昭和35年11月28日第3種郵便物認可

令和元年（2019年）　第2137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番地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）

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　・中小トラック運送事業者における福利厚生特集＜第3回＞ ㈲新誠運輸倉庫（群馬県伊勢崎市）
5　・タイヤケア ホントの話 連載100回記念 億万高志氏が教える「タイヤケアで100万円浮かせる10のコツ」
6　・交通事故防止!! わが社の取り組み ㈱竜洋運輸（静岡県磐田市）
7　・秋の全国交通安全運動 全日本トラック協会実施計画
8　・国交省「事業用自動車事故調査報告書」から（File07）

都道府県トラック協会役員名簿一覧と令和元年度第1回「運行管理者試験問題（貨物）」と解答は抜き出してご活用ください

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 9371
9/15～10/14 5226

全ト協 緊急輸送体制を強化

関係省庁・都道府県トラック協会と連携

「ラストマイル対応」「災害物流専門家育成」に注力

我が国では近年、自然災害による大きな被害が頻発している。今年も、6月には山形県沖でマグニチュード6・7（最大震度6強）の地震が発生して41人が負傷したほか、想定をはるかに超えるような大雨も発生しており、7月（長崎県五島、対馬）と8月（佐賀県、福岡県、長崎県）には「数十年に一度の降水量となる大雨」が予想される場合に発表される「大雨特別警報」も発表されている。

様々な災害を経験してきた中で、全日本トラック協会ではこれまで災害時緊急輸送に関するノウハウを培ってきた。近い将来に発生すると予測されている、南海トラフ地震や首都直下地震などといった大規模災害の発生時にも、被災地に対してスムーズに緊急物資を届けるべく、全ト協では国や地方公共団体、都道府県トラック協会と連携して、災害時緊急輸送体制の整備を推進してきた。

『広報とらっく』では、9月1日の「防災の日」に合わせて、全ト協における近年の緊急輸送体制確立への取り組みについて紹介していく。

1 近年の災害発生状況と全ト協の対応

熊本地震などでプッシュ型支援による緊急物資輸送手配業務などを遂行

全ト協における緊急輸送への取り組みと主な緊急輸送の実績（平成26年以降）を表にまとめた。

「平成28年熊本地震」や「平成30年7月豪雨」、「北海道胆振東部地震」の際には、全ト協は政府のプッシュ型支援による緊急物資輸送手配業務を実施した。

また、「災害物流専門家の派遣」では、平成30年7月豪雨の際に全ト協から職員1人を内閣府緊急物資調達・輸送チームへ派遣するとともに、被災地となった広島県、岡山県、愛媛県の各トラック協会からも、各県の災害対策本部や県備蓄拠点に職員等を派遣している。

表　全ト協における緊急輸送への取り組みと主な緊急輸送の実績（平成26年以降）

平成26年	7月	全日本トラック防災・研修センター竣工
26年	8月	災害対策基本法に基づく指定公共機関に指定
26年	8月	広島土砂災害で緊急輸送を実施
27年	9月	関東・東北豪雨で緊急輸送を実施
27年	12月	47都道府県トラック協会が都道府県と協定締結
28年	4月	平成28年熊本地震で緊急輸送を実施（トラック車両数約1,270台）※
30年	7月	平成30年7月豪雨で緊急輸送を実施（トラック車両数266台）※
30年	9月	北海道胆振東部地震で緊急輸送を実施※

※平成28年熊本地震、平成30年7月豪雨、北海道胆振東部地震では、全ト協は政府のプッシュ型支援による緊急物資輸送手配業務を実施した。

▷記録的な豪雨に見舞われた岡山県倉敷市へ向けて出発する緊急物資輸送車両（平成30年7月8日午前、写真提供＝徳島県トラック協会）

◁平成28年熊本地震

2 ラストマイルへの対応

避難所に速やかに緊急物資を輸送するために訓練へ積極的に参加、体制構築図る

平成28年熊本地震などの大規模災害発生直後において、関係者間において支援物資到着状況等の情報共有が十分ではない部分がみられた。このため、拠点から先の避難所までのいわゆる「ラストマイル輸送」が混乱。支援物資が届かない等の課題が顕在化した。

それを踏まえ、国土交通省では、有識者、全ト協をはじめとした物流関係団体および物流事業者等で構成する検討会を立ち上げ、平成31年3月、災害発生時の初動、災害発生後の運営などを記載した地方公共団体向けハンドブック「ラストマイルにおける支援物資輸送・拠点開設・運営ハンドブック」を策定した。

政府では、我が国の経済成長と国民生活を持続的に支える「強い物流」の実現に向けて、各省庁関係局長等からなる「総合物流施策推進会議」（国交省・経済産業省共同事務局）を設置し、施策の総合的・一体的推進を図っている。31年3月28日に公表された「総合物流施策推進プログラム」改定版では、災害に強い物流システムを構築していく中で、「ラストマイルを含む円滑な支援物資輸送体制の構築」を目標として掲げている。

全ト協では、今年度事業計画の中で「大規模災害発生時における緊急輸送体制の確立」について取り上げ、全ト協「防災業務計画」に基づき、必要な体制整備を推進するとともに、これまでの大規模災害対応等を踏まえつつ、緊急物資輸送体制の確立を図ることとしている。また、他の指定公共機関との連携強化を図るとともに、国等の関係機関の訓練に積極的に対応するとしている。

▷昨年8月に開かれた、初の緊急物資輸送担当者研修（愛知県みよし市）

3 「災害物流専門家」の育成

円滑な物資輸送に欠かせない物流のプロWG立ち上げ育成へ取組加速

東日本大震災（23年）など、過去の大規模災害時における緊急物資輸送をみると、発災当初は物資の集積所から避難所への輸送が滞るなどの事態が生じたが、国交省と全ト協をはじめとしたトラック運送業界が協力し、民間運送事業者を災害物流専門家として現地に派遣することで、円滑な荷捌きや末端配送が行われるようになった。

全ト協では、今年2月5日の第112回交通対策委員会で承認された「2019年度全ト協緊急輸送事業計画」の中で、「災害物流専門家」の育成を計画的に進めるとともに、大規模災害発生時における派遣体制を整備していくとしている。

同計画を踏まえ、全ト協では今年5月、「災害物流専門家育成プログラム策定ワーキンググループ」（座長・宇田川真之東京大学大学院情報学環総合防災情報研究センター特任助教）を設置。交通対策委員会委員のほか、近年大きな災害が発生した北海道や岩手、広島、愛媛、熊本などのトラック協会の専務理事らにも参加してもらい、災害物流専門家の派遣に必要とされる専門家の役割や選定に当たっての条件ならびに育成方法に関する検討などを進めている。

■その他の取り組み

都道府県ト協担当者の知識を深めるために「担当者研修」を開催

全ト協では昨年8月8日～10日にかけて、都道府県トラック協会の緊急物資輸送担当者を対象とした研修を、愛知県トラック協会中部トラック総合研修センター（愛知県みよし市）で初めて開催した。

同研修では、各都道府県ト協における緊急物資輸送への対応の確認や、緊急物資輸送に関する基礎知識習得の場の設定を通じて、各都道府県ト協担当者の知識習得を促すものとなった。なお、全ト協では今年11月にも同研修の実施を予定している。

近年、災害が激甚化する傾向にあり、緊急物資輸送への対応の重要性がますます増している。全ト協では引き続き、緊急物資輸送体制のさらなる強化を図っていくために、緊急物資輸送への取り組みを積極的に進めていくこととしている。

国交省

次世代自動車導入費用を補助

平成31年度「自動車環境総合改善対策費補助金」

国土交通省では9月2日～27日にかけて、平成31年度「自動車環境総合改善対策費補助金（事業Ⅱ・事業Ⅲ）」交付予定枠申し込みを受け付ける。

同補助金の交付は、地域の計画と連携して、環境に優しい自動車の集中的導入や買い替えの促進を図る事業を対象に支援を実施する、「地域交通のグリーン化に向けた次世代自動車の普及促進事業」として実施されるもの。各事業における補助対象者・補助内容は表1の通りとなっている。

交付申請の概要は、表2の通り。なお、交付予定枠の申し込みを行い、内定通知を受けた事業者は、表2で示した期間内に申請を行う必要がある。

なお、詳細については、国交省ホームページを参照のこと。

表1 補助対象者と補助内容

◎事業Ⅱ：電気トラック、充電設備等の導入支援

補助対象者	運送事業者等
補助内容	車両本体価格の1/4～1/5。電気自動車用充電設備等の1/4（工事費は実額※上限あり）

◎事業Ⅲ：ハイブリッドトラック、天然ガストラックの導入支援

補助対象者	運送事業者等
補助内容	通常車両価格との差額の1/3 ※以下の車両は補助対象外となる。 ＜ハイブリッドトラック＞最大積載量2トンかつ車両総重量4トン以下の車両 ＜天然ガストラック＞最大積載量5トンかつ車両総重量8トン以上の改造車両

表2 交付申請について

	通常申請	実績申請
申請対象車両	令和2年1月1日～令和2年3月31日の間に新車新規登録（使用過程車を補助対象車両に改造する場合は自動車検査証を交付）されるもの	原則として、平成31年4月1日～令和元年12月31日の間に新車新規登録（使用過程車を補助対象車両に改造した場合は自動車検査証を交付）されたもの
申請受付期間	令和元年11月1日～令和元年11月29日	登録された日から30日を経過した日まで。ただし、令和元年10月31日までに登録されたものにあっては、令和元年11月29日までを申請受付期間とする

輸送統計

令和元年6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）	5,120	94.7%
	一般	—	96.5%
	宅配便（千個）	339,789	98.1%

交通事故統計

令和元年7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）	
大型	中型	準中型	普通	計		7月31日現在	8月29日現在
77（3）	29（−2）	15（−8）	3（±0）	124（−7）	1,604（−243）	1,647（−236）	1,908（−242）

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【日常生活を思い描けるような募集】…3面／タイヤケアホントの話【連載100回記念「億万高志氏が教える『タイヤケアで100万円浮かせる10のコツ』」】…5面／食の新旧街道を行く【「郷土の味④」謙信ゆかりの「笹ずし」】…7面

強靭な天然ガススタンドが、NGV
災害時の物流を支えます
災害に強い強靭な燃料供給システムを確保することは、BCP（事業継続計画）の実効性を高める上で非常に重要な戦略の一つです。
天然ガススタンドのガスは中圧で供給されており、そのガス管は東日本大震災クラスの地震にも十分耐えられる構造です。
災害後も支障なく稼働し、交通・物流の強靭化に大きく貢献します。
日本ガス協会は、第24回全国トラック運送事業者大会にブース出展します。【2019年10月2日（水）幕張メッセ国際会議場】
都市間輸送の環境改善に貢献する大型天然ガストラック

写真提供：いすゞ自動車株式会社
天然ガススタンドへのガス供給イメージ

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
運送業の今を少しだけ便利にする「配達くん」
信頼されて34年
充実のアフターサポート
システムは安心の自社開発!
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 〒982-0011 宮城県仙台市太白区長町1-3-26 TEL.022(706)2821 FAX.022(706)2822
http://www.daisosystem.co.jp
配達くん　検索

ニュース・ターミナル（トラック協会ニュース）

全ト協　正副部会長7氏を再任

第15回利用運送・積合部会

8月23日、第15回利用運送・積合部会（井上和英部会長）が大阪府大阪市で開催され、平成30年度事業報告（案）、令和元年度事業計画（案）等について審議し、いずれも承認。任期満了に伴う役員の改選では、正副部会長7氏を再任した。

元年度事業計画では、①繁忙期における安定した車両確保に資するため、情報システムの有効利用について検討、②部会員の経営基盤強化に資するため、研修会を開催、③部会組織のあり方ならびに組織拡充対策について検討――することを施策とし、諸活動を積極的に展開することとした。

議事終了後には研修会が開催され、「トラック運送業界の現状と今後の動向について」をテーマに、㈱日通総合研究所の大島弘明取締役が講演を行った。

あいさつする井上部会長（8月23日、大阪市・太閤園）

ドライバーズ・リクエストに野尻流経大学長が出演

「Gマーク制度」をPR

8月16日㈮に放送された全日本トラック協会提供ラジオ番組『ドライバーズ・リクエスト』（TBSラジオ系列全国33局ネット）に、流通経済大学学長で貨物自動車運送事業安全性評価委員会委員長の野尻俊明氏が出演した。

安全性の高いトラック運送事業所を認定する「Gマーク制度」について、パーソナリティの宮崎瑠依さんを聞き手に、野尻委員長が認定基準などを詳しく紹介。リスナーに対してGマークのPRを行った。

収録を行う野尻委員長㊨と宮崎さん㊧

営業利益・経常損益ともに悪化

トラック運送業界の景況感 31年4月～元年6月期

全日本トラック協会は8月8日、平成31年4月～令和元年6月期の「トラック運送業界の景況感（速報）」を発表した。

それによると、運賃・料金の水準は堅調に推移したものの、輸送数量減少等の影響を受けて輸送効率、営業収入等が悪化したことから、営業利益・経常損益ともに一段と悪化。その結果、業界の景況感の判断指標はマイナス30・3となり、前回（マイナス18・1）から12・2ポイント悪化した。

なお、7月～9月期の見通しについては、輸送数量の減少、人件費の上昇、燃料コストの負担増等が継続し、経常利益を押し下げることが予想されるため、今回のマイナス30・3から7・8ポイント悪化し、マイナス38・1となることを見込んでいる。

求車成約率が前年同月比8・2ポイント増

WebKIT成約運賃指数令和元年7月分

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、令和元年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。

同月の運賃指数は、前月比±0ポイント、前年同月比1ポイント増の124で、平成22年度以降、7月の最高値を記録した。

また、同月末の求車登録件数は、11万257件と、前年同月比4万6160件減（29・5％減）で、成約率は21・9％となり、同8・2ポイント上昇した。

閉鎖TSの売却について

盛岡トラックステーション

全日本トラック協会は、今年6月30日に閉鎖した盛岡トラックステーションについて、入札による売却を行うため、8月26日から全ト協ホームページ（HP）上に入札要綱書を公開している。

入札の詳細（物件概要、スケジュール、問い合わせ窓口等）等については、同HPを参照のこと。

全ト協行事予定（9月1日～9月30日）

- ▽9月3日・第6回物流ネットワーク委員会
- ▽9月5日・第46回物流政策委員会
- ▽9月6日・第43回ダンプトラック部会
- ▽9月10日・第49回鉄骨・橋梁部会
- ▽9月11日・第67回百貨店部会
- ▽9月12日・第113回交通対策委員会
- ▽9月13日・女性部会全国研修会
- ▽9月26日・第2回施設事業委員会
- ▽9月27日・第45回生コンクリート輸送部会

法令○×クイズ～合図編～

❶右左折するときは、右左折する地点の30メートル手前で合図をしなければならない。（○・×）

❷進路変更等の合図をしたときは、その行為が終わるまで合図を継続しなければならない。（○・×）

❸環状交差点を出るときは、右側の方向指示器を操作する。（○・×）

❹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。（○・×）

❺停止するときには合図をする必要はない。（○・×）

（解答は7面）

ニュース・ターミナル（官公庁ニュース等）

国交省　後続車無人隊列走行システム商業化を見据え活用の方向性を取りまとめ

新物流システムに対応した高速道路インフラ

国土交通省は8月9日、「新しい物流システムに対応した高速道路インフラの活用の方向性中間とりまとめ」を公表した。

これは、昨年12月に国交省に設置された「新しい物流システムに対応した高速道路インフラの活用に関する検討会」（座長・根本敏則敬愛大学経済学部教授）において、4回にわたり検討されてきた内容を取りまとめたもの。同取りまとめでは、新しい物流システムに対応した高速道路インフラの活用の方向性として、令和4年度以降を目指して取り組みが進められている高速道路（東京～大阪間）での後続車無人隊列走行システムの商業化を見据えた上で、図のように示している。

なお、国交省では、同取りまとめに盛り込まれた取り組みの実施に向けて検討を進めていくこととしている。

図 新しい物流システムに対応した高速道路インフラ活用の方向性

〈検討の段階〉Ⅰ）後続車無人隊列走行システムの商業化まで
Ⅱ）後続車無人隊列走行システムの普及状況を踏まえた対応

走行空間	Ⅰ）一般車との混在走行／左側レーンを隊列車両の走行車線とすることを念頭 Ⅱ）3車線区間の右側レーンの専用レーン化の検討 並行路線も含めた機能分担による専用空間の確保（中国道など）を検討
分合流部	Ⅰ）ITS技術を活用し、安全で円滑な合流方法を確保 Ⅱ）物流拠点等と専用走行空間との直結ランプの検討
隊列形成・分離スペース	Ⅰ）既存のSA・PAの拡幅等による隊列形成・分離スペースの整備 Ⅱ）民間施設直結スマートIC等の推進による専用走行空間に直結する物流拠点整備の検討 合わせて整備主体や費用負担のあり方など道路事業と民間事業の役割分担についても検討 新東名・新名神は海老名南J、豊田J、城陽J付近等に隊列形成・分離スペース整備を検討
休憩スペース	Ⅰ）既存のSA・PAにおける駐車スペースの確保／駐車場予約システムの導入 Ⅱ）専用の走行空間に直結する物流拠点と一体的な休憩スペースの確保
交通マネジメント・交通安全施設	・走行車両への情報提供（規制、事故、渋滞、駐車場の満空）を推進 ・路面標示等の交通安全施設や舗装等のメンテナンス
隊列車両運行管理システム	・商業化に向け、複数事業者による共同での隊列形成を想定 ・隊列形成・分離スケジュールのマッチング、ドライバーの乗務計画と合わせた運行計画の検討 ・ETC2.0等のビッグデータを活用／高速道路会社が運営主体になることも含めた検討

経産省　大雨災害に関して被災事業者対策を実施

佐賀県10市10町を対象に

経済産業省は8月28日、佐賀県などで浸水被害が発生した令和元年8月の前線に伴う大雨による災害に関して、佐賀県の10市10町に災害救助法が適用されたことを踏まえ、被災中小企業・小規模事業者対策を行うと発表した。

主な対策は次の通り。

①佐賀県の日本政策金融公庫、商工組合中央金庫等に特別相談窓口を設置

②佐賀県の日本政策金融公庫および商工組合中央金庫による災害復旧貸付の実施

③セーフティネット保証4号の適用

④既往債務の返済条件緩和等の対応

⑤小規模企業共済災害時貸付の適用

詳細は、中小企業庁ホームページを参照のこと。

リフト検定1級・2級試験を実施

陸災防

陸上貨物運送事業労働災害防止協会（陸災防）では、10月16日㈬に実施される「フォークリフト荷役技能検定（1級、2級）試験」について、受検申請を受け付けている。

同検定は、フォークリフト運転技能講習修了者等を対象に、より安全で正確かつ迅速な作業を評価・認定し、労働災害の防止に寄与することを目的とした制度。1級・2級試験ともに開催地は北海道、岩手、秋田、福島、埼玉、東京、長野、静岡、愛知、愛媛、福岡の11都道県で、申請期限は10月7日㈪（当日消印有効）。

詳細は陸災防のホームページを参照。お問い合わせは陸災防（☎03・3455・3825）まで。

TS（トラックステーション）情報

食堂を一時休業

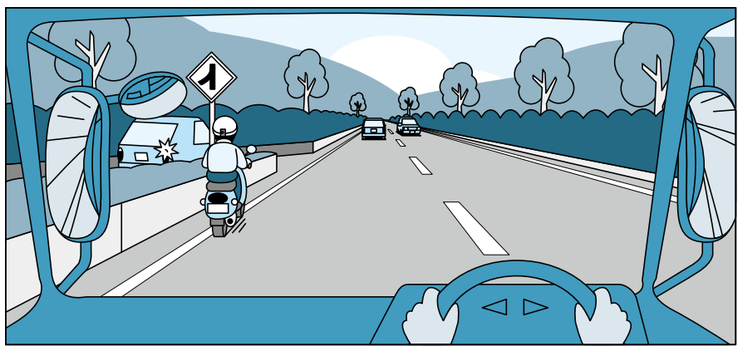
彦根トラックステーション

彦根TSは、9月19日㈭13時半～16時半の間、食堂を一時休業する。

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115回〕「合流地点のある道路の走行」

状況　あなたは片側1車線の道路を走行しています。左前方には二輪車が走行しており、その先に合流地点があります。この場面にはどのような危険がありますか。また、危険を避けるためにはどのような運転をすればよいでしょうか。考えてみましょう。



◆どのような危険がありますか？

◆どのような運転をすれば危険を避けることができますか？

（解説・7面）

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。

UD TRUCKS

Quon
人を想い、先を駆ける。

更なる生産性を実現する
8Lエンジン搭載のQuon新登場。

11Lエンジンに加えて8Lエンジン搭載車がラインアップに加わります。
ウイングはもちろん、ダンプ、ミキサー仕様もご用意。
より多く、より効率的に生産性の高い車両を提供します。

Going the Extra Mile

一歩先を行く 生産性　PERFECT Quon

最大700kg*の積載能力向上を実現

8Lエンジンの採用により、シャーシを300kg軽量化することに成功、また架装メーカーとの協業によるボディの軽量化で「パーフェクトQuon」に標準仕様車と高積載仕様車を設定しました。
輸送の効率化を通して、お客様の生産性はさらに一歩前進します。

ミキサー高積載仕様車　ダンプ高積載仕様車　カーゴ高積載仕様車　*当社GH11エンジン搭載「パーフェクトQuon」比

軽量・コンパクトかつパワフルな「GH8エンジン」

ダウンサイジングにより軽量・コンパクトでありながら、
低回転から幅広い回転域で力強いトルクを発生。
平成28年排出ガス規制に適合するとともに、全車重量車燃費基準+5％を達成。

UDトラックス公式ホームページで、積載能力にこだわった新しいQuon8Lエンジン搭載車をお確かめください。

ニュース・ターミナル（官公庁ニュース等）

国交省

東北から九州まで対象路線を拡充

「ダブル連結トラック」対象路線

国土交通省は8月8日、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」の対象路線を、同日より拡充したことを発表した。

国交省では、ダブル連結トラックの導入を「生産性革命プロジェクト」に位置づけ、平成31年1月に特殊車両通行の許可基準を緩和し、新東名区間（海老名ジャンクション［JCT］～豊田東JCT）を中心に本格導入をスタートしている。

同日からは、新東名区間に加え、表で示した区間にも対象路線が拡充された。

国交省では、当該高速道路のサービスエリア（SA）・パーキングエリア（PA）でダブル連結トラック優先駐車ますを順次整備していくほか、引き続き運行状況や物流事業者のニーズを踏まえ、対象路線の検討を行っていく。

表　今回拡充する路線・区間

路　線	区　間
東北自動車道	久喜白岡 JCT ～北上江釣子 IC
圏央道	海老名南 JCT ～久喜白岡 JCT
東名高速道路	海老名 JCT ～小牧 IC
伊勢湾岸自動車道	豊田東 JCT ～四日市 JCT
名神高速道路	小牧 IC ～吹田 JCT
新名神高速道路	四日市 JCT ～神戸 JCT
東名阪自動車道	四日市 JCT ～亀山 JCT
中国自動車道	吹田 JCT ～神戸 JCT、山口 JCT ～下関 IC
山陽自動車道	神戸 JCT ～廿日市 JCT、大竹 JCT ～山口 JCT
広島岩国道路	廿日市 JCT ～大竹 JCT
広島自動車道	広島西風新都 IC ～広島 JCT
関門橋	下関 IC ～門司 IC
九州自動車道	門司 IC ～太宰府 IC

※ IC（インターチェンジ）、JCT（ジャンクション）

復興道路・復興支援道路が令和2年度までに全線開通

路線全長550キロメートルに

国土交通省は8月8日、東日本大震災からの復興に向けたリーディングプロジェクトとして整備を進めている復興道路・復興支援道路（路線全長550キロメートル）について、復興・創成期間内の令和2年度までに全線開通する見通しとなったことを公表した。

現時点で、復興道路・復興支援道路のうち、約7割となる397キロメートルが既に開通している。全線開通により、三陸沿岸道路（復興道路、延長約359キロメートル）が全線開通を果たし、青森・岩手・宮城の各県が同道路で結ばれるほか、岩手県盛岡市と宮古市を連絡する宮古盛岡横断道路（復興支援道路、同約66キロメートル）も全線で開通し、内陸部・沿岸部間の利便性が高まることとなる。

復興道路・復興支援道路の整備が完了することにより、物流の効率化、観光・地域産業の振興、医療支援等が期待されている。

日本海事協会を認証団体に決定

運転者職場環境良好度認証制度

国土交通省は8月27日、「運転者職場環境良好度認証制度」実施団体を（一財）日本海事協会に決定し、発表した。

同制度は、自動車運送事業（トラック事業等）の運転者の労働条件や労働環境を改善するとともに、必要となる運転者を確保・育成するために、長時間労働の是正等の働き方改革に取り組む事業者を認定するもの。国交省では、「自動車運送事業のホワイト経営の『見える化』検討会」を設置し、同制度の創設について検討を進め、報告書を取りまとめている。

同報告書では同制度について、公募によって選定された中立的な民間団体が、同報告書の内容を踏まえて実施することとしており、国交省による公募・選考の結果、日本海事協会が認証実施団体に決まった。

第14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9日㈬に東京国際フォーラムで第14回「NASVA安全マネジメントセミナー」を開催する。

同セミナーでは、基調講演や特別講演、事業者における取組事例の報告を行うほか、会場内では安全マネジメント支援ツールの展示・紹介なども行われる。

なお、トラック協会会員事業者がホームページ（HP）から参加を申し込む際、協賛団体割引の合言葉「ナスバ」を入力すると、1・2階席の参加料（1人3000円）が300円割引となる。申込期限は9月20日㈮17時。

申し込み等に関する詳細は、NASVAのHPを参照。

厚労省

労働基準関係法令違反を8割以上の事業場で確認

平成30年の監督指導、送検等の状況

厚生労働省は8月8日、自動車運転者を使用する事業場に対する平成30年の監督指導、送検等の状況を公表した。

これによると、トラック運送事業者における監督指導実施事業場（5109事業場）のうち、労働基準関係法令違反が認められたのは4271事業場に及び、全体の83・6%を占めた。主な違反事項としては「労働時間」が3013事業場（59・0%）と最も多く、次いで「割増賃金」1071事業場（21・0%）、「休日」244事業場（4・8%）となった。

また、監督指導を実施したトラック運送事業者の中で、改善基準告示違反事業場が認められたのは3419事業者（66・9%）となった。主な違反事項としては「最大拘束時間」が2615事業場（51・2%）と最も多く、次いで「総拘束時間」2217事業場（43・4%）、「休息期間」1912事業場（37・4%）、「連続運転時間」1518事業場（29・7%）、「最大運転時間」973事業場（19・0%）となった。

厚労省では引き続き、事業場に対して労働基準関係法令などの周知・啓発に努めるとともに、労働基準関係法令違反の疑いがある事業場に対しては監督指導を実施するなど、自動車運転者の適正な労働条件の確保に取り組んでいくとしている。

中企庁

738社に対して改善指導を実施

下請取引適正化に向けた取り組み

中小企業庁は8月16日、平成30年度における下請法（下請代金支払遅延等防止法）の執行状況、下請かけこみ寺事業の実施状況、取引条件改善に向けた取り組みについて取りまとめ、公表した。

中企庁では、親事業者・下請事業者合計約24万5千社に対して書面調査を実施。その結果、下請法違反の恐れのある親事業者830社に立入検査等を行い、このうち738社に対して書面による改善指導を実施した。

トラック運送事業者のための

経営のヒント

物流ジャーナリスト　森田 富士夫

第238回　日常生活を思い描けるような募集

ドライバー不足が深刻だ。全日本トラック協会がまとめた4～6月期業界景況感（速報）によると、ドライバー不足への対応で「受注を断る」が28%、「管理者、事務担当者が乗務」が20%といった状況である。一方、ドライバーはほぼ足りているという事業者も少数だが存在する。このような事業者は定着率がよい。だが、退職者が全くいないわけではないので「欠員ができると募集するが、応募者が多く、ドライバーの採用には困っていない」という。

なぜ、応募者が多いのか。様々な要因はあるが、募集方法だけをみると、「求職者が募集広告を見て、日常生活を頭に思い描けるような内容になっている」のが大きなポイントだ。昔はほぼ定番の募集要項に記入するだけでもよかったが、現在はそれではダメである。同じドライバーでも業務内容は多様である。そこで、トラックドライバーといっても、どのような内容の仕事なのかが分かるようにしなければならない。つまり、働き方が分かるようにするのだ。

1日の仕事の内容は当然だが、そこから「オフタイムも含めた生活スタイルがイメージできなければいけない」。つまり、働き方とはその人の生活スタイルと表裏一体なのである。例えば募集しているのが「大型車ドライバー」では、乗務する車両は分かる。しかし、長距離とは限らず、近場を何回転もするような仕事もある。だが、募集しているのが「長距離ドライバー」なら、乗務するのは大型車だろうとほぼ想像できる。同時に「長距離ドライバー」なら、毎日は家に帰れない働き方を思い浮かべる。そのような働き方、すなわちそのような日常生活でよいのかどうか、という判断がすぐにできる。

また、ウェブであれ紙媒体であれ、求人広告を見ただけで応募するかどうかを判断する人は少なくなってきた。求人媒体を見て、さらにホームページで確認してから応募するかどうかを決めるようになっている。するとホームページが重要で、しかも「スマートフォンでいかに見やすいかが勝負」となる。まず「ローディング（画面切り替え）に時間がかかると、見ないで飛ばされてしまう」。また「文字数もスマホ画面で1行以内に収めて内容を伝える」といった表現力が求められる。そのようなかで、仕事の内容をいかに正確に伝えるか。例えば運送業を知らない友人からどんな仕事かを聞かれた時、言葉で説明しなくても、ホームページの募集要綱を見せれば理解できるような表現が理想的だ。

そして、求人広告会社任せではなく自社が主体性をもたないと、その効果は低い。

労務 Q&A

第187回

新しくできたパワハラ規制法の具体的内容は

Q 最近、新たにパワーハラスメントの規制法ができ、企業に対しパワハラ防止対策の実施が求められるようになったということですが、具体的な内容をお教えください。

A 相談体制など雇用管理上必要な措置を義務化

【解説】ご質問のパワハラについては、これまで法律上の規制はありませんでしたが、今般、職場のハラスメント対策の強化などを柱とした改正労働施策総合推進法が公布され（今年6月5日）、新たに、その防止のための雇用管理上の措置義務が事業主に対して義務づけられることになりました。併せて、セクシュアルハラスメントやマタニティハラスメントなどの防止対策の強化も図られています。

まず、基本的な措置として、改正労働施策総合推進法により、パワハラをはじめとするセクハラ、マタハラなどのハラスメント全般の対策が、「職場における労働者の就業環境を害する言動に起因する問題の解決の促進」というかたちで、国の施策に明記されました。

パワハラに関連して、厚生労働省の労働政策審議会が昨年の暮れに、職場のハラスメント防止対策の建議を行っていますが、それによると、パワハラの定義については、①職場の優越的な関係を背景とした、②業務上必要かつ相当な範囲を超えた言動により、③労働者の就業環境を害する（身体的もしくは精神的な苦痛を与える）こと――の3つの要素を満たすものとしています。このため、改正労働施策総合推進法では、雇用管理上の措置等として、「事業主は、職場において行われる優越的な関係を背景とした言動であって、業務上必要かつ相当な範囲を超えたものによりその雇用する労働者の就業環境が害されることのないよう、当該労働者からの相談に応じ、適切に対応するために必要な体制の整備その他」を講じなければならないとされました。

併せて、事業主に対し、労働者が相談を行ったことなどを理由とする解雇その他の不利益な取り扱いを禁止しました。具体的な雇用管理上の措置等に関しては、①事業主によるパワハラ防止の社内方針の明確化と周知・啓発、②苦情などに対する相談体制の整備、③被害を受けた労働者へのケアや再発防止――などを具体的内容とする指針が示される予定です。このほか、パワハラに関する労使紛争については、都道府県労働局長による紛争解決援助、紛争調整委員会による調停の対象とするとともに、措置義務等の履行確保のための規定整備などが行われます。

ところで、他方において、職場のパワハラに関しては「適正な指導との境界があいまい」であり、その程度問題を巡って事業主、管理者等の頭を悩ませているところです。この点、前記建議は、業務上の適正な範囲内の指導はパワハラに当たらないと明確に指摘。さらに、身体的もしくは精神的な苦痛については、「平均的な労働者の感じ方」を基準にするべきだとしています。このようなこともあり、今回は、パワハラ行為者に対する刑事罰による制裁や、被害者による行為者等への損害賠償請求の法的根拠を設けることは見送られました。

なお、施行は来年春の予定ですが、中小企業については、公布日から起算して3年を超えない範囲内において政令で定める日までは努力義務とされています。

安全運行を目指し、運行管理者の点呼業務をサポートします。

点呼支援ロボットとは――トラックへの乗務前後の点呼は安全運行を支える重要な業務です。しかし、安全運行に関する運行管理者の業務は多岐にわたり、点呼業務が大きな負担となる場合があります。そこで点呼業務をロボットが支援！ 運行管理者の労力負担を軽減し、安全対策を推進し、生産性向上に貢献します。

AIロボット点呼機器にはこんな機能・効果が

- ●点呼支援ロボットは 24 時間 365 日稼働
- ●同じ言葉の繰り返しを端折ることなく、音声、文字（タブレット端末）で伝達
- ●顔認証時とアルコールチェック時の画像、業務連絡や指示の内容を確実に記録保存
- ●アルコールが検知されると点呼が中断され、飲酒運転を確実に防止
- ●点呼記録簿を自動作成するので点呼者の負担を軽減

※点呼支援ロボットは点呼補助機器です。運行管理者による確認が必要です。

取　扱　価　格

①ユニボ　7万5千円（初回3年レンタル限り、月額）
②ペッパー 11万5千円（初回3年レンタル限り、月額）
※①②とも別途導入時費用あり　価格は税別

写真はユニボ（富士通）

ロボット点呼の機能と流れ

点呼開始（運転前）	点呼開始（運転後）
1. 本人確認	1. 本人確認
2. アルコールチェック	2. アルコールチェック
3. 免許証チェック	3. 体調確認
4. 体調確認	4. 運転結果の評価（提供予定）
5. 危険運転予測（提供予定）	5. 指示伝達事項
6. 指示伝達事項	6. 道路状況・交替者への伝達事項確認
7. キーボックス連携（オプション）	7. キーボックス連携（オプション）
8. 運行管理者確認	8. 運行管理者確認
点呼終了 ▶ 記録簿の作成	点呼終了 ▶ 記録簿の作成

■ご注文は日貨協連のホームページをご覧の上、専用申込書にて FAX でお申し込みください。
TEL.03-3355-2031　FAX.03-3355-2037　http://www.nikka-net.or.jp

販売元 日本貨物運送協同組合連合会　開発元 株式会社ナブアシスト ロジスティクス営業部 TEL.027-372-3455

中小トラック運送事業者における福利厚生特集

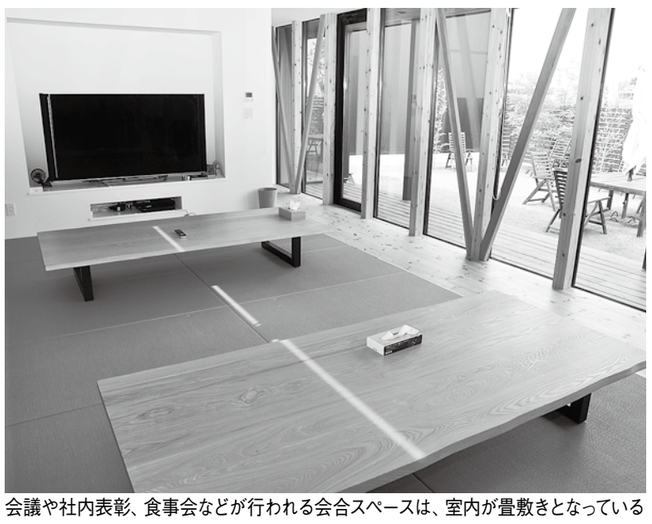
人材確保・満足度向上に繋がる福利厚生

従業員の一体感を高める会合スペース 福利厚生充実で好循環を生み出す

ドライバー不足が顕著になっているトラック運送業界において、人材確保を実現させるためのツールのひとつとして、「従業員に対する福利厚生」を強化する運送事業者が増加傾向にある。現在在籍している従業員の満足度向上にも繋がることから、福利厚生の充実化は従業員の離職防止にも効果が期待できる。そこで、本特集では、従業員に対する福利厚生の充実化に取り組んでいる運送事業者を取材し、具体的な取り組み内容などをレポートしていく。

今回は、群馬県伊勢崎市の㈲新誠運輸倉庫における福利厚生充実への取り組みを紹介する。

第3回　有限会社新誠運輸倉庫（群馬県伊勢崎市）


会議や社内表彰、食事会などが行われる会合スペースは、室内が畳敷きとなっている

新井　誠
代表取締役

遠藤　禎
物流部統括部長

会社創生期に苦労を重ねてきた従業員へ
体制強化を機に従業員への還元を決意

㈲新誠運輸倉庫（新井誠代表取締役）は、平成20年に新井社長が就任し、営業を開始した運送会社である。

就任当初、新井社長は数人の従業員とともに飛び込み営業を行い、「仕事があればどこにでも行き、運べるものなら何でも運ぶ」という強い気概を胸に、精いっぱい荷主企業の開拓にあたった。新井社長は、経営基盤と呼べるようなものが何もない状況から同社を立ち上げ、数年かけて同社の経営を何とか軌道に乗せた。そこに至るまでには、従業員の懸命な努力が欠かせなかったという。新井社長は、「経営基盤ができた今、これまで苦労をかけさせてきた従業員に何とか報いたい。そして、現在当社で頑張っている従業員たちに何か還元したい」と、福利厚生に力を入れ始めた。

25年、同社では新社屋と倉庫（本社物流センター）を新設し、会社としての体制強化に乗り出し始めた。その後、28年に金融機関からの融資を得て、敷地内に整備工場を新設（29年8月完成）することとした。その際、同時に従業員の福利厚生に資する施設の整備も進めることにした。そして生まれたのが、社内の「会合スペース」と「トレーニングジム」である。

おしゃれな会合スペースを社内に設置
パーティを通じて家族の安心感を醸成

同社の敷地を見渡すと、一般的な運送会社と同様に、事務所のほかに倉庫や整備工場などの諸施設があり、何台ものトラックやフォークリフトが並んでいる。そうした敷地内の一角に、木の塀に囲われた真新しい建物があり、その中に会合スペースとトレーニングジムが設けられている。

塀の扉を開くと、そこには心地よい「異空間」が広がっている。中に入ると、真新しい建物に隣接するように庭がある。庭を覆う芝生の緑は、人々をリラックスした気持ちにさせてくれる。芝生の上にはテラステーブルも配されている。

さて、建物に入るとすぐに会合スペースがある（写真㊤）。室内は畳敷きで、仕事のことを忘れてゆったりと過ごすことができる。乗務終わりに畳の上でゴロンと横になると、とても気持ちがいいだろう。ここでは社内の新年会や忘年会、また食事会などが催される。会合スペースは、普段あまり顔を合わせることがないドライバーたちが、交流を深めることのできる貴重な場所となっている。

芝生に覆われた庭では従業員の家族を招いてのバーベキューが行われることも

「『当社に貢献してくれる従業員に対し、幸せを感じてもらえるような施設を整備したい』という思いから、会合スペースの設置に踏み切りました。『運送会社らしからぬ、おしゃれで雰囲気のいい場所が社内にある』と、自分が勤めている会社のことを周りの人に自慢できるようになることで、本人にとっては『誇り』を感じるとともに、その話を聞いた周りの方々にトラックドライバーという仕事への興味を感じてもらえるきっかけにもなります。当社でも、トラック運送業界が直面している『人材不足』への危機感を強く感じています。そのため、同業他社がまだ取り組んでいない『福利厚生への取り組み』を率先して行うことにより、人材獲得に繋げていくことができればと考えています」（新井社長）

会合スペースや芝生の庭では、従業員の家族を招いてのバーベキューなどが開催されることもある。会社の雰囲気を感じながらバーベキューなどを楽しんでもらうことで、家族はこの会社で働く従業員の普段の仕事ぶり、そして先輩や同僚従業員たちとの良好な関係を垣間見ることができるのである。

「群馬県の県民性を表す言葉のひとつに『かかあ天下』があります。旦那さんや息子さんが『転職して、トラックドライバーになりたい』と決心しても、それを聞いた奥さんやお母さんがドライバーという仕事に対して不安を感じたために転職を反対されてしまった結果、ドライバーへの道を諦めざるを得ないようなケースも少なくないようです。会合スペースを会場にした様々なイベントを通じて、ご家族の方にも当社のアットホームな雰囲気を知っていただくとともに、『当社で仕事をすること』への安心感を少しでももっていただければと考えています」（遠藤禎物流部統括部長）

従業員同士が交流を深めることのできる様々なパーティなどを、レクリエーションの一環として実施している運送会社は少なくはないが、こうしたイベントの多くは社外の会場で開催されることが多いと思われる。また、中には会議室などを会場に仕立てて実施する運送事業者もいるだろう。しかし、日常的な空間である会議室でのパーティでは「仕事の延長線上」と捉えられがちで、思う存分楽しめないような参加者もいる。また、社外で行う場合は開催できる時間が限られてしまうことも少なくないため、「もっと交流を深めたいのに」と後ろ髪をひかれながら会場を後にしなければならない。

同社のように、パーティにも使える非日常的なスペースを自社内に準備しておくことで、リラックスした気分で、しかも時間制限なしにパーティを楽しむことができるようになる。もちろん、自社の施設であるから、会場の利用料金や延長料金はかからない。同社における会合スペースは、「従業員のチームワーク強化」に大きな効果を発揮していると言えよう。

ところで、従業員の福利厚生充実に資する会合スペースができてから、同社の人材獲得の面でも変化がみられたという。それまでは若い独身のドライバーが多く入社してくる傾向があったが、近年は既に家庭をもっている新人の入社が増えつつある。

「当社では、本社事務所の入口に、子どもの後ろ姿を描いた看板（写真㊦）を掲出しています。当社では、まだ夜も明けないうちに出発するドライバーも少なくありません。ご家族の方々にとっては、一家の大黒柱である父親の姿を見る機会が少ないため、不安に感じる方もいると思います。しかし、当社で働いている従業員が『無事を祈る大切な家族・仲間・会社のために』がんばっていることをこのような形で対外的にアピールしていくことで、ご家族の安心感も生まれてきます。そして、ご家族みんなでレクリエーションに参加していただくことで、その安心感がより高まってくるのです。当社におけるこうした変化は、若年層だけでなく、子どものいる父親ぐらいの年齢層の方にも、当社が魅力のある職場だと認識いただけた結果ではないかと思います」（新井社長）

父親の帰りを心待ちにする子どもを描いた看板を同社入口に掲げている

「社内ジム」でドライバーの運動不足解消
長期勤続に繋がる福利厚生施策を推進

さて、同社が営業を開始した20年当時、新井社長は27歳で、他の従業員も20代半ばの人が多かったという。しかし、設立から10年が過ぎ、古くから同社で勤めてきた若手従業員も中年に差しかかってきた。また、先述のように、同社では家庭をもつ新人ドライバーの入社も増えている。

ドライバーの仕事は生活が不規則になりがちである。そのために、30代や40代になってから体重が増えたり、健康診断の際に異常を指摘されてしまうような従業員が増えつつあるという。

そうした状況に対処すべく、同社では社内にトレーニングジムも設けている。

エアロバイク㊧やチェストプレス㊨など、本格的なマシンを導入した社内ジム

会合スペースの奥に設置されたトレーニングジムには、ランニングマシン（2台）、エアロバイク（1台）、チェストプレス（1台）など、様々なトレーニングジムでも使われている本格的なトレーニングマシンを導入している。また、ダンベルやバランスボールなども配置し、ドライバーの運動不足解消に繋がるような環境づくりを行った。さらに、運動した後に汗を流せるようにシャワー室も完備したほか、血圧計なども常備している。

「健康を維持するためには、運動の習慣をつけることが大切です。また、ストレス解消の面からみても、定期的な運動を続けることが効果的だとされています。楽しみながらトレーニングを続けることで、ドライバーの健康増進とストレス発散に繋がります。そして、それが結果的に、当社で長く働いてもらえることにも繋がってくるのです」（同）

最後に、今後に向けた福利厚生充実への取り組みについて、新井社長に聞いた。

「従業員みんなで、笑顔で夢中になれるような『遊べるもの』を取り入れたいと思います。『笑い』は、心にも健康にも良いとされています。従業員同士が日頃から笑顔でコミュニケーションをとっていくことで、荷主先に伺った時も、今よりもいい笑顔で接することができるようになると思います。笑顔が人の輪に広がりをもたらし、その結果当社の売上を増加させていければ、経営者としては言うことはありません。福利厚生をさらに充実させていくことで、さらなる好循環を生み出していきたいと思います」（同）

（取材協力）㈲新誠運輸倉庫　新井　誠代表取締役、遠藤　禎物流部統括部長

会社概要

会社名	有限会社新誠運輸倉庫
代表者	新井　誠　代表取締役
所在地	群馬県伊勢崎市曲沢町694-2
設　立	平成17年11月
創　業	平成20年4月1日
資本金	600万円
従業員数	30人（うちドライバー26人）
所有台数	28台

トラックの洗車はお任せください。

洗車時間は業界最短の3分55秒、節水性能、操作性も向上

トラック・バス用の大型洗車機「カミオン カスタム」は、業界最短の3分55秒／台で洗車できるとともに、節水性能は業界トップクラス。トラックサイズを自動で認識し洗車するなど、使い勝手も向上しています。カミオンカスタムの導入で、洗車作業の負担軽減が図れます。

カミオンの魅力を公開中！▶
カミオンカスタム　検索

製品に関するお問い合わせは・・・
03-6721-3556

販売サービス　株式会社ダイフクプラスモア
営業本部　www.daifuku-carwash.jp
〒105-0022 東京都港区海岸1-2-3　TEL(03)6721-3556(代)

製造　株式会社ダイフク
AWT事業部　www.daifuku.com/jp
〒529-1692 滋賀県蒲生郡日野町中在寺1225　TEL(0748)53-0321(代)

夕方便　大洗 19:45発 ➡ 翌日13:30着 苫小牧
苫小牧 18:45発 ➡ 翌日14:00着 大洗

深夜便　大洗 1:45発 ➡ 19:45着 苫小牧
苫小牧 1:30発 ➡ 19:30着 大洗

お問い合せ　営業一部:03-6774-6885
北海道支社:011-261-5781

ご予約　大洗支店:029-267-4160
苫小牧支店:0144-34-8211

MOL 商船三井フェリー　商船三井フェリー　検索　www.sunflower.co.jp

億万高志氏が教える「タイヤケアで100万円浮かせる10のコツ」

連載100回記念

タイヤケア ホントの話

タイヤジャーナリスト 渡辺 剛満

渡辺剛満氏執筆の『タイヤケア　ホントの話』は、平成23年5月15日号から連載をスタートし、今号で100回を迎えました。

そこで、『広報とらっく』ではこれを記念し、これまでの100回の内容を振り返りながら、通常のコラムとは一味違った読み物として、架空の運送事業者「億万運送株式会社」の社長・億万高志氏が教える、『タイヤケアで100万円浮かせる10のコツ』と題してお送りします。

どうか、『広報とらっく』読者各位の事業所におかれましても、今回のコラムを参考に、企業規模や運行事情等に照らし合わせて、実践可能なコツから取り組み、最大限のメリットを創出・享受されることを期待します。

小型から大型トラックまでの車両を10台保有する億万運送株式会社の社長、億万高志氏は、燃料代高騰の状況を受け、身近なもので何か経費削減できる方法はないか考えてきた。そこで目を付けたのが、トラックの足元の「タイヤ」だ。

タイヤケアを施し、タイヤの管理方法を確実なものにすれば、実は相当な経費削減が可能なのではないかと考えたのだ。その上、タイヤの状態が良ければ、事故防止の効果も期待できる。

億万氏が取り組んでいるタイヤケア術の中で、誰でも簡単にできる10の方法を紹介するので、できるものからぜひ実践してほしい。

1 最低でも1週間に一度車両を動かす

新しいドライバーがなかなか入ってこないため4トントラックが1台余り、駐車場に半年ほど止め置いていた時期があった。ようやくドライバーが見つかり運転させたら、走行中にトラック全体が大きく揺れたという。早速その揺れた車両のタイヤ側面を点検すると、前後のタイヤすべてに大きな亀裂が入り、そのうち1本のタイヤが膨らんでいた。

トラックであれば、タイヤ1本に相当な重量がかかる。タイヤ側面の下部分は常時潰された状態になるわけだから、それが半年も続けば、ゴムに亀裂が入る。

亀裂が入ったタイヤには溝がかなり残っていたが、6本ともすべて新品に交換した。またタイヤが膨らんだのは、太陽光を浴び続けた結果、ゴムに亀裂が入り、強い紫外線がタイヤ内部の金属まで傷めたからという話だった。定期的にトラックを動かしていれば、あと2年は持ったらしい。

2 砂利敷きの駐車場で起きる原因不明のパンク

これは、私の自家用車で起きた不思議な現象から学んだトラックのタイヤケアだ。そのクルマを数か月ほど砂利敷きの駐車場に放置していた時のこと。いざそのクルマを動かしてみると、ハンドルがどうも重い。パンクはしていなかったが、念のためクルマをタイヤショップに持ち込むと、意外な事実を知らされた。「タイヤとホイールの隙間に砂が入り込んで、そこから微量に空気が漏れ出していた」というのだ。

砂利敷きの駐車場で風が吹けば、砂ぼこりが舞い、その砂がタイヤとホイールの隙間に入り込む。これは「スロー・パンクチャー」と呼ばれるもので、タイヤの空気圧低下が止まらないため、気づかずに運転すると燃費がどんどん悪化する。この現象を知り、トラックの駐車場を砂利敷きからコンクリートに借り換えた。

3 タイヤの側面を傷つける人はドライバーには向かない

タイヤの側面をコンクリートの縁石に擦って傷をつけるクセのあるドライバーは、この仕事に向かない。

よく見かける危険な行為がある。コンビニエンスストアなどの駐車場から公道に出る時、後輪タイヤを縁石端に乗り上げながら、ドスンと音を出して出庫するケースだが、それを繰り返すとタイヤの側面が傷んでいく。中にはホイールまでぶつけてタイヤごと破裂させるケースもあるが、これをやってしまうと物損だけでは済まない。

タイヤを破裂させた時の爆風で、砂ぼこりが舞い上がり、もしも近くに歩行者でも通行していようものなら一大事。タイヤの側面は、守らなければならないタイヤの急所なのだ。

4 タイヤの空気が抜けたらクルマは動かさない

駐車場に止めておいた私のクルマが釘を踏んでパンクした時のことである。他の3本のタイヤと比べて、タイヤの側面が圧し潰されている状態だったが、近くのタイヤショップまでは持つだろうと思い、そのまま走行したら、タイヤが完全にダメになってしまった。空気圧の少ない状態で走行したため、タイヤの側面がクルマの重みで粉々になったようだ。

スペアタイヤと交換すれば数千円のパンク修理代で済んだものの、無理をして走行させたため、タイヤ1本3万円の出費になった。

タイヤの側面が一度ペチャンコになったら、すぐにスペアタイヤと交換することが重要。併せて、タイヤに釘が刺さったら、タイヤショップに入庫するまで絶対に抜かない、ということも知っていると、無駄な経費が抑えられる。

5 タイヤの空気圧上昇は「上昇温度÷273」で計算する

タイヤの空気圧点検は、4月と10月に行うのが理想的である。気温15～20度の涼しい気候の中、タイヤの空気圧を、運転席ドアの裏側に指定された「適正空気圧値」にすると、最も燃費が良くなる。

もちろん、「走行後5分以内」のタイヤが冷えた状態の時に測定するのが正しい方法。仮に1時間走行してしまうとタイヤ全体に熱が回る。タイヤ内の空気温度が15度だったものが30度近くになれば、「(30度－15度)÷273＝0・55」で、空気圧が6％近く自然上昇してしまう。

いわゆるボイル・シャルルの法則がタイヤの空気圧にも適用されることを知ると、気温が40度近くになる夏場には、正確な数値が測定できないということが分かる。

夏場のタイヤは空気圧が高い。タイヤの空気圧が高いからといって空気を抜いてしまうと、温度が下がった時に体積が圧縮され、タイヤの空気圧不足と同じ状態になるので注意が必要だ。

6 億万運送直伝の正しいタイヤの位置交換

新品タイヤを装着したら、必ずタイヤの位置交換を行うのがタイヤケアの基本。トラック用として幅広い車種に使われる「オールシーズンタイヤ（通称：ミックス）」はブロック状になっている。ハンドル操作が荒かったり、発進・ブレーキの操作が激しかったりすると、1万キロメートルも走行しないうちに、スリップサインが露出することもある。

だから、当社ではちまたで言われるような「新品タイヤ装着後、5千～8千キロメートル走行したら、タイヤの位置交換をしましょう」というセオリー通りに位置交換を行うことはない。

当社では毎月、前輪タイヤの接地面を見て、少しでもタイヤの形が凸凹していたら、後輪タイヤと位置交換をする。

同時に、ドライバーが車庫入れするところを見て、緩やかなハンドル操作を確実にしているかどうかも確認。もしも車両が停止した状態で、グリグリと音を出しながらハンドルを操作していたら、必ず指導している。

7 偏摩耗ゼロの運転を目指せばタイヤの費用がタダになる

どんな車両でも、前輪タイヤは確実に偏摩耗する。新品時はタイヤの溝が最も深いため、最初の1ミリメートルをどう消耗させていくかで、その後の走行可能距離が決まるといっても過言ではない。荒い運転をすれば、前輪タイヤだけでなく、後輪タイヤの擦り減り方も異常になる。

タイヤの擦り減り方は、靴底に例えられることがある。歩き方が激しければ、靴底は斜めに消耗（偏摩耗）する。クルマの運転も一緒で、タイヤの偏摩耗は、発進やブレーキが緩やかならば最小限に抑えられるだけでなく、タイヤの接地面が路面をしっかり捉えることで、燃料が最適に消費される。

トラックなら、省燃費系のリブ型（縦溝）を装着し、エコドライブを実践すれば、浮いた燃料代でそのトラックのタイヤ代がすべて賄えるといわれているので、当社では今それに挑戦しているところだ。

8 ゴムの鮮度が4年経過したら走行距離に関係なく新品タイヤに替える

これは近所にあるトラックのレンタル会社から聞いた話を参考にして、当社でも導入している安全投資のひとつ。同社では以前から、タイヤ溝の深さが半分以上残っていれば、たとえタイヤにヒビ割れがあっても、そのまま顧客に車両を貸していたという。

ところが、そのせいで走行中にタイヤがバーストするなどして、顧客からの信用を失いかけていた。そんなときに新しい経営者がやってきて、こう指示が出されたそうだ。

「タイヤの製造年週から5年以上経過したら、すべて新品タイヤに交換すること」。同じ経過年数でも、走行距離が短いタイヤほど、ゴムの劣化が激しく、走行中の危険性が高い。

その先行投資のおかげで、その後はタイヤのバースト件数がゼロ（縁石に擦るのはユーザー責任）になり、仕事が増えていったそうだ。トラック運送業であれば、5年といわず4年を目安にしたいところだ。

9 スタッドレスタイヤの履きつぶしは無駄と危険だらけ

タイヤ溝の深さが新品時の50％未満になったスタッドレスタイヤは、夏用タイヤと同じ扱いになることはご存知かと思う。冬の高速道路でチェーン規制がかかったら通行できないタイヤなので、次の冬場には使えない。

ただ、「タイヤの溝がまだ40％ちょっと残っているから、処分するのはもったいない。夏場の走行で残りの溝を履きつぶせば、とっても経済的な使い方だろう」と考えるのは、大きな計算違いだ。

鮮度の古いスタッドレスタイヤは、熱を帯びるとすぐバーストする。またスタッドレスタイヤは、雨の日に走行すると驚異的に滑るという弱点がある。さらに当然ながら、ドライバーに精神的な負担もかかる。

新品のオールシーズンタイヤを装着した場合と比較すると、10％以上の燃費悪化は避けられないだろうから、そうであるなら、そのスタッドレスタイヤは迷わず処分した方が安全、お得だと考える。近年の猛暑を考えると、夏場に古いスタッドレスタイヤは怖くて絶対に使えない。

10 トラックタイヤ専門店の近くに事務所（駐車場）を構える

最後に教えるタイヤケアのコツは、自社のトラックがすぐ駆け込める「タイヤ基地」を探すことだ。トラックタイヤに強い専門店が近くにあるだけで、たいていのタイヤトラブルは避けられる。

実はここ最近になって、トラックタイヤ店のサービス体制が大きく変わってきた。その原因はここ数年の異常気象。特に夏場は、気温が40度近くになることもあるので、タイヤの作業者の安全を考え、出張作業を取りやめる流れになってきた。

トラックタイヤ店に入庫すれば、タイヤの空気圧点検や位置交換、さらにはスペアタイヤの状況などを診てくれる。新人のトラックドライバーなら、タイヤの「いろは」について学べる時間ができるわけだから、まさに一挙両得だ。

◆

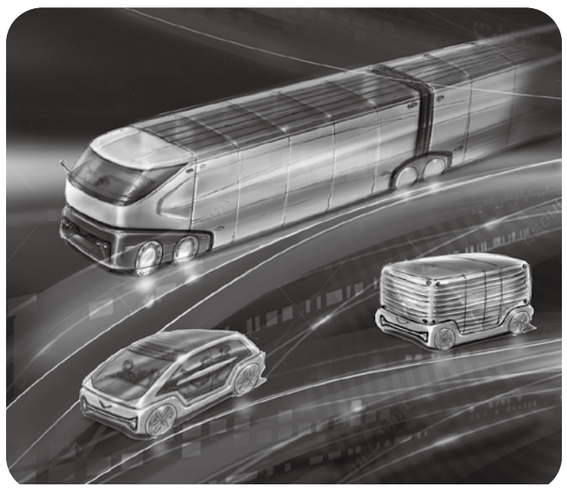
今回のタイトルは「タイヤケアで100万円浮かせる10のコツ」だが、これらを実践すれば、小さな会社でも数年で100万円、また、大きな会社では何か1つ実践するだけで年間100万円、さらには10のコツすべてを実践し、10年で総計1億円の節約も夢ではない。

何より、タイヤを安全に管理することで事故を未然に防ぐことができる。そう捉えれば、タイヤケアには何億円もの価値があるといえるだろう。

2019 ● 新しいトラックショー

ITV Intelligent Transport Vehicle
インテリジェント・トランスポート・ビークル

2019 ITV・次世代ビークル展は
『全国トラック運送事業者大会』（全ト協主催）と
同じ会場（幕張メッセ）で開催します



■会場：幕張メッセ国際展示場・展示ホール7

■会期：2019年10月1日㈫ 2日㈬ 3日㈭・3日間

㈱日新・2019 ITVショー運営委員会
E-mail:yokoro@nissin-news.co.jp
〒104-0061 東京都中央区銀座2-11-9 三和産エビル7階
Tel.03(6278)8905　Fax.03(6278)8906

Nissin 株式会社 日新

http://www.truck-x.com/

入場チケット
（500円が無料に）
この広告をコピーまたは撮影して会場にご持参下さい。

シリーズ 優良事例紹介

交通事故防止!! わが社の取り組み

第20回 株式会社竜洋運輸（静岡県磐田市）

『広報とらっく』では、トラック運送事業者の各企業での優良な交通事故防止対策の様子を紹介しています。
今回は、「表彰制度の充実」と「安全機器の積極的導入」により、実効性の高い事故防止活動を展開している、静岡県磐田市の㈱竜洋運輸を紹介します。

多彩な表彰制度で意欲向上を実現

事故防止に不可欠な「安全意識の高揚」　安全を脅かす「従業員同士の馴れ合い」防ぐ

建築・建設資材の輸送を中心に事業を展開する同社

高瀬　宏道
代表取締役

月1回の安全会議で「個人目標」を決定　安全知識の定着を促す「チェック表」

㈱竜洋運輸（高瀬宏道代表取締役）は、建築・建設資材の輸送を中心に事業を行う運送会社である。同社は高瀬社長の父親である高瀬正三氏によって設立され、現社長である高瀬社長は平成13年に就任した。社長就任当時、同社では些細な事故が少なからず発生していたという。

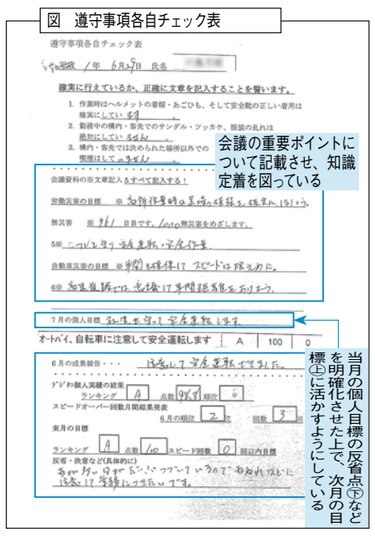
地元静岡県トラック協会の青年部会に参加し、後に青年部会長も務めてきた高瀬社長は、会員事業者の次期経営者層と交流を深めていく中で、多くの事業者における安全性向上への取り組みを見る機会があったという。同社では、こうした取り組みの中から優良なものを自社に取り入れていくという形で、事故防止への取り組みを本格化させていった。

同社では18年にGマークを取得し、安全性優良事業所として認定された。同社ではそれを機に、事故防止への取り組みのさらなる強化を図るため、月末土曜日に月例の「安全会議」を開始した。

安全会議は、10年ほど前に本社事務所の近くに設置した「研修センター」で行われる。その月に発生した事故について報告を行うとともに、デジタルタコグラフやドライブレコーダーのデータを基に、実際に発生した事故やヒヤリハット事例について、参加者全員で話し合いを行い、「どうすれば事故を防ぐことができるか」などの意見を出してもらうようにしている。その後、参加者が「次月の個人目標」を決める。なお、同社では月ごとに担当者を決め、その担当者が決めた目標を「次月の会社全体の目標」として、従業員全員で取り組むことにしている。

安全性のさらなる向上を図っていくためには、ドライバーが安全会議で学んだ知識を定着させ、確実に実施していくことが必要である。同社では、知識の定着度アップを図るため、安全会議の際にドライバーに「遵守事項各自チェック表」（左図）を記入させるようにしている。チェック表では、会議資料の中の重要ポイントについて書かせることでドライバーへの定着を図るとともに、前月に決めた個人目標に関しての成果報告、また次月の個人目標についても記載させている。

図　遵守事項各自チェック表



社内速度を遵守した従業員に報奨金支給　模範ドライバーに対し独自の称号を授与

この安全会議では、デジタコの個人実績の結果などを基に、優秀者に対する表彰を実施している。

同社では、デジタコのデータの中でも、特に事故の最大要因でもある走行速度に着目し、「社内速度オーバー回数コンテスト」として表彰を行っている。日々の乗務中に、同社で設定した最高速度（高速道路や一般道など3パターンを設定）をオーバーした回数をデジタコで毎日確認し、その回数が少ないドライバーに対して報奨金を支給するようにしている。ちなみに、オーバー回数が0～5回のドライバーに対しては1月当たり1000円が支給され、回数が増えていくにつれて支給額は減少。31回以上速度超過が認められた場合には、報奨金は支給されない。

「速度計を確認しながら運転することで、漫然運転を抑止し、事故のない安全運転が期待できます。現在では、ほとんどのドライバーが毎月報奨金を獲得できるようになりました。また、点呼場にはドライバーごとに毎日の速度オーバー回数を記載した一覧表を掲出するようにしています。自分だけではなく他のドライバーの回数も『見える化』することで、ドライバーが競い合って速度遵守に取り組むようになりました」（高瀬社長）

また、同コンテストで連続して6か月表彰された優秀なドライバーに対して、「しっぺい任命ドライバー」という称号を与えている。「しっぺい」は磐田市のイメージキャラクターで、市内に伝わる霊犬伝説に登場する犬「悉平太郎（しっぺいたろう）」をモチーフにしたもの（写真左）。「同社の顔となる任命ドライバー」として社内外にアピールするとともに、模範ドライバーとして常に安全運転を意識してもらいたいという狙いもある。なお、同ドライバーに任命されると、毎月特別手当が支給されることになっている。

任命ドライバーの担当車両には「しっぺい」が描かれたステッカーが貼付される

さらに、同社では「30分以内で洗車を行う」「小まめに車両点検を行う」などの項目を設定し、それを実施したドライバーに対しても報奨金を支給するようにしている。同社では担当車制を採っている。自分のトラックをきれいに洗浄したり、定期的に点検を行うことにより、車の状態が的確に分かるようになるとともに、車に対しての愛着もわいてくる。愛着の強いピカピカな車であれば、毎日の乗務の際も「決して自分のトラックに傷をつけまい」と、慎重な運転操作を心がけるようになり、結果的に事故の未然防止に繋がっていくのである。

「ドライバーの事故防止活動に対するモチベーションを維持し、高めていくために、当社では表彰制度を充実させるとともに、様々な形でドライバーを評価し、頑張ったドライバーに対して報酬を積極的に出すようにしています」（同）

「飲酒運転による悲惨な事故を撲滅したい」　機械の目で深夜の点呼を厳しくチェック

ところで、同社では毎日の乗務に関しても、安全性向上への様々な工夫を行っている。そこで、1日の乗務を追う形で、同社における日々の事故防止への取り組みを紹介していきたい。

事務所に出勤してきたドライバーは、まず事務所の建物の入口で緑十字の無災害記録表と当月の会社全体の目標を目にする。事故防止への意識を高めたところで、ドライバーは点呼場に入る。

点呼場には、免許証リーダー、アルコール検知器、血圧計などを配置している。

同社では深夜の時間帯から乗務を行うドライバーもいるため、点呼の様子やアルコール検知器などの数値データなどについてはパソコンで記録している。深夜の点呼の際に、ドライバーからアルコールが検知された場合には、点呼場のパソコンから運行管理者にメールが自動的に送られることになっている。点呼直前に口腔洗浄剤や口臭消しを使用した場合など、実際に飲酒していなくてもアルコール検知器が反応することもある。そのため、メールが送られると運行管理者が出社し、当該ドライバーの乗務の可否について、ドライバーの様子や点呼の際のデータなどから慎重に判断し、指示を出すようにしている。

「当社は従業員数30人、ドライバー数17人で、何か不都合なことがあった場合に、従業員同士が馴れ合いになりやすい規模の会社です。ドライバーが飲酒をしたためにアルコール検知器が反応しても、『これから代わりのドライバーを手配するのは大変だ』などといった理由で点呼係が目をつぶってしまい、アルコールが検知されたドライバーをそのまま乗務に出してしまうことにもなりかねません。小規模な会社だからこそ、会社を守っていくためには遵法意識を強くもって厳格に対応していくことが必要です。点呼に関する様々な機器の導入は、『人間特有の温情を排し、機械の厳しい目で監視することで、飲酒運転による悲惨な事故を未然に防ぐ』ためなのです」（同）

事務所前に当月の会社全体の目標㊐などを掲げ、安全意識高揚に繋げる

さて、夜が明けて朝になると事務所で朝礼が行われるが、前日から乗務に出たままで、朝礼に出席できないドライバーもいる。そのため、運行管理者は朝礼終了後に乗務中のドライバーに対して当日の注意事項や当月の会社全体の目標などを、無線を通じて一斉送信で連絡する。その後、ドライバーから無線連絡があった際には、無線で個人目標を言ってもらうようにしている。ドライバー自身が決めた個人目標を毎日口に出させることにより、ドライバーの事故防止意識定着を図っているのである。

乗務を終え、事務所に戻ってきたドライバーは、乗務前に受け取った運行計画指示書に必要事項を記入し、運行管理者に提出する。同社の運行計画指示書には、「なんでもヒヤリハット」欄が設けられている。これは、乗務中に発生したヒヤリハット事象について、ドライバーに記載してもらうためのものである。同欄には「何時ごろ」「どこで」「状況」「どうなった」などの項目が記載されており、ドライバーがヒヤリハット発生状況を簡潔に記載することができる。なお、記載された内容は安全会議で取り上げられ、ドライバー間で共有されていくことになっている。

これまで紹介してきた様々な取り組みを通じて、同社に在籍する全てのドライバーに対し安全への意識を向上させることができたという。

「安全輸送を継続していくために、今後もドライバーに対して安全意識高揚に繋がるような施策を実施していきたいと考えています。経営者としては、決して『井の中の蛙』にならず、これからも勉強を重ねながら、より新しく効果的な施策を積極的に取り入れていくことで、安全の質を高めていきます」（同）

アルコールチェックを厳格に実施し、飲酒運転の根絶を図っている

（取材協力）㈱竜洋運輸　高瀬宏道代表取締役

企業プロフィール

社名	㈱竜洋運輸
本社所在地	静岡県磐田市竜洋稗原12-1
代表者	代表取締役　高瀬　宏道
設立	平成4年4月14日
資本金	2,000万円
社員数	30人（うちドライバー17人）
車両数	20台

令和元年・秋の全国交通安全運動

9月21日(土)～30日(月)　9月30日(月)は「交通事故死ゼロを目指す日」

「令和元年秋の全国交通安全運動」が、9月21日(土)から30日(月)にかけて実施される。全国運動重点は、「子供と高齢者の安全な通行の確保」、「高齢運転者の交通事故防止」、「夕暮れ時と夜間の歩行中・自転車乗用中の交通事故防止」、「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」および「飲酒運転の根絶」。

全日本トラック協会では、事業用トラックによる事故の過半数を追突事故が占め、かつ死亡事故の4分の1が交差点で発生している現状を踏まえ、「追突事故の防止」、「交差点事故の防止」および「飲酒運転の根絶」を最重点推進項目として徹底する。

なお、同運動では、9月30日(月)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。

令和元年・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。また、追突事故発生時における被害の軽減に有効な「衝突被害軽減ブレーキ装置」搭載車の普及を促進する。

(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～」を活用したセミナーを全国展開するとともに、横断歩道手前での最徐行又は一時停止の励行と、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。
また、交差点等における左折事故防止対策の取り組みとして、車載カメラ装着車両の普及促進を図る。

(3)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を実施する。

〈重点推進項目〉

(4)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の励行。

(5)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の走行の励行、交差点通過時における車両周辺の歩行者等の安全確認の励行を徹底する。

(6)携帯・スマートフォンの使用禁止の徹底
乗務中の携帯電話による通話やスマートフォンの操作の禁止について徹底を図る。また、横断歩道において歩行者を優先するよう徹底する。

(7)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する。

(8)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。

(9)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疲労、睡眠不足の状況等、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。

(10)過労運転等の防止
事業者は、運転者に、過労運転や睡眠不足が交通事故を引き起こす恐れがあることを理解させ、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疲労、睡眠不足の状況等、健康状態の確認を徹底するよう指示し、過労運転や睡眠不足による運転の防止に努める。

(11)「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を図る。

全ト協　『トレーラの大型化による輸送効率化促進ハンドブック』改訂版を作成

全日本トラック協会はこのほど、『トレーラの大型化による輸送効率化促進ハンドブック』の改訂版を作成した。

平成28年1月に発行された同ハンドブックは、トレーラ利用の促進や運行に際して守るべき法令や制度などを取りまとめたもので、トラック運送事業者がトレーラを利用する場合の手引書として広く利用されている。

今回の改訂では、車両制限令などに関する改正や、令和元年7月31日より運用が開始された、重要物流道路における国際海上コンテナ車（40フィート背高）特殊車両通行許可不要区間などについても内容をアップデートしている。なお、同ハンドブックは全ト協ホームページからダウンロードすることができる。

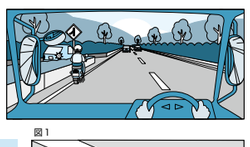
『広報とらっく』からのお願い
交通・運転マナーを守って！
プロトラックドライバーは一般ドライバーの見本に

事業用トラックは車体が大きいことから、
・急な車線変更
・不用意なクラクション
・公共施設の駐車場等での長時間駐車
・大型車進入禁止箇所等でのUターン
・駐車場や道路へのゴミのポイ捨て
などは、一般乗用車より目立ち、交通弱者や沿道の住民の方にとって、より迷惑に感じられます。プロトラックドライバーは、交通法規を守るだけでなく、マナーを守り、一般ドライバーの見本となりましょう。
　また、最近、交通トラブルによる事故等が社会問題化しています。あおり運転や無理な割り込みなど、他車から迷惑行為を受けても冷静に対応しましょう。

危険予知訓練（KYT）シートの解説

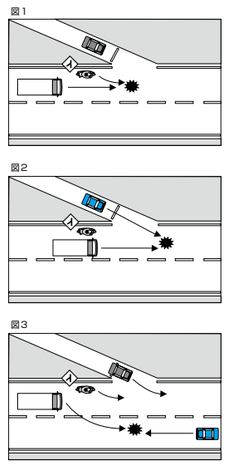
▶交通事故防止編

あなたは片側1車線の道路を走行しています。左前方には二輪車が走行しており、その先に合流地点があります。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左側を走行している二輪車が、合流しようとしている車を避けるために、道路の中央寄りに進路を変えると衝突する危険があります（図1）。
②合流しようとしている車が、そのまま強引に進入してくると衝突する危険があります（図2）。
③二輪車が道路中央に寄ってきたり、合流車両が進入してきたために、それを避けようとし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合流地点に接近したら、早めに合流してくる車がないかどうかを確認する必要があります。合流車両がある場合には、その動きに注意することはもちろんですが、自車の前を走行する車（この場面では、左前方を走行している二輪車）の動きにも注意が必要です。合流車両の動きによって二輪車の動きが変化する可能性があるからです。相手が二輪車だと、合流車両が強引に進入してくることも考えられますから、その点も頭に入れて、二輪車の動きに十分注意しましょう。
②この場面の合流地点では、合流車両よりも自車のほうが優先ですが、強引に進入してくる合流車両もいますから、「進入してくるはずはない」と思い込むのは危険です。「進入してくるかもしれない」と考えましょう。また、状況によっては、合流車両を進入させてあげるのも、プロドライバーにふさわしい運転行動といえます。
③対向車が接近していますから、万一、二輪車が進路変更してきた場合に、右にハンドルを切り対向車線側に出て危険を避けるということはできませんん。速度を落として二輪車との車間距離をとり、急な進路変更や強引な進入に対応できるようにしておきましょう。

☞この角を基準に拡大率を220%に設定すると、A4サイズでプリントできます。

ほんのヒトコマ　［第48回］　前川しんすけ

「またいやな夢を見てるのね、盛んにスクロールしてるから…」

法令○×クイズ　～合図編～

【解答】２面に問題

❶ ○（道交法施行令第21条第1項）右左折するときは、右左折しようとする地点から30メートル手前の地点に達したときに合図をしなければならない。
❷ ○（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、かつ、これらの行為が終わるまで当該合図を継続しなければならない。
❸ ×（道交法施行令第21条第2項）環状交差点を出るときは、左腕を車体の左側の外に出して水平に伸ばし、若しくは右腕を車体の右側の外に出して肘を垂直に上に曲げること、又は左側の方向指示器を操作すること。
❹ ○（道交法第53条第4項）車両の運転者は、第一項又は第二項に規定する行為を終わったときは、当該合図をやめなければならないものとし、また、これらの規定に規定する合図に係る行為をしないのにもかかわらず、当該合図をしてはならない。
❺ ×（道交法第53条第1項）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（ブレーキ灯の点灯が合図となる）。

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

159「郷土の味④」謙信ゆかりの「笹ずし」

トラックの窓から見る青田にはもう稲穂が出ている。これが色づき始めると新米の季節だ。そういえば、米どころには必ず素敵な郷土ずしがある。

真っ先に挙げたいのは北信濃・飯山の「笹ずし」。飯山は富倉峠を越えればもう上越という立地で、千曲川沿いに町が連なる。四季折々の自然と素朴な人情が魅力で、ことに棚田の美しさは余韻が深い。

戦国時代、この飯山の峠道を上杉謙信は戦のために何度も往復した。そのとき生まれたのが、笹ずし。山に生い茂るクマザサの葉に貴重なご飯を載せ、くるみ、椎茸やぜんまいの煮付けなどの山幸を添えて、領民が謙信の軍勢に差し入れしたのだ。だから、異名を「謙信ずし」という。

これが原型となって、やがて、ご飯はすし飯にアレンジされ、具は細々と刻んで食べやすくなり、紅生姜や錦糸卵などで彩られると、笹ずしはどんどんうまい米を育むのである。当然、飯山のコシヒカリは特A米だ。

それだけに、地元では地産地消のごちそうとして笹ずしが盛んにつくられている。オヤマボクチをつなぎにしたそばで知られる富倉峠のそば屋でも笹ずしを出すし、自家米が自慢の民宿「たんぼ荘」の笹ずしは、もち米を混ぜてもっちり感を高めたすし飯が秀逸。くるみのしゃきっ、ぜんまいのしんなり感、自家製の味噌漬け大根の歯応え、甘酢生姜の清涼感がとりわけ味わい深く、もう一つもう一つと手を伸ばすうちに、秋の夜が更ける。

（むかさ・ちえこ）

リアルタイムの後方視野を確保！ バック運転の危険に備えを！
助成金対象品
詳細については各地区トラック協会へお問い合わせください。
PA-MAN バック・カメラ　カラー　DC12～24V

ノンシャッター・カメラ
●CMOSカメラ水平画角120°、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。

品番 11200300　型式 PBC120
※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）
②CMOSカメラ（赤外線LED内蔵・マイク付）カラー
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
●セット自重：0.87kg

ルームミラーモニタータイプ
品番 11200800　型式 PRM121
※映像はハメコミ合成です。
①4.3インチTFT液晶 ミラーモニター
②ミラーモニター用延長コード：3m
③CMOSカメラ（赤外線LED内蔵・マイク付）カラー
④電源・映像兼用コード（5m）
⑤DC24V→DC12Vコンバーター
⑥コンバーター用電源コード（1.5m）
●セット自重：1.12kg

7インチルームミラーモニタータイプ
品番 11205500　型式 PRM745　※映像はハメコミ合成です。
●7インチ液晶モニター（タッチスイッチ）採用で視認性アップ！
①7インチ液晶ミラーモニター（リモコン付）
②ミラーモニター用延長コード：3m
③CMOSカメラ（赤外線LED内蔵、マイク付）カラー
④電源映像兼用コード2ライン
⑤DC24 → DC12Vコンバーター
⑥コンバーター用電源コード
●セット自重：1.5kg
⚠ ●CMOSカメラは1台増設可能です。

サイドカメラ付
品番 11205600　サイドカメラの映像※映像はハメコミ合成です。
型式 PRM74S
●7インチ 液晶モニター（タッチスイッチ）にバックカメラ&サイドカメラ（専用ステー）付き！
●サイドカメラで死角をモニターに映し、左側の安全性アップ！
①7インチ液晶ミラーモニター（リモコン付）
②ミラーモニター用延長コード：3m
③CMOSカメラ
④電源映像兼用コード2ライン
⑤DC24 → DC12Vコンバーター
⑥コンバーター用電源コード
⑦CMOSカメラ（水平画角120°）サイドカメラ用ステーセット
※サイドカメラはステー付き（パイプ18～30㎜対応）
⑧カメラ延長コード：5m（サイドカメラ用）
●セット自重：1.65kg

カメラ延長コード　コードの長さを右記よりお選び下さい。※カメラ延長コード同士は接続できません。
品番 11200410　長さ 10m　自重 0.5kg
品番 11200420　長さ 15m　自重 0.76kg
品番 11200430　長さ 20m　自重 1.03kg
品番 11200440　長さ 25m　自重 1.3kg

〈7.0インチTFT液晶モニター〉セット価格 39,980円 税別
〈4.3インチTFT液晶ミラーモニター〉セット価格 27,980円 税別
セット価格 42,800円 税別
〈サイドカメラ付〉セット価格 55,800円 税別

新商品情報、セールのお知らせなど最新情報満載！
LINE ID:@pa-man　友だち追加
Twitter@ @Pa_man_2017　フォローお願いします！　Pa-man［公式］
ISO 9001　品質マネジメントシステムに関するISO9001 取得 ISO9001：2015
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
https://pa-man.shop/　E-mail:hrinfo@pa-man.com
ご注文電話 0120-202-800
ご注文FAX 0120-200-201

全日本トラック協会 2019年度 血圧計導入促進助成事業
対象血圧計型番
HBP-9020-JP、HBP-9031C、HBP-9030
OMRON
健康管理に頼れる「血圧計」
健太郎®
販売型番：HBP-9020-JP
販売名称：自動血圧計 HBP-9020
医療機器認証番号：221AGBZX00225000
医療機器分類：管理医療機器 特定保守管理医療機器
HBP-9031C
HBP-9030
点呼時の"健康チェック"に
ポイント1 測定記録を「自動プリント」で記録を取る手間がはぶけます
ポイント2 「音声ガイド」で、初めての方でも分かりやすい！
腕を動かさないでください
ポイント3 オムロンのプロユースで、腕の太い方にも対応！
対象腕周 17～42cm
製品に関するお問い合わせ
オムロンお客様サービスセンター　TEL 0120-84-6606（通話料無料）　受付時間9:00～17:00（祝日を除く月～金）　〒515-8503 三重県松阪市久保町1855-370
※都合により、お休みや受付時間の変更をさせていただく場合があります。
オムロン ヘルスケア株式会社　〒617-0002 京都府向日市寺戸町九ノ坪53番地　ホームページ https://www.healthcare.omron.co.jp/

国交省「事業用自動車事故調査報告書」から 事業用トラックの交通事故要因分析と再発防止策

第６回

国土交通省は、平成 26 年に各分野の専門家から構成される「事業用自動車事故調査委員会」を設置。事業用自動車の交通事故のうち、社会的影響が大きく、事故原因が自動車運送事業者の組織的・構造的問題に起因する可能性がある、有効な再発防止策を必要とする等の重大な事案について、事故要因の調査分析と再発防止策の提言を行っている。

ここでは、8月2日に公表された事故調査報告書から、事業用トラックが絡んだ交通事故について、その概要や原因分析結果などを紹介する。なお、同報告書の詳細は国交省のホームページに掲載されている。

File07

『大型トラクタ・バンセミトレーラの衝突事故』

発生日時：平成 29 年 11 月 22 日　0 時 41 分頃
発生場所：大阪市平野区　阪神高速 14 号松原線

事故の概要

〔発生日時〕平成29年11月22日0時41分頃	〔道路形状〕直線、上り勾配（1.1％）
〔天候〕晴れ	〔路面状態〕乾燥
〔運転者の年齢･性別〕55歳（当時）・男性	〔規制最高速度〕50km/h
〔死傷者数〕死亡1人、重傷2人	〔危険認知速度〕50～60km/h（衝突時）
〔当該業態車両の運転経験〕29年5か月	〔危険認知距離〕0m

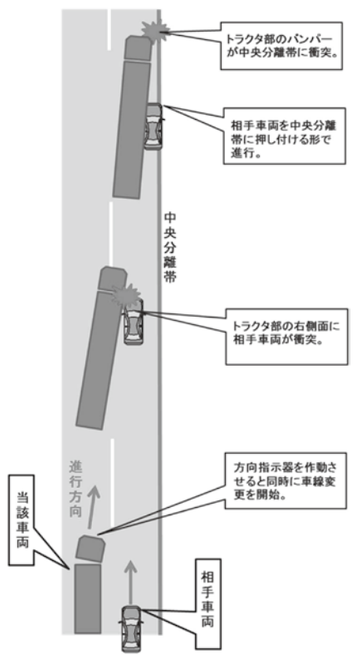
平成 29 年 11 月 22 日 0 時 41 分頃、大阪市平野区の阪神高速 14 号松原線の下り線において、大型トラクタ・バンセミトレーラがアルミ鋼材約 16,000kg を積載して走行中、第１通行帯から第２通行帯へ車線変更した際、第２通行帯を走行していたタクシーに衝突し、さらにタクシーを中央分離帯との間に挟みながら走行を続け、タクシーは中央分離帯の街灯に衝突して停止した。

この事故により、タクシーの乗客１人が死亡し、乗客１人と運転者が重傷を負った。

なお、事故時、大型トラクタ・バンセミトレーラの運転者は、基準値を超えるアルコールを身体に保有していた。

事故の原因

図1 衝突の状況の概略



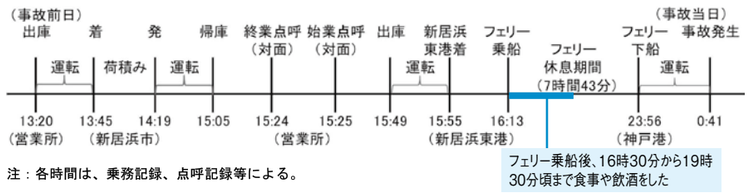
事故は、大型トラクタ・バンセミトレーラの運転者が、片側２車線の高速道路の第１通行帯を走行中、進路前方出口に設置されていた標識灯の黄色の点滅灯火を工事規制の灯火であると誤認し、進路変更が必要であるとして、右後方の安全確認を行うことなく漫然と第２通行帯に進路変更をしたため、折から第２通行帯で同車両を追い抜こうとしていたタクシーに気付かずに衝突したものと考えられる（図1）。

事故に至る時間経過は図２の通りである。同運転者は、事故前に乗船していたフェリー内で、事故の約８時間前から５時間前にかけて、持ち込んだ焼酎 900ml の半分程度を飲み、フェリーを下船する際には点呼を受けることもアルコール検知器で検査をすることもせずに運転を開始した。このため、事故時においては、高濃度のアルコールを体内に保有した状態で運転したものと認められ、著しく注意力、判断力が低下していたため、右車線を走行する相手車両に気が付かずに車線変更をしたことが事故の原因であると考えられる。

運行経路上にある約７時間半のフェリー乗船中に、同僚運転者についてもフェリー内での飲酒が確認されるなど、同運転者が勤務する事業者の運転者の間では、フェリー乗船中の飲酒が常態化していた。この慣習は長らく同事業者の運転者の中でまん延していたものであり、その廃止を進言したり会社に報告したりする者がいないまま、継続されてきたものと考えられる。

同事業者においては、社内規程において、飲酒運転惹起者または検挙された者は懲戒解雇とする規定を設けていた。また、毎月実施している職場内教育時に飲酒運転防止の指導を実施していた。その一方で、フェリー下船時の点呼が行われていなかったことや、アルコール検知が行われていなかったこと、フェリー内での飲酒の正確な情報を把握していなかったことなど、飲酒運転の抑制に関しての運行管理が形骸化していた。このようなことから、同事業者内では長期間にわたり、遵法精神を欠いた運転者間での行動が放置されていたことが、このような飲酒運転による重大事故に繋がったものと考えられる。

図2 事故に至る時間経過



注：各時間は、乗務記録、点呼記録等による。

再発防止策

事業者は、飲酒運転を防止するため、次の取り組みをすることが重要である。

①事業者の運行管理に係る対策

- 運転者に対し、点呼の実施時期を指示し、運行管理者が点呼を実施できる体制を確保した上で確実に実施すること。また、泊まりの運行では、指示した点呼の実施時期を過ぎても電話がない場合は、運行管理者等が電話することにより確実な点呼を実施すること。
- 電話点呼時の酒気帯びの有無の確認は、運転者の話し声や応答内容で確認するほか、休息期間内での飲酒の有無を口頭で確認するとともに、アルコール検知器を用いて適切に実施すること。
- 出先でのアルコール検知を確実に実施するため、通信機能を有し、または携帯電話等通信機器と接続する等により、アルコール検知の実施状況や測定結果がリアルタイムで送信でき、運行管理者が確認できること等を考慮したアルコール検知器の導入を進めること。
- アルコール検知器の日常点検を適切に実施するとともに、携帯用検知器は、予備電池を備える等により、運行途中での電池切れを防止すること。
- 社内規程等に「泊まり運行時における、出先での運転再開前の点呼時に、アルコール検知を運転者が確実に実施し、運行管理者が確認して乗務可否を適切に判断すること。万が一、運転再開前の点呼時等に、運転者にアルコールが検知された場合は、運転ができないことから、会社の業務に著しく支障を与えることにより、場合によっては、労働協約違反として解雇されることもあり得る」等を規定し、運転者を指導すること。
- 運行途中にフェリーを頻繁に利用する事業者は、運行管理者等が必要に応じ、抜き打ちでフェリーに乗船し、運転者の休息期間の過ごし方を確認する必要がある。
- フェリー下船時の始業点呼で運転者からアルコールが検知された場合は、その運転者は運転せずに、運行管理者に連絡して指示を受けることを徹底するとともに、フェリー事業者に依頼する等により、車両をフェリーから駐車場等へ移動してもらうこと。また、運転者が運転を再開する場合は、運行管理者は運転者のアルコール検知を再度実施し、アルコールが検知されなくなるまで、運転をさせないこと。
- 社内監査等で確認された法令違反等は、他の営業所で同様の違反がないか確認し、違反等が確認された場合は、早急に改善させること。また、社内監査等で確認された法令違反等は、運行管理者の指導および監督の機会等で活用し、資質の向上を図ること。
- 新たに運行管理者および補助者を選任する場合は、関係法令および社内規程ならびに飲酒運転防止の実務の内容を必ず認識させること。
- 運転者が飲酒等の状況について、運行管理者等に申告しやすい環境づくりに努めること。

②事業者が行う運転者に対する飲酒運転防止に関する教育事項

- 運転者に対し、飲酒運転は悲惨な事故を引き起こすことを、飲酒運転による事故事例の映像等を用いて周知するとともに、運転者各自が運転直前の飲酒をしないことはもちろん、飲酒したら絶対運転しないことを徹底するとともに、運転が予定されている場合は、運転が開始されるまでの時間を考慮して、運転者の間でも過度の飲酒に対して相手を制するなど、飲酒に寛容な文化を排斥し、安全を優先する文化を醸成させること。
- 運転者の飲酒の有無等嗜好品の状況を確認し、携帯用アルコール検知器で起床時等のアルコール量を検知することで、出勤時の飲酒運転を防止すること。
- 自分では「意識は正常だ」と思っても、飲酒によって確実に判断力と運動能力は低下していることを周知すること。
- 飲酒中は時間経過とともに酔いの自覚が薄れ、飲酒量も正確には分からなくなって飲み過ぎてしまうことが多いことを指導すること。
- 体重 60kg の成人男性で１単位（ビール中びん１本、日本酒１合、焼酎 0.6 合）のアルコールでも、体内から消えるまでには約３～４時間、２単位では約６～７時間かかることが平均的であり、体格や体質で差があることを勘案しても多量飲酒では休息期間後も体内にアルコールが残る可能性が大きいことを周知すること。
- 飲酒は寝付きが良くなるものの眠りが浅くなり、睡眠途中にトイレに行くことも多くなり、睡眠の質を確実に悪くすることを指導すること。
- 運転者に対し、飲酒量とアルコールが体内に留まる時間の目安について周知し、運転開始時間までの時間を考慮し、十分に余裕がある飲酒量とすることを指導すること。
- 運行途中にフェリーを利用する事業者は、時には運行管理者等が乗船し、運転者がフェリー内で適切に過ごしているか確認し、運転者を指導すること。

こちら広報室 四季折々 167

2019・9・1

▼お盆のさなか、駅ビルの書店に行った帰りの道すがら、久しぶりに銭湯に足を運びました。番台で460円を払い、ロッカーに衣服を入れ浴室へ。ガラス扉を開けると真っ先に目に飛び込んできたのは、お馴染みの壁一面に描かれた富士山。日本人が愛してやまない富士山の懐に包まれるかのように、タイル張りの浴室に足を踏み入れました。▼夕方にはまだ早い時間帯でもあり、浴室に人影はまばらでした。早速身体を洗い、湯船に浸かりほっと一息。すると、年配の方と外国の方の2人と目が合い、双方に軽く会釈して二言三言会話（外国の方の流暢な日本語にびっくり）をして、後は目を閉じお湯の心地よさに吸い込まれていきました。▼銭湯の管轄は、1948（昭和23）年まで「防火と風紀」の取り締まりの目的で警察庁が、公衆浴場法の制定以後は厚生省（当時）となります。最盛期の昭和40年代には全国に約2万軒の銭湯がありましたが、現在はその5分の1の約4千軒にまで減少しました。日本経済が発展を続ける中で、「肌と肌の触れ合い」に代表される銭湯の存在が、段々と希薄になっていったのは否定できません。▼昨今では、スーパー銭湯や大型温浴施設が増加し、全国で約2万軒と銭湯に取って代わる勢いです。時代が変われど、大きなお風呂に入る文化は未だ健在と言えるでしょう。そう言えば私自身、銭湯の湯に癒され、いつの間にかストレスがスーッと消えていくのがわかりました。たまの息抜きにぴったりの銭湯通いをお薦めします。▼ある朝、玄関を開け、朝刊を取ろうとしたら、階段にアブラゼミが羽根を下にしてひっくり返っていました。おもむろに羽根に触ると、セミはさっと飛び立ち近くの電柱にとまりました。呆気にとられながらも短いセミの一生が繋がれたことに安堵しました。セミは重心が高いため、6本の細い足でバランスを保ち体を支えるのも一苦労です。セミがひっくり返った状態で起きあがれないのは「寿命が近い」か「着地面が平ら」が要因かも知れません。もしかしたら、あのセミは人間の世界で言う「熱中症」でダウンしていたのでしょうか。▼盛夏に思い出すのは、亡父が「甘酒」を好んで飲んでいたことです。季節を問わず、夏は冷やして、冬は温めて、傍らで見ていて、それは美味しそうに飲んでいました。私は、子供心に甘酒がそんなに美味しいのかと疑問に思い、意を決して父にねだり一口飲んでみましたが、当時は微妙な味わいでした。▼もともとお酒に関して下戸な父が、唯一「酒」と名の付く嗜好品として好んだ甘酒の効能は素晴らしいの一言です。夏の季語にも用いられ、「飲む点滴」と称されている甘酒に含まれるブドウ糖、ビタミンB群、食物繊維などの成分が消化機能を助け、胃や腸に優しい飲み物です。▼現在では様々な甘酒が販売されていますが、私的には京都の東寺境内で味見をして購入した甘酒が絶品でした。丁度、国宝・五重塔のご開帳があり、心柱を大日如来として、その周りを四尊の如来、八尊の菩薩が囲んでいる初層内部の密教空間を拝観した後でもあり、非常に美味だったのを覚えています。▼今年公開の米国映画・超実写版『ライオン・キング』の挿入歌として、そして心を鼓舞する言葉として劇中に度々登場する「ハクナマタタ」。その語源はアフリカ中東部のスワヒリ語で、「大丈夫、心配ない」を意味します。そしてもう1つの意味は、スペイン語の「ケセラセラ」と同義語の「なるようになる」です。▼叔父の陰謀により、偉大な父を失い国を追われた王の子シンバが、逞しく成長して再び王国を取り戻すストーリーは感動的です。▼「ハクナマタタ」。その言葉の如く、過ぎ去った過去に綿々と固執せず、これから始まる洋々たる未来へ翼を広げて行きたいものです！

（山崎薫）

全ト協 飲酒運転は絶対に「しない！」「させない！」

～飲酒運転撲滅ポスターを今号に折り込み～

事業用自動車の運転者による飲酒運転は、トラック運送業界の社会的信頼性を著しく失墜させるばかりでなく、これまで築き上げてきた荷主等との深い信頼関係をも根底から崩壊させかねない悪質な行為です。しかしながら、平成 30 年度には事業用自動車による飲酒運転事故件数が 20 件に上ったほか、今年に入っても多く発生しているのが現状です。

全日本トラック協会では、飲酒運転撲滅ポスター（写真）を作成し、今号の『広報とらっく』に折り込みました。同ポスターを活用し、ドライバーに対する指導・監督の徹底を図るとともに、トラック運送業界における飲酒運転根絶に向けて積極的に取り組んでいきましょう。

全日本トラック協会助成金対象商品
DreamMaker
※MT070RC は対象外
7インチモニター ＋ カメラセット
天井吊り下げスタンド付属

1年保証　DC 12/24v
■ モニター：W-VGA(800×480×RBG)
■ 表示方法：ワイド（16:9)/ ノーマル（4:3）
■ 外形寸法：170×117×50(mm)
■ 映像入力：2 系統
デュアルバックカメラセット　バンボディ　ウイング

暗所に対応の赤外線デュアルカメラ
２つのカメラは各々角度調節が可能※
接続ケーブル：２３m
全日本トラック協会助成金対象商品
MT070RAA 価格 40,937円(税込)
デュアルバックカメラ＆トレーラー用配線ケーブルセット　トレーラー

暗所に対応の赤外線デュアルカメラ
２つのカメラは各々角度調節が可能※
接続ケーブル：10+20(m)+ 連結ケーブル
牽引車に使用できる連結ケーブルセット
全日本トラック協会助成金対象商品
MT070RAA-TR01 価格 52,997円(税込)
※デュアルカメラは角度調節ができ、車両後方の遠方から近辺まで幅広い視野を確保できます。
赤外線バックカメラセット　バンボディ　ウイング

暗所に対応の赤外線バックカメラ
お求めやすい低価格タイプ
接続ケーブル：２０m
NEW ※全日本トラック協会助成金は対象外
MT070RC 価格 35,800円(税込)
ドリームメーカー株式会社　〒305-0072 茨城県つくば市北中島 363 番地 1　TEL：029-839-5671　http://www.dream-maker.co.jp/　営業時間：平日 AM9:00 ～ PM6:00

通信型ドラレコ SamlyⅡ

Tiger 株式会社 タイガー
www.tiger-inc.co.jp
〒101-0064　東京都千代田区神田猿楽町 2-1-14 A&X ビル 2F
東京本社：03-5283-7232　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

令和元年度

都道府県トラック協会

【役員名簿一覧】

令和元年8月30日現在（敬称略）

(公社) 北海道トラック協会

▽会員事業者数（2,857社・3月31日現在）
〒064-0809　札幌市中央区南9条西1-1-10
TEL 011・531・2215　FAX 011・521・5810

会長
工藤　修二
㈱トッキュウ
代表取締役会長

副会長
松橋　謙一　山登運輸㈱　代表取締役社長
藤山　幸伸　キョーツー㈱　代表取締役社長
三上　慈誉　岩倉海陸運輸㈱　代表取締役社長
湯野　信一　旭川小型運輸㈱　代表取締役社長
梶　竹征　清水運送㈱　代表取締役
藤村　次男　北海陸運㈱　代表取締役社長
福原　裕二　湧別小型運送㈱　代表取締役社長
髙橋　浩　日本通運㈱札幌支店 執行役員 北海道ブロック地域総括兼札幌支店長

専務理事　北村　洋
常務理事　西原　英二　木村　一

(公社) 青森県トラック協会

▽会員事業者数（686社・3月31日現在）
〒030-0111　青森市大字荒川字品川111-3
TEL 017・729・2000　FAX 017・729・2266

会長
木村　英敬
三協運輸㈱
代表取締役社長

副会長
森山　慶一　㈱共同物流サービス　代表取締役社長
佐藤　豊　㈲弘前貨物　代表取締役社長
岡田　寛紀　㈱みどり　代表取締役社長
坂田　隆　㈱北栄運輸　代表取締役社長
倉内　秀晴　日本通運㈱　青森支店長

専務理事　三浦　政光

(公社) 岩手県トラック協会

▽会員事業者数（651社・7月1日現在）
〒020-0891　紫波郡矢巾町流通センター南2-9-1
TEL 019・637・2171　FAX 019・638・5010

会長
髙橋　嘉信
岩手雪運㈱
代表取締役社長

副会長
藤村　秀一　北上運輸㈱　代表取締役社長
中平　賢正　十久輸送㈲　代表取締役社長
庄子　清信　岩手庄子運送㈱　代表取締役社長
阿部　祐二　㈱共立貨物　代表取締役社長

専務理事　佐々木隆之

(公社) 宮城県トラック協会

▽会員事業者数（1,217社・6月30日現在）
〒984-0015　仙台市若林区卸町5-8-3
TEL 022・238・2721　FAX 022・238・4336

会長
須藤　弘三
カネフジ運輸㈱
代表取締役

副会長
庄子　清一　㈱庄子運送　代表取締役
千葉　孝男　古川貨物㈱　代表取締役
菊地　徹　仙台運送㈱　代表取締役
平　良夫　㈱平産業運輸　代表取締役

専務理事　吉田　雄三
常務理事　長南　淳

(公社) 秋田県トラック協会

▽会員事業者数（405社・4月1日現在）
〒011-0904　秋田市寺内蛭根1-15-20
TEL 018・863・5331　FAX 018・863・7354

会長
赤上　信弥
㈱秋田市場運送
代表取締役

副会長
近藤　哲泰　六郷小型貨物自動車運送㈱　代表取締役
佐藤　邦治　丸佐運送㈾　代表社員
三浦　征善　秋印㈱　代表取締役
畠山　亨　㈱八森運輸　代表取締役

専務理事　三杉　孝昌

(公社) 山形県トラック協会

▽会員事業者数（401社・5月23日現在）
〒994-0075　天童市蔵増1465-16
TEL 023・616・6135　FAX 023・616・6138

会長
熊澤　貞二
ベア・ロジコ㈱
代表取締役会長

副会長
小松　洋一　㈱小松商事　代表取締役
土屋　利昭　日本通運㈱　山形支店長
武田　良宏　米沢合同運送㈱　代表取締役社長

専務理事　石黒　光弘

(公社) 福島県トラック協会

▽会員事業者数（952社・3月31日現在）
〒960-0231　福島市飯坂町平野字若狭小屋32
TEL 024・558・7755　FAX 024・558・7731

会長
右近　八郎
マクサム通運㈱
代表取締役社長

副会長
蓬田　隆信　福島倉庫㈱　代表取締役社長
夏坂　佳伸　日本通運㈱　郡山支店長
橋本　一美　㈲ハシコー梱包運輸　代表取締役
菅野　高志　㈲菅野運送店　代表取締役
佐藤　信成　丸ヵ運送㈱　代表取締役
鈴木　健仁　鈴木運輸㈱　代表取締役

専務理事　荒川　孝一
常務理事　穂積　央男

(一社) 茨城県トラック協会

▽会員事業者数（1,569社・6月11日現在）
〒310-0913　水戸市見川町2440-1
TEL 029・303・6363　FAX 029・243・5936

会長
小林　幹愛
五光物流㈱
代表取締役会長

副会長
安達　實　関東総業㈱　代表取締役会長
熊谷　寛静　行方運送㈱　取締役会長
宮内　博夫　ミヤウチ物流システム㈱　代表取締役会長
名和　裕　㈱日立物流東日本　代表取締役
小倉　邦義　茨城流通サービス㈱　代表取締役

専務理事　大貫　仁
常務理事　齋藤　隆

(一社) 栃木県トラック協会

▽会員事業者数（841社・6月20日現在）
〒321-0169　宇都宮市八千代1-5-12
TEL 028・658・2515　FAX 028・658・6929

会長
吉髙神　健司
㈲野中運送店
代表取締役

副会長
馬場登志夫　㈱折一　取締役副社長
増田　邦雄　増田運送㈱　代表取締役
石塚　安民　㈱北関東運輸　代表取締役
平賀　勝利　幸洋運輸㈱　代表取締役

専務理事　近藤　基了

(一社) 群馬県トラック協会

▽会員事業者数（968社・6月20日現在）
〒379-2194　前橋市野中町595
TEL 027・261・0244　FAX 027・261・7576

会長
武井　宏
㈱ボルテックス
セイグン
代表取締役社長

副会長
川島　満男　㈱三蔵　代表取締役社長
原　邦昭　㈱グローバル　代表取締役社長
佐藤今朝司　㈱群馬グリーン配送　代表取締役社長
藤野　隆司　㈱太陽運輸　代表取締役社長
松原二三男　㈲美松運送　代表取締役社長

専務理事　高橋　千明
常務理事　吉田　淳一

(一社) 埼玉県トラック協会

▽会員事業者数（2,362社・7月1日現在）
〒330-8506　さいたま市大宮区北袋町1-299-3
TEL 048・645・2771　FAX 048・644・8080

会長
鳥居　伸雄
西武通運㈱
代表取締役社長

副会長
桶本　毅　桶本興業㈱　代表取締役
川島　満　㈱啓和運輸　代表取締役
瀬山　豪　㈱瀬山通　代表取締役
遠藤　長俊　トーエイ物流㈱　代表取締役

専務理事　矢田　淑雄
常務理事　吉澤　一寿
池田　豊

(一社) 千葉県トラック協会

▽会員事業者数（1,930社・7月1日現在）
〒261-0002　千葉市美浜区新港212-10
TEL 043・247・1131　FAX 043・246・7372

会長
角田　正一
角田運送㈱
代表取締役

副会長
大里　忠弘　銚子通運㈱　代表取締役
池田　和彦　㈱池田自動車運輸　代表取締役社長
齋藤　政雄　㈱太平洋エクスプレス　代表取締役
根岸　俊夫　根岸運輸㈱　代表取締役
岡野　哲也　常南通運㈱　代表取締役
横田　修　日本通運㈱　千葉支店長

専務理事　髙安　茂
常務理事　池田　和弘

(一社) 東京都トラック協会

▽会員事業者数（3,289社、特別会員2団体・6月30日現在）
〒160-0004　新宿区四谷3-1-8
TEL 03・3359・6251　FAX 03・3359・4695

会長
浅井　隆
㈱浅井
代表取締役社長

副会長
水野　功　千代田運輸㈱　代表取締役社長
原　玲子　日本興運㈱　代表取締役社長
佐藤　雄平　トーヨーエキスプレス㈱　代表取締役
岸澤　武春　岸澤運輸㈱　代表取締役
青柳　保之　青柳運送㈲　代表取締役
鎮目　隆雄　㈱フコックス　代表取締役社長
内宮　昌利　内宮運輸機工㈱　代表取締役社長
飯田　勇一　TAKAIDOクールフロー㈱　代表取締役
森本　勝也　東亜物流㈱　代表取締役
原島　藤壽　カンダコーポレーション㈱　代表取締役

専務理事　山﨑　正
常務理事　遠藤　啓二　西澤　康雄
加藤　直樹　並木　勝市

(一社) 神奈川県トラック協会

▽会員事業者数（2,301社・7月25日現在）
〒222-8510　横浜市港北区新横浜2-11-1
TEL 045・471・5511　FAX 045・471・9055

会長
吉田　修一
㈱相模運輸
代表取締役

副会長
藤木　幸二　藤木陸運㈱　代表取締役
髙橋　浩治　川崎運送㈱　取締役社長
森川　清二　丸一輸送興業㈱　代表取締役
三原　輝美　㈲三原運輸商事　代表取締役
大竹　浩　丸進興業運輸㈱　代表取締役
金谷　智司　㈱金谷商運　代表取締役

専務理事　石橋　廣
常務理事　寺崎　慎一
会田　修

(一社) 山梨県トラック協会

▽会員事業者数（349社・6月30日現在）
〒406-0034　笛吹市石和町唐柏1000-7
TEL 055・262・5561　FAX 055・263・2036

会長
坂本　政彦
㈱坂本建運
代表取締役社長

副会長
坂本　幸晴　㈱高根運送　代表取締役社長
早川　孝雄　㈲早川運輸　代表取締役社長
町田　昌義　㈲町田運輸　代表取締役社長
宮川　武　㈱甲斐延　代表取締役社長
佐野　良教　日本通運㈱　山梨支店長

専務理事　中村　勇
常務理事　佐藤　真

(公社) 新潟県トラック協会

▽会員事業者数（825社・7月1日現在）
〒950-0965　新潟市中央区新光町6-4
TEL 025・285・1717　FAX 025・285・8455

会長
小林　和男
中越運送㈱
代表取締役会長

副会長
坂井　操　新潟運輸㈱　代表取締役社長
髙橋　哲哉　日本通運㈱　新潟支店長
市村　輝男　長岡トラック㈱　代表取締役社長

専務理事　浅間　博
常務理事　土田　泰之

(公社) 長野県トラック協会

▽会員事業者数（578社・7月1日現在）
〒381-8556　長野市南長池710-3
TEL 026・254・5151　FAX 026・254・5155

会長
小池　長
上伊那貨物自動車㈱
代表取締役社長

副会長
朝場　宏男　東信運送㈱　代表取締役社長
松本　久雄　日本通運㈱　長野支店長
上嶋　金司　アルプス運輸建設㈱　代表取締役社長

専務理事　髙橋　昭司
常務理事　篠田袈裟良

(一社) 富山県トラック協会

▽会員事業者数（586社・3月31日現在）
〒939-2708　富山市婦中町島本郷1-5
TEL 076・495・8800　FAX 076・495・1600

会長
綿貫　勝介
トナミ運輸㈱
代表取締役社長

副会長
小杉　紘平　魚津運輸㈱　取締役会長
勝山　功　三和運輸㈱　取締役相談役
伊藤　智之　日本通運㈱　富山支店長
古瀬喜八郎　㈱新陸運輸　代表取締役社長

専務理事　稲土　英博

(一社) 石川県トラック協会

▽会員事業者数（629社・7月1日現在）
〒920-0226　金沢市粟崎町4-84-10
TEL 076・239・2511　FAX 076・239・2287

会長
久安　常信
久安重機運輸㈱
代表取締役

副会長
山田　秀一　北陸貨物運輸㈱　代表取締役
山下　洋介　是則北陸運輸㈱　取締役社長
操川　一郎　城西運輸機工㈱　代表取締役社長
小前田　彰　小前田運輸㈱　取締役会長

専務理事　北村　誠

(一社) 福井県トラック協会

▽会員事業者数（487社・6月24日現在）
〒918-8115　福井市別所町17-18-1
TEL 0776・34・1713　FAX 0776・34・2136

会長
清水　則明
ラニイ福井貨物㈱
代表取締役会長

副会長
有馬　茂人　敦賀海陸運輸㈱　代表取締役社長
吉川　義則　㈱アイシー物流　代表取締役会長
水島　正芳　北陸トラック運送㈱　代表取締役社長
後藤　隆一　春江貨物㈱　代表取締役社長

専務理事　北村　直洋

(一社) 岐阜県トラック協会

▽会員事業者数（875社・7月1日現在）
〒501-6133　岐阜市日置江2648-2
TEL 058・279・3771　FAX 058・279・3773

会長
田口　義隆
西濃運輸㈱
代表取締役

副会長
田口　利壽　東海西濃運輸㈱　代表取締役会長
山口　嘉彦　㈱エスラインギフ　代表取締役社長
清水豊太郎　清水産業㈲　代表取締役社長

専務理事　臼井　靖彦

(一社) 静岡県トラック協会

▽会員事業者数（1,367社・7月25日現在）
〒422-8510　静岡市駿河区池田126-4
TEL 054・283・1910　FAX 054・283・1917

会長
佐野　寛
㈱タカキュー
代表取締役社長

副会長
新間　克樹　鈴与自動車運送㈱　代表取締役社長
伊倉　昭次　㈱七栄　代表取締役社長
白鳥　正人　安倍運輸㈱　代表取締役社長
松浦　明　三笠運輸㈱　代表取締役社長

専務理事　窪田　智樹
常務理事　山下　裕義

(一社) 愛知県トラック協会

▽会員事業者数（2,604社・5月10日現在）
〒467-8555　名古屋市瑞穂区新開町12-6
TEL 052・871・1921　FAX 052・882・1685

会長
寺岡　洋一
由良陸運㈱
代表取締役社長

副会長
吉野　雅山　吉正運輸倉庫㈱　代表取締役会長
若杉　福雄　丸五運送㈱　代表取締役会長
青木　均　東山物流㈱　取締役会長
米花　立美　山三石油運輸㈱　代表取締役社長
加藤　正人　㈱竹豊物流　代表取締役
鷹見　正彦　中京陸運㈱　代表取締役社長
内田　亙　名鉄運輸㈱　代表取締役社長

専務理事　牟田　光良
常務理事　石田　裕則　畔柳　之保
河合　基晴

(一社) 三重県トラック協会

▽会員事業者数（1,008社・6月19日現在）
〒514-8515　津市桜橋3-53-11
TEL 059・227・6767　FAX 059・225・2095

会長
小林　俊二
㈱小林運輸
取締役会長

副会長
中川　進治　北進運輸㈱　代表取締役社長
廣野　修　㈱三重物流　代表取締役社長
山本　貞夫　三栄運輸㈱　代表取締役社長

専務理事　伊藤　信彦

令和元年度

都道府県トラック協会

【役員名簿一覧】

令和元年8月30日現在（敬称略）

(一社) 滋賀県トラック協会

▽会員事業者数（638社・7月1日現在）
〒524-0104　守山市木浜町 2298-4
TEL 077・585・8080　FAX 077・585・8015

会長
田中　亨
㈱滋賀ユニック
代表取締役社長

副会長
外村　善一　㈱外村物流運輸　代表取締役社長
甲斐切　稔　甲西陸運㈱　代表取締役社長
中西　栄　湖南運輸㈱　代表取締役社長
松田　直樹　㈱松田商事　代表取締役社長

専務理事　種村　馨

(一社) 京都府トラック協会

▽会員事業者数（1,029社・7月9日現在）
〒612-8418　京都市伏見区竹田向代町 48-3
TEL 075・671・3175　FAX 075・661・0062

会長
荒木　律也
荒木運送㈱
代表取締役社長

副会長
平島　竜二　㈱岸貝物流　代表取締役社長
宇野　賢志　㈲宇野エキスプレス　代表取締役社長
蒔田　良夫　㈱京三運輸　代表取締役社長

専務理事　井尻　憲司
常務理事　山田　博之
竹谷　喜彦

(一社) 大阪府トラック協会

▽会員事業者数（3,531社・5月31日現在）
〒536-0014　大阪市城東区鴫野西 2-11-2
TEL 06・6965・4000　FAX 06・6965・4019

会長
辻　卓史
鴻池運輸㈱
取締役会長

副会長
中川　才助　中川運送㈱　代表取締役会長
重　博文　富士通運輸興業㈱　代表取締役社長
中原　毅　㈱中原運輸　代表取締役社長
新田　朝世　新田運送㈱　代表取締役会長
松井　剛士　センコー㈱　大阪主管支店支店長
小田原　武　東和運送㈱　代表取締役社長
井上　泰旭　梅田運輸倉庫㈱　代表取締役会長
池辺　祐一　池辺運送㈱　代表取締役社長

専務理事　滝口　敬介
常務理事　齋藤　一之
植芝　俊明

(一社) 兵庫県トラック協会

▽会員事業者数（2,068社・7月1日現在）
〒657-0043　神戸市灘区大石東町 2-4-27
TEL 078・882・5556　FAX 078・882・5565

会長
福永　征秀
信栄運輸㈱
取締役会長

副会長
原岡　謙一　㈱原岡運送店　代表取締役
櫻井　光男　加西合同貨物自動車㈱　取締役会長
堀　秀夫　和歌山運送㈱　代表取締役
藤原　康雄　明石運輸㈱　代表取締役
尾上　昌史　淡路共正陸運㈱　代表取締役
木南　一志　㈱新宮運送　代表取締役

専務理事　西川　孝秀

(公社) 奈良県トラック協会

▽会員事業者数（488社・6月30日現在）
〒639-1037　大和郡山市額田部北町 981-6
TEL 0743・23・1200　FAX 0743・23・1212

会長
塚本　哲夫
塚本運送㈱
代表取締役社長

副会長
清水　益成　㈱大紀　代表取締役社長
中　秀夫　郡山運送㈱　代表取締役社長
森本　禎男　森本運輸㈱　代表取締役社長
萩原　良介　㈱西和物流　代表取締役社長

専務理事　中林　利光
常務理事　松村久美子

(公社) 和歌山県トラック協会

▽会員事業者数（495社・3月31日現在）
〒640-8404　和歌山市湊 1414
TEL 073・422・6771　FAX 073・422・6121

会長
阪本　享三
㈱酒本運送
代表取締役社長

副会長
小浦　正臣　酸和運送㈱　代表取締役社長
榎本　智信　㈱請川運送　代表取締役社長
上山　正倫　鴻池運輸㈱　和歌山支店副支店長
横山　郁芳　丸久運輸㈱　代表取締役社長

専務理事　和佐　純宏

(一社) 鳥取県トラック協会

▽会員事業者数（304社・7月1日現在）
〒680-0006　鳥取市丸山町 219-1
TEL 0857・22・2694　FAX 0857・27・7051

会長
川上　和人
㈲川上運輸
代表取締役社長

副会長
菅埜　元晴　㈱小鴨　代表取締役社長
属　敏宏　日本通運㈱　山陰支店長
涌本　知彦　因伯通運㈱　代表取締役社長

専務理事　前田　裕明

(公社) 島根県トラック協会

▽会員事業者数（413社・7月1日現在）
〒690-0001　松江市東朝日町 194-1
TEL 0852・21・4272　FAX 0852・22・4408

会長
三島　進
三島運輸㈲
代表取締役

副会長
永井　好輔　㈱永井運送　代表取締役
岸　清逸　出雲運送㈱　代表取締役
沖原　信治　日本通運㈱　松江支店長

専務理事　本藤　英満

(一社) 岡山県トラック協会

▽会員事業者数（1,275社・6月30日現在）
〒700-8567　岡山市北区青江 1-22-33
TEL 086・234・8211　FAX 086・234・5600

会長
遠藤　俊夫
岡山県貨物運送㈱
代表取締役社長

副会長
藤森　元則　藤森運輸㈱　代表取締役
横山　忠彦　横山商事㈱　代表取締役
西本　和由　岸陸送㈲　代表取締役
川口　祐一　㈲川口運送　代表取締役
赤田　博文　㈱赤田運輸産業　代表取締役

専務理事　西田　末廣
常務理事　山本　哲也

(公社) 広島県トラック協会

▽会員事業者数（1,717社・3月31日現在）
〒732-0052　広島市東区光町 2-1-18
TEL 082・264・1501　FAX 082・261・2496

会長
小丸　成洋
福山通運㈱
代表取締役社長

副会長
大上　正治　㈱ロジコム・アイ　取締役会長
脇地　生忠　㈱脇地運送　取締役会長
喜多村久至　丸加海陸運輸㈱　代表取締役会長
有馬　重樹　日本通運㈱　執行役員広島支店長
竹本　昭法　芸北急送㈱　代表取締役社長

専務理事　岩本　和則
常務理事　迫田　礼三

(一社) 山口県トラック協会

▽会員事業者数（767社・7月1日現在）
〒753-0812　山口市宝町 2-84
TEL 083・922・0978　FAX 083・925・8070

会長
河崎　静生
河崎運輸機工㈱
代表取締役社長

副会長
喜多村　誠　防府通運㈱　代表取締役社長
藤谷　拾人　㈱フジタニ　代表取締役社長
青山　澄男　㈱宇部貨物　代表取締役社長
鷺川　陽一　日本通運㈱　下関支店長

専務理事　髙橋　則彦

(一社) 徳島県トラック協会

▽会員事業者数（327社・7月1日現在）
〒770-0003　徳島市北田宮 2-14-50
TEL 088・632・8810　FAX 088・632・4701

会長
粟飯原　一平
東海運㈱
代表取締役会長

副会長
門田　征士　徳島通運㈱　取締役相談役
酒井　一誠　誠徳運輸㈱　代表取締役社長
湯浅　恭介　志満や運送㈱　代表取締役社長

専務理事　郡　信彦

(一社) 香川県トラック協会

▽会員事業者数（579社・4月1日現在）
〒760-0066　高松市福岡町 3-2-3
TEL 087・851・6381　FAX 087・821・4974

会長
楠木　寿嗣
瀬戸内陸運㈱
代表取締役社長

副会長
田中　正治　三豊運送㈱　代表取締役社長
尾崎　康宏　尾崎運送㈱　代表取締役社長
塩田　学　林田物流㈱　代表取締役会長
松本　英高　㈱大運組　代表取締役社長
森本　昭博　光穂建設㈱　代表取締役社長

顧問
鷺川　章二　日本通運㈱　四国支店部長

専務理事　齋藤　文克
常務理事　岡本　圭一

(一社) 愛媛県トラック協会

▽会員事業者数（752社・4月1日現在）
〒791-1114　松山市井門町 1081-1
TEL 089・957・1069　FAX 089・993・5501

会長
御手洗　安
㈱大西運送
代表取締役社長

副会長
和田　祥孝　宇和島自動車運送㈱　代表取締役社長
西蔭　洋　四国名鉄運輸㈱　取締役相談役
清水　俊和　日本通運㈱　松山支店長
明星　元　明星運輸㈱　代表取締役社長
西岡　斉　トーヨー・ロジテック㈱　代表取締役社長

専務理事　板倉　友弘

(一社) 高知県トラック協会

▽会員事業者数（420社、賛助会員3社・4月1日現在）
〒781-8016　高知市南の丸町 5-17
TEL 088・832・3499　FAX 088・831・0630

会長
森本　敬一
丸榮運輸㈱
代表取締役社長

副会長
田中　等　㈲田中運送　代表取締役社長
田中　克也　秦泉寺運送㈱　代表取締役社長
山本　道明　かしま工業㈱　代表取締役社長
桑名　周一　芸陽運送㈱　代表取締役社長

専務理事　西村　伸矢

(公社) 福岡県トラック協会

▽会員事業者数（2,266社・5月31日現在）
〒812-0013　福岡市博多区博多駅東 1-18-8
TEL 092・451・7878　FAX 092・472・6439

会長
眞鍋　博俊
㈱博運社
代表取締役会長

副会長
三村　彰一　筑豊通運㈱　取締役会長
中嶋　利文　㈱西物　代表取締役社長
二又　茂明　久留米運送㈱　代表取締役 CEO
久富　啓充　久富産業㈱　代表取締役社長

専務理事　西　正博
常務理事　北里　弘春

(公社) 佐賀県トラック協会

▽会員事業者数（514社・4月1日現在）
〒849-0921　佐賀市高木瀬西 3-1-20
TEL 0952・30・3456　FAX 0952・31・6441

会長
馬渡　雅敏
松浦通運㈱
代表取締役社長

副会長
原田　一洋　㈱ハラダ物流　代表取締役社長
武富　浩二　協業組合九州ロジテックカーゴ　代表理事

専務理事　前田　勝久

(公社) 長崎県トラック協会

▽会員事業者数（528社・7月1日現在）
〒851-0131　長崎市松原町 2651-3
TEL 095・838・2281　FAX 095・839・8508

会長
馬場　邦彦
幸運トラック㈱
代表取締役社長

副会長
井石八千代　㈱井石　代表取締役社長
筒井　琢磨　㈱光葉産業運輸　代表取締役社長
永野　貞光　㈲有馬運送　取締役会長

専務理事　鶴田　孝廣

(公社) 熊本県トラック協会

▽会員事業者数（771社・7月1日現在）
〒862-0901　熊本市東区東町 4-6-2
TEL 096・369・3968　FAX 096・369・1194

会長
住永　豊武
熊本旭運輸㈱
取締役

副会長
下川公一郎　城東運輸倉庫㈱　代表取締役社長
江富　聡　江富運輸㈱　代表取締役社長
上田　裕子　㈱AZUMA　代表取締役社長
富田　康方　㈱亀万運送　代表取締役社長
福田　洋　岱明運輸㈱　代表取締役社長

専務理事　吉住　潔
常務理事　髙木　良一

(公社) 大分県トラック協会

▽会員事業者数（524社・5月31日現在）
〒870-0905　大分市向原西 1-1-27
TEL 097・558・6311　FAX 097・552・1591

会長
仲　浩
㈱中津急行
代表取締役社長

副会長
山下　柾規　安心院運輸㈱　代表取締役社長
仲摩　一夫　㈱別府急配　代表取締役社長
村本　茂　村本重機興㈲　代表取締役社長

専務理事　広沢　稔
常務理事　益永　浩

(一社) 宮崎県トラック協会

▽会員事業者数（442社・4月1日現在）
〒880-8519　宮崎市恒久 1-7-21
TEL 0985・53・6767　FAX 0985・53・2285

会長
牧田　信良
㈱マキタ運輸
代表取締役

副会長
増田　哲　㈱高鍋運送　代表取締役
荒木　久次　㈲荒木運輸　代表取締役
和田　憲明　㈱トミシマ　代表取締役
元明　吉美　元明運送㈲　代表取締役

専務理事　野中　秋芳
常務理事　牧　富士夫

(公社) 鹿児島県トラック協会

▽会員事業者数（816社・7月1日現在）
〒891-0131　鹿児島市谷山港 2-4-15
TEL 099・261・1167　FAX 099・261・1169

会長
中村　利秋
中村運送㈲
代表取締役

副会長
鳥部　敏雄　セイコー運輸㈱　代表取締役
中島　純和　屋久島海陸運輸㈱　代表取締役
加納　潤一　㈱昭和貨物　代表取締役

専務理事　白坂　功
常務理事　宇都　昌平

(公社) 沖縄県トラック協会

▽会員事業者数（679社・6月28日現在）
〒900-0001　那覇市港町 2-5-23
TEL 098・863・0280　FAX 098・863・3591

会長
佐次田　朗
丸石運送㈱
代表取締役社長

副会長
伊是名昇英　琉球倉庫運輸㈱　代表取締役社長
新垣　正仙　㈱小禄運輸　代表取締役社長

専務理事　宮平　仁勝

(公社) 全日本トラック協会

〒160-0004　新宿区四谷 3-2-5
全日本トラック総合会館
TEL 03・3354・1009　FAX 03・3354・1019

会長
坂本　克己
大阪運輸倉庫㈱
代表取締役会長

副会長
工藤　修二　須藤　弘三　小林　幹愛
浅井　隆　小林　和男　田口　義隆
寺岡　洋一　田中　亨　辻　卓史
小丸　成洋　粟飯原一平　眞鍋　博俊
馬渡　雅敏　竹津　久雄

理事長　桝野　龍二
常務理事　山崎　薫　松崎　宏則
藤原　利雄

令和元年度 第1回 運行管理者試験問題 貨物

令和元年度・第１回運行管理者試験（貨物）が、８月 25 日（日）に全国 47 都道府県で実施された。
試験結果については、９月 24 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。
・答えを記入する際は、下記の事項に留意して下さい。
①各問題の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設問で一部不正解のものは、正解としません。
②解答にあたっては、各設問及び選択肢に記載された事項以外は、考慮しないものとします。
③各設問及び選択肢に記載された（以下「・・」という。）及び（以下「・・」に同じ。）等については、当該問題における記述に限り適用されます。
※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. 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. 一般貨物自動車運送事業者は、「自動車車庫の位置及び収容能力」の事業計画の変更をするときは、あらかじめその旨を、国土交通大臣に届け出なければならない。
4. 一般貨物自動車運送事業者は、「事業用自動車の運転者及び運転の補助に従事する従業員の休憩又は睡眠のための施設の位置及び収容能力」の事業計画の変更をしようとするときは、国土交通大臣の認可を受けなければならない。

問２　次の記述のうち、貨物自動車運送事業の運行管理者が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. 運転者が長距離運転又は夜間の運転に従事する場合であって、疲労等により安全な運転を継続することができないおそれがあるときは、あらかじめ、当該運転者と交替するための運転者を配置すること。
2. 車両総重量が７トン以上又は最大積載量が４トン以上の普通自動車である事業用自動車について、法令に規定する運行記録計により記録することのできないものを運行の用に供さないこと。
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. 適齢診断（高齢運転者のための適性診断として国土交通大臣が認定したものをいう。）を運転者が 60 歳に達した日以後１年以内（60 歳以上の者を新たに運転者として選任した場合は、選任の日から１年以内）に１回受診させ、その後３年以内ごとに１回受診させること。

問３　貨物自動車運送事業法に定める一般貨物自動車運送事業者（以下「事業者」という。）の輸送の安全等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. 事業者は、過積載による運送の引受け、過積載による運送を前提とする事業用自動車の運行計画の作成及び事業用自動車の運転者その他の従業員に対する過積載による運送の指示をしてはならない。
2. 事業者は、事業用自動車の運転者が疾病により安全な運転ができないおそれがある状態で事業用自動車を運転することを防止するために必要な医学的知見に基づく措置を講じなければならない。
3. 事業者は、運行管理者に対し、国土交通省令で定める業務を行うため必要な権限を与えなければならない。また、事業者及び事業用自動車の運転者その他の従業員は、運行管理者がその業務として行う助言又は指導があった場合は、これを尊重しなければならない。
4. 事業者は、運送条件が明確でない運送の引受け、運送の直前若しくは開始以降の運送条件の変更、荷主の都合による集貨地点等における待機又は運送契約によらない附帯業務の実施に起因する運転者の過労運転又は過積載による運送その他の輸送の安全を阻害する行為を防止するため、荷主と密接に連絡し、及び協力して、適正な取引の確保に努めなければならない。

問４　貨物自動車運送事業の事業用自動車の運転者に対し、各点呼の際に報告を求め、及び確認を行わなければならない事項として、A、B、C に入るべき字句を下の枠内の選択肢（１～６）から選び、解答用紙の該当する欄にマークしなさい。

【乗務前点呼】
（1）酒気帯びの有無
（2）［A］
（3）道路運送車両法の規定による点検の実施又はその確認
【乗務後点呼】
（1）乗務に係る事業用自動車、道路及び運行の状況
（2）［B］
（3）酒気帯びの有無
【中間点呼】
（1）［C］
（2）疾病、疲労、睡眠不足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

1. 道路運送車両法の規定による点検の実施又はその確認
2. 乗務に係る事業用自動車、道路及び運行の状況
3. 貨物の積載状況
4. 疾病、疲労、睡眠不足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
5. 酒気帯びの有無
6. 他の運転者と交替した場合にあっては法令の規定による通告

問５　自動車事故に関する次の記述のうち、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き運輸支局長等に速報を要するものを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. 事業用自動車が交差点に停車していた貨物自動車に気づくのが遅れ、当該事業用自動車がこの貨物自動車に追突し、さらに後続の自家用乗用自動車３台が関係する玉突き事故となり、この事故により３人が重傷、５人が軽傷を負った。
2. 事業用自動車が交差点において乗用車と出会い頭の衝突事故を起こした。双方の運転者は共に軽傷であったが、当該事業用自動車の運転者が事故を警察官に報告した際、その運転者が道路交通法に規定する酒気帯び運転をしていたことが発覚した。
3. 事業用自動車が走行中、鉄道施設である高架橋の下を通過しようとしたところ、積載していた建設用機械の上部が橋桁に衝突した。この影響で、２時間にわたり本線において鉄道車両の運転を休止させた。
4. 事業用自動車の運転者が高速自動車国道を走行中、ハンドル操作を誤り、道路の中央分離帯に衝突したことにより、当該事業用自動車に積載していた消防法に規定する危険物の灯油がタンクから一部漏えいした。この事故により当該自動車の運転者が軽傷を負った。

問６　一般貨物自動車運送事業者（以下「事業者」という。）の過労運転の防止等についての法令の定め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。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、運転者が有効に利用することができるように、休憩に必要な施設を整備し、運転者に睡眠を与える必要がある場合にあっては睡眠に必要な施設を整備しなければならない。ただし、寝具等必要な設備が整えられていない施設は、有効に利用することができる施設には該当しない。
2. 事業者は、運行指示書の作成を要する運行の途中において、運行の開始及び終了の地点及び日時に変更が生じた場合には、運行指示書の写しに当該変更の内容を記載し、これにより運転者に対し電話その他の方法により、当該変更の内容について適切な指示を行わなければならない。この場合、当該運転者が携行している運行指示書については、当該変更の内容を記載させることを要しない。
3. 運転者が一の運行における最初の勤務を開始してから最後の勤務を終了するまでの時間（ただし、「自動車運転者の労働時間等の改善のための基準」の規定において厚生労働省労働基準局長が定めることとされている自動車運転者がフェリーに乗船する場合における休息期間を除く。）は、144 時間を超えてはならない。
4. 特別積合せ貨物運送を行う事業者は、当該特別積合せ貨物運送に係る運行系統であって起点から終点までの距離が 150 キロメートルを超えるものごとに、所定の事項について事業用自動車の乗務に関する基準を定め、かつ、当該基準の遵守について乗務員に対する適切な指導及び監督を行わなければならない。

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、国土交通省告示等に基づき運転者に対して行わなければならない指導監督及び特定の運転者に対して行わなければならない特別な指導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、事故惹起運転者に対する特別な指導については、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する前に実施すること。ただし、やむを得ない事情がある場合には、再度乗務を開始した後１ヵ月以内に実施すること。なお、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は、この限りでない。
2. 運転者は、乗務を終了して他の運転者と交替するときは、交替する運転者に対し、当該乗務に係る事業用自動車、道路及び運行の状況について通告すること。この場合において、交替して乗務する運転者は、当該通告を受け、当該事業用自動車の制動装置、走行装置その他の重要な装置の機能について点検の必要性があると認められる場合には、これを点検すること。
3. 事業者は、初任運転者に対する特別な指導について、当該事業者において初めて事業用自動車に乗務する前に実施すること。ただし、やむを得ない事情がある場合は、乗務を開始した後１ヵ月以内に実施すること。
4. 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、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こと。また、確認の結果、当該運転者が事故惹起運転者に該当した場合であって、特別な指導を受けていない場合には、特別な指導を実施すること。

問８　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。）70 両を管理する営業所においては、３人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の認定を受けた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. 運行管理者の補助者が行う補助業務は、運行管理者の指導及び監督のもと行われるものであり、補助者が行う点呼において、疾病、疲労、睡眠不足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ことが確認された場合には、直ちに運行管理者に報告を行い、運行の可否の決定等について指示を仰ぎ、その結果に基づき運転者に対し指示を行わなければならない。
4. 事業者は、新たに選任した運行管理者に、選任届出をした日の属する年度（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）に基礎講習又は一般講習を受講させなければならない。ただし、他の事業者において運行管理者として選任されていた者にあっては、この限りでない。

2 道路運送車両法関係

問９　自動車の登録等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. 登録自動車の所有者は、当該自動車の使用者が道路運送車両法の規定により自動車の使用の停止を命ぜられ、同法の規定により自動車検査証を返納したときは、その事由があった日から 30 日以内に、当該自動車登録番号標及び封印を取りはずし、自動車登録番号標について国土交通大臣に届け出なければならない。
2. 自動車は、自動車登録番号標を国土交通省令で定める位置に、かつ、被覆しないことその他当該自動車登録番号標に記載された自動車登録番号の識別に支障が生じないものとして国土交通省令で定める方法により表示しなければ、運行の用に供してはならない。
3. 道路運送車両法に規定する自動車の種別は、自動車の大きさ及び構造並びに原動機の種類及び総排気量又は定格出力を基準として定められ、その別は、普通自動車、小型自動車、軽自動車、大型特殊自動車、小型特殊自動車である。
4. 登録自動車について所有者の変更があったときは、新所有者は、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移転登録の申請をしなければならない。

問10　自動車の検査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. 自動車に表示されている検査標章には、当該自動車の自動車検査証の有効期間の満了する時期が表示されている。
2. 自動車の使用者は、自動車の長さ、幅又は高さを変更したときは、道路運送車両法で定める場合を除き、その事由があった日から 30 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. 自動車検査証の有効期間の起算日については、自動車検査証の有効期間が満了する日の２ヵ月前（離島に使用の本拠の位置を有する自動車を除く。）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。
4. 車両総重量８トン以上又は乗車定員 30 人以上の自動車の使用者は、スペアタイヤの取付状態等について、３ヵ月ごとに国土交通省令で定める技術上の基準により自動車を点検しなければならない。

問11　道路運送車両法に定める自動車の点検整備等に関する次の文中、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使用者又は当該自動車を運行する者は、［A］、その運行の開始前において、国土交通省令で定める技術上の基準により、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使用者は、［B］ごとに国土交通省令で定める技術上の基準により、自動車を点検しなければならない。
3. 自動車の使用者は、自動車の点検及び整備等に関する事項を処理させるため、車両総重量８トン以上の自動車その他の国土交通省令で定める自動車であって国土交通省令で定める台数以上のものの使用の本拠ごとに、自動車の点検及び整備に関する実務の経験その他について国土交通省令で定める一定の要件を備える者のうちから、［C］を選任しなければならない。
4. 地方運輸局長は、自動車の使用者が道路運送車両法第54条（整備命令等）の規定による命令又は指示に従わない場合において、当該自動車が道路運送車両の保安基準に適合しない状態にあるときは、当該自動車の［D］することができる。

A　1.　１日１回　　2.　必要に応じて
B　1.　３ヵ月　　2.　６ヵ月
C　1.　安全運転管理者　　2.　整備管理者
D　1.　経路を制限　　2.　使用を停止

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. 路線を定めて定期に運行する一般乗合旅客自動車運送事業用自動車に備える旅客が乗降中であることを後方に表示する電光表示器には、点滅する灯火又は光度が増減する灯火を備えることができる。
2. 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 2.0 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. 自動車に備えなければならない非常信号用具は、夜間 200 メートルの距離から確認できる赤色の灯光を発するものでなければならない。
4. 自動車（大型特殊自動車、小型特殊自動車を除く。以下同じ。）の車体の外形その他自動車の形状については、鋭い突起がないこと、回転部分が突出していないこと等他の交通の安全を妨げるおそれがないものとして、告示で定める基準に適合するものでなければならない。

3 道路交通法関係

問13　道路交通法に照らし、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、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. 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. 車両は、道路の中央から左の部分の幅員が６メートルに満たない道路において、他の車両を追い越そうとするとき（道路の中央から右の部分を見ておすことができ、かつ、反対の方向からの交通を妨げるおそれがない場合に限るものとし、道路標識等により追越しのため道路の中央から右の部分にはみ出して通行することが禁止されている場合を除く。）は、道路の中央から右の部分にその全部又は一部をはみ出して通行することができる。
3. 自動車を運転する場合において、下図の標識が表示されている自動車は、肢体不自由である者が運転していることを示しているので、危険防止のためやむを得ない場合を除き、進行している当該表示自動車の側方に幅寄せをしてはならない。

道路交通法施行規則で定める様式
縁の色彩は白色
マークの色彩は黄色
地の部分の色彩は緑色

4. 高齢運転者等専用時間制限駐車区間においては、高齢運転者等標章自動車以外の車両であっても、空いている場合は駐車できる。

問14　道路交通法に定める停車及び駐車を禁止する場所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（①～③）から選び、解答用紙の該当する欄にマークしなさい。なお、各選択肢は、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一時停止する場合には当たらないものとする。また、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、交差点の側端又は道路のまがりかどから［A］以内の道路の部分においては、停車し、又は駐車してはならない。
2. 車両は、横断歩道又は自転車横断帯の前後の側端からそれぞれ前後に［B］以内の道路の部分においては、停車し、又は駐車してはならない。
3. 車両は、安全地帯が設けられている道路の当該安全地帯の左側の部分及び当該部分の前後の側端からそれぞれ前後に［C］以内の道路の部分においては、停車し、又は駐車してはならない。
4. 車両は、踏切の前後の側端からそれぞれ前後に［D］以内の部分においては、停車し、又は駐車してはならない。

①３メートル　②５メートル　③10 メートル

問15　道路交通法に定める第一種免許の自動車免許の自動車の種類等について、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. 大型免許を受けた者であって、21 歳以上かつ普通免許を受けていた期間（当該免許の効力が停止されていた期間を除く。）が通算して３年以上のものは、車両総重量が 11,000 キログラム以上のもの、最大積載量が 6,500 キログラム以上のもの又は乗車定員が 30 人以上の大型自動車を運転することができる。
2. 準中型免許を受けた者であって、21 歳以上かつ普通免許を受けていた期間（当該免許の効力が停止されていた期間を除く。）が通算して３年以上のものは、車両総重量が 7,500 キログラム以上 11,000 キログラム未満のもの、最大積載量が 4,500 キログラム以上 6,500 キログラム未満の準中型自動車を運転することができる。
3. 運転免許証の有効期間の更新期間は、道路交通法第 101 条の２第１項に規定する場合を除き、更新を受けようとする者の当該免許証の有効期間が満了する日の直前のその者の誕生日の１ヵ月前から当該免許証の有効期間が満了する日までの間である。
4. 普通自動車免許を平成30年４月10日に初めて取得し、その後令和元年５月21日に準中型免許を取得したが、令和元年８月25日に準中型自動車を運転する場合、初心運転者標識の表示義務はない。

問16　道路交通法に定める徐行及び一時停止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. 交差点又はその附近において、緊急自動車が接近してきたときは、車両（緊急自動車を除く。）は、交差点を避け、かつ、道路の左側（一方通行となっている道路においてその左側に寄ることが緊急自動車の通行を妨げることとなる場合にあっては、道路の右側）に寄って一時停止しなければならない。
2. 車両等は、道路のまがりかど附近、上り坂の頂上附近又は勾配の急な上り坂及び下り坂を通行するときは、徐行しなければならない。
3. 車両等は、横断歩道に接近する場合には、当該横断歩道を通過する際に当該横断歩道によりその進路の前方を横断しようとする歩行者又は自転車がないことが明らかな場合を除き、当該横断歩道の直前で停止することができるような速度で進行しなければならない。
4. 車両は、環状交差点において左折し、又は右折するときは、あらかじめその前からできる限り道路の左側端に寄り、かつ、できる限り環状交差点の側端に沿って（道路標識等により通行すべき部分が指定されているときは、その指定された部分を通行して）徐行しなければならない。

問17　道路交通法に定める自動車の運転者の遵守事項及び故障等の場合の措置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. 車両等の運転者は、児童、幼児等の乗降のため、道路運送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。
2. 自動車の運転者は、故障その他の理由により高速自動車国道等の本線車道若しくはこれに接する加速車線、減速車線若しくは登坂車線又はこれらに接する路肩若しくは路側帯において当該自動車を運転することができなくなったときは、道路交通法施行令で定めるところにより、停止表示器材を後方から進行してくる自動車の運転者が見やすい位置に置いて、当該自動車が故障その他の理由により停止しているものであることを表示しなければならない。
3. 運転免許（仮運転免許を除く。）を受けた者が自動車等の運転に関し、当該自動車等の交通による人の死傷があった場合において、道路交通法第 72 条第１項前段の規定（交通事故があったときは、直ちに車両等の運転を停止して、負傷者を救護し、道路における危険を防止する等必要な措置を講じなければならない。）に違反したときは、その者が当該違反をしたときにおけるその者の住所地を管轄する都道府県公安委員会は、その者の運転免許を取り消すことができる。
4. 車両等の運転者は、身体障害者用の車椅子が通行しているときは、その側方を離れて走行し、車椅子の通行を妨げないようにしなければならない。

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. 使用者は、労働者を解雇しようとする場合においては、少くとも30日前にその予告をしなければならない。30日前に予告をしない使用者は、30日分以上の平均賃金を支払わなければならない。ただし、天災事変その他やむを得ない事由のために事業の継続が不可能となった場合又は労働者の責に帰すべき事由に基いて解雇する場合においては、この限りでない。
2. 試の使用期間中の者に該当する労働者については、法第20条の解雇の予告の規定は適用しない。ただし、当該者が１ヵ月を超えて引き続き使用されるに至った場合においては、この限りでない。
3. 労働契約は、期間の定めのないものを除き、一定の事業の完了に必要な期間を定めるもののほかは、３年（法第14条（契約期間等）第１項各号のいずれかに該当する労働契約にあっては、５年）を超える期間について締結してはならない。
4. 労働者は、労働契約の締結に際し使用者から明示された賃金、労働時間その他の労働条件が事実と相違する場合においては、少くとも30日前に使用者に予告したうえで、当該労働契約を解除することができる。

問19　労働基準法に定める労働時間及び休日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. 労働時間は、事業場を異にする場合においても、労働時間に関する規定の適用については通算する。
2. 使用者は、労働時間が６時間を超える場合においては少くとも30分、８時間を超える場合においては少くとも45分の休憩時間を労働時間の途中に与えなければならない。
3. 使用者は、労働者に対して、毎週少くとも１回の休日を与えなければならない。ただし、この規定は、４週間を通じ４日以上の休日を与える使用者については適用しない。
4. 使用者は、その雇入れの日から起算して６ヵ月間継続勤務し全労働日の８割以上出勤した労働者に対して、継続し、又は分割した10労働日の有給休暇を与えなければならない。

問20　「自動車運転者の労働時間等の改善のための基準」（以下「改善基準告示」という。）に定める貨物自動車運送事業に従事する自動車運転者（以下「トラック運転者」という。）の休息期間及び休日の労働に関する次の文中、A、B、C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。

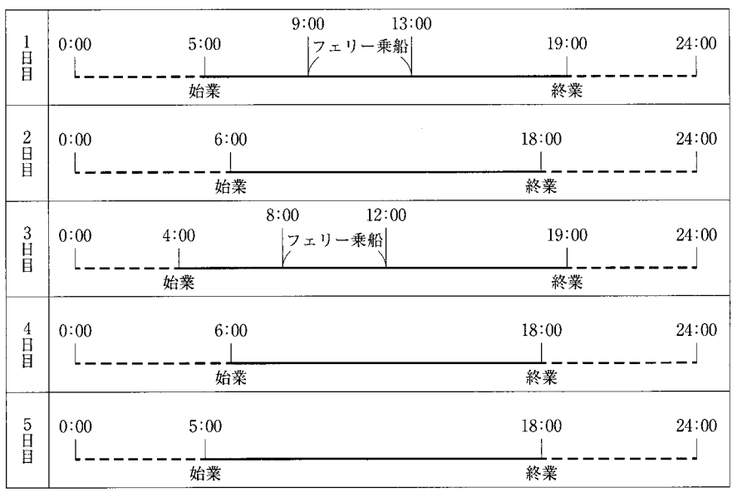
1. 使用者は、トラック運転者の休息期間については、当該自動車運転者の［A］における休息期間がそれ以外の場所における休息期間より長くなるように努めるものとする。
2. 使用者は、トラック運転者に労働基準法第35条の休日に労働させる場合は、当該労働させる休日は［B］について［C］を超えないものとし、当該休日の労働によって改善基準告示第４条第１項に定める拘束時間及び最大拘束時間の限度を超えないものとする。

A　1.　住所地　　2.　勤務地
B　1.　２週間　　2.　４週間
C　1.　１回　　2.　２回

問21　「自動車運転者の労働時間等の改善のための基準」及び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」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. 使用者は、貨物自動車運送事業に従事する自動車運転者（以下「トラック運転者」という。）の運転時間は、２日（始業時刻から起算して48時間をいう。）を平均し１日当たり９時間、２週間を平均し１週間当たり44時間を超えないものとする。
2. 使用者は、業務の必要上、トラック運転者（１人乗務の場合）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３分の２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（始業時刻から起算して24時間をいう。以下同じ。）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. 使用者は、業務の必要上やむを得ない場合には、当分の間、トラック運転者を隔日勤務に就かせることができる。この場合、２暦日における拘束時間は、26時間を超えないものとする。

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（１人乗務で隔日勤務に就く運転者以外のもの。）の５日間の勤務状況の例を示したものであるが、次の１～４の拘束時間のうち、「自動車運転者の労働時間等の改善のための基準」における１日についての拘束時間として、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.　１日目：14時間　２日目：12時間　３日目：15時間　４日目：12時間
2.　１日目：10時間　２日目：12時間　３日目：11時間　４日目：12時間
3.　１日目：10時間　２日目：14時間　３日目：11時間　４日目：13時間
4.　１日目：14時間　２日目：14時間　３日目：15時間　４日目：13時間

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（隔日勤務に就く運転者以外のもの。）の１年間における各月の拘束時間の例を示したものであるが、このうち、「自動車運転者の労働時間等の改善のための基準」に適合するものを１つ選び、解答用紙の該当する欄にマークしなさい。ただし、「１ヵ月についての拘束時間の延長に関する労使協定」があるものとする。

1.

	4月	5月	6月	7月	8月	9月	10月	11月	12月	1月	2月	3月	1年間合計
拘束時間	279	289	295	275	319	285	280	269	322	295	290	293	3,491

2.

	4月	5月	6月	7月	8月	9月	10月	11月	12月	1月	2月	3月	1年間合計
拘束時間	293	289	293	294	315	285	280	290	301	293	294	293	3,520

3.

	4月	5月	6月	7月	8月	9月	10月	11月	12月	1月	2月	3月	1年間合計
拘束時間	296	280	295	290	309	295	283	280	296	297	300	291	3,512

4.

	4月	5月	6月	7月	8月	9月	10月	11月	12月	1月	2月	3月	1年間合計
拘束時間	285	288	293	295	317	285	284	269	320	294	295	290	3,515

5　実務上の知識及び能力

問24　点呼の実施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. 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。
2. 運行管理者は、乗務開始及び乗務終了後の運転者に対し、原則、対面で点呼を実施しなければならないが、遠隔地で乗務が開始又は終了する場合、車庫と営業所が離れている場合、又は運転者の出庫・帰庫が早朝・深夜であり、点呼を行う運行管理者が営業所に出勤していない場合等、運行上やむを得ず、対面での点呼が実施できないときには、電話、その他の方法で行っている。
3. 乗務後の点呼において、乗務を終了した運転者からの当該乗務に係る事業用自動車、道路及び運行の状況についての報告は、特に異常がない場合には運転者から求めないこととしており、点呼記録表に「異常なし」と記録している。
4. 乗務前の点呼においてアルコール検知器を使用するのは、身体に保有している酒気帯びの有無を確認するためのものであり、道路交通法施行令で定める呼気中のアルコール濃度１リットル当たり0.15ミリグラム以上であるか否かを判定するためのものではない。

問25　一般貨物自動車運送事業者が事業用自動車の運転者に対して行う指導・監督に関する次の記述のうち、適切なものをすべて選び、解答用紙の該当する欄にマークしなさい。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. 他の自動車に追従して走行するときは、常に「秒」の意識をもって自車の速度と制動距離（ブレーキが効きはじめてから止まるまでに走った距離）に留意し、前車への追突の危険が発生した場合でも安全に停止できるよう、制動距離と同程度の車間距離を保って運転するよう指導している。
2. 運転者は貨物の積載を確実に行い、積載物の転落防止や、転落させたときに危険を防止するために必要な措置をとることが遵守事項として法令で定められている。出発前に、スペアタイヤや車両に備えられている工具箱等も含め、車両に積載されているものが転落のおそれがないことを確認しなければならないことを指導している。
3. 運転者の目は、車の速度が速いほど、周辺の景色が視界から消え、物の形を正確に捉えることができなくなるため、周辺の危険要因の発見が遅れ、事故につながるおそれが高まることを理解させるよう指導している。
4. 飲酒により体内に摂取されたアルコールを処理するために必要な時間の目安については、個人差はあるが、例えばビール500ミリリットル（アルコール５%）の場合、概ね４時間とされている。事業者は、これらを参考に、社内教育の中で酒気帯び運転防止の観点から飲酒が運転に及ぼす影響等について指導を行っている。

問26　事業用自動車の運転者の健康管理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、脳血管疾患の予防のため、運転者の健康状態や疾患につながる生活習慣の適切な把握・管理に努めるとともに、脳血管疾患は法令により義務づけられている定期健康診断において容易に発見することができることから、運転者に確実に受診させている。
2. 事業者は、日頃から運転者の健康状態を把握し、点呼において、意識の異常、目の異常、めまい、頭痛、言葉の異常、手足の異常等の申告又はその症状が見られたら、脳血管疾患の初期症状とも考えられるためすぐに専門医療機関で受診させるよう対応する。
3. 事業者は、深夜業（22時～５時）を含む業務に常時従事する運転者に対し、法令に定める定期健康診断を６ヵ月以内ごとに１回、必ず、定期的に受診させるようにしている。
4. 平成29年中のすべての事業用自動車の乗務員に起因する重大事故報告件数は約2,000件であり、このうち、運転者の健康状態に起因する事故件数は約300件となっている。病名別に見てみると、心筋梗塞等の心臓疾患と脳血管疾患等の脳疾患が多く発生している。

問27　交通事故防止対策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. 交通事故は、そのほとんどが運転者等のヒューマンエラーにより発生するものである。したがって、事故惹起運転者の社内処分及び再教育に特化した対策を講ずることが、交通事故の再発を未然に防止するには最も有効である。そのためには、発生した事故の調査や事故原因の分析よりも、事故惹起運転者及び運行管理者に対する特別講習を確実に受講させる等、ヒューマンエラーの再発防止を中心とした対策に努めるべきである。
2. ドライブレコーダーは、事故時の映像だけでなく、運転者のブレーキ操作やハンドル操作などの運転状況を記録し、解析することにより運転のクセ等を読み取ることができるものがあり、運行管理者が行う運転者の安全運転の指導に活用されている。
3. いわゆるヒヤリ・ハットとは、運転者が運転中に他の自動車等と衝突又は接触するおそれなどがあったと認識した状態をいい、１件の重大な事故（死亡・重傷事故等）が発生する背景には多くのヒヤリ・ハットがあるとされており、このヒヤリ・ハットを調査し減少させていくことは、交通事故防止対策に有効な手段となっている。
4. 平成29年中に発生した事業用トラックによる人身事故は、追突事故が最も多く全体の約５割を占めており、このうち昼間の時間での追突事故が多く発生している。追突事故を防止するためには、適正な車間距離の確保や前方不注意の危険性等に関する指導を徹底することが重要である。

問28　交通事故及び緊急事態が発生した場合における事業用自動車の運行管理者又は運転者の措置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. 大型トラックに荷物を積載して運送中の運転者から、営業所の運行管理者に対し、「現在走行している地域の天候が急変し、集中豪雨のため、視界も悪くなってきたので、一時運転を中断している。」との連絡があった。連絡を受けた運行管理者は、「営業所では判断できないので、運行する経路を運転者自ら判断し、また、運行することが困難な状況に至った場合は、適当な待避場所を見つけて運転者自らの判断で運送の中断等を行うこと」を指示した。
2. 運転者は、中型トラックで高速道路を走行中、大地震が発生したのに気づき当該トラックを路側帯に停車させ様子を見ていた。この地震により高速道路の車両通行が困難となったので、当該運転者は、運行管理者に連絡したうえで、エンジンキーを持ってドアをロックして当該トラックを置いて避難した。
3. 運転者は、交通事故を起こしたので、二次的な事故を防ぐため、事故車両を安全な場所に移動させるとともに、ハザードランプの点灯、発炎筒の着火、停止表示器材の設置により他の自動車に事故の発生を知らせるなど、安全に留意しながら道路における危険防止の措置をとった。
4. 運転者が中型トラックを運転して踏切にさしかかりその直前で一旦停止した。踏切を渡った先の道路は混んでいるが、前の車両が前進すれば通過できると判断し踏切に進入したところ、車両の後方部分を踏切内に残し停車した。その後、踏切の警報機が鳴り、遮断機が下り始めたが、前方車両が動き出したため遮断機と接触することなく通過することができた。

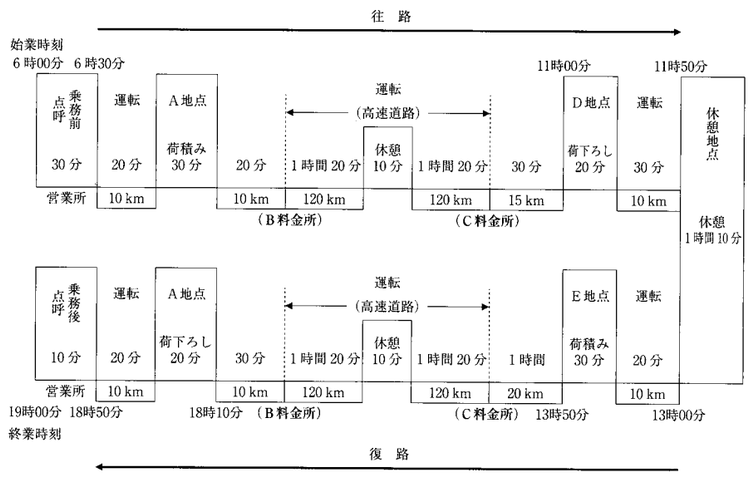
問29　運行管理者は、荷主からの運送依頼を受けて、次のとおり運行の計画を立てた。この計画を立てた運行管理者の判断に関する次の１～３の記述のうち、適切なものには解答用紙の「適」の欄に、適切でないものには解答用紙の「不適」の欄にマークしなさい。なお、解答にあたっては、＜運行の計画＞及び各選択肢に記載されている事項以外は考慮しないものとする。

（荷主の依頼事項）
A地点から、重量が5,500キログラムの荷物を11時30分までにD地点に運び、その後戻りの便にて、E地点から5,250キログラムの荷物を18時30分までにA地点に運ぶ。

＜運行の計画＞
ア　乗車定員２名で最大積載量6,250キログラム、車両総重量10,930キログラムの中型貨物自動車を使用する。当該運行は、運転者１人乗務とする。

イ　当日の当該運転者の始業時刻は６時00分とし、乗務前点呼後６時30分に営業所を出庫して荷主先のA地点に向かう。A地点にて荷積み後、A地点を出発し、一般道を走行した後、B料金所から高速自動車国道（法令による最低速度を定めない本線車道に該当しないもの。以下「高速道路」という。）に乗り、途中10分の休憩をはさみ、２時間40分運転した後、C料金所にて高速道路を降りる。（B料金所とC料金所の間の距離は240キロメートル）その後、一般道を経由し、D地点には11時00分に到着する。荷下ろし後、休憩施設に向かい、当該施設において11時50分から13時00分まで休憩をとる。

ウ　13時00分に休憩施設を出発してE地点に向かい、荷積みを行う。その後、13時50分にE地点を出発し、一般道を経由し往路と同じ高速道路を走行し、その後、一般道を経由し、荷主先のA地点に18時10分に到着する。荷下ろし後、営業所に18時50分に帰庫する。営業所において乗務後点呼を受け、19時00分に終業する。

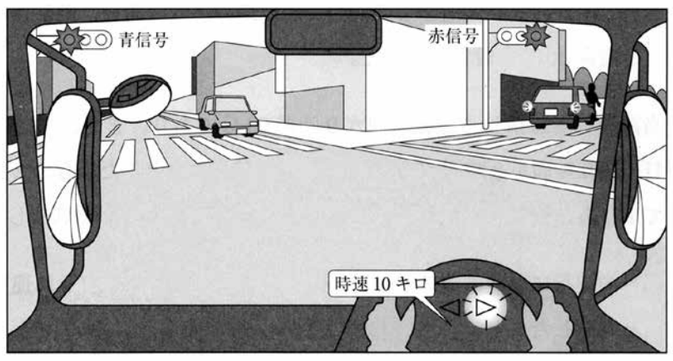


1. B料金所からC料金所までの間の高速道路の運転時間を、制限速度を考慮して２時間40分と設定したこと。
2. 当該運転者は前日の運転時間が９時間00分であり、また、当該運転者の翌日の運転時間を８時間50分とし、当日を特定の日とした場合の２日を平均して１日当たりの運転時間が改善基準告示に違反していないと判断したこと。
3. 当日の運行における連続運転時間の中断方法は改善基準告示に違反していないと判断したこと。

問30　運行管理者が運転者に対して実施する危険予知訓練に関する次の記述において、問題に示す【交通場面の状況等】を前提に、危険要因などを記載した表中のA、Bに最もふさわしいものを【運転者が予知すべき危険要因の例】の①～⑤の中から、また、C、Dに最もふさわしいものを【運行管理者による指導事項】の⑥～⑩の中からそれぞれ１つ選び、解答用紙の該当する欄にマークしなさい。

【交通場面の状況等】

・信号機のある交差点を右折しようとしている。 ・右折先の道路に駐車車両があり、その陰に歩行者が見える。 ・対向直進車が接近している。	・制限速度：時速60キロ ・路　　面：乾燥 ・天　　候：晴 ・車　　両：４トン車 ・運 転 者：年齢48歳 ・運転経験：17年



運転者が予知すべき危険要因の例		運行管理者による指導事項
対向車が交差点に接近しており、このまま右折をしていくと対向車と衝突する危険がある。	➡	C
A	➡	右折の際は、横断歩道の状況を確認し、特に横断歩道の右側から渡ってくる自転車等を見落としやすいので意識して確認をすること。
右折していく道路の先に駐車車両の陰に歩行者が見えるが、この歩行者が横断してくるとはねる危険がある。	➡	D
B	➡	対向車が通過後、対向車の後方から走行してくる二輪車等と衝突する危険があるため、周辺の交通状況をよく見て安全を確認してから右折すること。

【運転者が予知すべき危険要因の例】
①右折時の内輪差による二輪車・原動機付自転車などの巻き込みの危険がある。
②横断歩道の右側から自転車又は歩行者が横断歩道を渡ってくることが考えられ、このまま右折をしていくと衝突する危険がある。
③車幅が広いため、右折する交差点で対向車線へはみ出して衝突する危険がある。
④右折時に対向車の死角に隠れた二輪車・原動機付自転車を見落とし、対向車が通過直後に右折すると衝突する危険がある。
⑤急停止すると後続車に追突される危険がある。

【運行管理者による指導事項】
⑥対向車の速度が遅い時などは、交差点をすばやく右折し、自転車横断帯の自転車との衝突の危険を避けること。
⑦スピードを十分落として交差点に進入すること。
⑧対向車があるときは無理をせず、対向車の通過を待ち、左右の安全を確認してから右折をすること。
⑨交差点に接近したときは、特に前車との車間距離を十分にとり、信号や前車の動向に注意しながら走行すること。
⑩交差点内だけでなく、交差点の右折した先の状況にも十分注意を払い走行すること。

【正答表】

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

掲示用

飲酒運転の根絶に向けて!!

公益社団法人 全日本トラック協会

『飲酒運転防止対策マニュアル』活用を

飲酒運転は絶対に「しない！」「させない！」

死亡事故などの重大事故に直結する「飲酒運転」が、いまだにあとを絶ちません。酒酔い、酒気帯びなどの飲酒運転はきわめて悪質・危険な犯罪行為であり、ドライバー本人や同乗者等が厳しく罰せられるだけでなく、万一事故を起こせば被害者やその家族の人生を大きく狂わせる結果を招くことになりかねません。また、事業用トラックドライバーが飲酒運転で事故を起こし、飲酒運転防止への指導監督が不十分であった場合には事業者の責任も問われ、事業停止や車両使用停止などの行政処分を受けるだけでなく、社会的信用も失墜し、経営に重大な影響を及ぼすことになります。

飲酒運転を防止するためには、ドライバーの意識もさることながら、事業者として点呼時のアルコールチェックの徹底が欠かせません。このため、全日本トラック協会が策定した『飲酒運転防止対策マニュアル』を活用するとともに、点呼時におけるアルコールチェックを励行し、アルコール検知器の正しい運用が求められます。

ここでは、近年の飲酒運転事故の発生状況とともに、点呼の実施とアルコール検知器の使用などについて紹介します。

図1 車籍地別飲酒運転事故件数

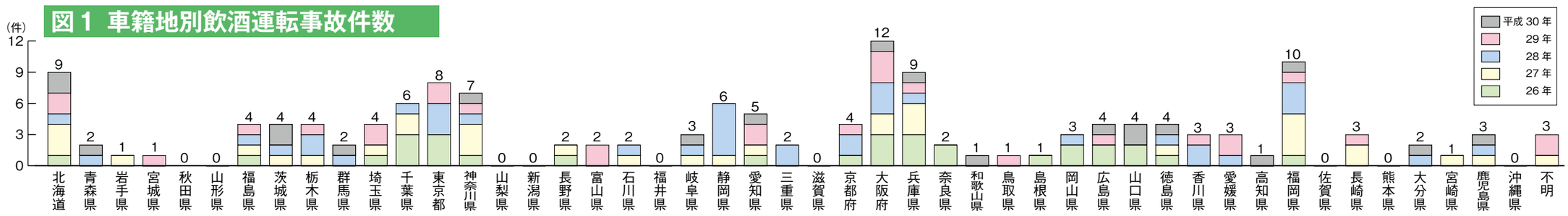


図6 点呼の実施とアルコール検知器の使用

出典：全日本トラック協会『飲酒運転防止対策マニュアル』

点呼執行体制の強化

- 運行管理者と補助者との連携体制の確立による厳正な点呼の実施
- 点呼執行場所の照明等の環境の改善

＜参考＞
◎アルコール検知器備え義務違反
●検知器の備えなし（備えなしとは、アルコール検知器が１器も備えつけられていない場合をいう）
・初違反　60日車
・再違反　120日車

↓

乗務開始前の点呼

- アルコール検知器による酒気帯びの有無の確認
- 対面距離等を見直し、顔色や呼気の臭い、応答の声の調子など目視による確認
- ドライバーからの自主申告の徹底（飲酒の有無や量、飲酒後経過時間、睡眠状況、体調等）

＜参考＞
◎アルコール検知器の常時有効保持義務違反
●常時有効保持義務違反とは
①正常に作動しないアルコール検知器により酒気帯びの有無の確認を行った場合に適用する。
②正常に作動しないアルコール検知器であることを理由に酒気帯びの有無の確認を怠った場合に適用する。
・初違反　20日車
・再違反　40日車

- 対面点呼ができない場合は、ドライバーにアルコール検知器を携行させ、又は自動車に設置されているアルコール検知器を使用させ、酒気の有無の測定及び結果を報告させることの徹底

↓

酒気が確認された者の乗務禁止

「酒気を帯びた状態」は、道路交通法施行令第44条の３に規定する呼気中のアルコール濃度0.15mg/lであるか否かを問わない。

↓

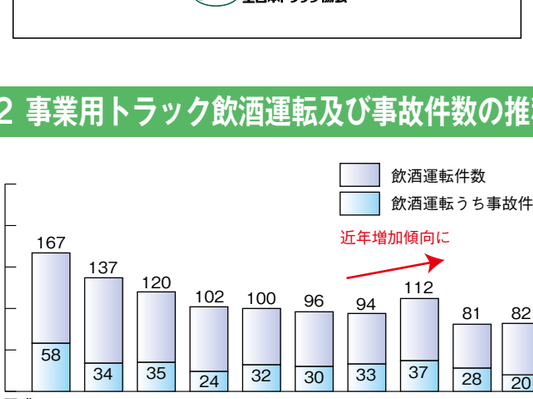
乗務終了後の点呼

- アルコール検知器による酒気帯びの有無の確認
- 対面による顔色や呼気の臭い、応答の声の調子など目視による確認

↓

酒気が確認された者への社内規定に基づく厳正な処分

※乗務開始前・終了後のいずれも対面点呼ができない場合は、乗務の途中に「中間点呼」を実施し、アルコール検知器による酒気の有無の測定及び結果の報告をさせる。



▶『飲酒運転防止対策マニュアル』は全ト協ホームページからダウンロードが可能です

事業用トラックにおける近年の飲酒運転事故件数分析

事業用トラックにおける飲酒運転事故件数（図1・2）は、平成24年までは減少傾向にありましたが、近年再び増加しており、特に28年には37件の事故が発生、過去9年間で最悪の結果でした。30年は、各種交通事故防止対策などが功を奏し過去最少となりました。しかし、飲酒運転（酒酔い運転および酒気帯び運転）の件数はいまだ減少傾向になく、「プラン20 20」の目標である「飲酒運転ゼロ」にはほど遠い状況です。

車籍地別ワースト5 大阪、福岡、北海道、兵庫、東京

平成26年～30年に発生した事業用トラックが第1当事者となる飲酒運転事故を、都道府県ごと（車籍地別）にみると、大阪府が12件と最も多く、次いで福岡県の10件、北海道、兵庫県の各9件、そして東京都の8件となっています（図1）。

一方、秋田県、山形県、山梨県、新潟県、福井県、滋賀県、佐賀県、熊本県、沖縄県の9県ではゼロ件でした。

なお、平成30年中に発生した事業用トラックの人身事故件数は1万3428件と、最近10年では順調に減少しています。

死者数に関しても一昨年より20人減少しており（図3）、交通事故防止対策をいっそう推進し、ゼロを目指すことが必要です。

飲酒運転には厳しい罰則

飲酒運転による事故が発生すると、ドライバーには懲役などの厳しい罰則（図4）が科せられ、その結果、解雇や失業、さらには生活崩壊や家庭崩壊を招くケースも決して珍しくありません。

また、運送事業者に与える影響も非常に大きく（図5）、社会的信頼性失墜によって経営破たんに繋がるケースもみられます。

このように、深刻な事態を引き起こしかねない飲酒運転。「飲酒運転根絶」は、運送事業に携わる者全ての責務であるといえます。

運送事業者は、乗務開始前・乗務終了後の点呼時にはアルコール検知器を使用し、ドライバーの酒気帯びの有無の確認を行う必要があります（図6）。

飲酒運転の根絶のため、全ト協策定『飲酒運転防止対策マニュアル』を活用し、事業所内での飲酒運転防止対策に万全を期してください。

図2 事業用トラック飲酒運転及び事故件数の推移

図3 事業用トラック人身事故及び死者数の推移

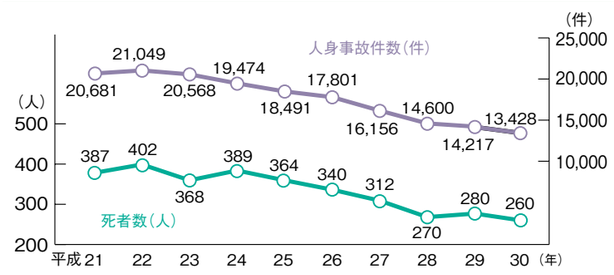


図1、2、3の出典：警察庁「交通事故統計」および（公財）交通事故総合分析センター「交通統計」

図4 飲酒運転に対する罰則

事故を起こさなくても違反だけで

（道路交通法）

酒酔い運転

●5年以下の懲役
又は100万円以下の罰金
●違反点数35点
＊免許取消し（3年間は免許が取得できない！）

酒気帯び運転

●3年以下の懲役
又は50万円以下の罰金

違反点数と行政処分

呼気１リットルにつき 0.25mg以上	25点	免許取消し（欠格期間２年）
呼気１リットルにつき 0.15mg以上0.25mg未満	13点	免許停止（９０日）

＊上記の行政処分は、いずれも前歴が０回の場合です。

飲酒運転で人身事故を起こすと

（自動車運転死傷行為処罰法）

危険運転致死傷罪

●アルコールの影響により正常な運転ができない状態で人身事故を起こすと
死亡事故 → １年以上20年以下の懲役
負傷事故 → 15年以下の懲役

●アルコールの影響により正常な運転ができないおそれのある状態で人身事故を起こすと
死亡事故 → 15年以下の懲役
負傷事故 → 12年以下の懲役

※飲酒運転による死傷事故後に、さらに飲酒をしたり、その場を離れて酔いをさますなどの飲酒の程度をごまかす行為をすると「過失運転致死傷アルコール等影響発覚免脱罪」が適用され、12年以下の懲役となります。

過失運転致死傷罪

●危険運転致死傷罪が適用されない場合でも、自動車の運転上必要な注意を怠り、人を死傷させると
７年以下の懲役もしくは禁錮
又は100万円以下の罰金

図5 飲酒運転に対する行政処分

事業停止
車両使用停止処分

運転者が飲酒運転を引き起こした場合	→	初違反　１００日車 再違反　２００日車

★上記行政処分に加えて、事業者の指導監督義務違反や下命・容認等があった場合は、下記の行政処分が行われます。

事業者が飲酒運転を下命・容認した場合	→	違反営業所に対して １４日間の事業停止
飲酒運転を伴う重大事故を引き起こし、かつ事業者が飲酒運転に係る指導監督義務違反の場合	→	違反営業所に対して ７日間の事業停止
事業者が飲酒運転に係る指導監督義務違反の場合	→	違反営業所に対して ３日間の事業停止