

J-BAC 会員向けメールマガジン

～ 日本以外の飲酒運転・アルコールチェック事情 Vol.1 ～

業務委員会・海外班では、各メンバーが分担し、世界の各地域の飲酒運転やアルコール検知器に関連する情報をクリッピングし、会員のみなさまへお届けするメールマガジンを始めることにしました。お時間あるときに、気軽にご覧ください。

欧州担当 : 吉田委員 (SenseAir)
台湾・韓国担当 : 鍾委員 (SEIKOIST)
中国担当 : 福田委員 (東京企画)
東南アジア・北米 : 杉本委員 (東海電子)

□欧州

ヨーロッパにおける飲酒運転の概況についてのレポートが European Transport Safety Council から発刊されました。

<https://etsc.eu/progress-in-reducing-drink-driving-and-other-alcohol-related-road-deaths-in-europe/>

EU における 2021 年の飲酒運転による死者は約 4000 人 (交通事故による死者の約 2 割) で 10 年前より 37% 減少。(参考: 日本の 2021 年の飲酒運転による死亡者は 152 人 (交通事故による死亡者の約 7%) で 10 年前より 45% 減少)



手抜きですみません、文末にグーグル翻訳版 (海外班での校正なし) レポートを添付しておきます。

□米国

Table 1. Drug Category Prevalence by Case Source for All Road Users

Drug Category	Trauma Center (n=6,382)			Medical Examiner (n=897)			Total (N=7,279)		
	n	%	95% CI	n	%	95% CI	N	%	95% CI
Alcohol	1,364	21.4	[20.4, 22.4]	321	35.8	[32.7, 39.0]	1,685	23.1	[22.2, 24.1]
Cannabinoids*	1,579	24.7	[23.7, 25.8]	251	28.0	[25.1, 31.0]	1,830	25.1	[24.2, 26.1]
Stimulants	675	10.6	[9.8, 11.3]	112	12.5	[10.4, 14.8]	787	10.8	[10.1, 11.5]
Sedatives	475	7.4	[6.8, 8.1]	73	8.1	[6.5, 10.1]	548	7.5	[6.9, 8.2]
Opioids	541	8.5	[7.8, 9.2]	137	15.3	[13.0, 17.7]	678	9.3	[8.7, 10.0]
Antidepressants	64	1.0	[0.8, 1.3]	10	1.1	[0.6, 2.0]	74	1.0	[0.8, 1.3]
Over-the-Counter	106	1.7	[1.4, 2.0]	39	4.3	[3.2, 5.8]	145	2.0	[1.7, 2.3]
Other Drugs	97	1.5	[1.2, 1.8]	36	4.0	[2.9, 5.4]	133	1.8	[1.5, 2.2]
Positive for Any Drug	3,456	54.2	[52.9, 55.4]	607	67.7	[64.6, 70.7]	4,063	55.8	[54.7, 57.0]
Drug Negative	2,926	45.8	[44.6, 47.1]	290	32.3	[29.3, 35.4]	3,216	44.2	[43.0, 45.3]
Positive for 2 or More Drug Categories	1,163	18.2	[17.3, 19.2]	286	31.9	[28.9, 35.0]	1,449	19.9	[19.0, 20.8]

米国 NHTSA から、2022 年 12 月に、交通事故負傷者からの薬物検出率、アルコール検出率に関するレポートが公表されています。これによれば、もっとも検出されたのが大麻 (THC) で 25.1%、次いでアルコール 23.1%。

文末にレポートを添付しておきます。

手抜きですみません、文末にグーグル翻訳版（海外班での校正なし）レポートを添付しておきます。

□カナダ

TIRF から 2022 年 12 月に、飲酒と飲酒運転のレポートが公表されています。

2020 年度 447 人が死亡。
死亡事故における飲酒死亡事故率は 27.1% だという。



□中国



中国のアルコール測定器警察用認定機関は「公安部安全与警用电子产品质量检测中心」というところのようです。

関連サイト：<https://zhuanlan.zhihu.com/p/408057407>

中国の新年連休期間、1月21日から1月27日にかけて、警察人数：8万人次/日、パトカー6万台を投入して飲酒運転の取締をやったところ、2万5千人（2022年1.48万人）が検挙されたという（違反全体は77万件）。同時期3人以上死亡の重大事故は、2022年より33%減。

関連サイト：<https://baijiahao.baidu.com/s?id=1756239486720226322&wfr=spider&for=pc>

□台湾

台湾現在の飲酒運転の基準と罰則は？

(1) 道路交通安全規則第 114 条：

次のいずれかの状態にある自動車の運転者は、運転を許可されません。2. アルコールまたは他の類似物質を飲んだ後、呼気中のアルコール濃度が 0.15 mg/L に達するか、血中アルコール濃度が 0.03% に達する。

(2) 2011 年 3 月 31 日、新たに改正された道路交通管理罰則規則の第 35 条が施行されました。

1. 自動車、二輪車の運転者は、自動車の運転後にアルコール濃度が規定基準を超えた場合、二輪車の運転者は NT\$15,000~NT\$90,000、自動車の運転者は NT\$30,000~NT\$12 の罰金に処します。12 歳未満の子供を乗せたり、怪我をさせたりした場合、その場で 1 万元を課し、自動車やバイクをその場で移動保管し、1 年から 2 年の運転免許停止処分を科す。事故の場合は 2 年から 4 年の免許停止、重傷または死亡の場合は免許取り消しとなり、再審査は行われません。
2. 改正条例の施行の日である 2018 年 3 月 26 日から 10 年以内に第 1 項の規定に違反した自動車又はオートバイの運転者が第 1 項の規定に違反したときは、第 1 項の規定により処罰する。前号に定める最高額の罰金を科した場合、前回の本号の違反に加えて、3 回目以降の違反に対しては 90,000 元の罰金を科する。交通安全講習会については、管轄の高速道路当局は、違反の名前、写真、および事実を公表することができます；事故が重傷または死亡を引き起こした場合、運転免許証は取り消され、再試験は許可されません。
3. 自動車の運転者が次のいずれかに該当する場合、NT\$180,000 の罰金を科し、自動車を撤去してその場で保管し、運転免許証を剥奪し、交通安全講習会を開催します。重傷または死亡の場合、運転免許証は取り消され、それ以上の申請は行われません。
4. 自動車やバイクを運転して、警察署から一次試験及び検査を行うよう通達が出された場所を通過し、その指示に従って検査を受けるために立ち止まらないこと。
5. 最初のテストの検証を受け入れることを拒否する。
6. 最初の検査を受ける前に喫煙し、アルコール性物質、麻薬、幻覚剤、麻薬、および同様の規制薬物を服用している。
7. 交通事故後、最初の検査を受ける前にアルコール、薬物、幻覚剤、麻薬および類似の規制薬物を喫煙および摂取した場合。
8. 2019 年 3 月 26 日の改正条項の施行日から、10 年以内に第 4 規定に 2 回違反した自動車の運転者は、NT\$360,000 の罰金を科され、NT\$100,000 の罰金が科せられます。3 回以上違反した場合、前回の本項目違反時の金額に NT\$180,000 の罰金を加算し、車両とバイクを移動させ、その場で保管し、運転を停止させます。免許は取り消され、道路交通安全の罰則が課せられる。講義については、管轄の高速道路当局は、違反の名前、写真、および事実を公表することができる；事故が重傷または死亡を引き起こした場合、運転免許証は取り消されなければならない。再審査が許可されるものとします。

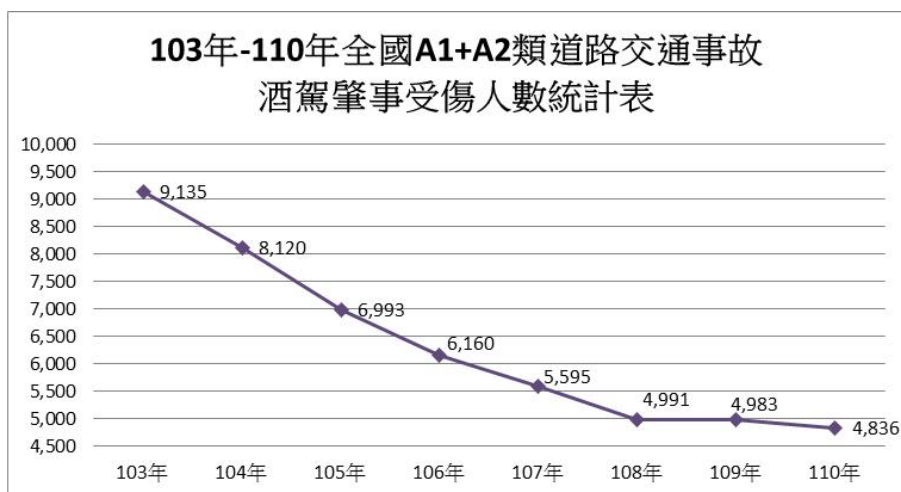
(3) 刑法第 185 条の 3:

1. 動力車を運転し、次のいずれかに該当する場合、3 年以下の有期懲役に処し、30 万元以下の罰金に処する。1. 呼気中のアルコール濃度 1 リットルあたり 0.25 mg に達するか、血中アルコール濃度が 0.05% 以上に達します。

2. 死亡させた者は三年以上十年以下の有期懲役に処し、重傷を負わせた者は一年以上十年以下の有期懲役に処する。7年以下の罰金に処することができる。

台湾の道路交通管理処罰規則第 35 条(罰則まとめ)

理由	罰則
無事故	NT\$15,000 から NT\$90,000 の罰金が課せられ、運転免許証は 1 年間停止され、車両は移転されます。
12 歳未満の子供を運ぶ、または他人に怪我をさせる:	NT\$15,000 から NT\$90,000 の罰金が課せられ、運転免許証は 2 年間停止され、車両は移転されます。
重傷または死亡	NT\$15,000 以上 NT\$90,000 以下の罰金を科し、運転免許証を剥奪し、車両を移動させます。
商用バスの運転手	運転免許停止
アルコール濃度が基準を超えて事故を起こし、12 歳未満の子供を連れている人	免許停止期間に応じて 2 倍
5 年以内に 2 回以上:	9 万円の罰金、車両の移動、運転免許の取り消しが科される。
アルコール濃度検査を拒否する方:	罰金 9 万円、車両移動、免許停止、交通安全講習。
車を運転していて、警察署から飲酒運転禁止の通告が発出されている場所を通り過ぎるとき、指示に従わずに車を止めて検査を受けると、	罰金 9 万円、車両移動、免許停止、交通安全講習。



罰金：9 万円（台湾ドル）＝39 万円相当(日本円)

全国 A1+A2 交通事故の飲酒運転による負傷者数の統計:

2014年 9,135人

2015年の8,120人は、前年同期比1,015人、11.1%減少した。

2016年の6,993人は、前年同期比1,127人、13.8%減少した。

2017年の6,160人は、前年同期比833人、11.9%減少した。

2018年の5,595人は、前年同期比565人(9.1%)減少した。

2019年の4,991人は、前年同期比604人、10.7%減少した。

2020年の4,983人は、前年同期比8人減の0.1%でした。

2021年の4,836人は、前年同期比147人、2.9%減少した。

備考:

カテゴリ A1 事故とは、その場で死亡する人、または24時間以内に死亡する交通事故を指します。

カテゴリ A2 事故は、人を負傷させるか、24時間以上死亡する交通事故です。

台湾飲酒運転防止イベント



日時:2014年6月27日 10:00-10:40

場所:市長公邸(徐州路46号)

台湾飲酒運転防止社会ケア協会は、より多くの人々を招いて、より多くの人々に真実のケースを共有し、物語を通じて共感を生み出し、その後、より多くの人々が反飲酒運転の仲間入りをし、最近「2014年飲酒運転物語の募集」ネットワークイベントを開催

し、100以上の作品を募集し、半月以上にわたって3段階の選考を経て、トップ3とベスト6の受賞作品を選びました。

参加に感謝し、6月27日に公開結果発表を行い、台北市長候補のコ・ウェンジ氏と芸人を招いて、ファンに反飲酒運転への参加を公に呼びかけ、台湾の企業チームも出席し、飲酒運転防止のための効果的な提案を行った。





2020年の飲酒運転による死亡者数は289人、負傷者は11,225人(運輸省道安会資料)で、特に毎年11月から翌年2月にかけて我が国の飲酒運転のピークを迎えた。台南市警察の統計によると、2018年(1,515人)から2019年(1,409人)から2020年(1,292人)の死傷者数は年々減少している。しかし、台南市は、2020年に6,828件の飲酒運転違反発生、2021年1月から11月までに5,948件を飲酒運転発生、

そのうち4,114件を移送し、死傷者から教訓を得られなかったことを示している。

台南市長のHuang Weizheは24日、「飲酒運転は誇りに思っている」との共同宣言の署名に関する記者会見に出席し、市議会議員のカイ・ワンビン氏と医療団体、各界の代表が出席し、飲酒運転に全面宣戦布告した。



台南市政府のプレスリリース

Huang Weizheは飲酒運転に宣戦布告し、飲酒運転に巻き込み、友人や親戚に飲酒運転を控えるよう呼びかけた
発行単位:情報・国際関係局 投稿:2021年9月15日12:55

2021年『藥物中毒處遇と飲酒運転防止制に関するシンポジウム~台東場』が成功裏に閉幕!
東の友人の温かいサポートをありがとう!
現場には約50人のパートナー、医療専門家、矯正部、監督局など参加者の出席率は95%と高く、流行が降格した後、週末は特にセミナーに出席しました。



4月26日午後、国立台東大学は、リミン副理事長からスポーツ競技の学士号を取得し、100人以上の教師と学生が、家族を愛し、飲酒運転防止に関する特別講演を行いました。

台湾のアルコールチェッカー：

条例により運転免許が取り消された場合、運転免許を取り直した場合、

車両イグニッションオートロック装置の取付義務になります。

□車両イグニッションオートロック装置の取付・管理のご紹介

Che Anzhong Zheng Shuoqun

I.はじめに

国内の関連部署は引き続き飲酒運転を推進しているが、残念なことに飲酒運転はいまだに発生している

飲酒運転に対する国民の不満が次第に高まり、

2018年3月26日、人民裁判所は第3読会で「道路交通管理罰則に関する規則」の修正案を可決しました。

飲酒運転の罰則を強化するほか、条例により運転免許が取り消された場合、運転免許を取り直した場合、

その後、飲酒運転を避けるために自動イグニッションロック装置を備えた車両を使用する必要があり、関連する規制

通信部は、仕様、機能、割当車両の種類、割当期間、管理その他の遵守事項

この「車両の自動イグニッションロック」については、自動車安全センターより海外の事例を参考に研究を依頼され、以下のことを目的としています。

デバイスのインストールと管理方法」で概要を紹介しています。

2.車両イグニッション自動ロック装置の導入

「車両点火自動ロック装置」は「アルコールロック」とも呼ばれ、主に呼気分析に分けることができます

計器とコントロールボックス。コントロールボックスは車両の始動システムに接続され、ドライバーが車両を始動するまで車両をロックします。

現在の運転が飲酒によるものかどうかを確認するために、呼気検査器による呼気アルコール濃度検査を行います。

装置によって設定されたアルコール濃度制限値がアルコール濃度制限値を超えると、車両はロックされたままになります。

飲酒運転を防止するために、さもなければ車両を始動するためにロックが解除されます; さらに、アルコールロックは追加の

カメラレンズや4G伝送モジュールなどのアクセサリを追加して、ID記録、リアルタイムデータ伝送、その他の機能強化を実現

監視機能。



圖一、車輛點火自動鎖定裝置
左為呼氣分析儀，右為控制盒

圖片出處：https://twitter.com/etsc_eu/status/818830078423470082

アルコールロックの性能を確認するための関連する国際基準もあり、これはヨーロッパの EN 50436-1 (アルコール ロック プログラムの適用機器)、米国 BAIID のモデル仕様、カナダ大規模な CSA-Z627-16 およびオーストラリアの AS 3547、現在米国およびヨーロッパで実施されているほとんどのアルコール ロック プログラム

最初の 2 項目はデバイスの検証基準として使用されますが、自己認証要件であるため、市場で生産されていません。

すべての製品には関連する標準認証があり、EN 50436-1 を例にとると、その仕様には一般的な要件が含まれています。

試験手順、電気試験、検量線、耐久性試験、環境試験、呼気サンプル、分析

特性、破壊と回避、タイマー、長期的な行動、およびその他の 11 のテストにより、アルコール ロックが特定の

定性的なパフォーマンスは、アルコール ロック プログラムの要件を満たすことができます。

(1) 法的規定

これらの措置の法的根拠は、道路交通管理罰則規則（以下、罰則規則という）です。

罰則第 67 条第 5 号は、飲酒運転防止教育またはアルコール依存症治療教育を修了した後、再検査を受けることを定めています。

この方法では運転免許証の運転者を制限付き運転者と定義し、彼が使用する車両を制限付き運転者と呼びます。

車両、車両にはアルコールロックが装備されている必要があり、アルコールロックを介して車両のロックを解除した後にのみ始動できます;制限されたドライバー

規則に従って運転免許証を再取得した後、国際慣行を参照して、彼が保持している運転免許証に注意してください

第 9 条の規定に従って高速道路監視システムのドライバーズファイルデータを記録し、同時に記録し、標準化する

規制車両の使用は 1 年以内に限られ、規制車両を使用しない場合は、罰則規定に従って処罰されます。

6,000 元以上 12,000 元以下の罰金に処し、車両を移動してその場で保管する。

罰則法第 35 条の 1 は、他人に代わって吹鳴し、解錠する行為がないことを規定しており、他人に代わって吹鳴する行為が確認された場合、

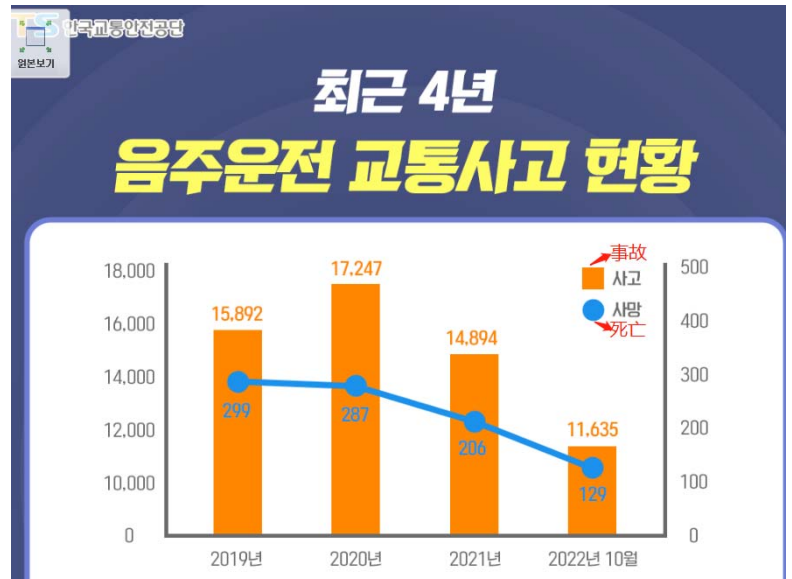
違反者には NT\$6,000 から NT\$12,000 の罰金が科せられます。

□韓国

韓国飲酒運転の実態：

〈過去 4 年間の飲酒運転による事故と死亡者数〉

- 15,892 人(299 人) (2019 年)
- 17,247 人(287 人) (2020 年)
- 14,894 人(206 人) (2021 年)
- 11,635 人(129 人) (2022 年 10 月)



韓国飲酒運転罰

大韓民国は飲酒運転処罰が他の国に比べて比較的低いため、まだ多くの人が酒を飲んで運転台を握っています。

2019年6月「ユン・チャンホ法」が改正され、それでも飲酒運転処罰が強化されました。

しかし、個人的にはまだ処罰が弱いと思います。より強化された政策が必要だと思います。

飲酒運転処罰は、血中アルコール濃度が0.03%以上のときに受け取られます。

飲酒運転運転手は、保険料の引き上げや自己負担金などの民事的な責任で負わなければならない、5年以下の懲役または2千万ウォン以下の罰金などの刑事的な責任も負わなければならない。また、免許停止や取り消しなどの行政責任まで負わなければならない。

この中で最も重要な刑事的責任は以下のとおりです。

※**ユン・チャンホ法**は 2018 年飲酒運転事故で亡くなったユン・チャンホ氏事件をきっかけに設けられた飲酒運転者に対する処罰基準を強化する法案です。

[刑事的責任]

飲酒運転をすると、刑事的に処罰を受けることになります。

- 単純な飲酒の場合：5年以下の懲役または2千万ウォン以下の罰金- 人事事故発生：1年～15年以下の懲役または1千万ウォン～3千万ウォン以下の罰金
- 武器懲役



[飲酒運転刑事責任]

【単純飲酒の場合処罰】

- 血中アルコール濃度0.2%以上
- 2年～5年以下懲役又は1千万ウォン～2千万ウォン以下罰金
- 血中アルコール濃度0.08～0.2%
- 1年～2年以下懲役又は5百万ウォン～1千万ウォン以下罰金
- 血中アルコール濃度 0.03～0.08%
- 1年以下懲役又は5百万ウォン以下罰金

음주운전 처벌기준

0.2% 이상인 경우

2년이상 5년 이하의 징역 또는 1000~2000만원 이하의 벌금

0.08% 이상 0.2 미만인 경우

1년~2년 이하의 징역 또는 500만원~1000만원 이하의 벌금

0.03% 이상 0.08% 미만인 경우

1년 이하의 징역 또는 500만원 이하의 벌금

韓国飲酒運転撲滅活動：

1. 韓国国内の飲酒運転罰則強化提案について

提案理由：

飲酒運転による罪のない市民の生命と財産への損害は続いています。飲酒運転者に対する罰則を厳しくした「ユン・チャンホ法」が施行されたにもかかわらず、2020年1月から8月までの飲酒運転事故件数は1万1266件で、前年 同期比 16.6%増加した。

単に罰を増やすことには限界があります。飲酒運転は同一人物の再犯率が高く、再犯率は44%の犯罪です。飲酒運転歴のある人が飲酒運転中に自動車を運転しようとする場合、エンジンの始動を検知して防止する飲酒運転防止装置の導入を検討する必要があります。

そこで、本法案は、飲酒運転により免許が停止又は取り消された者に対し、一定期間飲酒運転の発進を防止する飲酒運転防止装置を搭載した自動車のみで再運転を義務付けることにより、常習的な飲酒運転を防止することを目的としています。

飲酒運転防止装置を搭載した自動車の運転を義務付けられた者がこの法律に違反して自動車を運転した場合、運転免許を取り消すか、1年以下の運転免許を停止し、1年以下の懲役または300万ウォン以下の罰金に処する。

飲酒運転防止装置を装備した自動車を運転しなければならない者がこの法律に違反し、その期間中に飲酒運転をした場合、5年以下の懲役または1500万ウォン以下の罰金に処する。

2. 韓国道路交通法の一部改正案

道路交通法の一部を次のように改正する。

1. 第四十四条第二項は、次のとおり定める。

第四十四条の二(飲酒運転防止装置を搭載した自動車の運転義務) (1) 第九十三条第一項 から第三項までのいずれかにより運転免許が停止され、又は取り消された者が、再び自動車を運転するときは、飲酒運転防止装置(一年以上 七年以内の範囲において、大統領令で定める期間、運転者が自動車を発進することを検知し、これを防止する装置をいう。)は車のライトだけで駆動する必要があります。

2 第一項の規定による飲酒運転防止装置の設置に関し必要な事項は、大統領令で定める。

第93条(1)は、第3項(2)を次のように追加します。

3of2. 第44条第2項に違反し、運転防止装置なしで自動車を運転すること

第四百四十八条 「第54条第一項の規定による交通事故の際に措置をとらなかった者(第五十四条第一項第2項の規定により被害者に個人情報を提供しなかった者であって、駐車中の自動車のみが損傷したことが明らかであるときは除く)は、5年に」から「次に掲げる者については、5年」から「5年とする。同じ 記事の各号は次のとおりです。

1. 第四十四条第二項により飲酒運転防止装置を備えた自動車のみを運転することを要求される期間中、酒気酔状態で自動車を運転する者。

2. 第54条第1項の規定による交通事故の発生において、その措置を怠った者(第54条第1項第2項により、駐車中の自動車のみが損傷したことが明らかなきときは、被害者に個人情報を提供しなかった者を除く。

第五百五十二条第一項第二項は、次のとおり定める。

1の2. 第44条第2項に違反し、飲酒運転防止装置が設置されていない自動車を運転する者。

補遺

第1条(施行期日) この法律は、公布後六月後に施行する。

2 第2条第四十四条の二(飲酒運転防止装置等による自動車の運転に関する適用事件)の改正規定は、この法律の施行後初めて、第四十四条第一項又は第二項に違反して運転免許を取り消された者に適用する。

新しい構造ステートメントのコントラスト表

現在の行	改正
<p><新設></p>	<p>第四十四条の二(飲酒運転防止装置を搭載した自動車の運転義務) (1) 第九十三条第一項から第三号までのいずれかにより運転免許が停止され、又は取り消された者は、再び自動車等を運転しなければならない。この場合において、飲酒運転防止装置(運転者が飲酒運転中に自動車を運転しようとしたときに、運転者が自動車の発進を検知して発進するのを防止する装置)を搭載した自動車に限り、大統領令で定める基準に従い、一年以上七年以内の範囲で運転しなければならない。</p> <p>2 第一項の規定による飲酒運転防止装置の設置に関し必要な事項は、大統領令で定める。</p>
<p>第93条(運転免許証の取消しの停止) (1) 地方警察長官は、運転免許証(練習免許を除く)を与えることができる。以下、この条において)次の各号のいずれかに該当するときは、行政安全部令で定める基準に従い、運転免許証(運転者が受領した運転免許証の全範囲を含む)を交付しなければならない。以下、本項でいう)は、1年以内の期間、運転免許証の効力を停止し、又は停止することができる。但し、第2号、第3号、第7号から第9号(定期適性検査期間を経過した後を除く)、第14号、第16号から第18号まで、第20号3第三号の規定に該当するときは、運転免許証を取り消さなければならない。</p>	<p><未改正></p>
<p><新設></p>	<p>第44条第2項に違反し、運転防止装置なし</p>

	で自動車を運転すること
第百四十八条（罰則）第 54 条第 1 項の規定による交通事故の際に措置をとらない者（第 54 条第 1 項第 2 項の規定により被害者に個人情報を提供しなかった者であつては、駐車中の自動車のみが損傷したことが明らかなきときは除く。）は 5 年以下の懲役または 1500 万ウォン以下の罰金に処する。	<未改正>
<新設>	1. 第四十四条第二項により飲酒運転防止装置を備えた自動車のみを運転することを要求される期間中、酒気酔状態で自動車を運転する者。
<新設>	2. 第 54 条第 1 項の規定による交通事故の発生において、その措置を怠った者（第 54 条第 1 項第 2 項により、駐車中の自動車のみが損傷したことが明らかなきときは、被害者に個人情報を提供しなかった者を除く。
第百五十二条（罰則） 次の各号のいずれかに該当する者は、1 年以下の懲役又は三百万ウォン以下の罰金に処する。	<未改正>
<新設>	1 の 2。 第 44 条第 2 項に違反し、飲酒運転防止装置が設置されていない自動車を運転する者。

韓国の飲酒運転防止技術について

ビール、トラックに「飲酒運転防止装置」を導入...3か月のトライアル
ソング時間 2022-06-29 08:33 印

(ソウル=聯合ニュース) シン・シンミ記者=飲肥ビールは 29 日、一部のビール配達車に飲酒運転防止装置を導入し、トラックでの飲酒運転撲滅に向けた啓発を広めたと発表した。

これは、道路交通局との飲酒運転を根絶するためのイベントです。



飲酒運転防止装置を搭載したトラック

オビビールは、京畿道の利川工場から全国にビールを配送する韓急行[014130]のトラック 20 台にセンテックコアの飲酒運転防止装置を設置し、9 月末までの 3 か月間試験運用する。

飲酒運転防止装置は、車両に設置された飲酒検知器を介してドライバーの血中アルコール濃度を測定し、測定結果に応じてドライバーの血中アルコール濃度をまったく発進させないようにする。米国、カナダ、オーストラリアなどの一部の国では、飲酒運転を防ぐために、飲酒運転防止装置を常習的な飲酒運転などの車両に導入しています。

国道交通局の調査によると、飲酒運転の再犯率は、飲酒運転防止装置の導入に関連するシステムの実装後、メリーランド州とイリノイ州でそれぞれ 64%と 81%減少し、カナダのアルバータ州とスウェーデンでそれぞれ 89%と 95%低下しました。

オビビールのペ・ハジュン最高経営責任者(CEO)は「COVID-19 の感染拡大を防ぐための『ソーシャルディスタンス』の解除による飲酒運転の増加と飲酒の増加を懸念している」とし、「今回の飲酒運転防止装置の試験運用を通じて、お酒を一口でも飲んだら絶対にハンドルを握ってはいけないという意識が広く普及し、定着することを期待している」と語った。

「今回、飲酒運転はありません」... 帯ビールは健康的な飲酒文化の確立を主導します

昨年 1 月、帯ビール道路交通局モデルドライバー協会は「飲酒運転撲滅のための車両ステッカー配布式」を開催した。写真=オビビール提供

旧正月の休暇がやってきました。Seollal は家族や友人と集まることが多いので、多くの人々が飲酒運転の誘惑の餌食になります。実際、飲酒運転事故の発生率も高いです。韓国道路交通公団の過去 5 年間(2017~2021 年)の旧正月休暇中の交通事故の分析によると、飲酒運転の交通



事故の発生率は通常の 1.5 倍、飲酒交通事故による死傷者などの死傷者の割合は 1.4 倍でした。

オビビールは、これらの社会課題を認識し、酒類会社としての社会的責任を強化するため、飲酒運転防止のためのさまざまな活動を継続しています。

- 道路交通局と各種飲酒運転防止キャンペーン

オビビールは、2016 年に道路交通局と業務協定を締結し、飲酒運転の防止と責任ある飲酒文化の確立に向けて、毎年さまざまなキャンペーンを実施しています。ホリデーシーズンや夏休み、年末年始など飲酒運転が増加している時期には、さまざまな消費者団体に合わせたキャンペーンを実施することで、正しい意識の普及に努めています。

昨年の旧正月休暇中は、道路交通局とともに「少しでも飲酒後の運転は禁止」というメッセージを伝え、飲酒交通事故や死亡者の割合を減らすために飲酒運転防止キャンペーンを実施しました。

キャンペーン期間中(2022 年 1 月 27 日~2022 年 2 月 2 日)には、模型運転者協会ソウル支部に所属するモデルドライバー7,000 人以上が「飲酒運転撲滅ステッカー」を掲示し、飲酒運転への啓発活動を行いました。

昨年の夏休み中、軍隊の成熟した飲酒文化を確立するために、大邱の空軍第 11 戦闘航空団が訪問し、将校、下士官、兵士の飲酒運転禁止誓約キャンペーンを実施しました。飲酒運転撲滅を誓うとともに、飲酒運転防止教育や飲酒運転シミュレーター乗車体験も実施し、飲酒運転の啓発活動を行いました。

昨年 8 月、帯ビールのエアメンは「飲酒運転禁止スマートプロミスキャンペーン」に参加しました。

写真=オビビール提供

◇民間企業による「飲酒運転防止装置」の初パイロット運用

特に、オビビールは昨年 6 月、単なる市民意識啓発運動にとどまらず、飲酒運転撲滅の一助となる「飲酒運転防止装置」の試験運用を昨年 6 月に民間企業で初めて開始しました。

昨年 6 月、飢肥ビールは道路交通局と共同で、飢肥ビール利川工場に全国にビールを配送するトラック 20 台に飲酒運転防止装置を設置し、3 か月間試験運用した。同年 9 月には本社の社員車両 20 台に追加装置を設置し、2 カ月間の試運転を行い、飲酒運転防止装置のパイロット事業を拡大した。

飲酒運転防止装置は、車両に搭載された飲酒検知器を介して血中アルコール濃度を測定し、アルコールが検出されると全く発進しないようにする装置です。米国やスウェーデンなどの海外の多くの先進国では、常習的な飲酒運転者の車両にこのデバイスを取り付ける必要があり、飲酒運転の試みを根本的に制限しています。



韓国道路交通公団の「飲酒運転防止装置の導入に関する調査」によると、強制的な装置制度が実施された後、再犯率はメリーランド州で64%、イリノイ州で81%、カナダのアルバータ州で89%、スウェーデンで95%減少しました。

Obi Beer は、同社の飲酒運転防止装置の試験運用結果に関する調査データを政府機関に提供し、飲酒運転撲滅のための効果的な政策の確立に役立てる予定です。



トラック所有者(左)と従業員(右)向けの飲酒運転防止装置を設置するパイロットプロジェクトの記念写真。写真=オビビール提供

◇グローバルな取り組みで正しい飲酒文化をリードする

帯ビールの健康的な飲酒キャンペーンはすべて、「グローバルスマート飲酒目標」に基づいています。2015年、Obi Beer は、2025年までに達成する「グローバルスマート飲酒目標」をグローバル本社 AB InBev と確立することにより、責任ある飲酒文化を確立するために10億ドル(約1.2兆ウォン)を投資すると発表しました。

世界的なスマート飲酒の目標には、アルコール乱用を少なくとも10%削減すること、健康的な飲酒プログラムに10億ドル以上を投資すること、ノンアルコールおよび低アルコール製品を拡大すること、アルコールと健康に関するリテラシーを促進することが含まれます。

オビビールの関係者は「酒類大手として、飲酒運転、未成年者飲酒、大量飲酒など無差別飲酒を減らすため、さまざまな『スマート飲酒』キャンペーンを実施している」とし、「消費者が自ら正しい飲酒習慣を身につけられるよう社会規範を確立し、健康的な飲酒文化づくりをリードしていく」と話した。

飲酒運転、運転席から防止技術：

2012年8月2日

出所：韓国特許庁

様々な飲酒運転防止技術

飲酒運転が社会的費用負担を強いているという声が強まっている。韓国法制研究院の研究結果によると、飲酒運転1件の取り締まりに平均893万ウォン(2011年基準)の費用がかかる。

こうした損失を軽減するため、先端技術で飲酒運転防止の試みが続いている。韓国特許庁が12年間出願された特許を分析した結果、毎年約5件の飲酒運転防止技術が出願された。この期間に出願された合計50件の特許出願のうち、飲酒の有無によって自動車の起動を停止する技術が31件と最も多く、飲酒の測定技術が12件、飲酒運転を表示する技術が5件となった。(資料1, 2)

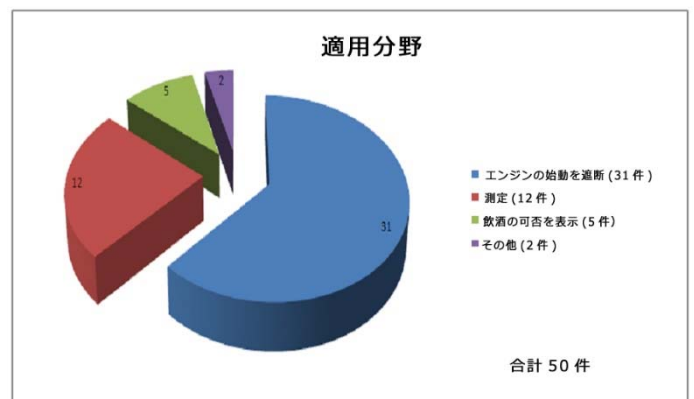
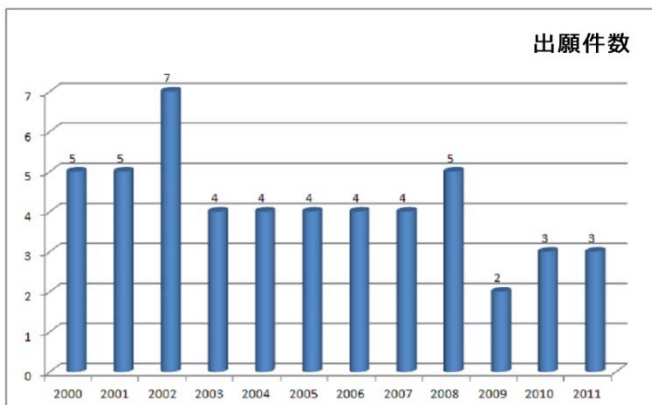
エンジン始動遮断技術の一つとして、車両内のステアリングホイール、アクセラレータ、ブレーキなどに搭載したセンサーで飲酒の有無を判断し、運転者に警告したり、車両を停止させたりする方式が挙げられる(資料3)。最近ではステアリングホイールやスマートキーのセンサーを利用して飲酒を判断するなど、飲酒測定方式に関する特許出願が増えている。

この期間中に出願された発明を出願者別に分析すると、大手企業が12件、中小企業が6件だが、個人発明家の出願が23件と最も多くなった。これは、独特なアイデアを持っている個人発明家の持続的な関心が出願に繋がっていると分析される(資料4)。IT技術と融合して飲酒運転を防止する技術が14件と、全体出願の28%を占めていることが分かった。

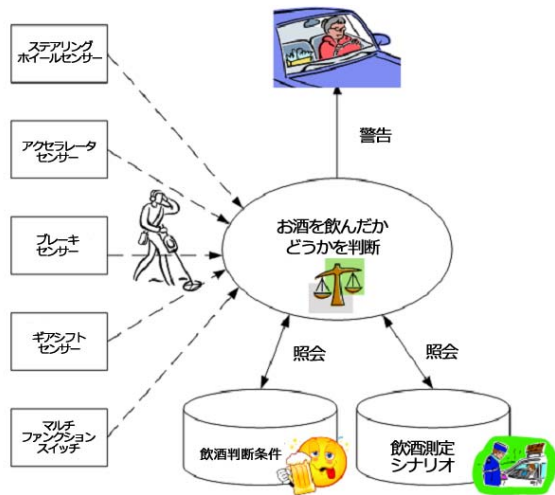
飲酒運転の防止技術は、まだ国内自動車には搭載されていないが、一部の外国自動車メーカーでは関連技術を常用化している所が多い。米国のボルボは無線通信機能を搭載した携帯飲酒測定器で運転者の血中アルコール濃度を確認し、制限値(0.2g/l)を超過した場合、車両に信号を送り、エンジン始動を遮断する「アルコールガード」を適用しており、日産もセンサーで運転者の匂いや行動を感知し、異常のある場合、警告メッセージをアナウンスする技術を搭載している。2012年4月13日付けのウォールストリートジャーナルによると、米国自動車連合は、自動車の計器盤や別途のコントローラーで運転者の血中アルコールの濃度を検査して自動車運転を制限する技術の常用化に向けて2018年をメドに研究を進めているという。韓国特許庁の関係者は、「IT技術と自動車技術を融合した飲酒運転防止出願が増加している。」とコメントしながらも、「飲酒運転に対する社会的な認識が変化し、韓国でも飲酒運転防止技術が適用された自動車が発売されれば、飲酒運転による社会的費用も大幅削減できる。」と述べた。

参考資料

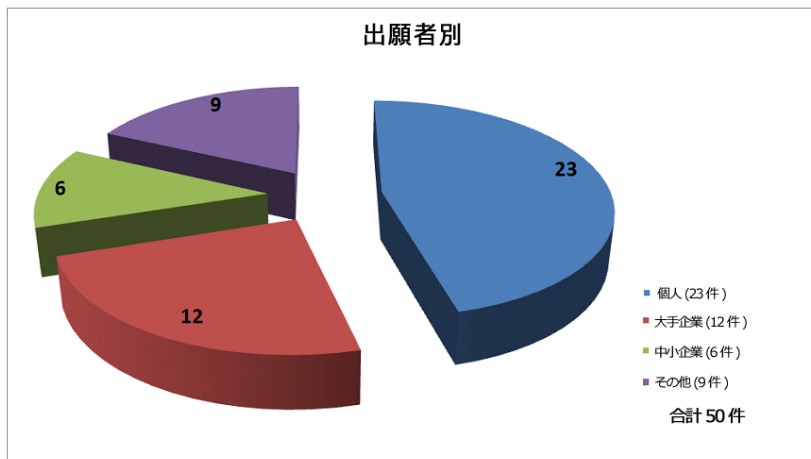
資料1：ここ12年間の飲酒運転防止出願の増減の傾向 資料2：ここ12年間出願された飲酒運転防止適用分野



資料 3：車両内のセンサーを活用した飲酒運転防止技



資料 4：ここ 12 年間の飲酒運転防止出願の出願者別現状



□シンガポール



https://www.jtb.co.jp/kaigai_guide/report/SG/2022/10/237_654198_1667176865.html

□ラオス

(1) 交通死亡者数

- ・ラオス国内（人口 701 万人）
- ・死亡者 1031 人（前年比-103 人）
⇒ 千葉県人口 630 万人（死亡者 128 人）
- ・首都ビエンチャン市内（人口 94.85 万人）
- ・死亡者 190 人（前年比-45 人）
⇒ 千葉市人口 98 万人（死亡者 10 人）

(2) 主な事故原因（件）

- ①飲酒 1564、②スピード超過 1463
③急な車線変更 644 ④無理な追い越し 478、⑤
車両整備不良 238、⑥禁止標識違反 249 ⑦割込み 493、その他 1640



<https://www.la.emb-japan.go.jp/files/100147645.pdf>

□タイ 2022年11月8日

政府は、飲酒運転と薬物の影響下での運転に対する罰則を強化するための政令を起草中である。

昨日の投稿記事にあるように政権 No.2 のサーケン Sar Kheng 副首相兼内務大臣は、今年 10 カ月間の交通事故に触れ、「一日当たり 4 人の死者が出ている」に触れ、「今年の国内の交通事故件数に対し、政府は減少することを望んでいる」と述べている。



さらに「最近、酩酊状態のドライバーが関与する多くの事故が報告されており、政府はそれに対処する必要がある」と言明したという。

「(政府は) 運転者に注意を払い、飲酒運転や薬物の影響下での運転を控えるよう呼びかけてきましたが、今はより強力な対策を講じる必要があります」と具体的に述べており、これが飲酒や薬物依存による交通事故の罰則強化の動きを背景にした発言であったことは間違いない。カンボジアのこれ見よがしな富裕層の横暴、外国人の 9.9 割の中国人の夜遊び運転事故がようやくにして罰則が重くなる。

既に今年、交通事故の死亡者が 492 人、負傷者が 2,575 人報告されている。

同副大臣兼内務大臣は、交通違反は 2,000 件から 300 件に減少してはいるが、死傷者は多い。

「悲劇が起こらないようにするには、ドライバーが交通法を遵守する必要があります」と彼は言いました。さらにサーケン大臣は、「交通事件での加害者と被害者の間の紛争を解決するための金銭的和解には賛成できない」と述べている。悪質な運転が札びらをきれば、お咎めなしという悪弊に甘んじていた富裕層や中国人にとって「今までのようにはいかない」と厳しく警告している。

こうした飲酒運転、薬物運転の罰則強化に早速、人権団体 ADHOC の報道官： Soeng Senkaruna は、飲酒運転者により厳しい罰則が課されることに強く同意すると述べた。

「罰則が緩すぎると、人々が飲酒運転を思いとどまらせることはありません。彼らはより重い罰金を支払われ、懲役などのより厳しい罰則に直面しなければなりません」と述べている。これは国民の声でもある。

2022年12月9日

□カンボジア 2022年

プノンペン 夜間の酒気帯び運転、検査を強化 2022年5月

コロナ感染が落ち着いてくると、交通事故の増加、特に飲酒運転（深夜のパーティーに出かける人が増えているため）が急増、取り締まり当局は解決策を見つけるのに苦労しているという。プノンペン市交通警察：マンソファンナ中佐は、ドライバーの呼気アルコール検査を強化することがこの状況を制御する唯一の解決策であると述べた。



本来、飲酒運転は禁止されているが、夜遊びやつきあいでパーティーに出かけた者で飲酒自体を我慢して車を運転、帰宅する者などほほいさない。事実上、飲酒運転は野放し状態で、車を運転するドライバー自身が「オット、パニャハー（問題ない）」と思っているのだから、事故が増えるだけである。マンソファンナ中佐は「夜間にドライバーのアルコールレベルをテストするプログラムがすでにくつかの地区で実施されているが、関係する役員の中には、来たるクム（地区）評議会選挙で忙しい人もいれば、飲酒運転の事件を減らすためのアルコール検査に携わっている人もいる」と述べている。報道によれば、交通事故は主に夜間に発生しており、住民だけでなく地方自治体にとっても懸念事項となっています。何人かの人々が亡くなり、財産への多くの損害が報告されている。同警察官は、パーティー参加者に、少なくとも午後10時から午後11時の間に自宅に戻り、事故を避けるために責任ある飲酒の文化を育むように促している。が、実態は上記のようであり、飲酒検査と取締の強化、厳罰化がない限り、この種の文化はなくなる。日本と同様である。

□ベトナム

2022年9月ベトナム、15日間で飲酒運転による違反者2万4000人超え

交通警察は過去15日間で飲酒運転をしていたドライバー2万4000人以上を取り締まり、そのうち約7900人の違反者に対して最も重い処罰である23ヶ月間の運転免許証失効を科した。

公安省交通警察局のグエン・クアン・ニャット大佐によると、8月25日～9月8日までの全国的な取り締まりで合計約13万7000件の交通違反が記録されている。

違反者に科された罰金の総額は2484億ドン（約15億480万円）で、2万4000人以上の運転免許証が一時的に取り消しとなった。

交通警察の統計によると、違反者数ではホーチミン市とハノイ市、ドンナイ省、ハイフォン市が上位を占めている。

アルコール濃度制限に違反したドライバーは2万4000人以上で、合わせて1130億ドン（約6億8465万円）以上の罰金が科された。

また、ベトナムの法律で飲酒運転の最も厳しい処罰の対象となる呼気1リットル当たり0.4ミリグラムを超えるアルコール濃度で運転していた違反者は約7900人であった。

この約7900人にはそれぞれ3500万ドン（約21万円）の罰金と23ヶ月間の運転免許証剥奪処分が科された。交通警察は高速道路でのアルコール濃度超過運転70件、薬物検査8件の取り締まりも行なった。さらに、違法にアップグレードされたトレーラーの付いたトラック7700台以上を発見し、所有者に総額417億ドン（約2億5265万円）の罰金を科した。

ニャット大佐は現在の取り締まりは20日に終了するが、その後も違反者の急増を防ぐために定期的なパトロールを継続する必要があるとしている



□ベトナム 2022 年 12 月 酔客を安全に自宅まで、運転代行サービスが人気

夜 9 時、チャウさんはジャケットを羽織り、革靴を履くと、指定された飲食店に向かった。

お客さんから自動車のカギを受け取り、行先を確認すると、携帯電話を取り出し、自動車の外観と運転席を動画撮影する。もともとあったキズなどは、特に念入りに撮る。後々の苦情を避けるためだ。最後に客に透明な袋を渡し、携帯電話や時計、アクセサリーを入れてもらったから、ハンドルを握る。

もともと 10 年以上タクシー運転手をしていたチャウさんは、自動車学校の先生を経て、つい 3 か月前にこの仕事に乗り換えた。飲酒運転による事故を多々目の当たりにしたことが、きっかけだった。

飲酒運転による交通事故は、ベトナムでかなり頭の痛い問題だ。国家交通安全委員会の報告によると、2022 年 1~11 月期に発生した交通事故は 1 万件あまり、死亡者は 5800 人。事故件数のうち 40%、死亡者数のうち 11%は、飲酒運転に関連するものだった。

ベトナムでこういった運転代行サービスが増え始めたのは、2019 年に飲酒運転に対する罰則が強化されてからだ。

運転免許さえあればできる仕事、ではない。運転代行サービスを提供する会社はドライバーを厳しく選定しており、ハノイ市のある会社では、少なくとも 5 年以上の運転歴があり、一般的な車種から高級車まで運転でき、ハノイ市内に戸籍があり、経歴が確かな運転手を選び、服装からサービス態度までのトレーニングを経た人のみを業務に就かせている。

帰宅途中でお客さんが眠り込んでしまったような場合には、お客さんを背負って家族に引き渡すこともある運転代行サービス。費用は夜間で運転手の経験や移動距離によって 20 万~50 万 VND(約 1200~2900 円)、運転手を 1 日借りる場合は 100 万 VND(約 5800 円)程度となっている。



□ベトナム 2022 年 12 月

ハノイ市で子供待ちの保護者らに車が衝突、2 人入院
10 日午後、ハノイ市で学校へ子供を迎えに来ていた保護者の集団に、飲酒運転の車が突っ込む事件が発生した。午後 5 時半頃、同市ハイバーチュン区で酒気帯び運転の車が、バイクを停めて待っていた数人の保護者たちの間を突っ切った。

目撃者の証言によると、事故を起こした車はその後も走行を続け、約 10 台のバイクが衝突によって転倒した。

当局の報告では事故に巻き込まれた 2 人が入院していることが明らかになっている。

警察は運転手をハノイ市在住のギエム・タイン・ダット氏 (46) と特定しており、同氏に対する呼気検査では呼気 1L あたり 0.501mg のアルコールが検出され、薬物反応は得られていない。

ベトナムでは呼気 0.4mg/L、血液 80mg/100ml 以上のアルコールが検出された場合、最高 4000 万ドン (約 23 万 2080 円) の罰金を科せられるとともに、最長で 24 カ月間に渡って運転免許が取り消される可能性が



ある。

多くの交通専門家が飲酒運転の罰則強化を求めており、血中アルコール濃度が米国の飲酒制限値と同様である 240mg/100ml を超えた場合には懲役刑を科すことを提案している。

□ベトナム 2023 年 1 月 18 日

テトまでの期間中の飲酒運転で 40,500 人以上が罰金を科される

交通警察によると、忘年会後の先月、飲酒運転で約 40,590 人が罰金を科された。

水曜日の午後 1 時、ハノイ警察の第 6 交通警察チームの 4 人の警官が、Cau Giay 地区の Tran Thai Tong 通りに検問所を設置しました。

警官の 1 人は、私服を着て、検問所から 500 m 離れた多くのパブが立ち並ぶ地域に配置され、誰かがパブを離れたときに検問所に通知するためのトランシーバーを持っていました。

警察は、呼気をテストするためにアルコールフラッシュ反応のように見えるバイクのライダーを止めました。62 歳の男性は、血液 1 リットルあたり 0.18 mg のアルコールを摂取していました。

「私はパブからわずか 1 km の場所にある My Dinh に住んでいるので、会社の忘年会でビールを 2 杯飲むだけで十分だと思っていました」と彼は説明しました。

警官は 1 時間以内に 4 つの DUI 違反を発見しました。モーターサイクリストは 200 万ドンからの罰金に直面し、運転免許は 10 ~ 12 か月間取り消され、車両は少なくとも 1 日押収される可能性があります公安省の交通警察局の副局長であるファム・クアン・ファイ大佐は、最近、飲酒運転による重大な交通事故が国内で多数発生していると述べた。

これを防ぐために、彼の部門は 11 月 15 日から 2 月 5 日までの間、道路、列車、水路の監視を強化しました。

さまざまな警察署が道路に検問所を設置し、移動パトロールを組織し、飲酒運転、速度超過、貨物車や乗用車の過積載に焦点を当てています。

彼らは 521,000 件以上の違反を摘発し、1 兆 VND 近くの罰金を徴収しました。

忘年会シーズンが始まった 12 月 15 日以降、4 万 590 人。この 2 か月で最大の違反者はオートバイのライダーでしたが、3,600 台の車、290 台のトラック、49 台のバス、34 台のコンテナトラックも罰金を科されました。体内にアルコールが入った状態で運転すると、ベトナムの法律に従って罰金または刑事責任が問われることになります。



□ベトナム 2023 年 1 月 20 日

ハノイの飲酒運転でバイクに車を突っ込み、8 人が入院

金曜日にハノイの飲酒運転者がタン トリ地区でバイク 6 台に車をぶつけて 8 人が負傷した。

目撃者によると、金曜日の午後 4 時頃、Ngoc Hoi コミュニティで間違った車線を走っていたトヨタ ヴィオスが 4 台のバイクに衝突し、車両が空中に飛び出し、他の 2 台と衝突しました。車は、道路に沿って走っているバリケードにぶつかったときだけ止ま



りました。

事件に関与した8人が病院に運ばれました。彼らの怪我の状態は確認されていません。

事故の後、車の運転手であるチャン・ミン・ダック（36）は、錯乱状態で車から降りました。ハノイ警察によると、飲酒検査の結果、Ducは当時、呼気1リットルあたり0.404 mgのアルコールを含んでいたことが明らかになりました。調査が進行中です。

体内にアルコールが入った状態で運転すると、ベトナムの法律に従って罰金または刑事責任が問われることとなります。

ベトナムの規制によると、運転中に呼気1リットルあたり0.4 mgを超えるアルコール濃度を検出すると、最大800万ドン（341.15ドル）の罰金が科せられ、運転免許証は最大24か月間取り消されます。

テト休暇の初日である金曜日に、全国で約25件の交通事故が記録され、交通警察によると、14人が死亡し、15人が負傷した。24時間で約1,400人のドライバーが飲酒運転で罰金を科されました。

編集：業務委員会 海外班 杉本

2023.02.03

削減の進展

飲酒運転と その他のアルコール関連 ヨーロッパの交通事故死

2022年12月



謝辞

このレポートは、貢献する専門家で構成される ETSC の道路安全性能指数 (PIN) パネルのサポートなしでは実現できませんでした。完全なリストは、www.etsc.eu/pin で入手できます。

詳細については

欧州運輸安全評議会 20 Avenue des
Celtés B-1040 Brussels Tel: +32 2
230 4106 francesca.podda@etsc.eu

www.etsc.eu/smart

このレポートは、The Brewers of Europe から資金援助を受けている SMART プロジェクトの一環として発行されています。この出版物の内容は、必ずしもスポンサーの見解を表すものではありません。

削減の進展
飲酒運転と
その他のアルコール関連
ヨーロッパの交通事故死

2022年12月

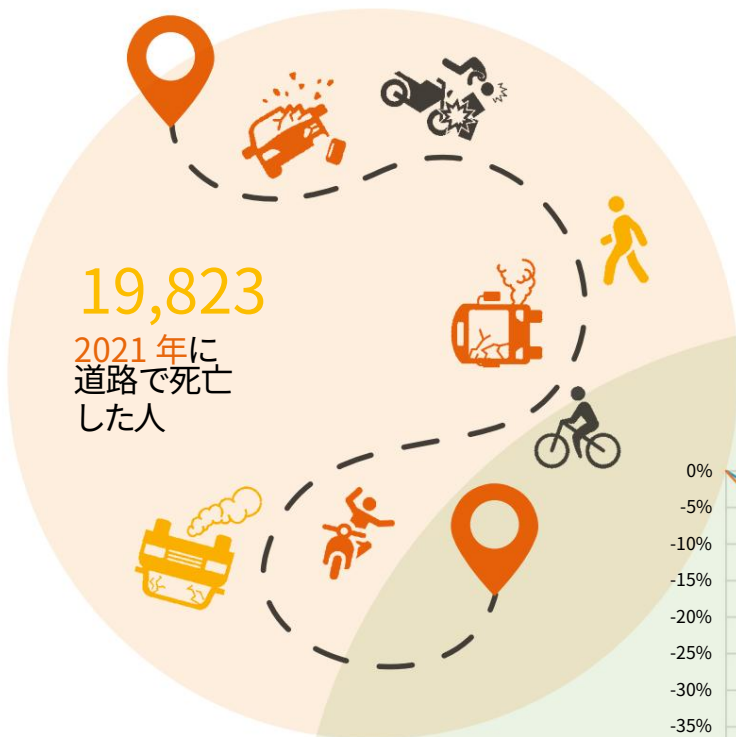
著者

フランチェスカ・ポツダ

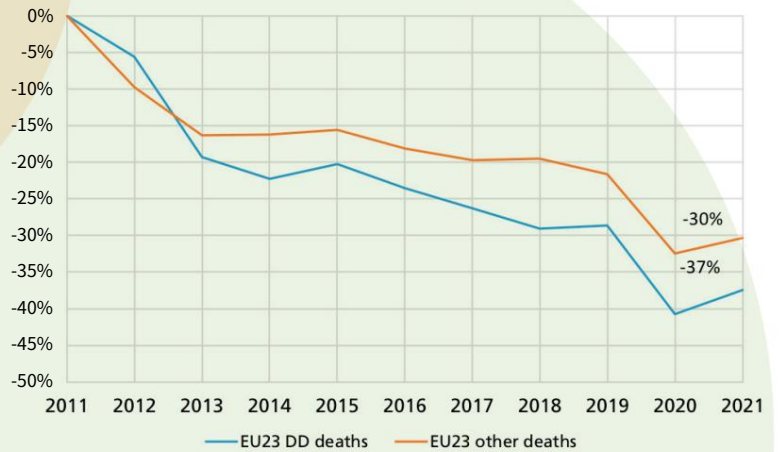
マリア・マイネロ

コンテンツ

前書き		7
パート I. EU におけるアルコールに起因する交通事故死の減少の進展		
1.1	他の交通死亡と比較したアルコール関連の交通死亡	8
1.2	飲酒運転による死亡と COVID-19	13
1.3	アルコール関連の交通事故死のデータ収集: 過少報告の問題	13
パート II. EU におけるアルコール関連の衝突に対処するための効果的な措置		
2.1	血中アルコール濃度 (BAC) レベルの低下	17
2.2	執行	19
	2.2.1 飲酒運転のチェック 2.2.2 国別の飲酒運転取締りレベル 制裁	19 20
2.3		22
2.4	リハビリテーション プログラム	24
2.5	テクノロジー: アルコール インターロック	24
	2.5.1 リハビリテーション プログラムにおけるアルコール インターロック 2.5.2 アルコール インターロックとアルコール依存症 2.5.3 商用輸送におけるアルコール インターロック 2.5.4 車のある家庭での自発的使用 教育とキャンペーン	24 26 27 27
2.6		27
パート III. 推奨事項		
3.1	各国政府への勧告	29
3.2	EU機関への勧告	30
附属書		32



約1.5 ~ 2%のキロメートル
EU内を旅行する
違法血中アルコール
集中



少なくとも

4,000

死亡者(数
もしすべてのド
ライバーが

しらふ



-37%

EUにおける2011年から2021年までのアルコールによる交通事故死の減少。その他の交通事故死は、同じ期間で30%減少しました。

いくつかの

主な対策

削減を助けることができます

飲酒運転

EUでは



推奨事項

- ✓ アルコール関連の交通事故死のデータ収集を改善します。負傷した衝突に関与したすべての道路利用者の体系的なテストを義務付けます。
- ✓ すべての道路利用者に対してゼロ許容レベル(つまり、最大 BAC 0.2g/l)を採用することを検討してください。
- ✓ 取り締まりを強化します。道端での証拠となる呼気検査手順を紹介します。
- ✓ 初度の重度の再犯者および再犯者のためのリハビリテーションプログラムの一環として、アルコールインターロックの使用を開発する。
- ✓ アルコール依存症のドライバーが、医学的監督と組み合わせられている限り、リハビリテーションプログラムに参加できるようにします。
- ✓ プロのドライバーにアルコールインターロックの使用を義務付けます。
- ✓ 定期的なキャンペーンを実行します。

前書き

欧州連合では、2021年に交通事故で19,823人が死亡しました。アルコールの影響下での運転は、スピード違反、シートベルトの不使用、ドライバーの注意散漫と並んで、路上での4つの主な死亡原因の1つです。

EU内を走行する距離の約1.5～2%が違法な血中アルコール濃度(BAC)で運転されていると推定されていますが、EUでの全交通死亡事故の約25%はアルコール関連であると推定されています。

交通事故死のリスクは、ドライバーのBACレベルに応じて指数関数的に増加します。BACが0.1g/l～0.5g/lのドライバーは、しらふのドライバーよりも致命的な衝突に巻き込まれる可能性が1～3倍高くなります。BACが0.5～0.8g/lのドライバーは、致命的な衝突に巻き込まれる可能性が5～10倍高くなります。

ヨーロッパでは、過去10年間で、アルコールが原因の交通事故死の数が、他の原因による交通事故死よりもわずかに速いペースで減少しています。飲酒運転に対する大衆の態度の変化、法的措置の採用、施行の強化は、アルコールが原因の交通事故死の減少に重要な役割を果たしています。ただし、傾向は国によって異なり、飲酒運転はEUの交通安全にとって依然として重大な問題です。

このレポートは、欧州連合の25の加盟国、英国、イスラエル、ノルウェー、セルビア共和国、スイスの30か国をカバーする、ヨーロッパにおける飲酒運転状況の最新の概要を提供することを目的としています。これは、過去10年間の飲酒運転による交通事故死の減少における国ごとの進歩に注目しています。この報告書は、ヨーロッパ全土からの特定の法律と執行措置に焦点を当てています。飲酒運転にさらに取り組むためのさまざまな推奨事項が、このレポート全体を通して各国政府およびEU機関に含まれています。

COVID-19 パンデミック

このレポートでは、2011年から2021年までの期間を対象としています。2020年、COVID-19のパンデミックが世界を襲いました。パンデミックへの最初の対応は、人々の移動を厳しく制限することでした。これにより、2020年のほとんどの国で前例のない交通量の減少がもたらされました。多くの国では、2021年にも交通量がパンデミック前のレベルに達していないため、2020年と2021年の両方のデータはこのことを念頭に置いて検討する必要があります。

パンデミックの短期的および長期的な影響の可能性が多数あるため、傾向とデータの分析では、Covidの影響を修正しようとはしていません。

年間4000人の死亡を防ぐことができる

ECの推定によると、交通事故死の25%、つまり2021年には約5,000人が飲酒運転の衝突で発生し、すべてのドライバーが飲酒運転をしていなかった場合、少なくとも80%は防げたはずであるとすれば、少なくとも4,000人が死亡することになります。飲酒運転を根絶することで、年間の飲酒運転を防ぐことができます。¹

¹血中アルコール濃度0.5g/lで運転した場合の死亡事故の危険性は、飲酒運転の場合の5倍であるという推定値で示されています。Allsop R (2015) 飲酒運転の法的制限を引き下げて命を救う。 <https://bit.ly/3N9Cr4Z>

パート I

道路削減の進捗状況 アルコールに起因する死亡 EUでは

1.1 他の交通死亡と比較したアルコール関連の交通死亡

警察の記録によると、2011年の3,685人に比べて、2021年のEU加盟23国のアルコール関連の衝突で死亡した人は約2,260人と記録されています。アルコールに起因する交通事故死、およびデータ収集の制限（1.3を参照）。

EU23諸国では、2011年から2021年の間にアルコールが原因であると記録された交通事故死は37%減少しましたが、他の交通事故死は同じ期間に30%減少しました（図1）。

図1 2011年から2021年までの期間をまとめた、データを提供できる23のEU加盟国におけるアルコールおよびその他の交通事故死に起因する記録された交通事故死の相対的な進展IT、MTは、これらの国では時系列全体でアルコール関連の交通事故死に関するデータが入手できなかったためです。

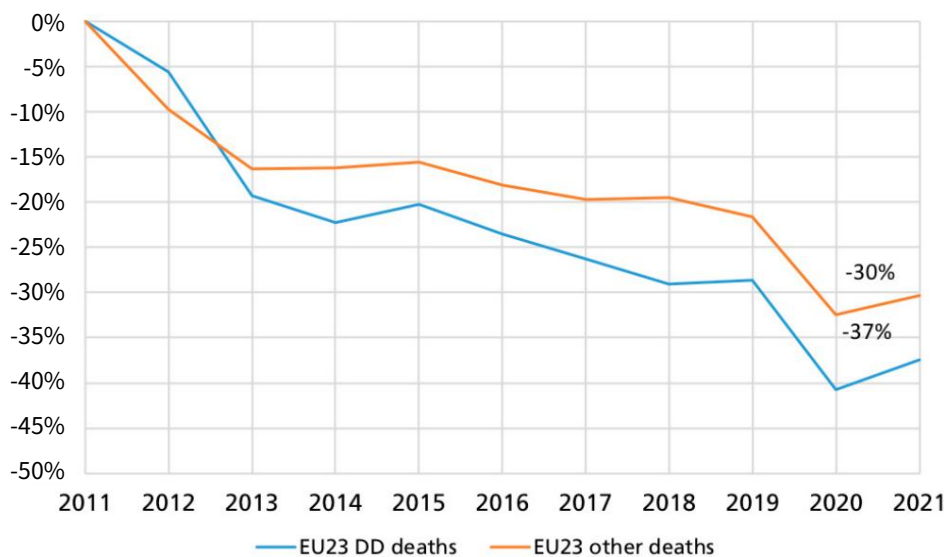


図2は、2011年から2021年までの期間における、アルコールに起因する交通事故死の年間平均変化と、それに対応するその他の交通事故死の変化との差を、各国独自のアルコール関連死を特定する方法を使用して示しています（指標ボックスを参照）。

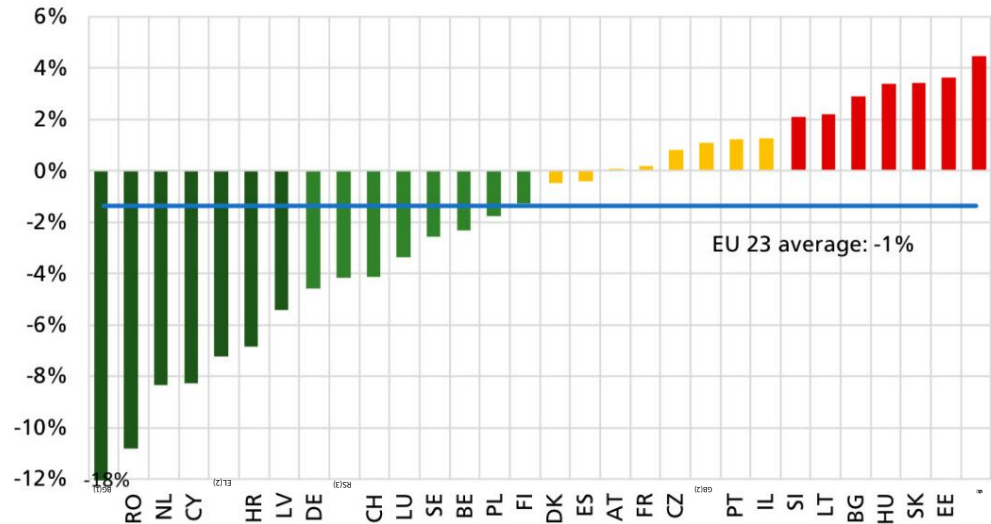
EU全体では、2011年から2021年の間に、アルコール関連の死亡は、他の交通事故による死亡よりも早く1年あたり1%減少しています。

16カ国では、アルコール関連の交通事故死の減少の進展は、他の交通事故死の全体的な減少よりも速かった。ブルガリアでは、2017年から2021年にかけて、アルコール関連の交通事故死が他のすべての交通事故死よりも18%早く減少しました。過去10年間で、ルーマニアは他のすべての交通事故死と比較して、アルコール関連の交通事故死の減少が最も速く（-11%）、続いてオランダとキプロスが-8%でした。

2 ETSC (2018), EUにおける道路死亡データ収集の概要, PINフラッシュレポート 35. <https://bit.ly/3AZy4F0>

図 2 2011 年から2021 年 (1) 2017 年から 2021 年(2) 2011 年から 2020 年(3)の期間における、アルコールが原因の交通事故死の年間平均 (%) 変化と、それに対応する他の交通事故死の変化との差2016-2021 EU23 平均: すなわち

EU27 の平均は、データの傾向に矛盾があるため BG を除外し、JE、IT、MT は、これらの国では時系列全体でアルコール関連の交通事故死に関するデータが入手できなかったためです。ES - カタロニアとバスク地方のデータは含まれていません。



ノルウェーとエストニアはランキングの反対側にあります。これらの国では、他のすべての交通事故死は、アルコール関連の交通事故死よりも急速に減少しました。ノルウェーでは、2011 年から 2020 年の間に、アルコール関連の交通事故死の数が 3% 減少しましたが、その他の交通事故死の数は年平均で 7.5% 減少し、図 2 に見られるように 4.5 パーセントポイントの差が生じました。

アイルランド、イタリア、マルタでは、アルコールが原因の交通事故死の推定数が入手できず、これらの国には飲酒運転に関する政策措置の有効性を示す指標がありません。

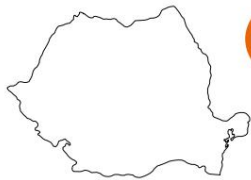
私

「アルコールが原因の交通事故死」の定義と記録の方法は国によって大きく異なるため、アルコールが原因の交通事故死のレベルを国間で比較することはできません (1.3 を参照)。PIN パネリストによって提供された各国の定義は、付属書で入手できます。

そのため、アルコール関連死を特定する各国独自の方法を使用して、アルコールに起因する交通事故死の推移と他の交通死亡事故の推移に基づいて各国を比較します (図 2)。報告期間中、関係国でアルコール関連の死亡やその他の交通事故による死亡を記録する手順が一貫している限り、変化率は各国で同等です。

このランキングは、ETSC PIN Flash 42 (2022) How Traffic Law Enforcement can Contribute to Safer Roads、ETSC レポート (2019) ヨーロッパにおける飲酒運転およびその他のアルコール関連の交通事故死の減少の進展、ETSC レポート (2018) で以前に公開されました。) 飲酒運転削減の進展、ETSC (2015) 9th Road Safety PIN Report、ETSC (2012)、Drink-Driving: Towards Zero Tolerance report、および ETSC (2010) 4th Road Safety PIN Report、第 3 章で公開されたランキングを更新、飲酒運転による死亡の過小報告の問題についても言及しています。

アルコールに起因する交通事故死の数は、各国の PIN パネリストによって提供されました (www.etsc.eu/pin を参照)。この数の見積もりは、アイルランド、イタリア、マルタでは利用できません。



ルーマニア



ルーマニア

ルーマニアは、2011年から2021年にかけて、他の交通事故死よりも早いペースで飲酒運転による死亡事故を減少させてきました。飲酒運転による死亡事故は、他のすべての交通事故死の0.5%の減少と比較して、年間平均11%減少しました。

「そのような結果の理由は、特に重要な地域と特定の時間枠での、的を絞った執行措置にあります。これらの行動の結果、より多くの罰則が科され、運転免許が停止されました。」

ジョージ・グリゴ、警察長官



オランダ

オランダで収集されたデータは、飲酒運転による死亡が他の道路での死亡よりも速いペースで減少するという前向きな傾向を示していますが、この年間平均8%の減少は現実的ではないようです。実際、致命的な衝突に巻き込まれた道路利用者のアルコール呼気検査は、オランダでは常に行われているわけではなく、死後のアルコール検査をオランダで実施することは法的に不可能です（故人は自分自身を守ることができないため）。弁護士は死後の血液検査を明示的に要求しています。

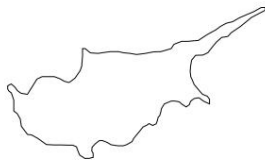
2021年に公開された交通安全研究所（SWOV）の最近の調査によると、飲酒運転は依然としてオランダで特に懸念される原因となっています。

飲酒運転の犯罪者の割合は、2017年（1.7%）と比較して2019年（2.3%）に増加しました。BACが0.8g/l以上のより深刻な犯罪者の割合も、2017年の0.5%から2019年の1.1%に前年と比較して増加しました。3

「交通事故死について死後調査を行っていないため、飲酒（薬物/薬物）運転による死亡者数を推定（SWOVによる計算）することしかできません。ここ数年、飲酒運転の傾向が強まっているようです（最新のSWOVレポートおよびその他の自己申告調査に基づく）。2022年春にすべてのCOVID-banが解除された結果かもしれませんが、これはまだ決定されていません。2022年末までに、アルコールとトラフィックに関する最新の数値が公開される予定であり、この傾向が実際に上昇しているのか下降しているのか、私たちは皆心配しています。」

ピーター・マック、オランダ運輸省

ラトビア



キプロス



キプロス

キプロスでは、飲酒運転による死亡が他の交通事故よりも速いペースで減少しており、アルコール関連の交通事故による死亡は 2011 年の 25 人から 2021 年には 10 人に減少しています。

「過去 10 年間の飲酒運転による死亡の減少におけるキプロスの良好なパフォーマンスは、多くの要因によるものであり、具体的には以下の要因によるものであると考えています。

対策：

- 2012 年、飲酒運転に対する法廷外罰金が導入されました。
- 2015 年に、特定のドライバー カテゴリ (二輪車、初心者ドライバー、プロのドライバー、およびいくつかの小規模なグループ) の許容 BAC が 0.2 g/l に引き下げられました。
- 2020 年には、飲酒運転の車両が差し押さえられました。
- 2020 年には、飲酒運転に対する制裁が強化され、0.2 g/l BAC 制限の特定のドライバー カテゴリに対する法廷外の罰金が導入されました。

警察は ROADPOL キャンペーン ウォール プランナーを適用し、毎年少なくとも 2 回の飲酒運転取り締まりと意識向上キャンペーンを実施しています。さらに、警察は毎年、毎週 4 ~ 5 回、全国的な飲酒運転キャンペーンを実施しています。2016 年以降、警察は、残業中に交通警察官を使用して、週末に薬物と飲酒運転の同時路上チェックを導入しました。そして、場所と時間の両方に関して、すべての飲酒運転チェックが対象であることに注意する必要があります。」

キプロスの交通安全専門家、George Morfakis 氏

人事

クロアチア

クロアチアでは、2011 年の 151 人のアルコール関連の交通事故死から、2021 年には 51 人に減少し、他のすべての交通事故死と比較して、飲酒運転による死亡が急速に減少しています。

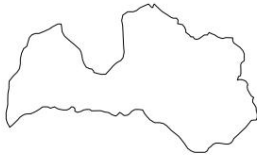
「深刻な交通事故の 22% にアルコールが関与しており、交通事故の総数のうち、原因となった人の 4% がアルコールや麻薬の影響下にありました。国家交通安全計画の「アルコール、薬物、医薬品の影響下で運転しない」という行動領域の下で実施されている対策は、次の人によって引き起こされた道路交通事故に関するデータの統計分析の結果に基づいています。アルコールおよび/または精神活性物質の影響下にあった。

アルコールおよび/または麻薬/薬物が関与する重大な道路交通事故の数を減らすために、8 つの活動が定義され、3 つの対策に分けられました。

- 予防教育および宣伝活動の実施。
- 調査。
- 法改正。

定義された対策の実施により、計画の対象期間の終わりまでに、道路交通事故で死亡した人の数、およびアルコールおよび/または麻薬が関与する重大な衝突の数が 50% 削減されます。これは、重大な交通事故が 92 件から 46 件に減少したことを示しています。」

Brezak Zoran、交通警察サービス、内務省、クロアチア



ラトビア

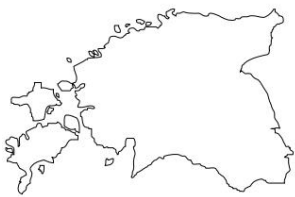


ラトビア

2011年から2021年にかけて、ラトビアでは飲酒運転による死亡が他のすべての交通事故よりも大幅に減少し、年間平均で8%減少したのに対し、その他の交通事故による死亡は2.5%減少しました。

「ラトビアでの交通安全と飲酒運転キャンペーンは、ドライバーの間で非常に効果的であることが示されています。特に、飲酒後に友人や家族がハンドルを握るのを防ぐよう人々に奨励するものです（「友達を救え」キャンペーン）。また、職場での飲酒は一般的ではなくなり、一般の人々の中で飲酒運転がますます受け入れられなくなっています。しかし、運転障害の結果として交通事故で負傷した人の数はこれ以上減少していないため、近い将来、飲酒運転の違反者に対する制裁を強化する動きが見られる可能性があります。」

キプロス



エストニア

Juris Kreicbergs、道路交通安全局

エストニアでは、アルコールが原因の死亡事故が増加しているため、交通事故死の減少の全体的な進展が鈍化しています。

「エストニアのアルコール消費量は近年増加しています。エストニア経済研究所のアルコール消費に関する最新のレポートによると、2020年の成人のエストニア人は、2019年よりも1人あたり0.1リットルのアルコールを消費した（2019対2018年の増加は1人あたり0.4リットル）。ただし、消費は1.7%増加しました（2019年は3%）が、これは関税の引き下げと同時に収入が増加したためです。4

COVID 2020～2021の年には、より危険な行動や影響下での運転が見られました。また、COVIDのパンデミックにより、路上でのチェックの数が減少し、警察の監視レベルが低下し、約20万件のコントロールが減少しました。これは、管理され、制裁を受けるという主観的なリスクに影響を与えました。」

Maria Pashkevich、エストニア運輸局、交通安全および予防部門

4 https://www.ki.ee/publikatsioonid/valmis/Alkoholi_aastaraamat_2021.pdf

1.2 飲酒運転による死亡と COVID-19

COVID-19 パンデミックとそれに伴う移動制限の影響は、すべての交通事故死とアルコールが原因の交通事故死について、国によって異なりました。

ルクセンブルクでは、アルコールが原因の交通事故死が 10 から 3 に減少しました。ラトビアでも 66% 以上減少し、ルーマニアとオーストリアでは 30% 以上の減少が記録されました。反対に、キプロス、ノルウェー、ハンガリーでは、2019 年から 2020 年の間にアルコールが原因の交通事故死が 30% 以上増加しました。

図 3 2019 年から 2020 年までの、アルコールが原因の交通事故死の相対的な変化と、それに対応するその他の交通事故死の変化との差

(1) PT: アルコールが原因の交通事故死の数が入手できないため、陽性の数代わりに、ドライバー、同乗者、歩行者の法医学的死後検査が使用されました。

(2) ES: カタロニアとバスク地方のデータはありません。(3) RS: 2016 年にデータ収集方法が変更されました。

セルビアは、一般的な事故と傷害のデータベース (CaDas) に関する EU のガイドラインに従って、アルコール関連の致命的な衝突データの収集を改善するために取り組んでいます。EU 23: データ不足のため、EU 27 加盟国からアイルランド、イタリア、マルタ、オランダを除く

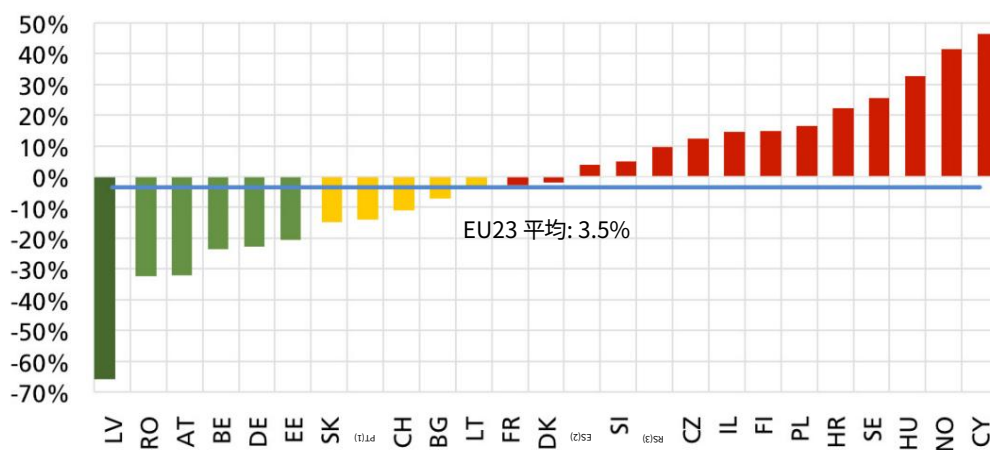


図 3 出典: PIN Flash 42 (2022) 交通法執行機関がより安全な道路にどのように貢献できるか

1.3 アルコール関連の交通事故死のデータ収集: 過少報告の問題

多くの国でのアルコール関連の交通事故死の実際の数、公式に報告された数よりも多いという広く一致した見解があります。欧州委員会は、EU におけるアルコール関連の交通事故死の実際は、全交通事故死の最大 25% であると推定しています。交通事故死の約 14% にすぎません。

アルコールが原因の交通事故死の国の定義には違いがあります。ヨーロッパのプロジェクトである SafetyNet は、次の定義を使用することを推奨しています。

このような定義の下では、障害のあるドライバーによって法的な BAC 制限を超えて死亡したサイクリスト、または法的な BAC 制限を超えてサイクリストによって死亡した歩行者は、アルコール関連の交通事故死と見なされるべきです。伝統的に、多くの国では、障害のあるドライバーの死亡、または障害のあるドライバーの犠牲者の死亡のみが、アルコール関連の交通事故死、または飲酒運転が原因であると警察が疑った衝突の犠牲者のみと見なされていました。

⁵ COWY ECORYS (2014)、アルコール運動装置による飲酒運転防止に関する研究、 <https://bit.ly/3uvvZPw>

オーストリア、クロアチア、キプロス、デンマーク、フランス、ドイツ、イスラエル、ポーランド、ポルトガル、スイスは、SafetyNet 推奨定義に従ってデータを提供できます。

ただし、法定血中アルコール濃度 (BAC) 制限は、すべての道路利用者または特定のカテゴリに対して、これらすべての国で同じではありません (表 2 を参照)。たとえば、0.3g/l のドライバーによって死亡した歩行者は、すべてのドライバーの BAC が 0.2g/l であるポーランドでは飲酒運転による死亡と見なされますが、法的な BAC が 0.5g/l であるフランスではそうではありません。法的な BAC 制限の違いを考慮した有意義な比較を可能にするために、補正係数を開発する必要があります。⁶

さらに、国が公式にセーフティネットの定義を採用したとしても、死亡または重傷を負った交通事故に巻き込まれたすべての「アクティブな」道路利用者が体系的にアルコール検査を受けているわけではないことが示されています (表 1)。ケースや国によっては、道路交通事故で死亡した道路利用者がアルコール検査を受けない、または検査結果が統計に記録されない理由がいくつかあります。

- アルコール検査は体系的に行われておらず、警察が衝突はアルコールによるものでした。
 - 検察官は、道路利用者のアルコール検査を行わないことを決定しました。
 - ドライバーのみがアルコール検査を受けます (リソースが限られているため、またはこれらの道路利用者には BAC 制限がないため、歩行者やサイクリストなどの他のアクティブな参加者は検査されません)。
- 死後アルコール検査または無意識の道路利用者に対する検査は実施できません。
 - 法的な理由で;
- 医療機関によって検査が行われる場合、さまざまな理由により、結果が警察に伝えられない場合があります。

アルコール関連の交通事故死のデータ収集を改善する方法に関する加盟国への勧告

- 交通事故死または重傷に至った交通事故に関与したすべてのアクティブな道路利用者に対して体系的な呼気検査とその後アルコールの血液検査を行い、死亡したすべての道路利用者に対して体系的な血液検査を行うことを目指します。理想的には、交通事故で死亡または重傷を負ったアクティブな道路利用者の 100% がアルコール検査を受ける必要があります。このレベルでの体系的なアルコール検査が不可能な場合、各国は、アルコール関連の交通事故死と重傷事故の公式数値を調整するための追加の方法を適用する必要があります。
- SafetyNet の定義に従って、アルコール関連の交通事故死と重傷の年間数を公表する。
 - 報告のレベルを上げる目的で、過小報告の範囲を見積もる。

病院と警察の間のコミュニケーションを改善しながら。

アルコール関連の交通事故死のデータ収集を改善する方法に関する EU 機関への推奨事項:

- 加盟国に対し、SafetyNet が推奨するアルコール関連の交通死亡事故の定義を「積極的な参加者の血中アルコール濃度が法定限界を超えていることが判明した交通事故の結果として発生した死亡または重傷」を採用するよう奨励する。BAC制限はEU諸国間で異なることを認識しています。
- SafetyNet の定義に従って、アルコール関連の交通事故死の年間数を収集して公開します。加盟国間の法的 BAC 制限の違いを考慮して、補正係数を作成します。報告のレベルを上げることを目的として、過小報告の範囲を見積もる加盟国を支援する。

⁶ Vissers L. et al. アル。ITF-OECD IRTAD (2018)、公式衝突統計におけるアルコール関連の道路死傷者、<https://goo.gl/Ur6ubv>

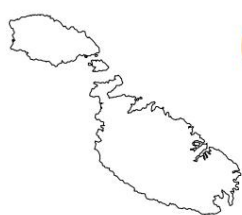


イタリア

イタリア全土でのアルコール関連の衝突問題の規模は、現在のところ不明です。ただし、ギャップを埋めるための作業が進行中です。Carabinieri と国家警察は、傷害を伴う交通事故に関する全データの約 3 分の 1 を収集し、2019 年のデータを公開しました。これは、58,872 件の傷害を伴う衝突のうち、5,117 件 (または 8.7%) で少なくとも 1 人の運転手が負傷したことを示しています。影響。この割合は 2018 年と比較すると安定していますが (5,097 人のドライバーが影響下で発見され、これはすべての交通事故の 8.7% を占めています)、2017 年 (7.8%) よりも高くなっています。

主要都市の地方警察は、アルコール関連の衝突に関連して 2,031 件の罰金を報告しました。これは、報告されたすべての道路衝突の 3.9% に相当します。これらの数値は 2017 年に減少しました。2019 年に地元の警察が確認したアルコールを含む衝突に関連する罰金の割合は 3.0% でした。イタリアは飲み物のコレクションを改善するために取り組んでいます
全国の運転死亡および重傷データ。

オーストリア



マルタ

マルタでは、飲酒運転による死者数の推定値は入手できません。交通事故では、死因は、司法調査の一環としての死後検査 (毒物分析を含む) に続いて、保健当局によって確定されます。ただし、これらのデータは、統計や分析の目的ではなく、責任を確立するために収集され、警察のデータベースに記録されないことが非常に多い。アルコール関連の交通事故死に関する統計は、国家統計局によって公表されていません。

マルタ



アイルランド

アイルランドは、アルコールの毒物学が陽性である道路利用者の死亡を報告しています。死亡者の血中アルコール濃度 (BAC) が、血液 100ml あたり 20mg を超えるアルコール (または尿中の同等物) である場合、アルコールに対する陽性の毒物学が記録されます。これらのデータは、道路利用者の死亡の調査が完了すると、データ収集に利用できるようになる閉鎖された死体記録から収集されます。これには何年もかかる可能性があり、特に起訴が関係している場合はそうです。現在までに、道路安全局 (RSA) は、2013 年から 2019 年の間に発生した道路利用者の死亡に関する死亡データを持っています。利用可能な毒物学の結果が得られた、ドライバーの死亡事故 (2014 年から 2018 年; オートバイの運転者を含む) の最近の分析では、37% がアルコールの毒物学が陽性であることがわかりました。

表 1.道路衝突参加者に対するアルコール検査。出典: ETSC PIN パネリスト。

	生死を問わず、重大な道路衝突に参加しているすべてのアクティブな参加者（ドライバー、二輪車のライダー、サイクリスト、歩行者）をテストする義務はありますか（SafetyNet の定義に従ってデータを提供するため）？	生きていますか死んでいるかに関わらず、実際に交通事故に関与しているすべての参加者に対してアルコール検査が体系的に行われていますか？
で	はい	いいえ。検察官から要求されない限り、死亡して意識不明の道路利用者はアルコール検査を受けません。
な	はい	いいえ。1 回の交通事故で死亡した人や重傷を負った人に対して、アルコール検査が行われることはめったにありません。複数の車両が関与している場合、死亡者または重傷を負った人の血液サンプルの可能性が高くなります。2021 年には、衝突事故に巻き込まれたドライバーの 64% がアルコール検査を受けました。各クラッシュのテストはまだ行われていませんが、コントロールが増えています。さらに、警察のデータベースには呼吸検査の結果しか含まれておらず、血液検査の結果は警察のデータベースでは不明です。
BG	はい	はい
年	はい、衝突現場で生きています歩行者を除きます。	はい、運転手、二輪車のライダー、サイクリスト、および死亡した歩行者に対して、実際にはアルコール検査が体系的に行われています。
CZ	はい	いいえ。検察官から要求されない限り、死亡して意識不明の道路利用者はアルコール検査を受けません。
DE	いいえ、疑いのあるドライバーとライダーのみです。	体系的にはありませんが、生きています疑いのあるドライバーがテストされます。他に誰も負傷していない単一の車両衝突の場合、アルコール検査が警察によって行われます。
DK	いいえ、疑わしいアクティブな参加者のみ	なし
EE	はい、深刻な道路衝突のすべてのアクティブな参加者は、病院（血液検査）または現場（負傷していない参加者）で呼吸検査によって検査されず、致命傷者は検死番号で検査されます。ドライバーとサイクリストのみがアルコール検査を受けます。	はい
ES		死亡したドライバーやサイクリストは、常に検死官によって検査されます。テストされた生存者の数は、特定の警察によって異なります。すべてのドライバーとサイクリストをテストすることはまだ現実的ではないため、目標は、アルコール関連の衝突の代表的なサンプルを特定することです。主な問題は、ほとんどの場合、アルコール検査を受けていない入院患者が関与する衝突にあります。アルコール検査の結果は、都市部以外の道路で交通事故に巻き込まれたドライバーの 70%、都市部の道路で 14% について入手できます。テストされたすべてのドライバーとの衝突のサンプルは、アルコール関連の衝突の割合を推定するために使用されます。
FI	はい	はい
フランス	はい	はい
EL	いいえ。ドライバーのみアルコール検査を受けます。	いいえ。警察は道路利用者のアルコール検査を体系的に行っていません。
人	はい	交通事故で犠牲者が負傷したために医師が危険すぎると判断した場合、道路利用者は検査を受けません。状態が許すすべての道路衝突参加者は呼吸検査を受け、検査が陽性の場合、血液と尿を採取してアルコールレベルを確認する必要があります。道路利用者が死亡した場合、剖検時に血液と尿のサンプルが採取されます。結果が出ると、データは警察のレポートに含まれます。
胡	いいえ。致命的な衝突の場合、テストは常に行われるわけではありません。疑いのあるドライバーのみアルコール検査を受けます。	常にではありません。ドライバーはほとんどの場合、アルコール、歩行者、サイクリストについて問題のある場所でのみテストされますケース。
IE	はい、生きています歩行者を除きます。死亡した道路利用者は、通常、検死の対象となり、その間にアルコールレベルが確認されます。	はい、生きています歩行者を除きます。死亡した道路利用者は、通常、検死の対象となり、その間にアルコールレベルが確認されます。
イ	はい	いいえ。アルコール検査は、アルコールが致命的または深刻な衝突の主な要因であると考えられる場合にのみ行われます。
ル	はい、負傷または死亡した参加者がいる場合。	はい、負傷または死亡した参加者がいる場合。
LV	はい	はい
LT	はい	はい
MT	いいえ。警察は道路利用者のアルコール検査を体系的に行っているわけではありません。検査は疑いに基づいています。	いいえ。死因は、司法調査の一環としての死後検査（毒物分析を含む）に続いて、保健当局によって確定されます。ただし、これらのデータは、統計や分析の目的ではなく、責任を確立するために収集され、警察のデータベースに記録されないことが非常に多い。アルコール関連の交通事故死に関する統計は、国家統計局によって公表されていません。
NL	はい	いいえ。警察は道路利用者のアルコール検査を体系的に行っていません。
PL	はい	はい
PT	はい	はい、必須です。可能な場合、警察は交通事故の積極的な参加者のアルコール検査を体系的に行っています。それ以外の場合は、法医学的研究所によって血液検査が行われます。
RO	はい	なし
SE	はい、衝突現場で生きています自転車と歩行者を除きます。	はい。アルコール検査は、衝突現場で生きていますサイクリストと歩行者を除いて、すべてに対して体系的に行われます。
SI	はい	はい
SK	はい	いいえ。アルコール検査は、アルコールが致命的な衝突の主な要因であると考えられる場合にのみ行われます。
イギリス	いいえ。警察が現場に立ち会う場合、必ずしもドライバーやオートバイにサンプルの提供を求めるとは限りません。運転手またはモーターサイクリストも、そうすることを拒否する場合があります。	いいえ。死亡した道路利用者は、警察による検査を受けません。検視官は交通事故死のアルコールデータを要求できますが、常にそうしているわけではありません。
CH	いいえ。法律により、アルコール検査を受けることがあります。	いいえ、すべての州ではありません。ほとんどの州では、検査は体系的に行われています。一部の州では、衝突の程度、アルコール摂取の疑い、道路利用者のタイプ、衝突が発生した時間などに応じて検査が行われます。
...	いいえ。疑いのあるドライバーと乗客のみがアルコール検査を受けます。	いいえ
いいえ	いいえ。生き残った参加者に対してテストが行われます。殺害された道路利用者は、警察の要請に応じて検査されます。	いいえ
RS	はい	はい

パートII

効果的な対策 アルコール関連の衝突 EUでは

アルコール依存症のドライバーを道路から遠ざけ、その結果、毎年何千人もの命を救うためのいくつかの重要な対策が存在します。これらには、法的な BAC 制限の引き下げ、効果的な飲酒運転の取り締まり、リハビリテーション プログラムと組み合わせたアルコール インターロック デバイスの使用、教育および意識向上キャンペーンが含まれます。

2.1 血中アルコール濃度 (BAC) レベルの低下

法定血中アルコール濃度 (BAC) 制限は、飲酒運転に取り組むための重要な手段です。欧州委員会は、BAC 制限を、初心者およびプロのドライバー向けに最大 0.5g/l、下限を 0.2g/l に設定することを推奨しています。

これまでのところ、チェコ、ハンガリー、ルーマニア、スロバキア、エストニア、ポーランド、スウェーデン、ノルウェー、セルビアの 9 カ国が、すべてのドライバーに対して 0.2 g/l 以下の標準 BAC 制限を導入しています (表 2)。

標準 BAC 制限が 0.5 g/l である 17 カ国では、初心者およびプロのドライバーに対してより低い制限が導入されています。

スコットランドは 2014 年に BAC 制限を 0.5g/l に引き下げました。これはヨーロッパの大部分と同様です。ETSC の英国メンバーである PACTS の推定にもかかわらず、英国の残りの地域は 0.8g/l のままです。7 2018 年 2 月にマルタが 0.5g/l に切り替える決定を下した後、英国は現在、ヨーロッパで最後の 0.8g/l の血中アルコール制限を持つ国です。マルタの交通規制では、商用車のドライバーと初心者のドライバーには 0.2g/l の制限、バスとコーチのドライバーには 0.0g/l の制限も設定されています。8

キプロスは、2021 年から 2030 年までの期間の国家交通安全戦略に、特定のカテゴリーの BAC 制限を 0.0g/l に引き下げる提案を含めました。総重量が 3.5 トンを超える HGV の運転手、バスの運転手、タクシートの運転手、危険な貨物を運ぶ車両の運転手、および過去 3 年間に裁判所から運転禁止を受けた運転手。この措置は、必要な法的変更を行うために、国家交通安全評議会の承認を必要としています。

7 PACTS (2015)、法的な飲酒運転制限を下げることで命を救う、<https://bit.ly/3UOzola> 8マルタの交通規制、<http://bit.ly/31LmE30>

表 2. BAC 制限 (g/l) と制裁。
出典: ETSC および PIN
パネリスト

	標準 BAC	BAC 商用ドライバー	BAC初心者ドライ バー	ペナルティ			ランダム 呼吸 テスト
				大丈夫	免許停止	ペナルティ ポイント	
チェコ	0.0	0.0	0.0	はい	はい	はい	はい
ハンガリー	0.0	0.0	0.0	はい	はい	はい	はい
ルーマニア	0.0	0.0	0.0	はい	はい	はい	はい
スロバキア	0.0	0.0	0.0	はい	はい	いいえ	はい
エストニア	0.2	0.2	0.2	はい	はい	いいえ	はい
ポーランド	0.2	0.2	0.2	はい	はい	はい	はい
スウェーデン	0.2	0.2	0.2	はい	はい	いいえ	はい
ノルウェー	0.2	0.2	0.2	はい	はい	はい	はい
セルビア	0.2	0.0	0.0	はい	はい	はい	はい
リトアニア	0.4	0.0	0.0	はい	はい	はい	はい
クロアチア	0.5	0.0	0.0	はい	はい	はい	はい
ドイツ	0.5	0.0	0.0	はい	はい	はい	いいえ
イタリア	0.5	0.0	0.0	はい	はい	はい	はい
スロベニア	0.5	0.0	0.0	はい	はい	はい	はい
オーストリア	0.5	0.1	0.1	はい	はい	はい	はい
イスラエル	0.5	0.1	0.1	はい	はい	はい	はい
スイス	0.5	0.1	0.1	はい	はい	いいえ	はい
ベルギー	0.5	0.2	0.5	はい	はい	いいえ	はい
キプロス	0.5	0.2	0.2	はい	はい	はい	はい
ギリシャ	0.5	0.2	0.2	はい	はい	はい	はい
アイルランド	0.5	0.2	0.2	はい	はい	はい	はい
ルクセンブルク	0.5	0.2	0.2	はい	はい	はい	はい
マルタ	0.5	0.2 (バスとコーチの運転手 は 0.0)	0.2	はい	はい	いいえ	いいえ
ポルトガル	0.5	0.2	0.2	はい	はい	はい	はい
スペイン	0.5	0.3	0.3	はい	はい	はい	はい
ラトビア	0.5	0.5 (0.2 バスと路面電 車の運転手)	0.2	はい	はい	はい	はい
フランス	0.5	0.5 (0.2 バス運転手)	0.2	はい	はい	はい	はい
オランダ	0.5	0.5	0.2	はい	はい	はい	はい
ブルガリア	0.5	0.5	0.5	はい	はい	はい	はい
デンマーク	0.5	0.5	0.5	はい	はい	いいえ	はい
フィンランド	0.5	0.5	0.5	はい	はい	いいえ	はい
英国 (イングランドお よびウェールズ)	0.8	0.8	0.8	はい	はい	はい	いいえ
スコットランド	0.5	0.5	0.5	はい	はい	はい	いいえ



特定の国における飲酒運転の詳細については、次の
リンクでインタラクティブなヨーロッパの地図を確認してください。

<https://etsc.eu/issues/drink-driving/>

2.2 施行

飲酒運転は逮捕されて処罰される危険性が高いという認識をドライバーに浸透させるためには、施行が不可欠です。飲酒運転の取り締まりを受けるリスクに関する道路利用者の認識を理解することは、警察の取り組みの有効性を評価する上で非常に重要です。さらに、リハビリテーション コースやアルコール インターロック プログラムなどの他の対策の有効性は、検出される飲酒運転者に大きく依存します。

平均して、2018年にヨーロッパの調査回答者の23%が、通常の移動では、警察による飲酒運転の検査を受ける可能性が高いと考えていました(2015年の18%と比較して)9。アルコール検査を受ける可能性が2015年以降増加しているにもかかわらず、EUにおける取り締まり活動の規模は依然として不十分なままです。

ソーシャル メディアや携帯電話の使用により、人々はソーシャル ネットワークに警察の検問所の場所を簡単に知らせることができるようになりました。交通安全研究所(SWOV)が2021年に発行した定期的な警察の監視中の交通におけるアルコールと薬物の使用に関するレポートでは、ソーシャル メディアを介した最新情報のおかげで、ドライバーが検問所を回避することに長けていることが確認されています。このため、大規模なアルコールと薬物のチェックポイントで得られたデータは、おそらく過度に楽観的な状況を示しており、この国での飲酒運転の実際の蔓延率よりも低いことを示しています。10

無作為に対象を絞った呼気検査の有効性は、アルコールが消費される場所の近く、飲酒運転の蔓延率が高い時間帯、つまり週末の夜、および宣伝が取り締まりキャンペーンを伴う場合にさらに強化されます。

2.2.1 飲酒運転チェック

図4は、2011年から2021年までの期間における路上でのアルコール呼気チェック数の年次変化を示しています。

図4. 2011年から2021年までの期間における、人口1,000人あたりの道路脇でのアルコール呼気検査数の年平均変化

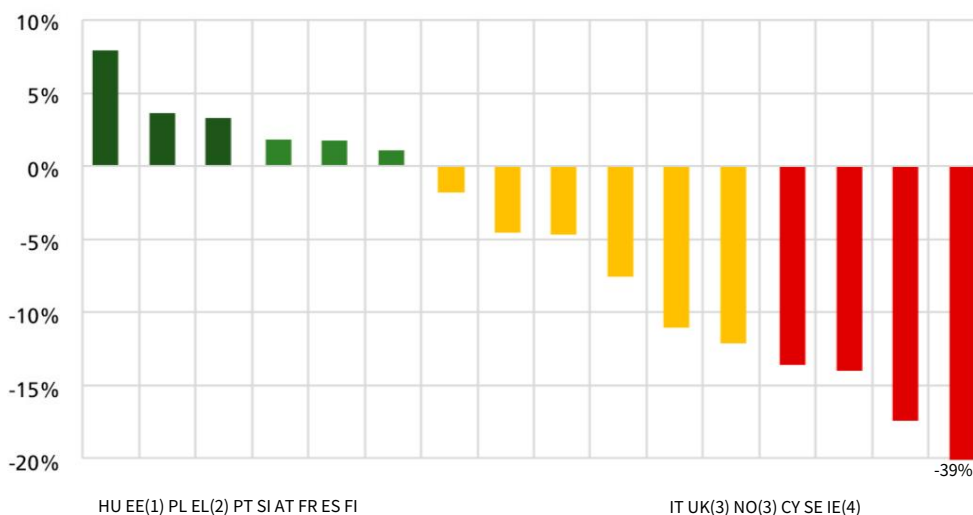
(1)2012年から2021年、
(2)2011年から2014年、
(3)2011年から2020年、
(4)2018年から2021年、

IE - An Garda Síochánaのデータには、必須の中毒検査チェックポイントで実施された呼気検査のみが含まれています。
ES - 都市部内およびバス地方の道路のチェックは利用できません。

カタロニアの小切手のデータには都市部が含まれます。

IT - 国家警察とCarabinieriのみによる道路脇のアルコール呼気検査。都市で活動している地方警察が行った検査の数は入手できません。

英国 - イングランドとウェールズのみ道路脇でのアルコール呼気検査と人口データの数。法定基準値を超える数値には、呼気検査を拒否した人も含まれています。



9 ESRA プロジェクト、E-Survey of Road users' Attitudes (2019) <http://bit.ly/2MGBrb2>

10 SWOV (2021)

<https://bit.ly/3zhrclv>

ドイツ、マルタ、英国を除くすべての PIN 加盟国では、道端でのアルコール呼気検査を無作為に実施できます。ランダムにターゲットを絞った路上テストは、すべての通過するドライバーまたはライダーが飲酒運転テストに選ばれる確率が同じであることを意味します。英国では、運転者が飲酒していた可能性があるという合理的な理由がある場合に呼気検査が使用されることがありますが、警察にはランダムな呼気検査を実施する権限がありません。

さらに、道端での証拠呼気検査手順を実施することで、警察は同じレベルの人的資源でより多くの飲酒運転の疑いのある検査を行うことができます。



ノルウェー

ノルウェーの警察は、道端の警察のチェックで「証拠の飲酒検知器」を使用し始めました。最近まで、警察は沿道での検問に飲酒検知器を使用していましたが、検査結果が陽性の場合、ドライバーを病院に連れて行ってフォローアップの証拠となる血液検査を行う必要がありました。「証拠酒気検査器」を使えば、検査結果は10分以内に領収書のように印刷され、証拠として刑事事件に添付されます。このようにして、警察はアルコール容疑者から血液サンプルを採取するのに長い時間を費やす必要がありません。飲酒運転の疑いのある人の血液サンプルは、分析に数週間かかる可能性があり、そのようなサンプルに関連するコストは、「証拠の飲酒検査」測定器を使用する場合よりも高くなります。2017年には、警察は全国で約100台のそのようなデバイスを使用していました。

このレポートにデータを提供できる16か国のうち、2011年から2021年の間に6か国で路上でのアルコール呼気検査の数が増加し、残りの10か国では減少しました。ハンガリーでは、2011年から2021年にかけて毎年平均8%、エストニア（2012年から2021年）で3.6%、ポーランドで3%の割合で路上アルコール検査の数が増加しました。アイルランドでは、2018年から2021年の間に道端でのアルコール検査の数が増加しました。スウェーデンでは過去10年間（2011年から2021年）で17%減少しました。

2.2.2 国別の飲酒運転取締りレベル

道端での警察の飲酒運転検査数に関するデータを提供できた国の中で、エストニアが2021年に最も活発で、人口1,000人あたり576件の検査が実施され、続いてポーランドが219件、スロベニアが190件、ハンガリーとポルトガルが185件でした。およびそれぞれ160（表3）。アイルランドではアルコール検査の数が非常に少なく、人口1000人あたりわずか18人でした。

2021年、エストニアはまた、法的制限を超えていることが判明したテスト済みドライバーの割合が2番目に低い0.8%を記録しました。アイルランドの0.6%は、テスト率が1000人あたりわずか18人であることを考えると注目になります。ポーランドとハンガリーでは、テストされたドライバーの1%強が法的な制限を超えていることがわかりました。キプロスでは、テストされたドライバーの8%が法的な制限を超えていることが判明し、スロベニアとフランスでは3%を超えています。しかし、これらの結果を解釈するのは困難です。なぜなら、道端での検査はランダム性や検査の場所と時間などの面で国間で比較できないからです。英国、マルタ、ドイツなどの他の国では、アルコール使用の疑いのある要素は、警察官がドライバーをテストすることを許可されるための前提条件です。¹²

¹¹ ハウウィング、S。 Stipdonk H. (SWOV, 2014年)。時間帯および曜日ごとにオランダでアルコールの影響下で運転。https://pubmed.ncbi.nlm.nih.gov/24997677/ 12英国では、ドライバーは、他の違反の疑いで停止され、呼気検査を受ける場合があります。すべてのドライバー衝突に関与している場合、通常はテストされます。

14カ国では、路上でのアルコール検査の数に関するデータを収集していないため（BE、BG、CH、CZ、DE、DK、HR、IL、LU、LV、MT、NL、SK、RS）、監視ツールとしての使用が妨げられています。政策を進め、評価する。デンマークは、路上での呼気検査の結果、飲酒運転で起訴された道路利用者の数を記録しており、ラトビアは、検査で法定限度を超えていることが判明した人の数を記録しています。ドイツは、刑事上および行政上の両方の「アルコール犯罪」を記録し、ルクセンブルグは、呼気アルコール濃度または血中アルコール濃度が法的限界を超えていることが判明した、または飲酒運転が証明された場合に、警察によって処理されたすべてのアルコール関連の犯罪を記録します。運転の仕方です。

表 3. 住民 1,000 人あたりの沿道アルコール呼気検査と、法定限度を超えていることが判明した検査の割合。

2021 年の路肩呼気検査の数が多いものから順にランク付けされています。

(1)E - An Garda Síochána からこれらのデータには、2018 年から 2021 年までの必須の中毒検査チェックポイントで実施された呼気検査のみが含まれます
(2)ES - 都市部内およびバスク地方とカタルーニャ地方の道路でのチェックは利用できません。

(3)IT - 国家警察および Carabinieri のみによる道路脇のアルコール呼気検査。都市で活動している地元の警察によって行われた検査の数は入手できません。(4)英国 - イングランドとウェールズのみ道路脇でのアルコール呼気検査と人口データの数。法定基準値を超える数値には、呼気検査を拒否した人も含まれません。

	2021年	2020年	2019年	2018年	2017年	2016年	2015年	2014年	2013年	2012年	2011年				
EE	576 0.8%	566 0.9%	696 0.8%	584 0.9%	513 1.0%	656 0.8%					なし				
PL	219 1.2%	177 1.5%	444 0.7%	434 0.6%	470 0.6%	473 0.6%	149 3.2%								
SI	190 3.1%	172 3.2%	203 3.1%	171 3.3%	191 3.5%	142 3.7%	189 4.5%								
胡	185 1.2%	173 1.3%	279 0.9%	298 1.0%	241 1.2%	174 1.5%	118 2.9%								
PT	160 2.2%	126 1.9%	186 6.1%	172 2.2%	172 3.9%	167 2.7%	117 4.3%	155 2.1%	137 2.1%	204 1.7%	197 1.6%	196 1.6%	192 1.7%	169 2.8%	109
で	3.2%	108 3.2%	139 3.4%	145 3.4%	157 3.3%	153 3.1%	177 3.5%								
FI	71 2.3%	78 2.2%	174 1.0%	253 0.8%	268 0.7%	277 0.7%	219 0.9%								
SE	33 2.3%	40 2.1%	126 0.9%	117 0.9%	117 1.0%	122 1.0%	259 0.7%								
年	31 8.3%	49 9.0%	92 8.9%	102 9.0%	120 7.2%	105 7.9%	205 4.9%								
LT	18 0.6%	21 0.4%	64 0.5%	65 0.5%							なし				
LT	なし	64 2.6%	180 0.8%	177 0.7%	211 0.6%	258 0.6%	358 0.3%	83 5.1%							
LT	なし														
道路網の一部のみのチェックにデータが利用できる国	96 1.2%	69 1.1%	147 1.2%	124 1.3%	117 1.4%	115 1.5%	142								
ES(2)	1.8%														
それ(3)	6 4.6%	10 1.7%	21 1.5%	21 1.6%	23 1.5%	24 1.5%	28 1.8%								
IT ローカル メインの 警察 都市	1 7.8%	1 8.3%	1												なし
イギリス(4)	なし	なし	4 18.7%	5 17.9%	6 16.3%	6 15.6%	8 12.7%	12 11.8%							
路上でのアルコール呼気検査のデータが入手できない国															
なし															
BG															
CZ															
DE															
DK															
人事															
ル															
LV															
MT															
NL															
SK															
RS															
...															
CH															
EL															
RO															



図5 2019年から2020年までの人口1,000人あたりの路上でのアルコール呼気検査数の相対的な変化(1)IT: 国家警察による路上でのアルコール呼気検査。

(2) ES: 都市部内およびバス地方の道路のチェックは利用できません。

カタロニアの小切手のデータには都市部が含まれます。

COVID-19 中の飲酒運転チェック

データを提供できるすべての国で、2020年に路上での飲酒運転検査の数が減少しました。図4からわかるように、これは過去数年間のすべての国での傾向ではありませんでした。変化は、スロベニアの15%の減少から、スウェーデンの72%の減少、ノルウェーの65%の減少、ポーランドの61%の減少まで幅があります(図5)。また興味深いのは、スウェーデン、ノルウェー、フィンランドを除く多くの国で、2020年に法的制限を超えているテスト済みドライバーの割合が変化しなかったことです。スウェーデンでは、2019年にチェックされたドライバーの0.9%が法定制限を超えていましたが、2020年にはその数値が2.4%に上昇しました。同様に、ノルウェーでは比率が2019年に0.8%、2020年に2.6%でした。フィンランドでは、検査を受けたドライバーの1%が2019年に法定限界を超え、2020年には2.2%でした(表3)。3カ国すべてについて、2010年以降のデータを見ると、検査を受けたドライバーの法定制限を超える割合が2020年ほど高くなったことはありません。

スウェーデン

COVID-19のパンデミックにより、スウェーデンでは2020年3月12日から無作為呼気検査が中止されました。2020年10月、テストは制限付きで再開されました。

疑わしい場合のテストは、期間を通じて実行されました。

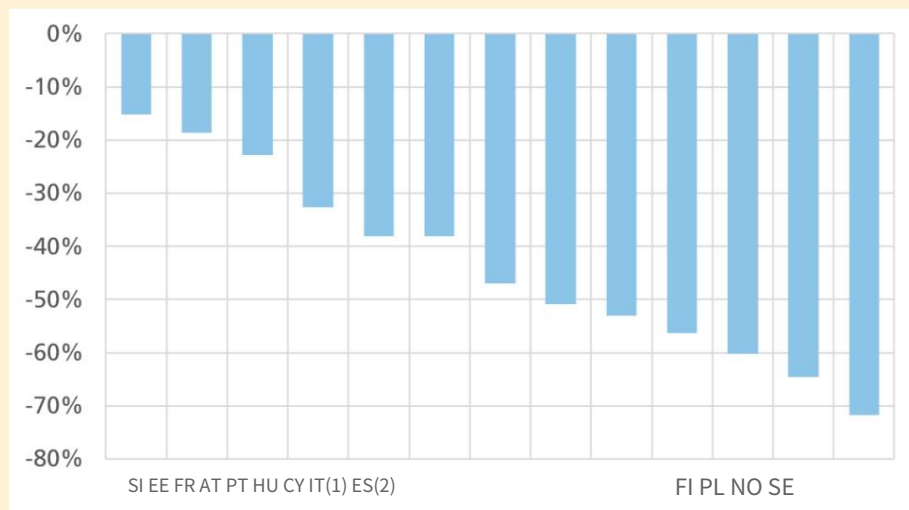


図5 出典: PIN Flash 42 (2022) 交通法執行機関がより安全な道路にどのように貢献できるか

2.3 制裁

飲酒運転の違反者に対しては、さまざまな種類の制裁が存在します。ほとんどのEU加盟国では、所得に関係のない飲酒運転(DUI)違反に対して固定の罰金を科していますが、デンマーク、フィンランド、スウェーデンなどの国では所得に基づく罰金を適用しています。罰金の利点の1つは、実刑判決よりも費用対効果の比率が高く、稼いだお金を飲酒運転を対象としたさらなる対策に使用できることです。

運転免許の停止または取り消しは効果的な抑止力になり得ますが、この制裁の有効性は、警察が措置を施行する能力に依存します。取り締まりがかなり緩い場合、運転免許証を紛失したドライバーが違法運転を始める可能性があります。調査によると、ライセンスの撤回に最適な期間は2～12か月です。さらに、運転免許の制裁は、治療や更生措置と組み合わせることで効果を高めることができます。



デンマーク

デンマークには、交通違反全般、特に飲酒運転に対する厳格な制裁制度があります。飲酒運転に対する制裁は、2005年以来数回強化されています。デンマークは、所得に関連するシステムを適用しています（下の表を参照）。



BAC level (g/L)	Fines	Driving ban	Imprisonment	Car confiscated	Rehabilitation or other
From 0.51 to 1.2g/l	net monthly income x the BAC-level	conditional withdrawal of licence	-	-	mandatory 12 hour course on "Alcohol, Drugs and Traffic" + new theory test and new driving test required
From 1.21 to 2.0g/l	net monthly income x the BAC-level	unconditional withdrawal of licence for three years (can be converted to driving with an alcohol interlock over the same period of time)	-	-	mandatory 12 hour course on "Alcohol, Drugs and Traffic" + new theory test and new driving test required
Above 2.0g/l	one month net income	unconditional withdrawal of licence for 3 years followed by two years with mandatory alcohol interlock or two more years without licence (5 years in total).	20 days conditional prison	vehicle can be confiscated	mandatory 12 hour course on "Alcohol, Drugs and Traffic" + new theory test and new driving test required + 2 years with Alcohol Interlock

再犯ドライバーの場合、BAC制限、ドライバーが影響を受けている回数、およびその他の状況に応じて、ペナルティが増加します。

罰則には次のものが含まれます。

- 3年、5年、またはそれ以上の期間無条件に取り消された運転免許証。
- 執行猶予付きの懲役。長さは状況によって異なります。
- アルコール インターロック プログラムへの参加。
- 結構です。
- ドライバーの車は没収される可能性があります。

運転免許の再取得の条件は、アルコール・薬物・交通コース（ANTコース）への参加と、再度運転免許試験に合格することです。

2.4 リハビリテーションプログラム

非中毒者と中毒者という 2 つの主な犯罪者グループを区別する必要があります。再発のリスクは、根本的な問題行動、この場合はアルコールの重症度によって大きく異なります。これは、少なくとも 2 つのレベルの介入が利用可能でなければならないことを意味します。つまり、依存していない犯罪者に対する強度の低い更生措置と、依存している犯罪者に対する強力な治療です。



オランダ

LEMA (軽い教育措置アルコール) と EMA (教育措置アルコール) は、オランダで飲酒運転の犯罪者に課することができる 2 つの教育措置です。LEMA と EMA は、交通中のアルコール使用のリスクと、アルコール消費と交通参加を分離する必要性に関するコースです。

LEMA コースは、1 週間で挟んで午後 2 回または午前 2 回です。2 日間の EMA コースは 7 週間にわたって行われます。コース中、参加者はコースの場所と自宅で経験を交換し、課題を完了します。コースは、トレーナーとの 1 時間の個人的なミーティングで終了します。

エストニア、フィンランド、ドイツ、オランダ、スロベニア、スウェーデン、スイス、英国は、飲酒運転の犯罪者に運転者更生プログラムを提供している国の 1 つです。さらに、オーストリア、ベルギー、フィンランド、フランス、ポーランド、スウェーデンでは、運転禁止に代わる手段として、ドライバーのアルコール インターロック プログラムを提供しています。ほとんどの場合、これらのプログラムはカウンセリングと綿密なモニタリングと組み合わされています。

2.5 テクノロジー: アルコールインターロック

2.5.1 リハビリテーションプログラムにおけるアルコールインターロック

認知度向上キャンペーン、罰金、運転禁止などの従来の対策を講じているにもかかわらず、自分の行動を変えたくない、または行動を変えることができないように見える筋金入りの飲酒運転犯罪者のグループが依然として存在します。このグループは、すべての飲酒運転犯罪者の 10% を占めていますが、すべてのアルコール関連事故の 3 分の 2 に関与しています。アルコールインターロックプログラムの導入は、罰金や運転免許停止などの「伝統的な」措置に代わるものとして、効果的な措置であるように思われる。¹³

アルコール インターロック プログラムは、通常であれば運転免許を失う犯罪者に、アルコール度数が設定値を下回っている限り、運転を継続する可能性を与えます。イグニッション インターロック デバイスは、アルコール レベルが設定値を下回っていることを示す呼気テストを完了した後のみ、ドライバーがエンジンを始動できるようにします。同時に、デバイスは飲酒運転の行動を監視するために使用できる情報を収集できます。

アルコールインターロックプログラムをリハビリテーションプログラムと組み合わせることで、ドライバーがデバイスを車両に取り付ける必要がある間とその後の両方で、再犯率が低下することが研究で繰り返し示されています。¹⁴

¹³ TSC (2016) EU におけるアルコール依存症と飲酒運転リハビリテーション プログラム。 <https://bit.ly/2KTAf6H> 同上。

欧州委員会の DG MOVE によって委託され、2014 年に発表された研究では、アルコール インターロックは、特に再犯者や商用車のヨーロッパの交通安全に効果的かつ費用対効果の高い改善をもたらすことができると結論付けています。15 生産または技術開発における規模の経済により、装置の邪魔にならなくなり、コストが低下するため、アルコールインターロックをすべての乗用車に義務付けられた装置にするという選択肢は、「社会にとって確実な正味の利益」を示す可能性があります。

オーストリア、ベルギー、デンマーク、フィンランド、フランス、リトアニア、ポーランド、スウェーデンは、アルコール連動犯罪者プログラムを提供している国の 16 です。

交通安全への効果を最大化するために、飲酒運転の犯罪者のためのアルコール インターロック プログラムを義務化し、行政法の下に置く必要があります。最も重要なことは、プログラムには装置自体の設置だけでなく、再犯を最小限に抑えるように設計された調整された一連の活動と綿密な監視も含まれるべきです。17



オーストリア

オーストリア

2017 年 9 月、オーストリアは、2012 年と 2013 年に実施された試験の成功を受けて、アルコール インターロックを使用した飲酒運転犯罪者のための自発的なリハビリテーション プログラムを開始しました。運転禁止期間の半分を完了した (最低 4 か月を条件とする)。このプログラムは、参加者が次のことを行うために 2 か月ごとにメンターに会うことを要求する最初のプログラムです。

- 違反がないかデータ読み出しを調べる。
- デバイスを使った参加者の体験と運転行動について話し合います。
- データ読み出しへの参照;キプロ
- プログラムの継続を成功させるための戦略を策定する。DTP 違反に関連する行政手続きのサポートを受ける。

ただし、プログラム中に実施される必須の健康診断または心理検査はありません。健康診断や心理検査、またはドライバー リハビリテーション コースが必要な場合 (BAC によって異なります)、プログラムに参加する前にそれらを完了する必要があります。

マルタ



次のリンクのマップで、アルコール インターロック プログラムを導入しているヨーロッパの国々を確認してください。

<https://etsc.eu/issues/drink-driving/alcohol-interlock-barometer/>

15 ECORYS (2014) 、アルコール連動装置による飲酒運転防止に関する研究、 <https://bit.ly/3uvqZPw> 16 ETSC アルコール インターロック バロメーター、<http://bit.ly/2KxkyOu> 17 ETSC (2020) ヨーロッパのアルコール インターロック <https://bit.ly/3Gfd28P>

2.5.2 アルコールインターロックとアルコール依存症

多くの再犯者と大量飲酒のアルコール犯罪者は、アルコールの誤用またはアルコール依存症の臨床診断を受けています。このグループにとって、アルコール インターロック プログラムの導入は、罰金や運転免許停止などの「従来の」措置に代わる効果的な措置のようです。

フィンランドでは、2014 年から 2018 年までの死亡事故に関する詳細な調査のデータを分析したフィンランド衝突データ研究所 (OTI) によると、飲酒運転による死亡事故を引き起こしたドライバーの 18% が有効な運転免許証を持っていませんでした。

オランダでは、2015 年にアルコール依存症で運転免許を失ったドライバーの 6% が、2 年以内に再び飲酒運転で逮捕されました。18

EU 運転免許指令には、運転免許証に含めることができるいくつかの条件付きコード (コード 61 から 69) が含まれており、何らかの健康上の問題があることがわかっているドライバーが一定の状況下で運転することを許可し、そのようなドライバーがある程度の移動性を維持できるようにします。コード 69 は、運転者がアルコール インターロックを装備した車両の運転のみに制限されている場合に適用されます。

それにもかかわらず、EU 運転免許指令の附属書 III は、「運転免許証は、アルコールに依存している、または飲酒や運転を控えることができない申請者または運転手には発行または更新してはならない」と述べています。指令が 2006 年に採択されたとき、アルコール インターロックは普及しておらず、プログラムを持っている加盟国はほとんどありませんでした。今日の結果は、潜在的な参加者のかなりのグループが現在のアルコールインターロックプログラムから除外され、アルコールの使用を管理する効果的な方法を奪われていることです。アルコール使用障害の診断、治療、およびリハビリテーションの側面は、指令および多くのガイドラインで無視されてきました。

適切な医学的監督の下でアルコール依存症の犯罪者を含めることは、参加を増やし、再犯を減らし、有効な免許なしで運転するケースを減らすでしょう。

医学的および心理的監督とデータ監視を含むこれらのアルコールインターロックプログラムの経験により、多くのアルコール専門家がアルコール依存症を管理するためのツールとしてアルコールインターロックプログラムを検討するようになりました。



スウェーデン

スウェーデンは、アルコール依存症の犯罪者が 2 年間のプログラムに参加することを許可されたため、EU がアルコール インターロック プログラムに対する違反手続きを開始した後、アルコール インターロック プログラムの実施に関する法律を適応させなければならませんでした。2018 年 3 月に施行された新しい法律により、依存症または依存症のある犯罪者は、事前にすべての医療上の要求を満たすことを証明できない限り、スウェーデンのアルコールインターロックプログラムに参加できなくなります。数ヶ月の飲酒。

法律の変更は、スウェーデンのアルコール インターロック プログラムに確実に影響を与えました。法律が変更される前は、参加者の約 30% が 2 年間のプログラムでアルコールの問題を抱えていました。今日、参加の拒否率は 200% 上昇しました。主な理由は、参加者が 6 か月間の断酒を証明できなかったことです。

18 M. Blom G. Weijters (2020), Recisive na het CBR-onderzoek Alcohol, <https://bit.ly/3tq829L>

2.5.3 商用輸送におけるアルコールインターロック

影響下での運転は、民間の交通機関と比較して、商用交通機関ではあまり一般的ではありません。しかし、商業輸送におけるアルコール関連の交通事故は、商用車のサイズと質量の増加により、より深刻な結果をもたらします。

さらに、特に公共交通機関が運営する車両の場合、このような衝突で負傷する人の数が増える可能性があります。さらに、商用車の衝突は、道路インフラへの物的損害、渋滞、公害など、社会に影響を与える追加の副作用をもたらします。最後になりましたが、重大な事故に巻き込まれた企業の世間のイメージが損なわれる可能性があります。

商用輸送におけるアルコール関連の事故の発生を最小限に抑えることは、社会と個々の企業にとって大きな関心事です。さらに、このような事故に対するメディアの関心の高さは、オペレーターがこの問題を真剣に受け止め、アルコール関連の事故の発生を防止するもう 1 つの正当な理由です。多くの EU 加盟国では、アルコール インターロック技術が自発的に商品や乗客の輸送に使用される車両に採用されています。

スウェーデンでは、この装置は商用輸送で自主的に採用されています。

多くの地方自治体が、自社の車両にアルコール インターロックを取り付け始めました。2012 年に政府は、政府の車両の大部分にアルコール インターロックを装備することを約束しました。2010 年以降、すべての通学輸送車両を含む特定の契約道路輸送活動に使用されるすべての車両に、アルコール インターロックを取り付ける必要がありました。今日、アルコールインターロックは、スウェーデンのほとんどのバス、タクシー、トラック、自動車、スクールバス、電車、フェリーに見られます。

フランスでは、バスとコーチにアルコールインターロックを取り付けることが義務付けられています。子供向けの公共交通機関に割り当てられたコーチには、2010 年以降、すべてのコーチにアルコール インターロックが装備されています。このデバイスは、データを 45 日間記録および保存し、承認されたセンターで毎年チェックする必要があります。

2.5.4 車のある家庭での自発的使用

ツールの自発的な使用の例としては、ドライバーが特定の BAC 制限内にあることを自分自身と一般大衆に満足させたいと考えている商業事業者による装備、および 1 台または飲み過ぎた後、より多くの家族が運転したくなるかもしれません。

自発的な使用とは、所有者がサプライヤーに装置を取り付けてもらい、そのメンテナンスを手配し、使用方法を学び、満足のいく呼気サンプルを提供する試みについて装置が保持できる記録の使用方法を学ぶことです。

2.6 教育とキャンペーン

マスメディアを使った広報キャンペーンは、態度や行動を変えることを目的としています。

これは、飲酒運転の危険性に対する認識を高めること、飲酒運転が発覚して処罰される可能性を高めること、社会的規範についてドライバーに知らせること、または飲酒運転を回避するための戦略を促進することによって行うことができます。

広報キャンペーンの効果は、ターゲット グループに対処する方法について調査が行われる場合、および一般キャンペーンが施行や教育などの他の手段によってサポートされる場合に、増加する可能性があります。衝突に対する交通安全キャンペーンの効果のメタ分析では、飲酒運転キャンペーンは、他のテーマのキャンペーンよりも交通事故削減効果が大きいことが明らかになりました。¹⁹

19 Phillips RO, Ulleberg P, Vaa T. (2011). 交通安全キャンペーンが事故に及ぼす影響のメタ分析、
<http://bit.ly/2XCtKGA>



ポルトガル



ポルトガル

2021年7月、国家交通安全局 (ANSR)、国家警備隊 (GNR)、および公安警察は、「ゼロ レベル ビハインド ザ ホイール」と呼ばれる新しい交通安全キャンペーンを開始しました。キャンペーンの狙いは



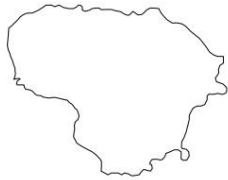
リトアニア

運転者とすべての乗員に飲酒運転の危険性を警告します。路上で死亡したドライバーの4人に1人は0.5 g/l 以上の BAC を持ち、これらのドライバーの4人に3人は1.2 g/l 以上の BAC を持っています。

キプロス

ルーマニア

「ゼロ レベル ビハインド ザ ホイール」プログラムには、意識向上キャンペーン、ANSR によって実施されるだけでなく、警察によって実施されるアルコール チェック。啓発活動は、ポルトガルのさまざまな場所でアルコール検査と同時に行われました。



リトアニア



リトアニア

2021年、リトアニア警察と協力して「City bee」は、ヴィリニユス市庁舎広場にオープンギャラリー「愚かさの博物館」を展示しました。ストーリーの異なる3台の損傷した車がありました。そのうちの1つ「A little glass of wine」は、未知のアーティスト (1971-2021) によって作成された、飲酒運転に関するものでした。



キプロス

ポルトガル

ルーマニア

パート III

推奨事項

3.1 各国政府への勧告

1. 年間の飲酒運転検査数と陽性検査数、飲酒運転による衝突事故の死亡者数と重傷者数を集計します。
2. ゼロトレランス レベルの採用を検討する (つまり、最大 BAC 0.2g/l) すべての道路利用者向け。
3. すべての警察の路上検査で飲酒運転のテストを許可し、すべての致命的および重大な衝突におけるすべての衝突参加者のアルコール検査を義務付けます。道端での証拠となる呼気検査手順を紹介します。
4. 警察の路上でのアルコール検査の年間目標を設定することにより、取り締まりを強化します。法執行と広報活動を結び付けます。
5. 再犯者および高レベルの初犯者のためのリハビリテーション プログラムの一環として、アルコール インターロックの使用を確立し、積極的に義務付けます。アルコール依存症のドライバーがリハビリテーション プログラムに参加できるようにし、医師の監督下にある限り、アルコール インターロックの使用が義務付けられた条件付き免許証を発行します。
6. 条件付き免許証 (指令 2006/126/EC67 のコード 61 から 69) をより広く利用して、わずかな危険にさらされている可能性のある人が特定の状況下で運転を継続できるようにします。飲酒運転のコンテキストで、ドライバーがアルコール インターロックを装備した車両の運転に制限されている場合は、コード 69 を適用します。
7. プロのドライバーにアルコール インターロックの使用を義務付けます。
8. 飲酒運転がどれほど危険であるかについての国民の理解を高めるために、定期的な全国キャンペーンを組織する。

3.2 EU 機関への勧告

1) 飲酒運転に関する指令を提案し、すべてのドライバーにゼロ トレランス レベルを設定する

最初のステップとして、ETSC は、許可された BAC 2001/115 に関する既存の EU 勧告を強化することを推奨し、これが委員会の「すべきこと」リストにも含まれていることを歓迎します。そして初心者ドライバー。

2) 飲酒運転の取り締まりと制裁に関するベストプラクティスのガイドラインを作成する

ETSC は、EC 勧告 2004/345 の施行に関する最新の変更を反映した最新版を歓迎します。EC 勧告は、EU 諸国の交通法執行に変化をもたらしました。多くの点で関連性が保たれていますが、更新によって利益が得られるでしょう。この勧告では、EU 加盟国は、速度、アルコール、およびシートベルトに関する法律の施行におけるベスト プラクティスとして知られているものを、国内の施行計画に適用するよう求められています。既存の EC 勧告の一部は依然として関連性が高く、他の部分は更新して新しいセクションを含める必要があります。

- 交通安全の分野における執行と制裁に関する新しい、または改訂された EC 勧告を発行し、それによって加盟国が「最先端」の執行に関する高い基準を達成するよう奨励する。改訂された EC 勧告に、違反に関連するリスクに比例した制裁を設定することの重要性を含めます。
- 施行に関する EC 専門家グループを通じて、ベスト プラクティスの交換を継続する。
- EU 各国の執行計画の概要を収集、分析、公開して、EU 全体での執行に関するベスト プラクティスの交換を促進し、共通の交通安全執行戦略の策定に向けて取り組む。
- 優先分野での違反による執行努力（チェックの数など）と結果（発見され、制裁を受けた違反の数）に関する新しい EU 主要業績評価指標を採用する。

3) アルコールインターロックに関する実施法がタイムリーに採択されるようにする 自動車の設置の容易化

アルコール インターロックの取り付けの促進は、自動車の改訂された一般安全規則に含まれる救命措置の 1 つです。2022 年 7 月以降に新たに型式承認されたすべての車両と、2024 年 7 月以降にすべての新しい車両に必要となります。

ETSC は、欧州委員会に対し、アルコール インターロックの設置を容易にするための技術的要件に関する実施法をタイムリーに採択するよう求めます。

新しい規制には、アルコール インターロックに関する欧州規格 (EN 50436) への参照が含まれています。これには、標準化されたインターフェース²²および設置文書²³に関する規定が含まれており、これらは、法律を実施するための基礎として使用する必要があります。

²⁰ 欧州委員会 (2019) EU 交通安全政策フレームワーク 2021-2030- 「ビジョン ゼロ」に向けた次のステップ。 <https://bit.ly/3uw04wf>

²¹ 欧州議会および理事会の規則 (EU) 2019/2144 は、自動車およびそのトレーラー、ならびにそのような車両用のシステム、コンポーネント、および個別の技術ユニットの型式承認要件に関する、それらの一般的な安全性および保護に関するものです。車の乗員と脆弱な道路利用者。 <https://eur-lex.europa.eu/eli/reg/2019/2144/oj/22> EN 50436-4: アルコール インターロック - テスト方法と性能要件 - パート 4: 接続とデジタル インターフェイス

アルコールインターロックと車両の間

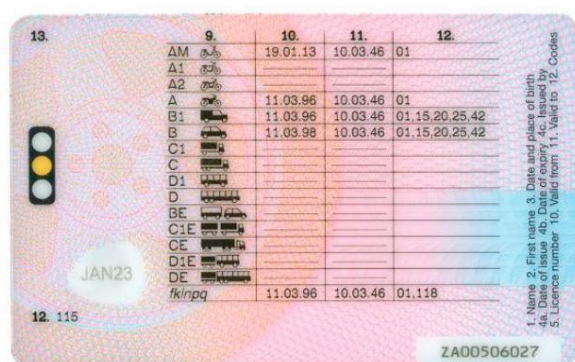
²³ EN 50436-7: アルコールインターロック - 試験方法および性能要件 - パート 7: 設置文書

4) アルコールインターロックの普及に向けた第一歩として、 常習犯とプロのドライバー。

ETSC は、欧州委員会が、EU の新しい交通安全戦略で発表されたアルコールインターロックの使用に関する加盟国向けの新しいガイダンスを作成する意向を歓迎します。

新しい EU 交通安全戦略は、公的機関に対し、公共調達におけるアルコール インターロックの装備を要求するよう求めています。この救命ツールの装備を増やす方法として ETSC によって歓迎されていますが、これは「自発的なコミットメント」ではなく、プロのドライバーに対する拘束力のある法律の一部として行われるべきです。

5) 運転免許に関する EU 指令の改訂



運転免許に関する EU 指令の改訂の一環として、EU は次のことを行う必要があります。

- 加盟国に対し、アルコール インターロック プログラムを設定し、ドライバーがアルコール インターロックを装備した車両のみを運転することを制限するコード 69 を適用するよう奨励する。
- アルコール依存症のドライバーがリハビリテーション プログラムに参加することを許可し、アルコール インターロックの使用が義務付けられた条件付きライセンス (コード 69) が発行されることを許可します。そして番組中。

6) アルコールの影響下での現在の運転 KPI の定式化を次のように改善します。

加盟国に対し、自己申告による行動ではなく、警察の記録に基づいて BAC の法的制限内で運転しているドライバーに関するデータを収集するよう奨励する。

- アルコール関連の交通事故死の減少に関する KPI を導入する。²⁶
- 加盟国に対し、SafetyNet に基づいてアルコール関連の交通事故死に関するデータを収集するよう奨励する意味。

²⁴ 欧州委員会 (2019) EU 交通安全政策フレームワーク 2021-2030- 「ビジョン ゼロ」に向けた次のステップ。 <https://bit.ly/3uw04wf>

²⁵ ETSC (2016) EU における飲酒運転と飲酒運転リハビリテーション プログラム。 <https://bit.ly/2KTAF6H>

²⁶ SafetyNet が推奨する飲酒運転の定義を使用すると、積極的な参加者 (自動車の運転手、ライダー、歩行者、またはサイクリスト) の血中アルコール濃度が法律上の制限。

附属書

国	ISOコード
オーストリア	で
ベルギー	なれ
ブルガリア	BG
クロアチア	人事
キプロス	年
チェコ	CZ
デンマーク	DK
エストニア	EE
フィンランド	FI
フランス	フランス
ドイツ	DE
ギリシャ	EL
ハンガリー	胡
アイルランド	IE
イスラエル	---
イタリア	それ
ラトビア	LV
リトアニア	LT
ルクセンブルク	ル
マルタ	MT
ノルウェー	いいえ
ポーランド	PL
ポルトガル	PT
ルーマニア	RO
セルビア	RS
スロバキア	SK
スロベニア	SI
スペイン	ES
スウェーデン	SE
スイス	CH
オランダ	NL
イギリス	イギリス

表1 (図1.2) 。交通事故死の総数。

	2011年	2012年	2013年	2014年	2015年	2016年	2017年	2018年	2019年	2020年	2021年
で	523	531	455	430	479	432	414	409	416	344	362
なれ	884	827	764	745	762	670	609	604	644	499	516
BG	657	611	601	660	708	708	682	611	628	463	561
年	71	51	44	45	57	46	53	49	52	48	45
CZ	773	742	654	688	737	611	577	658	617	517	531
DE	4,009	3,601	3,340	3,368	3,459	3,206	3,177	3,275	3,059	2,719	2,562
DK	220	167	191	183	178	211	183	175	199	155	135
EE	101	87	81	78	67	71	48	67	52	60	55
ES(1)	702	615	557	614	638	589	651	535	558	597	812
FI	292	255	258	229	270	258	238	239	211	221	223
フランス	3,963	3,653	3,268	3,384	3,461	3,477	3,448	3,248	3,244	2,541	2,944
EL	1,141	988	879	795	793	824	731	700	688	584	608
人事	418	393	368	308	348	307	331	317	297	237	292
胡	638	605	591	626	644	607	625	633	602	460	544
IE	186	163	188	192	162	182	155	137	140	147	137
それ	3,860	3,753	3,401	3,381	3,428	3,283	3,378	3,334	3,173	2,395	2,843
ル	33	34	45	35	36	32	25	36	22	26	24
LV	179	177	179	212	188	158	136	148	132	139	147
LT	297	302	258	267	242	192	192	173	186	175	147
MT	17	9	18	10	11	22	19	18	16	12	9
NL	661	650	570	570	620	629	613	678	661	610	582
PL	4,189	3,571	3,357	3,202	2,938	3,026	2,831	2,862	2,909	2,491	2,245
PT	891	718	637	638	593	563	602	675	626	509	514
RO	2,018	2,042	1,861	1,818	1,893	1,913	1,951人	1,867	1,864	1,646	1,779
SE	319	285	260	270	259	270	253	324	221	204	210
SI	141	130	125	108	120	130	104	91	102	80	114
SK	324	296	223	259	274	242	250	229	245	224	226
GB	1,901	1,754	1,713	1,775	1,730	1,792	1,793	1,784	1,752	1,460	1,558
ドイツ	1,802	1,770	1,854	1,804	1,860	1,856	1,839	1,808	1,636	1,610	1,608
RS	731	688	650	536	599	607	579	548	534	492	521
...	382	290	309	319	356	377	364	316	355	305	364
スイス	168	145	187	147	117	135	106	108	108	93	86
CH	320	339	269	243	253	216	230	233	187	227	200

EU23	22,787	20,720	18,965	18,872	19,056	18,464	18,042	17,992	17,607	15,086	15,617
------	--------	--------	--------	--------	--------	--------	--------	--------	--------	--------	--------

出典: 各国の PIN パネリストが提供する国の統計。

EU23: BG,IE,IT,MT を除く EU 27 は、これらの国では時系列全体でアルコール関連の交通事故死に関するデータが入手できなかったためです。

(1)ES - アルコール検査を受けた人の総数。

表 2 (図 1、2) 公式に報告されたアルコールによる交通事故死。

	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021										
で	51	39	31	32	28	22	33	33	32	27	29										
なれ	45	48	31	34	41	40	37	29	38	20	16										
BG	28	28	18	13	10	6	46	33	35	21	15										
年	25	19	9	13	12	8	11	15	6	8	10										
CZ	100	50	56	68	72	58	53	71	60	57	50										
DE	400	338	314	260	256	225	231	244	228	156	167										
DK	53	24	41	37	27	30	36	32	38	29	26										
EE	20	16	24	18	16	8	13	13	14	16	17										
ES(1)	230	216	161	161	184	228	254	195	235	191	273										
FI	83	47	66	56	69	71	57	46	50	58	45										
フランス	1,220	1,130	952		958	1,057	1,009	1,035	985	1,052	804										
EL	101	100	94	76	71	98	47	36	34	39	なし										
人事	151	147	96	85	115	99	92	72	68	66	51										
胡	57	53	49	47	80	77	69	65	63	65	51										
いいえ(2)	66	58	45	53	50	51	28	21			なし										
それ(3)	なし																				
ル	12	9	10	6	10	5	5	4	10	3	7										
LV	27	47	30	51	26	23	24	20	25	13	20										
LT	24	41	32	49	17	16	16	22	22	20	25										
MT	なし																				
NL	14	16	19	12	9	9	5	18	15	8	4										
PL	559	584	523	470	407	383	341	370	326	327	331										
PT(4)	210	187	158	133	136	155	162	169	168	116	143										
RO	164	224	166	181	174	160	148	118	114	66	47										
SE	67	68	50	55	61	65	58	57	37	42	36										
SI	35	43	38	25	37	41	32	22	33	27	37										
SK	37	32	23	38	35	40	29	31	38	30	35										
GB	240	230	240	240	200	230	250	240	230	220	なし										
イギリス	なし																				
RS(5)	44	60	77	64	51	173	146	150	134	130	117										
...	7	7	8	10	11	11	8	8	8	6	13										
いいえ	31	34	28	29	22	29	20	40	20	24	なし										
CH	53	57	48	29	38	37	38	30	25	28	21										

図 2 2011 年から 2021 年までの期間における、アルコールに起因する交通事故死の年間平均変化率 (%) と、それに対応するその他の交通事故死の減少との差		
BG	-18.0%	2017-2021
RO	-10.8%	
NL	-8.3%	
年	-8.3%	
EL	-7.2%	2011-2020
人事	-6.8%	
LV	-5.4%	
DE	-4.6%	
RS	-4.2%	2016-2021
CH	-4.1%	
ル	-3.4%	
SE	-2.5%	
なれ	-2.3%	
PL	-1.8%	
FI	-1.3%	
DK	-0.5%	
ES	-0.4%	
で	0.1%	
フランス	0.2%	
CZ	0.8%	
GB	1.1%	2011-2020
PT	1.2%	
...	1.3%	
SI	2.1%	
LT	2.2%	
BG	2.9%	
胡	3.4%	
SK	3.4%	
EE	3.6%	
いいえ	4.5%	2016-2021
EU23	-1.4%	2011-2021(6)

EU23	3,685	3,478	2,973	2,865	2,940	2,870	2,788	2,667	2,706	2,188	2,260(6)
------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	----------

出典: 各国の PIN パネリストが提供する国の統計。

EU23: BG,IE,IT,MT を除く EU 27 は、これらの国では時系列全体でアルコール関連の交通事故死に関するデータが入手できなかったためです。

(1) ES - 2010 年から 2021 年までの数字は、死後の血中アルコール検査で 0.3 g/l 以上を検査した死亡した自動車運転者を指します。

(2) IE - 2013 年にデータ収集方法が変更されたため、以前のデータは比較できません。2013 年から 2018 年までのデータは、毒物学の結果が入手可能であり、血液 100ml あたりの BAC が 20mg を超える道路利用者の死亡者数に言及しています。2015 年の試験的に、飲酒運転に関するデータが公開されました。これらのデータは、関与した車両のドライバーの少なくとも 1 人が影響下にあった 5,876 件の交通事故で、合計 58,981 件を示しています。したがって、2015 年に警察と交通警察によって検出された事件の 10.0% は、アルコールに関連しています。」

(5) RS - データ収集方法が 2016 年に変更されました。セルビアは、一般的な事故と傷害のデータベース (CaDas) に関する EU のガイドラインに従って、アルコール関連の死亡事故のデータ収集を改善するために取り組んでいます。

(6) EL ではデータが入手できなかったため推定

表 3 アルコール関連の交通死亡の各国の定義 SafetyNet が推奨する定義: アク

タイプな参加者が法定限界を超える血中アルコール濃度で発見された交通事故の結果として発生した死亡。

	SafetyNet が推奨する定義と異なる場合、飲酒運転に起因する死亡の国の定義
で	SafetyNet 推奨定義。ただし、死亡して意識不明の道路利用者は、検察官が要求しない限り、アルコール検査を受けません。
なれ	SafetyNet 推奨定義。
BG	交通事故の加害者が血中アルコール濃度0.5g/l以上で発見された交通事故死。
年	SafetyNet 推奨定義。
CZ	SafetyNet 推奨定義。
DE	SafetyNet 推奨定義。ただし、その場で殺されたドライバーはテストされない場合があります。
DK	SafetyNet 推奨定義。
EE	少なくとも 1 人の自動車運転者が 0.2 g/l を超える血中アルコール濃度で発見された道路衝突の結果として発生した死亡。
ES	死後の血中アルコール検査で 0.3 g/l 以上の自動車運転者を殺害した。
FI	酒に関係する事故により30日以内に死亡した者（急病による死亡を除く）。アルコール関連の事故 - 一部の当事者の車両の運転者または歩行者が（血液検査または呼吸検査器の測定値が 0.5 パーミルを超えることによって）証明された、またはアルコールの影響下にあったという強力な理由で疑われる事故。事故の時。
フランス	SafetyNet 推奨定義
EL	運転者が法定限度を超える血中アルコール濃度で発見された衝突での死亡。しかし実際には、警察はドライバーのアルコール検査を体系的に行っていません。
人事	SafetyNet 推奨定義。ただし、その場で運転手やその他の死亡者は検査されない場合があります。
胡	少なくとも 1 人の運転手が法定限度を超える血中アルコール濃度で発見された道路衝突の結果として発生した死亡。
IE	アルコールの毒物学が陽性の死亡者（すなわち、血中アルコール濃度が血液 100ml あたり 20mg を超えるアルコール、または尿中の同等物）。
それ	SafetyNet 推奨定義。ただし、アルコール関連の死亡者数は、主に 2 つの理由で公表されていません。飲酒運転による死亡は、飲酒運転が原因であることが証明され、警察官が致命的または深刻な衝突の主な要因であると見なした場合に限られます。その場で運転手やその他の殺害された人は検査されない可能性があります。
ル	2001年から2009年まで、警察がアルコールの存在を疑った事故で死亡した人、2010年以降: SafetyNet 推奨定義。
LV	少なくとも 1 人のドライバー（モペッドライダーとサイクリストを除く）の血中アルコール濃度が法定限度（初心者ドライバーの場合は 0.2 g/l、その他のドライバーの場合は 0.5 g/l）を超えていることが判明した交通事故の結果として発生した死亡
LT	少なくとも 1 人のドライバーが法定限度を超える血中アルコール濃度（初心者およびプロのドライバーでは 0.2 g/l、その他すべてのドライバーでは 0.4 g/l）で発見された道路衝突の結果として発生した死亡
MT	なし
NL	その場で殺されたドライバーは検査されないかもしれません。2011年以降、警察はこのデータを提供しなくなりました。2018年5月以降、このデータはGDPRにより完全に禁止されています。それに加えて、オランダには、交通事故死に必須の誘拐はありません
PL	SafetyNet 推奨定義。
PT	SafetyNet 推奨定義。
RO	殺害された人々はアルコール検査を受けました。検査は、警察がアルコールの存在を疑った場合にのみ行われる場合があります（法的な制限は 0.0 g/l）。
SE	死後の血中アルコール検査で陽性（BAC > 0.2）の道路利用者を殺した。
SI	血中アルコール濃度が0.5g/l以上の交通事故死
SK	法定限度を超える血中アルコールを摂取した道路利用者による交通事故で死亡した人。
スペイン	なし
GB	公道で人が死亡または負傷した事件で、関与した自動車の運転者またはライダーの少なくとも 1 人が次の基準のいずれかを満たしていたと報告されている。息（イングランドとウェールズ）または 22 マイクログラム（スコットランド）。 b) 警察から要求された場合、呼吸検査用検体の提供を拒否した（医学的理由で提供できない場合を除く）。 c) 事故から 12 時間以内に死亡し、その後、血液 100ml あたり 80mg（イングランドおよびウェールズ）または 50mg（スコットランド）を超えるアルコールが検出された。
CH	SafetyNet 推奨定義。
—	SafetyNet 推奨定義。
いいえ	アルコールまたは薬物の影響下にある道路利用者が関与する衝突で発生した死亡。
RS	2016年以前は、衝突に巻き込まれた道路利用者がアルコールの影響下にあったかどうかに関する情報は収集されていませんでした。警察は、アルコールが衝突の「原因」であるかどうかを示すだけでよかった。2016年以降、セルビアは CaDas によるデータ収集の改善に取り組んでいます。

欧州運輸安全評議会

20 Avenue des Celtes

B-1040 ブリュッセル

francesca.podda@etsc.eu電

話: +32 2 230 4106

www.etsc.eu/smart

 @ETSC_EU



Road Safety Monitor 2022カナダ区における飲酒運転 GM Vanlaar、Craig Lyon、Sarah Simmons、Robyn D. Robertson 2022年12月

このファクトシートは、カナダでの飲酒運転に関する道路安全モニター (RSM) の結果をまとめたものです。RSM は、Traffic Injury Research Foundation (TIRF) が実施する年次世論調査です。Beer Canada の後援を受けてそしてデジャルダン。この調査では、カナダのドライバーを無作為に抽出した代表的なサンプルをオンラインで調査することにより、重要な交通安全問題について全国の動向を把握しています。TIRF の National Fatality Database からのデータ致命傷を負った犠牲者の間でのアルコールの役割の傾向を調査するものも提示されています¹。

飲酒運転による交通事故で死亡したカナダ人は何人ですか？

データが入手できる最新の年である 2020 年には、447 人のカナダ人が飲酒運転による交通事故で死亡しました。これらの死亡者は、全国の公道での衝突から 12 か月以内に発生しました。図 1 に示すように、1996 年から 2020 年の間に飲酒運転者が関与する衝突事故で死亡した人の数は、全体的に減少しました (1,079 人に対して 447 人)。これは、2015 年と 2016 年に 2 回連続して死亡者数が増加したにもかかわらず、1996 年以降全体で 58.6% 減少したことに相当します。

飲酒運転による交通事故で亡くなったカナダ人の割合は？

飲酒運転者が関与するカナダの公道での事故で死亡した人の割合は、2020 年に 27.2% (つまり、交通事故死の約 4 人に 1 人) でした。図 2 に示すように、この割合は 1996 年の 36.1% のピークから減少しました。それ以来、多少の変動はあるものの、一貫して 35% を下回っています。2012 年以降、この割合は 30% 未満にとどまっていますが、過去 2 年間で増加しています。

交通傷害研究財団



図 1: 飲酒を伴う交通事故で死亡したカナダ人の数
運転者

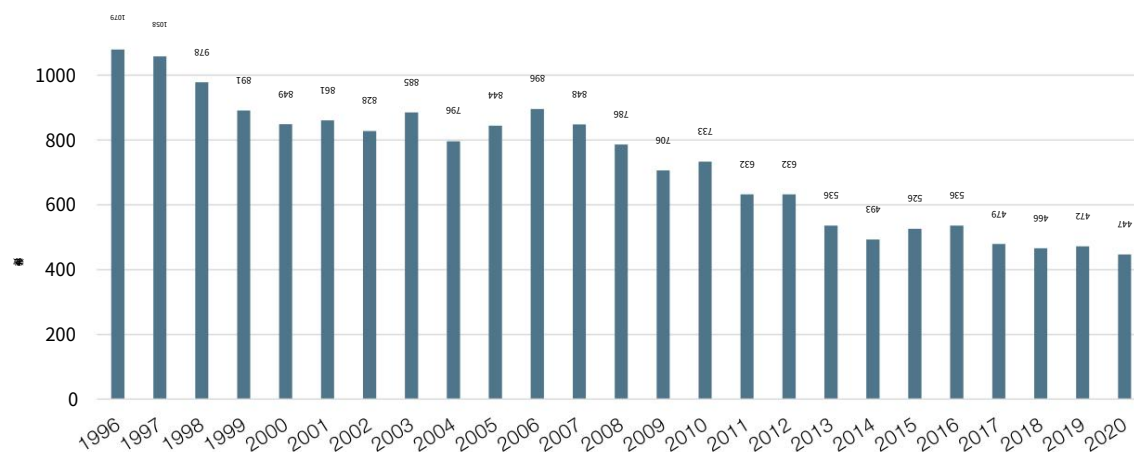
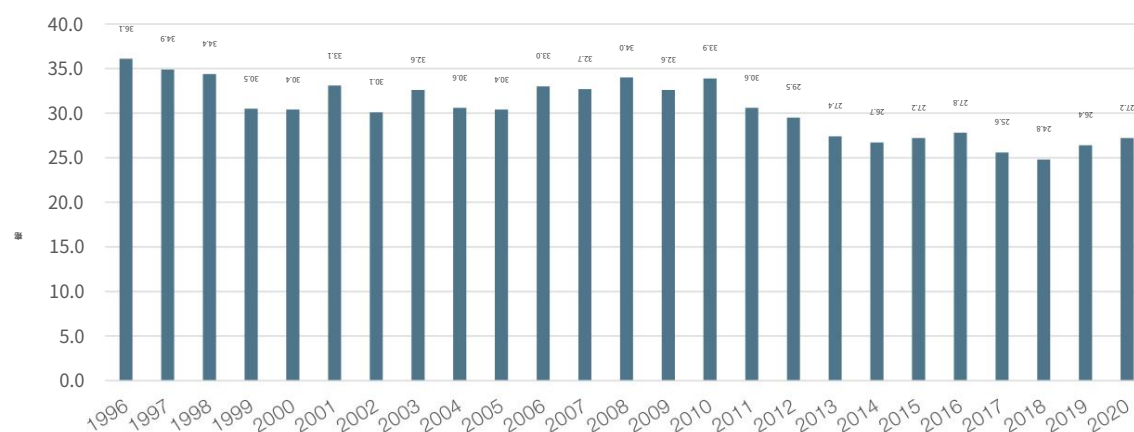


図 2: 飲酒運転による交通事故で死亡したカナダ人の割合



車道での飲酒運転者の割合は増加しましたか？

過去 30 日間に何らかの量のアルコールを摂取した後の運転について尋ねたところ、2021 年の 14.4% と比較して、2022 年には 13.5% のドライバーが運転を認めました。法的制限または管理上の制限 (存在する場合)。図 3 に示すように、ここ数年でわずかに顕著な傾向が見られますが、明確な傾向がいくつかあります。

区分線形回帰モデルがこれらのデータに適合しました。2005 年から 2009 年にかけて、飲酒後に運転したことを認めた回答者の割合は、統計的に有意な上昇傾向にありました。これに続いて、統計的に有意ではありませんでしたが、2011 年から 2015 年にかけて減少傾向にありました。この割合は 2016 年に大幅に増加し、その後 2017 年から 2022 年にかけて統計的に有意な全体的な減少傾向が見られました。2020 年から 2021 年にかけて、飲酒後に運転を認めた人の割合が増加し、2022 年には減少しました。これが一貫した上昇トレンドに戻るかどうかを確認するには、さらなる精査が必要です。

2022 年には、回答者の 10.5% が、過去 12 か月間に法定制限を超えたと思ったときに運転したことを認めました (図 4)。これは、TIRF によってデータが収集されて以来、報告された最高レベルです。これは 2021 年の 9.7% から上昇しており、8.2% の増加を表しています。

区分線形回帰モデルは、2004年から2007年にかけて増加傾向を示すこれらのデータに適合しましたが、傾向は統計的に有意ではありません。2008年から2014年の間に、強い傾向は見られませんでした。2015年から2022年にかけて、統計的に有意な増加傾向が見られます。全体として、法定制限を超えていると思ったときに運転したと回答した回答者の割合は変動しています。しかし、過去7年間は全般的に増加しており、2000年代半ば以降見られなかったレベルに達しています。

図 3: 飲酒後に運転した飲酒運転者の割合

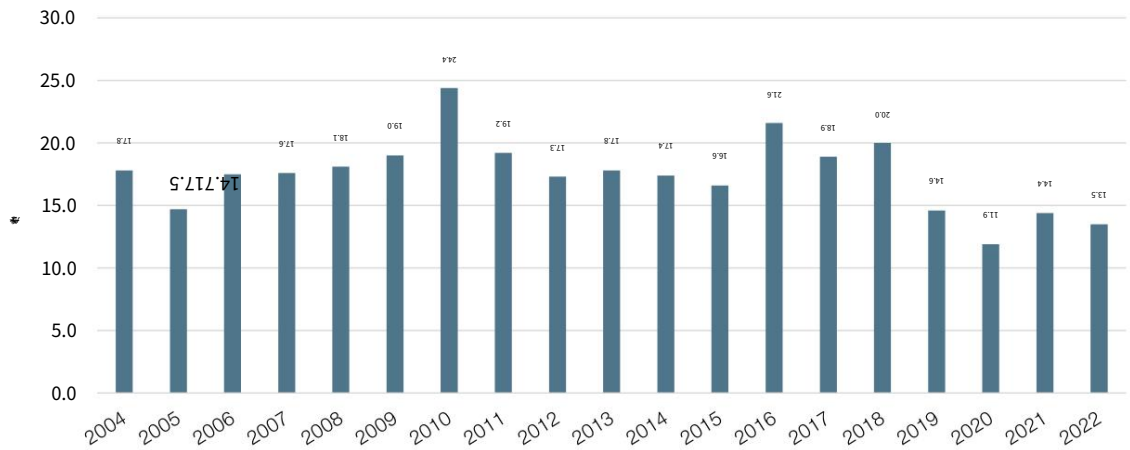
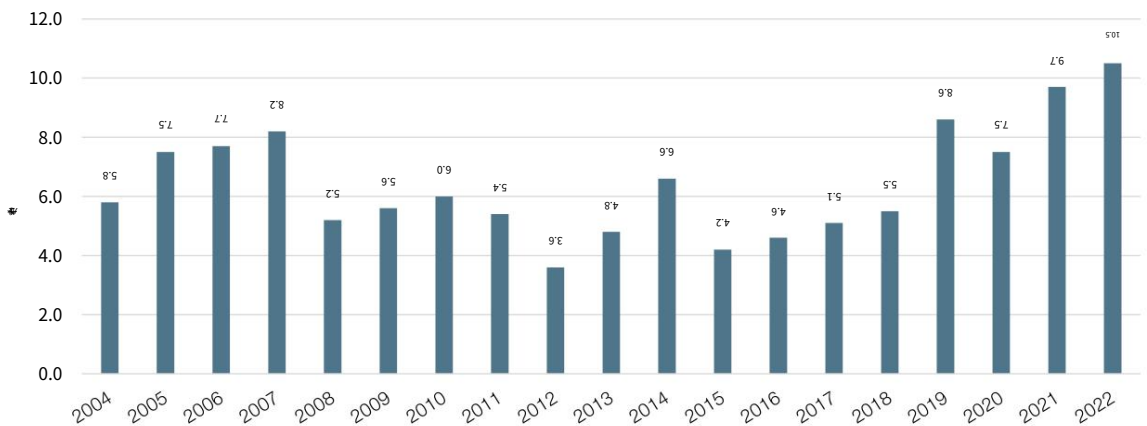


図 4: 法定制限を超えていると思って運転した割合



運転手はどこで飲酒することが多いですか？

例年と同様に、2022年には、法定限度を超えていると思ったときに運転を認めた回答者に、運転前に飲酒のほとんどをどこで行ったかを尋ねました。COVID-19のパンデミックにより、前年と比較して大きな変化がありました(図5)。

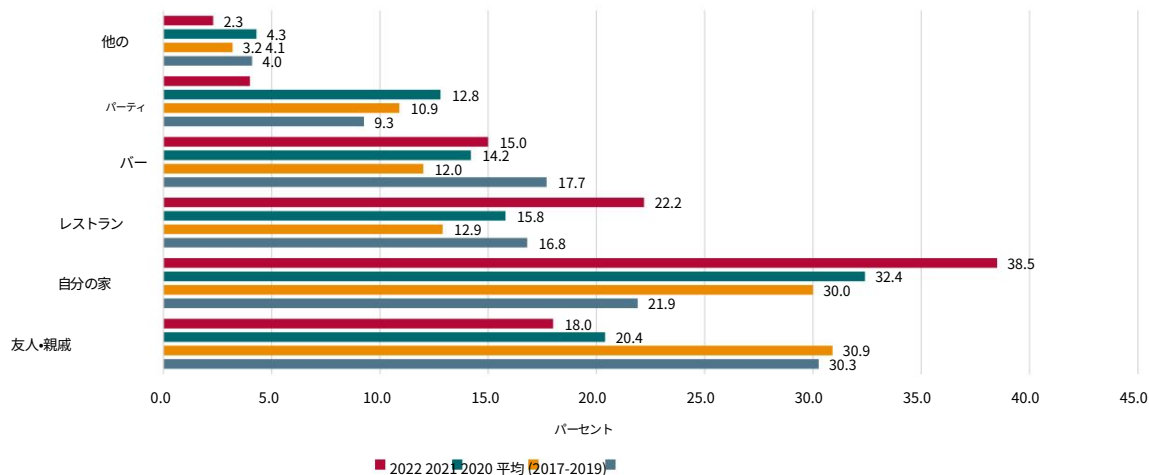
具体的には、2022年には、回答者の38.5%が自宅で飲むことが最も多いと報告しました。これは2021年(32.4%)からの大幅な増加ではありませんが、2017年から2019年の期間(21.9%)からの大幅な増加です。逆に、回答者の18.0%が友人または親戚の家で飲酒したと報告しています。これは、2017年から2019年の期間(30.3%)と比較して大幅な減少です。

2022年には、回答者の22.2%が、法定限度を超えていると思ったときに、ほとんどの飲酒を運転前にレストランで行ったと報告しました。これは2021年(15.8%)や2017～2019年の平均(16.8%)に比べて高いですが、その差はそれほど大きくありません。

一方、2022年には、回答者の15.0%が、法定制限を超えていると思ったときに、運転する前にほとんどの飲酒をバーで行ったと報告しました。これは、2021年に達成した割合(14.2%)や2017～2019年の平均である17.7%を大幅に上回るものではありません。

これらの結果は、COVID-19のパンデミックが、ドライバーが最も多く飲酒した場所に影響を与え続けていることを示しています。最も報告されている場所は自宅であり、結果は2020年以前のパーセンテージよりも高いままです。

図5: カナダのドライバーが飲酒のほとんどを行っている場所



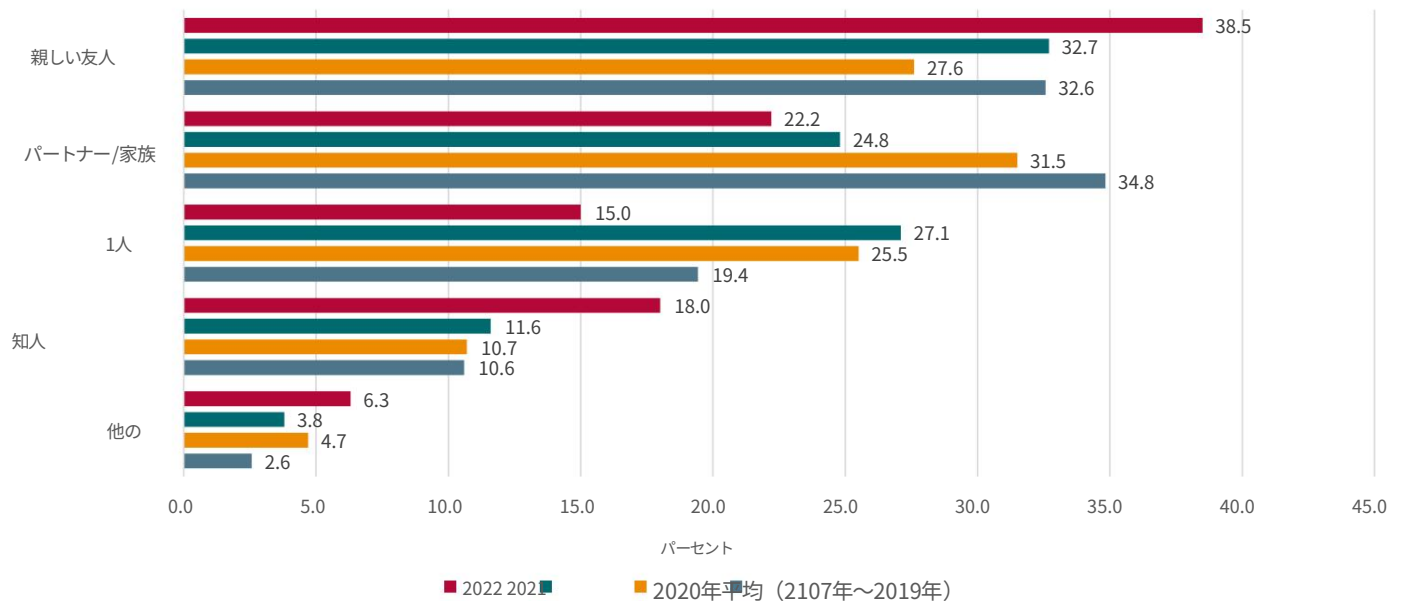
運転手は誰と一緒に飲酒することが多かったですか？

2022年とそれ以前の年に、法定制限を超えていると思ったときに運転したと報告されている回答者は、誰と最も多く飲酒したかについても尋ねられました。COVID-19パンデミックの結果、前年と比較して大きな変化がありました(図6)。ドライバーの3分の1以上(38.5%)が、2022年に親しい友人と最も頻繁に飲酒したと報告しました。これは、2020年の27.6%から大幅に増加しています。しかし、これは、2017年から2019年にかけてこれを報告した回答者の割合と大きな違いはありません(32.6%)。

2020年(31.5%)または2017～2019年の期間中(34.8%)よりも、2022年(22.2%)にパートナーまたは家族と飲酒したと報告したカナダ人は大幅に少なかった。

2017年から2019年の19.4%と比較して、2021年には回答者の27.1%がほとんどの飲酒を一人でやったことから、飲酒および運転行動に対するパンデミックの影響は明らかでした。ただし、2022年までにこれは15.0%に減少し、2017年から2019年までと大きな違いはありません。

図6: カナダのドライバーが飲酒のほとんどをともにしていると報告した人



特定のグループのドライバーは、他のドライバーよりも飲酒後に運転する可能性が高いですか？

前述のように、回答者の13.5%が2022年に過去30日間に何らかの量のアルコールを摂取した後に運転したことを認めました。この行動に対する性別と年齢の影響を評価するために、ロジスティック回帰分析が実施されました。男性と比較して、女性の回答者は、飲酒後の運転を報告する可能性が35.5%少なかった(OR: 0.64, CI: 0.46-0.90, p=0.009)。これは、致命傷を負ったドライバーに関するデータと一致しており、歴史的に男性ドライバーは女性ドライバーよりもアルコール検査で陽性になる可能性はるかに高かった(Brown et al. 2018)。年齢が10年増加するごとに、飲酒後に運転していると報告するドライバーのオッズは12.6%減少しました(OR: 0.87, CI: .78-.97, p=0.012)。

調査回答者の10.5%は、2022年の過去12か月間に法定制限を超えたと思ったときに運転を認めました。この結果は統計的に有意ではありませんでしたが(OR: 0.77, CI: 0.51-1.14, p=0.190)。一方、年齢はこの行動の重要な要因でした。年齢が10年増加するごとに、運転者が法定制限を超えていると思ったときに運転を報告する確率は51.6%減少しました(OR: 0.48, CI: 0.35-0.62, p=0.000)。

飲酒運転の問題は、公共の議題のどこに位置していますか？

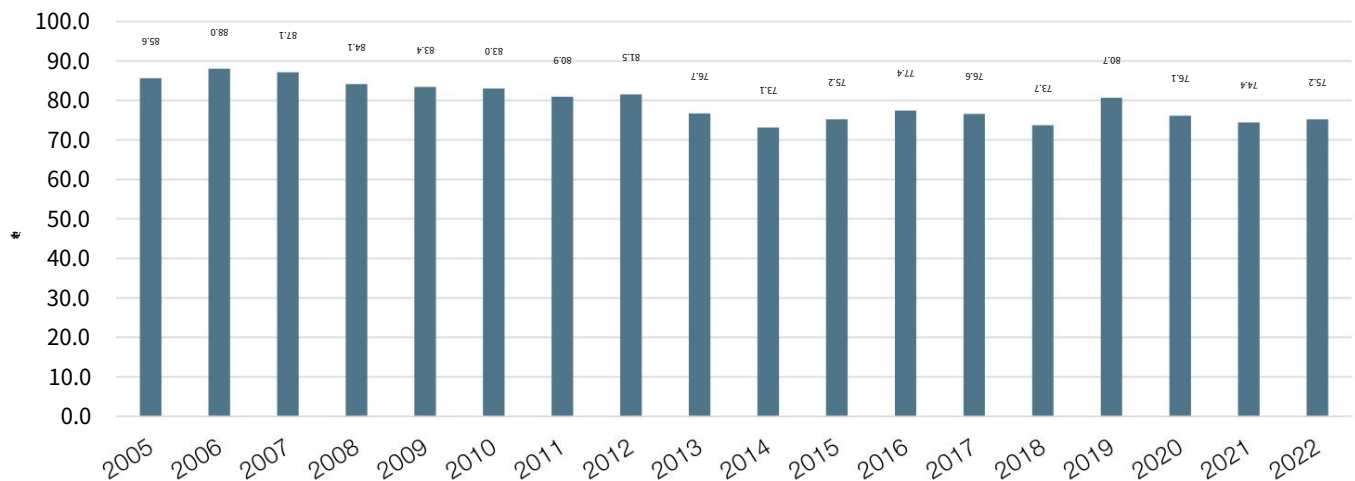
カナダ人は、さまざまな公共アジェンダの優先事項にどの程度関心があるかを尋ねられました。回答者は、懸念を 1 (まったく懸念していない) から 6 (非常に懸念している) の範囲で評価しました。採点目的で、回答者が 5 または 6 を選択した場合、問題を懸念しているとコード化されました。

カナダのドライバーの約 3 人に 2 人 (63.7%) が、公共の議題の懸念事項として飲酒運転を挙げました。より高い評価を受けた唯一の社会問題は、ガソリン価格 (73.4%) と経済 (65.7%) でした。

飲酒運転はカナダ人にとって重大な交通安全の問題ですか？

カナダ人はまた、(社会問題ではなく)飲酒運転やその他の交通安全の問題にどの程度関心があるかを尋ねられました。回答者は、1 (まったく問題ではない) から 6 (非常に深刻な問題) の範囲で懸念を評価するよう求められました。採点目的で、回答者が 5 または 6 を選択した場合、回答者は問題を懸念しているとコード化されました。2022 年には、回答者は、非常にまたは非常に飲酒運転をしているドライバーよりも、ドライバーが運転中に携帯電話でテキストメッセージを送信することを挙げている可能性が大幅に高くなりました (80.0%)。深刻な問題 (75.2%)。飲酒運転は、薬物使用のドライバー (73.0%)、携帯電話を使用するドライバー (72.7%)、眠そうなドライバー (60.3%)、路上で危険な行動をする歩行者または自転車運転者 (57.6%)、娯楽システムに気を取られているドライバーよりも頻繁に言及されました。、車両アプリ、乗客、飲食 (55.6%)。2005 年から 2022 年までの飲酒ドライバーに関する懸念の結果を図 7 に示します。

図 7: 飲酒運転を非常にまたは非常に深刻な問題と見なしているカナダ人の割合



結論

カナダでは、アルコール関連の交通事故死の数の最近の傾向と、飲酒運転者による全交通事故死の割合に基づいて、飲酒運転と闘うために大きな進歩が達成されました。

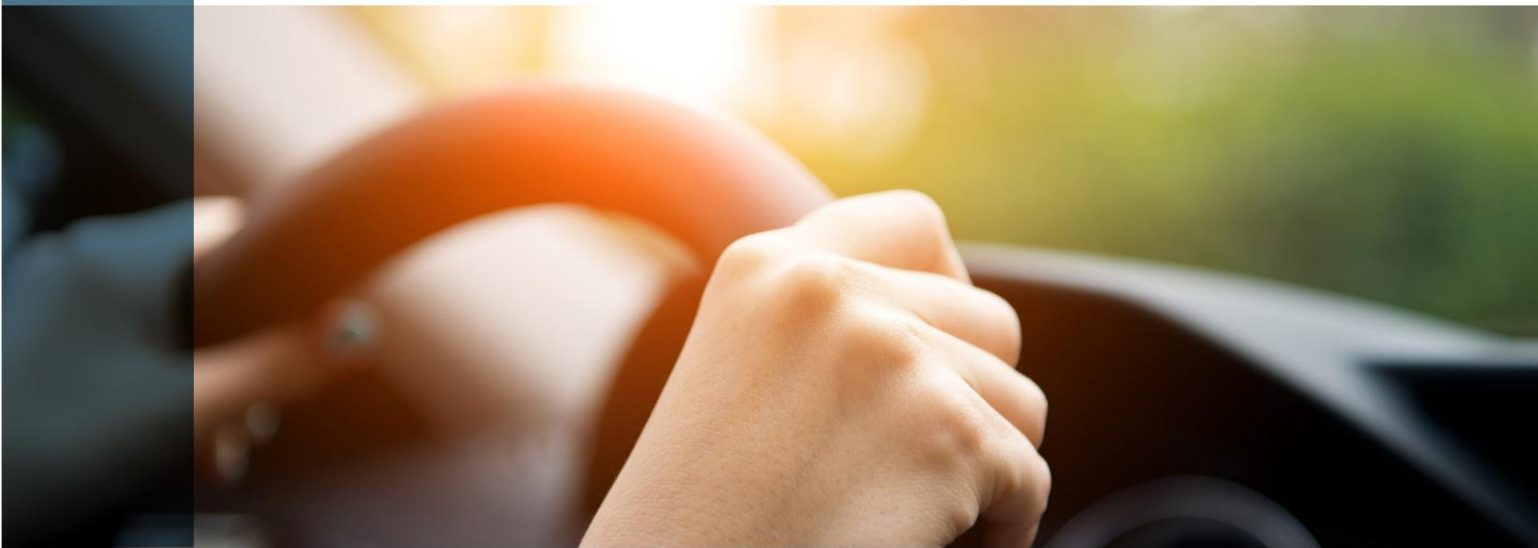
たとえば、1996 年から 2020 年の間に、飲酒運転による交通事故で死亡したカナダ人の数は 58.6% 減少しました。この数は 2015 年と 2016 年に 2 回連続して増加しましたが、その後、そのような死亡者数は 2020 年には 447 人に減少しました。特に最近では、法的制限が一貫して増加しています。この増加傾向は憂慮すべきものであり、アルコール関連の死亡者数が再び増加する可能性があることを示唆しています。このような死亡事故と自己申告による飲酒運転行動との相関関係を調査すると、実際には、法定限度を超えていると思っていたにもかかわらず運転を認めたドライバーの割合が増加した後、アルコール関連の衝突事故が増加する可能性があることを示唆しています。そのため、両方のデータソースをさらに監視することで、カナダでの飲酒運転を防止および削減するための取り組みを知らせるのに役立ちます。

法定限度を超えていると考えるカナダ人が運転前に飲酒する場所と相手に関する調査結果は、以前の年から変化しています。2022年には、回答者の割合が高くなり、自宅で飲むことが最も多いと回答し、増加傾向にありました。

2020年と2021年には一人で飲酒する人が増加する傾向がありましたが、2022年にはこれが元に戻り、ほとんどの人が親しい友人や知人との飲酒を報告しています。これらの調査結果は、COVID-19パンデミックによる可能性が高いです。2022年には、物理的な距離を保つための厳格な措置はそれほど守られていませんが、自宅での飲酒へのシフトは残っています。

ほとんどのドライバーはパンデミックの間も運転行動を変えていませんが、より多くのドライバーが飲酒後の運転を認めています。家で酒を飲んで車を運転しているカナダ人のこのサブグループに届くように、重要なメッセージを調整することが不可欠です。さらに、COVID-19のパンデミックとその後の余波の間、アルコール依存症の運転を減らし、防止するために設計された執行戦略と情報キャンペーンは、アルコール依存症の運転やその他の危険な行動を減らすために適応させる必要があるかもしれません。

ほとんどのドライバーはパンデミックの間も運転行動を変えていませんが、より多くのドライバーが飲酒後の運転を認めています。家で酒を飲んで車を運転しているカナダ人のこのサブグループに届くように、重要なメッセージを調整することが不可欠です。



参考文献

Brown, SW, Vanlaar, WGM, Robertson, RD (2021). カナダにおけるアルコールと薬物のクラッシュ問題: 2016 レポート。オンタリオ州オタワ: カナダ自動車輸送管理者評議会。

シンプソン、HM、等。(1978)。交通死亡事故に関するデータベース。カナダ法医学協会ジャーナル、11(3): 215-220。

Vanlaar、WGM、他。(2021)。COVID-19がカナダと米国の交通安全に与える影響。『事故の分析と防止』、160: 106324。

死亡者データベースの免責事項

TIRFのNational Fatality Databaseのデータは、症例の閉鎖が進行中であるため、変更される可能性があります。そのため、このドキュメントには、同じトピックについて報告している以前のドキュメントと比較して、わずかな違いがある場合があります。

投票について

これらの結果は、TIRF が開発および実施する年次世論調査である RSM に基づいています。合計 1,788 人のカナダ人が 2022 年 9 月に投票を完了しました。結果は 20 回中 19 回で、±2.4% の範囲内で正確であると見なすことができます。質問の大部分は、1 から 6 までの尺度を使用して回答され、6 が高い一致を示しました。、懸念、または支持であり、1 つは低い同意、懸念、または支持を示した。

TIRF の National Fatality Database について

TIRF の National Fatality Database は、警察が報告した衝突データと検死官/検死官のデータの両方を含む唯一のカナダ交通安全データベースです (Simpson et al. 1978)。これには、1973 年以降のカナダの 7 つの管轄区域および 1987 年以降のすべてのカナダの管轄区域からの犠牲者、衝突事故、車両に関する人口データが含まれています。アルコールと薬物の使用に関する包括的な毒物学的データは、体液サンプル (通常は血液) の化学検査に基づいています。

- 1 このファクトシートを以前に発行されたものと比較すると、ブリティッシュ コロンビア州の死亡率データが含まれているため、報告されたデータにわずかな違いが見られる場合があります。
- 2 TIRF の National Fatality Database によるアルコール関連の死亡者数と、おそらく TIRF の RSM による法定限度を超えている場合の飲酒運転の自己申告との間には、適度な有意な相関係数 ($\rho=0.64, p=0.01$) が存在します。パンデミックの結果として旅行パターンが変化したため、この相関関係は 2018 年までのデータに基づいています。

WWW.CANADAHELPS.ORG/EN/CHARITIES/TIRFCANADA

TIRF

交通傷害研究財団

Traffic Injury Research Foundation (TIRF) のビジョンは、道路を使用する人々が、交通事故死、重傷、および社会的コストをなくすことによって、毎日安全に帰宅できるようにすることです。TIRF の使命は、安全な道路利用者のための知識の源であり、研究、プログラムと政策の開発、評価、および知識の伝達における世界のリーダーになることです。TIRF は登録された慈善団体であり、公共にサービスを提供するために助成金、賞、および寄付に依存しています。

Visittirf.ca

171 Nepean Street, Suite 200, Ottawa, ON, Canada K2P 0B4
フリーダイヤル: 1-877-238-5235

登録慈善団体番号 10813 5641

RR0001 © 交通傷害研究財団 2022

ISBN: 978-1-77874-005-3

財政支援:

