

## XII. 安全性の向上を図るための装置を備えるトラックの適切な運転方法

本章では、「衝突被害軽減ブレーキ」、「車線逸脱警報装置」等の自動車に備えられている安全性の向上を図るための装置（以下、「運転支援装置」）の特性と使い方を理解した運転の重要性について整理しています。

指導においては、装置を過信し、事故に至るケースがあることを理解させましょう。また、運転支援装置の限界を心得て正しく使用するために、支援装置の限界とメーカーによる作動等の違いを明確にさせ、支援装置に頼り過ぎた運転にならないように指導しましょう。

 【指針第1章2-(12)】

### 1. 運転支援装置に係る事故の事例

#### 指導のねらい

運転支援装置に関する性能の理解不足や過大評価により事故が発生する場合があります。運転者が事故の特徴を理解し、運転支援装置の機能を正確に把握することの必要性を実感できるような指導を心がけましょう。



#### ポイント

自動車に搭載された運転支援装置の性能に関する知識や理解が不十分であることや、性能を過大評価することが事故の要因となることを、具体的な事例を基に以下で説明しています。

車両メーカー毎に性能の違いがあることや、一般的な認識と正確な性能や作動条件には違いがあることを知るきっかけとなるよう指導しましょう。

#### 【事件事例】

（参照：「自動車運送事業に係る交通事故要因分析検討会」第3分冊（平成21年度、22年度）より）

- アダプティブ・クルーズ・コントロール装置を自動ブレーキのようなものと誤解して使用し、大型トラック（衝突被害軽減ブレーキ非搭載）が高速自動車道を約85km/hで運行中、当該トラックの運転者が運転席後方の自分の荷物を取るため脇見運転となり、前方の渋滞に気付くのが遅れ、この渋滞の最後尾の乗用車に追突し、5台を巻き込む多重事故となった。この事故により、追突された乗用車のうち1名が死亡、2名が重傷、7名が軽傷を負った。
- トラック運転者が早朝運行中に眠くなってきたため、アダプティブ・クルーズ・コントロール装置を自動運転のようなものと誤解して使用し、トラック（衝突被害軽減ブレーキ非搭載）が高速自動車道（制限速度80km/h）を約80km/hで運行中、当該トラックの運転者が居眠り状態となり、路側帯でタイヤ交換をしていた2人をはねた。  
この事故により、はねられた2人は全身を強く打ち、間もなく死亡した。

### 運転支援装置を適切に使用する指導

今後も自動車に対する運転支援装置は高度化していくことが見込まれます。運転支援装置は「ドライバーを支援」することを目的としており、**運転支援機能を「正しく使う」**ことが前提です。勝手な判断で警報音、装置の切断等をしないよう、適切に使用するよう指導しましょう。

### 現在実用化されている「自動運転」機能は、完全な自動運転ではありません!!

平成28年11月、千葉県八千代市において、日産自動車（以下「日産」という。）社製の試乗車が、「プロパイロットシステム」を使用した走行中に、運転者が前方停止車両を認識していたにもかかわらず、自動車販売店店員の誤った認識に基づく指示により、ブレーキをかけずに走行した結果、走行環境の影響から衝突被害軽減ブレーキが作動せず、前方停止車両に追突し、前方停止車両に乗車中の2名が負傷する事故が発生しました。

日産社製の「プロパイロットシステム」を含め、現在実用化されている「自動運転」機能は、運転者が責任を持って安全運転を行うことを前提とした「運転支援技術」であり、運転者に代わって車が自律的に安全運転を行う、完全な自動運転ではありません。

このため、運転者は、その機能の限界や注意点を正しく理解し、機能を過信せず、責任を持った安全運転を行う必要があります。

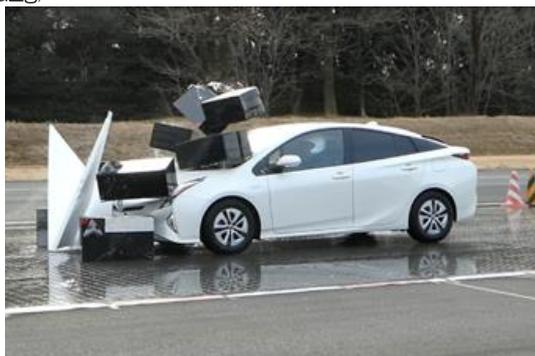
（平成29年4月14日付 国土交通省・警察庁 報道発表資料より）



#### これを活用！

国土交通省では、衝突被害軽減ブレーキでも衝突を回避できない場合があることを理解していただくための啓発ビデオを公開しています。  
○国土交通省物流・自動車局審査・リコール課 YouTube 公式アカウント

(<https://www.youtube.com/channel/UCwFJ6KstdbqM9P91828lu2g>)



## 2. 運転支援装置の性能及び留意点

### 指導のねらい

運転者に直接作用する、代表的な運転支援装置の性能および注意事項を記しています。

自動車に搭載された運転支援装置の性能と注意事項を認識させるとともに、装置の性能を過信せず常に運転に集中し、安全運転を心がけるように指導しましょう。

下記の代表的な装置の説明に加え、メーカー毎にも作動条件等に違いがあることを認識させ、運転者に対し、自社の車両に装備されている運転支援装置の性能や適正な使用方法を指導しましょう。管理者・運転者が一体となり、メーカー担当者から十分な説明を受けることも有効です。

### (1) ブレーキ制御を行う装置



#### ポイント

ブレーキの制御を行い、衝突時の被害軽減や车速の維持を行う運転支援装置は特に運転者が性能を過信しがちです。装置の性能や限界等の注意事項とともに、運転に集中することの重要性を、指導を通じて運転者は意識する必要があります。

また、これらの装置の作動を、運行管理者等が把握できる体制づくりも重要です。

#### 【解説】

##### ① 衝突被害軽減ブレーキ（前方障害物衝突被害軽減制動制御装置）

###### ○性能

- ・レーダー等により先行車との距離を常に検出し、危険な状況にあるかどうかを監視します。
- ・追突の危険性が高まったら、まずは音などにより警報し、ドライバーにブレーキ操作を促します。
- ・それでもブレーキ操作をせず、追突する若しくは追突の可能性が高いと車両が判断した場合、システムにより自動的にブレーキをかけます。
- ・いかなる場合でも衝突を回避できる装置ではないため、運転者は交通状況の把握を常に行う必要があります。

###### ○注意事項

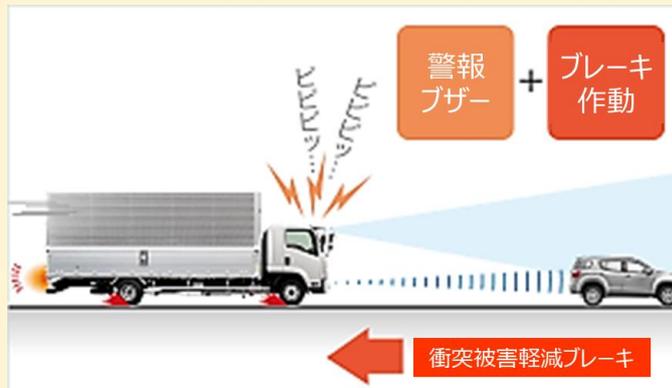
下記のように、周囲や車両の状況によってはシステムが作動しなかったり、十分な効果を発揮しなかったりすることがあるため、システムを過信せず、安全運転を心がけましょう。

- ・メーカーが定める設定（速度や車間距離等）を超える場合
- ・カメラやセンサーへの着雪や汚れ、曇り、ステッカー貼付、逆光など視界を遮り対象物を認識できない場合
- ・検知対象となっていない対象物（メーカーにより人、自転車、バイクは対象外）
- ・検知対象の状態（メーカーにより車両横向きや正面向き、急な割込み、人や自転車の急な飛び出しには対応できない）

- 道路環境（急カーブ、荒れた路面や未舗装路等）
- 強い雨や雪、霧、砂嵐などの気象条件悪天候時

## 前方障害物衝突被害軽減制動制御装置 (衝突被害軽減ブレーキ)

前方の障害物（車両）との衝突を予測して警報し、衝突軽減のために制動制御する装置



前方の障害物への衝突防止と衝突時の被害軽減するため、衝突の可能性が高いと判断した場合には警報を発し、さらに衝突が避けられないと判断した場合には自動的に制動装置を制御する機能。

いすゞ自動車株式会社 提供資料よりASV推進検討会作成

## ②アダプティブ・クルーズ・コントロール/ACC（全車速域定速走行・車間距離制御装置）

### ○性能

- ・レーダー等で前方を監視し、運転者がセットした車速を維持するとともに、自車両よりも遅い先行車がいる場合には、先行車との車間距離を適正に維持して追従走行します。

### ○注意事項

- ・ 運転操作が軽減されることや、先行車との車間距離が維持される安心感から、居眠り運転や、装置を過信して前方不注意となり、事故の要因となる場合があることを運転者に徹底して指導し、理解を促しましょう。
- ・ 急カーブや急こう配などでカメラやセンサーの検知範囲を超える場合や、カメラやセンサーへの着雪や汚れ、曇り、ステッカー貼付、逆光など視界を遮り対象物を認識できない場合などは、正しくシステムが作動しなかったり、十分な効果を発揮できなかったりする場合があります。

### 全車速域定速走行・車間距離制御装置 (全車速ACC)

全車速域において一定速で走行する機能および車間距離を制御する機能をもった装置

例: 100km/hに設定した場合

(1)定速走行	
(2)減速/追従走行	
(3)加速走行	
(4)追従走行/停止	

定速走行する場合や追従走行する場合の運転負担を軽減するため、中高車速域では運転者がセットした車速で定速走行する。定速走行中、自車より遅い先行車があった場合、先行車との車間距離を適切に維持する。低車速域では先行車との車間距離を適切に維持する。先行車が停止した場合には停止し、停止状態を保持。何らかの理由で先行車に接近しすぎたことや、先行車の急制動などに対応しきれないことを、運転者に注意を喚起する。

スズキ株式会社 提供資料よりASV推進検討会作成

### ③ペダル踏み間違い時加速抑制装置

#### ○性能

- ・運転者が誤ってアクセルを踏み込んだ際、急発進や急加速を抑制する装置です。

#### ○注意事項

以下の場合には特に、システムが正常に作動しなかったり、十分な効果が発揮されない場合があります。常に安全な運転を心掛ける必要があります。

- ・メーカーが定める設定（速度や車間距離等）を超える場合
- ・カメラやセンサーへの着雪や汚れ、曇り、ステッカー貼付など視界を遮り、対象物を認識できない場合
- ・検知対象となっていない対象物（メーカにより人、自転車、バイクは対象外）
- ・フェンス、ロープや雪など音波を吸収しやすいものや鋭角的な形のものなど対象物を認識できない場合（ソナー方式）
- ・強い雨や雪、霧、砂嵐などの気象条件（ソナー方式は強い風も含む）が悪い場合

### ペダル踏み間違い時加速抑制装置

間違えてアクセルを踏み込んだときに急発進や急加速を抑制する装置



アクセルペダルの誤操作が疑われ、かつ障害物への衝突が予測される場合に、エンジン出力制御やブレーキ制御などによって急発進、急加速を抑制する機能。

(※) 装置が作動する車速域は、車両によって異なる場合がある。

株式会社SUBARU 提供資料よりASV推進検討会作成

## (2) ハンドル操作の警告や支援を行う装置

### ポイント

運転者のハンドル操作や車両の挙動から、運転者に対して適切な操作を行うように警告を発したり、操作力を支援する装置は、ドライバー自身の操作を前提としたものであることを解説しましょう。路面や天候、周囲の交通状況等に集中することが必要であることを指導しましょう。

### 【解説】

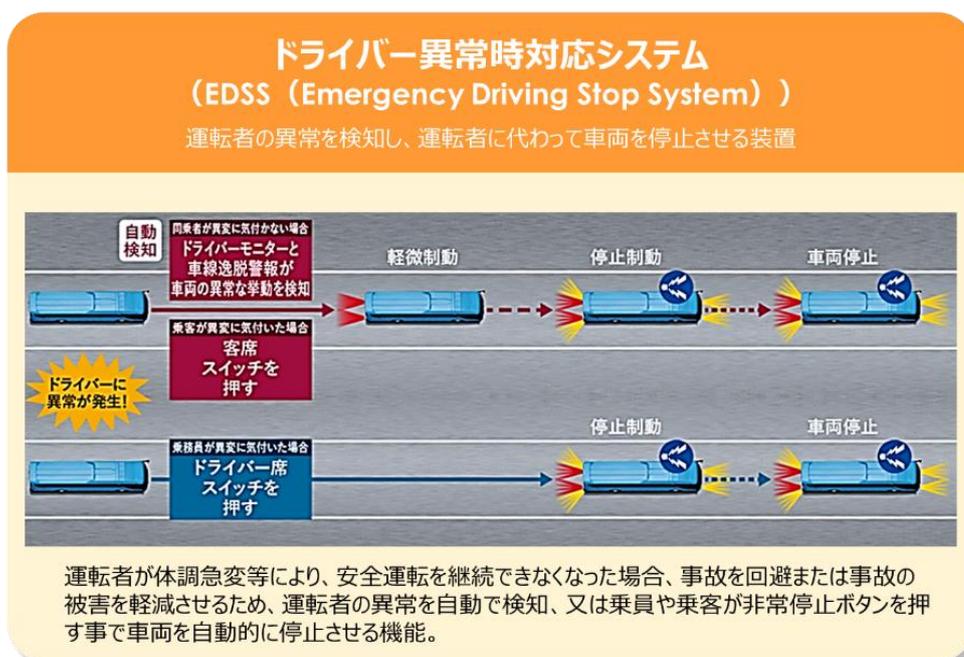
#### ① ドライバー異常時対応システム

##### ○性能

- ・運転者の異常を検知し、運転者に代わって車両を停止させる装置です。

##### ○注意事項

- ・メーカーが定める設定速度を下回る場合、ドライバーモニターが顔を認識できない場合（自動検知方式）、車線逸脱警報が正常に作動しない場合などはシステムが正しく作動しないことがあります。



日野自動車株式会社 提供資料よりASV推進検討会作成

#### ② 車線逸脱警報装置

##### ○性能

- ・走行車線を認識し、車線から逸脱した場合あるいは逸脱しそうになった場合には、運転者が車線中央に戻す操作をするよう警報が作動します。

##### ○注意事項

- ・後付け装置の中には、ウィンカーと連動せず車線変更や交差点などで曲がった際に警報が作動するものもあるため、運転者は自社の装置の性能を把握する必要があります。

## 車線逸脱警報装置 (車線逸脱警報)

走行車線からの逸脱を警報する装置



走行車線からの逸脱を防止するため、走行車線を認識し、車線から逸脱した場合あるいは逸脱しそうになった場合には、運転者が車線中央に戻す操作をするよう警報する機能。

三菱ふそうトラック・バス株式会社 提供資料よりASV推進検討会作成

### ③ 車線維持支援制御装置

#### ○性能

- ・カメラで前方の車線を認識し、高速道路の直線路で車線を維持して走行するのに必要なハンドル操作を適切に支援します。

#### ○注意事項

- ・本装置はハンドル操作力の軽減であり、装置単体が車線維持の全てを行うものではなく、運転者が適切なハンドル操作を行う必要があります。

### (3) 車両姿勢維持を支援する装置

#### ポイント

通常の運転時には作動せず、横転や横滑りの危険に直面した際に、運転者への警告とエンジン出力や制動力の制御により、危険を軽減する装置です。運転者は横転や横滑りの危険に遭遇しないよう、路面や天候、周囲の交通状況等に集中する必要があります。

#### 【解説】

##### ① 車両安定性制御装置

###### ○性能

- ・急なハンドル操作や積雪がある路面の走行などを原因とした横転や横滑りの危険を、警報音などにより運転者に知らせるとともに、エンジン出力やブレーキ力を制御し、横転や横滑りの危険を軽減させるものです。



###### ○注意事項

- ・本装置は急ハンドル等の走行を可能にする装置ではないので、本装置を過信した運転をしてはいけません。どんな環境においても安全な運転を心がけることが必要です。

##### ② 側方衝突警報装置（巻き込み警報）

###### ○性能

- ・側方の物体等を検知し、車両の通過範囲を予測して衝突を回避するよう警報する装置です。

###### ○注意事項

- ・自車や警報対象物の速度がメーカーの定める設定速度外の場合や、センサーに泥や雪等が付着している場合などはシステムが正しく作動しない場合があります。システムを過信せず、安全な運転を心がけることが必要です。

## 側方衝突警報装置 (巻き込み警報)

側方の物体等（自転車等）を検知、車両の通過範囲を予測して衝突を回避するよう警報する装置



左折巻き込み事故、左車線変更時の側方の衝突事故の防止するため、側方の物体（車両・自転車等）を検知、車両の通過範囲を予測し、そのまま走行すれば衝突の可能性が高いと判断した場合には運転者に衝突を回避するよう警報する機能。

三菱ふそうトラック・バス株式会社 提供資料よりASV推進検討会作成

## 第2章 指導及び監督の実施に当たって配慮すべき事項

### I. 事業者の運転者 に対する指導及び 監督の責務

本章では、「事業者の運転者に対する指導及び監督の責務」を整理しています。

事業者の指導及び監督の責務や必要性について理解し、日常的に実施していくことが大切です。

 【指針第1章3】

#### (1) 事業者の指導及び監督の責務

トラックの運行の安全を確保するために、トラック事業者は、運転者に対し、安全運行に必要な技能と知識を習得させ、他の運転者の模範となるべき運転者を育成するという重要な役割を果たす責務を有しています。

この責務を果たすためには、運転者が理解できるよう、参加・体験・実践型の指導方法を取り入れるなど、その手法を工夫するとともに、社会情勢の変化に対応した内容とするため、関係行政機関・団体等から幅広い情報を収集することが必要です。

また、指導・監督を実施する指導者の質の向上を図るため、指導及び監督の内容、手法に関する知識や技能を習得し、常にその向上を図るよう努めることが必要です。



#### (2) 運転者が違反した場合の事業者の責務

運転者が酒気帯び運転、スピード違反や放置駐車 of 繰り返しなど、貨物自動車運送事業法、道路交通法やその他の法令に基づき、遵守すべき事項に違反した場合には、トラック事業者も、その指導及び監督の責任から処分を受けることとなります。

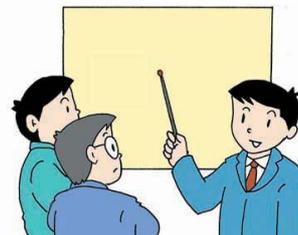
運転者に違反を起こさせないためにも、運転者に対する指導及び監督を継続的かつ計画的に実施していくことが必要です。

### (3) 計画に基づく体系的な指導及び監督の必要性

トラック運行の安全性を向上させるためには、運転者に対して必要とされる知識及び技能を習得させることが必要です。このため、これらの内容について体系的かつ継続的に指導及び監督を実施するための計画を作成し、これを確実に実施することが必要です。

### (4) 点呼等における日常的な指導及び監督の必要性

天候や道路の状況、その他運行に関する状況が運行ごとに異なることから、点呼等の場において、その運行ごとに必要な指導及び監督を日常的に実施していくことが必要です。



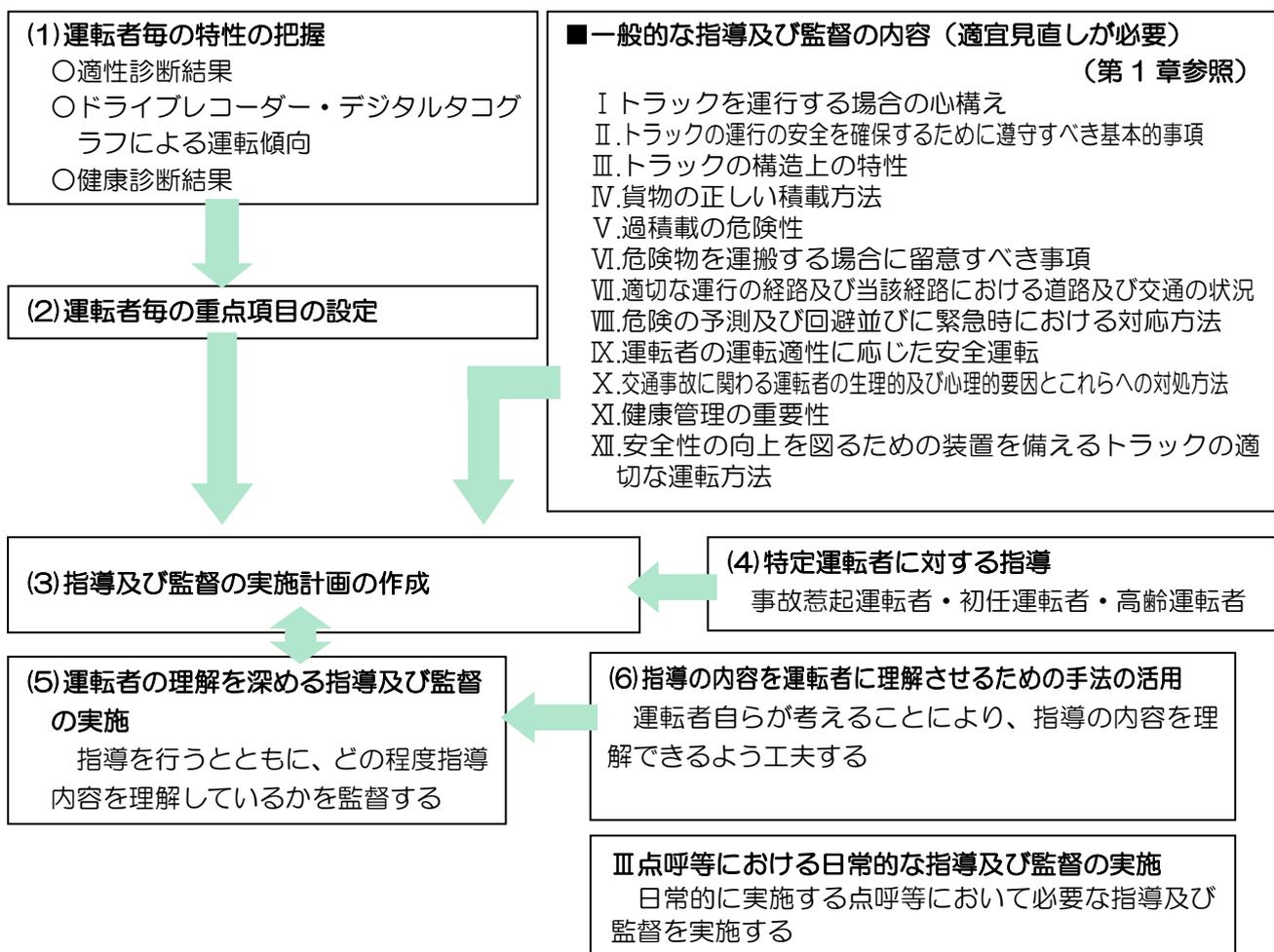
## Ⅱ. 計画に基づく体系的な指導及び監督の実施

本章では、計画に基づく体系的な指導及び監督の実施について整理しています。

運転者の特性に応じた指導及び監督を計画的に実施することが有効です。

➡ 【指針第1章3】

運転者に対する適切な指導及び監督を継続的に実施していくには、それぞれの運転者の特性に応じた指導及び監督を、以下の手順を模範にしながら、計画的に実施することが有効です。これにより、網羅的な指導及び監督が可能となります。



## (1) 運転者毎の特性の把握

運転者に対してどのような事項に着目して指導及び監督を行うべきなのかを見出すためには、各運転者の普段の運転の傾向や健康状態をつかむことが必要です。運行データ、健康診断記録などから運転者毎の特性を把握しましょう。

- 運転者の運転傾向について把握するため、適性診断の結果を活用することが効果的です。
- 映像記録型ドライブレコーダーやデジタルタコグラフ（デジタル式運行記録計）を車両に装着することにより、運転者自身の運転の状況、さらには事故や、ヒヤリハット（運転中に他の自動車又は歩行者等と衝突又は接触するおそれがあると認識した事例）のデータを活用できます。
- 健康診断及びストレスチェックの結果などにより、運転者の疾病等の状況についても把握しましょう。





## ドライブレコーダーの映像に見る事故・ヒヤリハットの収集

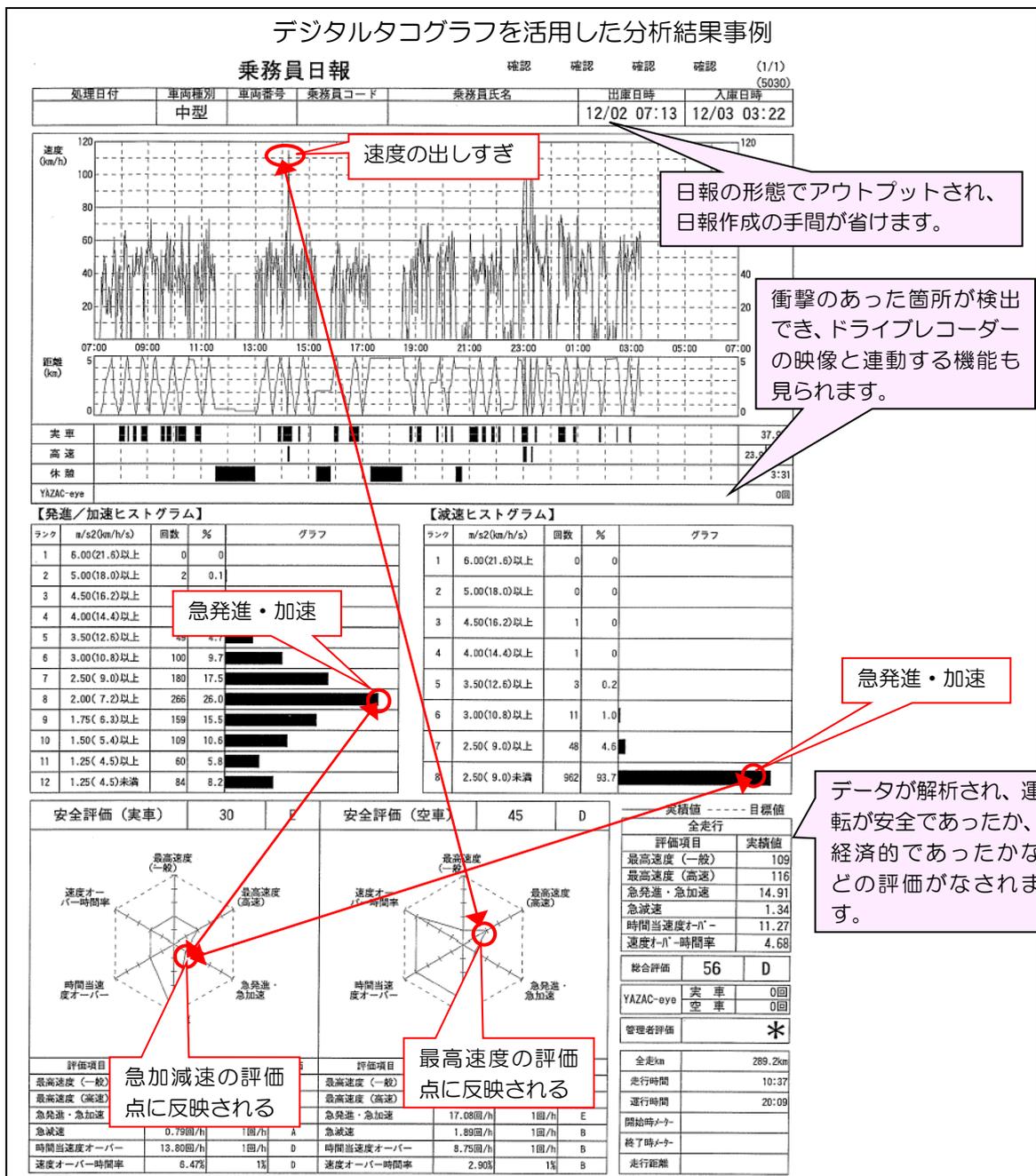
■ドライブレコーダーは、事故やヒヤリハットにおいて急ブレーキの衝撃を受けると、その前後の映像を記録・保存等するもので、併せて加速度、ブレーキ、ウインター等の使用状況などのデータを取得できるものもあります。



## デジタルタコグラフのデータを用いた運転状況の把握

■デジタルタコグラフは、時間、距離、速度等のデータのほか、エンジン回転数、アイドリング時間等のデータも記録される車載器です。記録したデータはメモリーカードや通信によってパソコンにも記録され、データ解析が瞬時にできます。

■運行データから、普段どのような運転をしているかがわかり、運転者のくせを見出せます。



## (2) 運転者毎の重点項目の設定

運転者に対する指導を効率的に行うため、指導及び監督の内容の中で重点項目を定めましょう。

- 適性診断やドライブレコーダー等の記録、健康診断結果等により把握した、運転者の運転傾向や健康状態を踏まえつつ、指導及び監督の内容の中で特に強化すべき事項を抽出し、重点項目としましょう。

## (3) 指導及び監督の実施計画の作成

指導・監督指針の内容を網羅的に指導するとともに、運転者毎の重点項目を指導するための計画を立てましょう。

- 指導・監督指針の内容について、運行の安全を確保するために必要な運転に関する技能及び知識を運転者が習得できるよう、計画（年間、月間、週間など）を立てます。
- 指導計画は、指導・監督指針の内容を全て網羅していることを確認しましょう。
- 指導内容に応じて、個人的な指導がよいのか、集団で指導するのがよいのかを検討しましょう。

- ◇個人指導  
一対一で運転者の特性に合わせた指導を行います。
- ◇集団指導  
集団に対する指導や、運転者同士のディスカッションにより、理解を深めます。他の運転者の意見も聞くことができ、ひとりよがりにならずに安全について認識を深めることができます。

指導及び監督計画の例

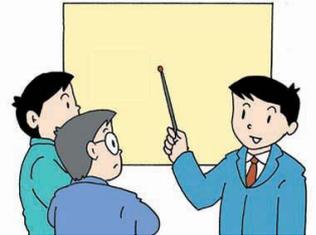
月日	曜日	時間	教育内容	備考
○/○	月	午前	トラックを運転する場合の心構え	安全運行の心構え等
		午後	健康管理の重要性	個々の運転者の状態に応じた個別指導等
○/○	火	午前	トラックの運行の安全を確保するために遵守すべき基本的事項	トラック運行に係る法令、安全な運転方法等
		午後	危険予測及び回避	ヒヤリハット等に基づく危険予知訓練等
○/○	水	午前	トラックの構造上の特性	トラック・トレーラの特性に合わせた運転等
		午後	交通事故に関わる運転者の生理的及び心理的要因とこれらへの対処方法	過労運転防止の注意、飲酒や薬物による危険運転の防止等
○/○	木	午前	貨物の正しい積載方法 過積載の危険性	正しい固縛の方法、過積載の危険性について等
		午後	危険物を運搬する場合に留意すべき事項	危険物の取扱い等
○/○	金	午前	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	適切な運行経路について等
		午後	安全性の向上を図るための装置を備えるトラックの適切な運転方法	安全性の向上を図るための装置の正しい理解等
○/○	土	午前	運転者の運転適性に応じた安全運転	適性診断結果等に基づく個別指導等

※定期的に計画を立て、指導・監督の内容を網羅的に実施していくことが必要です。上記は、1週間で指導を実施していく場合の教育日程の例です。スケジュールについては、運転者の勤務状況を考慮して作成しましょう。

#### (4) 特定の運転者に対する指導

特定の運転者（事故惹起運転者・初任運転者・高齢運転者）については、一般的な指導とあわせ、それぞれ特定の内容による指導を適性診断の結果を踏まえて実施することが必要です。これらについても、指導のための計画を作成しましょう。

事故惹起運転者	事故を引き起こした後、再度トラックに乗務させる前に特別な内容で指導をする必要があります。
初任運転者	原則、初めてトラックの運転者に選任する前に、特別な内容で指導をする必要があります。
高齢運転者	適性診断結果が判明した1か月以内に、適性診断結果を踏まえ、身体機能の変化、安全な運転の方法などについて指導をする必要があります。



#### (5) 運転者の理解を深める指導及び監督の実施

指導の内容に対する運転者の理解を深めるためには、運転者に対して網羅的な指導が実施されているか、運転者が指導の内容を理解しているかを確認することが重要です。

○運転者の理解を深めるため、指導をわかりやすく行うだけでなく、運転者が指導の内容をどの程度理解しているかを常に監督し、必要に応じて更なる指導を行うことにより、運転者が指導した内容を確実に実施できるようにしましょう。

○運転者に対して行った指導及び監督の内容を記録して保存し、運転者が継続的に指導及び監督を受けることが確認できるようにしましょう。

#### (6) 指導の内容を運転者に理解させるための手法の活用

運転者に対して指導を行う際には、単に一方的に講義を行うだけでなく、運転者自らが考えることにより、指導の内容を理解できるように工夫することが必要です。

○交通事故については、事例を取り上げ、その発生要因及び再発防止のための取組みについて、イラスト、映像等の運転者の事故の発生状況についての理解を助けるための教材を用いて、運転者を少人数のグループに分けて話し合いをさせることが有効です。

○車両の特性については、実際に車両を用いて、トラックの車高、視野、死角、内輪差、制動距離等について確認させることが有効です。

### Ⅲ. 点呼等における 日常的な指導及び 監督の実施

本章では、点呼等における日常的な指導及び監督を整理しています。

点呼の目的や運転者の状態、天候等の状況を踏まえた指導及び監督が必要なことを理解し、内容を記録しておくことが大切です。

 【指針第1章3】

#### (1) 日常的な指導及び監督の目的

天候や道路の状況、その他の運行に関わる事項などについては、運行ごとに異なることから、乗務ごとに指導及び監督を実施していくことが必要です。運行前後の点呼には対面による点呼が義務付けられていることを説明しましょう。

#### (2) 点呼における指導及び監督

##### ● 乗務に関する指導及び監督

運行前の点呼においては、当該業務による運行時の安全の確保に必要な指導を行います。

- 混雑や工事・規制などの道路の状況から、運行時の安全を確保するために配慮すべき事項などについて指示します。
- 気象から予測される危険性などについての注意を促します
- 運行速度、休憩時間などの指示を行います。

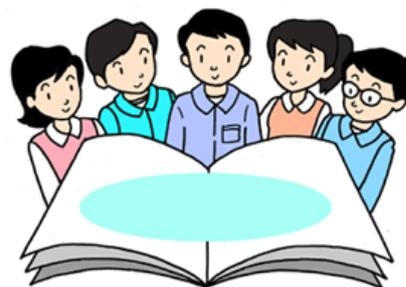
##### ● 運転者の状態を踏まえた指導及び監督

点呼において、運転者から疾病、疲労、睡眠不足等により安全な運行ができないおそれがあるかについて報告を受けるとともに、運行管理者が酒気帯びの有無、運転者の健康状態、疲労の度合い、睡眠不足、異常な感情の高ぶり、歩き方、顔色などを確認します。不審な点があれば、運転者に対して質問しましょう。

確認の結果を踏まえ、所定の指導を行います。場合によっては、運行の中止や交替運転者が必要になることもあります。

#### (3) 点呼時に行った指導及び監督の記録

点呼時に運転者に対して行った指導及び監督の内容の記録を保存し、運転者に対して行った指導及び監督の内容が確認できるようにしましょう。



**参考① 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**

---

# 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

平成十三年八月二十日 国土交通省告示第千三百六十六号

## 第一章 一般的な指導及び監督の指針

貨物自動車運送事業者は、貨物自動車運送事業輸送安全規則（平成2年運輸省令第22号。以下「安全規則」という。）第10条第1項の規定に基づき、1に掲げる目的を達成するため、2に掲げる内容について、3に掲げる事項に配慮しつつ、貨物自動車運送事業の用に供する事業用自動車（以下単に「事業用自動車」という。）の運転者に対する指導及び監督を毎年実施し、その日時、場所及び内容並びに指導及び監督を行った者及び受けた者を記録し、かつ、その記録を営業所において3年間保存するものとする。

### 1 目的

事業用自動車の運転者は、大型の自動車を運転したり、多様な地理的、気象的状況の下で運転したりすることから、道路の状況その他の運行の状況に関する判断及びその状況における運転について、高度な能力が要求される。このため、貨物自動車運送事業者は、事業用自動車の運転者に対して継続的かつ計画的に指導及び監督を行い、他の運転者の模範となるべき運転者を育成する必要がある。そこで、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一般的な指導及び監督は、貨物自動車運送事業法（平成元年法律第83号）その他の法令に基づき運転者が遵守すべき事項に関する知識のほか、事業用自動車の運行の安全を確保するために必要な運転に関する技能及び知識を習得させることを目的とする。

### 2 指導及び監督の内容

#### (1) 事業用自動車を運転する場合の心構え

貨物自動車運送事業は公共的な輸送事業であり、貨物を安全、確実に輸送することが社会的使命であることを認識させるとともに、事業用自動車による交通事故の統計を説明すること等により、事業用自動車による交通事故が社会に与える影響の大きさ及び事業用自動車の運転者の運転が他の運転者の運転に与える影響の大きさ等を理解させ、事業用自動車の運行の安全を確保するとともに他の運転者の模範となることが事業用自動車の運転者の使命であることを理解させる。

#### (2) 事業用自動車の運行の安全を確保するために遵守すべき基本的事項

貨物自動車運送事業法、道路交通法（昭和35年法律第105号）及び道路運送車両法（昭和26年法律第185号）に基づき運転者が遵守すべき事項を理解させる。また、当該事項から逸脱した方法や姿勢による運転をしたこと及び日常点検を怠ったことに起因する交通事故の事例、当該交通事故を引き起こした貨物自動車運送事業者及び運転者に対する処分並びに当該交通事故が加害者、被害者その他の関係者に与える心理的影響を説明すること等により当該事項を遵守することの重要性を理解させる。

#### (3) 事業用自動車の構造上の特性

自らの運転する事業用自動車の車高、視野、死角、内輪差（右左折する場合又はカーブを通行する場合に後輪が前輪より内側を通ることをいう。以下同じ。）、制動距離等を確認させるとともに、これらが車両により異なること及び運搬中の貨物が事業用自動車の運転に与える影響を理解させる。この場合において、牽引自動車及び被牽引自動車を運行する場合においては、当該牽引自動車を運転するに当たって留意すべき事項を、当該被牽引自動車によりコンテナを運搬する場合においては、当該コンテナを下部隅金具等により確実に緊締しなければならないことを併せて理解させる。また、これらを把握していなかったことに起因する交通事故の事例を説明すること等により、事業用自動車の構造上の特性を把握することの必要性を理解させる。

#### (4) 貨物の正しい積載方法

道路法（昭和27年法律第180号）その他の軸重の規制に関する法令に基づき運転者が遵守すべき事項を理解させるとともに、偏荷重が生じないような貨物の積載方法及び運搬中に荷崩れが生じないような貨物の固縛方法を指導する。また、偏荷重が生じている場合、制動装置を操作したときに安

定した姿勢で停止できないおそれがあること及びカーブを通行したときに遠心力により事業用自動車の傾きが大きくなるおそれがあることを交通事故の事例を挙げるなどして理解、習得させる。

(5) 過積載の危険性

過積載に起因する交通事故の事例を説明すること等により、過積載が事業用自動車の制動距離、安定性等に与える影響を理解させるとともに、過積載による運行を行った場合における貨物自動車運送事業者、事業用自動車の運転者及び荷主に対する処分について理解させる。

(6) 危険物を運搬する場合に留意すべき事項

危険物（自動車事故報告規則（昭和26年運輸省令第104号）第2条第5号に規定するものをいう。以下同じ。）を運搬する場合においては、危険物に該当する貨物の種類及び運搬する危険物の性状を理解させるとともに、危険物を運搬する前に確認すべき事項並びに危険物の取扱い方法、積載方法及び運搬方法について留意すべき事項を理解させる。また、運搬中に危険物が飛散又は漏えいした場合に安全を確保するためにとるべき方法を指導し、習得させる。この場合において、タンクローリーにより危険物を運搬する場合にあっては、これを安全に運搬するために留意すべき事項を理解させる。

(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

- ① 当該貨物自動車運送事業に係る主な道路及び交通の状況をあらかじめ把握させるよう指導するとともに、これらの状況を踏まえ、事業用自動車を安全に運転するために留意すべき事項を指導する。この場合、交通事故の事例又は自社の事業用自動車の運転者が運転中に他の自動車又は歩行者等と衝突又は接触するおそれがあったと認識した事例（いわゆる「ヒヤリ・ハット体験」）を説明すること等により運転者に理解させる。
- ② 道路運送車両の保安基準（昭和26年運輸省令第67号）第2条、第4条又は第4条の2について同令第55条の認定を受けた事業用自動車を運転させる場合及び道路法第47条の2第1項に規定する許可又は道路交通法第57条第3項に規定する許可を受けて事業用自動車を運転させる場合は、安全に通行できる経路としてあらかじめ設定した経路を通行するよう指導するとともに、当該経路における道路及び交通の状況を踏まえ、当該事業用自動車を安全に運転するために留意すべき事項を指導し、理解させる。

(8) 危険の予測及び回避並びに緊急時における対応方法

強風、豪雪等の悪天候が運転に与える影響、右左折時における内輪差、直前、後方及び左側方の視界の制約並びにジャックナイフ現象（制動装置を操作したときに牽引自動車と被牽引自動車が連結部分で折れ曲がり、安定性を失う現象をいう。）等の事業用自動車の運転に関して生ずる様々な危険について、危険予知訓練の手法等を用いて理解させるとともに、危険を予測し、回避するための自らへの注意喚起の手法として、指差呼称及び安全呼称を行う習慣を体得させる。また、事故発生時、災害発生時その他の緊急時における対応方法について事例を説明すること等により理解させる。

(9) 運転者の運転適性に応じた安全運転

適性診断その他の方法により運転者の運転適性を把握し、個々の運転者に自らの運転行動の特性を自覚させる。また、運転者のストレス等の心身の状態に配慮した適切な指導を行う。

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

長時間連続運転等による過労、睡眠不足、医薬品等の服用に伴い誘発される眠気、飲酒が身体に与える影響等の生理的要因及び慣れ、自らの運転技能への過信による集中力の欠如等の心理的要因が交通事故を引き起こすおそれがあることを事例を説明することにより理解させるとともに、貨物自動車運送事業輸送安全規則第三条第四項の規定に基づき事業用自動車の運転者の勤務時間及び乗務時間に係る基準を定める告示（平成13年国土交通省告示第1365号）に基づく事業用自動車の運転者の勤務時間及び乗務時間を理解させる。また、運転中に疲労や眠気を感じたときは運転を中止し、休憩するか、又は睡眠をとるよう指導するとともに、飲酒運転、酒気帯び運転及び覚せい剤等の使用の禁止を徹底する。

(1 1) 健康管理の重要性

疾病が交通事故の要因となるおそれがあることを事例を説明すること等により理解させるとともに、定期的な健康診断の結果、心理的な負担の程度を把握するための検査の結果等に基づいて生活習慣の改善を図るなど適切な心身の健康管理を行うことの重要性を理解させる。

(1 2) 安全性の向上を図るための装置を備える事業用自動車の適切な運転方法

安全性の向上を図るための装置を備える事業用自動車を運行する場合には、当該装置の機能への過信及び誤った使用方法が交通事故の要因となるおそれがあることについて説明すること等により、当該事業用自動車の適切な運転方法を理解させる。

3 指導及び監督の実施に当たって配慮すべき事項

(1) 運転者に対する指導及び監督の意義についての理解

貨物自動車運送事業者は、貨物自動車運送事業法その他の法令に基づき運転者が遵守すべき事項に関する知識のほか、事業用自動車の運行の安全を確保するために必要な運転に関する技能及び知識を運転者に習得させることについて、重要な役割を果たす責務を有していることを理解する必要がある。

(2) 計画的な指導及び監督の実施

貨物自動車運送事業者は、運転者の指導及び監督を継続的、計画的に実施するための基本的な計画を作成し、計画的かつ体系的に指導及び監督を実施することが必要である。

(3) 運転者の理解を深める指導及び監督の実施

運転者が自ら考えることにより指導及び監督の内容を理解できるように手法を工夫するとともに、常に運転者の習得の程度を把握しながら指導及び監督を進めるよう配慮することが必要である。

(4) 参加・体験・実践型の指導及び監督の手法の活用

運転者が事業用自動車の運行の安全を確保するために必要な技能及び知識を体験に基づいて習得し、その必要性を理解できるようにするとともに、運転者が交通ルール等から逸脱した運転操作又は知識を身に付けている場合には、それを客観的に把握し、是正できるようにするため、参加・体験・実践型の指導及び監督の手法を積極的に活用することが必要である。例えば、交通事故の実例を挙げ、その要因及び対策について、必要により運転者を少人数のグループに分けて話し合いをさせたり、イラスト又はビデオ等の視聴覚教材又は運転シミュレーターを用いて交通事故の発生する状況等を間接的又は擬似的に体験させたり、実際に事業用自動車を運転させ、技能及び知識の習得の程度を認識させたり、実験により事業用自動車の死角、内輪差及び制動距離等を確認させたりするなど手法を工夫することが必要である。

(5) 社会的情勢等に応じた指導及び監督の内容の見直し

指導及び監督の具体的内容は、社会情勢等の変化に対応したものでなければならない。このため、貨物自動車運送事業法その他の関係法令等の改正の動向及び業務の態様が類似した他の貨物自動車運送事業者による交通事故の実例等について、関係行政機関及び団体等から幅広く情報を収集することに努め、必要に応じて指導及び監督の内容を見直すことが必要である。

(6) 指導者の育成及び資質の向上

指導及び監督を実施する者を自社内から選任する貨物自動車運送事業者は、これらの者に対し、指導及び監督の内容及び手法に関する知識及び技術を習得させるとともに、常にその向上を図るよう努めることが必要である。

(7) 外部の専門的機関の活用

指導及び監督を実施する際には、指導及び監督のための専門的な知識及び技術並びに場所を有する外部の専門的機関を積極的に活用することが望ましい。

## 第二章 特定の運転者に対する特別な指導の指針

一般貨物自動車運送事業者等は、安全規則第10条第2項の規定に基づき、第一章の一般的な指導及び監督に加え、1に掲げる目的を達成するため、2の各号に掲げる事業用自動車の運転者に対し、それぞれ当該各号に掲げる内容について、3に掲げる事項に配慮しつつ指導を実施し、安全規則第9条の5第1項に基づき、指導を実施した年月日及び指導の具体的内容を運転者台帳に記載するか、又は、指導を実施した年月日を運転者台帳に記載したうえで指導の具体的内容を記録した書面を運転者台帳に添付するものとする。また、4の各号に掲げる運転者に対し、当該各号に掲げる方法により適性診断を受診させ、受診年月日及び適性診断の結果を記録した書面を同項に基づき運転者台帳に添付するものとする。さらに、5に掲げる事項により、運転者として新たに雇い入れた者に対し、雇い入れる前の事故歴を把握した上で、必要に応じ、特別な指導を行い、適性診断を受けさせるものとする。

### 1 目的

一般貨物自動車運送事業者等は、交通事故を引き起こした事業用自動車の運転者についてその再発防止を図り、また、事業用自動車の運行の安全を確保するために必要な運転に関する技能及び知識を十分に習得していない新たに雇い入れた運転者及び加齢に伴い身体機能が変化しつつある高齢者である運転者について交通事故の未然防止を図るためには、これら特定の運転者に対し、よりきめ細かな指導を実施する必要がある。そこで、特定の運転者に対して行う特別な指導は、個々の運転者の状況に応じ、適切な時期に十分な時間を確保して事業用自動車の運行の安全を確保するために必要な事項を確認させることを目的とする。

### 2 指導の内容及び時間

- (1) 死者又は重傷者（自動車損害賠償保障法施行令（昭和30年政令第286号）第5条第2号又は第3号に掲げる傷害を受けた者をいう。）を生じた交通事故を引き起こした運転者及び軽傷者（同条第4号に掲げる傷害を受けた者をいう。）を生じた交通事故を引き起こし、かつ、当該事故前の3年間に交通事故を引き起こしたことがある運転者（以下「事故惹起運転者」という。）

#### 事故惹起運転者に対する特別な指導の内容及び時間

内容	時間
① 事業用自動車の運行の安全の確保に関する法令等 事業用自動車の運行の安全を確保するため貨物自動車運送事業法その他の法令等に基づき運転者が遵守すべき事項を再確認させる。	①から⑤までについて合計6時間以上実施すること。
② 交通事故の事例の分析に基づく再発防止対策 交通事故の事例の分析を行い、その要因となった運転行動上の問題点を把握させるとともに、事故の再発を防止するために必要な事項を理解させる。	⑥については、可能な限り実施することが望ましい。
③ 交通事故に関わる運転者の生理的および心理的要因並びにこれらへの対処方法 交通事故を引き起こすおそれのある運転者の生理的及び心理的要因を理解させるとともに、これらの要因が事故につながらないようにするための対処方法を指導する。	
④ 交通事故を防止するために留意すべき事項 貨物自動車運送事業者の事業の態様及び運転者の乗務の状況等に応じて事業用自動車の運行の安全を確保するために留意すべき事項を指導する。	
⑤ 危険の予測及び回避 危険予知訓練の手法等を用いて、道路及び交通の状況に応じて交通事故につながるおそれのある危険を予測させ、それを回避するための運転方法を運転者が自ら考えるよう指導する。	
⑥ 安全運転の実技 実際に事業用自動車を運転させ、道路及び交通の状況に応じた安全な運転方法を添乗等により指導する。	

- (2) 安全規則第3条第1項に基づき運転者として常時選任するために新たに雇い入れた者（当該貨物自動車運送事業者において初めて事業用自動車に乗務する前3年間に他の一般貨物自動車運送事業者等によって運転者として常時選任されたことがある者を除く。以下「初任運転者」という。）

初任運転者に対する特別な指導の内容及び時間

内容	時間
① 貨物自動車運送事業法その他の法令に基づき運転者が遵守すべき事項、事業用自動車の運行の安全を確保するために必要な運転に関する事項等 第1章2に掲げる内容について指導する。この場合において、同章2(2)のうち日常点検に関する事項、同章2(3)のうち事業用自動車の車高、視野、死角、内輪差及び制動距離等に関する事項並びに同章2(4)のうち貨物の積載方法及び固縛方法に関する事項については、実際に車両を用いて指導する。	15 時間以上実施すること。
② 安全運転の実技 実際に事業用自動車を運転させ、道路及び交通の状況に応じた安全な運転方法を添乗等により指導する。	20 時間以上実施すること。

- (3) 高齢者である運転者（以下「高齢運転者」という。）

4の(3)の適性診断の結果を踏まえ、個々の運転者の加齢に伴う身体機能の変化の程度に応じた事業用自動車の安全な運転方法等について運転者が自ら考えるよう指導する。

3 特別な指導の実施に当たって配慮すべき事項

(1) 指導の実施時期

① 事故惹起運転者

当該交通事故を引き起こした後再度事業用自動車に乗務する前に実施する。ただし、やむを得ない事情がある場合には、再度乗務を開始した後1か月以内に実施する。なお、外部の専門的機関における指導講習を受講する予定である場合は、この限りでない。

② 初任運転者

当該貨物自動車運送事業者において初めて事業用自動車に乗務する前に実施する。ただし、やむを得ない事情がある場合には、乗務を開始した後1か月以内に実施する。

③ 高齢運転者

4の(3)の適性診断の結果が判明した後1か月以内に実施する。

(2) きめ細かな指導の実施

事故惹起運転者が交通事故を引き起こした運転行動上の要因を自ら考え、初任運転者が事業用自動車の安全な運転に関する自らの技能及び知識の程度を把握し、高齢運転者が加齢に伴う身体機能の変化を自覚することにより、これらの運転者が事業用自動車の運行の安全を確保するための知識の充実並びに技能及び運転行動の改善を図ることができるよう、4の適性診断の結果判明した当該運転者の運転行動の特性も踏まえ、当該運転者と話し合いをしつつきめ細かな指導を実施することが必要である。また、この場合において、当該運転者が気づかない技能、知識又は運転行動に関する問題点があれば、運転者としてのプライドを傷つけないように配慮しつつこれを指摘することが必要である。さらに、指導の終了時に、運転者により安全な運転についての心構え等についてのレポートを作成させるなどして、指導の効果を確認することが望ましい。

(3) 外部の専門的機関の活用

指導を実施する際には、(2)に掲げるような手法についての専門的な知識及び技術並びに指導のための場所を有する外部の専門的機関を可能な限り活用するよう努めるものとする。

4 適性診断の受診

(1) 事故惹起運転者

当該交通事故を引き起こした後再度事業用自動車に乗務する前に次に掲げる事故惹起運転者の区分ごとにそれぞれ特定診断Ⅰ（①に掲げる者のための適性診断として国土交通大臣が認定したものをいう。）又は特定診断Ⅱ（②に掲げる者のための適性診断として国土交通大臣が認定したものをいう。）を受診させる。ただし、やむを得ない事情がある場合には、乗務を開始した後1か月以内に受診させる。

- ① 死者又は重傷者を生じた交通事故を引き起こし、かつ、当該事故前の1年間に交通事故を引き起こしたことがない者及び軽傷者を生じた交通事故を引き起こし、かつ、当該事故前の3年間に交通事故を引き起こしたことがある者
- ② 死者又は重傷者を生じた交通事故を引き起こし、かつ、当該事故前の1年間に交通事故を引き起こしたことがある者

(2) 運転者として常時選任するために新たに雇い入れた者であって当該貨物自動車運送事業者において初めて事業用自動車に乗務する前3年間に初任診断（初任運転者のための適性診断として国土交通大臣が認定したものをいう。）を受診したことがない者

当該貨物自動車運送事業者において初めて事業用自動車に乗務する前に初任診断を受診させる。ただし、やむを得ない事情がある場合には、乗務を開始した後1か月以内に受診させる。

(3) 高齢運転者

適齢診断（高齢運転者のための適性診断として国土交通大臣が認定したものをいう。）を65才に達した日以後1年以内（65才以上の者を新たに運転者として選任した場合には、選任の日から1年以内）に1回受診させ、その後3年以内ごとに1回受診させる。

5 新たに雇い入れた者の事故歴の把握

(1) 一般貨物自動車運送事業者等は、安全規則第3条第1項に基づき運転者を常時選任するために新たに雇い入れた場合には、当該運転者について、自動車安全運転センター法（昭和50年法律第57号）に規定する自動車安全運転センターが交付する無事故・無違反証明書又は運転記録証明書等により、雇い入れる前の事故歴を把握し、事故惹起運転者に該当するか否かを確認すること。

(2) (1)の確認の結果、当該運転者が事故惹起運転者に該当した場合であって、2(1)の特別な指導を受けていない場合には、特別な指導を行うこと。

(3) (1)の確認の結果、当該運転者が事故惹起運転者に該当した場合であって、4(1)の適性診断を受診していない場合には、適性診断を受けさせること。

## **参考② 運転者の指導及び監督における運行管理支援機器の活用について**

---

# 1. 運行管理支援機器とは

## (1) 運行管理支援機器の種類

デジタル機器の普及により、運行管理を効率的にする各種の機器の導入が進んでいます。運転者の指導・監督にあたっては、これらの機器により取得したデータやリアルタイムで取得できる情報などを活用していくことが求められています。

### ●デジタル式運行記録計（デジタルタコグラフ）

○デジタルタコグラフ（以下デジタコ）は、時間、距離、速度の記録に加え、エンジン回転数、アイドリング時間などのデータも記録できる車載機器です。

○旧来のアナログ式タコグラフでは、円形チャート紙に直接針で記録していますが、デジタコは、記録した運行データをメモリーカードや通信により取得し、パソコン等にも記録できるとともに、そのデータ解析が瞬時にできるのが特徴です。

○これにより、どのような運転ぶりであったのかを把握することが容易になったとともに、運行記録が自動出力できるため、管理業務の効率化も実現しています。

### ●ドライブレコーダー

○ドライブレコーダーは、事故やヒヤリハットなどにより急ブレーキ等の衝撃を受けると、その前後の映像を記録する車載機器です。映像記録に加え、加速度、ブレーキなども記録できる機器もあります。

○実際の事故やヒヤリハットの映像がデータとして取得できることから、運転者の指導・監督への活用が運送事業者の間で進んでいます。

### ●エコドライブ管理システム（EMS）

○エコドライブ管理システム（以下EMS）は、自動車の運行において、エコドライブを計画的かつ継続的に実施するため、加速度オーバーに対する警告音やアイドリング時間などのデータを取得できる車載機器です。デジタコやドライブレコーダーの機能を同時搭載している機種が多くあります。

○環境に配慮した運転が実現されるとともに、適正な速度での走行などによる運行の安全性の向上、燃費の向上などさまざまな効果を得ることができます。

### ●GPS、カーナビゲーションシステム

○GPSは、人工衛星を利用し、受信機の位置情報を得られるシステムです。カーナビゲーションや携帯電話などの位置情報はさまざまなサービスに利用されています。運行管理支援機器としても、リアルタイムの車両の位置情報が取得でき、効率的な配車などの動態管理への活用が進んでいます。

### ●I T点呼機器（カメラ付きアルコールチェッカー等）

○H19年の省令改正により、安全優良事業所に認定された事業者（Gマーク認定事業者）は、従来の対面式点呼を国土交通大臣が定めるI T点呼機器で代用できることとなっています。

○I T点呼機器には、ウェブカメラ、アルコールチェッカー、免許認証システムなどの機能があり、遠隔地においても点呼執行が可能です。また、点呼の内容はデータとして取得できます。

### ●遠隔点呼機器

OR5年の省令改正により、対面による点呼と同等の効果を有するものとして遠隔点呼機器を用いて行うことができるようになっていました。

○具体的な使用する機器等の要件は『対面による点呼と同等の効果を有するものとして国土交通大臣が定める方法を定める告示（令和5年国土交通省告示第266号）』に定められています。

### ●自動点呼機器

○業務終了時の点呼に限り、対面による点呼と同等の効果を有するものとして自動点呼機器を用いて行うことができるようになっていました。

○具体的な使用する機器等の要件は『対面による点呼と同等の効果を有するものとして国土交通大臣が定める方法を定める告示（令和5年国土交通省告示第266号）』に定められており、国土交通省が要件を満たすものとして認定した機器が国土交通省ホームページで公表されています。

### ●車載式故障診断システム（OBD）

○車載式故障診断システムは、車両自身が異常（突発的故障）を検知・監視し、異常発生を警報表示で運転者に知らせ、また故障内容を記録するシステムです。

### ●イベントデータレコーダー（EDR）

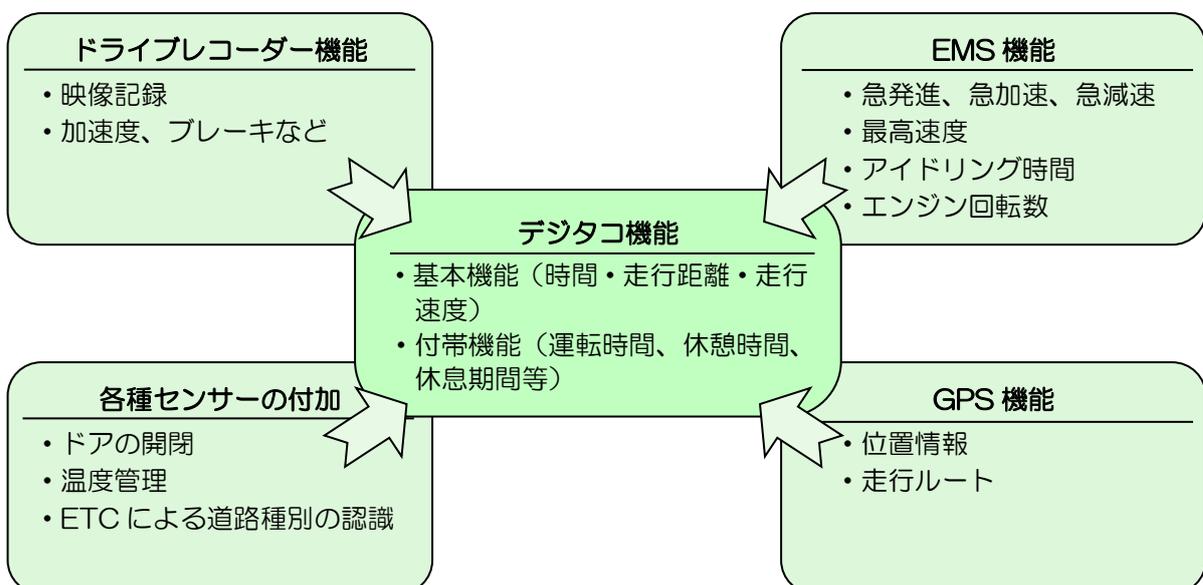
○イベントデータレコーダーは、エアバック等が作動するような事故において、事故前後の車両の運動データや運転者の操作などを記録する車載機器です。

## (2) 主な運行管理支援機器の機能

自社の事業実態に合わせた運行管理支援機器の選定が必要ですが、選定にあたっては、導入によって得られるデータの指導・監督への活用も視野に入れ、検討していくことが重要です。

### ●各種機能の同時搭載

運行管理支援機器には、前述のようにさまざまな種類がありますが、数種類の機能が同時搭載されている機器もあり、容易に活用できる工夫が進んでいます。



## ●場面にあわせたデータ活用

### ○安全運転を管理する基本情報の取得

毎日の運行の記録には、運転者の運転状況に関するさまざまなデータが取得されます。日々の運行管理において、運転者のくせや安全に対する意識、経済走行の認識などを点呼時の指導などに活用できます。

### ○データ解析に基づく指導・監督

毎日の運行記録では、基本的な注意事項などに活用できますが、これらのデータを解析し、運転を評価するシステムが付帯されている機器が多く、このようなデータは、安全会議などの定期的な指導に効果的に活用することができます。

### ○リアルタイム情報を活用した動態管理

GPS 機能の付加により、リアルタイムの車両の情報も取得できますが、この情報は、事故時などの迅速な対応に活用できるほか、延着予防などの管理が可能となり、安全で確実な輸送が実現されます。

## 2. 運行管理支援機器を活用した指導及び監督

運行管理支援機器の取得データは、運転者の指導及び監督に有効に活用していくことが必要です。活用にあたっては、自社の安全教育に対する目標を立て、これに資する活用をしていくことが大切です。

### (1) 安全運転指導の充実のための活用のポイント

#### ○運転者の安全に対する意識改革

運転者は、デジタコやドライブレコーダーの搭載は、「運転中の行動が監視されている」との思いから、緊張感が高まるといわれますが、導入の目的について時間をかけて説明し、十分な理解を得ることが大切です。理解や納得を得られれば、運転者の安全運転への意識改革につながります。

#### ○適切な管理数値を設定する

デジタコなどで取得できるデータは、速度やエンジン回転数などですが、指導にあたっては、管理数値を設定し、適切な運転のあり方を示すことが必要です。

#### ○解析データによるコミュニケーション

運行データに基づき、レーダーチャートなどで運転者の安全運転に対する評価ができる機器が多くありますが、この結果の活用においては、減点要素ばかりを指摘するのではなく、褒めるところは褒め、具体的に何に注意して運転するべきかなど、運転者が受け入れられるコミュニケーションが重要です。運転者ランキングの活用においても、個人攻撃の対象とするのではなく、グループでランキングを競わせるなどのモチベーションをもてるよう活用していくことが必要です。

#### ○映像を活用した危険予知訓練

ドライブレコーダー映像は、実際に記録されたものであることから、これに基づく指導を行うことで、運転のリスクを確認でき、危険を予知することの大切さを認識させることができます。

#### ○適性診断結果などとの組み合わせによる活用

デジタコ、ドライブレコーダーのデータと、適性診断結果などを組み合わせて評価することにより、運転者のくせなどが明確となります。

## (2) 活用の方法

### ① 目的にあわせた活用

運転者の指導及び監督にあたっては、目標を設定し、これを達成するための指導内容としていくことが効率的・効果的な指導につながります。

目標	指導事項	運行管理支援機器を活用した指導の方針
事故防止	運行をとりまく状況の把握	・ミスを起こす地点、時間、天候などを把握し、自分がどのような状況でミスを起こすのかを把握する。
	安全状況の維持	・スピード超過、一時停止無視などのミス映像を用いて周囲に対してどのような危険を及ぼしているかを確認する。
	危険予知	・データから、事故の起こりやすい場所、シチュエーションなどを類型化し、どのような場合にどんな危険があるのかを認識させる。
	速度管理	・タコグラフのデータなどに基づき、自分の走行速度について認識させるとともに、ドライブレコーダー映像等とともに、事故やヒヤリハットが起こる速度についても認識させる。
事故回避・加害度低減	ブレーキ管理	・デジタコやドライブレコーダー映像から、急ブレーキの状況を確認し、適切な制動距離を確認させ、実車指導の機会などに適切に指導し、認識させる。
	回避方法	・事故やヒヤリハットの場合のブレーキのタイミングを確認し、適切なブレーキのタイミング、強さなどを実車指導などで認識させる。
円滑運転	加減速管理	・EMS 機能やデジタコデータによる、急加減速の記録分析を用いて、発生場面、回数などを認識させ、ヒヤリハット事例などとあわせて指導で認識させる。
	疲労管理	・デジタコデータ等から、ヒヤリハット地点と乗務時間の関係を分析し、どのようなときに疲労が起こるのかを認識させる。
	燃費管理	・急加減速と燃費の関係を分析し、適正なエコドライブの速度、エンジン回転数などを認識させる。

### ② 指導の形態にあわせた活用

安全会議や点呼時の指導など、指導の形態にあわせ、効果的な活用をしていくことが必要です。

形態	指導事項	運行管理支援機器を活用した指導の方針
全体教育 (会議)	車両の特徴による挙動	・大型車の特性、ハンドル操作などについて、ドライブレコーダー映像などを用いて、その挙動について観察し、ディスカッションで危険性などを見出す。この内容を受けた解説をし、適正な運転について認識させる。
	周辺の他の車両や歩行者の挙動	・ヒヤリハットのドライブレコーダー映像などから、周囲にいる他の車両や歩行者、自転車などがどのような動きをするのかを認識させ、何が危険かについてディスカッションで見出し、この内容を受けた解説をし、適正な運転について認識させる。
	望ましい運転方法	・運転者の特性、周囲の特性を踏まえた上で、事故の起こりやすい場面での安全運転のあり方についてディスカッションなどから整理させ、認識させる。
個別教育	運転特性の把握	・デジタコ、ドライブレコーダー等のデータ、適性診断結果などから、運転のくせを客観的に把握し、よいところ、悪いところなどを見出し、認識させる。
	他の運転者との比較	・他の運転者の平均値とデータ比較をし、自分の運転が平均値とどのようにずれているのか、あっているのかなどを認識させる。
	望ましい運転方法	・運転特性を把握させた上で、運転者の特性に合わせた安全運転のあり方について指導する。

◆参考文献一覧

文献名	監修・編集・発行者名
事業用トラックドライバー研修テキスト（1～10）	(公社)全日本トラック協会
安全輸送のための積付け・固縛方法	//
運行管理業務と安全マニュアル	//
事業用トラックの点検整備ハンドブック	//
交通の教則	警察庁交通局／(一財)全日本交通安全協会
交通危険予知活動トレーナー必携	中央労働災害防止協会
運行管理者一般講習用テキスト	(独)自動車事故対策機構
ドライブレコーダー映像を用いた危険予知トレーニング	//
映像記録型ドライブレコーダー活用手順書	国土交通省自動車交通局 (現：国土交通省物流・自動車局)
高齢者の安全運転	(一社)全日本指定自動車教習所協会連合会



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・トラック事業者編《第2編本編》

---

平成24年3月発行

令和6年3月改訂

発行 国土交通省 物流・自動車局 安全政策課

〒100-8918 東京都千代田区霞が関2-1-3

電話 03-5253-8111 (代表)

---

