

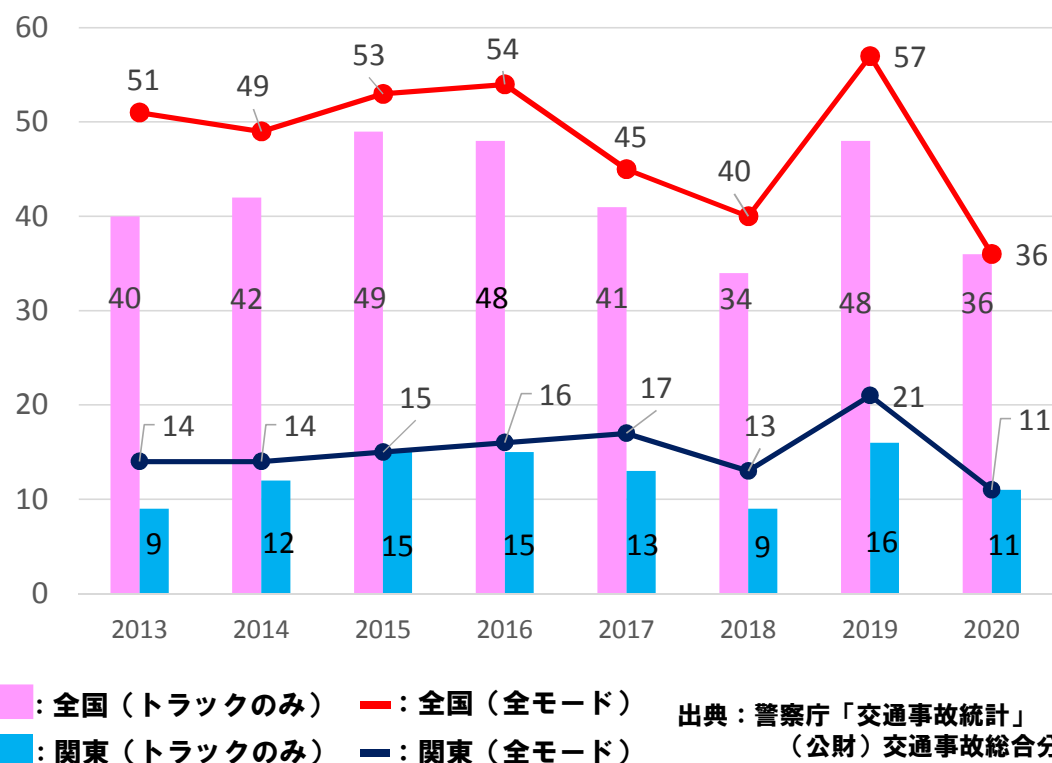
飲酒運転の防止について

令和3年度 関東圏における自動車事故防止対策検討会

依然として飲酒事故が発生しています。

飲酒事故は、全国・関東管内ともに横ばい状況が続いています。
関東管内では、飲酒事故の8割超がトラックで発生しています。

＜飲酒事故の推移＞



＜事故事例＞

この事故により、タクシーの乗客1名が死亡し、乗客1名と運転者が重傷を負った。事故時、大型トラック・バンセミトレーラの運転者は、基準値を超えるアルコールを身体に保有していた。



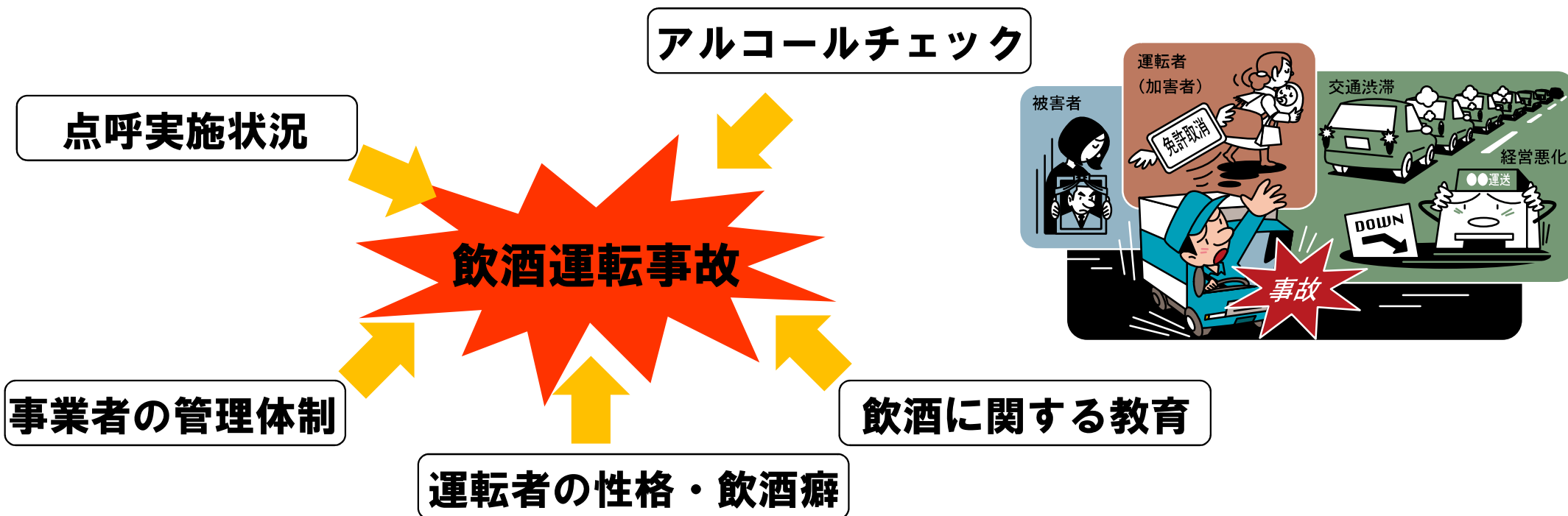
飲酒運転の大型トラック・バンセミトレーラに衝突されたタクシー
（平成29年11月22日発生）

出典：事業用自動車事故調査報告書（令和元年8月2日公表）

飲酒運転ゼロに向けて。

2011年から2020年に関東運輸局管内で発生したトラックの飲酒事故について自動車事故報告書等を詳細に調査し、特徴的な事例を収集して5つの潜在的要因に分類しました。

収集した事例に近い状態の事業者・運転者では飲酒運転が発生しやすいと言えるのではないのでしょうか。



飲酒運転防止対策マニュアルにおいても、飲酒運転防止対策の基本として、「管理体制の強化と指導・啓発活動の推進」が挙げられています。

飲酒運転防止対策の基本

管理体制の強化と指導・啓発活動の推進

管理体制の強化

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ドライバー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。
- 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。
- 点呼内容（顔色、臭い、応答等目視確認）を充実・強化する。
- 点呼の執行体制を強化する。

飲酒状況等の実態把握

- 管理者による個別面談やドライバーからの申し出、健康診断結果等により、ドライバーの飲酒実態を把握する。
- ドライバー本人の了解に基づく年1回の運転記録証明書の取得により、飲酒運転歴を把握する。

社内処分の強化

- 酒気帯びが確認されたドライバーに対しては乗務禁止を命じる。
- 帰庫時に酒気帯びが確認された場合は、厳正な処分を行う。
- 飲酒運転に対する社内の懲戒規定の制定や見直しを行い、処分を強化する。

指導・啓発活動の推進

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。
 - ・ 飲酒が運転に及ぼす影響
 - ・ 飲酒運転に対する罰則・処分
- 勤務時間前の飲酒禁止等の遵守事項を徹底する。
- 酒気を帯びた状態にあるときの申し出を徹底させる。
- 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。



飲酒運転防止対策等専門機関の活用

- A S K（アルコール薬物問題全国市民協会）が実施する飲酒運転防止のためのプログラムを活用し、職場内に飲酒運転防止意識を浸透させる。

厳正な点呼の実施、飲酒状況等の実態把握、従業員への指導・啓発

点呼実施状況

アルコールチェック

事業者の管理体制

運転者の性格・飲酒癖

飲酒運転防止に関する教育

5つの項目ごとに収集した事例は、「管理体制の強化と指導・啓発活動の推進」の具体例と言えます。

各事業者において、事例の状態にならないようにすることが飲酒運転の防止につながるのではないのでしょうか。

**これまでに公表されているマニュアル等に加えて、
本資料もご参考にしていただき、
飲酒運転を根絶しましょう。**

1. 点呼実施状況

(1) 運転者が点呼せずに無断で出庫した事例

- ✓ 点呼を受けるようにとの指示を運転者が無視して出・帰庫を繰り返していた。
- ✓ 予定の業務を終了して乗務後点呼を受けた後、翌日の業務先へ無断で出庫した。
- ✓ 点呼執行者が出勤するまでの間に無断で出庫した。



(2) 事業者として適切な点呼を実施していなかった事例

- ✓ 対面で点呼すべきところ、全て電話で点呼を実施していた。
- ✓ 事業者・運転者が乗務後に点呼が必要であることを知らず、実施していなかった。
- ✓ 業務多忙との理由で点呼を実施していなかった。
- ✓ 運行管理者が不在の場合には電話点呼としていた。
- ✓ 午前は運行管理補助者、午後は点呼執行者の代わりに事務員が点呼を実施していた。



2. アルコールチェック

(1) 事業者としてアルコールチェックを実施していなかった事例

- ✓ 携帯型アルコール検知器を車両に配備していなかった。
- ✓ 事業者・運転者が乗務後の点呼時にアルコールチェックが必要であることを知らず、実施していなかった。(再掲)

(2) 運転者がアルコールチェックを不正な方法で実施していた事例

- ✓ 個人所有のアルコール検知器で先に試し、NG判定の場合には、会社備付けのアルコール検知器の息検知部分にかからないように息を吹いた。
- ✓ 点呼執行者に背を向け、持参した長めのストローで息を吹いた。
- ✓ 後輩に代わりにアルコールチェックを実施させた。

(3) NG判定にもかかわらず運転者が無断で乗務を開始した事例

- ✓ アルコールチェックがNG判定のため、しばらく待機して再度アルコールチェックする旨の指示を運転者が無視して出庫した。
- ✓ 電話点呼の際、判定値ゼロと虚偽報告した。
- ✓ 運行管理者の出勤前にNGレシートを持って無断で出庫した。



3. 事業者の管理体制

(1) 車両を適切に管理していなかった事例

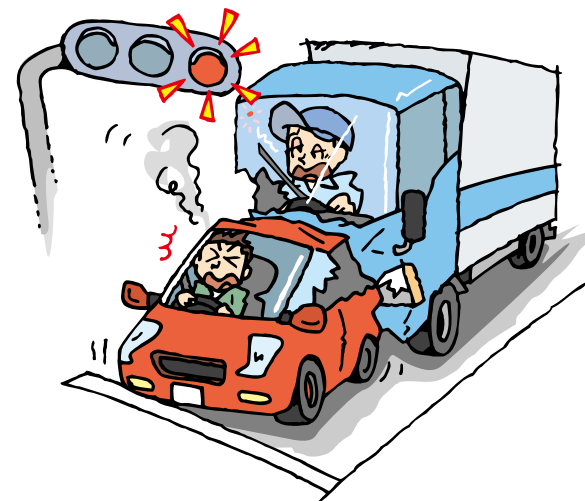
- ✓ 前日に帰庫せずに乗務開始前に飲酒した。
- ✓ 車両の鍵を勝手に持ち出すことができた。
- ✓ 会社に業務終了の連絡をした後、帰庫せずに自家使用した。

(2) 点呼執行者が不在のタイミングがあった事例

- ✓ 19時を過ぎると点呼執行者がいなくなる体制だった。
- ✓ 点呼執行者が乗務中で不在だった。
- ✓ 午前は運行管理補助者、午後は点呼執行者の代わりに事務員が点呼を実施していた。(再掲)

(3) その他の事例

- ✓ 出発時間や経路が運転者任せだった。
- ✓ 休憩を長く取れるようにするため、予定より早く出庫することが日常化していた。



4. 運転者の性格・飲酒癖

(1) 運転者が指示に従わない性格だった事例

- ✓ アルコールチェックがNG判定のため、しばらく待機して再度アルコールチェックする旨の指示を運転者が無視して出庫した。(再掲)
- ✓ 点呼を受けるようにとの指示を無視して出・帰庫を繰り返していた。(再掲)

(2) 運転者が精神的・肉体的な問題を抱えていた事例

- ✓ 飲酒する人ではないと認識していたが、数ヶ月前から様子が変わったと感じていた。
- ✓ 事故の2週間ほど前から様子が変わったことには気がついていました。
- ✓ 肝機能不全という健康診断結果を把握していなかった。
(肝機能不全はアルコールの分解に通常より時間がかかる。)
- ✓ 事故が発生して振り返ってみると、アルコール依存症と思われるような挙動があった。



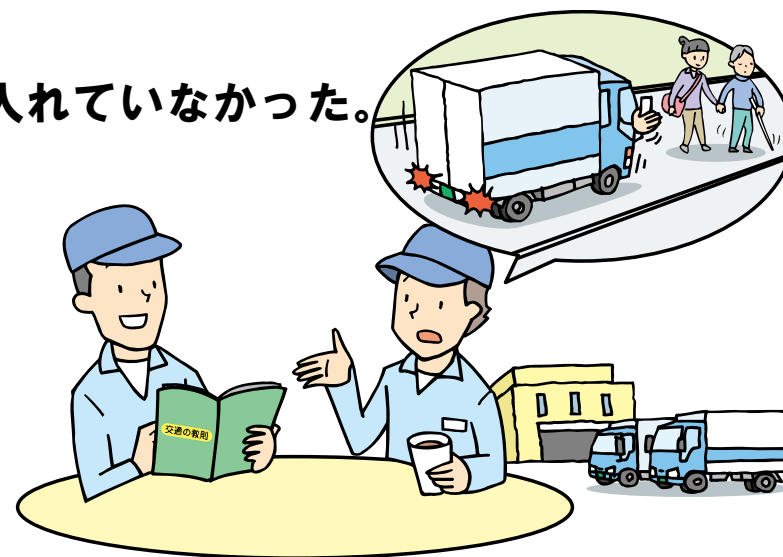
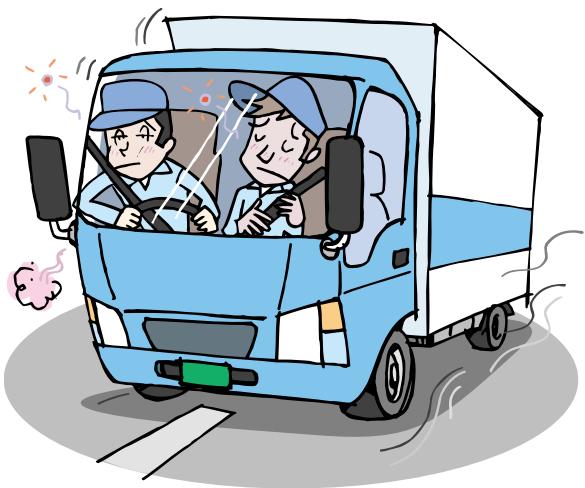
(3) 運転者の飲酒癖に事業者が対応できていなかった事例

- ✓ 飲むと高圧的になると認識はしていた。
- ✓ 酒好きと知っていたものの、当該運転者に「9時以降は飲むな」と指導するだけだった。
- ✓ 飲むとは聞いていたが特段の配慮をしていなかった。
- ✓ 以前働いていた運送事業者を飲酒が原因で辞めさせられたことを運転者が隠していた。
- ✓ おとなしい人という印象で飲酒習慣を把握していなかった。

5. 飲酒運転防止に関する教育

(1) 飲酒に関する教育を全くしていなかった、または不十分な事例

- ✓ 「アルコールチェックを出庫・帰庫時に厳守してください」と伝えるのみで、あとは運転者任せだった。
- ✓ 飲酒運転するとは思っていなかったため、資料の読み聞かせと飲酒運転禁止の指導程度だった。
- ✓ 「飲酒運転厳禁」と伝えていたが形骸化していた。
- ✓ 「飲み過ぎないように」と伝える程度だった。
- ✓ アルコールの分解時間に関する説明程度であり、力を入れていなかった。
- ✓ 全く教育していなかった。



実際の飲酒事故から収集した事例による飲酒運転の防止対策の一例を以下に示します。

【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運転者が申告しやすい環境づくりに努める。
- 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がリアルタイムで送信され、管理者が直接確認できるシステムの導入を図る。
- 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。

【飲酒状況等の実態把握】

- 管理者による個別面談や運転者からの申し出、健康診断結果等により、運転者の飲酒実態を把握する。
- 運転者の雇用時に飲酒傾向を確認する。
- フェリーを利用する事業者においては、抜き打ちによるフェリー乗船時の運転者の状況確認をする。

【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「乗務禁止」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）

（解雇）

第〇条 従業員が次の各号の一つに該当するときは、諭旨解雇または懲戒解雇とする。

1. 飲酒運転または麻薬等服用運転をしたとき。（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。

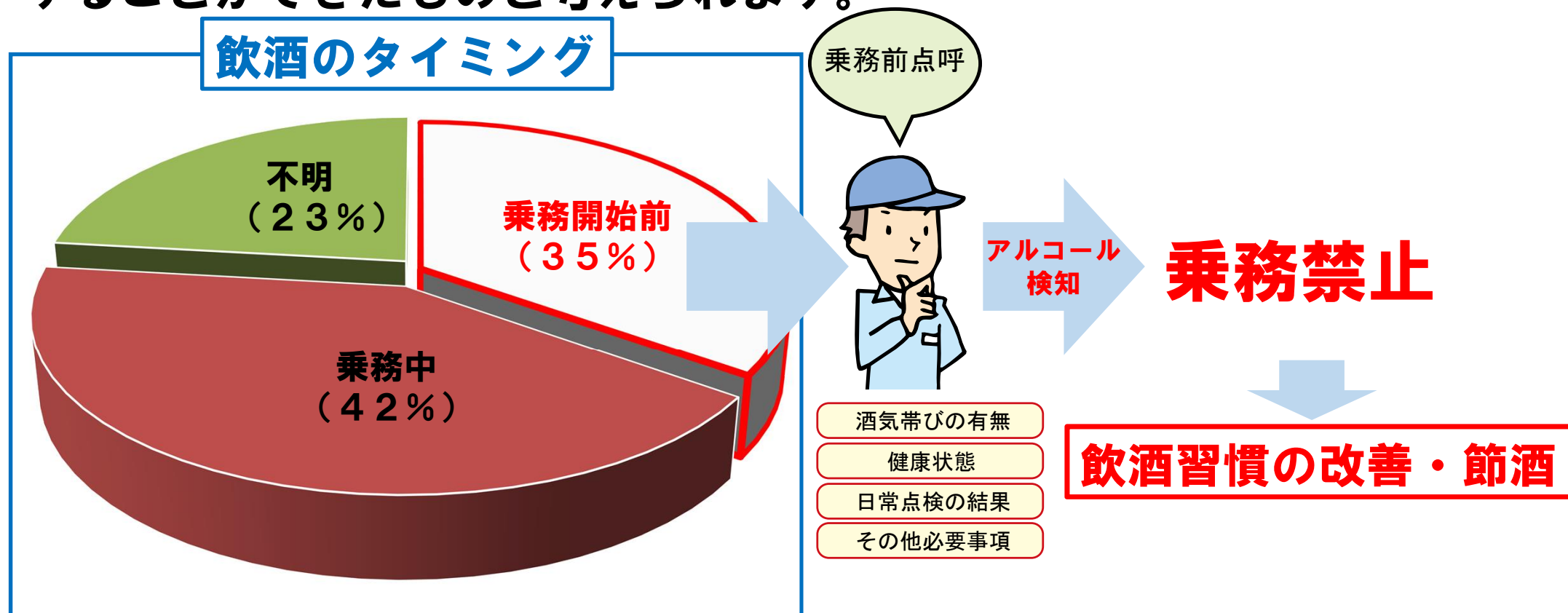
【家庭への啓発・広報】

- 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。

適切な点呼により飲酒運転事故は防止できます。

飲酒運転事故の約35%が乗務開始前の飲酒によるものであり、それらは乗務前点呼を適切に実施することにより、飲酒運転事故を未然に防止することができたものと考えられます。

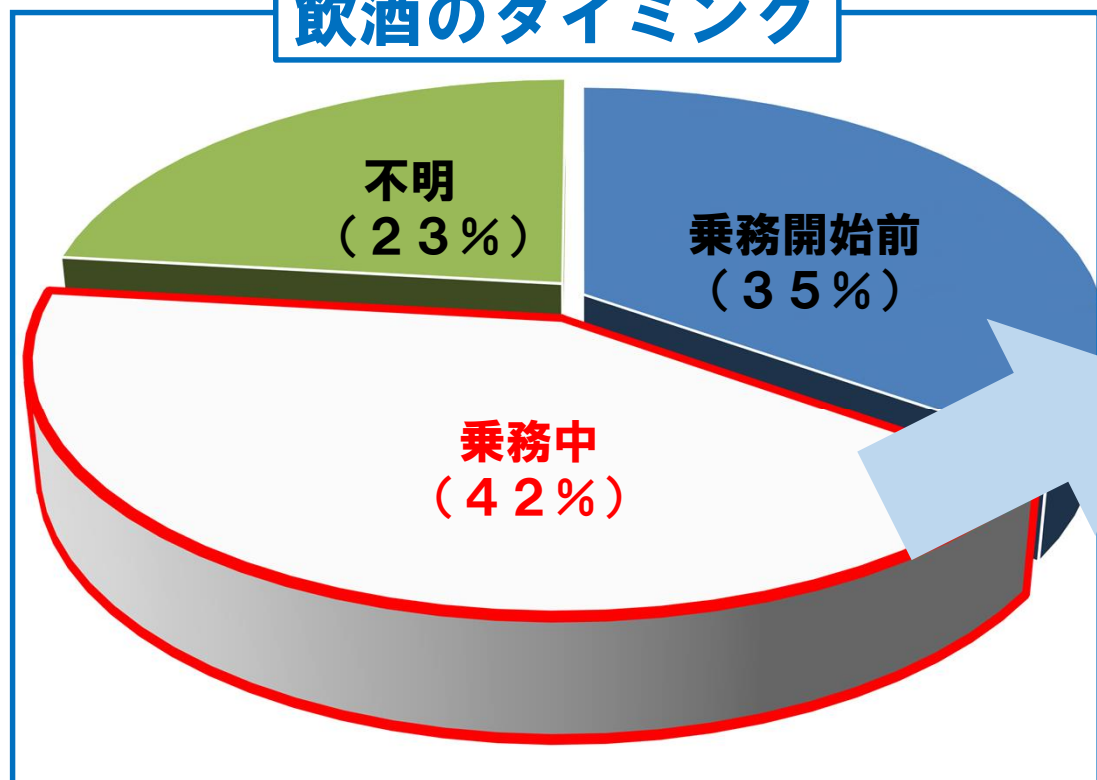
飲酒のタイミング



運転者の個性にあわせた対応が必要です。

飲酒運転事故の約42%が乗務中の飲酒によるものであり、適切な乗務後点呼は、抑止効果だけでなく飲酒癖等を発見するきっかけともなります。発見した飲酒癖等を基に重点的な指導・教育等、様々な対応を実施しましょう。

飲酒のタイミング



乗務後点呼



事業用自動車の状態

道路及び運行の状況

交替運転者への通告

酒気帯びの有無

その他必要事項

対応（例）

解雇

当面乗務禁止

指導・教育

専門病院での治療

家族への協力依頼

コミュニケーション

...

飲酒習慣の改善・節酒

運転者の家族にも協力を依頼しましょう。

飲酒運転の防止には、乗務前日の節酒・普段からの飲酒習慣の改善など、本人だけの問題ではなく、**家族など周囲の協力やサポート**が重要です。

そこで、運転者の家族への手紙の一例を作成しましたので、こちらを参考にして手紙を送ってみてはいかがでしょうか？

家族に伝えたいこと

- プロドライバーとして、アルコール検知はあってはならないことであり、**会社としても解雇など厳しい姿勢をとる**
- 飲酒運転事故を起こしてしまった場合には、本人だけでなく**家族も世間から非難されるおそれがある**
- 飲酒習慣の改善や節酒に**会社も協力して対応する**考えである



家族など周囲の協力やサポートが重要であること

飲酒運転は絶対に許されません。

死傷事故となれば、被害者を生む悲しい結果となり、ドライバーもプロとしての地位を失うばかりか、会社の経営に対しても大きな影響を与えます。重大事故を引き起こした場合には、ドライバーへの刑事・民事責任(民法第715条の規定による使用者等の責任)とともに、会社への行政処分が特に厳しくなります。

また、会社に対するイメージや運送業界の社会的評価を低下させます。

事故は、被害者だけでなく、被害者の家族、加害者である運転者・その家族・会社の同僚などみんなを不幸にします。

事故による不幸な被害者・加害者を生まないようにできるのはみなさまです。



ご家族 様

感染拡大防止のため、これまでと違う生活様式が求められるようになったこの頃ですが、ご家族の皆様、お元気で過ごしのことと拝察致します。

私は、〇〇運送(株)（人事担当・運行管理者・代表取締役）の〇〇と申します。

さて、弊社ドライバー〇〇さんは、点呼時の飲酒検査においてアルコールの検出が散見され、その度に乗務停止措置とともに指導をしています。

また、先般実施した健康診断結果を見ても、 γ GTP 値が異常値を示していました。

最近、大切なお父さんのお酒の飲み方で困っていないでしょうか？

例えば、最近のお父さんに以下のようなことはありませんか？

- ・主治医からお酒をやめるように言われたが毎日飲んでいる。
- ・以前は夜しか飲んでいなかったのに、最近、休日は朝から飲んでいる。
- ・お酒のことを心配して注意をしたら家族の前では飲むのを控えるようになった。隠れて飲んでいる気配がするが、本人は飲んでいないと言っている。
- ・酒量が増えた、強い酒を飲むようになった。

また、本人に飲酒の話をするとうまくいかない、不機嫌になるので、「しばらく様子を見よう」「言っても聞かないので仕方が無い」と心配しているけど、どうしていいのかわからずにいませんか。

飲酒そのものは社会の中では人とのつきあいや楽しい時間をもたらしてくれるものですが、お酒の良い面だけが取り上げられるために家族は相談しにくい面があります。

しかし、飲酒が原因で起こるアルコール依存症は進行性の病気です。飲み続けることで心と身体の両面に色々な問題が少しずつ起こります。

身体の間では、例えば慢性の肝障害や膵炎、消化器系の癌などの内科疾患の発症などがあります。

心の面では、飲酒に対するコントロールができなくなるため、一杯飲むと飲酒欲求が起こり「今日は一杯だけ」と思っても飲み続けてしまうことです。また、本人が自分の飲酒問題を認めず、周囲に対して頑固に医療を拒否することも特徴の一つです。

そのために多くの家族は「本人が自覚しないから仕方が無い」とあきらめてしまいます。

ですが、本人をなんとかしなくては、と考える前にまずご自身の不安や気になることを精神保健福祉センターや専門病院での専門相談で話してみることをお勧めします。専門相談では飲酒の病気に関する知識、ご本人への接し方や飲酒問題への対処方法を学ぶことができます。一人で悩まずに大切なお父さんのために、まず相談を受けることで飲酒問題に対応する力をつけることができます。

仕事でハンドルを握ることが分かっているのに、点呼時にアルコールが残るほど飲

酒してしまうというのは、とても危険な状態です。

このままでは、アルコール依存症になってしまい、日常生活に支障がでたり身体を壊してしまうかもしれません。すでにアルコール依存症になっているのであればなおさらです。

また、今後も乗務停止措置が続発するのであれば、会社としても解雇を検討せざるを得ません。

会社では乗務前にアルコールチェックをしているため運転を止められますが、自家用車ではそうはいきません。もしも、アルコールが残った状態で運転して事故を起こしてしまったら……。お父さんは逮捕され刑務所に入れられてしまうかもしれません。それだけでなく、世間からご家族のみなさんも「犯罪者の家族」としてみなされるようになり、みんなが不幸になるおそれがあります。

そんなことにならないよう、普段からお父さんへ声かけするとともに、専門相談を積極的に活用してください。

また、アルコールで困っていることや気になっていることがあれば、私にご連絡ください。

〇〇運送（株）（人事担当・運行管理者・代表取締役） 氏名
電話番号 E-mail

※ あくまで参考例です。

個々の運転者の状況等に応じて、活用できる箇所をご利用ください。

1999年（平成11年）11月28日に東名高速道路で飲酒運転の大型トラックドライバーが普通乗用車に衝突しました。車両火災が発生して幼い姉妹が死亡したこの事故は、マスコミ等で大きく取り上げられ、危険運転致死傷罪の成立に大きく影響しました。

事故の被害者の手記が特定非営利活動法人 ASK（アスク）に掲載されていましたので一読いただきますよう、お願い致します。

【手記】（一部抜粋）

井上ご夫妻による民事訴訟 判決文とご夫妻の声

井上保孝・郁美

私たち夫婦は、1999年11月、東名高速道路で起きた酒酔い運転の大型トラック事故によって、長女・奏子（かなこ、当時3歳）と次女・周子（ちかこ、同1歳）を目の前で亡くしました。

長年飲酒運転を常習にしていたトラック運転手に、2000年6月8日の判決公判で言い渡された刑は懲役わずか4年。

判決文の中では、「3歳と1歳という幼さで突然の炎に命を奪われた苦痛の大きさは計り知れない。この種の事件としてはことのほか悪質で刑事責任は重大」とされながら、求刑された5年より1年も減刑されました。

その後、このいわゆる「八掛け判決」を不服として検察が異例の控訴をしましたが、判決は覆りませんでした。2001年1月12日、東京高裁は控訴を棄却し、トラック運転手に対する懲役4年という実刑が確定しました。2000年4月9日。

あの日から私は予想だにもしなかった人生を生きることになりました。

飲酒運転を常習としていた加害者

事故の加害者は、トラック運転手という職業ドライバーでありながら、十数年も前から「寝酒」と称した飲酒をした上でハンドルを握ることを繰り返し、数年前からは昼食時にも酒を飲むようになっていた、飲酒運転の常習者でした。

事故当日も、昼食休憩に立ち寄った海老名サービスエリアで、高知―大阪間のフェリーを下船する際に購入した缶入り焼酎（250ml）を飲んだだけでは飲み不足、フェリー内で飲み残してトラック内に持ち込んでいたウィスキー（約280ml）を2回に分けてストレートで飲み干し、1時間仮眠をとっただけで運転を再開。酩酊状態で30分間も高速道路上で三車線をまたぐような蛇行運転したために、それを目撃していた11人ものドライバーから「危ない車がいるので、何とかならないか」という、通報をされました。さらに、トラック運転手は通過した料金所の職員から「ふらついているので休んだ方がいいのでは」と言われましたが、「風邪だけど、薬を飲んだから大丈夫」と応え、運転を再開し、そこからさらに5キロ先にいた私たちの車に追突したのです。

当時、三女の典子がお腹にいた郁美は、運転席から自力で脱出。子ども達の寝ていた後部座席はすでに猛火に包まれ、近寄ることもできませんでした。助手席にいた夫・保孝は、奇跡的に助け出されましたが、全身の25%に三度の熱傷（やけど）を負いました。背中に火がついたまま燃えさかる車中から救い出されるとき、保孝は「あちゅい」という奏子の最後の声を聞きました。郁美の耳からは今も、追突された直後に

後部座席で周子が「わぁーん！」と泣いていた声が離れません。

飲酒運転で私たち一家をこのような事故に巻き込みながら、刑事裁判の公判の際にトラック運転手は、事故の直接の原因は自分の飲酒運転ではなく、「車線変更をしようとして後ろの車に気をとられていたら、前の車にぶつかってしまった」と、今まで述べたこともない別の理由さえ挙げました。さらに「フェリーではほとんどの人が酒を飲んでいる」と何ら悪びれずに、職業運転手たちの飲酒の慣行を証言しました。トラック運転手が私たちにあてた謝罪の手紙の中では、「狂ったような事故を起こしてしまい、すみませんでした」と、あたかもあの日1日だけ魔がさして酒を飲んでしまったかのようなことが書かれていました。しかし、私たちからみれば、トラック運転手は、あの日たまたま狂ってしまったのではなく、そもそも「寝酒」、「晩酌」と称し、運転する前に習慣として酒を飲むといった長年の行為こそが、一般常識とはかけ離れたものであり、「狂っていた」のです。私たちが求めていたのは、長年の飲酒運転癖や、事故当日、業務中にも関わらず飲酒しそのままハンドルを握ってしまったことに対する反省でしたが、最後までトラック運転手は自分の罪の本質が理解できていないようでした。

●社会を動かす

2000年6月、神奈川県座間市で、飲酒・無免許・無車検の暴走車によって大学に入学したばかりの一人息子を奪われた造形作家の鈴木共子さんが、悪質ドライバーに対する量刑が余りにも軽すぎること、今の日本の法律に命の重みが反映されていないことに憤りを覚え、法改正を求める署名運動を始められました。私たちもこの運動の趣旨に心から賛同し、署名への協力を広く友人・知人に呼びかけ、東京都町田、千葉、大阪、上野、浜松、盛岡など全国各地で街頭署名を重ねました。署名運動は大きなうねりとなり、2001年10月に法務大臣へ最後の署名簿を提出した時には、合計で37万4,339名の署名が集まったのでした。

世論に後押しされ、2001年6月には道路交通法改正法案が、11月には刑法改正法案が国会を通過し、ついに「危険運転致死傷罪」が刑法に新設されました。

この刑法改正法案が成立した11月28日は、奇しくも亡くなった娘たちの二度目の命日でした。私たちににとって悲しい、つらいはずの日がとても喜ばしい日になりました。

当日、署名運動に携わった遺族らとともに参議院本会議を傍聴しました。

「これより採決に入ります」

という、参議院議長のよびかけから、採決の結果が電光掲示板に出るまでの、わずか数十秒の間、亡くなった奏子・周子の姿だけでなく、これまで悪質な交通事犯で命を落としていった多くの人たちの姿がつぎつぎと目に浮かびました。

「賛成229 対 反対0」という全会一致の結果が表示されました。

郁美の右隣では、ふだんあまり泣かない遺族がハンカチを目にやっていました。

保孝の左隣には、Vサインの遺族。

昨年6月以来の署名活動が実った瞬間でした。

刑法改正によって、悪質・危険な運転行為で人に傷害を負わせた場合は10年以下の懲役、人を死亡させた場合は1年以上15年以下の懲役という、従来の業務上過失致死傷罪（最高で懲役5年）と比べて3倍の刑を科すことができるようになりました。日本でもようやく、飲酒運転が過失ではなく「故意犯」であることが法律的に認めら

れたのです。

「おかしい」と感じたことを率直に訴え、多くの人とともに声を挙げていけば、国の行政府も立法府も動いてくれる。……それは、私たちに生きていくための希望を与え、そして、この国はとどのつまり自分たちがつくっているのだという、市民としての責任にも気づかせてくれました。かけがないの宝物を失ってしまった私たちでしたが、この2年で得られたものもまた、大切な宝物です。

この財産を大事にして、これからも飲酒運転撲滅にむけて各地でハンドルを握る人一人一人の心に訴えるような運動を続けていきたいと思っています。

●遺族の訴えをほぼ全面的に認める判決

1999年11月の東名高速事故で奏子ちゃん（かなこ・3歳）・周子ちゃん（ちかこ・1歳）を亡くした井上保孝さん・郁美さんご夫妻は、3年後の命日を前に加害運転手と運送会社につぐないを求める民事訴訟を起こしました。

刑事裁判では、加害運転手に対する刑事罰は懲役4年に過ぎず、運転手を雇用していたK通運は刑事責任を問われることもありませんでした。民事裁判においては、ご夫妻の訴えがほぼ全面的に認められ、東京地裁は2003年7月24日、次のような判決を言い渡しました。

- ・賠償金2億4979万5756円を、加害運転手（谷脇恵一・59歳、服役中）・K通運・同社が契約する損害保険会社が連帯して支払う。

- ・うち、慰謝料は奏子ちゃん・周子ちゃんそれぞれにつき3400万円を支払う。これは交通事故による独身者の死亡慰謝料としては最高額。

- ・逸失利益については毎年命日の分割払いとする。奏子ちゃん・周子ちゃんがそれぞれ18歳から67歳まで就労したものと算定した上で、奏子ちゃんが19歳になる年の命日から15年間、周子ちゃんが19歳になる年の命日から15年間、毎年払う。残りは33歳になる命日に一括して支払う。命日ごとの支払いという井上夫妻の求めは異例であり、裁判で争われたが、判決はこれを適法であるとして認めた。

●井上ご夫妻の声

7月24日、午前10時30分から東京地裁103号法廷で、民事裁判の判決が言い渡されました。

30分にも及んだ判決公判の中で、河邊義典裁判長は、奏子・周子が味わった苦痛、何年経っても癒えることのない私たち遺族の傷、加害トラック運転手の飲酒運転という最も基本的な注意義務違反はもとより、運送会社が適切に調査をしていれば元運転手の長年にわたる飲酒運転を把握し、事故を未然に防ぐことが可能であったこと、さらに同社の社内に飲酒運転を容認する風潮や体質があったのではということにも言及しました。

メモを懸命に取りながら二人とも涙が止まりませんでした。

判決の日を迎える前から、裁判所にはいくつもの点について感謝したいと思っていました。

事実関係で争わなかったのが大きかったとは言うものの、提訴からわずか9ヵ月、実質的に4回で決着という極めて迅速な裁判の運び。

被害者遺族に配慮し、意見書の提出、第1回口頭弁論での意見陳述、第2回口頭弁論での原告側証人尋問を認めたのに留まらず、私達が切望していた被告K通運の野村茂久社長を法廷という公の場で証言させることも、裁判所は苦悩しつつも最終的には認めてくださったこと。

そのおかげで、社長の証言を通じて運送会社の管理体制など、新たな真実がいくつも明らかになったこと。

それらだけでも十分に民事裁判を起こすという思い切った決断をして良かったと思えるものでした。

でも、判決を聞くまではまだまだ楽観はできないとも思っていました。刑事裁判の判決公判の折には、一審、控訴審とも裁判所にひどく落胆させられたという、いやな記憶を私達は拭えずにいました。

緊張して迎えた判決公判で、主文の読み上げが後回しにされ、「事案の概要」と「判決理由の要旨」の抜粋が読み上げられるにつれ、いかに裁判官らが丁寧に一つ一つの証拠を精査し、抑えるべきポイントをほぼすべて抑えてくださったかが解りました。

慰謝料の算定に斟酌した事情については、事故の態様から現在の原告・被告双方の行動にいたるまで、よくここまで漏れなく盛り込んでくださったというほど多くのことについて触れられていました。

また、長きにわたって償って欲しいという願いのもとで私達が請求した定期金賠償という異例の支払方法についても、丁寧にその論理性・合法性を説明してくださりました。

最後に、判決文を読み上げた後、裁判長は、「非業の死を遂げた姉妹の冥福を祈るとともに、飲酒運転の根絶を裁判所としても切に願っています」

という言葉添えてくださりました。

裁判官らに礼をして見上げると、女性の記録係だけでなく、裁判官の一段下の席にいた若い男性書記官もそっと涙を流していました。我が方の先生も、「弁護士をやって25年になりますが、今日の判決には本当にじんと来ました」と感無量といった感じでした。

ここまで来られたのも本当に多くの人の支えと協力があってこそと、改めて感謝申し上げます。

●判決文より

【判決理由の要旨】のうち、慰謝料算定の背景について述べた部分を全文引用します。なおここでは被告名をイニシャルにしました。

アはじめに

本件事故は、偶然現場を通り掛かったテレビ局のカメラマンにより撮影された事故発生直後の映像が報道番組において放映され、酒酔い運転の危険性について社会に大きな衝撃を与えるとともに、被告Tに対する刑事裁判の結果、危険な運転によって死傷の結果が生じた場合の法定刑が余りにも軽いのではないかという問題が広く認識され、刑法改正により危険運転致死傷罪が新設される一つの契機ともなった極めて痛ましい事故である。

本件において、慰謝料の算定に当たって斟酌すべき主な事情としては、以上のほか、次のような点を挙げることができる。

イ奏子及び周子について

奏子及び周子は、本件事故当時、まだ3歳と1歳の幼児であり、本件事故に遭わなければ限らない可能性を有していたはずであったのに、突然、本件事故により命を奪われた同人らの無念さは、計り知れない。しかも、後部座席に幼い2人のみで身動きもできないまま取り残され、意識を失うこともなく、炎に取り巻かれ、熱さ・痛さに悲鳴を上げながら我が身を焼かれ死んでいったものであり、死に至る態様も極めて悲惨かつ残酷である。本件事故は、前方が渋滞していたために徐々に減速していた被害車両が、後方から進行してきた加害車両に一方的に追突されたものであり、被害車両を運転していた原告郁美にも過失は全く認められず、もとより、奏子及び周子に責められるべき点は一切ない。

ウ原告らについて

原告らは、ふだん仕事のためにめったに遊ぶことのできない子供たちとのレジャーからの帰途、奏子及び周子という、かけがえのない娘を2人同時に失うことになったものであり、原告郁美においては、本件事故発生の日付を見るだけで奏子及び周子の生前の元気な様子を思い浮かべてしまうことから窺われるように、その悲しみの気持ちは察するに余りある。取り分け、本件事故においては、我が子の助けを求める叫び声、泣き声を間近に聞きながらも、燃え盛る火炎の勢いのため、為すすべもなく、ただ最愛の2人の娘が目の前で焼け死んでいくのを見ているほかはなかったという原告らの痛恨の思いと無力感には、想像を絶するものがある。加えて、原告保孝は自らも重傷を負ったために、また、原告郁美も既に遺体が子供用の布団等に包まれていたために、両名とも我が子の遺体を直接目にするすることができないまま荼毘に付さざるを得ず、原告郁美は我が子の最期の姿を刑事記録によって確認するほかなかったこと、その遺体は、炎で焼かれ、全く生前の姿をとどめない状態のものであったこと、本件事故の結果、原告らは、子供たちに「シートベルトをしなさい」などと幾ら社会ルールに従うよう教えたとしても、大人が基本的なルールを遵守しないのでは子供たちの命を守ることができないという悲痛な思いを抱かざるを得なかったことなども、決して見過ごすことのできない事情である。

そして、本件事故発生後の事情としても、原告らは、我が子の死に直面して立ち直ることすら困難であっても不思議ではないにもかかわらず、今後このような悲惨な事故が二度と起きないようにするために社会に訴え掛けていくことを決意し、刑法改正の署名運動に取り組んで37万人を超える署名を集め、その結果、危険運転致死傷罪の成立をみるに至ったこと、さらに、それに満足することなく、全国を巡って交通安全についての講演を重ね、被告K通運の従業員に対しても自らの働き掛けによって講演を行うなど、本件事故による尊い犠牲を無駄にしないために交通事故防止の活動に身を捧げていること、それにもかかわらず、被告K通運の社内で交通安全を推進すべき立場にある取締役の1人が、純然たる業務中でないとはいえ、原告らの被告K通運の従業員に対する前記講演のわずか3週間後に、飲酒運転による追突事故を発生させるに至り、その結果、原告らに、我が子の死は何だったのか、我が子の死を無駄にしないために行ってきた運動も飲酒運転の撲滅に向けて効果を上げられなかったのではないか、という憤り、無念さをもたらしたことなどの事情も、慰謝料の算定に当たっては十分に考慮されなければならない。

エ被告Tについて

本件事故は、被告Tが、呼気1リットルあたり0.63mgのアルコールを保有するという相当程度酩酊した状態で、全長約12m、車両総重量約20tに達する大型貨物自動車を運転して、休日でレジャー帰りのマイカーが多く走行している東名高速道路を時速60kmないし70kmの速度で約30kmもの距離を走行し、環状八号線方面にいったん進入しながら用賀方面へ方向を変えたり、左側壁の縁石や中央分離帯にぶつかりかねないほど大きく蛇行走行するという、まさに走る凶器による危険極まりない運転行為が招いたものであって、被告Tの運転行為における過失は、酒気を帯びた状態で運転をしないという自動車運転手として最も基本的な注意義務を怠ったものであり、一方的であることはもちろん、極めて重大かつ悪質である。殊に、東京料金所の職員から、「体の具合が悪いようだったら車を寄せて30分でも休んでいったら」と言われるほど他人から見ても異常な状態であり、自らも酔いのため足がふらつき、まともな運転ができないと気付いていながら、なお運転を続行したことは、もはや運転行為自体が未必の故意による傷害行為とさえ評価され得るものである。

また、そもそも、被告Tは、高速道路を約30km以上も運転する予定でありながら、酒類の販売が禁止されている海老名サービスエリアにおいて、あらかじめ車内に持ち込んでおいたウイスキー280ml及び缶酎ハイ250mlを飲酒したものであり、このような運転行為を予定した飲酒自体が、重大な結果を将来する危険性の強い行為であって、飲酒行為自体の悪質性も強い非難に値する。

そして、実際、これらの行為の結果として、奏子及び周子という2名の尊い生命が奪われたものであり、行為の悪質性に加えて、その結果も極めて悲惨かつ重大なものである。奏子及び周子が死に至った態様自体もまた、前記イのとおり、極めて残酷なものである。

加えて、原告らが、決して軽いとはいえない傷害を負いながらも一命を取り留めたのは、被害車両の電源が衝突によっても切れることなく通じており、原告郁美側の電動の窓ガラスが開いたという全くの偶然によるものであって、このような偶然がなけ

れば、原告ら（まだ原告郁美のお腹の中にいた三女の典子も含む。）についても焼死という、さらに悲惨な結果を招いていたであろうことも指摘しなければならない。

一方、本件事故に至る要因をさかのぼれば、被告Tが常日ごろから自分の運転するトラックに酒を持ち込み、常習的に飲酒運転をするという、それ自体非常に悪質で強い非難に値する行為を習慣としていたことに端を発するものであり、その意味で、本件のような重大な事故はいつ発生してもおかしくない状況であった。

そして、被告Tは、捜査段階では、飲酒検知の際にはアルコール類を前日に摂取したと回答し、その後も原告郁美が子供がいることをすぐに教えてくれれば子供を助けられたかもしれないなどと供述し、また、公判段階では、後続車両を見過ぎて前方車両に気付かなかった旨の、捜査段階では一切供述していなかった内容の供述を行ったり、本件事故以前にはパーキングエリア・サービスエリアでは飲酒していなかった旨の、捜査段階とは相反する供述を行ったりするなど、供述を著しく変遷させていたのみならず、自車の後続車、被告K通運や、果ては原告郁美の責任にするような責任転嫁・自己弁護の供述をし、自らの責任逃れの対応に終始してきた。原告らに対する謝罪についても、本件事故より半年後の平成12年4月12日になってようやく原告らに手紙を書いたもので、これも検察官から促されて行ったものであり、手紙を書くのが遅れた理由として葉書や切手がなかなか手に入らなかったこと等を挙げているのも、また、反省が見られない態度というべきである。このように、被告Tが本件事故において自らの行なった行為の重大性について真に自覚し反省しているとは考え難く、原告らの被害感情が極めて峻烈なことも、当然と考えられる。

才被告K通運について

前記エのとおり、被告Tは常日ごろから自分の運転するトラックに酒を持ち込み、常習的に飲酒運転をしていたものであるが、仮に被告K通運が、飲酒運転の事実態を全く知らなかったとしても、被告Tの飲酒癖は知っていたと推察されるから、適切な調査を行っていれば、被告Tの常習的な飲酒運転を把握することができ、本件事故の発生を未然に防止することが可能であったというべきである。また、被告Tの捜査段階における供述調書からは、被告Tの責任転嫁の面があることを差し引いても、被告K通運の社内に飲酒運転を容認する風潮や体質があったのではないかと疑いを払拭し得ない。

ところで、被告K通運は、本件事故を契機に、対面点呼の実施、飲酒検知器の導入やISO認証の取得等、悲惨な事故の再発を防止するための努力を行っているとしつつ、一方において、本件事故は、飽くまで被告T個人が起こした事故であり、被告K通運の管理責任の及ぶところではなく、被告Tの常習的な飲酒運転について本件事故後に特に調査はしていないという。しかし、被告K通運が前記のような事故再発防止のための対策を講じているとしても、長距離トラックの運転手は長時間単独で業務に従事するもので、監視の目が行き届かないことが多い反面、飲酒への誘惑も多いという業務の性質からすると、飲酒運転を根絶するには、運転手個々人の飲酒運転に対する意識改革こそが肝要であり、被告Tの飲酒運転を被告K通運の管理責任の及ばない個人の問題として位置付けるような姿勢で臨んでいたのでは、果たして、本件のような事故の再発を本当に防止することができるのか疑問を禁じ得ない。実際に、被告K

通運においては、本件事故後、飲酒運転をすれば解雇すると警告されているにもかかわらず、取締役の1人が、よりによって原告らが被告K通運の従業員に対して飲酒運転の根絶を訴える講演をしたわずか3週間後に、飲酒運転によって追突事故を起こしている。被告K通運の代表者はもとより、その他の従業員においても、原告郁美が、当裁判所の本人尋問に際し、「本件事故後に生まれた子どもたちを育てなければという義務感に駆られて生きていますが、本当の気持ちを言えば、早く2人の娘たちにもう一度会いたいと思っています」と述べていることを重く受け止め、被告Tの起こした本件事故の悲惨さと原告らの悲しみの大きさに改めて思いを致すべきである。

以上によれば、本件事故の原因が被告K通運に全くないとはいえないし、また、今後の事故の再発防止策として被告K通運がこれまでに講じた対策は必ずしも十分なものと評価することができず、これらの事情も慰謝料を算定するに当たって斟酌する必要がある。

出典：特定非営利活動法人 ASK（アスク）