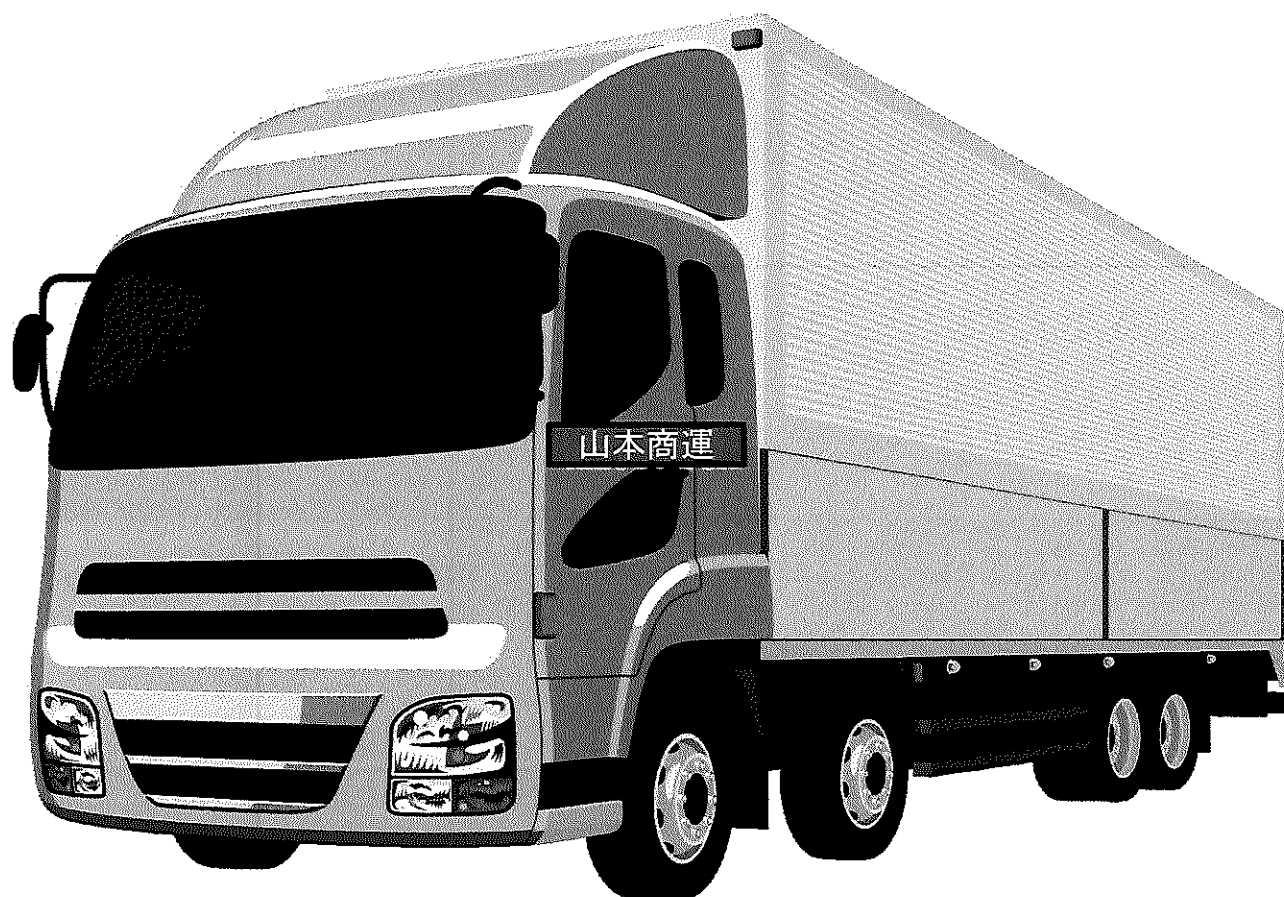


山本商運株式会社 様

安全運転講習会



有限会社やまと保険事務所
あいおいニッセイ同和損害保険株式会社

目次

1. 事業用トラック交通事故の特徴
2. カーブ・坂道の安全走行について
3. 道路交通法施行規則の改正について

📌 今月のポイント

2021年8月21日公表

2020年の事業用トラック交通事故の特徴

本年8月21日に事業用トラックの事故分析資料として、全日本トラック協会より、「2020年の交通事故統計分析結果(確定版)」が公開されました。本データは(公財)交通事故総合分析センターによる全国の交通事故データをもとに、事業用トラック向けの視点から統計・分析したものです。この分析結果からわかる、事業用トラックの交通事故の主な特徴をご紹介します。

交通事故の主な特徴

◆車両区別発生状況

- 2020年に発生した事業用トラックの交通事故は9,449件で、前年より2,180件減少しました。
- 車両区別でみると、「大型」が3,970件(42.0%)で全体の約4割を占め、次いで「中型」が2,671件(28.3%)、「準中型」が2,261件(23.9%)、「普通」が547件(5.8%)となっています(図1)。
- ※死亡事故では、「大型」が58.5%、「中型」が24.2%、「準中型」が15.0%、「普通」2.4%となっており、比較してみると、交通事故では「準中型」の占める割合が高くなっています。

◆事故類型別発生状況

- 事故類型別でみると、「車両相互」が8,682件(91.1%)で、全体の9割を超えています。「対歩行者」(人対車両)は649件(6.8%)、「車両単独」124件(1.3%)となっています。
- ※死亡事故では、「車両相互」が55.1%、「人対車両」が36.2%、「車両単独」が8.7%となっており、「対歩行者」の占める割合がかなり高くなっています。
- 事故類型別の内容を見ると、「追突」が4,447件(47.1%うち、駐・停車中3,839件、進行中608件)で全体の半数近くを占めています。次いで「出会い頭衝突」920件(9.3%)、「左折時衝突」619件(6.6%)となっています。
- ※死亡事故では、追突は19.3%で死亡事故全体の2割程度ですが、交通事故全体でみると、追突の占める割合がかなり高くなっています。

◆法令違反別発生状況

- 法令違反別でみると、「安全不確認」が2,747件(29.1%)で最も多く、次いで「脇見運転」(18.2%)、「動静不注視」(14.9%)となっています。
- 図2に示してあるように、「安全不確認」や「脇見運転」などは、「安全運転義務違反」といわれるもので、この違反が全体の80.7%と8割を超えています。
- ※死亡事故でも、最も多いのは「安全不確認」で24.6%を占めていますが、次いで「漫然運転」(17.9%)、「脇見運転」(11.6%)となっており、死亡事故では「漫然運転」の占める割合が高くなっています。

◆時間帯別発生状況

- 時間帯別でみると、「10~11時」(10時台と11時台の2時間を示す。以下同じ)が1,608件(17.0%)で最も多く、次いで「8~9時」1,605件(17.0%)、「12~13時」1,234件(13.1%)となっており、8~11時台が多くなっています。
- ※死亡事故では、「4~5時台」が15.0%で最も多く、次いで「10~11時」が11.1%、「2~3時」が10.1%となっており、深夜から早朝が多くなっています。
- ※死亡事故全体事故を時間帯別でみると、「0~1時」が8.8%で最も高くなっており、次いで「2~3時」が8.4%、「4~5時」が6.8%、「22~23時」が4.4%で、交通事故全体の死亡事故率2.2%に比較して、深夜・早朝の割合が高くなっています。

図1 事業用トラックの車両区別交通事故件数

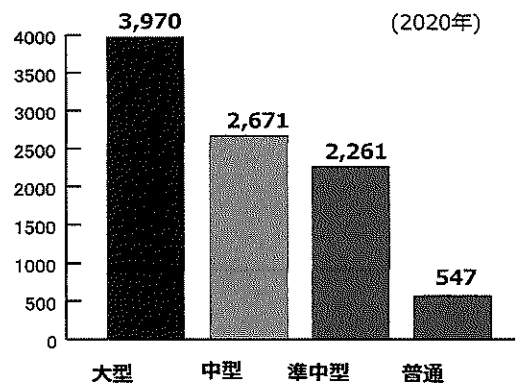
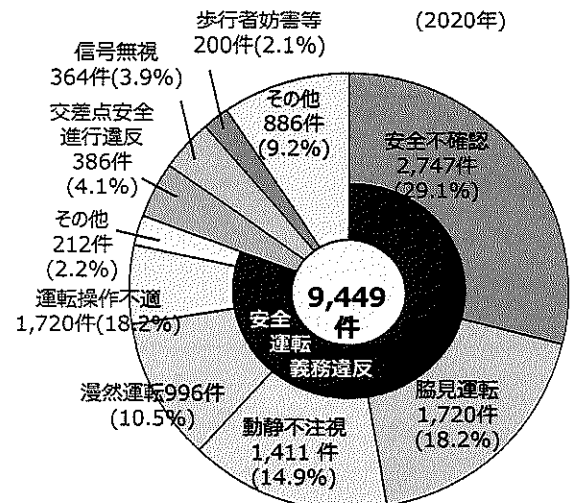


図2 法令違反別交通事故発生状況



ポイント! このような分析結果が公表された時期をうまくとらえ、これらの内容をもとに指導監督等にご活用ください。

【ご参考】当社のご支援メニュー: 「運輸安全マネジメント推進・支援」「自動車事故防止のDVD視聴」「指導監督指針12項目支援ツール」

「交通の方法に関する教則」の「危険な場所などでの運転」の項目のなかに、カーブや坂道が取り上げられています。カーブや坂道では、速度のコントロールを誤ったり、ハンドル操作などが不適切だと、重大な事故につながる恐れがあります。そこで今回は、カーブと坂道の安全走行のポイントをまとめてみました。



カーブの安全走行

カーブの手前で十分に速度を落とす

カーブでは、車を外側へ引っ張ろうとする遠心力が働きます。遠心力は、スピードが速いほど、カーブの半径が小さいほど（カーブがきついほど）大きくなりますから、速度の判断を誤るとカーブを曲がりきれずに、ガードレールなどに衝突したり路外へ転落するなど、事故の危険が高まります。カーブに接近したときは、その手前の直線部分で十分に速度を落としましょう。特に夜間は、暗いためにカーブのきつさが正しく把握できないケースがありますから、より一層の注意が必要です。

また、カーブの手前で急な減速をする車もありますから、先行車があるときは十分な車間距離をとっておくようにしましょう。

急なハンドル操作をしない

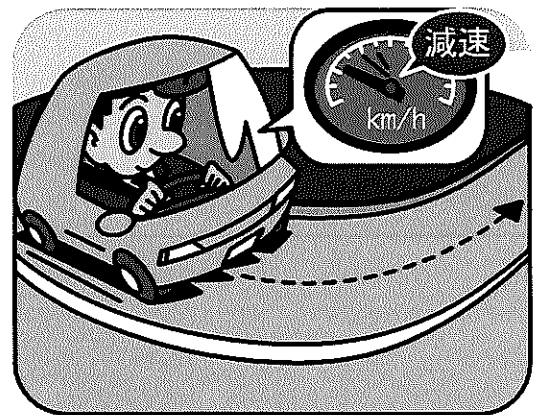
カーブを曲がる時に急ハンドルを切ったり、ハンドルを切りながらブレーキを掛けたりすると、横転や横滑りを起こしやすくなりますから、ハンドルは緩やかに操作しましょう。

センターラインをはみ出さない

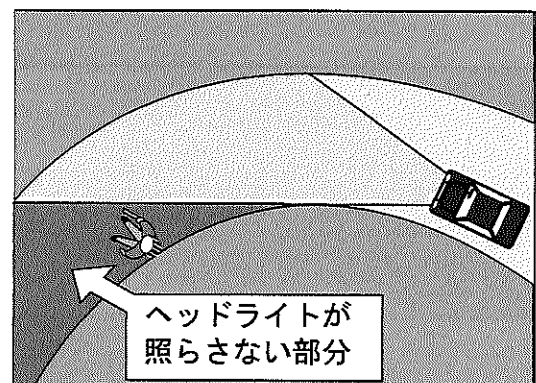
センターラインをはみ出すと対向車と正面衝突する危険性が高まりますから、必ず車線を守って走行しましょう。特に、センターラインのないカーブでは道路の中央に寄りがちになりますから注意しましょう。

夜間のカーブではヘッドライトが照らさない部分に注意

夜間のカーブでは、ヘッドライトが照らさない部分があり、道路を横断しようとしている歩行者や逆走してくる無灯火の自転車などの発見が遅れることがあります（図1）。ヘッドライトが照らさない部分にも目を配り、歩行者等の早期発見に努めましょう。



【図1】



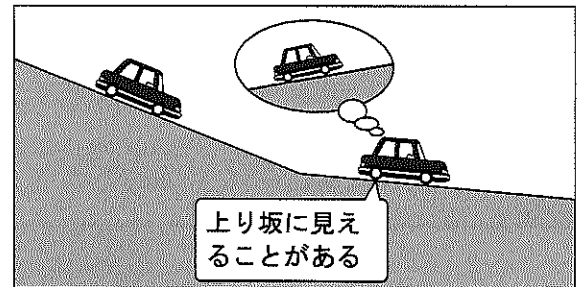
🚗 坂道の安全走行

坂道における安全走行の基本を守る

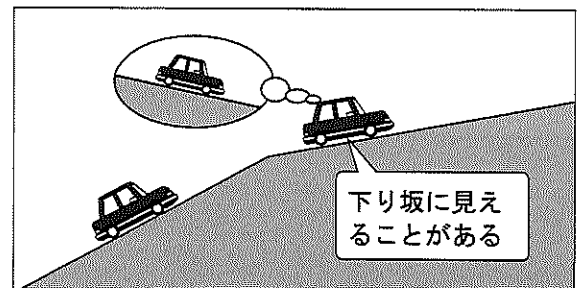
- ① 長い下り坂でフットブレーキを使いすぎると、ブレーキが効かなくなることがあります。低速ギアにしてエンジンブレーキを活用しましょう。
- ② 下り坂では加速がつくため停止距離も長くなります。前車との車間距離を十分にとって、前車の減速や停止にも余裕をもって対応できるようにしておきましょう。
- ③ 上り坂の頂上付近はその先が死角となります。そのため上り坂の先に横断歩行者がいても発見が遅れてしまう危険があります。坂道の頂上付近は徐行が義務づけられていますから、必ず徐行して上り坂の先の状況をしっかり確認しましょう。なお、上り下りを問わず、坂の頂上付近の駐停車は禁止されていますから、駐車も停車もできません。勾配の急な坂道も同様です。
- ④ 上り坂で前車に続いて停止するとき、あまり接近しすぎると、発進時に後退した前車と接触する危険があります。上り坂で前車に続いて停止するときは、前車の後退を予測し十分な車間距離をとっておきましょう。
- ⑤ 狭い坂道で対向車とすれ違う場合は、下りの車が停止して上りの車に道を譲りましょう。ただし、上りの車の近くに待避所がある場合は、上りの車でも待避所に入って下りの車の通過を待ちましょう。
- ⑥ 片側が崖になっていて、安全な行き違いができない場合は、崖側の車が一時停止して道を譲りましょう。



【図2】



【図3】



連続した下り坂や上り坂では勾配の錯覚に注意する

坂道では路面の勾配を錯覚することがあります。例えば、急な下り坂の先に緩い下り坂が続いていると、緩い下り坂が上り坂のように見えてしまい（図2）、アクセルを踏んで加速しようとしてしまいます。しかし、実際は下り坂ですから、アクセルを踏めば、想定以上の速度が出てしまうこととなります。

急な上り坂の先に緩い上り坂が続いている場合は、緩い上り坂が下り坂のように見えてしまい（図3）、上り坂にもかかわらずブレーキを踏んで減速しようとしてしまいます。そのため速度が低下して後続車との車間距離が詰まり渋滞の原因になることがあります。こうした錯覚は誰にでも起こりますから、路面だけ見るのではなく、スピードメーターをチェックして速度をコントロールしましょう。

「お問い合わせ先」

2021.12.08

交通リスク情報 <2021 No.1>

白ナンバー事業者における「アルコール検知義務化」への対応

【要旨】

- 自社製品の配送などで、「白ナンバー」の車を一定台数以上使用する事業者に対し、「アルコール検知器による酒気帯びの確認」が段階的に義務化される。
- 2022年4月より、安全運転管理者による、酒気帯びの有無についての目視確認と確認内容の記録・保持、2022年10月より、それに加えてアルコール検知器を用いた確認が必要となる。
- 今回の改正は、法改正ではなく、「道路交通法施行規則」の改正であり、日常の運用の中で運転者に対し「点呼等」を確実に実施している事業者にとっては、比較的軽微な社内の運営変更で対応可能なものである。
- 各事業者においては、それぞれの実態を踏まえつつ、法令で求められる対応を確実に行う必要がある。

1. 改正の経緯

これまで、安全運転管理者に対しては、運転前において運転者が飲酒により正常な運転をすることができないおそれがあるかどうかを確認することが義務付けられていたものの、運送事業者における運行管理者の業務とは異なり、運転後における酒気帯びの有無を確認することや、その確認内容を記録することは義務付けられておらず、また、確認方法についても具体的に定められていなかった。

2021年6月に、千葉県八街市で発生した、小学生の児童が犠牲となった大変痛ましい交通死亡事故を受け、8月に決定された緊急対策において、「自動車を一定数以上保有する使用者に義務付けられている安全運転管理者等の未選任事業所の一掃」と「乗車前後におけるアルコール検知器を活用した酒気帯びの有無の確認の促進」等、安全運転管理者の業務内容の拡充を図ることとされた。

改正までのスケジュールは以下の通り。

日付	事象
2021年 6月28日	千葉県八街市において、飲酒した運転者による交通死亡事故発生
2021年 8月 4日	「通学路等における交通安全の確保及び飲酒運転の根絶に係る緊急対策」が決定
2021年 9月 3日	「道路交通法施行規則の一部を改正する内閣府令案」公示。警察庁よりアルコール検知義務化（2022年4月開始）へのパブリックコメント募集開始
2021年11月10日	内閣総理大臣による内閣府令公布（酒気帯びの有無の確認及び記録の保存、アルコール検知器の使用等）
2021年11月10日	警察庁がパブリックコメントの募集結果公示
2022年 4月 1日	酒気帯びの有無の確認及び記録の保存開始
2022年10月 1日	アルコール検知器の使用等開始

改正の契機となる事故発生から1年以内の開始と、異例の速さでの改正であり、安全運転管理の実効性向上に対する関係機関の強い意志が感じられる。

2. 安全運転管理者の業務

一定台数以上の自家用自動車の使用者は、自動車の安全な運転に必要な業務を行わせるため、その使用の本拠ごとに、安全運転管理者等を選任する必要がある旨道路交通法で定められている（道路交通法第74条の3第1項）。

安全運転管理者の選任が必要な事業所

事業所の区分
1台以上の「乗車定員11人以上の自家用自動車」を業務で使用している事業所
「乗車定員11人以上の自家用自動車」以外の自動車を5台以上業務で使用している事業所

※自動二輪車（50ccを超えるもの）は、1台を0.5台として計算

なお、安全運転管理者や台数により選任する副安全運転管理者を選任しなかった場合には、「5万円以下の罰金」（法人両罰5万円以下の罰金）という罰則がある。

改正前の現時点での道路交通法施行規則（第9条の10）における安全運転管理者の業務は、以下の以下のとおりである。

- | |
|---|
| <ul style="list-style-type: none"> ①運転者の状況把握 ②安全運転確保のための運行計画の作成 ③長距離、夜間運転時の交替要員の配置 ④異常気象時の安全確保の措置 ⑤点呼等による安全運転の指示 ⑥運転日誌の記録 ⑦運転者に対する指導 |
|---|

上記業務の中で「⑤点呼等による安全運転の指示」については、具体的には、運転者の点呼を行うなどにより、自動車の運行前点検の実施状況や、飲酒、過労、病気その他の理由により正常な運転ができないおそれがないかどうかを確認し、安全運転を確保するために必要な指示を与えるものとされている。

すなわち、現行法令上においても、すでに、安全運転管理者が運転者の運転前において、飲酒により正常な運転をすることができないおそれがないかどうかを確認することは義務付けられており、上記「⑥運転日誌の記録」についても、運転状況を把握するために必要な事項等を記録する運転日誌を備え付け、運転を終了した運転者に記録させることが必要であるが、現状の法的要求事項への対応として確実に実施することが求められているのである。

今般の改正は、「安全運転管理者が、すでに実施していること」に加え、「運転後における酒気帯びの有無の確認」と「確認方法や確認内容の記録」が新たな義務として追加され、確認方法についても具体的に定められたものと理解いただければと思う。

ただ、現実問題として、すでにアルコール検知器を使用して「飲酒の有無」を確認している事業者もある一方、そもそもの「点呼等を通じた飲酒、過労など確認」を現状においても実施できていない事業者もあると思われる。また、今般の改正に触れて「どこまでやれば良いのか」と悩んでいる事業者もあると聞く。しかしながら、今般の改正は、一定台数以上の自家用自動車の使用者すべてに対応を求められているものであり、各事業者においては、自社の実態を踏まえつつ、「どうやったら実行できるか」の視点において法令で求められる対応を確実に実行する必要がある。

3. 道路交通法施行規則の改正内容

改正前後の施行規則について、以下に記載する。

(1) 2022年4月1日施行内容

改正前	改正後
<p>(安全運転管理者の業務) 第9条の10</p> <ol style="list-style-type: none"> 1 運転者の状況把握 (略) 2 安全運転確保のための運行計画の作成 (略) 3 長距離、夜間運転時の交替要員の配置 (略) 4 異常気象時の安全確保の措置 (略) 5 運転しようとする運転者に対して点呼を行う等により (中略)、自動車の点検の実施及び飲酒、疲労、病気その他の理由により正常な運転をすることができないおそれの有無を確認し、安全な運転を確保するために必要な指示を与えること。 6 運転日誌の記録 (略) 7 運転者に対する指導 (略) 	<p>(安全運転管理者の業務) 第9条の10</p> <ol style="list-style-type: none"> 1 運転者の状況把握 (略) 2 安全運転確保のための運行計画の作成 (略) 3 長距離、夜間運転時の交替要員の配置 (略) 4 異常気象時の安全確保の措置 (略) 5 運転しようとする運転者に対して点呼を行う等により (中略)、自動車の点検の実施及び疲労、病気その他の理由により正常な運転をすることができないおそれの有無を確認し、安全な運転を確保するために必要な指示を与えること。 6 <u>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。</u> 7 <u>前号の規程による確認の内容を記録し、及びその記録を1年間保存すること。</u> 8 運転日誌の記録 (略) 9 運転者に対する指導 (略)

(2) 2022年10月1日施行内容

改正前	改正後
<p>(安全運転管理者の業務) 第9条の10</p> <p>1～5 (略)</p> <ol style="list-style-type: none"> 6 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。 7 前号の規程による確認の内容を記録し、及びその記録を1年間保存すること。 <p>8・9 (略)</p>	<p>(安全運転管理者の業務) 第9条の10</p> <p>1～5 (略)</p> <ol style="list-style-type: none"> 6 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、アルコール検知器 (中略) を用いて確認を行うこと。 7 前号の規程による確認の内容を記録し、及びその記録を1年間保存し、並びにアルコール検知器を常時有効に保持すること。 <p>8・9 (略)</p>

4. 対応における留意事項

警察庁交通局による11月10日付通達「道路交通法施行規則の一部を改正する内閣府令等の施行に伴う安全運転管理者業務の拡充について」において、実務上の運営における留意点が案内されている。主な事項について、以下に示す。

運転前後の運転者に対する酒気帯び有無の確認について

(1) 業務の開始前後の運転者に対する確認

「運転」とは、一連の業務としての運転をいうことから、酒気帯びの有無の確認は、必ずしも個々の運転の直前に行わなければならないというのではなく、運転を含む業務の開始前や出勤時、及び終了後や退勤時に行うことで足りる。

(2) 目視等及びアルコール検知器による酒気帯び確認の方法

「目視等で確認」とは、運転者の顔色、呼気の臭い、応答の声の調子等で確認することをいう。運転者の酒気帯び確認の方法は対面が原則であるが、直行直帰の場合などは対面での確認が困難な場合にはこれに準ずる適宜の方法で実施すればよく、例えば運転者に携帯型アルコール検知器を携行させるなどした上で、

- ① カメラ、モニターなどによって、安全運転管理者が運転者の顔色、応答の声の調子等とともに、アルコール検知器による測定結果を確認する方法
- ② 携帯電話、業務無線その他の運転者との直接対話できる方法によって、安全運転管理者が運転者の応答の声の調子等を確認するとともに、アルコール検知器による測定結果を報告させる方法

等の対面による確認と同視できるような方法が含まれる、とされている。

なお、当社に対し企業等から対応についての照会が寄せられており、上記内容も含め、以下のよう
に考えている。よくある照会についてQ A方式で以下紹介する。

Q	A
飲酒確認の義務化はいつからか	2022年4月から安全運転管理者による目視等による確認開始。確認の記録についても開始。 2022年10月からは、上記に加え飲酒検知機器を用いた測定が求められる。
目視等で確認とは後で検知器使用時の写真を見ることで足りるか	対面もしくは電話等でリアルタイムかつ双方向コミュニケーションで確認できるものでなければならないので充足しないと考える。
直行直帰型社員は対面確認不可であるがどうすればよいか	電話等で遠隔確認することでも良いとされている。電話で声色などで酒気帯びの有無を確認し、10月以降はさらにアルコール検知器での測定結果を確認することとされている。
全ての拠点において確認が必要なのか	「乗車定員11人以上の自家用自動車」以外の自動車を5台以上使用している事業所において確認が必要である。安全運転管理者の業務に飲酒確認が追加されているため、安全運転管理者が配置されている拠点は対応が必須である。 但し、配備基準を満たしていない事業所においても統一的な運用を推奨する。(レピュテーションリスクを勘案)

運転の前と後に確認しなければならないようだが、昼休憩などや顧客先などで再度運転を開始するたびに確認が必要か	必ずしも個別の運転の前後に確認しなくても良いとされている。業務開始時や終了時でも足りる。
飲酒検知器の基準はあるのか	国家公安委員会の定める機器とされている。詳細は警察庁の通達に記載されている通り、酒気帯びの有無を確認できる機器であればよい。特段の性能面での仕様は求められていない。
飲酒検知器のお薦めは	一つの目安としてアルコール検知器協会加盟のメーカーであれば信頼性が高いものとする。 ※協会加盟のメーカーの機器を使用しなければならないわけではない。
安全運転管理者が不在の時はどうすればよいのか	副安全運転管理者や安全運転管理者を補助する者に行わせてよい。

5. 現状「点呼等の実施」ができていない事業における当面の必要な対応

今般の改正対応は、猶予期間は定められていないため、少なくとも、改正が施行されるそれぞれのタイミングで必要な対応を迫られることになる。現状、安全運転管理の運用の中で、「点呼等」を実施できていない事業者においては、まずは、「点呼等」を誰が行うのかについて、決定する必要がある。また、組織として、「点呼等」の実施状況をどこで吸い上げ、管理するのか、責任部署を明確に定めることが必要となろう。

現状の規程の見直しや、他社の雛形の「移植」だけでは、自社の実態に応じた対応は難しい。

まずは、今般の改正内容を正しく理解し、それぞれの実態を踏まえ、限られた時間の中で、適切な対応を行うことが求められている。

MS&ADインターリスク総研㈱ リスクマネジメント第二部
交通リスクマネジメントグループ マネジャー・上席コンサルタント
治良丸 博英

<参考文献>

- 1) 警察庁交通局 11月10日付通達「道路交通法施行規則の一部を改正する内閣府令等の施行に伴う安全運転管理者業務の拡充について（通達）」（警察庁丁交企発第412号、丁交指発第116号）

MS&ADインターリスク総研株式会社は、MS&ADインシュアランスグループのリスク関連サービス事業会社として、リスクマネジメントに関するコンサルティングおよび広範な分野での調査研究を行っています。
コンサルティングに関するお問い合わせ・お申込み等は、下記の弊社お問合せ先、またはあいおいニッセイ同和損保、三井住友海上の各社営業担当までお気軽にお寄せ下さい。

【お問い合わせ先】

MS&ADインターリスク総研株式会社
リスクマネジメント第二部 交通リスクマネジメントグループ
千代田区神田淡路町2-105 TEL:03-5296-8916/FAX:03-5296-8942
<https://www.irric.co.jp/>

本誌は、マスコミ報道など公開されている情報に基づいて作成しております。また、本誌は、読者の方々に対して企業のRM活動等に役立てていただくことを目的としたものであり、事案そのものに対する批評その他を意図しているものではありません。

不許複製/ Copyright MS&ADインターリスク総研 2021