

貨物自動車の総合安全対策

貨物自動車に係る交通事故防止を図るため、平成16年の道路交通法改正により導入された中型免許制度は、平成19年6月に施行され7年が経過した。

中型免許制度が交通事故抑制に一定の効果を上げているものの、近年、貨物自動車を取り巻く情勢の変化により、集配等で利用頻度の高い物流の中心にある積載量2トンの貨物自動車が、保冷設備等の架装により、車両総重量が5トンを超えてしまうことが多くなっており、中型免許の取得可能年齢が20歳であることから、同車両を高卒者が直ちに運転することができないため、高卒者の就職にも影響を及ぼしているという声があがるなど、制度と我が国で運転されている自動車の実態との間にギャップが生じているとの指摘がある。

このような現状を踏まえ、平成25年9月に「貨物自動車に係る運転免許制度のあり方に関する有識者検討会」が設置された。同検討会において、車両総重量等に対応して必要とされる運転技能、諸外国の貨物自動車免許制度の課題を明らかにしつつ、より安全で、かつ、我が国内で運転されている自動車の実態に即した運転免許制度のあり方について検討が行われ、平成26年7月に同検討会における議論の結果が報告書としてとりまとめられたところ。

同報告書では、中小型の貨物自動車を中心とする車両総重量3.5トン以上7.5トン未満の自動車について、貨物自動車による教習制度を導入するとともに、その取得年齢を18歳に引き下げ、かつ、運転経験を問わないこととする新たな免許区分（準中型免許）の導入について検討を進めていくことが適当であると指摘されている。

一方で、このような新しい免許については、18歳以上で運転経験を問わずに取得できることとなることから、更なる安全対策の充実を図り、貨物自動車による痛ましい交通事故の抑制につながるようなソフト・ハード両面からなる総合安全対策を関係者が連携して講じていくことが求められている。

今般、準中型免許の創設を含む改正道路交通法が平成27年6月11日に成立したことを受け、国土交通省自動車局及び全日本トラック協会は、「事業用自動車総合安全プラン2009」（平成21年3月策定、平成26年11月改訂）を踏まえつつ、以下の総合的な安全対策を提示するとともに、若年労働者の雇用促進にも努力していくこととする。

1. 交通事故の実態分析を踏まえた機動的な対策の実施

- (i) 地方毎に異なる事故発生率や発生状況に応じた対策を講じていく。具体的には、平成25年の全国の事業用貨物自動車1万台あたりの死亡事故件数(以下、死亡事故率)は3.0であるが、都道府県内事業者の死亡事故率2.0以下が9自治体である一方、死亡事故率4.0以上が9自治体あり、自治体間に相当のばらつきが見られる。このデータにより、全日本トラック協会において、年度ごとに重点自治体を定めて、死亡事故率の低い自治体の対策を水平展開するとともに、全国統一の目標(死亡事故率2.0以下)を定め、更なる対策の推進を図ることとする。
- (ii) 全日本トラック協会において、これまで一年単位で集計されていた事故情報を四半期毎に集計することにより、年度途中で、発生状況の変化を踏まえた機動的な対策を打ち出すこととする。
- (iii) これまで個別に管理されてきた「監査総合情報」、「自動車事故情報」、「自動車検査登録情報」等、事業用自動車に関する行政保有情報を活用し、横断的・多角的に分析を行い、事故の未然防止のための指導や監査機能を強化する。
- (iv) 平成26年6月に発足した各分野の専門家から構成される「事業用自動車事故調査委員会」における社会的影響の大きな事業用自動車の重大事故の背景にある組織的・構造的問題の更なる解明や再発防止策の提言を受け必要な対策を行う。

2. 車両安全対策

- (i) 衝突被害軽減ブレーキの装備義務について、車両総重量等に応じて平成26年11月以降順次適用を開始し、平成33年11月までに、車両総重量3.5トン超の全ての貨物自動車への適用を行う。また、補助制度や税制特例、自動車アセスメント等により早期普及を促進する。
- (ii) 車両安全性制御装置、車線逸脱警報装置等その他の先進安全自動車(ASV)技術についても上記と同様の施策を実施していく。

3. 運行管理用等機器普及拡大

- (i) 自家用車に比べ長時間運転や過労運転が発生しやすいトラックにおいて、適切な運行管理を行うことは事故発生抑止のために有効な方法の1つである。このため、運転者の休憩時間、運転時間、速度等が記録できる運行記録計の普及拡大等を図る。具体的には、死亡事故や重軽傷事故の発生率(車両台数あたりの事故発生件数)が高い水準にあり、長距離・長時間輸送が比較的多い状況にある車両総重量7トン以上または最大積載量4トン以上のトラックについて、交通事故削減の観点から一層重点的な安全対策を行うべく、使用過程車を含め平成29年4月までに運行記録計の装着義務付けを拡大する。また、運転毎に電子データにより記録することから精緻な解析及びそれに基づく運

転者指導が可能であるほか、データ管理・統計処理に優れることから運行実績の集計が容易となるデジタル式運行記録計の導入補助について検討する。

- (ii) 運行記録計の低コスト化を推進しつつ、技術革新の状況を踏まえ、生体センサーやクラウド等を活用し、運行管理に求められる安全機能の強化、コスト低減、システム構築の簡素化・一元化等を実現した「次世代運行管理・支援システム」について、そのあり方について検討する。
- (iii) ドライブレコーダーは、記録されたヒヤリハット等に基づく運転者への安全指導に用いる等により、事故削減に資する事ができる機器である。同機器の更なる普及拡大を図るため導入補助について検討する。
- (iv) 上記の機器はその効果を十分に発揮させるためには、設置と相まって活用方策が重要である。特に中小事業者については、自らの努力で活用方策及び運転者への指導方法の開発が困難であることから、全日本トラック協会において、ドライブレコーダー導入の手引きや活用マニュアル、ヒヤリハット集等といった活用ツールを作成、必要に応じてセミナー等を開催し、機器導入の効果を発揮させる。

4. トラック運転者への指導・監督の強化及び教育の充実等

今般の道路交通法の改正による我が国の免許制度の変更に伴い、我が国及び欧州の免許制度や貨物運送事業制度、運転者教育の内容等を考慮し、我が国の実態調査を実施した上で、初任運転者及び一般運転者教育に係る充実すべき内容について、「自動車運送事業に係る交通事故対策検討会」において検討を行い、「貨物自動車運送事業における運転者教育対策」を取りまとめた。

同対策に基づき、初任運転者及び一般運転者教育の充実を図るため、「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）の改正を行うとともに、同指針で定められた内容を分かり易く示した一般運転者向けのマニュアルについて改正を行うほか、初任運転者向けのマニュアルを新たに策定する。

また、全日本トラック協会において、運転者用の指導・監督の指針の内容を体系的にとりまとめたテキストやドライブレコーダー映像を用いた教育ツールを整備し、運行管理者等による運転者教育の実効性の更なる向上や運転者の自主学習の促進を図ることとする。同ツールについては、全日本トラック協会のHPでの公開や、事業者大会等における交通安全セミナー等での紹介等により、広く事業者への浸透を図るとともに、効果検証を行い、必要に応じた改良を行っていく。