

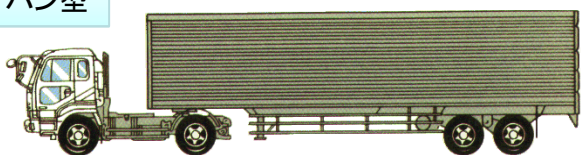
# 特車通行許可制度の改善について(案)

---

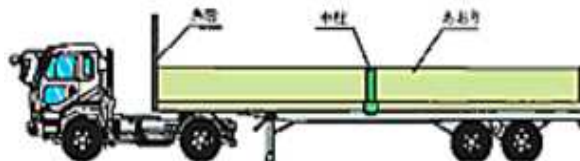
参考資料

# 特殊車両の事例

バン型



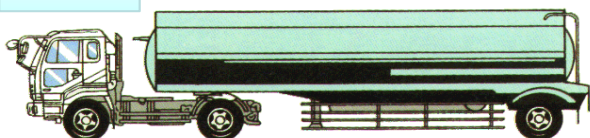
あおり型



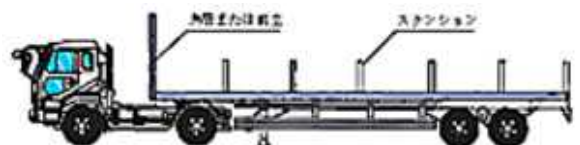
重セミ



タンク型



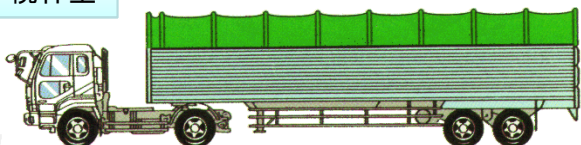
スタクション型



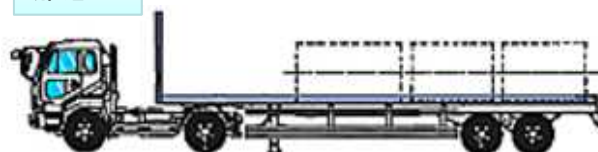
ポールトレーラ



幌枠型



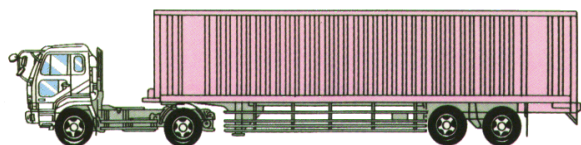
船底型



ダブルス



コンテナ型



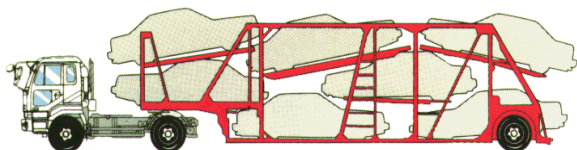
海上コンテナ



建設機械類



自動車運搬用



フルトレーラ



# 特車不要上限値の国際比較 ※セミトレーラ連結車の場合

諸元	日本	イギリス	ドイツ	フランス
幅(m)	2.5m	2.55m	2.55m	2.55m
高さ(m)	3.8m (高さ指定道路 4.1m)	規定なし	4.0m	規定なし
長さ(m)	12m (高速道路 16.5m)	16.5m	16.5m	16.5m
車両総重量(t)	20t 重さ指定道路 25t (特例5車種※ <sup>1</sup> は27t) 高速道路 25t (特例5車種は36t)	40t ( <u>44t</u> ※ <sup>2</sup> )	40t ( <u>44t</u> ※ <sup>3</sup> )	<u>44t</u>

※1 特例5車種とは、バン型、タンク型、幌枠型、コンテナ用及び自動車運搬用のトレーラ連結車である。

※2 道路への負荷が小さいエアサスペンション、ダブルタイヤ、低公害エンジンを装着した車両は44t

※3 複合一貫交通で40フィートISOコンテナを運搬する車両は44t

# ダブル連結トラック 実験スケジュール

	車両長 21m 車両	車両長 21m超 車両
H28年度	10/19 実験参加者の公募開始と特車通行許可基準の特例通達が発出	参加者は随時受付  車両開発
	11/22 21m車両の走行実験開始 (日本梱包運輸倉庫)	
	3/17 21m車両の走行実験開始 (福山通運・ヤマト運輸)	
H29年度		10/16 25m車両の走行実験開始 (福山通運)
		11/1 25m車両の走行実験開始 (ヤマト運輸)
		未定 (日本梱包運輸倉庫)
H30年度	実験結果とりまとめ、本格導入に必要な条件等の整理	
	本格導入(予定)	

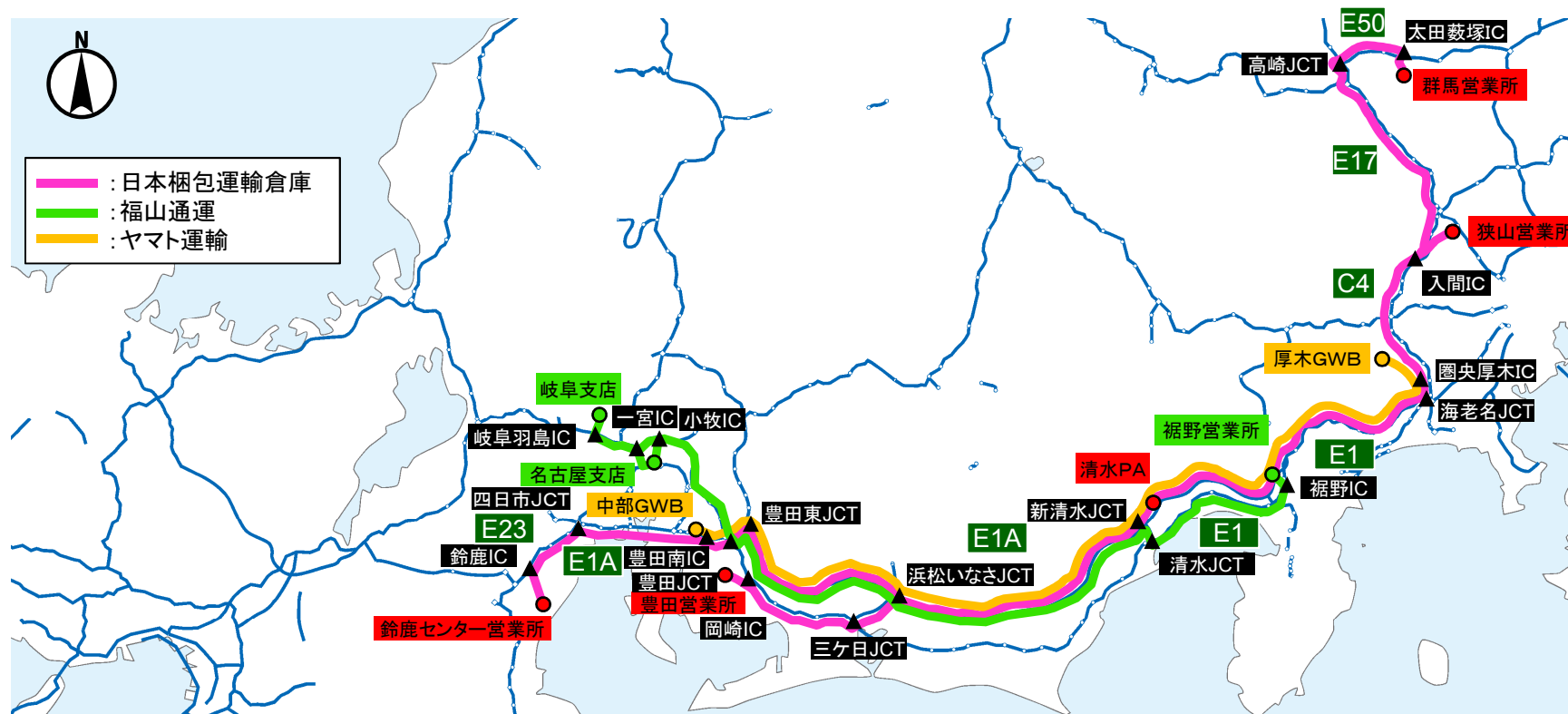
特例適用に係る技術的要件	その他要件
<p>車両は、以下の全ての技術的装備を備えることを原則とする。</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>①アンチロックブレーキシステム</li> <li>②衝突被害軽減ブレーキまたは自動車間距離制御装置</li> <li>③車両安定性制御システム</li> <li>④車線逸脱警報装置</li> <li>⑤被牽引車後端のカメラシステム、及びそれに付随した運転者の視野内にある後部視界のためのモニター</li> <li>⑥デジタルタコグラフ</li> <li>⑦車載型自動軸重計測装置(OBW)</li> <li>⑧エアサスペンション</li> <li>⑨ディスクブレーキまたはドラムブレーキ</li> <li>⑩リターダ(補助ブレーキ)</li> <li>⑪デフロックまたはトラクションコントロール(空転防止装置)</li> <li>⑫間接視界に関する装置(バックミラー等)</li> <li>⑬被牽引車のバックライト</li> <li>⑭反射材を用いた車体輪郭のマーキング</li> <li>⑮反射材を用いた「長大トラック」のプレート</li> <li>⑯ETC2.0</li> </ol>	<p><u>[積荷の要件]</u> 以下の貨物の積載は禁止する。</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・危険物貨物</li> <li>・大規模タンクでの大量の液体</li> <li>・動物</li> <li>・貨物を積載した状態で、車両の寸法を超える貨物</li> </ul> <p><u>[運転者の要件]</u></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・免許:大型自動車免許及び牽引免許を5年以上保有</li> <li>・業務経験:運輸業において5年以上の従事経験</li> <li>・安全教育:事前に2時間以上の訓練受講(特にカーブ、バックの講習が必要)</li> </ul> <p><u>[通行の要件]</u></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・追い越し:車両は道路の左側端から1番目の車両通行帯を通行することとし、原則として追い越しは禁止</li> </ul>

# ダブル連結トラック実験 実験走行ルート(21m車両)

## ■実験参加企業の走行ルート(21m)

実験参加企業	車両長	参加車両	ルート
日本梱包運輸倉庫(株)	21m	6台 (4台※)	太田薮塚IC:群馬営業所〔群馬県太田市〕 ～鈴鹿IC:鈴鹿センター営業所〔三重県鈴鹿市〕(489km) 入間IC:狭山営業所〔埼玉県狭山市〕 ～岡崎IC:豊田営業所〔愛知県豊田市〕(331km)
福山通運(株)	21m	1台	裾野IC:裾野営業所〔静岡県裾野市〕 ～一宮IC・小牧IC:名古屋支店〔愛知県北名古屋市〕(262km)
ヤマト運輸(株)	21m	2台	圏央厚木IC:厚木GWB〔神奈川県愛甲郡愛川町〕 ～豊田南IC:中部GWB〔愛知県豊田市〕(282km)

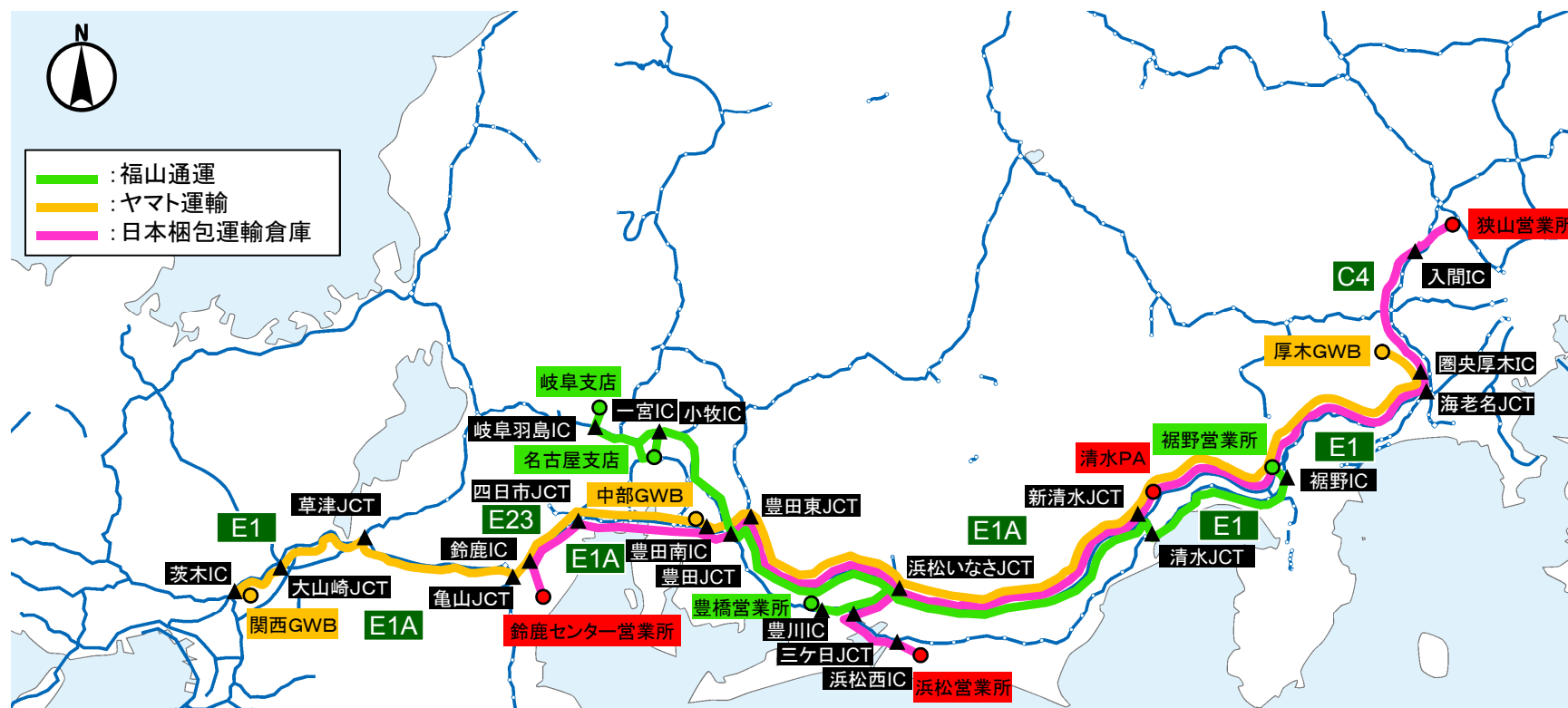
※日本梱包運輸倉庫(株)は、平成29年10月1日より参加車両台数を4台に変更



# ダブル連結トラック実験 実験走行ルート(21m超車両)

## ■実験参加企業の走行ルート(21m超車両)

実験参加企業	車両長	参加車両	ルート
福山通運(株)	25m	1台	裾野IC:裾野営業所〔静岡県裾野市〕 ～一宮IC・小牧IC:名古屋支店〔愛知県北名古屋市〕(262km)
ヤマト運輸(株)	25m	2台	圏央厚木IC:厚木GWB〔神奈川県愛甲郡愛川町〕 ～茨木IC:関西GWB〔大阪府茨木市〕(447km)
日本梱包 運輸倉庫(株)	未定	未定	入間IC:狭山営業所〔埼玉県狭山市〕 ～鈴鹿IC:鈴鹿センター営業所〔三重県鈴鹿市〕(417km)



# 21m車両の検証項目

検証項目		分析視点		データ等	
ダブル連結トラック実験	①省人化・環境負荷	・同一量輸送時のドライバー数 ・同一量輸送時のCO2排出量		・乗務記録表 (H28.11月～H29.6月)	
		②走行安全性	カーブ(降坂部) ・登坂部	・速度分布(速度差) ・前後加速度発生回数	・ETC2.0プローブデータ (H28.11月～H29.6月)
	合流部:本線		・速度分布(速度差) ・前後加速度発生回数	・ETC2.0プローブデータ (H28.11月～H29.6月)	
			合流部:ランプ	・本線合流位置	・追従走行調査 (1回走行、1サンプル)
	・合流時到達速度 ・本線合流時の速度変化 ・前後加速度発生回数			・ETC2.0プローブデータ (H28.11月～H29.6月)	
	追越時			・平均速度と追越時間	・ETC2.0プローブデータ (H28.11月～H29.6月)
			・追越車両の速度と追越時間	・追従走行調査 (3回走行、3サンプル)	
	車線変更部		・後続車両の回避行動 ・車線変更時間	・追従走行調査 (3回走行、3サンプル)	
			・車線変更時の速度変化	・ETC2.0プローブデータ (H28.11月～H29.6月)	
	③交通流への影響		ランプ部・ジャンクション部	・車線はみ出し回数とはみ出し幅	・追従走行調査 (3回走行、3サンプル)
			SA・PA	・休憩施設の駐車マスの利用状況	・休憩施設の利用実態調査 (平日・休日の2日間)
		・利用しているSA・PA		・ETC2.0プローブデータ (H28.11月～H29.6月)	
	④道路構造への影響	—	・ドライバーの心理的ストレス	・ドライバーアンケート調査 (27サンプル) ・ドライバー心拍計データ (9人、60サンプル)	



# 21m車両の検証項目

検証項目		分析視点		データ等	
ダブル連結トラック実験	一般道	⑤交通流への影響	交差点	<ul style="list-style-type: none"> <li>・右左折時の交差点通過時間</li> <li>・右左折時における後続車両の交差点進入速度</li> </ul>	・ビデオ調査(2回)
			交差点	・交差点右左折時の走行軌跡	
		⑥道路構造への影響	—	・ドライバーに与える心理的ストレス	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ドライバーアンケート調査(27サンプル)</li> <li>・ドライバー心拍計データ(9人、60サンプル)</li> </ul>
			中継輸送実験		<ul style="list-style-type: none"> <li>・労働時間や休憩時間(直行便と比較)</li> </ul>
			・ドライバーの実感	・ドライバーアンケート調査(27サンプル)	

# 検証結果① 省人化・環境負荷低減効果

○ダブル連結トラック(21m)で同じ重量を輸送する場合、通常的大型トラック(12m)等と比べ、ドライバー数は約5割削減し、CO2排出量も約5割削減。

## ○ 大型トラック(12m)の諸元



トラック諸元	内容
長さ (m)	<b>11.98</b>
高さ (m)	3.78
幅 (m)	2.49
最大積載量 (t)	13

出典：日本梱包運輸倉庫(株)

## ○ ダブル連結トラック(21m)の諸元

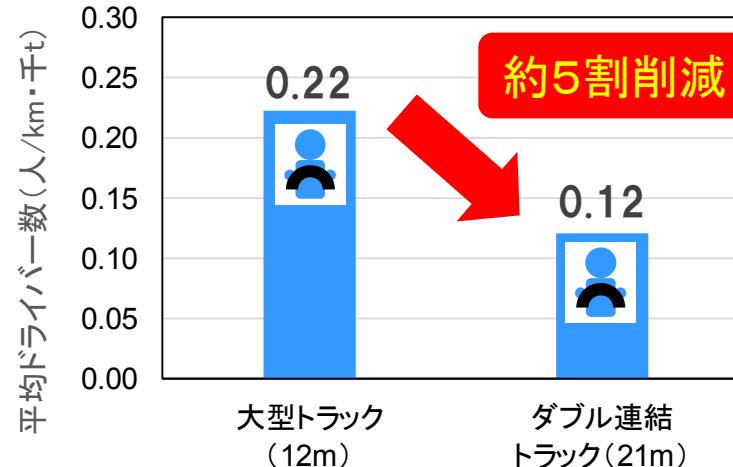


トラック諸元	内容
長さ (m)	<b>20.98</b>
高さ (m)	3.78
幅 (m)	2.49
最大積載量 (t)	24.1

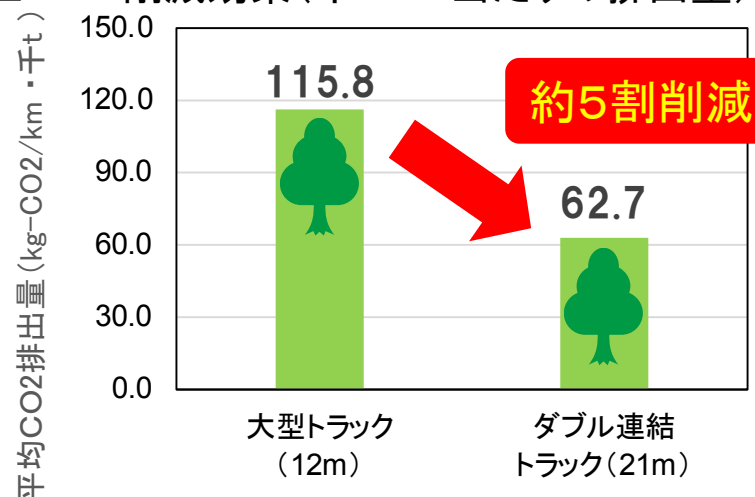
出典：日本梱包運輸倉庫(株)

対象車両	大型トラック等	ダブル連結トラック
平均輸送量	11.0t	19.8t
千t・kmあたりの必要ドライバー数	0.22人	0.12人
千t・kmあたりのCO2排出量	115.8kg-CO2	62.7kg-CO2

## ■ 省人化 (千t・kmあたりの必要ドライバー数)



## ■ CO2削減効果 (千t・kmあたりの排出量)



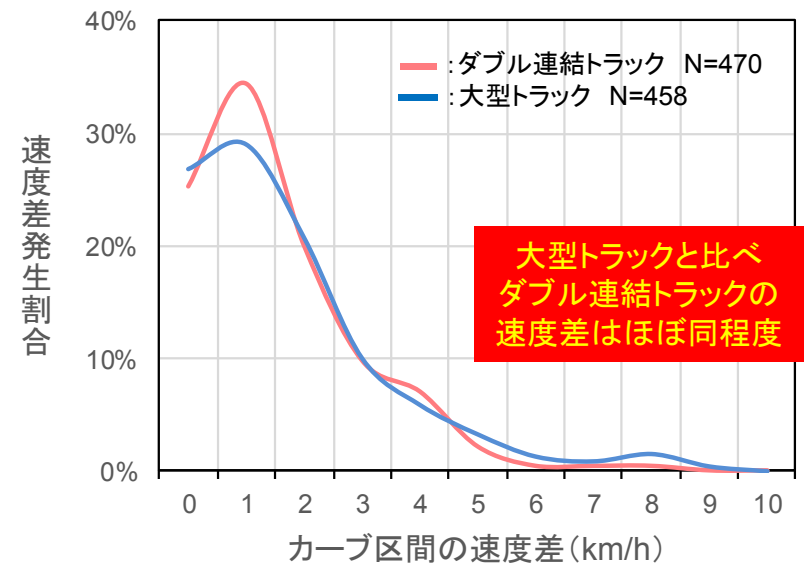
出典：日本梱包運輸倉庫(株)乗務記録表 (H28.11月～H29.6月)  
：福山通運(株)乗務記録表 (H29.3月～5月)

○1走行車両毎の速度について、大型トラックに比べダブル連結トラックの速度差は、ほぼ同程度。  
 ○カーブ区間中の急ブレーキについても発生しておらず、カメラ映像でも横揺れやふらつきの発生は確認されていない。

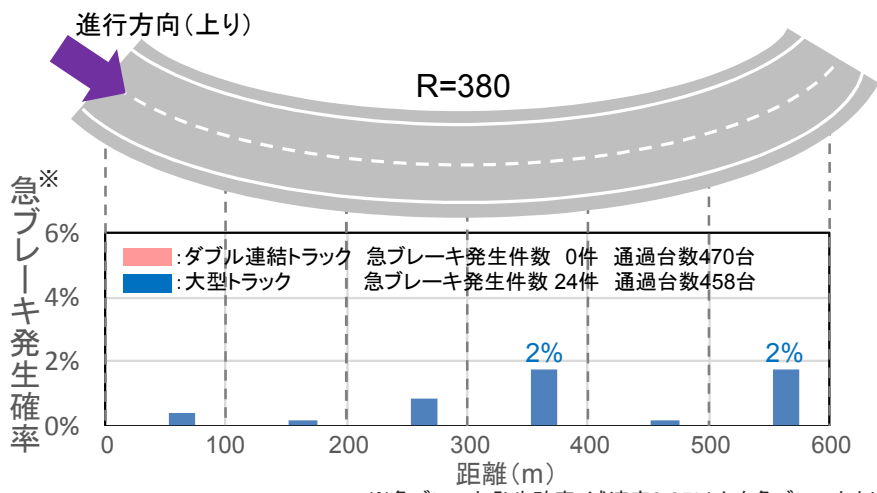
## ○カーブ区間(降坂部)



## ■ダブル連結トラック1走行毎の速度差分布



## ■ダブル連結トラックの急ブレーキ発生状況



※急ブレーキ発生確率: 減速度0.25以上を急ブレーキとし、急ブレーキ発生件数を通過台数で割ったもの

		最小値	最頻値	最大値
ダブル連結トラック	速度差	0.0km/h	1.0km/h	8.0km/h
大型トラック	速度差	0.0km/h	1.0km/h	9.0km/h

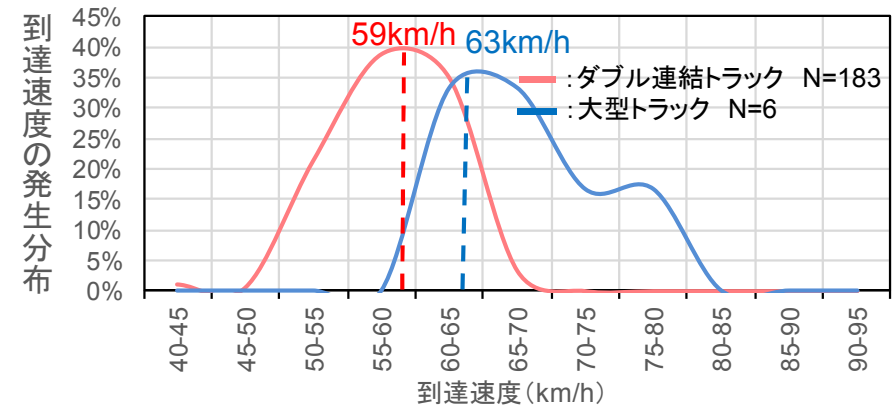
※カーブ区間の速度差: [カーブ区間流入速度-カーブ区間中間速度]  
 出典: ダブル連結トラック: ETC2.0プローブデータ(特定プローブ) H28.11月~H29.6月  
 大型トラック(車種「普通」、用途「貨物」の車両): ETC2.0プローブデータ H28.11月

○加速車線の走行速度は、大型トラックに比べ合流時の到達速度は低いものの、スムーズな速度上昇。  
 ○合流時では、ダブル連結トラックの急ブレーキは発生していない。

### ○合流部(ダブル連結トラック ランプ走行時)

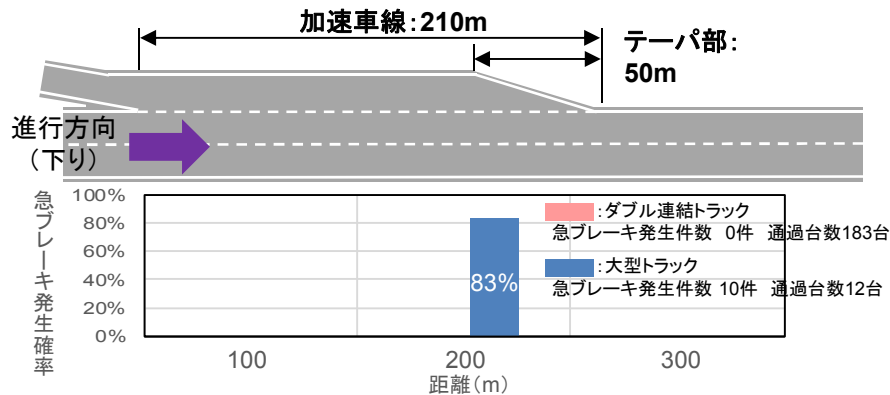


### ■ダブル連結トラックの合流時到達速度



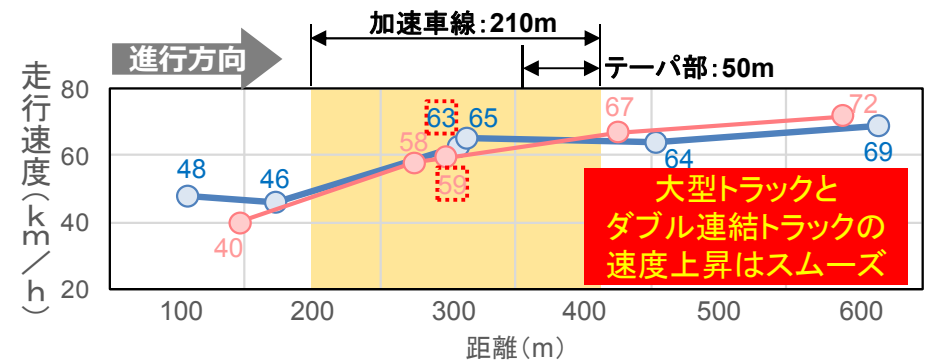
※1 合流位置(ノーズからの距離)約140mでの合流時到達速度

### ■ダブル連結トラックの急ブレーキ発生状況



※急ブレーキ発生確率:減速度0.25以上を急ブレーキとし、急ブレーキ発生件数を通過台数で割ったもの

### ■合流時到達速度最頻値での速度変化



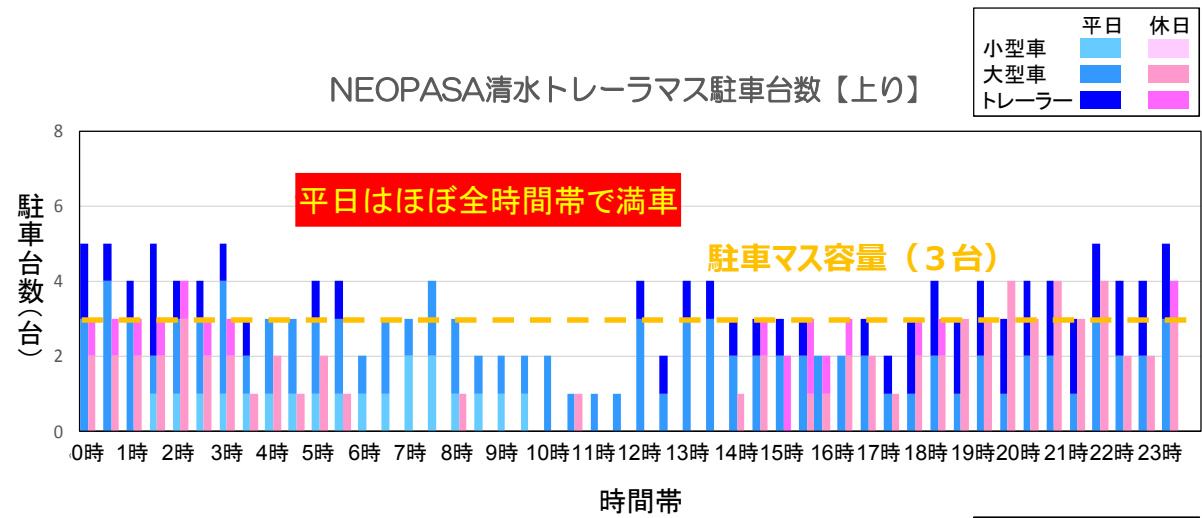
●:合流時到達速度 ●:ダブル連結トラック ●:大型トラック

出典:ダブル連結トラック:ETC2.0プローブデータ(特定プローブ)H28.11月~H29.6月  
 大型トラック(車種「普通」、用途「貨物」の車両):ETC2.0プローブデータ H28.11月

# 検証結果④ 道路構造への影響

○清水PAでは21m駐車マスを設置したが、他のトレーラーや大型車に駐車マスが利用され、ダブル連結トラックが利用出来る時間帯が限られる。  
 ○下り線は、上り線と比べてトレーラー駐車マスが比較的空いている。

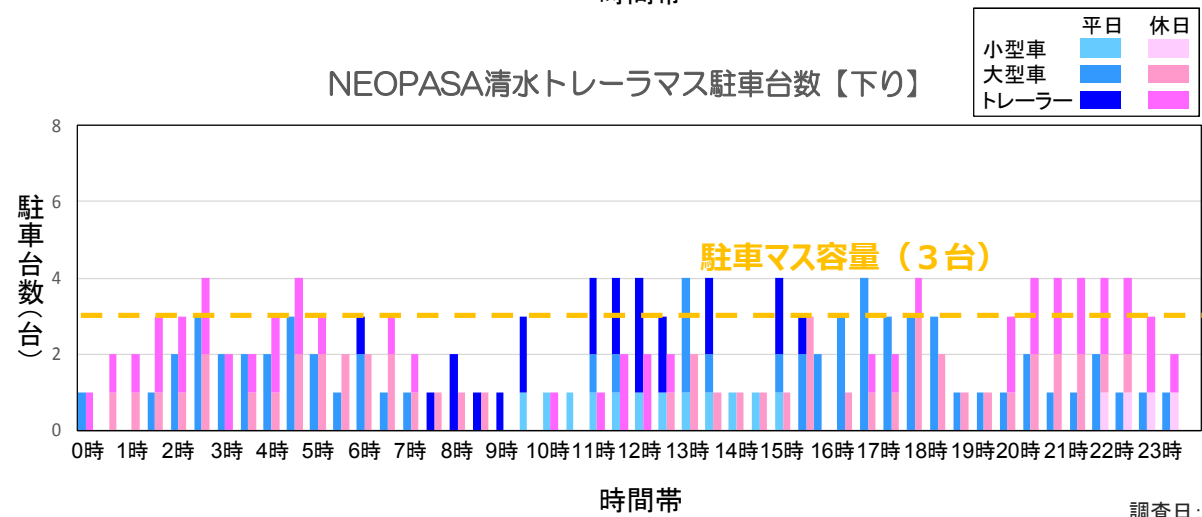
## ○新東名高速道路清水PAトレーラー駐車マスの利用状況



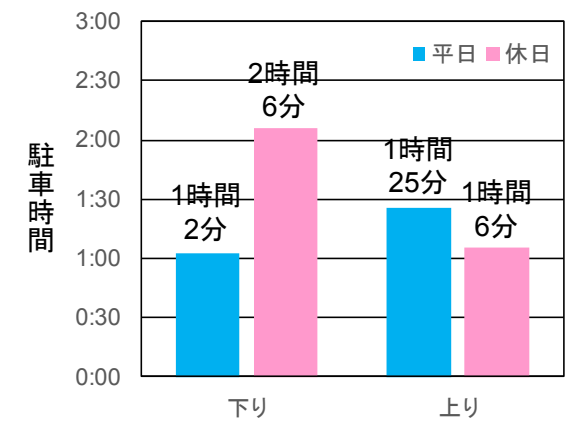
## ○新東名清水PA(下り) トレーラー駐車マスの利用状況



平日 H28.12月27日(火) 12:00



## ○トレーラー駐車マスの平均駐車時間

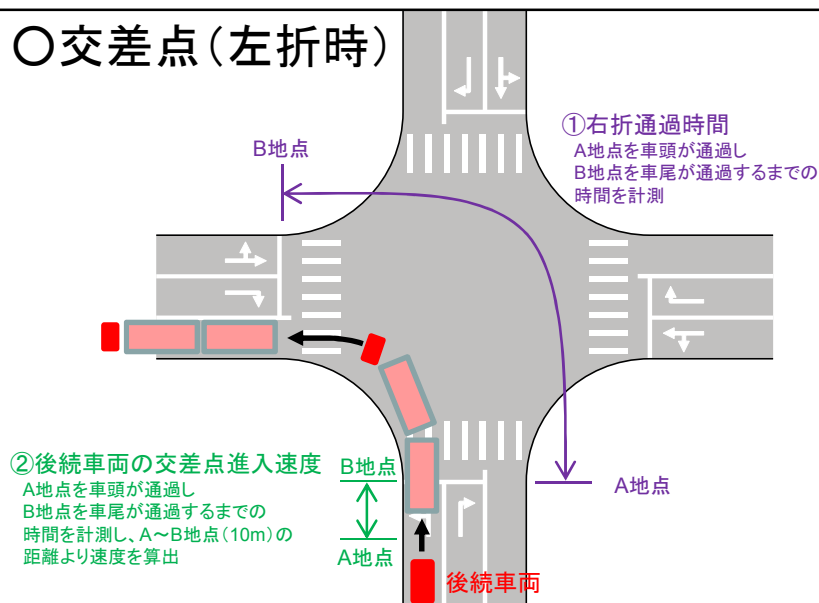


※毎正時30分にトレーラー駐車マスに駐車している車両数をカウント

調査日: 平日H29.2月9日(木)16:00~H29.2月10日(金)16:00  
 休日H29.2月18日(土)16:00~H29.2月19日(日)16:00

- 左折時の通過時間は、大型トラックに比べ約2倍。
- 後続車の旅行速度は、大型トラックに比べ約1/3に低下。
- カメラ映像では、後続車の速度低下はあるものの、交通流への影響は確認されていない。

## ○交差点(左折時)

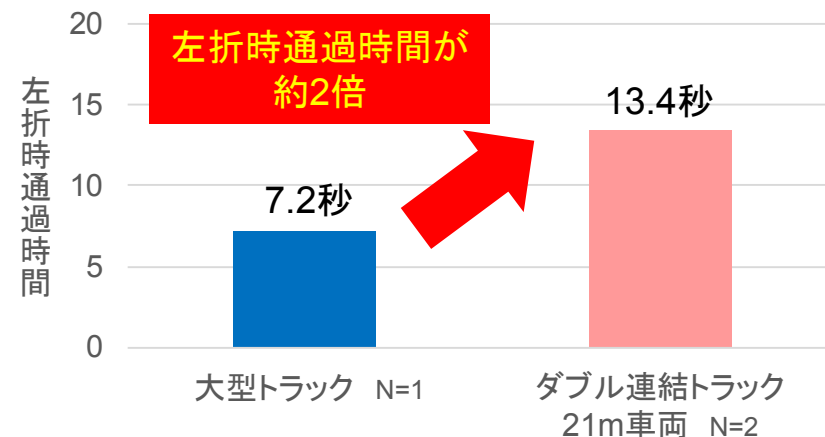


■三重県鈴鹿市内住吉三丁目3交差点



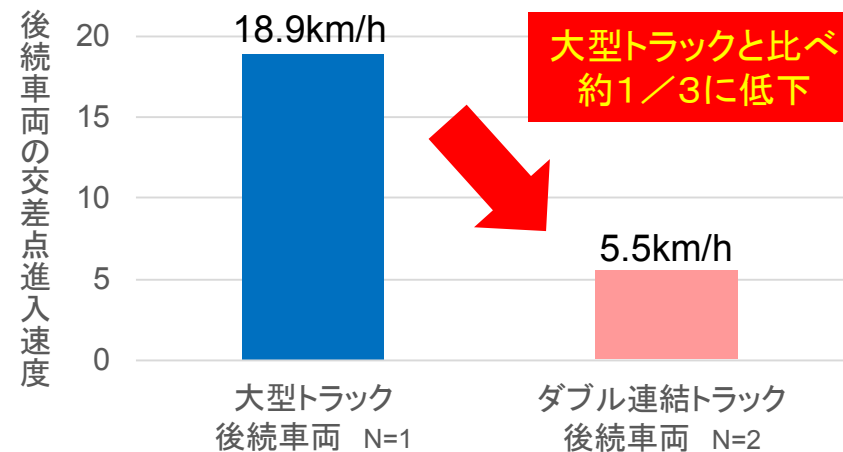
調査員による撮影：H29.1月30日(月)8:00頃

## ■ダブル連結トラックの左折通過時間



出典：ビデオ調査より読み取り(撮影：H29.1月30日(月)・2月1日(水)8:00頃)

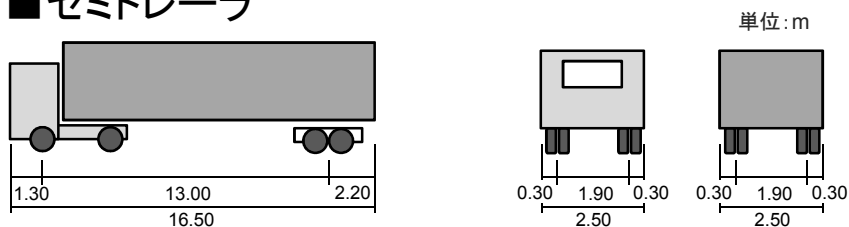
## ■左折時における後続車両の交差点進入速度



出典：ビデオ調査より読み取り(撮影：H29.1月30日(月)・2月1日(水)8:00頃)

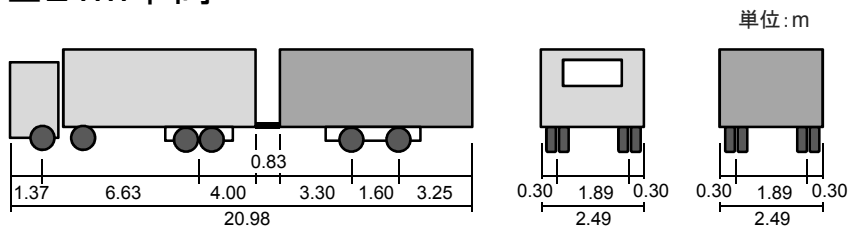
○21m車両走行軌跡図にて、対象交差点の折進状況を確認すると、車線幅にて走行可能であり、カメラ映像からも危険挙動は確認されていない。

○車両諸元  
■セミトレーラ



出典：道路構造令の解説と運用 (H27.6) p163

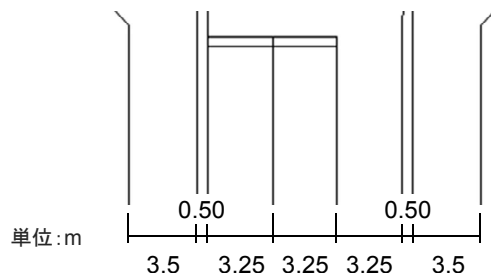
■21m車両



出典：日本梱包運輸倉庫(株)の車両諸元

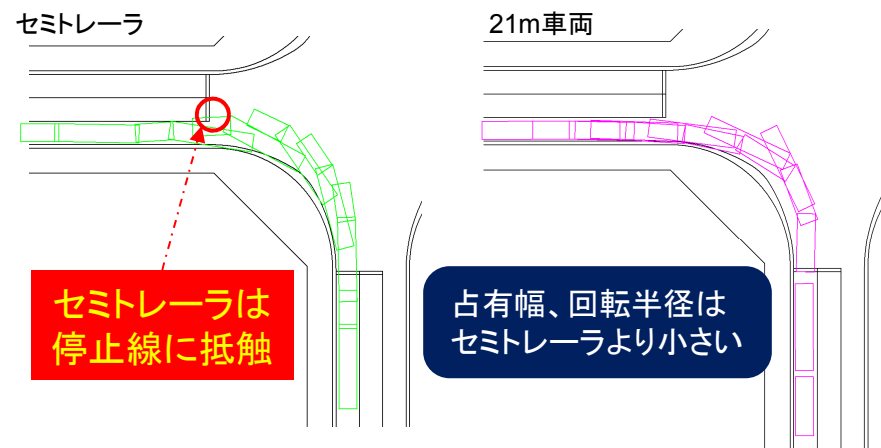
○交差点諸元(住吉三丁目3交差点)

- ・種級区分：第4種第1級
- ・交差角：90°
- ・設計車両：普通自動車
- ・幅員構成：



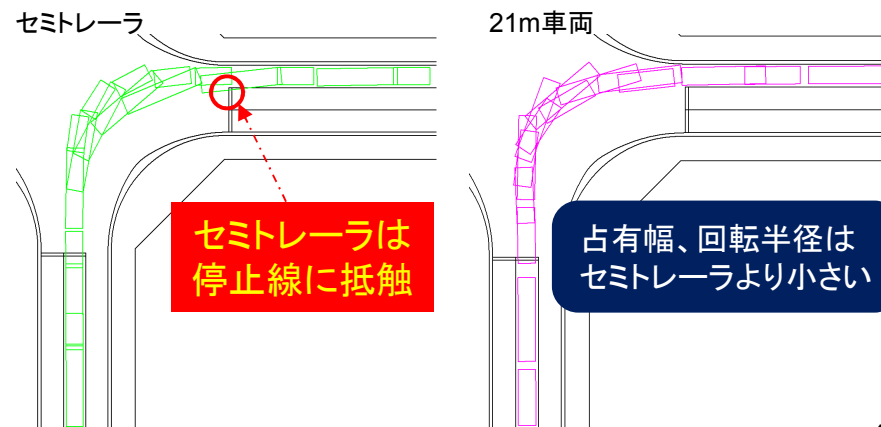
○交差点(左折時)

■ダブル連結トラックの走行軌跡図



○交差点(右折時)

■ダブル連結トラックの走行軌跡図



# 21m超車両の検証項目

検証項目		分析視点		データ等
ダブル連結トラック実験	①省人化 ・環境負荷	省人化の効果	・同一量を輸送する場合に、従来の大型トラックの場合と比べダブル連結トラックの場合にどの程度ドライバー数を削減できるか確認	・乗務記録表
		燃料削減の効果	・同条件で輸送する場合に、従来の大型トラックの場合と比べダブル連結トラックの場合にどの程度燃料消費量を削減できるか確認	・乗務記録表
		環境負荷軽減の効果	・同一量を輸送する場合に、従来の大型トラックの場合と比べダブル連結トラックの場合にどの程度CO2排出量を削減できるか確認	・乗務記録表
	②走行 安全性	車両の安定性	<ul style="list-style-type: none"> <li>・様々な走行条件において、車両が不安定な走行とならないか確認</li> <li>・雪や横風等の天候の違いによって車両が不安定な走行とならないか確認</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・追従走行調査</li> <li>・ETC2.0プローブデータ</li> <li>・GPSロガー</li> <li>・加速度データ</li> <li>・ドライバーヒアリング</li> </ul>
			・走行時に、大型トラックの場合と比べて、速度変化が大きくなっていないかを確認	・ETC2.0プローブデータ
		制動性能	・ダブル連結トラックの制動距離が長くなるかを確認	・メーカーヒアリング
		回転性能の基準	・ダブル連結トラックが国が定める回転性能(車両制限令や保安基準における最小回転半径12m)を満たしているか確認	・走行軌跡図
		後端視認性	・ダブル連結トラックにおいて課題となるドライバーの後端視認性への対応として、後端カメラシステムの有効性を確認	・ドライバーヒアリング
		重量超過把握	・ダブル連結トラックの最大容積が約2.2倍に拡大したことにより、過積載とならないか確認	<ul style="list-style-type: none"> <li>・自重計データ</li> <li>・ドライバーヒアリング</li> </ul>
		ドライバーのストレス	・ダブル連結トラックのドライバーがどのような場合にストレスを感じ、それが過大となっていないかを確認	<ul style="list-style-type: none"> <li>・心拍計データ</li> <li>・ドライバーヒアリング</li> </ul>

※赤字は、21m超車両実験での追加検証内容



# 21m超車両の検証項目

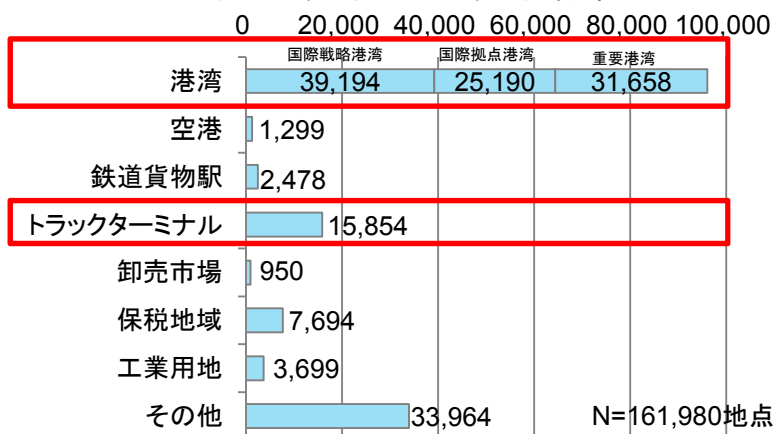
検証項目		分析視点		データ等
ダブル連結トラック実験	③交通流への影響	合流時の交通流への影響	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ダブル連結トラックが高速道路の本線走行時に、ランプから合流する車両への影響を確認</li> <li>・ダブル連結トラックが高速道路本線に合流する際に、本線上を走行する後続車両への影響を確認</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・定点カメラ映像</li> <li>・シミュレーション</li> </ul>
		追越時の交通流への影響	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ダブル連結トラックを追越走行する際の追越車両と後続車両への影響を確認</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・前方・後方車載カメラ映像</li> <li>・シミュレーション</li> </ul>
		車線変更時の交通流への影響	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ダブル連結トラックが車線変更する際の後続車両への影響を確認</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・定点カメラ映像</li> <li>・前方・後方車載カメラ映像</li> <li>・シミュレーション</li> </ul>
		交差点の交通流への影響	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ダブル連結トラック右左折時の後続車両への影響を確認</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ビデオ調査</li> </ul>
		ダブル連結トラックの識別	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ダブル連結トラックを追い越す車両は、後方からだけでは車両長を把握できないため、車両の識別方法に着目し、「長大トラックプレート」表示の有効性を検証</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・一般ドライバーアンケート</li> </ul>
	④道路構造への影響	長さによる影響	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ダブル連結トラックは全長が長く、車線のはみ出しなどが想定されるため、ダブル連結トラックが高速道路やジャンクションなど、各道路交通施設を問題なく通行できるかを検証</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・追従走行調査</li> </ul>
		休憩施設の駐車場の容量	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ダブル連結トラック専用の駐車マスの容量が十分か検証</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・駐車車両台数データ</li> <li>・定点カメラ映像</li> <li>・ドライバーヒアリング</li> </ul>
		非常駐車帯	<ul style="list-style-type: none"> <li>・非常駐車帯を逸脱し、車線を走行する車両に影響するか検証</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・走行軌跡図</li> </ul>
	中継輸送実験	労働時間の変化	<ul style="list-style-type: none"> <li>・中継輸送の場合に直行便と比べて、労働時間や休憩時間がどの程度減少するかを確認</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・乗務記録表</li> </ul>
		ドライバーのストレス	<ul style="list-style-type: none"> <li>・中継輸送に関するドライバーの実感(運転の疲労度等)を確認</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ドライバーヒアリング</li> </ul>

※赤字は、21m超車両実験での追加検証内容

# 特車ゴールド制度の利用状況(出発地/目的地・経路長)

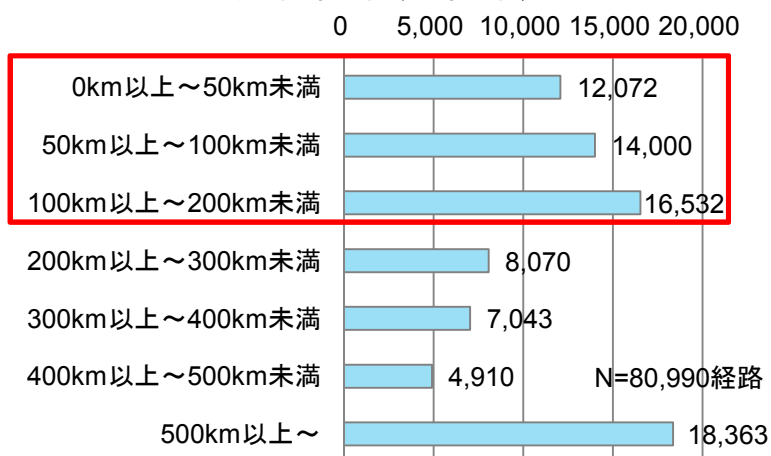
- 出発地数・目的地数(施設種別)は、「港湾」と「トラックターミナル」で約7割
- 通行経路数(経路長別)では、「200km未満」が過半数

出発地数・目的地数(施設種別)

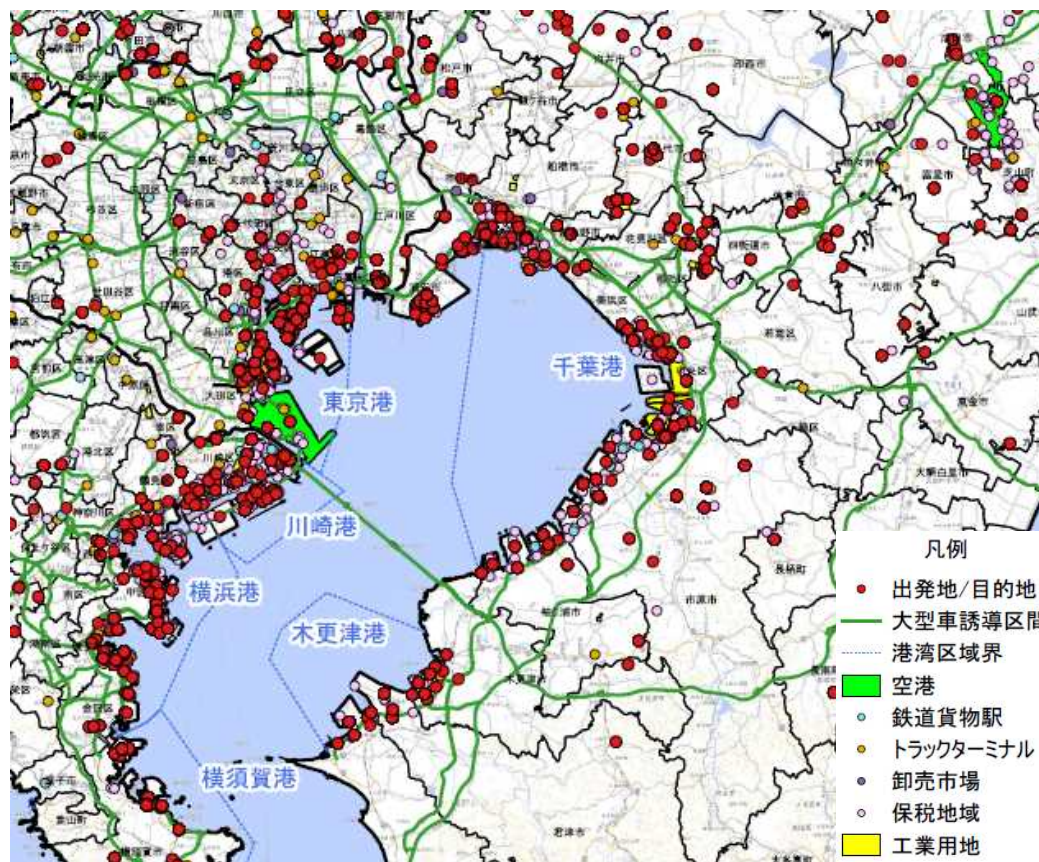


※ 重複する場合はより上の施設に含まれるものとして整理

通行経路数(経路長別)



出発地・目的地と施設の立地状況(例)

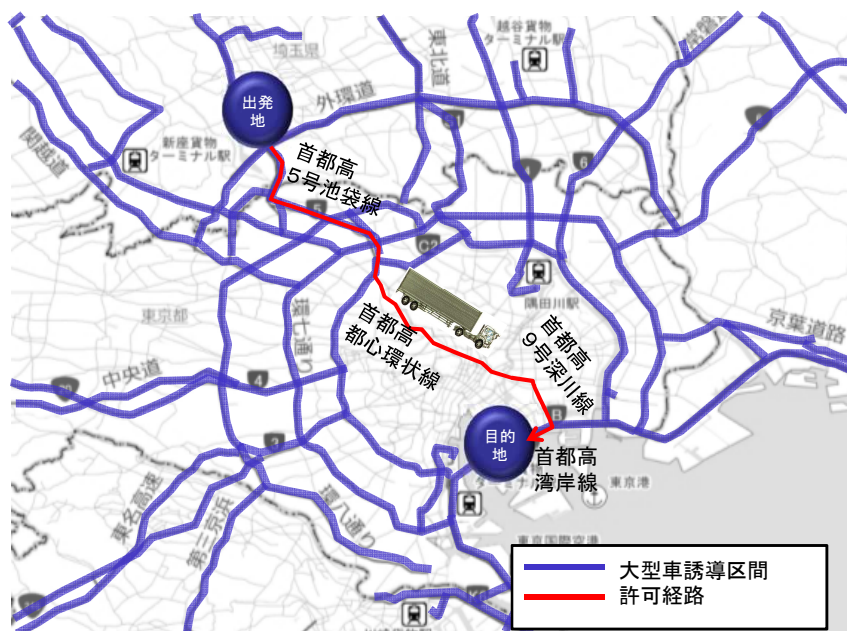


※ 特殊車両通行許可データ(国土交通省)をもとに作成

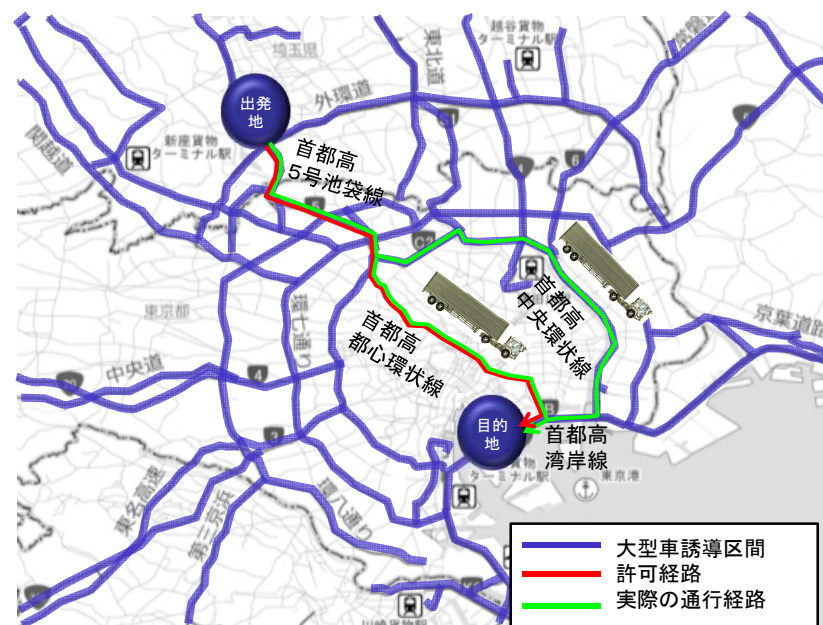
# 特車ゴールド許可車両の経路確認事例

- 特車ゴールド許可を受けた車両を抽出し、許可経路(特車許可DB)と実際の通行経路(ETC2.0データ)を比較して経路を確認

許可経路(特車許可データ)



実際の通行経路(ETC2.0データ)



※ 一般セミトレーラ(バン型)の事例

※ 許可経路は特殊車両通行許可データ、実際の通行経路についてはETC2.0プローブデータをもとに作成

## ETC2.0を用いたリアルタイムな走行位置情報の提供 (社会実験参加者へのアンケート結果)

- 本サービスを利用した19者中17者が、車両位置の確認による迅速な対応や、ドライバーや荷捌き作業員の荷待ち時間の短縮に効果があるなど、本サービスが役に立つと評価。
- 一方で、路側機が設置されていない区間でのタイムラグ発生の課題もあり、対策の検討が必要。
- 12者が、今後も継続的に本サービスを利用したいと回答。

### 【車両位置表示サービス例】

- ・車両位置を確認することができ、配送先までの到着時刻を予測できる



物流事業者  
の  
運行管理者



### 【物流等事業者の意見】

#### ■車両位置の確認状況

- ・高速道路および直轄国道上では、車両の位置を速やかに確認できた。
- ・交通障害時のドライバーへの指示や、荷主からの問合せ対応を迅速に実施できた。
- ・路側機が設置されていない上記道路以外を主に利用する場合は、車両位置が確認できるまでにタイムラグがあった。

#### ■円滑な荷捌きの実施

- ・到着時刻の連絡に合わせて効率的な荷捌き体制が構築できた。
- ・ドライバーや作業員の荷待ち時間の短縮に効果があった。

荷捌き作業員の待ち時間 (A社)



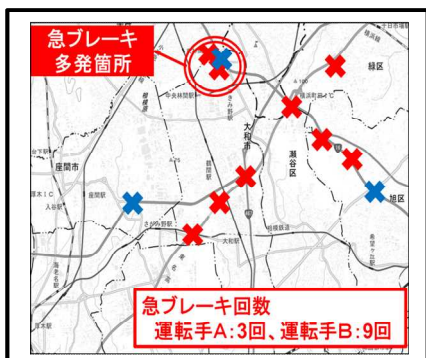
サービス前 サービス実施中

## ETC2.0を用いたリアルタイムな走行位置情報の提供 (社会実験参加者へのアンケート結果)

- 本サービスを利用した7者中6者が、急ブレーキ多発箇所等を把握でき、運転手の安全運転意識の向上、急ブレーキ回数の削減に効果があるなど、本サービスが役に立つと評価。
- 4者が、今後も継続的に本サービスを活用したいと回答。

### 【急ブレーキ箇所表示サービス例】

- ・運転手毎の急ブレーキ回数、急ブレーキ箇所を確認できる



物流事業者の  
運行管理者



### 【物流等事業者の意見】

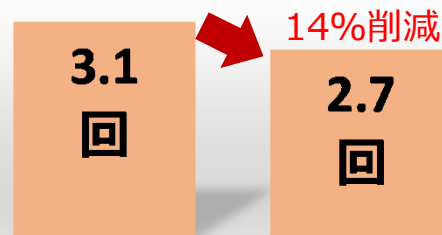
#### ■ 運行管理者

- ・ 具体的な箇所や数値を提示することで、運転手毎に具体的な安全運転指導ができ、安全運転の向上に繋がった。

#### ■ 運転手

- ・ 自身の運転特性がわかったため、安全運転への意識が向上した。
- ・ 急ブレーキ多発箇所を認識し、通過時に注意して運転するようになった。

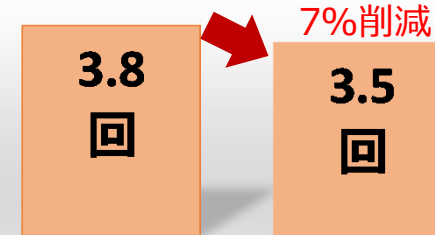
(例) B社  
急減速の発生回数 (100km走行当り)



指導前

指導後

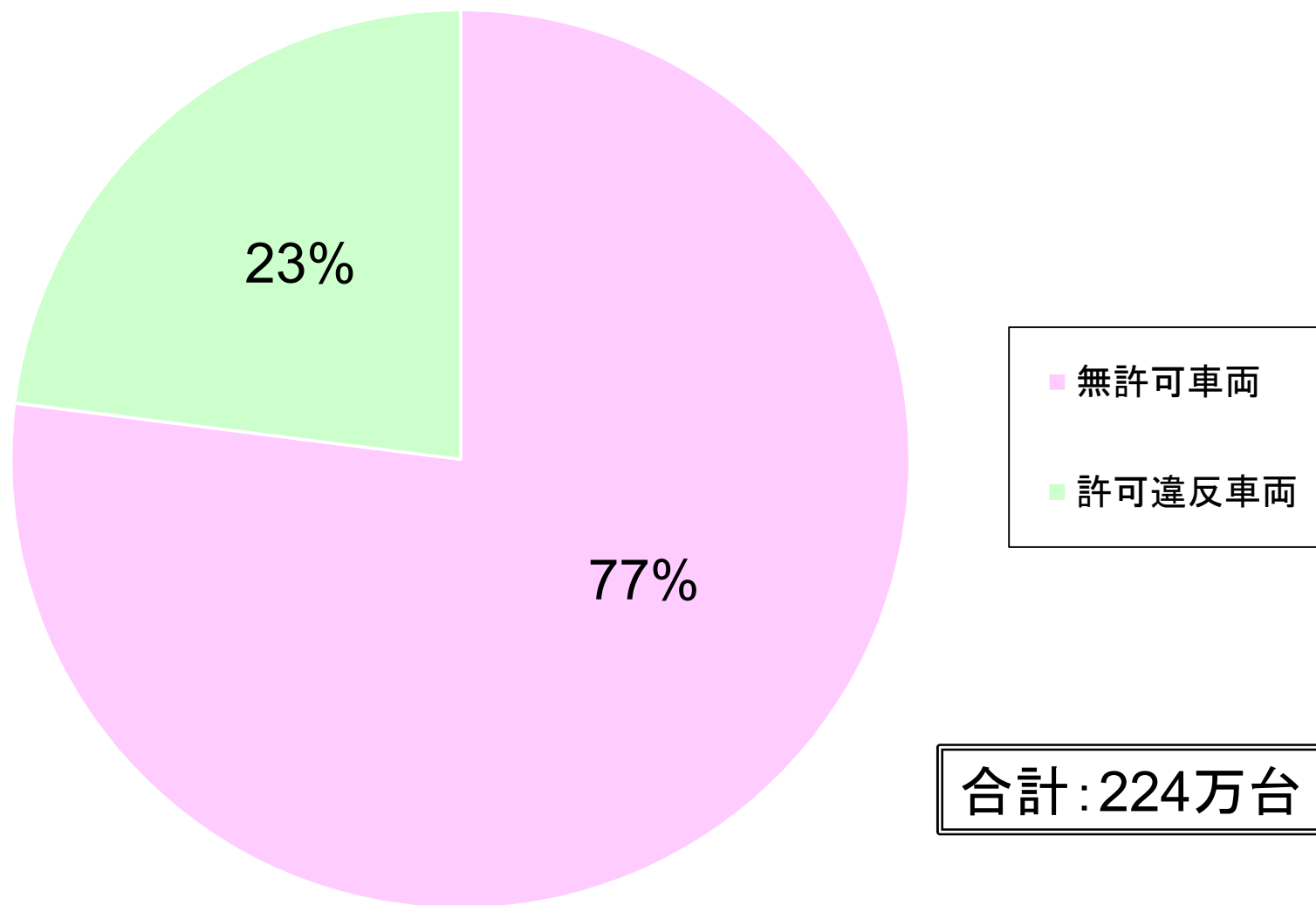
(例) C社  
急減速の発生回数 (100km走行当り)



指導前

指導後

## 過積載車両の内訳(平成28年度)

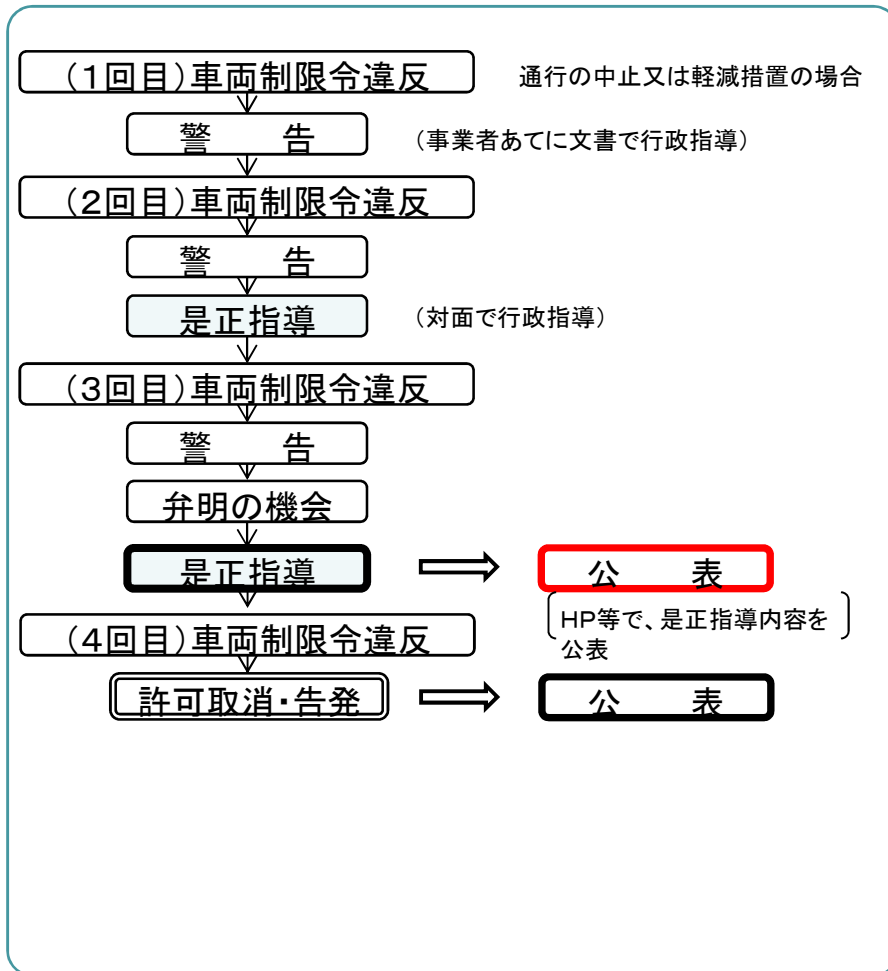


- ※ 無許可車両は、特車許可を取得していない車両(特車許可を取得できない重量の車両含む)
- ※ 許可違反車両は、特車許可重量を超える車両
- ※ 平成28年度の過積載車両台数をもとに推計

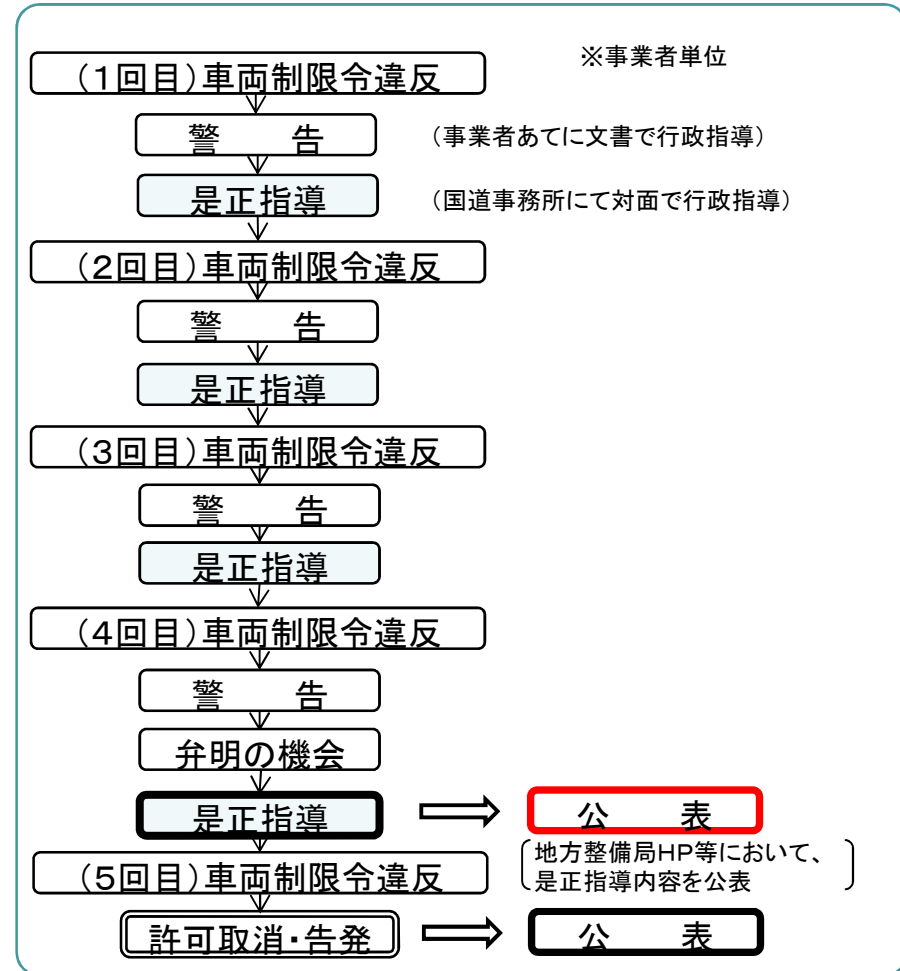
# トラック事業者に対する行政指導等の流れ(直轄国道の例)

- 過積載車両は、道路橋の劣化に与える影響が大きい。
- このため、道路管理者は取締基地での取締りや自動重量計測装置による取締りにより違反車両を特定し、是正指導やトラック事業者名の公表などの行政指導を実施。

## 取締基地での取締り

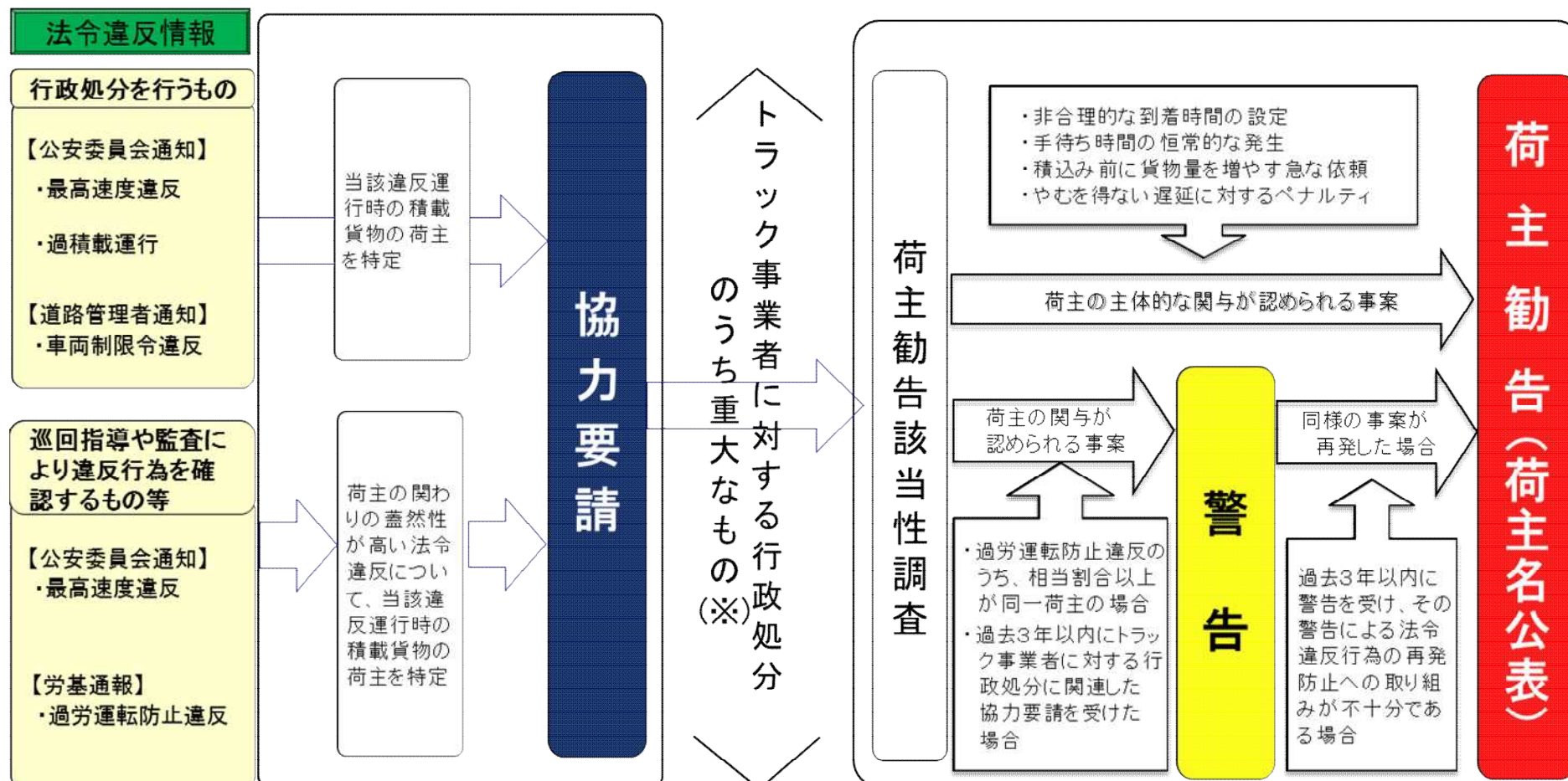


## 自動重量計測装置(WIM)による取締り



# (参考)荷主勧告制度の概要

- トラック事業者の違反行為に対し行政処分を行う場合、当該違反行為が主として荷主の行為に起因すると認められる時は、荷主に対し違反行為の再発防止のための措置を執るべきことを勧告するもの
- 平成29年7月から、荷主への早期の働きかけを行うため、行政処分を前提とする運用を改め、トラック事業者への行政処分の前に協力要請を行う機会を設定



(※)行政処分のうち重大なものとは、事業停止処分事案、過労運転防止違反の件数が多い事案、死亡事故等の社会的影響が大きい事案とする。