昭和35年11月28日第3種郵便物認可

平成28年（2016年）　第2059号

危険な状況を安全に体験できる!!
可搬型ドライブシミュレーター
ドライバーの安全指導に！
東海電子株式会社
東京事業所 TEL.042-526-0905

Japan Trucking Association

広報 とらっく

創刊 昭和28（1953）年2月

4月1日号

発行所 公益社団法人 全日本トラック協会
〒160-0004 東京都新宿区四谷三丁目2番5
全日本トラック総合会館
☎（03）3354-1029（総務部広報室）
http://www.jta.or.jp
※紙面に関する問い合わせは広報室まで
（会員の購読料は会費に含みます）

News Headline

主な紙面内容

2・3　・トラック協会ニュース
・官公庁ニュース（国交省等）

4・5　＜東日本大震災特集2016＞
事業再生への取り組み
東北沿岸部の運送事業者の事例
・㈱大興（青森県）

福島県内での除染作業等にも積極的に参画している

6　・交通事故防止!!
わが社の取り組み
㈱ヒルト（神奈川県）

7　・平成28年度　トラック運送業界の変更点とトピックス

8　・国土交通省道路局特別寄稿
「ETC2.0を活用した道路を賢く使う取り組みについて」

今号に掲載した記事の関連資料と関連HPへは全ト協HPバナーからアクセスできます。

▼全ト協会員専用ページのパスワード▼
3/15～4/14　5956
4/15～5/14　2080

愛知県トラック協会・中部トラック総合研修センター
施設・研修内容を全面刷新

充実の研修設備が整う管理研修棟

多彩なカリキュラムによる研修が新年度からスタート

平成26年から行われていた、愛知県トラック協会（小幡銀伸会長）が管理・運営する中部トラック総合研修センターの改修工事が進み、昨年8月に管理研修棟が、今年3月には運転練習コースと実技研修棟等が完成。平成28年度からはより充実した内容の研修がスタートする。

同センター旧施設は3年4月にオープン。これまで多くの運送事業者従業員への教育・研修が行われてきた。

現在行われている全面改修は、研修事業の充実と事業の拡大に向けた施設の整備を目的に実施。26年4月に地鎮祭が行われ、順次改修工事が進められてきた。

改修の内容は次の通り。

①法定使用の運転練習コースへ改修

指定自動車教習所と同様な法定仕様コースへの改修を実施。また、研修での練習効果を上げるために、危険予知、回避訓練のためのすべり体験ができるコースや、一般の道路事情に合わせた交差点や横断歩道などの機能・設備を設置。中型、準中型、大型等免許取得支援研修での練習効果の向上が期待される。

②宿泊棟を併設した管理研修棟の建設

研修室を増設したほか、適性診断専用フロアを新設。診断機器やカウンセリング室を増設するなど、研修施設の充実を図った。また、受講者の利便性向上や管理徹底を図るため、宿泊棟（シングルルーム26室）を再建した。

③全天候型フォークリフトコース、実技研修棟の建設

全天候型フォークリフトコースを新設。雨天時や夏の炎天下での受講者の負担を軽減する。

④講座・研修内容の拡充

なお、新施設のオープンに伴い、28年度からは「新入社員向け」「一般向け」「リーダー・班長・指導者・管理職向け」「ベテランドライバー向け」など、キャリア別の講座がスタート。それぞれの職種や経験に合わせた、充実した内容の研修が行われることになる。また、「物流大学校講座」、「物流安全管理士講座」も同センターで実施される。

管理研修棟内には、最大184人収容可能な多目的ホールや最新の機材をそろえたCRT室、居心地の良い宿泊施設などを整備。また、運転練習コースも大きく改修されるなど、快適な環境の中で思う存分スキルアップに取り組める施設となっている。

法定仕様コースに改修された運転練習コース

自然光が差し込むエントランス

最新の機材が備わったCRT室（管理研修棟3階）

中部トラック総合研修センター

所在地　〒470-0207
愛知県みよし市福谷町西ノ洞21番地127
電話番号　0561-36-1010
FAX　0561-36-1210
URL　http://www.aitokyo.jp/top/frame_miyoshi.html

清潔な雰囲気の食堂（管理研修棟1階）

多目的ホールには最大184人が収容可能（管理研修棟1階）

安全運行の一層の徹底求める
広島県のトラック追突多重衝突事故受け

全日本トラック協会は3月18日、前日に広島県東広島市の山陽自動車道下り線・八本松トンネル内で発生した追突多重衝突事故を受け、星野良三会長名による「安全運行の一層の徹底について」を、各都道府県トラック協会会長と各トラック運送事業者宛に緊急通達し、各事業者に対して、取り急ぎ事故防止に係る周知を図るよう要請した。同事故では、トンネル内で渋滞中の車両に事業用トラックが追突、炎上し、2人が死亡、71人が負傷する重大事故となった。

この事故を受け、同日、国土交通省は全ト協に対し、「貨物自動車運送事業の安全確保の徹底について」を発出した。通達では、①運行管理業務を再確認し、安全確保の原点に立った確実な運行管理を実施すること(1)貨物自動車運送事業の事業用自動車の運転者の勤務時間および乗務時間に係る基準を遵守すること(2)確実に点呼を実施し、道路の状況、乗務員の健康状態、過労状態の確実な把握に努めること(3)運行指示書を作成し、適切な指導を行うこと②運行にあたっては、車両の点検整備を確実に実施するとともに、乗務員に対して制限速度の遵守をはじめとした道路交通法等の法令遵守の徹底を図るなど、安全の確保を最優先するよう関係者に徹底すること――について注意喚起を行った。

なお、国交省は23日、今回の事故について、特別監査により法令違反を確認したことや、社会的影響を勘案し、特別重要調査対象事故として、事業用自動車事故調査委員会に対して事故の調査を要請し、同委員会は同日、調査を開始した。

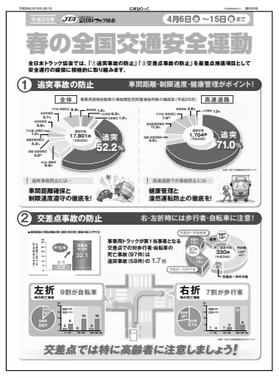
平成28年
春の全国交通安全運動実施
4月6日～15日

「平成28年春の全国交通安全運動」が、4月6日(水)～15日(金)まで実施される。

全日本トラック協会では、中央交通安全対策会議交通対策本部決定の推進要綱ならびに国土交通省策定の実施計画に基づいて、各都道府県トラック協会に対して事前の準備を働きかけ、同運動を効果的に推進していく。

実施にあたっては、全国重点の「子どもと高齢者の交通事故防止」を運動の基本とするほか、「自転車の安全利用の推進（特に、自転車安全利用五則の周知の徹底）」、「後部座席を含めた全ての座席のシートベルトの正しい着用の徹底」および「飲酒運転の根絶」に留意し、さらに、事業用トラック向けの対策として、①安全運行の確保②車両の安全性確保③事故情報等の収集による安全意識の高揚④広報活動の推進――について積極的に取り組む。

安全運行の確保については、最重点推進項目に「追突事故の防止」「交差点事故の防止」を掲げているほか、重点推進項目として、①子どもと高齢者の交通事故防止②夕暮れ時と夜間の歩行中・自転車乗用中の交通事故防止③シートベルトの正しい着用の徹底④飲酒運転の根絶⑤トレーラ事故の防止⑥高速道路における事故の防止⑦「WEB版ヒヤリハット集」を活用した安全意識の高揚⑧健康起因事故の防止⑨過労運転の防止⑩危険ドラッグの根絶――に努める。



春の全国交通安全運動ポスターを今号に折込

4月6日から実施される「平成28年春の全国交通安全運動」に併せ、『広報とらっく』では折込ポスターを作成した（写真）。

なお、同ポスターでは「追突事故」「交差点事故」に関するデータを掲載しており、トラックによる交通事故防止に向けて活用していただきたい。

全日本トラック協会 presents『ドライバーズ・リクエスト』放送中！（TBSラジオ系列全国33局ネット）

本番組は、トラック運送業界の安全や環境等への取り組みなどを内外に広くPRするとともに、パーソナリティの宮崎瑠依さんと皆川玲奈TBSアナウンサーが、車に関する話題や音楽で全国のドライバーの皆さんの安全運行をサポートします。

・4月の特別番組放送予定
4月 1日(金)「平成28年春の全国交通安全運動」
国土交通省自動車局 安全政策課長　平井隆志氏

4月の名言

我が行いを見習えと、誰にでも言い得るよう行為せよ

イマヌエル・カント（1724.4.22～1804.2.12）
プロイセン王国（ドイツ）の哲学者。ドイツ観念論哲学の祖。＜出典：ウェブサイト「有名人の名言・格言集」＞

コラムラインナップ

タイヤケアホントの話【直観的タイヤ診断法】…3面／トラック運送事業者のための経営のヒント【トラガール増加への様々な努力】…6面／食の新旧街道を行く【お菓子の道②「漆野いんげんの最上煮」】…7面

ニュース・ターミナル（トラック協会ニュース）

全ト協　新卒者確保のためのインターンシップ登録サイト開設

事業者への情報登録呼びかけ

全日本トラック協会は3月28日、全ト協ホームページ（HP）内にインターンシップ登録サイトを開設した。

全ト協では、平成28年度からの新たな人材確保対策として、高校等の卒業予定者を対象とした物流現場への職場体験（インターンシップ）を推進し、トラック運送業界への理解とイメージアップを図っていくとしている。

その第一歩として立ち上げられた同サイトでは、事業者がインターンシップを実施するための取り組みポイントをまとめた手引きや、インターンシップのプログラム概要例を掲載するとともに、インターンシップ受入事業者の情報登録・閲覧ページを設置（写真）。

インターンシップの受け入れが可能な事業者が同サイトの「情報登録」ページに必要な情報を記入すると、インターンシップの受け入れ情報が高等学校等で検索できる仕組みとなっており、全ト協では都道府県トラック協会や全国高等学校長協会、全国自動車教育研究会加盟校への周知を行っていく。

同サイトへは、全ト協HPトップ画面の特設バナーからアクセスすることができる。全ト協では、インターンシップの実施を検討中の事業者に対する同サイトの活用、および実施予定事業者に対する情報登録を強く呼びかけている。

なお、全ト協では、同サイト登録後、高等学校以上の教育機関から3日間以上のインターンシップを受け入れた事業者に対して助成を実施する予定で、詳細が決定次第追って発表するとしている。

現在、全ト協HPトップ画面には、インターンシップサイトのバナーを掲出中

平成28年度Gマーク実施内容などを承認

第31回貨物自動車運送事業安全性評価委員会

3月16日、第31回貨物自動車運送事業安全性評価委員会（委員長・野尻俊明流通経済大学学長）が開催された。

「平成27年度貨物自動車運送事業安全性評価事業の実施状況」では、弁明による追加認定、再評価の結果、自主返納について了承。これにより、同日現在のGマーク認定事業者は、24年度（第10回）＝2988事業所、25年度（第11回）＝3751事業所、26年度（第12回）＝7350事業所、27年度（第13回）＝8153事業所となり、合計22242事業所となった。

「28年度貨物自動車運送事業安全性評価事業の実施」では、主な変更事項として、社会保険（28年4月分または5月分の厚生年金保険料）の納付状況を確認することができる書類の添付を義務付けることが了承された。

28年度における同事業の実施概要・申請案内の内容については、申請書類頒布期間＝5月2日(月)～6月30日(木)（土・日曜、祝日は除く）、Web申請書作成システム稼働期間＝4月18日(月)～7月14日(木)、申請受付期間＝7月1日(金)～7月14日(木)とした。

また、Gマークステッカーについて、認定有効期間を強調したデザインへの変更を検討した。

続いて、Gマークラッピングトラック事業について、27年度は新たに21台が追加され、合計107台のGマークラッピングトラックが全国を走行することが報告された。

第31回貨物自動車運送事業安全性評価委員会（3月16日、全ト協）

平成28年度引越事業者優良認定制度説明会開催

TV会議システム利用した配信開始

全日本トラック協会はこのほど、平成28年度の引越事業者優良認定制度（引越安心マーク）説明会について、①北海道・東京・愛知・大阪・福岡での説明会②東京（全ト協）で開催する説明会をTV会議システムで各都道府県トラック協会に配信――の2つの形態で開催することを発表した。開催スケジュールは表の通り。

申し込み等詳細に関するお問い合わせは所属する都道府県トラック協会まで。

同説明会は、4月から6月にかけて開催され、制度の内容や申請方法について全ト協担当者が説明する。なお、28年度の申請受付は、8月1日の開始を予定している。

表 平成28年度引越事業者優良認定制度申請等に係る説明会 開催日一覧

開催日	対　象	会　場
4月25日(月)	全国・関東ブロック①	全日本トラック協会※
5月11日(水)	九州ブロック	福岡県トラック協会
5月13日(金)	北海道ブロック	北海道トラック協会
5月16日(月)	近畿ブロック	大阪府トラック協会
5月17日(火)	中部ブロック	愛知県トラック協会
6月7日(火)	全国・関東ブロック②	全日本トラック協会※

※TV会議システムを利用して全国へ配信

人手不足解消のための中継輸送の導入について中間報告を実施

物流ネットワーク委員会・第2回ワーキング委員会

3月23日、物流ネットワーク委員会・第2回ワーキング委員会（植松満委員長）が開催された。

議事では、平成27年度物流ネットワーク委員会・ワーキング委員会の活動として、中継輸送の導入および検討事例に対するヒアリング調査等について報告が行われた。

同ヒアリング調査は、28年3月に特別積合せ事業者4社に対して実施されたもの。オブザーバーを務める㈱日通総合研究所経済研究部の大島弘明担当部長が、①幹線区間の運用状況とドライバー不足への現状の対応②中継輸送のパターン別実施状況と課題――について調査の中間報告を行うとともに、各中継輸送方式についてコストなどに関する比較を行い、貨物と時間のマッチングや点呼の仕組みの見直し、コスト面や保険の適用等といった導入への課題点を挙げた。

今後、今回各委員から挙がった意見を反映しつつ事業者へのさらなるヒアリング・アンケート調査を重ね、5月～6月ごろをめどに最終結果の報告書を取りまとめる予定。

また、昨年4月に貨物事故削減対策チームが取りまとめた「外装異常貨物事故による荷受け拒否」対策について、今後も取り組んでいくことを確認した。

物流ネットワーク委員会・第2回ワーキング委員会（3月23日、全ト協）

法令○×クイズ

～歩行者保護編～

❶ 横断歩道の手前から30メートル以内は、軽車両を除く他の車の追い越しは禁止されているが、追い抜きは禁止されていない。（○・×）

❷ 児童、幼児等の乗降のため停車している通学通園バスの側方を通過しようとするときは、一時停止して安全を確認しなければならない。（○・×）

❸ 横断歩道のない交差点やその付近で歩行者が横断しているときは、その通行を妨げないようにする。（○・×）

❹ 安全地帯に歩行者がいないときは、徐行する必要はない。（○・×）

❺ 警察署長の許可を得て歩行者用道路を通行するときは、とくに歩行者に注意して徐行しなければならない。（○・×）

（解答は7面）

全ト協行事予定（4月1日～4月30日）

▽4月3日
・正副会長会議
▽4月14日・15日
・全国専務理事業務連絡会議
▽4月18日～21日
・平成28年度新規採用職員研修

ニュース・ターミナル（官公庁ニュース等）

都道府県ト協　第23期物流大学校講座修了式

愛知県トラック協会

愛知県トラック協会（小幡銀伸会長）は3月12日、第23期物流大学校講座修了式を行い、64人の受講者に修了証書を授与した。今回の認定で、愛知県ト協の物流大学校が輩出した物流経営士・物流経営管理士は、合計1243人となる。

式では、小幡愛知県ト協会長が「講座で得られたものを今後、十分に活かしていただきたい。4月からは中部トラック総合研修センターが開所となるので、活用していただければ幸い」とあいさつした。

続いて受講生に修了証書、認定証書が授与され、成績優秀者の表彰が行われた。その後、修了記念品として、受講者から愛知県ト協に桜の木が贈呈された。

物流経営管理士とは、各都道府県トラック協会会員以外の物流大学校講座修了者に、愛知県ト協が認定する資格。

64人の受講者に修了証書などが授与された

平成27年度優良ドライバー認定式を開催

岐阜県トラック協会

（田口義隆会長）は3月23日、平成27年度優良ドライバー認定式を開催した。ドライバーの名代として、岐阜県ト協の清水豊太郎交通事故防止対策委員長が岐阜県警察本部の伊藤善弘交通企画課長から認定証を受け取った（写真）。

「優良ドライバー認定制度」は、平成26年度に岐阜県ト協と岐阜県警察によって創設されたもので、認定式は今年で2度目の開催。今回は、昨年度の更新推薦者827人、今年度の新規推薦者1944人の計1031人が優良ドライバーとして認定された。

環境対策啓発品を作成・配布

奈良県トラック協会

奈良県トラック協会（森本万司会長）は、環境対策啓発品1000個を作成し、会員事業所のほか、行政機関および関係機関・団体に配布した。

奈良県ト協では、新・環境基本行動計画に基づいて定めた「3つの標語」（①「エコドライブを徹底しよう」②「アイドリング・ストップを徹底しよう」③「騒音の少ない運転を励行しよう」）を掲げ、環境対策への自主的な取り組みを推進している。

今回作成した啓発品は、吉野の森林を背景に「3つの標語」を印字したマグネットシートと、奈良県の特産品である吉野杉で作られた箸5膳と箸置きのセットを同梱したものとなっている（写真）。

衝突被害軽減ブレーキの事故削減効果を報告

国交省　中部運輸局

国土交通省中部運輸局交通政策部・自動車技術安全部は2月29日、管内10社の貨物運送事業者所有車両約6100台に関する分析調査結果を発表した。

それによると、平成25年度から27年12月末までの衝突被害軽減ブレーキを装着した大型トラックの追突事故発生率を調査したところ、非装着車の追突事故発生率が0・72%であるのに対し、装着車は0・22%で、衝突被害軽減ブレーキにより追突事故発生率が3分の1となる効果が認められたとした。

トラック運送事業者における衝突被害軽減ブレーキの普及が今後全国的にさらに進むことによって、トラックの事故の過半数を占める追突事故が大幅に削減されることが期待されている。

同省では、事故の削減へ向け、購入補助をはじめとした衝突被害軽減ブレーキ装着車の普及促進のための取り組みを今後も進めていくとしている。

「第10次交通安全基本計画」を策定

先端技術の活用推進等により交通事故減少へ

政府の中央交通安全対策会議（会長・安倍晋三内閣総理大臣）は3月11日、政府として今後5年間の我が国の交通安全に関する総合的な施策をまとめた「第10次交通安全基本計画」を定めた。

平成27年中の交通事故による死者数が増加したこと、また近年安全不確認や脇見運転等の安全運転義務違反に起因する死亡事故の割合が相対的に増加していることから、交通事故が起きにくい環境づくりの必要性を指摘。こうした環境を実現させるため、①不注意等のヒューマンエラーや身体機能の低下など、人に起因する事故を未然に防止することを主眼に、先端技術によって運転をサポートする様々なシステムの開発・普及②交通実態等を踏まえたきめ細かな対策の推進③地域ぐるみの交通安全対策の推進――に取り組むことに重点が置かれている。

なお、本計画では、32年までに道路交通事故年間死者数を2500人以下にまで減少させることを目標としている。

全ト協に警備協力を要請

伊勢志摩サミット開催等に伴い

警察庁は3月30日、全日本トラック協会に対し、伊勢志摩サミット（5月26、27日）等開催に伴う警備協力について要請した（関連記事7面）。

全ト協への個別要請事項としては、①宅配貨物受付時のチェック体制の強化②不審貨物発見時の警察への通報連絡の徹底③自動車検問等警戒警備活動に対する協力――について適切な措置を講じるよう求めた。

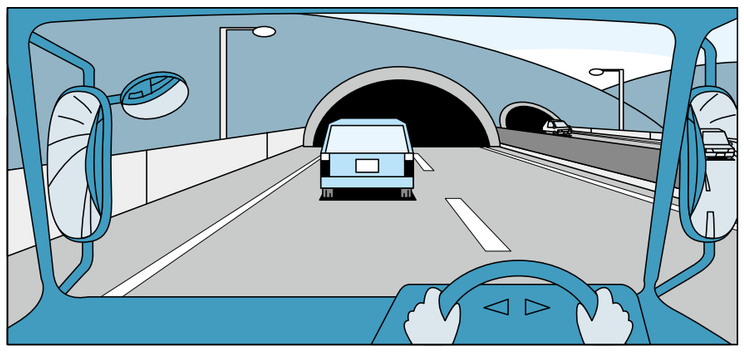
危険予知訓練（KYT）シート：交通事故防止編

あなたならどうしますか？

〔第74回〕「トンネル接近時」

この角を基準に拡大率を141%に設定すると、A4サイズでプリントできます。

状況　あなたは高速道路のトンネルに接近しています。前方を乗用車が走行しています。この場面にはどのような危険がありますか。また、危険を避けるためにはどのような運転をすればよいでしょうか。考えてみましょう。



◆どのような危険がありますか？

◆どのような運転をすれば危険を避けることができますか？

（解説・7面）

ニュース・ターミナル（官公庁ニュース等）

NEWS 2016.3.15—4.1

ETC2・0車載器、45万台に1万円助成

NEXCO3社

東日本、中日本、西日本の高速道路会社3社は3月25日、ETC2・0車載器購入助成キャンペーンの具体的な内容を発表した。

業務用車両（3社が発行するETCコーポレートカード利用者）が対象で、平成27年12月18日以降に新たに購入し、セットアップ、取り付けたETC2・0車載器1台につき1万円を助成する。複数台購入した場合も対象となり、新たにETCコーポレートカードを申し込むものも対象となる。

助成台数は、全国で先着45万台で、助成対象期限は29年3月31日までだが、対象台数に達した時点で終了する。

新たにETC2・0車載器を購入して助成を希望する場合は、車載器管理番号をETCコーポレートカード取扱窓口に届け出る必要がある。車載器管理番号を元にキャンペーン事務局が助成対象となる車両を確認し、6月以降をめどに、順次ETCコーポレートカード契約者に助成手続きを書面で案内する。

同封の請求書に必要事項を記入し、返送すると、後日、キャンペーン事務局から指定の振込先に助成額が振り込まれる。

事業協同組合の組合員が助成対象者の場合、コーポレートカードの契約者である協同組合に案内した上で、組合の口座に助成金が振り込まれることになる。

国交省　大型車誘導区間を追加　港湾との直結図る

国土交通省は3月22日、大型車誘導区間を約700キロメートル追加し、4月1日から運用を開始すると発表した。

大型車誘導区間を走行する場合、特車通行許可の手続き期間が大幅に短縮される。

今回追加した約700キロメートルのうち、約370キロメートルは国際戦略港湾（5港）および国際拠点港湾（18港）と直結するためのラストワンマイルで、物流の国際競争力を強化することが狙いだ。

このほか、新東名浜松いなさジャンクション（JCT）～豊田東JCTなどの高速道路や直轄国道の開通による追加、開通したバイパスの追加と従来指定されていた現道の除外などが行われる。

今回のラストワンマイル追加指定などにより、大型車誘導区間と物流拠点が直結する割合は、これまでの12％から20％へと向上する。

大型車誘導区間については、「通行許可までの期間が短縮するので、多少迂回しても誘導区間を利用したい」、「大型車が多く利用するところは面的に全て指定するなどの対応も必要ではないか」といった運送事業者の声を紹介している。

同省では、さらなるラストワンマイルの追加指定などを行い、大型車誘導区間の一層の充実を図るとしている。

東名の渋滞が解消　新東名開通後1か月

国土交通省は3月25日、新東名高速道路浜松いなさジャンクション（JCT）～豊田東JCT間の開通後1か月間の交通状況を発表した。

2月13日開通後の新東名浜松いなさJCT～豊田東JCT間は1日当たり約4万2000台が利用しており、並行する東名三ケ日JCT～豊田JCT間は同約5万7000台。約10万台の交通が新東名と東名とに分散したことになり、その割合は新東名4割、東名6割。

交通の分散が図られた東名高速では、開通前は1か月に24回発生していた交通集中による渋滞が、開通後1か月間は発生していない。

新東名の開通は、企業活動にも好影響を与えている。新東名は安定した所要時間で通行可能で、並行する東名も渋滞等による所要時間のばらつきが約10分減少し、所要時間が安定するようになった。

企業への影響として「便の繋ぎもよくなり、労務管理もしやすくなった」「所要時間が最大30分短縮し、ドライバーもゆとりをもって運転することが可能になった」「ドライバーの運行時間の管理がしやすくなり、助かっている」といった輸送業者の声を紹介している。

国交省　隊列走行は平成32年以降　自動走行で工程表示

経済産業、国土交通両省は3月23日、「自動走行ビジネス検討会」の今後の取り組み方針をまとめた報告書を公表した。自動走行の実現に向けた工程表では、平成32年以降に後続車両無人の隊列走行を実現する道筋を示した。

ドライバーの確保が困難な夜間の長距離幹線輸送で、後続車両無人の3台以上の隊列走行を目指す。隊列は、隊列運行管理サービス事業者が、複数のトラックをマッチングして形成することを想定している。

電子連結の信頼性確保など技術面のほか、周囲の交通環境への影響など、解決すべき重要課題が多いため、まずは後続車両無人の2台の隊列走行を目指すなど、実現に向けて着実なステップを踏む。30年度頃から公道での実証試験を行い、33年度以降の商業運行を見込んでいる。

乗用車については、早ければ30年までに高速道路で、ドライバーが走行の安全に責任を負い、いつでも運転操作を行えることを前提に、加減速や車線変更等の自動走行を実現し、42年までには、ドライバーの安全責任を前提としない自動走行が実現する可能性があるとしている。

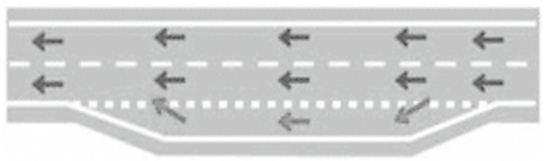
登坂区間での右側付加車線方式の試行運用開始　中央道下り多治見～小牧東間

中日本高速道路㈱は3月28日、中央自動車道下り線の多治見インターチェンジ（IC）から小牧東IC間の登坂区間（約3・7キロメートル）で、右側付加車線方式の試行運用を開始した（図）。

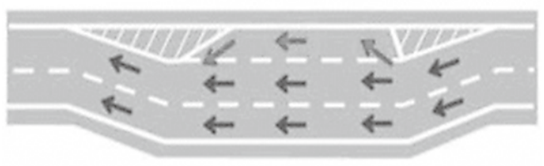
交通事故対策として導入された同方式は、比較的速度に自由度のある車両が第二走行車線の右側に設ける追越車線を利用して自ら追い抜くことにより、低速車の待避や合流をなくすことで安全性の向上を目指すもの。従来の登坂車線方式は、速度があまり出ない大型車などが走行車線の左側に設けた登坂車線に移行し、坂を登り切ったところで再度走行車線に復帰する構造であったが、今回の新方式導入により、交通流を妨げない効果が期待されている。

運用にあたり同社は、「当該区間において、全ての車線で法定最低速度（時速50キロメートル）が適用されるため、注意してほしい」と呼びかけている。

運用前：登坂車線方式



運用後：右側付加車線方式



政府　燃料高転嫁できず8割　中小取引改善連絡会議

政府は3月25日、中小企業・小規模事業者が賃金の引き上げをしやすい環境を作ることを目的とした、「下請等中小企業の取引条件改善に関する関係府省等連絡会議」の第4回会合を首相官邸で開いた。

会議では、調査の実施状況が報告され、このうちトラック運送業については、Web調査（735社）の結果、「燃料高騰分の費用を収受できていない」（79％）、「運送契約の書面化ができていない」（74％）、「荷主都合による荷待ち待機をさせられたが費用の支払いがない」（71％）、「適正運賃・料金の収受ができていない」（70％）などの課題があることが確認された。

中小企業庁が実施中の大企業および中小企業を対象とした業種横断的な調査によると、大企業は、取引価格改定の要因として、「原材料価格」や「燃料費」の高騰、「消費税」と比較すると、「電気料金の高騰」や「労務費の上昇分」は、より転嫁を認めにくい傾向にあることが分かった。

下請け中小企業側が、取引単価が十分に引き上げられなかった場合の対応は、「利益率の圧縮（約5割）に次いで、「人件費の抑制」（約4割）との回答が多く、取引単価の引き上げにより収益が改善した場合、「従業員の賃金を引き上げる」とする回答は7割を超えた。

高年齢者雇用開発コンテストを開催　高齢・障害・求職者雇用支援機構

（独）高齢・障害・求職者雇用支援機構では、「平成28年度高年齢者雇用開発コンテスト」事例募集を現在実施している。

同コンテストは、高年齢者が長い職業人生の中で培ってきた知識や経験を職場で有効に活かすため、企業等が行った創意工夫の事例を広く募集し、優秀事例について表彰するもの。優秀企業等の改善事例と実際に働く高年齢者の働き方を広く周知することで、生涯現役社会の実現に向けた気運を醸成することを目指している。

応募締切は5月13日㈮。応募に関する詳細は同機構ホームページを参照のこと。

タイヤケアホントの話

タイヤジャーナリスト　渡辺　剛満

第59回「直観的タイヤ診断法」

トラック車両に装着されたタイヤを目視点検する時、「タイヤ作業のプロはどの部分に最大の注意を払っているのか？」と問えば、おそらくほとんどの場合、「左の前輪タイヤ」という答えが返ってくるでしょう。

前輪タイヤは、ハンドル操作によってねじられ、ハンドルを回す頻度が多いと、ゴムが変形して、タイヤの偏摩耗が増大していきます。特に左の前輪タイヤは、交差点の左折時、横断歩道などがあった場合、ほぼ止まった状態でハンドルを大きく切らなければならないため、右折時に比べ、ゴムの変形が3倍、4倍に増えます。

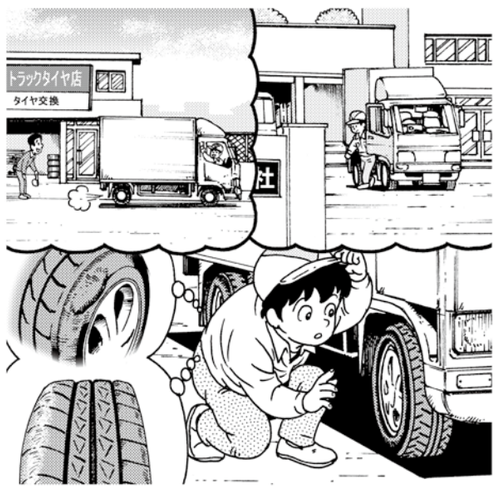
また、道路の構造はというと、雨水が排水溝へ流れるよう、路肩に近い部分が左に傾斜しています。路肩に近い側を走行する左の前輪タイヤは、路面に対して垂直に接地できないことから、タイヤ位置の中でダントツに傷みやすい「急所」なのです。

つまり、左の前輪タイヤをパッと見れば、タイヤの管理情報が簡単に把握できてしまうのです。タイヤ接地面のブロックがデコボコしていたり、点検者から最も見えやすい手前の溝（外側のタイヤ溝）だけ大きく消失していたりすれば、「タイヤの位置交換がされていない車両」と即断できます。さらにそこから、「タイヤの位置も交換していなければ、（おそらく）タイヤの空気圧点検も十分ではないだろう」というように、タイヤの目視点検時は「かもしれない分析」をしながら、全てのタイヤを点検していきます。

点検は左の前輪タイヤから始まり、次は左の後輪タイヤから右の後輪タイヤへと、反時計回りに移動します。後輪車軸がダブルタイプのトラックであれば、後輪タイヤ4本の摩耗具合が均一かどうか確認します。そして最後に右の前輪タイヤを見て、その車両のタイヤケア・レベルを割り出します。

私の場合は、3段階（3点満点）で評価し、「1」と判断した時には、もう一度同じ回り方で点検し、今度はタイヤの接地部と側面を重点的に診ます。

タイヤの空気圧が低下した状態で長い期間走行すると、タイヤ全体が車両重量に耐えきれず、タイヤ内部の構造に傷みが生じます。特に夏場は、暑さでタイヤが熱膨張していくので、タイヤ接地部に異常な膨らみができたり、タイヤ側面に小指程度の腫れが見られたりするケースが多いことから、徹底的な目視と触診が必要になります。



タイヤケア・レベルが低いと判断した時は、タイヤケア・レベル「2」「3」の状態の解説については割愛しますが、走行中にトラック用タイヤがバーストして立ち往生する車両を見ていると、タイヤケア・レベル「1」に該当するケースが多いので、その異常を見逃さないように努力しています。スタッドレスタイヤから夏用タイヤへ履き替えた時も同様に、今まで負荷を与えていなかった夏用タイヤに車両重量が急に掛かることを考慮し、装着完了後はタイヤケア・レベル「1」扱いにして、車両を送り出します。

これがタイヤ作業のプロがよく使う「直観的タイヤ診断法」です。

環境改善貢献企業
Makfax 太陽工業株式会社
http://www.tentsouko.com/
東京本社　〒154-0001 東京都世田谷区池尻2-33-16 tel：03-3714-3317
大阪本社　〒532-0012 大阪市淀川区木川東4-8-4 tel：06-6306-3085
仙台 tel：022-227-1364／さいたま tel：048-667-7651／千葉 tel：043-243-4770
浜松 tel：053-412-2100／名古屋 tel：052-541-5115／北九州 tel：093-541-3901
一級建築士事務所／特定建設業者大臣許可(特-23)第381号／(一社)日本膜構造協会正会員

「広報とらっく」東日本大震災特集 2016　第4回

未曽有の大震災から5年、そして今後は…

ダンプカーは東北復興の大きな原動力となっている

未曽有の被害をもたらした東日本大震災の発生から5年が経過した。被災地では復興に向けた取り組みが本格化しつつあるところも見られるが、一方で福島県では東京電力福島第一原子力発電所事故の影響で5年が過ぎても一向に復興への進捗が見られず、厳しい現実を突き付けられている地域もある。

本企画では大震災から5年が経過した被災地を取材し、発災から現在における足取りを踏まえつつ、今後を見据えた事業継続や復旧・復興を目指した運送事業者の奮闘をシリーズで紹介している。

今回は、青森県八戸市に本社を構える㈱大興（岡田大代表取締役社長）を紹介。震災直後の様子や現在に至るまでの取り組みについてレポートする。

東北沿岸部の運送事業者を訪ねて③

株式会社大興（青森県八戸市）

1運行144時間規制の被災地特例措置を有効に活かす

「被災地の早期復興」旗印にダンプ運送事業者の労働環境改善

岡田 安正
代表取締役会長

西山 貴裕
企画部部長兼
安全管理部部長

㈱大興は、平成6年に青森県八戸市で創業。ダンプ輸送を主体に、大手自動車メーカーの新車輸送や、農産物や工業製品等のトレーラ輸送も手がけている。

15年に栃木営業所を開設したのを皮切りに、関東地方や北海道、中部地方へとネットワークを拡大しているほか、東京事務所も設けている。

被災後の状況

港湾地区では甚大な津波被害が発生
過去の記憶が適切な避難行動をもたらした

東日本大震災発生前の同社の事業を見ると、栃木・埼玉の各営業所でアスファルト合材をメインとしたダンプ事業、千葉・名古屋の各営業所では新車輸送事業、そして名古屋港を拠点としたドレージ輸送を行っていた。また、会社の陣容は従業員数約90人、車両台数70台程度であった。

震災発生当時、同社の本社は、平成9年度に整備された埋め立て地「ポートアイランド」の中の八戸港貿易センタービル内にあった。

東日本大震災では、八戸市内で最大震度5強の揺れが襲いかかった。当時トラックは出払っていたため、揺れが収まってすぐに「会社には戻ってくるな、トラックで高台に向かって避難しろ」と無線で指示した。そして、本社勤務の女性従業員達を急いで帰らせ、岡田安正代表取締役会長は本社の窓から海の様子を伺っていた。

八戸市では、昭和35年のチリ地震津波で市内で142人が犠牲になったほか、昭和43年の十勝沖地震や平成6年の北海道東方沖地震、三陸はるか沖地震などでも津波による被害が記録されている。

壮絶な被害をもたらす津波の記憶が、八戸市民には鮮明に焼き付いていた。同社の従業員に大きな被害がなかったのは、こうした記憶が適切な避難行動に結び付いたからだといえよう。

岡田会長も、避難しようと車を高台へと走らせ、難を逃れた。その頃、津波が襲来した。

ポートアイランドは津波や高潮対策の一環として地盤が高く造られていた。また、貿易センタービルは4階建てで、地震発生時の津波避難ビルに指定されていた。外の駐車場に置いてあった従業員の車は流されてしまったものの、ビル自体の被害はなかったという。一方で、ポートアイランドの対岸にある港湾施設や製紙工場などは津波をまともに受けたため、大きな被害に見舞われた。

市内では20日間近くも停電が続き、水道やガスも不通となった。海沿いや川沿いには、流されてきた船や自動車、そしてコンテナなどが散乱し、無数のがれきがあたり一面を埋め尽くす状態であった。ポートアイランドでは市街地に比べてライフラインの復旧も遅れたため、同社でもしばらくの間電話やパソコンなども使うことができず、仕事にならない状態が続いた。

全国からの応援車両のため仙台営業所に乗務員宿舎㊨を設けた

震災直後から、津波によって途絶した幹線道路や生活道路の復旧が急ピッチで進められた。軽油やガソリンの価格が急騰し、数量にも限度がある中で、同社では建設業者が取り除いたがれきを運搬し、地域交通の確保に取り組んでいった。

その後、同社では通常の仕事量に戻るまでに4か月程度を要している。

地域振興への取り組み①

広域からの受け入れが早期復興に繋がる
三陸沿岸からの大量のがれき輸送に尽力

八戸市では沿岸部で津波による被害が見られたものの、市役所には被害がなく、自治体機能は守られていた。そのため、八戸市の復興への歩みは岩手県や宮城県の沿岸部よりも比較的速いものとなった。

被災後に山に避難した岡田会長は、震災翌日に山から下りて街の様子を見て回ったが、その時目にしたのは、街を埋め尽くしているがれきの山だった。変わり果てた街の様子に衝撃を受けたという。しかし、「がれきの山を片付けなければ、この街の復興などあり得ない」と一念発起。地元の復興に向けて、ダンプによるがれきの輸送に力を入れた。

震災からほどなく、岡田会長は食糧や水など支援物資をかき集め、八戸市よりも被害の大きかった仙台や三陸沿岸を訪れている。そこでも、見慣れた海沿いの美しい景色はかき消され、ただただがれきに埋め尽くされた悲惨な光景が広がっていた。

東日本大震災では膨大な量の災害廃棄物が発生したため、被災直後の八戸市を含む被災自治体では災害廃棄物処理が思うように進展していなかった。また、福島第一原子力発電所事故による放射能汚染が懸念されたことも、災害廃棄物の円滑な処理を妨げた。

そこで、1日も早い復興のためには自治体間の協力による災害廃棄物の迅速な処理が必要不可欠であったことから、八戸市では放射性セシウム濃度が一定基準（1キログラム当たり100ベクレル）以下の災害廃棄物の受け入れを発表（23年11月）。震災から1年を迎えた24年3月から三陸沿岸の各被災地（岩手県野田村、久慈市、洋野町、釜石市、宮城県石巻市）から八戸市への輸送・処理が開始された。また、市内で発生した災害廃棄物の処理も進み、25年3月には市内で発生した災害廃棄物（15・8万トン）の処理が全て完了した[※1]。

がれき処理にあたっては、各被災地から運び込まれたがれきを市内にあるセメント会社で焼却し、セメントの原料や燃料としてリサイクルするという手法が採られた。各被災地からのがれき輸送においても、同社のダンプカーは大いに活躍している。

また、25年6月には、建設会社と共同で「三陸りあすアスコン共同企業体」を立ち上げるとともに、岩手県宮古市にアスファルトプラントを新設した。ここで製造されたアスファルトは、復興道路（三陸沿岸道路）や復興支援道路（宮古盛岡横断道路、東北横断自動車道釜石秋田線、東北中央自動車道）の建設などで使われることになっており、同社は共同企業体の一員としてアスファルトの運搬・出荷業務を担っている。

※1出典＝「東日本大震災八戸市の記録」（青森県八戸市）、「八戸市におけるインフラ等の復旧・整備状況」（同）。

地域振興への取り組み②

「東北復旧のため」ダンプ部会長に就任
144時間ルール特例緩和に精力的に取り組む

震災直後の混乱期を脱し、震災から数か月が過ぎると、各所で復旧工事が本格化し始めてきた。同社でも、首都高速道路や北関東自動車道など、地域の物流を支える高速道路の補修工事に取りかかっていくことになった。

震災以前の建設市場の動向を振り返ると、バブル崩壊などの影響により1990年代後半以降建設投資は減少が続き、リーマンショック（平成20年）後の景気悪化により急減。22年度には建設投資は41・9兆円となり、ピーク時（4年度、84兆円）の50％にまで減少した。しかし、東日本大震災による復旧需要により、震災発生後の23年度から建設投資額は増加に転じ、25年度と26年度は50兆円を超えた。特に、東日本大震災被災地の復旧・復興に向けた投資の集中により、東北地方では建設投資が激増した[※2]。

ダンプトラック運送事業者はほとんどが小規模零細企業であり、震災前は経営が非常に厳しい状況だった。公共工事の減少に合わせて人員や車両数を削減してきた東北地方のダンプトラック運送事業者だけでは、この仕事量の急増に対応することが困難な情勢であった。また、そのために多くの車両を新たに保有することは、経営上のリスクを抱えることにも繋がるため、現実的ではなかった。地元のダンプ車両だけではなく、全国からの応援車両が切望される状況となった。ところが、事業用自動車の運転者の勤務時間および乗務時間にかかる基準の1運行144時間規制が足かせとなり、ダンプトラック運送事業者は厳しい状況に追い込まれた。

その頃、東北ブロックダンプ輸送協議会の会長を務めていた岡田会長は、「東北復旧のために」と推され、震災の年の7月5日に全日本トラック協会のダンプカー部会（現・ダンプトラック部会）会長に就任。部会として特例措置の導入を国土交通省に強く要望。その結果、23年9月13日付で、同規制を復旧・復興事業に限り緩和するという内容の通達が国交省から発出された。

地元以外の運送事業者にとってネックとなっていた144時間ルールの特例緩和により、エリア外の運送事業者が広域的に活動できる道が開かれた。被災地にとっては、同規制緩和によって復興のスピードアップ化が期待される。

東日本大震災における復興活動は、震災から5年が経った今も終わり↖

平成28年4月1日(金)0時から首都圏の高速道路料金が変わります

ひと・まち・くらしをネットワーク 首都高速道路株式会社

① 料金体系の整理・統一

料金水準　現行の高速自動車国道の大都市近郊区間の水準に統一

・首都高速などについては、物流への影響や非ETC車への負担増などを考慮して、上限料金を設定。
・第三京浜など、現在の料金水準が低い路線については、高速自動車国道の普通区間を目安に料金水準を設定。

車種区分　5車種区分に統一

② 起終点を基本とした継ぎ目のない料金の実現

・都心部の渋滞等に対し、圏央道や外環道の利用が料金面において不利にならないよう、ETC車について、経路によらず、起終点間の最安値を基本に料金を決定します。　※都心部（首都高速）経由の料金の方が高い場合には、都心部経由の料金は引き下げません。

厚木 ⇔ 岩槻

経路選択	現行料金(※1)	新料金(H28.4.1から)(※2)	同一発着同一料金
圏央道(111.1km)	4,160円	3,650円(▲510円)	3,040円
圏央道・外環道(125.8km)	4,700円	4,190円(▲510円)	
首都高速(84.5km)	2,670円	3,040円(+370円)	

八王子 ⇔ 久喜

経路選択	現行料金(※1)	新料金(H28.4.1から)(※2)	同一発着同一料金
圏央道(79.2km)	3,090円	2,580円(▲510円)	2,580円
首都高速(86.8km)	2,420円	3,240円(+820円)	3,240円(※3)

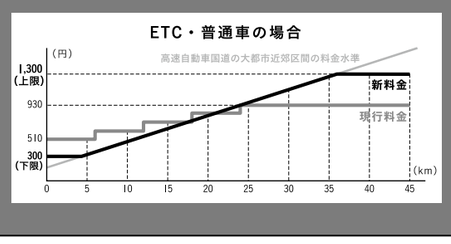
(※1)NEXCO区間は通常料金です。　(※2)ETC割引料金です。
(※3)都心部(首都高速)経由の料金が高い場合には、都心部経由の料金は引き下げません。

首都高 新料金　5車種区分・対距離料金へ。

※平成28年4月1日から平成33年3月31日までの料金額です。
※料金額は0.1km毎の距離に応じて10円単位となります。
※現金でご利用のお客様は、首都高に入って初めに通行する料金所で下記の車種区分の料金をお支払いいただきますと、首都高全線をご利用いただけます。（一部の区間を除きます）

	軽・二輪	普通車	中型車	大型車	特大車
ETC車(下限～上限)	270円～1,070円	300円～1,300円	310円～1,380円	390円～2,040円	460円～2,600円
現金車(一律)	1,070円	1,300円	1,380円	2,040円	2,600円

※ ( )内は車種間比率　※中型車及び特大車は平成28年4月1日から平成33年3月31日までの比率です。



各種ETC割引
都心流入割引
都心流入・湾岸線誘導割引
大口・多頻度割引
環境ロードプライシング割引［大型車・特大車］

現金でご利用のお客様向け

新たな料金体系への移行にあたり、現金でご利用のお客さま向けキャンペーンとして「首都圏ETCキャンペーン（首都高・NEXCO東日本・NEXCO中日本）」を実施中です。

首都圏ETCキャンペーン(ETC2.0車載器導入助成ほか)を実施中です。詳しくは、ホームページをご覧ください。
http://www.shutoken-etccp2016.jp/
お問い合せ先　首都圏ETCキャンペーン事務局
03-6262-5235 (9:30~17:00 土日祝日除く)

料金に関するお問い合わせ
首都高お客様センター 料金特設ダイヤル　ナビダイヤル　0570-033-554 (24時間)
料金特設ダイヤルは平成28年5月9日午前7：00までとなっております
首都高ETCコールセンターでもお受けいたします　03-6667-5859 (9:00~18:00 年中無休)
首都圏の新料金について詳しくは各道路会社のホームページへ
首都高 または NEXCO東日本 または NEXCO中日本

が見えない。そうした状況を踏まえ、全ト協ダンプトラック部会・東北ブロックダンプ輸送協議会ではその都度、国交省や同省東北運輸局に対して特例期間の延長を要望。今年3月1日には、被災地域の一刻も早い復旧・復興を実現するため、同特例措置が30年3月31日まで再延長されている。

※2出典＝「建設業ハンドブック2015」（一社）日本建設業連合会）。

■地域振興への取り組み③

広域から応援を受け入れるため労働環境を整備　過労防止が被災地復興を加速化させる

同社では、1日も早い復旧を目指して工事に全精力を傾けていった。全国的にダンプ車両が不足している状況下で、また資機材が不足する中で同業他社の運賃は急騰していた。しかし、同社では「復旧・復興のため」と歯を食いしばり、震災前の運賃を維持した。また、大きな事故もなく工事をやり遂げたことから、元請建設会社の信頼を得て、絆を深めることができたという。

また、既存の営業所にこだわらず、他県の工事現場にも積極的にダンプ車両を派遣していった。

「事業に対する前向きな姿勢と、それによって培われた元請建設会社や荷主との信頼関係が、後々各地で基盤を築くきっかけとなった」と、岡田会長は語る。

先述の通り同社では、144時間規制の特例措置発出を受けて実施に踏み切った宮城県石巻市や岩手県宮古市・釜石市など三陸沿岸の市町村のがれき処理、また高速道路の復旧工事に多忙を極める状態だった。しかし、全国から集まる応援車両を受け入れるためには、ドライバーのための宿舎が足りなかった。建設会社が用意した作業員宿舎はあったものの、施設を所有する建設会社との関係によっては震災復旧工事よりも建設会社の他の仕事を優先せざるを得ないため、思うように震災復旧工事に就けなくなる可能性がある。また、悪天候などで月に何日も現場作業の中止が続けば、応援で来ているとはいっても派遣元の事業者は大きな赤字を抱えてしまいかねず、被災地への車両やドライバーの派遣を躊躇せざるを得ないことになる。それは、長期的に見ると被災地の復旧の遅れにも繋がってしまう。

そこで同社では、震災翌年の24年に開設していた仙台営業所（仙台市宮城野区）に乗務員宿舎を新たに建設、25年から使用を開始している。

同営業所の敷地の一角に建てられた2階建ての宿舎には個室が13室設けられており、ドライバーが十分に休息を取れるように全室にエアコンを設置。また、宿舎での食事は業務時間に合わせて24時間いつでもとることができるようにしている。

さらに、同特例措置により、全国から派遣されたダンプ車両についても同社の運行管理者が対面点呼およびアルコールチェック等を行うなど、管理体制にも万全を期している。

「大規模災害が発生した場合、早期復旧に必要なのはやはりマンパワーであり、大量の重機やダンプカーです。いち早いがれき処理やインフラ復旧のため、全国から素早く応援を集められる仕組みを前もって用意しておくことが重要ではないでしょうか。改めて言うまでもなく、我が国は災害大国です。いつどこで何があっても、144時間規制の特例措置のようなものがすぐに発出され、全国からやってきた応援車両のための宿舎が用意されるなど、すぐに全国から支援が受けられる体制をあらかじめ準備しておくことが必要だと思います」（岡田会長）

被災地においては多くの現場工事が重なっている状況であり、震災直後はダンプカー不足による復旧・復興の遅れを生じさせないために、ドライバーに無理や負担を強いてしまう状況にもなったという。しかし、こうした宿舎が整備されたことで、遠方の運送会社から応援に来たドライバーも安心して輸送に携わることができる環境が整ったのである。

福島県内で道路の除染にあたる「高圧除染車」

■地域振興への取り組み④

原発事故発生後すぐ福島作業所を開設　除染作業を通じて故郷への早期帰還に貢献

東京電力福島第一原子力発電所事故によって放出された放射性物質により、今もなお4万3139人もの多くの住民が住み慣れた福島県を離れ、県外への避難を余儀なくされている※3。

同社では、地域環境の早期回復を目指すため、事故発生直後から福島県いわき市に福島作業所を開設し、建物や道路、農地等の除染作業等を行っている。

大気中に放出された放射性物質は、雨などにより地上に降下し、土や草木、建物などに付着している。放射線量を低減させるためには、「取り除く（除去）、さえぎる（遮へい）、遠ざける」の3つの方法があり、これらを組み合わせて建物や道路、農地等を含むコミュニティ全体を面的に除染していく必要がある。

例えば、道路の除染では高圧除染車（写真）と給水車、タンク車が使われる。給水車で運ばれた水を高圧除染車に補給し、高い水圧をかけて道路を洗浄し、放射性物質を取り除く。道路の表面にある放射線物質を含む粒子は洗浄水とともに吸引され、タンクに回収される。道路の除染では人力による高圧洗浄が基本とされているものの、作業効率が低く、洗浄水が周囲に散らばるため二次汚染の懸念もある。そこで、現在はこうした高圧除染車が活躍している。

また、田畑やグラウンドの除染では、地表から5センチメートルほどの、放射性物質が残存している表土をはぎ取り、除染袋に入れて仮置き場に運び、クレーンなどを使って袋を積み上げる。

仮置き場では、適切に放射性物質を遮へいし、人々から遠ざけることで、二次汚染に繋がらないための厳重な安全管理が要求される。

同社では別記の通り、震災前に比べて社員数や車両数が増えている。それは、各地での事業所の開設による陣容強化はもちろんのこと、福島作業所に勤務する除染作業員が増えていることもあるという。

除染作業員には比較的多くの応募があるそうで、同社では新規採用者に対してはまずしっかりと教育を行った上で除染作業員としての仕事に従事させ、見込みがある従業員にはクレーン運転士免許を取得させ、仮置き場での山積みの仕事に就かせている。

同事故による除染作業はまだ終わりが見えない。完璧さと慎重さが要求される、福島作業所による張り詰めた活動は、今後も続く。

※3福島県避難者支援課ホームページ「福島県から県外への避難状況」より（28年2月現在）。

今後は…

震災を通じて培われた信頼が飛躍へのばねに　東北復興目指して今後も事業を推進

同社では各地に拠点があり、本社が被災しても他地域の営業所がカバーしたために、震災当時でも売上額の減少は最小限に留めることができたという。未曽有の大震災がもたらした経営上のリスクが分散されたことで、経営の立て直しもうまく行ったのである。

「従業員や協力会社の皆さんには、あっちの現場、こっちの現場と飛び回っていただき、被災地復旧のために力を尽くしていただきました。被災当時は無我夢中で、とにかく目の前のことから片付けていくことに精いっぱいでしたが、いま改めて思うと、社員や取引先、協力会社、被災地の皆さんなど、人との信頼関係が一番重要ではないかと思います」（岡田会長）と振り返るように、困難に直面した時に一緒になって立ち向かっていった多くの人たちへの感謝の想いは尽きることがないという。

そうした信頼と絆で結ばれた元請建設会社や荷主企業からの要請により、同社は今年3月7日には福島県相馬市に、また同24日には岩手県宮古市に営業所を開設した。

「両地区とも、復旧・復興にはまだ時間がかかりそうです。地元の皆さんと力を合わせて、1日も早い復旧・復興に尽力したいと思います」（岡田会長）

（取材協力）㈱大興　岡田安正代表取締役会長、西山貴裕企画部部長兼安全管理部部長

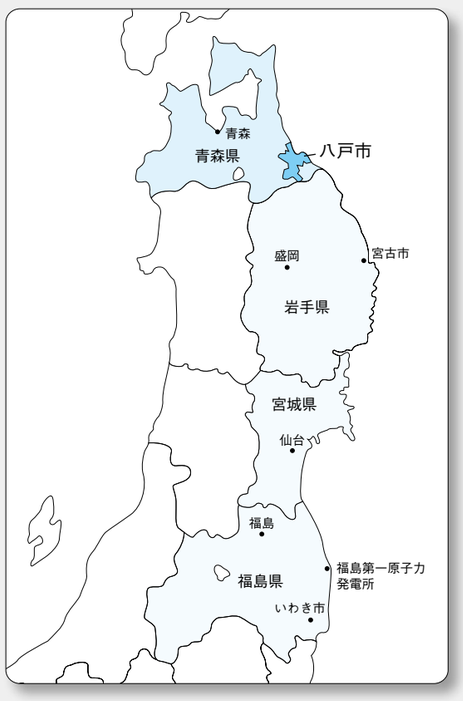
株式会社大興

［代表取締役社長　岡田　大］

会社所在地	青森県八戸市西白山台5-13-13
設　立	平成6年11月
資本金	4,000万円
社員数	197人
車両数	114台

＜平成23年3月11日14時46分＞

あの日「八戸」では…



八戸大橋。この付近では津波は高さ5.4mに達した

津波避難ビルに指定された八戸港貿易センタービル

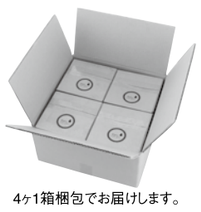
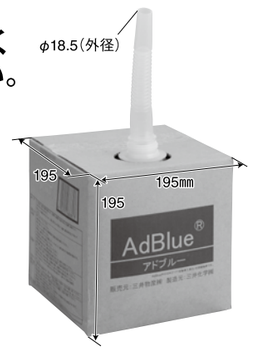
青森県八戸市は青森県東南部に位置し、県東部を占める南部地方の中心都市である。急速な工業集積や、都市化の進展、水産業の発展なども相まって、市の人口は約23万人に至っている。

東日本大震災では、市内を震度5強の強い揺れが襲い、直後に停電に見舞われた。さらに、高い津波が沿岸部に押し寄せた。八戸大橋そばにある検潮所付近では津波の高さが6.2mとなり、臨海部に立地する製紙工場や水産加工工場、漁業関係施設などに甚大な被害をもたらした。また、八戸港では防波堤やコンテナターミナルなどの重要な港湾施設が使用不能となった。さらに、ウミネコ繁殖地として国の天然記念物にも指定されている蕪島（かぶしま）より南部の沿岸地域では防波堤がなかったため、津波の勢いが弱まることなく家屋に直撃し、大きな被害が出た。

震災が発生した3月11日は、ちょうど冬から春へと季節が切り替わる時期で、さらに週末ということもあり、同市に立ち寄る観光客も多かった。しかし、ほとんどの観光施設は津波による直接的な影響はなく、多くの観光客が訪れる八食センターは震災2日後から、また八戸市営魚菜小売市場は同3日後から営業を再開。現在では多くの観光客で賑わっている。蕪島や種差海岸などは三陸沿岸に広がる三陸復興国立公園の一部として25年に指定されており、八戸市は同公園の玄関口としても賑わう。3月26日の北海道新幹線開業に伴って南北海道・青森エリアは脚光を集めており、今後街はさらに活気づくだろう。

一方、八戸港の災害復旧事業も着実に進み、平成25年7月には全ての港湾施設の災害復旧事業が終了。災害に強い港としての再生を果たしている。

（参考資料）「東日本大震災八戸市の記録」八戸市など

PA-MAN アド・ブルー
インターネットからのご注文もお受けします。
○尿素SCRシステム搭載ディーゼル機関用尿素水溶液
○JISマーク取得品 AVS32JISK2247-1適合品
●成分:尿素、32.5%　純水、67.5%
●キャップ:ポリエチレン　●内袋:ポリエチレン
●ノズル:ポリエチレン　●外箱:段ボール
5ℓ 4ヶ販売　品番15901000 型式BIB5L
808円税別×4ヶ=3,232円税別（ご注文単位）（ご注文金額）
New
20ℓ 1ヶ販売　品番15903000 型式BIB20L
2,310円税別
●軽量!
継ぎ足しやすく
車内に置きやすい。

4ヶ1箱梱包でお届けします。


●自重:5.8kg（1本）

●自重:21kg
商品の詳細は当社ホームページ、又はカタログをご覧ください。
品質マネジメントシステムに関するISO9001取得
創業1965年
株式会社パーマンコーポレーション
http://www.Pa-man.com/　E-mail:hrinfo@pa-man.com
〒550-0021　大阪市西区川口4-1-5
信頼の3年保証
ご注文電話 0120-202-800
ご注文FAX 0120-200-201

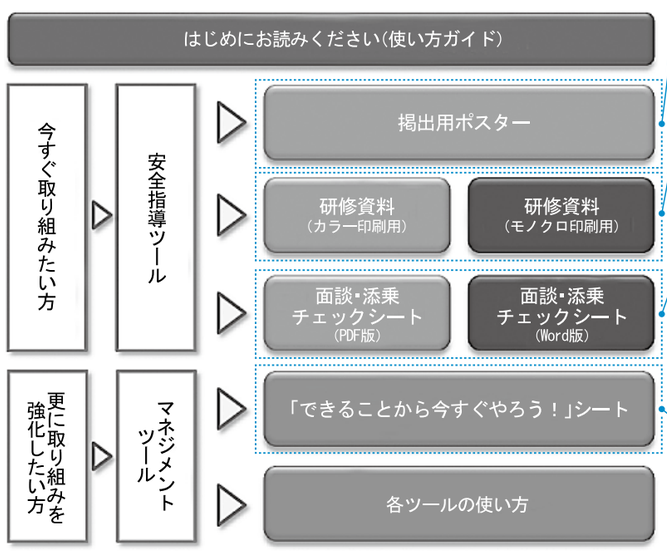
広報とらっく 読者の皆様へ　JTA 公益社団法人 全日本トラック協会　制作物紹介

社内安全講習の即戦力

「トラック交差点事故防止マニュアル～交差点事故撲滅キット～」配布中

全日本トラック協会では、交差点事故防止対策に有用なポスターや研修資料、チェックシートなどを制作し、「トラック交差点事故防止マニュアル～交差点事故撲滅キット～」として全ト協ホームページ内「事故防止特設ページ」で配布しています。ダウンロードの上、社内での交通安全講習などにぜひご活用ください。

アクセス方法　全ト協 HP ホーム → 会員の皆様へ → 安全対策 → 事故防止特設ページ → トラック交通事故防止マニュアル～交差点事故撲滅キット～



①掲出用ポスター

「事故の特徴」や、交差点での注意点をまとめた「7つの安全行動」など、交差点事故対策に有効なポスター8枚（両面）を掲載。

社内に掲出することによって、ドライバーへの注意喚起に！

②研修資料

交差点での運転時に気を付けるべきポイントを、データやイラストを用いて分かりやすく解説。

交通安全講習などの社内研修にうってつけの資料！

③面談・添乗チェックシート

ドライバーとの面談や点呼、添乗指導等の際に活躍必至！

運転時に注意すべきポイントについて、ドライバー・管理者間で確認できるチェックシートです。

④「できることから今すぐやろう！」シート

交差点事故をはじめとした交通事故防止対策に関する個々の目標設定や改善案等、「安全への取り組み」を社内で検討できるシート。

日々の事故防止対策にすぐ活用できるすぐれもの！

シリーズ 優良事例紹介

交通事故防止!! わが社の取り組み

第4回 株式会社ヒルト（神奈川県川崎市）

『広報とらっく』では、トラック運送事業者の各企業での優良な交通事故防止対策の様子を紹介しています。今回は、「安全の確保は輸送の生命である」という認識に基づき、安全に対する投資を積極的に行いハード面での充実を図る一方で、取得したデータを社員教育に活用して効果を最大限に高めている㈱ヒルトの取り組みを紹介します。

事故を誘発する「過労」や「焦り」を食い止める

安全への積極投資と充実した社員教育が両輪として機能

管理温度の異なる荷物を輸送できる2室式コンテナを採用した同社のトラック

「スリープバスター」は運転席のシートに設けられたセンサーでドライバーの体調を測定。入眠予兆現象発生時にはモニター㊤が警告する

高品質な輸送サービスの提供目指し 安全・安心への取り組みを徹底

中谷英男
代表取締役社長

㈱ヒルト（中谷英男代表取締役）は昭和29年に川崎市で創業。特に食品輸送に強みを持っている。

同社は、中谷社長とその弟（中谷衛一専務取締役）が、「今までとは違う業態の運送会社を立ち上げる」との情熱とともに設立した。トラック運送業は、単に発荷主から着荷主へと物を届ければ良いというわけではない。高品質な輸送サービスが提供できれば、他の運送会社との差別化にも繋がり、そして荷主からの評価も上がってくる。全てのドライバーが常日頃からプロとして意識しながら乗務し、高いレベルでの顧客満足を実現するため、同社では様々な取り組みを推進している。

「安全のためドライバーに無理をさせない」 荷主と連携し余裕ある配送ルートを設定

「時は金なり」という言葉がある。「時間はお金と同様に貴重なものだから、決して無駄にしてはいけない」という意味であるが、現代社会では必要以上に高効率を追求しようとするあまり、時間的な余裕や心のゆとりが無くなってきているところが否めない。ドライバーにとっては、余裕の無さは無理な運転動作にも繋がり、それが悲惨な交通事故の引き金にもなりかねない。

同社では、「安全を確保するためには、無理をさせないことが何よりも大切」と考えている。荷主に対しても「もし交通事故が発生した時には、荷主にもご迷惑をかけることになる」と訴え、現状の配送状況などを説明した上で、時間にゆとりのある配送ルートの設定を行うなど、荷主と連携して安全性のさらなる向上を推し進めている。

居眠り運転警告装置を全車に導入 データを指導に活用し導入効果を最大化

トラック運送業界全体の問題にもなっているのが、ドライバーの労働時間や拘束時間の長さである。同社は神奈川県内や東京都内を中心としたルート配送が主体であり、拘束時間が長くなりがちな長距離運行はないものの、24時間365日営業を行うコンビニエンスストアへの配送を担っているため、早朝や深夜の配送も日常的にこなさなければならない。

同社では平成24年から、自社車両に居眠り運転警告装置「スリープバスター」を導入している。これは、運転席のシートに設置されたセンサーがドライバーの体調を測定し、これから本格的に眠りに入ろうとする「入眠予兆現象」が生じた場合に警告するもの。現象発生時にはドライバーはその自覚がないものの、過労状態の時に同現象が発生してしまうとあっという間に眠りに入ってしまうこともあるため、とても危険だ。

同社では、まず開発途中の段階の同装置を1台導入。効果を確認した上で、全車への導入に踏み切っている。

導入に際し、乗務中に警告が発せられたドライバーは、運行管理者に無線連絡を入れるというルールを策定。ドライバーと運行管理者が会話をすることで、ドライバーを覚醒状態に誘うとともに、運行管理者がドライバーの現在の体調を把握できるようにしている。また、5回以上警告が発せられたドライバーには、トラックから降りて眠気覚ましに運動を行うよう促している。単に警報によりドライバーの眠気を抑えるだけでなく、運行管理者がドライバーの状況を把握し、即座に対応できる仕組みづくりを行ったことで、眠気防止効果がさらに高まっている。

さらに、ドライバーだけではなく運行管理者も同装置から得られるデータを活用することで、より一層の効果を生み出したいという狙いから、運行中の疲労度合いや眠気の発生状況をドライバーごとに時系列にデータ化するシステムも併せて導入。これらのデータをデジタルタコグラフやドライブレコーダの情報と比較することで、眠気の発生場所や時間帯などが特定できるため、ドライバーへのきめ細やかな指導やヒューマンエラーの発生しにくい運行計画の立案が可能となった。ドライバーにとっても、どういう状態で自分が眠くなりやすいかが分かることで、疲れを残さないよう休日にしっかり休息を取るなど生活環境改善のきっかけにもなる。

運行中の疲労度合いなどのデータは集計されドライバーへの教育に活かされる

事故撲滅に向け安全への投資を加速 事故の未然防止に高い効果を生み出す

同社では、「スリープバスター」だけではなく、デジタコやドラレコ、無線機、バックアイカメラを全車両に搭載している。これは、「交通安全のためにできることは全てやっておきたい」という中谷社長の考えからである。

デジタコでは、各ドライバーの運転操作が100点満点で採点され、制限速度超過やエンジン回転数オーバー、急加減速、長時間運転を行った場合にはその都度所定の点数が減じられる。減点条件の判定基準はかなり厳しめに設定されている。1か月を通して点数を集計し、「個人別安全運転順位表」の形で公表。現在ではほとんどのドライバーが90点以上を獲得するほか、満点を獲得するドライバーも何人も出ている。

「目に見える形でデータを提示することで、運転操作で改善すべき点が見えてきます。安全運転を行って高い点数を出すことで、結果的に自分自身や家族の生活、そして会社の経営を守ることに繋がるのだと、多くのドライバーが認識するようになりました」（中谷社長）

また、ドラレコは車外と運転席を同時に撮影できるようにしており、事故が発生した際のドライバーの行動が記録されるようになっている。運転中の様子を撮られたくないドライバーもいたそうだが、万一の場合には車内外の録画が動かぬ証拠にもなるため、個々に面談を行って「何かあった時に、自分自身や会社を守ってくれるためのものだ」と十分に説明し、納得してもらったという。

同社では面談などを通じてコミュニケーションの強化にも取り組んでいる。腹を割って話し合うことで生まれる会社と従業員との厚い信頼感が、同社の大きな財産になっている。

業界未経験者への安全教育に力を注ぐ 社会の期待に応えるべく事故防止を誓う

人材採用にあたっては、同社では業界未経験者を重視している。経験者の多くは、これまでの業務を通じてその人なりのクセが付いてしまっていることが多く、新しいことを教えようとしてもなかなか身に付かない。結果的に、会社のやり方に合わないということになってしまう。同社では中高年層の未経験者の採用が比較的多く、前職はIT企業や金融業、パイロットなど実に多彩。未経験者の中にはトラック運送業界を軽く捉えがちな人もみられるそうだが、業界が果たすべき交通事故防止の重要性をしっかり説くと彼らもそれに気付き、一生懸命取り組んでくれるという。

新人教育に関しては、まず先輩ドライバーが添乗し、経験を積ませる。その際、「分からない時は自分で判断せずに、必ず聞くように」とアドバイスする。交通事故を起こしてしまうと気が動転してしまい、何から手を付けたら良いか分からなくなってしまうこともある。「思わぬ事態が起こった時には、まず報告して指示を仰ぐ」ことの大切さを教育している。また、同社ではドライバーが守るべき事柄が細かくマニュアル化されており、指差呼称など安全確認の徹底などが図られている。

＊

同社では、交通安全の実現に向け、積極的に投資を行い、様々な施策を実施している。これらの取り組みは、ドライバーの心に「会社が自分たちを精いっぱい守ってくれている」という感謝の気持ちを感じさせる。一方、公共の資産である道路を利用する多くの市民が道路交通の安全を願っている。そうした会社や世間の期待に精いっぱい応えたいというドライバーの真摯な思いが、交通事故防止に大きく貢献していると言えるだろう。

（取材協力）
㈱ヒルト　中谷英男代表取締役、天野貴馨統括部長、廣田充康次長

企業プロフィール

社名	㈱ヒルト
本社所在地	神奈川県川崎市中原区下小田中3-3-18
代表者	代表取締役 中谷英男
設立	昭和29年2月
資本金	2,000万円
社員数	70人
車両数	56台

トラック運送事業者のための 経営のヒント

第160回 トラガール増加への様々な努力

物流ジャーナリスト　森田 富士夫

「トラガール」という愛称も少しずつ普及しつつある。これにはマスコミの貢献も大きい。マスコミがトラック運送業界を取り上げる時は、あまり好ましくない内容が多いが、トラガールに関しては好意的だ。とはいえ社会的には、まだまだ知名度が低いのも事実である。

業界内でも、実際に女性ドライバーの採用となると躊躇する経営者が少なくない。荷役作業などの制約もさることながら、これまで仕事で女性と接する機会の少なかった職場環境の問題が大きい。女性との接し方が分からず、戸惑っているような実態もある。そのため「女性ドライバーを採用すると職場の雰囲気が乱れる」といったことにもなる。

女性ドライバーが現在8人いる事業者では、女性ドライバーを積極的に採用するためのプロジェクトを一昨年6月に立ち上げた。売上の約70%を占める海上コンテナ輸送なら荷役の問題はない。プロジェクトのリーダーには、総務や経理業務を担当している女性が就いた。これは女性リーダーの方が女性ドライバーも相談しやすいからで、この間に様々な改善をしてきた。最初の取り組みは、おしゃれなユニホームの検討と採用だった。

社内で重視しているのはセクハラ防止教育で、年2回の全体会議で実施している。男性ドライバーは女性に接する機会が少ないため、本人にその気がなくても女性からはセクハラと受け止められるような言動になることもあるからだ。しかし、社内なら自分たちで解決できるが、問題は社外だ。

同社では「女性ドライバーの声を伝えて対策をとってもらうようにしている」。例えば港のヤードのトイレでは、実態調査をして問題点を整理し、地元のトラック協会（海コン部会）を通して港の管理者に改善要請をしてもらった結果、すぐに改善された。また納品先でも、女性ドライバーの納品時には、先方も女性が立ち会うようになったケースもある。コンテナヤードで男性に付きまとわれたことがあったため、先方に対応策を要請した結果だ。

運行管理面でも配慮している。納品先への到着が日の出前だと暗いヤードでの荷卸しになる。そこで女性ドライバーには、日が昇ってから到着するような納品先に配車するようにしている。あるいは「ヘルメットの外側にフルネームは書かないで」という声があった。納品先などで「○○ちゃん」などと呼ばれたりするからだ。そこで規則上の規定などを確認し、ヘルメットのつばの内側にフルネームを記入し、外側は名字だけにするような改善などもしてきた。

トラガールの普及には努力がいるが、業界全体の作業環境の改善にも繋がる。

労務 Q&A

第112回 ビキニ被曝で「労災」申請というが、労災保険の時効は

Q 先日、ビキニ被曝でがんを発症した元船員らが「労災」申請をしたというニュース記事を見ました。保険は船員保険ということです。被災者の人たちには大変お気の毒だとは思いますが、ずいぶん昔のことなので、ふと時効のことが頭に浮かびました。ところで、我々が加入している労災保険の時効はどうなっているのでしょうか。

A 給付別に2年と5年があるが、疾病によっては時効延長や特別法の救済も

【解説】労働災害保険にも当然時効はあります。労災保険法の42条で給付ごとの時効を定めていますが、整理すると以下のようになります。

【2年】
①療養（補償）給付（起算日＝療養に要する費用の支出が具体的に確定した日の翌日）
②休業（補償）給付（同＝労働不能のため賃金を受けない日ごとにその翌日）
③葬祭料、葬祭給付（同＝労働者が死亡した日の翌日）
④介護（補償）給付（同＝介護補償給付の対象となる月の翌月の1日）
⑤二次健康診断等給付（同＝一次健康診断の結果を知り得る日の翌日）

【5年】
①傷害（補償）給付（同＝傷病が治った日の翌日）
②遺族（補償）給付（同＝労働者が死亡した日の翌日）

ただ、いずれも時効により消滅するのは、保険給付の支給決定を請求する権利であり、傷病補償年金や傷病年金のように請求によらず、政府の職権決定によって行われる項目については、そもそも時効の問題は生じません。

また、やや専門的になりますが、例えば年金給付の支払い期月ごとに生じる支払い請求権など、支給決定が行われた保険給付の支払いを受ける権利については、労災保険法の規定によらず、公法上の金銭債権として会計法の規定により5年で時効となります。

このほか、障害補償年金、遺族補償年金、障害年金、遺族年金などの前払一時金の支給決定請求権は2年で、障害補償年金と障害年金の差額一時金の支給決定請求権は5年で時効となります。

以上が労災保険の時効の基本的事項ですが、例えば石綿（アスベスト）によるじん肺など、発症までにきわめて長い時間がかかり、場合によっては退職後になってから発症する障害もあり、こうした場合にはどうするのかという問題があります。このため、時効を過ぎた石綿被害については「石綿救済法」という特別の法律により救済をしています。また、最近印刷工場で被災者が続出し、社会問題にもなった胆管がんについては、厚生労働省は平成24年に、時効を理由に労災申請を門前払いしないよう全国の労働局に指示を出し、その後時効を25年3月15日から進行させるという措置をとっています。

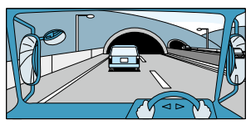
ちなみに、ビキニ被曝については昭和29年の米国による太平洋・ビキニ環礁での水爆実験の際に、周辺海域で約1万人の漁船員らが被曝したといわれ、高知県での申請を皮切りに全国的な広がりをみせようとしています。厚労省でもこれを重視し、すでに研究班を設置しており、時効について何らかの救済措置が取られる可能性もありそうです。

（2面）

危険予知訓練（KYT）シートの解説

▶交通事故防止編

あなたは高速道路のトンネルに接近しています。前方を乗用車が走行しています。この場面にはどのような危険がありますか。また、危険を避けるためにはどのような運転をすればよいでしょうか。考えてみましょう。

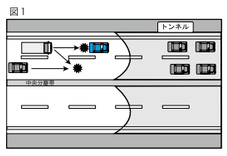


どのような危険がありますか？

①トンネルの入口で前車が減速すると前車に追突する危険があります。また、追突を避けようとして右側車線に進路変更をすると、後続車と追突する危険があります（図1）。

②トンネル内が渋滞していると、渋滞のために停止した前車に追突する危険があります（図2）。

図1



どのような運転をすれば危険を避けることができますか？

高速道路のトンネルで事故が発生すれば、多重事故に繋がり重大な被害をもたらしますから、次の事項をよく守って慎重な運転を行う必要があります。

①高速でトンネルに入ると視力が急激に低下して、しばらくの間前方の状況がよく見えないことがあります。また、トンネルの手前で前車が減速することがありますから、あらかじめトンネルの手前でスピードを落としておくとともに、前車との車間距離も十分にとっておきます。

②トンネルは暗いため、前方が渋滞していても、それに気付くのが遅れやすくなります。トンネルに接近した時は、「トンネル内で渋滞が発生しているかもしれない」と考えて、情報板等でトンネルの交通状況を確認するとともに、照明設備があるトンネルの場合でも、ヘッドライトを点灯して、早めに前方の状況を把握するようにします。

③ラジオによる情報提供のあるトンネルでは、ラジオが聞けるようにしておきます。また、トンネルの入口に信号がある場合は、必ずそれに従います。

④車両通行帯のあるトンネルは追越禁止場所ではありませんが、トンネル内の追越しは危険を伴いますから避けましょう。また、車線変更もできるだけ避けましょう。

⑤トンネルの入口と出口では天候が変わっていることがあります。出口に接近した時は天候や道路状況によく注意しましょう（図3）。また、トンネルの出入口は突風が吹きやすいので、その点にも十分注意しましょう。

図2

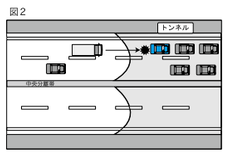
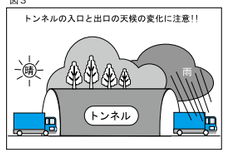


図3



この角を基準に拡大率を235%に設定すると、A4サイズでプリントできます。

法令○×（マルバツ）クイズ

～歩行者保護編～

【解答】2面に問題

❶×（道交法第38条第3項）車両等は、横断歩道等及びその手前30メートル以内では、追越し及びその前方を進行している他の車両等（軽車両を除く）の側方を通過してその前方に出てはならない。

❷×（道交法第71条第2号の3）児童、幼児等の乗降のため停車している通学通園バスの側方を通過するときは、徐行して安全を確認すると定められており、一時停止までは義務づけられていない。

❸○（道交法第38条の2）車両等は、交差点又はその直近で横断歩道の設けられていない場所において歩行者が道路を横断しているときは、その歩行者の通行を妨げてはならない。

❹○（道交法第71条第３号）安全地帯の側方を通過する場合において、当該安全地帯に歩行者がいるときは徐行することと定められており、歩行者がいないときは徐行の義務はない。

❺○（道交法第9条）警察署長の許可を受けて、歩行者用道路を通行するときは、特に歩行者に注意して徐行しなければならない。

食の新旧街道を行く

—俯瞰食文化学の視点から—

フードジャーナリスト、食文化研究家
向笠 千恵子

82「お菓子の道」❷

漆野いんげんの最上煮

地図を見ると、東北6県はいずれも面積が広大だ。山形県は東北では5番目の広さだが、それでも村山、最上、置賜（おきたま）、庄内という4つの文化圏がある。昔は最上川の舟運でそれぞれが結ばれていたが、現代では東北中央自動車道、山形自動車道などがその役目を担う。

各地域の特徴がよく分かるのは在来野菜だ。山形の農家の多くは自分の畑で採った種子をずっと守ってきたので、昔ながらの作物が今もなお続いているのである。村山の『もってのほか』（食用菊）、庄内の『だだちゃ豆』（枝豆）などがよく知られているが、ユニークなのは『漆野（うるしの）いんげん』。

最上エリアの金山町漆野地区の一農家が三代にわたり伝えてきた品種で、生のときは普通のいんげん豆と同じだが……。

漆野いんげんは、つるがない点が風変わりではあるが、乾燥したものを煮ると、莢（さや）が透けて中の豆が見えるのが、なんとも不思議。しかも、莢の筋が軟らかいので、そのまま丸ごと食べられる。

このいんげんは、甘味とても合う。さっそく真室川（まむかわ）町の農家民宿「果菜里庵（なりあん）」で、軟らかくて甘い甘煮をつまんだ。砂糖に醤油を少々加えて、莢をごく薄い茶色に煮上げてあるのが素敵。おかげで、大ぶりの豆がこげ茶色に透けてファンタスティックなのだ。

口に運ぶと、しなっとしやきっとした莢の食感の後から、豆がむっちり歯に触れ、甘味が広がった。栗に負けないおいしさである。形が楽しいうえ、味は地味ならぬ滋味そのもので、ふっくらした甘さの中からずんずんうま味が染み出してくる。煎茶の渋みとよく合うのもうれしい。

そうそう、最上地方ならではの伝承野菜だからと、新庄市の「佐藤製餡所」では味自慢の甘煮を「最上煮」と名付けている。要予約。（つづく）

（むかさ・ちえこ）

平成28年度 トラック運送業界の変更点とトピックス

平成28年4月1日からトラック運送業界をとりまく環境が変わる。新年度からのトラック関係の変更事項・トピックスについてまとめた。

ここが変わります！

ETC2.0 利用で大口・多頻度割引最大 50%、購入支援・助成も

平成28年度の高速道路通行料金における大口・多頻度割引の最大割引率50%の継続については、ETC2.0 の搭載車が対象となっている（NEXCO が経過措置を実施し、28年4月から一定期間、従来の ETC 搭載車も最大割引率50%となる）。

NEXCO3 社では、業務用車両を中心に1台当たり1万円（45万台を対象）の車載器の購入支援を行うほか、全ト協でも1台当たり4,000 円（50万台を対象）の購入に関する助成を実施することとしている。

4月1日から新料金体系へ ～首都高などの首都圏高速道路料金

首都圏の高速道路料金については、圏央道を含むその内側の料金水準を、現行の「高速自動車国道の大都市近郊区間」の水準に統一。また、車種区分について、首都高速（現行：2車種）、京葉道路・千葉東金道路・新湘南バイパス（現行：3車種）を全て5車種区分に統一する。

また、当面の措置としては、物流への影響や非ETC車の負担増を考慮し、首都高速等について上限料金を設定し、現在の料金水準が低い第三京浜や横浜新道などの路線については、「高速自動車国道の普通区間」を目安に料金水準を設定することとした。

さらに、都心部の渋滞等の課題に対して、圏央道や外環道の利用を促すために、ETC車の場合、経路によらず起終点間の最短距離を基本に料金を決定すること（都心経由の料金が高い場合は引き下げなし）とし、「起終点を基本とした継ぎ目のない料金」の実現を目指す。

4月1日からナンバープレートの表示義務が明確化 道路運送車両法施行規則等の一部改正

自動車登録番号標、車両番号標等（ナンバープレート）をカバーなどで覆うことを禁止するほか、一定の位置・方法において表示しなければならないことを内容とする「道路運送車両法及び自動車検査独立行政法人法の一部を改正する法律」（平成27年法律第44号）の規定が、4月1日から施行される。

準中型免許新設に伴い、運転者に対する指導監督指針を4月公布

国土交通省は「事業用トラックの運転者に対する指導・監督指針」（告示）を改正。4月の公布、来年の改正道路交通法の施行に合わせて施行される予定。同法により創設される「準中型免許」は、普通免許の経験年数を問わずに総重量7．5トンのトラックが運転できることなどから、同省は、全日本トラック協会と協調し、ソフトとハードの両面から総合安全対策を実施することとしており、今改正はこの一環。

厚労省、「青少年の雇用の促進等に関する法律」（若者雇用促進法）施行、職業能力開発促進法を一部改正

平成28年4月1日から、「職業能力の開発・向上及び自立の支援」として、国がニート等の青少年に対し、特性に応じた相談機会の提供、職業生活における自立支援のための施設（地域若者サポートステーション）の整備等の必要な措置を講ずること、また、職業能力開発促進法の一部改正に伴い、「職業能力の開発・向上の支援」として、①キャリアコンサルタントの登録制の創設②対人サービス分野等を対象にした技能検定制度の整備――が施行される。

労務関係の法改正等

①女性活躍推進法による女性の採用比率や管理職比率などの数値目標を盛り込んだ、事業主行動計画の策定・届け出・公表等の義務が4月1日から施行される（ただし、従業員規模300人以下の中小企業は努力義務）。

②障害者に対する雇用差別の禁止等を盛り込んだ「改正障害者雇用促進法」が4月1日から施行される。

トピックス

トラック輸送における取引環境・労働時間改善協議会 長時間労働の改善等に向けたパイロット事業（実証実験）の実施

平成28・29年度には、トラックドライバーの長時間労働等の改善に向けたパイロット事業（実証実験）が実施される。

地方協議会では、中央協議会で示した実態調査を通じて浮かび上がってきた長時間労働の原因を考えるためのポイントと、パイロット事業の着眼点等を参考に、各地方における実態調査結果（都道府県別の集計分）やこれまでの議論、品目や地域特性を加味してパイロット事業の内容を策定。2年間に全国で約100事例をめどに実施する。

圏央道境古河 IC ～つくば中央 IC 間開通

都市圏環状道路については、平成28年度内に、圏央道の境古河インターチェンジ（IC）～つくば中央IC（延長 28.4km）間が開通予定で、神奈川県藤沢市から千葉県成田市までが、一本の環状道路で接続されることになる。

伊勢志摩サミット等開催、テロ対策の徹底を

伊勢志摩サミット開催により、首脳会議（三重県志摩市、5月26日・27日）を筆頭に、全国各地で関係閣僚会合が開催される。

トラック運送事業者におけるテロ対策としては、①営業所・車庫内外の巡回②終業後のドアロックの徹底③荷送り人に覚えがないなど不審な荷物である旨の連絡があった場合には、荷物に触れないよう注意喚起するとともに、荷物の状態に応じ、速やかな引き取り、警察への連絡等適切に対応する――などの徹底が求められている。

運行記録計装着義務化 使用過程車への適用猶予期限まであと１年

平成26年12月1日に「貨物自動車運送事業輸送安全規則（国土交通省令）」が一部改正・公布されたことにより、従来から運行記録計（タコグラフ）の装着が義務付けられていた車両総重量8トン以上または最大積載量5トン以上の大型トラックに加え、27年4月以降に新車として新規登録される車両総重量7トン以上または最大積載量4トン以上のトラックにおいても、運行記録計（タコグラフ）の装着義務付けが拡大された。

29年4月1日からは、その他の使用過程車（車両総重量7トン以上または最大積載量4トン以上）についても装着が義務化されることから、各事業者においては、29年4月1日を迎える前の1年間＝平成28年度中に運行記録計の装着準備を進めることが求められる。

DENSO

低価格・操作簡単なデジタルタコグラフ
DN-magic MINI
DENSO FLEET MANAGEMENT SYSTEM DN-magic

タコグラフ装着義務化拡大に対応
「デジタコは初めて」の方も安心な
エントリーモデル!

※ オプションのDN-magic BASEは有償です。
詳しくはWEBで!! 〉〉〉 デンソー MINI 検索

ご用命は 〉〉〉 株式会社デンソーセールス ◎本社 〒150-0046 東京都渋谷区松濤2-15-13 TEL：(03)6367-9666(代) URL http://www.denso-sales.co.jp/

◎北海道支社 〒003-0022 札幌市白石区南郷通21南4-15 TEL：(011)558-7800
◎東北支社 〒983-0036 仙台市宮城野区苦竹2-6-1 TEL：(022)238-9911
◎関東支社 〒338-0013 さいたま市中央区鈴谷4-4-1 TEL：(048)840-1177
◎中部支社 〒457-0828 名古屋市南区宝生町4-30 TEL：(052)619-1777
◎関西支社 〒532-0003 大阪市淀川区宮原4-2-30 TEL：(06)7166-4000
◎中国支社 〒730-0025 広島市中区東平塚町4-21 TEL：(082)242-5202
◎四国支社 〒760-0065 高松市朝日町3-6-3 TEL：(087)821-9750
◎九州支社 〒812-0015 福岡市博多区山王2-6-35 TEL：(092)412-1177

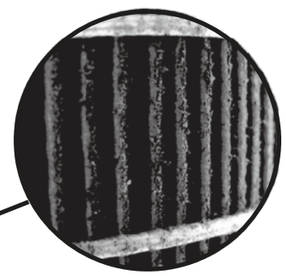
スパイラルフィルターで燃費は下げられる!!

「工場直売 だから安い!!」
「長持ち２倍 だからすごい!!」

吸気効率向上 ▶ 出力向上 ▶ 燃費削減

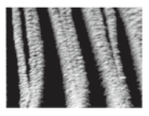
大手純正クオリティーを
ダイレクト販売

建機大手純正のメーカー工場直売品です。オイルエアー・燃料フィルタ全て1個からのご注文OKです
全車種対応
翌日納品



10万km走行も馬力が落ちない。＝燃費低減!!

一般品では7万kmでろ材のヨリが起こり出力低下!!



低燃費の秘密は…
フィルターの固定角度と間隔

特殊な密着防止技術でフィルター性能を100%引き出すことに成功。ロングライフによるコストダウンと吸気効率UPによる燃費削減効果で快適な運転を提供します。

愛車と燃費を守るため、研究を続けて65年
P.EYE ピーコックエレメント製造株式会社
Peacock Element Manufacturing Co.,ltd.
TEL 03-3458-0891 FAX 03-3472-0095
スパイラルフィルター 検索
info@pgf-japan.com
http://www.pgf-japan.com
本社：東京都品川区南品川4-15-4 国内拠点：札幌/仙台/北関東/長野/静岡/名古屋/大阪/神戸/九州 研究所：掛川工場 海外拠点：PGF香港

《特別寄稿》

国土交通省
道路局

「ETC2・0を活用した道路を賢く使う取り組みについて」

ETC2・0とは、全国の高速道路上に設置された約1600か所の通信スポットと走行車両が双方向で情報通信を行うことにより、車両の利用経路、速度、加減速等の情報を収集・活用することができ、カーナビゲーションと連携した広域的な渋滞情報の提供や、経路別の料金を踏まえた最適なルート選択を可能とするなど、道路をより「賢く使う」ための多様なサービスを可能とする新たなシステムであり、平成27年8月より本格的に車載器の販売が開始されている。

ここでは、トラック運送事業者にとってもメリットや新たに可能となる道路サービスがあるETC2・0を活用した道路を賢く使う取り組みや、トラック向け車載器の購入支援などの普及促進に関する取り組みについて概説する。

1 事故と渋滞を減らす賢い料金

(1)混雑状況などに応じた動的な料金制度の導入

これまでのETCにおいて収集可能な情報は、高速道路利用時における出入りの箇所や交通量、出入りの時間といった情報のみであるのに対し、ETC2・0では高速道路利用時以外も含めた利用経路や利用時間の情報など、道路利用に関する幅広い情報の収集が可能となる。

国土交通省ではこのETC2・0の機能を活用し、道路の混雑状況等に応じた動的な料金制度を、今後導入する予定である。平成28年3月末まで、首都圏の高速道路の料金体系については、整備の経緯等が原因となり、同一の起終点であっても圏央道経由より首都高経由の方が料金が安くなるなど、経路によって差異が生じ、これにより非効率な経路選択が生じていた。

これについて、まずは発地と着地が同一ならばいかなる経路を選択しても料金を等しくするという、道路の起終点を基本とするシームレスな料金体系に今年4月から移行しており、さらに、都心が混雑する時間帯には、都心経由と圏央道経由で料金差を設けるなど、道路の混雑状況に応じて料金を切り替えるといった、動的な料金制度を今後導入する予定である。

なお、これらの料金制度は、ETC2・0の活用による利用経路や利用時間の把握により初めて可能となるものである。

このような動的な料金制度の導入により、混雑時の交通を迂回誘導させることで、中央環状品川線の開通後に都心の交通量が5%減少、全体の渋滞が5割減少したような、大幅な渋滞削減効果が見込まれているところである。

なお、動的な料金制度の導入については、大都市圏におけるシームレスな料金制度を検証した上で、順次導入する予定である。

(2)災害・事故時等の一般道路への一時退出

災害・事故時、ガソリンスタンド不在区間における路外のガソリンスタンドの活用に伴う、一般道路への一時退出に関する以下の取り組みについては、ガソリンスタンド不足の対策も含めて、28年度より順次導入していく予定である。

［災害・事故時］

現在、高速道路上で事故が発生し、事故を避けるために一般道路へ退出した車両が再度高速道路に乗り直す場合、長距離割引が切れてしまうことや、ターミナルチャージの再支払いが生じてしまう状況にある。

今後、ETC2・0を活用すれば、事故の箇所から数インターチェンジ（IC）手前での退出・数IC後の再進入を行った場合であっても、高速道路を降りずに利用した場合と同様に、長距離割引を継続させる等の措置を行うことが可能となる。

［路外ガソリンスタンドの活用］

高速道路上のガソリンスタンドの撤退等により、ガソリンスタンドの不在区間が100キロメートルを超える区間が増加しており、こういった区間においては、高速道路外のガソリンスタンドを積極的に活用していく必要がある。

現在、路外のガソリンスタンドを利用するために高速道路を一時退出する場合、長距離割引が切れてしまうが、ETC2・0を活用すれば、高速道路を降りずに利用した場合と同様に、長距離割引を継続させる等の措置を行うことが可能となる。

2 生産性の高い賢い物流管理

これまでの物流分野においては、ETCは料金支払いのための手段でしかなかったが、今後はETC2・0で収集した利用経路・利用時間等のデータを活用して、トラック輸送を最適化させる取り組みを推進する。

(1)ETC2・0装着車への特車通行許可の簡素化

現行における特殊車両の通行許可制度においては、特殊車両は申請した個々の輸送経路のみ通行が可能となる。よって特殊車両の申請者は、経路ごとに大量の申請手続きをとることが必要となり、加えて、2年に1回の定期的な更新手続きも必要となる。

ETC2・0の装着車については利用経路の把握が可能となるため、国が指定する大型車誘導区間を走行する場合、輸送経路は自由に選択可能とする許可を行う。これらの取り組みにより、渋滞や事故時の特殊車両の迂回も可能となり、輸送を効率化することが可能である。

併せて、申請通りに通行している車両については、2年後の更新時の更新手続きを自動化する。これらの簡素化の取り組みについては、今年1月から開始している。

3 ETC2・0の普及促進の取り組みについて

(1)首都圏の新たな高速道路料金

今年4月1日からの首都圏の高速道路の料金については、国土幹線道路部会の中間答申を踏まえ、27年9月に「首都圏の新たな高速道路料金に関する具体方針（案）」を発表し、その後、高速道路会社において、パブリックコメント（意見募集）を踏まえた詳細の検討を実施し、国により今年3月1日に事業許可された。今回の首都圏の新たな高速道路料金において、ETC2・0の普及促進の観点などから、ETC2・0搭載車については、圏央道利用分を約2割引するとともに、圏央道を大口・多頻度割引の対象道路とした。

＜首都圏の高速料金における取組＞

○圏央道割引
・約2割引（圏央道利用分）
・大口・多頻度割引の対象道路に追加

＜平成28年4月から実施＞

(2)大口・多頻度割引

高速道路の料金割引については、物流対策などの観点を重視しつつ、高速道路利用の多い車に配慮するよう、26年4月に再編したところであるが、ETC2・0搭載車両を対象に、29年3月末まで50%に拡充措置の延長を実施している。

＜大口・多頻度割引＞

○大口・多頻度割引の拡充分をETC2.0に限定

［大口・多頻度割引　最大割引率］

基　本　40%

＋

ETC2.0限定　10%

（平成29年3月末まで）

※ ETC2.0の利用状況を踏まえ、一定期間、これまでのETC利用者に対しても経過措置を実施

＜平成28年4月から実施＞

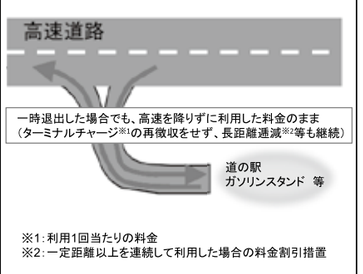
(3)休憩施設等への一時退出

高速道路における一定水準のサービスを確保するため、27年4月より、中国自動車道のガソリンスタンドを活用した給油サービス実験を実施している。この実験では、ガソリンスタンドを利用するために高速道路を一時退出した場合に、ターミナルチャージの再徴収などを行わず、高速道路を降りずに利用した料金のままとしている。

この実験も踏まえ、高速道路に近接する休憩施設等（道の駅、ガソリンスタンド等）を活用し、ETC2・0搭載車を対象に、一時退出を可能とする実験を28年度から開始する予定である。

＜休憩施設等への一時退出＞

○来年度より、ETC2.0搭載車を対象に、一時退出を可能とする実験を開始



＜平成28年度から実施＞

(4)車載器購入支援

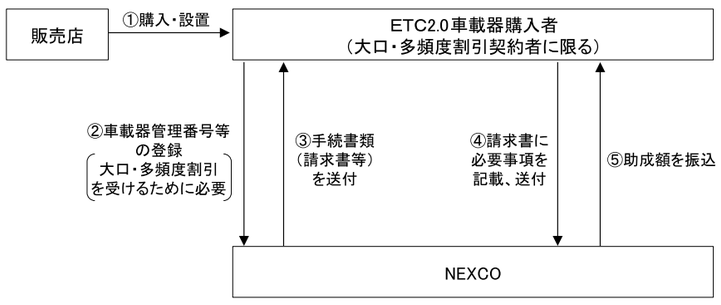
NEXCO3社による車載器購入支援については、全国にて先着45万台を対象に、1台当たり1万円の購入助成を実施する。助成対象となるのは、ETCコーポレートカード利用者（大口・多頻度割引対象者）で、27年12月18日以降に新たにETC2・0車載器を購入し、セットアップ・取り付けをした方であり、NEXCO3社から対象者に対し、28年6月以降をめどに、順次書面にて案内がされる。同封された書類にて必要な手続きをすることで助成が受けられる。

ETC2・0は、これまでのETCと比べて、①大量の情報を送信可能となる、②ICの出入り情報だけでなく、経路情報の把握が可能となる―など、格段と進化した機能を有しており、道路利用者はもちろん、道路政策に様々なメリットをもたらし、ITS推進に大きく寄与するものである。このため、これらの普及促進への取り組みにより、ETC2・0の普及促進を図っていく。

GPS付発話型ETC2.0車載器

ETC2.0車載器購入支援（NEXCO3社）について［3月25日記者発表］

＜助成対象＞　・平成27年12月18日以降に新たにETC2.0車載器を購入
・大口・多頻度割引対象者
＜対象期限＞　・平成29年3月末（対象台数45万台に達した時点で終了）
・ETC2.0車載器購入者への手続書類の発送は6月以降
＜助成金額＞　10,000円/台
＜助成スキーム＞



こちら広報室　四季折々 89

2016・4・1

▼桜の開花便りが全国的な拡がりを見せています。暖冬の場合、桜の花芽が休眠から目覚めるのが遅く開花もそれに準ずるとの事で、東京、名古屋が満開になり、これから桜前線が北上します。日本人がこよなく愛する桜。早速、週末の土曜日に東京・台東区の上野恩賜公園に行って来ました。混雑はJR上野駅構内から始まっていました。公園に向かう道路は大勢の老若男女で溢れかえり、中々先に進む事が出来ません。▼「上野の森」とも呼ばれる上野公園は1873（明治6）年に芝、浅草、深川、飛鳥山と共に、日本で初めて公園に指定されましたが、当初は寛永寺社殿と霊廟、東照宮などを配する公園でした。その後徐々に博物館や美術館、動物園などが整備され都民の憩いの場として変貌していきました。▼動物園に隣接する不忍池は弁天堂を中心に「ボート池」、「蓮池」、「鵜の池」に3分割されています。学生時代、特にボート池は人気を博し、小さい池に沢山のボートが繰り出し圧巻な光景でした。とある休日に、私は友人と二人で櫓を漕いでいたところ突如強風に煽られボートがバランスを崩しひっくり返り、濡れ鼠になった苦い記憶があります。その時の池の水温は生暖かく、ボウフラでも湧いていそうなお世辞にも気持ちの良いものではありませんでした。▼花見のルーツは奈良時代の貴族の行事に由来すると言われています。「桜」はその年の農作物の出来を占う花でしたが、農作物の収穫高と密接な結びつきを持たせ祀り上げていた特別な花なのかも知れません。貴族の行事だった花見が庶民の間で一斉に広まったのは、徳川8代将軍吉宗公が江戸の各地に桜を植樹し、花見を奨励したことがきっかけと言われています。江戸の泰平を願い、市井の人々にも心配りした名将軍と言われる所以です。▼現代の花見は、桜を愛でる一方でストレス解消も含め親しい仲間と、会社の同僚と、車座になっての酒宴が主流になりました。道路の左右に敷き詰められたブルーシートの上に並べられた具材を覗き見ると、学生のグループはスナックや乾き物、おばさま達は根菜類や稲荷寿司、企業側を見ると、コンビニ弁当のみだったり、かたや豪華寿司桶にローストビーフだったりと業績の善し悪しにより悲喜こもごもです。お花見を見ると世相が見えると言った川柳がありましたが全く同感です。しかし、具材の差こそあれ、一時でも心の底から楽しめる時間を気の置けない仲間と共有する事は、得がたい想い出の一ページとなる事でしょう。▼桜の花言葉は、嘘をつかない正直な心を指す「精神の美」と人々の心を虜にする「優美な女性」です。染井吉野や枝垂桜、八重桜や山桜など、日本人の心を惹き付けてやまない「桜」の満開とともに4月上旬、新しい年度に入って人それぞれの人生がスタートします。▼松尾芭蕉の俳句「さまざまのこと思い出す桜かな」は、桜を眺めていると芭蕉が商家へ奉公していた昔の想い出がとめどなく蘇ってくるという感情を表現したとされており、万感胸に迫るものがあります。▼この時期に一斉に咲き乱れる桜は、人々の背中を力強く押してくれる癒しの花にほかなりません。私は次回、枝垂桜で有名な東京・文京区の「六義園（りくぎえん）」に行って、ライトアップされ幻想的な雰囲気に包まれた夜桜を楽しむと同時にパワーを貰って来ようと思っています！

（山崎薫）

クラウド型ドライブレコーダー 管理システム
WEBドラ サービス for Samly
2016年2月サービス開始
先着50台までモニター募集中
危ない運転動画をPC・タブレットでいつでも、どこでも瞬時にキャッチ。
クラウドサービス初！
〈1動画10秒/300件〉
自動分類・保管。
株式会社タイガー
www.tiger-inc.co.jp
東京本社：03-5283-7232　〒101-0064 東京都千代田区猿楽町2-1-14　A&Xビル2F
札幌支店：011-874-5195　名古屋支店：052-961-9773　大阪支店：06-6201-3841
広島支店：082-243-6361　福岡支店：092-281-5138　熊本営業所：096-206-9556

《全ト協調査》メーカー別　ETC2.0車載器一覧表

※この一覧表は全日本トラック協会に対して情報をご提供いただいたメーカーを掲載しております。　（平成28年3月29日現在）

メーカー名	型　式	販売開始時期（予定を含む）	業務支援用	一般用			大口・多頻度割引（最大50%）（注2）	運行管理支援サービス	特車ゴールド	デジタルタコグラフとの連動
			GPS付発話型	GPS付発話型	カーナビ連動型	スマホ連動型				
パナソニック	CY-ET5000GD	平成27年11月末	○				○	○	○	×
	CY-ET2000D	平成27年11月末			○		○	△（注3）	×	×
	CY-DSR140D	平成26年11月			○（注1）		○	△（注1,3）	×	×
デンソー	DIU-A010	平成28年1月		○			○	△（注3）	×	△（注4）
	DIU-A011	平成28年3月	○				○	○	○	△（注4）
	DIU-A050	平成24年11月				○（注1）	○	△（注1,3）	×	×
	DIU-B040	平成26年11月			○（注1）		○	△（注1,3）	×	×
三菱電機	EP-E216SBG	平成28年4月5日	○				○	○	○	△（注4）
	EP-E216SB	平成28年4月5日		○			○	△（注3）	×	△（注4）
	EP-A015SB	平成27年10月			○		○	△（注3）	×	×
矢崎エナジーシステム	ETC-YP200	平成28年3月21日	○				○	○	○	矢崎製のみ連動
	ETC-YD201	平成28年4月21日	○				○	○	○	
古野電気	FNK-M100	平成28年4月1日		○			○	△（注3）	×	×
	FNK-M100BV	平成28年4月下旬	○				○	○	○	×
パイオニア	ND-ETCS10	平成28年3月18日		○			○	△（注3）	×	×
	ND-DSRC3	平成27年5月下旬			○（注1）		○	△（注1,3）	×	×

（注1）平成27年6月30日以前にセットアップを行った車載器を利用している方は、ETC 2.0への再セットアップが必要となります。
（注2）高速道路の大口・多頻度割引の上限50%への拡充は、ETC 2.0搭載車については平成29年3月末まで実施されます。
（注3）個人情報保護のため、起点・終点の半径約500mの情報は収集されません。
（注4）デジタコとの連動は、メーカーや機種によって連動の可否があるので、ご利用のデジタコメーカーに確認してください。

平成28年　公益社団法人 全日本トラック協会

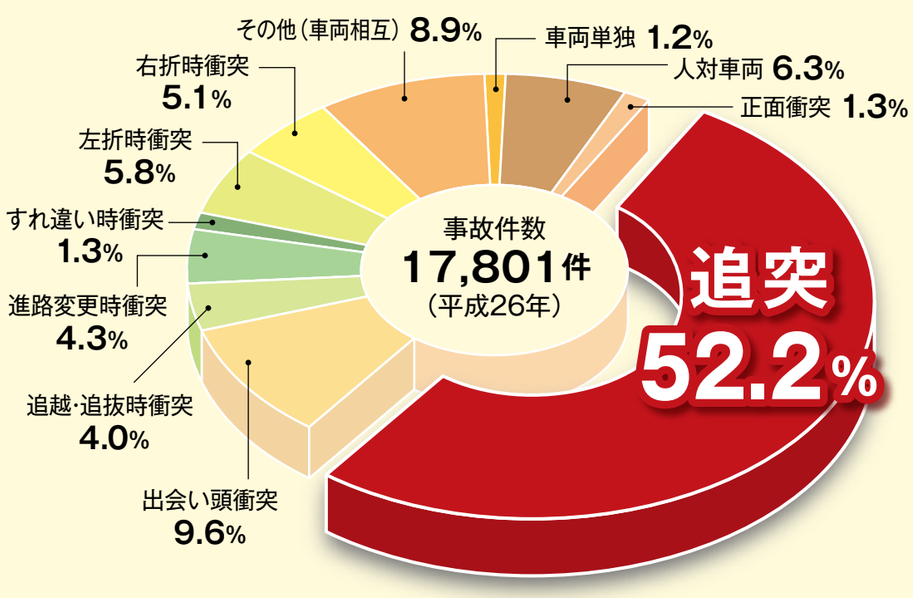
4月6日(水)～15日(金)まで

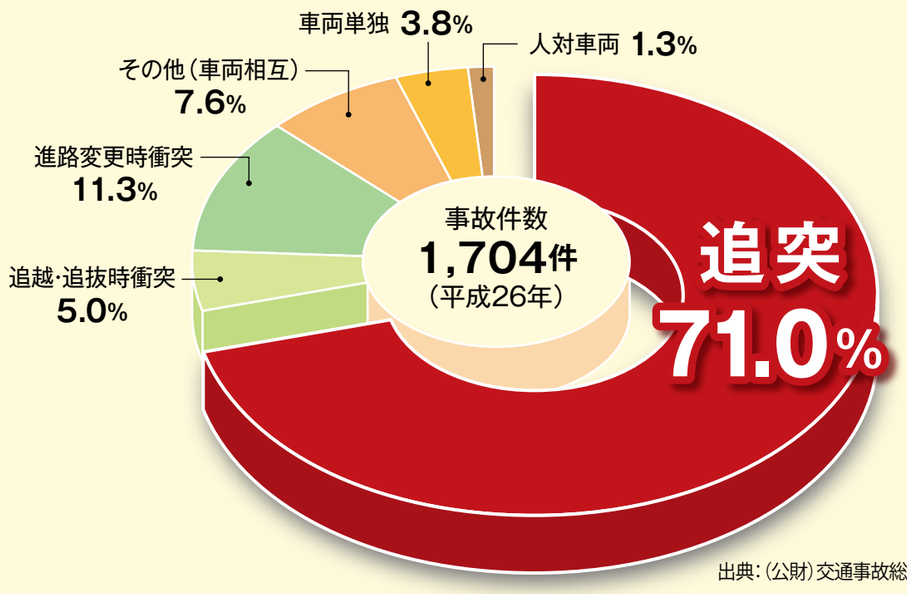
春の全国交通安全運動

全日本トラック協会では、「①追突事故の防止」「②交差点事故の防止」を最重点推進項目として安全運行の確保に積極的に取り組みます。

① 追突事故の防止　車間距離・制限速度・健康管理がポイント！

全体　事業用貨物自動車の事故類型別死傷事故件数の構成率（平成26年）　**高速道路**





出典：（公財）交通事故総合分析センター

！ 追突事故防止には…

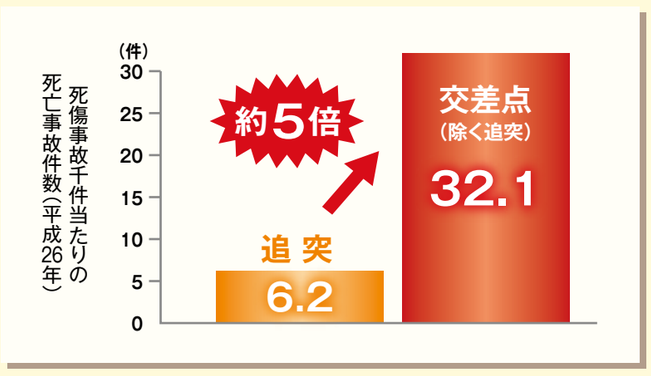
車間距離確保と制限速度遵守の徹底を！

！ 高速道路での事故防止には…

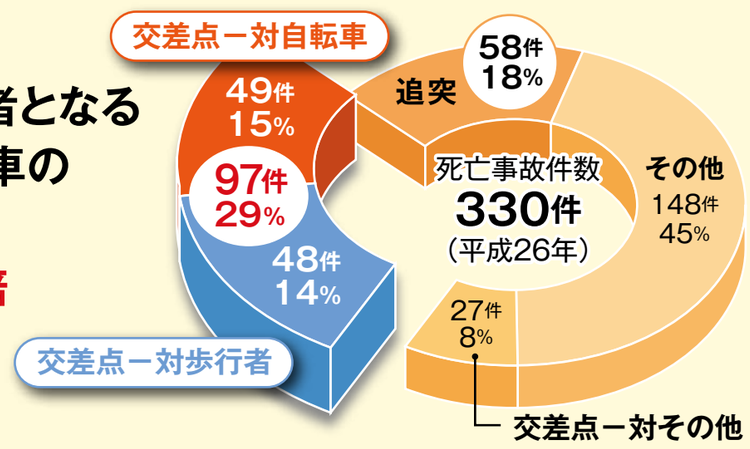
健康管理と漫然運転防止の徹底を！

② 交差点事故の防止　右・左折時には歩行者・自転車に注意！

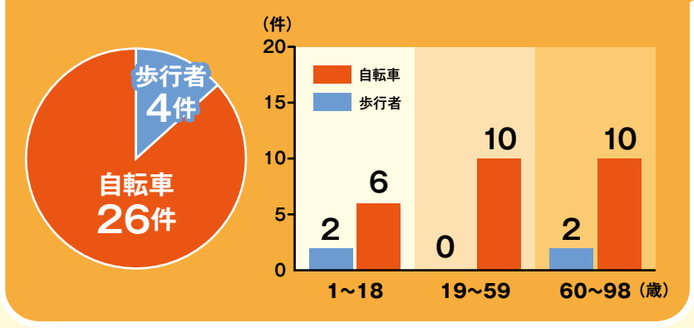
●追突事故と交差点事故（除く追突）別の死亡事故の起こりやすさ

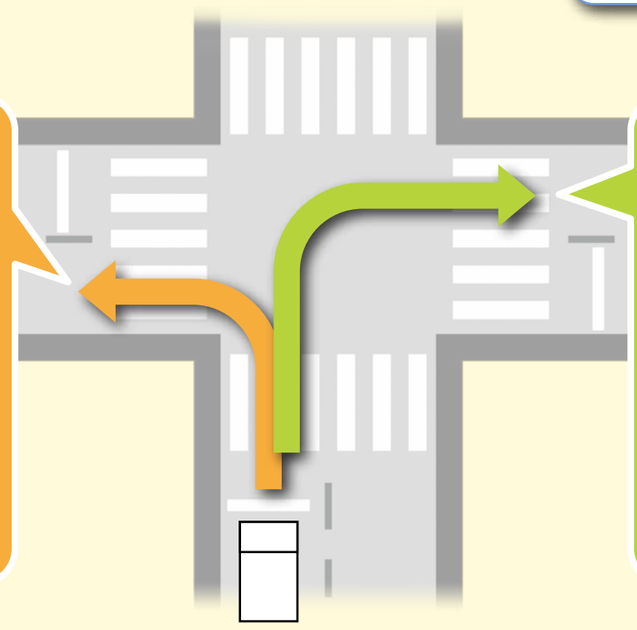


事業用トラックが第1当事者となる交差点での対歩行者・自転車の死亡事故（97件）は追突事故（58件）の 1.7倍

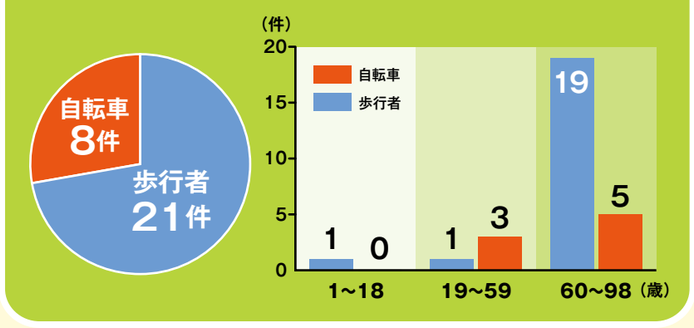


左折時の死亡事故　9割が自転車





右折時の死亡事故　7割が歩行者



出典：（公財）交通事故総合分析センター

交差点では特に高齢者に注意しましょう！