

Sj

人とクルマのいい関係をめざして

11
2007 NOVEMBER

●編集室：〒107-8556 東京都港区南青山2-1-1
本田技研工業株式会社
安全運転普及本部内
電話 03(5412)1736

●編集人：千葉英雄

●年間購読料：1200円(定価1部100円・消費税込)
※郵便振替 口座番号：00170-7-173273
※加入者名：(株)アストクリエティブ
安全運転普及本部係

安全運転普及活動ホームページ <http://www.honda.co.jp/safetyinfo/>

今月の スポット

運転者が自主的に飲酒
運転しないようにする
には、飲酒運転の危険
性の本質がどこにある
かを的確に示すための
資料や情報が必要にな
ります。(特集より)

CONTENTS

特集：なぜ飲酒運転はいけないのか—運転者の自主的な行動変容による飲酒運転の根絶に向けて— ①

飲酒運転の危険性を知る ④

TOPICS:1 ④

●第7回全国自動車教習所教習指導員安全運転競技大会／85校182名の教習指導員が日頃の技を競い、交流を深めた

TRAFFIC ADVICE ⑤

●交通安全を考える—環境への取り組みがもたらす交通安全活動の拡大—/07トラフィック・セーフティ・フォーラムinもてぎ

TOPICS:2 ⑤

●コープネット事業連合「第1回安全運転大会」

SAFETY REPO ⑥

●Honda Cars岩手 北山店／お客様へ直接伝える、販売会社の手渡し
の安全運転アドバイス

NEWS REVIEW ⑥

●第39回全国白バイ安全運転競技大会

●活動短信／交通安全センター10月

DOCUMENT EYE ⑧

●片手で自転車を運転する自転車利用者を観察する

特集：なぜ飲酒運転はいけないのか—運転者の自主的な行動変容による飲酒運転の根絶に向けて—

飲酒運転の危険性を知る

飲酒運転への罰則強化や取締り、社会的関心の高まりなどから、飲酒運転による事故は大きく減ってきているものの、飲酒運転を行う運転者は後を絶たない。飲酒運転の問題は、運転者の過失のなかでも故意の行動で、本人だけでなく他者を死に至らしめる重大事故につながることである。また、繰り返し飲酒運転を行い、事故を起こしていることである。なぜ飲酒運転をするのか、根絶するためにはどのような対策をとればいいのか、さまざまな立場の識者の提言から探る。



今年の秋の全国交通安全運動では飲酒運転根絶に向けたキャンペーンが全国各地で行われた。写真は警視庁石神井警察署と石神井交通安全協会による「飲酒運転撲滅のつどい」での街頭キャンペーン

第31回交通安全フェアの「STOP! 飲酒運転」コーナー

飲酒運転の罰則を強化した改正道路交通法が9月19日に施行され、この秋の全国交通安全運動でも、各地で「STOP! 飲酒運転」の運動が展開された。「みんなですすめる交通安全」をテーマに、9月15日、16日の2日間、東京ドームシティ「プリズムホール」(東京都文京区)で開催された「第31回交通安全フェア」(内閣府、首都交通対策協議会、交通安全フェア推進協議会の共催)には、シートベルト、チャイルドシートの体験コーナーと並んで、疑似飲酒体験ができるゴーグルを着用して飲酒運転の危険性を知ってもらうための「STOP! 飲酒運転」コーナーが設けられた。また、飲酒運転の根絶のために(財)全日本交通安全協会が中心となって推進しているハンドルキーパー運動の資料、道路交通法改正内容の周知徹底を図るためのリーフレット等を来場者に配布した。

(社)日本自動車工業会(以下、自工会)は、秋の全国交通安全運動に連動して「自工会・2007年秋季交通安全キャンペーン」を12月末まで実施する。自工会では毎年、春と秋の全国交通安全運動と連動した交通安全キャンペーンを展開しているが、今回は、ドライバー向けに全席でのシートベルト着用の促進を訴える「後席も、シートベルト」を、ライダー向けには乗車中死者のヘルメット脱落率が高いことから「あこひも、しっかり」をスローガンとした。これに加えて、飲酒運転の根絶をドライバー、ライダーとも呼びかける「しない、させない、飲酒運転」をスローガンとし、全国キャンペーンを行っている。特に、交通事故死者数が年間200人を超す11都道府県を重点対策エリアとして、劇場、ラジオ、電車内でのCM、新聞広告、四輪販売会社と二輪販売店の店頭、高速道路のサービスエリアなどでのポスター掲出、インターネットな

「STOP! 飲酒運転」の広がり

「あこひも、しっかり」をスローガンとした。これに加えて、飲酒運転の根絶をドライバー、ライダーとも呼びかける「しない、させない、飲酒運転」をスローガンとし、全国キャンペーンを行っている。特に、交通事故死者数が年間200人を超す11都道府県を重点対策エリアとして、劇場、ラジオ、電車内でのCM、新聞広告、四輪販売会社と二輪販売店の店頭、高速道路のサービスエリアなどでのポスター掲出、インターネットな

飲酒をしたら、運転しないという選択肢しか残されていない



西田 泰

(財) 交通事故総合分析センター
研究部担当部長兼研究第一課長

ど、メディア、業界関連などを通じて、飲酒運転の根絶をはじめとする交通安全を訴えている。

警視庁では、「飲酒運転させない!」『地域』から『家庭』からをテーマにTOKYOキャンペーンを推進。「お酒を飲んだら絶対に運転しない」「お酒を飲んだ人はクルマを貸さない」「運転する人にはお酒を出さない、勧めない」「お酒を飲んだ人には運転させない、同乗しない」の4つのスローガンを掲げて、飲酒運転防止を呼びかけている。

飲酒運転は脇見による認知ミスを増加させる

飲酒運転が依然として発生している原因として、運転者自身の安全意識の欠如や飲酒運転についての知識不足、アルコール依存症などがあるという指摘が、これまでもされてきた。(財)交通事故総合分析センター研究部担当部長兼研究第一課長の西田泰さんは、飲酒運転を根本的に防止するには、安全意識の欠如や知識不足の運転者が自主的に運転行動を変えていくことが必要という。そのためには、運転者が飲酒運転の危険性を理解し、納得することが欠かせない。

西田さんは、危険性を明らかにする方法として、まず、飲酒運転事故の特徴の分析を行った。

特徴については、従来から、「重大事故になる傾向が強い」「夜間に多い」「単独事故が多い」「走行速度(危険認知速度)が高い」ことが挙げられてきた。しかし、警察庁が調査研究の一環として実施した飲酒運転を行った運転者(事故当事者と被検挙者)に対するアンケート調査(警察庁

交通局・飲酒運転による交通事故違反者の意識調査・平成18年)によると、「運転中、何を意識(運転態度・運転操作)したか」という質問に

- 速度を低めにする
- 信号・標識を守る
- 車間距離をあける

と回答している人が多いという。「このような考えをもって、実際に飲酒運転して事故に遭わなかったという経験を積み重ねている運転者は少なくないでしょう。飲酒をしてもこの考えでいいと思ひ込

んだり、あるいは、飲酒事故を起こした人と自分の運転行動を比較し、自分の運転であれば事故に遭わないと判断して飲酒運転を行ってしまうと、飲酒運転事故の特徴についての情報が活かされないことになりま

す。つまり、罰則強化などに頼らずに、運転者が自主的に飲酒運転しないようにするには、飲酒運転の危険性の本質がどこにあるかを的確に示すための資料や情報が必要になります。

危険性の本質について、西田さんは飲酒運転事故の特徴の中に、「夜間には単独事故が(相対的に)多い」「夜間には走行速度が高くなる」「単独事故では走行速度が高い」という夜間事故の特徴と重なるもの

があることに着目する。

飲酒運転が夜間に多いことを考え、夜間事故に限定するなど集計条件を絞り込んで、西田さんはさらに分析を進めた。その結果、酒気帯び運転事故の特徴として、車両単独、人対車両として車両相互事故を対象とした酒気帯び運転による事故の分析から、脇見による事故が増加すること、つまり運転者が前方の道路交通から視線をそらせることが酒気帯び運転に与える影響と考えられることを示した。

「脇見」ともに認知ミスとされる漫然も、ほとんどのケースで飲酒無しに比べて酒気帯びの構成率が高くなっており、飲酒運転の特徴には脇見を中心とした認知ミスによるものが多いことがあげられます。さらに、脇見、漫然について細かく分析すると、酒気帯びは飲酒無しに比べて、人対車両や車両相互では考え事等(漫然)や、風景・地物などに脇見(脇見)の構成率が高くなっており、車両単独では、居眠り(漫然)、物を落とした・物を拾おうとした(脇見)の構成率が高くなっています。(表1参照)

一方、市街地、信号交差点での車両相互事故では、危険認知速度10km/h以下の場合は、飲酒無しに比べ操作ミスが増えることも示された。

酒酔いに比べて酒気帯び状態での運転者の意識レベルは高く、自分が飲酒していることを認識して運転していると思われる。しかし、正常な状態でも意識レベルが下がる非市街地では酒気帯びによってさらに漫然の頻度が高くなる。また、注意が必要であることを認識できる市街地でも、無意識のうちに脇見の頻度が高くなるのが、酒気帯び運転の危険性の本質だと、西田さんは指摘する。

飲酒運転の危険性は、運転方法の変更だけでは対応できない、脇見や漫然(認知ミス)という人の基本的な心身能力と強く関わるものであることから、今後、飲酒運転防止の運転者教育では、「飲酒をしたら、運転しない」という選択肢しか残されていない

いことを強調すべき」と語る。

飲酒運転者の約半数にアルコール依存症の疑い

西田さんは、飲酒運転者の多くが、速度を低めにするなどの安全行動で対応しようとしたことは、飲酒が運転に与える影響について運転者に誤解があるためではないかとみる。つまり、飲酒が運転に悪影響を与えることがわかってはいるが、アルコール濃度が低ければその影響は小さいと考え、普段よりも安全運転に努めればアルコールによる能力の低下を補完でき、事故に遭うことはない、という誤解である。

これについて、日本最大のアルコールの治療・研究・研修機関である国立病院機構久里浜アルコール症センターの副院長である樋口進さんによると、これまでの血中アルコール濃度の運転能力への影響に関する研究で血中アルコール濃度が0・02%で「反応時間」「追跡技能」「多方面への注意」といった運転技能に障害を引き起こすことが明らかになっているという。「人間の身体は水分70%、脂肪30%でできています。アルコールは水分に拡散しますから、例えば体重60kgの人で水分は42kg。血中濃度

0・02%ですと、アルコールの量は8・4gとなります。これはコップ1杯のビールのアルコールにあたります。肝臓のアルコールの分解スピードは個人差がありますが、男性で1時間に8gが目安ですから、コップ1杯のビールを飲むと、アルコールが分解されるのに1時間かかることになり

ます。コップ1杯のビールでも飲酒後1時間は運転に影響が出ることです。

道路交通法の酒気帯び運転の基準は呼気1ℓ中アルコール濃度0・15mg以上だが、これは血中アルコール濃度に換算すると0・03%以上で体重60kgの人ではアルコール分12・6gにあたる。男性でこのアルコールを分解するのに1時間半かかることになる。個人差はあるものの、運転に明らかな影響がでることは言うまでもない。飲酒後のアルコール血中濃度の推移(図2参照)によると、1ドリンク(ビール小びん1本相当)飲んだ場合、アルコールの血中濃度は約30分後にピークの20mg/100mlに達し、2時間後に分解される。1ドリンクで14g、4ドリンクでは56gのアルコールが含まれている。「4ドリンクの場合、約30分後に血中濃度が50mg/100mlになり、1時間後にピーク(血中濃度は85mg/100ml)になります。そこから下がって、3時間後に

表1 酒気帯びと飲酒無しの人的要因比較
～構成率が他に比べて大きいものを列挙～

道路形状/道路線形	人対車両		車両相互	
	市街地		市街地	
	酒気帯び	飲酒無し	酒気帯び	飲酒無し
信号交差点	漫然 動静不注視 予測不適 交通環境	脇見	(操作ミス) 脇見	安全不確認
(件数)	25	327	315	2286
無信号交差点	脇見	安全不確認 動静不注視	漫然 操作ミス	安全不確認
(件数)	17	228	107	1304
単路	漫然	安全不確認	漫然 脇見	安全不確認
(件数)	40	384	310	2350

道路形状/道路線形	車両単独			
	非市街地		市街地	
	脇見 交通環境判断ミス	漫然 操作ミス	漫然	予測不適
単路: 右カーブ	20	82	9	51
(件数)				
単路: 直線部	漫然 脇見	操作ミス	漫然 脇見	操作ミス
(件数)	23	143	48	201

注: 人的要因は、以下の下線で示す7つを対象。太字は5%水準で人的要因に有意な差あり。太枠は5%水準で速度分布に有意な差あり。(操作ミス)は10km/h以下で特徴的なもの。

人的要因分類: 認知ミス(前方不注意(漫然、脇見)、安全不確認) 判断ミス(動静不注視、予測不適、交通環境)、操作ミス

● 出典: (財)交通事故総合分析センター第10回交通事故調査・分析研究発表会資料

※2 酒気帯び=酔い状態が認められないものの、体内に一定基準(呼気1ℓ中アルコール濃度0.15mg)以上のアルコールを保有している状態

※3 酒酔い=呼気1ℓ中アルコール濃度に関係なく、アルコールの影響により正常に運転ができないおそれのある状態

特集:なぜ飲酒運転はいけないのか——運転者の自主的な行動変容による飲酒運転の根絶に向けて——

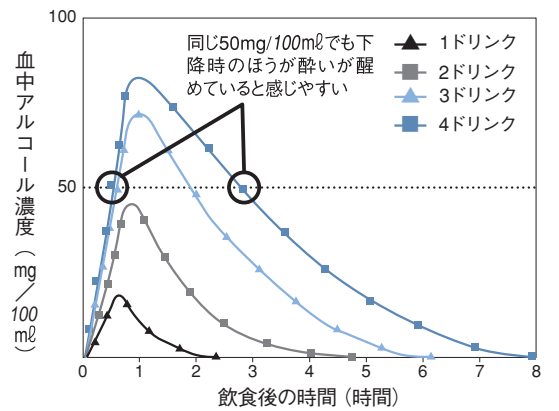


樋口 進

国立病院機構
久里浜アルコール症センター副院長

再び50mg/100mlになります。同じ50mg/100mlでも、上昇時に比べると下降時はかなり酔いが醒めていると感じますが、実際は同じ量のアルコールが残っていることになり、また、長距離のトラックの運転手が飲んではいけないと知っていても、仮眠のために酒の力を借りようと、耐ハイを一杯飲むことがあるかもしれません。耐ハイ一杯(図中の2ドリンクに相当)飲んだ場合、血中濃度は1時間後にピークの45mg/100ml、2時間後でも30mg/100mlとかなりの量のアルコールが残っています。2時間ぐらいい仮眠して酔いが醒めたと思っても、アルコールの影響は避けられないということ。飲酒運転にこの程度なら安全という領域はありません。アルコール血中濃度をゼロにしてから運転しないといけないのです。

図2 飲食後のアルコール血中濃度の推移



● 出典: 樋口進編「アルコール保健指導マニュアル」

耐ハイ一杯程度を飲んで仮眠して気をつけて運転すればいいというような飲酒の常習者ではない運転者には、取締りや罰則とともに、飲酒運転の危険性について適切な知識を与え、理解させることが必要という。

一方で、アルコール依存症による飲酒運転には治療による対策が必要となる。アルコール依存症と飲酒運転の関係は、日本ではこれまで調査が行われなかったが、樋口さんは、神奈川県警察本部と共同で初めて本格的な調査を実施した。これは、今年1〜6月の間で免許取り消し処分者講習を受けた人のうち、飲酒運転違反歴がある約200人を対象にWHO(世界保健機関)で採用している検査方法と久里浜アルコール症センターの検査方法で、主に飲酒習慣や自己抑制力の低下の具合から依存症の疑いがあるかどうかを調べたものである。

検査の結果、WHOの方法では、男性でアルコール依存症の「疑いあり」が48.7%であった。この検査方法による約1200人を対象にしたサンプル調査から、一般男性の中で依存症の疑いがある人の割合は約5%と推計されている。また、久里浜アルコール症センターの検査方法でも、男性の疑いがありは飲酒運転者36.9%に対し、サンプル調査の一般男性は7.1%となり、アルコール依存症と飲酒運転との関係調査できた、樋口さんは話す。「女性については検査対象が少ないですが、男性と同じような傾向が出ています。アルコール依存症を疑われる人のうち、本当の依存症は2〜3割です。自覚症状は個人差があり、見た目ではなかなかわかりません。飲酒運転で検挙され、免許取り消しになったところでアルコール依存症とわかった人には教育より治療をする。依存症ではなく常習的な飲酒運転者にはカウンセリングか個人指導の教育が必要になります。常習者でも依存症なのか、依存症ではないのかで対応が違います。飲酒運転の違反をした段階で依存症かどうかを検査しないといけないのです。」



石田敏郎

早稲田大学人間科学学術院教授

「アメリカでは多くの州で飲酒運転の常習性が認められると、裁判所の命令で依存症の治療プログラムを受ける義務が法制化されています。さらに、この違反者のクルマにインターロック(運転者のアルコールを検知するとエンジンがかからなくなる装置)を搭載することも行われています。日本も、飲酒運転の違反者に対するアルコール依存症検査の導入と、依存症の人や常習者に対する治療と更生のプログラム開発が必要となる時期にきています」と樋口さんは話す。

学生の安全意識を高める教育の必要性

インターロックの導入については、ヨーロッパ各国でも検討されているが、早稲田大学人間科学学術院教授の石田敏郎さんは、インターロックについては課題も多いという。インターロックは運転者のアルコール度を検知するが、個人の認証が正しく行われなければ、飲酒をしていない他の人の呼吸を吹き込んでからエンジンをかける可能性がある。「本当に常習の再犯者にはインターロックは必要ですが、家にクルマが1台で家族と共用の時はどうするか。生体認証するにはソフトを整えないといけないし、様々な不正防止にも対応しなくてはならないので、価格が高くなってしまいます。一般のドライバーは装置の費用が30万円というところをためらうでしょう。」

「アメリカでは多くの州で飲酒運転の常習性が認められると、裁判所の命令で依存症の治療プログラムを受ける義務が法制化されています。さらに、この違反者のクルマにインターロック(運転者のアルコールを検知するとエンジンがかからなくなる装置)を搭載することも行われています。日本も、飲酒運転の違反者に対するアルコール依存症検査の導入と、依存症の人や常習者に対する治療と更生のプログラム開発が必要となる時期にきています」と樋口さんは話す。

石田さんが懸念するのは、一般のドライバーがインターロックという機械に頼る、依存することで歪んだ安全運転意識をもつことだ。

「インターロックを付けると、やはり少々飲んでもエンジンがかかれば基準値に達していないというだけで運転してしまう恐れがあります。機械に依存して大丈夫だと思ってしまうことが問題になります。私たちの研究でも、危険な時にクルマが勝手に停止してくれるような装置を望むドライバーのほうが、事故と違反の発生率が高いという結果が出ています。人間が犯すエラーには意図したものや意図しないものがあります。自動車運転の不安定行動で、スピードの出すぎや一時不停止などは、意図して行う場合もありますが、気づかずに行ってしまうこともあります。それに対して飲酒運転はほとんどが故意の行動ですから、安全を機械任せにする傾向が強まること懸念されるのです。飲酒の常習者への対策として、事故回避のためのシステムが社会に受け入れられるようになることを望みますが、それ以前に飲酒運転をしないという運転態度を身につけるための教育が重要だと思えます。」

飲酒運転に安全領域はない

飲酒運転にはこれ以上安全という領域はなく、飲んだら運転しない以外にないという点で、研究者は一致している。また、他の違反と違って、うっかりミスは要素がなく、故意であること、それにもかかわらず、飲酒運転に本人も周囲も寛容であったことが特徴とされる。これに関連して、西田さんはマスコミなどが飲酒運転で事故を起こした人を過度に「悪質」と報道してしまうことは好ましくないという。「世の中のほとんどの運転者が、自分は悪質な運転者ではないと考えており、飲酒運転を他人事ととらえてしまうからです。酒を飲んで運転したら、事故を起こしてしまう可能性は誰もが持っているというのを運転者一人ひとりが認識することが重要です。」

西田さんが提案するのは、現在、飲酒運転の取締りが効果を上げていることから、各地域で「ドライバーのみさんの協力違反や事故がこれだけ減っています」という情報を広めていくことである。「それぞれの地域の方々に、『他の人もみんな守っていますよ』というメッセージを伝えることができ、地域のなかに飲酒運転をしづらい雰囲気をつくり出せます。」

今までは「飲んだら乗るな」と言うだけで、その根拠はあまり語られなかった。西田さんは、「飲酒運転者による事故の原因として、脇見による認知ミスが多くなること、その結果として高い速度での衝突が多くなること、飲酒運転の危険性についての情報を提供して、飲酒をした時は運転しないということを理解してもらい、世の中に定着させていきたい」という。