貨物自動車運送適正化事業実施機関一覧

全国貨物自動車運送適正化事業実施機関

〒163-1519　東京都新宿区西新宿１丁目６番１号（新宿エルタワー19階）
TEL 03-5323-7245　FAX 03-5323-7230　　http://www.jta.or.jp

実施機関名	郵便番号	所在地	電　話	ＦＡＸ
北海道貨物自動車運送適正化事業実施機関	064-0809	札幌市中央区南9条西1-1-10	011-551-1357	011-521-5810
札幌事務所	065-0028	札幌市東区北28条東1-2-8	011-751-4313	011-712-4206
函館事務所	041-0824	函館市西桔梗町555-32	0138-49-1777	0138-49-1659
室蘭事務所	050-0081	室蘭市日の出町3-4-11	0143-44-5662	0143-45-8024
旭川事務所	079-8442	旭川市流通団地2-4	0166-48-7244	0166-47-5079
帯広事務所	080-2459	帯広市西19条北2-4	0155-36-8575	0155-35-4614
釧路事務所	084-0906	釧路市鳥取大通6-1-4	0154-51-3108	0154-52-4019
北見事務所	090-0835	北見市光西町167	0157-24-4833	0157-24-8613
青森県貨物自動車運送適正化事業実施機関	030-0111	青森市大字荒川字品川111-3	017-729-2000	017-729-2266
岩手県貨物自動車運送適正化事業実施機関	020-0891	紫波郡矢巾町流通センター南2-9-1	019-637-2171	019-638-5010
宮城県貨物自動車運送適正化事業実施機関	984-0015	仙台市若林区卸町5-8-3	022-238-2721	022-238-4336
秋田県貨物自動車運送適正化事業実施機関	011-0904	秋田市寺内蛭根1-15-20	018-863-5331	018-863-7354
山形県貨物自動車運送適正化事業実施機関	990-0071	山形市流通センター4-1-20	023-633-2332	023-633-0989
福島県貨物自動車運送適正化事業実施機関	960-0231	福島市飯坂町平野字若狭小屋32	024-558-7755	024-558-7731
茨城県貨物自動車運送適正化事業実施機関	310-0851	水戸市千波町字千波山2472-5	029-243-1422	029-243-5936
栃木県貨物自動車運送適正化事業実施機関	321-0169	宇都宮市八千代1-5-12	028-684-5882	028-684-5889
群馬県貨物自動車運送適正化事業実施機関	379-2194	前橋市野中町595	027-261-0244	027-261-7576
埼玉県貨物自動車運送適正化事業実施機関	330-8506	さいたま市大宮区北袋町1-299-3	048-645-2774	048-631-2006
千葉県貨物自動車運送適正化事業実施機関	261-0002	千葉市美浜区新港208　千葉市トラック事業協同組合ビル3階	043-302-1980	043-247-2691
東京都貨物自動車運送適正化事業実施機関	160-0004	新宿区四谷3-1-8	03-3359-4138	03-3359-6009
神奈川県貨物自動車運送適正化事業実施機関	222-8510	横浜市港北区新横浜2-11-1	045-471-5877	045-471-9055
山梨県貨物自動車運送適正化事業実施機関	406-0034	笛吹市石和町唐柏1000-7	055-262-5561	055-263-2036
新潟県貨物自動車運送適正化事業実施機関	950-0965	新潟市中央区新光町6-4	025-285-1717	025-285-8455
長野県貨物自動車運送適正化事業実施機関	381-8556	長野市南長池710-3	026-254-5151	026-254-5155
富山県貨物自動車運送適正化事業実施機関	939-2708	富山市婦中町島本郷1-5	076-495-8820	076-495-1600
石川県貨物自動車運送適正化事業実施機関	920-0226	金沢市粟崎町4-84-10	076-239-2511	076-239-2287
福井県貨物自動車運送適正化事業実施機関	918-8115	福井市別所町第17号18-1	0776-34-1713	0776-34-2136
岐阜県貨物自動車運送適正化事業実施機関	501-6133	岐阜市日置江2648-2	058-279-3771	058-279-3773
静岡県貨物自動車運送適正化事業実施機関	422-8510	静岡市駿河区池田126-4	054-283-1920	054-283-1917
愛知県貨物自動車運送適正化事業実施機関	467-8555	名古屋市瑞穂区新開町12-6	052-871-1921	052-882-1685
三重県貨物自動車運送適正化事業実施機関	514-8515	津市桜橋3-53-11	059-227-6767	059-225-2095
滋賀県貨物自動車運送適正化事業実施機関	524-0104	守山市木浜町2298-4	077-585-8080	077-585-8015
京都府貨物自動車運送適正化事業実施機関	612-8585	京都市伏見区竹田向代町48-3	075-671-3175	075-661-0062
大阪府貨物自動車運送適正化事業実施機関	536-0014	大阪市城東区鴫野西2-11-2	06-6965-4024	06-6965-1902
兵庫県貨物自動車運送適正化事業実施機関	657-0043	神戸市灘区大石東町2-4-27	078-882-5556	078-882-5565
奈良県貨物自動車運送適正化事業実施機関	639-1037	大和郡山市額田部北町981-6	0743-23-1200	0743-56-2228
和歌山県貨物自動車運送適正化事業実施機関	640-8404	和歌山市湊1414	073-422-6771	073-422-6121
鳥取県貨物自動車運送適正化事業実施機関	680-0006	鳥取市丸山町219-1	0857-22-2694	0857-27-7051
島根県貨物自動車運送適正化事業実施機関	690-0001	松江市東朝日町194-1	0852-21-4272	0852-22-4408
岡山県貨物自動車運送適正化事業実施機関	700-8567	岡山市青江1-22-33	086-234-8211	086-234-5600
広島県貨物自動車運送適正化事業実施機関	732-0052	広島市東区光町2-1-18	082-264-1539	082-261-2496
山口県貨物自動車運送適正化事業実施機関	753-0812	山口市宝町2-84	083-922-0978	083-925-8070
徳島県貨物自動車運送適正化事業実施機関	770-0003	徳島市北田宮2-14-50	088-632-8810	088-632-4701
香川県貨物自動車運送適正化事業実施機関	760-0066	高松市福岡町3-2-3	087-851-6381	087-821-4974
愛媛県貨物自動車運送適正化事業実施機関	790-8552	松山市南江戸1-6-3	089-924-1069	089-924-4260
高知県貨物自動車運送適正化事業実施機関	780-8016	高知市南の丸町5-17	088-832-3499	088-831-0630
福岡県貨物自動車運送適正化事業実施機関	812-0013	福岡市博多区博多駅東1-18-8	092-451-7846	092-472-6439
佐賀県貨物自動車運送適正化事業実施機関	849-0921	佐賀市高木瀬西3-1-22	0952-36-6653	0952-36-6658
長崎県貨物自動車運送適正化事業実施機関	851-0131	長崎市松原町2651-3	095-838-2281	095-839-8508
熊本県貨物自動車運送適正化事業実施機関	862-0901	熊本市東町4-6-2	096-369-3968	096-369-1194
大分県貨物自動車運送適正化事業実施機関	870-0905	大分市向原西1-1-27	097-558-6311	097-552-1591
宮崎県貨物自動車運送適正化事業実施機関	880-8519	宮崎市恒久1-7-21	0985-53-6767	0985-53-2285
鹿児島県貨物自動車運送適正化事業実施機関	891-0131	鹿児島市谷山港2-4-15	099-261-1167	099-261-1169
沖縄県貨物自動車運送適正化事業実施機関	900-0001	那覇市港町2-5-23	098-863-0280	098-863-3591

2008.11.30,000

適切な指導で、
より確かな安全運行を。

指導実践マニュアル

〈運行管理者用テキスト〉

全国貨物自動車運送適正化事業実施機関
社団法人 全日本トラック協会

発刊に当たって

『交通安全』は、トラック運送事業者が地域社会との「共生」を図っていくうえで最重要課題であり、荷主企業等のお客様からお預かりした荷物を確実・迅速に輸送する上で不可欠なものです。

しかしながら、近年の厳しい経済状況のため、トラック運送業界では無理な運行計画による速度超過や過労運転からくる重大事故等が増加する傾向にあります。

このため、平成13年8月には、国土交通省が「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」（国土交通省告示第1366号）を示しました。この告示は、トラック運転者を管理する立場にあるトラック運送事業者ならびに事業所において選任された運行管理者の皆様に、トラック運転者への継続的かつ計画的な指導・監督の充実を求めるものです。

本書は、この告示の内容を各事業所でトラック運転者へ指導・監督を行う場合の「マニュアル」として活用していただくために、同指針の内容に従い、より実践的に解説したものです。

今後、この指導実践マニュアルにより同指針を深くご理解いただくとともに、現場での効果的な指導・監督が適切に行われるよう本書をご活用いただき、なお一層安全運行の確保に努められることを念願する次第です。

平成20年11月

全国貨物自動車運送適正化事業実施機関
社団法人全日本トラック協会

指導実践マニュアル
〈運行管理者用テキスト〉

目次

運行管理者の業務 …… 2

第1章 一般的な指導及び監督の指針等

1 安全運転指導の監督の目的 …… 12
2 一般的な安全運転の指導・監督にあたって配慮すべき事項 …… 14
3 一般的な指導・監督のポイント …… 16
1.トラックを運転する場合の心構え …… 16
参考①トラック・ドライバーとしての基本的な心構え …… 16
②トラック・ドライバーが身につけるべき心得 …… 17
2.トラックの安全運行のために遵守すべき基本的事項 …… 18
参考トラック・ドライバーの安全運転マナー …… 19
3.トラックの構造上の特性 …… 20
参考①トラックの構造・運転特性に潜む危険 …… 20
②トレーラの車両特性 …… 22
③タンクローリーの車両特性 …… 23
4.貨物の正しい積載方法 …… 24
参考積載の方法と制限 …… 24
5.過積載の危険性 …… 26
参考①過積載と異常積載の危険性 …… 26
②一般貨物の荷扱い指示マーク …… 26
③荷崩れしない固縛方法の基本 …… 27
6.危険物を運搬する場合に留意すべき事項 …… 28
参考危険物安全輸送の基本 …… 28
7.適切な運行の経路とその道路交通の状況 …… 30
参考「ヒヤリ」・「ハット」メモの様式例 …… 30
8.危険の予測および回避 …… 31
参考事業用トラックの交通事故発生状況 …… 31
9.運転者の運転適性に応じた安全運転 …… 33
参考適性診断の種類 …… 33
10.交通事故の生理的・心理的要因と対処方法 …… 34
参考安全運転に必要な心理的・生理的科学知識等 …… 34
11.健康管理の重要性 …… 44
参考疲労防止のための日常生活での留意点 …… 44
参考・トピックス 睡眠時無呼吸症候群 …… 45

第2章 特定の運転者に対する特別な指導の指針等

1 特定の運転者に対する特別な指導や監督の目的 …… 48
2 特別な指導にあたって配慮すべき事項 …… 49
3 適性診断の受診 …… 51
4 事故惹起運転者に対する指導 …… 52
5 初任運転者に対する指導 …… 54
6 高齢運転者に対する指導 …… 55
日常点検のチェックポイント21 …… 56
酒気帯び運転など悪質違反は即・事業停止 …… 58
不適切な運行管理に厳罰、是正なければ許可取消! …… 59

付 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（国土交通省告示第1366号） …… 60
運輸安全マネジメントの取り組みについて …… 68

運行管理者の業務

交通事故を防止するためには、なによりも日々の運行管理を適切、かつ、円滑に遂行していくことが基本です。ここでは、運行管理者の一日を取り上げ、具体的な運行管理業務の内容を解説しています。

運行管理者の業務

1　運行管理者の一日

イラストで見る運行管理者の一日

臨時の業務

■異常気象時の措置　■事故時の措置

■過積載の防止

■積載方法の指導

2　乗務前点呼の実施

点呼は、乗務員とのコミュニケーションの場です。乗務員と気持ちの通った対話を通じて、乗務員の特徴を把握し、適切な運行指示・伝達や安全上のアドバイスを行いましょう。また、適切な運行指示等を行うためにインターネット等からの、サービス情報を活用し、事前に道路情報や気象情報を収集しておくことが大切です。

では、乗務前点呼の例をいくつか紹介してみましょう。

乗務員の状態

★ からだの調子はどうですか？

★ ちょっと顔色が悪いようですが、カゼをひいたり、疲れが残っていませんか？

★ カゼをひいているようですが、カゼ薬を飲みましたか？　そのクスリは眠くなる成分が入っていませんか？

★ 昨日、ひいきのチームが負けたからといって、カリカリしてはいないでしょうね？

車両の状態

★ 車の点検はしましたね？

★ 車に異常ありませんでしたね？

携行品（携行品の確認をします。）

★ 自動車検査証および自賠責保険証

★ 運転免許証

★ 非常信号用具

★ 伝票等の業務に必要な帳票類

安全運行上の指示の主な内容

★ 今日から○○道路は工事が開始され、車線規制による渋滞が予測されますので、○○道路に迂回してください。

★ 今日は月末で道路の混雑が予測されますが、渋滞に巻き込まれても、焦ったり、イライラせず、常に平常心で運転してください。

★ （朝から雨が降っている。）これからもっと雨が強くなるということですから、スピードを控えめにして走行してください。

★ ○○地方は降雪の予報が出ています。雪が降り始めたら早めにタイヤチェーンを装着してください。

★ 今日から学校は夏休みですから、子供に注意しましょう。

★ 長時間の連続運転は事故のもとです。運行計画どおり○○場所で必ず十分な休憩をとってください。

★ （新入乗務員に対して）途中で道がわからなくなったときには、必ず安全な場所に車を止めて地図などで確認してください。

★ 昨日、他の営業所でわき見による追突事故が発生しました。走り慣れた運行経路だからといって決して油断せず、前方によく注意して走行してください。

3　乗務割の作成

乗務員の過労運転を防止するために、事業者によって定められた勤務時間及び乗務時間の範囲内において乗務割を作成し、それに従って乗務員を乗務させます。

1　乗務割作成の留意点

★ 勤務実績を把握します。(出退勤時刻、運転時間、走行キロ、休憩時間、公休など)
※運転者ごとの1ヵ月単位の勤務実績一覧表を作成します。

★ 前回の業務終了時からの休息期間を考慮します。

★ 深夜の乗務時間を考慮します。

★ 2週間を通じて最低1回は必ず休日(公休)を設けます。

★ 国土交通省が運転者の勤務時間および乗務時間を定める場合の基準として告示した「自動車運転者の労働時間等の改善のための基準」(以下、「告示」という)に基づいて作成します。

2　「告示」の主な内容

拘束時間	基本		1ヵ月について293時間以内(ただし、労使協定があるときは、1年のうち6ヵ月までは1年間についての拘束時間が3,516時間を超えない範囲内において、320時間まで延長可)
			1日については13時間
	最大拘束時間		1日　最大16時間(ただし、15時間を超えることができる回数は、1週間につき2回が限度)
	特例	2人乗務の場合	1日　最大20時間
		隔日勤務の場合	1日　最大21時間(ただし夜間に4時間以上の仮眠時間を与える場合は、2週間につき3回を限度に24時間まで延長可)
休息期間	基本		勤務終了後継続8時間以上
	分割する場合		1日において、1回4時間以上で合計が10時間以上
	特例	2人乗務の場合 隔日勤務の場合	4時間まで短縮可 勤務終了後継続20時間以上
運転時間	最大運転時間		2日平均で1日9時間 2週平均で1週につき44時間
	連続運転時間		4時間を超えないこと
時間外労働	時間外労働協定における一定時間は2週間および1ヵ月以上3ヵ月以内の期間を協定		
休日労働	2週間で1回を超えないものとし、かつ、拘束時間は上記の範囲内		
フェリーの特例	勤務の途中でフェリーに乗船した場合は、フェリー乗船時間のうち2時間(フェリー乗船時間が2時間未満の場合には、その時間)については拘束時間として取り扱い、その他の時間については休息期間として取り扱う		

4　乗務記録と運行記録計による管理

1　乗務記録(運転日報)による管理

乗務記録は、乗務員の日常の乗務実態を把握し、過労運転を防止し適正な運行を図るための資料として活用することが目的で、乗務を行った運転者ごとに記録させます。

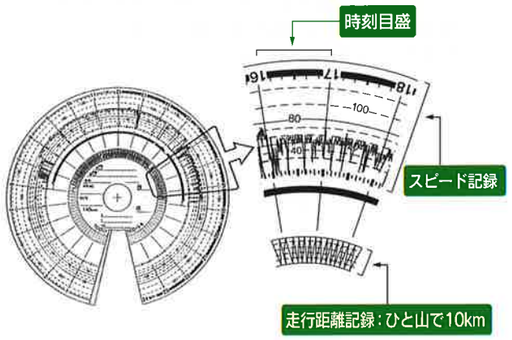
乗務記録に記録する事項は次のとおりです。

- ■運転者名
- ■自動車登録番号または車番
- ■乗務の開始および終了の地点・日時、主な経過地点、乗務距離
- ■運転を交替した場合は、その地点・日時
- ■休憩又は睡眠をした場合は、その地点・日時
- ■車量総重量が8トン以上又は最大積載量が5トン以上の事業用自動車の場合は、貨物の積載状況
- ■事故、著しい運行の遅延その他の異常な状態およびその原因
- ■運転者ごとに整理して1年間保存

2　運行記録計の管理

走行速度や運行の距離・時間等を記録する運行記録計は、乗務員の運行実態を把握するためのバロメーターです。この記録を管理・活用することにより、日常の運転者指導や運行管理をより効果的に行うことができます。

運行記録計の記録紙の見方



運行記録計の記録紙の主なチェックポイント

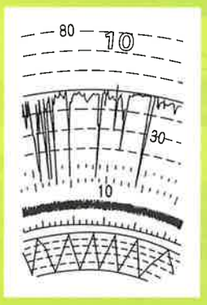
1 **速度記録**
- 最高速度を超過していないか。
- 等速運転をしているか。
- 急加速や急減速等がないか。
- いつもと異なる走行をしていないか。

2 **運行時間**
- 4時間を超える連続運転をしていないか。
- 運転者の休憩時間等は適切か。
- 運転者の交替時間は適正か。

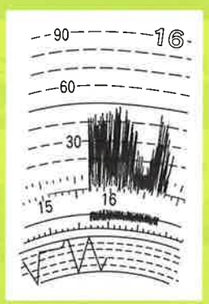
3 **運行距離**
- 運行計画外の運行をしていないか。

良い記録と要注意の記録

例1

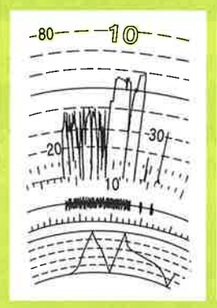


速度が安定しており、安全運転、経済運転に留意していると考えられます。

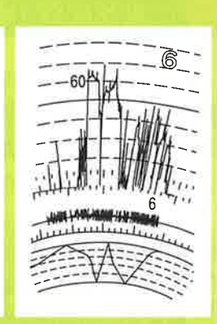


速度にムラがあり、安全運転、経済運転の面から良好とはいえません。

例2



混雑した場所と郊外の走行を示したもので、ともに良好です。



急発進や急加速が随所にみられます。

運行記録計の活用方法

営業所において、運行記録計がどのように活用されているのか、その一例を紹介しましょう。

★ 運行記録計により運行状態の分析を行い、乗務員指導に活用しています。

★ 運行記録計と乗務記録を確認しながら、速度、距離、時間、休憩等に無理がないかどうかを調べて、必要に応じて指導しています。

★ 制限速度を超えたもの、運行速度に著しくムラがあるものについては、注意指導しています。

★ 運行記録紙に社内基準の速度を赤線で入れ、赤線を飛び出しているときは、日報で運行状況の把握に努め、
・どの地点で問題があったか
・スピードを出すクセや急発進のクセがあるか
・帰庫時のスピードはどうか
について厳しくチェックしています。

★ 運行記録紙を社内に掲示して安全運転に対する認識を高めています。

★ 過労運転を防止するために、拘束時間（出庫・帰庫）の点検と休憩時間が適正であるかどうかをチェックしています。

5　乗務員教育

安全運行を確保するためには、乗務員教育は欠かせません。国土交通省は、事業用自動車の運転者に対して行う指導および監督の指針を告示しています。下図のような教育を計画的に実施しましょう。（11頁以降告示内容を項目ごと詳細に説明しています）

事　業　者
運行管理者

運転者の資質向上に向けた役割・責任

↓

運　転　者

「指針」

1.関係法令に基づき遵守すべき事項に関する知識

2.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

- 運転の心構え
- 関係法令の遵守すべき事項
- トラックの構造上の特性
- 貨物の正しい積載方法
- 過積載の危険性
- 危険物運搬の留意事項
- 適切な運行経路等
- 危険の予測および回避
- 運転者の運転適性に応じた運転
- 生理・心理的要因への対処方法
- 健康管理の重要性

↓

プロドライバーの育成
↓
交通安全の確保

6　乗務後点呼の実施

乗務後の点呼では、その日の運行状況の安全確認や道路状況等の情報を乗務員から聞いて、翌日（次回）の乗務の指導や安全運行に生かしていくようにします。

運行状況の安全確認

★ 事故や違反はありませんでしたね？
★ 車に異常はありませんでしたか？
★ 運行に著しい遅れはなかったですか？
★ 荷崩れなどはなかったですね？

情報収集

★ 工事などで車線規制されている場所はありませんでしたか？
★ 工事などで迂回しなければならない道路はなかったですか？
★ いつもと違う場所で渋滞が発生したということはありませんでしたか？

指示伝達

★ 翌日（次回）の勤務は、○○運行ですね。体調に留意してベストコンディションで乗務してください。
★ 本日の乗務、ご苦労さまでした。

7　異常気象時等の措置

安全運行を確保するためには、道路情報や気象情報を収集して、運行計画立案の際の資料にしたり、点呼時に適切な指示を与えることが大切です。また、異常気象時には適切な措置をとらないと、重大事故につながります。

情報の収集先

異常気象のおそれがあるときは、テレビ、ラジオ、新聞、インターネット等により最新の情報収集を行うとともに、下記のところからも情報を収集します。

★ 日本道路交通情報センター
★ 自社の他営業所
★ 気象庁や気象協会

異常気象時の措置

運行中の乗務員との連絡体制、方法を事前に確立しておき、状況に応じて乗務員に対し、次のような指示伝達を行います。

★ 運行の中止や一時待機、徐行運転等
★ 避難や待機する場合には、その場所の指定

8　事故発生時の措置

交通事故が発生したときに、事故現場で乗務員が適切な措置をとらないと、続発事故を招くなど被害が拡大するおそれがありますから、事故発生時の措置について、乗務員によく指導しておく必要があります。

事故現場での乗務員の措置

交通事故を起こした場合、乗務員はただちに車両の運転を停止し、次の措置をとる必要があります。

1 死傷者があるときは、ただちに応急救護措置をとる。

2 事故車両が後続事故を起こすおそれがある時は、現場の状況を確認したうえで安全な場所に移動させる。

3 警察に通報するとともに、運行管理者に連絡し指示を受ける。

4 事故の相手方を確認する。（氏名・年齢、相手車のナンバー、連絡先等）
※事故現場で相手方と示談に関する交渉はしないこと。

5 目撃者を確認する。（氏名や連絡先等）

高速道路での事故の場合

高速道路の場合は、死傷者があるときは、ただちに応急救護措置をとるとともに、左記のほか、次の措置をとります。

1 停止表示器材を後方から見やすい位置に置き、後続事故の防止を図る。

2 非常電話で交通管制室に事故の通報をする。

3 待機するときは、必ずガードレール等の外側に出る。

踏切で故障等が発生した場合

踏切で車両故障等が発生し、動けなくなったときは、速やかに次の措置をとります。

1 警報機のある踏切では、警報機に取り付けてある踏切支障報知装置を使用します。

2 踏切支障報知装置のない踏切では、発炎筒などを使用して列車に合図します。

3 発炎筒がない場合は、煙の出やすいものを燃やすなどして、列車に合図します。

9　重大事故の報告

次の事故が発生した場合は24時間以内に速報するとともに、30日以内に運輸支局長を経由して自動車事故報告書を国土交通大臣に提出しなければなりません。

1.転覆事故

自動車が道路上において路面と35度以上傾斜した場合

2.転落事故

自動車が道路外に転落した場合で、その落差が0.5メートル以上の場合

3.火災事故

自動車又は積載物品が火災を起こした場合

4.踏切事故

自動車が踏切で、鉄道車両と衝突又は接触した場合

5.死傷事故

自動車の関係する事故で死者又は重傷者を生じた場合（重傷者とは、14日以上病院に入院することを要する傷害）

6.危険物等運搬車両による事故

自動車に積載された次に掲げるものの全部もしくは一部が飛散し、又は漏えいした場合

1.消防法に規定する危険物
2.火薬類取締法に規定する火薬類
3.高圧ガス保安法に規定する高圧ガス
4.原子力基本法に規定する核燃料物質および汚染された物
5.放射性同位元素等による放射線障害の防止に関する法律に規定する放射性同位元素およびそれによって汚染された物
6.シアン化ナトリウム又は毒劇物取締法施行令に掲げる毒物又は劇物
7.道路運送車両法の保安基準に規定する可燃物

7.健康状態に起因する事故

脳いっ血、心臓発作等の運転者の健康状態の異常により運転を継続することができなくなった場合

8.操縦装置又は乗降の扉の開閉装置の不適切な操作による事故

11日以上医師の治療を要する傷害が生じた場合

9.車両故障による事故

自動車の装置（原動機及び動力伝達装置、車輪、車軸、操縦装置など道路運送車両法第41条に掲げる装置）の故障により、自動車が運行できなくなった場合

10.国土交通大臣が報告を指示したもの

1.20人以上の軽傷者を生じたもの
2.鉄道の橋脚、架線等を損傷し、鉄道の運行を3時間以上停止させたもの
3.高速自動車国道又は指定自動車専用道路等を3時間以上通行止めにしたもの
4.10台以上の多重衝突を生じたもの
5.飲酒、酒気帯び、無免許、無資格、覚せい剤等薬物の乱用、居眠り等悪質な法令違反によるもの

第1章

一般的な指導及び監督の指針等

第1章 1

安全運転指導の監督の目的

★ 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「トラック」という。）の運転者に対する指導及び監督を実施するものとする。

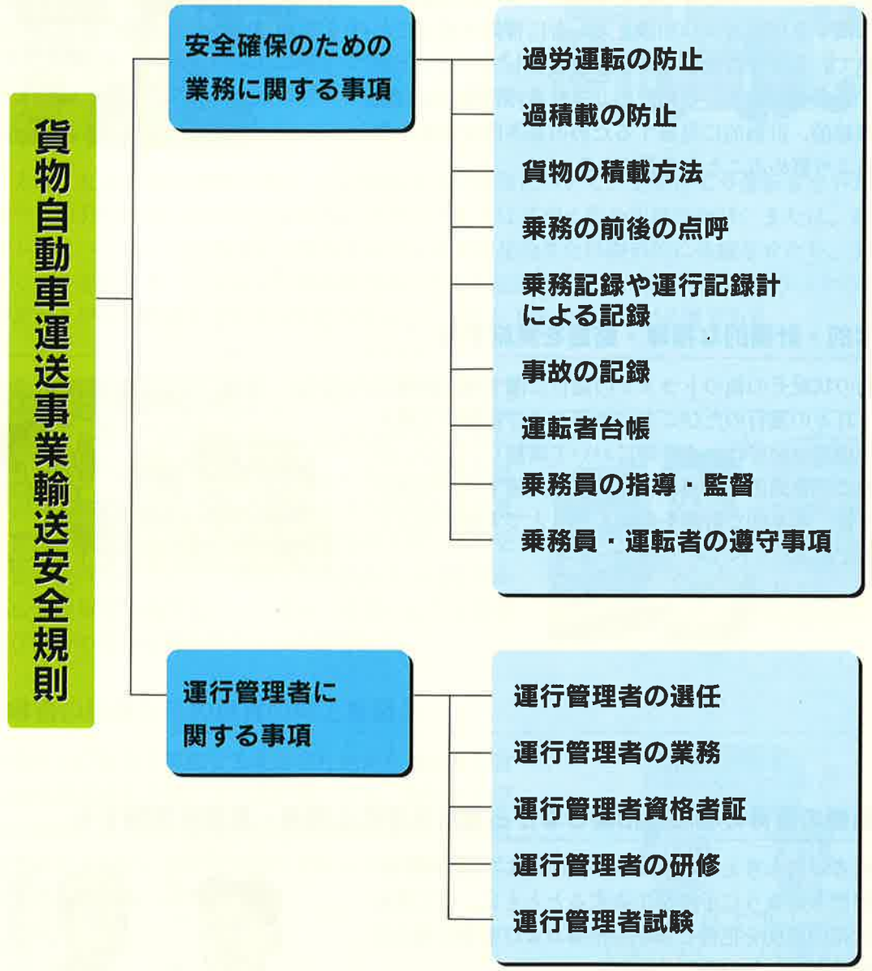
※『貨物自動車運送事業者が事業用自動車の運転者に対して行う指導及び監督の指針』第一章・前文

一般的な指導・監督の目的

トラックの運転者は、大型の自動車を運転したり、多様な地理的、気象的状況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、および、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、トラックの運転者に対して継続的かつ計画的に指導および監督を行い、他の運転者の模範となるべき運転者を育成し、事故防止を図る必要がある。そこで、貨物自動車運送事業者がトラックの運転者に対して行う一般的な指導および監督は、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、トラック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および知識を習得させることを目的とする。

※『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』第一章・1目的

参考 貨物自動車運送事業輸送安全規則の概要



2 一般的な安全運転の指導・監督にあたって配慮すべき事項

1 運転者に対する指導・監督の意義について理解を高める

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、トラック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およ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。このため、運転者の指導および監督を継続的、計画的に実施するための基本的な計画を作成するよう努めることが必要である。

2 日常的・計画的な指導・監督を実施する

道路の状況その他のトラックの運行に関する状況等に応じて日々の運行のたびごとに指導および監督を実施すべき事項については、点呼等において実施し、また、計画的および体系的に指導および監督を実施すべき事項については、基本的な計画を作成したうえで実施することが必要である。

3 運転者の習得の程度を把握しながら理解を深める指導・監督を実施する

運転者が自ら考えることにより指導およ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およ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・監督の手法を活用する

運転者がトラックの運行の安全を確保するために必要な技能およ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または知識を身につけている場合には、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・実践型の指導およ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、その要因および対策について、必要により運転者を小人数のグループに分けて話し合いをさせたり、イラストまたはビデオ等の視聴覚教材、または、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または擬似的に体験させたり、実際にトラックを運転させ、技能および知識の習得の程度を認識させたり、実験によりトラックの死角、内輪差およ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 社会情勢等に応じて指導・監督の内容を見直す

指導およ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およ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、関係行政機関および団体等から幅広く情報を収集することに努め、必要に応じて指導および監督の内容を見直すことが必要である。

6 指導者の育成とその資質の向上を図る

指導およ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、指導および監督の内容、および、手法に関する知識およ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 外部の専門的機関を活用する

指導および監督を実施する際には、指導および監督のための専門的な知識ならびに技術、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。

一般的な指導・監督のポイント

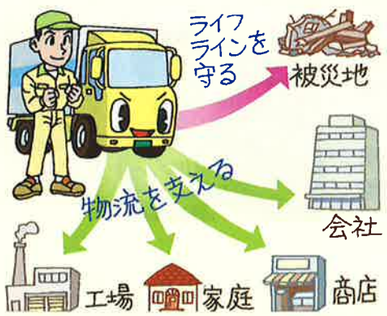
1　トラックを運転する場合の心構え

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、トラックによる交通事故が社会に与える影響の大きさ、および、トラック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、トラック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トラック運転者の使命であることを理解させる。

※『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』第一章2-(1)

参考1　トラック・ドライバーとしての基本的な心構え

心構え1　輸送事業は物流やライフラインを支える公共性が高い仕事であることを自覚する



心構え2　トラックの交通事故による社会的損害と影響は大きいことを認識する

心構え3　トラック・ドライバーの運転は他の車の運転者に与える影響が大きいことを認識する

心構え4　トラック・ドライバーは他の運転者の安全運転の模範にならなければならないことを自覚する

参考2　トラック・ドライバーが身につけるべき心得

1　物流を支えるプロドライバーであることをしっかり認識する

顧客の主な要望事項　(%は複数回答)

1 積荷の丁寧な扱い　71.5%

2 集配時間の厳守　55.3%

3 集配時におけるマナー　49.5%

2　接遇マナーの大切さをしっかり認識する

1 輸送の品質アップにつながる接遇マナー

2 ドライバーは会社の顔

3 ドライバーは荷主の代理人

3　接遇マナーの基本を身につけ実行する

1 必ず「あいさつ」する

2 感じの良い話し方をする

3 清潔感のあるキチンとした服装をする

一般的な指導・監督のポイント

2　トラックの安全運行のために遵守すべき基本的事項

貨物自動車運送事業法に基づき運転者が遵守すべき事項および交通ルール等を理解させるとともに、これらを遵守した安全な運転方法について、これらから逸脱した運転方法に起因する交通事故の実例を説明すること等により、確認させる。

※『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』第一章2-(2)

乗務員の遵守事項　（貨物自動車運送事業輸送安全規則第2章第2節第16条）

酒気を帯びて乗務しない

過積載した車両に乗務しない

偏荷重が生じないように積載するとともに、荷崩れを防止するためロープやシート掛けなどの措置をとる

踏切内で運行不能となったときは、速やかに列車に対して適切な防護措置をとる

運転者の遵守事項　（貨物自動車運送事業輸送安全規則第2章第2節第17条）

- 疾病、過労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
- 日常点検を実施し、またはその確認をする
- 乗務の開始前および乗務終了時には点呼を受け報告をする
- 運行指示書を乗務中携行する

- 乗務終了後に他の運転者と交替するときは、自動車、道路、運行の状況について通告する
  ※他の運転者と交替して乗務するときは、上記の通告を受け、ハンドルやブレーキ等の重要な装置の機能を点検する
- 乗務記録を行う
- 踏切を通過するときは変速装置を操作しない

参考　トラック・ドライバーの安全運転マナー

1　運転マナーを守ることの大切さをしっかり認識する

1 マナーの悪い運転は業界のイメージダウンにつながる

2 トラックは「走る広告塔」

3 マナーの悪い運転は絶対にしない（苦情が寄せられている）

- 我が物顔で走るトラックが不愉快！
- 運転席が高いから偉いと思っているのでは？
- プロドライバーとしての自覚を持て！
- 環境に配慮して欲しい！

2　運転マナーの基本を身につけ、実行する

1 思いやりと譲り合いの気持ち

2 おごりの意識を捨てる

3 過信をしない

4 油断をしない

5 「急ぎ」や「あせり」をおさえる

6 「カッカ」したり「カリカリ」しない

一般的な指導・監督のポイント

3　トラックの構造上の特性

トラックの車高、視野、死角、内輪差（右左折する場合また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）、および制動距離等が他の車両と異なることを確認させるとともに、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実例を説明すること等により、トラックの構造上の特性を把握することの必要性を理解させる。

※『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』第一章2-(3)

参考 1　トラックの構造・運転特性に潜む危険

1 ドライバーの目の高さ（地上高）が乗用車に比べて２倍ほど高いため、運転視界の大部分が路面で占められ、車間距離などの錯覚を招きやすい

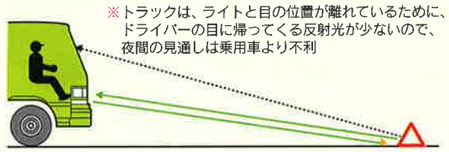
2 高い位置から見下ろす視線になることが多いため、路面等の「流動刺激」を強く受けて目の疲労や運転疲労を招きやすい

3 高い位置から見下ろすと、優越感を抱き、眼下の車や歩行者等の動向を軽視しやすい

4 運転席の下にエンジンがあるトラックは、その振動や音の影響により眠気に襲われやすい

5 ドライバーの目とライト（前照灯）の位置が離れているため、目に帰ってくる反射光が少なく、歩行者などの発見遅れを招きやすい

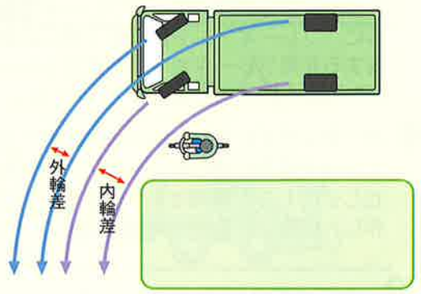
〈光の再帰性〉
※トラックは、ライトと目の位置が離れているために、ドライバーの目に帰ってくる反射光が少ないので、夜間の見通しは乗用車より不利



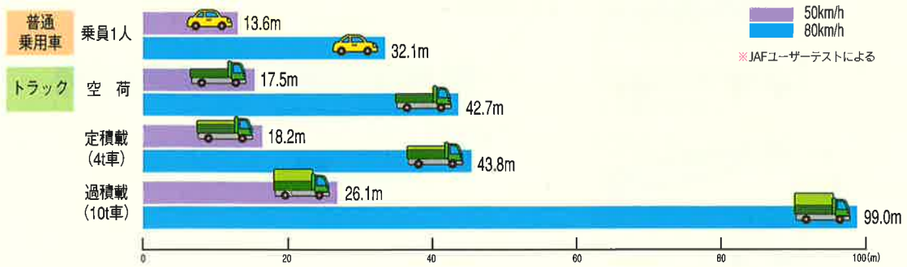
★ 前照灯から照射された光を上から見下ろすため、足元だけが明るく、前方が暗闇になることが多い

6 死角が大きいため、特に側方の安全確認が難しい

7 内輪差が大きいため、右折時などに「巻き込み事故」を招きやすい



8 制動距離が乗用車よりも長くなるため、「追突」事故を招きやすい



参考 2 トレーラの車両特性

1 トレーラのブレーキ

1 フットブレーキ
トラクタ部分とトレーラ部分のすべての車輪に同時に作動します

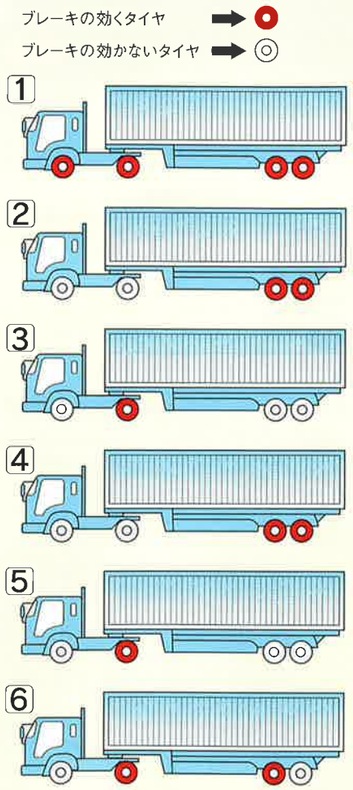
2 トレーラブレーキ
トレーラ部分に作動するもので、運転席のレバーで操作します

3 排気（エキゾースト）ブレーキ
トラクタ部分の後輪に作動するもので、運転席のレバーで操作します

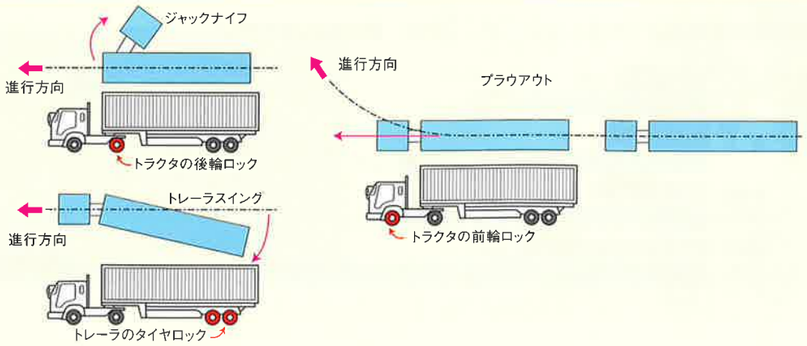
4 エマージェンシーブレーキ
トレーラ部分に作動する非常ブレーキで、エマージェンシーラインが破損したときや、ブレーキ・エア圧が低下したときに自動的に作動します

5 スプリングブレーキ
トラクタ部分のパーキングブレーキであるとともに、ブレーキ・エア圧の低下時に自動的に作動する非常ブレーキです。最近はトレーラ部分にも装着されつつあります

6 パーキングブレーキ
トラクタ部分にはレバー式、トレーラ部分にはねじ式のものが装備され、それぞれ独立して操作し、作動します



2 制動時の挙動特性



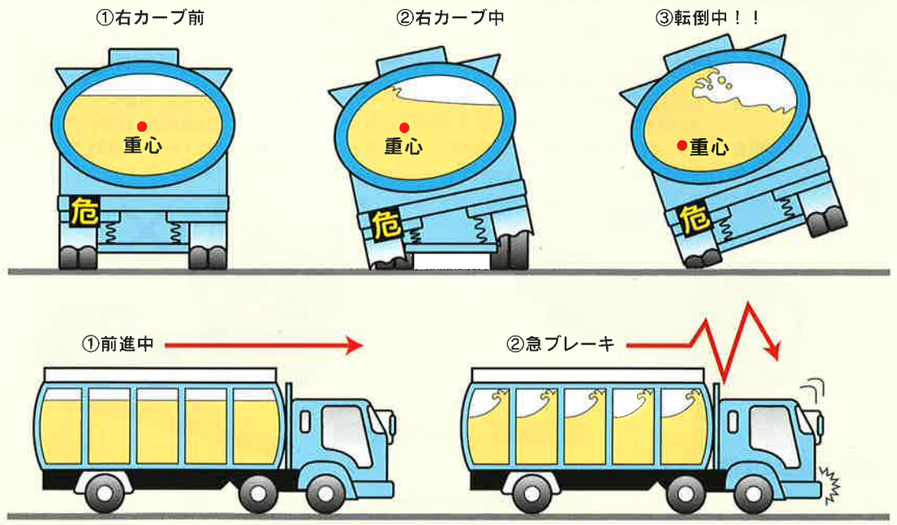
参考 3 タンクローリーの車両特性

1 積荷が動きやすい流体である

カーブや交差点で急旋回するとき、遠心力によって流体の積荷が外側に片寄り、また、急ブレーキのときは前に、また、急加速のときは後ろに積荷が片寄るなどの特徴があり、横転やジャックナイフ現象などの原因となります。

2 積荷によって重心が高くなる

積荷によって重心が高くなり、車体を倒そうとする力が大きくなります。たとえば、20kℓ積みの1軸トレーラの場合、空車時の車両の重心の高さは約1.25mですが、積載時には約1.85mになります。そのためカーブなどで横転しやすくなります。



4　貨物の正しい積載方法

偏荷重が生じないような貨物の積載方法、および、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、および、カーブを通行したときに遠心力によりトラックの傾きが大きくなるおそれがあることを交通事故の実例を挙げるなどして理解、習得させる。

※『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』第一章2-(4)

参考　積載の方法と制限（道路交通法第55条～58条・第71条要旨）

1 積載の場所

車両の運転者は、その車両の乗車席または積載するために設備された場所以外に積載して運転してはならない

※道交法第55条第１項要旨

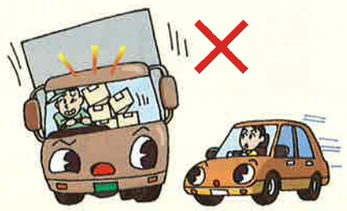
罰　則・・・5万円以下の罰金、
法人等両罰・5万円以下の罰金
反則金・・・大型7千円、普通6千円
違反点・・・1点

2 運転の障害となる積載の禁止

車両の運転者は、運転の障害になったり、他の迷惑となるような方法で積載して運転してはならない

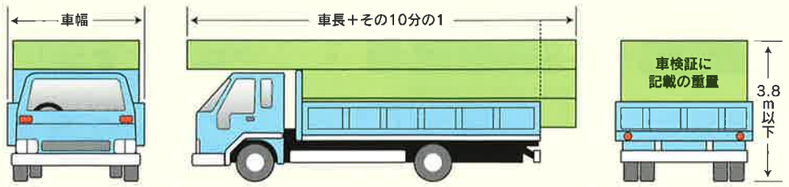
※道交法第55条第2項要旨

罰　則・・・5万円以下の罰金、
法人等両罰・5万円以下の罰金
反則金・・・大型7千円、普通6千円
違反点・・・1点



3 積載重量等の制限　※道交法第57条第１項要旨

罰　則（重量制限違反）・・・・・・・・・・・・・・・・6月以下の懲役または10万円以下の罰金、法人等両罰・10万円以下の罰金
反則金（重量超過10割以上）・・・・・・・・・・・・大型罰則適用、普通3万5千円　**違反点**・・・大型6点、普通3点
（重量超過5割以上10割未満）・・・・大型4万円、普通3万円　**違反点**・・・大型3点、普通2点
（重量超過5割未満）・・・・・・・・・・・・大型3万円、普通2万5千円　**違反点**・・・大型2点、普通1点
罰　則（大きさ制限・積載方法違反）・・・・3月以下の懲役または5万円以下の罰金、法人等両罰・5万円以下の罰金
反則金（大きさ制限・積載方法違反）・・・・大型9千円、普通7千円　**違反点**・・・1点

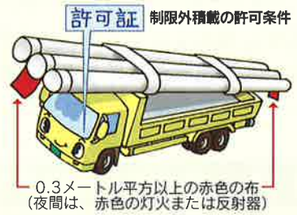


※660cc以下の普通自動車、および三輪の普通自動車の高さ制限は、2.5m以下とする

4 分割できない貨物の特例

積載する貨物が分割できないものであるため、重量等の制限を超える場合は、出発地の警察署長の許可・条件のもとに積載することができる　※道交法第57条第3項・第58条第3項要旨

罰　則（制限外許可条件違反）・・・2万円以下の罰金または科料、
法人等両罰・2万円以下の罰金または科料
反則金・・・大型6千円、普通4千円
違反点・・・1点



5 積載物の転落・飛散防止の措置義務

車両等の運転者は、貨物の積載を確実にし、貨物が転落・飛散しないための措置を講じなければならない

※道交法第71条第4号要旨

罰　則・・・5万円以下の罰金
反則金・・・大型7千円、普通6千円
違反点・・・1点

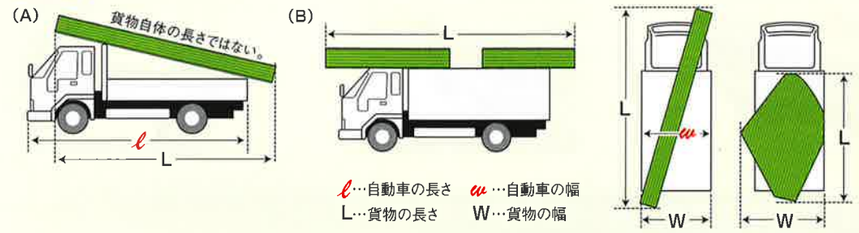
6 転落・飛散物の除去義務

車両等の運転者は、貨物が転落・飛散した場合は、それを速やかに除去するなど、危険防止のための措置を講じなければならない　※道交法第71条第4号の2要旨

罰　則・・・5万円以下の罰金
反則金・・・大型7千円、普通6千円
違反点・・・1点

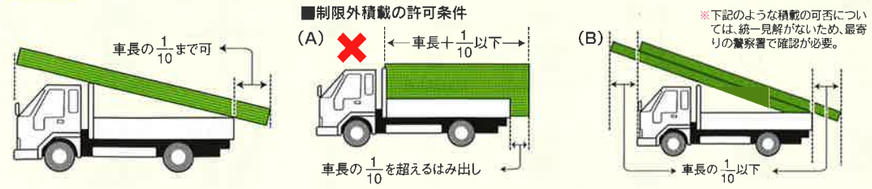
※交通違反の反則金については、中型は大型と同額となります

参考　積載貨物の長さ等の測定法



参考　車体の前後へのはみ出し制限

■制限外積載の許可条件



一般的な指導・監督のポイント

5　過積載の危険性

過積載に起因する交通事故の実例を説明するなどして、過積載がトラックの制動距離および安定性等に与える影響を理解させる。

※『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』第一章2-(5)

参考 1　過積載と異常積載の危険性

バランスを崩しやすい

制動距離が長くなる

下り坂では
自然加速される率が高い

事故時の衝撃が増大する

トレーラはジャックナイフ
現象を起こしやすい

積荷が左右に片寄ると
カーブなどで横転する
危険性が高くなる

積荷が前部に片寄ると、
下り坂でのブレーキの効きが
低下したり、急ブレーキ時に
車体後部が飛び跳ねたりする。
また、カーブでは強い
アンダーステアになる

積荷が後部に片寄ると、
ハンドル操作が不安定に
なったり、発進時や登坂時
などに前部が浮いたりする。
また、カーブでは強い
オーバーステアになる

参考 2　一般貨物の荷扱い指示マーク

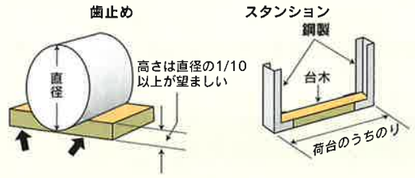
貨物の取扱いを指示するために付けるマークで、19種類のマークが定められている。

※JIS Z 0150:2001 包装―包装貨物の荷扱い指示マークより
※主要な指示マークを掲載

参考 3　荷崩れしない固縛方法の基本

1 固縛作業は指揮者と十分打ち合わせをしてから行う

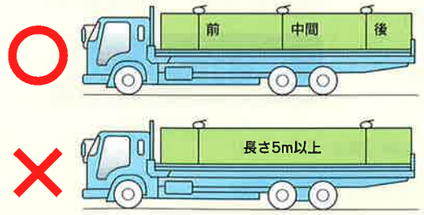
2 転がりやすい積荷には、歯(輪)止めやスタンションを使用する



3 建設機械等を積載したときは、ワイヤロープ等による固縛のほか、下図の点に注意する

4 前後・左右に空間が生じるときは、止め木等を使用して荷ずれを防ぐ

5 積荷の長さが5m以上の場合は、少なくとも前後と中間の3点を固縛する

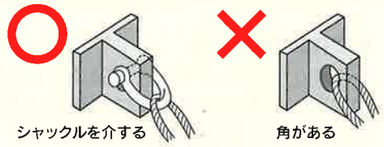


6 雨が降っている場合は、積荷によっては雨水ぬれを防ぐためにシートをかける

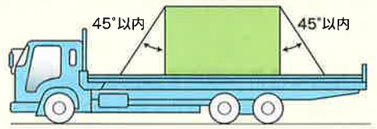
7 走行中にシートが膨らんだり、はがれないように十分固縛する

8 固縛機器の破損・はずれを防ぐため、荷台のロープフックや外枠の下部に直接荷締機のフックをかけず、補助ワイヤロープまたは環を使用する

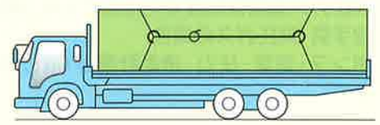
9 積荷等を保護するため、当て物をして、積荷には直接ロープや荷締機を当てず角張った個所に直接ロープを当てないようにする。積荷の金具が角張っている場合は、必ずシャックルを介して固縛する



10 積荷とワイヤロープとの張り角度は、なるべく45度以内にする



11 荷締機を下図のように使用しない。走行中の振動により、積荷が少しずれただけでも固縛の張力がなくなるうえに、左右のロープに大きな張力がかかり、切断されやすくなる



12 ワイヤロープを結んだり引っかけて使用すると、その強度は約半分になるので、できるだけ結んで使用しないようにする

13 固縛個所で積荷とあおりとの間にすき間がある場合は、そのまま固縛せず木材等で埋める

6　危険物を運搬する場合に留意すべき事項

消防法（昭和23年法律第186号）その他の危険物の規制に関する法令に基づき、運搬する危険物の性状を理解させるとともに、取扱い方法、積載方法および運搬方法について留意すべき事項を指導する。また、運搬中に危険物が飛散また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。

※『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』第一章2-(6)

参考　危険物安全輸送の基本

1 危険物の法規を守る

危険物の法規のうち自分が関係する法規について、不明な点があれば、細かいことでもはっきりさせておく。

2 危険物の性質を必ず確認する

イエローカードを受け取り、輸送する危険物の特性、緊急時の措置などを、その都度、確認する。

3 出発前に積荷や車両を点検する

石油類および液化石油ガス輸送用タンクローリーの場合、タンク本体や取付部などに亀裂や破損、接合不良などがないかを点検する。また、火薬を運搬する場合は、運転中に摩擦や動揺、転落が起きないようにするほか、防水性および防火性の被覆をするなどして積載しなければならない。

4 出発前に備品・携帯品を確認する

危険物や高圧ガス等を輸送するときは、出発前に車両の備品や携帯物をよく確認しなければならない。

車両備品

- ★ 適合する所定の消化器
- ★ 赤旗、赤色合図灯または懐中電灯
- ★ メガホン　★ 車輪止め（2個以上）
- ★ 停止表示器材　★ 必要工具　★ 危険物の表示・標識
- ★ 高圧ガス漏洩検知液または石けん水（高圧ガスの場合）
- ★ 皮手袋（高圧ガスの場合）
- ★ ポンプ・温度・圧力・液面計測器（液化石油ガスの場合）

■危険物の表示・標識の例

火薬類運搬の標識

危険物運搬の標識

高圧ガス運搬の標識

免許証および資格証

- ★ 運転免許証
- ★ 危険物取扱者免状（危険物の場合）
- ★ 高圧ガス移動監視者講習修了書（高圧ガスの場合）

イエローカード

- ★ 発荷主発行のイエローカード

※「イエローカード」とは、消防法の危険物を輸送する場合や高圧ガス保安法の高圧ガスを輸送する場合の品名別の注意事項等が記載された黄色の書面で、発荷主が用意するものです。輸送中は、このカードを携帯しなければならない。

イエローカード

品名	液化石油ガス	国連番号	1075

該当法規・危険有害性

消防法							毒物及び劇物取締法			高圧ガス保安法		火薬類取締法			道路法
種別						指定可燃物	品名（法別表）	毒物	劇物	特定毒物	一般高圧ガス	液化石油ガス	火薬	爆薬	火工品	施行令第19条の12、13に該当
第1類	第2類	第3類	第4類	第5類	第6類							●				●

特性	危険性			有害性				環境汚染性	性状			
	禁水性	爆発性	可燃性	有害ガス発生			目・皮膚に触れると危険	河川への流入注意	固体	液体	気体	水溶性
				常温	加熱時火災時	水に接触						
		●	●				●			●		

事故発生時の応急措置

① 車を安全な場所に移動する。（人家や人ごみを避け、できるだけ交通の障害のないような場所に移動し、エンジンを停止し、車止めをする。）
② 事故の発生を大声で告げ、下記事項を消防署及び警察署に通報し、人を風上に避難させる。
③ 火気厳禁。エンジンの熱や火花は着火源になる。
④ 容器を覆っているシート等を取り除き、ガスを大気に放出・拡散させる。
⑤ 風上より、消火、漏れ止め、容器冷却、容器移動等の災害拡大防止措置を行う。
⑥ 下記事項を荷主会社、運送会社、地域防災組織等の関係機関へも連絡する。

緊急通報

119（消防署）　110（警察署）　高速道路の非常電話

【緊急通報例】

① いつ　○○時　○○分頃
② どこで　○○市○地区（国、県、市）道○○号線○○付近で
③ なにが　「液化石油ガス（高圧ガス、可燃性）」が
④ どうした　漏れています。漏れて火災になっています。
⑤ ケガ人は　ケガ人がいます（救急車をお願いします）。ケガ人はいません。
⑥ 私の名前は　○○運送会社　○○です。

緊急連絡　（特に、休日・夜間に確実に連絡がとれる部署の電話番号を記入する）

荷主会社	○○産業株式会社
住所	東京都○○区○○ ○-○-○
電話	平日・休日・ 03-0000-0000

運送会社	○○運輸株式会社
住所	東京都○○区○○ ○-○-○
電話	平日・休日・ 03-0000-0000

作成年月　年　月

7　適切な運行の経路とその道路交通の状況

1 当該貨物自動車運送事業にかかわる主な道路およ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、トラック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、交通事故の実例、または、自社のトラックの運転者が運転中に他の自動車または歩行者等と衝突または接触するおそれがあったと認識した実例（いわゆる「ヒヤリ・ハット体験」）を小集団活動を利用するなどして運転者に理解させ、事故防止を図る。

2 道路運送車両の保安基準（昭和26年運輸省令第67号）によって、自動車の大きさや車両総重量などについての基準緩和の認定を受けたトラックを運転させる場合、および、道路法（昭和27年法律第180号）により、道路管理者が必要な条件をつけて通行を許可した場合、または、道路交通法（昭和35年法律第105号）により、出発地警察署長が認めた範囲内で積載重量をオーバーして運行できる許可を受けてトラック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および交通の状況を踏まえ、当該トラック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。

※『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』第一章2-(7)

参考　「ヒヤリ」・「ハット」メモの様式例

「ヒヤリ」・「ハット」メモ

平成　年　月　日

課長	係長	担当

このメモは、交通労働災害（交通事故）の防止に役立てるものです。
あなたが日常の運転業務中に「ひやり」・「はっと」と感じたことを、ありのままに書いてください。

いつ	平成　年　月　日　曜日　時　分頃　天気（　　）
どこで	高速自動車国道　一般国道　その他の道路（　　）　構内
どんなところ	交差点　左・右カーブ　直線　トンネル　橋梁　その他（　　）
どのように	正面衝突　側面衝突　追突　工作物に激突　路外転落　その他（　　）
どんなふうに	しそうになった　されそうになった　その他（　　）
どうして	速度の出し過ぎ　信号無視　一時不停止　右・左折不適切 追い越し不適切　追い抜き不適切　転回不適切　居眠り 前方不注意　ブレーキ作動不良　その他（　　）
もっと詳しく書いて下さい。	参考図
	原因・反省・改善したいこと

（注）該当する項目に○印を付けてください。

8　危険の予測および回避

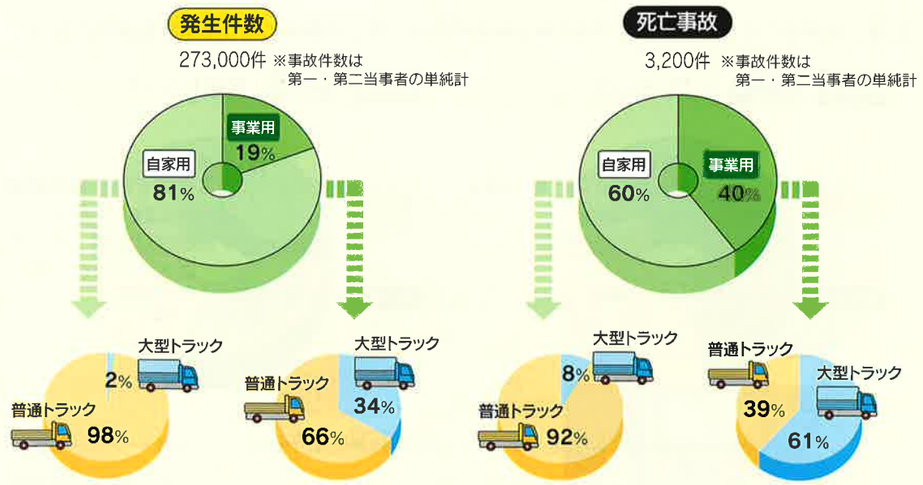
強風等の悪天候が運転に与える影響、右左折時における内輪差、直前、後方および左側方の視界の制約およびジャックナイフ現象（制動装置を操作したときにけん引車と被けん引車が連結部分で折れ曲がり、安定性を失う現象をいう。）等のトラックの運転に関して生ずる様々な危険について、危険予知訓練の手法等を用いて理解させるとともに、必要な技能を習得させる。また、危険を予測し、回避するための自らへの注意喚起の手法として、必要に応じ、指差し呼称および安全呼称を活用する。

※『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』第一章2-(8)

参考　事業用トラックの交通事故発生状況

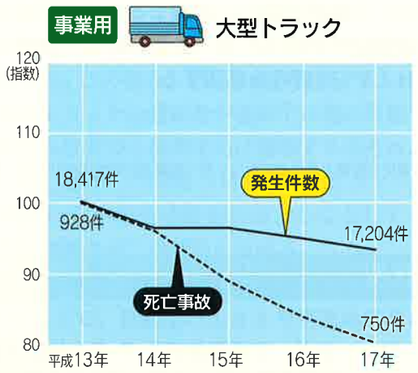
★ 的確な危険予測を行うために、事業用トラックの交通事故発生状況から学び、どのような事故の危険が、どのような場面に潜んでいるのか―など、交通事故のT・P・Oを知るとともに、交通事故の発生実態に見合った警戒心を高め、身につけることが大切です。

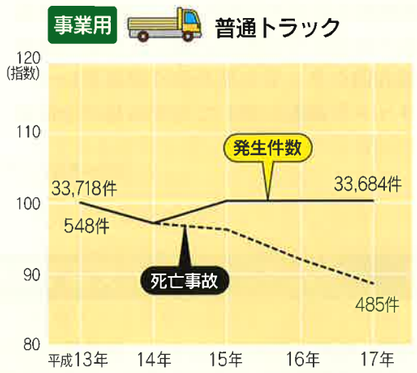
1 トラック事故の20%、また、その死亡事故の40%は事業用トラックによる



※全国・過去3年間（平成15,16,17年）の平均概数、（財）交通事故総合分析センターの基礎データにより分析
※「大型トラック」＝政令大型貨物+大型貨物+トレーラの計
※「普通トラック」＝ワンボックス・ライトバンを除く普通貨物
以下同じ

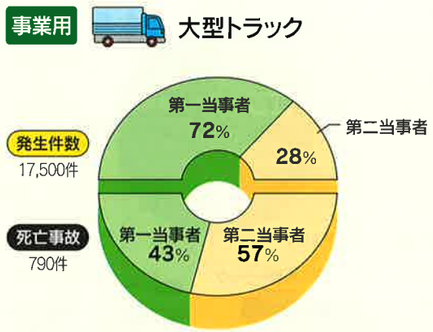
2 事業用トラックによる事故件数は依然高い水準にある

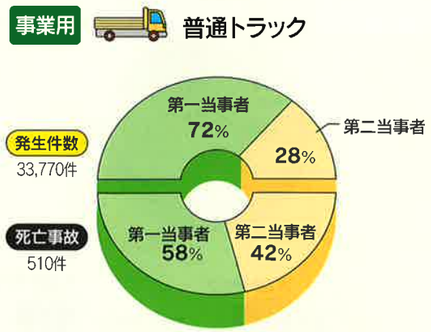




※全国・過去5年間の推移、(財)交通事故総合分析センターの基礎データにより分析
※事故件数は第一・第二当事者の単純計
※「普通トラック」は、ワンボックスを含む

3 第一当事者になった事故が3分の2以上を占めるが、第二当事者になった事故も少なくない





※全国・過去3年間(平成15,16,17年)の平均概数、(財)交通事故総合分析センターの基礎データにより分析

一般的な指導・監督のポイント

9 運転者の運転適性に応じた安全運転

適性診断の結果に基づき、個々の運転者に自らの運転行動の特性を自覚させるよう努める。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。

※『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』第一章2-(9)

参考 適性診断の種類

制度内容		
診断種類(任意あるいは義務)	対象者	適性診断の内容 個別事項
一般診断(任　意)	一般診断任意受診者	1.適性診断員による助言指導の実施 (個別助言指導または自動助言指導)
初任診断(義　務)	初任運転者	1.初任運転者用ペーパーテストの実施 2.産業カウンセラー等による個別助言指導(15分程度) または1時間程度の集合方式による講義の実施
適齢診断(義　務)	高齢運転者(65歳以上)	1.高齢運転者用ペーパーテストの実施 2.産業カウンセラー等による15分程度の個別助言指導の実施
特定診断-Ⅰ(義　務)	死亡・重傷事故を惹起した者で過去に事故・違反を犯していない者および軽傷事故を惹起した者で過去に事故を起こしている者	1.事故惹起者用問診票の使用 2.産業カウンセラー等による30分程度の個別助言指導の実施
特別診断(任　意)	特別診断任意受診者	1.産業カウンセラー等による3時間程度の個別助言指導の実施 2.診断後6、12か月の適性診断員によるフォローアップの実施
特定診断-Ⅱ(義　務)	死亡・重傷事故を惹起した者で過去に事故・違反を犯している者	1.事故惹起者用問診票の使用 2.専門委員(大学教授)による3時間程度の個別助言指導の実施 2.診断後6、12か月の産業カウンセラーによるフォローアップの実施

注:「産業カウンセラー」とは、心理学的手法による相談業務に必要な知識および技能についての能力を有する者として認定された者をいう。(厚生労働省認定)

★ **運転適性診断を受診させ、運転者個々人の運転特性を把握・理解したうえで指導することが大切**

3年に一度は受診

★ **運転適性診断に基づいたカウンセリング指導も必要**

10　交通事故の生理的・心理的要因と対処方法

長時間連続運転等による過労および飲酒等の生理的要因ならびに慣れおよび自分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、実例を説明すること等により理解させる。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、または睡眠をとるよう指導するとともに、飲酒運転、酒気帯び運転および覚せい剤等の使用の禁止を徹底する。

※『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』第一章2-(10)

参考　安全運転に必要な心理的・生理的科学知識等

1　注意力の実態と限界

★「不注意」現象の科学的特性に関する基本的な理解を図り、車の運転に伴って必然的に発生する「不注意」をあらかじめ計算に入れ、「不注意」を事故に結びつけない知恵を身につけ、実行することの大切さをしっかり教育することが必要です。

1　一方に注意が向けば他の方向は必然的に不注意になる

★「注意と不注意は表裏一体」を体験するためのテスト図形

※左の図を、4つの矢印をデザインした図形だと判断した人は、黒い部分にあるHの図形に気づかない。
※つまり、注意（矢印の図形）と不注意（Hの図形）は表裏一体の関係にある。

2　自覚的な警戒心が伴わなければ活きた注意は喚起されない

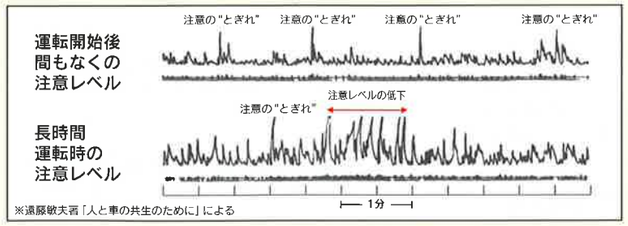
★ 自覚的な警戒心がなければ見れども見えず

3　注意力のレベルは一定せず、揺れ動き、途切れる

★ **リラックス状態が要注意**
安全人間工学の「フェーズ理論」によると、注意力の信頼性が最も高いのは「フェーズⅢ」の状態だが、この状態は長続きせず、しばしば「フェーズⅡ」以下に落ち込む。「フェーズⅡ」はリラックス状態でのレベルだが、予測などの積極的な注意力は発揮されず、結果的に、「漫然運転」や「ぼんやり運転」になる危険性があるうえに、その状態が続くと、やがて注意力がほとんど働かない「フェーズⅠ」に陥り、「居眠り運転」に至る危険性が高い。

★ したがって、「適正な注意力の状態を保とう」という意志を強く持ち、できるだけ「フェーズⅢ」の状態を保つように努力・工夫することが大切であることはいうまでもないが、それでも、注意力の自律的な変動は避けられず、瞬間的にであれ、注意力の低下は必ず出現するということを知っておくことがまず必要。

★ 注意力は絶えず揺れ動き、途切れる



※本人は十分注意しているつもりでも、意識されない瞬間が必ず存在する。

★ フェーズ理論による注意力の五つのレベルと信頼性等

フェーズ	心身の状態	注意力・判断力の信頼性	脳波種類	周波数
0	睡眠、失神時	ゼロ	デルタ波	0.5～4
Ⅰ	居眠り時、酒酔い時等	注意力はほとんどはたらいていない。信頼性は非常に低い。	シータ波	5～7
Ⅱ	定例作業時、リラックス時	特別なことに注意を向けていない。予測や想像的活動の能力は発揮されない。	アルファ波	8～13
Ⅲ	適度な緊張時	注意力が最もよくはたらき、目配りの幅が広く、総合的判断ができる。	ベータ波	14～30
Ⅳ	興奮、パニック時	一点集中、ほかのものが目に入らず、判断停止。信頼性はⅠと同じように非常に低い。	ガンマ波	30以上

※講談社刊
柳田邦男著『続フェイズ3の眼』による

2 注意力のレベル低下・消失 ── 覚低走行、居眠り運転

★ **運転中の注意力の低下は、安全運転を確保するうえで、最も警戒すべき危険であることをしっかり認識させるとともに、運転中に必然的に生じる注意力のレベル低下に関する正しい理解を図ることが必要だが、なかでも、注意力そのものが消失する「居眠り運転」や、眠気の自覚がないのに、注意力のレベルが著しく低下した状態に陥る「覚低走行」に関する正しい理解を図り、それらの危険に対する自覚的な警戒心の向上を図り、防備策を積極的に工夫させ、その実績を促進することが大切です。**

1 不良な体調・健康は注意力のレベル低下の大きな要因、体調等の自己管理が必要不可欠

★ 明らかな睡眠不足や過労・疲労の状態での運転は、注意力のレベル低下の大きな原因になる。体調や健康の自己管理が必要不可欠であることをしっかり認識するとともに、特に、「居眠り運転」を防止するためには、**「睡眠時無呼吸症候群」**という病気にかかっていないかどうかチェックすることが必要不可欠。(45頁参照)

★ **「睡眠時無呼吸症候群」にも要注意！**

2 体調や健康状態が良好でも交通状況が単調になると注意力のレベルは確実に低下する

★ 体調・健康が良好でも、眠気が生じ、睡魔に襲われることが少なくない。これは「高速睡眠」などといわれ、車を運転し、高速で走行しているがゆえに生じる現象で、交通状況や運転操作が単調になったときに生じやすく、特に交通量が少ない高速道路や郊外の直線的な道路が要注意だが、運転をやめればたちどころに眠気が払拭されるので、できるだけ速やかに適切な場所に車を止め、車外に出て軽体操をし、心身をリフレッシュすることが必要。

★ それでもなお眠気が払拭されない場合は、睡眠不足や過労などからくる本物の睡眠欲求だから、然るべき所に車を止め、最低でも1時間以上の仮眠をとった後、車外に出て軽体操をし、身体をリフレッシュしてから運転を再開すること。

★ なお、「居眠り運転」によるとみられる事故の多くは、睡魔に襲われながら、無理に運転を継続した結果によっている。したがって、休憩や仮眠をとるために車を止める適切な場所まで走る間も、ただ無理やり走行するのではなく、ガムをかむなど、眠気を少しでも払拭する措置をとって運転することが大切であり、そうした事態に備え、ガムなど、自分に適した眠気払拭のためのグッズを常備しておくことが必要。

★ **「覚低走行」にも要注意**

また、運転が単調になりがちな交通量の少ない高速道路や郊外の直線的な道路では、眠気もなく、目もパッチリ見開いているにもかかわらず、注意力のレベルが著しく低下し、「見れども見えず、反応せず」という非常に危険な状態になる**「覚低走行」**に陥る危険性も高いので、これに対する警戒と防備も必要不可欠。特に目玉の動きが止まり、目線が前方の一点に集中固定し始めたときは要注意。

特に交通量が少ない非市街地の道路や高速道路では眠気の伴わない「覚低走行」にも要注意！

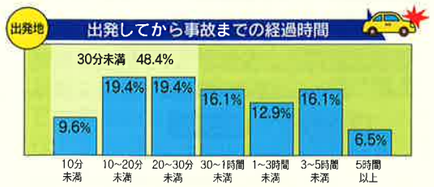
3 出発後の30分前後と、あと30分足らずで目的地というときが危ない

★ 「居眠り運転」によるとみられる事故の半分以上は、出発してから30分前後の地点で発生している。また、「居眠り運転」によるとみられる事故の70%以上は、あと30分足らずで目的地に到着するという地点で発生している、という調査結果があることも周知徹底しておきたい。

★ **運転開始後(出発後)30分前後は注意力の低下が生じやすい**

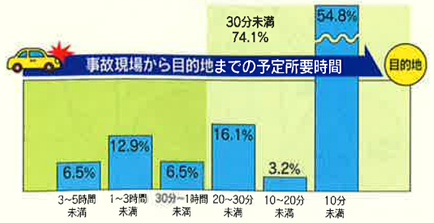
■居眠り運転による事故の出発地からの経過時間別発生状況

※北海道警察・機動交通分析プロジェクトチームの調査による



■居眠り運転による事故の目的地までの所要時間別発生状況

※北海道警察・機動交通分析プロジェクトチームの調査による



■交通事故の運転経過時間別発生状況

①警視庁管内調べ

※『交通安全ジャーナル』'85.6所載　※1984年、自動車・原付の事故、第一当事者に限る

	10分未満	~20分未満	~30分未満	1時間未満	2時間未満	2時間以上
人身事故	19.8%	14.8%	12.7%	19.7%	14.7%	18.3%
死者	17.8%	18.4%	12.0%	19.9%	15.6%	16.3%

②北海道警察管内調べ

※1984年、自動車・原付の事故、第一当事者に限る

	10分未満	~20分未満	~30分未満	1時間未満	2時間未満	2時間以上
人身事故	19.8%	17.6%	14.8%	18.3%	14.2%	15.2%
死者	16.6%	15.4%	11.4%	17.5%	14.5%	24.3%

3 飲酒運転の危険性

★ **飲酒運転はドライバーの注意力に重大な悪影響をもたらす危険な運転、悪質運転の典型であることは、誰もが承知しているはずですが、飲酒運転するドライバーは一向に後を絶ちません。**

★ **飲酒運転の危険性について、科学的に理解させ、飲酒運転の絶滅を図ることが大切です。**

1 飲酒運転による事故のほとんどは軽度の酒気帯びによる

★ 道路交通法上、罰則の対象となるのは「酒酔い運転」、つまり、飲酒量には関係なく、まっすぐに歩けないなど、明らかな酩酊状態で運転する行為と、酩酊状態ではないが、血液1ミリリットル中のアルコール分が0.3ミリグラム以上、または、呼気1リットル中のアルコール分が0.15ミリグラム以上ある状態での運転（「酒気帯び運転」）に限られている。

★ しかし、危険行為として禁じているのは、飲酒量や酩酊程度にかかわらず、人間が通常時に体内に保有している以上のアルコール（酒類以外によるアルコールを含む）を摂取した状態で車を運転する、いわゆる「飲酒運転」全般で、「何人も酒気を帯びて車両等を運転してはならない」と規定している。

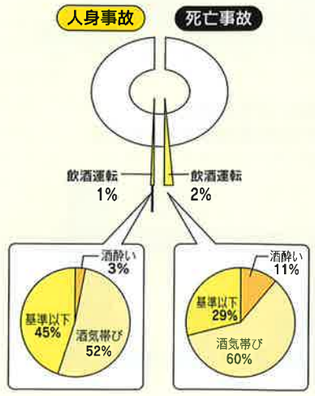
★ 事業用の大型・普通トラックのドライバーが第一当事者になった交通事故のうち飲酒がらみのものはわずか1%、死亡事故でも2%程度だが、それでもまだ全国的には、飲酒運転による事故を起こしたプロのトラック・ドライバーが年間に200人ほどもいるほか、飲酒運転で検挙されたものも400人以上におよんでいるという、嘆かわしい状況があり、そのなかには、悪質な「酒酔い運転」や「酒気帯び運転」、およびそれによる事故もあるが、ほとんどは、軽度の「酒気帯び運転」か基準以下の飲酒運転という実態にあり、ほろ酔い程度かそれ以下の軽度の飲酒運転でも、事故に結びつく危険性が高いことを示している。

■軽度の酒気帯びによる事故がほとんど

■飲酒運転	※平成19年9月19日施行の道路交通法一部改正による
1）酒酔い運転	飲酒量にかかわらず、酩酊状態で運転する行為、 ※罰則…5年以下の懲役または100万円以下の罰金、 違反点25点（即、免許取消）
2）酒気帯び運転	血液1mℓ中のアルコール分0.3mg以上または、 呼気1ℓ中のアルコール分0.15mg以上の場合 ※罰則…3年以下の懲役または50万円以下の罰金、 違反点①アルコールが呼気1ℓ中0.25mg以上の場合…13点 ②アルコールが呼気1ℓ中0.15mg以上0.25mg未満の場合…6点
3）基準値未満の酒気帯び運転	上記2）の基準値未満だが、通常時以上のアルコール分を保有した状態で運転する行為 ※罰則はないが、運転を継続することはできない。

■事業用トラックによる飲酒運転事故の発生状況

※（財）交通事故総合分析センター まとめの集計データによる、全国・過去3年間（平成15、16、17年）の平均
※第一当事者に限る
※「トラック」＝政令大型貨物・大型貨物・トレーラ・普通貨物（ワンボックス・ライトバンを除く）の計



※「基準値未満」＝呼気1ℓ中のアルコール濃度が0.15mg未満
※グラフ中の基準値未満は「検知不能」を含む

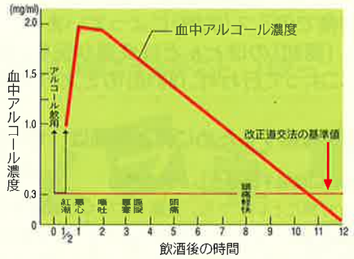
2 日本酒2合（ビール大ビン2本）の飲酒でも、その影響は7時間も持続する

★ 日本酒3合（ビール大ビン3本）を飲んだあと、血中のアルコール濃度が最も高くなるのは2時間くらいあとだが、この時点で「もう醒めた」と感じる人が意外に多く、これをもとにハンドルを握るというのが現下の多くの飲酒運転の実態。

★ しかし日本酒2合の飲酒でも、平常に戻るには酒に強い人でも7時間かかる（神戸大学医学部）、日本酒5合の飲酒では、血中アルコール濃度が道路交通法の「酒気帯び」基準値未満になるまで10時間以上、ゼロになるまでには12時間以上かかる（信州大学医学部）など、飲酒の影響は思いのほか長時間持続することが多くの実験データで証明されている。

★ **醒めたつもりでも、飲酒の影響は思いのほか長く持続する**

■日本酒を5合飲んだときの血中アルコール濃度
※信州大学調べ『JAF MATE』'84・12所載による



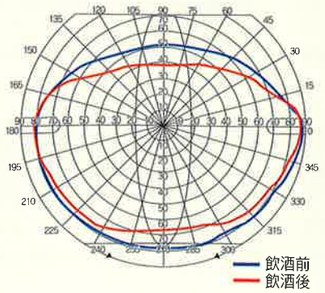
3 わずかな飲酒でも、注意力や視機能等は確実に低下する

★ 日本酒300ccを冷酒のまま飲んで75分後の呼気中アルコール濃度0.41/ℓの状態でテストの結果は、①選択反応時間が10%弱、0.05秒ほど延びたほか、②信号に対する錯誤反応者が、飲酒前には45%程度だったのに、飲酒後は75%にも増加した。また、③光の「ちらつき」が見きわめられる限界を測定する「フリッカー・テスト」では、「フリッカー値」が低下し、④注意力配分テストでは所要時間が長くなった。（大阪交通科学研究会編・企業開発センター刊『安全運転の科学12章』所載）

★ また、アルコール度数5.5%のビール缶（350mℓ）を飲んで30分後の視機能テストの結果では、①視野が狭くなったり、②動体視力が半分ほどに低下し、③遠近感を判断する「深視力」が20～40%も低下した（JAF出版『オートルート』'98.4所載）ーなど、多くの研究報告で、わずかな飲酒でも、注意力や視機能等が確実に低下することが証明されている。

★ **二日酔いにも要注意！**
飲酒の翌日でも、平常時以上の酒気を帯びた状態で運転すれば飲酒運転になる。事実、前日の飲酒の影響が抜けきらないケースも少なくない。特に深酒の翌日の運転は要注意。

■飲酒前と飲酒後の視野比較
※アルコール濃度5.5%のビール1缶（350ml）を飲んで30分後
※JAF出版『オートルート』'98・4所載による



■飲酒前と飲酒後の注意力の差異を体験するためのテスト

※ 飲酒後、もう醒めたーと思うときに、真んなかのゼロから1、2、3…と順に数字をたどり、48までに至る所要時間を計測し、正常時での結果と比較する。（2～3回の平均値をとるのがよい）
飲酒後は、もう醒めた…と思っても、所要時間が長くなり、注意力が低下していることが体験できる。

17	4	29	13	22	32	10
36	11	33	42	7	1	24
9	41	25	16	38	21	31
46	18	6	0	47	28	5
27	39	30	40	12	48	19
45	2	34	3	26	44	23
14	20	43	15	35	8	37

4 瞬間視の限界

★ 周知のように、車を運転するという作業は、「認知」ー「判断」ー「操作」の繰り返しで成り立っており、交通事故の大半は、危険に気づかなかったとか、危険の発見が遅れたという「認知」段階でのミス(失敗)によっています。

★ また、「認知」のほとんどは交通状況を「見る」ことによって行われ、「認知」のミスの大半も、見落としなど、「見る」ことにかかわる失敗によるものですが、人間の視機能には、ドライバーの失敗を誘発しやすいさまざまな特性や弱点があります。特に、「瞬間視」の限界に関する正しい知識とその理解を図ることが安全運転教育上の大切なポイントの一つになります。

1 安全を確認するために見る時間は、せいぜい1秒程度の「瞬間視」

★ **「瞬間視」には必ず見落としが発生する**

しっかり見たといっても、運転中に安全を確認するために見る時間は、せいぜい1秒そこそこ。1秒程度の「瞬間視」で確認できる情報量は、簡単な文字や記号でも、せいぜい五つ、六つが限度で、それ以上は、見たにもかかわらず確認できず、結果的にであれ、見落としをしたことになる。つまり、「瞬間視」には、必然的に見落としが伴っているのだ。

★ **肝心なものを見落とさないための知恵・テクニックが必要**

にもかかわらず、多くのドライバーが「しっかり注意して見さえすれば見落としなどするはずがない」と思い込んでいる、そこに根本的な危険がある。そこでまず、その危険な思い込みを正し、肝心なものを見落とさないための知恵・テクニックの必要性を理解させ、それを習得させることが大切。

2 肝心なものを見落とさないための「見るテクニック」

①目的を定めて見る

複雑、多岐にわたる交通場面のなかで、肝心な危険を見落とさないようにするためには、どのような交通場面に、どのような危険が潜んでいるかをしっかり学習し、その危険を探し出すという明確な「目的意識をもって見る」というテクニックを、条件反射的に駆使できるまで習熟することが必要。

★ どんな交通場面でも、事故に直結しやすい潜在危険は、せいぜい三つ、四つに限られる。その潜在危険に目的を定めて見れば、「瞬間視」でも見落とすことなく、十分に確認可能である。

③他車の陰を見る

対向車や先行車の陰、あるいはまた、交差点付近に駐停車している車の陰など、「他車の陰を見る」というテクニックも非常に重要だ。そうした車の陰から進行してくるバイクや自動車、歩行者は特に見落としやすく、事実、そうしたケースの事故が多発しているからだ。

★ 対向車など他車の陰にはバイクなどが隠れているかもしれない―という警戒心をしっかりもって、他車の陰を意識的に見て危険の有無を確実にチェックすることが必要。

②右から見る

特に交差点などでは、左右の異なった方向の安全確認が必要になるが、左右同時に確認することは不可能であり、右方と左方の確認には必然的にタイムラグ(時間差)が生じ、そのわずかな時間差で危険の発見遅れを招くことが少なくない。そこで、その時々の気分で左右のいずれかから見るのではなく、「右から見る」、「右方をより入念に見る」というテクニックを習慣化し、駆使することが大切。

★ 左側通行が原則の通行方法では、交差路の右方から進行してくる車との危険が、左方に比べ、より切迫している可能性が高いうえに、右ハンドルの車の運転視界は左優位であるなどの理由により、「右から見る」、「右方をより入念に見る」ほうが安全確保に大きく寄与するからだ。

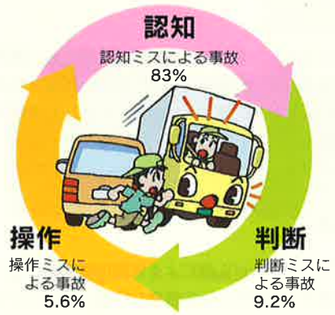
④暗がりを見る

夜間は、特に歩行者や自転車の見落としや発見遅れを招きやすいが、そうした見落としや発見遅れの多くは、車のライトが照射し切れない暗がりにドライバーの目が十分に行き届いていないことによっている。特に、歩行者や自転車の横断が予測される住宅地等の生活道路を走行するときは進行方向右前方の暗がりに、また、交差点で右左折するときは側方の暗がりに、意識的に目配りすることが必要。

⑤死角を断続的に見る

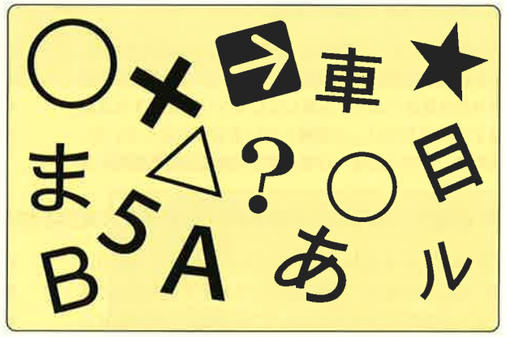
自車の周囲に生じる死角に入った歩行者・自転車・バイクなどは、当然、目を向けても発見できないことになるが、車が進行するにつれ、見えなかった部分が見えるようになるのだから、「死角を断続的に見る」というテクニックを確実に実践することが大切。

★ 交通事故の大半は認知ミスによる



※上図の人的原因別の事故発生状況のデータは
(財)交通事故総合分析センターの研究報告書 (H07-01)による

★ 瞬間視の限界を体験させるテスト・パターン



※ まず、上のテスト・パターンの記号・文字を2～3秒程度しっかり見せた後、どんな記号・文字があったか答えさせ、せいぜい数個の記号・文字しか確認できず、他は見たにもかかわらず結果的に見落としたことを体験させる。

※ 次に同じテスト・パターンの記号・文字群のなかに○はいくつあるかをチェックさせ、目的を定めて見れば、1秒程度の「瞬間視」でも十分に確認可能であることを理解させる。

★ 見るテクニックが必要な典型的交通場面

右から見る

他車の陰を見る

暗がりを見る

死角を断続的に見る

5 錯覚とげん惑

★ ドライバーの「認知」や「判断」の誤りを誘発する視機能の特性として、いわゆる目の錯覚（錯視）や、ライトの光などによる目のげん惑に関しても、その正しい基本的な知識をしっかり指導しておくことが必要です。現実の交通状況のなかには、「錯視」や「げん惑」を招く場面が思いのほか多く存在している一方で、「錯視」や「げん惑」に関する正しい基本的な知識を欠いているドライバーが意外に多く、その不知のために発生した事故も少なくないからです。

1 錯視の正しい理解を図る

★ 目の錯覚、つまり、錯視は、注意力が低下したときなど、いわば異常な生理・心理状態に陥った者に生ずる特殊で例外的な現象であり、注意してしっかり見さえすれば錯視するはずがないーと理解している者が少なくないが、実際は、正常な生理・心理状態で明確に現れる視覚の歪みで、誰が見ても、またそれを熟知して見ても、事実と違って見えてしまう現象をいうのであり、異常な生理・心理状態で生じる「幻覚」とは明確に区別して理解することが大切。

2 交通場面に潜んでいる錯視やげん惑現象の実例を知らしめる

★ 錯視やげん惑を事故に結びつけないようにするためには、まず、錯視やげん惑は誰にでも発生する視機能の特性による視覚の歪み現象であることを正しく理解させるとともに、実際によく生起している錯視やげん惑の実例を知らしめ、錯視やげん惑による危険に対する警戒心を高め、軽率な状況判断による性急な行動を慎むことを周知徹底する以外の対応策はない。

①距離や長さの錯視

実際の交通場面には、意外に多くの錯視状況が生起しているが、最も多く起きやすいのが距離や長さに関するもので、その典型がマーキングの長さの錯視。実際は5メートルの長さで描かれているマーキングが、乗用車の運転席から見ると2～3メートルにしか見えなかったり、トラックの高い運転席から見ると7～8メートルもあるように見える（右頁cの写真）

②遠近の錯視

四輪自動車と並んで走行しているように見えるバイクは、実はその姿形が小さいため、四輪自動車よりもずっと手前にいる（右頁a・bの写真）というのもよくある錯視状態。また、トラックやワンボックスカーなどは、テールランプの地上高が乗用車に比べると高いため、夜間には、横一線に並んでいても乗用車よりも遠くにいるように見える（右頁dの写真）ーという錯視状態もよくあり、実際、この錯視が誘因となって発生した追突事故も少なくない。

③下り坂が上り坂に見える錯視など

実際は、途中で勾配が変化しているだけで、ずっと下り坂が続いているにもかかわらず、途中から上り坂になっているように見える錯視状況（右頁eの写真）も比較的多く、また、対向車線のほうが自車線の幅員よりも広くみえる（右頁fの写真）ーというのも右カーブで必ず生起する錯視だが、これらを知らないためにスピード・コントロールを誤るなどして、事故に至った者も少なくない。

④夜間のグレア現象

夜間、特に雨で路面が濡れているときは、自車のライトの光と対向車のライトの光が交差する道路中央部辺りにいる横断中の歩行者が、交差する光の乱反射で、その姿がほとんど見えなくなるグレア現象といわれるげん惑（右頁gの写真）がよく発生するが、この事実を十分に承知していないドライバーがうかつな判断で行動し、事故に至ったケースも多い。

⑤コンビニの照明によるげん惑

また、近年は、24時間営業のコンビニ店があちこちに点在し、夜間にはその明るい照明がドライバーの目をげん惑するため、その前後の暗がりを横断している歩行者などの発見が遅れ（右頁hの写真）、事故に至ったというケースが増加している。

バイク・乗用車・トラックが横一列に並んでいるように見えるが…錯視は誰にでも生ずる視覚の歪みである

★ **長さの錯視…** トラックの運転席から見るとマーキングの長さは7～8mくらいにみえるが…

★ **遠近の錯視…** 左側の車が遠くに見えるが…

★ **勾配の錯視…** 前方の坂は上りに見えるが…

★ **幅員の錯視…** 対向車線の幅員が広く見えるが…

★ **グレア現象…** 道路中央付近にいる歩行者の姿が見えなくなる

★ **コンビニの照明によるげん惑…** 道路の中央付近の暗がりにいる歩行者が発見しにくい

11　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、定期的な健康診断の結果に基づいて生活習慣の改善を図るなど適切な健康管理を行うことの重要性を理解させる。

※『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』第一章2-(11)

参考　疲労防止のための日常生活での留意点

できるだけ一定の時間に床につき、睡眠は最低7～8時間とる

バランスの良い食事をできるだけ規則正しくとり、深酒や夜ふかしをしない

ふだんから、できるだけ体を動かすようにする。ただし、過度な運動は疲労の原因になるのでしない

休日などには、仕事を離れ、趣味などを積極的に活かして、ストレスの解消を図る

定期健康診断を必ず受け、疾病等の早期発見に努める

中高年ドライバーは、加齢による視力等の心身機能の低下に注意する

参考・トピックス　「睡眠時無呼吸症候群」

睡眠時に大きなイビキをかく人は要注意！

イビキと呼吸停止を何度も繰り返す病気

漫然運転や居眠り運転の原因として、近年、研究者の注目を集めているのが「睡眠時無呼吸症候群(SAS=Sleep Apnea Syndrome)」と呼ばれる病気です。

睡眠時無呼吸症候群とは、睡眠中に気道が閉ざされることや、脳の呼吸中枢の障害が原因で、激しいイビキと呼吸の一時停止を何度も繰り返すというもので、医学的には、呼吸が10秒以上停止する「無呼吸」の状態が睡眠中7時間に30回以上生じるか、睡眠中1時間に5回以上生じるものと定義されています。また、これが慢性化すると高血圧などを併発し、突然死する危険も大きいと指摘されています。

現在、日本における睡眠時無呼吸症候群の患者数はおよそ200万人と推定されていますが、そのほかに、これに準ずる軽度の症状を有する人も相当数いると考えられています。

居眠り事故ドライバーの3割強にSASの症状

そうした人たちは、睡眠中も眠りが浅く、その分、日中に睡魔に襲われたり、注意力や集中力、判断力が低下するため、漫然運転や居眠り運転をしがちで、事故を起こしやすいことが分かっています。

実際、日本交通科学協議会元理事で小野耳鼻咽喉科医院の小野昌子副院長が、居眠り運転で事故を起こしたドライバーを調査した結果、3割強に睡眠時無呼吸症候群の症状が認められたと報告しています。

また、睡眠時無呼吸症候群のドライバーによる事故の特徴として、追突事故を繰り返すことや、信号無視・一時不停止による事故が多いことを挙げ、さらに、ブレーキなど危険回避行動をとらずに衝突するケースも多いことから、重大事故につながる危険が大きいと指摘しています。

本人は自覚しづらいため自己診断して早めに治療

このように、睡眠時無呼吸症候群は安全運転上、見逃すことができない、大きな危険を伴う病気で、交通事故原因の大部分を占める漫然運転や居眠り運転による事故を未然に防ぐためにも、睡眠時無呼吸症候群に該当するドライバーは早急に治療しなければなりません。

しかし、睡眠時無呼吸症候群は、本人が病気を患っていることを自覚しづらいため、下記のようなチェック表を使い、家族らにも協力してもらって自己診断を行い、その結果、もし睡眠時無呼吸症候群の疑いがみられる場合は、内科や耳鼻科で専門医の診察を受ける必要があります。

なお、睡眠時無呼吸症候群の治療には保険が適用され、外科手術や器具の使用によって治すことが可能です。

■質問　(該当するほうに、○印または数字を記入して下さい)

1.あなたは普通の人に比べ太っていますか？　〔はい　いいえ〕
2.あなたは、「イビキ」をかきますか？　〔はい　いいえ〕
「はい」と答えた人のみ→「イビキ」をかいている時に、呼吸が止まることがありますか？〔はい　いいえ〕
●「はい」と答えた方のみ→呼吸が止まることが1時間に大体　＿＿回くらい
●大体　＿＿回くらいと答えた方のみ→呼吸の止まる時間は大体　＿＿秒くらい
3.あなたの顔色は、赤ら顔ですか？　〔はい　いいえ〕
4.あなたの血圧は？　〔高い　普通　低い〕
5.あなたは、医者に扁桃腺が大きいといわれたことがありますか？　〔はい　いいえ〕
6.あなたは、鼻づまりがありますか？　〔はい　いいえ〕
7.あなたは、寝る前にアルコール（酒・ビール・ウイスキーなど）を飲みますか？　〔はい　いいえ〕
8.あなたは、昼間、ねむけがきますか？　〔はい　いいえ〕

「はい」の数が多いほど睡眠時無呼吸症候群の疑いがあり、特に1、2、8の三つとも「はい」と答えた人は、睡眠時無呼吸症候群を患っているおそれがあります。

MEMO

第2章

特定の運転者に対する特別な指導の指針等

第2章 1

特定の運転者に対する特別な指導や監督の目的

★ 一般貨物自動車運送事業者等は、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の各号に掲げるトラックの運転者に対し、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、同令第9条の3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台帳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台帳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台帳に添付するものとする。

※『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』第二章・前文

事故惹起運転者、初任運転者、高齢者に対する指導・監督の目的

一般貨物自動車運送事業者等は、交通事故を引き起こしたトラックの運転者についてその再発防止を図り、また、トラック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およ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、および、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トラック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。

※『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』第二章・1目的

★ 特定の運転者に対する指導・監督の目的

第2章 2

特別な指導にあ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トラック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

当該貨物自動車運送事業者において初めてトラック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 高齢運転者

国土交通大臣が認定した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、初任運転者がトラックの安全な運転に関する自らの技能およ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、これらの運転者がトラックの運行の安全を確保するための知識の充実ならびに技能および運転行動の改善を図ることができるよう、国土交通大臣が認定した適性診断（51頁参照）の結果から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、知識また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、前記の「きめ細かな指導の実施」に掲げるような手法についての専門的な知識および技術なら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。

特定運転者に対する指導は、適切な時期にきめ細かな指導をすることが大切

1 事故惹起運転者への指導

★ 事故後再度乗務する前、
または再度乗務開始後1か月以内

★ 事故要因を自ら考えさせ、
適性診断の結果を踏まえ、話し合いながら
安全運転の知識の充実と、技能・運転行動の改善を図る

★ 指導後レポートを作成させる

2 初任運転者

★ 初めて乗務する前、または乗務開始後1か月以内

★ 自らの技能・知識の程度を把握させ、
適性診断の結果を踏まえ、話し合いながら
安全運転の知識の充実と、技能・運転行動の改善を図る

★ 指導後レポートを作成させる

3 高齢運転者

★ 適性診断の結果が判明した後1か月以内

★ 加齢に伴う身体機能の変化を自覚させ、
適性診断の結果を踏まえ、話し合いながら
安全運転の知識の充実と、技能・運転行動の改善を図る

★ 指導後レポートを作成させる

■プライドを傷つけない配慮も必要

■外部の専門的機関を活用した指導も必要

3 適性診断の受診

1 事故惹起運転者の適性診断

当該交通事故を引き起こした後再度トラックに乗務する前に、次に掲げる事故惹起運転者の区分ごとにそれぞれの区分の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 死者また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 死者また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、および、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 初任運転者等の適性診断

初任運転者および運転者として常時選任するために雇い入れた初任運転者以外の者であって、当該貨物自動車運送事業者において初めてトラックに乗務する前3年間に初任運転者のための適性診断を受診したことがない者は、当該貨物自動車運送事業者において初めてトラックに乗務する前に初任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 高齢運転者の適性診断

65歳に達した運転者に対しては、65歳に達した日以後1年以内に1回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受診させ、その後3年以内ごとに1回受診させる。

特定運転者に受けさせる適性診断の時期

1 事故惹起運転者

事故後、再乗務する前、
または再度乗務開始後
1か月以内

2 初任運転者

乗務開始前または
乗務開始後1か月以内

3 高齢運転者

65歳に達した日以後の
1年以内に1回とその後
3年以内ごとに1回

特定運転者に受けさせる適性診断の内容

1 性格テスト
2 安全運転態度テスト
3 危険感受性テスト
4 処置判断テスト
5 重複作業反応テスト
6 速度見越反応テスト

第2章 4

事故惹起運転者に対する指導

※**事故惹起運転者**・・・死者又は重傷者（自動車損害賠償保障法施行令第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および軽傷者（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

1　指導・監督の内容

1 トラックの運行の安全の確保に関する法令等

トラック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。

2 交通事故の実例の分析に基づく再発防止対策

交通事故の実例の分析を行い、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と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およ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。

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および運転者の乗務の状況等に応じてトラック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 危険の予測および回避

危険予知訓練の手法等を用いて、道路およ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

実際にトラックを運転させ、道路およ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　指導の時間

上記の1から5までについて合計6時間以上実施すること。

同じく6については、可能な限り実施することが望ましい。

事故惹起運転者に対する指導・監督の内容

★ 合計6時間以上実施

★ 特に危険の予測およびその回避能力を高めるための危険予知訓練を積極的に活用する

★ 実際にトラックを運転させ、道路を走行し、問題点を具体的に指摘する添乗指導を取り入れる

第2章 5 初任運転者に対する指導

※**初任運転者**・・・安全規則第3条第1項に基づき運転者として常時選任するために新たに雇い入れた者（当該貨物自動車運送事業者において初めてトラックに乗務する前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）。

1　指導・監督の内容

1 トラックの安全な運転に関する基本的事項

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および交通ルール等を理解させるとともに、トラックを安全に運転するための基本的な心構えを習得させる。

2 トラックの構造上の特性と日常点検の方法

トラックの基本的な構造および装置の概要や車高、視野、死角および内輪差等の他の車両との差異を理解させるとともに、日常点検の方法（56・57頁参照）を指導する。

3 交通事故を防止するために留意すべき事項

貨物自動車運送事者の事業の態様および運転者の乗務の状況等に応じてトラック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。

4 危険の予測および回避

道路および交通の状況の中に含まれる交通事故につながるおそれのある主な危険を理解させるとともに、それを回避するための運転方法等を指導する。

5 安全運転の実技

実際にトラックを運転させ、主な道路および交通状況における安全な運転方法を添乗等により指導する。

2　指導の時間

上記の 1 から 4 までについて
合計6時間以上実施すること。

同じく 5 については、
可能な限り実施することが望ましい。

■初任運転者に対する指導・監督の内容

★ **実技講習や添乗指導を取り入れるのが効果的**

★ **関連各種の法令に基づく遵守事項をしっかり理解させることがまず大切**

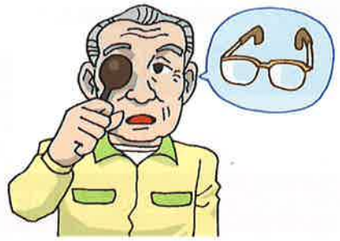
第2章 6 高齢運転者に対する指導

1　高齢者である運転者（以下「高齢運転者」という。）

国土交通大臣が認定した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トラックの安全な運転方法等について運転者が自ら考えるように指導する。

★ **高齢運転者に対する指導にあたっては、運転適性検査を定期的に受けさせ、自分の諸能力の状態をしっかり自覚してもらうことが大切**

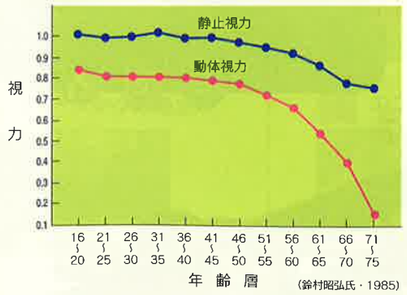
★ **加齢による心身機能低下に注意させる**



参考

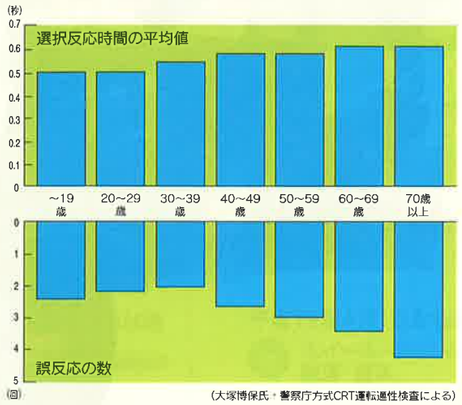
1 特に安全運転に影響が大きい動体視力は加齢に伴い確実に低下する…

■年齢層ごとの静止視力・動体視力の変化傾向



2 加齢に伴い反応時間も長くなり、誤反応も多くなる…

■年齢層ごとにみた「選択反応時間」と誤反応の回数



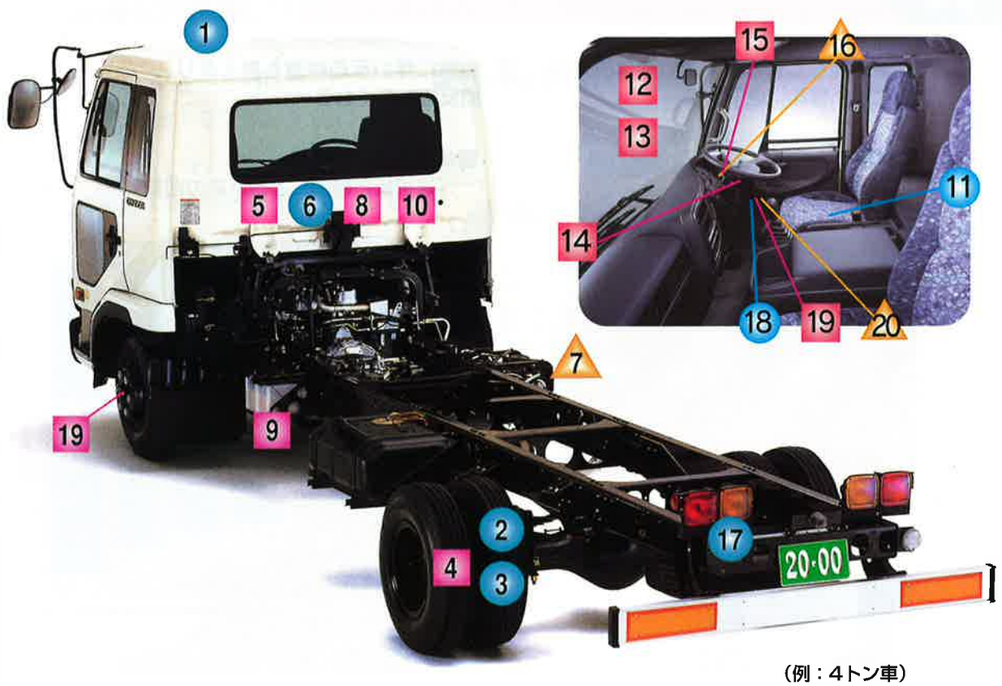
日常点検のチェックポイント21

点検に際して

- ❑ エンジンを止め、スターターキーを必ず抜き取る。
- ❑ 駐車ブレーキを確実に効かせ、ギヤをニュートラルにする。
- ❑ 平坦な場所で行う。
- ❑ タイヤに輪止めをかける。
- ❑ 走行直後の点検はやけどをするおそれがあるので、冷えた状態で行う。
- ❑ 吸気ダクトには物を落とさない。
- ❑ 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掛けない。
- ❑ 点検、手入れ終了後は、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き忘れがないか、点検する。
- ❑ 点検、手入れ終了後は、オイル漏れや液漏れ、および水漏れがないか必ず点検する。

チェックポイント20・点検順序

- 毎回行う点検項目
- 走行距離・運行時の状態等により適切な時期に行う点検項目
- エアブレーキ車の点検項目



（例：4トン車）

前日に異常は？

1 前日までの異常箇所

車まわりは？

2 タイヤの空気圧

3 タイヤの亀裂・損傷・異常磨耗

4 タイヤの溝の深さ

5 冷却水量

6 ブレーキ液量

7 エア・タンクの凝水

8 エンジンオイル量

9 バッテリー液量

キャブの中は？

10 ファンベルトの張り・損傷

運転席で異常は？

11 パーキング・ブレーキの引きしろ

12 ウインド・ウォッシャの液量・噴射状態

13 ワイパのふき取り状態

エンジンの始動時は？

14 エンジンのかかり具合・異音

15 エンジンの低速・加速の状態

16 空気圧の上昇具合

17 ランプ類の点灯・点滅状態、汚れ、損傷

18 ブレーキ・ペダルの踏みしろ、利き具合

19 ブレーキ・チャンバのロッドのストローク、ブレーキ・ドラムとライニングとのすき間

※エア・ブレーキが装着されているものにあっては、運行状況により適切な時期にブレーキ・チャンバのロッドのストロークとブレーキ・ドラムとライニングとのすき間を点検する。

20 ブレーキ・バルブからの排気音

平成19年4月1日から新設

- ホイール・ナットの脱落・緩み、ホイール・ボルトの折損等

酒気帯び運転など悪質違反は 即・事業停止

平成18年8月1日から、罰則強化

平成18年8月1日から、悪質違反に対する行政処分基準が強化されます。国土交通省では、悪質違反に対する処分量定を引き上げるとともに、悪質違反について、事業者が下命・容認していた場合、また、その悪質違反を防止するための指導・監督が不十分であった場合には、車両停止処分に加えて即・事業停止処分が科されることとなります。

事業者のみなさまには、今後とも法令遵守の徹底及び輸送の安全確保をお願いいたします。

●強化された処分内容

違反行為	処分
① 事業者ぐるみで酒気帯び運転や過労運転等の悪質違反を命じ又は容認した場合	違反事業所に対して 事業停止 7日間
悪質違反の内容　酒酔い運転、酒気帯び運転、過労運転、薬物等使用運転、無免許運転、無資格運転、過積載運行又は最高速度違反	
② 悪質違反を伴う重大事故(注1)を引き起こした事業者であって、当該違反を防止するための指導監督が不十分であった場合	違反事業所に対して 事業停止 3日間
悪質違反の内容　酒酔い運転、酒気帯び運転、過労運転(注2)、薬物等使用運転、無免許運転、無資格運転、救護義務違反又は最高速度違反(注3)	
③ 重大事故を引き起こしていないものの、運転者が悪質違反を引き起こした場合	重大事故を引き起こした場合と同様 処分日車数を加重
悪質違反の内容　酒酔い運転、酒気帯び運転、過労運転(注2)、薬物等使用運転、無免許運転、無資格運転、過積載運行又は最高速度違反、救護義務違反	

(注1) 重大事故とは、死者または重傷者を生じた事故をいいます。
(注2) 過労運転とは、道路交通法第66条に規定する過労運転及び当該運転者について改善基準告示の未遵守が31件以上の場合をいいます。
(注3) 最高速度違反とは、30km/h以上(高速自動車国道等においては40km/h以上)の超過をいいます。

JTA 社団法人 全日本トラック協会・全国貨物自動車運送適正化事業実施機関

不適切な運行管理に厳罰、是正なければ許可取消!

平成19年7月から、資格者証の返納命令発令基準を強化。

運行管理者資格者証の返納命令!!

❶ 運行管理者が……
違反行為を命じたり、容認した場合
●悪質違反行為の内容
過労運転、酒酔い運転、酒気帯び運転、薬物等使用運転、無免許運転、大型自動車等無資格運転、過積載運送または最高速度違反行為

❷ 運行管理者が……
自分でトラックを運転中に違反行為を行った場合
●悪質違反行為の内容
酒酔い運転、酒気帯び運転、薬物等使用運転、無免許運転、大型自動車等無資格運転またはひき逃げ

❸ 運行管理者が……
運転者に対する点呼をまったく実施しなかった場合

❹ 運行管理者が……
運行の安全確保に関する違反行為を隠蔽したり、改ざんした場合

※なお、運行管理者でなくとも、運行管理者資格者証の交付を受けている補助者が、同じ違反をすれば、返納命令の対象となります。

運行管理者不在事業者へ徹底した行政処分!!

❶ 運行管理者の選任すべき数を満たしていない場合や、資格者証の返納命令により選任数を満たさなくなる場合は、輸送の安全確保命令が発動されます。
❷ 発動されて、3カ月以内に新しい運行管理者が確保されない場合には、輸送の安全確保命令違反の行政処分に加えて、再度、輸送の安全確保命令が発動されます。

事業許可の取り消し!!

● 再度、輸送の安全確保命令に従わなかった場合は事業許可の取り消しという厳しい処分が行われます。

JTA 社団法人 全日本トラック協会・全国貨物自動車運送適正化事業実施機関

付 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

第1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（乗務員に対する指導及び監督）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「トラック」という。）の運転者に対する指導及び監督を実施するものとする。

1　目的

トラックの運転者は、大型の自動車を運転したり、多様な地理的、気象的状況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、高度な能力を要求される。このため、貨物自動車運送事業者は、トラック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トラック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、トラック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　トラック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、トラックによる交通事故が社会に与える影響の大きさ及びトラック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、トラック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トラックの運転者の使命であることを理解させる。

2　トラック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に基づき運転者が遵守すべき事項及び交通ルール等を理解させるとともに、これらを遵守した安全な運転方法について、これらから逸脱した運転方法に起因する交通事故の実例を説明すること等により、確認させる。

3　トラックの構造上の特性

トラックの車高、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。）及び制動距離等が他の車両と異なることを確認させるとともに、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実例を説明すること等により、トラック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

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トラックの傾きが大きくなるおそれがあることを交通事故の実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実例を説明するなどして、過積載がトラックの制動距離及び安全性等に与える影響を理解させる。

6　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3号に規定されたものをいう。以下同じ。）を運搬する場合に留意すべき事項

消防法（昭和23年法律第186号）その他の危険物の規制に関する法令に基づき、運搬する危険物の性状を理解させるとともに、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指導する。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。

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、トラック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、交通事故の実例又は自社のトラック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実例（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（長さ、幅及び高さ）、第4条（車両総重量）又は第4条の2（軸重等）について同令第55条の認定を受けたトラックを運転させる場合及び道路法（昭和27年法律第180号）第47条の2第1項に規定する許可又は道路交通法（昭和35年法律第105号）第57条第3項（乗車又は積載の制限）に規定する許可を受けてトラック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、当該トラック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

強風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及びジャックナイフ現象（制動装置を操作したときにけん引車と被けん引車が連結部分で折れ曲がり、安定性を失う現象を言う。）等のトラック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、必要な技能を習得させる。また、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、必要に応じ、指差し呼称及び安全呼称を活用する。

9 運転者の運転適性に応じた安全運転

適性診断の結果に基づき、個々の運転者に自らの運転行動の特性を自覚させるよう努める。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及びこれらへの対処方法

長時間連続運転等による過労及び飲酒等の生理的要因並びに慣れ及び自分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実例を説明すること等により理解させる。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。

11 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、定期的な健康診断の結果に基づいて生活習慣の改善を図るなど適切な健康管理を行うことの重要性を理解させる。

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、トラック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。このため、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するよう努めることが必要である。

2 日常的な指導及び監督の実施並びに計画的な指導及び監督の実施

道路の状況その他のトラックの運行に関する状況等に応じて日々の運行のたびごとに指導及び監督を実施すべき事項については、点呼等において実施し、また、計画的及び体系的に指導及び監督を実施すべき事項については、基本的な計画を作成したうえで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

運転者がトラック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小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、実際にトラックを運転させ、技能及び知識の習得の程度を認識させたり、実験によりトラックの死角、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2章　特定の運転者に対する特別な指導の指針

一般貨物自動車運送事業者等は、安全規則第10条第2項の規定に基づき、第1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の各号に掲げるトラックの運転者に対し、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、同令第9条の3第1項（運転者台帳）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台帳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台帳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台帳に添付するものとする。

1　目的

一般貨物自動車運送事業者等は、交通事故を引き起こしたトラックの運転者についてその再発防止を図り、また、トラック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トラック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、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トラックの運行の安全の確保に関する法令等 トラック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までについて合計6時間以上実施すること。 ⑥については、可能な限り実施することが望ましい。
②交通事故の実例の分析に基づく再発防止対策 交通事故の実例の分析を行い、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及び心理的要因及び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。	
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トラック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 実際にトラックを運転させ、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

安全規則第3条第1項に基づき運転者として常時選任するために新たに雇い入れた者（当該貨物自動車運送事業者において初めてトラックに乗務する前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トラックの安全な運転に関する基本的事項 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及び交通ルール等を理解させるとともに、トラックを安全に運転するための基本的な心構えを習得させる。	①から④までについて合計6時間以上実施すること。 ⑤については、可能な限り実施することが望ましい。
②トラックの構造上の特性と日常点検の方法 トラックの基本的な構造及び装置の概要及び車高、視野、死角及び内輪差等の他の車両との差異を理解させるとともに、日常点検の方法を指導する。	
③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トラック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。	
④危険の予測及び回避 道路及び交通の状況の中に含まれる交通事故につながるおそれのある主な危険を理解させるとともに、それを回避するための運転方法等を指導する。	
⑤安全運転の実技 実際にトラックを運転させ、主な道路及び交通状況における安全な運転方法を添乗等により指導する。	

3

高齢者である運転者（以下「高齢運転者」という。）

4の3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トラック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トラック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

当該貨物自動車運送事業者において初めてトラック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 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、初任運転者がトラック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、これらの運転者がトラック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トラック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の区分の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 初任運転者及び運転者として常時選任するために雇い入れた者（初任運転者を除く。）であって当該貨物自動車運送事業者において初めてトラックに乗務する前3年間に初任運転者のための適性診断を受診したことがない者

当該貨物自動車運送事業者において初めてトラックに乗務する前に初任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 高齢運転者

平成13年9月1日において現に65才以上である運転者に対しては、平成14年8月31日までの間に1回、また、平成13年9月1日以後65才に達した運転者に対しては、65才に達した日以後1年以内に1回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受診させ、その後3年以内ごとに1回受診させる。

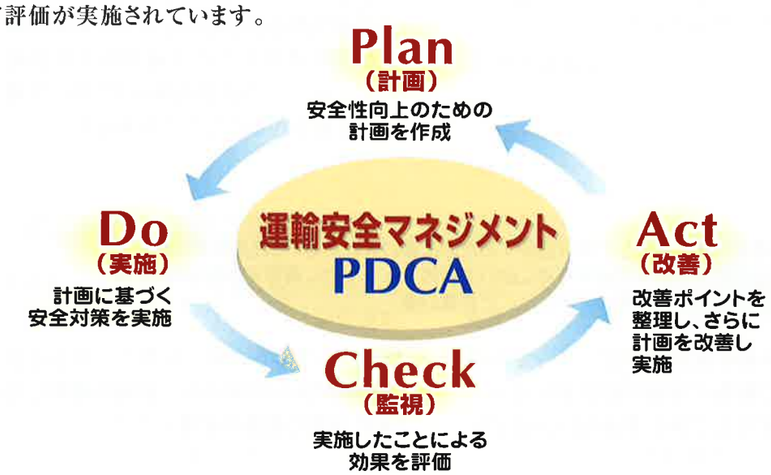
運輸安全マネジメントの取り組みについて

平成18年10月1日より、すべての自動車運送事業者の皆さんは運輸安全マネジメントを実施し、輸送の安全性の向上に努めなければなりません。

すべての事業者が安全対策に取り組み 輸送の安全のレベルアップを図ります

平成18年10月から貨物自動車運送事業法の一部を改正する法律が施行され、トラック事業者の経営トップから現場の運転者まで一丸となって安全性の向上を図り、企業全体に安全意識を浸透させる「運輸安全マネジメント」が導入されています。すべての事業者が安全性向上のための計画を作成して実施し、その効果を評価し、改善ポイントを整理しさらに改善計画を実施するという取り組みを行い、常に輸送の安全のレベルアップを図ろうとするものです。

平成19年1月からは保有車両数300両以上の事業者への評価が実施されており、平成19年4月からは300両未満の事業者へも監査等の際に経営者の安全に対する取り組みに明らかに問題があると認められる事業者等に対して評価が実施されています。



法律で安全管理規程等の作成義務がない事業者のみなさんにおいても同様です。
こうした事業者の皆さんにおかれましては、以下の事例を参考に、運輸安全マネジメントに積極的に取り組んで頂き、安全性の更なる確保を図るようお願いします。

1 経営者の皆さんは、輸送の安全が第一であることを常に考え、事故防止のための安全方針を作り、率先して会社内に広めましょう。

安全方針としては、例えば以下の例が挙げられます。

（例）・「輸送の安全はわが社の根幹」
・「安全は最大の顧客満足」
・「安全は業務の基本動作」
・「無理な運行は　しない　させない」　等

会社内へ広める方法としては、例えば以下の例が挙げられます。

（例）・社内、営業所内へ掲示する。
・点呼の際に唱和する。
・安全方針を記載したカードを作成し、全社員が携行する。　等

2 経営者の皆さんは、安全方針に基づいて、事故防止のための目標や計画を作りましょう。

目標としては、例えば以下の例が挙げられます。

（例）・「今年度、人身事故をゼロに!」
・「飲酒運転、速度超過の撲滅!」
・「社内全員がゴールド免許を保有しよう!」　等

計画としては、例えば以下の例が挙げられます。

（例）・「出庫時の対面点呼実施計画」
・「ヒヤリハット情報の報告会実施計画」
・「▲▲講習の受講計画」　等

目標や計画は、短期的に達成できるもの、長期にわたり取り組んでいくもの等、いくつ定めても構わないものですが、実現不可能なものとならないよう自社の実状に応じて作成することが大切です。

3 経営者の皆さんは、現場の方々と話す場を率先して設け、安全に関する意見等に耳を傾けることにより、安全上の問題点を把握しましょう。

現場の方々との会話の場として、例えば以下の例が挙げられます。

（例）・定期的に営業所において運転者等との輸送の安全に関する意見交換会等を開催する。
・社長自ら定期的に添乗を行う。
・定期的にドライバーとの個人面談を行う。　等

従業員から安全に関する意見等を聞くことによって、安全上の問題点や反省すべき事項がないか考えることが必要です。

安全上の問題点としては、例えば以下の例が挙げられます。

（例）・安全運行に関するドライバーの意識が不十分。
・ヒヤリ・ハット情報が数多いにもかかわらず、これらの情報を共有していないため、同じ過ちを繰り返している。
・研修等を計画的に実施していないため、ドライバーの法令知識が不十分。　等

4 安全上の問題点があった場合には、改善を図っていきましょう。

問題点を改善する方法は、その内容によって各社様々であると思いますが、例えば以下の例が挙げられます。

（例）・ドライバーの安全運行への意識や法令知識が低い場合の改善方法
➡対面点呼を確実に実施することによる安全意識の啓発。
関係団体や研修施設が実施する講習会への参加。　等

・ヒヤリ・ハット情報の共有がなされていない場合の改善方法
➡ヒヤリ・ハット情報の報告会等の開催。
ヒヤリ・ハット情報の掲示板等の作成。　等

改善を図るにあたっては、次期における事故防止のための目標や計画に反映させて実施していくことが必要です。

これまで示した上記の取り組みは、あくまでも参考事例です。皆さんが運輸安全マネジメントを確実に進めていくためには、1から4までの流れに応じ、各社の実状を踏まえた独自の取り組みを行うことが大切です。

様式の記載要領

下記の内容を念頭におき、貴社ならではの「運輸安全マネジメント」を実施し、周知徹底させましょう。

A 毎年度等、下記の具体的な取組方策を定めたら社内及び営業所内へ掲示するとともに、反省事項や改善方法については、後日、改善措置等必要な方策を立てたときに掲示し直します。

●わが社の事故防止のための安全方針
・社長は安全委員会などを設置し、自社独自の「安全方針」を定めます。

●社内への周知方法
・「安全方針」が決まったら、従業員に周知徹底し安全意識の高揚に努めます。

●安全方針に基づく目標（○○年度もしくは○○期等の時期を定めて設定）
・「安全方針」の周知後、従業員の意見も取り入れた「安全目標」を定めます。
・「安全目標」は、その達成状況がわかるよう具体的に定めるとともに、その安全目標を従業員にも認識させます。
・前年度の「安全目標」の達成状況を分析して、次年度の「安全目標・安全計画」へ活かします。

●目標達成のための計画（○○年度もしくは○○期等の時期を定めて設定）
・「安全目標」を達成するための従業員教育や車両の安全対策、安全運行のための「安全計画」を立てます。

●わが社における安全に関する情報交換方法
・社長は従業員と安全に関する意見交換を定期的に行い、安全意識の向上に努めます。

●わが社の安全に関する反省事項（○○年度もしくは○○期等の時期を定めて設定）
・社長は「安全方針・目標・計画」の取組状況を定期的にチェックし、安全対策上の問題点を把握します。

●反省事項に対する改善方法（○○年度もしくは○○期等の時期を定めて設定）
・チェックした結果、安全上の問題点があれば、積極的に改善に取り組みます。

B 毎年度、下記の取組状況を把握して社内及び営業所内へ掲示します。なお、安全方針、安全目標、安全目標達成状況、自動車事故報告規則で定める事故に関する統計は公表しなければなりません

●わが社の安全に関する目標達成状況（○○年度もしくは○○期等の達成状況を記載）
・社長は従業員とともに前年度の「安全目標」の達成状況を把握して掲示等により公表します。

●わが社の事故に関する情報（○○年度もしくは○○期等の重大事故発生状況を記載）
・社長は社内で発生した事故に関する統計資料を作成するとともに、事故の統計資料のうち自動車事故報告規則で定める事故の総件数および事故類型別の件数を掲示等により公表します。

（注） 輸送の安全に係る行政処分を受けた場合には、法令に基づき遅滞なく警告書等（写）、改善報告書（写）を社内及び営業所等に掲示等により公表すること。

様式の記載例

下記の取り組みは参考事例です。貴社にふさわしい「運輸安全マネジメント」を、経営者が中心となり全社一丸となって実施してください。

●わが社の事故防止のための安全方針 ❶参照
・「輸送の安全はわが社の根幹」
・「安全運行はプロドライバーの社会的使命」

●社内への周知方法
・「安全方針」を従業員に配布するとともに社内及び営業所等に掲示する。
・点呼の際に唱和することを習慣化する。

●安全方針に基づく目標 ❷参照
平成○○年度の安全目標
・「人身事故ゼロを貫徹しよう!」
・「酒気帯び運転、速度超過の撲滅」

●目標達成のための計画
平成○○年度の安全計画
・安全教育計画:ヒヤリハット情報の報告会を計画する。安全運転講習の受講を計画する。
・安全車両投資計画:デジタルタコグラフを計画的に導入する。

●わが社における安全に関する情報交換方法 ❸参照
・定期的に輸送の安全に関する意見交換会を運転者等と開催する。

●わが社の安全に関する反省事項 ❸参照
・平成○○年度の内部チェックは○○年○○月を予定。問題点等の結果は後日、社内及び営業所等に掲示する。

●反省事項に対する改善事項 ❹参照
・平成○○年度の内部チェックにより把握した問題点の改善方法を、後日、社内及び営業所等に掲示する。

●わが社の安全に関する目標達成状況

（例）
○○年度

目標	結果	目標達成状況
人身事故0件	人身事故3件	目標達成できず
酒気帯び運転、速度超過撲滅	速度超過違反2件	目標達成できず

●わが社の事故に関する情報

（例）
○○年度

重大事故発生件数	2件
事故の種類	衝突2件
衝突の状態	側面衝突1件（重傷者1名） 追突1件（重傷者1名）