

自動車運送事業に係る交通事故対策検討会報告書(平成26年度)

[第2分冊]

貨物自動車運送事業における運転者教育対策

平成27年6月

国土交通省自動車局

自動車運送事業に係る交通事故対策検討会

平成26年度「自動車運送事業に係る交通事故対策検討会」委員名簿（順不同・敬称略）

委員	酒井 一博	公益財団法人労働科学研究所 所長
"	堀野 定雄	神奈川大学 工学研究所 高安心超安全交通研究所 客員教授
"	小野 古志郎	一般財団法人日本自動車研究所 技監・研究主幹
"	下光 輝一	東京医科大学 名誉教授
"	島崎 敢	早稲田大学 人間科学学術院 助教
"	中村 愛	早稲田大学 人間科学学術院 助手
"	波多野 忠	独立行政法人交通安全環境研究所 自動車安全研究領域 主席研究員
"	西田 泰	公益財団法人交通事故総合分析センター 研究部研究第1課長
"	小島 公平	独立行政法人自動車事故対策機構 理事（事故防止担当）
"	石川 博敏	自動車安全運転センター 理事
"	丸山 一朗	損害保険料率算出機構自賠責損害調査センター 理事・損害調査部長
"	小林 覚	公益財団法人日弁連交通事故相談センター 常務理事
"	相川 春雄	公益社団法人日本バス協会 安全輸送委員会委員
"	山本 慎二	公益社団法人全日本トラック協会 交通対策委員会委員
"	榎元 紀二郎	一般社団法人全国ハイヤー・タクシー連合会 交通安全委員会委員
"	木場 宣行	一般社団法人日本自動車整備振興会連合会 事務局長
"	安宅 豊	一般社団法人日本自動車工業会 大型車部会長
オブザーバー	北島 洋樹	公益財団法人労働科学研究所 副所長
"	山下 博	公益社団法人日本バス協会 技術安全部長
"	永嶋 功	公益社団法人全日本トラック協会 審議役
"	小菅 孝嗣	一般社団法人全国ハイヤー・タクシー連合会 常務理事
"	田中 勇彦	一般社団法人日本自動車工業会安全部会・交通事故分析分科会 副分科会長

行政：警察庁交通局

厚生労働省労働基準局

国土交通省大臣官房運輸安全監理官室、道路局環境安全課道路交通安全対策室、
自動車局技術政策課、旅客課、貨物課、安全政策課保障制度参事官室、
整備課、安全政策課（事務局）

< 目 次 >

1. はじめに.....	1
2. 指導・監督の指針の改正.....	3
(1) 現行の運転者教育制度の分析.....	3
(2) 欧州の教育制度の分析.....	6
(3) 講習時間・期間.....	9
(4) まとめ.....	10
3. 運転者教育のより効果的な取り組みの支援策.....	11
4. 優良運転者への評価方策.....	12

1. はじめに

自動車運送事業は、多くの利用者の生命、財産を安全に目的地に運ぶ重要な機能を担っており、利用者や歩行者、他の交通の利用者をはじめ、運送事業の周囲で活動する人々の安全性を確保するため、常に緊張感を保ちながら安全対策に取り組むことは、企業に求められる最低限の社会的責任である。

また、自動車運送事業者にとっても、ひとたび事故を起こせば、利用者離れなどにより事業の存続に多大な影響を被るだけでなく、最悪の場合には倒産に至るなど、法的・社会的な制裁を受けることになる。運転者やその家族など事業活動に関わる全ての関係者の健やかな生活と安定した雇用を守るためにも、安全確保は事業経営上の最優先課題である。

自動車運送事業における交通事故防止対策を推進するため、国土交通省では、平成21年に「事業用自動車総合安全プラン2009」を策定し、平成30年までの10年間で事業用自動車の交通事故死亡者数や人身事故件数を半減する等の目標を定めた。プラン策定後5年間の取り組みにより、人身事故件数は着実に減少し、中間指標を達成したものの、死亡者数では平成25年には434人となり、中間指標を54人も上回る状況となった。

このような状況を踏まえ、平成30年に向け事業用自動車の事故等削減目標を達成するため、平成26年11月にプランの中間見直しを行い、これまでの重点施策の更なる強化を図るとともに、新たな重点施策を追加した。

この新たな重点施策として追加した施策の1つに「運転者教育の強化」がある。これは、ハンドルを握る運転者の基本的な資質の底上げを図ることは安全対策の基本であるほか、今後、自動車運送事業においては、質の高い運転者を安定的に確保することが一層重要となるとの観点から追加したものである。

特に、深刻な担い手不足の状況を踏まえれば、運転年数の少ない若年運転者を効果的・効率的に指導し、質の高い運転者を育成・確保するための方策を強化することが重要である。

運転者を効果的・効率的に指導し、質の高い運転者を育成・確保していくことは、コストがかかる一方で、ただちに効果が現れにくいため軽視される場合もある。しかしながら、運転者教育の充実により、運転者にとって魅力的な職場環境が整備されることは、運転者のモチベーション向上に繋がり、様々な場面でのサービスの質の向上に寄与することが期待される。さらに、運転者教育の充実は、荷主や一般利用者（消費者）など運送事業者を取り巻くすべての関係者にとっての満足度の向上と、運送事業者自身にとっても持続可能な経営

へと繋がる「Win-Win」の関係が構築可能な取組であり、究極的に運送事業者全体の社会的地位向上に発展すると考えられる。

このような「Win-Win」の関係を構築していくためには、事業者にとって持続可能なものとする必要がある。このため、事業者や運行管理者による先駆的な取組みを広く周知する等により事業者・運転者による自発的に取組がなされるよう促進していくとともに、荷主や一般利用者等の運転者教育をはじめとした安全対策の必要性について理解の醸成を図る必要がある。

一方、警察庁を事務局とする「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、車両総重量3.5t以上7.5t未満について18歳以上で運転経験を問わずに取得可能とする等の新免許区分の創設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た。

しかしながら、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、欧州並みの事後研修が実質的に行われるよう制度を拡充する等のソフト対策や衝突被害軽減ブレーキや運行管理用機器の拡充等のハード対策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、同報告書において求められている。

これらを踏まえ、「平成26年度自動車運送事業に係る交通事故対策検討会」（事務局：自動車局安全政策課）において、貨物自動車運送事業における初任運転者及び一般運転者について、その教育内容の強化に向けた検討を開始したところである。

上記検討会での議論を踏まえ、貨物自動車運送事業における運転者教育対策として、「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）（以下、指導・監督の指針）の改正を行うとともに、ドライブレコーダーを活用した教育やE-learningの導入等の運転者教育のより効果的な取り組みの支援策などの運転者教育の強化を図ることとする。

2. 指導・監督の指針の改正

(1) 現行の運転者教育制度の分析

i. 指導・監督の指針の内容

我が国では、貨物自動車運送事業者は、指導・監督の指針に基づき、初任者に対する指導として安全運転に関する基本事項など4項目*の実施を義務付けているほか、全ての運転者に対して行う指導（一般的な指導及び監督）として関係法令に基づき遵守すべき事項など11項目*を定めており、1年間で行うよう指導をしている。また、初任運転者、高齢運転者、事故惹起運転者に対して、個々の運転者の特性に基づく助言・指導を行うため、適性診断（運転者の性格・安全運転態度・視覚機能等の各種テスト）を受診させることが義務づけられているほか、全ての運転者を対象とした適性診断（任意）も実施されている。

※指導・監督指針に基づく我が国の貨物自動車運送事業における運転者教育の内容

◆ 初任者運転者に対する特別な指導の内容

- ① トラックの安全な運転に関する基本的事項
（遵守すべき事項・交通ルール等の理解、基本的な心構え等）
- ② トラックの構造上の特性と日常点検の方法
（トラックの構造や装置の概要、日常点検の方法等）
- ③ 交通事故を防止するために留意すべき事項
（事業態様や乗務状況等に応じた留意事項等）
- ④ 危険の予測及び回避
（道路・交通状況における危険性の理解と回避行動等）
- ⑤ 安全運転の実技（実施することが望ましい事項）

◆ 一般的な指導及び監督の内容

- ① トラックを運転する場合の心構え
（社会的使命と社会・他運転者に与える影響の大きさの理解等）
- ② トラックの運行の安全を確保するために遵守すべき基本的事項
（遵守すべき事項・交通ルール等の理解等）
- ③ トラックの構造上の特性
（トラックの死角・内輪差・制動距離等が他の車両と異なることの確認等）
- ④ 貨物の正しい積載方法
（適切な固縛方法の指導、偏荷重の場合の危険性や遠心力の影響の理解等）
- ⑤ 過積載の危険性
（過積載がトラックの制動距離や安全性等に与える影響の理解）
- ⑥ 危険物を運搬する場合に留意すべき事項
（関係法令に基づく危険物の性状、取扱・積載・運搬方法、飛散・漏洩時の行動等）

- 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
(・事故やヒヤリハット事例を用いた道路・交通状況の把握と留意事項の理解
・関係法令により予め設定された経路を通行するよう指導等)
- ⑧ 危険の予測及び回避
(悪天候時の影響や右左折時の制約等トラック特有の危険性の理解等)
- ⑨ 運転者の運転適性に応じた安全運転
(適性診断に基づく自らの運転特性の自覚、ストレス状態等に配慮した指導等)
- 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
(過労・飲酒や過信が事故に繋がるおそれがあることへの理解、疲労時の休憩の指導等)
- ⑪ 健康管理の重要性
(持病が事故要因となるおそれがあることへの理解、適切な健康管理の重要性の理解等)

ii. 現行の初任運転者に対する指導の改正

上記 i を踏まえ、指導・監督の指針における初任運転者に対する指導と一般的な指導及び監督を比較すると、関係法令や交通ルール等の安全運転に関する基本的事項の理解やトラックの構造の理解といった、貨物自動車の運転に関する一般的・基本的事項については、同様の内容を実施しているところである。一方、「貨物の正しい積載方法」や「過積載の危険性」など、禁止・遵守事項を実際に実行する手法や注意事項等についての指導については、「一般的な指導及び監督」には規定されているが、「初任運転者に対する指導」における規定はない。(別紙1)

実際、平成26年12月全日本トラック協会において実施したアンケート(有効回答数1,608社)においても、指導・監督の指針で定められている事項に加え、初任運転者に対する指導において実施している内容として、「貨物の正しい積載方法」を実施していると回答した事業者は76.7%、「過積載の危険性」は64.4%、「適切な運行経路、当該経路の道路・交通状況」は62.3%、「危険物の留意事項」においては29.2%に留まっていた。(別紙2)

貨物の積載等これらの項目は、貨物自動車特有の問題であり、安全対策の観点から、貨物自動車を初めて運行する運転者に対して、原則、乗務前に指導すべき事項である。このことから、我が国教育制度における「初任運転者に対する指導」の内容に、貨物の積載方法等を新たに追加し、「一般的な指導及び監督」における内容と同等のものとする必要があると考えられる。

iii. 現行の一般的な指導及び監督の改正

現行の「一般的な指導及び監督」について、貨物運送事業者が実施している一般的な教育訓練の実態を把握するため、平成27年2月に全日本トラック協会においてアンケート調査(有効回答数231社)を実施した。(別紙3)

同アンケートでは、現行の「一般的な指導及び監督」に規定されている11項目（上記i参照）について、これらの項目に従い実施することが望ましい教育内容を項目毎に列挙し、現状、事業者において実施されているかを調査したものである。

同調査において、「必要だと思うが十分に実施できていない」との回答が多く見られ、かつ、現状の指導・監督の指針に明確に記載されていない以下の内容について、事業者による着実な教育の実施を促進するため、指導・監督の指針に明確に記載することが必要である。

- ・「(1) トラックを運転する心構え」における、運転姿勢の基本
- ・「(2) トラックの安全運行のために遵守すべきこと」における、車両管理に係る規定、労働時間に係る規定、事業者に対する行政処分
- ・「(3) トラックの構造上の特性」における、トレーラを運転する際に留意すべき事項、コンテナロックの重要性
- ・「(5) 過積載の危険性」における、過積載に対する罰則及び措置、荷主等への禁止事項、軸重に関する規定及び軸重違反を防止するための積載方法
- ・「(6) 危険物を運搬する場合に留意すべき事項」における、安全確認事項、「危険物」に該当する貨物について、タンクローリーを運転する際に留意すべき事項
- ・「(11) 健康管理の重要性」における、精神面の健康管理

また、現行の指導・監督指針において努力義務として規定されているものの、上記アンケートにおいて、「必要だと思うが十分に実施できていない」との回答が多い以下の内容について、義務規定として新たに規定することが有効であると考えられる。

- ・「(8) 危険の予想及び回避」における、指差呼称及び安全呼称
- ・「(9) 運転者の運転適性に応じた安全運転」における、適性診断の結果に基づく個々の運転者の運動行動の特性自覚

さらに、上記アンケートのうち、現行規定されている11項目以外で必要と思われる教育内容に関する問（自由回答）の回答を見ると、「トラックの点検・車両のチェックの必要性」や「冬道（雪道、凍結路面）の危険性」、「重大事故を引き起こした場合の罰則及び加害者・被害者心理」、「具体的な眠気を招く薬」（かぜ薬等を服用する際の留意点）が挙げられており、これらの内容についても、指導・監督の指針に明確に記載することは有効であると考えられる。

その他、昨今の事故や事案の発生状況を踏まえれば、「貨物の特性を理解した運転の重要性」を指導・監督の指針の内容に新たに加えるほか、「アルコールが運転に及ぼす影響」についても、指導・監督の指針に明確に記載することは、安全対策の一環として必要ではないかと考えられる。

iv. 実車を用いた実技

我が国では、「初任運転者の指導」において、事業者の添乗等による実車を用いた実技の実施を推奨しているものの、義務は課していない。実際、平成26年12月全日本トラック協会において実施したアンケート（有効回答数1,643社）においても、2.6%の事業者が初任運転者に対して実技の実施をしていないとの結果が出た。特に中小事業者ではその傾向がみられ、30台未満の事業者では4.8%が、10台未満の事業者では11.0%が初任運転者に対する実技指導を実施していないとの回答であった。（別紙2）

貨物自動車運送事業においては、各事業者により多種多様な貨物自動車を使用していること、また、貨物の積込・積付といった貨物自動車特有の作業内容があること等から、免許取得時の技能講習に加え、指導・監督の指針に基づく添乗等による実技訓練を行い、これらの事項に係る技能を取得させることが必要であると考えられる。

(2) 欧州の教育制度の分析

欧州における貨物自動車運送事業の制度及び実態を把握するため、平成26年10月13日～17日にかけて、欧州委員会のほか、ドイツ、フランス、ベルギーの関係省庁・機関等に対し現地ヒアリングを実施したところ、結果概要は以下のとおりであった。

i. 免許制度

欧州における我が国の新免許区分に該当する可能性のある免許区分は、C1、C1E（同18歳）、C、CE（同21歳）の4区分^{*}となっている。運転免許の有効期間は、EU指令（2006/126/EC）において、2013年1月19日以降に発給される免許については、上記免許区分においては5年としている（EU指令では同時期以前に発給された免許については有効期間を定めていない）。ただし、加盟国において、初任者や高齢者等については必要に応じてその期間を短縮することができる。

なお、現行の我が国の免許区分は、現在、大型（取得最低年齢21歳）、中型（同20歳）、普通（同18歳）の3区分となっている。運転免許の有効期間は、違反状況及び年齢に応じて3～5年である。また、運転免許取得時には

道路交通法に基づき、技能教習及び学科教習を実施することとなっている。

※欧州における免許区分（貨物）の詳細

- C 1 : 許容最大重量が 3,500kg を超え 7,500kg 以下であり、かつ、運転者の他に 8 人以下の人員を運送するよう設計製造された、D1 又は D（旅客）以外の自動車（被牽引車を連結することができる）
- C 1 E : C1 の牽引車と重被牽引車を連結した車両又は B（乗用）の牽引車と許容最大重量が 3,500kg を超える被牽引車を連結した車両であって、許容最大重量の和が 12,000kg 以下のもの
- C : 許容最大重量が 3,500kg を超え、かつ、運転者のほかに 8 人以下の人員を運送するよう設計製造された、D1 又は D 以外の自動車（被牽引車を連結することができる）
- C E : C の牽引車と重被牽引車を連結した車両

ii. 貨物自動車運送事業制度

（イ）事業許可

欧州では、①会社の所在地が域内にあること、②刑事罰を受けていないこと、③適正な財務状態にあること、④職業的能力があることの 4 つが参入要件であり、各州又は連邦の出先機関へ申請し許可を受ける。

なお、我が国では、貨物運送事業法（以下、事業法）において、同法に基づく許可条件（運行管理体制、事業資金、施設・車両等）が満たされれば事業許可が与えられる。

（ロ）運行管理者

欧州では、民法等の関係法令や財務管理、車両等の技術規格、道路安全等に関する資格試験に合格した Transport Manager（認定資格）が在籍していることが参入要件の 1 つとなっている。一方、我が国のような運行管理者制度はなく、Transport Manager の営業所への配置は義務付けられていない。

なお、我が国では、事業法に基づき、運行管理者を選任しなければならない。運行管理者は、運転者の乗務管理・労務管理・指導教育等を行う者であり、事業法に規定する要件（講習、試験等）を満たし運行管理者資格者証を交付された者である必要がある。また、事業者は、運行を管理する営業所毎に営業所の大きさに応じた数の運行管理者を選任しなければならない。

（ハ）日常の運行管理

欧州では、我が国のような点呼の実施は義務付けられていない。

なお、我が国では、貨物自動車運送事業輸送安全規則（以下、安全規則）

において、乗務前後に酒気帯びの有無や運転者の疾病・疲労の状況等について、点呼を実施し確認することを義務付けている。点呼時には一般的に、右義務付け事項に加え、運行の安全に係る事項についても事業者毎に実施している。

iii. 運転者教育制度

(イ) 概要

欧州では、運転免許制度に加え、貨物自動車の職業運転者に対しては、職業運転者能力証明（CPC）制度がある。

CPC制度では、欧州域内の職業運転者に対して、「初期資格の取得」及び「定期訓練の受講」を義務付けるもの。職業運転者は、①講習の受講＋試験（筆記又は口述）、②試験のみ（論理＋実技）のいずれかの方法により「初期資格」を取得しなければならない。また、右初期資格を取得した職業運転者は、5年毎に定期訓練を受講しなければならない。加盟国当局が許可する訓練センターにおいて5年毎に35時間行わなければならない。

CPC制度における初期資格及び定期訓練における科目リスト（貨物）は以下のとおり。

1. 1 トランスミッションの最適使用のために同システムを知ること
1. 2 車両制御、タイヤ摩耗の最小化及び誤作動防止のために安全制御の技術的特徴と運用をすること
1. 3 燃料消費の最適化能力
1. 4 安全規則及び車両の適切な使用を考慮した積み込み能力
2. 1 道路運送の社会的環境及びそれを規定する規則を知ること
2. 2 貨物運送について規定する規則を知ること
3. 1 運転者に対して業務中の道路の危険及び事故について認知させること
3. 2 不法移民による犯罪及び人身売買を防止する能力
3. 3 身体的リスクを防止する能力
3. 4 身体的及び精神的能力の重要性の認知
3. 5 緊急時の状況を評価する能力
3. 6 会社のイメージ強化を助ける行動をとる能力
3. 7 道路運送の経済的環境及び市場構成を知ること

(ロ) 導入背景

CPC制度の目的の1つとして、欧州域内諸国毎に異なる安全基準等の規制等により生じる貨物運送事業における不平等な競争条件を解消することがある。また、職業ドライバーの初期訓練と定期訓練を義務付けることによ

って、道路交通の安全性を高めることも目的の1つである。さらに、同指令の導入により、道路交通の安全性の向上が図られるだけでなく、より持続可能な移動性を確保しながら、ドライバーの専門職化とこの職業のイメージ向上が図られることも期待されている。

iv. 我が国と欧州における運転者教育制度の比較

我が国と欧州の免許制度・事業制度等を比較すると、我が国では運行管理者による点呼の実施など日常の運行管理を義務付けているが、欧州ではEU指令による同様の制度はない。また、我が国では初任運転者に対して適性診断を行い、同結果に基づくカウンセラーによる当該運転者の特性に基づく助言・指導の実施を義務付けているが、EU指令では規定されていないことが分かった。

一方、欧州ではCPC制度により、初任運転者の講習の際に、実車による実技が義務付けられている（我が国では推奨しているが義務付けではない）。また、欧州にのみ規定されている事項としては、「交通事故統計を用いた教育」と「緊急時における適切な対応」があるほか、労働災害に関する事項や省エネ運転、欧州域内特有の問題である不法移民対策など交通安全に関する事項以外のものがある。（別紙4）

特に「交通事故統計を用いた教育」及び「緊急時における適切な対応」について運転者を指導することは、我が国においても更なる輸送の安全確保に寄与すると考えられることから、指導・監督の指針に追加することが有効であると考えられる。

また、CPC制度に基づき、欧州で実際に使用されている運転者教育プログラムの一例としてドイツの運転者教育機関であるDEKRAのプログラムを見ると、我が国制度と比較し特徴的な内容として、「適切な安全装置の使用方法」がある。安全装置については、我が国においても後付装置を含むASV技術等の普及が進んでおり、その重要性は日に日に高まっていることから、同内容を我が国制度においても新たに追加することは有効であると考えられる。（別紙5）

(3) 講習時間・期間

現状の指導・監督の指針において、「初任運転者に対する指導」では6時間以上実施することとされている。今後、今次改正内容を踏まえ、どの程度の実施時間とするか検討を行う。

一般的な運転者に対する教育としては、欧州においては、定期的な訓練として、5年毎に35時間の実施が規定されており、5年間のうちに必要な教育を実施すれば良いこととなっている一方、我が国では、その実施期間・時間の規

定はない。

「一般的な指導及び監督」は、若手からベテランまで全ての運転者が対象であり、個々の運転者の能力や経験により教育内容の理解・習熟度が異なることが考えられること、また、危険物輸送や大型車による輸送など貨物自動車運送事業における様々な業態毎に、当該運転者が取得すべき内容に濃淡があり得ること等から、教育の実施時間について規定しないものである。

一方、改正指導・監督の指針において、新たに、1年間の教育計画を立てることとし、同計画に基づき指導・監督を行うこととする旨を規定することは、「一般的な指導及び監督」の充実強化に資すると考えられる。

さらに、上記(2)のとおり欧州を参考として運転者教育の充実強化を図ることに加え、我が国特有の制度である乗務前後の点呼において、事業用自動車の運行の安全を確保するために必要な指示を行うなど日常的に安全運転のための指導・監督を行っており、欧州と比べ遜色のない運転者教育の内容となっているものと考えられる。

(4) まとめ

i. 一般的な指導及び監督

指導・監督の指針における「一般的な指導及び監督」について、以下の改正を行うこととする。

- ① 指導・監督内容に、「交通事故統計を用いた教育」及び「緊急時における適切な対応」、「貨物の特性を理解した運転」、「適切な安全装置の使用方法」を新たに追加する
- ② 現行の指導・監督の指針で規定されているものの、事業者による教育の実施が徹底されていない内容について、指導・監督の指針への明文化を図る
 - ・ 運転姿勢の基本
 - ・ 車両管理に係る規定
 - ・ 労働時間に係る規定
 - ・ 事業者に対する行政処分
 - ・ トラックの点検、車両のチェックの必要性
 - ・ トレーラを運転する際に留意すべき事項（トレーラを運行する事業者に限る）
 - ・ コンテナロックの重要性（コンテナトレーラを運行する事業者に限る）
 - ・ 過積載に対する罰則及び措置
 - ・ 荷主等への禁止事項
 - ・ 軸重に関する規定及び軸重違反を防止するための積載方法
 - ・ 危険物を運搬する前の安全確認事項

- ・「危険物」に該当する貨物について
 - ・タンクローリーを運転する際に留意すべき事項（タンクローリーを運行する事業者に限る）
 - ・精神面の健康管理
 - ・「悪天候」の例に「冬道（雪道、凍結路面）」を追加する
 - ・かぜ薬等を服用する際の留意点
 - ・アルコールが運転に及ぼす影響
 - ・重大事故を引き起こした場合の罰則及び加害者・被害者心理
- ③ 現行の指導・監督の指針で努力義務として規定されているものの、事業者による教育の実施が徹底されていない内容について、義務規定として新たに規定する
- ・指差呼称及び安全呼称
 - ・適性診断の結果に基づく個々の運転者の運動行動の特性自覚
- ④ 指導・監督について、1年間の教育計画を立てることとし、同計画に基づき実施することとする

ii. 初任運転者に対する指導

指導・監督の指針における「初任運転者に対する指導」について、以下の改正を行うこととする。

- ① 「一般的な指導及び監督」の内容と準ずるものとする
- ② 座学の実施時間については、今後、今次改正内容を踏まえ、どの程度の実施時間とするか検討を行う
- ③ 実車を用いた実技を義務付ける
 （実際に使用するトラックを運転させ、安全な運転方法を添乗等により指導するとともに、貨物の積込・積付方法に関する指導について実車を用いた実技を行い、これらの技能を取得させる）

3. 運転者教育のより効果的な取り組みの支援策

指導・監督の指針（告示）で定められた内容を分かり易く示した「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」（平成24年4月策定）（以下、一般的な指導及び監督の実施マニュアル）について、上記改正内容を新たに盛り込むなどの改正を行う。初任運転者に対する指導についても、一般的な指導及び監督の実施マニュアルを参考に、新たにマニュアルを作成する。

また、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ため、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収集・同映像を用いた教育、E-learning といった教育ツールを整備する。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。

さらに、監査や適正化実施機関による事業者の指導・監督の実施状況の確認を引き続き着実に実施し、運行管理者等による運転者教育の更なる実効性の確保を図る。

加えて、外部の専門家等を活用した社内安全教育の推進や参加型ミーティング等による運転者自身の意識喚起を促していくこと等により、より効果的な安全対策の実現を図る。

また、運転者への指導・監督を行う上で、運行管理者の果たす役割は重要である。このため、(独)自動車事故対策機構等と連携し、運行管理者講習に運転者教育に係るカリキュラムを追加するなどの運行管理者への支援策を講じる。

4. 優良運転者への評価方策

運転者教育をより効果的に行うためには、事業者が実施するのはもちろんのこと、運転者自身も高い意識を持って行われる必要がある。運転者のモチベーション向上のための方策として、以下の方法が考えられる。

- ① 既存の取り組みの更なる周知を図り、積極的な活用を促進
 - ・無事故・無違反等の運転者に対する国土交通省運輸局長・支局長表彰
 - ・全日本トラック協会で実施している運転技能・専門的知識を競い合うトラックドライバー・コンテスト（総理大臣表彰等）
 - ・自動車安全運転センターにおける運転者の無事故・無違反証明書の発行
- ② 新たな取り組みの検討
 - ・現在事業者が行っている優良運転者への評価に係る優良事例の横展開（デジタル式運行記録計やドライブレコーダー等を用いた安全運転評価システムとその導入効果等）
 - ・E-learning 等を用いた教育内容の理解度が高い運転者のランキング付け、ランキング上位者の表彰・公開、運転者毎の評価結果の管理

我が国の初任運転者に対する指導と一般的な指導・監督の内容の比較

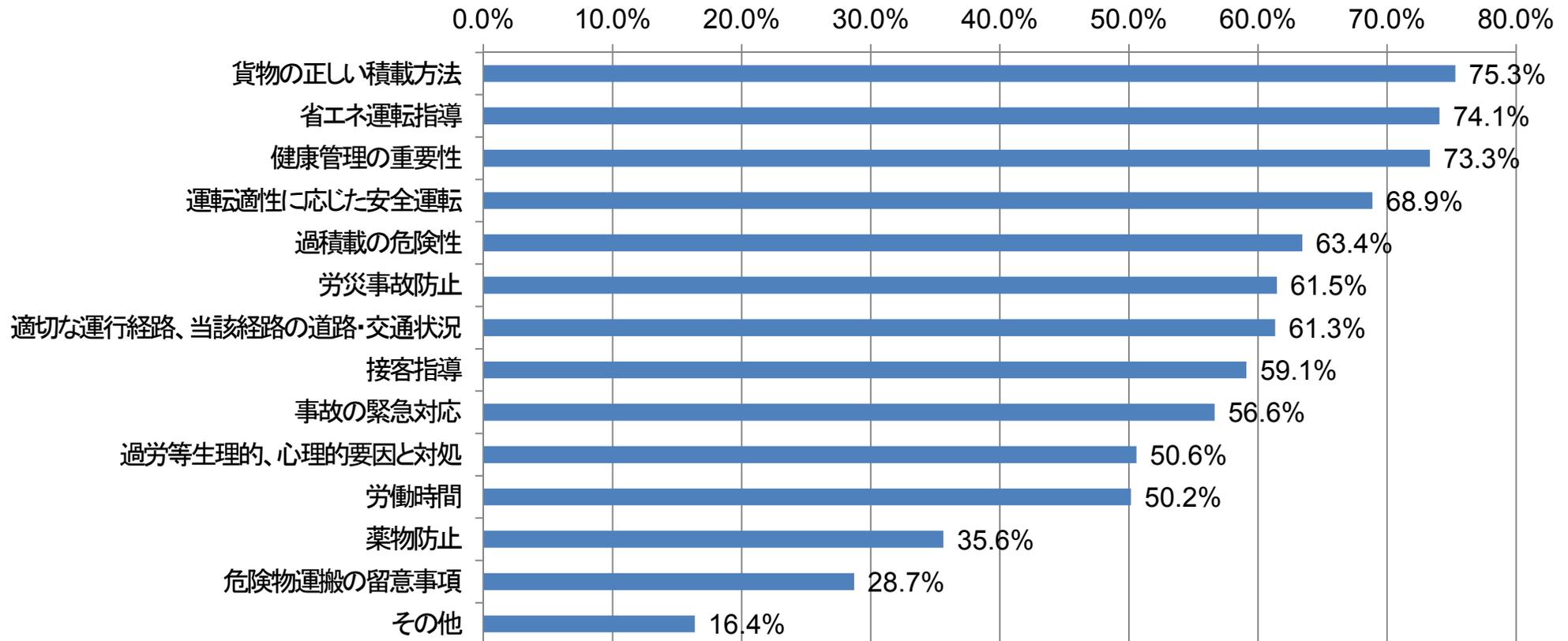
初任運転者に対する指導 ※ 6時間以上実施するよう規定	一般的な指導・監督 ※ 時間や期間について法令上の規定はない
① トラックの安全な運転に関する基本的事項 (遵守すべき事項・交通ルール等の理解、基本的な心構え等)	① トラックを運転する場合の心構え (社会的使命と社会・他運転者に与える影響の大きさの理解等) ② トラックの運行の安全を確保するために遵守すべき基本的事項 (遵守すべき事項・交通ルール等の理解等)
② トラックの構造上の特性と日常点検の方法 (トラックの構造や装置の概要、日常点検の方法等)	③ トラックの構造上の特性 (トラックの死角・内輪差・制動距離等が他の車両と異なることの確認等)
③ 交通事故を防止するために留意すべき事項 (事業態様や乗務状況等に応じた留意事項等)	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 (過労・飲酒や過信が事故に繋がるおそれがあることへの理解、疲労時の休憩の指導等) ⑪ 健康管理の重要性 (持病が事故要因となるおそれがあることへの理解、適切な健康管理の重要性の理解等)
④ 危険の予測及び回避 (道路・交通状況における危険性の理解と回避行動等)	⑧ 危険の予測及び回避 (悪天候時の影響や右左折時の制約等トラック特有の危険性の理解等)
○ 適性診断	⑨ 運転者の運転適性に応じた安全運転 (適性診断に基づく自らの運転特性の自覚、ストレス状態等に配慮した指導等)
—	④ 貨物の正しい積載方法 (適切な固縛方法の指導、偏荷重の場合の危険性や遠心力の影響の理解等) ⑤ 過積載の危険性 (過積載がトラックの制動距離や安全性等に与える影響の理解) ⑥ 危険物を運搬する場合に留意すべき事項 (関係法令に基づく危険物の性状、取扱・積載・運搬方法、飛散・漏洩時の行動等) 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 (・事故やヒヤリハット事例を用いた道路・交通状況の把握と留意事項の理解 ・関係法令により予め設定された経路を通行するよう指導 等)

初任運転者に対する指導教育の実施状況調査（教育内容について）

- 指導・監督指針において規定されている「初任運転者に対する指導」の4項目に加え、初任運転者に対して実施している教育内容を調査（H26.12の全日本トラック協会によるアンケート、有効回答数1,619社）したところ、「**貨物の正しい積載方法**」を実施していると回答した事業者は75.3%、「**過積載の危険性**」は63.4%、「**適切な運行経路、当該経路の道路・交通状況**」は61.3%、「**危険物運搬の留意事項**」においては28.7%に留まっていた。
- また、初任運転者に対する指導で、実施していると回答した事業者は、「**労働時間**」は50.2%、「**薬物防止**」では35.6%に留まるなど、**現行の指導・監督の指針において規定されている事項を実施していないと回答した事業者も散見されている**状況である。

初任運転者に対する指導で規定されている項目に加え、実施している教育内容

(n=1,619)



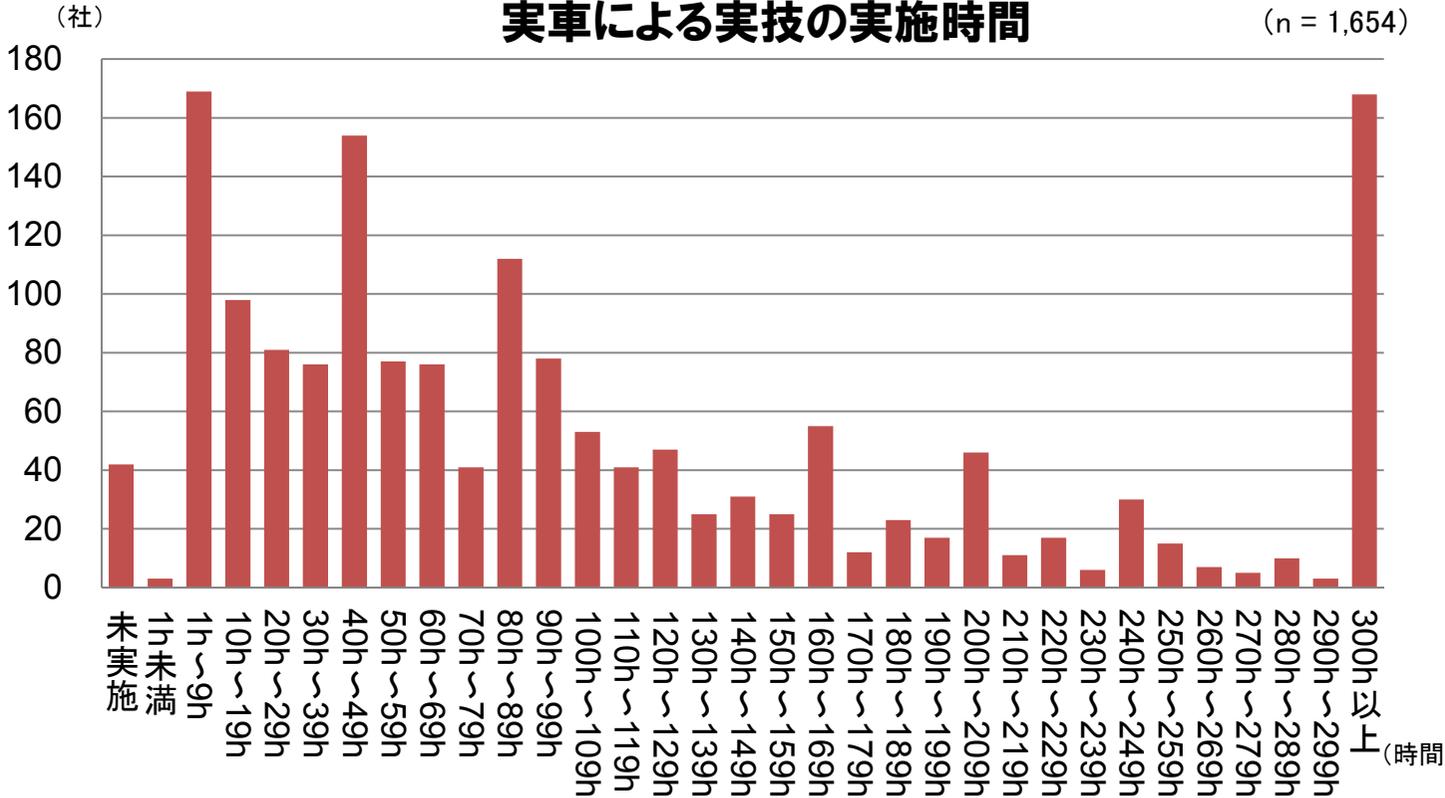
初任運転者に対する指導教育の実施状況調査（実車による実技について）

- 平成26年12月に全日本トラック協会において実施したアンケート調査（有効回答数1,643社）を行ったところ、**2.6%の事業者が初任運転者に対して実技の実施をしていない**との結果が出た。特に、**中小事業者ではその傾向が顕著となり、30台未満の事業者では4.8%が、10台未満の事業者では11.0%**が初任運転者に対する実技指導を実施していないとの回答であった。
- また、同調査（有効回答数1,654社）によると、**初任運転者の「安全運転の実技」の1人あたりの実施時間数は、「1～9時間」と回答した事業者が最も多く、次いで「40～49時間」、「80～89時間」となっているなど、事業者毎のばらつきが大きくなっていた。**

初任運転者に対する指導における
実車による実技の実施の有無

	未実施
1～9台 (n = 164)	11.0%
29台以下 (n = 588)	4.8%
合計 (n = 1,640)	2.6%

初任運転者に対する指導における
実車による実技の実施時間



一般的な指導教育の実施状況調査結果

目 次

1. 調査の目的	1
2. 調査の概要	1
(1) 調査の設計	1
(2) 回収結果	1
(3) 調査の内容	1
3. 調査の結果	2
3.1 集計対象事業者の規模別内訳	2
3.2 運転者への一般的な指導・監督に係る各項目（詳細）の実施状況	3
(1) トラックを運転する心構え	3
(2) トラックの安全運行のために遵守すべきこと	3
(3) トラックの構造上の特性	4
(4) 貨物の正しい積載方法	4
(5) 過積載の危険性	5
(6) 危険物を運搬する場合に留意すべき事項	5
(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	6
(8) 危険の予測及び回避	6
(9) 運転者の運転適性に応じた安全運転	7
(10) 交通事故に関わる運転者の生理的及び心理的要因とこれらへの対処方法	7
(11) 健康管理の重要性	8
(12) 交通事故統計を用いた教育	8
(13) 緊急時の状況を評価する能力の向上	8
(14) (1)～(13)以外で必要と思われる教育内容	9
アンケート用紙	10

1. 調査の目的

本調査は、「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）の改正を含む運転者教育の強化について、初任運転者及び一般運転者教育に係る充実すべき内容の検討の参考とするため、初任運転者等への教育訓練の実態についてのアンケート調査（平成25年11～12月実施）に回答した貨物運送事業者に対して、運転者への一般的な教育訓練（日常及び定期的な講習）の実施状況と必要性等について追加調査を実施し、我が国の貨物運送事業者における一般的な教育訓練の実態を把握することを目的として実施したものである。

2. 調査の概要

(1) 調査の設計

- ①調査対象事業者 公益社団法人全日本トラック協会会員の貨物運送事業者
（初任運転者等への教育訓練の実態についてのアンケート調査（平成25年11～12月実施）に回答した貨物運送事業者から抽出）
- ②実施方法 郵送で調査票を発送
公益社団法人全日本トラック協会がFAXで回収
- ③調査実施期間 平成27年2月3日～2月13日

(2) 回収結果

表1 有効回収数、回収率

発送数	回収数	回収率
300	231	77.0%

※集計対象事業者：過去3年間に初任運転者を採用した貨物運送事業者

(3) 調査の内容（調査票参照）

- ・一般的な指導・教育の詳細項目別実施状況
- ・必要と思われる教育内容

3. 調査の結果

3.1 集計対象事業者の規模別内訳

①車両保有台数

集計対象事業者の保有車両台数は、10台未満の事業者で35.5%、29台未満の事業者で半数以上を占めるサンプル構成となった。

※平成25年3月末現在の地場トラック事業者数の構成比は、20台以下で78.2%を占める。

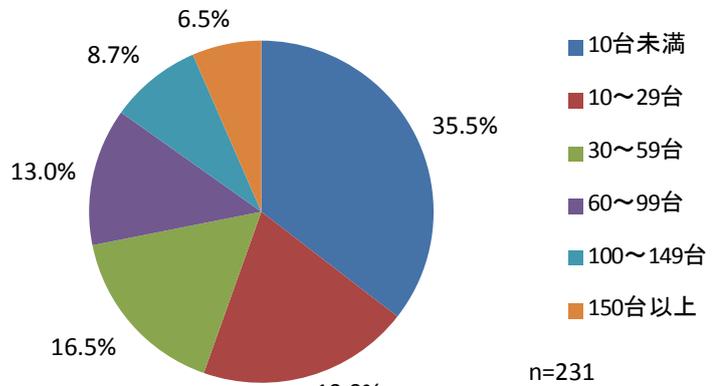


図1 車両保有台数

②従業員数、運転者数

集計対象事業者の従業員数とその内数の運転者数を右図に示した。

運転者数29人以下の事業者は55.8%を占めている。

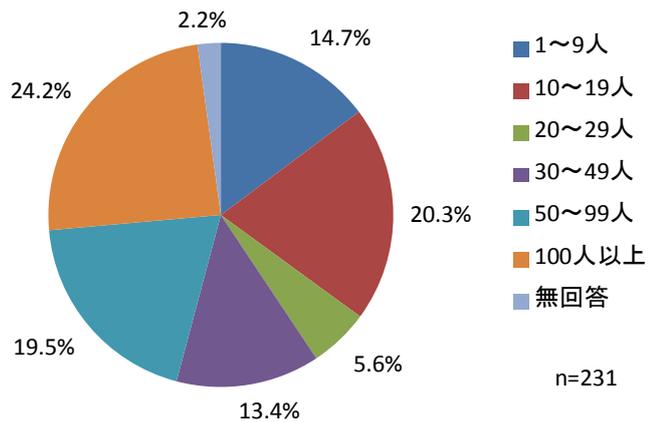


図2-1 従業員数

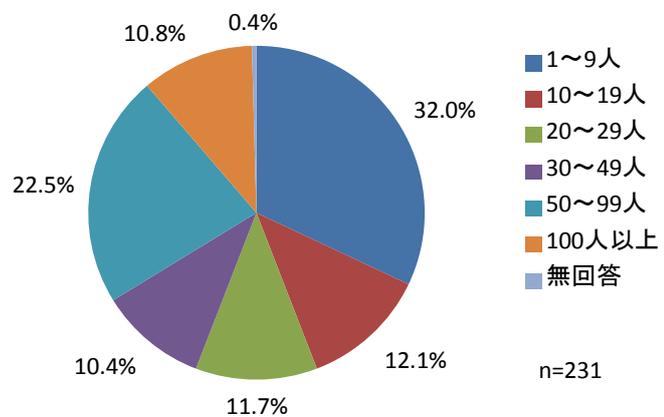


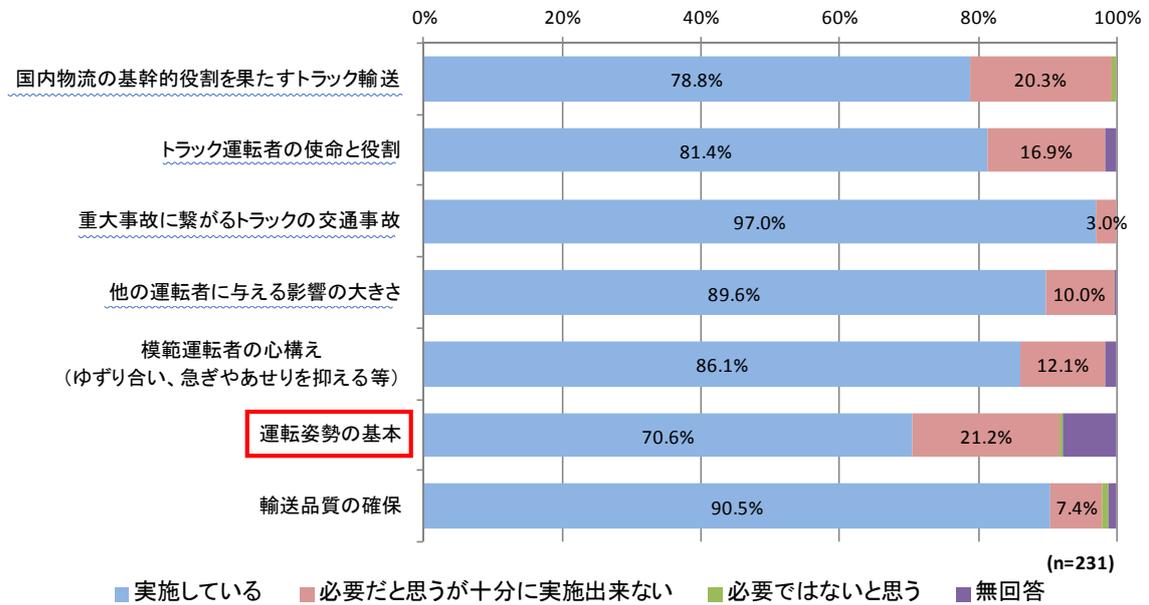
図2-2 内、運転者数

3.2 運転者への一般的な指導・監督に係る各項目（詳細）の実施状況

(1) トラックを運転する心構え

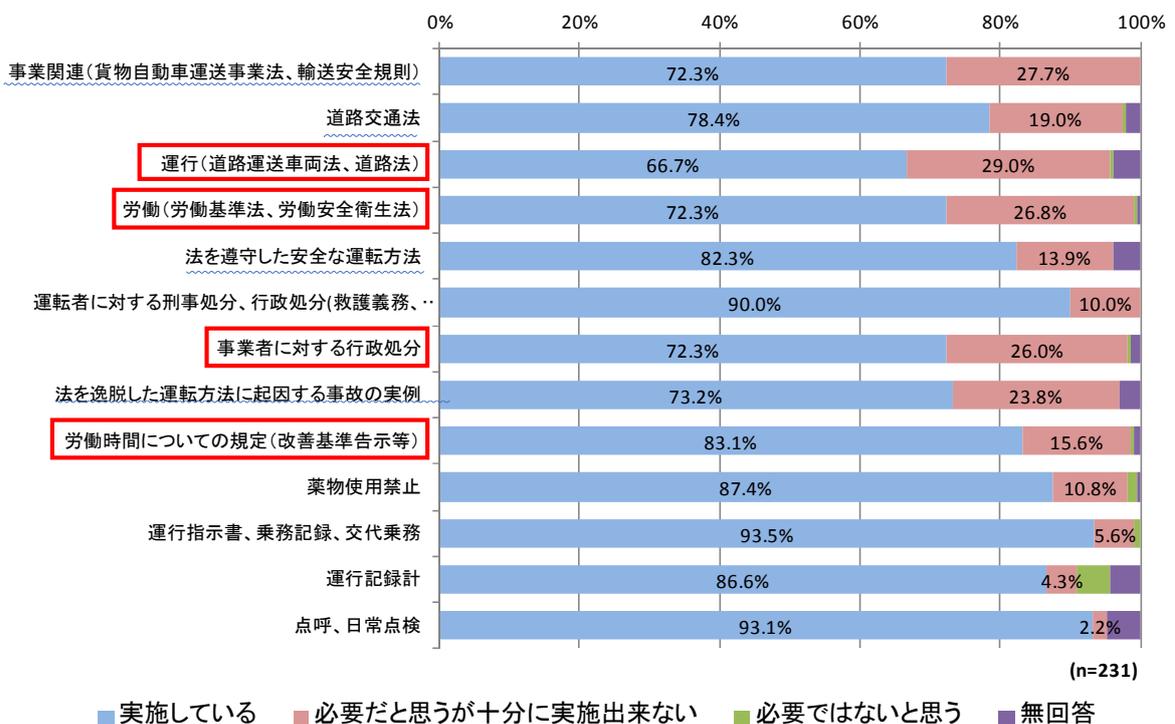
現行の告示で明確に規定されているもの
 新たに追加・明確化するもの

(1) トラックを運転する心構え

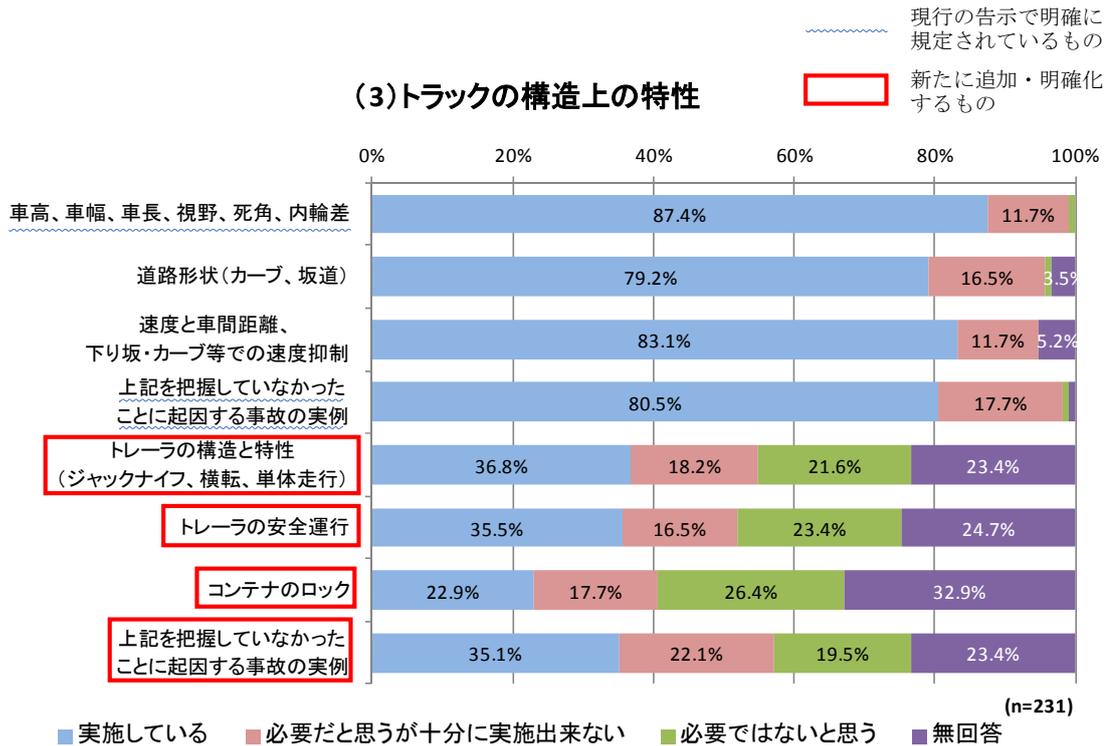


(2) トラックの安全運行のために遵守すべきこと

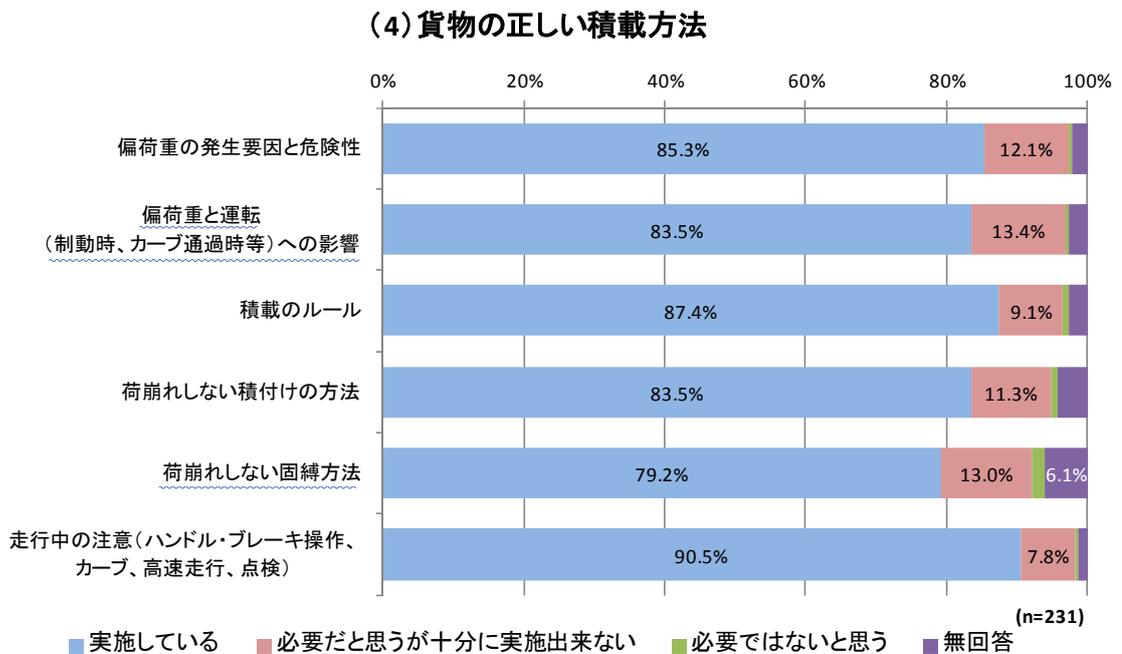
(2) トラックの安全運行のために遵守すべきこと



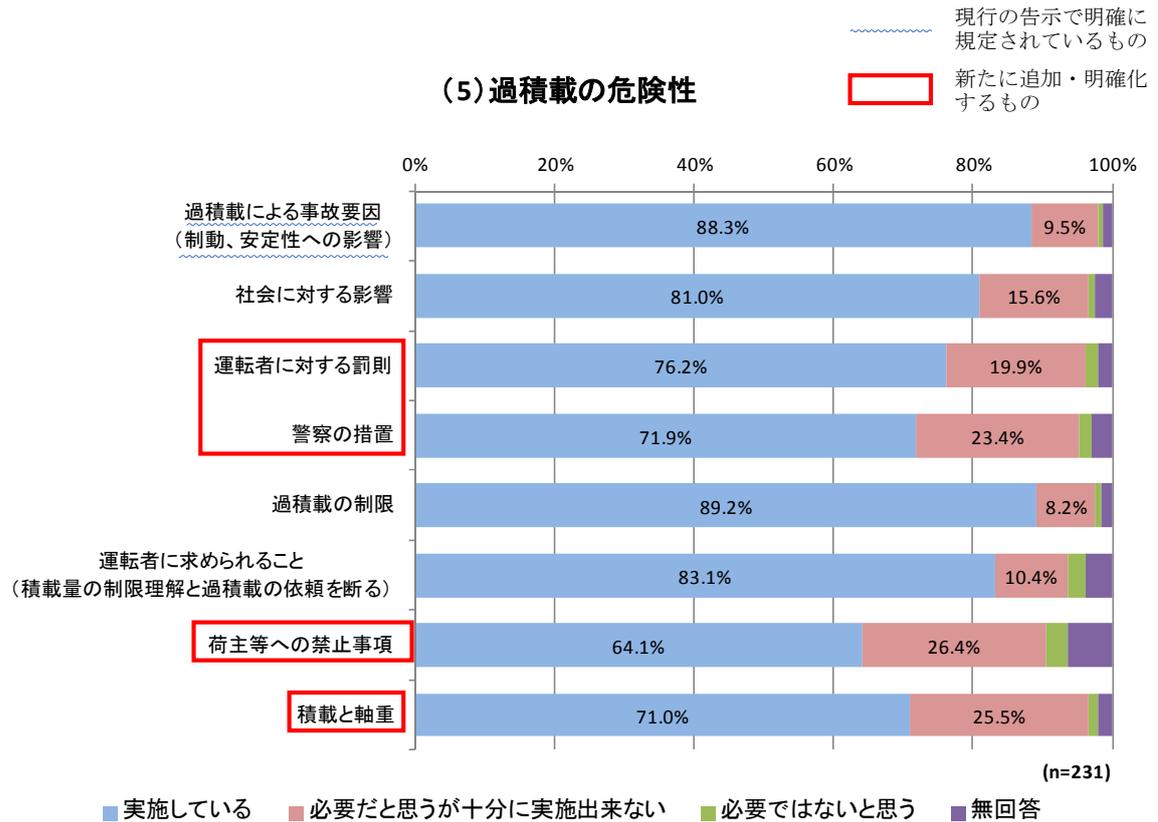
(3) トラックの構造上の特性



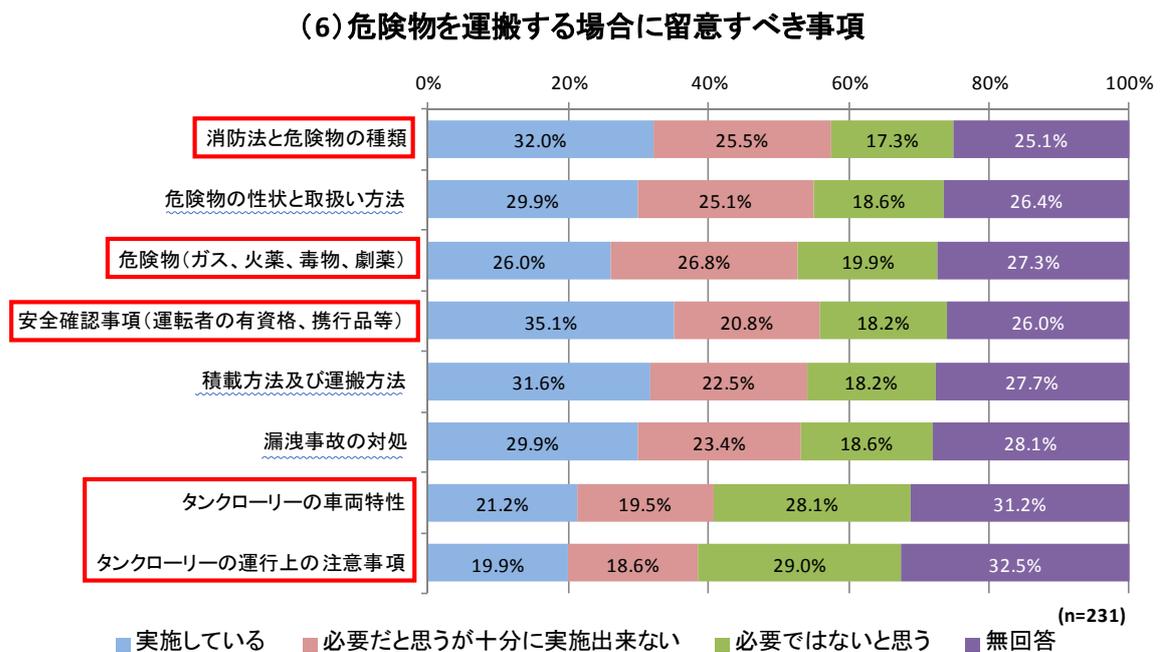
(4) 貨物の正しい積載方法



(5) 過積載の危険性



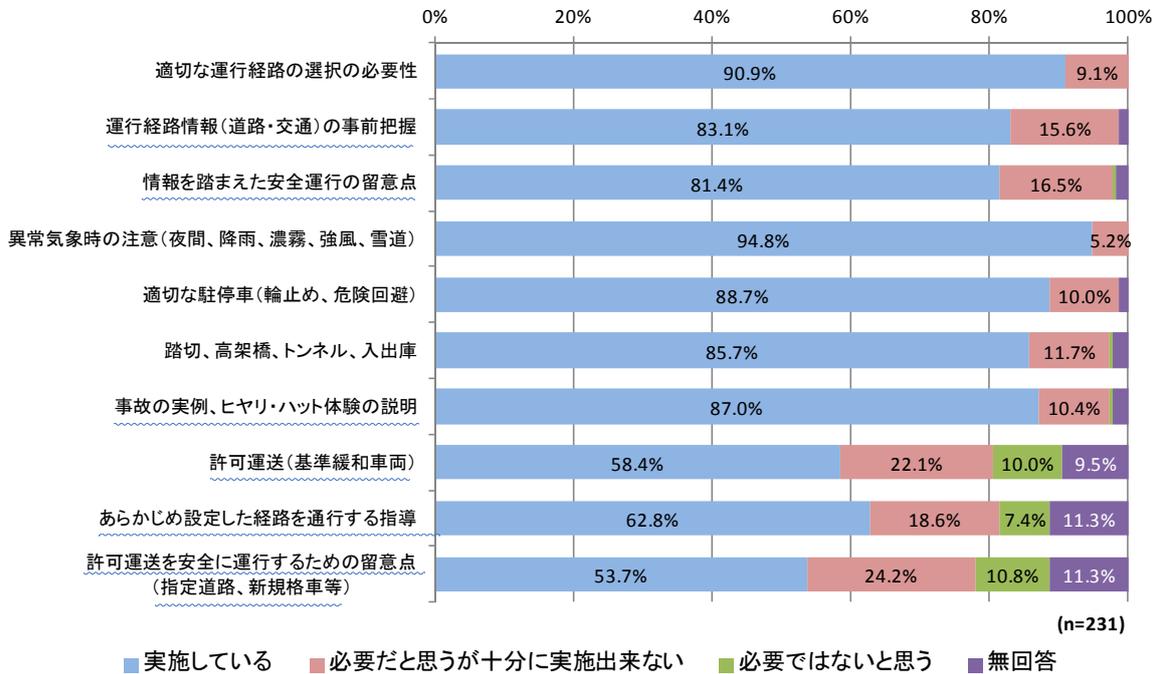
(6) 危険物を運搬する場合に留意すべき事項



(7) 適切な運行経路及び当該経路における道路及び交通の状況

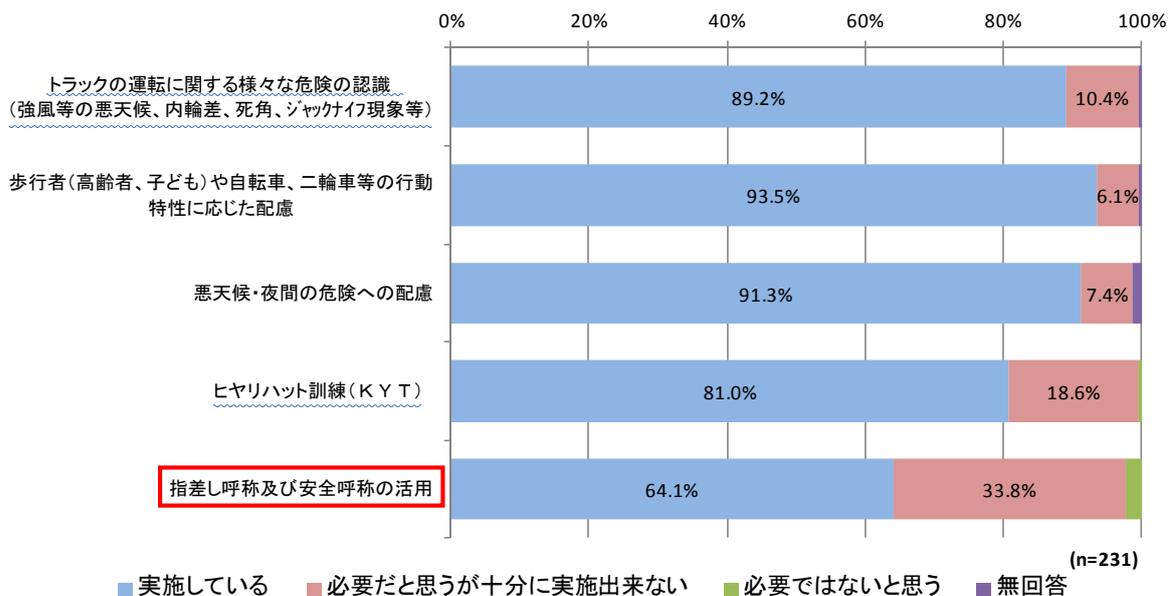
~~~~~ 現行の告示で明確に規定されているもの  
 □ 新たに追加・明確化するもの

(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

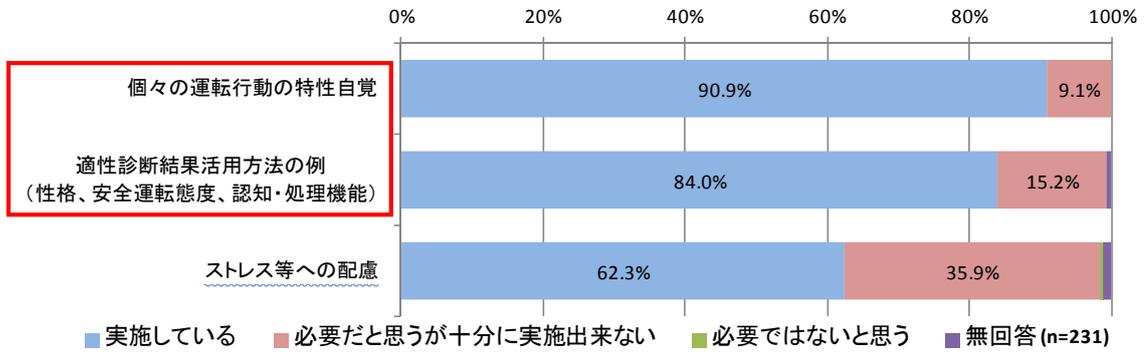
(8) 危険の予測及び回避



(9) 運転者の運転適性に応じた安全運転

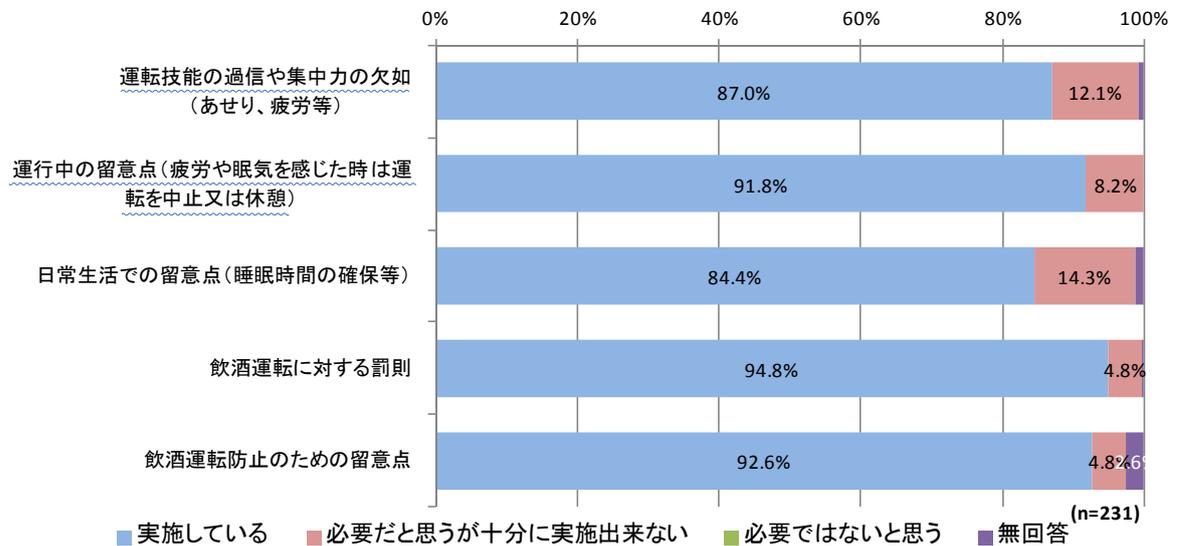
----- 現行の告示で明確に規定されているもの  
 [ ] 新たに追加・明確化するもの

(9) 運転者の運転適性に応じた安全運転

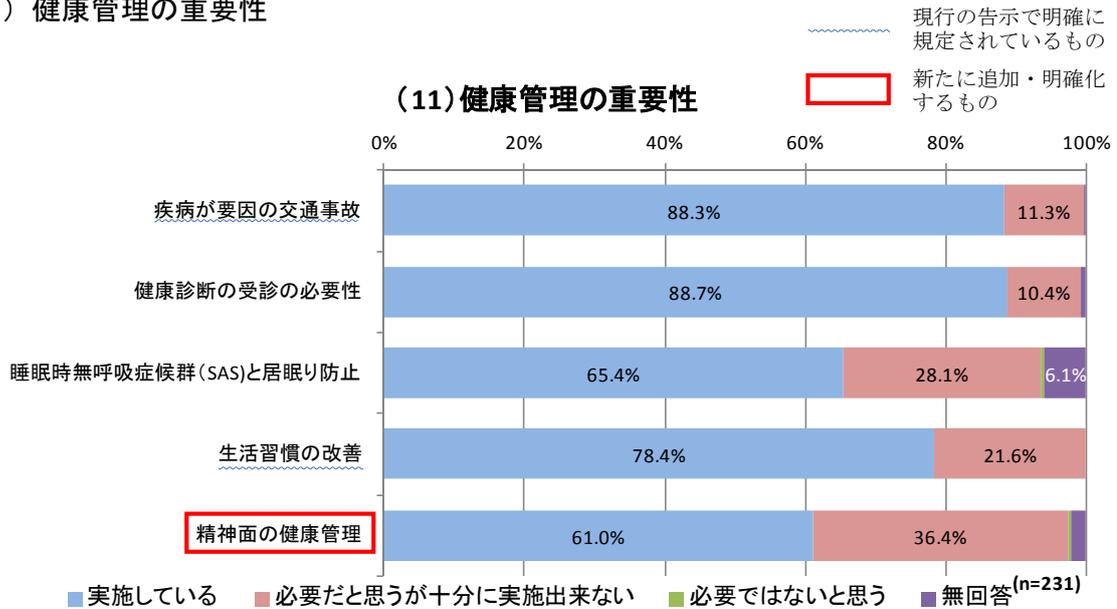


(10) 交通事故に関わる運転者の生理的及び心理的要因とこれらへの対処方法

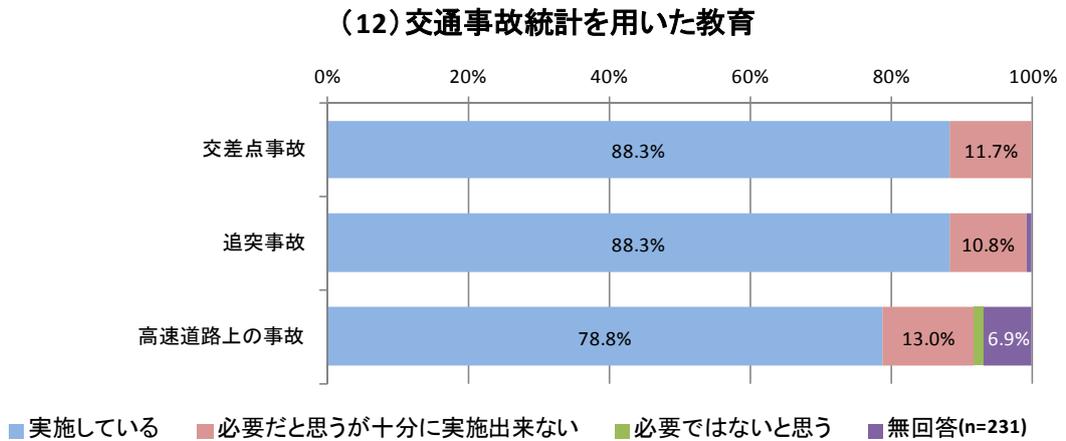
(10) 交通事故に関わる運転者の生理的及び心理的要因とこれらへの対処方法



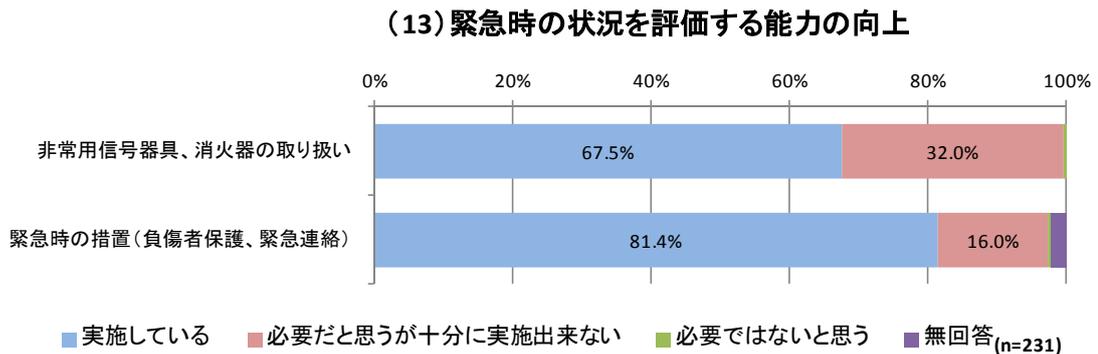
(11) 健康管理の重要性



(12) 交通事故統計を用いた教育



(13) 緊急時の状況を評価する能力の向上



(14) (1) ~ (13) 以外で必要と思われる教育内容 (自由記述)

新たに追加・明確化するもの

- ・年々運転者の年齢が高くなり、高齢者といわれる方が増えている。高齢者の為の指導マニュアル等があれば入手したい (車両 10 台未満)。
- ・**重大事故 (死亡、重症、ひき逃げ) 後の罰則と加害者・被害者心理** (車両 30~59 台)。
- ・運転とは手や足で操作して動かす事だけが運転でなく、安全運転には「心の在り方」を変えなければ事故防止にならない (車両 100~149 台)。
- ・信号無視、飛び出し、無確認横断等 (ルール無視の歩行者・自転車の対応) (車両 10~29 台)。
- ・**冬道 (雪道、凍結路面) 走行の危険要因**、本人が認識できる SAS の初期症状、**具**体的な眠気を招く薬 (**成分**)、環境 (車両 150 台以上)。
- ・環境事故に対する教育 (車両 10 台未満)。
- ・運転中のマナー (携帯、スマホ、カーナビ等 よそ見、脇見運転の注意) (車両 10 台未満)。
- ・交通モラル・運転マナー教育 (車両 10~29 台)。
- ・同乗指導、実車によるバック車庫入れ、内輪差訓練 (車両 10 台未満)。
- ・乗車する車両の構造特性の指導を今後取り入れて行きたい (車両 10 台未満)。
- ・**トラックの点検、車両のチェックの必要性等** (車両 10~29 台)。
- ・環境面について (車両 100~149 台)。

アンケート用紙

回答用紙1/2

| 事業者名: _____                                                 |                                | ご担当者名: _____                    |       |                                                 |       |                        |       |
|-------------------------------------------------------------|--------------------------------|---------------------------------|-------|-------------------------------------------------|-------|------------------------|-------|
|                                                             |                                |                                 |       | ◆お願い 各項目の1・2・3いずれかに○を付けて下さい。                    |       |                        |       |
| 運転者への一般的な指導・監督に係る各項目(詳細)について、<br>貴社の状況として1～3のいずれかを選択してください。 |                                |                                 |       | 1.実施している    2.必要だと思いが十分に実施できていない    3.必要ではないと思う |       |                        |       |
|                                                             |                                |                                 | ↓     |                                                 | ↓     |                        | ↓     |
| 項目                                                          | 内容                             | 詳細                              | 選択肢   | 詳細                                              | 選択肢   | 詳細                     | 選択肢   |
| 1.トラックを運転する心構え                                              | トラック輸送の社会的重要性                  | 国内物流の基幹的役割を果たすトラック輸送            | 1 2 3 | トラック運転者の使命と役割                                   | 1 2 3 |                        |       |
|                                                             | トラック事故の社会的影響                   | 重大事故に繋がるトラックの交通事故               | 1 2 3 |                                                 |       |                        |       |
|                                                             | 安全運行の心構え<br>(他の運転者に与える影響の大きさ等) | 他の運転者に与える影響の大きさ                 | 1 2 3 | 模範運転者の心構え(ゆずり合い、急ぎやあせりを抑える等)                    | 1 2 3 | 運転姿勢の基本                | 1 2 3 |
|                                                             |                                | 輸送品質の確保                         | 1 2 3 |                                                 |       |                        |       |
| 2.トラックの安全運行のために遵守すべきこと                                      | トラック運行に係る法令<br>(道路交通法 等)       | 事業関連(貨物自動車運送事業法、輸送安全規則)         | 1 2 3 | 道路交通法                                           | 1 2 3 | 運行(道路運送車両法、道路法)        | 1 2 3 |
|                                                             |                                | 労働(労働基準法、労働安全衛生法)               | 1 2 3 | 法を遵守した安全な運転方法                                   | 1 2 3 |                        |       |
|                                                             | 義務を果たさない場合の影響の把握               | 運転者に対する刑事処分、行政処分(救護義務、酒酔い運転等)   | 1 2 3 | 事業者に対する行政処分                                     | 1 2 3 | 法を逸脱した運転方法に起因する事故の実例   | 1 2 3 |
|                                                             | 労働時間遵守                         | 労働時間についての規定(改善基準告示等)            | 1 2 3 |                                                 |       |                        |       |
|                                                             | 薬物使用禁止                         | 薬物使用禁止                          | 1 2 3 |                                                 |       |                        |       |
|                                                             | 運転者の日常業務                       | 運行指示書、乗務記録、交代乗務                 | 1 2 3 | 運行記録計                                           | 1 2 3 | 点呼、日常点検                | 1 2 3 |
| 3.トラックの構造上の特性                                               | トラックの特性に合わせた運転                 | 車高、車幅、車長、視野、死角、内輪差              | 1 2 3 | 道路形状(カーブ、坂道)                                    | 1 2 3 | 速度と車間距離、下り坂・カーブ等での速度抑制 | 1 2 3 |
|                                                             |                                | 上記を把握していなかったことに起因する事故の実例        | 1 2 3 |                                                 |       |                        |       |
|                                                             | トレーラの特性に合わせた運転                 | トレーラの構造と特性(ジャックナイフ、横転、単体走行)     | 1 2 3 | トレーラの安全運行                                       | 1 2 3 | コンテナのロック               | 1 2 3 |
|                                                             |                                | 上記を把握していなかったことに起因する事故の実例        | 1 2 3 |                                                 |       |                        |       |
| 4.貨物の正しい積載方法                                                | 偏荷重の危険性                        | 偏荷重の発生要因と危険性                    | 1 2 3 | 偏荷重と運転(制動時、カーブ通過時等)への影響                         | 1 2 3 |                        |       |
|                                                             | 安全輸送のための積み付け・固縛の方法             | 積載のルール                          | 1 2 3 | 荷崩れしない積み付けの方法                                   | 1 2 3 | 荷崩れしない固縛方法             | 1 2 3 |
|                                                             | 荷崩れ防止のための走行中の注意点               | 走行中の注意(ハンドル・ブレーキ操作、カーブ、高速走行、点検) | 1 2 3 |                                                 |       |                        |       |
| 5.過積載の危険性                                                   | 過積載による事故要因と社会的影響               | 過積載による事故要因(制動、安定性への影響)          | 1 2 3 | 社会に対する影響                                        | 1 2 3 |                        |       |
|                                                             | 過積載による罰則                       | 運転者に対する罰則                       | 1 2 3 | 警察の措置                                           | 1 2 3 |                        |       |
|                                                             | 過積載の防止(過積載の制限 等)               | 過積載の制限                          | 1 2 3 | 運転者に求められること(積載量の制限理解と過積載の依頼を断る)                 | 1 2 3 | 荷主等への禁止事項              | 1 2 3 |
|                                                             |                                | 積載と軸重                           | 1 2 3 |                                                 |       |                        |       |
| 6.危険物を運搬する場合に留意すべき事項                                        | 危険物の性状<br>(消防法と危険物の種類 等)       | 消防法と危険物の種類                      | 1 2 3 | 危険物の性状と取扱い方法                                    | 1 2 3 | 危険物(ガス、火薬、毒物、劇薬)       | 1 2 3 |
|                                                             | 危険物輸送の基本事項                     | 安全確認事項(運転者の有資格、携行品等)            | 1 2 3 | 積載方法及び運搬方法                                      | 1 2 3 | 漏洩事故の対処                | 1 2 3 |
|                                                             | タンクローリー運行上の注意事項                | タンクローリーの車両特性                    | 1 2 3 | タンクローリーの運行上の注意事項                                | 1 2 3 |                        |       |

回答用紙2/2

◆お願い 各項目の1・2・3いずれかに○を付けて下さい。

| 運転者への一般的な指導・監督に係る各項目(詳細)について、<br>貴社の状況として1～3のいずれかを選択してください。 |                                         | 1.実施している 2.必要だと思うが十分に実施できていない 3.必要ではないと思う     |       |                            |       |                                |       |
|-------------------------------------------------------------|-----------------------------------------|-----------------------------------------------|-------|----------------------------|-------|--------------------------------|-------|
| 項目                                                          | 内容                                      | 詳細                                            | 選択肢   | 詳細                         | 選択肢   | 詳細                             | 選択肢   |
| 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                              | 適切な運行経路の選択と経路情報の把握<br>(適切な運行経路の選択の必要性等) | 適切な運行経路の選択の必要性                                | 1 2 3 | 運行経路情報(道路・交通)の事前把握         | 1 2 3 | 情報を踏まえた安全運行の留意点                | 1 2 3 |
|                                                             |                                         | 異常気象時の注意(夜間、降雨、濃霧、強風、雪道)                      | 1 2 3 | 適切な駐停車(輪止め、危険回避)           | 1 2 3 | 踏切、高架橋、トンネル、入出庫                | 1 2 3 |
|                                                             |                                         | 事故の実例、ヒヤリ・ハット体験の説明                            | 1 2 3 |                            |       |                                |       |
|                                                             | 許可運送における経路選択                            | 許可運送(基準緩和車両)                                  | 1 2 3 | あらかじめ設定した経路を通行する指導         | 1 2 3 | 許可運送を安全に運行するための留意点(指定道路、新規格車等) | 1 2 3 |
| 8. 危険の予測及び回避                                                | 危険予測運転の必要性                              | トラックの運転に関する様々な危険の認識(強風等の悪天候、内輪差、死角、ジャッナイフ現象等) | 1 2 3 |                            |       |                                |       |
|                                                             | 危険予測のポイント(歩行者や自転車などの行動特性に応じた配慮等)        | 歩行者(高齢者、子ども)や自転車、二輪車等の行動特性に応じた配慮              | 1 2 3 | 悪天候・夜間の危険への配慮              | 1 2 3 |                                |       |
|                                                             | 危険予知訓練                                  | ヒヤリハット訓練(KYT)                                 | 1 2 3 |                            |       |                                |       |
|                                                             | 指差し呼称及び安全呼称の活用                          | 指差し呼称及び安全呼称の活用                                | 1 2 3 |                            |       |                                |       |
| 9. 運転者の運転適性に応じた安全運転                                         | 適性診断の必要性                                | 個々の運転行動の特性自覚                                  | 1 2 3 |                            |       |                                |       |
|                                                             | 適性診断結果の活用方法                             | 適性診断結果活用方法の例(性格、安全運転態度、認知・処理機能)               | 1 2 3 | ストレス等への配慮                  | 1 2 3 |                                |       |
| 10. 交通事故に関わる運転者の生理的及び心理的要因とこれらへの対処方法                        | 交通事故の生理的・心理的要因                          | 運転技能の過信や集中力の欠如(あせり、疲労等)                       | 1 2 3 |                            |       |                                |       |
|                                                             | 過労運転防止のための留意点                           | 運行中の留意点(疲労や眠気を感じた時は運転を中止又は休憩)                 | 1 2 3 | 日常生活での留意点(睡眠時間の確保等)        | 1 2 3 |                                |       |
|                                                             | 飲酒運転防止のための留意点                           | 飲酒運転に対する罰則                                    | 1 2 3 | 飲酒運転防止のための留意点              | 1 2 3 |                                |       |
| 11. 健康管理の重要性                                                | 健康起因の事故と健康管理の必要性(疾病が要因の交通事故等)           | 疾病が要因の交通事故                                    | 1 2 3 | 健康診断の受診の必要性(診断結果に基づいた健康指導) | 1 2 3 | 睡眠時無呼吸症候群(SAS)と居眠り防止           | 1 2 3 |
|                                                             | 健康管理のポイント                               | 生活習慣の改善                                       | 1 2 3 | 精神面の健康管理                   | 1 2 3 |                                |       |
| 12. 交通事故統計を用いた教育                                            | トラックの交通事故の傾向と特徴及び対策                     | 交差点事故                                         | 1 2 3 | 追突事故                       | 1 2 3 | 高速道路上の事故                       | 1 2 3 |
| 13. 緊急時の状況を評価する能力の向上                                        | 緊急時の措置                                  | 非常用信号器具、消火器の取り扱い                              | 1 2 3 | 緊急時の措置(負傷者保護、緊急連絡)         | 1 2 3 |                                |       |
| ◆上記の項目以外で必要と思われる教育内容をご記入下さい                                 |                                         |                                               |       |                            |       |                                |       |
|                                                             |                                         |                                               |       |                            |       |                                |       |
|                                                             |                                         |                                               |       |                            |       |                                |       |
|                                                             |                                         |                                               |       |                            |       |                                |       |

## 我が国と欧州における運送事業・運転免許・教育制度の比較

## ◆ 運送事業制度の比較

|      | 我が国の制度                                                                                                                                                                                                                                                                                              | 欧州の制度                                                                                                                                                                                                         |
|------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| 運送事業 | <p>一般貨物自動車運送事業を営もうとする者は、各運輸局において公示している許可基準に適合することを証するため、以下の許可申請書等を提出しなければならない。</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・事業用自動車の運行管理の体制を記載した書類</li> <li>・事業の開始に要する資金の総額及びその内訳並びにその資金の調達方法を記載した書類</li> <li>・事業の用に供する施設の概要及び付近の状況を記載した書類等</li> </ul> <p>なお、刑事罰を受けている者は許可を受けることができない。</p>            | <p>EUにおいて自動車運送事業に参入するためには4つの要件を満たしていなければならない。各州又は連邦の出先機関へ申請し認可を受ける。</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>①会社の所在地がEU国内にあること</li> <li>②刑事罰を受けていないか</li> <li>③適正な財務状態であること</li> <li>④職業的能力があること</li> </ol> |
| 運行管理 | <p>乗務管理・労務管理・指導教育等を行う運行管理者の選任が義務付け。事業法に規定する要件(講習、試験等)を満たし、運行管理者資格証を交付された者から選任する必要がある。</p> <p>事業者は、運行を管理する営業所毎に営業所の大きさに応じた数の運行管理者を選任しなければならない。(29両まで1名、30～59両まで2名…)</p>                                                                                                                              | <p>安全で効率的な運行等を計画し、管理するTransport Manager(認定資格)が在籍していることが参入要件の1つ。(営業所への配置は義務付け外)</p> <p>Transport Managerの資格を得るためには、民法、商法、社会法、会計法、財務管理、運送業をとりまく市場、車両等の技術規格、道路安全等に関する資格試験に合格しなければならない。</p>                       |
| 点呼   | <p>乗務前後に対面で実施、遠隔地の場合は電話で実施。</p> <p>内容は、以下のとおり。</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・酒気帯びの有無の確認</li> <li>・疾病、疲労その他の理由により安全な運転をすることができないおそれの有無の確認</li> <li>・道路運送車両法第47条の2第1項及び第2項の規定による点検の実施又はその確認</li> <li>・事業用自動車の運行の安全を確保するために必要な指示(一般的に、運行経路上や当日の天候等における注意事項等を指示している)⑪ 健康管理の重要性</li> </ul> | 無し                                                                                                                                                                                                            |

# 我が国と欧州における運送事業・運転免許・教育制度の比較

## ◆ 運転免許制度の比較

|        | 我が国の制度                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                             | 欧州の制度                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                  |
|--------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| ライセンス  | <p>◆ 現行の免許区分</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・大型自動車：車両総重量11トン、または最大積載量6.5トン以上の自動車、乗車定員30人以上の自動車</li> <li>・中型自動車：車両総重量5トン以上11トン未満、または最大積載量3トン以上6.5トン未満の自動車、乗車定員11人以上30人未満の自動車</li> <li>・普通自動車：車体の大きさなどが、大型自動車および中型自動車などのいずれにも該当しない自動車</li> </ul> <p>◆ 取得最低年齢</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>18歳以上：普通自動車</li> <li>20歳以上：中型自動車</li> <li>21歳以上：大型自動車</li> </ul> | <p>◆ EU指令による免許区分（貨物運送＝カテゴリC）</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>C1：許容最大重量が3,500kgを超え7,500kg以下であり、かつ、運転者の他に8人以下の人員を運送するよう設計製造された、D1又はD（旅客）以外の自動車（被牽引車を連結することができる）</li> <li>C1E：C1の牽引車と重被牽引車を連結した車両又はB（乗用）の牽引車と許容最大重量が3,500kgを超える被牽引車を連結した車両であって、許容最大重量の和が12,000kg以下のもの</li> <li>C：許容最大重量が3,500kgを超え、かつ、運転者のほかに8人以下の人員を運送するよう設計製造された、D1又はD以外の自動車（被牽引車を連結することができる）</li> <li>CE：Cの牽引車と重被牽引車を連結した車両</li> </ul> <p>◆ 取得最低年齢</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>18歳以上：C1及びC1E</li> <li>21歳以上：C及びCE</li> </ul> |
| 有効期限   | 違反状況及び年齢に応じて3年～5年                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                  | 2013年1月19日以降に発給される免許については、カテゴリCについては5年毎の更新が必要（EU指令では同時期以前に発給された免許については有効期間を定めていない）                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                     |
| 取得時の教習 | <p>◆ 中型免許</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・技能教習が39時間（普通免許を取得している者は15時間）</li> <li>・学科教習が26時間（同1時間）</li> </ul>                                                                                                                                                                                                                                                            | EU指令としての規定はない（各国毎に規定している）                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                              |

# 我が国と欧州における運送事業・運転免許・教育制度の比較

## ◆ 教育制度の比較

|                  | <b>我が国の一般的な指導・監督</b><br><small>※ 時間や期間について法令上の規定はない</small>                                                            | <b>欧州の定期訓練</b><br><small>※ 定期は5年毎に35時間</small>                                                                                                          |
|------------------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| <b>法令一般事項</b>    | ①トラックを運転する場合の心構え<br>②トラックの運行の安全を確保するために遵守すべき基本的事項<br>⑥危険物を運搬する場合に留意すべき事項<br>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<br>⑧危険の予測及び回避 | 2. 1 道路運送の社会的環境及びそれを規定する規則を知ること(初期資格・定期訓練に係る権利義務等)<br>2. 2 貨物運送について規定する規則を知ること(標準輸送契約下での義務)                                                             |
| <b>車両</b>        | ③トラックの構造上の特性                                                                                                           | 1. 1 トランスミッションの最適使用のために同システムを知ること<br>1. 2 車両制御、タイヤ摩耗の最小化及び誤作動防止のために安全制御の技術的特徴と運用をすること                                                                   |
| <b>労務健康</b>      | 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<br>⑪健康管理の重要性                                                                        | 2. 1 道路運送の社会的環境及びそれを規定する規則を知ること(労働時間、運行記録計に係る規則)<br>3. 3 身体的リスクを防止する能力(体力)<br>3. 4 身体的及び精神的能力の重要性の認知                                                    |
| <b>積載</b>        | ④貨物の正しい積載方法<br>⑤過積載の危険性                                                                                                | 1. 4 安全規則及び車両の適切な使用を考慮した積み込み能力                                                                                                                          |
| <b>その他(安全関係)</b> | ⑨運転者の運転適性に応じた安全運転<br>—                                                                                                 | —<br>3. 1 運転者に対して業務中の道路の危険及び事故について認知させること(交通事故統計)<br>3. 5 緊急時における適切な対応                                                                                  |
| <b>労災</b>        | —                                                                                                                      | 3. 1 運転者に対して業務中の道路の危険及び事故について認知させること(労働災害)<br>3. 3 身体的リスクを防止する能力(人間工学的に危険な動作や姿勢)                                                                        |
| <b>その他(安全以外)</b> | —                                                                                                                      | 1. 3 燃料消費の最適化能力<br>2. 2 貨物運送について規定する規則を知ること(輸送事業許可証、契約文書の起草等)<br>3. 2 不法移民による犯罪及び人身売買を防止する能力<br>3. 6 会社のイメージ強化を助ける行動をとる能力<br>3. 7 道路運送の経済的環境及び市場構成を知ること |

|           |                |                                                                                                                                                           |                                                                                                                                                                                                                                                 |
|-----------|----------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| 1. 経済的な運転 | ・物理的基礎         | <ul style="list-style-type: none"> <li>・転がり抵抗</li> <li>・走行抵抗</li> <li>・上り坂抵抗</li> <li>・空気抵抗</li> <li>・まとめ</li> </ul>                                      |                                                                                                                                                                                                                                                 |
|           | ・自動車の部品・設計     | <ul style="list-style-type: none"> <li>・エンジン性能</li> <li>・トランスミッション</li> <li>・空気力学</li> <li>・まとめ</li> </ul>                                                |                                                                                                                                                                                                                                                 |
|           | ・点検・整備による経済性   | <ul style="list-style-type: none"> <li>・整備(エアフィルター、燃料フィルター、シャシー、車軸ベアリング、夏・冬タイヤ)</li> <li>・極端な空気圧</li> <li>・まとめ</li> </ul>                                 |                                                                                                                                                                                                                                                 |
|           | ・自動車技術及び燃料装置   | <ul style="list-style-type: none"> <li>・ターボ(長所、追加装備、近年のディーゼルトーボの経済性)</li> <li>・定速度走行装置</li> <li>・スピードリミッター</li> <li>・リターダ</li> <li>・アイドリングストップ</li> </ul> |                                                                                                                                                                                                                                                 |
|           | ・排出ガス後処理装置     | <ul style="list-style-type: none"> <li>・粒子状物質に係る法令</li> <li>・EGR</li> <li>・SCR</li> <li>・まとめ</li> </ul>                                                   |                                                                                                                                                                                                                                                 |
|           | ・代替燃料          | <ul style="list-style-type: none"> <li>・バイオディーゼル</li> <li>・植物油</li> <li>・ハイブリッド</li> <li>・まとめ</li> </ul>                                                  |                                                                                                                                                                                                                                                 |
|           | ・エコの原則         | <ul style="list-style-type: none"> <li>・エンジン回転数と出力(kw)の関係図</li> <li>・エンジン回転数とエンジン性能(PS)の関係図</li> <li>・エンジン回転数と速度の関係図</li> </ul>                           |                                                                                                                                                                                                                                                 |
|           | 2. 貨物自動車に関する規則 | ・基本原則・規程                                                                                                                                                  | <ul style="list-style-type: none"> <li>・労働時間法</li> <li>・その他関連法令(ドイツ、EU、乗組員法)</li> <li>・1日当たりの労働時間、休息时间</li> <li>・1週当たりの労働時間、休息时间</li> <li>・Mehr-Fahrer-System</li> </ul>                                                                        |
|           |                | ・乗務時間の制御                                                                                                                                                  | <ul style="list-style-type: none"> <li>・アナログ式運行記録計</li> <li>・アナタコの記録</li> <li>・取扱及び機能</li> <li>・2人用タコグラフ</li> <li>・デジタル式運行記録計</li> <li>・運転免許証</li> <li>・時間帯</li> <li>・運転免許証との連携</li> <li>・法令違反</li> <li>・車両総重量3.5t以下</li> <li>・レンタカー</li> </ul> |
|           |                | ・貨物運送における規程及び通達                                                                                                                                           | <ul style="list-style-type: none"> <li>・貨物自動車運送法</li> <li>・貨物自動車運送事業</li> <li>・交通産業</li> <li>・貨物事業での契約</li> <li>・許可、ライセンス</li> <li>・責任及び賠償責任保険</li> <li>・所有物及び</li> <li>・運送事業者及び荷主の権利・義務</li> <li>・アドバイス/情報</li> <li>・まとめ</li> </ul>            |
|           |                | ・道路交通法                                                                                                                                                    | <ul style="list-style-type: none"> <li>・日曜・祝日の運行禁止</li> <li>・休暇旅行及び夜間走行禁止</li> <li>・夜間、日曜・祝日の駐車禁止</li> </ul>                                                                                                                                    |

|                    |                                                                          |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                    |
|--------------------|--------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
|                    | <ul style="list-style-type: none"> <li>・関税法</li> <li>・特別輸送</li> </ul>    | <ul style="list-style-type: none"> <li>・関税法の基礎</li> <li>・商品の関税上の状況</li> <li>・関税法上の通信販売</li> <li>・国際輸送の手続き</li> <li>・ATA条約に基づく手続き</li> <li>・食品輸送</li> <li>・生物の運送</li> <li>・廃棄物運送</li> </ul>                                                                                                                         |
| 3. 安全運転、危険走行及び安全技術 | <ul style="list-style-type: none"> <li>・業務上の危険可能性</li> </ul>             | <ul style="list-style-type: none"> <li>・貨物自動車の事故発生率</li> <li>・貨物自動車の事故原因</li> <li>・危険予測運転の意義</li> <li>・貨物運送における典型的な労災</li> <li>・まとめ</li> </ul>                                                                                                                                                                     |
|                    | <ul style="list-style-type: none"> <li>・運転者及び事業者に対する事故の影響</li> </ul>     | <ul style="list-style-type: none"> <li>・心的外傷</li> <li>・運転者に対する不注意or有責事故の財政負担(民法、労働法)</li> <li>・事業者に対する事故の財政負担</li> </ul>                                                                                                                                                                                           |
|                    | <ul style="list-style-type: none"> <li>・危険状況の回避</li> </ul>               | <ul style="list-style-type: none"> <li>・人(睡眠、食事、ストレス・体力減、体調・バランスのある仕事、散漫運転の回避、正しい乗降・積載方法)</li> <li>・運転(右左折、円周、バス・通学バス、追い越し禁止、優先通行、)</li> <li>・環境(カーブ、アンダーステア、オーバーステア、勾配、工事、トンネル、橋)</li> <li>・タイヤ(プロファイル、適切なタイヤ装着、極端に高いor低い空気圧)</li> <li>・まとめ</li> </ul>                                                            |
|                    | <ul style="list-style-type: none"> <li>・運転支援システム</li> </ul>              | <ul style="list-style-type: none"> <li>・急ブレーキ</li> <li>・エンジnbrake</li> <li>・リターダー</li> <li>・ABS</li> <li>・EBS</li> <li>・ASR(アンチスピンレギュレーター)</li> <li>・ESP(横滑り防止装置)</li> <li>・車間距離警報、車間定速</li> <li>・アルコールインターロック</li> <li>・車線維持支援</li> <li>・車線変更支援</li> <li>・照明</li> <li>・夜間視覚支援ー将来、トラックにも?</li> <li>・まとめ</li> </ul> |
|                    | <ul style="list-style-type: none"> <li>・緊急時の対応</li> </ul>                | <ul style="list-style-type: none"> <li>・安全装備</li> <li>・正しいブレーキ</li> <li>・故障や事故現場での対応</li> <li>・特例:トンネル内での渋滞、故障、事故</li> <li>・一連の救助及び応急処置(正しい緊急連絡、負傷者発見時の対応、横向き姿勢、危険輸送、自転車の負傷者)</li> <li>・トンネル内の火災、火災撲滅</li> <li>・まとめ</li> </ul>                                                                                     |
|                    | <ul style="list-style-type: none"> <li>・貨物輸送の経済的意義</li> </ul>            | <ul style="list-style-type: none"> <li>・国民経済に対する貨物輸送事業の意義</li> <li>・別の運送形態と比較した道路交通輸送の意義'モーダルシフト'</li> <li>・個々の運送事業者の番号、長所及び短所</li> <li>・運送部門の事業者数</li> <li>・まとめ</li> </ul>                                                                                                                                        |
|                    | <ul style="list-style-type: none"> <li>・公共における事業者の認知、それに対する貢献</li> </ul> | <ul style="list-style-type: none"> <li>・事業者若しくは人のイメージが発生する方法</li> <li>・コーポレートアイデンティティー</li> <li>・コーポレートデザイン及び事業者に対するその意義</li> <li>・コーポレートアイデンティティー及びコーポレートデザインの外形上の効果</li> </ul>                                                                                                                                   |

|              |                 |                                                                                                                                                                                                                                                                                                    |
|--------------|-----------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| 4. 運転者及びイメージ |                 | <ul style="list-style-type: none"> <li>・完全なコーポレートアイデンティティ及び良いイメージの長所</li> <li>・イメージ及びコーポレートアイデンティティ:まとめ及び概観</li> </ul>                                                                                                                                                                             |
|              | ・労働日における業務の質    | <ul style="list-style-type: none"> <li>・貨物輸送におけるサービスの質</li> <li>・最初の印象が重要</li> <li>・自分のトラックは自分の城</li> <li>・駐車場での運転マナー</li> <li>・綿密な運行計画の意義</li> <li>・身だしなみ、言葉以外でのコミュニケーション</li> <li>・適切な言葉、言葉によるコミュニケーション</li> <li>・良い行儀作法の実践</li> <li>・特別なケース:行政による監査、監査時の適切な対応、特別な顧客の苦情</li> <li>・まとめ</li> </ul> |
|              | ・健康負荷の縮減、体調改善   | <ul style="list-style-type: none"> <li>・健康リスクに係る身体負荷</li> <li>・正しい積荷の持ち運び方</li> <li>・正しい運転姿勢</li> <li>・簡単なストレッチ</li> <li>・労務災害用の服装</li> <li>・健康リスクに係る特別な身体的負荷</li> <li>・ストレス及びその影響</li> <li>・アルコール防止</li> <li>・薬物使用防止</li> <li>・過労対策、睡眠</li> <li>・バランスの良い食事</li> <li>・まとめ</li> </ul>               |
|              | ・違反及び犯罪行為の予防    | <ul style="list-style-type: none"> <li>・シェンゲン協定</li> <li>・違反に対する効果的な対策</li> <li>・密輸</li> <li>・襲撃及び強盗</li> <li>・まとめ</li> </ul>                                                                                                                                                                      |
| 5. 積荷の安全性    | ・リスク及び法令        | <ul style="list-style-type: none"> <li>・不安定な積荷による事故</li> <li>・事故発生の統計</li> <li>・権利・義務に係る法令(運転手、積込業者、車両所有者、郵送者・貨物輸送者、共済組合の事故予防)</li> <li>・まとめ</li> </ul>                                                                                                                                            |
|              | ・物理特性           | <ul style="list-style-type: none"> <li>・作用力の記載</li> <li>・摩擦力・摩擦係数</li> <li>・固定力</li> <li>・まとめ</li> </ul>                                                                                                                                                                                           |
|              | ・車体構造及び積荷分配     | <ul style="list-style-type: none"> <li>・車両構造上の基本的要件</li> <li>・積載能力・積荷分配</li> <li>・車両構造</li> <li>・固定・補助手段</li> <li>・まとめ</li> </ul>                                                                                                                                                                  |
|              | ・積荷の安定方法        | <ul style="list-style-type: none"> <li>・荷物の積載及び積み降ろし</li> <li>・物理的な積載物の安定性</li> <li>・形状の観点からの積載物の安定性</li> <li>・まとめ</li> </ul>                                                                                                                                                                      |
|              | ・積載物の安定確保のための計算 | <ul style="list-style-type: none"> <li>・下方への固定における補助力の計算</li> <li>・直接的な固定における固定力の計算(斜め固定における固定力、対角線固定における固定力、輪状固定における固定力)</li> <li>・練習</li> </ul>                                                                                                                                                  |
|              | ・その他、積荷の安定方法    | <ul style="list-style-type: none"> <li>・ペーパーロールを積載した場合</li> <li>・飲料品を積載した場合</li> <li>・長短様々な木を積載した場合</li> <li>・土砂等のばら積み</li> <li>・液体を積載した場合</li> <li>・鋼材を積載した場合</li> </ul>                                                                                                                          |