

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.5～

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 : 森田委員 (SEIKOIST)
金委員 (SEIKOIST)
三木委員 (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)

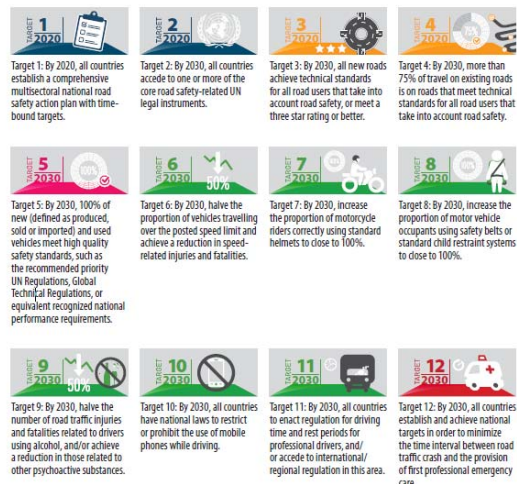
編集：業務委員会 海外班 杉本
2024.04.22

□国連 Global plan

国連では、世界の道路安全のグローバルプランを加盟国に示している。直近では、2021年ストックホルム宣言で示された

“DECADE OF ACTION FOR ROAD SAFETY 2021-2030 “

をもとに、加盟国は中長期の国は道路交通安全政策を策定し、実施している。



主要な目標のうち、Target9 が 飲酒運転関連である。

“Target 9: By 2030, halve the number of road traffic injuries and fatalities related to drivers using alcohol, and/or achieve a reduction in those related to other psychoactive substances.”

『2030年までに、飲酒運転関連死傷者を“半減=50%”、薬物（向精神薬）運転を減少させること』

また、具体的な施策として、以下が示されている。

“Establish blood alcohol concentration (BAC) limits to prevent impaired driving (drink- and drug-driving) with specific provisions for novice and professional drivers”

『体内アルコール基準については、初心者ドライバーとプロドライバー向けの特別基準を設けよ』

さらに、プライベートセクターに対しても、

“Additionally, corporations and private businesses must also address and mitigate actions that negatively impact road safety, including the promotion of cars based on the speed they can achieve; the promotion of high consumption of alcohol or other products that can contribute to impaired driving; and employment policies that can contribute to overcrowded public transport or driver fatigue

『道路安全に影響を与えるような、例えば、スピードが出やすいクルマの宣伝、お酒をたくさん飲むことを推奨するような宣伝、公共交通のドライバーの疲労を増長するような労働・雇用政策などを、抑制しなければならない』

<https://www.who.int/teams/social-determinants-of-health/safety-and-mobility/decade-of-action-for-road-safety-2021-2030>

本プランは、日本の政府（中央交通会議）が5年ごとに策定する「第XX次交通安全政策」に影響を与えている。

□ヨーロッパ各国の飲酒運転のアルコール濃度基準値

アルコール濃度の上昇とともに事故の危険性が増すことから、アルコール濃度が法律で定められた基準値以上で運転することを飲酒運転とする法律がヨーロッパの各国で制定されている。

以下の表にヨーロッパ各国の飲酒運転の基準値を示す。ヨーロッパの場合、基準値は血中アルコール濃度で判断されることが一般的で単位はg/lである。日本の場合は酒気帯び運転で0.15という数値が良く出てくるが、これは血中ではなく、呼気アルコール濃度のことで単位はmg/lである。これを血中アルコール濃度に換算すると0.3g/lとなる。この値も表に記載した。さらに日本の基準値より緩い基準値は赤色、基準値0を青色にした。

国	一般	商用	初心者	国	一般	商用	初心者
日本 (参考)	0.3	0.3	0.3				
オーストリア	0.5	0.1	0.1	ラトビア	0.5	0.5	0.2
ベルギー	0.5	0.2	0.5	リトアニア	0.4	0.0	0.0
ブルガリア	0.5	0.5	0.5	ルクセンブルク	0.5	0.2	0.2
クロアチア	0.5	0.0	0.0	マルタ	0.5	0.2	0.2
キプロス	0.5	0.2	0.2	オランダ	0.5	0.5	0.2
チェコ共和国	0.0	0.0	0.0	ノルウェー	0.2	0.2	0.2
デンマーク	0.5	0.5	0.5	ポーランド	0.2	0.2	0.2
エストニア	0.2	0.2	0.2	ポルトガル	0.5	0.2	0.2
フィンランド	0.5	0.5	0.5	ルーマニア	0.0	0.0	0.0
フランス	0.5	0.5	0.2	スロバキア	0.0	0.0	0.0
ドイツ	0.5	0.0	0.0	スロベニア	0.5	0.0	0.0
ギリシャ	0.5	0.2	0.2	スペイン	0.5	0.3	0.3
ハンガリー	0.0	0.0	0.0	スウェーデン	0.2	0.2	0.2
アイルランド	0.5	0.2	0.2	イギリス	0.8	0.8	0.8
イタリア	0.5	0.0	0.0	スイス	0.5	0.1	0.1

日本の場合、基準値はドライバーによらず一律であるが、ヨーロッパの場合は一般/商用/初心者ドライバーで基準値が異なっている国が多い。日本の基準値は厳しいとされているが、それは一般ドライバーに限ったことである。ヨーロッパの一般ドライバーの基準値は0.5g/lが多く、多少の飲酒をしても運転が許される状況である。一方、商用/初心者ドライバーに関しては日本の基準値より厳しい国が多い。基準値0という国も9か国存在する。

特筆すべきはイギリスの基準値が飛びぬけて緩いことで、日本の約2.67倍、飲酒量に換算するとビール中瓶1本は大丈夫、2本飲んだら引っかかるかどうかレベルで、ほろ酔い状態でも大丈夫な状

況である。逆に、一般/商用/初心者ドライバー全て基準値0というゼロトレランス政策を取っている国も4か国存在する。

基準値を下げれば事故が減るかという点、必ずしもそうはならない。基準値の強化とともに飲酒運転による事故件数は減少していくが、あるところで下げ止まってくるというのが、各国共通した傾向である。地域性もあるが、下げ止まってくるのは飲酒運転の常習者の存在である。飲酒運転対策には基準値だけではなく、アルコールチェック検査件数や罰則、さらには常習者への対応といった総合的な対策が必要である。

出典 [Blood Alcohol Content \(BAC\) Drink Driving Limits across Europe – ETSC](#) より引用)

□EU の中間評価

4月、ETSCは、長期交通安全政策の中間評価を行った。

Europe’s approach to tackling road safety is in trouble. The EU, and its Member States, have agreed on targets to cut road deaths by half in the decade to 2030. But, according to the current trend, deaths are set to fall by only a quarter. There were 20,400 road deaths in the EU last year – down just 1% on the previous year. While this is a 10% reduction since 2019 – the baseline for the 2030 target – the downward trend has flat-lined in several Member States and risen in others.

At European level, there is an urgent need for strong leadership and action on road safety to get things back on track. This briefing will set out ETSC’s priorities ahead of the start of the new mandate. It is vital that the newly appointed decision-makers in the European Parliament and Commission hit the ground running and identify areas for action quickly.

→ **交通事故減少 頭打ち！ 国によってはなんと増加！ 目標達成危うい！ 緊急事態！**

“Drink driving is highly dangerous. It is estimated that up to 2% of kilometers travelled in the EU are driven with an illegal Blood Alcohol Concentration (BAC) but around 25% of all road deaths in the EU are alcohol related.

Drink-driving remains **the second biggest contributory factor to road deaths.**

The range of psychoactive substances available for illicit use is widening in the EU and this is further proven by the increased prevalence of illicit drugs in drivers killed in traffic collisions.

ETSC Recommendations:



アルコール運転に関する EU 施策プライオリティは、以下が求められている。

- Propose a directive on drink driving, setting a zero-tolerance level for all drivers.
すべてのドライバーへのゼロ基準を要求する（初心者やプロドライバーだけではなく）
- Mandate alcohol interlocks for repeat offenders and professional drivers.
プロドライバーや、飲酒運転再犯者へのアルコールインターロック装着義務づけ

各国、どうする？

□ICADTS T2025 ポルトガルに決定

3年に1回行われる、ICADTS（飲酒と薬物と交通安全に関する国際学会）、前はオランダロッテルダムでしたが、次はポルトガルで行われることが決まったようです。



24th International Council on Alcohol, Drugs and Traffic Safety Conference

Start	15 Jun 2025 (BST)	For more information, see T2025.org
End	18 Jun 2025 (BST)	
Location	Alcobaça - Portugal	

公式サイトがオープンしています。（エントリーはまだです）

<https://t2025.org/>

□ITF(国際交通フォーラム)の Annual Report

ITFとは、OECDの下部組織。66か国が加盟する政府間組織で、陸、海、空すべての輸送モードを対象にしている唯一の国際機関です。日本も古くから加盟している。交通政策のシンクタンクとして機能し、運輸大臣による年次サミットを主催。

<https://www.itf-oecd.org/>



その ITF から、Annual Report が出ています。

<https://www.itf-oecd.org/sites/default/files/docs/irtad-road-safety-annual-report-2023.pdf>



また、日本も古くから加盟しています。日本の交通事故統計も今年レポートされています。日本の警察庁の統計（と ITRARDA 統計）と一致しています。

“Drink driving

The maximum authorised BAC is 0.3 g/l for all drivers.

In 2022, it was reported that 125 people were killed in alcohol-related crashes (3.9% of all road deaths). The share of alcohol-related crashes decreased due to more severe sanctions and more frequent controls. However, in recent years, stagnation has been observed in the number of alcohol-related crashes.“

→**飲酒事故 近年下げ止まり！**



□韓国レポート

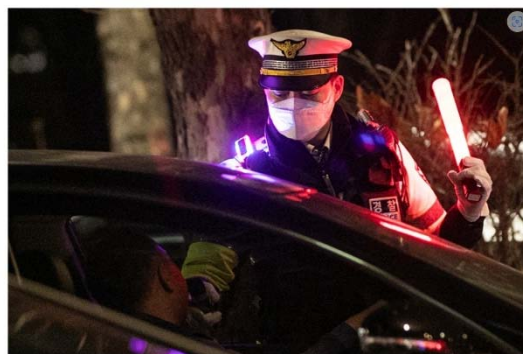
1) 飲酒検査を怠ると「飲酒運転」とみなされる...保険は保証されない

<https://www.korea.kr/news/policyNewsList.do>

国土交通省、自動車損害賠償保障法と自動車管理法の改正案を 20 日公布

ナンバープレートシールシステムは来年2月から廃止
されます...フロントガラスに仮設車両許可証を貼る必要
はありません by 2024.02.19 国土交通省

今後、ドライバーが飲酒検査を拒否した場合、飲酒
運転と見なされ、保険保護の対象外になります。国土
交通省は19日、飲酒検査を怠った者に事故費用を課せ
る自動車損害賠償保証法の改正案を20日に公布すると
発表した。これにより、20日からは飲酒の有無に関わ
らず、測定を拒否した場合、事故で負傷した車両の損
害について責任を負う事故負担が課せられることになり
ます。



ソウル市麻浦区の道路で、麻浦警察署交通安全課の警察官がアルコールの取り締まりに当たっている。(c)News1, All Rights Reserved

偽のナンバープレートの貼付防止のために導入したナンバープレートシールシステムも来年2月
から廃止される。

ナンバープレートシールは後部ナンバープレートを固定するステンレス製の蓋で、ムゲンファの模
様が刻印されています。ナンバープレートの偽造・変造防止のために1962年に導入されたが、IT技
術の発展により偽造車両や改造車両をリアルタイムでチェックできるようになった現在、時代遅れの
システムであるとの指摘が多かった。

また、印鑑の発行・再発行に多額の費用や時間を要し、時間の経過とともに印鑑が腐食すると錆が
流れてナンバープレートの美観が悪化するなど、無駄な社会的コストがかかっていた。これに伴い、
自動車管理法の改正により、無効な封印規制は廃止され、従来の車両へのナンバープレートの固定方
法は変わらない。

その間、市長の許可なく印鑑を破った者(1年以下の懲役または1000万ウォン以下の罰金)、取消
登録時に印鑑を返さなかった者(100万ウォン以下の罰金)、印鑑を押さずに運転した者(300万ウォン
以下の罰金)に罰則が科せられた。

仮ナンバープレートの貼付義務も廃止される。その間、ドライバーの視界を遮る車両のフロントガ
ラスに取り付けなければならない、許可証には多くの個人情報(氏名、生年月日、住所など)が含まれて
いたため、個人情報が流出する懸念がありました。

将来的には臨時運転ナンバープレートで臨時運行用車両の識別が可能となるため、臨時運転許可証
の交付は不要で添付が必要となる。

シール制度の廃止は公布から1年、臨時運転免許証の不交付は公布から3カ月後、飲酒検査を怠っ
た者への傷害賦課金の賦課は公布後直ちに施行される。国土交通省は、印鑑制度の廃止に伴い、下位
法の改正やナンバープレートの撤去改善計画を策定する方針です。

お問い合わせ:国土交通省 自動車局自動車運転保険課(044-201-4761)

<Source=政策説明会 www.korea.kr>

□台湾レポート

[myux24zis3tr 4sj| x4ytw-4<87:4<=:57<6Dzyr dxt zwhjBqsjfuz zyr dr jizxr](#)

台中市飲酒運転防止サービスプロジェクトの初日には、21件の違反が禁止されました

台中市政府は本日、道路安全に関する会議を開催しました。警察局からは、昨日から 5 日間連続で 15 の分署が飲酒運転の防止活動を同時に実施しており、初日には飲酒運転違反 21 件が取り締まられたことが報告されました。盧秀燕市長は、飲酒運転を防止するための啓発活動を強化し、飲酒運転を防止する意向を表明しました。

台中市政府は午後、陸秀燕市長が主宰する道安会議を開催しました。陸秀燕は、まず台中市の飲酒運転取締りの状況について関心を示し、その後台中市交通事故審判所が「違反行為の記録ポイント執行方法」に関する特別報告を行われました。さらに台中地区監督管理局が「運転者管理システム」に関する特別報告を行われました。これらの報告は、飲酒運転の予防と取り締まりの強化を図るためのさまざまな措置を検討する基礎となっています。

陸秀燕は、台中市の飲酒運転による事故が多いため、最近飲酒運転に対する取り締まりを強化するためのプロジェクトを指示しました。その目的は罰金を科すことではなく、啓発と防止の為とのものであり、市民に対して飲酒運転の自己および他者への危険性を警告し、飲酒後は運転をしないよう呼びかけました。また、警察などの関連部門に広報活動を強化し、飲酒運転を防ぐための措置を継続するよう求め、さらに特別プロジェクトの期間を延長することも検討するよう依頼しました。

この取り組みの一環として、26 日から 5 日間にわたり「飲酒後の運転防止」特別プロジェクトが実施され、副市長の鄭照新氏が西屯区の検問所を訪れ、飲酒運転防止の啓発活動を行いました。初日には 21 件の飲酒運転違反が取り締まれ、市民に法を守ることが安全を保つ唯一の方法であることを再度確認しました。警察署は引き続き強力な法執行を続け、市民の安全を保護すると述べています。



台中市交通事故裁定局は、一般市民が交通違反ポイントの数を確認したい場合は、監督サービスウェブサイト、監督サービスアプリ、またはコンビニエンスストアのマルチメディア端末を利用して問い合わせることができるとしています。1 年以内に記録が 6 ポイントに達した場合、監督機関に申請して自費で交通安全講習を受講することで 2 ポイントを差し引くことができますが、申請は 1 年以内に 1 回に制限されています。

台中地区監督研究院は、今年全国で維持されるバイクの運転訓練の補助が 4 万人分あり、中彰投地区には 19 の運転訓練校があり、免許取得者には訓練費用として新台幣 1300 元が補助される（現行の料金は 2800 から 3700 元）、1 週間に 16 時間の訓練を受けることができ、学科 6 時間、技術科 10 時間のカリキュラムが含まれ、自動車の教習所と協力して、防衛運転の概念を統合し、バイクに乗る前に最も完全な交通安全の概念を身につけ、運転の安全を保障します。

台中区監督研究院は、今年、台湾は 40,000 のオートバイ運転訓練補助金を維持し、中昌頭エリアには合計 19 の運転訓練クラスがあり、一般市民が選択でき、運転免許証を取得した人には、訓練料金あ

たり 1,300 台湾ドル(現在の料金は 2,800~3,700 元)、および 6 時間の規律と 10 時間の技術を含む 1 週間の 16 時間のトレーニングが助成されると指摘しました。

□ベトナムレポート

1) 飲酒運転で若者は一生の「教訓」を受ける。(動画あり) (2024/02/04)

<https://baomoi.com/lai-xe-sau-khi-uong-ruou-nam-thanh-nien-nhan-bai-hoc-nho-doi-c48263424.epi>

2024/02/04 午後、若者が運転するバイクが踏切に差し掛かった際、遮断棒が下りていたにもかかわらず速度を落とさずに横断を続けた結果、遮断棒に激突、数秒後、列車が踏切を通過、バイクは線路上にあったバイクを引きずりましたが、幸いなことに、運転者は線路から少し離れたところで倒れたままのため「無傷」だった。



アルコール検査結果、運転者の呼気からは 0.386mg/l のアルコールが検出されました。

2) 7 日間のテト休暇中に 2 万 9000 人以上のドライバーがアルコール濃度違反を犯した (2024/02/14)

<https://dantri.com.vn/xa-hoi/hon-29000-tai-xe-vi-pham-nong-do-con-trong-7-ngay-nghi-tet-20240214133447072.htm>

公安省交通警察署はテト休暇中の 7 日間 (2024/02/08~2024/02/14) に全国で 541 件の交通事故が発生し、214 人亡、504 人が負傷したと発表。

交通警察署はテト休暇中の取り締まりのために 118,114 人察官と兵士を動員、29,099 件のアルコール濃度違反の摘発処理をおこないました。



が死
の警
し、

3) 酔っ払った人にバイクを貸し、事故、貸した側の青年を起訴 (2024/02/21)

<https://baomoi.com/cho-nguoi-say-xin-muon-xe-may-gay-tai-nam-thanh-nien-bi-khoi-to-c48375144.epi>

2024/02/03、B.C.T 容疑者は、Bui Van Tuyen 容疑者のバイクを借り、彼女を迎えに行く途中、N.V.H さんが運転するバイクと衝突、この事故で B.C.T.容疑者と H さんが死亡。B.C.T.容疑者の血中アルコール濃度は 90mg/100ml だった。警察捜査局は Bui Van Tuyen 容疑者は B.C.T 容疑者が飲酒していたのを知っていたにもかかわらずバイクを貸し、それにより交通事故が発生させたことの違反行為について認識しているため、起訴しました。



4) 警察は列車運転士に対して、抜き打ちのアルコール濃度検査を実施 (2024/02/21)

<https://dantri.com.vn/xa-hoi/canh-sat-kiem-tra-nong-do-con-dot-xuat-voi-nhieu-lai-tau-hoa-20240221074804749.htm>

鉄道交通警察隊は 南北鉄道を運行する列車運転士に対して抜き打ちのアルコール濃度検査を実施、さらに、警察は Yen Trung 駅での警備員、駅員や駅職員に対しても抜き打ち検査アルコール濃度も検査しました。検査結果では、列車の機長、運転士、Yen Trung 駅で勤務する職員は全員規定を順守しており、勤務中にアルコール濃度が検出されたことが判明しました。警察は、今後も列車の車長や運転士らのアルコール濃度を検査する予定です。



5) ビールバーやレストランが飲酒運転取り締まりを生き残るためにはイノベーションが必要 (2024/03/29)

https://e.vnexpress.net/news/business/companies/beer-bars-restaurants-innovate-to-survive-ducrackdown-4726405.html?gidzl=E_4LADBkoqGxvnSjs_BBG3FW4odCfCf3ARD6Uy-XoX4llXvuog137tYxJNlShvOPVxvESpRH9-rUsE_DJW

ホーチミン市第3区にあるレストランでは、当局が飲酒運転の厳しく取り締まりを始めたことにより業績が15~20%減少した。この課題に対処するために、このレストランは、バイクや車を運転する200人のドライバーからなるチームを編成し、お酒を飲んだ客を自宅まで送り届けるという積極的な対策を始めた。業績の悪化はこのレストランに限ったことではなく、過去1年間の酒類業界の状況を反映している。2022年のビール消費量では、ベトナムは東南アジアでトップとなり、アジアでは第3位となった。しかし、2023年以降、ビールと酒類の市場は前例のない衰退を経験している。



Bao Viet Securities Company のデータによると、上場ビール醸造所の収益は、2022年の55兆ベトナムドン（3,350億円）超から、昨年は45兆ベトナムドン（2,470億円）に減少した。

3月中旬の会議で、ベトナムビール・アルコール飲料協会は、ビール業界は2023年に売上高が11%減少し、税引前利益が23%減少すると発表した。同報告書は、昨年、特に飲食店でのビール消費量が大幅に減少した主な理由の一つとして、政府が飲酒運転を一切容認していないことを指摘した。

食品・飲料業界アナリストのホアン・トゥン氏は、ビール消費量の減少は、飲酒運転撲滅に向けた政府の断固たる取り組みの必然の結果だと言う。この変化する状況の中で、ビアバーやレストランが生き残るためにはイノベーションが鍵となります。サービスや製品の面でより創造的になるか、アルコール飲料への依存度が低い他のモデルに積極的に移行する必要がある、とトゥン氏は述べた。

本号は以上です。