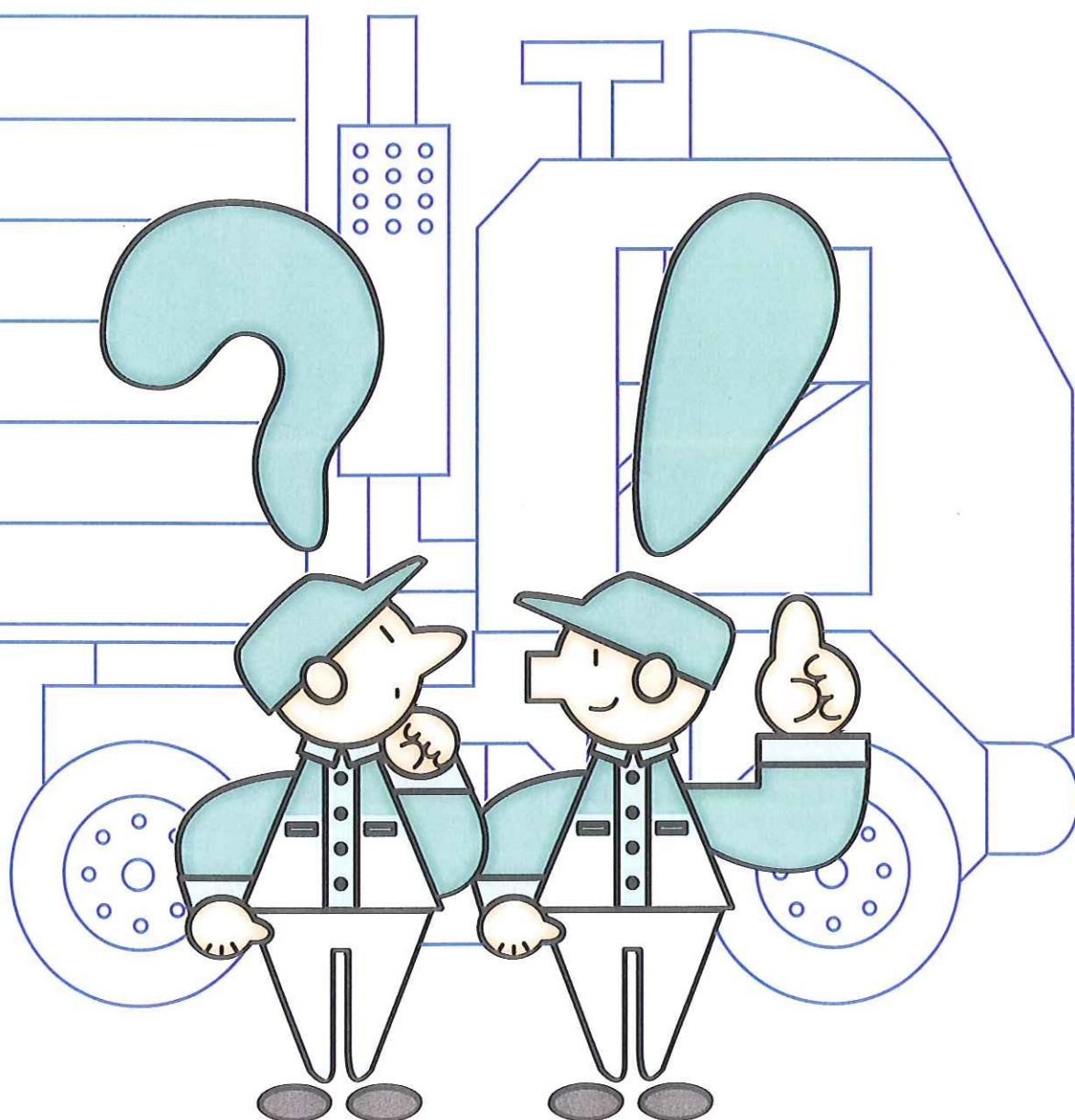


1
事業用トラックドライバー
研修テキスト

トラックドライバー の心構え



はじめに

今日の物流の主役はトラックであり、貨物の安全・安心・確実な輸送は、トラック運送事業者に課せられた社会的使命といえます。安全・安心・確実な輸送を行うためには、交通事故を防止することが不可欠の条件となりますが、それには日常の運行管理等の強化を図ると同時に、ドライバーへの安全運転指導をより一層充実させることが重要なポイントとなります。

そこで、全日本トラック協会では、事業用トラックドライバーの安全知識や運転技能の向上を図ることを目的として、「読みやすく、わかりやすい」ことを基本とした「事業用トラックドライバー研修テキストシリーズ」を制作することにいたしました。

本テキストは、その第1冊目で、プロドライバーとしての役割や責任、運転マナーなどの心構えを中心にまとめたものです。

事業所におけるドライバー教育に積極的に活用をしていただくとともに、ドライバーの皆さんは本テキストの内容をよく理解され、交通事故を起こさない安全な運転に努めていただくようお願いいたします。

社団法人 全日本トラック協会

CONT

I

第1章 トラックドライバーの心得

1

1	トラックドライバーの役割と使命	2
1	物流とトラック輸送	2
2	貨物輸送の主流を担う事業用トラック	3
3	物流を支えるプロドライバー	4
4	ライフラインを守るプロドライバー	5
5	トラック事故の重大さを認識する	6
6	交通事故を起こさないという信念を持つ	7
7	環境に配慮した運転	8
2	貨物自動車運送事業法の遵守	10
1	貨物自動車運送事業法とは	10
2	貨物自動車運送事業輸送安全規則	11
3	乗務前後・途中の点呼	12
4	乗務等の記録	13
5	乗務員の遵守事項	14
6	運転者の遵守事項	15
3	安全走行の基本	16
1	交通ルールの遵守	16
2	日常点検の励行	17

II

第2章 トラック事故の実態

21

1	事業用トラックの事故発生状況	22
1	死亡事故の発生割合が高い	22
2	大型車ほど死亡事故につながりやすい	23
2	事業用トラックの事故の特徴	24
1	追突事故と出合頭事故が多い	24
2	交差点での事故が半数を占める	25
3	死亡事故は深夜から明け方に多い	26

EVENTS

III

第3章 プロドライバーのマナー

27

1 運転マナーの大切さ	28
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	28
2 こんな運転は絶対にしないー苦情メールの内容	29
3 トラックは「走る広告塔」	31
2 運転マナーの基本	32
1 思いやりと譲り合いの気持ち	32
2 おごりの意識を捨てる	32
3 油断をしない	33
4 過信しない	33
5 「急ぎ」や「焦り」をおさえる	34
6 「カッカ」したり「カリカリ」しない	34
3 トラックドライバーの接遇マナー	35
1 輸送の品質アップにつながる接遇マナー	35
2 接遇マナーの基本	37

IV

第4章 交通事故・違反と処分

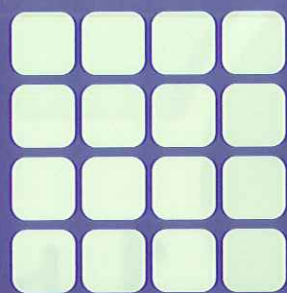
39

1 ドライバーに対する処分	40
1 刑事処分	40
2 行政処分	41
3 道路外での死傷事故に対する行政処分	44
2 会社に対する処分	45

運輸安全マネジメントの取組み

46





トラックドライバー の心得

I トラックドライバー の心得

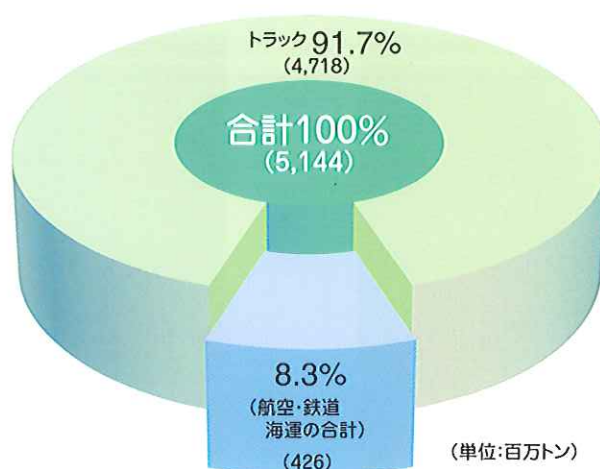
1. トラックドライバーの 役割と使命

1 貨物輸送の約90%はトラック輸送

今日の国内経済は、資源や原料、製品などの物流がなくして成り立ちません。この物流のなかで大きな比重を占めているのが、トラック輸送です。

国内貨物輸送量をトン数ベースで見ると、その90%以上はトラック輸送が担っています。物流の主役は、まさにトラックなのです。(図1)

図1 トン数の輸送機関別分担率(平成20年度)

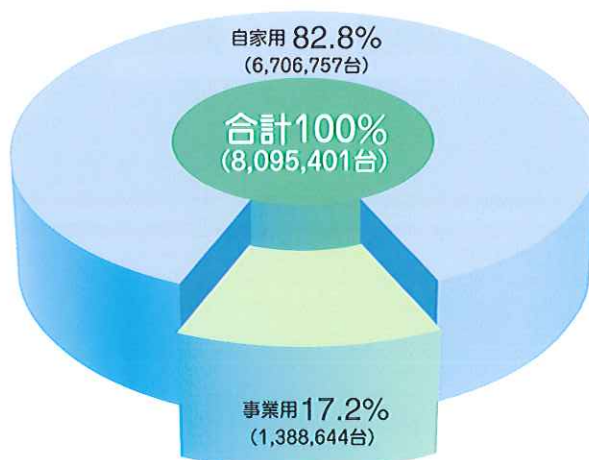


■事業用トラックは約139万台

トラックには、トラック運送事業者が保有する、いわゆる緑ナンバーの事業用トラックと、一般の白ナンバーの自家用トラックがあります。緑ナンバーのトラック運送事業者は6万2千社を超えています。

わが国には約8,000万台以上の車両があります。そのうちのトラックの保有車両台数は、861万台ですが、事業用のトラックは約139万台で、トラック全体の約17%です。(図2)

図2 トラック車両台数と割合(平成20年度)



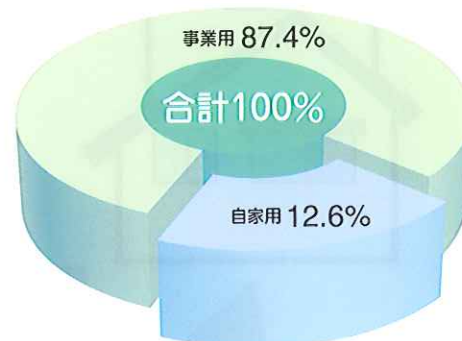
2 貨物輸送の主流を担う事業用トラック

自家用トラックに比べると事業用トラックの保有車両台数は少ないのですが、トラック全体の輸送トン数の分担率をみると、事業用トラックが半分以上を占め（図3）、輸送トンキロでは約87%を占めており、貨物輸送の主流を担っているのは事業用トラックであることがわかります。（図4）

図3 トラック輸送トン数の分担率（平成20年度）



図4 トラック輸送トンキロの分担率（平成20年度）

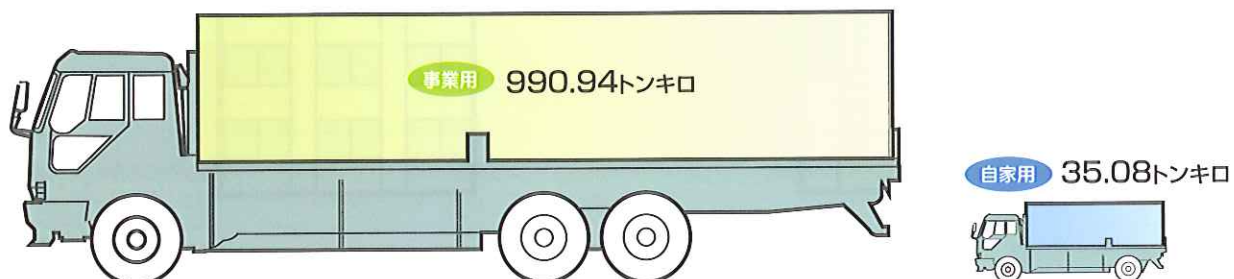


■輸送トンキロでは事業用トラックは自家用の約28倍

事業用と自家用のトラックを1日1車当たりの輸送トンキロで比較すると、図5のようになります。これは、事業用トラックが1トンの貨物を1日に約991キロ輸送しているのに対して、自家用トラックは約35キロしか輸送

していないことを示しています。つまり、事業用トラックは自家用の約28倍の仕事をしているわけで、いかに効率的な輸送をしているかがわかります。

図5 実働1日1車当たりの輸送トンキロ比率（平成20年度）



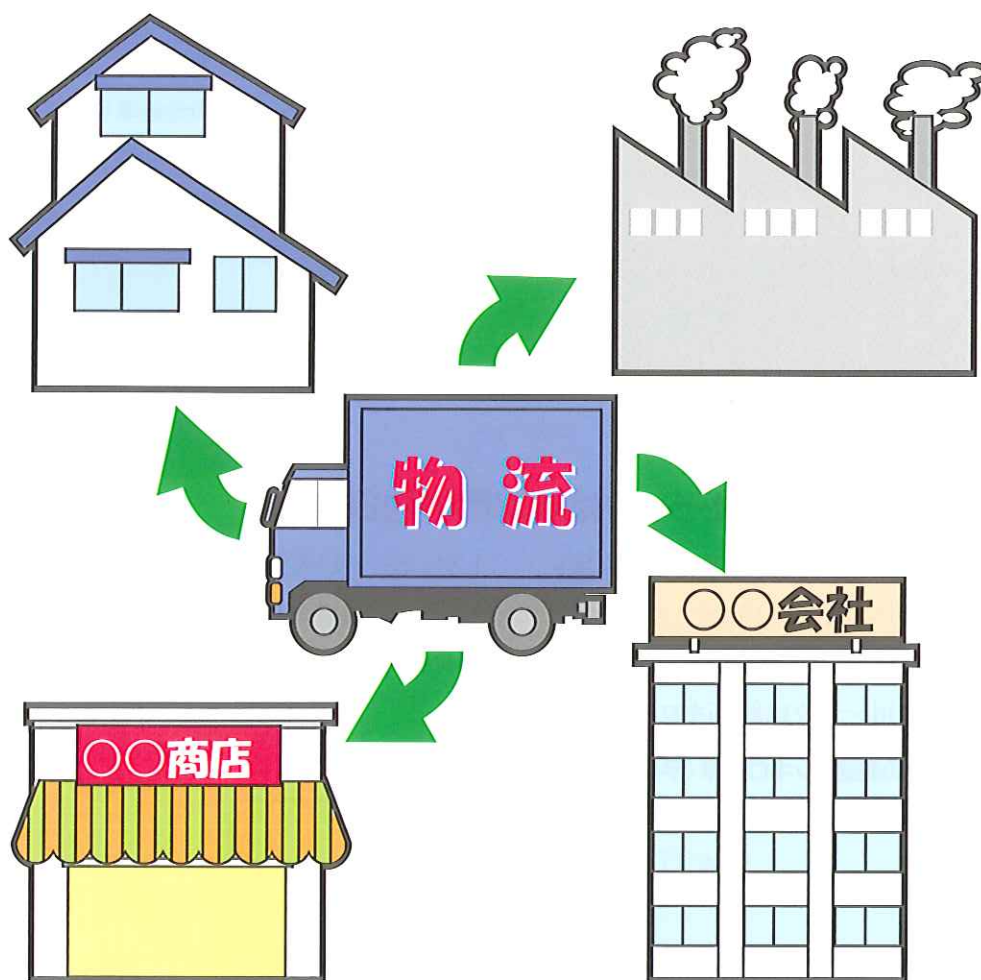
I トラックドライバー の心得

3 物流を支えるプロドライバー

物流の主役が事業用トラックであるということは、物流を支えているのは、事業用トラックを日々運転しているプロドライバーだといえます。円滑な物流が日本経済の大きな基盤になっていることを考えれば、それを担っているプロドライバーは、まさに、現在の日本経済

を背後から支えている存在だといえるでしょう。

この点を認識し、プロドライバーとしての誇りを持つとともに、貨物を安全・安心・確実に輸送するという役割と使命をしっかりと理解する必要があります。



4 ライフラインを守るプロドライバー

物流は、電気、ガス、水道などと同じく、ライフラインの一つです。

そのため、トラック運送業界は、地震などの自然災害が発生した緊急時には、国や地方自治体と連携して、緊急・救援輸送を優先かつ迅速に行っています。

例えば、平成7年1月の「阪神・淡路大震災」では、緊急・救援物資輸送に延べ4万台のトラックが出動し、

平成9年に日本海で沈没した「ナホトカ号」の重油流出事故では、重油回収用のドラム缶の輸送等で、延べ1千台のトラックが出動し、平成16年の新潟地震の際にも、食料品をはじめ日用雑貨や医薬品等の緊急物資輸送のために、延べ915台が出動しました。

このようにプロドライバーは、人々の生活に欠かすことのできないライフラインを守ることに大きな力を発揮しているのです。



I トラックドライバー の心得

5 トラック事故の重大さを認識する

貨物を安全・安心・確実に輸送し、ライフラインを守っていくためには、交通事故を起こさないということが第1条件となります。交通事故は、尊い人の命を奪ったり人を傷つけたりするだけでなく、安全・安心・確実に輸送するという役割も果たすことができなくなります。

トラックは車体が大きく重いため、いったん事故を起こすと規模の大きな重大事故につながりかねま

せん。そのため、事故によっては被害者が不幸な目にあうだけでなく、ドライバー自身も職業運転者としての地位を失うばかりか、会社も経営が悪化するなど、家族や会社を巻き込んで、さまざまな不幸な事態を招くことを認識しなければなりません。さらに、事故による渋滞や通行止めなどの社会的な影響も大きなものがあります。

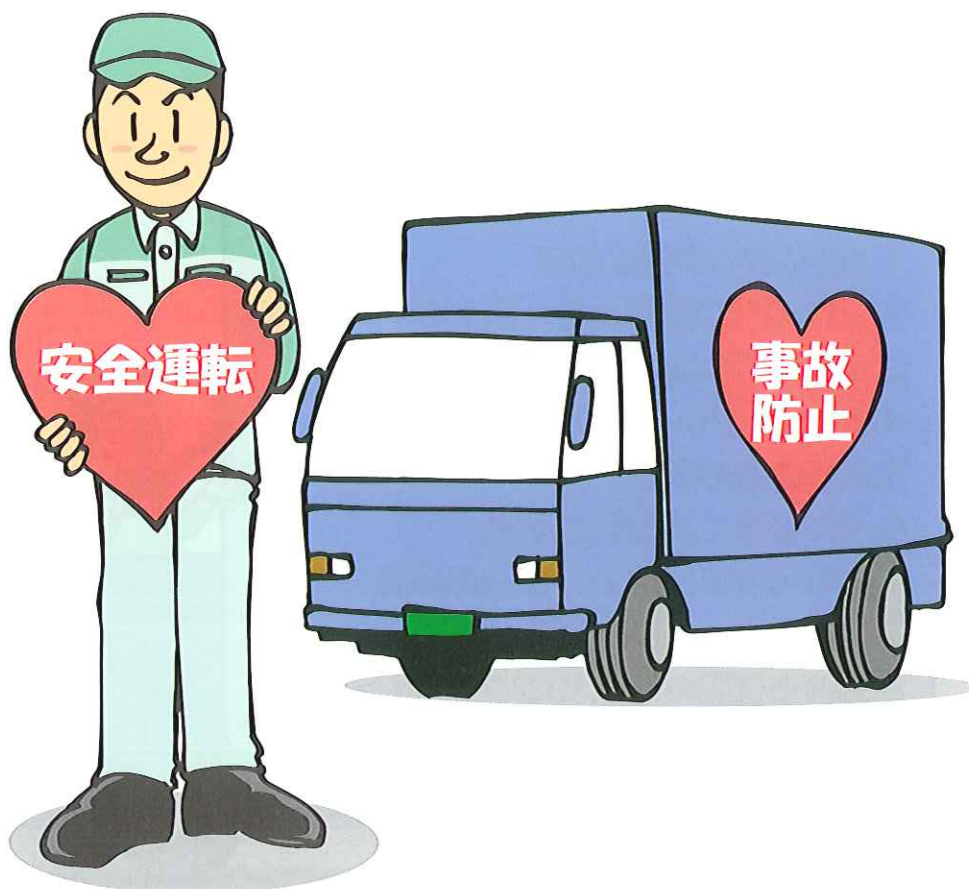


6 交通事故を起こさないという信念を持つ

交通事故は、会社にも大きな損失をもたらします。トラック事故が多発すると、運送業界全体のイメージの低下にもつながり、トラックの重要な役割より、危険な業種というレッテルが貼られるおそれさえあります。

事業用トラックのドライバーは、職業としてトラックを運転しているプロドライバーです。したがって、トラック

を運転することによって、自分の生活も支えているわけですから、公共の道路を使わせてもらっているという感謝の気持ちを常に忘れることなく、事故を起こしてはならないという強い信念のもとにハンドルを握る必要があります。



I トラックドライバー の心得

7 環境に配慮した運転

トラック輸送は、日常生活や社会・経済活動に欠かせないものですが、その一方で、排出ガスによる大気汚染や地球温暖化などの環境問題も発生しています。

ディーゼルトラックに関係する大気汚染物質としては、窒素酸化物(NO_x)、粒子状物質(PM)、硫黄酸化物(SO_x)、一酸化炭素(CO)、炭化水素(HC)、などがありますが、なかでも粒子状物質(PM)は、人の健康に直接悪い影響を与えるといわれており、この対策

が急がれています。

また、地球温暖化の原因となる二酸化炭素(CO_2)も、排出されています。

こうした大気汚染防止や省エネルギーの観点に立ち、環境に配慮した運転や整備・点検を心がけていくことも、プロドライバーの重要な使命です。そのためには、一人一人のドライバーが普段から「エコドライブ」を実践することが大切です。

エコドライブのポイント

1. おだやかな発進と加速
2. シフトアップは早めの一段上のギアが常識
3. 定速走行の励行
4. エンジンブレーキの多用
5. 経済速度の厳守
6. 予知運転による停止・発進
(ストップアンドゴー)回数の抑制
7. 無駄な空ぶかしの抑制
8. 必要最低限のアイドリング



■「エコドライブ」の効果

「エコドライブ」は、環境保全のために必要なだけでなく、交通事故の防止や運行経費の節減などさまざまな効果をもたらします。とくに、「アイドリング・ストップ」は、エコドライブの中心となるものですから、荷卸しなどの駐停車時には、こまめにエンジンを切るようにしましょう。

エコドライブの効果

1. 燃料費などの運行経費が節減できる。
2. 排出ガスが減少する。
3. エンジンをはじめ部品の消耗が少なくなる。
4. ゆとりのある運転で交通事故が減少する。



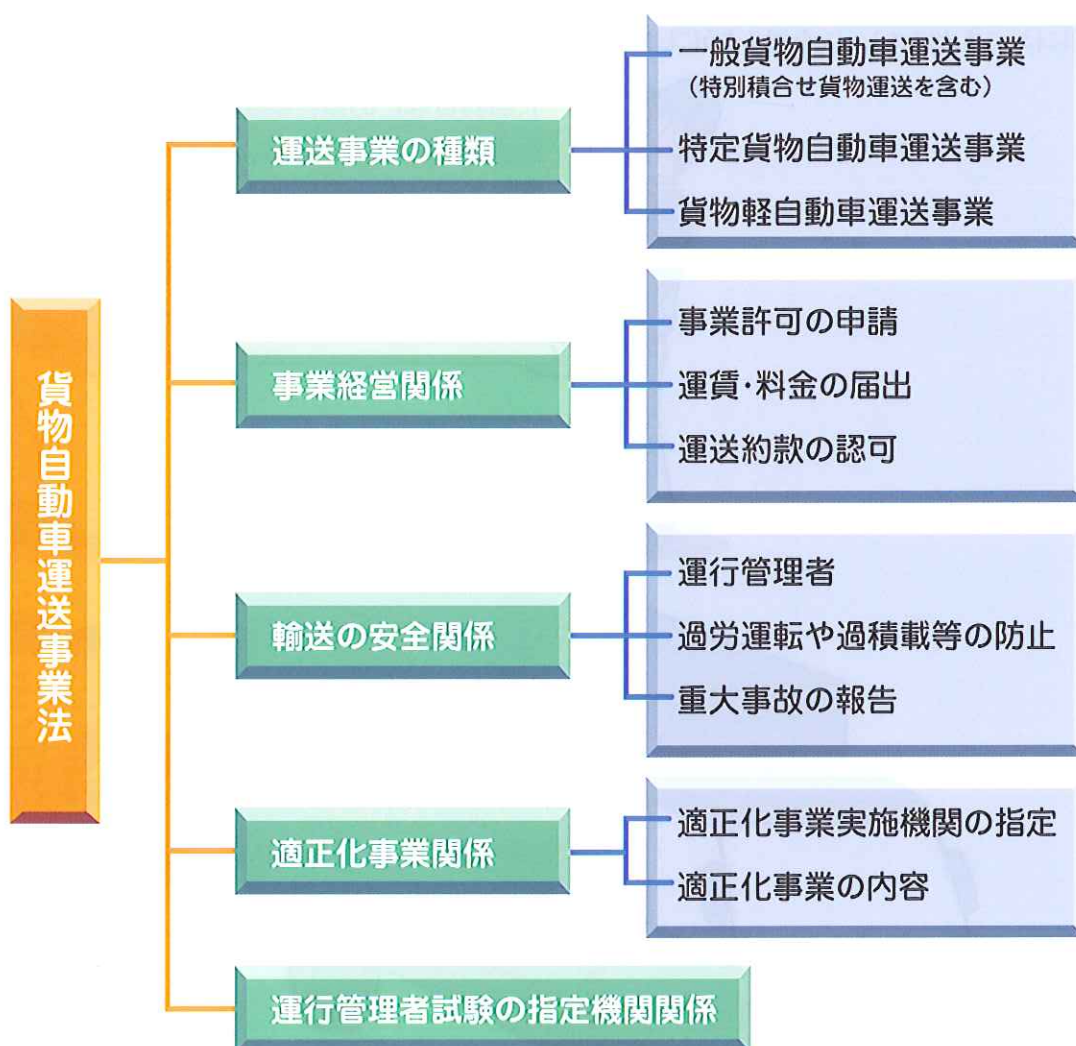
I トラックドライバー の心得

2. 貨物自動車運送事業法の遵守

1 貨物自動車運送事業法とは

貨物自動車運送事業法は、トラックによる運送事業を行う場合の基本となる法律で、運送事業の種類や事業許可申請、運送約款、運賃・料金等の事業経営

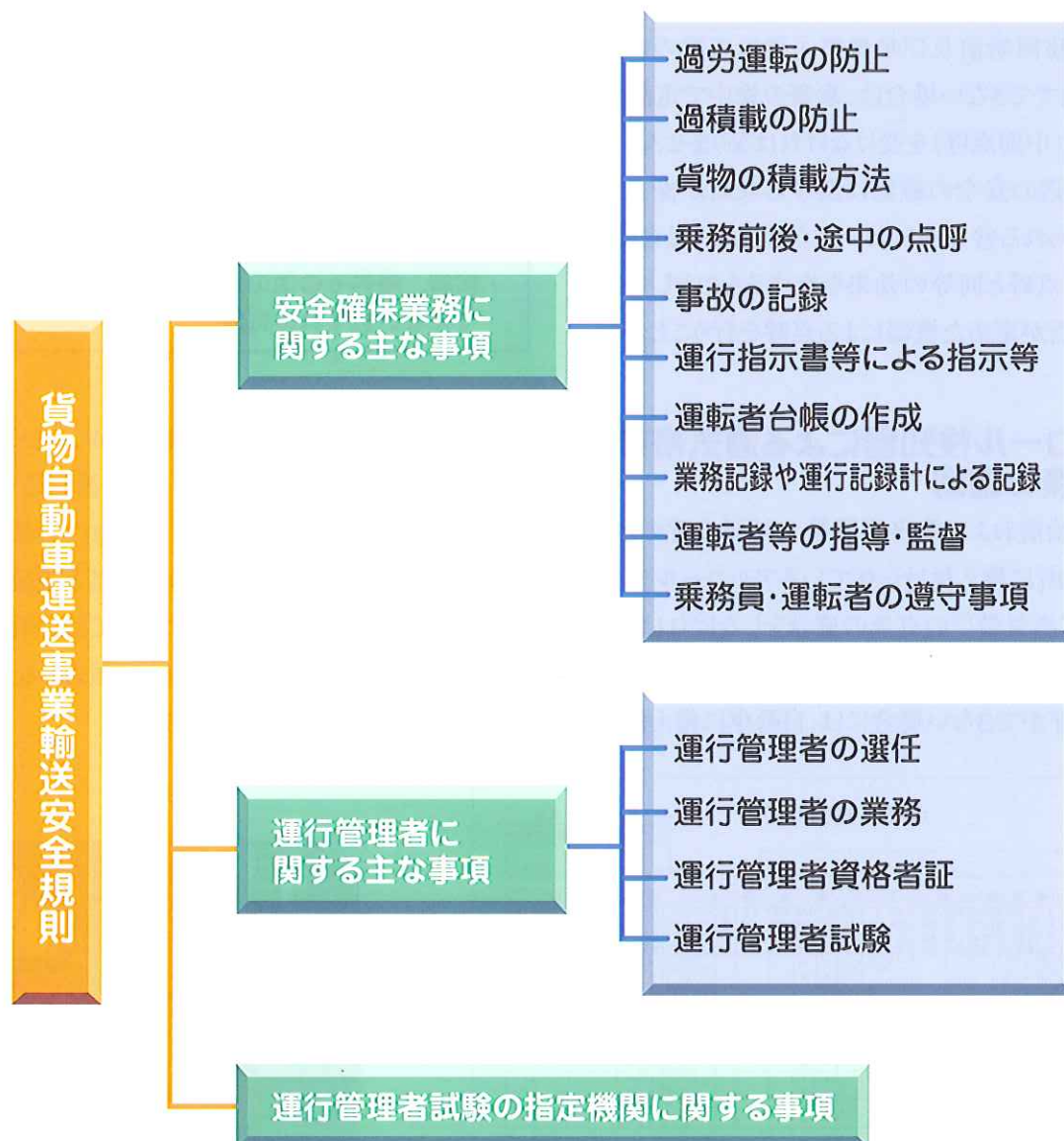
に係わる事項を、運行管理者の選任等の輸送の安全確保に係わる事項、貨物自動車運送事業の適正化事業に係わる事項などが定められています。



2 貨物自動車運送事業輸送安全規則

貨物自動車運送事業法では、輸送の安全が重視されています。そのため輸送の安全に関しては、別途

に、運輸省令として「貨物自動車運送事業輸送安全規則」が定められています。



クドラ
の心得

なお、輸送の安全の確保に関する取組が優良であると認められる営業所において点呼を行う場合は、対面による点呼と同等の効果を有するものとして国土交通大臣が定めた機器による点呼を行うことができます。

■アルコール検知器による酒気帯びの有無の確認

乗務開始前および乗務終了後の対面点呼のときには、営業所に備え付けられているアルコール検知器を用いて酒気帯びの有無の確認をしなければなりません。

対面点呼ができない場合には、自動車に備え付け

〈点呼時に運転者が行う報告事項〉

1. 乘务開始前点呼

- ・アルコール検知器による酒気の確認と酒気帯びの有無。
- ・疾病、疲労その他の理由により安全な運転ができないおそれの有無。
- ・日常点検の実施またはその確認。

2.乗務終了後点呼

- ・アルコール検知器による酒気の確認と酒気帯びの有無。
- ・乗務に係わる自動車や道路、運行の状況の報告。
- ・他の運転者と交替した場合は、自動車や道路、運行の状況の通告内容。

3. 中間点呼

- ・アルコール検知器による酒気の確認と酒気帯びの有無。
- ・疾病、疲労その他の理由により安全な運転ができないおそれの有無。

られているアルコール検知器を用いるか、もしくはアルコール検知器を携行し、それによって酒気帯びの有無の確認をし、その結果を電話その他の方法（通信機能を有し、又は携帯電話等通信機器と接続するアルコール検知器を用いる場合にあつては、当該測定結果を営業所に伝送させる方法）で報告しなければなりません。（平成23年4月1日より）

点呼記録簿(例)												平成 年 月 日() 天候			
会社名		支 店										社員番号 社員氏名 部 門 			
運転者名 (車間番号)	乗 務 前 点 呼					中 間 点 呼					乗 務 後 点 呼				
	点呼日時	点呼内容	点呼状況	点呼結果	点呼備考	点呼日時	点呼内容	点呼状況	点呼結果	点呼備考	点呼日時	点呼内容	点呼状況	点呼結果	点呼備考
()	乗務	点呼内容	点呼状況	点呼結果	点呼備考	乗務	点呼内容	点呼状況	点呼結果	点呼備考	乗務	点呼内容	点呼状況	点呼結果	点呼備考
()	乗務	点呼内容	点呼状況	点呼結果	点呼備考	乗務	点呼内容	点呼状況	点呼結果	点呼備考	乗務	点呼内容	点呼状況	点呼結果	点呼備考
()	乗務	点呼内容	点呼状況	点呼結果	点呼備考	乗務	点呼内容	点呼状況	点呼結果	点呼備考	乗務	点呼内容	点呼状況	点呼結果	点呼備考
()	乗務	点呼内容	点呼状況	点呼結果	点呼備考	乗務	点呼内容	点呼状況	点呼結果	点呼備考	乗務	点呼内容	点呼状況	点呼結果	点呼備考
()	乗務	点呼内容	点呼状況	点呼結果	点呼備考	乗務	点呼内容	点呼状況	点呼結果	点呼備考	乗務	点呼内容	点呼状況	点呼結果	点呼備考
()	乗務	点呼内容	点呼状況	点呼結果	点呼備考	乗務	点呼内容	点呼状況	点呼結果	点呼備考	乗務	点呼内容	点呼状況	点呼結果	点呼備考
()	乗務	点呼内容	点呼状況	点呼結果	点呼備考	乗務	点呼内容	点呼状況	点呼結果	点呼備考	乗務	点呼内容	点呼状況	点呼結果	点呼備考
()	乗務	点呼内容	点呼状況	点呼結果	点呼備考	乗務	点呼内容	点呼状況	点呼結果	点呼備考	乗務	点呼内容	点呼状況	点呼結果	点呼備考
()	乗務	点呼内容	点呼状況	点呼結果	点呼備考	乗務	点呼内容	点呼状況	点呼結果	点呼備考	乗務	点呼内容	点呼状況	点呼結果	点呼備考
()	乗務	点呼内容	点呼状況	点呼結果	点呼備考	乗務	点呼内容	点呼状況	点呼結果	点呼備考	乗務	点呼内容	点呼状況	点呼結果	点呼備考
()	乗務	点呼内容	点呼状況	点呼結果	点呼備考	乗務	点呼内容	点呼状況	点呼結果	点呼備考	乗務	点呼内容	点呼状況	点呼結果	点呼備考



4 乗務等の記録

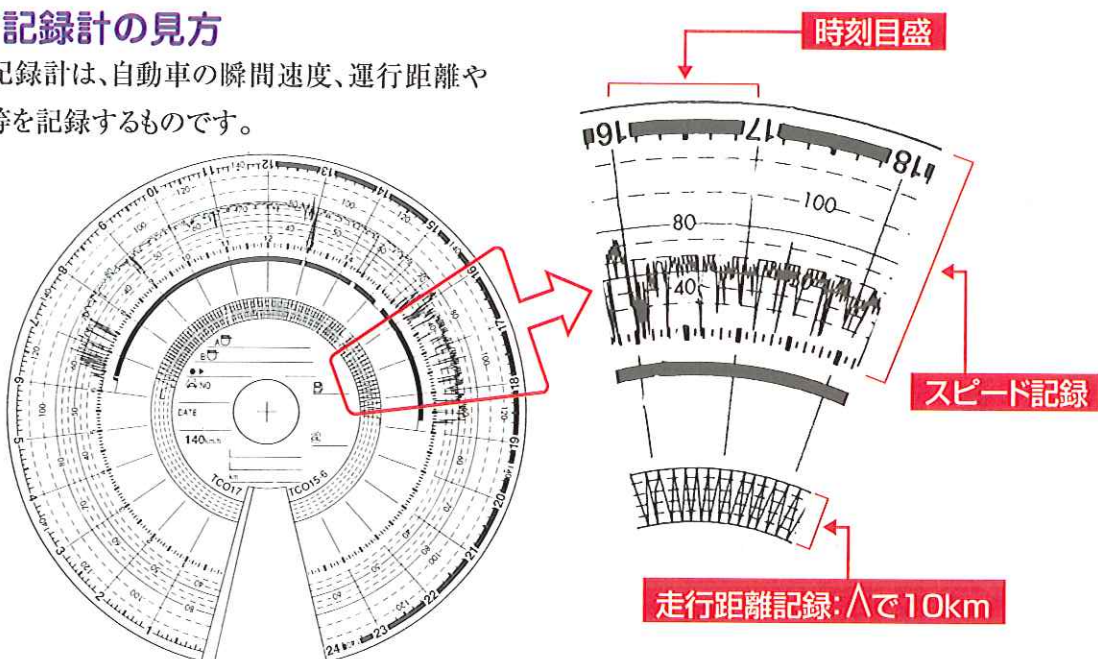
ドライバーは乗務を行ったつど、氏名や自動車のナンバー、乗務の開始や終了の地点、休憩や睡眠の地点や場所などについて記録をしなければなりません。

- ・氏名
- ・自動車のナンバー
- ・乗務開始や終了地点と日時
- ・主な経過地点
- ・乗務距離
- ・運転交替地点と日時
- ・休憩や睡眠をした地点と日時
- ・大型車の場合は貨物の積載状況
- ・事故、著しい運行の遅延等の有無とその原因



運行記録計の見方

運行記録計は、自動車の瞬間速度、運行距離や時間等を記録するものです。



※より細かな運行データをデジタル化して記録する「デジタル式運行記録計」も使用されるようになっていきます。

I

トラックドライバー の心得

5 乗務員の遵守事項

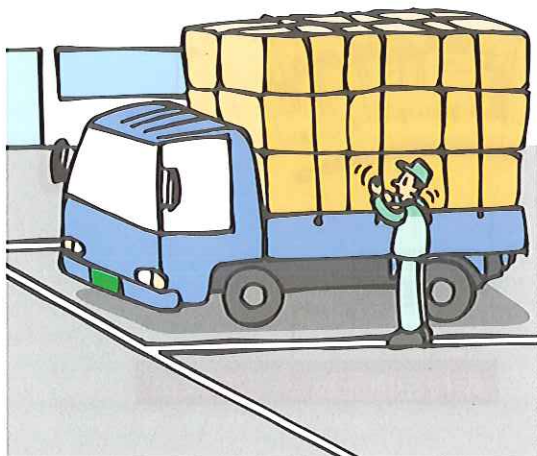
酒気を帯びて乗務しない。



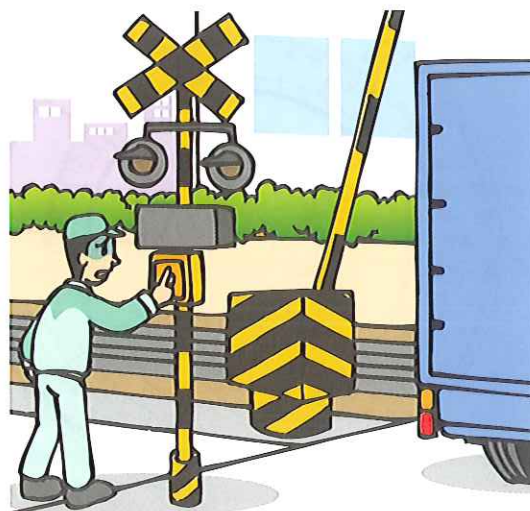
過積載をした車両に乗務しない。



偏荷重が生じないように積載するとともに、荷崩れ等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。



6 運転者の遵守事項

運転者は、乗務員の遵守事項に加えて、次の事項を遵守しなければなりません。

疾病、疲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。

乗務の開始前及び乗務終了時には点呼を受け報告をする。

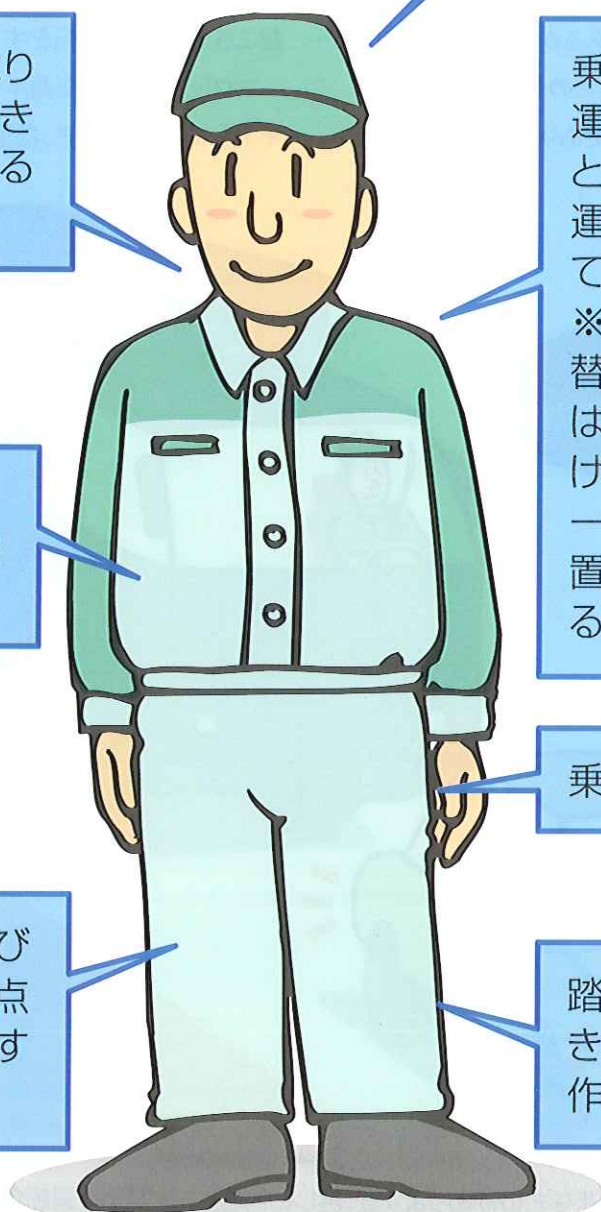
酒気を帯びた状況にあるときは申し出る。

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。

乗務記録を作成する。

踏切を通過するときは変速装置を操作しない。



I トラックドライバー の心得

3.安全走行の基本

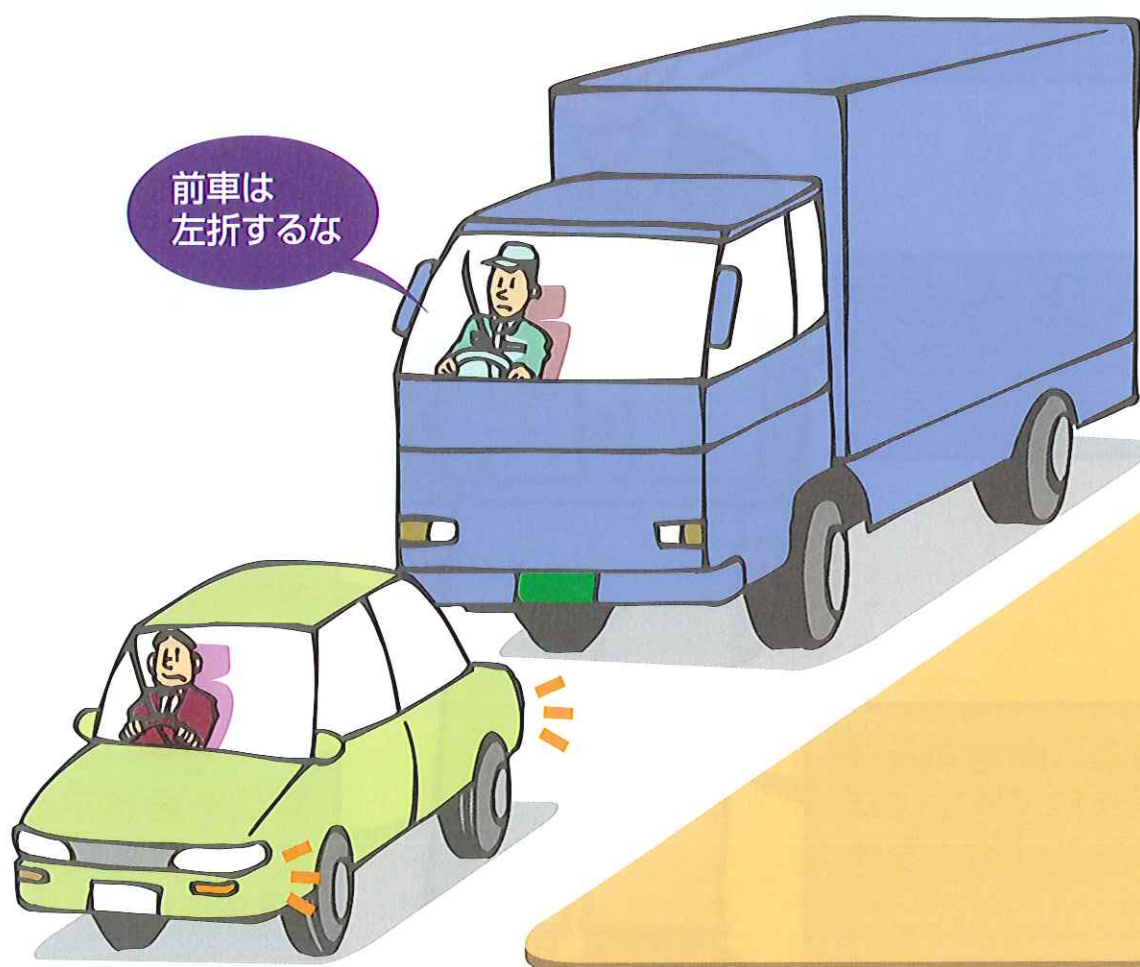
1 交通ルールへの遵守

交通安全は「信頼性の原則」で成り立っているとされます。信号が赤になれば相手は停止する、前車が左の合図を出せば前車は左折または左への進路変更をする、そういう信頼があるからこそ安全で円滑な走行が可能となるわけです。この「信頼性の原則」の基礎にあるのが交通ルールであり、それを守ること

は自分の安全を守ることでもあるのです。

交通ルールは、道路を安全・円滑に通行するための最小限の規則であり、ルールを守るとは、事故を起こさず安全な運転をするための基本です。

プロドライバーは交通ルールの内容を正確に理解し、率先してルールを守った運転をしなければなりません。



交通ルールにはさまざまなものがありますが、詳しい内容については、運転免許更新時に配布される「交通の教則」にまとめられていますから、それをよく読んで正しく理解してください。

2 日常点検の励行

安全な運行を確保し確実な輸送を行うためには、車両が万全な状態にあることが基本的な条件となります。そのためには運行前の日常点検は欠かせません。

もし、それを怠れば車両故障の原因となるだけでなく、路上故障を引き金とした重大事故の発生や火災

による車両や積荷の焼失を招きます。それがコストアップや取引先の信用を失わせることにもつながります。さらに、黒煙の排出等による環境悪化などを招き、トラック運送業界の社会的評価を低下させます。

このことをしっかり認識して、運行開始前には必ず日常点検を実施する必要があります。

点検・整備を怠るとこうなる!!

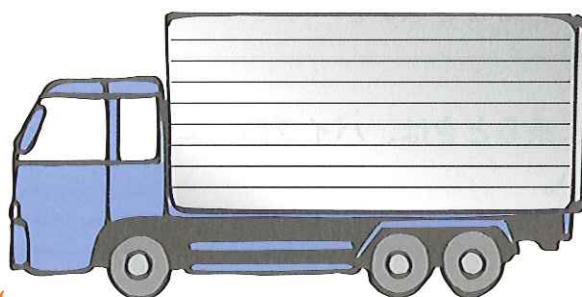
1
路上故障の発生や
思わぬ事故を
引き起こします。

2
臨時整備費の発生、
燃費低下などコスト面の
負担を増やします。

3
納期遅れ、積荷の破損など
業務の信用失墜に
つながります。

4
排ガス濃度の上昇、
黒煙排出など、
環境悪化の要因に
なります。

5
トラックのイメージや
運送業界の社会的評価を
低下させます。



I トラックドライバー の心得

■点検を行う前に注意すること

安全でスムーズな点検を行うために、点検を実施する前に、次の事項に注意しましょう。

チェック	点検前の注意事項
☐	平たんな場所で行う。
☐	タイヤに輪止めをかける。
☐	パーキング・ブレーキを確実に効かせ、ギヤをニュートラルにする。
☐	エンジンを止め、スタータ・キーを必ず抜き取る。
☐	走行直後の点検は、やけどするおそれがあるので、エンジンなどが冷えた状態で行う。
☐	吸気ダクトに物を落とさない。
☐	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。

■日常点検の順序

日常点検は、効率の良い方法で行えば、決して面倒なものではありません。次のような順序で実施しましょう。

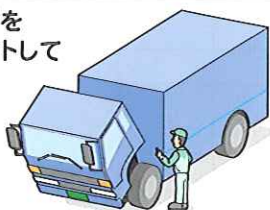
● 毎回点検する項目 ● 適切な時期に点検する項目 ● エア・ブレーキ車の点検項目

1.点検前に

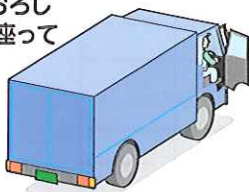
2.車のまわりを 1周しながら



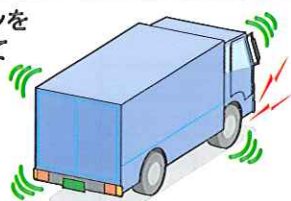
3.キャブを ティルトして



4.キャブをおろし 運転席に座って



5.エンジンを 始動して



- ① 前日までの異状箇所をチェック
- ② タイヤの空気圧をチェック
- ③ タイヤの亀裂・損傷・異状摩耗をチェック
- ④ タイヤの溝の深さをチェック
- ⑤ ディスク・ホイールの取付状態をチェック
(車両総重量8トン以上の大型トラックが対象)
- ⑥ 冷却水量をチェック
- ⑦ ブレーキ液量をチェック
- ⑧ エア・タンクの凝水をチェック
- ⑨ エンジン・オイル量をチェック
- ⑩ バッテリー液量をチェック
- ⑪ ファン・ベルトの張り・損傷をチェック
- ⑫ パーキング・ブレーキ・レバーの引きしろをチェック
- ⑬ ウインド・ウォッシャの液量・噴射状態をチェック
- ⑭ ワイパの拭き取り状態をチェック
- ⑮ エンジンのかかり具合・異音をチェック
- ⑯ エンジンの低速・加速の状態をチェック
- ⑰ 空気圧の上昇具合をチェック
- ⑱ ランプ類の点灯・点滅、汚れ、損傷状態をチェック
- ⑲ ブレーキ・ペダルの踏みしろ・きき具合をチェック
- ⑳ ブレーキ・チャンバのロッドのストロークをチェック
ブレーキ・ドラムとライニングとのすき間をチェック
- ㉑ ブレーキ・バルブからの異音をチェック

I トラックドライバー の心得

3 | 安全走行の基本

I

■チェックシートの活用

確実な点検を実施するために、点検項目や内容を記載したチェックシートを活用しましょう。

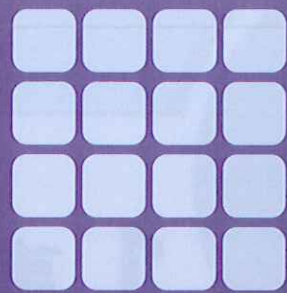
日常点検 チェック・シート（例）

点検項目	点検内容	判定・Ox
①ブレーキ	1. ブレーキ・ペダルの踏みしろが適当で、ブレーキの効きが十分であること。 ○※ ・ブレーキ・チャンバのロッドのストロークが適当であること。 ・ブレーキ・ドラムとライニングとのすき間が適当であること。	
	2. ブレーキの液量が適当であること。	
	○3. 空気圧力の上がり具合が不良でないこと。	
	○4. ブレーキ・ペダルを踏み込んで放した場合にブレーキ・バルブからの排気音が正常であること。	
	5. 駐車ブレーキ・レバーの引きしろが適当であること。	
②タイヤ	1. タイヤの空気圧が適当であること。（含スペア・タイヤ） 2. 亀裂および損傷がないこと。 3. 異常な摩耗がないこと。 ※4. 溝の深さが十分であること。 5. ディスク・ホイールの取付状態が適正であること。（車両総重量8トン以上の大型トラックが対象）	
③バッテリー	※ 液量が適当であること。	
④原動機	※1. 冷却水の量が適当であること。 ※2. ファン・ベルトの張り具合が適当であり、かつ、ファン・ベルトに損傷がないこと。 ※3. エンジン・オイルの量が適当であること。 ※4. 原動機のかかり具合が不良でなく、かつ、異音がないこと。 ※5. 低速および加速の状態が適当であること。	
⑤灯火装置および方向指示器	点灯または点滅具合が不良でなく、かつ、汚れおよび損傷がないこと。	
⑥ウインド・ウォッシャーおよびワイパー	※1. ウインド・ウォッシャーの液量が適当であり、かつ、噴射状態が不良でないこと。 ※2. ワイパーの払拭状態が不良でないこと。	
⑦エア・タンク	エア・タンクに凝水がないこと。	
⑧運行において異状が認められた箇所	当該箇所に異状がないこと。	

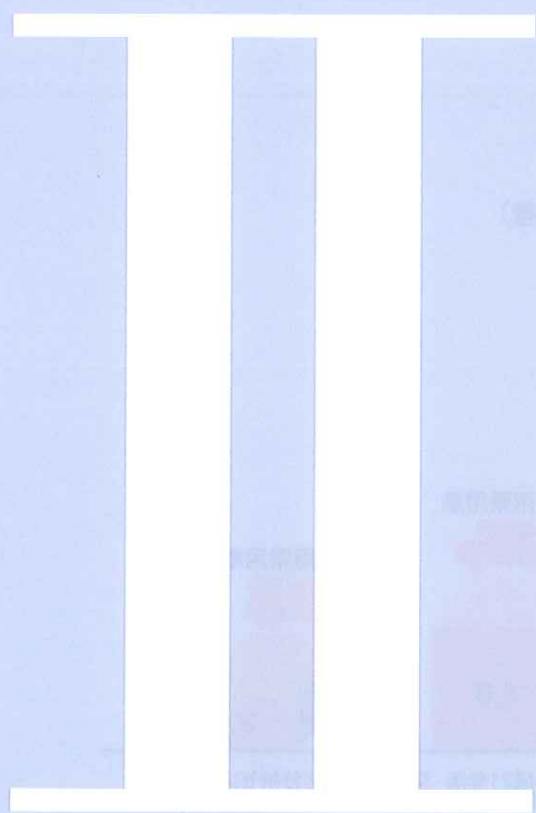
（注）・※印の点検は、当該自動車の走行距離、運行時の状態等から判断した適切な時期に行うことで足りる。

・○印の点検は、エア・ブレーキを用いた自動車についての点検を示す。

・日常点検のチェックが終了したら、整備管理者より運行の可否の指示を受ける。



トラック事故の実態



トラック事故の実体

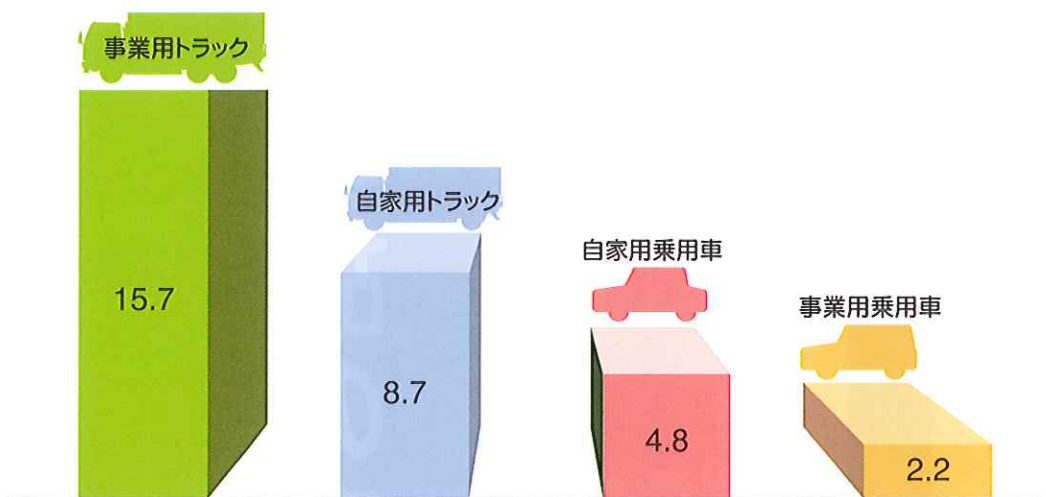
II

1. 事業用トラックの事故発生状況

1 死亡事故の発生割合が高い

人身事故1,000件当たりで何件の死亡事故が発生しているかという死亡事故率をみると、事業用トラックは約15.7件で、他の車種に比べてかなり高くなっています。(図1)

図1 人身事故1,000件当たりの死亡事故件数(第一当事者)



(交通統計・平成21年版 交通事故総合分析センター)

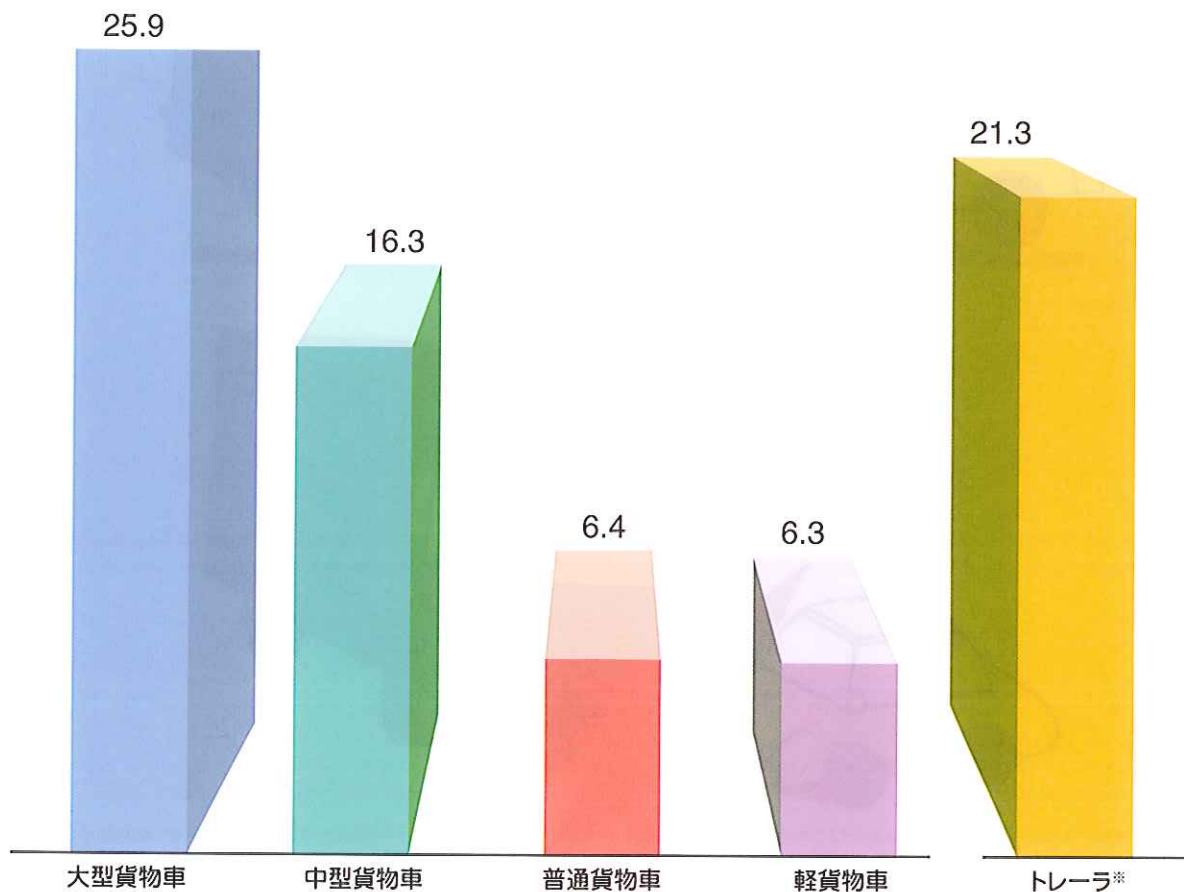
2 大型車ほど死亡事故につながりやすい

事業用トラックの種類別に、人身事故1,000件当たりの死亡事故率をみると、大型貨物車が約25.8件、中型貨物車が約16.3件、普通貨物車が約6.3件、軽貨物車が6.2件、トレーラが約21.2件となっており、大型車になるほど死亡事故につながりやすいことがわかります。(図2)

事業用トラックは、自家用トラックや乗用車に比べて

1日の走行距離が長いので、そのぶん事故に遇う確率も高いうえに、大型車になるほどいったん事故が発生すれば破壊力も大きくなることから死亡事故になりやすいといえます。この点をよく理解して、常に細心の注意をはらい慎重な運転を心がけることが大切です。

図2 事業用トラックの種類別・人身事故1,000件当たりの死亡事故件数



※トレーラは、大型貨物車、中型貨物車、普通貨物車の内数です。
(交通統計・平成21年版 交通事故総合分析センター)

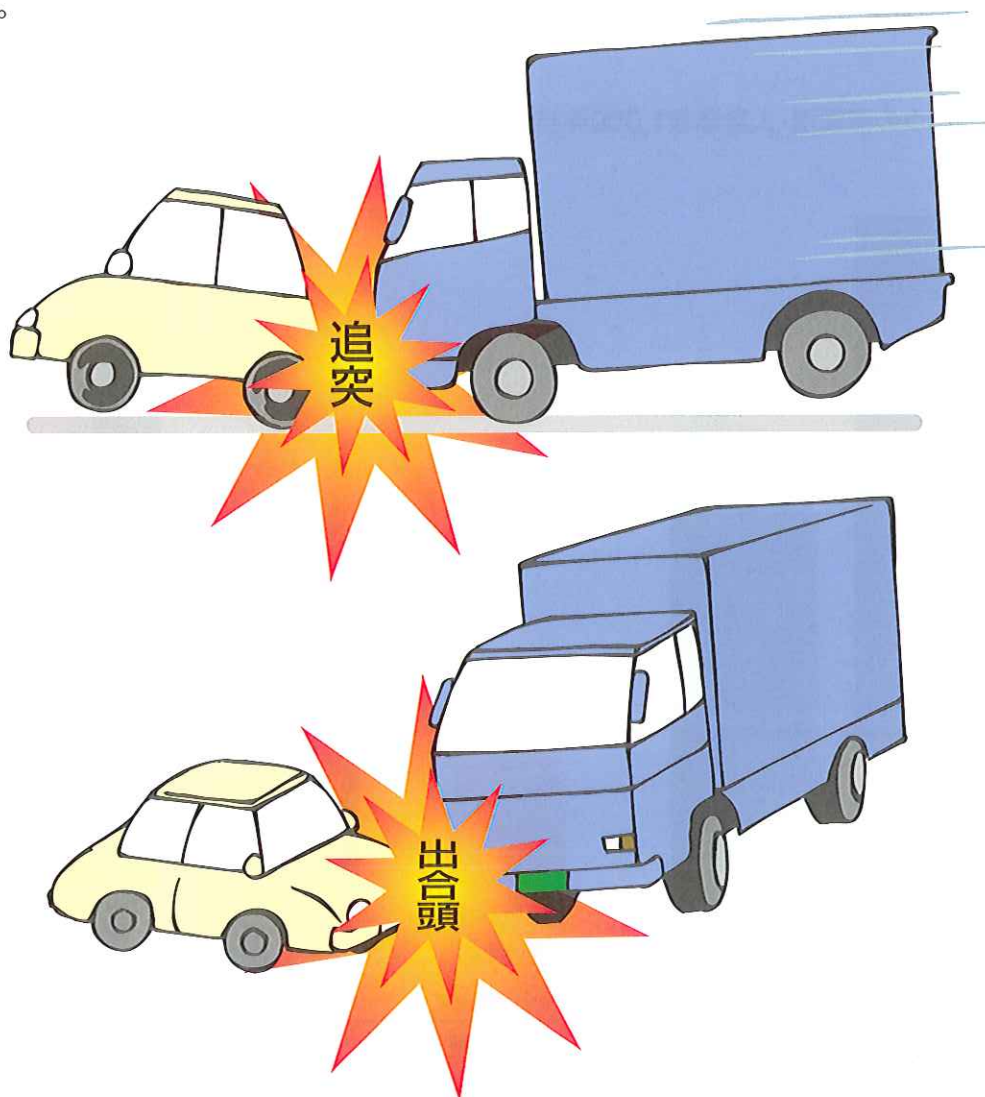
2. 事業用トラックの事故の特徴

1 追突事故と出合頭事故が多い

事故原因をみると、ほぼ毎年脇見運転や漫然運転による前方不注意と、安全不確認による事故が多く、事故形態では、追突事故と出合頭事故が多くなっているのが特徴です。

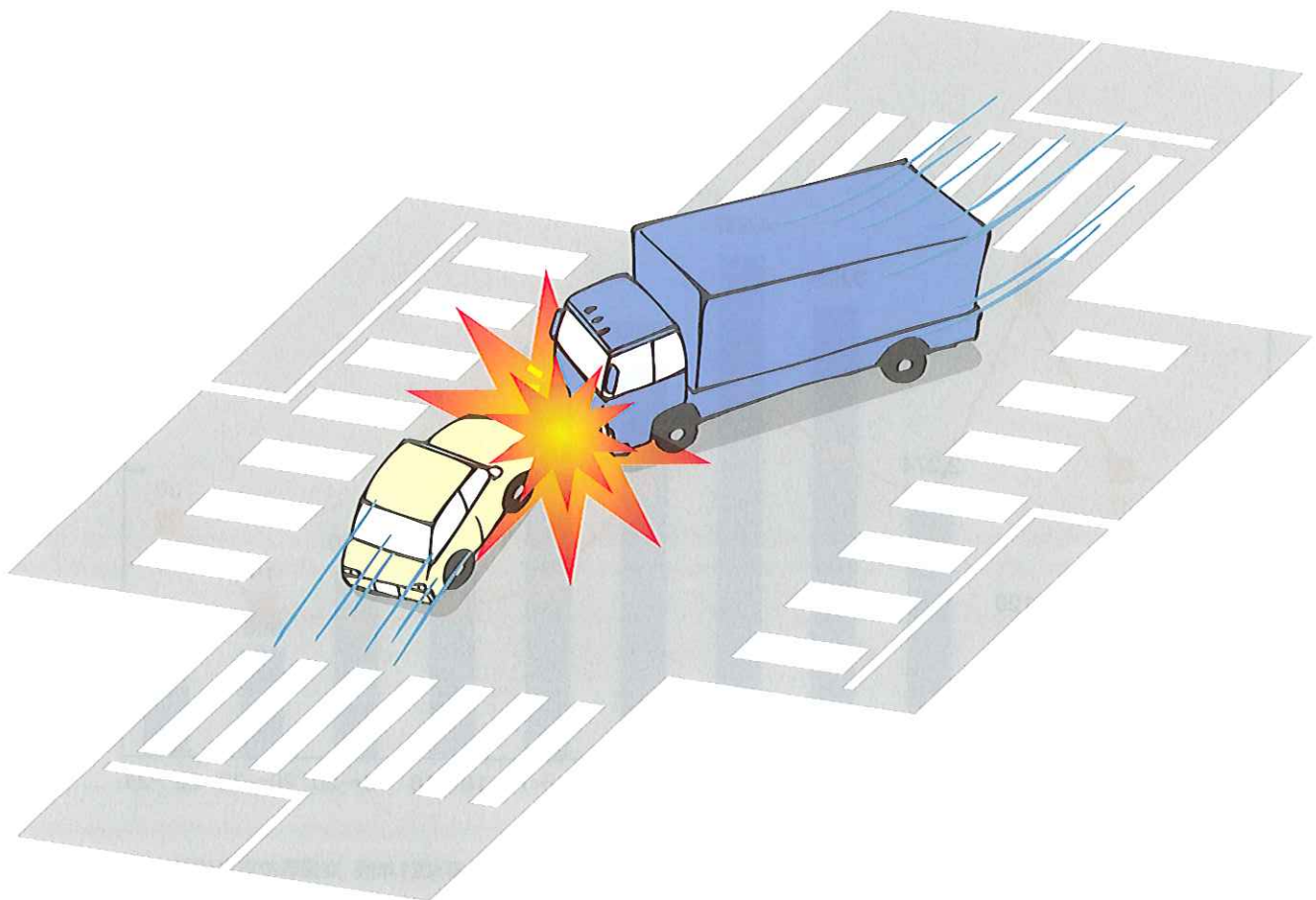
したがって、前方不注意による追突事故と安全不確認による出合頭事故が、トラックの事故多発パターンといえます。

前方不注意も安全不確認も、ドライバーの油断が原因の一つと考えられます。運転中は決して気を抜かず、前方によく注意をはらうとともに、制限速度の遵守、車間距離の確保を、見通しの悪い場所では一時停止をするなどして安全をしっかりと確認する必要があります。



2 交差点での事故が半数を占める

道路形状別では、ほぼ毎年交差点とその付近が半数を占めており、事故の2件に1件は交差点で発生しています。交差点は事故多発場所ですから、スピードを落とす、周囲によく目を配る、右左折時は早めに合図を出すなどの基本を守った慎重な運転が必要です。



II トラック事故の実体

2 | 事業用トラックの事故特徴

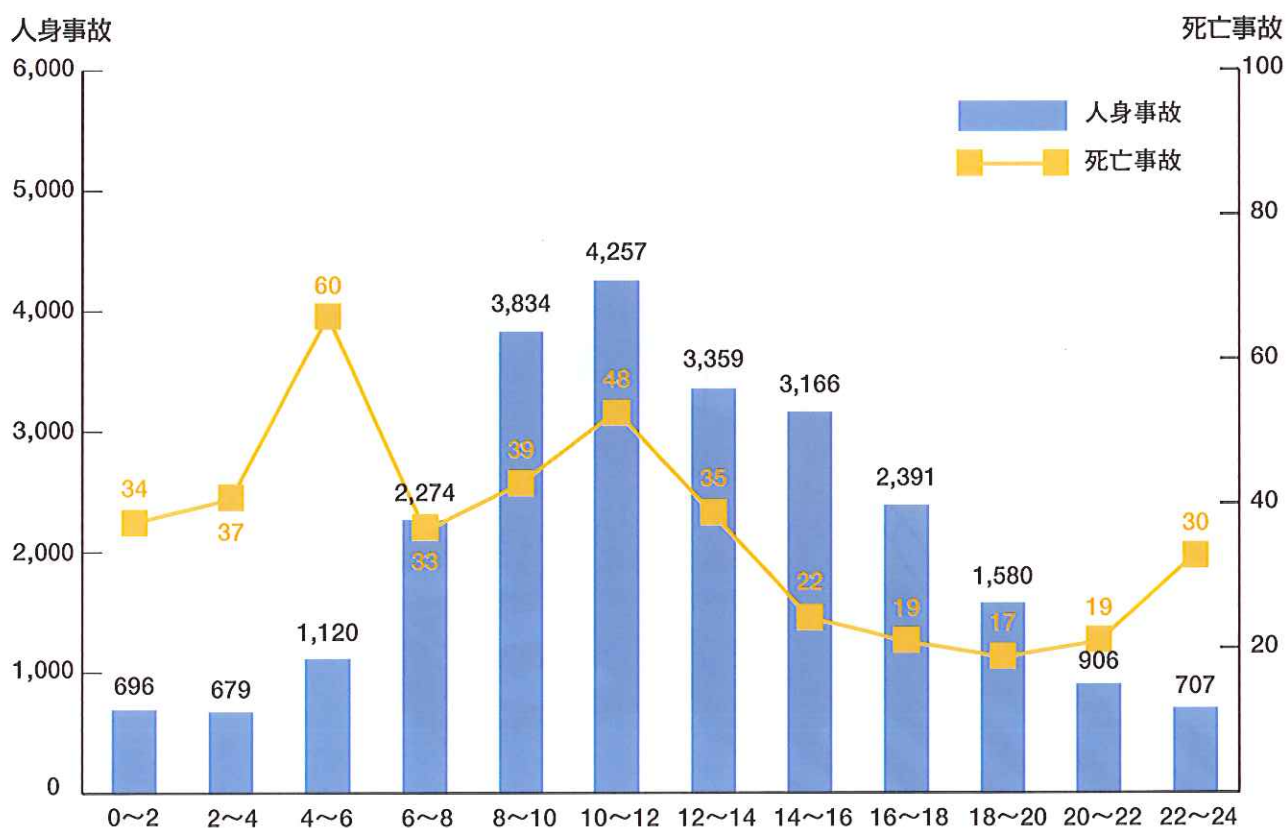
II

3 死亡事故は深夜から明け方に多い

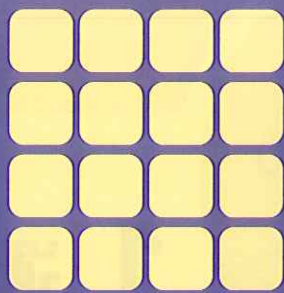
下のグラフは平成21年の事業用トラックの時間帯別交通事故の発生状況を示したのですが、人身事故では、10～12時の時間帯をピークとして、その前後で多く、死亡事故では、4～6時の時間帯をピークとして深夜から明け方および10～12時の前後で多発し

ています。

特に深夜から明け方にかけては、疲れや眠気におそわれやすく、注意力が低下しやすい時間帯ですから、無理をせず早めに休憩や仮眠をとるなどして安全運転を心掛けましょう。



(交通事故統計年報・平成21年版 交通事故総合分析センター)



プロドライバーの マナー

プロドライバーのマナー

プロドライバーのマナー

プロドライバーのマナー

プロドライバーのマナー

プロドライバーのマナー

プロドライバーのマナー

プロドライバーのマナー



III プロドライバーの マナー

1. 運転マナーの大切さ

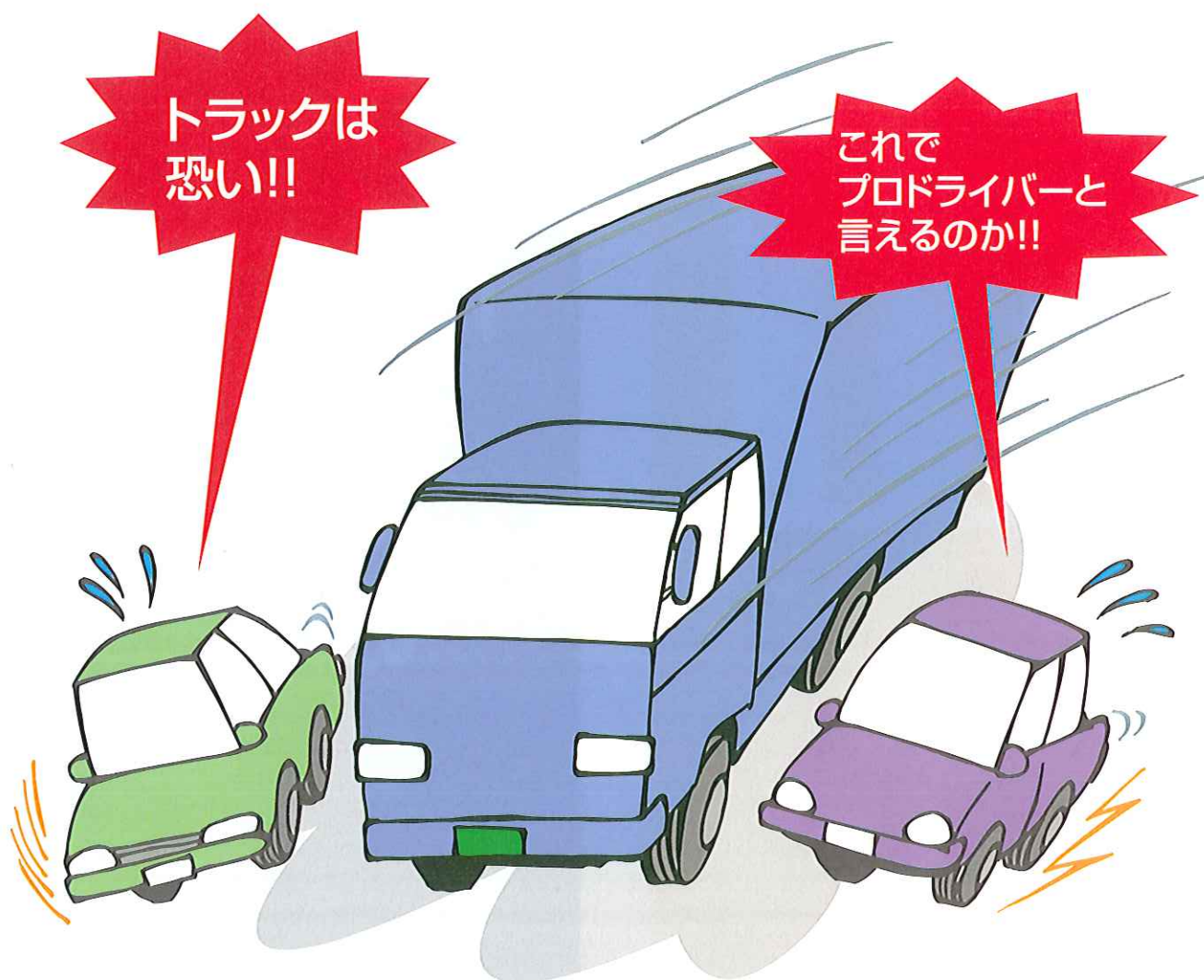
1 マナーの悪い運転は業界のイメージダウンにつながる

物流という重要な役割を担って事業用トラックを運転しているプロドライバーは、他車の手本となるべき安全でマナーの良い運転を心がけなければなりません。

一般の乗用車からみれば、車体の大きいトラックが近くを走っているだけで恐く感じるものです。「幅寄せ」

や「あおり」などは絶対してはいけない行為です。

全日本トラック協会のホームページにも、運転マナーの悪いトラックに対する一般市民からの苦情が多く寄せられています。



2 こんな運転は絶対にしない —苦情メールの内容—



我が物顔で走り回っているトラック がとても不愉快です

二車線道路でトレーラを追抜いたところ、運転者は非常に腹がたったのでしょうか、私の車と並走し、真っ黒い排気ガスを排出して私の視界を妨げました。

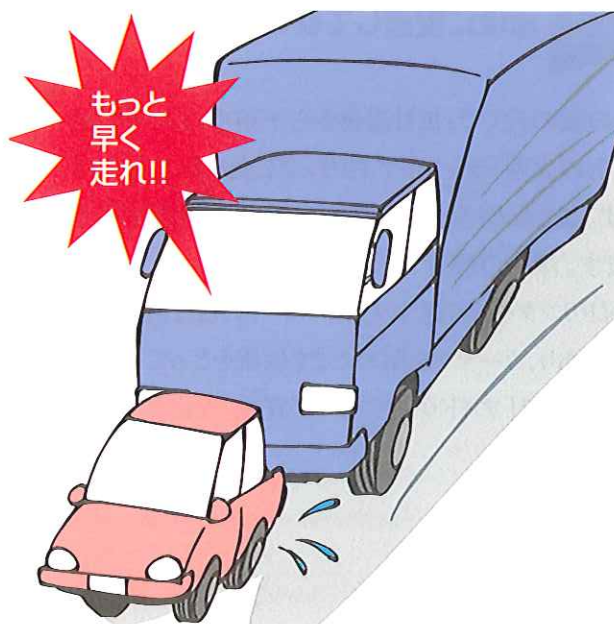
トラックの前に出ようとする、私の走行している車線に急に入ってきて、とても怖い思いをしました。事業用トラックのドライバーは、運転のプロのはずです。他車のちょっとした行動で腹を立てていたのでは、プロ失格です。



運転席が高いから偉い と思っているのでは

安全運転をしているとあおってくる、必要以上のパッシング、強引な割込み、コンビニ等の駐車場の出入口で駐車し、道路が見えない。

運転席が高いから偉くなったと錯覚しているのかもしれませんが。そういう人がプロドライバーでいいのでしょうか。仕事とか、運転以上にまずはモラル、道徳、人間性を見直す必要があると思います。

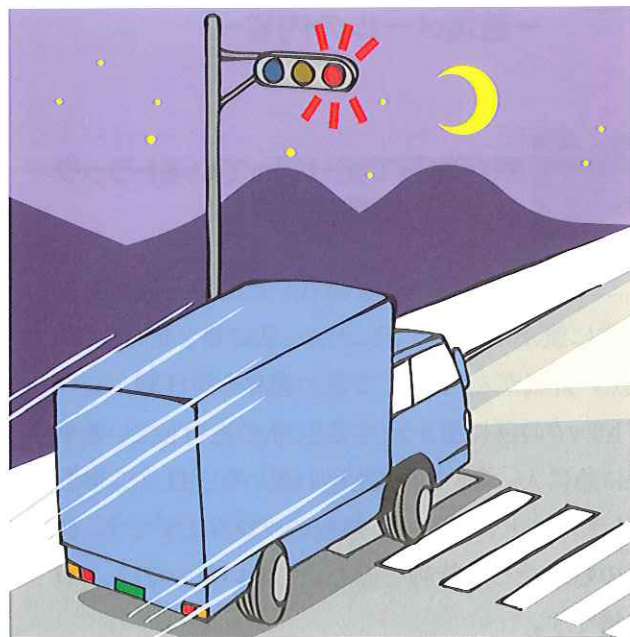


III プロドライバーの マナー



MAIL 3 プロドライバーという自覚を持って

夜間、交通量が減った道路にみられるトラックの現状を知っていますか。「信号無視」や「故意的に停止線を越え、横断歩道も横切り、交差点内に進入」、「制限速度を超え前方の車両をあおる」、「突然の進路変更」、そして「右左折、進路変更時の方向指示器の不使用」。ごく一部のトラックドライバーだと思いますが、このような運転をするドライバーは決してプロとは言えません。一旦事故が起きたらどうなるかを良く考え、ぜひプロという自覚を持っていただきたい。運送業界のプロは、荷物を安全に、確実に運ぶことだと思います。



MAIL 4 環境に配慮して欲しい

私の家の近くで、毎日深夜から午前中にかけて10台以上の大型トラックがアイドリングしたまま、駐車しています。これらのトラックが引き起こしている問題が多々あります。深夜の騒音、強烈な排気ガス。

アイドリングを繰り返す大型トラックは、ほぼ特定のトラックであり、カーテンを閉めたまま仮眠をとっているのです。これで「アイドリングストップ宣言」といえるのでしょうか。



2. 運転マナーの基本

1 思いやりと譲り合いの気持ち

道路は大勢の人が行き交う公共の場です。この公共の場を安全にかつ円滑に利用するための最小限のきまりが「交通ルール」です。しかし、実際に運転をしていると、交通ルールだけでは解決できないケースが多々あることに気がつきます。

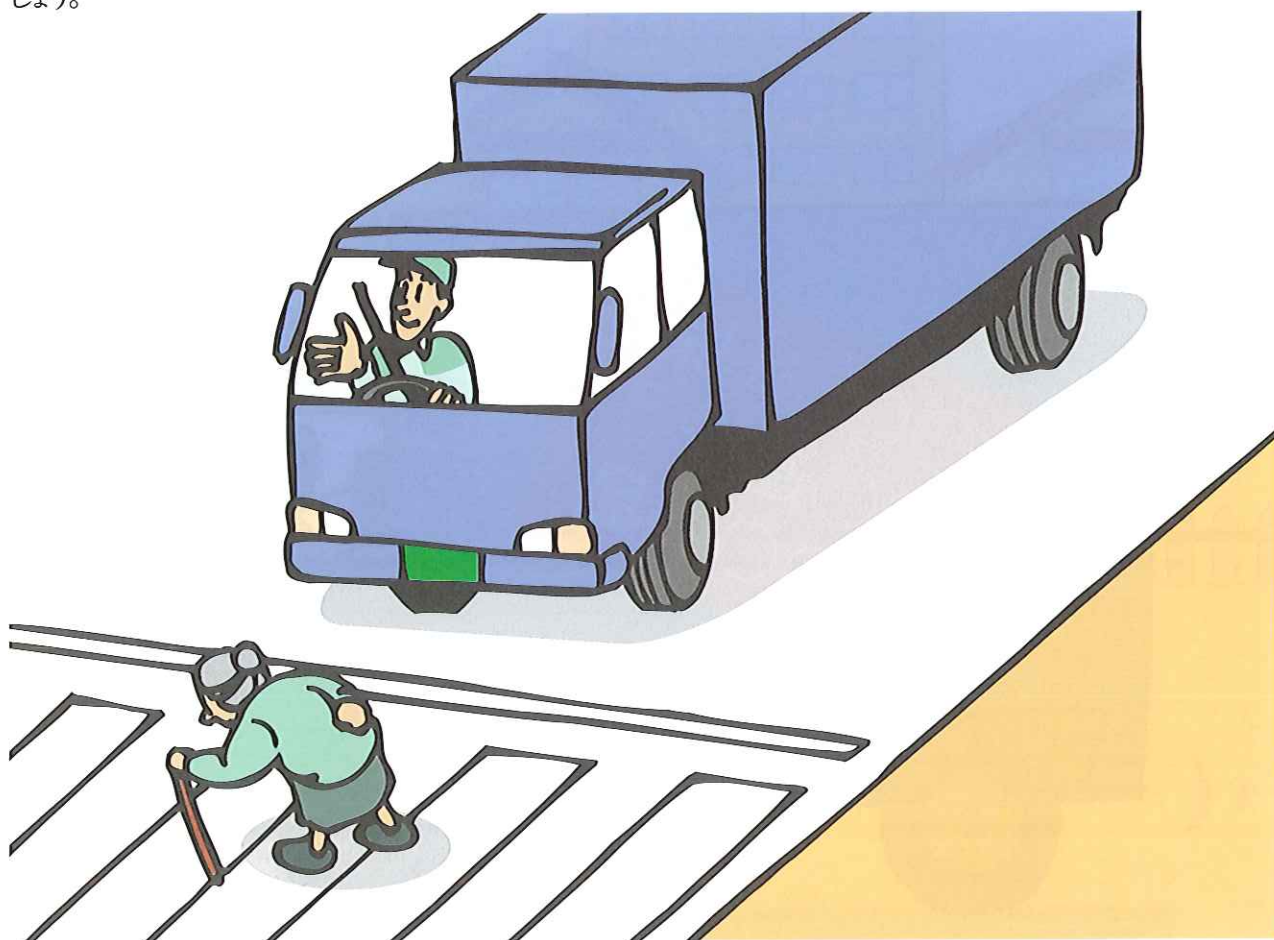
これを円満に解決するのが「思いやり」と「ゆずり合い」です。道路を職場としているドライバーは、「道路を使わせてもらっている」という気持ちを持ち、常に「相手に譲る」という姿勢でハンドルを握るようにしましょう。

2 おごりの意識を捨てる

トラックは他車よりも大きいのが特徴で、高い運転席から他車や歩行者を見下ろすかたちになるので、トラックのドライバーは強者意識がつりやすいのです。

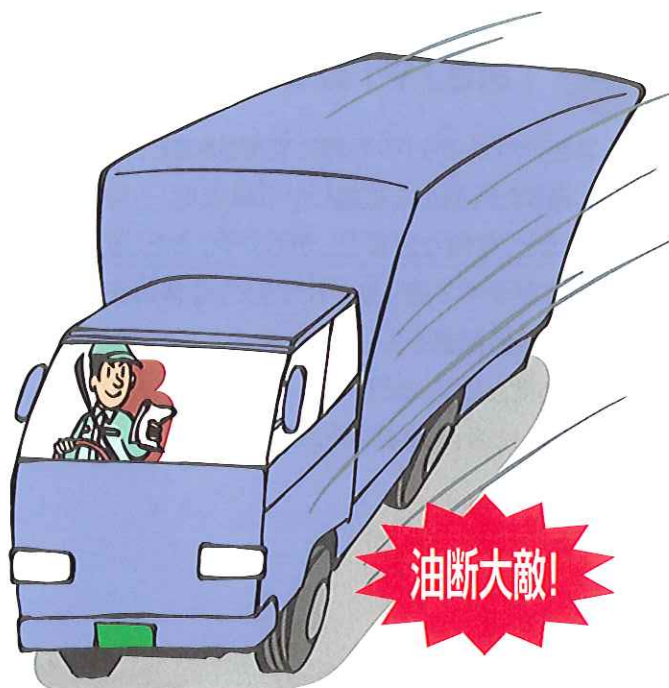
本人にはその気がなくても、無意識のうちに「威圧運転」や「嫌がらせ運転」を行っていることもあります。

「強い者は弱い者を助ける」、この社会正義の原則にのっとり、トラックドライバーは強いからこそ相手の立場にたった運転が求められます。



3 油断をしない

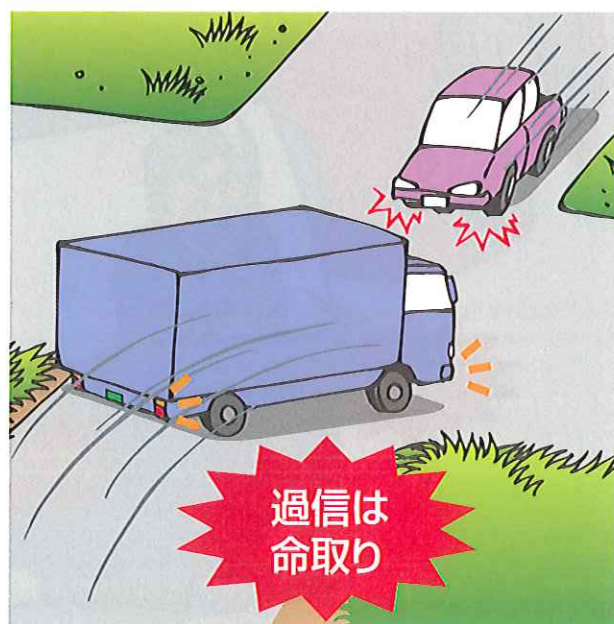
「毎日この道を走行しているから」という油断は、運転にとって大敵です。油断は運転に必要な注意力を低下させます。その典型的なケースがわき見です。わき見により、前車の停車に気づくのが遅れ追突したり、歩行者の発見が遅れはねてしまうという事故が多々あり、わずかな緊張感の緩みが取り返しのつかない事故を引き起こす可能性を秘めています。日々ハンドル握っているドライバーは、このことを十分に頭に入れ運転する必要があります。



4 過信しない

「自分は運転がうまい」、そういう過信は安全運転の基本を失わせ、運転を甘く考えさせて無謀な行為をさせる原因となります。

プロドライバーである以上、運転に自信を持つことは大切ですが、過信になっては問題です。周囲のドライバーを邪魔に感じ、次第に思いやりの気持ちが薄れてくるのです。ベテランドライバーになっても初心を忘れない運転を心がけてください。



III プロドライバーの マナー

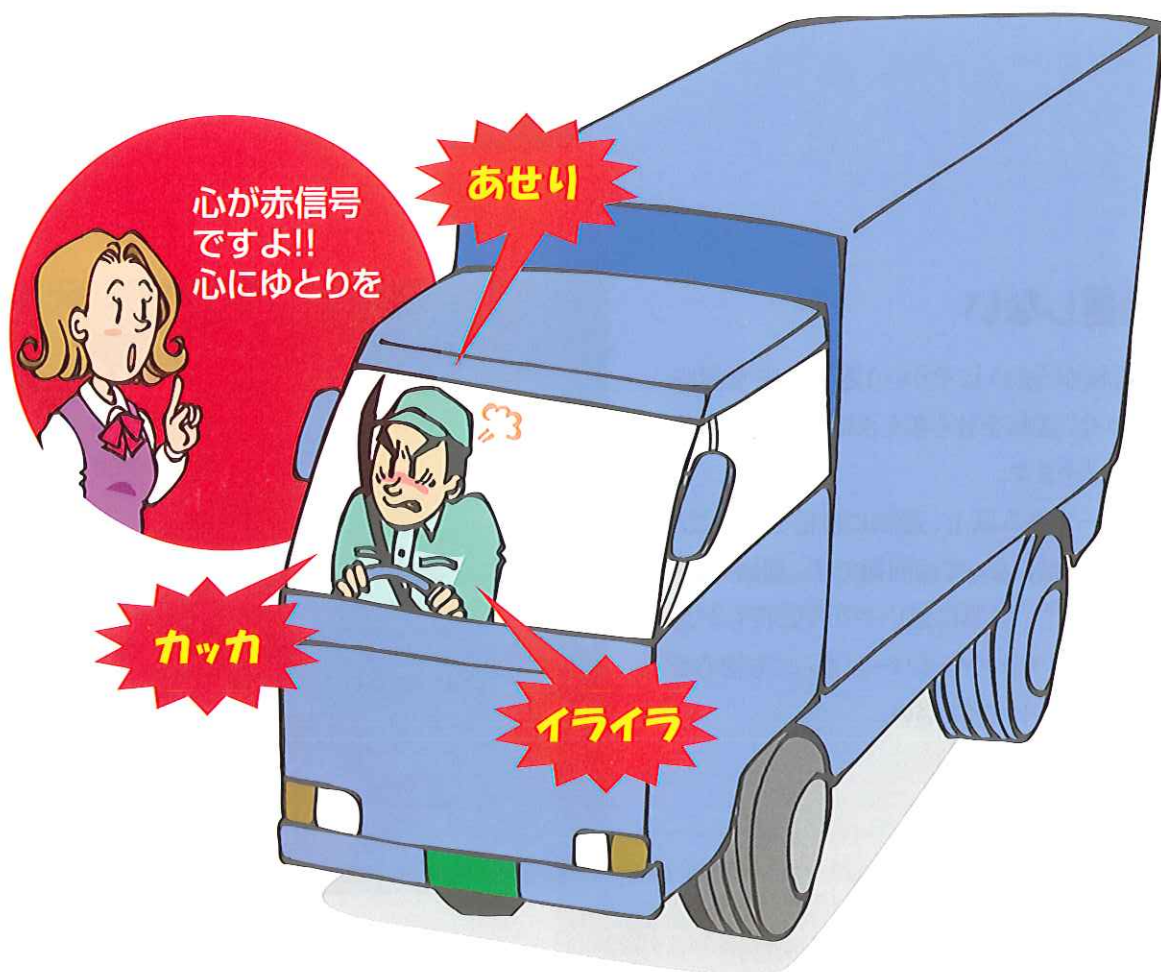
5 「急ぎ」や「あせり」をおさえる

「急ぎ」や「あせり」の心理に支配されると、スピードを出し過ぎたり、強引な追越しや車線変更、一時停止の無視など、危険な運転をしがちです。また、前方の車の動きがすべて遅く思われてきて、全体の交通の流れに対する配慮を失ってしまうこともあります。「急いだり、あせったりしたとしても、そんなに早く走れるわけでもない」と考え、気持ちをおさえましょう。

6 「カッカ」したり 「カリカリ」しない

「カッカ」や「カリカリ」などの、興奮した状態になると、的確な判断力が失われるだけでなく、他車の運転行動が少しでも自分の気にさわると、仕返しをしようとする行動に出がちです。例えば、追い越されると、追い抜き返そうとし無理な運転をすることになります。

「カッカ」しながら運転し事故を起こしたら、何にもならないと考えて、いつも冷静に運転しましょう。



3. トラックドライバーの接遇マナー

1 輸送の品質アップにつながる接遇マナー

輸送の基本は、「安全・安心・確実」に荷物を運ぶことにありますが、最近は輸送の高品質化が一層求められています。それに対応する手段の一つとして、ドライバーの「接遇マナー」の向上が欠かせない時代になっています。

ドライバーは、直接荷主や配送先などのお客さんと接

触していますので、ドライバーの態度、言葉づかい、身だしなみなどの良し悪しが、会社のイメージや信用に大きくかかわってきます。相手先に好感を与え、信頼と安心を得るような「接遇マナー」を身につけることは、輸送の品質アップにつながるプロドライバーの大切な条件の一つです。



III プロドライバーの マナー

■ドライバーは会社の顔

ドライバーは、直接荷主や配送先の人と接していますが、それは個人としてではなく、あくまでも自分の勤務する「〇〇運送」を代表する人間として接しているのです。まさにドライバーは、会社を代表する「顔」といえます。

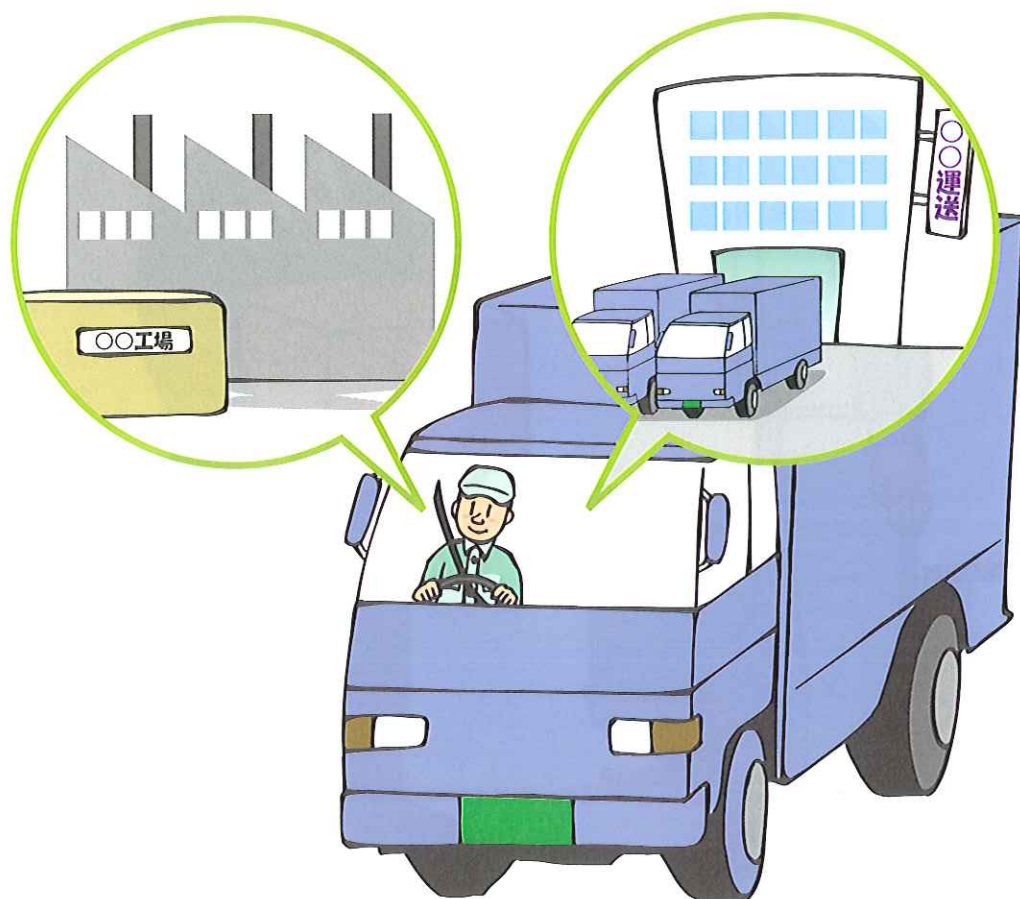
■ドライバーは荷主の代理人

特に、配送先が荷主の大事な取引先である場合、配送先の人に対するドライバーの応対や態度が悪いと、

自分の会社だけでなく、荷主の信用を傷つけることにもなります。そうなれば荷主との関係も悪くなり、取引中止となることさえあります。

現在は荷主が自由に運送会社を選ぶ時代であり、マナーの悪いドライバーのいる会社よりも、マナーが良く安心してまかせられる会社が選ばれることは当然です。

荷主に信頼され安心感をもってもらうためには、ドライバーは荷主に代わって配送していることをしっかり認識して、誠意をもって配送先と接し、好印象を与えることが大切です。



2 接遇マナーの基本

■必ず「あいさつ」をする

あいさつは良い人間関係を築くうえでの基本となるものです。ドライバーは、荷主や配送先の人と直接かわっていますが、その「かわり」は、あいさつからはじまります。相手と接したときは、必ず明るい声であいさつをするということを忘れないようにしましょう。

■感じの良い話し方をする

相手に好感をもたれる話し方は、言葉をかざり立てたり、敬語を多用するということではありません。明るさを第一に心がけ、誠実で心の通った言い方であれば、相手の心を動かし、多少言葉や表現が足りなかったとしても、相手に理解され物事がスムーズにすすんでいきます。



感じの良い話し方のポイント

- ・明るく話す
- ・相手の顔をみて話す
- ・はっきりと話す

プロドライバーの マナー

3 | トラックドライバーの接遇マナー

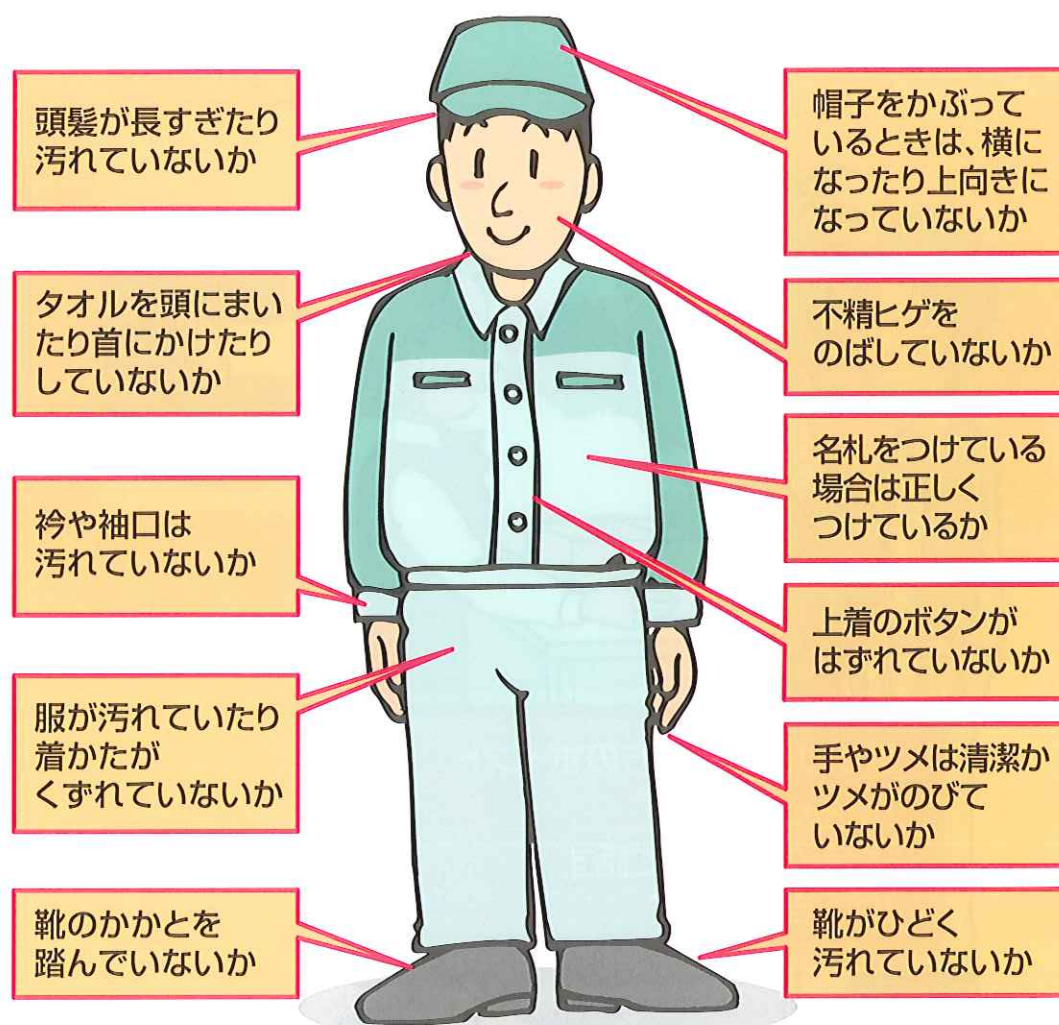
III

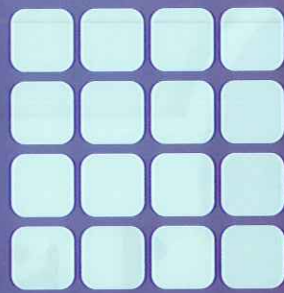
■清潔感のあるキチンとした服装をする

だらしない服装は、荷主や配送先から好感をもたれるはずがありません。身なりや服装はその人の人柄や仕事に対する気力、心構えを表すものなのです。

だらしない服装は、乱暴な運転をイメージさせ、「こ

のドライバーに荷物をまかせて大丈夫だろうか..」と不安感を与え、ドライバーだけでなく輸送そのものにも大きなマイナスとなります。常に清潔感のあるキチンとした服装を心がける必要があります。





交通事故・違反と処分

IV

1.ドライバーに対する処分

1 刑事処分

■危険運転致死傷罪

酒酔い運転等の悪質・危険な運転をし、人身事故を起こした場合には、刑法第208条の2の「危険運転致死傷罪」が適用され、厳罰に処せられます。

たとえば酒酔い運転で、死亡事故を起こした場合は1年以上20年以下の懲役、負傷事故の場合は15年以下の懲役となります。

●危険運転致死傷罪が適用される行為

「危険運転致死傷罪」が適用されるのは、自動

車で次のような行為をし、死傷事故を起こした場合です。

- ①アルコールまたは薬物の影響により、正常な運転が困難な状態で走行する行為。
- ②制御することが困難な高速度等で走行する行為。
- ③危険なスピードで人または車の通行を妨害する目的で割り込み等をする行為。
- ④危険なスピードでことさらに赤信号を無視する行為。

危険運転致死傷罪(刑法第208条の2)が適用されると

死亡事故



1年以上20年以下の懲役

負傷事故



15年以下の懲役

■自動車運転過失致死傷罪

運転者の過失によって人身事故を起こし、「危険運転致死傷罪」が適用されない場合には、「自動

車運転過失致死傷罪」が適用され、「7年以下の懲役または100万円以下の罰金」となります。

2 行政処分

違反や事故を起こして一定の点数に達すると、免許取消しや停止の処分を受けます。これが「行政処分」といわれるものです。

■特定違反行為と一般違反行為

違反は、悪質で危険性の高い「特定違反行為」と、それ以外の「一般違反行為」の2つに区分され、「特定違反行為」の場合は表1の基準、「一般違反行為」の場合は表2の基準に基づいて免許取消し等の処分が行われます。

分が行われます。

なお、表1,2の「欠格期間」とは、免許が取得できない期間をいいます。したがって、欠格期間3年の免許取消し処分を受けると、3年間は免許が取得できません。また、「前歴」とは、過去3年以内に免許停止処分等を受けた回数をいいます。

*「特定違反行為」と「一般違反行為」の違反の種類、点数等については、42頁に掲載してあります。

表1 特定違反行為に係る処分基準

欠格期間	前歴なし	前歴1回	前歴2回	前歴3回以上
免許取消し	10年	70点以上	65点以上	60点以上
	9年	65点~69点	60点~64点	55点~59点
	8年	60点~64点	55点~59点	50点~54点
	7年	55点~59点	50点~54点	45点~49点
	6年	50点~54点	45点~49点	40点~44点
	5年	45点~49点	40点~44点	35点~39点
	4年	40点~44点	35点~39点	
	3年	35点~39点		

表2 一般違反行為に係る処分基準

欠格期間等	前歴なし	前歴1回	前歴2回	前歴3回以上
免許取消し	5年	45点以上	40点以上	35点以上
	4年	40点~44点	35点~39点	30点~34点
	3年	35点~39点	30点~34点	25点~29点
	2年	25点~34点	20点~29点	15点~24点
	1年	15点~24点	10点~19点	5点~14点
停止・保留	6点~14点	4点~9点	2点~4点	2点又は3点

IV 交通事故・違反と処分

は特定違反行為

は一般違反行為

表3 交通違反につける点数と反則金額一覧表（平成23年1月1日現在）

（反則金額の単位は千円）

交通違反の種類		点 数	酒 気 帯 び 点 数	反則金額					
				大 型 車	普 通 車	二 輪 車	原 付 車		
運転人等		62							
危険運転致死		62							
運転傷害等（治療期間 3 月以上または後遺障害）		55							
危険運転致死傷（治療期間 3 月以上または後遺障害）		55							
運転傷害等（治療期間 30 日以上 3 月未満）		51							
危険運転致死傷（治療期間 30 日以上 3 月未満）		51							
運転傷害等（治療期間 15 日以上 30 日未満）		48							
危険運転致死傷（治療期間 15 日以上 30 日未満）		48							
運転傷害等（治療期間 15 日未満または建築物損壊）		45							
危険運転致死傷（治療期間 15 日未満）		45							
酒酔い運転		35							
麻薬等運転		35							
救護義務違反（ひき逃げ）		35							
酒気帯び（呼気1ℓあたり0.25mg 以上）運転		25							
過労運転等		25							
共同危険行為等禁止違反		25							
無免許運転		19	23						
酒気帯び（呼気1ℓあたり0.15mg以上0.25mg未満）運転		13							
大型自動車等無資格運転		12	19						
仮免許運転違反		12	19						
無車検運行		6	16						
無保険運行		6	16						
50km 以上		12	19						
高速自動車国道等	40km 以上 50km 未満	6	16						
	35km 以上 40km 未満	3	15	40	35	30			
	30km 以上 35km 未満	3	15	30	25	20			
	25km 以上 30km 未満	3	15	25	18	15			
	20km 以上 25km 未満	2	14	20	15	12			
	15km 以上 20km 未満	1	14	15	12	9			
	15km 未満	1	14	12	9	7			
	50km 以上	12	19						
	30km 以上 50km 未満	6	16						
	一般道路	25km 以上 30km 未満	3	15	25	18	15	12	
20km 以上 25km 未満		2	14	20	15	12	10		
15km 以上 20km 未満		1	14	15	12	9	7		
15km 未満		1	14	12	9	7	6		
放置駐車		3		25	18	10	10		
違反駐車禁止場所等		2		21	15	9	9		
駐停車禁止場所等		2	14	15	12	7	7		
違反駐車禁止場所等		1	14	12	10	6	6		
警察官現場指示違反		2	14						
警察官進行禁止制限違反		2	14						
信号無視・赤色等	2	14	12	9	7	6			
点滅	2	14	9	7	6	5			
通行禁止違反		2	14	9	7	6	5		
歩行者用道路徐行違反		2	14	9	7	6	5		
通行区分違反		2	14	12	9	7	6		
歩行者側方安全間隔不保持等		2	14	9	7	6	5		
急ブレーキ禁止違反		2	14	9	7	6	5		
法定横断等禁止違反		2	14	9	7	6	5		
追越し違反		2	14	12	9	7	6		
踏面電車後方不停止		2	14	9	7	6	5		
踏切不停止等		2	14	12	9	7	6		
しゃ断路切立入り		2	14	15	12	9	7		
優先道路通行妨害等		2	14	9	7	6	5		
交差点安全進行義務違反		2	14	12	9	7	6		
横断歩行者等妨害等		2	14	12	9	7	6		
徐行場所違反		2	14	9	7	6	5		
指定場所一時不停止等		2	14	9	7	6	5		
積載物 10 割以上		6	3	16	15	35	30	25	
重量制限 5 割以上 10 割未満		3	2	15	14	40	30	25	
超過 5 割未満		2	1	14	14	30	25	20	
整備不良		2	14	12	9	7	6		
制動装置等		1	14	9	7	6	5		
尾灯等		1	14	9	7	6	5		
安全運転義務違反		2	14	12	9	7	6		
幼児等通行妨害		2	14	9	7	6	5		
安全地帯徐行違反		2	14	9	7	6	5		
騒音運転等		2	14	7	6	6	5		
携帯電話使用等（交通の危険）		2	14	12	9	7	6		
消音器不備		2	14	7	6	6	5		
大型自動二輪車等車方法違反		2	14				12		
高速自動車国道等措置命令違反		2	14						
本線自動車道等禁止違反		2	14	12	9	7			
本線自動車道等運転者遵守事項違反		2	14	12	9	7			
免許条件違反		2	14	9	7	6	5		
番号標表示義務違反		2	14						
保管場所 道路使用		3							
法違反 長時間駐車		2							
混雑緩和措置命令違反		1	14						
通行許可条件違反		1	14	6	4	4	3		
通行帯違反		1	14	7	6	6	5		
路線バス等優先通行帯違反		1	14	7	6	6	5		
軌道敷内違反		1	14	6	4	4	3		
道路外右左折方法違反		1	14	6	4	4	3		
道路外右左折等合図車妨害		1	14	7	6	6	5		
指定横断等禁止違反		1	14	7	6	6	5		
車間距離不保持		1	14	7	6	6	5		
進路変更禁止違反		1	14	7	6	6	5		
追いつかれた車両の義務違反		1	14	7	6	6	5		
乗合自動車発進妨害		1	14	7	6	6	5		
割込み等		1	14	7	6	6	5		
交差点右左折方法違反		1	14	6	4	4	3		
交差点右左折等合図車妨害		1	14	7	6	6	5		
指定通行区分違反		1	14	7	6	6	5		
交差点優先妨害		1	14	7	6	6	5		
緊急車妨害等		1	14	7	6	6	5		
交差点等進入禁止違反		1	14	7	6	6	5		
無灯火		1	14	7	6	6	5		
減光等義務違反		1	14	7	6	6	5		
合図不履行		1	14	7	6	6	5		
合図制限違反		1	14	7	6	6	5		
警告音等義務違反		1	14	7	6	6	5		
警告音使用制限違反		1	14	7	6	6	5		
乗車積載方法違反		1	14	7	6	6	5		
定員外乗車		1	14	7	6	6	5		
積載物大きさと制限超過		1	14	9	7	6	5		
積載方法制限超過		1	14	9	7	6	5		
制限外許可条件違反		1	14	6	4	4	3		
牽引違反		1	14	7	6	6	5		
原付牽引違反		1	14				3		
転落等防止措置義務違反		1	14	7	6	6	5		
転落積載物等危険防止措置義務違反		1	14	7	6	6	5		
安全不確認ドア開放等		1	14	7	6	6	5		
停止措置義務違反		1	14	7	6	6	5		
初心運転者等保護義務違反		1	14	7	6	6	5		
携帯電話使用等（保持）		1	14	7	6	6	5		
座席ベルト装着義務違反		1	14						
幼児用補助装置使用義務違反		1	14						
乗車用ヘルメット着用義務違反		1	14						
初心運転者等標識表示義務違反		1	14			4			
聴覚障害者標識表示義務違反		1	14						
最低速度違反		1	14	7	6	6	5		
本線車道通行妨害		1	14	7	6	6	5		
本線車道緊急車妨害		1	14	7	6	6	5		
本線車道出入方法違反		1	14	6	4	4			
牽引自動車本線車道通行帯違反		1	14	7	6				
故障車両表示義務違反		1	14	7	6	6			
仮免許練習標識表示義務違反		1	14	7	6				
泥はね運転						7	6	6	5
公安委員会遵守事項違反						7	6	6	5
運行記録計不備						6	4		
免許証不携帯						3	3	3	3

- (注 1) 大型車とは大型自動車、大型特殊自動車、中型自動車、トロリーバスおよび路面電車、普通車とは普通自動車、二輪車とは自動二輪車、原付車とは、小型特殊自動車および原動機付自動車をさします。
- (注 2) 違反をした場合に呼気中アルコール濃度 0.15mg/ℓ 以上 0.25mg/ℓ 未満の酒気を帯びていたときは、酒気帯び点数となります。
- (注 3) 「放置駐車違反」「駐停車違反（駐停車禁止場所等）」の欄の「大型」は重機牽引車を含みます。
- (注 4) 「積載物重量制限超過」の点数および酒気帯び点数の欄の左側は大型車、右側は普通車、二輪車、原付車の点数です。

■交通違反に付く点数

違反には、それぞれ種類に応じて点数が付けられています。例えば、「特定違反行為」である酒酔い運転は35点となっており、違反行為だけで最低でも欠格期間3年の免許取消しとなります。

また、「一般違反行為」である酒気帯び運転（呼気1リットルにつき0.25mg以上）や過労運転（麻薬等服用運転を除く）は25点ですから、違反行為だけで最低でも欠格期間2年の免許取消しとなります。

なお、表3で反則金の表示がない6点以上に違反については、反則金ではなく、懲役又は罰金の処分を受けます。

■交通事故に付く点数

交通事故を起こすと、事故の種別や責任の程度に応じて、表4の点数が付加されます。死亡事故を起こした場合は、たとえ事故の責任が軽い場合でも13点ですから、違反に係る基礎点数（事故を起こした場合は、原則として2点以上となる）と合計すると15点以上となり、免許取消しとなります。

表4 交通事故に付く点数

事故の種別	責任の種別	点数
死亡事故	責任の程度が重い場合	20
	責任の程度が軽い場合	13
重傷事故1)	責任の程度が重い場合	13
	責任の程度が軽い場合	9
重傷事故2)	責任の程度が重い場合	9
	責任の程度が軽い場合	6
軽傷事故1)	責任の程度が重い場合	6
	責任の程度が軽い場合	4
軽傷事故2)	責任の程度が重い場合	3
	責任の程度が軽い場合	2

*重傷事故(1)・・・傷害事故のうち、最も被害の程度が重い者の治療に要する期間（治療期間）が3か月以上又は後遺障害の存するもの。

*重傷事故(2)・・・傷害事故のうち、治療期間が30日以上3か月未満（後遺障害の存するものを除く）であるもの。

*軽傷事故(1)・・・傷害事故のうち、治療期間が15日以上30日未満（後遺障害の存するものを除く）であるもの。

*軽傷事故(2)・・・傷害事故のうち、15日未満（後遺障害の存するものを除く）であるもの、又は建造物の損壊に係るもの。



IV

交通事故・違反と処分

3 道路外での死傷事故に対する行政処分

駐車場や工場の構内等の道路交通法における道路外での死傷事故についても、免許取消や停止の処分が行われます。

■免許取消

道路外致死傷で故意によるもの、又は危険運転致死傷罪に当たる場合は、結果の重大性に応じて5年から8年の欠格期間の免許取消、死亡事故や治療期間が3か月以上又は後遺障害の存する事故を起こし、それが専ら自己の不注意による場合は、欠格期間1年の免許取消となります。

なお、酒酔い運転、麻薬等運転、救護義務違反（ひき逃げ）をそそのかした場合は欠格期間3年の免許取消、酒気帯び運転（呼気1ℓにつき0.25mg以上）など25点の一般違反行為をそそのかした場合は欠格期間2年の免許取消し、点数が15点から24点までの範囲に含まれる違反行為をそそのかした場合は欠格期間1年の免許取消しになります。

■免許停止

治療期間が15日以上、又は後遺障害の存する道路外致死傷を起こした場合は、免許停止となります。

なお、点数が6点から14点までの違反行為をそそのかした場合にも免許停止となります。



2.会社に対する処分

ドライバーが、スピード違反や過労運転、過積載や放置行為を繰り返すと、ドライバーが処分を受けるだけでなく、会社も、一定期間自動車の使用禁止という処分を受けます。

また、事業者や運行管理者が、ドライバーに過積載を命じたり、スピード違反をしなければ目的地に到着

できないような指示をしたような場合、過積載やスピード違反をしたドライバーだけでなく、違反行為を命じたり容認した事業者や運行管理者も、懲役や罰金の処罰を受け、自動車も一定期間の使用禁止処分を受けます。

この処分の対象となる違反行為は、次のとおりです。

- ① 無免許運転
- ② 最高速度超過運転
- ③ 過労運転・麻薬等服用運転
- ④ 酒酔い運転・酒気帯び運転
- ⑤ 大型車等無資格運転
- ⑥ 過積載運転
- ⑦ 放置駐車



運輸安全マネジメントの取組み

●運輸安全マネジメントとは

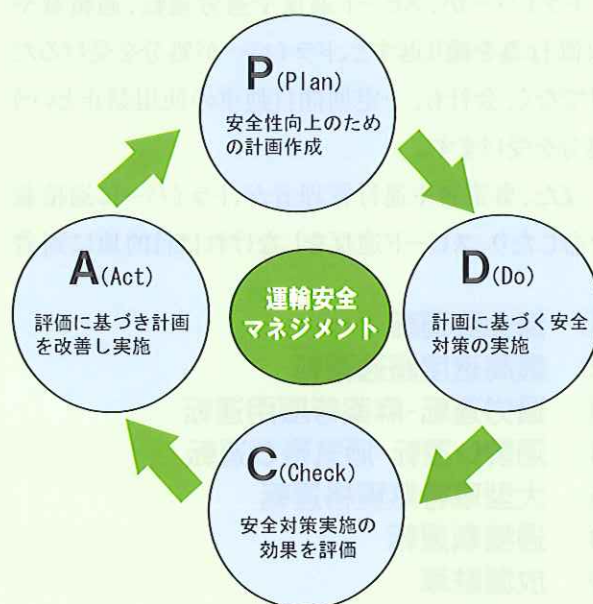
運輸安全マネジメントとは、事業者自らが主導して、下記の4つの手順を継続的に繰り返すことによって、輸送の安全のレベルアップを図ろうとするものです。

1. Plan (安全性向上のための計画作成)
2. Do (計画に基づく安全対策の実施)
3. Check (安全対策実施の効果を評価)
4. Act (評価に基づき計画を改善し実施)

このPlan、Do、Check、Actのサイクルを、「PDCAサイクル」といいます。

全ての事業者は、経営トップから現場の運転者に至るまで、輸送の安全確保が最も重要であることを自覚し、運輸安全マネジメントの実施により絶えず輸送の安全性の向上に努める必要があります。

PDCAサイクル



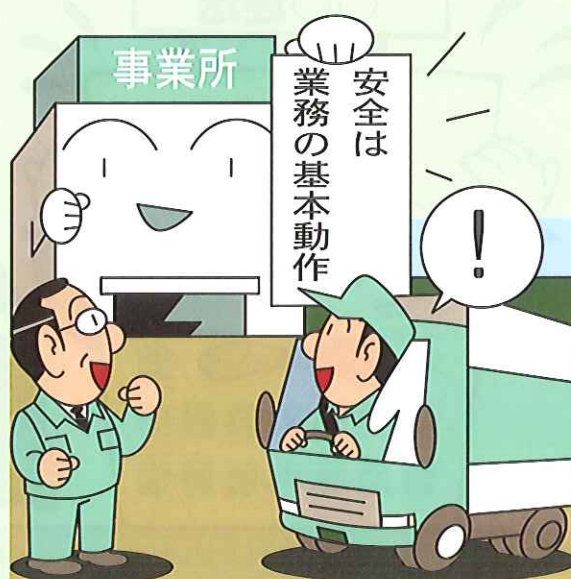
●実施のための4つのステップ

1 安全方針の作成と社内への周知徹底

運輸安全マネジメントでは、まず、輸送の安全に関する基本的な考え方を記載した安全方針を作成し、社内に周知徹底を図る必要があります。

安全方針には、「法令や社内規則を守ること」や「輸送の安全が第一であること」を明記しなければなりません。その内容としては、例えば「輸送の安全は我が社の根幹」、「安全は最大の顧客満足」、「安全は業務の基本動作」などです。

この安全方針は、事務所へ掲示したり、点呼や各種会議において唱和するなどして周知徹底を図ります。



2 安全方針実現のための安全目標の制定

安全方針実現のための安全目標は、その達成状況が把握できるよう、「人身事故ゼロを貫徹しよう」、「事故・トラブルの数を半減させる」など、数値で表されるものにします。

3 安全目標達成に向けた努力の方法

目標を達成するためには、例えば、事故の多い繁忙期には事故防止キャンペーン等を計画し、安全教育、適性診断、小集団活動、添乗指導など、スケジュールを決めて計画的に実施します。

また、現場からのヒヤリ・ハット情報を集め、事故を防止するための方法、例えば「速度を時速30キロに落とす」、「確実に一時停止する」など、適切な対応策を講じておくことが大切です。

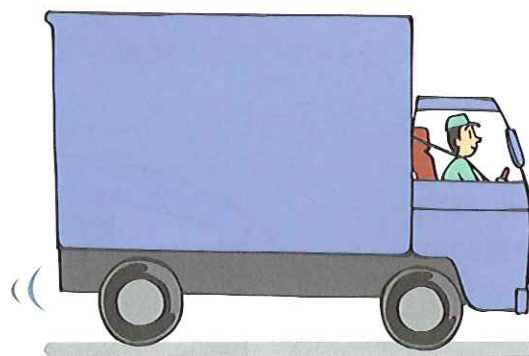
4 安全管理取組み状況の点検

少なくとも年に1回、安全目標の達成状況や安全管理の取組状況を「安全管理の取組状況の自己チェックリスト」の活用等により点検する必要があります。そして、チェックリストの項目が「×」の場合は、単なる「不注意」なのか、「体制」の問題なのかを、現場の従業員に質問して確認するなどして見極める必要があります。

点検の結果、判明した問題点については、社内規程等とどのように異なっているか、PDCAサイクルがどのような状態になっているかなど、現状を把握したうえで必要な改善を行います。

*その他、「輸送の安全に必要な人員や設備等の確保・整備」、「重大な事故等が発生した場合の対処方法」についても取り組む必要があります。

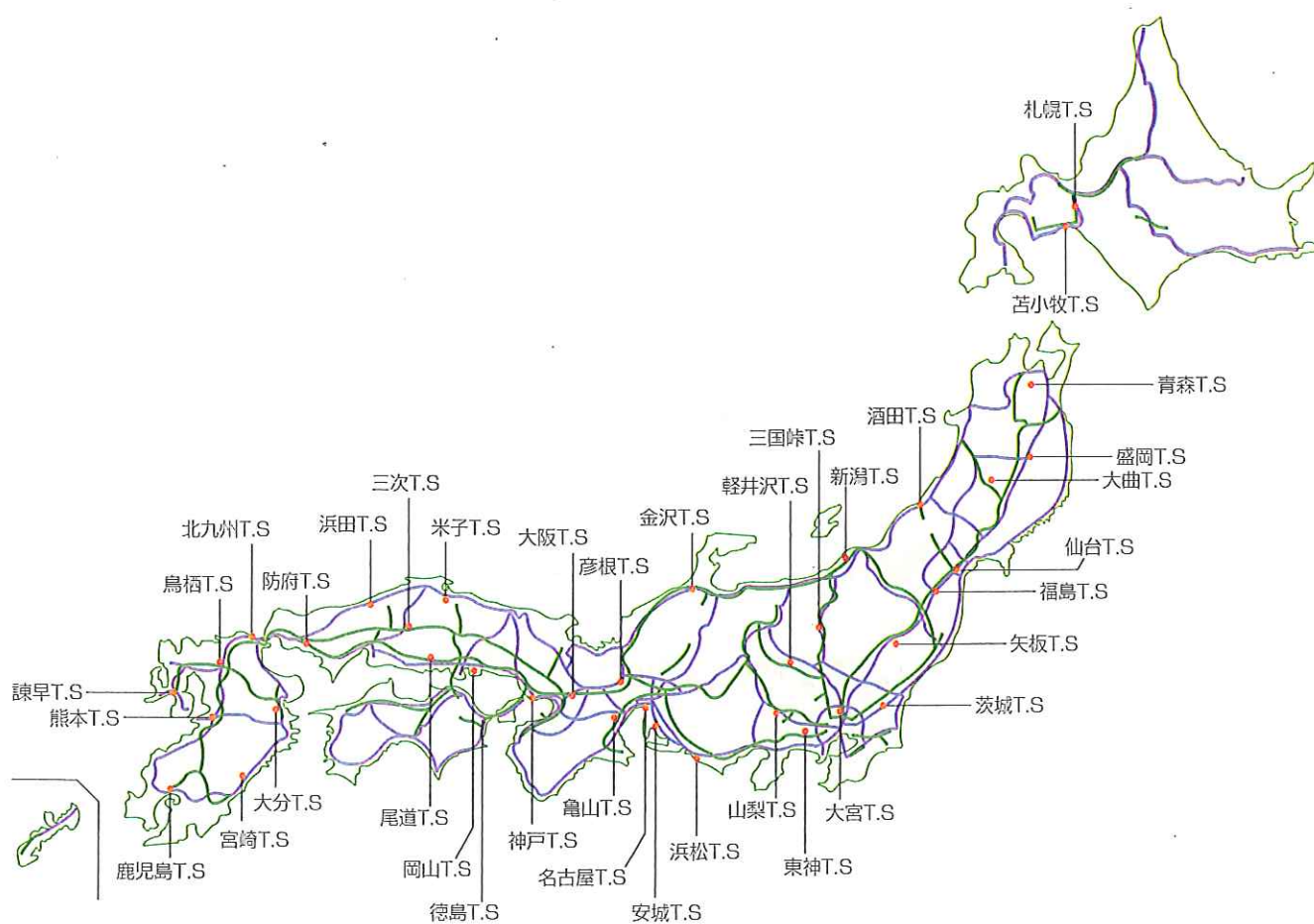




参考図書

- 1 日本のトラック輸送産業(全日本トラック協会)
- 2 美しい地球環境を守るために トラック輸送と環境(全日本トラック協会)
- 3 交通の教則(全日本交通安全協会)
- 4 交通事故統計年報(交通事故総合分析センター)
- 5 事業用貨物自動車の交通事故の傾向と事故事例(全日本トラック協会)
- 6 人に優しい安全運転(全日本交通安全協会)
- 7 点検整備ハンドブック(全日本トラック協会)

トラックステーションのネットワーク



資料: (財) 貨物自動車運送事業振興センター

事業用トラックドライバー研修テキスト 1

トラックドライバーの 心構え



社団法人 全日本トラック協会

〒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)7109(代)

ホームページ <http://www.jta.or.jp>