ拍手でお迎えくださいませ。

**司会** よろしくお願ひいたします。



**坂本** ただいまご紹介いただきました広島県警察本部交通部長の坂本です。本日はよろしくお願ひいたします。

基調報告に入る前に、少しお時間をいただきたいと思ひます。

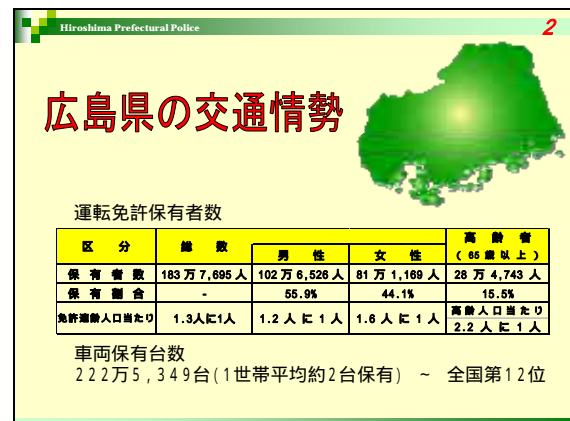
ご存じの方もおられるかと思ひますけれども、今年には広島県暴走族追放条例が制定されて10年の節目になります。今でこそ広島の暴走族は鎮静化しておりますが、かつて、ちょうど10年ほど前には、広島県の暴走族の問題が連日のようにマ

スコミに取り上げられ、平成11年の機動隊と暴走族との衝突は、全国ニュースでも大々的に報じられました。

私は、そういう時期の平成13年に全国で初めて暴走族対策の専任所属として発足した暴走族対策課の初代課長として勤務いたしました。当時は、連日連夜、暴走族対策に明け暮れておりましたが、県民の皆さんとともに、あるいは広島県、広島市を始めとする各自治体、マスコミ各社の協力のもとに、いろいろな形で地道な努力を重ねたことが、暴走族問題を今日の鎮静化に結びつけることができたと思っております。

本日のテーマである飲酒運転の問題について、暴走族問題と同じように論じるわけにはいかないかもしれませんが、いろいろな切り口で論じるべき大きな社会問題であることに間違いはないと考えております。悲惨な交通事故を引き起こす飲酒運転の根絶に向けて、地域の皆さんとともに手を携えていくことが何よりも重要であると思ひます。

それでは、これからそうした取組みの一助としていただくための基調報告をさせていただきます。



まず、飲酒運転の現状をお話しする前

に、広島県内の交通情勢について触れておきたいと思います。

県内における運転免許の保有者数は約183万人で、16歳以上の免許適齢人口の1.3人に1人が何らかの運転免許を保有しております。男女別では男性が55.9%、女性が44.1%となっております。また、高齢社会が進展する中で、65歳以上の高齢者の方の免許保有率は15.5%で、この数字は年々上昇しております。

県内の自動車、原動機付自転車の保有台数は約222万台、1世帯当たりですと平均して2台の車両を保有しているといった状況であります。

次に、過去10年間の交通関係指標の推移をグラフにしております。指数は平成11年を100としたもので表しておりますが、人口や車両保有台数はほぼ横ばい、また、免許保有者数はやや右肩上がりですと推移している状況にあります。

一方、交通事故関係の指標を見てみますと、発生件数や負傷者数、死者数はいずれも減少しております。とりわけ死者数につきましては、平成11年は222人でありましたが、昨年、平成20年は128人で指数は58、さかのぼること昭和25年以来、実に58年ぶりに120人台となり大幅に減少したところであります。

では、今年状況はどうかと申しますと、全国的には、今年10月末現在ですが、交通事故死者数は3,891人、昨年同時期に比べて214人減少しております。一方、広島県におきましては、件数や負傷者数は昨年と同じぐらいで推移しておりますが、残念ながら死者数は117人で11人も増加している状況にあります。中でも交通事故死者に占める65歳以上の高齢者の方の

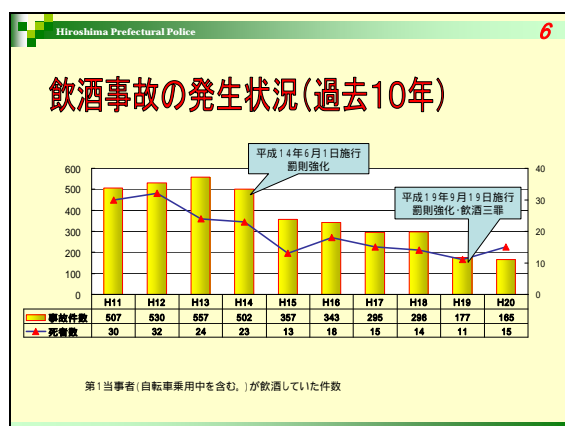
割合は4割を超えており、特に道路を歩いて横断している場合や自転車に乗って交差点を通行中に交通事故の被害に遭うといったケースが目立っております。県警では、現在、高齢者の交通死亡事故の抑止を中心に各種対策に取り組んでおります。



こうした交通死亡事故や重大な事故に直結する飲酒運転による交通事故の実態についてお話をしたいと思います。そもそもお酒というものは、古来、神事、つまり祭りの時に飲むものであったとされ、味わうために飲むのではなく、酔うために飲むものであったとも言われております。しかし、今では、その意味合いも変化して非常に一般的なものとなっており、一つの文化として定着していることは、皆さんご承知のとおりであります。

お酒を飲む機会というのは、晩酌など、家庭ではもちろん、職場などでも懇親会や打ち上げ、忘年会等々、挙げれば切りがありませんが、ノミネーションなどとも言うように、初対面の人とでもコミュニケーションを取るには飲むのが一番という人もいます。かくいう私も、お酒は非常に好きでありまして、若い頃にはよく広島街で飲んだものでありますが、最近では、適度な飲酒はスト

レス解消や気分転換、食欲増進など体にもよいということから、たしなむ程度にしております。特にこれからの季節は、広島で言えばカキがおいしいシーズンを迎え、お酒が進むところでもあります。しかしながら、一度お酒を飲んだ状態で車を運転すれば、結果として取り返しのつかない悲劇を招くということを皆がしっかり理解していなければ、飲酒運転をなくすことはできないと思います。

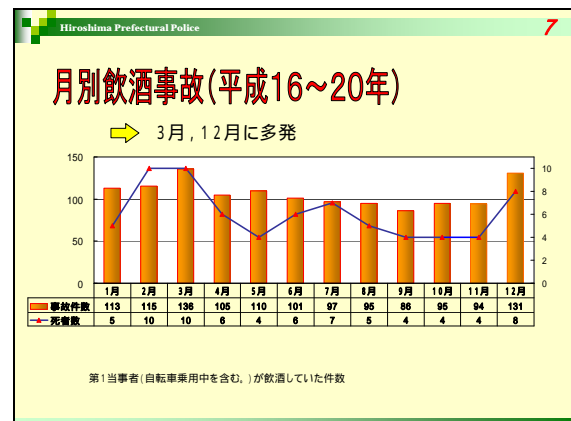


まず、県内における飲酒運転事故の発生状況ではありますが、平成11年から昨年度までの過去10年間をグラフにしております。飲酒運転による交通事故につきましては、アルコールの量にかかわらず、自転車を含む車両を運転し、事故の第一当事者、交通事故の過失の重い方となったものを計上しております。平成14年ごろまでは年間で500件を超える飲酒運転による事故が発生してはいましたが、同年6月に施行された改正道路交通法によって、飲酒運転の罰則などが強化され、翌年の平成15年には飲酒運転事故は大きく減少いたしました。その後も減少傾向にはありましたが、減り方は小幅にとどまっております。

こうした中、皆さん方の記憶にも強く残っていることと思いますが、平成18年

8月に福岡市内で飲酒運転の車に追突され幼児3人が亡くなるという非常に痛ましい事故を契機として、社会的に飲酒運転根絶の気運が高まりました。そして、平成19年9月には飲酒運転の罰則が更に強化されるなどして、再び顕著な減少となりました。昨年の165件という数字は、ここ10年で最も多かった平成13年と比べてみますと3割以下にまで減少しております。

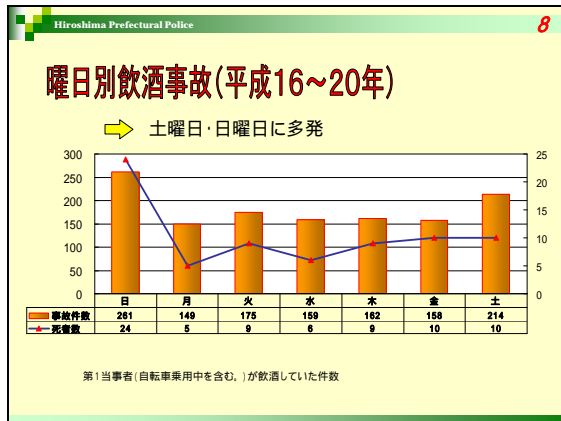
続きまして、広島県における飲酒事故の特徴について、平成16年～20年までの5年間をまとめました。



初めに、月別の事故の発生状況であります。先ほどと同じように、棒グラフが発生件数を示し、折れ線グラフが死者数を示しております。左から1月、2月、3月と並んでおりますが、特徴としましては、発生件数、死者数ともに3月と12月が多くなっております。こうしてみると、冬場に多く発生して、逆に夏場の7、8、9月あたりは少ない傾向がうかがえます。

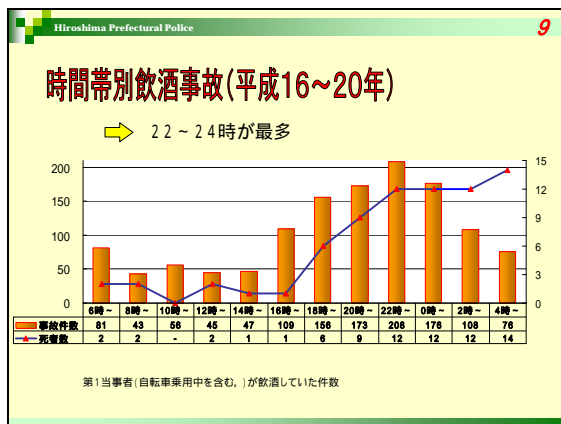
続いて、曜日別の発生状況であります。左から日曜、月曜、火曜となっておりますが、特徴として、日曜日が261件、土曜日が214件で、土曜日、日曜日に多発しております。特に死者数を見ますと、日曜

日が24人で圧倒的に多くなっております。



これは、次に説明する発生時間にもよりますが、午前零時を回った発生の場合には、飲酒時間はその前の日の金曜の夜、土曜の夜であるということが言え、一般的な飲酒機会の多い曜日に比例していると言えます。

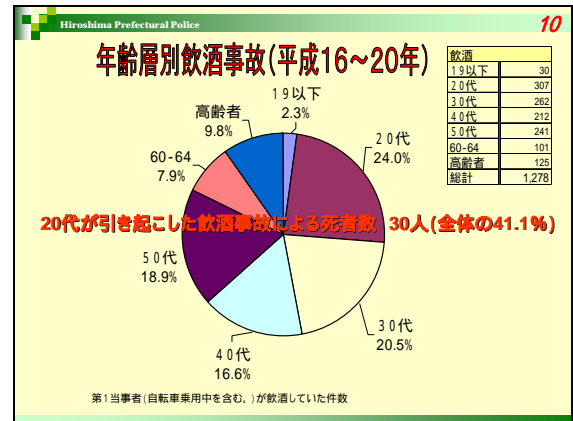
続いて、時間帯別の発生状況であります。



左が午前6時から始まり、2時間単位でグラフにしてあります。特徴ですが、午後4時から増加傾向を示しまして、午後10時からがピークとなっております。明け方の4時から6時までの間は事故件数が少ないにもかかわらず、死者数は14人と最も多くなっております。やはり深夜から明け方の時間帯の事故となると、その前の飲酒した時間も長く、それに比例して飲酒量も多くなっている可能性が高

いと言えます。そのため、大きな事故に繋がっている確率が高くなっていることがうかがえます。

続いて、年齢層別の発生状況であります。



これは円グラフにしてありますが、20代が307件で全体の24%を占めており、最も多くなっております。ちなみに、20代が引き起こした飲酒事故による死者数は30人で、他の年齢層に比べますと圧倒的に多く、全体の4割以上を占めている状況になっております。

飲酒事故の主な特徴については以上であります。最初に申しましたように、飲酒運転による事故自体は、これまで着実に減少してきたところであります。しかしながら、今年状況を見ても、県内における飲酒運転事故は10月末現在で130件、昨年同時期と比べて5件の増加となっております。また、交通検問などによる飲酒運転の摘発も未だに数多く、依然として悪質な飲酒運転は後を絶たない状況と言わざるを得ません。

この点につきまして一つ申しますと、ハインリッヒの法則というものがあまして、ご存じの方も多いかと思えます。これは、労働災害事例の統計を分析した結果をまとめたものでありまして、1対

29対300という数値が用いられます。1件の重大な事故・災害の裏には、29件の軽微な災害・事故、そして300件のヒヤリ・ハット、事故には至らなかったものの、ヒヤリとした、ハットした事例があるとされております。

この法則を飲酒運転に当てはめることが適当なのかどうかはわかりませんが、仮に飲酒運転に当てはめてみますと、1件の飲酒運転の交通事故が発生したら、その背景には、事故に至らない飲酒運転事例が300件あると言えるのではないかとということになります。もちろん、1件の飲酒運転事故について潜在的な飲酒運転者が300人もいるというのではなくして、アルコール依存の問題も含めまして、一人の人間が繰り返し何回も飲酒運転をしているということもあろうかと思えます。いずれにしましても、事故や違反の数には現れていない、つまり表に出ていない飲酒運転者がまだまだ数多くいるという事実は間違いないと思えます。

次に、運転者の意識と飲酒運転の危険性についてお話しします。

Hiroshima Prefectural Police 11

**飲酒運転をした主な理由**

距離が近い  
量が少ない  
酔いが覚めた  
捕まらない など

平成21年上半年期における広島県の飲酒運転実態調査  
(基本書式又は異特例書式で送致した交通事故・違反者の調査・分析)

広島県における今年上半期の飲酒運転による交通事故の当事者や違反者に聞いたところ、その理由について、目的地までの距離が近い、飲酒した量が少

ない、少し休んだので酔いが覚めた、普通に運転すれば警察には捕まらないなどと答えております。こうした運転者の意識から見ますと、飲酒運転は犯罪であり、危険な運転行為であるという違法性を認識する一方、そのほとんどが、取締りには遭わない、事故を起こさなければ大丈夫といった安易な気持ち、つまり警察に見つからなければいいという認識の甘さ、遵法精神に欠けた考え方があります。

こうした意識を払拭させるためにも、アルコールの人体への影響と飲酒運転の危険性を正確に伝えるとともに、しっかりと理解させ、飲酒運転を止まらせることが重要であると思えます。よく、「お酒を飲んだけど、少し休んだから大丈夫と思ったのにおかしいな」なんていう言い訳がありますが、ちょっと休んだぐらいではアルコールは体内から抜けません。体からアルコールが抜けるまでの時間につきましては、体内でアルコールが処理される速度が体重1キログラムにつき1時間で0.1グラムと言われております。体重50キロの人が1時間で処理できるアルコールの量は約5グラムということになります。ちなみに、ビール大瓶1本でアルコールは25～28グラム含まれておりまして、体から抜けるには、単純に考えて5時間以上はかかるということになります。もちろん、個人差はありますし、その日の体調や飲酒時間の長さなどによっても変わりますが、自分では酔いが覚めたと思っていても、実際はまだ酔った状態ということが多々あるということでもあります。

また、「どんなに飲んでも自分は酔わ

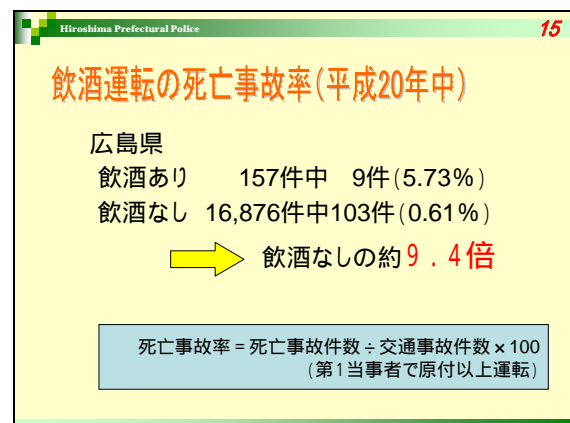
ない」とか「ビール1～2杯じゃ、全然酔わない」と豪語する人もいますが、いわゆる酒に強い人は、弱い人に比べて酔いの程度を低く評価したり、酔いの自覚や酒の強さに関係なく、アルコールの影響で反応時間が遅くなるといった研究結果も発表されているところでもあります。特に、お酒に強いことで大量に飲酒してしまい、翌日、いわゆる二日酔いの状態ということも珍しくない人もいます。体内にアルコールを保有する状態で車を運転すれば飲酒運転となります。前日、深夜遅くまで飲酒し、当日、早朝から運転して酒気帯び運転ということで検挙された事例も決して少なくないのが現状であります。

次に、飲酒運転の危険性についてであります。

アルコールは血液とともに体内を循環し、脳の働きを麻痺させることにより、視野が狭くなったり、集中力が鈍ったり、平衡感覚が狂ったりするなど、身体的機能の低下という変化が必ず現れます。特に運転に必要な注意力や判断力などが低下して、更には気が大きくなって、誤った動作をしたり、ルールを無視しがちになったり、無謀な運転をしたりするなど、さまざまな悪影響が出てきます。そのため、付近を通行している歩行者や自転車あるいは対向から右折してくる車等の発見が遅れ、危ないと感じてもすぐに反応ができず、ブレーキ操作やハンドル操作が遅れて、結果として重大な交通事故を起こす可能性が高くなるということになります。

飲酒運転の場合、事故の形態として追突事故や正面衝突の事故、車両単独の事

故などが増えるという傾向にあります。ちなみに、平成20年中に発生した死亡事故の分析では、飲酒運転の死亡事故率は、飲酒なしの場合の実に9.4倍という数値になっております。全国データでも、この死亡事故率は8.2倍、酒酔い運転に至っては、飲酒なしの26.8倍にまで高まるという結果が出ております。



このことから、飲酒量が少ないから大丈夫、自分だけは大丈夫といった判断は大変危険であり、飲酒運転は重大事故につながる可能性が極めて高くなるということ、そして、飲んだら乗らない、乗るなら飲まないということを実践することが重要であります。

次に、飲酒運転に関する道路交通法の変遷と行政処分の強化についてであります。

昭和35年に道路交通法ができましたが、その当時は、政令で定める程度以上にアルコールを保有する状態で車両等を運転してはならないという規定はあったものの、そのうち罰則の対象になるのは酒酔い運転、つまりアルコールの影響によって酔っぱらってしまってまともな運転ができない状態で車両を運転することとされておりました。その後、昭和45年になって改正され、酒気を帯びて車両等を運

転すること自体が禁止されて、罰則の対象となりました。併せて、酒気帯び運転のおそれがある者に対しては、酒類を提供し、または飲酒を勧めてはならないとされました。その後も幾度かの改正により飲酒運転の罰則は強化されましたが、平成14年6月には、飲酒運転の罰則等の引き上げとともに、罰則の対象となる酒気帯び運転の基準値の引き下げ、呼気1リットル中のアルコール濃度が0.25ミリグラムから0.15ミリグラムへの引き下げが行われました。

また、飲酒運転が大きな社会問題となったことを踏まえまして、平成19年の改正では、飲酒運転をした運転者本人に対する罰則を強化するとともに、スライドにありますとおり、飲酒運転を助長した周辺者に対する罰則規定、車両提供、酒類提供、要求・依頼しての同乗に対する罰則、これを設けまして厳罰化が図られたところであります。

Hiroshima Prefectural Police 18

### 飲酒運転に対する行政処分が大幅強化！

<p><b>酒酔い運転</b></p>  <p>25点 <b>35点</b> <b>免許取消し</b></p>	<p><b>酒気帯び運転</b></p>  <p>呼気中アルコール濃度 0.15以上0.25未満 6点 <b>13点</b> <b>免許停止</b></p> <p>呼気中アルコール濃度 0.25以上 13点 <b>25点</b> <b>免許取消し</b></p>
--	--

そして、今年6月には飲酒運転に対する行政処分も強化されたところであります。本日の配付資料の中にもチラシが入っておりますので、参考にいただければと思います。

行政処分の強化として、例えば、酒酔い運転は処分の点数が25点から35点とな

り、一発で免許は取り消し、免許が取れない欠格期間は3年となりました。また、酒気帯び運転のうち、呼気1リットル中のアルコール濃度が0.15ミリグラム以上、0.25ミリグラム未満は6点から13点、これは免許停止90日に相当、0.25ミリグラム以上であれば13点から25点となり、一発で免許取り消し、欠格期間は2年と大幅に行政処分が強化されたところであります。

こうした状況を踏まえまして、県警察の飲酒運転の根絶に向けた取組みについてお話ししたいと思います。

Hiroshima Prefectural Police 20

### 飲酒運転取締りの強化



まず、警察としましては、飲酒運転の根絶を図るために大がかりな交通検問や通常のパトロール活動を通じての職務質問などを駆使して飲酒運転の取締りを引き続き強力に推進してまいります。また、飲酒運転を検挙した際には、ドライバーに対する捜査だけではなく、車の使用者、飲酒場所、同乗していた者、飲酒の同席者などに対する徹底した捜査を行うことで、先ほど申しました車両提供、酒類提供、要求・依頼しての同乗に対する罰則規定の確実な適用であるとか飲酒運転をそそのかした行為などの確実な立件に努め、ドライバー本人と、その周辺で飲酒運転を助長している者への取締りの強化

を図ってまいります。

ちなみに、今年10月末現在の飲酒運転の取締り状況については、この表にあるとおりであります。酒気帯び運転の検挙は620件で、昨年に比べますと24件増えております。また、周辺者に対する取締りも、車両提供や要求・依頼しての同乗について、合わせて36件検挙しております。



取締りとともに、飲酒運転を根絶するためには、飲酒運転を許さない環境づくりが非常に大切であります。飲酒運転の危険性や事故実態、改正法の内容について、引き続き周知徹底を図るとともに、酒酔い体験ゴーグル、これは画面に出ておりますが、これは、お酒に酔ったときの周りの見え方などを体験できる眼鏡のようなものであります。このゴーグルや運転シミュレーターなどを活用した参加、体験、実践型の交通安全教室を開催しております。

また、マスコミなど各種広報媒体を活用した集中的・効果的な広報啓発活動を推進するとともに、自治体や関係機関・団体とともに連携してまいりまして、各種キャンペーンなどの取組みを実施しているところであります。

酒造組合や酒類提供の飲食店など関係業界では、酒類販売や飲酒の機会に飲酒

運転防止を呼びかけたり、自動車関連業界では、運転者に飲酒運転をさせないための啓発活動を展開しておられます。さらに、飲食店組合とタクシー、運転代行業が連携したり、バス・電車など公共交通機関が交通手段の確保に取り組んだりといった活動が全国的に展開されております。



全日本交通安全協会などでは、ハンドルキーパー運動として、自動車で飲食店に行った場合に、お酒を飲まない人を決め、仲間を安全に自宅まで送り届けるという運動の普及促進に取り組んでおられまして、こうした取組みの広がりにも期待しているところであります。

飲酒運転の根絶に向けては、これまで関係機関やボランティア団体、地域、職域においてさまざまな取組みが推進されており、今後もこうした活動が相互に連携しながら、息の長い継続性のある活動として地域に根づいていくことが極めて重要であります。

最後になりますが、警察は、飲酒運転に対する徹底した取締りはもちろん、飲酒運転による事故の危険性をわかりやすく社会に訴えてまいりますので、この機会にいま一度、アルコールの人体への影響や飲酒運転の危険性について十分理解





していただきたいと思います。そして、地域において飲酒運転は絶対に許さない、「飲んだら、乗るまゝ、乗らずまゝ」という共通の認識により、飲酒運転の根絶に向けた活動が活発に展開されますようご協力をお願いいたしまして、私からの基調報告を終わらせていただきます。

ご清聴ありがとうございました。