昭和35年11月28日第3種郵便物認可

平成28年（2016年）　第2063号

トラックドライバー用
スポットクーラー
全ト協 助成対象品
エアースタイル®
km/l 燃費向上
太陽工業株式会社
物流システムカンパニー
東京　03-3714-3313
大阪　06-6306-3084

Japan Trucking Association

広報 とらっく

創刊 昭和28（1953）年2月

6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
＜環境特集＞
・中部トラック総合研修センター研修体験レポート
・事業者事例紹介
戸出運輸㈱（富山県）

長年にわたりエコドライブ活動を推進する戸出運輸

6
・平成28年熊本地震 全ト協緊急物資輸送の対応状況

7
・『ヒーロー』
人命救助で褒章受章
塚本正宏さん（北海道輸送㈱本社）

8
・第48回全国トラックドライバー・コンテスト実施要綱
・都道府県ト協大会日程

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▼
5/15～6/14　8205
6/15～7/14　7552

平成28年熊本地震

トラック輸送の果たす

「社会的役割の重要性を痛感」蒲島知事

被災地熊本を星野良三会長が訪問

熊本県・熊本市と緊急輸送対応で意見交換

全日本トラック協会の星野良三会長は5月20日、熊本県、熊本市とともに、熊本県トラック協会の住永豊武会長と蒲島郁夫（かばしまいくお）知事と大西一史（おおにしかずふみ）市長とそれぞれ面談。平成28年熊本地震被害についてお見舞いの言葉を述べるとともに、緊急物資の幹線輸送・保管・荷捌き・避難所への輸送など、緊急輸送対応について意見交換し、今後もトラック運送業界の総力を挙げて支援を続けることを表明した。これを受け、蒲島知事、大西市長ともに、「トラック輸送の社会的役割の重要性を痛感」「トラックはライフライン」「プッシュ型輸送の初期対応は『安心感』があり非常にありがたかった」など、全国からの支援とトラック輸送の果たす役割に感謝する言葉があふれた。

熊本県庁、熊本市役所、被災地および避難所への輸送拠点の訪問、視察については、星野全ト協会長と住永熊本県ト協会長に福本秀爾全ト協理事長、山崎薫常務理事、吉住潔熊本県ト協専務理事が同行した。

まず、熊本県庁を訪問し、蒲島郁夫知事と面談した。星野会長が「この度は大変な震災にお見舞い申し上げる。大勢の方がお亡くなりになられ、心からご冥福をお祈りする」と述べた。また、トラック運送業界として取り組んだ熊本地震への対応状況について、「住永熊本県ト協会長と住本県ト協会長を中心に熊本県ト協、全ト協合わせて、1100台を超えるトラックが緊急輸送をし、被災者のお役に立てたと思っている」と述べた。

全ト協および熊本県ト協は、4月14日の地震発生直後に「災害対策本部」を設置し、テレビ会議システム等を通じて情報共有を図りながら国、指定公共機関5社および緊急輸送動員の要請に応じた運送事業者等と連携をとりつつ、昼夜を問わず総力を挙げて対応にあたっており（6面に詳細）、星野会長は、こうした支援活動を振り返り「私はこの業界に入って58年経つが、今回も社会に貢献できて誇りに思っている」と語った。住永熊本県ト協会長は「国、県、各種団体など全国から物心ともにご支援をいただき、これほど感謝の気持ち、想いを感じたことはない」と感謝の言葉を述べた。

これを受けて、蒲島知事は、「全ト協および熊本県ト協の方々、また、全国のトラック運送業界関係者の皆様には、地震発生直後から迅速に緊急物資輸送にご協力いただき、深く感謝申し上げる。今回の地震は歴史的にも特異な地震で、阪神・淡路大震災級の地震が28時間以内に2回も発生した。1回目の対応はかなりスムーズにできたが、2回目のM7・3という巨大地震では、熊本県の人口の10％に相当する18～20万人が避難し、改めて食料と水、避難の場所を提供する必要に迫られた」と、トラック運送業界への感謝の言葉を述べるとともに、当時の切迫した状況を振り返った。

また、幹線輸送について「国に対し『通常の3倍の支援物資と人員』を要請し、政府は『プッシュ型』の輸送体制を整え、大量の支援物資が届いた」と経過を説明した。この「プッシュ型」について蒲島知事は「大量の物資が到着し、それを避難所まで届けるには課題もあったが、『支援物資や食料がここに届いている』という『安心感』については非常によかった」と述べた。

続けて、「今回、国内物流の約9割を担っておられる、トラック輸送の果たす社会的役割の重要性を改めて痛感した」「引き続きトラック運送業界の皆様には、力強いご協力とご支援を賜りたい」と述べた。

熊本市役所では、星野会長がお見舞いの言葉を述べた後、大西一史熊本市長は「都道府県トラック協会の皆さんをはじめ、トラック運送業界の皆さんには緊急時の輸送について「国に対し『通常の3倍の支援物資と人員』を要請し、政府は『プッシュ型』の輸送体制を整え、大量の支援物資が届いた」と経過を説明した。この「プッシュ型」について蒲島知事は「大量の物資が到着し、それを避難所まで届けるには課題もあったが、『支援物資や食料がここに届いている』という『安心感』については非常によかった」と述べた。

続けて、「今回、国内物流の約9割を担っておられる、トラック輸送の果たす社会的役割の重要性を改めて痛感した」「引き続きトラック運送業界の皆様には、力強いご協力とご支援を賜りたい」と述べた。

熊本市役所では、星野会長がお見舞いの言葉を述べた後、大西一史熊本市長は「都道府県トラック協会の皆さんをはじめ、トラック運送業界の皆さんには緊急時の輸送について

行政とトラック協会の連携強化の必要性を確認し固い握手を交わす、写真㊤左から星野良三全ト協会長、蒲島郁夫知事、住永豊武熊本県ト協会長（5月20日、熊本県庁）、写真㊦左から住永熊本県ト協会長、大西一史市長、星野全ト協会長（5月20日、熊本市役所）

県・市・トラック協会の連携強化

物流は「プロ」に早期から託すべき

「プッシュ型」輸送 届いている安心感

アクアドームなど視察

なお、一行は、熊本県庁と熊本市役所を訪問するにあたり、14日の震源となり県内でも最も被害が大きかった益城町および、現在も熊本市内の避難所への支援物資輸送拠点となっている、熊本市南区の「アクアドームくまもと（熊本市総合屋内プール）」などを視察した（写真）。

トラック運送業界の支援について感謝の言葉を述べる蒲島知事㊨（5月20日、熊本県庁）

今後の緊急輸送対応の在り方などについて意見を交わす、星野全ト協会長㊧と大西市長㊨（5月20日、熊本市役所）

緊急輸送体制 今後も見直し継続

これを受けて星野会長は、「平成26年7月に、全日本トラック総合会館（全日本トラック防災・研修センター）を竣工した。同会館は、大規模災害を見据え、有事の際には全国の緊急物資輸送の中央司令塔としての機能を担う。また、同センターの機能を最大限に活かすためにも、自治体とトラック協会の災害時輸送協定の締結など、緊急輸送体制の確立と継続的な見直しなどを進め、『トラックは生活と経済を支えるライフライン』として、国民の期待に応えたい」と意気込みを語った。

反省に基づいて防災計画を見直していくが、災害時、トラック輸送はライフラインとして本当に重要であるということを身に染みて感じたので、今後ともご指導等をよろしくお願いしたい」と述べ、今後もトラック協会との連携を強化していく考えを示した。

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。

・6月の特別番組放送予定
6月24日（金）
トラックドライバーさんのお仕事特集②
「トラックの安全システム」

6月の名言

物事を上手くやるために必要なこと。第一に愛、第二に技術。

アントニ・ガウディ（1852.6.26～1926.6.10）
スペインの建築家。代表作にカサ・ミラ、サグラダ・ファミリア教会（未完）など。＜出典：ウェブサイト「名言集　アントニ・ガウディ」＞

コラムラインナップ

タイヤケアホントの話【なぜ、そのパンクが直せないのか？】／トラック運送事業者のための経営のヒント【鈴の音に安全への願い込め】…3面／食の新旧街道を行く【お菓子の道⑤堅さが魅力、大野のけんけら】…7面

荷役機器の専業メーカーだからできること
多様な業種で活躍中 !!

テールゲートリフトでのベストセラー製品 リフトマンL型の性能を継ぐ
軽量・コンパクト設計のリフトマンLA型 好評発売中！
リフトマンL型は、国産製品で唯一のリフト能力2500kgを誇るテールゲートリフトです。
人にやさしい未来の夢を実現する
日本リフト株式会社　http://www.nihonlift.jp/
〒252-0131　神奈川県相模原市緑区西橋本3-11-32
☎042-773-2120　E-Mail:nihonlift@jcom.home.ne.jp

御社の基幹システムへのご構想、
実現に向け、
お聞かせください。
運輸業 経営管理 システム
長年にわたりお付き合いを賜っております運輸業経営のユーザー様方々から、
ご相談とご要望を拝聴し、貴重なご助言も頂戴しながら、
導入時のヒヤリングから運用時のサポートを通して積み重ねたノウハウをもって、
各社様ごとに弊社パッケージシステムをカスタマイズいたし、
基幹システムとしてご活用いただいています。
おかげさまで30周年 30th Anniversary
TSC 東和サン ソフトクリエイティブ 株式会社
〒113-0033 東京都文京区本郷3丁目19番4号 本郷大関ビル4階
TEL:03-3818-1541　FAX:03-3818-1546
http://www.towasan-soft.co.jp

ニュース・ターミナル（トラック協会ニュース）

全ト協
平成28年度「自家用燃料供給施設整備支援助成事業」を実施

全日本トラック協会では、平成28年度「自家用燃料供給施設整備支援助成事業」を実施する。

同事業は、燃料の安定的な確保に取り組む会員トラック運送事業者ならびにトラック運送事業協同組合・トラック運送事業協同組合連合会が、自家用燃料供給施設の新設・増設を行う際に、全ト協が費用の一部を助成するもの。

主な助成要件は、軽油専用タンク（埋設型）の設置を伴う自家用燃料供給施設の新設・増設または増設を伴う代替を行い、28年4月1日から29年2月28日までに市町村（各市町村地区消防組合等）より危険物取扱所の完成検査済証の交付を受けるもの。助成金額は表の通りで、助成金予算は8000万円となる。

助成対象者は会員事業者・協同組合・連合会で、20～26年度に同事業による助成金の交付を受けた会員事業者・協同組合・連合会は対象外となる。また、交付申請は年度内1施設限りとなっている。

公募期間は7月15日(金)～29日(金)。会員事業者は各都道府県トラック協会を通じて全ト協に申請。協同組合・連合会は全ト協に申請を行う。

なお、詳細は全ト協ホームページまで。

表 助成金額

軽油タンクの新設（設置1か所分のみ）	100万円
軽油タンクの増設、増設を伴う代替	30万円

※ただし、公募期間内に申請が予算総額を超過した際には、1件当たりの助成金額を減額する場合がある。

落成式典終了後、早速熊本県の被災地に向けて支援物資を緊急輸送するために出発するトラック（5月18日、福岡・北九州市）

福岡県トラック協会　市と協定書を調印
「北九州緊急物資輸送センター」が落成

福岡県トラック協会（眞鍋博俊会長）が整備を進めていた「北九州緊急物資輸送センター」（福岡県北九州市）がこのほど完成し、5月18日に落成式が開催された。

福岡県ト協では全国に先駆けて、本格的な「防災センター整備構想」による緊急物資輸送センターの整備を県内4か所に行う計画。これまでに筑後市と飯塚市の県内2か所に整備しており、今回整備された同センターは、3か所目の施設となる。

同センターは、地震による強い揺れにも耐えられるように、建物の耐震強度を1・25倍に高めているほか、災害発生時の緊急輸送拠点として機能するだけでなく、地域住民の避難施設としての活用も期待されている。

落成式では、全日本トラック協会の星野良三会長が「このようなトラック協会の施設は、災害不安が増す地域住民の方々の強い味方になるものと確信しており、全国のトラック協会の防災および地域貢献のモデル事業として高い評価を受けるものと考えます」とのメッセージを寄せた（細野高弘全ト協専務理事代読）。

同センターの整備に併せ、北九州市と福岡県ト協との間で「北九州緊急物資輸送センターの使用に関する協定」が締結され、災害発生時における協力体制が構築された。

落成式終了後には、緊急支援物資輸送車両の出発式が行われ、支援物資を満載した10㌧車1台と4㌧車4台が、4月に発生した平成28年熊本地震で被害を受けた熊本県内の被災地に向けて出発した。

北九州市と災害発生時における協力体制を確認する協定が締結された（5月18日、北九州緊急物資輸送センター）

「危険物荷卸し時相互立ち会い推進活動」を積極的に推進
第11回タンクトラック・高圧ガス部会

5月27日、第11回タンクトラック・高圧ガス部会（平成28年度総会、上野善部会長）が開催された。議事では、平成27年度事業報告（案）、28年度事業計画（案）について審議し、いずれも原案通り承認した。

役員の選任・退任については、小谷一雄副部会長（神奈川県、極東運輸㈱取締役会長）の退任に伴い、伊藤保義氏（神奈川県、内外液輸㈱代表取締役社長）を新たに副部会長に選任した。

28年度事業計画では、「危険物荷卸し時相互立ち会い推進活動」を主要課題として取り組むこととし、10項目の施策を策定した。

議事終了後に行われた研修会では、全日本トラック協会の細野高弘専務理事が「トラック運送事業を取り巻く現状と課題について」をテーマに講演した。

第11回タンクトラック・高圧ガス部会（5月27日、全ト協）

梅雨期・台風期に向け防災態勢の一層強化を
政府の要請受け周知

全日本トラック協会は5月30日、各都道府県トラック協会長宛に、梅雨期および台風期における防災態勢の強化に関する文書を発出した。これは、政府の中央防災会議が、全ト協などの各種団体等に対して行った要請に基づいて行われたもの。例年、梅雨期および台風期においては、各地で局地的大雨や集中豪雨が観測され、河川の急な増水・氾濫、内水氾濫、崖崩れ、土石流、地滑り、高潮、竜巻等により、多数の人的被害および住家被害が発生している。特に昨年は、9月に関東・東北豪雨（写真）をはじめ、全国各地で災害が発生した。

そのため、梅雨期および台風期を迎えるにあたり、人命の保護を第一義とし、「危険箇所等の巡視・点検の徹底」「河川管理施設をはじめとする施設管理等の強化」「災害発生の恐れのある箇所等の周知徹底」「防災気象情報の収集および早い段階からの確実な防災情報伝達の徹底」――等、防災態勢の一層の強化を呼びかけている。

都道府県ト協
海上コンテナ部会を新たに設立
山梨県トラック協会

山梨県トラック協会（坂本政彦会長）では、このたび海上コンテナ部会を設立。5月23日に、山梨県自動車総合会館で設立総会を開催した（写真）。これで、関東ブロックでは全都県に海コン部会の設置が完了した。

山梨県ト協では、業界内の諸課題への対応を図るため、各種輸送形態に応じた専門部会を設け、関係する会員のため情報提供や諸問題への対応を行っている。

一方、海上コンテナ輸送に関しては近年トレーラ横転による死傷事故が相次いで発生するなど、コンテナ輸送の安全対策が喫緊の課題となっている。こうした状況を踏まえ、海コン輸送に携わる県内事業者の事故防止、輸送秩序の確立、また情報交換等に資するために、同部会の設立に踏み切った。

なお、部会長には㈱ミナミトランスポート山梨営業所の相澤卓治代表取締役が就任。また、副部会長には㈲エムズ物流の望月徹代表取締役が就任した。

TS（トラックステーション）情報

コインシャワー営業再開
仙台トラックステーション

仙台TSは、5月23日(月)からコインシャワーの営業を再開している。

食堂が臨時休業に
亀山トラックステーション

亀山TSは、6月5日(日)7時～14時食堂を臨時休業する。

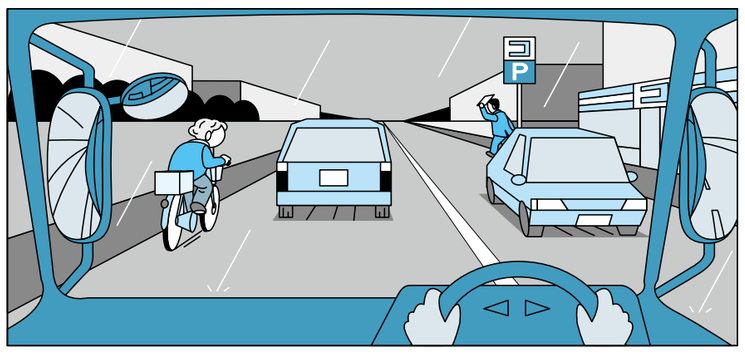
全ト協行事予定
（6月1日～6月30日）

▽6月2日
・正副会長会議
・第165回理事会
▽6月8日
・物流ネットワーク委員会
第3回ワーキング委員会
▽6月15日
・第2回物流ネットワーク委員会
▽6月21日
・第41回引越部会
▽6月30日
・正副会長会議
・第92回通常総会

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76回〕「雨が降り始めた道路の走行」

状況　あなたは片側1車線の道路を走行しています。急に雲が広がって大粒の雨が降り始めました。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）

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。

流通経済大学で全ト協推薦入試を実施

物流関係の教育・研究に力を入れている流通経済大学では、次代を担う物流事業者の育成を目的として、全日本トラック協会からの推薦入試（AO入試）を実施する。

【実施要領】
▷募集学部：経済学部（経済学科、経営学科）、社会学部（社会学科、国際観光学科）、流通情報学部（流通情報学科）、法学部（ビジネス法学科、自治行政学科）、スポーツ健康科学部（スポーツ健康科学科）
▷出願資格：①同大学を第一志望とする者で、高等学校を卒業した者および平成29年3月卒業見込みの者②各都道府県トラック協会会員事業者の関係者
▷志願方法：流通経済大学入試センター（下記）へ連絡し、オープンキャンパスへの参加申し込み、全ト協推薦枠でのAOエントリーを済ませた上で、「流通経済大学入学試験全ト協推薦枠受験申請書」（全ト協ホームページ（HP）よりダウンロード可能）を、所属する都道府県ト協を通じて、簡易書留・特定記録郵便等で提出（※全ト協からの推薦書は、同申請書を都道府県ト協から受領後、全ト協から大学に直接提出）
▷選考方法：書類審査および面談
▷試験会場：流通経済大学龍ヶ崎キャンパス（茨城県龍ケ崎市120）

◈オープンキャンパスへの参加申込および出願書類・選考日程など入試に関する詳細は、流通経済大学入試センター（龍ヶ崎キャンパス☎0297・60・1156、もしくは同大学HP）まで。

◈本件についてのお問い合わせは、全ト協経営改善事業部（☎03・3354・1056）まで。

安全運行のオアシス　トラックステーション

全ト協保養施設
「道後やすらぎ荘」にぜひお越しください

お問い合わせはこちらへ　Tel 089-921-4051

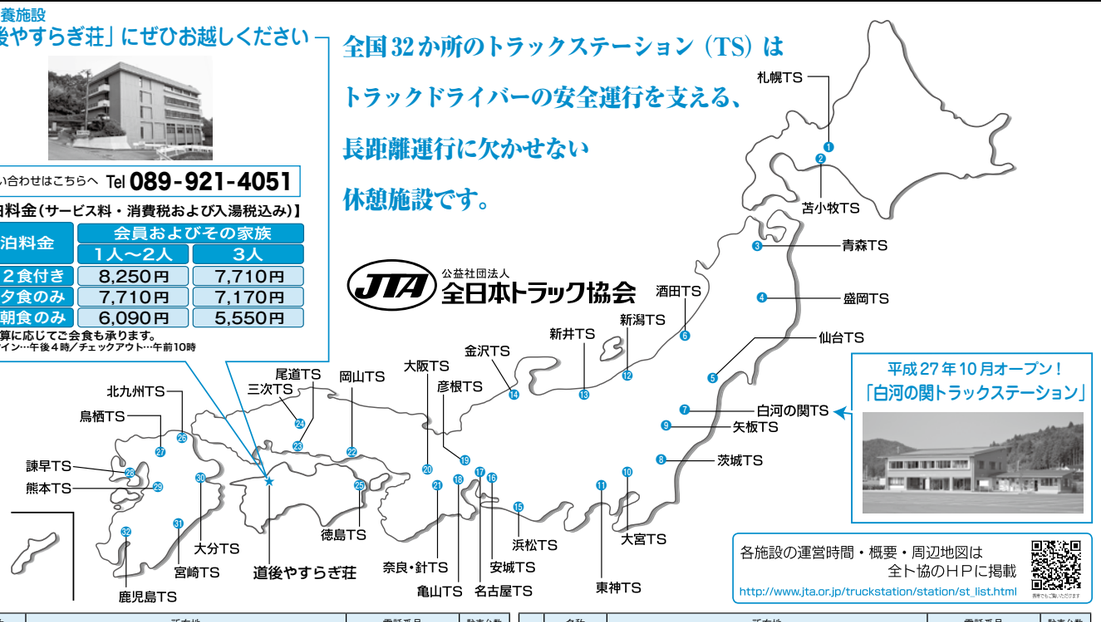
【宿泊料金（サービス料・消費税および入湯税込み）】

宿泊料金	会員およびその家族 1人～2人	会員およびその家族 3人
1泊2食付き	8,250円	7,710円
1泊夕食のみ	7,710円	7,170円
1泊朝食のみ	6,090円	5,550円

○ご予算に応じてご会食も承ります。
チェックイン…午後4時／チェックアウト…午前10時

全国32か所のトラックステーション（TS）は
トラックドライバーの安全運行を支える、
長距離運行に欠かせない
休憩施設です。

公益社団法人 全日本トラック協会



平成27年10月オープン！
「白河の関トラックステーション」

各施設の運営時間・概要・周辺地図は全ト協のHPに掲載
http://www.jta.or.jp/truckstation/station/st_list.html

	名称	所在地	電話番号	駐車台数
①	札　幌	北海道札幌市厚別区厚別東5条1-1-2	011-897-9101	39
②	苫小牧	北海道苫小牧市ウトナイ北11-11-33	0144-55-7491	80
③	青　森	青森県青森市大字荒川字品川110-1	017-729-2000（公社）青森県トラック協会	41
④	盛　岡	岩手県滝沢市巣子960-4	019-688-1514	39
⑤	仙　台	宮城県仙台市宮城野区苦竹4-1-15	022-232-9336	39
⑥	酒　田	山形県酒田市宮海字新林572-15	0234-33-1770	14
⑦	白河の関	福島県西白河郡泉崎村大字泉崎字夏計15-1	0248-21-7167	45
⑧	茨　城	茨城県小美玉市西郷地字新田1390	0299-48-3455	30
⑨	矢　板	栃木県矢板市乙畑440-2	0287-48-1919	46
⑩	大　宮	埼玉県さいたま市西区三橋6-699-1	048-623-6815	41
⑪	東　神	神奈川県大和市上草柳588	046-261-1100	95
⑫	新　潟	新潟県新潟市西区山田196-1	025-233-6961	52
⑬	新　井	新潟県妙高市大字猪野山字田中町120-6	0255-73-7394	57
⑭	金　沢	石川県金沢市千木町ル21-1	076-257-2755	45
⑮	浜　松	静岡県浜松市東区流通元町2-3	053-421-5311	116
⑯	安　城	愛知県安城市尾崎町大縄19-1	0566-98-8823	74

	名称	所在地	電話番号	駐車台数
⑰	名古屋	愛知県名古屋市港区藤前3-601	052-303-2188	97
⑱	亀　山	三重県亀山市小野町桜口586-4	0595-82-3935	82
⑲	彦　根	滋賀県彦根市鳥居本町字むさ満2337-1	0749-26-0156	53
⑳	大　阪	大阪府寝屋川市木屋元町20-1	072-832-2362	80
㉑	奈良・針	奈良県奈良市針町487-1	0743-82-0622	60
㉒	岡　山	岡山県岡山市中区倉富285-19	086-277-4055	53
㉓	尾　道	広島県尾道市高須町字才ケ久保1193-3	0848-46-1882	37
㉔	三　次	広島県三次市西酒屋町船所1468	0824-63-0025	30
㉕	徳　島	徳島県鳴門市大麻町姫田字先達13-1	088-683-0260	30
㉖	北九州	福岡県北九州市小倉北区東港1-3	093-581-5031	63
㉗	鳥　栖	佐賀県鳥栖市永吉町字来帰り617-1	0942-83-7035	47
㉘	諫　早	長崎県諫早市貝津町1051-12	0957-26-8228	45
㉙	熊　本	熊本県熊本市北区植木町鐙田1061-5	096-272-5539	33
㉚	大　分	大分県大分市大字上戸次字宇土ノ口6045-2	097-597-6233	43
㉛	宮　崎	宮崎県児湯郡新富町大字三納代字畑中1765-1	0983-33-0880	18
㉜	鹿児島	鹿児島県鹿児島市西別府町2941-19（流通業務団地内）	099-281-5960	50

※駐車台数は大型車とトレーラの台数の合計。なお、諫早は5台の中型車を含む。

法令○×クイズ
～追越し編～

❶追越しとは、進路を変えて、進行中の前車の側方を通過し、その前方に出ることをいう。（○・×）

❷前車がその前を進行している自転車を追い越そうとしているときに、その前車を追い越そうとすると、二重追越しで違反となる。（○・×）

❸車両通行帯のあるトンネルでは追越しは禁止されていない。（○・×）

❹横断歩道とその手前50メートル以内の場所は追越しが禁止されている。（○・×）

❺道路の左側部分の幅が6メートル以上の道路では、道路の右側部分にはみだして追越しをすることはできない。（○・×）

（解答は7面）

ニュース・ターミナル（官公庁ニュース等）

NEWS 2016.5.15—6.1

国交省

生産性向上へ懇談会
経団連と意見交換

国土交通省は5月23日、生産性革命について日本経済団体連合会との懇談会を開催した。

国交省側は、石井啓一大臣以下、徳山日出男事務次官、関係局長らが出席し、経団連側からは榊原定征会長以下、関係会長も出席した。

国交省が生産性革命本部でまとめた13のプロジェクトについて、経済界のニーズを踏まえ、プロジェクトに磨きをかけていくことを目的に開催したもの。

冒頭あいさつした榊原会長は「民間の取り組みと国交省の取り組みが相乗効果を生み、日本経済全体の生産性向上に大きな役割を果たすことを期待している」と述べ、石井大臣も「有意義な意見交換を行い、プロジェクトに一層の磨きをかけたい。生産性革命を運動論として広く浸透させたい」などと述べ、協力を求めた。

会議では、物流の生産性向上に向けたプロジェクトについても取り上げられ、経団連側から「手荷役の改善を含めて生産性を高めることが重要。生産性を高めることで、トラックドライバーの給与も改善できる」とのコメントがあったという。

都心通過交通1割減
首都圏新料金の効果

国土交通省は5月20日、4月から実施している首都圏の新たな高速道路料金導入後1か月の効果をまとめた。

それによると、東名高速道路～東北自動車道間の都心通過が約5割減少するなど、都心通過交通が約1割減少した。この結果、首都高速道路の交通量は約1%減少した。

昨年3月の中央環状品川線開通により、首都高速の渋滞損失時間は約4割減となったが、今回の新料金により、渋滞損失時間はさらに約1割減少した。

首都高速の短距離利用（24キロメートルまで）は、料金引き下げに加え、渋滞が緩和したことにより、その利用が約1～4%増加した。例えば、港区青山付近では、3号渋谷線の交通量が約2%増となる一方、平行する国道246号の交通量が約7%減となり、渋滞緩和に貢献している。

圏央道の交通量は、前年同月比で約3割増えているが、東北道連絡後との比較でも約5～8%増加している。圏央道沿線の物流施設の新規立地も20年前に比べ約4・6倍と大幅に増加している。

労働生産性を分析
交通政策白書

国土交通省は5月13日、交通政策白書をまとめ、発表した。白書は交通政策基本法に基づき、毎年国会に報告するもので、今回が2度目。

「テーマ章」である第Ⅱ部では、交通事業における就業と生産性を分析し、先進的な民間の取り組みや国の取り組みを概観した。

交通事業の労働時間をみると、トラック、バス、タクシーの自動車運転者が平均以上に長く、女性の割合も低い。一方、年間所得をみると、これら自動車運転者の所得額は平均以下である。

交通事業の労働力不足感は全産業平均より強く、特に自動車運転者の有効求人倍率が高い。他方、交通事業の労働生産性は平均の7割程度の水準で、なかでも道路運送業の生産性が低い。

人材確保に向けた取り組みとしては、運輸支局長等による高校訪問でトラックドライバーなどの魅力をPRしているほか、中継輸送の導入や荷役および手待ち時間などの商慣行見直しによる労働環境改善を進めていることを挙げた。

生産性向上の取り組みとしては、自動走行実現によるドライバーの適正配置等を通じた生産性向上のほか、無人航空機（ドローン）を活用した貨物輸送などの未来型投資、トラック運送業の取引環境の改善、宅配便の再配達の削減、手ぶら観光の環境整備などによる物流生産性革命に取り組んでいることを紹介している。

「中堅・中小企業支援パッケージ」28年度版を取りまとめ
政府まち・ひと・しごと創生本部

政府のまち・ひと・しごと創生本部では、このほど平成28年度版「地方の中核となる中堅・中小企業への支援パッケージ」改訂版をまとめた。

内閣官房および関係府省では、地域経済の担い手として中核的な役割が期待される中堅・中小企業の活躍を後押しするため、中堅・中小企業が活用可能な政府の支援策を集めた同パッケージを、26年12月に取りまとめた。このほど取りまとめた改訂版では、28年度予算等を踏まえた内容となっている。同パッケージはまち・ひと・しごと創生本部事務局のホームページに掲載されている。

また、中小企業庁が運営する、中小企業・小規模事業者の未来をサポートするサイト「ミラサポ」でも、各種支援制度や補助金の公募情報などの最新情報などが提供されている。

厚労省

死亡災害5・3%減
平成27年の陸上貨物運送事業

厚生労働省は5月17日、平成27年の労働災害発生状況をまとめ、発表した。これによると昨年は、死亡災害、死傷災害、重大災害のいずれも前年を下回り、特に死亡災害は、統計を取り始めて以来初めて1000人を下回った。

陸上貨物運送事業の昨年の労働災害は、死亡災害が前年比5・3%減の125人で、死亡災害の半数を占める「交通事故（道路）」は減少しているが、トラックの荷台等からの「墜落・転落」が高止まりとなるほか、荷崩れ等の「崩壊・倒壊」が前年より増加した。

業種別の比較では、建設業が327人と最も多く、次いで製造業の160人、陸上貨物運送事業の125人と続いている。

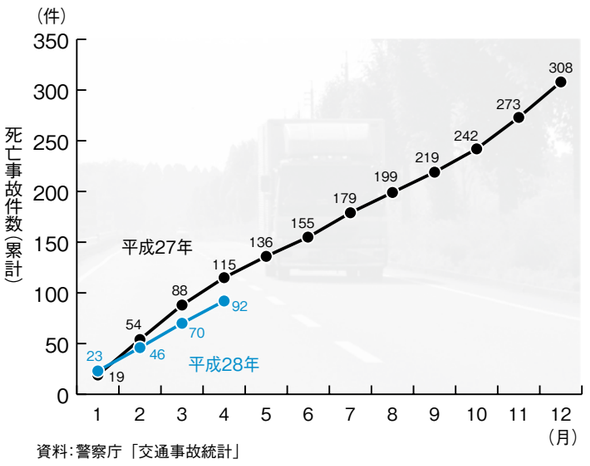
陸上貨物運送事業の死傷災害は、前年比2・3%減の1万3885人となり、「墜落・転落」のほか、荷を移し替える際等の「動作の反動・無理な動作」などが高止まりとなっており、これらは主に荷役作業で発生しているため、厚労省は、「荷役作業時の安全対策を徹底することが必要だ」としている。

同省では、産業界における自主的な労働災害防止活動を推進するとともに、広く一般の安全意識の高揚と安全活動の定着を図るため、毎年安全週間を主唱している。

28年度は6月1日から30日までを準備期間、7月1日から7日までを安全週間として、「見えますか？　あなたのまわりの　見えない危険　みんなで見つける　安全管理」をスローガンに、全国一斉に積極的な活動を行う。

業種の特性に応じた実施事項では、陸上貨物運送事業の労働災害防止対策として、①荷役作業中の荷台等からの墜落・転落防止対策の徹底②荷主等との合同による荷役作業場所、荷役作業方法の安全点検および改善の実施③適正な労働時間管理、走行管理等の交通労働災害防止対策の実施――を推進することとしている。

図　事業用貨物車に係る第一当事者死亡事故件数



資料：警察庁「交通事故統計」

警察庁

事業用トラック死亡事故23件減
平成28年4月末

警察庁がこのほど発表した「交通事故統計（平成28年4月末）」によると、28年4月末までの事業用トラックを第一当事者とする死亡事故件数は92件となり、前年同期比で23件減少した（図）。

なお、4月の件数は、大型車15件（前年同期比▲4件）、中型車6件（±0件）、普通車1件（▲1件）と、全ての車種で前年を下回った。

7月1日～7日は「全国安全週間」
全ト協に協力要請

厚生労働省は全日本トラック協会に対し、「平成28年度全国安全週間」の実施に伴う協力要請を行った。

中企庁

「価格交渉サポートセミナー」を開催

中小企業を対象に、価格転嫁が進まず厳しい状況にある下請中小企業の価格交渉力強化に向けた支援を行うための「価格交渉サポートセミナー」を開催。

○日　時：平成28年6月15日（水）14:00～16:00
○場　所：TKPガーデンシティPREMIUM秋葉原（ホール3A）
　東京都千代田区外神田1-7-5(JR秋葉原駅電気街口、徒歩4分)
○内　容
・基調講演「親事業者と下請事業者の共生について」
　弁護士法人大江橋法律事務所　長澤 哲也　氏
・「価格交渉サポートハンドブックについて」
　下請かけこみ寺相談員　引地 恵子　氏
○定　員：200名（先着順、定員に達し次第締め切り）
○受講料：無料
○申し込み：（公財）全国中小企業取引振興協会のホームページから
※このほか、7月7日（木）名古屋、7月11日（月）広島、7月15日（金）香川、7月19日（火）福岡、7月25日（月）大阪、8月1日（月）宮城においても開催予定。お問い合わせは（公財）全国中小企業取引振興協会まで。

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61回「なぜ、そのパンクが直せないのか？」

今まで一度もタイヤをパンクさせた経験のない人がよくやってしまう致命的な間違いの中で、最も多い事例が「タイヤに刺さった釘を勝手に抜いてしまうこと」です。

これは、昨年5月1日号の当コラムにある、「タイヤを長持ちさせるための『やってはいけない3原則』」のうちの1つ。タイヤに釘が刺さったとしても、走行に支障がなければ、釘が刺さった状態のままタイヤ店に入庫するのが鉄則です。ちなみに、前述の3原則の残り2つは「タイヤの側面を擦らない」と「車両停止状態でハンドルを回さない」です。

タイヤに刺さった釘がゴム層を突き破り、空気層まで達していた場合、そのまま抜くと空気が一気に抜け出していきます。タイヤの大きさ（乗用車かトラックか）、や釘の太さにもよりますが、わずか数分から1時間ほどで空気は全てなくなってしまいます。ところが今のタイヤは、釘を抜かなければ空気がほとんど漏れないチューブレス構造型がほとんどなので、慌てて抜く必要は全くありません。

さらに、「タイヤの釘を抜かずに放置していて、空気が全て抜けた時」の対処法についても、大きな誤解があるようです。パンク等でタイヤの空気が完全に抜け切ってホイールからタイヤが外れてしまい、ホイールの中が見える状態になった場合、たとえわずか10ミリでも車両を動かすと、タイヤが修理不能になってしまいます。これは、乗用車なら4輪全て、後輪ダブルタイヤ式のトラックであれば前輪2本に当てはまることです。

自転車のパンクと同じ感覚で、「ゆっくり車両を動かせば、少しは走れるだろう」と考え、そのような行動をとる方がいます。しかし、車両を移動させていなければパンク修理ができたタイヤも、その行為によって修理が難しくなってしまい、タイヤ店の作業現場ではその対応に苦慮することがあるのです。

タイヤのパンクを修理するには、2つの条件が必要です。1つめは、「タイヤに刺さった釘の位置が、タイヤ側面から一定の距離離れているかどうか」ということ。もう1つは、「タイヤ側面部の内面に全く損傷がない」ということです。この2つの要素が万全にそろっていないと、修理することはできません。

特に、タイヤの空気圧が適正値の1以下になると、タイヤが車両重量に押しつぶされて、タイヤ側面が大きく横に膨らみます。その状態のまま1時間ほど走行すると、タイヤ側面部全体のゴム層が発熱しながら粉々になっていき、適正空気圧値に耐えられないタイヤに変化します。ですから、例えば「駐車場の車を見たらタイヤに空気が全く入っていなかった」というような場合は、安全上移動する必要がなければ、スペアタイヤと交換するまで車は動かさないでおきましょう。

他にも、「空気の付け足し走行」と呼ばれる行為も大変危険です。空気の付け足し、即ち「パンク後の空気注入」は、タイヤのプロ以外が行うとタイヤが爆発することもあります。「空気の付け足し走行」によってスペアタイヤに交換する手間が省けたとしても、そのタイヤは「パンク修理のできないタイヤ」になっているケースがあるので、併せて注意してください。

労務 Q&A

第116回

定額残業手当制で最賃法違反になるというのはどういう場合か

Q 弊社では、残業手当について定額制を採用しています。ところが先日、業者の集まりに参加したところ、仲間から「定額残業手当をやっていると、最賃法にひっかかる場合があるから気を付けた方がいいよ」と注意されました。これはいったいどういうことでしょうか。

A 比較対象賃金から除外しなければならないため最賃を下回る恐れが

【解説】それでは、最初に「最低賃金制度」について基本的なことを簡単にご説明しましょう。

最低賃金は、一定水準を下回る低賃金を解消して、労働条件の改善を図ることを目的に、「国が法的強制力をもって賃金の最低額を定め、使用者は、その金額以上の賃金を支払わなければならない」とする制度です。労働者全てが対象ですから、一人でも労働者を雇っていればその使用者に適用されますし、パート、アルバイトなど雇用形態は関係ありません。今は、主に47都道府県ごとに全産業を包括的に対象とする「地域別最低賃金」と、特定の産業を対象とする「特定最低賃金」の二本立てとなっています。地域別最低賃金は賃金、物価の動向等に応じて毎年改正されており、特定最低賃金については、平成28年3月現在、産業別に235件が改正・発効されています。

次に、最低賃金は基本的には時給で示されていますので、日給や月給の場合は以下の式による換算が必要になります。

・日給の場合＝日給÷1日の所定労働時間数（日によって異なる場合は1週間における1日平均所定労働時間数）
・月給の場合＝賃金額÷月の所定労働時間数（月によって異なる場合は1年間における1月平均所定労働時間数）

さて、これからがいよいよ本題になりますが、実際に支払われる賃金額が最低賃金額以上になっているか、その比較をする際に前述の計算をするに当たっては以下に挙げる賃金を除外しなければなりません。

つまり、臨時に支払われる賃金（結婚手当等）や1か月を超える期間ごとに支払われる賃金（賞与等）、精皆勤手当、通勤手当、家族手当のほかに、①時間外労働手当、②休日労働手当、③深夜労働手当などの割増賃金――が除外対象になります。今回のご質問では、まさにここがキーポイントとなるわけで、定額残業制を採用している企業が、思わぬ落とし穴として注意しなければならないのがこの点です。残業代については、名目をはっきりしなければ、割増賃金として支払ったことになりませんし、名目を残業代として支給する以上は最低賃金額の比較対象賃金には含まれないため、これらを除外した上で最低賃金額を上回っていることが必要になるということです。

労働基準監督署の関係者によると、こうしたケースによるトラブル例が意外と多いそうですから「まずはご用心」というところでしょう。

トラック運送事業者のための 経営のヒント

第164回 鈴の音に安全への願い込め

物流ジャーナリスト　森田 富士夫

「スマホネイティブ」という言葉を最近知った。最初に手にした本格的なIT機器が、スマートフォンなどタッチパネル式だった人たちをそのように呼ぶらしい。この世代が社会人になり、仕事でパソコンを使用するようになって、マウスの使い方が分からないとか、キーボードの操作が苦手などの弊害が出ているという。若いから、すぐに慣れて上手に使いこなすようになるだろうが、これも今日的な世相の1つである。運輸業界は中途採用が多いが、若い人の募集・採用では、対象者がスマホネイティブということを念頭におくことが必要である。

それはともかく、現実的に困るのはスマホを操作しながらの歩行者だ。画面に集中していて、周りを気にせず歩いてくる。歩道と車道の区別のない繁華街や、狭い道路の商店街などで配送業務に従事しているドライバーは大変だろうと思う。ルール無視で人混みでもスピードを出して走ってくる自転車も含めて、細心の注意が求められる。

ある事業者の作業改善発表会に同席した。同社は、個人で改善提案を提出する制度を採用している。個人の提案なので小さな改善が多いが、そのような積み重ねと、水平展開による全社への普及活動が伴えば大きな成果に繋がる。

先日の発表会では、3月と4月の2か月間に提出された改善提案を審査した。2か月間の平均提案件数は社員1人当たり0・122件、アルバイト・パートの人たちが1人当たり0・129件だった。このように多数の提案件数の中から、審査して効果賞やアイディア賞などを表彰する。簡単な改善だが面白かった提案の1つに、配送車のサイドミラーに小さな鈴を付けたドライバーのケースがある。繁華街の商店街に納品先があって、狭い道路で歩行者や自転車とすれ違う。以前、「歩行者にサイドミラーが接触したことがあったので、改善案をずっと考えていた」という。そこで思いついたのが、サイドミラーに小さな鈴を付けることだった。「ゆっくり走っているとわずかな振動でも鈴の音が鳴り、歩行者が振り向いたりしてくれる」。鈴が大きいと音も大きいので迷惑になり、小さいと音が聞こえない。適度な大きさの鈴に至るまで工夫をしたという。また、乗務しているのがCNG車であるため、エンジン音などとの関係から鈴の音の効果があるようだ。

この取り組みでは成果を定量的に示すことは難しい。だが、運転しているドライバー本人が好感触を得ているのだから、効果ありとしてよいだろう。歩きながらスマホを操作している人が目立つご時世だ。小さな鈴の音が事故防止に繋がればよい。

環境特集 2016
6月は環境月間

「ちょっとした工夫で身に付く環境対策」

公共の財産である道路を使って事業を営む運送事業者にとって、環境保全への取り組みを欠かすことはできません。しかし、「環境対策」と聞くと、成果を出していくのが大変だと思われる運送事業者も少なくないでしょう。

そこで、本企画では、日常の業務や運行の中のちょっとした工夫で環境が守れるような取り組みを紹介。「環境対策は決して難しいものではない」ことを多くの運送事業者に知っていただくとともに、多くの運送事業者に環境対策を行っていただき、確実に「エコ」に繋げていただきたいと思います。

今回は、「エコドライブ」にスポットを当て、省燃費運転効果を継続させるとともに、より効果を高めるための施策などについて紹介します。

第1回

中部トラック総合研修センター
省エネ走行研修体験レポート
自分の運転の「クセ」を知り、改善させて燃費向上
「エコドライブへの意識を高める場」としても機能

トラックドライバーの多くが、環境にやさしいエコドライブに一生懸命取り組んでいる。しかし、省燃費効果が頭打ちになったり、省エネ走行への取り組みがマンネリ化している運送事業者も少なくはないだろう。

では、エコドライブによる省燃費効果をより高めるためにはどうしたらいか。

『広報とらっく』では、愛知県トラック協会（小幡銀伸会長）が管理・運営を行う中部トラック総合研修センターで実施されている「省エネ走行Ⅰ研修」を取材し、より「省燃費効果を上げる」「省燃費効果を継続させる」ための「気付き」のコツを探った。

「実技指導」と「同乗研修」に重点
運転操作が燃費に与える影響を習得

中部トラック総合研修センター（愛知県みよし市）では、今年度より2種類の省エネ走行研修が行われている。

今回紹介する「省エネ走行Ⅰ研修」では、全面改修された所内コースをトラックで走行する。改修によりコースには歩道や車道外側線などが新たに設けられ、「一般道路を走行している」感覚で走行できるようになり、研修で学んだことを通常業務で活かしやすい仕組みづくりが行われている。

一方、今年度から導入された「省エネ走行Ⅱ研修」（6月11日スタート）は「省エネ走行Ⅰ研修」受講済みのドライバーを対象にしており、一般道路に出て運転を行うことで、より一般業務に近い実践的なエコドライブ技術を学ぶことができる。

同センターの研修では、従来は1人の指導員で10人の受講生を指導していたが、「省エネ走行Ⅰ研修」では「実技指導」の機会をより充実させたいという観点から、受講生3人が1チームとなり指導を受ける。

研修では大型車と中型車を使用するが、実技走行の際にはチームの全員がトラックに同乗する「同乗研修」も行うことから、大型車ではフルキャブタイプの車両のベッドスペースに同乗者用のシートを設けているほか、中型車ではダブルキャブタイプの車両を使用している。他のドライバーが運転するトラックに同乗し、自分の運転操作と他のドライバーの運転操作を比較したり、他のドライバーに対する指導員のアドバイスを聞いて参考にすることで、省燃費運転に際して気を付けるべきポイントなどがより見えやすくなるという。

多彩な測定・解析機器を導入
ドライバーの改善ポイントを洗い出す

「省エネ走行Ⅰ研修」のカリキュラムに沿って、同研修の中身を紹介していく。

まず、各人が普段通りの運転方法でコースを3周（約2キロメートル）走行する。使用するトラックは、大型車には10トン分の、また中型車には4トン分の荷重がかけられている。走行中に、車両に搭載された燃料計やデジタルタコグラフなどによって燃料使用量等の各種データを測定。走行終了後にデータの解析を行い、その結果を示した上でエコドライブテクニックのポイント（表1）を説明し、もう一度同じコースを走行する。

研修担当者に話を聞くと、同講習を受講するドライバーの多くが、以前からエコドライブに熱心に取り組んできているという。しかし、自社のドライバーに対して「より高いレベルでの省エネ走行」を求める運送事業者が多くなっているそうだ。そうした希望に応えるべく、同研修は「より細かく自分の運転操作を見直す」ことを主眼とした内容となっている。

例えば、教習車のアクセルペダルの下には赤外線センサーを備え付けている。これにより、走行中のアクセルペダルの位置を測定し、グラフ化することで、アクセルペダルの踏み込み具合が目に見える形で表される。また、デジタコによって取得されるデータは特殊な解析ソフトウエアで解析され、走行中の速度やエンジン回転数も時系列でグラフ化される。グラフにして表すことで、どの場面のどのような運転操作が燃費に悪影響を与えているかがひと目で分かるため、改善すべきポイントを捉えやすいのである。

様々な測定・分析機器を活用し、運転時の詳細なデータを取得・解析することで、受講生の運転操作のクセを見極め、それを改善させることで省エネ運転技術のさらなる向上に繋げているのである。

「こういった詳細なデータの取得・解析は、事業者単位ではなかなか対応することができません。細かい測定を行うことで、自分の運転の仕方が分かります。そこから見えてくる改善ポイントに留意しながら、環境に配慮した運転操作を行うことで、より高いレベルでの省燃費運転が可能となるのです」（愛知県トラ協・永田智章研修部付部長）

項目ごとに診断結果を明示
的確なアドバイスで省燃費運転技術を向上

1回目の走行が終わると、一人ひとりに詳細な運転データが記された診断票（写真）が配られる。診断票には、グラフ化された運転操作の様子とともに、「発進操作」「加速走行」「等速走行」「減速走行」の項目ごとにA・B・Cの3段階で診断結果が示されており、自分の運転操作におけるウイークポイントが分かる。指導員による解説を受けた後、受講生たちは2回目の運転に取りかかる。

2回目の走行では、受講生は助手席に同乗した指導員の指示に従って運転を行い、1回目と同じように各種データを測定する。走行終了後には同じようにデータの解析が行われ、2回の走行のデータを比較。1回目と2回目の運転操作の違いを見定め、省燃費に繋がる運転方法を習得するのである。

取材当日は大型車6人、中型車4人の合計10人が受講したが、1回目と2回目の走行結果は表2のようになり、燃料消費量の削減率は14%に達した。

受講生に研修の感想を聞くと、「自分で実際に省エネ走行をしてみて、どういう運転が省エネになるかということがよく分かりました」「自分の運転のデータを具体的に知ることができたので、よく理解できました」など、自分の運転操作のクセや改善点を的確に把握することで、高いレベルでのエコドライブが可能になる同研修を評価する声が多く聞かれた。

習慣的な運転操作を変える
意識改革で高いエコドライブ効果

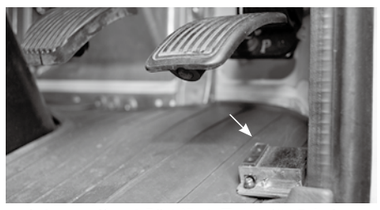
最後に、担当者に同研修の効果について話を聞いた。

「自分の運転の仕方を客観的に知り、改善すべきポイントを改善していければ、その分だけ燃費は向上します。長年の経験で身に付いた運転技術を変えることは非常に難しいと思います。しかし、研修で学んだ知識や技術を通常業務の中で少しでも思い出し、毎日実践していただくことで、それが次第に自分の新しい『クセ』として身に付き、燃料消費量削減に繋がっていくのです。さらなる燃費改善のきっかけとして、ぜひとも研修をご活用いただきたいです」（同）

全ての運送事業者において、エコドライブは今や欠かすことのできない重要な業務の一環である。ドライバーの視点をエコドライブに向けるための意識改革の場として、同研修は大いに有用であるといえよう。

（取材協力）（一社）愛知県トラック協会　研修部　永田智章部付部長

指導員のアドバイスを受けながらエコドライブ技術に磨きをかける


アクセルペダルの踏み込み具合を検知する赤外線センサー（矢印）

燃料使用量を細かく測定する燃料計

デジタコで取得された走行データは詳細な分析が行われる

表1　エコドライブテクニックのポイント

発進	☆発進時は可能な限り低い回転でクラッチを合わせ、人が歩く程度の速度になったらクラッチペダルから左足を離し、同時に柔らかくエンジン回転を上げましょう。 トラックは、上り坂でも、荷物積載時でも、クラッチだけで発進できる性能があります。
加速	☆シフトアップのタイミングは、次のギアに変えた時のエンジン回転を意識し、早めのシフトアップに心がけましょう。チェンジ後、エンジン回転が低すぎてエンジンノックが発生するようでは逆効果になります。注意しましょう。 ☆アクセルの踏み込みは、低速ギアほど柔らかく、ゆっくりと押さえましょう。上のギアになるほどエンジン音に注意し、重苦しい音にならないように押さえ込みましょう。
等速	☆まず、速度の出し過ぎに注意しましょう。ほんのわずかな速度差でも影響は大です。同じ速度でも可能な限り高速段のギアを使用しましょう。高速段のギアを使用するほどアクセルの負担は増えますが、エンジン回転を下げることを優先させます。 ☆速度ムラも燃費に影響大です。先を読み、早めの速度調節を心がけることにより、速度が安定します。
減速	☆エンジンブレーキは燃料を一切消費しません。停止位置を早く読み、手前からアクセルを離し、エンジンブレーキをかけましょう。エンジンブレーキが強いと、短い距離で速度が落ちます。エンジンブレーキが弱いと、速度が落ちるのに長い距離が必要です。これをうまく使いましょう。 ☆普段から高速段のギアを使用している人は、エンジンブレーキが弱いため、早くからアクセルを離せますが、車間距離が長く取れていないと追突事故に繋がります。 ☆停止途中にギアをニュートラルにするのはやめましょう。エンジンブレーキが使えるうちはギアをニュートラルに抜かないようにしましょう。車間距離を長く取り、先を予測することがポイントです。

中部トラック総合研修センター「省エネ走行研修　運転実技資料」より

（診断票・例）

中部トラック総合研修センター
省エネ走行　診断票（大型）

2016/05/20 13:38:51

会社名	
氏　名	

No.1

区間	A	全区間
走行距離[km]	0.62	0.62
速度グラフ		
エンジン回転グラフ		
ギアグラフ		
アクセルグラフ		
Gセンサグラフ —：前後 —：左右		
所要時間[秒]	196	3分18秒
平均速度[km/h]	11	11
エンジン最高回転数[rpm] 6速	0	エンジン総回転数 1949 回転
5速	750	
4速	850	
3速	1000	
2速	1150	
1速	1100	
N	1150	
走行キロ当たりエンジン回転数[回転/km]	3103	3128
燃料消費量[cc]	0	719
燃料消費率[km/l]	–	0.87

A:良好 B:普通 C:改善の必要あり

項目		内容	判定値	診断結果
発進操作	クラッチミート回転	できる限り低い回転でミートする	612rpm	A・[B]・C
加速走行	シフトアップ時エンジン回転 2速	低速ギアほどアクセルの踏み込みを柔らかく短めに	750rpm	[A]・B・C
3速			870rpm	[A]・B・C
4速			800rpm	[A]・B・C
等速走行	高速ギア使用(5,6速)	できる限り高速段のギア使用	23%	A・[B]・C
	速度ムラ	先の情報を読み無駄な加速をしない	0km/h	[A]・B・C
	走行速度	車速は控えめに	28km/h	[A]・B・C
減速走行	減速度	できるだけ早くからアクセルOFF	0.07G	[A]・B・C
	クラッチ断のタイミング	クラッチ断は早過ぎない	500rpm	[A]・B・C

資料提供 矢崎総業株式会社 使用機器 デジタルタコグラフ

表2　省エネ走行研修、燃料消費量の比較

	燃料消費量（cc）※
第1回走行	6,174
第2回走行	5,312
削減率	14%

※＝取材日（5月20日）当日の受講生10人（大型車6人、中型車4人）の合計

▷写真で見る省エネ走行研修◁

①実技走行時に使用される大型車㊧と中型車㊨

②走行時には受講生3人が1台のトラックに同乗する

③一般道路のような感覚で走行できるコースに改修されている

④実技走行には多くの燃料を消費する坂道発進も含まれている

⑤走行終了後には診断票をもとに説明が行われる

エコモ財団

エコドライブ活動内容を幅広い視点から審査
独自の取り組みを行う事業者が対象の「ユニーク部門」

平成28年度　エコドライブ活動コンクール　参加者募集開始！

（公財）交通エコロジー・モビリティ財団（岩村敬会長）では、7月15日まで「平成28年度エコドライブ活動コンクール」参加事業者を募集している。

今年度は「事業部門」（自社の車両を保有（リースを含む）するトラック、バス、タクシーなどの運輸事業者）、「一般部門」（移動などの業務上で車両を使用している事業者）のほか、エコドライブに関する独自の取り組みをしている様々な主体を対象とした、「ユニーク部門」が新たに設けられた。最も優れた取り組みに対して、事業部門では国土交通大臣賞、一般部門では環境大臣賞が授与される。

コンクール参加のメリットは表1の通り。

エコドライブ活動に取り組むことで、二酸化炭素（CO_2）排出量の削減だけでなく、燃費削減や交通事故防止にも大きな成果が出ていることから、同財団では積極的な参加を呼びかけている。

審査の基準は表2の通りで、燃費の改善状況だけを審査するのではなく、事業者のエコドライブ活動の取り組み内容を幅広い観点から審査する。

コンクールの流れは、①公式サイトから該当部門へ参加登録→②1次審査応募（Webもしくは郵送で応募）→③1次審査を通過した応募事業者に対して、事務局から通知が届く→④2次審査のための書類を郵送で提出。これらの審査により優秀な事業者が選定され、表彰される。表彰式は、11月18日開催予定の「エコドライブシンポジウム」会場で行われる。

なお、同コンクールの詳細は同財団ホームページを参照のこと。

表1　コンクール参加のメリット

社内のモチベーションアップ・活性化に繋がります	コンクールへの参加・受賞という具体的な目標を設定し、組織で取り組むことが社員の意識向上に繋がります。
エコドライブ推進の支援ツールが手に入ります	コンクールに参加することで、エコドライブポスターやチラシ、テキスト（一部有料）、燃費管理ツールや参加証など、活動を始める・盛り上げるための各種ツールが手に入ります。
自社の活動レベルを客観的に評価できます	自社の取り組みが、多くの応募者の中でどのレベルに位置しているのか、客観的な評価を受けることができます。
参考となる他社の優秀な取り組み事例が手に入ります	審査の結果に関する情報や、優れた事業者の取り組みを知ることが、次のステップに進むための参考になります。

表2　審査の基準

1. 取り組み体制の整備	どのような社内体制（方針、目標、管理体制など）で活動を行っているか。
2. 教育の実施	従業員にどのようなエコドライブの教育・指導を行っているか。
3. 燃費管理	どのような仕組みで燃費データを収集・管理しているか。
4. 活動成果と評価	どの程度の燃費向上を達成しているか。 燃費以外の効果とエコドライブ活動に対する評価をどのように行っているか。
5. 継続実績と方策	エコドライブ活動を継続するため、どのような取り組みを実践しているか。

※ユニーク部門は上記審査基準によらず、エコドライブに関する特徴的な取り組みを評価します。

環境特集 2016
6月は環境月間

事業者事例紹介①

エコドライブ活動継続の秘訣とは

「グリーン経営認証永年表彰」事業所に聞く

息の長い省エネ活動を通じ環境保全に貢献

戸出運輸株式会社（富山県高岡市）

富山県高岡市に本社を置く戸出運輸㈱（井林秀文社長）では、全社を挙げてのエコドライブ活動を積極的に展開。継続して活動に取り組むとともに、高いレベルでの省エネを目指すべく施策に磨きをかけ続けてきた。昨年11月には、長年にわたってのエコドライブ活動が評価され、（公財）交通エコロジー・モビリティ財団より、グリーン経営認証制度「永年登録表彰事業所表彰」※1を受賞するに至った。

井林 秀文
社長

■エコドライブへの取り組み1

「安全性」「経済性」向上を図り導入した
デジタコが環境対策のきっかけに

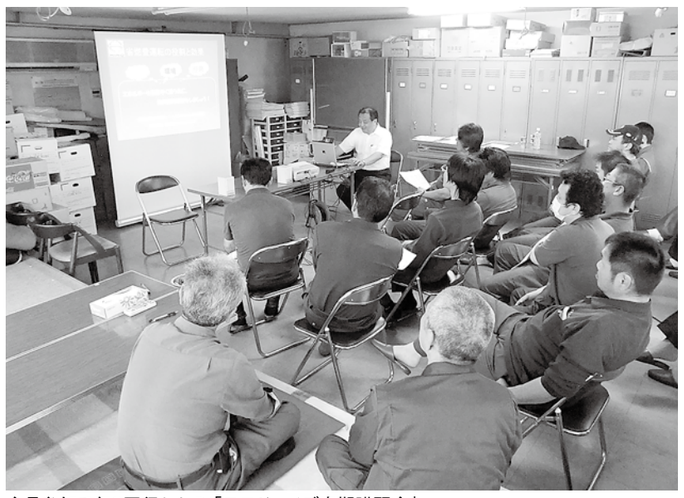
平成15年8月、同社ではデジタルタコグラフを全車両（当時20台）に導入した。

同社ではデジタコの導入により、①スピードを落として経済速度で走行することで、交通事故の危険性を減らし、「安全性」を向上させる②走行時にエンジン回転数を抑え、急発進・急加速・急減速をしないようにすることで、燃料消費量を減らし、「経済性」を高める――ことを期待した。

デジタコにより、個々のドライバーの運転実態が点数として目に見える形で現れることから、ドライバーの間には自ずと「競争心」に火が付き、「少しでも良い点数を取りたい」と切磋琢磨するようになった。

その結果、デジタコ導入1か月で導入前に比べて燃費が13・3％向上し、燃料費を1月あたり約60万円削減することができた。さらに、継続して省燃費運転を行った結果、デジタコ導入費用（約450万円）を1年弱で回収している。

デジタコ導入による効果を検証する中で、井林社長は「安全性や経済性の視点からデジタコの導入に踏み切ったが、デジタコの導入によりおだやかな走行ができるようになり、使用燃料が削減されることで、環境保全にも繋がるのではないか」と気付いた。


全員参加で年2回行われる「エコドライブ定期講習会」

■エコドライブへの取り組み2

森林資源を扱う荷主企業のニーズに応えるため
グリーン経営認証を取得

同社では、それ以降、環境への取り組みを徐々に本格化させていくことになる。

ところで、同社にとってはデジタコ導入が環境対策推進の契機となったが、主要荷主企業の視点からみると、環境への取り組み強化は同社にとって大きな差別化への武器となってくる。

同社の荷主企業となっている製紙会社の多くは、従来から環境への取り組みを積極的に行っている。紙の原料は木材であることから、森林資源を無駄にせずに有効活用を図るなど、環境を守りながら事業を推し進めてきていた。こうした業界に運送を通じて密接にかかわる事業者として、環境への取り組みをより積極的に推し進め、荷主のニーズに応えていくことが、同社が生き残っていくためには必要不可欠であった。

環境対策に本腰を入れるにあたって、同社がまず行ったのが「環境マネジメントシステム」の導入である。同社の荷主企業でも、環境マネジメントシステムとして「ＩＳＯ１４００１」などを取得する会社も多くみられたという。一方で、同社のような小規模の会社では経営面での負担も大きいことから、「自社の身の丈に合ったもの」を探していた。その際、富山県トラック協会から「グリーン経営認証制度」の紹介を受け、同認証取得に動き出すことになる。

17年11月30日、同社は県内22番目の認証事業所として登録された。

■エコドライブへの取り組み3

PDCAサイクルを加速化させることで
環境への取り組みを年々強化

グリーン経営認証事業所には、「自社の環境保全活動の取組状況の把握」→「評価結果に基づく改善策の検討」→「行動計画の作成」→「計画に基づく取組の推進」→「取組状況の把握と見直し」というＰＤＣＡサイクルにより、様々な環境保全活動の継続的な向上が求められる。同社においても、毎年環境行動計画を作成し、それに基づき様々な取り組みを推進。年度末に取り組みへの評価を行い、次年度への改善に繋げている。

ここでは、エコドライブに焦点を絞り、同社におけるこれまでの取り組みを追っていく。

①燃費目標の設定

同社では、1運行ごとの燃費をドライバーに計算・記録させ、1か月ごとに集計を行い、社内の掲示板で公表している。目に見える形で個人の成績が分かるため、「他のドライバーに負けないように、もっと運転技術を向上させよう」という形で、ドライバーのモチベーションアップに繋がる。また、ドライバー別の燃費管理を基にした個人指導も実施している。

年度初めの4月に行うミーティングでは、ドライバー全員の前年度の燃費データを公開し、各ドライバーに新年度の燃費目標を提出してもらうとともに、全社的な目標（平成28年度＝前年度実績に対して2％燃費向上）も提示し（**写真下**）、年間を通して燃費改善に取り組んでいく。望ましい成果が出た場合には、ドライバー全員に対して報奨金を出している。

②エコドライブ教育

年に2回（4月・10月）、全員参加で「エコドライブ定期講習会」を実施し、環境意識の向上を図っている（**写真上**）。昨年10月には日野自動車のインストラクターを招き、実車を使用しての実技演習も実施した。

以前は、中部トラック総合研修センターに毎年ドライバーを2人ずつ派遣し、エコドライブ講習（**4面参照**）を受けさせていた。しかし、何人かずつ受講させるよりも一度に全員受講させた方がエコドライブ効果は底上げされるとの判断から、現在は全員参加の形で自社内での講習を毎年実施している。

社内に掲示された燃費目標

③省燃費に資する様々な環境対策製品の導入

アイドリング時間の短縮を図るため、蓄熱式仮眠マットと蓄冷式ベッドルームクーラーを全車に導入（**写真**）。無駄な燃料消費を抑えるとともに、休憩や荷待ち時の騒音・排気ガス問題も解消した。また、全車全輪にエコタイヤを装着させ、燃費向上に繋げている。

ベッドルームに設けられたクーラー（矢印）

蓄熱式仮眠マットも全車に導入

ちなみに、同社のトラック保有台数は現在17台となっている。この保有台数規模であれば、導入を決めた環境対策製品を一挙に全車に導入することが可能となるため、省燃費効果が一気に向上することが同社の強みであるといえよう。

ところで、「会社全体で燃費向上に取り組んでいる」ことが広く知られるようになってから、同社にはメーカーなどから省燃費に繋がる製品の情報が多く寄せられるそうだ。同社では、様々な環境対策商品を積極的に試し、効果等を検証した上で社内での普及を進めていくとしている。

会社概要

会社名	戸出運輸株式会社
代表者	代表取締役社長 井林秀文
本社所在地	富山県高岡市戸出町 3-14-92
創　業	昭和 39 年 7 月
資本金	3,000 万円
従業員数	17 人
所有台数	17 台

■エコドライブ活動継続のために

マンネリ感からの脱却を図るため
燃費向上への「次の施策」に挑み続ける

同社では、年度初めに前年度における省燃費効果を検証した上で、燃料使用量を一層削減させるための取り組みを従業員全員で検討し、1年かけて実証し、データを分析した上でさらなる改善に繋げていくというサイクルがしっかりと根付いている。

社内外から提案される様々な施策を全て一気に行ってしまうと、どの方策が本当に省エネ効果を生み出したのかが見えづらくなってしまうばかりか、翌年度に新しく行うことがなくなってしまうことでドライバーに「気の緩み」を与えかねない。毎年1つずつ新方策を考え、1年かけてじっくりと取り組み、効果を測定し、省エネ効果を分析した上で、さらに改善に繋げていく。こうしたサイクルを根気よく続けていくことが、将来に向けての大きな糧となるのだ。

「エコドライブ活動を始めると、最初は目に見えて効果が出てきますが、そのうち数値は横ばいになり、ドライバーの中にもマンネリ感が出てきます。そうした状況を脱し、一層の省エネを図っていくためには『次の施策』を考えておく必要があります。効果を出していくために次に何を行うか、常日頃からアンテナを張って社内外から情報を取り入れていくことが大切です」（井林社長）

「デジタコ導入」に始まり、「グリーン経営認証取得」、そして同認証を維持していくための数多くの取り組みがあったおかげで、同社はグリーン経営認証制度「永年登録表彰事業所表彰」を受けることができた。エコドライブ活動の効果を算出すると**表**のようになり、燃料費の削減にも大きく寄与している。

表　エコドライブ実績

	平成15年7月（デジタコ導入前）	21年10月	27年10月
燃費（km/ℓ）	2.53	3.19	3.35
1か月の使用燃料量（ℓ）	59,500	47,150	42,527
燃料費※（円）	5,272,295	4,177,962	3,768,318
15年7月との差額（円）	0	▲1,094,333	▲1,503,977

※27年10月のスタンド平均価格（1リットル＝88.61円）にて燃料費を試算。小数点以下切り上げ。

さいごに

全社員がひとつにまとまり推進することで
息の長いエコドライブ活動が実現

井林社長にエコドライブ活動継続の秘訣を聞くと、「経営トップ自らが環境対策の重要性を理解し、全ての従業員に会社としての方針を明確に示すことで、強いリーダーシップのもとで、従業員全員が同じ方向を目指して果敢に取り組んでいくことができます」と語った。

手を休めることなく長期間にわたってエコドライブ活動を継続し、施策をブラッシュアップさせてきた戸出運輸の取り組みと、「経営トップ自らが環境対策の重要性を理解し、全ての従業員に会社としての方針を明確に示すことで、強いリーダーシップのもとで、従業員全員が同じ方向を目指して果敢に取り組んでいく」ことが、将来に向けての大きな糧となるのだ。

※1平成25年10月にグリーン経営認証制度10周年を機に実施。初度登録日から10年継続して認証登録された事業所に対し、表彰が行われる。

（取材協力）戸出運輸㈱
井林秀文代表取締役社長

平成28年 熊本地震 全日本トラック協会 緊急物資輸送の対応状況

平成28年5月31日現在

平成28年4月14日（木）21時26分、熊本県熊本地方で発生した震度7の地震発生を受け、政府では「非常災害対策本部」を設置し、国を挙げた震災対応が行われている。
全日本トラック協会および熊本県トラック協会では、同日21時46分、「災害対策本部」を設置し、テレビ会議システム等による情報共有により、国土交通省や災害対策基本法の指定公共機関5社（日本通運、ヤマト運輸、福山通運、佐川急便、西濃運輸）および緊急動員の要請に応じた運送事業者等との連携を図り、全力を挙げて昼夜兼行で対応にあたった。
地震発生からこれまでの全日本トラック協会および都道府県トラック協会（全ト協で把握しているものに限る）における緊急物資輸送の対応状況は以下のとおり。
（1面に関連記事）

1. 緊急物資輸送

○全日本トラック協会

非常災害対策本部から要請を受けた大量の毛布、飲料水、パン、カップ麺、トイレ等の物資を集荷し、熊本県内をはじめ隣接県等に指定されている緊急物資集積所等への搬送を実施。

【主な輸送品目】
パン：約51万食、カップ麺：約51万食、飲料水：約15万本、毛布：約3万枚、トイレ：約9千個、他

【使用車両台数】
230台

○都道府県トラック協会

熊本県トラック協会では、熊本県内における緊急物資輸送に関し、4月17日（日）、県庁と日本通運・ヤマト運輸と連携し、緊急物資集積所に物流専門家を派遣したほか、同日夜には熊本市と協議し、18日（月）から県内の物資集積拠点等に協会職員を派遣し、支援物資の物流管理などを含めた効率的かつ円滑な物資輸送を実施中。
また、佐川急便の協力を得て、益城町内の物資集積所から町内に散在する末端の避難所等への配送などを実施。
各都道府県トラック協会の緊急物資輸送対応については以下のとおり。

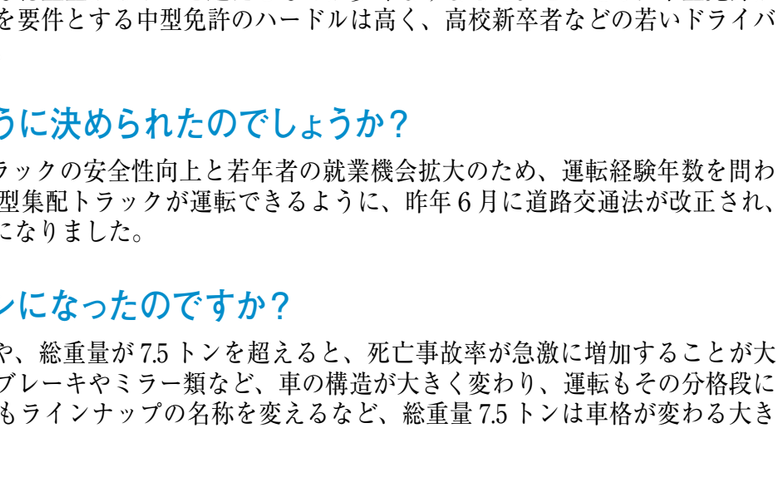
【主な輸送品目】
飲料水：約121万本、おにぎり等：約103万食、パン：約17万食、トイレ：約19万個、毛布：約11万枚、他

【使用車両台数】
910台

2. 物流専門家の派遣

○政府が設置する非常災害対策本部（C4）
・全日本トラック協会職員　1人（C4へ）
○熊本県関係
・熊本県トラック協会職員　2人（熊本市役所へ）
・福岡県トラック協会職員　2人（熊本県トラック協会へ）
・全日本トラック協会職員　2人（熊本県トラック協会へ）

3. 各避難所までの支援物資トラック輸送 イメージ



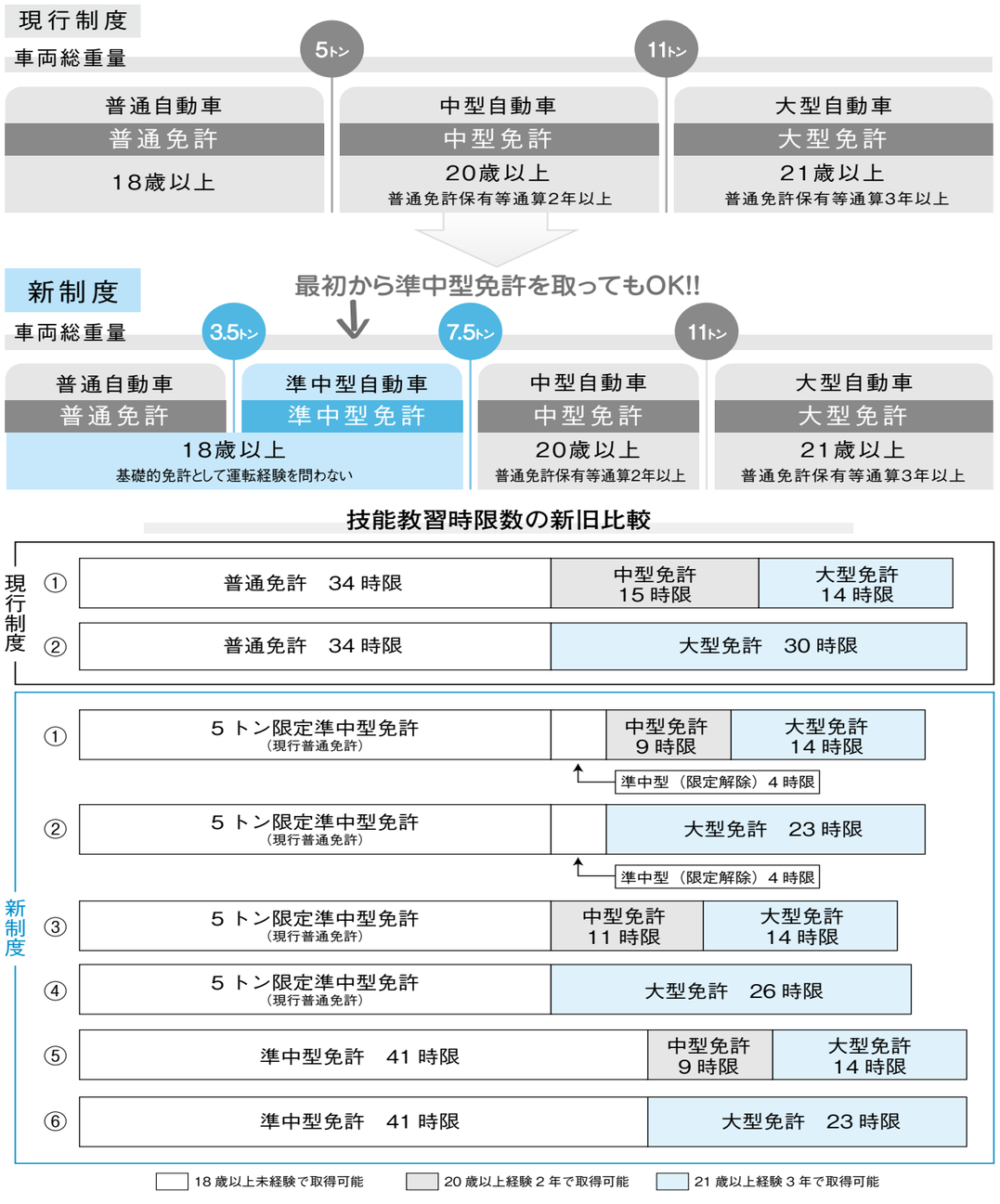
資料：全日本トラック協会作成

「準中型免許」に関するQ&A
～トラックの免許が大きく変わります～

新たな準中型免許は、基礎的免許として位置付けられ、普通免許の保有を必要とせず、18歳で取得することができる。このため、トラック業界への就業間口が大きく広がり、高校新卒者をはじめとする若手ドライバーの積極採用に大きな期待がかかる。こうした準中型免許の施行に向けて、警察庁は6月11日を期限に、パブリックコメントを募集している。そこで、あらためて準中型免許のポイントをQ&A形式でまとめた。

準中型免許のポイント

▶基礎的免許として18歳で普通免許がなくても取得が可能
▶総重量3.5トン以上7.5トン未満のトラックが対象
▶免許取得時の技能教習は普通免許より7時限プラス
▶現行普通免許保有者は自動的に「5トン限定準中型免許」に移行
▶「5トン限定準中型免許」の限定解除教習は4時限
▶施行日は来年3月12日を予定



Q1 準中型免許とはどのような免許ですか？

これまでの普通免許と中型免許の間に新たに設けられたトラックの免許区分です。総重量3.5トン以上7.5トン未満のトラックが該当し、基礎的免許の一つとして、18歳から、普通免許の保有を必要とせずに直接取得できるのが大きな特徴です。

Q2 中型免許にはどのような問題があったのでしょうか？

平成19年に中型免許制度が導入された際に、普通免許で運転できるトラックは総重量5トン以下と定められました。一方、輸送品質向上や荷役作業の省力化のために、保冷設備やパワーゲートなどの省力設備を装備した車両が増え、2トントラックでも総重量が5トンを超えるものが多くなりました。このため、中型免許が必要となりますが、年齢や運転経験を要件とする中型免許のハードルは高く、高校新卒者などの若いドライバーが働く際の障害となっていました。

Q3 準中型免許はどのように決められたのでしょうか？

EUなどの免許制度を参考に、トラックの安全性向上と若年者の就業機会拡大のため、運転経験年数を問わずに、積載量2～3トンクラスの小型集配トラックが運転できるように、昨年6月に道路交通法が改正され、新たな準中型免許が新設されることになりました。

Q4 なぜ総重量が7.5トンになったのですか？

EUの免許制度を参考としたことや、総重量が7.5トンを超えると、死亡事故率が急激に増加することが大きな問題となりました。実際、エアブレーキやミラー類など、車の構造が大きく変わり、運転もその分格段に難しくなります。トラックメーカーもラインナップの名称を変えるなど、総重量7.5トンは車格が変わる大きな分岐点といえます。

Q5 準中型免許の積載量に関する規定はありますか？

準中型免許の積載量は内閣府令で決められ、2トン以上4.5トン未満となる予定です。なお、積載量がこの範囲にあっても、総重量が7.5トン以上になる場合は中型免許などが必要です。同様に、積載量が2トン未満であっても、総重量が3.5トン以上になる場合は準中型免許などが必要です。

Q6 準中型免許を取得するにはどうしたらよいのでしょうか？

準中型免許の教習を行っている各都道府県公安委員会の指定自動車教習所を卒業し、さらに、運転免許試験場で学科および適性試験に合格することで、準中型免許を取得できます。指定教習所の教習時限は、技能教習が41時限、学科教習が27時限と、普通免許より技能教習で7時限が、学科教習で1時限がそれぞれ増えることになります。
なお、1時限の教習費用を5～6千円とすると、普通免許に比べて4万円前後の費用が必要となる見通しです。

Q7 今までの普通免許はどうなりますか？

平成19年6月以降の普通免許は、自動的に5トン限定の準中型免許とみなされ、これまで通り、総重量5トン未満のトラックの運転が可能です。さらに、運転免許試験場で限定解除審査に合格するか、指定自動車教習所で4時限の技能教習を受けて技能審査に合格すれば、7.5トン未満のトラックが運転できるようになります。
なお、この世代に属する普通免許保有者は、男女を含めて1千万人以上とされますので、人材確保の大きなターゲットに該当します。

Q8 準中型免許制度はいつから実施されるのでしょうか？

今のところ、平成29年3月12日に予定されています。このため、まだ運転免許を持っていない方は、来年の制度実施前までに普通免許を取得する方が、その後に準中型や中・大型免許に移行する際も、教習時間が短くて済むなどのメリットがあります。このため、まずは現行制度による普通免許の取得をお勧めします。

Q9 欧米の職業ドライバーには、自動車運転免許のほかに資格が必要だとききますが？

EUでは、トラックドライバーとして働くために、自動車運転免許に加えて職業運転者証明（CPC）が必要です。アメリカでも、自動車運転免許のほかに、車両重量に応じた商業用自動車運転免許（CDL）が必要です。いずれも、プロドライバーとしての高い技能や知識が求められています。

不法電波はいけません！
STOP THE 不法電波！ あなたの無線機器、㊣マーク付いてますか？

電波のルールを必ず守りましょう!!
❶無線機器の利用には「技適マーク」㊣の確認を！
❷電波の利用には、原則、免許が必要！
❸外国規格の無線機器は、国内では使用不可！
電波に関するご相談は、下記までお問い合わせください。
北海道総合通信局…(011)737-0099　東北総合通信局…(022)221-0641　関東総合通信局…(03)6238-1939
信越総合通信局…(026)234-9976　北陸総合通信局…(076)233-4441　東海総合通信局…(052)971-9107
近畿総合通信局…(06)6942-8535　中国総合通信局…(082)222-3332　四国総合通信局…(089)936-5051
九州総合通信局…(096)312-8255　沖縄総合通信事務所…(098)865-2308
●詳しくは、総務省電波利用ホームページへ　電波利用　検索
総務省 総合通信基盤局 http://www.tele.soumu.go.jp/

第1回 ヒーロー

塚本 正宏さん（つかもと まさひろ）
（北海道輸送㈱ 本社）

5月12日、北海道旭川市の北海道輸送㈱（土田隆代表取締役社長）で、褒章伝達式が行われた（写真）。受章者は、同社で乗務主任を務める塚本正宏さんだ。

塚本さんは平成27年10月20日午後8時50分、同河西郡芽室町の国道38号で発生したトレーラと乗用車の衝突事故において、車内に閉じ込められた乗用車の男性ドライバーを救出し、乗用車は救出直後に爆発・炎上。塚本さんのとっさの判断が、ひとりの男性の命を救った。

同年11月6日の帯広警察署長表彰を皮切りに、28年1月28日には警察庁長官・北海道警本部長表彰、2月10日には北海道トラック協会長・旭川地区トラック協会長表彰を受けてきた塚本さんがこのほど、自己の危難を顧みず人命の救助に尽力した者に授与される紅綬褒章を受章。伝達式直後の塚本さんにお話を伺った。

トレーラ一筋21年、運管資格も有する乗務主任

塚本さんは現在43歳、ドライバー歴21年でトレーラドライバー一筋、同社での勤続は11年目。ドライバーを束ねる3人の乗務主任のうちの1人で、運行管理者をはじめとした内勤者とドライバーとのパイプ役を担い、社内の親睦会の会長を務めるなど、人望も厚い。

運行管理者の資格も4年前に一発合格し日々の業務に役立てているほか、社内の整備管理者も務め、『総合的なドライバー管理を行うドライバー』として、言わばプレイングマネージャーのような役割を果たしている。

「運転においても、人と接する時でも、『周囲に気を配ること』『しっかり周りを見ること』を第一に心がけています。ドライバーとしての目標は『無事故』。周囲に気と目と心を配ることが無事故に繋がると考え、実践しています」（塚本さん）

周囲への目配りで事故の予兆を察知し機敏に対応

塚本さんの「周囲に気と目と心を配る」精神は、今回の人命救助にも通じる。事故当日、塚本さんは白老郡白老町へ荷物を運び、旭川市に戻ってくるという運行を担当。仕事も一段落つき、塚本さんは芽室町のコンビニエンスストアの駐車場で休憩をとっていた。運転席の窓から外を眺めていると、気になることがあったという。

衝突事故に遭遇し人命救助
安全・無事故への思い新たに

「コンビニの駐車場にトレーラが2台入ってくるところが見えたのですが、1台目のトレーラの駐車場への入り方が少しおかしいと思いました。そして、次に入ってきたトレーラも同じように入ってきたので、『なんでそんな入り方をするのかな？』と思って注視していると、そのトレーラと乗用車がぶつかったのです」（同）

その様子を見てトラックのキャビンから降りたところ、間もなく乗用車のラジエーターのあたりから炎が上がった。塚本さんが停車していた場所から事故現場までは約30㍍。現場に駆けつけると、乗用車に乗っていたのは運転席の男性1人で、意識を失っていたという。

「右側のドア（運転席・後部座席）は壊れ、ドアノブも飛んでなくなっており、フロントガラスと車両右側の窓ガラスも割れていました。助手席のドアを開けて声をかけましたが反応がなかったので、運転席の方へ回り、割れた窓ガラスの間から車の中に手を入れて鍵を開けました」（同）

運転席から外へ引きずり出したところで男性の意識が回復。立ち上がることができるようになったので、塚本さんは男性を抱え、離れたところへ避難させた。近隣住民が運んできてくれた毛布を地面の上に敷き、男性を寝かせた状態にしたところで乗用車が爆発・炎上。救出から乗用車の爆発まで、わずか1～2分の出来事だったという。周囲の様子に目を配っていたことで事故発生前の予兆を察知した、塚本さんの的確かつ迅速な対応が男性の命を救った。

「本当にたまたまで、偶然が重なっただけです。もしも男性の足が挟まっていて、車から引きずり出せなかったら、2人とも爆発に巻き込まれていたと思います」（同）

人命救助による数々の表彰を経て紅綬褒章を受章

翌日、芽室町で荷物を積み込み、旭川市へ戻ってきた塚本さん。帰社後に会った同僚たちには「衝突事故に遭遇して、車が爆発・炎上したところを見た」という話をした程度だったという。

「11月に帯広警察署から『感謝状を贈りたい』という連絡があるまで、我々は何も知りませんでした。本人は『ただ偶然人を助けただけ』という認識で、これほど大ごとになるとは全く考えていなかったようです」（土田社長）

褒章伝達式（5月12日、同社）

表彰を受けるたびに周囲から大きな反響があり、特に同業者からはメールやLINEの嵐だったという。

「今までにもいろいろな表彰を受けたのですが、今日は褒章をいただき、5月17日には東京で天皇陛下に拝謁することになりました。改めて『本当に大ごとになっているな』と感じています」（同）

この日は、稚内市から旭川市へ燃料用木材チップを届ける運行から戻ってきた直後に伝達式に出席した塚本さん。最後に、今回の事故への遭遇を経ての、普段の業務に対する気持ちの変化について伺った。

「このような事故に遭遇したことで、『明日は我が身』という意識が強くなりました。今回の事故の当事者を自分に置き換え、今までよりもさらに運転に気を付けています」（同）

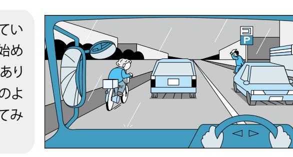
しんちゃん
【第5回】前川しんすけ

（2面）危険予知訓練（KYT）シートの解説

▶交通事故防止編

☞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。

あなたは片側１車線の道路を走行しています。急に雲が広がって大粒の雨が降り始めました。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前方左側の自転車が少し横を向くような動作をしており、このまま進路変更してくると衝突する危険があります（図１）。
②道路の右側の歩行者が道路を横断してくると、前車が急停止して追突する危険があります（図２）。
③右側の歩行者が前車の通過直後に道路を横断してくると、はねる危険があります（図３）。

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？

①雨の降り始めは、路面の塵や泥などが浮き上がって油をまいたような状態になるため、特に滑りやすくなります。そのためスピードを落とし車間距離を長くとるとともに、ハンドルやブレーキ操作も慎重に行う必要がありますが、雨の降り始めに注意しなければならないのは、それだけではありません。歩行者や自転車の動きにも十分注意を払う必要があります。
②雨が降り始めると傘を持たない歩行者や自転車は、急に道路を横断したり進路変更をしてくることがよくあります。車を避けることよりも雨を避けることのほうが優先されて、車に対する注意が薄れがちになることがあるからです。
　また、歩行者や自転車の危険な行動によって、前車が急停止するなど、他車の動きも変化します。したがって、歩行者や自転車の行動により、他車がどのような運転行動をとるかを予測しながら走行することも大切です。
③最近は、前方がほとんど見えないような激しい雨が突然降ってくる、いわゆる「ゲリラ豪雨」に見舞われることも少なくありません。そのような時に走行を続けると、危険の発見が遅れるだけでなく、低い場所では道路冠水のために立ち往生し、身動きがとれなくなる恐れもあります。激しい雨に見舞われた時は、無理をせず安全な場所に一時退避して様子をみるようにしましょう。

図１

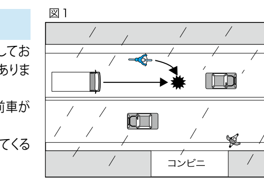


図２

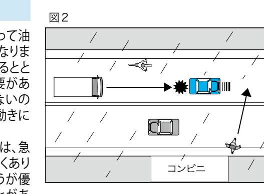
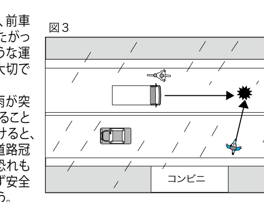


図３



法令○×（マル バツ）クイズ
～追越し編～
【解答】２面に問題

❶○（道交法第2条第1項第21号）車両が他の車両等に追いついた場合において、その進路を変えてその追いついた車両等の側方を通過し、かつ、当該車両等の前方に出ることをいう。
❷×（道交法第29条）後車は、前車が他の自動車又はトロリーバスを追い越そうとしているときは、追越しを始めてはならないと定めてあるが、自転車は自動車でもトロリーバスでもないので、自転車を追い越そうとしている前車を追い越しても二重追越しとはならない。
❸○（道交法第30条第2号）追越し禁止場所として、「トンネル（車両通行帯の設けられた道路以外の道路の部分に限る）」とされており、車両通行帯のあるトンネルの場合は追越しは禁止されていない。
❹×（道交法第30条第3号）踏切、横断歩道又は自転車横断帯及びこれらの手前の側端から前に30メートル以内の部分は追越し禁止である。
❺○（道交法第17条第5項第4号）道路の左側部分の幅員が6メートルに満たない道路において、他の車両を追い越そうとするときは、道路の中央から右の部分（以下「右側部分」という。）にその全部又は一部をはみ出して通行することができると定められている。したがって、左側部分の道幅が6メートル以上の場合については、右側部分にはみ出して追い越しをすることはできない。

食の新旧街道を行く
—俯瞰（ふかん）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

85「お菓子の道」⑤ 堅さが魅力、大野のけんけら

「けんけら」は福井県ではおなじみの菓子で、炒り大豆を砕き、水あめと砂糖を混ぜてあめ状にしてから、薄く延ばして短冊形に切ったものである。軽くねじるのがみそで、茶色の生地と、粗いきな粉のような大豆が見事になじみ、野趣と風雅がない混ぜという風味。

口に入れると、最初はかちんかちんに堅いが、口中で転がすうちにやわらいで、豆の香ばしさがだんだん高まる。運転中のお菓子にぴったりだ。

発祥は奥越の城下町・大野。大野には、曹洞宗の大本山永平寺の第二道場・宝慶寺があるが、ここで修行していた建径羅（けんけら）という名前の僧が考案者だという説がある。禅宗は「食」を大切な作務とするし、宝慶寺では今もきびしい修行を続けているから説得力がある。

かたや、この菓子を好んだ殿様が玄妙な堅さを「堅い＝生真面目な家来」にたとえ、堅・家来から「けんけら」となったという説も面白い。

大野はわき水に恵まれた盆地で、町の各所にわき水がわき出している。また、町並みは碁盤の目のようにきっちり区割りされ、中心部の七間通りの朝市は観光名所だ。この通りにあるのが元祖けんけら本舗をうたう朝日屋で、10代目の朝日秀美さんが母上とともに伝統の味を製造販売している。

「けんけら」は材料もつくり方もシンプル。まず、福井県産大豆を鉄板で丹念に炒り、細かすぎず粗すぎずのあんばいに砕く。これに水あめと砂糖を加えると生地になるのだが、この作業をするのは湿度の低い天気のよい日と決まっている。雨の日には湿気（しけ）ってしまい、ひねったとき、からりとしたカーブにならない。

生地をねじるのは80歳を過ぎたお母さんの仕事だそうで、つまり、大野伝統の味は元気な母娘二人の手で守られているわけだ。（つづく）

（むかさ・ちえこ）

平成28年度都道府県トラック協会
トラックドライバー・コンテスト日程

地区	学科	運転	点検
北海道	6月25日(土)	6月25日(土)	
青森県	7月16日(土)	7月16日(土)	7月16日(土)
岩手県	7月 2日(土)	7月30日(土)	
宮城県	7月23日(土)		
秋田県	7月23日(土)		
山形県	7月 9日(土)		
福島県	7月27日(水)		7月27日(水)
茨城県	7月 2日(土)	7月 2日(土)	7月 2日(土)
栃木県	7月18日(月)	7月18日(月)	
群馬県	7月 3日(日)	7月 3日(日)	7月 3日(日)
埼玉県	7月24日(日)		
千葉県	6月24日(金)	7月 2日(土)	7月 2日(土)
東京都	7月 9日(土)	7月19日(火)トレーラ 7月31日(日)一般・女性	
神奈川県	7月23日(土)		
山梨県	5月28日(土)		
新潟県	7月 2日(土)	7月 2日(土)	7月 2日(土)
長野県	7月 3日(日)	7月 3日(日)	7月 3日(日)
富山県	6月18日(土)	6月18日(土)	6月18日(土)
石川県	7月16日(土)	7月16日(土)	7月16日(土)
福井県	8月20日(土)	8月20日(土)	8月20日(土)
岐阜県	9月 4日(日)	9月 4日(日)	9月 4日(日)
静岡県	7月 2日(土)	7月 2日(土)	
愛知県	9月 3日(土)	9月 4日(日)	9月 3日(土)
三重県	6月18日(土)		6月18日(土)
滋賀県	5月14日(土)	5月14日(土)	5月14日(土)
京都府	6月26日(日)	6月26日(日)	6月26日(日)
大阪府	7月9日(土)	7月 9日(土)	7月 9日(土)
兵庫県	7月23日(土)	7月23日(土)	7月23日(土)
奈良県	開催未決定		
和歌山県	7月 2日(土)		7月 2日(土)
鳥取県	6月25日(土)	6月25日(土)	6月25日(土)
島根県	実施せず		
岡山県	9月 8日(木)	9月 8日(木)	9月 8日(木)
広島県	6月19日(日)	6月19日(日)	6月19日(日)
山口県	8月 4日(木)		
徳島県	7月10日(日)		
香川県	7月23日(土)	7月23日(土)	7月23日(土)
愛媛県	7月 2日(土)	7月 2日(土)	
高知県	6月 4日(土)	6月 4日(土)	
福岡県	7月17日(日)	7月17日(日)	7月17日(日)
佐賀県	8月 6日(土)	8月 6日(土)	8月 6日(土)
長崎県	7月10日(日)		
熊本県	開催未決定		
大分県	7月23日(土)		7月23日(土)
宮崎県	7月 2日(土)	7月 2日(土)	7月 2日(土)
鹿児島県	7月10日(日)		
沖縄県	6月23日(木)	7月24日(日)	7月24日(日)

※平成28年5月30日現在。詳細については各都道府県トラック協会にお問い合わせ下さい。

第48回全国トラックドライバー・コンテスト
～交通事故ゼロを目指して～
10月22日(土)・23日(日)・24日(月)

全日本トラック協会は、10月22日・23日・24日に、茨城県ひたちなか市の自動車安全運転センター安全運転中央研修所で「第48回全国トラックドライバー・コンテスト」を実施する。学科競技（法規・構造機能・運転常識）は10月22日、実科競技（運転技能・点検）は10月22日・23日に行う。また、24日には、東京都千代田区のスクワール麹町で表彰式を開催する。競技部門は４トン部門、11トン部門、トレーラ部門、女性部門の４部門。

一方、現在は都道府県トラック協会主催のトラックドライバー・コンテストが全国各地で開催されており（左表）、全国大会出場を目指し、各地で熱い戦いが繰り広げられる。

実施要綱

1 目的
事業用トラックドライバーに求められる高度な運転技能と、関係法令及び車両構造等に係る専門的な知識を競い、他の模範となることで、社会的責務を担うトラックドライバーとしての自覚と誇りを持たせ、業界を挙げた安全意識の高揚と交通事故防止活動の推進に資する。

2 主催
公益社団法人全日本トラック協会

3 後援
内閣府、国土交通省、警察庁、自動車安全運転センター、一般財団法人全日本交通安全協会、一般社団法人日本自動車整備振興会連合会

4 協賛（予定）
株式会社ブリヂストン

5 協力（予定）
日野自動車株式会社、いすゞ自動車株式会社、三菱ふそうトラック・バス株式会社、日本フルハーフ株式会社、日産自動車株式会社、トヨタ自動車株式会社、UDトラックス株式会社（ABC順）

6 日程及び会場
(1)平成28年10月22日（土）　… 実科競技1日目、学科競技
(2)平成28年10月23日（日）　… 実科競技2日目

自動車安全運転センター安全運転中央研修所（茨城県ひたちなか市）　… (1)、(2)共

(3)平成28年10月24日（月）　… 表彰式

スクワール麹町（東京都千代田区）

7 競技部門
4トン部門、11トン部門、トレーラ部門、女性部門の４部門とする。

競技に使用する車両は当日示すが、競技車両の車両クラスは、出場部門により以下の通りとする。

(1) 4トン部門 … 最大積載量4トン車を使用
(2)11トン部門 … 最大積載量11トン車を使用
(3)トレーラ部門 … トラクタ・トレーラを使用
(4)女性部門 … 最大積載量2トン車（ロングボディ）、最大積載量4トン車、最大積載量11トン車、トラクタ・トレーラから出場選手が事前に車両クラスを選択し使用

8 出場資格
(1)各都道府県トラック協会長が選抜したトラックドライバーとし、年齢、性別（女性部門を除く）は問わない。なお、各都道府県トラック協会からの選抜枠は、各部門につき1名とする。
(2)各都道府県トラック協会の会員事業所に勤務する従業員で勤務成績が優秀であり、出場推薦日において過去3年間人身事故を起こしたことがなく、かつ、過去1年間無事故、無違反であること。
(3)過去に各部門（第33回までの一般部門の各クラスを含む）で優勝した者、総務庁長官賞又は内閣官房長官賞受賞者及び既に各部門を通じて2回出場している者は出場することができない。但し、第32回（平成12年度）以前にトレーラ又は女性部門に出場した回数はこれに含めない。
(4)重複して他部門に出場することはできない。
(5)女性部門を除き、同一事業者からの出場は各都道府県トラック協会で1名限りとする。
(6)無資格者並びに出場推薦日から競技当日までの間に事故を起こした者及び違反を犯した者の出場及び入賞は取り消すものとする。

9 表彰
(1) 選手表彰
①内閣総理大臣賞〔全部門を通じて総合得点第1位〕
②国土交通大臣賞〔中小企業の出場者のうち、全部門を通じて総合得点第1位の者〕
③警察庁長官賞〔各部門第1位〕
④全日本トラック協会長賞〔各部門第1位～第5位〕
⑤全日本トラック協会長特別賞〔シニア（50歳以上）の出場者のうち、全部門を通じて総合得点第1位の者〕
⑥海外派遣賞〔各部門第1位〕
※②、⑤については、別に定めた運用方針に基づき実施する。

(2) 事業所表彰
①国土交通大臣賞〔各部門第1位の受賞者が所属する事業所〕
②全日本トラック協会長賞〔各部門第1位～第5位の受賞者が所属する事業所〕

(3) 参加賞
①出場選手に参加賞を進呈する。

10 競技審査の概要
(1) 学科競技
安全な交通の方法等に関する必要な知識の会得状況について試験する。
①試験方法：短答式
②試験時間：60分
③試験内容：法規（道路交通法）、構造機能（車両）、運転常識（プロドライバーとしての一般的認識事項等）

(2) 実科競技（運転技能・点検）
安全・無事故運転を主体として、交通法規の遵守、基本操作技術、日常点検動作について審査する。
①審査方法：実科競技採点表に基づき行う
②競技時間：実施要領に明示する
③審査内容：審査の主眼は以下のとおり
ア．運転操作及び法規履行
安全措置、発進、制動、走行、車体感覚、通行区分、進路変更、直進・右左折（巻き込み防止措置を含む。）、ハンドル操向、適切なシフトアップ、駐停車等。
イ．コース走行
高速周回路、幹線、模擬市街路のコース走行（発進、停止を含む。）、交差点通過（右折及び左折を含む。）、側方通過等。
ウ．課題走行
隘路（あいろ）の通過、スラローム走行（前進・後退）、S字後退、車庫入れ（車両側方停止位置と側方板の距離確認・車両後方停止位置と指定された停止位置の距離確認）
エ．運転態度
事故防止を規範とした真摯な安全運転姿勢、歩行者保護
オ．エコドライブ
省エネ運転に配慮した運転
カ．日常点検
日常点検基準における点検動作

(3) 競技の配点及び順位の決定方法
①配点　1,000点満点
ア．学科競技 … 法規200点、構造機能100点、運転常識100点
イ．実科競技 … 運転技能・点検600点
②順位の決定方法
総合得点の上位順とし、同点の場合は次による。
ア．過去5年間免許歴を有し、かつ、過去5年間無事故、無違反の者とする。
イ．運転技能の得点の高い者とする。
ウ．すべてが同点の場合には、高年齢者（同年齢者の場合は誕生日が先の者）とする。

11 その他
(1)競技運営に係る統一基準
コンテスト期間中［平成28年10月22日（土）～24日（月）］は、全日本トラック協会が定める統一ゼッケンを着用すること。

2016・6・1

こちら広報室　四季折々 93

▼毎週土曜日18時からテレビ朝日系列で放映されている『人生の楽園』を毎回楽しみに見ています。5月28日放映回の内容は、転勤続きの大手スーパーを早期退職して一家で山梨県南アルプス市に移り住み、ペンションを開業した家族4人の物語でした。▼山梨県はフルーツ王国、特に南アルプス市の果樹園では他の生産地より収穫時期が早く、新鮮で美味なさくらんぼ狩りが5月から6月いっぱいまでのほぼ2か月間楽しめます！▼『人生の楽園』で描かれる周囲の人々との交流を交えたライフスタイルは、新しい「人生の生き方」を提案しており、とても興味深いです。番組二代目の案内人・西田敏行と菊池桃子の掛け合いも絶妙で、思わず画面に引き込まれている自分に気付きます。▼登場するご夫婦の人柄に惹かれたリピーターが、我が家に帰ったようにくつろいでいる姿に思わず頬が弛みました。▼2000（平成12）年の番組開始時から続く、初代案内人・いかりや長介の冒頭の言葉は、今も引き継がれています。「今週は何かいい事ありましたか。私ね、思うんですよ。人生には楽園が必要だってね。」と語りかけるいかりや長介の独特のしわがれ声に心が癒され、多くの人が番組に共感を覚えたに違いありません。▼ペンションとは、建物の外観・内装が西洋風で、主に西洋料理を提供する民宿を指しますが、その一大ブームは1970年代後半から1980年代にかけて訪れます。脱サラした50代の夫婦が自然に抱かれた地域に移り住み第二の人生を豊かに送るというもので、メルヘンを実現するかの如く大変なブームが起こりました。ペンションのメッカと呼ばれた長野県清里高原には、最盛期に年間250万人が訪れたといいますから隔世の感があります。当時私も清里高原を訪れましたが、「高原の原宿」と称され、大勢の観光客で賑わっていました。▼学生時代、山梨県本栖湖畔のペンション本栖を6人で訪れた楽しい想い出があります。地元産の野菜サラダ、ニジマスのマリネ、豚肉のカツレツ、焼き立てのパンなど、料理がどれも美味しく、今でも鮮明に覚えています。食事の途中からは宿の主人も同席して、誰もが笑いの渦に巻き込まれた楽しい想い出となりました。あの森の中に佇んでいたペンションは現在どうなっているのか気になるところです。▼ペンションは、決して華美ではなく、もてなすサービスもどこかぎこちなさが残りますが、ふわっとしたその雰囲気がかえっていいのかも知れません。一期一会を大事に訪れるお客様を家族のように包み込んでくれる高原のペンションは、都会の喧噪をしばしの間忘れさせてくれるオアシスなのかも知れません。▼1976（昭和51）年、長野県八ヶ岳山麓を舞台に、荒廃したホテルを一流のホテルにするべく孤軍奮闘する田宮二郎主演のテレビドラマ『高原へいらっしゃい』が人気となりました。私が学生時代の夏休みに長野県蓼科高原のホテルで住み込みのアルバイトをしたのはこのドラマの影響によるものです。そこで学んだお客様との触れ合い、会話の遣り取りの機微、それら接客の仕方は私の人生の大きな財産となっています！

（山崎薫）

全ト協

平成28年度経営診断事業　助成制度のご案内
経営課題（ピンチ）を収益力（チャンス）に！

現状分析と戦略構築の２ステップ方式で経営改善

全日本トラック協会では、トラック運送事業に詳しい専門家が、事業者の経営状態の現状を分析し、その結果（STEP1）をベースに、改善策（STEP2）を導き出す２ステップ方式の「経営診断受診促進事業」を実施している。

STEP1の「総合的な経営診断」では、全ト協・都道府県トラック協会が推薦する専門家を派遣して多角的に調査・分析を行い、事業者の経営実態と課題を詳しく、かつ明確にした「経営診断報告書」を作成する。

さらにSTEP2の「経営改善相談」では、「STEP1」から得た結果に基づいて、今後の経営に長所をいかに活かすか、短所をいかに改善するか、「具体策」について、STEP1の担当専門家による直接相談や助言が受けられる。

STEP1：「総合的な経営診断」

全ト協・都道府県ト協が推薦するプロによる、3つの分析（財務診断、現地調査、自己診断）

✣申し込み期間
平成28年6月1日～平成29年2月28日
✣診断費用
16万円（税別）
※専門家による現地調査に係る交通費が別途必要。

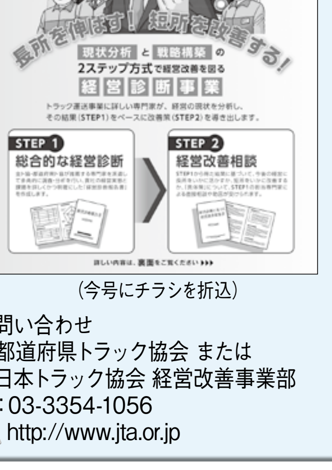
全ト協が8万円を助成
Gマーク認定事業所には10万円を助成

STEP2：「経営改善相談」

STEP1を受診した事業者が対象で、「経営診断報告書」に基づいた問題点を抽出。専門家が問題解決に向けて改善提案・アドバイスを実施し、「経営改善提案書」を発行する。

✣申込期間
平成28年6月1日～平成29年2月28日
✣相談費用
5万円（税別）

全ト協が2万円を助成
Gマーク認定事業所には3万円を助成



（今号にチラシを折込）

✣お問い合わせ
各都道府県トラック協会 または
全日本トラック協会 経営改善事業部
☎：03-3354-1056
http://www.jta.or.jp

業界初 トラックモード搭載
9インチ ポータブルナビ

車高、車幅、車重を設定すると、高さ・幅・重量制限などの規制区間を考慮したルート探索ができます。
道路の幅員を考慮したルート探索の設定を行います。設定した幅員以下の道路をできる限り通らないルート探索が可能。
フリー走行中やルート案内時に車両制限がある箇所で音声案内を行います。

PN904A（TV付）53,784円（税込）
PN905B（TV無）30,240円（税込）

全日本トラック協会助成対象品
デュアルバックカメラ&7インチモニター

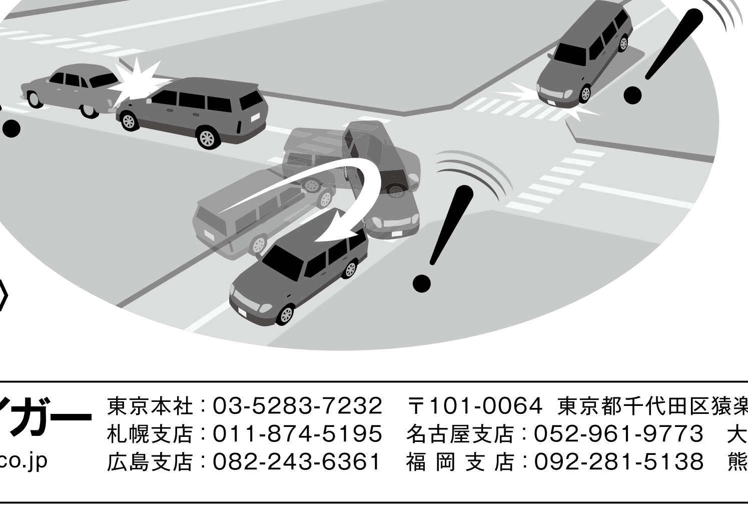
2つのカメラでより広く映る！
赤外線カメラで夜も見える！
汎用スタンドで色んな車種に取付！
高機能があんしんの低価格！

MT070RAA 40,937円（税込）

製品に関するお問い合わせは TEL:029-839-5671　ドリームメーカー株式会社 〒305-0072 茨城県つくば市北中島 363-1　ドリームメーカー 検索

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

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