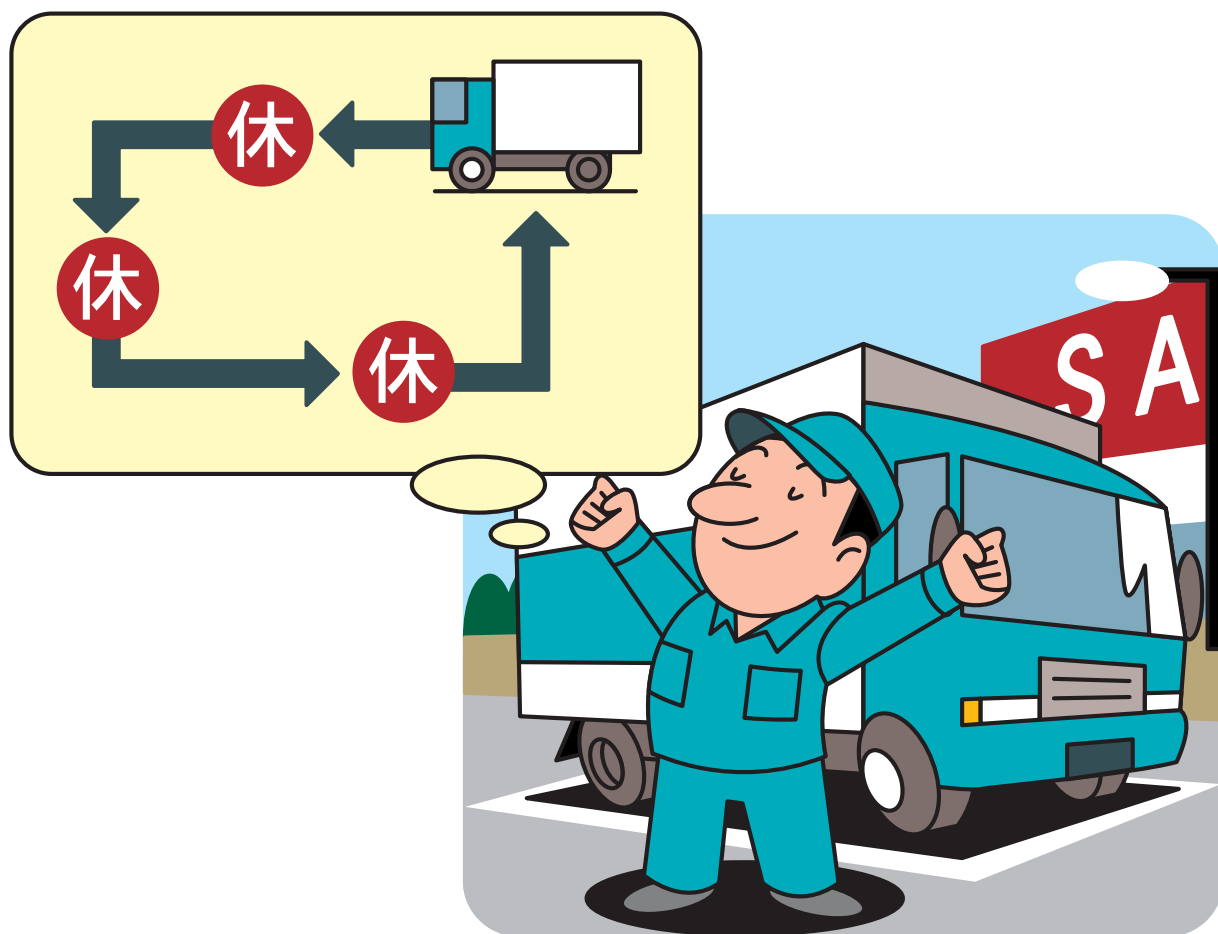


4

過労運転の防止と 緊急時の対応



4

過労運転の防止と 緊急時の対応

もくじ

第1章 過労運転の防止	5
1 改善基準告示の概要	6
1 改善基準告示の目的	6
2 改善基準告示の対象者	8
2 拘束時間とは	9
1 拘束時間と労働時間	9
2 休憩時間と手待ち時間	11
3 拘束時間についての制限	12
4 拘束時間の計算方法	14
3 休息期間とは	16
1 休息期間の取り方	16
2 休息期間は原則11時間	18
3 休息期間の例外	19
4 休日と休息の違い	21
5 時間外、休日出勤には届け出が必要	23
4 運転時間とは	24
1 運転時間の制限	24
2 連続運転時間	26
5 拘束時間の特例	28
1 ツーマン運行と拘束時間	28
2 ツーマン運行とワンマン運行の組み合わせ	29
3 フェリー乗船時の休息期間	30
6 改善基準告示に該当しない運行	32
1 適用除外とは	32
2 各種法令等に基づく届出と輸送計画がポイント	33
7 運行期間の制限(国土交通省告示第1365号)	34
1 運行期間	34
2 フェリーに乗船する場合の運行期間	34

第2章 飲酒運転・危険ドラッグの禁止 35

1 飲酒運転の撲滅	36
1 あってはならない飲酒運転	36
2 飲酒運転に対するドライバーへの罰則	38
3 飲酒運転に対する会社への処分	39
4 二日酔いでも許されない	40
5 飲酒運転防止のために必要なこと	41
2 薬物の影響による危険運転の防止	43
1 薬物とは	43
2 薬物の危険性	44
3 薬物使用運転に対する厳しい罰則	45
4 薬物使用を防止するために必要なこと	46

第3章 緊急時の対応 47

1 交通事故時・車両故障時の対応	48
1 交通事故時の対応	48
2 車両故障時の対応	53
3 運行遅延時の対応	55
4 非常信号用具、消火器の取り扱い	56
2 応急救護処置	57
1 負傷者の救護はドライバーの義務	57
2 応急救護処置の訓練を受ける	58
3 異常気象時の措置	59
1 異常気象時とは	59
2 異常気象時の措置の基本	60
3 豪雨時の措置	62
4 豪雪時の措置	63
4 地震発生時の措置	66
1 警戒宣言や緊急地震速報が出されたとき	66
2 大地震が発生したとき	67

事業用トラックドライバー研修テキストについて

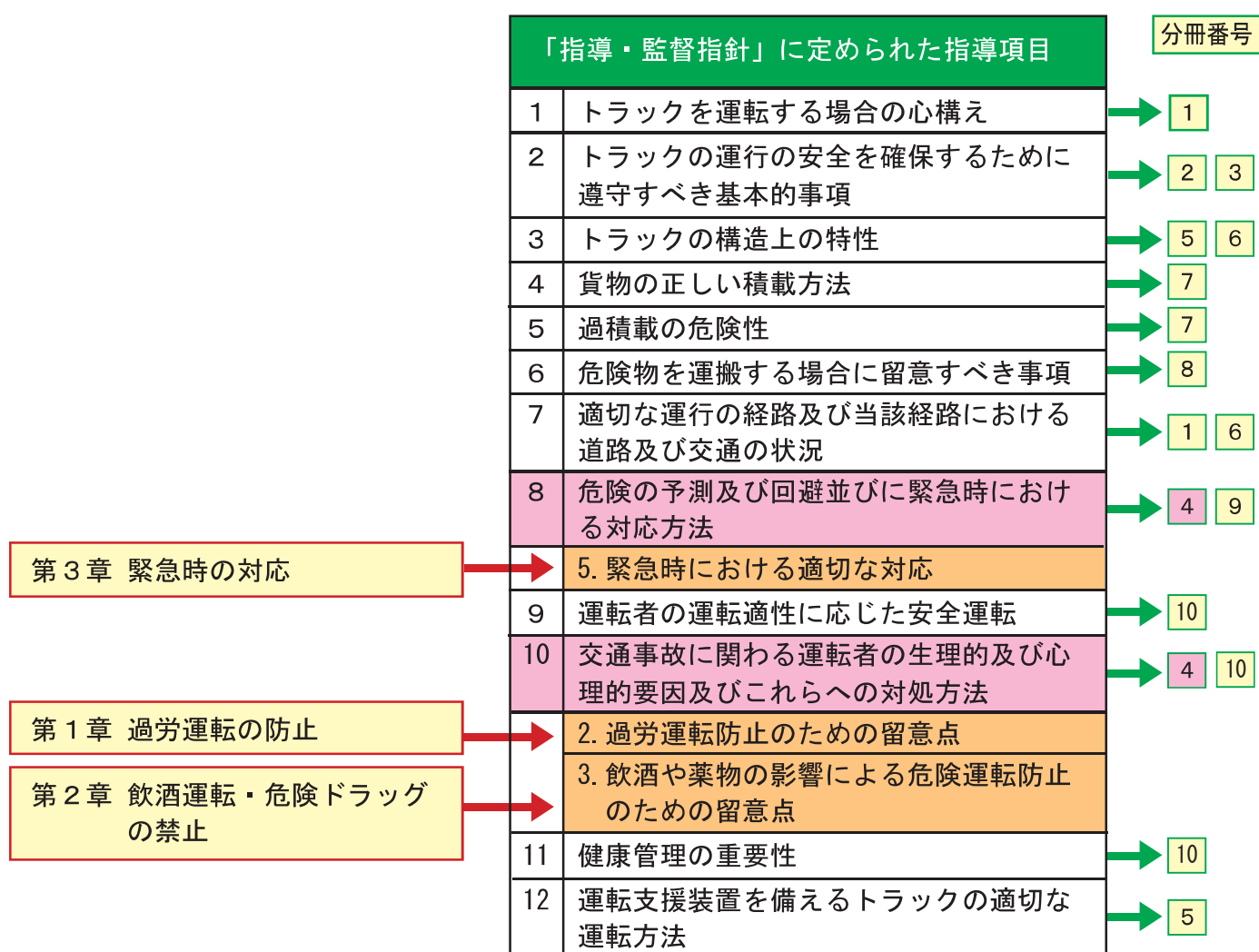
本テキストは、「貨物自動車運送事業者が事業用自動車の運転者に対して行う指導及び監督の指針（平成13年8月20日国土交通省告示第1366号）」（平成28年4月改正、平成29年3月施行）に基づき、一般的な指導・監督の指針12項目について、事業用トラックドライバーが学習できるように、わかりやすく示したものです。

本テキストは10分冊で構成されており、全分冊の一覧と「指導・監督指針」との関係は下に示すとおりです。

【事業用トラックドライバー研修テキストの全分冊一覧】

分冊番号	分冊名	分冊番号	分冊名
1	トラックドライバーの心構え	6	トラクタとトレーラの構造と特性に合わせた運転
2	トラック運送事業と関係法令	7	貨物の正しい積載方法と労働災害の防止
3	ドライバーの日常業務	8	危険物を輸送する場合に留意すべき事項
4	過労運転の防止と緊急時の対応	9	危険の予測及び回避
5	トラックの構造と特性に合わせた運転	10	安全運転のための心身の健康管理

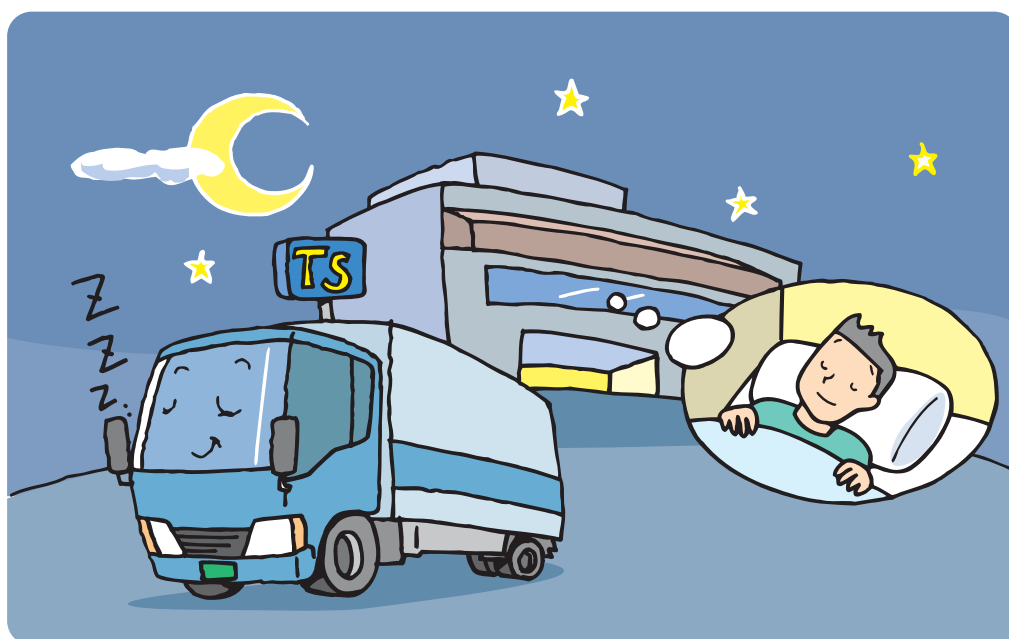
【第4分冊】過労運転の防止と緊急時の対応



※右側の分冊番号は、指導項目に該当する内容が主として掲載されている分冊を示していますが、その他の分冊にも関連する内容が掲載されている場合があります。

第1章

過労運転の防止



1

改善基準告示の概要

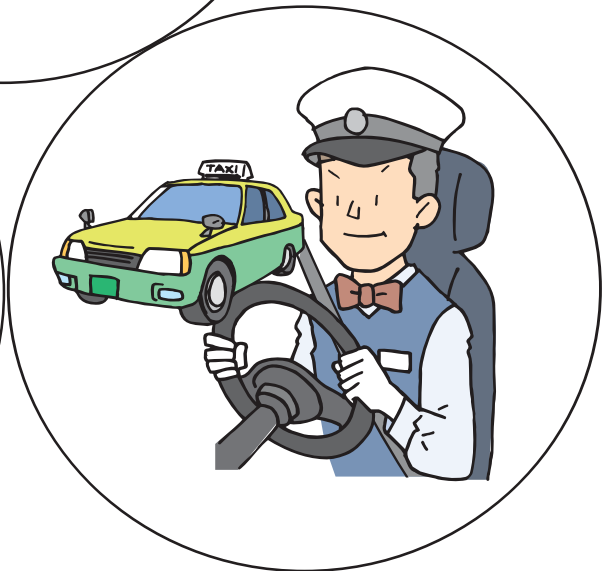
1 改善基準告示の目的

◆交通事故、労働災害をなくすための労働環境の改善が目的

トラックをはじめバス、タクシーなどの自動車の運転従事者に対しては、長時間労働による疲労や体調不良を原因とする交通事故や労働災害を防止することが必要です。このため、厚生労働省では「自動車運転者の労働時間等の改善のための基準」（平成元年労働

省告示第7号・平成27年9月1日最終改正）、いわゆる改善基準告示を定め、業種の実態に応じて、一般労働者とは異なる拘束時間や運転時間、休息期間などの特別な規制を設けています。

この改善基準告示は、主として、事業者が守るものとしていますが、運転者の皆さんもその内容をよく知っておく必要があります。



改善基準告示等の概要

項 目		改 善 基 準 の 内 容
拘 束 時 間		1 カ月 293 時間 (労使協定がある場合は、1年のうち6カ月までは、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 原則 13時間 最大 16時間 (15時間超えは1週2回以内)
休 息 期 間		継続8時間以上 運転者の住所地での休息期間が、それ以外の場所での休息期間より長くなるよう努めること。
拘束時間・休息期間の特例	休息期間の特例	業務の必要上やむを得ない場合に限り、当分のあいだ1回4時間以上の分割休息で合計10時間以上でも可。(一定期間における全勤務回数 \times 1/2が限度)
	2人乗務の特例	1日 20時間以内 同時に1台の自動車に2人以上乗務(ただし、車両に身体を伸ばして休息することができる設備がある場合に限る)の場合、最大拘束時間は1日20時間まで延長でき、休息期間は4時間まで短縮できる。
	隔日勤務の特例	2暦日 21時間以内(拘束時間) 2週間で3回までは24時間が可能。(夜間4時間以上の仮眠が必要) ただし、2週間で総拘束時間は126時間まで。 勤務終了後、継続20時間以上の休息期間が必要。
	フェリーに乗船する場合の特例	フェリー乗船時間については、原則として休息期間として取り扱い、勤務終了後の休息期間から減算可。減算後の休息期間は、2人乗務の場合を除き、フェリー下船から勤務終了時までの時間の1/2を下回ってはならない。
運 転 時 間		2日平均で1日当たり9時間 2週平均で1週間当たり44時間
連 続 運 転 時 間		4時間以内(運転の中断には、1回連続10分以上、かつ、合計30分以上の運転離脱が必要)
時 間 外 労 働		1日、2週間、1カ月以上3カ月、1年の上限を労使協定で結ぶ。
休 日 労 働		2週間に1回以内、かつ、1カ月の拘束時間及び最大拘束時間の範囲内。
労働時間の取り扱い		労働時間は拘束時間から休憩時間(仮眠時間を含む)を差し引いたもの。事業場以外の休憩時間は仮眠時間を除き3時間以内。
休 日 の 取 り 扱 い		休日は休息期間に24時間を加算した時間。 いかなる場合であっても30時間を下回ってはならない。
適 用 除 外		緊急輸送・危険物輸送等の業務については厚生労働省労働基準局長の定めにより適用除外。

その他

運 行 期 間 の 制 限	運転者が一の運行における運行期間は144時間を超えてはならない(国土交通省告示第1365号平成13年8月20日)。
---------------	---

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。

社長が自分自身で運転もしている場合、社長は労働者ではありませんから、改善基準告示の対象にはなりません。

労働者＝給料をもらっている人が当てはまるのですから、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し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。



2

拘束時間とは

1 拘束時間と労働時間

◆労働時間とは

運転者も労働者（給料をもらって働いている人）ですから、仕事の量は労働時間ではかられ、それによって給料（賃金）が支払われます。そこで労働基準法という法律で、労働時間について定めています。

労働時間は、所定労働時間、所定外労働時間というものを合わせたものです。

- ・ 所定労働時間…会社ごとに決めている普通の労働時間
- ・ 所定外労働時間…普通の労働時間以上に働いた場合の労働時間

※残業（時間外）や休出（休日出勤）がこれに当たります。

◆拘束時間とは

自動車運転者は、仕事の性格から会社の外で運転をしていたり、休憩をしたり、貨物の出荷を待ったりします。この時間は、どちらにしても自分の自由な時間ではなく、会社の仕事のために使っている時間です。この時間は、言い換えれば、会社の指図に従っている時間（指揮命令下にあるともいいます）です。

そこで、始業から終業までは会社の指図に従っている時間として、拘束時間という言い方をします。つまり、拘束時間とは、残業や手待ち時間も含めた労働時間に休憩時間を足し合わせた全体の時間のことをいいます。

なお、終業から次の日の始業までの時間は、業務から完全に開放された自由な時間であり、これを休息期間といいます。

拘束時間

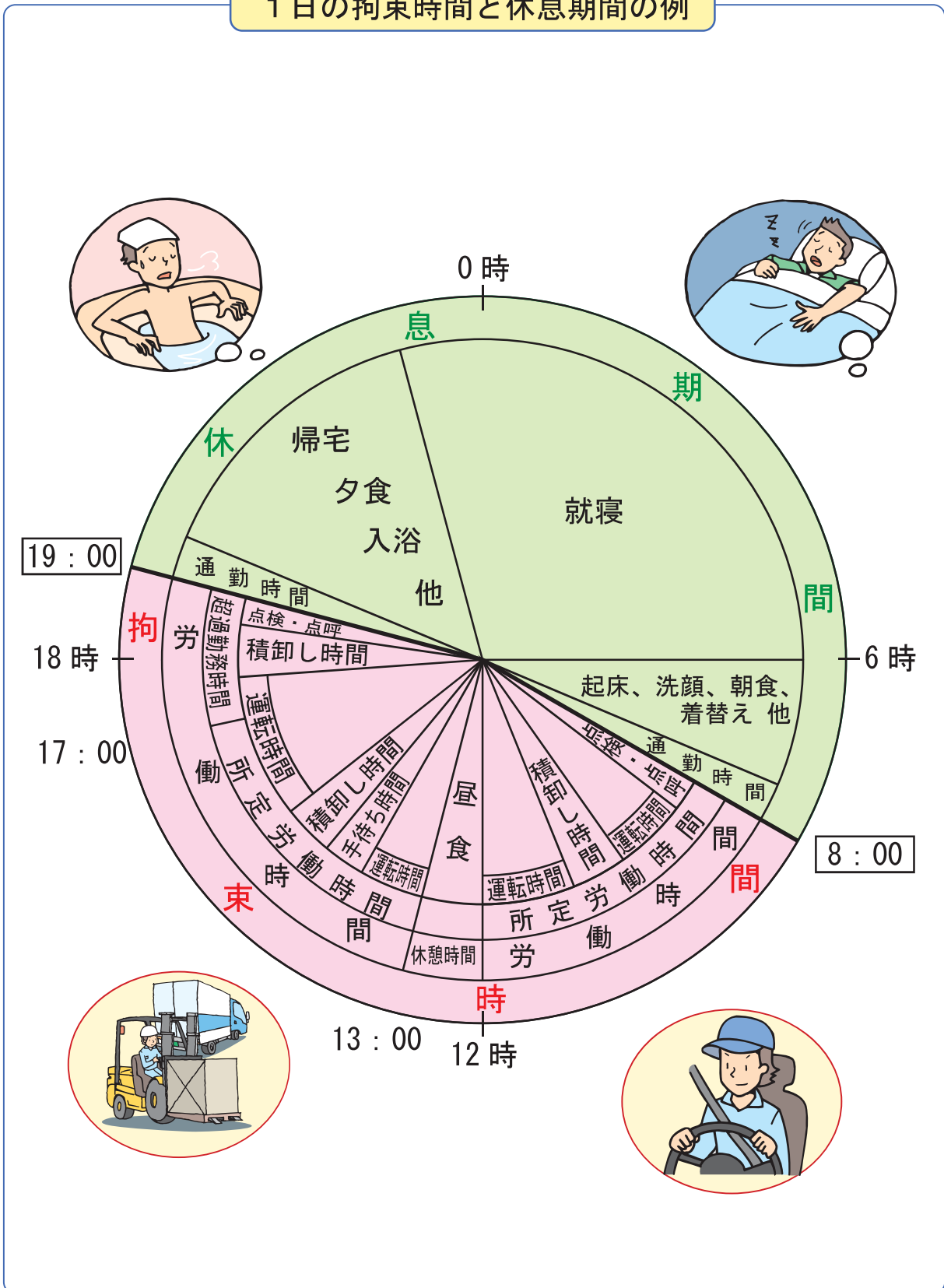
労働時間



休憩時間



1日の拘束時間と休息期間の例



2 休憩時間と手待ち時間

◆休憩時間とは

休憩時間とは、労働者がその時間の自由利用を保障されている時間であるとされています。つまり、従業員が食事をして仮眠をしても、全く本人の自由という時間のことです。したがって、労働時間ではないが拘束時間の範囲内になります。

◆手待ち時間とは

一方、手待ち時間というのは、たまたま荷物の積込みのために待機しているなどの時間のことを指します。この状態にある時間は、荷物がいつ出されるかはわからず、出されたらすぐに積込みを始めなければならなかったり、いつでも運転を行える時間です。

つまり、いつでも仕事ができるように待機しているのですから、食事や仮眠も本人の自由勝手にはできません。つまり、労働時間の範囲内になります。



3 拘束時間についての制限

◆ 1日は13時間以内が原則

拘束時間は、労働時間＋休憩時間という形になりますが、拘束時間については安全運転や健康などを考えて1日、1週、1か月についてその限度が決められています。

拘束時間は、原則として1日について13時間以内とされています。この13時間は運転、荷物の積卸し、手待ち、休憩などにあてることができるということです。

ただ、仕事は毎日決まっているというわけではなく、日によって運行距離や忙しさが違うのが普通です。

そこで、仕事の都合で拘束時間が13時間以内に収まらない場合には、最大16時間まで延ばすことができます。

しかし、無制限に延ばせるわけではなく、15時間を超えられるのは1週間に2回までとされています。

1日の拘束時間

原則13時間以内

最大でも16時間

※15時間超えは週に2回まで

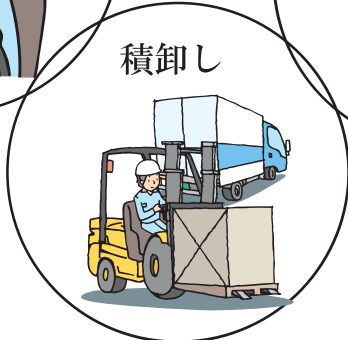
運転



手待ち時間



積卸し



休憩時間



◆ 1 か月は293時間以内が原則

日々の拘束時間のトータルは、1 か月について293時間までが原則です。

しかし、月々の忙しさ加減も年間を通してみればさまざまです。そこで、会社と労働組合（組合がない場合には従業員代表）との協定があれば、年間6 か月までは最大320時間に延長することができます。

1 か月の拘束時間を延長する場合には、それ以外の月は短くしなければなりません。その結果は、1年間で293時間×12か月＝3,516時間以内となっていることが必要です。

つまり、忙しい月には延ばせるけれども、暇な月には短くすることで、仕事の忙しさに応じて拘束時間も変えることができるということになります。

ところで、1 か月というのは、必ずしも1日から末日までということではありません。給料の締め日に合わせることもできます。例えば、当月15日から翌月の14日までなどと決めてもよいのです。この1 か月は暦での1 か月という意味ですから、2月1日からであれば末日の28日か、閏年であれば29日までの期間となります。2月5日からといえば、3月4日までの期間が1 か月となります。

1 か月・1年の拘束時間



4 拘束時間の計算方法

◆ 始業時から24時間が1日

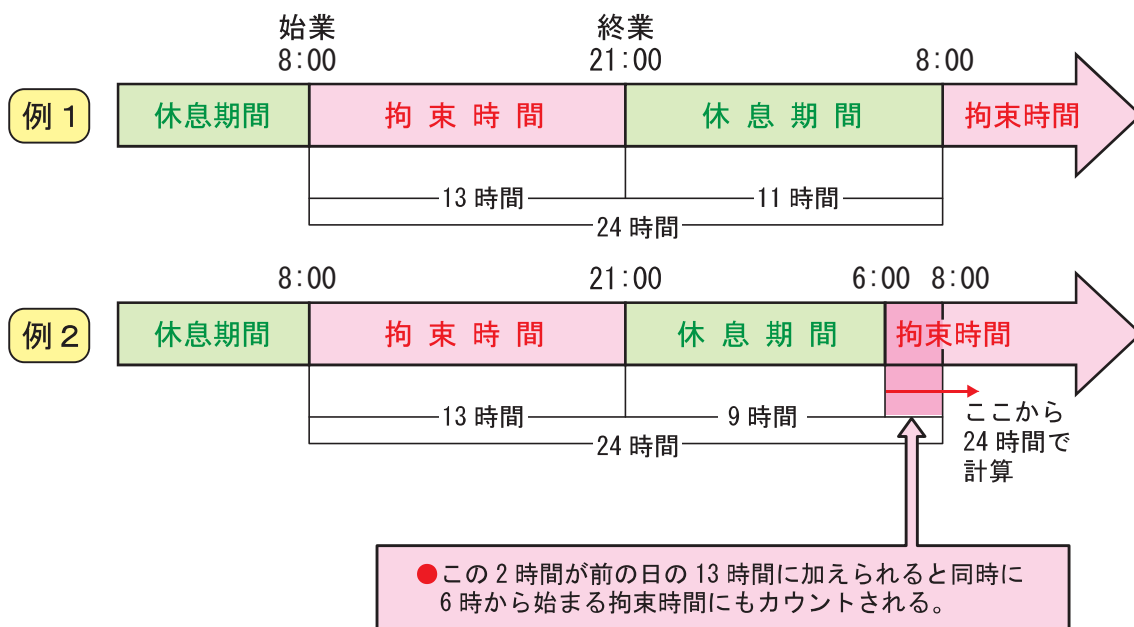
自動車運転者の1日とは、始業から連続する24時間とされています。この24時間の中に拘束時間が何時間あるのかをカウントすることになっていますので、始業時から24時間以内に次の始業時がくるときには注意が必要です。

たとえば、下図の例1のように朝の8時から仕事を始めた場合には、明日の朝8時までで24時間となります。この例で、夜の9時（21時）に仕事を終えたとすれば、拘束時間は13時間となります。

◆ ダブルカウントの時間に注意

例2のように仕事の都合で翌日は朝6時から仕事を始めたとすると、6時～8時の2時間は前日の拘束時間の続きとなります。つまり、 $13 + 2 = 15$ 時間が前日の拘束時間となるのです。

しかも、この2時間は次の日の拘束時間から除くことはできません。つまり、6時から始まる24時間（翌日の6時まで）の間にどれだけの拘束時間となったかという計算をする際には、この2時間をもう一度カウントする必要があります。



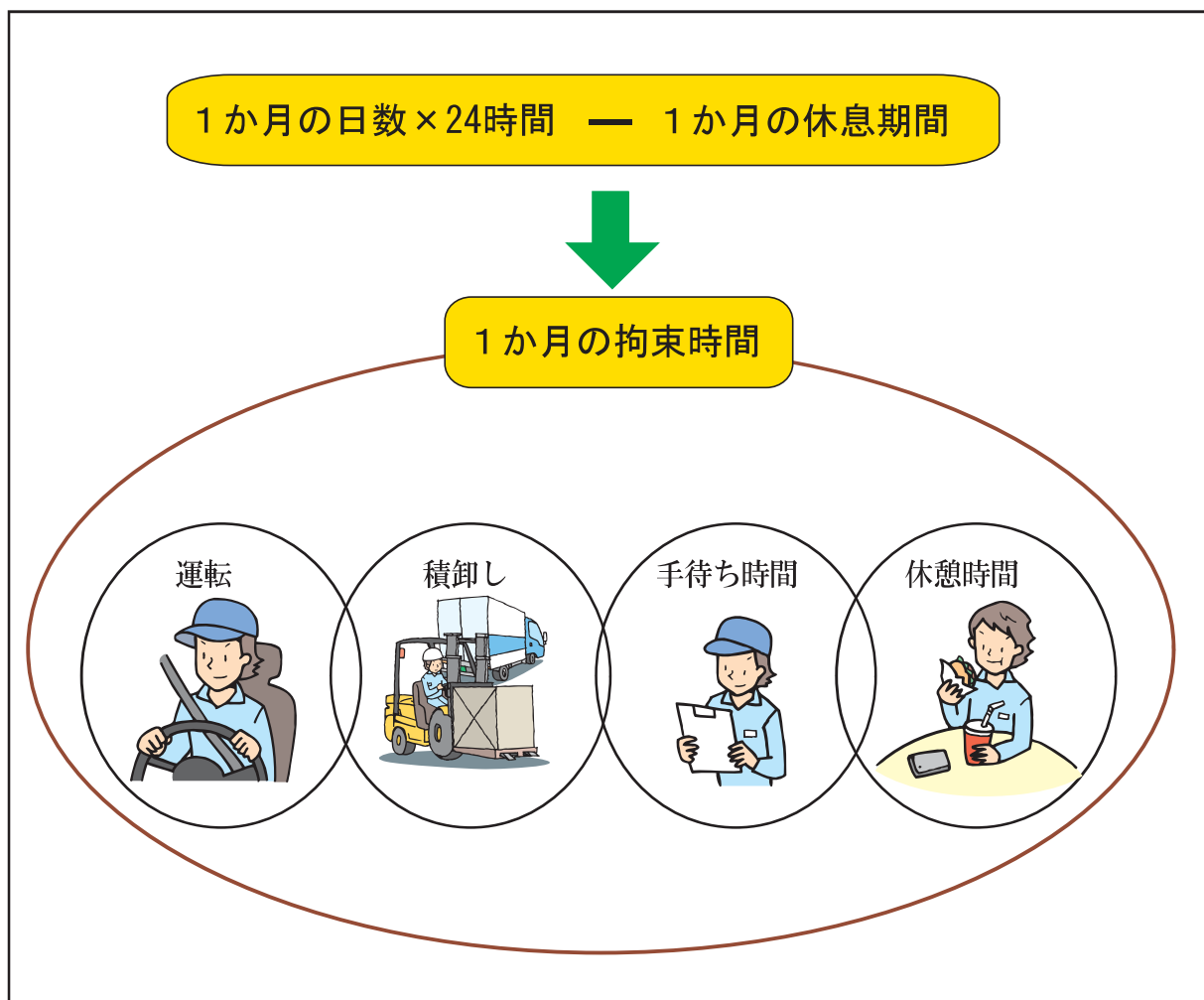
反対に、今朝は8時からの仕事だったが明日の朝は10時からの仕事というときには完全に24時間を過ぎていきますので、先の例のような複雑な計算は必要ないということになります。

このように、1日当たりの拘束時間の計算ではダブルでカウントする時間が出てくるのですが、1か月当たりの拘束時間を計算するときには、このダブルでカウントした部分を除いてやる必要があります。

つまり、1日当たりの拘束時間を単

純に足し上げていくと、1か月当たりの拘束時間が実際よりも長くでてくるケースがあります。しかし、1か月当たりの拘束時間については、このダブりの時間を除けば、うまく293時間（320時間）の範囲に収まる可能性があります。

計算しやすい方法としては、むしろ、休息期間の合計を出して、1か月の日数×24時間から引いたほうが、間違いがないでしょう（休息期間はダブルみません）。



3

休息期間とは

1 休息期間の取り方

◆休息期間は本人の自由な意思で使える期間

休息期間は、休憩時間と同様に運転者が自由に使える会社の命令が届かない、業務から完全に解放された時間とされています。

休憩時間との違いは、休息期間は仕事と仕事の間の時間で、拘束時間と次の拘束時間との間の自由な時間となります。

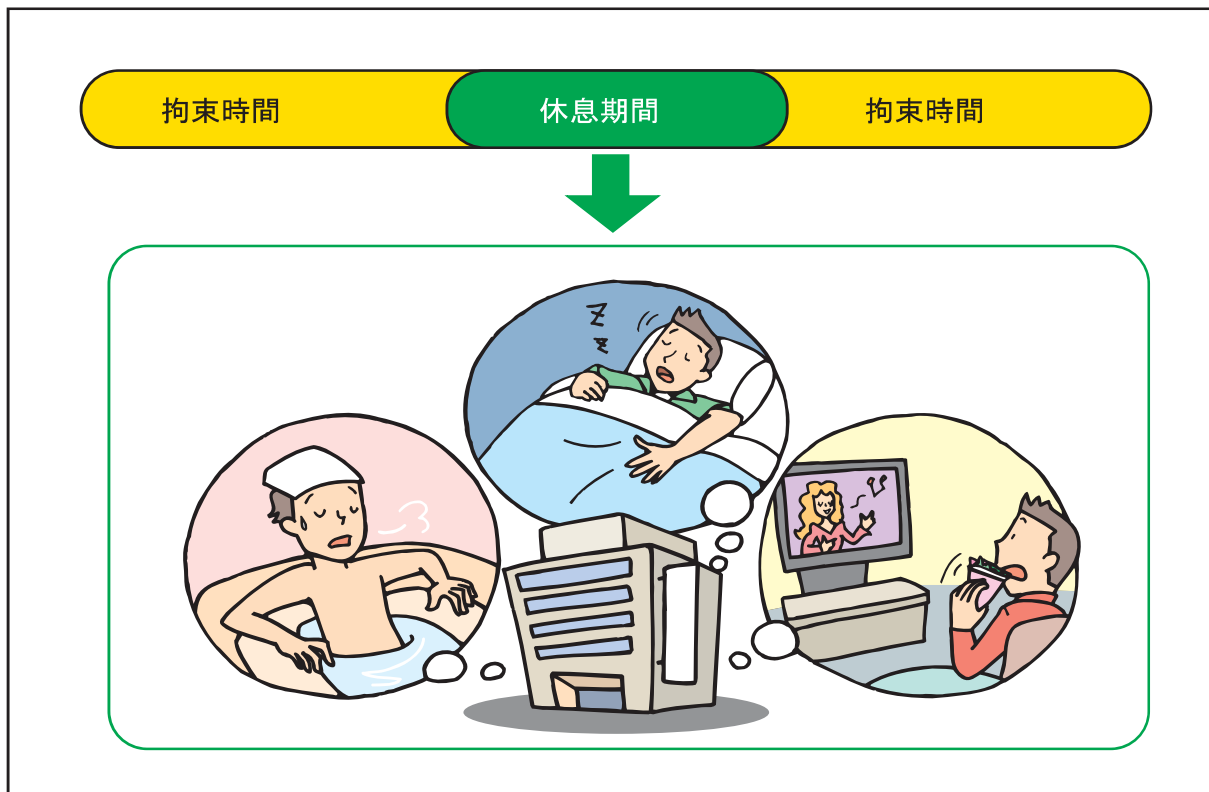
休息期間は本人の自由な意思で使える期間であり、かりに、たまたま会社の中であっても睡眠をとりたければ睡眠をとってもよいし、食事をしたけれ

ば食事をしてよい、風呂につかるのもテレビを見るのも自由、というふうに、全く自由に使える時間なのです。

休息期間は休日とも違うものとされています。

休日は、1週間ごとの疲れをとったり、レジャーに使ったりする時間ですから、毎日の休息期間とは意味が違います（21頁参照）。

なお、仮眠時間は、確かに仕事はしていませんが、仕事の途中で与えられるものであり、会社の命令が届く状態にいるものとされています。



◆なぜ、休息期間があるのか

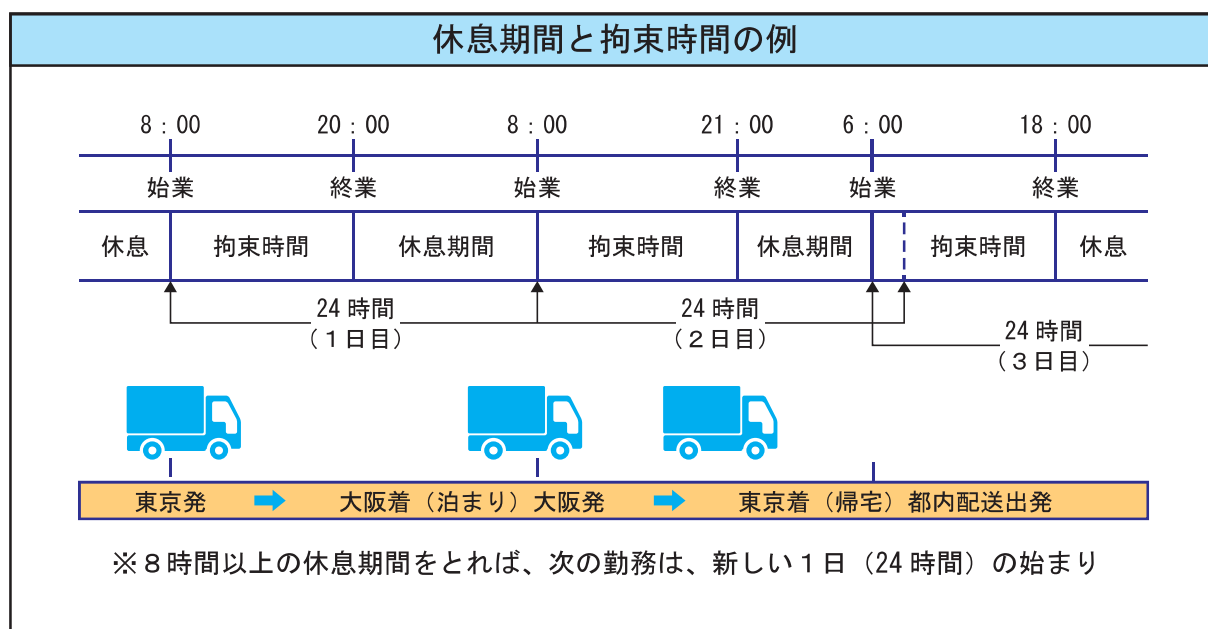
それは、ドライバーの皆さんが、仕事の疲れをとると同時に睡眠や自分の時間を過ごすための期間が必要だからです。

つまり、疲れをとり、次の運行が安全に行われるようにするという交通安全や労働災害の防止に必要なものであり、自分の生活というものに必要なものなのです。

ドライバーは、工場で働く人などは違って職場の外で働きますし、泊ま

りが伴う仕事も少なくありません。工場で働く人については、休息期間とはいわなくても、1日の仕事が終わって工場から出れば全く自由になります。しかし、ドライバーの皆さんは、どこまでが仕事でどこからがフリーなのかわかりにくいことが多いのです。

そこで、休息期間というものを決めて、ここからが休息期間ですということを事業者や管理者がはっきり示すことが必要なのです。



2 休息期間は原則11時間

◆毎日8時間では不十分

改善基準告示では、「勤務終了後、継続8時間以上の休息期間を与えること」とされています。8時間以上の休息期間を取れば、次の勤務は新しい1日（24時間）が始まります。

しかし、毎日8時間とすると、13時間の拘束時間と足しても24時間になりませんから、毎日8時間ではいけません。勤務は24時間ごとにみますので、8時間の休息期間ということは、拘束時間は16時間ということになります。15時間を超える拘束時間は1週間に2回までとされていますから、毎日16時間では完全に違反です。

拘束時間と休息期間は物事の裏表の関係になっていることはすでにお分かりになっていることでしょう。ですから常に、拘束時間+休息期間=24時間に

なるのです。つまり、拘束時間が原則13時間ということは、休息期間は原則11時間ということなのです。

このことから、拘束時間が15時間を超えるのは1週間に2回までということは、休息期間を9時間未満に短くしてよいのは1週間に2回まで、とっているのと同じだということになります。

また、最低でも8時間の休息というのは、最高でも16時間までの拘束しか認められないとされていることになります。

15時間以下なら制限はないといっても、それを20日以上も繰り返せば1か月の拘束時間の制限をはるかに超えることになりますから、同じように注意が必要なのです。

休息期間

24時間 - 拘束時間の13時間 = 11時間



3 休息期間の例外

◆休息期間は分割できる

休息期間は連続8時間以上が原則とされていますが、トラックの仕事ではそのとおりにできない場合もあります。たとえば、長距離運送の場合、交通渋滞や荷主の都合などにより計画どおり休息できないことも考えられます。

そこで、このような場合でも、4時間以上のまとまった時間が仕事から完全に自由になることができるのであれば、休息期間として認めることとされているのです。これを分割休息といいます。

ただ、休息期間を分けること（分割休息）は、連続8時間に比べると、疲れをとったり睡眠をとったりするには必ずしも十分な時間とはいえません。

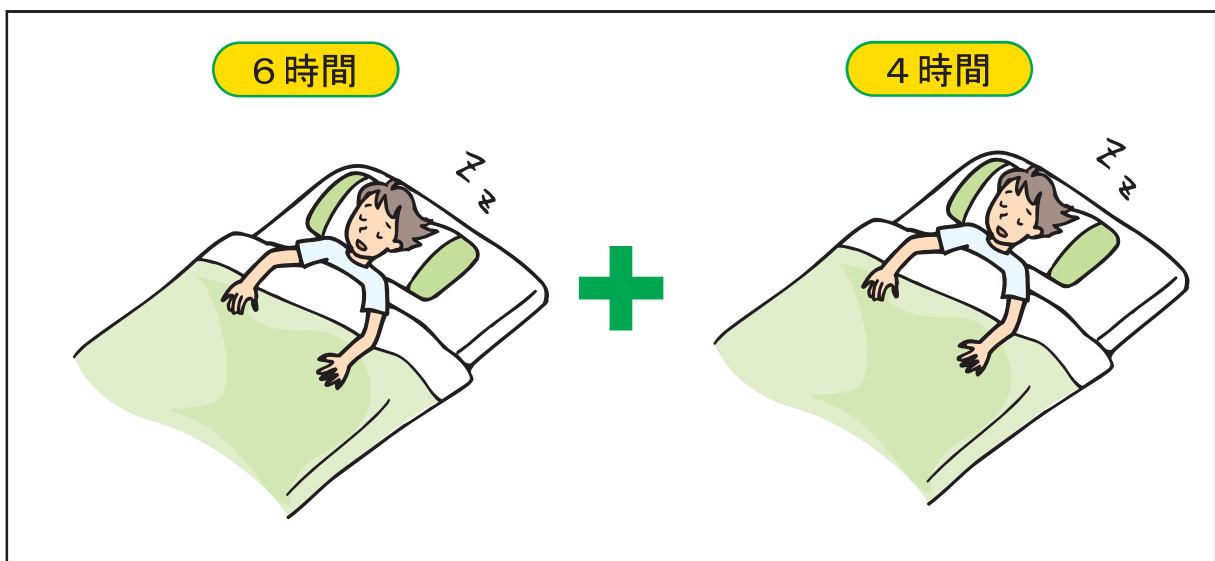
そこで、分割休息の場合には、1回が4時間以上で、しかも合計が10時間以上でなければ認められないことになっています。

◆分割する場合は、1回4時間以上、合計10時間以上必要

たとえば、4時間の休息と6時間の休息で合計10時間の休息や、5時間と5時間で10時間の休息がこれになります。分割は2回でなければならないというのではなく、4時間を3回で合計12時間の休息というものも認められます。

ただし、最低4時間ということですから、次頁の表のとおり、7時間と3時間ではいけません。この場合は7時間の休息と3時間の休憩となり、拘束は17時間となって16時間をオーバーしてしまいます。

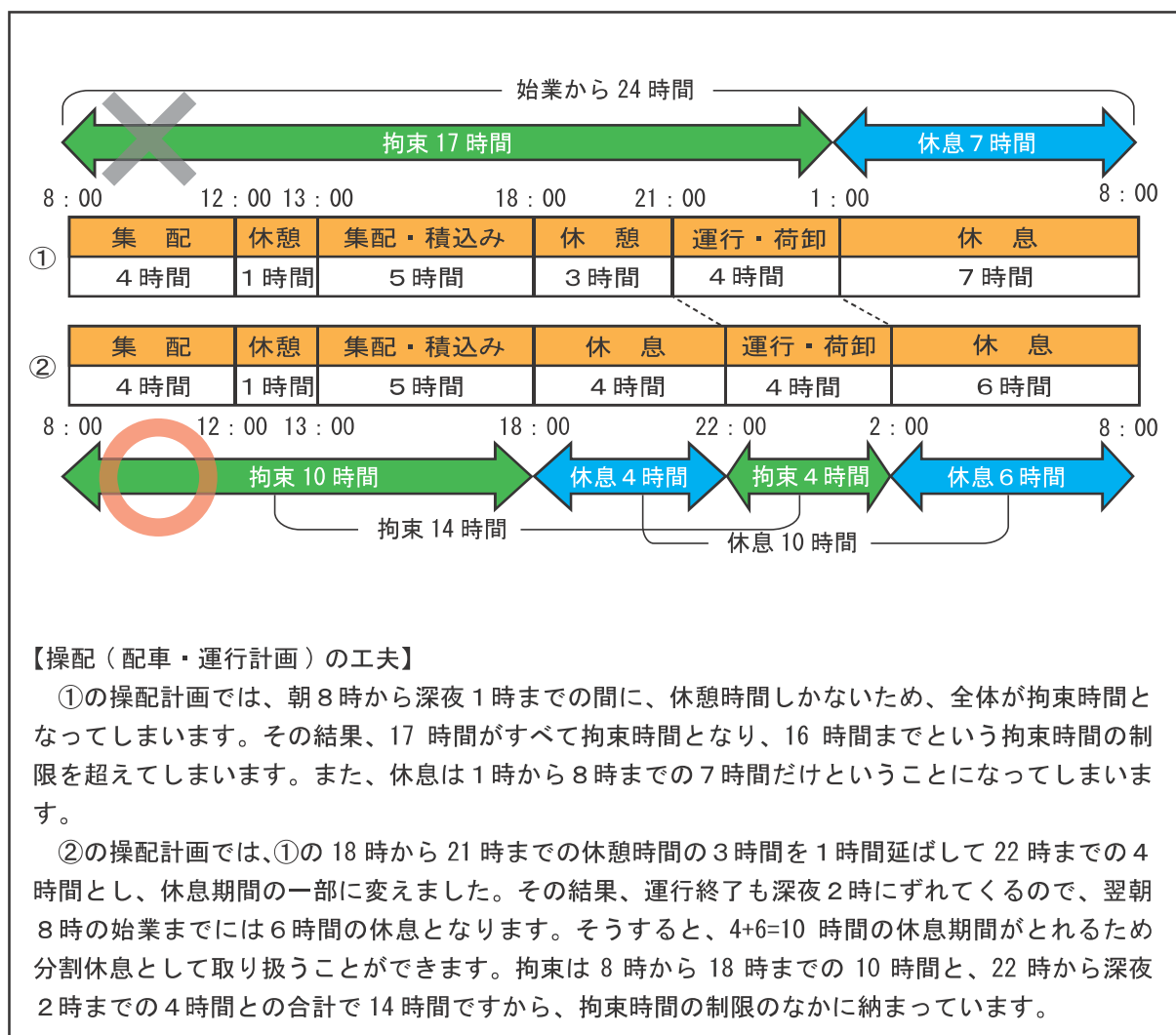
このような場合には、6時間と4時間にするとか、あるいは7時間と3時間の休憩を1時間延ばして4時間の休息とすることで拘束時間が長くなるのを防ぐことができます。



◆分割休息の回数はなるべく少なくする

分割休息が認められているといっても、これはトラック運送の実情を踏まえた特別の取扱いですから、なるべくその回数は少なくなるように努めなければいけません。

そのため、「一定期間の勤務回数^①の2分の1」が分割休息で取り扱う限度だとされています。一定期間は最高でも2か月とされていますから、2か月の勤務のうち1か月分の勤務までが、分割休息で可能ということになります。



4 休日と休息の違い

◆「休息期間+連続した24時間」で1つの休日

休日は毎日の休息期間とは違い、全く労働時間のない日です。1週間の仕事の疲れを取ったり、趣味の時間に充てるなど、過ごし方は自由です。

普通の場合、休日は0時から24時までの24時間（暦での1日）を指します。

しかし、ドライバーは、深夜を含め、日をまたがって仕事をすることが多いため、0時から24時までの1日を必要とすると、休日の取り方が難しくなります。

そこで、ドライバーについては、「休息期間+連続した24時間」で1つの休日とすることとされています。諸外国でも同じような取扱いとなっています。

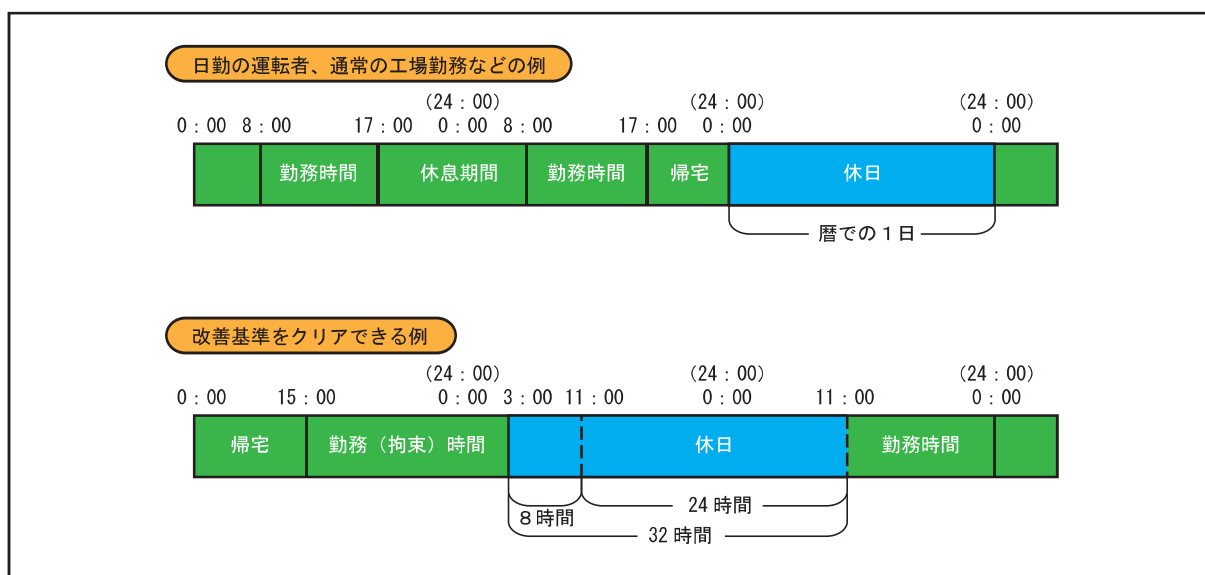
このため、基本的な8時間の連続した時間を1つの休息期間とすると、 $8+24=32$ 時間が休日の最低時間となります。

◆休日は最低でも30時間

しかし、前述のとおり、休息には分割休息という特例がありますので、 $4+24=28$ 時間となることも考えられますが、これではなかなか休んだという気持ちにはなりませんので、最低でも30時間にすることが定められています。

連休の場合は、2日目以降の時間数は24時間でよいとされています。つまり、2日連休の場合、1日目の30に2日目の24を足した54時間が必要になります。

これまであげた例はそれぞれ最低の時間を計算したものです。休息期間を原則の11時間とすると、 $11+24=35$ 時間で休日となります。また、日勤で日をまたがない人は普通どおり休日をとれることとなります。



◆日曜・祭日＝休日ではない

休日というのは毎週1回与えられますが、必ずしも日曜日に限っているわけではありません。法律では毎週1回と決めているだけで、毎週日曜日とはしていないのです。

これは働く人には必ず休養が必要ということから、1週間のうち最低1日は休みにしなさい、と決められているのです。

1週間に1日以上休みがあれば、それが何曜日であってもかまいませんので、デパートやスーパーの配送が専門

の仕事の場合などは、平日が休みとなることも普通のことなのです。

また、週40時間というのは8時間労働なら週に2日の休みとなりますが、たとえば7時間労働とすれば、5日間は7時間で6日目は5時間というやり方でも40時間になりますから、週の休みは1日でよいのです。

休みは日曜に限りませんし、2日休みとしても「2日続けること」という規制はありません。たとえば、仕事の都合で月曜と水曜が休みと決めてもよいのです。



5 時間外、休日出勤には届け出が必要

◆ 残業は無制限ではない

残業（時間外労働）や休出（休日労働）をさせるためには、労働組合との協定を結んで、その協定を労働基準監督署に届け出なければなりません。会社に組合がなければ、従業員代表を選んで、この代表者と協定を結ぶことになります。

残業、休出をさせるための協定を36（サブロク、サンロク）協定といいます。労働基準法の第36条に定められているので、このような言い方をします。

ただし、36協定を結べばどんなに長い時間を働かせてもよい、というわけではありません。法律に基づき、時間外労働の限度となる時間が告示で示されています。

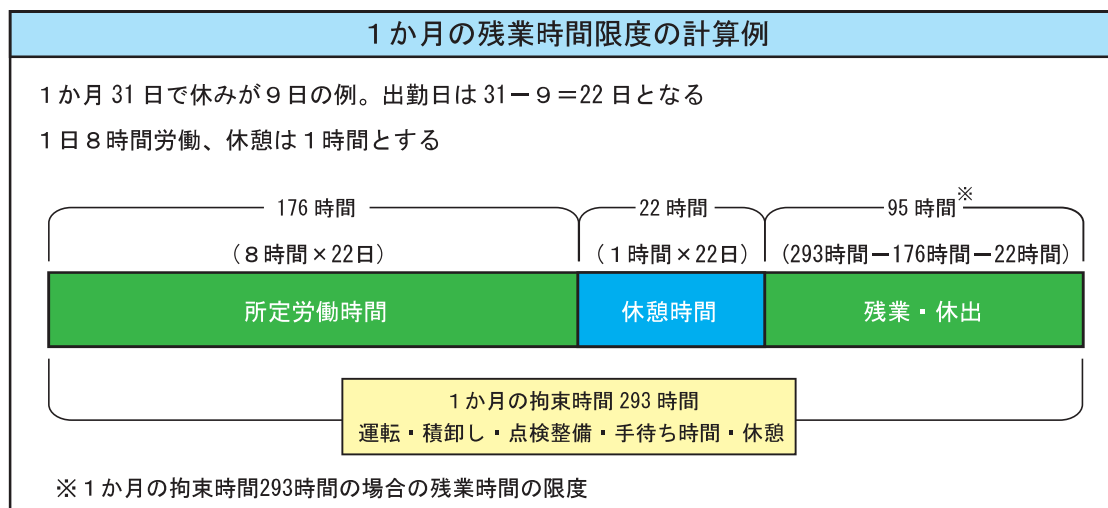
ところが、トラックをはじめとするいくつかの仕事については、この限度時間は関係ないとされています。だからといって、制限がないわけではないのです。

トラックについては、労働時間と休憩時間を合わせた拘束時間が1か月293時間（仕事が忙しい場合には320時間）までと決められています。

その月の出勤日数によって休憩時間の合計は変わりますが、出勤日数×休憩時間（普通は1時間）と出勤日数×1日の所定労働時間（普通は8時間）の合計を、293（320）時間から引いた残りの時間数が残業、休出ができる時間となります。

休日出勤についても、トラックは他の仕事とは違った取扱いになっています。他の仕事では、休出の制限はされていませんが、トラックでは、休出は2週間に1回までとなっています。

トラックの仕事は長くなりやすいことや残業も多いこと、お客様の都合で週末にも仕事が出やすく、年中休みがとりにくいことなどが、その理由になっています。



4

運転時間とは

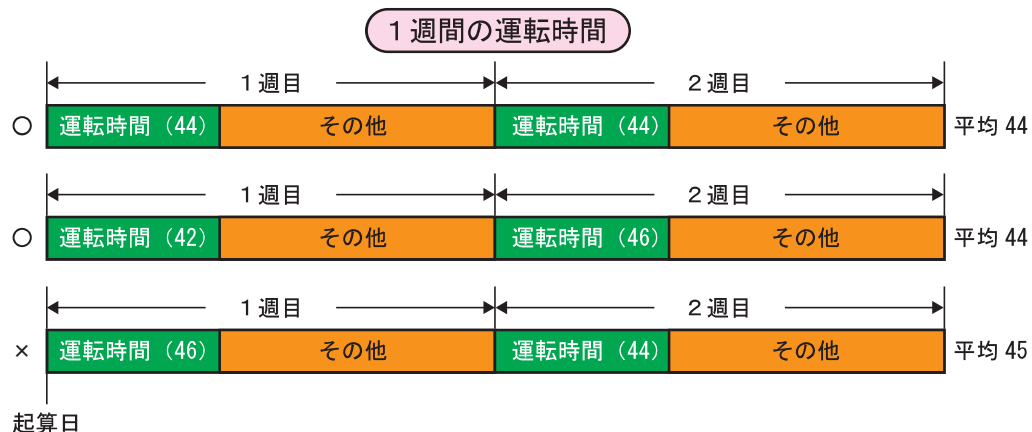
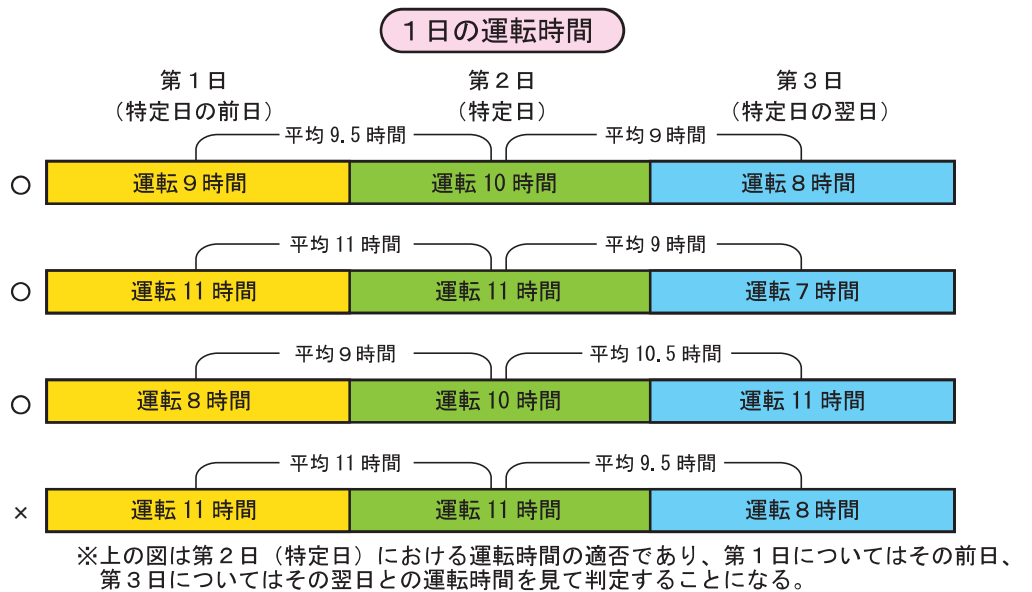
1 運転時間の制限

◆ 2日平均で1日当たり9時間

運転時間については、交通安全の観点から厳しい制限がかけられています。運転時間が長くなると注意力が落ちますし、目や体の疲れもたまってきます。ドライバーの健康にとって決して良いことではありませんし、過労運転による事故を引き起こす可能性も高まります。

このため、改善基準では1日当たりの運転時間の制限については、特定の日を起算日として、その前日と翌日の2日間の平均をそれぞれ見て、ともに9時間を超えないこととされています。

また、1週間の運転時間についても、特定の日を起算日として2週間ごとに区切り、1週あたりの平均が44時間を超えないこととされています。



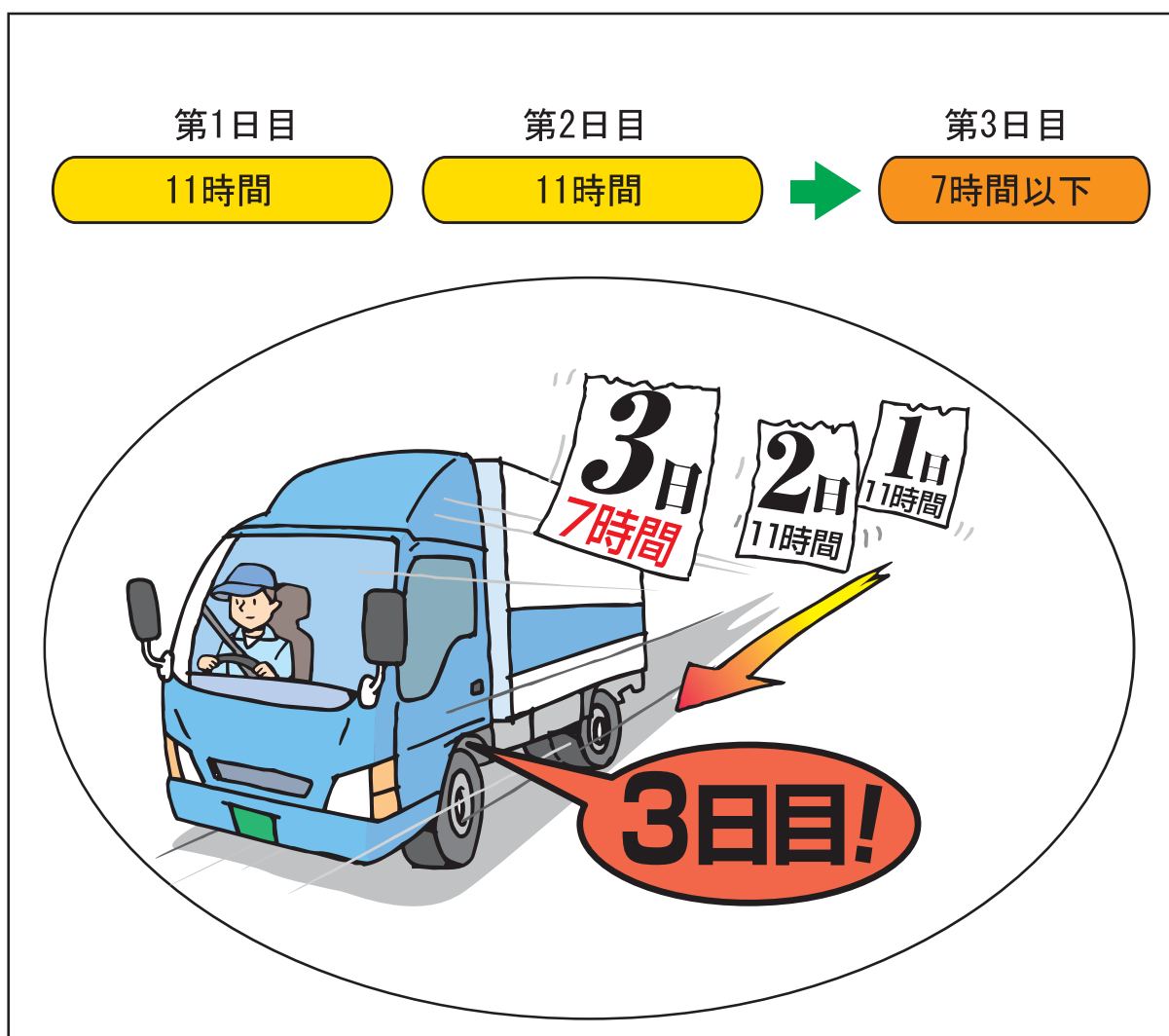
◆ 3日目の運転時間には注意を

運転時間は2日間を平均して1日当たり9時間とされていますが、どの2日を見ても平均9時間という意味ではなく、前の日との平均か、後ろの日との平均の、どちらか一方が平均9時間となっていればよいとされています。

たとえば、長距離の往復運行をした場合などには片道11時間の運転時間と

いうことも考えられますが、1日目に11時間、2日目も11時間運転したとすれば、3日目に7時間以下の運転時間であればよいことになります。

ただ、1週間の平均44時間の限度については、どこかの週を決めてそこから2週間ごとに区切って、それぞれの2週間について計算しなければなりません。



2 連続運転時間

◆連続運転は4時間まで

改善基準告示は連続する運転時間についても限度を定めており、その限度を4時間までとしています。運転時間が4時間を超える前に、休憩や荷役などの運転しない時間を30分以上とることが必要です。

このため、運転時間と運転しない時間との合計、4時間30分を一つのかたまりと考えて運行計画・操配が組まれます。

なお、運転をしない時間を「非運転時間」といい、必ずしも休憩である必要はありません。また、30分まとめてとる必要もなく、30分間まとめて（連続して）とれない場合には、分けてと

ることもできます。

運転しない時間を分けてとるときには、1回が10分以上であることが必要とされています。10分を3回に分けてとることもできますし、15分ずつ2回、20分と10分を1回ずつというやり方もできます。

非運転時間は、4時間の運転のすぐあとに続けて30分でも構いません。また、運転の途中に挟むこともできます。例えば、1時間20分の運転に続いて10分の非運転時間をおく方法もできます。

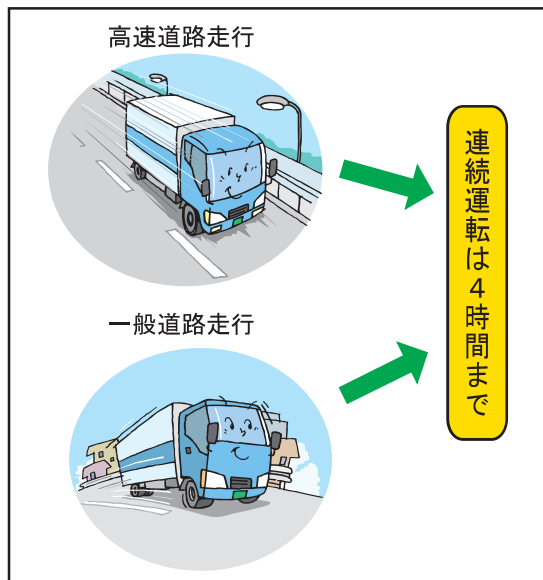
ツーマン運行の場合には、トラックが走っているときでも交代運転手は非運転の時間ですから、トラック自体は走り続けても構いません。



◆ 走行する道路により連続運転時間は違ってくるか

連続運転時間が4時間までという制限は、高速道路でも一般道路でも同じです。

ただ、目や体の疲れなどを考えると、早めに運転を区切るようにすることがよいでしょう。



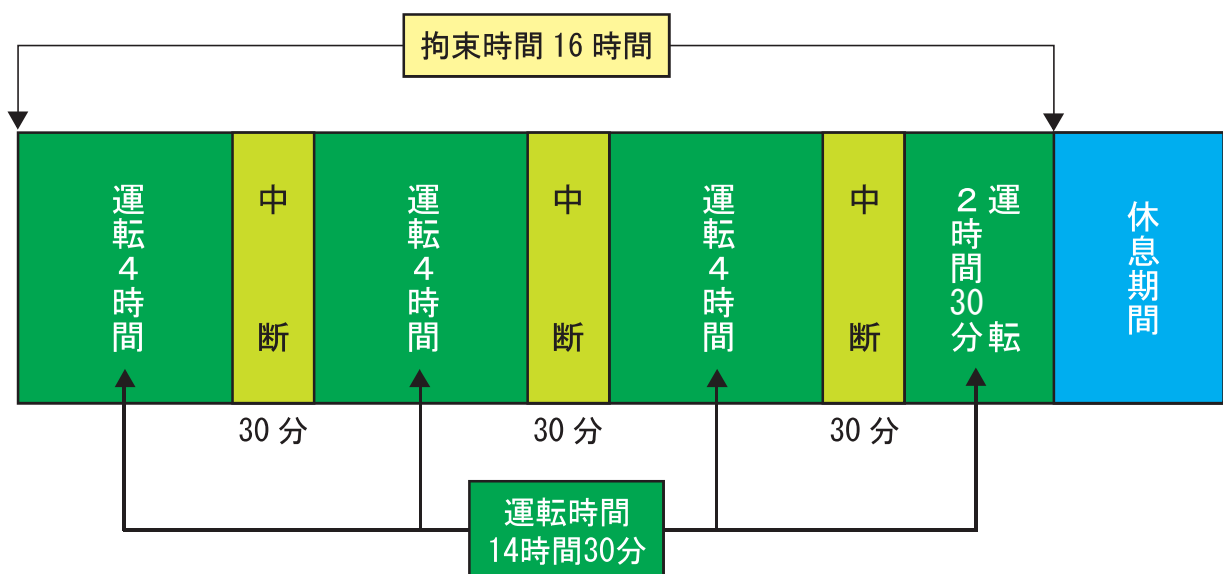
◆ 1日で最大何時間運転できるのか

2日を平均して1日9時間になればよいということなら、1日18時間走って次の日に運転をしなければよいということではありません。

1日の拘束時間はいくら延ばしても16時間までと決められています。次に運転4時間について30分の非運転時間が必要となりますから、16時間続けての運転はできないことになります。

すると、4時間の運転のあとに30分の非運転時間を入れる形を3回繰り返すことができます。これで13時間30分になりますから、4回目は16時間-13時間30分=2時間30分しか運転できないことになります。つまり、1日の最大の運転時間は14時間30分ということになります。

ただし、たとえば2日続けて14時間30分運転した場合は、その翌日は1日平均9時間とするため、運転時間は3時間30分となります。



5

拘束時間の特例

1 ツーマン運行と拘束時間

◆ ツーマン運行の拘束時間は、 1日20時間まで

ツーマンで運行する場合には、1日の拘束時間を20時間まで延ばすことができます。しかも、1週間に何回延ばしてもよいことになっています。

ワンマンの場合には、延ばしても16時間までです。しかも、そこまで延ばせるのは1週間に2回までとなっています。

ですから、相当の長距離を一気に走る必要がある場合には、ツーマン運行の方が都合が良いともいえます。

しかし、ツーマン運行は20時間まで、制限なしにいくらでも延ばせるというものではありません。ツーマンで走れば、1人のドライバーにしてみれば運転時間は減るでしょうし、積卸しも楽になるでしょう。しかし、20時間拘束されていることに変わりはありません。

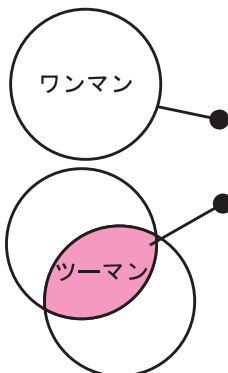
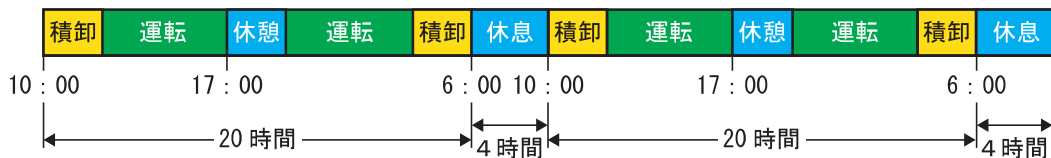
つまり、1運行についてみれば、疲れはいくぶん少ないかもしれませんが、

自分の自由になる時間は大幅に減ることになります。そのようなことは、ワンマン運行に比べると、ドライバー個人には不公平になります。ですから、1か月の拘束時間は原則どおり293時間（320時間）となっています。このほかに、隔日勤務についての特別の取扱いがあります。

隔日勤務というのは、ある日の昼から翌日の午前中まで夜通しで働いて、その次の日は非番＝明け休（あけきゅう）というような勤務で、主に大都市のタクシーなどで使われています。

トラック業界ではあまり例は多くないようですが、このような場合には、21時間まで拘束時間を延ばせます。また、仮眠場所を用意した場合には、最大で24時間まで拘束時間を延ばせます。

この明け休の場合には、休息期間は連続20時間以上必要ということになっています。



	1日の拘束時間	回数	1か月の拘束時間
ワンマン	最大 16 時間	週 2 回まで	293 (320) 時間
ツーマン	最大 20 時間	制限無し	293 (320) 時間

2 ツーマン運行とワンマン運行の組み合わせ

◆ドライバーに無理にならないような操配が必要

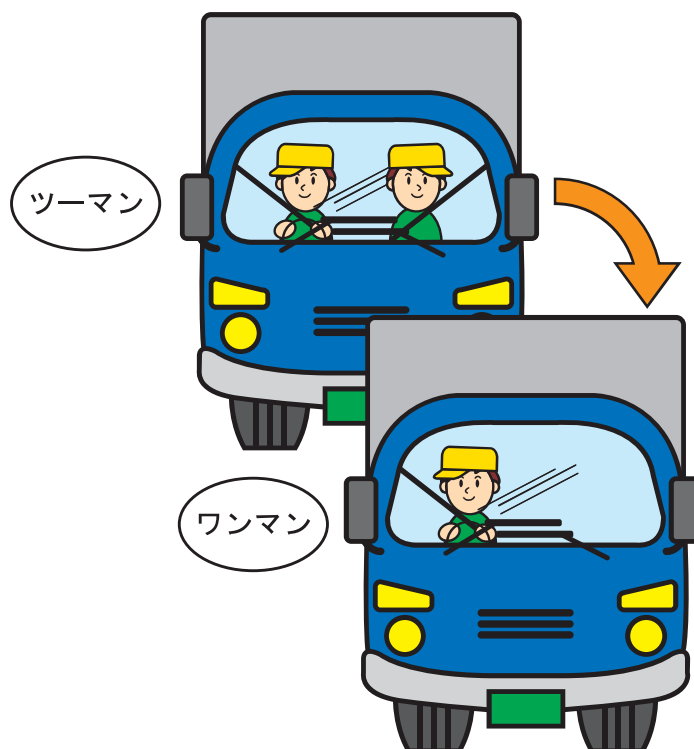
仕事の都合でツーマン運行のドライバーが、ワンマン運行を続けることもできますし、組合せてやっても構いません。やってはいけないという決まりはありません。

ツーマン運行のドライバーが、ツーマン運行から帰ってきてすぐにワンマン運行する場合には、ワンマンの拘束

時間の制限で、改善基準の通常の決まりのとおり仕事をするようになります。

改善基準では、1か月の拘束時間は293（320時間）でなければならないこととなっていますので、この点には十分注意が必要です。

また、ワンマンとツーマンを組み合わせてもよいとはいっても、ドライバーに無理にならないような操配をしてもらう必要があります。



3 フェリー乗船時の休息期間

◆フェリーの乗船時間はすべて休息期間

フェリー乗船中は、ドライバーは船内で食事をしたり、体を休めることもできるうえ、大型フェリーだと入浴施設もあります。フェリー内では、トラックから離れて自由な時間を過ごすことができる場合が多いということになります。

従来の改善基準告示では、フェリー乗船時間のうち2時間を拘束時間、残りを休息期間としていましたが、トラックドライバーに限り、次頁のように2015年9月1日からは全て休息期間として扱われることになりました。

なお、積荷のチェックなど、実作業時間は従来どおり労働時間となります。

フェリーに乗った場合の拘束時間と休息期間

- ・フェリー乗船時間は全て休息期間となる。
- ・(B)の期間が8時間以上なら、1日の休息期間を取ったことになる。
この場合は、フェリーを降りたとき（下船時）から、新しい勤務（運転者の新しい1日）が始まるということになる。
- ・(B)の期間が8時間未満の場合、 $B+D=8$ 時間以上なら、1日の休息期間をとったことになる。

（注1）Dの時間はCの時間の半分以下にならないように（CはDの2倍以下）
（注2）B、Dのどちらかは4時間を切ってもよい。

※改善基準告示では、フェリー乗船時間のうち2時間を拘束時間、残りを休息期間としていたが、トラックドライバーに限り、2015年9月1日からは全て休息期間として扱われることになった。

◆フェリー乗船時間が8時間を 超えれば下船時から次の勤務

フェリー乗船に関しては、「自動車運転者の労働時間等の改善のための基準（改善基準告示）の一部改正等」で規定されています。乗下船時のドライバーの作業時間を考慮し、乗船時間のうち2時間（2時間未満の場合はその時間）を拘束時間としてきました。

しかし、本州への物流の9割で長距離フェリーに頼っている北海道のトラック業界を中心に「ドライバーは乗船中、仮眠、食事など自由な時間を過ごしており、乗船時間の一部を拘束時間とする根拠は希薄」として、全乗船時間を休息期間とするよう求めてきました。

これに対し、厚生労働省労働基準局も「近年、フェリー会社による乗船サービスの広がりに伴い、ドライバーが乗船後に作業を行うケースが少なくなっているなど、作業実態とかい離が生じている」と認め、原則として休息期間とすることを容認しました。

現在、苫小牧港（北海道）―八戸港（青森県）の乗船時間は8時間ですから、今回の改正によって下船後すぐに運転を開始できます。

フェリー乗船時間が8時間以上の場合、連続8時間以上の休息期間をとったこととなります。つまり、フェリーを降りたとき（下船時）から、新しい勤務（運転者の新しい1日）が始まるということになります。



6

改善基準告示に該当しない運行

1 適用除外とは

◆緊急輸送は別扱いとなる

阪神淡路大震災や東日本大震災などの大規模災害が発生したときには、多くの緊急支援物資がトラックによって輸送されました。とくに、このような大規模災害時の緊急輸送では、激しい交通渋滞や道路の損壊等による迂回や交通規制などで、平時とは異なる長時間の運行を強いられる場合があります。

一方、こうした緊急の被災者救済・支援活動に対して、改善基準告示がそのまま適用されるのは合理的ではありません。このため、このような災害時における緊急支援物資の輸送については、改善基準告示の適用が除外されることがあります。

◆危険物輸送への適用

危険物の輸送については、さまざまな法令で、交替運転者の配置や運行距離の基準について制限が加えられており、改善基準と同じような目的のために、二重に規制がかけられていたといえます。

そこで、平成9年の改善基準告示の改定に当たって、一部に適用除外（改善基準の定めに従う必要がない）業務が定められました。

ただし、危険物の輸送とはいえ、常日頃頻繁に起こる輸送については、改善基準の対象外とすることは問題とも考えられます。このため、危険物のうち石油タンクローリー等については、すべて改善基準の対象となっています。

適用法律等	危険物の概要	数量による適用除外	届出の要否	運搬計画等の提出	交替運転者の配置
消防法	アルキルアルミニウム、アルキルリチウム、これらの含有物のタンクローリーによる輸送	除外なし	必要	移送計画書	規定なし
	その他の可燃物等（石油タンクローリー等）	一定数量以上を規制	必要	なし	規定あり
高圧ガス保安法	可燃ガス、酸素、毒性ガス、液化石油ガス（LPガス）	一定数量以上を規制	必要	移動計画書	規定あり
	上記以外の高圧ガス	除外なし	不要	なし	規定なし
火薬類取締法	火薬、爆薬、雷管等の火工品	一定数量以上を規制	必要	運搬計画書	規定あり
毒物及び劇物取締法	黄燐、塩酸、硫酸、アンモニア等の指定毒・劇物	一定数量以上を規制	必要	なし	規定あり
	上記以外の毒・劇物	除外なし	不要	なし	規定なし
核燃料、放射性物質等	下記以外の核燃料物質、放射性物質等	除外なし	必要	核燃料物質等運搬届出	規定あり
	低レベルで少量の放射性物質等（L型の放射性物質等）	除外なし	不要	なし	規定なし

部分が適用除外（改善基準が当てはまらない）業務

2 各種法令等に基づく届出と輸送計画がポイント

◆運行計画に基づく輸送

改善基準告示の適用除外（当てはまらない）とされる輸送については、運転時間や拘束時間は全く自由に決めてよいというわけではありません。

危険物輸送が適用除外となった理由は、前頁の表でもわかるように、他の法律で厳しい規制があることがその理由です。ですから、その法律に従って運行計画表を作れば、運転時間や労働時間については、改善基準と同じかそれ以上の安全対策がとられたことと同じ結果になります。つまり、フリーに何でも許されるわけではないのです。

◆最寄りの警察署で交付される緊急通行車両の標章

大震災等の大規模災害等が発生した場合に、被災地およびその周辺などでは交通規制や車両の通行が禁止されます。

これに対して、緊急輸送等に従事する車両については、最寄の警察署などで所定の手続きをして緊急輸送車両等確認標章を受ければ、こうした規制区間でも規制段階などによって、通行することができます。

【緊急輸送車両等確認標章】



7

運行期間の制限 (国土交通省告示第1365号)

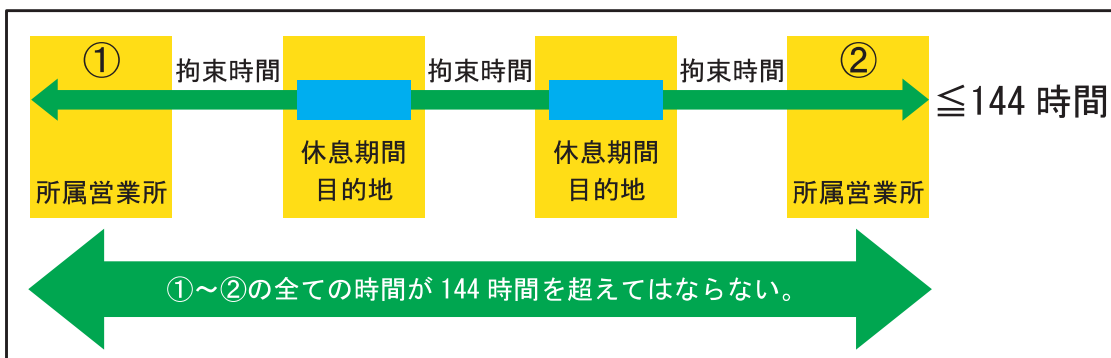
1 運行期間

◆ 「一の運行」は144時間まで

運転者が、所属営業所に出勤（出発）してから所属営業所を退社（帰着）するまでの運行を「一の運行」といい、その運行に要する時間は、144

時間（6日間）を超えてはいけません。

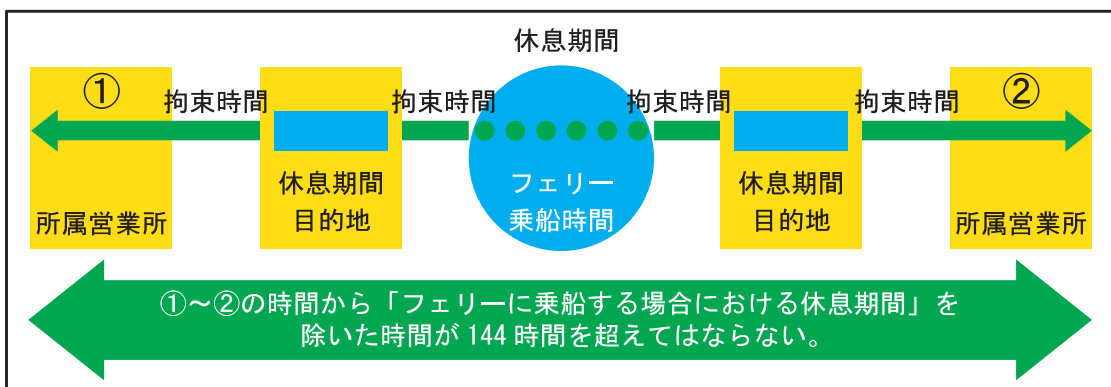
これは、運転者が所属営業所を長期間離れて運行する場合の疲労の蓄積を防止する観点から、運行全体の時間を制限したものです。



2 フェリーに乗船する場合の運行期間

運行途中でフェリーに乗船する場合、運行期間は、フェリーの乗船時間を除

いて、144時間を超えてはいけません。



第2章

飲酒運転・危険ドラッグ の禁止



1

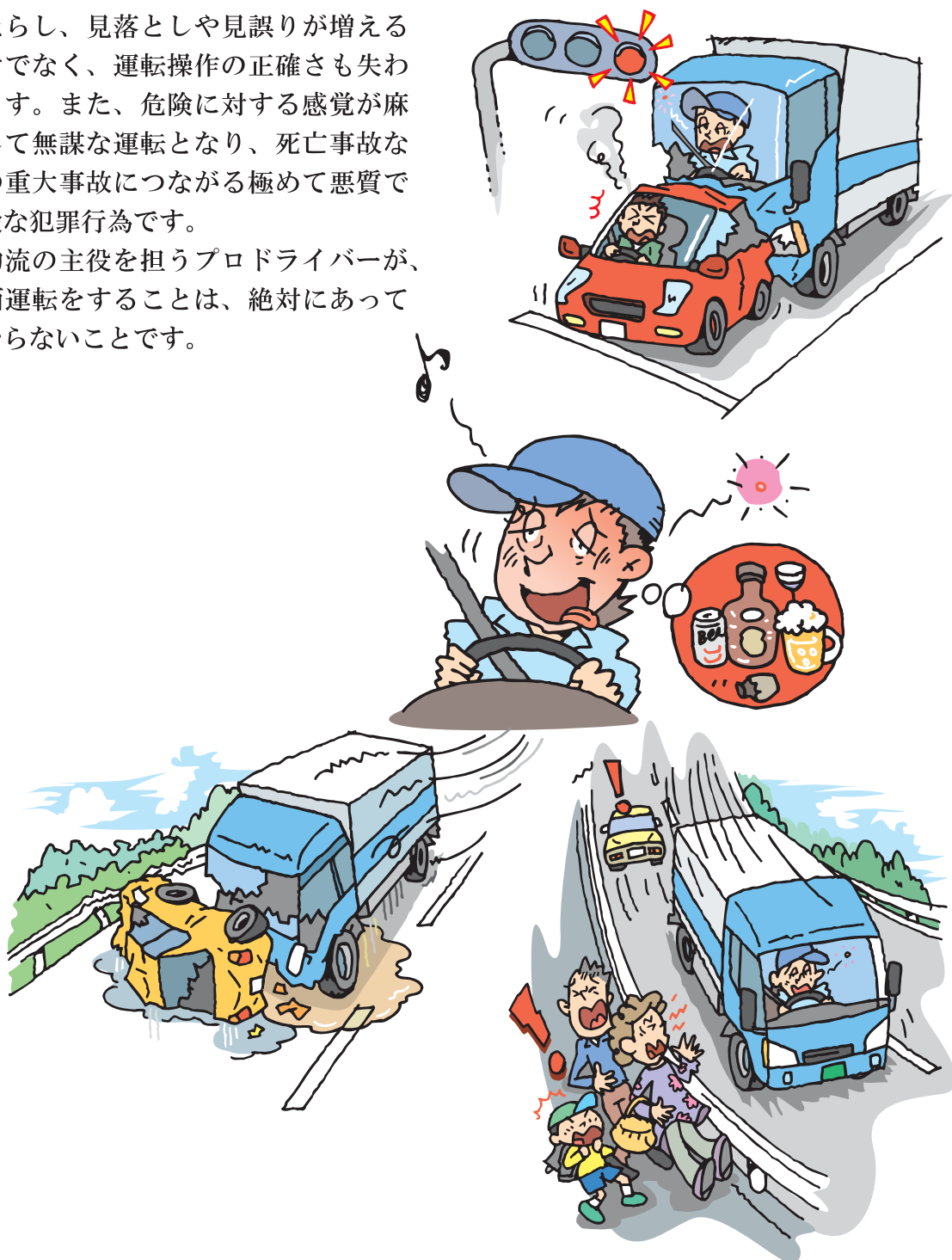
飲酒運転の撲滅

1 あってはならない飲酒運転

◆飲酒運転は犯罪

飲酒運転は注意力や判断力の低下をもたらし、見落としや見誤りが増えるだけでなく、運転操作の正確さも失われます。また、危険に対する感覚が麻痺して無謀な運転となり、死亡事故などの重大事故につながる極めて悪質な危険な犯罪行為です。

物流の主役を担うプロドライバーが、飲酒運転をすることは、絶対にあってはならないことです。



◆飲酒運転事故はドライバーだけでなく、会社も業界も大打撃を受ける

万一、飲酒運転や、さらに事故を起こすと、ドライバーだけが懲役や運転免許の取消しなどの重い処分を受けるわけではありません。会社にも大きな責任がかかり、運送事業を継続することができなくなることもさえます。さらにトラック運送業界全体のイメージを低下させ、社会の信頼を失わせます。そのことをしっかりと認識しなくてはなりません。



2 飲酒運転に対するドライバーへの罰則

◆飲酒運転の厳しい処分

飲酒運転に対する処分は厳しく、事故を起こさなくても、「酒酔い運転」の場合は「5年以下の懲役又は100万円以下の罰金」となります。違反点数も35点で、それだけで免許取消し処分となり、最低でも3年間は免許が取得できませんから、プロドライバーとしての仕事を続けることは不可能であり、まさに命取りとなります。

また、「酒気帯び運転」の場合は「3年以下の懲役又は50万円以下の罰金」となります。違反点数については、体内に保有するアルコール量によって25点と13点に分かれ、免許取消しや免許停止処分となります。

◆人身事故を起こせば厳罰に

飲酒運転により人身事故を起こすと、一層重い処分を受けます。とくに「自動車の運転により人を死傷させる行為等の処罰に関する法律」（処罰法）の「危険運転致死傷罪」が適用されると、右図のようにきわめて重い懲役刑を受けます。

「危険運転致死傷罪」が適用されない場合でも、「過失運転致死傷罪」に問われて、「7年以下の懲役又は100万円以下の罰金」となり、解雇、失業、それによる生活崩壊といった悲劇を招きかねません。

酒酔い運転

- **5年以下の懲役**
又は**100万円以下の罰金**
- **違反点数35点**
* **免許取消し(3年間は免許が取得できない!)**

酒気帯び運転

- **3年以下の懲役**
又は**50万円以下の罰金**

違反点数と行政処分

呼気1リットルにつき 0.25mg以上	→ 25点	免許取消し (欠格期間2年)
呼気1リットルにつき 0.15mg以上0.25mg未満	→ 13点	免許停止 (90日)

*上記の行政処分は、いずれも前歴が0回の場合です。

危険運転致死傷罪

- アルコールの影響により正常な運転ができない状態で人身事故を起こすと
 - 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
- アルコールの影響により正常な運転ができないおそれのある状態で人身事故を起こすと
 - 死亡事故 → 15年以下の懲役
 - 負傷事故 → 12年以下の懲役

※飲酒運転による死傷事故後に、さらに飲酒をしたり、その場を離れて酔いをさますなどの飲酒の程度をごまかす行為をすると、「過失運転致死傷アルコール等影響発覚免脱罪」が適用され、12年以下の懲役となります。

過失運転致死傷罪

自動車の運転上必要な注意を怠り、人を死傷させると

7年以下の懲役もしくは禁錮
又は**100万円以下の罰金**

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

ドライバーが飲酒運転をし、それを会社が命じたり容認していた場合

違反営業所に対して
14日間の事業停止

ドライバーの飲酒運転により重大事故等を起こし、会社がある防止のための指導・監督をしていなかった場合

違反営業所に対して
7日間の事業停止

ドライバーが飲酒運転をし、会社がある防止のための指導・監督をしていなかった場合

違反営業所に対して
3日間の事業停止

ドライバーが飲酒運転をした場合

初違反 100日車
再違反 200日車

※道路交法第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。

4 二日酔いでも許されない

◆二日酔いでも酒気があれば「酒気帯び運転」となる

ドライバーのなかには、二日酔いなら飲酒運転にはならないと考えている人もいます。しかし、たとえ二日酔いであろうと、基準値以上の酒気を帯びて自動車を運転すれば「酒気帯び運転」に該当し、違反行為として処分されます。

二日酔いだから許されると考えるのは大きな誤りです。

◆基準値以下でも違反行為

「酒気帯び運転」として、懲役や免許停止・取消しなどの処罰の対象となるのは、呼気1リットル中のアルコール濃度が0.15ミリグラム以上ですが、その基準値以下であれば違反にならないかといえば、決してそうではありません。

基準値以下でも酒気があれば違反となりますから、少しでも酒気がある場合は運転してはなりません。



5 飲酒運転防止のために必要なこと

◆乗務前日の飲酒はできるだけ控える

体内に入ったアルコールはすぐには消えません。

一般に体重60キロの人が500ミリリットルの缶ビールを飲んだ場合、アルコールが消えるまでには3～4時間かかるといわれています。したがって、3本を飲んだ場合には、8時間が経過してもアルコールは消えないことになります。

また、アルコールが消えるまでの時間については個人差も大きく、年齢や体質、そのときの体調や飲酒量などにより大きく左右されます。

したがって、乗務前日の飲酒はできるだけ控えるかほどほどにして、深酒は厳に慎まなければなりません。



◆休憩時や仮眠前の飲酒は厳禁

走行中はもちろんですが、休憩時や仮眠前の飲酒も厳禁です。

とくに、仮眠前は寝付きをよくするために酒を飲むドライバーもみられますが、仮眠前の飲酒は、酒気帯び運転の大きな原因となるだけでなく、それが常習化すると、いわゆる「アルコール依存症」につながる危険もあります。

たとえ少量でも仮眠前に酒は飲まない習慣をつける必要があります。



◆酒気を帯びているときは必ず申し出る

ドライバーは、酒気を帯びた状態にあるときは、点呼時などに必ずそれを申し出なければなりません。

◆アルコール検知器により酒気の有無のチェックをする

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の有無についてチェックをしなければなりません。

営業所以外の場所から出発するなどの事情により対面点呼ができない場合には、自動車に備え付け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、それによって酒気の有無の確認をし、その結果を電話その他の方法で報告しなければなりません。

◆酒気が確認されたときは絶対に乗務しない

アルコール検知器によるチェックで酒気が確認されたときは、たとえわずかな程度であったとしても乗務してはならず、運行管理者などの指示を仰ぎます。「これくらいなら大丈夫だ」と独断で乗務することがあってはなりません。



2

薬物の影響による危険運転の防止

1 薬物とは

◆道交法上の「薬物」とは

道交法第66条（過労運転等の禁止）には「過労、病気、薬物の影響その他の理由により、正常な運転ができないおそれがある状態で車両等を運転してはならない」と定められています。

この場合の「薬物」とは、眠気を誘発する成分の入ったカゼ薬などの市販薬に限らず、麻薬、覚せい剤、危険ドラッグ、シンナーなど、それを服用したり吸引することによって、正常な運転ができないような状態をもたらすものをいいます。

※処罰法における「アルコール又は薬物の影響により」の「薬物」も同様です。

◆「危険ドラッグ」とは

危険ドラッグとは、規制の有無を問わず、使用することが危ない物質のことをいいます。

危険ドラッグには麻薬や覚せい剤と似た作用を持つ成分が含まれていることも多く、それを使用すると意識を失ったり、興奮して凶暴になったり、幻覚症状を起こすなどさまざまな健康被害をもたらし、最悪の場合は死に至ることもあります。



2 薬物の危険性

◆依存性が生じ常習化する

危険ドラッグなどの薬物は、使用すると快感や幻覚が生じ、一度使うと繰り返し使いたくなる常習性があります。常習化すると、自分の意志では薬物の使用をコントロールできなくなります。

また、覚せい剤などは薬の効果が切れると、いわゆる禁断症状となり、猛烈な疲労感や食欲減退などを招くだけでなく、妄想や幻覚などにより精神錯乱に陥ることもあり、運転はもちろんですが、正常な日常生活を送ることもできなくなります。

危険ドラッグなどの薬物は非常に毒性が強いため、「1回くらい使っても大丈夫だろう」などと甘い考えで使用すると、1回で深刻な症状に陥り、取り返しのつかない事態になってしまいます。

◆重大事故をもたらす

麻薬、覚せい剤、危険ドラッグなどの薬物を使用して運転すると、走行中に意識を失ったり、けいれん、呼吸困難などを引き起こし、重大事故につながります。

実際、危険ドラッグを使用して車を運転中に、意識障害により暴走し、多くの死傷者を出すという事故も発生しています。



3 薬物使用運転に対する厳しい罰則

◆人身事故を起こせば「危険運転致死傷罪」で懲役刑

危険ドラッグ等の薬物を使用して車を運転し、人身事故を起こせば「危険運転致死傷罪」に問われ、死亡事故の場合は「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」などの処罰を受けます。

事故を起こさない場合でも、麻薬、覚せい剤、大麻、あへんまたはトルエンなどの興奮、幻覚、麻酔の作用を有するものを服用して運転していた場合などは、「5年以下の懲役又100万円以下の罰金」、それ以外の薬物の場合は「3年以下の懲役又50万円以下の罰金」となります。



処罰法

危険運転致死傷罪

- 薬物の影響により正常な運転ができない状態で人身事故を起こすと

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

- 薬物の影響により正常な運転ができないおそれのある状態で人身事故を起こすと

死亡事故 → 15年以下の懲役

負傷事故 → 12年以下の懲役

※薬物の影響による死傷事故後に、薬物の影響の程度などをごまかす行為をすると、「過失運転致死傷アルコール等影響発覚免脱罪」が適用され、12年以下の懲役となります。

道交法

麻薬等服用運転

- 麻薬、覚せい剤、大麻、あへんなどの薬物を服用して運転した場合

5年以下の懲役又は100万円以下の罰金

危険ドラッグ等の使用運転

- 危険ドラッグなど、上記以外の薬物を使用して運転した場合(過労運転禁止違反)

3年以下の懲役又は50万円以下の罰金

※危険ドラッグを車内に所持していると、そのとき使用していても「危険性帯有者」として、6か月を超えない範囲内で運転免許停止処分を受けることがあります。

4 薬物使用を防止するために必要なこと

◆薬物には絶対に手を出さない

危険ドラッグはインターネットなどで「合法ハーブ」などと称して販売されており、興味半分に購入するというケースも少なくありません。

また、友人や知人などから「ちょっと試してみたら」とすすめられるケースもあります。

しかし、いったんこのような危険ドラッグに手を出すと常習化してしまい、自分の意志ではやめられなくなりますから、決して手を出してはなりません。

「1回くらいなら使っても大丈夫だろう」といった安易な気持ちで使用すると、取り返しのつかない悲惨な事態に陥ることを、しっかり肝に銘じておきましょう。

◆みんなで防止に努める

万一、職場の同僚ドライバーのなかに、急に様子が変わって、

- ・顔色が悪く頬がこけた
- ・目がどんよりとして落ち着きがない
- ・腕に注射の痕らしいものがある
- ・ろれつがまわらない
- ・わけのわからないことをつぶやく

などの状態がみられたり、遅刻が多くなった、服装が乱れているなどの異変がみられる場合には、薬物を使用しているおそれもありますから、本人に話を聞いてみる、運行管理者に相談するなどして、職場全員で薬物使用を防止するよう努めましょう。



第3章

緊急時の対応



1

交通事故時・車両故障時の対応

1 交通事故時の対応

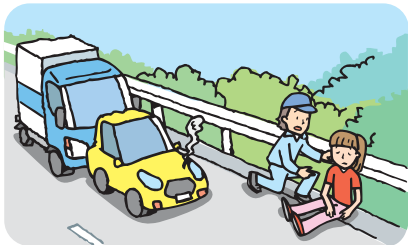
◆ 事故現場での適切で迅速な措置はドライバーの義務

どれだけ安全運転につとめていても、事故を起こしてしまうことがあります。事故発生時に、適切かつ迅速な措置をとらなければ、事故による被害や損害を一層拡大することになりかねません。

事故発生時に落ち着いて対応できるように、事故現場での措置方法を習得しておくことはドライバーの皆さんの義務です。

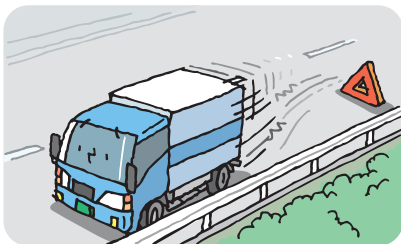
① 負傷者の救護

交通事故が起こったら、ただちに停止し、負傷者を救護する。



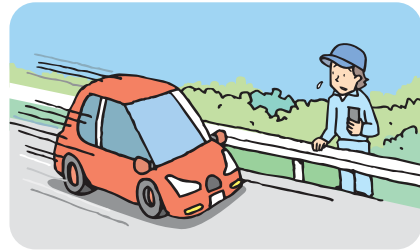
② 道路における危険の防止

続発事故を防止するために、事故車の移動などの措置をとる。



③ 安全な場所への退避

車内には残らず、ガードレールの外など安全な場所に退避する。



④ 警察への報告

警察へ、事故の発生日時や場所、負傷者数などを報告する。



⑤ 事業所への報告

事業所へ、事故の発生状況や貨物の状況などを報告する。



◆負傷者の救護

事故を起こしてしまった場合、どんなに軽微に思える場合でも、ただちに運転を停止して、人や物に対する被害の確認をしなければなりません。

負傷者がいる場合は、ただちに現場に居合わせた人などの協力も求めて救護するとともに、119番通報をして救急車を要請します。

救急車が到着するまでの間、負傷者の負傷の程度に応じて必要な応急救護処置を行います。

なお、負傷の程度が軽く、負傷者自らが安全な場所へ移動できる場合は続発事故を防止するための措置を優先します。

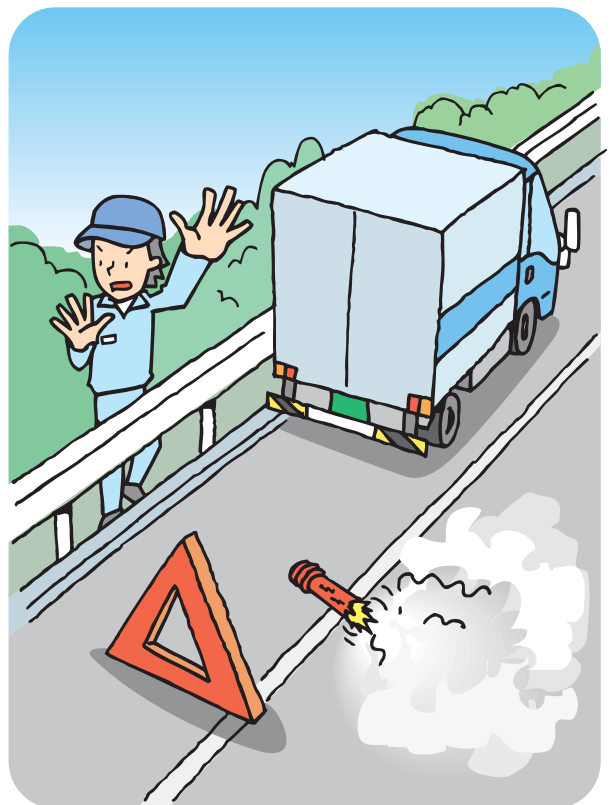


◆道路における危険の防止

事故を起こした車に後続車が追突して被害が拡大していくことはよくあります。そうした続発事故を防止するために、次の措置をとります。

- ・ハザードランプを点滅する。
- ・発炎筒で後続車両に警戒合図を送る。
- ・高速道路の場合は、停止表示器材を後方から進行してくる車両のドライバーが見やすい位置に置く。

※発炎筒・停止表示器材は、車の後方に無理のない範囲で設置します。



◆火災防止のための措置

事故現場では軽油やガソリンなどが漏れている危険がありますから、火気厳禁です。タバコを吸うなどの火を使うような行為は絶対にしてはなりません。

危険物などを輸送している場合は、積載物の漏洩・飛散状況を確認します。そして危険性の有無を確認し、可能であれば漏洩を止める措置をとります。

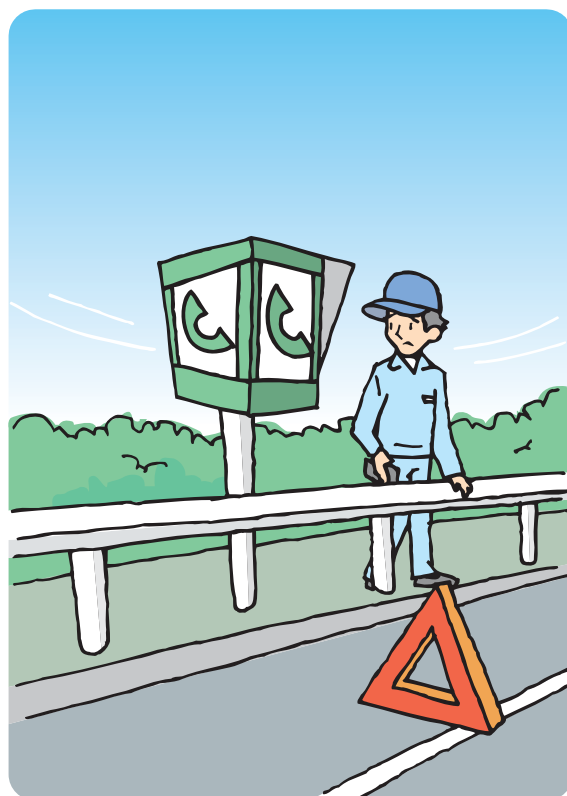
また、危険物に発火・引火が発生したら、地域を巻き込んだ大惨事となります。そのため、消火器などを使い発火防止の措置を行います。発火が小規模のときは、初期消火を行ってください。

なお、危険物の漏洩・飛散がない場合、トラックが自走できるのであれば、事故地点・停止位置を確認したあと、できるだけ事故現場近くの路肩や空き地などの安全な場所に移動させましょう。

◆安全な場所への退避

負傷者の救護や危険防止などの措置が終わったら、車内や車道上に留まるのではなく、ガードレールの外などの安全な場所に退避します。

とくに高速道路の場合は、時速100キロ前後の車が走行していますから、車内や車道に留まるのは非常に危険です。安全な場所へ速やかに退避する必要があります。



◆警察への通報

負傷者の救護と続発事故防止の措置などが終わったら、すみやかに次の事項を警察に通報します。

- ・ 事故発生の日時と場所
- ・ 死傷者の数と負傷者の負傷の程度
- ・ 損壊した物とその損壊の程度
- ・ 事故にかかわる車両の積載物
- ・ 事故現場でとった措置

パニックに陥らないように落ち着いて、これらの情報を的確に伝えましょう。



◆事業所への報告

警察への通報を済ませたら、事業所に負傷の程度や車両の状態といった現在の状況のほか、これからとろうとする措置と予定を報告します。そして、運行管理者の指示を受け行動しましょう。

ドライバー本人がケガなどで連絡できない場合は、救助を行っている人に緊急時の連絡先等を伝えて、連絡をお願いしましょう。



◆その他の留意点

①事故現場におけるドライバーの独断による示談交渉の禁止

接触などで物損程度の比較的軽微な事故の場合、事故現場で相手方から損害賠償などに関する交渉事が持ち出されることがあります。

しかし、どのような事情があっても事故現場でドライバーが示談に関する交渉を行ってはいけません。

損害賠償などの事故処理は会社の担当部署が行うことであり、ドライバーが事故現場で交渉事を行うと、その後の相手方との事故処理の過程でトラブルが発生するおそれがあります。

事故現場では相手との示談には応じず、示談書や念書にサインをしてはいけません。示談を強要されてもきっぱりと断らなければなりません。

②目撃者の確認など

ドライブレコーダを装着しているトラックであれば、事故の状況が映像として記録されていますから、目撃証拠としての役割を果たします。装着していない場合で、事故の目撃者がいるときには、氏名、住所、連絡先などを聞いておきましょう。

また、事故現場の道路状況や衝突地点、停止位置、被害者の事故直前および事故後の状態、破片の散乱状況、事故車両の破壊状況などをスマホなどで撮影したり、事故現場の見取り図をメモしておく、その後の事故処理をすすめていくうえで役立ちます。



2 車両故障時の対応

◆安全な場所に停止する

走行中、車両トラブルが発生したときは、ドライバー自身の安全はもちろんのこと、走行中の周囲の車の安全を確保するため、あわてずに的確な対応をとる必要があります。

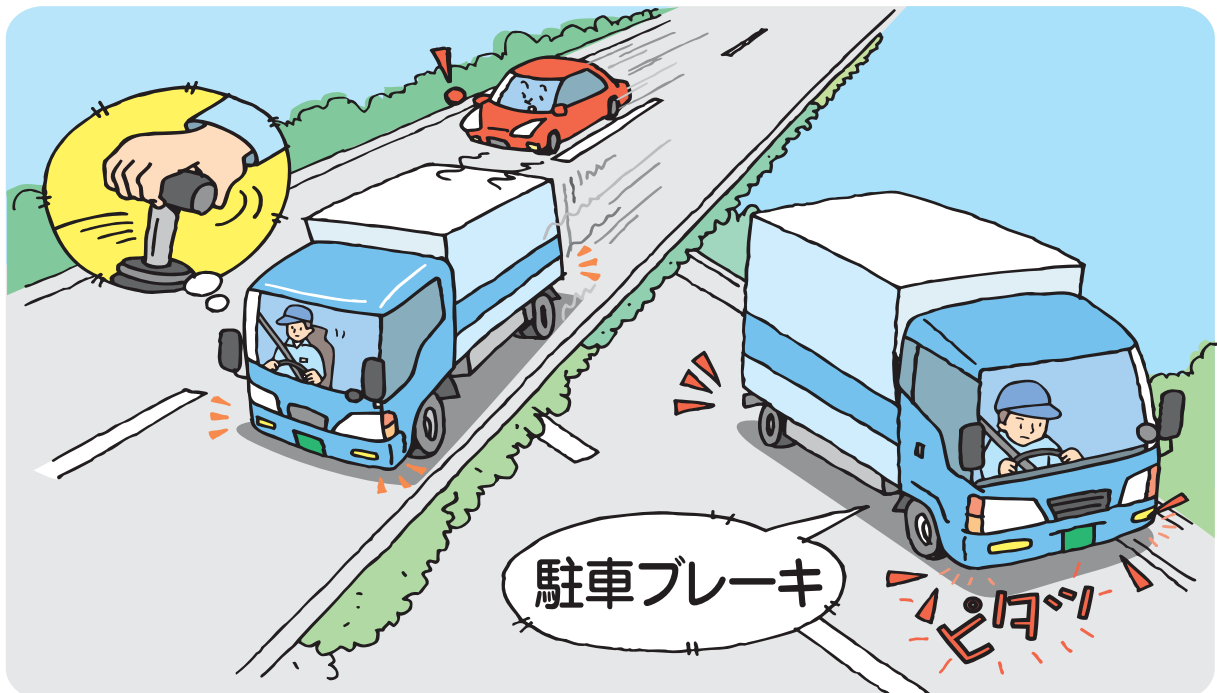
一般道路の場合、まずはハザードランプを点滅させてトラブルが起きていることを後続車に知らせます。

次にスピードを落とします。ブレーキを踏んでもスピードが落ちない場合はシフトダウンを繰り返し、エンジンブレーキと排気ブレーキを使ってスピードを落とします。

◆トラックを停止させるまではエンジンを切らない

ブレーキを踏んでもトラックが止まらないからといって焦ってエンジンスイッチを切ると、電気系統がすべて止まってしまうため、かえって危険です。トラックが完全に停止するまではエンジンを切らないようにします。

そして、完全に走行不能になる前に、できるだけ路肩など、交通の妨げにならない安全な場所に停止し、駐車ブレーキをかけます。



◆高速道路で車両故障が発生したときの措置

高速道路上でトラックが不調になった場合は、ハザードランプを点滅させて走行し、できるだけサービスエリアかパーキングエリアまで走行して停止します。

そこまでたどり着けない場合には、急ブレーキをかけずに緩やかに減速して、路肩や非常駐車帯に停止し、発炎筒や停止表示板で後続車に故障車の存在を知らせて、非常電話もしくは道路緊急ダイヤル（#9910）で通報します。

非常電話は1キロメートル（トンネル内は200メートル）おきに設置されていて、受話器をとると道路管理センターにつながります。故障の内容や停車場所（路肩にあるキロポスト）などを通報します。そうすることで、交通管理隊が出動してくれるほか、情報板へ掲示されるなど、二次的事故の防止措置が図れます。

◆車両の不調に気づいた時点でただちに会社に報告する

故障により運行不能になった場合は、事業所に報告して指示を受ける必要があります。

ただ、ここで留意しなくてはならないことは、万一踏切やトンネルなどで運行不能になった場合は、重大な事故につながるおそれがあるということです。

そうした事態を回避するために、車両の不調に気づいた時点で事業所に報告し、踏切やトンネルなどのある運行ルートを避ける、最寄りの整備工場に向かうなどの指示を受けるようにします。

◆故障箇所の点検についての留意点

高速道路の本線車道上で停止した場合はもちろんのこと、路肩に停止した場合でも車の周辺を動き回るのは非常に危険ですから、故障箇所の点検をする場合は、サービスエリアなどの安全な場所で行います。

一般道路の場合でも、交通量の多い所での点検は危険を伴いますから避けるようにします。



3 運行遅延時の対応

◆遅延の原因に応じた対応

運行計画に基づいて出発しても、さまざまな理由により到着時間が遅延する場合があります。その原因はさまざまですが、そうした状況に遭遇した場合、適切に対応しないと、荷主などからの信用を失いかねません。

到着が遅延するケースとしては、次のようなことが考えられます。

- ・出発の遅れ
- ・交通事故、車両故障
- ・異常気象
- ・交通規制、交通渋滞
- ・体調不良

到着時間に遅延することが見込まれる場合の対応は、事前に運行管理者などと、どのように対応するかを決めておきましょう。自分の判断で連絡をしないこと、また、無理な遅延回復運転をするといった行為をしてはなりません。

◆事業所への連絡と指示受け

到着時間が遅延するおそれがある場合は、無理にスピードを上げたり、休憩時間を短縮するなどにより、遅延を回復する行為は、交通事故を招く危険があります。

まず、遅延が見込まれる場合は、事業所に連絡を入れ、運行管理者からの指示を受ける必要があります。

適切な指示を受けるためには、運行管理者に対して、次の事項を報告し、指示を仰ぎましょう。

- ①氏名、車番、所属の営業所
- ②遅延の理由
- ③道路交通の状況
- ④到着できるであろう見込み時間
- ⑤事故、車両故障の有無

とくに、遅延が車両トラブルに起因する場合には、事業所に連絡して対応の指示を受ける必要があります。



4 非常信号用具、消火器の取り扱い

◆非常信号用具

非常信号用具には、赤色懐中電灯と発炎筒の2種類があります。車にはいずれかを搭載しておく必要があります。

非常信号用具は車に搭載しておくだけでなく、交通事故や故障等により、路上に駐車した場合や、踏切支障報知装置が設置されていない踏切で不測の事態が生じた場合、ただちに非常信号用具が使用できるよう点検しておくとともに、的確な非常信号用具の使用ができるように訓練をしておきましょう。

なお、有効期限（4年）が切れた発炎筒は、劣化して点火しないことがあるので新品と交換しましょう。

◆発炎筒の使用手順

- ① 本体をひねりながら外キャップを外す。
- ② マッチのような擦り薬が付いた外キャップと本体をこする。
- ③ 擦るときは本体を前方に向ける。
- ④ 着火する。

発炎筒



◆消火器

消火器の設計標準使用期限は製造より10年です。10年を経過した消火器は交換または耐圧性能点検（水圧試験）を実施する必要があります。

そして、ドライバーは、消火器が車両のどこに備え付けられているかを確認しておくとともに、消火器の取り扱い方法を知っておきましょう。

◆消火器の使用手順

- ① 安全ピンを上引き抜く。
- ② ホースを外し、ホースの先端を持って火元に向ける。ホースの途中を持つと、放射の圧力などから的確に放射できないおそれがある。
- ③ レバーを強く握って放射する。



2

応急救護処置

1 負傷者の救護はドライバーの義務

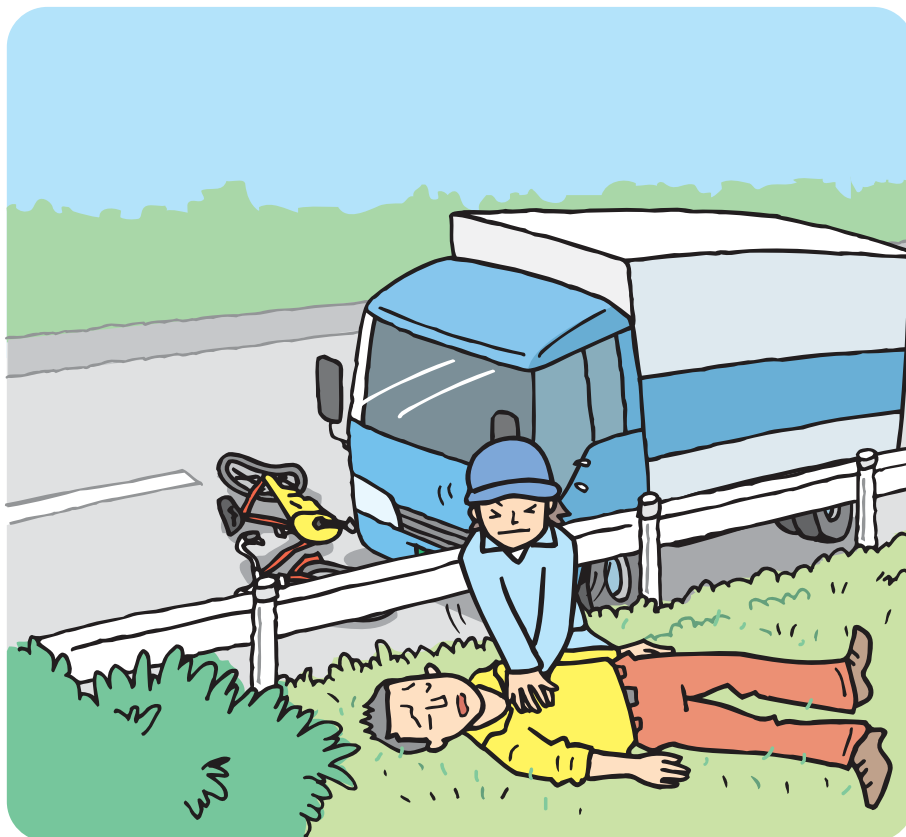
◆生死を分ける応急救護

交通事故を起こしたときは、ドライバーには負傷者の救出や安全な場所への移動、119番への通報などが義務づけられていますが、救急車が到着するまでの間に止血・心肺蘇生などの可能な応急救護処置を行うことも大切なことです。

救急車が119番通報を受けて現場に到着するまでの平均時間は8.6分（平成26年）です。もし、呼吸も心臓も止まった人に何もしないで救急車が来るのを待ったとすると、その人が助かる確率は大幅に低下します。

その一方で、ドライバーが応急手当をすみやかに行えば、命が助かる可能性や、治療の経過によい影響を与えることは医学的に明らかになっています。

そこで、事故を起こした場合はもちろん、事故現場に遭遇する機会がもっとも多いドライバーが応急救護処置を身につけ、「救えるはずの命」を救うことによって、交通事故死者の減少に寄与することも大切です。このことを理解し、応急救護処置の手順を身につけておきましょう。



2 応急救護処置の訓練を受ける

◆ 応急手当と一次救命処置

負傷者に声をかけるなどして、状態を観察します。反応がある場合には、状況に応じて止血などの応急手当を行います。

反応がない場合や、呼吸をしていない場合などは、心肺蘇生やAED（自動体外式除細動器）を用いた処置などの一次救命処置を行います。

応急手当
<ul style="list-style-type: none"> ▪ 止血 ▪ 傷ややけどの手当 ▪ 骨折やねん挫などの手当 など

一次救命処置
<ul style="list-style-type: none"> ▪ 心肺蘇生：心臓マッサージ 人工呼吸 ▪ AEDを用いた除細動 など

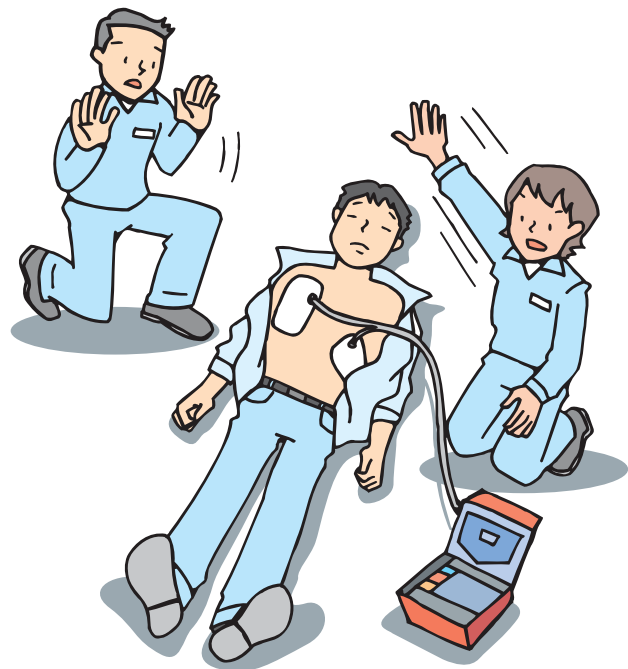
※応急救護を行う場合は、感染予防として、感染予防用手袋や人工呼吸用携帯マスクを使うようにします。

◆ 専門家の指導を受ける

現在の自動車教習所での教習課程のなかには、応急救護処置講習が組み入れられていますから、その方法についての指導を受けたドライバーもいるでしょう。

しかし、心臓マッサージやAEDを用いた除細動などは、一度受講した程度では、いざという場面で自信をもって処置することはむずかしい面があります。

したがって、日本赤十字社をはじめ、各地の消防署などが実施する講習を受講するなど、専門家の指導を受けるとよいでしょう。



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。

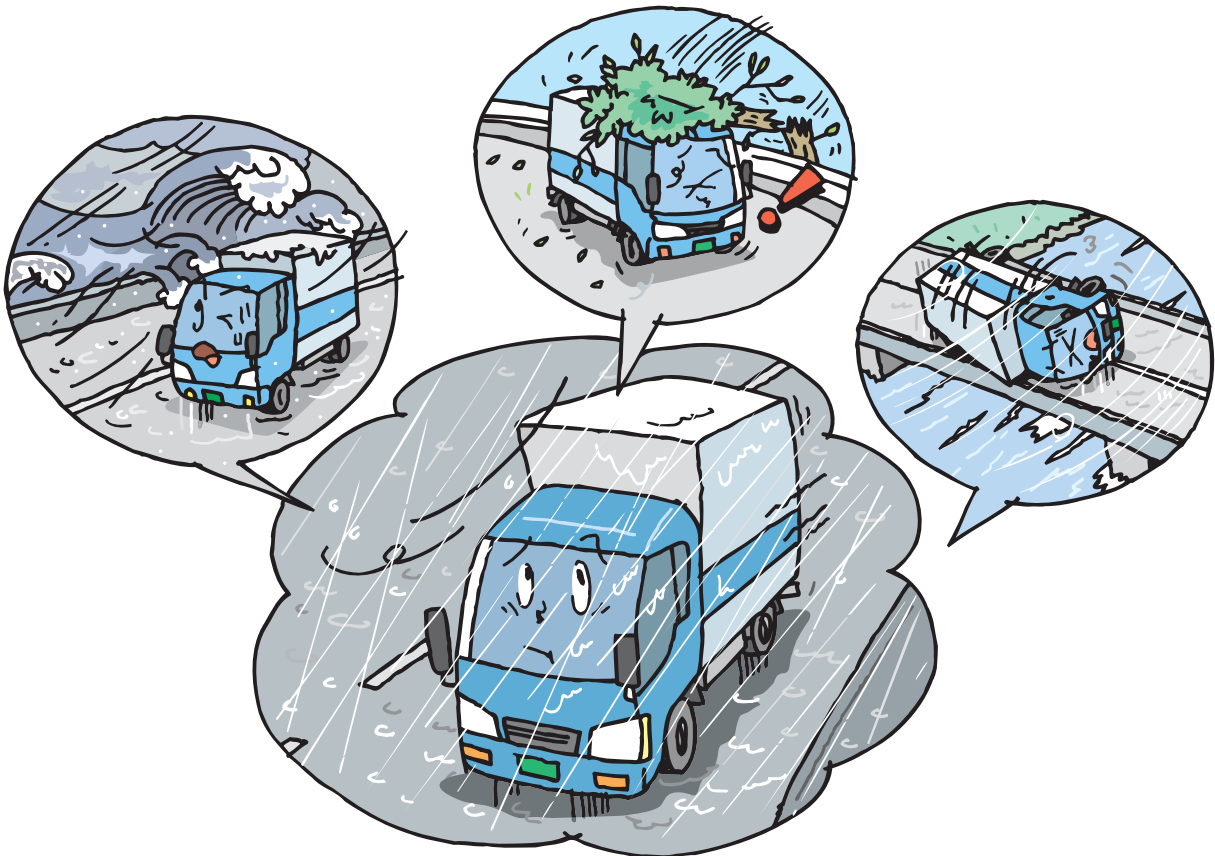
とくに近年、集中豪雨や大型台風などの異常気象が多く発生しています。

ドライバーは、運行中に異常気象に見舞われた場合は適切な措置をとり、安全な運行を確保する必要があります。

◆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。



2 異常気象時の措置の基本

◆事前に情報を収集する

台風や大雨や大雪などの異常気象については、気象庁から現象や災害の内容によって、下表のように6種類の特別警報、7種類の警報、16種類の注意報が発表されます。

異常気象が予測される場合は、事前に運行ルートや目的地の気象情報を収集するとともに、運行管理者等から運行の中止や迂回路等について指示を仰ぎましょう。

◆運行途中で異常気象に遭遇したときは事業所へ連絡する

運行途中で異常気象に遭遇した場合は、安全な場所に避難します。そして、必ず事業所に連絡し、運行の継続や中止の指示を受けます。

ドライバーの判断で無理をして運転を継続することは、事故のリスクを大きくするだけですから、独断による行動をしてはなりません。

◆ハザードマップの活用

国土交通省ハザードマップポータルサイトには、ハザードマップが掲示され、浸水想定区域や道路冠水想定箇所などの道路情報、危険箇所などが閲覧できます。

国土交通省・ハザードマップポータルサイト

<http://disaportal.gsi.go.jp/>

これを活用することによって、大雨が予測される时候であれば、事前に道路冠水想定箇所を確認し、運行ルートや避難場所などを事前に運行管理者に相談することもできます。

また、異常気象時だけでなく、日頃からハザードマップによる危険箇所などの把握につとめ、安全運行に必要な行動が早く適切にとれるようにしておくようにしましょう。

【注意報・警報の種類と内容】

種 類	注意報・警報が出されるとき	注意報・警報の内容
特別警報 (6種類)	重大な災害が起こるおそれが著しく大きいとき	大雨、暴風、暴風雪、大雪、波浪、高潮
警 報 (7種類)	重大な災害が起こるおそれのあるとき	大雨、洪水、暴風、暴風雪、大雪、波浪、高潮
注意報 (16種類)	大雨や強風などによって災害が起こるおそれのあるとき	大雨、洪水、強風、風雪、大雪、波浪、高潮、雷、融雪、濃霧、乾燥、なだれ、低温、霜、着氷、着雪

◆風雨が運転に与える影響を理解しておく

下表はいずれも気象庁のホームページに掲載されている「風の強さと吹き方」「雨の強さと降り方」をベースに

作成したものです。

風や雨が運転に与える影響をしっかりと理解しておきましょう。

【風の強さと吹き方】

風の強さ	風速 (m/s)	屋外・樹木の様子	走行中の車の状態
やや強い風	10以上 15未満	樹木全体が揺れ始める。 電線が揺れ始める。	道路の吹き流しの角度が水平になり、高速運転中は横風に流される感覚を受ける。
強い風	15以上 20未満	電線が鳴り始める。看板 やトタン板が外れ始める。	高速運転中は横風に流される感覚が大きくなる。
非常に強い風	20以上 25未満	細い木の幹が折れたり、 根の張っていない木が 倒れ始める。看板が落 下・飛散する。道路標 識が傾く。	通常 の速度で運転するのが困難になる。
	25以上 30未満		
猛烈な風	30以上 35未満		多くの樹木が倒れる。 電柱や街灯で倒れるもの がある。ブロック壁 で崩壊するものがある。
	35以上 40未満		
	40以上		

【雨の強さと降り方】

雨の強さ	1時間雨量 (mm)	屋外の様子	走行中の車の状態
やや強い雨	10以上 20未満	地面一面に水たまりが できる。	視界が悪くなる。
強い雨	20以上 30未満		ワイパーを速くしても見づらい。
激しい雨	30以上 50未満	道路が川のようなになる。	高速走行時、車輪と路面の間に水膜が生じブレーキが効かなくなる（ハイドロプレーニング現象）。
非常に激しい雨	50以上 80未満	水しぶきであたり一面 が白っぽくなり、視界 が悪くなる。	車の運転は危険。
猛烈な雨	80以上		

(気象庁ホームページを参考として作表)

3 豪雨時の対応

◆危険が想定される運行ルートは避ける

近年、大雨のなかでも、とくに1時間に50ミリ以上の降水量となる短時間強雨（いわゆる「集中豪雨」）の発生件数は増加傾向にあります。

こうした非常に激しい雨に見舞われることによって、次のような危険の発生が考えられます。

- ・ 視界不良による交通事故
- ・ 出水による通行不能、道路決壊
- ・ 河川の氾濫や土砂崩れによる車両の埋没、転落

ドライバーとしては、こうした危険が想定される運行ルートは通行を回避し、安全な場所で待機することが必要です。

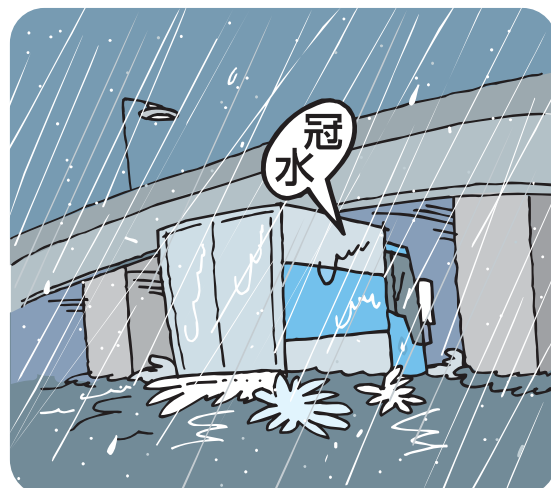
◆アンダーパスなどの通行を控える

冠水するおそれがあるアンダーパス（立体交差で掘り下げ式になっている下の道路）や地下トンネルなどの通行は避けましょう。トラックだから大丈夫と思っけていても、前を走る乗用車が動かなければ危険な状態に陥ります。

万一、冠水路で車が動かなくなった場合は、速やかに車から降りて脱出しましょう。

なお、万一の水没などに備えて、脱出用のハンマー（窓ガラスを割る）やカッター（シートベルトを切る）などを用意しておきましょう。

脱出用のハンマーやカッター



4 豪雪時の措置

◆早めの給油を心がける

出発前に、気象情報・路面情報を確認しておきましょう。また、運行地域の例年の初雪時期を確認しておくことで、余裕を持ってタイヤ交換やタイヤチェーンなどを準備できます。

雪道では、普通の道に比べて燃料消費が早くなります。また、規制や事故による渋滞・ストップ時は暖房のためにエンジンをかけることとなります。万一、マイナス10数度にもなる気温の中で燃料切れを起こしたら、生命の危機に直面することもあります。

出発前に燃料を満タンにしており、早めの給油を心がけましょう。



◆タイヤチェーンの準備と装着

タイヤチェーンは冬期の必需品です。タイヤのサイズにあったチェーンが備えられているか、損傷などがないかを確認しておきます。

降雪に見舞われたときや積雪した路面では、安全な場所で早めにタイヤチェーンを装着する必要があります。

タイヤチェーンを装着するときは、チェーンの緩みやゴムバンドのフックへの掛け忘れなど（チェーンの脱落、チェーンの摩耗・損傷の原因となる）に注意しましょう。

なお、確実なチェーンの装着を行うために、事前に装着練習をしておきましょう。



◆防雪柵設置箇所は地吹雪地帯

運行中に強い地吹雪に見舞われると、視界がまったくきかない場合があります。あわてずにハザードランプを点滅させ、スピードを落としましょう。

とくに防雪柵設置箇所は地吹雪地帯ですから、十分な注意が必要です。



◆峠道は気象の変化が激しい

山間部を通る峠道は、日中でも日陰部分が多く凍結している可能性が高い場所です。

また、気象変化も激しく、急に大雪が降ることもあります。とくに注意したいのは、例年あまり降雪のない峠道です。そうした場所で突然の大雪に見舞われると、チェーンなどの用意をしていないトラックが走行不能に陥って大渋滞を発生させ、周辺道路交通に多大な影響を及ぼしたり、長時間峠道に閉じ込められることもあります。

冬期に峠道など山間部の道路を運行するときは、「雪の降らない地域だから」という油断や思い込みは危険です。常に大雪に対応できる準備と装備が必要です。



◆けん引ロープの使い方を理解しておく

雪道でうっかり路肩に寄りすぎて身動きがとれなくなった場合、周りに他のトラックがいるようであれば、牽引ロープ（ワイヤー）で引っ張ってもらうことで脱出することができます。

牽引ロープはあるものの、「フロント・けん引用フック」の場所がわからないと、立ち往生してしまいます。

大型トラックには、車両の前後に「けん引用フック」を備えており、「フロント・けん引用フック」はフロント・バンパーの内側など、カバーで覆われ、通常の状態では見えない場合があります。

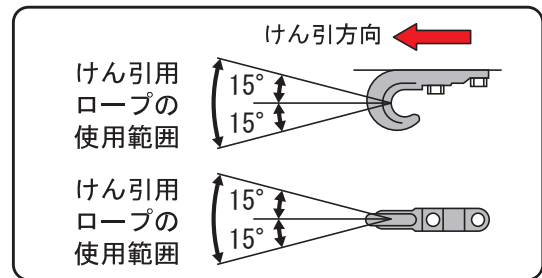
「フロント・けん引用フック」を使用する場合は、カバーを取り外して使用しましょう。なお、「けん引用フック」を使用する場合、不適切な使用は思わぬ事故を引き起こします。取扱説明書の指示に従って使用しましょう。

◆「けん引用フック」取扱い上の注意点

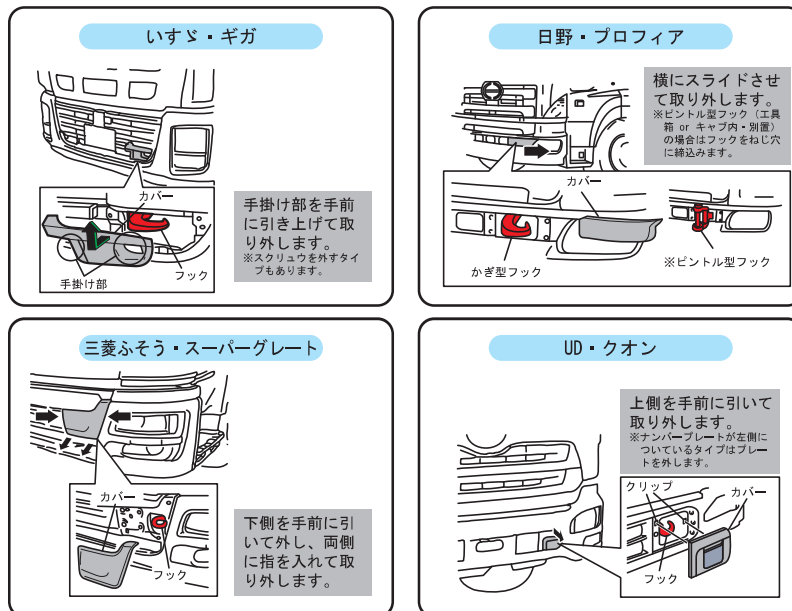
- けん引用ロープは、下図の範囲で使用します。
- けん引用ロープは、強度のあるものを使用し、外れないようにします。
- けん引用ロープやフックには、大きな力や急な力がかからないようにします。

自分の車のけん引ポイントを一度も確認したことがないという人は、まず一度、車の取扱説明書に目を通してみましょう。

【けん引用ロープの使用範囲】



【フロント けん引フックカバーの取り外し（標準的車両の例）】



※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。

4

地震発生時の措置

1 警戒宣言や緊急地震速報が出されたとき

◆警戒宣言とは

大規模な地震災害が生じるおそれのある地域が地震防災対策強化地域として指定されます。この強化地域において、大規模な地震発生のおそれが迫っており、かつ、地震防災応急対策を実施することが緊急に必要であるときは、内閣総理大臣が警戒宣言を発することになっています。

現在、東海地震に関して静岡県全域と東京、神奈川、山梨、長野、岐阜、愛知、三重の7都県の一部が強化地域に指定されています。

◆警戒宣言が出されたときのドライバーの措置

警戒宣言が出されたとき、強化地域内のドライバーは次のような措置をとります。

①運転中に警戒宣言が発せられたとき

- 警戒宣言が出されたことを知ったときは、地震の発生に備えて低速で走行するとともに、カーラジオなどにより継続して地震情報や交通情報を聞き、その情報に応じて行動する。
- 車を置いて避難するときは、できるだけ道路外の場所に移動しておく。やむを得ず道路上に置いて避難するときは、道路の左側に寄せて駐車し、エンジンを止め、エンジンキーは付けたままとし、窓を閉め、ドアはロックしない。
- 駐車するときは、避難する人の通行や地震防災応急対策の実施の妨げとなるような場所には駐車しないこと。

②車を運転中以外の場合に警戒宣言が発せられたとき

津波から避難するためやむを得ない場合を除き、避難のために車を使用しない。

◆緊急地震速報が出されたときのドライバーの措置

緊急地震速報は、気象庁が、予想される地震動の大きさがおおむね震度5弱以上である場合に、震度4以上を予想した区域を、その揺れが来る前に発表するものです。

車を運転中に緊急地震速報が出されたことを知ったときは、ドライバーは、周囲の状況に応じて、あわてることなく、ハザードランプをつけるなどして周囲の車に注意を促した後、急ブレーキを避けて、緩やかに速度を落としましょう。



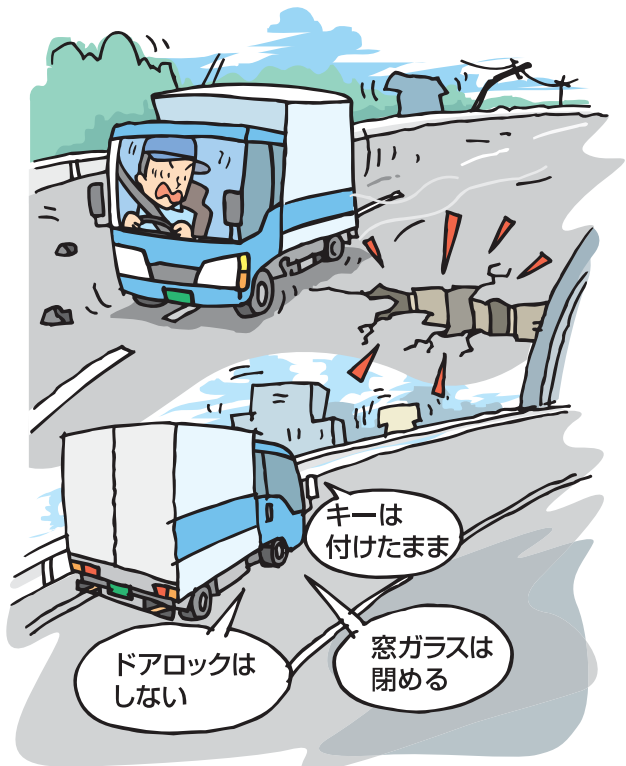
2 大地震が発生したとき

◆運転中に大地震が発生したとき

- ①急ハンドル、急ブレーキを避けるなど、できるだけ安全な方法により道路の左側に停止させる。
- ②停止後は、カーラジオ等により地震情報や交通情報を聞き、その情報や周囲の状況に応じて行動する。
- ③引き続き車を運転するときは、道路の損壊、信号機の作動停止、道路上の障害物などに十分注意する。
- ④車を置いて避難するときは、できるだけ道路外の場所に移動しておくこと。やむを得ず道路上に置いて避難するときは、道路の左側に寄せて駐車し、エンジンを止め、エンジンキーは付けたままとし、窓を閉め、ドアはロックしない。
- ⑤駐車するときは、避難する人の通行や災害応急対策の実施の妨げとなるような場所には駐車しない。

◆運転中以外の場合に大地震が発生したとき

- ①津波から避難するためやむを得ない場合を除き、避難のために車を使用しない。
- ②津波から避難するためやむを得ず車を使用するときは、道路の損壊、信号機の作動停止、道路上の障害物などに十分注意しながら運転すること。



◆災害対策基本法による交通の規制が行われたとき

災害対策基本法により、災害が発生したり、まさに発生しようとしている都道府県（これに隣接または近接する都道府県を含む）において、災害応急対策が的確かつ円滑に行われるようにするために緊急の必要があるときは、緊急通行車両以外の車両の通行が禁止されるか、または制限されます。

この交通の規制が行われた場合、通行禁止区域等（交通の規制が行われている区域又は道路の区間をいう）内のドライバーは、次の措置をとらなければなりません。

- ①速やかに車を次の場所へ移動させる。
 - ・道路の区間を指定して交通の規制が行われたときは、規制が行われている道路の区間以外の場所
 - ・区域を指定して交通の規制が行われたときは、道路外の場所
- ②速やかな移動が困難なときは、車をできるだけ道路の左端に沿って駐車するなど、緊急通行車両の通行の妨害とならない方法により駐車する。
- ③警察官の指示を受けたときは、その指示に従って車を移動または駐車する。

火山噴火時の措置

火山列島といわれる我が国は、火山活動が活発です。運行ルートに噴火警戒レベルが運用されている火山がある場合は、日頃から火山ハザードマップを閲覧し、いざというときに備えるとともに、噴火警報などの情報によく注意しましょう。

◆降灰時の運行は避ける

火山が噴火し、火山灰が車に降りかかると視界が悪くなるだけでなく、故障の原因にもなります。

また、火山灰は地面に積もると、わずかな量でも路面が滑りやすくなり、スリップを招きますから、運行は避けましょう。





平成29年3月

事業用トラックドライバー研修テキスト 4

過労運転の防止と緊急時の対応

企画・制作 公益社団法人 全日本トラック協会

〒160-0004 東京都新宿区四谷三丁目2番5

TEL 03-3354-1009 (代表) Fax 03-3354-1019

発行・販売 日本貨物運送協同組合連合会

〒160-0004 東京都新宿区四谷三丁目2番5 (全日本トラック総合会館9階)

TEL 03-3355-2031 (代表) Fax 03-3355-2037

- ※1 掲載内容は予告なく改訂される場合があります。改訂、修正等の状況については、(公社)全日本トラック協会のホームページに告知します。(http://www.jta.or.jp)
- ※2 掲載内容の正確さについては万全を期しておりますが、各事業所における実務上の行為の適否については、関係法令、または運行管理者等の指導に従ってください。
- ※3 無断転載を禁じます。