



世界道路交通犠牲者の日
北海道フォーラム

2015年11月15日（日）

於：札幌市「かでる2・7」

主催：北海道交通事故被害者の会

基調講演

飲酒運転根絶と交通死傷ゼロへの課題

愛媛大学法文学部 准教授 小佐井 良太

〈講師プロフィール〉

専門は法社会学。2006年以降、飲酒運転事件の被害者遺族に寄り添いつつ「飲酒運転問題と法」を研究実践。福岡県飲酒運転撲滅条例の制定（2012）と見直し（2015）に貢献し、広島県議会で政策提言。また、オーストラリア・シドニー大学で在外研究を行う（2014）など、地域での条例に基づく飲酒運転根絶施策をテーマに国内外で活動を進めている。小樽・砂川の飲酒運転事件に関わりNHK「クローズアップ現代」（2015年6月）など出演。

1. はじめに：自己紹介

これまでこちらの道路交通事故被害者の会の諸取り組みに刺激を頂き、研究者として色々考えさせられ、学びの機会として会の活動を拝見させて頂いておりましたので、今回基調講演という形でお話することは、私にとっては荷が重い部分ではありますが、どうぞよろしくお願い致します。

本日は、タイトルにありますように、飲酒運転の根絶を考えていくことが、ひいては交通死傷ゼロへの取り組みをより確かなものにする、そのような連続ということを考えてみたいと思っています。

専門は法社会学という分野です。色々なテーマを扱いますが、法や裁判の役割と課題の検証がその一つです。具体的な社会問題の解決について、法的なアプローチに基づき様々な分析や提言を行うことが、社会に対する学問分野としての貢献ではないかと思っています。

私自身の飲酒運転問題への取り組みは、約9年間やっていますが、2006年に福岡で子どもたち3人が亡くなる飲酒運転の死亡事故がありました。福岡市の職員が加害者ということでしたが、当時私は、福岡におりまして、その事故が起きた翌月の末に、「飲酒ひき逃げ事犯に厳罰を求める遺族・関係者全国連絡協議会」の署名活動が福岡市内で行われ、お手伝いをさせて頂く機会がありました。それ以前から東名高速の飲酒運転追突事故で娘さんを亡くされた井上さん夫妻にお話をうかがう機会があり、署名活動にも関わり、この会の共同代表の一人である高石さん夫妻にもお会いし、以後お付き合いをさせて頂いております。

今年6月にも小樽事件の刑事裁判を傍聴させて頂きましたが、可能な限り危険運転あるいは飲酒運転に関わる事案の裁判傍聴や被害者・遺族の方への聞き取り調査を続けてまいりました。北海道にはそういう関係でこれまでも何度か足を運ばせていただいています。



2. 飲酒運転根絶の考え方

飲酒運転の違反者は、重なりもあるのですが大きく次の3つの類型に分けて考えられます。

飲酒運転違反者の3類型

① アルコールに対する正しい知識を持たないために、アルコールが車の運転に及ぼす影響を軽視してしまう違反者群
② アルコール依存ないしその予備軍（「多量飲酒」等の問題飲酒行動を抱える人々）と判断される違反者群
③ 飲酒運転に限らず、交通法規を中心に法やルールを遵守する意識がそもそも欠けている、または著しく希薄な違反者群
⇒これら3類型を意識した、違反者対策が必要、限界を見定めることに意義あり。

一番多いグループは①で、比較的常習の飲酒運転者も含まれると思います。自分だけは捕まらない、大丈夫だという根拠のない自信を持たれている場合があります。一方で、正しい知識の部分、お酒を飲んだらどれくらいで体内からアルコールが抜けるのかとか、あるいは実際に車の運転に及ぼす影響とかについての理解が無い。よく聞く話としては、お酒を飲んで「何時間か経ったから」「仮眠をとったから」あるいは「夜中に飲んで朝なので」大丈夫だと思ったなど。

次のグループとしては②で、もうこれだけ悲惨な事件が続き、罰則も強化され、発覚すれば職を失うとか、色々なことが考えられ、普通は飲酒運転を繰り返すことはあり得ないと思われるのですが、それでも繰り返す方。これはいろいろな研究成果で明らかになっていますが、アルコール依存症ないしはその予備軍の人たち。典型的な例としては、一晩中お酒を飲んで、翌朝自宅のお酒が尽きたので、車を運転して近くのコンビニにお酒を買いに行く途中で事故を起こしたという例。

そういう、お酒を飲むことをコントロールできない人たちにとっては、通常の罰則の強化による処罰では抑止できないということが大きな課題になっています。ここに対してどう働きかけるかというのが福岡や三重の条例のひとつの肝であったわけです。

あと3つめは、③の私が独自に追加しているものなのですが、裁判を傍聴していると、こういう方々が出てくる。飲酒運転に限らず、そもそも交通法規を中心にした法やルールを守ろうという意思がない。あるいは著しく希薄で、無免許運転であるとか、スピード違反、信号無視、ありとあらゆる違反を繰り返し、その後の反省・行動の変革につなげていけない人たちです。

こういった①②③の方たちに、どうアプローチをしていけばいいのか。それぞれ重なっている部分もありますが、そういう類型を意識した対策が必要と考えます。

飲酒運転根絶のための基本対策3カ条

- ① アルコールに関する正しい知識の普及・浸透
- ② アルコール問題への介入（治療的・簡易的）
- ③ 規範意識・モラルの涵養と浸透

基本対策の一つは、正しい知識の普及・浸透です。一定量のアルコールを摂取した場合には、仮眠をとったくらいではお酒は抜けないということは、知識として知っておかなければいけないですし、次の日の朝早くに車を運転する場合には、何時ぐらいまでに、どのくらいの量だったら大丈夫なのかという基礎的知識が得られる機会を社会の中で増やしていくことが大切です。

2番目がアルコール問題への介入。今、「アルコール健康障害対策基本法」という法律ができていますが、そのもとで考えられているのは、アルコール依存症やその予備軍の方たちに対して、必要な場合は治療や診断に結び付けるような介入が必要であるということです。

そして、3つ目は規範意識。こういうふうに並べてしまうと簡単ですが、実は非常に難しい。それを踏まえて飲酒運転根絶の基本的な考え方を整理します。

飲酒運転根絶の基本的な考え方

- 1) 個人処罰ではなく社会問題としての対処が必要
- 2) 事後的処罰から未然の防止（予防）へのシフト
- 3) 実効的かつ総合・多角的な施策・取組みが必要

まず一つ目は、社会問題としての対処ということ。

飲酒運転に対する世間一般のイメージというのは、社会の中でこれだけ飲酒運転はだめだということが共有されていて、罰則も厳しくなっているのに、それでも繰り返すとんでもない人をとにかく厳しく処罰するべきだ、こう思われており、そういう意見を支持する人が多いと思いますが、飲酒運転の問題は結局、違反者に対する個人の処罰だけでは最終的な解決には至らない。どうやって社会問題として対処していくかが必要です。これは組織の中で飲酒運転の違反者が出てきたときに、どう対応するのかという問題とも関わってきます。

それから二番目。今までの法的な対応、特に厳罰化というのは事後的な処罰です。何か大きな事件・事故が起きたときに、もうそれを繰り返させないためにという形での処罰がなされるわけですが、当然ながら、事件が起きる前に防止しなければ被害者が出ることを避けられません。抑止力を事後的な処罰の強化だけに頼らず、突っ込んだ未然防止策の構築が必要です。

それから三つ目。こう書くと非常に平板な言葉なのですが、飲酒運転の問題というのはやはり非常に根が深く、一筋縄ではいかない問題です。これだけ社会全体で、啓発をし、法を厳しくして、いろいろな取り組みがされているにもかかわらず、根絶に至らない。お酒というものは私たちの日常生活に非常に密接に関わっており、医療的、交通政策的、あるいは社会施策的なアプローチというものを重ねて初めて根絶への道を開くことができるという問題です。特効薬のような解決方法があるわけではない、だからこそ知恵を絞らなければならないというのが飲酒運転問題の特質、本質だと思います。

国レベルで必要な施策・取組みと地域の役割

- 1) 司法手続における「DUI/DWIコート」の導入
- 2) 免許処分と連動した再犯防止プログラムの導入
- 3) 免許処分と連動したインターロック装置の義務化
- 4) 刑事収容施設等での常習飲酒運転者処遇の充実

⇒省庁レベル（警察庁、国交省、内閣府、法務省等）で過去一定の議論・検討がなされている。ただし現状、1)～3)の導入を進める動きは見られない。4)は一定の取組みがなされているが、一層の充実が求められる。

*都道府県警における処分者講習の内容強化（2013年）。

☆地域独自の施策・取組みが重要かつ必要。

国レベルで必要な施策も見えておく必要があります。それとの関係で地域の役割も見えてくるからです。

1)は、アメリカなどで採用されている制度で、飲酒運転の違反者に対する治療や再犯防止プログラムを、専門の裁判所が、医療、行政、あるいは民間の様々な団体～例えばアルコール依存症の自助グループなど～と結びついた取り組みを行っている、これを日本に導入することができないかということです。2)は、諸外国の例にある、免許の取り消し・停止処分と連動する形での飲酒運転再犯防止プログラムが、日本でも検討できないかということ、3)は、技術的な手段として、免許処分と連動するかたちでのアルコール・イグニッション・インターロックシステムという装置を使って、体内にアルコールを保有していればそもそも車のエンジンを始動させることができないという装置の義務化。

4)に関しては、省庁レベルで一定の議論・検討がなされてきており、例えば飲酒運転で刑務所に服役している際に、再犯防止あるいは常習飲酒運転に対する対策・処遇を受ける。執行猶予中、保護観察中の対象者に対して再犯防止プログラムを行う。こういったことはこの5年くらいの間に体制が作られてきて実施されているものです。今後本格的な検証が必要です。

飲酒運転根絶施策の必要性をどう考えるか

⇒飲酒運転根絶に向けた更なる施策の必要性とその効果（費用対効果）を疑問視する見方もあるが、地域における飲酒運転根絶条例を核とした施策の推進は、その直接的効果のみならず波及的効果も含めて評価する必要がある。

飲酒運転根絶条例の意義と限界

- 1) 「飲酒運転根絶のための基本対策3カ条」を具体的な施策として地域レベルで実行する際の「制度的枠組み」。
- 2) 国レベルの法・制度との関係で条例自体が持つ限界。できることは限られるが、限界を見定めることに意義あり。

この施策の必要性について、この間の厳罰化の進行により飲酒運転の死亡件数が2000年頃に比べると劇的に減っていることから、これ以上の減少は難しいのではないかと、あるいは費用対効果の面などからも疑問を持たれる見方も一方ではありますが、考えるべきは、様々な施策推進の波及効果も含めての評価です。

その意義ですが、先ほど提示した基本対策3カ条、これを具体的に地域レベルで実行していく際の制度としての大枠を作り、そこにさまざまな施策を盛り込む、それが重要な意味を持っています。これまでも地域によって、警察や行政など様々な団体・機関で飲酒運転根絶のための取り組みがなされてきている。それを一つにまとめて、一体のものとしてより効果を上げるというのが、条例制定の意義であると言えます。

ただ、そうは言っても、国レベルでの法制度との関係で条例でできることには限界があり、やれることは非常に少ないと言った方が正確かもしれません。しかしその限られている中で何ができるのかを考えていくことに意義があります。そのことは、条例でできないことを更にまた今度は、国の取り組みとして求めるための手順としても必要なことです。

飲酒運転根絶施策の目指すべき基本的な方向性

- × 違反者・周辺者に対する更なる処罰の強化
- 「飲酒運転をしない、させない、許さない」

地域環境の（処罰に依らない）政策的実現

⇒さまざまな主体（住民、飲食店、事業者・企業、酒類販売業者、駐車場所所有者、タクシー事業者・運転代行業者、等）が、地域においてその立場上課せられるべき責務を明確にし、これを果たして行くために必要となる具体的かつ実効的な「支援」を政策として整備することが求められる。

* 「第10次交通安全基本計画（中間案）」との関係。

目指すべき基本的な方向性ということであえてこういう言い方をしますと、日本ではこの間、飲酒運転の違反者、あるいはその周辺者～お酒を提供した人、車を貸した人、あるいは車に同乗した人～に対して一定程度の罰則の強化、整備を行ってきた。ここに更に処罰を重ねていくよりは、むしろ飲酒運転を「しない、させない、許さない」という形での地域環境を、処罰によらない形で政策的に実現していくことが一つのポイントであると思います。どうしても、条例も法律の一つだ、そうすると違反者に対する処罰、というふうには考えられるのですが、決して処罰のみが目的ではない。むしろ罰則というのは、それをどう使うかが問われていると理解します。

ここではいろいろな主体、地域の住民、飲食店、あるいは事業者、企業、あるいは酒類販売業者、駐車場

の所有者、タクシー事業者、運転代行業者、いろいろな人たちがさまざまな立場で、その地域において課せられるべき責務～飲酒運転根絶のために何ができるのか、何をしなければいけないのか～を明確にする。そして、何か取り組みをしたいというときにそれがスムーズに具体的な動きへとつながっていくような支援、これを政策的に整備することが求められていると思います。

6月の（NHK）「クローズアップ現代」の中で、砂川市の飲食店業界でかつてなされていた

取り組みとして、福岡の2006年の事件後、店に「飲酒運転根絶」ということを箸袋に書いて使っていたところ、来店したお客さんに「飲酒運転、飲酒運転ってうるさい」と言われてやめざるを得なかったということがありました。飲食店や運転代行業者の方たちが、せっかく良い取り組みをされていて、それが続かないという状況があります。何もかもその施策を行政や警察という関係機関の方が考えなければいけないということではなく、さまざまな立場で知恵を出し合い、いかにやりやすくその環境を整えていくかということが、条例の役割です。

こういう方向性は、第10次交通安全基本計画案の中にも、地域における飲酒運転根絶の取り組みがもっと全国的に普及していくことを期待したい、という主旨の言及がなされていたかと思えます。

地域レベルでこういう問題に取り組んでいくことは、将来的な国の計画の中にも入ってきて、今後一つの手法として重きをなしていく可能性があると思っています。

3. 「半歩」踏み込んだ施策の検討

ここからは半歩踏み込んだ施策の検討ということで、いくつかの話題提供をしたいと思います。

3-① 「アルコール健康障害対策基本法」との関係

将来的に各都道府県は、アルコール健康障害対策の推進に関する計画（基本計画）の策定（同法第14条）が求められ、アルコール健康障害に関連して飲酒運転をした者に対し、指導、助言、支援等を推進するため必要な施策を講ずる必要がある（同法第19条）。

現在、内閣府の下で「アルコール健康障害対策関係者会議」が開催され、各都道府県が策定する「基本計画」の案が検討されている。

＊飲酒運転根絶条例への関心／制定を推奨する動き。

一つは、「アルコール健康障害対策基本法」という新たな法律との関係です。これはまさに今、都道府県レベルでこの計画策定が求められています。平たく言えば、アルコール依存や依存予備軍のような、アルコールの問題を抱えている人が飲酒運転をした場合に、指導・助言・支援など必要な施策を講ずるということですが、今、内閣府のもとで、この関係者会議が開催され、飲酒運転に関しても具体的な計画案を詰めているところです。これはウェブサイトで情報が公開されています。

この10月に神戸でアルコール関連問題の学会があり、アルコール依存治療に関わる専門家、医療関係者で基本法に関するセッションが組まれましたが、そこで言われていたことは、今まさに基本計画を作っている部会の中では、地域独自で条例の制定に取り組み、基本法、基本計画の中でまだ十分カバーできないところを率先して取り組んでいることに非常に関心を持たれ、評価し、それを踏まえて基本計画の内容をより充実させる方向で議論がなされているとのことでした。

将来的には、基本法改正の際にも、条例での取り組みを全国レベルに引き上げていくということも考えられるということが関係者の方の見解のようです。

3-② アルコール専門医療との連携と課題

飲酒運転検挙者に専門医療機関でのアルコール依存診断の受診・治療を義務づける福岡県条例、三重県条例の試み。飲酒運転の背後に存在するアルコール問題への治療的介入機会の制度化。医療的アプローチに基づく検挙者の再犯防止策としての効果と意義

施策の検討ということで、3類型の中のアルコールの問題を抱えている人たちに対しての対策ですが、これに取り組んだのが福岡県と三重県の条例でした。いずれも、飲酒運転で検挙された人に対して専門医療機関でアルコール依存症の診断を受ける、あるいは必要に応じて治療を受けるということを義務づけているわけです。それは飲酒運転の背後にはアルコール問題が存在していて、これに治療的に介入していく機会を作らなければ、再犯を繰り返す人たちの効果

的な歯止めにならないということが、アメリカを始めさまざまなところで研究として確認されているからです。

では実際に福岡県や三重県で条例が施行されて以降、受診義務、治療義務の履行状況はどうかというと、これは実は必ずしも十分な成果が上がっているとは言えないと、この10月の学会で福岡県三重県の専門医療の担当者の方が報告をされていました。

三重県の場合は、罰則を科していない中でも、受診義務を課せられた人のうち、約4割から5割程度の人が受診をしてくれたということで、プラスに評価するべきかもしれないと言われていましたが、履行状況を見ると必ずしも十分ではない。それは例えば、受診をする際の保険診療の適用など、さまざまな課題があるからでして、アルコール専門医療機関、担当されるドクターやスタッフの数や体制などが十分整備されないと、問題の解決に力を発揮することが難しいかもしれません。福岡でも三重でも、その意味ではまだ試行錯誤しているところですが、医療関係者の方たちは、自分の下をたずねてくる依存症患者の皆さんに、決して飲酒運転の加害者になってほしくない、もちろん被害者も出たくないということで一生懸命頑張っておられます。その取り組みが功を奏するための支援やバックアップが求められていると思います。

3-③ 教育的施策：モラル涵養と正しい知識の普及

- ・ 施策の「2本柱」：アルコール教育と交通教育
 - ・ 学校教育現場における子どもたちへの発達段階に応じたアルコール教育・交通教育の意義と必要性。アルコールの基礎知識を踏まえた交通教育を通じて「モラルによる歯止め」を確立することが必要。
 - ・ 職場や地域におけるアルコール教育と交通教育の必要性。福岡県条例の下での「飲酒運転撲滅活動アドバイザー派遣制度」（条例第28条）の有用性。
- ⇒既存施策（「命の教育」、スローライフ教育等）の活用と連携

教育的施策が大事になってきますが、二本柱として、アルコールに関する教育と交通教育になると思います。

私がまだ高校生までの段階では、アルコールに関する教育を受けたという記憶はないのですが、今は例えば高校の保健体育の中で一定程度アルコールに関する基礎知識を学ぶということがあるようです。それぞれの子どもの発達の段階に応じて理解しやすい形で教育を行っていくということが必要だろうと思います。

福岡の条例では、「飲酒運転撲滅活動アドバイザー」という制度を作り、講習あるいは教育を受ける機会に対して県が支援～アドバイザーとしての講師の派遣費用と交通費は県が負担する～して、例えば地域レベルで公民館に人を集めて、教育、講習ができる。学校現場でもできる。そういった仕組みがとられています。

この点に関しましては、こちらの北海道の被害者の会の方たちが関わる形です。いぶん以前から、学校教育現場での「命の教育」、あるいは「スローライフ交通教育」が行われていますので、他の地域より手厚く行える可能性があると思います。今まで行われて来た地道な活動を飲酒運転根絶に統合していくことが必要と思っています。

3-④ 警察との連携／期待される取り組み

- ・ 警察が持つ飲酒運転・事故に関する統計データの公開と活用。地域特性を踏まえた事故発生状況のデータ分析に基づく具体的な対策の立案と運用。
 - ・ 飲酒検問のあり方と効果に対する考え方の抜本的な見直し。専従捜査班の設置・運用を含めた取締りのランダム性を高める工夫の必要性。
- ⇒常習的な違反者に対して確実な検挙へと結びつく可能性を認識させることによる抑止効果の最大限の活用。大がかりな検問ではなく機動性のある取締りを実現するための体制構築の必要性。

北海道警のホームページを拝見し、飲酒運転事故に関する統計データの公開は非常に進んでいるという印象を受けます。北海道はこれだけ広い地域ですし、都市と地域の格差の問題、冬の気候の問題等もありますから、そういう地域の特性を踏まえた事故発生状況のデータを、具体的対策の立案、運用ということとつなげていかれると良いと思います。

あと、オーストラリアに行って私が一つ学んできたことは、飲酒検問のあり方です。日本では春と秋の交通安全運動、あるいは年末年始といった、特定の時期に大々的にやることで、一般のドライバーの注意を喚起するという方向でなされていますが、飲酒運転に関して言えば、ポイントとなるのは、取り締まりのランダム性をいかに高めるかだろうと思います。オーストラリアで飲酒運転対策の4本の柱の一つに挙げられているのは、まさにランダムな呼気検査。「まさかこんな」という所で検問をやるわけです。例をあげますと、日曜日の午後、ホームセンターの駐車場の入り口で検問をやる。そんな時間にそんな所だと思うのですが、アルコール問題を抱えている当事者の方は、日曜日の午後の昼間でもお酒を飲んで運転しているということがあるわけで、そういう方をきちっと押さえることができる。私が一昨年滞在していましたシドニー、ニューサウスウェールズ州では、早朝の出勤中、非常に多くの回数の呼気検査をランダムに行っていて、そのため多くの運転手の方が、呼気検査の経験があると言います。取り締まりをランダムに行うことによって、常習的に違反を繰り返している人の「自分はつかまらない」という無根拠な自信を打ち砕き、違反をしていたらいつか必ず検挙されるという認識を持たせることが抑止力になると思います。

3-⑤ 公安委員会との連携

・アルコール専門医療機関が行う医療的介入（受診・治療・指導）等への検挙者情報の提供・活用。

・飲酒取消処分者講習の内容について、一層の充実を図る必要。アルコールスクリーニングテストの結果やブリーフインターベンション（簡易介入）を踏まえ、アルコール専門医療機関との連携に基づく受診・治療機会の拡充、並びに違反者の再犯防止を目的に確実な認知行動の変容を促すプログラムの整備。

⇒被害者遺族やアルコール依存症回復者、違反経験者等による講演等の積極的な活用。

公安委員会との関係で言えば、先ほどの「基本計画案」を検討されているところで、条例について着目しているというのは、まさにここがあるので。公安委員会が持っている検挙者情報をアルコール専門医療機関に渡すことができる。これはやはり何らかの法的根拠が必要で、今のところ条例によるしかない。そこで、条例を推奨しているということがあります。

違反で検挙された人がアルコール問題を抱えていないかどうかをしっかりとチェックできるという体制を整備すること、そして問題を抱えている人がいたら、その人が確実にその治療へとつながっていくような体制を整備していくということが課題であろうと思います。

また、取消し処分者講習は、現在行なっている簡易介入に加え、受診・治療機会に積極的に結び付け、再犯防止のプログラムを整備する必要があります。検挙されたということをどう認識するか。自分は運が悪かったと思うだけでは、再犯防止にはつながりません。重大な事故の前に、自分の飲酒運転に対する考え方や行動を改める機会にと、積極的に位置づけていく必要があります。処分者講習は多くの人たちが飲酒運転をした場合に関わる機会ですので、ここでいかに効果的な抑止につなげていくかが一番コアだと思っています。

被害者遺族の方の講話を聞いていただく、あるいは断酒会など自助グループに入って依存症を克服した人たちの経験談を聞くということも必要かと思っています。

3-⑥ 飲食店の取組みと交通手段確保に関する施策

・郊外型飲食店と代行運転業者の連携に基づく「共存共栄」型の取組み（道東地域における例）の有用性。地域の実情を踏まえた代替交通手段の確保を検討、他地域にも同様の取組みの普及拡大を図る必要性。

・都市部の飲食店を中心に、飲食店業界を挙げての施策展開が必要。福岡県条例の下での飲食店に対する指示（条例第19条）をモデルに、酒類提供行為への実質的な改善指導・指示を図る体制の構築。

⇒飲食店や旅客運送業者等との連携を強化し、優れた取組みを行政が支援することが有用。

北海道の特徴というのは、郊外型の駐車場のある飲食店が、飲酒運転を誘発しやすいということだと思います。9月にNHKの釧路放送局の記者の方が取材に来られたときの話になりますが、道東地域で、郊外型の飲食店と運転代行業者が連携している例があります。飲食店で、たとえば6000円以上の飲食をした人には3キロ以内の代行運転の料金を無料にするというようなサービスをつけることによって、車で来るけれども帰りは代行運転で、というまさに共存共栄の例。

北海道のように広い地域で、地下鉄や鉄道が十分に発達していないところでは、いかに飲酒と運転を切り離すかということが課題です。その場合に、代替交通手段をどう確保するかが大きな課題ですが、人口規模によって、例えば夜間バスがいいのか、あるいは代行運転の方がより実効性があるのか、その辺りの検討もかつて国土交通省の方でなされていたようですので、そういったことを踏まえ、他の地域でもこうした取り組みができないか、積極的に検討されると良いと思います。

都市部は都市部で、飲食店が業界をあげて施策を展開していくことが必要ではないかと思います。例えば飲酒運転根絶宣言店など。代替交通機関が充実していれば、飲食店が特に身を削らなくても飲酒と運転を切り離すことは比較的簡単ですが、郊外の飲食店の場合はどこかの店だけの取り組みでは効果が十分ではありませんので、業界全体としての取り組みが必要です。

今回の北海道の条例案の場合でも、飲食店が飲酒運転根絶に関して一定程度の対策をとるということを求めています。福岡の場合だとそれに対して助言や指導ができるということです。

処罰ではなく、いかに飲食店に協力を得ながら対策を進めていくか。飲食店にとっては、飲酒運転をしないしてほしいと声かけをすることはお客さんを失うかもしれないということで、非常に怖いという面もある。しかし、そこで声をかけやすくするために、どういう施策ができるかということを考える必要があると思います。先ほどの白倉さんのお話の中でもありましたように、優れた取り組みは表彰する、それを広めて行く、そういった形での支援ということが有用ではないかと思います。

関連の業界に負担だけを求めるというのではなく、いかにしたら自主的な取り組みができるか、できることは何か、それを考えていく際の具体的な支援、サポートという形で進められていくと良いと思います。

3-⑦ 職場・事業所における取組みの徹底・拡充

・企業等が行う職場・事業所単位でのアルコールに関する知識・教育の普及と徹底、健康診断の機会を活用した飲酒指導の実施によりアルコール問題を抱える当事者／潜在的当事者への未然防止を図る。

・職場組織における対策の必要性が高い／対策のモデルとなり得る公務員（行政、警察、教育を含む）。違反者を出す度に「不祥事対応」を繰り返すのではなく、合理的な防止対策・講習を徹底する必要。

⇒教職員を含めた対策の波及効果。ただし、アルコール問題を抱える当事者を排除しない方向で対処する。

職場ではすでに健康診断とか健康指導というものがあるわけです。近年、煙草に関しての指

導も出て来て、分煙が徹底してきているかと思いますが、お酒に関しても職場、事業所単位で健康管理と結びつけて、知識や教育の普及、徹底を進め、飲酒運転の未然防止を図っていくことが必要と思います。

今も公務員の方の違反・検挙ということが出てきます。そのたびに倫理の徹底、綱紀粛正と言われますが、ここで考えなければいけないのは、違反者、検挙者を「不届者」として組織から切り捨てるだけでは、合理的な防止策にはならないということです。組織の利益は守られますが、組織と切り離された本人はさらにアルコール問題を悪化させ、問題を繰り返すということが考えられます。そうではなく、もっと合理的な防止対策・講習を徹底する必要があります。

例えば今「飲酒運転防止インストラクター」という制度等も民間のNPO団体が行なっています。研修を受け資格を得たインストラクターを職場、事業所で確保し研修や講習を定期的に行う。これはそんなにお金をかけずにでき、未然の防止につながります。こうした職場単位の取り組みは、地域全体にも波及していくと思います。

3-⑧ 組織・機関の垣根を越えた真の連携の実現

・総合的施策が求められる飲酒運転対策において、組織間の「壁」や縦割り意識の克服は重要な課題。「所管ベース」ではない「問題ベース」の真の連携達成に一層の努力と工夫を。

・施策・取組みの現状を検証、改善を図る上で社会各層の幅広い意見を集約する場が必要。業界等の利害関係者だけでなく、被害者遺族、アルコール依存症回復者、更生支援関係者等も場に加えるべき。

⇒組織の事情や利害を振りかざすことでもたらされる非効率さ・弊害を回避するための努力を。

真の組織連携ということになりますが、飲酒運転という「問題ベース」で各部局が連携し取り組んでいくことが大切です。先ほど白倉さんの報告の中で対策室の設置が必要ではないかというお話がありましたが、どこか司令塔になる組織の中で、情報や意見の集約を図る場が必要で、そこには、遺族やアルコール依存症回復者など、当事者の方にも入って頂き、どういうサポートができるのかということを考えることも必要と思います。

4. 終わりに：交通死傷ゼロに向けて

終わりにですが、クローズアップ現代に出演させて頂き、国谷キャスターから「改めて何が問われていますか」と聞かれ、以下のコメントをさせて頂きました。

「一人ひとりが今、半歩を踏み出すこと、それぞれの立場で何ができるかを改めて考えること、これまでの車優先の社会ではなく、人が中心となる社会、そのために車をどう使っていくのか、そのことが今改めて問われていると思います」

これはまさに北海道の被害者の会の皆様、遺族の皆様、関係の皆様からいろいろ教えて頂いたことの私なりの表現とご理解頂ければと思います。

私自身のコメントというよりは、むしろ北海道の被害者の会をはじめとした皆さんの取り組みの中で、まさにこういうことを私は伝えられていたのではないかと感じまして、コメントさせて頂きました。

飲酒運転死傷ゼロから交通死傷ゼロに向けて

・飲酒運転根絶を目指す施策・取組みは、交通死傷ゼロに向けての施策・取組みにも応用可能な一定の汎用性を持つ（「何らかの問題のある状況」と運転を切り離すための施策という側面。危険ドラッグ、高齢認知症ドライバーの問題にも応用の可能性。教育、認知の変容を促す講習プログラム、地域を挙げた連携、等）。

⇒交通死傷ゼロへ向けて着実な一歩を踏み出し道をつける意味でも、飲酒運転根絶施策・取組みは重要。

飲酒運転の場合は、飲酒という状況と運転ということを切り離すことが求められているわけですが、その飲酒の部分は何らかの問題のある状況に置き換えると、例えば危険ドラッグもそうですし、あるいは最近特に問題になっています高齢認知症ドライバーの問題も同じで、高齢の認知症の方に運転を止めて頂くためにはどうするか、周りがどう働きかけるか、代替交通手段の提供など、飲酒運転の根絶で考えられるやり方の応用が効く問題と考えています。

私たちは、この社会をきっと変えられる

飲酒運転根絶条例に象徴される地域の取組みは、国レベルでの問題の対処を促し、国と地域のあり方を変えて行く機会を提供する。地域の先進的な取組みが、国や社会を大きく変えて行く契機となる。

飲酒運転による悲惨・重大な事件の発生と被害者の訴えは人々や社会を着実に動かし、交通犯罪を取り巻く状を変える牽引役となってきた。だが、飲酒運転が特別なのではなく、全ての交通犯罪を許さない社会の実現、交通死傷ゼロこそが目標である。

これまで飲酒運転等による悲惨な事件が繰り返されてきましたが、被害者の方たちの訴えは、人々や社会を着実に動かしてきました。交通犯罪を取り巻く現状はまだまだ不十分で、対策が必要なところがありますが、15年、20年のスパンで見ると、確実な変化として感じとれると思います。これをいかに次のステップへと続けていくかが問われていると思います。

飲酒運転の根絶も、一筋縄ではいきません。ですけれども、あきらめずに地道な取組みを続けていくことによって、きっとこの社会は変えられると思っています。

以上で私のお話とさせていただきます。

(本稿は、当日の講演を基に編集者の責任で要約させて頂きました)