

**自動車運送事業者が事業用自動車の運転者に対して行う
一般的な指導及び監督の実施マニュアル
《本編：一般的な指導及び監督指針の解説》**



貨物軽自動車運送事業者編

運転者の指導・監督のための本マニュアル（本編）の活用方法

■本マニュアルについて

- 本マニュアルは、軽自動車により運送事業を行う事業者が、「貨物自動車運送事業者が事業用自動車の運転者に対して行う指導及び監督の指針／平成 13 年8月 20 日国土交通省告示第 1366 号」（以下、「指導・監督指針」）に基づき実施することとされている運転者に対する指導及び監督の実施方法を、わかりやすく示したものです。
- 本マニュアルに基づく指導及び監督を確実なものとするには、貨物軽自動車運送事業者は指導及び監督を実施する管理者等に必要な技能及び知識の習得を促進し、常にその向上を図るよう促すことが必要となります。
- 令和 6 年度法令改正により、貨物軽自動車運送事業者に対する安全対策が強化されました。この機会に改めて運転者に対する指導及び監督の内容を理解することが重要です。
- 貨物軽自動車運送事業者とは、他人の需要に応じ、有償で、自動車（三輪以上の軽自動車及び二輪の自動車に限る）を使用して貨物を運送する事業のこと（貨物自動車運送事業法第 2 条第 4 項）を指します。貨物軽自動車運送事業者として事業を行うためには、貨物軽自動車運送事業の経営の届出が必要となります。
- 本マニュアルの対象は、**個人事業主を含むすべての貨物軽自動車運送事業者**となります。
- 管理者とは、貨物軽自動車運送事業者の経営者や運行を管理・監督する立場の者を指します。個人事業者の場合は事業主自身が管理者となります。
- 貨物軽自動車運転者とは、貨物軽自動車運送事業者に属し、貨物軽自動車を運転するドライバーを指します（以下、貨物軽運転者）。個人事業主の場合は、個人事業主が経営者であり運転者でもあります。

【指導・監督指針の目的】

【指針第 1 章－1】

貨物軽自動車運送事業者が行う運転者に対する指導・監督は、安全輸送を心がけるための知識を身につけさせることを目的に、継続的かつ計画的に実施しましょう。

貨物軽自動車運転者（以下、貨物軽運転者）は、多様な地理的・気象的状况のもとで運転することから、道路の状況及びその他の運行の状況に関する判断や、高度な能力が要求されます。

このため、貨物軽自動車運送事業者は、貨物軽運転者に対して、交通事故の有無に関わらず、継続的かつ計画的に指導・監督を行い、他の運転者の模範となるべき運転者を育成していく必要があります。

そこで、貨物軽自動車運送事業者が貨物軽運転者に対して行う“一般的な指導・監督”は、「貨物自動車運送事業法」等の法令に基づく運転者が遵守すべき事項に関する知識のほか、貨物軽自動車の運行の安全を確保するために必要な運転に関する技能・知識を習得させることを目的として行われます。

※詳細な指導内容については例示となっておりますので、各事業者が自社の実態や自社のマニュアル等の内容を加えて活用してください。

■このマニュアルの見方

○各項における主旨やねらいを、青点線の枠で「ねらい」として整理しています。この内容を踏まえた上で、指導を行いましょう。また、個人事業主の場合は運転者自らが理解する必要があります。

ねらい

「主にルート配送等ラストワンマイルを担う貨物軽輸送は、我が国の経済を支え、

○各項で重要な内容として指導すべき事項については、「ポイント」として整理しています。この内容を基本に、運転者への指導を具体的に実施しましょう。



ポイント

主にルート配送等ラストワンマイルを担う貨物軽輸送は、市民生活をはじめ日本経済を支えて……

○運行管理支援機器の活用方法を、以下のような赤点線枠内に例示しています。また、参考として巻末に運行管理支援機器について整理しています。



ドライブレコーダーの映像に見るヒヤリハット事例

■ドライブレコーダーは、自動車の走行中の前方、室内、後方などの映像を記録するとともに、走行中の映像と連動した速度やブレーキ、方向指示器などの使用状況、加速度センサーによる衝撃情報、GPS……

○青点線枠内には、指導時に参考としていただきたいトピックやその他事例などを紹介しています。さらに、下段欄外などには、活用できる情報や参考となるホームページアドレスなども紹介しています。



バックアイカメラ

バックアイカメラは、死角を大きく減少させることとなりますが、……



これを活用！

国土交通省では、交通事故の統計に関して……



貨物軽輸送の事故実態などについては、以下をご参照ください。

■警察庁・統計 HP (<http://www.npa.go.jp/toukei/index.htm#koutsuu>)

■(公財)交通事故総合分析センター (<http://www.itarda.or.jp/>)

○法令に基づき、遵守すべき事項については、以下のようなマークをつけています。



第2編／本編 目 次

第1章 一般的な指導及び監督の指針の解説

I. 貨物軽自動車を運転する場合の心構え	1
1. 貨物軽輸送の社会的な重要性	1
(1) 貨物軽輸送の社会的に重要な役割	1
(2) 貨物軽運転者の使命	1
2. 貨物軽自動車事故の社会的影響	3
3. 交通事故統計を用いた教育	4
(1) 貨物軽自動車による交通事故発生状況の推移	4
(2) 貨物軽自動車による交通事故発生状況の傾向	5
4. 安全運行の心構え	7
(1) 模範となる運転者としての心構え	7
II. 貨物軽の運行の安全を確保するために遵守すべき基本的事項	9
1. 貨物軽自動車運行に係る法令	9
(1) 貨物自動車運送事業に係る法令	9
(2) 自動車の運転に係る法令	11
(3) 車両管理に係る規定（貨物軽自動車の点検、車両チェックの必要性）	14
2. 法令に基づき実施しなければならない安全対策	15
(1) 貨物軽自動車安全管理者の講習受講、選任・届出	15
(2) 初任運転者等への指導及び適性診断の受診	17
(3) 業務の記録	18
(4) 事故の記録、事故報告	19
3. 義務を果たさない場合の影響の把握	22
(1) 運転者に対する刑事処分	22
(2) 運転者に対する行政処分	23
(3) 会社に対する行政処分	23
(4) 重大事故を引き起こした場合の罰則及び加害者・被害者心理	24
III. 貨物軽自動車の構造上の特性	27
1. 貨物軽自動車の特性に合わせた運転	27
(1) 貨物軽自動車の重量に合わせた運転	27
(2) 貨物軽自動車の視界と死角	28
(3) 貨物軽自動車のスピード	29
IV. 貨物の正しい積載方法	34
1. 偏荷重の危険性	34
(1) 偏荷重の発生要因と危険性	34
(2) 偏荷重による運転への影響	35

2.安全輸送のための積付け・固縛の方法	36
(1)積載のルール	36
(2)荷崩れしない積付けの方法	37
3.荷崩れ防止のための走行中の注意点	38
V.過積載の危険性	41
1.過積載による事故要因と社会的影響	41
(1)過積載による事故の要因	41
2.過積載による罰則	42
(1)運転者に対する罰則	42
(2)過積載に対する警察の措置	42
3.過積載の防止	43
(1)積載量の制限	43
(2)過積載防止のために運転者に求められること	43
(3)過積載に対する荷主などへの禁止事項	43
VI.危険物を運搬する場合に留意すべき事項	46
1.危険物の性状	46
2.危険物輸送の基本事項	47
(1)輸送にあたっての安全確認事項	47
(2)事故が起こった場合の対処	48
VII.適切な運行の経路及び当該経路における道路及び交通の状況	51
1.適切な運行経路の選択と経路情報の把握	51
(1)適切な運行経路の選択の必要性	51
(2)運行経路情報（道路・交通）の事前把握	52
(3)情報を踏まえた安全運行のための留意点	54
VIII.危険の予測及び回避並びに緊急時における対応方法	57
1.危険予測運転の必要性	57
2.危険予測のポイント	58
(1)道路を利用する歩行者や自転車などの行動特性に応じた配慮	58
(2)悪天候・夜間の危険への配慮	59
3.危険予知訓練	63
4.指差呼称及び安全呼称	67
5.緊急時における適切な対応	68
(1)交通事故や車両故障が発生した際の対応	68
(2)自然災害の発生に備えた対応	69
IX.運転者の運転適性に応じた安全運転	73

1.適性診断の必要性	73
2.適性診断結果の活用方法	74
(1)適性診断結果の活用方法の例	74
(2)「性格」の診断結果の活用	76
(3)「安全運転態度」の診断結果の活用	77
(4)「認知・処理機能」の診断結果の活用	77
X.交通事故に関わる運転者の生理的及び心理的要因とこれらへの対処方法	81
1.交通事故の生理的・心理的要因	81
2.過労運転防止のための留意点	83
(1)労働時間についての規定	83
(2)運行中の留意点	85
(3)日常生活での留意点	87
3.飲酒や薬物の影響による危険運転防止のための留意点	89
(1)飲酒運転に対する罰則	89
(2)飲酒運転防止のための留意点	90
(3)覚せい剤等の使用禁止の徹底	96
4.ヒューマンエラーを防ぐために	97
(1)道路交通法の禁止事項（携帯電話等の使用規制）	97
(2)あせり、イライラ、疲れ時の運転	97
(3)運転席周辺の環境整備	98
XI.健康管理の重要性	100
1.健康起因の事故と健康管理の必要性	100
(1)疾病が要因の交通事故	100
(2)健康診断の受診の必要性	101
(3)ストレスチェック等の受診の必要性	102
2.健康管理のポイント	103
(1)身体面の健康管理	103
(2)精神面の健康管理	103
XII.安全性の向上を図るための装置を備える貨物軽自動車の適切な運転方法	106
1.運転支援装置に係る事故の事例	106
2.運転支援装置の性能及び留意点	108
(1)ブレーキ制御を行う装置	108
(2)ハンドル操作の警告や支援を行う装置	112
(3)車両姿勢維持を支援する装置	114

第2章 指導及び監督の実施に当たって配慮すべき事項

I.事業者の運転者に対する指導及び監督の責務	116
------------------------	-----

(1)事業者の指導及び監督の責務	116
(2)運転者が違反した場合の事業者の責務	116
(3)計画に基づく体系的な指導及び監督の必要性	117
(4)点呼等における日常的な指導及び監督の必要性	117
Ⅱ.計画に基づく体系的な指導及び監督の実施	118
(1)運転者毎の特性の把握	119
(2)運転者毎の重点項目の設定	121
(3)指導及び監督の実施計画の作成	121
(4)運転者の理解を深める指導及び監督の実施	122
(5)指導の内容を運転者に理解させるための手法の活用	122
Ⅲ.点呼等における日常的な指導及び監督の実施	123
(1)日常的な指導及び監督の目的	123
(2)点呼における指導及び監督	123
(3)点呼時に行った指導及び監督の記録	123
 参考① 貨物自動車運送事業者が事業用自動車の運転者に対して行う指導及び監督の指針 ..	124
参考② 運転者の指導及び監督における運行管理支援機器の活用について	132
1.運行管理支援機器とは	132
2.運行管理支援機器を活用した指導及び監督	135

第1章 一般的な指導及び監督の指針の解説

I. 貨物軽自動車を 運転する場合の 心構え

本章では、貨物軽運転者は貨物輸送を支える社会的な使命を背負っているとともに、貨物軽自動車の引き起こす事故は市民生活に大きな影響を与えることを整理し、安全運行の心構えを整理しています。

貨物軽自動車の運転が社会や他の運転者に及ぼす影響等について理解し、模範となる安全運行を行うことが運転者の使命であることを意識することが大切です。

 【指針第1章2—(1)】

1. 貨物軽輸送の社会的重要性

ねらい

「主にルート配送等ラストワンマイルを担う貨物軽輸送は、我が国の経済を支え、市民に対する物理的・心理的距離が近い重要な存在である」など、貨物軽自動車による貨物輸送が「社会的な役割」を担っていること、事故を起こした場合には社会に重大な影響を与えることを運転者自身が十分に理解することが重要です。

(1) 貨物軽輸送の社会的役割



ポイント

主にルート配送等ラストワンマイルを担う貨物軽輸送は、市民生活をはじめ日本経済を支えているといっても過言ではなく、重要な社会的役割を担っていることを認識しましょう。

【解 説】

物流を支える貨物軽輸送

中長距離からラストワンマイルまで幅広く物流に貢献する貨物軽輸送は、日本経済を支えているといっても過言ではありません。この点を認識し、貨物を安全・確実に輸送することが重要であるとの意識を持ちましょう。

(2) 貨物軽運転者の使命



ポイント

貨物軽運転者は、社会的な役割を担う貨物輸送を支える一員であり、社会的な使命も果たしていることを認識することが重要です。

【解 説】

物流を支えるプロのドライバー

貨物軽運転者は、中長距離・小規模輸送だけでなく、EC（※）の需要増加を背景に

増加する近距離輸送・ラストワンマイルを担う重要な存在です。物流を支える一員として、プロ意識と誇りを持つとともに、安全・確実・迅速な輸送をするという役割と使命をしっかりと根付かせる必要があります。

※E l e c t r o n i c C o m m e r c eの略。電子商取引の意

2. 貨物軽自動車事故の社会的影響

ねらい

狭い道や住宅街などの生活道路を利用する貨物軽輸送は、市民生活を巻き込んだ事故を引き起こす可能性があります。

貨物軽自動車の事故の実態、事故の特徴についてデータや事故事例などを通じて、事故の重大性とリスクの高さを理解しましょう。



ポイント

中長距離輸送だけでなくラストワンマイルを担う貨物軽輸送は、住宅街や学校付近などの生活道路を利用する機会が多くなるため、市民の生活を巻き込んだ事故を起こしかねません。また、車両が小さく軽量であるため、運転者自身への事故の影響も多大なものとなる可能性があります。

貨物軽自動車の事故が及ぼす影響の重大性を認識し、「事故を起こさない」という信念を持つことが重要です。

【解 説】

① 貨物軽自動車の運転が他に及ぼす影響の大きさ

- 貨物軽自動車は車体が小さく、運転が容易であると誤解されやすいですが、狭い道や信号のない交差点、住宅街やスクールゾーンなどでの事故は、市民生活を巻き込むなど社会に大きな影響を及ぼします。
- また、貨物軽自動車は構造上、車両のフロント部分と運転者の距離が短いため、事故時に運転者に大きな衝撃が伝わりやすい傾向にあります。事故の発生は、他の車や歩行者等だけでなく、運転者の命に大きく関わることを理解しましょう。
- 事故を起こせば、運転者がドライバーとしての地位を失うばかりか、会社経営にも大きな影響を与えることとなり、運送業界全体のイメージ低下にもつながりかねないとの意識を共有することが重要です。

② 「事故を起こさない」信念を持つ

- 貨物軽運転者は、常に「事故を起こしてはならない」という強い信念のもとにハンドルを握ることが重要です。



貨物軽輸送の事故実態などについては、以下をご参照ください。

■警察庁・統計 HP (<http://www.npa.go.jp/toukei/index.htm#koutsuu>)

■(公財)交通事故総合分析センター (<http://www.itarda.or.jp/>)

3. 交通事故統計を用いた教育

ねらい

貨物軽自動車による交通事故は増加傾向にあること、追突事故が多いことを、統計などの情報を通じて理解しましょう。交通事故の発生傾向を把握し、交通事故数の削減のために、より一層の努力が必要との意識を持つことが重要です。

(1) 貨物軽自動車による交通事故発生状況の推移



ポイント

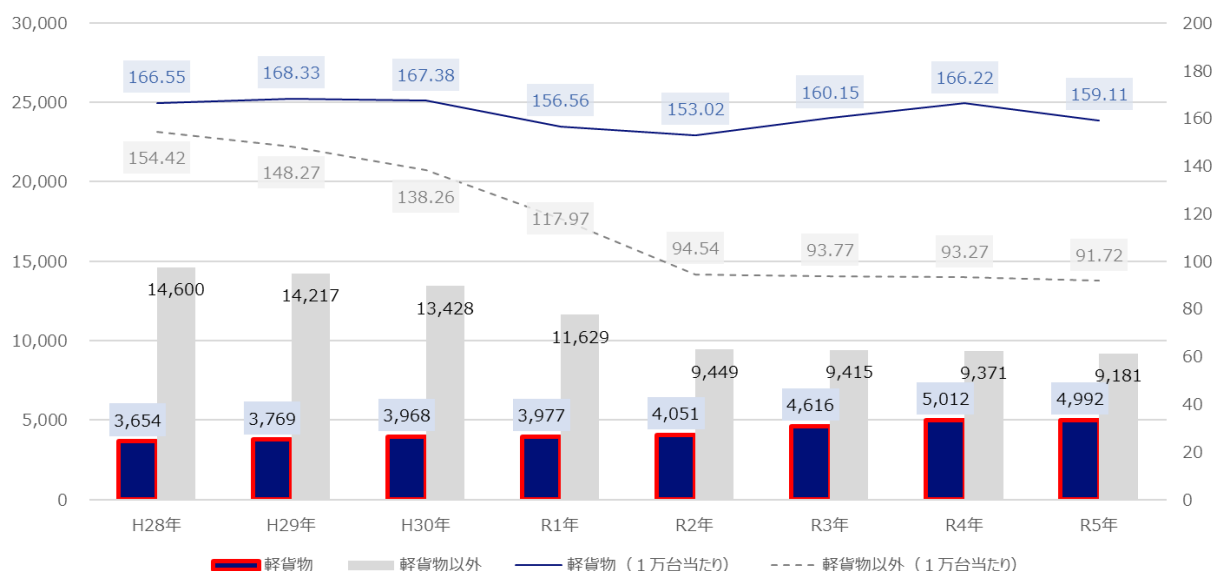
事業用自動車の人身事故件数、交通事故死亡者数、飲酒運転の取り締まり件数はいずれも減少傾向にはありますが、貨物軽自動車による交通事故は増加傾向にあり、安全対策の徹底が必要です。

【解 説】

① 事故件数の推移

貨物軽自動車以外の事業用自動車の事故件数は年々減少傾向にある一方で、貨物軽自動車運送事業者の事故件数は増加傾向にあります。特に保有台数 1 万台当たりの事故件数は平成 28 年度以降、貨物軽自動車以外の保有台数 1 万台当たりの事故件数を上回っており、運転者 1 人 1 人の安全運行に対する心がけが重要です。

事業用貨物自動車の事故件数、1 万台当たり事故件数の推移



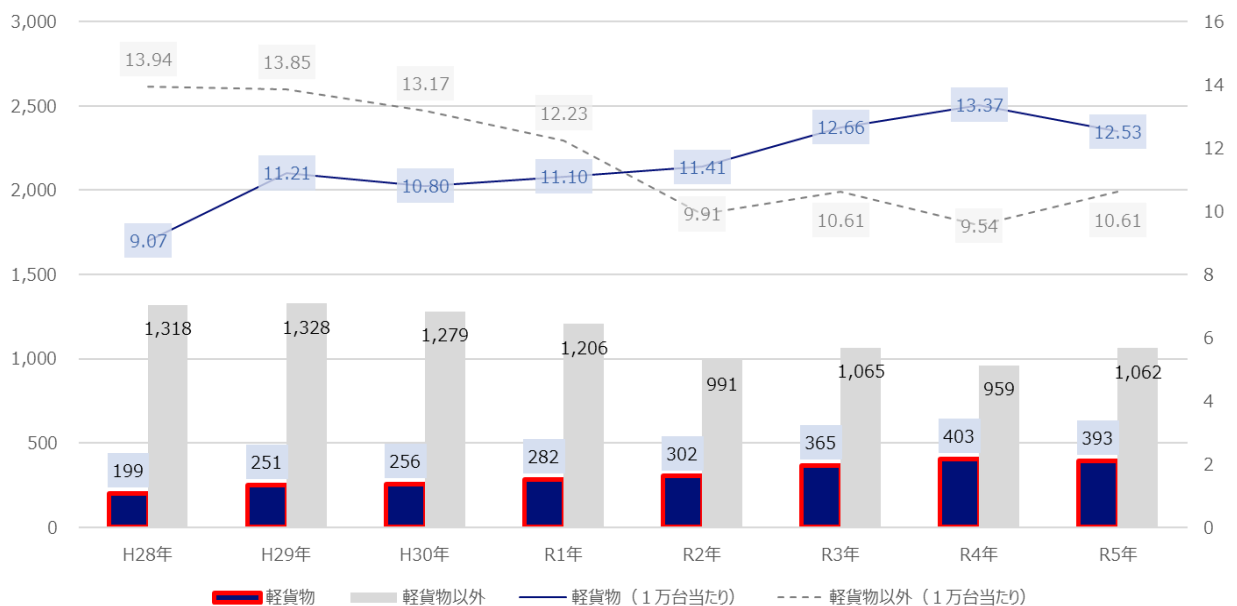
出典：(公財) 交通事故総合分析センター「事業用自動車の交通事故統計」

② 死亡・重傷事故件数の推移

貨物軽自動車以外の事業用貨物自動車の死亡・重傷事故件数は約2割減少している一方、貨物軽自動車の死亡・重傷事故件数は倍増しています。

保有台数1万台当たりにおいても、貨物軽自動車以外の事業用貨物自動車の死亡・重傷事故件数は約2割減少している一方、貨物軽自動車の死亡・重傷事故件数は約4割増加しています。

事業用貨物自動車の死亡・重傷事故件数、1万台当たり死亡・重傷事故件数の推移



(2) 貨物軽自動車による交通事故発生状況の傾向



ポイント

貨物軽自動車による人身事故は追突事故が約半数を占め、死亡事故は交差点等における人との事故や追突事故が多いのが特徴的です。事故予防につながるよう、こういった一般的な傾向を認識するとともに、事業者が置かれている環境（地域特性）に合わせた事故調査・分析等を行い、対策を講じるようにしましょう。

【解 説】

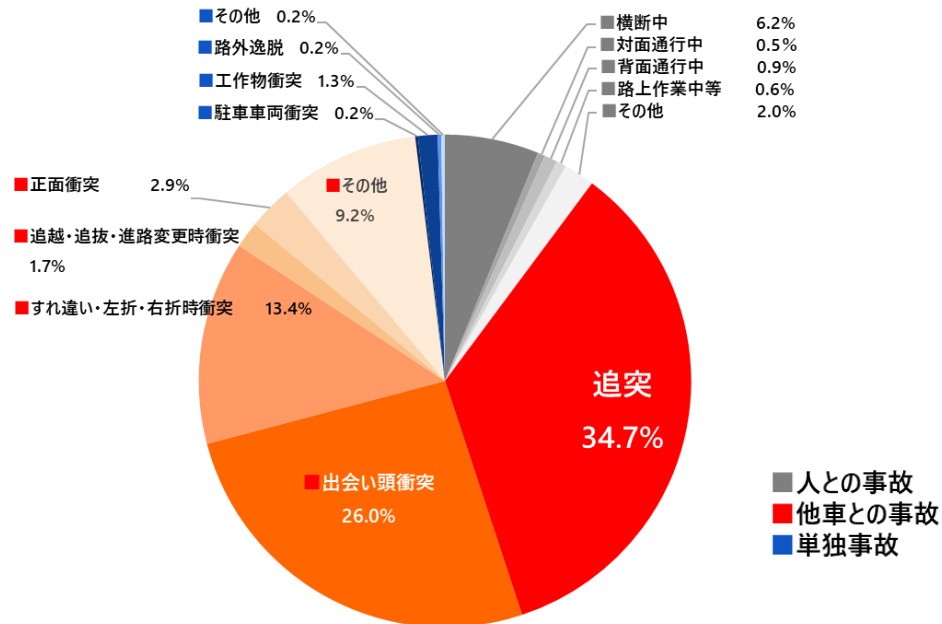
① 貨物軽自動車による事故は「追突」「出会い頭衝突」が約6割を占める

貨物軽自動車による人身事故のうち、約6割が「追突」「出会い頭衝突」による事故です。「追突」については、「トラック追突事故防止マニュアル」（平成24年、国土交通省）などを参考に、追突事故防止対策の理解と実践を行うことが重要です。また、「出会い頭衝突」の保有台数当たりの件数を貨物軽自動車以外の事業用貨物自動車と比較すると、令和3年では貨物軽自動車がその他の貨物自動車の約5倍発生しています。運転者自身がこの状況を理解したうえで、防止対策を行っていきましょう。

○追突事故防止のポイント（「トラック追突事故防止マニュアル」より）

- （１）業務前点呼で管理者とよく話す （２）十分睡眠をとる
 （３）きちんと休む （４）車間距離をとる、脇見をしない
 （５）業務後点呼では気づいたことを報告する （６）同僚運転者とよく話し合う

事故内容別の発生件数の割合（令和5年）



出典：（公財）交通事故総合分析センター「事業用自動車の交通事故統計」R5 年版

② 自社や関係地域における事故特性の調査・分析

事故の一般的傾向を理解することは重要ですが、運んでいる荷物や走行する道路、時間帯によって起こりうる事故は違ってきます。当事者意識を持って安全対策に取り組めるように自社や関係地域における事故の発生状況等を、以下の項目を参考に調査・分析し調査項目に合わせた安全対策を講じるよう工夫しましょう。



【調査項目例】

- ・事故の発生件数及び推移
- ・事故原因
- ・車格や積載貨物の品目
- ・天候を含む道路環境
- ・運転者の運転経験や安全に関する教育状況 等



これを活用！

国土交通省では、交通事故の統計に関して「事業用自動車の交通事故の傾向分析（第1分冊）」や「事業用自動車に係る総合的安全対策検討委員会」等の資料をHP上に掲載しています。

- ・ <http://www.mlit.go.jp/jidosha/anzen/O3analysis/examination.html>
- ・ http://www.mlit.go.jp/jidosha/jidosha_tk2_000001.html

4. 安全運行の心構え

ねらい

社会的役割や事故を起こした場合の影響などを認識し、安全運行を心がけることで、他の運転者の模範となる使命があるということを運転者一人一人が意識することが重要です。

(1) 模範となる運転者としての心構え



ポイント

貨物軽運転者は、プロの運転者であるからこそ、模範となる運転者として、他の運転者の手本となるべく、安全でマナーの良い運転を心がけなければならないことを理解することが重要です。

【解 説】

① 思いやりと譲り合いの気持ちを持つ

道路を安全に利用するため「交通ルール」が定められていますが、ルールを守っていくためには、お互いの「思いやり」や「譲り合い」の気持ちが不可欠であるとの意識を持ちましょう。

② 油断や過信をしない

「毎日通っているから」といった油断や、「自分は運転がうまい」などの過信は、安全運転の基本を失います。プロであるからこそ、日々の緊張感と、初心を忘れない運転が必要であるとの意識を持ちましょう。

③ 急ぎやあせりを抑える

急いだり、あせったりしている時には、スピード超過、強引な追越し、一時停止の無視や、リアハッチを開けたまま走行などの危険な運転をしがちです。

特に、貨物軽輸送では配達を伴う運行が多く配達時間や伝票等に気をとられやすい環境にあります。気持ちを抑え、安全運行を第一とすることが大切であるとの意識を持ちましょう。

④ カッカしたり、カリカリしたりしない

興奮している状態は、的確な判断力が低下し、強引な運転をしがちです。冷静な気持ちを保つことが、安全運転に直結することを理解しましょう。

⑤ エコドライブの励行

「急」のつく運転をしないなどのエコドライブは、地球環境にやさしいだけでなく、安全運転にもつながります。環境保護、安全確保の両面にわたるエコドライブの効果を理解し、エコドライブを励行しましょう。

エコドライブのポイントは、「急」のつく運転（急発進、急ブレーキ、急加速）を避けること、空ぶかしやアイドリングの抑制です。

チェックシートⅠ



日常チェックポイント

- ✓ 模範運転者として、常に配慮すべき心構えとしては、何が挙げられますか？
 - ☐思いやりと譲り合いの気持ちを持つ
 - ☐油断や過信をしない
 - ☐急ぎやあせりを抑える（配達時にも注意する）
 - ☐カッカしたり、カリカリしたりしない
 - ☐エコドライブを心がける

- ✓ 環境に配慮したエコドライブのポイントとしては何が挙げられますか？
 - おだやかな発進と加速、定速走行の励行、エンジンプレーキの多用、予知運転による停止・発進（ストップ＆ゴー）回数の抑制、無駄な空ぶかしの抑制、必要最低限のアイドリング

Ⅱ. 貨物軽の運行の安全を確保するために遵守すべき基本的事項

本章では、運転者が貨物軽自動車の運行の安全を確保するために守るべき交通ルールや安全確認の方法などについて整理しています。

指導においては、貨物軽運転者が守るべきルール等について説明するとともに、逸脱した運転方法による交通事故の実例を説明し、危険な運転についてのリスクを確認することが重要です。

 【指針第1章2—(2)】

1. 貨物軽自動車運行に係る法令

ねらい

貨物運送事業を行うには、遵守すべき法令があります。運転者が遵守すべき事項が規定されていますので、法令について理解し、遵守すべき事項を確認しましょう。

(1) 貨物自動車運送事業に係る法令

法



ポイント

貨物軽自動車運送事業に係る法令としては、「貨物自動車運送事業法」などの法律がありますが、これらの法律の概要、運転者が遵守すべきポイントを理解しましょう。

○法令としては、「貨物自動車運送事業法」「貨物自動車運送事業輸送安全規則」などがあります。

○日常点検の実施・確認、運行前後の点呼を受けることなどが規定され、運転者はこれを遵守する必要があります。

○これらの法令は、事業者の規模や形態に関わらず、すべての貨物自動車運送事業者が対象となります。個人事業主であっても、貨物自動車運送事業者として守るべきルールを把握・遵守し、業務を行うようにしましょう。

【解 説】

① 「貨物自動車運送事業法」(国土交通省)

貨物軽自動車による運送事業を行っていく上での基本となる法律です。事業経営に係る事項、輸送の安全確保に係る事項、貨物自動車運送事業の適正化事業に係る事項などが定められています。



■貨物自動車運送事業法：貨物自動車運送事業法：<https://elaws.e-gov.go.jp/document?lawid=401AC00000000083>

■貨物自動車運送事業輸送安全規則：<https://elaws.e-gov.go.jp/document?lawid=402M500008000022>

② 「貨物自動車運送事業輸送安全規則」(国土交通省)

- 輸送の安全に関する省令として、「貨物自動車運送事業輸送安全規則」が定められています。
- この中で、運転者が遵守すべき事項の主なものとしては、以下の事項が挙げられます。
 - ・ 酒気帯びで乗務しないこと。
 - ・ 過積載の事業用自動車には乗務しないこと。
 - ・ 積載物は偏荷重が生じないように積載し、荷崩れしないよう適正な固縛を行うこと。
 - ・ 踏切内で運行不能となった時は、速やかに列車に対して適切な防護措置をとること。
 - ・ 疾病、疲労、睡眠不足、酒気帯び等により安全な運転ができないおそれがあるときは申し出ること。
 - ・ 日常点検を実施し、またはその確認をすること。
 - ・ 運行前、運行終了時には点呼を受け報告すること。事業主自らが乗務する場合でも点呼が必要です。
 - ・ 運行後、他の運転者と交替するときには、自動車・道路・運行の状況などについて通告すること。



これを活用！

国土交通省では、自動車の点検及び整備に関する手引きを HP に掲載しています。
(<https://www.mlit.go.jp/jidosha/anzen/O3safety/tebiki.html>)

■ 運行前後の点呼

- 貨物自動車運送事業者の運転者は、運行の開始前と終了後に、点呼執行者による対面の点呼を受けることが義務付けられています。
- 貨物軽自動車運送事業者は、個人事業主であるか否かを問わず、貨物軽自動車安全管理者を選任するとともに（バイク便を除く）、業務前・業務後の点呼の実施が義務付けられています。
- 運行開始前の点呼では、運転者から点呼執行者に対する疾病、疲労、睡眠不足の状況、酒気帯びの有無、日常点検結果、携行品の状況などの報告を徹底しましょう。
- 運行終了後の点呼では、事故や異常の有無、運転者の疲労状況、運行経路の交通や気象の状況などについて、運転者は点呼執行者に報告し、さらに酒気帯びの有無についても確認をする必要があります。

■ 日常点検の励行

日常点検項目は、法律で定められています。これをよく理解し、確実な点検を実施することが大切です。ブレーキ、タイヤ、バッテリー、原動機、灯火装置及び方向指示器、ウィンド・ウォッシャー・タンクの液量などの点検が必要であることを理解しましょう。

	点検箇所	点検項目
運転席での点検	ブレーキ・ペダル	踏みしろ、ブレーキのきき
	駐車ブレーキ・レバー	引きしろ(踏みしろ)
	原動機	かかり具合、異音、低速・加速の状態
	ウインド・ウォッシャー	噴射状態
	ワイパー	拭き取りの状態
エンジンルームの点検	ウインド・ウォッシャー・タンク	液量
	ブレーキのリザーバ・タンク	液量
	バッテリー	液量
	ラジエーターなどの冷却装置	リザーバタンク内の液量
	潤滑装置	エンジンオイルの量
	ファン・ベルト	張り具合、損傷
車周りからの点検	灯火装置、方向指示器	点灯・点滅具合、汚れ、損傷
	タイヤ	空気圧、取付けの状態、亀裂、損傷、異状な摩耗、溝の深さ

(2) 自動車の運転に係る法令



ポイント

自動車の運転に係る法令としては、「道路交通法」などの法令がありますが、これらの法令の概要や運転者が遵守すべきポイントを理解しましょう。

具体的には、「運転中の携帯電話・スマートフォンの使用などは運転への注意が著しく逸れることから事故につながる危険行為であり禁止されていること」、「シートベルトの未着用は安全が十分に確保されていない状態であること」、「積載物の転落を防ぐための措置を行わないことは、他の走行車両等を危険にさらすとともに、荷主から預かっている財産の安全が確保されていない状態であること」等、単にルールを守ることに留まらず、なぜそのルールを守るべき必要があるのかを理解しましょう。

【解 説】

● 「道路交通法」（警察庁）

道路交通における危険を防止する法律です。スピード制限、信号遵守だけでなく、一時停止等や歩行者・自転車の確認を怠らない等の交通ルールを遵守しましょう。集荷配達のために車両を離れる場合は、エンジンを停止し、パーキングブレーキ及びサイドブレーキによる駐車措置が同法第71条5号に規定されています。



高齢運転者マーク

同法はほぼ毎年改正されており、近年では、飲酒運転の罰則強化、後部座席シートベルトの着用義務化、高齢運転者マーク（右図）の表示（70歳以上）などが施行されました。

運転席の座面を低く後ろに、かつ背もたれを後ろに傾けた状態など、体格に合った位置（前後、上下）を適切に設定しない状態での運転は、運転操作や前方視界に悪影響を及ぼします。また、走行中にカーナビゲーションやスマートフォンを注視することなどは周囲への注意が不十分になり、事故の原因ともなります。このことから、適正な運転姿勢をとることが同法の関係告示において規定されています。



携帯電話・スマートフォン使用による重大事故事例

事業用自動車運転者の運転中の携帯電話・スマートフォン使用が原因となった事故が起っています。

平成28年3月、東京都において、貸切バスが回送運行中、交差点右折時に、スマートフォンを操作しながらの運転により、青信号で横断中の自転車利用者（小学生）をはね、死亡させる事故が発生しました。

また、平成29年11月、滋賀県において、大型トラック運転者のスマートフォンを操作しながらの運転により、前方車両に追突し、1名を死亡させ、4名に負傷を負わせる事故が発生しました。



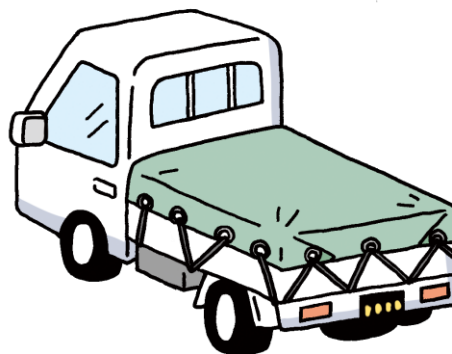
運転者に対しては、運転中の携帯電話等の操作が法令違反であることはもとより、いかに危険な行為であるかを理解させ、使用の禁止を徹底してください。



積載物の転落防止措置

道路交通法では、貨物の積載を確実に行う等、積載物の転落を防ぐことや、転落させたときに危険を防止するために必要な措置をとることも、運転者の遵守事項として定められています。

積載物の転落防止措置を確実に行わないことは、他の交通を危険にさらすことにつながります。運転者は出発前に、スペアタイヤや車両に備えられている工具箱等も含め、車両に積載されているものの転落のおそれがないことを確認しましょう。



■ 最近の道路交通法の主な改正点

【平成 16 年 11 月 1 日施行】

- 走行中の携帯電話の使用等に対する罰則の強化
- 飲酒探知拒否に対する罰則の強化

【平成 18 年 6 月 1 日施行】

- 放置違反金制度の新設による使用者責任の強化
- 短時間駐車違反車両に対する取締りの強化
- 放置車両の確認および標章の取付けに関する事務等を民間に委託

【平成 19 年 6 月 2 日】

- 中型自動車・中型免許の新設

【平成 19 年 9 月 19 日】

- 飲酒運転幫助行為に対する罰則
- 飲酒運転等に対する罰則の強化
- 救護義務違反に対する罰則の強化
- 危険防止措置として免許証提示義務の見直し

【平成 20 年 6 月 1 日】

- 後部座席でのシートベルト着用の義務
- 聴覚障害者標識を表示した自動車に対する配慮

【平成 21 年 6 月 1 日】

- 高齢運転者に対する講習予備検査の導入等
- 飲酒運転等に対する行政処分の強化

【平成 22 年 4 月 19 日】

- 高齢運転者等専用駐車区間制度の導入等

【平成 23 年 2 月 1 日】

- 高齢運転者標章の変更

【平成 24 年 4 月 1 日施行】

- 運転経歴証明書に関する規定改正
- 矢印信号に関する規定の整備

【平成 26 年 6 月 1 日施行】

- 一定の病気を原因とする事故を防ぐための質問等に関する規定の整備

【平成 26 年 9 月 1 日施行】

- 環状交差点における車両等の交通方法の特例に関する規定の整備

【平成 27 年 6 月 17 日施行】

- 運転免許の仮停止の対象範囲の拡大

【平成 29 年 3 月 12 日施行】

- 臨時認知機能検査等の高齢運転者対策に関する規程の整備
- 準中型自動車免許の新設

【令和元年 12 月 1 日施行】

- 携帯電話使用等対策の推進を図るための規定の整備
- 運転免許証の再交付および運転経歴証明書等に関する規定の整備

【令和 2 年 6 月 30 日施行】

- 危険運転・妨害運転に対する取り締まり・厳罰の強化

【令和 4 年 5 月 13 日施行】

- 運転免許の受験資格の見直し等に関する規定の整備
- 高齢運転者に対する運転技能検査等の制度の導入

【令和 5 年 7 月 1 日施行】

- 特定小型原動機付自転車の交通方法等に関する制度改正（いわゆる電動キックボードに関する規定）

【令和 6 年 11 月 1 日施行】

- 自転車の危険な運転（携帯電話使用等、酒気帯び運転）に対する罰則の強化



(3) 車両管理に係る規定（貨物軽自動車の点検、車両のチェックの必要性）



ポイント

「道路運送車両法」によって、自動車の使用者等は自動車の点検をし、必要に応じ整備することが義務づけられています。

貨物軽自動車運送事業者は、点検・整備などを適正に実施していれば回避できる、点検整備を怠った場合のリスクについて、確認しましょう。

- 路上故障の発生や思わぬ事故を引き起こす。
- 路上故障等が発生した際は、納期遅れを最小限に留めようと運転者にあせりが生じ、交通事故の危険性を高める。
- 臨時整備費の発生、燃費低下などコスト面の負担を増やす。
- 納期遅れ、積荷の破損など業務の信用失墜に繋がる。
- 排ガス濃度の上昇、黒煙排出など環境負荷が大きくなる。
- 運送事業のイメージや運送業界の社会的評価を低下させる。

【解 説】

● 「道路運送車両法」（国土交通省）

自動車の運行の安全確保に関する法律として、「道路運送車両法」が定められています。自動車の使用者に対しては、適切な時期に、自動車の点検・整備を実施することが義務付けられています。

2. 法令に基づき実施しなければならない安全対策

ねらい

貨物軽自動車運送事業者が、法令に基づき実施しなければならない安全対策について理解し、確実に実施するようにしましょう。

(1) 貨物軽自動車安全管理者の講習受講、選任・届出

バイク便を除く

法



ポイント

貨物軽自動車運送事業者は、営業所ごとに「貨物軽自動車安全管理者」を選任し、選任時には法令で定められた事項について、運輸支局等を通じて国土交通大臣に届出しなければなりません。

貨物軽自動車安全管理者は、選任前及び選任後 2 年ごとに、貨物軽自動車安全管理者講習を受講する必要があります。

【解 説】

① 貨物軽自動車安全管理者の選任・届出

貨物軽自動車運送事業者は、営業所ごとに 1 名「貨物軽自動車安全管理者」を選任しなければいけません。一人で事業を行っている方は、基本的にご自身を貨物軽自動車安全管理者として選任する必要があります。

なお、同一人物の複数営業所での選任は認められません。

また、当該貨物軽自動車運送事業者が一般貨物自動車運送事業又は特定貨物自動車運送事業を営営する場合にあっては、運行管理者として選任されている者を貨物軽自動車安全管理者として選任することができます。

■貨物軽自動車安全管理者とは

運行の安全の確保のために必要な事項に関する知識を身に付けた上で、事業用貨物軽自動車の運行の安全の確保に関する業務を管理する者です。

■貨物軽自動車安全管理者の業務とは

貨物軽自動車安全管理者の業務は以下のとおりです。

貨物軽自動車安全管理者の業務内容	① 休憩・睡眠施設の管理
	② 乗務割の作成
	③ 酒気を帯びた運転者を運行の業務に従事させないこと
	④ 運転者の健康状態把握に努め、運行の業務を遂行できないおそれがある運転者を事業用自動車の運行の業務に従事させないこと。
	⑤ 過積載の防止について運転者に対する指導・監督を行うこと
	⑥ 貨物の積載方法について運転者に対する指導・監督を行うこと
	⑦ 運転者への点呼の実施・記録、アルコール検知器の常時有効な保持
	⑧ 運転者に業務の記録をさせ、その記録を保存すること
	⑨ 事故の記録・保存
	⑩ 貨物軽自動車運転者等台帳の作成、当該台帳の営業所での保管
	⑪ 運転者に対する指導監督、初任運転者等に対する特別な指導、その内容について記録・保存
	⑫ 運転者に適性診断を受診させること
	⑬ 異常気象時における必要な措置

■貨物軽自動車安全管理者の選任・届出

貨物軽自動車運送事業者は、貨物軽自動車運送事業の経営届出を行った後、速やかに営業所ごとに貨物軽自動車安全管理者を選任し、選任後、遅滞なく以下の項目について、管轄する運輸支局等に届け出る必要があります。（※）

届出項目	● 貨物軽自動車運送事業者の氏名又は名称及び住所（法人の場合は代表者の氏名も必要） ● 貨物軽自動車安全管理者の氏名及び生年月日 ● 選任の場合は、安全管理者がその業務を行う営業所の名称及び所在地並びにその者の兼職の有無 ● 解任の場合は、その理由
添付書類	● 貨物軽自動車安全管理者講習修了証明書の写し （選任した者が「貨物軽自動車安全管理者講習を修了し、かつ、貨物軽自動車安全管理者定期講習を選任の日前 2 年以内に修了した者」に該当する場合は、貨物軽自動車安全管理者定期講習修了証明書の写しも添付）

※令和 7 年 3 月末までに貨物軽自動車運送事業の経営届出を行った事業者は、令和 9 年 3 月までに選任。

令和 7 年 4 月以降に貨物軽自動車運送事業の経営届出を行った事業者は、速やかに選任が必要。

● 貨物軽自動車安全管理者の講習受講

貨物軽自動車運送事業者は、国土交通大臣の登録を受けた講習機関で、貨物軽自動車安全管理者に選任しようとしている者に貨物軽自動車安全管理者講習を受講させ、貨物軽自動車安全管理者に選任後も 2 年ごとに貨物軽自動車安全管理者定期講習を受講させなければいけません。

各講習の所要時間と項目は以下の通りです。

貨物軽自動車安全管理者講習	● 受講者：貨物軽自動車安全管理者に選任しようとしている者 ● 受講のタイミング：選任にあたって受講 ● 講習の目的：運行の安全の確保に関する業務を行うにあたり必要な事項に関する知識の習得 ● 所要時間：5 時間以上
貨物軽自動車安全管理者定期講習	● 受講者：既に貨物軽自動車安全管理者に選任している者 ● 受講のタイミング：選任後 2 年ごとに受講 ● 講習の目的：運行の安全の確保に関する業務を行うにあたり必

	要な事項に関する最新の知識の習得 ● 所要時間：2 時間以上
--	---

(2) 初任運転者等への指導及び適性診断の受診

バイク便を除く



ポイント

貨物軽自動車運送事業者は特定の運転者に対して、交通事故の未然防止を図るための特別な指導を実施するとともに、適性診断を受診させる必要があります。

【解 説】

① 初任運転者等への指導

貨物軽自動車運送事業者は、以下の運転者に対して、特別な指導を実施する必要があります。

一人で事業を行っている場合は自らにおいて指導すべき内容を理解する必要があります。理解するにあたっては、民間の研修機関等、外部の専門的機関の活用も有効です。

また、指導を実施した場合は、貨物軽自動車運転者等台帳（③で説明）に記録し、保存することが義務付けられています。

対象者	実施の目的と内容
初任運転者 （過去に一度も特別な指導・適性診断を受けていない者）	【実施目的】 事業用自動車の運行の安全を確保するために必要な運転に関する技能及び知識を十分に取得していない初任運転者に交通事故の未然防止を図ること 【実施内容】（①と②で合計 5 時間以上、③は可能な限り実施） ① 貨物自動車運送事業法その他法令に基づき運転者が遵守すべき事項 ② 事業用自動車の運行の安全を確保するために必要な運転に関する事項 ③ 安全運転の実技（添乗指導）
高齢者 （65 歳以上の者）	【実施目的】 加齢に伴い身体機能が変化しつつある高齢運転者について交通事故の未然防止を図ること 【実施内容】 適性診断の結果を踏まえ、個々の運転者の加齢に伴う身体機能の変化の程度に応じた安全な運転方法等について、運転者自らが考えるよう指導
事故惹起者 （死者又は負傷者が生じた事故を引き起こした者）	【実施目的】 交通事故を引き起こした事業用自動車の運転者についてその再発防止を図ること 【実施内容】（①～⑤で合計 5 時間以上、⑥は可能な限り実施） ① 事業用自動車の運行の安全の確保に関する法令等 ② 交通事故の事例の分析に基づく再発防止対策 ③ 交通事故に係る運転者の生理的及び心理的要因と対処法 ④ 事故防止のために留意すべき事項 ⑤ 危険の予測及び回避 ⑥ 安全運転の実技（添乗指導）

② 初任運転者等の適性診断の受診

貨物軽自動車運送事業者は、以下の運転者に対して、国土交通省の認定を受けた機

関において、定められた適性診断を受診させる必要があります。

- 適性診断とは、運転者の運転のクセや傾向を確認するものであり、指摘が多い場合であっても運転業務を行っていけないというものではありません。
- 適性診断の結果の確認を通じ、運転者自身の傾向や運転時に注意すべきことなどを正しく理解させることが重要です。

対象者	実施内容
初任運転者 (過去に一度も特別な指導・適性診断を受けていない者)※	診断の結果を基に プロドライバーとしての自覚、事故の未然防止のための運転行動等及び安全運転のための留意点等 について助言・指導を行うもの
高齢者 (65歳以上の者)	診断の結果を基に、 加齢による身体機能の変化の運転行動への影響を認識してもらい、事故の未然防止のための身体機能の変化に応じた運転行動 について助言・指導を行うもの
事故惹起者 (死者又は負傷者が生じた事故を引き起こした者)	・ 交通事故を引き起こすに至った状況等について聞き取りを行い、運転経歴等を参考に、交通事故の再発防止に必要な運転行動等についての助言・指導を行うもの ・ 受診者の運転性向の基本要因に係る諸特性を明らかにするとともに、交通事故を引き起こすに至った運転特性及びその背景となった要因などを参考に、交通事故の再発防止に必要な運転行動等について助言・指導を行うもの

※貨物軽自動車初任運転者が、乗務する前3年間に他の一般貨物自動車運送事業者等によって運転者として常時選任されたことがある、または、他の貨物軽自動車運送事業者によって運転者として乗務したことがある場合は、貨物軽自動車初任運転者に対する特別な指導は必要ありません。また、乗務前3年以内に貨物軽自動車安全管理者講習を受講した場合も、貨物軽自動車初任運転者に対する特別な指導を受けたものとみなすことができます。

③ 貨物軽自動車運転者等台帳の作成・保存

貨物軽自動車運送事業者は、運転者の氏名、適性診断の受診状況など以下の事項を記載した「貨物軽自動車運転者等台帳」を作成し、営業所に保管しなければなりません。

貨物軽自動車 運転者等台帳 の記載事項	● 作成番号及び作成年月日 ● 事業者の氏名または名称 ● 運転者等の氏名及び生年月日 ● 運転者等が初めて運行の業務に従事した年月日 ● 特別な指導の実施及び適性診断の受診の状況
---------------------------	--

(3) 業務の記録 バイク便を除く



ポイント



法

貨物軽自動車運送事業者は、事業用自動車に係る運転者等の行った業務について、当該業務を行った運転者ごとに必要な記録を作成させ、1年間保存しなければなりません。

【解 説】

① 業務の記録

貨物軽自動車運送事業者は、業務の日時や開始・終了・経過地点、休憩などを運転者毎に記録して、1年間保存しなければいけません。

業務の記録は一般的に「日報」と呼ばれることもあります。

記録のタイミング	業務が終了することにより作成するよう努める ※休憩時間や集荷時間等はその都度記載することで、業務の実態を正しく記録することが可能です
記録項目	【全ての運行で記録が必要な項目】 ● 運転者の氏名 ● 運転者が従事した運行の業務に係る事業用自動車の、車両番号（ナンバープレート等） ● 業務の開始及び終了の地点、日時、主な経過地点、業務に従事した距離 ● 業務を交替した場合、その地点及び日時 ● 休憩または睡眠をした場合、その地点及び日時 【集荷地点等（荷主都合により集荷又は配達を行った地点）で 30 分以上待機した場合】 ● 集荷地点等 ● 集荷地点等への到着日時（荷主から指定された場合） ● 集荷地点等に到着した日時 ● 集荷地点等における荷役作業（積み込みまたは取扱い）の開始・終了日時 ● 集荷地点等で附帯業務（貨物の荷造り・仕分けその他の貨物自動車運送事業に附帯する業務）を行った場合はその開始・終了日時 ● 集荷地点等からの出発日時 【荷役作業等（荷役作業又は附帯業務）を実施した場合（契約書に明記されている場合は、1 時間以上である場合）】 ● 集荷地点等 ● 荷役作業等の開始・終了日時、荷役作業等の内容 ● 集荷地点等・日時・内容について荷主の確認を得られたか否か 【人身事故、物損事故、国土交通大臣への提出が必要な事故または著しい運行の遅延その他の異常な状態が発生した場合】 ● その概要及び要因
記録・保存方法、保存期間	書面または電磁的方法により、1年間保存

(4) 事故の記録、事故報告



ポイント

貨物軽自動車運送事業者は、事故が発生した場合、事故の記録を作成し、3年間保存しなければいけません。

また、死傷者を生じた事故等、重大な事故が発生した場合、運輸支局等を通じて国土交通大臣に報告しなければいけません。

【解 説】

① 事故の記録

貨物軽自動車運送事業者は事故（物損事故を含む）が発生した場合、以下の項目に

ついて記録を作成し、**3年間保存**しなければいけません。

事故の 記録項目	① 運転者の氏名 ② 事業用自動車の車両番号 ③ 事故の発生日時 ④ 事故の発生場所 ⑤ 事故の当事者（運転者を除く。）の氏名 ⑥ 事故の概要（損害の程度を含む。） ⑦ 事故の原因 ⑧ 事故の再発防止対策
記録・保存方法、 保存期間	書面または電磁的方法により、3年間保存

② 国土交通大臣への事故報告

貨物軽自動車運送事業者は、死傷者を生じた事故等、重大な事故が発生した場合、以下の項目等について、**30日以内に所定の様式により運輸支局等を通じて国土交通大臣に報告**しなければいけません。

加えて、2人以上の死者を生じた事故等、**重大な事故については、24時間以内**においてできるだけ速やかに運輸支局等に速報しなければいけません。

【報告項目】

	通常の事故報告	事故の速報
報告期限	事故があった日から 30日以内	事故発生から 24時間以内 において できるだけ速やかに
報告内容	所定の様式 により、事故の概要や再発防止策等	事故の概要
報告方法	郵送や対面 （令和7年度中の電子的な届出の実現に向け準備中）	電話等
対象となる主な事故	自動車が転覆し、転落し、火災を起こし、又は鉄道車両と衝突し、若しくは接触したもの	自動車が積載された軽油や火薬等の全部若しくは一部が飛散し、又は漏えいしたもの （自動車が転覆し、転落し、火災を起こし、又は鉄道車両、自動車その他の物件と衝突し、若しくは接触したことにより生じたものに限る。）
	自動車が積載された軽油や火薬等の全部若しくは一部が飛散し、又は漏えいしたもの	
	死者又は重傷者を生じたもの	2人以上の死者を生じたもの 5人以上の重傷者を生じたもの
	10人以上の負傷者を生じたもの	10人以上の負傷者を生じたもの
	酒気帯び運転、無免許運転又は麻薬等運転を伴うもの	酒気帯び運転を伴うもの
	運転者又は特定自動運行保安員の疾病により、事業用自動車の運行を継続することができなくなったもの	脳疾患、心臓疾患及び意識喪失に起因すると思われるもの
	10台以上の自動車の衝突又は接触を生じたもの	—
	救護義務違反があったもの	—
	自動車の装置の故障により、自動車が運行できなくなったもの	—
	自動車事故の発生の防止を図るために国土交通大臣が特に必要と認めて報告を指示したもの	—



これを活用！

国土交通省では、[貨物軽自動車運送事業者に関する情報](https://www.mlit.go.jp/jidosha/tk2_000172.html)として、事故報告の様式を公開しています。

https://www.mlit.go.jp/jidosha/tk2_000172.html



報告すべき事故の内容・定義は[こちら](https://www.mlit.go.jp/jidosha/content/001842178.pdf)

<https://www.mlit.go.jp/jidosha/content/001842178.pdf>



3. 義務を果たさない場合の影響の把握

ねらい

交通事故・違反を引き起こすと、刑事処分・行政処分が科せられます。処分の内容、科せられる刑罰などを確認するとともに、事故を起こすことのリスクについて理解しましょう。

(1) 運転者に対する刑事処分

法



ポイント

交通事故・違反に対しては、法律に基づき罰則が科せられます。人身事故など重大な事故を引き起こした場合などは、懲役を科せられることもあるということを理解することが重要です。

● 救護義務違反に対する罰則

○平成 19 年 9 月施行の改正道路交通法では、いわゆる「ひき逃げ」事故のうち、被害者の死傷がその運転者の運転に起因するものである場合の罰則が強化され、10 年以下の懲役又は 100 万円以下の罰金が科せられます。

【解説：刑事処分の例】

○運転者に対する刑事処分の例として「危険運転致死傷罪」「過失運転致死傷罪」があります。

○特に、酒酔い運転等の悪質・危険な運転によって人身事故を起こした場合など「危険運転致死傷罪」が適用される場合には、厳罰に処せられることを理解しましょう。

危険運転致死傷罪	危険運転致死傷罪は、酒酔い運転等の悪質・危険な運転によって人身事故を起こした場合、自動車運転死傷行為処罰法の「危険運転致死傷罪」が適用され、厳罰に処せられます。飲酒のほかにも、薬の服用、危険なスピード、無理な追越し、信号無視等の行為で人を死傷させた場合にも適用されます。死亡事故の場合には1年以上 20 年以下の懲役、負傷事故では 15 年以下の懲役が科せられます。
過失運転致死傷罪	交通事故被害者や遺族の要望で当時の刑法に加えられた（その後、自動車運転死傷行為処罰法（平成 26 年施行）に移された）ものであり、自動車を運転する際に必要な注意を怠って、人を死傷させた場合に適用されます。7 年以下の懲役又は 100 万円以下の罰金が科せられます。



民事上の責任
損害賠償



刑事上の責任
懲役・禁錮・罰金



行政上の責任
免許の取消・停止

(2) 運転者に対する行政処分



ポイント

交通事故・違反については、違反点数が加えられるなどの行政処分を受けることを理解しましょう。

【解説：行政処分の例】

点数制度

- 交通違反では、その内容に応じて違反点数が基礎点数として付けられます。このうち、特に危険性の高い悪質な違反として、酒酔い運転、麻薬等運転、救護義務違反（ひき逃げ）は1回の違反でも3年間の免許取消となるほか、酒気帯び運転（※）、過労運転、妨害運転等は25点の点数が付けられ2年間の免許取消となります。
- 交通事故を引き起こすと、違反点数に加えて、事故の種別や責任の程度に応じた点数が付けられます。死亡事故を起こした場合は、たとえ責任が軽くても13点が付けられ、違反点数と合計し、15点以上となると、免許取消となります。
- 駐車場など、道路交通法における道路の外での死傷事故についても、免許取消や停止の行政処分となります。
- ※道路交通法第65条第1項では「何人も、酒気を帯びて車両等を運転してはならない」として「飲酒運転」を禁止しています。酒酔い、酒気帯びの違反区分に関わらず、飲酒運転は絶対にしてはいけません。



(3) 会社に対する行政処分



ポイント

運転者がスピード違反や過労運転、過積載や放置駐車などを繰り返すと、運転者だけでなく、会社も一定期間自動車や営業所の使用禁止などの処分を受けることがあります。法令違反は運転者個人だけでなく、会社にも大きな影響を与えることを社内全体で意識し、交通ルールの遵守を周知徹底しましょう。

【解説：違反行為の例】

○ 会社に対する処分の対象となる違反行為

- 無免許運転 ■最高速度超過運転 ■過労運転・麻薬等服用運転
- 酒酔い運転・酒気帯び運転 ■過積載運転
- 放置駐車 ■妨害運転 など

(4) 重大事故を引き起こした場合の罰則及び加害者・被害者心理



ポイント

重大事故を引き起こした場合には、運転者・会社への刑事処分・行政処分等の罰則は特に厳しいものとなります。重大事故を端緒として監査を受けた事業者では常態的な法令違反がある場合が多く、日常の法令遵守と安全運行が大切であるとの意識を持ちましょう。

また、被害者の命を一瞬にして奪う重大事故は、被害者のみならず、被害者遺族や加害者自身、加害者の家族など、多くの人の人生に影響を与えることを、運転者が自分の身に置き換えて認識しましょう。

【解 説】

- 重大事故を引き起こした場合には、運転者への刑事・民事処分、会社への行政処分が特に厳しくなります。また、会社や貨物軽自動車に対するイメージや運送業界の社会的評価を低下させるなど、社会的にも大きな影響があります。
- 重大事故が引き起される背景には、運転者や事業者が常態的な法令違反を繰り返していることが多くあります。日頃からの法令遵守と安全運行が重大事故を未然に防ぐとの意識を、日頃から持つとともに会社全体で共有しましょう。
- 被害者の命を一瞬にして奪う重大事故は、被害者遺族や関係者、被害車両の同乗者等、多くの人の心に深い傷を負わせる、取り返しのつかないものです。また、加害者となってしまった場合には、刑事・民事処分を受けるのみならず、人命を奪ってしまった罪の意識と後悔に、家族を含めて生涯にわたり苦しめられる人が多くいることを理解しましょう。
- 理解にあたっては、被害者や加害者の手記などを活用し、重大事故の影響の大きさを自分の身に置き換えましょう。その上で、自身の運転行動の振り返りを行い、安全運転を心がけましょう。



これを活用！

重大事故の加害者の手記が公開されています。

(一財) 東京交通安全協会「贖いの日々」(http://www.tou-an-kyo.or.jp/kouhoushi_aganai/list.html)

チェックシートⅡ



日常チェックポイント

- ✓ 貨物軽自動車運送事業者が実施すべき安全対策としては何が挙げられますか？
 - ☐ 貨物軽自動車安全管理者の講習受講・選任・届出
 - ☐ 初任運転者等への指導及び適性診断の受診
 - ☐ 運転者の健康状態の把握
 - ☐ 運転者に対する指導及び監督
 - ☐ 運転者に対する、業務前後の点呼
 - ☐ 運転者の勤務時間の厳守
 - ☐ 異常気象時に置ける措置
 - ☐ 業務の記録
 - ☐ 過積載の防止・貨物の適正な積載
 - ☐ 事故の記録
 - ☐ 国土交通省大臣への事故報告
- ✓ 「貨物自動車運送事業輸送安全規則」では、運転者が遵守すべき事項としては何を挙げていますか？
 - ☐ 酒気帯びで乗務しないこと
 - ☐ 過積載の事業用自動車には乗務しないこと
 - ☐ 積載物は偏荷重が生じないように積載し、荷崩れしないよう適正な固縛を行うこと
 - ☐ 踏切内で運行不能となった時は、速やかに列車に対して適切な防護措置をとること
 - ☐ 疾病、疲労、睡眠不足、酒気帯び等により安全な運転ができないおそれのあるときは申し出る
 - ☐ 日常点検を実施し、またはその確認をする
 - ☐ 運行前、途中、運行終了時には、点呼を受け、報告する
 - ☐ 運行後、他の運転者と交替するときには、自動車・道路・運行の状況などについて通告する
 - ☐ 業務の記録を行う
- ✓ 日常点検を安全に行うためには、どのような注意が必要でしょうか？
 - ☐ 平坦な場所で行う
 - ☐ タイヤに輪止めをかける
 - ☐ パーキング・ブレーキを確実に効かせ、ギアをニュートラルにする
 - ☐ エンジンをとめ、スターターキーを必ず抜き取る
 - ☐ 走行直後の点検は、やけどをするおそれがあるため、エンジンが冷えた状態で行う
 - ☐ 吸気ダクトには物を落とさないよう注意する
 - ☐ エンジンの上に乗るときは、パイプ類、エア・クリーナーなどの補機類に足をかけないようにする
 - ☐ 点検終了後は、エンジンルーム内にウエス（布）など燃えやすい物や工具などの置忘れがないか点検する
 - ☐ 最後に全体を見渡し、オイル漏れ、液漏れなどがないか必ず点検する



安全教育でのチェックポイント

- ✓ 酒酔い運転等の悪質・危険な運転によって人身事故を起こした場合、被害者が死亡の場合、負傷の場合それぞれでどのような刑事処分が科せられるでしょうか？
→死亡の場合1年以上20年以下の懲役、負傷の場合15年以下の懲役
- ✓ 酒酔い運転等の悪質・危険な運転によって違反を起こした場合の行政処分としてはどのようなことが科せられるでしょうか？
→3年間の免許取消。酒気帯び・過労運転の場合は2年間の免許取消

Ⅲ.貨物軽自動車の 構造上の特性

本章では、貨物軽自動車の構造とその特性、また特性に応じた安全運行上の留意点などについて整理しています。

指導においては、貨物軽自動車の構造や特性に応じた運転が必要であること、各車両の留意点について説明するとともに、貨物自動車の特性がどのような事故につながるのかなどを具体的に示すことが大切です。

➡【指針第1章 2-(3)】

1. 貨物軽自動車の特性に合わせた運転

ねらい

貨物軽自動車の重量、車長、車幅などの特徴から、車両の特性に合わせた運転をすることが必要です。

(1) 貨物軽自動車の重量に合わせた運転



ポイント

貨物軽自動車の「車体が小さく軽い」という特徴は、以下のような特性があることを理解しましょう。

- 車体が軽く不安定なため、横転が起きやすい。
- 車体が小さく幅の狭い道や信号のない交差点を走行できるため、歩行者や自転車、建物に接触しやすい。

【解 説】

① 貨物軽自動車の重量と重心の特徴

貨物軽自動車は、車体が軽く車体も小さいことから、走行が不安定になりやすく、スピードや風、積載物の影響を受けやすい傾向にあります。

積載物の重心を意識的に低くしないと、車両が不安定になり、横転する確率が高くなります。

また、車体が軽く風の影響を受けやすいため、スピードに注意し、十分に減速した上でカーブに進入する、積載物による車両の運動性能を考慮したブレーキ・ハンドル操作を行う等、特性を認識した運転が必要です。

さらに、積載物を降ろした後は、想像以上に車体が軽くなり不安定である一方で、気が緩みやすいので注意する必要があります。



(2) 貨物軽自動車の視界と死角



ポイント

「車長が短い」ため、生活道路や信号のない交差点などを比較的容易に走行できる反面、そういった道路には以下のような事故のリスクがあることを理解しましょう。

○右左折時に建築物の壁や塀、歩行者や自転車などに接触しやすい。

○建築物や塀等が死角となり、歩行者や自転車等の他の車両の存在に気が付きにくい。

○車体が小さく、大きなトラック、トレーラなどの死角に入りやすい。

また、積載物は原則として荷室に積載するようにし、やむを得ず助手席に積載する場合は、助手席側の視界を遮らないようにするとともに、積載物を適切に固定し、車両の揺動により積載物が移動して運転操作の支障とならないよう積載するほか、住宅街等の狭い道路でのドア開閉時には周囲の歩行者や車両、建築物等に接触しないよう注意しましょう。

【解 説】

貨物軽自動車の運行にあたっては、以下の内容に注意する必要があります。

○車体が小さく小回りが利く貨物軽自動車は、配達等のため、住宅街やスクールゾーンなどの生活道路を通る機会が多いため、通行の際は十分に速度を落とし、急な飛び出しにもすぐに止まれる速度で走行する必要があります。

○住宅街には狭い通路や信号のない見通しの悪い交差点も多く、建築物の壁や塀などへの接触が危惧される他、それらが死角となり人や他の車両との接触の可能性があるため、すぐに止まれる速度で走行する必要があります。

○市民の生活を巻き込んだ事故を防ぐため、可能な限り生活道路等の狭隘な道を通らないルートを選択することが安全な運行にもつながります。

○車体が小さく、自らが他の大きな車両の死角に入りやすいため、他の車両の走行についても注意が必要です。

○配達時の利便性の高さ等から助手席に荷物を積載したくなる場合も考えられますが、安全性の観点から原則として荷物は荷室に積載する必要があります。

○車体が小さいため、狭い道に駐停車し配達等を行うことも多いと考えられます。ドアやリアハッチの開閉時には特に周りに注意し、歩行者や自転車、他の車両や建築物等に接触しないよう確認してからドアやリアハッチを開閉するようにしましょう。



バックアイカメラ

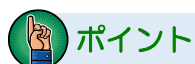
バックアイカメラは、死角を大きく減少させることとなりますが、バックアイカメラにも限界があり、バックアイカメラを使用しているからといって、過信は禁物です。



衝突被害軽減ブレーキなどの安全に配慮した先進安全自動車については、以下をご参照ください。

・国土交通省自動車総合安全情報 (<http://www.mlit.go.jp/jidosha/anzen/O1asv/index.html>)

(3) 貨物軽自動車のスピード



ポイント

「スピード」は、車体重量が軽く不安定な貨物軽自動車には大きな影響を及ぼします。法定速度を遵守し、十分な車間距離を保つことが必要であることを理解しましょう。

- 衝撃力が増大し、重大事故につながる。
- カーブでは遠心力が大きくなり、横転などの危険性につながる。
- 制動距離が長くなり、追突の危険性につながる。
- 雨天時にはさらに危険性が増す。

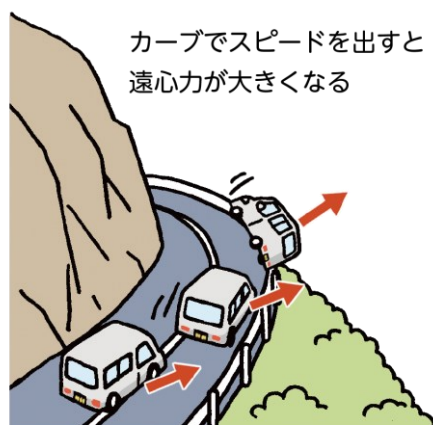
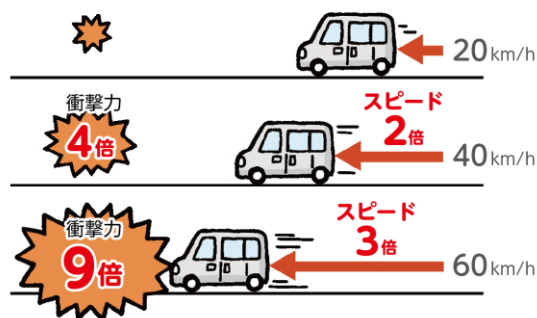
【解 説】

① スピードが運転に与える影響

他の自動車と同様、貨物軽自動車においても、スピードの出しすぎによる影響は大きいものです。重大事故の危険性が非常に高くなることを理解しましょう。

- 衝撃力はスピードに比例して大きくなりますが、貨物軽自動車は車両が小さいため、車両の動きが不安定となりやすいこと、衝撃が運転者に直接伝わることで、生活道路において多くの市民を巻き込むこと、が考えられます。
- スピードを出した状態では、カーブ時に遠心力が強く働くため、横転する可能性が高くなります。
- 制動距離はスピードに比例して長くなるため、追突の危険性が高くなります。
- 雨天時には、ハンドルもブレーキも効かないハイドロプレーニング現象などを生じる可能性があるため、危険性がさらに増します。
- 昨今増加傾向にある CVT 車の場合、エンジンプレーキの多用が車両故障の原因になることがありますので注意してください。

スピードと衝撃力との関係



② 速度をコントロールした運転

速度の出しすぎは、重大事故の危険性が非常に高くなることから、法定速度を遵守し、安全な速度と車間距離を保つことが必要であることを理解しましょう。

- 安全な運行のためには、道路交通法に定められている最高速度の遵守が基本です。

- 速度の出やすい下り坂ではブレーキ操作などに注意し、速度の低下しやすい上り坂ではスピードメーターをチェックするなど、速度をコントロールすることが重要です。
- 状況に応じた安全な速度、十分な車間距離を保つことが重要です。また、貨物軽自動車は、車体の前方部分が他の一般的な乗用車と比べて短く、フロント部分から運転者までの距離が短いため、停車・走行する際の座席位置が前方の車両に近くなりやすく、前方の運転者は「距離を詰められている」と感じやすい傾向にあります。他の車両への影響も考慮し、車間距離を十分に保つことが重要です。
- 荷物を積載した状態で下り坂を走行すると、通常よりもスピードが速くなるため、減速しようとするとき通常より大きなブレーキ力が必要になります。長い下り坂においてフットブレーキを使い過ぎると、ブレーキライニングの過熱（フェード現象）、ブレーキフルードの沸騰（ベーパーロック現象）等によりブレーキが効かなくなる危険性があるため、エンジンブレーキを併用する等の適切な運転操作を行う必要があります。
- 上り坂においては速度が低下しがちであるため、後続車がいる場合は、道を譲る、登坂車線がある道路では登坂車線を利用することも重要です。

下り坂の走行



- 下り坂ではスピードが出やすくコントロールが重要



- フットブレーキを多用すると、フェード現象やベーパー・ロック現象が生じ、ブレーキが効かなくなる恐れがある



- できるだけエンジンブレーキを活用し、道路の勾配や周囲の状況に応じた走行を心がける

上り坂の走行



- 上り坂ではスピードが低下しがち



- 登坂車線のある道路では登坂車線を利用する



- 上り坂ではスピードメーターのチェックを確実にを行う

安全な速度と車間距離

速度 60km/h 以下の場合、
走行速度の数字から 15 を引いた距離



例 速度 60km/h の場合：60-15=45m

速度 60km/h を超える場合は、
走行速度の数字と同じ距離



例 速度 80km/h の場合=80m
速度 100km/h の場合=100m



ドライブレコーダー、デジタルタコグラフ等を活用し運転の危険性を認識する その1

- ドライブレコーダーやデジタルタコグラフ（デジタル式運行記録計）のデータにおける実際の事故やヒヤリハットの中には、運転の危険性を十分に認識していないことが要因の事故も多くあります。何が要因であったのかをデータ等で確認することにより、運転のリスクの高さを認識する効果が高まります。

デジタルタコグラフとは…？

デジタルタコグラフは、時間、距離、速度等のデータのほか、エンジン回転数、アイドリング時間等のデータも記録される車載器です。記録したデータはメモリーカードや通信によってパソコンにも記録され、データ解析が瞬時にできます。



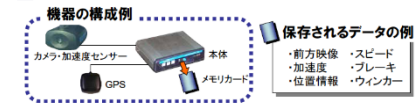


ドライブレコーダー、デジタルタコグラフ等を活用し運転の危険性を認識する その2

ドライブレコーダーとは…？

ドライブレコーダーは、事故やヒヤリハットなどにより急ブレーキや衝撃を受けると、その前後の映像を記録するもので、併せて加速度、ブレーキなどのデータも取得できます。デジタルタコグラフ同様データ解析が容易です。なお、常時記録ができるものもあり、こちらを使用すると運転者の普段の運転も確認することができ、事故防止につながります。

飛行機のフライトレコーダーの「自動車版」



記録：事故やニアミスなどの「危ない!」という場面だけ

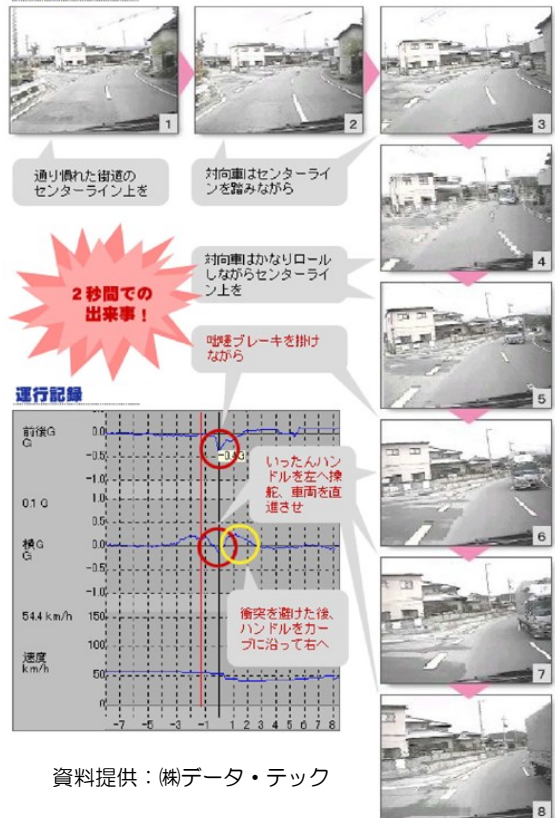
- 急ブレーキ
 - 急ハンドル
 - 急アクセル
- 加速度センサーが判定

さかのぼり記録：危ない場面が発生する前も記録

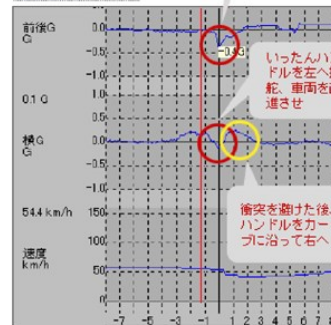


- ドライブレコーダーの映像は、実際の事故やヒヤリハットの実態がわかることから、具体的に「何が要因であったのか」「どのような状況であったのか」「運転者は何を見落としたのか」など、事故の危険性の要因を実際の映像で確認させることができます。また、デジタルタコグラフの運行記録などとあわせると、どこでスピードを出していたのか、ブレーキを踏んだのかなどがわかります。

映像記録



運行記録



資料提供：(株)データ・テック

【事例】

カーブでセンターライン上を走行していて、同様にセンターラインをはみ出して走行してきた対向車に接触しそうになったヒヤリハット事例。運行記録から、とっさにブレーキを掛けながらハンドルを左へ切って直進させ、衝突を避けた後、カーブに沿って右に走行したことがわかります。

- デジタルタコグラフなどのデータにも、速度の状況や急ブレーキなどの実態などがわかります。運転者の個別指導などにおいては、これらのデータを活用し、具体的な指導を行うことで、運転者の安全運行に対する意識の向上が期待できます。
- ヒヤリハットの認識とともに、「危険ではないが荒い運転」にもヒヤリハットとなる要素があります。運行データの詳細分析から、自分の運転のくせでどこが改善点なのかを認識しましょう。



車両の警告機能を活用する

- デジタルタコグラフ等には、ブレーキ信号の取得により、居眠り時などの特有の速度変化を検知し、警告音などで運転者に注意を促す機能がついているものもあります。ヒヤリハットを回避し、安全運行をサポートするような機能の活用も有効です。



チェックシートⅢ



日常チェックポイント

- ✓ 安全な運行を行う際に、特に気をつけるべきこととして何が挙げられますか？
 - ☐発進時には、死角における安全性を十分に確認します
 - ☐通行に関する標識等に注意して走行します
 - ☐制動距離が長いことを考慮し、十分な車間距離を保つとともに、早めのブレーキを心がけます
 - ☐交差点での右左折時には、内輪差に注意してゆっくりと通過しましょう
- ✓ 安全走行のためのスピードコントロールのポイントとしては何が挙げられますか？
 - ☐交差点は、車や人の交錯する危険が多く潜む場所です。スピードを落として走行しましょう
 - ☐右折時のスピードが、横転事故を多く招いています。あらかじめ十分な減速をし、徐行して右折することが必要です
 - ☐カーブでのスピード超過は、対向車線へのはみ出しや路外逸脱、横転などの原因となります。カーブの手前では、十分な減速を行うことが必要です
 - ☐夜間の走行、高速道路の走行などは、周囲の見え方が一般の走行と異なり、スピードが実際よりも遅く感じやすくなります。スピード超過を起こさないよう、スピードメーターでの確認が必要です
 - ☐わき道や路地から歩行者・自転車が飛び出してくると予測される場所では、あらかじめスピードを落としておくことが必要です
 - ☐下り坂ではスピードが出やすいため、フットブレーキだけでなくエンジンブレーキを活用してスピードをコントロールすることが必要です
 - ☐効果的なエンジンブレーキを得るための変速及び変速のトラブルが発生した場合の危険性及びその復帰方法を理解することが必要です
 - ☐雨天時などの路面が滑りやすいときには、ブレーキが効きにくくなるので、スピードを落とすことが必要です



安全教育でのチェックポイント

- ✓ 車体が小さく軽いなどの特徴に配慮した運転の留意事項としては何が挙げられますか？
 - ☐積載物の重心を低くしているか
 - ☐スピードを出しすぎていないか
 - ☐横風などの影響を受けていないか
 - ☐周囲の建築物や塀などが死角となることを理解し、歩行者や他の車両の存在を常に確認・想定して運転する
 - ☐狭い道で対向車とすれ違う際には、以下の配慮が必要です
 - ・左側のミラーで歩行者、自転車、二輪車・原付を確認する
 - ・左側上方にも接触するおそれのある看板・建築物等がないか確認する
 - ・一時停止して対向車の通過を待つ
 - ・右側や後方に注意して発進する
 - ☐カーブに差し掛かる際には、前もって減速を行っているか
- ✓ 死角に配慮した運転の留意事項としては何が挙げられますか？
 - ☐バックミラーなどをよくチェックして、死角を少なくする
 - ☐バックアイカメラを使用して後退する場合でも過信しない。ゆっくりと安全を確認しながら後退する
 - ☐視界を遮らないように荷物を積載する

IV.貨物の正しい 積載方法

本章では、偏荷重や運行中の荷崩れなどが生じないように、貨物の積載方法、貨物の固縛方法などについて整理しています。

偏荷重等を生じないための適正な積載方法を徹底するとともに、偏荷重等による事故事例などを確認し、偏荷重や荷崩れが車両に与える影響について構造的に理解することが大切です。

👉【指針第1章 2-(4)】

1. 偏荷重の危険性

ねらい

積付けの偏りにより、偏荷重を生じ、荷崩れや横転などの事故を招きます。偏荷重がなぜ生じるのか、偏荷重によって運行にどのような危険を及ぼすのか、理解を深めましょう。

(1) 偏荷重の発生要因と危険性



ポイント

偏荷重が発生する要因は、積荷の積み方や固縛が十分でないために生じる場合、運行中の荷崩れによって生じる場合があります。偏荷重により生じる危険性を認識し、偏荷重を防ぐ対策を講じましょう。

【解 説】

偏荷重は、積荷の積み方や固縛が十分でないために生じる場合、運行中の荷崩れによって生じる場合があります。要因をしっかりと確認させ、偏荷重を防ぐよう意識付けましょう。

① 積付け・固縛が不十分で生じる場合

- 左右に偏った積載の場合、カーブ・右左折・坂道などの走行時に横転する危険性があります。
- 前に偏った積載の場合、下り坂や急ブレーキをかけたときなどに、制動力を減退させるおそれがあります。
- 後部に偏った積載の場合、ハンドル操作が不安定になったり、発進時や登坂時、踏切通過時などに頭

運転特性と積み付け位置

荷軸中心＝荷軸の総合重心位置



左右に偏った積み付けの例



前に偏った積み付けの例



後部に偏った積み付けの例



が持ち上がってしまったりする危険性があります。

② 運行中の荷崩れで生じる場合

○長いS字カーブや曲がり角などの走行時、また、急ブレーキの衝撃や遠心力などにより、横滑りの荷崩れを発生しやすくなります。

○積荷そのものが積付けに対する外装強度を持っていない場合は、型崩れによる荷崩れを起こす場合があります。

○積載物の背が高く重心位置の高い場合は、急ブレーキや遠心力により、転倒するおそれがあります。特に貨物軽自動車の場合は、重心が不安定のため注意が必要です。

(2) 偏荷重による運転への影響



ポイント

積荷が偏ると偏荷重が発生し、車体に特有の負荷がかかります。運転者はこれを認識し、万が一偏荷重が生じた場合に迅速に察知できるようにし、危険を回避する必要性があることを理解しましょう。

【解 説】

偏荷重の状態で「急」のつく運転をした場合には、車体に負荷がかかり、横転などの危険を生じます。特に貨物軽自動車は積載物や横風等の影響を受けやすく、横転などのリスクが高い傾向にあります。どのような運転に危険があるのか、理解を深めましょう。

○乱暴な急発進によって積荷が滑ることにより、後ろ向きの力がかかります。○段差や道路の凸凹は、上下方向に力がかかります。

○急なカーブでのスピード超過は、大きな遠心力を生み、横方向に力がかかります。

○とっさの急ブレーキによって積荷が滑ることにより、前向きの力がかかります。

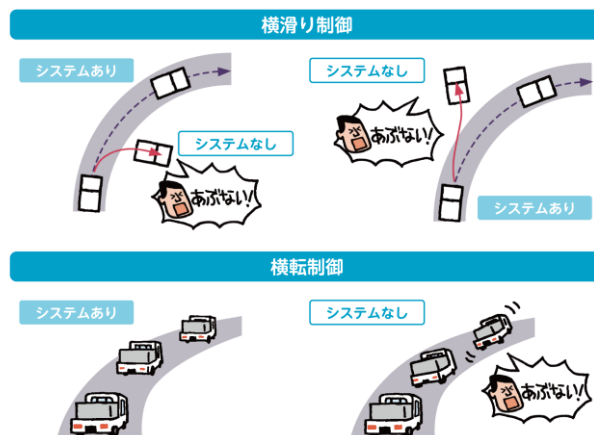


横滑り抑制・横転抑制などの運転支援システム

偏荷重等が要因である横転事故が起こっています。

横転事故は重大事故となる場合が多く、その対策として、先進技術による被害軽減のため、横滑りや横転を検知するEVSCシステムなどの実用化・義務化が進んでいます。

ESC (Electronic Stability Control)



2. 安全輸送のための積付け・固縛の方法

ねらい

偏荷重や荷崩れを起こさないための、正しい積付け・固縛の方法を確認し、安全輸送のための適正な積載方法を徹底しましょう。

(1) 積載のルール

法



ポイント

積載制限として、長さ・幅・高さなどが制限されています。ルール上の制限について理解し、ルールを遵守する必要があります。

○長さ：自動車の長さ（最長 3.4m）の 1.2 倍以下、かつ、車体前後から自動車の長さの 1/10 を超えてはみ出さないこと。

○幅：車幅（最長 1.48m）の 1.2 倍以下かつ、車体の左右から車幅の 1/10 を超えてはみ出さないこと。

○高さ：地上から 2.5m 以下。

【解 説】

積載物の安全な運送のために、積載のルールが定められており、この遵守を徹底させていくことが必要です。

○積載制限として、長さ・幅・高さが定められており、これを遵守することが積載ルールの基本です。

○分割できない積載物の場合には、出発地の警察署長の許可（制限外許可）が必要です。



積載制限を超えた積載の許可

法

積載制限を超えた積載の許可にあたっては、以下の条件の遵守が必要です。

- ① 荷物の見えやすいところに次のものをつける
昼間：0.3 m²以上の赤色の布
夜間：赤色の灯火又は赤色の反射器
- ② 車両前面の見やすい所に許可証を掲示する
- ③ その他の道路における危険防止上の必要事項を遵守する

積載制限の内容

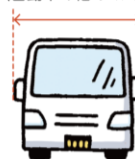
長さ	自動車の長さ（最長 3.4m）の 1.2 倍以下かつ、車体前後から自動車の長さの 1/10 を超えてはみ出さないこと
幅	車幅（最長 1.48m）の 1.2 倍以下かつ、車体の左右から車幅の 1/10 を超えてはみ出さないこと
高さ	地上から 2.5m 以下

長さ 自動車の長さ × 1.2 以下
(自動車の長さの 1/10)



自動車の長さ

幅 自動車の幅 × 1.2 以下
(自動車の幅の 1/10)



高さ



2.5m
以下

分割出来ない荷物を運ぶ場合

- 昼間：0.3m²以上の赤色の布
- 夜間：赤色の灯、又は赤色の反射器



許可書
出発地の
警察署長の
許可を得る

(2) 荷崩れしない積付けの方法



ポイント

積荷の形状に合わせた正しい積付け方法があります。積付け方法を十分に理解し、偏荷重の起こらない積付けを行うことが必要です。

- 荷扱い指示やマークに従った積付け。
- 混載貨物の場合は積付けの順序や形状を配慮する。
- 重量が大きいものなどは重心位置に特に配慮する。

【解 説】

正しい積付け方法を理解し、偏荷重や荷崩れを防ぐよう、徹底することが重要になります。事業者内で、正しい積付けが必要であるという意識を共有しましょう。

- カートン・木箱などの数物の雑貨の場合には、カートンケースに印刷された一般雑貨の荷扱い指示やマークに従って積付けを行います。
- 各種の貨物を混載する場合には、貨物の状態を確認し、**軽いものの上に重い荷物は積み重ねず**、また鋭い角や突起のある荷物は当て物をするなどして、安全な積付けを行います。特に、配達を行う場合は、配達の効率を重視した結果、積載物のバランスへの注意を怠りがちなので、気をつけましょう。
- 1個あたりの重量が大きい機械・鉄鋼製品、飲料水などの液体などの場合には、荷台の中心を考慮し、積荷の重心位置を適正な位置に積付けます。
- 小さな積載物は大きな箱にまとめて入れる**などし、荷崩れ・積荷の破損が起きないように注意しましょう。特に貨物軽乗用車を使用する場合、後部座席の積荷がブレーキ時等に前方の運転者方面へ移動する可能性が高く、注意が必要です。
- トラックを利用する場合は、貨物軽自動車であっても、ラッシングレールやレールフック等の器具を利用して、積載物の荷崩れや転倒防止対策を進めてください。

3. 荷崩れ防止のための走行中の注意点

ねらい

走行中に偏荷重や荷崩れを起こさないためには、どのような運転方法が必要であるかを確認し、安全輸送の注意点の定着に努めましょう。



ポイント

荷崩れが起こらないよう、以下のような慎重な走行を心がけることが必要です。

○ハンドル操作はゆっくり。

○余裕をもった運転で、急ブレーキはかけない。

○走行の途中には必ず積載の状態、荷崩れの有無を確認します。高速道路では特に注意し、積荷に配慮した運転をします。

○また、荷崩れだけでなく、視界を遮らない積載も心がけましょう。

【解 説】

① ハンドル操作をゆっくりと行います

○積荷は、曲がろうとするのと反対の方向に飛び出そうとします。ハンドルはゆっくりと切るよう注意を促しましょう。

○積載時、空車時、荷物の重心が後方にある場合など、状態に合わせた慎重なハンドル操作の必要性を理解しましょう。

○車線を変更する際にも、ハンドルは大きく切らないようにしましょう。

○高速道路走行中は、スピードが出ていますので、大きくハンドルの切り返しをしてはならないとの意識を定着させましょう。

② 余裕をもった運転で、急ブレーキはかけないように気をつけます

○ハンドルを切りながら急ブレーキをかけると、車両は不安定な状態となります。車線を変更する際などに、急ハンドルや急ブレーキをかけることのないよう、周囲の安全確認を十分行える余裕をもって運転するように心がけましょう。

○雨天時の急ブレーキは、スピンしやすくなります。また、空車時の急ブレーキは後輪がロックしやすく、制動距離が長くなります。雨天時、空車時には特に注意が必要であるとの意識を持ちましょう。

○急ブレーキをかけると、荷室の積載物が進行方向へ動き、運転者がけがをしたり、積載物が破損したりする可能性があります。急ブレーキをかけないように気を付けることが前提ですが、軽い・小さな積載物はまとめて箱に入れて固定するなど、積載物が動かない工夫も重要です。

チェックシートⅣ＞



日常チェックポイント

- ✓ 複数の積載物を積付ける際の注意点としては何が挙げられますか？
 - ☐前後左右の隙間をなるべく小さくするように、前方から整然と緊密に積付ける
 - ☐天地無用等の荷扱い指示マークに従って積付け、その貨物に適した荷扱機器を使用し、手鉤等は使用しない
 - ☐積み重ねる場合は、その貨物の外装が上積みする貨物の重量に十分耐えるものであることを確認する。また、上積貨物の重量により変形するおそれがある場合には、中間にベニヤを挟んで重量の分散を図る
 - ☐同一寸法のカートン・木箱貨物を積付けるときには、積み重ねる段ごとに配列のパターンを変えて積付けること
 - ☐カートン箱を積み重ねた場合も中段にダンボール等を挟み込むと、カートンの圧損や変形が減り、横滑りに対する抵抗力も増えて荷崩れしにくい
 - ☐小さな積載物は、大きな箱にまとめて入れるなどすると、荷崩れや積載物の破損がおきにくい

- ✓ 1個あたりの重量が大きい機械・鉄鋼製品、長尺物などを積付ける際の注意点としては何が挙げられますか？
 - ☐重量貨物は、集中荷重・偏荷重になりがちなので、積付けに当たっては、重量配分に十分に配慮する

- ✓ 荷崩れを起こさないための走行中の注意点としては何が挙げられますか？
 - ☐過大なハンドル操作をしない
 - ☐急ブレーキをかけないようにする
 - ☐積載状態の点検を怠らない
 - ☐高速道路では特にしっかりと固縛、積荷に配慮した運転などが必要



安全教育でのチェックポイント

- ✓ 積付けや固縛に問題がある場合、運転にどのような影響がありますか？
 - ☐左右に偏った積載の場合、カーブ・右左折・坂道などの走行時に横転する危険性があります
 - ☐前に偏った積載の場合、下り坂や急ブレーキをかけたときなどに、制動力を減退させるおそれがあります
 - ☐後部に偏った積載の場合、ハンドル操作が不安定となったり、発進時や登坂時、踏切通過時などに頭が持ち上がったりしてしまう危険性があります
- ✓ 運行中の荷崩れは、どのような場合に起こることが予想されますか？
 - ☐長いS字カーブや曲がり角などの走行時、また、急ブレーキの衝撃や遠心力などにより、横滑りの荷崩れを発生しやすくなります
 - ☐積荷そのものが積付けに対する外装強度を持っていない場合は、型崩れによる荷崩れを起こす場合があります
 - ☐背が高く重心位置の高い場合、急ブレーキや遠心力により転倒するおそれがあります

V.過積載の危険性

本章では、過積載による危険性、運転者に対する罰則、過積載防止のための配慮事項などを整理しています。

過積載が引き起こす交通事故の実例により、運転者に危険性の理解を促すとともに、過積載を防止するために、運転者だけでなく、事業者に何が求められているのかなども理解することが大切です。



【指針第1章 2-(5)】

1. 過積載による事故要因と社会的影響

ねらい

過積載の状態は、衝突時の衝撃力の増大、バランスを崩しやすくなるなどにより、重大事故を招くこととなります。過積載によって運行にもたらされる危険について理解を深め、認識を高めましょう。

(1) 過積載による事故の要因



ポイント

過積載によって、車両は事故を招きやすい状態となります。過積載によって生じる車両の状態を確認し、過積載運行の危険性を理解しましょう。

【解 説】

過積載によって、以下のような状態に車両が陥りやすくなる危険性を理解しましょう。

- 制動距離が長くなります。
- 衝突時の衝撃力は重量とスピードに比例して大きくなるため、被害が大きくなります。
- 高重心になりやすく、バランスを崩しやすくなります。
- 下り坂ではスピードが出やすく、ブレーキへの負担が大きくなることにより、フェード現象やベーパーロック現象等を引き起こし、ブレーキが効かなくなるおそれがあります。
- 自動車のタイヤを摩耗させます。

2. 過積載による罰則

ねらい

過積載は法律違反であり、過積載運転に対する罰則が科せられ、過積載車両の運転が運転者の多大な負荷となることを十分に理解しましょう。

(1) 運転者に対する罰則

法



ポイント

過積載運転により、運転者には罰則が科せられます。運転者自身が地位を失うばかりか、事業の運営にも影響を及ぼします。

【解 説】

○過積載運転をすると、道路交通法に基づき、過積載の程度に応じた違反点数や罰金又は反則金が運転者に課せられます。

過積載に係る運転者に対する罰則

過積載の程度	普通車	
	点数	罰金又は反則金
10割以上	3点	35,000円
5割以上 10割未満	2点	30,000円
5割未満	1点	25,000円

(2) 過積載に対する警察の措置

法



ポイント

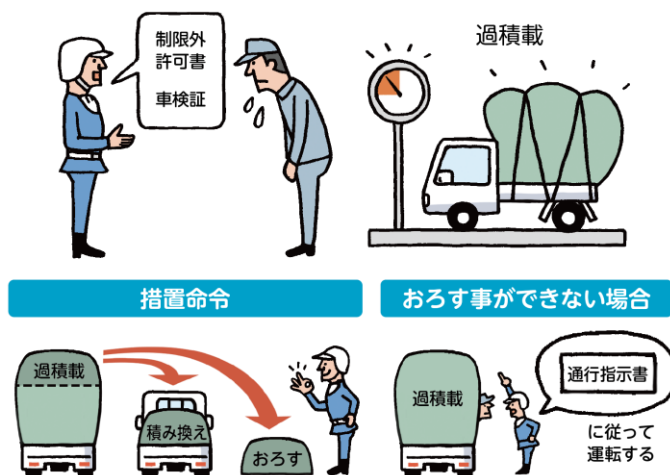
過積載と認められた場合の警察による措置について確認しましょう。

【解 説】

○車両が過積載と認められる場合には、警察官より車両の停止と自動車検査証の提示を求められ、積載物の重量測定が行われます。

○過積載に対する警察官からの措置として、「過積載分の積荷を降ろす」「代車に積替える」などが命ぜられます。

○過積載車両からその場で「荷を降ろす」ことができない場合には、警察官から通行区間や経路、その他危険防止に必要な措置を受け、「通行指示書」が交付されるので、その内容に従って運行します。



国土交通省の過積載等の行政処分基準については、以下をご参照ください。
・国土交通省自動車総合安全情報 (<http://www.mlit.go.jp/jidosha/anzen/O3punishment/baseline.html>)

3. 過積載の防止

ねらい

過積載を防止するため、運転者に積載量の制限を正確に周知するとともに、過積載運転をしないための心得の定着を図りましょう。

(1) 積載量の制限

法



ポイント

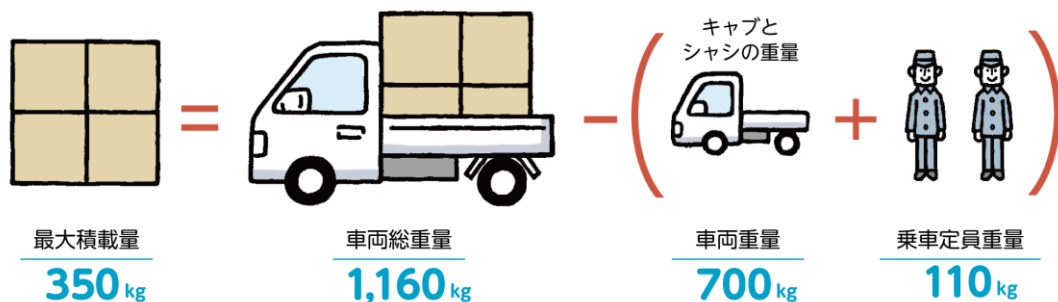
積載量の制限は、車両によって違います。制限を正しく理解し、適正な積載量での運行を行う必要があります。

最大積載量＝車両総重量－（車両重量＋乗車定員重量）

【解 説】

○貨物軽自動車に積める荷物の重さは、車両総重量と車両重量などとの兼ね合いから、車両ごとに決まってきます。これを最大積載量といい、これを超えた積載を行うことが過積載です。貨物軽自動車の一般的な最大積載量は 350 kg となっています。

ある軽トラックの場合（例）



○軽乗用車を使用する場合は、[最大積載量＝（乗車定員－乗車人数）×55 kg] であり、運行時の乗車人数により、最大積載量が変わるため、注意が必要です。

詳しくは、「貨物軽自動車運送事業における軽乗用車の使用について（国自安第 99 号、国自貨第 95 号、国自整第 166 号、令和 4 年 10 月 24 日）」をご確認ください。

※スペアタイヤ、工具等の携行物品及び差し込み式の幌枠（被せる幌を含む）は車両重量に含まれていないので、車両総重量から逆算する際はご注意ください。

(2) 過積載防止のために運転者に求められること



ポイント

過積載運転をしないためには、積載の制限についての正しい理解が必要であるとともに、NO とははっきり断ることが必要です。

【解 説】

過積載運転をしないための運転者の心得の定着を図りましょう。

○輸送実態としては、荷主の要請、給料への影響などにより、やむを得ず過積載運行を行ってしまう場合もあります。過積載が持つ危険性、社会への影響などを十分に認識し、過積載はしてはいけないという意識を持つことが大切です。

○明らかに過積載であると判断できる場合には、NO とはっきり断ることが大切です。それでも荷主側が対応しない場合には、強い態度で臨んでよいということを認識することが重要です。荷積み場所において積載量を超える場合は、運転者から管理者等に連絡するようにしましょう。

(3) 過積載に対する荷主などへの禁止事項



ポイント

過積載車両の運転を要求することは、法律で禁じられています。また、過積載を繰り返す荷主は、警察から違反行為の禁止を命ぜられることを周知しましょう。

【解 説】

道路交通法では、積載物を積載させる荷主などに対して、過積載車両の運転の要求等が禁止されていることをはっきりと説明しましょう。

○過積載車両の運転を要求してはならない。

○過積載になるとわかっていながら、積載物の引き渡し・売り渡しをしてはならない。

○このような行為を繰り返す荷主は、警察より違反行為の禁止を命ぜられる。

チェックシートV

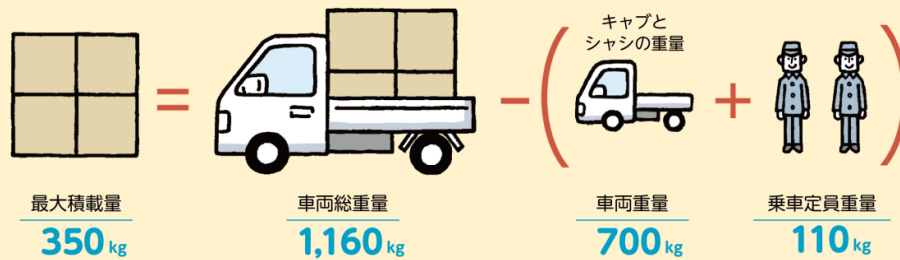


日常チェックポイント

- ✓ 最大積載量は、どのように定められていますか？

→ 最大積載量 = 車両総重量 - (車両重量 + 乗車定員重量 (1人あたり 55kg))

ある軽トラックの場合 (例)



→ 軽乗用車を使用する場合は、[最大積載量 = (乗車定員 - 乗車人数) × 55 kg]

- ✓ 過積載防止のために運転者に求められることとしては、何が挙げられますか？

→ ☐ 過積載の危険性を十分に認識する

☐ はっきりと断る姿勢を持つ



安全教育でのチェックポイント

- ✓ 過積載運転をした場合、運転者にはどのような罰則が科せられますか？

→ ☐ 罰則は過積載の程度で異なる

☐ 貨物軽自動車で 10 割以上の過積載をしていた場合、違反点数は 3 点

VI.危険物を運搬する場合に留意すべき事項

本章では、消防法等に基づく危険物の性状について整理するとともに、危険物を運搬する場合の基本的な留意事項などについて整理しています。

危険物の性状とともに、取扱方法、積載方法、運搬方法の留意点について理解を深め、運搬中に危険物が飛散、漏洩した場合にどのような事故につながるのかなどを確認することが大切です。

—【指針第1章 2-(6)】

1. 危険物の性状

ねらい

貨物軽輸送においては、危険物や医療用等の繊細な物質の運搬を行う場合もあります。危険物にはどのような種類があり、どのような危険があるのかを運転者が理解することが必要です。また危険物の性状による注意事項も併せて確認しましょう。



ポイント

危険物運搬を行う場合には、危険物の種類、その危険性、性状など、危険物に対する正しい知識を理解することが必要です。危険物の性状に合わせた対処方法を含めて、理解を深めましょう。

【解 説】

① 危険物の種類

輸送する危険物には、次にあげる危険物があります。取扱いと運送に際しては、特に注意が必要であることを呼び掛けましょう。

危険物	消防法第1類から第6類（酸化性固体、可燃性固体、自然発火性物質及び禁水性物質、引火性液体、自己反応性物質、酸化性液体）のもの
高圧ガス	高圧ガス保安法の液化ガス、可燃性ガス、毒性ガスなどの高圧ガスのもの
火薬	火薬類取締法の火薬、爆薬、火工品のもの
毒物・劇物	毒物及び劇物取締法の毒物、劇物のもの

② 危険性の有無

輸送する危険物の危険性は、イエローカードにその危険性、有害性が記載されていることを周知しましょう。

危険性	禁水性	水をかけると発火するおそれがあるため、水での消火は厳禁
	爆発性	熱、光、摩擦、衝撃で爆発する。発火物から遠ざけ距離を保つことが必要。
	可燃性など	低温で引火しやすい
有害性	常温	常温で有害ガスを発生する
	加熱時・火災時	加熱・火災時に有害ガスを発生する
	水に接触	水に触れると有害ガスを発生する



これを活用！

消防法及び危険物の規制に関する政令等については、総務省のHPにその内容が掲載されています。
(http://www.soumu.go.jp/menu_hourei/shoubou.html)

2. 危険物輸送の基本事項

ねらい

危険物の輸送では、安全確認を十分に行うとともに、慎重な運転が求められます。運転者は、輸送にあたっての確認事項等を理解することが必要であり、また万が一事故となった場合の対処方法についても、十分理解したうえで輸送しましょう。

(1) 輸送にあたっての安全確認事項



ポイント

危険物の輸送には、**危険物取扱の資格**が必要となります。運転にあたっては、安全確認を十分に行い、必要な備品、携行品を確認するよう、徹底しましょう。

【解 説】

危険物の輸送は、**危険物取扱の資格を持った者（運転者又は同乗者）**が行う運行です。危険物輸送にあたっては危険物取扱資格保有者の指示に従い、安全に対する心構えを持ち、安全確認を十分に行うことが必要です。

- 危険物取扱資格保有者は、安全運転は当然ですが、法令遵守、危険物の性状についての理解、資格に誇りをもって運行にあたることが重要です。
- 危険物を輸送するときには、出庫前に十分な点検、確認を行う必要があります。
- 石油類、高圧ガスの積卸場では、特に以下の注意事項を確認しましょう。
 - ・車から離れず、常に積卸しを監視しましょう。
 - ・指定された位置に車両を止めて、車輪止めを置きます。
 - ・火気、火花は厳禁です。また、静電気発生防止をしましょう。

車両備品	・適合する所定の消火器 ・赤旗、赤色合図灯又は懐中電灯 ・メガホン ・車輪止め（2個以上） ・停止表示器材 ・必要工具 ・高圧ガスの場合には、上記のほかに、高圧ガス漏洩検知液又は石鹼水、皮手袋など
携行品	・運転免許証 ・危険物輸送の場合、「危険物取扱者免状」 ・高圧ガス輸送の場合、「高圧ガス移動監視者講習修了証」 ・発荷主発行のイエローカード など



危険物積載車両の通行禁止区間（道路法）

水底トンネル区間は、危険物を積載する車両の通行が禁止されています。

（参考 URL：<https://www.jehdra.go.jp/torikumi/kiikenbutsu.html>）

道路法 第 46 条第 3 項

道路管理者は、水底トンネル（水底トンネルに類するトンネルで、国土交通省令で定めるものを含む。以下同じ。）の構造を保全し、又は水底トンネルにおける交通の危険を防止するため、政令で定めるところにより、爆発性又は易燃性を有する物件その他の危険物を積載する車両の通行を禁止し、又は制限することができる。

(2) 事故が起こった場合の対処



ポイント

危険物輸送中に万が一、事故が起こった場合には、危険物の流出、噴出を招き、最悪の場合には引火、火災、爆発により大惨事をもたらします。適切な処置を行い、被害を拡大させないことの重要性を確認しましょう。

【解 説】

万が一、事故が起こった場合には、慌てずに適切な措置を行うことが肝心です。

- ① 事故発生時の応急措置…事故を大声で告げ、風上などの安全な場所に人を移動させ、ハザードランプと非常信号用具（発炎筒等。引火の危険性がある場合は発炎筒を使用しない）で事故を知らせます。また、付近の可燃物を遠ざけます。
- ② 緊急通報…迅速・的確に情報を消防、警察に通報します（いつ、どこで、なにが、どうした、けが人は、私の名前は）。
- ③ 緊急連絡…営業所・荷主に連絡し、事態を焦らず、はっきりと伝えます。
- ④ 漏洩・飛散…危険性の有無を確認し、可能であれば漏洩を止める措置をとります。
- ⑤ 周辺火災…危険性の有無を確認し、「近隣住民の避難を優先させる」か「消火を行う」かを判断します。
- ⑥ 引火・発火…もしも引火・発火が発生したら、地域を巻き込んだ大惨事となります。迅速・的確に消防、警察に通報し、近隣住民を避難させます。
- ⑦ 救急措置…安全な場所へ移動し、「皮膚（目）への付着」、「吸入していないか」を確認します（イエローカードの災害拡大防止措置に記載されている内容にしたがって応急手当を行います）。

チェックシートⅥ



日常チェックポイント

✓ 危険物を輸送するときには、車両備品・携行品として何が必要ですか？

- ☐ 車両備品
 - ・ 適合する所定の消火器
 - ・ 赤旗、赤色合図灯又は懐中電灯
 - ・ メガホン
 - ・ 車輪止め（2個以上）
 - ・ 停止表示器材
 - ・ 必要工具
 - ・ 高圧ガスの場合は、上記のほか、高圧ガス漏洩検知液又は石鹼水、皮手袋など
- ☐ 携行品
 - ・ 運転免許証
 - ・ 危険物輸送の場合、「危険物取扱者免状」
 - ・ 高圧ガス輸送の場合、「高圧ガス移動監視者講習修了証」
 - ・ 荷主発行のイエローカード など

✓ 危険物の積卸場では、どのような注意が必要ですか？

- ☐ 指定された位置に車両を止め、車輪止めの脱着を行う
- ☐ アース線の取り付け、取り外しを行う
- ☐ 火気、火花厳禁とし、静電気の発生防止を行う
- ☐ 車を離れず、常に積卸を監視する
- ☐ 決められた品名の危険物の数量の条件の中で積卸を行う



安全教育でのチェックポイント

✓ イエローカードには、どのようなことが記載されていますか？

→事故の発生時の応急措置方法、緊急通報先、緊急連絡先、漏洩・飛散したときの対処方法、周辺火災のときの対処方法、引火・発火した時の対処方法及び救急措置方法などが記載されている

✓ 万が一、危険物輸送で事故が起きた場合には、どのような対処が必要ですか？

- ①事故発生時の応急措置 事故を大声で告げ、風上などの安全な場所に人を移動させ、ハザードランプと非常信号用具で事故を知らせます。また、付近の可燃物を遠ざけます
- ②緊急通報 迅速・的確に情報を消防、警察に通報します（いつ、どこで、なにが、どうした、けが人は、私の名前は）
- ③緊急連絡 運送・荷主に連絡し、事態を焦らず、はっきりと伝えます
- ④漏洩・飛散 危険性の有無を確認し、可能であれば漏洩を止める措置をとります
- ⑤周辺火災 危険性の有無を確認し、「近隣住民の避難を優先させる」か「消火を行う」かを判断します
- ⑥引火・発火 もしも引火・発火が発生したら、地域を巻き込んだ大惨事となります。迅速・的確に消防、警察に通報し、近隣住民を避難させます
- ⑦救急措置 安全な場所へ移動し、「皮膚（目）への付着」、「吸入していないか」を確認します（イエローカードの災害拡大防止措置に記載する内容にしたがって応急手当を行います）

VII.適切な運行の経路 及び当該経路にお ける道路及び交通 の状況

本章では、輸送経路となる道路についての情報をあらかじめ把握することの重要性、情報を踏まえた安全運行のための留意点を整理するとともに、許可運送における経路選択の方法や安全運行のための留意点について整理しています。

事故やヒヤリハットの事例をもとに、運行経路の事前情報収集の重要性の高さを理解することが重要です。

【指針第1章2-(7)】

1. 適切な運行経路の選択と経路情報の把握

ねらい

安全な運行を行うためには、運転者はあらかじめ、その経路についての情報を把握し、適切な運行経路を選択する必要があります。事前に把握しておくべき情報と、把握した情報に基づく安全運行のための留意点を示し、運転者が適切な運行経路選択の必要性を実感できるよう心がけましょう。

(1) 適切な運行経路の選択の必要性



ポイント

安全な運行を行うために運転者に求められることは、運行前に道路状況、気象状況等の情報の入手、安全な経路の検討などを行い、適正な運行経路を選択することです。

【解 説】

- 安全な運行を行うためには、到着時間、経済運転、気象条件、地理的条件（山間部での上り坂、下り坂、住宅街の狭隘路等）などの運行条件を配慮した上で、適切なルートをあらかじめ検討し、決めておくことが必要です。
- 適切な運行経路の選択にあたっては、到着時間等を配慮した効率性も必要ですが、夜間の住宅地走行、通学路や人ごみの多い場所の走行などはなるべく避けた、安全性を優先したルート選択が重要です。特に貨物軽自動車はその車体の小ささから狭い道も選択しやすいですが、安全の観点から可能な限り住宅街や信号のない交差点を避け、ルート選択を行いましょう。

(2) 運行経路情報（道路・交通）の事前把握



ポイント

運行経路情報とは、道路事情、交通状況、気象状況などを把握しておくことなどを指し、運転者は運行前にこれらの情報を把握する必要があります。同様に運転者は、ヒヤリハットなどに遭遇した危険地点についても事前に把握しておく必要があります。

【解 説】

- 運転者は、ルート選択とともに、そのルートの道路事情、交通状況、気象状況など、事前に把握できる情報は、運行前に確認する必要があります。
- 特に、積雪などの気象状況については、事前に気象予報などを確認しておくことが重要です。
- 各都道府県警の「交通事故発生マップ」や、幹線道路における集中的な交通事故対策の実施を目的に国土交通省と警察庁が指定した「事故危険箇所」を図示した「事故危険箇所検索マップ」(<https://www.mlit.go.jp/road/road/traffic/sesaku/danger-point-map/>)等を活用すれば、交通事故の危険性が高い箇所がわかります。
- また、事故が発生しやすい交差点、ヒヤリハットの多い場所などについても、事前に確認し、その場所を走行する際には、十分に注意しながら走行する必要があることを、きちんと理解しましょう。



デジタルタコグラフ等の運行経路情報の活用

- デジタルタコグラフ機能とあわせて、GPS 通信機能を装備することにより、運行経路、輸送状況（到着時間等）などのリアルタイムな動態管理を行えます。
- このようなサービスでは、各運行の経路、輸送状況がわかるため、運行の経緯の検証ができ、これをもとに、次の運行では、適切な運行経路を選択できます。
- 運転者がヒヤリハットに遭遇した場所をシステムに登録し、車両に配信すれば、その地点に近づくとき警報で注意を促すことができます。ヒヤリハット情報の社内での共有化に有効です。
- また、ヒヤリハット地点での警報などのサービスもあり、危険を回避するための情報となります。

■【事例】

福岡県のF社では、運行軌跡の情報から運行ごとにルートの無駄を検証することで、常に最適なルートを選択しています。その他新人運転者に運行経路の教育などにも有効的に活用しています。また、リアルタイムで車両の位置情報が取得できるサービスにより、常に車両の状況が把握でき、遅延に対する顧客へのストレス軽減に加え、運転者もゆとりをもって運転することができ、結果、事故の低減へとつながっています。

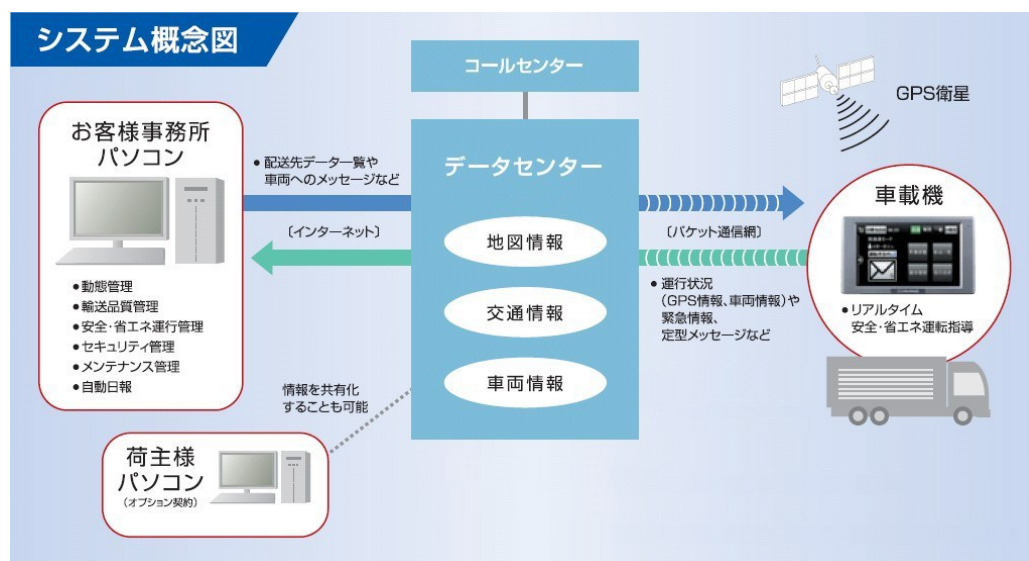


資料提供：いすゞ自動車㈱

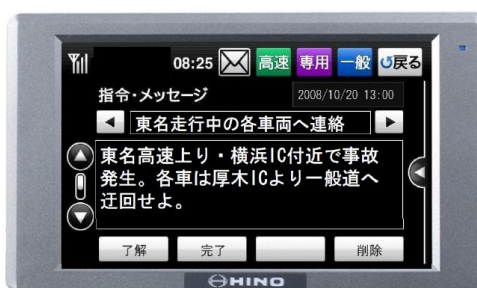


デジタルタコグラフ等によるリアルタイムの車両動態管理

- デジタルタコグラフ機能とあわせた GPS の装備、パケット通信等により、リアルタイムの車両動態管理が可能です。また、事務所と各車両間でのメッセージ通信サービスもあります。
- 事務所側では、車両の現在位置に加えて、交通情報や気象情報を確認することができ、適正な運行経路選択の情報として活用できます。また、事故渋滞情報などを各車両に一斉配信することも可能です。
- 各車両の車載器からは、リアルタイムで運行状況が送信されるほか、定型メッセージ（停車時）などで事務所へ業務連絡をおこなうことができます。
- リアルタイムの運行情報が取得できることで、安全・エコドライブなどの運転指導ができるほか、配車の効率化や顧客からの問合せ対応の迅速化も図れます。



事務所パソコン画面 表示例



車載器(7インチタッチパネル) 表示例

資料提供：日野自動車株



このようなサービスは自動車メーカー、デジタルタコグラフ等の機器メーカー、通信事業者等から提供されています。導入を検討される場合は、各メーカーまで問い合わせしてみましょう。

(3) 情報を踏まえた安全運行のための留意点



ポイント

事前情報に基づき、安全な運行のための準備を行います。事故が発生しやすい地点などは避けた運行経路とし、計画に基づく運行を行うことで、安全性が確保され、ひいては、効率的・経済的な運行が可能です。

【解 説】

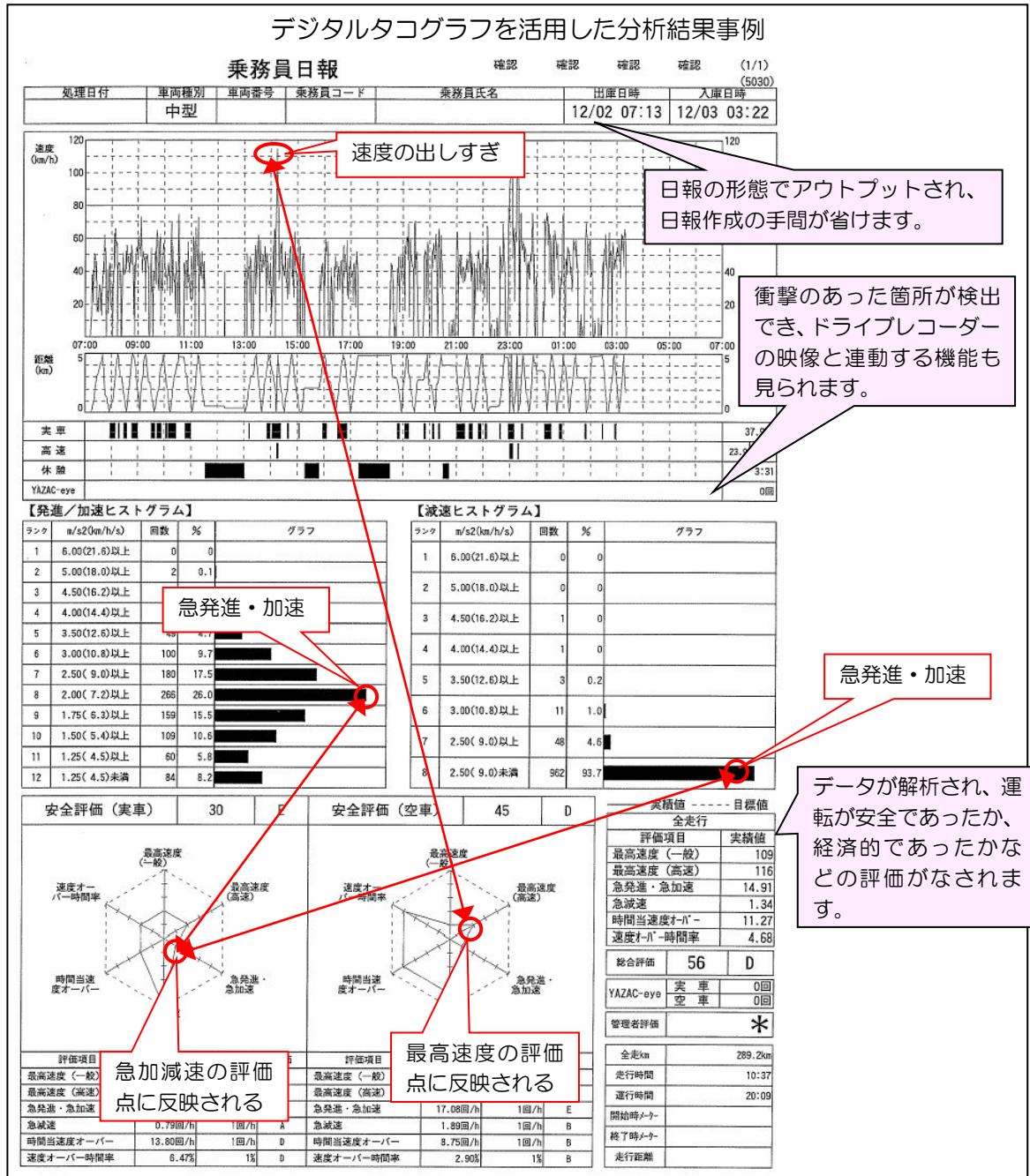
運行経路の事前情報を、運行前に十分に把握し、この事前情報を活かしていくためには、運転者は以下のような配慮を配ることが必要です。

- 気象情報から、事前に準備すべき装備などについて検討し、積雪などの情報がある場合には、冬タイヤの装着や滑り止めの準備などをします。
- ヒヤリハットや事故の多発する地点などは避けた運行ルートとすることが必要ですが、こうした地点は事前に位置を確認し、走行時には、十分な注意と慎重な運転が必要です。
- 効率的、経済的な運行をするためにも、あらかじめ計画したルート、休憩地、休憩時間などを守ることで、安全も確保されることとなります。



デジタルタコグラフのデータを用いた運転状況の把握

- 運行記録データが一括作成されるため、運行管理業務の効率化が図れるほか、点呼時にこれを用いて指導に活用でき、運転者の癖などを具体的に指摘できるようなデータが取得できます。



【事例】

広島県のN社では、デジタルタコグラフをほぼ全車に導入している。スピードや平均速度、急ブレーキ、急発進、アイドリング時間などのデータが細かくチェックでき、速度超過などの危険行為が減少するなど、安全面と経済面の両面で効果があがっています。データからは運転者の集中力なども読み取れることから、運転者の意識が高まり、効果的な管理が可能となりました。

チェックシートⅦ



日常チェックポイント

- ✓ 運行前に、事前に把握すべき情報としては何があげられますか？
 - 運行経路、その経路の道路事情、交通状況、気象状況、ヒヤリハットや事故の多発する地点の情報など

安全教育でのチェックポイント

- ✓ 運行前の情報に基づき、安全運行を行うためにはどんな配慮が必要ですか？
 - ☐ 積雪などの気象情報を確認した場合などには、冬タイヤの装着や滑り止めなどの準備をする
- 
- ☐ 事故多発地点などの位置を確認し、走行時には十分な注意と慎重な運転を行う
 - ☐ あらかじめ計画されたルート、休憩地、休憩時間などを守り、安全運行に努める

Ⅶ. 危険の予測及び回避並びに緊急時における対応方法

本章では、道路状況が運転に与える影響を整理するとともに、貨物軽自動車の運転に関して生じるさまざまな危険について整理しています。

指導においては、危険予知訓練の手法を用いて、危険の予測及び回避の方法を根付かせるとともに、必要な技能を習得させていくことが重要です。

—👉【指針第1章 2-(8)】

1. 危険予測運転の必要性

ねらい

交通事故を招いているのは、運転者の不注意や安全確認の不履行なども大きな要因となっています。事故を起こさない運転をするためには、常に危険を予測することが重要であり、それを回避する運転をしていくことが大切であるとの意識を、運転者が強く持つことが重要です。



ポイント

事故を起こさない運転をするためには、「危険の予測」即ち、見えない危険を読む力をつける、気象状況や周囲の状況に目を配ることが必要であるという意識を、事故事例を通して確認しましょう。

【解 説】

① 周囲の状況をよく見て、見えない危険を読む

○危険を予測するためには、まず、周囲の状況をよく見て把握し、さまざまな情報をつかむことが必要です。

○また、見えないけれども危険が存在している可能性があり、この危険性の存在を考慮して走行することも大切です。

② 道路を利用する歩行者や自転車などの特性をよく知る

○運転者は、道路を利用する歩行者や自転車など、それぞれがどのような動きをするのかの特性を知っておくことが、危険を的確に予測し、回避することに繋がります。

③ 気象状況に潜む危険を知る

○気象条件により、同じ道路でも危険は異なります。運転者は、気象状況に潜む危険を知っておくことが重要です。

④ 先の状況に目を配る

○走行中には、前車の動きに注意するとともに、その先の状況にも目を配ることが重要となります。

2. 危険予測のポイント

ねらい

危険予測においては、道路を利用する歩行者や自転車などの行動特性、天候などに潜む危険を把握しておく必要があることを運転者が理解し、それを踏まえた上で常日頃からの危険予測運転を徹底することが重要です。

(1) 道路を利用する歩行者や自転車などの行動特性に応じた配慮



ポイント

道路には、歩行者、自転車、二輪車・原付、他の車両などが行き交っていますが、それぞれの行動特性を理解することで、走行時に配慮ができ、事故を回避できる運転が可能となることを理解し、今後の運転に生かしましょう。

【解 説】

① 子ども

○飛び出しに注意する

学校や公園などの付近では、いつ子どもが飛び出してくるかわかりません。周囲の状況を把握し、スピードを十分に落として走行します。道路脇で遊んでいる子どもを見かけたときには、一時停止または徐行することを心がけましょう。他の道路を利用すれば迂回できる場合には、子どもの通学路などはなるべく避け、やむを得なく走行する場合には、子どもと車体の間に十分な間隔を取って運転するなど、慎重な運転をすることが事故の回避につながります。

○子どもを発見したら、その反対側にも目配りする

道路脇に子どもの飛び出しの兆候がない場合でも、道路の反対側の子どもと一緒に遊ぶために飛び出してくるかもしれません。また、道路脇に自転車や遊び道具が置かれている場合にはそれに向かって飛び出してくる可能性もあります。子どもを発見したら、その反対側や周囲にも目を配ることを徹底しましょう。



② 高齢者

○走行車両の直前直後の横断が多い

高齢者は視力・聴力の衰えや判断力の低下により、車に気付かない、車のスピードがつかめないことがあり、走行車両の直前・直後に横断してくることが多いため、高齢者を見かけたら横断してくるかもしれないと考え、あらかじめスピードを落として走行するなど、十分に注意する必要があります。

○夜間や明け方の歩行者に気をつける

夜間や明け方などの時間帯に歩行者を見かけた場合、高齢者かもしれないと考え、あらかじめスピードを落とすなど、十分に注意する必要があります。



③ 自転車利用者

○自転車の側方を走るときには、十分な間隔をとる

自転車が側方に走っていて、追い抜くときなどには、安全のため、自転車の動きに注意し、十分な間隔をとって、徐行することを心がけましょう。

○見通しの悪い場所での飛び出しに注意する

住宅街や見通しの悪い交差点などの場所では、自転車が飛び出してくる可能性が高いことから、スピードを落とし、注意して走行することを徹底しましょう。

○夜間の無灯火自転車に注意する

交通ルールを理解していない自転車利用者の中には、夜間に無灯火で走っている人もいます。暗い道路では気付かない場合も多く、ヘッドライトの下向きの照射範囲内（約 40m）で十分に停止できる速度で走行することを意識しましょう。

④ 二輪車・原付利用者

○右左折時の二輪車・原付の有無の確認

左折時に側方の死角に二輪車・原付がないか、右折時に対向車の死角に隠れていないかなど、小さな二輪車・原付を見落とさないよう、十分に注意を払うことが必要です。

○二輪車・原付の行動を予測する

二輪車・原付が側方や前方にいる場合には、周辺の交通状況をよく見て、二輪車・原付が進路変更をするのか、右左折をするのか、直進をするのかを予測し、十分な間隔をとることが必要です。また、二輪車・原付が近くに走行している場合には、進路変更をせず、二輪車は先に行かせ、原付には気を付けて走行することが、事故の回避に繋がります。

(2) 悪天候・夜間の危険への配慮



ポイント

悪天候や夜間においては、事故発生のリスクが高まります。どのようなリスクがあるのかを理解することで、危険への配慮とともに、慎重な運転の心がけにより事故が回避できることを確認しましょう。

【解 説】

① 雨天時

○スピードを落とす

雨が降り始めたらスピードを落とし、前車との車間距離をとって慎重な運転をすることが必要です。高速道路で速度規制が出されたときには、必ずその速度を守る義務があります。急ハンドルや急ブレーキはスリップの原因となることを理解しましょう。

○無理な進路変更をしない

視界が悪くなり、水滴などでミラーも見えにくくなることから、無理な進路変更はせず、慎重な走行を心がけましょう。

② 降雪時・積雪時

○無理な運行は避ける

吹雪などで視界が悪いとき、さらに天候の悪化のおそれがあるときなどは、無理な運行は避け、安全な場所に一時退避するなどして様子を見るように心がけましょう。

○十分な車間距離を保ち、スピードを落とす

降雪時・積雪時には、スリップした前車に追突する事故も多く見られますので、車間距離は通常の2倍以上をとり、スピードを落として慎重に走行することが必要です。交差点付近など、交通量の多い場所では圧雪状態となって滑りやすくなっていることもあるため、いつも以上に注意して運転することが大切です。

○チェーンの装着

積雪路面となった場合、道路情報板ですべり止め規制などの表示が出た場合などには、早めにチェーンの装着をすることが必要です。スタッドレスタイヤは、雪道や凍結した道路での走行性能には優れていますが、決して万能ではありません。スタッドレスタイヤの過信は禁物であることを、運転者は認識しましょう。また、雪道への対応の遅れは、大規模な立ち往生を発生させることにも繋がります。チェーンを装着していなかった車両が登り坂を登れなかったことや、装着していても勾配が大きく登り坂を登れなかったこと等により後続車両が滞留した事例を説明し、状況に応じた早めのチェーン装着や勾配の大きな経路の回避等の対応が必要であることを理解しましょう。



大雪による大規模な立ち往生

《事例1》

平成26年2月、関東甲信地方での記録的な大雪により、東名高速道路において、冬用タイヤやタイヤチェーンを装備していなかった車両が数百台スタック（登り坂を登れなくなり立ち往生すること）したことで、後続の車両が高速道路本線上に滞留し、最長40kmの渋滞が発生。全ての車両を救出するまで24時間程度かかった。

（参考：NEXCO中日本「冬の雪道ドライブガイド」
<http://www.c-nexco.co.jp/special/snow/>）



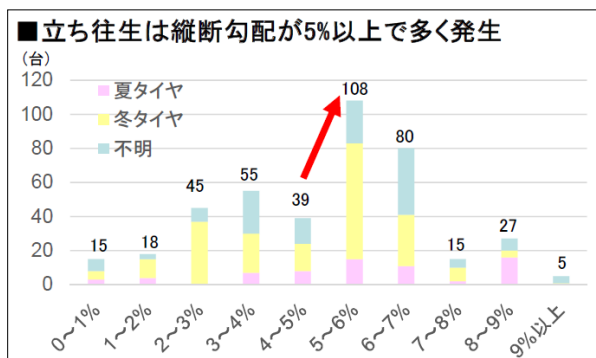
《事例2》

平成30年1月、東京都心での記録的な大雪により、首都高速道路において、複数の車両が登り坂を登れなくなり立ち往生となった。この影響での後続車両の立ち往生により、10km以上の渋滞が発生。登り坂の最大勾配は8%であり、登れなくなった車両には、チェーンを装着していた大型トラックも含まれる。



雪による立ち往生は勾配5%以上で多く発生

冬タイヤを装着していても、縦断勾配が5%を超える登り坂区間で、立ち往生が多く発生しています。



(国土交通省道路局作成、「冬期道路交通確保対策検討委員会」資料より)

③ 濃霧時

○フォグランプの点灯

対向車に自車の存在を知らせるために、ヘッドライトやフォグランプを早めに点灯させます。ガードレールやセンターラインなどを目安に走行するとともに、他車の動きに注意を払うことが肝心です。

○無理な運行は避ける

霧の発生は一時的なものであるため、無理な運行はせず、安全な場所に一時退避するなどして様子を見るよう運転者は心がけましょう。

○前車のブレーキに注意

霧が出てきたら減速し、前車のテールランプを目安に速度を落とします。前車のブレーキランプには特に注意し、追突事故を防ぐことが必要であることを、運転者は意識しましょう。

④ 強風時

○ハンドルをしっかりと握り、スピードを落とします。特に、橋の上、トンネルの出入口、切りとおしなどでは強風が吹きやすく、より一層の注意が必要です。

○また、ハンドルがとられたときには、あわてずに、アクセルから足を離して減速し、小刻みにハンドルを操作して態勢を立て直すことに努めましょう。

⑤ 夕方・夜間

○ヘッドライトの早めの点灯

見えにくい時間帯に自車の存在を知らせるために、ヘッドライトは早めに点灯します。安全のためには、昼間においてもヘッドライトの点灯は効果的であることを、運転者は認知しておきましょう。

○ハイビームの有効活用

道路運送車両法等により、ロービーム（すれ違い用前照灯）の通常約 40m 先に対し、ハイビーム（走行用前照灯）は約 100m 先を照らすことができるものとされています。より広範囲を照射するハイビーム（走行用前照灯）の積極的な活用が、夕方・

夜間の道路状況の把握に有効であることを、運転者は認識しておきましょう。ただし、他の道路利用者を眩惑させないように、状況に応じて適切にロービーム（すれ違い用前照灯）への切り替えを行うことも必要であることも認識しましょう。

○夜間の一般道走行ではスピードを落とす

夜間は横断中の歩行者や側方の自転車、二輪車・原付を見落としがちです。夜間に一般道を走行する場合には、スピードを落とし、急な飛び出しにも十分停止できる速度で走行することが、夜間における安全運転には必要です。

3. 危険予知訓練

ねらい

「危険予知訓練」は、実際に、貨物軽自動車運行の交通場面ではどのような危険があるか、どのような運転をすればよいのかを考える訓練です。さまざまなケースがあるということを理解し、危険回避を徹底することが必要です。



ポイント

「危険予知訓練」は、実際に、貨物軽自動車運行の交通場面では、どのような危険があるか、貨物軽自動車の車両特性がどのような危険を及ぼすのか、どのような運転をすればよいのかを考える訓練です。様々な教育の機会等を活用して、危険回避方法などを理解しましょう。

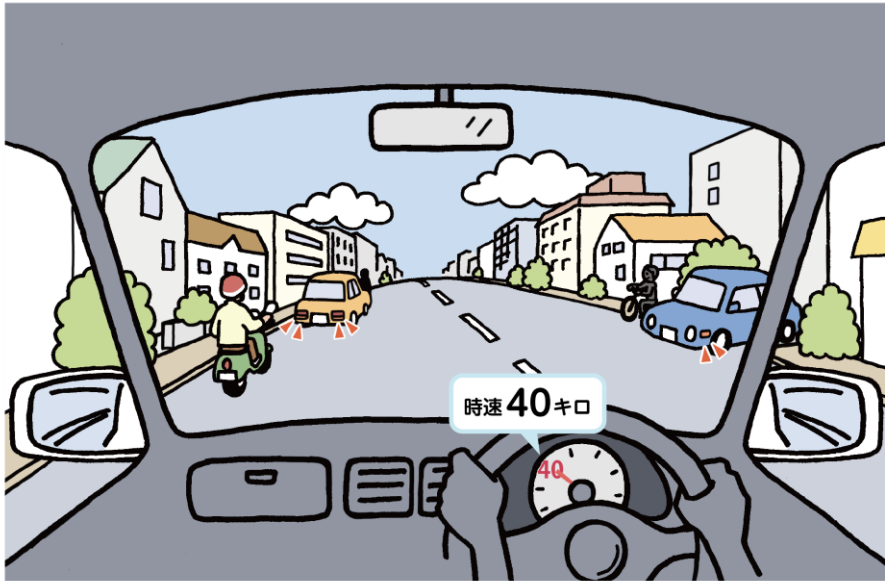
危険予知訓練のスタディケース例

- 交差点の左折
→左折時の内輪差による二輪車・原付などの巻き込みの危険性、左折時にはみ出しの危険性
- 信号機のある交差点の右折
→対向車の影に隠れた二輪車・原付の見落とし、接触の危険性
- 構内から車道への右折
→見通しの悪さからの危険性、周辺に存在する歩行者、自転車、二輪車・原付の見落とし
- 横断歩道のある交差点
→歩行者の急な飛び出しの危険性など
- 雨天時の高速道路走行
→視界の悪さからの危険性、車間距離の不十分さからの追突の危険性など
- カーブの走行
→スピード超過による横転の危険性など



危険予知トレーニングシートの一例 その1

貨物軽自動車が、下記の道路を走行しています。



交通場面の状況

- 住宅街の道路を走行している。
- 前方左側を二輪車が走行している。
- 右側の脇道から車や自転車が出ようとしている。
- 駐車車両の向こうに人影が見える。

制限速度：40km/h

路面状態：乾燥

天 候：晴れ

運 転 者：年齢 33 歳

運転経験：8 年

① どのような危険が潜んでいるか。

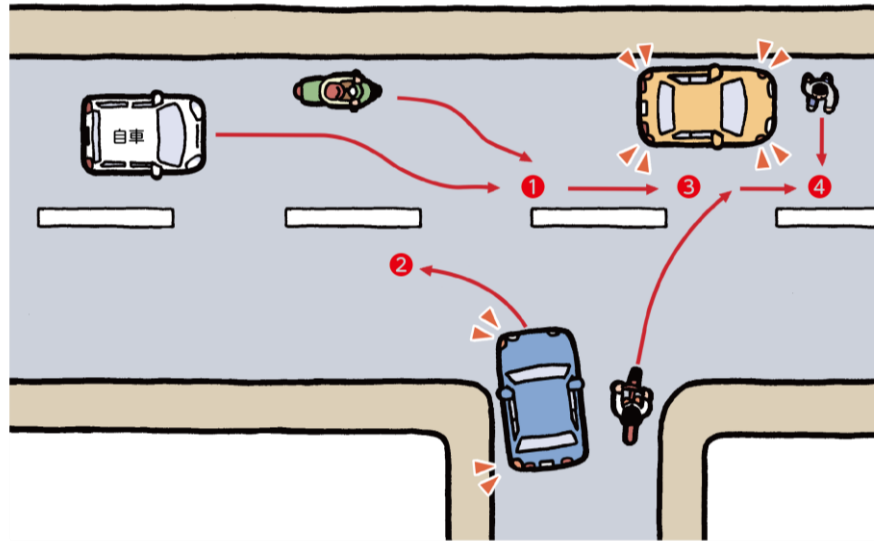
② どのような運転をすればよいか。

資料提供：(独)自動車事故対策機構



危険予知トレーニングシートの一例 その2

【このケースの解説】



主な危険要因の例	① 駐車車両に進路を塞がれた二輪車が右に進路を変更してくることが予測されるので、このまま進行すると二輪車と衝突する危険がある。 ② 二輪車を追い越そうとすると、前方右側の脇道から出ようとしている車と衝突する危険がある。 ③ 前方右側の脇道に自転車が見えるが、この自転車が出てくると衝突する危険がある。 ④ 駐車車両の向こうに歩行者が見えるが、この歩行者が道路を横断してくるとはねる危険がある。
安全運転の例	① 駐車車両などで進路を塞がれた二輪車は、後方の確認をしないまま進路を変更することがよくあるので、二輪車を追い越そうとはせず先に行かせる。 ② 脇道から車と自転車が出ようとしており、駐車車両の向こうには歩行者も見えるので、スピードを落として走行するとともに、脇道の車や自転車は先に行かせる。
乗務員指導のポイント	① 次に掲げる住宅街走行の基本を指導する。 ・ あらかじめスピードを落として走る。 ・ 自転車やバイクの動きに注意する。 ・ 駐車車両があるときは、その付近の歩行者の動きに注意する。 ② 脇道から車や自転車が出ようとしているときは、先に行かせるように指導する。

資料提供：(独)自動車事故対策機構



メールマガジン「事業用自動車安全通信」の事故・ヒヤリハット情報の活用

- 国土交通省では、メールマガジン「事業用自動車安全通信」で、重大事故の状況や運行管理での問題事例を提供して、日々の点呼等における安全教育に活用できるよう配信しています。
- このメールマガジンにより配信される事故情報等が、他山の石として再発防止に活用され、安全対策の推進に役立てることが出来ます。

※メールマガジン「事業用自動車安全通信」アドレス

： <http://www.mlit.go.jp/jidosha/anzen/anzenplan2009/mailmagazine.html>



ドライブレコーダー映像の活用

- ドライブレコーダーで得た情報の中には、事故やヒヤリハットなどの映像情報もあるでしょう。これらを教訓とするためにも、この情報を危険予知訓練に活かしていくことが必要です。
- 実際の事故事例、ヒヤリハット事例の前後の映像を比較し、事故前にはどのような危険が潜んでいることが予測できたか、回避できる運転とはどのようなものであるかなどを運転者に実際の映像をもとに考えさせ、実体験に裏付けられた危険性を十分に理解させることが重要です。
- 【事例】

全国展開をしているN社では、一部支店から、ドライブレコーダーを導入し、実際にあったヒヤリハットの画像データをもとに、危険予知トレーニングを実施しています。周辺の交通流や信号・交差点形状などを画像データから読み取り、そこにどんな危険が潜んでいるかを運転者に考えさせ、安全意識を向上させています。データは3ヵ月ごとに分析をし、さまざまな事例から、教育を行っています。また、ヒヤリハットマップも作成し、どのような危険があるのかを運転者に説明し、そこを通過するときには、事前に注意して徐行するよう指導しています。

■「ドライブレコーダーの映像を用いた危険予知トレーニング教材」

(独)自動車事故対策機構などでは、ドライブレコーダー映像を用いた危険予知訓練の教材を提供しています。

実際の映像に基づく訓練は、事故の危険性を実感でき、また事故が起こった要因を深く検証できます。

トラック事例
03
Truck

交通場面の状況



- 1 片側1車線道路を走行しています。
- 2 この先の交差点を右折する予定ですが、前方をバイクが走行しています。
- 3 この先の左側の駐車場からは車両が進入しようとしています。
- 4 交差点の右折の矢印信号が点灯しました。

DATA ●時刻: 3月 ●時間: 15時 ●道路: 市道 ●天候: 晴

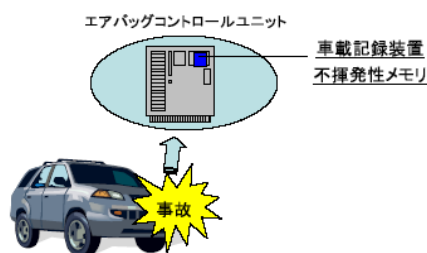
資料提供：(独)自動車事故対策機構

さあこの時、あなたならどのような危険を予知しますか？
 どのような危険が潜んでいるかと、どのような運転をすればよいかを考えてみましょう。



イベントデータレコーダーを活用したヒヤリハットの収集

- イベントデータレコーダーは、エアバックなどが作動するような事故において、事故前後の車両の運動データや運転者の操作等を記録する車載記録装置です。
- エアバックが作動するような事故発生時に、数秒間さかのぼって記録します。加速度、走行速度、シートベルトの状態、ブレーキの状態、アクセルの開閉状態などのデータが記録されます。



これを活用！

(公社)全日本トラック協会では、「WEB版ヒヤリハット集」を公開しています。
 (http://www.jta.or.jp/kotsuanzen/anzen/about_hiyari.html)

4. 指差呼称及び安全呼称

ねらい

日常点検や運転行動、固縛作業は、一人ひとりの運転者が行います。確実に実施するためには、各動作を漫然と行うのではなく、「指差呼称」や「安全呼称」を習慣化することが有効であるという意識を強く持つことが重要です。



ポイント

日常点検や運転行動は、慣れとともに、つい漫然と行ってしまいがちです。「指差呼称」・「安全呼称」を習慣づけることで、各動作が顕在化し、集中力が高まります。

ヒューマンエラーの防止をより確実なものとするため、「指差呼称」・「安全呼称」を徹底しましょう。

【解 説】

指差呼称は、運転者の錯覚、誤判断、誤操作等を防止するための手段です。道路の信号や標識などを指で差し、その対象が持つ名称や状態を声に出して確認することをいい、安全確認に重要な運転者の意識レベルを高めるなど自動車事故防止対策に有効な手段の一つです。

ただし、指差呼称自体がマンネリ化したり、形式的なものとなってしまうと、効果は薄れてしまいます。必ず、見たり、聞いたり、判断していることを自覚しながら指差呼称することが重要です。



「映像記録型ドライブレコーダー活用手順書」を活用しましょう

- 国土交通省では、「映像記録型ドライブレコーダー活用手順書」を作成しており、ドライブレコーダーの活用による事故防止のための指導方法等について整理しています。
- この手順書では、実際の教育現場での活用方法について、実施方法や留意事項を整理しているほか、具体的な事例を挙げて紹介しています。



これを活用！

「映像記録型ドライブレコーダー活用手順書」は、国土交通省のHPに掲載されています。
(<http://www.mlit.go.jp/jidosha/anzen/O3driverrec/index.html>)

5. 緊急時における適切な対応

ねらい

交通事故や車両故障発生時、自然災害に備えて適切な対応を取ることの必要性を認識し、取るべき対応策に関する理解を深めることが大切です。

(1) 交通事故や車両故障が発生した際の対応



ポイント

交通事故や車両故障が発生した場合は、運転者は即座に「負傷者の救護」、「道路上の危険の除去」、「警察への報告」、「事業者への報告」等を行わなければならないことを、きちんと理解しましょう。

【解 説】

① 負傷者の救護

交通事故を起こしたら、ただちに貨物軽自動車の運転を停止し、人や物に対する被害状況を確認しなければなりません。さらに負傷者がいる場合は、ただちに救護し、必要があれば近くの病院に運べるよう、周囲に救急車の手配等を求めなければなりません。事故を起こしてしまった時の負傷者救護の流れをきちんと理解し、実際の事故の際に即座に行動に移せるようにしましょう。

② 道路における危険の防止

交通事故や車両故障を起こしたら、交通事故の続発を防ぐため、事故車両を安全な場所に移動させ、他の自動車に事故の発生を知らせる等、道路における危険防止の措置を運転者はとらなければなりません。

- ・ハザードランプを点灯
- ・発炎筒を着火
- ・停止表示器材を設置（高速道路等）

※ 発炎筒・停止表示器材は車の後方に無理のない範囲で設置してください

③ 警察への報告

運転者は、警察官が現場にいる場合はその警察官に、また、現場にいない場合は、ただちに最寄りの警察署・交番・駐在所の警察官に、交通事故が発生した日時・場所、死傷者の数および負傷者の負傷の程度などを報告しなければならないことを説明しましょう。

④ 事業者への報告

事業者（個人事業主を含む）は必要に応じて、事故や故障の発生状況等を国土交通省や保険会社等へ報告しなければなりません。運転者は上記①～③の措置が終わったら、適切な情報を速やかに事業者に報告する必要があります。

⑤ 安全な場所への退避

負傷者の救護や道路における危険の防止等の措置を行ったら、車内や路上で待機することはせず、速やかにガードレールの外側等の安全な場所へ退避するようにしましょう。後続車両による追突や道路上の事故当事者への接触事故等、特に高速道路上等における二次的な事故の危険性を十分に認識する必要があります。



交通事故の場合の措置等（道路交通法）



事故発生後は、警察官への報告までの各措置を行わなければならない。

道路交通法 第72条第1項

交通事故があつたときは、当該交通事故に係る車両等の運転者その他の乗務員は、ただちに車両等の運転を停止して、負傷者を救護し、道路における危険を防止する等必要な措置を講じなければならない。（略）警察官に当該交通事故が発生した日時及び場所、当該交通事故における死傷者の数及び負傷者の負傷の程度並びに損壊した物及びその損壊の程度、当該交通事故に係る車両等の積載物並びに当該交通事故について講じた措置を報告しなければならない。

(2) 自然災害の発生に備えた対応



ポイント

運転者には、大雪等の自然災害のおそれがある場合に、事故防止の観点から適切に対応することが求められます。そのため、気象等に関する情報を収集・把握することや、あらかじめ災害に遭遇した際の対応方法を把握しておくことが必要です。

【解 説】

① 気象等に関する情報を収集・把握することの必要性

気象庁や道路管理会社が発表する気象情報や道路交通状況等に注意を払い、気象情報、運行経路の道路情報、道路規制状況に応じたきめ細やかな対応を行うことが自然災害への対応において非常に重要です。

気象や交通情報、また、運行区間に関して国土地理院が発行するハザードマップに記載された情報を、どのようにして収集するのかを具体的に確認するとともに、収集した情報を共有するようにしましょう。

また、これらの情報を活用してチェーンなどの用具の装備を行うなど、安全運行に必要な行動を早めに取りよう心がけましょう。

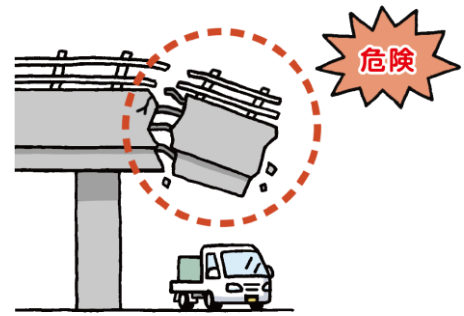
② 安全運行に必要な指示を管理者等に適時確認することの必要性

大雪、暴風雪、地震、火山の噴火、津波、土砂災害及び河川の氾濫等に遭遇した、若しくはこれらの発生が予測される場合、運転者は運行休止を含めた対応等について検討することが、災害時の初動対応として必要です。長時間の停滞が発生した場合にも、運転者は連絡を待っているのではなく、連絡、情報収集に努め、また、道路管理者から指示があった場合は従うなど、適切な対応をしましょう。

③ 災害に遭遇した際の対処方法の認識

一般道を走行していて地震に遭遇したら、急ハンドル、急ブレーキを避けるなど、できるだけ安全な方法により車を道路の左側に停車させます。落下物や倒壊のおそれのある構造物を避けるよう、注意が必要です。

また、やむを得ず運行を休止し車から離れる際には、警察等が車両を移動させる際の障害とならないよう、鍵をつけたままにしておくことが必要である等、災害の種類に応じた対処方法を事前に確認しておく必要があります。実際に運転者が災害に遭遇した際に適切な対処方法が取れるよう、日頃から災害発生時の対応に関する確認を行うことが大切です。



- 道路の左側の安全な場所への停車
【車を離れるときは】
- エンジン切る
- 鍵はつけたまま
- 窓を閉める
- ドアロックしない



これを活用！

国土交通省ハザードマップポータルサイト
～身のまわりの災害リスクを調べる～
(<https://disaportal.gsi.go.jp/index.html>)

チェックシートⅧ



日常チェックポイント

- ✓ 危険を予測するときの注意事項としては、何が挙げられますか？
 - ☐周囲の状況をよく見て、見えない危険を読む
 - ・漫然と見ていると、見落としや見誤りが出てきます
 - ・見通しの悪い交差点などでは、交差道路の状況がわからない場合があります。その場合には、見えない危険を予測することが重要です
 - ☐道路を利用する歩行者や自転車などの特性を良く知る
 - ・道路には、歩行者、自転車、二輪車・原付、他の車両などのそれぞれが存在していますが、それぞれの動きの特性は異なります
 - ・子どもと高齢者では動き方も違います。特性を知ることが重要です
 - ☐気象状況に潜む危険を知る
 - ・雨や雪の場合には、路面が滑りやすくなるなどの危険があります
 - ・雨、雪、霧などの場合、視界が悪くなり、前車に気付くタイミングが遅れると追突の危険があります
 - ☐先の状況に目を配る
 - ・前車やその先の状況に目を配り、危険を予測することが重要です
 - ・前車の前方に横断歩道がある場合などは、歩行者が横断しようとしている状況がつかめれば、前車が停止するかもしれないと予測でき、ゆとりを持って減速したり、車間距離をとるなどの行動ができ、事故を防ぐことができます
- ✓ 特に注意して危険を予測すべき場所・場面としては、何が挙げられますか？
 - ☐交差点右折時
 - ☐交差点左折時
 - ☐単路走行時
 - ☐構内から車道への右折
 - ☐踏み切り走行
 - ☐雨天時の高速道路走行
 - ☐カーブの走行



安全教育でのチェックポイント

- ✓ 子どもの特性として配慮すべきこととしては、何が挙げられますか？
 - ☐飛び出しに注意する
 - ☐子どもを発見したら、その反対側にも目を配る
- ✓ 高齢者の特性として配慮すべきこととしては、何が挙げられますか？
 - ☐横断してくるかもしれないと考え、スピードを落とす
 - ☐夜間や明け方の歩行者は高齢者が多いので気をつける
- ✓ 自転車の特性として配慮すべきこととしては、何が挙げられますか？
 - ☐自転車の側方を走行するときは、十分な間隔をとる
 - ☐見通しの悪い場所での飛び出しに注意する
 - ☐夜間の無灯火自転車に注意する
- ✓ 二輪車・原付の特性として配慮すべきこととしては、何が挙げられますか？
 - ☐右左折時の二輪車・原付の有無を確認する
 - ☐二輪車・原付が進路変更するのか、右左折をするのか、直進するのかなど行動を予測し、十分な間隔をとる
- ✓ 雨天時に配慮すべきこととしては、何が挙げられますか？
 - ☐スピードを落とし、車間距離を十分にとって慎重に運転する
 - ☐無理な進路変更をしない
- ✓ 降雪時・積雪時に配慮すべきこととしては、何が挙げられますか？
 - ☐無理な運行は避ける
 - ☐十分な車間距離を保ち、スピードを落として慎重に運転する
 - ☐スタッドレスタイヤの過信は禁物であり、必要に応じてチェーンを装着する
- ✓ 濃霧時に配慮すべきこととしては、何が挙げられますか？
 - ☐フォグランプを点灯し、自車の存在を知らせる
 - ☐無理な運行は避け、安全な場所に一時退避する
 - ☐前車のブレーキに注意し、追突事故を防ぐ
- ✓ 強風時に配慮すべきこととしては、何が挙げられますか？
 - ☐ハンドルをしっかりと握り、スピードを落とす
 - ☐ハンドルをとられた際には、あわてずにアクセルを離して減速し、小刻みにハンドルを操作して態勢を立て直す
- ✓ 夕方・夜間時に配慮すべきこととしては、何が挙げられますか？
 - ☐ヘッドライトを早めに点灯し、自車の存在を知らせる
 - ☐夜間の一般道の走行ではスピードを落とし、急な飛び出しにも十分に停止できる速度とする

IX. 運転者の運転適性 に応じた安全運転

本章では、個々の運転者の自らの運転行動の特性の把握の方法、これを把握した上での安全運転への配慮の方法などについて整理しています。

実際の適性診断結果等を用いて、運転行動の特性を把握しましょう。

【指針第1章 2-(9)】



1. 適性診断の必要性

ねらい

貨物運送事業者は、安全確保のため、運転者の特性を把握したうえで、特性に合わせ指導を行う必要があります。運転者の特性を把握し、日々の運転や指導に活かすには、国土交通大臣が認定する「運転者適性診断」の活用が有効です。



ポイント

運転者適性診断は、運転の基本である視覚機能、判断・動作のタイミング、動作の正確さ、注意の配分についての測定を行い、また、模擬運転や性格診断などについて測定を行います。運転者はこの結果を通じ、自身の運転のくせを自覚することができます。

【解 説】

● 適性診断とは

- ・運送事業者は、運転者の特性に合わせた、指導・監督が義務付けられています。これは、個人事業主であっても同様に必要です。
- ・運転者の特性を把握・理解するためには、国土交通大臣が認定する適性診断を受診することが有効です。
- ・「貨物自動車運送事業輸送安全規則」に規定する国土交通大臣が認定する適性診断は、(独)自動車事故対策機構をはじめ、複数の機関で実施されています。

種類	対象（一般貨物自動車運送事業者の場合）
一般診断	任意
初任診断	新たに採用された者
適齢診断	65歳以上の者
特定診断Ⅰ	死亡又は重傷事故を起こし、かつ、当該事故前の1年間に事故を起こしたことがない者 軽傷事故を起こし、かつ、当該事故前の3年間に事故を起こしたことがある者
特定診断Ⅱ	死亡又は重傷事故を起こし、かつ、当該事故前の1年間に事故を起こした者

2. 適性診断結果の活用方法

ねらい

運転者適性診断の結果は、それぞれの運転者の適性に応じたものとなるため、それぞれの運転者が配慮すべき事項はさまざまとなります。診断結果を活かして、自分のくせを理解・克服することが重要です。



これを活用！

(独)自動車事故対策機構 (<http://www.nasva.go.jp/fusegu/tekisei.html>) では、適性診断結果の活用講座などを実施しています。

(1) 適性診断結果の活用方法の例



ポイント

適性診断の結果から、自分自身では気づきづらい、“運転のくせ”を知ることができます。しかし、自分で自分のくせを克服することは、大変難しいものです。そこで、適性診断結果の活用においては、運転者の指導教育を担当する管理者が「自分の運転の悪いくせを克服しようとする運転者を援助する」ことが大切です。特に、面接による助言・指導を行う場合には、受診者に適性診断結果と今後の安全運転のためのアドバイスがうまく伝わるように、助言・指導を担当する管理者の心構えも重要です。運転者は、自分のもつ事故につながりやすい特性が運転行動に現れないように、努力をして安全運転しているかもしれません。管理者は、まず運転者のこの努力を認める、よいところは褒めて伸ばす、というような、運転者の現在の状態を受容することが大切です。

管理者等が安全運転のための助言・指導を行い、運転者自身が自身の運転のくせを認識するためには、適性診断結果の見方を正しく理解しておくことが重要です。適性診断票には、測定結果に基づく安全運転のためのアドバイスも記載されているので、助言・指導を行う際は、これらの情報をぜひ活用しましょう。



適性診断などをはじめとした各種講習を実施している専門機関

運転者のための各種講習、適性診断、貨物軽自動車安全管理者講習などを実施している専門機関も活用可能です。

貨物自動車運送事業輸送安全規則第 10 条第 2 項に規定する国土交通大臣が認定する適性診断

■国土交通省自動車総合安全情報 (<http://www.mlit.go.jp/jidosha/anzen/O3safety/instruction.html>)

■(独)自動車事故対策機構 (<http://www.nasva.go.jp/index.html>)

以下では、特定の運転者に義務付けられている適性診断に関し、(独)自動車事故対策機構で測定している項目を例として、(2)～(4)で解説します。

顔写真

人秘

令和7年3月1日

適性診断票
(適齢診断)

殿

独立行政法人
自動車事故対策機構

令和7年3月

殿が受診なさった「適齢診断」の結果は次のとおりです。安全運転のためにご活用ください。

○あなたの優れている点

気持ちのおおらかさが非常に優れています (80 点)

安全態度が優れています (71 点)

他人に対する好意が優れています (60 点)

感情の安定性が優れています (60 点)

協調性が優れています (52 点)

●運転時に注意していただきたい点

判断・動作のタイミングが早いようです (30 点)

動作の正確さにバラツキがあるようです (40 点)

注意の配分に欠ける場合があるようです (42 点)

危険感受性に欠ける場合があるようです (46 点)

判断・動作のタイミング

危険感受性

動作の正確さ

注意の配分

安全態度

感情の安定性

協調性

気持ちのおおらかさ

他人に対する好意

グラフの見方：円の外側へいくほど状態が良好です。朱色の項目については特に注意が必要です。

この診断票の取扱いには特にご注意ください。 - 1/9 -

資料提供：(独)自動車事故対策機構

75

(2) 「性格」の診断結果の活用



ポイント

性格は運転のくせにも影響が大きく、なかなか自分で気が付きにくいものです。性格面の特性の中でも、感情的な傾向、自分本位で協調性に欠ける傾向などは事故につながりやすいという研究結果が報告されています。事故につながりやすい性格特性が運転に現れないようにする方法について考え、目標を決めることがポイントです。

【解 説】

「性格」に関する測定結果と運転の関係は次のとおりです。

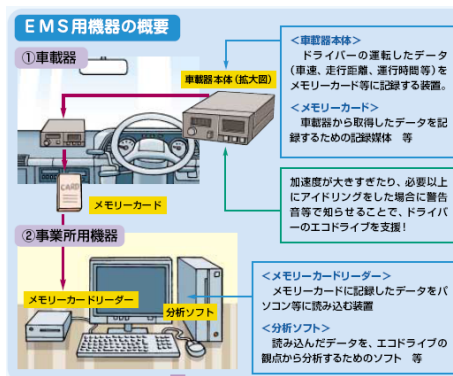
「性格」の測定結果と運転の関係

項目	特性	運転との関係
感情の安定性	「いらいらしがち（焦燥的傾向）、すぐかっとなるなどの衝動的ないしは興奮的傾向」、及び「怒りっぽい、すぐしょげるなどの感情的傾向」、そして、「気が変わりやすいなどの意志の不安定な傾向」をみるものです。	・イライラ運転 ・細かい注意がぬけてしまう ・張り合う運転をしてしまう ・急のつく運転など粗暴運転 ・スピードを出す ・見過ごし、見誤りが多い ・待たされることに不満を示す ・クラクションを鳴らされるといらつく など
協調性	「自分本位、自己中心的、協力性の弱さ、共感性の不足等の傾向」をみるものです。	・譲り合いができない ・ひとりよがりの運転 ・迷惑をかけても平然としている ・目先の損得にとらわれる ・戦闘的、攻撃的 ・相手のことを考えずクラクションを鳴らす ・ルール違反を平然とする ・強引な割り込みをする など
気持ちのおおらかさ	「気持ちがおおらかで、おだやかであるか、それとも、気が小さく過敏でとげとげしいか」をみるものです。	・せかせかした運転 ・いじっぱりな運転 ・短気ですぐつかかる ・小さいことに気を取られ、注意が不足する など
他人に対する好意	「疑り深さが強い、人を信じない、警戒心や敵意が強い」、「他人に批判的、攻撃的」という傾向をみるものです。	・意地悪な運転 ・自分にとって不都合なことは他人のせいにする ・強がりや荒っぽい運転、戦闘的運転 など



デジタルタコグラフを活用した運転者のくせの把握

■デジタルタコグラフ等には、エコドライブシステム（以下、EMS）が付属している製品も多くあります。EMS は、急発進、急加速に対する警告、運転データ（車速、走行距離、運転時間等）の記録ができます。これにより、燃費の改善等が期待できますが、急発進、急加速などの運転を減少させることで、安全性の確保にもつながります。



(3) 「安全運転態度」の診断結果の活用



ポイント

安全運転態度として、運転に対する態度、交通道德や交通法規等に対する考え方を測定しています。例えば、運転を甘く考え、自分の運転技術を過信する傾向がみられる人には高い評価が出ないようになっています。運転を甘く考えたり、自己中心的な運転行動をとることが危険を招くことを運転者が自覚することがポイントです。

【解 説】

「安全運転態度」の測定結果と運転の関係は次のとおりです。

「安全運転態度」の測定結果と運転の関係

項目	特性	運転との関係
安全運転態度	「運転を甘く考えていないか」、「自分の運転技術を過信する傾向がないか」「自分本位になって他者への思いやりのない運転、“急”の付く運転（急発進、急停車等）になっていないか」といった運転に対する態度をみるものです。	・荒っぽい運転になりがち ・スピード本位で危険を誘発するような運転をする ・運転を甘く考え、行動が軽率になりがち ・運転を楽しむ傾向が強く、自己中心的な運転をする ・運転技術を過信している など

(4) 「認知・処理機能」の診断結果の活用



ポイント

運転者は、自動車運転中は、状況の認知、判断、操作の作業を繰り返し行っているといえます。そのため、状況判断が適切か、複雑な状況における正確な動作がどの程度できるかを自覚し、自分の運転を振り返って、安全運行のための配慮事項を認識する必要があります。

【解 説】

運転における状況の認知、それに対応する処理にかかる特性として、危険感受性、注意の配分、動作の正確さ、判断・動作のタイミングの度合いを測定します。

「認知・処理機能」の測定結果と運転の関係

項目	特性	運転との関係
危険感受性	交通の状況を「よくみよう」とする積極的な姿勢は十分であるか、運転ぶりは慎重であるか、という2点を測定するものです。「スピードを抑え、積極的に確認をする」、「防衛運転を行うように切り換える」といったことを助言・指導することがポイントです。	・特定のものに注意がうばわれ、一点集中になりやすい ・よく見ようとせず、見落としや見誤りが多く、ヒヤリハットを起こしがち ・漫然運転になりがち ・狭い道路でも広い道と同じような速度で走る。 など
注意の配分	注意の配分が適切に行われているか、左右どちらかに注意の偏りが生じていないかを主にみるものです。例えば、「右左折時は対向車ばかりに注意を集中せず、同時に横断中の歩行者等にも注意を配分する」といったことを助言・指導することがポイントです。	・道路上の状況変化を効率よく的確に把握しきれない ・交差点で右左折をするとき、対向車のみに関心をうばわれ、歩行者などに目がとどかないことがある。または逆に、歩行者などに気をとられ、他の車の動きから注意がそがれる。 など

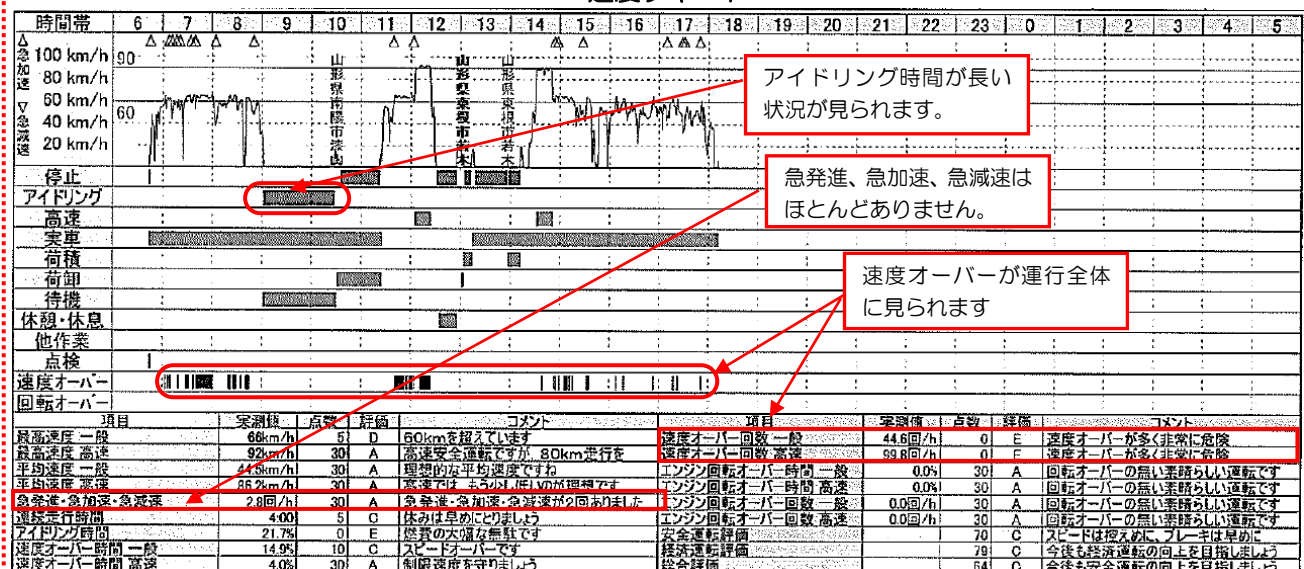
項目	特性	運転との関係
動作の正確さ	つぎつぎに生じる事態に対してすばやく正確な反応ができるか、反応にムラはないかをみるものです。「安全手順の励行と確認の先行」が助言・指導のポイントです。	- 自分の予測しない状況にぶつかると、あわてて間違った行動をとる。 - とっさの正確な動作が不得手である。 - 確認がおろそかで、すぐ動作にうつるくせがある。 など
判断・動作のタイミング	「動作が先走って、見込みがamai」、すなわち「尚早反応」の傾向を重点的にみるものです。 タイミングが早いひとには一呼吸おく気持ちをもって確認を行うこと、タイミングが遅いひとにはあわてて確認があまくならないように確認をしっかり行うことを助言・指導することがポイントです。	- 動作が先走って、情報の確認がおろそかになりがち。確認よりも動作に重点がおかれた運転になる。いつも急いでいるような心の状態になる場合もある。 - タイミングの早すぎは、“だろろ運転”になりがち。見込みが甘く、ひとり合点の判断を示す場合もある。 - タイミングの遅すぎは、結果においてあわててしまい、確認もれが多くなる場合もある。 など



デジタルタコグラフデータ等を活用し、「運転のくせ」を認識する その1

- 運転者が自分の「運転のくせ」を知るには、適性診断のほか、デジタルタコグラフデータ等、日々の運行データを活用することも重要です。
- デジタルタコグラフやEMS等では、総合的な運行の状況などを整理し日報として出力されるものや、速度についての分析チャートなどが出されるものも多くあります。
- 走行速度、エンジン回転などで、運行全体の速度について指導できるほか、急のつく運転などもセンサー検知してデータが出されるものもありますので、これらについても指導に活かすことが可能です。

速度チャート



急発進・急加速・回転オーバー回数・燃費グラフ



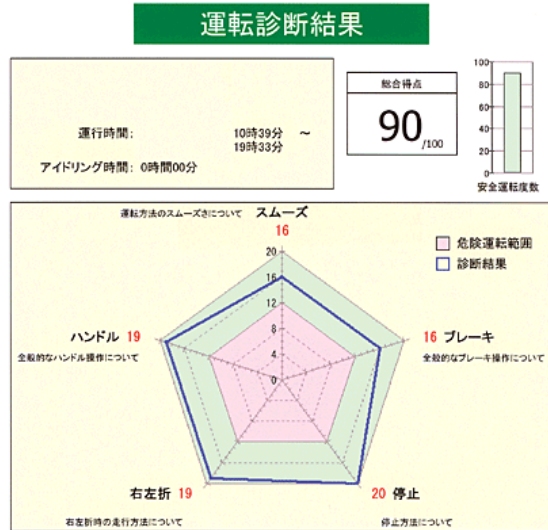
資料提供：矢崎総業㈱



デジタルタコグラフデータ等を活用し、「運転のくせ」を認識する その2

作成日: 2005年09月28日

- 運転診断結果は、評価点や分析チャートなどであらわすものが多くあります。
- 評価点の高い項目については褒め、また、評価点の低い項目については要因を理解させるようにし、配慮すべきことを運転者自身が自覚できるようにしましょう。
- 評価結果を社内でランキング表示するなどして、運転者の安全運転に対するモチベーションを向上させるなどの工夫も見られます。



診断項目	評価結果	コメント
ブレーキ	16	ゆとりのある、丁寧なブレーキ操作を心掛けているようです。今後も、現状のような丁寧なブレーキ操作を継続するよう心掛けさせましょう。
停止	20	早目にブレーキを踏んでおり、非常に丁寧な停止方法です。今後も継続して、危険予測と早目で丁寧な停止を心掛けさせましょう。
ハンドル	19	ゆっくりと丁寧なハンドル操作ができています。今後も継続して、危険予測と丁寧なハンドル操作を心掛けさせましょう。
右左折	19	右左折前に、適切な減速ができています。今後も継続して、右左折前の適切な減速を心掛けさせましょう。
スムーズ	16	走行中のブレーキ・アクセル操作はスムーズに行われています。慣れによる油断は、事故の原因となることをアドバイスしましょう。
総合評価	90/100	全般的に、運転方法に問題は無いようです。運転方法には問題ありませんので、体調面・精神面への注意を心掛けさせましょう。

は注意が必要な項目です

【事例】

茨城県のM社では、ドライブレコーダーで得られた運転診断評価、危険挙動の状況、1カ月の平均結果、適性診断結果などをもとに、運転者への指導を帰庫時や会議などを中心に行っています。ドライブレコーダーの導入、運転診断評価については、導入当初、運転者からの拒否反応もありましたが、運転者を指導する側の貨物軽自動車安全管理者がスキルアップし、運転者に理解させる能力を身につけたこと、また運転者と貨物軽自動車安全管理者が話しやすい環境なども整えたことにより、徐々に運転者の安全に対する意識が高まり、事故件数は導入3年後に80%削減されました。

チェックシートⅩ

貨物軽自動車安全管理者のためのチェックポイント

✓ 性格面で注意と診断された運転者には、どのような指導が効果的でしょうか？

→□まずは好ましい点をほめる

□注意の項目について説明します

「あなたの場合、注意の配分や動作の正確さ、判断・動作のタイミングは良いですね。とっさの場合に間違うといったことはなさそうですね。しかし、性格の面では、〇〇が不十分という結果が出ています。」

□注意点について、日頃の運転ぶりを振り返らせ、何が問題かを見つけ出します

「〇〇の項目が不十分の人は、△△になりがちとされていますが、あなたは日頃の運転を振り返ってみてどうですか？」

□最後にまとめの助言をし、締めくくりでも褒めるべきところは褒め、かつ、注意すべき点はどこだという言い方をし、運転者に注意点を受け入れさせて、認識させる

✓ 安全態度で注意と診断された運転者には、どのような指導が効果的でしょうか？

→□安全態度は、マナーやモラルの良し悪しよりも、自分の運転ぶりの荒さに対する自己評価が主な内容です。プロの運転者への指導では、プロとしての自覚をあからさまに促すのではなく、「自己評価」である点を強調し、説明をすることが重要です

「運転が荒いという自己評価ですね。〇〇になりがちという評価になっています。安全に対する考え方が甘いということかもしれません」

□注意点について、日頃の運転ぶりを振り返らせ、何が問題かを見つけ出します

「日頃の運転を振り返ってみて、〇〇についてはどうですか？ヒヤッとしたことはありますか？それは具体的にどんなことでしたか？」

□要因が、人間関係の悩みなどである場合もあるため、運転面だけでなく、それらについても聞き、助言をすることも必要です

✓ 機能面で注意と診断された運転者には、どのような指導が効果的でしょうか？

→□判断・動作のタイミングなどの機能面で問題がある場合は、タイミングが早すぎるせいかちな行動が問題となります

□注意点について、日頃の運転ぶりを振り返らせ、何が問題かを見つけ出します

「判断・動作のタイミングがちょっと早過ぎるようですね。運転していて、動作が先走るといったことはないですか？」

□配慮すべきことを説明し、具体的な例を挙げて認識させることが必要です

X. 交通事故に関わる 運転者の生理的及び 心理的要因とこれら への対処方法

本章では、長時間の連続運転、飲酒などの生理的要因、運転への過信などの心理的要因が、運転にどのような影響を与えるかについて整理しています。

生理的・心理的要因による実際の事故事例により、交通事故につながる重大な要因を理解するとともに、危険運転防止の留意点についても理解することが重要です。

【指針第1章 2-(10)】



1. 交通事故の生理的・心理的要因

ねらい

運転者の生理的・心理的要因が交通事故を引き起こす原因となることがあります。事故につながる要因とそれらの要因が運転に与える影響について理解しましょう。



ポイント

事故の原因となる生理的・心理的要因としては、過労状態や睡眠不足であること、飲酒、運転技能への過信、あせる気持ち、興奮状態などさまざまです。どういう状態がこのような要因を生むのか、運転にどのような影響を及ぼすのか理解しましょう。

【解説】

① 過労状態

貨物軽輸送は、生理的・心理的負担の大きい「車の運転」をすることに加え、深夜・早朝を含む長時間労働となることもあります。これらの状況が過労状態を引き起こし、一瞬の気の弛みが重大事故につながることを、運転者は意識する必要があります。

○運転者の深夜・早朝を含む長時間の労働の結果、慢性的な休養不足により疲労が蓄積し、運転者が過労状態となってしまいます。

○積荷の積卸しや運行中の積荷への配慮、荷主への対応や時間内の配達なども運転者に対する負担となっています。



これを活用！

国土交通省では、「トラック輸送の過労運転防止対策マニュアル」を作成しています。
(http://www.mlit.go.jp/jidosha/anken/O3analysis/resource/data/h19_2.pdf)

② 睡眠不足

睡眠不足による運転は飲酒運転と同等の危険性があるとも言われています。また、「睡眠時間が6時間未満の者では7時間の者と比べて居眠り運転の頻度が高い」、「交通事故を起こした運転者で、夜間睡眠時間が6時間未満の場合に追突事故や自損事故の頻度が高い」といった研究結果も示されています。睡眠不足による眠気がヒューマンエラーに基づ

く事故につながることを理解しましょう。

③ 飲酒運転

飲酒は車の運転に多大な影響を及ぼし、速度感覚が麻痺してスピードを出し過ぎる、気が大きくなって危険を危険と感じなくなり無謀な運転をする、視力が低下し視野も狭まるため信号を見落としたり計器類を見誤ったりする、反応時間が遅れたり的確なハンドルやブレーキ操作ができなくなる、意識がぼんやりしたり眠気が生じるなどの危険を招き、重大事故を引き起こす原因となることを理解しましょう。

④ かぜ薬等の服用

健康管理のためには、薬と上手に付き合っていくことも必要ですが、眠気を招く薬の服用は事故の要因となります。特に市販のかぜ薬や花粉症の薬のほとんどには、眠気を招く成分が含まれています。市販の薬を安易に飲むことは危険であり、体調不良の際は、医師にドライバーであることを申し出て、眠くならない薬を投与してもらう必要があります。薬の服用は必ず医師の指示に従い、運転業務に支障が生じることをないように注意するとともに、万一眠気を招く薬を運行前に服用した場合には、運転をしないという選択も考慮しましょう。

⑤ 運転技能への過信

「自分は運転が上手い」という過信は、安全運転の基本を失わせ、集中力も欠くこととなります。また、運転を甘く考えていると、無謀な行為や、見落とし・見誤りを起こし、重大な事故につながることを運転者は理解する必要があります。

⑥ あせる気持ち

急ぎやあせりの気持ちが心理を支配すると、スピードの出しすぎ、強引な車線変更、一時停止の無視などの危険な運転をしがちとなります。また、前方の車の動きを遅いと感じ、交通の流れに対する配慮を失うこともあり、こうした気持ちのあせりが事故につながることを運転者は意識しましょう。

⑦ 興奮状態

カッカしたり、カリカリしたりなどの興奮した状態の運転は、的確な判断ができないばかりでなく、他車の運転行動も気にさわり、仕返しをするなどの行動を起こしがちです。例えば、「他車に追い越されたので追い抜き返す」といった無理な運転は事故の原因となることを認識し、そのような運転行動を行わないようにしましょう。



「働く人の疲労蓄積度セルフチェック」を活用しましょう

- 厚生労働省では、医学研究の結果等に基づいた「働く人の疲労蓄積度セルフチェック」を公表しており、ドライバー自身がセルフチェックできるようになっています。
- このセルフチェックでは、チェック終了後「疲労蓄積ケアのためのアドバイス」も個人対応・組織対応別に活用できるようになっています。



これを活用！

「働く人の疲労蓄積度セルフチェック（働く人用）」は、厚生労働省のHPに掲載されています。

(<http://kokoro.mhlw.go.jp/fatigue-check/worker.html>)

2. 過労運転防止のための留意点

ねらい

荷主側の発注条件が厳しいなどの背景から、貨物軽運転者は他の産業と比べ長時間労働を課せられやすい労働環境におかれていると言えます。過労運転は大きな事故につながり、社会的にも影響を及ぼすことを認識するとともに、拘束時間などの規定について確認しましょう。また、日ごろの生活において疲労とならないために留意すべき点についても確認しておきましょう。

(1) 労働時間についての規定



ポイント

過労運転を防止する目的として、厚生労働省では、「自動車運転者の労働時間等の改善のための基準（改善基準）」及び国土交通省では、「貨物自動車運送事業の事業用自動車の運転者の勤務時間及び乗務時間に係る基準」で拘束時間、休息期間等労働時間が規定されています。

【解 説】

区分	内容
1ヶ月の拘束時間 （※1参照）	1ヶ月 284 時間 （毎月の拘束時間の限度を定める書面による労使協定を締結した場合には、1年のうち6ヶ月までは、1年間についての拘束時間が 3,400 時間を超えない範囲内において 310 時間まで延長できる。284 時間を超える月が 3 か月を超えて連続しないこと。また、月の時間外・休日労働が 100 時間未満となるよう努めること。）
1日の拘束時間	1日 原則 13 時間以内 最大 15 時間以内（14 時間を超える回数は1週間2回まで）
休息期間 （※2参照）	1日の休息期間は継続 11 時間与えるよう努めることを基本とし、9 時間を下回らない
運転時間	1日の運転時間は、2日平均で9時間以内 1週間の運転時間は、2週間ごとの平均で 44 時間以内
連続運転時間	4時間以内 運転の中断時には、原則として休憩を与える（1 回おおむね連続 10 分以上、合計 30 分以上）10 分未満の運転の中断は、3 回以上連続しない
特例	(1) 分割休息期間 業務の必要上、勤務の終了後継続した 9 時間以上の休息期間を与えることが困難な場合、一定期間（1 か月程度）における全勤務回数の2分の1の回数を限度として、休息期間を拘束時間の途中及び拘束時間の経過直後に分割して与えることができる。 この場合、分割された休息期間は、1 日において1 回当たり継続 3 時間以上、休息期間の合計は 2 分割の場合には合計 10 時間以上、3 分割の場合には合計 12 時間以上とすること。また、3 分割が連続しないよう努めること。
	(2) 2人乗務 1日の最大拘束時間を 20 時間まで延長可。休息期間を4時間に短縮可（ただし、車両内に身体を伸ばして休息できる設備がある場合に限る）。ただし、設備（車両内ベッド）が条件（長さ 198 cm以上、かつ、幅 80 cm以上の連続した平面であり、かつ、クッション材等により走行中の路面等からの衝撃が緩和されるものであること）を満たす場合、拘束時間を 24 時間まで延長可（ただし、運行終了後、継続 11 時間以上の休息期間を与えること）。さらに 8 時間以上の仮眠時間を与える場合、拘束時間を 28 時間まで延長可。
	(3) 隔日勤務の特例 業務の必要上やむを得ない場合には、2 暦日における拘束時間が 21 時間を超えず、勤務終了後、継続 20 時間以上の休息期間を与えれば隔日勤務に就かせることが可能。
	(4) フェリー ・ フェリー乗船時間は、原則として休息期間（減算後の休息期間は、フェリー下船時刻から勤務終了時刻までの間の時間の2分の1を下回っ

		ではない) フェリーの乗船時間が8時間を超える場合、原則としてフェリー下船時刻から次の勤務が開始される
--	--	--

※1「拘束時間」とは、始業時刻から終業時刻までの時間で、運転や荷役作業を行う時間、手待ち時間（例えば、貨物軽自動車が登場へ到着し、荷卸しや荷積み始める時刻まで待機している時間などをいいます。手待ち時間も労働時間です。）及び休憩時間を合計したものです。

※2「休息期間」とは、勤務と次の勤務の間の時間で、睡眠時間を含む労働者の生活時間として、労働者にとって全く自由な時間をいいます。



貨物軽自動車運転者の労働時間等の改善基準のポイントについては、以下をご参照ください。

■厚生労働省

(https://www.mhlw.go.jp/stf/seisakunitsuite/bunya/koyou_roudou/roudoukijun/gyosyu/roudoujouken05/index.html)

(2) 運行中の留意点



ポイント

運転者は「自動車運転者の労働時間等の改善のための基準」に規定されている拘束時間・休息期間を遵守し、過労とならない運転を心がけましょう。早めの休憩をとり、休憩時には身体を動かすことが大切です。

また、運転中に居眠りになりそうな強い眠気や疲れを自覚した場合には、我慢せずに安全な場所ですぐに休むようにし、疲労をその後の運行に持ち込まないようにしましょう。

【解 説】

「自動車運転者の労働時間等の改善のための基準」に規定されている拘束時間、休息期間等を遵守するとともに、運転者は、運行中、以下のようなことに留意する必要があります。

- 疲れを感じる前に早めに休憩をとり、軽く身体を動かしましょう。
- 長時間の連続運転をせず、2時間に1回は15分以上の休憩をとるようにして、疲れないよう心がけましょう。
- 無謀な運転は、疲労を早める要因となります。常に余裕を持った運行を心がけましょう。

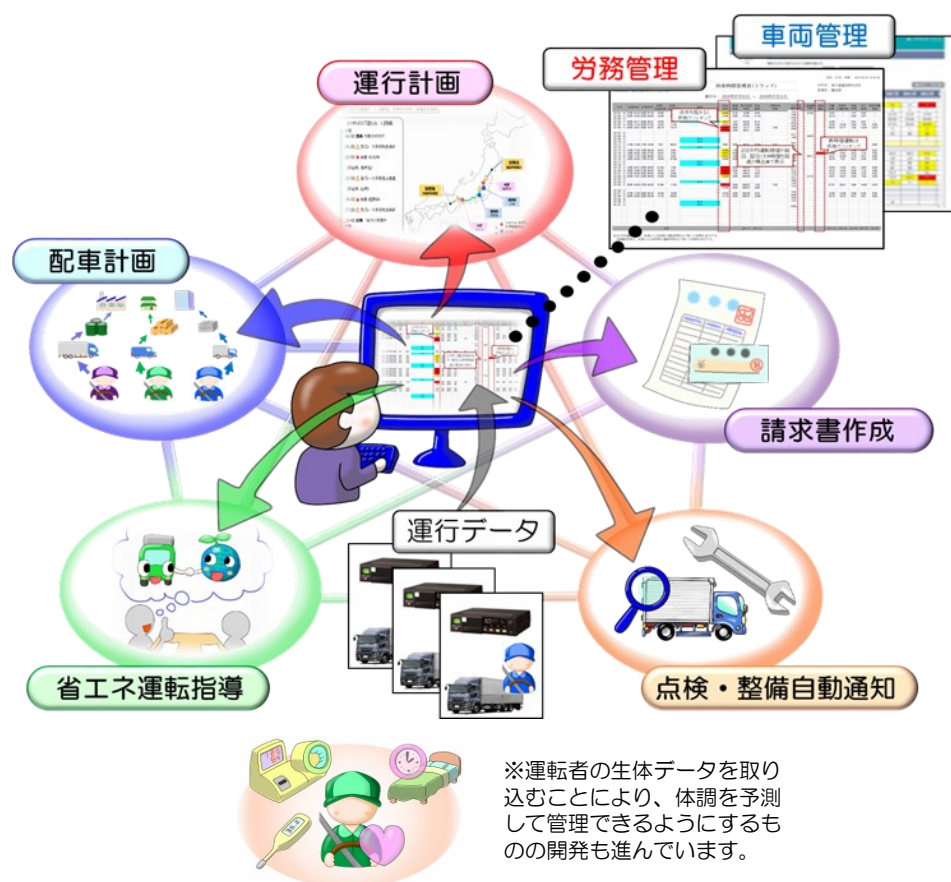
管理者（個人事業主の場合、運転者自身）は、法令に基づく勤務時間及び乗務時間に関する基準は最低限のものであるということを理解し、運転者の状況等を踏まえ余裕を持った管理を行う必要があります。運行計画の作成においては、以下のようなことに配慮して適切に行いましょう

- 道路交通渋滞や荷主都合による手待ち時間の発生等によりあらかじめ見込まれる時間も考慮して、乗務時間等告示で定める拘束時間の限度よりも十分に余裕をもった内容としましょう。
- また、個々の運転者について、休息期間は通勤時間を考慮して十分な睡眠時間が確保できるように配慮することや、乗務時間は運転履歴等を踏まえた疲労状況や健康状態を考慮した内容とすることも重要です。
- これらを実施するためには、ICTを活用した運行管理が有効です。運送引受の可否の判断が容易になることにより運送ニーズに即時に対応できるようになるため、積載率向上による経営改善などにもつながります。



ICTを活用した運行管理

■デジタル式運行記録計の管理ソフトには、運行を管理する際の手助けとなる様々な機能が備わっています。例えば、個々の運転者の運行データから労務時間の自動計算を行い勤務状況等を一括管理できるので、無理のない運転者の運行計画をスムーズに立てられます。また、荷主別の運行データを取り出すことにより、毎月の請求書の作成を一括処理できるものもあります。このようなICTを運行管理に積極的に活用することで、事務作業の大幅な効率化のみならず、給与計算や会計などの経営管理システムへの拡張や、求貨求車システムなどの一体的管理による生産性向上につながる事が期待されます。



(3) 日常生活での留意点



ポイント

日常生活も運転への影響があります。健康管理を怠らないだけでなく、疲労や悩みを運行に持ち込まないことが必要であること、良い睡眠をとることは事故防止に不可欠です。以下のような心がけを習慣化することが、過労運転防止に繋がります。

- 十分な睡眠をとる（6～7時間の連続した睡眠）
- 日頃から身体を動かし、健康を保ちましょう
- ストレスなどをためないようにしましょう
- 定期的に健康診断を受診しましょう

【解 説】

過労のもととなる要因は、運転中の環境だけでなく、運転者の日常生活も影響しています。プロの運転者は、疲労や悩みを次の運行に持ち込まないように、日常の健康管理などに留意する必要があります。

- 毎日同じ時間に睡眠をとるよう心がけ、十分な睡眠（6～7時間の連続した睡眠）をとることが過労防止に有効です。点呼において、前日の睡眠時間を確認しましょう。（睡眠時無呼吸症候群（SAS）（「X. 健康管理の重要性」参照）の治療を受けている運転者に対しては、CPAPの装着等、必要な治療の実施状況も含め確認しましょう。）
- 就床前の飲酒、喫煙、カフェイン摂取やPC・スマートフォンの使用は、睡眠の質を低下させます。「健康づくりのための睡眠指針」などを参考に、質の高い睡眠を心掛けましょう。
- 日頃からできるだけ身体を動かし、健康を保ちましょう。
- 休日には仕事を離れて、趣味などでストレス解消をしましょう。
- 休日には、次の日に疲労が残るようなことをするのは避けましょう。
- バランスのよい食事を、できるだけ規則正しくとり、深酒をしないようにしましょう。
- 定期的に健康診断を受診し、健康状態を保ちましょう。



これを活用！

国土交通省では、「トラック輸送の過労運転防止対策マニュアル」を作成しています。
(http://www.mlit.go.jp/jidosha/anzen/O3analysis/resource/data/h19_2.pdf)



『健康づくりのための睡眠指針2014 ～睡眠12箇条～』

1. 良い睡眠で、からだもこころも健康に。

- ◆睡眠不足による日中の眠気がヒューマンエラーに基づく事故につながる。
 - ・睡眠時間が6時間未満の者では7時間の者と比べて居眠り運転の頻度が高い、交通事故を起こした運転者で、夜間睡眠が6時間未満の場合に追突事故や自損事故の頻度が高い、といった研究結果が示されている。

2. 適度な運動、しっかり朝食、ねむりとめざめのメリハリを。

- ◆就寝前の飲酒や喫煙は睡眠の質を悪化させる。
 - ・飲酒は睡眠を質・量ともに悪化させる。
 - ・カフェインの覚醒作用は3時間程度持続する。就寝前3～4時間以内のカフェイン摂取は、入眠を妨げたり、睡眠を浅くする可能性がある。
 - ・ニコチンには比較的強い覚醒作用があり、約1時間程度作用するため、就寝1時間前の喫煙は避けた方がよい。

3. 良い睡眠は、生活習慣病予防につながります。

4. 睡眠による休養感は、こころの健康に重要です。

5. 年齢や季節に応じて、ひるまの眠気で困らない程度の睡眠を。

6. 良い睡眠のためには、環境づくりも重要です。

- ◆スムーズに眠りへ移行するには、就寝前の脳の変化を妨げないように、自分にあったリラックスの方法を工夫することが大切。
 - ・入浴は、ぬるめと感じる湯温で適度な時間、ゆったりとするとよい。
 - ・就寝前1時間は何もしないでよい時間を確保することが有効。
- ◆良い睡眠のためには環境づくりも重要。
 - ・寝室や寝床の温度や湿度は寝つきや睡眠の深さに影響する。季節に応じて、心地よいと感じられる程度に調整。
 - ・就寝前の寝室の照明が明るすぎたり、特にこれが白っぽい色味であると、睡眠の質が低下する。

7. 若年世代は夜更かしを避けて、体内時計のリズムを保つ。

8. 勤労世代の疲労回復・能率アップに、毎日十分な睡眠を。

- ◆睡眠不足が長く続くと、疲労回復は難しくなる。毎日必要な睡眠を確保することが大切。
 - ・休日などに「睡眠」を「ためる」ことはできない。休日にまとめて睡眠をとろうと試みても、睡眠不足による能率の低下をうまく補うことはできない。

9. 熟年世代は朝晩メリハリ、ひるまに適度な運動で良い睡眠。

10. 眠くなってから寝床に入り、起きる時刻は遅らせない。

11. いつもと違う睡眠には、要注意。

12. 眠れない、その苦しみをかかえずに、専門家に相談を。

- ◆寝つけない、熟睡感がない、十分に眠っても日中の眠気が強いことが続くなど、日中の生活に悪い影響があり、自らの工夫だけでは改善しないと感じた時には、早めに専門家に相談することが重要。

なお、現在は、「健康づくりのための睡眠ガイド 2023」が公表されています。以下をご参照ください。

(https://www.mhlw.go.jp/stf/seisakunitsuite/bunya/kenkou_iryuu/kenkou/suimin/index.html)

3. 飲酒や薬物の影響による危険運転防止のための留意点

ねらい

飲酒や薬物の服用は、車の運転に多大な影響を及ぼします。飲酒や薬物の服用が身体に及ぼす影響や、飲酒や薬物の影響を受けた危険な状態での運転には厳しい罰則が定められていることを理解しましょう。

また、飲酒運転をしないための留意点や薬物の影響下での危険運転を防ぐための注意事項を確認し、運転者相互に注意し合える環境づくりを心がけましょう。

(1) 飲酒運転に対する罰則



ポイント

道路交通法では、酒酔い運転又は酒気帯び運転に対する罰則を規定しています。今もなお発生する飲酒運転に対し、平成19年には罰則の強化とともに、酒類提供者や同乗者への罰則も設けられていることを理解しましょう。

○酒酔い運転は免許取消

○酒酔い運転で人身事故を引き起こした場合は「危険運転致死傷罪」となる。

【解 説】

平成19年の改正道路交通法では、今もなお発生する酒酔い運転や酒気帯び運転に対する罰則が強化され、さらにはこれまでに罰則の対象となっていなかった車両提供や酒類提供、飲酒運転車両への同乗者に対しても罰則が設けられていることを運転者一人一人が理解し、事業所全体で飲酒運転の防止に努めましょう。

○酒酔い運転は免許取消

罰則	酒酔い運転		5年以下の懲役又は100万円以下の罰金
	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	酒酔い運転		35点
	酒気帯び運転	0.25mg以上	25点
		0.15mg以上0.25mg未満	13点
運転者以外への処罰	車両提供者	運転者が酒酔い運転	5年以下の懲役又は100万円以下の罰金
		運転者が酒気帯び運転	3年以下の懲役又は50万円以下の罰金
	酒類の提供	運転者が酒酔い運転	3年以下の懲役又は50万円以下の罰金
	車両の同乗者	運転者が酒気帯び運転	2年以下の懲役又は30万円以下の罰金

○酒酔い運転で人身事故を引き起こした場合には危険運転致死傷罪に

危険運転致死傷罪	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

(2) 飲酒運転防止のための留意点



ポイント

飲酒は、速度感覚の麻痺、視力の低下、反応時間の遅れ、眠気が生じるなど車の運転に多大な影響を及ぼします。体内に入ったアルコールはすぐには消えません。乗務前日から、飲酒・酒量を控えるようにしましょう。また事業者は、多量飲酒の傾向がある運転者に対しては、アルコール依存症の危険性についても認識させましょう。なお、個人事業主については、自らに甘くならないよう、しっかりと自覚を持つようにしましょう。

【解 説】

- 平成23年5月から、点呼時に酒気帯びの有無を確認する際には、目視等で確認するほか、アルコール検知器を使用すること等の義務付けが施行されました。
- 飲酒は、車の運転に多大な影響を及ぼし、速度感覚が麻痺してスピードを出し過ぎる、気が大きくなって危険を危険と感じなくなり無謀な運転をする、視力が低下し視野も狭まるため信号を見落としたり計器類を見誤ったりする、反応時間が遅れたり的確なハンドルやブレーキ操作ができなくなる、意識がぼんやりしたり眠気が生じるなどの危険を招き、重大事故を起こしやすくします。
- 体内に入ったアルコールはすぐには消えません。個人差はありますが、アルコール1単位（下記参照）が処理されるのが、約4時間と考えられています。業務前日は飲酒、酒量は控えましょう。
- 走行中は勿論のこと、休憩時や仮眠前の飲酒をしてはいけません。仮眠前に寝つきを良くするために飲酒する運転者も見られますが、これが酒気帯び運転を引き起こしています。休憩時や仮眠前の飲酒の習慣改善を呼びかけましょう。
- 多量飲酒はアルコール依存症の原因となる可能性があります。普段から節度ある適度な飲酒を心掛けるよう指導するとともに、多量飲酒の傾向がある運転者に対しては、アルコール依存症の危険性について認識させましょう。必要に応じスクリーニングテストを実施し、アルコール依存症が疑われる運転者に対しては、早期の治療を指導しましょう。



アルコールの「1単位」が消えるのが約4時間

NPOアルコール薬物問題全国市民協会(ASK)では、純アルコール20gを含む酒類を「1単位」とし、これを体内で分解処理するには、約4時間かかるとの目安を提唱しています。

種類別の1単位の目安

ビール：500ml
酎ハイ：350ml

日本酒：1合
焼酎：100ml

ウイスキー：ダブル1杯
ワイン：小グラス2杯



アルコール検知器

■アルコール検知器として、高精度でアルコール濃度を測定できるほか、カメラによる顔写真の記録、測定内容の記録などができるものなどが販売されています。また、遠隔地で測定できる携帯型のももあります。

■アルコールが残っているかどうかを、本人が自覚できていない場合もあるので、アルコール検知器による測定は有効です。

資料提供：東海電子(株)



アルコール依存症の基礎知識

■アルコール依存症は、多量の飲酒を続けることで脳の機能が変化して、自分では酒の飲み方（飲む量、飲む時間、飲む状況）をコントロールできなくなる病気です。アルコール依存症になると、運転業務がある場合でも、飲みたい気持ちが抑えられなくなり飲酒量が増えるため、体や心に健康問題を引き起こし、飲酒運転事故を発生させてしまう可能性もあります。また、アルコール依存症は、「大切にしていた家族、仕事、趣味などよりも飲酒をはるかに優先させる状態」になります。具体的には、離脱症状（禁酒や減酒による不眠・発汗・手のふるえ・血圧の上昇・不安・いらいら感など）がみられる、健康問題等の原因が飲酒とわかっていながら断酒ができない、などの症状が認められます。

アルコール依存症の症状の例

（「新アルコール・薬物使用障害の診断治療ガイドライン（新興医学出版社）」をもとに一部改変）

1. 渴望



2. 飲酒行動のコントロール不能

- ✓ いつも泥酔するまで飲んでしまう
- ✓ 休肝日と決めても飲んでしまう
- ✓ 飲み始めたら止まらない
- ✓ 前もって決めていた量以上に飲んでしまうことがしばしばある（たとえば2杯までと決めていたのに3、4杯飲んでしまう）



3. 離脱症状



4. 耐性の増大



- ✓ 飲む量が増えている※
 - ✓ たくさん飲まないと酔えなくなった
- ※ 習慣的に飲酒するようになってから、飲酒量が純アルコール量で女性40g超、男性60g超、かつ50%以上増加

- WHO では「ICD-10」診断ガイドラインを定めており、6項目のうち3項目に当てはまれば依存症と診断されます。「2」の典型は連続飲酒です。「4」は酩酊効果を得るための量が以前より明らかに増えているか、または、同じ量では効果が明らかに下がっている場合です。「6」では、本人が有害性に気づいているにもかかわらず飲み続けていることを確認します。アルコール依存症(alcohol dependence syndrome)の ICD-10 診断ガイドライン

過去1年間に以下の項目のうち3項目以上が同時に1か月以上続いたか、または繰り返し出現した場合	
1	飲酒したいという強い欲望あるいは脅迫感
2	飲酒の開始、終了、あるいは飲酒量に関して行動をコントロールすることが困難
3	禁酒あるいは減酒したときの離脱症状
4	耐性の増大
5	飲酒にかかわる興味を無視し、飲酒せざるをえない時間やその効果からの回復に要する時間が延長
6	明らかに有害な結果が起きているにもかかわらず飲酒

2022 年以降に適用予定の「ICD-11」では診断項目がコンパクトに集約され、下記 3 項目のうち 2 項目があてはまれば、依存症と診断します。

- ・コントロール障害
- ・飲酒中心の生活
- ・離脱症状や耐性など

- 現時点で離脱症状がなくても、多量飲酒を続けていると耐性が上がり、アルコール依存症を発症する危険性があります。

アルコール依存症の早期発見のツールとして、スクリーニングテストが使われることがあります。このテストは本人が回答して評価するように作成されており、点数配分などで本人の否認傾向も考慮されています。本人にアルコール依存症を気づかせるために、また、家族が本人の飲酒問題の程度を知るために使用するのには目的がなっています。しかし、あくまでスクリーニングに使用するもので、診断基準ではないことに注意が必要です。わが国では現在、新久里浜式アルコール症スクリーニングテスト（新 KAST）、アルコール使用障害同定テスト（Alcohol Use Disorders Identification Test: AUDIT）などがよく使われています。

新久里浜式アルコール症スクリーニングテスト：男性版（KAST-M）

(http://www.mhlw.go.jp/kokoro/specialty/detail_alcohol_test1.html)

新久里浜式アルコール症スクリーニングテスト：女性版（KAST-F）

(http://www.mhlw.go.jp/kokoro/specialty/detail_alcohol_test2.html)

AUDIT は WHO により作成されたテストで、多くの国々でその妥当性が確認されています。厚生労働省：e-ヘルスネット（AUDIT）

(<https://www.e-healthnet.mhlw.go.jp/information/dictionary/alcohol/ya-021.html>)

次ページには、新久里浜式アルコール症スクリーニングテスト（新KAST）が記載されています。

5 飲酒中心の生活



6 有害な使用に対する抑制の喪失



◎新久里浜式アルコール症スクリーニングテスト：男性版（KAST-M）

	最近 6 ヶ月の間に、以下のようなことがありましたか	はい	いいえ
1	食事は 1 日 3 回、ほぼ規則的にとっている	0 点	1 点
2	糖尿病、肝臓病、または心臓病と判断され、その治療を受けたことがある	1 点	0 点
3	酒を飲まないで寝付けないことが多い	1 点	0 点
4	二日酔いで仕事を休んだり、大事な約束を守らなかったりしたことがある	1 点	0 点
5	酒をやめる必要性を感じたことがある	1 点	0 点
6	酒を飲まなければいい人だとよく言われる	1 点	0 点
7	家族に隠すようにして酒を飲むことがある	1 点	0 点
8	酒が切れたときに、汗がでたり、手が震えたり、いらいらや不眠など苦しいことがある	1 点	0 点
9	朝酒や昼酒の経験が何度かある	1 点	0 点
10	飲まないほうがよい生活が送れそうだと思う	1 点	0 点
合計		点	

アルコール依存症の疑い群：アルコール依存症の疑いが高い群です。専門医療の受診をお薦めします。

△合計点が 1～3 点

要注意群：飲酒量を減らしたり、一定期間禁酒をしたりする必要があります。

医療者と相談してください。ただし、質問項目 1 番のみ「いいえ」の場合には、正常群とします。

○合計点が 0 点

正常群

◎新久里浜式アルコール症スクリーニングテスト：女性版（KAST-F）

	最近 6 ヶ月の間に、以下のようなことがありましたか	はい	いいえ
1	酒を飲まないで寝付けないことが多い	1 点	0 点
2	医師からアルコールを控えるように言われたことがある	1 点	0 点
3	せめて今日だけは酒を飲みたいと思っていても、つい飲んでしまうことが多い	1 点	0 点
4	酒の量を減らそうとしたり、酒を止めようと試みたことがある	1 点	0 点
5	飲酒しながら、仕事、家事、育児をすることがある	1 点	0 点
6	酒を飲まなければいい人だとよく言われる	1 点	0 点
7	私のしていた仕事をまわりのひとがするようになった	1 点	0 点
8	自分の飲酒についてうしろめたさを感じたことがある	1 点	0 点
合計		点	

×合計点が 3 点以上

アルコール依存症の疑い群：アルコール依存症の疑いが高い群です。専門医療の受診をお薦めします。

△合計点が 1～2 点

要注意群：飲酒量を減らしたり、一定期間禁酒をしたりする必要があります。

医療者と相談してください。ただし、質問項目 6 番のみ「はい」の場合には、正常群とします。

○合計点が 0 点

正常群



アルコール依存症の対応方法

■アルコール依存症は、本人は自覚がなく気づきにくいため、本人の意志でコントロールしようとしても度々失敗します。本人が回復の必要性を自覚するまでには時間がかかることから、周囲の人の適切なサポートが必要です。サポート時は以下の情報を参考にしてください。

<職場全体として>

- ✓ 孤立を解消する
- ✓ 叱責しない
- ✓ あまりに世話をやきすぎない
- ✓ 健やかな人間関係を作る
- ✓ たった 1 杯のアルコールでも勧めない

<事業者として>

- ✓ アルコール依存症に関する正しい理解
 - ✓ 飲酒運転違反者に対するプログラムの紹介
 - ・警察庁による、飲酒運転違反者に対する運転免許取消処分者講習カリキュラム内の多量飲酒・依存症に対する介入プログラム
 - ・法務省による、飲酒運転により保護観察下にある者に対する多量飲酒・依存症の教育プログラム
 - ✓ 専門機関への相談
 - ・地域の相談窓口
 - 依存症に関する本人や家族からの相談や悩みを受け付けています。
 - ◆ 全国の保健所・精神保健福祉センター
 - ・民間団体（自助グループ・支援団体）
 - 自助グループでは、本人または家族同士が体験を共有しながら、回復を目指します。支援団体では相談を受け付けています。
 - ◆（公社）全日本断酒連盟【当事者・家族】 03-3863-1600
 - ◆ AA（アルコールリクス・アノニマス）【当事者】 03-3590-5377
 - ◆ アラノン【家族・友人】 03-5483-3313
 - ◆ 家族の回復ステップ 12【家族・友人】 090-5150-8773
 - ・指定病院での受診
 - 事業者指定の病院を、予め決定しておきます。
- ⇒ 専門機関へ相談することにより、以下のような治療が受けられる可能性があります。
- ・心理社会的治療
 - ◆ 動機づけ面接
 - ◆ 認知行動療法
 - ◆ 自助グループによる体験談の語らい
 - ◆ 入院社会復帰プログラム（ARP）
 - ・薬物治療
 - ◆ 離脱症状の治療
 - ◆ 飲酒行動の改善のための薬物療法
 - ◆ 中枢神経に作用し、飲酒欲求などを抑える薬物治療

※実際の治療では、複数の心理社会的治療や薬物療法を組み合わせで行われることが多いようです。

その他、以下のような飲酒・アルコール依存症に関するウェブサイトがあります。

※政府広報オンラインウェブサイト「暮らしに役立つ情報」より

(<https://www.gov-online.go.jp/useful/article/201803/2.html>)

※国立精神・神経医療センターウェブサイト「こころの情報サイト」より

(<https://kokoro.ncnp.go.jp/>)

※一般社団法人日本損害保険協会ウェブサイト「飲酒運転防止マニュアル」より

(https://www.sonpo.or.jp/report/publish/bousai/trf_0003.html)

※一般社団法人日本生活習慣病予防協会ウェブサイト「生活習慣病とその予防」より

(<http://www.seikatsusyukanbyo.com/prevention/drinking.php>)

■事業者独自の飲酒運転対策の取組事例（業界団体を通じたアンケート等による）

1. 専門医の受診

点呼時にアルコールの反応が出た運転者に対し、**会社指定の病院で専門医を受診**させる例がありました。医師によるヒアリングや採血の後に、禁酒が指示され、後日の再採血で指示が守られていないことが判明した場合はアルコール依存症の治療を受けることになるようです。

インターネット等で発見した『依存症専門医療機関』『依存症治療拠点機関』から治療実績等により病院を選定し、事前に病院側に事業者の取組の趣旨を説明しているようです。

2. 独自マニュアルの作成

関係省庁や業界団体のホームページ等の情報を参考に、アルコールの分解に要する時間等の**飲酒にあたっての留意点や事故事例、関係法令、飲酒運転が会社や同僚に及ぼす影響をまとめている**例がありました。

例えば、①イラストや表を活用することで文字量を削減してわかりやすさを追求する例、②地元の役者が方言で演じる10分程度のDVDを作成して伝わりやすさを追求している例、③討議やクイズ等、運転者自身が考える形式で指導している例がありました。

3. 家族宛の文書の発出

毎月の給与明細に同封する「**社長通信**」を従業員の家族に読んでもらうことを通じて、家族に会社の考え方や方針を発信し、協力してもらう例がありました。また、入社時に、飲酒運転に関する内容が記載された**誓約書に、家族（配偶者等）から署名**してもらう例がありました。

さらに、署名を求めるだけでなく、処分内容や給料等への影響を記載した書面を発出している例もありました。

4. 既存教材の活用

業界団体が制作した研修テキスト、セミナーで入手したテキスト、『政府インターネットテレビ』の映像等の関係省庁のホームページ、動画共有サイトの映像、DVD等の**既存資料を活用**している例がありました。

始動時には実際の事例を交えながら、**自社のケースに置き換えて指導**している例がありました。また、文字ばかりにならないよう教材を選択したり、酔っている状態を再現できる**体験型の機器を活用**する例もありました。

※これらの内容は令和3年度第1回「自動車運送事業に係る交通事故対策検討会」資料2のP.9で紹介しています。

(https://www.mlit.go.jp/jidosha/jidosha_tk2_000059.html)

(3) 覚せい剤等の使用禁止の徹底



ポイント

いかなる場合でも、覚せい剤や大麻、向精神薬、危険ドラッグ等の使用は禁止されています。覚せい剤等の薬物の使用は意識障害による重大な交通事故につながるのみならず、幻覚・妄想により凶悪な犯罪を引き起こし、本人だけでなく、周囲の人や社会にも、取り返しのつかない被害を生じさせる危険性があります。

平成26年に施行された自動車運転死傷行為処罰法では、薬物等の影響により正常な運転が困難な状態や、正常な運転に支障が生じるおそれのある状態下での死傷事故に対し、厳しい罰則が設けられています。使用禁止を徹底しましょう。

【解 説】

○自動車運転死傷行為処罰法（危険運転致死傷罪）

平成26年5月に施行された自動車運転死傷行為処罰法により、飲酒だけでなく、薬物の影響により正常な運転が困難な状態や、正常な運転に支障が生じるおそれのある状態で人を死傷させた場合、厳しい刑罰が設けられています。

この法律における「薬物」は特定の成分などは指定されておらず、覚せい剤や大麻、MDMA、コカイン、ヘロイン、向精神薬、シンナー等の違法薬物に限らず、かぜ薬や花粉症薬など、副作用として眠気を誘発する市販薬も対象となります。

○薬物等の副作用

薬物の影響を受けると、意識障害によって、重大な交通事故を起こすおそれがあります。覚せい剤等の違法薬物を乱用すると、一時的に疲労・不安感が取り除かれたような気分になりますが、薬物の効果が切れると、猛烈な疲労感、食欲の減退、不眠症が併発されるほか、幻覚・妄想などにより、精神錯乱や精神障害になることがあります。

また、依存性・常習性が強く、一度手を出すと自らの意志で薬物を断つことは非常に難しく、長きにわたり薬物の影響に苦しみ続けることになります。

○薬物乱用者のサイン

薬物乱用者には、以下のようなサインがあります。外形的变化や日常の業務態度（寝坊による遅刻が多い、服装が乱れている）や風評等に気を配り、お互いが注意し合える環境づくりをしましょう。

- ・顔色が悪く頬がこけ痩せている
- ・腕に注射痕らしきものがある
- ・鼻水が流れ続ける。鼻血が多い
- ・訳のわからないことをつぶやき続けている
- ・眼がどんよりし態度に落ち着きがない
- ・私有車両に小さなキズが多い
- ・ろれつが回らない

(注) 上記のような症状があっても断定することはできません。運転者に対して指導を実施するにあたっては、専門的な知識及び技術等を有する外部の専門的機関の情報を可能な限り活用しましょう。



これを活用！

厚生労働省：「薬物乱用防止に関する情報」

(<http://www.mhlw.go.jp/bunya/iyakuhin/yakubuturanyou/>)

(公財) 麻薬・覚せい剤乱用防止センター

(<https://www.dapc.or.jp/>)

4. ヒューマンエラーを防ぐために

ねらい

道路交通法等の関係法令において禁止されている事項を確認し、普段何気なく行ってしまう動作において、事故等につながらないように規制内容を明確にしましょう。また、焦り、イライラ、疲れの状態にある場合は普段とは違う精神状態にあり、ヒューマンエラーの要因になることを認識しましょう。運転席付近、特にダッシュボードに伝票や地図などが置いてあると、運転中に手に取り確認するなど脇見運転の要因となることがあるため、注意することが必要です。

(1) 道路交通法の禁止事項（携帯電話等の使用規制）



ポイント

道路交通法第71条「運転者の遵守事項」には14の事項が記載されています。また、各都道府県が定める規則等により追加で禁止されている事項等がありますので確認しましょう。

【解 説】

○携帯電話使用の禁止（道路交通法第71条第5号の5）

自動車又は原動機付自転車を運転する場合においては、当該自動車等が停止しているときを除き、携帯電話用装置、自動車電話用装置その他の無線通話装置を通話のために使用し、又は当該自動車等に取り付けられ若しくは持ち込まれた画像表示用装置に表示された画像を注視しないこと。

○自動車等運転中の大音量での音量やイヤホン等の使用の禁止

（神奈川県道路交通法施行細則第11条等）

大音量で、又はイヤホン若しくはヘッドホンを使用して音楽等を聴く等安全な運転に必要な音又は声が聞こえない状態で自動車、原動機付自転車又は自転車を運転しないこと。

(2) あせり、イライラ、疲れ時の運転



ポイント

道路状況や仕事量が適切かどうかなどを判断し、余裕を持った運行計画を立てましょう。

【解 説】

○あせり、イライラ、疲れを要因としたヒューマンエラーによる事故は、運転者の責任となるのではなく、そういった状況を作った会社全体の責任だということを認識しましょう。

(3) 運転席周辺の環境整備



ポイント

車外の脇見運転だけでなく、運転中に車内のものを注視することや、車内に置いたものが運転者の視界や操作の妨げとなることがあり、事故の要因となることがあります。運転席周辺は常に整理整頓し、運転に集中できる環境を整備しましょう。

【解 説】

- 伝票や地図の確認を行う場合は、路肩等に一時停車し余裕を持って確認しましょう。車外の脇見だけでなく、運転中に車内のものを注視することも、追突事故等の原因となります。
- 運転席のみならず、助手席側も整理整頓することが大切です。助手席側の窓やミラー等の視界が遮られることは、交差点での左折時の巻き込み事故等の原因となります。
- 足元やシートの間隙等に落ちたものを拾おうとしてよそ見をしたり、落ちたものがペダル等に挟まって操作を妨げることも、思わぬ事故の原因となります。

チェックシートX



日常チェックポイント

- ✓ 厚生労働省が規定している貨物運送事業者運転者の労働時間はどのようなものですか？
 - ☐ 1ヶ月の拘束時間：1ヶ月 284 時間
 - ☐ 1日の拘束時間：原則 13 時間以内、最大 15 時間以内
(14 時間を超える回数は1週間2回まで)
 - ☐ 休息期間：1日継続 11 時間以上与えるよう努めることを基本とし、9 時間以上
 - ☐ 運転時間：2日平均で1日あたり9時間以内、2週間平均で1週間当たり44時間以内
 - ☐ 連続運転時間：4時間以内、4時間経過直後には 30 分の休憩等による運転中断が必要
- ✓ 飲酒運転に対する罰則としてはどのようなものが科せられますか？
 - ☐ 酒酔い運転
 - 5年以下の懲役又は 100 万円以下の罰金
 - 35 点の違反点数
 - ☐ 酒気帯び運転
 - 3年以下の懲役又は 50 万円以下の罰金
 - 13 点～25 点
 - ☐ 危険運転致死傷罪
 - 死亡事故の場合、1 年以上 20 年以下の懲役



安全教育でのチェックポイント

- ✓ 過労防止のための留意点としては、何が挙げられますか？
 - ☐ 疲れを感じる前に休憩をとる
 - ☐ 長時間の連続運転をしない（連続運転は4時間以内）
 - ☐ 無謀な運転をしない
 - ☐ 十分な睡眠をとり、身体を動かす
 - ☐ 日頃、趣味などでストレス解消をする
 - ☐ バランスのよい食事をする
 - ☐ 定期健康診断を受診する

XI.健康管理の重要性

本章では、疾病が交通事故の要因となることを整理し、健康診断及びストレスチェックの受診の必要性、健康管理の方法などについて整理しています。

疾病が要因である交通事故事例から心身の健康管理を心がけることが重要です。

【指針第1章2-(11)】



1. 健康起因の事故と健康管理の必要性

ねらい

運転者は、疾病が交通事故の要因となるおそれがあることを理解すると同時に、疾病が及ぼす影響、健康診断受診及びストレスチェックの重要性を認識する必要があります。運転者は管理者に疾病等の申告を必ず行うようにしましょう。なお、個人事業主については、事業主自身が健康状態の把握を確実にし、体調の変化にしっかりと対応するようにしましょう。

(1) 疾病が要因の交通事故



ポイント

貨物軽運転者は、不規則な業務形態から、生活習慣病を患う人もいます。これらの疾病を要因とした事故も発生していることを理解しましょう。

- 不規則な生活を続けることにより、肥満、生活習慣病、消化器疾患になりやすい。
- 脳や心臓の疾病も、生活習慣に起因したものが多く、自分が気付かないうちに進行している場合が多く、突然死に至ることもあります。

【解 説】

○糖尿病などの疾病

貨物軽運転者は、トラック運転者と同様に食事時間が不規則となり、食事内容も車内での簡単な食事となりがちです。このような生活スタイルは、消化器疾患、肥満、生活習慣病につながります。

糖尿病は、生活習慣病の代表的な疾病ですが、進行している場合、薬物療法が必要となります。しかし、薬物療法によって低血糖を引き起こし、意識が混濁するなどの症状などが運転に危険を及ぼす症状を招く可能性があることを理解し、日頃からバランスのとれた食生活を心がけるようにしましょう。

○脳や心臓の疾病

居眠り運転が原因と思われる交通事故のうち、運転中の突然死（脳卒中や心臓病）による事故であったケースがあります。脳卒中や心臓病は、その要因が生活習慣に関係していることから生活習慣病と呼ばれていますが、自分では気付かぬうちに進行している場合が多く、症状があらわれたときには治りにくい段階にあり、突然死に至ることもあります。



これを活用！

国土交通省では、「自動車運送事業者における脳血管疾患対策ガイドライン」を作成、ウェブサイトに掲載しています。
(<http://www.mlit.go.jp/jidosha/anzen/O3manual/index.html>)



○生活習慣病の要因

生活習慣病の要因は、日々における生活の5つの習慣（食生活、運動習慣、休養、飲酒、喫煙）であり、これらの習慣が不健全であることの積み重ねによって発病するものであることを認識し、生活習慣の改善を心がけましょう。

(2) 健康診断の受診の必要性



ポイント

労働安全衛生法に基づく「労働安全衛生規則」では、事業者は、労働者に対して定期的な健康診断を行うことが義務付けられています。一人で事業を行っている個人事業主であっても、受診が必要です。

健康診断は、健康状態をチェックする大切な機会です。事業者は運転者に対し必ず、受診するように促すとともに、診断内容に基づく指導を行うことが必要です。

健康障害を防止するためには、定期的な健康診断による健康状態のチェックを欠かさないことが必要です。

○運転者は、会社で提携している医療機関の健康診断を必ず定期的に受け、健康な状態を保つよう心がけましょう。

○健康診断で、注意事項が指摘された場合には、適切な治療を行って、健康な状態に戻していくことがプロの運転者として大切です。

○月45時間を超える時間外労働となった場合には、産業医による健康管理についての助言指導を受けましょう。月100時間又は平均で月80時間を超えて時間外労働となった場合には、産業医の面接による保健指導が必要となります。

○産業医を選任していない事業所でも、産業保健総合支援センター地域窓口を活用すると、無料で産業保健サービスを受けることが可能になります。



睡眠時無呼吸症候群（SAS）

十分に睡眠をとっていても、眠気がとれない場合は、睡眠時無呼吸症候群となっていることも考えられます。SASは生活習慣病と密接に関係しており、放置すると生命に危険が及ぶこともあります。また、SAS特有の眠気は、交通事故につながる可能性も高く、早期に適切に治療することが大切です。

■国土交通省SAS対応マニュアル「自動車運送事業者における睡眠時無呼吸症候群対策マニュアル～SAS対策の必要性和活用～」

(http://www.mlit.go.jp/jidosha/anzen/O3manual/data/sas_manual.pdf)

（3）ストレスチェック等の受診の必要性



ポイント

労働安全衛生法により、労働者が50人以上いる事業場にあつては、毎年一回、ストレスチェックを常時雇用する労働者に対して実施することが義務付けられています。

ストレスチェックは運転者が自分のストレスの状態を知ること、精神面の健康管理に取り組むこと等により、「うつ」などのメンタルヘルス不調を未然に防止するための仕組みです。運転者が受診できる体制を整えるとともに、職場環境の改善に努めることが必要です。

【解 説】

メンタルヘルス不調を未然に防止するためには、定期的なストレスチェックを欠かさないことが必要です。

○ストレスチェックの結果により「医師による面接指導が必要」とされた運転者から申し出があった場合には、医師に依頼して面接指導を実施することが必要です。誰に申し出るのか、面接指導はどの医師に依頼して実施するのか等、ストレスチェック制度の実施方法を話し合い、社内規程として明文化しましょう。

○ストレスチェックと面接指導の実施状況は、毎年、労働基準監督署に所定の様式で報告する必要があります。

○ストレスチェックの結果は直接受診した運転者に通知されます。個人情報の取扱いには注意が必要です。

○労働者が50人未満の事業場にあつては、運転者に対しての実施は義務付けられていませんが、運転者のストレス状態の把握のために簡易的なストレスチェックを利用することが可能です。運転者における精神面の健康管理の重要性に対する理解が促進されるよう活用しましょう。



これを活用！

厚生労働省では、ストレスチェック制度の導入のためのマニュアルを公表しています。併せて、簡易的なストレスチェックも活用しましょう。

【ストレスチェック制度導入マニュアル】

(<http://www.mhlw.go.jp/bunya/roudoukijun/anzeneisei12/pdf/150709-1.pdf>)

【5分でできる職場のストレスセルフチェック】

(<http://kokoro.mhlw.go.jp/check/>)

2. 健康管理のポイント

ねらい

心身の健康は、安全な運行のための基本であることを運転者が自覚し、日頃の健康管理を心がけることが重要です。

運転者の疾病や心の病気が交通事故の要因となるおそれがあるとの理解を促し、疾病、運転中の体調の異常等を管理者に申告する必要があります。なお、個人事業主については、事業主自身が健康状態を確実に把握することが必要です。

また、心の病気のサインを見逃さないよう、自ら、または周囲の状態を気づかうことが重要であることを理解しましょう。

(1) 身体面の健康管理



ポイント

貨物軽運転者は、単独で判断する、連続作業をする、とっさの対応が必要、同じ姿勢で何時間も過ごすなどから、心身の状態が運行に及ぼす影響は大きく、健康状態を保持することが必要不可欠です。

○運転者の疾病が交通事故の要因となるおそれがあります。

○運転中に体調の異常を感じた際は、無理に運行を続けると非常に危険です。運転に支障を来す可能性がある体調の異常を少しでも感じた場合、速やかに安全な場所へ停止し、業務を調整する等対応を行いましょう。

【解 説】

心身の健全を保つと同時に、プロの運転者として、規則正しい生活を心がけること、自己の健康を管理していくことが重要です。

(2) 精神面の健康管理



ポイント

心の病気など精神面の健康状態は運行に影響を及ぼし、交通事故の要因に成り得ます。運転者の心の病気のサインは色々なところに現れます。セルフチェックの手段などを通じて、自ら、または周囲が一刻も早く気づき、ストレスとなる原因を取り除くように努めることが必要不可欠です。

また、身体的な疲労が精神面に影響を及ぼすこともあります。管理者（個人事業主の場合は、事業主自身）は、運転者の適切な労務管理を徹底しましょう。

【解 説】

身体面のみならず、プロのドライバーとして、精神面の健康管理も怠らないことが非常に大切です。また、精神的な悩みは一人で抱え込むことのないよう、早く解決することが重要です。



これを活用！

厚生労働省では、職場のメンタルサポートサイトを立ち上げています。
(<http://kokoro.mhlw.go.jp/>)

- ✓ 余暇は心身の休養をするようにし、リフレッシュして運行にのぞめるように心がけましょう
- ✓ 規則正しい食生活とバランスの良い栄養補給を心がけ、暴飲暴食は慎みましょう
- ✓ 不摂生による病気の誘発に注意し、疾病予防に努めましょう
- ✓ 病気の兆候があった場合には、早めに医師の診断を受けましょう
- ✓ 定期健康診断を必ず受診しましょう
- ✓ 適度な運動を心がけ、心身を鍛えるとともに、体力の保持に努めましょう
- ✓ 夜更かしや睡眠不足は過労の元となります。十分な睡眠をとるよう心がけましょう
- ✓ 精神面の健康管理にも十分留意し、明朗、快活、礼儀正しく行動できるよう心がけましょう
- ✓ 精神的な悩みは、上司や同僚に相談し、早く解決するよう心がけましょう



ストレスの安全運行に及ぼす影響

身体健康維持が重要であるとともに、運転者のこころの健康も健全にすることが大切です。家庭内のことや借金などの悩みなどから、大きなストレスが生じ、漫然運転となって交通事故を引き起こしかねません。悩みを相談しやすい社内環境を整備するとともに、産業医の活用なども有効です。

■産業医とは、事業所において労働者の健康の保持・増進に努め、衛生管理者とともに職場環境管理を行い、労働と健康の両立を図る職務を有する医師のことです。産業医がみつからないときは、地域産業保健センターにお問合せください。

■(独)労働者健康安全機構では、全国に産業保健総合支援センターを設置し、産業保健に関する相談や研修を行っています。

(<https://www.johas.go.jp/shisetsu/tabid/578/Default.aspx>)

チェックシートXI



日常チェックポイント

- ✓ 日頃、健康管理のために留意すべき点としては、何が挙げられますか？
 - ☐余暇は心身の休養をするようにし、リフレッシュして運行にのぞめるように心がけましょう
 - ☐規則正しい食生活とバランスの良い栄養補給を心がけ、暴飲暴食は慎みましょう
 - ☐不摂生による病気の誘発に注意し、疾病予防に努めましょう
 - ☐病気の兆候があった場合には、早めに医師の診断を受けましょう
 - ☐定期健康診断を必ず受診しましょう
 - ☐適度な運動を心がけ、心身を鍛えとともに、体力の保持に努めましょう
 - ☐夜更かしや睡眠不足は過労の元となります。十分な睡眠をとるよう心がけましょう
 - ☐精神面の健康管理にも十分留意し、明朗、快活、礼儀正しく行動できるよう心がけましょう
 - ☐精神的な悩みは、上司や同僚に相談し、早く解決するよう心がけましょう

Ⅻ. 安全性の向上を図るための装置を備える自動車の適切な運転方法

本章では、「衝突被害軽減ブレーキ」、「車線逸脱警報装置」等の自動車に備えられている安全性の向上を図るための装置（以下、「運転支援装置」）の特性と使い方を理解した運転の重要性について整理しています。

装置を過信し、事故に至るケースがあることを理解するとともに、運転支援装置の限界を心得て正しく使用するために、支援装置の限界とメーカーによる作動等の違いを明確にさせ、支援装置に頼り過ぎた運転にならないことが重要です。

【指針第1章2-(12)】



1. 運転支援装置に係る事故の事例

ねらい

運転支援装置に関する性能の理解不足や過大評価により事故が発生する場合があります。運転者は事故の特徴を理解し、運転支援装置の機能を正確に把握したうえで必要性を実感することが重要です。



ポイント

自動車に搭載された運転支援装置の性能に関する知識や理解が不十分であることや、性能を過大評価することが事故の要因となることを、具体的な事例を基に以下で説明しています。

車両メーカー毎に性能の違いがあることや、一般的な認識と正確な性能や作動条件には違いがあることを知るきっかけとしてください。

【事件事例】

（参照：「自動車運送事業に係る交通事故要因分析検討会」第3分冊（平成21年度、22年度）より）

- アダプティブ・クルーズ・コントロール装置を自動ブレーキのようなものと誤解して使用し、大型トラック（衝突被害軽減ブレーキ非搭載）が高速自動車道を約85km/hで運行中、当該トラックの運転者が運転席後方の自分の荷物を取るため脇見運転となり、前方の渋滞に気付くのが遅れ、この渋滞の最後尾の乗用車に追突し、5台を巻き込む多重事故となった。この事故により、追突された乗用車のうち1名が死亡、2名が重傷、7名が軽傷を負った。
- トラック運転者が早朝運行中に眠くなってきたため、アダプティブ・クルーズ・コントロール装置を自動運転のようなものと誤解して使用し、トラック（衝突被害軽減ブレーキ非搭載）が高速自動車道（制限速度80km/h）を約80km/hで運行中、当該トラックの運転者が居眠り状態となり、路側帯でタイヤ交換をしていた2人をはねた。
この事故により、はねられた2人は全身を強く打ち、間もなく死亡した。



運転支援装置を適切に使用する指導

今後も自動車に対する運転支援装置は高度化していくことが見込まれます。運転支援装置は「ドライバーを支援」することを目的としており、**運転支援機能を「正しく使う」**ことが前提です。勝手な判断で警報音、装置の切断等をしないよう、適切に使用するよう指導しましょう。



現在実用化されている「自動運転」機能は、完全な自動運転ではありません!!

平成28年11月、千葉県八千代市において、日産自動車（以下「日産」という。）社製の試乗車が、「プロパイロットシステム」を使用した走行中に、運転者が前方停止車両を認識していたにも関わらず、自動車販売店店員の誤った認識に基づく指示により、ブレーキをかけずに走行した結果、走行環境の影響から衝突被害軽減ブレーキが作動せず、前方停止車両に追突し、前方停止車両に乗車中の2名が負傷する事故が発生しました。

日産社製の「プロパイロットシステム」を含め、現在実用化されている「自動運転」機能は、運転者が責任を持って安全運転を行うことを前提とした「運転支援技術」であり、運転者に代わって車が自律的に安全運転を行う、完全な自動運転ではありません。

このため、運転者は、その機能の限界や注意点を正しく理解し、機能を過信せず、責任を持った安全運転を行う必要があります。

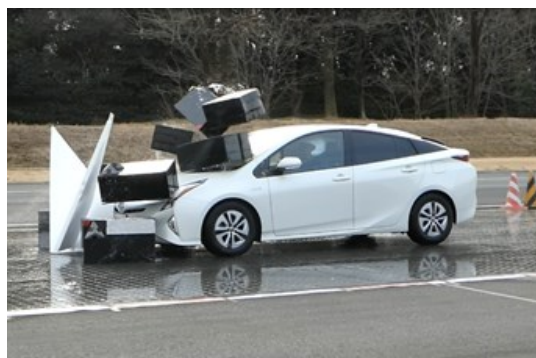
（平成29年4月14日付 国土交通省・警察庁 報道発表資料より）



これを活用！

国土交通省では、衝突被害軽減ブレーキでも衝突を回避できない場合があることを理解していただくための啓発ビデオを公開しています。

○国土交通省物流・自動車局審査・リコール課 YouTube 公式アカウント
(<https://www.youtube.com/channel/UCwFJ6KstdbqM9P91828lu2g>)



2. 運転支援装置の性能及び留意点

ねらい

運転者に直接作用する、代表的な運転支援装置の性能および注意事項を記しています。

自動車に搭載された運転支援装置の性能と注意事項を認識させるとともに、装置の性能を過信せず常に運転に集中し、安全運転を心がけるように指導しましょう。

下記の代表的な装置の説明に加え、メーカー毎にも作動条件等に違いがあることを認識し、自社の車両に装備されている運転支援装置の性能や適正な使用方法を確認しましょう。管理者・運転者が一体となり、メーカー担当者から十分な説明を受けることも有効です。

(1) ブレーキ制御を行う装置



ポイント

ブレーキの制御を行い、衝突時の被害軽減や車速の維持を行う運転支援装置は特に運転者が性能を過信しがちです。装置の性能や限界等の注意事項とともに、運転に集中することの重要性を理解することが重要です。

【解 説】

① 衝突被害軽減ブレーキ（前方障害物衝突被害軽減制動制御装置）

○性能

- ・レーダー等により先行車との距離を常に検出し、危険な状況にあるかどうかを監視します。
- ・追突の危険性が高まったら、まずは音などにより警報し、ドライバーにブレーキ操作を促します。
- ・それでもブレーキ操作をせず、追突する若しくは追突の可能性が高いと車両が判断した場合、システムにより自動的にブレーキをかけます。
- ・いかなる場合でも衝突を回避できる装置ではないため、運転者は交通状況の把握を常に行う必要があります。

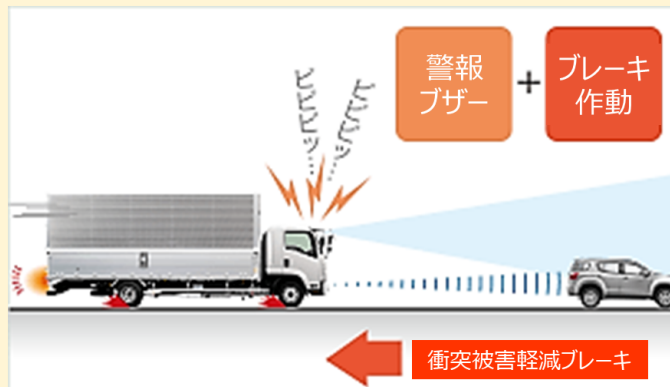
○注意事項

下記のように、周囲や車両の状況によってはシステムが作動しなかったり、十分な効果を発揮しなかったりすることがあるため、システムを過信せず、安全運転を心がけましょう。

- ・メーカーが定める設定（速度や車間距離等）を超える場合
- ・カメラやセンサーへの着雪や汚れ、曇り、ステッカー貼付、逆光など視界を遮り対象物を認識できない場合
- ・検知対象となっていない対象物（メーカーにより人、自転車、バイクは対象外）
- ・検知対象の状態（メーカーにより車両横向きや正面向き、急な割込み、人や自転車の急な飛び出しには対応できない）
- ・道路環境（急カーブ、荒れた路面や未舗装路等）
- ・強い雨や雪、霧、砂嵐などの気象条件悪天候時

前方障害物衝突被害軽減制動制御装置 (衝突被害軽減ブレーキ)

前方の障害物（車両）との衝突を予測して警報し、衝突軽減のために制動制御する装置



前方の障害物への衝突防止と衝突時の被害軽減するため、衝突の可能性が高いと判断した場合には警報を発し、さらに衝突が避けられないと判断した場合には自動的に制動装置を制御する機能。

いすゞ自動車株式会社 提供資料よりASV推進検討会作成

②アダプティブ・クルーズ・コントロール/ACC（全車速域定速走行・車間距離制御装置）

○性能

- ・レーダー等で前方を監視し、運転者がセットした車速を維持するとともに、自車両よりも遅い先行車がいる場合には、先行車との車間距離を適正に維持して追従走行します。

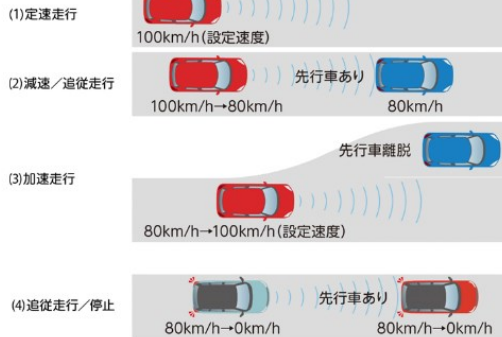
○注意事項

- ・ 運転操作が軽減されることや、先行車との車間距離が維持される安心感から、居眠り運転や、装置を過信して前方不注意となり、事故の要因となる場合があることを運転者に徹底して指導し、理解を促しましょう。
- ・ 急カーブや急こう配などでカメラやセンサーの検知範囲を超える場合や、カメラやセンサーへの着雪や汚れ、曇り、ステッカー貼付、逆光など視界を遮り対象物を認識できない場合などは、正しくシステムが作動しなかったり、十分な効果を発揮できなかったりする場合があります。

全車速域定速走行・車間距離制御装置 (全車速ACC)

全車速域において一定速で走行する機能および車間距離を制御する機能をもった装置

例: 100km/hに設定した場合



定速走行する場合や追従走行する場合の運転負荷を軽減するため、中高車速域では運転者がセットした車速で定速走行する。定速走行中、自車より遅い先行車がいる場合、先行車との車間距離を適切に維持する。低車速域では先行車との車間距離を適切に維持する。先行車が停止した場合には停止し、停止状態を保持。何らかの理由で先行車に接近しすぎたことや、先行車の急制動などに対応しきれないことを、運転者に注意を喚起する。

スズキ株式会社 提供資料よりASV推進検討会作成

③ペダル踏み間違い時加速抑制装置

○性能

- ・運転者が誤ってアクセルを踏み込んだ際、急発進や急加速を抑制する装置です。

○注意事項

以下の場合には特に、システムが正常に作動しなかったり、十分な効果が発揮されない場合があります。常に安全な運転を心掛ける必要があります。

- ・メーカーが定める設定（速度や車間距離等）を超える場合
- ・カメラやセンサーへの着雪や汚れ、曇り、ステッカー貼付など視界を遮り、対象物を認識できない場合
- ・検知対象となっていない対象物（メーカーにより人、自転車、バイクは対象外）
- ・フェンス、ロープや雪など音波を吸収しやすいものや鋭角的な形のものなど対象物を認識できない場合（ソナー方式）
- ・強い雨や雪、霧、砂嵐などの気象条件（ソナー方式は強い風も含む）が悪い場合

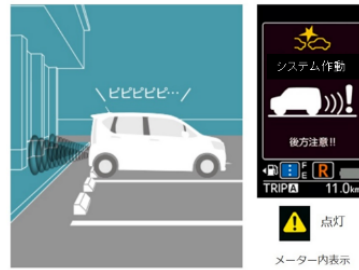
ペダル踏み間違い時加速抑制装置

間違ってアクセルを踏み込んだときに急発進や急加速を抑制する装置

前方誤発進抑制制御機能



後方誤発進抑制制御機能



アクセルペダルの誤操作が疑われ、かつ障害物への衝突が予測される場合に、エンジン出力制御やブレーキ制御などによって急発進、急加速を抑制する機能。

(※) 装置が作動する車速域は、車両によって異なる場合がある。

株式会社SUBARU 提供資料よりASV推進検討会作成

(2) ハンドル操作の警告や支援を行う装置



ポイント

運転者のハンドル操作や車両の挙動から、運転者に対して適切な操作を行うように警告を発したり、操作力を支援する装置は、ドライバー自身の操作を前提としたものです。路面や天候、周囲の交通状況等に集中することが必要です。

【解 説】

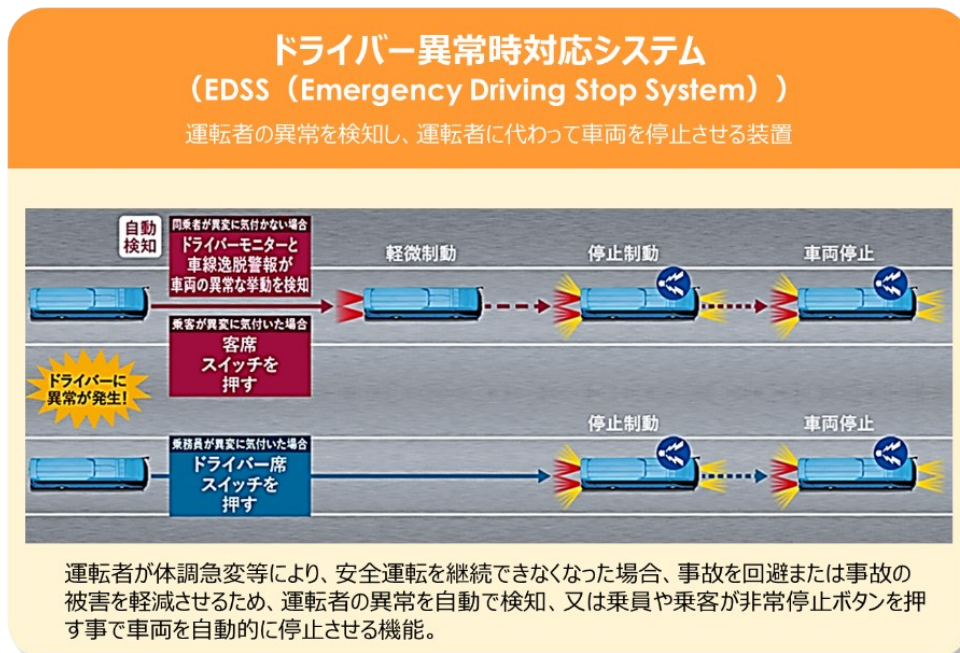
① ドライバー異常時対応システム

○性能

- ・運転者の異常を検知し、運転者に代わって車両を停止させる装置です。

○注意事項

- ・メーカーが定める設定速度を下回る場合、ドライバーモニターが顔を認識できない場合（自動検知方式）、車線逸脱警報が正常に作動しない場合などはシステムが正しく作動しないことがあります。



日野自動車株式会社 提供資料よりASV推進検討会作成

② 車線逸脱警報装置

○性能

- ・走行車線を認識し、車線から逸脱した場合あるいは逸脱しそうになった場合には、運転者が車線中央に戻す操作をするよう警報が作動します。

○注意事項

- ・後付け装置の中には、ウinkerと連動せず車線変更や交差点などで曲がった際に警報が作動するものもあるため、運転者は自社の装置の性能を把握する必要があります。

車線逸脱警報装置 (車線逸脱警報)

走行車線からの逸脱を警報する装置



走行車線からの逸脱を防止するため、走行車線を認識し、車線から逸脱した場合あるいは逸脱しそうになった場合には、運転者が車線中央に戻す操作をするよう警報する機能。

三菱ふそうトラック・バス株式会社 提供資料よりASV推進検討会作成

③ 車線維持支援制御装置

○性能

- ・カメラで前方の車線を認識し、高速道路の直線路で車線を維持して走行するのに必要なハンドル操作を適切に支援します。

○注意事項

- ・本装置はハンドル操作力の軽減であり、装置単体が車線維持の全てを行うものではなく、運転者が適切なハンドル操作を行う必要があります。

(3) 車両姿勢維持を支援する装置



ポイント

通常の運転時には作動せず、横転や横滑りの危険に直面した際に、運転者への警告とエンジン出力や制動力の制御により、危険を軽減する装置です。運転者は横転や横滑りの危険に遭遇しないよう、路面や天候、周囲の交通状況等に集中する必要があります。

【解 説】

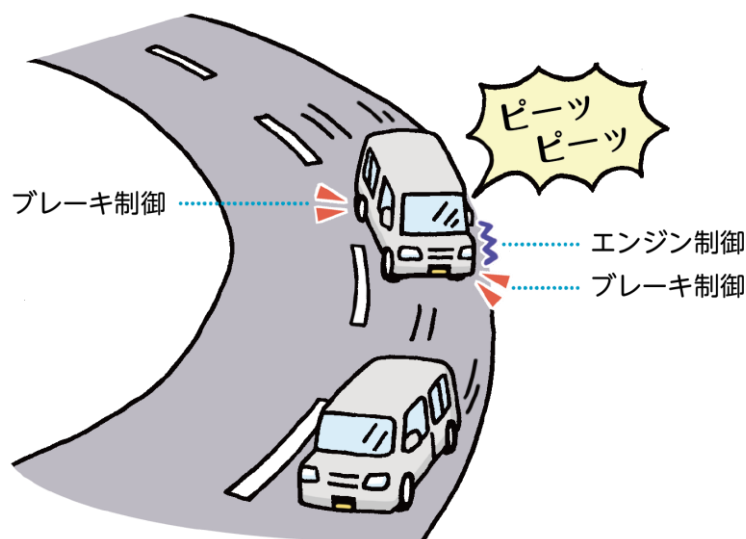
① 車両安定性制御装置

○性能

- ・急なハンドル操作や積雪がある路面の走行などを原因とした横転や横滑りの危険を、警報音などにより運転者に知らせるとともに、エンジン出力やブレーキ力を制御し、横転や横滑りの危険を軽減させるものです。

○注意事項

- ・本装置は急ハンドル等の走行を可能にする装置ではないので、本装置を過信した運転をしてはいけません。どんな環境においても安全な運転を心がける必要があります。



② 側方衝突警報装置（巻き込み警報）

○性能

- ・速報の物体等を検知し、車両の通貨範囲を予測して衝突を回避するよう警報する装置です。

○注意事項

- ・自転車や警報対象物の速度がメーカーの定める設定速度外の場合や、センサーに泥や雪等が付着している場合などはシステムが正しく作動しない場合があります。システムを過信せず、安全な運転を心がける必要があります。

側方衝突警報装置 (巻き込み警報)

側方の物体等（自転車等）を検知、車両の通過範囲を予測して衝突を回避するよう警報する装置



左折巻き込み事故、左車線変更時の側方の衝突事故の防止するため、側方の物体（車両・自転車等）を検知、車両の通過範囲を予測し、そのまま走行すれば衝突の可能性が高いと判断した場合には運転者に衝突を回避するよう警報する機能。

三菱ふそうトラック・バス株式会社 提供資料よりASV推進検討会作成

第2章 指導及び監督の実施に当たって配慮すべき事項

I. 事業者の運転者 に対する指導及び 監督の責務

本章では、「事業者の運転者に対する指導及び監督の責務」を整理しています。

個人事業主であるか否かに関わらず、事業者の指導及び監督の責務や必要性について理解し、日常的に実施していくことが大切です。



【指針第1章3】

(1) 事業者の指導及び監督の責務

貨物軽輸送の運行の安全を確保するために、貨物軽自動車運送事業者は、運転者に対し、安全運行に必要な技能と知識を習得させ、他の運転者の模範となるべき運転者を育成するという重要な役割を果たす責務を有しています。この責務は、個人事業主であったとしても同様に課されるものであり、個人事業主の場合は事業主すなわち運転者自身が、指導及び監督の内容を確認し、実践する必要があります。

この責務を果たすためには、運転者が理解できるよう（個人事業主の場合については、自らが理解を深められるよう）、参加・体験・実践型の指導方法を取り入れるなど、その手法を工夫するとともに、社会情勢の変化に対応した内容とするため、関係行政機関・団体等から幅広い情報を収集することが必要です。

また、指導・監督を実施する指導者の質の向上を図るため、指導及び監督の内容、手法に関する知識や技能を習得し、常にその向上を図るよう努めることが必要です。



(2) 運転者が違反した場合の事業者の責務

運転者が酒気帯び運転、スピード違反や放置駐車 of 繰り返しなど、貨物自動車運送事業法、道路交通法やその他の法令に基づき、遵守すべき事項に違反した場合には、貨物軽自動車運送事業者も、その指導及び監督の責任から処分を受けることとなります。

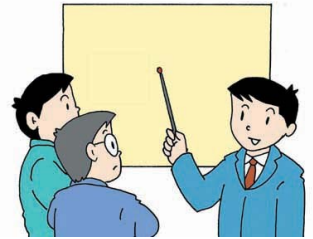
運転者に違反を起こさせないためにも、運転者に対する指導及び監督を継続的かつ計画的に実施していくことが必要です。

(3) 計画に基づく体系的な指導及び監督の必要性

貨物軽輸送の運行の安全性を向上させるためには、運転者が必要とされる知識及び技能を習得することが必要です。このため、管理者（個人事業主の場合は、事業主自身）が、これらの内容について体系的かつ継続的に指導及び監督を実施するための計画を作成し、これを確実に実施することが重要です。

(4) 点呼等における日常的な指導及び監督の必要性

天候や道路の状況、その他運行に関する状況が運行ごとに異なることから、管理者（個人事業主の場合は、事業主自身）が、点呼等において、その運行ごとに必要な指導及び監督を日常的に実施していくことが必要です。



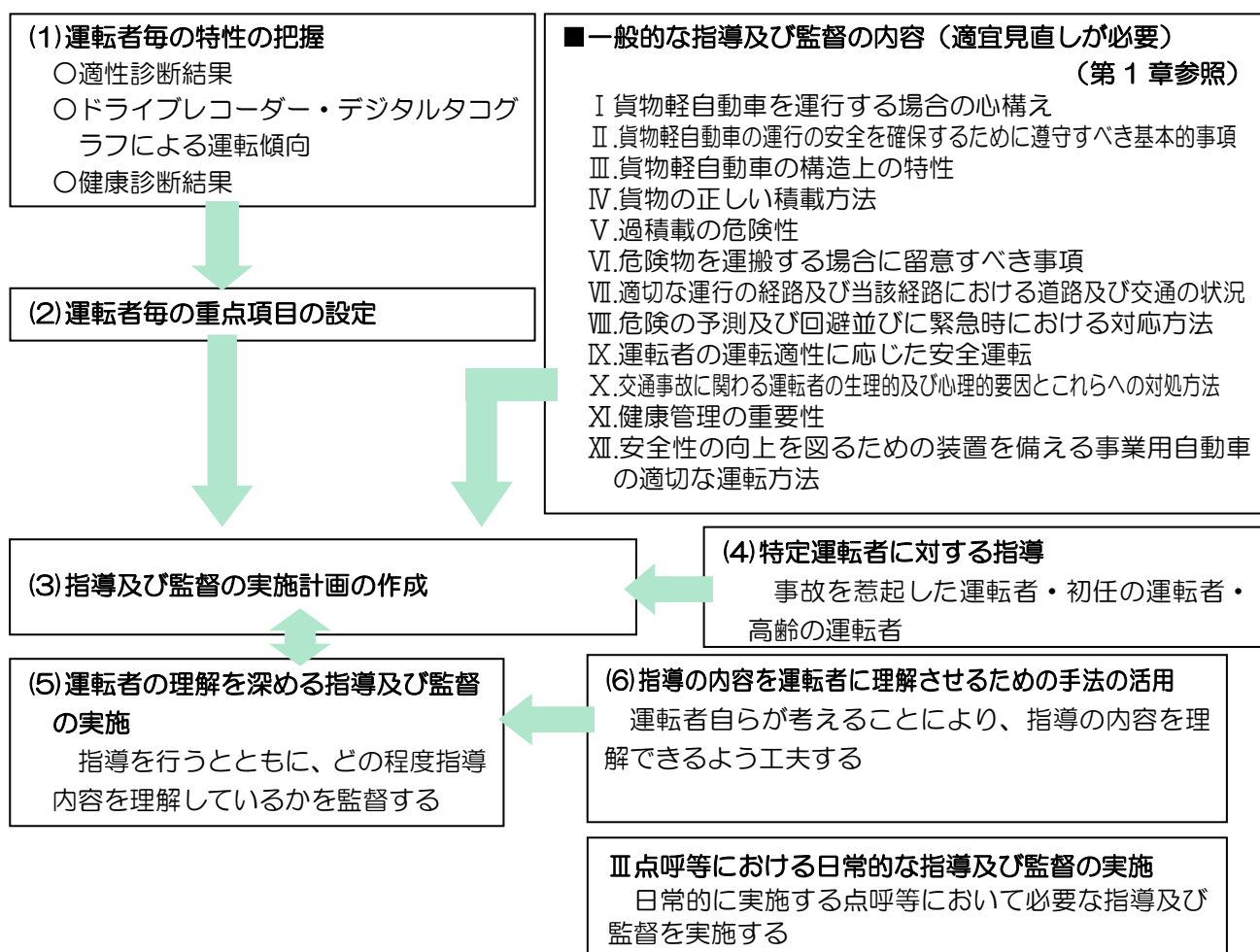
Ⅱ．計画に基づく体系的な指導及び監督の実施

本章では、計画に基づく体系的な指導及び監督の実施について整理しています。

運転者の特性に応じた指導及び監督を計画的に実施することが有効です。

➡【指針第1章3】

運転者に対する適切な指導及び監督を継続的に実施していくには、それぞれの運転者の特性に応じた指導及び監督を、以下の手順を模範にしながら、計画的に実施することが有効です。これにより、網羅的な指導及び監督が可能となります。



(1) 運転者毎の特性の把握

運転者に対してどのような事項に着目して指導及び監督を行うべきなのかを見出すためには、各運転者の普段の運転の傾向や健康状態をつかむことが必要です。運行データ、健康診断記録などから運転者毎（個人事業主の場合は自分自身）の特性を把握しましょう。

- 運転者の運転傾向について把握するため、適性診断の結果を活用することが効果的です。
- 映像記録型ドライブレコーダーやデジタルタコグラフ（デジタル式運行記録計）を車両に装着することにより、運転者自身の運転の状況、さらには事故や、ヒヤリハット（運転中に他の自動車又は歩行者等と衝突又は接触するおそれがあると認識した事例）のデータを活用できます。
- 健康診断及びストレスチェックの結果などにより、運転者の疾病等の状況についても把握しましょう。





ドライブレコーダーの映像に見る事故・ヒヤリハットの収集

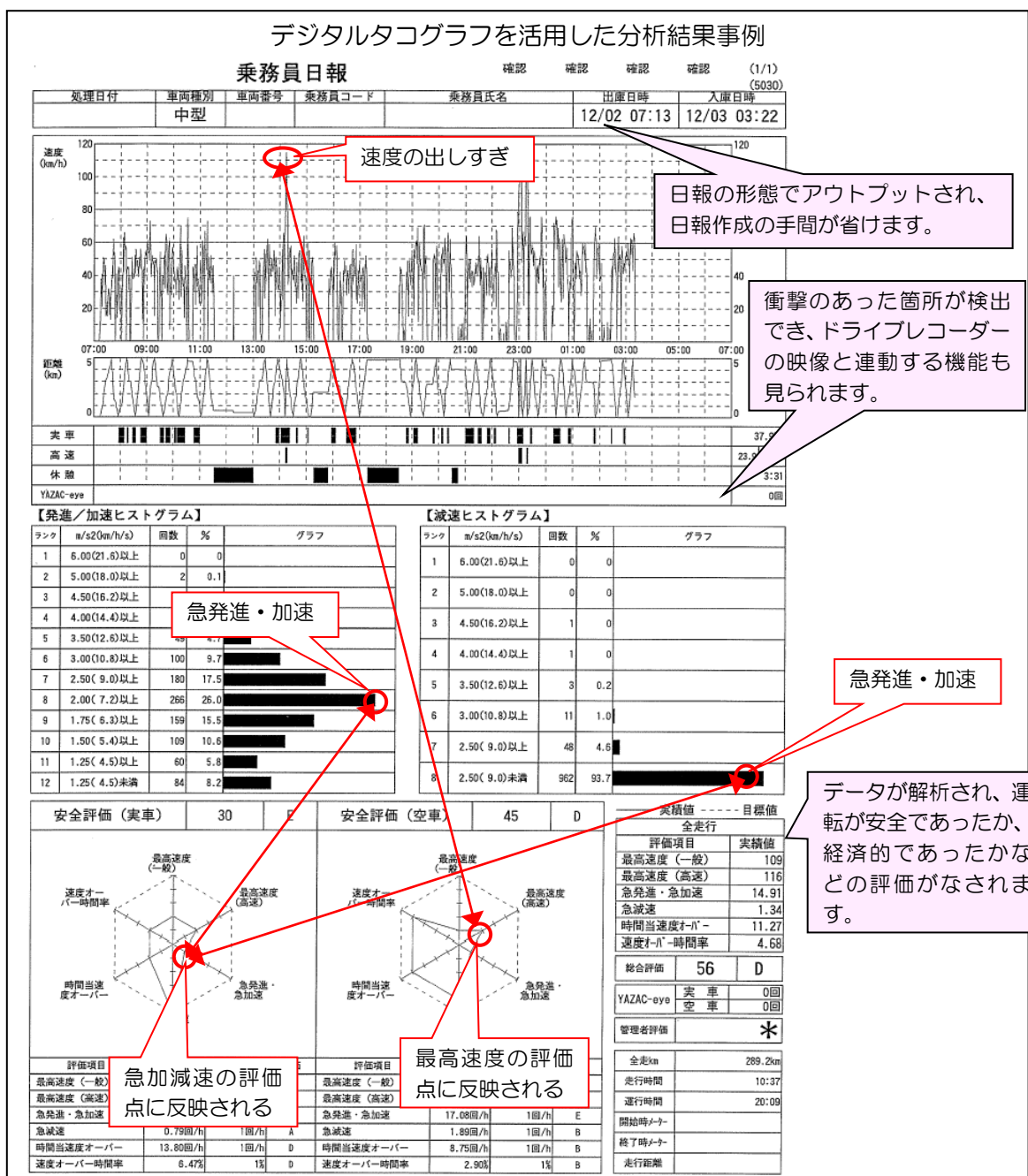
■ドライブレコーダーは、事故やヒヤリハットにおいて急ブレーキの衝撃を受けると、その前後の映像を記録・保存等するもので、併せて加速度、ブレーキ、ウinker等の使用状況などのデータを取得できるものもあります。



デジタルタコグラフのデータを用いた運転状況の把握

■デジタルタコグラフは、時間、距離、速度等のデータのほか、エンジン回転数、アイドリング時間等のデータも記録される車載器です。記録したデータはメモリーカードや通信によってパソコンにも記録され、データ解析が瞬時にできます。

■運行データから、普段どのような運転をしているかがわかり、運転者のくせを見出せます。



(2) 運転者毎の重点項目の設定

運転者に対する指導を効率的に行うため、指導及び監督の内容の中で重点項目を定めましょう。

○適性診断やドライブレコーダー等の記録、健康診断結果等により把握した、運転者の運転傾向や健康状態を踏まえつつ、指導及び監督の内容の中で特に強化すべき事項を抽出し、重点項目としましょう。

(3) 指導及び監督の実施計画の作成

指導・監督指針の内容を網羅的に指導するとともに、運転者毎の重点項目を指導するための計画を立てましょう。

○指導・監督指針の内容について、運行の安全を確保するために必要な運転に関する技能及び知識を運転者が習得できるよう、計画（年間、月間、週間など）を立てます。

○指導計画は、指導・監督指針の内容を全て網羅していることを確認しましょう。

○指導内容に応じて、個人的な指導がよいのか、集団で指導するのがよいのかを検討しましょう。

◇個人指導

一対一で運転者の特性に合わせた指導を行います。

◇集団指導

集団に対する指導や、運転者同士のディスカッションにより、理解を深めます。他の運転者の意見も聞くことができ、ひとりよがりにならずに安全について認識を深めることができます。

指導及び監督計画の例

月日	曜日	時間	教育内容	備考
○/○	月	午前	貨物軽自動車を運転する場合の心構え	安全運行の心構え等
		午後	健康管理の重要性	個々の運転者の状態に応じた個別指導等
○/○	火	午前	貨物軽自動車の運行の安全を確保するために遵守すべき基本的事項	貨物軽自動車運行に係る法令、安全な運転方法等
		午後	危険予測及び回避	ヒヤリハット等に基づく危険予知訓練等
○/○	水	午前	貨物軽自動車の構造上の特性	車両の特性に合わせた運転等
		午後	交通事故に関わる運転者の生理的及び心理的要因とこれらへの対処方法	過労運転防止の注意、飲酒や薬物による危険運転の防止等
○/○	木	午前	貨物の正しい積載方法 過積載の危険性	正しい固縛の方法、過積載の危険性について等
		午後	危険物を運搬する場合に留意すべき事項	危険物の取扱い等
○/○	金	午前	適切な運行の経路及び当該経路における道路及び交通の状況	適切な運行経路について等
		午後	安全性の向上を図るための装置を備える貨物軽自動車の適切な運転方法	安全性の向上を図るための装置の正しい理解等
○/○	土	午前	運転者の運転適性に応じた安全運転	適性診断結果等に基づく個別指導等

※定期的に計画を立て、指導・監督の内容を網羅的に実施していくことが必要です。上記は、1週間で指導を実施していく場合の教育日程の例です。スケジュールについては、運転者の勤務状況を考慮して作成しましょう。

(4) 運転者の理解を深める指導及び監督の実施

指導の内容に対する運転者の理解を深めるためには、運転者に対して網羅的な指導が実施されているか、運転者が指導の内容を理解しているかを確認することが重要です。

○運転者の理解を深めるため、指導をわかりやすく行うだけでなく、運転者が指導の内容をどの程度理解しているかを常に監督し、必要に応じて更なる指導を行うことにより、運転者が指導した内容を確実に実施できるようにしましょう。

○運転者に対して行った指導及び監督の内容を記録して保存し、運転者が継続的に指導及び監督を受けることが確認できるようにしましょう。

(5) 指導の内容を運転者に理解させるための手法の活用

運転者に対して指導を行う際には、単に一方的に講義を行うだけでなく、運転者自らが考えることにより、指導の内容を理解できるように工夫することが必要です。

○交通事故については、事例を取り上げ、その発生要因及び再発防止のための取組みについて、イラスト、映像等の運転者の事故の発生状況についての理解を助けるための教材を用いて、運転者を少人数のグループに分けて話し合いをさせることが有効です。

○車両の特性については、実際に車両を用いて、貨物軽自動車の車高、視野、死角、制動距離等について確認させることが有効です。

Ⅲ. 点呼等における 日常的な指導及び 監督の実施

本章では、点呼等における日常的な指導及び監督を整理しています。

点呼の目的や運転者の状態、天候等の状況を踏まえた指導及び監督が必要なことを理解し、内容を記録しておくことが大切です。

【指針第1章3】



(1) 日常的な指導及び監督の目的

天候や道路の状況、その他の運行に関わる事項などについては、運行ごとに異なることから、業務ごとに指導及び監督を実施していくことが必要です。運行前後の点呼には対面による点呼が義務付けられています。個人事業主の場合は、点呼での確認事項を運転者自身が確認し、安全な運行を行いましょう。

(2) 点呼における指導及び監督

● 業務に関する指導及び監督

業務前の点呼においては、当該業務による運行時の安全の確保に必要な指導・確認を行います。

- 混雑や工事・規制などの道路の状況から、運行時の安全を確保するために配慮すべき事項などについての確認
- 気象から予測される危険性などについての注意の確認
- 運行速度、休憩時間などの確認

● 運転者の状態を踏まえた指導及び監督

点呼において、運転者から疾病、疲労、睡眠不足等により安全な運行ができないおそれがあるかについて報告を受けるとともに、管理者が酒気帯びの有無、運転者の健康状態、疲労の度合い、睡眠不足、異常な感情の高ぶり、歩き方、顔色などを確認します。不審な点があれば、運転者に対して質問しましょう。

確認の結果を踏まえ、所定の指導を行います。場合によっては、運行の中止や交替運転者が必要になることもあります。

(3) 点呼時に行った指導及び監督の記録

点呼時に運転者に対して行った指導及び監督の内容の記録を保存し、運転者に対して行った指導及び監督の内容が確認できるようにしましょう。



参考① 貨物自動車運送事業者が事業用自動車の運転者に対して行う 指導及び監督の指針

貨物自動車運送事業者が事業用自動車の運転者に対して行う指導及び監督の指針

平成十三年八月二十日 国土交通省告示第千三百六十六号

第一章 一般的な指導及び監督の指針

貨物自動車運送事業者は、貨物自動車運送事業輸送安全規則（平成2年運輸省令第22号。以下「安全規則」という。）第10条第1項の規定に基づき、1に掲げる目的を達成するため、2に掲げる内容について、3に掲げる事項に配慮しつつ、貨物自動車運送事業の用に供する事業用自動車（以下単に「事業用自動車」という。）の運転者に対する指導及び監督を毎年実施し、その日時、場所及び内容並びに指導及び監督を行った者及び受けた者を記録し、かつ、その記録を営業所において3年間保存するものとする。

1 目的

事業用自動車の運転者は、大型の自動車を運転したり、多様な地理的、気象的状况の下で運転したりすることから、道路の状況その他の運行の状況に関する判断及びその状況における運転について、高度な能力が要求される。このため、貨物自動車運送事業者は、事業用自動車の運転者に対して継続的かつ計画的に指導及び監督を行い、他の運転者の模範となるべき運転者を育成する必要がある。そこで、貨物自動車運送事業者が事業用自動車の運転者に対して行う一般的な指導及び監督は、貨物自動車運送事業法（平成元年法律第83号）その他の法令に基づき運転者が遵守すべき事項に関する知識のほか、事業用自動車の運行の安全を確保するために必要な運転に関する技能及び知識を習得させることを目的とする。

2 指導及び監督の内容

（1） 事業用自動車を運転する場合の心構え

貨物自動車運送事業は公共的な輸送事業であり、貨物を安全、確実に輸送することが社会的使命であることを認識させるとともに、事業用自動車による交通事故の統計を説明すること等により、事業用自動車による交通事故が社会に与える影響の大きさ及び事業用自動車の運転者の運転が他の運転者の運転に与える影響の大きさ等を理解させ、事業用自動車の運行の安全を確保するとともに他の運転者の模範となることが事業用自動車の運転者の使命であることを理解させる。

（2） 事業用自動車の運行の安全を確保するために遵守すべき基本的事項

貨物自動車運送事業法、道路交通法（昭和35年法律第105号）及び道路運送車両法（昭和26年法律第185号）に基づき運転者が遵守すべき事項を理解させる。また、当該事項から逸脱した方法や姿勢による運転をしたこと及び日常点検を怠ったことに起因する交通事故の事例、当該交通事故を引き起こした貨物自動車運送事業者及び運転者に対する処分並びに当該交通事故が加害者、被害者その他の関係者に与える心理的影響を説明すること等により当該事項を遵守することの重要性を理解させる。

（3） 事業用自動車の構造上の特性

自らの運転する事業用自動車の車高、視野、死角、内輪差（右左折する場合又はカーブを通行する場合に後輪が前輪より内側を通ることをいう。以下同じ。）、制動距離等を確認させるとともに、これらが車両により異なること及び運搬中の貨物が事業用自動車の運転に与える影響を理解させる。この場合において、牽引自動車及び被牽引自動車を運行する場合においては、当該牽引自動車を運転するに当たって留意すべき事項を、当該被牽引自動車によりコンテナを運搬する場合においては、当該コンテナを下部隅金具等により確実に緊締しなければならないことを併せて理解させる。また、これらを把握していなかったことに起因する交通事故の事例を説明すること等により、事業用自動車の構造上の特性を把握することの必要性を理解させる。

（4） 貨物の正しい積載方法

道路法（昭和27年法律第180号）その他の軸重の規制に関する法令に基づき運転者が遵守すべき事項を理解させるとともに、偏荷重が生じないような貨物の積載方法及び運搬中に荷崩れが生じな

いような貨物の固縛方法を指導する。また、偏荷重が生じている場合、制動装置を操作したときに安定した姿勢で停止できないおそれがあること及びカーブを通行したときに遠心力により事業用自動車の傾きが大きくなるおそれがあることを交通事故の事例を挙げるなどして理解、習得させる。

(5) 過積載の危険性

過積載に起因する交通事故の事例を説明すること等により、過積載が事業用自動車の制動距離、安定性等に与える影響を理解させるとともに、過積載による運行を行った場合における貨物自動車運送事業者、事業用自動車の運転者及び荷主に対する処分について理解させる。

(6) 危険物を運搬する場合に留意すべき事項

危険物（自動車事故報告規則（昭和26年運輸省令第104号）第2条第5号に規定するものをいう。以下同じ。）を運搬する場合においては、危険物に該当する貨物の種類及び運搬する危険物の性状を理解させるとともに、危険物を運搬する前に確認すべき事項並びに危険物の取扱い方法、積載方法及び運搬方法について留意すべき事項を理解させる。また、運搬中に危険物が飛散又は漏えいした場合に安全を確保するためにとるべき方法を指導し、習得させる。この場合において、タンクローリーにより危険物を運搬する場合にあっては、これを安全に運搬するために留意すべき事項を理解させる。

(7) 適切な運行の経路及び当該経路における道路及び交通の状況

- ① 当該貨物自動車運送事業に係る主な道路及び交通の状況をあらかじめ把握させるよう指導するとともに、これらの状況を踏まえ、事業用自動車を安全に運転するために留意すべき事項を指導する。この場合、交通事故の事例又は自社の事業用自動車の運転者が運転中に他の自動車又は歩行者等と衝突又は接触するおそれがあったと認識した事例（いわゆる「ヒヤリ・ハット体験」）を説明すること等により運転者に理解させる。
- ② 道路運送車両の保安基準（昭和26年運輸省令第67号）第2条、第4条又は第4条の2について同令第55条の認定を受けた事業用自動車を運転させる場合及び道路法第47条の2第1項に規定する許可又は道路交通法第57条第3項に規定する許可を受けて事業用自動車を運転させる場合は、安全に通行できる経路としてあらかじめ設定した経路を通行するよう指導するとともに、当該経路における道路及び交通の状況を踏まえ、当該事業用自動車を安全に運転するために留意すべき事項を指導し、理解させる。

(8) 危険の予測及び回避並びに緊急時における対応方法

強風、豪雪等の悪天候が運転に与える影響、右左折時における内輪差、直前、後方及び左側方の視界の制約並びにジャックナイフ現象（制動装置を操作したときに牽引自動車と被牽引自動車が連結部分で折れ曲がり、安定性を失う現象をいう。）等の事業用自動車の運転に関して生ずる様々な危険について、危険予知訓練の手法等を用いて理解させるとともに、危険を予測し、回避するための自らへの注意喚起の手法として、指差呼称及び安全呼称を行う習慣を体得させる。また、事故発生時、災害発生時その他の緊急時における対応方法について事例を説明すること等により理解させる。

(9) 運転者の運転適性に応じた安全運転

適性診断その他の方法により運転者の運転適性を把握し、個々の運転者に自らの運転行動の特性を自覚させる。また、運転者のストレス等の心身の状態に配慮した適切な指導を行う。

(10) 交通事故に関わる運転者の生理的及び心理的要因並びにこれらへの対処方法

長時間連続運転等による過労、睡眠不足、医薬品等の服用に伴い誘発される眠気、飲酒が身体に与える影響等の生理的要因及び慣れ、自らの運転技能への過信による集中力の欠如等の心理的要因が交通事故を引き起こすおそれがあることを事例を説明することにより理解させるとともに、貨物自動車運送事業輸送安全規則第三条第四項の規定に基づき事業用自動車の運転者の勤務時間及び乗務時間に係る基準を定める告示（平成13年国土交通省告示第1365号）に基づく事業用自動車の運転者の勤務時間及び乗務時間を理解させる。また、運転中に疲労や眠気を感じたときは運転を中

止し、休憩するか、又は睡眠をとるよう指導するとともに、飲酒運転、酒気帯び運転及び覚せい剤等の使用の禁止を徹底する。

(1 1) 健康管理の重要性

疾病が交通事故の要因となるおそれがあることを事例を説明すること等により理解させるとともに、定期的な健康診断の結果、心理的な負担の程度を把握するための検査の結果等に基づいて生活習慣の改善を図るなど適切な心身の健康管理を行うことの重要性を理解させる。

(1 2) 安全性の向上を図るための装置を備える事業用自動車の適切な運転方法

安全性の向上を図るための装置を備える事業用自動車を運行する場合においては、当該装置の機能への過信及び誤った使用方法が交通事故の要因となるおそれがあることについて説明すること等により、当該事業用自動車の適切な運転方法を理解させる。

3 指導及び監督の実施に当たって配慮すべき事項

(1) 運転者に対する指導及び監督の意義についての理解

貨物自動車運送事業者は、貨物自動車運送事業法その他の法令に基づき運転者が遵守すべき事項に関する知識のほか、事業用自動車の運行の安全を確保するために必要な運転に関する技能及び知識を運転者に習得させることについて、重要な役割を果たす責務を有していることを理解する必要がある。

(2) 計画的な指導及び監督の実施

貨物自動車運送事業者は、運転者の指導及び監督を継続的、計画的に実施するための基本的な計画を作成し、計画的かつ体系的に指導及び監督を実施することが必要である。

(3) 運転者の理解を深める指導及び監督の実施

運転者が自ら考えることにより指導及び監督の内容を理解できるように手法を工夫するとともに、常に運転者の習得の程度を把握しながら指導及び監督を進めるよう配慮することが必要である。

(4) 参加・体験・実践型の指導及び監督の手法の活用

運転者が事業用自動車の運行の安全を確保するために必要な技能及び知識を体験に基づいて習得し、その必要性を理解できるようにするとともに、運転者が交通ルール等から逸脱した運転操作又は知識を身に付けている場合には、それを客観的に把握し、是正できるようにするため、参加・体験・実践型の指導及び監督の手法を積極的に活用することが必要である。例えば、交通事故の実例を挙げ、その要因及び対策について、必要により運転者を少人数のグループに分けて話し合いをさせたり、イラスト又はビデオ等の視聴覚教材又は運転シミュレーターを用いて交通事故の発生する状況等を間接的又は擬似的に体験させたり、実際に事業用自動車を運転させ、技能及び知識の習得の程度を認識させたり、実験により事業用自動車の死角、内輪差及び制動距離等を確認させたりするなど手法を工夫することが必要である。

(5) 社会的情勢等に応じた指導及び監督の内容の見直し

指導及び監督の具体的内容は、社会情勢等の変化に対応したものでなければならない。このため、貨物自動車運送事業法その他の関係法令等の改正の動向及び業務の態様が類似した他の貨物自動車運送事業者による交通事故の実例等について、関係行政機関及び団体等から幅広く情報を収集することに努め、必要に応じて指導及び監督の内容を見直すことが必要である。

(6) 指導者の育成及び資質の向上

指導及び監督を実施する者を自社内から選任する貨物自動車運送事業者は、これらの者に対し、指導及び監督の内容及び手法に関する知識及び技術を習得させるとともに、常にその向上を図るよう努めることが必要である。

(7) 外部の専門的機関の活用

指導及び監督を実施する際には、指導及び監督のための専門的な知識及び技術並びに場所を有する外部の専門的機関を積極的に活用することが望ましい。

第二章 特定の運転者に対する特別な指導の指針

貨物自動車運送事業者（貨物軽自動車運送事業者にあつては、四輪以上の軽自動車を使用して貨物を運送する事業者に限る。以下この章において同じ。）は、安全規則第10条第2項の規定に基づき、第一章の一般的な指導及び監督に加え、1に掲げる目的を達成するため、2の各号に掲げる事業用自動車の運転者に対し、それぞれ当該各号に掲げる内容について、3に掲げる事項に配慮しつつ指導を実施し、安全規則第9条の5第1項又は第9条の6第1項に基づき、指導を実施した年月日及び指導の具体的内容を運転者台帳に記載するか、又は、指導を実施した年月日を運転者等台帳若しくは貨物軽自動車運転者等台帳（以下「運転者等台帳等」という。）に記載したうえで指導の具体的内容を記録した書面を運転者等台帳等に添付するものとする。また、4の各号に掲げる運転者に対し、当該各号に掲げる方法により適性診断を受診させ、受診年月日及び適性診断の結果を記録した書面を同項に基づき運転者等台帳等に添付するものとする。さらに、5に掲げる事項により、運転者として新たに雇い入れた者に対し、雇い入れる前の事故歴を把握した上で、必要に応じ、特別な指導を行い、適性診断を受けさせるものとする。

1 目的

貨物自動車運送事業者は、交通事故を引き起こした事業用自動車の運転者についてその再発防止を図り、また、事業用自動車の運行の安全を確保するために必要な運転に関する技能及び知識を十分に習得していない新たに雇い入れた運転者及び加齢に伴い身体機能が変化しつつある高齢者である運転者について交通事故の未然防止を図るためには、これら特定の運転者に対し、よりきめ細かな指導を実施する必要がある。そこで、特定の運転者に対して行う特別な指導は、個々の運転者の状況に応じ、適切な時期に十分な時間を確保して事業用自動車の運行の安全を確保するために必要な事項を確認させることを目的とする。

2 指導の内容及び時間

（1）死者又は重傷者（自動車損害賠償保障法施行令（昭和30年政令第286号）第5条第2号又は第3号に掲げる傷害を受けた者をいう。）を生じた交通事故を引き起こした運転者及び軽傷者（同条第4号に掲げる傷害を受けた者をいう。）を生じた交通事故を引き起こし、かつ、当該事故前の3年間に交通事故を引き起こしたことがある運転者（以下「事故惹起運転者」という。）

事故惹起運転者に対する特別な指導の内容及び時間

内容	時間
① 事業用自動車の運行の安全の確保に関する法令等 事業用自動車の運行の安全を確保するため貨物自動車運送事業法その他の法令等に基づき運転者が遵守すべき事項を再確認させる。	①から⑤までについて一般貨物自動車運送事業者等にあつては合計合計6時間以上、 貨物軽自動車運送事業者等にあつては合計5時間以上実施すること。
② 交通事故の事例の分析に基づく再発防止対策 交通事故の事例の分析を行い、その要因となった運転行動上の問題点を把握させるとともに、事故の再発を防止するために必要な事項を理解させる。	
③ 交通事故に関わる運転者の生理的および心理的要因並びにこれらへの対処方法 交通事故を引き起こすおそれのある運転者の生理的及び心理的要因を理解させるとともに、これらの要因が事故につながらないようにするための対処方法を指導する。	
	⑥については、可能な限り実施する者とする。

④ 交通事故を防止するために留意すべき事項 貨物自動車運送事業者の事業の態様及び運転者の乗務の状況等に応じて事業用自動車の運行の安全を確保するために留意すべき事項を指導する。	
⑤ 危険の予測及び回避 危険予知訓練の手法等を用いて、道路及び交通の状況に応じて交通事故につながるおそれのある危険を予測させ、それを回避するための運転方法等を運転者が自ら考えるよう指導する。	
⑥ 安全運転の実技 実際に事業用自動車を運転させ、道路及び交通の状況に応じた安全な運転方法を添乗等により指導する。	
備考 貨物軽自動車運送事業者の運転者である事故惹起運転者が交通事故を引き起こした後に貨物軽自動車安全管理者講習を受講した場合、貨物軽自動車運送事業者が当該事故惹起運転者に対する特別な指導を実施したものとなすことができる。	

(2) 安全規則第3条第1項に基づき一般貨物自動車運送事業者等の運転者として常時選任するために新たに雇い入れた者(当該一般貨物自動車運送事業者等において初めて事業用自動車に乗務する前3年間に他の一般貨物自動車運送事業者等によって運転者として常時選任されたことがある者を除く。以下「初任運転者」という。)

初任運転者に対する特別な指導の内容及び時間

内容	時間
① 貨物自動車運送事業法その他の法令に基づき運転者が遵守すべき事項、事業用自動車の運行の安全を確保するために必要な運転に関する事項等 第一章2に掲げる内容について指導する。この場合において、同章2(2)のうち日常点検に関する事項、同章2(3)のうち事業用自動車の車高、視野、死角、内輪差及び制動距離等に関する事項並びに同章2(4)のうち貨物の積載方法及び固縛方法に関する事項については、実際に車両を用いて指導する。	15 時間以上実施すること。
② 安全運転の実技 実際に事業用自動車を運転させ、道路及び交通の状況に応じた安全な運転方法を添乗等により指導する。	20 時間以上実施すること。

(3) 所属する貨物軽自動車運送事業者の運転者として初めて事業用自動車に乗務する者(当該貨物軽自動車運送事業者において初めて事業用自動車に乗務する前3年間に他の一般貨物自動車運送事業者等によって運転者として常時選任されたことがある者又は他の貨物軽自動車運送事業者によって運転者として乗務したことがある者を除く。以下「貨物軽自動車初任運転者」という。)

貨物軽自動車初任運転者に対する特別な指導の内容及び時間

内容	時間
①貨物自動車運送事業法その他の法令に基づき運転者が遵守すべき事項、事業用自動車の運行の安全を確保するために必要な運転に関する事項等第一章2に掲げる内容について指導する。	①について5時間以上実施すること。
②安全運転の実技 実際に事業用自動車を運転させ、道路及び交通の状況に応じた安全な運転方法を添乗等により指導する。	②については、可能な限り実施するものとする。

備考

貨物軽自動車初任運転者が事業用自動車に乗務する前3年以内に貨物軽自動車安全管理者講習を受講した場合、貨物軽自動車運送事業者が当該貨物軽自動車初任運転者に対する特別な指導を実施したものとみなすことができる。

(4) 高齢者である運転者（以下「高齢運転者」という。）

4の(4)の適性診断の結果を踏まえ、個々の運転者の加齢に伴う身体機能の変化の程度に応じた事業用自動車の安全な運転方法等について運転者が自ら考えるよう指導する。

3 特別な指導の実施に当たって配慮すべき事項

(1) 指導の実施時期

① 事故惹起運転者

当該交通事故を引き起こした後再度事業用自動車に乗務する前に実施する。ただし、やむを得ない事情がある場合には、再度乗務を開始した後1か月以内に実施する。なお、外部の専門的機関における指導講習を受講する予定である場合は、この限りでない。

② 初任運転者

当該一般貨物自動車運送事業者等において初めて事業用自動車に乗務する前に実施する。ただし、やむを得ない事情がある場合には、乗務を開始した後1か月以内に実施する。

③ 貨物軽自動車初任運転者

当該貨物軽自動車運送事業者において初めて事業用自動車に乗務する前に実施する。ただし、やむを得ない事情がある場合には、乗務を開始した後1か月以内に実施する。

④ 高齢運転者

4の(3)の適性診断の結果が判明した後1か月以内に実施する。

(2) きめ細かな指導の実施

事故惹起運転者が交通事故を引き起こした運転行動上の要因を自ら考え、初任運転者及び貨物軽自動車初任運転者(以下「初任運転者等」という。)が事業用自動車の安全な運転に関する自らの技能及び知識の程度を把握し、高齢運転者が加齢に伴う身体機能の変化を自覚することにより、これらの運転者が事業用自動車の運行の安全を確保するための知識の充実並びに技能及び運転行動の改善を図ることができるよう、4の適性診断の結果判明した当該運転者の運転行動の特性も踏まえ、当該運転者と話し合いをしつつきめ細かな指導を実施することが必要である。また、この場合において、当該運転者が気づかない技能、知識又は運転行動に関する問題点があれば、運転者としてのプライドを傷つけないように配慮しつつこれを指摘することが必要である。さらに、指導の終了時に、運転者により安全な運転についての心構え等についてのレポートを作成させるなどして、指導の効果を確認することが望ましい。

(3) 外部の専門的機関の活用

指導を実施する際には、(2)に掲げるような手法についての専門的な知識及び技術並びに指導のための場所を有する外部の専門的機関を可能な限り活用するよう努めるものとする。

4 適性診断の受診

(1) 事故惹起運転者

当該交通事故を引き起こした後再度事業用自動車に乗務する前に次に掲げる事故惹起運転者の区分ごとにそれぞれ特定診断Ⅰ(①に掲げる者のための適性診断として国土交通大臣が認定したものをいう。)又は特定診断Ⅱ(②に掲げる者のための適性診断として国土交通大臣が認定したものをいう。)を受診させる。ただし、やむを得ない事情がある場合には、乗務を開始した後1か月以内に受診させる。

① 死者又は重傷者を生じた交通事故を引き起こし、かつ、当該事故前の1年間に交通事故を引き起こしたことがない者及び軽傷者を生じた交通事故を引き起こし、かつ、当該事故前の3年間に交

通事故を引き起こしたことがある者

②死者又は重傷者を生じた交通事故を引き起こし、かつ、当該事故前の1年間に交通事故を引き起こしたことがある者

(2) 一般貨物自動車運送事業者等の運転者として常時選任するために新たに雇い入れた者であって当該一般貨物自動車運送事業者等において初めて事業用自動車に乗務する前3年間に初任診断(初任運転者等のための適性診断として国土交通大臣が認定したものをいう。)を受診したことがない者

当該一般貨物自動車運送事業者等において初めて事業用自動車に乗務する前に初任診断を受診させる。ただし、やむを得ない事情がある場合には、乗務を開始した後1か月以内に受診させる。

(3) 所属する貨物軽自動車運送事業者において初めて事業用自動車に乗務する前3年間に初任診断を受診したことがない者

当該貨物軽自動車運送事業者において初めて事業用自動車に乗務する前に初任診断を受診させる。ただし、やむを得ない事情がある場合には、乗務を開始した後1か月以内に受診させる。

(4) 高齢運転者

適齢診断(高齢運転者のための適性診断として国土交通大臣が認定したものをいう。)を65才に達した日以後1年以内(65才以上の者を新たに一般貨物自動車運送事業者等の運転者として選任した場合又は貨物軽自動車運送事業者の運転者として初めて事業用自動車に乗務させる場合には、当該選任の日または当該乗務の日から1年以内)に1回受診させ、その後3年以内ごとに1回受診させる。

5 新たに雇い入れた者の事故歴の把握

(1) 貨物自動車運送事業者は、運転者を新たに雇い入れた場合には、当該運転者について、自動車安全運転センター法(昭和50年法律第57号)に規定する自動車安全運転センターが交付する無事故・無違反証明書又は運転記録証明書等により、雇い入れる前の事故歴を把握し、事故惹起運転者に該当するか否かを確認すること。

(2) (1)の確認の結果、当該運転者が事故惹起運転者に該当した場合であって、2(1)の特別な指導を受けていない場合には、特別な指導を行うこと。

(3) (1)の確認の結果、当該運転者が事故惹起運転者に該当した場合であって、4(1)の適性診断を受診していない場合には、適性診断を受けさせること。

参考② 運転者の指導及び監督における運行管理支援機器の活用について

1. 運行管理支援機器とは

(1) 運行管理支援機器の種類

デジタル機器の普及により、運行管理を効率的にする各種の機器の導入が進んでいます。運転者の指導・監督にあたっては、これらの機器により取得したデータやリアルタイムで取得できる情報などを活用していくことが求められています。

●デジタル式運行記録計（デジタルタコグラフ）

○デジタルタコグラフ（以下デジタコ）は、時間、距離、速度の記録に加え、エンジン回転数、アイドリング時間などのデータも記録できる車載機器です。

○旧来のアナログ式タコグラフでは、円形チャート紙に直接針で記録していますが、デジタコは、記録した運行データをメモリーカードや通信により取得し、パソコン等にも記録できるとともに、そのデータ解析が瞬時にできるのが特徴です。

○これにより、どのような運転ぶりであったのかを把握することが容易になったとともに、運行記録が自動出力できるため、管理業務の効率化も実現しています。

●ドライブレコーダー

○ドライブレコーダーは、事故やヒヤリハットなどにより急ブレーキ等の衝撃を受けると、その前後の映像を記録する車載機器です。映像記録に加え、加速度、ブレーキなども記録できる機器もあります。

○実際の事故やヒヤリハットの映像がデータとして取得できることから、運転者の指導・監督への活用が運送事業者の間で進んでいます。

●エコドライブ管理システム（EMS）

○エコドライブ管理システム（以下EMS）は、自動車の運行において、エコドライブを計画的かつ継続的に実施するため、加速度オーバーに対する警告音やアイドリング時間などのデータを取得できる車載機器です。デジタコやドライブレコーダーの機能を同時搭載している機種が多くあります。

○環境に配慮した運転が実現されるとともに、適正な速度での走行などによる運行の安全性の向上、燃費の向上などさまざまな効果を得ることができます。

●GPS、カーナビゲーションシステム

○GPSは、人工衛星を利用し、受信機の位置情報を得られるシステムです。カーナビゲーションや携帯電話などの位置情報はさまざまなサービスに利用されています。運行管理支援機器としても、リアルタイムの車両の位置情報が取得でき、効率的な配車などの動態管理への活用が進んでいます。

●車載式故障診断システム（OBD）

○車載式故障診断システムは、車両自身が異常（突発的故障）を検知・監視し、異常発生を警報表示で運転者に知らせ、また故障内容を記録するシステムです。

●イベントデータレコーダー（EDR）

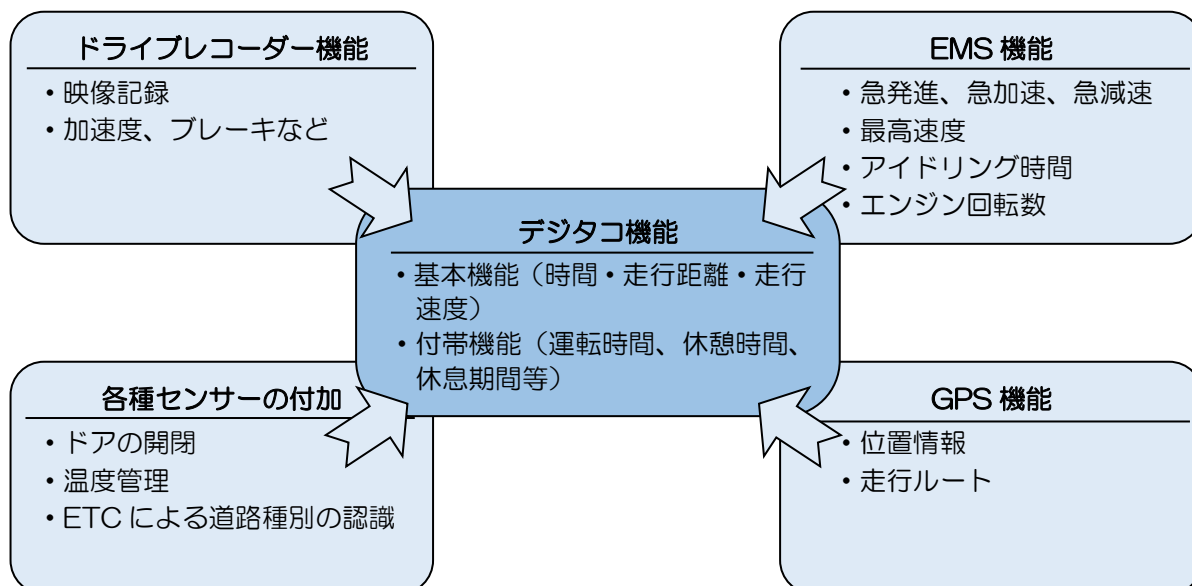
○イベントデータレコーダーは、エアバック等が作動するような事故において、事故前後の車両の運動データや運転者の操作などを記録する車載機器です。

(2) 主な運行管理支援機器の機能

自社の事業実態に合わせた運行管理支援機器の選定が必要ですが、選定にあたっては、導入によって得られるデータの指導・監督への活用も視野に入れ、検討していくことが重要です。

●各種機能の同時搭載

運行管理支援機器には、前述のようにさまざまな種類がありますが、数種類の機能が同時搭載されている機器もあり、容易に活用できる工夫が進んでいます。



●場面にあわせたデータ活用

○安全運転を管理する基本情報の取得

毎日の運行の記録には、運転者の運転状況に関するさまざまなデータが取得されます。日々の運行管理において、運転者のくせや安全に対する意識、経済走行の認識などを点呼時の指導などに活用できます。

○データ解析に基づく指導・監督

毎日の運行記録では、基本的な注意事項などに活用できますが、これらのデータを解析し、運転を評価するシステムが付帯されている機器が多く、このようなデータは、安全会議などの定期的な指導に効果的に活用することができます。

○リアルタイム情報を活用した動態管理

GPS 機能の付加により、リアルタイムの車両の情報も取得できますが、この情報は、事故時などの迅速な対応に活用できるほか、延着予防などの管理が可能となり、安全で確実な輸送が実現されます。

2. 運行管理支援機器を活用した指導及び監督

運行管理支援機器の取得データは、運転者の指導及び監督に有効に活用していくことが必要です。活用にあたっては、自社の安全教育に対する目標を立て、これに資する活用をしていくことが大切です。

(1) 安全運転指導の充実のための活用のポイント

○運転者の安全に対する意識改革

運転者は、デジタコやドライブレコーダーの搭載は、「運転中の行動が監視されている」との思いから、緊張感が高まるといわれますが、導入の目的について時間をかけて説明し、十分な理解を得ることが大切です。理解や納得を得られれば、運転者の安全運転への意識改革につながります。

○適切な管理数値を設定する

デジタコなどで取得できるデータは、速度やエンジン回転数などですが、指導にあたっては、管理数値を設定し、適切な運転のあり方を示すことが必要です。

○解析データによるコミュニケーション

運行データに基づき、レーダーチャートなどで運転者の安全運転に対する評価ができる機器が多くありますが、この結果の活用においては、減点要素ばかりを指摘するのではなく、褒めるところは褒め、具体的に何に注意して運転するべきかなど、運転者が受け入れられるコミュニケーションが重要です。運転者ランキングの活用においても、個人攻撃の対象とするのではなく、グループでランキングを競わせるなどのモチベーションをもてるよう活用していくことが必要です。

○映像を活用した危険予知訓練

ドライブレコーダー映像は、実際に記録されたものであることから、これに基づく指導を行うことで、運転のリスクを確認でき、危険を予知することの大切さを認識させることができます。

○適性診断結果などとの組み合わせによる活用

デジタコ、ドライブレコーダーのデータと、適性診断結果などを組み合わせて評価することにより、運転者のくせなどが明確となります。

(2) 活用の方法

① 目的にあわせた活用

運転者の指導及び監督にあたっては、目標を設定し、これを達成するための指導内容としていくことが効率的・効果的な指導につながります。

目標	指導事項	運行管理支援機器を活用した指導の方針
事故防止	運行をとりまく状況の把握	・ミスを起こす地点、時間、天候などを把握し、自分がどのような状況でミスを起こすのかを把握する。
	安全状況の維持	・スピード超過、一時停止無視などのミス映像を用いて周囲に対してどのような危険を及ぼしているかを確認する。
	危険予知	・データから、事故の起こりやすい場所、シチュエーションなどを類型化し、どのような場合にどんな危険があるのかを認識させる。
	速度管理	・タコグラフのデータなどに基づき、自分の走行速度について認識させるとともに、ドライブレコーダー映像等とともに、事故やヒヤリハットが起こる速度についても認識させる。
事故回避・加害度低減	ブレーキ管理	・デジタコやドライブレコーダー映像から、急ブレーキの状況を確認し、適切な制動距離を確認させ、実車指導の機会などに適切に指導し、認識させる。
	回避方法	・事故やヒヤリハットの場合のブレーキのタイミングを確認し、適切なブレーキのタイミング、強さなどを実車指導などで認識させる。
円滑運転	加減速管理	・EMS 機能やデジタコデータによる、急加減速の記録分析を用いて、発生場面、回数などを認識させ、ヒヤリハット事例などとあわせて指導で認識させる。
	疲労管理	・デジタコデータ等から、ヒヤリハット地点と乗務時間の関係を分析し、どのようなときに疲労が起こるのかを認識させる。
	燃費管理	・急加減速と燃費の関係を分析し、適正なエコドライブの速度、エンジン回転数などを認識させる。

② 指導の形態にあわせた活用

安全会議や点呼時の指導など、指導の形態にあわせ、効果的な活用をしていくことが必要です。

形態	指導事項	運行管理支援機器を活用した指導の方針
全体教育 (会議)	車両の特徴による挙動	・貨物軽自動車の特性、ハンドル操作などについて、ドライブレコーダー映像などを用いて、その挙動について観察し、ディスカッションで危険性などを見出す。この内容を受けた解説をし、適正な運転について認識させる。
	周辺の他の車両や歩行者の挙動	・ヒヤリハットのドライブレコーダー映像などから、周囲にいる他の車両や歩行者、自転車などがどのような動きをするのかを認識させ、何が危険かについてディスカッションで見出し、この内容を受けた解説をし、適正な運転について認識させる。
	望ましい運転方法	・運転者の特性、周囲の特性を踏まえた上で、事故の起こりやすい場面での安全運転のあり方についてディスカッションなどから整理させ、認識させる。
個別教育	運転特性の把握	・デジタコ、ドライブレコーダー等のデータ、適性診断結果などから、運転のくせを客観的に把握し、よいところ、悪いところなどを見出し、認識させる。
	他の運転者との比較	・他の運転者の平均値とデータ比較をし、自分の運転が平均値とどのようにずれているのか、あっているのかなどを認識させる。
	望ましい運転方法	・運転特性を把握させた上で、運転者の特性に合わせた安全運転のあり方について指導する。

◆参考文献一覧

文献名	監修・編集・発行者名
事業用トラックドライバー研修テキスト（１～１０）	(公社)全日本トラック協会
安全輸送のための積付け・固縛方法	//
運行管理業務と安全マニュアル	//
事業用トラックの点検整備ハンドブック	//
交通の教則	警察庁交通局／(一財)全日本交通安全協会
交通危険予知活動トレーナー必携	中央労働災害防止協会
運行管理者一般講習用テキスト	(独)自動車事故対策機構
ドライブレコーダー映像を用いた危険予知トレーニング	//
映像記録型ドライブレコーダー活用手順書	国土交通省自動車交通局 (現：国土交通省物流・自動車局)
高齢者の安全運転	(一社)全日本指定自動車教習所協会連合会

自動車運送事業者が事業用自動車の運転者に対して行う
一般的な指導及び監督の実施マニュアル・貨物軽自動車運送事業者編《本編》

令和6年3月発行 令和7年3月改訂

発行 国土交通省 物流・自動車局 安全政策課

〒100-8918 東京都千代田区霞が関2-1-3

電話 03-5253-8111（代表）
