



録画・撮影・音声禁止



法定12項目Ⅰ

トラックを運転する場合の心構え

法定12項目



静面・撮影・音声禁止



本章では、皆さんがプロドライバーとして持つべき安全運転への心構えを改めて整理し、確認していきましょう。

皆さんのが日々運転しているトラックは、貨物輸送という大変重要な社会的使命を背負っています。

同時に、トラックが事故を起こせば、その影響は社会全体に大きく広がります。

トラック運転者の皆さんには、運転が社会や他のドライバーに与える影響の大きさをしっかりと理解し、自覚を持って模範となる安全運行を心がけることが求められます。



1-1. トラック輸送の社会的重要性

「トラック輸送は我が国の経済を支え、事業用トラックはその主流です。
トラックによる貨物輸送が「社会的な役割」を担っていることを理解し事故を起こした場合には、社会に重大な影響を与えます。

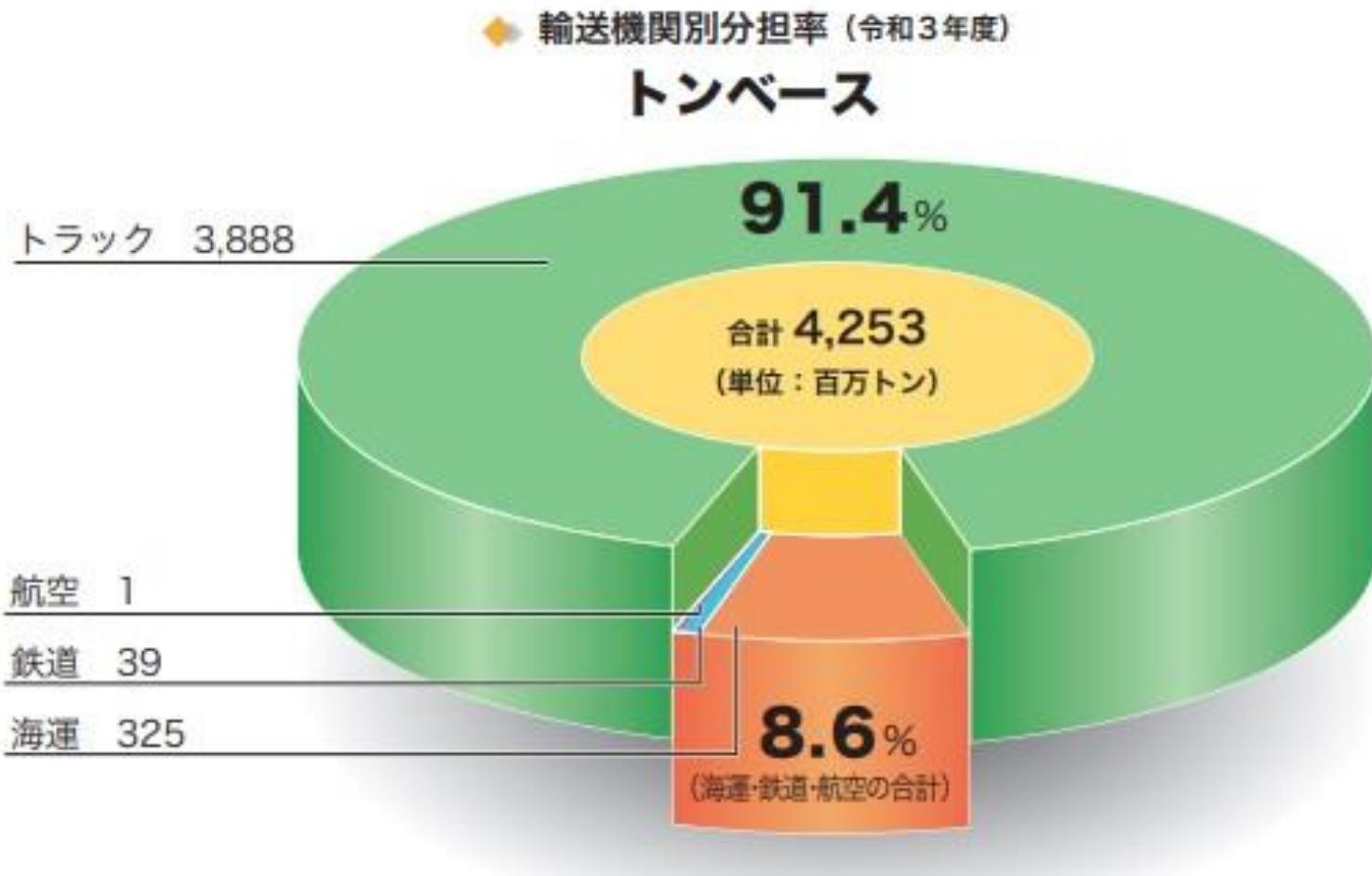


(1) トラック輸送の社会的に重要な役割

① 貨物輸送量の約9割を占める



(1) トラック輸送の社会的に重要な役割 ① 貨物輸送量の約9割を占める



国内貨物輸送量をトン数ベースで見てみると、約9割をトラックが占めており、そのうち、輸送トンキロなどでは、事業用トラックが大きな割合を占めています。

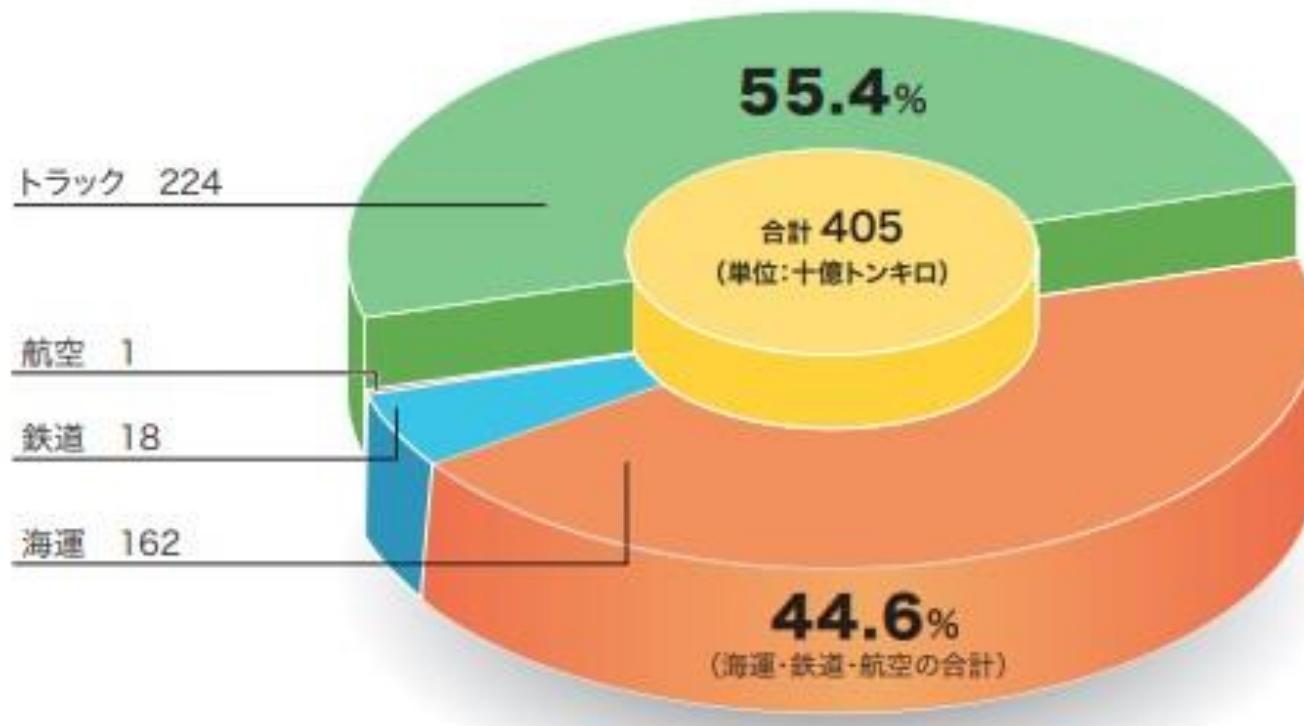
物流の主役は、まさにトラック輸送です。

出典：「日本のトラック輸送産業現状と課題2023」 (公社)全日本トラック協会



(1) トラック輸送の社会的に重要な役割

◆ 輸送機関別分担率（令和3年度）
トンキロベース



② 物流を支えるトラック輸送

物流の主役である私たちの事業用トラックは、日本経済を支える大きな役割を担っています。

出典：「日本のトラック輸送産業現状と課題2023」 (公社)全日本トラック協会



② 物流を支えるトラック輸送



物流の主役である私たちの事業用
トラックは、日本経済を支える
大きな役割を担っています。



(2) トラック運転者の使命



① 物流の現場を支える、トラックドライバー



(2) トラック運転者の使命 ① 物流の現場を支える、トラックドライバー



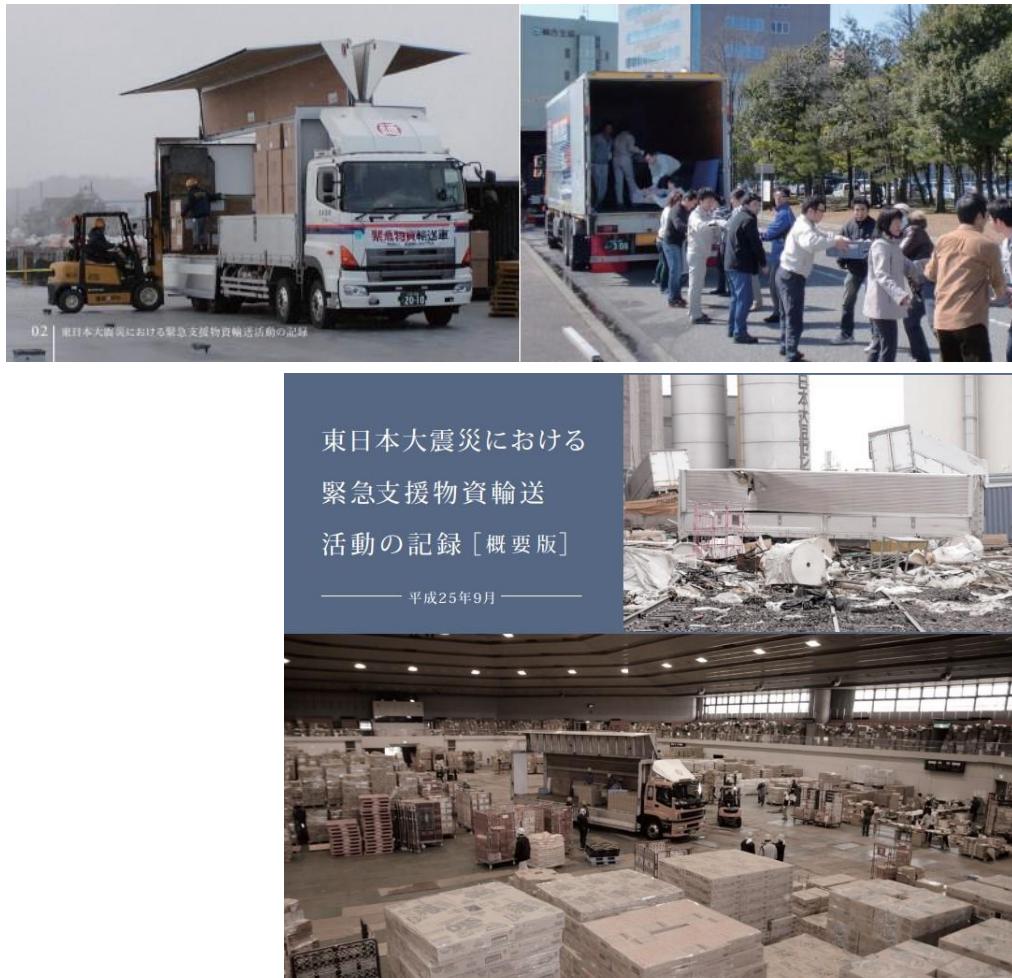
トラックドライバーの皆さんには、日本経済を支える、まさに物流の主役です。毎日毎日、安全に、確実に、そして迅速に荷物を届けていただいている皆さんのおかげで、国民の生活が成り立っています。皆さんこそが、この国 の物流、そして経済を支える原動力です。



② ライフラインを担う重要な役割



(2) トラック運転者の使命 ② ライフラインを担う重要な役割



東日本大震災における緊急支援物資輸送活動の記録 [概要版] より

物流は私たちの生活に欠かせないライフラインの一つです。地震や台風など大規模な災害が起きた時には、皆さんの運ぶ荷物が人々の命を支える緊急物資になることがあります。緊急時には、国や自治体と協力しながら救援輸送を優先的に、迅速に行う使命を持っています。

東日本大震災をはじめ、大規模災害が発生した際には、皆さんトラックドライバーの献身的な努力が、被災地の人々の命を救いました。皆さん届ける荷物は、まさに命をつなぐライフラインです。今後ともその使命を胸に、日本の物流を支えるプロとして、さらなる誇りと自信を持って、安全運行に努めてください。



1-2. トラック事故の社会的影響



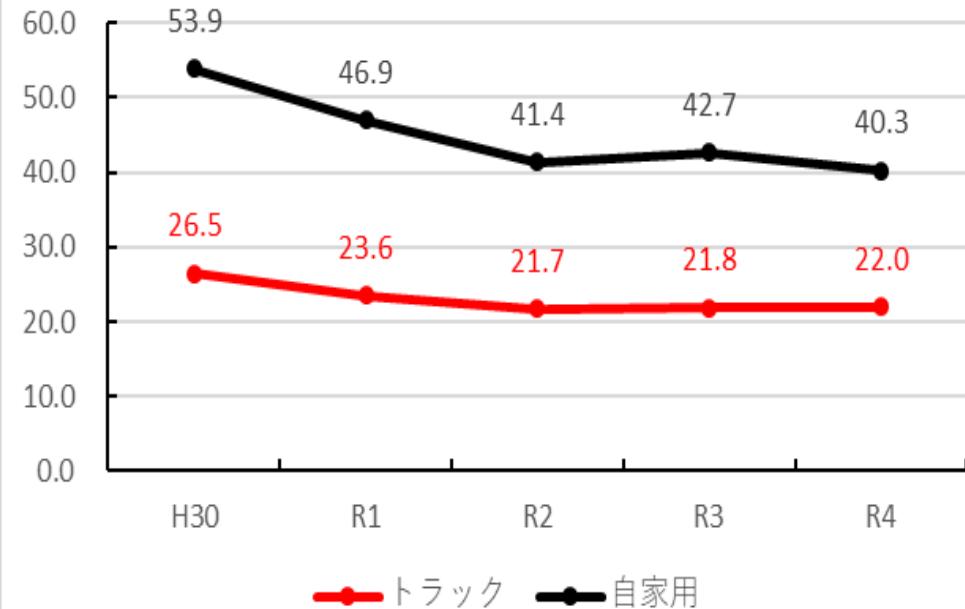
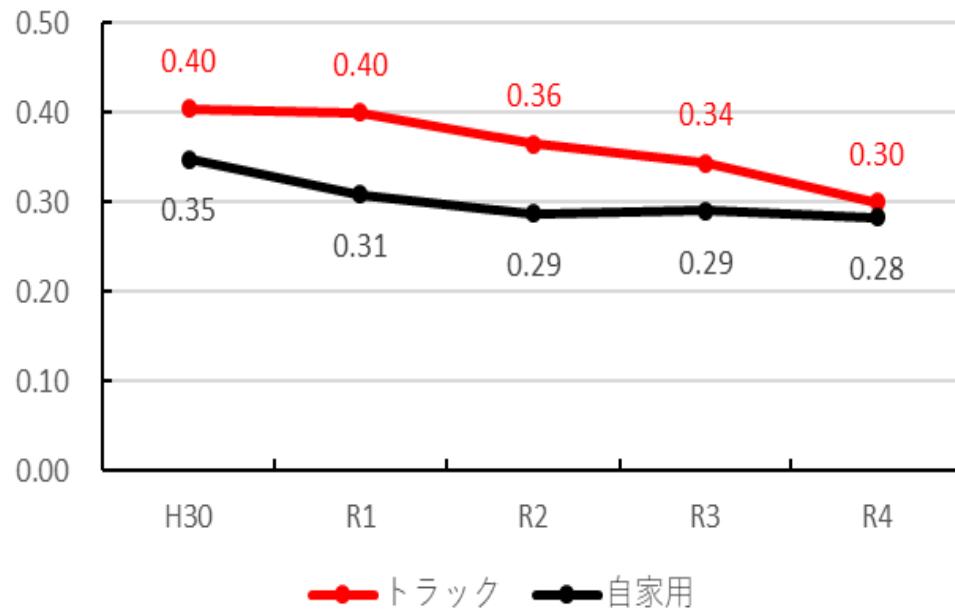
① トラックの運転が他に及ぼす影響の大きさ



大きな車体を持つトラックの場合、事故の規模は大きく、被害者を生むだけでなく、事故による交通渋滞など社会に及ぼします。



走行距離1億キロあたり交通事故件数

走行距離1億キロあたり交通**死亡事故**件数

自動車運送事業者が事業用自動車の運転者に対して行う一般的な指導及び監督の実施マニュアルより引用

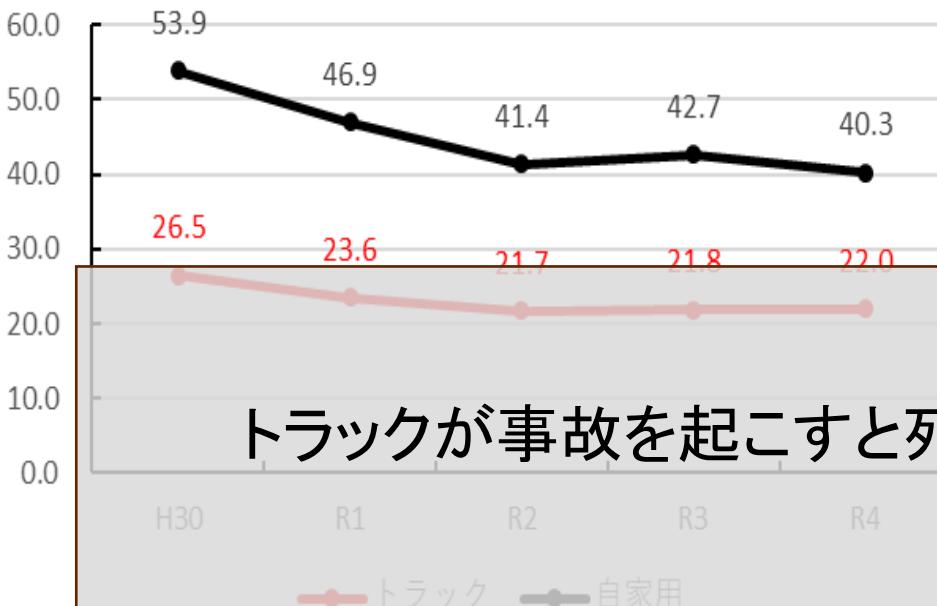
出典：「事業用自動車の交通事故統計」

(公財)交通事故総合分析センター 「自動車輸送統計調査」 「自動車燃料消費量調査」 (国土交通省)

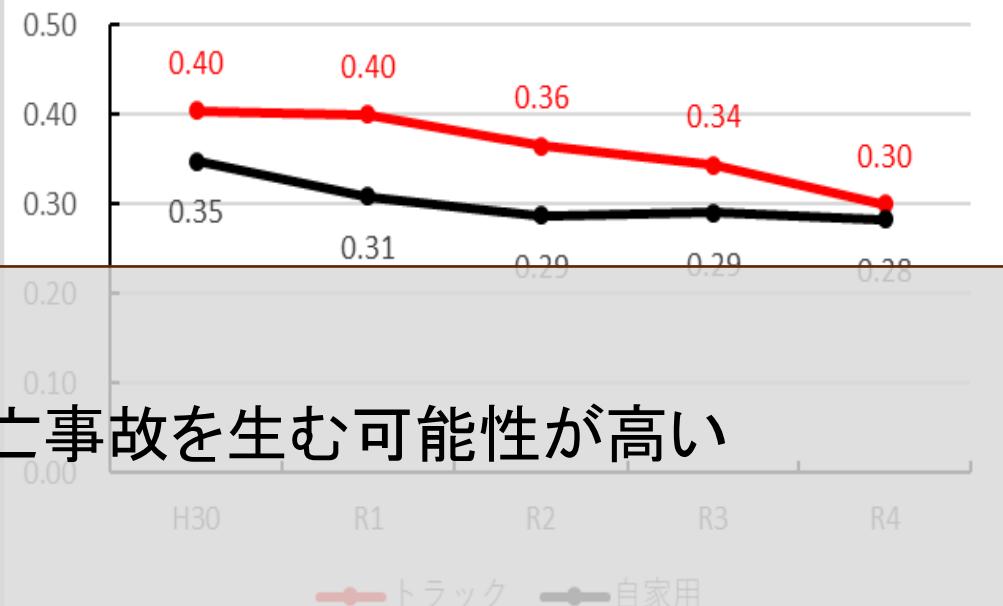
トラックの走行距離あたりの交通事故件数を自家用車と比較すると大きく下回りますが、死亡事故件数はトラックが自家用車より高くなっています。 トラックが事故を起こすと死亡事故を生む可能性が高いことがわかります。 運転者1人1人の安全運行に対する心がけが重要であるとの認識を日頃から醸成しましょう。



走行距離1億キロあたり交通事故件数



走行距離1億キロあたり交通死亡事故件数



トラックが事故を起こすと死亡事故を生む可能性が高い

自動車運送事業者が事業用自動車の運転者に対して行う一般的な指導及び監督の実施マニュアルより引用

出典：「事業用自動車の交通事故統計」

(公財)交通事故総合分析センター 「自動車輸送統計調査」 「自動車燃料消費量調査」 (国土交通省)

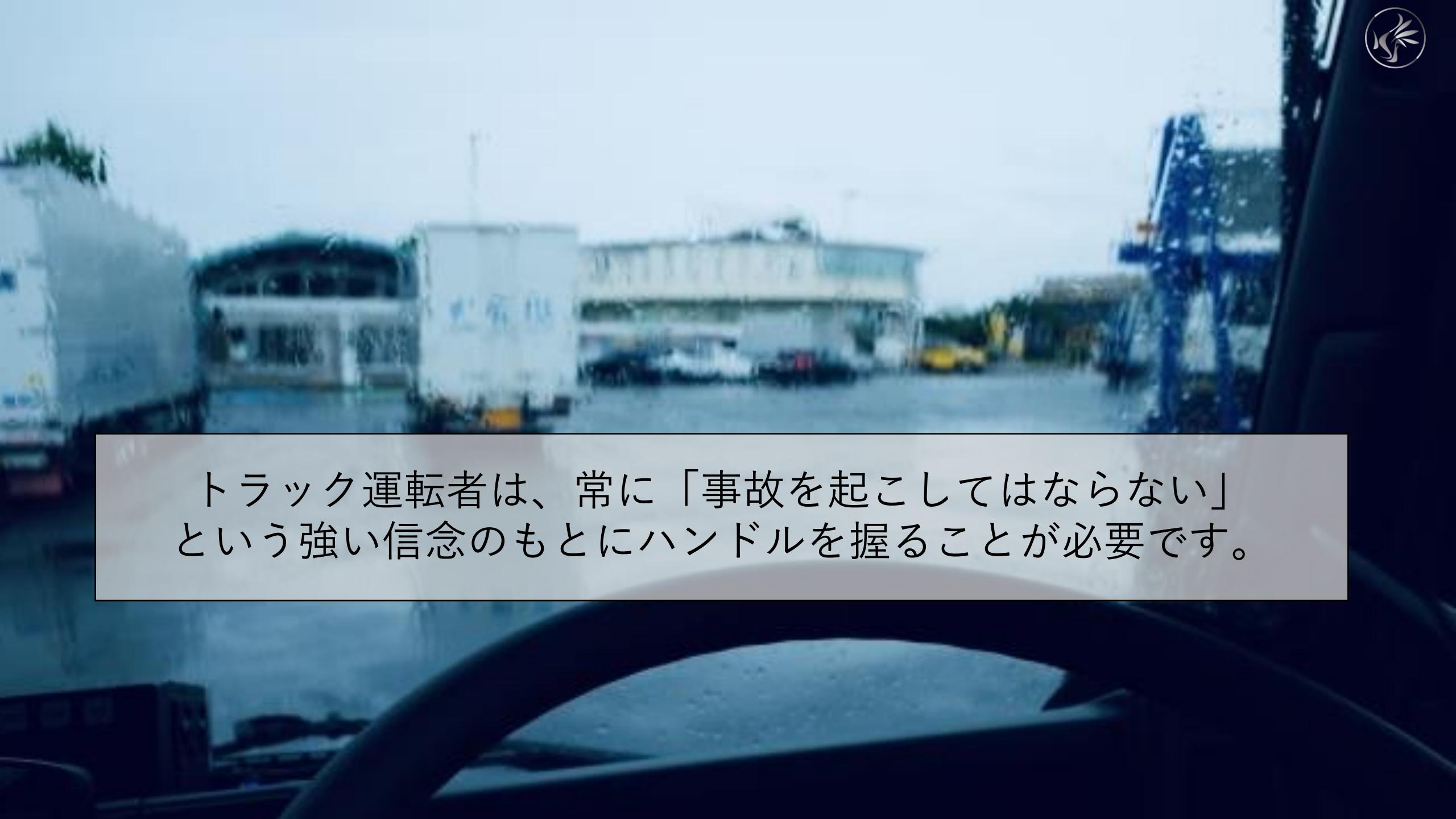
○ トラックの走行距離あたりの交通事故件数を自家用車と比較すると大きく下回りますが、死亡事故件数はトラックが自家用車より高くなっています。 トラックが事故を起こすと死亡事故を生む可能性が高いことがわかります。 運転者1人1人の安全運行に対する心がけが重要であるとの認識を日頃から醸成しましょう。



事故を起こせば、運転者がドライバーとしての地位を失うばかりか、会社経営にも大きな影響を与えることとなり、運送業界全体のイメージ低下にもつながりかねないとの意識を共有することも重要です。



② 「事故を起こさない」 信念を持つ



トラック運転者は、常に「事故を起こしてはならない」という強い信念のもとにハンドルを握ることが必要です。



車のハンドルは人生のハンドル

事故を絶対起こさない「安全運転」を全力で行ってください



1-3. 交通事故統計



静止・撮影・音声禁止



交通事故統計を用いた学びに役立つ統計データー

自動車総合安全情報
~自動車の安全交通事故を目指して~
車両・交通システムの先進テクノロジー 安全な自動車に乗ろう! 事業用自動車の安全対策 自賠責保険ポータルサイト
運輸安全マネジメント
平成18年10月から運輸安全マネジメントの導入に伴う
自動車運送事業関係法の一部を改正する法律が施行されています
△【お知らせ】新型コロナウイルス感染症について
観光バスにおける感染拡滅策としてのエアゾルフィルター導入の効果
スーパーコンピュータ「富岳」による飛散シミュレーション
大型貸切バス車室内の換気状況可視化実験概要
車内換気性能（観光バス、路線バス）
地方運輸支局等におけるバス・タクシー・レンタカー事業者相談窓口一覧
タクシー事業者の皆様へ（新型コロナウイルス感染症の影響を踏まえた事業の継続と雇用の維持に向けた適切な対応に関するQ&A）
【参考】新型コロナウイルス感染症について（厚生労働省HP）
交通事故原因分析の基礎

公益財団法人
交通事故総合分析センター
Institute for Traffic Accident Research and Data Analysis
マイページ ご注文方法 アクセス お問合せ JP / EN
文字の大きさ 標準 大
一般会員 石井 広志様 logout
分析研究成果 統計資料 交通事故調査 イタリアの概要
事故現場にこそ原因究明の鍵がある
交通事故総合分析センター独自の事故例調査を行っています。
お知らせ
04月01日 [お知らせ] 集計ツールで令和6年事故データ集計ができるようになりました
04月01日 [お知らせ] 令和6年事故データの受託集計を開始しました
04月01日 [お知らせ] 受託集計申込セットの内容を変更・更新しました
サイト内検索

警察庁
National Police Agency
警察庁について お知らせ 政策 法令
ホーム > 行刊物 > 統計
統計
警察庁の保有する統計等データを公開しています。
※ 官民データの活用に関する個別の質問や要望等、統計的な利活用を目的とした統計等データに係る提供要請等のある方は「データに関する総合窓口」をご利用ください。
▼ 刑事統計 ▼ 道路の交通に関する統計
▼ その他の統計等

国土交通省 自動車総合安全情報

自動車事故総合分析センター

警察庁

交通事故統計を用いた学びに役立つ情報は、国土交通省 自動車総合安全情報、公益財団法人自動車事故総合分析センター、警察庁の保有する統計データ公開などから閲覧することができます。当講座の資料も、これらの情報を用いて制作しています。



(1) トラックによる交通事故発生状況の推移



(1) トラックによる交通事故発生状況の推移

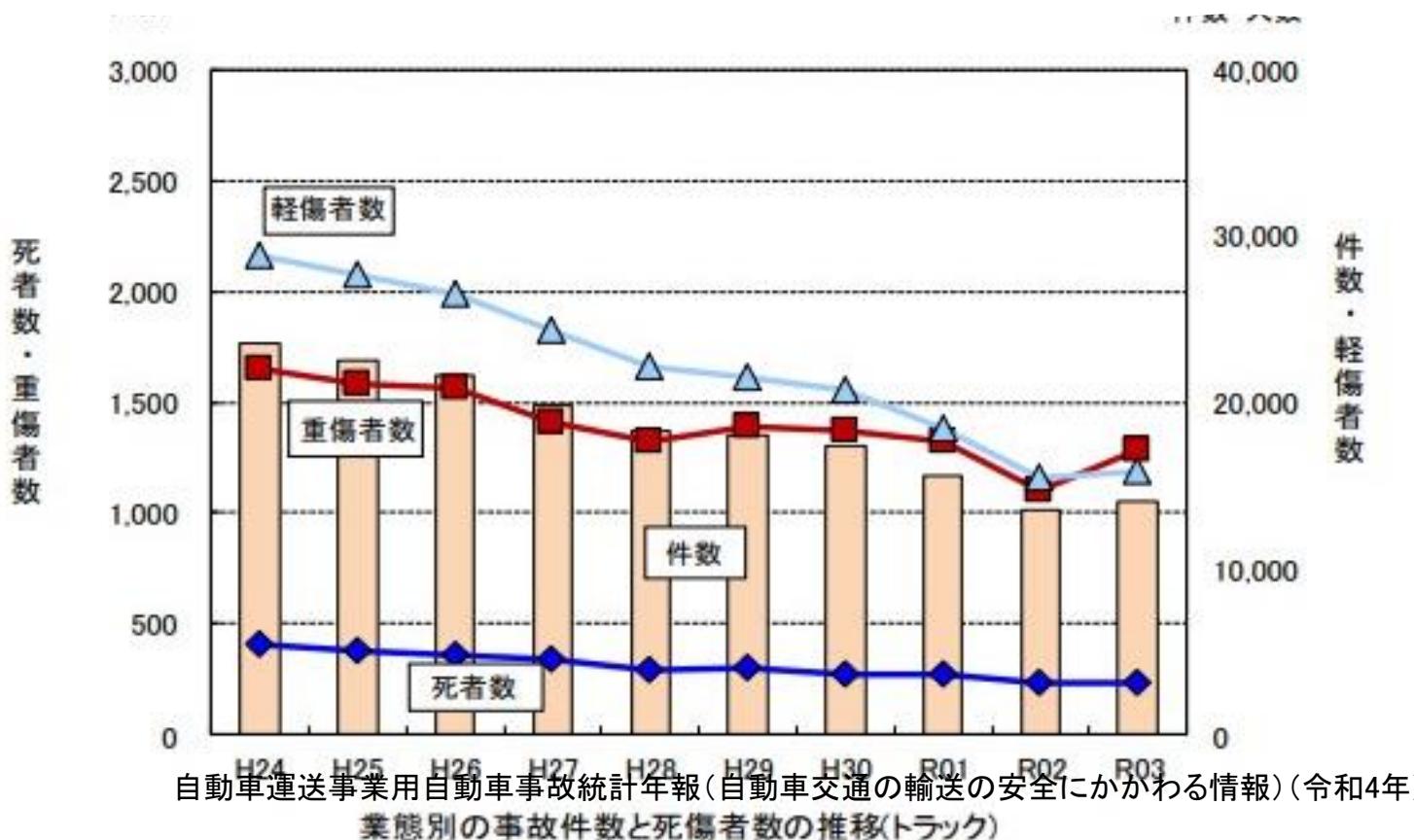


① 人身事故件数及び交通事故死亡者数の推移



(1) トラックによる交通事故発生状況の推移

① 人身事故件数及び交通事故死者数の推移



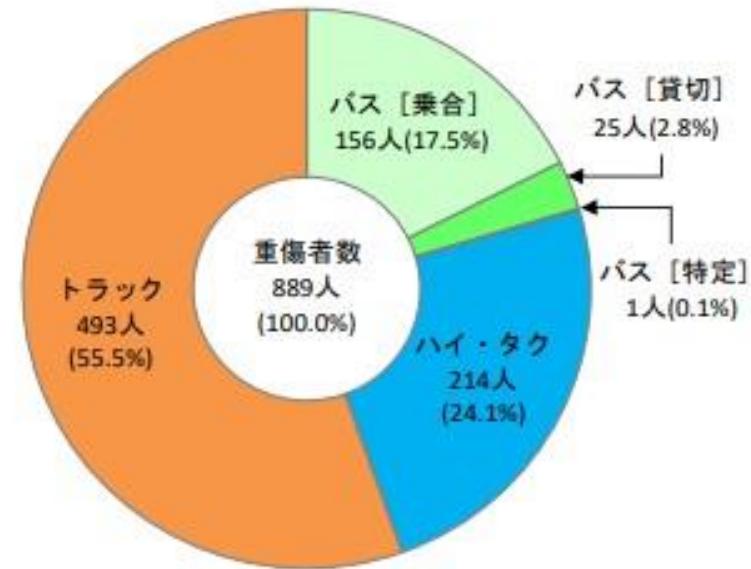
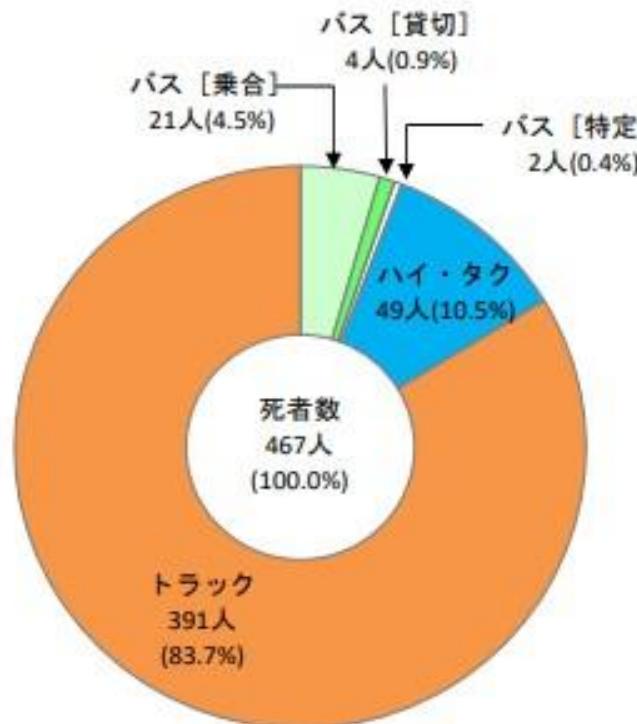
トラックの人身事故件数及び
死亡者数は減少傾向にはあります

(1) トラックによる交通事故発生状況の推移

① 人身事故件数及び交通事故死者数の推移



〔図2－1〕 業態別の死者数及び重傷者数内訳



いまだトラックが
第一当事者（最も過失が重い）になる交通事故が多く発生



(1) トラックによる交通事故発生状況の推移 ① 人身事故件数及び交通事故死者数の推移



事業用自動車総合安全プラン2025
～安全トライアングルの定着と新たな日常における安全確保～

令和3年3月30日

事業用自動車に係る総合的安全対策検討委員会

事業用自動車総合安全プラン2025 [計画期間:令和3~7年度] 国土交通省
～安全トライアングルの定着と新たな日常における安全確保～

世界に誇る安全な輸送サービスの提供を実現するために、行政・事業者・利用者の安全トライアングルにより、総力を挙げて事故の削減に取り組むべく、第11次交通安全基本計画と期間を合わせた事業用自動車の安全プランを策定。

ポイント

- 依然として発生する飲酒運転、健康起因事故等への対策、先進技術の開発・普及を踏まえた対策、超高齢社会におけるユーバーサルサービス連携強化を踏まえた事故防止対策
- 新型コロナウイルス感染症拡大、激甚化・頻発化する災害等に対し、新たな日常への移行に伴う事業環境変化における安全対策
- 重傷者数に対する削減目標とともに、業態毎に一層の事故削減を図るため、各業態の特徴的な事故に対する削減目標を設定

重点施策

- 1. 「新たな日常」における安全・安心な輸送サービスの実現
- 2. 基本的対策による飲酒運転、迷惑運転等悪質な法令違反の根絶
- 3. ICT、自動運転等新技術の開発・普及推進
- 4. 超高齢社会におけるユーバーサルサービス連携強化を踏まえた事故の防止対策
- 5. 原因分析に基づく事故防止対策の立案と関係者の連携による安全体質の強化
- 6. 道路交通環境の改善

【事故削減目標】

＜全体目標＞
①24時間死者数225人以下、バス、タクシーの乗客死者数ゼロ
②重傷者数2,120人以下
③人身事故件数16,500件以下
④飲酒運転ゼロ

＜各業態の個別目標＞
【乗合バス】車内事故件数85件以下
【貸切バス】乗客負傷事故件数20件以下
【タクシー】出会い頭衝突事故件数950件以下
【トラック】追突事故件数3,350件以下

「事業用自動車総合安全プラン2025」（国土交通省、令和3年策定）において、更なる事故削減のための事業用自動車全体目標、死者数225人以下、人身事故件数16,500件



※「事業用自動車総合安全プラン2025」において、
トラック業界に関する目標が以下の通り掲げられています。

- 1.令和7年までに死者数190人以下
- 2.令和7年までに重傷者数1,280人以下
- 3.令和7年までに人身事故件数9,100件以下
- 4.飲酒運転ゼロ
- 5.令和7年までに追突事故件数3,350件以下



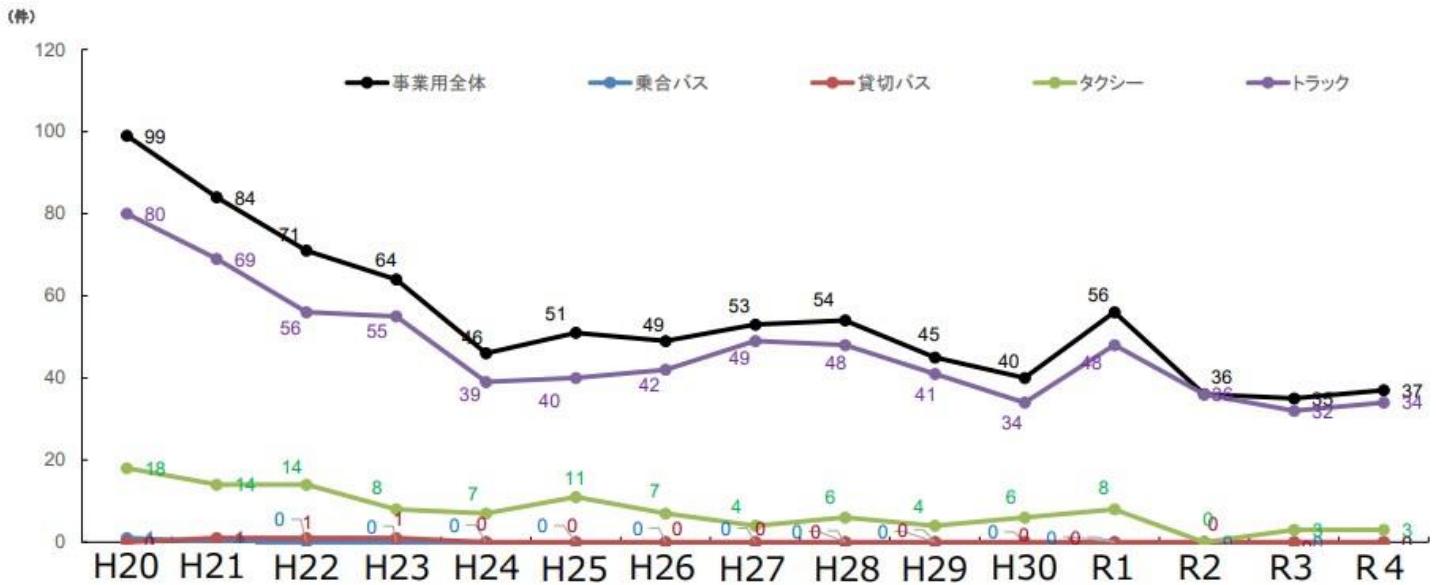
(1) トラックによる交通事故発生状況の推移

② 飲酒運転の推移





飲酒運転による事業用自動車の交通事故 (事業用自動車が第一当となる人身事故)



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

出典：警察庁「交通統計」 (公) 交通事故総合分析センター「事業用自動車の交通事故統計」

2024年2月22日プロドライバーの飲酒運転防止、健康管理・労務管理の
向上による事故防止に関するセミナー 事業用自動車の飲酒運転の状況とその対策についてより引用

トラック運転者による飲酒運転に係る事故件数は、平成24年以降横ばいの状況が続いているが、依然として多くの飲酒運転が発生しています。

物流の主役を担うプロ運転者が飲酒運転をすることは決してあってはならないとの意識を共有することにより、このような状況を変えていく必要性を伝えましょう。

また、飲酒運転撲滅のために、運転者同士が飲み過ぎ等のないよう、互いに飲酒方法に関して注意し合える関係性を築けるようにしましょう。



禁

画面・撮影・音声禁止



令和6年9月30日

自動車運送事業者に対する飲酒・酒気帯び運転等に対する行政処分強化について
～10月1日から、飲酒・酒気帯び運転に対する処分量定が、初違反 最大 300 日車～

(一社) 静岡県トラック協会

国土交通省は、本年 10 月 1 日から、行政処分基準を強化する。飲酒・酒気帯び運転に対する「指導監督義務違反」「点呼の実施違反」を新設。初違反 100 日車、再違反 200 日車の車両使用停止を科し、車両使用停止の量定を初違反で最大 300 日車に引き上げる。

今回の処分基準の改正強化は、当初、2025 年 1 月に施行予定だったが、悪質な法令違反が常態化している自動車運送事業者に対し、より強力かつ重点的に改善を促すため、適用開始を前倒しした。併せて、トラック運送事業者のみ「勤務時間等告示」の遵守違反と点呼の未実施に対する処分量定も引き上げた。

各事業所におかれましては、今回の改正を踏まえ、引き続き、飲酒運転根絶に向けた取組みの徹底をお願いいたします。

【おもな改正点】

1. 飲酒運転に係る行政処分基準の強化に伴い、以下の点が新設

●指導監督義務違反

酔酔い・酒気帯び運行が行われた場合において飲酒が身体に与える影響、飲酒運転、酒気帯び運転の禁止に係る指導が未実施（初違反：100 日車、再違反：200 日車）

●点呼の実施違反

酔酔い・酒気帯び運行が行われた場合において点呼が未実施（初違反：100 日車、再違反：200 日車）



2. 勤務時間等告示の遵守違反、点呼の未実施について、処分量定の引き上げ（※） (※) 違反件数に比例した処分の導入

●勤務時間等告示の遵守違反

○改正前 未遵守 16 件以上（初違反 20 日車、再違反 40 日車）
○改正後 未遵守 6 件以上（初違反）未遵守 1 件当たり 2 日車
(再違反) 未遵守 1 件当たり 4 日車

●点呼の未実施

○改正前 未実施 50 件以上（初違反 20 日車、再違反 40 日車）
○改正後 未実施 20 件以上（初違反）未実施 1 件当たり 1 日車
(再違反) 未実施 1 件当たり 2 日車

（行政処分等を行なうべき違反行為及び日車数の考え方については、あらためてご案内いたします。）

飲酒運転根絶に向けて 管理体制の強化と指導、 啓発活動の推進を

【厳正な点呼の実施】

- 出庫時・帰庫時は対面点呼を確実に実施する。
- 酒気帯びの有無について運転者が申告しやすい環境づくりに努める。
- アルコール検知器による確認を徹底する。

【飲酒状況等の実態把握】

- 管理者による個別面談や運転者からの申し出、健康診断結果等により、運転者の飲酒実態を把握する。
- 運転者の雇用時に飲酒傾向を確認する。

【従業員への指導・啓発】

- 飲酒運転防止教育を積極的に推進する。
- ・飲酒運転に対する罰則・処分
- ・飲酒が運転に及ぼす影響
- 勤務時間前の飲酒禁止等の遵守事項を徹底する。

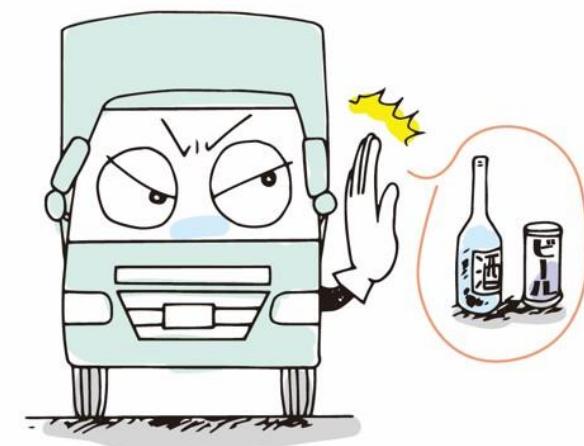
【家庭への啓発・広報】

- 飲酒習慣の改善や節酒等に対する協力を手紙等により家族に要請する。

アルコール依存症は、多量の飲酒を続けることで脳の機能が変化して、自分では酒の飲み方（飲む量、飲む時間、飲む状況）をコントロールできなくなる**病気です。**本人は自覚がなく気づきにくいため、本人の意志でコントロールしようとしても度々失敗します。本人が回復の必要性を自覚するまでには時間がかかることから、**周囲の人の適切なサポートが必要です。**

令和6年10月、自動車運送事業者に対する飲酒・酒気帯び運転等に対する行政処分の改正強化がありました。

改正案の時点では、令和7年1月からでしたが改正案のパブリックコメントによる意向を受け、令和6年10月施行となりました。



1. 飲酒運転に係る行政処分基準の強化に伴い、以下の点が新設

●指導監督義務違反

酒酔い・酒気帯び運行が行われた場合において飲酒が身体に与える影響、飲酒運転、酒気帯び運転の禁止に係る指導が未実施（初違反：100日車、再違反：200日車）

●点呼の実施違反

酒酔い運転が実行された場合において点呼が未実施 (初違反: 100 日車、
再違反: 200 日車)



再違反の場合は、200日車

貨物運送事業者において、飲酒・酒気帯びでトラックを運転した場合、少なくとも100日車の処分となります。



飲酒運転がドライバーに及ぼす影響

懲役・失業・生活崩壊!!

飲酒運転をしたドライバーに対する罰則は、懲役などの厳しいものとなっており、その結果前雇や失業、更には生活崩壊や家庭崩壊を招くケースも決して珍しくありません。

飲酒運転に対する罰則

事故を起こさなくても違反だけで

(道路交通法)

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	2.5点	免許取消し (次期限2年)
呼気1リットルにつき 0.15mg以上0.25mg未満	1.3点	免許停止 (90日)

*上記の行政処分は、いずれも初度が10回の場合です。

(自動車運転死傷行為処罰法)

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、その場を離れて飲酒をするなどの飲酒の程度をござかず行なうと「酒後運転致死傷行為(アパール等の肇発免罪罰)」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

- 危険運転致死傷罪が適用されない場合でも、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

社内の懲戒規定による処分

飲酒運転は社内の懲戒規定でも厳しく処分されます。懲戒規定については、大きく分けて次の2つのケースがあります。

●就業規則等で明確に「懲戒解雇」等の処分を定めているケース

就業規則

(目的)
第1条 この就業規則は、○○物語株式会社が企業秩序を維持し業務の円滑な運営を図り、もって会社の発展と従業員の地位向上を期すために、従業員の就業その他に関する事項を定めたものである。

(解説)
第65条 従業員が次の各号の一つに該当するときは、該当解雇または懲戒解雇とする。
1. 飲酒運転または麻薬等服用運転をしたとき。
(以下、略)

●懲戒委員会等で審議した上で処分を決定するケース

交通事故処理規程

(目的)
第1条 この規程は、○○物語株式会社の従業員が交通事故等を起こした場合の処理について定める。

中略

(悪質違反に対する措置)
第24条 従業員が飲酒運転等の悪質違反を行った場合は、懲戒委員会において、業務禁止、出勤停止、解雇等の処分を審議の上、会社に上申するものとする。

●懲戒処分の規定制定上の留意点

・労働組合や従業員の代表と事前に協議を行い合意を得ておく。
・懲戒処分が制定されたら、速やかに全社に制定の目的や内容等について広報し、周知徹底を図る。

飲酒運転者に対しては、懲役と罰金、また社内懲戒規定による処分があります。





飲酒運転に対する罰則

事故を起こさなくても違反だけで

《道路交通事故》

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
(次第期間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、いずれも前回が0回の場合です。

(解説) 第65条 従業員が次の各号の一つに該当するときは、該答解雇または懲戒解雇とする。
1. 酒気運転または麻薬等服用運転をしたとき。
(以下 略)

■ 読書会の最新動向とトピック

- ・労働組合や従業員の代表と事前に協議を行い合意を得ておく。
 - ・整成基分が制定されたら、速やかに全社に制定の目的や内容等について広報し、周知徹底を図る。

飲酒運転で人身事故を起こすと

(自動車運転致傷行為処罰法)

- 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

故障事故 → 15年以下の事故

- 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年以下の警役**

負傷事故 → 12年以下の事故

※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

- 危険運転致死傷罪が適用されない場合でも、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



社内の懲戒規定による処分

飲酒運転は社内の懲戒規定でも厳しく処分されます。懲戒規定については、大きく分けて次の2つのケースがあります。

●就業規則等で明確に「懲戒解雇」等の処分を定めているケース

就業規則

(目的)

第1条 この就業規則は、○○運輸株式会社が企業秩序を維持し業務の円滑な運営を図り、もって会社の発展と従業員の地位向上を期すために、従業員の就業その他に関する事項を定めたものである。

中略

(解雇)

第65条 従業員が次の各号の一つに該当するときは、諒解解雇または懲戒解雇とする。

1. 飲酒運転または麻薬等服用運転をしたとき。

(以下、略)

(目的)

第1条 この就業規則は、○○運輸株式会社が企業秩序を維持し業務の円滑な運営を図り、もって会社の発展と従業員の地位向上を期すために、従業員の就業その他に関する事項を定めたものである。

中略

(解雇)

第65条 従業員が次の各号の一つに該当するときは、諒解解雇または懲戒解雇とする。

1. 飲酒運転または麻薬等服用運転をしたとき。

(以下、略)

(悪質違反に対する措置)

第24条 従業員が飲酒運転等の悪質違反を行った場合は、懲罰委員会において、業務禁止、出勤停止、解雇等の処分を審議の上、会社に上申するものとする。

●懲戒処分の規定制定上の留意点

- 懲罰委員会等で審議した上で処分を決定するケース

交通事故処理規程

(目的)

第1条 この規程は、○○物流株式会社の従業員が交通事故等を起こした場合の処理について定める。

中略

(悪質違反に対する措置)

第24条 従業員が飲酒運転等の悪質違反を行った場合は、懲罰委員会において、業務禁止、出勤停止、解雇等の処分を審議の上、会社に上申するものとする。

●懲戒処分の規定制定上の留意点

- ・労働組合や従業員の代表と事前に協議を行い合意を得ておく。
- ・懲戒処分が制定されたら、速やかに全社に制定の目的や内容等について広報し、周知徹底を図る。



社内の懲戒規定による処分

飲酒運転は社内の懲戒規定でも厳しく処分されます。

懲戒規定については、大きく分けた次の2つのケース

●懲罰委員会等で審議した上で処分を決定する

ケース

社内懲戒規定による処分は、多くの貨物運送事業者では、就業規則で解雇です

●就業規則等で「飲酒運転」を定めているケース

(目的)

第1条 この就業規則の円滑な向上を期すためのものである。

(解雇)

第65条 従業員または懲戒解雇
1. 飲酒運転または解雇の場合は、

(以下、略)

第1条 この規程は、○○物流株式会社の従業員が交通事故等の原因による場合の処理について定めたものである。

た場合は、懲罰等の処分を審議

を行い合意を得て、社に制定の目的や

就業規則

(目的)

第1条 この就業規則は、○○運輸株式会社の運営を順利にし業務の円滑な運営を図り、もって会社の発展と従業員の地位向上を期すために、従業員の就業その他に関する事項を定めたものである。

中略

(解雇)

第65条 従業員が次の各号の一つに該当するときは、該当解雇または懲戒解雇とする。
1. 飲酒運転または麻薬等服用運転をしたとき。
(以下、略)

角牛尾

委員会において、乗務禁止、出勤停止、解雇等の処分を審議の上、会社に上申するものとする。

●懲戒処分の規定制定上の留意点

- ・労働組合や従業員の代表と事前に協議を行い合意を得ておく。
- ・懲戒処分が制定されたら、速やかに全社に制定の目的や内容等について広報し、周知徹底を図る。

全日本トラック協会資料
飲酒運転防止指導マニュアルより引用



「飲酒運転車両の同乗・車両提供者」の行政処分

飲酒運転は、点数制度上、

酒酔い運転が**35点**

0.25mg以上の酒気帯び運転が**25点**

0.15以上0.25mg未満の酒気帯び運転が**13点**

※ 35点だと前歴0回の人でも取消・欠格期間3年に、25点だと前歴0回の人でも取消・欠格期間2年に、13点だと前歴0回の人でも取消・欠格期間1年間に相当します。

すると、**飲酒運転の車両に同乗した人はどうなるの？**

「飲酒運転の車両に同乗した人」の行政処分も、通常、飲酒運転した人と同等の処分（取消し処分や停止処分）になるよ。

軽い気持ちで飲酒運転車両に乗った人の中には、「飲酒運転の人だけでなく、今まで運転免許が取消や停止になるとは知りませんでした」という人がいます。知らないではすまされないよ。

では、**飲酒運転者に車両を提供した人はどうなるの？**

「飲酒運転者に車両を貸した人」の行政処分も、通常、飲酒運転した人と同等の処分（取消し処分や停止処分）になるよ。

飲酒運転者に車両を貸した人の中には、飲酒運転した人と一緒に酒を飲んで、自らの車両を運転してもらった人もいるよ。

飲酒運転する人に軽い気持ちで車両を貸したり、運転を依頼したり、その車両に同乗したりすると重たい行政処分となります。依頼したりせず、求められても、誘われても明確に断いましょう。

警察庁配布資料より

0.25mg以上の酒
0.15以上0.25m

酒気帯び飲酒についての考え方

道路交通法では、0.15mg以上が禁止になっていますが、



録画・撮影・音声禁止



血中アルコール濃度の計算、飲酒量 (ml) × アルコール度数 (%) ÷ (833×体重 (kg))

国土交通省
アルコール検知器協議会による
基準点を満たしている機器

アルコール検知器の判定
0mgでなければ
運転できない

トラックの乗務基準は、アルコール検知器協議会による「アルコール検知器検定販売ガイドライン」「アルコール検知器検定技術要件」の基準点を満たしている機器で、0mgでなければトラックは乗れません。



アルコールが 体内から抜ける時間



勤務時間前の飲酒の禁止



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 500ml 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。例えば、3 本の缶ビールを飲んだ場合には、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。

したがって、飲酒後 8 時間が経過すれば血中濃度が必ずしも平常値に戻るわけではありません。

酒気帯びの有無等の申し出



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 500ml 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。例えば、3 本の缶ビールを飲んだ場合には、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。

したがって、点呼時等に、飲酒の有無や、飲酒量、飲酒後の経過時間、睡眠状況、体調などを、ドライバーが申し出るよう指導を徹底する必要があります。

全日本トラック協会
飲酒運転防止マニュアルより



アルコールが体内から抜ける時間

アルコールが体内で分解処理する時間の目安として、『1単位で約4時間』という考え方があり、アルコール20gを含む酒類が『1単位』とされています。個人差はありますが、乗務前日は酒量を控えましょう。

アルコールの1単位



ビール
500ml
アルコール度 5%



日本酒
180ml
アルコール度 15%



ウイスキー
60ml
アルコール度 43%



ワイン
200ml
アルコール度 12%



チューハイ
350ml
アルコール度 7%



焼酎
100ml
アルコール度 25%

アルコール量 (グラム) の計算式

お酒の量(ml) × [アルコール度数 (%) ÷ 100] × 0.8

アルコールが体内から抜ける時間

量 × 度数 ÷ 100 × 0.8

1単位が20ですのでこの計算式の解を20で割ってでた数字 × 4時間



アルコールが体内から抜ける時間

アルコールが体内で分解処理する時間の目安として、『1単位で約4時間』という考え方があり、アルコール

20g を含む酒類が『1単位』とされています。個人差はありますから、運転前日は酒量を控えましょう。

1単位4時間

【量(mg)】 × 【度数 ÷ 100】 × 【0.8】

ビール

500ml
アルコール度 5%

日本酒

180mL
アルコール度 15%

ウイスキー

60mL
アルコール度 43%

ワイン

200mL
アルコール度 7%

チューハイ

350mL
アルコール度 7%

焼酎

100mL
アルコール度 25%

20 g ≈ 1単位

アルコール量 (グラム) の計算式

お酒の量(mL) × [アルコール度数 (%) ÷ 100] × 0.8

国土交通省 自動車運送事業者における飲酒運転防止マニュアルより



チューハイ

350ml

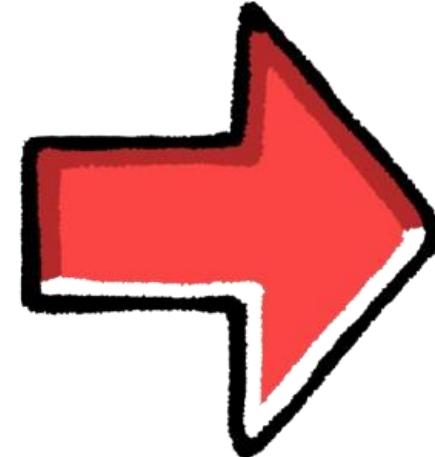
アルコール度 7%



チューハイ

350ml

アルコール度 7%



8時間以上

$$[350 \times 2] \times [7 \div 100] \times [0.8] = 39.2$$

$$39.2 \div 20 = 1.96 \quad 1.96 \div \text{約2単位}$$

$$4\text{時間} \times 2 = 8\text{時間}$$

350mgで度数7の酎ハイ2缶の場合は、1.96で約2単位ですので約8時間個人差がありますが、アルコールが体内から抜けるまで8時間は必要です。



分解にかかる時間は、睡眠中は遅くなり、性別・年齢・体重・体調でも変わります。水を多くとることやサウナで発汗することでアルコールが早く抜けると考えている人もいますが、汗や尿から排泄されるアルコールはごくわずかで、摂取したアルコールのほとんどは肝臓で分解されるため、血中のアルコール濃度は変わりません。アルコールが抜ける時間を早めることを考えるよりも、飲み過ぎないこと、摂取するアルコールの量を控えることが大切です。



撮影・音声・映像



(1) 寝酒に関する間違った認識

就寝前の寝酒は、リラックス効果をもたらし、眠りを助けるという誤った認識が広まっていますが、寝酒を飲むことで眠りが浅くなり、睡眠の質が悪化し、早朝の覚醒や中途覚醒などが起きやすくなることが多いことから、実際には睡眠を助ける効果は期待できません。寝酒に頼ることで、アルコール依存症につながる危険性があるほか、長期間続けると身体への負担や健康リスクが高まる可能性があります。

国土交通省　自動車運送事業者における飲酒運転防止マニュアルより

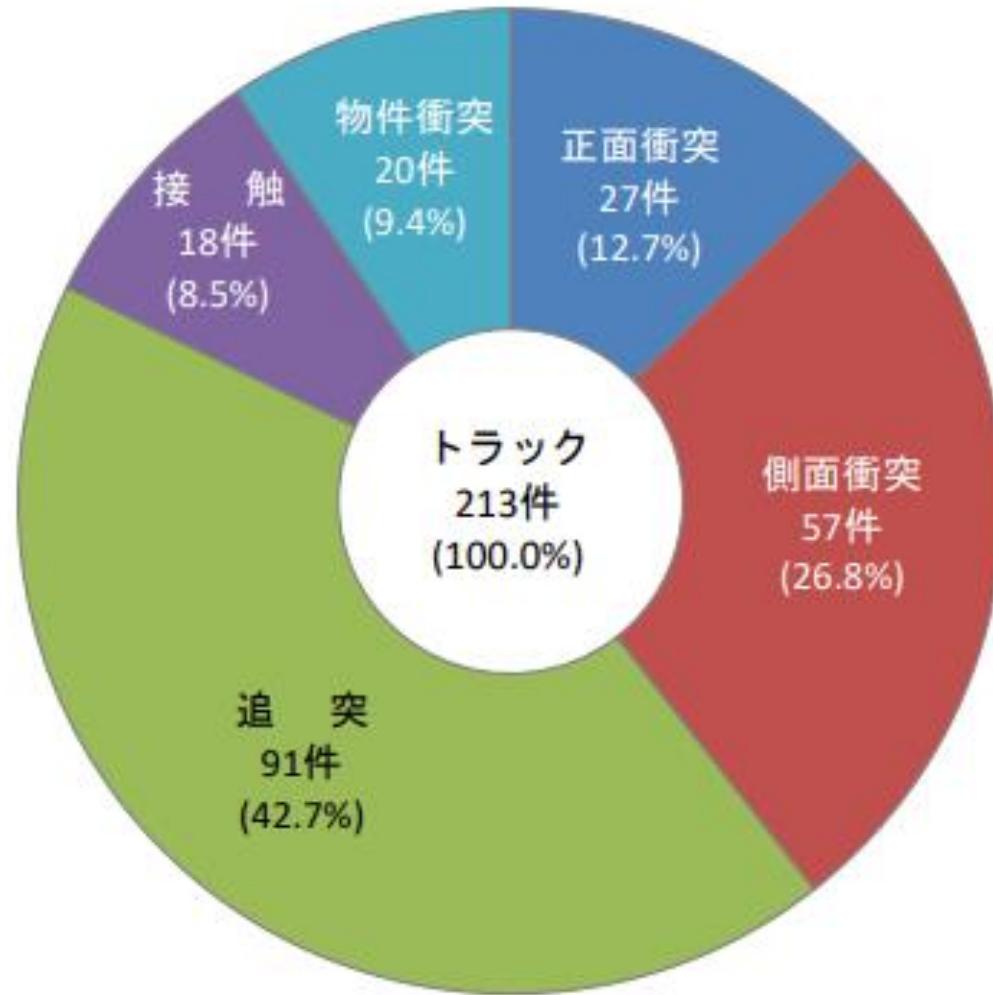


(2) トラックによる交通事故発生状況の傾向



(2) トラックによる交通事故発生状況の傾向

① 人身事故は「追突事故」が約半数を占める



トラックによる人身事故のうち、
約半数が「追突事故」です

国土交通省 物流・自動車局
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る情報) (令和4年) [第2分冊]
令和4年 業態別、衝突の状態別の衝突事故発生状況より



トラック事業者にとって追突事故対策は最重点課題

起こりやすく、損失額も大きい

トラック追突事故は、平均的には「車両が 100 両あれば、1 年に1回(10 両あれば、10 年に 1 回)追突事故(人身事故)が発生している」という計算(年間追突事故発生率:約 1.1%)となります。例え、過去数年間、追突事故が起きていないても、「大丈夫」とは思わないようにしましょう。



○追突事故防止のポイント（「トラック追突事故防止マニュアル」より）



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

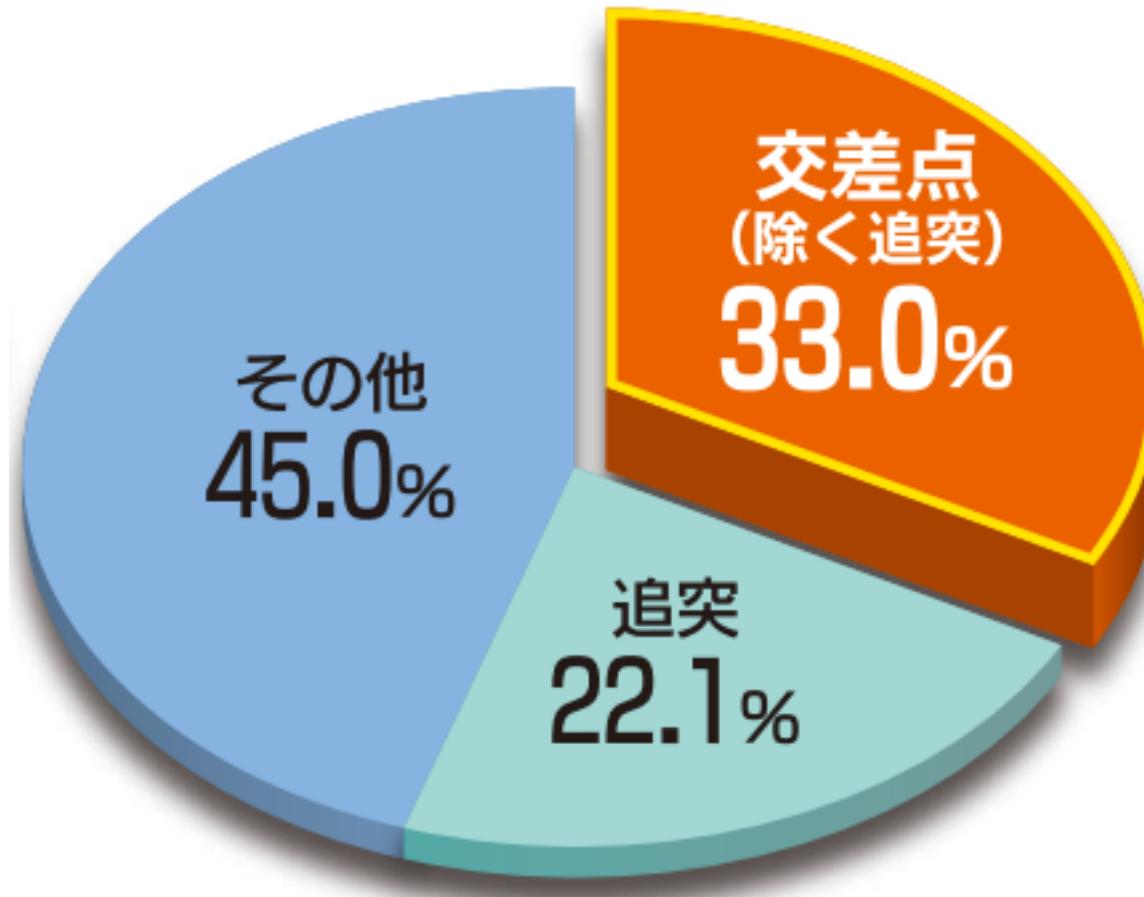


(2) トラックによる交通事故発生状況の傾向



- ② 死亡事故は、人との事故、
次に「追突事故」が多い

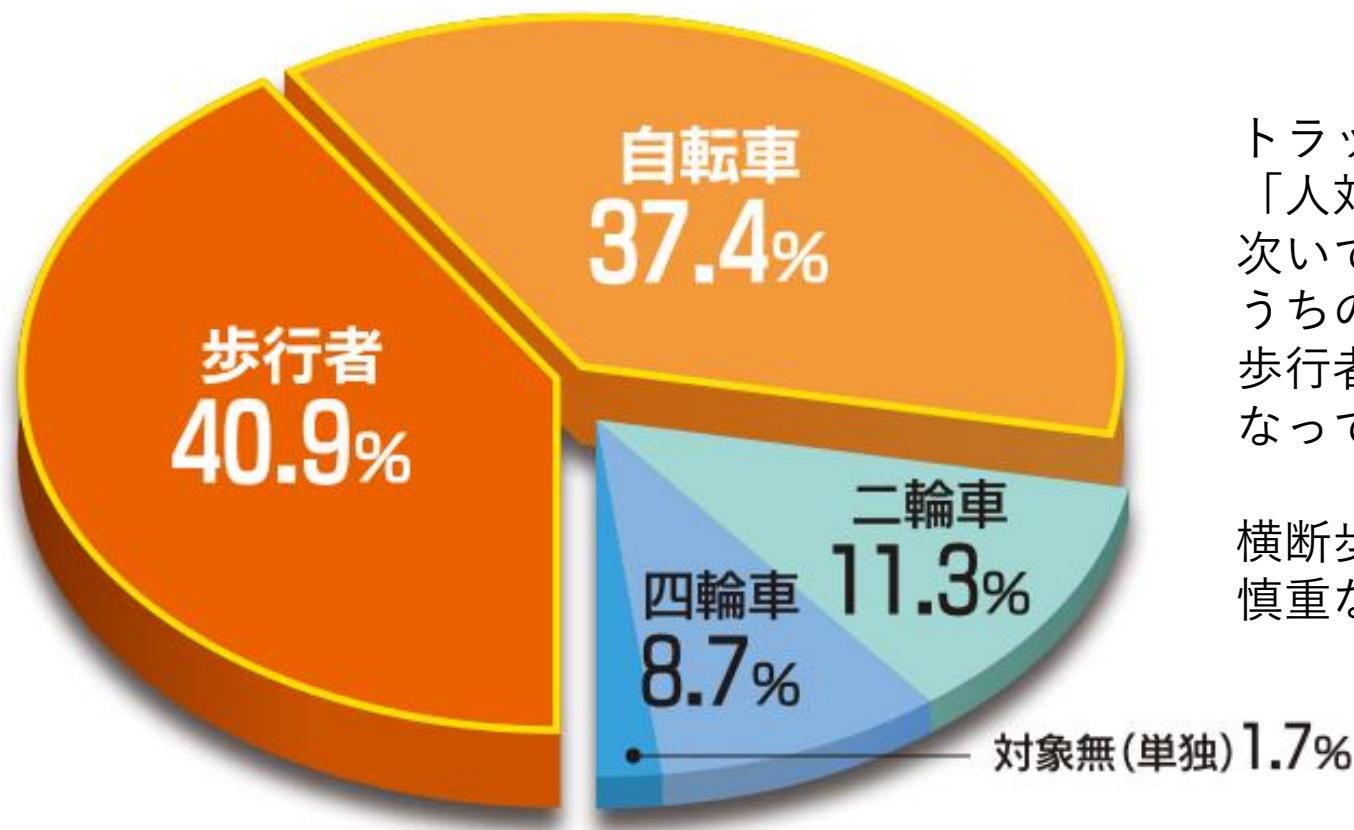
交差点



全日本トラック協会
トラック交差点事故防止マニュアルより引用

トラックによる死亡事故のうち、最も多いのが「人対車両事故」（人との接触事故）、次いで「追突事故」です。特に人の接触事故のうちのほとんどが交差点で発生しており、中でも歩行者・自転車との接触死亡事故の割合が高くなっています。

横断歩道では自転車や歩行者の有無を確認する等、慎重な安全確認が大切であることがわかります。



トラックによる死亡事故のうち、最も多いのが「人対車両事故」（人との接触事故）、次いで「追突事故」です。特に人の接触事故のうちのほとんどが交差点で発生しており、中でも歩行者・自転車との接触死亡事故の割合が高くなっています。

横断歩道では自転車や歩行者の有無を確認する等、慎重な安全確認が大切であることがわかります。

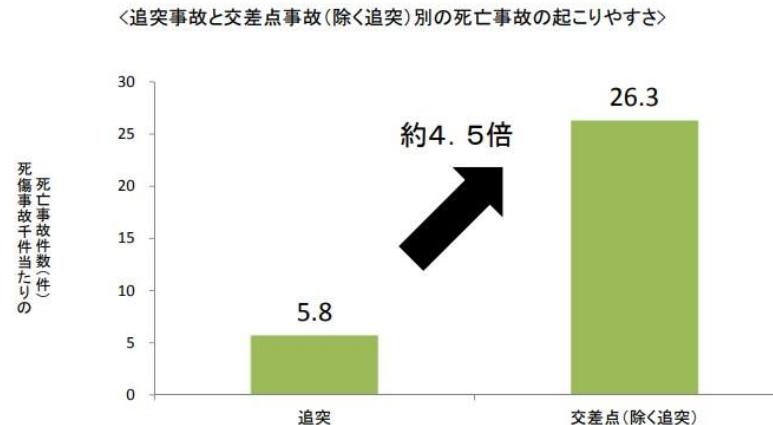
全日本トラック協会
トラック交差点事故防止マニュアルより引用



1. 交差点事故の重大性

Q4 追突事故と比較して、事故が起きた場合の被害の大きさは？（死亡事故の起こりやすさは？）

- トラックの交差点事故は、**追突事故の約4.5倍、死亡事故につながる。**



トラックの交差点事故は、追突事故の約4.5倍、死亡事故につながります。

全日本トラック協会：トラック交差点事故防止マニュアルより引用

トラックによる死亡事故のうち、最も多いのが「人対車両事故」（人の接触事故）、次いで「追突事故」です。特に人の接触事故のうちのほとんどが交差点で発生しており、中でも歩行者・自転車との接触死亡事故の割合が高くなっています。



横断歩道では自転車や歩行者の有無を確認する等、慎重な安全確認が大切であることを理解するとともに、「トラック交差点事故防止マニュアル」（平成27年、全日本トラック協会）や「トラック追突事故防止マニュアル」（平成24年、国土交通省）等を活用し、同事故防止対策に対する理解を深めましょう



(2) トラックによる交通事故発生状況の傾向



③ 自社や関係地域における事故特性の調査・分析



③ 自社や関係地域における事故特性の調査・分析

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

【調査項目例】

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



1-4. 安全運行の心構え



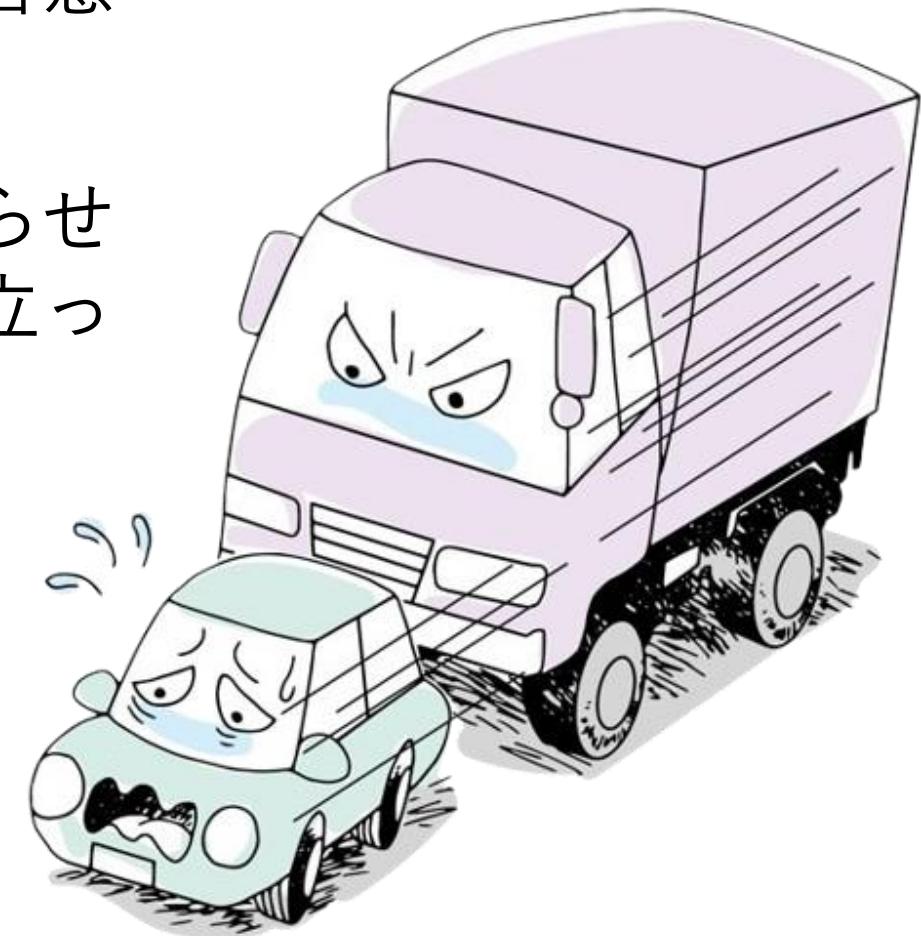
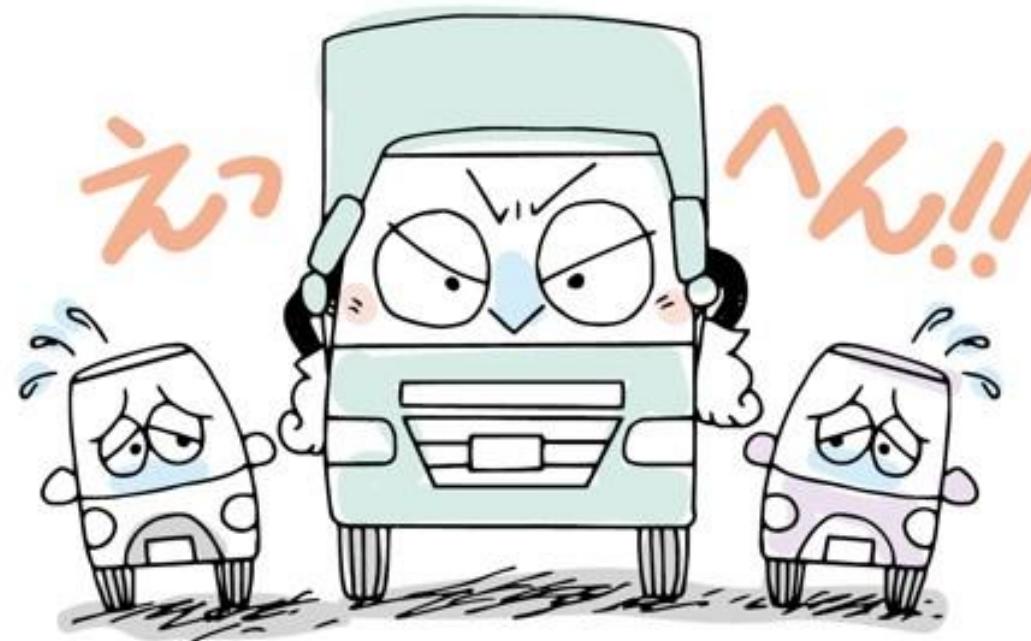
(1) トラックの運転が他の運転者に与える影響の大きさ





トラックは、大きい車体であるがゆえ、強者意識が募りやすいものです。

幅寄せ、あおりなどの威圧的な運転や嫌がらせの運転はせず、強いからこそ相手の立場に立った思いやりのある運転が求められています。





(2) 模範となる運転者としての心構え



① 思いやりと譲り合いの気持ちを持つ

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



② 油断や過信をしない

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



③ 急ぎやあせりを抑える

急いだり、あせったりしている時には、スピード超過、強引な追越し、一時停止の無視などの危険な運転をしがちです。気持ちを抑え、安全運行を第一とすることです。



④ カッカしたり、カリカリしたりしない

興奮している状態は、的確な判断力が低下し、強引な運転をしがちです。冷静な気持ちを保つことが、安全運転に直結します。





⑤ エコドライブの励行

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



トラック運転者は、プロの運転者であるからこそ、模範となる運転者として、他の運転者の手本となるべき、安全でマナーの良い運転を心がけなければなりません。

プロとして、模範となる運転を徹底してください。