

平成19年度 研究調査報告書

飲酒運転対策についての研究

報告書

平成20年3月

研究組織

プロジェクトリーダー： 今井 猛嘉 （法政大学法科大学院教授）

メンバー： 尾形 隆彰 （千葉大学文学部教授）

恒成 茂行 （熊本大学大学院医学薬学研究部教授）

松村 良之 （千葉大学法経学部教授）

事務局： 柿沼 徹 （(財)国際交通安全学会）

佐伯 芳久 （(財)国際交通安全学会）

今泉 浩子 （(財)国際交通安全学会）

飲酒運転対策についての研究

目 次

第1章	はじめに	[今井]	1
第2章	海外調査の報告		3
2-1	香港	[恒成]	3
2-2	メルボルン（オーストラリア）	[恒成]	8
2-3	韓国	[尾形]	17
2-4	イギリス及びフランス	[今井]	30
第3章	国内の実態		34
3-1	飲酒運転防止に関する企業の対応と意見		
	－(財)東京交通安全協会傘下企業への調査から－	[尾形]	34
3-2	一般市民向けアンケート調査	[松村]	64
第4章	本年度の研究の総括と今後の課題	[今井]	80
付録1	事業所向けアンケート調査票		
付録2	事業所向けアンケート調査の単純集計結果		
付録3	一般市民向けアンケート調査票		
付録4	一般市民向けアンケート調査の単純集計結果		

[] 内は執筆担当者

第1章 はじめに

1-1 研究の目的

飲酒運転（酒気帯び運転、酒酔い運転）は、適切な運転を不可能にする極めて危険な行為であり、現在も道交法により処罰の対象とされ、また資格制限等種々の制裁の対象とされているが、悪質で重大な結果を惹起する飲酒運転が多発しているとの現状を踏まえ、道交法における法定刑の引き上げや刑法における犯罪の新設（自動車運転過失致死傷罪・法制審諮問第82号）が検討され、随時、実現をみているところである。

これら犯罪の整備は必要な作業である。しかし、これらの手続を経ても、飲酒運転を許容している社会的状況、それに対応する運転者の心理状況の改善、飲酒下の運転操作に対する社会的対応、飲酒運転者の悪弊除去のためのプログラムの整備等がなされなければ、安全な道路交通を確保することはできない。

そこで、本研究では、飲酒運転を巡る上記の問題状況と、望ましい対応策について、学際的観点から、総合的な検討を加えるものとする。

1-2 研究の手法

1-2-1 現状の確認

まず、飲酒運転を規制し、その規制に対して制裁を加えるところの現行法の制度を確認する。その際には、社会学、法と経済学等の知見をも踏まえ、飲酒下における運転の誘因という観点から適切な道路設計ないし制度設計がなされているかを確認する。

1-2-2 飲酒運転を許容する社会心理学的状況

日本は、欧米諸国と比べて、飲酒運転に寛大な社会であり、そのような望ましくない風習の除去こそが、飲酒運転を根絶する原点である、と主張されることが多い。

そこで、こうした指摘の当否を検討する。

その際には、社会学、心理学の知見を活用する。

合わせて、飲酒運転者のインセンティブ分析を、犯罪の経済学の成果を踏まえて行う。即ち、飲酒運転の誘因と、違反が発覚し制裁を科される際のデメリットに係る飲酒運転者の行動選択の分析がなされることになる。ここでは、飲酒運転の誘因として、飲食店の立地、代行運転業者の存在とその利用可能性（ひいては都市設計のあり方）等、現下の問題も変数として加えられる。また、この検討の基礎としては、犯罪と刑罰に関する一般理論（刑罰目的論等）の最新の理解をも用いるものとする。

1-2-3 飲酒運転を防止する技術的ないし法制度的手法の検討

北欧、欧米諸国では、飲酒運転を防止するために、アルコール検知の後でなければエンジンが作動しないシステム、飲酒運転者の免許剥奪を厳格に行う制度等が、種々、考案され、実施されている。そこで、これら諸国の状況につき、工学的、心理学的及び法学的知見を用いて、それら諸制度の実効性を確認し、それが日本にも受容可能であるのかについても、検討を加える。

具体的には、北欧、北欧の制度と密接な関係を有している EU の交通政策等の状況を確認・分析するために、現地調査を実施する。

1-3 本年度の研究概要

1-1 で述べた 2007 年度の課題を検討するために、海外及び国内において、以下の調査を行った。

第一に、海外調査により、上記課題に関する比較法的検討の素材を得ることを試みた。具体的には、ヨーロッパの主要国（イギリス（但し予備的なもの）、フランス）及び香港、オーストラリア、韓国にて、法学、医学、心理学の各専門家（主に政府関係者）と面接して聞き取り調査を行い、関係資料の提供を受けた。

第二に、国内調査を行い、アンケート調査を通じて上記課題に関する一般人の法意識の調査・検討を行った。

第2章 海外調査の報告

2-1 香港

2-1-1 香港の概要

香港（ホンコン）の正式名称は中華人民共和国香港特別行政区（Hong Kong Special Administrative Region: SAR）であり、アジア屈指の世界都市で、アジアにおける金融や流通の要所でもある。また、ショッピングや食通の街として栄えているということもあり、世界中から観光客が訪れる。歴史的には、南京条約（1842年）により香港島が、次いで北京条約（1860年）により九龍半島の先端（約9.7平方キロメートル）が英国領土となる。1898年、英国は更に中国との租借条約により235の島を含む新界の99年にわたる租借を確保。しかし、1982年9月以来行われてきた中英交渉が1984年9月妥結し、同年12月19日、中英双方の首相により、1997年7月1日をもって香港の全領域を中国に一括返還する旨の英中共同声明が署名され、1985年5月発効。1990年4月、中国全国人民代表大会にて「香港特別行政区基本法」を可決、成立。1997年7月1日、中国に返還される。その中国返還に伴い香港特別行政区（SAR）となり、「一国二制度」の政策が採られて、法律などの社会制度の大部分はイギリスそのものであり、公用語も中国語と英語である。香港の面積は1,103平方キロメートルで東京都の約半分の広さであり、人口は約689万人（2004年12月現在）である。香港の大部分は居住困難な山岳地域であり、わずかな平地に膨大な人口を抱えるため、緑豊かな山岳地域のわずかな平地部分に超高層ビル群が林立して、全世界で最も人口密度が高い地方の一つであり、1平方キロメートル当たりの人口密度は約6,250人である。漢民族が約95%を占め、言語は広東語、英語、中国語（北京語）ほか、宗教は仏教、道教、カトリック、プロテスタント、回教、ヒンドゥー教、シーク教、ユダヤ教などである。

2-1-2 現地調査の日程

2008年10月28日（日）：香港大学医学部病理学系副教授 Dr. Philip Beh を訪問して、香港の飲酒運転取締りに関する説明と調査資料一式の提供を受けた。



写真2-1-1 香港大学とフィリップ・ベア副教授(向かって左側)

2008年10月29日(月): Victorian Public Mortuary (香港島ビクトリア地区の公共遺体安置所、医療を受けながら病死した以外の全ての遺体(異状死体)を収容して、法医学の専門医が検屍検案をして、必要に応じて法医解剖を行って死因や死亡原因などを究明する保健衛生施設)の見学と香港島のHappy Valley警察署を訪問して、Mr. Guy E.J. Lown氏ら4名の交通警察官から香港警察による飲酒運転取締りについての説明を受けた。



写真2-1-2 香港島ビクトリア地区の公共遺体安置所



写真2-1-3 香港島のHappy Valley警察署のMr. Guy E.J. Lown氏ら

その後、香港大学医学部病理学系の解剖施設を見学して、同副教授のDr. Philip Beh氏よ

り香港における法医解剖の実情についての説明を受けた。



写真2-1-4 香港大学医学部病理学系の解剖室と90体分の遺体冷蔵保管庫

2-1-3 現地調査の概要

(1) 法医解剖による交通事故死の死因などの科学的究明

香港は1842年からイギリス領であり、1997年の中華人民共和国への返還後も一国二制度が採られて、イギリス本国と同様に検死官（コロナー）制度が実施されている。医療を受けながら病死した以外の全ての死亡事例は検死官事務所に届けられて、遺体（異状死体）は公共遺体安置所に収容されて法医学の専門医が検屍検案を行い、必要に応じて法医解剖を行って死因や死亡原因などが究明される。その後、公開の簡易裁判（Coroner's Inquest）が開廷されて死因や死亡の種類が決定され、公衆衛生の向上や保険業務の適正な運用が行われている。そこで、香港では飲酒運転死亡事故の全例が法医解剖されて、血液中アルコール濃度の他に、覚醒剤、麻薬、睡眠薬などの薬毒物の有無も検査されている。

香港には医科大学が2校あり、一学年約250名の学生を教育し、5年間の講義実習プラス1年間のインターの6年間課程である。香港には公共遺体安置所（Public Mortuary）が3つあり、年間7,000～8,000体の法医解剖を行っている。法医学の専門医（法医病理医）は香港島のVictorian Public Mortuaryには4名いて、その他の地域に12名いる。その内、女性病理医は2名である。

(2) 香港における飲酒運転事故の状況

香港の飲酒運転取締り基準は1995年12月までは血液中アルコール濃度80mg/100ml of bloodであったが、1999年10月からは50mg/100ml of bloodに規制が強化された（表2-1-1参照）。なお、呼気中は22mg/100ml of breath、尿中は60mg/100mg of urineである。1999～2000年の2年間において、993件の飲酒運転事故があり、死亡18名、重傷者327名、軽傷者1,335名であった。飲酒運転者1,151名が処罰され、罰金はHK\$500～20,000（6,800～272,000円）、免許停止は1ヶ月～3年間、10名の飲酒運転者は30日～4ヶ月の懲役刑であった。飲酒運転者に対する処罰として公共サービス従事命令（公園や道路清掃など）があり、2006年には13名の飲酒運転者が50～200時間の従事命令を受けている。

表2-1-1 飲酒運転者の処罰に関する国際比較

	香港	ロンドン	ニューヨーク	シンガポール
取締り基準*	50mg	80mg	100mg	80mg
最高の罰金	HK\$25,000 (約 34 万円)	5,000 pounds (約 13.5 万円)	US\$ 1,000 (約 10.6 万円) 常習者には US\$ 10,000 (約 106 万円)	S\$ 5,000 (約 39 万円) 常習者には S\$ 10,000 (約 78 万円)
免許停止	再犯者には 2 年間以上	再犯者には 3 年間以上 初犯者 1 年間	再犯者には 1 年間以上 初犯者 6 ヶ月間	なし
懲役刑	最高 3 年間	最高 6 ヶ月間	最高 7 年間 初犯者 1 年間	最高 1 年間 初犯者 6 ヶ月間

* 血液 100ml 中のアルコール濃度

2-1-4 香港現地調査の総括

香港における飲酒運転の諸問題は昨今の我が国における状況とは大幅に異なって、大きな社会問題とはなっておらず粛々と対策が実行されているという印象であった。しかし、交通警察などの担当者としては飲酒運転取締りは交通安全上の重要な課題であるとの認識を強く抱いていた。実際に、飲酒運転の取締り強化によって、飲酒による交通事故が 1996 年に全体の 10.2%であったものが、2001 年は 2.8%、2005 年は 2.0%に激減し、また夜間の死亡事故や重傷事故が 1996~1997 年の 2 年間に 7.0%減少していた。一方、道路際における呼気中アルコール検査 (Random Breath Testing) の実施については、交通警察として取締り機器の整備を急いでいるが、それには人権問題や警察と一般社会の関係悪化が懸念されることから、警察としては慎重な対応を取らざるを得なく、クリスマスやお祭りの時期の他には頻繁には実施されていない。

香港にはイギリス流の検死官 (コロナー) 制度があり、交通死亡事故を含めた全ての異状死体を法医学の専門医が検屍検案して、必要に応じて法医解剖を行って死因や死亡原因を科学的に究明している。我が国では、最近、医療現場における急死事例が問題となり、医療関連死の死因調査委員会の設置が検討されると共に、一般の異状死体の検屍のあり方が議論されている。ところで、我が国における年間約 6,300 名の交通事故による死亡者の内、法医解剖が実施されている事例はひき逃げや複数車両関与の交通死亡事故に限られて全体の数パーセントにしか過ぎない。飲酒運転を含めた交通安全対策や交通事故の損害賠償保険の適切な運用などの為にも、交通死亡事故の法医解剖率の向上は喫緊の課題である

ものと、香港における現地調査を通じて痛感した。さらに、軽微な道路交通法違反事例の処罰としての公共サービス従事命令（公園や道路清掃など）は香港のみならず欧米諸国でも広く実施されているものであり、我が国でも導入の検討に値するものではないかとも思われた。

2-1-5 香港現地調査の関係者並びに文献

- Department of Pathology, School of Medicine, The University of Hong Kong
 - ① Associate Professor Philip Beh
- Happy Valley Police Station
60 Sing Wo Road, Happy Valley, Hong Kong
 - ① Mr. Guy E.J. Lown Chief Inspector of Police
Hong Kong Police Force, Traffic Hong Kong Island,
Enforcement and Control Division (British Officer from Bristol)
 - ② Mr. Vip Andrew Intelligence Liaison Officer
Hong Kong Police Force, Traffic Hong Kong Island
 - ③ Mr. Ma Kong-Kau, Joseph Chief Inspector of Police
Hong Kong Police Force, Traffic Hong Kong Island,
Administration and Support
 - ④ Mr. Tang Hon-Ming, Ivan Senior Inspector of Police
Hong Kong Police Force, Traffic Hong Kong Island,
Enforcement and Control Division
- 文献
 - ① 外務省の情報：
<http://www.mofa.go.jp/mofaj/area/hongkong/data.html#top>
 - ② 香港行政府関係の情報：
http://www.td.go.hk/road_safety/drink_drivng/drnk_driving_is_a_criminal_offence/index.htm
 - ③ 香港行政府関係の情報：
<http://www.info.gov.hk/gia/general/200805/13/P200805130279.htm>
 - ④ 香港行政府関係の情報：
<http://www.news.gov.hk/en/category/lawandorder/080211/html/080211en0800>
 - ⑤ 香港警察資料：
<http://www.police.gov.hk/police/pprb/peb/english/042701-e.htm>

2-2 メルボルン(オーストラリア)

2-2-1 オーストラリア、ビクトリア州(VIC)、メルボルンの概要

オーストラリア (Australia) の面積は 769 万 2,024 平方キロメートル (日本の約 20 倍、アラスカを除く米とほぼ同じ) であり、人口は約 2,063 万人 (2006 年 4 月) である。歴史的には、1770 年に英国人探検家クックが現在のシドニー郊外のボタニー湾に上陸、英国領有宣言。1788 年に英国人フィリップ海軍大佐一行、シドニー湾付近に入植開始、初代総督に就任。1901 年に豪州連邦成立 (6 つの英国植民地が憲法を制定。連邦制を採用)。現在は 6 州 (西オーストラリア州 (WA)、ビクトリア州 (VIC)、クイーンズランド州 (QLD)、南オーストラリア州 (SA)、タスマニア州 (TAS) 及びニューサウスウェールズ州 (NSW)) と 2 特別地域 (オーストラリア首都特別地域 (ACT) 及びノーザンテリトリー (NT/北部準州)) である。1986 年にオーストラリア法制定 (州最高裁の上訴権を放棄する等英国からの司法上の完全独立を獲得)。立憲君主制であり、国家元首はエリザベス二世女王 (英国女王) であるが、通常は連邦総督が王権を代行。民族はアングロサクソン系等欧州系人が中心であり、言語は英語である。連邦の立法権限は、憲法により国防、外交、通商、租税、通貨、移民等の特定の事項に限定されており、その他は州の権限であり、州毎に互いに少し相違している。

ビクトリア州 (The (Crown) State of Victoria、略号 VIC) はオーストラリア大陸の南東部に位置する州。面積 227,600 平方キロメートルで人口は約 450 万人、その内約 320 万人は州都のメルボルン (Melbourne) 地域に居住。メルボルン (Melbourne) はオーストラリア大陸の南東部にあり、1851 年バララットのゴールドラッシュと共に急成長した都市である。ポート・フィリップ湾に流れ込むヤラ川に沿って広がる町にはヨーロッパの香りが残り、文化都市としても知られていて、別名ガーデン・シティといわれ、市内に 450 以上の公園がある。さらに、アメリカ・ワシントンの調査機関が、あらゆる角度からメルボルンの環境分析調査をおこなった結果、最高ポイントをマークし、「世界で最も住みよい町」に選ばれている。

2-2-2 現地調査の日程

2008 年 10 月 31 日 (水) : ビクトリア州法医学研究所 (Victorian Institute of Forensic Medicine, VIFM) の所長 Prof. Stephan Cordner 氏を表敬訪問。

2008 年 11 月 01 日 (木) : VIFM 及び Victorian Police Forensic Services Centre, Macleod の訪問調査。

- 08:00~09:20 まで週一回開催の臨床病理研究会 (Clinico-Pathology Meeting) に参加した。

VIFM がキャンベラの施設と TV 中継会議システムを使って合同で開催し、約 40

名が出席した合同研究会であった。Dr. Tim Cain (Director of Medical Imaging, Royal Children's Hospital in Melbourne) による「Radiology of Non-Accidental Injury (虐待児の放射線科診断)」についての講演があった。子どもの虐待は VIC では3分間に1ケースの発生頻度であり、2004-2005年では252,831例の子どもの虐待が報告されている。被虐待児に観察されるレントゲン所見についての解説であり、詳しくは <http://www.stopchildabuse.com.au> 参照のこと。ついで、VIFMの30歳後半の男性研究者による「アナフィラキシーショック」講演があった。酵素の *treptase* がアナフィラキシーショックの時に上昇するとのことであった。研究会では、欧米流の自由で、活発な質疑応答が繰り返され、大変に勉強になる雰囲気の良い研究会であった。



写真2-2-1 ビクトリア州法医学研究所 (Victorian Institute of Forensic Medicine, VIFM)



写真2-2-2 臨床病理研究会 (Clinico-Pathology Meeting)

- 09:20~11:30 は VIFM の検査部主任の Prof. Olaf Drummer (Toxicologist) と面談して、アルコールとドラッグ (麻薬などの不法薬物) の諸問題について説明を受けた。
若者が集まるダンスパーティー会場付近などの特定地域におけるスポットテストでは、ドラッグは50名中に1人、飲酒は100名中に1人の陽性率であり、飲酒運転問題と共にドラッグは若者の深刻な社会問題であるとのことであった。その後、VIFM内の法医中毒学、DNA分析、病理組織学などの検査施設を見学した。格別に珍しい機器類はなかったが、施設は充実して立派に整備されていて約60名が勤務していた。なお、ビクトリア州の移植臓器銀行 (Tissue Bank) と親子鑑定のDNA分析施設の役割も VIFM が担当していた。



写真2-2-3 Prof. Olaf Drummer (Toxicologist)

- 13:05～14:20 は VIFM Lecture (VIFM 教育講演会) に参加。
病院顧問弁護士の Mr. Bill O'Shea (General Council Bayside Health) による「A Day in the Life of a Public Hospital Legal Council, Life after Collin's Street」の病院における危機管理に関する講演であった。VIC において、Hospital Legal Council は 14 病院にあり、詳細はビクトリア州ベイサイド地域保健機構の <http://www.baysidehealth.org.au> を参照のこと。

- 15:30～16:30 はメルボルンの北方郊外にある Victorian Police Forensic Services Centre, Macleod の訪問見学。
最初は中毒学部門の Ms. Joanne Gerstner-Stevens に会い、検査室を見学した。警察署依頼のアルコール検査は一日 20～40 件の血液検体である。年間ではアルコール検査は約 11,000 件であり、ドラッグ検査は年間約 3,000 件である。検査結果は緊急検査依頼では 3 時間以内に提出されるが、通常は 4-6 週間後に依頼した各警察署に報告される。アルコール標準品 (0.5mg/ml、1.0mg/ml、2.0mg/ml、3.0mg/ml) は市販のアンプル入り (Diagnostic Systems GmbH) であった。その後、火災と爆発物部門を訪れて Mr. Justyn Brennan から説明を受けた。



写真2-2-4 Victorian Police Forensic Services Centre, Macleod の訪問見学

2008年11月02日(金): ビクトリア州交通警察の訪問調査。

- 10:00~10:50 はメルボルンの東北郊外の警察車両修理工場に併設された The Traffic Alcohol Section, Victorian Police, Brunswick の訪問調査。

Mr. Martin C. Boorman (Inspector, Traffic and Transport Safety Department, Traffic Drug and Alcohol Section Technical Unit) から飲酒運転の状況と警察の取締り方法について説明を受けた。その後、Mr. John Ingham (Inspector, Traffic and Transport Safety Department, Traffic Drug and Alcohol Section) から1990年から導入の飲酒運転取締り専用大型バスの Booze Bus (大酒飲みのバス) について説明を受けた。



写真2-2-5 The Traffic Alcohol Section Victorian Police, Brunswick の訪問調査



写真2-2-6 1990年から導入の飲酒運転取締り専用大型バス Booze Bus

(0.05は飲酒運転取締り血液中アルコール濃度。なお、アルコールはドラッグの一種である)

- 11:00~12:00 はメルボルン王立小児病院 (Royal Children's Hospital in Melbourne) の訪問調査。

この病院は VIFM において臨床法医学が専門の Dr. David が週2回ほど、虐待された子どもの損傷検査を担当している。VIC では交通事故で負傷したり、死亡したりした運転者は全て救急病院にて採血しなければならないものと1974年に法律で定められていて、その手順について救急外来の主任医師から説明を受けた。救急病院において採血された3本の試料の内、1本は本人(本人が必要と判断すれば、民間の検査センターに検査を依頼)に交付され、また残りの1本は病院が90日間に亘って保管し、1本は警察が収集して Victorian Police Forensic Services Centre, Macleod においてアルコールと覚醒剤、麻薬、睡眠薬などの薬毒物の検査が実施されていた。



写真2-2-7 メルボルン王立小児病院(Royal Children's Hospital in Melbourne)の訪問調査

- 14:00～15:30 は VIFM の解剖担当秘書に解剖室を案内して貰った。
VIFM の主解剖室には解剖台が 8 台あり、その他にエイズや C 型肝炎などの感染死体専用の解剖室が一室あった。長期間安置用の死体冷蔵庫は約 80 体分であり、その他に 20 帖以上の広い死体冷蔵庫が 3 室あった。CT 撮影室が遺体搬入ゲートの近くに完備されていて、VIFM に収容される死体は全て搬入時に CT 撮影が実施され、その画像は VIFM 内のイントラネットシステムを通じて、解剖担当の病理医が閲覧検討できる Virtual Autopsy または Autopsy Imaging が完全に行われていた。VIFM では年間約 4,000 体の法医解剖と約 2,600 件の法医学的コンサルテーションの仕事があり、病理医は 7 名在籍しているが、所長の Prof. Cordner や副所長格の Dr. Well の二人は殆ど解剖を行っていない様子であった。

- 21:30～23:00 はメルボルンの東方郊外における Booze Bus を動員した飲酒運転取締りの見学。
警察官が通行車両を脇道に誘導して、運転者の呼気について電極式アルコールメータにて飲酒の有無をスクリーニングし、陽性の場合 Booze Bus 内にて定量性に優れた本格的な呼気中アルコール濃度測定器にて検査を実施していた。また、薬毒物摂取が疑われる運転者には、唾液による免疫学的薬毒物スクリーニング検査を実施し、陽性の場合には自宅待機中の医師(警察医)に連絡して採血し、Victorian Police Forensic Services Centre, Macleod においてアルコールと覚醒剤、麻薬、睡眠薬などの薬毒物の検査が実施されていた。なお、呼気中アルコール検査を拒否した運転者は飲酒運転者として見なされた法的手続きが取られることになっていた。また、20:00

頃から約2時間の取締りで7名の飲酒運転者が検挙された。



写真2-2-8 飲酒のスクリーニング検査



写真2-2-9 Booze Bus 内での飲酒の本試験



写真2-2-10 Booze Bus 内の定量性に優れた呼気中アルコール濃度測定器

2-2-3 現地調査の概要

(1) 法医解剖による交通事故死の死因などの科学的究明

ビクトリア州においては、英国流の検死官（コロナー）制度が実施されていて、医療を受けながら病死した以外の全ての事例は検死官（コロナー）事務所に届けられて、遺体（異状死体）は公共遺体安置所に収容され、必要に応じて法医解剖を行って死因や死亡原因などが究明される。その役割を担うビクトリア州法医学研究所（Victorian Institute of Forensic Medicine, VIFM）は法医解剖、法医中毒学、DNA 分析、病理組織学などの検査施設が充実して立派に整備されていた。特に、法医解剖においては、最近話題の CT 撮影による Virtual Autopsy または Autopsy Imaging が完全に実施されていて、VIFM に収容される死体は全て搬入時に CT 撮影され、その画像は VIFM 内のイントラネットシステムを通じて、解剖担当の病理医が閲覧検討できる状態にあった。また、VIFM では年間約 4,000 体の法医解剖と

約 2,600 件の法医学的コンサルテーションの仕事があり、病理医は 7 名が勤務して、飲酒運転死亡事故の全例が法医解剖されて血液中アルコール濃度の他に、覚醒剤、麻薬、睡眠薬などの薬毒物の検査もされていた。

(2) ビクトリア州における飲酒運転取締りの状況

ビクトリア州においては 1990 年から飲酒運転取締り専用の大型バスの **Booze Bus** (大酒飲みのバス) が導入されて、運転者に対する飲酒検査のみならず覚醒剤、麻薬、睡眠薬などの薬物の検査も唾液を利用した免疫学的簡易検出キット(1 キット約 3,000 円、ドイツ製)によって道路脇にて実施されていた。特に、若者の薬物摂取は深刻な社会問題であり、若者が集まるダンスパーティー会場付近などの特定地域におけるスポットテストでは、ドラッグ (麻薬などの不法薬物) は 50 名中に 1 人、飲酒は 100 名中に 1 人の陽性率である。

一方、ビクトリア州では、1974 年から法律によって、交通事故で負傷したり、死亡したりして救急病院を受診した運転者は全て救急病院にて採血しなければならないものと定められていて、救急病院にて採血された 3 本の試料の内、1 本は本人 (本人が必要と判断すれば、民間の検査センターに検査を依頼) に交付され、また残りの 1 本は病院が 90 日間に亘って保管し、1 本は警察が収集して **Victorian Police Forensic Services Centre, Macleod** においてアルコールと覚醒剤、麻薬、睡眠薬などの薬毒物の検査が実施されていた。1985 年のデータでは、180 の病院から年間約 19,000 検体が採取され、約 60~70%の運転者がアルコール濃度の基準値を越え、飲酒運転の有罪率は 85%である。また、この制度の導入によってアルコール関与の交通事故が全体の 50%から 38%に激減した。

ところで、ビクトリア州における飲酒運転取締り基準は、1966 年に血液中濃度 0.05g/100ml of blood と定められ、1974 年に交通事故関係者の強制的な血液中アルコール濃度検査法、1976 年に道路脇における飲酒運転取締り (**Random Breath Testing**) の開始、1978 年に運転免許取消し処分の違憲性審議の終息、1984 年に初心運転者と無免許運転者に対する血液中アルコール濃度の零基準を適用及び 1990 年から飲酒運転取締り専用の大型バスの **Booze Bus** (大酒飲みのバス) の導入などが行われ、1966 年からは年を追って飲酒や薬物摂取の運転に対する刑罰、罰金、免許停止や取消しが厳しくなっている。

(3) アルコール・インターロックの導入

アルコール・インターロックは運転席にセットされた呼気中アルコール濃度測定装置に運転者が呼気を吹き込み、そのアルコール濃度が基準値以上であればエンジンがスタートしないシステムである。また、同装置は運転中に初回は運転開始の 5~15 分後、2 回目以降は 45~60 分間毎のランダムな時間置きに運転者に呼気中アルコール濃度の再測定を必要とする。1998 年 3 月から 9 月まで南オーストラリア州リバーランド地域において 24 名のボランティアによるアルコール・インターロックの試験運用が実施された。特に、バッテリーの弱った車両の場合で、寒い朝にはエンジン始動が約 2 分間遅れる問題はあったものの、南オーストラリア州における 400/6,300 名の飲酒運転常習者の飲酒運転防止対策と

して有効な装置であると報告されている。

ビクトリア州法医学研究所（Victorian Institute of Forensic Medicine, VIFM）の職員の車両には、検証用としてアルコール・インターロックが装備されていて、飲酒運転防止に役立っていた。また、最近、ビクトリア州においては、飲酒運転常習者には裁判所の命令によって、自家用車にアルコール・インターロック装置の設置が義務づけられたとのことであった。

2-2-4 メルボルンの現地調査の総括

香港と同様に、メルボルンにおける飲酒運転の問題は昨今の我が国における状況とは大幅に異なっていて、格別に大きな社会問題とはなっていなかった。しかし、交通警察などの担当者は飲酒運転取り締まりが交通安全上の重要な課題との認識を持ち、1990年からの飲酒運転取締り専用の大型バスの **Booze Bus**（大酒飲みのバス）の導入などを始めとする飲酒運転の取締り強化がなされていた。また、飲酒運転のみならず、青少年のドラッグ（違法薬物）摂取は深刻な社会問題であり、交通安全対策としての唾液を利用した免疫学的簡易検出が市販キット（1キット約3,000円、ドイツ製）を用いて道路脇にて実施されていたことは、何れは我が国においても検査方法の導入を検討すべき時代を迎えるかも知れない（実際に、熊本県において中央分離帯のある国道を約8キロメートル逆走した二人死亡の交通事故の司法解剖において、逆走の誘因としての飲酒と覚醒剤摂取が明らかとなった事例がある）。ついで、ビクトリア州において1974年に法律で定められているが、交通事故で負傷したり、死亡したりして救急病院を受診した運転者は全て救急病院にて採血しなければならない、救急病院にて採血された3本の試料の内、1本は本人（本人が必要と判断すれば、民間の検査センターに検査を依頼）に交付され、1本は病院が90日間に亘って保管し、また残りの1本は警察が収集して **Victorian Police Forensic Services Centre, Macleod** においてアルコールと覚醒剤、麻薬、睡眠薬などの薬毒物の検査が実施されていたことは、飲酒運転の実態の詳細な把握とその防止対策の立案に多大な貢献をするのみならず、交通事故の損害賠償保険の適切な運用にも資することになる。我が国においては、交通事故で負傷したり、死亡したりした運転者の血液試料が確実に採取されてアルコールやドラッグを検査する体制が全く確立されていなく、科学的な交通事故原因の究明に難渋している状況にある。

飲酒運転防止対策としてのアルコール・インターロック装置の導入はビクトリア州においては実行されていた。我が国においても、国土交通省が「アルコール・インターロック装置に関する検討会」（座長：東京女子大学 竹内健蔵教授）を設置し、また民間団体の **MADD JAPAN** はアメリカやカナダにおける飲酒運転根絶への取り組みとしてのアルコール・インターロック装置の活用を紹介して、飲酒運転根絶のための開発と展望を積極的に提案している状況にある。

2-2-5 メルボルン現地調査の関係者並びに文献

- Victorian Institute of Forensic Medicine
 - 57-83 Kavanagh Street, Southbank VIC 3006, Australia
 - ① Prof. Setephan Cordner, The head of the VIF
 - ② Prof. Olaf Drummer, The Head of Toxicology Service VIFM
 - ③ Dr. David Well, The Head of Clinical Forensic Medicine
- Victorian Police Forensic Science Laboratory, Macleod
 - ① Ms. Joanne Gerstner-Stevens, The Chief of Toxicology Section
- The Traffic Alcohol Section Victorian Police, Brunswick
 - ① Mr. Martin C. Boorman, Inspector, Traffic and Transport Safety Department, Traffic Drug and Alcohol Section Technical Unit
 - ② Mr. John Ingham, Inspector, Traffic and Transport Safety Department, Traffic Drug and Alcohol Section
- Melbourne Royal Children's Hospital

- 文献
 - ① 外務省の情報 <http://www.mofa.go.jp/mofaj/area/australia/index.html>
旅行情報 <http://www.tabicom.com/contents/feature/victoria/allmel.html>
 - ② Gordon W. Trinca, The Value of Compulsory Blood Tests for Alcohol on Road Crash Causalities as a Drunk Driving Countermeasure, 1986,
<http://www.sae.org/technical/papers/860196>
 - ③ Coxon C.G.M., Earl R.W., Riverland Alcohol Ignition Interlock Trial, Transport SA South Australia Safty Strategy Report Series 6/98, December 1998.
 - ④ Victorian Institute of Forensic Medicine: <http://www.vifm.org/>
 - ⑤ Maddjapan.org NPO 法人、MADD JAPAN: <http://www.maddjapan.org>
 - ⑥ 麻生勤、鉤慎一郎ら、日本における飲酒運転防止対策の取り組みーアルコール・インターロック装置の活用ー、交通科学研究資料第 49 集、(社) 日本交通科学協議会、75-78、2008.

2-3 韓国

2-3-1 飲酒運転事故の現状 - 飲酒運転事故、死亡事故は大幅に増えてきた -

韓国における交通事故の推移（図 2-3-1）を見ると、1991 年では全体事故発生件数が 265,964 件、死亡者数 13,429 人だったものが、2006 年では発生件数 213,745 件（約 20%減少）、死亡者数では 6,327 人（約 52%減）と、かなり大幅な減少を見せた。

一方、飲酒運転事故の方は、事故総数は 8,377 件、死亡者数 476 人だったものが、事故総数 29,990 件（3.5 倍増）、死亡者数 920 人（1.93 倍）と大幅な増加となっている（図 2-3-2）。

注 1) 韓国警察庁やこの問題の専門家への、我々の事情聴取によると、韓国での交通事故発生件数には、かなりの「暗数」が含まれているという。というのは、事故が発生した場合、その補償などに関して当事者間がその場で示談をすることが多く、警察官の立会いがあってもその示談を了承し、事故件数に加えないことも少なくなかったからだという。飲酒事故についてもその傾向がないわけではないようで、事故件数は単純に国際比較できないという。ただし、死亡事故についてはそういうことはほとんどないはずだから、この数値は比較可能なものだと考えられる。

注 2) 国際比較から見た、10 万あたり交通事故死亡者数（財）交通事故総合分析センター 2005 年）によると、韓国は 13.2 人で、日本（6.2 人）、ドイツ（6.5 人）、スウェーデン（4.9 人）など、死者の少ない国の倍程度あり、USA（14.7 人）、スペイン（10.2 人）など欧米の高い国の水準にある。

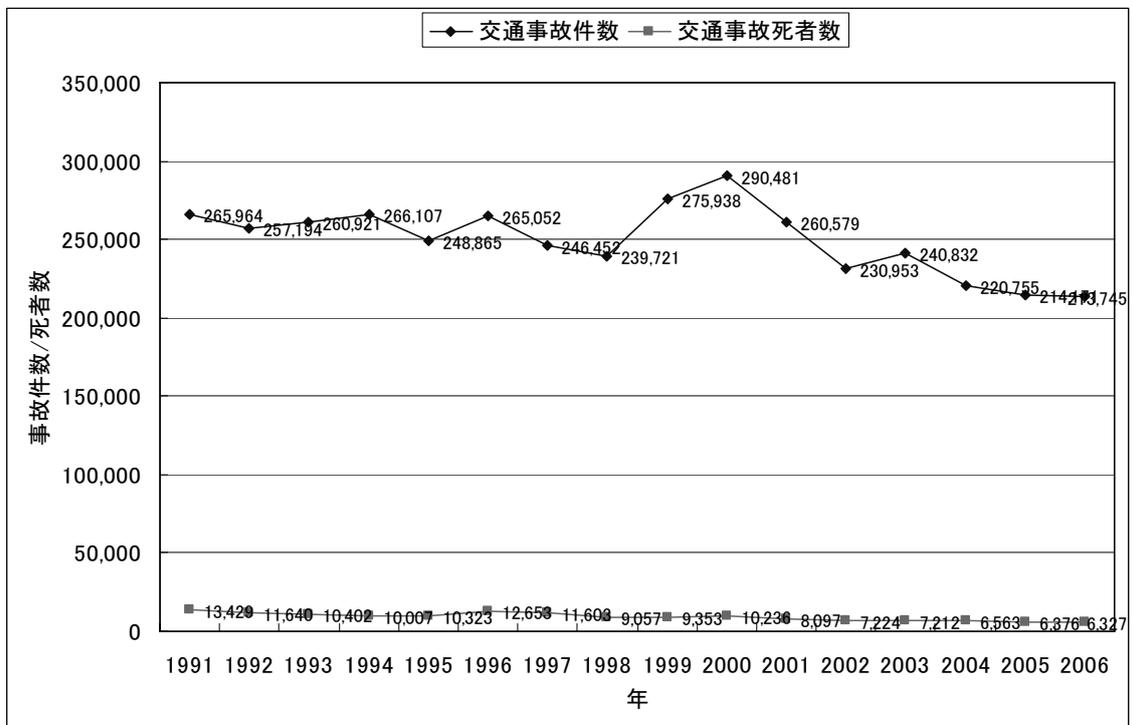


図2-3-1 韓国における交通事故の推移（韓国警察庁資料による）

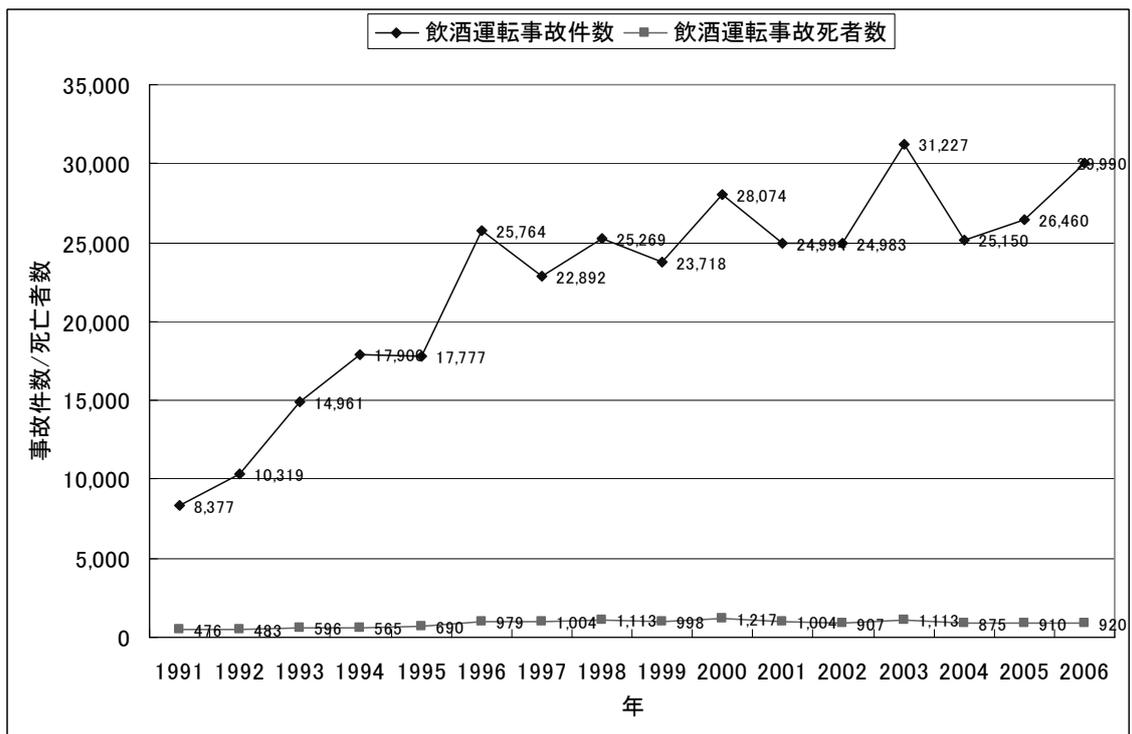


図2-3-2 韓国における飲酒運転事故の推移（韓国警察庁資料による）

2-3-2 飲酒運転の取り締まりとこれまでの効果 — 取締りは増えたが効果は少なかった —

こうした事態に対して韓国の警察当局は、近年懸命に取締りを強化してきたところだが、その効果は十分に上がったとはいえない状況にあった。韓国道路交通安全管理公団の明妙姫氏の資料（図2-3-3）によると、1997年から2006年までの飲酒運転取締りと、事故発生件数の関係は、取り締まり件数が1997年度に297,867件だったのが、2003年度に485,149件に増えたものの、飲酒運転事故の発生数は22,892件から31,227件と2割弱も増加してしまった。その後、取締り方法を強化した結果、事故数はいったん減少に転じた。しかし2005年からは再び増勢に転じてしまった。死亡者数についても同じ傾向にあり、2004年度に一旦875人に減ったものの、その後増加し2006年には920人になってしまったのである。

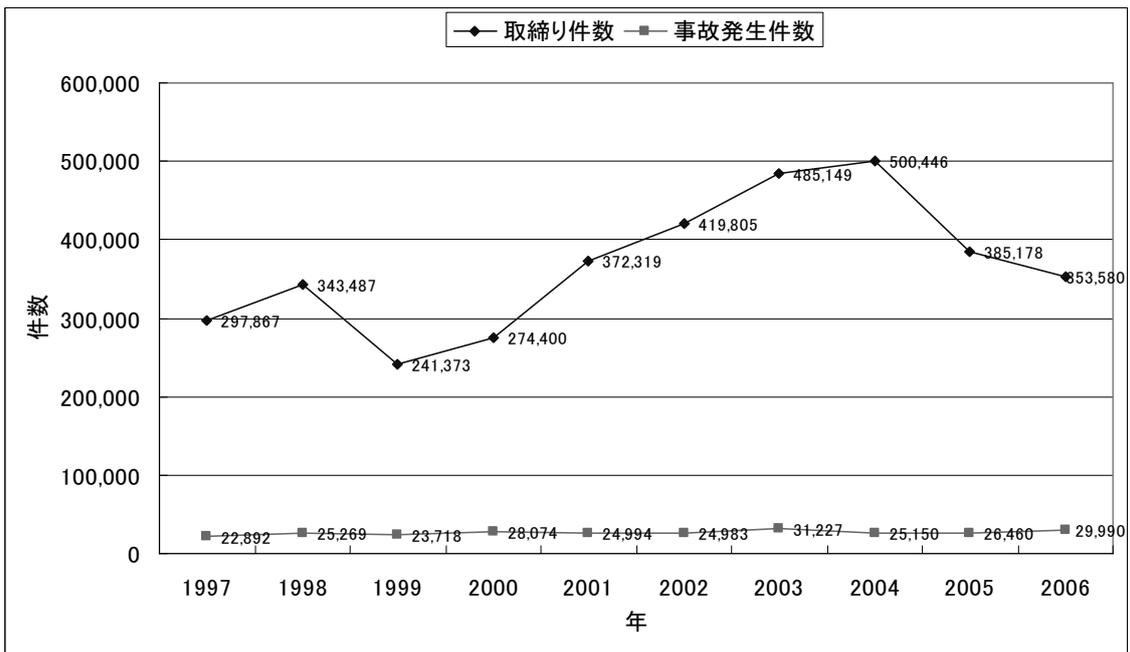


図2-3-3 飲酒運転の取締り件数と飲酒運転事故発生件数（明氏資料による）

2-3-3 全体事故死者に占める飲酒運転死亡事故の占有率

先述の明研究員作成の資料（図2-3-4）によると、事故全般及び死亡事故に占める飲酒運転の比率は年々高まる傾向にあり、1990年に比べると何れも5倍弱もの増加を示している。

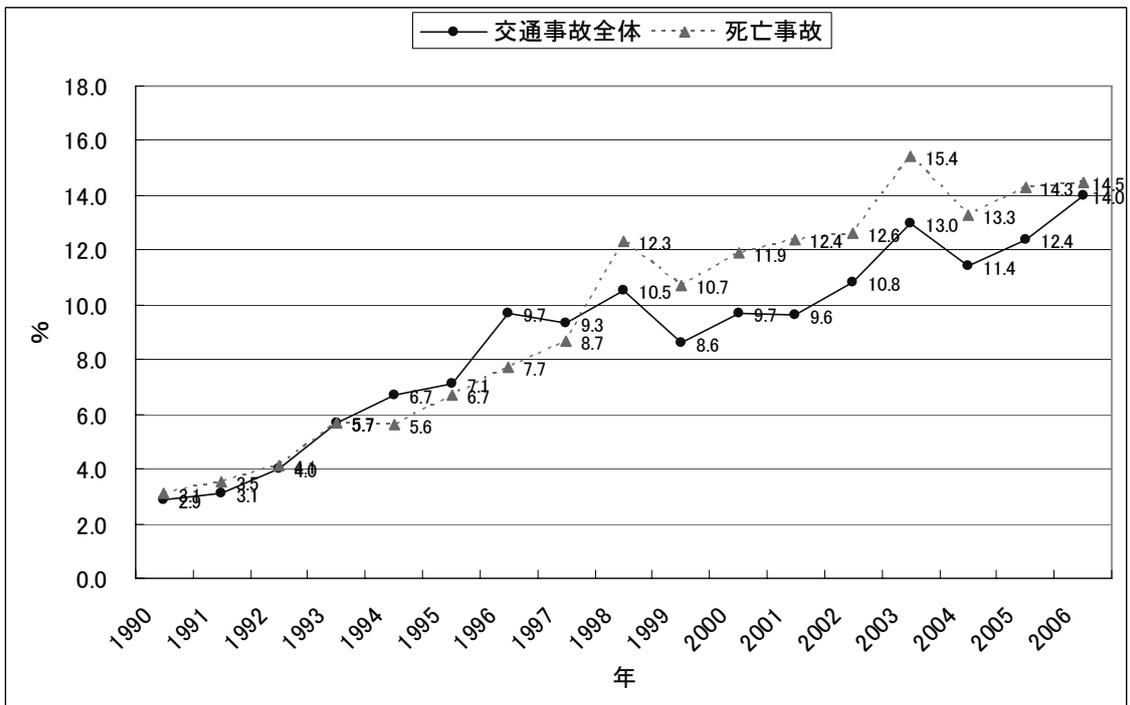


図2-3-4 飲酒運転による交通事故の占有率（明氏資料による）

従って韓国の交通安全施策にとって、飲酒運転の減少こそが交通事故数ならびに事故死者数を減らすために必要不可欠な課題として浮上してきたのである。

注3) 因みに、飲酒運転事故の年齢別の発生状況は、先述公団の資料(図表略)によると、一般事故発生率(第一当事者)が高いのは30歳と20歳代であるが、両者とも年々減少傾向にある。ところが40、50歳代は、その発生率は他の年齢層に比べて低いものの、次第にその比率が高まって来ている。飲酒運転事故でもその傾向は変わらない。こうした傾向について、「韓国の運転労働者の労働条件が厳しくなり、とくに中高年労働者へのしわ寄せが大きくなっているのではないか」という質問をしたところ、「ありうるがそれを示す調査資料はない」という回答だった。これは何も韓国だけの問題ではなく、わが国でも研究すべき課題だろう。

2-3-4 飲酒運転取締り強化に対する動き

(1) 全般的な対策の転換と取締り強化

1991年当時、交通死亡事故死者数が最高値の13,429人に達し、政府と国民全体の交通安全への意識が高まった。当局の懸命な努力の結果、1995年ごろまでに事故数、死者数ともかなりの減少を見たのであるが、次第に減少率が鈍化し、再び増勢に転じてしまった。

そこで、警察はそれまで推進してきた交通安全政策の抜本的見直しを始めた。その基本は、国民の警察不信を解消し、国民が感動し、ありがたく感じる交通警察に生まれ変わる取り組みを行うことにあった。具体的には、運転者規制のみに重点を置くやり方から、道路構造や施設の改善、加えて運転者安全教育の強化といった「人間中心」の交通安全施策に転換したことである。その背景として、警察が道路や道路関連設備が不完全な場所、違反しやすい場所、取締りやすい場所など、いわば取締り側に都合のよい所ばかりを選んでいては、運転者や国民の理解が得られない。そこでこれを、実際に事故が減るような場所や方法による取締りに転換するよう現場を強力に指導した。別のいい方をすれば、それまでの施策や取締りにかなり国民の反発が強かったということだろう。もちろんこうした施策は、取締りを甘くするというのではなく、大型事故に直結する飲酒運転、無免許運転、スピード過多、中央線侵犯などの悪質違反に対しては、強力に取締り、それ以外では実情に応じた改善と取締り方法を実施する、ということなのであった。その結果、たとえば取締り時に警察官と口論をしたという人が、55.1%から11.3%に減ったという(入手資料「警察白書2007年版」、日本大使館仮訳より)。

(2) 飲酒運転取締りの改革

上記のような取締りの方針転換は、飲酒運転取締りの現場でも実施された。「警察白書2007年版」(日本大使館仮訳)によると、「大通りを全面統制して一律的に実施する飲酒取締り活動が、全ての運転者を犯罪嫌疑者として見るという側面から、人権侵害・権限乱用論難及び行政の便宜的発想という世論が多かった。地域特性に関係なく特定の時間帯・場所において実施される飲酒取締りは、運転者をしてその時間帯と場所だけ避ければよいと

いう認識を拡散させ、取締りの効果を低下させるだけでなく、飲酒運転をかえって増加させる逆効果を生じさせた。ここに警察では、このような諸般の問題点と運転者の不便を解消すると同時に、効果的な取締りのため、受動的・展示行政的取締りを逸脱して地域実情に合う選別的飲酒取締り方法に切り替えた。2002年の模範的運用期間を経て、2003年に本格的に実施した」のだという。具体的には表2-3-1のような、「飲酒運転探知ガイド」によって、主要幹線道路は選別的取締り方式にするが、遊興街の密集地域や交通量の少ない地域、遊園地入り口など飲酒運転の源泉的発生点ではこれまでのような集中取締りを平行して行うことにした。その取締り係官人数も以前の10人規模から2-5人と小規模化し、地点の増加、技法の多様化により質・量の拡充を進めた。

表2-3-1 飲酒運転探知ガイド

連番	飲酒運転の兆候	飲酒確率(%)
1	理由なく路上で停止	70
2	前車の後ろにあまりに近く付いて行くこと	60
3	過度に広い半径で回転	60
4	運転手の顔色などから見て、酒に酔ったように見える人	60
5	指定された道路でない道路において運転	55
6	車線にかかって運転	55
7	著しく目に付く車(大きな音、車内騒乱など)	55
8	交通信号に対して遅れて反応する車	50
9	運転行為と一致しない信号操作	50
10	左折指示灯等をつけて右折するなど運転行為と異なる信号操作	45
11	ジグザグ運転	45
12	タイヤが中央線や車線上にある車	45
13	千鳥足運行	45
14	正しい道を外れること	45
15	急に加速したり急に減速する車	45
16	あまりに遅い速度(制限速度より20km/h以下)で運転する車	45
17	あまりに速い速度(制限速度より20km/h以上)で運転する車	35
18	交通信号や道路標識に十分に反応できない車	35
19	ブレーキを散漫に操作する車	35
20	停止線ではない異なる所に不適切に停止する車	35
21	突然又は不法的にUターン・回転する車	30
22	反対方向や、交通を横切って運転する車	30
23	壊れたり、欠陥がある車両で運行	30

出典：韓国刑事政策研究院、飲酒運転の規制に関する研究(1996年)

(4) 具体的な取締りの方法

① 既存法による法的根拠

韓国警察の取締り対象となる「酒気帯び運転」とは、道路交通法第 44 条の血中アルコール濃度が 0.05%以上ですべての自動車、原動機付自転車を道路（大学構内等は除外）で運転したものである。なお自転車は対象外となっている。韓国警察庁交通管制室作成の資料によると処罰は図 2-3-5 の通りで、単純飲酒運転への処分は表 2-3-2 の通りである。

また、その取締りの一般原則は図 2-3-6 のように行われる。また取締りの要領は図 2-3-7 のようになっており、具体的な想定問答は表 2-3-3、写真 2-3-1 の通りである。

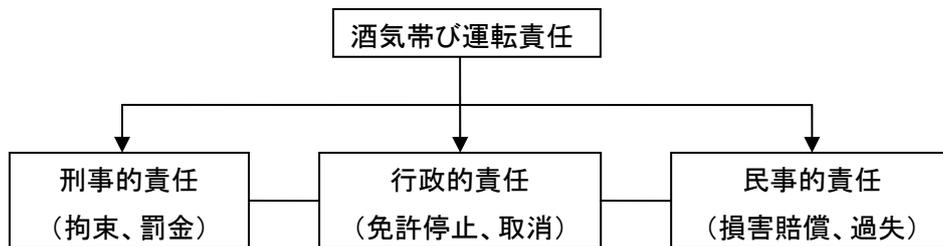


図2-3-5 飲酒運転者に対する処罰基準（韓国警察庁資料による）

表2-3-2 単純飲酒運転に対する処罰基準（韓国警察庁資料による）

測定値(%)	刑罰	行政処分	欠格期間
0.05~0.09	不拘束立件	免許 100 日停止	
0.10 以上	不拘束立件	免許取消	1 年
0.36 以上	令状請求(拘束捜査原則)	免許取消	1 年

※酒気帯び運転及び測定に応じない場合:2 年以下の懲役か 500 万ウォン以下の罰金

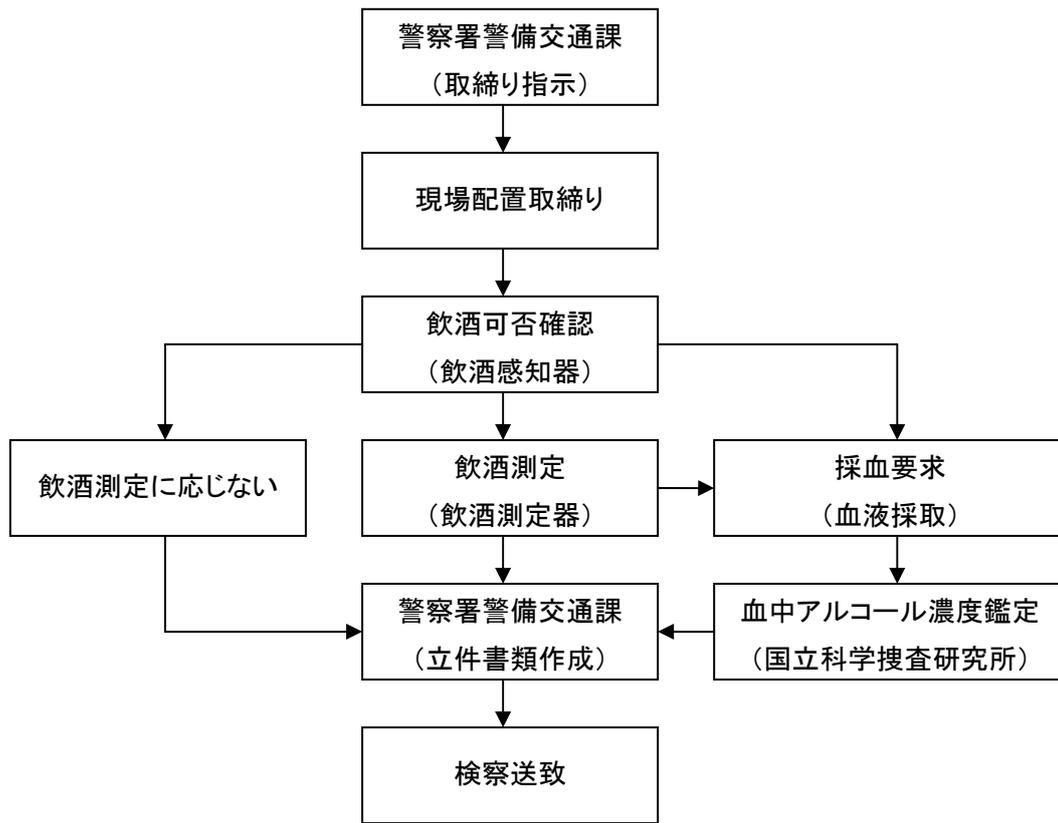


図2-3-6 取締りの一般原則（韓国警察庁資料による） * 字句を一部修正

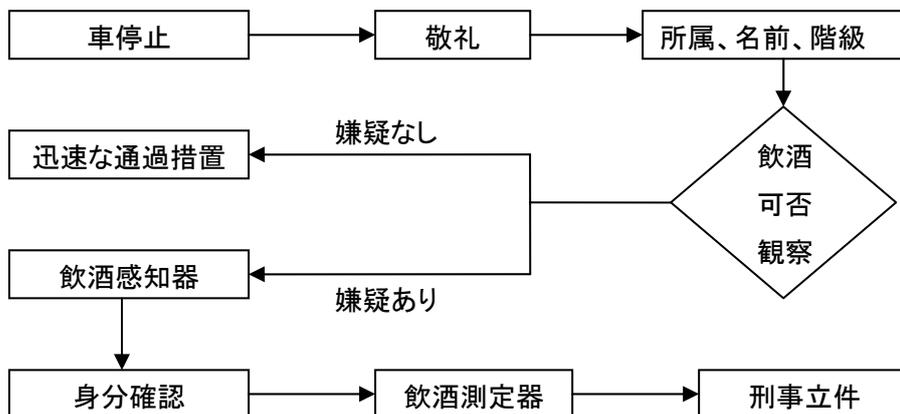


図2-3-7 取締りの要領（韓国警察庁資料による）

表2-3-3 取締りの具体的な想定問答（韓国警察庁資料による）

《 取締り要領(例) 》	
・ 飲酒容疑車両を選別検問して、安全に誘導	
－ すぐに感知器を使わず、ひとまず窓を開くようにする	
－ 安全措置で事故予防	
・ 敬礼後所属と階級、名前をいいながら挨拶	
例) こんにちは。〇〇警察署〇〇〇警長です。	
・ 飲酒運転取締り中であることを丁重に告知	
例) ちょっとの間、飲酒運転有無を確認します。	
・ 飲酒の有無観察	
－ 運転者の顔色、臭い、同乗者の状態等を通して判断	
☞ 飲酒疑惑なければ迅速に敬礼後、通過措置	
例) 協力して下さいありがとうございます。さようなら(敬礼)	
☞ 飲酒疑惑あると判断されれば飲酒感知器を使用確認	
・ 飲酒事実が感知される場合、道路周辺安全な場所に移動	
・ 飲酒測定器で測定	
・ 任意同行要求拒否時、ミランダ原則告知後、現行犯逮捕	
・ 酒気帯び運転者摘発報告書など関係書類作成	
・ 近くにある地区隊(あるいは交通課)で調査後、帰宅措置	



写真2-3-1 取締りの要領

特に興味あるのは、運転者が飲酒測定に応じない—たとえば窓やドアを開かなかつたりした—場合である。その時は、各10分、計3回の勧告にも従わなかったものに対しては、窓・ドアを破壊などして身柄を拘束することも許されている。稀にそうした事態が起こるが、その映像がマスコミ等に出たりすることで、かえって警察官に対する国民の共感が生まれたという。

この検知の際、検知管により血中濃度 0.05%に達したものは飲酒運転者と認め、その結果を対象者が了承した場合は、連行などして処分する。しかしその検知管検査に不服・疑念を抱く者に対しては、採血による確認を求めるかを確認する。採血検査を申し立てるものは 10%内外あるというが、その場合には近くの医療機関に連れて行き採血することが多いという。それ以外のものについては、濃度が軽微（0.10～0.36 だが、事情によって異なる）の場合には、ミランダ原則通知後、不拘束立件し警察署に同行するなどの措置をとることになっている。

注4) なお、検知管の精度を保つために、全国の検知管を定期的を集め（写真 2-3-2、2-3-3）、試験を行っている。この実験施設を我々は訪れたが、こうした取り組みはわが国も見習うべきものではないだろうか。

こうした努力の結果、2005 年頃からは、飲酒運転取締りに対して好意を持つ運転者が増えてきたという。また 2006 年には、立件数が 8.2%減少したとされている。しかし、それにもかかわらず、先述のように飲酒運転事故数、死者数は、再び増勢に転じてきたのである。



写真2-3-2 検知管

2-3-5 法改正の背景と道筋

以上のような経過をたどって、次第に飲酒運転への各界からの注目が集まりだした。ただ、ここでわが国との違いを簡単に述べておかねばなるまい。

その違いとは、この問題への関心の強さが、日本における飲酒運転事故の罰則強化への世論の盛り上がりとはかなり異なっていたということである。この問題に詳しい朴相権博士（韓国総理府交通専門官）によると、「韓国では一般の NPO 活動やボランティア活動は、日本のそれよりむしろ活発なのだが、こと交通問題に関しては低調である。特に日本では近年深刻な飲酒運転事故が多発し、それに対する世論の盛り上がりを背景に危険運転致死傷罪が成立したのだが、韓国ではそうした盛り上がりあまり見られなかった。ただ、交通事故に占める飲酒運転の比率の高さや、事故減少が鈍化していることを憂慮し、また諸

外国一特に日本における一の飲酒運転に対する罰則強化の流れを見て、警察や有識者、政治家などが法改正の必要性を国民に訴える、という形で事態が進展してきたといえるだろう」というのが実情に近いという。こうした状況だったので、警察や諸行政そしてマスコミは、繰り返しこの問題を取り上げて、以下の法改正へと進む道筋をつけたのである。

マスコミの取り上げ方（例）－日本大使館による資料提供－

- * 『飲酒運転タクシーが市民の命を脅かしている』（『中央日報 2000年8月22日』）
...タクシー運転手には飲酒検問がなされないことが多いが、「信号さえ識別できないタクシーに乗って怖かった」（乗客）、「夫の飲酒運転を止めて欲しい」（タクシー運転手の妻）、「飲酒運転で摘発された事業用車両の運転手 1,000人中 90%がタクシー運転手だった」
- * 『飲酒運転を知って乗れば同乗者も 30%の責任』（同紙 2003年8月7日）
...運転手の飲酒を知って事故にあった被害者は、損害賠償を 3割減額された。
- * 『飲酒運転、「高学歴」男性に多い』（同紙 2004年7月1日）
...損保協会の調査（1,600人）によると、飲酒運転の経験者は 13%あり、大卒以上は 46.6%と、学歴の高い人ほど経験者が多かった。取締りを強化すべきという声は 56.8%にもものぼった。
- * 『バスの飲酒運転 7件摘発』（『朝鮮日報』 2005年7月29日）
...ソウル警察のバス取締りの結果、7件を摘発、3件を刑事立件した。
- * 『政府幹部、飲酒運転で昇進アウト』（『同紙 2006年2月2日』『2月12日』）
...飲酒運転経歴のある検事昇進候補 2名が脱落、特に大統領府は厳しく扱うとしている。K 北米局長は 2回の飲酒運転前歴で昇進候補から脱落したが、飲酒運転以外の前歴が多数回ある高官がいることも問題化している。K 人事主席は「3級以上の昇進の場合、飲酒運転 2回以上は 1年昇進停止、血中濃度 0.2以上も 1年停止とした」と発表。
- * 『交通事故死亡者が急増、飲酒運転原因が 4割増』（『連合ニュース 2007年4月20日』）
...特に飲酒運転死亡者が 70人も増えており、週末を挟んだ金一月に多い。
- * 『道路交通法改正法案が提出予定』（『中央日報 2007年6月25日』）
...与党ウリ党の E 議員の発議で、飲酒判定が 0.05%から 0.03%に強化され、これは焼酎一杯に相当する。さらには「飲酒運転致死傷罪」で、飲酒運転傷害は 10年以下の懲役になる法律が成立することになる。
- * 『ゲリラ式取締りで女性タレントら 2,010人摘発』（『朝鮮日報 2007年7月7日』）
...タレントの K は酒を飲んで事務所の近くで摘発され 100日の免許停止処分を受けた。同日は全国で 2,010人が摘発され、785人は濃度 0.10以上だったので免許取り消し処分となった。
- * 『無人飲酒取締り機が登場』（『中央日報 2007年7月23日』）
...慶尚南道馬山が開発した無人飲酒取締り機（息を吹きかけて自動感知するもの）の試演会が行われた。

* 『白昼の取締りで183人摘発』（『朝鮮日報2007年11月1日』）

…ソウルの各所で午後1時から3時まで飲酒運転の一斉取締りを行ったところ、183人が摘発され、6人が免許取り消しとなった。

こうした世論への喚起もあって、飲酒運転に対する世間の見方は大いに変わった。先の道路交通安全管理公団の明氏の資料によると、飲酒運転の処罰強化に対する世論調査結果（図2-3-8）では、「飲酒運転取締り強化」が必要と答えたものは、68.2%あり、『飲酒運転致死傷罪』の設定が必要だとする意見は84.3%にも達した。

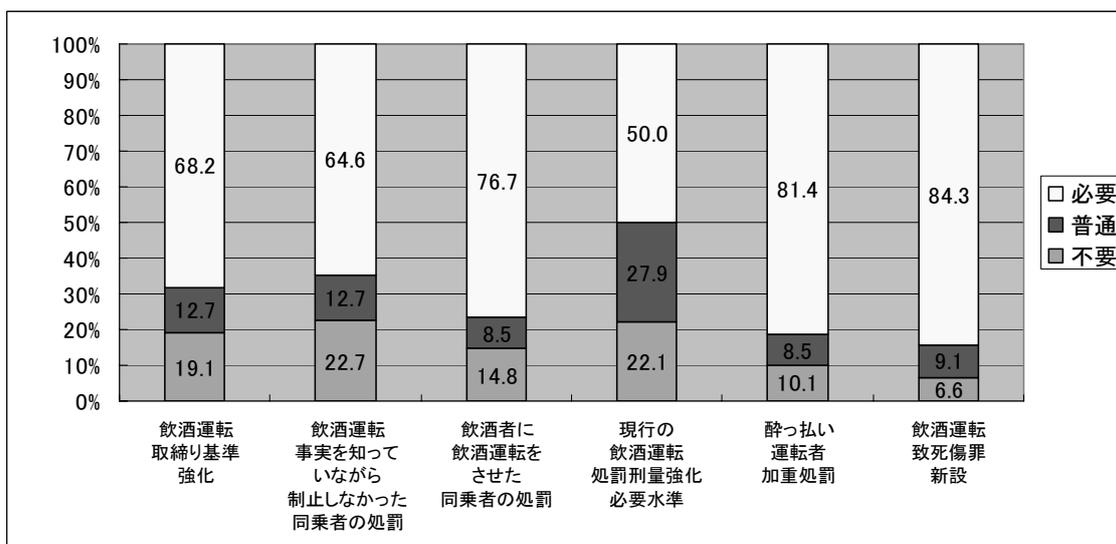


図2-3-8 飲酒運転の処罰強化に対する世論調査（明氏資料による）

2-3-6 法改正の実施

こうした状況を背景に、2007年6月に道路交通法の改定が議員立法として提出・可決された。その改定点は表2-3-4で、飲酒の基準である血中アルコール濃度が0.05%から0.03%に高められ、処罰も2年以下の懲役あるいは500万ウォンの罰金だったものが、5年以下あるいは1千万ウォンの罰金に強化された。また、飲酒運転自動車の同乗者への処罰条項も新設された。

これに加えて、特定犯罪処罰加重処罰の法律である「飲酒運転致死傷罪」（表2-3-5）の議員立法案が2007年12月23日の国会を通過し、調査時点ではその後国務会議での審議の後、交付の予定であるとされていた。しかしこの法律の細部については、事実認定の諸問題について様々な議論があり、日本での適応の事例を見ながら慎重に検討されるだろうというのが、調査時点で我々が得た情報だった。

表2-3-4 道路交通法の改定(2007年6月)(明氏資料による) *一部字句修正

区分	現行	改定案	該当条項
飲酒運転 取締りの基準	BAC 0.05%	BAC 0.03%	第44条第4項
飲酒運転 処罰強化	2年以下の懲役や 500万ウォン以下の罰金	5年以下の懲役や 1千万ウォン以下の罰金	第150条第2項
同乗者処罰 条項の新設	規定無し	飲酒運転自動車等の 同乗者への処罰条項を新設	第44条第5項

表2-3-5 処罰強化の動き(明氏資料による) *一部字句修正

区分	内容
根拠条項	第5条の11[危険運転致死傷]
対象行為	飲酒又は薬物などの影響で正常的な運転が困難な状態で自動車及び原動機装置 自転車を走行し、人を傷害又は死亡に至るようにした者
処罰	傷害の場合、10年以下の懲役又は5百万ウォン以上3千万ウォン以下の罰金。死 亡の場合、1年以上の有期懲役

2-3-7 その他の知見

我々は、上述のような資料・聞き取り調査を行った。そのほかにも関連して様々な意見を聴取したが、その一部を以下紹介しておこう。

- ① 交通違反で刑事罰に問われたものに対しては、禁固刑か社会奉仕を選択できる制度があるという。そのため、ほとんどのものが町の清掃等の社会奉仕活動を選択している。
- ② 徴兵制で徴用されたものは、兵士と警察官の選択が可能になっている。警察官の方が好まれると思われがちだが、実際には警察官は犯罪者確保時や取締りに負傷したり、市民とのトラブルに巻き込まれることがあり、必ずしも人気がある選択ではないという。
- ③ 飲酒運転違反や事故を起こした者に対する、雇用主などの処分について、日本のように厳しい処分(たとえば懲戒免職で退職金が支払われない)などの事例が多いかと尋ねたところ、「そのように重い処分を雇用主がしたという話は聞かないし、労働法規上考えられない。わが国には労働法がありますから」という回答をもらった。
- ④ 飲酒と飲酒運転に対する社会的、文化的「寛容さ」については、韓国人自身が「寛容すぎる」と考えているという見方が一般的だろうという意見が多かった。
- ⑤ 10年ほど前のタクシーやバスの運転ぶりは、あまり褒められたものではなく、実際事故—そして飲酒事故も多かったことは、多くの人が認めるところだったという。しかしここ数年で、かなり運転マナーは好転し、悪評の高かった高速バスの運転もかなり増しになったという。

- ⑥ 韓国の交通情報放送センターは、全国の交通状況を把握しており、主要都市部は詳細に、郡部でも幹線地域は常時監視カメラ等（写真 2-3-3）で状況把握が出来るようになっている。それ故、交通情報の提供は一元的に行われており、渋滞や事故対応などにその役割を効果的に果たしている。



写真2-3-3 交通情報放送センター中央統制室

2-3-8 調査の構成と謝辞

調査・聴き取りは、2007年12月7日（金）に行われた。訪問先は、韓国警察庁交通局（写真 2-3-4）、道路交通安全管理公団（飲酒運転研究部署）（写真 2-3-5）、在韓日本大使館である。



写真2-3-4 韓国警察庁交通局



写真2-3-5 道路交通安全管理公団

IATSS 側の参加者は、今井猛嘉、恒成茂行、松村良之、尾形隆彰の4名。また、韓国の交通事情の情報提供と通訳を、朴相権博士（総理府交通専門員）が引き受けてくれた。

最後に、我々調査を快く引き受けていただいた韓国警察庁、道路交通安全管理公団、在韓日本大使館、朴博士また、この調査の実施にご協力いただいた皆様に感謝申し上げます。

2-4 イギリス及びフランス

以下では、先ず、イギリスの状況と、近時、新たな展開が見られるフランスの状況について、要約的に紹介する。アジアの主要国の内、香港とオーストラリアは、イギリスの法制度に基づいていることから、イギリスでの状況を（本年度は予備的なものに止まるが）紹介することが必要である。

2-4-1 イギリス(予備調査)

(1) 現状

イギリスでも、飲酒運転に対する取締りが随時、強化され、この（法改正の）方向性が一般人にも周知徹底されるように、努力がなされている。その結果として、2007年12月には、自動車検問による呼気検査で摘発されたドライバー（酒気帯びと判定された者、及び、検査を拒否した者）の数は、前年同月比で24%減少（2006年12月の9,658人が、7,774人へと減少）している。これは、一定の成果として積極的な評価に値するが、イギリス政府としては、なお事態は楽観視できないとの認識を有しているとのことである。そこで、以下の法改正が予定されている。

(2) 法改正を巡る動き

- ① 自動車運転手に許容される血中アルコール濃度を、現在の80mg/100mlから50mg/100mlにまで低下させることで、ヨーロッパ委員会の勧告に応じようとする事、
- ② 警察官は、飲酒運転の嫌疑の有無にかかわらず、任意に自動車を停止させ、ドライバーに呼気検査を実施できるようにすること、
- ③ オーストラリアの法制度に倣い、警察官によるRandom Breath Testingをも可能にし、もって、飲酒運転防止への抑止力を高めること、
- ④ アルコール・インターロックの装着を、再度の飲酒運転（再犯）を防止するために、飲酒運転をした者に義務付けること、
- ⑤ アルコール・インターロックの予防効果を計測するために、現在、先行実験（pilot scheme）がなされており、その結果を踏まえて、近く、政府としての態度が決定されるとのこと、

であった。

(3) 展望

イギリスでの調査は本年度は予備的なものに止まったが、政策変更の兆しは理解できた。その発展の状況については、継続して調査・分析する必要があると思われる。

2-4-2 フランス

(1) 近時の動向

フランスでも、飲酒運転を巡る憂慮すべき状況に鑑み、政府の積極的な施策への取組が開始された。即ち、2008年2月13日に、「道路の安全に関する省際委員会（Comité Interministériel de sécurité routière, CISR）」が交通事故対策の報告書を発表している。その内容は、以下に紹介するように、注目に値するものである。

(2) CISRによる政策目標

CISRは、規制と制裁を強化すること、飲酒運転及び薬物使用運転対策として科学的手法を取り入れること、道路のインフラストラクチャーを改良すること、ならびに若年ドライバーに対する研修教育を改善することを、道路交通の安全を促進するための政府の方針として発表した。

具体的な目標として掲げられているのは、以下のとおりである。

- ① 2012年までに、交通事故による死亡者を3,000名未満とすること
- ② 飲酒運転による死亡事故を半減させること
- ③ 二輪車に乗車する者の死亡者を半減させること
- ④ 若年者の交通事故死亡者を三分の一にすること

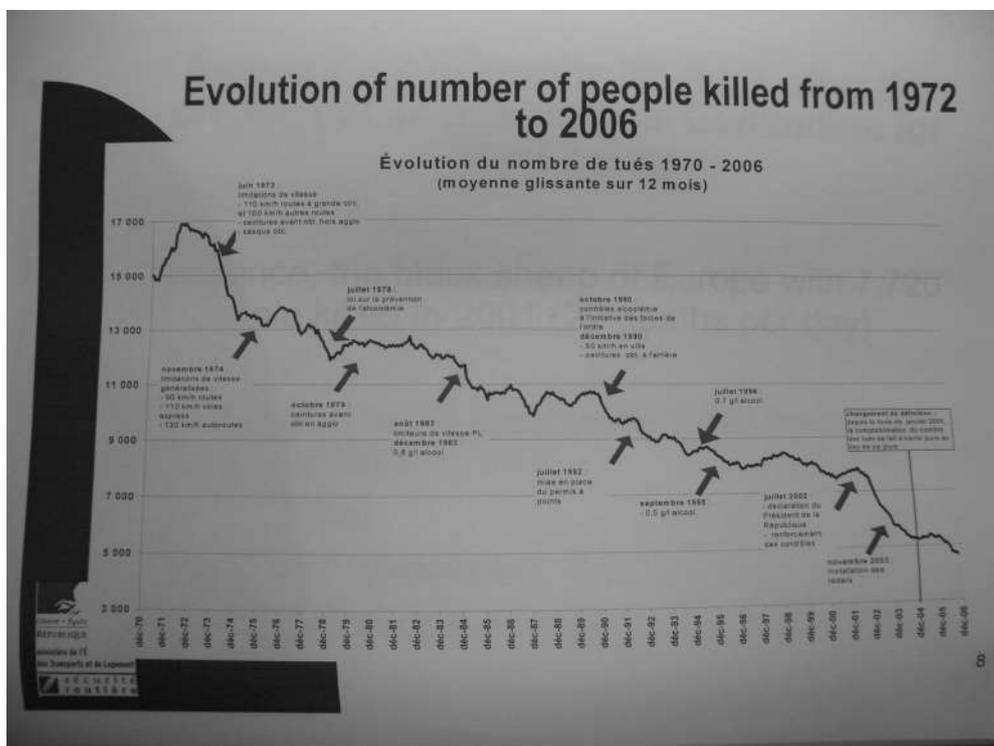


図2-4-1 1972年から2000年までににおける交通事故死亡者数の推移

(3) CISR により導入が検討されている規制手段等

上記の政策目標を達成するために、CISR は、以下の対策を掲げている。

- ① 5年間にレーダーによる速度違反取締装置を500器設置すること（図2-4-2～2-4-3）
- ② 無免許運転者及び速度超過、飲酒運転の再犯者に対する車両の没収を必要とする
- ③ 交通違反に際して記録される点数を不正に貸借、売買等することで、身代わり犯人等を立てること等に対して、特別な刑事制裁を設けること
- ④ 2009年までに飲酒運転対策として特定の車両、とりわけ学校で使用される車両に運転者のアルコール濃度を検知して、一定以上の濃度の場合は始動させない装置を備え付けること
- ⑤ ガソリンスタンドにおけるアルコール飲料の販売を禁止すること
- ⑥ 薬物使用運転の再犯者に対して車両を没収すること

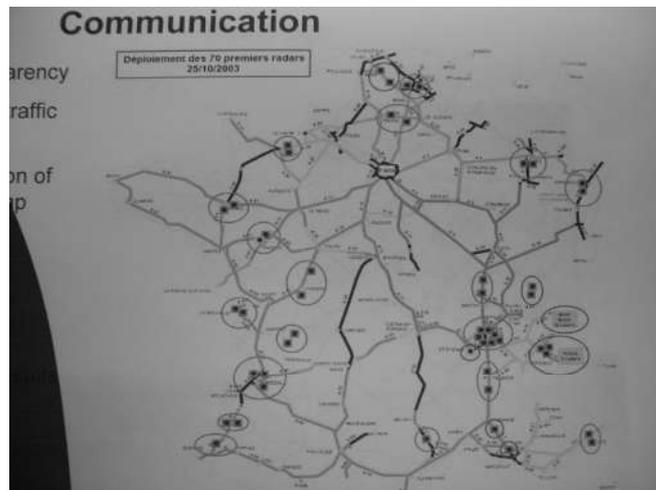


図2-4-2 レーダー(速度測定器)の全国設置状況



図2-4-3 レーダー(速度測定器)の設置を示す標識

これらと並ぶ重要な対策として、以下の点にも言及がなされている。

- ⑦ 夜間及び市街地以外の場所での反射機能付きのベストの着用を義務づけることにより、自転車運転者の安全を強化すること
- ⑧ 特に、子供の自転車運転者に対するヘルメットの着用を奨励すること
- ⑨ 2008 年中に、運転免許制度を改正し、取得費用を下げ、取得までの期間を短くし、若年運転者に対する研修・教育を改善すること。6 月以降、各自動車学校の試験合格率を掲示すること

(4) CISR 以外の動向

フランス首相は、CIRS とは別に、運送業者及び労災保険事業団との間で、道路交通における危険防止のための文書に署名した。このような協力関係が強化されたことにより、運送業界が交通事故防止に尽力し、業界の責任が明確になり、より「落ち着いた」運転方法が促進され、仕事上の事故の防止につながることを期待されている。

第3章 国内の実態

3-1 飲酒運転防止に関する企業の対応と意見 ー(財)東京交通安全協会傘下企業への調査からー

3-1-1 はじめに

悲惨な結果を招き易い飲酒運転を根絶することは、交通安全を願うものにとって悲願である。これを実現するために法強化されたのが、平成19年に改定された「道路交通法の一部改正」であった。これによって運転者自身や同乗者、そして飲酒運転をすることが分かっていて酒を提供した第三者への罰則が強化された。今回は事故を起こした者を業務で使用していた管理者への管理責任に対する責任は、従前のものと同じままで、法改正は行われなかったものの、管理者に対する社会の目は以前とは比べられないほど厳しくなっている。それは、悪質な事案に対する厳格な法適用の例が増加していることを見れば明らかである。

今井(2007)は、こうした法改定による罰則強化の効果はあるものの、その効果を一層強めるには、運転当事者への法的圧力を強めるだけでは不十分だとして「かねてから指摘されているように、飲酒運転に対して比較的鷹揚な態度を示していた日本の社会的風潮の改善こそが、必要なのである」と、飲酒運転をめぐる社会的背景の更なる改善に取り組む必要を論じている。そうした社会的風潮を効果的に変える可能性を持った位置に存在しているのが、企業とその職場である。もちろんそうした風潮を助長しかねない経営・管理者や職場同僚がまま存在していることも事実ではあるが、今後は企業の一員が飲酒事故を起こせば、企業への責任追及が格段に厳しくなることは必至である。したがって経営・管理者は、企業経営の安定や従業員の福祉のためにも、飲酒運転に対する認識を大きく改めることが求められており、実際にそれに取り組み始めてもいる。

事実近年では、個別企業や業界団体等の取り組みも次第に進んでおり、その先進事例を紹介した記事(財)東京交通安全協会、2006)も増えている。早川(2008)はそうした事例を紹介しながら「関係業界の自主的取組も昨年来進んでおります(が)・・・、社会全体として規範を確立していくことが重要」だとして、特に業界の取り組みの重要性を指摘している。

本調査は、従業員の飲酒運転の社会的責任が厳しく問われるようになってきている企業管理者に対し、それへの取り組みや困難な状況、他者への要望などについて意見を聞いてみることにした。現状と困難な点を明らかにすることによって、職場からの飲酒運転防止の一層の進展を図るための一助としたいと考えたからである。

3-1-2 調査の方法と対象企業の属性

(1) 調査の方法

アンケート調査票（付録1参照）を、財東京交通安全協会（安全運転管理者部会）の会員（母数25,000事業所）からサンプリングした500事業所に郵送配布・回収した。財東京交通安全協会は、たとえばトラック協会に加盟し独自の安全管理を行っている企業は傘下にはないが、運輸業企業も数多く含まれている。調査時期は2007年11月である。有効回収数は191票（38.2%）を得た。

(2) 対象企業の属性

① 業種構成

調査対象とした企業の業種分布は表3-1-1の通りである。しかし、分析の際には比較が意味をもつように表3-1-2の区分を用いることにする。

表3-1-1 主たる業種

	サンプル	比率(%)
鉱業・建設業・製造業	33	17.3
金融・保険・不動産業	5	2.6
電気・ガス・水道	12	6.3
卸売業	31	16.2
小売業	13	6.8
飲食店	4	2.1
運輸・通信業	45	23.6
対事業所サービス業	6	3.1
対個人サービス業	7	3.7
その他のサービス業	23	12.0
公務	2	1.0
その他	10	5.2
合計	191	100.0

表3-1-2 業種別サンプル分布

	サンプル数	比率(%)
1 鉱・建設・製造業(「鉱業等」)	33	17.3
2 金融・保険・不動産、電気・ガス・水道業(「金融等」)	17	8.9
3 運輸・通信業(「運輸等」)	45	23.6
4 卸・小売、飲食業(「卸等」)	48	25.1
5 各種サービス業(「各種サービス」)	36	18.8
6 その他(公務を含む)(「公務を含むその他」)	12	6.3
合計	191	100.0

② 従業員規模

対象企業の従業員構成は、正規従業員だけのものと、非正規従業員を含めた規模を聞いており、後者は無回答が多く有効ではなかった。前者の結果は表3-1-3の通りである。業種と規模をクロスさせてみると、図表は省略するが、「金融・保険・不動産、電気・ガス・水道業」（以下「金融等」と、「各種サービス業」、「その他（公務を含む）」（以後「公務を含むその他」）規模の大きな企業が若干含まれているが、全体にはさほどバラつきは見られず、平均と近い形に分散している。

表3-1-3 正規従業員数

	サンプル数	比率(%)
30人未満	76	39.8
30～99人	57	29.8
100～299人	32	16.8
300～999人	11	5.8
1,000人以上	11	5.8
無回答	4	2.1

(3) 従業員の業務時の車(自転車を除く)使用の頻度

従業員が業務で車(自転車を除く)を使用する頻度を聞いたところ、表3-1-4のような結果となった。「大変多い」が全体で63.4%、「多い」が29.8%で、9割が頻繁に使用しており、「全く使用しない」と答えたのは1社のみである。業種別には、意外に「金融等」が多く、外回りに使われているのだろう。当然ながら「運輸・通信業」(以後「運輸等」)も多く、「卸・小売、飲食業」(以後「卸等」)「各種サービス業」もかなり多い。

(4) 使用する車種(自転車も含む)

使用されている車種の業種別分布は、表3-1-5の通りである。全体では、「乗用車・バン(荷物配達用)」が24.6%と最も多く、次は「乗用車・バン(外勤用)」の20.9%となっている。業種別には、「鉱・建設・製造業」(以下「鉱業等」)は「乗用車・バン(外勤用)」が多く、「金融等」、「卸等」、「各種サービス」は「乗用車(荷物配達用)」が多く、「運輸等」は「事業用貨物車」が多いなどの特徴がある。自転車の使用はほとんどないが、「運輸等」には、2輪バイクを使う所が7社もある。

表3-1-4 業務時の車使用

業種別と業務内車使用のクロス表

業種別		業務内車使用				合計
		たいへん多い	多い	多少ある	ない	
1 鉱・建設・製造業	度数	13	17	3		33
	業種別の%	39.4%	51.5%	9.1%		100.0%
2 金融・保険・不動産、 電気・ガス・水道業	度数	14	3			17
	業種別の%	82.4%	17.6%			100.0%
3 運輸・通信業	度数	33	10	2		45
	業種別の%	73.3%	22.2%	4.4%		100.0%
4 卸・小売、飲食業	度数	32	13	3		48
	業種別の%	66.7%	27.1%	6.3%		100.0%
5 各種サービス業	度数	23	8	4	1	36
	業種別の%	63.9%	22.2%	11.1%	2.8%	100.0%
6 その他(公務を含む)	度数	6	6			12
	業種別の%	50.0%	50.0%			100.0%
合計	度数	121	57	12	1	191
	業種別の%	63.4%	29.8%	6.3%	.5%	100.0%

※度数が0の場合は、表の見やすさのため、空欄とした。以下、表3-1-21まで同様

表3-1-5 一番多く使う車(自転車を含む)

業種別と主な車種のクロス表

業種別		主な車種											合計		
		自転車	二輪車 (原付含)	乗用車・ バン(荷物 配送用)	乗用車・ バン(外勤 営業用)	自家用普 通貨物車	事業用普 通貨物車	自家用大 型貨物車	事業用大 型貨物車	バス	ハイパー タナー	小型 特殊車		大型 特殊車	無回答
1 鉱・建設・製造業	度数			9	15	5	2	1	1						33
	業種別の%			27.3%	45.5%	15.2%	6.1%	3.0%	3.0%						100.0%
2 金融・保険・不動産、 電気・ガス・水道業	度数	1	2	6	5	2			1						17
	業種別の%	5.9%	11.8%	35.3%	29.4%	11.8%			5.9%						100.0%
3 運輸・通信業	度数	1	7	5	3	1	16		5	2	2	1	1	1	45
	業種別の%	2.2%	15.6%	11.1%	6.7%	2.2%	35.6%		11.1%	4.4%	4.4%	2.2%	2.2%	2.2%	100.0%
4 卸・小売、飲食業	度数			13	10	12	10	1	1		1				48
	業種別の%			27.1%	20.8%	25.0%	20.8%	2.1%	2.1%		2.1%				100.0%
5 各種サービス業	度数	2	1	13	6	3	3					2	4	2	36
	業種別の%	5.6%	2.8%	36.1%	16.7%	8.3%	8.3%					5.6%	11.1%	5.6%	100.0%
6 その他(公務を含む)	度数	1		1	1	1	2			3		2	1		12
	業種別の%	8.3%		8.3%	8.3%	8.3%	16.7%			25.0%		16.7%	8.3%		100.0%
合計	度数	5	10	47	40	24	33	2	8	5	3	5	6	3	191
	業種別の%	2.6%	5.2%	24.6%	20.9%	12.6%	17.3%	1.0%	4.2%	2.6%	1.6%	2.6%	3.1%	1.6%	100.0%

(5) 従業員の通勤時の車使用

通勤時に従業員が車(四輪車、原付を含む二輪車、自転車)を使うかどうか(表3-1-6)は、全体では62.3%使う者がいると答えている。業種別には「鉱業等」が75.8%と、目立って多くなっているのが目につく。公共交通機関が比較的アクセス可能である東京都ではあるが、通勤に車がかなり使われていることがわかる。

表3-1-6 通勤時の車使用

業種別と通勤時車使用のクロス表

			通勤時車使用			合計
			なし	あり	無回答	
業 種 別	1 鉱・建設・製造業	度数	8	25		33
		業種別の%	24.2%	75.8%		100.0%
	2 金融・保険・不動産、 電気・ガス・水道業	度数	11	6		17
		業種別の%	64.7%	35.3%		100.0%
	3 運輸・通信業	度数	20	25		45
		業種別の%	44.4%	55.6%		100.0%
	4 卸・小売、飲食業	度数	17	31		48
		業種別の%	35.4%	64.6%		100.0%
	5 各種サービス業	度数	9	26	1	36
		業種別の%	25.0%	72.2%	2.8%	100.0%
	6 その他(公務を含む)	度数	6	6		12
		業種別の%	50.0%	50.0%		100.0%
合計		度数	71	119	1	191
		業種別の%	37.2%	62.3%	.5%	100.0%

3-1-3 従業員や顧客の飲酒運転可能性

(1) 従業員の飲酒運転の可能性

従業員の中に飲酒運転をする者がいる可能性（表3-1-7）があるかどうか聞いたところ、「大いにある」と答えた企業は皆無だったが、「多少ある」と答えた企業は23.0%あり、業種別には「鉱業等」と「運輸等」が35%を超え、とくに多くなっている。「各種サービス業」と「公務を含むその他」では8.3%と少ないのが目立っている。結局、全体では5人強に1人が飲酒運転をする可能性があるが、業種によると3人に1人はその可能性があるというのは見逃せない数字である。

(2) 出先で顧客や得意先と酒を飲むことがあるか

飲酒運転するかどうかは別として、出先で客との付き合いで酒を飲む可能性（表3-1-8）は、全体平均では、20.4%と、前問より若干少なくなっている。「たいへん多い」とする企業が「卸・小売・飲食業」（以後「卸等」）に1社、「その他（公務を含む）」（以後「公務を含むその他」）に1社ある。ただ「卸等」では、22.9%とむしろ多くなっており、顧客との関係が密な商業や飲食店の特徴が若干出ているようだ。

表3-1-7 従業員の飲酒運転の可能性

業種別と従業員の飲酒可能性の加算表

業種別		従業員の飲酒可能性			合計
		多少ある	ない	無回答	
1 鉱・建設・製造業	度数	12	20	1	33
	業種別の%	36.4%	60.6%	3.0%	100.0%
2 金融・保険・不動産、 電気・ガス・水道業	度数	4	13		17
	業種別の%	23.5%	76.5%		100.0%
3 運輸・通信業	度数	16	29		45
	業種別の%	35.6%	64.4%		100.0%
4 卸・小売、飲食業	度数	8	40		48
	業種別の%	16.7%	83.3%		100.0%
5 各種サービス業	度数	3	33		36
	業種別の%	8.3%	91.7%		100.0%
6 その他(公務を含む)	度数	1	11		12
	業種別の%	8.3%	91.7%		100.0%
合計	度数	44	146	1	191
	業種別の%	23.0%	76.4%	.5%	100.0%

表3-1-8 出先で酒が出る可能性

業種別と営業先での飲酒の加算表

業種別		営業先での飲酒			合計
		たいへん多い	多少ある	ない	
1 鉱・建設・製造業	度数		7	26	33
	業種別の%		21.2%	78.8%	100.0%
2 金融・保険・不動産、 電気・ガス・水道業	度数		3	14	17
	業種別の%		17.6%	82.4%	100.0%
3 運輸・通信業	度数		13	32	45
	業種別の%		28.9%	71.1%	100.0%
4 卸・小売、飲食業	度数	1	10	37	48
	業種別の%	2.1%	20.8%	77.1%	100.0%
5 各種サービス業	度数		3	33	36
	業種別の%		8.3%	91.7%	100.0%
6 その他(公務を含む)	度数	1	1	10	12
	業種別の%	8.3%	8.3%	83.3%	100.0%
合計	度数	2	37	152	191
	業種別の%	1.0%	19.4%	79.6%	100.0%

(3) 飲食店などで顧客に酒を提供することがあるか

該当しないと答えた企業が多くなっている(表3-1-9)が、「運転客には提供しない」と明確な回答をしている企業も多い中で、「各種サービス業」では「提供しない」という明確な回答は少なく、無回答が8.3%と多くなっているところが、客商売の難しさが出ているといえよう。

表3-1-9 客に酒を提供するか

業種別と飲酒店での酒提供のクロス表

業種別			飲酒店での酒提供				合計
			該当しない	提供するが運転するかは分からない	運転客には提供しない	無回答	
1 鉱・建設・製造業	度数	15	5	12	1	33	
	業種別の %	45.5%	15.2%	36.4%	3.0%	100.0%	
2 金融・保険・不動産、電気・ガス・水道業	度数	10	1	5	1	17	
	業種別の %	58.8%	5.9%	29.4%	5.9%	100.0%	
3 運輸・通信業	度数	27	1	16	1	45	
	業種別の %	60.0%	2.2%	35.6%	2.2%	100.0%	
4 卸・小売、飲食業	度数	37	1	9	1	48	
	業種別の %	77.1%	2.1%	18.8%	2.1%	100.0%	
5 各種サービス業	度数	25	1	7	3	36	
	業種別の %	69.4%	2.8%	19.4%	8.3%	100.0%	
6 その他(公務を含む)	度数	11		1		12	
	業種別の %	91.7%		8.3%		100.0%	
合計	度数	125	9	50	7	191	
	業種別の %	65.4%	4.7%	26.2%	3.7%	100.0%	

3-1-4 飲酒運転防止策の具体例

具体的な飲酒運転防止対策について、業務中以外の日常生活（出社前・退社後・休日・職場以外）、出社時、帰社時、休み時間をまず調べ、次に業務中や営業中、顧客への対応などを聴いてみた。

(1) 業務以外の日常生活時(出社前・退社後・休日・職場以外)での対策

仕事以外での日常生活での習慣が、仕事にかかわる運転行動に出てしまうことはままあることであろう。それ故、従業員の家庭など日常生活に対しても飲酒運転防止の教育は不可欠である。そこで日常生活時の飲酒運転防止策への対応状況（図3-1-1）を調べた。

全体平均では、「ポスター、ワッペンなどの配布」（24.6%）や「アルコールチェッカーによる自己チェック」（19.9%）といった、モノを使った具体的な教育を行っている企業はさほど多くない。それに対して「仕事以外の場でも飲酒運転は禁物」という教育を行っている企業は、69.6%とかなり多く、「出社前日の飲酒制限（自己管理）」を呼び掛けている企業も36.1%ある。しかし、これらはいわば表面的な注意喚起であり、これだけでは十分ではないことは明らかであろう。実際「注意喚起だけで他には特にやっていない」とする企業が22%あるところを見ても、日常生活場面での飲酒運転防止策はやや低調だという評価をせざるを得ないのかもしれない。従業員の自由な時間まで企業が干渉することは難しいのかもしれないが、企業が今一步の積極性を持ってもいいのではないかと考える。ただ、日常生活の飲酒運転習慣が業務時に現れては困る業種の代表でもある「運輸等」では、「自己点検チェッカーを配布」している企業が53.3%もあり、「鉱業等」でも「ポスター、ワッペンを配布」している企業が48.5%もある（図表略）。他業界にもこうした具体的な

活動が広がっていくことが望まれるところである。

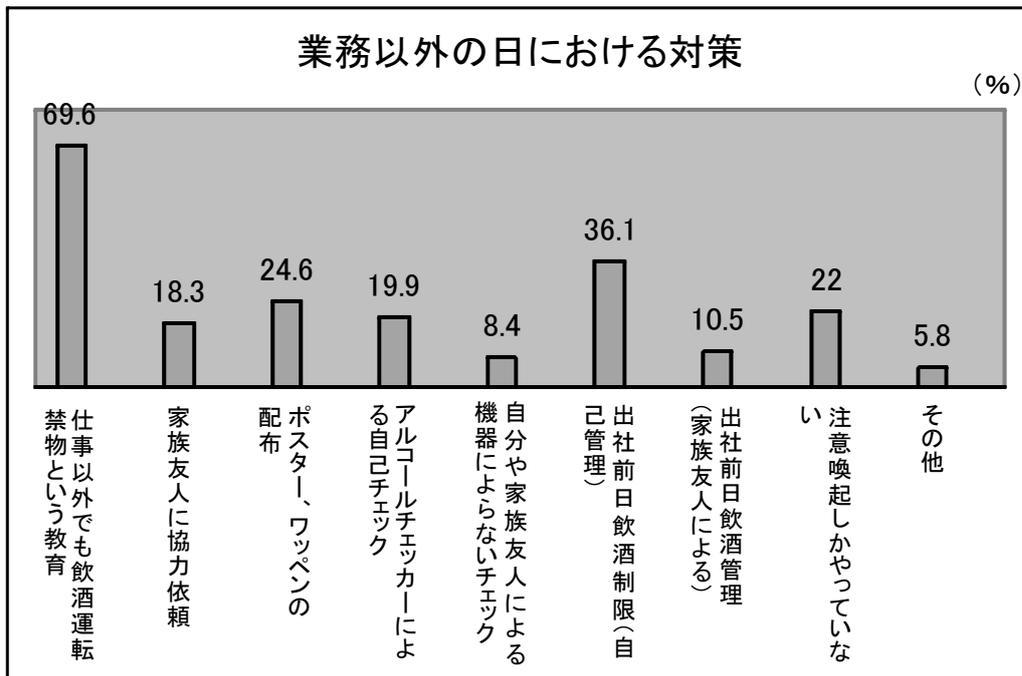


図3-1-1 日常生活での飲酒運転防止策(複数回答可)

(2) 出退社時や休み時間でのチェック

① 出社時

飲酒運転防止には、出社時からのチェックが不可欠である。もちろん通勤途中で事故を起こしてはいけないが、一度出社してしまうと、管理者や同僚の目をすり抜けて車を運転してしまふことがあり得るからである。そうした場合には、当然企業もその管理責任を厳しく問われることになるから、ここは最も気を使うところであり、また重視すべき時点でもあろう。

結果の平均(図3-1-2)をみると、「対策は取っていない」とする企業が36.6%もある。やっている所でのチェック法として多いのが「遅刻・欠勤の事情チェック」(26.7%)である。これは管理者が遅刻や欠勤などの理由を聞く時に、飲酒の有無あるいは飲酒の影響の残存の有無をチェックすることによって、業務時の飲酒運転を防止する策であるが、飲酒による欠勤や遅刻を本人が申請したら絶対に運転させないことが必要となる。ただそれによる処分や勤務評定が不適切だと、後に明らかになるように本人や仲間がそれを隠すようになりかねず、労務管理上その塩梅が微妙なところであろう。「(機器によらない)他者からのチェック」(21.5%)は同僚などからのものが考えられる。これも職場集団の雰囲気微妙な軋轢を生みださず、しかし絶対におろそかにしないという工夫が必要だろう。

他方、自分や周りからの機器によるチェックを行っていると答えた企業は2割弱にしか

ならない。これではかえって曖昧な状況が改善されないのだから、是非とも可能なすべての職ですぐさま実行されるべきだろう。

業種別(図表略)にみると、「機器によるチェック(管理者等)」は、「運輸等」では、46.7%に達しており、かなり徹底されていることがわかった。しかし「機器による自己チェック」は、最も高い「運輸等」でも13.3%しかなく、チェッカーの普及がぜひとも必要であろう。それ以外の項目は業種による見るべき差はほとんどない。

以上のように、飲酒運転防止に対する最も重要なポイントである、始業時の具体的なチェック体制はまだまだ不十分な状況にあるというのが現状に近いと言わざるを得まい。

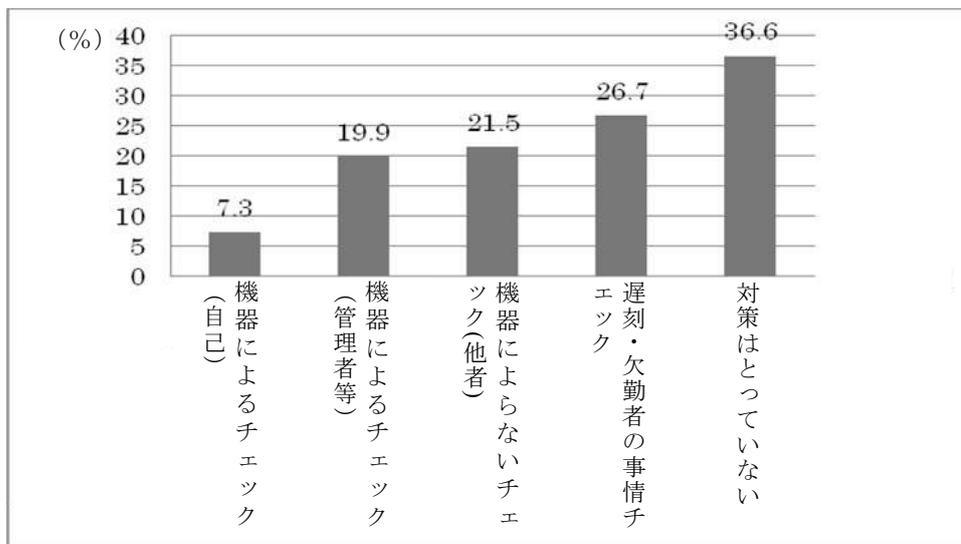


図3-1-2 出社時のチェック(複数回答可)

② 帰社時・休み時間のチェック

帰社時や休み時間のチェックは、企業の業態によってはあまり必要がないともいえる。従って調査結果はやはりいずれについても「特に対策は取っていない」とする企業がほとんどだったので図表の紹介は省略した。

(2) 飲酒運転防止教育

飲酒運転防止のためのチェックとは別に、飲酒運転防止のための教育が重要であることは言うまでもない。そこで、これを①メインとなる一般の業務時における場合と、②商談などのために顧客を相手にする際の顧客への対応上の心構え教育、そして③飲食店などに多い顧客へのアルコール提供時の顧客への対応の3点に分けて聞いてみた。

① 一般業務時における飲酒運転防止教育

飲酒運転防止対策としての教育は業態によって重点の置き方がかなり違ってくるだろう。しかし全体平均(図3-1-3)でみると、対策として最も多いのが「安全運転管理・監督者の

講習会参加勸奨」(59.2%)と「管理・監督者からの安全教育」(51.8%)で、これは調査対象が安全協会傘下の会員だったこともあって、ある意味当然の結果となった。しかし、これらはいわば間接的教育である。それに対し、従業員を全員参加させる直接的な教育を行っている企業は、選択項目で言うと「全員参加の(一般)交通安全活動」が19.4%、「全員参加の飲酒運転防止講習」では僅かに6.3%、「飲酒運転防止活動を含む小集団活動」は5.8%と、決して多いとはいえない、いや低調といったほうがいいだろう。こうした教育は特に直接的教育で行わなければ効果は薄いことに企業は留意すべきである。

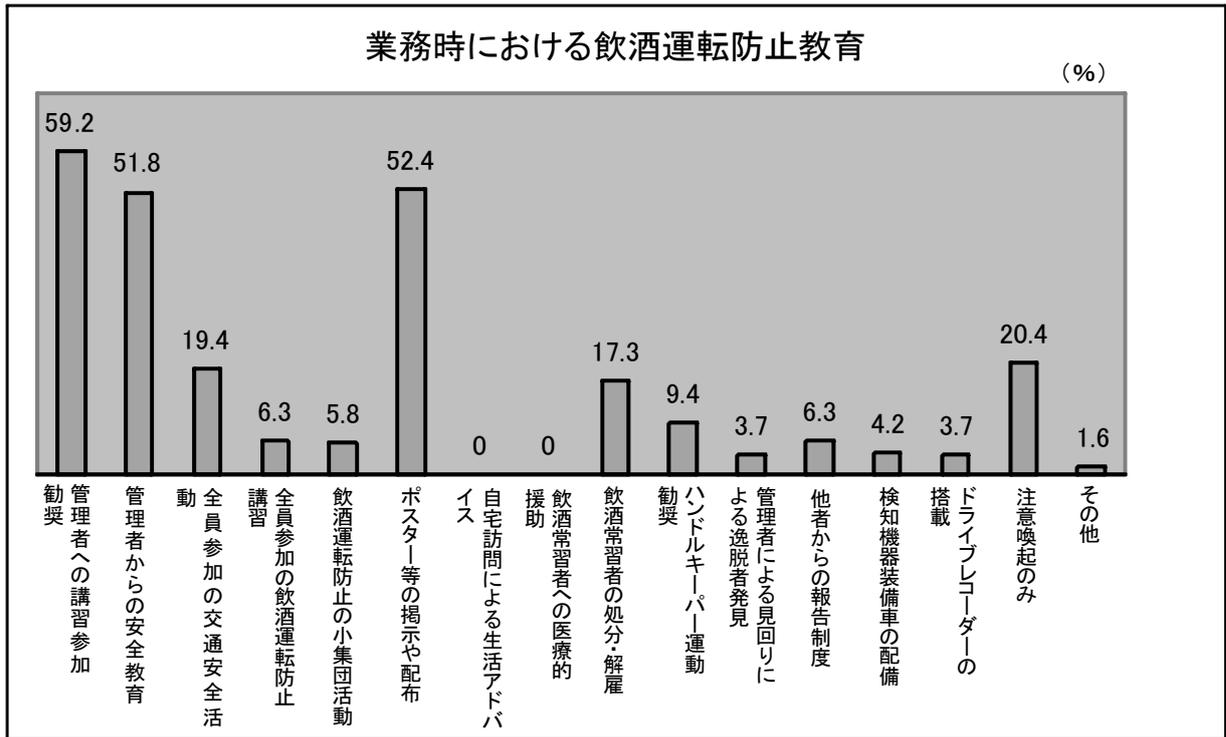


図3-1-3 飲酒運転防止教育(複数回答可)

ところで、飲酒運転防止教育自体の重要性もさることながら、後述するように、飲酒違反や事故を起こしてしまった時に非常に重い処分を考えている企業が少なくないのである。だとすれば、これに対する企業の考え方を、従業員に理解してもらい周知徹底させることを行っておかなければ、労使間の信頼感は生じにくく、また従業員にその深刻さも理解してもらうことも難しくなるからである。

全体平均でのその他の教育・対策を見よう。上記以外でかなり広く普及しているのが「ポスター等の掲示や配布」で、半数の企業がこれを行っている。それに対し、「ハンドルキーパー運動」はせいぜい1割弱程度が実施しているに過ぎず、検知機能付きの車の配置やドライブレコーダーなどの搭載も例外的でしかない。また飲酒常習者へのケアや生活アドバイスなどは皆無である。

アンケート調査前に行ったプリテストに答えてくれたある中堅タクシー会社では、飲酒常習者や飲酒運転の可能性のあるものについて、経営者が直々にアドバイスを与え、それでも問題を起こすものについて、これを安易に処分するのではなく、親身になった生活指導や病院加療に至るまでの世話をしているというケースがあった。今回の調査結果からすると、そうした企業はまさに例外中の例外のようである。それどころか、飲酒運転が発覚した際には「処分・解雇」とした企業が 17.3%にも達している。上で述べたように、厳しい処分を一方的に決めておいたり、問題が起きてからあわてて厳しい処置を取ったりするよりは、事前に対応をとり、これへの理解や周知を徹底させておいたほうがベターであることは、病気と予防医療の関係と同じことだといえるだろう。

② 営業や商談の相手となるお得意さんへの対応・対策

先に述べたように、営業相手との関係で仕事中に酒を飲むことがあるとした企業は2割ほどである。仕事からみの付き合いでは飲酒を断りにくい状況も生まれるだろう。そうした事態への対応（図 3-1-4）として多いのは、「顧客への要請」（12.0%）、「車を置いてくる場合の駐車料金等の援助」（9.9%）、「帰参時に送迎車の配置」（6.8%）、「ワッペンやステッカーで宣言」（6.3%）などが挙げられている。対象外が多いのでこれを考慮すれば、これらの数値の2倍弱がそうした対策を取っていると考えるよくだろう。だから全体では2割弱から1割の企業がそうした対策を取っていることになる。これはどう見ても多いとは言えない。

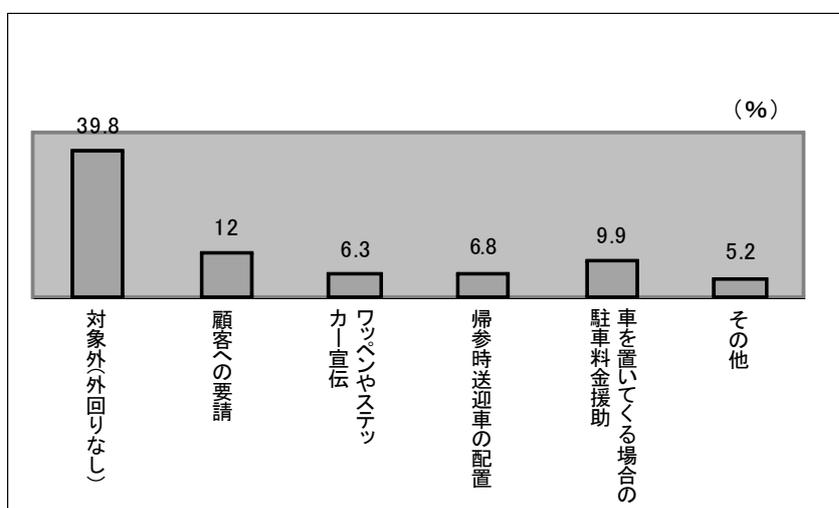


図3-1-4 商談相手への対応(複数回答可)

業種別（図表略）には、「顧客への要請」をするのは「運輸等」で 20.0%と多く、「ポスター」は「鉱業等」で 15.2%、「送迎車」は「卸等」で 12.5%、「金融等」で 11.8%あるが、「運輸等」では 4.4%と少ない。「駐車場料金の援助」は「各種サービス」が 14.6%と目立

って多くなっている。いずれにしてもそれほど実施率が高いわけではない。商談・営業相手があることなので対応が難しいところだろうが、事故を起こしてしまった後のことを考えれば、こうした努力や投資を行うほうが結果的に安くつくということを考えるべきだろう。とはいっても当事者には難しい場合が多いだろうから、ここは経営者や管理者が現場任せにするのではなく、相手企業のしかるべき立場の人と相互に協力体制を組んでおくことが重要だろう。

③ 飲酒店などの場合のお客への対応

営業相手への対応以上に難しいのが、飲食店などでの客への対応（図 3-1-5）である。対象外だと答えた企業が 63.9%もあるのは、ある意味当然なので、業種別に該当する企業を比較（図表略）してみたが、回答には特に業種特性は表れなかった。若干目立つのは「鉱業等」で「注意喚起」（12.1%）と「運転しないか確認」（15.2%）が多かったことと、「タクシーや代行の斡旋」をしている企業が問題の飲食店を含む「卸等」飲食店で 8.3%あったぐらいである。「車のキーを預かる」「ハンドルキーパー運動」「車を置いて帰る時の駐車場優待」など、その効果に期待できそうな策を選択肢として用意したが、これも特に飲食店を含む商業関係企業の選択率は高くなかった。

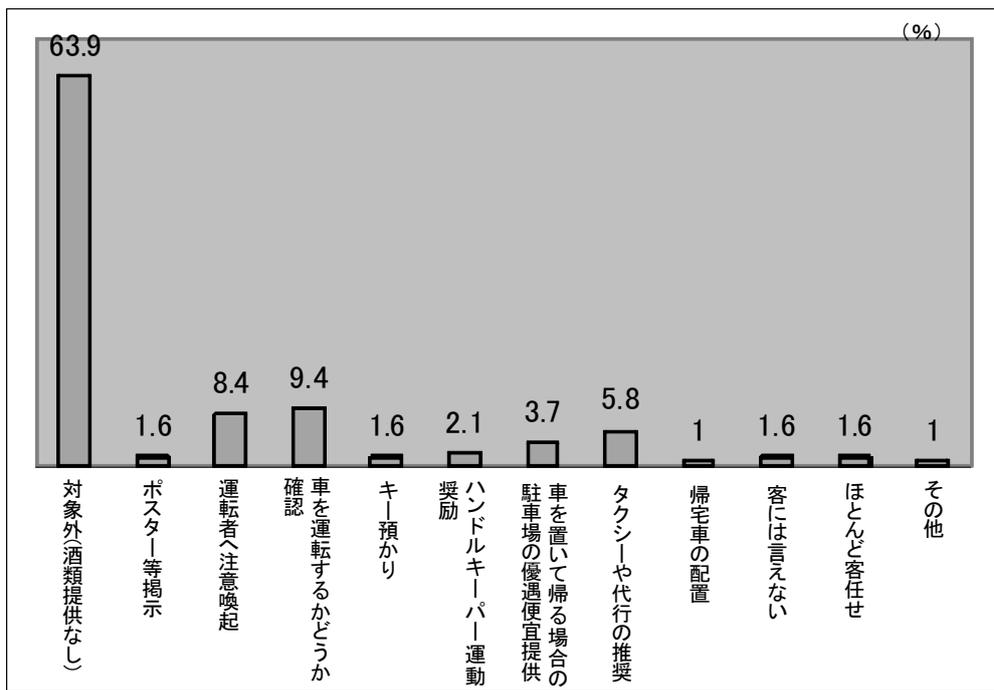


図3-1-5 飲食店等でのお客への対応(複数回答可)

こうした結果をみると、顧客の飲酒についてはほとんど何も言えないというのが実態なのではないかと思わざるをえない。こうなると、外から一方的に企業努力を求めるだけで

は問題は解決には向かわないと見るべきだろう。そうではなくてこうした施策を個別企業が取りやすくなるような世論の流れや圧力を強めるしかないのではないだろうか。

3-1-5 飲酒運転防止に関するその他の施策

上にあげた施策以外に、各企業が行っている施策(図 3-1-6)がないかどうか調べてみた。最も多かったのが「各種安全講習会への代表参加」(46.6%)で、「全員参加の講習会」は1割に満たない。かなり多かったのが「厳しい就業規則や取り決めの作成」(35.6%)で、後に示す罰則の強化実態が表れている。「仲間からの忠告奨励」も25.1%とかなり行われている。「社内行事に酒を出さないようにしている」(19.4%)ところも2割程度あり、社内の人間関係がややギスギスしかねないかもしれないが、ことの重要さからすればこうした対応も必要だろう。なお事例調査で紹介された「依存症者に対する治療」を選択したのは「卸等」の1企業だけだった。

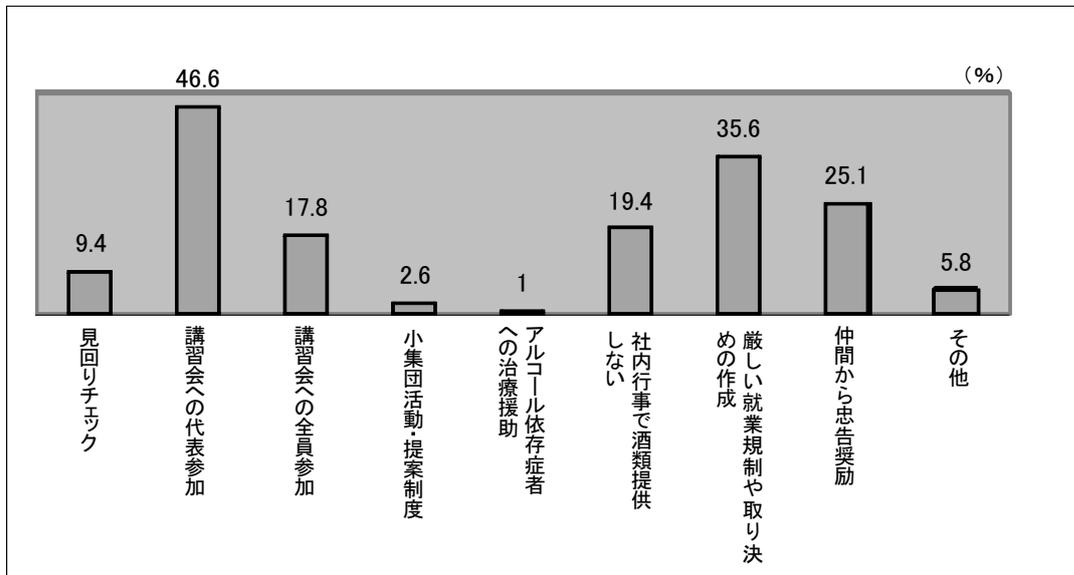


図3-1-6 その他の飲酒運転防止策(複数回答可)

業種別(図表略)にはそれほど大差はないが、目立ったものを紹介すると、「講習会への代表参加」は「鉱業等」(51.5%)と「運輸等」(53.3%)で若干多くなっている。「講習会への全員参加」は「運輸等」で26.7%、「公務を含むその他」で41.7%と目立って多い。「社内行事で酒を提供しない」のは、「鉱業等」(27.3%)と「運輸」(24.4%)がやや多い。「厳しい規則の作成」は、「運輸等」が44.4%と際立っているが、「公務を含むその他」では16.7%とその選択率の低さが目につく。「忠告制度」は「金融等」が5.9%ととくに少なくなっている。

以上のように、先の教育と同じように、具体的な施策を取っている企業はまだ少ないと言わざるを得ない。それに反して厳しい処分を科している企業が多く、それはそれでいいのだが、果たして従業員にそれが理解・受容され周知徹底されているかどうか疑問である。

3-1-6 飲酒運転違反・事故への社内処分

飲酒運転に関する様々な規則違反や事故を従業員が起こした場合、企業がどのような処分を考えているのか聞いてみた。質問がかなり微妙なこともあってか、図 3-1-7 のように 2～3 割の企業が回答をしなかった。

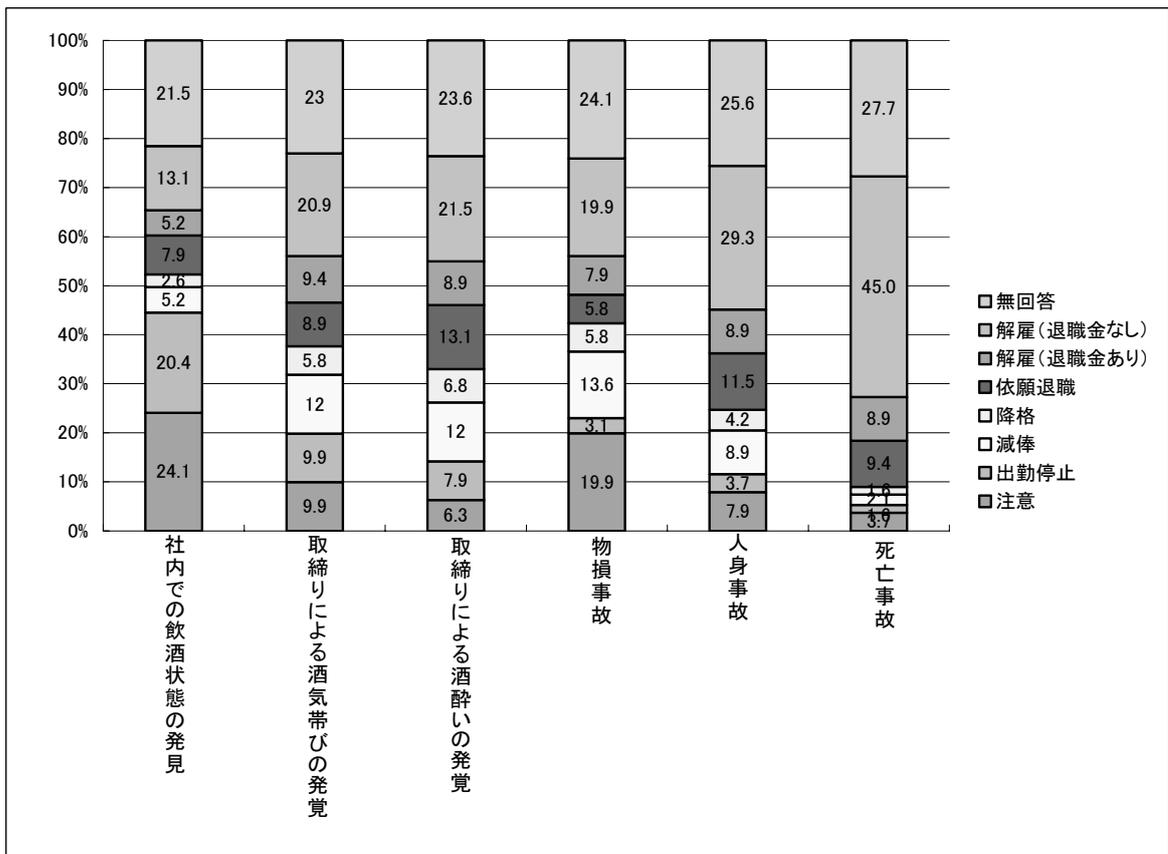


図3-1-7 規則違反、飲酒運転事故への処分

(1) 社内での飲酒発見

違反、事故が軽いほうからみると、「社内での飲酒状態の発見」は、おそらく出勤時が多いのだろう。発見すればもちろん運転を許すわけではないだろうが、「注意」だけで済みますのが 24.1%と最も多かった。しかし「出勤停止」とする企業も 20.4%あり、「減俸」(5.2%)や「降格」(2.6%)はまだしも、「依願退職」(7.9%)、「解雇(退職金支給)」(5.2%)とあ

り、最も重いと思われる「解雇（退職金無支給）」が 13.1%もあることが目を引いた。最後は懲戒解雇に相当する、退職金まで無支給とすることの法的妥当性が論議の対象になるかもしれないが、いずれにせよ極めて厳しい処分を行う企業がかなりの数あることがわかった。

これを業種別にみると、表 3-1-10 のように、「運輸等」が最も厳しく、退職金なしの懲戒解雇が 20%に達している。しかし「金融等」や「その他（公務を含む）」でも 17%内外となっていることはある意味驚きである。因みにこれを企業規模別（図 3-1-8）にみると、明らかに規模の大きい企業ほどこの厳しい処分をするところが多くなっている。

表3-1-10 業種別 社内での飲酒状態の発見への処分

業種別 と 社内での飲酒発見 のクロス表

業種別	社内での飲酒発見									合計
	1.注意	2.出勤停止	3.減俸	4.降格	5.依願退職	6.解雇(退職金あり)	7.解雇(退職金なし)	無回答		
1 鉱・建設・製造業	12	7		1	3	2	1	7	33	
業種別の%	36.4%	21.2%		3.0%	9.1%	6.1%	3.0%	21.2%	100.0%	
2 金融・保険・不動産、電気・ガス・水道業	3	3	2		2	1	3	3	17	
業種別の%	17.6%	17.6%	11.8%		11.8%	5.9%	17.6%	17.6%	100.0%	
3 運輸・通信業	3	15	1		4	2	9	11	45	
業種別の%	6.7%	33.3%	2.2%		8.9%	4.4%	20.0%	24.4%	100.0%	
4 卸・小売、飲食業	13	6	4	2	5	3	6	9	48	
業種別の%	27.1%	12.5%	8.3%	4.2%	10.4%	6.3%	12.5%	18.8%	100.0%	
5 各種サービス業	11	7	3	1		2	4	8	36	
業種別の%	30.6%	19.4%	8.3%	2.8%		5.6%	11.1%	22.2%	100.0%	
6 その他(公務を含む)	4	1		1	1		2	3	12	
業種別の%	33.3%	8.3%		8.3%	8.3%		16.7%	25.0%	100.0%	
合計	46	39	10	5	15	10	25	41	191	
業種別の%	24.1%	20.4%	5.2%	2.6%	7.9%	5.2%	13.1%	21.5%	100.0%	

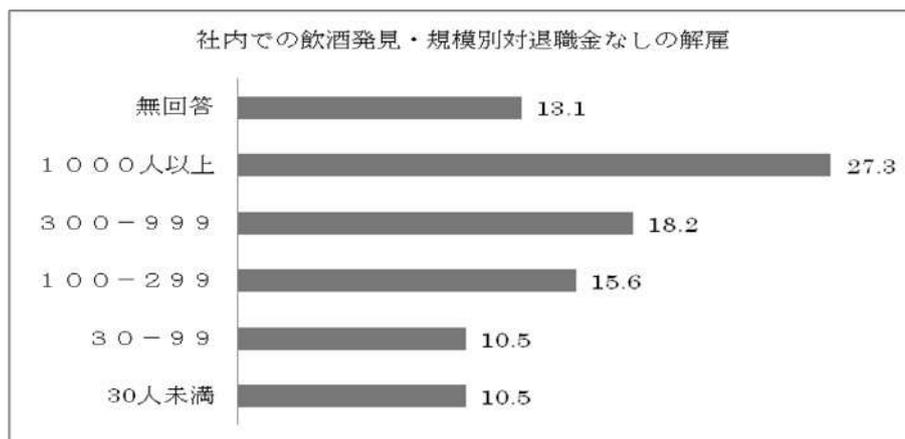


図3-1-8 企業規模別 社内での飲酒状態の発見の場合の退職金なしの解雇

(2) 取締りによる違反発見

それが「酒気帯び」だろうと「飲酒」だろうと、俄然処分は厳しくなる。退職金なしの懲戒解雇は2割に達し、退職金ありの解雇と依願退職を含めると4割が退職という結果になる。業種別（図表略）には、先ほど厳しかった「運輸等」や「金融等」では懲戒解雇がいずれの違反でも3割を超える。規模別（図表略）に見ても、「酒気帯び」「飲酒」とも1,000人以上の企業では、36.4%（11社中4社）となり、厳罰傾向がより強まる。

(3) 飲酒運転による物損事故、人身事故、死亡事故

「物損事故」では、それほど大きな変化は見られなかったが、こと人身事故ともなると平均（図3-1-7）でも退職金なしの懲戒解雇が29.8%に達し、退職金ありの解雇と依願退職を含めた退職は5割になる。業種別（表3-1-11）では特に「金融等」が図抜けて厳しく、依願退職を含めた何らかの形での退職・解雇が64.7%にもなる。規模別（表3-1-12）でも1,000人以上の企業では11社中9社（81.9%）が、依願退職を含めた何らかの形での退職・解雇にすると答えている。

「死亡事故」では退職金なしの懲戒解雇が平均（図3-1-7）で45.0%となり、退職金ありの解雇と依願退職を含めると63.3%にもなる。規模別（表3-1-13）にみると、先と同じに規模が大きいほど厳しいという傾向が続き、1,000人以上の企業では11社中10社（90.9%）が依願退職を含めた何らかの形での退職・解雇に処するとしている。

以上の結果から明らかなように、飲酒運転に対する企業の目は非常に厳しいものがあり、それは運輸業のような運転が常態の業種でそうであるばかりではなく、金融・保険・不動産業や公務など、それほど運転業務が主ではない業種でもむしろより厳しい場合がある。恐らくそれは、規模の大きい企業がある意味での社会的責任の重さを感じ、そうした重い処分を科すことにしていることもあるのだろう。ただ前項でみたように、飲酒運転への具体的対策がそれほど積極的とは思われない部分もあるのだから、企業が処分の厳罰化だけで対応していたのでは、処分による退職者の再犯ということも考えられるので、社会全体でみた場合、その効果はトータルには減じられる可能性もあろう。処分強化という施策もわかるのだが、先に述べたようにより一層の飲酒運転防止教育と具体的防止策の推進こそを実施すべき時だとも考える。

表3-1-11 飲酒運転による人身事故に対する処分（業種別）

業種別と人身事故のクロス表

業種別	人身事故									合計
	1.注意	2.出勤停止	3.減俸	4.降格	5.依願退職	6.解雇(退職金あり)	7.解雇(退職金なし)	無回答		
1 鉱・建設・製造業	度数	2	2		1	3	4	11	10	33
	業種別の%	6.1%	6.1%		3.0%	9.1%	12.1%	33.3%	30.3%	100.0%
2 金融・保険・不動産、 電気・ガス・水道業	度数	1		1	1	3		8	3	17
	業種別の%	5.9%		5.9%	5.9%	17.6%		47.1%	17.6%	100.0%
3 運輸・通信業	度数	2	3	7	2	5	4	9	13	45
	業種別の%	4.4%	6.7%	15.6%	4.4%	11.1%	8.9%	20.0%	28.9%	100.0%
4 卸・小売、飲食業	度数	6	1	4	2	5	4	16	10	48
	業種別の%	12.5%	2.1%	8.3%	4.2%	10.4%	8.3%	33.3%	20.8%	100.0%
5 各種サービス業	度数	2	1	5	1	5	4	10	8	36
	業種別の%	5.6%	2.8%	13.9%	2.8%	13.9%	11.1%	27.8%	22.2%	100.0%
6 その他(公務を含む)	度数	2			1	1	1	3	4	12
	業種別の%	16.7%			8.3%	8.3%	8.3%	25.0%	33.3%	100.0%
合計	度数	15	7	17	8	22	17	57	48	191
	業種別の%	7.9%	3.7%	8.9%	4.2%	11.5%	8.9%	29.8%	25.1%	100.0%

表3-1-12 飲酒運転による人身事故に対する処分（企業規模別）

正規従業員数と人身事故のクロス表

正規従業員数	人身事故									合計
	1.注意	2.出勤停止	3.減俸	4.降格	5.依願退職	6.解雇(退職金あり)	7.解雇(退職金なし)	無回答		
30人未満	度数	7	4	7		8	6	23	21	76
	正規従業員数の%	9.2%	5.3%	9.2%		10.5%	7.9%	30.3%	27.6%	100.0%
30～99人	度数	3	2	3	1	9	6	17	16	57
	正規従業員数の%	5.3%	3.5%	5.3%	1.8%	15.8%	10.5%	29.8%	28.1%	100.0%
100～299人	度数	4	1	5	3	1	3	9	6	32
	正規従業員数の%	12.5%	3.1%	15.6%	9.4%	3.1%	9.4%	28.1%	18.8%	100.0%
300～999人	度数	1		1	2	1	1	3	2	11
	正規従業員数の%	9.1%		9.1%	18.2%	9.1%	9.1%	27.3%	18.2%	100.0%
1,000人以上	度数				1	3	1	5	1	11
	正規従業員数の%				9.1%	27.3%	9.1%	45.5%	9.1%	100.0%
無回答	度数			1	1				2	4
	正規従業員数の%			25.0%	25.0%				50.0%	100.0%
合計	度数	15	7	17	8	22	17	57	48	191
	正規従業員数の%	7.9%	3.7%	8.9%	4.2%	11.5%	8.9%	29.8%	25.1%	100.0%

表3-1-13 飲酒運転による死亡事故に対する処分（企業規模別）

正規従業員数と死亡事故のクロス表

正規従業員数	死亡事故									合計
	1.注意	2.出勤停止	3.減俸	4.降格	5.依願退職	6.解雇(退職金あり)	7.解雇(退職金なし)	無回答		
30人未満	度数	3	1	1	1	5	8	34	23	76
	正規従業員数の%	3.9%	1.3%	1.3%	1.3%	6.6%	10.5%	44.7%	30.3%	100.0%
30～99人	度数	1	1		1	7	6	24	17	57
	正規従業員数の%	1.8%	1.8%		1.8%	12.3%	10.5%	42.1%	29.8%	100.0%
100～299人	度数	2	1	2		4	2	13	8	32
	正規従業員数の%	6.3%	3.1%	6.3%		12.5%	6.3%	40.6%	25.0%	100.0%
300～999人	度数	1			1	1		6	2	11
	正規従業員数の%	9.1%			9.1%	9.1%		54.5%	18.2%	100.0%
1,000人以上	度数					1	1	8	1	11
	正規従業員数の%					9.1%	9.1%	72.7%	9.1%	100.0%
無回答	度数			1				1	2	4
	正規従業員数の%			25.0%				25.0%	50.0%	100.0%
合計	度数	7	3	4	3	18	17	86	53	191
	正規従業員数の%	3.7%	1.6%	2.1%	1.6%	9.4%	8.9%	45.0%	27.7%	100.0%

3-1-7 飲酒運転防止の困難さ

飲酒運転防止は、それによる事故の悲劇を防ぐためには、いわば絶対的な課題であることは言うまでもない。しかしその効果的な達成には様々な問題が控えていることも確かである。調査では、その困難さについて、様々な角度から設問項目を用意してその問題や困難の大きさを答えてもらった。質問票の問いの順番そのままにその全体平均値を示したのが図 3-1-9 である。

(1) 企業の責任の重さ、経営者の甘さ、管理・監督者の甘さ

「大きな問題だ」とした場合でも、「やや大きな問題だ」とした企業をそれに加えた場合でも、最も回答比率が高かったのは、「従業員が飲酒事故を起こした時の企業責任の重さ」である。つまり「大きな問題だ」とした企業が 59.7%もあり、「やや大きな問題だ」とする企業を合わせると 79.1%にも達している。業種や規模（図表略）では「金融等」や大規模ほどその責任の重さを感じている企業が多いが、それ以外の企業でも重さを感じている点では大差ない。こうした責任の重さゆえに各企業は、飲酒運転・事故を起こした場合の処分を強めているのだらうと思われる。

2つの選択肢を合計して4位に位置するのが「管理・監督者の甘さ」で71.2%になる。もちろん「経営者の甘さ」を挙げる企業も67.0%と5位に位置している。企業の責任の重さに経営者や管理者が対応しきれていないという自己反省が表れているといえよう。ただ先に述べたようにその割には、具体的対策や教育の面での弱さがある。ある意味で企業は大きく戸惑っているというのが現状なのではないか。

(2) 仲間同士のかばいあい、特定の人飲酒癖、職業にまつわる飲酒習慣・文化

それに対して「仲間同士のかばいあい」（合計で72.2%、2位）、「特定の人飲酒癖」（62.3%、8位）といった本人や現場の問題を挙げる企業も多い。飲酒も行き過ぎると強い依存症となり、これを断ち切るのは極めて難しいことはよく知られている。厄介なのは、程度の差こそあれ職場の仲間にもそうした人がおり、庇いあいや見て見ぬふりをすることがこれまでの経過からみて少なくないといわれている。そうした事情が見て取れる結果ではある。庇いあい問題だとする企業が多いのは、業種別にみると（図表略）、「運輸等」で90.0%、「各種サービス」80.0%に達している。飲酒運転は本人の問題ではあるのだが、周りの人々の問題でもあるのである。

ただ飲酒が「職業にまつわる飲酒習慣・文化の存在」のせいだとする企業は53.3%と、少なくは無いが他と比べると特に多いわけでもない。一部の業種でやや高いものもみられるが、職業に起因するとするには、業種による差はあまりなかった。むしろ問題なのは、次の周囲や全体社会の問題だという回答が多いことである。

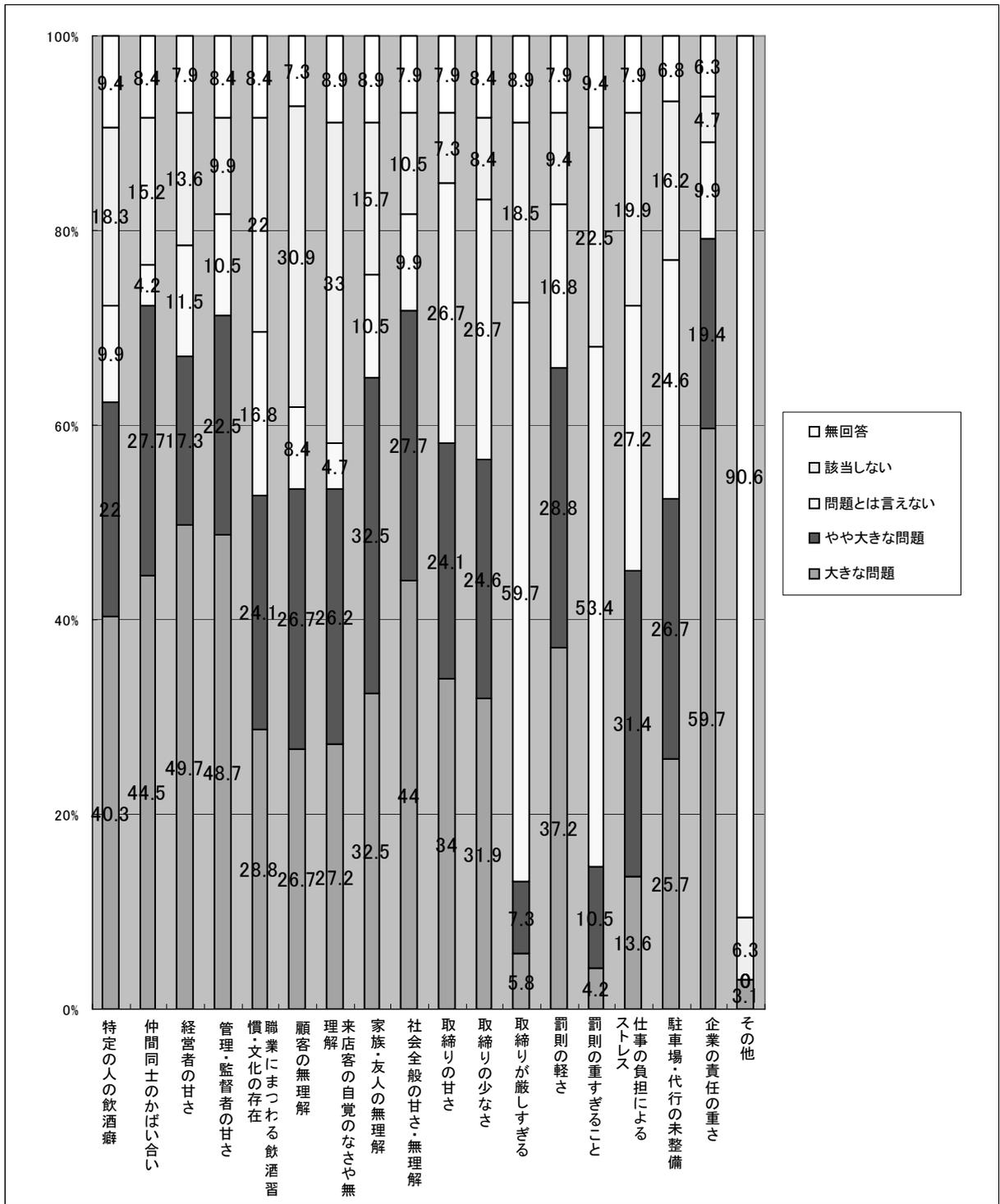


図3-1-9 飲酒運転防止の困難さ

(3) 社会全般の甘さや無理解、家族・友人の無理解、営業相手の顧客の無理解、来店客の無理解

「社会全般の甘さや無理解」を挙げたものは合計で71.7%と2位にあたる。まさにこの問題の難しさがここにあるといっても過言ではないだろう。これは業種別にも規模別にも差はなく同じような意見になっている。「家族、友人の無理解」も、65.0%、7位と問題だとする企業が多い。それに対し、「営業相手（顧客）の無理解」（53.4%）と「来店客の無理解」（53.4%）は、「該当しない」や「無回答」が多い企業が多かった。しかし、「営業相手の無理解」という項目は、業種による差（図表略）はあまり見られず、どの業種でも営業との関係で飲酒運転の危険が増すことは同じなのかもしれない。先にこうした問題への対応が出来ておらず、それを現場の営業職担当者に任せているのでは不十分で、経営・管理者が相手方のトップと話し合っておくことの必要性を述べたが、ここでも同じことがいえるのかも知れない。

「来店客の無理解」については、表 3-1-14 のように、「公務を含むサービス」や「金融等」で「非該当」や「無回答」が特に多くなっているが、それ以外の業種では5～6割の選択率となっており、特に飲食業を含む「卸業等」が高いわけでもなかった。これは今回の調査に飲食業が4社しか答えておらず、これが「卸等」の48社にまぎれているという事情によるものであろう。従って、この業態特有の問題を掘り下げるためには、今後そこに焦点を当てた調査を行わなければならない。

表3-1-14 業種別「来店者の自覚のなさ」

			来店客の自覚のなさ					合計
			大きな問題だ	やや大きい問題だ	問題とはいえない	該当しない	無回答	
業種別	1 鉱・建設・製造業	度数	9	7	3	14		33
		業種別の%	27.3%	21.2%	9.1%	42.4%		100.0%
	2 金融・保険・不動産、電気・ガス・水道業	度数	5	2	1	6	3	17
		業種別の%	29.4%	11.8%	5.9%	35.3%	17.6%	100.0%
	3 運輸・通信業	度数	11	14	2	12	6	45
		業種別の%	24.4%	31.1%	4.4%	26.7%	13.3%	100.0%
	4 卸・小売、飲食業	度数	14	14	1	16	3	48
		業種別の%	29.2%	29.2%	2.1%	33.3%	6.3%	100.0%
	5 各種サービス業	度数	9	13	2	8	4	36
		業種別の%	25.0%	36.1%	5.6%	22.2%	11.1%	100.0%
	6 その他(公務を含む)	度数	4			7	1	12
		業種別の%	33.3%			58.3%	8.3%	100.0%
合計		度数	52	50	9	63	17	191
		業種別の%	27.2%	26.2%	4.7%	33.0%	8.9%	100.0%

(4) 取締りに対する考え方－取締りの甘さ・厳しさ・少なさ、罰則の軽さ・重さ

飲酒運転に対する罰則強化について聞く設問を用意した。まず、飲酒に対する取締りや罰則の強化に対する意見を聞いたところ、先に述べたような企業の責任の重さへの戸惑い

はあったものの、飲酒運転への取締りや罰則強化そのものを問題視する企業は少なかった。すなわち、「取締りの厳しすぎ」を問題としたのは13.1%しかなく、「問題はない」と答えた企業は59.7%に達する。同様に「罰則の重すぎ」を問題としたのは、14.7%しかなく、「問題はない」とした企業は53.4%に達する。

逆に、飲酒運転に対するより厳しい取り組みを求める声が非常に強い。すなわち、「罰則の軽さ」を問題視する企業はなんと66.0%で全項目中6位に位置している。さらには「取締りの少なさ」(56.5%)や「取締りの甘さ」(58.1%)を「問題だ」とする企業は非常に多くなっている。これらを業種別(図3-1-10~3-1-12)に見ると、「取締りの少なさ」や「甘さ」が問題だとするのは、「運輸等」や「卸業等」のように運転にかかわることの多い業種で最も多くなっている。同じように「罰則の軽さ」を問題視するのもこれら2つの業種では、その選択比率は7割を超えている。こうした結果から見て、運転にかかわることが多く、また従業員の飲酒運転の可能性も少なくない業種の経営者は、事故等の起きた場合の責任の重さに戸惑い、外的な取締りや罰則の強化によって、自社の従業員に間接的に圧力がかかるほうが良い、あるいはそれしかないと考えているのかも知れない。これはいわば「外部圧力待望論」とでも呼ぶべきものであろう。

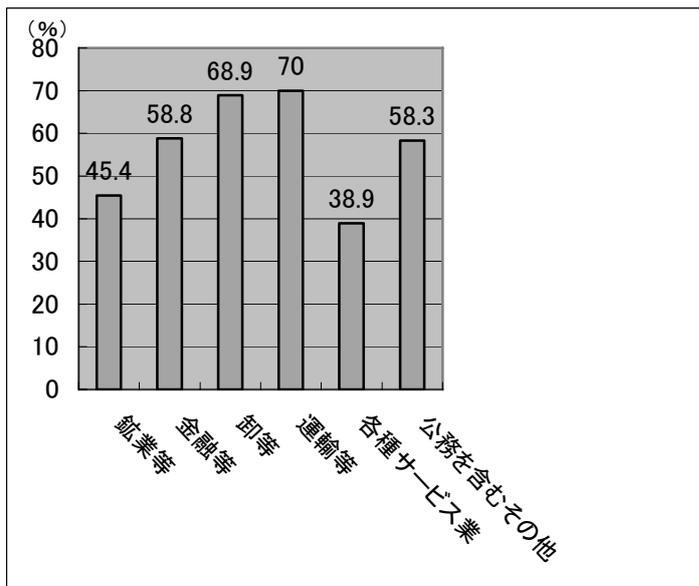


図3-1-10 業種別 取締りの甘さを「問題だ」とする比率

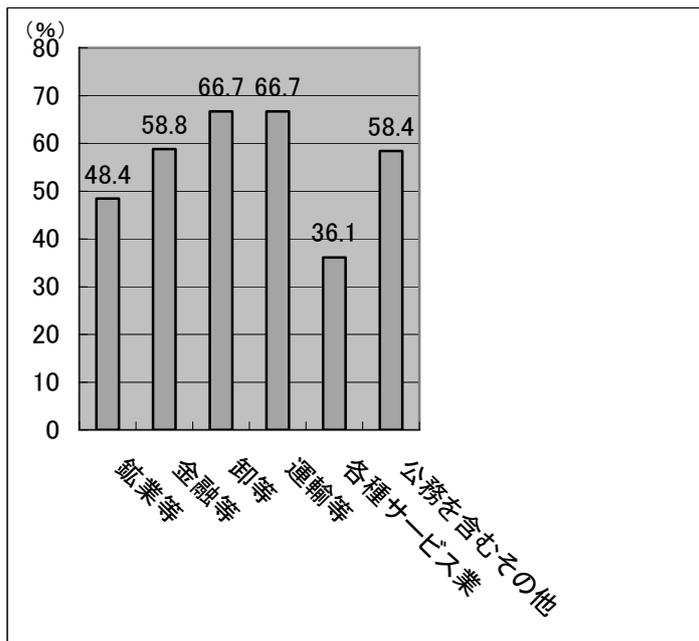


図3-1-11 業種別 取締りの少なさを「問題だ」とする比率

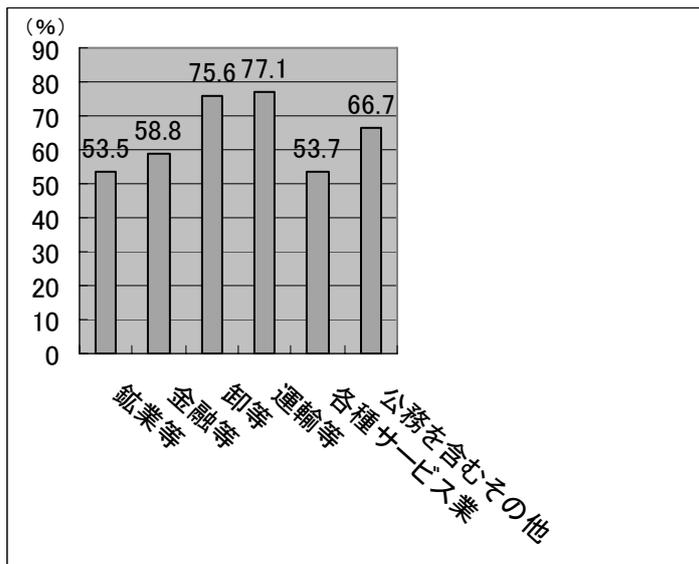


図3-1-12 業種別 罰則の軽さを「問題だ」とする比率

(5) その他(便宜の未整備、運転のストレス)

駐車場の整備や公共交通機関、代行運転などの「飲酒後に運転しないための便宜の未整備」を問題だとする企業も 52.4% (前出図 3-1-9) とかなりある。今回調査対象となった企業は東京都にあるので、公共交通機関は恵まれている方だろう。それでも従業員は遠隔郊外から通勤しているものも少なくないだろうし、また、仕事で飲酒が必要になったとき車

を置いてくるための補助を行っている企業はほとんどなかった。なお、この項目は業種、規模別の差（図表略）は少なかった。

「仕事の負担が重すぎてストレスがたまること」という項目を挙げておいた。経営者にこうした質問をする方が不適切だったかもしれないが、企業インタビューで「厳しい現実の下で疲れを取るにはアルコールに頼るしかないという人もいる」という意見を聞き取り、入れたのである。回答の平均は 45.0%と、それほど多くはなかった。これを業種別（表 3-1-15）に見ると「公務を含むその他」が 58.3%と多くなっている他はさほど大きな差は見られない。業種特性とはいえないようだ。規模別（表 3-1-16）に見ると、小規模や「1,000人以上」の大規模企業は少ないのに対し、「300～999人」の規模の大きいところで 72.8%と際立って多くなっている。以上のことから、ストレスを酒で解消しがちなのは、業態や規模によって特徴があるというより、その人の置かれた個別条件の違いが大きいのかも知れない。

表3-1-15 業種別 仕事のストレス

業種別と仕事の負担・ストレスのクロス表

業種別	業種別	度数 業種別の%	仕事の負担・ストレス				合計
			大きな問題だ	やや大きい問題だ	問題とはいえない	該当しない	
1 鉱・建設・製造業	度数	3	11	10	8	1	33
	業種別の%	9.1%	33.3%	30.3%	24.2%	3.0%	100.0%
2 金融・保険・不動産、 電気・ガス・水道業	度数	4	2	5	4	2	17
	業種別の%	23.5%	11.8%	29.4%	23.5%	11.8%	100.0%
3 運輸・通信業	度数	7	14	12	9	3	45
	業種別の%	15.6%	31.1%	26.7%	20.0%	6.7%	100.0%
4 卸・小売、飲食業	度数	3	20	12	9	4	48
	業種別の%	6.3%	41.7%	25.0%	18.8%	8.3%	100.0%
5 各種サービス業	度数	6	9	13	4	4	36
	業種別の%	16.7%	25.0%	36.1%	11.1%	11.1%	100.0%
6 その他(公務を含む)	度数	3	4		4	1	12
	業種別の%	25.0%	33.3%		33.3%	8.3%	100.0%
合計	度数	26	60	52	38	15	191
	業種別の%	13.6%	31.4%	27.2%	19.9%	7.9%	100.0%

表3-1-16 規模別 仕事のストレス

正規従業員数と仕事の負担・ストレスのクロス表

正規従業員数	正規従業員数	度数 正規従業員数の%	仕事の負担・ストレス				合計
			大きな問題だ	やや大きい問題だ	問題とはいえない	該当しない	
30人未満	度数	7	23	23	14	9	76
	正規従業員数の%	9.2%	30.3%	30.3%	18.4%	11.8%	100.0%
30～99人	度数	3	19	17	15	3	57
	正規従業員数の%	5.3%	33.3%	29.8%	26.3%	5.3%	100.0%
100～299人	度数	10	10	4	6	2	32
	正規従業員数の%	31.3%	31.3%	12.5%	18.8%	6.3%	100.0%
300～999人	度数	3	5	3			11
	正規従業員数の%	27.3%	45.5%	27.3%			100.0%
1,000人以上	度数	3	2	5	1		11
	正規従業員数の%	27.3%	18.2%	45.5%	9.1%		100.0%
無回答	度数		1		2	1	4
	正規従業員数の%		25.0%		50.0%	25.0%	100.0%
合計	度数	26	60	52	38	15	191
	正規従業員数の%	13.6%	31.4%	27.2%	19.9%	7.9%	100.0%

3-1-8 飲酒運転防止に対してどのような援助や世間の対応を望むか

企業がどれほどの具体的な努力をしているのかは、これまで見てきた結果から見た限り、まだまだ不十分ではないかと思われる。しかし、個別企業の努力だけでは問題の好転には効果が上がらないことも確かである。そこでどのような取り組みの援助が欲しいか、11項目の選択肢を用意してその必要性の程度についてそれぞれ答えてもらった。その全体平均が図 3-1-13 である。

多少の違いはあるものの、「大いに必要」と「ある程度必要」と答えた比率を合計すると、全て 6 割を超えており、6 項目は 8 割を超えている。とにかくしてもらえたらなんでもしてもらいたいという状況が見てとれる。一応合計の値の高いもの順に並べると以下のようになる。

1	マスコミ等の宣伝や世論の喚起	87.5%
2	罰則の強化	87.4%
3	取締りの強化	86.9%
4	従業員の家族や知り合いの協力	85.8%
5	警察や行政の援助	83.8%
6	業界の一致した対応	80.2%
7	地域での一致した対応	79.6%
8	罰則の見直し	77.5%
9	取締りの見直し	75.9%
10	運転者の厳しい労働環境への世間の配慮	69.1%
11	酒類の販売場所や時間の制限	65.9%
12	その他	4.2%

僅差ではあるが 1 位になったマスコミ等の世論喚起への要望は、特に飲酒慣習という人々に広く行き渡った問題であるだけに、とても個別企業では対応しきれないという困難な事情がよく現れている。ほとんどの項目の要望比率が高いので、業種別などでいちいち比較することはあまり意味を持たないと考える。ただそれにしても罰則や取締りの強化を訴える声がここまでに高いことを見ると、この問題に苦慮している企業の苦悩がくっきりと浮かび上がった結果だろう。

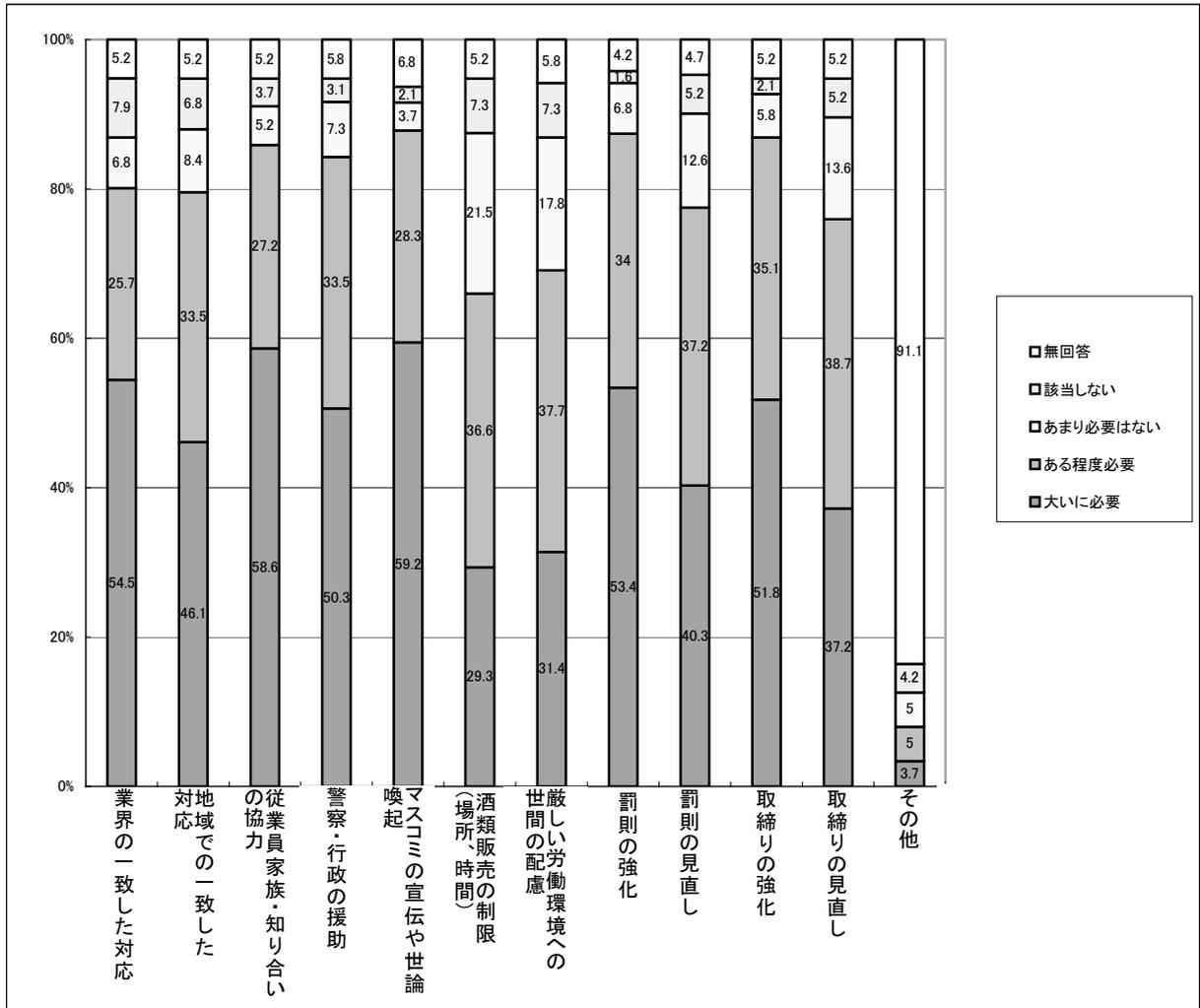


図3-1-13 飲酒運転防止のために自社以外に求めること

3-1-9 飲酒運転防止に対する取り組みの程度と最近の状況

最後に、飲酒運転の防止に関する自己評価や最近の飲酒運転の状況などを調べてみた。

(1) 同業他社と比べた取り組みの自己評価

一般論としての自己評価をしてもらっても回答が難しいと考え、事情がある程度分かる同業他社との比較で自己評価をしてもらった。全体平均では図3-1-14のように、進んでいるとした企業は23.6%、普通とした企業は58.6%あり、遅れているとする企業は1割強しかいなかった。業種別に見ると表3-1-17のように、「金融等」と「公務を含むサービス」が特に高くなっており、「運輸等」に遅れているとする企業が若干多い。規模別（図表略）にはほとんど差が見られなかった。

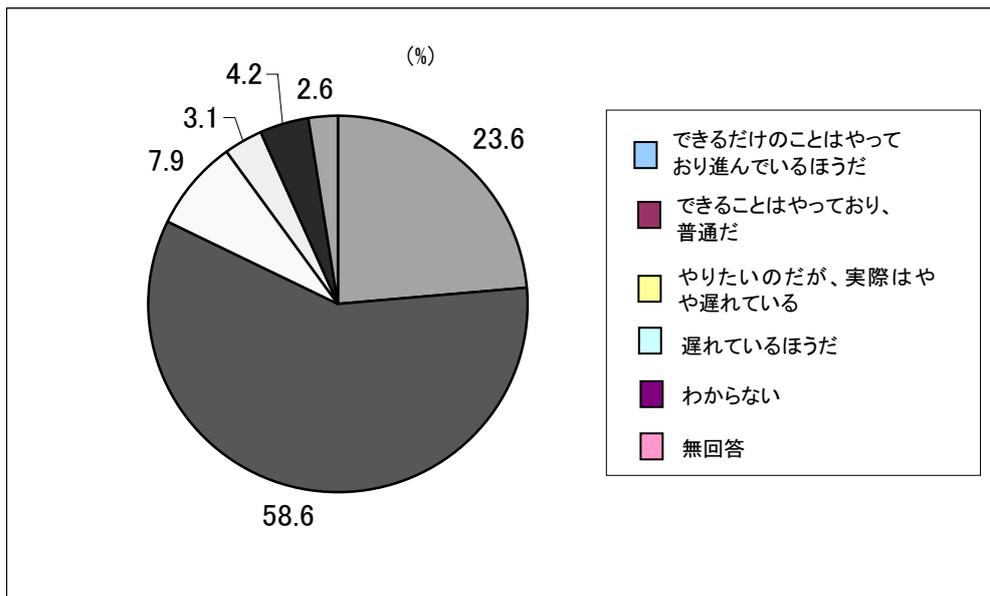


図3-1-14 取り組みの自己評価

表3-1-17 業種別 自己評価

業種別と防止対策の他社との比較のクロス表

業種別	業種別	度数	防止対策の他社との比較					合計	
			進んでいるほう	まあ普通	やや遅れている	遅れているほう	わからない		無回答
1 鉱・建設・製造業	業種別の %	2	25	3	1	2		33	
			6.1%	75.8%	9.1%	3.0%	6.1%	100.0%	
2 金融・保険・不動産、電気・ガス・水道業	業種別の %	7	8		1	1		17	
			41.2%	47.1%		5.9%	5.9%	100.0%	
3 運輸・通信業	業種別の %	13	23	6	2		1	45	
			28.9%	51.1%	13.3%	4.4%	2.2%	100.0%	
4 卸・小売、飲食業	業種別の %	12	26	4	1	3	2	48	
			25.0%	54.2%	8.3%	2.1%	6.3%	4.2%	100.0%
5 各種サービス業	業種別の %	6	24	2	1	1	2	36	
			16.7%	66.7%	5.6%	2.8%	2.8%	5.6%	100.0%
6 その他(公務を含む)	業種別の %	5	6			1		12	
			41.7%	50.0%			8.3%	100.0%	
合計	業種別の %	45	112	15	6	8	5	191	
			23.6%	58.6%	7.9%	3.1%	4.2%	2.6%	100.0%

試みに、これまで分析してきた飲酒運転防止策や処分の重さなどと比較（表3-1-18）して見よう。自己評価の高い企業ほど、講習会への参加やポスター、チェッカーの配布をしていると答える比率が高い。ただ、講習会に全員参加させている企業や、ハンドルキーパーの推奨、ポスター、チェッカーの配布を行っている企業が少な過ぎるので、それを行っていれば自己評価が上がると言っても、そもそも実施率の低さが問題であることは忘れるべきではない。それに対し、厳しい処分を行っている企業の間には、あまりはっきりした自己評価の差は見られない。罰則の強化は、決して自己評価を高めるものにはならないようだ。

表3-1-18 自己評価別に見た飲酒運転防止策の選択率(自己評価では「不明」、「無回答」は略) (%)

	講習会の 代表参加	講習会の 全員参加	ポスター 等の配布	ハンドル キーパー の推奨	チェッカー の配布	厳しい処 分規則の 作成	人身事故 は懲戒解 雇
進んでいる	48.9	22.2	15.6	13.3	35.6	44.4	20.0
普通	49.1	18.8	1.8	10.7	14.3	32.1	33.9
やや遅れている	40.0	6.7	0.0	0.0	20.0	40.0	26.7
遅れている	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	16.7	16.9

(2) 他社と比較した場合の自社の飲酒運転の違反や事故の程度

従業員の飲酒運転による違反や事故の可能性がどの程度あるかについて、仕事中と仕事以外の私生活に分けて、同業他社より多いかどうか聞いてみた。しかし結果(例 表3-1-19)は、多いという企業は皆無で、それ以外も分析の対象には出来ない結果だったので、ここでは省略する。

表3-1-19 従業員の飲酒違反・事故の可能性

業種別と仕事中の違反・事故(他社との比較)のクロス表

業種別		仕事中の違反・事故(他社との比較)					無回答	合計
		やや多いほう	やや少ないほう	少ないほう	わからない	その他		
1 鉱・建設・製造業	度数			18	9	5	1	33
	業種別の%			54.5%	27.3%	15.2%	3.0%	100.0%
2 金融・保険・不動産、 電気・ガス・水道業	度数			8	4	5		17
	業種別の%			47.1%	23.5%	29.4%		100.0%
3 運輸・通信業	度数	1	3	17	7	15	2	45
	業種別の%	2.2%	6.7%	37.8%	15.6%	33.3%	4.4%	100.0%
4 卸・小売、飲食業	度数		2	14	9	21	2	48
	業種別の%		4.2%	29.2%	18.8%	43.8%	4.2%	100.0%
5 各種サービス業	度数	1		16	9	8	2	36
	業種別の%	2.8%		44.4%	25.0%	22.2%	5.6%	100.0%
6 その他(公務を含む)	度数			5	1	4	2	12
	業種別の%			41.7%	8.3%	33.3%	16.7%	100.0%
合計	度数	2	5	78	39	58	9	191
	業種別の%	1.0%	2.6%	40.8%	20.4%	30.4%	4.7%	100.0%

(3) 従業員による飲酒運転・事故の経過

最近の法改正の効果を知るための一助として、ここ3年間とそれ以前の対象企業の従業員による、飲酒運転の社内発覚や違反・事故を引き起こしているかどうか聞いてみた。

それによると、ここ3年以内では、表3-1-20のように、そうした事実があったと答えた企業はわずかに3.7%、7社にとどまっている。3年以上前(表3-1-21)では、期間が無限定なので比較は出来ないが、あると答えた企業は13.1%あった。業種別には「鉱業等」(24.2%)と「金融等」(23.5%)に多いのが目立っている。

表3-1-20 ここ3年間の飲酒運転発覚、違反・事故の発生

業種別と飲酒運転事故(3年以内)のクロス表

業種別		飲酒運転事故(3年以内)				合計
		ある	ない	わからない	無回答	
1 鉱・建設・製造業	度数	2	30		1	33
	業種別の%	6.1%	90.9%		3.0%	100.0%
2 金融・保険・不動産、 電気・ガス・水道業	度数		15	1	1	17
	業種別の%		88.2%	5.9%	5.9%	100.0%
3 運輸・通信業	度数	1	39	3	2	45
	業種別の%	2.2%	86.7%	6.7%	4.4%	100.0%
4 卸・小売、飲食業	度数	1	40	2	5	48
	業種別の%	2.1%	83.3%	4.2%	10.4%	100.0%
5 各種サービス業	度数	2	30		4	36
	業種別の%	5.6%	83.3%		11.1%	100.0%
6 その他(公務を含む)	度数	1	11			12
	業種別の%	8.3%	91.7%			100.0%
合計	度数	7	165	6	13	191
	業種別の%	3.7%	86.4%	3.1%	6.8%	100.0%

表3-1-21 3年以上前の飲酒運転発覚、違反・事故の発生

業種別と飲酒運転事故(3年以上前)のクロス表

業種別		飲酒運転事故(3年以上前)				合計
		ある	ない	わからない	無回答	
1 鉱・建設・製造業	度数	8	19	5	1	33
	業種別の%	24.2%	57.6%	15.2%	3.0%	100.0%
2 金融・保険・不動産、 電気・ガス・水道業	度数	4	12	1		17
	業種別の%	23.5%	70.6%	5.9%		100.0%
3 運輸・通信業	度数	4	30	8	3	45
	業種別の%	8.9%	66.7%	17.8%	6.7%	100.0%
4 卸・小売、飲食業	度数	4	37	4	3	48
	業種別の%	8.3%	77.1%	8.3%	6.3%	100.0%
5 各種サービス業	度数	4	25	2	5	36
	業種別の%	11.1%	69.4%	5.6%	13.9%	100.0%
6 その他(公務を含む)	度数	1	9	2		12
	業種別の%	8.3%	75.0%	16.7%		100.0%
合計	度数	25	132	22	12	191
	業種別の%	13.1%	69.1%	11.5%	6.3%	100.0%

3-1-10 まとめ

今回の調査により、以下のようなことが明らかになった。

- ① 業務用には9割の企業が頻繁に車を使っているし、2輪バイクもよく使われている。東京の会社ながら、通勤に使われているとする企業も6割強ある。これは運輸業のように業務上当然な業種ばかりの事情ではなく、従業員が車を使うのはよくあることなのである。

- ② 従業員が飲酒運転をする可能性があるとする企業は23%もあり、業種によっては3社に1社がその可能性があるという回答している。違反・事故の可能性はかなりあるというべきだろう。
- ③ 顧客との付き合いで飲酒してしまう可能性がある企業は2割ある。ただ、飲食店のような客の飲酒についてはサンプル数が少なく定かには出来なかった。
- ④ 業務以外の日常生活における飲酒運転防止策は、全体としては精神的なものにとどまり低調である。ただこれが出勤時の問題を引き起こす可能性があることから、自己点検のためのチェッカーの配布をする企業が19.9%あるが、これはいかにも少ない。
- ⑤ 出社時のチェックは、運輸業などでは半数の企業で管理者がチェッカーなどを使って行っているとしているが、全体では具体的な施策は少なく、低調である。業務中の施策もそれほど積極的とは言えない。
- ⑥ 飲酒運転防止教育や対策はそれなりに行われているが、管理者等に対する間接的なものが中心で、従業員への直接教育に弱点がある。ただ、ポスター・ワッペンなどを配布している企業は半数ある。それに対し、厳しい規則や処分を考えている企業がかなり多くなっている。それはそれでいいのだが、果たしてそれが従業員に周知されているかどうかは疑問である。規則強化で企業に対する重い責任を凌ごうという、いわば防衛的な思考が見て取れる。営業相手や客への対応には苦慮しているようで、これを現場任せにしているのは効果をあげることは難しいだろう。前者はトップ同士の話し合いや業界挙げての取り組み、後者はマスコミなどを通じた世間全体の取り組みが求められるところである。
- ⑦ 飲酒発覚や違反・事故が起こったときの処分は、かなり重いものを用意している企業が多かった。退職金まで帳消しにする懲戒解雇が法的に妥当なのかといった問題もあり、今後これは問題化するだろう。ただ責任の重さに戸惑っている企業の立場がよく現れている。
- ⑧ 飲酒運転防止の難しさについて、経営者は自らの責任の重さに戸惑い、実際にとっている施策の不十分さに責任を感じている。これは規模の大きい企業でも、「金融業等」のようなそれほど運転にかかわることが多くない企業でも同じである。ただ経営者は、飲酒を従業員の自己責任や業種・職種特性だけのせいとは考えていないようで、むしろ周囲の甘さを含めた全体社会の問題であると認識しているようだ。とはいっても事故等の起きた場合の責任の重さに戸惑い、外的な取り締まりや罰則の強化によって、自社の従業員に間接的に圧力がかかるほうがよい、あるいはそれしかない、と考えているのかも知れない。いふなればこれは「外部圧力待望論」とでも呼ぶべきものであろう。
- ⑨ こうした外部の圧力あるいは援助への要望は数多く用意した選択肢に対して、比較不可能なほど大きかった。ひとことで言えば、経営・管理者は問題の深刻さに孤立無援であると感じ、悲鳴を上げているような状態なのかも知れない。

- ⑩ 同業他社と比べた自社の飲酒運転防止への取り組みへの自己評価は、ひとことで言えば「人並み」といったところだが、自社はよいほうだとする企業は、たとえば従業員への直接教育やチェッカーなどの具体的施策で、それなりに具体的施策を行っている企業が多い。

全体を通じていえることは、飲酒運転防止に対する企業の取り組みは、その具体的施策においては、今始まったばかりだというべきだろう。そうした中で、企業の経営・管理者は、その責任の重さから、自社の規則や罰則の厳格化を行っている。しかし、それにも限度があるので、法律的な処罰や取締り、防止圧力を強めてもらうことで、少しでも負担を免れたいという、いわば防衛的な態度に追い込まれているのではないかと思われる。今後はこうした防衛的、消極的な姿勢を一步前向きに誘導するような社会的な取り組みと風潮の醸成が必要であろう。

3-1-11 残された課題

- ① 今回調査した企業は、東京都に事業所のある企業である。それゆえ交通事情の悪い地方の企業の状況はよく分からない。地方では公共交通機関などが整備されていないので、従業員の通勤や営業活動、顧客の交通手段の問題などで、より困難な状況が存在していると思われるので、こうしたところでの調査を行うことが不可欠だろう。
- ② 財東京交通安全協会傘下の企業にサンプリングしたので、運輸業などの大手の事情が分かりにくかった。そこでは取り組みもシステムティックに行われている可能性もあるので、これも比較対照のための調査を行うべきだろう。
- ③ 今回の調査では、営業相手などに対する飲酒運転防止の現状はある程度明らかになったが、飲食店などの顧客への対応といった難しい問題については、回答企業が非常に少なかったこともあって、問題点の析出が出来なかった。困難な課題ではあるが、今後事例などを含めて探索していかねばなるまい。
- ④ 恐らく企業主と従業員の考え方の間にはギャップがあると思われるので、今回同時に行った市民調査とは別に、従業員レベルでの調査も行うことが望ましい。
- ⑤ 企業による処分の厳罰化要望ともいうべき傾向が、果たして妥当なものかどうかについて、事例調査などによる厳密な検討が必要である。

参考文献

- 今井猛嘉(2007)：飲酒運転対策立法の意義と課題、ジュリスト、有斐閣、No1342、pp.128-134
- 財東京交通安全協会(2006)：座談会・わが社の飲酒運転防止対策、交通安全ジャーナル、2006年12月号、pp.16-25
- 早川治(2008)：飲酒運転の実態・取締り・法改正の動向、飲酒運転(交通法研究第36号)、日本交通法学会編、有斐閣、pp.3-14

3-2 一般市民向けアンケート調査

我々は、本プロジェクトの一環として、飲酒運転についての人々の考え方を探るべく、質問票調査を行った。この節ではその結果の概要を示す。

3-2-1 調査方法

調査方法は、千葉市の住宅区域4地域（具体的には、幸町団地、都賀、黒砂、蘇我駅の西側）の郵便受けに、各地域250票ずつ（合計1,000票）を投函し、返信用封筒で返答を求めるという方法である。なお、回答者の偏りを防ぐために、依頼状には、「単身世帯ではない方は、ご家族（20歳未満の方とご病気などで回答が困難な方を除く）のうち、今日以降、誕生日が最も早く来る方がお答え下さい。」と記した（もちろん、実際にその通り回答されたかは不明である）。調査票の配付は、2008年の2月に行われた。有効回答数は174票である。ランダムサンプルではないこと、そして、回収率が高くはないことから、調査票被配布者の中での回答者のバイアスがあることが推測されるが、回答者は都市近郊の人々の意識の一応の傾向を示していると思われることが可能であろう。なお、上記バイアスを推定するために、回答者の性別と年齢分布を示しておこう（表3-2-1性別、表3-2-2年齢分布）。それによると、回答者は男性と高齢者への偏りが見られる。

本節では、そのような限定的なサンプルであることとそれによる限界を念頭に置きつつ、基本的な回答パターンを示す。

表3-2-1 性別

	度数	%
男性	115	66.1
女性	59	33.9
合計	174	100.0

表3-2-2 年齢分布

	度数	%
20～25歳	8	4.6
26～30歳	6	3.4
31～35歳	11	6.3
36～40歳	18	10.3
41～45歳	12	6.9
46～50歳	12	6.9
51～55歳	12	6.9
56～60歳	19	10.9
61～65歳	19	10.9
66～70歳	23	13.2
71歳以上	34	19.5
合計	174	100.0

3-2-2 調査票

調査票の構成は、(1)飲酒文化（飲酒に対する寛容度など）と飲酒習慣、(2)飲酒運転に対する態度（飲酒運転の許容度など）、(3)飲酒運転対応策についての評価、(4)警察の取締りに対する評価、(5)飲酒運転と事故についての知識（法律的な知識を含む）などからなっている。なお、調査票は付録3にあるとおりである。

当学会では1988年度に「飲酒運転をめぐる意識と実態」という研究調査プロジェクトが企画され(057プロジェクト)、そのなかで、飲酒運転に関する意識調査が行われている（なお、057プロジェクトでは同じ調査票による調査が一般人に対してだけではなく、集合調査法によって、免許更新者、行政処分者、安全運転管理者に対しても行われている）。調査の継続性、20年前との比較の可能性を考えて、1988年度の調査票の質問項目の一部がそのまま取り入れられている。なお、時代の変化その他に伴い、文言を変えている質問項目もあるが、その場合の刺激の等価性に留意しなければならない。

3-2-3 飲酒文化

飲酒運転に対する態度は、飲酒文化（日常生活でのアルコール飲料に接する頻度、飲酒に対して禁欲的か寛容かなど）と関連があるだろうと推測される。そのような観点から、Q1「あなたが出席する集会や会合（冠婚葬祭・宴会・パーティなどを除く）では、よくお酒が出ますか」と、Q3「あなたは平均すると週何回くらいお酒（ビールなどすべてのアルコール飲料を含む）を飲みますか」で飲酒に接する頻度を尋ねた。両設問の回答から飲酒に接する頻度はかなり高いことが伺える（表3-2-3 集会・会合でのお酒の頻度、表3-2-4 週平均に飲む頻度 参照）。なお、Q1は、同趣旨の設問が1988年度の調査でも用いられているが（「必ず出る」、「よく出る」、「たまには出る」、「めったに出ない」を、4、3、2、1と点数化したところ、全体の平均は2.4であった。これは、「よく出る」と「たまには出る」の中間である。）、それと比較しても、むしろ、お酒の出方が高い方に回答している回答者が多い。つまり、お酒を振る舞う習慣自体は減っているというわけではないのである。しかしながら、他者へのお酒の強要の場面の目撃は多くなく（Q2「あなたの出席する宴会・会食・パーティーで、お酒の飲めない人に、お酒を無理強いしている場面を目にしますか」（表3-2-5 強要する場面の頻度 参照）、またQ4の回答を見ると、他者にもお酒を強要し、酒の上での行為には寛大であるという、ある時期まで言われた日本の飲酒文化は必ずしも現在においてはあたっていないように思われる（表3-2-6～3-2-9 参照）。

表3-2-3 集会・会合でのお酒の頻度(Q1) 表3-2-4 週平均に飲む頻度(Q3)

	度数	%
必ず出る	50	28.7
よく出る	50	28.7
たまには出る	26	14.9
めったに出ない	16	9.2
出ない	32	18.4
合計	174	100.0

	度数	%
ほぼ毎日	46	26.4
週3, 4日以上	25	14.4
週1, 2日	31	17.8
めったに飲まない	42	24.1
飲まない	29	16.7
無回答	1	.6
合計	174	100.0

表3-2-5 強要する場面の頻度(Q2)

	度数	%
よく目にする	3	1.7
時々目にする	16	9.2
たまに目にする	34	19.5
ほとんど目にしない	72	41.4
目にしない	48	27.6
無回答	1	.6
合計	174	100.0

表3-2-6 騒ぐ、ものを壊すなど
許すべきでない(Q4-a)

	度数	%
そう思う	135	77.6
どちらかといえばそう思う	20	11.5
どちらともいえない	9	5.2
どちらかといえばそう思わない	1	.6
そう思わない	4	2.3
無回答	5	2.9
合計	174	100.0

表3-2-7 大人なら多少の飲酒は当然
(Q4-b)

	度数	%
そう思う	33	19.0
どちらかといえばそう思う	46	26.4
どちらともいえない	42	24.1
どちらかといえばそう思わない	11	6.3
そう思わない	38	21.8
無回答	4	2.3
合計	174	100.0

表3-2-8 酒くさい人はとてもいやだ
(Q4-c)

	度数	%
そう思う	81	46.6
どちらかといえばそう思う	61	35.1
どちらともいえない	19	10.9
どちらかといえばそう思わない	5	2.9
そう思わない	5	2.9
無回答	3	1.7
合計	174	100.0

表3-2-9 宴会では飲めない人も飲むべき
(Q4-d)

	度数	%
そう思う	0	0.0
どちらかといえばそう思う	2	1.1
どちらともいえない	6	3.4
どちらかといえばそう思わない	12	6.9
そう思わない	149	85.6
無回答	5	2.9
合計	174	100.0

3-2-4 飲酒運転に対する態度

次に、飲酒運転について一般的にどう考えているか、具体的には、飲酒運転に対して許容的か否許容的かを見てみよう。これに関しては、Q5「お酒を多少飲んでいても、短い距離なら運転してしまう人は多いと思いますか」、Q6「飲酒運転については、次のような考え方がありますが、どの考えの人が多いと思いますか」、Q7「もし飲酒運転が法律で禁止されておらず、本人の判断にまかされているとしたら、次の4つのタイプのうち、どのタイプの人が多いと思いますか」、と3問の設問で尋ねている(表3-2-10~3-2-12参照)。

結果を見るとQ5、Q6の回答は飲酒に対して非許容的な回答が圧倒的に多いが、他者の行動を予測するQ7については、多少の飲酒運転を予測(あるいは許容と言うべきか)しているような回答が多い。そこに回答者の本心が現れていると解釈すべきかもしれない。

なお、Q6、Q7は1988年度の調査でも用いられている設問である。Q6については、20年の間に、人々の飲酒運転についての考え方がずいぶん厳しくなったこと(当時は「少量でも事故の元になるから止めるべきだ」との回答が49.2%であった。)、すなわち時代の変化がうかがわれる(もっとも、20年前の調査では、東京周辺サンプルは、地方のサンプルより、飲酒運転に対して寛大な傾向を示している。この点をどう理解すべきかが問題として残る)。これに対し、Q7は、20年前とほぼ同じ回答パターンを示している。

ところで、一般的な飲酒文化は、飲酒運転に対する態度と関係があるかもしれない。ここでは、飲酒運転に対する態度としては、分布が偏っていないQ7を用い、Q7とQ1~Q4との相関を調べた。しかし、Q7「もし飲酒運転が法律で禁止されておらず、本人の判断にまかされているとしたら、次の4つのタイプのうち、どのタイプの人が多いと思いますか」とQ1~Q4 a.~d.の7問とはいずれも非常に低い相関しか見いだされなかった(表3-2-13 Q7との相関係数参照)。このことから、一般的な飲酒文化(特に飲酒に厳格か許容的・寛大か)と、飲酒運転に対する態度は必ずしも関係がないのではないかということが示唆される。

表3-2-10 多少飲んでも短距離なら運転する人

(Q5 多少飲んでも短距離なら運転する人は多いか)

	度数	%
多いと思うが、しかたがない	1	.6
多くはないと思うが、いるのはしかたがない	6	3.4
いるかもしれないが、すべきではない	153	87.9
いないと思う	8	4.6
わからない	1	.6
無回答	5	2.9
合計	174	100.0

表3-2-11 飲酒運転についての考え方

(Q6 飲酒運転についての考え方に多いのは)

	度数	%
少量でも事故のもと、やめるべき	129	74.1
酔わない程度なら危険少なく、かまわない	16	9.2
少しくらいの酔いなら、気をつければ大丈夫	12	6.9
無回答	17	9.8
合計	174	100.0

表3-2-12 飲酒運転が本人の判断による場合

(Q7 飲酒運転が法で禁じられておらず本人の判断に任されていたらどのタイプが多いか)

	度数	%
飲酒運転は危険、一切やらない	33	19.0
酔いの程度を見て、大丈夫と判断したら運転	83	47.7
少しくらい酔っていても、気をつければ大丈夫と運転	45	25.9
酔いの程度など気にせず運転	12	6.9
無回答	1	.6
合計	174	100.0

表3-2-13 Q7との相関係数

		Q7 飲酒運転が法で 禁じられておらず、 本人の判断に 任されていたら どのタイプが多いか
Q1 集会・会合でのお酒の頻度	Pearson の相関係数 有意確率（両側） N	-.044 .568 173
Q2 強要する場面の頻度	Pearson の相関係数 有意確率（両側） N	.059 .443 172
Q3 週平均に飲む頻度	Pearson の相関係数 有意確率（両側） N	.073 .339 172
Q4-a 騒ぐ、ものを壊すなど許すべきでない	Pearson の相関係数 有意確率（両側） N	-.077 .317 169
Q4-b 大人なら多少の飲酒は当然	Pearson の相関係数 有意確率（両側） N	.042 .591 170
Q4-c 酒くさい人はとてもいやだ	Pearson の相関係数 有意確率（両側） N	-.010 .892 171
Q4-d 宴会では飲めない人も飲むべき	Pearson の相関係数 有意確率（両側） N	-.010 .893 169

3-2-5 飲酒運転対策

次に、Q8 ではあり得る飲酒運転対策のそれぞれについて、有効性を、非常に有効（数値 1）から、あまり有効ではない（数値 5）の 5 点尺度で、回答者に判断してもらった。

はじめに、a. から、m. までの、a. 飲酒運転の危険性を科学的によく教える、b. 飲酒運転に対する罰則をよく教える、c. 飲酒運転で事故を起こしたら、厳しい制裁、刑罰が待っていることをよく教える、d. 人命尊重ということをよく教える、e. 車を運転してきた人には、お酒をすすめないことがお互いのために良いことであることを教える、f. 家族や、友人が飲酒運転しようとした場合、止めるべきだということをよく教える、g. 幹線道路沿いのド

ライブインなどでのお酒の販売を規制する、h. 飲酒運転をした会社員、公務員などについては、解雇など厳しい処分をする、i. アルコール依存症の治療施設を充実する、j. お酒には高い税金をかける、k. 飲酒運転にはもっと厳しい刑罰を科する、l. 学校で飲酒運転をしてはならないことを十分教育する、m. 運転者のアルコールを感知すると、車が動かないようにする、の13項目の相互の関係を人々がどう捉えているかを知るために、因子分析を行った。結果は表3-2-14 固有値の大きさ、表3-2-15 パターン行列、表3-2-16 因子相関行列、の通りである（なお、表の説明にあるように、主因子法、プロマックス回転）。結果を見ると、教育的な（教え込み）方法、厳罰を科すという方法、技術的でテクニカルな方法ときれいに3因子に分かれ、人々もそれらの3つのカテゴリーで捉えていることがわかる。

表3-2-14 固有値の大きさ

説明された分散の合計

因子	初期の固有値			抽出後の負荷量平方和			回転後の 負荷量 平方和
	合計	分散の%	累積%	合計	分散の%	累積%	合計
1	4.272	35.596	35.596	3.857	32.138	32.138	3.205
2	1.578	13.154	48.750	1.177	9.805	41.943	2.807
3	1.331	11.090	59.839	.759	6.323	48.266	2.016
4	1.002	8.347	68.187				
5	.857	7.139	75.325				
6	.769	6.404	81.730				
7	.559	4.662	86.392				
8	.524	4.369	90.761				
9	.417	3.473	94.234				
10	.346	2.887	97.121				
11	.233	1.938	99.059				
12	.113	.941	100.000				

因子抽出法: 主因子法

表3-2-15 パターン行列

		因子		
		1	2	3
Q8-e	運転者には酒をすすめないことがお互いのために良いと教える	1.017	-.107	-.057
Q8-f	家族・友人が飲酒運転しようとした場合、止めるべきと教える	.878	-.004	.007
Q8-d	人命尊重ということを教える	.551	.177	-.037
Q8-l	学校で飲酒運転をしてはならないと教育	.480	.169	.133
Q8-c	飲酒運転で事故を起こしたら、厳しい制裁・刑罰があることを教える	.126	.845	-.072
Q8-b	飲酒運転に対する罰則を教える	.130	.690	-.098
Q8-k	飲酒運転にもっと厳しい刑罰を科す	-.079	.634	.211
Q8-h	飲酒運転をした会社員・公務員などには解雇など厳しい処分	-.103	.480	.148
Q8-i	アルコール依存症の治療施設を充実	.270	-.133	.622
Q8-j	酒に高い税金をかける	-.097	.106	.550
Q8-g	幹線道路沿いのドライブインなどでの酒の販売を規制	-.012	.031	.523
Q8-m	運転者のアルコールを感知すると車が動かないようにする	-.062	.153	.286

因子抽出法: 主因子法

回転法: Kaiser の正規化を伴うプロマックス法 (6 回の反復で回転が収束)

表3-2-16 因子相関行列

因子	1	2	3
1	1.000	.439	.407
2	.439	1.000	.390
3	.407	.390	1.000

因子抽出法: 主因子法

回転法: Kaiser の正規化を伴うプロマックス法

次に、a.から m.までの個々の設問について、統計量を示したのが表 3-2-17 Q8a.-m.の記述統計量である。それを見ればわかるように (1の方が厳しい方向)、厳しい制裁、刑罰という厳罰主義的な方法が有効性が高いと人々は判断している。そして、技術的でテクニカルな方法は、アルコールロック以外は有効だとは考えられていない。

表3-2-17 Q8a-mの記述統計量

	度数	平均値	標準偏差
Q8-a 飲酒運転の危険性を科学的に教える	158	2.55	1.160
Q8-b 飲酒運転に対する罰則を教える	158	1.95	.894
Q8-c 飲酒運転で事故を起こしたら、厳しい制裁・刑罰があることを教える	161	1.67	.850
Q8-d 人命尊重ということを教える	163	2.15	1.167
Q8-e 運転者には酒をすすめないことがお互いのために良いと教える	161	2.02	1.040
Q8-f 家族・友人が飲酒運転しようとした場合、止めるべきと教える	164	1.95	1.035
Q8-g 幹線道路沿いのドライブインなどでの酒の販売を規制	159	2.60	1.278
Q8-h 飲酒運転をした会社員・公務員などには解雇など厳しい処分	162	1.63	.863
Q8-i アルコール依存症の治療施設を充実	160	2.96	1.256
Q8-j 酒に高い税金をかける	160	3.80	1.340
Q8-k 飲酒運転にもっと厳しい刑罰を科す	161	1.68	1.045
Q8-l 学校で飲酒運転をしてはならないと教育	159	2.40	1.120
Q8-m 運転者のアルコールを感知すると車が動かないようにする	163	1.71	1.088

3-2-6 警察の取り締まりに対する評価

警察の取り締まりについては、(1)警察の飲酒運転取締りは厳しいと思いますか、(2)警察の飲酒運転取締りは、飲酒運転の防止に効果があると思いますか、(3)警察の飲酒運転取締りをあなたは信頼していますか、(4)警察の飲酒運転取締りは公正公平ですか、という4問の設問をそれぞれ5点尺度で尋ねた(1から5まで。1に近い方が肯定的評価)。

はじめに4問の相関をとると(表3-2-18 Q9各設問の相関係数 参照)、(1)警察の飲酒運転取締りは厳しいと思いますか、が他の設問との相関が低く、(2)~(4)とはやや異質の設問であることがわかる。そして、(2)警察の飲酒運転取締りは、飲酒運転の防止に効果があると思いますか、は(3)(4)とかなりの相関があり、警察への信頼とか公正さの判断と、取締りに飲酒運転防止の効果があるかどうかの判断が結びついていることがわかる。すなわち、警察への信頼とか、公正かどうかの判断は、そのパフォーマンスと関連しているのであって、少なくとも、結果と独立な手続の公正さ(手続的公正の心理学ではこの点が強調される)というのは、あまり大きなウェイトを占めてはいないと言えるのであろう。

次に、以上の4問それぞれの統計量を示そう(表3-2-19 Q9各設問の記述統計量 参照)。それによると、人々は取締りに効果があると考えているが、警察の取締りは厳しくないと考えていることがわかる。信頼性と公正さについては、人々は高いレベルでそのように判断しているわけではなく、そこそこに信頼し、公正だと考えているようである。

表3-2-18 Q9各設問の相関係数

		Q9-1 警察の飲酒 運転取締り は厳しいと思 うか	Q9-2 警察の取締 りは飲酒運 転防止に効 果があると思 うか	Q9-3 警察の飲酒 運転取締り を信頼してい るか	Q9-4 警察の飲酒 運転取締り は公正公平 か
Q9-1 警察の飲酒運転取締 りは厳しいと思うか	Pearson の相関係数 有意確率 (両側) N	1 168	.167(*) .031 168	.011 .888 168	.151 .051 168
Q9-2 警察の取締りは飲酒 運転防止に効果があ ると思うか	Pearson の相関係数 有意確率 (両側) N	.167(*) .031 168	1 169	.548(**) .000 168	.397(**) .000 168
Q9-3 警察の飲酒運転取締 りを信頼しているか	Pearson の相関係数 有意確率 (両側) N	.011 .888 168	.548(**) .000 168	1 168	.613(**) .000 168
Q9-4 警察の飲酒運転取締 りは公正公平か	Pearson の相関係数 有意確率 (両側) N	.151 .051 168	.397(**) .000 168	.613(**) .000 168	1 168

* 相関係数は 5% 水準で有意 (両側) ** 相関係数は 1% 水準で有意 (両側)

表3-2-19 Q9各設問の記述統計量

	度数	平均値	標準偏差
Q9-1 警察の飲酒運転取締りは厳しいと思うか	168	3.30	1.232
Q9-2 警察の取締りは飲酒運転防止に効果があると思うか	169	1.73	.950
Q9-3 警察の飲酒運転取締りを信頼しているか	168	2.17	1.109
Q9-4 警察の飲酒運転取締りは公正公平か	168	2.61	1.153

3-2-7 飲酒運転関連行為の悪質性の評価

Q10、Q11では、それぞれ、Q10は、(a)赤信号を無視して交差点を通過する、(b)ビールを2杯飲んですぐに運転する、(c)スーパーで1万円の品を万引きする、の3項目、Q11では、(a)酒の上のけんかで、相手を死なせた、(b)飲酒運転が原因で、歩道を歩いていた歩行者をひいてしまい、死亡させた、(c)男女関係のもつれから相手を殺した、の3項目について、悪質性の順番づけをさせた。

結果は、Q10 については、(a)、(b)、(c)をそれぞれもっとも悪質とするのが、40%、26%、18%であり、Q11 については、(a)、(b)、(c)をそれぞれもっとも悪質とするのが、3%、72%、6%である（表は省略）。Q10 については、飲酒運転それ自体は、必ずしも悪質性の評価が著しく高いわけではないことがわかる。これに対し、死亡事故が絡むと評価は一変する。Q11 では、(b)飲酒運転が原因で、歩道を歩いていた歩行者をひいてしまい、死亡させた、をもっとも悪質と評価する人が大部分なのである。これは、一方で最近の飲酒運転死亡事故に対するマスコミの報道が強く影響するとともに、他方で、人々の責任判断は、刑法学的な責任判断に比べて、結果責任に重点を置いているということであろう（(c)は故意の殺人事件である）。人々が専門家に比べて結果責任に傾くという点は、心神喪失事件の世論の反応からも推測されることである。なお、以上の知見が、発達心理学で強調されている、人間の道徳的判断は認知発達とともに、結果責任から主観責任へ移行するという知見とどのような関係に立つのかは今後の検討課題である。

3-2-8 飲酒運転および飲酒運転事故に対する刑罰と制裁

Q12 (1)「飲酒運転による交通事故について、裁判所の下す刑罰はあなたから見ると、厳しいと思いますか」、Q13「最近、飲酒運転をただけで、解雇になったり免職になったりする職場があります。このような処分は厳しいと思いますか」という形で、飲酒運転事故と飲酒運転に対する制裁がどのくらい厳しいかを尋ねている。それとの対比で、Q12 (2)「一般的に、犯罪者に対して裁判所の下す刑罰はあなたから見ると、厳しいと思いますか」では、一般的な裁判所の刑罰の厳しさを尋ねている（表 3-2-20 裁判所の刑罰の厳しさ 参照）。人々の反応は、いずれも甘いという方向に傾いている。そして飲酒運転事故の方が、一般の犯罪についてよりもより甘いという判断の方向に傾く（表 3-2-21 Q12-1 度数分布、表 3-2-22 Q12-2 度数分布、表 3-2-23 職場の処分の厳しさ 参照）。

表3-2-20 裁判所の刑罰の厳しさ（記述統計量）

	度数	平均値	標準偏差
Q12-1 飲酒運転による交通事故への裁判所の刑罰は厳しいか	161	3.89	1.067
Q12-2 一般的に犯罪者に下される裁判所の刑罰は厳しいか	160	3.72	.919

なお、この3問の相関（表 3-2-24 相関係数 参照）、とりわけ Q12 (1) と (2) の相関が高いことを合わせ考えると、人々が飲酒運転事故についての裁判所の判断を甘いと考えていることは、裁判所は一般的に犯罪者に甘いと考えていること（一般人が裁判所が下す刑罰を甘いと感じるのは多くの社会調査で一貫した結論である）にプラスして、とりわけ飲酒運転事故に対するマスコミの厳しい論調などが反映しているのであろう。

表3-2-21 Q12-1度数分布

(Q12-1 飲酒運転による交通事故への裁判所の刑罰は厳しいか)

	度数	%
厳しい	4	2.3
どちらかといえば厳しい	10	5.7
どちらともいえない	47	27.0
どちらかといえば甘い	39	22.4
甘い	61	35.1
無回答	13	7.5
合計	174	100.0

表3-2-22 Q12-2度数分布

(Q12-2 一般的に犯罪者に下される裁判所の刑罰は厳しいか)

	度数	%
厳しい	1	.6
どちらかといえば厳しい	8	4.6
どちらともいえない	66	37.9
どちらかといえば甘い	45	25.9
甘い	40	23.0
無回答	14	8.0
合計	174	100.0

表3-2-23 職場の処分の厳しさ

(Q13 飲酒運転だけで解雇・免職になる職場の処分は厳しいか)

	度数	%
非常に厳しい	6	3.4
厳しい	17	9.8
どちらかといえば厳しい	45	25.9
厳しいとはいえない	92	52.9
無回答	14	8.0
合計	174	100.0

表3-2-24 相関係数

		Q12-1 飲酒運転による 交通事故への裁 判所の刑罰は厳 しいか	Q12-2 一般的に犯罪者 に下される裁判所 の刑罰は厳しい か	Q13 飲酒運転だけで 解雇・免職になる 職場の処分は厳 しいか
Q12-1 飲酒運転による交通事 故への裁判所の刑罰 は厳しいか	Pearson の相関係数	1	.639(**)	.332(**)
	有意確率 (両側)		.000	.000
	N	161	160	160
Q12-2 一般的に犯罪者に下さ れる裁判所の刑罰は 厳しいか	Pearson の相関係数	.639(**)	1	.299(**)
	有意確率 (両側)	.000		.000
	N	160	160	159
Q13 飲酒運転だけで解雇・ 免職になる職場の処分 は厳しいか	Pearson の相関係数	.332(**)	.299(**)	1
	有意確率 (両側)	.000	.000	
	N	160	159	160

** 相関係数は 1% 水準で有意 (両側)

3-2-9 飲酒運転事故と刑罰についての知識

Q14「人をけがさせたり、死亡させたりする交通事故のうち、飲酒運転が原因となっている事故はどれくらいあると思いますか」は、客観的数値としては、統計の取り方にも依存するが、高く見積もっても 5%未満である。この設問は、飲酒運転事故とその悲惨さがマスコミその他で強調されている現在、人々がどの程度飲酒運転事故の割合を過大評価して認識しているかを知ろうとした設問である。予想されたとおり、人々は、飲酒運転事故の割合を相当過大評価している(表 3-2-25 飲酒運転が原因の交通事故の割合 参照)。次に、この過大評価は飲酒運転の重大視とつながるであろうから、裁判所の厳しさの設問 (Q12 (1))そして、警察の取締りの厳しさと有効性の設問 (Q9 (1)、(2))との相関を見た(表 3-2-26 相関係数 参照)。しかしそれによると、飲酒運転事故の過大視と、裁判所の下す刑罰を甘いと感じることは弱い相関があるが(ただし、有意な相関があるとまでは言えない)、飲酒運転事故の過大視と警察の取締りが厳しくないという評価、そして、警察の取締りが飲酒運転の防止に効果がないという評価は相関が見いだせなかった。

次に、飲酒運転に対する法的な制裁についての知識と厳しさの評価の設問 Q15 である。Q15 では、a. コップ 1 杯でも飲酒して運転することは禁止されている、b. 酒気帯び運転をすると、3 年以下の懲役または 50 万円以下の罰金に処せられる、c. 酒酔い運転をすると、

5年以下の懲役または100万円以下の罰金に処せられる、d. 酒気帯び運転をすると免許停止になる、e. 酒酔い運転をすると、免許取り消しになる、の5項目について尋ねている(表3-2-27～3-2-31参照)。結果を見ると、人々は驚くほど飲酒運転についての知識が高いといえるであろう。Q15のb.やc.のような法定刑の程度についても知っていると感じた人が多く、このような調査で知識を尋ねれば、知識のないものがあると答える傾向があるのは確かであるが、それを割り引いてもかなり高い数値のように思われる。

次に同じく、Q15のa.～e.について、罰則の厳しさを5点尺度で尋ねた(非常に厳しい1、非常に甘い5)。各設問の統計量は表3-2-32 刑罰の厳しさの通りである。平均値はどれもほぼ同じ数値で甘い方に片寄っている。

表3-2-25 飲酒運転が原因の交通事故の割合

(Q14 人をけが・死亡させる交通事故のうち原因が飲酒運転の事故の割合)

	度数	%
1%より少ない	0	.0
1%以上5%未満	11	6.3
5%以上10%未満	23	13.2
10%以上20%未満	32	18.4
20%以上40%未満	53	30.5
40%以上60%未満	33	19.0
60%以上	9	5.2
無回答	13	7.5
合計	174	100.0

表3-2-26 相関係数

		Q14 人をけが・死亡させる 交通事故のうち原因が 飲酒運転の事故の割合
Q9-1 警察の飲酒運転取締りは厳しいと 思うか	Pearson の相関係数 有意確率(両側) N	.044 .580 160
Q9-2 警察の取締りは飲酒運転防止に 効果があると思うか	Pearson の相関係数 有意確率(両側) N	.013 .870 161
Q12-1 飲酒運転による交通事故への 裁判所の刑罰は厳しいか	Pearson の相関係数 有意確率(両側) N	.132 .095 161

表3-2-27 コップ1杯の飲酒運転

(Q15a-1 コップ1杯でも飲酒して運転するのは禁止)

	度数	%
知っている	137	78.7
知らない	34	19.5
無回答	3	1.7
合計	174	100.0

表3-2-28 酒気帯び運転の法定刑

(Q15b-1 酒気帯び運転は3年以下の懲役
または50万円の罰金)

	度数	%
知っている	123	70.7
知らない	46	26.4
無回答	5	2.9
合計	174	100.0

表3-2-29 酒酔い運転の法定刑

(Q15c-1 酒酔い運転は5年以下の懲役
または100万円以下の罰金)

	度数	%
知っている	105	60.3
知らない	63	36.2
無回答	6	3.4
合計	174	100.0

表3-2-30 酒気帯び運転

(Q15d-1 酒気帯び運転は免許停止)

	度数	%
知っている	125	71.8
知らない	44	25.3
無回答	5	2.9
合計	174	100.0

表3-2-31 酒酔い運転

(Q15e-1 酒酔い運転は免許取り消し)

	度数	%
知っている	126	72.4
知らない	42	24.1
無回答	6	3.4
合計	174	100.0

表3-2-32 刑罰の厳しさ(記述統計量)

	度数	平均値	標準偏差
Q15a-2	113	3.03	.818
Q15b-2	109	3.28	1.062
Q15c-2	94	3.36	1.056
Q15d-2	110	3.24	.877
Q15e-2	109	3.17	.776

3-2-10 飲酒運転の経験

Q16 では飲酒運転の経験を尋ねた（表 3-2-33 飲酒運転の経験 参照）。この設問は、刑事学とか犯罪学で言われる自己申告犯罪調査と言ってよいような設問であり、一般的に回答者には警戒があり（場合によっては迎合があるとも言われる）、結果の解釈は慎重でなければならぬが、「法改正以前はしたことがあるが、今は全くしていない」が 37%を占めているということは、法改正の効果がある程度あったことを示しているだろう。

表3-2-33 飲酒運転の経験

(Q16 酒・ビールを飲んで車を運転したことがあるか)

	度数	%
法改正以前はあるが今はしていない	64	36.8
昔からしていない	93	53.4
昔と変わらずたまにしている	1	.6
昔はよくしたが今はあまりしていない	8	4.6
無回答	8	4.6
合計	174	100.0

3-2-11 まとめ

以上、単純集計を中心に分析を行ってきた。

飲酒文化については、会合でお酒を振る舞うという行動パターンは根強く存在しているが、かつて言われた、会合でお酒を強要するとか、酒の上での粗相には寛大であるという行動パターンは現代では少なくなっているように見える。

また、人々は、飲酒運転に対して、少なくとも建前としては、厳しい態度をとっている。そして、一般的に言って、飲酒運転に対する厳格な法執行を支持しているように見えるし、また、それが飲酒運転の抑止に有効であると考えているように見える。

つまり、人々の態度は、大きく見れば、現代のマスコミの風潮（飲酒運転に対する過剰とも言えるような厳しい論調）と一致しているように見える。これが表面的で一時的なものに過ぎないのか（設問によっては異なる本心が窺えるような傾向も見られた---たとえば Q7）、永続的で強固なものとなるのかが今後の関心事であろう。

第4章 本年度の研究の総括と今後の課題

4-1 研究の総括

以上の研究により、本年度においては以下の認識を得ることができた。

4-1-1 海外調査から得られた視点

第一に、海外調査の結果として、以下の視点を確認することができた。

- ① 飲酒運転として規制されるアルコール濃度：その国際標準値の統一化傾向（例えば、イギリスにおいて確認される）
- ② 標準値決定に際しての医学的見地の重要性（その再確認）（例えば、オーストラリア、韓国において確認される）
- ③ 他方で、飲酒運転取締りに当たる現場の警察官にとって、適用が容易な基準値の探索（例えば、イギリスにおいて、この方向での取組が継続されている。オーストラリア、韓国においても同様である）
- ④ アルコール・インターロックの導入への積極的な取組（例えば、イギリス、更にフランスにおいて確認される）

4-1-2 国内調査から得られた視点

第二に、国内調査の結果として、以下の視点を確認することができた。

- ① 飲酒運転を規制する法制度、その運用状況に対する、一般人の反応（概ね、法改正の意義を理解し、その実施に努めようとしているものと思われる）
- ② 信用性（概ね、法改正の趣旨を受容し、信用する傾向が認められる）
- ③ 不信感（他方で、法適用の均一性については、なお、若干の不信感が認められる）
- ④ それらを規定すると思われる要因（この点については、推測に止まるが、地域毎の警察活動に対する基本的な関心、ならびに飲酒運転撲滅対策への温度差が、異なった反応を規定する一要因であることが推測される）
- ⑤ 制度への信頼感、運用の一貫性を担保するための、あるべき対応（この点については、継続して、検討されることになる）

4-2 今後の課題

以上により、今後の課題としては、以下の諸事項がメンバー相互において認識されるに至っている。

4-2-1 一般人が正当なものとして受容する規制体系とその適正な運用

第一に、一般人が正当なものとして受容する規制体系とその適正な運用のあり方につき、法意識（法の受容に関する心理状態）と法運用の関係を踏まえて、更に検討を加える必要がある、ということである。

4-2-2 4-2-1の要請を充たす制度の構築

第二に、4-2-1の要請を充たす制度を構築すべく、より科学的で、医学的基礎に基づく基準、しかも現場での適用が容易な基準（ないし規制手段）の整備につき、更に検討されるべきだ、ということである。その際には、

- ① 飲酒運転をする背景事情の多様性に応じて、規制手段も多様化される必要があること、具体的には、
- ② アルコール・インターロックの導入、
- ③ 飲酒運転をした者（特に再犯者）に対する制裁の強化（車両の没収、社会奉仕命令の導入等）

を、より具体的な課題として議論すべきことが、確認された。

4-2-3 海外調査、国内調査の継続の必要性

第三に、4-2-1、4-2-2の課題を更に検討するために、海外調査及び国内調査を継続すべきことが認識された。具体的には、

- ① イギリスにおける法改正を目指す動きの現状（パイロット・スキームの成果等）、
- ② フランスにおける2008年達成目標の実現状況、ならびに2009年中の実現が目指されている目標に対する取組の度合いの確認、
- ③ 北欧諸国におけるアルコール・インターロックの普及度と飲酒運転防止の実効性の調査、等が、具体的な課題となる。

4-2-4 目標

これらの作業を通じて、医学的、社会学的知見に基づく現行制度（飲酒運転の規制と制裁に係る制度）の再評価と新たな施策の提言を行うものとしたい。

付録 1

事業所向けアンケート調査票

このアンケートは、事業所における飲酒運転防止のための施策の実施状況とその効果、問題点、悩み等を産業タイプ、職種タイプに分けて調査をするものです。

*特に指示のない場合は、あてはまる番号や記号を1つ選んで○をつけてください。()には言葉を記入してください。

1 貴社・貴事業所の仕事内容等についてうかがいます。

(1) 主たる業種は以下のどれですか。

1. 鉱業、製造業 2. 金融・保険・不動産業 3. 電気・ガス・水道 4. 卸売業 5. 小売業 6. 飲食店
7. 運輸・通信業 8. 対事業所サービス業（情報サービスを含む） 9. 対個人サービス業 10. その他のサービス業
11. 公務 12. その他（具体的に)

(2) 貴社の従業員規模はどれくらいですか。

①正規従業員

1. 30人未満 2. 30～99人 3. 100～299人 4. 300～999人 5. 1,000人以上

②非正規従業員を含めて

1. 30人未満 2. 30～99人 3. 100～299人 4. 300～999人 5. 1,000人以上

(3) 従業員が業務で車（自転車を除く）を使う場合がありますか。

1. たいへん多い 2. 多い 3. 多少ある 4. ない *ない場合は(4)へ進んでください。

(4) 主にどんな車種を使っていますか。いちばん多く使うものに○をつけてください。

1. 自転車 2. 二輪車（原付含む） 3. 乗用車・バン（荷物配送用） 4. 乗用車・バン（外勤営業用）
5. 家用普通貨物車 6. 事業用普通貨物車 7. 家用大型貨物車 8. 事業用大型貨物車 9. バス
10. ハイヤー・タクシー
11. 小型特殊車（具体的に)
12. 大型特殊車（具体的に)

(5) 従業員が通勤で車を使うことがありますか。

1. 四輪車 2. 二輪車（原付含む） 3. 自転車 4. ない

(6) 顧客や得意先の人が車を使うことがありますか。

1. 大いにある 2. 多少ある 3. ない

2 貴社・貴事業所におけるさまざまな職種・階層への飲酒運転防止策の実施状況や実情についてうかがいます。

(1) 従業員の中に飲酒運転をする人がいる可能性や不安がありますか

1. 大いにある 2. 多少ある 3. ない

(2) 従業員が営業時などで顧客や得意先と酒を飲むことがありますか

1. たいへん多い 2. 多少ある 3. ない

(3) 飲食店などで、車を運転するかどうかは別として、顧客に酒を提供することはありますか。

1. 該当しない 2. 提供するが、車を運転するかどうか分からない
3. 車を運転する客は分かるので、その場合は提供しない

3 貴社・貴事業所で行っている飲酒運転防止対策の具体例についてうかがいます。当てはまるもの全てに○をつけてください。

(1) 業務外（出社前・退社後・休日・職場以外）での対策（○はいくつでも可）

1. 仕事以外の場でも飲酒運転は禁物だという教育
2. 家族・友人等への飲酒運転防止への協力依頼
3. ポスター、ワッペンなどの配布
4. アルコールチェッカー等機器によつての自己チェック
5. 自分や家族・友人による機器によらないチェック
6. 出社前日の飲酒制限（自己管理）
7. 出社前日の飲酒管理（家族、友人によるアドバイス等）
8. 注意喚起等だけで他には特にやっていない
9. その他（具体的に)

(2) 出退社時や休み時間のチェック（○はいくつでも可）

- ①出社時
1. 機器によるチェック（自己チェック）
 2. 機器によるチェック（上司や管理職、同僚による）
 3. 機器によらない他者からのチェック
 4. 遅刻・欠勤者の事情チェック
 5. 特に対策はとっていない
 6. その他（具体的に)
- ②帰社時
1. 機器によるチェック（自己チェック）
 2. 機器によるチェック（上司や管理職、同僚による）
 3. 機器によらない他者からのチェック
 4. 特に対策はとっていない
 5. その他（具体的に)
- ③休み時間
1. 機器によるチェック（自己チェック）
 2. 機器によるチェック（上司や管理職、同僚による）
 3. 機器によらない他者からのチェック
 4. 特に対策はとっていない
 5. その他（具体的に)

(3) 業務時における飲酒運転防止教育（○はいくつでも可）

1. 安全運転管理者や管理・監督者への講習参加勧奨
2. 管理・監督者から従業員に対する安全教育の実施
3. 交通安全活動全般への全従業員の参加勧奨
4. 特に飲酒運転防止講習への全従業員の参加勧奨
5. 飲酒運転防止を含む交通安全の小集団活動（提案制度などを含む）
6. ポスター等の掲示や配布
7. 自宅訪問等による生活アドバイス
8. 飲酒常習者に対する医療的援助
9. 飲酒常習者の処分・解雇
10. ハンドルキーパー運動（仲間で飲むときの無飲酒者の選定）の勧奨
11. 管理・監督者による見回り等による逸脱者発見
12. 他者（従業員、顧客）からの忠告・報告制度
13. アルコール検知機器装備車の配備あるいは装備援助
14. ドライブコーダーの車への搭載あるいは装備援助
15. 注意喚起だけで特には行っていない
16. その他（具体的に)

(4) 営業や商談の相手となるお客さんへの対応・対策（○はいくつでも可）

1. 外回りの営業はないので対象外
2. 相手企業や顧客への要請
3. 相手に見えるワッペンやステッカーで宣言
4. 帰参時に送迎車の配置
5. 車を置いて帰る場合の駐車料金等の援助
6. その他（具体的に)

(5) 飲食店等の場合のお客への対応（○はいくつでも可）

1. 酒類を提供する業態ではないので対象外
2. ポスター等の掲示
3. 運転者が酒を飲まないように注意喚起
4. 車を運転するかどうかを確認
5. 車のキーを預かる
6. ハンドルキーパー運動（仲間で飲むときの無飲酒者の選定）の奨励・実施
7. 車を置いて帰る場合の駐車場使用の優先・優遇等の便宜提供
8. タクシーや代行の推奨・斡旋
9. 帰参車の配置
10. 常連客や顧客には何も言わない（言えない）
11. ほとんど客任せにしている
12. その他（具体的に)

4 貴社・貴事業所では、飲酒運転防止に関してこれまで挙げてきた以外に、どのような対応をとっていますか。当てはまるもの全てに○をつけてください。

1. 見回りによるチェック
2. 各種安全講習会への代表参加
3. 講習会への全員（時を分けても含む）参加
4. 改善のための小集団活動・提案制度
5. アルコール依存症と見られる人への治療援助
6. 社内行事に酒を出さないようにする
7. 厳しい就業規則や取り決めの作成
8. 仲間からの忠告奨励
9. その他（具体的に)

5 従業員本人の責任による飲酒運転あるいは違反・事故が発生した場合は、貴社ではどのような処分をしていますか。

	①注意	②出勤停止	③減俸	④降格	⑤依願退職	⑥解雇（退職金は支払う）	⑦解雇（退職金も支払わない）
1. 社内での飲酒状態の発見	1	2	3	4	5	6	7
2. 取締りによる違反事実の発覚（酒気帯び）	1	2	3	4	5	6	7
3. 同（酒酔い）	1	2	3	4	5	6	7
4. 物損事故	1	2	3	4	5	6	7
5. 人身事故	1	2	3	4	5	6	7
6. 死亡事故	1	2	3	4	5	6	7

6 飲酒運転防止をめぐる、以下のような点はどのくらい困難な事柄だと思いますか。貴社・貴事業所を念頭において、個人的な感想で結構ですからその程度をお答えください。

	①大きな問題だ	②やや大きい問題だ	③問題だとはいえない	④該当しない
1. 特定の人の飲酒癖	1	2	3	4
2. 仲間同士のかばい合い	1	2	3	4
3. 経営者の甘さ	1	2	3	4
4. 管理・監督者の甘さ	1	2	3	4
5. 職業にまつわる飲酒習慣・文化の存在	1	2	3	4
6. 営業相手の顧客が無理解	1	2	3	4
7. 来店客の自覚の無さや無理解	1	2	3	4
8. 家族、友人の無理解	1	2	3	4
9. 社会全般の甘さや無理解	1	2	3	4
10. 取締りの甘さ	1	2	3	4
11. 取締りの少なさ	1	2	3	4
12. 取締りの厳しすぎる事	1	2	3	4
13. 罰則の軽さ	1	2	3	4
14. 罰則の重すぎる事	1	2	3	4
15. 仕事の負担が重すぎてストレスが募ること	1	2	3	4
16. 飲酒後に運転しないための便宜（駐車場や公共交通機関、代行運転など）の未整備	1	2	3	4
17. 従業員が飲酒事故を起こしたときの企業責任の重さ	1	2	3	4
18. その他（具体的に	1	2	3	4

7 飲酒運転防止について、以下のようなところからの援助や対応をどの程度求めますか。

	①大いに必要	②ある程度必要	③あまり必要はない	④該当しない
1. 業界の一致した対応	1	2	3	4
2. 地域での一致した対応	1	2	3	4
3. 従業員の家族や知り合いの協力	1	2	3	4
4. 警察や行政の援助	1	2	3	4
5. マスコミ等の宣伝や世論の喚起	1	2	3	4
6. 酒類の販売場所や時間の制限	1	2	3	4
7. 運転者の厳しい労働環境への世間の配慮	1	2	3	4
8. 罰則の強化	1	2	3	4
9. 罰則の見直し	1	2	3	4
10. 取締りの強化	1	2	3	4
11. 取締りの見直し	1	2	3	4
12. その他（具体的に)	1	2	3	4

8 飲酒運転防止に対する貴社・貴事業所の取組みは、同業他社などと比べてどの程度だと思いますか。

1. できるだけことはやっており、進んでいるほうだと思う 2. できることはやっており、まあ普通だと思う
 3. やりたいのだが実際はやや遅れていると思う 4. 遅れているほうだと思う 5. わからない

9 実際の飲酒運転による違反や事故は、同業他社と比べて多いほうだと思いますか。

仕事に関して

1. かなり多いほうだと思う 2. やや多いほうだ 3. やや少ないほうだ 4. 少ないほうだ 5. わからない
 6. その他（具体的に)

仕事以外の私生活において

1. かなり多いほうだと思う 2. やや多いほうだ 3. やや少ないほうだ 4. 少ないほうだ 5. わからない
 6. その他（具体的に)

10 あなたの事業所の従業員が過去に飲酒運転が発覚、あるいは飲酒運転による違反や事故を起こしたことがありますか。

- ① 3年以内に 1. ある 2. ない 3. わからない
 ② 3年以上前に 1. ある 2. ない 3. わからない

ご協力ありがとうございました。

返信用封筒に入れて投函してください。封筒の裏面には何も書かないでください。

付録 2

事業所向けアンケート調査の 単純集計結果

●事業所における飲酒運転防止に関するアンケート集計結果

調査方法： 郵送配布、自記式無記名にて回答、郵送にて回収した。

調査対象： (財)東京交通安全協会(安全運転管理者部会)の会員(母数 25,000 事業所)から 500 事業所をサンプリングし、郵送配布した。

調査時期： 平成 19 年 11 月 7 日～30 日

有効回収： 191 票 (回収率 38.2%)

* 集計結果の数値はすべて構成率(%)である。

* アンケートへの回答は、[複数回答]と記した問いを除き、選択肢からあてはまるもの1つを選ぶよう(単数回答)指示した。

* 単数回答の場合も、構成率(%)は、四捨五入のため合計が 100%にならないものもある。

1. 貴社・貴事業所の仕事内容等についてうかがいます。

(1) 主たる業種は以下のどれですか。	
鉱業、製造業	17.3
金融・保険・不動産業	2.6
電気・ガス・水道	6.3
卸売業	16.2
小売業	6.8
飲食店	2.1
運輸・通信業	23.6
対事業所サービス業	3.1
対個人サービス業	3.7
その他のサービス業	12.0
公務	1.0
その他	5.2
合計	100.0

(2) 貴社の従業員規模はどれくらいですか。		
	① 正規従業員	② 非正規従業員を含めて
30人未満	39.8	31.4
30～99人	29.8	20.4
100～299人	16.8	15.7
300～999人	5.8	6.8
1,000人以上	5.8	6.3
無回答	2.1	19.4
合計	100.0	100.0

(3) 従業員が業務で車(自転車を除く)を使う場合がありますか。	
たいへん多い	63.4
多い	29.8
多少ある	6.3
ない	0.5
合計	100.0

(4) 主にどんな車種を使っていますか。(一番多く使うもの1つ)	
自転車	2.6
二輪車(原付含む)	5.2
乗用車・バン(荷物配送用)	24.6
乗用車・バン(外勤営業用)	20.9
自家用普通貨物車	12.6
事業用普通貨物車	17.3
自家用大型貨物車	1.0
事業用大型貨物車	4.2
バス	2.6
ハイヤー・タクシー	1.6
小型特殊車	2.6
大型特殊車	3.1
無回答	1.6
合計	100.0

(5) 従業員が通勤で車を使うことがありますか。[複数回答]	
四輪車	62.3
二輪車(原付含む)	31.4
自転車	27.2
ない	22.5

(6) 顧客や得意先の方が車を使うことがありますか。	
大いにある	30.4
多少ある	20.4
ない	47.6
無回答	1.6
合計	100.0

2. 貴社・貴事業所におけるさまざまな職種・階層への飲酒運転防止策の実施状況や実情についてうかがいます。

(1) 従業員の中に飲酒運転をする人がいる可能性や不安がありますか。	
大いにある	0.0
多少ある	23.0
ない	76.4
無回答	0.5
合計	100.0

(2) 従業員が営業時などで顧客や得意先と酒を飲むことがありますか。	
たいへん多い	1.0
多少ある	19.4
ない	79.6
合計	100.0

(3) 飲食店などで、車を運転するかどうかは別として、顧客に酒を提供することはありますか。	
該当しない	65.4
提供するが、車を運転するかどうか分からない	4.7
車を運転する客は分かるので、その場合は提供しない	26.2
無回答	3.7
合計	100.0

3. 貴社・貴事業所で行っている飲酒運転防止対策の具体例についてうかがいます。

(1) 業務外(出社前・退社後・休日・職場以外)での対策 [複数回答]	
仕事以外でも飲酒運転は禁物だという教育	69.6
家族・友人等への飲酒運転防止への協力依頼	18.3
ポスター、ワッペンなどの配布	24.6
アルコールチェッカー等機器によつての自己チェック	19.9
自分や家族・友人による機器によらないチェック	8.4
出社前日の飲酒制限(自己管理)	36.1
出社前日の飲酒管理(家族、友人によるアドバイス等)	10.5
注意喚起等だけで他には特にやっていない	22.0
その他	5.8

(2) 出退社時や休み時間のチェック [複数回答]			
	① 出社時	② 帰社時	③ 休み時間
機器によるチェック(自己チェック)	7.3	2.6	2.1
機器によるチェック(上司や管理職、同僚による)	19.9	6.3	0.5
機器によらない他者からのチェック	21.5	14.1	10.5
遅刻・欠勤者の事情チェック	26.7	-	-
特に対策はとっていない	36.6	70.2	78.0
その他	2.1	1.6	2.1

(3) 業務時における飲酒運転防止教育 [複数回答]	
安全運転管理者や管理・監督者への講習参加勧奨	59.2
管理・監督者から従業員に対する安全教育の実施	51.8
交通安全活動全般への全従業員の参加勧奨	19.4
特に飲酒運転防止講習への全従業員の参加勧奨	6.3
飲酒運転防止を含む交通安全の小集団活動(提案制度などを含む)	5.8
ポスター等の掲示や配布	52.4
自宅訪問等による生活アドバイス	0.0
飲酒常習者に対する医療的援助	0.0
飲酒常習者の処分・解雇	17.3
ハンドルキーパー運動(仲間で飲むときの無飲酒者の選定)の勧奨	9.4
管理・監督者による見回り等による逸脱者発見	3.7
他者(従業員、顧客)からの忠告・報告制度	6.3
アルコール検知機器装備車の配備あるいは装備援助	4.2
ドライブレコーダーの車への搭載あるいは装備援助	3.7
注意喚起だけでとくには行ってはいない	20.4
その他	1.6

(4) 営業や商談の相手となるお客様さんへの対応・対策 [複数回答]	
外回りの営業はないので対象外	39.8
相手企業や顧客への要請	12.0
相手に見えるワッペンやステッカーで宣言	6.3
帰参時に送迎車の配置	6.8
車を置いて帰る場合の駐車料金等の援助	9.9
その他	5.2

(5) 飲食店等の場合のお客への対応 [複数回答]	
酒類を提供する業態ではないので対象外	63.9
ポスター等の掲示	1.6
運転者が酒を飲まないように注意喚起	8.4
車を運転するかどうかを確認	9.4
車のキーを預かる	1.6
ハンドルキーパー運動(仲間で飲むときの無飲酒者の選定)の奨励・実施	2.1
車を置いて帰る場合の駐車場使用の優先・優遇等の便宜提供	3.7
タクシーや代行の推奨・斡旋	5.8
帰宅車の配置	1.0
常連客や顧客には何も言わない(言えない)	1.6
ほとんど客任せにしている	1.6
その他	1.0

4. 貴社・貴事業所では、飲酒運転防止に関してこれまで挙げてきた以外に、どのような対応をとっていますか。[複数回答]	
見回りによるチェック	9.4
各種安全講習会への代表参加	46.6
講習会への全員(時を分けても含む)参加	17.8
改善のための小集団活動・提案制度	2.6
アルコール依存症と見られる人への治療援助	1.0
社内行事に酒を出さないようにする	19.4
厳しい就業規則や取り決めの作成	35.6
仲間からの忠告奨励	25.1
その他	5.8

5. 従業員当人の責任による飲酒運転あるいは違反・事故が発生した場合は、貴社ではどのような処分をしていますか。									
	注意	出勤停止	減俸	降格	依願退職	解雇(退職金は支払う)	解雇(退職金も支払わない)	無回答	合計
社内での飲酒状態の発見	24.1	20.4	5.2	2.6	7.9	5.2	13.1	21.5	100.0
取締りによる違反事実の発覚(酒気帯び)	9.9	9.9	12.0	5.8	8.9	9.4	20.9	23.0	100.0
同(酒酔い)	6.3	7.9	12.0	6.8	13.1	8.9	21.5	23.6	100.0
物損事故	19.9	3.1	13.6	5.8	5.8	7.9	19.9	24.1	100.0
人身事故	7.9	3.7	8.9	4.2	11.5	8.9	29.3	25.6	100.0
死亡事故	3.7	1.6	2.1	1.6	9.4	8.9	44.5	28.2	100.0

6. 飲酒運転防止をめぐる、以下のような点はどのくらい困難な事柄だと思いますか。 貴社・貴事業所を念頭において、個人的な感想で結構ですからその程度をお答えください。						
	問 大 き な 問 題	題 き や だ な 問 大	え と は な い 問 題	な い 該 当 し	無 回 答	合 計
特定の人飲酒癖	40.3	22.0	9.9	18.3	9.4	100.0
仲間同士のかばい合い	44.5	27.7	4.2	15.2	8.4	100.0
経営者の甘さ	49.7	17.3	11.5	13.6	7.9	100.0
管理・監督者の甘さ	48.7	22.5	10.5	9.9	8.4	100.0
職業にまつわる飲酒習慣・文化の存在	28.8	24.1	16.8	22.0	8.4	100.0
営業相手の顧客が無理解	26.7	26.7	8.4	30.9	7.3	100.0
来店客の自覚の無さや無理解	27.2	26.2	4.7	33.0	8.9	100.0
家族、友人の無理解	32.5	32.5	10.5	15.7	8.9	100.0
社会全般の甘さや無理解	44.0	27.7	9.9	10.5	7.9	100.0
取締りの甘さ	34.0	24.1	26.7	7.3	7.9	100.0
取締りの少なさ	31.9	24.6	26.7	8.4	8.4	100.0
取締りの厳しすぎる	5.8	7.3	59.7	18.3	8.9	100.0
罰則の軽さ	37.2	28.8	16.8	9.4	7.9	100.0
罰則の重すぎる	4.2	10.5	53.4	22.5	9.4	100.0
仕事の負担が重すぎてストレスが募ること	13.6	31.4	27.2	19.9	7.9	100.0
飲酒後に運転しないための便宜(駐車場や公共交通機関、代行運転など)の未整備	25.7	26.7	24.6	16.2	6.8	100.0
従業員が飲酒事故を起こしたときの企業責任の重さ	59.7	19.4	9.9	4.7	6.3	100.0
その他	3.1	0.0	0.0	6.3	90.6	100.0

7. 飲酒運転防止について、以下のようなところからの援助や対応をどの程度求めますか。						
	必 大 い に 要 す	度 あ る 必 要 程	な い 必 要 は あ り ま り	な い 該 当 し	無 回 答	合 計
業界の一致した対応	54.5	25.7	6.8	7.9	5.2	100.0
地域での一致した対応	46.1	33.5	8.4	6.8	5.2	100.0
従業員の家族や知り合いの協力	58.6	27.2	5.2	3.7	5.2	100.0
警察や行政の援助	50.3	33.5	7.3	3.1	5.8	100.0
マスコミ等の宣伝や世論の喚起	59.2	28.3	3.7	2.1	6.8	100.0
酒類の販売場所や時間の制限	29.3	36.6	21.5	7.3	5.2	100.0
運転者の厳しい労働環境への世間の配慮	31.4	37.7	17.8	7.3	5.8	100.0
罰則の強化	53.4	34.0	6.8	1.6	4.2	100.0
罰則の見直し	40.3	37.2	12.6	5.2	4.7	100.0
取締りの強化	51.8	35.1	5.8	2.1	5.2	100.0
取締りの見直し	37.2	38.7	13.6	5.2	5.2	100.0
その他	3.7	0.5	0.5	4.2	91.1	100.0

8. 飲酒運転防止に対する貴社・貴事業所の取組みは、 同業他社などと比べてどの程度だと思いますか。	
できるだけことはやっており、進んでいるほうだと思う	23.6
できることはやっており、まあ普通だと思う	58.6
やりたいのだが実際はやや遅れていると思う	7.9
遅れているほうだと思う	3.1
わからない	4.2
無回答	2.6
合計	100.0

9. 実際の飲酒運転による違反や事故は、同業他社と比べて多いほうだと思いますか。		
	仕事中に関して	仕事以外の私生活において
かなり多いほうだと思う	1.0	1.0
やや多いほうだ	2.6	2.6
やや少ないほうだ	40.8	39.3
少ないほうだ	20.4	37.2
わからない	3.7	1.0
その他	26.7	13.6
無回答	4.7	5.2
合計	100.0	100.0

10. あなたの事業所の従業員が過去に飲酒運転が発覚、あるいは飲酒運転による違反や事故を起こしたことがありますか。		
	① 3年以内に	② 3年以上前に
ある	3.7	13.1
ない	86.4	69.1
わからない	3.1	11.5
無回答	6.8	6.3
合計	100.0	100.0

付録 3

一般市民向けアンケート調査票

交通安全の意識調査

「飲酒運転」に関するアンケート

*アンケートへの回答は、の中の回答欄のあてはまる番号を1つ選んで○で囲むか、または質問の指示にしたがって、()内に数字や言葉をご記入ください。

Q.1 あなたが出席する集会や会合（冠婚葬祭・宴会・パーティなどを除く）では、よくお酒が出ますか。（○は1つ）

1. 必ず出る 2. よく出る 3. たまには出る 4. めったに出ない 5. 出ない

Q.2 あなたの出席する宴会・会食・パーティで、お酒の飲めない人に、お酒を無理強いしている場面を目にしますか。（○は1つ）

1. よく目にする 2. 時々目にする 3. たまに目にする
4. ほとんど目にしない 5. 目にしない

Q.3 あなたは平均すると週何回くらいお酒（ビールなどすべてのアルコール飲料を含む）を飲みますか。（○は1つ）

1. ほとんど毎日 2. 週3、4日以上 3. 週1、2日 4. めったに飲まない 5. 飲まない

↓
Q.3で、1.、2.、3.に○をつけた方にうかがいます。

↓
Q.4へ

-SQ.3-2 その場合、一人で飲むことが多いですか、他の人と一緒に飲むことが多いですか。（○は1つ）

1. 一緒に飲むことが多い 2. 一人で飲むことが多い 3. どちらとも言えない

Q.4 あなたは次のような意見をどう思いますか。a.~d.のそれぞれについて、あてはまる場所1つに○をつけてください。

	そう思う	どちらかといえばそう思う	どちらかといえばいえない	どちらかといえばそう思わない	そう思わない
a. 騒いだり、ものを壊したことを、酒の上だという理由で許すべきではない。	1	2	3	4	5
b. 大人なら、多少の酒をたしなむのは当然だ。	1	2	3	4	5
c. 酒くさいにおいをさせている人は、とてもいやだ。	1	2	3	4	5
d. 宴会に出席する以上、酒が飲めない人も無理しても飲むべきだと思う。	1	2	3	4	5

Q.5 お酒を多少飲んでいても、短い距離なら運転してしまう人は多いと思いますか。(○は1つ)

1. そういう人は多いと思うが、しかたがない
2. 多くはないと思うが、そういう人がいるのはしかたがない
3. そういう人はいるかもしれないが、すべきではない
4. そういう人はいないと思う
5. わからない

→ Q.5で、1.、2.、3.に○をつけた人にうかがいます。

→SQ.5.2 では、あなたのまわりにはそういう人はいますか。(○は1つ)

1. いる
2. いない
3. わからない

Q.6へ

Q.6 飲酒運転については、次のような考え方がありますが、どの考えの人が多いと思いますか。(○は1つ)

1. 少量でも事故のもとになるからやめるべきだ
2. 酔わない程度なら、危険は少ないからかまわない
3. 少しくらいの酔いなら、気をつけて運転すれば大丈夫
4. いくら酔っても、事故さえ起こさなければよい

Q.7 もし飲酒運転が法律で禁止されておらず、本人の判断に任されているとしたら、次の4つのタイプのうち、どのタイプの人が多いと思いますか。(○は1つ)

1. 飲酒運転は危険だから一切やらない
2. 酔いの程度を見て、大丈夫だと判断したら運転する
3. 少しくらい酔っていても、気をつければ大丈夫だと考えて運転する
4. 酔いの程度など気にせず、運転してしまう

Q.8 飲酒運転をやめさせるために、次のような方法はどのくらい有効だと思いますか。a.~m.のそれぞれについて、あてはまる箇所1つに○をつけてください。

		非常に有効	かなり有効	有効	少しは有効	あまり有効ではない
高めるには 運転者の自覚を	a. 飲酒運転の危険性を科学的によく教える。	1	2	3	4	5
	b. 飲酒運転に対する罰則をよく教える。	1	2	3	4	5
	c. 飲酒運転で事故を起こしたら、厳しい制裁、刑罰が待っていることをよく教える。	1	2	3	4	5
	d. 人命尊重ということをよく教える。	1	2	3	4	5
高めるには 皆の意識を	e. 車を運転してきた人には、お酒をすすめないことがお互いのために良いことであることを教える。	1	2	3	4	5
	f. 家族や、友人が飲酒運転しようとした場合、止めるべきだということをよく教える。	1	2	3	4	5
好ましい方策としては 飲酒運転を止めさせるための	g. 幹線道路沿いのドライブインなどでのお酒の販売を規制する。	1	2	3	4	5
	h. 飲酒運転をした会社員、公務員などについては、解雇など厳しい処分をする。	1	2	3	4	5
	i. アルコール依存症の治療施設を充実する。	1	2	3	4	5
	j. お酒には高い税金をかける。	1	2	3	4	5
	k. 飲酒運転にはもっと厳しい刑罰を科する。	1	2	3	4	5
	l. 学校で飲酒運転をしてはならないことを十分教育する。	1	2	3	4	5
m. 運転者のアルコールを感知すると、車が動かないようにする。	1	2	3	4	5	

Q.9 以下の(1)~(4)の文章のそれぞれについて、あてはまる箇所1つに○をつけてください。

(1) 警察の飲酒運転取締りは厳しいと思いますか、思いませんか。	1. 厳しい	2. どちらかといえば厳しい	3. どちらともいえない	4. どちらかといえば厳しくない	5. 厳しくない
(2) 警察の飲酒運転取締りは、飲酒運転の防止に効果があると思いますか、思いませんか。	1. 効果がある	2. どちらかといえば効果がある	3. どちらともいえない	4. どちらかといえば効果がない	5. 効果がない
(3) 警察の飲酒運転取締りをあなたは信頼していますか、信頼していませんか。	1. 信頼している	2. どちらかといえば信頼している	3. どちらともいえない	4. どちらかといえば信頼していない	5. 信頼していない
(4) 警察の飲酒運転取締りは公正公平ですか、公正公平ではありませんか。	1. 公正公平である	2. どちらかといえば公正公平である	3. どちらともいえない	4. どちらかといえば公正公平ではない	5. 公正公平ではない

Q.10 以下の3つの行為を比較して、もっとも悪質なものには1、2番目に悪質なものには2、もっとも悪質ではないものには3を、それぞれの文章の前の（ ）の中に入れてください。

- () 赤信号を無視して交差点を通過する
- () ビールを2杯飲んですぐに運転する
- () スーパーで1万円の商品を万引きする

Q.11 以下の3つの行為を比較して、もっとも悪質なものには1、2番目に悪質なものには2、もっとも悪質ではないものには3を、それぞれの文章の前の（ ）の中に入れてください。

- () 酒の上のけんかで、相手を死なせた
- () 飲酒運転が原因で、歩道を歩いていた歩行者をひいてしまい、死亡させた
- () 男女関係のもつれから相手を殺した

Q.12 (1) 飲酒運転による交通事故について、裁判所の下す刑罰はあなたから見ると、^{きび}厳しいと思いますか、甘いと思いますか。(○は1つ)

- 1. 厳しい 2. どちらかといえば厳しい 3. どちらともいえない
- 4. どちらかといえば甘い 5. 甘い

(2) では、一般的に、犯罪者に対して裁判所の下す刑罰はあなたから見ると、^{きび}厳しいと思いますか、甘いと思いますか。(○は1つ)

- 1. 厳しい 2. どちらかといえば厳しい 3. どちらともいえない
- 4. どちらかといえば甘い 5. 甘い

Q.13 最近、飲酒運転をただで、^{かいこ}解雇になったり^{めんしよく}免職になったりする職場があります。このような処分は^{きび}厳しいと思いますか、思いませんか。(○は1つ)

- 1. 非常に厳しい 2. 厳しい 3. どちらかといえば厳しい
- 4. 厳しいとはいえない

Q.14 人をけがさせたり、死亡させたりする交通事故のうち、飲酒運転が原因となっている事故はどれくらいあると思いますか。わからない場合にも、想像を働かせて教えてください。(○は1つ)

- 1. 1%より少ない 2. 1%以上5%未満 3. 5%以上10%未満
- 4. 10%以上20%未満 5. 20%以上40%未満 6. 40%以上60%未満
- 7. 60%以上

Q.15 飲酒運転の罰則について、次のようなことを知っていましたか。また、それらの罰則をどう思いますか。a.～d.のそれぞれについて、あてはまる場所1つに○をつけてください。

	知っている	知らない	非常に厳し	厳し	あまり厳し	甘い	非常に甘い
a. コップ1杯でも飲酒して運転することは禁止されている。	1 — 2		1 — 2 — 3 — 4 — 5				
b. 酒気帯び運転をすると、3年以下の懲役または50万円以下の罰金に処せられる。	1 — 2		1 — 2 — 3 — 4 — 5				
c. 酒酔い運転をすると、5年以下の懲役または100万円以下の罰金に処せられる。	1 — 2		1 — 2 — 3 — 4 — 5				
d. 酒気帯び運転をすると免許停止になる。	1 — 2		1 — 2 — 3 — 4 — 5				
e. 酒酔い運転をすると、免許取り消しになる。	1 — 2		1 — 2 — 3 — 4 — 5				

Q.16 あなたはお酒とかビールを飲んで車を運転したことがありますか。(○は1つ)

1. 法改正以前はしたことがあるが、今は全くしていない
2. 昔からしていない
3. 昔とそんな変わらずに、たまにしている
4. 昔はよくしたが、今はあまりしていない

次に、交通問題と比較するために、他の問題についてもあなたのお考えをうかがわせていただきます。

Q.17 次の行為は、どの程度悪い行為だと思いますか。a.～e.のそれぞれについて、あてはまる場所1つに○をつけてください。

	① 悪くない	② 悪い行為だが、 ③に比べれば 軽い	③ スーパーでの 1000円相当の 商品の窃盗に相当	④ スーパーでの 10000円相当の 商品の窃盗に相当	⑤ スーパーでの 1万円相当の 商品の窃盗に相当	⑥ スーパーでの 10万円相当の 商品の窃盗に相当	⑦ ⑥よりも悪い 行為
a. 書店で、定価1000円の本を読み通した。	1 — 2 — 3 — 4 — 5 — 6 — 7						
b. 訪問先の机の上に封筒に入れて置いてあった、他人の健康診断表を密かにのぞき見た。	1 — 2 — 3 — 4 — 5 — 6 — 7						
c. ラーメン屋で、主人が門外不出にしているスープの作り方のメモを、密かに書き写した。	1 — 2 — 3 — 4 — 5 — 6 — 7						
d. 定価1万円のソフトを友達から借りてコピーして使っている。	1 — 2 — 3 — 4 — 5 — 6 — 7						
e. 他人の家の庭に黙って入り、家の中をのぞき見た。	1 — 2 — 3 — 4 — 5 — 6 — 7						

最後にあなたご自身のことについてうかがいます。

F1 性別

1. 男性 2. 女性

F2 年齢

ア. 20～25歳	イ. 26～30歳	ウ. 31～35歳	エ. 36～40歳
オ. 41～45歳	カ. 46～50歳	キ. 51～55歳	ク. 56～60歳
ケ. 61～65歳	コ. 66～70歳	サ. 71歳以上	

F3 ご職業は

1. 製造加工業	2. 建設業	3. 商業	4. サービス業
5. 運送業	6. 農林水産業	7. 公務	8. 学生
9. 無職	10. その他 ()		

F4 あなたは運転免許証をお持ちですか

1. 持っている 2. 持っていない

F.4で、1. に○をつけた方にうかがいます。

→SF あなたは普段、車(二輪車を含む)を運転していらっしゃいますか。

1. 毎日のように運転している
2. 週に2～3回運転している
3. 週に1回くらい運転している
4. めったに運転していない
5. 運転していない

ご協力どうもありがとうございました。

何かご意見がありましたら、ご自由にお書き下さい。

(記入欄)

付録 4
一般市民向けアンケート調査の
単純集計結果

●交通安全の意識調査「飲酒運転」に関するアンケート集計結果

調査方法： 住宅の郵便受けに投函し、自記式無記名にて回答、郵送にて回収した。回答者の偏りを防ぐために、依頼状に「単身世帯ではない方は、ご家族(20歳未満の方とご病気などで回答が困難な方を除く)のうち、今日以降、誕生日が最も早く来る方がお答え下さい」と記した。

調査対象： 千葉市の住宅区域4地域(幸町団地、都賀、黒砂、蘇我駅の西側)に、各地域250票(計1,000票)を配布した。

調査時期： 平成20年2月13日～29日

有効回収： 174票(回収率17.4%)

* 集計結果の数値はすべて構成率(%)である。

* アンケートへの回答は、Q.10およびQ.11を除き、選択肢からあてはまるもの1つを選ぶよう(単数回答)指示した。

* 単数回答の場合も、構成率(%)は、四捨五入のため合計が100%にならないものもある。

Q.1 あなたが出席する集会や会合(冠婚葬祭・宴会・パーティなどを除く)では、よくお酒が出ますか。	
必ず出る	28.7
よく出る	28.7
たまには出る	14.9
めったに出ない	9.2
出ない	18.4
合計	100.0

Q.2 あなたの出席する宴会・会食・パーティーで、お酒の飲めない人にお酒を無理強いしている場面を目にしますか。	
よく目にする	1.7
時々目にする	9.2
たまに目にする	19.5
ほとんど目にしない	41.4
目にしない	27.6
無回答	0.6
合計	100.0

Q.3 あなたは平均すると週何回くらいお酒(ビールなどすべてのアルコール飲料を含む)を飲みますか。	
1. ほとんど毎日	26.4
2. 週3、4日以上	14.4
3. 週1、2日	17.8
4. めったに飲まない	24.1
5. 飲まない	16.7
無回答	0.6
合計	100.0

SQ.3-2 Q.3で、1.、2.、3.に○をつけた方にうかがいます。 その場合、一人で飲むことが多いですか、 他の人と一緒に飲むことが多いですか。	
一緒に飲むことが多い	26.5
一人で飲むことが多い	52.0
どちらとも言えない	18.6
無回答	2.9
合計	100.0

Q.4 あなたは次のような意見をどう思いますか。a.~d.のそれぞれについて、 あてはまるところ1つに○をつけてください。							
	そう 思う	そう 思う どちらか といえ ば	な い ど ち ら と も い え	ど ち ら か と い え ば そ う 思 わ な い	そ う 思 わ な い	無 回 答	合 計
a. 騒いだり、ものを壊したことを、酒の上だという理由で許すべきではない。	77.6	11.5	5.2	0.6	2.3	2.9	100.0
b. 大人なら、多少の酒をたしなむのは当然だ。	19.0	26.4	24.1	6.3	21.8	2.3	100.0
c. 酒くさいにおいをさせている人は、とてもいやだ。	46.6	35.1	10.9	2.9	2.9	1.7	100.0
d. 宴会に出席する以上、酒が飲めない人も無理しても飲むべきだと思う。	0.0	1.1	3.4	6.9	85.6	2.9	100.0

Q.5 お酒を多少飲んでいても、短い距離なら運転してしまう人は多いと思いますか。	
1. そういう人は多いと思うが、しかたがない	0.6
2. 多くはないと思うが、そういう人がいるのはしかたがない	3.4
3. そういう人はいるかもしれないが、すべきではない	87.9
4. そういう人はいないと思う	4.6
5. わからない	0.6
無回答	2.9
合計	100.0

SQ.5-2 Q.5で、1.、2.、3.に○をつけた人にうかがいます。 では、あなたのまわりにはそういう人はいますか。	
いる	15.6
いない	48.1
わからない	21.9
無回答	14.4
合計	100.0

Q.6 飲酒運転については、次のような考え方がありますが、どの考えの人が多いと思いますか。	
少量でも事故のもとになるからやめるべきだ	74.1
酔わない程度なら、危険は少ないからかまわない	9.2
少しくらいの酔いなら、気をつけて運転すれば大丈夫	6.9
いくら酔っても、事故さえ起こさなければよい	0.0
無回答	9.8
合計	100.0

Q.7 もし飲酒運転が法律で禁止されておらず、本人の判断にまかされているとしたら、次の4つのタイプのうち、どのタイプの人が多いと思いますか。	
飲酒運転は危険だから一切やらない	19.0
酔いの程度を見て、大丈夫だと判断したら運転する	47.7
少しくらい酔っていても、気をつければ大丈夫だと考えて運転する	25.9
酔いの程度など気にせず、運転してしまう	6.9
無回答	0.6
合計	100.0

Q.8 飲酒運転をやめさせるために、次のような方法はどのくらい有効だと思いますか。 a.~m.のそれぞれについて、あてはまる箇所1つに○をつけてください。								
		非常に有効	かなり有効	有効	少しは有効	あまり有効ではない	無回答	合計
運転者の自覚を高めるには	a. 飲酒運転の危険性を科学的によく教える。	20.7	23.6	27.0	14.9	4.6	9.2	100.0
	b. 飲酒運転に対する罰則をよく教える。	33.3	33.9	18.4	5.2	0.0	9.2	100.0
	c. 飲酒運転で事故を起こしたら、厳しい制裁、刑罰が待っていることをよく教える。	49.4	27.6	12.6	2.3	0.6	7.5	100.0
	d. 人命尊重ということをよく教える。	37.4	22.4	19.5	11.5	2.9	6.3	100.0
皆の意識を高めるには	e. 車を運転してきた人には、お酒をすすめないことがお互いのために良いことであることを教える。	36.2	28.7	19.5	5.7	2.3	7.5	100.0
	f. 家族や、友人が飲酒運転しようとした場合、止めるべきだということをよく教える。	43.1	21.8	21.8	6.3	1.1	5.7	100.0
飲酒運転を止めさせるための好ましい方策としては	g. 幹線道路沿いのドライブインなどでのお酒の販売を規制する。	20.7	28.2	18.4	14.9	9.2	8.6	100.0
	h. 飲酒運転をした会社員、公務員などについては、解雇など厳しい処分をする。	52.9	26.4	9.8	3.4	0.6	6.9	100.0
	i. アルコール依存症の治療施設を充実する。	14.4	19.5	25.3	21.3	11.5	8.0	100.0
	j. お酒には高い税金をかける。	9.8	6.9	13.8	23.0	38.5	8.0	100.0
	k. 飲酒運転にはもっと厳しい刑罰を科する。	56.9	17.8	10.9	4.0	2.9	7.5	100.0
	l. 学校で飲酒運転をしてはならないことを十分教育する。	22.4	28.7	25.9	9.8	4.6	8.6	100.0
	m. 運転者のアルコールを感知すると、車が動かないようにする。	58.6	14.9	12.6	4.0	3.4	6.3	100.0

Q.9 (1) 警察の飲酒運転取締りは厳しいと思いますか、思いませんか。	
厳しい	6.9
どちらかといえば厳しい	18.4
どちらともいえない	33.3
どちらかといえば厳しくない	14.4
厳しくない	23.6
無回答	3.4
合計	100.0

Q.9 (2) 警察の飲酒運転取締りは、飲酒運転の防止に効果があると思いますか、思いませんか。	
効果がある	50.0
どちらかといえば効果がある	31.0
どちらともいえない	11.5
どちらかといえば効果がない	1.7
効果がない	2.9
無回答	2.9
合計	100.0

Q.9 (3) 警察の飲酒運転取締りをあなたは信頼していますか、信頼していませんか。	
信頼している	31.6
どちらかといえば信頼している	32.8
どちらともいえない	21.8
どちらかといえば信頼していない	5.2
信頼していない	5.2
無回答	3.4
合計	100.0

Q.9 (4) 警察の飲酒運転取締りは公正公平ですか、公正公平ではありませんか。	
公正公平である	17.2
どちらかといえば公正公平である	28.7
どちらともいえない	33.9
どちらかといえば公正公平ではない	7.5
公正公平ではない	9.2
無回答	3.4
合計	100.0

Q.10 以下の3つの行為を比較して、もっとも悪質なものは1、2番目に悪質なものは2、もっとも悪質ではないものには3を、それぞれの文章の前の()の中に入れてください。					
	もっとも悪質	2番目に悪質	もっとも悪質でない	無回答	合計
赤信号を無視して交差点を通過する	39.7	26.4	16.7	17.2	100.0
ビールを2杯飲んですぐに運転する	26.4	35.6	20.1	17.8	100.0
スーパーで1万円の品を万引きする	18.4	19.0	43.7	19.0	100.0

Q.11 以下の3つの行為を比較して、もっとも悪質なものは1、2番目に悪質なものは2、もっとも悪質ではないものに3を、それぞれの文章の前の()の中に入れてください。					
	もっとも悪質	2番目に悪質	もっとも悪質でない	無回答	合計
酒の上のけんかで、相手を死なせた	2.9	48.9	27.0	21.3	100.0
飲酒運転が原因で、歩道を歩いていた歩行者をひいてしまい、死亡させた	71.8	5.2	4.0	19.0	100.0
男女関係のもつれから相手を殺した	6.3	25.3	47.7	20.7	100.0

Q.12 (1) 飲酒運転による交通事故について、裁判所の下す刑罰はあなたから見ると、厳しいと思いますか、甘いと思いますか。	
厳しい	2.3
どちらかといえば厳しい	5.7
どちらともいえない	27.0
どちらかといえば甘い	22.4
甘い	35.1
無回答	7.5
合計	100.0

Q.12 (2) では、一般的に、犯罪者に対して裁判所の下す刑罰はあなたから見ると、厳しいと思いますか、甘いと思いますか。	
厳しい	0.6
どちらかといえば厳しい	4.6
どちらともいえない	37.9
どちらかといえば甘い	25.9
甘い	23.0
無回答	8.0
合計	100.0

Q.13 最近、飲酒運転をただけで、解雇になったり免職になったりする職場があります。このような処分は厳しいと思いますか、思いませんか。	
非常に厳しい	3.4
厳しい	9.8
どちらかといえば厳しい	25.9
厳しいとはいえない	52.9
無回答	8.0
合計	100.0

Q.14 人をけがさせたり、死亡させたりする交通事故のうち、飲酒運転が原因となっている事故はどれくらいあると思いますか。わからない場合にも、想像を働かせて教えてください。	
1%より少ない	0.0
1%以上5%未満	6.3
5%以上10%未満	13.2
10%以上20%未満	18.4
20%以上40%未満	30.5
40%以上60%未満	19.0
60%以上	5.2
無回答	7.5
合計	100.0

Q.15 飲酒運転の罰則について、次のようなことを知っていましたか。また、それらの罰則をどう 思いますか。 a.~d.のそれぞれについて、あてはまるところ1つに○をつけてください。											
	知っている	知らない	無回答	合計	非常に 厳しい	厳しい	ちょうどよい	甘い	非常に 甘い	無回答	合計
a. コップ1杯でも飲酒して運転することは禁止されている。	78.7	19.5	1.7	100.0	2.3	9.2	42.5	6.3	4.6	35.1	100.0
b. 酒気帯び運転をすると、3年以下の懲役または50万円以下の罰金に処せられる。	70.7	26.4	2.9	100.0	4.0	6.9	29.3	12.6	9.8	37.4	100.0
c. 酒酔い運転をすると、5年以下の懲役または100万円以下の罰金に処せられる。	60.3	36.2	3.4	100.0	4.0	4.0	21.8	16.7	7.5	46.0	100.0
d. 酒気帯び運転をすると免許停止になる。	71.8	25.3	2.9	100.0	1.1	6.9	39.1	8.0	8.0	36.8	100.0
e. 酒酔い運転をすると、免許取り消しになる。	72.4	24.1	3.4	100.0	1.1	5.7	42.5	8.0	5.2	37.4	100.0

Q.16 あなたはお酒とかビールを飲んで車を運転したことがありますか。	
法改正以前はしたことがあるが、今は全くしていない	36.8
昔からしていない	53.4
昔とそんな変わらずに、たまにしている	0.6
昔はよくしたが、今はあまりしていない	4.6
無回答	4.6
合計	100.0

次に、交通問題と比較するために、他の問題についてもあなたのお考えをうかがわせていただきます。

Q.17 次の行為は、どの程度悪い行為だと思いますか。a.~e.のそれぞれについて、 あてはまるところ1つに○をつけてください。										
	① 悪くない	② 悪い行為だが、 ③に比べれば軽い	③ スーパーでの 1000円相当の商品の 窃盗に相当	④ スーパーでの 10000円相当の商品の 窃盗に相当	⑤ スーパーでの 1万円相当の商品の 窃盗に相当	⑥ スーパーでの 10万円相当の商品の 窃盗に相当	⑦ ⑥よりも 悪い行為	無回答	合計	
a. 書店で、定価1000円の本を読み通した。	19.5	43.7	5.7	23.0	0.6	0.0	2.3	5.2	100.0	
b. 訪問先の机の上に封筒に入れて置いてあった、他人の健康診断表を密かにのぞき見た。	1.7	34.5	3.4	6.3	10.3	4.6	34.5	4.6	100.0	
c. ラーメン屋で、主人が門外不出にしているスーブの作り方のメモを、密かに書き写した。	8.0	16.7	0.6	2.9	9.8	12.1	45.4	4.6	100.0	
d. 定価1万円のソフトを友達から借りてコピーして使っている。	5.7	20.1	2.9	10.3	35.1	3.4	17.2	5.2	100.0	
e. 他人の家の庭に黙って入り、家の中をのぞき見た。	0.6	12.1	2.9	4.0	8.6	9.2	58.6	4.0	100.0	

最後にあなたご自身のことについてうかがいます。

F1 性別	
男性	66.1
女性	33.9
合計	100.0

F2 年齢	
20～25歳	4.6
26～30歳	3.4
31～35歳	6.3
36～40歳	10.3
41～45歳	6.9
46～50歳	6.9
51～55歳	6.9
56～60歳	10.9
61～65歳	10.9
66～70歳	13.2
71歳以上	19.5
合計	100.0

F3 職業	
製造加工業	6.9
建設業	5.7
商業	5.7
サービス業	16.7
運送業	1.7
農林水産業	0.6
公務	5.7
学生	2.9
無職	33.3
その他	20.1
無回答	0.6
合計	100.0

F4 あなたは運転免許証をお持ちですか。	
1. 持っている	86.8
2. 持っていない	13.2
合計	100.0

SF F4で、1. に○をつけた方にうかがいます。 あなたは普段、車(二輪車を含む)を運転していらっしゃいますか。	
毎日のように運転している	41.7
週に2～3回運転している	24.5
週に1回くらい運転している	18.5
めったに運転していない	6.6
運転していない	7.9
無回答	0.7
合計	100.0

非売品

飲酒運転対策についての研究
報告書

発行日 平成 20 年 3 月

発行所 財団法人 国際交通安全学会

東京都中央区八重洲 2-6-20 〒104-0028

電話/03(3273)7884 FAX/03(3272)7054

許可なく転載を禁じます。