

2025 年 7 月 28 日

内閣府 政策統括官（共生・共助）

交通安全対策担当 参事官 山崎律子様

東海電子株式会社
静岡県富士市厚原 247-15

代表取締役 杉本哲也

NPO 法人はあとスペース
福岡県福岡市東区土井 2-34-16

理事長 山本美也子

飲酒運転ゼロへ向けた、ゼロトレランス及びアルコールインターロック法制化の要望

1. 要望要旨

近年増加に転じている飲酒運転に対し、①ゼロトレランス（酒気帯び基準を 0.00mg/l とする）、
②2 万を超える飲酒運転違反者への罰則としてアルコールインターロックの装着義務化、この 2 つの
施策を取り入れてほしいです。

2. 要望の理由

令和 4 年以後、飲酒運転 3 指標は、下げ止まりどころか上昇の気配すらあります。

指標①飲酒運転事故件数は「2 1 6 7 件（R4）↗2 3 4 6 件（R5）→2 3 4 6 件（R6）」、

指標②飲酒死亡事故件数は「1 2 0 件（R4）↘1 1 2 件（R5）↗1 4 0 件（R6）」

指標③飲酒運転取締件数は「1 9 8 2 0 件（R4）↗2 1 4 6 7 件（R5）↘2 1 2 8 5 件（R6）」

この数字が示しているのは、「厳罰化の効果が薄れてきて」おり「追加の施策が必要である」とい
うことではないでしょうか。

海外では 30 年以上前からアルコールインターロック法制化が行われています。北米やヨーロッパ
だけではなく、最近では韓国や台湾等近隣アジアでも「違反者向けアルコールインターロック法制化」
が政策導入されました（別紙 厚生労働省シンポジウム 杉本登壇資料）。近年 WHO でも交通事故
削減の効果的な法的ツールとしてアルコールインターロックを各国に推奨していることも背景にあ
ります。

3. 具体的な要望陳情内容

2-1 次期第 12 次交通安全基本計画（R8 年から R12）に、飲酒運転違反者に対し、再犯防止のため呼気アルコールインターロック装置の義務化施策を明記してほしいです。

2-2 道路交通法「飲酒運転による免許停止者」への罰則に、アルコールインターロックの装着を運転免許返却条件とする免許制度（道路交通法）の改正を実施してほしいです。

これにより、年間約 2 万人×5 年分＝10 万人の飲酒運転違反者の車が再発防止の効果の高い「飲酒運転できないクルマ」を使用する状態となります。

2-3 今後、政策立案・免許制度改正の根拠となるエビデンスを明らかにするため、「飲酒運転の再違反者」データを全国の県警から集約し、交通安全白書で毎年公表してほしいです。歴史上、ごく少数の学術調査サンプル以外で公的に「再違反者」の定義がなされたことがないため。

2-4 ゼロトレランスの導入をお願いしたいです。現在我が国の飲酒運転の Legal Limit は、酒気帯び 0.15mg/L、飲酒 0.25mg/L（行政処分）となっている。道路交通法 65 条の「酒気を帯びて運転してはならない」は、海外でいう「ゼロトレランス」ではありません。0.15mg/L であれば罰則がほぼない状態が、飲酒運転を軽く考えている 2 万人を産んでいるとも言えるのではないのでしょうか。

加えて、飲酒運転防止施策として、以下も要望いたします。

2-5 道路運送法 運輸規則及び貨物自動車運送事業法 運輸規則を改正し、プロドライバーにはアルコールスクリーニングテスト（AUDIT）実施を義務にしてほしい。

2-6 小学校、中学校、高校の学習指導要領の、保健体育もしくは道徳に「アルコールに関する有害性と飲酒運転の危険性」等を加えるよう、文部科学省と協議をして欲しい。

2-7 ICADTS の飲酒運転防止国際学会やアルコールインターロックシンポジウム（別紙）を、アジア初の開催誘致をお願いしたいです。官民ともに海外の交通政策担当者やメーカーと知り合うきっかけになりますし、MICE という観点でも経済効果も見込めると考えます。

4. 内閣府・警察庁・国交省 アルコールインターロック検討会後の飲酒運転事故の数々

1999 年の東名高速の飲酒運転死亡事故のあと、2006 年の福岡飲酒運転死亡事故が起きました。世間を揺るがしたこの事件を端緒に、内閣府や警察庁や国交省はアルコールインターロックの検討会を立ち上げました。そして、33 名のアルコールインターロックのトライアルを行い、最終的に『常習飲酒運転者の飲酒運転行動抑止に関する調査報告書』において一定の効果があると認めながらも、海外では定番となりつつあった再犯者抑止のアルコールインターロック法制化が見送られました。

しかし、福岡の飲酒運転事故以後も、目を覆う悲痛な飲酒運転事故は後を絶ちませんでした。

2011 年 福岡 乗用車で飲酒運転 高校生 2 名死亡

2014 年 小樽 乗用車で飲酒運転 ドリームビーチ 3 名死亡

2015 年 北海道 砂川 飲酒運転で公道レース 一家 4 名死亡

2021 年 千葉 八街市 トラック飲酒運転 小学生 3 名死亡

2024 年 群馬県 トラック飲酒運転 3 名死亡

これらの加害者は、「人生ではじめての飲酒運転」で他人を殺めたものではありません。いずれも常習性が疑われている事案です。

特に、今回 要望書を連名で提出する NPO 法人はあとスペース 代表 山本様は、上記 2011 年の高校生 2 名死亡事故のご遺族です

このように、今でも遺族は毎年増え続けているのであります。

5. 要望者（2 者）について

5-1 NPO 法人はあとスペース

わたくし代表 山本美也子は、2011 年、とある会社員の飲酒運転により長男を亡くしました。そ

の後、加害者も含め飲酒運転事故によって悲しむ人を 0 にするために、飲酒運転をしない・させない・許さないそして見逃さないという姿勢を世論にしていく啓発活動を行なっています。講演活動は 14 年で延べ 1500 回以上にも及びます。また、2023 年には、アルコールインターロック法制化の要望を当時の斉藤国土交通大臣に提出しています。

5-2 東海電子株式会社

わたしたちは飲酒運転防止装置を開発する民間メーカーです。

当社は 2006 年 8 月の福岡の飲酒運転事故を端緒に決議された『内閣府の飲酒運転の根絶に向けた取組の強化について（平成 19 年 7 月 10 日 中央交通安全対策会議 交通対策本部決定 平成 20 年 1 月 11 日 改正）』及び、『飲酒運転の根絶について（平成 18 年 9 月 15 日 中央交通安全対策会議 交通対策本部決定 平成 19 年 4 月 26 日 改定）』及び、この前後に行われた「内閣府 平成 21 年度常習飲酒運転者の飲酒運転行動抑止に関する調査研究報告書」作成や、「アルコールインターロック装置に関する検討会」におけるヒアリング等、政府の飲酒運転防止施策に参画してまいりました。

しかしながら、国土交通省が呼気アルコールインターロック装置の技術指針を公表して以来、内閣府として常習飲酒運転者への包括的な交通安全政策から、「アルコールインターロック装置」という具体的な提言は見られなくなりました。いずれの省庁も「厚生労働省のアルコール依存症対策」「国交省のプロドライバー飲酒運転対策」「警察庁の飲酒運転取締り・違反者講習施策」を掲げて取り組んでおられますが、啓発系活動の限界があるように見えます（飲酒運転は完全に下げ止まり基調もしくは一部増加）。

統計上の飲酒運転死者は減少していますが、目も覆うばかりの飲酒運転事故が 10 年たっても 20 年たっても散見されることに、遺族も社会もいらだっていることはご存じのことと思います。

参考・別紙

○NPO 法人 はあとスペース 飲酒運転ゼロ活動

<https://heart-space.net/activity/stopinsyu.html>

○内閣府 飲酒運転の根絶に向けた取組の強化について

https://www8.cao.go.jp/koutu/taisaku/inshu/inshu_h20.html

○内閣府 平成 21 年度常習飲酒運転者の飲酒運転行動抑止に関する調査研究報告書

<https://www8.cao.go.jp/koutu/chou-ken/h21/houkoku.html>

○東海電子 アルコールインターロック法制化提言サイト

<https://alcohol-interlock.com/>

○井上夫妻・東海電子 アルコールインターロックシンポジウム参加レポート

○はあとスペース・東海電子 アルコール・薬物と交通安全学会への参加レポート

○厚生労働省アルコール依存症シンポジウム 杉本登壇資料