

白ナンバー（安全運転管理者選任事業所）アルコール検知器義務化
パブリックコメント 全87件

作成：運輸安全JOURNAL編集部

1. 本文書の位置づけ

本文書は『「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&M ode=1>

2021年11月10日に公表されたパブリックコメント結果全87件をテキスト化したものである。

2. 情報公開室での閲覧行為について

ここに記載されている結果公表文書

<https://public-comment.e-gov.go.jp/servlet/PcmFileDownload?seqNo=0000226694>

の、3. 「頂いた御意見及びこれに対する警察庁の考え方」において

『頂いた御意見及びこれに対する警察庁の考え方は、別紙のとおりです。頂いた御意見については、必要に応じ整理・要約した上で掲載しています（頂いた御意見については、整理・要約していないものを警察庁情報公開室において閲覧に供します。）』

とあり、当社にて、警察庁情報公開室を訪問し、公開文書の閲覧を行った。

3. 本文書の目的

当該規則改正の発端となった千葉県八街市の飲酒運転事故の悲痛さに鑑み、その是非を社会がどう捉えたかを、コメントの内容を明らかにすることで社会全体で共有するため。通常パブリックコメントは全件公表されることが多いが、今回、公表されなかったため。

4. テキスト化についての留意点

テキスト化にあたり、以下、留意事項である。

○情報公開室に、公開文書のテキスト化、転載、記事化は合法であることを確認した。

○当社（東海電子）にてテキスト化した際、もともと黒塗りであったところを「～～」とし、さらに、都道府県名や地域と業種により事業者名が特定できそうな場合「〇〇県」と表記した。

○文脈・文章の区切り上、「。」を加えたカ所が数点程度あった。

○それ以外はすべて原文のままテキスト化した。

○当社の私見により、赤は文脈上反対、青は文脈上賛成、紫は部分的反対、部分的賛成、意見、要望等、どちらにも分類できないと判断したもの。

>001

一般貨物運送業に使用する車両については、自動車税重量税その他諸手数料の軽減が設けられている。だからこそ、事業として運用するにあたって、各種の義務を受けることに一定の理解が得られるものである。にもかかわらず、自家事業用の白ナンバー車両に、一方的にこれに準じた義務を課すことは不合理である。

自家事業に使用する大型車両についても、1台から、営業車両としての緑ナンバーの所有を認め、それに伴って、各種規制の強化を行うべきである。

>002

今回の白ナンバーのアルコールチェック義務化は6月の千葉の事件からしてもスピーディーな取り組みであり一歩前進のようにも思えるが罰則規定がないと所詮はポーズにしかならず、ほとんどの企業団体に実際に高い意識を持って行われるかは甚だ疑問である。

実際に現場でよく聞かれる言葉だが、それやらなんやら咎められるん？ないの？ほなやらんでええやろ。一応アルコールチェッカーだけ買っとくか。

という運用になるのが目に浮かぶ。事件を起こしたような会社だとまず上記のような流れになるだろう。

よって少なからず会社や団体として守らざるを得なくなるような、税負担が変わるとか、罰金だとか社長が「やれ」となるような罰則規定は必要だと私は考えます。

>003

なぜ対面で確認しなければいけないのでしょうか。前提として全員が出社している状況を想定していることに違和感を覚えました。今後の時代においては、ますますリモートワークが浸透していくので、リモートも考慮した法整備をお願いします。

例えば、インターネットを通じてフォーム回答でも可とする。運転手一人一人が自身でアルコールテストをしても可とする。運転手全員が講習を受けた場合は対面確認なしでも可とする、などです。これからの時代において、対面強制はいかかなものかと思います。

>004

運転免許を持っている人ならば、どんな人でもプロドライバーの自覚を持つことが必要です。事業用自動車の運転手だからアルコール検知器をするのではなく。すべての運転手にアルコール検知器利用をお願いします。

また、アルコール検知器であればどんなのもでも良いのではなく、きちんとした認証が必要と感じます。JISのような認証品を使うよう検知器の整備もお願いします。そうしないと1,000円の物でも数十万円のものでも同じアルコール検知器として使うことができ、精度は関係ないのかと思ってしまいます。

>005

本法改正では罰則は設けないとのことですが、アルコールチェックは厳罰を含めた罰則規定付きにした方が良く考えます。

本法改正の契機となった千葉の事故を鑑みて、このような事故を発生させる会社は罰則が無ければ実施するとは思えないため。

>006

痛ましい事故がありましたし反対はしませんが、急すぎると思います。対象が多いのと、半導体不足で絶対に準備できません。

少なくとも、段階的な施行を望みます。(例えば、社用車全台で1年間の走行キロ数1>00万キロ以上から段階的に実施する等)

また、管理まで出来る機械の購入補助は必須だと思います。しかし、アルコールチェッカーの精度もまだまだ問題ですので、そちらへの働きかけも必要と思います。(アルコールではなく、栄養ドリンクや発酵食品・あんこ等誤反応があるようです)

基盤等が確立していない中の実施も致し方ありませんが、今後より良くなくてはならない制度にするために、順序立てての施行をお願い致します。

>007

飲酒運転での悲惨な事故を撲滅する為に企業等の社用車の管理の中で安全運転管理者の義務として導入する必要性を感じるがコロナ禍であることを考慮し、各人1ケのアルコール検知器を支給するには企業としての初期導入コストの面などで費用負担が大変です。

補助金等の支給で導入を促進することや、猶予期間を設けて進めるべきである。

また、安全運転管理者を選任していない事業所などの選任を促進する必要もある。

>008

六 運転しようとする...当該運転者の状態を目視等で確認するということには必ず対面点呼なのか？対面点呼ではなく、インターネットによる電話点呼でも良いのか？

>009

いわゆる白ナンバーの営業車を運行する際に、アルコール検知の確認を義務付ける事は賛成であるものの、確認に対する監督官庁への報告、ならびに義務違反に対する罰則が設けられていないため、実効性に欠ける法改正であると考えます。

今般法改正の背景となった社会的事件を勘案するに、最低限、確認結果の監督官庁への報告は義務とするべきであり、また、義務違反に関しても罰則を設ける方が、実効性がある法改正になるのではないかと考えます。是非ご検討いただければと思います。

>010

改正には賛成です。一つ質問があります。

従業員が、事業所まで自家用車を運転し出勤した後にアルコール検査において、基準値(0.15)以上の数値を検出した場合安全運転管理者(または事業所)として、その旨を警察に通報する義務が生じるのか。その通報を怠った場合、安全運転管理者(事業所)として罰則を受けることがあるのか。

>011

案件番号120210019に賛成する立場から意見を提出します。

現在の道路交通法における安全運転管理者制度は、その運用面で形骸化している感は否めません。制度を抜本的に見直す必要があることを指摘したうえで意見を述べます。

白ナンバー事業所の多くが零細なため、出庫庫時に点呼係が配置できず、スマホ等によるIC点呼もまだまだ普及していません。

また、車両の車庫止めも使用者所有管理車庫ではなく、運転者居住地止めが多くみられます。さらに大型ダンプカー、トラックにおいては個人償却制が多く、車検証上の車両の「使用者」=「車両の運行管理・支配する権能を有する者」とは言えない問題もあります。このような現在の白ナンバー使用者の実態からすれば、アルコールチェックはその運用面で、事業者の実情を踏まえた具体的な支援が求められます。

千葉県八街市事故のケースで言えば、事故を起こした運転者はアルコール依存症の可能性があり、運転者の健康管理、労働条件整備を含め総合的な対策が必要です。飲酒検知器義務化がアリバイづくり的な改正にならないことを期待します。

>012

「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ほか、アルコール検知器を用いて確認」との記載を削除すべき。

目視という記載がある限り、視覚障害者は確認係の業務には付けません。せめて「等」とは何を含むのか厳密に書いてほしいというか、厳密に書けない理由が知りたい。

>013

お世話になります。

私は、旅客運送事業者で特定旅客自動車運送事業の車両の運転業務をしています。以前(平成27年まで)自家用自動車および臨時運行許可(いわゆるディーラーナンバー)による陸送業務をしていたこともあります。

当時も安全管理者等による点呼もなければ自動車運送事業者には義務付けられる連続運転4時間以内に最低10分以上で計30分以上の休憩等の規則もなく、自分自身で管理していくしか方法はありませんでした。

事業用自動車の許可が受けられないような事業者の逃げ道のようにもなっている自家用自動車での運送業務(旅客・貨物とも)にアルコールの有無を確認し、それを記録すること他を義務付けることは大変有効なことと思われます。

営業マン等自宅から直行直退の場合もあるかと思いますが、原則それも禁止し、出先等やむを得ない場合には事業用と同じく携帯検査機を使用する等のオンライン等によるアルコール検査を義務付けた方がよろしいように思います。

そして、会社所有の自動車ではなく、個人所有の自家用自動車であっても業務に使用する場合は同様とする・・・も加えた方がよろしいように思います。

現行では罰則はないようですが、効果を高めるためにも罰則を設け、悪質な場合は事業用のように輸送施設の使用停止処分等の導入も検討いただけたら幸いです。

>014

飲酒運転撲滅を！の観点からでしょうか？飲酒運転撲滅には賛成です。アルコール検査機(検知器)を常に有効ですと、アルコール消毒時でも感知しないでしょうか？

自動車のエンジンスタート前に検知器で確認、証拠用の動作検知セットで正常と乗用車を確認出来てかエンジン始動、運転中の飲酒も検知。詳細に申せば、乗用車の運転席に着座→シートベルトセット→アルコール検査機で運転手の呼気を確認エンジン始動となる様にかと思います。呼気確認中、確認後、シートベルトを外したり、運転席から離れるとエンジン停止する、運転中の飲酒にも対応出来る様にシステムを標準装備品として採用して欲しいです。

ドライバーが運転中の容態急変に対応出来るシステムが一部の乗用車に装備済み仕掛け備品はそう難しく無いと思います。ご検討の程、宜しく申し上げます。

>015

車に乗る前仕事を終え降りるときに飲酒検査をすると言うことは今まで真面目に取り組んでいた事業者様業員に対し、金銭的や自宅からトラックを乗って直接現場に行く人や帰ってくる人に多大な負担をさせる。トラックだけが悪いわけではない。一般車だって飲酒による事故はおこしている。車で仕事をしてない人が安易に考える法律。こんな検査方法を義務つけるなら酒飲み運転の罪を重くした方がいい。お酒を飲む使労しての運転、薬物利用しての運転、速度超過無免許運転、信号無視等の悪質な交通事故に対しやっではいけないとあるのにやるから過失ではないので殺人や未遂罪の適用をしたらいい。真面目にしている人をいじめる法律でなく悪いことをした人の罪を重くする法律を作れ。

>016

子供やお年寄り・障害者が安心して暮らせる社会にするために、速度規制等を進めてください。

>017

・安全運転管理者は、届出のみで、毎年講習を受講ですが、運行管理をする際の貨物・旅客等の運行管理者基礎講習が無いのですが、運行に関して、基礎講習の受講義務は無いのでしょうか？

・基本的な事が理解及び経営者の方がきちんと基本を遵守するとの強い意志をもって基礎講習等を受講の明記も大切ではないでしょうか？

・現行の安全運転管理者は、届出があるから届出を提出しているように感じられます。

・安全運転管理者のみ実施するには、従業員の出勤時間、退勤時間により1日8時間の定時時間より伸びると思います。

・安全運転者が管理するとの明記ですが、1人では、出来ないと補助者等は、安全運転者管理者以外も可能になるのでしょうか？

・安全運転者管理者協会にて、自動車事故対策機構等で行っている緑ナンバーの運行管理者の基礎講習同等の講習は、実施されるのでしょうか？

・白ナンバーのトラック事故からの法改正になりますが、実際トラックのみでなく営業を行っている自家用車タイプの車両も入り、企業の事務所から毎日出退勤できるならいいのですが、一部営業車を自家用車同様に直接自宅から移動する場合等も想定されます。運行に対しての配車表等は、どのようにするのでしょうか？

・車両を使用する配車表作成は、どのようになるのでしょうか？

・安全運転者管理者会において、事業者に対しての訪問確認指導等は、行うのでしょうか？

>018

第9条の10(安全運転管理者の業務)について

伯耆町は、国自旅第316号(令和2年11月27日)「交通空白地有償運送の登録に関する処理方針」にもとづき、運行管理者を置いて「点呼・アルコール検査」を実施しています。今般の道交法施行規則の改正がこのまま行われた場合、

・自動車局長通知と改正規則で運転者は「運行管理者と安全運転管理者」双方の点呼確認を受ける必要が出てくる。

⇒安全運転管理者を運行管理者に読み替え規定を入れるべきと考える。

・旅客自動車運送事業運輸規則では、運行管理者において補助者を選任できる規定があるが、改正規則には安全運転管理者の記述しかないので、改正後の運用について管理者1人では、業務に支障が出る。

⇒補助者の規定を追加すべき。

・安全運転管理者を運行管理者に読み替え規定を入れるべきと考える。

改正全般について

八街市の痛ましい交通事故を受けての改正については、必要と考えるが、「白ナンバー」と「緑ナンバー」を管轄する省庁間での調整不足ではないでしょうか、省庁間で調整済みの事項があればあわせて示されたい。

>019

運行管理者業務の「点呼」に準じた内容にした方が良くと思います。

「・・・酒気帯びの有無について、当該運転者の状態を・・・」を

「・・・運転者から健康状態や酒気帯びの有無についての報告を受けるとともに、当該運転者の状態を・・・」に修正した方が良くと思います。

(理由)

1. 飲酒運転の次には「心疾患等に起因する事故」が予想されるため。
2. 運転者に、まず自分から報告させなければならない。

>020

アルコール検知器の設置および点呼記録の保管については賛成。

さらに責任の所在を明確にするよう運行管理者制度を適用すべきと考える

(自家用についても整備管理者の選任規定があるのだから運行管理者も同様に選任させても整合性はあると思う)

>021

農業法人に属する者です。

今回、点呼に対面を要件とすることで、安全運転管理者の夜間から早朝にかけての出勤対応が発生することになります。

水稻を生産していますが、水管理などは夕方や日中、朝ではなく、夜間や早朝に行うことが基本となるからです。これが春から秋にかけて毎日行われます。労働時間の削減に苦慮する中、対面に限った点呼は相当な重荷になると考えます。

この点呼に対し重い罰則を設けてでも、点呼に対する要件を緩和し、実効性のある対策として頂きたいです。

罰則もなし、対応も難しいとなれば、単に記録を偽造しやっている風を装う者が増えるだけであろうと想像できます。記録の審議を確認する術はほとんどありませんから。

例えば1日1回は必ず対面で飲酒状態や健康状態を把握したらいいとか、テレビ電話による点呼を許可する等実現がたやすいレベルに落とし込んでいただきたいと思います。

>022

賛成ですが、アルコール検知器の仕様と点検頻度を明確に記載お願いいたします。

また、安全運転管理者だけでなく事業者への罰則も必要に思います。

>023

お世話になります。本件の対象は、営業車など乗用車両も適用対象になるのでしょうか？

Yesの場合、弊社では自宅から直行直帰で業務を遂行する仕組みになっているため、営業所へ寄ってのアルコール検査は難しいです。

車両に搭載するアルコール検知器がありますが、1台15万円ほどで約700台ありますので、約1億円のコストが必要になります。補助制度の予定はありますか？

>024

改正に反対する

検知器による記録等の保持は、業務用車両についてのみ行うべきであり、自家用車両に広げる必要はない。1台からでも、運送業以外でも、緑ナンバー取得を認める方向での改正こそが望まれるべきである。

>025

白ナンバー(営業車)の所有台数限らず、全事業者対象にするといいと思います。また中には5台以上所持しても安全運転管理者を設定しない、日報などの運行記録もさせてない業者もあるとお聞きします。その辺の運行記録なども、青ナンバー同様徹底すべきだと思います。営業車やトラックを所持して運転業務に勤めてもらう企業、運転者双方に安全意識を高めてもらうためにも良いのではないかと思います。

>026

安全運転管理者が運転前後の運転者の状態を確認することとなっているが、安全運転管理者が少ない事業場でも24時間運行があったりして、実質すべての時間帯をカバーできる人数ではない事業所も多いと思われる。

全ての運行時間帯に安全運転管理者が事務所に待機するよう義務付けや、安全運転管理者の選任人数の算定方法も変更する必要がある。

また、「安全運転管理者の指揮監督のもと」という名目で、知識のない事務員に丸投げされ、知識が無いことを理由にいい加減な運転者確認になる可能性が考えられる。「安全運転管理者以外が運転者の状態確認を行うことを禁止」の条文も実効性確保の上で必要。

>027

安全運転管理者は事務所の責任者の立場で暇がないので、事務員などが運転者の状況確認(点呼)を行うのが現実と思われる。

安全運転管理者は責任者の立場として、点呼実務を担うべきではない。実施者に対しては、知識及び責任感を持たせるよう、運行管理者や運行管理補助者のような資格制度を設けた方がよい。

>028

アルコールを検知するとエンジンは始動不可にする、所謂アルコールインターロックの車両装備義務化まで踏み込まなければ、悲惨な事故は無くならないと思う。アルコールインターロックの車両装備義務化+導入補助金で国主導で進めるべき。

>029

1総論

今回の改正は、千葉県の飲酒運転による死傷事故を踏まえたものと思われませんが、このような重大事故を起こすほど酒気を帯びている場合、目視等による確認が可能であると思われ

ます。
そうした中、今回の案は、「一律に」、「運転前後の」アルコール検知を義務付けし、「当該記録を1年保存することとされていますが現実的ではないと思われ

2各論

(1)「一律」の義務付けについて

仮に義務付けされれば、アルコール検知器購入の費用負担を強いることとなりますが、業態や車両の運行状況にかかわらず一律に負担を強いるのはいかがなものでしょうか。また、1日に何度も外回りを行う業種においては、検知が形骸化するのには目に見えています。

(2)「運転前後」の検知について

仮にアルコール検知を行うとしても、交通事故につながる蓋然性を踏まえると、「運転前後」ではなく「運転前」だけに限定できないのでしょうか。

(3)「記録の1年間保存」について

記録を保存するのは何のためなのでしょう。いたずらに国民の負担を増やそうとしているとしか思えません。

>030

運送業などは出社した後、車庫にある車に乗り換えるなどが想定されますが、一般企業の営業者などは直行直帰もあり、現実的に安全管理者がすべての人員を確認することは不可能であると考えます

運送に特化した企業でない限り、安全運転管理者は総務の役職者が担っているケースが多く、努力義務としては果していく気持ちはありますが、一定数以上の白ナンバー保有企業をすべて対象とするのは実態の管理業務とはマッチしないと

考えます
今回のお法改正の発端となった事故のように、結局、朝確認したところで、途中で酒を買って飲んでいるようでは飲酒運転はなくなりません

自動車自体が呼気を検知しエンジンがかからないなどの物理的対策の義務化をすすめていた

だき、その間は努力義務で罰則などは設けないようにしていただきたいです

>031

別紙1の4施行期日について、アルコール検知器の調達性の観点から1年以上の猶予を設けて令和5年4月以降とするのが良いのではないかと。

対象となる事業所が30万以上あり、従来アルコール検知器が義務化されている運送事業者数の5?10倍程度の規模となる。

施行日まで現時点で半年しかなく、アルコール検知器の需要に対して急な増産は対応できないのではないかと。半導体をはじめとした電子部品の供給不足により、半導体納期が1年以上、他の電子部品も軒並み半年から1年以上の納期となっているためメーカーも増産したくてもできない状況のなる可能性が高い。

このままでは、施行日に大半の事業者がアルコール検知器を購入できずに違法状態となる可能性が高い。また機器の供給不足は、正確に検知できないまたはすぐに壊れる粗悪品や偽物が多く流通してしまう危険性がある。機器の精度は一般事業者で確認することは困難なので粗悪品の流通を防ぐ必要があることから、機器の供給量を十分確保した上で施行したほうが良い。

>032

民間企業で安全運転管理者を担当しています。まずは6月の千葉県での飲酒事故はあってはならないことですし、毎日の運行前の点呼でも注意すべきことです。こういったことを避けるためにも管理業務の重要性が増すことは理解します。ただここまで法で厳格に規定し義務付けることは管理者の負担も増加し現実的な運が本当に可能なのかという疑問もあります。

意見としましては、注意事項としてアルコール検知を示すことはいいと思いますが、義務として規定することは反対します。

理由は運用する者としてすべての職場にアルコール検知器を常時有効に保持し運用することの難しさを感じているからです。利用率が低い職場もあるので常時配備し運用してもらうことが理解してもらえるかという問題もあります。

ただ正式に施行されれば遵守するための方策を考えていきます。以上です。

>033

○全体についての意見

- ・アルコール検知器での検査義務化の拡大は、事故防止の観点から望ましい。
- ・しかし、義務化となっても罰則がなければ、早急な普及は難しいと思われる。普及を加速化すべく、アルコール検知器購入に対する助成制度の創設を要望する。

○別紙2の3についての意見

- ・「呼気中のアルコールを検知し、その有無又はその濃度を警告音、警告灯、数値等により示す機能を有する機器」とあるが、この基準のみでは正確な検知ができない粗悪品も含まれる可能性がある。ある程度明確な技術基準を定め、粗悪品を排除する仕組みとすべきである。

・仮にアルコール検知器の認定制度のようなものができるのであれば、申請の手間やコストが極端にかかるような形とせず、適正な機器が適正な形でスムーズに認定される仕組みとすべきである。

＞034

白ナンバー企業に対するアルコール検知器義務化についての要望事項として下記に記載致します。

1. 道交法改正案には、検知器の品質・信頼性が言及されておりませんが、難しいことは拝察しております。

但し、アルコール検知器に求められる品質・信頼性・メンテナンス・アフターサービスに問題のある製品を購入されるリスクがありますので、法律の範囲外で次のような啓蒙を何らかの方法で情報発信していただくことを求めます。

現在日本の事業者で主に使用され実績のある次の1)？3)の何れか1つに適合する検知器の購入を推奨(重要)するべきと考えます。

1) 欧州規格(EN規格)認証取得製品

・ EN15964-2011(安全管理証拠用)

・ EN16280-2012(安全管理一般用)

※EN規格とは世界で実績の高度な技術規格です。

※海外メーカーの検知器を排除することなく公平性とグローバルな競争原理を保つことができます。

2) アルコール検知器協議会のJB規格認証取得製品

・ JB00001-2017(検定制度)/JB10001-2017(技術規格)

※アルコール検知器の業界団体自主規格

3) アルコール検知器協議会加盟企業が販売する製品

2. 「施行日令和4年4月1日」について

規制対象となる企業が必要とする需要量が大きいと見込める為、検知器メーカーからの供給が追い付かない状況に陥る事が簡単に予想できます。

施行日から1年以上、猶予期間を設けていただくことを求めます。

＞035

- ・ アルコール検知に関しては明確な技術基準を定めるべき
- ・ 検知器を認定制度にして期間を設けて補助金を設ける
- ・ 認定品の購入に対して見積と領収書などの申請で普及を加速化
- ・ 義務化となれば罰則も検討が必要

>036

今回の白ナンバーにもアルコールチェックが義務化になる事に賛成します。これについて地方自治体が所有するスクールバス等についても該当してほしい。地方自治体だからと理由でアルコールチェッカー設置しない地方自治体。また設置してあるにもかかわらず検査をしないで運転する人が多すぎる。是非とも義務化の範囲に入れてほしい。実際に子供から、お酒の臭いがしたと聞いた事がある。

>037

安全運転管理者制度の中途半端な制度、機能していない実態が続発に対していますので、監査等の改善を提案します。

そもそも上場していないような中小企業などにおいて営業車両を数台運行している法人では、安全運転管理若事態が居ないケースが沢山存在します。

また、居たとしても仮に名義貸しのようにドライバー自らを安全運転管理者へ任命させて多忙で他の業務と兼務している。

つまり、運行管理も出来ていない企業が多くあります。八街市の死亡事故もその一例です。

また、個人事業主を沢山集めて、共同事業を成り立てている中小法人も居ます。その場合、全て運送事業を委託扱いにしており、本部には安全運転管理者は存在しません。このように安全運転管理者制度自体の監査が毎年あるような仕組みがない限り、実態は改善されないとします。

安全運転管理者の罰金も安すぎます。これらを見逃している事業者も多く存在しているのが実態です。罰則が5000万円など大きければ届出をしっかりとやるようになると思います。

アルコール検査については、バスやトラック以外の民間企業も当然のように必要だと思います。身代り検査などもありますので、検査管理を怠った場合の罰則を大きくする必要があるかと思えます。以上です。

>038

いつもお世話になっております。

道交法の本事案について意見いたします。

千葉県八街市事故ケースのように、勤務完了の夕飯等で飲酒をして、直帰で帰宅されるケースもあると考えられます。昔はそのような打ち上げもよくあったと聞いております。

法人としても、帰宅途中(通勤中であり業務に含まれる?)で飲酒されるケースについては、あり得ると考えられますし、直帰されてはチェックできません。

そのようなケースについて、防止できる法改正をするべきだと思ってました。必ず会社経由で飲酒検査してから帰宅する。または、顔認証システムなどの遠隔装置を原則認めて、帰宅時に飲酒検査をするような仕組みを作り、帰宅中の飲酒を無くすためには、遠隔での飲酒チェックを必ずする必要があると思います。そのように改正する必要があります。

>039

安全運転管理者は「一定の台数以上の自動車の使用の本拠ごとに義務付けられている」とありますが、自動車だけでなく、125cc以下の原付等二輪車または軽車両を保有している事業所においても運行管理は必要ではないかと考えますがいかがでしょうか。飲酒運転を撲滅するためのアルコール検知器の導入においても同様の基準を設ける必要があると考えます。また、本案においては具体的な罰則の規定が記載されていませんが、罰則も必要なのではないかと思います。

>040

今回のアルコールチェック義務化に当たり、対象を安全運転管理者選任事業所に限定すると報道でありました。(小さい企業ほど車関連のコンプライアンス意識は残念ながら低く、車庫飛ばしや安全指導意識も薄い・・・)

そのように対象企業を限定するなら、一般企業の車両使用方法の現状を考慮に入れてください。

◆一般企業の車両使用方法の現状◆

- 1 在宅勤務増にともなう個人借り上げ車両の使用(個人の車を会社の業務に一部使わせるため個人の保険加入)
- 2 従業員名義登録車両の使用(法人の車だが会社に来ないため個人名で登録させ会社の保険を付帯)
- 3 グループ会社での車両協同使用
- 4 レンタカーの長期使用
- 5 カーシェアリングの継続使用会社の名義ではないが恒常的に業務に車を5台以上使用している企業は、たくさんあります。

◆安全運転管理者選任の基準◆

以前カーシェアリング事業者の車両をかなりの頻度で20台程度業務使用しているが、安全運転管理者の選任の対象になるか各地警察に問い合わせしたところ、登録要、不要と指示が割れました。地域差はある程度あると思いますが、毎回現地の警察に見解を求めるより、ある程度の判断基準は明確に規定していただければと思います。安全に関心のない企業は、知らなかったで済ましてしまうことが今ででした。まじめな企業はきちんと確認して実施しますが、対策が必要な先にはなされなくなり、施策が未転倒となります。

◆車両移動の使用地変更登録について

きちんと使用場所を変える申請をしている企業としていない企業があります。安全運転管理者の選任企業を対象として、今回のアルコールチェック義務化を行う法制化するのであれば、この不平等の状況をどうするかが問題になります。業務使用させる以上、安全運転確保の義務はどの企業でも求められるはずですが、まじめにやればやる企業ほど業務が課されます。そのような企業は、アルコールチェックする必要性があまりなく、アルコールチェックが必要な企業ほど抜け道をいくため引っかけからなくなります。

周辺の法律関係、特に未変更車両の変更登録の徹底した発や指導(駐禁だけでなく全違反摘発時の際の実の保管場所の確認等による変更登録未実施の摘発等)、使用車両の定義の見

直し（レンタカーかカーシェア、借り上げ車、従業員名義登録車両、グループ使用など恒常的な使用申請の義務化）なども含めて本法律が有効に機能し、かつ不平等にならない措置を並行してご考慮願います。

>041

住宅建築、リフォームの行う企業ですが、車両を利用する多くの職員が、自宅から建築現場に直行し、日中に事務所に立ち寄った後、現場に赴き帰宅します。

毎朝、毎夕、会社で検査を行うのは不可能ですが、費用も嵩みますがそれでも全員に貸与し携行させないとならないでしょうか。

或いは、事務所に立ち寄った際に検査することでは不十分でしょうか。

>042

この度の「道路交通法施行規則の一部を改正する内閣府令案」につきまして、ご要望いたします。

公用車に乗車する時、または降車する時にアルコール検知器を使用し、確認することとなると思いますが、公用車が多数あるため、アルコール検知器を購入する財源が不足する可能性がございます。

つきましては、アルコール検知器を購入する補助や特別交付税などを検討しているかお伺いいたします。

>043

・一定の台数以上とあるがトラックを使用する事業者においては1台からでないという意味がないと考えられる。個人事業主にしても同様と考えられる。個人事業主で1台保持していて、飲酒をして運転していることは十分に考えられる。

・六号に対して、七号で”前号の規定による内容を記録し、及びその記録を1年間保存”とあるが監査機関の整備を行なった上、定期的な監査及び指導を行なって頂きたい。

・違反があった場合の罰則を決めて頂きたい。※車両停止や営業停止など

・飲酒だけではなく拘束時間運転時間の設定や管理も行って頂きたい。

・日常による体調管理などの点呼も行って頂きたい。※過労運転による事故の防止。

・小型車両(軽トラックや1t車等)の扱いも同等に考えて頂きたい。

>044

今回の規則改正について。

安全運転管理者が選任される事業所において酒気帯びの有無を目視等で確認するほかアルコール検知器等で確認を行うとありますが、営業車の運転者も対象になるので、費用や実務

においてかなり困難が伴うと考えられます。営業車において直行直帰といった事ができなくなります。

また、宿泊を伴った場合の対処が難しくなります。

また、上記に対応させるために営業各位にネットワーク通信可能なアルコール検知器を所持させると高額になり金銭面での困難を生じると考えられます。

そういった事を考慮せずに改正を行っても、実務に沿わず形だけの改正になりかねないと考えます。繰り返しになりますが、業務に沿って無理のない法改正をお願い致します。

>045

飲酒による重大事故撲滅のためにはやむを得ない措置と考えます。

当協会の会員の中には会社所有車両の利用方法として、業務(仕事)で利用するほか、会社役員・従業員がプライベートで利用することも可能としている事業者がいます。今般、意見公募されているとおり道路交通法施行規則が改正された場合に、会社所有車両を会社役員・従業員がプライベートで利用した際、安全運転管理者の業務として「運転前後の運転者に対し、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ほか、アルコール検知器を用いて確認を行うことなど」は、該当しないと解して問題ないかお考えをお教えください。

>046

1、アルコール検知器での確認の記録については、電磁的方法による記録を認めてもらいたい。(現在の第九条の十第六号に同じ)

2、社用車を使って数日間出張する場合や、自宅から社用車で直接取引先に訪問し、そのまま自宅に帰るような場合にはアルコール検知器での確認ができないため、例外対応(アルコール検知器での確認不要)を認めてもらいたい。また、目視での確認も不可能なため、上司への報告での対応を認めてもらいたい。

>047

白ナンバーでのアルコールチェックの義務化は賛成です。

寧ろ業務で運転するのであれば義務化されてしかるべきだと思います。

但し、現状明確な罰則規定が無いようですし助成金などなければ導入はあまり進まないかもしれません。

アルコール検知器についても性能や製品基準を明確にするべきかと思います。アルコール以外にも反応しやすい安価なセンサーもありますし、聞いたことの無いようなメーカーの粗悪品を使用してはアルコールチェックしている意味がありません。

>048

飲酒運転防止は大変重要だと考えております。ただ、運送関係以外の事業場では、社用車を使う時間も、使用者もまちまちのため、安全運転管理者に、運転者の状態を目視等で確認するほか、アルコール検知器を用いて確認を行わせることは難しいと思われまます。そのような場合は、自動車の運行を直接管理する地位に当たる者(例:直属の上司など)が代行できるようにしていただけると実現性が高くなると思います。運行管理者の責任は重く、責任を持って業務にあたってもらふ必要性は重々承知しておりますが、実際に社用車の運転を命じる直接管理者の活用もご検討いただけると幸いです。

>049

「道路交通法施行規則の一部改正する内閣府令案」等に関する意見
九条の十、六、七に関して

当NPO法人では、現在自家用有償旅客運送の登録に関する通達に基づき、点呼は、電話(口頭)メールで運転当日の朝、運転者が自己申告する形で行っています。

今回の改正案にあるアルコール検知器の導入が義務化されることには、反対します。

当法人は小規模で、メンバー(現在の運転会員13名)の集まる事務所はありません。福祉有償運送を実施するにあたり、法人所有の福祉車両4台の他はメンバーの自家用車両を活用しています。よって、出発地はそれぞれの駐車場からになります。

今回の改正で検知器を義務化されれば各自の家庭に設置する必要性が出てきますが、財政的にも、物理的にも負担が大きくなり無理があります。

活動内容は外出支援なので、目的地までの移動と行先での付添介助となり、運転以外の時間の方が長く利用者の身体介助もするため、アルコール摂取は誰の目にも明らかになることでありえないことでもあります。

介護保険では補填できない部分を補っている、この非営利活動が今後継続できないことにならないようご配慮いただきたいと思ひます。

>050

「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ほか」の部分について、弊社はテレワークを進めている中で社有車を貸与し直行直帰を推奨しています。また、夜勤や休日出勤が頻繁に発生します。その為、安全運転管理者が現実に運転者を目視で確認することが困難です。アルコールチェッカーのみを義務としていただきたいです。

>051

酒気帯び運転を防止するために、策を講じるのは当然ですが、検知器企業(業界)との癒着などがないようにお願いします。

>052

- ・個人で車両を1台だけ保有して仕事をしている人には適用されないのではないのでしょうか。
- ・きちんと飲酒検査をして1年間保管しているか等の確認は誰がされるのでしょうか。

>053

【再掲】【3 命令等の内容】

(1) 運転前後の運転者に対し、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ほか、アルコール検知器(呼気に含まれるアルコールを検知する機器であって、国家公安委員会が定めるものをいう。以下同じ。)を用いて確認を行うこと(新府令第9条の10第6号関係)

(2) (1)の確認の内容を記録し、当該記録を1年間保存すること(新府令第9条の10第7号関係)

(3) アルコール検知器を常時有効に保持すること(新府令第9条の10第7号関係)

(質問事項)

(1) 項で『目視等で確認するほかアルコール検知器を用いて』とあるがアルコール検知器を用いる方式では公安委員会が定める検知器の多くの機種で、相当量の呼気を吹きかける必要があり、コロナ感染症予防の観点から事業所執務室内でのアルコール検知が憚られる場合が発生する。

これに対し、執務室とは別室において目視等の代わりに画映像機器を用い指紋・顔認証等の方法で運転者本人を特定のうえ、アルコール検知器を用い検知時の画映像・検知データを電磁記録として保管して良いか。

但し上記の方法を用いる場合、異常値が検知された際は検知器本体のアラーム警報音を発し、かつ直ちに安全運転・副安全運転管理者のほか事業所内の管理監督者に即時発報し運転させないよう処置する手段を用いることとする。

(2) 項で『(1)の確認の内容を記録し、当該記録を1年間保存すること』とあるが運転前後の認証による運転本人確認の画映像・アルコール検知時の顔写真並びに検知データを改ざん防止策等を実施したうえで、取り出し可能な電磁記録として1年間保存して良いか。

(3) 項で『アルコール検知器を常時有効に保持すること』とあるがコロナ禍において安全運転管理者副安全運転管理者がコロナに罹患、テレワーク等で事業所に出勤できない場合が想定され、検知器の故障等により常時有効に保持する事が困難な場合が想定される。

これらを解決する為、アルコール検知器の故障情報やメーカー推奨の整備時期(若しくは利用回数制限)をアルコール検知器又は制御する機械本体から安全運転管理者・副安全管運転管理者へ電子メール等で発する手段を用いてよいか。なお常時有効に保持することに対してはアルコール検知器の予備品を保有することとする。

>054

現状、社用車運転者のアルコールチェックは運送や現場では実施。営業メインの事業所でも実施となると運用方法をどうしていくのか不明瞭なので対応できるガイドラインなどが欲しい。

アルコールチェッカーも値段が低い物から、高い物まで万が一高い物だと。事務所ごとに設置しなければならないのかも不明。

アルコールチェッカーの基準 数値で見るとタイプを使用しなければならないのか または、アルコールの検出数値を色で示すものどちらのタイプを使用すれば良いかの基準を決めて貰わないと機種を選定のしようが無い。

担当している事業所が、営業部隊がメインなのでガイドラインで、検査機器の基準や方法を明記したものがないので、しっかりと定められた基準があればそれに従い対策検討しますが、そうしたガイドラインがいつ出るのか不明の為不安感が大きいです。

社員への説明が大変であり、このまま実施するのであれば、安全運転管理者講習会などで説明してほしい。

>055

アルコールの検査だけではなく、運転免許証の所持の確認(含む資格の確認)も併せて実施するべきではなでしょうか・

>056

アルコール計測だけではなく、運転免許を保有しているかどうかも重要ではないでしょうか。例えば有効期限切れではない、保有資格(大型、中型、準中型、普通など)が適性なのか、免許証取得しているなど。

ドライバーであればだれもが持っていないと判断できない免許証と合わせることによって、アルコール計測結果がだれの記録かも判断できるため有効かと思います。

>057

1. (例) 始業が8時の事業所安管者は8時半の出勤。変則的な勤務の事業所は必ず安管者が確認できるとは限らない。こういった場合は安管者も例のように始業時間に合わせて出勤時間を変更しなければいけないのか。

2. アルコール検知器には色々な種類があり、新たに義務付けられる事業所にとってはどれを選んでいいかわからないのでは。また国家公安委員会が定めるものとあるが公安の認証があるもの、検知器協会が認定したものを使用するのか示してもらえれば助かる。

>058

八街での痛ましい事故が二度と起きないように、改正に賛同いたします。
「正義は無実の人を保護する」という格言があるように、この改正によって一人でも大切な命が救われますように願っております。法改正を検討頂き感謝します。

>059

私たちは自家用車で福祉有償運送を実施している小さなNPOです。
千葉県での痛ましい事故を受けての飲酒運転防止対策強化は良く理解出来ます。
しかし私たちの仕事は、通常の公共交通機関を利用出来ない障がい等がある方を対象にしており、運転そのものをていねいに優しくすることが求められています。
利用者の気持ちを理解することに神経を使いながら運転することから、登録ドライバーは飲酒を含めて健康管理や安全に対する意識も高いと認識しています。

一方団体の運営に関しては、多くの制約があることから福祉車輛のリース料も賄えず、町に1団体しかないので利用者のニーズに応えるため、ボランティア精神で持ちこたえているのが現状です。

持込み車もあり、アルコール検知対応策として各自が機器を持つことが想定されますが、個人負担を求めれば「信頼しないなら辞めます」というドライバーも多く発生するでしょう。

かといって法人で多くの機器を揃えることは経営的に困難です。購入補助があれば可能かもしれないですが…。

毎月の定例会での安全運転研修や健康診断などでの対応をさらに強化し、飲酒運転を含む事故防止に努めることで利用者ドライバー・第三者を守ることは可能と考えます。
千葉県での事故は仕事中に飲酒したとのこと、これは制度以前のモラルの問題と考えます。
福祉有償運送団体の活動実態を再度考慮していただき、酸外・例外措置など何らかの対応を求めます。

>060

「道路交通法施行規則の一部を改正する内閣府令案」等に対する意見について
「別紙1の3(1)について」

飲酒運転は無くさなければならない。しかしながら、アルコール検知器の使用義務化は効果に疑問がある。一律のアルコール検知器の使用義務化ではなく、問題がある運転者や事業所への講習や啓発、取り締まりなど重点的な対応をしてほしい。

飲酒運転をしない多くの運転者・事業所にとってはアルコール検知器の使用義務化は必要性を認めにくい上に負担が大きい。

飲酒運転への対策としては、運転者のモラル・安全の改革、家族や事業所など周囲のモラル・安全の改革、場合によっては運転者への治、運転者や周囲への罰則の強化などが有効と思われる。

アルコール検知器を使用しても、運転者や周囲のモラル・安全意識が伴わないと、代理の人が検査を受ける、検査を逃れる、数値だけが目標となる、といったことになるのは、航空会社などでの例を見てもあきらかである。

安全運転管理者を選任するような事業所では、業務上の運転であるだろうから、労務管理も行われており、運転者の特性はよく理解されている。アルコール検知器を用いなくても飲酒の恐れがある運転者がいるのであれば把握できているはずで、モラル・安全意識が備わった安全運転管理者であれば、運転中に飲酒する機会のない業務を担当させる。運転の業務から外す、治療を受けさせる。といった対応をとるであろう。

業務での運転では、事業所のモラル・安全意識が特に問題となる。高速道路で速度抑制装置が効いてない速度で走行したり、第三車線を走行したりする大型自動車を見ると、事業所への検査や指導が必要と感じる。アルコール検知器の義務化よりもまずはモラル・安全意識が不十分な事業所や安全運転管理者を抽出、重点的に講習や指導を行ってほしい。

飲酒運転をしない運転者が大部分であり、飲酒運転を防止できている事業所が大多数であろう。一律の義務化では、問題ない事業所への負担が強化されるだけで、問題のある事業所が必要な対応をしないことが危惧される。

東京2020オリンピック・パラリンピックで運転をするボランティアを行った。活動前の研修時に組織委員会から、警察からの指導によるということで、「過去に飲酒に関連する違反等があれば運転から外す」との説明を受けた上で、ボランティアの合意のもと、運転経歴証明書を組織委員会が入手。日々の活動前と活動アルコール検知器によるチェックが行われた。最初の運転経歴証明書を入手するという時点で組織委員会が飲酒運転を許さないというモラル・安全意識が示され、運転経歴証明書によってボランティアのモラル・安全意識も確認された。飲酒運転対策としてはこれで十分であった。

日々の活動前後のアルコール検知器によるチェックでは、手指消毒用のアルコールの誤検知を除いて、アルコールが検出された人はなく、必要性は認められなかった。

>061

運転前後の運転者に対し、酒気帯の有無について、当該運転者の状態を目視等で確認するほか、アルコール検知器を用いて確認とありますが、弊社では毎朝出勤時にアルコール検知器による検査を行っているのですが、それ以外に乗車するたびに安全運転管理者によるアルコール検査を行うのは相当手間である。

(荷物などを運ぶ為ではなく、営業などで使う社用車です)

また、安全運転管理者の他に運行管理者も数名いるのですが、どちらが管理しても良いのでしょうか？運行管理者がいれば安全運転管理者は必要ないのでしょうか？

>062

「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について「規程台数以上を使用する企業」にて安全運転管理者に就いております。義務化に賛成。ただし違反した場合の罰則付きを強く希望します。(罰則が無い場合は遵守されません)

乗用車の法定12カ月点検のように罰則がないからやらない、安全運転管理者が変わるだけなら違う従業員に受講させて交代させればよいと軽く考える企業代表者は少なくないと思う。個人的には管理など忙しくなるが違反時は行政処分などの罰則を強く希望します。

>063

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して以下の通り意見を申し上げます。

1. 改正の趣旨及び内容については、おおいに賛成いたします。
2. 条文に以下のような場合に確認の対象から除外する内容を追加したほうが、より実効性が高まるとともに、やむを得ない場合に、形式的に法令を守ったことにより人命を損なうことがないものと考えます。
 - (1) 災害、事故その他の緊急やむを得ない場合
 - (2) 災害事故その他の対応のため、一度に多くの者が運転を開始する場合
 - (3) 災害、事故その他の対応のため、自宅から自家用車で現地に向かう場合
 - (4) 災害、事故その他の対応が必要な際に事業所に運転者しかいない場合
3. 2の除外規定が記載できない場合には、2に示したような事態が発生した場合どのように対応すればよいか具体的例示を通達等で示すか、パブリックコメントで回答いただきたい。

>064

別紙1

3 命令等の内容

(1) 当該運転者の状態を目視等で確認・・・

緑ナンバーの事業者には、IT点呼等を認めている中で、白ナンバーの事業者には対面だけでの点呼が義務となるのか？同様にIT点呼のようなものは認められないのか？

>065

「道路交通法施行規則の一部を改正する内閣府令案」に関するご質問です。

○アルコール検知器を常時有効に保持すること

「常時有効に保持」とは、どのような状態を示すのでしょうか？

例えば、

- ・電源を入れた状態
- ・いつでも、誰でも使用できる状態
- ・故障していない状態

さらには

- ・本器を定期的な点検を行い、正常であることのエビデンスがある状態
- ・定期的な部品交換、メンテナンス等のメーカー診断のエビデンスがある状態
- ・メーカー保証により検知された数値が正常であることのエビデンスがある状態

「常時有効に保持」の定義をご教授下さい。よろしくお願い致します。

>066

私たち、～～は、高齢者や障害児者の外出支援サービスを行っています。福祉車両1台と活動メンバー13人の自家用車を使った、福祉目的の小さなエリア内での地域住民の助け合いによる外出支援サービスです。安全運転管理者を選任し、安全運転研修や介助技術の向上のための学習会を定期的で開催するなど、利用者が「安全安心」に外出できるよう努めています。安全運転管理者の責務として、運転者の飲酒の有無を確認することは従来から定められておりますが、今回の改正案では、さらに運送の前後にアルコール検知器を用いて行うとなっております。私たちが行う外出支援サービスは、隣(助手席)や後部座席に、利用者やそのご家族が同乗していること、また利用者に対しては、移乗の介助や、車内で会話をするので、飲酒に対する相互牽制が働きます。以上のような理由と活動内容から、アルコール検知器での確認は不要と考えています。一律に定めるのではなく、非営利団体の活動に対しては除外する措置を求めます。また、アルコール依存者の運転行為を防ぐための対策として、早急に、アルコールを検知したらエンジンが掛からないなどの自動車の開発と標準装備を国としてもすすめてください。以上

>067

私たち、～～は、高齢者や障害児者の外出支援サービスを行っています。福祉車両3台と活動メンバー11人の自家用車を使った、福祉目的の逗子市・葉山町での地域住民の助け合いによる外出支援サービスです。安全運転管理者を選任し、安全運転研修や介助技術の向上のための学習会を定期的で開催するなど、利用者が「安全安心」に外出できるよう努めています。安全運転管理者の責務として、運転者の飲酒の有無を確認することは従来から定められておりますが、今回の改正案では、さらに運送の前後にアルコール検知器を用いて行うとなっております。

私たちが行う外出支援サービスは、隣(助手席や後部座席に、利用者やそのご家族が同乗していること、また利用者とは、移乗の介助や、車内で会話をするので、飲酒に対する相互牽制が働きます。

以上のような理由と活動内容から、アルコール検知器での確認は不要と考えています。一律に定めるのではなく、福祉目的の非営利団体の活動に対しては除外する措置を求めます。

また、アルコール依存者の運転行為を防ぐための対策として、早急に、アルコールを検知したらエンジンがかからないなどの自動車の開発を国としても進めてください。以上。

>068

我が社は、建設業を営んでおります。事業場毎に社用車を配置し、作業員は建設現場や資材調達、営業は得意先回り、また、事務職については、銀行、郵便局等への移手段として社用車を使用しております。

改正では、「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、酒気帯びの有無を目視やアルコール検知器で確認すること。」になっておりますが、安全運転管理者はいますが、専属ではありません。他の業務も行っております。常に事務所に待機はできず、今回の改正内容は非常に厳しいものと受け止めます。

業種(運送業、バス・タクシー会社や宅配業者等)を絞るとか、運転が主業務の者に限定はできないでしょうか。検討をお願い致します。

>069

私たち、～～は、高齢者や障害児者の外出支援サービスを行っております。福祉車両3台と活動メンバー11人の自家用車を使った、福祉目的の〇〇での地域住民の助け合いによる外出支援サービスです。安全運転管理者を選任し、安全運転研修や介助技術の向上のための学習会を定期的で開催するなど、利用者が「安全安心」に外出できるよう努めています。安全運転管理者の責務として、運転者の飲酒の有無を確認することは従来から定められておりますが、今回の改正案では、さらに運送の前後にアルコール検知器を用いて行うとなっております。

私たちが行う外出支援サービスは、隣(助手席)や後部座席に、利用者やそのご家族が同乗していること、また利用者とは、移乗介助や、車内で会話をするので、飲酒に対する相互牽制が働きます。

以上のような理由と活動内容から、アルコール検知器での確認は不要と考えています。一律に定めるのではなく、福祉目的の非営利団体の活動に対しては除外する措置を求めます。また、アルコール依存者の運転行為を防ぐための対策として、早急に、アルコールを検知したらエンジンがかからないなどの自動車の開発を国としても進めてください。以上。

>070

<別紙1の3(1)(2)(3)についての意見>

NP0法人福祉有償運送団体に対してのアルコール検知器義務化には反対意見です。福祉有償運送団体は会社組織とは異なり団体の利益目的ではなく利用者の外出支援目的です。利用者は高齢者や障がい者で皆顔なじみとなっており、介助で触れあうことも多く病院や買物の付添も多々あります。このような外出支援活動で、飲酒・酒気帯び運転をするなど問題外です。

法令違反をしてまで運行をする理由がありません。できない場合は代行者に代わるか、利用者に説明してお断りします。これは利用者の顔が見えているからこそできることですし、非営利団体だからこそ可能だと考えます。

福祉有償運送の特性上、アルコール検知器での確認しかも運行前後での実施義務というのは大変違和感があります。非営利で何とか活動している現状において、財政的にも負担となるアルコール検知の義務化は反対いたします。非営利団体が仮に飲酒・酒気帯び運転をするなら、そもそも団体としての資格はなく、やめるべきと考えます。

>071

<別紙1の3(1)(2)(3)についての意見>

非営利団体に対してのアルコール検知器義務化には公費での支援を求めます

安全運転管理者の責務として、運転者の飲酒の有無を確認することは従来から定められ実施されてきた。飲酒の有無の確認を、運送の前後にアルコール検知器を用いて行うという今回の改正案の背景には、八街市で発生した自家用トラックの運転手の飲酒による死事故があると拝察される。法令違反とモラル欠如の甚だしい事故であり、意識を変える教育や指導を並行して行うべきである。

一方で、自家用自動車を使用する事は多様である。飲酒の有無を、アルコール検知器を用いて確認することについては、法令順守とモラル教育を実践推進してきた事業者を含め、一律に規制強化を行うことは避けていただきたい。特に、自家用有償旅客運送においては、次のような理由から、安全運転管理者にアルコール検知器による確認を義務付けるべきではないが、もし一律に義務付けるのであれば、国家公安委員会が定めるアルコール検知器の購入費及び維持費は公費で負担すべきである。

1. 自家用有償旅客運送を行う者は、市町村ならびに非営利団体である。「有償」といっても、利用者から受け取る対価は、「営利を目的としているとは認められない妥当な範囲内であり、かつ、地域公共交通会等において協議が調っていること」とされており、実際は不採算事業となっている団体が多い。また、非営利団体のなかには財政規模の小さい特定非営利活動法人や法人格を有しない地縁団体が含まれている。運転者の所有自動車も団体との契約のもとに多数活用されており、遠隔地等で事務所に寄りがない場合は、バス・タクシー事業者と同様の取り扱いを想定すると、運転者ごとにアルコール検知器の携行が必要となる。常時有効に保持することを含め費用負担は大きい。

一律に義務付けられた場合は、存続ができない団体が出ることは想像に難くない。もともとタクシー等によっては運送しがたい地域や利用者を対象すると定められており、利用者に大きな影響が出る。

公共交通機関ではカバーできないニーズや地域が増える中、自家用有償旅客運送等の市民が中心となった非営利による移動サービスは一層必要性が高まっている。ボランティアな活動が中心であり、それらが萎縮しないよう、財政的実務的負担を軽減することは喫緊の課題である。

2. 自家用有償旅客運送が道路運送法に規定されて15年になる。交通空白地有償運送と福祉有償運送の二種がある。法制度により運行管理の責任者の選任が義務付けられており、安全運転管理者等が務めている。事故については都度報告義務があるが、自家用有償運送の死亡事故は令和元年度においてゼロである。(国土交通省資料)。

3. 自家用有償旅客運送は、交通空白地有償運送と福祉有償運送の二種があり、いずれも利用者は、ある程度固定化し顔見知りの関係である。特に福祉有償運送は、単に人を車に乗せるだけのサービスではなく、利用者への介護や付き添い等が伴うサービスであり、運転者が飲酒していれば利用者に気づかれる関係にある。利用者を意識することで飲酒や酒気帯び運転はあってはならないという運転者の自制・自覚につながっている。利用者家族や市町村からの評価も常に意識されているため、安全運転管理者も運転者も安全面には特に敏感である。加えて、乗降時の介助や場合によっては外出先での付添い介助も行うため利用者の体に触れることが多く、飲酒のみならず喫煙についても禁じている団体もある。普段から飲酒をしない人に対してまで、これだけ抑制されているにもかかわらずアルコール検知器による確認を乗務の前後に行い、また運転者に携帯させることは実質的には意味がないと考えられる。それでも一律にアルコール検知器による飲酒の有無の確認を義務化するのであれば、その費用は、公費で負担するべきである。

>072

1 内閣府令案新旧対象条文の「改正後」についての意見

第九条の十第六項において、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～、とありますが、道路交通法施行令第四十四条の三において、酒気帯びの状態とは、身体に保有するアルコールの程度が、血液一ミリリットルにつき〇・三ミリグラム又は呼気一リットルにつき〇・一五ミリグラムとするとされております。飲酒運転による交通事故防止の観点からは、血液一ミリリットルにつき〇・三ミリグラム又は呼気一リットルにつき〇・一五ミリグラムなどの数値を問わず、アルコールが検出された時点で運転禁止にすべきではないでしょうか。

【1の理由】

少量の飲酒量でも脳機能に少なからず影響を与え、安全運転に必要な注意力や判断力などが低下してしまうことが明らかになっており、又速度超過や乱暴な運転などにも繋がる危険性が高く、重大な交通事故の原因になりえるためです。

2 内閣府令案新旧対象条文の「改正後」についての意見

第九条の十第六項において、安全運転管理者の業務として、アルコール検知器を用いた酒気帯びの有無、当該運転者の状態を目視等で確認する、とされていますが、確認時の不正(なりすまし、すり抜け等)を防止する体制(モニターでの確認、顔認証システムなど)が構築されている場合や、携帯型アルコール検知器、又は自動車に設置されているアルコール検知器を使用させ、及び当該アルコール検知器の測定結果を電話その他の方法(通信機能を有し、又は携帯電話等通信機器と接続するアルコール検知器を用いる場合にあつては、当該測定結果を営業所に電送させる方法を含む)で報告させることにより、目視による確認の代わりとなるものとすべきではないでしょうか。

【2の理由】

安全運転管理者が不在の場合は、いつ、誰が、どのように確認を行うべきものでしょうか。新型コロナウイルスの影響により、テレワークによる出勤者削減や、営業所に立ち寄らない直行直帰等の勤務環境が増加している状況下において、安全運転管理者が運転者と顔を合わせる事が困難な状況も考えられるため、安全運転管理者による目視確認に代わる体制(システム等)、例えば、テレビ電話システムによるモニターでの遠隔確認や、不正(なりすまし、すり抜け)が出来ない顔認証システムなどが構築されている場合は、目視等の確認と同等であると判断することができるのではないのでしょうか。

※航空従事者に対するアルコール検査の義務化に際しては、検査時の不正防止として第三者の立会いを義務としておりますが、同時に、上述のモニターやシステムの活用による体制も可能(立会いに代わる体制として)とされております。

3 内閣府令案新旧対象条文の「改正後」についての意見

第九条の十 第六項において、安全運転管理者が運転者の酒気帯びの有無の確認に用いるアルコール検知器として国家公安委員会が定めるものとして、呼気中のアルコールを検知し、その有無又はその濃度を警告音、警告灯、数値等により示す機能を有する機器とされておりますが、飲酒運転の撲滅を図るためには、アルコール検査の信憑性を高める必要があります、アルコール検知器の精度や、記録の保存に関する機能等に関する以下の内容について、細かく規定すべきではないでしょうか。

(1)アルコール検知器による検査結果が記録紙へ自動印字、もしくはデータとして記録保存される物とすべきではないでしょうか。アルコール検査結果が記録保存されない場合、実際にアルコール検知された場合においても、虚偽の報告を容易に行うことができ、又記録保存される物と比較し抑止効果も低いことが考えられるため、アルコール検査自体が形骸化する恐れがあります。

(2)アルコール検知器に一定の機能、精度を保証するものとして、アルコール検知器協議会(J-BAC)認定のあるアルコール検知器を指定すべきではないでしょうか。アルコール検知器として最低限の機能、精度を有している物を使用しなければ、誤検知や未検知等が多発し、飲酒運転防止としての目的が果たせない恐れがあります。

(3)第九条の十 第七項において、アルコール検知器を常時有効に保持すること、とされていることから、アルコール検知器の精度、検知結果の信憑性が重要であることは明白であり、上記(2)の機能、精度に加え、メーカー等による機器のメンテナンスサポート体制が一定程度整っていることを条件に追加すべきではないでしょうか。

※海運分野の飲酒対策に関する検討会における「海運分野における新たな飲酒対策について」では、下記の旨が記載されております。

【アルコール検知器の精度・保守管理】

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）を使用することとし、アルコール検知器の入れ替えにあたっては、現在の検知技術水準等を勘案し、次の性能の機器が推奨される。アルコール検知器の分解能等については、0.01mg/L単位で表示可能なもの（最低測定限界は0.05mg/L）。

※尚、アルコール検知器については、今回の制度とは別に、より安全性を高めるためにも、『呼気アルコール・イグニッション・インターロック装置』に関する法整備を是非期待したいと考えます。

4 内閣府令案新旧対象条文の「改正後」についての意見

第九条の十 第七項において、アルコール検知器等による確認の内容を記録し、その記録を一年間保存する、とされていますが、記録しなければならない内容とは具体的にどのような情報でしょうか。（日時、運転者氏名、確認者氏名、結果※異常有、無で良いか、など）また、記録を保存する手段については、紙、データは問わないという内容にすべきではないでしょうか。

【4の理由】

e-文書法の目的としても述べられているとおり、ICTの活用により書面や帳簿書類の保存にかかる負担を軽減して利便性の向上を図る観点からも、データでの保存方法も認めるべきではないでしょうか。

5 内閣府令案新旧対象条文の「改正後」についての意見

第九条の十 第七項において、アルコール検知器を常時有効に保持すること、されていますが、常時有効であることを確認する方法、保持されていることを証明する方法、記録についての定めはありますでしょうか。

※旅客自動車運送事業運輸規則及び貨物自動車運送事業安全規則においては、アルコール検知器が常時有効に保持されているかを確認するために、下記内容を実施すべきと定められております。

(1) 毎日（アルコール検知器を運転者に携行させ、又は自動車に設置されているアルコール検知器を使用させる場合にあつては、運転者の出発前。（2）において同じ。）

確認すべき事項

- ア アルコール検知器の電源が確実に入ること。
- イ アルコール検知器に損傷がないこと。

(2) 毎日確認することが望ましく、少なくとも1週間に1回以上確認すべき事項

ア 確実に酒気を帯びていない者が当該アルコール検知器を使用した場合に、アルコールを検知しないこと。

イ 洗口液、液体歯磨き等アルコールを含有する液体又はこれを希釈したものをスプレー等により口内に噴霧した上で、当該アルコール検知器を使用した場合に、アルコールを検知すること。

尚、上記の(2)イに関しては、この手法のみと限定される事で、アルコールによる健康被害なども懸念されるため、手法を限定しないことが望ましいと考えられます。

6 別紙1の3 命令等の内容、別紙1の4 施行期日についての意見

別紙1の3 命令等の内容において、安全運転管理者の業務(1)から(3)が示されております。施行期日の令和4年4月1日以降、安全運転管理者がこの業務を適正に実施しない場合は、飲酒運転の見逃しや容認をする行為と同等であり、即ち飲酒運転の幫助に該当する重大事案であると考えます。飲酒運転による交通事故や交通違反が発覚した場合の過料、罰則のみならず、以下の内容について、安全運転管理者が定められた業務を適正に実施しない場合の罰則や、同業務が適切に行われているかについて、第三者が確認する制度を設けることにより、業務が適正に実施され、ひいては飲酒運転による悲惨な交通事故防止に繋がるのではないのでしょうか。

(1)アルコール検知器備え義務違反の罰則規定

(2)アルコール検知器の常時有効保持義務違反の罰則規定

(3)アルコール測定結果の記録違反の罰則規定

(4)安全運転管理者が、道路交通法施行規則にて示されている業務を適正に行っているかについて、第三者が確認する制度

※運輸事業者では、実施を義務付けられているアルコール検査や点呼等の実施状況について、同事業者以外の第三者による巡回指導等が行われております。

【6の理由】

安全運転管理者が業務として定められた内容を適切に行わなかった場合においても、直接これを罰するような規定は無く、又業務の実施状況を確認する制度も設けられない場合は、道路交通法施行規則の一部改正の実効性が低下するものと考えております。

7 道路交通法第七十四条の三 第八項に関する意見

道路交通法第七十四条の三 第八項において、自動車の使用者は、公安委員会からその選任に係る安全運転管理者等について第百八条の二第一項第一号に掲げる講習を行う旨の通知を受けたときは、当該安全運転管理者等に当該講習を受けさせなければならない、とされておりますが、このような法定講習の場で、義務化直近の数年間だけでも、アルコール検知器の正しい使用方法や、飲酒教育の機会を設けるべきではないのでしょうか。

【7の理由】

業務中の飲酒運転などは、アルコール依存症の危険もかなり高いことが想定され、飲酒要因や飲酒運転に関する問題、アルコールの基礎知識等について、正しい知識を安全運転管理者が持つことにより、業務が適正に実施され、飲酒運転防止効果が飛躍的に高まるものと考えております。

※航空従事者に対するアルコール検査の義務化に際しては、経営者を含む全関係職員に対し定期的なアルコール教育を実施することが規定されております。

8 別紙2の3 命令等の内容についての意見

別紙2の3 命令等の内容において、アルコール検知器の要件が定められておりますが、アルコール検知器の普及を促進する助成制度が必要ではないのでしょうか。運輸事業者の場合、監督官庁ならびに全日本トラック協会やバス協会および各都道府県の協会等がアルコール検知器購入に関する助成制度を設けることで普及を促進されましたので、同様の助成制度を設けることで、普及拡大が図れるものと考えております。

【8の理由】

例えば、経済産業省監督のもと実施されているIT導入補助金2021などの制度では、中小企業、小規模事業者のITツールを導入する経費の一部を補助することで、国が掲げる業務効率化・売上アップの目的をサポートするものですが、今回の法改正はまさに中小企業、小規模事業者をも対象とした広い範囲の政策であり、その実現のためにも是非とも補助制度の整備を進めるべきではないでしょうか。

尚、このIT導入補助金2021の理念を鑑みると、中小企業、小規模事業者についてもデジタル化の効果は言及されておりますが、アルコール検知器についても同様に、安価なハンディタイプの無料配布などの方法を取ることなく、より安全意識の高い事業者をサポートできるような、高度な機器の購入金額への助成を推し進めることを期待します。

9 別紙2の4 施行期日についての意見

別紙2の4において、施行期日令和4年4月1日と示されておりますが、道路交通法施行規則の一部を改正する内閣府令案が発表されてからの準備期間は7カ月となります。運輸事業者におけるアルコール検査の義務化時には、約92,000事業所に対して、約24カ月の準備期間(事業用自動車総合安全プラン2009から)が設けられましたが、今回の義務化は約340,000事業所に対して、約7カ月であることから、猶予期間の設定などは検討されておりますでしょうか。

【9の理由】

アルコール検知器は精密機器であり、世界的な半導体不足の社会情勢とも重なりまして、準備期間の長さのみならず、製品自体の供給不足も懸念される状況のため、施行期日までに準備が整わない場合が十分に発生し得るものと考えられます。

10 道路交通法施行第九条の八についての意見

道路交通法施行規則第九条の八 第一項から第三項において、安全運転管理者等の選任を必要とする自動車の台数が規定されておりますが、原動機付き自転車などの軽車両は対象に含まれておりません。原動機付き自転車などの軽車両においても、飲酒運転による交通事故の危険性は変わらず、特に多数の車両を業務で使用する事業者においては、安全運転管理者を選任し交通事故を防止するための措置をとるべきではないでしょうか。

【10の理由】

原動機付き自転車などの軽車両においても、飲酒運転に起因するスピード超過や乱暴な運転など、正常な判断や運転操作を行うことができない状況であれば、重大な交通事故に繋がることは容易に想像できるため、安全運転管理者制度を交通社会全般に広く普させるべきであると考えております。

以上

>073

1 命令等の題名

道路交通法施行規則の一部を改正する内閣府令

2 根拠となる法令の条項

法第74条の3第2項

上記法令改正に関して下記の通り意見を述べさせていただきます。

【意見】

企業への罰則規定を盛り込むべき

【理由】

企業は社会に貢献しなければ存在すべきではありません。

運転者の責任が大原則と言っても、雇用している企業が本気になって取り組まなければ八街市の様な事故が再発する恐れはなくなりません。

とある一部上場企業の日常のアルコールチェック体制を知っていますが、検査キットがあっても使っていなかったりとてもいい加減な運用しかしていませんでした。残念ながら性善説では限界があるのです。性悪説に立った罰則規定の導入を切に願います。

>074

「非営利団体へのアルコール検知器での確認の義務化の除外を求めます」

私たち、～～は、高齢者や障がい児者の外出支援サービスを行っています。

自家用有償旅客運送(福祉有償運送)の登録を行い、福祉車両3台と活動メンバーの自家用車11台を使い、地域住民の助けあいによる福祉目的の外出支援サービスを行う非営利団体です。

安全運転管理者を選任し、安全運転研修や介助技術の向上のための学習会を定期的で開催するなど、利用者が「安全安心」に外出できるように努めています。

安全運転管理者の責務として、運転者の飲酒の有無を確認することは従来から定められています。今回の改正案では、さらに運送の前後にアルコール検知器を用いて行うとなっています。

私たちが行う外出支援サービスは、メンバーの自家用車を活用することで、利用者の多様な依頼に応えることができます。メンバーの居住地や利用内容によっては、事務所に寄りがない場合もあります。

また、利用者への介助や付き添い等が伴うサービスで、日頃より活動中の飲酒や喫煙に関してはあり得ません。飲酒の有無は利用者や同乗者にはその場で判ることで、利用者を意識することやお互いの信頼関係から飲酒に対する相互牽制が働きます。

以上のような理由と活動内容から、福祉目的の非営利団体の活動に対して、アルコール検知器での確認を一律に定めるのではなく、除外する措置を求めます。

>075

別紙1の3(1)について

○安全運転管理者の業務について定められているが、常時、安全運転管理者がいない場合は代理でも良いのか？

○適用範囲について、安全運転管理者を設置している全ての業種に適用されるのか？社会福祉施設で適用されるのであれば、適用範囲を明確にしてほしい。送迎(通所など)の規模、距離など。

○出勤時にアルコール検知器、目視等で酒気帯びの有無を確認したら良い事にしてほしい。送迎などに行く時間がバラバラで時間帯によって難しい場合がある。毎運転前後となると運転を伴う業務を行う上で無理が生じ、焦りから事故に繋がるケースも出てくると感じる。

○酒気帯びの有無を確認する方法に柔軟性を持たせて欲しい。

○運転業務で少しの時間、距離でも適用なのか？

別紙2の3について

○アルコール検知器などが不足しており、福祉事業を行っている社会福祉法人には配布、もしくは補助をお願いしたい。

○検知器などを配備できるまで猶予期間を設置してほしい。

>076

意見1) 改正の目的と、根拠となる交通統計に関する意見

今般の改正は、以下によれば、2021年6月28日起きた飲酒運転死亡事故がきっかけとされます。<https://www.kantei.go.jp/jp/99suga/actions/202108/04koutsuuanzen.html>
https://www8.cao.go.jp/koutu/taisaku/sougou/pdf/k_210630/gilliroku.pdf

今回は確かに、安全運転管理者未選任事業所の課題が浮き彫りになりました。

しかしながら、本パブリックコメント内容策定に、「事業用自動車」「安全運転管理者選任事業所」いわゆる、白ナンバー、緑ナンバー双方の飲酒運転事故・事案の交通統計データが示されていません。10年分くらいの統計を組上に載せ、緑ナンバーとの飲酒運転事故・事案の比較を明示すべきではないでしょうか。

例えば、ITARDAデータ

https://www.itarda.or.jp/materials/statistical/data?utf8=%E2%9C%93&formsearchstatisticalshisfree%5D=false&form_searchstatistical%5Btrafficaccidentstatistickeywords%5D%5B%5=286.commit=%E6%A4%9C%E7%B4%A2%E3%81%99%E3%82%8B

「安全運転管理者選任事業所」「運行管理者選任事業所」「未選任事業所別」「選任対象外」別で酒酔運転事故を比較してみると、

2021年4月15日集計データでは

「安全運転管理者選任事業所	酒酔運転	0件」
「運行管理者選任事業所	酒酔運転	1件」
「未退任事業所	酒酔運転	3件」

となっている。

しかも、未選任事業所3件のうち2件は、「通勤」による酒酔運転である。

このことから、未選任事業所の取締りをまずは強化すべきと言える。
また「業務」か「通勤」かの飲酒区別も分析の対象とし、マイカー通勤部分の対策が抜けないよう期待したい。

一方、ITARDAのこのデータは、「酒気帯び運転」が含まれていないようなので、完全なデータとは言えません。

パブリックコメント後に、選任別の飲酒事案全般のデータを示すことで運行管理者選任事業所、つまり、事業用自動車のアルコール検知器義務化の内容と、規制の差をつけるべきかの正当な議論になることを期待したい。

意見2) 新府令第9条の10第6号関係について

(1) 運転前後の運転者に対し、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ほか、アルコール検知器（呼気に含まれるアルコールを検知する機器であって、国家公安委員会が定めるものをいう。以下同じ。）を用いて確認を行うこと（新府令第9条の10第6号関係）に対する意見。

→「目視」が、物理的に「対面」を意味するならば、時代に逆行していると考える。

時代の趨勢とは、

例1 日本商工会議所2020年12月7日

『行政・中小企業・地域のデジタル化に関する意見・要望』<https://www.icci.or.jp/2020/12/202012digital.pdf>

例2 中小企業庁 令和2年7月『中小企業のデジタル化に向けて』

https://www.fsa.go.jp/singi/shomen_oin/shiryoku/20200731/01.pdf

例3 警視庁 『警察庁デジタル・ガバメント 中長期計画』

<https://www.kantei.go.jp/jp/singi/it2/cio/siryoku3/07keisatu/honbun.pdf>

これらの中で述べられているように、リモート社会、テレワーク、IT化、生産性は、非対面を実敗するインターネット技術、データのデジタル化が前提とされている。

現在、すでにスマートフォンやウェブミーティングを使って、朝礼等を含む安全運転管理業務を実施している企業からすると、「目視のための出勤」「早朝シフト」を組む必要が出てくることにより、働き方改革に逆行し、かつ、生産性が落ちる可能性がある。

むしろ、これを機に、生産性向上と安全を両立できる、スマートフォンやクラウドを活用した安全確認方法のガイドラインを、安全運転管理者選任事業所向けに制作してはいかがか。

すでに、アルコール検知器の使用を義務化し、かつ、「目視」ではなく、「非接触」「遠隔」アルコールチェックの制度化を広めようとしているトラック業界の例が参考となろう。

例

<https://ita.or.jp/wp-content/themes/itatheme/pdf/iyoho/ITguidebookVer201606.pdf>
のP18

意見3) 安全運転管理者の本規則の遵守状況の確認

事業用自動車では運輸支局が監査を行うことで法令遵守状態を把握できます。規則改正が遵守されているかどうかをチェックする仕組みはどうお考えでしょうか？事故が起きてからの統計や捜査では、失われた命は救えません。「事前チェック」と「事後チェック」の制度化についても、明示化していただきたい。

意見4) 事業用自動車総合安全プランとの整合性

事業用自動車総合安全プラン2025によれば、結果(飲酒運転ゼロにならず)を踏まえ、アルコール検知器の要件追加が予定されています。

<https://www.mlit.go.jp/jidosha/anzen/news/data/anzenplan2025/2025.pdf>

「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」

すでに内容が決まっているのであれば、運行管理者選任事業所、安全運転選任事業所等、選任の種類を問わず、アルコール検知器の要件は揃えるべきと考えます。

意見5) アルコール検知器の要件について

「新府令第9条の10第6号の規定に基づき、安全運転管理者が運転者の酒気帯びの有無の確認に用いるアルコール検知器として国家公安委員会が定めるものは、呼気中アルコールを検知し、その有無又はその濃度を警告音、警告灯、数値等により示す機態を有する機器とする」に対する意見。

→国土交通省のように、公式の「FAQ」文書やウェブサイトを制作し、企業に誤解を与えないように配慮したほうがよいと考えます。

参考

<https://www.mlit.go.jp/jidosha/anzen/03alcohol/index.html>

意見6) 飲酒運転違反者へのアルコールインターロック装置の装着義務付け法制化について
今般の規則は、企業に予防義務を負わせる制度設計です。

そもそも、年間22,458件の違反者がいます(令和2年度)

<https://www.e-stat.go.jp/stat-search/files?page=1&layout=datalist&toukei=00130002&tstat=000001027458&cycle=7&year=20200&month=0>

また、各都道府県の職業別統計を見る限り、「主婦・無職」が、建設業に次ぐ2番目に多いの方が多く見られます(千葉県为例)<https://www.pref.chiba.lg.jp/seikouan/koutsuuanzen/jikoboushi/inshu/documents/houkokusyoy1.pdf>

従い、第11次交通安全基本計画

https://www8.cao.go.jp/koutu/kihon/keikaku11/pdf/kihon_keikaku.pdf

P46「飲酒運転防止プログラム等交通事犯保護観察対象者の問題性に焦点を効果的な処遇を実施する」

この観点に鑑み、違反者、再犯者へのアルコールインターロック装着という諸外国で多く導入されている法制度を、いよいよ取り入れるべきと考える。2万人以上飲酒運転者が計上されている国で、かつアルコールインターロック違反者装着をせずに、一般事業主に予防的にアルコール検知器の強制使用を義務付けている国は、世界にひとつもありません。

意見7) 飲酒運転違反者の初犯と再犯データ、無免許飲酒運転について

飲酒運転の初犯ケース、再犯ケース、職業別、免許有無別のデータを精緻に分析し、本当に企業の予防だけで足りるのか、さらなるデータ分析と開示を希望したい。

意見8) 衛生管理者・安全管理者について

今般、安全運転管理者制度の規則改正となるが、飲酒の問題は、生活習慣やメンタルヘルスとの相関も昨今してきされている。従い、「業務用の車両使用有無」観点だけではなく、労災、交通災害、通勤災害含めた、「衛生管理者」「安全管理者」選任事業所も、アルコール検知器の対象にすべきと考える。

選任者別違反別統計を見ると、「対象外」とされている事業所の「通勤」の酒酔運転の件数が多いからである。

>077

白ナンバー有償運送のアルコール検知器の義務化について

私ども、～～に所属している団体約15団体は、介護と医療に貢献する活動を、約20年以上殆ど無事故で続けてまいりました。タクシーとは異なり会員制の限られた利用者との信頼関係に基づき送迎と介助サービスを行って居ります。今では、地域医療や福祉に繋げる重要な暮らしの足となっています。

多くの事業所は、事務所を持たず、個人の持ち込み車両で、直行・直帰するサービスが殆どなので、各車に備えることになった場合、様々な問題点が考えられます。

①アルコール検知器は、先日のJR西日本の運休事例にもあるように、大変アルコールに敏感に反応します。私どもの使っている持ち込み車両の車内は、新型コロナの影響で、常にアルコールで消毒し、車内にアルコールが充満している状態です。検知器の取扱いが大変難しいと思います。

②出発前に、アルコール検知器を自分で使い記録すると言うことの有効性に疑問を感じます。現在、電話による点呼を行っておりますが、これまでもそれで十分に安全を担保してきました。検知器を使うことにどれほどの意味があるのでしょうか。

私たちは、殆どが地域で信頼関係を築きながら細々福祉活動を続けてきました。ボランティア価格での利用料では、検知器を備える余力もありません。一律に検知器を義務付けるのは、団体の存続にも関わります。現場の現状をよくご理解いただき、この度の義務化から、福祉有償運送を外していただけますようお願い申し上げます。

>078

「非営利団体に対するアルコール検知器の義務付けに反対します」

車による外出支援サービスは、急速に進む高齢社会を背景に、高齢者や障害者等の生活を支えるサービスとして必要性和重要性を増してきました。〇〇県内では30市町村で226の福祉有償運送団体が活動しています。

(〇〇県NP0等による福祉輸送に係る市町村実態調査(令和2年度)地域福祉課作成)

～は、上記の外出支援サービスを行う団体のネットワーク組織として、利用者や団体の相談対応や制度等の情報発信、学習会、安全運転研修や大臣認定運転者講習などを実施しています。

登録者限定の外出支援サービスである福祉有償運送は、道路運送法において非営利団体のみが登録可能とされており、利用者から受け取る運送の対価は、「実費の範囲内であると認められること、営利を目的としていると認められない妥当な範囲内であることなど」が求められており、運送の対価以外の対価も「実費の範囲内であること」と定められています。したがって、財政規模の小さい団体がほとんどです。

また財源不足のため、団体所有の福祉車等のほか、団体との契約のもとに運転ボランティアの車も多数使用されています。団体は道路運送法79条の2に基づき安全運転管理者を選任し、運転研修の実施など日々の運行の安全確保に努めております。その責務として運転当日の運転者の体調や飲酒の有無を確認することを従来からおこなってきました。

この度の道路交通法の改正案では、さらに運送の前後にアルコール検知器を用いて飲酒の有無を確認することになっています。

遠隔地等で事務所に寄りがない場合は、運転者ごとにアルコール検知器の携行が必要となり、常時有効に保持することを含めて費用負担が更に増えます。現在においても運転者の高齢化や赤字累積等により撤退する団体が少なからずあり、一律に義務付けられた場合は撤退が加速します。〇〇県内においては、障害者や要介護認定者等の伸び率が人口の伸び率を大きく上回っており、撤退団体がこれ以上増えることは避けなければなりません。

〇〇県内で行っている外出支援サービスでは、車の運転だけではなく、移動困難な利用者の外出ニーズに応え、外出の前後に利用者宅で必要な介助を行い、また外出先では付き添いを含めた支援を行っており、隣(助手席)や後部座席に、利用者やその家族が同乗していること、また利用者とは、移乗の介助や車内で会話をするので、飲酒に対する相互牽制が働いており、飲酒や酒気帯び運転をする者はおりません。

以上のような理由と活動内容から、アルコール検知器での確認は不要と考えています。一律に定めるのではなく、福祉目的の非営利団体の活動に対しては規制から除外する措置を強く求めます。あわせて、アルコール依存者の運転行為を防ぐための対策として、早急に、アルコールを検知したらエンジンがかからないなどの自動車の開発と標準装備を国としても進めてください

>079

～～では、～～として、〇〇県下の16自治体行政区・16団体で、地域福祉の充実を目指し、福祉有償運送の活動を担っています。福祉有償運送における車を使った外出支援サービスは、2025年問題が目の前に迫る昨今において、高齢者や障がいを抱える方々の生活、外出の機会を支えるサービスとしての重要性が日に日に高まっていると実感しております。

～～の各団体では、道路運送79条に基づき、安全運転管理者を選任し、福祉クラブ生協主催の各種研修や、各団体での運転研修の実施等の安全確保に日々取り組んでいます。また、運転当日の運転者の体調や飲酒有無の確認は以前より点呼確認の実施に努めております。

この度のアルコール検知器による点呼を義務付ける旨の道路交通法施行規則の一部改正の法案につきましては、営利を目的としていない市民団体である我々は、メンバーの賛同を得ながら、最低賃金以下でのボランティア活動の上に成り立つものであり、運転者ごとにアルコール検知器の携行が必要となる場合は、各団体における事業運営の存続が危ぶまれる可能性が考えられます。また、福祉有償運送では、運転だけではない、利用者の介助外出先での付添介助、利用者家族の同乗等、利用者(家族)と密に接する機会が多いことでは、飲酒運転に対する運転者への牽制力につながっています。

以上の理由・活動内容から、アルコール検知器での確認は不要であると考えています。一律に規制を設けるのではなく、地域福祉のために活動している非営利団体については、除外する、または、何等かの救済措置を設ける必要があると考えておりますので、ご検討いただけるよう、よろしく申し上げます。

以上

>080

当会は、道路運送法第79条による「自家用有償旅客運送」を実施する団体を中心に組織された連合会です。記の法改正について、下記の通り意見を提出いたします。

○道路交通法施行規則の一部を改正する内閣府令 法第74条の3第2項

安全運転管理者の業務として、

(1)運転前後の運転者に対し、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ほか、アルコール検知器(呼気に含まれるアルコールを検知する機器であって、国家公安委員会が定めるものをいう。以下同じ。)を用いて確認を行うこと(新府令第9条の10第6号関係)

意見

安全運転を推進する趣旨として、酒気帯び運転を防止するため運転者の状態確認(アルコール検知器の使用を含む)をすることは必要と考えますが、自家用自動車を使用する事業形態は様々であり、一律に義務付けることには反対いたします。

今回の法改正のきっかけとなった事故のトラック等による貨物輸送の様に一人乗務で他者が乗車しないことが多い形態では、他者による監視や管理が弱く、運行前後の状態確認を最低限の確認を目的とした義務付は必要と考えます。

しかし、施設送迎や自家用有償旅客運送の様に利用者が乗車、送迎する形態では、運転者が万が一飲酒していた場合、利用者が気づくことが多く、また利用者にとって、運転者の飲

酒は自分自身の安全に係わるとともに、苦情の申し立て先(又は通報先)が明確でしやすいため、運転者への他者の監視や管理が常に働いていると考えます。

ただし、前述の送迎形態においても過去には飲酒事故は皆無では無いため、義務づける場合は、対象保有台数や送迎頻度など一定の基準を設けて、小規模な団体の負担にならないように希望します

また、自家用有償旅客運送では、運転者が保有する自家用車(持込車両)によ送迎があり、それに伴い事務所に立ち寄らず、送迎を行うこともあるため、運単車の状態確認方法については配慮を希望します。

(2) (1)の確認の内容を記録し、当該記録を1年間保存すること(新府令第9条の10第7号関係)

意見

記録保存期間については賛成します。

ただし、記録内容については、アルコール検知器の表示方法に種類があるたアルコール反応の有無程度の簡便な内容とすることを希望します。

(3)アルコール検知器を常時有効に保持すること(新府令第9条の10第7号関係)を新たに定めることとする。

意見

アルコール検知器の最低必要保有数については、事業形態や団体規模などが多岐にわたるため、運行団体の負担とならないように希望します。

○道路交通法施行規則第九条の十第六号の規定に基づき、国家公安委員会が定めるアルコール検知器を定める件

新府令第9条の10第6号

新府令第9条の10第6号の規定に基づき、安全運転管理者が運転者の酒気帯びの有無の確認に用いるアルコール検知器として国家公安委員会が定めるものは、呼気中のアルコールを検知し、その有無又はその濃度を警告音、警告灯、数値等により示す機能を有する機器とする。

意見

指定するアルコール検知器は、価格や購入方法とも財政規模の小さい団体の負担にならないように希望します。

>081

令和3(2021)年9月3日(金)、産経新聞に千葉県八街市での飲酒運転のトラックにより、小学生に突っ込み小学生が亡くなられた事件を受けて、警察庁では白ナンバーの事業者も緑ナンバー事業者と同様に運転前にアルコール検査を義務付けるとのことですが、安全を考えれば当然言えますが、しかし白ナンバー事業者には負担を強いることとなり、徹底は難しいと

思います。そもそも白ナンバーの事業者が緑ナンバー事業者に頼まず、自分で白ナンバー車を運転して業務を行なっているのは、コストを削減するためであり、それをアルコール検知点呼を義務づけてしまったら、コストが増大し物価の高騰につながってしまうこととなり国民生活に負担が生じてしまうことになるのでおいそれと賛成は出来かねます。

例えば〇〇パンは自前の白ナンバートラックで配達をしています。そのおかげでパンが安く買えています。これを緑ナンバー事業者に依頼してパンの配送をしたらその分パンの値段が高くなり、又運行管理者を配置するなどして徹底されそら〇〇パンの負担が増大し、パンの値段が高くなってしまうこととなり、国民生活に支障を及ぼしてしまいます。

ですのでおいそれと賛成は出来ませんし、私立高校等で部活の試合や合宿にて、緑ナンバーのバス事業者に依頼して緑ナンバーのバスで試合や合宿へ行ったり、又電車を利用して試合や合宿へ行くと部員や部員の保護者の金銭的負担がかかりそれを解消しようと教員が大型免許を取得し高校等が保有するバスを自ら運転して合宿や試合に行っており私立高校等にまで、以上のことを徹底するのは難しいと思います。

又他校との合同の合宿である高校のバスを別の学校の教員が運転することもあります。私立高校の頃部活にてその様なことがありました。別の高校の教員が合宿中に私の高校のバスを運転したのです。別の高校にはそもそもバスを保有しておらず高校の教員は私の学校のバスを運転するために大型免許を取ったのです。しかし今後この様なことは許されるなくなってしまうこととなりますが、私立学校までこれが徹底されるのならかなり難しいです。

飲酒運転をしないという気持ちを、トラックやバスを運転する人も、その他乗用車のみを運転する人も、徹底して気持ちを持つことが大切ですし、お酒造り会社も協力して車両運転予定者には飲ませないという仕組みを作る様にされたいと思います。

たばこはJTが率先して健康に害することを国民へ訴え国民にたばこをやめさせました。ならばお酒についてもお酒会社が責任を持って車両を運転する予定の者には売らないし、飲ませない環境作りを徹底されたいと思います。

車を運転するのに免許が必要ない様に今後お酒は、飲酒運転をしない良識のある者にしか売らせてもらえず飲めなくし、お酒の飲用を逆に免許制にすればよろしいかと思います。ついでにたばこも免許制にし、たばこ及びお酒を吸い、又は飲んでも問題ないと言う体であることを診断を受け又お酒を飲み過ぎる性格でないこと又お酒を飲んで車を運転してしまう様な悪い人でないことが証明されてお酒を飲む免許を与えお酒の引用を許されるとしたらよろしいかと思います。コロナウィルスには十分注意されたいと思います。よろしく願い申し上げます。

>082

運転前後の運転者に対し酒気帯びの有無につき、目視等での確認に加えてアルコール検知器による飲酒有無の確認を実施するという今回の改正案立案の背景には、八街市で発生した貨物運送事業者運転手の飲酒による死傷事故があると思われます。法令違反に加えてモラル欠如の甚だしい事例であり、運転に対する意識を変える教育や指導が必要と考えます。

一方、福祉車両や自家用自動車を使用する「福祉有償運送事業」は多様であり、従来より法令遵守とモラル教育を鋭意実践、推進してきました。事業内容を問わず、一律にアルコール検知器による飲酒有無確認を安全運転管理者に課することは小規模事業者に過度な負担をかけることとなり、下記理由により義務づけることにを表明致します。

1、福祉有償運送を行う事業者には財政規模が小さく、法人格も有しない地域団体が多く含まれている。団体所有の福祉車両以外にワーカー所有の自家用自動車での運転も団体との契約により多数利用されており、福祉車両の不足分を補っているのが現状である。この規制により団体事務所に寄りがたい場合は運転者毎にアルコール検知器携行が必要となり、常時保有することを含め費用負担が多大である。

2、一律にアルコール検知器準備と携行が義務づけられた場合は、事業存続ができない団体が出てくることは明らかである。仮に一律に義務づけるのであれば、行政側でアルコール検知器を提供し、維持及び運用経費も公費負担で進めるべきものとする。

3、自家用有償旅客運送が道路運送法に規定されて15年になり、交通空白地有償運送と福祉有償運送の2タイプがある。法制度により運行管理者の選任が義務づけられており、安全運行管理者が兼務している。団体内において適宜安全運転に関する相互研修による情報共有と啓発を行っている。

4、運転者の飲酒影響を含めた体調、健康状態の確認は毎日実施中であり、確認結果は事務所で記録、保管している。利用者を常に意識した運転に心がけており、運転者の自制・自覚に十分繋がっている。地域や利用者施設の目も常に意識しており、運転に従事するワーカーも安全・安心の確保には敏感である。

アルコール依存症の者が運転に従事することは全くなく、アルコール検知器を使用しなくても飲酒運転は十分防止できており、検知器を義務づける必要性はない。

5、ワーカーは普段から飲酒しない者や地域貢献を決意した段階で禁酒する者も多数いるのが現状。一律に全事業者にアルコール検知器を準備し且つ運転者に携行させ、運転前後にアルコール検知器による確認を課すことは意味がないし、前項4での対策により必要十分と考える。

以上

>083

運転前後の運転者に対し、酒気帯びがあるかどうか確認することは必要かと思うが、弊社のような零細企業で、しかもコロナ禍でまともな売り上げがない業者には、アルコール探知機を購入するだけの余裕がない。設置を義務付けるなら、公的な補助を希望する。

運転代行業に於いては、運転者が飲酒して業務に付くことを心配するよりは、過度な値下げ競争の挙句、運転する回数を増やそうとして乱闘な運転を繰り返す業者を規制した方がいいのではないか、と考える。

運転代行業が飲酒運転の規制のために不可欠な業種だとお考えなら、業界界全体が健全な経営ができるような規則の施行が必要と思う。

タクシーのような基本料金の設定、新規参入業者へのハードルを上げるなどで、業界全体が健全な経営ができるよう方向性を探してほしい。

>084

「道路交通法施行規則の一部を改正する内閣府案」に対するご意見
運転前後の運転者に対し、酒気帯びがあるかどうか確認することは必要かと思うが、弊社のような零細企業で、しかもコロナ禍でまともな売上がない業者には、アルコール探知機を購入するだけの余裕がない。設置を義務付けるなら、公的な補助を希望する。

運転代行業に於いては、運転者が飲酒して業務に付くことを心配するよりは、過度な値下げ競争の挙句、運転する回数を増やそうとして乱暴な運転を繰り返す業者を規制した方がいいのではないかと考える。

運転代行業が飲酒運転の規制のために不可欠な業種だとお考えなら、業界全体が健全な経営ができるような規制の施行が必要と思う。

タクシーのような基本料金の設定、新規参入業者へのハードルを上げるなどで、業界全体が健全な経営ができるよう方向性を探してほしい。

>085

アルコールチェック等の義務化に関するパブリックコメント

1. 総論

運行管理の不備による事故の被害者は、それが緑ナンバーなのか白ナンバーなのかは全く関係なく、被害者は被害者であり、もちろん、白ナンバーだから許されることなどということとは到底有り得ない。

今回の八街市の悲惨な事故を教訓に、道路交通法を改正しアルコールチェックを一定の白ナンバー車両の所有者に対し義務付けることは当然のことと思う。しかし、その時の点呼執行者は安全運転管理者が行うこととなるが、今まではその様な業務を行ったことすらないので一抹の不安が残る。安全運転管理者は、会社等では総務部の方が兼務することが多く、恐らくドライバーを点呼する時間には、出勤していないという状況も考えられる。また、タクシー会社等の事業者が業務委託しているケースも多く、この場合において委託先の会社が電話での点呼や安全運転教育を実施しているため、委託元の安全運転管理者は何もしないことが多い。以上のことが安全運転管理者を選任しなければならない事業所における運行管理の実態ではないだろうか。

2. 道路交通法施行規則の一部を改正する内閣府令案についての意見

(1)別紙1 3命令等の内容(1)

運転者の酒気帯び等の状態を対面点呼で目視による確認としているが、道路運送法ではIT点呼も認められているので、ITによる点呼も合法としてほしい。また、タクシー会社等に、業務委託を依頼している事業者については、道路運送上の運行管理を委託先において実施している場合は、安全運転管理者の選任や運行管理は必要ないとして頂きたい。(二重管理となるため)

>086

「道路交通法施行規則の一部を改正する内閣府令案」

「アルコール検知器による点呼の義務化へ」についての意見

弊組織は現在14名のドライバーが自家用車を用いて特定多数の利用者の主に病院への送迎を市の社会福祉協議会など関係機関の協力を得て実施しています。年間では約5千件の送迎をおこない、利用者からは感謝され地域の福祉活動の一端を担っていると自負しています。その活動はドライバーの自宅から直接、利用者宅に向かい送迎するというもので、事務所に一旦出勤してから出勤する形式とは異なります。したがって、安全運転管理者がアルコール検知器を用いて確認することはできません。

弊組織は平成17年に登記して以来、無事故を誇っています。それはドライバーのボランティア精神が旺盛なことと2週間に1回の定例会議で安全運転の確認などを続け、安全意識の維持向上を図っているからだと考えます。

アルコール検知器をドライバー全員に配布して、自主管理するという手段もないわけではありませんが売り上げが年間500万円程度の弱小組織には、そのような財力がありません。また、自主管理ということであれば従来からそれは出来ていると言えます。

以上のような活動内容と理由から、アルコール検知器による確認は不要と考えています。一律に義務化するのではなく、福祉活動の非営利活動法人に対しては除外する措置を求めます。

以上

>087

「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

私たち、～～は、福祉クラブの組合員同士のおたがいさまの助け合いとして非営利団体として活動しています。送迎には、団体所有の福祉車両と、メンバーの所有自動車を団体契約して使用しています。

福祉有償運送では、会員登録をしていただいた上で、一人では外出が困難、不安のある利用者の体に触れて乗降介助、外出先での付添介助をしています。そのために、運行前の安全点検を徹底しています。

アルコール検知器を用いなくても飲酒運転は防止できていますので、一律に規制強化をすることは避けていただきたいと思います。アルコール検知器による確認の務付けとなると、費用負担となり、私たちのような非営利団体の運営存続は難しくなると思われます。