

中型免許制度に係る緊急実態調査結果 及び調査結果を踏まえた論点説明

平成25年12月17日



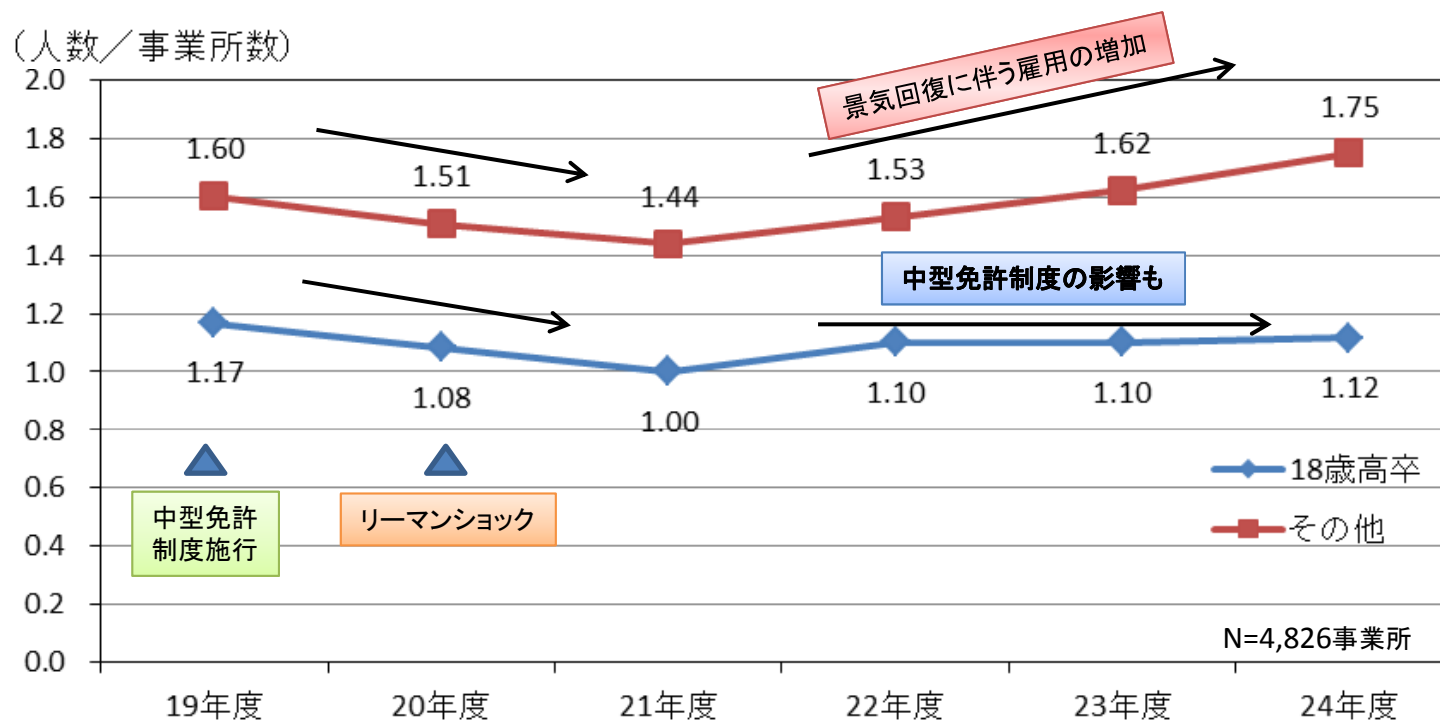
中型免許制度に係る緊急実態調査の概要

- (1)調査対象 : 各都道府県トラック協会会員事業所
- (2)調査方法 : 「広報とらつく」を経由した郵送によるアンケート方式
- (3)調査時期 : 平成25年10月1日(火)～10月15日(火)
- (4)調査件数 : 約55,000事業所
- (5)回答件数 : 8,505事業所

若年者の就職問題

トラック運送業界は、リーマンショック等の経済情勢の影響により、一時ドライバーの採用が減少したが、平成22年以降、景気回復に伴い増加に転じた。
その一方で、高校新卒者については、中型免許制度の影響もあり採用が増えていない。

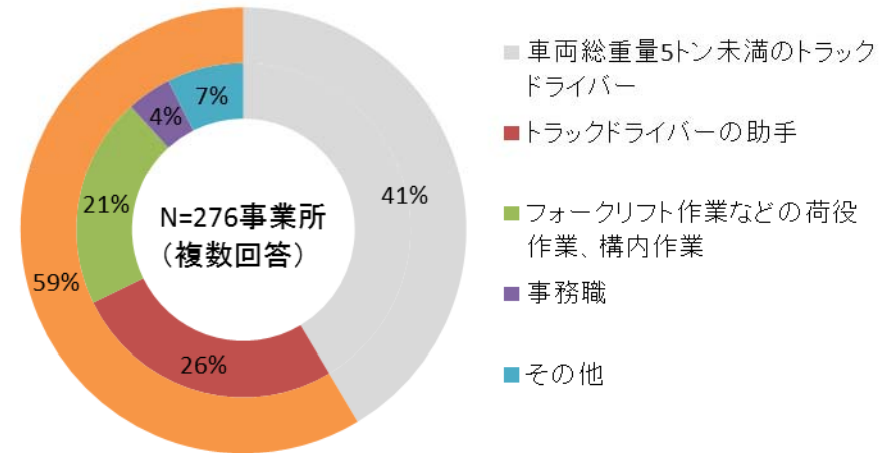
保有車両台数20両以下の事業所におけるドライバーの採用状況



若年運転者の就業における問題点

新普通免許を保有する高校新卒者をドライバーとして採用している事業所の約6割は、採用者をトラックドライバー以外の業務に従事させている。

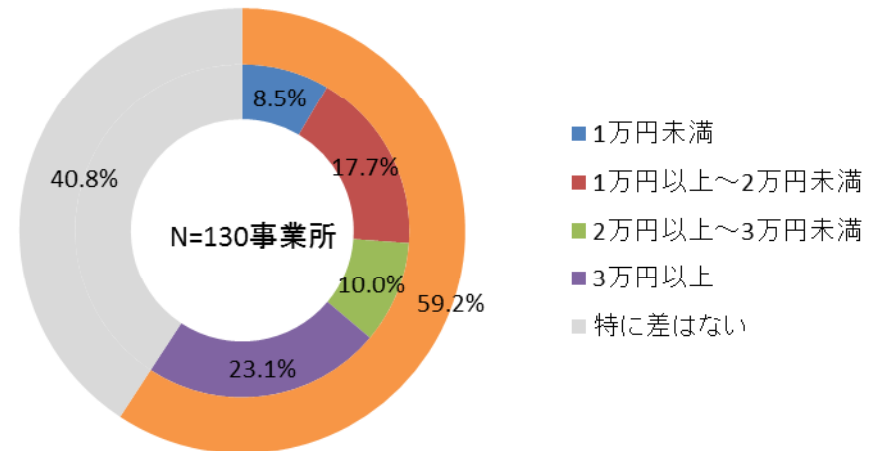
新普通免許のみを保有する高校新卒者の主な業務



車両総重量5トン以上6.5トン未満の車両を保有する事業所では、新普通免許保有者と中型免許保有者の月給格差がある事業所が約6割と過半数を占めている。

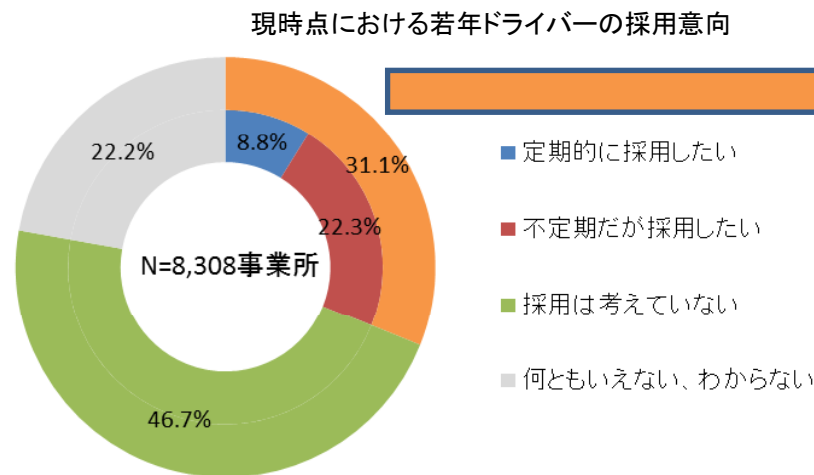
このうち3万円以上が23.1%と、2万円以上3万円未満の10.0%、1万円以上2万円未満の17.7%を上回っている。

新普通免許保有者と中型免許保有者の月給格差
(車両総重量5トン以上6.5トン未満の車両を保有する事業所)



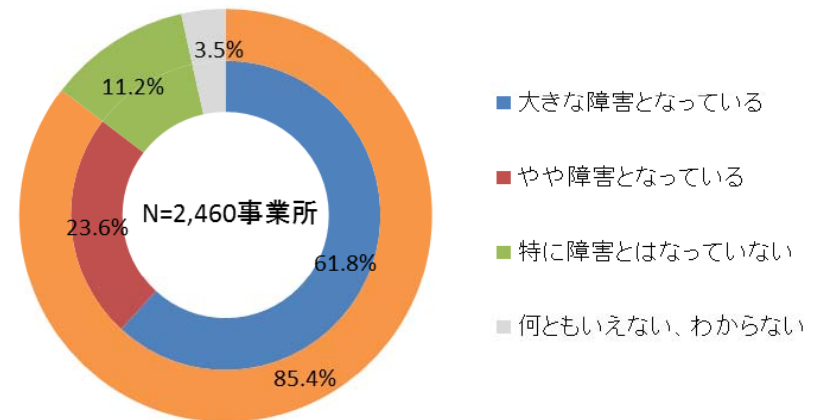
若年ドライバーの採用意向

20歳未満のドライバーについては、「定期的に採用したい」が8.8%、「不定期だが採用したい」が22.3%あるが、「採用は考えてない」事業所も46.7%ある。

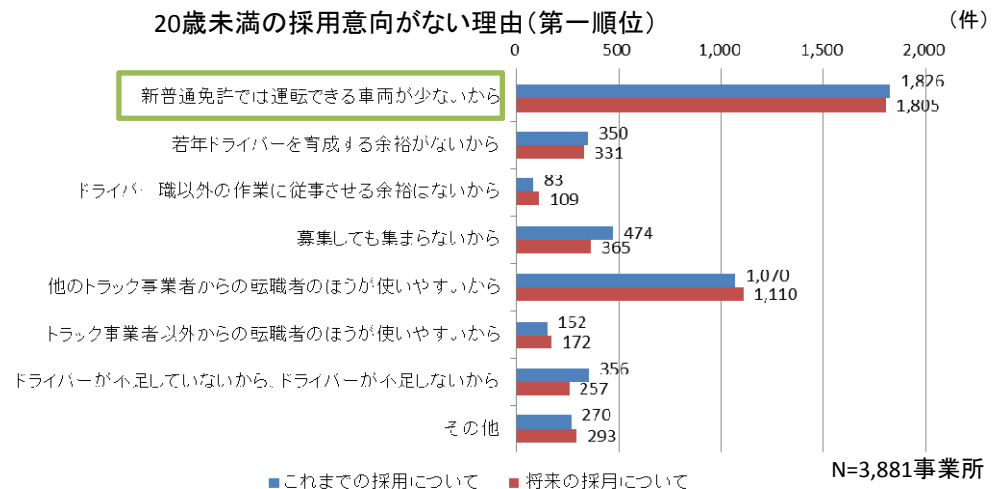


20未満のドライバーを採用する意向のある事業所では、中型免許制度の障害を指摘しているものが9割程度を占めている。

現行の中型免許制度の採用への影響



20歳未満の採用を考えてない事業所においても、「新普通免許で運転できる車両が少ない」ことを第一順位の理由にあげている事業所が最も多い。

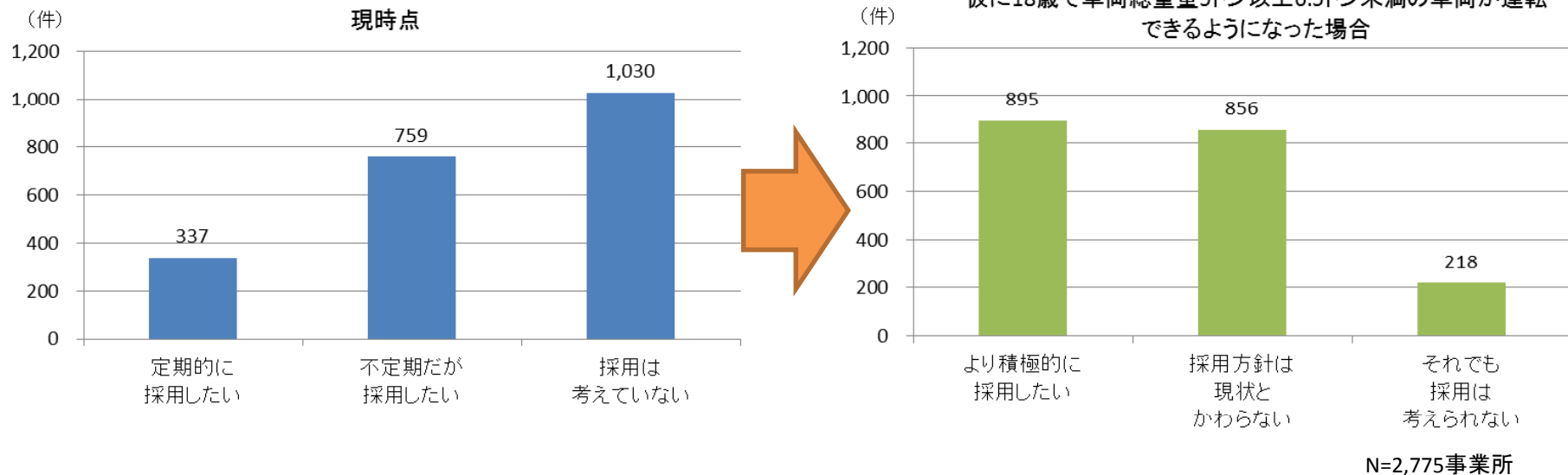


制度改正による効果予測

車両総重量5トン以上6.5トン未満の車両を保有する事業所では、現時点で「20歳未満の若年ドライバーの採用は考えていない」とする回答が1,030事業所あり、「定期的に採用したい」とする337事業所の3倍以上に達している。

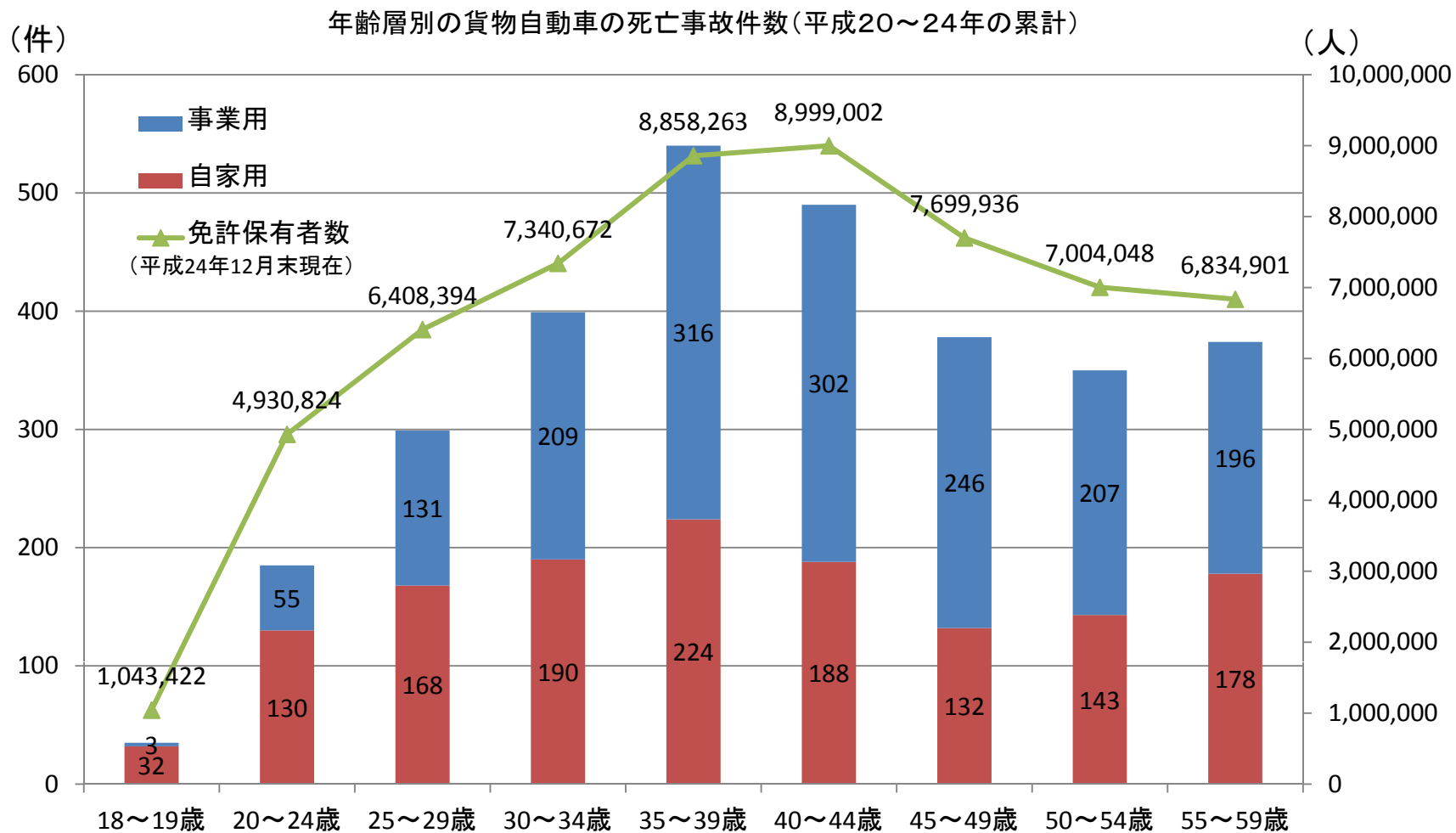
一方、仮に18歳で車両総重量5トン以上6.5トン未満の車両が運転できるようになった場合、「より積極的に採用したい」とする回答は895事業所あり、「それでも採用は考えられない」とする218事業所の約4倍と大きく上回っており、中型免許制度の改正により、若年者の雇用が促進される可能性が高いと予測される。

仮に18歳で車両総重量5トン以上6.5トン未満の車両が運転できるようになった場合の若年者採用意向



安全上の問題について(1)

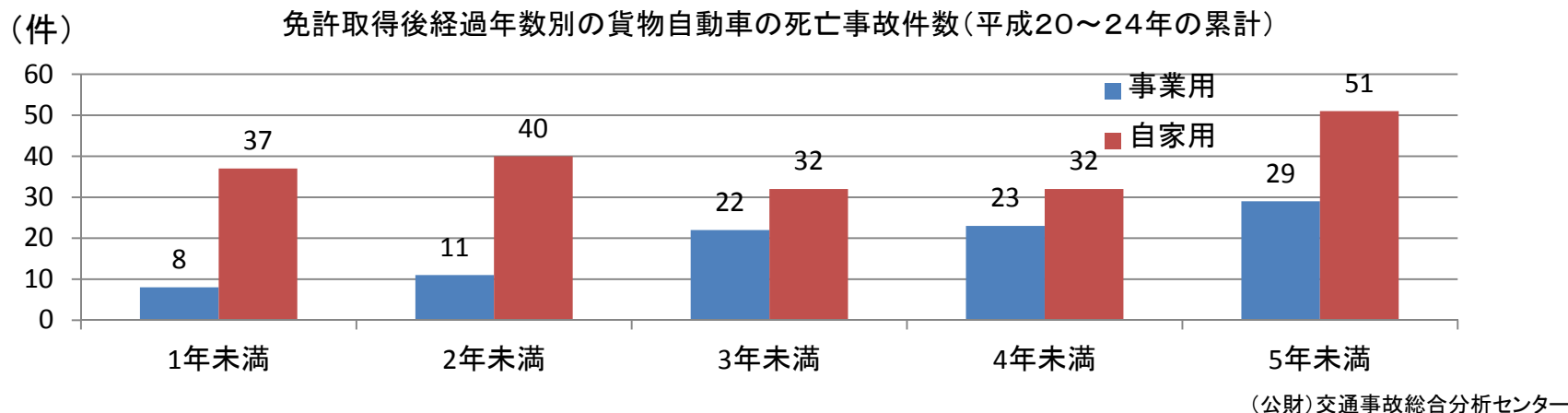
貨物自動車は、乗用車系と異なり若年層が特段に事故が多い訳ではない。これらは事業として使用するための運転者教育及び管理によるところが大きいと考えられる。



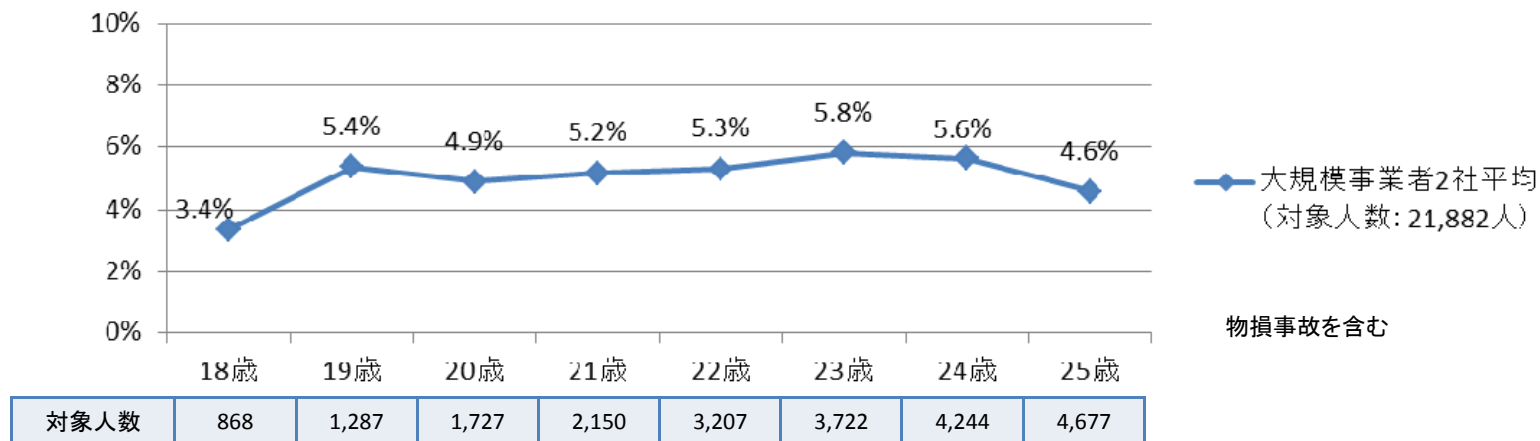
(公財)交通事故総合分析センター

安全上の問題について(2)

免許取得後の経過年数に対する死亡事故件数(平成20~24年の累計)については、自家用に顕著な傾向は見られないが、事業用はむしろ経過年数が小さいことによる件数の増加は見られない。



事業者からのサンプル調査でも、20歳未満の事故発生率は、20~25歳までのそれと比べて特段に高くはなっていない。



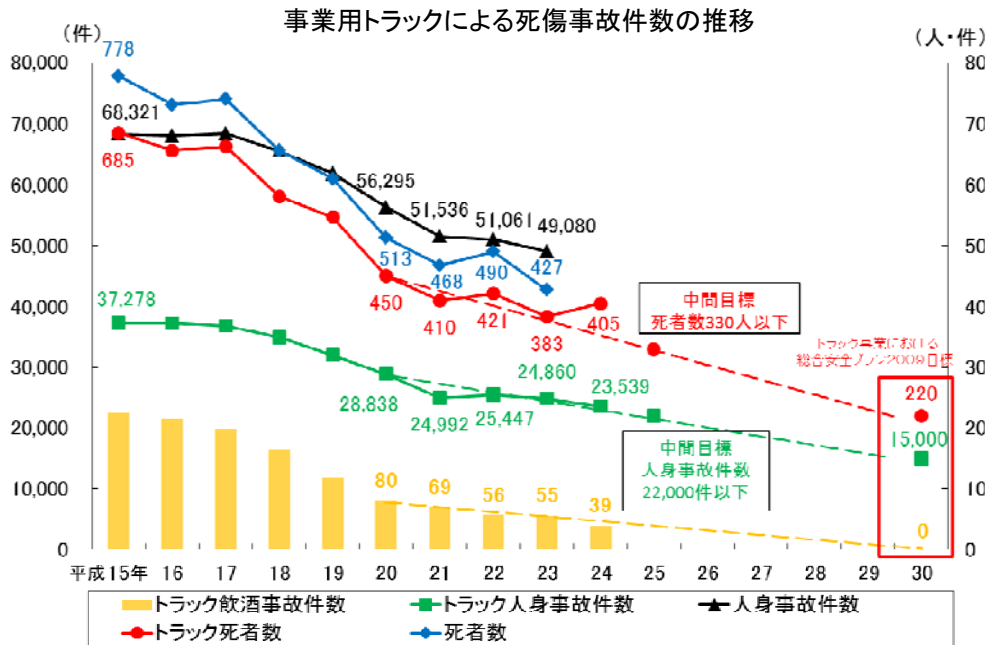
トラック事業における総合安全プラン2009

トラック事業における総合安全プラン2009の実施事項

トラック運送業界では、国の「事業用自動車総合安全プラン2009」の数値目標や取り組み計画を踏まえ、今後の交通安全対策を推進するにあたり、10年後（平成30年）を目途とした「トラック事業における総合安全プラン2009」を策定して各種事業を推進している。

数値目標

- ① 平成30年までに、交通事故死者数を220人以下にする。
- ② 平成30年までに、人身事故件数を15,000件以下にする。
- ③ 飲酒運転ゼロ



警察庁「交通事故統計」

| 取り組むべき課題 | 対策の内容 |
|-----------------|--|
| (1) 安全体質の確立 | <ul style="list-style-type: none"> ① トラック協会主催による安全マネジメント講習会を実施し、運輸安全マネジメントの普及及び浸透に努める。 ② 安全マネジメントの取り組みを容易に行えるよう、安全マネジメントの導入事例集、視覚教材を作成する。 ③ 運行管理者が運転者に対して実効性のある指導・監督が行えるよう、国の作成する「指導・監督マニュアル」の周知徹底を図る。 ④ 国が作成する健康状態に応じた乗務可否の判断の基準等を示したガイドラインを文書・全ト協HPにて周知徹底を図る。 ⑤ 悪質違反や社会的影響の大きい事故が発生した場合には、都道府県トラック協会に情報を提供し、情報の共有化に努める。 ⑥ 国土交通省のメールマガジン「事業用自動車安全通信」について、その活用方法をトラック協会の広報誌、HPにより周知徹底する。 ⑦ 事業者や運転者向けの安全運転教育用教材資料を作成し、社内での安全運転教育の促進及び安全意識の向上を図る。 ⑧ 指定安全運転研修施設に運転者等を派遣して安全教育訓練を実施する会員事業者に対し助成するとともに、助成制度の周知に努める。 |
| (2) コンプライアンスの徹底 | <ul style="list-style-type: none"> ① スピードリミッターに特化した不正改造排除活動（6月を強化月間）を継続的に実施する。 ② トラックの点検整備実施率が他の業態に比べて低いため、点検整備実施率の向上対策を検討する。 ③ 全ト協HP等への危険行為、迷惑行為等の苦情へのフォローアップを行う。 ④ 貨物自動車運送事業安全性評価事業（Gマーク）を会員事業者や荷主企業等に広く周知し、意識改革を促す。 ⑤ 適正な運送条件の設定等について荷主等に要請する。 |
| (3) 飲酒運転の根絶 | <ul style="list-style-type: none"> ① 点呼時におけるアルコールチェッカーの使用の義務付けを徹底する。また、飲酒運転防止対策マニュアルを改訂し周知徹底を図る。 ② アルコール・インターロック装置の認定制度が創設された場合には、その周知に努めるとともに、装置の導入助成措置を検討する。 |
| (4) IT・新技術の活用 | <ul style="list-style-type: none"> ① ドライブレコーダやデジタルタコグラフなどEMS関連機器の普及促進のため、継続的に、導入に際して助成制度を実施する。 ② 追突事故防止に効果がある衝突被害軽減ブレーキシステムや後方視野確認支援装置の普及促進のため、装置の導入に際する助成事業を実施する。 ③ 事業者や運転者向けのエコドライブマニュアルを配布し、経営トップや運転者の意識改革を図るとともに、エコドライブの推進に努める。 |
| (5) 道路交通環境の改善 | <ul style="list-style-type: none"> ○ 事業者から高速道路、主要幹線道路における事故多発地点や道路危険箇所等の情報を収集し、事故多発地点マップを作成するとともに、道路管理運営会社や道路管理当局に情報提供し、改善を要望する。 |

運転者教育(義務的な安全教育-1)

(1) 適性診断

| 種類 | 対象者 | 受診時期 | 診断時間 | 内容 |
|------|-------------|----------------------------------|---------|--|
| 初任診断 | 新たに採用された運転者 | 当該自動車運送事業者において事業用自動車の運転者として選任する前 | 約1時間40分 | 診断結果を基にプロドライバーとしての自覚、事故の未然防止のための運転行動等及び安全運転のための留意点等について助言・指導を行う。 |

その他、65歳以上の高齢運転者を対象とした「適齢診断」、事故惹起者を対象とした「特定診断」がある。

(2) 事業者又は運行管理者による指導監督内容

| 種類 | 対象者 | 内容 |
|-----------------|---------------------------------|--|
| 一般的な指導及び監督 | 全運転者 (右記11項目を1年間のスパンで計画的に実施) | <ol style="list-style-type: none"> ①事業用トラックを運転する心構え ②事業用トラックの安全運行のために遵守すべきこと ③事業用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 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 ⑪健康管理の重要性 |
| 特定の運転者に対する特別な指導 | 初任運転者 | <ul style="list-style-type: none"> ・事業用トラックの安全な運転に関する基本的事項を理解させる。 ・事業用トラックの構造上の特性と日常点検の方法を理解させる。 ・交通事故を予防するために留意すべき事項を指導する。 ・危険の予測及び回避を指導する。 ・安全運転の実技を指導する。 |

その他、高齢運転者、事故惹起者を対象とした特別な指導がある。

運転者教育(義務的な安全教育-2)

(3) 乗務前後における点呼の実施

| 点呼内容 | |
|---------------|--|
| 運転者から報告を求める事項 | <ul style="list-style-type: none">・疾病、疲労、飲酒等の状況・日常点検の実施状況・携行品等の状況・積載の状況及び固縛の状況 |
| 指示・指導事項 | <ul style="list-style-type: none">・運行経路・運行時間・運行上の注意・運行経路の道路状況及び気象状況・翌日の運行予定・運転者の運行状況(乗務記録、タコグラフチャート紙、ドラレコ映像等)に対する指導 |
| 記録事項 | <ul style="list-style-type: none">・点呼執行者名・点呼日時・点呼方法(対面でない場合は具体的方法)・運転者名・疾病、疲労、飲酒等の状況・乗務する車両の登録番号・日常点検の状況 |
| | <ul style="list-style-type: none">・その他必要な事項 |

貨物自動車運送事業輸送安全規則 第7条

運転者教育(協会が進める安全教育及び安全対策装置の普及促進)

(1) 全日本トラック協会及び都道府県トラック協会が助成する主な運転者研修

| 研修施設 | 所在地 | 研修名 | 研修期間 | 平成24年度 受講者数(人) |
|-----------------------------|-----|--|-------|-------------------|
| 中部トラック総合研修センター | 愛知県 | ・ドライバー研修 ・乗務員初級研修(大型、中型) ・安全運行確立研修(大型、中型) ・乗務員リーダー研修(大型、中型) | 1～3日間 | 4,607 |
| 埼玉県トラック総合教育センター | 埼玉県 | ・ドライバー研修 ・新人乗務員研修 ・事故防止乗務員研修 | 1～3日間 | 2,358 |
| 岡山県トラック協会自動車運転練習場 | 岡山県 | ・省エネ安全運転講習会 ・トラックドライバーのための安全運転研修 | 1日間 | 775 |
| 自動車安全運転センター 安全運転中央研修所 | 茨城県 | ・貨物自動車運転者課程 (2トン、6トン・4トン、11トン・9トン) | 1～3日間 | 876 |
| クレフィール湖東 交通安全研修所 | 滋賀県 | ・ドライバー研修 ・安全運転研修 | 1～3日間 | 2,182 |
| 総合教育センター ドライビングアカデミーONGA | 福岡県 | ・ドライバー研修 ・貨物ドライバー習熟課程 | 1～3日間 | 2,113 |
| 総合教育センター ドライビングアカデミー北海道 | 北海道 | ・ドライバー研修 ・貨物ドライバー習熟課程 | 1～3日間 | 1,326 |

※上記の他、各都道府県トラック協会において、指定教習所などの専門的な民間教習施設(全国83箇所)を活用した運転講習制度を実施

(2) 全日本トラック協会及び都道府県トラック協会が助成する安全対策装置

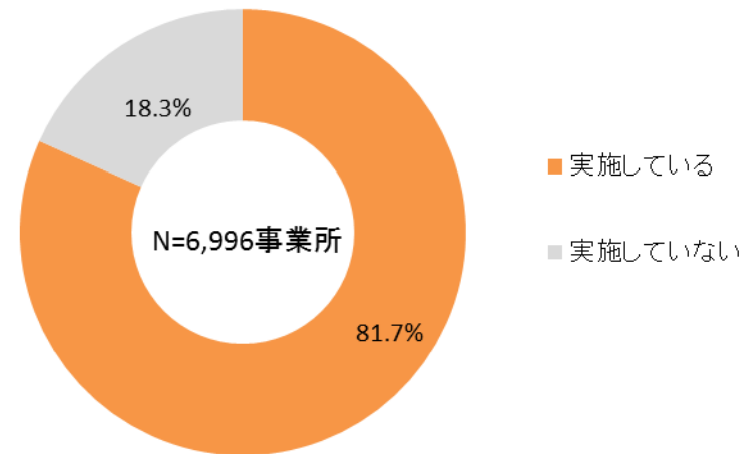
- ・ASV装置(衝突被害軽減ブレーキ、ふらつき注意喚起警報、車線逸脱警報装置、車両横滑り時制動力・駆動力制御装置)
- ・ドライブレコーダ
- ・EMS機器(デジタルタコグラフ等)
- ・後方視野確認支援装置
- ・アルコールインターロック装置 等

運転者教育(企業内教育の実態)

新規採用時に義務的講習以外に、運転者教育を行っている事業者は、8割を超えている。

平均教育時間は34時間程度であり、教習所における中型免許取得に係る教習時間(15時間)よりも長い。

新規採用者への運転者教育



就業中のドライバーに対する運転者教育については、8割を超える事業者が実施している。

1回当たりの平均教育時間は約8時間であり、年間6回～10回程度実施している。

就業中のドライバーへの運転者教育

