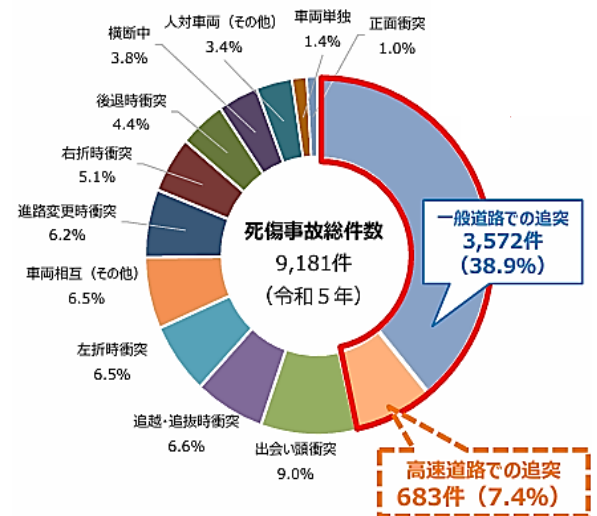
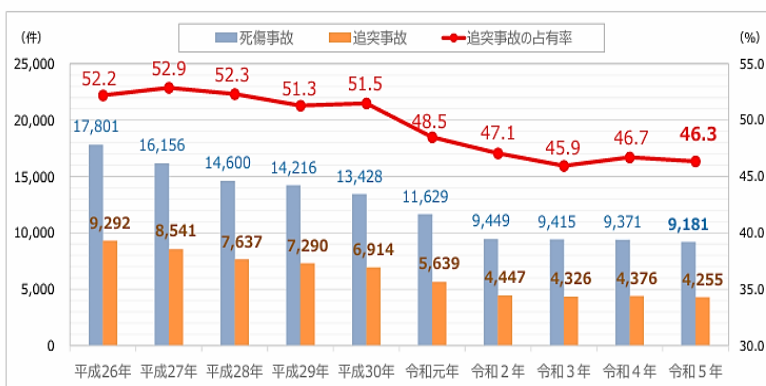


危険運転防止の再徹底をお願いします

適正化実施機関には、一般のドライバーや同業者の方から多くの苦情が寄せられます。その大半が危険運転行為や運転マナー等の内容で、プロドライバーには似つかわしくない「煽り運転」や「幅寄せ」、「無理な割込み」などが依然として多く見受けられます。

(公社)全日本トラック協会掲載の「トラック事業における総合安全プラン 2025 最重点推進項目“追突事故の防止”」を見ても、死傷事故の半数近くが追突によるものであり、一般道で 3,572 件(38.9%)、高速道路では 683 件(7.4%)発生しています。追突事故は走行速度や不十分な車間距離が原因で発生することが多く、あおり運転や幅寄せ運転は追突事故に直結する危険運転行為でもあります。(下図参照)

「死傷事故」全体に占める「追突事故」の割合の推移



	平成26年	平成27年	平成28年	平成29年	平成30年	令和元年	令和2年	令和3年	令和4年	令和5年
追突事故 (件)	9,292	8,541	7,637	7,290	6,914	5,639	4,447	4,326	4,376	4,255
追突事故の占有率 (%)	52.2	52.9	52.3	51.3	51.5	48.5	47.1	45.9	46.7	46.3
死傷事故 (件)	17,801	16,156	14,600	14,216	13,428	11,629	9,449	9,415	9,371	9,181

数字はいずれも事業用貨物自動車（軽自動車を除く）を第一当事者とするもの
出典：警察庁「交通事故統計」／（公財）交通事故総合分析センター「交通統計」

事業者や管理者、ドライバーの皆様にとって、安全運転とはどのような運転行為を言うのでしょうか。トラックのキャビンが前車のルームミラーいっぱいに映るような車間距離で安全運転と言えるのでしょうか？大きな車体のトラックが、車線変更等をする際に、十分な間隔を取らず接触しそうな状態で寄ってきて危険と思わないでいられるのでしょうか？

過去の適正化通信でもお知らせしていますが、令和2年6月に道路交通法が改正され、妨害運転（あおり運転）が厳罰化されましたが、未だに危険運転行為はなくなりません。周囲を走行しているドライバーの運転マナー等にも原因があるかもしれませんが、**緑ナンバーのトラックを運転するドライバーはプロドライバーです。どんなに運転技術が高くても、周囲の車両やドライバーに対して“危ない！”、“怖い…”という気持ちを抱かせる運転行為は危険運転であり、決して安全運転とは言えません。**

裏面には令和6年度の主な苦情内容を掲載しています。危険運転行為の事例として一人一人がプロとは何なのかを改めて意識し、そのうえで自分自身の運転が危険運転行為に該当していないか、プロドライバーとして周囲の模範となる運転をしているか考えていただくとともに、事業者や管理者の皆様には、社内における教育資料として活用するようお願いいたします。

ドライバーはお客様から預かった荷物を安全・確実・迅速に輸送する役割と使命があることを再認識し、常に安全運転を心掛けるようお願いいたします。

令和6年度における主な苦情内容（一部抜粋）

苦情確認日	通報内容
4月16日	群馬県太田市で、一般道を 80 キロ以上出し思いっきり煽られ幅寄せさせられた。本気でぶつけられると思い急ブレーキを踏んだ。信号で並ぶと思いきり睨まれブツブツ言われた。
5月16日	茨城県笠間市の国道50号線で、信号が青色に変わった瞬間、対向車線を逆走しながらトラックの前で信号待ちしていた車両4台を抜いていった。逆走行為を含め非常に危険な運転だった。
6月10日	国道16号線と国道464との交差点手前付近で、片側2車線道路で信号が青に変わった際、ウインカーも出さずに走行車線から追越し車線へ車線変更した。追越し車線を走っていた申告者が急ブレーキを掛けた。
6月10日	国道 1 号線下り柏尾町～不動坂先の横浜新道合流ランプで、前方が空いていないのに車間距離を詰められ、車体を対向車線にはみ出させて威圧した挙げ句、不動坂のランプを通過して二車線区間に入るや否や、黄色車線を無視し追越して行った。
6月20日	高渋線のみはらし公園近くで、コンテナトラックに煽り運転をされた。後ろにピタリとついて怖かったため車線変更をしたが、トラックも同車線に変更し長い距離で煽り運転をされた。車内には小さい子供も乗っており、大変怖い思いをした。
7月11日	関越自動車道上り坂戸西スマートインター付近で、トラクタ・トレーラーの連結車が片側3車線の一番右の追越し車線を90キロで車線変更することなく走行し続けていた。道路交通法違反ではないか？ 同車線の後方を走行していた申告者が左から追越しをしたところ、クラクションを鳴らされた。
7月12日	関越道上り赤城P付近を100キロ近くで走行していたトラックは、以前にも速度超過運行を行っていた。トラック協会に対応してもらったが、また行っている。
7月18日	国道17号線上り鴻巣～北本間の片側2車線の追越し車線を走行していたトラックが、前方を走行していた乗用車に早く進めという感じでクラクションを鳴らして走行し、乗用車が車線変更した後、猛スピードで走行していた。緑ナンバーの運転者として模範となる運転をしてほしい。
9月11日	山陽自動車道上り線を走行中、トラックに2キロ程度あおられた。速度は80キロ程度だったが、バックカメラから確認する限りでは車間距離は10m程だった。
10月4日	大型トラックがナンバープレートを跳ね上げ、ほぼ見えない状況で中央道を爆走していた。同じドライバーとして悪い事をするからナンバーを隠して走行しているのかと思い問い合わせた。世の中厳しい状況で、トラックドライバーのイメージが悪くなる一方なので、これ以上世間にマイナスイメージを持って欲しくないので注意喚起をお願いしたい。
10月7日	羽生市の国道 125 号バイパスで、車間が空いていないのに急な車線変更、乗用車との車間 2 m前後、ノーウインカーで車線変更、どうしたらこいう運転が出来るのかわかりません。
10月22日	東名高速道路の清水付近で、トラックが時速 110～120 キロで走行していた。リミッターを切っていると思う。直前で何かあってイライラしていたのかもしれないが、気分での運転を行うのは非常に危険なので注意をしてほしい。
11月21日	国道50号線を笠間から尾山方面へ走行中、笠間西IC付近の登坂車線で前方を走行していた軽車両に幅寄せ等の危険運転行為を行っていた。軽車両は時速70キロ程度で走行しており、決して遅くないにもかかわらず、トラックはそれ以上の速度で追い越しをかけていた。
2月6日	長野県木曽郡大桑村の国道 19 号線を岐阜に向かって走行中、30 分にわたり煽り運転された。中津川警察署へも通報し、ドライブレコーダーも提出している。会社へ連絡をしたが、事務員の対応も悪く管理者へ取り次いでもらえない。トラックには車体表示もなかった。

不明な点は気軽に適正化指導員にお尋ね下さい。

群馬県貨物自動車運送適正化事業実施機関

電話 027-212-8821