

ASUKA

Vol.
36

(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7年3月発行



CONTENTS

- 改正物流法の概要 P1~2
荷主・物流事業者に対する規制的措置／荷主・物流事業者等の「判断基準」のポイント
トラック事業者の取引に対する規制的措置
- 自動車運送事業者に対する行政処分基準の一部改正について P3~4
- 自動車運転者の「安全確保の徹底」にご協力をお願いします! P5
- トラックGメンってどんな人?? P6
- トラック・物流Gメンによる「集中監視月間」の取組を踏まえた国土交通省の対応について P7~9
令和6年11月・12月の取組結果／「勧告」を行った荷主等(2社)
トラック・物流Gメンの累計実績(令和6年12月末時点)
違反原因行為に係る実態調査の結果(概要／主な傾向)
- 積込先、配送先で困りごとはありませんか P10
- 新たに雇い入れた運転者への実施事項 P11

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



「流通業務の総合化及び効率化の促進に関する法律及び貨物自動車運送事業法の一部を改正する法律」の概要

背景・必要性

○物流は国民生活・経済を支える社会インフラ。物流産業を魅力ある職場とするため、働き方改革に関する法律が本年4月から適用される一方、物流の停滞が懸念される「2024年問題」に直面。
 ・何も対策を講じなければ輸送力不足の可能性(右図)。
 ・物流の効率化、商慣行の見直し、荷主・消費者の行動変容について、抜本的・総合的な対策が必要。
 ・荷主企業、物流事業者(運送・倉庫等)、一般消費者が協力して我が国の物流を支えるための環境を整備。
 ○軽トラック運送業において、死亡・重傷事故件数は最近6年で倍増。
 →以下の施策を講じることにより、**物流の持続的成長**を図ることが必要。



改正法の概要

1. 荷主・物流事業者に対する規制措置

【流通業務総合効率化法】

○①**荷主***(発荷主・着荷主)、②**物流事業者**(トラック、鉄道、港湾運送、航空運送、倉庫)に対し、物流効率化のために**取り組むべき措置**について**努力義務**を課し、当該措置について国が**判断基準**を策定。
*元請トラック事業者、利用運送事業者には荷主に協力する努力義務を課す。また、フランチャイズチェーンの本部にも荷主に準ずる義務を課す。
 ○上記①②の取組状況について、国が当該判断基準に基づき**指導・助言、調査・公表**を実施。
 ○上記①②のうち一定規模以上のも(特定事業者)に対し、**中長期計画**の作成や**定期報告**等を義務付け、中長期計画の実施状況が不十分な場合、国が**勧告・命令**を実施。
 ○特定事業者のうち荷主には**物流統括管理者**の選任を義務付け。
 ※法律の名称を変更。
 ※鉄道・運輸機構の業務に、大臣認定事業の実施に必要な資金の出資を追加。(予算)



2. トラック事業者の取引に対する規制措置

【貨物自動車運送事業法】

○運送契約の締結等に際して、提供する役務の内容やその対価(附带業務料、燃料サーチャージ等を含む。)等について記載した**書面による交付**等を義務付け^{※2}。
 ○元請事業者に対し、実運送事業者の名称等を記載した**実運送体制管理簿**の作成を義務付け。
 ○下請事業者への**発注適正化**について**努力義務**^{※3}を課すとともに、一定規模以上の事業者に対し、当該適正化に関する**管理規程**の作成、**責任者の選任**を義務付け。
※2 下請関係に入る利用運送事業者にも適用。

3. 軽トラック事業者に対する規制措置

【貨物自動車運送事業法】

○軽トラック事業者に対し、①必要な法令等の知識を担保するための**管理者選任**と**講習受講**、②国交大臣への**事故報告**を義務付け。
 ○国交省HPIにおける公表対象に、軽トラック事業者に係る**事故報告・安全確保命令**に関する情報等を追加。

【目標・効果】 物流の持続的成長

【KPI】 施行後3年で(2019年度比) ○荷待ち・荷役時間の削減 年間125時間/人削減
 ○積載率向上による輸送能力の増加 16パーセント増加

荷主・物流事業者に対する規制措置

1. 荷主・物流事業者に対する規制措置

【流通業務総合効率化法】

荷主・物流事業者間の**商慣行**を見直し、荷待ち・荷役時間の削減や積載率の向上等を図る。

すべての事業者

○①**荷主***(発荷主、着荷主)、②**物流事業者**(トラック、鉄道、港湾運送、航空運送、倉庫)に対し、物流効率化のために**取り組むべき措置**について**努力義務**を課し、当該措置について国が**判断基準**を策定。
*元請トラック事業者、利用運送事業者には荷主に協力する努力義務を課す。また、フランチャイズチェーンの本部にも荷主に準ずる義務を課す。
 ○上記①②取組状況について、国が当該判断基準に基づき**指導・助言、調査・公表**を実施。

一定規模以上の事業者

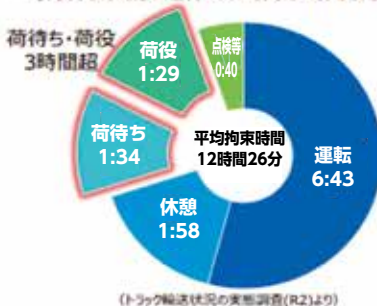
○上記①②の事業者のうち一定規模以上のも(特定事業者)に対し、**中長期計画**の作成や**定期報告**等を義務付け、中長期計画の実施状況が不十分な場合、国が**勧告・命令**を実施。
 ○特定事業者のうち荷主には**物流統括管理者**の選任を義務付け。

※法律の名称を「物資の流通の効率化に関する法律」に変更。
 ※鉄道・運輸機構の業務に、大臣認定事業の実施に必要な資金の出資を追加。(予算)

【荷待ちがある1運行の平均拘束時間と内訳】

【荷主・物流事業者の「取り組むべき措置」「判断基準」】

【荷主等が取り組むべき措置の例】



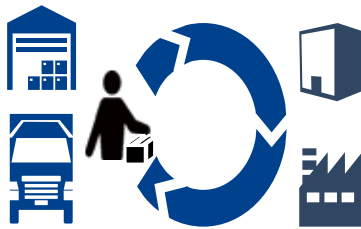
取り組むべき措置	判断基準 (取組の例)
荷待ち時間の短縮	適切な貨物の受取・引渡日時の指示、予約システムの導入 等
荷役時間の短縮	パレット等の利用、標準化、入出庫の効率化に資する資機材の配置、荷積み・荷卸し施設の改善 等
積載率の向上	余裕を持ったリードタイムの設定、運送先の集約 等



- **すべての荷主**（発荷主、着荷主）、**連鎖化事業者**（フランチャイズチェーンの本部）、**物流事業者**（トラック、鉄道、港湾運送、航空運送、倉庫）に対し、**物流効率化のために取り組むべき措置**について**努力義務**を課し、これらの**取組の例を示した判断基準・解説書**を策定。

① 積載効率の向上

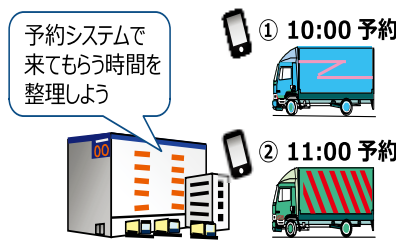
- ・ 共同輸配送や帰り荷の確保
- ・ 適切なリードタイムの確保
- ・ 発送量・納入量の適正化 等



(例)地域における配送の共同化

② 荷待ち時間の短縮

- ・ トラック予約受付システムの導入
- ・ 混雑時間を回避した日時指定 等



(例)トラック予約受付システムの導入

③ 荷役等時間の短縮

- ・ パレット等の輸送用器具の導入
- ・ タグ等の導入による検品の効率化
- ・ フォークリフトや荷役作業員の適切な配置 等



(例)パレットの利用や検品の効率化

トラック事業者の取引に対する規制的措置

2. トラック事業者の取引に対する規制的措置

【貨物自動車運送事業法】

物流業界の多重下請構造を是正し、実運送事業者の適正運賃収受を図る。

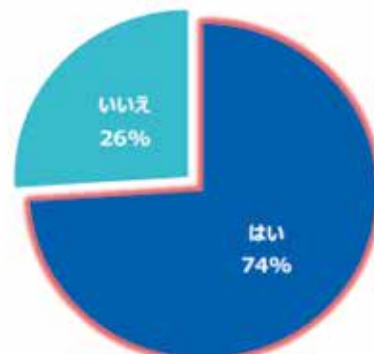
- 運送契約の締結等に際して、提供する役務の内容やその対価（附帯業務料、燃料サーチャージ等を含む。）等について記載した**書面交付等を義務付け***。
- 元請事業者に対し、実運送事業者の名称等を記載した**実運送体制管理簿の作成を義務付け**。
- 下請事業者への**発注適正化**について**努力義務***を課すとともに、一定規模以上の事業者に対し、当該適正化に関する**管理規程の作成、管理者の選任を義務付け**。

* 下請関係に入る利用運送事業者にも適用。

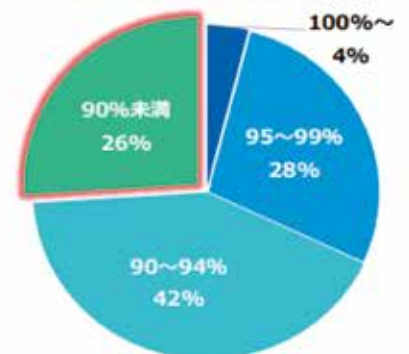
【多重下請構造のイメージ】



【他のトラック事業者を利用して運送することがあるか】



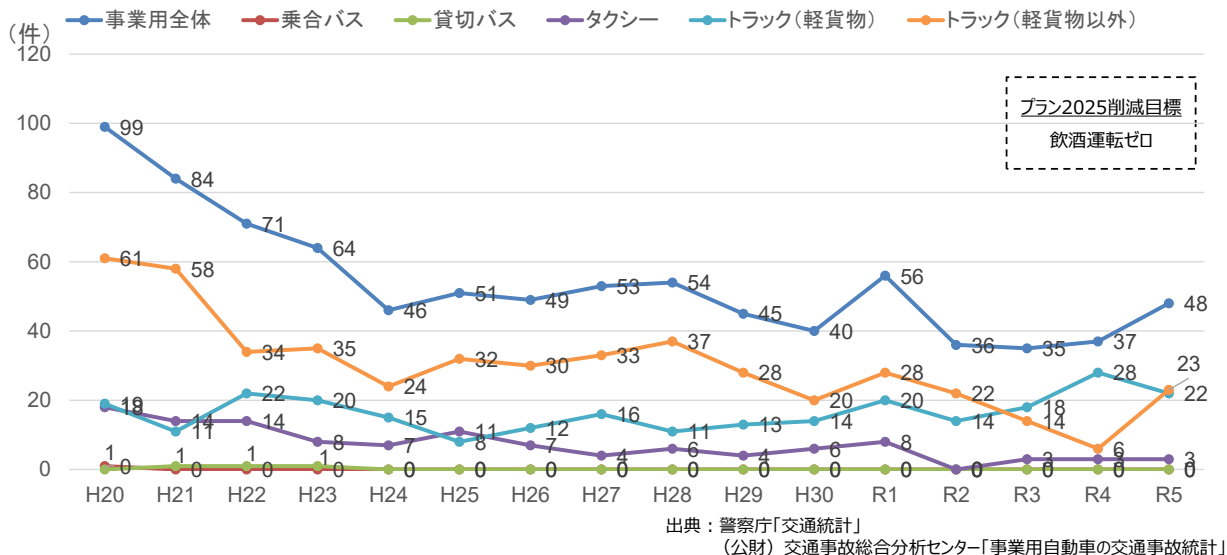
【他のトラック事業者に委託する際の下請金額は、請け負った金額の概ね何%か】



※調査対象としている下請行為は元請けから1次下請け、1次下請けから2次下請け等のケースを含む。
（令和4年度末に国土交通省が実施した貨物自動車運送事業者を対象としたアンケート調査より）

改正の背景

飲酒運転による事業用自動車の交通事故



令和6年9月改正・10月施行

酒酔い・酒気帯び運転に係る行政処分基準の強化 **トラック、バス、タクシー**

- 酒酔い・酒気帯び運転が確認された場合、現行の酒酔い・酒気帯び運転の業務に加え、新たに指導監督義務と点呼実施義務について違反行為を設ける（それぞれの違反行為について加算）※1、2

違反行為	処分内容	
酒酔い・酒気帯び運転の業務	初違反	100日車
	再違反	200日車
飲酒運転防止に係る指導監督が未実施 新設	初違反	100日車
	再違反	200日車
飲酒運転防止に係る点呼が未実施 新設	初違反	100日車
	再違反	200日車

※1 指導監督・点呼実施について、明らかに実施されていることを指導・点呼記録により事業者が証明した場合は処分対象外

※2 現行と同様、処分日車数による行政処分に加え、最長14日間の事業の事業停止処分を付加

点呼未実施となる例

- ・ 全く点呼をしていない
- ・ 補助者の要件を満たしていない者が実施した点呼
- ・ 運行管理者、補助者の自己による点呼（セルフ点呼と言われるもの）
- ・ 遠隔地など運行上やむを得ない場合を除いて、対面でしなといけない点呼を電話、その他の方法で実施した点呼
- ・ 運行の業務の開始前に点呼を行わず、業務の開始後に行った点呼
- ・ 運行の業務の終了後に点呼を行わず、業務の終了前に行った点呼

処分量定の引き上げ(違反件数に比例した処分の導入) **トラックのみ**

●勤務時間等基準告示の遵守違反

令和6年9月改正・10月施行

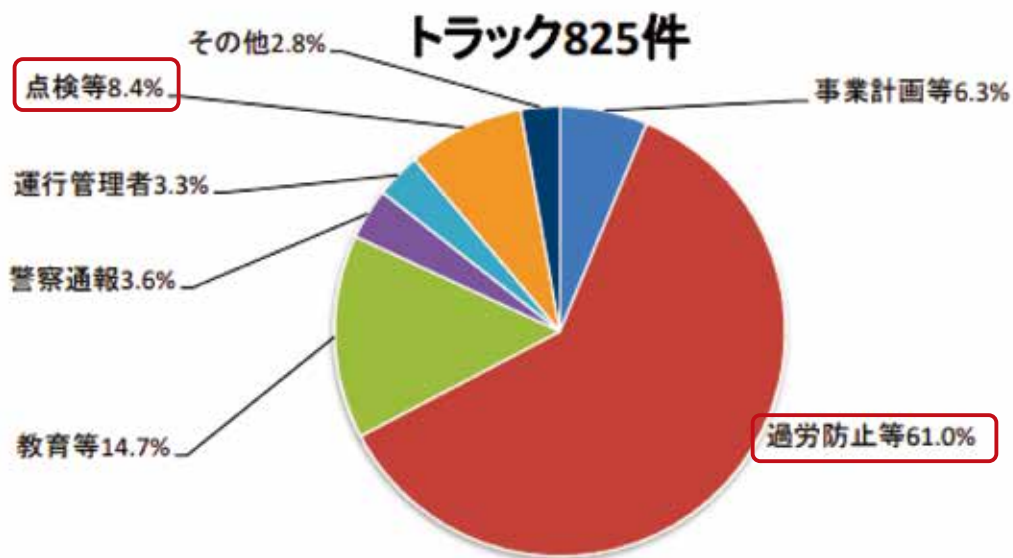
未遵守件数	処分内容			
	初違反		再違反	
5件以下	警告	(変更なし)	10日車	(変更なし)
6件以上 15件以下	改正前 10日車	改正後 2日車/ 未遵守1件	改正前 20日車	改正後 4日車/ 未遵守1件
16件以上	改正前 20日車		改正前 40日車	

●点呼の実施違反

未実施件数	処分内容			
	初違反		再違反	
19件以下	警告	(変更なし)	10日車	(変更なし)
20件以上 49件以下	改正前 10日車	改正後 1日車/ 未実施1件	改正前 20日車	改正後 2日車/ 未実施1件
50件以上	改正前 20日車		改正前 40日車	

令和5年度 行政処分等の違反内容 (近畿管内)

行政処分等件数168件 (トラック)



トラックについては、他の業態（バス・タクシー）と比較して、乗務時間、点呼関係の違反の割合が多い傾向がある。

自動車運転者の「安全確保の徹底」にご協力をお願いします！

荷役作業の安全対策チェックリスト

(「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」より)

① 貴社の荷役場所を安全な状態に

- 荷の積卸しや運搬機械、用具等を使用するための十分な広さを確保している
- 十分な明るさで作業している
- 着時刻の分散など混雑緩和の工夫をしている
- 荷や資機材の整理整頓をしている
- 風や雨が当たらない場所で作業している

② 墜落、転倒、腰痛等の対策

- 墜落や転落を防ぐ対策をしている
(手すりやステップ、墜落制止用器具取付設備(親綱等)の設置等)
- つまずきやすい、滑りやすい場所の対策をしている
(床の段差・凹凸の解消、床面の防滑、防滑靴の使用等)
- 人力で荷を扱う作業では、できるだけ機械・道具を使用している

③ 陸運事業者との連絡・調整

- 荷役作業を行わせる陸運事業者には、事前に作業内容を通知している
- 荷役作業の書面契約をしている
- 配送先における荷卸しの役割分担を安全作業連絡書等で明確にしている
- 安全な作業を行えるよう余裕を持った着時刻を設定している

※ 上記は、同ガイドラインに示している事項のうち主要なものを記載しています。
詳細についてはガイドライン本文を参照ください。

交通労働災害防止対策チェックリスト

(「交通労働災害防止のためのガイドライン」より)

荷主、元請事業者等による配慮

- 荷主、元請事業者等の事情での直前の貨物の増量による過積載運行を行わせていない
- 到着時刻の遅延が見込まれる場合、到着時刻の再設定やルート変更等を行っている
- 改善基準告示に違反し安全な走行ができない可能性が高い発注をしないようにしている
- 荷積み・荷卸し作業の遅延で予定時間に出発できない場合、到着時間を再設定し、荷役作業開始まで荷主の敷地内で待機できるようにしている

ご不明な点は、最寄りの都道府県労働局、労働基準監督署へお問い合わせください。



近畿運輸局からのお知らせ



トラックGメンってどんな人??

2023年7月に発足。

トラック運送事業者への積極的な情報収集を行い、荷主企業・元請事業者にアプローチし適切な取引環境の改善に向けて動きます。

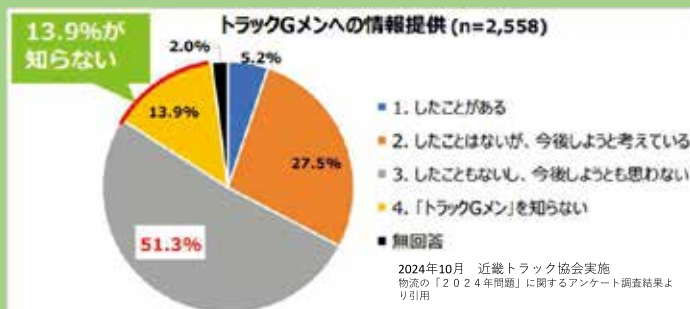
※トラックGメンは運送事業者の監査や取り締まりを行う存在ではありません。



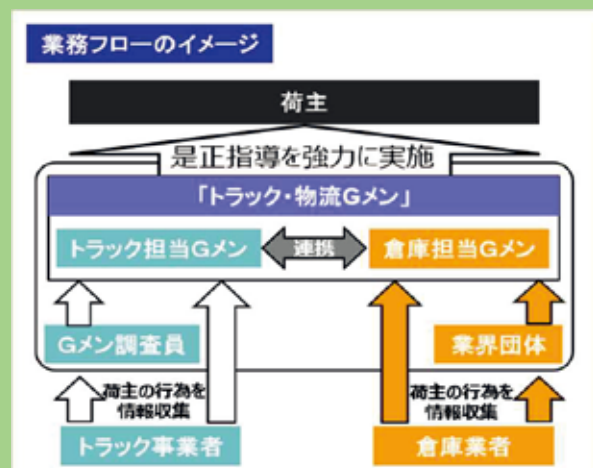
2024年11月 組織改正によりパワーアップ

(改正点)

- ①トラック協会に「Gメン調査員」を全国166名設置。
⇒**人員拡充により、情報収集力の強化**
- ②国土交通省の物流担当部署に、「倉庫担当Gメン」を設置。
⇒**倉庫業者及び業界団体からの意見聴取が可能**
- ③「トラック・物流Gメン」に名称変更



認知度は上がってきたが
全体の13.9%がGメンを知らない現状



次号「トラックGメンの業務内容とは??」 掲載予定

積込先、配送先でのお困りごと、トラックGメンにご相談ください。

※荷主等への対応にあたり、情報提供者を特定する情報（社名など）は、伝えません。
荷主等から情報提供元が特定されないよう配慮します。
公表が規定される勧告の場合を除き、各申告にかかる対応経過は、申告者含めご回答いたしかねますのでご了承ください。

【お電話での問い合わせはこちら】

国土交通省近畿運輸局トラックGメン
0743-59-2151
(音声の流れたら「4」をプッシュ)

目安箱による
情報提供は
こちら ⇒



令和7年1月30日

物流・自動車局

貨物流通事業課

トラック・物流Gメンによる「集中監視月間」の取組を踏まえた 国土交通省の対応について

— 貨物自動車運送事業法に基づく「勧告」を2件実施 —

- 国土交通省では、令和6年11月・12月をトラック・物流Gメンによる「集中監視月間」と位置づけ、適正な取引を阻害する疑いのある悪質な荷主や元請事業者に対する監視を強化し、**423件の「働きかけ」と7件の「要請」**を実施しました。また、過去に「要請」を受けたにもかかわらず、依然として違反原因行為をしている疑いのある荷主等に対し、**2件の「勧告」**を実施しました。（別紙1参照）
 - 令和6年11月に体制拡充したトラック・物流Gメンは、集中監視月間に合わせて、倉庫事業者や関係団体へのヒアリングを開始したほか、Gメン調査員が全国で**115件の違反原因行為に該当すると考えられる情報を収集し、運輸支局へ通知**しました。また、荷主、元請事業者等に対して、周知・協力要請等の活動を積極的に実施しました。（別紙1参照）
 - **「集中監視月間」終了後も、悪質な荷主等への監視を徹底**するとともに、今般「勧告」「要請」等の対象となった荷主等については、トラック・物流Gメンによるフォローアップを継続し、改善が図られない場合は更なる法的措置の実施も含め、厳正に対処します。
- **トラック事業者への「違反原因行為実態調査」や、トラック・物流Gメンによる関係省庁と連携したヒアリング等**により入手した情報に基づき、悪質な荷主や元請事業者等に対し、**423件の「働きかけ」（荷主304件・元請事業者104件・その他15件）及び7件の「要請」（荷主4件・元請2件・その他1件）**を実施し、違反原因行為の早急な是正を促しました。（別紙1参照）
 - さらに、過去に「要請」を実施した荷主等のうち、**依然として違反原因行為に係る情報が相当数寄せられた2社（荷主1社、倉庫・利用運送事業者1社）**については、当該荷主等が、**要請後もなお違反原因行為をしていることを疑うに足る相当な理由がある**と認め、当該荷主等に対し、違反原因行為をしないよう**「勧告」**し、その旨を**「公表」**します。（別紙2参照）
 - なお、今回「勧告」「要請」等の対象となった荷主等に対しては、**違反原因行為の早急な是正**を促すとともに、**改善計画の提出**を指示しました。今後の取組状況等については、**トラック・物流Gメンによるヒアリングや現地訪問等を通じてフォローアップ**を行い、**「要請」後もなお改善が図られず、違反原因行為をしていることを疑うに足る相当な理由がある**と認めるときは、当該荷主等に対し、**「勧告・公表」**を含む**厳正な対応**を実施してまいります。

【問い合わせ先】 物流・自動車局貨物流通事業課

トラック・物流荷主特別対策室 溝江、渋谷、藤沢

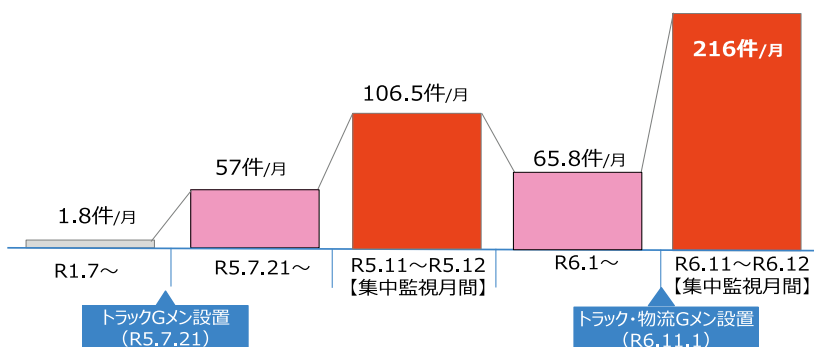
代表 03-5253-8111（内線 41353、41334）

直通 03-5253-8575

- 「物流革新に向けた政策パッケージ」（令和5年6月）に基づき、全国162名体制の「トラックGメン」を設置（令和5年7月）。関係省庁と連携して、悪質な荷主・元請事業者に対し、貨物自動車運送事業法に基づく「働きかけ」や「要請」を実施。
- 令和6年11月には、物流産業全体の取引適正化を進めるため、トラックGメンを「トラック・物流Gメン」へ改組し、本省・地方運輸局等の物流担当部署の職員と、各都道府県のトラック協会が新たに設ける「Gメン調査員」を加えた総勢360名規模に体制を拡充。
- 令和6年11月・12月を「集中監視月間」と位置づけて取組を強化し、「勧告」（2件）を実施（令和7年1月30日）したほか、「働きかけ」（423件）、「要請」（7件）による是正指導を徹底。

トラック・物流Gメンによる集中監視月間の活動実績

＜月当たりの「働きかけ」「要請」「勧告」平均実施件数＞



働きかけ等の実施件数（R6.11~R6.12）

- 勧告 : 2件（荷主1、その他1）
 - 要請 : 7件（荷主4、元請2、その他1）
 - 働きかけ : 423件（荷主304、元請104、その他15）
- ⇒ 2ヶ月間で計432件の法的措置を実施

Gメン調査員からの情報提供

- 運輸支局にR6.12.28までに計115件の通知あり

倉庫業担当Gメンによる倉庫業者へのヒアリング

- 業界と連携して倉庫業者へのヒアリングを実施。
- 各地方運輸局等においても、倉庫事業者や地区協会へのヒアリングを所轄地域にて実施。

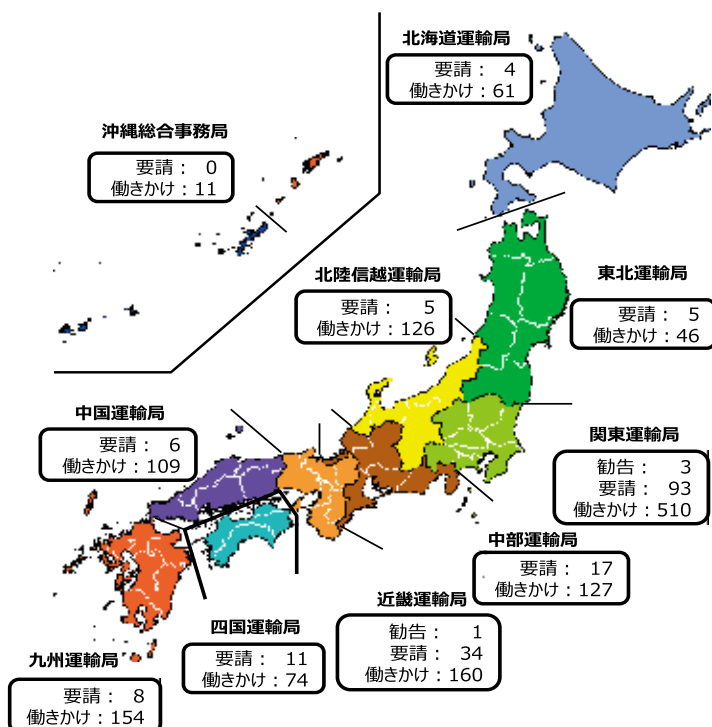
今般「働きかけ」「要請」「勧告」の対象となった荷主等についてはフォローアップを継続し、改善が図られない場合は更なる法的措置の実施も含め厳正に対処。

「勧告」を行った荷主等（R6.11~R6.12）

勧告を行った年月日	荷主等	氏名又は名称	本社所在地	違反原因行為の内容	(参考)	
					要請を行った年月	違反原因行為の内容
令和7年1月30日	倉庫・利用運送	NX・NPロジスティクス株式会社	大阪府摂津市	長時間の荷待ち	令和5年12月5日	・長時間の荷待ち
令和7年1月30日	荷主	株式会社吉野工業所	東京都江東区	長時間の荷待ち	令和5年11月30日	・長時間の荷待ち

トラック・物流Gメンの累計実績(令和6年12月末時点)

＜運輸局別働きかけ・要請・勧告実施件数＞ R1.7~R6.12



働きかけ等の累計実施件数（R1.7~R6.12）

- 勧告 : 4件（荷主2、元請1、その他1）
 - 要請 : 183件（荷主94、元請83、その他6）
 - 働きかけ : 1,378件（荷主942、元請399、その他37）
- ⇒ 計1,565件の法的措置を実施

主な違反原因行為

- 長時間の荷待ち（48%）
- 契約にない附帯業務（20%）
- 運賃・料金の不当な据置き（16%）
- 無理な運送依頼（7%）
- 過積載運送の指示・容認（5%）
- 異常気象時の運送依頼（4%）

違反原因行為に係る実態調査の結果(概要)

◆本年9～10月にかけて、全トラック事業者を対象にした調査結果は、以下のとおり。

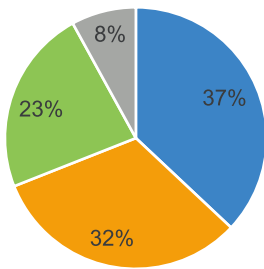
○調査対象事業者数：**62,848者**(R5:63,251者)

○回答数：**24,159件**(R5:23,840件) ※同一事業者からの複数回答を含む。

うち、違反原因行為があったと回答した件数：**3,308件**(R5:4,441件)

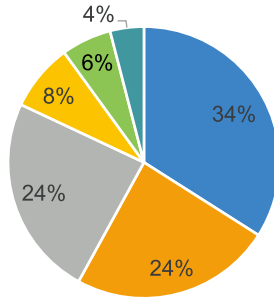
○昨年調査に比べて、すべての違反原因行為において件数が減少したが、昨年同様に輸送品目別では、「**食品**」の割合が一番高くなっている。

違反原因行為を行っている疑いのある荷主の分類



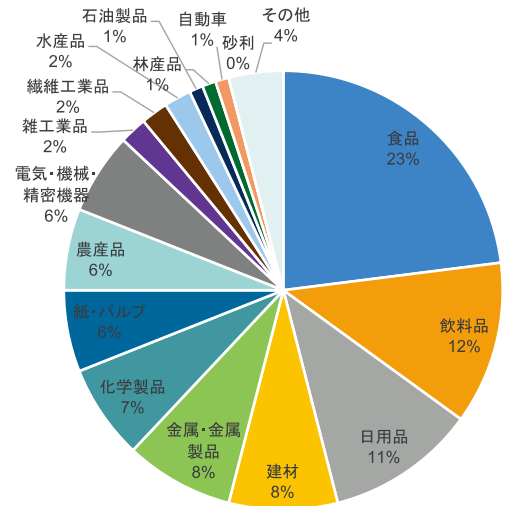
- 発荷主(元請運送事業者は含まない)
- 元請運送事業者(利用運送事業者含む)
- 着荷主
- その他(倉庫事業者等)

違反原因行為の割合



- 長時間の荷待ち
- 運賃・料金の不当な据置き
- 契約にない附帯業務
- 異常気象時の運行指示
- 無理な運送依頼
- 過積載運行の要求

違反原因行為ありの回答における輸送物品(複数回答)



違反原因行為に係る実態調査の結果(主な傾向)

◆回答のあったトラック事業者のうち、Gメンの活動を認知している割合は約**78%**となっている。

◆違反原因行為の実態調査を基にGメンが追加でトラック事業者から詳細情報を収集したところ、違反原因行為の上位3位では、下記のような傾向があった。

◆一方、違反原因行為があると回答したトラック事業者のうち、匿名で連絡が取れないもの(約24%)、Gメンによる追加調査を希望しないもの(約32%)、是正指導に活用を望まないもの等(約9%)※があり、**是正指導に至らない事案も多く、今後ともGメン活動に対するトラック事業者の理解と協力を得ていくことが重要。**※重複あり

長時間の荷待ち

- ・荷主から到着時間の指定があった割合は約53%。
- ・1～2時間の荷待ち(荷役を含まず)が最も多く、次が2～3時間、3時間超の順となっている。
- ・トラック事業者からは、「待機時間解消のために予約システムを導入されたが、予約できる時間が限られており予約が取れない。」、「リフトマンが不足しており、バースに着いても荷役が始まらない。」、「オーダーの早期化を着荷主に依頼している。」といった声が多く聞かれた。
- ・他方、運送会社の都合による荷待ち(「予約をしていない」「予約時間よりも早く到着した」等)への指摘もあった。

運賃・料金の不当な据置き

- ・金額を書面で提示したうえ、運賃交渉している割合は約62%。
- ・トラック事業者が提示した根拠で主なものは、「自社原価(標準的運賃を基礎としたものを含む)」。
- ・交渉したが一方的に決定した価格を押し付けられ、希望する値上げ等に至らなかったという案件が多い。
- ・元請に交渉したところ、真荷主が値上げに応じてくれないことを理由に据え置かれたという案件もあった。

契約にない附帯業務

- ・契約にない附帯業務の種類として「荷物の仕分け作業」と回答したものの割合が一番高かった(約24%)。
- ・トラック事業者からは「昔からの商慣習によるものであり、やめることを言い出しにくい。」との声が多く聞かれた。
- ・「配送先で指示された附帯業務について発荷主に確認したところ、やらなくてもいいと言われ着荷主と認識が異なっている。」という案件もあった。

貨物自動車運送事業者の皆さまへ

積込先、配送先で困りごとありませんか。 荷主等の違反原因行為の情報をください!

適正化事業調査員が情報を集めています。

情報収集内容 困りごと教えてください!

恒常的に長い荷待ち時間

過労運転を招く恐れあり



契約にない附帯業務

ドライバーの長時労働を招く恐れあり



附帯業務の例

- 倉庫内の棚に貨物を入れる。
- 運送終了後の貨物を方面別等に分ける。
- 貨物に値札などのラベルを貼る。
- 積み下ろし場所から貨物を移動させる。

運賃・料金の不当な据置き

ドライバーの賃金上げを阻害する恐れあり



過積載になるような依頼

過積載運送を招く恐れあり



異常気象時の運送指示

輸送安全確保義務違反を招く恐れあり



無理な到着時間の設定

最高速度違反を招く恐れあり



いただいた情報は、国土交通省トラックGメンに伝え荷主・元請事業者に対して、「働きかけ」、「要請」を行い、是正・指導を行います（裏面スキーム図）。

国土交通省でも情報収集を行っております。

● 「トラックGメン」について



● 悪質な荷主等に関する通報窓口(目安箱)



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