

この度はセミナーへのご参加、及び、たくさんの質問を頂きまして、有難うございました。皆様の質問や疑問が、日本全国 33 万のすべての安全運転管理者参加者の皆様の参考になりますよう、以下 FAQ としてとりまとめさせていただきました。

Q1)

社用車が乗用車と大型（トラック・トレーラ）があります。今回のアルコールチェックの対象はすべてでしょうか？あと、社用車で全国各地の工事現場へ長期出張を行いますその場合、アルコール検査の対象となった場合、運行管理者の対面はできないと思いますが、スマホ等の測定器を使うしかないのでしょうか？

A1)

ご質問ありがとうございます。

1. 対象車両について

安全運転管理者選任事業所であれば、乗用車、大型等、車種重量にかかわらず、業務運転のアルコールチェックが義務となります。安全運転管理者等の選任を必要とする自動車の台数については、以下をご参照ください。

○道路交通法施行規則本文

「第九条の八 法第七十四条の三第一項の内閣府令で定める台数は、乗車定員が十一人以上の自動車にあつては一台、その他の自動車にあつては五台とする。

2 法第七十四条の三第四項の内閣府令で定める台数は、二十台とする。

3 前二項及び第九条の十一の台数を計算する場合には、大型自動二輪車一台又は普通自動二輪車一台は、それぞれ〇・五台として計算するものとする」

https://elaws.e-gov.go.jp/document?lawid=335M50000002060_20210611_430M60000002030

○静岡県警察ウェブサイト

- ・定員 11 人以上の自動車を 1 台以上使用している場合
 - ・その他の自動車を 5 台以上（自動二輪車 1 台は 0.5 台で計算）使用している場合
 - ・自動車運転代行業者については、車両台数にかかわらず営業所ごとに選任が必要
- アスタリスク黒（大）自動二輪車…総排気量 50cc 又は定格出力 0.6kw を超えるもの

<http://www.pref.shizuoka.jp/police/shinse/kanrisha/about.html>

2. 長期出張の場合

おっしゃるとおり、長期出張ケースは、対面では出来ないと当社も考えます。今回公表され

た改正法令文(案)からは、ご質問のような出張者ケースはどうかは読み取れません。

現時点での正解はわかりませんが、当社の意見として申し述べます。

そもそも、安全運転管理者選任事業所であってもなくても、企業としての交通安全管理、労働安全衛生管理上、電話による点呼やアルコールチェックを実施することを強くお勧めいたします。出張者こそ、会社の目が行き届かないため、深夜までの飲酒する可能性が高く、残酒による遅刻や業務の集中力低下も懸念されます。

昨今のテクノロジーからして、会社支給のスマートフォンと、スマートフォン接続タイプのアルコール検知器の運用が常識的な選択肢かと思えます。しかしながら、コストはそれなりにかかりますので、簡易型でもいいので出張者にアルコール検知器を持たせ、実施させる規則をつくることも併せてお勧めいたします。

今後、警察庁・国家公安委員会・各都道府県警、もしくは、各都道府県の安全運転管理者協会等が、法令文書以外で、ガイドラインやFAQを作成し、公表・明示するよう、各業界団体や商工会議所等が要望をあげてゆくことが必要であろうと当社は考えます。

Q2)

1つの事業所内(敷地内)に2つの部門が存在し、各部門仕事内容が違うのですが1部門は社有車が6台、1部門は2台 合計した8台に対して安全運転管理者が必要か、1部門に1人で良いのかどちらでしょうか？

A2)

ご質問ありがとうございます。

当社の見解ですと、「事業所」単位ですので、1名の届け出で済むケースと考えます。

しかしながら、1名の方が2部門の運転者全員に点呼を実施することが勤務体系として現実的ではない場合(移動距離、生産性)があると考えます。

あくまで当社の私見・見解ですが、この場合、以下2つの解釈により、安全運転管理者以外でも点呼実施が可能ではないか、と考えております。

1) 副安全運転管理者を選任し(義務ではないが、自主的に)、点呼を行わせる
道路交通法 74条3項の4

「自動車の使用者は、**安全運転管理者の業務を補助させるため**、内閣府令で定める台数以上の自動車を使用する本拠ごとに、年齢、自動車の運転の経験その他について内閣府令で定める要件を備える者のうちから、内閣府令で定めるところにより、**副安全運転管理者を選任**しなければならない」

このように、副安全運転管理者の存在意義は、「補助」であるため、7つの安全運転管理者の業務のひとつである「点呼」を「補助」として行うことは、可能であると考えます（旅客・貨物業界の規則では、『補助者』と言われる役割が実際存在し、点呼の補助を行うことは認められています）。

しかしながらこれが、「一時的な」「突発的な」と解釈するならば、「常態・体制として」はNGとなる可能性もあります。実際、旅客・貨物の規則では、「1/3」は、正規点呼執行者が実施しなければならないとされています。

この点は、今後、警察庁や国家公安委員会、安全運転管理者協会等のガイドラインかFAQが発出されることを期待したいところです。

2) 当該管理部門における、主任、課長、部長クラス

道路交通法 第七十四条 1項によれば

「車両等の使用者は、その者の業務に関し当該車両等を運転させる場合には、当該車両等の運転者及び安全運転管理者、副安全運転管理者**その他当該車両等の運行を直接管理する地位にある者**に、この法律又はこの法律に基づく命令に規定する車両等の**安全な運転に関する事項を遵守させるように努めなければならない**」

これは、そもそも、使用者責務として、安全運転管理者や副安全運転管理者だけではなく、『当該車両等の運行を直接管理する地位にある者』にも、安全運転遵守・励行させなければならない、つまり、安全運転管理者・実務管理者は両輪で管理せよ、と理解してもよいかと思えます。その運転者が所属する部門、例えば営業部であれば、営業課長、営業所長、営業部長が「直接管理する地位にある者」に該当するかもしれません。

事務所や部屋が遠く離れた安全運転管理者ではなく、すぐそばにいる「直接管理する地位にある者」が、安全運転管理業務の一部（例えば点呼）を担うことは、法の趣旨には反していない、と考えても良いのではないのでしょうか。

しかしながら、これもまた「一時的・突発的な」と、「常態・体制として」区別されるべきなのかもしれません。なぜなら、安全運転管理者は、法定講習を受けており、営業部長は法定講習を受けていないため、安全運転管理の専門知見が担保されないからです。

- ・安全運転管理者（法定講習義務）
- ・運行管理者（運行管理者資格者試験合格、運行管理者講習）
- ・直接管理する地位にある者（?）

このような比較となります。

なお、選任対象か否かにつきましては、地域の警察署か安全運転管理者協会にお問い合わせ

してください。場合によっては都道府県や協会によって認識がばらつく可能性がありますので、あえて複数の都道府県に同様の問合せを行うのも手かと存じます。当社でも、問い合わせてみます。

Q3)

もれなく目視する為のアドバイスがあればお願いします。

A3)

はい。「漏れ」「検査スルー」問題ですね。この問題は、経験上必ず起きます。実際、運輸業界でも多々起きております。

これは勤務形態によってかなり変わってくると思います。

基本は、対象運転者(社員)の出勤日、出勤時間、帰社時間を把握すること、でしょうか。すでにシステム化してらっしゃるかもしれませんが、生産性観点から、以下のようなシステムアプローチをお薦めいたします。

- ・グループウェアで、運転者の数日間の行動予定を把握しておく。
- ・インターネットタイプのドライブレコーダーで、出発後も居場所を常に把握しておく。
- ・未アルコールチェック者がわかるアルコール測定システムを活用する。

アナログでやると、面倒くさくなる→形骸化 の確率が一気に高まります。

Q4)

今回での義務化では、社有車を通勤で使用している場合、会社に出社せず直行、直帰する場合はアルコールチェックをどの様に行えば良いのでしょうか。

A4)

ご質問ありがとうございます。はい、このケースは今回の義務化でもっとも問題になりそうですね。

通勤で使う使わない、直行直帰であるないに関わらず、安全運転管理者選任事業所である前提ですと、

1. 「目視で」を、文字通り、対面の目視と理解するならば、直行直帰勤務のとりやめ、
出社方式に変更し、目視+アルコール検知器による酒気帯び確認を行う。
2. 「目視で」を、「スマホやPC画面越しの目視で」もOKと捉えるならば、スマートフォンやZOOM等、リアルタイムで顔確認・会話ができるツールとアルコール検知器を組み合わせ、自宅を出る前、帰宅後、2回実施する。

今回セミナーでお伝えしたように、現時点では2が認められるか、不明であります。警察庁が、追加で細則をつくるか、安全運転管理者協会、商工会議所等が、ガイドラインやFAQで明示する等、事業者が困らない情報整理が望まれます。

いずれにせよ、今回の義務化がなくても、安全運転管理者選任事業所でなくても、業務運転であるかぎり、飲酒事故防止・抑止の体制として必要なことであると当社は考えております。

Q5)

入社時の確認は当然行っていかなければなりません、自宅から直接現場へ向かう職員にはどのように対応したらよいか参考になる事例があれば教えて頂きたいです。

A5)

ご質問ありがとうございます。やはり、一般事業者は直行が多いようですね。Q4と同じ回答とさせていただきます。

基本は、安全運転管理制度の枠内で捉えるか、企業による総合的な事故防止・抑止観点でどうすべきか、飲酒問題をどう認識するか、であると考えます。

Q6)

白ナンバーのアルコールチェック義務化とのことですが、当社の場合ほとんどが軽自動車の黄色ナンバーです。その場合もアルコールチェックは必要なのでしょうか？

A6)

ご質問ありがとうございます。

「白ナンバー」というのは、いわば俗称でございます。正確に言えば、「安全運転管理者選任事業所における、安全運転管理者による運転者へのアルコールチェック義務化」となります。従いまして、軽自動車でも、安全管理者選任事業所であれば義務となります。

セミナーでお伝えした趣旨としては、基本は、軽車両であっても、5台以下であっても、車を使用していなくても、「飲酒運転事故予防・飲酒問題予防」を決める機会にしていきたいという思いでございます。

Q7)

弊社は運送業で、運行管理者がドライバーに点呼を行っていますが、白ナンバー乗用車の運

転手には点呼は行ってません。今回の道交法施行規則の改定で個人(違反者)に対しての罰則は理解できますが、会社への罰則は会社の誰に係るのでしょうか？

A7)

ご質問ありがとうございます。罰則ですね。

罰則適用につきましては、保険会社、弁護士等の専門家への確認事項を正としていただきたいです。とりいそぎ、あくまで当社の見解という前提で、以下回答いたします。

1. 飲酒事故が起きた場合の、使用者への罰則

下命、容認の度合いが問われ、内容によっては、使用者（代表）個人への罰金、会社には「車両の使用制限」があり得ます。

（もちろん、民事は民事で当然あり得ます）

2. 飲酒事故が起きた場合の、安全運転管理者への罰則

下命、容認の度合いが問われ、内容によっては、安全運転管理個人への罰金、や、管理の地位にある者（営業所長、部長等）への罰則もあり得るかもしれません。

（もちろん、民事は民事で、安全運転管理者個人への訴えは想定されます。実際、緑ナンバーでは、事故「運行管理者」個人を訴えるケースが出ております）

3. 飲酒事故が起きていないが、アルコール検知器 設備なし、不使用・未実施への罰則
申し訳ありませんが、本件不明です。

Q8)

運転前にアルコールが確認された場合はどのように強制力を持って運転を辞めさせるべきでしょうか。

A8)

ご質問ありがとうございます。やはり、規定類の整備は必要です。

例えば

- ・就業規則、服務規程
- ・誓約書
- ・安全運転管理の社内規則における、酒気帯び時と疑わしき場合の運転可否の明示化

これらを複合的に組み合わせて、強制力を持たせると良いと思います。

しかしながら、もっとも重要なのが、まさに第二部でお伝えした「教育」でございます。アルコールの脳への影響を知らないと、「たかがこんな数値で」というトラブルが起きま

す。とくに、給与や査定にからむ業務行為で収入という実利が関係してくると、納得がいかない人も出てきます。

このようなことがあるため、アルコール検知器は、なるべく疑義のない、客観的な性能が担保された協議会認定機器をお薦めしている次第で御座います。

第一部でお伝えした、「500円程度」のアルコール検知器では、運転可否、強制という意味では、不利になるケースが多いです。経験上「そんないい加減なもの、オレは信用しない」ケースを、以前はよく見かけました。

飲酒教育活動も、従業員と会社の関係が良好敵対関係にあるとうまくいきません。

規定を厳密に、とか、処罰を厳しく、とか、そういう「CSR、コンプラ系」アプローチに飽き飽き（疲弊）している昨今の従業員には、是非、「楽しく学べる飲酒教育」をお薦めいたします。

Q9)

アルコールチェックについてご質問があります。弊社では社有車、社用車（白ナンバー）を所有しておりますが、使用目的のほとんどが、が外出、出張です。今回のアルコール検知器によるチェックは、どのような業態まで対象となるのでしょうか。また、アルコールチェック未実施による罰則は発生するのでしょうか。現時点で分かる範囲で構いませんので、ご教授の程、宜しく申し上げます。

A9)

ご質問ありがとうございます。

1. 業態について

今回のアルコール検査義務対象ですが、業種、業態、勤務形態は問いません。「安全運転管理者選任事業所」が対象です。

2. 未実施の罰則

Q7への回答A7でも回答しておりますが、未実施の罰則は、現状不明です。

参考までに、緑ナンバー業界では、

- ①事業所に、検知器を備えていない
- ②検知器の有効性を確認していない

Q10)

来年4月の法改正に合わせ、業務車両運行前後の検知器によるアルコールチェックに加

え、私有車通勤者に対して通勤直後（勤務開始前）のアルコールチェックを実施しようと考えております。この通勤直後にアルコールチェックを実施した者については、業務車両運行前のアルコールチェックを省略することは可能でしょうか。なお、通勤直後のアルコールチェックから業務車両運行前までの間は、事務所内から移動できない（アルコールを摂りようがない）環境となっております。ご教示くださいますよう、よろしくお願いいたします。

A10)

ご質問ありがとうございます。これも「目視問題」が論点と思われます。

1. 省略についての当社の見解

A)通勤直後のアルコールチェックが「目視」を伴う場合であって、かつ、業務車両運行前の点呼までの時間が常識的（20分～60分でしょうか）な間隔であれば、アルコールチェックを省略することは妥当に思われます。

B)通勤直後のアルコールチェックが、「セルフチェック」（目視を伴わない）である場合であって、かつ、業務車両運行前の点呼時刻が常識的な間隔であって、この点呼において酒気帯び確認のための「目視」を行った場合は、ぎりぎりOKと思われます。

C)通勤直後のアルコールチェックが、「セルフチェック」（目視を伴わない）である場合であって、かつ、業務車両運行前の点呼時刻が常識的な間隔であっても、当該点呼において酒気帯びのための目視を伴わなかった場合、ぎりぎりNGと思われます。

D)通勤直後のアルコールチェックが、「セルフチェック」（目視を伴わない）でOKであったことをもって、業務車両運行前の点呼も、酒気帯びの目視確認行為も、実施されなかった場合はNGと思われます。

しかしながら、現実の職場環境では、DがOKであることが望まれてると感じております。直近で、行政や業界団体が、このDをOKとするか「労働生産性」観点で議論すべきと考えます。

長期的には緑ナンバーでの「自動点呼」「ロボット式点呼」が普及し、白ナンバー業界でもOKとなることで解決される可能性もあります。

現状、追加細則やガイドラインが決まらないかぎり、大変煩雑かもしれませんが、

- ①通勤直後のアルコールチェック＝前夜の深酒、残酒の抑止を目的とする。
- ②運転業務直前のアルコールチェック＝念には念のダブルチェックとわりきる

業務運転者は、朝 2 回。非業務運転者は朝 1 回、このような考えをしたほうが整理がつきやすいかもしれません。

Q11)

検査、当日、安全運転管理者がいない場合は代替りの人が行っていいのか？

A11)

ご質問ありがとうございます。

公休、突発的な不在時におけるアルコールチェックは、代務を行う資格のある人をルールで決めておくことが望ましいと考えます。候補としては、「副安全運転管理者」、「該車両等の運行を直接管理する地位にある者」が考えられます。

Q12)

今回の法改正でアルコール測定をする対象は、トラック、トレーラ等の車両のみでしょうか？それとも、社用車すべてが対象となるのでしょうか？そのあたりの事がどこにも表記されていないと思うのですが、ご存じであれば教えて頂きたいのですが、よろしく願いいたします。

A12)

ご質問ありがとうございます。

安全運転管理者選任事業所であれば、社用車を使用した運転すべてです。4 輪の場合は車種や用途をとわず、アルコール検知器を使用しなければなりません。

Q13)

同一人物が一日に複数回出発・帰社する場合、その都度アルコールチェックを実施するのでしょうか。

A13)

ご質問ありがとうございます。

「運行計画」をどう捉えるか、という論点でお答えいたします。

「一日の業務・一日の運行計画」とざっくり捉えれば、その日の運転業務開始と、その日の運転業務終了後の 2 回が良いと思います。

しかしながら、「運転ごと」と捉えることもまた、「飲酒運転防止」観点からは正しいと言えます。煩雑かもしれませんが、無駄と思うかもしれませんが、「昼食に飲酒」というケースがないとは言えません。実際、バス業界では、途中休憩に自宅でお昼をとる人もいるため

「出勤、退勤、運行前後以外の、休憩前後のアルコールチェック」は日常的に行われています。最大一日6回実施しているという事例もあります。

Q14)

今回あくまでも白ナンバーなので社用車と思いますが、自家用車を業務用車両として使用している場合はその対象外でしょうか。

A14)

実態として自家用車を業務用車両として使用している車両が5台以上あり、安全運転管理者選任届出をしていれば、無条件でアルコールチェック義務対象となります。

もし自家用車の業務使用が5台以上ありながら、自家用車であることを理由に安全運転管理者選任届出をしていない場合は、地域の安全運転管理者協会に、届け出義務対象かを確認することをお勧めいたします。

もし自家用車の業務使用が1台か2台程度であっても、実態として「使用関係」があるケースですので、交通事故が発生した場合（飲酒ではなくても）、そもそも使用者責任が間違いなく問われます。

むしろ、安全運転管理者選任事業所でなかったり、外注雇用関係であったり、業務用とプライベートが曖昧である企業こそ、何らかのルールや体制を、これを機に構築すべきと考えます。

Q15)

運転開始時と終了時の測定の考え方について、1日の運転開始時と運転終了時に測定をすればよいのでしょうか？

A15)

ご質問ありがとうございます。

はい、その理解で良いと思います。

但し、ご質問の意図が、途中帰社や、複数箇所立ち寄り、昼食前後等を想定してらっしゃる場合、上記Q13をご参照くださいませ。

Q16)

マイクロバスのドライバーを請負委託しているのですが、アルコールチェックは当社で対応しなければならないのでしょうか。

A16)

ご質問ありがとうございます。

特定送迎なのか、旅行企画位置なのか不明でございますが・・・。

御社で常態的に使用している車両が1両以上あり、安全運転管理者選任事業所として届け出をしていれば、ドライバーとの雇用関係がどうであれ、アルコールチェックを実施する義務があると考えます。

また、御社が安全運転管理者を選任していない場合で、マイクロバスの所有が法人でありこの法人が安全管理者選任事業所であれば、マイクロバス所有会社が自社のドライバーへのアルコールチェック義務があります。

いずれにせよ、安全運転管理者選任事業所であってもなくても、委託、受託、どちらであっても、結果的に、「そのドライバーの運転前後のアルコールチェック」が、現在実施されていないような常態であれば、飲酒事故防止の観点から、御社が実施されることが路上の安全度を高めることになるかと存じます。

Q17)

朝9時~10時まで運転し事務所にもどり、その後16時~19時まで再度運転するようなケースにおいて、10時から16時まで運転時間が空く場合でも、朝9時の時点と、19時の時点の2回のみ測定でよいでしょうか？

A17)

ご質問ありがとうございます。

Q13、Q15と似ている質問かと存じます。

法令文を細かく捉え、より厳密な飲酒運転予防体制と考えるならば、「4回」ということになります。さらに、前夜の残酒やマイカー飲酒運転通勤を抑止する観点からは、出勤直後のアルコールチェックを加え「5回」ということになります。

2回のみで良いかどうかにつきましては、警察庁による追加細則や安全運転管理者協会等によるガイドライン・FAQが策定され、明文化されたものが公表されるよう、各業界として声をあげてゆく必要があると考えております。

Q18)

社用車だけでなく、業務でレンタカーやカーシェアを利用する際も、アルコールチェック

の実施は必要でしょうか？

A18)

ご質問ありがとうございます。レンタカーについてですね。

2つにわけて考えます。

1. スポットレンタカー

現状、レンタカーは安全運転管理者選任届出の条件とはなっていません。従いましてアルコールチェックの対象とはなりません。

しかしながら、飲酒運転防止、路上の安全の観点から、レンタカーを借りるために店舗に電車で移動する前や、店舗で借りる時に、アルコールチェックをすることが正しいと考えます。自社の「安全運転管理規定」に、レンタカーケースを盛り込むことをお勧めいたします。

2. レンタカーを借りることが常態化している場合

その業務は運転が常時必要ということになりますので、レンタカー使用が常態化している社員が5人以上いる場合は、安全運転管理者事業所になるべきと考えます。

ポイントは、これを機に、「安全運転管理」の概念そのものを、業務用車両だけではなく、マイカー通勤や、自転車や、歩行者等、「交通社会の一員」という観点で作り直すことをお勧めいたします。そうすれば、アルバイト、受託、委託、レンタカー等、不公平のない、より広い飲酒運転防止体制が構築できます。

Q19)

同一市内に営業所が3か所あり、車両各5台以上ありますが、車検証上の住所は全て本社（一か所）になっています。安全運転管理者も本社にしか居ません。全営業所でチェックが必要ですか？

A19)

ご質問ありがとうございます。

はい。その3カ所は、形式要件、実態要件的に、安全運転管理者選任事業所と思われます。車検証の所有は関係なく、「使用」「管理」実態で判断します。現在、非選任の状態であり、道路交通法に違反していると思われます（一応安全運転管理者協会へお問い合わせください）。全営業所が、アルコールチェック義務対象となります。

Q20)

建設業です。本社所在地と別都道府県で、1～3年程度の作業所を立ち上げます。その都

度その作業所で運転管理者が必要でしょうか？

A21)

ご質問ありがとうございます。なるほど、期間限定で、短期でも長期でもないというケースですね。

5両以上であれば安全運転管理者選任事業所となり、アルコール検査義務対象となります。

しかしながら、1年～3年というのは非常に微妙な期間です。申し訳ございませんが、地域の安全運転管理者協会に直接お問い合わせください。

Q22)

管理者自身のチェックは 自身ですのでしょうか？

A22)

ご質問ありがとうございます。

言われてみるとそうですね。気づきませんでした。

おっしゃるとおり、現在、公表文からは読み取れません。

あくまで当社の見解ですが

- ・副安全運転管理者と相互確認
- ・車両等の運行を直接管理する地位にある者、との相互確認
- ・安全運転管理者経験者等との相互確認

このように考えます。

Q23)

通勤は関係ないのでしょうか？勤務中だけの規則でしょうか？

A23)

ご質問ありがとうございます。

はい、今回の改正は、「業務の運転前後」がアルコール検査の対象となります。

しかしながら、「酒気帯びマイカー通勤」というリスクがあります。マイカー通勤規定のある車通勤は、そもそも交通事故時、企業側の責任が問われます。義務ではないにしても、マイカー通勤者もアルコールチェックの対象とすることもまた、路上の安全や、社員の飲酒習慣に介入する契機となります。

Q24)

白ナンバー（営業部署）の点呼を行う事は可能でしょうか？

A24)

ご質問ありがとうございます。

現実的でしょうか、というご質問でしょうか。

その趣旨で言いますと、目視問題において、「画面越し」「スマホを通して」等が認められないと、現実的ではないと感じております(例:直行直帰なくすことの、労働生産性定価や、移動効率定価、環境負荷観点で)。

Q25)

弊社は社有車5台以上のほか、個人の自家用車を会社が借上げ制度を使って、業務を行なっておりますがこちらも記録の対象となることでよろしいですね。

A25)

ご質問ありがとうございます。

はい、おっしゃるとおり、個人の自家用車の業務使用は、実質管理対象車両です。選任要件の対象台数にもなりますし、アルコールチェックの実施と記録保存の対象となります。

Q26)

自宅から直行で客先へ行く場合の検査は、どうすればいいのか？

A27)

ご質問ありがとうございます。直行直帰ケースですね。

おそれいりますが、前述、Q4,Q5の回答をご参照ください。

Q27)

弊社は10事業所（1事業所4台以下）あるが、安全運転管理者1名 副3名なので、全部目視チェックできないのでしたらよいでしょうか？

A27)

ご質問ありがとうございます。

基本、事業所単位で考えることをお勧めいたします。対応案としましては、

案1) 10事業所すべて、5両以下であっても、安全運転管理者を選任し、各事業所で点呼とアルコールチェックを行う。

案2) それでも対応できない、多人数運転者がいる事業所は、副安全運転管理者を選任す

る。

案 3) 正、副でも人数的に対応できない場合、「車両等の運行を直接管理する地位にある者」を、代務で目視する者として選抜し、目視できる体制をつくる

案 4) 「目視」の定義が、「画面越しで」が認められた場合、全 10 拠点、10 人の安全運転管理者+副安全管理者複数名+直接管理する地位にある者、同志で相談し、「運転前後」の目視を「画面越し」で行う体制をつくる。

案 3 と案 4 については、「目視等」の定義詳細を警察庁がどう宣言するか、内容次第です。

Q28)

安全運転管理者が不在時の確認は、総務部もしくは部署長が代行してもよろしいのでしょうか。

A28)

ご質問ありがとうございます。最もホワイトなあり方は、総務部内で、もう 1 名、副安全運転管理者を選任しておき、「不在時は副が実施」しておくことかと思えます。

また、部署長の場合であっても、道路交通法上の「車両等の運行を直接管理する地位にある者」であると規定で明示しておいて、安全運転管理者の点呼やアルコールチェックの臨時・代務・補助として行う、とするのが妥当と思われまます。

いずれにせよ、不在、臨時ケースについては、「アルコール検知器立ち会い者」の適性管理の観点でとらえ、道路交通法の安全運転管理の趣旨と、アルコール検知器の目視の目的を正確に認知している人が適切かと思えます。

Q29)

白ナンバー事業者ですが、営業外勤者は殆どが直行直帰で、対面での確認は不可能です。このような場合はどのように対応すれば良いのでしょうか？

A29)

ご質問ありがとうございます。やはり直行直帰問題ですね。

Q4,Q5 を参照いただければと思います。

Q30)

出張先での計測実施およびデータの取り扱い、点呼の実施方法はどのようにされるのが良いのでしょうか

A30)

ご質問ありがとうございます。出張先でアルコール検知器を使う予定ということですね。安全運転管理者選任事業所であれば、出張、直行直帰問題ですので、Q4,Q5 の回答をご参照ください。

もし安全運転管理者選任事業所ではなく、純粋な飲酒運転防止体制構築のため、出張者ケースをどうするかというご質問であれば、以下となります。

1. アルコール検知器本体に「メモリ保存」されるタイプがありますので、日時・回数で、実施したか否か、証憑となります。表示だけの簡易タイプ、いわゆる「個人向けセルフテスター」はお薦めいたしません。最低限、日時が残るタイプがよろしいかと思います。
2. ただし、1 の場合、本人の計測結果であるか疑義が残るケースもあります。ですので、やはり、スマートフォンやウェブミーティング等、オンラインで点呼を実施するのが望ましいと考えます。スマートフォンを使ったオンライン点呼製品は、当社機器を含め、他社製品ふくめ、多くあります。

バス、タクシー、トラック向けの遠隔点呼システム事例

<https://www.mlit.go.jp/jidosha/anzen/subcontents/data/karoukiki-ichiran1.pdf>

Q31)

白ナンバーで主に宿舎・作業所から、現場迄の作業員輸送に運転者を使用しています。

A31)

ご質問ありがとうございます。

自社の作業員の輸送を自社の車両で行っているケースという前提でお答えいたします。

輸送車が定員 11 名以上の車両であれば、1 台でも安全運転管理者選任事業所でなければなりません。

今般改正により、アルコールチェックが義務となります（目視確認含む）。

Q32)

アルコール検知器協議会で 8 メーカー30 機種が認定されているとのことですが、今回の道交法でこの認定が推奨されるという形なののでしょうか？

A32)

ご質問ありがとうございます。

現時点では、警察庁や国家公安委員会がアルコール検知器協議会の認定機器を推奨するとの言明は確認できておりません。

過去、行政から推奨と思われる事例があったのは、国土交通省 海事局(船舶関係)です。推奨機器名までは指定しておりませんが、認定品を実質推奨しています。

『アルコール検知器については、他モードで利用され社会的に有効性が認められているもの(例えば、アルコール検知器協議会が認定し、自動車分野で広く利用されているもの)を使用する』

としている事実があります。

市場にはいろいろな製品が散見されます。協議会認定機器は、どこの工場で作られ、どういう製品保証体制を持っているか等の資料を提出しなければ認定を受けられない仕組みであり、かつ、性能評価を実際行い、合格したものだけが認定されます。法人企業による選択としては、精度や性能について客観的な裏付けのある協議会認定機器を強くお勧めいたします。

Q33)

「点呼」に関する質問はパブリックコメントも未回答である先程お伺いしました。この回答があった場合、後日メールで頂戴することは出来ますでしょうか？

「目視等」が謳われている以上、対面(出社の義務化)が必須であると想像しますが、直行直帰の形式を取る企業も多くあるかと思えます。コロナ禍の中でも、対面を強制させるのは時代に逆行しているかと思えますが、この回答如何で会社の舵取りが大きく変わる為、知りたい意向です。

A33)

ご質問ありがとうございます。

もちろん、情報が入り次第、「運輸安全ジャーナル」にて、大々的に取り上げ、即みなさまにお知らせすることをお約束いたします。

本回答集をご覧いただくとわかりますが、おっしゃるとおり、直行直帰問題＝目視問題がどうなるかは注視しなければなりません。各企業の人員配置、IT投資にも大きく関わってくると思えます。まさに人類、世界、社会がコロナを体験する最中、企業による安全運転管理体制が、時代、世界に逆行するのか、職域交通安全マネジメント、労働安全衛生マネジメ

ント分野において、世界でも最先端に行くか、時代に取り残されるのか問われています。

千葉県の事件のあと、本当に内閣府、官邸、警察庁、国家高委員会が、飲酒運転防止の職域アプローチに ICT 駆使を「禁止」するつもりなのか、企業側も、商工会議所や所属する業界団体を通じて、意見書を出してもよいくらいだと思います。

Q34)

すでに事業用で運行安全管理者を選任していますので、同事業所で自家用が 5 台を超える場合でも、新たな選任者は不要と理解しておりますがよろしいでしょうか。

A34)

ご質問ありがとうございます。

はい、新たな専任者は不要と思われまます。

但し、「目視」の定義が、文字通り対面・目視を指すことがはっきりした場合で、人数や出勤時間により「目視」がシフト場難しい場合、補助する「副」安全運転管理者を選任したほうがよいかもしれません。この質問集でもありましたが、「欠勤、不在」ケースにどう対応するかの観点でございます。

Q35)

管理者が目視チェックの場合、安全運転管理者の出勤前や退勤時に車両使用者へのチェックはどの様に行うのでしょうか？

A35)

ご質問ありがとうございます。

今回の「目視」をまず額面通り、対面目視と捉えるならば、「安全運転管理者はもっとも早い運転者の出勤に併せて出勤しなければならない」となります。

まだ、OK になるか定かではありませんが、安全運転管理者が出勤していない時刻は

1. 副安全運転管理者が代行
2. 当該車両等の運行を直接管理する地位にある者が代行
3. スマホやウェブ MTG ツールをつかって未出勤の安全運転管理者が実施

おおまかにはこの 3 択が考えられます。

「目視」問題の詳細が明らかになり次第、ご連絡いたします。

Q36)

自転車も、自動車関連なのでマイカー枠に入れるべきでは？

A36)

ご質問ありがとうございます。

おっしゃるとおり、自転車通勤者も、徒歩通勤者も、交通安全を守るべき交通社会の一員です。とくに自転車も飲酒自転車運転は違反行為ですので、業務で自転車を使う企業や、自転車通勤を認めている企業は、アルコールチェック対象とすべきと当社も考えます。

Q37)

法改正ですが法律は解釈違いが発生いたします。

A37)

ご質問ありがとうございます。

おっしゃるとおり、解釈の余地が大きすぎます。

- ・警察庁、国家公安委員会名で、細則（通達等）の追加
- ・警察庁、国家公安委員会名で、公式FAQ（解釈集）やガイドラインを策定
- ・各都道府県警が、公式FAQ（解釈集）やガイドラインを策定
- ・各都道府県安全運転管理者協会が、FAQ（解釈集）やガイドラインを策定
- ・日本商工会議所や全国商工会議所連合会が、FAQ（解釈集）やガイドラインを策定
- ・各種業界団体（XX業ごと）が、FAQ（解釈集）やガイドラインを策定

現状では、安全運転管理体制、労務管理体制、IT投資を決めかねる状態で、へたに形骸化すれば、また、悲痛な事故が起きかねません。

Q38)

最終目的は飲酒運転の撲滅と理解します。

A38)

コメントありがとうございます。

おっしゃるとおりで、今回改正とは関係なく、「飲酒運転撲滅のために企業ならでは」の、できることは何か、が大事だと考えます。そのような意味で、「安全運転管理者の義務化」は小さい話であり、「飲酒と運転」、「飲酒と健康」、両方の問題に職域で対応すべき、というのが当社の今回の主張でありました。

Q39)

白ナンバー事業者ですが、直行直帰がほとんどの営業外勤者にアルコールチェッカーを支給し、自己管理で運転日報のアルコールチェック項目に検出の有無を申告させています。この方法では改正された法律に対応出来ないでしょうか？

A39)

ご質問ありがとうございます。

はい、お聞きしたところ、飲酒運転防止のため、素晴らしい体制を敷いてらっしゃると思います。

しかしながら、今回改正は「目視」が入ってしまいましたので、状況が一変しました。

「目視」の定義の行方次第では、現在の体制では対応できない可能性があります。

Q4,Q5 その他直行直帰関連の質問をあわせてご参照ください。

Q40)

機材の関係で、出張先や出勤前のチェック要領についてはどのように実施するのか具体案が浮かびません。運送業ではどのようにされているのでしょうかされているのでしょうか。

A40)

ご質問ありがとうございます。

運送業では、「対面点呼」「営業所間 IT 点呼」「スマートフォンを使った遠隔地点呼」等、場面ごとに ICT を駆使して対応させています。とくに、昨今のコロナ禍、非接触手法として「画面越し」で目視とする IT 点呼方式が増えてきています。

当社の営業製品資料で恐縮ですが、点呼のイメージがつかめると思いますので以下 URL 内にある点呼映像をご覧くださいませ。

https://www.tokai-denshi.co.jp/products/tenko_pro.html

<https://www.tokai-denshi.co.jp/products/Tele-Tenko.html>

Q41)

営業所が複数あり各営業所で車両を使用しております。安全運転管理者が本社にしかない場合はどの様にしたらよいでしょうか？

A41)

ご質問ありがとうございます。

各営業所が5両以上であれば、選任しなければなりません。

5両以下の場合、選任義務はありません。ですので、たとえば4両、4名が、日常的に運転を行う場合であっても、この4名にアルコールチェックを実施しなくても問題はありませ

せん。
しかしながら、飲酒運転事故防止の観点から、社用でハンドルを握る者へのアルコールチェックは実施することが望ましいと考えます。それは1人であってもです。

発想の転換で、「飲酒運転防止実施体制」をつくりやすくするために、5両以下であっても安全運転管理者をあえて選任してしまうのも良いかと思ひます。これにより、その事業所の労務管理実態を把握している安全運転管理者が、最適な実施体制を構築すればよいと考え

Q42)

アルコール依存症チェックはプライバシーの部分に踏み込みますが拒否を受けた場合の対処法はありますか。

A42)

ご質問ありがとうございます。

おっしゃるとおり、拒否が想定されます。

拒否をうけた場合というより、拒否を受けられないようにするには、という観点でご回答いたします。

1. 拒否を受けられないように、自社の「交通安全に関する規定」や「マイカー通勤規定」等で、あらかじめアルコールスクリーニングテスト実施の意義と目的を明示しておくことをお薦めいたします。

2. 実施については、アルコール健康障害対策基本法が定めた、啓発週間のイベント https://www.mhlw.go.jp/stf/seisakunitsuite/bunya/0000176316_00002.html も企画しながら、教育実施とテストをセットで実施する等、工夫されたほうが良いと思ひます。

3. 強圧的、高圧的にやるより、なるべく、「啓発」とか「あなたのため」ということを理解できるような事前説明が必要かと存じます。

4. 「2回くらいは無記名で」「3回目からは記名式で」と慣らせてゆく手もあります。

5. SDGs を推進している企業様は、

「SDGs 3 すべてのひとに健康と福祉を」

3-5. 麻薬を含む薬物やアルコールなどの乱用を防ぎ、治療をすすめる。

3-6. 2020 年までに、交通事故による死亡やけがを半分にまで減らす。

これを加えてみては如何でしょうか。

それでも拒否する方はいると思いますが、本当にアルコール問題に苦しんでいるか、単純に会社の別の問題で会社に敵対心を持っているか、ということかもしれません。

Q43)

アルコールチェッカーの結果を日報に記入する場合は数値まで書くべきか、それとも○×だけでも大丈夫なのか？

A43)

ご質問ありがとうございます。

現在の法規文面からは、○ × だけでも OK です。

但し、何かあったときの信憑性はいまひとつでしょう。

また、「スルー+偽記録の後記入」ができてしまうというスキは、率直に言って、抑止力が低いので、防止観点からもあまりおススメは致しません。

Q44)

ケータイ販売会社ですが、客先への同行訪問等はお願いできますでしょうか。

A44)

ご質問ありがとうございます。

もちろん可能でございます。安全運転管理者選任事業所であるないに関わらず、直行直帰の勤務スタイルが多いことが今回の多くの質問でわかりました。

中小企業にも普通に DX が求められる時代ですから、スマートフォンをつかった飲酒チェックは、緑ナンバーでももはや普通ですし、白ナンバーでもこれを機に普通になってゆくのではないかと思います。

Q45)

私用運転で飲酒事故を起こし、企業責任が問われた判例はありますか？

A45)

ご質問ありがとうございます。

以下、表をご確認ください。

飲酒運転も含め、社用車、私有車、マイカー別、企業の責任となった判例の有無です。

	車両所有	事故発生状況	企業責任の有無 (判例上)
1	社有車	①会社業務に使用中に発生	企業に責任あり
		②私用で使用中に発生（会社無許可）	企業に責任あり
		③第三者による泥棒運転中に発生（無施錠でキー付き）	企業に責任あり
		④従業員がアルバイト	企業に責任あり
2	従業員のマイカー	⑤会社業務による運転中に発生（会社非申告、業務に毎日使用）	企業に責任あり
		⑥通勤中に発生（通勤手当支給）	企業に責任あり
		⑦私用運転中に事故発生（業務使用なし、駐車場代、経費は従業員負担）	なし
3	下請人（外注、子会社）の自動車	⑧下請人、子会社が業務中の事故発生（使用者側の指揮下にある場合に発生）	企業に責任あり
		⑨交通事故が下請け作業中、又は赴く途上に発生	企業に責任あり
		⑩下請現場への監督者の派遣、作業指示している	企業に責任あり

H26年度 静岡県安全運転管理者法定講習 保険適用に関する講習資料
所有・発生状態別の企業責任の有無と判断基準 より

基本的に、すこしでも、会社に関与していると、責任ゼロとはならないのが通例のようです。マイカー通勤も、ガソリン代を交通費として支給をしている場合、関与しているとみなされます。

このような意味において、企業の皆様におかれましては、今般の安全運転管理者選任事業所へのアルコール検知器義務づけは、路上の飲酒運転防止観点からは、「ほんの一部分の施策に過ぎない」ということをご理解いただきたく存じます。全通勤モード、全業態、全従業員、すべての従業員が公平に実施されることが、真の飲酒運転根絶の機運になることを期待しております。

2021.10.18 東海電子株式会社