

交通事故防止対策の進捗状況

令和3年3月19日



「トラック事業における総合安全プラン2020」目標達成に向けた取り組み

平成29年9月

目標

国
交
省

■ 事業用自動車総合安全プラン2020

区分	平成28年実績(参考)	平成32年目標
交通事故死者数	363人	235人以下
人身事故件数	33,336件	23,100件以下
飲酒運転事故件数	54件	飲酒運転ゼロ

全
ト
協

■ トラック事業における総合安全プラン2020

区分	平成28年実績(参考)	平成32年目標
交通事故死者数	270人	200人以下
人身事故件数	14,600件	12,500件以下
飲酒運転事故件数	37件	飲酒運転ゼロ

当面の重点削減目標と具体的促進策

★死亡事故件数に係る新たな数値目標(重点削減目標)の設定

- 事業用トラックを第一当事者とする死亡事故件数を車両台数1万台当たり「1.5」件以下とし、各都道府県(車籍別)の共有目標とする。

★重点削減目標に向けた具体的促進策

- 事業用トラック重点事故対策マニュアルに基づいた各種セミナーの開催・受講の促進
- 飲酒運転撲滅運動の推進
- ドラレコ及びデジタコ等安全管理機器のより積極的な導入の促進

トラック事業における目標達成に向けた取り組み内容

1. 行政・事業者の安全対策の一層の推進と利用者を含めた関係者の連携強化による安全トライアングルの構築

- 運輸安全マネジメントについて、官民一体で取り組む普及・啓発活動の推進。
- 交通事故防止の意識の高揚を目的とした「トラック追突事故防止マニュアル活用セミナー」、「交差点事故防止マニュアル活用セミナー」、「ドライブレコーダ活用セミナー」の全国各地での開催。
- 都道府県協会における初任運転者教育の充実、安全運転研修に対する助成の実施等。
- 運転技術、安全意識向上を目的とした、トラックドライバー・コンテストの実施。
- 「正しい運転・明るい輸送運動」「年末年始の輸送等に関する安全総点検」等、各種事故防止キャンペーンの実施および、事故防止コンクール(運転経歴証明書取得)の全国展開。
- Gマーク制度および引越安心マーク制度の普及促進。
- 「トラック輸送における取引環境・労働時間改善中央協議会」の開催。
- 「トラック運送業における適正取引推進、生産性向上及び長時間労働抑制に向けた自主行動計画」の推進。

2. 飲酒運転等悪質な法令違反の根絶

- 飲酒運転撲滅運動の推進。
- 「飲酒運転防止対策マニュアル」を活用した飲酒運転撲滅の啓発。

3. 自動運転、ICT等新技術の開発・利用・普及の推進

- 衝突被害軽減ブレーキ等のASV関連機器、運行記録計、ドライブレコーダ等の運行管理・支援機器の普及拡大の促進。

- 衝突被害軽減ブレーキ装置を導入した都道府県トラック協会の会員事業者(中小企業者)に対する導入助成。
- 高度なIT点呼システムの構築と普及拡大および、高機能アルコールチェッカーの活用、推進。
- 「過労死等防止・健康起因事故防止セミナー」の実施。
- ドライバーの睡眠時無呼吸症候群(SAS)スクリーニング検査助成事業の実施。

4. 超高齢社会を踏まえた高齢者事故の防止対策

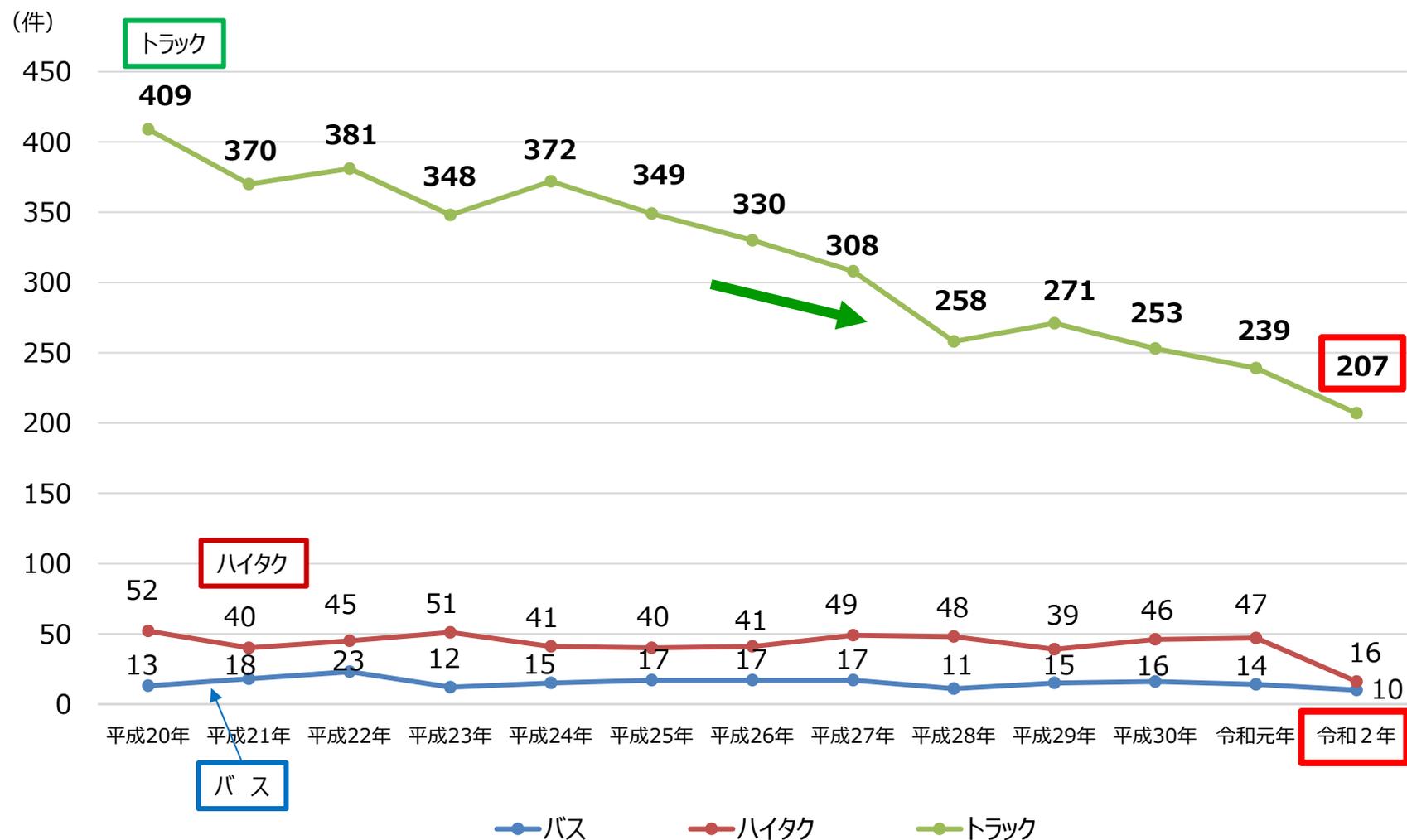
- 高齢歩行者が事故被害者となる事故実態の関係者への周知徹底。
- 高齢歩行者特有の行動(昼間の交差点及び夜間の道路横断)の啓発活動。
- 事業用トラックドライバーに対する高齢歩行者早期認知の呼びかけ。
- 交差点通過時における車両周辺歩行者等の安全確認の励行。

5. 事故関連情報の分析等に基づく特徴的な事故等への対応

- ◆ 死亡事故件数を各都道府県(車籍別)の共有目標とした取り組みの促進
 - 事業用トラック事故対策マニュアル(追突・交差点)の策定および、対策セミナー開催・受講の促進。
- ◆ 事故分析及び有効な事故防止対策の検討・活用
 - 車籍別、発生地域別、車両区分別、道路区分別等、詳細な事故分析手法への見直しおよび迅速かつ効果的な検証による新たな対策の樹立。
 - 交通事故の種類・類型等の詳細分析による傾向と対策の実施。
- ◆ ドラレコ映像等の情報を活用した運転特性の確認、指導監督の徹底
 - 「ドラレコ導入の手引き」、「ドラレコ活用マニュアル」、「ヒヤリハット集」の製作とホームページ公表。
 - ドライブレコーダー・車載カメラ搭載車(左折巻き込み事故防止対策)への助成事業の実施。



事業用自動車（バス・ハイタク・トラック）の死亡事故件数の推移（平成20年～令和2年）



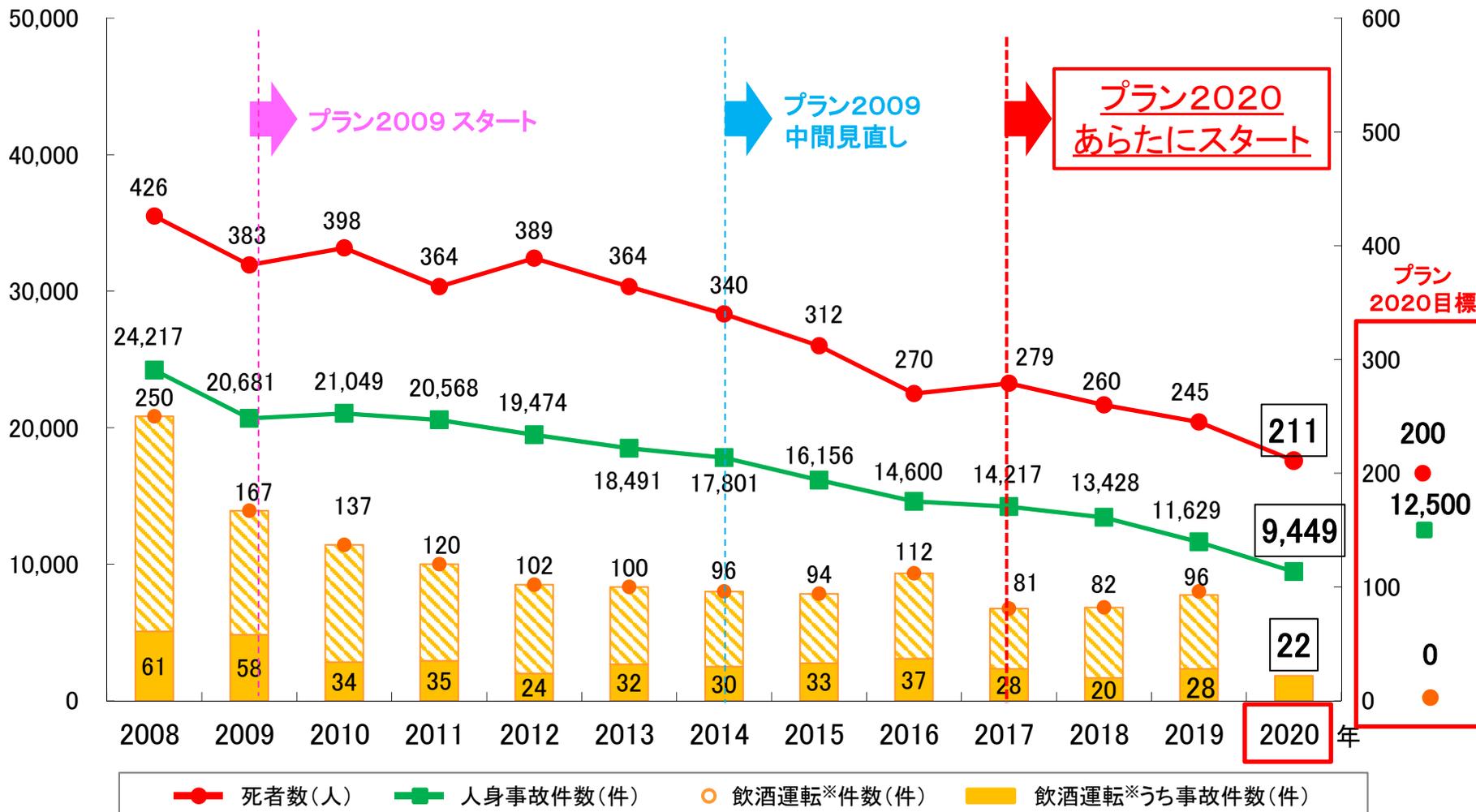
※死亡事故件数は事業用自動車が第一当事者となるものであり、トラックには軽自動車を含まない
 ※ 令和2年12月末時点の発表値 出典：警察庁「交通事故統計」



「トラック事業における総合安全プラン2020」目標値と事故の現況

飲酒運転事故件数：飲酒運転ゼロ 交通事故死者数：200人以下 人身事故件数：12,500件以下

※「飲酒運転ゼロ」目標達成のためには、関係者一丸となって取り組む必要がある。

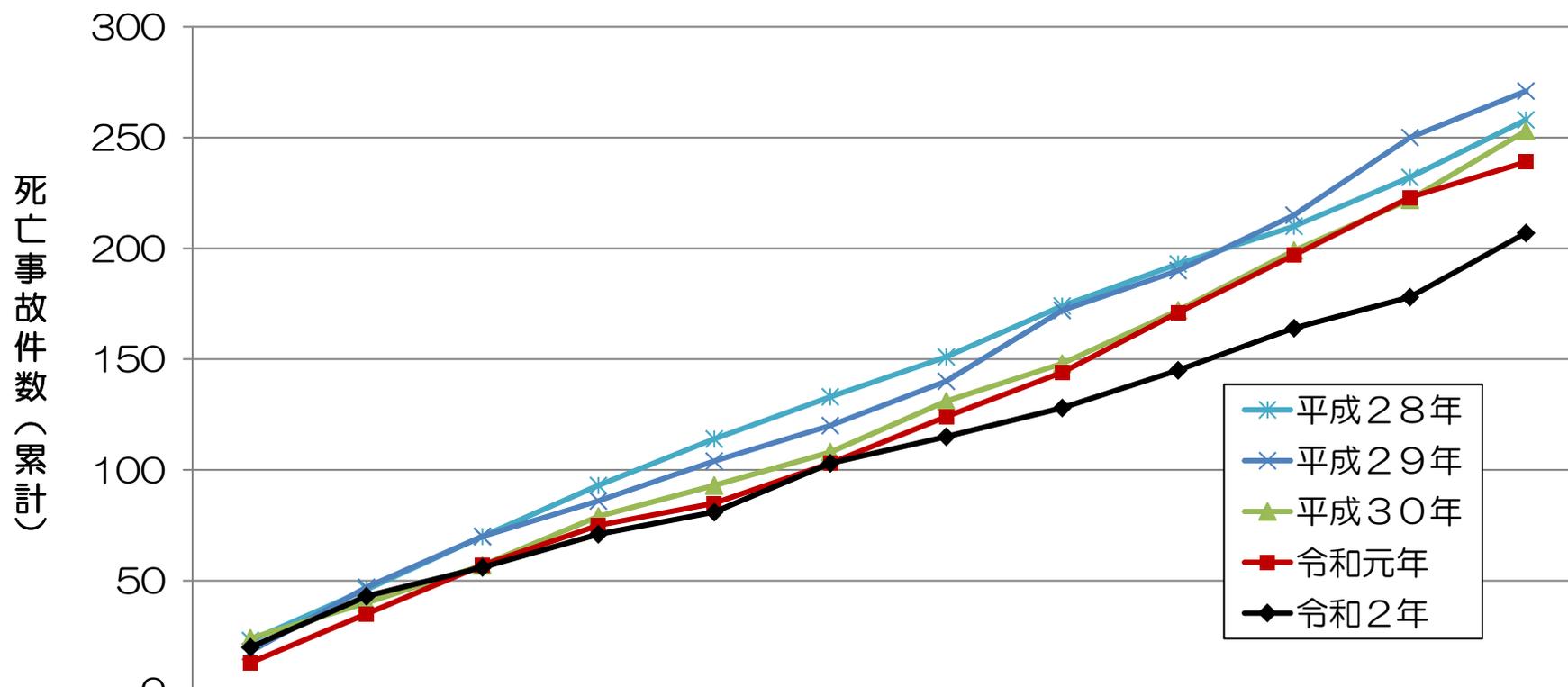


※「飲酒運転」は「道路交通法違反取締件数」の数値で、「酒酔い運転」および「酒気帯び運転」の合計値。

数字はいずれも事業用貨物自動車（軽自動車を除く）によるもの。
出典：警察庁「交通事故統計」および（公財）交通事故総合分析センター「交通統計」



事業用貨物自動車が第1当事者となる死亡事故件数の推移（平成28年～令和2年）



	1月	2月	3月	4月	5月	6月	7月	8月	9月	10月	11月	12月
平成28年	23	46	70	93	114	133	151	174	193	210	232	258
平成29年	18	47	70	86	104	120	140	172	190	215	250	271
平成30年	24	40	57	79	93	108	131	148	172	199	222	253
令和元年	13	35	57	75	85	103	124	144	171	197	223	239
令和2年	20	43	56	71	81	103	115	128	145	164	178	207



【車籍別】 事業用トラック1万台当たりの死亡事故件数の推移（平成28年～令和元年）

No	都道府県	平成28年	平成29年	平成30年	令和元年	3年平均	4年平均
1	北海道	2.7	1.3	1.9	1.4	1.6	1.8
2	青森	2.8	2.1	2.7	2.0	2.3	2.4
3	岩手	0.0	3.4	2.0	1.3	2.2	1.7
4	宮城	1.8	1.5	1.8	1.8	1.7	1.7
5	秋田	2.4	2.3	0.0	2.3	1.5	1.7
6	山形	1.0	1.0	1.0	3.1	1.7	1.5
7	福島	3.3	3.2	2.1	0.8	2.0	2.3
8	茨城	1.2	2.1	2.5	2.7	2.4	2.1
9	栃木	1.7	0.4	3.8	1.2	1.8	1.8
10	群馬	2.4	1.6	1.9	1.1	1.5	1.8
11	埼玉	2.6	1.5	1.9	1.8	1.7	2.0
12	千葉	3.5	1.9	2.5	2.8	2.4	2.7
13	東京	0.9	1.1	0.7	0.4	0.7	0.8
14	神奈川	1.3	1.8	0.9	1.4	1.4	1.4
15	山梨	0.0	1.3	1.3	0.0	0.9	0.7
16	新潟	2.5	2.1	1.7	1.6	1.8	2.0
17	長野	1.7	1.1	1.1	3.2	1.8	1.8
18	富山	2.3	2.3	1.5	0.0	1.3	1.5
19	石川	1.5	1.5	0.0	2.9	1.5	1.5
20	福井	1.2	0.0	2.3	2.2	1.5	1.4
21	岐阜	2.1	1.0	1.0	1.5	1.2	1.4
22	静岡	1.7	1.7	2.1	1.6	1.8	1.8
23	愛知	1.4	1.3	2.5	1.4	1.7	1.7
24	三重	3.3	1.8	1.8	1.3	1.6	2.0
25	滋賀	3.3	0.8	0.8	0.8	0.8	1.4
26	京都	2.3	3.6	3.0	0.8	2.5	2.4
27	大阪	2.1	3.8	2.3	2.3	2.8	2.6
28	兵庫	1.7	2.9	2.9	1.2	2.3	2.2
29	奈良	2.0	1.9	7.6	0.9	3.5	3.1
30	和歌山	2.1	0.0	1.0	3.1	1.4	1.6
31	鳥取	0.0	0.0	1.8	7.2	3.0	2.3
32	島根	0.0	3.4	0.0	1.7	1.7	1.3
33	岡山	1.2	4.3	0.8	3.0	2.7	2.3
34	広島	3.0	2.3	1.3	1.9	1.8	2.1
35	山口	1.5	0.7	1.5	2.2	1.5	1.5
36	徳島	1.5	0.0	1.4	1.4	0.9	1.1
37	香川	2.4	3.2	0.8	3.8	2.6	2.6
38	愛媛	4.2	8.2	2.7	2.6	4.5	4.4
39	高知	4.6	3.0	5.9	5.6	4.8	4.8
40	福岡	3.3	2.5	2.7	1.6	2.3	2.5
41	佐賀	1.0	4.0	2.0	0.0	2.0	1.8
42	長崎	1.2	3.4	3.3	2.1	2.9	2.5
43	熊本	3.3	2.6	2.5	2.5	2.5	2.7
44	大分	2.1	4.1	1.0	3.9	3.0	2.8
45	宮崎	0.9	3.7	0.0	2.7	2.1	1.8
46	鹿児島	1.2	1.8	1.2	3.5	2.2	1.9
47	沖縄	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
	全国	2.1	2.1	1.9	1.8	1.9	2.0

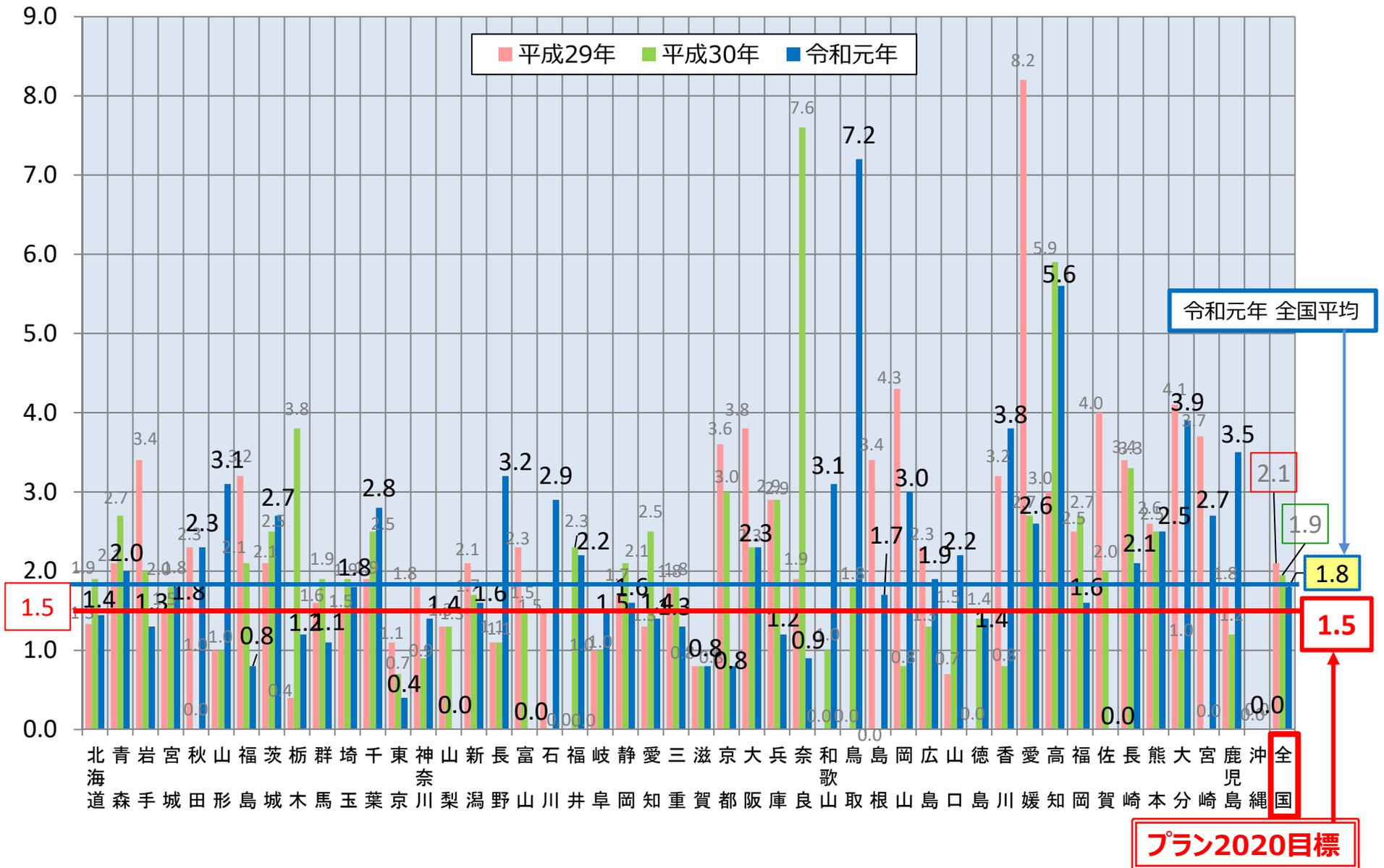
事業用トラック1万台あたりの死亡事故件数の平均が、直近の3年間および4年間のいずれも「3.0件」以上の県

※死亡事故件数は事業用貨物自動車（第一当事者となるもの）であり、軽自動車を含まない 出典：(公財)交通事故総合分析センター

※車両台数はトレーラ及び軽自動車を除く事業用貨物自動車の保有台数（H29年以前は3月末時点／H30年以降は12月末時点） 出典：(一財)自動車検査登録情報協会

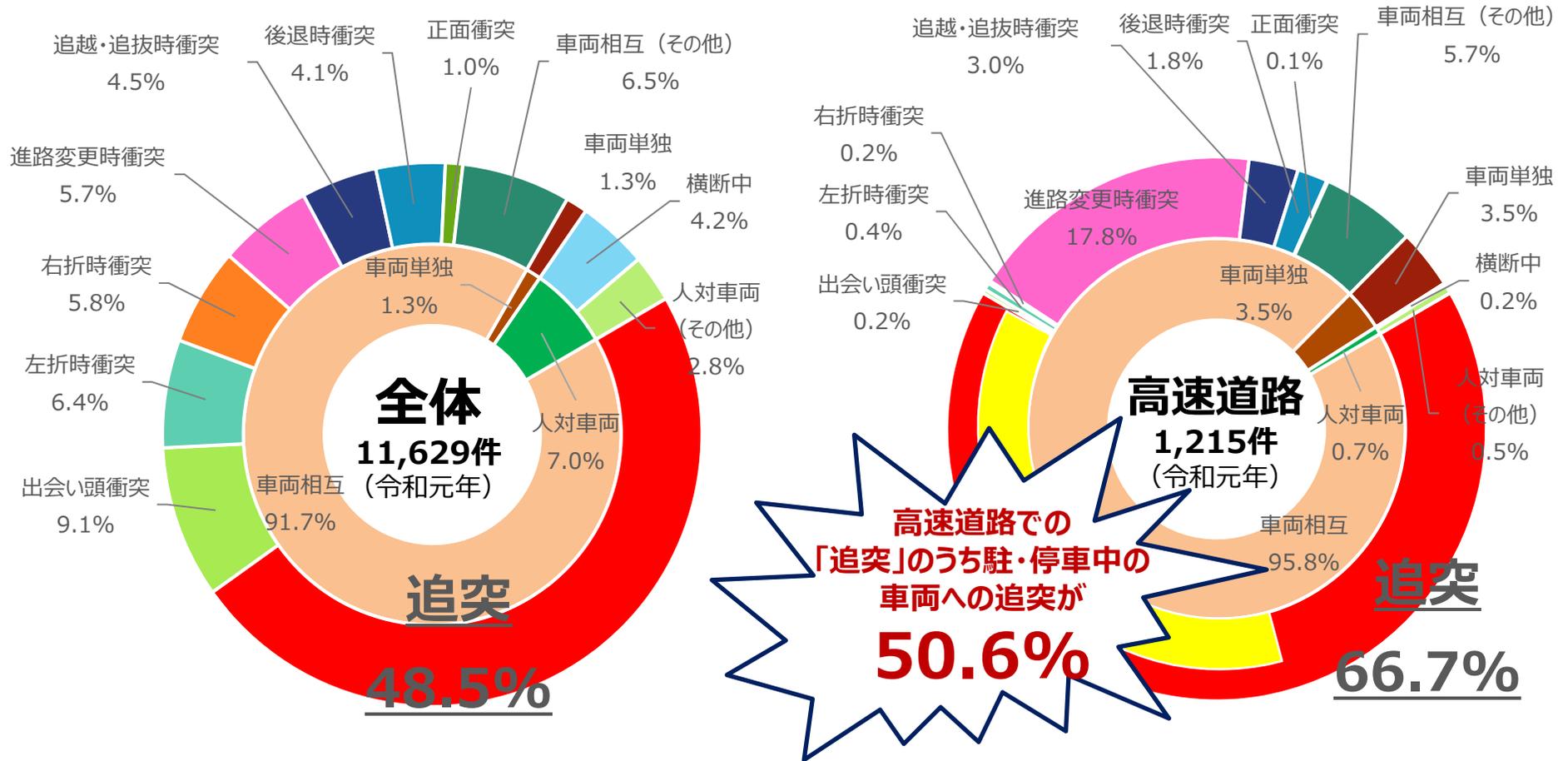


【車籍別】事業用トラック1万台当たりの死亡事故件数（平成29年～令和元年）



事業用トラックが第一当事者となる死傷事故の状況（令和元年）

事業用貨物自動車の事故類型別死傷事故件数の構成率（令和元年）



ポイント!!

**車間距離・制限速度・健康管理
がポイント!**

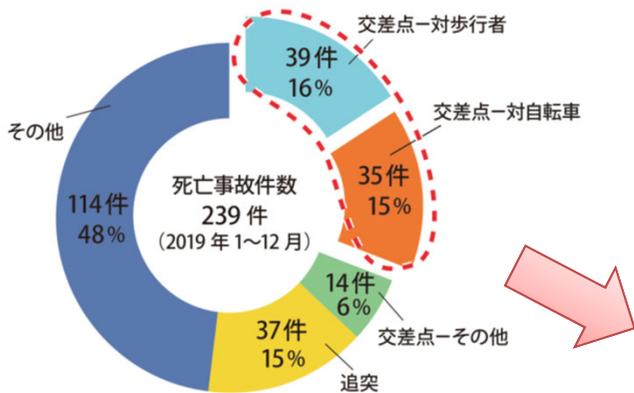


事業用トラックが第一当事者となる交差点での死亡事故の状況（令和元年）

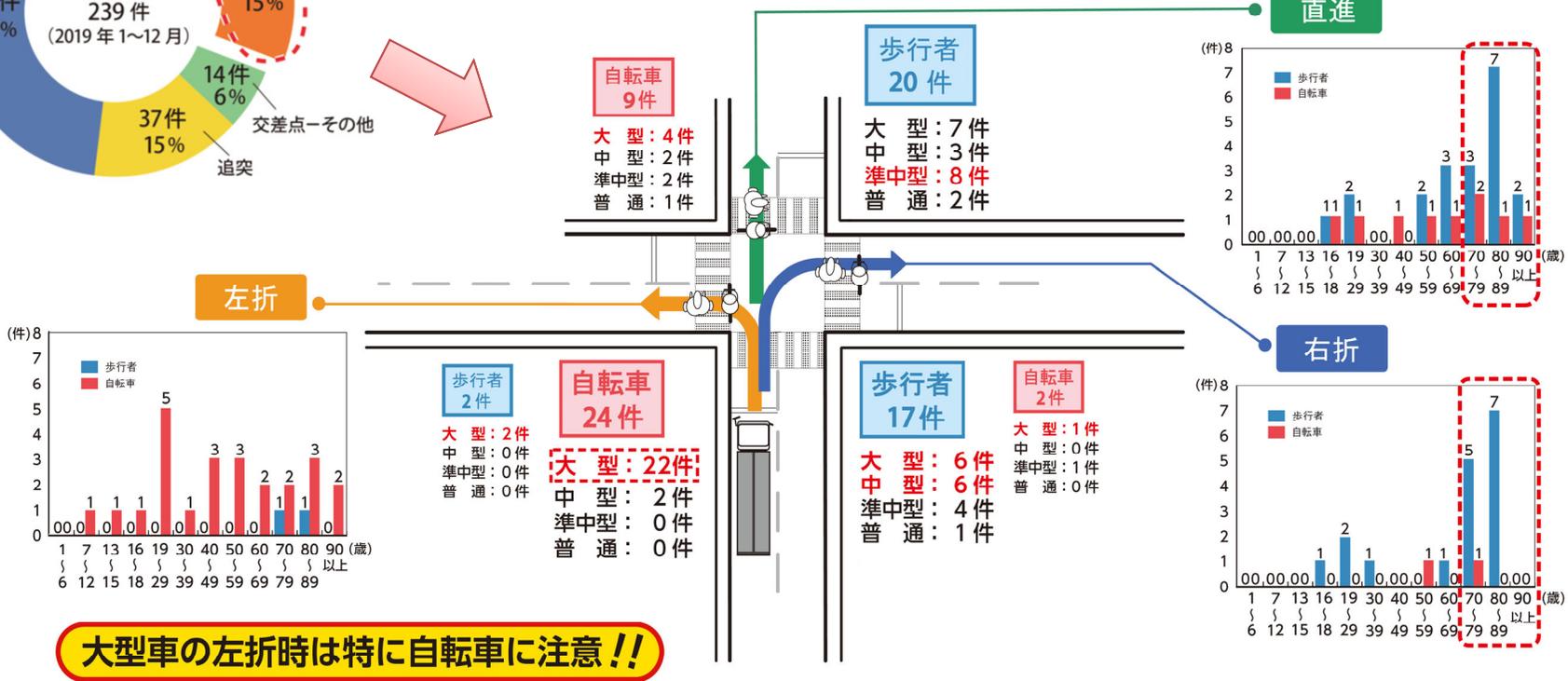
- ・交差点における対歩行者、対自転車の死亡事故（74件）は、追突事故（37件）の2倍。
- ・左折死亡事故は、8割強が大型車による対自転車事故（22件）。
- ・直進死亡事故は、約7割が対歩行者事故（20件）、6割以上が70歳以上の高齢者。
- ・右折死亡事故は、約9割が対歩行者事故（17件）、7割以上が70歳以上の高齢者。

車両区分の解説

大型：車両総重量11t以上
 中型：7.5t以上11t未満
 準中型：3.5t以上7.5t未満
 普通：3.5t未満
 ※本統計データに軽自動車は含まない



直進時と右折時は特に高齢の歩行者に注意!!



※死傷事故件数は軽自動車によるものを除く 出典：(公財)交通事故総合分析センター

令和2年度 交通・環境部所管の助成事業（安全関係）

事業用トラックの交通事故ゼロを目指すため、予防安全に資する装置に対する助成事業を実施中。

	助成対象装置	助成対象	助成額
安全関係	衝突被害 軽減ブレーキ	車両総重量3.5トン以上、8トン未満の事業用トラックに搭載された衝突被害軽減ブレーキ装置 ※国の事故防止対策支援推進事業（先進安全自動車（ASV）の導入に対する支援）の衝突被害軽減ブレーキ装置と同一	取得費用の 1/2、 上限5万円
	安全装置	<ul style="list-style-type: none"> ① 後方視野確認支援装置（常時、後方視野が確保できるものに限る。） ② 側方視野確認支援装置（車両総重量7.5トン以上の事業用トラックの左側に側方カメラを装着した場合に限る。） ③ 呼気吹き込み式アルコールインターロック装置（国土交通省の技術指針に適合しているものに限る。） ④ IT機器を活用した遠隔地で行う点呼に使用する携帯型アルコール検知器（Gマーク認定事業所が導入する場合に限る。） 	車両1台につき対象装置ごとに機器取得価格の 1/2、 上限2万円



①後方視野確認支援装置



②側方視野確認支援装置



③呼気吹き込み式
アルコールインターロック装置



④IT機器を活用した遠隔地で行う点呼に使用する携帯型アルコール検知器



事故防止セミナーの開催

■ 目的

トラックによる事故は、全国的にみると追突事故が半数を占める一方、大都市圏では交差点事故が多く、「事業用自動車総合安全プラン2020」の目標達成のためにはこれらの事故の大幅な減少が不可欠である。

また、事故防止の観点から、近年急速に普及しつつあるドライブレコーダの有効かつ適切な活用が求められている。

これらを踏まえ、業界のレベルアップを目標に基礎的な情報提供として標記セミナーを開催し、中小トラック運送事業者の事故防止意識とスキルの更なる向上を図っている。

■ 主催 全日本トラック協会協並びに開催地のトラック協会との共催

■ セミナー形式及び時間

座学（1時間程度）＋小集団での情報交換（1.5～2時間程度）のセミナー形式とし、合計所要時間は2.5～3時間とする。



■ セミナー内容

【都道府県トラック協会セミナー】

	セミナーテーマ	概要	対象者
①	追突事故防止マニュアル活用セミナー (平成24年度マニュアル制作)	追突事故防止に関して新たにとりまとめた「トラック追突事故防止マニュアル～追突事故撲滅キット～」の内容を丁寧に説明した上で小集団での情報交換を行い、理解を深める。	中小事業者の 経営者・管理者 等
②	ドライブレコーダ活用セミナー(平成26年度～) ドライブレコーダ実践セミナー (平成29年度～令和元年)	・「ドライブレコーダ活用マニュアル」を基に、活用事例や実際の映像を交えつつ、ドライブレコーダを日常の安全指導に活用するための情報提供を行う。 ・実際にドライブレコーダを活用している事業者様のインタビュー映像等を交え、自社の実態に合わせたレベルアップができるよう、ポイントを絞った解説を行う。	主にドライブレコーダ 導入済みの 中小事業者の 経営者・管理者 等
③	交差点事故防止マニュアル活用セミナー (平成27年度～)	交差点事故防止に関してとりまとめた「トラック交差点事故防止マニュアル～交差点事故撲滅キット～」について、内容を丁寧に説明した上で小集団での情報交換を行い、理解を含める。	中小事業者の 経営者・管理者 等
④	60分でわかるトラック重大事故対策セミナー (令和元年度～)	「交差点事故」と「追突事故」を中心テーマに、ドライブレコーダの映像を活用して、重大事故の特徴や対策をわかりやすく解説する。	中小事業者の 経営者・管理者 等

【都道府県トラック協会 支部セミナー】

⑤	60分でわかるトラック重大事故対策 出前セミナー(トライアル：平成30年度～)	主に事業用トラック1万台あたりの死亡事故件数が多い都道府県を中心に、「交差点事故」と「追突事故」を中心テーマに、ドライブレコーダの映像を活用して、重大事故の特徴や対策をわかりやすく解説する。	主にドライバーを対 象、事業者・管理者 も可
---	--	---	------------------------------

■ 令和2年度の開催実績 開催回数：51回（支部セミナーを含む） 参加人数：1,700名

飲酒運転根絶に向けたトラック運送業界の取り組みの強化について

飲酒運転根絶に向けたトラック運送業界の 取り組みの強化について

決 議

国土交通省では、「2020東京オリンピック・パラリンピック」に向け、世界一安全な輸送サービスの提供を実現するため、2020年までに達成すべく目標値を定め、ソフト・ハード両面から国土交通省等及び関係業界が総力を挙げ、事業用自動車に係る事故の削減に取り組んでいるところである。

トラック運送業界では、第109回交通対策委員会（平成29年9月開催）において、「トラック事業における総合安全プラン2020」を策定し、飲酒運転をゼロとする目標を掲げ取り組んでいるところ、事業用貨物自動車については、交通事故発生件数及び負傷者数はそれぞれ減少傾向にあるものの、近年、事業用トラック運転者による飲酒運転事故件数は増加傾向にあり、本年5月には、今年に入ってからの事業用トラックの飲酒運転事故が続発したことに伴い、飲酒運転の防止等関係法令遵守の徹底について国土交通省から通達が発せられたほか、8月には、ひき逃げ死亡事故で逮捕された事業用トラック運転者の呼気からアルコールが検知された旨の報道がされるなど、目標の達成はおろか、このままではトラック運送業界の社会的信頼性が失われるなどの懸念があり、誠に遺憾である。

このような状況に鑑み、飲酒運転という反社会的行為の根絶を図るため、第113回交通対策委員会では、業界全体として下記事項を共有するとともに、関係者一丸となって取り組みを強化することにより、この業界から飲酒運転を根絶することを決議する。

1. 各事業所においては、乗務前後の対面点呼時はもとより、対面できず電話その他の方法で行う点呼の場合においても、アルコール検知器を用いた酒気帯びの有無の確認が確実に入る点呼実施体制が確立できているか再確認し、必要に応じた見直しを行う。
2. 各事業所においては、全ト協が作成した「飲酒運転防止対策マニュアル」（改訂版）を活用し、アルコール検知器の携行、酒気帯びの有無の測定方法及び測定結果の確実な報告等について、運転者等への指導を徹底する。
3. 各事業所においては、交通安全運動等の機会をとらえ、事業用トラックが関係した飲酒運転事故事例を周知するなどして、運転者に対する飲酒運転根絶意識の徹底を図る。
4. 各都道府県トラック協会においては、飲酒運転根絶に向けた他県の取り組み事例について情報の共有化を図り、各地域の実情に応じ、飲酒運転根絶にむけた効果的な取り組みを積極的展開する。

令和元年9月12日
公益社団法人 全日本トラック協会
副会長（交通対策委員長）工藤修二

「飲酒運転根絶に向けたトラック運送業界の取り組みの強化について『決議』」（令和元年9月）

飲酒運転防止対策マニュアル

飲酒運転根絶に向けて



このマニュアルは、飲酒運転に対するトラック事業者や管理者、ドライバーの意識改革を促進するとともに、営業所等において飲酒運転防止対策を着実に実施していくことによって、飲酒運転の根絶を図ることを目的として作成されたものです。

JTA 公益社団法人
全日本トラック協会

「飲酒運転防止対策マニュアル<改訂版>」（令和元年9月）



飲酒運転根絶に向けたトラック運送業界の取り組みの強化について

飲酒運転の根絶を目指して

～トラックドライバーの飲酒の実態と再発防止策～

近年、事業用トラックによる飲酒運転事故件数は増加傾向にあります。事業用トラックドライバーによる飲酒運転は反社会的行為であり、トラック運送業界の社会的信頼性を著しく失墜させるばかりでなく、これまで築き上げてきた国土はもとより、社会全体からの信頼関係をも根柢から崩壊させかねない悪質極まりない行為です。

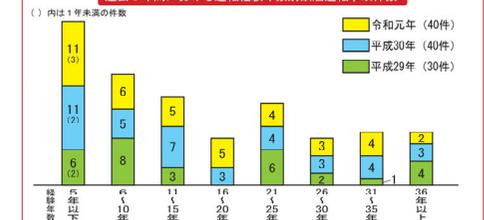
現在の新型コロナウイルス禍においても、トラック運送業界は、国民の暮らしを守り、産業経済活動を支えるために必要なエッセンシャル事業として、多くのトラックドライバーは使命感をもって日夜輸送を行っている中、こうした一握りの心無いドライバーの行為が、トラック運送業界全体に悪影響を与えることとなります。

ここに掲げた飲酒の実態をみると、経験年数5年以下のドライバーに飲酒運転事故が最も多くみられますが、それ以上の経験年数でも飲酒運転事故が少なからず発生しており、経験年数にかかわらず、全てのドライバーに対して飲酒運転根絶の指導を徹底していくことが求められます。

過去10年における運転経験年数別飲酒運転事故件数

運転経験年数	H22	H23	H24	H25	H26	H27	H28	H29	H30	計
全期間	46	43	23	43	42	29	46	30	40	40
5年以下	13	16	7	16	6	11	14	6	11	11
5年未満	13	17	12	16	5	10	11	12	12	10
6～10年	9	9	6	6	7	7	3	8	5	6
11～15年	6	5	2	7	7	3	7	3	7	5
16～20年	7	3	3	3	5	2	7	0	3	5
21～25年	2	3	1	2	7	2	2	6	4	4
26～30年	2	1	2	4	6	2	4	2	3	3
31～35年	2	3	1	1	1	4	4	1	4	4
36～	5	3	1	4	3	3	5	4	3	2

過去3年における運転経験年数別飲酒運転事故件数



※表およびグラフの数は事業用トラック（軽は含まず）、バス、ハイタクによる物運搬を主とする飲酒運転事故の総数。軽自動車による事故を含む場合は別途報告される事故を国土交通省にて集計（自動車事故報告規則に基づき報告された事故を国土交通省にて集計）



飲酒運転に対する運転者への罰則

事故を起こさなくても違反だけで

（道路交通法）

酒酔い運転

- 5年以下の懲役 又は 100万円以下の罰金
- 違反点数35点
- ※ 免許取消し（3年間免許が取得できない）

酒気帯び運転

- 3年以下の懲役 又は 50万円以下の罰金

違反点数と行政処分

呼気1リットルにつき 0.25mg以上 → 25点 → 免許取消し（3年間免許が取得できない）

呼気1リットルにつき 0.15mg以上0.25mg未満 → 13点 → 免許停止（90日）

※上記の違反点数は、いずれも前罰が0点の場合です。

飲酒運転で人身事故を起こすと

（自動車運転死傷行為処罰法）

危険運転致死傷罪

- アルコールの影響により正常な運転ができない状態で人身事故を起こすと
- 死亡事故 → 1年以上20年以下の懲役
- 負傷事故 → 15年以下の懲役

危険運転致死罪

- アルコールの影響により正常な運転ができないおそれのある状態で人身事故を起こすと
- 死亡事故 → 15年以下の懲役
- 負傷事故 → 12年以下の懲役

※飲酒運転による死傷事故後に、さらに被害者となり、その被害を悪化させた場合は、さらに懲役をとり、その被害を悪化させた罪を併せて処罰される。また、飲酒運転による死傷事故後に、さらに被害者となり、その被害を悪化させた罪を併せて処罰される。また、飲酒運転による死傷事故後に、さらに被害者となり、その被害を悪化させた罪を併せて処罰される。

過失運転致死傷罪

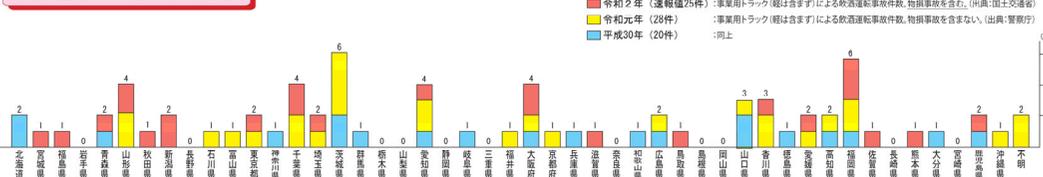
- 飲酒運転による死傷事故後に、さらに被害者となり、その被害を悪化させた罪を併せて処罰される。また、飲酒運転による死傷事故後に、さらに被害者となり、その被害を悪化させた罪を併せて処罰される。

7年以下の懲役もしくは禁錮 又は 100万円以下の罰金

飲酒運転に対する事業者への行政処分

- 初違反 100日車庫入れ
- 再違反 200日車庫入れ
- ・ 容認等があった場合は、
 - 違反営業所に対して 14日間の事業停止
 - 違反営業所に対して 7日間の事業停止
 - 違反営業所に対して 3日間の事業停止
- ・ ドライバーの業務中の飲酒の行動などを踏まえ、社が必要となります。
- ・ 一丸となって効果的な取り

車籍別飲酒運転事故件数



飲酒運転事例

運行管理者の点呼前に運転者が飲酒した事例

- 1 乗務前に点呼が実施されなかった事例
- 前日（休日）に自宅で飲酒して就寝。翌日6時30分頃に出勤し、点呼者不在のため点呼を受けずに出勤し、8時50分頃に事故発生。
 - 6時の出勤を指示していたにもかかわらず、同日3時頃に運行管理者の対面点呼を受けずに飲酒状態で出勤してすぐに交差点で他車に接触。
 - 前日に事業用自動車で帰宅。自宅付近の飲食店で18時過ぎから翌日2時過ぎまで焼酎などを飲酒。同日10時20分頃に出勤のため当該車両で出発し、10分後に事故発生。

乗務前に点呼が実施されたものの、運転者の酒気帯びが見逃された事例

- 3時の点呼時にはアルコール検知器に息を吹きかけないように運行管理者の前で見たものの、実際は息が吹きかからないように工夫していた。点呼後に車庫を出発。6時30分頃に飲酒した上で運行再開。さらに8時過ぎに飲酒して運行再開し、9時30分頃に他の車両・工作物に接触。
- 10時30分頃、集荷のための時中で、缶ビールを飲み仮眠。15時頃の電話点呼時にはアルコール検知器の数値を0.00mg/ℓと報告の上、運行を開始。21時50分頃、酒気帯びで検挙。
- 宿泊を伴う運行の休命中、ドライブインで22時過ぎに缶酎ハイを飲み仮眠。翌日6時起床後、電話点呼の上、運行を開始したが、2時間後に事故発生。

運行管理者の点呼後に運転者が飲酒した事例

- 4時前に点呼を行い車庫を出発。4時過ぎ、コンビニで缶酎ハイを飲酒し、4時30分頃に運行再開。その3時間後に赤信号に突入し、他の車両と衝突。
- 休中に飲食店で飲酒後、駐車場から出る際に他車と衝突。（当該運転者が運転していた車両にはアルコールロックが装備されていたが、エンジンをかけた状態で休憩をとっていた。）
- 12時30分頃にコンビニで焼酎などを飲酒後、休息の予定だったが車両を運転し、14時過ぎに交差点で他車と接触。
- 11時20分頃に点呼を行い車庫を出発。休中に自宅で立ち寄り飲酒をし、17時過ぎに荷受け場所に向かう出発。その後の運行で18時頃に追突事故発生。

飲酒運転防止対策

厳正な点呼の実施

- 出庫時・帰庫時は対面点呼を確実に実施する。
- 酒気帯びの有無についての運転者による申し出を徹底する。
- アルコール検知器による確認を徹底する。
- 遠隔地においても、アルコール検知器の測定結果をリアルタイムで送信できるシステム（IT点呼）の導入を図る。
- アルコール検知器の使用の有無や酒気帯びの有無を点呼簿に記録する。
- 点呼の執行体制を強化する。

社内処分の強化

- 酒気帯びが確認された運転者に対しては「業務禁止」を命じる。
- 帰庫時に酒気帯びが確認された場合には厳正な処分を行う。
- 飲酒運転に対する懲戒規定の制定や見直しを行い、社内処分を強化する。

【懲戒規定例】
（例）
 第6条 従業員が次の各号の一に該当するときは、当該従業員は懲戒処分とする。
 1. 飲酒運転または業務中飲酒をしたとき。
 （以下、略）

従業員への指導・啓発

- 飲酒運転防止教育を積極的に推進する。
 - ・ 飲酒運転に対する罰則・処分
 - ・ 飲酒が運転に及ぼす影響
- 勤務時間前の飲酒禁止等の遵守事項を徹底する。
- 労働組合、従業員との協力体制を強化する。

家庭への啓発・広報

- 飲酒習慣の改善や節酒等に対する協力を手紙等により家族に要請する。

「飲酒運転の根絶を目指して」
 （『広報とらっく』令和3年4月1日号同封予定リーフレット）

