昭和35年11月28日第3種郵便物認可

平成28年（2016年）　第2064号

危険な状況を安全に体験!!

可搬型ドライブシミュレーター
シミュレータ機能搭載可搬型運転操作検査器
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

6月15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＞
・国土交通省
交通渋滞削減への取り組み
・事業者事例紹介
大橋運輸㈱（愛知県）

大橋運輸㈱では、不要品を東南アジアに輸出し廃棄物の発生抑制に繋げている

6　・平成27年の交通事故統計分析結果（概要）

7　・平成28年度中央近代化基金融資推薦申込公募要綱

8　・全ト協青年部先進的事業取組顕彰
㈱藤倉運輸（東京都）

全ト協関係 広報とらっく 記事関連リンク
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▼
6/15～7/14 7552
7/15～8/14 4294

全ト協・第165回理事会

# 平成27年度事業報告を承認 第92回通常総会に上程へ

## 「平成28年熊本地震」全国から義援金等8600万円 熊本県・大分県の会員事業者に寄贈

全日本トラック協会は6月2日、第165回理事会を開き、平成27年度事業報告書、27年度計算書類など、6月30日に開催される第92回通常総会への上程議案を承認した。

理事会の冒頭、星野良三会長があいさつを行い、平成28年熊本地震における対応について、「熊本地震では円滑な輸送を行うことができ、被災者の信頼に応えることができた。また、各都道府県トラック協会から義援金を募ったところ、目標額よりも多くの募金を頂戴した。被災地の一日も早い復旧・復興を願うとともに、各都道府県ト協の皆様にも厚く御礼申し上げる」と語った。また、今年度から始まる、長時間労働の改善等に向けたパイロット事業（実証実験）について触れ、「具体的成果が出るよう、国土交通省や厚生労働省、また各都道府県の協議会などと連携して取り組んでいきたい」と意気込みを語った。

第165回理事会の冒頭、あいさつする星野良三会長（6月2日、全日本トラック総合会館）

議事では、①会員の入退会および代表者の変更②27年度事業報告書③27年度計算書類（貸借対照表、正味財産増減計算書等）④28年度交付金特別会計収支予算の補正⑤第92回通常総会の招集⑥第21回全国トラック運送事業者大会の開催概要および次年度開催ブロック⑦28年通常総会スローガン⑧公益社団法人に係る公益目的事業の内容変更と認定申請⑨28年度主要会議・行事開催日程の一部変更――について、原案通り承認した。

報告事項では、熊本地震への対応状況および義援金等の配分について報告。各都道府県ト協と全ト協から寄せられた義援金等8600万円のうち、8500万円が見舞金として熊本県・大分県トラック協会を通じて被災会員に寄贈されるほか、100万円を義援金として熊本県に寄贈する。

その他、パイロット事業や準中型免許の施行に向けた対応、28年度中央近代化基金融資推薦の公募要綱について説明した（中央近代化基金融資推薦申込公募要綱については7面に詳細）。

平成27年中の交通事故統計

# 26年比22件減の308件に

## 事業用トラック 第1当事者死亡事故

全日本トラック協会はこのほど、事業用トラックが第1当事者となる平成27年中の交通死亡事故データ（発生地別）の集計結果を公表した。これによると、27年中の死亡事故件数は308件となり、前年と比べ22件（対前年比6・7％減）の減少となった。同年も全体の5割を車両相互の衝突事故が占めているが、このうち追突事故が3割を占めていた。このため、全ト協では、昨年に引き続き追突事故の撲滅に重点を置くこととし、6月から全国で事故防止セミナーを開催する。セミナーでは今年度新たに制作する「追突事故撲滅キット」を活用することとし、また、7月以降、同キットは全ト協ホームページからもダウンロードを可能にする（事故分析結果の概要を6面に掲載。また、同事故分析の特徴を刷り込みポスター）。

## 事故特徴、「交差点・追突事故」に特出

平成27年中に発生した事業用トラックが第1当事者となった死亡事故を発生地別にみると、一番多く事故が発生したのは大阪府で28件（対前年比4件増）、ついで東京都が25件（前年と同数）、神奈川県が19件（同2件増）と大都市圏での発生が目立ち、この3都府県で全体の4分の1を占める結果となった。

事故類型別では、「車両相互」の衝突事故が全体の過半数となる159件（51・6％）で、このうち「追突事故」は50件とその3割強を占め、特に信号での停車車両に「追突」する事故が33件（20・8％）発生している。また、「出会い頭衝突」の29件（18・2％）がこれに次ぐ。

死亡事故件数全体の約3割（87件）を占める交差点での対歩行者、対自転車事故については、「対歩行者事故」が48件と交差点事故の約6割で、「対自転車事故」は39件と同4割強を占めている。これを左折、右折、直進に分けると、「左折」では29件中約8割の24件が対自転車であり、「右折」では23件中約9割が対歩行者、「直進」では35件中約6割の22件が対歩行者という結果となった。

さらに、被害者を年齢層別でみると、50歳以上が65件（74・7％）と最も多く、交差点では特に高齢歩行者などに対しての注意が必要であるということが分かる。

全国で事故防止セミナーを開催

# 28年度は「追突事故撲滅」に全力

全日本トラック協会では、27年中の死亡事故分析結果から、全体の半数を車両相互の衝突事故が占め、またその3割が追突事故だったことから、28年度は「追突事故撲滅」に全力を挙げるとし、全国のトラック協会と共催して事故防止セミナーを開催していく（2面に関連記事）。

## 平成28年度　事故防止セミナー開催日程

（6月9日現在、日程確定分）

| 都道府県・地区 | 開催日 | 場所 | セミナー内容 | 都道府県・地区 | 開催日 | 場所 | セミナー内容 |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| 富山① | 6月17日㈮ | 富山県トラック会館 | 交差点 | 香川 | 8月25日㈭ | ホテルパールガーデン | 追突 |
| 室蘭地区 | 6月21日㈫ | 蓬峰殿（ほうらいでん） | ドラレコ | 山形 | 9月6日㈫ | 山形県トラック研修センター | 交差点 |
| 兵庫① | 6月23日㈭ | 兵庫県トラック総合会館（神戸） | ドラレコ | 大阪① | 9月6日㈫ | 大阪府トラック総合会館 | 追突 |
| 兵庫② | 6月24日㈮ | 兵庫県トラック協会 西部研修センター（姫路） | ドラレコ | 宮城 | 9月7日㈬ | 宮城県トラック研修センター | 交差点 |
| 和歌山① | 6月27日㈪ | ルミエール華月殿（和歌山） | ドラレコ | 沖縄 | 9月7日㈬ | 九州沖縄トラック研修会館 | ドラレコ |
| 和歌山② | 6月28日㈫ | Big・U（田辺） | ドラレコ | 山口 | 9月9日㈮ | 山口県トラック研修会館 | 交差点 |
| 奈良 | 6月29日㈬ | 奈良県トラック会館 | 交差点 | 東京① | 9月14日㈬ | 東京海上日動本店 | 交差点 |
| 静岡 | 6月30日㈭ | 静岡県トラック協会研修センター | 追突 | 滋賀 | 9月16日㈮ | 滋賀県トラック総合会館 | ドラレコ |
| 長野 | 7月14日㈭ | 長野県トラック会館 | 交差点 | 茨城② | 9月21日㈬ | 茨城県トラック協会 | ドラレコ |
| 長崎 | 7月20日㈬ | 長崎県トラック協会研修会館 | 追突 | 東京② | 9月23日㈮ | 東京都トラック総合会館 | 交差点 |
| 釧根地区 | 7月22日㈮ | 釧根地区トラック研修センター | 交差点 | 福井 | 9月27日㈫ | 福井県トラック総合研修会館 | 追突 |
| 室蘭地区苫小牧 | 7月26日㈫ | 室蘭地区トラック研修センター | 交差点 | 東京③ | 10月5日㈬ | 東京海上日動西東京支店 | 交差点 |
| 広島① | 7月26日㈫ | 広島県トラック総合会館（広島） | ドラレコ | 京都 | 10月5日㈬ | 京都自動車会館 | 追突 |
| 広島② | 7月27日㈬ | 広島県トラック協会 東部研修センター（福山） | ドラレコ | 岩手 | 10月12日㈬ | 岩手県トラック協会 | ドラレコ |
| 茨城① | 7月27日㈬ | 茨城県トラック協会 | 追突 | 岡山 | 10月18日㈫ | 岡山県トラック総合研修会館 | 追突 |
| 愛知 | 8月4日㈭ | 愛知県トラック会館 | 交差点 | 新潟 | 10月21日㈮ | 新潟県トラック総合会館 | 追突 |
| 高知 | 8月17日㈬ | サンピアセリーズ | 追突 | 鳥取① | 11月7日㈪ | 場所未定 | 追突 |
| 青森 | 8月22日㈪ | 青森県トラック協会研修センター | 追突 | 鳥取② | 11月8日㈫ | 場所未定 | 追突 |
| 島根① | 8月23日㈫ | 島根ト協西部研修会館（浜田） | 交差点 | 福岡 | 11月8日㈫ | 福岡東京海上日動ビル | 追突 |
| 島根② | 8月24日㈬ | サンラポーむらくも（松江） | 交差点 | 大阪② | 11月15日㈫ | 大阪府トラック総合会館 | 交差点 |
| 大分 | 8月24日㈬ | 大分県トラック会館 | 追突 | 徳島 | 11月16日㈬ | 徳島県トラック会館 | 追突 |
| 富山② | 8月25日㈭ | 富山県トラック会館 | 追突 | 栃木 | 2月16日㈭ | 栃木県トラック協会 | 追突 |

◇セミナー内容
追突＝追突事故防止マニュアル活用セミナー、ドラレコ＝ドライブレコーダ活用セミナー、交差点＝交差点事故防止マニュアル活用セミナー
※既に、開催済みのセミナーは除く。詳細については、各都道府県トラック協会、地区協会へお問い合わせください。

「平成28年度安全性評価事業」申請受付まもなく開始

# 7月1日㈮～14日㈭まで

全日本トラック協会では、「平成28年度貨物自動車運送事業安全性評価事業（Gマーク）」の申請を7月1日㈮から14日㈭まで受け付ける（土・日曜日は除く）。

申請資格は、申請基準日（平成28年7月1日）現在で、①事業開始後3年を経過していること、②配置する事業用自動車の数が5両以上であること――など。

申請書の作成には、インターネット上で申請書の作成を行うことのできる「Web申請書作成システム」（無料）と、「複写式申請書」（実費1000円［税込み］、頒布は6月30日㈭まで）の2通りの方法がある。今年度以降の申請に際しては、4月分または5月分の厚生年金保険料の納付状況が確認できる書類を、申請書類に添付する必要がある。

申請に際しては、事業所が所在する地方貨物自動車運送適正化事業実施機関（都道府県トラック協会）の受付窓口に申請書類を提出する必要がある。ただし、郵送による申請は一切認められない。

評価結果は、12月中旬（予定）に各申請事業所に対して郵送で通知される。

「平成28年熊本地震」被災事業所に特例措置

なお、熊本県内の事業所にあっては、申請受付期間を延期（9月1日㈭～14日㈬）し、「平成28年熊本地震」で被災した事業所については、更新申請評価の次年度（29年度）への繰り延べなどの特例措置が取られる。

「引越安心マーク」今年は8月1日から

「引越安心マーク」の申請受付に関して、今年は8月1日から8月15日の期間となります。ご注意ください。

## 輸送統計

平成28年3月分
▶国土交通省調べ

| | | 輸送量 | 前年同月比 |
|---|---|---|---|
| トラック | 特別積合せ（千トン） | 5,761 | 102.9% |
| | 一　般 | — | 99.3% |
| | 宅配便（千個） | 304,583 | 105.8% |

## 交通事故統計

平成28年4月末
事業用トラック第1当事者死亡事故件数
軽貨物は除く。（ ）内は前年同月比増減数
▶警察庁調べ

| 事業用貨物自動車の死亡事故件数 | | | | 全国の死亡事故件数 | 交通事故死者数（人） | |
|---|---|---|---|---|---|---|
| 普通 | 中型 | 大型 | 計 | | 4月30日現在 | 6月13日現在 |
| 5（−5） | 30（−6） | 57（−12） | 92（−23） | 1,197（−64） | 1,240（−51） | 1,664（−59） |

## コラムラインナップ

トラック運送事業者のための経営のヒント【品質向上へ「安全の利器」活用】…2面／ここまで来た天然ガストラック新時代【再生可能エネルギーで走る天然ガス自動車】…3面／食の新旧街道を行く【お菓子の道⑥「とろりと甘い水まんじゅう」】…7面

大きな投資デジタコのデータを活用
一番星運送業システムVer.7 "デジタコ連動システム"
多くのデジタコメーカーと連動可能

勤怠管理
経費管理
距離管理
連動
ICHIBANBOSHI 一番星運送業システム Ver.7

得意先管理
運転手管理
傭車管理
車輌管理
給与管理
整備管理
全国どこでもご対応！！
まずはお気軽にご連絡ください！！
TEL:052-205-8851　担当：木村
お問合せ先　株式会社 システムギアソフテック　SystemGear Always the next news　http://www.next21.co.jp
本　社　〒460-0003 名古屋市中区錦2-2-13 名古屋センタービル6F　TEL(052)205-8851 FAX(052)205-8852
大阪営業所　〒550-0004 大阪市西区靭本町1-4-2 プライム本町ビル7F　TEL(06)7711-2122 FAX(06)6225-2214
福岡営業所　〒812-0011 福岡市博多区博多駅前1-14-16 博多駅前センタービル10F　TEL(092)432-2256 FAX(092)432-2136

天然ガス自動車は NGV
環境改善に貢献します
天然ガスはガソリン、軽油に対して単位発熱量あたりのCO2排出量が約25%少ないエネルギーです。天然ガス自動車は、光化学スモッグや酸性雨の原因となるNOxの排出量が少なく、喘息などの原因となる黒煙をほとんど排出しないのが特徴です。
燃料自体のCO2排出量比較
軽油 100　ガソリン 98　LPG 87　天然ガス 74
2015年12月、国内メーカーによる大型天然ガストラックが発表されました

写真提供：いすゞ自動車株式会社
一般社団法人 日本ガス協会　〒105-0001 東京都港区虎ノ門1-15-12　TEL:03-3502-0215　http://www.gas.or.jp/ngvj/

# ニュース・ターミナル（トラック協会ニュース）

NEWS 2016.6.1–6.15

全ト協

## 中国交通運輸部の研修生が全ト協を訪問

### 懇談会を通じ日本のトラック業界を学ぶ

全日本トラック協会では6月9日、中国交通運輸部（日本の国土交通省に相当）から研修生6人の訪問を受け、懇談会を実施した。

全ト協からは細野高弘専務理事が出席し、「我が国の物流の様々な部分に興味をもっていただき、皆様の国の発展に役立てていただきたい」とあいさつ。研修生は、「我が国の物流には、輸送の安全確保や環境対策、また近年激しくなっている交通渋滞などの問題がある。こうした問題に対し、日本では積極的に様々な施策に取り組まれている。日本の取り組みを学び、我が国の発展に繋げたい」と応えた。

懇談会では、日本のトラック輸送産業について紹介を行った後、全ト協が果たしている役割や全ト協と国交省とのかかわり、安全確保や環境対策への取り組み、また今後に向けてのトラック業界の抱える課題などについて、活発な質疑応答が行われた。

懇談会後、記念品を交換した（6月9日、全ト協）

## TBSラジオクラウドでのストリーミング配信開始

### 「ドライバーズ・リクエスト」

全日本トラック協会提供のラジオ番組「ドライバーズ・リクエスト」（TBSラジオ系列全国33局ネット）が、6月6日から開始された日本初のクラウド型ラジオサービス「TBSラジオクラウド」で聴くことができる。

「TBSラジオクラウド」は、TBSラジオで放送済みの番組の一部音声などをストリーミング方式で配信することにより、パソコンやスマートフォンのウェブブラウザで聴くことができるもの。同番組に関しては、ユーザー登録なしでも聴けるため、放送を聴き逃した際にも、配信終了日までは番組内容をチェックすることができる。

なお、聴取方法等はTBSラジオのホームページを参照のこと。

## 千葉県ト協を皮切りに全国で開催

### 平成28年度事故防止セミナー始まる

平成28年度の「トラック交差点事故防止マニュアル活用セミナー」が、6月10日の千葉県トラック協会と全日本トラック協会との共催による開催からスタートし、県内から各企業の事故防止担当者など約60人が出席した。

このセミナーは、全ト協が制作した「交差点事故防止マニュアル―交差点事故撲滅キット―」を基に、東京海上日動リスクコンサルティング㈱の研究員が講師となり、交差点事故防止にテーマを絞って実施するもの。

セミナーでは、事業用トラックの死亡事故は交差点で多く発生しており、交差点事故は死亡事故になりやすいことを念頭に、交差点での直進・右折・左折など運転環境別に取り組むべき「7つの安全行動」を示すなど、より具体的な事故防止対策を習得できる内容となっている。

第1部は講師による講義を約1時間、また、第2部はセミナー参加の各社がもつ事故防止ノウハウ等を基にグループ討議を約1時間半行い、積極的に情報交換を行った。

なお、全ト協は都道府県トラック協会との共催で、同様のセミナーを積極的に開催していくとともに、「交差点事故防止」をテーマにしたもののほかにも「追突事故防止」「ドライブレコーダ活用」セミナーも開催していくが、今年は特に「追突事故防止」に力を入れていくことにしている（1・6面に関連記事）。

千葉県内から会員各企業の事故防止担当者など約60人が参加した（6月10日、千葉県トラック協会）

## 全ト協行事予定

（6月15日～6月30日）

▽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
・第166回理事会

## TS（トラックステーション）情報

### TS閉鎖のお知らせ

熊本トラックステーション

熊本TSは、6月30日㈭18時30分をもって閉鎖する。

### コインシャワーを一時休業

新潟トラックステーション

新潟TSは、6月10日からコインシャワーを一時休業している。

※営業再開は全ト協HPで告知

## 法令○×クイズ

～合図・進路変更編～

❶ 右左折時や進路変更時には合図が必要だが、徐行や停止をするときには合図は必要ない。（○・×）

❷ 合図が必要な行為をしないのに合図を出すのは違反行為である。（○・×）

❸ 進路変更をするときは、進路変更する地点の30メートル手前で合図を出さなければならない。（○・×）

❹ 車両通行帯が黄色の線で区画されている場合は、その黄色の線をはみ出して進路変更することはできない。（○・×）

❺ 進路変更をすると、後続車が急ブレーキや急ハンドルで避けなければならないような場合には、進路変更をしてはならない。（○・×）

（解答は7面）

## 第252回通常総会と第1252回全国大会を開催

### 日本貨物運送協同組合連合会

日本貨物運送協同組合連合会（古屋芳彦会長）は6月7日、三重県四日市市の四日市都ホテルで第52回通常総会を開き、平成27年度事業報告・財産目録ならびに貸借対照表および損益計算書、28年度事業計画・収支予算などを審議し、いずれも原案通り承認した。

28年度事業計画では、①連合会・協同組合組織の強化②トラック運送事業協同組合の政策課題解決に向けての積極的な取り組みの実施③組合員事業者の事業コスト低減と協同組合の経営基盤強化に資する各種経済事業の推進――など7項目を推進するとした。

引き続き、第12回トラック運送事業協同組合全国大会が開催され、第一部では、元女子シンクロナイズドスイミング日本代表選手でオリンピックメダリストの武田美保氏が、「目標達成に対する行動の明確化と思考法」をテーマに講演を行った。

第二部では、星野良三全日本トラック協会会長、宮城直樹国土交通省自動車局官房審議官、石垣英一三重県副知事が来賓を代表して祝辞を述べた後、28年度日貨協連表彰式などが行われた。

今大会には460人が出席。次年度の総会および全国大会は、鹿児島県で開催予定。

あいさつする古屋芳彦日貨協連会長（6月7日、四日市都ホテル）

## 新規許可貨物自動車運送事業者数

（平成28年3月末）

全日本トラック協会調査

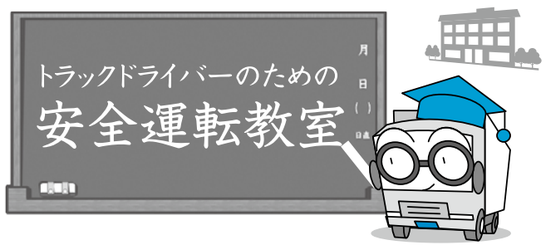
| 運輸局 | 都道府県 | 平成28年3月 | 前年同期比 |
|---|---|---|---|
| 北海道 | | 11 | −5 |
| 東北 | 青森 | 2 | 2 |
| | 岩手 | 4 | 2 |
| | 宮城 | 6 | 0 |
| | 秋田 | 2 | 1 |
| | 山形 | 1 | −1 |
| | 福島 | 13 | 10 |
| | 計 | 28 | 14 |
| 関東 | 茨城 | 5 | −2 |
| | 栃木 | 3 | −1 |
| | 群馬 | 5 | 0 |
| | 埼玉 | 10 | −3 |
| | 千葉 | 15 | 3 |
| | 東京 | 18 | 6 |
| | 神奈川 | 9 | 1 |
| | 山梨 | 4 | 2 |
| | 計 | 69 | 6 |
| 北陸信越 | 新潟 | 3 | 0 |
| | 長野 | 3 | 0 |
| | 富山 | 2 | 1 |
| | 石川 | 1 | −2 |
| | 計 | 9 | −1 |
| 中部 | 福井 | 1 | 0 |
| | 岐阜 | 11 | 8 |
| | 静岡 | 9 | 5 |
| | 愛知 | 12 | −1 |
| | 三重 | 4 | −2 |
| | 計 | 37 | 10 |
| 近畿 | 滋賀 | 6 | 2 |
| | 京都 | 7 | 3 |
| | 大阪 | 28 | 1 |
| | 兵庫 | 13 | 6 |
| | 奈良 | 2 | 1 |
| | 和歌山 | 3 | −4 |
| | 計 | 59 | 9 |
| 中国 | 鳥取 | 0 | −1 |
| | 島根 | 1 | 1 |
| | 岡山 | 4 | 1 |
| | 広島 | 8 | 4 |
| | 山口 | 2 | −1 |
| | 計 | 15 | 4 |
| 四国 | 徳島 | 4 | 4 |
| | 香川 | 4 | 3 |
| | 愛媛 | 3 | 1 |
| | 高知 | 2 | −1 |
| | 計 | 13 | 7 |
| 九州 | 福岡 | 6 | −3 |
| | 佐賀 | 0 | 0 |
| | 長崎 | 1 | −4 |
| | 熊本 | 0 | 0 |
| | 大分 | 1 | −2 |
| | 宮崎 | 1 | 0 |
| | 鹿児島 | 1 | −2 |
| | 計 | 10 | −11 |
| 沖縄 | | 4 | 1 |
| ※ | | 0 | −3 |
| 合計 | | 255 | 31 |

※申請者住所が当該運輸局管轄外の都道府県

注1）一般・特積に限る。

注2）各地方運輸局ホームページおよび都道府県トラック協会からの情報により全日本トラック協会が集計。

## 〔第56回〕ヒューマンエラーを防ごう




先日、しつけのために山中に置き去りにされ、行方が分からなくなっていた子どもが1週間ぶりに無事発見され、日本中をホッとさせました。

この出来事については、置き去りにした父親の行為やしつけの在り方などに関して様々な議論が起こりましたが、それはさておき、「子どもは車のあとを追いかけてくるはずだ」と考えた父親の「思い込み」が、このような事態を招いた要因の1つになっていることは確かでしょう。

Bさん「思い込みは我々にもよくあるし、それが事故に繋がることも少なくないよね」

Aさん「今年に入って、高速道路で渋滞停止車両にトラックが追突して多くの人が死傷するという重大事故が2件も発生したけど、もしかしたら事故を起こしたドライバーにも、『高速道路には停止車両はいない』という思い込みがあったかもしれないね」

### ●様々なヒューマンエラー

Bさん「この前の安全運転講習会で『ヒューマンエラー』の話を聞いたけど、思い込みもその要因の1つだったね」

Aさん「ヒューマンエラーの要因には、疲労や疾病、飲酒といった身体的・生理的要因、急ぎやイライラといった心理的要因など様々なものがあるけれど、講師の先生は『思い込みによるエラー』、『妨害行為によるエラー』、『知識や技能の不足によるエラー』、『意図的なエラー』の4つを特に取り上げて説明していたね」

Bさん「思い込みや知識・技能の不足というのは覚えているけど、妨害行為というのは忘れてしまったな」

Aさん「例えば、交差点に接近している時に携帯電話が鳴り、それに気を取られて信号を確認するのを忘れ、赤に変わったことに気付かないまま交差点に進入してしまったというような場合だよ」

Bさん「ああそうだったね。交差点接近時に携帯電話が鳴るという妨害行為が発生したために、信号確認という本来行うべき基本行為が抜け落ちてしまったわけだ」

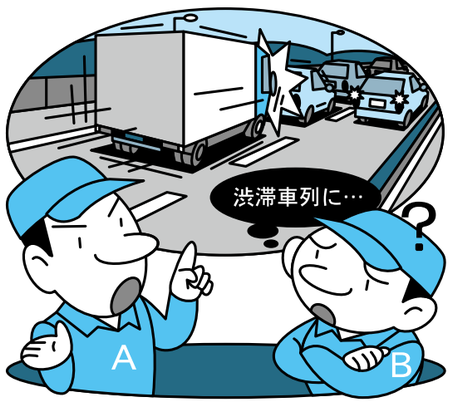
Aさん「そんなエラーをすると、交差道路から発進した車と衝突したり、横断歩行者をはねるという事故に繋がるし、もし前車がいて交差点手前で停止したら、追突事故を起こしてしまうよ」

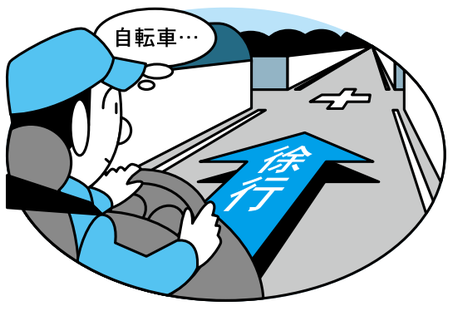
Bさん「意図的なエラーとは、信号が赤に変わったのを知っていながら交差点に進入するといった場合だったね」

Aさん「高速道路で雨のために速度が規制されているのを知っていながら、それを無視して規制速度を超えるスピードで走るというのも、意図的なエラーといえるだろうね」

Bさん「あおり行為もそれに入るかもしれないな」

Aさん「分かっていてやるんだから、悪質だよ」






### ●ヒューマンエラーを防ぐポイント

Bさん「意図的なエラーは、あってはならないことだし、『ルールを守ろうという皆さんの心構え1つで十分防ぐことができるものだ』と講師の先生が強調していたね」

Aさん「思い込みについては、誰にでもあるけれど、特にベテランドライバーが陥りやすい落とし穴だ。これを防ぐには、どんなに慣れた道路でも危険を予測する。例えば、見通しの悪い場所では自転車などの飛び出しを予測するといった習慣をつけることが大切だと言ってたな」

Bさん「妨害によるエラーについては、運転中に思わぬ妨害が入って注意をそがれそうになった時は、今の運転場面において何をするのが一番重要かを考えて、余計なことに気を取られないようにするということだったね」

Aさん「知識・技能不足によるエラーについては、逆に運転経験の浅い新人ドライバーが起こしやすいエラーだけど、ベテランだから関係ないとは思わないこと。交通ルールや安全運転知識を間違って理解していることもあるし、運転についてもいつのまにか危険なクセがついていることもある。常に運転の振り返りや自己チェックを忘れないこと」

Bさん「それともう少し先のことになるけれど、準中型免許が施行されて新人ドライバーが入ってきた時は、知識・技能不足によるエラーを防止するために、先輩ドライバーの皆さんも新人ドライバーに対してしっかり指導・教育をしてくださいと言ってたね」

Aさん「そのためには、まず我々が正しい知識と技能を身に付けておかないとね」

Bさん「確かにその通りだ」

## 労務Q&A

第117回

### 労災死者が千人を切ったそうだが、トラック関係の状況は

**Q** 最近、労働災害による死者が初めて千人を切ったという話題がマスコミで取り上げられていましたが、トラック関係の労働災害の発生状況はどのようになっているのでしょうか。

**A 死傷者ともに減少したものの、「墜落・転落」等一部に高止まりの災害も**

【解説】先日、厚生労働省が平成27年の労働災害発生状況の集計結果を発表し、死亡者数が前年の1057人から85人（約8％）減り、972人と昭和23年（1948年）の統計開始以来、初めて千人を下回ったとして話題になりました。国の「第12次労働災害防止計画」では、死亡災害を29年までに24年比で15％減少させることを目標としており、これで11・1％減となりましたから、大きく前進したといえるでしょう。また、死傷災害（死亡・休業4日以上）も、前年の11万9535人から11万6311人と3224人（2・7％）減少しました。

さて、それでは、ご質問のトラック関係がどうなっているかといいますと、産業別には陸上貨物運送事業として分類され、前述の災防計画でも災害の多い重点業種の一つに取り上げられています。詳細については、まず、死亡災害は125人と前年より7人（5・3％）減少しました。ただ減少したとはいえ、災防計画開始からの推移では25年の107人には残念ながら届きませんでした（24年134人、26年132人）。死傷災害は1万3885人で前年より325人（2・3％）の減少です。こちらも24年1万3834人、25年1万4190人、26年1万4210人という推移ですから、前年より減ったとはいえ、災防計画からするとスタート時点より0・4％（51人）増加しています。同計画では、29年までの残り2年間で10％減が目標になっているので、かなり厳しい状況といえます。

次に災害の内訳を事故の型別でみると、死亡災害では陸上貨物運送事業での発生件数の約半数を占める「交通事故（道路）」が59人と、前年の63人より4人減少したものの、荷降ろし作業中に足を滑らせトラックの荷台などから落ちる「墜落・転落」が17人（24年8人、25年9人、26年18人）と高止まりになっているほか、積み込み作業中の荷崩れにより死亡する「崩壊・倒壊」が、前年の5人から11人とほぼ倍増しています。また、死傷災害では「墜落・転落」（3970人、前年4072人）、荷の運搬中の「転倒」（2047人、前年2158人）、台車やフォークリフトが作業者に衝突するなどの「はさまれ・巻き込まれ」（1586人、前年1673人）などは減少しましたが、荷を台車等へ移し替える際などにおける作業中の「動作の反動・無理な動作」による災害（24年1927人、25年1932人、26年1893人、27年1960人）は高止まりとなっています。

これら高止まりが指摘される災害はいずれも主に荷役作業中に発生しており、改めてその対策が求められるところです。厚労省では、これらの災害の多くが「陸運事業者の管理下にない荷主等の事業場で発生している」とみており、改めて「陸上貨物運送事業における荷役作業の安全対策ガイドライン」に基づく、陸運事業者と荷主等の連携による災害防止対策の徹底が必要だとしています。また、「交通労働災害防止のためのガイドライン」による適正な労働時間管理、走行管理、健康管理が重要なのはいうまでもないでしょう。

## トラック運送事業者のための 経営のヒント

### 第165回 品質向上へ「安全の利器」活用

物流ジャーナリスト　森田 富士夫

最近は「文明の利器」という表現をほとんどしなくなった。それだけ「文明開化」の時代は遠い過去のものになったのかも知れない。だが、安全性向上のためには、様々な「安全の利器」を有効に活用することが重要だ。会社としては、安全機器を駆使して、ドライバーの努力をサポートしなければならない。

安全関連の機器には、デジタルタコグラフやドライブレコーダ、バックアイカメラ、スピードリミッター、その他がある。ここではSAS（睡眠時無呼吸症候群）の早期発見などの健康管理や、運転時の疲労軽減などで「安全の利器」を活用している事業者を紹介しよう。

ある中小事業者（保有車両数67台）は、安全への取り組みをいろいろ行っているが、その一環として睡眠データによる健康管理をしている。布団の下に敷いて睡眠の質を記録する機器の導入である。1時間に何回以上覚醒していると要注意など、睡眠の質から健康を管理するというものだ。同社がこの機器を導入したのは2年ほど前で、現在は3台保有している。ドライバーに1週間ずつ交代で、順番に貸し出してデータ管理をしている。医療行為に抵触してはいけないので、データを見て早めに医師の診断を受けるように促したりするのだ。SASの早期発見や予防など、健康管理は安全管理にも直結している。

また、偏光サングラスの使用で、ドライバーの疲労度の軽減を図ろうという事業者もいる。昨年度は1営業所で実証実験をした。同営業所は、自車両13台と傭車2台で配送を行っている。4ㇳン車で1回の配送で1店舗への納品。高速道路を使って1日に2、3回転するという業務だ。

偏光サングラス使用による実証実験は、13人の社員ドライバーで行った。2チームに分けて「偏光サングラスあり」と「なし」を2週間交代で1年間のデータを収集。使用したのは晴天用で、計測は出発前と帰ってきた時にフリッカー値を計測する方法（フリッカー値については昨年8月5日号参照）。その結果、①個人的比較では偏光サングラスをした方が元気な被験者が多い②全員の平均値では、偏光サングラスをすると約20％疲労が少ない③個人のフリッカー標準値からの減少率も、疲れが少ない被験者が多い④標準値からの減少率の全体平均では、約16％疲れが少ない――ということが分かった。

以上のことから、偏光サングラスによる疲労軽減効果が期待できるという結果が出た。さらに安全環境衛生担当者によると、デジタコとの照合で「偏光サングラスをした方が、急減速などの回数が少なくなるという一般的な傾向が確認できた」という。

# ニュース・ターミナル（官公庁ニュース等）

NEWS 2016.6.1―6.15

## 国交省

### 「ダブル連結トラック実証実験」スタート

#### トラック輸送の省人化を促進

国土交通省は6月1日に社会資本整備審議会道路分科会基本政策部会第13回物流小委員会（委員長・根本敏則一橋大学大学院教授）を開き、今年度から開始する「ダブル連結トラック実証実験」に関する方針をまとめた。

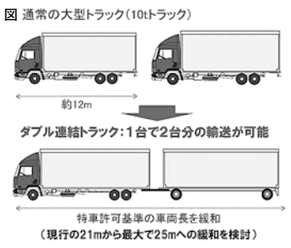
同実験は、「国土交通省生産性革命プロジェクト」の中で、トラック輸送の生産性向上に資する道路施策の一つとして取り上げられているもの。深刻なドライバー不足が進むトラック輸送の省人化を促進するため、特車通行許可基準（車両長）を現行の21メートルから最大25メートルまで緩和し、1台で通常の大型トラック2台分の輸送が可能な「ダブル連結トラック」（図）の導入を図る。

同実験を通じ、①省人化の効果②車両の安全性③交通流への影響④道路構造への影響――などを検証する。

実験は、物流の主要幹線であり、かつ道路線形も良い新東名高速道路を主体に実施。一般道を通行する場合は、発着地となる物流施設から直近のインターチェンジ（IC）利用を原則とする。なお、実施スケジュールは表の通り。

実験参加に際しては、安全を確保するため、車両への安全装置の装着のほか、ドライバーの免許や業務経験、安全教育など運転技術にかかわる要件を満たす必要がある。

なお、分析に必要なデータを多く収集するため、車両長を緩和する車両に加え、19～21メートルの車両についても実験対象とする（ETC2・0装着が参加要件）。また、実験参加へのインセンティブとして、対象車両について高速料金の引き下げが行われる予定。




表「ダブル連結トラック実証実験」スケジュール

| | 実施内容 |
|---|---|
| 平成28年度夏頃～ | ①実験に関する特車通行基準の特例通達の発出（パブリックコメント後）<br>②実験協議会の設置<br>③実験参加者の公募（以降、随時参加申請が可能）<br>④実験の開始（1年半ほど）<br>効果検証<br>実験開始後の事業者からのニーズを踏まえた内容拡充等<br>（年度末に中間取りまとめ） |
| 29年度 | ⑤実験取りまとめ、本格導入に向けた条件等の検討（年度末をめど） |

### 長大トンネル等 危険物車両の通行緩和検討

国土交通省は6月1日、長大トンネル等での危険物積載車両の通行規制緩和を検討する方針を明らかにした。同日開かれた社会資本整備審議会道路分科会基本政策部会第13回物流小委員会に、規制緩和案を提示した。

長さ5000メートル以上の長大トンネルや水底／水際トンネルでは、トンネルの構造を保全し、交通の危険を防止するため、火薬類、毒劇物、高圧ガス、石油等の危険物を積載する車両（タンクローリー等）の通行を禁止している。

このため、これらの車両は並行する一般道を迂回しているが、迂回路では、高速道路より急減速の発生頻度が高く、日本経済団体連合会が、特に災害発生時のタンクローリー通行規制を緩和するよう求めていた。

諸外国では、長大トンネルであっても、緊急時にはパトカーが先導する「エスコート通行方式」により通行を認めている事例もあるため、タンクローリーの前後に誘導車を配置して、他の一般車両との間隔を保てば通行を認める案を提示した。

災害時以外では、このエスコート通行方式およびETC2・0、最新の車両安全技術の装着等条件に通行可能とする案を示したほか、災害時には、迅速なエネルギー輸送を図るため、エスコートなしでの通行を含めて、さらなる運用の効率化を検討していく考えも示した。

同省では今年度社会実験を行い、安全性を確認しつつ、検討を進めることにしている。

### 熊本地震への対応記述 27年度国土交通白書

国土交通省は6月10日、平成27年度国土交通白書を閣議で配布した。第Ⅰ部のテーマ部では、生産性革命をもたらす戦略的なインフラマネジメントの重要性について記述。急きょ追加した「追部」で、「平成28年熊本地震」への対応について、発災後約1か月の同省の取り組みを記述した。

熊本地震への対応のうち、被災者支援では、物流事業者と連携した支援物資輸送について記述。国が被災地の要請を待たないで被災地に物資を緊急輸送する「プッシュ型支援」を実施し、263万食の食料をはじめとした支援物資輸送が行われたことを紹介。佐賀県鳥栖市と福岡県久山町の民間の支援物資搬入拠点を経て、支援物資が各避難所等へと運び込まれたことを記述している。

第Ⅱ部の国土交通行政の動向の中で、貨物自動車運送事業については、「適正な運賃が収受できない」、「荷主都合の待ち時間を押し付けられている」などの課題があると指摘。このため、中央および全都道府県に設置した協議会で、取引環境・長時間労働改善や生産性向上に向けた議論が本格化したことを紹介している。

27年を自動車運送事業等における「人材確保・育成元年」と位置付け、トラックについては、「トラガール促進プロジェクトサイト」の活用など、担い手確保に取り組んでいることを記述している。

### 付加車線を試行設置 暫定2車線の4路線で

国土交通省は6月7日、高速道路の暫定2車線区間のサービス向上に向け、付加車線設置検証路線として、4路線を選定したと発表した。

4路線は①東海北陸道（飛騨清見インターチェンジ「IC」～小矢部砺波ジャンクション「JCT」）②岡山米子道（賀陽IC～北房JCT、蒜山IC～米子IC）③徳島道（徳島IC～川之江東JCT）④松山道（松山IC～大洲IC）。これら4路線で付加車線を試行設置し、その効果を検証することで、高速道路の暫定2車線区間のサービス向上（安全性、走行性の確保）に取り組む。

### 常磐道の4車線化 5年での完成目指す

国土交通省は6月7日、常磐道の4車線化について、整備計画の変更を完了したと発表した。復興・創生期間内のおおむね5年での完成を目指して事業を進める。4車線化するのは、福島県のいわき中央IC～広野IC間27キロメートルと宮城県の山元IC～岩沼IC間14キロメートル。残る広野IC～山元IC間については、必要な箇所に付加車線を設置する。

### バスが関係した事故の報告書を5件公表 事業用自動車事故調査委員会

国土交通省事業用自動車事故調査委員会は5月27日、乗合バスと貸切バスがかかわる事故報告書を合わせて5件公表した。

今回公表された報告書の内訳は、特別重要調査対象1件、重要調査対象4件。

特別重要調査対象として報告書が公表されたのは、平成27年1月9日に東京都大田区で発生した乗合バスの衝突事故で、同事故により乗合バスの乗客1人が重傷を負い、18人が軽傷を負った。報告書によると、同事故の原因は、乗合バスの運転者が眠気を催した状態で運転を継続し、居眠り運転となり、歩道上の電柱に衝突したものとされる。また、運転者は中等度のSAS（睡眠時無呼吸症候群）と診断されていたが、医師による診察や検査を受けずに放置していたことが分かっている。

なお、報告書の詳細等は同委員会のホームページに掲載されている。

### 中小保護の通報拡充 中企庁、公取委、厚労省

中小企業庁と公正取引委員会は6月3日、厚生労働省との間で運用している、中小事業者保護のための通報制度を拡充したと発表した。

2日に閣議決定された「ニッポン一億総活躍プラン」で、「長時間労働の背景として、親事業者の下請代金法・独占禁止法違反が疑われる場合に、中小企業庁や公正取引委員会に通報する制度を構築し、下請けなどの取引条件にも踏み込んで長時間労働を是正する仕組みを構築する」とされたことを踏まえ、通報制度の対象事案を拡充した。

具体的には、従来からの賃金支払等の法令違反だけでなく、長時間労働に係る労働基準関係法令の違反の背景に、下請代金法第4条の違反行為に該当する行為または物流特殊指定に該当する独占禁止法第19条の違反行為に該当する行為（いわゆる「下請たたき」に当たる行為）が存在している恐れのある事案を把握した場合にも、下請事業者または特定物流事業者の意向を踏まえつつ、厚労省から公取委または経産省に通報することになった。

### 熊本地震に伴い自動車検査証有効期間を再々伸長 熊本県一部地域が対象

国土交通省は6月10日、平成28年熊本地震の被災地域に使用の本拠を有する自動車に関して、継続検査を受けることが困難な状況である地域があることから、自動車検査証の有効期間の再々伸長を行うことを発表した。

自動車検査証の有効期間の満了日が4月15日～7月14日のものについて、7月15日まで有効期間が再伸長される。対象地域は、熊本県熊本市、宇土市、宇城市、美里町、御船町、嘉島町、益城町、甲佐町、山都町、菊池市、合志市、大津町、菊陽町、阿蘇市、南阿蘇村、西原村、八代市、氷川町。

なお、有効期間を再伸長した自動車の使用にあたっては、安全上支障が生じる恐れもあることから、日常点検整備を確実に実施するなど適切な保守管理が求められている。

## ここまで来た――トラック新時代

### 天然ガスト

### 第27回『再生可能エネルギーで走る天然ガス自動車』

日立造船㈱執行役員地球環境ビジネス開発推進室長　熊谷 直和

前回、再生可能エネルギーから水素を電気分解で製造し、これをCO2と反応させメタンを合成する技術について紹介しました。また、この技術は、1993年に日本で考案された概念であることも紹介しました。

しかし、この技術は欧州に伝わり、「PtM（Power to Methane）」と呼ばれる技術として徐々に広まり、ドイツを中心として7か所以上で実証試験が実施されています。

その最も有名なものが、2013年6月に運転開始された「Audi e-gas plant」で、6・3MWの再エネ電力から最大325Nm³／hのメタンを合成できるプラントです。Audiは1500台のAudi A3 portback g-tronに1万5000キロメートルのCO2ニュートラル走行を可能にさせると発表しています。

2015年に筆者はAudi e-gas plantを見学していますが、その際Audiの担当者が「Audiは内燃機関の技術を大切にするので、e-gas（再エネ由来のメタン）で内燃機関が生き残れるように考えた」と話しておられ、自動車の駆動装置が電気モーターに替わることへの危機感を感じておられるようでした。

また、今年欧州で開催された国際交通大臣会議も「運輸部門の脱炭素化」が主要テーマであり、具体的な方針としては、①燃料の代替化、②燃費の改善、③次世代自動車の普及、④低炭素交通網・物流網の構築、この4点が柱となることが打ち出されました。

中でも、①の燃料の代替化に関しては、バイオガスの活用が第一候補であり、バイオガスが運輸部門で活用されると、バイオガスの精製時に分離発生するカーボンニュートラルなCO2も活用できるチャンスが増えます。

さらに、再エネの導入が進むドイツでは、時間帯によって電力卸売価格が極端に低くなる現象が現れ始めており、今年の5月8日にはマイナス178ユーロ（€）／MWhという負の価格が現れ、2014年でも25ユーロ／MWhという価格が年5000時間確保できたと報告されています。

水素1Nm³を電解で製造する時の電力原単位は4～5kWh／Nm³で、25ユーロ／MWhとなると、単純計算で水素は12～15円／Nm³・H2程度で製造でき、メタンは水素4モルを使いますので、48～60円／Nm³・CH4のメタンが確保できます。

天然ガススタンドへの天然ガスの卸売価格は表1に示すように、欧州平均で0・8ユーロ／Nm³＝約100円／Nm³であり、技術的には経済的運用可能な技術となってきています。

今後、再エネ導入が進み、エネルギー供給システムが大きく変わる中、天然ガス自動車を再エネで走らせることが実現できると考えています。

表1　天然ガススタンドのガス卸売価格

| | | | |
|---|---|---|---|
| オーストリア | 0.71€/Nm³ | リトアニア | 0.87€/Nm³ |
| ベルギー | 0.62€/Nm³ | ルクセンブルグ | 0.58€/Nm³ |
| ブルガリア | 0.63€/Nm³ | マルタ | |
| クロアチア | 0.79€/Nm³ | オランダ | 0.77€/Nm³ |
| キプロス | | ポーランド | 0.79€/Nm³ |
| チェコ | 0.66€/Nm³ | ポルトガル | 1.05€/Nm³ |
| デンマーク | 1.34€/Nm³ | ルーマニア | |
| エストニア | 0.55€/Nm³ | スロバキア | 0.81€/Nm³ |
| フィンランド | 1.02€/Nm³ | スロベニア | 0.77€/Nm³ |
| ドイツ | 0.77€/Nm³ | スペイン | 0.74€/Nm³ |
| ギリシャ | 0.69€/Nm³ | スウェーデン | 1.38€/Nm³ |
| ハンガリー | 0.78€/Nm³ | イギリス | 0.81€/Nm³ |
| イタリア | 0.69€/Nm³ | フランス | 0.88€/Nm³ |
| ラトビア | 0.38€/Nm³ | Eu平均 | 0.80€/Nm³ |

（公社）日本バス協会からのお知らせ

### バス車内事故防止についてのお願い

7月1日～7月31日まで

平素は、バスの安全運行にご協力いただき誠にありがとうございます。

走行中のバス車内での転倒事故等を防止するため、7月1日～31日の間「バス車内事故防止キャンペーン」を実施しております。

車の「無理な割り込み」や「急な飛び出し」などによる事故を回避するための急ブレーキが、車内での乗客の転倒などの事故を誘発する要因となっております。

皆様の優しい運転でバスの車内事故防止にご協力をお願いします。

トラックを廃車（永久抹消）にすると資産価値（売却価格）が
大幅に下がるの!?
安心のお約束
☑ 国内でのトラック販売から海外輸出、リサイクル処理まで自社で行っておりますので、その中で一番お客様にメリットがあるご提案をさせて頂きます。
☑ 売却車輌の書類手続きもお任せ下さい。
☑ 売却車輌の会社名・企業ロゴの消込み（剥がし）も実施します。
☑ 出張査定無料です。
※弊社出張査定可能エリアに限ります。
詳しくはお問合せ下さい。
株式会社シマ商会 shima
ISO9001:2008 認証取得
ISO14001:2004 認証取得
トラック売却ご相談窓口
0120 FreeDial 0120-4040-81
シマ　トラック　検索

# 「ちょっとした工夫で身に付く環境対策」

環境特集 2016
6月は環境月間

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はないでしょう。

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、環境悪化の要因ともなる交通渋滞を減らすための国土交通省による取り組みや、CSRの観点からエコ活動を推進している運送事業者の取り組みについて紹介します。

## 第2回　国土交通省　ビッグデータを活用し渋滞の「芽」を摘む

## 効率的な渋滞対策により、環境負荷軽減・生産性向上に繋ぐ

### 「生産性革命プロジェクト」を通じた国土交通省の取り組みを探る

渋滞による走行速度の低下は、車の燃費が悪化するだけでなく、二酸化炭素（$CO_2$）の排出を増加させるほか、窒素酸化物（$NO_x$）や粒子状物質（PM）などといった大気汚染物質の排出増加にも繋がり、沿道住民の生活環境を悪化させる原因になっている。

一方で、渋滞による損失時間は移動時間（1人当たり約100時間／年）の約4割となる約40時間／年にも及ぶことから、渋滞は経済活動の阻害要因にもなっている。

多くのトラックドライバーが渋滞情報をこまめに把握し、渋滞を避けて走行を行うことで、沿道の生活環境への負荷が軽減される。また、渋滞損失の解消により有効労働時間が増加し、生産性がアップするという効果も期待できる。

国土交通省では、「生産性革命プロジェクト」を通じて、現在様々な観点から効率的な対策を実施。トラック運送業界の生産性向上を図るとともに、沿道環境の環境負荷軽減にも繋げている。

そして、「生産性革命プロジェクト」の一環として、これまで把握することができなかったビッグデータに基づく科学的分析を行うことで、道路の最大交通量（実容量）や渋滞の集中箇所を「見える化」し、ネックとなる箇所に効果的な対策を行うことで、渋滞解消に取り組もうとしている。

### ▽ピンポイント渋滞対策2　付加車線を設置

高速道路における渋滞を分析すると、高速道路の全2548区間のうち約1割の区間で、高速道路全体の渋滞損失時間の約4割が発生していることが分かった。

交通集中の発生場所をみると、かつては料金収受が行われる料金所がネックとなって渋滞が発生することが多く、これが渋滞全体の約3割を占めていた。しかし、平成13年より一般利用が開始されたETCにより、料金所での渋滞はほぼ解消している。一方で、サグ部（下り坂から上り坂への変化点）および上り坂では、依然として渋滞が多く発生している。

サグ部や上り坂では、無意識に速度が低下する車があるために、車間距離が短くなった後続車はブレーキを踏む。さらに後続の車が次々とブレーキを踏むことで車の流れが滞り、渋滞が発生してしまうのである。

そこで、国交省では車の流れをスムーズにするために、車の流れが滞るような箇所に対して車線増設や付加車線設置などの対策を実施。渋滞集中箇所に対して、ピンポイントに効果的な対策を打つことで、渋滞の解消に繋げようとしている。

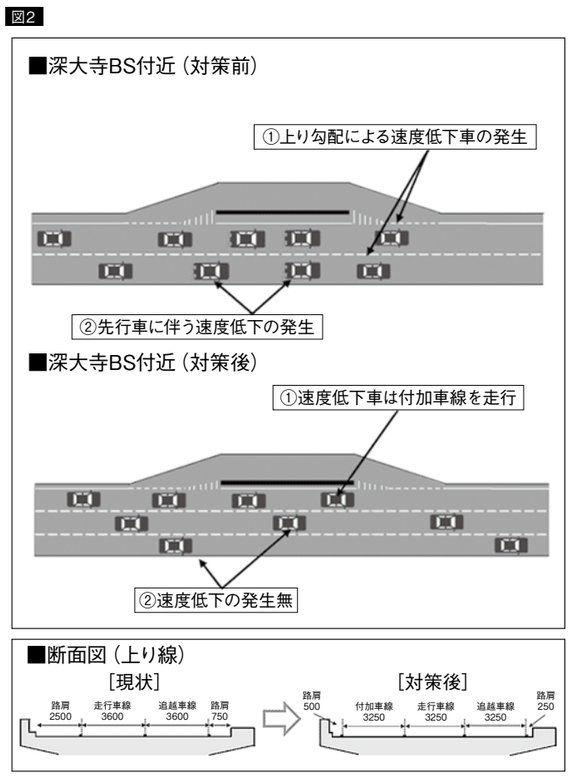
こうした取り組みのひとつの事例として、中央自動車道上り線の調布インターチェンジ（IC）～三鷹バスストップ（BS）間で実施された付加車線の設置を挙げることができる。

同区間は1日に約9万台の交通量があるが、片側2車線であったため、朝夕の慢性的な渋滞に加えて、混雑期には激しい渋滞が発生していた。そこで、従来からの道路幅はそのままで、車線幅や路肩幅を狭めることで付加車線を設置し、片側2車線から3車線にした（図2、写真上）。

付加車線の設置により、同区間の渋滞は大幅に緩和されており、定時性向上が図られた。渋滞解消により車の流れがスムーズになり、走行する車の燃費は良くなり、周辺への環境負荷を抑えることが可能となるのである。

国交省では今後、東名高速大和トンネル付近や中央道小仏トンネル付近、首都高速中央環状線板橋・熊野町ジャンクション（JCT）、阪神高速阿波座付近など、大きな渋滞損失が発生している渋滞集中箇所を対象に、関係機関や地元の合意を得ながら、対策の検討・実施を進めていくことにしている。

図2




## 生産性向上を目指した取り組み

### 大型車の適正な道路利用促進

### 市街地の大気汚染対策に

国交省では前述したもの以外にも、トラック運送事業の生産性向上を目指した取り組みを次々に実施している。

①物流モーダルコネクトの強化

生産性の高い物流ネットワークの構築を図るため、トラック輸送と空港・港湾等との輸送モード間の接続（物流モーダルコネクト）を強化する。

大型車の通行許可の迅速化を図る目的で、平成26年から大型車誘導区間の運用が開始されている。大型車を望ましい通行経路へ誘導することで適正な道路利用を促進するほか、市街地の大気汚染を減らすという副次効果もある。

しかし、これまで大型車誘導区間から港湾などの物流拠点までのラスト1マイルが繋がっていなかったことから、より効率的な物流を実現させるべく、今年4月1日に国際戦略・拠点港湾とのラスト1マイルを、大型車誘導区間として追加指定している。

併せて、特車通行許可の簡素化を図るため、ETC2・0装着車を対象に、大型車誘導区間を走行する場合の輸送経路を自由に選択することのできる「ETC2・0特車ゴールド制度」も今年1月25日よりスタート。渋滞時の迂回が可能となることで、輸送の効率化に資するものとなっている。

②ダブル連結トラックによる省人化

将来の自動運転・隊列走行の実施を見据え、特車許可基準を緩和し、1台で通常の大型トラック2台分の輸送が可能な「ダブル連結トラック」の導入を図る。今年度より、新東名高速道路などで実験が行われる（詳細3面）。

### さらに　輸送円滑化が環境負荷軽減の副次的効果を生む

ここまで、国交省による交通流改善・生産性向上の取り組みを見てきた。

交通流の改善によって渋滞が減少することで、周辺地域への環境負荷は軽減される。また、物流の効率化が図られることで、生産性が向上するとともに、間接的には環境改善にも繋がってくるのである。

いまトラック運送業界は、「労働力不足」や「長時間労働」など様々な課題を抱えている。業界の生産性を高める様々な取り組みが、業界の課題解決への大きな決め手となるとともに、「環境にやさしい」新しいトラック輸送の姿を描き出してくれるに違いない。

（取材協力）国土交通省道路局企画課　道路経済調査室

## 交通情報をこまめに確認して渋滞を回避

渋滞している道路では、加速や減速の繰り返しが多く、また信号待ちなども長くなるため、燃費が悪くなります。運行前に道路交通情報や通行止め・規制情報などをこまめにチェックし、渋滞をできるだけ回避するようにしましょう。

### 沿道の環境を守るために

▽全ト協ホームページでは、道路交通情報・気象情報のリンク集を掲載しています。

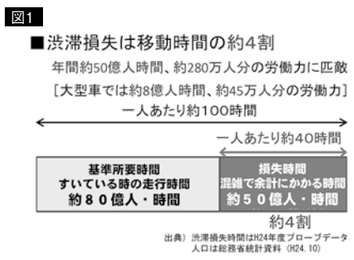
## 生産性革命実現を目指す

### 国交省の「ピンポイント渋滞対策」

国土交通省では、本年を「生産性革命元年」と位置付け、国土交通行政のあらゆる分野で生産性の抜本的向上を図るための取り組みを推進すべく、現在「国土交通省生産性革命プロジェクト」を展開している。この中で、道路移動時間の約4割が渋滞損失である現状（図1）を改善させることなどにより、トラック運送業界の生産性を向上させる「生産性革命に向けたピンポイント渋滞対策」などに取り組んでいる。

ここでは、「生産性革命に向けたピンポイント渋滞対策」など、同省で現在進めている渋滞対策やトラック運送業界の生産性向上への取り組みについて紹介する。

図1




### ▽ピンポイント渋滞対策1　渋滞を「見える化」

欧米の主要都市における渋滞損失は移動時間の約2割に留まる一方、我が国では約4割にも上っており、渋滞のために貴重な有効労働時間が失われている現状にある。これは、欧米各国に比べて日本の高速道路分担率が低いこともひとつの要因として挙げられる。

我が国では、並行する一般道が混雑している状況にもかかわらず、高速道路には比較的余裕があるなど、高速道路が十分に活用されていない。高速道路を有効に活用し、高速道路分担率を欧米並みに引き上げることで、消費燃料や渋滞が減少するという試算もある。

国交省では、渋滞回避や安全運転支援等のサービスが盛り込まれた「ETC2・0」について、利用者にとって魅力的な機能・サービスの充実に加え、料金割引などといった具体的な普及促進策を展開している。

各都道府県における人口当たり渋滞損失時間を見てみると、首都圏や京阪神圏、中京圏といった都市部だけでなく、全国的にドライバー1人当たり年間約40時間が渋滞によって失われている。渋滞は大都市だけの問題ではなく、全国的な問題であるといえよう。

国交省ではこれまでも、交通管制システムの高度化や交通情報収集提供装置の整備、バイパス道路や環状道路の整備、ミッシングリンクの整備など、渋滞を解消し交通流を円滑化させるための様々な取り組みを行ってきた。

中央道調布IC～三鷹BS間では渋滞緩和を図るために上り線（左側）が3車線化された

## 都心部から首都圏三環状に車の流れをシフト

### 首都圏の新たな高速道路料金

国土交通省では、首都圏三環状（圏央道、外環、首都高速中央環状線）ネットワーク整備の進展に併せて、首都圏三環状をより賢く使うことで都心部の渋滞を緩和させ、生産性向上を図るために、今年4月から新しい料金体系を導入した。

### 新たな料金の主な効果①　都心通過から外側の環状道路へ交通が転換　首都高速の渋滞が緩和

東名高速道路から東北自動車道方面に高速道路で向かおうとした場合、これまでは首都高速都心環状線を経由する必要があった。しかし、中央環状線や圏央道の開通により、都心環状線を経由しなくても東北道方面に通行できるようになった。

4月から導入された新たな料金制度では、圏央道を利用した場合にも料金面において不利とならないよう、経路によらず、起終点間の最短距離を基本に料金が決定された。

新料金制度導入前後の都心通過交通の状況を比較したところ、東名～東北道間の都心通過が約5割減少するなどした結果、全体の都心通過交通※1は約11％減少したことが分かった（図3）。

また、多くの車が圏央道などを利用したことで、首都高速全体の渋滞損失時間も約9％減少している（図4）。

※1新料金導入前の平成27年4月の平均と導入後の28年4月の平均を比較（GW期間等の特異日は集計から除く）

新料金制度への移行以降、渋滞の解消や、都心部から圏央道への交通量の分散化など様々な効果が確認されている。国交省では今後、渋滞状況等を踏まえながら、料金を段階的に見直し、渋滞緩和による生産性向上の促進を図っていく。

図3

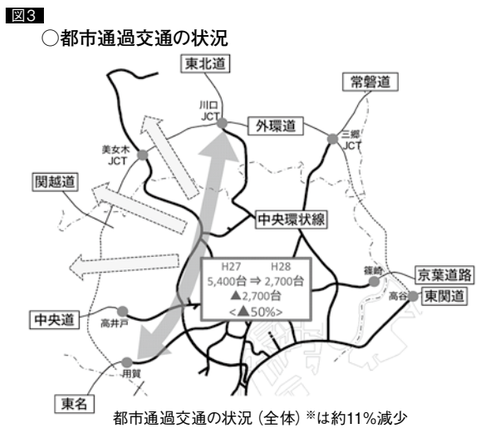
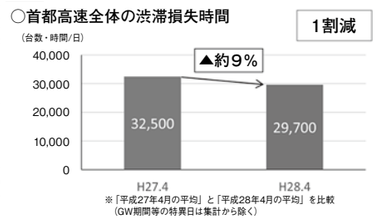



図4




### 新たな料金の主な効果②　首都高速の短距離利用増加で　一般道が円滑化

都心部では、短距離利用においても首都高速の利用を促進させることで一般道の渋滞解消に繋げるために、利用距離24キロメートル未満の区間では料金の引き下げが行われた。その結果、主な効果①で挙げた都心通過減少による首都高速の渋滞緩和なども影響し、首都高速の短距離利用が約1～4％増加した。

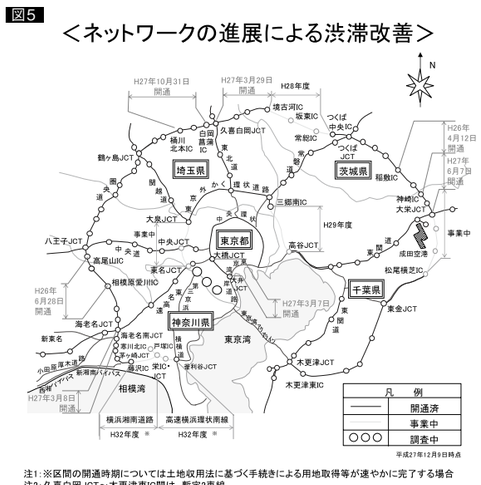
例えば、港区青山付近では、首都高速（3号渋谷線）の交通量が新料金導入前（27年11月）に比べ約2％増となる一方、並行する一般道（国道246号）の交通量は約7％減となり、渋滞緩和に貢献している。

### 新たな料金の主な効果③　ネットワーク整備進展と料金水準引き下げで　圏央道利用が増加

圏央道では近年各区間で延伸開業が続き、現在では東名・中央・関越・東北の各高速道路が圏央道経由で繋がっているほか、常磐・東関道も圏央道によって接続。28年度には境古河IC～つくば中央IC間が開通し、東北道と常磐道も圏央道によって接続される予定である（図5）。

圏央道の整備が進展したことと、今年4月の料金水準引き下げにより、圏央道の利用が増加傾向にある。新料金導入前後で比較すると、圏央道の交通量は約3割増加。これにより、都心部での渋滞解消に繋がっている。

図5




### 今後は　機動的料金等検討へ

首都圏三環状の整備と新たな料金制度の導入により、都心部における渋滞緩和効果が生まれ、それが都心部の環境負荷軽減にも繋がっている。

国交省では、新たな料金導入による影響を検証した上で、混雑状況に応じて変動する機動的な料金などの導入も検討するとしている。例えば、都心部が混雑する時間帯においては、料金差をつけて圏央道の利用を促す―などが考えられる。

首都圏三環状の整備が進むことで、都心部の渋滞が解消される。さらに物流が円滑化することで生産性が向上するとともに、都心部の環境も守られるのである。

環境特集 2016
6月は環境月間

事業者事例紹介②

# 地域貢献の視点からエコ活動を推進

## 「eco検定アワード」受賞事業者の取り組み

### 地元を巻き込みエコの輪をさらに広げる

## 大橋運輸株式会社（愛知県瀬戸市）

愛知県瀬戸市に本社を構える大橋運輸㈱（鍋嶋洋行社長）では、「地域に貢献できる企業でありたい」との強い思いから、地元に厚く信頼される運送事業者としてさらなる成長を図るべく、様々なCSR（企業の社会的責任）活動を展開している。

地域に密着した運送事業を通じて持続可能な社会の実現を目指すため、同社では環境保護活動にも注力。平成24年以降、東京商工会議所「eco検定アワード」4年連続受賞を果たしている。

鍋嶋 洋行 社長

### ■環境保護活動を開始したきっかけ

**「愛・地球博」機に環境保護に注力**
**「エコ活動5本柱」で環境への意識を共有**

平成17年に瀬戸市などで開催された2005年日本国際博覧会「愛・地球博」では、サブテーマのひとつに「循環型社会」を掲げ、環境に配慮した様々な施設や活動・展示などが会場内の各所で展開された。開催地の地元で事業を行う同社にとっても、同博覧会は環境保護活動推進への大きなきっかけとなった。企業として地域社会に貢献するのはもちろんのこと、働く社員一人ひとりが様々な活動を通じて社会に貢献し、自己成長していくことを促すため、同社ではCSRへの取り組みを強化している。そのひとつとして、公共の資産である道路を業務に使用する運送事業者としての社会的責任を果たすべく、環境保護活動をスタートさせていくことになる。

同社では、本格的に環境保護活動に踏み出すにあたり、会社としての環境に取り組む姿勢を明確にし、全社員と意識を共有させるために「オオハシ・エコ活動5本柱」を策定した（左表）。「環境に悪いイメージをもたれがちな運送会社だからこそできる、環境にやさしい活動とは何か?」というテーマに基づき、全社員が一丸となって多角的な環境保護活動を進めている。

表 「オオハシ・エコ活動５本柱」

| |
|---|
| ①廃棄物の発生抑制～ 3R 推進～ |
| ②社員のエコマインド向上 |
| ③エコの輪を広げる |
| ④ $CO_2$ 排出削減 |
| ⑤エコから繋がる支援 |

オオサンショウウオの生息環境を守るために、地域住民と河川の清掃活動を行う

### ■エコへの取り組み1

**社員のエコマインドを高めるeco検定**
**活動が評価されモチベーションが高まる**

社員のエコマインドを高めることで環境保護活動をより活発化させるため、同社では全社員に対してeco検定（環境社会検定試験®）受験を奨励している。

eco検定とは、社内外にて活用するための環境知識を習得させることを目的に、東京商工会議所が16年から実施しているもの。今年3月現在で約22万人のエコピープル（検定試験合格者）を輩出している。

21年に鍋嶋社長がeco検定に合格し、エコピープルになったことを契機に、同社はeco検定推進企業への登録を行った。社員に対して環境への意識を高めてもらうことを狙い、オリジナルテキストによる社内勉強会の開催や、受験料補助など、eco検定受験促進への環境づくりを推進。また、合格者には表彰・記念品の贈呈などが行われるほか、社内報や同社ホームページでの紹介など、合格者に対する顕彰制度も充実させている。

こうした会社ぐるみでの環境意識の啓発や、後述する環境保護活動の実施・継続が功を奏し、24年には中小企業として初めて「eco検定アワード」大賞を受賞するに至っている。

「エコ活動を行うにあたっては、『誰かがやる』のではなく『自分がやる』という意識を常にもたなければなりません。環境への取り組みを評価していただいたことで、弊社社員にとっても大きな刺激になっています」（鍋嶋社長）

### ■エコへの取り組み2

**地域住民と連携して様々な活動を展開**
**障がい者の社会参加にも寄与**

同社における環境保護活動を具体的にみていきたい。

①エコキャップ収集活動

社員や地域住民などが集めたペットボトルのキャップを回収し、瀬戸市内のプラスチックリサイクル工場に売却。売却代金で、廃棄される予定だった糸を使い市内の障がい者福祉サービス事業所で作られた軍手を購入。軍手は、エコキャップを収集した住民や、地域環境保全活動を行う団体に寄贈される。

エコキャップをリサイクルすることで、新たにプラスチックを製造する際に発生する二酸化炭素（$CO_2$）を削減できたり、廃棄される糸を使って軍手を作ることでゴミの削減に繋がるという直接的な環境効果だけでなく、障がい者が作った軍手を購入することで、障がいをもつ人々の社会参加にも寄与することもできる。また、美化活動で使用する軍手を寄贈することで、地域環境保全にも間接的に役立っている。

エコキャップの収集にあたっては、地元の小中学校や金融機関などとの協力体制を構築し、地域住民から広くエコキャップを回収する体制を整備。今年3月には、1か月間で15万3639個のエコキャップが集まり、その売却代金で軍手を314組も購入することができた。

地元の小中学生などからも多くのキャップが集まるエコキャップ収集活動

②河川の清掃活動を通じてオオサンショウウオを保護

瀬戸市の北部を流れる蛇ヶ洞（じゃがほら）川には、国から特別天然記念物に指定されているオオサンショウウオが生息している。しかし、近年は河原に流れ着くゴミが後を絶たない状況で、生息環境の保全が喫緊の課題となっていた。

オオサンショウウオの生息環境を守るため、同社では地元住民とともに、オオサンショウウオの人工巣穴やその周辺、また河川上流の清掃活動にも取り組んでいる。

同活動に取り組んでいく中で、上流部から不法投棄された産業廃棄物が水質悪化の要因になっていることが分かった。そこで、同社では地元自治体に対して改善策を提案。様々な河川環境美化への取り組みが功を奏し、現在では人工巣穴にオオサンショウウオの卵が確認されるまでに生息環境が改善されている。

さて、これまで紹介してきたように、同社における環境保護活動は自社内だけで完結するのではなく、地域住民を巻き込んだものになっている。こうした活動を地域に広げていくことで、参加する住民にとっても「環境問題は他人ごとではなく、自分たちで取り組んでいかなければならないものだ」と、環境への意識が高まってくる。エコの輪を社外へと広げていくことで、地域内での環境保全の動きが加速度的に広がっていくのである。

また、地域住民に環境への理解をより深めてもらうために、同社では瀬戸市主催の環境フェアなどにも出展。地域住民に自社の環境活動を紹介するだけでなく、活動参加への呼びかけなども行っている。

### ■エコへの取り組み3

**生活者に身近な環境保護活動を推進**
**不用品をリサイクルし途上国に輸出も**

③地域美化活動への参加

愛知県北部にある大口町では、公園や道路などの公共施設を「里子」と見立て、それらを利用する町民が「里親」となり、里子（公園や道路など）の世話をしていく「アダプトプログラム」制度を導入している。同社では同制度に賛同し、同町にある小牧営業所が里親となり、日頃から世話になっている地域住民への感謝の気持ちを込めて、住民と協力しながら駐車場近隣の清掃活動を実施している。

なお、他の営業所でも敷地周辺道路の除草やゴミ拾い、側溝の清掃などを行っている。

④オリジナル・エコバッグの製作

小売店での購買時にエコバッグなど買い物袋の持参を呼びかける「マイバッグ運動」は、最も身近な環境保護活動のひとつであるといえよう。同社では、同運動に活用できるオリジナル・エコバッグの製作を行っている。

まず、同社でベースとなるエコバッグを製作し、それを障がい者支援センターに寄贈する。同センターでは、施設利用者である障がい者が送られてきたエコバッグに独自に手を加えた上で販売。その収益を同センターで役立ててもらおうという取り組みである。

⑤リユース輸出事業を通じた廃棄物発生抑制

引越・片付けサービスの際には、サービス利用者宅から様々な不用品が発生する。これらの品々の中には、まだ使えるものの国内では商品価値が低く、ゴミとして処分されるものも少なくない。

同社では、使用しなくなった文房具や、着用しなくなった子ども用の服や靴などを集め、需要のある東南アジアの途上国に向けて輸出し、恵まれない子どもたちに寄付している。こうした取り組みを通じて、廃棄物の発生を抑制するとともに、途上国の子どもたちへの貢献にも繋げている。

なお、同社ではその他にも、エコドライブや、事務所内でのクールビズ・ウォームビズの推進など、業務を通じての二酸化炭素排出量削減にも積極的に取り組んでいる。

地域美化活動にも積極的に参加している

さいごに

**CSR視点からの環境保護活動が**
**地域や社会への貢献に繋がる**

多彩な環境保護活動を通じて、社会貢献を継続的に行っている同社。今年改定した同社の企業理念でも「仕事を通じてお客様や地域に貢献する」とうたっており、社員が様々な活動を通じて人間的な成長を果たし、顧客や社会に貢献できる「人財」に育ってくれることを期待しているという。

「地域に根を張って事業を行う中小運送事業者にとって、地域貢献に資するCSR活動を強化させていくことはきわめて重要です。当社では、様々なCSR活動を通じて地球環境だけでなく、人にもやさしい取り組みを続け、地域や地球にやさしい気持ちの輪を広げていきたいと考えています」（鍋嶋社長）

（取材協力）大橋運輸株式会社　鍋嶋洋行代表取締役

**会社概要**

| | |
|---|---|
| 会社名 | 大橋運輸株式会社 |
| 代表者 | 代表取締役 鍋嶋 洋行 |
| 本社所在地 | 愛知県瀬戸市西松山町 2-260 |
| 創　業 | 昭和 29 年 3 月 17 日 |
| 資本金 | 3,000 万円 |
| 従業員数 | 111 人 |
| 所有台数 | 75 台 |

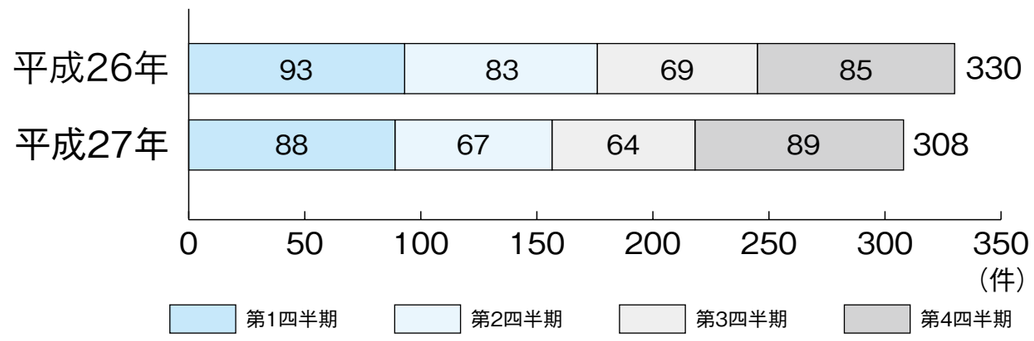
全ト協　平成27年中　事業用トラックが第1当事者となった死亡事故

# 交通事故統計分析結果（概要）

全日本トラック協会はこのほど、事業用トラックが第１当事者となる平成 27 年中の交通事故統計分析結果（発生地別）を公表した（1 面に関連記事）。このデータは、警察庁が把握している全国の交通事故統計データについて、①事故件数②発生地別③道路区分別④車両区分別⑤事故類型別⑥行動類型別⑦時間帯別⑧危険認知速度別⑨年齢層別⑩運転免許取得年数別――等の基礎データのほか、例えば車両区分別の事故類型別や行動類型別など詳細な交通事故分析を行っている。『広報とらっく』ではこの中から、一部を抜粋して掲載するとともに、27 年中の交差点での事故の特徴をまとめた刷り込みポスターを掲載する。なお、この事故統計分析結果は、全ト協ホームページからダウンロードが可能。

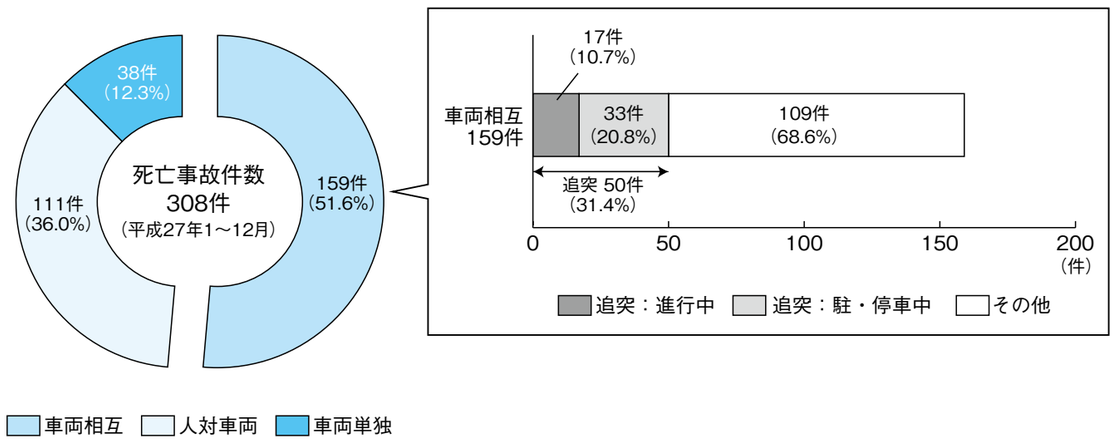
## ◆ 事故件数

・平成 27 年の死亡事故件数は 308 件発生し、前年に比べて 22 件減少した。
・営業用トラック 1,231,758 台（平成 27 年３月現在、トレーラおよび軽自動車を除く）に対する１万台当たり死亡事故件数は「2.5」となり、昨年の「2.7」に対して 0.2 ポイント減少した。
・全日本トラック協会の「トラック事業における総合安全プラン 2009」の目標達成のためには、さらなる事故防止対策が急務である。



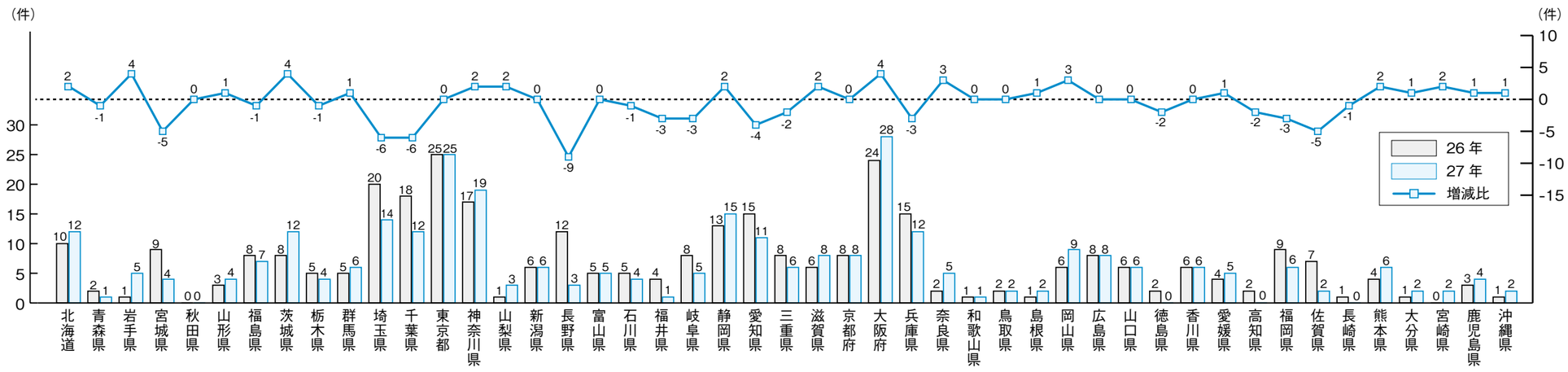

## ◆ 事故類型別

・平成 27 年の死亡事故件数 308 件のうち、事故類型では「車両相互」の衝突事故が死亡事故件数の過半数となる 159 件（51.6％）で、このうち追突事故は 50 件と３割強を占め、特に駐・停車車両に追突する事故が 33 件（20.8％）であった。




## ◆ 発生地別

・平成 27 年の発生地別死亡事故件数の多い県をみると、「大阪府」が最も多く 28 件、次いで「東京都」25 件、「神奈川県」19 件、「静岡県」15 件、「埼玉県」14 件、「北海道」、「茨城県」、「千葉県」および「兵庫県」がそれぞれ 12 件等と続いている。
・平成 26 年の発生地別死亡事故件数と比較すると、「岩手県」、「茨城県」および「大阪府」の増加が顕著で、それぞれ４件増加している。次いで、「奈良県」および「岡山県」がそれぞれ３件増加している。

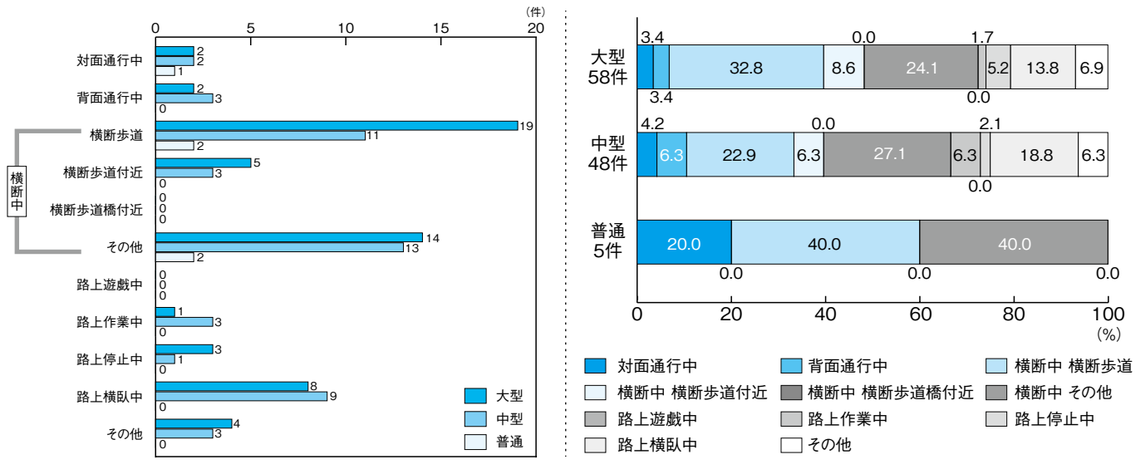



・一方、「長野県」の減少が際立っており、９件減となっている。次いで、「埼玉県」および「千葉県」がそれぞれ６件減、「宮城県」および「佐賀県」がそれぞれ５件減少した。

## ◆ 事故類型別（車両区分）

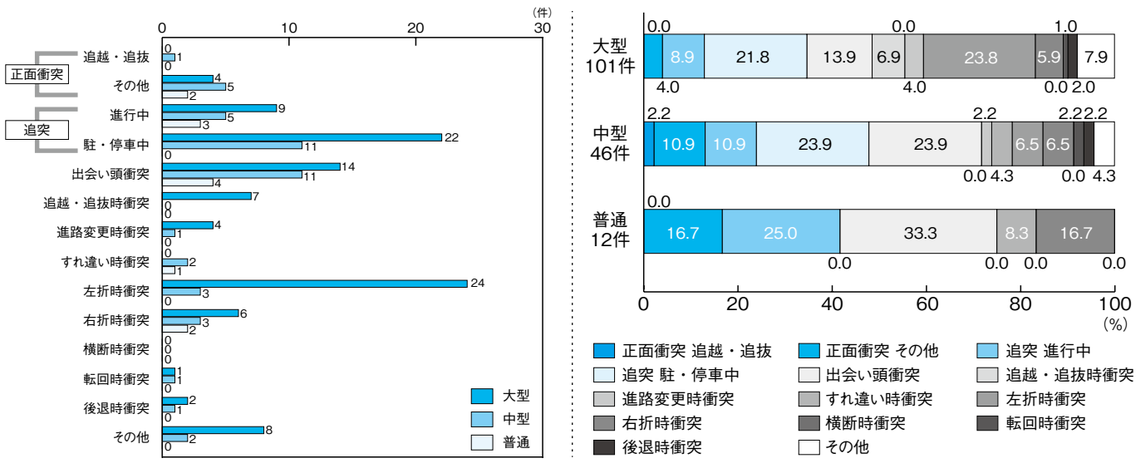
### (1) 車両区分の事故類型（人対車両）別

・車両区分の事故類型（人対車両）別にみると、「大型」では「横断中　横断歩道」が 19 件（32.8％）と最も多い。
・「中型」では「横断中 その他（横断歩道等以外）」が最も多く 13 件（27.1％）となった。
・「普通」では「横断中　横断歩道」および「横断中 その他（横断歩道等以外）」が最も多く、それぞれ２件（40.0％）となった。



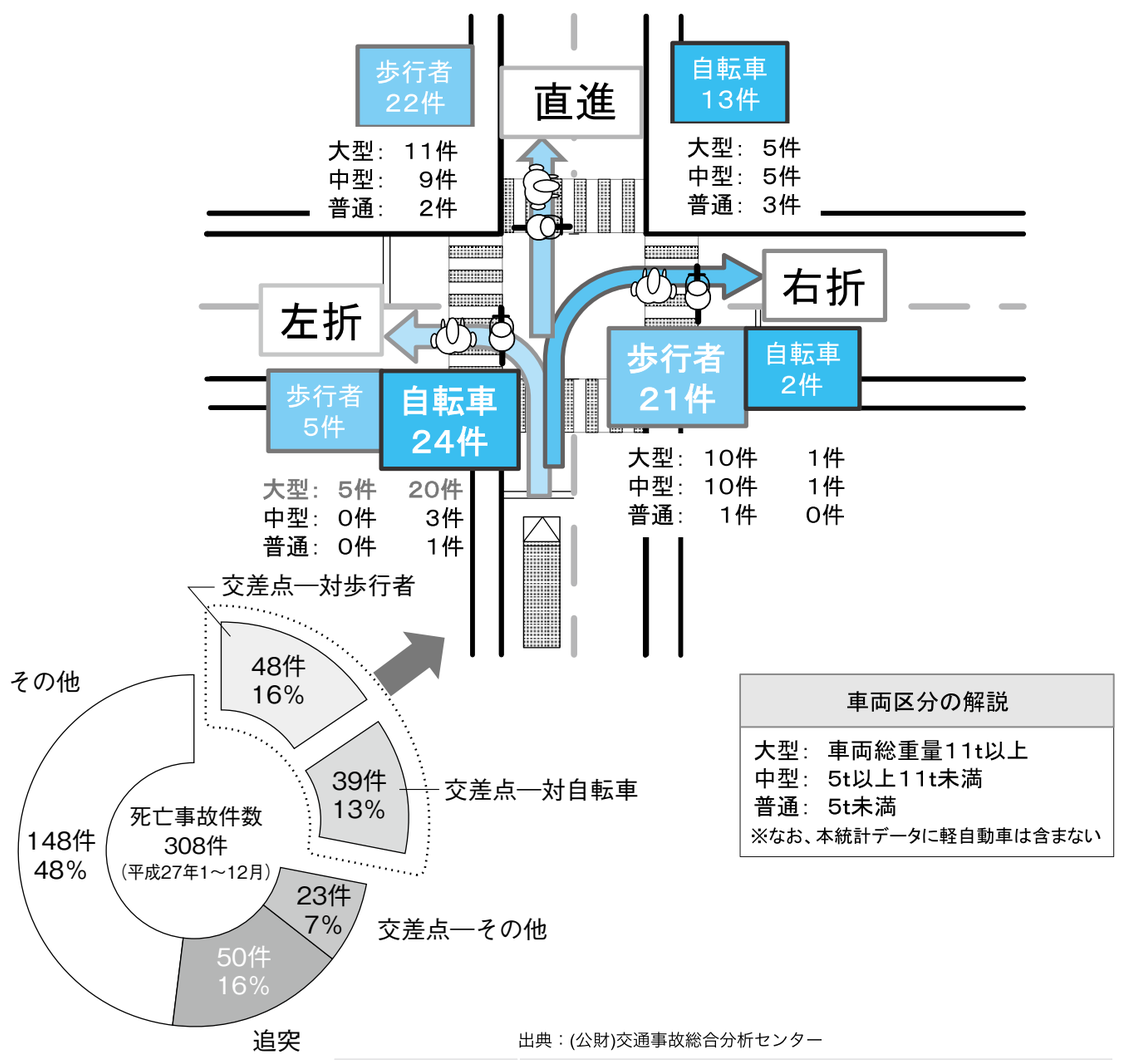

### (2) 車両区分の事故類型（車両相互）別

・車両区分の事故類型（車両相互）別にみると、「大型」では「左折時衝突」が最も多く 24 件（23.8％）となった。次いで、「追突　駐・停車中」22 件（21.8％）および「出会い頭衝突」14 件（13.9％）等と続いている。
・「中型」では「追突　駐・停車中」および「出会い頭衝突」が最も多く、それぞれ 11 件（23.9％）となった。次いで、「正面衝突　その他」および「追突　進行中」がそれぞれ５件（10.9％）等と続いている。
・「普通」では「出会い頭衝突」が最も多く４件（33.3％）となった。次いで、「追突　進行中」３件（25.0％）等と続いている。




## ◆ 交差点における死亡事故（対歩行者・自転車別）

・事業用トラックが第１当事者となる交差点における対歩行者および自転車の死亡事故（87 件）は、 追突事故（50 件）の 1.7 倍。
・左折死亡事故は、８割以上大型車であり、対自転車（24 件）が対歩行者（５件）の約５倍。
・右折死亡事故は、対歩行者（21 件）が対自転車（２件）の約 10 倍。




**車両区分の解説**

大型：　車両総重量11t以上
中型：　5t以上11t未満
普通：　5t未満
※なお、本統計データに軽自動車は含まない

出典：(公財)交通事故総合分析センター

| | |
|---|---|
| 交差点－歩行者 | 交差点での右左折及び直進時の対歩行者事故（上図参照） |
| 交差点－自転車 | 交差点での右左折及び直進時の対自転車事故（上図参照） |
| 交差点－その他 | 上記以外の交差点での対四輪車・二輪車の事故（追突除く） |
| 追　突 | 対二輪車・自転車を含む追突事故 |
| その他 | 上記以外の正面衝突等の車両相互（自転車含む）事故、車両単独事故、交差点以外での対人事故 |

## 労災ひとくちメモ

# ②熱中症に気を付けましょう！

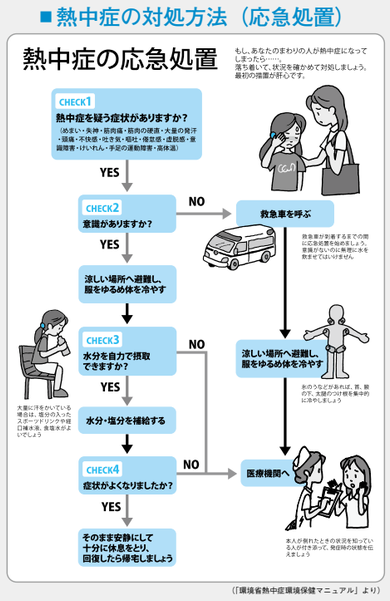
## ～予防と対処法を身に付けましょう～

人間の身体は、平常時は体温が上がっても汗や皮膚温度が上昇することで体温が外へ逃げる仕組みとなっており、体温調節が自然と行われます。しかし、体温の上昇と調整機能のバランスが崩れると、どんどん身体に熱が溜まってしまいます。このような状態が熱中症です。

地球温暖化やヒートアイランド現象などにより、昔に比べると、夏の暑さによる身体への熱ストレスが大きくなっています。その結果、熱中症になる人が増加するなど、人の健康への影響が顕著となりつつあります。熱中症を防ぐため、熱中症の仕組みを知り、また対処方法を身に付けましょう。

▷環境省「熱中症予防情報サイト」では、人体の熱収支に与える影響の大きい①湿度②日射・輻射など周辺の熱環境③気温――の3つを取り入れて算定した「暑さ指数」を毎日更新しています。こうした情報などをこまめにチェックし、熱中症を未然に防ぐように心がけましょう。

■熱中症の対処方法（応急処置）




（「環境省熱中症環境保健マニュアル」より）

☜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○×クイズ　～合図・進路変更編～

【解答】２面に問題

❶×（道交法第53条第1項）車両（自転車以外の軽車両を除く）の運転者は、左折し、右折し、転回し、徐行し、停止し、後退し、又は同一方向に進行しながら進路を変えるときは、手、方向指示器又は灯火により合図をしなければならない。

❷○（道交法第53条第3項）車両の運転者は、合図に係る行為をしないのにもかかわらず、合図をしてはならない。

❸×（道交法施行令第21条）進路変更をするときは、その行為をしようとするときの3秒前のとき。

❹○（道交法第30条第3号・規制標示102の2）車両通行帯を通行している場合において、その車両通行帯が当該車両通行帯を通行している車両の進路の変更の禁止を表示する道路標示（車両通行帯が黄色の線）によって区画されているときは、緊急自動車に進路を譲るなどの場合を除いて、その道路標示をこえて進路を変更してはならない。

❺○（道交法第26条の2第2項）車両は、進路を変更した場合にその変更した後の進路と同一の進路を後方から進行してくる車両等の速度又は方向を急に変更させることとなるおそれがあるときは、進路を変更してはならない。

## 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

### 86「お菓子の道」❻ とろりと甘い水まんじゅう

岐阜県は大小の河川が何本も流れている。なかでも大垣市には川や湧き水が多く、水質にも恵まれ、名物菓子にも水を活用した逸品がある。筆頭は水まんじゅう。お薦めの味は、JR大垣駅前にある重厚な商家造りの「金蝶園総本家」のものだ。

さらしあんを葛とわらび粉の皮で包んだ、さらりとした風合いの夏向きのお菓子で、文字通り水分が多くて皮がやわらかい。それで、まんじゅうとはいうものの、猪口に流し入れてある。

夏が近付くと、店先に水まんじゅうの屋台が出る。屋台には浅い水舟が設置されていて、水の中に猪口入りの水まんじゅうがきっちり並べられている。水舟には、竹製の蛇口から湧き水が絶えず流れ込んでいるから、見るからに涼しい。

水まんじゅうはその場で食べるのがおいしい。注文すると、女性店員が水中から猪口を取り、湧き水の流れにあてる。すると、水圧でつるりとまんじゅうがすべり出てくるので、すかさずガラス鉢で受け、水まんじゅうがひたひたになるように水を入れるのである。

さあ、いただこう。喫茶コーナーに座り、ガラス鉢の水まんじゅうをスプーンで半分に切る。つるりと冷たい葛の食感が心地よく、とろりとやわらかなこしあんの甘味がその後を追ってくる。このとき、水も一緒に味わうのがコツ。水温は15～16度だが、氷水と違って湧き水だから、すいっと体に染みわたるのだ。

大垣市では、18軒の菓子屋が水まんじゅうを競作している。金蝶園総本家で聞いたところ、「普通の葛まんじゅうの2倍の水を使います。葛だけだと水でふやけるので、わらび粉を加えるのがコツ。それでも、おいしい時間は短い。だから、うちでは2時間おきにつくっています」と、教えてくれた。

（つづく）

（むかさ・ちえこ）

# 全ト協 平成28年度 中央近代化基金融資推薦申込公募要綱（抜粋）

| 補完融資 | 燃料費対策特別融資 | 激甚災害融資 |
|---|---|---|
| 6月20日～7月29日 | 7月1日～9月30日 | 6月30日まで |

全日本トラック協会ではこのたび、平成28年度中央近代化基金融資（補完融資／燃料費対策特別融資）の申込受付を開始する。

この融資は、全ト協からの利子補給により、長期低利の融資を推進し、トラック運送事業者の近代化・合理化を図るために行われる。

また、平成28年熊本地震発生に伴い、現在公募を行っている激甚災害融資については、公募期間が6月30日までとなっている。

申込に必要な書類や融資条件の詳細等については、全ト協ホームページに掲載の公募要綱を参照のこと。

## 第40回　補完融資

**◇公募推薦総枠**
30億円
一般・物流効率化促進、中小企業高度化資金貸付対象事業の合計枠

**◇公募期間**
平成28年6月20日（月）から平成28年7月29日（金）まで
（ただし、公募枠の30億円に達し次第、申込の受付を締め切る）

**◇推薦対象者**
各都道府県トラック協会（以下「地方協会」という）に加入している貨物自動車運送事業法の許可を受けた運送事業者、その共同体およびその持株会社（傘下の貨物自動車運送事業者に係る資金調達を行う者に限る）（以下「事業者」という）であって、株式会社商工組合中央金庫（以下「商工中金」という）との取引資格があるもの（予定を含む）。

**◇対象事業**
①トラックターミナル・配送センター等の物流施設の整備に要する資金
・近代化・合理化のための事務機器（コンピュータ・ファクシミリ・複写機・MCA機器・ソフトウエア等）の設置購入に要する資金を含む。
・設備の「補修・改修」に要する資金を含む。
②福利厚生施設の整備に要する資金
③荷役機械購入に要する資金
④物流効率化に直結する新規施設の場合は、同施設に付帯する事務機器等の購入資金を含む。
⑤車両購入および改造は除く。

**◇融資限度**
《一般・物流効率化促進》
事業規模が1億円以上50億円以内の大規模プロジェクト申込事業者の平成28年度以降の投資額の30%（投資額の30%が5千万円未満の場合は5千万円）。ただし、未払金額以内
《中小企業高度化資金貸付対象事業》
中小企業高度化事業に要する資金の15%

**◇利子補給率**
年0.4%（個別企業体・共同体ともに）
1事業者に対する利子補給は、総額で2千万円を限度とする。

**◇地方協会から全ト協宛て推薦期限（全ト協必着日）**
平成28年8月5日（金）

**◇推薦適否決定通知予定日**
平成28年8月19日（金）

## 第40回　燃料費対策特別融資

**◇公募推薦総枠**
40億円

**◇公募期間**
平成28年7月1日（金）から平成28年9月30日（金）まで
（ただし、公募枠の40億円に達し次第、申込の受付を締め切る）

**◇推薦対象者**
地方協会に加入している貨物自動車運送事業者、その共同体およびその持株会社（傘下の貨物自動車運送事業者に係る資金調達を行う者に限る）であって、商工中金との取引資格があるもの（予定を含む）。

**◇対象資金**
ポスト新長期規制適合車でかつ平成27年度燃費基準を達成した車両の導入に必要な設備資金。

**◇融資限度**
3千万円（個別企業体・共同体ともに）
（地方協会の限度額とは別枠とする）

**◇利子補給率**
年0.6%（個別企業体・共同体ともに）

**◇地方協会から全ト協宛て推薦期限（全ト協必着日）**
第１回　平成28年 8月 5日（金）
第２回　　9月 7日（水）
第３回　　10月 7日（金）

**◇推薦適否決定通知予定日**
第１回　平成28年 8月19日（金）
第２回　　9月21日（水）
第３回　　10月21日（金）

## 激甚災害融資（平成28年熊本地震）

**◇公募推薦総枠**
5億円

**◇公募期間**
平成28年5月2日（月）から平成28年6月30日（木）まで
（ただし、公募枠の5億円に達し次第、申込の受付を締め切る）

**◇対象資金**
激甚災害を受けた事業者の経営安定の確保を目的とした事業の再建または正常な操業維持に必要な設備資金および運転資金

**◇融資限度**
個別企業体５千万円、共同体１億円

**◇利子補給率**
年0.4%（個別企業体・共同体ともに）

**◇地方協会から全ト協宛て推薦期限（全ト協必着日）**
平成28年7月8日（金）

**◇推薦適否決定通知予定日**
平成28年7月15日（金）

# 普及の輪を広げる「命を守るAEDトラック」

全日本トラック青年部会
平成27年度顕彰事例②

## トラックドライバーのヒーロー化を目指して

全日本トラック協会では、都道府県トラック協会の青年組織に所属する経営者等を対象とした「青年経営者等による先進的な事業取組に対する顕彰」を実施している。平成27年度には、青森県の丸憲運輸有限会社と、東京都の株式会社藤倉運輸の2社が顕彰を受けた。

前回（5月15日号6面）の丸憲運輸㈲に続く今回は、全社員に救急救命講習を受講させ、AED（自動体外式除細動器）を搭載したトラックを運行することで社会貢献事業に取り組んだ㈱藤倉運輸の事例を紹介する。

### 株式会社藤倉運輸 代表取締役 藤倉 泰徳氏

「命を守るAEDトラック」第1号車両。前後左右計4か所にステッカー、プリントを貼付

㈱藤倉運輸
藤倉 泰徳
代表取締役

㈱藤倉運輸は（藤倉泰徳代表取締役）は、東京都足立区に本社を置き、化成品・樹脂などをメインに、関東一円への輸送を行っている。そんな同社が社会貢献事業を開始するきっかけとなったのは、社内にAEDを設置したことだった。

今から遡ること4年前、警備保障会社の紹介を受け、AEDの導入を検討していた同社。ちょうどそのころ、同社の配送センター内で60代のドライバーが意識を失くして倒れるという事態が発生した。救急車で搬送され、入院もしたものの、幸い命に別状はなく、無事に快復して仕事復帰を果たした。この出来事を受け、藤倉社長は「命を救う技術を会社に取り入れる必要性」を痛感し、AEDを社内に設置することを決めた。

「設置するからには社員全員が使えなければ意味がない」と考えた藤倉社長は、社員全員に救急救命講習を受講させることを決意。3年前から、社長と幹部は「普通救命講習」で技術と知識を身に付け、社員たちはAEDを中心に学ぶ「救命入門コース」を年1回受講している（写真①）。

「会社の武器になるような資格をできるだけ取っておこう、という思いもありました。当社の経営理念は、『誠実と感謝の心で人づくり』です。救急救命講習をはじめ、様々な資格をもっていれば、将来役にも立つでしょうし、いろいろな経験をしながら人として成長し、『自分づくり』をしてほしかったのです。講習を受けてほしいと社員に伝えると、反応はイマイチでした（笑）。しかし、実際に講習を受けると、『やってみないと分からないことがたくさんあったし、もうこれでとっさの時にも対応できるようになったと思う』という心強い感想が返ってきました」（藤倉社長）

①
年1回の救急救命講習。同社では全社員が受講している

AEDの操作は、救急救命講習を受講したことがあるかないかによって全く違ってくると藤倉社長は語る。受講をしていれば、周囲の助けを大声で呼ぶことも、機械の操作も、スムーズにできるようになるという。そうした経験から、同社では、地元足立区のイベント等で、救急救命実演会も実施している。

### 命を守るAEDトラックのイメージ変革

AEDを会社に設置し、全社員に救急救命講習を受講させた藤倉社長が次に考えたのは、現場にもAEDを設置するということだった。ドライバーが赴く現場に常にAEDを置くには、トラックに搭載しておくのが最良の手段。「AEDをトラックに積もう」という発想で始まったのが、「命を守るAEDトラック」事業だった（写真②）。

同事業の根幹を成すのは、「トラック運送業界およびトラックドライバーのイメージ変革」だ。それに加えて、駐車問題への対応がある。

②
車体に貼られている「命を守るAEDトラック」のロゴステッカー

「トラックには『危ない・大きい・怖い』というイメージがあり、ともすれば『人の命を奪うもの』のように思われがちです。しかし、AEDを搭載すればトラックは『人の命を守るもの』になり得ます。何かあった時にはトラックドライバーを頼ってもらえるようにしたい。その第一歩としてAEDトラックを始めようと思いました。また、都市圏で問題になっている駐車問題では、トラックが邪魔者扱いされているような側面がありますが、誰もが使えるような状態でAEDを積んでいれば、それは単なる駐車車両ではなく、救急救命車両として捉えてもらえるのではないかと考えたのです。現在、適用除外車両には認められていませんが、理解を求め続けたいと考えています」（同）

車両に搭載することで、AEDを「いつでもそこにあるもの」にし、AEDを扱うことのできる救急救命講習受講ドライバーが乗務することによって「ドライバーをヒーロー化すること」を目指した同事業。AEDトラックの制作過程は、試行錯誤の連続だったという。

### 関係各所の協力と試行錯誤を経て試作品が完成

AEDをトラックの車内に載せるという前例はあったものの、「トラックの外に、誰にでも使えるような形で設置する」というのは全国初の試みだった。

当初は、大型トラックのキャビンにドアをつけ、そこにAEDを埋め込むという構想だったが、構造や振動の問題で頓挫。しかし2年前、ボディ加工事業者から「外装箱を作ってその中にAEDを入れればよいのではないか」との助言を受け、AED収納ボックスの製造会社に相談。試作品の製作に着手した。

④
試作第1号の外装箱。低反発ウレタンでAED本体をしっかり保護

試作では、温度対策にヒーターやファン、振動対策にバネ、さらには遠隔監視システムの搭載など、様々な装置を盛り込むことが検討された。検討に検討を重ねた結果たどりついたのは、①AEDの中でもトップクラスの耐震性と強度を誇る、一般的なものよりもひと回り小さいAEDを使用（写真③）②電源を通し、AEDの作動ランプが外からでも分かるように工夫③低反発のウレタンマットを敷き詰めた縦開きの外装箱に入れる――という方法だった。

その試作第1号が完成したのは、昨年7月のこと（写真④）。猛暑の中、温度測定実験を行った。AED本体の動作保証温度範囲は、0℃～50℃。設置場所は荷台の下で直射日光も当たらず、路面すれすれでもないため路面からの反射熱にも影響を受けることなく、外装箱内の温度を最高で40・2℃に抑えることができ、夏の暑さに耐えられることが実証できた。また、試作以降にも、外装箱をさらにコンパクトにするなどの改良を加えている。

③
フィリップス社製のAEDを搭載

「暑さには耐えられましたが、冬場の気温が氷点下になる寒冷地で導入する場合には、また対応策を考えていかなくてはなりません。外装箱の試作からまだ1年弱しか経っていないということもあり、現行のものにどこまで耐久性があるのか未知数ですし、今後導入が進めば、さらに改良を重ねていかなければならないと考えています」（同）

### 顕彰受賞を受けさらなる広がり見せるAEDトラック

同事業開始以降、藤倉社長がよく尋ねられるのが、「AEDトラックの使用事例はあるのですか？」という問いなのだという。

「いつも、『ないほうがいいでしょう』とお答えしています（笑）。当社では、一度だけAED搭載トラックが事故現場に遭遇し、ドライバーがAEDを持って駆け付けたことがありますが、無事だったためにAED使用の必要はありませんでした。使用機会はないに越したことはありません。しかし、AEDを搭載していれば、もしもの時、とっさの行動をとることができ、人の命を救うことができます」（同）

同社では現在、2ㇳンの箱車が2台、4ㇳン車のウイング車が1台と、計3台のAEDトラックを運行しているが、AEDトラックの導入は、同社のみならず、都内近隣の事業者にも広がっており、同社の3台の他にも、4社で4台のAEDトラックが活躍している。

4社とも、AEDトラックの評判を聞きつけ、同社へ導入を打診。うち1社は、建築現場へ鋼材等を運ぶ運送事業者で、万が一の時に活用できるということや、将来的なプライオリティも視野に入れて導入を決めたという。

「青年部会の全国大会で発表をしたおかげもあり、東京だけでなく、今度大阪の事業者さんにも導入していただけることになりました。今はまだ東京・大阪だけですが、街を走るAEDトラックを見た誰かがまた導入をしてくれて、この輪がさらに広がっていくことを期待しています。『AEDトラック、よく街で見かけるようになったね』と言われるまでになりたいですね」（同）

**会社概要**

**株式会社藤倉運輸**
［ 代表取締役　藤倉泰徳 ］

| | |
|---|---|
| 本社 | 東京都足立区神明南 2-1-2 |
| 設立 | 昭和 44 年 12 月 |
| 資本金 | 1,000 万円 |
| 従業員数 | 28 人 |
| 車両台数 | 18 台 |

## 青年経営者等による先進的な事業取組に対する顕彰

### 7月1日から申請受付開始

全日本トラック協会では、「青年経営者等による先進的な事業取組に対する顕彰事業」を平成 28 年度も実施することとし、7月1日から 10 月 31 日まで申請を受け付ける。

同事業では、都道府県トラック協会の青年組織に所属する経営者等を対象に、既に実施した、または 28 年度中に実施予定の、先進的で創意工夫等のある取り組みにより、他の者の模範となり得る事業に対して顕彰を行う。

候補対象となるのは、①社会貢献事業②収益性向上事業③安全対策事業④環境対策事業⑤その他（特に本目的に沿った事業）――の5つで、申請は1者1事業まで。

対象となる事業実施主体は、都道府県ト協の青年組織に所属する会員事業者（当該事業者で構成する団体を含む）で、貨物自動車運送事業法等の悪質違反がない者。また、トラック協会以外の助成金等を受けない事業が対象となる。

1事業に対する顕彰金は、金賞（100万円）、銀賞（70万円）、銅賞（50 万円）で、顕彰総額は500万円。お問い合わせは、所属する都道府県ト協または全ト協経営改善事業部まで。

**こちら広報室　四季折々 94**

▼東京都下の文京区にある禅寺で毎週末に行われる坐禅会には、異分野の老若男女が参加します。静寂の中、誰しもが暫しの間、瞑想にふけり煩雑な日常から切り離される瞬間です。仕事に追われ、時間に追われる自身を僅かな時間の中で振り返ることが出来る、得難いひとときです。▼坐禅の開始を告げる柝（たく・拍子木のような音）が堂内に響き亘ると、緊張感が走ります。背筋を伸ばし、上体を前に傾け、お尻を突き出し、胸を張るように上体を起こして「坐相」が整い、厳粛かつ静寂の中で坐禅が行われます。▼ゆっくりと鼻で呼吸を行い、1から10まで数える「数息観」（そくかん）を繰り返します。途中、眠気や疲れで身体が揺れて坐相が崩れると指導僧に合掌して、自ら「警策」を受けます。テレビなどで見る「バシッバシッ」と細長い板が肩にしなるあの光景です。正対し、「与える」側の打つ動きと、「いただく」側の打たれる動きはどちらも綺麗な所作で、見ていて思わず気が引き締まります。▼しかし、肩を打たれた瞬間は「痛い！」と、思わず声が漏れそうになります。まだまだ私は雑念だらけということなのでしょう。▼古き伝統は一つひとつの所作が見事に繋がり、ある意味システム化され、心をすべて見抜かれているようで納得しきりです。僅か45分の坐禅ですが、心を静めるのは気持ちを整えることに通じ、クセになりそうです。▼坐禅の前後に行う全員での読経は、一語一語大きな声を出して行うため、堂内に声が反響して、建物が揺れるかのような迫力です。普段腹の底から大きな声を出すこともないので、読経の合唱は何と気持ちの良いことでしょう。もやもやが吹き飛ぶ瞬間です。▼坐禅会の帰路、知り合ったメンバー数人で、ぽつんと僅かな灯りが点いた赤提灯に誘われ、古びたお店の暖簾を潜ることもあります。先程とはある意味で真逆な世界です。仕事で競合することのない仲間の会話は気もつかわず自然体です。自由闊達な胸襟を開いた語らいは、時の経過とともに盛り上がりをみせます。適度なところで、「また会いましょう」を合言葉に散りゆくさまは、次回への約束でもあります。この先何人もの人と出会えるか想像もつきませんが、人は千差万別、それぞれが自分にない個性を持ち併せているからこそ、教わること誠に多しです。▼幾度もの坐禅を重ねる段階で、悟りを開いた高僧のたどり着いた世界を寸分でも見てみたい気がします。それは叶わぬ夢とわかりながら凡人の私でさえ坐禅を通して「体験によって真髄が伝えられる」とされる「不立文字」（ふりゅうもんじ）の深い境地を垣間見ている感じがします。それは堂内に忍ぶ先達の魂の叫びかも知れません。仏門で得た心のゆとりは何かの場面で私を助けてくれるに相違ありません！　（山崎薫）

2016・6・15

グリーン経営認証

認証取得後約 3.8%の燃費向上、車両故障件数 17.3%減少。
交通事故発生件数 23.8%減など　環境改善にとどまらない効果。

認証取得に向けた講習会のご案内

| 日時 | | 場所 | 主催 | 問合せ先 |
|---|---|---|---|---|
| 6月27日(月) | 13時30分～16時30分 | (一社)千葉県トラック協会 3階 大研修室<br>千葉県千葉市美浜区新港212-10 | 関東運輸局 | エコモ財団 グリーン経営講習会係<br>☎03-3221-7636 |
| 6月27日(月) | 13時30分～16時30分 | (一社)兵庫県トラック協会<br>西部研修センター 2階 大会議室<br>兵庫県姫路市中地字村東26-1 | 近畿運輸局 | |
| 7月14日(木) | 13時30分～16時30分 | ワークピア横浜 3階 いちょうの間<br>神奈川県横浜市中区山下町24-1 | 関東運輸局 | |
| 7月15日(金) | 13時30分～16時30分 | 武生パレスホテル 3階 相生の間<br>福井県越前市府中1-2-3 | 中部運輸局 | |
| 8月 8日(月) | 13時30分～15時00分 | 高知県トラック会館 3階 会議室<br>高知県高知市南ノ丸町5-17 | 四国運輸局 | 四国運輸局 交通政策部 環境・物流課<br>☎087-825-1173 |
| 8月22日(月) | 14時00分～17時00分 | (公社)長崎県トラック協会 2階 中会議室<br>長崎県長崎市松原町2651-3 | 九州運輸局 | 九州運輸局 交通政策部 環境・物流課<br>☎092-472-3154 |

エコモ財団が講師としてご説明する講習会です。既に認証登録をされている事業者様の参加も可能です。

「認証基準」、「取組事例」、「講習会開催予定」など 詳細は グリーン経営 で 検索
グリーン経営認証専用ホームページ　https://www.green-m.jp/

「出前説明会」受付中！
荷主企業や元請け物流事業者が、協力会社向けに開催する社内講習会等に当財団が出向き、説明する取組です。

公益財団法人 交通エコロジー・モビリティ財団
〒102-0076　東京都千代田区五番町 10 番地五番町 KU ビル 3 階
☎03-3221-7636 http://www.ecomo.or.jp

高機能通信型デジタコ
27,000円

・国交省認定取得予定
・リアルタイム通信
・GPS内蔵
・挙動センサー搭載
・8月下旬発売予定
・通信費+ソフト使用料
月額1,400円/1台
（価格はすべて税抜）

MOVO ムーボ
株式会社 Hacobu（ハコブ）
03-6452-8838 info@movo.co.jp

直進
死亡事故の8割が高齢者
自転車 13件
歩行者 22件
件 20 15 10 5 0
歩行者
自転車
0 0
4 3
18 10
1~18
19~59
60~98
歳
右折
死亡事故の9割以上が
対歩行者、特に高齢者が多い
自転車 2件
歩行者 21件
件 20 15 10 5 0
歩行者
自転車
0 0
8 1
13 1
1~18
19~59
60~98
歳
左折
対自転車が
対歩行者の約5倍
歩行者の
死亡事故は全て大型車
歩行者 5件
自転車 24件
件 20 15 10 5 0
歩行者
自転車
0 5
2 10
3 9
1~18
19~59
60~98
歳
交差点ー対歩行者
48件 16%
87件 29%
39件 13%
50件 16%
追突
事業用トラックが
第1当事者となる
死亡事故件数
308件
その他
148件
48%
23件
7%
交差点ーその他
交差点ー対自転車
平成27年1月～12月
出典：(公財)交通事故総合分析センター
平成27年の左折死亡事故の8割以上が大型車
死角に注意し十分な安全確認を！
詳細は全ト協ホームページでご確認ください　http://www.jta.or.jp
JTA
公益社団法人
全日本トラック協会