2021 年 11 月 24 日

SOMPOリスクマネジメント
安心・安全・健康のテーマパーク

損保ジャパンＲＭレポート｜ 222

一般企業に求められる飲酒運転防止

企業責任と飲酒運転防止対策

石井 正樹 Masaki Ishii
リスクマネジメント事業本部 モビリティコンサルティング部
上級コンサルタント

概要

2021 年 6 月末、千葉県八街市にて飲酒運転による死傷事故が発生し、内閣総理大臣が当該事故について言及するなど、社会に大きな影響を及ぼした。飲酒運転については法令改正による厳罰化などの事故防止施策が繰り返し実施されてきたが、この事故の発生を受けて道路交通法施行規則の一部が改正され、一般事業者に対して運転者へのアルコールチェックが義務化されることとなった。

本レポートでは、運輸事業者には分類されなくとも自動車の運転が不可欠である一般事業者において、万一の交通事故発生時に問われることになる責任を整理し、悲惨な事故が繰り返されることが無いよう、飲酒運転防止対策を整理、提案するものである。

目次

概要 1
1. 飲酒運転事故により問われる企業責任 2
1.1. 刑事責任 2
1.2. 行政責任 2
1.2.1. 下命・容認に対する自動車の使用制限命令 3
1.2.2. 運転前後の「アルコールチェック」及びその記録と保存の義務 3
1.3. 民事責任 3
1.4. 道義的責任ほか 4
2. 一般企業がとるべき飲酒運転防止対策 4
2.1. 「運転者の管理」面からの対策 5
2.2. 「運行状況の管理」面からの対策 7
2.3. 労務管理面からの対策 8
2.4. ハード面（社有車の工夫など）からの対策 9
3. 法令改正に関する参考資料 10
4. おわりに 10
参考文献 11

Copyright © 2021 Sompo Risk Management Inc. All rights reserved.

1. 飲酒運転事故により問われる企業責任

道路交通法施行規則の一部が改正される(2022 年に施行。詳細は後述)。これには安全運転管理者の業務における、運転者への運行前後のアルコールチェック追加も含まれる。業務に自動車を利用する事業者に対し課せられる責任がさらに重くなる形ではあるが、本章では、従業員が業務中に交通事故を起こしてしまった場合に事業者側に問われる責任について整理しておく。

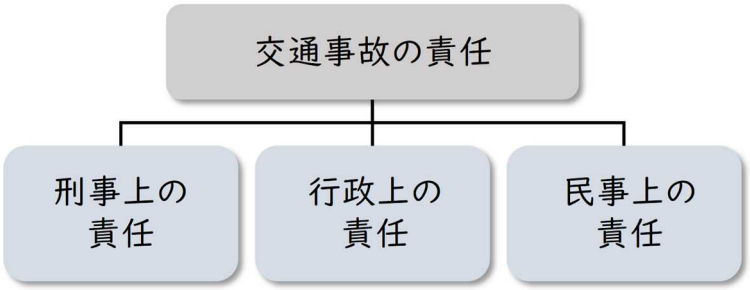

図 1 交通事故を起こした場合の企業責任（法令に基づく責任）[1]

1.1. 刑事責任

自動車事故に関わらず一般に、業務上必要な注意を怠ったことによる死傷事故では「業務上過失致死傷罪」等の適用の可能性があるが、交通事故の場合、「自動車の運転により人を死傷させる行為等の処罰に関する法律」の対象となる。この法律ではアルコールの影響により正常な運転に支障が生じるおそれがある状態で運転し、正常な運転が困難な状態に陥って人を死傷させた場合の「危険運転致死傷罪」、事故後にアルコール等の影響の有無および程度が発覚することを免れる行為をした場合の「過失運転致死傷アルコール等影響発覚免脱罪」なども規定されている。

道路交通法第 75 条において、自動車の使用者等（事業所においては管理職であることが多い）は、運転者に対して、酒酔い運転・酒気帯び運転、無免許運転など表 1 右に示す行為を下命・容認してはならないとされ、運転者だけでなく使用者にも懲役や罰金の刑事処分が定められている。

表 1　道路交通法第 75 条（自動車の使用者の義務）（抜粋・一部略）

自動車の使用者（安全運転管理者等その他自動車の運行を直接管理する地位にある者を含む。）は、その者の業務に関し、自動車の運転者に対し、次の各号のいずれかに掲げる行為をすることを命じ、又は自動車の運転者がこれらの行為をすることを容認してはならない。	・無免許運転（免停中の運転含む） ・最高速度制限違反運転 ・酒気帯び運転（酒酔い運転含む） ・過労運転（麻薬等運転含む） ・大型自動車等無資格運転 ・積載制限違反運転（過積載） ・車両の放置行為

1.2. 行政責任

行政責任とは、警察や公安委員会などの行政当局が行う処分に従わなければならない責任を指す。本レポートに関連する処分内容としては社有車の使用制限命令、安全運転管理者の解任命令等がある。例えば使用制限命令に関しては、違反行為の下命・容認に対するものと違反行為の反復に対するものがある。

[1] 図は当社作成

Copyright © 2021 Sompo Risk Management Inc. All rights reserved.

1.2.1. 下命・容認に対する自動車の使用制限命令

自動車の使用者が、道路交通法第 75 条に規定する違反行為を下命・容認し、運転者が当該違反行為を行った場合は、違反の種類に応じて 6 か月を超えない範囲で自動車の使用制限命令が出される。

1.2.2. 運転前後の「アルコールチェック」及びその記録と保存の義務

一定の台数以上の自動車を使用している事業所は、安全運転管理者を選任し公安委員会へ届け出なければならない（道路交通法第 74 条の 3 第 1 項、第 4 項）。2022 年 4 月に施行となる道路交通法施行規則（改正後）[2]では安全運転管理者の業務として、「運転しようとする運転者及び運転を終了した運転者に対し、酒気帯びの有無について、当該運転者の状態を目視等で確認する」ことが課される。さらに 2022 年 10 月には、前記の運転者に対し酒気帯びの有無について「アルコール検知器を用いて確認を行うこと」が課される。これらに合わせ、その「確認の内容を記録し、およびその記録を 1 年間保存」すること、また「アルコール検知器を常時有効に保持すること」も義務とされる。

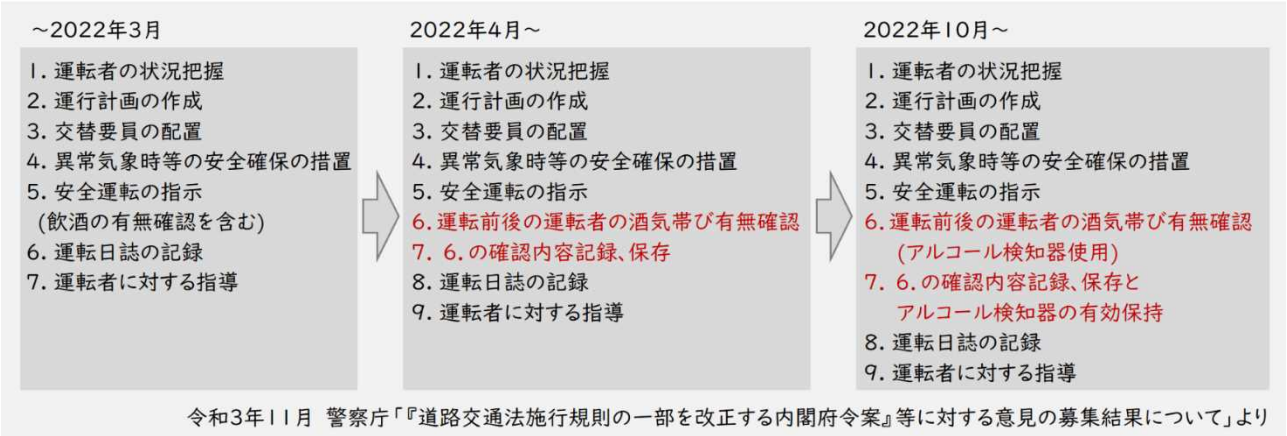

図 2　安全運転管理者の業務内容（道路交通法施行規則第 9 条の 10）[3]

本改正後の内容において運転者の酒気帯びの有無確認の方法は対面での目視が原則となっている。ただし警察庁によれば、直行直帰のケースなど対面での確認が困難な場合には運転者にアルコール検知器を携行させたうえで、カメラ・モニターの活用による状態確認や電話による声の調子の確認と併せ、アルコール測定結果を安全運転管理者に報告するといった方法でも、これが安全運転管理者による目視確認相当の業務とみなせるとのことである。前記の確認方法のほか測定結果の記録・保存業務に関しても、あくまでも酒気帯び運転抑止の実効性を確保しつつ業務の実態に即した最適な方法を検討する必要がある。

1.3. 民事責任

民事上の責任とは、交通事故の場合、加害者が被害者に対して行う民法上、および自賠法（自動車損害賠償保障法）上の損害賠償責任を指す。

企業には、「使用者責任」があり（民法第 715 条）、 企業（使用者）の従業員（被用者）が業務中に第三者に損害を与えた場合、従業員だけでなく企業側も損害賠償責任を問われる。特にこれが交通事故の場合、「不

[2] e-GOV パブリックコメント「『道路交通法施行規則の一部を改正する内閣府令案』等に対する意見の募集結果について」https://public-comment.e-gov.go.jp/servlet/Public?CLASSNAME=PCM1040&id=120210019&Mode=1（アクセス日 2021.11.10）
[3] 図は当社作成

Copyright © 2021 Sompo Risk Management Inc. All rights reserved.

法行為責任」（民法第 709 条）の要件を満たすと、その事故の損害賠償責任が使用者（企業等）にまで及ぶことがある。

また、企業等が事故を起こした車両の「運行供用者」（自賠法第 3 条）であるとされた場合にも「運行供用者責任」が及ぶ。例えば従業員による社用車の無断使用時や他人への社用車貸与時の事故でも企業側にその責任を問われることがあり、特に飲酒について会社が許容していたような状況の場合、責任を問われる可能性は高くなる。

表 2　企業側に問われる可能性のある主な民事上の責任

使用者責任（民法第715条）
ある事業のために他人を使用する者は、被用者がその事業の執行について第三者に加えた損害を賠償する責任を負う。ただし、使用者が被用者の選任およびその事業の監督について相当の注意をしたとき、又は相当の注意をしても損害が生ずべきであったときは、この限りでない。
2. 使用者に代わって事業を監督する者も、前項の責任を負う。
3. 前二項の規定は、使用者又は監督者から被用者に対する求償権の行使を妨げない。

不法行為責任（民法第709条）
故意または過失によって他人の権利又は法律上保護される利益を侵害した者は、これによって生じた損害を賠償する責任を負う。

運行供用者責任（自動車損害賠償保障法第3条）
自己のために自動車を運行の用に供する者は、その運行によって他人の生命又は身体を害したときは、これによって生じた損害を賠償する責に任ずる。ただし、自己及び運転者が自動車の運行に関し注意を怠らなかったこと、被害者又は運転者以外の第三者に故意又は過失があったこと並びに自動車に構造上の欠陥又は機能の障害がなかったことを証明したときは、この限りでない。

1.4. 道義的責任ほか

法令に基づく責任ではないが、いわゆる「道義的責任」が考えられる。万一、従業員が業務中に飲酒運転による交通事故など重大事故を起こしてしまった場合、事業者は以下のような損害を被る可能性がある。

- 被害者への賠償や自社の社有車修理費、再調達費（自動車保険の補償内容が不十分または未加入の場合など）
- 事業者の社会的信用失墜によるイメージダウン
- 事故処理（謝罪、示談など）に伴う労務的損失
- 当事者、関係者や他の従業員の士気低下やストレス
- 行政・刑事処分による事業機会の喪失
- 自動車保険料の増加

特に重大な法令違反である「飲酒運転」による事故は、社会から疑いの目を向けられ、顧客との信頼関係を一瞬のうちに崩してしまう。最近はソーシャルネットワークを使った第三者（匿名を含む）による発言が容易に社会へ拡散する状況もあり、正常な事業活動が困難となる事態が発生しやすい。

2. 一般企業がとるべき飲酒運転防止対策

本章では、安全運転管理者の業務である「運転者の管理」（運転者に対する状況把握・指示・指導等）、「運行状況の管理」（運行計画・記録等）の観点から飲酒運転防止対策を提案する。それらに加え、労務管理やハード面（社有車の工夫等）からの観点でも最新の知見を対策として活用できるよう整理する。

Copyright © 2021 Sompo Risk Management Inc. All rights reserved.

2.1. 「運転者の管理」面からの対策

運送事業者における飲酒運転防止にむけた取り組みの動きとして、2021 年 3 月 30 日に国土交通省が策定した「事業用自動車総合安全プラン 2025」[4]のなかで飲酒運転課題に触れている部分がある。これは飲酒運転以外にも、新型コロナウイルス感染症拡大の影響、水害・雪害の激甚化・頻発化などの状況変化を踏まえた 2025 年度までの運送事業者向けプランだが、一般事業者においても飲酒運転防止対策を図るうえで、本プランの内容が参考になればと考え紹介する。

図 3　事業用自動車総合安全プラン 2025（国土交通省）[4]

本プランでは飲酒運転についても触れており、「確実に飲酒運転を防止する対策」の実施の必要性をふまえ「飲酒運転の背景には、アルコール依存症等との関連」を想定し、以下の施策例を挙げている。

- 点呼の正しいタイミングの周知や、アルコール検知器の要件追加による、点呼時のアルコールチェックの強化
- 運転者に対する、自身の飲酒傾向の自覚を促す指導監督の推進
- 初任運転者に対する、飲酒傾向の確認や重点的なアルコールチェックによる、飲酒運転の習慣化の防止
- 事業者の優良取組事例やアルコール依存症に係る周知

[4] 国土交通省 Web サイト「事業用自動車総合安全プラン 2025」 https://www.mlit.go.jp/jidosha/anzen/news/anzenplan2025.html (アクセス日 2021.11.10)

Copyright © 2021 Sompo Risk Management Inc. All rights reserved.

図 4 飲酒運転防止対策に関する施策例[5]

なお、本プランに対するパブリックコメントの中には「AUDIT(Alcohol Use Disorders Identification Test)[6]等アルコール依存症のスクリーニングテストを義務づけるべき」の声[7]もあり、対する国土交通省からの回答によると「『事業者の優良取組事例やアルコール依存症に係る周知』の施策を推進する上で、必要に応じスクリーニングテストの活用等について、検討を進める」とのことである。

車両を業務に用いる事業者においては、運転者がアルコール依存症でないか、（2022 年度から義務化となる）運行の直前・直後でのアルコール検知器を使った酒気帯びの有無確認、体調や会話の中で不自然な点はないか（例えばアルコールの臭い、またはそれを隠そうとする不自然な強い臭いがするか）などのチェックを実施されたい。

アルコール検知器によるチェックでは、運送事業者においては飲酒運転防止の意識を徹底するという観点から測定結果 0.00mg/L をもってチェック OK とする運用例が多い。検知器の維持にあたり、機器の電源を入れての動作確認の他、口腔洗浄剤などを口内に噴霧した場合のアルコール検知可否など簡易チェックも有効である。ただし「入れ歯安定剤」に含まれるアルコール成分などが誤検知を誘発することもあり、仮に酒気帯びが疑われるような測定結果の場合は当該運転者の主張にもよく耳を傾けるべきである。なおアルコール検知器の機器選定については「安全運転管理者が酒気帯びの有無の確認に用いるアルコール検知器については、酒気帯びの有無を音、色、数値等により確認できるものであれば足り、特段の性能上の要件は問わない」[8]とされている。

チェック記録の保存について、運送事業者においては測定数値の記録や自動記録の必要はない（記録・保存の必要があるのは「検知器使用の有無、酒気帯びの有無」）とされている。安全運転管理者の業務におけるチェック記録の保存に関しては今後、関係省庁より「改正規定の解釈・運用については、別途定める」[8]こととなっており、その範囲内で柔軟な対応を検討すべきである。

---

[5] 図は当社作成
[6] 厚生労働省 Web サイト「AUDIT（おーでぃっと）」
https://www.e-healthnet.mhlw.go.jp/information/dictionary/alcohol/ya-021.html（アクセス日 2021.11.10）
[7] e-GOV ポータル「事業用自動車総合安全プラン 2025（案）に対する皆様からのご意見と国土交通省の回答」https://public-comment.e-gov.go.jp/servlet/PcmFileDownload?seqNo=0000215145（アクセス日 2021.11.10）
[8] 「『道路交通法施行規則の一部を改正する内閣府令案』等に対する御意見 及びこれに対する警察庁の考え方について」https://public-comment.e-gov.go.jp/servlet/PcmFileDownload?seqNo=0000226695 （アクセス日 2021.11.10）

Copyright © 2021 Sompo Risk Management Inc. All rights reserved.

2.2. 「運行状況の管理」面からの対策

飲酒後に体内でアルコールが分解されるまでには一定の時間を要する。運行の前日・前夜に飲酒した場合、それから十分に時間を空けずに翌日運行するとアルコールが分解しきれず酒気帯び運転となるリスクが考えられる。例えば祝日や連休（レジャーや行楽を楽しんだ可能性が考えられる）の翌朝や、遅い時間まで勤務した日の翌朝など、休息・睡眠時間が十分確保できているか疑われる状況での運行は特に注意されたい。

表 3　飲酒量と体内アルコール濃度等との関係[9]

○アルコールの影響は、体重、性別、体質によって異なるなど個人差が大きい。下記表はあくまで目安。
○アルコールの血中濃度のピークは飲酒後15分～2時間後に現れることが一般的(量が多いほどピークは遅れる傾向)

飲酒量	アルコールの重さ(g)	アルコールが体内から消える推奨時間
ビール(5%)　：小グラス1杯100ml ワイン(12%)　：ワイングラス1/2杯程度 40ml	4g	1時間
ビール(5%)　：350ml	14g	3.5時間
ビール(5%)　：500ml チューハイ(7%)　：350ml 日本酒(15%)　：160ml(0.8合) ワイン(12%)　：ワイングラス2杯(200ml) ウイスキー(40%)：ダブル1杯(60ml)	20g	5時間
ビール(5%)　：1ℓ	40g	10時間
ビール(5%)　：2ℓ ワイン(12%)　：1ボトル750ml強	80g	20時間
ビール(5%)　：5ℓ 日本酒(15%)　：1升	200g	50時間

（参考）運行計画立案のポイント

飲酒事故に限らず交通事故の発生を防ぐため、運行計画立案においてはリスクの高い場所や時刻を予測し、これを避けることが効果的である。例えば小学生の歩行中事故の死傷者数を時間帯別に見ると、7 時台及び 15～17 時台が多く（図 5）、通行目的別では「登下校中」が最も多い。生活道路や通学路をやむを得ず自動車で走行する必要がある場合、通学路・通学時間帯も認識して、より安全な運行計画を立案すべきである。

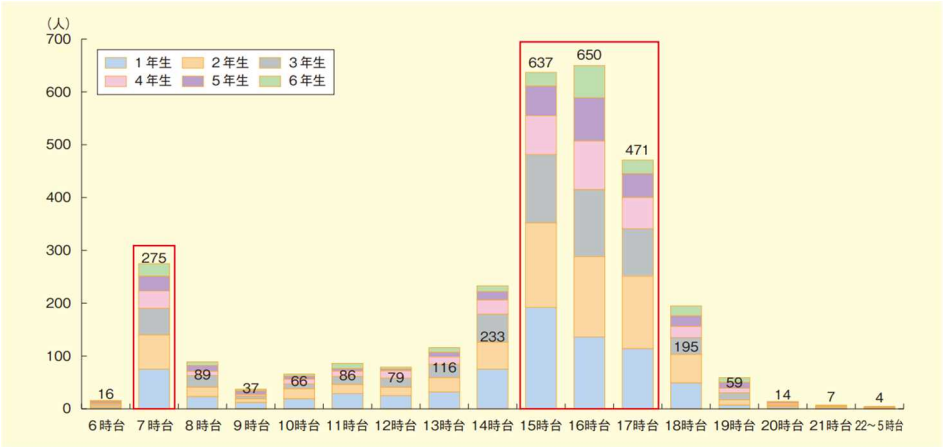

図 5 小学生歩行中の時間帯別死者・重傷者数（平成 27 年～令和元年合計）[10]

[9] 国土交通省ウェブサイト「【資料４別添】飲酒に関する基礎教育資料」 https://www.mlit.go.jp/common/001314049.pdf（アクセス日 2021.11.10）
[10] 内閣府ホームページ「令和２年版交通安全白書」 https://www8.cao.go.jp/koutu/taisaku/r02kou_haku/index_zenbun_pdf.html（アクセス日 2021.11.10）

Copyright © 2021 Sompo Risk Management Inc. All rights reserved.

2.3. 労務管理面からの対策

コロナ禍の現状において「自宅待機を余儀なくされる」、「外出を控える中で他人とのコミュニケーションの機会が減り孤独感を感じる」などストレスの原因が増え、その結果として自宅飲酒の習慣化が進みやすくなることも考えられる。

厚生労働省は「健康日本 21」[11]の中で、壮年男性の場合「節度ある適度な飲酒」を純アルコール量換算で 1 日 20g 以下、「多量飲酒」を 1 日平均 60g 以上と定義している。「多量飲酒」の場合はアルコール依存症になるリスクが高まると警告されており、飲酒運転を含むアルコールに纏わる問題の多くはこの多量飲酒者が引き起こしていると考えられる。

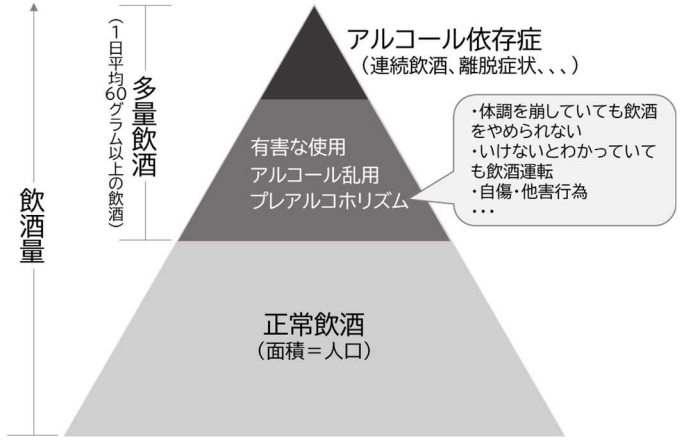

図 6　飲酒行動の分布 [12]

アルコール依存症に特徴的な「連続飲酒」、「離脱症状」は出ていなくとも、体調を崩していても飲酒をやめられない、いけないと思っても飲酒運転して事故を起こす、自分や人を傷つける、などの問題行動のある人は依存症の手前の「プレアルコホリズム」[12]が疑われる。安全運転・労働衛生管理上、管理者がどのように運転者の過度の飲酒、その心身への影響を把握すればよいのかが課題である。

新しく運転者を採用する際、安全衛生教育の実施は言うまでもないが、飲酒運転に対する意識の低い人材は採用自体を見合わせる等のリスク回避も重要と考える。従来からの運転者不足や E コマース市場の拡大による多頻度小口配送ニーズ増加の傾向に加え、コロナ禍の影響による巣ごもり需要の拡大などの現象が起こり、運転者の求人数、求職数は共に増えている状況である。このような中、新規運転者採用時は AUDIT 等アルコール依存症のスクリーニングテスト実施や、採用面談の際での飲酒習慣の確認なども徹底すべきである。

また労働安全衛生の観点でも、厚生労働省は「飲酒による運転への影響の理解を含む安全衛生教育を雇い入れ時や日常業務の中に取り入れること」や「運転者に対する健康診断や面接指導などの健康管理」[13]が必要、としている。最近ではアルコール依存症に対する治療薬も開発されており、異常が疑われる運転者に対しては早めの受診を促す必要がある。

---

[11] 厚生労働省 Web サイト「健康日本 21（アルコール）」 https://www.mhlw.go.jp/www1/topics/kenko21_11/b5.html（アクセス日 2021.11.10）

[12] 樋口進．アルコール関連問題の分類 e-ヘルスネット．https://www.e-healthnet.mhlw.go.jp/information/alcohol/a-06-003.html 厚生労働省．(2021) 図は「飲酒行動の分布」を元に当社作成（アクセス日 2021.11.10）

[13] 厚生労働省 Web サイト「交通労働災害を防止するために」 https://www.mhlw.go.jp/content/000618745.pdf（アクセス日 2021.11.10）

Copyright © 2021 Sompo Risk Management Inc. All rights reserved.

2.4. ハード面（社有車の工夫など）からの対策

飲酒運転も含め運転中の運転者の体調を把握する方法として「ふらつき検知」機能のついたドライブレコーダーの活用も考えられる。ふらつき検知は、運転中に覚醒度が低下した場合などに起こりやすいセンターライン・道路外側線への異常な接近を、前方カメラ画像から解析することで検知するものであるが、その検知場所や検知タイミングを分析することで疲れや眠気のほか飲酒状態の推測もできる可能性がある。

飲酒運転を防ぐための最後の砦ともいえるアルコール・インターロック装置、即ち車両側にアルコール検知センサーを設置し、アルコールを検知した場合は走行できなくなるようにする装置の導入も考えられる。

図 7　アルコール・インターロック装置の使用状況[14]

諸外国で最も標準的に使用されているアルコール・インターロック装置は「呼気吹き込み式」のものであり、運転手はエンジン始動までに以下の操作手順が求められる[15]。

① エンジンスイッチ（イグニッションスイッチ）を入れる
② インターロック装置のウォーミング終了後、測定開始
③ 呼気を直接測定機器に数秒間吹き込む
④ アルコール濃度が規定値以下ならば、エンジンがかかる

ただしその運用に際しては、設置・導入コスト、定期的な校正など精度維持のためのメンテナンス、アルコール検知センサーの検知精度、改造などの不正防止対策、煩わしさ（エンジン始動時に毎回呼気を吹き込む必要がある）、緊急時の解除、機器・装置の耐久性等の課題を考慮する必要がある[16]。

運転者が正しく判断や操作できなかった場合に、周囲の車両や歩行者を検知して警報を鳴らす、自動的にブレーキを掛ける、などの運転支援機能を搭載したいわゆる「安全運転サポート車」の導入も考えられる。バスやトラックにおいても、停車車両や歩行者の検知・衝突回避を可能とするものが登場している。ただし運転支援機能には限界があり、路面や気象条件によっては作動しない場合もある。機能を過信してはならず、運転者自身の主体的な安全運転が前提であることを認識する必要がある。

---

[14] 国土交通省 Web サイト「アルコール・インターロック装置に関する検討会 中間とりまとめについて」 https://www.mlit.go.jp/kisha/kisha07/09/091002_.html（アクセス日 2021.11.10）
[15] 東京大学公共政策大学院 Web サイト「アルコールインターロック装置の設置に関する費用便益分析」、http://www.pp.u-tokyo.ac.jp/graspp-old/courses/2012/documents/graspp2012-5113090-3.pdf（アクセス日 2021.11.10）
[16] 国土交通省 Web サイト「アルコール・インターロック装置に関する検討会 最終取りまとめ」、https://www.mlit.go.jp/kisha/kisha07/09/091226/04.pdf（アクセス日 2021.11.10）

Copyright © 2021 Sompo Risk Management Inc. All rights reserved.

3. 法令改正に関する参考資料

図 8 に、これまでの主な飲酒運転関連の法令改正をまとめる。2005 年 5 月の「仙台ウォークラリー3 名死亡事故」、2006 年 8 月の「福岡海の中道大橋飲酒運転事故」などの社会問題化を契機とし、2007 年に飲酒運転の厳罰化、飲酒運転に対する行政処分の強化（2009 年施行）がなされて以降、その件数は減少を続けている。しかし飲酒に対する意識が低い、またはアルコール依存に近い状態の運転者が残念ながら一定数存在する状況であり、これに伴い法令改正が繰り返されているのが実状である。

飲酒運転に関連する主な法令改正	主な事件・事故・判決
	1999.11.28 東名飲酒運転事故 → 2001.1.12 運転手に懲役4年確定(東京高裁) → 飲酒運転の厳罰化へ
2001.12.25施行【刑法】危険運転致死傷罪の新設	
2002.6.1施行 【道交法】飲酒運転罰則強化	罰則強化により、飲酒運転検知拒否／ひき逃げなどが社会問題化 飲酒運転事故報道加熱
2004.11.1施行 【道交法】飲酒運転検知拒否罰則強化 2005.1.1施行 【刑法】危険運転致死傷罪の罰則強化 懲役刑の最高刑の引き上げ(20年) 併合罪最高30年	2005.5.22 仙台ウォークラリー3名死亡事故 → 懲役20年初適用
2006.5.28施行【刑法】業務上過失致死傷罪罰金引き上げ 罰金上限100万円へ	2006.8.12 福岡海の中道大橋飲酒運転事故 2006.9.25 川口園児4名死亡事故 → 危険運転致死不適用
2007.6.12施行【刑法】自動車運転過失致死傷罪の新設 業務上過失致死からの分離、7年以下の懲役など 【刑法】危険運転致死傷罪の改正 二輪・原付も対象に	2007.6.23 尼崎飲酒運転常習者による事故 → 危険運転致死傷罪2件併合で30年求刑 (懲役23年にて確定)
2007.9.19施行【道交法】酒気帯び運転厳罰強化 【道交法】提供者・同業者罰則の新設(周辺三悪対策) 【道交法】飲酒運転検知拒否罰則強化 【道交法】ひき逃げ罰則強化	
2009.6.1施行 【道交法】飲酒運転に関する道路交通法施行例の一部改正 酒酔い運転の違反点数を35点、免許欠格期間を3年に 酒気帯び運転は免許取り消しに、免許欠格期間を2年に など	2011.10.31 福岡海の中道大橋飲酒運転事故で 危険運転致死傷罪、懲役20年が最高裁にて確定
2014.5.20施行 自動車運転死傷処罰法の新設 危険運転致死傷罪の適用対象拡大、15年以下の懲役など 過失運転致死傷アルコール等影響発覚免脱罪の新設 刑法の自動車運転過失致死傷罪は同法に移管	
2015.6.17施行【道交法】運転免許の効力の仮停止等の要件の見直し 酒気帯び運転による事故では人を死亡させたときに加え、 人を傷つけたときにも運転免許効力を仮停止	
2022.4.1施行 【道交法】運転前後の対面での酒気帯び有無確認義務化 安全運転管理者の業務として運転前後の運転者の状態の、目視等での確認およびその内容の記録、保存等を追加	2021.6.28 八街市飲酒運転トラック児童5名死傷事故
2022.10.1施行【道交法】アルコール検知器での酒気帯び有無確認義務化 運行前後の運転者の状態の確認の際の、認定を受けたアルコール検知器による確認およびその内容の記録、保存等を追加	

図 8 飲酒運転に関連する主な法令改正[17]

4. おわりに

飲酒に対する意識の低い、またはアルコール依存に近い状態の運転者は残念ながら一定人数存在していると考えられる。一般企業にも自動車に関して安全管理義務があるが、その内容の理解・徹底が不十分な事業者や法人が少なからず存在しているのではないだろうか。飲酒運転による事故は犯罪であり根絶しなければならない。また、飲酒運転による自動車事故は個人の責任にとどまらず、会社及び業界全体の信用失墜につ

[17] 当社作成

Copyright © 2021 Sompo Risk Management Inc. All rights reserved.

ながることを事業者、法人は肝に銘ずるべきである。

飲酒運転防止に関連する安全管理の方策として車両へのインターロック装置導入などハード面の工夫も考えられるが、遵法意識の改善を社内文化・風土の視点から考えることや、対面点呼による運転者の直接的チェック、事故リスクを回避した運行計画など実務レベルで改善・工夫することも効果的である。一般事業者におかれては、各々の事情を鑑み最適な安全管理方法を検討、実施されたい。

参考文献

「道路交通法施行規則の一部を改正する内閣府令案」等に対する意見の募集結果について．警察庁，
https://public-comment.e-gov.go.jp/servlet/Public?CLASSNAME=PCM1040&id=120210019&Mode=1，（アクセス日 2021-11-10）

事業用自動車総合安全プラン 2025．国土交通省，
https://www.mlit.go.jp/jidosha/anzen/news/anzenplan2025.html（アクセス日 2021-11-10）

AUDIT（おーでぃっと）．厚生労働省，
https://www.e-healthnet.mhlw.go.jp/information/dictionary/alcohol/ya-021.html（アクセス日 2021-11-10）

事業用自動車総合安全プラン 2025（案）に対する皆様からのご意見と国土交通省の回答．国土交通省，
https://public-comment.e-gov.go.jp/servlet/PcmFileDownload?seqNo=0000215145（アクセス日 2021-11-10）

「道路交通法施行規則の一部を改正する内閣府令案」等に対する御意見 及びこれに対する警察庁の考え方について．警察庁，
https://public-comment.e-gov.go.jp/servlet/PcmFileDownload?seqNo=0000226695 （アクセス日 2021-11-10）

飲酒に関する基礎教育資料．国土交通省，
https://www.mlit.go.jp/common/001314049.pdf（アクセス日 2021-11-10）

令和２年版交通安全白書．内閣府，
https://www8.cao.go.jp/koutu/taisaku/r02kou_haku/index_zenbun_pdf.html（アクセス日 2021-11-10）

健康日本 21（アルコール）．内閣府，
https://www.mhlw.go.jp/www1/topics/kenko21_11/b5.html（アクセス日 2021-11-10）

アルコール関連問題の分類．樋口進，
https://www.e-healthnet.mhlw.go.jp/information/alcohol/a-06-003.html（アクセス日 2021-11-10）

交通労働災害を防止するために．厚生労働省，
https://www.mhlw.go.jp/content/000618745.pdf（アクセス日 2021-11-10）

アルコール・インターロック装置に関する検討会 中間とりまとめについて．国土交通省，
https://www.mlit.go.jp/kisha/kisha07/09/091002_.html（アクセス日 2021-11-10）

アルコールインターロック装置の設置に関する費用便益分析．東京大学公共政策大学院，
http://www.pp.u-tokyo.ac.jp/graspp-old/courses/2012/documents/graspp2012-5113090-3.pdf （アクセス日 2021-11-10）

アルコール・インターロック装置に関する検討会 最終取りまとめ．国土交通省，
https://www.mlit.go.jp/kisha/kisha07/09/091226/04.pdf（アクセス日 2021.11.10）

Copyright © 2021 Sompo Risk Management Inc. All rights reserved.

執筆者紹介

石井 正樹　Masaki Ishii

リスクマネジメント事業本部 モビリティコンサルティング部
上級コンサルタント
専門は自動車事故防止

ＳＯＭＰＯリスクマネジメントについて

ＳＯＭＰＯリスクマネジメント株式会社は、損害保険ジャパン株式会社を中核とするＳＯＭＰＯホールディングスのグループ会社です。「リスクマネジメント事業」「サイバーセキュリティ事業」を展開し、全社的リスクマネジメント（ERM）、事業継続（BCM・BCP）、サイバー攻撃対策などのソリューション・サービスを提供しています。

本レポートに関するお問い合わせ先

ＳＯＭＰＯリスクマネジメント株式会社
総合企画部　広報担当
〒160-0023 東京都新宿区西新宿 1-24-1 エステック情報ビル
TEL：03-3349-3500

Copyright © 2021 Sompo Risk Management Inc. All rights reserved.