昭和35年11月28日第3種郵便物認可

平成28年（2016年）　第2068号

人と物流の、より良い関係づくり！ハンドin ハンド！。
創刊1968年――全国8支局自社ネットワーク
あなたが必要な物流情報を、ワイドに、グローバルに、正しく。
わたしたちの情報は、新しい「物流」の指標となる。
物流ニッポン
LOGISTICS NIPPON
株式会社 物流ニッポン新聞社　http://www.logistics.co.jp
フリーダイヤル 0120-11-5655　電子メール nippon@logistics.jp

Japan Trucking Association

広報 とらっく

創刊 昭和28（1953）年2月

9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　＜中小運送事業者における事業承継特集＞
・親族内承継②
高島運輸㈱（滋賀県）

5・6　平成28年度
第1回運行管理者試験（貨物）問題と解答

7　・秋の全国交通安全運動

8　・熱中症対策は万全ですか？

9　・台風・大雨への備えを徹底しましょう

10　・シリーズ「会長に聞く」
鹿児島県トラック協会・中村利秋会長

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▼

8/15～9/14　9222
9/15～10/14　5917

高速道路通行料金

大口・多頻度割引最大50％

平成30年3月末まで1年間延長

ETC2.0搭載車を対象に大口・多頻度最大50％割引を継続する

全ト協の坂本克巳副会長（左から2人目）と福本秀爾理事長（右）、日貨協連の中川才助副会長（右から2人目）と村田省蔵専務理事（左）が国交省を訪問し、石川雄一道路局長（中央）に要望書を手渡した（8月23日、国交省）

政府は8月24日、平成28年度第2次補正予算案を閣議決定した。

第2次補正予算案は、8月2日閣議決定の「未来への投資を実現する経済対策」で取り組む施策として掲げられた「一億総活躍社会の実現の加速」「21世紀型のインフラ整備」「地方の支援」「熊本地震や東日本大震災からの復旧や安全・安心、防災対応の強化」の4本柱について、必要な経費を積み上げて計上されたもので、国費総額は1兆2257億円。

このうち、ETC2・0利用者に対する高速道路料金の大口・多頻度割引等に国費105億円が計上され、最大割引率を40％から50％に拡充する措置を、平成30年3月末まで1年間延長することになった。ETC2・0を対象とした割引率の拡充措置について、今年度は国費256億円が措置されているが、トラックのETC2・0普及率が想定より低いため、今年度の余剰分も活用して来年度拡充措置を継続する。

このほか、トラック運送業の生産性向上促進事業に4億円が計上された。労働力不足を踏まえて荷役作業を効率化するため、トラック車両後部に装着する「テールゲートリフター」の装着費用を1台当たり30万円補助する。これにより手荷役ではなく、ロールボックスパレットでの積み卸しが可能となることで、荷役時間をこれまでの3分の1程度に短縮可能と見込んでいる。

このほか、トラック輸送に係る対価を適切に収受できるようなノウハウ等を定着化させるためのセミナー開催など、経営力向上のための支援も行う。

また、大型トラック等の安全確保対策実施に向け、ガードレール等の防護柵の性能評価等を行うために必要な施設の改良を実施するとして、4億9千万円の国費を計上した。

平成28年度第2次補正予算案

生産性向上促進事業には4億円（テールゲートリフター補助）

全日本トラック協会が平成29年度税制改正・予算要望の最重要項目の一つとして積極的に要望している、「高速道路料金の大口・多頻度割引最大50％」を平成30年3月末まで延長するための費用として、政府が8月24日に閣議決定した平成28年度第2次補正予算案に、国費105億円が計上された。現在と同様にETC2・0搭載車を対象として、同車載器の普及・利用促進のため今年度の予算の余剰分も充当される。

なお、従来型ETCについても割引の経過措置が一定期間継続されているが、全ト協では日本貨物運送協同組合連合会とともに、経過措置の当面の延長を要求している（別掲）。

ETC2・0搭載車を対象に

テールゲートリフターの導入等にも4億円の予算が計上された

「従来型ETC搭載車の経過措置当面延長を」

全ト協 石川雄一国土交通省道路局長へ要望書を提出

8月23日、全日本トラック協会の坂本克巳副会長と福本秀爾理事長は国土交通省を訪問し、石川雄一道路局長に対し、高速道路料金の大口・多頻度割引について、従来のETC搭載車への経過措置を、当面の間延長するよう要望した。なお、当日は日本貨物運送協同組合連合会の中川才助副会長と村田省蔵専務理事も同行した。

高速道路料金における大口・多頻度割引については、平成28年度もETC2・0搭載車を対象に最大割引率50％が継続され、従来のETC搭載車についても、経過措置として平成28年4月から一定期間、引き続き最大割引率50％が継続されている。

全ト協では、購入促進助成事業を実施するなど、ETC2・0車載器の普及促進に努めているが、車載器メーカーの供給体制整備が28年4月以降となったことから、今後半年程度では十分に普及しないと説明。

このような状況を踏まえ、従来型ETC搭載車への経過措置の当面の延長を、石川道路局長に対して要望したもの。

第3次安倍第2次改造内閣

国土交通副大臣に末松氏、田中氏
政務官に根本氏、藤井氏、大野氏

第3次安倍第2次改造内閣の国土交通副大臣に、末松信介氏と田中良生氏が就任した。また、国土交通大臣政務官には、根本幸典氏、藤井比早之氏、大野泰正氏がそれぞれ着任した。トラック運送事業を担当するのは、末松副大臣と根本政務官。

【国土交通副大臣】

・末松信介（すえまつ・しんすけ）氏　昭和54年関西学院大学法学部卒業、全日本空輸入社。兵庫県議会議員を経て、平成16年参議院議員初当選。20年財務大臣政務官。参議院兵庫県選挙区選出、当選3回。60歳。

末松　信介
国土交通副大臣

・田中良生（たなか・りょうせい）氏　昭和61年立教大学経済学部卒業。平成13年日本青年会議所関東地区埼玉ブロック協議会会長、17年衆議院議員初当選。25年経済産業大臣政務官。衆議院埼玉15区選出、当選3回。52歳。

田中　良生
国土交通副大臣

【国土交通大臣政務官】

・根本幸典（ねもと・ゆきのり）氏　昭和63年一橋大学経済学部卒業、リクルート入社。国会議員秘書、豊橋市議会議員を経て、平成24年衆議院議員初当選。衆議院愛知15区選出、当選2回。51歳。

根本　幸典
国土交通大臣政務官

・藤井比早之（ふじい・ひさゆき）氏　平成7年東京大学法学部卒業。21年滋賀県彦根市副市長。24年衆議院議員初当選。衆議院兵庫4区選出、当選2回。44歳。

藤井　比早之
国土交通大臣政務官

・大野泰正（おおの・やすただ）氏　昭和57年慶應義塾大学法学部卒業、全日本空輸入社。運輸大臣秘書官、参議院議員大野明秘書、岐阜県議会議員などを経て、平成25年参議院議員初当選。参議院岐阜県選挙区選出、当選1回。57歳

大野　泰正
国土交通大臣政務官

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。

・9月の特別番組放送予定
9月16日（金）「平成28年秋の全国交通安全運動について」
国土交通省自動車局安全政策課　平井課長
9月30日（金）「平成28年度全国労働衛生週間について」
厚生労働省労働基準局安全衛生部労働衛生課　野澤課長

9月の名言

逆境が人格を作る。

レフ・トルストイ（1828.9.9～1910.11.20）
ロシアの詩人・小説家・劇作家。代表作に『戦争と平和』、『アンナ・カレーニナ』など。＜出典：ウェブサイト「トルストイの名言・格言」＞

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【売上拡大か、利益や財務内容優先か】…2面／タイヤケアホントの話【タイヤの空気圧値と温度がスマートフォンで見られる時代へ】…7面／食の新旧街道を行く【お菓子の道⑩甘酒で気力、体力回復】…9面

天然ガストラックは
エネルギーセキュリティに貢献します
NGV
2011年の東日本大震災直後、ガソリンや軽油がひっ迫し、ガソリンスタンドの給油制限や営業時間の短縮が相次ぎましたが、強靭なパイプラインが確保されたガスステーションは92%が営業を継続。天然ガス自動車の稼働率も約20%上昇し、その安定性が実証されました。
調査した天然ガススタンド（関東地方）の
92%が営業継続
（97/105箇所）
※営業停止した8箇所は併設する石油系燃料の営業停止による混乱回避のため営業を停止したものです。
92%
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/

配達くん 運輸業専門の経営管理システム
時代のニーズにお応えし、益々パワーアップした
配達くん13 新登場！
●信頼されて31年！　配達くんは、運輸業界にデビューしてすでに31年、多くの実践ノウハウに研かれ、現場にフィットした使い易いシステムを構築しました。
●最適システムをご提供！　業務の流れを変えずに導入したい・自社独自のシステムを作りたい。そんなご要望にピッタリなシステムを提供します。また、ご導入後のシステム追加・変更にも柔軟に対応します。
●信頼にお応えします！　配達くんの優れた能力を存分に活用していただけるよう、経験豊富なSEと専任オペレータが対応します。もちろん、アフターサポートも万全です。
配達くん　検索　クリック
http://www.daisosystem.co.jp
または、電話でお気軽にお問い合わせください。
詳しい資料を無償で提供しています。
大創システム株式会社
DAISO SYSTEM CO.,LTD.
本　社　〒110-0005 東京都台東区上野1-17-6
TEL.03(3831)3300　FAX.03(3831)3369
東北支店　〒984-0805 宮城県仙台市若林区南材木町65
TEL.022(216)5851　FAX.022(216)5852

ニュース・ターミナル（トラック協会ニュース）

NEWS 2016.8.5–9.1

全ト協

「自家用燃料供給施設整備支援事業助成金」追加募集

公募期間10月17日～31日

全日本トラック協会では、10月17日(月)から31日(月)まで、平成28年度「自家用燃料供給施設整備支援事業助成金」の追加募集を実施する。

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、助成予算は2000万円。

助成対象者は会員事業者、協同組合・連合会。ただし、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・連合会は対象外で、交付申請は年度内1施設限り。

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を参照のこと。

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。

第12回利用運送・積合部会（8月26日、全ト協）

交通事故・労災事故防止対策を積極的に推進

第12回利用運送・積合部会

8月26日、第12回利用運送・積合部会（井上和英部会長）が開催され、平成27年度事業報告(案)および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。

28年度事業計画では、①交通事故および労働災害事故の防止対策を積極的に推進する②貨物利用運送事業・積合事業の経営基盤の確立と、そのための経営戦略のあり方を検討する――など全6項目の施策を実施することとした。

議事終了後、全日本トラック協会の小山誠企画部長が「当面の諸課題について」をテーマに講演を行った。

31事業者（133事業所）の申請を受領

平成28年度引越事業者優良認定制度

全日本トラック協会は、8月1日(月)から8月15日(月)（当日消印有効）の期間で申請を受け付けていた平成28年度引越事業者優良認定制度について、31事業者（133事業所）の申請書類を受け付けたことを発表した。

今後、認定基準に基づいて厳正な申請書類の審査を行い、12月中旬に平成28年度「引越優良事業者」を認定・公表する予定。

同制度は、消費者に安心・安全な引越サービスを行う事業者の情報を提供することにより、引越における苦情やトラブルの防止を目指すことを目的として、平成26年度に創設された。

なお、制度2年目となる27年度には、72事業者（256事業所）が申請し、65事業者（160事業所）が認定され、初年度に認定された事業者と併せて、362事業者（1846事業所）が認定を受けている。

求車登録件数が増加、高まり見せる求車需要

WebKIT 7月成約運賃指数

全日本トラック協会と日本貨物運送協同組合連合会は8月5日、平成28年7月分の求荷求車情報ネットワーク（WebKIT）成約運賃指数を発表した。

28年7月の運賃指数は、前月と同じく111で、対前年同月比では3ポイント減少した。依然として高い指数で推移しているものの、28年5月以降、3か月続けて前年同月の指数を下回っている。

また、7月末現在の求車登録件数は8万1533件と対前年同月比4879件増（6・4%増）、対前月比2万2801件増（38・8%増）であり、求車需要が高まっている。

1～3月期から9・8ポイント悪化

トラック運送業界の景況感 4～6月期

全日本トラック協会は8月8日、平成28年4～6月期の景況感（速報）を発表した。

28年4～6月期は、非製造業の業績に伸び悩みが見られた。これまで好調だった訪日外国人旅行者の需要が鈍りはじめ、国内の消費関連需要も停滞したことなどが影響したと推測される。さらに中国経済の鈍化や、6月以降の円高進行により、輸出産業を中心にマイナス影響を与えた。

このような状況において、トラック運送業界の4～6月期は、運賃水準・輸送数量ともに悪化し、営業収入や営業利益、経常利益も悪化した。

その結果、景況感の判断指標はマイナス40・7と、前回(マイナス30・9)から9・8ポイント悪化した。

なお、来期の判断指標は、海外景気、円高、国内消費等の改善見込みは薄く、荷動きの早期回復が期待されない懸念から、今回より3・7ポイント悪化し、マイナス44・4の見通しとなっている。

TS（トラックステーション）情報

食堂運営時間を臨時変更

安城トラックステーション

安城TSは当面の間、土曜日と日曜日の21時～翌10時を臨時休業とする。

全ト協行事予定（9月1日～9月30日）

▽9月8日
・第40回ダンプトラック部会
▽9月14日
・第44回適正化事業委員会
▽9月15日
・第64回百貨店部会
▽9月29日
・第107回交通対策委員会

車内ゴミのポイ捨て防止啓発チラシを配布

全日本トラック協会では、環境対策委員会を中心として、道路や駐車施設等における車内ゴミのポイ捨て防止の徹底を図ることを目的に、業界を挙げた「車内ゴミのポイ捨て防止キャンペーン」を実施しています。

このたび全ト協では、車内ゴミのポイ捨て防止に係るチラシ（写真）を今号の『広報とらっく』へ折り込み、さらなる啓発活動を行います。

車内ゴミのポイ捨て防止徹底のための
4つのお願い
◎道路や駐車施設などへのゴミのポイ捨ては絶対に止めよう
◎車内のゴミは必ず事業所に持ち帰ろう
◎車内のゴミを管理するためにきちんとしたゴミ袋を用意しよう
◎事業所周辺のゴミの清掃や地域の清掃活動に参加しよう
公共道路を使用して輸送サービスを提供するトラック運送業界にとって、道路環境の美化・保全は責務です。
トラックドライバーと運送業界のモラルが問われています。車内ゴミのポイ捨て防止を徹底してください。
全日本トラック協会　東京都府県トラック協会　全国消費者団体連絡会　全国消費生活相談員協会　全国地方消費者連絡会　全国消費者団体連絡会　全国消費生活相談員連絡会　全国消費者相談員連絡会　全国消費者相談員協会　全国消費者相談員連絡会　全国消費者相談員協会　全国消費者相談員連絡会　全国消費者相談員協

ニュース・ターミナル（官公庁ニュース等）

国交省　相互通報制度を拡充
健康診断未受診を追加

国土交通省は8月8日、事業用自動車運転者の健康診断の受診について、遵守状況の確認を強化すると発表し、即日施行した。

事業用自動車運転者の労働条件改善のため、厚生労働省と連携して相互通報制度を運用しており、改善基準告示違反など、重大な違反を確認した場合には、相互に通報することにより、監査、監督の端緒としている。

今回、軽井沢スキーバス事故を受けて6月にまとめられた総合的な対策を踏まえ、この通報対象に、労働安全衛生法に基づく健康診断の未受診事案を追加し、健康起因事故の防止に向け、厚生労働省との連携を強化していくことにしたものだ。

相互通報制度は、バスに限らず、トラックを含む自動車運送事業全般を対象としている。

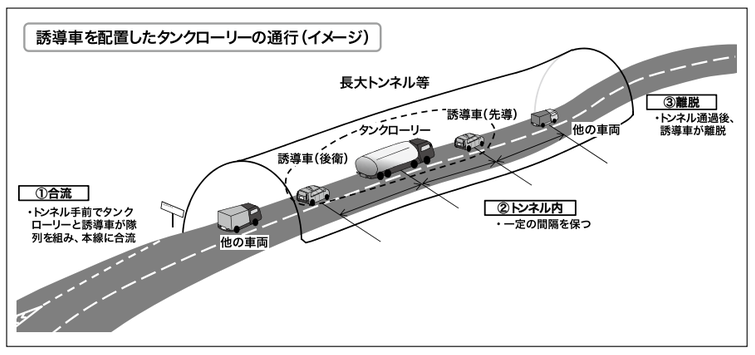
平成27年度の実績では、運輸局等から労働基準監督機関への通報件数は364件、運輸局等における労働基準監督機関からの通報受理件数は786件となっている。

タンクローリーの長大トンネル通行規制を緩和
災害発生時に石油等を迅速に輸送

国土交通省道路局は8月26日、災害が発生した際に、前後に誘導車を配置するなど通行の安全が確保された場合に限って石油等を輸送するタンクローリーによる長大トンネル等の通行を可能とするよう、各道路管理者に対して通知した。

長大トンネル（長さ5000メートル以上）等においては、タンクローリーを含め危険物を積載する車両の通行が規制されている。東日本大震災や平成28年熊本地震発生時の対応を踏まえ、災害時に被災地への迅速なエネルギー輸送を確保するため、災害時において通行規制の緩和が行われることとなった。

この規制緩和は、災害応急対策に必要な物資の緊急輸送や、その他の災害応急対策を実施するために、被災した地方公共団体等から要請があった場合に適用される。通行の際には、安全を確保するため、タンクローリーの前後に誘導車を配置し、他の一般車両と一定の間隔を保ちながら通行する、エスコート通行方式（図）などの措置が取られる。



対象となる区間は、長大トンネル14か所（関越トンネル等）、水底・水際トンネル21か所（関門トンネル等）。

今後、長大トンネル等を管理する各道路管理者における必要な手続きが整い次第、通行規制が緩和される予定。

「自動車点検整備推進運動」強化月間スタート
9月1日から10月31日まで

トラック運送業界は、1年を通じて「トラック運送業界における点検整備推進運動」を実施しているが、全日本トラック協会では、9月1日(木)から10月31日(月)までの2か月間については「自動車点検整備推進運動強化月間」とし、不正改造の防止や確実な点検整備実施の徹底を図っている。

同期間においては、①大型自動車に関する適切な点検・整備の実施方法についての啓発（別表に重点点検項目）②黒煙濃度に影響を及ぼす部品等の自主点検・整備の実施に関する啓発③DPF（黒煙除去フィルタ）等の後処理装置付き車の正しい使用方法に関する啓発――の3つを重点実施項目とし、各都道府県トラック協会および都道府県トラック協会では、厚労省からの協力依頼を受け、9月の準備期間および本週間において、労働安全衛生活動に取り組むこととしている。

表　重点点検項目（①関係）

点検箇所＼点検時期		3か月点検	12か月点検
走行装置	ホイール	タイヤの状態	同左
		ホイール・ナットおよびホイール・ボルトの緩み	ホイール・ナットおよびホイール・ボルトの損傷
原動機	燃料装置	燃料漏れ	同左
電気装置	電気配線	接続部の緩みおよび損傷	同左
制動装置	ホースおよびパイプ	漏れ、損傷および取付状態	同左

法令○×クイズ
～用語・定義編～

❶ 道路交通法でいう「車両」とは、自動車、原動機付自転車及びトロリーバスをいい、自転車などの軽車両は含まない。（○・×）

❷ 身体障害者用の車いすは、道路交通法でいう「歩行者」に該当する。（○・×）

❸ 道路交通法でいう「放置車両」とは、違法駐車と認められる場合における車両であって、その運転者がこれを離れて直ちに運転することができない状態にあるものをいう。（○・×）

❹ 道路交通法でいう「交通事故」とは、人身事故をいい、物の損壊などの物損事故は含まれない。（○・×）

❺ 道路交通法でいう「重被牽引車」とは、牽引されるための構造及び装置を有し、かつ、車両総重量が700キログラムを超えるものをいう。（○・×）

（解答は9面）

NEWS 2016.8.5―9.1

東京都トラック協会

第17期「物流経営士資格認定講座」受講生を募集
申し込みは9月30日㈮まで

募集人員	32人
受講資格	①（一社）東京都トラック協会会員事業者の役員、またはその社員で経営管理職の経験3年以上の方、もしくはこれに準ずる方 ②関東トラック協会会員事業者の役員、またはその社員で経営管理職の経験3年以上の方、もしくはこれに準ずる方 ③その他、特に会長が認めた方
申し込み手続き期限	平成28年9月30日㈮
申し込み先	募集パンフレットに付属の受講申込書（東京都トラック協会ホームページ［HP］よりダウンロード可能）に必要事項を記載の上、所属支部（関東各県トラック協会会員の場合は所属協会）を経由し、東ト協教育研修部宛てに郵送またはFAXで申し込み（その他の方は直接教育研修部へ） ※募集パンフレットは東ト協各支部にも配布してあります。
研修期間	平成28年10月26日㈬～29年8月2日㈬ ※修了式は平成29年9月5日㈫
授業時間	総計145時間
受講料	(1)東ト協会員事業者の役員およびその社員：35万円（税込み） (2)関ト協会員事業者の役員およびその社員：35万円（税込み） (3)その他：40万円（税込み）
授業予定 日時・場所	日時：原則として水曜日　13時30分～17時45分 （※講師の都合により曜日・時間変更の場合あり） 場所：東京都トラック総合会館6階研修室他
問い合わせ先	東京都トラック協会 教育研修部 〒160-0004 東京都新宿区四谷3-1-8 ☎03-3359-4137／FAX 03-3359-6020

※年間時間割およびカリキュラムや申し込み方法等の詳細は東ト協HPを参照。

厚労省　平成28年度「全国労働衛生週間」を実施
10月1日～7日

厚生労働省は10月1日から7日まで、「健康職場　つくる　まもるはみんなが主役」をスローガンに、平成28年度「全国労働衛生週間」を実施する。

全国労働衛生週間は、労働者の健康管理や職場環境の改善など、労働衛生に関する国民の意識を高めるとともに、職場での自主的な活動を促し労働者の健康を確保することなどを目的に、昭和25年から毎年実施されているもので、今年で67回目。

毎年10月1日から7日までを本週間、9月1日から30日までを準備期間とし、各職場で職場巡視やスローガン提示、労働衛生に関する講習会・見学会の開催など、様々な取り組みを展開するよう求めている。全日本トラック協会および都道府県トラック協会では、厚労省からの協力依頼を受け、9月の準備期間および本週間において、労働安全衛生活動に取り組むこととしている。

トラック運送分野の大企業ヒアリング結果を報告
下請等中小企業の取引条件改善に関する関係府省等連絡会議

政府は8月19日、首相官邸で第7回下請等中小企業の取引条件改善に関する関係府省等連絡会議を開き、トラック運送分野における大企業ヒアリングの実施結果が報告された。

それによると、トラック運送事業者からは、「荷待ち料金、附帯料金等のコストを負担してもらえていない」との声が聞かれたが、運賃・料金について「（他社との競合もあり）交渉できるかが問題」と感じていることが分かった。他方で、荷主企業からは「原価計算に基づいた価格交渉がされていない」との指摘もあったことから、国土交通省では「価格交渉ハンドブック」を作成し、特に中小トラック運送事業者における原価計算の実施と、それに基づく交渉を浸透させていくことになった。

また、独占禁止法・下請法との関係で、問題となり得る行為の例などを示した事例集を作成し、トラック運送事業者が荷主企業や元請事業者に対し、必要なコスト負担について交渉しやすい環境を整えていく。

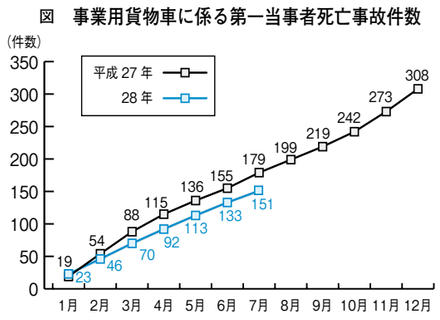
国交省では、年内を目途に事例集やハンドブックを作成し、周知を図る方針だ。

警察庁　事業用トラック死亡事故件数28件減少
平成28年7月末

警察庁がこのほど発表した「交通事故統計（平成28年7月末）」によると、28年7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151件と、前年同期比で28件減少した。

なお、7月単月の件数は、大型車9件（前年同期比▲6件）、中型車9件（同±0件）、普通車0件（同±0件）で、昨年より6件減少した。

図　事業用貨物車に係る第一当事者死亡事故件数



第11回「安全マネジメントセミナー」を開催
NASVA

（独）自動車事故対策機構（NASVA）は、10月20日に東京国際フォーラムで「第11回NASVA安全マネジメントセミナー」を開催する。

今回のセミナーでは、平成18年に開始して以来、10年を経過する運輸安全マネジメント制度に焦点を当て、同制度の趣旨を広く周知・浸透させるため、「安全（自動車運送事業者が構築するもの）」と「安心（利用者に提供するもの）」をキーワードに講演等を行う予定。また、デジタル式運行記録計や映像記録型ドライブレコーダ、アルコール検知器、SAS（睡眠時無呼吸症候群）スクリーニング検査機器など安全マネジメント支援ツールの展示・紹介なども行う。

参加申込など詳細はNASVAホームページを参照のこと。なお、トラック協会会員事業者が、ホームページから参加を申し込む際に秘密の合言葉（安全安心）を入力すると、1・2階席の入場料（1人3000円）が300円引きとなる。

国交省　トラック運送事業者の労働時間改善
「ガイドライン」を策定

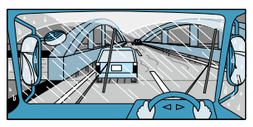
国交省は、トラック運送事業者の労働時間改善のための「ガイドライン」を策定した。

ガイドラインでは、荷主企業や元請事業者に対する、トラック運送事業者の適正な運賃・料金の収受や、荷待ち時間の短縮、荷役作業の適正な実施などを求めている。

また、トラック運送事業者に対する、適正な運賃・料金の収受や、法令遵守のための適正な運行管理などを求めている。

危険予知訓練（KYT）シートの解説
（9面）
▶交通事故防止編

台風が接近し風雨が強まっている時に、あなたは長い橋に差しかかっています。この場面にはどのような危険がありますか。また、危険を避けるためにはどのような運転をすればよいでしょうか、考えてみましょう。



どのような危険がありますか？

①橋の上で突風が吹くと横転する危険があります（図1）。
②横転しない場合でも、突風によりハンドルをとられてセンターラインをはみ出すと、対向車と衝突する危険があります（図2）。
③前車が突風に流され、慌てて急ブレーキを踏んで停止すると追突する危険があります（図3）。

図1

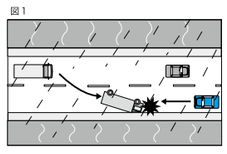


図2

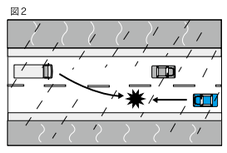
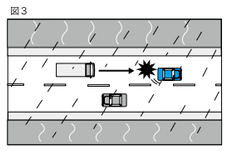


図3



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車体の高いトラックは風の影響を受けやすくなります。そのため台風が接近しているような時は、強風にあおられて横転することもあります。特に橋の上は激しい突風によりトラックが横転しやすい場所ですから、できれば安全な場所に一時待機するなどして風雨がおさまるのを待つのが望ましいのですが、待機する場所がないなどによりやむを得ず走行する場合は、スピードを落としハンドルをしっかり握って慎重に走行しましょう。
②台風などの異常気象時は、自車だけでなく他車の走行も不安定になり、風に流されて蛇行したり、急に停止したり、スリップしたりすることがありますから、他車の動きにもよく目を配るとともに、車間距離を十分にとって走行しましょう。
③運行中に強風や豪雨に見舞われて、ハンドルをとられる、前方の視界が利かないなど、運行の継続に支障が生じるような状況になった時に、無理に運行を継続するのは危険ですから、早めに安全な場所に車を止めて会社に連絡をとり状況を報告して、運行管理者等の指示を受けます。なお、豪雨の時は、水が流れ込みやすい低い場所の通行や駐車はできるだけ避けましょう。
④台風などの異常気象が予想される時には、運行管理者等はあらかじめ気象情報や道路交通情報を収集し、台風の進路と運行ルートを照らし合わせ、運行ルートに長い橋など風の影響を受けやすい場所がないか、土砂崩れや道路冠水、高潮などが発生する恐れのある場所がないかをよく検討して、運行の中止や運行ルートの変更といった、危険な状況に遭遇しないための措置を講じ、その旨をドライバーに指示する必要がありますが、ドライバーは運行管理者等から受けた指示に必ず従わなければなりません。

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。

中小運送事業者における 事業承継特集

少子高齢化問題が深刻化の一途をたどるわが国で、近年後継者難に苦しんでいる中小企業が増加傾向にある。経営者の高齢化が日本企業全体に広がりつつある中、企業の次世代を担う若い経営者等への事業承継が円滑に進まなければ、最終的に廃業を選択せざるを得ない企業が続出し、今後全国で多くの雇用の場が失われることも懸念される。中小企業においては、事業承継問題は待ったなしの状況にあるということができるだろう。

そこで本特集では4回にわたり、近年事業承継に踏み切った中小運送事業者における事例を紹介。実際に行われた事業承継に関する取り組みや、事業承継前後における問題点への対応などについて取り上げていく。

第2回目となる今回は、平成24年に前社長から現社長への事業承継を行った、高島運輸㈱（萬木（ゆるぎ））秀哉代表取締役社長）の取り組みについて紹介する。

第2回　親族内承継②

高島運輸株式会社（滋賀県高島市）

「わが社を何としても守り抜く」創業者の熱意が息子を動かす

後継者の成長の決め手となった「外部スタッフによる教育」

経営者としての手腕を存分に発揮 一代で会社を大きく育てた先代社長

高島運輸は、萬木秀哉社長の父親である、先代社長の萬木進氏（現代表取締役会長）によって設立された。

進氏は昭和12年に滋賀県高島町（現高島市）で生まれた。元々萬木家は高島町内で旅館を営んでいたが、旅館業は長男である進氏の兄が引き継いだため、進氏は親戚が経営している京都の呉服問屋で働くこととなった。しかし、進氏の父親の意向を受けて、進氏は呉服問屋を退職して地元に戻ってくる。実家に戻った進氏は両親と話し合い、運送業を立ち上げることを決め、昭和27年にエビスヤ運送店を開業。昭和47年には高島町の北に隣接する安曇川町（現高島市）の、旧国道161号沿いの西万木地区に拠点を移し、高島運輸㈱を設立した。

高島市は、古くから綿織物の生産が盛んであった。進氏は織物業者との人的ネットワークを構築し、繊維製品の輸送を手がけるようになった。その後、オイルショックや繊維業の衰退など数々の危機に見舞われることもあったが、進氏は新たな取引先の開拓を精力的に推し進め、会社の安定的な経営に尽力した。

なお、現社長である秀哉氏が生まれたのは昭和49年のことである。

事業が拡大したために本社が手狭になったことから、平成2年に西万木地区から現在地（高島市安曇川町五番領）に移転した。ところが、移転の4日前に進氏は心筋梗塞により倒れてしまう。当時進氏は52歳で、まだまだ働き盛りの年齢である。父が倒れたのを目の当たりにした秀哉氏は会社の行く末を非常に心配したという。しかし、適切な治療の甲斐あって進氏は見事病から回復し、再び経営者として業務内容のさらなる充実を目指して邁進した。進氏が業務に復帰したのちの平成4年、秀哉氏は神奈川県の大学に進学している。

創業者である萬木進会長㊧と萬木秀哉社長㊨

父親の説得が功を奏し入社を決意 新事業立ち上げを通じ業界を学ぶ

大学卒業を目前に控え、秀哉氏は卒業後の進路について実家の両親に相談した。秀哉氏はソフトウェア関係の仕事に興味があった反面、運送業を継ごうという気持ちは当時あまりなかったという。息子の心のうちを知った進氏は、「まず3年間他の企業に勤めて、社会経験を積んでこい」と秀哉氏に告げた。その言葉を受け、秀哉氏は名古屋にあるシステム会社に就職した。

就職して2年半が過ぎた11年の正月、帰省した秀哉氏は進氏に会社の様子を聞いた。すると進氏は、「新たな事業を始めるので人材が必要だ。実家に戻ってくれないか」と秀哉氏に切り出した。しかし、突然の申し出に、秀哉氏は答えに躊躇した。進氏は「両親二人でここまで築き上げてきた会社を他人に渡してしまってもいいのか」と一喝し、帰郷を強く迫った。「運送業界を一から勉強し、一代で成長させた会社を何としても守り抜き、未来永劫まで事業を継続させたい」。創業者である父親の強い気持ちに心打たれた秀哉氏は、システム会社の退職を決意し、25歳で同社に就職した。

運送業界未経験で入社した秀哉氏は、まず集荷や配達などの仕事を行い、経験を養った。その後、新事業の準備に携わることになる。これまで大阪にあった大手電機メーカーの物流センターが高島市内に移転することから、同社がその運営を任せられたのである。

しかし、同社にはこれまで物流センター運営のノウハウがなかった。そのため、まず秀哉氏を大阪の物流センターに派遣。秀哉氏は物流センターの運営について懸命に学んだ。同年11月に高島市内に物流センターが完成すると、秀哉氏は大阪から高島に戻り物流センターの管理を手がけるとともに、大阪で学んできた知識を他の社員達に教育するという役割も担うことになる。

それとともに、早く顔と名前を覚えてもらうために、秀哉氏は進氏の代わりに取引先に出向き、営業活動を行うようになった。進氏が長年滋賀県トラック協会湖西支部長を務めていたこともあり、滋賀県ト協の会合やセミナーなどにも積極的に参加し、他の運送会社とのネットワークづくりも徐々に進めていった。

客観的な観点から経営のあり方を指導 同族企業特有の甘え・遠慮を断つ

秀哉氏が専務に就任してからほどなく、同社にベテラン社員が入社した。秀哉氏はこの社員から、社員の動かし方や取引先や金融機関などとの交渉方法、そして経営者としてふさわしい幅広い知識や経験、作法など、様々な「経営者としての教育」を受けることになる。

この社員は、入社前に大手運送会社の滋賀県内にある営業所長を務め上げ、定年退職していた人物である。滋賀県ト協の湖西支部長だった進氏とは顔なじみであり、進氏とこの社員は心の中から信頼し合える関係なのだという。そのため、進氏からの強い要請で彼は同社に入社した。

実は、彼の入社には大きな狙いがあった。

この世には様々な人間関係があるが、その中でも最も難しいのが「親子関係」ではないだろうか。事業承継においても、同族企業の場合はビジネスライクに事を進めることが難しい局面に陥りやすいため、結果として承継のタイミングを逸してしまいかねない。

例えば「経営ノウハウを社長から学ぶ」ような場合に、同族企業では実の親から直接聞くことに気恥ずかしさを覚え、遠慮してしまう子供もいる。また、唐突に事業承継の話を持ち出すことで、経営者である親は「経営からの退場を子から宣告された」とも受け止めかねず、親子関係がギクシャクしてしまうことにもなりかねない。

そうしたことが続くと、会社存続のために必要となる事業承継が、会社の経営を担う親子の間で「触れられたくないタブー」になりかねない。承継が行われないまま、予期せぬ事態によって突如経営者不在の状況に至った場合、残された遺族や社員達はやむなく「廃業」を選ばざるを得なくなってしまう。つまり、「親子間の甘え過ぎ・遠慮し過ぎ」は、円滑な事業承継の遂行においては命取りになってしまう。

同社では、指導係としてノウハウに長け、信頼のおける他人をあえて入れることで、「親子間の甘え過ぎ・遠慮し過ぎ」を排除し、経営者としてのノウハウを後継者に着実に蓄積させていくことで、円滑な事業承継への仕組みづくりに繋げている。

「父からだと直接聞きづらい内容でも、他人から聞くことで素直な気持ちで頭に入れることができ、その後の会社経営に活かすことができました。社長になったいま振り返ると、指導係の方のアドバイスが非常に有難かったです」（萬木秀哉社長）

秀哉氏が専務取締役に就任してから3年ほど、指導係による教育が続いた。それとともに、実務経験も一層積み上げていった。秀哉氏が社長に就任する直前には、社長に代わってほとんどの職務を担うまでになっていた。

高島市安曇川町にある本社。物流センターも併設している

秀哉氏は、同社での様々な経験を通じて、運送業界でのスキルを着実に高めていった。しばらくリーダーとして勤務したのち、秀哉氏は20年に専務取締役に昇格した。

経営者としての会社への情熱を共有化 事業運営を支える幹部候補の育成へ

進氏は、トラック運送業界の発展や、地元経済の活性化への取り組みなどが高く評価され、22年秋には旭日双光章受章の栄誉に輝いた。その受章を前に、「進氏が健在なうちに事業承継を行い、秀哉氏に社長の座を譲ってはどうか」というアドバイスが指導係から進氏にあったそうである。

そうしたこともあり、24年正月、秀哉氏は進氏から「この4月から社長を引き継いでくれないか」という話を受けた。秀哉氏は「ついに回ってきたか」と覚悟を決めた。

秀哉氏が社長に就任するまでの3か月間は、取引先へのあいさつ回りや、社長交代に際して必要となってくる関係書類の提出や書き換えなどに追われたという。また、これまで唯一進氏が行っていた金融機関関係業務についても、社長となる秀哉氏が行うことになった。同社と取引をしている銀行には地元支店の取引先で構成されるグループがあり、進氏が12年にわたってグループの会長を務めていたことから、秀哉氏への引き継ぎもスムーズに進んだそうだ。

秀哉氏は24年4月、38歳で代表取締役社長に就任し、進氏は74歳で代表取締役会長となった。進氏が築き上げてきた会社を秀哉氏はそのまま受け継ぎながらも、流動化する経済情勢の中で、荷主のニーズに的確に対応することを目指して業務のさらなる充実化を図っている。

同社の経営面における今後に向けた課題について、秀哉氏に聞いた。

「会社として進むべき道が明確になっていれば、社長が変わってもしっかりとした会社にしていくことができると思います。今後に向けては、自分と同じ思いをもった社員をどれだけ育てることができるかが重要になってきます。前社長を支えてきた幹部社員が定年を迎えていることから、今後は幹部社員の後継者を育てていかなければいけないと考えています」（同）

同社では次世代の幹部社員育成を企図して、ミーティング等での情報共有を強化しているところである。

ところで、現在42歳になる秀哉氏には2人の子供がいる。秀哉氏は子供達のことを「将来の3代目候補」として期待しているそうだ。しかし、次男は父親の仕事に対して興味をもっているようだが、長男はあまり興味がなさそうだという。「私が父に強く言われて心を決めたように、今度は私が『会社を他人に譲ってもいいのか』と強く言われなければいけなくなるのかもしれませんね」と、秀哉氏ははにかんだ笑顔を見せた。

（取材協力）高島運輸㈱　萬木進代表取締役会長、萬木秀哉代表取締役社長

会社概要

会社名	高島運輸株式会社
代表者	萬木秀哉代表取締役社長
所在地	滋賀県高島市安曇川町五番領 151-1
設　立	昭和47年3月6日
資本金	3,000万円
従業員数	50人（グループ全体）
所有台数	20台

UD TRUCKS

マニュアルには、
もう戻れないですね。

大型トラックはマニュアルに限る。
「ESCOT-V」を知るまでは、そう思ってました。
でも、最適なギアを瞬時に自動で選んでくれるのがこんなに楽だなんて。
しかも、燃費もちゃんとコントロールして走ってくれるのも助かります。
今じゃすっかり、オートマ派ですよ。
プロのドライバーもオートマを選ぶ時代だよね。

「ESCOT-V」搭載率 約80%※
UDトラックスは、1995年に電子制御式トランスミッション「ESCOT」を発表。
時代のニーズに応えるため、20年間、進化し続けています。今やQuonカーゴの約8割※が
「ESCOT-V」搭載車なのは、その一歩先を行く運転性能と燃費性能の証でもあるのです。
※自社内「Quon」CD・CG 2015年 販売実績

スペシャルサイト公開中! ESCOT-Vの詳細はこちら!
http://www.udtrucks.com/ja-jp/about-us/escot-v

Going the Extra Mile

平成28年度 第1回 運行管理者試験問題 貨物

平成28年度第1回運行管理者試験（貨物）が、8月28日（日）に全国47都道府県53会場で実施された。

試験結果については、9月27日（火）午前9時に、合格者の受験番号が（公財）運行管理者試験センターのホームページ（http://www.unkan.or.jp/）に掲載される。また、合否結果は「試験結果通知書」により受験者本人宛てに郵送される。

問題は、1ページから30ページまでの30問です。
答えを記入の際は、各問題の設問の指示に従い解答して下さい。
なお、解答にあたっては、各問及び各選択肢に記載された事項以外は、考慮しないものとして下さい。
また、設問で求める数と異なる数の解答をしたもの、及び複数の解答を求める問題で一部不正解のものは、正解としません。

※問題文は原文のまま掲載しています。

1. 貨物自動車運送事業法関係

問１　貨物自動車運送事業法における定義についての次の記述のうち、誤っているものを１つ選び、解答用紙の該当する欄にマークしなさい。

1. 一般貨物自動車運送事業とは、他人の需要に応じ、有償で、自動車（三輪以上の軽自動車及び二輪の自動車を除く。）を使用して貨物を運送する事業であって、特定貨物自動車運送事業以外のものをいう。
2. 貨物自動車運送事業とは、一般貨物自動車運送事業、特定貨物自動車運送事業、貨物軽自動車運送事業及び貨物自動車利用運送事業をいう。
3. 貨物自動車利用運送とは、一般貨物自動車運送事業又は特定貨物自動車運送事業を経営する者が他の一般貨物自動車運送事業又は特定貨物自動車運送事業を経営する者の行う運送（自動車を使用して行う貨物の運送に係るものに限る。）を利用してする貨物の運送をいう。
4. 特別積合せ貨物運送とは、一般貨物自動車運送事業として行う運送のうち、営業所その他の事業場（以下「事業場」という。）において集貨された貨物の仕分を行い、集貨された貨物を積み合わせて他の事業場に運送し、当該他の事業場において運送された貨物の配達に必要な仕分を行うものであって、これらの事業場の間における当該積合せ貨物の運送を定期的に行うものをいう。

問２　貨物自動車運送事業輸送安全規則に定める貨物自動車運送事業者の過労運転の防止についての次の文中、A、B、C、D に入るべき字句を下の枠内の選択肢（1 ～ 8）から選び、解答用紙の該当する欄にマークしなさい。

1. 一般貨物自動車運送事業者等は、事業計画に従い業務を行うに [A] 事業用自動車の運転者（以下「運転者」という。）を常時選任しておかなければならない。
2. 前項の規定により選任する運転者は、日々雇い入れられる者、[B] 以内の期間を定めて使用される者又は試みの使用期間中の者（14 日を超えて引き続き使用されるに至った者を除く。）であってはならない。
3. 貨物自動車運送事業者は、運転者及び事業用自動車の運転の補助に従事する従業員（以下「乗務員」という。）の [C] の把握に努め、疾病、疲労その他の理由により [D] 運転をし、又はその補助をすることができないおそれがある乗務員を事業用自動車に乗務させてはならない。

1. 乗務状況	2. 2 ヵ月	3. 安全な	4. 必要な資格を有する
5. 継続して	6. 必要な員数の	7. 3 ヵ月	8. 健康状態

問３　次の記述のうち、運行管理者の行わなければならない業務として、正しいものを２つ選び、解答用紙の該当する欄にマークしなさい。なお、解答にあたっては、各選択肢に記載されている事項以外は考慮しないものとする。

1. 異常気象その他の理由により輸送の安全の確保に支障を生ずるおそれがあるときは、乗務員に対する適切な指示その他輸送の安全を確保するために必要な措置を講ずること。
2. 一般貨物自動車運送事業者に対し、事業用自動車の運行の安全の確保に関して緊急を要する事項に限り、遅滞なく、助言を行うこと。
3. 法令の規定により、運転者に対して点呼を行い、報告を求め、確認を行い、及び指示を与え、並びに記録し、及びその記録を保存し、並びに国土交通大臣が告示で定めるアルコール検知器を備え置くこと。
4. 運転者に対し、道路運送車両法第 47 条の 2 第 1 項及び第 2 項の規定による点検（日常点検）を実施し、又はその確認をすることについて、指導、監督を行うこと。

問４　次の記述のうち、貨物自動車運送事業者の事業用自動車の運転者（以下「運転者」という。）に対する乗務前の点呼（運転者の所属する営業所において対面で行うものに限る。）において、運行管理者が法令の定めにより実施しなければならない事項として正しいものをすべて選び、解答用紙の該当する欄にマークしなさい。

1.「道路運送車両法第 47 条の 2 第 1 項及び第 2 項の規定による点検（日常点検）の実施又はその確認」について報告を求め、及び確認を行う。
2.「酒気帯びの有無」について、報告を求めるとともに、運転者の状態を目視等で確認するほか、当該運転者の属する営業所に備えられたアルコール検知器（国土交通大臣が告示で定めるもの。）を用いて確認を行う。
3.「疾病、疲労その他の理由により安全な運転をすることができないおそれの有無」について報告を求め、確認を行う。
4.「貨物の積載重量及び貨物の積載状況」について報告を求め、及び確認を行う。
5.「事業用自動車の運行の安全を確保するために必要な指示」をする。

問５　次の自動車事故に関する記述のうち、一般貨物自動車運送事業者が自動車事故報告規則に基づく国土交通大臣への報告を要しないものを１つ選び、解答用紙の該当する欄にマークしなさい。なお、解答にあたっては、各選択肢に記載されている事項以外は考慮しないものとする。

1. 事業用自動車が踏切を通過中、その先の道路が渋滞していたため前車に続き停車したところ、当該自動車の後部が踏切内に残った状態となり、そこに進行してきた列車と接触事故を起こした。
2. 事業用自動車が左折したところ、左後方から走行してきた自転車を巻き込む事故を起こした。この事故で、当該自転車に乗車していた者に 20 日間の医師の治療を要する傷害を生じさせた。
3. 事業用自動車の運転者が運転操作を誤り、当該事業用自動車が道路の側壁に衝突した後、運転席側を下にして横転した状態で道路上に停車した。この事故で、当該運転者が 10 日間の医師の治療を要する傷害を負った。
4. 高速自動車国道を走行中の事業用けん引自動車のけん引装置が故障し、事業用被けん引自動車と当該けん引自動車が分離した。

問６　一般貨物自動車運送事業者（以下「事業者」という。）の運行管理者の選任等に関する次の記述のうち、誤っているものを１つ選び、解答用紙の該当する欄にマークしなさい。なお、解答にあたっては、各選択肢に記載されている事項以外は考慮しないものとする。

1. 事業者は、事業用自動車（被けん引自動車を除く。）の運行を管理する営業所ごとに、当該営業所が運行を管理する事業用自動車の数を 30 で除して得た数（その数に 1 未満の端数があるときは、これを切り捨てるものとする。）に 1 を加算して得た数以上の運行管理者を選任しなければならない。
2. 事業者は、法令に規定する運行管理者資格者証を有する者又は国土交通大臣が告示で定める運行の管理に関する講習であって国土交通大臣の認定を受けたもの（基礎講習）を修了した者のうちから、運行管理者の業務を補助させるための者（補助者）を選任することができる。
3. 事業者は、次の①又は②の場合には、当該事故又は当該処分（当該事故に起因する処分を除く。以下「事故等」という。）に係る営業所に属する運行管理者に、事故等があった日の属する年度及び翌年度（やむを得ない理由がある場合にあっては、当該年度の翌年度及び翌々年度、国土交通省令の規定により既に当該年度に基礎講習又は一般講習を受講させた場合にあっては、翌年度）に基礎講習又は一般講習を受講させなければならない。
   ①　死者又は重傷者（法令で定めるもの。）を生じた事故（以下「事故」という。）を引き起こした場合
   ②　貨物自動車運送事業法第 33 条（許可の取消し等）の規定による処分（輸送の安全に係るものに限る。以下「処分」という。）の原因となった違反行為をした場合
4. 事業者は、事故を引き起こした場合又は処分の原因となった違反行為をした場合には、これに係る営業所に属する運行管理者（当該営業所に複数の運行管理者が選任されている場合にあっては、統括運行管理者及び事故等について相当の責任を有する者として運輸支局長等が指定した運行管理者）に、当該事故の報告書を運輸支局長等に提出した日又は当該処分のあった日から 1 年（やむを得ない理由がある場合にあっては、1 年 6 ヵ月）以内においてできる限り速やかに特別講習を受講させなければならない。

問７　一般貨物自動車運送事業者（以下「事業者」という。）の事業用自動車の運行の安全を確保するために、特定の運転者に対して行わなければならない国土交通省告示で定める特別な指導等に関する次の記述のうち、誤っているものを１つ選び、解答用紙の該当する欄にマークしなさい。

1. 事業者は、高齢運転者に対する特別な指導については、国土交通大臣が認定した高齢運転者のための適性診断の結果を踏まえ、個々の運転者の加齢に伴う身体機能の変化の程度に応じた事業用自動車の安全な運転方法等について運転者が自ら考えるよう指導する。この指導は、当該適性診断の結果が判明した後 1 ヵ月以内に実施する。
2. 特別な指導を要する事故惹起運転者とは、死者又は重傷者（法令で定めるもの。）を生じた交通事故を引き起こした運転者及び軽傷者（法令で定めるもの。）を生じた事故を引き起こし、かつ、当該事故前の 3 年間に交通事故を引き起こしたことがある運転者をいう。
3. 事業者は、法令に基づき事業用自動車の運転者として常時選任するために新たに雇い入れた場合には、当該運転者について、自動車安全運転センター法に規定する自動車安全運転センターが交付する無事故・無違反証明書又は運転記録証明書等により、雇い入れる前の事故歴を把握し、事故惹起運転者に該当するか否かを確認する。
4. 事業者が行う事故惹起運転者に対する特別な指導については、やむを得ない事情がある場合及び外部の専門的機関における指導講習を受講する予定である場合を除き、当該交通事故を引き起こした後、再度事業用自動車に乗務を開始した後 1 ヵ月以内に実施する。

問８　一般貨物自動車運送事業者（以下「事業者」という。）の事業用自動車の運行に係る記録等に関する次の記述のうち、誤っているものを１つ選び、解答用紙の該当する欄にマークしなさい。

1. 事業者は、車両総重量が 8 トン以上又は最大積載量が 5 トン以上の普通自動車である事業用自動車に運転者を乗務させた場合にあっては、当該乗務を行った運転者ごとに貨物の積載状況を「乗務等の記録」に記録させ、かつ、その記録を 1 年間保存しなければならない。
2. 事業者は、法令の規定により運行指示書を作成した場合には、当該運行指示書を、運行を計画した日から 1 年間保存しなければならない。
3. 事業者は、運転者が転任、退職その他の理由により運転者でなくなった場合には、直ちに、当該運転者に係る法令に基づき作成した運転者台帳に運転者でなくなった年月日及び理由を記載し、これを 3 年間保存しなければならない。
4. 事業者は、国土交通大臣が告示で定めるところにより、当該貨物自動車運送事業に係る主な道路の状況その他の事業用自動車の運行に関する状況、その状況の下において事業用自動車の運行の安全を確保するために必要な運転の技術及び法令に基づき自動車の運転に関して遵守すべき事項について、運転者に対する適切な指導及び監督をしなければならない。この場合においては、その日時、場所及び内容並びに指導及び監督を行った者及び受けた者を記録し、かつ、その記録を営業所において 3 年間保存しなければならない。

2. 道路運送車両法関係

問９　自動車の登録等に関する次の記述のうち、誤っているものを１つ選び、解答用紙の該当する欄にマークしなさい。なお、解答にあたっては、各選択肢に記載されている事項以外は考慮しないものとする。

1. 登録自動車の所有者の住所に変更があったときは、所有者は、その事由があった日から 15 日以内に、国土交通大臣の行う変更登録の申請をしなければならない。
2. 自動車の使用者は、自動車検査証の記載事項について変更があったときは、法令で定める場合を除き、その事由があった日から 15 日以内に、当該事項の変更について、国土交通大臣が行う自動車検査証の記入を受けなければならない。
3. 臨時運行の許可を受けた自動車を運行の用に供する場合には、臨時運行許可番号標及びこれに記載された番号を見やすいように表示し、かつ、臨時運行許可証を備え付けなければならない。また、当該臨時運行許可証の有効期間が満了したときは、その日から 15 日以内に、当該臨時運行許可証及び臨時運行許可番号標を行政庁に返納しなければならない。
4. 登録自動車の所有者は、当該自動車の自動車登録番号標の封印が滅失した場合には、国土交通大臣又は封印取付受託者の行う封印の取付けを受けなければならない。

問10　自動車の検査等に関する次の記述のうち、正しいものを２つ選び、解答用紙の該当する欄にマークしなさい。なお、解答にあたっては、各選択肢に記載されている事項以外は考慮しないものとする。

1. 自動車運送事業の用に供する自動車は、自動車検査証を当該自動車又は当該自動車の所属する営業所に備え付けなければ、運行の用に供してはならない。
2. 自動車の使用者は、継続検査を申請する場合において、道路運送車両法第 67 条（自動車検査証の記載事項の変更及び構造等変更検査）の規定による自動車検査証の記入の申請をすべき事由があるときは、あらかじめ、その申請をしなければならない。
3. 初めて自動車検査証の交付を受ける貨物の運送の用に供する事業用自動車であって、車両総重量 8 トン未満の自動車の当該自動車検査証の有効期間は 1 年である。
4. 自動車検査証の有効期間の起算日は、当該自動車検査証を交付する日又は当該自動車検査証に有効期間を記入する日とする。ただし、自動車検査証の有効期間が満了する日の 1 ヵ月前から当該期間が満了する日までの間に継続検査を行い、当該自動車検査証に有効期間を記入する場合は、当該自動車検査証の有効期間が満了する日の翌日とする。

問11　道路運送車両法に定める自動車の日常点検及び定期点検についての次の文中、A、B、C、D に入るべき字句としていずれか正しいものを１つ選び、解答用紙の該当する欄にマークしなさい。

1. 自動車運送事業の用に供する自動車の [A] 又はこれを運行する者は、[B]、国土交通省令で定める技術上の基準により、灯火装置の点灯、制動装置の作動その他の [C] に点検すべき事項について、目視等により自動車を点検しなければならない。
2. 自動車運送事業の用に供する自動車の [A] は、国土交通省令で定める技術上の基準により、当該事業用自動車を [D] に点検しなければならない。

A　1. 所有者　2. 使用者
B　1. 1日1回、その運行の開始前において　2. 自動車の走行距離、運行時の状態等から判断した適切な時期において
C　1. 日常的　2. 定期的
D　1. 6ヵ月毎　2. 3 ヵ月毎

問12　道路運送車両の保安基準及びその細目を定める告示についての次の記述のうち、誤っているものを１つ選び、解答用紙の該当する欄にマークしなさい。
なお、解答にあたっては、各選択肢に記載されている事項以外は考慮しないものとする。

1. 貨物の運送の用に供する自動車の車体後面には、最大積載量（タンク自動車にあっては、最大積載量、最大積載容積及び積載物品名）を表示しなければならない。
2. 貨物の運送の用に供する普通自動車であって車両総重量が 7 トン以上のものの後面には、所定の後部反射器を備えるほか、反射光の色、明るさ等に関し告示で定める基準に適合する大型後部反射器を備えなければならない。
3. 貨物の運送の用に供する普通自動車及び車両総重量が 8 トン以上の普通自動車（乗車定員 11 人以上の自動車及びその形状が乗車定員 11 人以上の自動車の形状に類する自動車を除く。）の両側面には、堅ろうであり、かつ、歩行者、自転車の乗車人員等が当該自動車の後車輪へ巻き込まれることを有効に防止することができるものとして、強度、形状等に関し告示で定める基準に適合する巻込防止装置を備えなければならない。ただし、告示で定める構造の自動車にあっては、この限りでない。
4. 自動車に備えなければならない後写鏡は、取付部付近の自動車の最外側より突出している部分の最下部が地上 2 メートル以下のものは、当該部分が歩行者等に接触した場合に衝撃を緩衝できる構造でなければならない。

3. 道路交通法関係

問13　道路交通法に定める目的及び用語の意義についての次の記述のうち、正しいものを２つ選び、解答用紙の該当する欄にマークしなさい。

1. 路側帯とは、歩行者及び自転車の通行の用に供するため、歩道の設けられていない道路又は道路の歩道の設けられていない側の路端寄りに設けられた帯状の道路の部分で、道路標示によって区画されたものをいう。
2. 道路交通法の規定の適用については、身体障害者用の車いす、歩行補助車等又は小児用の車を通行させている者は、歩行者とする。
3. 車両とは、自動車、原動機付自転車及びトロリーバスをいう。
4. 道路交通法は、道路における危険を防止し、その他交通の安全と円滑を図り、及び道路の交通に起因する障害の防止に資することを目的とする。

問14　追越し等に関する次の記述のうち、正しいものを２つ選び、解答用紙の該当する欄にマークしなさい。なお、解答にあたっては、各選択肢に記載されている事項以外は考慮しないものとする。

1. 車両は、法令に規定する優先道路を通行している場合における当該優先道路にある交差点を除き、交差点の手前の側端から前に 30メートル以内の部分においては、他の車両（軽車両を除く。）を追い越すため、進路を変更し、又は前車の側方を通過してはならない。
2. 車両は、道路標識等により追越しが禁止されている道路の部分においても、前方を進行している原動機付自転車は追い越すことができる。
3. 車両は、道路のまがりかど付近、勾配の急な上り坂又は勾配の急な下り坂の道路の部分においては、他の車両（軽車両を除く。）を追い越すため、進路を変更し、又は前車の側方を通過してはならない。
4. 車両は、法令の規定若しくは警察官の命令により、又は危険を防止するため、停止し、若しくは停止しようとして徐行している車両等に追いついたときは、その前方にある車両等の側方を通過して当該車両等の前方に割り込み、又はその前方を横切ってはならない。

問15　道路交通法に定める過労運転に係る車両の使用者に対する指示についての次の文中、A、B、C、D に入るべき字句としていずれか正しいものを１つ選び、解答用紙の該当する欄にマークしなさい。

車両の運転者が道路交通法第 66 条（過労運転等の禁止）の規定に違反して過労により [A] ができないおそれがある状態で車両を運転する行為（以下「過労運転」という。）を当該車両の使用者（当該車両の運転者であるものを除く。）の業務に関してした場合において、当該過労運転に係る [B] が当該車両につき過労運転を防止するため必要な [C] を行っていると認められないときは、当該車両の使用の本拠の位置を管轄する公安委員会は、当該車両の使用者に対し、過労運転が行われることのないよう運転者に指導し又は助言することその他過労運転を防止するため [D] ことを指示することができる。

A　1. 運行の維持、継続　2. 正常な運転
B　1. 車両の使用者　2. 車両の所有者
C　1. 運行の管理　2. 労務の管理
D　1. 必要な施設等を整備する　2. 必要な措置をとる

問16　車両等の運転者の遵守事項に関する次の記述のうち、誤っているものを１つ選び、解答用紙の該当する欄にマークしなさい。なお、解答にあたっては、各選択肢に記載されている事項以外は考慮しないものとする。

1. 車両等の運転者は、道路の左側部分に設けられた安全地帯の側方を通過する場合において、当該安全地帯に歩行者がいるときは、徐行しなければならない。
2. 車両等の運転者は、車両等に積載している物が道路に転落し、又は飛散したときは、速やかに転落し、又は飛散した物を除去する等道路における危険を防止するため必要な措置を講じなければならない。
3. 車両等の運転者は、児童、幼児等の乗降のため、車両の保安基準に関する規定に定める非常点滅表示灯をつけて停車している通学通園バスの側方を通過するときは、できる限り安全な速度と方法で進行しなければならない。
4. 自動車等の運転者は、自動車等を運転する場合においては、当該自動車等が停止しているときを除き、当該自動車等に取り付けられ若しくは持ち込まれた画像表示用装置（道路運送車両法に規定する装置であるものを除く。）に表示された画像を注視してはならない。

問17　大型貨物自動車に係る乗車又は積載の方法及び積載の制限（出発地の警察署長が許可した場合を除く。）並びに過積載（車両に積載をする積載物の重量が法令による制限に係る重量を超える場合における当該積載。以下同じ。）についての次の記述のうち、誤っているものを１つ選び、解答用紙の該当する欄にマークしなさい。なお、解答にあたっては、各選択肢に記載されている事項以外は考慮しないものとする。

1. 積載物の高さは、3.8メートル（公安委員会が道路又は交通の状況により支障がないと認めて定めるものにあっては 3.8メートル以上 4.1メートルを超えない範囲内において公安委員会が定める高さ）から自動車の積載をする場所の高さを減じたものを超えないこと。
2. 警察署長は、荷主が自動車の運転者に対し、過積載をして自動車を運転することを要求するという違反行為を行った場合において、当該荷主が当該違反行為を反復して行うおそれがあると認めるときは、内閣府令で定めるところにより、当該自動車の運転者に対し、当該違反行為に係る運送の引き受けをしてはならない旨を命ずることができる。
3. 車両の運転者は、運転者の視野若しくはハンドルその他の装置の操作を妨げ、後写鏡の効用を失わせ、車両の安定を害し、又は外部から当該車両の方向指示器、車両の番号標、制動灯、尾灯若しくは後部反射器を確認することができないこととなるような乗車をさせ、又は積載をして車両を運転してはならない。
4. 積載物の長さは、自動車の長さにその長さの 10 分の 1 の長さを加えたものを超えてはならず、積載の方法は、自動車の車体の前後から自動車の長さの 10 分の 1 の長さを超えてはみ出してはならない。

4. 労働基準法関係

問18　労働基準法（以下「法」という。）に定める労働契約等についての次の記述のうち、正しいものを２つ選び、解答用紙の該当する欄にマークしなさい。なお、解答にあたっては、各選択肢に記載されている事項以外は考慮しないものとする。

1. 使用者は、労働者が業務上負傷し、又は疾病にかかり療養のために休業する期間及びその後 6 週間並びに産前産後の女性が法第 65 条（産前産後）の規定によって休業する期間及びその後 6 週間は、解雇してはならない。
2. 労働者が、退職の場合において、使用期間、業務の種類、その事業における地位、賃金又は退職の事由（退職の事由が解雇の場合にあっては、その理由を含む。）について証明書を請求した場合においては、使用者は、遅滞なくこれを交付しなければならない。
3. 使用者は、労働者を解雇しようとする場合においては、法第 20 条の規定に基づき、少くとも 14 日前にその予告をしなければならない。14 日前に予告をしない使用者は、14 日分以上の平均賃金を支払わなければならない。
4. 法第 20条（解雇の予告）の規定は、法に定める期間を超えない限りにおいて、「日日雇い入れられる者」、「2 ヵ月以内の期間を定めて使用される者」、「季節的業務に 4 ヵ月以内の期間を定めて使用される者」又は「試の使用期間中の者」のいずれかに該当する労働者については適用しない。

問19　労働基準法及び労働安全衛生法の定める健康診断に関する次の記述のうち、誤っているものを１つ選び、解答用紙の該当する欄にマークしなさい。なお、解答にあたっては、各選択肢に記載されている事項以外は考慮しないものとする。

1. 事業者は、常時使用する労働者を雇い入れるときは、当該労働者に対し、労働安全衛生規則（以下、「衛生規則」という。）に定める既往歴及び業務歴の調査等の項目について医師による健康診断を行わなければならない。ただし、医師による健康診断を受けた後、6 ヵ月を経過しない者を雇い入れる場合において、その者が当該健康診断の結果を証明する書面を提出したときは、当該健康診断の項目に相当する項目については、この限りでない。
2. 事業者は、常時使用する労働者（深夜業を含む業務等衛生規則に定める業務に従事する労働者を除く。）に対し、1 年以内ごとに 1 回、定期に、衛生規則に定める所定の項目について医師による健康診断を行わなければならない。
3. 事業者は、深夜業を含む業務に常時従事する労働者に対し、当該業務への配置替えの際及び 6 ヵ月以内ごとに 1 回、定期に、衛生規則に定める所定の項目について医師による健康診断を行わなければならない。
4. 事業者は、衛生規則で定めるところにより、深夜業に従事する労働者が、自ら受けた健康診断の結果を証明する書面を事業者に提出した場合において、その健康

診断の結果（当該健康診断の項目に異常の所見があると診断された労働者に係るものに限る。）に基づく医師からの意見聴取は、当該健康診断の結果を証明する書面が事業者に提出された日から２ヵ月以内に行わなければならない。

問20　「自動車運転者の労働時間等の改善のための基準」に定める目的等についての次の文中、A、B、C、Dに入るべき字句を下の枠内の選択肢（1～8）から選び、解答用紙の該当する欄にマークしなさい。

1．この基準は、自動車運転者（労働基準法（以下「法」という。）第９条に規定する労働者であって、［A］の運転の業務（厚生労働省労働基準局長が定めるものを除く。）に主として従事する者をいう。）の労働時間等の改善のための基準を定めることにより、自動車運転者の労働時間等の［B］を図ることを目的とする。

2．労働関係の当事者は、この基準を理由として自動車運転者の労働条件を低下させてはならないことはもとより、その［C］に努めなければならない。

3．使用者は、季節的繁忙その他の事情により、法第36条第１項の規定に基づき臨時に［D］又は休日に労働させる場合においても、その時間数又は日数を少なくするように努めるものとする。

1．二輪以上の自動車	2．四輪以上の自動車
3．労働条件の向上	4．労働契約の遵守
5．向上	6．維持
7．労働時間を延長し、	8．休息期間を短縮し、

問21　貨物自動車運送事業の「自動車運転者の労働時間等の改善のための基準」（以下「改善基準」という。）において厚生労働省労働基準局長の定める「一般乗用旅客自動車運送事業以外の事業に従事する自動車運転者の拘束時間及び休息期間の特例について」（以下、「特例基準」という。）に関する次の記述のうち、誤っているものを１つ選び、解答用紙の該当する欄にマークしなさい。なお、解答にあたっては、各選択肢に記載されている事項以外は考慮しないものとする。

1．使用者は、業務の必要上やむを得ない場合には、当分の間、改善基準第４条の１ヵ月についての拘束時間及び１日（始業時刻から起算して24時間をいう。以下同じ。）の拘束時間等の規定にかかわらず、次の条件の下で貨物自動車運送事業に従事する運転者（以下「トラック運転者」という。）を隔日勤務に就かせることができる。

（1）２暦日における拘束時間は、一定の要件に該当する場合を除き、21時間を超えてはならない。

（2）勤務終了後、継続20時間以上の休息期間を与えなければならない。

2．使用者は、業務の必要上、トラック運転者（隔日勤務に就く運転者以外のもの。）に勤務の終了後継続８時間以上の休息期間を与えることが困難な場合には、当分の間、一定期間における全勤務回数の２分の１を限度に、休息期間を拘束時間の途中及び拘束時間の経過直後に分割して与えることができるものとする。この場合において、分割された休息期間は、１日において１回当たり継続４時間以上、合計10時間以上でなければならないものとする。

3．使用者は、トラック運転者（隔日勤務に就く運転者以外のもの。）が同時に１台の事業用自動車に２人以上乗務する場合（車両内に身体を伸ばして休息することができる設備がある場合に限る。）においては、１日についての最大拘束時間を20時間まで延長することができる。

4．トラック運転者が勤務の中途においてフェリーに乗船する場合における拘束時間及び休息期間は、フェリー乗船時間（乗船時刻から下船時刻まで）については、原則として、休息期間として取り扱うものとし、この休息期間とされた時間を改善基準第４条の規定及び特例基準により与えるべき休息期間の時間から減ずることができるものとする。ただし、その場合においても、減算後の休息期間は、２人乗務の場合を除き、フェリー下船時刻から勤務終了時刻までの間の時間の３分の１を下回ってはならない。

問22　下図は、貨物自動車運送事業に従事する自動車運転者の３日間の勤務状況の例を示したものであるが、「自動車運転者の労働時間等の改善のための基準」（以下、「改善基準」という。）に定める拘束時間及び連続運転の中断方法に関する次の記述のうち、正しいものをすべて選び、解答用紙の該当する欄にマークしなさい。

前日：休日

始業時刻 5:40　終業時刻 18:15

1日目	乗務前点呼	運転	荷積み	運転	休憩	運転	荷下ろし	運転	休憩	荷積み	運転	休憩	運転	乗務後点呼
	20分	30分	20分	2時間	15分	1時間30分	20分	1時間	1時間	30分	3時間	10分	1時間10分	30分
	営業所													営業所

始業時刻 6:30　終業時刻 17:40

2日目	乗務前点呼	運転	休憩	運転	荷下ろし	運転	休憩	荷積み	運転	休憩	運転	休憩	運転	乗務後点呼
	20分	2時間	15分	1時間	20分	1時間	1時間	20分	2時間30分	10分	1時間	15分	30分	30分
	営業所													営業所

始業時刻 4:30　終業時刻 16:45

3日目	乗務前点呼	運転	休憩	荷下ろし	運転	荷積み	休憩	運転	休憩	運転	荷下ろし	休憩	運転	乗務後点呼
	20分	2時間	15分	20分	2時間	20分	1時間	1時間	5分	2時間	20分	5分	2時間	30分
	営業所													営業所

翌日：休日

1．各日の拘束時間は、１日目は12時間35分、２日目は11時間10分、３日目は12時間15分である。

2．各日の拘束時間は、１日目は12時間35分、２日目は13時間10分、３日目は12時間15分である。

3．連続運転の中断方法が改善基準に違反している勤務日は、１日目及び３日目であり、２日目は違反していない。

4．連続運転の中断方法が改善基準に違反している勤務日は、２日目及び３日目であり、１日目は違反していない。

問23　下表は、貨物自動車運送事業に従事する自動車運転者の１ヵ月の勤務状況の例を示したものであるが、「自動車運転者の労働時間等の改善のための基準」（以下「改善基準」という。）に定める運転時間に関する次の記述のうち、正しいものを１つ選び、解答用紙の該当する欄にマークしなさい。なお、一人乗務とし、「１ヵ月についての拘束時間の延長に関する労使協定」があり、下表の１ヵ月は、当該協定により１ヵ月についての拘束時間を延長することができる月に該当するものとする。

		1日	2日	3日	4日	5日	6日	7日	週の合計時間
第１週	各日の運転時間	6	10	8	9	10	5	休日	48
	各日の拘束時間	12	15	12	12	13	13		77

		8日	9日	10日	11日	12日	13日	14日	週の合計時間
第２週	各日の運転時間	5	5	10	9	10	5	休日	44
	各日の拘束時間	9	10	13	12	14	12		70

		15日	16日	17日	18日	19日	20日	21日	週の合計時間
第３週	各日の運転時間	5	8	7	8	5	6	休日	39
	各日の拘束時間	12	10	11	12	12	10		67

		22日	23日	24日	25日	26日	27日	28日	週の合計時間
第４週	各日の運転時間	5	5	5	8	9	8	休日	40
	各日の拘束時間	11	10	12	13	12	11		69

		29日	30日	31日	週の合計時間	１ヵ月(第１週～第５週)の合計時間
第５週	各日の運転時間	7	7	8	22	193
	各日の拘束時間	11	12	12	35	318

（注１）　２週間の起算日は１日とする。
（注２）　各労働日の始業時刻は午前８時とする。

1．当該５週間のすべての日を特定日とした２日を平均し１日当たりの運転時間（以下「１日当たりの運転時間」という。）及び２週間を平均し１週間当たりの運転時間（以下「１週間当たりの運転時間」という。）は、改善基準に違反しているものがある。

2．１日当たりの運転時間は改善基準に違反しているものがあるが、１週間当たりの運転時間は改善基準に違反しているものはない。

3．１日当たりの運転時間は改善基準に違反しているものはないが、１週間当たりの運転時間は改善基準に違反しているものがある。

4．１日当たりの運転時間及び１週間当たりの運転時間は、改善基準に違反しているものはない。

5．実務上の知識及び能力

問24　運行管理の意義、運行管理者の役割等に関する次の記述のうち、適切なものには解答用紙の「適」の欄に、適切でないものには解答用紙の「不適」の欄にマークしなさい。なお、解答にあたっては、各選択肢に記載されている事項以外は考慮しないものとする。

1．運行管理者は、事業者に代わって法令に定められた事業用自動車の運行の安全確保に関する業務を行い、交通事故を防止するという重要な役割を果たすことが求められていることから、運行管理者以外に複数の補助者を選任し運行管理業務に当たらせ、運行管理者は運行管理に関し、これらの補助者の指導・監督のみを行っている。

2．運行管理者は、運行の安全に関する、改善すべき点及び運転者その他の従業員の「現場の声」を踏まえた対策について、事業者に対し積極的に助言を行い、運行の安全確保を図ることも重要な役割である。

3．運行管理者は、運転者の指導教育を実施していく際、運転者一人ひとりの個性に応じた助言・指導（カウンセリング）を行うことも重要である。そのためには、日頃から運転者の性格や能力、事故歴のほか、場合によっては個人的な事情についても把握し、そして、これらに基づいて助言・指導を積み重ねることによって事故防止を図ることも重要な役割である。

4．運行管理者は、自社の営業所において重大事故が発生したため、直ちに、情報の収集を行い、事故の直接的及び間接的な要因として考えられる事故原因について分析を行い、必要な再発防止策を検討・作成した。しかし、対策の実施及びその時期は事業者の責任で行うべきであるので、これらの対策の実施を事業者に助言しなかった。

問25　点呼の実施に関する次の記述のうち、適切なものには解答用紙の「適」の欄に、適切でないものには解答用紙の「不適」の欄にマークしなさい。なお、解答にあたっては、各選択肢に記載されている事項以外は考慮しないものとする。

1．A営業所においては、運行管理者は昼間のみの勤務体制となっている。しかし、運行管理者が不在となる時間帯の点呼が当該営業所における点呼の総回数の７割を超えていることから、その時間帯における点呼については、事業者が選任した複数の運行管理者の補助者に実施させている。運行管理者は、点呼を実施した当該補助者に対し、点呼の実施内容の報告を求める等十分な指導及び監督を行っている。

2．運行管理者が乗務前の点呼において、運転者に対して酒気帯びの有無を確認しようとしたところ、営業所に設置されているアルコール検知器が停電によりすべて使用できなかったことから、当該運行管理者は、運転者に携帯させるために営業所に備えてある携帯型アルコール検知器を使用して酒気帯びの有無を確認した。

3．定期健康診断の結果、すべて異常なしとされた運転者については、健康管理が適切に行われ健康に問題がないと判断され、また、健康に問題があるときは、事前に運行管理者等に申し出るよう指導している。このため、乗務前の点呼における疾病、疲労等により安全な運転をすることができないおそれがあるか否かの確認は、本人から体調不良等の申し出があるときには行っている。

4．以前に自社の運転者が自動車運転免許の効力の停止の処分を受けているにもかかわらず、事業用自動車を運転していた事案が発覚したことがあったため、運行管理規程に乗務前の点呼における実施事項として、自動車運転免許証の提示及び確認について明記した。運行管理者は、その後、乗務前の点呼の際の自動車運転免許証の確認は、各自の自動車運転免許証のコピーにより行い、再発防止を図っている。

問26　運行管理者の業務上の措置等に関する次の記述のうち、適切なものには解答用紙の「適」の欄に、適切でないものには解答用紙の「不適」の欄にマークしなさい。なお、解答にあたっては、各選択肢に記載されている事項以外は考慮しないものとする。

1．運行管理者は、運転者に対し乗務前の点呼を実施したところ、当該運転者から「乗務する事業用トラックのワイパーブレードの劣化により払拭状態が不良である」との報告を受けた。運行管理者は、本日の天気は晴れとの予報なので、運行には差し支えないと考え、整備管理者に確認を求めず出庫させた。

2．運行管理者は、貨物自動車運送事業法その他の法令に基づく運転者の遵守すべき事項に関する知識のほか、事業用自動車の運行の安全を確保するために必要な運転に関する技能及び知識について、運転者に対する適切な指導及び監督をしなければならない。ただし、その実施については、個々の運転者の運転に関する技能あるいは過去の運転の経験等に応じて適切な時期に行えばよく、必ずしも継続的、計画的に行わなくてもよい。

3．４年前まで他の一般貨物自動車運送事業者において事業用自動車の運転者として常時選任されていた者を一般貨物自動車運送事業の運転者として常時選任するために新たに雇い入れた。このため、運行管理者は初任運転者に対する適性診断を受診させるとともに、特別な指導を当該運転者に行った後、大型トラックに乗務させた。

4．運行管理者は、乗務終了後の点呼において乗務記録を回収したところ、運転者が記載した筆跡がいつもと異なることに気づいたため、当該運転者に状況を確認した。本人からは、最近ときどき手にしびれが出るが大事ではないとのことであったので、念のためその状況を家族に連絡したが、医師の診断を受けるようにとの指導は行わなかった。

問27　自動車の運転に関する次の記述のうち、適切なものには解答用紙の「適」の欄に、適切でないものには解答用紙の「不適」の欄にマークしなさい。

1．自動車のハンドルを切り旋回した場合、左右及び前後輪はそれぞれ別の軌跡を通る。ハンドルを左に切った場合、左側の後輪が左側の前輪の軌跡に対し内側を通ることとなり、この前後輪の軌跡の差を内輪差という。ホイールベースの長い大型車ほどこの内輪差が大きくなる。したがって、このような大型車を運転する運転者に対し、交差点での左折時には、内輪差による歩行者や自転車等との接触、巻き込み事故に注意するよう指導する必要がある。

2．前方の自動車を大型車と乗用車から同じ距離で見た場合、それぞれの視界や見え方が異なり、運転席が高い位置にある大型車の場合は車間距離に余裕がないように感じ、乗用車の場合は車間距離に余裕があるように感じやすくなる。したがって、運転者に対して、運転する自動車による車間距離の見え方の違いに注意して、適正な車間距離をとるよう指導する必要がある。

3．平成26年中の事業用貨物自動車が第１当事者となった人身事故件数は２万件超である。過去10年間の事業用貨物自動車の交通事故の発生状況を見ると、平成21年頃までは減少幅が比較的大きかったものの、それ以降は減少傾向にあるが減少幅が縮まる。事故内容別発生状況を見ると、追突事故が約半分を占めており、トラック事業者にとって追突事故対策は重要な課題となっている。このため、運転者に対して、適正な車間距離の確保や前方不注意の危険性等追突事故の原因となる運転をしないよう指導する必要がある。

4．交通事故の中には、二輪車と四輪車が衝突することによって発生する事故が少なくない。このような事故を防止するためには、四輪車の運転者から二輪車が、二輪車の運転者から四輪車がどのように見えているのか理解しておく必要がある。四輪車を運転する場合、二輪車に対する注意点として、①二輪車も四輪車と同じように急に停車できない。②二輪車は死角に入りやすく、その存在に気づきにくい。③二輪車は速度が遅く感じたり、距離が実際より遠く見えたりする。したがって、運転者に対して、このような二輪車に関する注意点を指導する必要がある。

問28　事業用自動車の運転者の健康管理及び就業における判断・対処に関する次の記述のうち、適切なものには解答用紙の「適」の欄に、適切でないものには解答用紙の「不適」の欄にマークしなさい。なお、解答にあたっては、各選択肢に記載されている事項以外は考慮しないものとする。

1．事業者は、運転者の自動車の運転に支障を及ぼすおそれがある脳血管疾患及び心疾患等に係る外見上の前兆や自覚症状等を確認し、総合的に判断して必要と認められる場合には、運転者に医師の診断等を受診させ所見に応じた精密検査を受けさせてその結果を常に把握するとともに、医師から結果に基づく運転者の乗務に係る意見を聴取する。

2．運転者は、営業所に帰庫する途中に体調が悪くなり、このままでは運行の継続ができないと判断し、近くの場所に安全に駐車して運行管理者に連絡をした。運行管理者は運転者に対し、しばらくその場所にて休憩を取り、営業所にも近いことから、自らの判断で運行を再開するよう指示した。

3．漫然運転や居眠り運転の原因の一つとして、睡眠時無呼吸症候群（SAS）と呼ばれている病気がある。この病気は、狭心症や心筋梗塞などの合併症を引き起こすおそれはないが、安全運転を続けていくためには早期の治療が不可欠であることから、事業者は、運転者に対しSASの症状などについて理解させるよう指導する必要がある。

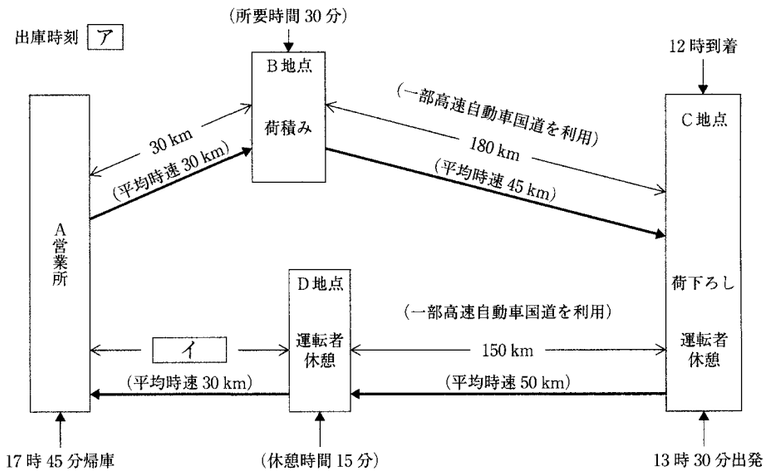
4．健康へのリスクの少ない節度ある適度な飲酒の目安としては、純アルコール20グラム（以下「１単位」という。）と言われている。その１単位（アルコール５%のビールの場合約500ミリリットル）のアルコールを処理するための必要な時間の目安は、概ね４時間とされているので、事業者は、これらを参考に個人差を考慮して、社内教育の中で酒気帯び運転防止の観点から酒類の飲み方等についても指導を行っている。

問29　荷主から貨物自動車運送事業者に対し、B地点で荷積みをし、C地点に12時に到着させるよう運送の依頼があった。これを受けて、運行管理者として運転者に対し当該運送の指示をするため、次に示す「当日の運行計画を策定するための前提条件」に基づき運行計画を立てた。

この運行に関する次のア～ウについて解答しなさい。なお、解答にあたっては、「当日の運行計画を策定するための前提条件」に記載されている事項以外は考慮しないものとする。

〔当日の運行計画を策定するための前提条件〕

○　A営業所を出庫し、30キロメートル離れたB地点まで平均時速30キロメートルで走行する。
○　B地点において30分間の荷積みを行う。
○　B地点から180キロメートル離れたC地点までの間、一部高速自動車国道を利用し、平均時速45キロメートルで走行して、C地点に12時に到着する。
○　荷下ろし後、１時間の休憩をとる。休憩後、A営業所に帰庫するため、C地点を13時30分に出発、一部高速自動車国道を利用し、150キロメートル先のD地点まで平均時速50キロメートルで走行して到着後、15分の休憩をとる。
○　D地点からA営業所まで平均時速30キロメートルで走行して、A営業所に17時45分に帰庫する。



ア　C地点に12時に到着させるためにふさわしいA営業所の出庫時刻について、次の１～４の中から正しいものを１つ選び解答用紙にマークしなさい。

1．６時30分　2．７時00分　3．７時30分　4．８時00分

イ　D地点とA営業所間の距離について、次の１～４の中から正しいものを１つ選び解答用紙にマークしなさい。

1．15キロメートル　2．30キロメートル
3．45キロメートル　4．60キロメートル

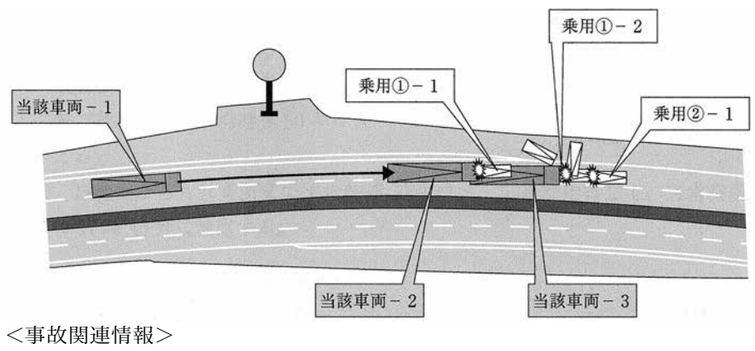
ウ　当日の全運行において、連続運転時間は「自動車運転者の労働時間等の改善のための基準」に照らし、違反しているか否かについて、次の１～２の中から正しいものを１つ選び解答用紙にマークしなさい。

1．違反していない　2．違反している

問30　運行管理者が、次の大型トラックの事故報告に基づき、この事故の要因分析を行ったうえで、同種事故の再発を防止するための対策として、最も直接的に有効と考えられる組合せを、下の枠内の選択肢（１～８）から１つ選び、解答用紙の該当する欄にマークしなさい。なお、解答にあたっては、＜事故の概要＞及び＜事故関連情報＞に記載されている事項以外は考慮しないものとする。

＜事故の概要＞

当該運転者は、事故当日は普段より遅れて出社し、運行管理者の補助者による乗務前点呼を受けた後、積み置きしてあった最大積載量14トンの大型トラックに１名で乗務し、８時に営業所を出発した。１時間一般道路を走行した後高速道路に入り、２時間走行した後20分の休憩をとった。さらに３時間走行し15分の休憩をとり、続けて１時間30分程度走行したところで（運行開始より約550キロメートル走行した地点）、緩やかな右カーブにおいて、前方で起きた事故のために徐行していた自動車に追突した。



＜事故関連情報＞

○　当該運転者は、事故前日休日で就寝時間が遅かった。
○　当日の運行は、荷主直接からの運送依頼による定期運行の経路であり、事故日前々日に営業所隣の車庫で積み荷作業を済ませていた。
○　当該営業所では、運行管理者と運行管理者の補助者による交代制で点呼を実施しており、当該運行については、補助者が乗務前点呼を実施した。
○　当該運転者は、事故日の１ヵ月前に、拘束時間、連続運転時間について、改善基準を超えた運行を行っていた。他の運転者においても同様の違反があった。
○　事業者は、毎月１回の安全衛生委員会を開催して運転者の指導を行っている。また、当該運転者に対しては、速度超過があるので個別の指導も実施していた。
○　当該運転者は、直近の適性診断の結果では、動作の正確さ、判断・動作のタイミングも良く、また、働き方や生活習慣も非常に良い状態であった。しかし、睡眠時無呼吸症候群（SAS）の疑いを指摘されていた。
○　当該運転者は、適性診断ではSASの疑いを指摘されていたが、健康診断においては特に指摘がなかったため、スクリーニング検査は受けていなかった。
○　当該車両は、法令で定められた日常点検及び定期点検整備を実施していた。また、当該車両には衝突被害軽減ブレーキが装着されていた。

＜事故の再発防止対策＞

ア　定期健康診断において所見が認められなかった運転者に対して、SAS等に係る外見上の前兆や自覚症状がないかを確認する。また、自覚症状等がない運転者に対しても、主要疾病等に関するスクリーニング検査を実施し、着実かつ早期の発見に努める。
イ　点呼において、運転者に対し、最近、連続運転時間及び速度超過の違反が多いことを再認識させ、休憩場所や休憩時間等について指示どおり運行することを徹底する。
ウ　常に点呼が確実に実施できるよう、体制の整備を図る。
エ　たとえいつも慣れた運行経路であっても、漫然運転に陥らないよう、運転中は常に運転に集中し、前方に注意して走行するよう指導する。また、危険を予測し、これを回避できる運転操作を徹底させる。
オ　関係法令及び「自動車運転者の労働時間等の改善のための基準」の違反防止を図るため、運転者に対して適切な運行指示を徹底する。
カ　貨物自動車運送事業は、公共的な輸送事業であり、貨物を安全かつ確実に輸送することが社会的使命であることを運転者に深く認識させる。
キ　衝突被害軽減ブレーキ装着車であっても、必ず衝突をさけるものではない。運転者及び運行管理者は、これらの安全技術が装着されている車両においても、その技術を過信しすぎないことの理解を深めることが必要である。
ク　法令で定めた日常点検及び定期点検整備を確実に実施する。

1．ア・イ・ウ・キ	2．ア・イ・オ・ク
3．ア・ウ・エ・カ	4．ア・エ・キ・ク
5．イ・エ・オ・キ	6．イ・オ・カ・ク
7．ウ・エ・カ・ク	8．ウ・オ・カ・キ

【正答表】

問1	問2	問3	問4	問5	問6	問7	問8	問9	問10
2	A:6,B:2 C:8,D:3	1, 4	1,2,3,5	2	4	4	2	3	2, 4
問11	**問12**	**問13**	**問14**	**問15**	**問16**	**問17**	**問18**	**問19**	**問20**
A:2,B:1 C:1,D:2	4	2, 4	1, 4	A:2,B:1 C:1,D:2	3	2	2, 4	1	A:2,B:3 C:5,D:7
問21	**問22**	**問23**	**問24**	**問25**	**問26**	**問27**	**問28**	**問29**	**問30**
4	2, 3	1	適 2,3 不適 1,4	適 2 不適 1,3,4	適 3 不適 1,2,4	適 1,3,4 不適 2	適 1,4 不適 2,3	ア：1 イ：2 ウ：1	5

秋の全国交通安全運動

最終日・9月30日㈮は「交通事故死ゼロを目指す日」

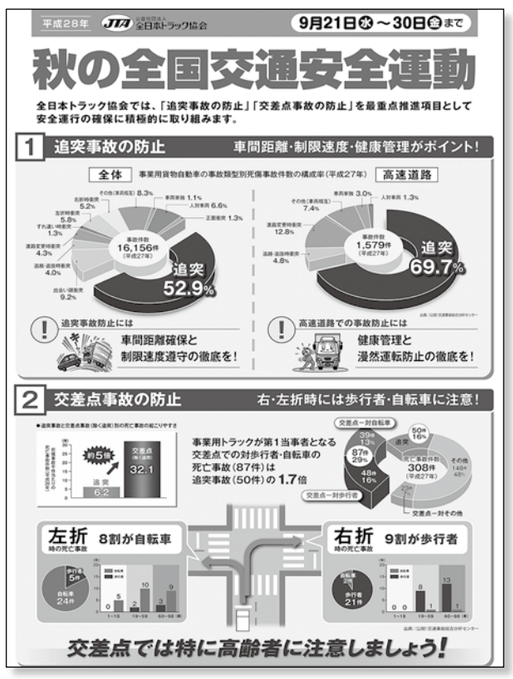
9月21日㈬から30日㈮まで

「平成28年秋の全国交通安全運動」が、9月21日㈬から30日㈮にかけて実施される。

本年は「子供と高齢者の交通事故防止」を運動の基本とするほか、「夕暮れ時と夜間の歩行中・自転車乗用中の交通事故防止（特に、反射材用品等の着用の推進及び自転車前照灯の点灯の徹底）」、「後部座席を含めた全ての座席のシートベルトとチャイルドシートの正しい着用の徹底」、「飲酒運転の根絶」を全国重点実施項目としている。

全日本トラック協会では、事業用トラックによる事故の半数を追突事故が占めており、死亡事故の4割が交差点で発生しているという現状を踏まえ、「追突事故の防止」および「交差点事故の防止」を最重点推進項目として積極的に取り組む。それに伴い、今号の『広報とらっく』にポスター（写真）を折り込んで、同運動の効果的な実施を目指す。

なお、同運動では、最終日の9月30日㈮を、国民一人ひとりの交通安全意識向上によって交通事故の発生を抑止することを目的とした、「交通事故死ゼロを目指す日」と定めている。



今号には、「秋の全国交通安全運動」ポスターを刷り込んでいます。6面の「平成28年度第1回運行管理者試験の問題と解答」の紙面と一対となっておりますので、中央の線に沿って切り取り、ポスターとしてご活用ください。

平成28年 秋の全国交通安全運動

全日本トラック協会 実施計画

◇最重点推進項目◇

(1) 追突事故の防止

事業用トラックにおける事故の半数を占める追突事故を防止するため、国土交通省制作の「トラック追突事故防止マニュアル」及び全ト協で制作した「トラック追突事故防止マニュアル～追突事故撲滅キット～」等を活用し、追突事故防止の徹底を図る。

(2) 交差点事故の防止

全ト協制作の「トラック交差点事故防止マニュアル～交差点事故撲滅キット～」を活用した運転者教育を実施するとともに、横断歩道手前で最徐行又は一時停止により、左右をバランスよく安全確認することを徹底させ、交差点左折時の自転車巻き込み事故及び右折時の横断歩行者との事故防止の徹底を図る。

◇重点推進項目◇

(3) 子供と高齢者の交通事故防止

子供と高齢者の傍を通過する際は、十分に速度を落とすなど、思いやりのある運転を励行させる。

(4) 夕暮れ時と夜間の歩行中・自転車乗用中の交通事故防止

夕暮れ時と夜間における歩行中及び自転車乗用中の交通事故を防止するため、前照灯の早めの点灯と、昼間よりも控えめの速度で走行することを励行させる。

(5) シートベルトの正しい着用の徹底

運転者を含む全ての乗務員に対し、シートベルトの適正な着用を徹底させる。

(6) 飲酒運転の根絶

酒気帯び運転、飲酒運転の根絶を徹底するため、全ト協制作の「飲酒運転防止対策マニュアル」等を活用し、運転者に対する適切な指導監督を実施するとともに、アルコール検知器を使用した厳正な点呼の実施を徹底する。

(7) トレーラ事故の防止

全ト協制作の「トレーラハンドブック」や「鉄鋼輸送に携わるプロ運転者・管理者用ガイドブック」等を活用し、海上コンテナの固定方法や鋼材の固縛方法を再確認し、横転や荷崩れ等のトレーラ事故の防止を図る。

(8) 高速道路における事故の防止

高速道路における事故は、高速道路に入り1時間以内に多く発生しているため、高速道路に入った後は可能な限り早い段階で休憩をとらせるなど、高速道路における事故防止を徹底させる。

(9) 「WEB版ヒヤリハット集」を活用した安全意識の高揚

全ト協ホームページ上に掲載中の「WEB版ヒヤリハット集」等を活用したKYTを実施し、「だろう運転」から「かもしれない運転」を心掛けるよう徹底させる。

(10) 健康起因事故の防止

国土交通省制作の「事業用自動車の運転者の健康管理マニュアル」及び全ト協が制作した「トラック事業者のための健康起因事故防止マニュアル（改訂版）」等に基づき、点呼時等において運転者の健康状態の確認を徹底し、体調急変に伴う事故の防止を図る。

(11) 過労運転の防止

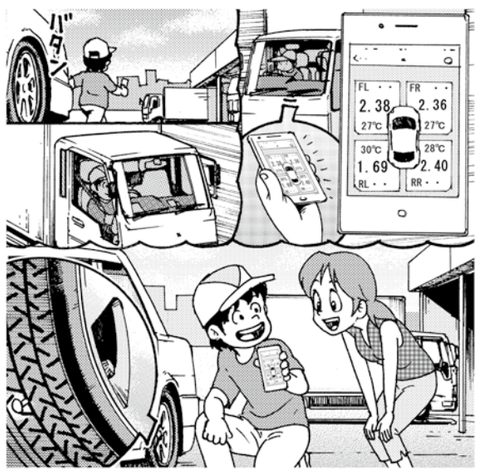
事業者は、休憩又は睡眠のための時間及び休息のための時間が十分確保されるよう勤務時間及び乗務時間を定めるとともに、運行管理者に対しては運行経路、運行時間、休憩地点等を含む適切な運行指示書の作成や運行計画、並びに乗務割の作成を行い、点呼時等において運転者の健康状態の確認を徹底するよう指示し、過労運転の防止に努める。

(12) 「危険ドラッグ」の根絶

「危険ドラッグ」の使用による運転及び事故の根絶を図るため、社内安全教育や点呼時等において、「危険ドラッグ」の使用による運転の悪質性・危険性を十分に理解させ、「危険ドラッグ」の根絶を徹底させる。

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64回「タイヤの空気圧値と温度がスマートフォンで見られる時代へ」



タイヤに釘などの異物が刺さってパンクし、その穴から空気が徐々に漏れ出した時、慌てて釘を抜かなければ、数時間程度は走行可能な空気圧値を維持することができます。

例えば、通勤時の運転の最中にパンクしたのであれば、運転中にハンドルが重くなり、車の異変に気付くこともできるでしょう。その場合は、すぐにタイヤ店へ行き、パンクしたタイヤを修理すれば、また数年、数万キロメートルとそのタイヤを使うことができ、お金とゴム資源を無駄にすることはありません。

いちばん頭を悩ませるのは、「仕事帰りにタイヤに釘が刺さり、それに気付かないまま翌朝まで放置した」という場合です。よほど大きな穴が開いて、タイヤの空気が一気に抜けてしまわない限り気付くことは難しく、「車をそのまま駐車場に止め置いた結果、翌朝にはタイヤの空気が全てなくなり、駐車場に来てみたらタイヤ側面がペチャンコになっていた」というパターンです。

それがもし、スマートフォンでタイヤの空気圧値をいつでも読み取ることができたとしたら、どうでしょう。これまでのタイヤ空気圧監視システム（Tire Pressure Monitoring System、略称TPMS）は、空気圧センサーをタイヤの中に設置（ホイール内面に固定）し、車内のモニターでタイヤの空気圧値を見るタイプでした。ところが近年、タイヤのエアバルブにセンサー搭載のキャップを取り付け、スマートフォンアプリと連携させることで空気圧を読み取れる機種が登場しました。この機種は、エンジンスタートも不要で、10キロパスカル（1平方センチメートル当たり0・1キログラムの重さ）レベルの空気圧減少が瞬時に分かるので、車から離れても困ることなく、パンクにすぐ対処することができます。空気圧値以外にタイヤ内部の温度も把握できるので、パンクの発見だけでなく、夏場に起きやすいタイヤの異常発熱によるバーストも防げるというものです。

さらに、「エアバルブにセンサーを装着するだけ」というシンプルな仕組みのため、既存のエアバルブを交換したり、タイヤを脱着したりする必要もありません。作業性や交換コストの面からみても、これ以上便利でお得なものはないといえるでしょう。こうしたバルブキャップ型のセンサーは乗用車タイヤの4輪用として登場し、徐々に広がりを見せつつあります。

最近の乗用車は、トランクの床下に応急用タイヤが積まれていない「スペアタイヤ・レス車」が多くなってきたことから、パンクへの対応力が非常に低下しています。タイヤの空気圧が3分の1以下になって初めてパンクに気付き、パンク後もそのまま無理をして走行した結果、タイヤ自体を使用不能にするケースが激増しています。

「スペアタイヤがないから対処しようがない」という声も多く聞きますが、そこは対策次第です。こうしたセンサーやスマートフォンアプリを使えば、タイヤのパンクを瞬時に察知することが可能になります。ゲーム感覚でアプリを活用してもらい、先進的なタイヤケアが広まっていくことを期待したいです。

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

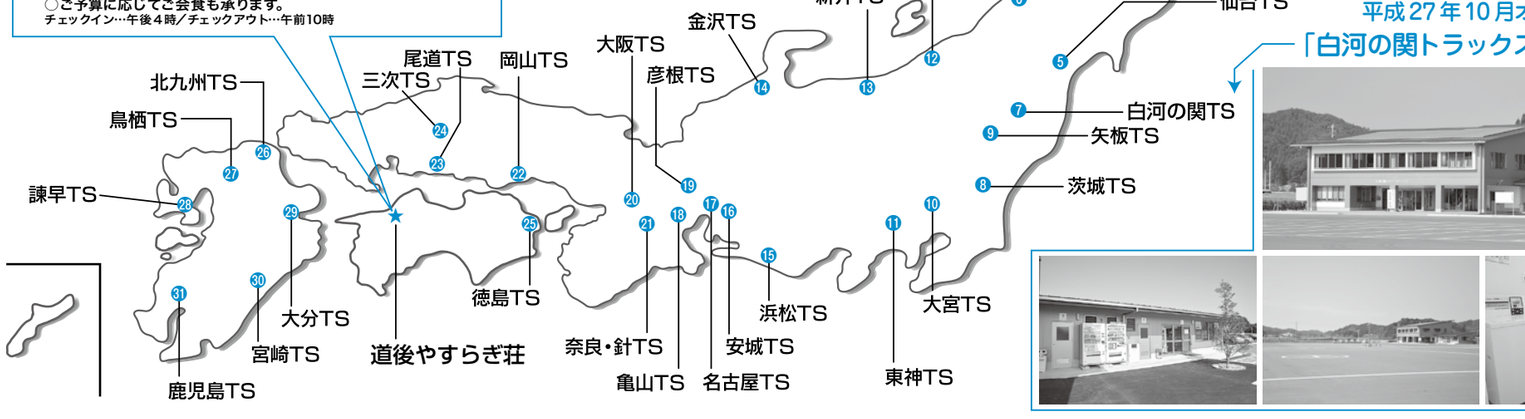
お問い合わせはこちらへ Tel 089-921-4051

【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31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。



平成27年10月オープン！
「白河の関トラックステーション」

	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針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
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	大分	大分県大分市大字上戸次字宇土ノロ6045-2	097-597-6233	43
30	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
31	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TSは5台の中型車を含む。

各施設の運営時間・概要・周辺地図は
公益社団法人 全日本トラック協会 のHPに掲載

職場の熱中症予防対策は万全ですか？

9月も気温の高い状態が続きます！

近年、夏の暑さが厳しくなっており、熱中症にかかる人が増加傾向になっている。気象庁によると、9月も引き続き気温の高い状態が続くと予想されており、屋外で業務を行うことの多い運送事業者においては、熱中症への予防対策を徹底させることが必要となってくる。

そこで、ここでは熱中症への対処法について紹介していく。

1 平成28年の熱中症による救急搬送状況

総務省消防庁によると、平成28年の熱中症による救急搬送状況は図1の通りである。また、平成22年～28年7月までの熱中症による救急搬送人員数および死亡者数一覧は表1の通りである。

平成26年・27年は9月に熱中症で救急搬送された人数は2000人以下と少なくなっている。一方で、全国的に気温がかなり高く、東・西日本を中心に残暑が厳しかった22年には9月でも7645人が熱中症で救急搬送されており、油断は禁物である。

2 向こう1か月（8月27日～9月26日）の天候の見通し

気象庁が8月25日に発表した向こう1か月（8月27日～9月26日）の天候の見通しによると、この時期は全国的に暖かい空気に覆われやすく、気温が高くなると予想されている。

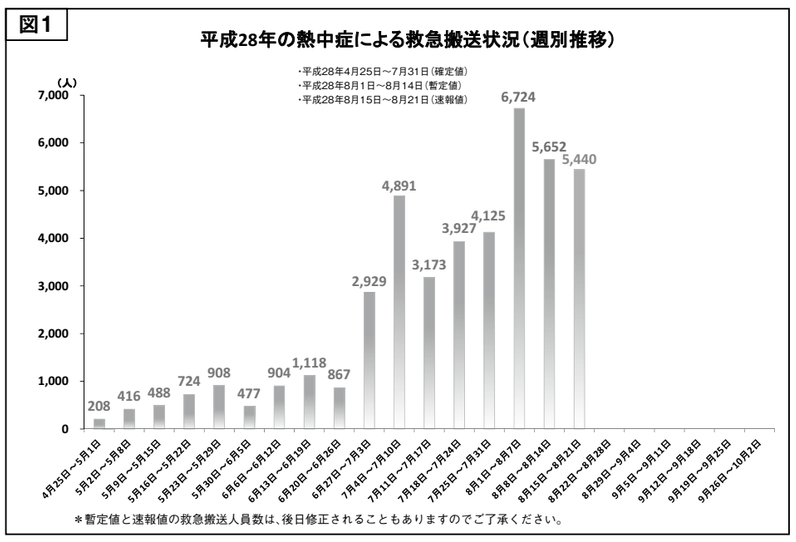
週別の平均気温予測は図2の通りである。これによると、9月2週目から3週目にかけては全国的に気温が高い状態が続くと予測されており、引き続き熱中症への備えが欠かせない。

3 熱中症への備えを確実に！

職場の熱中症予防対策は万全か、以下のチェックリストで自主点検していただきたい。

▼『チェックリスト表』①～②（出典）厚生労働省労働基準局リーフレット「職場の熱中症予防対策は万全ですか？」

図1



＊暫定値と速報値の救急搬送人員数は、後日修正されることもありますのでご了承ください。

表1

平成22年～28年の熱中症による救急搬送人員数及び死亡者数一覧－表

（単位：人）

		平成28年(2016)		平成27年(2015)		平成26年(2014)		平成25年(2013)		平成24年(2012)		平成23年(2011)		平成22年(2010)	
		搬送人員	死亡	搬送人員	死亡	搬送人員	死亡	搬送人員	死亡	搬送人員	死亡	搬送人員	死亡	搬送人員	死亡
確定値	5月	2,788	1	2,904	3	調査データなし									
	6月	3,558	3	3,032	2	4,634	6	4,265	4	1,837	3	6,980	14	2,276	4
	7月	18,671	29	24,567	39	18,407	31	23,699	27	21,082	37	17,963	29	17,750	95
	8月			23,925	60	15,183	15	27,632	57	18,573	35	17,566	27	28,448	62
	9月			1,424	1	1,824	3	3,133	0	4,209	1	3,960	3	7,645	10
搬送人員数合計		25,017	33	55,852	105	40,048	55	58,729	88	45,701	76	46,469	73	56,119	171

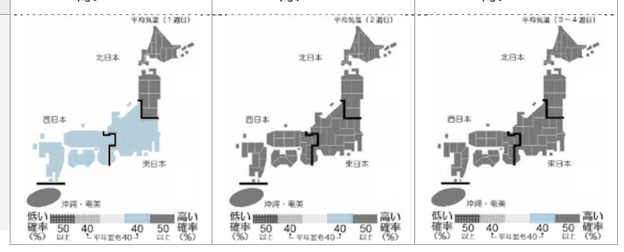
※平成28年は4月25日から調査を開始

図2

週別の平均気温

	平均気温（1週目）8／27～9／2	平均気温（2週目）9／3～9	平均気温（3～4週目）9／10～23
北日本	低10 並30 高60% 高い 見込み	低10 並20 高70% 高い 見込み	低10 並40 高50% 高い 見込み
東日本	低20 並40 高40% 平年並か高い 見込み	低10 並20 高70% 高い 見込み	低10 並40 高50% 高い 見込み
西日本	低20 並40 高40% 平年並か高い 見込み	低10 並20 高70% 高い 見込み	低10 並40 高50% 高い 見込み
沖縄・奄美	低10 並20 高70% 高い 見込み	低10 並20 高70% 高い 見込み	低10 並40 高50% 高い 見込み

数値は予想される出現確率です



労務 Q&A

第121回

最高裁が、職場の歓送迎会後の交通事故死を労災に認定

Q 先日、最高裁が職場の歓送迎会後の交通事故死を労働災害と認めたという記事を見ました。弊社でも飲み会等が結構多いので気になるニュースですが、認定のポイントをお教えください。

A 上司の参加指示と残業のための帰社の必要性が判断ポイントに

【解説】会社主催の飲み会や宴会等の行事に出席中の災害については、事柄の性格上、業務上外の判断が難しいケースが少なくありません。このため、労災認定に当たっては、個々の事案ごとに、それが会社の業務といえるのか、労働者にとっても業務と認められるのかを細かく検討し、業務上かどうか判断されることになります。

まず、基本的なことから申し上げれば、この種の行事に出席中の災害に関しては、例えば幹事や世話役等が自己の職務の一環として参加する場合には、一般に業務遂行性が認められますので、特別の事情がない限り、業務上災害となります。一方、それ以外の参加者の場合は、行事の主催者、目的、内容とその経過、参加方法、運営方法、費用負担などから総合的に判断することになりますが、一般に業務遂行性があるとはいえませんので、原則として業務外の扱いとされているところです。

さらに、参加すること自体に業務遂行性が認められたとしても、参加した労働者の個々の行動全てに業務遂行性があるということにはなりません。例えば、お酒を飲んで酔っ払ったことに起因して災害を被った場合、あるいは、団体行動から外れて私的行為中に災害を被った場合などは、業務上災害として取り扱われないのは当然です。

それでは、前述の原則的な考え方を前提に、今回の最高裁の判決を見てみましょう。この事案は、男性社員が残業を中断して中国人研修生の歓送迎会に参加。終了後、社用車で研修生を自宅まで送り、会社に戻る途中で交通事故を起こし亡くなったというケースです。幹事あるいは世話役等ではなかったので、原則的には業務との関連性は薄いと判断されるところでしょう。労働基準監督署も業務外として遺族補償給付の支給を認めなかったため、妻は処分取り消しを求め提訴しましたが、一審、二審とも歓送迎会は私的な会合とされ、処分取り消しには至りませんでした。

これに対し、最高裁は、歓送迎会が上司の呼びかけで開かれ、会社の経費が使われている点に注目し、業務との関連性について「事業活動に密接にかかわっている」と判断しました。また、男性社員は、翌日が社長への資料提出の期限だったこともあり、いったん参加を断っています。しかし、上司からの強い指示により、やむを得ず参加することになったものであり、歓送迎会の席上では飲酒もしませんでした。これらのことから、最高裁は、一審、二審判決では、上司が帰社を命じたともいえないとしたのに対し、資料の提出期限は延長されず、結局「職場に戻ることを余儀なくされた」と認めました。

こうして見ると、歓送迎会の幹事役ではなかったものの、上司の指示による参加で、終了後、残業のために帰社せざるを得ない状況にあり飲酒もしていなかったことなどが、業務上外の判断のポイントになったといえるでしょう。

---

①

事業者の皆さまへ

職場の熱中症予防対策は万全ですか？

「熱中症」は、高温多湿な環境の中で作業や運動をすることにより、体内の水分や塩分のバランスが崩れ、体温調節機能がうまく働かなくなり、体内に熱がたまることによって、めまいや筋肉痛、吐き気、さらには、けいれんなどを起こす病気です。

屋外だけでなく、室内で何もしていないときでも発症し、救急搬送されたり、場合によっては 死亡することもあります。

熱中症の予防のためにWBGT値を活用したり、労働衛生教育によって、 労働者のための 熱中症予防対策を行いましょう。

職場の熱中症予防対策は万全か、以下のチェックリストで自主点検しましょう。

① WBGT値（暑さ指数）を活用していますか？

- □ 現場でWBGT値を測定する場合は、黒球付きのWBGT測定器を使用しましょう。
- □ 環境省熱中症予防情報サイトのWBGT予測値・実況値を利用する場合は、直射日光が当たる場所、照り返しがある場所、通風が悪い場所などでは、安全側に評価するよう配慮しましょう。

ＷＢＧＴ測定器（例）

- □ WBGT基準値 を超え、または超えるおそれがある場合には、熱を遮る遮へい物、直射日光・照り返しを遮る簡易な屋根、通風・冷房 の設備の設置や連続作業時間の短縮、作業場所の変更などを行いましょう。
- □ WBGT基準値を大幅に超える作業場所で作業を行わせる場合は、単独作業を控え、休憩時間を長めに設定しましょう。

送風機（例）

② 休憩場所は整備していますか？

- □ 冷房を備えた休憩場所・日陰などの涼しい休憩場所を設けましょう。
- □ 氷、冷たいおしぼり、水風呂、シャワーなどの身体を適度に冷やすことのできる物品や設備を設けましょう。
- □ 水分や塩分の補給を、定期的、かつ容易に行えるよう、飲料水などを備え付けましょう。
- □ 現場管理者などが設置する休憩場所を借用する場合、それを借用する側の労働者に伝達しましょう。また、休憩場所を提供する側でも、休憩場所の利用を認めていることを提供する側の労働者に伝達するなど、休憩を取りやすい環境を作りましょう。

日陰の確保（例）

冷水機（例）

③ 計画的に、熱に慣れ、環境に適応するための期間を設けていますか？

- □ 労働者が熱に慣れ、環境に適応しているか確認し、適応していない場合は、７日以上かけて高温多湿の環境での作業時間を次第に長くしましょう。
- □ 夏休みなど長期の休み明けは、熱に対する慣れの度合いが低下している可能性があることにも注意しましょう。

厚生労働省労働基準局・都道府県労働局・労働基準監督署

（H28.2）

②

④ のどの渇きを感じなくても、労働者に水分・塩分を摂取させていますか？

- □ 尿の回数が少ない、または尿の色が普段より濃い状態は、体内の水分が不足している状態である可能性があります。水分や塩分の摂取を確認する表の作成、作業中の巡視での確認などにより、水分や塩分の摂取の徹底を図りましょう。
- □ トイレに行きにくいことを理由として労働者が水分の摂取を控えることがないよう、労働者がトイレに行きやすい職場環境を作りましょう。

⑤ 労働者に、透湿性・通気性の良い服装や帽子を、着用させていますか？

- □ 熱を吸収する服装、保熱しやすい服装は避け、クールジャケットなどの、透湿性・通気性のよい服装を着用させましょう。
- □ 直射日光下では、通気性のよい、日よけ用布や帽子（クールヘルメット）などを着用させましょう。

日よけ用布（例）

⑥ 日常の健康管理など、労働者の健康状態に配慮していますか？

- □ 糖尿病、高血圧症、心疾患などの疾患は、熱中症の発症に影響を与えるおそれがあります。健康診断の際には、高温多湿場所での作業の有無または可能性について医師に伝えた上で、医師などの意見に基づき就業上の措置を徹底しましょう。
- □ 朝礼などの際には、睡眠不足、体調不良、前日の飲酒、朝食の未摂取、風邪などによる発熱、下痢などによる脱水など、熱中症の発症に影響を与えるおそれがある状態かどうかを確認しましょう。
- □ 作業中は労働者の心拍数、体温、尿の回数・色など、健康状態や水分・塩分の摂取状況を頻繁に確認しましょう。
- □ 高温多湿の作業場所での作業終了時に労働者の体温を測定し、必要に応じて、濡れタオルの使用などにより体温を下げるように努め、平熱近くまで下がることが確認できるまでは、一人にしないようにしましょう。

⑦ 熱中症を予防するための労働衛生教育を行っていますか？

- □ 熱中症の予防には、熱中症に対する正しい知識が不可欠です。高温多湿の作業場所の作業管理者には 教育をしましょう。
- □ 労働者にも、体調の異常を正しく認識できるよう、雇入れ時や新規入場時に教育をするとともに、朝礼などの際にも繰り返し教育しましょう。

⑧ 熱中症の発症に備えて、緊急連絡網を作成などを行っていますか？

- □ あらかじめ、緊急時に直ちに熱中症に対応できる近隣の病院、診療所の情報を把握の上、緊急連絡網や救急措置の手順を作成し、関係者に周知しましょう。
- □ 症状が急激に悪化する場合に備え、熱中症を疑う症状がなくなるまで、または病院などに搬送するまでは、可能な限り、労働者を一人にしないようにしましょう。

＜参考　熱中症の症状と分類＞

分類	Ⅰ度	Ⅱ度	Ⅲ度
症状	めまい・失神、筋肉痛・筋肉の硬直、大量の発汗	頭痛・気分の不快・吐き気・嘔吐・倦怠感・虚脱感	意識障害・けいれん・手足の運動障害、高体温
重症度	小		大

Ⅱ度に分類される症状が現れた場合は、病院などに搬送することが望ましく、Ⅲ度に分類される症状が現れた場合は、直ちに救急隊を要請する必要があります。

◇秋の台風シーズン到来！

台風・大雨への備えを徹底しましょう

例年我が国では、台風の接近・上陸による大雨や強風などに起因する災害が発生している。今年も8月に台風が接近・上陸し、大きな被害が発生した。また、近年は局地的に猛烈な雨をもたらす「ゲリラ豪雨」も増えている。さらに、広島市などに深刻な土砂災害をもたらした「平成26年8月豪雨」や、茨城県などで広範囲な浸水被害に見舞われた「平成27年9月関東・東北豪雨」など、甚大な被害をもたらすような豪雨も発生しており、夏から秋にかけては大雨などへの注意を欠かすことができない。

ここでは、台風や豪雨に備えるためのポイントを紹介。災害による被害を未然に防ぐために参考にしていただきたい。

1 運行前　事前に情報を確認して被害を回避

運行前には、必ず気象情報や道路交通情報等を確認しましょう（全日本トラック協会のホームページに「道路交通情報・気象情報」のリンクを掲載しています）。出発地の情報だけでなく、通行ルートや目的地の気象情報や道路交通情報も確認することが必要です。台風や大雨の危険が近付いているというニュースや気象情報を見たり聞いたりした際には、災害への備えをしっかりと行うことが大切です。気象情報などで「雷を伴う」「大気の状態が不安定」「竜巻等の激しい突風」などの言葉が使われている場合には、天気の急変に備える必要があります。

また、運行中もラジオや道路情報掲示板、またサービスエリア（SA）やパーキングエリア（PA）などに設置されているハイウェイ情報ターミナルなどで、リアルタイムな情報を確認しましょう。

早めに情報を入手することで、大雨や台風による被害を回避することが可能となります。

2 雨天時の運転　スピードを落として慎重な運転を

雨天時の運転には、次のような危険があります。

①視界が悪くなる

②路面が滑りやすい

雨が降り始めたらスピードを落とし、前車との車間距離を長く取りましょう。高速道路を走行中に速度規制が出された時には、必ずその速度を守ります。急なハンドル操作やブレーキ操作は、スリップの原因となりますから避けましょう。

また、水滴によってサイドミラーが見えにくくなります。後方の二輪車などを見落としやすくなりますから、前方が工事中などのやむを得ない場合以外は、進路変更はしないようにしましょう。

3 強風時の運転　強風が吹きやすい場所での運転に注意

強風時の運転には、次のような危険があります。

①ハンドルを取られる

②飛来物が視界を遮ることがある

強風時はハンドルを取られやすいので、スピードを落とすとともに、ハンドルをしっかり握って走行します。特に、橋の上、トンネルの出口、切り通しなどは強風が吹きやすく、注意が必要です（表）。

強風にハンドルを取られた時は、慌ててハンドルを切ったりせずに、まずアクセルから足を離してスピードを落としてから、小刻みにハンドルを操作して態勢を立て直すようにしましょう。

4 風雨がひどくなった際には　安全な場所に一時退避　無理は禁物

風雨が強くなり、走行に支障をきたすような場合には、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。また、会社に状況を報告し、運行管理者等の指示を受けるようにしましょう。

「ゲリラ豪雨」の場合、降り始めからわずか10分程度で中小河川が増水したり、低地や道路のアンダーパスが冠水することもあります。また、川の上流で降った大雨により急に増水し、大雨が降っていない下流で水難事故が発生することもあります。

なお、気象庁では、災害の発生しやすさの高まりに応じて、段階的に各種情報を発表しています。運行の際にはこれらの情報をこまめにチェックし、天気の急変などの場合には、速やかに安全を確保することが大切です。

（参考資料）「事業用トラックドライバー研修テキスト4　危険を予測した運転」（全日本トラック協会）、気象庁ホームページ

◇風の強さと影響

（気象庁ホームページより）

風の強さ（予報用語）	平均風速（m/s）	屋外・樹木の様子	走行中の車
やや強い風	10以上15未満	樹木全体が揺れ始める。電線が揺れ始める。	道路の吹流しの角度が水平になり、高速運転中では横風に流される感覚を受ける。
強い風	15以上20未満	電線が鳴り始める。看板やトタン板が外れ始める。	高速運転中では、横風に流される感覚が大きくなる。
非常に強い風	20以上25未満	細い木の幹が折れたり、根の張っていない木が倒れ始める。看板が落下・飛散する。	通常の速度で運転するのが困難になる。
	25以上30未満		走行中のトラックが横転する。
猛烈な風	30以上35未満	道路標識が傾く。	
	35以上40未満	多くの樹木が倒れる。電柱や街灯で倒れるものがある。ブロック壁で倒壊するものがある。	
	40以上		

注：平均風速は10分間の平均。

法令○×（マルバツ）クイズ　～用語・定義編～

【解答】3面に問題

❶×（法第2条第1項第8号）車両とは、自動車、原動機付自転車、軽車両及びトロリーバスをいう。

❷○（法第2条第3項第1号）身体障害者用の車いすは、歩行者に該当する。

❸○（法第51条の4第1項）違法駐車と認められる場合における車両であって、その運転者がこれを離れて直ちに運転することができない状態にあるもの（以下「放置車両」という。）

❹×（法第67条第2項）車両等の交通による人の死傷もしくは物の損壊（以下「交通事故」という）。

❺×（法第51条の4第1項）牽引されるための構造及び装置を有し、かつ、車両総重量（道路運送車両法第40条第3号の車両総重量をいう。）が750キログラムを超えるもの（以下「重被牽引車」という）。

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

90「お菓子の道」⑩

甘酒で気力、体力回復

暑さが残る日の運転には甘酒が役立つ。露生姜（生姜のしぼり汁）を落としてふーふーすれば、ほのかな甘味に心がほっとし、やる気が甦る。さっきまでの汗もすっと引くから不思議。飲む「点滴」といってもいい。イメージは冬っぽいが、最高の飲みどきは暑い季節。

なお、酒粕を溶きのばして砂糖を加える簡便な甘酒もある。きちんとつくった日本酒の酒粕ならそれはそれでおいしいが、やはり本物が一番だろう。

私が冷蔵庫で切らさないのは、新潟県上越市高田の杉田味噌醸造場製の甘酒パック。この蔵元は味噌汁の表面に麹が白い花のように浮かぶ「雪の花味噌」で知られた味噌屋で、先代主人の仕事を妻と二人の娘、お婿さんが受け継いでいる。

原料には地元産コシヒカリだけを用い、防腐剤、人工甘味料等は一切入れない。安心をうたった食品が身近にあるのは何とも心強い。

杉田味噌醸造場では、本場のコシヒカリを精米し、すぐに研いで粥状に煮る。そこに同じくコシヒカリでつくった米麹を加えて60度でじっくり発酵させる。やがて生まれ出るのは、米の粒々感が心地よく楽しめ、とろりねっとりで甘くて濃い甘酒だ。薄めてそのまま温めるだけでおいしいが、冷やしてもよく、私は牛乳で割るのも好きだ。

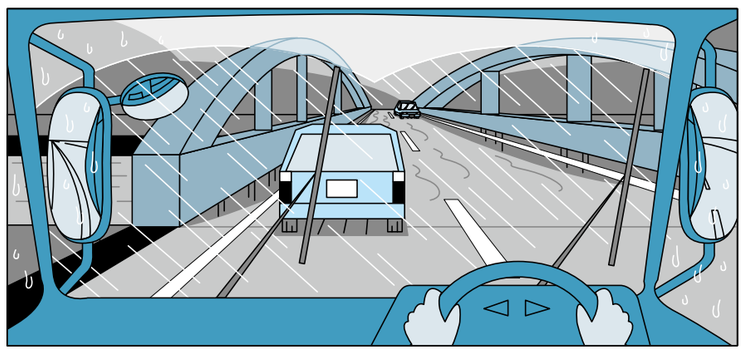
なお、上越地域ではイカの塩辛やタラの真子の麹漬けにも甘酒を使う。そういえば、私はすき焼きに加えることがある。調味料としてもいけるのだ。（つづく）

（むかさ・ちえこ）

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79回〕「台風接近時の風雨の激しい橋の走行」

状況　台風が接近し風雨が強まっている時に、あなたは長い橋に差しかかっています。この場面にはどのような危険がありますか。また、危険を避けるためにはどのような運転をすればよいでしょうか。考えてみましょう。

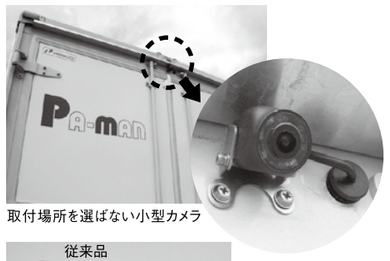


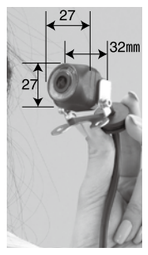
◆どのような危険がありますか？

◆どのような運転をすれば危険を避けることができますか？

（解説・3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。

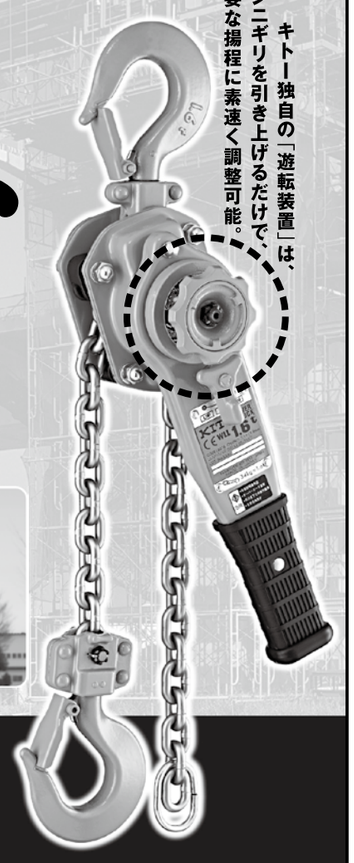
PA-MAN
インターネットからもご注文お受けします。http://www.Pa-man.com/
新商品 バック・カメラ
カラー　DC12~24V　ノンシャッター・カメラ
品番 11200300 型式PBC120
CMOSカメラ水平画角 120°（対角154°、垂直95°）
セット価格 39,980円 税別

取付場所を選ばない小型カメラ

従来品に較べてカメラが小型・軽量になりました。


カメラコードと延長コードの接続部がネジ式になり、防水性をアップ。従来品よりも、しっかりと接続できます。

※映像はハメコミ合成です。
①7.0インチTFT液晶モニター（スタンド付）スピーカー内蔵
②CMOSカメラ（赤外線LED内蔵・マイク付）
③電源・映像兼用コード（5m）
④フロントガラス用モニター固定具
⑤カメラ延長コード（10・15・20・25mから選べます）
●ワイド120°になり広範囲で確認できます。
●小型カメラの採用で、小スペースでの取付が可能です。
●赤外線LED内蔵で暗闇でもハッキリ見えます。
※詳しい仕様は弊社カタログ・ホームページでご確認ください。
品質マネジメントシステムに関するISO9001取得
創業1965年 株式会社パーマンコーポレーション　信頼の3年保証
http://www.pa-man.com/　E-mail:hrinfo@pa-man.com
〒550-0021 大阪市西区川口4-1-5
ご注文電話 フリーダイヤル 0120-202-800

KITO
過酷な現場で、タフに使える！
運輸、橋梁、建設、土木、造船、林業などの各種現場で、重量物の荷締め、固定、位置合わせに最適です。


キトー独自の「遊転装置」は、ユーテンニギリを引き上げるだけで、必要な揚程に素速く調整可能。
小形・軽量、しかも強靭なフレームのプロフェッショナル仕様
キトーレバーブロック® L5形　定格荷重 0.8t-9t
「レバーブロック」は、株式会社キトーの登録商標です。
株式会社キトー　◎東部カスタマーセンター 0120-994-404　◎西部カスタマーセンター（名古屋）0120-929-965 /（大阪）0120-959-488
◎本社工場 〒409-3853 山梨県中巨摩郡昭和町築地新居2000番地　◎東京本社 〒163-0809 東京都新宿区西新宿2-4-1 新宿NSビル9F
［お客様相談センター］TEL:0120-988-558 FAX:0120-988-228 E-mail:callcenter@kito.co.jp ◎受付時間 9:00～17:00（土・日・祝日を除く）　www.kito.co.jp　Global Website: kito.com

シリーズ 会長に聞く

公益社団法人
鹿児島県トラック協会
中村 利秋 会長
活気あるトラック協会運営へ

全国のトラック協会長にお会いして、今後の抱負などについて伺っています。今回は、公益社団法人鹿児島県トラック協会の中村利秋会長です。

鹿児島県内の地域や経済の特徴をお聞かせください。

鹿児島県は、本土の最南端に位置し、南北は約600キロメートルに及び、総面積は約9187平方キロメートルの広大な県土を有しています。太平洋と東シナ海に囲まれ、日本で初めて世界自然遺産に登録された屋久島をはじめ、種子島、奄美群島など多くの離島を有しており、2643キロメートルの長い海岸線をもっています。

広大で豊かな自然環境に恵まれ、県の中央部には霧島火山帯が縦断し、霧島や桜島など活火山が分布しており、有名温泉だけでなく、温泉利用の公衆浴場（銭湯）の数は、全国第2位となっており気軽に温泉が楽しめます。

平成27年には、「旧集成館」「寺山炭窯跡」など日本の近代化の礎となった「明治日本の産業革命遺産」が世界文化遺産として登録されるなど、歴史的名所も数多く存在しております。

さらに、「鹿児島黒牛」や「かごしま黒豚」など、鹿児島ブランドのおいしい食材が多いということも魅力です。このように良質で豊富な農林水産物を産出しており、また、それらを活用した食品産業が県内に集積し、日本の食料供給基地としての役割を担っています。それらを大都市圏などの消費地へ輸送するのが、我々トラック運送事業者であり、特に本土の最南端から中央へ届けるために、「超長距離輸送」で運送事業者が活躍しています。

鹿児島県内のトラック運送業界をめぐる動向をお聞かせください。

鹿児島県トラック協会の会員数は、平成2年の物流二法の施行以降、約530社だったものが現在では約800社へと約1・5倍まで増加しています。19年度以降は入退会が同数となり、世界的金融危機による景気後退、原油高による軽油価格上昇など経営環境悪化等が影響し、20年度からは退会数が増加しました。ここ数年は再び増加傾向にありますが、会員の車両数割合は、20台未満が535社で全体の70・6％を占め、10台未満も357社と47・1％を占めるなど、会員事業者の小規模化が顕著です。

鹿児島県ト協独自の取り組みなどございますか。

「環境出前講座」は、22年度から開始し、小学5、6年生を対象にこれまで17の小学校で実施しています（写真）。菜種油、廃食油からできた燃料を使う「BDF（バイオディーゼル燃料）トラック」を教材に、循環型社会を目指した「菜の花プロジェクト」を通じて、地球環境保全活動の大切さを子どもたちに分ってもらうことを目的にしています。

また、「トラックの森」は21年から鹿児島市吉田町に整備していますが、昨年度からは、地域に輪を広げ、広報対策と環境対策の両輪で展開することとし、県内市町村に毎年1か所ずつ実施することにしています。昨年は霧島市、今年は曽於市で計画しています。

なお、こうした環境問題への取り組みが鹿児島県から評価され、民間団体と県が協働で環境問題に取り組む「環境パートナーシップ協定」を締結しています。

また、中・高等学校の学生を対象に、物流の大切さやトラック運送事業に対する理解・関心をもってもらい、将来の就職先の選択肢としてもらうことを目的に「物流出前講座」を開催しています。これは、24年度に初めて実施したもので毎年1校から2校で開催しています。高校は、私立学校を中心に、実業高校を対象にしていますが、公立校からも要請があれば行うことにしています。講座の1時間目は鹿児島県ト協の物流効率化委員がトラック運送業界の実情を説明し、2時間目は、会員事業者の管理者とドライバーが現在の仕事内容ややりがいなど生の体験を話すというものです。

鹿児島県ト協のリーダーとして日頃からお考えになっている、ポリシーまた今後の抱負などお聞かせください。

歴代の会長も同じ思いであったと思いますが、「会員のための協会」、「会員を守る協会」を運営方針として、一生懸命頑張ると固く心に誓っています。これに加えて、「交通事故・労働災害防止」に向けた諸施策を強力に推進する覚悟です。

トラック協会は会員にいかに情報を発信し、いかに役立っていくかということで存在価値を示せると思っています。ホームページや会員専用のネットワーク、広報誌、一斉同報のFAXなど、あらゆる手段を講じて情報発信を行っていますが、20台未満が7割と小規模事業者が多く、いまだ社長自らがハンドルを握っている事業者もいるため、なかなか支部会などに出席できなかったり、広報誌を見逃していることもあると思われます。

そこで、現在活用可能な手段はフル活用すると同時に、全てを事務局任せでなく、役員として先頭に立ち、情報発信していきたいと考えています。特に今年度は、初めての取り組みとして、事故防止のためのDVDを作成し、全会員へ配付します。DVDは交通事故統計などの資料のほか、各社のドライブレコーダーに記録されたヒヤリハット映像を収録するもので、各社の事故防止対策に役立てもらいます。

さらに、トラック協会の活性化を進めていかなければならないと考えています。若い世代の協会運営への積極的な参加を促すため、理事会等の会合へ青年部会長をオブザーバーとして出席させています。早くからトラック協会運営の実際を見聞きし、運営に携わることで双方にメリットがあると考えます。

小学生を対象に実施している「環境出前講座」

なお、先ほどお話しした「物流出前講座」は、秋田県トラック協会が小学生向けに実施しているものを参考に、わが県の実情に合わせて企画しました。一方、秋田県ト協の皆様は、わが県で実施していた高校生向けの「物流出前講座」を参考に持ち帰りました。こうした良い取り組みはトラック協会の垣根を越えてどんどん全国で水平展開して、業界のイメージアップに役立てばいいと思っています。

また、トラック業界の信頼は安全の確保を図ることであり、取得率の低いGマークの取得拡大と適正化事業の推進が大きな課題と考えております。

行政機関や全ト協への要望などございますか。

まず、行政に対しては、昨年からトラック輸送における取引環境と労働時間改善のための協議会が設置され、今年はトラック運送業の適正運賃・料金検討会がスタートしましたが、これが荷主にしっかり理解され、実効あるものになるようお願いしたいと強く思っています。

また、本土最南端に位置する鹿児島から大消費地に輸送するには、高速道路の利用は不可欠であるため、「大口・多頻度割引50％恒久化」「深夜割引の3割引から5割引への拡充」「長距離逓減制の割引区分及び割引率の充実」をお願いしたいと考えます。

なお、ここ数年、県内で車両代替が進んでおり、近代化基金融資の申込件数が増えています。県ト協の融資枠を増やすことが可能であれば良いのですが、県からの補助金が減額されている上、基金の造成額が不足しているため、融資枠を増額することができない状況にあります。全ト協の調整融資や特別融資は大変重要なものであることから、融資枠の拡大をぜひお願いしたいと思います。

安全と環境の両立めざし「ベストエコドライブ・コンテスト」

鹿児島県ト協では、環境・安全に対してどのような取り組みをなされていますか。

環境対策では、「省燃費安全運転研修会」、「ベストエコドライブ・コンテスト」、「環境出前講座」、「トラックの森」をはじめとして、各種助成事業などにも取り組んでいます。

「省燃費安全運転研修会」は、平成12年度から県内4か所で実施し、デイーラーと連携して省燃費運転方法などを学ぶもので、これまで1千人以上が受講しています。17年度からは、この研修会の参加者の中から選出された成績優秀者は、「ベストエコドライブ・コンテスト」に出場します。

このコンテストは、日頃から環境に優しく、安全かつ車に負担のない運転をしているドライバーにスポットを当てるためのものです。筆記試験のほか安全・省エネ運転技術の合格基準をクリアした者を、「ベストエコドライバー」として認定します。認定者は認定証、認定バッジ、氏名入りの車体表示板を与えられています。ベストエコドライバーに認定されたドライバーは、ステイタスであるのはもちろんですが、コンテストに挑戦するドライバーも栄誉ある称号を目指し、日頃の業務から真摯に取り組みます。「安全」「環境」に加えて「資質向上」による経営改善という一石三鳥の効果を生んでいます。

昨年度から部門を「10トンカーゴ」「10トンダンプ」「4トンカーゴ」「女性」の4部門にし、初めて女性部門を設けました。出場した女性6人の全員が合格基準をクリアし、ベストエコドライバーとして認定されると同時に「かごしまトラックガール」として委嘱しました。今後は鹿児島県内で女性トラックドライバーを増やすためのPR活動に協力していただきます。

なお、昨年の大会まで男女を合計して448人をベストエコドライバーに認定しており、今年は9月に12回目の同コンテストを実施する予定です。これからも認定者を増やし、鹿児島県、業界全体のドライバーの資質向上に努めていきます。

ベストエコドライブ・コンテスト㊤を毎年開催している。27年度からは女性部門を設置し「かごしまトラックガール」を委嘱した㊦

中村 利秋（なかむら としあき） 会長の横顔　67歳（昭和24年6月23日生まれ）

中村運送有限会社　代表取締役

ご家族は？　子どもは全員独立して、今は妻と2人です。

ご趣味は？　妻と2人で旅行です。それも自分で運転してドライブするのが好きです。ドライバーとして長くトラックを運転していましたので、運転は本当に好きです。

座右の銘は？　「一生懸命」。この言葉が一番好きです。「今日できること、すべきことは、今日やる」という精神でいます。トラック協会の会長としても「一生懸命やらなければ」と考えています。

こちら広報室　四季折々 98

2016・9・1

▼久しく連絡がなかった兵庫県神戸市の友人から電話がありました。先日、神戸市の繁華街、三ノ宮の交差点で共通の知人である中沢さんとすれ違ったというのです。目と目が合って「あっ」と声をあげたのは尼崎の友人の方ですが、急いでいた友人は振り向きもせず通り過ぎたとのことです。その時の中沢さんは、能面の如く宙を仰ぎ世捨て人のような感じだったと友人は述懐しています。友人は世捨て人のような中沢さんと接点を持つことが出来ませんでした。結果的にはそれでよかったのです。そう、すれ違った中沢さんはもうこの世の人ではないのですから。他人のそら似の可能性はありますが、真相は闇の中です。▼現世には自分と似た人間が3人いると言われています。これは顔の特徴を決める遺伝子の数が限られているからと言われています。科学的にはそうかも知れませんが、私は自分と似た人間が3人以上いるのではないかと、そんな気がしています。▼自分自身の姿を自分で見る、自分に似た人間と遭遇することを「ドッペルゲンガー現象」（自己像幻視）と言いますが、それは事実であり、脳裏に存在する思い入れが多分に影響していると言われています。▼この現象で有名なのは、米国の第16代大統領であるリンカーンが、暗殺される数日前に見た夢の話です。大勢の人々が棺を囲み、啜り泣く姿を見て「誰が亡くなったのだ」とリンカーンが聞くと、その内の一人が「大統領です。大統領が暗殺されたのです」と応えるのと同時に、リンカーン自身が棺に入っている自分の姿を目の当たりにしたというものです。▼私自身、見知らぬ人から声を掛けられ旧知の友人の如く親しげに話し掛けられたことがあります。その見知らぬ彼にとって私は、十何年ぶりかの再会らしく「今井じゃないか。久しぶりだなぁ。元気か」と一方的に話し掛けられて、私は呆気にとられるばかりでした。▼作家・芥川龍之介の短編「二つの手紙」は、大学教師の佐々木信一郎自身とその妻が3度のドッペルゲンガーに遭遇して、その混乱と苦悩を2通の手紙にしたため、警察署長に送るという異色の作品です。佐々木夫妻が精神的に追い詰められていく様子が実にリアルに描かれ、ある意味恐怖です。当時、芥川自身がドッペルゲンガーに悩まされていたとの推測が流れているほどですが、真偽の程は判明していません。「物心ついた時に脳裏の記憶が遙か彼方の地域に依存している」、「現在の自分は遙か彼方で存命していた人の生まれ変わりではないのか」。それは奇跡でありアンビリーバボーですが、その実例が世界で数多く報告されています。▼人は何度も生まれ変わると言われる「輪廻転生」の如く、新たな時代で新たな生命を授かったのかも知れません。それは「陰徳あれば陽報あり」の諺にも通じます。人知れず善行を積んだ者には必ず良い報いがはっきりと現れるとのことです。現世に甦った人間は結果として得難い生命をいただいたということになるのでしょう。▼人生には時として説明のつかない不可思議な現象が多々起こります。でもそれはある意味、警鐘を鳴らしているのかも知れません。その警鐘にいち早く気付くのが肝要ではないでしょうか。良くも悪くも、自身の人生を切り拓くのは己の裁量にほかありません。時として運命が大きく左右されますが抗わず淡々と進みたいものです。▼暦は9月、日の暮れが早まり秋が深くなる長月、日本の四季の移ろいは素晴らしいの一言です！　（山崎薫）

鹿児島県ト協独自の交通安全対策

安全対策では、新小学1年生に交通安全意識を高めてもらうため、「交通標識入り定規」を贈呈しています。これは、昭和62年から実施しているもので、昨年度は1万7千本を贈呈しました。単純に教育委員会に届けるのではなく、市町村の首長になるべく直に手渡して、トラック協会の活動を説明し、理解をしていただいています。

また、「高齢者ふれあいトラック交通安全教室」を平成20年度から開催しています。年に2～3回警察署との共催で交通安全教室を開催しており、これまで20回開催しました。地元の高齢者を対象に交通事故を減らすための取り組みで、実際に大型トラックの死角や内輪差を体験してもらうほか、飲酒運転の疑似体験などの講習を行っています。

新小学1年生全員へ贈呈している「交通標識入り定規」㊤。毎年、市町村の教育委員会などへ直接届ける

KEEP THE COOL
冷蔵・冷凍車のエコ革命！
キャンバスシートで物流をサポート
ノンドロップシート　新製品
天井結露の滴下防止シート
木綿の7倍、シリカゲルの2倍の吸湿能力！
結露滴下による水濡れから積荷を守る！
天井に結露が発生する環境になっても、水滴にせずに吸収します。
カーゴハット
カゴ台車用の簡易雨除けカバー
片側から1アクションで被せられるので、急な雨にも対応可能！
特許出願中
NSカーテン
強力磁石で簡単後付け保冷カーテン
中・小型用
強力磁石でカーテンレールを保持、車両工事が一切不要！
以下の展示会に出展しております。
商品の展示・シミュレーション・温度実験やご相談を承りますので、是非お立ち寄りください。
ジャパントラックショー2016
場所：パシフィコ横浜　屋外P-1
会期：2016年9月1日(木)～3日(土)
10:00～18:00(9月3日のみ17:00まで)
国際物流総合展2016
場所：東京ビッグサイト　東5-220
会期：2016年9月13日(火)～16日(金)
10:00～17:00
Canvas Ishii 株式会社石井
～エコ物流をサポートする～
株式会社 石井
お問い合わせ http://www.canvas-ishii.com/
TEL.046-220-0500
FAX: 046-227-6644
神奈川県厚木市戸田 2468-12

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。
Tiger 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