

## 欧米にみる飲酒運転規制の実態

小林 實\*

世界の先進諸国における交通事故は、飲酒を原因とするものがことに重大事故に多い。ここでは、これら先進諸国での飲酒運転への法規制の現状を概観している。現状では、多くの国々でその取締りが充分出来ない背景というものを、いくつかの国を例としてとらえているが、今後の動きとしては、我が国で行っているような呼気検知法を血液検査にかわるものとしてとり入れ、問題飲酒者を交通の場から排除する方向にむかっている。

### Regulations on Drunken Driving in the U.S.A. and Europe

Minoru KOBAYASHI\*

Many traffic accidents, serious accidents in particular, in industrialized countries are caused by drunken driving. This report gives an outline of the regulations on drunken driving in those countries. Drunken driving has not been controlled to a satisfactory extent as yet in most of those countries, and the reasons for this are cited here with some countries taken as examples. A trend has now appeared toward adopting a breath test, a method already adopted in Japan, in place of a blood test in order to eliminate drunken drivers from the roads.

#### 1. はじめに

世界各国には、我が国における道路交通法に相当する道路交通に関する法律というものが、そのほとんどはこの中に飲酒運転を何らかの形で規制する条項が含まれている。

すでに50年以上も前から、交通事故の重大な原因の一つがアルコールにあることは指摘されているところであるが、事実、それは今日に到っても社会問題化しており、欧米をはじめとする先進諸国における交通安全上の大きなネックとなっている。

ところで、アルコールもしくは薬物に関する法規制には、大別して二つの形式がある<sup>1)</sup>。第一の形式というのは、アルコールもしくは薬物の影響下において、安全な運転が出来ないと認められた状態で、自動車もしくは二輪車を運転して道路を通行すること

を禁じているものである。

このための規定の仕方としては、医師による臨床的診断によっており、血液、尿、呼気などの生化学的試験によるものではない。このため、大部分の違反したドライバーは、事故を起したのちに、医師によって診断を受けるまでは、自分では安全な運転が出来ないという意識はない。したがって、この形式では事故の予防的効果は低いといわれている。

さらに、臨床的な診断の結果によりアルコールの影響を判断すること自体が信頼性に乏しく、確実な判定は容易ではない。また、事故がほとんど夜間に起きるため、医師による診断が適切な時期を失することにもなり勝ちとされている。たとえばイタリアはこの形式に入る国であり、飲酒後の運転に寛大であり、酒酔い運転の禁止をうたいながら、生化学的試験は強制的ではない。

第二の形式というのは、体内に一定の比率のアルコールを保有する状態で自動車を運転することを禁ずるものである。この形式では、一定比率のアルコール量が体内にあれば、必然的に運転能力が阻害さ

\* 科学警察研究所交通部付主任研究官（本学会員）  
Assistant to Chief, Traffic Division, National Research  
Institute of Police Science, National Police Agency  
原稿受理 昭和62年6月23日

れるものであることを容認しているものといえる。最近、これは多くの国で採用されているところであるが、その場合、呼気によるアルコール検査を「予備検査」とし、そこで基準値をこえるか、こえる疑いのあるものに対し、血液検査を行うパターンが多く、街頭で運転者に飲酒運転の疑いがある時に、警察官に、自動車を停止させ、呼気採取を求める権限が与えられている。

この形式では、体内のアルコール濃度が一定値をこえている運転者を路上からあらかじめ排除することが可能なため、事故の未然防止効果があるとされており、我が国もこの形式に属している。たとえば、イギリスの場合、1962年まで第一の形式の法律が施行されていたものの、事実上、法律の不備が取締りの不徹底を来たしたとして、議会で問題となり、Road Traffic Act が1963年から施行され、体内アルコール濃度の測定結果をもって規制されることになったのである。

## 2. 欧米の実情

世界各国の中で、共産圏の諸国は飲酒運転を一切禁止するという法律を施行している。しかしながら、現実の取締りにあたっては、低濃度のアルコール量を確定するのに技術的な問題がある。チェコスロバキアでは、すべての自動車運転者の飲酒を禁止しているが、実際には0.3mg/lの呼気中アルコール濃度がDrunkometerにより検出された場合、これを飲酒運転と判定している。ソビエト連邦も一切の飲酒運転というものを禁止しているものの、現実には、かなりの飲酒運転が行われ、これにより事故も増加しているとのことであり、現実にはその取締りに難点が多い<sup>2)</sup>。

北欧のノルウェーは、1927年に血中アルコール濃度 (Blood Alcohol Concentration, BAC と称す)\* 0.5mg/mlを基準とし、飲酒運転をもっとも早く規制した国であり、同じくスウェーデンも1934年に血液検査が法律に加えられ、飲酒の疑いのある時に採血が出来るようになった。なお、当時の基準値として、

\* 血中アルコール濃度 (BAC) は血液100ml中のアルコールmg量を示すのが普通だが、その呼び方は次のように多様である。

たとえば、0.5mg/mlの呼び方は次の様にもなる。

$0.5 \text{ ‰} = 0.5 \text{ mg/ml} = 50 \text{ mg/100ml} = 0.05 \%$

また、BACと呼気中のアルコール濃度とは、ほぼ1:2,000の比例関係にあるとされ、我が国での基準であるBAC0.5mg/mlは、呼気中で0.25mg/lにほぼ等しい。

1.5mg/mlをとっていた。1957年からBACで0.5mg/ml(呼気換算で0.25mg/l)を基準値としているが、これは、現行の我が国の道路交通法と同じ基準値である。

その後1961年にオーストリアが0.8mg/mlを、以下スイス、イギリス、オランダと続くが、ヨーロッパの多くの国では、1967年のヨーロッパ運輸大臣会議 (ECMT) が出した0.8mg/mlの勧告案を受けて立法措置にふみきったものである。

ところで、法律によって飲酒後の運転を禁止しているものの、体内に残留するアルコールの限界量は裁判所の判定に任せている国もある。オーストラリア・ビクトリア州、フィンランド、デンマーク等がそれであり、BACが一定値以上の場合、裁判所の判定で有罪か無罪かが決まる<sup>3)</sup>。

西ドイツでは、それまでの基準値1.3mg/mlを、1973年から0.8mg/mlにまで厳しくしたが、これによってアルコール関連の事故を14パーセントも減少させている。しかしこのところ、重大事故に対する飲酒運転の割合は、全体の20パーセントを下っておらず、種々のキャンペーン、ことに若い世代への教育に力を入れており、飲酒運転防止への世論の喚起をめざしている。

フランスでは、飲酒運転の罰則を二段階としており、0.8mg/ml以上で1.2mg/ml以下を minor offence とし、1.2mg/ml以上にきびしい罰則をかけている。しかし、現実には警察官が違反もしくは事故に立会わぬ限り、呼気テストを運用することはむずかしい。

前に述べたイギリスだが、1967年よりBAC0.8mg/l(呼気で0.4mg/l)を基準値として採用し、その後数年に亘り飲酒運転による事故を減少させたといわれている。現在、飲酒運転を原因として死亡した運転者が0.8mg/mlをこえている割合は全体の30パーセント程度にまで低下し安定して来ていることは、0.8mg/mlの基準値が定着したことのあらわれであろう。ついでながら前述のECMTによる勧告案というのは、イギリスにおける成功にその根拠があったといわれている。

次にアメリカ合衆国はどうであろうか。1978年の調査結果によれば、死亡事故を起した60パーセントのドライバーが飲酒をしていたとされ、ことに年齢も25歳以下の若い層に多く、ほとんど夜間に限られている。しかもそれらの75パーセントのドライバーは、BACで1.0mg/ml(呼気に換算して0.5mg/l)をこえているとされ、過去10年間に少なくとも、数百

万人の人々が飲酒運転で重傷を負い、25万人が死亡している。

アメリカの場合、その法精神というものが、いわゆる Implied consent law を基礎としており、警察官が運転者の身柄を拘束出来るためにはそれに足るだけの根拠を持たなければならない<sup>5)</sup>。このため、酒酔い運転で逮捕されるものは、飲酒運転者500人ないし2,000人に1人という程度にすぎないのである。

このような、いわば「特定予防」のアプローチでは飲酒運転による事故を大幅に減少させることがむずかしく、このため、いわゆる多量の飲酒をしてハンドルを握ることが平気という、problem drinker (その $\frac{3}{4}$ はBACで2.0mg/mlをこえているという)をばひこらせる結果を招いている。

現在、アメリカの多くの州ではBAC 1.0mg/mlを罰則の基準としており、我が国の0.5mg/mlにくらべ、かなりゆるやかという印象もある。しかし、広大な国土を年間実に1兆500億マイルを走る1億5千万人以上のドライバーがおり、さらに定期的に飲酒する人口は1億8千万人いるといわれ、飲酒人口は、当然運転者人口にオーバーラップして来ることになる。皮肉なことに、こうした酒による税金は年120億ドルに達している。

しかも、一部の大都市を除いて、公共輸送機関がほとんどなく、また、州それぞれが独自の法律を有していることなどから、飲酒運転を全面的に禁ずることに難点がある。このため、何杯飲んだら運転出来なくなるかということを、ドライバー自身に判断させるという、いわゆる social drinker への自立規制が盛んに行なわれている。

現在アメリカ連邦政府は、1970年初頭以来、Alcohol Safety Action Program に基づいて各州に対し補助金制度を設け、幅広いコミュニティの支持を得る努力をはかっている。飲酒運転の抑制は各地域の力にまつしかないという意識である。一方、飲酒運転がもたらす悲劇に対する一般市民団体の声も一段と高まって来ており、我が子を飲酒運転者により失った母親が中心となったMADD (マッド) の活動

も盛んである。また、酒造メーカーも飲酒運転の恐ろしさを訴えるキャンペーンをしたり、テレビのコマーシャルを自粛したりという動きも出て来ている。根強く飲酒運転の存在を是認して来たアメリカの風潮も徐々にではあるが、様変りをみせつつある。

### 3. おわりに

ここでは、世界各国の飲酒運転に対する基準をみたわけであるが、単にその基準値の高い低いだけでその厳しさのレベルを評価することはむずかしい。たしかに、我が国における現行のBAC 0.5mg/ml、呼気中0.25mg/l という基準値は、欧米よりも厳しい。しかし、単にアルコールが体に及ぼす生理的影響にしても、日本人の二人に一人はアセトアルデヒドを体内で上手に処理出来ず、アルコール耐性が欧米人に比べ弱いといわれている。

また、欧米人に特有の social drink という慣習が少なく、一杯飲んだら切り上げるといふ飲み方がしにくく、つい一杯が二杯という農耕民族特有の飲酒形式をとり勝ちである。

しかも、欧米にくらべ、街頭取締りもきびしく、違反者の摘発などの予防措置を講じていながらも、死亡事故の10パーセントが飲酒運転によるという事実は見逃すことは出来ない。

歴史的、社会的な差異、慣習の違いなどが、我が国と欧米との基準値にひらきを生んだと考えてよいであろう。

### 参考文献

- 1) 北川徹三「交通災害とその対策」『安全工学』Vol. 2、No. 3、pp.182—183、1963年
- 2) OECD: Alcohol and Drugs, 1968
- 3) 小林實「欧米における飲酒運転規制の現状」『運転管理』1977年12月号、P.24
- 4) Bast: Symposium on Alcohol and Traffic Safety, Heft 39, 1982
- 5) 小林實「飲酒運転をめぐる問題点」『人と車』1985年10月号、P.16