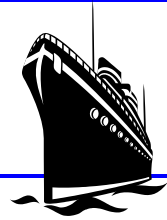


## MSI Marine News

トピックス

●海上保険の総合情報サイト **MARINEN@vi** もぜひ、ご覧ください。(https://www.ms-ins.com/marine\_navi/)

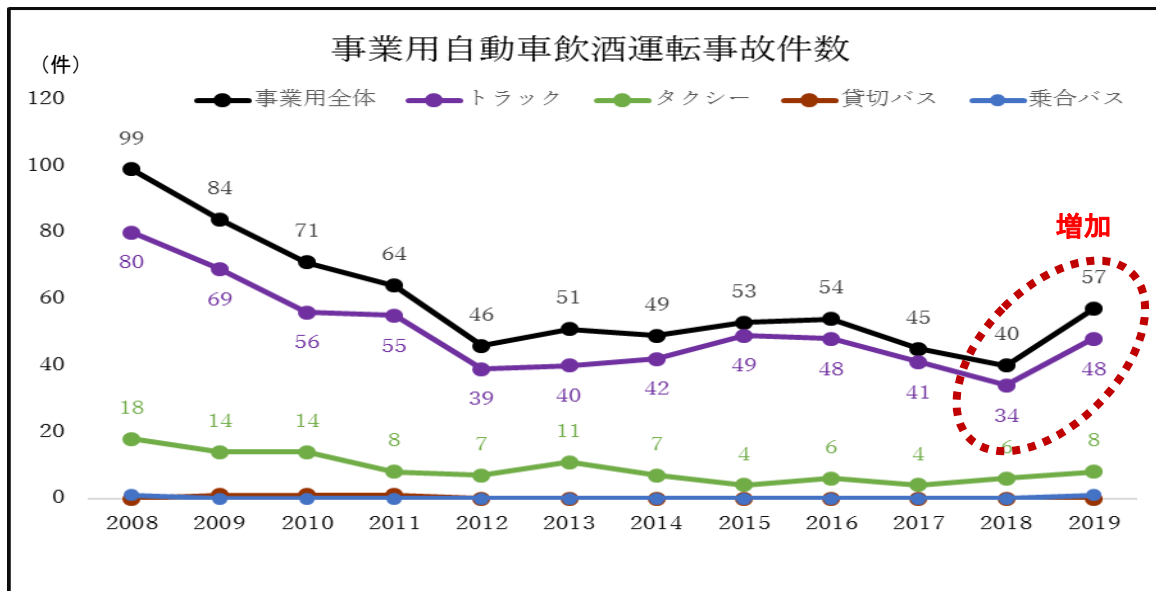


## 事業用自動車に求められる飲酒運転防止対策

国土交通省は2017年に策定した「事業用自動車総合安全プラン2020」に基づき、関係者と一丸となって事業用自動車の交通事故防止対策に取り組んできましたが、飲酒運転や健康起因の事故が依然として発生しています。また新型コロナウイルス感染症拡大に伴う影響やICT・先進安全技術の急速な発展等、当該プランの策定時から大きな状況変化が起きている。そのため、国土交通省は2025年度までを計画期間とする「事業用自動車総合安全プラン2025」を2021年3月に新たに策定しました。本稿では、事業用自動車の飲酒運転事故の現状と事業者への影響、新プランにおける飲酒運転防止施策についてご紹介します。

## 1. 飲酒運転事故の現状

事業用自動車の交通事故は年々減少し、飲酒運転による事故は2008年の99件から2012年の46件まで減少したものの、それ以降は下げ止まりの状態が続いています。2011年5月に運送事業者が運転者に対して実施する点呼時のアルコール検知器の使用が義務化され、飲酒運転の減少に一定の効果が現れました。しかし、その後は点呼時に適切なアルコールチェックが行われなかった事例や、点呼後の乗務中に飲酒をする事例などが確認されており、点呼時のアルコールチェックの義務化だけではこれ以上の飲酒運転減少が望めない状況となっています。直近のデータでは2019年の飲酒運転による事故は57件（トラック48件、タクシーが8件、バスが0件）となっており、運送事業者による事故の増加により2018年度対比で大幅増となっています。



(出典：(公財)交通事故総合分析センター「事業用自動車の交通事故統計」)

## 2. 飲酒運転事故の事業への影響

事業用自動車による飲酒運転事故が発生した場合、事業者は行政処分や社会的信用の失墜などによりさまざまな影響を受けます。例えば運送事業者の場合、車両の使用停止や一定期間の事業停止といった行政処分、道路交通法による事業者や運行管理者への懲役等の刑事罰などを受ける可能性があります。さらに重大事故ともなれば、マスコミ等による報道で飲酒運転による事故は周知の事実となり、顧客からの信用が失墜し、事業存続にも影響が出ることが考えられます。

＜飲酒運転事故による運送事業者への行政処分＞

違反内容	運送事業者への行政処分
運転者が飲酒運転をした場合	車両使用停止 初違反 100 日車、再違反 200 日車
事業者が飲酒運転を下命・容認した場合	違反営業所に対して 14 日間の事業停止
飲酒運転を伴う重大事故を引き起こし、かつ、事業者が飲酒運転に係る指導監督義務違反の場合	違反営業所に対して 7 日間の事業停止
飲酒運転に係る指導監督義務に事業者が違反した場合	違反営業所に対して 3 日間の事業停止

※表中の「日車」とは、車両使用停止＝処分日車数制度の単位。処分日車数制度では、一定期間、緑ナンバー運輸局に返納するため車両が使用できなくなります。1 台の車両を 1 日使用停止にすることを 1 日車と表し、100 日車の行政処分を受けた場合、1 台のみ車両停止する場合は 100 日間、2 台の車両を使用停止する場合は 50 日間となります。

### 3. 更なる飲酒運転削減に向けて

今回策定された「事業用自動車総合安全プラン 2025」では、2025 年までの飲酒運転ゼロという目標を掲げ、目標達成に向け運送事業者が講ずべき以下のような具体的施策を示しました。

運送事業者に求める施策
運転者等に対するアルコール検知器の携行の徹底
酒気帯び有無の測定方法および測定結果の確実な報告等について指導を徹底
飲酒運転事故事例を周知するなどして飲酒運転根絶意識の向上
取組事例の共有化を図り、飲酒運転根絶に向けた効果的な取組を積極的に展開

上記は、これまで実施してきた点呼時のアルコールチェックによる管理の徹底や飲酒運転教育の強化を求めるものであり、具体的には下記のような対応が考えられます。

＜具体例＞

- ・業務前後だけでなく、乗務途中での中間点呼とアルコールチェックの実施
- ・基準値以下の酒気であっても運転不可とすることを役席者の職責とする
- ・健康診断で $\gamma$ -GTP<sup>(注1)</sup>値が高いことが判明した従業員の家族に本人の適正な飲酒習慣への協力を依頼する
- ・酒気が確認された運転者に対する罰則規定を定める 等

また、抜本的な飲酒運転防止策として期待されるアルコール・インターロック<sup>(注2)</sup>などハード面での対策も併せて検討課題としています。

(注1)  $\gamma$ -GTPとはタンパク質を分解する酵素の一つ。アルコール性肝障害の場合に数値が高くなり、数値が 100 を超えたら禁酒し、下げることが望ましい。

(注2) アルコール・インターロックとは、エンジン始動時に運転者の呼気中のアルコール濃度を計測し、規定値未満でないとエンジンがかからないようにする装置。

### 4. おわりに

飲酒運転撲滅の取組は事業用自動車業界にのみ求められているものではなく、行政や自動車メーカーなど、自動車に関わる全ての人々が取り組まなければならない課題です。自家用自動車を所有する一般企業に対してもアルコールチェックが義務化されようとする中で、特に事業用自動車業界における飲酒運転防止に関する知見は、自動車を所有する全ての企業にとっても役立つものと思われます。また、運送のプロたる事業用自動車業界にこれまで以上に取組を深化させることで、他業界に先んじて飲酒運転ゼロを実現することが強く望まれます。

＜参考文献一覧＞

国土交通省HP <https://www.mlit.go.jp/jidosha/anzen/news/anzenplan2025.html>

損害保険協会 「飲酒運転防止マニュアル」

公益財団法人全日本トラック協会 「飲酒運転防止対策マニュアル」

以上