

ASUKA

Vol.
32

(公社)奈良県トラック協会〈適正化事業情報誌〉あすか

<https://narata.or.jp/>

令和5年3月発行

CONTENTS

令和5年4月より月60時間を超える部分の時間外労働の割増賃金率が25%から50%に引き上げられます。1~2

令和6年4月から改善基準告示が改正されます! 3~4

改善基準告示の改正に伴い「荷主特別対策チーム」を編成しました(厚生労働省) 5

発荷主・着荷主・元請運送事業者の皆さまへのお願い 6

「36協定」の締結について 7~8

令和4年中の事業用トラックの飲酒事故事例 9

トラック運送事業者のための健康起因事故防止マニュアルをご活用下さい 10

新たに雇い入れた運転者への実施事項 11



公益社団法人 奈良県トラック協会
奈良県貨物自動車運送適正化事業実施機関

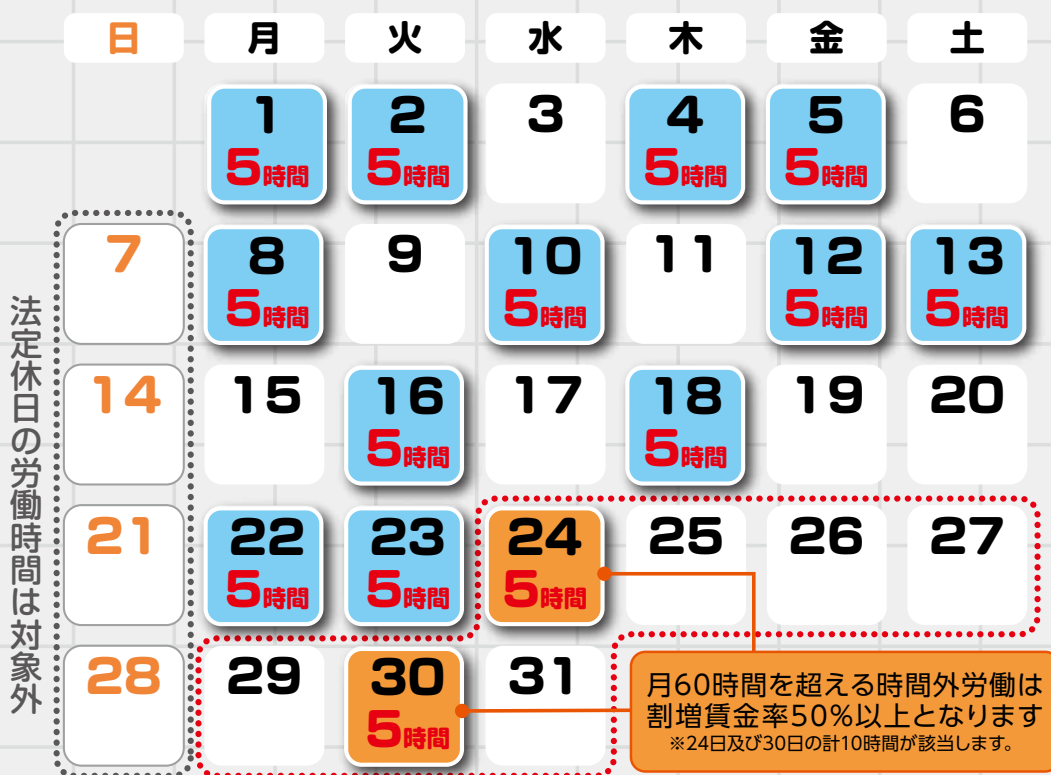
〒639-1037 奈良県大和郡山市額田部北町981番地の6
TEL 0743-23-1200(代) FAX 0743-23-1212



令和5年4月より中小企業においても月60時間を超える部分の

具体例

1ヶ月の起算日は毎月1日。休日は土曜日及び日曜日で、法定休日は日曜日とします。平日と土曜日の時間外労働（赤字）部分が60時間を超えた時間から割増賃金率が50%以上の率となります。



深夜労働との関係

深夜（22:00～5:00）の時間帯に月60時間を超える時間外労働を行わせた場合は、深夜割増賃金率25%以上に時間外割増賃金率50%以上を加えた75%の割増賃金率で計算することとなります。



休日労働との関係

月60時間の時間外労働の算定には、法定休日に行った労働時間は含まれませんが、それ以外の休日に行った労働時間は含まれます。

法定休日とは？

使用者は1週間に1日または4週間に4回の休日を与えなければなりません。これを「法定休日」といいます。法定休日に労働させた場合は35%以上の率で計算した割増賃金を支払わなければなりません。

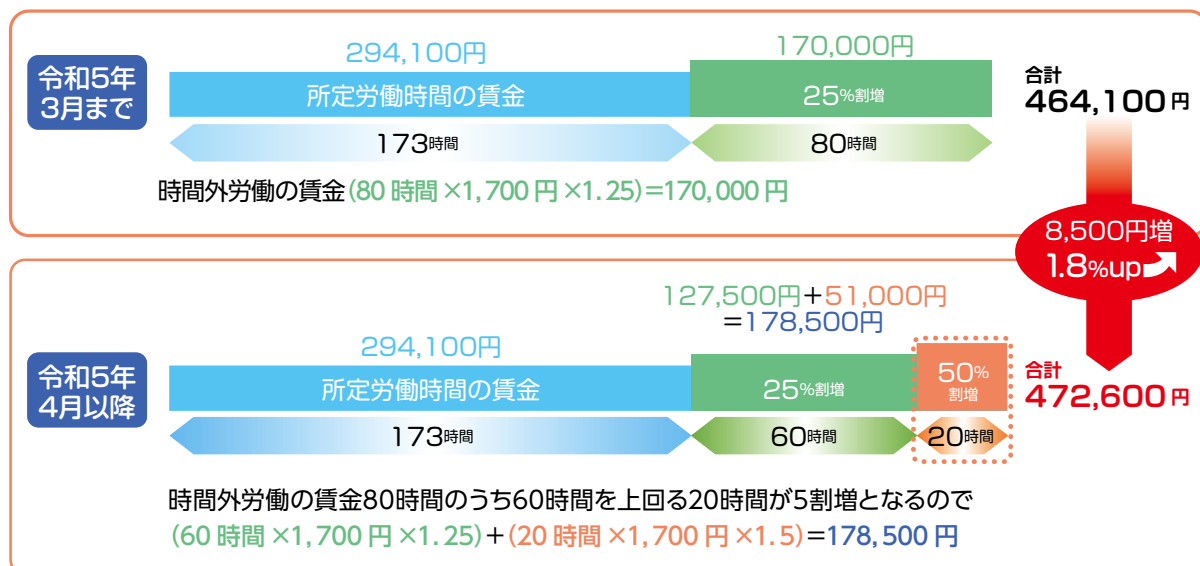
時間外労働の割増賃金が25%から50%に引き上げられます。

時間外労働が
月60時間を超えると
どうなる？

時給換算 1,700円^{*}のドライバーの場合

月の所定労働時間を173時間、時間外労働時間を80時間、計253時間を労働時間とする。この場合の賃金がいくら変わるか？

※上記時給1,700円は全日本トラック協会「トラック運送事業の賃金・労働時間等の実態調査(2021年版)」の男性運転者時給単価を引用



例えば、該当するドライバーが10人いれば、ひと月あたり85,000円のコスト増。
1年間で、1,020,000円のコスト増になります。

代わりに
代替休暇を
付与することも
できます



長い時間外労働を抑制する目的として1か月60時間を超える時間外労働については法定割増賃金率を引き上げることとされていますが、労働者の方の健康を確保するため、引上げ分の割増賃金の支払いに代えて、過半数組合（ない場合は過半数代表者）との間で労使協定を結ぶことにより、有給の休暇（代替休暇）を付与することができます。

代替休暇制度の詳細は、右のQRコードから
厚生労働省のパンフレットをご確認ください。



就業規則に
変更が必要な
場合があります

割増賃金率の引き上げに合わせて就業規則の変更が必要となる場合があります。

厚生労働省の「モデル就業規則」も
参考にしてください。



！罰則！

引上げ分の割増賃金を支払わない場合には、罰則(6か月以下の懲役または30万円以下の罰金)が科されることがあります。

令和6年4月から改善基準告示が改正されます！

令和
6年4月～
適用

トラック運転者の

専門士の資格を
持っているのか？

改善基準告示が 改正されます！

自動車運転者の労働時間等の基準が改正されます



1年の拘束時間

改正前(年換算)

3,516時間

改正後

原則: 3,300時間

最大: 3,400時間

1か月の拘束時間

改正前(月換算)

原則: 293時間

最大: 320時間

改正後

原則: 284時間

最大: 310時間

1日の休息期間

改正前

継続8時間

改正後

継続11時間を
基本とし、継続9時間

自動車運転の業務(ドライバー)に年960時間の上限規制が適用されます



ひと、くらし、みらいのために

厚生労働省
Ministry of Health, Labour and Welfare

厚生労働省ホームページ
<http://www.mhlw.go.jp>

● 詳しい情報や相談窓口はこちら

厚労省 改善基準告示

検索



トラック運転者の 「改善基準告示」が改正されます。



令和6年4月より適用予定です。

1年、1か月の拘束時間	<p>1年：3,300時間以内 1か月：284時間以内</p> <p>【例外】労使協定により、次のとおり延長可(①②を満たす必要あり) 1年：3,400時間以内 1か月：310時間以内(年6か月まで) ① 284時間超は連続3か月まで ② 1か月の時間外・休日労働時間数が100時間未満となるよう努める</p>
1日の拘束時間	<p>13時間以内(上限15時間、14時間超は週2回までが目安)</p> <p>【例外】宿泊を伴う長距離貨物運送の場合^(※1)、16時間まで延長可(週2回まで)</p> <p>※1：1週間における運行がすべて長距離貨物運送(一の運行の走行距離が450km以上の貨物運送)で、一の運行における休息期間が住所地以外の場所におけるものである場合</p>
1日の休息期間	<p>継続11時間以上与えるよう努めることを基本とし、9時間を下回らない</p> <p>【例外】宿泊を伴う長距離貨物運送の場合^(※1)、継続8時間以上(週2回まで) 休息期間のいずれかが9時間を下回る場合は、運行終了後に継続12時間以上の休息期間を与える</p>
運転時間	<p>2日平均1日：9時間以内 2週平均1週：44時間以内</p>
連続運転時間	<p>4時間以内 運転の中断時には、原則として休憩を与える(1回おおむね連続10分以上、合計30分以上) 10分未満の運転の中断は、3回以上連続しない</p> <p>【例外】SA・PA等に駐車できないことにより、やむを得ず4時間を超える場合、4時間30分まで延長可</p>
予期し得ない事象	<p>予期し得ない事象への対応時間を、1日の拘束時間、運転時間(2日平均)、連続運転時間から除くことができる^(※2,3) 勤務終了後、通常どおりの休息期間(継続11時間以上を基本、9時間を下回らない)を与える</p> <p>※2：予期し得ない事象とは、次の事象をいう。 ・ 運転中に乗務している車両が予期せず故障したこと ・ 運転中に予期せず乗船予定のフェリーが欠航したこと ・ 運転中に災害や事故の発生に伴い、道路が封鎖されたこと又は道路が渋滞したこと ・ 異常気象(警報発表時)に遭遇し、運転中に正常な運行が困難となったこと ※3：運転日報上の記録に加え、客観的な記録(公的機関のHP情報等)が必要。</p>
特例	<p>分割休息(継続9時間の休息期間を与えることが困難な場合) ・ 分割休息は1回3時間以上 ・ 休息期間の合計は、2分割：10時間以上、3分割：12時間以上 ・ 3分割が連続しないよう努める ・ 一定期間(1か月程度)における全勤務回数の2分の1が限度</p>
	<p>2人乗務(自動車運転者が同時に1台の自動車に2人以上乗務する場合) 身体を伸ばして休息できる設備がある場合、拘束時間を20時間まで延長し、休息期間を4時間まで短縮可</p> <p>【例外】設備(車両内ベッド)が※4の要件を満たす場合、次のとおり、拘束時間をさらに延長可 ・ 拘束時間を24時間まで延長可(ただし、運行終了後、継続11時間以上の休息期間を与えることが必要) ・ さらに、8時間以上の仮眠時間を与える場合、拘束時間を28時間まで延長可</p> <p>※4：車両内ベッドが、長さ198cm以上、かつ、幅80cm以上の連続した平面であり、かつ、クッション材等により走行中の路面等からの衝撃が緩和されるものであること</p>
	<p>隔日勤務(業務の必要上やむを得ない場合) 2暦日の拘束時間は21時間、休息期間は20時間</p> <p>【例外】仮眠施設で夜間4時間以上の仮眠を与える場合、2暦日の拘束時間を24時間まで延長可(2週間に3回まで) 2週間の拘束時間は126時間(21時間×6勤務)を超えることができない</p>
	<p>フェリー ・ フェリー乗船時間は、原則として休息期間(減算後の休息期間は、フェリー下船時刻から勤務終了時刻までの間の時間の2分の1を下回ってはならない) ・ フェリー乗船時間が8時間を超える場合、原則としてフェリー下船時刻から次の勤務が開始される</p>
休日労働	<p>休日労働は2週間に1回を超えない、休日労働によって拘束時間の上限を超えない</p>

【※1】改善基準告示とは、「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)をいう。
【※2】本表は、令和4年厚生労働省告示第367号による改正後の改善基準告示のほか、関係通達(令和4年基発1223第3号)の内容を含めて作成したもので、令和6年4月1日から適用される。

改善基準告示の改正に伴い「荷主特別対策チーム」を編成しました



厚生労働省 奈良労働局

Press Release

報道関係者 各位

令和4年12月23日

【照会先】

奈良労働局 監督課

課長

地方労働基準監察監督官

(電話) 0742 (32) 0204

百歩 健

藤田 浩明

改善基準告示の改正に伴い「荷主特別対策チーム」を編成しました ～奈良労働局にトラック運転者のための特別チームが発足～

厚生労働省は、本日、「改善基準告示」（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））を改正（※）するとともに、奈良労働局において、トラック運転者の方の長時間労働の是正のため、発着荷主等に対して、長時間の荷待ちを発生させないことなどについての要請とその改善に向けた働きかけを行うことを目的とした「荷主特別対策チーム」を編成しました。 ※適用は令和6年4月1日。

道路貨物運送業は、他の業種に比べて長時間労働の実態にあり、過労死等の労災支給決定件数が最も多い業種であることから、トラック運転者の方の長時間労働の是正等の働き方改革を一層積極的に進める必要があります。しかしながら、長時間労働の要因には、取引慣行など個々の事業主の努力だけでは見直すことが困難なものがあるため、「荷主特別対策チーム」が、発着荷主等に対して要請と働きかけを行うこととしました。

奈良労働局では、改正された改善基準告示を広く周知するほか、こうした取組を通じて、トラック運転者の方が健康に働くことができる環境整備に努めてまいります。

【荷主特別対策チームの概要】

- **トラック運転者の労働条件の確保・改善に知見を有するメンバーで編成されています**
「荷主特別対策チーム」は、奈良労働局に新たに任命する荷主特別対策担当官を中心に、トラック運転者の労働条件の確保・改善に知見を有する奈良労働局・奈良労働局管内各労働基準監督署のメンバーにより編成しています。
- **労働基準監督署が発着荷主等に対して要請します**
奈良労働局管内各労働基準監督署が、発着荷主等に対し、①長時間の恒常的な荷待ちの改善に努めること、②運送業務の発注担当者に改善基準告示を周知し、トラック運転者がこれを遵守できるように協力すること、などを要請します。
- **奈良労働局が長時間の荷待ちなどの改善等に向け発着荷主等に働きかけます**
奈良労働局のメンバーが、管内各労働基準監督署から要請された事項に発着荷主等が積極的に取り組めるよう、荷待ち時間等の改善に係る好事例の紹介等のアドバイスをを行います。
- **長時間の荷待ちに関する情報を収集します**
厚生労働省ホームページに、「長時間の荷待ちに関する情報メール窓口」（※）を新設し、発着荷主等が長時間の荷待ちを発生させていると疑われる事案などの情報を収集し、その情報を基に、労働基準監督署が要請等を行います。

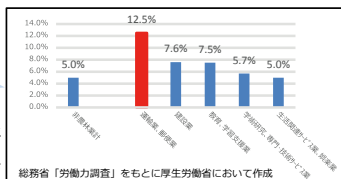


※URL: https://www.mhlw.go.jp/stf/seisakunitsuite/bunya/koyou_roudou/roudouki_jun_nimachi.html

道路貨物運送業の実態

⚠️ 他の業種に比べて長時間労働、過労死等の労災支給決定件数が最多

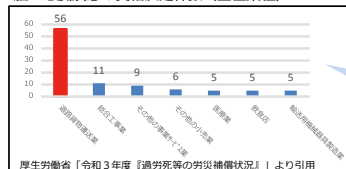
道路貨物運送業は、他の業種に比べて長時間労働の実態にあります



月末1週間の就業時間が60時間以上の雇用者の割合*（上位業種）
*雇用者のうち、休業者を除いた者の総数に占める割合

総務省「労働力調査」をもとに厚生労働省において作成

脳・心臓疾患の支給決定件数（上位業種）



厚生労働省「令和3年度『過労死等の労災補償状況』」より引用

過労死等の労災支給決定件数も最も多い業種です

このような状況もあって、改善基準告示*が定められており道路貨物運送業はこれを遵守しなければなりません

※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）
トラック運転者の拘束時間などを定めたもの。



しかし、長時間労働の要因には昔からの取引慣行など事業主の努力だけでは見直しが困難なものもあります

社会インフラである「物流」の現状

⚠️ このままでは国民生活や経済活動を支える社会インフラの維持が困難



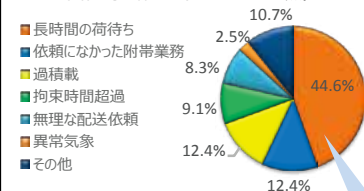
国民生活や経済活動に不可欠な社会インフラである「物流」

担い手不足の深刻化や荷待ち時間の非効率の発生などにより危機的状況との指摘もあります

国土交通省は違反原因行為*が疑われる荷主に「働きかけ」等を行っています

*貨物自動車運送事業法等の違反の原因となるおそれのある行為

国土交通省による「働きかけ」等における違反原因行為の割合（R4.11.30時点）



「働きかけ」の中で荷主都合による長時間の荷待ちが約半数を占めています



1 長時間の恒常的な荷待ちを改善しましょう

トラック運転者の長時間労働や過労の要因となるため、**長時間の荷待ちを発生させないよう努めましょう。**

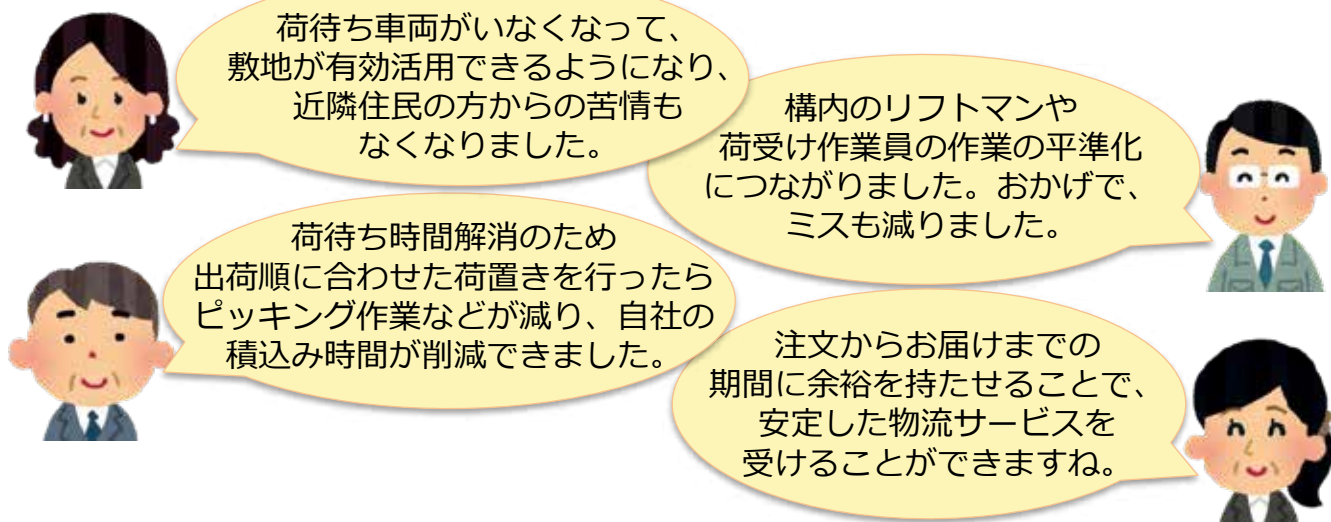
取り組み例

- ・納品時間の指定を柔軟にする
- ・納品を特定の曜日・時間帯に集中させない
- ・積込場所を分散し1か所当たりの車両台数を減らす
- ・パレットを用いるなどで荷役作業の時間を短縮する
- ・注文からお届けまでの期間に余裕をもたせる



「荷主と運送事業者の協力による取引環境と長時間労働の改善に向けたガイドライン」
(厚生労働省・国土交通省・公益社団法人
全日本トラック協会 (2019/08))

改善した現場の声



2 改善基準告示を発注担当者へ周知しましょう

発注担当者にも改善基準告示を知ってもらい、**トラック運転者が告示を守れる着時刻などを設定しましょう。**
また、改善基準告示に違反して**安全な運転を確保できないような発注を行うことはやめましょう。**



改善基準告示の内容は、最寄りの労働基準監督署や裏面の労働時間管理適正化指導員へお問い合わせください。

3 事前通知のない荷役作業の依頼はやめましょう

トラック運転者に**事前通知なく荷役作業を行わせてはいけません。**
労働災害防止のため、トラック運転者に**荷役作業をお願いする場合でも、事前によく相談して決めましょう。**



「陸上貨物運送事業における荷役作業の安全対策ガイドライン」

「36協定」を締結する際は、

労働者の過半数で組織する労働組合

その労働組合がない場合は

労働者の過半数を代表する者

との、書面による協定をしてください。

「時間外労働・休日労働に関する協定（36協定）」締結の際は、その都度、当該事業場に①労働者の過半数で組織する労働組合（過半数組合）がある場合はその労働組合、②過半数組合がない場合は労働者の過半数を代表する者（過半数代表者）と、書面による協定をしなければなりません。

また、①の過半数組合の要件を満たさない場合、②の過半数代表者の選出が適正に行われていない場合には、36協定を締結し、労働基準監督署に届け出ても無効になり、労働者に法定外の時間外・休日労働を行わせることはできません。

本リーフレットを参考に適切に締結を行っていただくようお願いします。

※36協定の締結・届出に代えて、労使委員会（労働基準法第38条の4第1項に基づくもの。）又は労働時間設定改善委員会の決議・届出により、時間外・休日労働を行うことができます。

1 過半数組合がある場合 過半数組合の要件

■ 事業場に使用されているすべての労働者の過半数で組織する組合であること

- 正社員だけでなく、パートやアルバイトなどを含めた事業場のすべての労働者の過半数で組織する労働組合でなければなりません。

36協定の締結時に、改めて、事業場の労働者数及び労働組合員数を確認し、過半数組合となっているかを必ずチェックしてください。

労働組合に確認しましょう!



労働組合員数
すべての労働者 > 50%
(パートなども含む)

2

過半数組合がない場合

過半数代表者の要件と選出のための正しい手続

■ 労働者の過半数を代表していること

- 正社員だけでなく、パートやアルバイトなど事業場のすべての労働者の過半数を代表している必要があります。

■ 36協定を締結するための過半数代表者を選出することを明らかにした上で、投票、挙手などにより選出すること

- 選出に当たっては、正社員だけでなく、パートやアルバイトなどを含めたすべての労働者が手続に参加できるようにする必要があります。
- 選出手続は、労働者の過半数がその人の選出を支持していることが明確になる民主的な手続（投票、挙手、労働者による話し合い、持ち回り決議）がとられている必要があります。
- 使用者が指名した場合や社員親睦会の幹事などを自動的に選任した場合には、その人は36協定を締結するために選出されたわけではありませんので、36協定は無効です。



■ 労働基準法第41条第2号に規定する管理監督者でないこと

- 管理監督者とは、労働条件の決定その他労務管理について経営者と一体的な立場にある人を指します。

36協定の締結に当たり、労働者側の当事者となる過半数代表者については、過半数代表者本人に聞くなどにより、次の3事項を必ず確認してください。



- ①労働者の過半数を代表していること
- ②その選出に当たっては、すべての労働者が参加した民主的な手続がとられていること
- ③管理監督者に該当しないこと

労働基準監督署に届け出た36協定は労働者に周知しなければなりません。

⇒周知しなかった場合、労働基準法第106条違反です（30万円以下の罰金）。

- 〈周知の具体例〉
- ・ 常時各作業場の見やすい場所に掲示・備え付ける
 - ・ 書面を労働者に交付する
 - ・ 磁気テープ、磁気ディスクその他これらに準ずる物に記録し、かつ、各作業場に労働者が当該記録の内容を常時確認できる機器を設置する



厚生労働省・都道府県労働局・労働基準監督署

令和4年中の事業用トラックの飲酒事故事例

出典：メールマガジン「事業用自動車安全通信」（国土交通省）等

事故等の種類	車籍地	発生日時	死傷状況		当時の状況	
			死亡	負傷		
1	酒気帯び衝突	佐賀県	1月26日 5時52分			神奈川県的高速道路と国道の合流地点において、佐賀県に営業所を置く 大型トラック が進路変更しようとした際、 右側車線を直進していた乗用車と衝突 した。この事故による負傷者はなし。事故後の警察の調べにより、当該大型トラック運転者の呼気からアルコールが検出されたため、道路交通法違反（酒気帯び運転）の疑いで逮捕された。
2	酒気帯び横転	千葉県	3月5日 11時00分	1		千葉県の国道において、同県に営業所を置く 大型トラック・トレーラ が 運行中に横転 した。この事故により、当該大型トラック・トレーラの運転者が軽傷を負った。事故後の警察の調べにより、当該大型トラック・トレーラ運転者の呼気からアルコールが検出されたため、道路交通法違反（酒気帯び運転）の疑いで逮捕された。
3	酒気帯び衝突	石川県	3月25日 20時30分			栃木県の国道において、石川県に営業所を置く 大型トラック が運行中、国道に合流する際、 走行していた側道の左側ガードレールに接触し、弾みで中央分離帯に衝突、更に道路左側のガードレール及び街灯に衝突し 停車した。この事故による負傷者はなし。事故後の警察の調べにより、当該大型トラックの運転者の呼気からアルコールが検出されたため、道路交通法違反（酒気帯び運転）の疑いで逮捕された。
4	酒気帯び衝突	福岡県	3月28日 0時30分			山口県的高速道路において、福岡県に営業所を置く 大型トラック が走行車線を運行中、ハンドル操作を誤り、 追越車線を走行していたトラックの側面に衝突 した。この事故による負傷者はなし。事故後の警察の調べにより、当該大型トラック運転者の呼気からアルコールが検出されたため、道路交通法違反（酒気帯び運転）の疑いで逮捕された。
5	酒気帯び衝突	岡山県	4月15日 16時20分	1		岡山県の国道において、同県に営業所を置く 大型ダンプ が対向車線にはみ出し、 対向車線を走行してきた大型トラックと衝突 し、そのまま現場から立ち去った。この事故により、大型トラックの運転者が軽症を負った。事故後の警察の調べにより、当該大型ダンプ運転者の呼気からアルコールが検出されたため、道路交通法違反（酒気帯び運転等）の疑いで逮捕された。
6	酒気帯び衝突	新潟県	4月17日 14時00分			新潟県の飲食店駐車場において、同県に営業所を置く 大型トラック が後退する際、 駐車していた乗用車及び店舗の看板に衝突 した。この事故による負傷者はなし。事故後の警察の調べにより、当該大型トラック運転者の呼気からアルコールが検出された。
7	酒気帯び衝突	栃木県	4月26日 1時54分			千葉県の国道（トンネル内）において、栃木県に営業所を置く 大型トラック が片側2車線の第二通行帯を運行中、 第一通行帯を走行していた大型トラック・トレーラに接触 した。この事故による負傷者はなし。事故後の警察の調べにより、当該大型トラック運転者の呼気からアルコールが検出された。
8	酒気帯び衝突	千葉県	5月14日 5時49分	1		千葉県の国道において、同県に営業所を置く 大型トラック が運行中、赤信号を無視して交差点内に進入し、 対向車線から右折してきた乗用車と衝突 した。この事故により、乗用車の運転者が軽傷を負った。事故後、当該大型トラック運転者は現場から立ち去り、約1時間後に警察に出頭した。その後の警察の調べにより、当該大型トラック運転者の呼気からアルコールが検出されたため、道路交通法違反（酒気帯び運転等）の疑いで逮捕された。
9	酒気帯び衝突	兵庫県	5月16日 23時27分			広島県の市道において、兵庫県に営業所を置く 大型トラック が運行中、 ガードレールに衝突 した。この事故による負傷者はなし。事故後の警察の調べにより、当該大型トラック運転者の呼気からアルコールが検出されたため、道路交通法違反（酒酔い運転）の疑いで逮捕された。
10	酒気帯び衝突	富山県	6月6日 13時00分			富山県の県道において、同県に営業所を置く 中型トラック が運行中、中央分離帯を乗り越えて 反対車線の街路樹に衝突 した。この事故による負傷者はなし。事故後の警察の調べにより、当該中型トラック運転者の呼気からアルコールが検出されたため、道路交通法違反（酒気帯び運転）の疑いで逮捕された。
11	酒気帯び横転	高知県	7月14日 15時30分			高知県の国道において、同県に営業所を置く 大型ダンプ が運行中、対向車線にはみ出し、 歩道に乗り上げ横転 した。この事故による負傷者はなし。事故後の警察の調べにより、当該大型ダンプ運転者の呼気からアルコールが検出されたため、道路交通法違反の疑いで逮捕された。
12	酒気帯び衝突	埼玉県	8月28日 23時30分			新潟県の店舗駐車場において、埼玉県に営業所を置く 大型トラック① が車両を駐車しようとして後退したところ、当該車両の右後部が、 停車中の大型トラック②の左側面前部に接触 した。この事故による負傷者はなし。事故後の警察の調べにより、当該大型トラック①運転者の呼気からアルコールが検出されたため、道路交通法違反（酒気帯び運転）の疑いで逮捕された。
13	酒気帯び衝突	長野県	10月18日 12時30分			茨城県的高速道路において、長野県に営業所を置く 大型トラック が運行中、パーキングエリアにて車両を駐車するため後退していたところ、 駐車していた車両に接触 した。この事故による負傷者はなし。事故後の警察の調べにより、当該大型トラック運転者の呼気からアルコールが検出された。
14	酒気帯び衝突	長野県	11月1日 0時50分			埼玉県の国道において、長野県に営業所を置く 大型トラック が運行中、 道路脇に置いてあった物品に接触 した。この事故による負傷者はなし。事故後の警察の調べにより、当該大型トラック運転者の呼気からアルコールが検出された。

トラック運送事業者のための健康起因事故防止マニュアルをご活用下さい

事業用トラックによる交通事故が全体的に減少傾向にあるのに対し、脳・心臓疾患や体調不良など、ドライバーの健康に起因する事故や事案は、むしろ増加傾向にあります。この原因として、近年の少子高齢化や人手不足などを背景とした中・高年運転者の増加と健康管理への意識不足、また健康診断後の有所見者やハイリスク者への対応の不徹底などが挙げられます。

このような状況を踏まえ、トラック運送事業者や運行管理者等が、トラックドライバーをはじめとする従業員に対して、より適切な健康管理指導が実施できるよう、トラック運送事業に特化した健康管理マニュアルを作成しましたのでご活用ください。

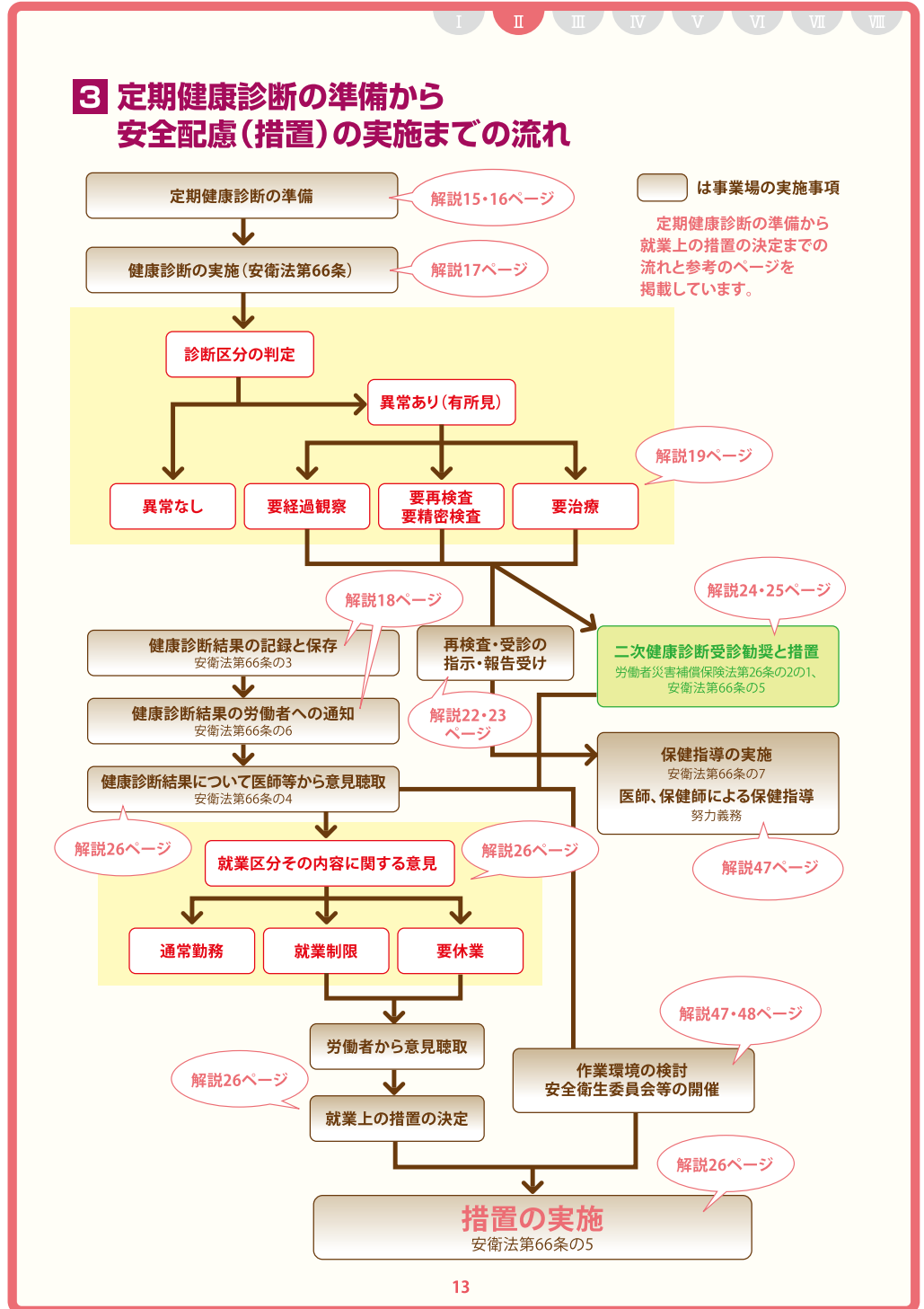
マニュアルより抜粋





(令和4年5月改訂版)



QRコードからもダウンロードができます。



全日本トラック協会HP (<https://jta.or.jp>) から本マニュアルを閲覧すると使える機能

- ※ ページ内へプリンターのマーク  がある内容については、文字など編集して教育用ツールや、報告書としてご使用いただけます。
- ※  関連資料へリンク ボタンは、パソコン等で関係資料を参照する際にご活用ください。

新たに雇い入れた運転者への実施事項

自動車安全運転センター交付の
無事故・無違反証明書又は運転記録証明書の取得
過去3年間の事故歴を把握

※事故有り

事故無し

雇入れ時の健康診断の実施 (労働安全衛生規則第43条)

労働者を雇い入れた際に実施することが義務付けられています。

※本人が雇用前3ヵ月以内に健康診断を受診しており、その結果が提出された時は、雇入れ時健康診断を省略することができます。

事故惹起運転者 (特定診断Ⅰ・Ⅱ)

交通事故後、再度乗務する前に特定診断Ⅰ又は特定診断Ⅱを受診。

特定診断Ⅰ…※欄(ア)に該当し、当該事故前1年間に別の交通事故を起こしていない者。又は※欄(イ)に該当する者。
特定診断Ⅱ…※欄(ア)に該当し、当該事故前1年間に別の交通事故を起こしていた者。

事故惹起運転者特別指導

交通事故後、再度乗務する前に実施。

内容及び時間

- ① 事業用自動車の運行の安全の確保に関する法令等
 - ② 交通事故の事例の分析に基づく再発防止対策
 - ③ 交通事故に関わる運転者の生理的および心理的要因並びにこれらへの対処方法
 - ④ 交通事故を防止するために留意すべき事項
 - ⑤ 危険の予測及び回避
 - ⑥ 安全運転の実技
- ①～⑤までについては、合計6時間以上実施する。
⑥については、可能な限り実施することが望ましい。

初任運転者及び高齢運転者にも該当する場合は、それぞれ該当する特別指導を行う。

初任運転者 (初任診断)

過去3年間に初任診断を受診したことがない者で、自社で初めて事業用自動車に乗務する前に受診。

初任運転者特別指導

過去3年間に他事業者で事業用自動車の乗務経験がない者。自社で初めて事業用自動車に乗務する前に実施。

内容及び時間

- ① 事業用自動車を運転する場合の心構え
 - ② 事業用自動車の運行の安全を確保するために遵守すべき基本的事項
 - ③ 事業用自動車の構造上の特性
 - ④ 貨物の正しい積載方法
 - ⑤ 過積載の危険性
 - ⑥ 危険物を運搬する場合に留意すべき事項
 - ⑦ 適切な運行の経路及び当該経路における道路及び交通の状況
 - ⑧ 危険の予測及び回避並びに緊急時における対応方法
 - ⑨ 運転者の運転適性に応じた安全運転
 - ⑩ 交通事故に関わる運転者の生理的及び心理的要因及びこれらへの対処方法
 - ⑪ 健康管理の重要性
 - ⑫ 安全性の向上を図るための装置を備える事業用自動車の適切な運転方法
 - ⑬ 安全運転の実技
- ①～⑫については15時間以上実施する。日常点検、トラックの構造上の特性、貨物の積載方法については実車を用いて指導する。
⑬については20時間以上実施する。実際に運転させ、添乗等により指導する。

高齢運転者 (適齢診断)

65歳に達した日以後1年以内に受診。その後3年以内ごとに受診。

高齢運転者特別指導

適齢診断結果判明後1か月以内に実施。

内容

適齢診断の結果を踏まえ、個々の運転者の加齢に伴う身体機能の変化の程度に応じた事業用自動車の安全な運転方法等について運転者が自ら考えるよう指導する。

初任運転者にも該当する場合は、初任運転者特別指導も行う。

なお、特定診断、初任診断、事故惹起運転者特別指導及び初任運転者特別指導について、やむを得ない事情がある場合には、乗務開始後1か月以内に実施すること。

各指導記録は営業所において3年間保存

※事故惹起運転者とは

(ア) 死者又は重傷者(自動車損害賠償保障法施行令第5条第2号又は第3号)を生じた交通事故を引き起こした運転者
(イ) 軽傷者(同条第4号)を生じた交通事故を引き起こし、かつ、当該事故前の3年間に交通事故を引き起こしたことがある運転者
(自動車損害賠償保障法施行令)
第5条第2号 次の傷害を受けた者

- | | |
|--|-----------------------|
| イ 脊柱の骨折で脊髄を損傷したと認められる症状を有するもの | ロ 上腕又は前腕の骨折で合併症を有するもの |
| ハ 大腿又は下腿の骨折 | ニ 内臓の破裂で腹膜炎を併発したものの |
| ホ 14日以上病院に入院することを要する傷害で、医師の治療を要する期間が30日以上のもの | |

第3号 次の傷害(前号イからホまでに掲げる傷害を除く。)を受けた者

- | | | |
|---|------------------------|---------|
| イ 脊柱の骨折 | ロ 上腕又は前腕の骨折 | ハ 内臓の破裂 |
| ニ 病院に入院することを要する傷害で、医師の治療を要する期間が30日以上のもの | ホ 14日以上病院に入院することを要する傷害 | |
- 第4号 11日以上医師の治療を要する傷害(第2号イからホまで及び前号イからホまでに掲げる傷害を除く。)を受けた者