

# 貨物運送事業者の安全運行のための オンラインセミナー

制作・配信 / Think シンク出版株式会社

シンク出版は事業用自動車を中心に、WEBサイトと出版物をメインに安全情報を提供している出版社です。

この度、新たに動画でも安全情報の提供を行うことになりましたので、ぜひご視聴ください。

今回は、事業用自動車のコンサルティングを手掛けるLps安全企画の町田慶太様に、自動車運送事業の管理者向けに「効果的な安全教育の実施手法」をテーマに講演をお願いしましたので、ぜひご覧ください。



管理者向け安全セミナー 1

# 効果的な安全教育の実施手法

～実りある安全教育を目指して～

**L p s 安全企画**  
<https://www.lps-anzen.com>



**安全教育の現状を確認しましょう**



# 世の中の教育と安全教育の違い

- ・ **学校教育** 国語・数学・歴史等の基本的に教養を身に着ける
- ・ **免許取得** 道路交通法等の法令や運転技能を取得し免許交付
- ・ **社内教育** 会社業務に関係する知識や業務手順等を取得する



**人として教養に伴う正しい判断能力を身につける**

## 【安全教育】

**事故の未然防止や発生時に正しい行動を行えるようにするための教育です**

各社の安全教育内容はどうでしょうか？



# 各社の（あるある）安全教育

- ・ 事故発生時に対策を講じ周知する
- ・ 事故発生時のデジタコ・ドラレコで実態を確認
- ・ 安全会議等で事故状況を説明し今後なくそうと確認
- ・ 社内連絡通を掲示板に貼りだし注意喚起している
- ・ トラブル時に荷主等の手順を確認し周知する

事故発生後の  
対応で全てが  
**事後処理**です

↓

事故発生しないと活動なし？

↓

**事故は絶対に  
減りません**

## ■ ドライバーの心理

他人事 とりあえず聞いておこう（早く終わらんかなあ）

## ■ 管理者の行動

対策を周知した = 安全教育実施済み（一件落着！）

**このような取組みでは絶対に事故は減らず  
安全教育としての効果は期待できません**



現  
状

- ・過去の知識やスキルをあまり知らないドライバーが多い
- ・管理者も現実現物を知り得る環境が少ない



管理者が過去の知見スキルを取得して、ドライバーとコミュニケーションを保つ中での教育が望ましく効果が期待できる

昔：ドライバー経験者が運行・配車担当として現場熟知者が業務差配

今：業務分散化により現地現物の経験が少なく見えにくい中で業務遂行

↓  
事故トラブルが発生してからヒアリングしながら対処  
(何が正しいか判らない中で対処が実態 = 時間ロスも発生)

↓  
対策重視の「とりあえず的な再発防止」が安全教育化されている

↓  
現地状況を把握しているドライバーにとっての実りある内容か？





# 安全教育の基本と効果的で効率的な運用手法





# 安全教育を実施する上での基本事項

法令で必須の教育カリキュラムが定められています

国土交通省告示第1366号 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

■一般的な指導・監督の内容		国土交通省告示第1366号 平成29年3月12日施行
項目	追加された指導内容	期間
1	トラックを運転する場合の心構え	事故統計等を活用し事故影響の重大さを理解させる
2	トラック運行の安全確保に向けた基本的事項	日常点検や運転姿勢等の運転手としての基本事項周知と加害者としての処罰や心理的要因の説明
3	トラックの構造上の特性	トレーラー・コンテナ輸送等に関する運転特性を理解させる
4	貨物の正しい養生方法	軸重違反防止ための積載方法を理解させる
5	過積載の危険性	荷主・運送業者が順守すべき法令の理解と処罰・処分を理解させる
6	危険物運搬時の留意事項	タンクローリー等の運転時の留意事項の指導並びに危険物輸送時の安全確認指導
7	運行経路における道路交通状況	追加事項なし (適切な運行経路の指示と注意事項の指導)
8	危険予測・回避並びに緊急時の対処	指差呼称等における安全確認手法や降雪等の天候変化における適切な運行と対処の指導
9	運転適性に応じた安全運転	適正診断結果による個々の運転者の運転行動特性を自覚させる
10	交通事故に係る運転者の生理的・心理的対処方法	医薬品使用によるみ眠気及び飲酒の生理的要因による事故惹起を認識させ、運転乗務の定めを理解させる
11	健康管理の重要性	ストレスチェック等に基づき精神面の健康管理の重要性を理解させる
12	安全性向上装置を活用した適切な運転方法	安全性向上のための装置を使用した場合の適切な運行を理解させる

全12項目を1年間を通じて指導・監督し記録を残さなければならない

管理者は上記法令教育も理解した上での教育実施が求められています



- 法令教育の基本や管理手法を知る
- 輸送の専門的スキル・スキルを知る
- 過去の事故教訓を活かす（社内教育資料）



シンク出版資料



シンク出版資料

### あおり運転と間違えられた再発防止策

- ・トラックにあおられて怖さを感じ会社に苦情連絡あり
- ・車番からドライバーに確認したが「特におおっていない」と答弁
- ・運転状況確認すると前方車両に近い停車位置にあることが判明
- ・一般車両（クレーン）からは「あおられている」と思われていた
- ・先方に謝罪し「おおっていない」運転のための運転ルールの説明

#### 【あおり運転と間違えられない運転走行ルール】

- ・信号待ち等で停車する場合は、前方車両との間隔をあける
- ・停車位置は前方車両の後輪タイヤが見える位置で停車  
4t車両：約4m 増トン・トレーラー車両：約6m
- ・停車時に割り込まれても「あおり運転防止」を再認識する
- ・走行時には前方車両より先に走行させない

社内教育資料例





- ① 法令で定める内容がドライバー目線（文字<イラスト説明）で解説されており判りやすく理解しやすく判りやすい
- ② ドライバーの心理状況も掲載されコミュニケーションが図れる
- ③ 教育実施手法のフォーマットまで添付されていて運用導入手法も掲載
- ④ 関係法令が記載されており管理者が法令確認しやすい

シンク出版発刊物



一部のトラック協会でも配布している教材です



### 追突時の過失責任割合

#### 車線変更時に追突されたら 8割の「責任」を負う

フロとして知っておきたい知識

高速道路で車線変更して追突された場合、多くのドライバーは「当てられた」と感じ、もらい事故と考えがちだが、裁判例からみた過失相殺率の基本は8割対2割で、車線変更した側の損害賠償責任が非常に重くなる。追突した側の車の速度違反が著しいなど過失が大きくても、5割修正がやっとである。

車線変更しなければ直進車を妨げることがなく、事故は発生しなかったと考えられるからであり、それだけ車線変更前の方確認が重要である。

追越車線の後続車、こちらの想像以上にスピードを出している可能性があるため、慎重に車線変更を行いたい。



### あおり運転防止

#### 自ら危険を作り出す心理状態

- ① 急ぎ（焦り）  
先を急ぐと一時停止を無視するなど危険な行動を取りやすい
- ② イライラ  
イライラするとちょっとしたことでも運転が乱暴になりやすい
- ③ 油断  
通りなれた道路などでは、油断してわき見をしたり注意散漫になりやすい
- ④ 考え事（心配事）  
運転中に考え事をすると集中力が欠け、見落としや見誤りが多くなる
- ⑤ 思い込み  
この時間帯では横断者はいないという思い込みが、危険の発見を遅らせる

### 過積載で事業停止処分

#### 過積載違反で事故を起こすと 事業停止処分を受けることも

フロとして知っておきたい知識

過積載違反では、上記の公安委員会の罰則とは別に、運送事業の場合、運輸局から厳しい事業停止処分を受けることがある。

平成22年2月、松本市内の交差点で、青果を積んだある運送会社のトラックが右折時に横断歩行者を死亡させる事故を起こした際に、過積載運行が発覚した。

運行管理者が運転者に対し過積載運行を下命し、点呼も怠っていたことなどから、北陸信越運輸局から本社営業所が10日間の事業停止処分を受けた他、自動車5台につき延べ227日間の使用停止処分を受けた。



### 車両の構造特性

#### エンジンを止めるとブレーキは弱くなる！

フロとして知っておきたい知識

乗用車や小型トラックのブレーキ倍力装置はエンジンの力を利用しているため、エンジンを切ると急にブレーキペダルは重たくなり、効きが悪くなる。

平成22年6月、静岡県で「赤信号でエンジンを切るのがエコドライブ」と信じていた運転者が下り坂で乗用車を停止させた際にエンジンを切ったところ、車が動き出して前にいた車7台と接触する事故を起こした。エンジン停止で油圧に伝わる力が弱まると、大きな力で踏み込まなければブレーキが効かなくなるが、そのことに気づいていなかったため車を止められなかった。

なお、バスや大型トラックのエアブレーキは、エンジンを止めてもエア圧が低下していない限りはよく効くので、心配はない。



エアブレーキ装着車は、エンジンを止めてもブレーキが弱まることはないが、小型トラックなどはエンジンを止めるとブレーキが弱くなるので注意すること



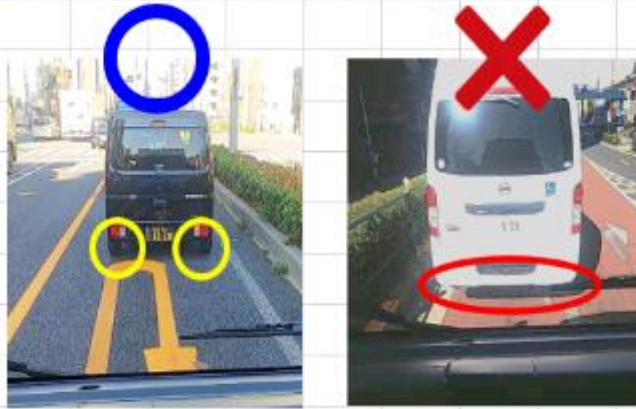


## あおり運転と間違えられた再発防止策

- ・トラックにあおられて怖さを感じ会社に苦情連絡あり
- ・車番からドライバーに確認したが「特にあおっていない」と答弁
- ・運転状況確認すると前方車両に近い停車位置にあることが判明
- ・一般車両（クレーム）からは「あおられている」と思われていた
- ・先方に謝罪し「あおっていない」運転のための運転ルールの説明

### 【あおり運転と間違えられない運転走行ルール】

- ・信号待ち等で停車する場合は、前方車両との間隔をあける
- ・停車位置は前方車両の後輪タイヤが見える位置で停車  
4t車両：約4m 増トン・トレーラー車両：約6m
- ・停車時に割り込まれても「あおり運転防止」を再認識する
- ・走行時には前方車両より先に走行させない



### 国の指導監督準拠項目

- ①「トラックを運転する場合の心構え」
- ②「トラック運行の安全確保の基本事項」

## 再発防止策としての資料



法令教育の必須項目を「運行管理者のためのドライバー教育ツール」で確認



①「トラックを運転する場合の心構え」該当



類似事故を「安全運転ハンドブック」で確認



②「トラック運行の安全確保の基本事項」該当



ドライバーの心理状態を配慮した指導内容が法令教育に該当するかを確認し資料記録に追記する

「ドライバーの理解度向上」・「管理者も知識取得」・「法令教育の記録化」



効果的で機能的な安全教育で再発防止へ



**実りある安全教育を目指して**



## まとめ 効果的に安全教育を進めるには

- ドライバーが腹落ちする教育へ移行する
- 管理者として運送業に必要な法令教育を確認する
- ドライバーの意見を管理者が確認できる仕組みを構築する（コミュニケーション）
- 過去の教訓に基づく「現場で活用できる知識」や「ノウハウ」を教育に盛り込む
- 資料は法令を含む教育実施履歴として記録化する





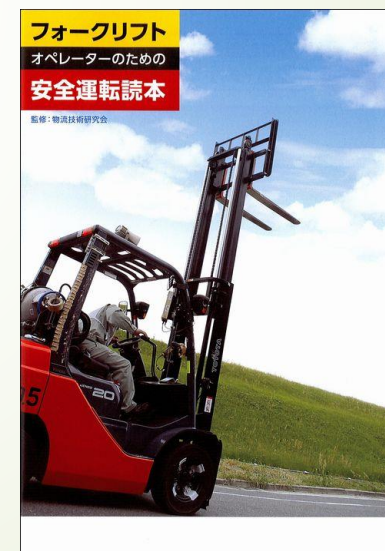
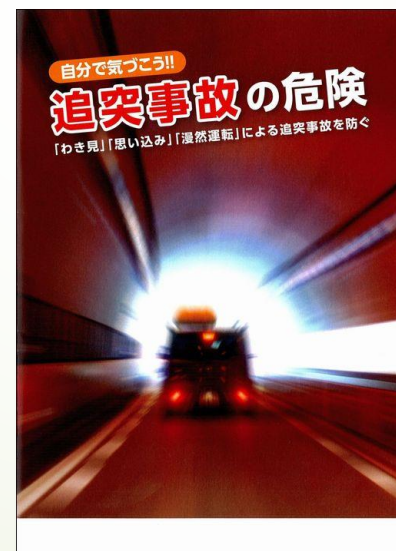
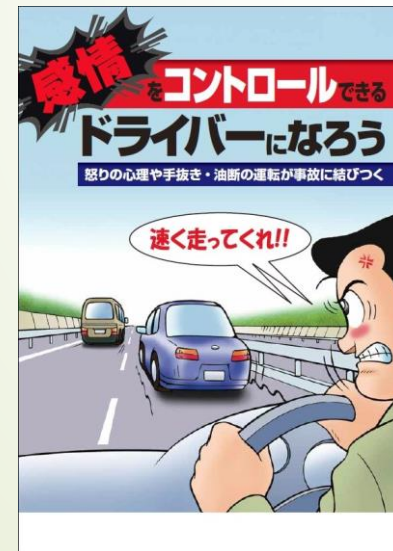
- ① 個々のドライバーの空時間に合わせて「ひとり教育」ができる（荷卸し待ちの待機時間等）
- ② ドライバーが読みやすく理解しやすい（文字よりイラストが多い）
- ③ 教育記録が残る



この教材は多数出版され各都道府県の関係団体でも活用されています



# ドライバーのための教材紹介



他にも多数あります シンク出版社にお問合せください





事故削減や業務品質向上させ経営基盤構築をお手伝いします

活動は実施している  
が事故が減らない

安全管理者の  
育成手法を知りたい

人手が足りず  
管理が手薄状態

作業マニュアルの  
整備をしたい

**解決のためのヒント  
沢山ご用意しています**

事故が発生しないか  
ドキドキしている

## 【実務実績】 約200営業所の改善活動の実績あり

- ・ 事故を削年比80%減や汚破損50%減の実績
- ・ 社内作業標準や営業所別業務マニュアルの策定
- ・ ドライバーの添乗指導や安全教育の実践
- ・ フォークリフト技能教育の実践
- ・ 安全マネジメントサイクル導入
- ・ Gマーク・グリーン経営等の外部認証の取得支援



- ・ 連絡先 L p s 安全企画 代表 町田慶太
  - ・ PCメール [k.machida@lps-anzen.com](mailto:k.machida@lps-anzen.com)
  - ・ 携帯メール [lps0521machida@docomo.ne.jp](mailto:lps0521machida@docomo.ne.jp)
  - ・ 電話 080-1459-8907
- <https://www.lps-anzen.com>



次回の安全管理者セミナー 2

# 「事故トラブルの再発防止対策」

お楽しみに！

