

事業用トラックドライバー研修テキスト

更 新 箇 所

目 次

第 1 分冊	P 1 ～P 1 6
第 2 分冊	P 1 7 ～P 2 2
第 3 分冊	P 2 3
第 4 分冊	P 2 5 ～P 3 4
第 5 分冊	P 3 5 ～P 4 0
第 6 分冊	P 4 1
第 7 分冊	P 4 3
第 8 分冊	P 4 5 ～P 4 9
第 9 分冊	P 5 1 ～P 5 4
第 1 0 分冊	P 5 5 ～P 6 1

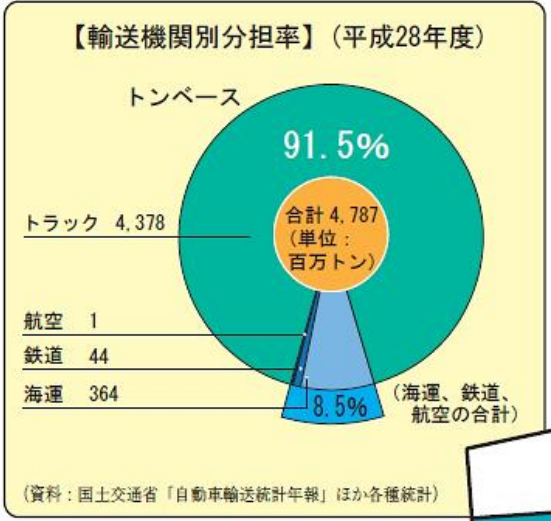
1

トラックドライバーの心構え

- ・ P6, P9～12, P19～24, P34：統計データの更新
- ・ P30 トピックの更新：「トラック事業における総合安全プラン」
- ・ P51 の次に記載内容の新規追加：
 - ・ 「5 あおり運転の禁止」
 - ・ 「6 スマートフォン等の使用運転の禁止」
- 副見出しの表現の変更：
 - ・ 「信号・標識の遵守」 → 「12 信号の遵守」
 - ・ 「信号・標識の遵守」 →
「13 道路標識・道路標示の遵守」
 - ・ 「駐車・停車」の項目の中に
「駐車・停車の方法」を追加
- ・ P79：記載内容の修正 「② 経路情報の事前把握」

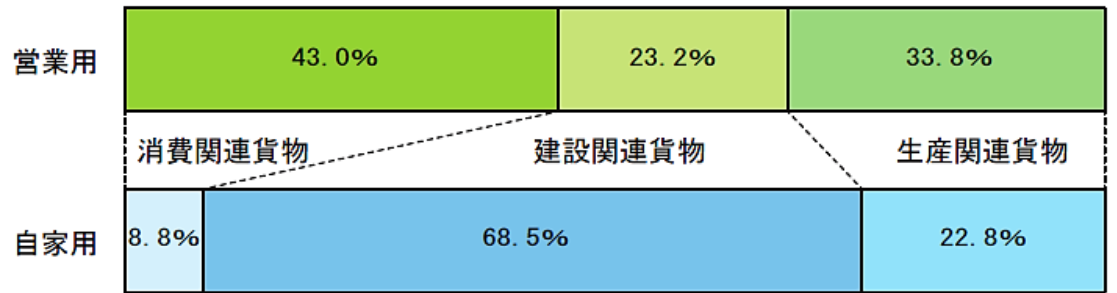
○統計データ等の更新箇所

<1 分冊 P 6 >



< 1 分冊 P 9 >

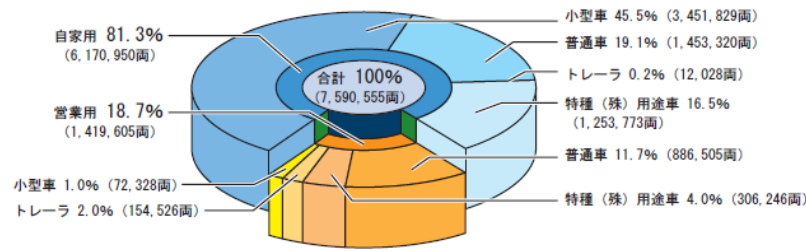
図 2 事業用・自家用別品目別輸送トン数の構成比（平成28年度）



（注）：分類不能なものは除外 （資料：（公社）全日本トラック協会「日本のトラック輸送産業 現状と課題 2018」）

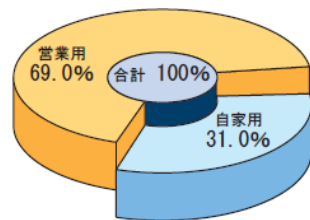
<1 分冊 P 1 0 >

図 3 トラック車両数の割合（平成28年度）



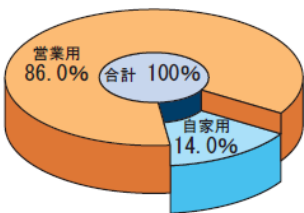
（資料：（一財）自動車検査登録情報協会「形状別自動車保有車両数」）

図 4 トラック輸送トン数の分担率（平成28年度）



（資料：国土交通省 （注）：自家用軽自動車を含まない）

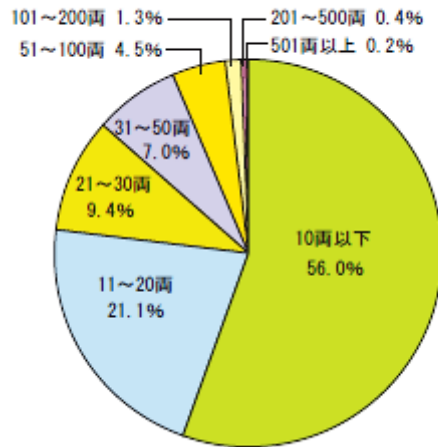
図 5 トラック輸送トンキロの分担率（平成28年度）



※トンキロとは、トン数に輸送距離を乗じてその仕事量をあらわした単位で、1 トンのものを10キロメートル輸送したときは10トンキロとなります。

（資料：国土交通省 （注）：自家用軽自動車を含まない）

図6 トラック運送事業の規模別事業者数
(平成28年3月末)



(資料：(公社)全日本トラック協会「日本のトラック輸送産業 現状と課題 2018」)

図7 トラック運送事業の営業収入の推移(単位：億円)

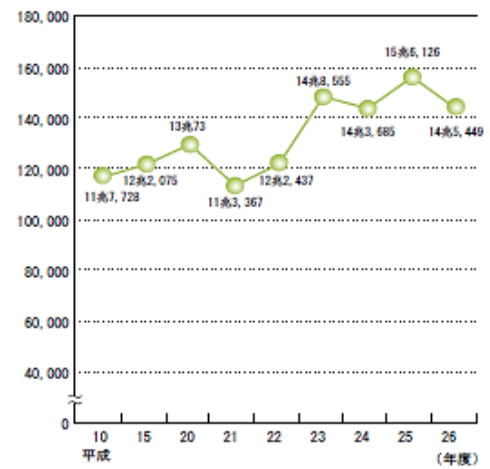


図8 物流業の事業分野別営業収入(平成27年度 単位：億円)

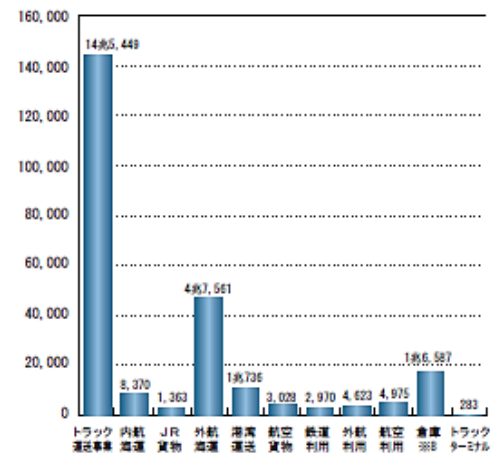
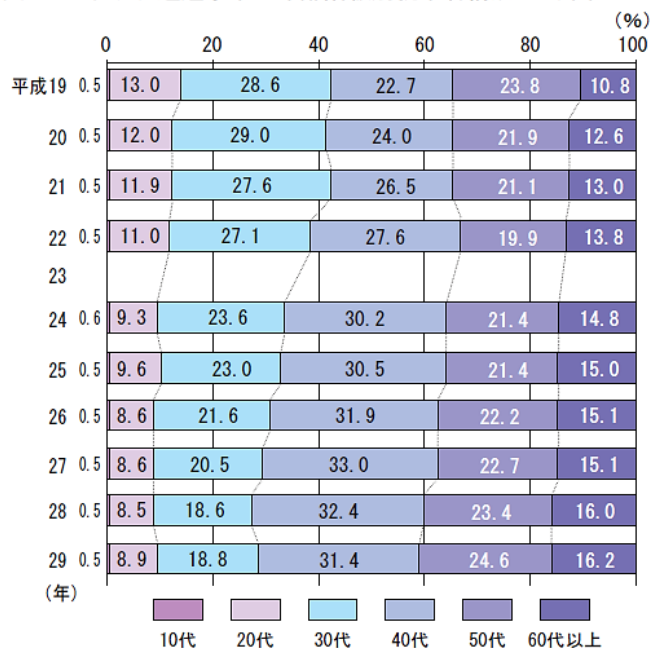


図9 トラック運送事業 年齢階級別就業者構成比 (単位：%)



(資料：総務省「労働力調査」より作成)

<1 分冊 P 1 9 >

図10 事業用トラックによる交通事故件数の推移

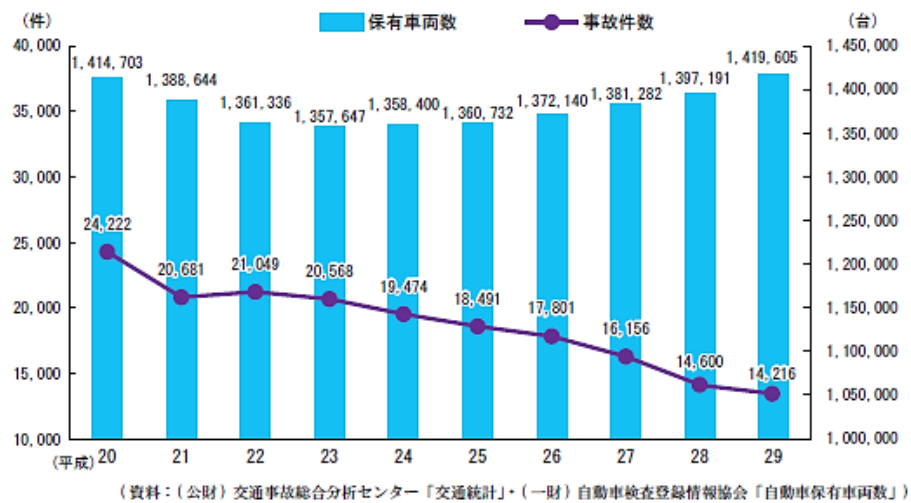
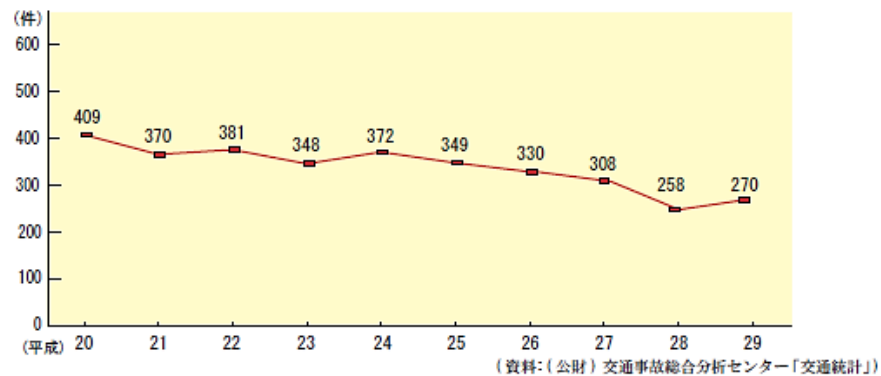
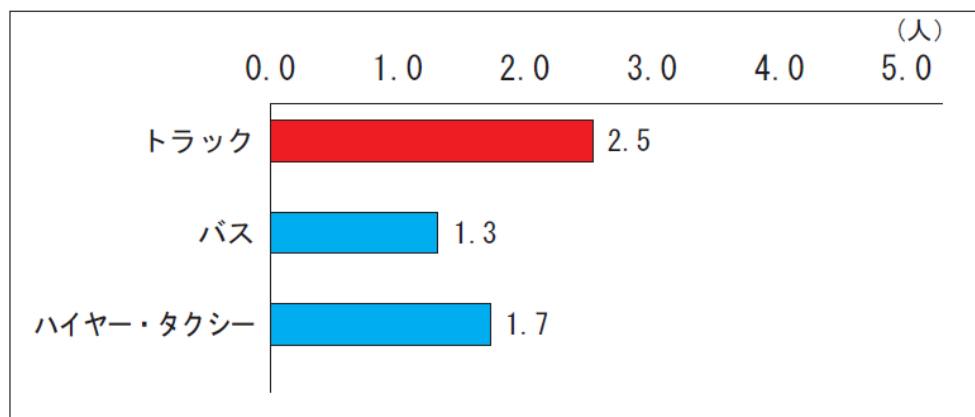


図11 事業用トラックによる死亡事故件数の推移



<1 分冊 P 2 0 >

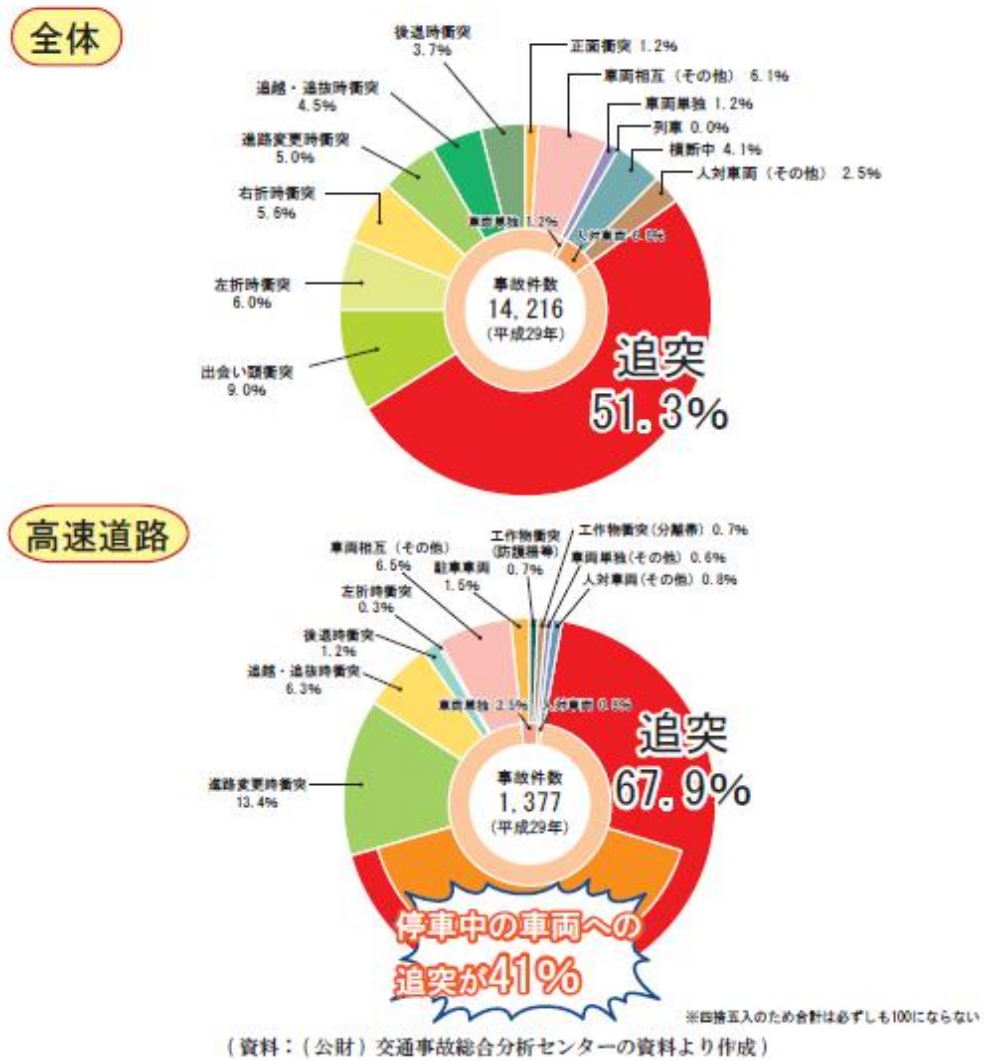
図12 業態別事業用自動車の1万台あたりの交通事故死者数(平成29年)



(資料：(公財)交通事故総合分析センターの資料より作成)

<1分冊 P21>

図13 事業用トラックの事故類型別死傷事故件数の構成率（平成29年）



<1分冊 P22>

図14 交差点事故と追突事故の死亡事故発生件数（平成29年）

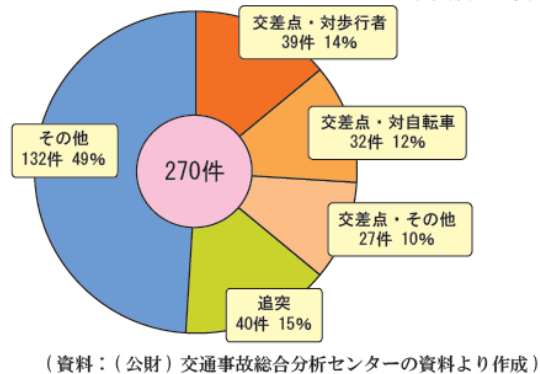
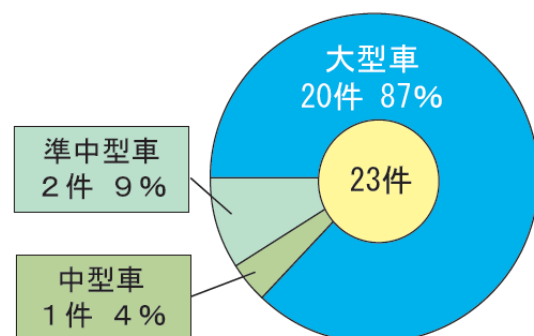
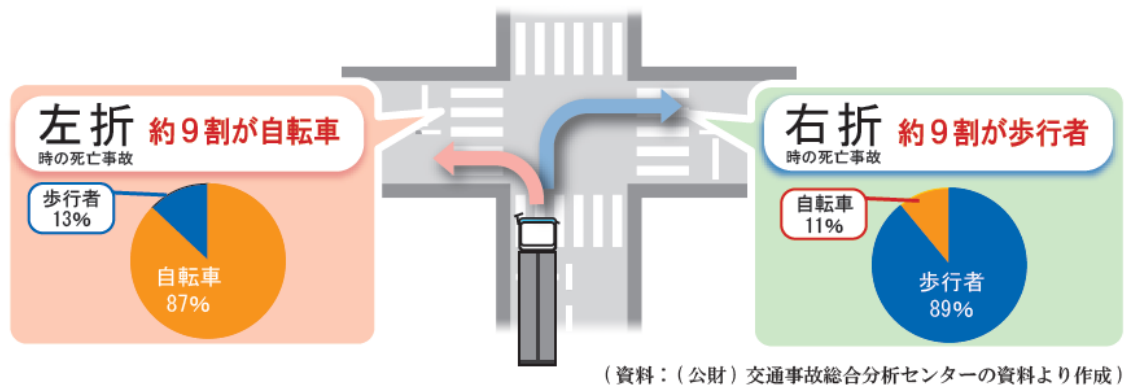


図16 左折死亡事故に占める大型車の割合（平成29年）



<1分冊 P22>

図15 交差点の左折時と右折時における死亡事故の特徴（平成29年）



<1分冊 P23>

図17 事業用トラックの時間帯別死亡事故件数（平成29年）

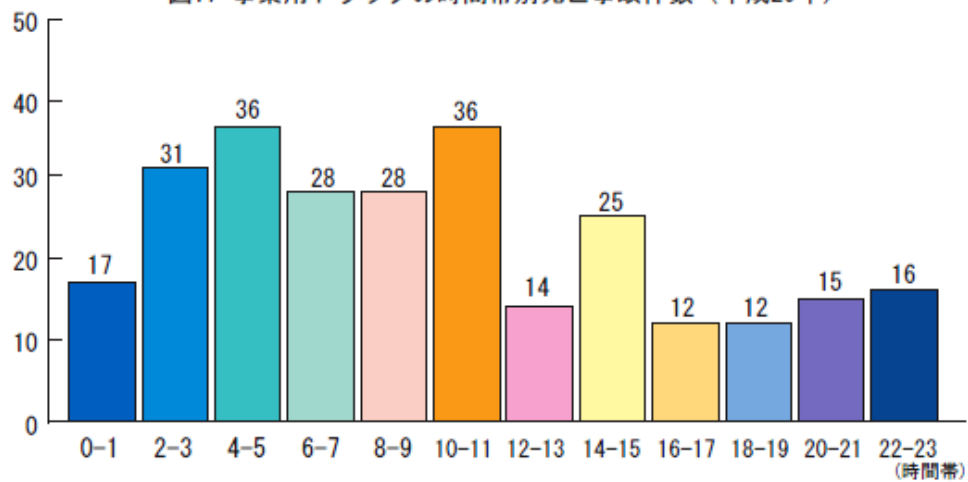
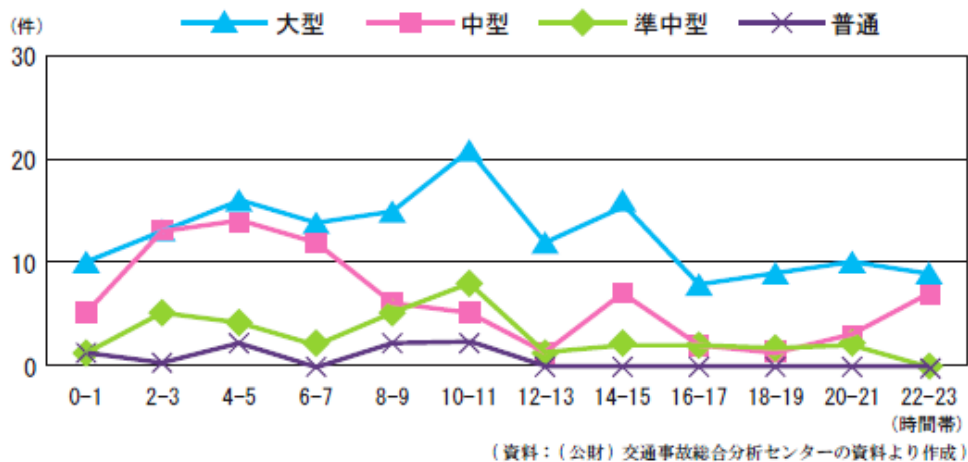


図18 事業用トラックの車種別時間帯別死亡事故件数（平成29年）



<1分冊 P24>

図19 事業用トラックの法令違反別死亡事故件数（平成29年）

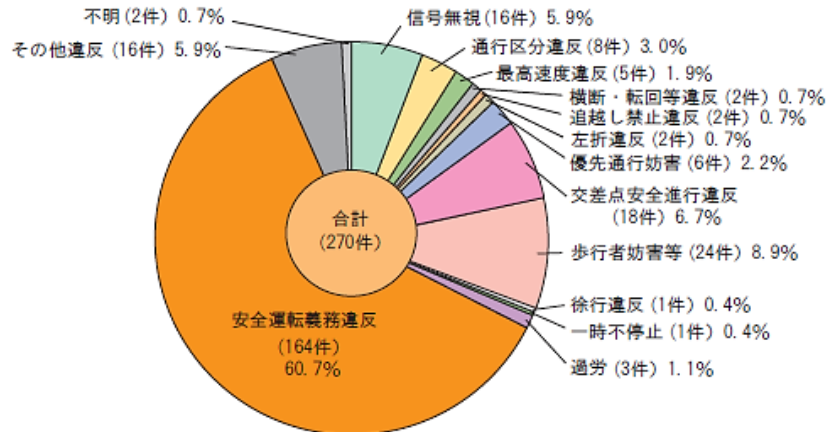
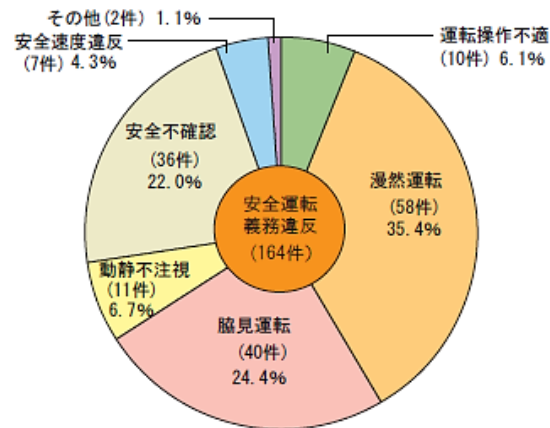
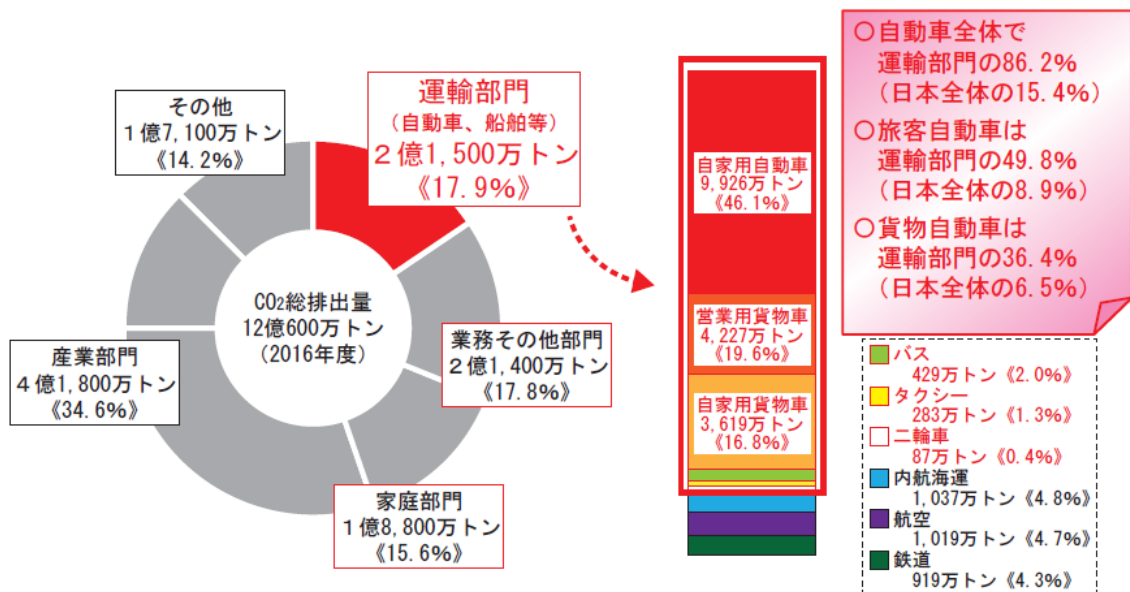


図20 安全運転義務違反の内訳（平成29年）



<1分冊 P34>

図21 運輸部門のCO2排出量の内訳



トピック

「トラック事業における総合安全プラン2020」

全日本トラック協会では、「トラック事業における総合安全プラン2020」を策定し、事故の半減を目指して

- ①平成32（2020）年までに、交通事故死者数を200人以下
 - ②平成32（2020）年までに人身事故件数を1万2,500件以下
 - ③飲酒運転ゼロ
- とする目標を定めています。

■トラック事業における総合安全プラン2020の概要

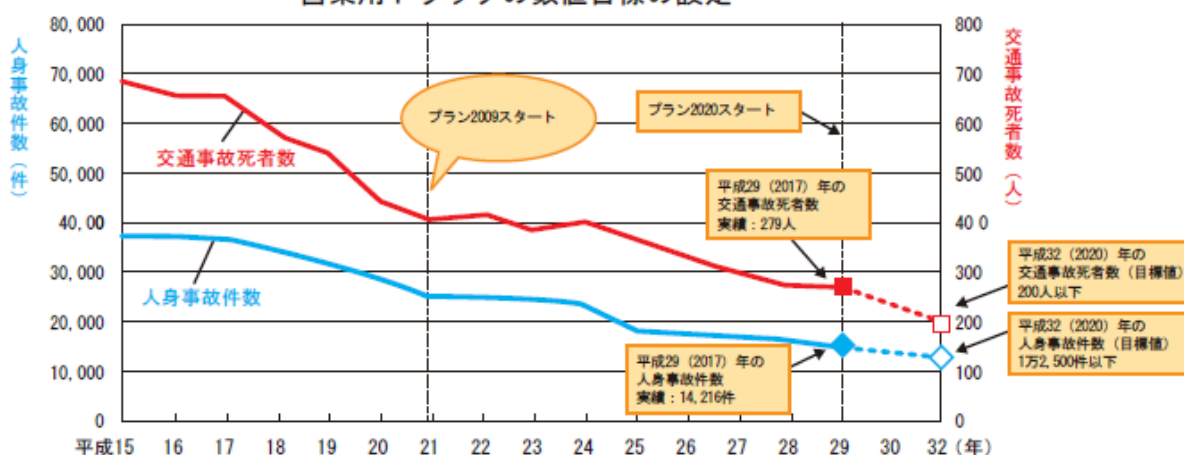
基本目標

平成32（2020）年東京オリンピック・パラリンピックに向けて、世界一安全な輸送サービスの提供を実現するため、ソフト・ハード両面から総力を挙げて事故の削減に取り組む

数値目標

- ①平成32（2020）年までに、交通事故死者数を200人以下
- ②平成32（2020）年までに、人身事故件数を1万2,500件以下
- ③飲酒運転ゼロ

営業用トラックの数値目標の設定



5 あおり運転の禁止

◆悪質・危険なあおり運転

あおり運転についての道路交通法上の定義はありませんが、一般的には、前車に対してもっと速く走れとか、進路を譲れと強要する行為です。具体的な運転行動としては、車間距離を異常に詰める、追い回す、幅寄せをする、パッシングをするなどにより、相手の運転を妨害したり威嚇するような行為とされています。

あおり運転等の妨害を目的とする運転行動は、重大な交通事故につながる危険で悪質な行為であることから、下表のように、さまざまな法令を適用して取締りが強化されています。



◆違反点数に関わりなく「運転免許停止」になることも

あおり運転に加えて、暴行、傷害、脅迫等が伴う場合には、刑事事件になる可能性があります。また、「自動車等を運転することが著しく道路における交通の危険を生じさせるおそれが認められる者」(危険性帯有者)として、違反の累積点数によらず、それだけで「運転免許停止処分」を受けることがあります。なお、あおり運転で死傷事故を起こした場合、危険運転致死傷罪(妨害目的)が適用されることがあります。

最近では、ドライブレコーダを装備する車が増えており、「逃げてしまえばわかりはしない」といった考え方は通用しません。プロドライバーにとって、あおり運転はあってはならないことです。そのことをしっかり認識して、相手に優しいマナーのよい運転を心がける必要があります。

【あおり運転等に該当する妨害目的の運転行動例と適用される主な違反の種別】

運転行動例	違反の種別(道路交通法)
前方の自動車に激しく接近し、もっと速く走ろうと挑発する	車間距離保持義務違反(法第26条)
危険防止を理由としない、不必要な急ブレーキをかける	急ブレーキ禁止違反(法第24条)
後方から進行してくる車両等が、急ブレーキや急ハンドルで避けなければならないような進路変更を行う	進路変更禁止違反(法第26条の2第2項)
左側から追い越す	追越しの方法違反(法第28条)
夜間、他の車両の交通を妨げる目的でハイビームを継続する	減光等義務違反(法第52条第2項)
執拗にクラクションを鳴らす	警音器使用制限違反(法第54条第2項)
車体を極めて接近させる幅寄せ行為を行う	安全運転義務違反(法第70条) 初心運転者等保護義務違反(法第71条第5号の4)

6 スマートフォン等の使用運転の禁止

◆スマートフォン等の使用運転の危険性

走行中にスマートフォンや携帯電話等を操作したり画像を注視すると、運転に次のような悪影響を及ぼします。

- ・スマートフォン等で通話をする、会話に注意を奪われてしまい、顔は前を向いていても、前方はよく見えていない状態になりやすい。
- ・スマートフォン等の画面を操作すると、視線が画面に集中するため、前方への注意が大きく低下する。
- ・スマートフォン等の画面を操作すると、的確なハンドルやブレーキの操作ができなかったり、操作のタイミングが遅れたりする。

以上のことから、停止した前車に気づくのが遅れて追突したり、赤信号を見落として横断中の歩行者や自転車をはねるといった重大な事故を引き起こす危険が高まります。

そのため、走行中のスマートフォン等の操作や画面の注視は禁止されています。

◆使用は安全な場所での停止時に行う

走行中に、やむを得ずスマートフォン等を使用しなければならない状況が生じたときは、必ずパーキングエリアやサービスエリア、道の駅の駐車場などの安全な場所に車を止めてから操作するようにします。

道路の左端に停止しての使用は、後続車に追突される危険があるだけでなく、車体の大きなトラックは他の交通の妨げになり渋滞等を招くおそれもありますから避けましょう。

なお、走行中に着信音が鳴るだけでも、それに気を取られて前方への注意が欠けることがあります。走行中は電源を切っておくか、マナーモードやドライブモードにしておきましょう。



12 信号の遵守

◆黄信号は原則停止

黄信号の意味は、停止位置に近づいているために安全に停止できない場合（急停止になって後続車に追突される恐れがある場合など）を除いて、交差点の手前で停止するということです。信号が黄色に変わっても、前車は交差点に進入するだろうと考えて、自車も交差点を通過しようとするすると、停止した前車に追突する危険があります。信号が黄色に変わったなら、早めに減速して交差点の手前で停止します。



◆赤の点滅信号は一時停止

赤の点滅信号の場合、歩行者は他の交通に注意して進行することができますが、車両は停止位置で一時停止し、安全を確認した後でなければ進行できません。

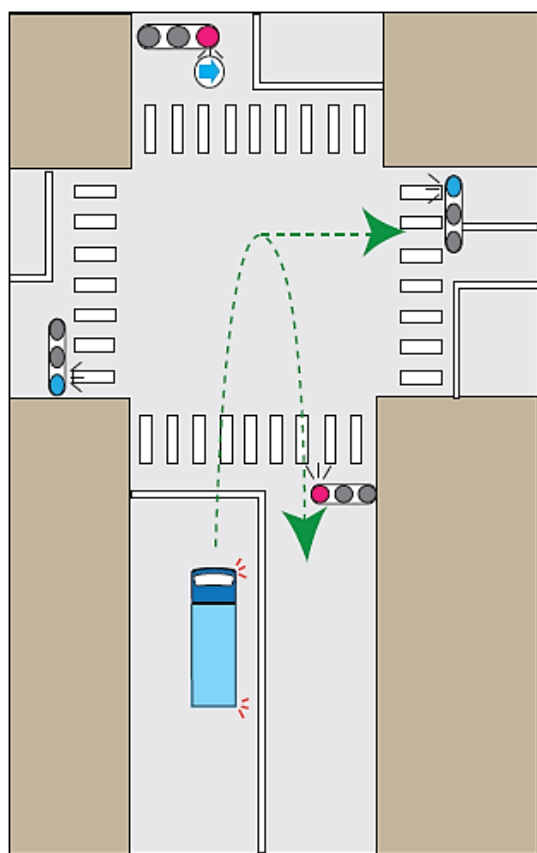
黄の点滅信号の場合は、歩行者も車両も他の交通に注意して進行することができます。

◆右折矢印信号

対面する信号が赤でも、その下に青色の灯火の右折矢印信号が表示された場合には、右折及び転回をすることができます（図33）。右折矢印信号が表示されて右折していくときは、強引に交差点に進入してくる対向車がないかどうかを確認するようにしましょう。

なお、転回禁止の標識や標示のある交差点では、転回をすることはできませんから、標識や標示に注意する必要があります。

図33 右折矢印信号の交差点



13 道路標識・道路標示の遵守

◆道路標識と道路標示

道路標識とは、交通規制などを示す標示板のことで、規制標識、指示標識、警戒標識、案内標識などがあります。特にトラックとかかわりの深い主な標識については、右に掲げてあります。

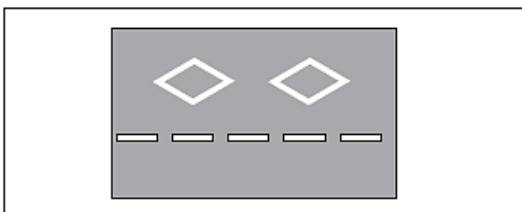
道路標示とは、ペイントや道路鋸などで路面に描かれた線や記号、文字などをいい、規制標示と指示標示があります。

◆道路標識や道路標示は運転にとって重要な情報源

一般道路における自動車の法定最高速度は時速60キロですが、速度規制標識や標示によって、時速40キロや30キロに制限されている道路はたくさんあります。これは、時速40キロや30キロで走行しなければ危険であるということをドライバーに伝えているのです。

また、図34は「横断歩道や自転車横断帯あり」の道路標示ですが、これによって、この先に横断歩道や自転車横断帯等があることが事前に把握でき、スピードを落とすなどの安全な運転ができます。このように道路標識や道路標示は、危険を知らせてくれる重要な情報源でもあるのです。

図34 「横断歩道や自転車横断帯あり」を示す道路標示



トラックと関わりの深い主な標識

【大型貨物自動車等通行止め】



大型貨物自動車や特定中型貨物自動車、大型特殊自動車は通行できない。

【特定の最大積載量以上の貨物自動車等通行止め】



補助標識に示されている最大積載量以上の貨物自動車と大型特殊自動車は通行できない。

【重量制限】



車両総重量が標示板に示されている重量を超える車は通行できない。

【高さ制限】



地上からの高さが標示板に示されている高さを超える車は通行できない。

【特定の種類の車両の通行区分】



片側3車線以上の場合の大型貨物自動車等通行区分を示す。

【タイヤチェーンを取り付けていない車両通行止め】



タイヤチェーンを取り付けていない車両は通行できないことを示す。
※冬用タイヤの場合でも、タイヤチェーンが必要。

14 駐車・停車

◆駐停車の禁止場所

駐停車するときには、まず駐車や停車の禁止場所でないかどうかを確認する必要がありますが、駐車が禁止されていない道路でも、駐車してはならない場合があります。それが「無余地駐車の禁止」です。

駐車する場合には、その車の右側に3.5メートル以上の余地が必要であり、これがとれない場所での駐車はできません。

また、標識によって駐車余地が指定されている場合は、その余地がとれない場所での駐車はできません。ただし、貨物の積卸しを行う場合で、運転者が車を離れないときや、離れてもすぐに運転できる場合には駐車することができます。

◆高速道路での駐停車

高速道路では、危険防止のためや故障などのやむを得ない事情のある場合などを除いて、駐停車が禁止されています。高速バスの停留所も、高速バス以外の車は、バスの運行時間外であっても駐停車はできません。



駐停車禁止場所

- ①駐停車禁止の標識、標示のある場所
- ②軌道敷内
- ③坂の頂上付近
- ④こう配の急な上り坂、下り坂
- ⑤トンネル
- ⑥交差点とその端から5m以内
- ⑦道路のまがり角から5m以内
- ⑧横断歩道、自転車横断帯とその端から前後5m以内
- ⑨踏切とその端から前後10m以内
- ⑩安全地帯の左側とその前後10m以内
- ⑪バス、路面電車の停留所の標示板（柱）から10m以内（ただし、運行時間中に限ります。）



駐車禁止場所

- ①駐車禁止の標識、標示のある場所
- ②火災報知器から1m以内
- ③駐車場や車庫などの自動車専用の出入口から3m以内
- ④道路工事の区域の端から5m以内
- ⑤消防用機械器具の置き場、消防用防火水そう、これらの道路に接する出入口から5m以内
- ⑥消火栓、指定消防水利の標識、消防用防火水そうの取り入れ口から5m以内

駐車時には「輪止め」をする

見た目には平坦のように見えても、実際には傾斜している駐車場所も少なくありません。駐車するときは、駐車ブレーキを確実にかけるとともに、必ず「輪止め」をする習慣をつけて、トラックの自走事故を防止しましょう。



◆駐車・停車の方法

駐車や停車が禁止されていない場所であれば、どのように駐停車してもかまわないというわけではありません。歩道や路側帯の有無、路側帯の種類などによって、次のように駐停車のルールが定められています。

- ・人の乗降や貨物の積卸しのために停車するときは、できるだけ道路の左側端に沿うとともに、他の交通の妨害にならないようにします。
- ・歩道や路側帯のない道路に駐車するときは、道路の左側端に沿うとともに、他の交通の妨害にならないようにします。

※図35のように、他の車が通行できないような駐車をすると、交通の妨害となりますから注意しましょう。

- ・歩道のある道路では車道の左側端に沿います。
- ・路側帯のある道路では、図36のように、路側帯の幅が0.75メートル以下の場合には路側帯に入ることはいけませんから、車道の左端に沿います。路側帯の幅が0.75メートルを超える場合には路側帯のなかに入って駐車できますが、左側に0.75メートル以上の余地をあける必要があります。

図35 他の交通の妨害となるケース

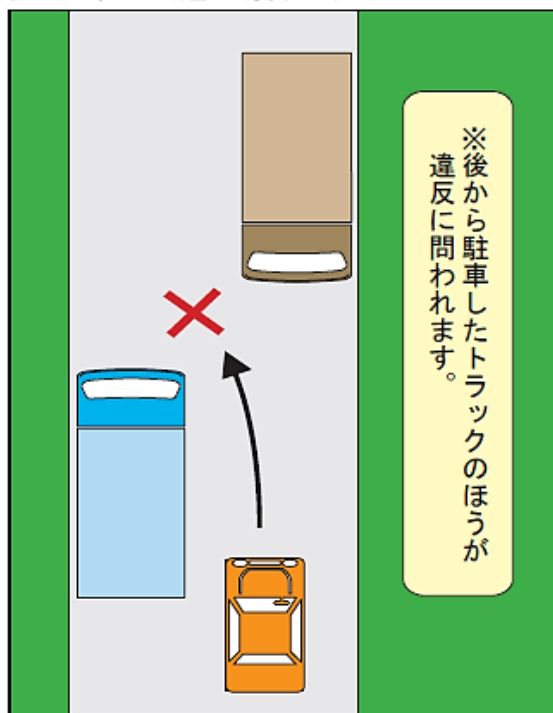
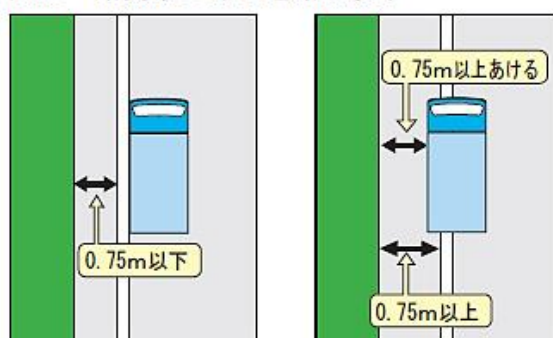


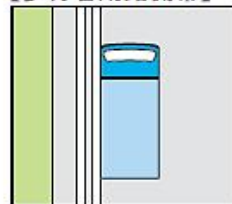
図36 路側帯のある道路の駐車



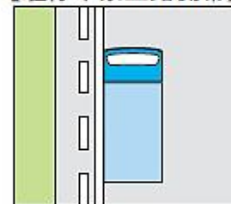
駐停車できない路側帯

路側帯の幅が0.75メートルを超える場合でも、白の2本の実線の標示（歩行者用路側帯）や白の実線と破線の標示（駐停車禁止路側帯）のある場所では、路側帯に入ることはいけません。

【歩行者用路側帯】



【駐停車禁止路側帯】



2 経路情報の事前把握

◆事前に道路や気象などの経路情報を把握しておく

運行経路の道路事情や交通状況、気象状況は常に変化しますから、事前にできるだけ情報を把握しておくことが大切です。

また、運行経路におけるヒヤリ・ハットの多い場所や事故の多発している場所もしっかり把握しておく必要があります。

◆大雨や大雪などの異常気象時は運行経路に注意する

大雨、大雪、暴風雨、暴風雪、濃霧等の異常気象時や土砂崩壊、路肩軟弱等により運行に危険が伴う場合は、運行経路をチェックするなど、安全を確保するために適切な措置を講じる必要があります。

とくに大雨の場合は、冠水しやすい道路や洪水のおそれのある河川沿いの道路を避ける、台風による強風が予想される場合は、突風の吹きやすい橋の通行を避ける、大雪の場合は、チェーン規制の有無など、気象状況に応じて運行経路を検討することが大切です。

※「異常気象時の措置」については第4分冊第3章参照。



2

トラック運送事業と関係法令

- ・ P9～11, P14～15 :

文中「疾病, 疲労その他」に「睡眠不足」を追加

- ・ P12 : 記載内容の修正 「乗務記録 (待機時間記録)」の部分
- ・ P13 : 記載内容の修正 「異常気象時の措置」の部分
- ・ P16 : 記載内容の修正 「指導項目に係る記載内容」の部分
- ・ P35 : 記載内容の修正 「スペアタイヤの点検項目」の部分
- ・ P50 の次に記載内容の新規追加 : 「働き方改革関連法」

- ③点呼の日時
- ④点呼の方法
- ⑤その他必要な事項

◆乗務記録

一般貨物自動車運送事業者等は、事業用自動車に係る運転者の乗務について、当該乗務を行った運転者ごとに下記の事項を記録させるとともに、乗務記録は1年間保存しなければなりません。

運行記録計により記録する場合は、下記の必要事項を追記することで乗務記録に代えることができます。

- ①運転者の氏名
- ②乗務した事業用自動車の自動車登録番号その他の当該事業用自動車を識別できる表示
- ③乗務の開始及び終了の地点及び日時並びに主な経過地点及び乗務した距離
- ④運転を交替した場合は、その地点及び日時
- ⑤休憩又は睡眠をした場合は、その地点及び日時
- ⑥車両総重量が8トン以上又は最大積載量が5トン以上の普通自動車である事業用自動車に乗務した場合にあっては、次の事項
 - イ 貨物の積載状況
 - ロ 荷主の都合により集貨又は配達を行った地点（以下「集貨地点等」という。）で、30分以上待機した場合にあっては、次に掲げる事項
 - ・集貨地点等
 - ・集貨地点等への到着の日時を荷主から指定された場合にあっては、当該日時
 - ・集貨地点等に到着した日時

- ・集貨地点等における荷積み又は荷卸しの開始及び終了の日時
- ・集貨地点等で、貨物の荷造り、仕分その他の貨物自動車運送事業に附帯する業務（以下「附帯業務」という。）を実施した場合にあっては、附帯業務の開始及び終了の日時
- ・集貨地点等から出発した日時

- ⑦道路交通法第67条第2項に規定する交通事故、もしくは自動車事故報告規則第2条に規定する事故、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は、その概要及び原因
- ⑧運行指示書により、運行の経路並びに主な経過地における発車及び到着の日時の指示があった場合は、その内容



◆運行記録計

一般貨物自動車運送事業者等は、下記の事業用自動車に係る運転者の乗務について、当該事業用自動車の瞬間速度、運行距離及び運行時間を運行記録計により記録し、かつ、その記録を1年間保存しなければなりません。

- ①車両総重量が7トン以上又は最大積載量が4トン以上の普通自動車である事業用自動車
- ②上記①の事業用自動車に該当する被けん引自動車をけん引するけん引自動車である事業用自動車
- ③特別積合せ貨物運送に係る運行系統に配置する事業用自動車

◆事故の記録

一般貨物自動車運送事業者等は、事業用自動車に係る事故が発生した場合には、下記の事項を記録し、その記録を当該事業用自動車の運行を管理する営業所において3年間保存しなければなりません。

- ①乗務員の氏名
- ②事業用自動車の自動車登録番号その他の当該事業用自動車を識別できる表示
- ③事故の発生日時
- ④事故の発生場所
- ⑤事故の当事者（乗務員を除く）の氏名
- ⑥事故の概要（損害の程度を含む）
- ⑦事故の原因
- ⑧再発防止対策

◆運転者台帳

一般貨物自動車運送事業者等は、運転者ごとに、定められた事項を記載し、

かつ、写真をはり付けた一定の様式の運転者台帳を作成し、これを当該運転者の属する営業所に備えて置かなければなりません。

運転者が転任、退職などを理由に運転者でなくなった場合は、直ちに、運転者台帳に運転者でなくなった年月日及び理由を記載し、3年間保存しなければなりません。

※写真は、運転者台帳の作成前6か月以内に撮影した単独、上三分身、無帽、正面、無背景であること。

◆従業員への指導・監督

●一般的な指導及び監督

貨物自動車運送事業者は、国土交通大臣が告示で定めた内容に基づいて、運転者に対する適切な指導及び監督をしなければなりません。

運転者に対する指導及び監督を行った場合、日時・場所と内容、指導・監督を行った者と受けた者を記録し、かつ、その記録を営業所において3年間保存しなければなりません。

詳細な指導及び監督については「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）で定められています。本マニュアルは、この指針をもとづいて作成されています。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）で定められています。本マニュアルは、この指針をもとづいて作成されています。

●特定の運転者に対する特別な指導

死者又は負傷者が生じた事故を引き

○統計データ等の更新箇所

<2分冊 P16>

【一般的指導・監督及び初任運転者への指導・監督の内容】

- ① 事業用自動車を運転する場合の心構え
- 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
- ③ 事業用自動車の構造上の特性
- ④ 貨物の正しい積載方法
- ⑤ 過積載の危険性
- ⑥ 危険物を運搬する場合に留意すべき事項
- 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
- ⑧ 危険の予測及び回避並びに緊急時における対応方法
- ⑨ 運転者の運転適性に応じた安全運転
- 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
- ⑪ 健康管理の重要性
- ⑫ 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

※初任運転者については、初めて事業用トラックに乗務する前（やむを得ない事情がある場合は乗務を開始した後1か月以内）に実施する。

- ・座学及び実車を用いた指導を15時間以上（積載方法、日常点検および車高等のトラックの構造上の特性に関しては実車を用いて指導）
- ・トラックを運転させての安全運転指導は20時間以上（実際に初任運転者にトラックを運転させ、添乗等により安全運転の方法を指導）。外部の専門的機関を活用する場合は、添乗に代えて、ドライブレコーダーの記録により指導することができる。

<2分冊 P35>

車枠及び車体	1 非常口の扉の機能 2 緩み及び損傷 (※3) 3 スペアタイヤ取付装置の緩み、 がた及び損傷 (※3) 4 スペアタイヤの取付状態 (※3) 5 ツールボックスの取付部の 緩み、がた及び損傷	
--------	---	--

3 働き方改革関連法

働き方改革関連法により、労働基準法や労働安全衛生法などの法律が改正され、「働き方」が変わります。

主な内容は下記のとおりです。

■年5日間の年次有給休暇付与の義務づけ

2019年4月から、使用者が労働者の希望を踏まえて時季を指定し、年5日の付与が義務化されます。

■労働時間の客観的な把握

2019年4月から、管理監督者も含め、すべての人の労働時間の状況が、客観的な方法その他適切な方法で把握されるよう法律で義務づけられています。

■フレックスタイム制の拡充

割増賃金は1ヶ月単位で精算されていましたが、2019年4月から、3ヶ月単位で精算できます。法定労働時間に対して、例えば6月が残業20時間、7月が0時間、8月マイナス20時間だった場合、8月は欠勤扱いになっていましたが、これからは6月に働いた時間分があるので、8月は欠勤扱いになりません。

■正規雇用労働者と非正規雇用労働者の間の不合理な待遇差の禁止

2020年4月から、同一企業内において、正規雇用労働者と非正規雇用労働

者、派遣労働者）の間で、基本給や賞与などの個々の待遇ごとに不合理な待遇差が禁止されます。

中小企業は、2021年4月からとなります。

■月60時間超の残業の割増賃金率の引上げ

2023年4月から中小企業の割増賃金率が25%から50%に引上げられます。なお、大企業はすでに割増賃金率は50%となっています。

■労働時間法制の見直しについて

2024年4月から、貨物運送事業の業務に係わる労働者の残業時間の上限は、協定の有無に係わらず960時間までとなる予定です。

※中小企業とは、5,000万円以下の資本金・出資金、または、100人以下の労働者の企業をいいます。

※「働き方改革関連法」の詳細については、第4分冊の35～36頁参照。



3

ドライバーの日常業務

- ・ P31, P36～37, P39～41 :

文中「疾病、疲労その他」に「睡眠不足」を追加

酒気帯び、疾病、疲労、**睡眠不足**その他の
理由により安全な運転をすることができな
いときは、その旨を事業者に申し出るこ

4

過労運転の防止と緊急時の対応

- ・ P6：記載内容の修正
「平成元年労働省告示第7号・平成27年9月1日最終改正」
→「平成元年労働省告示第7号」へ
- ・ P8：記載内容の修正 「改善基準告示の対象者」
改善基準告示の対象者に車を運転する役員等に
係る内容の修正
- ・ P34 の次にトピックの追加：働き方改革関連法の主な内容と
施行スケジュール
- ・ P39：表現方法の変更 「飲酒運転に対する会社への処分」図の部分
- ・ P42 の次に記載内容の新規追加：「⑥アルコール依存症への対策」
- ・ P57：データ年度の更新
119番通報から到着までの平均時間のデータ 26年 → 29年
- ・ P59：記載内容の修正 「異常気象時は非常事態」の部分
- ・ P63 の次に追加：「チェーン規制」関連事項
- ・ P65：【2015以降のモデルチェンジされたトラックの例】を追加

2 改善基準告示の対象者

◆運転を仕事としている人が対象

改善基準告示の対象は、四輪（大きな車では六輪以上もありますが）自動車の運転者で、しかも給料をもらっている人です。告示の第1条では、「対象者は労働基準法第9条に規定する労働者で四輪以上の自動車運転者」となっています。労働基準法第9条に規定する労働者というのは、「給料をもらって働いている人」ということです。

一方、輸送安全規則の解釈及び運用では、個人事業主、同居の親族、法人の業務を執行する役員が運転する場合も運転者として含めることとしています。したがって、社長が自分自身で運転をしている場合も、改善基準告示の対象になります。

なお、改善基準告示の対象者は、緑ナンバーである運送業のトラック運転者だけではなく、白ナンバーの自家用トラックを毎日運転して配達などを行っている人も当てはまります。たとえば、商店の配送部門に雇われて運転が仕事の人などがその例です。

また、改善基準告示では、「運転の業務に主として従事する者」と定められていますが、これは仕事のほとんどが運転をしている人という意味です。たとえば、クレーン車のオペレーターなどは、作業現場に行くためにクレーン車を運転しますが、仕事のほとんどはクレーンの操縦で、移動のためにたまたま運転することがあるだけですから、対象にはなりません。



※自家用の車で配達等の仕事をしている人も含まれる。

働き方改革関連法の主な内容と施行スケジュール

長時間労働の是正、多様で柔軟な働き方の実現、雇用形態にかかわらず公正な待遇の確保等のための措置を講じることを目的とした「働き方改革を推進するための関係法律の整備に関する法律」（以下、「働き方改革関連法」と略称。）が成立し、2019年4月1日から順次施行されます。その主な内容と施行スケジュールは以下のようになります。

1 長期間労働の是正、多様で柔軟な働き方の実現等（表1）

（1）労働時間に関する制度の見直し（労働基準法）

▶ 時間外労働の上限規制（年720時間）の適用【一般則】

時間外労働の上限について、月45時間・年360時間を原則とし、臨時的な特別な事情がある場合でも年720時間・単月100時間未満（休日労働含む）・複数月平均80時間（休日労働含む）を限度に設定。

▶ 時間外労働の上限規制（年960時間）の適用【自動車運転業務】

自動車運転業務については、5年間の猶予期間を設けた上で、時間外労働の上限について年960時間を限度に設定する。

▶ 月60時間超の時間外割増賃金引上げ（25%→50%）中小企業への適用

月60時間を超える時間外労働に係る割増賃金率（50%以上）について、中小企業への猶予措置を廃止する。

▶ 年休5日取得義務化

使用者は、10日以上年の年次休暇が付与される労働者に対し、5日について、毎年時季を指定して与えなければならないこととする。

（表1）

年度		2018 (平成30)	2019 (31)	2020 (32)	2021 (33)	2022 (34)	2023 (35)	2024 (36)
法律・内容								
労働基準法	時間外労働の上限規制 (年720時間)の適用 【一般則】		4月1日 から大企業に 適用	4月1日 から中小企業 に適用				
	時間外労働の上限規制 (年960時間)の適用 【自動車運転業務】	※衆議院の附帯決議において、「自動車運転業務については、長時間労働の実態があることに留意し、改正法施行後5年後の特例適用までの間、過労死の発生を防止する観点から改善基準告示の見直しを行うなど必要な施策の検討を進めること」とされた。 ※参議院の附帯決議において、「自動車運転業務については、過労死等の防止の観点から、「自動車運転者の労働時間等の改善のための基準」の総拘束時間等の改善について、関係省庁と連携し、速やかに検討を開始すること」とされた。						4月1日 から適用
	月60時間超の時間外割増賃金引上げ（25%→50%）の中小企業への適用						4月1日 から適用	
	年休5日取得義務化		4月1日 から適用					

（2）勤務間インターバル制度の普及促進等（労働時間等設定改善法）

事業主は、前日の終業時刻と翌日の始業時刻の間に一定時間の休息の確保に努めなければならないこととする。

⇒施行期日 2019（平成31）年4月1日

（3）産業医・産業保健機能の強化（労働安全衛生法等）

事業主から産業医に対し、その業務を適切に行うために必要な情報を提供することとするなど、産業医・産業保健機能の強化を図る。

⇒施行期日 2019（平成31）年4月1日

2 雇用形態にかかわらず公正な待遇の確保（表2）

(1) 不合理な待遇差を解消するための規定の整備（パートタイム労働法、労働契約法、労働者派遣法）

▶ 同一労働同一賃金

短時間・有期雇用労働者に関する同一企業内における正規雇用労働者との不合理な待遇の禁止に関し、「個々の待遇ごとに、当該待遇の性質・目的に照らして適切と認められる事情を考慮して判断されるべき」旨を明確化。併せて、有期雇用労働者の均等待遇規定を整備。派遣労働者について、①派遣先の労働者との均等・均衡待遇、②一定の要件（同種業務の一般の労働者の平均的な賃金と同等以上の賃金であること等）を満たす労使協定による待遇のいずれかを確保すること、を義務化。

(2) 労働者に対する待遇に関する説明義務の強化（パートタイム労働法、労働契約法、労働者派遣法）

短時間労働者・有期雇用労働者・派遣労働者について、正規雇用労働者との待遇差の内容・理由等に関する説明を義務化。

（表2）

年度		2018 (平成30)	2019 (31)	2020 (32)	2021 (33)	2022 (34)	2023 (35)	2024 (36)
法律・内容								
パートタイム労働法・労働契約法	同一労働同一賃金			4月1日から大企業に適用	4月1日から中小企業に適用			
労働者派遣法	同一労働同一賃金			4月1日から適用				

3 自動車運転業務への時間外労働上限規制導入に向けた政府・全ト協の取り組み（表3）

政府は今年5月に「自動車運送事業の働き方改革の実現に向けた政府行動計画」を策定。長時間労働是正の環境整備等のために「88の施策」に取り組み、2023（平成35）年度末までのできるだけ早い時期に、全ての事業者が、1か月の拘束時間の限度および休日労働の限度に関する基準を遵守している状態等を目標に掲げている。

また、全日本トラック協会では、2018年3月に「トラック運送業界の働き方改革実現に向けたアクションプラン」を策定している。今年秋には、各事業者が働き方改革に取り組めるよう、より具体的な内容を紹介する同アクションプランの「解説版」を完成させ、セミナーを通じて周知を図っていく。

（表3）

年度		2018 (平成30)	2019 (31)	2020 (32)	2021 (33)	2022 (34)	2023 (35)	2024 (36)
法律・内容								
「自動車運送事業の働き方改革の実現に向けた政府行動計画」（関係省庁連絡会議）	①2023（平成35年度）末までのできるだけ早い時期に、全事業者が改善基準告示に規定する1か月の拘束時間の限度および休日労働の限度に関する基準を遵守							
	②2024（平成36年度）末までのできるだけ早い時期に、全事業者の全ドライバーの時間外労働が年960時間以内							
長時間労働を是正し、生産性向上を促進するため、労働生産性の向上、多様な人材の確保・育成、取引環境の適正化を柱とした環境整備等を実施								
「トラック運送業界の働き方改革実現に向けたアクションプラン」（全ト協）								
2023（平成35年度）末までに時間外労働年960時間超のトラックドライバーをゼロに								

③ 飲酒運転に対する会社への処分

◆ 悪質な場合は事業停止処分も

飲酒運転に対する厳しい処分はドライバーだけでなく会社にも及びます。

ドライバーが飲酒運転をした場合は、事故を起こさなくても、違反営業所は車両使用停止処分（初違反の場合は、100日車、再違反の場合は200日車）を受けますが、飲酒運転を命じていたり容認していた場合や、飲酒運転により重大事故などを起こすなどの悪質な場合には、違反営業所は事業停止という重い処分を受けることになります。



飲酒運転に対する会社への処分

運転者が飲酒運転を引き起こした場合

初違反 100日車
再違反 200日車

★上記行政処分に加えて、事業者の指導監督義務違反や下命・容認等があった場合は、下記の行政処分が行われます。

事業者が飲酒運転を下命・容認した場合

違反営業所に対して
14日間の事業停止

飲酒運転を伴う重大事故を引き起こし、かつ事業者が飲酒運転に係る指導監督義務違反の場合

違反営業所に対して
7日間の事業停止

事業者が飲酒運転に係る指導監督義務違反の場合

違反営業所に対して
3日間の事業停止

※道路交通法第75条において、自動車の使用者（事業者等）や自動車の運行の管理を行う者（運行管理者等）は、飲酒運転等を下命・容認してはならないと定められており、これに違反した場合には、下命・容認した使用者や運行管理者等が懲役等の刑事処分を受けます。

6 アルコール依存症への対策

◆アルコール依存症とは

アルコール依存症をひとことでいうと、「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」です。具体的には、飲酒のコントロールができない、離脱症状がみられる、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。

確定診断は「ICD-10診断ガイドライン」に従います。診断ガイドラインは下表の通りです。表中で、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。

◆アルコール依存症の早期発見

多量の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から、普段から節度ある適度な飲酒を心がけることが大切です。ただし、万一、アルコール依存症が疑われる場合は、早期発見、早期治療が必要です。

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すると評価されるように作成されています。さらに、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、アルコール使用障害同定テストなどがよく使われています。

【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	耐性の証拠
5	飲酒に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

3

異常気象時の措置

1 異常気象時とは

◆異常気象時は非常事態

台風、大雨、大雪、暴風雨、豪雪、濃霧などの自然環境が変化すると、普段どおりの安全運転ができなくなるおそれがあります。異常気象とは、このような非常事態のことをいいます。

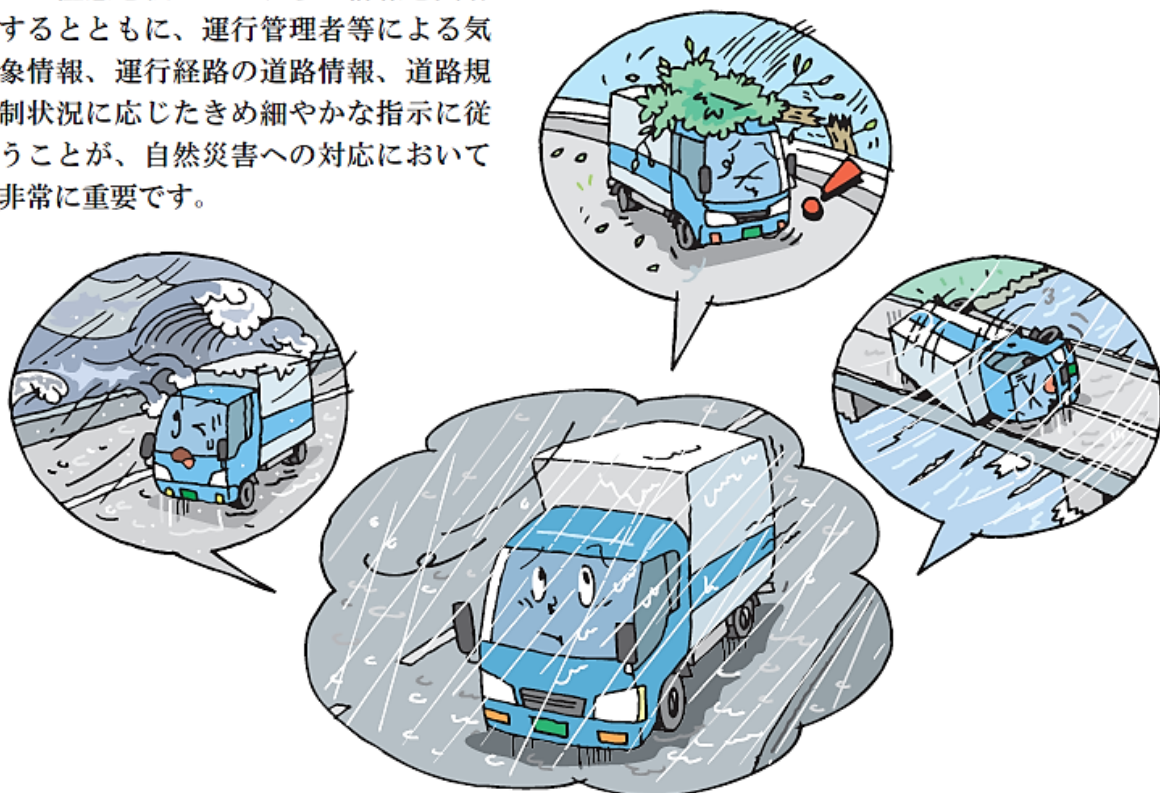
とくに近年、集中豪雨や大型台風などが多く発生しており、異常気象時や土砂崩壊、路肩軟弱等により運行に危険が伴う場合は、安全を確保するために適切な措置を講じる必要があります。

また、運行管理者等のみならずドライバー自身も、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などに注意を払い、これらの情報を共有するとともに、運行管理者等による気象情報、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指示に従うことが、自然災害への対応において非常に重要です。

◆異常気象がもたらすさまざまな危険

異常気象がもたらす危険にはさまざまなものがあります。

たとえば台風の場合は、強風、高潮、高波による看板や標識、樹木などの倒壊や、落雷、建物の損壊、大雨による洪水、浸水や道路、橋などの流出、土砂崩れ、地すべりなど多くの危険が発生します。「台風には慣れているから」といった安易な考え方は、決してしてはなりません。



◆勾配5%以上の上り坂は要注意

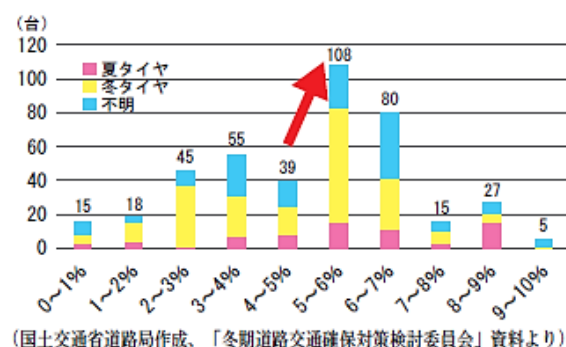
チェーンを装着していなかった車両が登り坂を登れなかったり、装着していても勾配が大きく登れなかったことなどにより、大規模な渋滞が発生するケースが少なくありません。特に、勾配5%以上の上り坂で渋滞が多く発生していますから要注意です。

◆チェーン規制

チェーンを装着していない車両による大渋滞の発生を防止するため、「タイヤチェーンを取り付けていない車両通行止め」の標識が新設され、この標識のある区間では、スタッドレスタイヤ等の冬用タイヤであっても、チェーンを装着していない車両は通行できません。

このチェーン規制は、大雪特別警報や大雪に対する緊急発表が行われるような異例の降雪があるときに行われます。

■立往生は縦断勾配が5%以上で多く発生



「タイヤチェーンを取り付けていない車両通行止め」を示す規制標識



チェーン規制は、急な上り下りがある峠などで、過去に雪による立ち往生や通行止めが起こった場所の中で、タイヤチェーンを着脱できる場所や通行止めが解除されるまで待機できる場所がある区間で実施されます。

平成30年度 チェーン規制箇所

◆直轄国道

都道府県	路線番号	箇所名	区間	延長(km)
山形県	112	月山道路	西川町月山沢～鶴岡市田巻俣	15.2
山梨県・静岡県	138	山中湖・須走	山梨県山中湖村平野～静岡県小山町須走字御登口	8.2
新潟県	7	大須戸～上大島	村上市大須戸～村上市上大島	15.3
福井県	8	石川県境～坂井市	あわら市龍坂～あわら市笠岡	3.2
広島県・島根県	54	赤名峠	広島県三次市布野町横谷～島根県飯南町上赤名	2.5
愛媛県	56	鳥坂峠	西予市宇和町～大洲市北只	7.0

◆高速道路

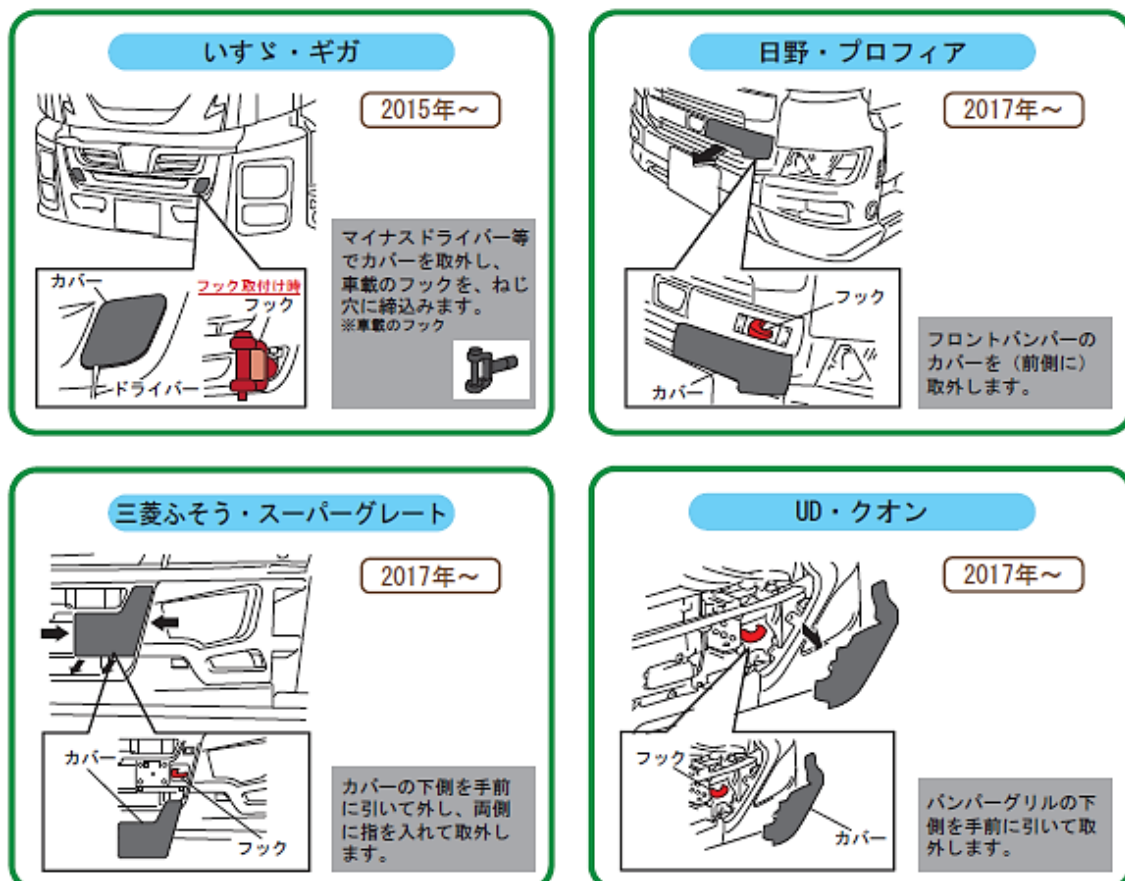
都道府県	路線番号	箇所名	区間	延長(km)
新潟県・長野県	E18	上信越道	信濃町IC～新井PA(上り線)	24.5
山梨県	E20	中央道	須玉IC～長坂IC	8.7
長野県	E19	中央道	飯田山本IC～西原IC	9.6
石川県・福井県	E8	北陸道	丸岡IC～加賀IC	17.8
福井県・滋賀県	E8	北陸道	木之本IC～今庄IC	44.7
岡山県・鳥取県	E73	米子道	湯原IC～江府IC	33.3
広島県・島根県	E74	浜田道	大朝IC～旭IC	26.6

(平成31年2月10日現在：国土交通省「チェーン規制について(Q&A)」より)

○統計データ等の更新箇所

<4分冊 P65>

【2015年以降のモデルチェンジされた大型トラックの例】



※溝やぬかるみに車両がはまり込んだ場合のけん引には危険が伴うため、専門のレッカー業者に救援を依頼しましょう。

※標準的車両の例を示します。その他の車両については、車載の「取扱説明書」をご覧ください。

(2018年12月現在)

5

トラックの構造と特性に合わせた運転

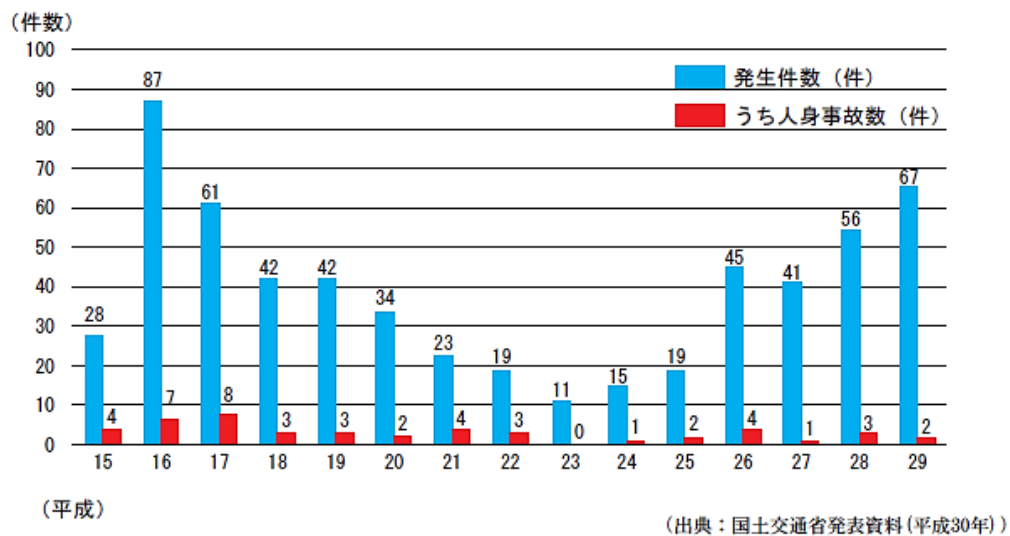
- ・ P33：コラム 2 の統計データの更新
「ホイール・ボルト折損による大型自動車等の車輪脱落事故」
- ・ P43：表現方法の変更 「高架下のガード」→「高架橋のガード」へ
- ・ P53：タイトルの変更 「適切な運転支援装置」
→ 「安全性の向上を図るための装置」
(以下, P54～60 まで同様)
- ・ P56：記載内容の修正 【注意事項】の部分
- ・ P60：記載内容の修正 【性能】【注意事項】の部分

ホイール・ボルト折損による 大型自動車等の車輪脱落事故

国土交通省では、車輪脱落事故発生状況を毎年度取りまとめています。

平成29年度中の大型自動車（車両総重量8トン以上のトラック又は乗車定員30人以上のバス）の事故発生件数は67件、うち人身事故は2件となっています。発生件数は前年より増加しています。

図20 年度別車輪脱落事故件数



また、平成29年11月から30年3月の冬期に56件と多発していて、積雪地帯での発生件数が多くなっています。

図21 発生月別車輪脱落事故件数

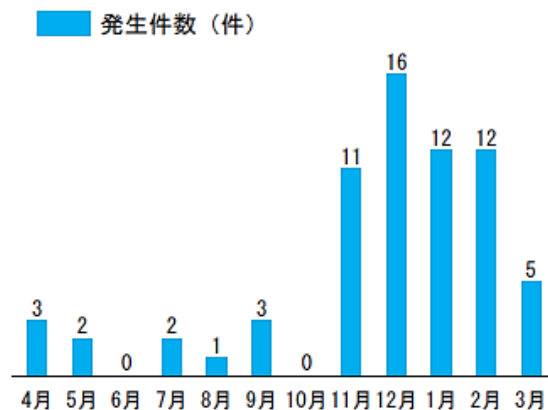
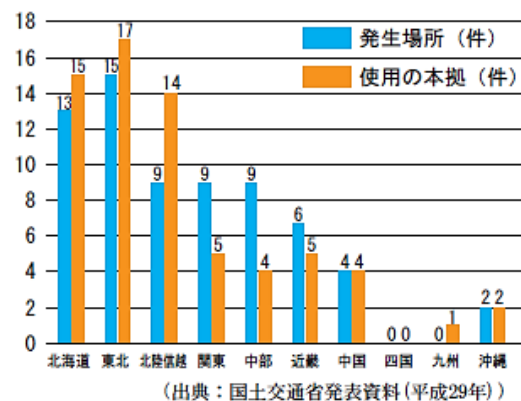


図22 事故発生場所及び事故車両の使用の本拠の位置別発生件数



2

安全性の向上を図るための装置の性能と注意点

① 衝突被害軽減ブレーキ

【性能】

- ・レーダーなど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、追突するか追突の可能性が高いと車両が判断した場合は、システムにより自動的にブレーキをかけ、衝突時の速度を低く抑えるようにします。

【注意事項】

- ・いかなる場合でも衝突を回避できる装置ではないため、ドライバーは交通状況の把握を常に行う必要があります。
- ・衝突被害軽減ブレーキは、当該システムのみで衝突を回避したり、安全に停止するというものではありません。
- ・レーダーセンサーに汚れ等が付着している際にはシステムが正しく作動しないおそれがあります。



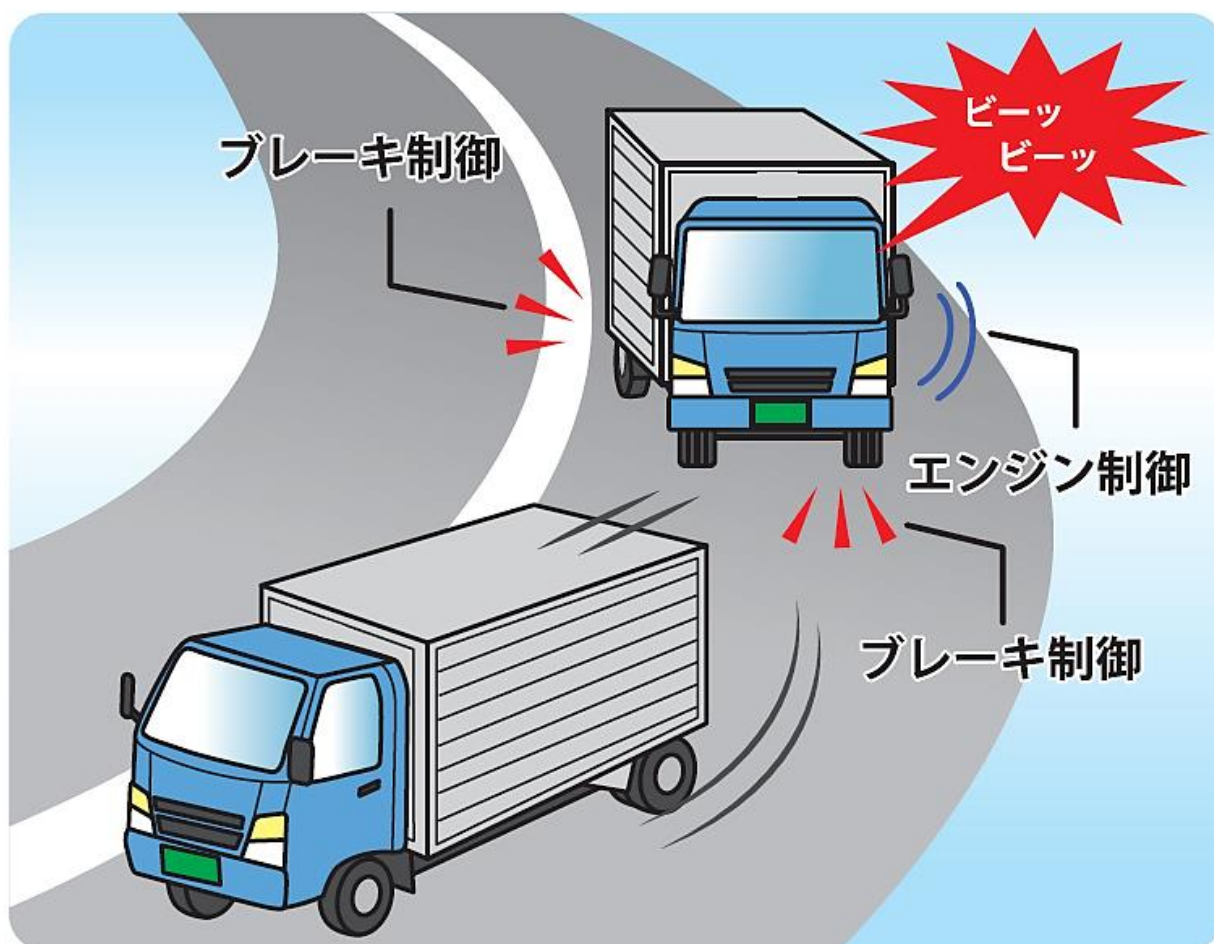
5 車両安定性制御装置

【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、警報音などによりドライバー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ます。

【注意事項】

- ・この装置は、急ハンドルの走行を可能にする装置ではありませんから、装置を過信した運転をしてはなりません。
- ・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。



6

トラクタとトレーラの構造と

特性に合わせた運転

・P20：記載内容の修正 「スペアタイヤの点検項目」の

<6 分冊 P 2 0>

【参考】自動車点検基準 別表 4（被牽引自動車の定期点検基準）

車枠及び車体	緩み及び損傷 (※2) 2 スペアタイヤ取付装置の緩み、た及び損傷 (※2) 3 スペアタイヤの取付状態 (※2) 4 ツールボックスの取付部の緩み、がた及び損傷
--------	--

・P49：記載内容の修正 中段下の以下の表

<6 分冊 P 4 9>

【誤】

【上記以外のトレーラ連結車に係わる車両制限令
による「連結車両総重量」の最高限度】

道路種別	最遠軸距	未積載状態の 車両の長さ	車両総重量の 最高限度
高速自動車道 重さ指定道路	5.5m未満		20トン
	5.5m以上7m未満	5.5m以上7m未満	20トン
		10m以上	22トン
	7m以上	9m未満	20トン
		9m以上11m未満	22トン
		11m以上	25トン

※誤植箇所を赤丸表示しています。

【正】

【上記以外のトレーラ連結車に係わる車両制限令
による「連結車両総重量」の最高限度】

道路種別	最遠軸距	未積載状態の 車両の長さ	車両総重量の 最高限度
高速自動車道 重さ指定道路	5.5m未満		20トン
	5.5m以上7m未満	9m未満	20トン
		9m以上	22トン
	7m以上	9m未満	20トン
		9m以上11m未満	22トン
		11m以上	25トン

貨物の正しい積載方法と労働災害の防止

・P56：統計データの更新

<7 分冊 P 5 6 >

図11 トラック運送事業における労働災害発生件数の推移

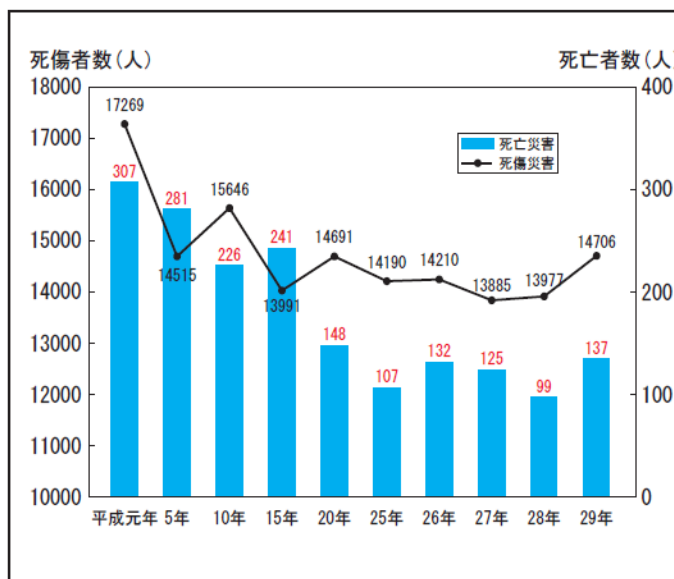
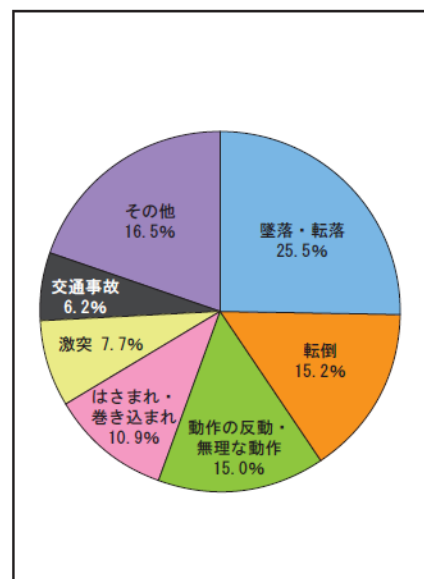


図12 トラック運送事業における事故の類型別死傷災害（平成29年）



(厚生労働省資料より作成)

8

危険物を輸送する場合に留意すべき事項

- ・ P30：規制対象トンネル位置図の更新 「横浜北トンネル」追加
- ・ P48, 49：統計データの更新 「③事故事例（消防庁の統計から）」

第1章 危険物輸送の基本



- ◆ 図中の高速道路のトンネルについては、道路法の規定に基づき、危険物の積載車両の通行を禁止したり、通行の制限を行っています。
- ◆ 通行禁止の対象となっている危険物を積載する場合、又は通行制限の対象となっている危険物で積載量等の通行可能要件を満たさない場合は、規制トンネルを通行することができませんので、トンネル手前のインターチェンジで流出するか、別ルートに迂回する必要があります。
- ◆ 通行の危険の防止等を目的としており、違反した場合には、6か月以下の懲役又は30万円以下の罰金に処されます。

表19 通行禁止品目

ここに記載されている危険物を積載する車両は通行することができません。

1 火薬類及び火薬類以外の爆発性物質

表 示		
項 目	品 名	
火薬類	ジアソジニトロフェノール テトラセン その他の火薬類取締法に規定する起爆薬	四硝酸ペンタエリスキット ニトログリコール ニトログリセリン その他火薬類取締法に規定する爆発の用途に供せられる硝酸エステル 煙火（がん異性火を除く。）
火薬類以外の爆発性物質	ニトロメタン その他これと同程度以上の爆発性を有するもの	

2 毒物・劇物及びそれ以外の有毒性物質

表 示		
項 目	品 名	
毒 物	シアン化水素 塩化シアノゲン 四アルキル鉛 ホスゲン	
劇 物	クロルピクリン	
毒物・劇物以外の有毒性物質	二酸化窒素（四酸化二窒素） その他これと同程度以上の毒性を有するもの	

3 水又は空気と作用して発火性を有する物質

表 示		
項 目	品 名	
水又は空気と作用して発火性を有する物質	シラン ジシラン トリシラン ホスフィン その他これと同程度以上の発火性を有するもの	

※通行制限品目については、(独)日本高速道路保有・債務返済機構のホームページ等で確認してください。

③ 事故事例（消防庁の統計から）

平成29年に発生した消防法危険物の運搬中の事故は、火災が1件、流出事故が13件の合計14件となっています。その原因は、人的要因（過失）が9件と最も多く、次いで、交通事故の5件となっています。

交通事故も何らかの人的要因があったと考えられるので、危険物輸送における事故は人的要因（過失）によるものがほとんどとなります。

したがって、交通事故を起こさない運転、危険を予測した運転を行うことがとても重要になります。

また、平成29年度の毒物又は劇物の漏出・流出事故の中から、輸送中の事故事例についてみると、不十分な積み付けによる輸送中の落下による事故の発生が多くなっていますので、積み付けに十分な注意を払うことが重要になります。

表27 平成29年中に発生した消防法危険物に係る事故の概要

事故の様態		危険物に 係る事故 発生件数	火災				流出事故				その他
発生件数等			発生 件数	被害			発生 件数				発生 件数
区分				死者数	負傷 者数	損害額 (万円)		死者数	負傷 者数	損害額 (万円)	
危険物施設		757	195 (9)	2	51	266,780	369 (80)	0	29	43,403	193
危険物施設以外	無許可施設	4	1	0	0	0	3	0	0	62	0
	危険物運搬中	14	1	0	0	540	13	0	5	782	0
	仮貯蔵・ 仮取扱	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	小計	18	2	0	0	540	16	0	5	844	0
合計		775	197	2	51	267,320	385	0	34	44,247	193

※（ ）内の数値は重大事故件数を示す。

表28 消防法危険物の運搬中の事故の発生要因の概要（平成29年）

発生要因	火災	流出事故	その他	計
人的要因（誤作動、操作確認不十分等）	1	8	0	9
物的要因（腐食疲労等の劣化、故障、破壊等）	0	0	0	0
交通事故	0	5	0	5
その他の要因（不明等）	0	0	0	0
合計	1	13	0	14

表29 主な危険物輸送中の事故（平成29年の概要）

	都道府県	製造所等の別	死傷者数及び 損害見積額	概要・原因・被害状況
29年 3月	北海道	移動タンク 貯蔵所	死者0名 負傷者0名 1,188万円	一般取扱所にて、移動タンク貯蔵所に灯油を充填した後、車両のマンホール蓋を閉鎖せずに走行したため、灯油を給油空地外に飛散させたもの。
29年 3月	福島県	移動タンク 貯蔵所	死者0名 負傷者2名 220万円	車両3台がからむ交通事故により、移動タンク貯蔵所が転覆したもの。その衝撃でタンク室マンホールが破損し、積載してあった軽油2,000Lが流出したもの。
29年 6月	兵庫県	移動タンク 貯蔵所	死者0名 負傷者1名 1,343万円	高速道路において、ハンドル操作を誤ったため移動タンク貯蔵所が、ガードレールを突き破って法面に横転したもの。
29年 11月	愛知県	移動タンク 貯蔵所	死者0名 負傷者2名 調査中	移動タンク貯蔵所を運転中、交差点において自動車との接触事故を起こし、交差点脇の田畑へ転落し転覆したもの。転覆復旧時に安全弁から軽油約600Lが田畑に流出したもの。

※移動タンク貯蔵所は、タンクローリーと呼ばれる車両のことをいう。

表30 主な毒物及び劇物の輸送中の事故（平成29年度の概要）

発生月	都道府県	劇物又は 劇薬の別	毒物又は 劇物の名称	事故の概要	事故の要因 (推定含む)
29年 6月	千葉県	劇物	水酸化 ナトリウム (48%)	タンクローリーにより、茨城県から千葉県へ水酸化ナトリウムを輸送中に、運送業者が道路及び輸送先事業所の敷地内に300～500mL程度漏洩した。	・タンクローリーの運転開始前点検等を怠ったため。 ・不慣れな作業員によるタンクのエア抜きバルブ及びシェルターコックの閉め忘れ。
29年 8月	秋田県	劇物	水酸化 ナトリウム (25%)	タンクローリーから液送作業中、ローリー液出し側のストレーナー接合部分から水酸化ナトリウムが漏洩し、約1Lが荷台を伝い地面に流出した。	ホース交換の際、フランジのホースバンドの締め付けが十分でなかったため。
29年 9月	静岡県	劇物	ホルムアルデヒド (8.4%)	タンクローリーへの積込作業で開けたタンク上部の蓋の一部にロックを掛け忘れて走行したことで、走行中に8.4%ホルムアルデヒドが約80kg公道へ漏洩した。	タンク上部の蓋の一部にロックを掛け忘れて走行したため。
30年 1月	兵庫県	劇物	過酸化水素 (35%)	タンクコンテナ内に当該品500Lを積載しトラックにて運搬していたところ、道路上で急ブレーキをかけた際にコンテナが転倒したため、バルブが破損し側溝に漏出した。	ラッシングベルトによるトラックへのタンクコンテナの固定が不十分だったため、事故時にタンクが転倒破損し漏出した。

9

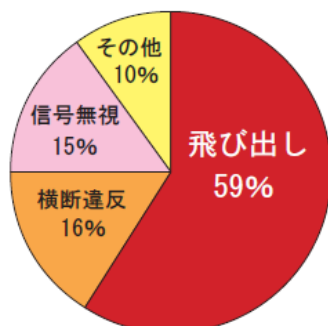
危険の予測及び回避

- ・ P24, 26, 30, 32, 46, 49 : 統計データの更新

○統計データ等の更新箇所

<9分冊 P24>

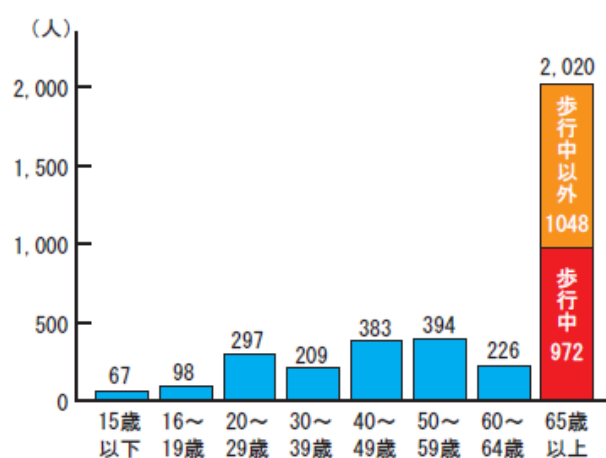
図15 子どもの違反別交通事故件数(平成29年)



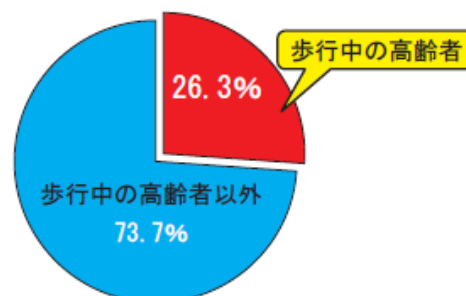
(資料：(公財)交通事故総合分析センターの資料より作成)

<9分冊 P26>

図16 年齢層別死者数(平成29年)



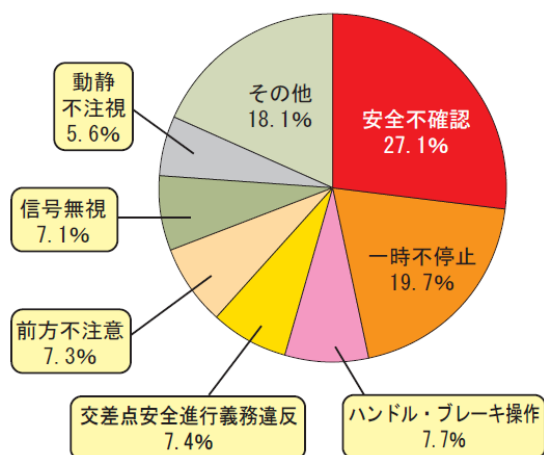
【歩行中の高齢者が全死者数に占める割合】



料：(公財)交通事故総合分析センターの資料より作成)

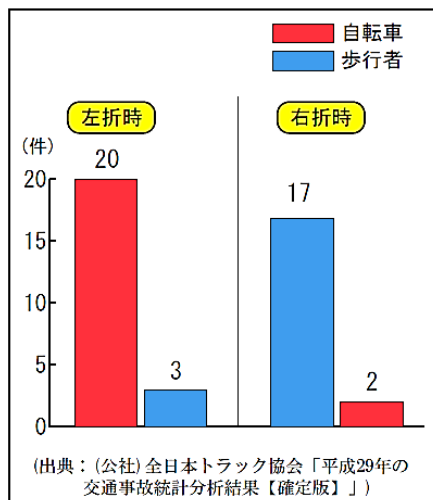
<9分冊 P30>

図18 自転車の法令違反別交通事故件数の割合(平成29年)

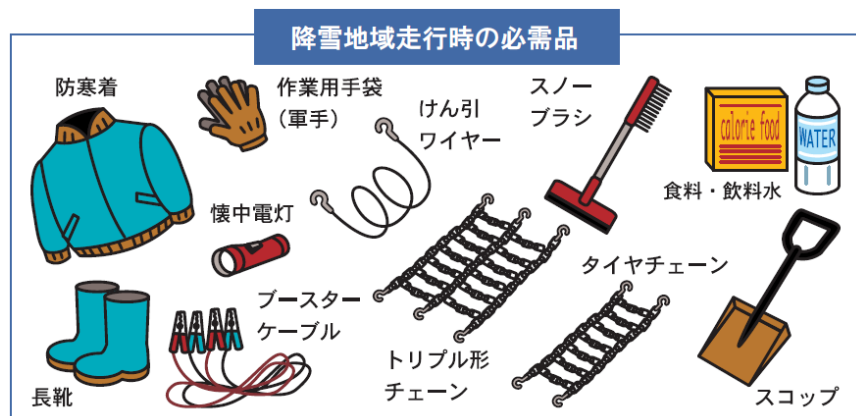


<9 分冊 P 3 2>

図21 交差点右左折時の対自転車、対歩行者の死亡事故発生件数(平成29年)

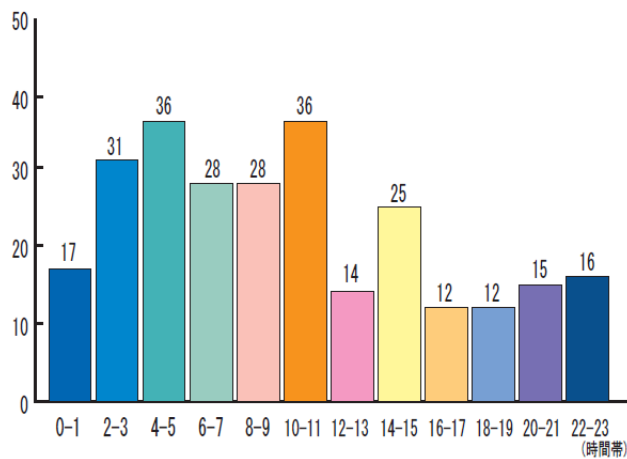


<9 分冊 P 4 6>



<9 分冊 P 4 9>

図28 事業用トラックの時間帯別死亡事故件数(平成29年)



10

安全運転のための心身の健康管理

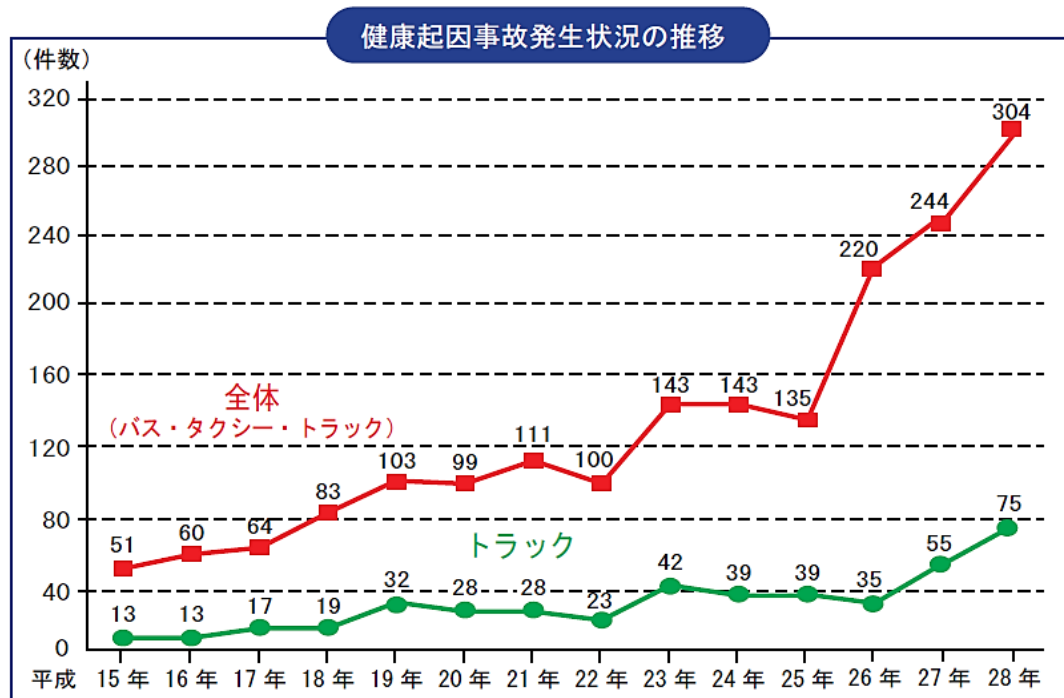
- ・ P44：統計データの更新
- ・ P49 の次に追加：⑤ 睡眠不足が運転に与える影響と対策
⑥ 脳血管疾患が運転に与える影響と対策
- ・ P50：副見出しの表現の変更 「薬が運転に与える影響」
→「薬が運転に与える影響と対策」
- ・ P51：記載内容の変更 「定期健康診断の受診」の部分
- ・ P60：図表の記載内容の変更 「睡眠」の部分

睡眠

睡眠不足は、事故につながる重大な要因になりますから、毎日、6～7時間の連続した睡眠をとる、就寝前の飲酒や喫煙、カフェインの摂取やパソコン・スマートフォンの使用は、できるだけ避けましょう。

○統計データ等の更新箇所

<10 分冊 P 4 4 >



(出典：自動車運送事業用自動車事故統計年報(自動車交通の輸送の安全にかかわる情報)をもとに編集)

<10 分冊 P 5 1 >

◆定期健康診断の受診

健康診断の目的は、発病などの状態をいち早く見つけることです。多くの病気は、定期的に健康診断を受けて早期に発見すれば、予防したり悪化を防いだりすることができます。

ドライバーは、年に1回（深夜の運行業務を行っている場合は年に2回）、健康診断を受診することが義務づけられています。必ず定期健康診断を受けて、自分の健康状態を正しく知ることが大切です。

なお、個人事業主、同居の親族、法人の業務を執行する役員が乗務する場合は、同じように健康診断を受診しなければなりません。

5 睡眠不足が運転に与える影響と対策

◆睡眠不足の危険性

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言われています。

また、睡眠時間と交通事故の関係についての研究結果において、次のようなことが指摘されています。

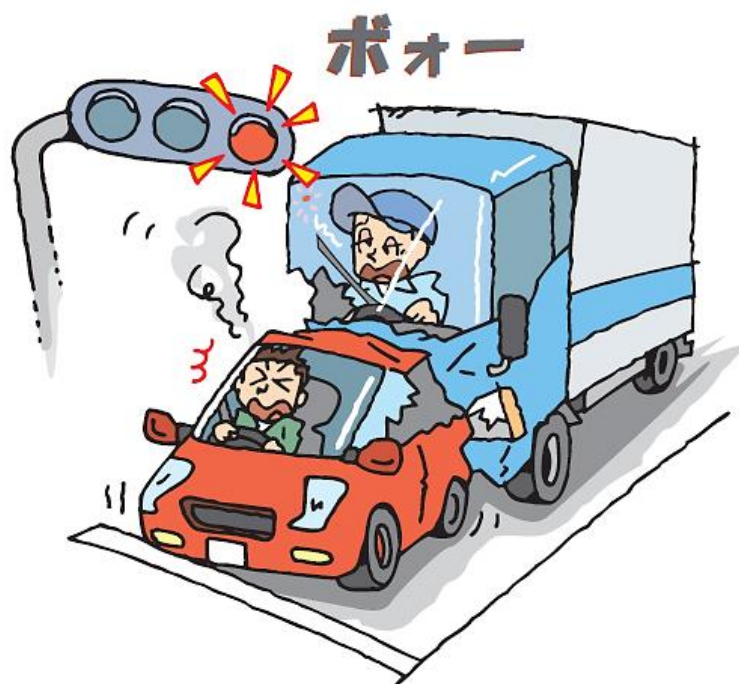
- ・睡眠時間が6時間未満の者では、7時間の者に比べて居眠り運転の頻度が高い。
- ・交通事故を起こした運転者で、夜間の睡眠時間が6時間未満の場合に追突事故や自損事故の頻度が高い。

睡眠不足は、事故につながる重大な要因であることをしっかりと理解しましょう。

◆睡眠不足にならないための日常生活における留意点

睡眠不足にならないために、日常生活においては、特に次の点に留意しましょう。

- ・毎日、6～7時間の連続した睡眠をとるようにしましょう。
- ・就寝前の飲酒や喫煙、カフェインの摂取やパソコン・スマートフォンの使用は、睡眠の質を低下させるので避けましょう。
- ・運転席での仮眠は疲労回復の効果があまり期待できないので、このような仮眠はできるだけ控えましょう。



【参考】健康づくりのための睡眠指針 2014 ～睡眠 12 箇条～

質のよい睡眠は、心身の疲労を回復する働きや生活習慣病を予防する働きがあります。質のよい睡眠を確保するために、「健康づくりのための睡眠指針」(厚生労働省)では、「睡眠12箇条」を提唱しています。

1. 良い睡眠で、からだも心も健康に。

※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、自分にあったリラクセ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ときには、早めに専門家に相談することが重要。

6 脳血管疾患が運転に与える影響と対策

◆発症してからでは手遅れ

脳血管疾患とは、脳の血管が詰まることで起こる「脳梗塞」や、脳の血管が破れることで起こる「脳出血」や「くも膜下出血」などをいい、運転中に発症すると、意識を失ったり運動神経が麻痺して、運転不能の状態に陥る危険性が非常に高まります。

脳血管疾患は、発症してからでは手遅れというケースがほとんどですから、予防や早期発見がきわめて重要になります。特に、下表のような初期症状がみられる場合は、決して軽く考えずに、すぐに専門医療機関で診察してもらう必要があります。



	主な初期症状
意識の異常	・意識がもうろうとしている、反応が鈍い など
言葉の異常	・ろれつが回らない、言いたいことがうまく言えない など
手足の異常	・体の半分がうまく動かない、麻痺している、しびれている など （例）食事中にはしを落とす、字がうまく書けない、片足をひきずる ・体の半分の感覚がいつもとは違う感じがする （例）入浴時に体の半分で風呂やシャワーの熱さを感じない など
眼の異常	・片方の目が見えない、視野が半分になる、ものが二重に見える など
めまいと頭痛	・めまい（吐き気や嘔吐を伴うことがある） ・頭痛（吐き気や嘔吐を伴うことがある） ・突然の激しい頭痛 くも膜下出血の可能性が高い

（出典：国土交通省自動車局 事業用自動車健康起因事故対策協議会「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」）

◆脳血管疾患発症の危険性を把握

脳血管疾患の対策では、健康診断での問診や血圧測定、血液検査や心電図検査で脳血管疾患発症の危険性を把握するとともに、自宅や職場など普段の生活の中で血圧を測定し、自分の血圧値を把握する必要があります。

また、脳血管疾患は健康診断だけでは発見できないことがありますから、特に脳血管疾患の原因となる、次のような危険因子をもっているドライバーは、脳ドックや脳MRI健診を受けて、早期発見、早期治療に努めましょう。

- ・高血圧
- ・糖尿病
- ・脂質異常症
- ・不整脈（心房細動）
- ・喫煙
- ・過度な飲酒
- ・肥満等

◆生活習慣の改善

脳血管疾患等の重大な病気は発症させないことが大切ですから、発症の原因となる危険因子を可能な限り遠ざけるよう、特に下記の事項に留意して、日常の生活習慣を改善していくことが大切です。

- ・喫煙者であれば禁煙をする。
- ・過度の飲酒は控えるようにする。
- ・食事では、高血圧の原因になる塩分の高い食事や、肥満、脂質異常症や糖尿病などの原因となる脂肪分の高い食事やカロリーの高い食事は控えるとともに、食べ過ぎに注意する。
- ・野菜や果物には血圧値の低下を助けるカリウムが含まれているので、積極的に食べるようにする。
- ・肥満は、高血圧・糖尿病の原因となるだけでなく、それ自体が脳血管疾患を発症する原因にもなるので、体重管理をする。
- ・肥満予防と体調管理のため、体力に合った適度な運動を続けるようにする。

心臓疾患への対応

狭心症や心筋梗塞などの心臓疾患は、脳血管疾患と同様に、発症したら手遅れというケースが大半ですから、予防と早期発見に努めることが大切です。健康診断では要検査などの所見があった場合はもちろんのこと、ときどき胸が締めつけられるような痛みがあるとき、動悸が激しくなったなど体調に異変を感じたときは、早期に専門医療機関で診断を受けましょう。

