

海運分野における飲酒対策に関する論点整理

飲酒対策の強化に関する基本的な考え方

【論点】

- 多数の一般国民の生命を直接的に危険にさらすことがないように、一定の船舶に対して、飲酒対策の強化策としてアルコール検査の導入等（後述）が必要ではないか。
- その際、実効性の観点から、どのような船舶に対して、どのように対策強化を進めて行くべきか。

【参考情報】

- 海運事業は事業形態に応じて分類（※）されるが、船舶の安全・環境・船員配乗等に関する基準、航行に関する規則等では、その規制目的に応じて船舶の大きさや輸送対象（※）などに着目した内容としている。

（※）海運事業は、輸送する対象（旅客、貨物）、輸送形態（定期、不定期）により、旅客定期航路事業（フェリー等）、旅客不定期航路事業、貨物定期航路事業、貨物不定期航路事業などに分類される。

多数の旅客を輸送する大型のフェリーと離島航路等の小型フェリーはいずれも旅客定期航路事業であり、大量の旅客を輸送する大型クルーズ船と海上タクシーはいずれも旅客不定期航路事業である。

（参考資料 2）

1. アルコール検査に関する基準、規制を遵守させるための実効ある方策

① アルコール検知器使用の必要性

【論点】

- アルコール検査を行うこととする場合、規制の実効性を確保するため、アルコール検知器を使用することが必要ではないか。
- アルコール検知器は、どのような種類のものを使用すべきか。

（参考資料 3）

【参考情報】

- 海運事業者の取組状況については、
 - ・ 航海当直前にアルコール検査は 80%の事業者が実施、うち 62%が検知器を使用
 - ・ 航海当直後にアルコール検査は 12%の事業者が実施、うち 6%が検知器を使用

② アルコール検査を実施するタイミング

【論点】

- アルコール検査を導入することとする場合、その実施するタイミングについては、航海当直の実態を踏まえることが必要ではないか。（参考資料4）
- 航海当直後においてもアルコール検査は必要か（自動車、航空機は業務後もアルコール検査を実施）。

【参考情報（再掲）】

- 海運事業者の取組状況については、
 - ・航海当直前にアルコール検査は80%の事業者が実施、うち62%が検知器を使用。
 - ・航海当直後にアルコール検査は12%の事業者が実施、うち6%が検知器を使用。

③ アルコール検査の不正防止

【論点】

- 航海当直の実態を踏まえたうえで、アルコール検査の不正（不正確な検査、なりすまし等）を防止するため、検査の客観性（第三者による確認等）をどのように担保するか。

④ アルコール検査の記録・保存

【論点】

- 酒気帯びによる航海当直の確実な防止、事後検証等の会社における適切な飲酒管理の観点から、検査の記録・保存が必要ではないか。

2. 適切な飲酒管理が維持されるような事業者の安全管理体制のあり方

① 航海当直前の飲酒禁止期間設定の要否

【論点】

- 航空機においては、業務8時間前の飲酒を禁止しており、自動車・鉄道では明確な定めはないが、船舶においてはどうすべきか。
※複数日連続して運航する船舶では、船舶は乗組員の生活の場でもあり、4時間交代で1日に8時間の操船等業務を行い、休憩時間は8時間となる場合が多い。
- STCW条約の指針（任意規定）では、航海当直前4時間の飲酒は避けることとされており、飲酒の量によっては酒気帯びで当直業務を行うこととなる可能性が

あり誤解を与えやすい。そのため、アルコール摂取量、体内の残存アルコール濃度等に関するガイダンスの作成が必要ではないか。

② 飲酒管理に関する教育の充実、効果的な実施

【論点】

- アルコール摂取量、体内の残存アルコール濃度等に関するガイダンスの作成が必要ではないか。(再掲)
- 飲酒管理に係る教育の実施を会社として実施すべきではないか。