

視点 飲酒運転撲滅に向けて

農林水産委員会 専門員

たかの ひろおみ
高野 浩臣

福岡で飲酒運転による痛ましい事故が起きた。これを契機に飲酒運転撲滅に向けた取組が一層加速している。もとより、この問題は国民生活の安全に関わる問題であり、ドライバーの意識改革とそのために必要があれば罰則の強化も求められよう。

しかし、酒酔い運転が違法であり、重大な結果、悲惨な結果を招く恐れがあることを知らない人はいないはずである。にもかかわらず、その後も連日のように飲酒運転による事故や酒気帯び運転による検挙のニュースが流れている。しかも、取り締まる側の警察官が酒気帯び運転で検挙される直前まで酒を飲みながら運転していたという報道を聞くに至っては何をかいわんやである。

飲酒運転の厳罰化（刑法改正による危険運転致死傷罪の新設）がなされて5年近くになるが、その抑止効果はなかったのか。さらなる厳罰化にはその検証も必要であろう。

飲酒運転で事故を起こした人の多くは、「捕まらないと思った」、「運転に自信があった」と述べており、運転者の義務・責任など全く念頭にない身勝手な解釈と判断の結果である。「酒は呑んでも呑まれるな」、「酒を飲み鯉口を切らずして討たるは武士の恥」など、酒を飲んでも通常と変わらぬ言動ができることをもってよしとする考えもない訳ではない。このため、本人の言動如何で周囲の目も厳しさを欠きかねない。しかし、凶器になりかねない車の運転にその考え方が当てはまるはずがない。

道路交通法には、運転者の義務として、酒気を帯びて運転してはならないとされている。至極当然のことであり、この規定からは猪口一杯の酒でも口にして運転すれば違法になる。しかし、酒気帯び運転をしたとして罰則が適用されるのは、呼気中、あるいは血中のアルコール濃度が一定の基準を超える場合である。ここに、検知されても基準値以下であれば少々飲んでもいいという勝手な解釈、誤解が生まれる余地があるとすれば、その芽も摘まなければならない。

飲酒運転の禁止は自動車に限らない。例えば、米国の連邦航空規則は、法律上の最低限の基準として、血中アルコール濃度が一定以上にある場合のほか、飲酒後8時間以内の操縦を禁止している。また、我が国の航空法も飲酒して乗務することを禁止しており、具体的には、各航空会社は、運行規程で乗務開始12時間前からとされているようである。この飲酒後の運転禁止時間は、基準として誰にでも分かり易い。

飲酒運転の危険性は、自動車も航空機も、商業用も自家用も差はない。

昭和45年に道路交通法が改正され、アルコールの程度にかかわらず、酒気を帯びて運転することは全て禁止された。まず、この法規範が貫かれるような国民の意識改革が必要である。そのためにも、飲酒後の運転禁止時間を明示するなど、運転者自身、あるいは周囲の人に誤解を与えない明確な取締りの基準づくりや飲酒運転常習者に対する免許のあり方などが、厳罰化の議論とあわせて必要ではないかと思われる。