昭和35年11月28日第3種郵便物認可

令和2年（2020年）　第2158号

トラックシート製造・販売
国産生地を一級帆布技能士が縫製
参考価格：軽量帆布1m² 単価1300円
トラックシート販売専用ＨＰ
トラックシート本舗　検索
製造・販売　創業1910年　株式会社ニシイテント
TEL：06-6582-2971　FAX：06-6583-3178　https://truck-sheet.com/

Japan Trucking Association

広報 とらっく

毎月1日・15日発行
7月15日号
発行所 公益社団法人 全日本トラック協会
〒160-0004 東京都新宿区四谷三丁目2番地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（定価・税込348円／会員の購読料は会費に含みます）
▼全ト協会員専用ホームページのパスワード▼
7/15～8/14：1302　8/15～9/14：4829

業界一丸でコロナ対策・標準的な運賃の浸透に取り組む

「業界一丸となってコロナ禍に立ち向かおう」とあいさつする坂本会長（7月9日、第一ホテル東京）

全ト協

第221回常任理事会・第186回理事会合同会議

新たに「道路委員会」を設置

副会長3氏を新たに選任

全日本トラック協会は7月9日、東京都港区の第一ホテル東京で第221回常任理事会・第186回理事会合同会議を開催した。

同合同会議では、新型コロナウイルス感染症の影響に苦しんでいる中小運送事業者の経営安定を図るため、新型コロナウイルス感染症に係る緊急対策（補正予算含）について審議。また、新たに3人の副会長を選任し、全ト協執行部の今年度の新体制が固まった（担務一覧2面）。

全ト協では坂本克己会長をトップとした新体制のもと、喫緊の課題となっているコロナ禍に伴う中小運送事業者の経営安定化や、標準的な運賃の荷主等への浸透などの諸課題に果敢に取り組んでいく。

坂本 克己 全ト協会長

一見　勝之
自動車局長

池田　豊人
道路局長

新副会長の3氏

庄子　清一氏
（宮城県ト協・東北）

楠木　寿嗣氏
（香川県ト協・四国）

秋田　進氏
（全国）

坂本会長のあいさつ（別項）のあと、①会員の入退会および代表者の変更（案）、②副会長、常任理事の選定（案）、③新型コロナウイルス感染症に係る緊急対策（補正予算含）、④委員会規程の一部改定（案）、⑤宮崎トラックステーション（TS）の廃止（案）――が審議され、原案通り承認された。

副会長、常任理事の選定では、次の通り副会長・常任理事が選任された（敬称略）。

［副会長］庄子清一（宮城県トラック協会・東北）、楠木寿嗣（香川県トラック協会・四国）、秋田進（全国）

［常任理事］坂本幸晴（山梨県トラック協会）、山口嘉彦（岐阜県トラック協会）、喜多村誠（山口県トラック協会）、湯浅恭介（徳島県トラック協会）、鳥部敏雄（鹿児島県トラック協会）

皆様のお仕事がエッセンシャル（不可欠）なものだということを再認識できた。皆様のお仕事の社会的役割を意識しながら、今後も施策に取り組んでまいりたい」と語った。

坂本会長のあいさつ（別項）のあと、①会員の入退会および代表者の変更（案）、②副会長、常任理事の選定（案）、③新型コロナウイルス感染症に係る緊急対策（補正予算含）、④委員会規程の一部改定（案）、⑤宮崎トラックステーション（TS）の廃止（案）――が審議され、原案通り承認された。

副会長、常任理事の選定では、次の通り副会長・常任理事が選任された（敬称略）。

［副会長］庄子清一（宮城県トラック協会・東北）、楠木寿嗣（香川県トラック協会・四国）、秋田進（全国）

［常任理事］坂本幸晴（山梨県トラック協会）、山口嘉彦（岐阜県トラック協会）、喜多村誠（山口県トラック協会）、湯浅恭介（徳島県トラック協会）、鳥部敏雄（鹿児島県トラック協会）

コロナ禍に対応するため会長直轄の諮問委員会を新たに設置

新型コロナウイルス感染症に係る緊急対策では、感染拡大が本格化した3月以降全ト協が実施してきた取り組みについて報告が行われたほか、これらの取り組みを実施するための補正予算について承認（詳細2面）。衝突被害軽減ブレーキ装置導入促進助成、血圧計導入促進助成、安全装置等導入促進助成、天然ガス自動車用燃料供給施設等助成などの各種助成事業を大幅に減額、または削除した。

また、経営に苦しんでいる小規模事業者の経営安定化を図るため、坂本会長直轄の諮問委員会として「小規模事業者コロナ時対策委員会」（委員長・吉野雅山全ト協理事、日本貨物運送協同組合連合会会長）を新たに立ち上げる。同委員会では、①協業化・協同化による経営力の強化策、②本年4月に告示された標準的な運賃を活用した対荷主交渉力の強化策、③燃料等の共同購入によるコスト削減策など、小規模事業者のコロナ禍での経営安定化方策について検討。令和3年3月末をめどに、対応策の取りまとめを行うこととしている。

さらに、委員会規程の一部改定では、常任委員会として新たに「道路委員会」を設置し、高速道路のミッシングリンク解消や大口・多頻度割引50％枠の堅持などに取り組んでいく。

そのほか、宮崎ＴＳ（宮崎県新富町）について、今年7月末をもって施設を閉鎖することが了承された。

冒頭、来賓として招かれた国土交通省の一見勝之自動車局長と池田豊人道路局長があいさつに立った。

一見自動車局長は、「コロナ禍の影響を受け、我が国の景気動向は決して安心できない状況にある。こういう時こそ、取引適正化の推進と標準的な運賃の荷主への浸透が何よりも大事。厳しい状況ではあるが、『前途光明』という言葉を信じ、コロナ禍を抜け出していこう」と力強く語った。また、池田道路局長は、「今回のコロナ禍を契機に、改めてトラック運送業界の

坂本会長あいさつ（要旨）

コロナ禍・自然災害にひるまず

業界の健全化に向けて前進を

世界的に深刻な影響を与えているコロナ禍に続き、7月3日から九州や中部地方などで続いた「令和2年7月豪雨」による深刻な被害が発生しております。まずは、被害に遭われた皆様方に、心からお見舞い申し上げます。

こうした大変な時期においても、我が国経済を維持していくために活躍されておられるトラックドライバーの皆様方に対して、国民の皆様から感謝の声を数多く頂戴しております。改めまして、会員事業者の皆様方に厚く御礼申し上げます。

私たちの活動は、社会とともにある事業活動であるということができます。それだけに、業界が一体となり、全力で取り組みを進めていくことで、変えなければならない様々な事柄を変えることができるのではないかと感じております。

荷主団体や荷主業界からは、これまで物流コストのさらなる削減に向けた厳しい要望が寄せられてきました。しかし、コロナ禍や様々な自然災害に直面し、「我が国の物流体制をしっかりと整えていかなければならない」と、当業界に対する意識が変わってきています。こうした皆様の心強いお言葉を支えにしながら、荷主への交渉を重ね、当業界を取り巻く様々な課題を解消していかなければなりません。

行政の皆様方も、標準的な運賃の早期適用実現に向けて懸命に汗を流しておられます。私たちも、行政の皆様方と一緒に、標準的な運賃のさらなる浸透に向けて進んでいかなければなりません。

コロナ禍や被害が甚大化する自然災害などに直面し、厳しい局面ではありますが、立ち止まっていたところで業界の健全発展はありません。真摯に経営に取り組んでいる運送事業者の皆様が決して損をすることのないように、そして厳しい環境下においても皆様の事業経営を守っていくために、皆様方と一緒になって前進してまいりたいと考えております。

国交省

「標準的な運賃」浸透へ

対応を強化・促進

伊地知　英己
自動車局貨物課長

国土交通省の伊地知英己自動車局貨物課長は、7月9日に行われた全日本トラック協会第221回常任理事会・第186回理事会合同会議（詳細別項）に出席し、標準的な運賃の告示等について説明を行った。

現在使用している運賃・料金を、令和2年4月24日に告示された標準的な運賃を使用したものに変更する場合、運賃・料金の変更後30日以内に、管轄する運輸支局に変更届出を行う必要がある。

現在、国交省では「運賃料金変更届出書」について、様式をできるだけ簡略化し、事業者が届け出をしやすい形にするために最終調整を実施している。

また、自社の実情に合わせて書き換えて使用することのできる「貸切運賃料金適用方」の整備も進めているとした。

併せて、新型コロナウイルスの感染拡大に伴う国の対応についても言及し、雇用調整助成金の特例措置など緊急経済対策等におけるトラック関係の主な施策や地方創生臨時交付金の活用などについて説明した。

輸送統計

令和2年4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）	5,349	95.5%
	一　般	—	96.4%
	宅配便（千個）	377,206	110.6%

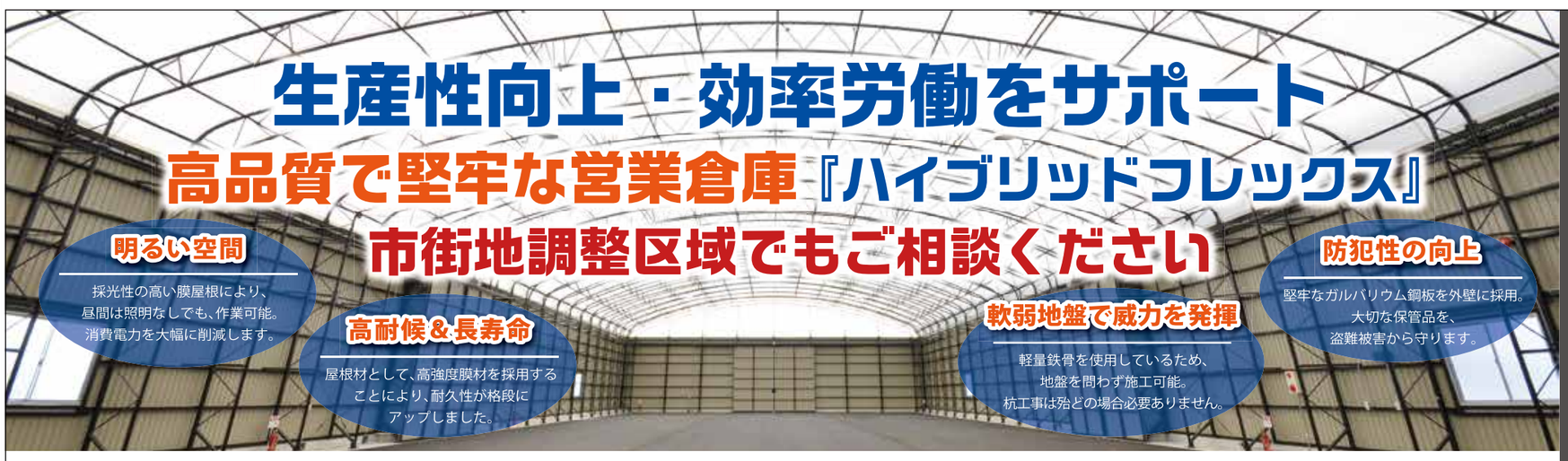
交通事故統計

令和2年5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		5月31日現在	7月13日現在
45（−4）	20（−4）	15（+5）	1（−1）	81（−4）	1,134（−52）	1,155（−57）	1,452（−59）

コラムラインナップ

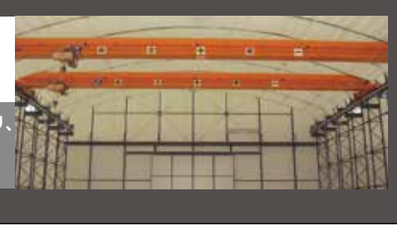
トラック運送事業者のための経営のヒント【コロナ禍を転じて生産性を向上】…３面／食の新旧街道を行く【「郷土料理のすすめ⑤」有明海のムツゴロウ】…７面



● 信頼の実績
ハイブリッドタイプ
営業倉庫として現在活躍中の、スタンダードなハイブリッドフレックスハウス。

● 要望に応えて新登場！
ハーフハイブリッドタイプ
コストを抑えた、ハーフハイブリッドもラインナップに加わりました。

● 多用途展開に対応可能
クレーン付きタイプ
大型クレーンの設置により、作業効率がアップ。



環境改善貢献企業
Makfax 建築事業統括本部
太陽工業株式会社
http://www.tentsouko.com/
東京本社
〒154-0001 東京都世田谷区池尻2-33-16 tel：03-3714-3317
大阪本社
〒532-0012 大阪市淀川区木川東4-8-4 tel：06-6306-3085
仙台 tel：022-227-1364／さいたま tel：048-667-7651／千葉 tel：043-243-4770
浜松 tel：053-413-3737／名古屋 tel：052-541-5115／広島 tel：082-261-1251
北九州 tel：093-541-3901
一級建築士事務所／特定建設業者大臣許可(特-28)第381号／(一社)日本膜構造協会正会員

ニュース・ターミナル（トラック協会ニュース）

全ト協

不正改造防止と点検整備の確実な実施を呼びかけ

9月は「自動車点検整備推進運動強化月間」

全日本トラック協会では「トラック運送業界における点検整備推進運動」を、1年を通じて実施しているが、9月1日㈫～30日㈬の1か月間について、全国統一の「自動車点検整備推進運動強化月間」と定め、同運動を展開する。また、各都道府県トラック協会においては、地域事情に応じて独自に強化月間（地方独自強化月間）を設定し、実施する。

平成30年10月1日には、車両総重量8ㅌ以上のトラックのスペアタイヤ等が、新たに3か月ごとの定期点検項目に追加されるなど、不正改造の防止とともに、点検整備を確実に実施することが求められている。

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
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
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
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

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（表「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」として、全国的に運動を展開する。

なお、事業用トラックを50台以上かつ、大型自動車（車両総重量8ㅌ以上）を保有する事業者においては、別途、重点点検期間中（9月～11月）に定期点検を行う大型自動車について、「重点点検項目」の点検結果を各運輸支局等に報告する必要がある。

実施要領等の詳細は、全ト協ホームページを参照。

2020年度引越事業者優良認定制度申請受付を開始

7月20日㈪～8月3日㈪

全日本トラック協会は、「2020年度引越事業者優良認定制度（引越安心マーク）」の認定申請を、7月20日㈪～8月3日㈪（当日消印有効）の期間、郵送で受け付ける。

同制度は、引越ニーズが年々多様化・高度化している中で、サービス品質により引越運送事業者が選択される環境を創出することを目的に、全ト協が創設したもの。平成26年度よりスタートし、令和元年12月現在318事業者（1839事業所）が「引越優良事業者」として認定されている。

申請に関する詳細は、全ト協ホームページを参照のこと。

全ト協副会長の担務一覧

全日本トラック協会は今回の合同理事会（1面に詳細）で常設された「道路委員会」及び新たに選任された副会長3氏を加えた常任委員会等の担務を次の通り決定した。

（敬称略）

常任委員会等	
委員会名	委員長
総務委員会	辻　卓史
物流政策委員会	馬渡　雅敏
適正化事業委員会	田中　亨
税制委員会	浅井　隆
広報委員会	小林　和男
交通対策委員会	工藤　修二
環境対策委員会	眞鍋　博俊
労働安全・衛生委員会	楠木　寿嗣
経営改善・情報化委員会	庄子　清一
施設事業委員会	小林　幹愛
道路委員会	寺岡　洋一
物流ネットワーク委員会	秋田　進
	田口　義隆
役員選考委員会	小丸　成洋

全ト協

新型コロナウイルス感染症に係る緊急対策（補正予算含む）

（関連1面）

＜経営基盤対策＞（補正）

(1)令和2年度（一般会計）の会費免除（5月～9月の5か月分）
▷総額　2億2,300万円

(2)新型コロナウイルス感染症による企業への影響に対する中央近代化基金「激甚災害融資」公募枠50億円から100億円への増額
▷総額　4,500万円

＜感染症拡大防止対策に係る各都道府県トラック協会への支援＞（補正）

(3)各都道府県トラック協会会員事業者の保有車両数により交付額を配算
▷総額　2億100万円

＜エッセンシャルワーカーとしてのトラックドライバーへの支援＞

(4)全国紙およびブロック紙への広告掲載（7段広告）
▷総額　4,500万円

＜今後に向けた機動的な対応策＞（補正）

(5)予備費の積み増し　▷総額　2億円

※令和2年度本予算の見直し（減額）

(1)安全装置助成事業等の見直し　▷総額　3億円
衝突被害軽減ブレーキ、安全装置、血圧計導入促進、天然ガススタンドに係る助成等

(2)地方適正化活動支援緊急対策費の見直し　▷総額　6,200万円

〔第98回〕あおり運転が厳罰化されました!

悪質かつ危険な「あおり運転」が社会問題化したことを背景に、このほど道路交通法が改正され「あおり運転」に対する罰則の創設と行政処分が整備され、6月30日に施行されました。

●あおり運転の厳罰化

Aさん「先日の6月30日、あおり運転の厳罰化を盛り込んだ改正道路交通法が施行されたね」
Bさん「そうだね。ポイントを具体的に教えてよ」
Aさん「他の車両等の通行を妨害する目的で、『不必要な急ブレーキ』などの10類型の違反行為をして、交通の危険を生じさせるおそれのある運転（あおり運転）をした場合は、3年以下の懲役または50万円以下の罰金が科せられることになったんだ。あおり運転は反則金が適用されず、違反点数は25点、免許取消処分（欠格期間2年）を受けることになる」
Bさん「ずいぶん、重くなるんだね」
Aさん「また、あおり運転によって高速自動車国道等で他の自動車を停止させるなど著しい交通の危険を生じさせた場合は、5年以下の懲役または100万円以下の罰金で、違反点数35点、免許取消処分（欠格期間3年）を受けるんだ」
Bさん「免許が即取消しになるということは、ドライバーとしての仕事が一切できなくなるということだから、僕たちはとくに注意しないとね。あと、あおり運転の対象となる10類型の違反行為とはなんだろう」
Aさん「具体的には、①通行区分違反、②急ブレーキ禁止違反、③車間距離不保持、④進路変更禁止違反、⑤追越し違反、⑥減光等義務違反、⑦警音器使用制限違反、⑧安全運転義務違反、⑨最低速度違反（高速自動車国道）、⑩高速自動車国道等駐停車違反――の以上、10の違反行為だよ」

●トラックは車間距離を詰めやすいので注意

Bさん「当たり前のことばかりだけれども、この中で無意識に行いがちな車間距離不保持は要注意だね」
Aさん「というと？」
Bさん「トラックは乗用車に比べて車高が高いだろ。つまり前方を見下ろすことになり、実際の距離以上に前車との距離が空いているような錯覚に陥る。そこで少し車間距離を詰めようとするドライバーが多いんだ。本人は車間距離をとっているつもりでも、実際はかなり近づいて走行してるケースがよくあるんだ。だから僕はそうした錯覚を踏まえたうえで意識して車間距離をとるようしているよ。追突事故防止にもなるしね。ところで、『自動車運転死傷行為処罰法』も改正されたんじゃなかったっけ」

●危険運転致死傷罪の適用要件に「通行妨害」が追加

Aさん「そう。危険運転致死傷罪の対象となる行為として、①車の通行を妨害する目的で、重大な交通の危険が生じることとなる速度で走行中の車の前方で停止したり、著しく接近する行為、②高速自動車国道または自動車専用道路において、自動車の通行を妨害する目的で、走行中の自動車の前方で停止したり、著しく接近したりすることにより、走行中の自動車を停止または徐行させる行為――の2つが加わったんだ。罰則は、死亡させた場合は、1年以上最長20年の有期懲役、負傷させた場合は、15年以下の懲役になるのはご承知のとおり。施行は7月2日だよ」
Bさん「今回の法改正が、すべてのドライバーの安全運転を見直すきっかけになってくれるといいな」

あおり運転の罰則

妨害運転（交通の危険のおそれ）
他の車両等の通行を妨害する目的で、10類型の違反行為（本文参照）をし、交通の危険を生じさせるおそれのある運転をした場合
罰則等
3年以下の懲役又は50万円以下の罰金 違反点数25点（免許取消し・欠格期間2年）

妨害運転（著しい交通の危険）
あおり運転によって、高速自動車国道等で他車を停止させるなど、その他道路において著しい交通の危険を生じさせた場合
罰則等
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・欠格期間3年）

法令○×クイズ

～停止距離・車間距離編～

❶ 停止距離とは空走距離と制動距離を合わせた距離をいうが、空走距離とは運転者が危険を感じてからブレーキを踏み、ブレーキが実際に効き始めるまでの間に車が走る距離をいう。（○・×）

❷ 運転者が疲れているときは、空走距離が長くなる。（○・×）

❸ 重い荷物を積んでいるときは、制動距離が短くなる。（○・×）

❹ 路面が濡れている場合やタイヤがすり減っている場合の停止距離は、乾燥した路面でタイヤの状態が良い場合の2倍程度に延びることがある。（○・×）

❺ 大型や中型自動車は、道路を見下ろす形になるため、車間距離が実際よりも短く感じられる。（○・×）

（解答は7面）

厚労省

高齢者の職場環境改善を支援　エイジフレンドリー補助金

厚生労働省では現在、令和2年度「エイジフレンドリー補助金」について、10月末日まで申請受付を行っている。

本補助金は今年度新たに創設されたもので、60歳以上の高年齢労働者が安心して働くことができるよう、中小企業事業者による職場環境の改善等の安全衛生対策の実施に対して補助を行うもの。補助率は、高年齢労働者のための職場環境改善に要した経費の2分の1で、上限額は100万円（消費税を含む）。

補助対象対策は、①身体機能の低下を補う設備・装置の導入、②働く高齢者の健康や体力の状況の把握等、③安全衛生教育、④その他、働く高齢者のための職場環境の改善対策。

申請に関する詳細は、補助事業を行う（一社）日本労働安全衛生コンサルタント会エイジフレンドリー補助金事務センターのホームページを参照のこと。

TS（トラックステーション）情報

7月末をもって閉鎖

宮崎トラックステーション

宮崎TS（宮崎県児湯郡新富町）は7月31日㈮をもって閉鎖します。

全ト協行事予定

（7月15日～7月31日）

▽7月17日
・第50回物流政策委員会

▽7月29日
・第68回広報委員会

【おことわり】次号は、編集上の都合により8月5日号として発行いたします。　広報室

「運ぶ」を支え、環境と未来をひらく
ISUZU

つながることで予兆整備ができる、
いすゞだけのメンテナンスリース。
“プレイズムコントラクト”

国内唯一「予防・予兆整備」（メンテナンスリース）

休むことなく走り続けるトラックのトラブルを、メンテナンスリースだけで未然に防ぐことは困難でした。いすゞは車両の不調データの解析と高度純正整備を組み合わせた“予防・予兆整備”を、定額リースにパッケージした日本で唯一のメンテナンスリース「プレイズムコントラクト」をご用意。故障の芽を摘み取り、高稼動・安定稼動に寄与します。

もっと走れる明日のために。
NEW GIGA

こわれない車を目指して。
高稼動を支える
メンテナンスリース。
決め手は「予兆整備」

トラックと物流ビジネスに関することは、すべてプロフェッショナルパートナーISUZUへ。いすゞ自動車（株）お客様相談センター 0120-119-113 9:00～12:00、13:00～17:00月曜～金曜（除く所定の休日）https://www.isuzu.co.jp シートベルトをしめ、スピードを控えた安全運転を。点検整備をしっかりしましょう。

ニュース・ターミナル（官公庁ニュース等）

国交省 次期プラン策定に向け検討を実施

「事業用自動車に係る総合的安全対策検討委員会」

国土交通省は7月6日、令和2年度第1回「事業用自動車に係る総合的安全対策検討委員会」（委員長・野尻俊明流通経済大学学長）をWEB会議形式で開催した。

同委員会では、「事業用自動車総合安全プラン2020」で掲げられた目標値（表）を達成するための各施策の進捗状況や、目標の達成状況等についてフォローアップを行うとともに、次期プランの策定について議論を行う。

冒頭、国交省より最近の交通事故発生状況等が報告された。トラックにおいては、元年中に発生した交通事故は前年に比べ減少している一方で、飲酒運転による事故が48件（前年比14件増）と増加していることなどが報告された。

また、同プランの目標達成に向けた国交省・各モードの取り組みが報告され、トラック運送業に関しては桝野龍二全日本トラック協会理事長が令和元年度における全ト協の取り組みを報告した。

さらに、今年が同プランの最終年度であることから、次期プランの策定について検討を実施。今後、自動車運送事業に係る交通事故対策検討会において次期プラン案の作成を行い、同委員会からの意見を踏まえた上で、3年3月開催予定の第3回同委員会において次期プランを決定。現在、政府で策定が進められている「第11次交通安全基本計画」に合わせて、3年4月より次期プランにおけるフォローアップが開始される予定。

表「事業用自動車総合安全プラン2020」目標値と令和元年の実績

	交通事故死者数	交通事故件数	飲酒運転事故件数
目標値	235人以下（200人以下）	23,100件以下（12,500件以下）	ゼロ（ゼロ）
令和元年実績	333人（271人）※	27,884件（15,606件）※	56件（48件）※

注：（　）はトラックにおける数値。※軽を含む

国交省 環境負荷低減等に資する優れた取り組みを表彰

グリーン物流パートナーシップ優良事業募集開始

国土交通省と経済産業省は7月1日より、令和2年度「グリーン物流パートナーシップ優良事業」の募集を行っている。

これは、複数事業者間のパートナーシップにより、物流分野における環境負荷の低減、生産性向上等持続可能な物流体系の構築に関し、顕著な功績があった取り組みに対し、大臣表彰・局長級表彰を行うもの。

対象となる取り組みは、①CO_2排出量削減等の環境負荷低減や物流の生産性向上等により、持続可能な物流体系の構築に資する取り組み、②荷主と物流事業者、荷主同士、物流事業者同士の協働などの複数事業者が連携した取り組み――のいずれにも該当する取り組み。募集期間は8月25日㈫まで（消印有効）。

応募に関する詳細は、グリーン物流パートナーシップ会議ホームページを参照のこと。

経産省 提出された「パートナーシップ構築宣言」を公表

8月に向け公表を働きかけ

経済産業省は7月10日、「パートナーシップ構築宣言」を公表するサイトを立ち上げるとともに、宣言を公表した企業が使用できるロゴマーク（写真）を発表した。

今年5月18日に開催した、経済界・労働界の代表および関係閣僚をメンバーとする第1回「未来を拓くパートナーシップ構築推進会議」において、①新型コロナウイルス感染症の影響も踏まえて、中小企業・小規模事業者への「取引条件のしわ寄せ」を防止するとともに、引き続き下請取引の適正化を進める、②サプライチェーン全体での付加価値向上の取組や、規模・系列等を越えたオープンイノベーションなどの新たな連携を促進する――といった施策に取り組むことを自主的に宣言する同宣言の枠組み等が確認された。

経産省では6月上旬から賛同する企業に対し、同宣言の作成・ポータルサイトへの提出を呼びかけてきた。7月8日までに提出された同宣言は66社分となっている。

経産省では、本年度下期の取引条件が固まる8月に向け、各業界の協力を得ながら各企業に対して同宣言公表を働きかけていく。

パートナーシップ構築宣言

中企庁 事業再編・事業統合を行う中小事業者を支援

「経営資源引継ぎ補助金」申請受付開始

中小企業庁は7月13日、令和2年度第一次補正予算「経営資源引継ぎ補助金」の申請受付を開始した。

同補助金は、事業再編・事業統合等に伴う中小企業者の経営資源の引継ぎを後押しするために実施されるもの。新型コロナウイルス感染症の影響が懸念される中小企業者に対して、①経営資源の引継ぎを促すための支援、②経営資源の引継ぎを実現させるための支援――を行うことで、新陳代謝を加速し、我が国経済の活性化を図ることを目的としている。

申請受付期間は、郵送の場合は8月21日㈮まで（当日消印有効）、オンライン申請の場合は同22日㈯19時まで。

詳細は、中企庁ホームページを参照のこと。

令和3年度の固定資産税・都市計画税の減免を実施

コロナ禍により事業収入が減少した事業者を対象に

中小企業庁では、新型コロナウイルス感染症の影響で事業収入が減少している中小企業者等を対象に、令和3年度の固定資産税・都市計画税の減免を行う。

減免対象は、事業用家屋および設備等の償却資産に対する固定資産税と、事業用家屋に対する都市計画税（いずれも市町村税、東京都23区においては都税）。今年2月～10月までの任意の連続する3か月間の事業収入の対前年同期比減少率が50％以上の場合は全額が減免されるほか、30％以上50％未満の場合には2分の1が減免される。

なお、中企庁では7月8日より、中企庁ホームページに適用手続き等の詳細やQ&A集などを掲載している。

労務Q&A

第207回

休日労働に与える代休とは別の休日振替とは

前回の「休日労働と36協定」の解説の中で、休日に労働をさせる場合について、代休の付与とは別に「休日振替」という方法もあるとのことでしたが、その内容をもう少し詳しく説明してください。

Q

A 事前に休日を労働日に移動するため代休不要

【解説】前回は、法定休日に休日労働をさせる場合、たとえ代休を与えたとしても、36協定の締結・届け出と割増賃金の支払いが必要であるというお話をしました。その「代休付与」に対して、36協定の締結・届け出も割増賃金の支払いも必要ないのが「休日振替」という方法です。

そこで、この休日振替がどのようなものかを簡単にご説明すると、「あらかじめ休日と定められた日を通常の労働日とし、労働日となったその休日を他の日に移す」ということです。すなわち、代休は、本来休日である日にそのまま労働させるため、代わりに他の日に休日を与えたとしても、「休日労働」という事実は消えませんが、一方、休日振替であれば、事前に所定休日を労働日に移し替えてしまっていますから、第一に休日労働そのものが成り立たないということになります。このため、休日振替の方は、その日が法定休日であったかどうかは関係なくなりますし、当然36協定の締結・届け出や割増賃金支払いの必要もないということになるわけです。さらに、休日労働ではないので、満18歳未満の年少者でも働かせることができます。

次に、休日振替の制度を導入するにはどうすればよいかということです。まず、就業規則で、例えば休日条項の後に「会社は、業務の都合でやむを得ないときは、第○条の休日を同一週内の他の日と振り替えることができる。この場合、事前に振替による休日を指定して本人に通知する」というような、休日振替を行う旨の規定を設けなければなりません。実施に当たっては、規定にある通り、事前に休日振替を本人に通知することになります。この事例では、同一週内の休日振替としていますが、もちろん4週4日の枠内で振り替えることもできます。法定外休日であればこのような手続きは不要ですが、仮に振替を定める場合は、年間を通じた休日振替も可能です。ただし、振り替える休日が週をまたぐと、法定休日労働の問題はクリアできても、週の法定労働時間をオーバーしてしまう場合があるので要注意です。

また、振り替えられる休日の指定を、会社ではなく、労働者が希望する日を指定する「労働者指定制」という方法も考えられます。この場合は、就業規則の前記規定例を若干変え、例えば「会社は、業務の都合でやむを得ないときは、事前に第○条の休日を4週間以内の他の日に振替変更することができる。ただし、振り替えて休日となる日の指定については、労働者が希望した場合には労働者に委ねることができる。この場合、労働者は速やかに指定日を定め、会社に通知して承認を得なければならない」とする旨の規定を設ければよいでしょう。なお、このケースも週の法定労働時間の問題に注意しなければならないのは同様です。

トラック運送事業者のための 経営のヒント

第259回

コロナ禍を転じて生産性を向上

物流ジャーナリスト　森田 富士夫

コロナ禍を機に経済環境や荷主ニーズも変わってくる。このような「外的要因の変化に対し、社内体制など内的要因の再構築が必要だ。最大の課題は生産性向上である」。そのようななかで、新型コロナウイルスへの感染防止策と同時に、物流センター業務の生産性向上を実現した事業者がいる。

この物流センターには、パート従業員が約100人働いている。「感染防止策ではいち早くパートをいくつかの組に分けて、休憩時間や昼食時間をずらした。大勢が一緒に集まる接触機会をできるだけ減らすことで、感染防止をした」のである。

それと同時に、同社では就業時間も短縮した。約100人のパート従業員は従来17時までの勤務だったが、16時までに仕事を終了するようにしたのである。パートの主婦の人たちは、仕事が終わってからスーパーなどで夕食用の食材を購入したりする。「16時までに仕事を終了して退社すれば、スーパーが客で混雑する時間帯を避けることができて、感染防止になる」からだ。

このように、感染防止を前面にして終業時間を1時間繰り上げた。

「パートは時給制なので、終わらせようとすれば16時までに終了する仕事でも、17時までに終わらせればよいという習性があった。だが、感染防止のため16時までに終わらせると決めればちゃんとできる」ものだ。何もない時に同じ仕事を1時間早く終わらせるようにといったら抵抗がある。だが、コロナ感染防止以外には「特別なことを何もせずに、同じ仕事量で労働時間の1時間短縮を実現した」のである。

この事業者は最低賃金以上の時給を払っているので、時給は1000円を超えている。仮に時給1000円としても、100人なら1日100時間の短縮で、金額に換算すると10万円の人件費削減になる。だが、コロナ終息後は従来のように17時までの勤務に戻す予定だ。「新規取引が増えている。当社の場合、新規の引き合いはほとんどホームページから入ってくる。最初はメールでやり取りして、リモート商談になり、契約締結になるパターンが多い」という。同社はコロナ禍でリモート商談による新規取引が増え、今後は仕事量が多くなってくる。だが、「生産性を向上して新規取引先の増加した仕事も含め、17時までの勤務で消化するようにする」。

働き方改革実現の原資確保には、生産性向上が必須である。「来年4月からは、中小企業も同一労働同一賃金で、パートにも賞与などの支払いが必要になる。コロナを機に生産性を向上させて、同一労働同一賃金に備える」というのが同社の考えだ。

皮膚赤外線体温計

医療機器認証番号　302AHBZX00008000

受付中！
販売台数25,000台限定
※申し込みが予定台数に達し次第締め切ります。

（皮膚赤外線体温計）

非接触
非接触で額から体温の測定が可能。（額の体温から舌下の体温へ独自演算）また、体温の他にも表面温度や室温の測定ができます。

測定時間 約1秒
わずか1秒で測定可能。一般的なワキ式体温計よりも素早く測れます。

メモリ機能
25回分のメモリ付き。過去の記録をさかのぼって確認できます。

大型＆バックライト液晶
測定結果が見やすい大きな液晶。さらに、バックライト液晶のため、暗い部屋や夜間などの暗い環境でも測定結果がはっきりと確認できます。

ボタンひと押しで測定可能
電源ON後、オデコから1～3cm離した位置に体温計をセットしボタンひと押しで測定開始。どなたでも簡単に測定でき、測定終了後は音とライトでお知らせします。

ユーザーに配慮した使いやすいデザイン
測定者がオデコで測りやすく、にぎりやすいハンドグリップ形状です。

協同組合・一般トラック事業者向け（販売単位：1個以上）
都道府県トラック協会向け（販売単位：100個以上）
販売価格 8,000円［税、送料、梱包料 別］

■ 受付期間
令和2年7月6日（月）～7月31日（金）
■ 配送開始
令和2年8月上旬から順次発送

●本品は他産業に先駆けてトラック事業者向けに限定数量にて販売するもので、一般のネット通信販売サイトや量販店において販売されるものではありません。
●申込状況により令和2年9月を目途に、第二次受付を行います。販売台数は第一次と同じ規模を予定しています。
●本品は医療機器であるため、転売はできません（贈答は可）。
注文書ご希望の方は下記までお問い合わせください。

お問い合わせは
日貨協連 皮膚赤外線体温計係
Tel:03-3355-2031
Fax:03-3355-2037
ホームページアドレス　http://www.nikka-net.or.jp
〒160-0004　東京都新宿区四谷3丁目2番5（全日本トラック総合会館9階）

スパイラルフィルターで燃費は下げられる!!

「工場直売 だから安い!!」
「長持ち2倍 だからすごい!!」

吸気効率向上 → 出力向上 → 燃費削減

10万km走行も馬力が落ちない。＝燃費低減!!

一般品では7万kmでろ材のヨリが起こり出力低下!!

大手純正クオリティーを
ダイレクト販売

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

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

愛車と燃費を守るため、研究を続けて68年
P.EYE ピーコックエレメント製造株式会社
Peacock Element Manufacturing Co.,ltd.
TEL 03-3458-0891 FAX 03-3472-0095
スパイラルフィルター　検索
info@pgf-japan.com
http://www.pgf-japan.com
本社：東京都品川区南品川4-15-4　国内拠点：札幌/苫小牧/仙台/北関東/長野/静岡/名古屋/大阪/神戸/九州　研究所：掛川工場　海外拠点：PGF深圳

▶全ト協助成制度活用事例特集◀

②ドライバー等安全教育訓練促進助成制度

「講義」と「実技・実習」の2本柱で「プロドライバー」を育成

特定研修施設ならではの体験を通じて　安全への意識を高める

全日本トラック協会では今年度も、運送事業者の健全な発展に資する各種助成制度を実施しています。本特集では、全ト協による助成制度を活用した運送事業者による事例等を紹介していきます。

今回は、トラックドライバーや安全運転管理者等に対する安全教育訓練の受講促進を図るために実施している「ドライバー等安全教育訓練促進助成制度」による助成を利用して受講することのできる、愛知県トラック協会（寺岡洋一会長）中部トラック総合研修センター「初任ドライバー研修（特別研修・3泊4日）」について紹介します。

中部トラック総合研修センター「初任ドライバー研修」密着リポート

「特定研修施設」として研修内容を充実　愛知県トラック協会・中部トラック総合研修センター

全ト協が実施している「ドライバー等安全教育訓練促進助成制度」は、都道府県トラック協会の会員事業者が、全ト協が指定する研修施設に自社のトラックドライバーまたは安全運転管理者等を派遣し、所定の研修を受講させた場合に、その費用の全額または一部について助成を行うものである（詳細5面）。

助成対象となる研修は、2泊3日もしくは3泊4日で実施する「特別研修」と、1泊2日で実施する「一般研修」の2種類があり、それぞれ特定研修施設（全国2か所）、指定研修施設・研修所（全国2か所）、同・教習所（全国12か所）で受講することができる。なお、研修の日程や内容については各研修施設によって異なるため、受講申し込みに際しては事前の確認が必要である。

今回は、特定研修施設のうちの1つである、愛知県トラック協会が運営する中部トラック総合研修センター（愛知県みよし市）で実施している特別研修「初任ドライバー研修」（3泊4日）に密着取材し、研修の特徴などについて紹介していく。

3泊4日で行われる「初任ドライバー研修」。実車を使用する「実技・実習」（13時間）では、インストラクターが添乗しての運転実技も実施

密度の高い3泊4日の研修　Gマーク事業所は受講料が全額助成に

同センターで実施している「初任ドライバー研修」は、国土交通省による「貨物自動車運送事業者が運転者に対して行う指導及び監督の指針」で定められた、初任運転者に対する特別な指導項目（一部を除く）に対応したカリキュラムとなっている。具体的な時間割は表1の通りとなっており、新たにドライバーを雇用した際に実施しなければならない指導・監督に関する内容が網羅され、密度の高い内容になっている。

研修初日から3日目の午前中まで行われる「講義」（15時間）では、外部から専門講師を招き、運転者の心構えや車両の構造、日常点検の実施方法、労働災害防止対策、健康管理の重要性などについて講義を受ける。「初任診断または適齢診断」（2時間）に続き、3日目の午後からは実車を使用しての「実技・実習」（13時間）を行う。なお、同指針では、実車を使用しての安全な運転方法の指導に20時間以上費やすよう定められていることから、同センターでの研修とは別に、告示に基づいた指導（表1※参照）を各事業者内で実施した上で、実施記録を残す必要があるので、注意が必要となる。

実車を使った運転研修を自社内で行うことはできても、座学教育のノウハウに乏しい中小運送事業者は少なくない。また、初任ドライバーの指導に人材や時間を割くことのできない中小運送事業者もあるだろう。中小運送事業者が採用した初任ドライバーをいち早く戦力化していくためには、同センターのような、トラックドライバーの育成に特化した研修施設を活用することが、最も効果的だといえるだろう。

なお、同研修の定員は15人で、同制度を利用して受講する際には事前に所属の都道府県ト協に確認をした上で、同センターに研修予約申し込みを行う必要がある。愛知県ト協の担当者によると、同研修は事業者からの受講申し込みが多く、早々に定員に達してしまうこともあるため、受講の際には早めの申し込みを呼びかけている。

同研修で使用する車両は、大型トレーラ（セミオートマチック車）、大型車（マニュアル車）、中型車（同）、準中型車（同）で、研修受講の際に乗車する車両によって研修受講料が異なる。

同研修をはじめとした特別研修の場合、同制度を利用すると、受講料の7割が全ト協から助成される（安全性優良事業所「Gマーク」認定事業所の場合は全額助成）。同研修の受講料と、同制度を利用した場合の助成額は表2の通りで、運送事業者の費用負担が大幅に軽減される。

より実践的な走行訓練が可能な「運転練習コース」。まるで一般道を走行しているような環境下で、運転操作を磨いていく

外部講師が専門知識を分かりやすく説明　受講者の理解を深める「講義」

本紙では、6月9日(火)～12日(金)に同センターで行われた研修に同行取材した。ここからは、実際の同研修の様子について紹介する。

今回同研修に参加したのは11人で、受講生の平均年齢はおよそ40歳。最年少は18歳、最高齢は50歳代と、年齢に比較的幅があるのが特徴である。なお、11人の受講生のうち、5人が業界未経験者、6人が同業他社からの転職組である。

初日（6月9日）は朝8時50分の受付の後、9時から「運転者の心構え」、同センター内の食堂での昼食をはさみ、午後は「交通事故に関わる心理的要因および対処方法」に関する講義が行われる。講義は外部の専門機関から派遣された講師が担当するため、より専門的な話を、初任ドライバーでも分かりやすく説明してくれる。

受講生からは、「専門家の先生から、社内では聞くことのできないような貴重な話を聞くことができました。この研修で学んだことを、今後の仕事にしっかり活かしていきたいと思います」などの声が聞かれた。

ところで、同研修は「宿泊コース」と「通いコース」から選択することが可能となっている。愛知県内など近隣に在住している受講生は、4日間自宅から通うことができる。一方、愛知県外から同センターに受講に来る人も少なくないため、宿泊棟に滞在しながら4日間受講する「宿泊コース」も設けられている。1日目の座学が終わると、宿泊コースの受講生は同センター内の食堂で夕食をとり、明日に向けて英気を養う。一方、通いコースの受講生は帰宅し、自宅などで夕食をとることになる（夜間研修のある3日目を除く）。

宿泊コースの受講生が滞在する宿泊室（26室）は、バス・トイレ・テレビ付きのシングルルームで、快適に過ごすことができる。風呂にはシャンプーやボディソープ、バスタオルなども備えられている。また、館内にはパンやお菓子、アイスクリームなどの自動販売機もあるほか、談話室も設けられている。

2日目（6月10日）は9時から「労働災害防止対策」、昼食をはさんで13時から「日常点検の実施方法および車両の構造」、15時からは「健康管理の重要性」に関する講義が行われた。この日は、講師としてトラックメーカーや保健師などが招かれ、ドライバーとして必要となる専門知識を分かりやすく紹介した。

この日は1日中講義が続いたが、受講生は興味深そうに講師の話に耳を傾け、一生懸命メモを取っていた。外部講師による専門的な講義を受け、ちょっとした疑問を外部講師に聞けるような機会を、運送事業者自身で設定するのは簡単ではないだろう。少人数で行われるこのような研修だからこそ、受講生は集中して話を聞いて、専門家に質問することができ、そして教わった内容を効果的に自分のものとすることができるのである。

表1　時間割

■は写真番号

1日目（研修時間：7.0時間）		
時間		項目
8:50～ 9:00（ 10分）		受付
9:00～12:00（180分）	講義	運転者の心構え（初任運転者指導項目①②⑧⑪） 1
12:00～13:00（ 60分）		昼食
13:00～15:00（120分）	講義	交通事故に関わる心理的要因および対処方法（初任運転者指導項目⑩）
15:00～17:00（120分）	講義	交通事故に関わる生理的要因および対処方法（初任運転者指導項目⑩）
17:00～18:00（ 60分）		夕食（宿泊者のみ）

2日目（研修時間：7.0時間）		
時間		項目
7:30～ 8:15（ 45分）		朝食（宿泊者のみ）
9:00～12:00（180分）	講義	労働災害防止対策（初任運転者指導項目③④⑤⑥）
12:00～13:00（ 60分）		昼食
13:00～15:00（120分）	講義	日常点検の実施方法および車両の構造（初任運転者指導項目②⑫）
15:00～17:00（120分）	講義	健康管理の重要性（初任運転者指導項目⑪）
17:00～18:00（ 60分）		夕食（宿泊者のみ）

3日目（研修時間：9.0時間）		
時間		項目
7:30～ 8:15（ 45分）		朝食（宿泊者のみ）
9:00～11:00（120分）	診断	初任診断または適齢診断 2 3 4
11:00～12:00（ 60分）	講義	運転者の運転適性に応じた安全運転（初任運転者指導項目⑨）
12:00～13:00（ 60分）		昼食
13:00～14:00（ 60分）	実技・実習	運転実技（日常点検） 5
14:00～15:00（ 60分）	実技・実習	運転実技①【走行】ウォーミングアップコース 6
15:00～16:00（ 60分）	実技・実習	運転実技②【走行】基本コース（練習）
16:00～17:00（ 60分）	実技・実習	運転実技③【走行】基本コース（安全走行診断）
17:00～18:00（ 60分）		夕食
18:00～19:00（ 60分）	実技・実習	夜間走行時の注意点について【座学および実習】7
19:00～20:00（ 60分）	実技・実習	運転実技④（夜間研修）【走行および実習】夜間コース 8 9 10

4日目（研修時間：7.0時間）		
時間		項目
7:30～ 8:15（ 45分）		朝食（宿泊者のみ）
9:00～10:00（ 60分）	実技・実習	運転実技（日常点検） 11 12
10:00～11:00（ 60分）	実技・実習	運転実技⑤【走行】左折コース 13
11:00～12:00（ 60分）	実技・実習	運転実技⑥【走行】右折コース
12:00～13:00（ 60分）		昼食
13:00～14:00（ 60分）	実技・実習	貨物自動車の特性の再確認【実習】 14
14:00～15:00（ 60分）	実技・実習	運転実技⑦【走行】ブレーキ訓練コース 15
15:00～16:00（ 60分）	実技・実習	運転実技⑧【走行】基本コース（練習）
16:00～17:00（ 60分）	実技・実習	運転実技⑨【走行】基本コース（安全走行診断）
17:00～		受講報告書作成・修了証授与 16

※以下の内容については本研修では実施しないため、国交省告示に基づいた指導を各事業者で実施し、記録を残す必要がある。
・指導項目④「貨物の正しい積載方法」の「積載方法」について実車を用いた指導
・指導項目⑥「危険物を運搬する場合に留意すべき事項」について該当する事業者
・指導項目⑦「適切な運行の経路及び当該経路における道路及び交通の状況」についての指導

表2　中部トラック総合研修センター「初任ドライバー研修」受講料と同制度助成額・助成利用時の事業者負担額

	研修受講料	Gマーク認定事業所		Gマーク認定事業所以外	
		全ト協助成額（全額助成）	助成利用時の事業者負担額	全ト協助成額（受講料の7割を助成）	助成利用時の事業者負担額
大型トレーラ	93,490	93,490	0	65,490	28,000
大型	93,490	93,490	0	65,490	28,000
中型	80,290	80,290	0	56,290	24,000
準中型※	80,290	80,290	0	56,290	24,000

・研修受講料は税込価格。また、研修受講料には所定の宿泊代・食事代等を含む（所定の金額を超えるものは自己負担となる）
※中部トラック総合研修センターの「準中型」は、5トン限定準中型免許不可

最新鋭の機械で受講生の運転特性を見極め　運転への注意を促す「カウンセリング」

3日目（6月11日）は午前中に、「初任診断」（2時間）が行われた。

まず、管理研修棟の2階で、「SAS700」（安全運転自己診断）や「K2」（運転適性検査）、そしてカウンセリングを実施するための問診票に記入。その後、同棟の3階に移動し、最新鋭の機械による様々な測定を行った。

管理研修棟の3階は適性診断のためのフロアとされ、受講生の運転特性を見極めるためのCRT・ナスバネットルームや、視覚検査ルーム、そして運転シミュレータを2台配置しているシミュレーションルームなどで構成されている。

初任診断の結果を受けて実施される「カウンセリング」は、自分では気づかなかった考え方やこだわりなどについて知るとともに、それに適切に対応していくことで安全性の高い運転操作を目指すために行われるもの。適性診断の結果を個々に確認してもらった上で、今後ドライバーとして仕事を長く続けていくためのアドバイスが行われた。

アドバイスを聞き終えての受講生の感想を聞くと、「客観的に自分の特徴を知ることができました」、「自分では分かっているつもりでしたが、さらに深く知ることができました」など、自分自身を見直すきっかけになったようだ。また、「自分自身の癖を知ることで事故に繋がらないかと不安も出てきましたが、『自分で気を付けなければ』と、改めて気を引き締めることができました」などといった感想も寄せられた。

「積荷に優しい」運転操作の習得を目指して　チーム制で進められる「実技・実習」

昼食後はこれまでの管理研修棟から場所を移し、実技研修棟や屋内実技練習場、そして運転練習コースを使っての「実技・実習」がスタートする。

実技・実習のポイントは、①貨物自動車の運転者に必要な基礎知識の習得、②運転の基本に立ち返り、安全意識の向上――の2点。なかでも特に重要なのは、「プロドライバーとしてふさわしい、積荷に優しい運転を身に付ける」ことである。

トラックを運転するに際しては、まず自動車教習所に通い、必要となる運転免許を取得する。この研修の受講生も、既に運転免許を取得しており、当然運転操作を問題なくこなすことができる。しかし、トラックを運転できるだけではまだ「プ

写真でみる「初任ドライバー研修」その①

1 「講義」（15時間）では、外部から招かれた講師らが専門知識を分かりやすく説明する

2 「初任診断」（2時間）ではコンピュータ（CRT方式）による運転適性診断を実施

3 視覚検査ルームには、視力測定器（写真）のほか視野診断計なども備えられている

4 市街地や夜間など様々な場面における運転操作を体験できる運転シミュレータ

コラム

充実した施設と研修内容が魅力　中部トラック総合研修センター

愛知県トラック協会（寺岡洋一会長）が運営する中部トラック総合研修センターは、平成3年4月に開設された。

その後、時代にマッチした研修内容の充実を図るために施設補完整備事業を実施。宿泊棟のシングルルームを再建し、適性診断室や運転シミュレータなどの施設を配備した管理研修棟が27年8月に完成したのに続き、28年3月には運転練習コース、実技研修棟、全天候型フォークリフトコースが完成。さらに、屋内実技練習場も整備され、同年11月にグランドオープンを果たしている。

現在は、「新入社員向け」「一般向け」「リーダー・指導者・管理職向け」「ベテランドライバー向け」など、それぞれの職種や経験に合わせた多彩な研修が行われているほか、「物流大学校講座」、「物流安全管理士講座」も同センターで実施されている。

「施設改修に伴い、運転練習コースを指定自動車教習所と同様の法定仕様コースに刷新したことで、より実践的な走行訓練ができるようになりました。また、管理研修棟には適性診断のための最新の機材を揃えているほか、愛知県外など遠方からお越しいただく受講生のために、清潔で快適に過ごすことのできる宿泊施設も完備し、快適に学んでいただける環境を整えました。研修に集中して取り組むことのできる当センターでの受講を通じて、より多くのドライバーの皆さんにスキルアップしていただきたいと願っています」（安藤定一愛知県ト協常務理事）

なお、同センターは、東海地震や南海トラフ地震など大規模災害発生時の緊急物資輸送拠点としての機能も併せ持っている。

清潔な雰囲気の食堂（管理研修棟1階）

宿泊室はバス・トイレ・テレビ付きのシングルルーム

平成28年11月にグランドオープンを果たした「中部トラック総合研修センター」

ロトラックドライバー」とはいえないだろう。同センターでは同研修について、「積荷を安全に運ぶためにはどうすればいいか」を学んでもらう場と位置付けている。つまり、この研修は「高品質な物流サービスを提供することのできる、プロドライバーを育成するための研修」なのである。

例えば、自動車教習所で教習を受ける際には、一般的に平ボデー車を運転することが多い。しかし、物流の現場ではウイングボディやバンボディのトラックに乗務することの方が多いだろう。同研修では、実際の乗務に近い形で実技訓練を行うことで、「積荷に優しい」運転操作の体得を目指している。

「受講生の皆さんは既に必要とする免許を取得されており、トラックの運転操作は問題なくできると思います。しかし、トラックの特性を理解し、公共の道路を使わせていただいて仕事をしていくプロドライバーとしてふさわしい、より安全性の高い運転の仕方を身に付けていただくのが、本研修の最大の目的です。トラック輸送を念頭に置いたアドバイスをインストラクターから受け、それを持ち帰って実際の業務の中で活かしていただくことで、次世代の物流を担うプロドライバーに成長することができるのです」（安藤定一愛知県トラック協会常務理事）

「実技・実習」は、3日目と4日目の両日でワンセットになっている。

まず3日目は、「日常点検」を教わった上で「実技走行」を行う。この「日常点検」については、3日目はインストラクターからの説明を受け、4日目はそれを踏まえた上で、受講生が自分たちでそれぞれ日常点検を進めていく。また、「実技走行」については、3日目・4日目それぞれに「安全走行診断」の時間が設けられている。ここでは、運転記録表を使用し、同乗するインストラクターが受講生の運転操作について評価を行う。3日目の「安全走行診断」と4日目の「安全走行診断」の間に、受講生は右・左折の仕方やブレーキ訓練、また貨物自動車の特性の再確認など、運転の際に気を付けるべきポイントを学習。その上で、3日目と4日目の運転でどのように運転操作が改善されたかを比較する。

「実技・実習」は、基本的に受講生3人・インストラクター1人のチーム制で進められる。これは、インストラクターがチーム内の全受講生に対して目を配ることができるとともに、受講生の個人差に応じたアドバイスを可能にするためのものである。

「日常点検」では、まず「車両の異状をいち早く発見できるのは、ドライバー自身である」と、日々の日常点検の重要性について触れた後で、タイヤの点検を中心に研修を実施。特に、近年大型トラックの車輪脱落事故が増加傾向にあることから、①「規定の締付トルクで確実な締め付けを」、②「締め付け後は初期なじみによってホイールナットの締付力が低下するため、増し締めの実施を」、③「運行前に1日1回、全てのホイールボルトとナットの確認を」、④「スチールホイール、アルミホイールの履き替えには、それぞれ適合するホイールボルトとナットの使用を」――などの注意点をインストラクターが説明しながら、チームごとに実習を進めていった。

14時からの「運転実技（走行）」では、まず練習走行で各車両の運転操作を経験した上で、1回目の安全走行診断を実施。受講生たちは、それぞれ真剣な表情でハンドルを握った。

昼間に比べて危険性の高い「夜間走行」実体験を通じて「夜の怖さ」を知る

3日目の夜には、「運転実技（夜間研修）」が行われた。これは、昼間と夜間における見え方の違いについて、実際に体験してもらうために行うものである。

まず、昼間と夜間の動体視力・静止視力の違いを確かめるために、視力測定を実施する。視力測定器に黒い布をかぶせ、暗い状態での視力を測定した。一般的に、夜は目に疲れがたまり、昼間に比べて視力が下がる人が多くなるため、夜間の運転には特に注意が必要となる。

続いて、視野診断計による測定を行った。年齢を重ねていくことにより、視野が少しずつ狭まってくるといわれている。上方の視野が狭くなると信号や道路標識を見落としやすくなり、また左右の視野が狭くなると右・左折時の自転車の巻き込みや飛び出しに対して対応が遅れることになる。特に、夜間は暗くて周囲が見えづらくなるため、運転の際には最大限の注意を払わなければならない。

さらに、運転シミュレータで夜間走行時の運転における注意点を確認した上で、薄暮の運転練習コースに移動。「認知・判断・操作」などのミスが発生しやすい、事故に繋がりかねない状況を実車で体験することで、夜間の運転操作における留意点を学習した。

チームごとに車両に乗り込み、まず前照灯の照射範囲を確認しながら周回走行を実施した。また、薄暗い路上に立って、色による視認性の違いを確かめたほか、対向車の強いライトを直視した後に一時的に目が見えなくなってしまう「幻惑現象」や、対向する2台の車の両ライトに照らされて、その間にいる歩行者や自転車の姿が見えなくなってしまう「蒸発現象」などを体験した。

「見えているはずのものが見えていない」右・左折時のより慎重な安全確認を訴え

最終日となる4日目（6月12日）は、「交通ルールの再確認」と「運転知識・技術の基本を改めて学ぶ」をテーマに、実技・実習を進めていった。

この日は、普段の乗務日と同じように、まずアルコールチェックを実施。その後の運行前点検では、前日に学んだ内容をもとに、受講生が一人ずつ点検作業を行った。受講生のうちの何人かはスムーズに作業を進められずに苦心しており、時折インストラクターが実際にやって見せながら、丁寧に作業の進め方を教えていた。

その後、交差点の右・左折走行の反復練習に入った。まず、全ト協がまとめた交通事故統計分析結果を示した上で、「交差点における左折死亡事故の多くが、大型車による対自転車事故」、「交差点における右折死亡事故の多くが、中・大型車による対歩行者事故」であることを説明。その上で、右・左折の際に注意すべきポイントについて紹介し、実車での運転実技を通じ、法令に従った安全な右・左折の方法を学習した。

昼食をはさんで、午後はまず屋内実技練習場に移動し、実車を使っての「貨物自動車の特性の再確認」を行った。

「大型車では、車の左側方が死角になって見えづらい」と言われるが、具体的に視界の範囲がどの程度あるのかを確認するために、準中型車と大型車の左側方にポールを立て、運転席からポールが何本見えるかを確かめた。すると、準中型車では車両に近い場所に立っているポール2本（車両から2メートル離れた位置）は見えなかったが、大型車では車両のすぐ脇にあるものも含めて、ポールが全部見えた。

大型車には死角を補うミラーが備え付けてあるため、ミラーの向きが適切であれば左側方を見ることができるのである。では、死角を補うミラーがあるにもかかわらず、なぜ事故は起こるのか。それは、「見えているはずのものが見えていない」、つまり、ドライバーの確認不足が一因だとインストラクターは指摘した。

特に、ミラーを通して歩行者や自転車、オートバイなど自車の周囲にあるものを見ようとすると、自車からの距離、また自転車やオートバイの速度を見誤りやすい。そのため、「右・左折の際には、適切なタイミングでしっかりと確認し、安全を確認した上で曲がる」ことの重要性をインストラクターは訴えた。

それに続き、再び運転練習コースに出て、「ブレーキ訓練」を行った。これは、積荷のないトラックを時速40キロメートルで運転中、進路前方に設置された赤信号が点灯したらブレーキペダルを目いっぱい踏み込み、指示された停止目標（赤信号を点灯させるセンサーから20メートル、30メートル、40メートルの場所にパイロンを設置）に合わせて車を停車させるもの。人間の能力の限界や速度による限界を知るとともに、安全速度および安全な車間距離等を考え、ブレーキの際の荷崩れ防止のための運転操作を理解してもらうために行うものである。

車両の停止距離は、ドライバーが赤信号を目にしてからブレーキペダルを踏むまでに要する距離（空走距離）と、ブレーキペダルを踏み込んでから車両が停止するまでの間に走行する距離（制動距離）との和で算出される。赤信号を認知してからブレーキペダルを踏み込むまでには1秒ほどを要するため、空走距離は11メートルとなる。また、制動距離も11メートルとなり、停止距離は22メートルとなる。つまり、時速40キロメートル走行では、40メートルと30メートルの停止目標に合わせて車を停車させることはできるが、20メートルの目標には止まり切れない。もし、実際の運行中、その距離の場所に先行車が止まっていれば、追突事故となってしまうのである。また、無事停車させることができたとしても、ブレーキペダルの踏み込みが強すぎれば、荷崩れ事故にもなりかねない。

突然の危険を目の前にした時の初期操作は、ほんの少しの違いが大事故に繋がりかねない。そのため、ブレーキ技術について自分の限界等を知り、安全に停車できる安全速度と安全な車間距離を保って走行することで、荷崩れ事故防止を図っていく必要があるのである。

最後に、この日の研修内容を踏まえた上で、2回目の安全走行診断を実施。その結果によると、ほとんどの受講生が1回目に比べて2回目の方が安全性の高い走行ができていたという。

「無事故・無違反」を目標に安全性向上への取り組み継続を誓う

運転実技終了後、受講生は受講報告書（アンケート）の作成を行い、その後受講生に修了証が授与されて、研修は終了した。なお、助成を受ける会員事業者は、研修終了後に受講生が持ち帰ってきた修了証と受講報告書を受領の上、研修終了後7日以内に所属の都道府県ト協に提出する必要がある。

同研修を受講した感想について、受講生に聞いた。

「4日間研修を受けて、今まで知らなかったこと、また知っていてもよく分からなかったことが学べて、とても良い経験になりました。これからは、研修で学んだことを活かして、無事故・無違反で運転できるよう頑張ります」（受講生）

「座学では運転者の心構えを教えていただき、自分の仕事の危険さを知る機会になりました。また、実技では様々なシチュエーションを安全に体験することができ、勉強になりました。今後仕事を続けていく上で具体的な目標ができました」（同）

「今回の受講を通じて多くの知識を学べたことで、実際の業務に大いに活かせると感じました。業務の中で、いろいろな面で今回学んだことを活用していき、よりクオリティーと安全性の高い仕事を行っていきたいと思います」（同）

初任ドライバーの安全への意識を飛躍的に高める同研修。同制度を積極的に活用して同研修を受講していただき、自社のさらなる輸送品質向上に役立てていただきたい。

写真でみる「初任ドライバー研修」その②

5 3日目の「日常点検」では、点検の進め方についてインストラクターから指導を受ける

6 運転練習コースでの「運転実技」。助手席のインストラクター㊧が丁寧にアドバイスを行う

7 夜間研修時の視力測定。写真3とは異なり、機械に布をかぶせて暗い状態での視力を測った

8 対向車のライトによる「幻惑現象」なども体験し、夜間走行時の注意点を学んだ

9 「夜間は周囲の見え方が昼間とは大きく変わる」ことを、実際に路上に出て実感した

写真でみる「初任ドライバー研修」その③

11 最終日となる4日目の朝は、実際の乗務と同様にアルコールチェックからスタート

12 インストラクターに見守られながら、前日に学んだ「タイヤの点検」を1人ずつ実践

13 事故が起こることの多い「交差点の右・左折」を反復練習し、安全確認動作などを身に付けた

14 「貨物自動車の特性の再確認」では、ポールを立てて左側方がどれだけ見えるかを確認

16 4日間の研修がすべて終了し、受講生には修了証が授与された

10 「蒸発現象」では対向する2台の車の両ライトに照らされて、その間にいる歩行者（矢印）が見えなくなってしまう

15 「ブレーキ訓練」。信号（写真右上）が点灯したらブレーキペダルを目いっぱい踏み込み、車両が停止するまでにどれほどの距離が必要なのかを身をもって知った

全ト協

令和2年度「ドライバー等安全教育訓練促進助成制度」のご案内

全日本トラック協会および各都道府県トラック協会では、トラックドライバー、安全運転管理者等の安全教育訓練の受講を促進するため、安全教育訓練の受講に対して助成を行っている。

助成対象となる研修は、全ト協の指定を受けたものに限られる（対象研修施設、日程、受講料、助成額などの詳細は、全ト協ホームページを参照のこと）。

【助成金額】　一般研修　1泊2日：1万円
特別研修　2泊3日：受講料の7割を助成
（Gマーク認定事業所の場合は全額助成）
3泊4日：同上

【申請期間】　令和2年4月1日～令和3年3月31日

【問い合わせ先】　申請内容について：各都道府県トラック協会
事業内容について：全日本トラック協会　交通・環境部
（☎03-3354-1045）

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24回 有限会社大原運送（和歌山県紀の川市）

『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、「アットホームな会社を作りたい」との会長の思いからドライバーとのコミュニケーションを強化し、安全意識の高揚を図っている、和歌山県紀の川市の有限会社大原運送を紹介します。

「アットホームな会社づくり」目指して声がけを強化

従業員同士の「信頼感」が事故を未然に防ぐ

ドライバーの希望を優先して車両を導入することで、安全性の高い日々の運転操作が可能となる

業界未経験から経営トップに就任 周囲に助けられ会社を大きく育てる

大原　貴美
代表取締役会長

大原　伸規
代表取締役

㈲大原運送（大原伸規代表取締役）は、昭和60年に創業者である大原康男氏（伸規氏の父親）によって設立された。同社は、主に容器や飲料、雑貨、化学品、肥料などを輸送している。

平成15年、康男氏は和歌山県議会議員に立候補し、当選を果たした。しかし、同年に急逝してしまう。そのため、康男氏の妻で、それまで31年間教師をしていた大原貴美氏（現・代表取締役会長）が同社の社長に就任したほか、大学を卒業してIT関係の会社に就職していた伸規氏と、姉の有加氏が同社に入社し、家族3人で同社の経営を守っていくことになった。

貴美氏も伸規氏も、それまで運送業界での業務経験は全くなかった。伸規氏は、トラックに乗務しながら、配車係の指導を受けて配車の仕方を学んだ。一方、貴美氏は、全従業員に対して個人面談を行うなど、従業員からの意見や要望に積極的に耳を傾けた。

「業界のことを何も知らない人物が社長に就任したことで、不安を感じ、当社を辞めてしまう従業員も出てくるのではないかと感じていました。私は『アットホームな会社を作りたい』との思いで、従業員に対して積極的に声がけをするように心がけました。そのおかげで、当時勤務していた従業員はみんな当社に残ってくれました」（大原貴美会長）

貴美氏の社長就任1年目のある日、同社のトラックが玉突き追突事故を惹起した。経営者として初めての事故に直面し、貴美氏は「自分が当社の最高責任者なのだから、適切に事故処理を行わなければならない」との重圧感に襲われたという。しかし、同社と交流のあった他社の社長たちのおかげで、なんとか無事に事故を処理することができたという。

「周りの方々に助けられ、難局を乗り越えられました。従業員や同業他社の経営者の皆様など『人に愛されて、助けられた』からこそ、今の当社があるのだと痛感しています」（貴美会長）

安全への意識を絶やさない「声がけ」 「責め」の面談から「社員を育む」面談へ

同社がまず大事にしているのは、ドライバーに対しての「声がけ」である。事故防止は、個々のドライバーの取り組みだけで成しえるものではなく、配車係や事務員、そして経営者など、事業所で働くすべてのスタッフが心をひとつにして取り組んでいくべきものである。一方で、ドライバーは、日々忙しく仕事に追われる中で、安全の重要性をおろそかにしてしまいがちである。そこで同社では、それぞれの立場からのドライバーへの声がけを積極的に行い、安全への意識を絶やさないようにしているのである。

実際に毎日、ドライバーへの声がけを行っている配車係の山名敏也さんは、「仕事に対する過度な緊張やストレスは、思わぬ事故のもととなります。私はドライバー出身であり、ドライバー一人ひとりの心に寄り添いながら、悩みなどを積極的に聞くようにしています」と語り、事務員の仲河和美さんは「乗務前や乗務後に毎日ドライバーさんの表情や顔色を見ていると、たまに『今日はいつもとは違う』と感じることがあります。その際には、『体調は大丈夫か』、『なにか不安に感じていることはないか』など、積極的に声がけをするようにしています」と、そのコツを語る。

配車係の山名敏也さん㊨はドライバーへの声がけを積極的に実施し、安全への意識向上に繋げている

ドライバーと配車係、事務員、そして経営者が気兼ねなく話しかけることができるような社内の雰囲気の醸成は、同社の安全教育の面でも効果を発揮している。事故を惹起したドライバーに対する面談を行う際には、貴美氏が長年教育の現場にいたこともあって、かつては校則違反を犯した生徒を叱る、まるで生徒指導のような「責め」の面談が行われた時期もあったという。しかし、このように「ミスをしたら、学校の先生に叱られる」ような状態が続くと、ドライバーからミスが報告されなくなって情報共有ができなくなり、事故の発生にも繋がりかねない。

そのため、現在は「報連相（報告・連絡・相談）」を大切にするとともに、もし事故が発生した際にも、ドライバーを「責める」のではなく「ケガしていない?」と優しく声をかけるようにした。その後、適切な教育を行うとともに他のドライバーへの情報共有を行い、同じような事故を二度と起こさないようにしていくように改善した。

同社では、従業員を「責める」面談から脱却し、従業員を優しく育んでいくことで、事故防止に繋げているのである。

コロナ禍を契機に「少人数制会議」を試行 社内には「事故防止」への温かいメッセージ

同社では年に2回、「安全会議」を実施している。例年はドライバーを全員会場に集め、外部（近畿交通共済協同組合）の講師による事故防止セミナーを行っているが、今年は新型コロナウイルス感染症の影響もあり、密閉・密集・密接の「3つの密」を避けるために、ドライバー3～4人のグループによるミーティングに形態を変えた。

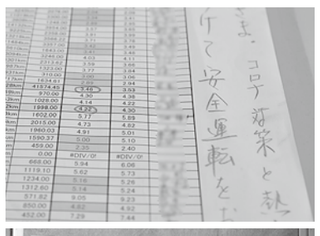
今年のミーティングでは、まず自社で取りまとめた資料を使い、関係法令や近年発生した事故などのトラブル事例について、伸規氏がドライバーに対して説明。令和元年5月に滋賀県大津市内で発生したいわゆる「右直事故」なども取り上げ、どうすればこのような事故を未然に防ぐことができるか、そして事故が発生した場合の対応などについて指導した。

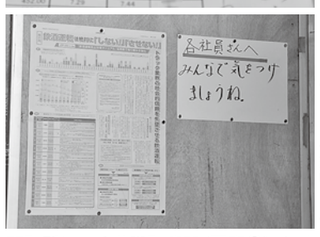
そして、ミーティングの最後にはそれぞれのドライバーの意見をまとめてもらい、それをもとにディスカッションを行うという試みを行った。

「従業員全員を前にして、緊張のあまり自分の意見を述べることが難しいという従業員であっても、少人数であれば伸び伸びと自分の意見を述べてくれます。少人数でのミーティングを試行したことで、個々の従業員に考えさせる機会を作ることができ、また従業員同士の効果的な情報共有の場を設けることができました」（大原伸規社長）

同社では車両へのデジタルタコグラフ（平成17年～）やドライブレコーダー（23年～）の設置も行うとともに、エコドライブへの取り組みも進めている。事務所には、ドライバーの目につく場所に車両ごとの「燃費計算表」を備えるようにしているが、燃費計算表には貴美氏が安全運転に関するドライバーへのメッセージを書くようにしている。

「ドライバーに対する日々の声がけとともに、月ごとに記している燃費計算表のコメントも、ドライバーとのコミュニケーションツールとして大いに機能しています」（貴美会長）





事務所にある燃費計算表（写真㊤）や社内の掲示物（写真㊦）には、貴美氏からの心温まるメッセージが添えられている

同社にはその他にも安全に関する様々な掲示物が掲出されているが、そこにも貴美氏や伸規氏からの「事故に気を付けるように」という温かいメッセージが記されている。

車両導入時にはドライバーの希望を最優先に 大事に運転することで事故防止効果も

同社における新車両の導入では、少し変わった取り組みが行われている。同社では、比較的若手のドライバーに新車両に乗務してもらうようにしている。そして、新車両を導入する際には、乗務する予定のドライバーから「どのメーカーの車両がいいか」と希望を聞くことにしている。ドライバーから希望のメーカーを聞くと、同社では当該ディーラーの営業担当を呼び、事前に導入予算を営業担当に伝えるが、その後はドライバーと営業担当が直接話し合って、車を導入しているという。

「安全機能が充実した新型車を積極的に導入することで、事故を未然に防ぐ効果が期待できます。一方で、ピカピカの新車が与えられたドライバーは、日々手入れを欠かさずに行い、乗務の際も自分の車両に優しい運転を行うようになり、車両に優しい安全性の高い運転操作が可能となるという副次効果も生まれるのです。ドライバーのモチベーションアップに繋がるとともに、事故防止効果も期待できるため、新車導入の際には乗務するドライバーの希望を最優先にしています」（伸規社長）

なお、同社ではここ数年社員募集を行っていないという。従業員の離職率が低いこともあるが、業務が拡大していく中で従業員が新しいドライバーを紹介し続けてくれているからである。

同社では、業容の拡大とともに若手ドライバーも増加傾向にあり、「若手ドライバーの育成・教育」が目下の課題であるという。若手ドライバーは経験が浅いため、ちょっとしたミスや事故を起こしやすい。そのため、今後若手ドライバーへの教育についても力を入れていきたいとしている。

「安全への取り組みは『し過ぎる』ということがありません。『具体的に何をすればいいのか分からない』と思われている事業者の方もいるかもしれません。当社では、22年度に安全性優良事業所（Gマーク事業所）となり、以降毎回認定を更新し続けてきました。Gマーク認定への取り組みを継続していくことで、自社の課題が見え、次に何を行えばいいのかが分かってくると思います。今後も高い安全性を維持していくために、経営者として情報収集を重ねながら、安全への取り組みを一段とレベルアップさせていきたいと考えています」（伸規社長）

（取材協力）㈲大原運送
大原貴美代表取締役会長、大原伸規代表取締役

企業プロフィール

社名	㈲大原運送
本社所在地	和歌山県紀の川市 貴志川町神戸214-2
代表者	代表取締役　大原 伸規
設立	昭和60年7月1日
資本金	1,200万円
社員数	49人（うちドライバー40人）
車両数	44台

立ちどまらない保険。
MS&AD
三井住友海上

緊急Webセミナー開催！！（各回定員100名・参加費無料）

トラック運送会社の「働きやすい職場」実現のために
～ポストコロナ時代に、今後予想される労務リスクに備える～

予定プログラム（講演内容は一部変更となる可能性があります）

<ご挨拶> 13:30~13:35	三井住友海上経営サポートセンター
<第１部> 13:35~15:15 ・今後予想される労務リスクと対応策 ・事例から考える運送会社の課題解決 ・「働きやすい職場認証制度」のポイント 等	講師 株式会社コヤマ経営 代表取締役　小山　雅敬　氏
<第２部> 15:15~15:30 ・トラック運送会社さま向け 三井住友海上のサービスをご紹介します	三井住友海上経営サポートセンター 経営リスクアドバイザー

開催日
① 7月30日（木）13:30～15:30
② 8月 6日（木）13:30～15:30
③ 8月 7日（金）13:30～15:30

各回講師がライブ配信で講演するWebセミナーです（録画ではありません）。いずれの日程も同じ内容です。ご都合の良い日にご参加ください。

▼ＱＲコードはこちら▼

セミナーの詳細・お申込みは、https://ms-seminar.smktg.jp/public/　又は上記ＱＲコードよりご確認ください。

三井住友海上では、貴社のより良い「働きやすい職場」作りに貢献します！！

三井住友海上は、２つの認定を受けています！！

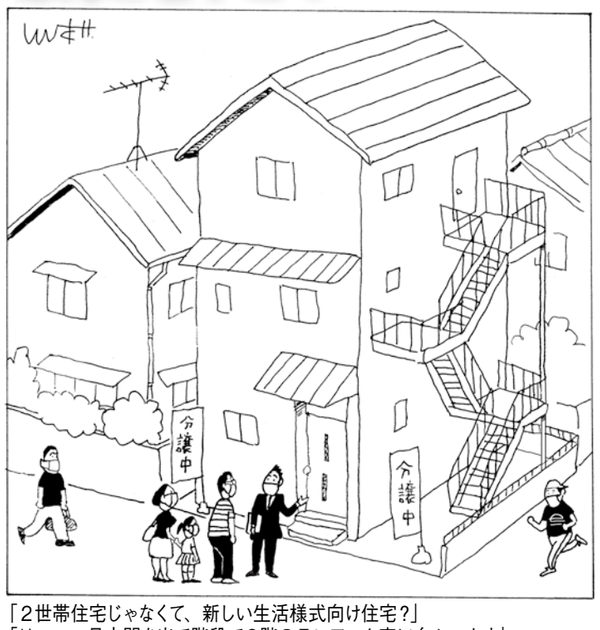
「働きやすい職場認証制度」の推進機関に認定！
本制度の認証実施団体：一般財団法人日本海事協会(ClassNK)と連携し、中堅・中小運送会社さまの認証取得に向け、経験豊富なアドバイザーが、ご支援をいたします。

保険業界唯一の「経営革新等支援機関」です！
経営革新等支援機関とは、中小企業経営力強化支援法にもとづき、国が認定を行うものです。中小企業さまが安心して経営相談等が受けられるために、専門的知識や、実務経験が一定レベル以上の者に対し認定することで公的に認められた支援機関として位置づけられています。

だから、以下のようなご支援も可能です！！
① コロナ禍における労務管理や資金繰り
② 同一労働同一賃金など「働き方改革」全般への対応
③ 賃金制度構築や改訂の相談
④ ハラスメント対策研修やクレーム対応研修　等々
※ 詳細は、担当の営業課支社までご相談ください。

お問合せは、三井住友海上経営サポートセンター事務局まで　（TEL）03-3259-1443　（URL）https://www.ms-ins.com/business/keiei-support/

ほんのヒトコマ ［第68回］ 前川しんすけ



「2世帯住宅じゃなくて、新しい生活様式向け住宅？」
「はい、一旦玄関を出て階段で3階のテレワーク室に向かいます」

法令（マル）○×（バツ）クイズ ～停止距離・車間距離編～

【解答】2面に問題

❶ ○（教則第5章第4節安全な速度と車間距離2-1）空走距離とは運転者が危険を感じてからブレーキを踏み、ブレーキが実際に効き始めるまでの間に車が走る距離をいい、制動距離とはブレーキが効き始めてから車が停止するまでの距離をいう。
❷ ○（教則第5章第4節安全な速度と車間距離2-2）運転者が疲れているときは、危険を認知して判断するまでに時間がかかるので、空走距離は長くなる。
❸ ×（教則第5章第4節安全な速度と車間距離2-2）重い荷物を積んでいる場合は制動距離が長くなる。
❹ ○（教則第5章第4節安全な速度と車間距離2-3）路面が濡れている場合やタイヤがすり減っている場合の停止距離は、乾燥した路面でタイヤの状態が良い場合の2倍程度に延びることがある。
❺ ×（教則第5章第4節安全な速度と車間距離2-4）大型自動車、中型自動車及び準中型自動車は、普通自動車に比べ、運転席の位置が高く、見下ろす形になり、車間距離が実際より長く感じられるため、車間距離が短くなりやすいので注意する。

トラックステーション（TS）お盆休業案内

札幌TS

名古屋TS

鳥栖TS

（令和2年7月13日現在）

TS名	運行情報センター	福祉施設	
札　幌	8月14日（金）17:00～8月17日（月）　9:00	食　堂	平常通り営業
苫小牧	8月14日（金）17:00～8月17日（月）　9:00	食　堂	平常通り営業
青　森	8月14日（金）17:15～8月17日（月）　8:30		
仙　台	8月11日（火）17:00～8月17日（月）　9:00	食　堂 シャワー	8月12日（水）18:30～8月17日（月）　8:00 8月11日（火）16:30～8月17日（月）　9:00
白河の関	8月12日（水）17:30～8月17日（月）　8:30	コインシャワー・コインランドリー・休憩室	8月12日（水）17:00～8月17日（月）　9:00
茨　城	8月12日（水）17:00～8月17日（月）　9:00		平常通り営業
矢　板	8月11日（火）17:00～8月17日（月）　9:00	食堂・浴室・女性用シャワー・コインランドリー	8月11日（火）22:00～8月17日（月）11:00
大　宮	8月12日（水）20:00～8月19日（水）　9:00		平常通り営業
東　神	8月16日（日）　9:00～8月16日（日）17:00		平常通り営業
新　潟	8月12日（水）19:00～8月17日（月）　8:00	シャワー	8月12日（水）18:00～8月17日（月）　8:00
金　沢	8月13日（木）17:00～8月17日（月）　9:00		平常通り営業（24時間営業）
浜　松	8月13日（木）14:00～8月17日（月）　9:00	食堂・売店 浴室・宿泊・仮眠	8月13日（木）14:00～8月17日（月）10:00 8月13日（木）10:00～8月17日（月）12:00
安　城	8月12日（水）17:00～8月17日（月）　9:00	食　堂 シャワー・コインランドリー	8月12日（水）21:00～8月17日（月）10:00 平常通り営業（24時間営業）
名古屋	8月12日（水）17:00～8月17日（月）　9:00	食　堂 浴室・宿泊・仮眠	8月12日（水）21:00～8月17日（月）11:00 8月12日（水）21:00～8月17日（月）10:00
亀　山	8月12日（水）17:00～8月17日（月）　9:00	食堂・売店 浴室・宿泊・仮眠	8月12日（水）21:00～8月17日（月）10:00 8月12日（水）21:00～8月17日（月）10:00
彦　根	8月13日（木）14:00～8月17日（月）　9:00	食堂・浴室・宿泊	8月13日（木）14:00～8月17日（月）　8:00
大　阪	8月12日（水）17:00～8月17日（月）　9:00		平常通り営業（24時間営業）
奈良・針	8月11日（火）17:00～8月17日（月）　9:00	休憩室・コインシャワー・コインランドリー	8月11日（火）17:00～8月17日（月）　9:00
岡　山	8月12日（水）17:00～8月17日（月）　9:00	食　堂 宿泊・シャワー	8月12日（水）14:00～8月17日（月）11:00 8月12日（水）16:00～8月17日（月）　8:00
尾　道	8月 7日（金）17:00～8月17日（月）　8:30	シャワー・トイレ・洗濯機 コンビニエンスストア	8月 7日（金）17:00～8月17日（月）　8:30 平常通り営業（24時間営業）
三　次	8月12日（水）17:00～8月17日（月）　9:00	食堂・浴室	8月12日（水）14:30～8月17日（月）11:00
北九州	8月12日（水）17:00～8月17日（月）　9:30	シャワー・ランドリー	平常通り営業（24時間営業）
鳥　栖	8月12日（水）17:00～8月17日（月）　9:00	食堂・浴室・宿泊	◎短縮営業 8月13日（木）～8月16日（日）11:00～21:00 （食堂ラストオーダー20:30）
諫　早	8月12日（水）20:00～8月17日（月）10:00	食　堂 浴　室 宿　泊	8月12日（水）14:30～8月17日（月）10:00 8月12日（水）20:00～8月17日（月）10:00 8月12日（水）10:00～8月17日（月）15:00
大　分	8月 7日（金）17:00～8月17日（月）　8:00	食堂・休憩室・シャワー・ランドリー	8月 7日（金）17:00～8月17日（月）　8:00
鹿児島	8月13日（木）17:30～8月17日（月）　8:30	休憩室・コインシャワー	8月13日（木）17:30～8月17日（月）　8:30

TS名	給油所
青　森	8月15日（土）19:00　～　8月17日（月）8:00
大　宮	平常通り営業
新　潟	8月14日（金）17:30　～　8月17日（月）7:00 ◎短縮営業 8月13日（木）～8月14日（金）8:30～17:30
金　沢	◎短縮営業 8月13日（木）～8月16日（日）8:00～19:00（3時間短縮）

TS名	給油所
岡　山	◎短縮営業　8月13日（木）～8月15日（土）8:00～18:00
尾　道	平常通り営業
三　次	8月12日（水）19:00　～　8月17日（月）7:00
北九州	平常通り営業

◇詳細は各運行情報センター等へお問い合わせください。

▷携帯電話用のトラックステーションリストを作成しました。お持ちの携帯電話のバーコードリーダーを右のQRコードにかざしてください。
※QRコードは㈱デンソーウェーブの登録商標です

食の新旧街道を行く ―俯瞰（ふかん）食文化学の視点から―

フードジャーナリスト、食文化研究家
向笠 千恵子

180「郷土料理のすすめ⑤」有明海のムツゴロウ

北九州を走っていると、どこかしらで有明海にぶつかる。なにしろ福岡県・佐賀県・長崎県・熊本県にまたがる広大な海なのだ。干満差は6メートル以上、干潟面積は最大時で188平方キロメートルにもなる。また、海苔養殖が発達し、日本一の生産量なのもよく知られている。

福岡県柳川市の魚市場

知られていないのは、この有明海は約1万年前までは、大陸とつながる干潟の一部だったこと。そのおかげで、大陸系遺存種といわれる生物や、有明海独自のものなど、珍品奇種がたくさん棲息し、摩訶不思議なビオトープを形成している。

その代表は、求愛期の夏に干潟でぴょんぴょん飛び跳ねるムツゴロウ。手のひらサイズのちびちゃんだが、全身褐色で頭でっかち、大きすぎるほどの背びれ、きょろっと飛び出した目、愛嬌のある顔立ちと、どこから見ても有明海のナンバーワン・マスコットである。

近くの食堂「夜明茶屋」に行ったら、ムツゴロウが甘露煮で登場した。佐賀ではかば焼きが多いが、柳川では丸ごとの甘露煮が定番。まずは愛らしい姿を愛でてから、ぱりっ。干潟のぬくもりがそのまま魚になったような滋味だった。

お土産にいいのは、ムツゴロウの粉末ときな粉入りの生地でムツゴロウをかたどった、その名も「立体3Dクッキー」。ムツゴロウの粉末だし付きのインスタント・ラーメンも楽しい。どちらも陽気な雰囲気で、一口食べるとムツゴロウと一緒にジャンプしたくなる。

このほか、藁（わら）づとの形で鋭い歯をもつワラスボ、若いもんの尻の穴を意味するワケノシンノスケとイソギンチャク、靴底のように肉厚なシタビラメのクチゾコ、銀刀魚の異名があるエツ、象の鼻のような水管をもつウミタケ等々、日本でも稀な「干潟の幸」も楽しみたい。

（むかさ・ちえこ）

UD TRUCKS

Quon
人を想い、先を駆ける。

8Lエンジン搭載のQuonが
更なる生産性を実現

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した。
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。

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
Quon8Lエンジン搭載車をお確かめください。

Going the Extra Mile

令和2年7月豪雨災害

プッシュ型緊急物資輸送を実施

熊本県へ段ボールベッド、食料など

7月4日未明の集中豪雨から降り続く九州全域での降雨災害発生に対して全日本トラック協会では、同日午前10時30分、全ト協内に坂本克己会長を本部長とする「令和2年7月豪雨災害対策本部」を設置し、指定公共機関（日本通運、ヤマト運輸、佐川急便、西濃運輸、福山通運）と連携し、緊急物資輸送体制を構築。また、熊本県・鹿児島県トラック協会との連携により、緊急物資輸送等に関する情報収集体制を確立した。また、九州各県トラック協会でも「災害対策本部」を設置（福岡・熊本・長崎・大分・鹿児島県）し、各県との防災協定に基づく物資輸送体制を確立した。

7月4日夕刻に食料等を積載し県内被災地へ向けて緊急輸送したトラック㊤、グランメッセ熊本内で荷物の積み降ろしを行う緊急輸送トラック㊦

一方、政府は7月5日、「非常災害対策本部」（本部長・武田良太防災担当大臣）を設置。また、熊本県や鹿児島県など6県61市町村に災害救助法を適用。さらに、激甚災害の指定に向けた検討実施とともに、7月14日に特定非常災害特別措置法を適用した。

また、政府は、国土交通省を通じて、現地自治体からの要請を待たずに行うプッシュ型緊急物資輸送を全ト協に要請した。輸送品目としては、段ボールベッド1500台、非接触型体温計1000個（東京都・内閣府立川基地から）、布パーテーション200セット（東京都世田谷区から）、送風機300台（福岡県・SKJ物流センターから）、パックご飯（180ムグラム）1万5024セット（新潟県小千谷市から）、畳マット700個（群馬県・カインズ太田流通センターから）、物干し台セット100台（広島県・ジュンテンドー配送センターから）。いずれも輸送先は、熊本県益城町の「グランメッセ熊本」で、支援物資の拠点管理は熊本県トラック協会が担当している（7月14日時点）。

県内避難所へラストマイル輸送

熊本県トラック協会事業者

熊本県ト協では、7月4日午前9時30分に「令和2年熊本県南部豪雨災害対策本部（本部長・住永豊武会長）」を設置。協会事務局が総務班、グランメッセ現地対応班、情報・後方支援班、熊本県派遣などの役割に分かれて災害に対応している。

熊本県ト協はグランメッセ熊本の支援物資拠点管理・運営とともに、熊本県内の緊急支援物資輸送でも活動しており、7月4日夕刻から、熊本県、市などからの依頼で、県内の山鹿市、八代市、人吉市、水俣市、津奈木町、芦北町など各被災地へ向けてアルファ米、カップ麺、飲料水、段ボールベッド、スポットクーラー、パーテーション、毛布などを随時輸送している。

自衛隊隊員の手も借りて、貨物の積み替えを行う㊤（7月5日、グランメッセ熊本）、今回の災害で防災拠点となって緊急支援物資の搬入・搬出を行ったグランメッセ熊本（7月10日、グランメッセ熊本）　［写真提供：熊本県トラック協会］

ニュース・ターミナル（官公庁ニュース等）

省国交「総力戦で挑む防災・減災プロジェクト」を取りまとめ

緊急物資輸送の円滑化などの施策を盛り込む

国土交通省は、7月6日に開催した第2回防災・減災対策本部の中で、「総力戦で挑む防災・減災プロジェクト～いのちとくらしをまもる防災減災～」を取りまとめた。

国交省では、平成28年熊本地震、平成30年7月豪雨、令和元年台風第15・19号など、気候変動の影響等により激甚な災害が頻発している状況や、新型コロナウイルス感染症拡大のリスクに鑑み、国交省の総力を挙げて、抜本的かつ総合的な防災・減災対策の確立を目指すため、今年1月より同プロジェクトをスタート。今回、同プロジェクトの成果をとりまとめた。

主要施策のうち、トラック運送業界に関連するものは次の通り。

①災害発生時における人流・物流のコントロール

災害後の緊急物資輸送に資する緊急輸送ルートの確保を図るため、緊急輸送道路等にある全国約1500か所の踏切について、災害時に優先的に開放する踏切と迂回等の対策を行う踏切とに分類し、決定（令和2年度中）。また、ETC2・0データ等を活用して作成した「通れるマップ」の情報について、トラック事業者等に対しても即時提供（2年度中を目途）。

②交通・物流の機能確保のための事前対策

「運輸防災マネジメント指針」を策定（詳細別掲）。また、緊急輸送道路等の無電柱化を推進（2年度までに着手）。

③インフラ老朽化対策や地域防災力の強化

自治体支援の充実の一環として、自治体と運送事業者との災害協定締結を支援（3年度から）。

国交省では同成果を踏まえ、さらなる災害対策の強化に取り組んでいくとしている。

「運輸防災マネジメント指針」を策定

運輸事業者の防災意識向上を図る

国土交通省は7月6日、「運輸防災マネジメント指針」を策定し、公表した。

これは、運輸事業者が防災体制の構築と実践を進める際に参考とすべき考え方を取りまとめたもの。平成18年に制度開始した「運輸安全マネジメント」の基本方針およびガイドラインに、29年に「自然災害対応」が明記されたものの、これまで自然災害に対して運輸安全マネジメントを活用するためのガイダンスが不在だったため、今回新たに策定した。

同指針の要点は次の通り。

①防災力向上＋事業継続を目指す取り組み

②平時の「備え」と迅速な初動

③「備え」と初動①（関係者との連携等）

④「備え」と初動②（教育と訓練）

国交省では、同指針の策定を通じて、運輸事業者の全社的な自然災害対応への取り組み（防災＋事業継続）を促進するとともに、7月より運輸事業者の取り組みに対する「防災マネジメント評価」を実施し、事業者のPDCAサイクルを支援するとしている。

なお、国交省では、運輸事業者に対する説明会を、地方運輸局ごとに7月～8月に開催するほか、オンラインによる説明会の実施も検討している。

令和2年7月豪雨に伴い自動車検査証の有効期間を伸長

長野、岐阜、福岡、大分、熊本、鹿児島の6県で

国土交通省は、令和2年7月豪雨災害による被害に伴い、被災地域に使用の本拠の位置を有する自動車の自動車検査証の有効期間について、2年8月4日まで伸長することにしている。

伸長措置の対象地域と、対象となる有効期間の満了する日は、それぞれ表の通り。

対象となる自動車は、8月4日までに継続検査を受検すれば、引き続き使用可能となる。なお、有効期間の伸長による自動車検査証の記載変更の手続きは不要。

また、継続検査を受検するまでに、保険契約期間の終期が到来する自動車損害賠償責任保険（共済）については、継続契約の締結手続きが8月4日を限度として猶予される。詳細は、契約先の保険（共済）代理店等に相談のこと。

なお、国交省では今後の状況に応じ、有効期間の再伸長および対象地域の拡大等を検討していくとしている。最新情報は、国交省ホームページを参照のこと。

表　自動車検査証の有効期間の伸長措置

	対象地域	対象となる有効期間の満了する日
長野県	松本市、飯田市、伊那市、安曇野市、上伊那郡宮田村、下伊那郡阿南町、下伊那郡阿智村、下伊那郡下條村、下伊那郡売木村、木曽郡上松町、木曽郡南木曽町、木曽郡王滝村、木曽郡大桑村、木曽郡木曽町	2年7月8日～8月3日
岐阜県	高山市、中津川市、恵那市、飛騨市、郡上市、下呂市	2年7月8日～8月3日
福岡県	大牟田市、八女市、みやま市、久留米市	2年7月6日～8月3日
大分県	日田市、由布市、九重町、玖珠町	2年7月6日～8月3日
熊本県	八代市、人吉市、水俣市、上天草市、天草市、芦北町、津奈木町、錦町、多良木町、湯前町、水上村、相良村、五木村、山江村、球磨村、あさぎり町	2年7月4日～8月3日
	荒尾市、玉名市、山鹿市、菊池市、玉東町、南関町、長州町、和水町、南小国町、小国町	2年7月6日～8月3日
鹿児島県	阿久根市、出水市、伊佐市、長島町、鹿屋市、曽於市、志布志市	2年7月4日～8月3日

省庁産業経済企業中小「大雨災害に関し被災事業者対策を実施」

「支援策ガイドブック」を取りまとめ

経済産業省では、令和2年7月豪雨に関して、長野・岐阜・福岡・熊本・大分・鹿児島の6県61市町村に災害救助法が適用されたことを踏まえ、次の通り、被災中小企業・小規模事業者対策を実施する。

①特別相談窓口の設置

②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

また、中小企業庁では、同豪雨に対する中小企業・小規模事業者向け支援策をまとめた「被災中小企業者等支援策ガイドブック」を公表している。同ガイドブックは、中企庁ホームページよりダウンロード可能。

こちら広報室　四季折々 188

2020・7・15

▼駅ビルの書店に立ち寄ると、「貴方自身でお持て成しの手料理を作りませんか！」なる特設コーナーがありました。当世を反映し、在宅時間が増えたことから、普段はキッチンとは無縁の諸氏に、料理への挑戦を促した形です。コーナーには、有名無名を問わず料理研究家やタレントの料理本がズラリと並んでいました。その中で、何冊か気になる表題の本をパラパラめくると、「これなら自分でもできる」と思わせるレシピが、写真や図解付きで、盛りだくさんに紹介されていました。▼料理の基本は下拵えにあり、食材を「切る」「刻む」「裂く」と、何れも切れ味が確かな包丁にかかってきます。その包丁と言えば、和式の「菜切包丁」と西洋の「牛刀」の長所を併せ持つ「三徳包丁（文化包丁）」が1本あれば、肉、魚、野菜の下拵えが自在にできて便利です。▼学生時代の夏休みに、東京都下の小さなレストランでアルバイトをした時のことです。そのお店はコックの川田さんが1人、ウェイターが私1人という陣容で、開店前にはBGMをかけ、テーブルを拭き、ナイフとフォーク、ナプキンを揃え、調味料を補充と、準備で慌ただしい時間が続きます。お店を開くとお客様から注文を取り、お料理を出し、そしてお皿を上げ下げと、11時30分から14時までは、目の回る忙しさでした。ランチタイムが終わりお店を閉めると昼食となり、川田さんは必ず「今日は何が食べたい？」と、私にまかないのリクエストを聞いてきました。▼初めてお会いした時は、気難しい印象を受けましたが、接するうちに、段々と人を包み込むような優しさに溢れた方だと分かりました。川田さんは、私と同じように夏の終わりまでレストランで働き、翌年の春から地元の長野県安曇野に帰り、「森の中に小さなレストランを開く」と夢を語っていました。▼川田さんがひとたび包丁を握ると、それは鮮やかな包丁さばきで、食材を無駄にすることなく使い切っていました。一つの料理を作る作業を傍で見ていて、その妙技に魅せられたのを記憶しています。食材を刻む小気味良いリズム感と溢れる音、フライパン上で繰り広げられる鼻孔を擽る味付けと、料理の醍醐味を知る機会となりました。▼孟子の教え「君子遠庖厨」（男子厨房に入らず）は、一つの建物の中に住居部分と家畜のスペースが入り交じった様式で、当時は男子が厨房に立ち入る状況にはなかったようです。▼昨今は、グルメブームとやらで「予約が取れない」お店に行くことがステータスのような風潮がありますが、私は家族でお店を営む、名も無き「隠れた名店」が好きです。▼都内の中央区八丁堀にあった中華料理屋では、誰もが異口同音に看板メニューの「ニラ玉ライス」を注文します。具材はシンプルで、ニラが通常の2倍ほど、その上にオムレツ風のふわとろ玉子が鎮座します。ニラのシャキシャキ感と玉子が絶妙に合体して、もう箸が止まりません。料金も税込800円と嬉しい価格設定で庶民の味方です。残念なことに、同店は惜しまれながら閉店しましたが、これからも、嗅覚を頼りに、「隠れた名店」を探していきたいと思っています！

（山崎　薫）

▶運転免許証の有効期限
▶アルコール数値
同時に確認
2020年のアルコール検知器
トラック協会助成金情報は
東海電子HPに掲載中です!!
IC運転免許証リーダー内蔵型　プリンタ式アルコール検知器
ALC-miniⅣ
Alcohol Recording System for Professional
手軽に、確実に。アルコール+免許証のチェック！
安全管理者様にお勧めの1台です。
助成金情報リンク：https://www.tokai-denshi.co.jp/app/usr/downloads/file/853_20200701170501_download_file.pdf
東海電子株式会社　http://www.tokai-denshi.co.jp　東海電子　検索

IT導入補助金2020で
経費の2分の1を補助
【対象製品】
・運送業者様向け販売管理システム　一番星運送業システムVer.7
・倉庫業様向け販売管理システム　倉一朗Ver.6
安心 お手間な申請・手続きをサポート！
全国どこでもご対応！！お気軽にお問い合わせ下さい！！
【締切】
6次：締切 ～7月31日17時まで
7次：締切 ～8月31日17時まで
お問合せ先　システムギア株式会社　SystemGear Always the next news　https://www.systemgear.com
東京事業所　〒108-0073 東京都港区三田3-13-16 三田43MTビル5F　TEL(03)6866-0051 FAX(03)6858-2536
名古屋事業所　〒460-0003 名古屋市中区錦2-2-13 名古屋センタービル6F　TEL(052)205-8851 FAX(052)205-8852
大阪中央事業所　〒540-0034 大阪市中央区島町2-4-11　TEL(06)6910-4663 FAX(06)6910-4664
福岡事業所　〒812-0011 福岡市博多区博多駅前1-14-16 博多駅前センタービル10F　TEL(092)432-2256 FAX(092)432-2136

掲示用

令和元年の交通事故統計分析結果

～車籍別・事業用トラックを第１当事者とする死亡事故～

公益社団法人 全日本トラック協会

対象は事業用貨物自動車（軽を除く）が第1当事者となる死亡事故。なお、「車両相互」での第2当事者となる「車両」には道路交通法上の「軽車両」である「自転車等」を含む。

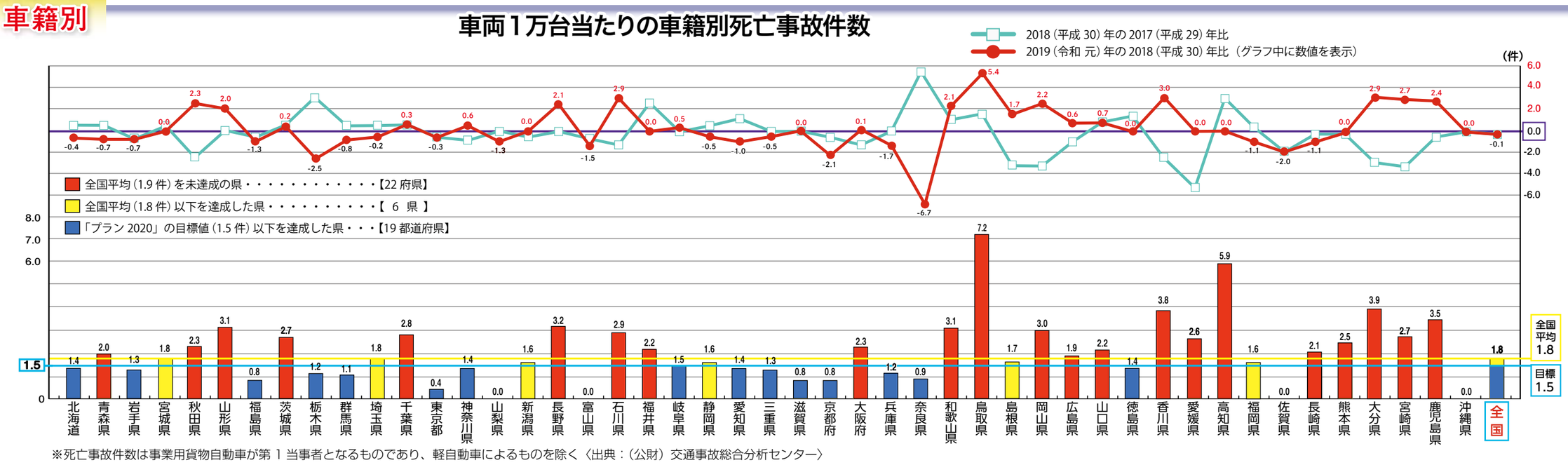
「トラック事業における総合安全プラン 2020」（プラン 2020）において、事業用トラックを第 1 当事者とする死亡事故件数の目標を、全国平均で車両 1 万台当たり「1.5 件」に設定しているが、令和元年は全国平均が「1.8 件」で、目標達成には至っていない。

都道府県別に見ると、「1.5 件」の目標達成は 19 都道府県で、うち山梨、富山、佐賀、沖縄はゼロを達成し、沖縄は 4 年連続。一方、目標未達成は 22 府県。

事業用トラックによる、飲酒運転件数は 96 件で対前年比 14 件の増加であり、プラン 2020 で目標としている「ゼロ」からほど遠い状況にある。トラック運送業界が一丸となって飲酒運転根絶に向けて取り組むことが最重要課題である。

◆ 車籍別

車両１万台当たりの車籍別死亡事故件数

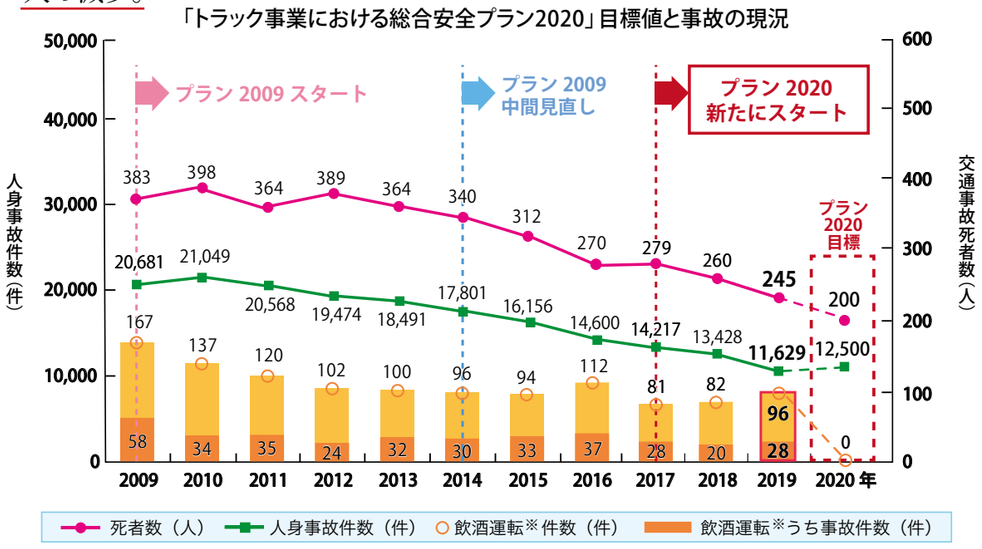


※死亡事故件数は事業用貨物自動車が第 1 当事者となるものであり、軽自動車によるものを除く〈出典：（公財）交通事故総合分析センター〉
※車両台数はトレーラ及び軽自動車を除く営業用貨物自動車の保有台数（2019 年 12 月末現在）〈出典：（一財）自動車検査登録情報協会〉

◆「トラック事業における総合安全プラン 2020」と目標値達成状況

人身事故件数が減少傾向にある中で、飲酒運転件数は目標としている「ゼロ」からほど遠い状況にあり、トラック運送業界の社会的信頼性を著しく失墜させる憂慮すべき状況となっている。なお、死者数（245 人）は対前年比 15 人の減少。

「トラック事業における総合安全プラン2020」目標値と事故の現況



※「飲酒運転」は「道路交通法違反取締件数」の数値で、「酒酔い運転」および「酒気帯び運転」の合計値。
数値はいずれも事業用貨物自動車（軽自動車を除く）によるもの。

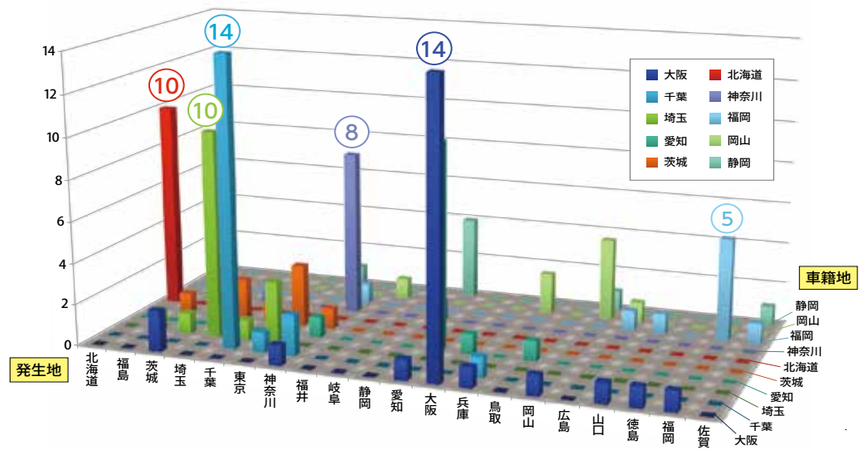
〈出典：警察庁「交通事故統計」および（公財）交通事故総合分析センター「交通統計」〉

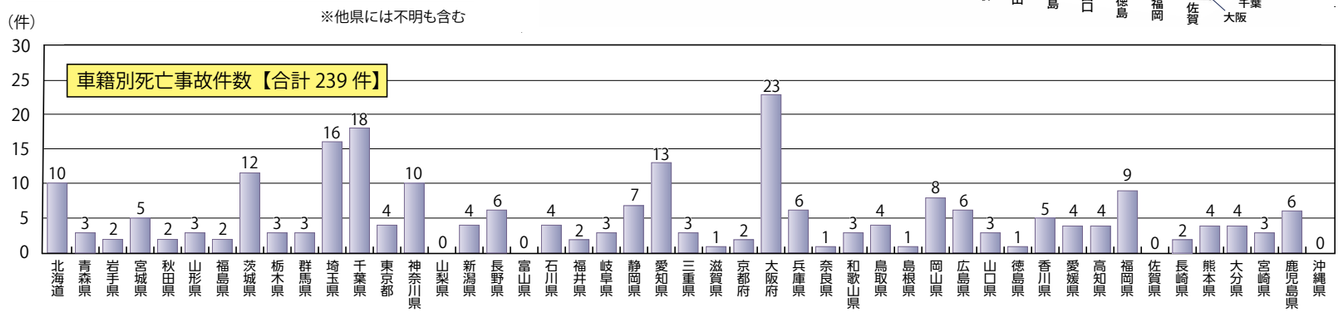
◆ 死亡事故データ（車籍別発生状況）

車籍地（県内）以外での死亡事故は 4 割強を占め、ワースト上位のうち「茨城」「長野」「広島」は他県発生率が高い。

ワースト順位	車籍地	件数	割合（%）	発生地内訳（件） 県内	発生地内訳（件） 他県※	他県発生率（%）
1	大阪	23	9.6	14	9	39.1
2	千葉	18	7.5	14	4	22.2
3	埼玉	16	6.7	10	6	37.5
4	愛知	13	5.4	10	3	23.1
5	茨城	12	5.0	4	8	66.7
6	北海道	10	4.2	10	0	0.0
6	神奈川	10	4.2	8	2	20.0
8	福岡	9	3.8	5	4	44.4
9	岡山	8	3.3	4	4	50.0
10	静岡	7	2.9	4	3	42.9
11	長野	6	2.5	2	4	66.7
11	兵庫	6	2.5	3	3	50.0
11	広島	6	2.5	2	4	66.7
11	鹿児島	6	2.5	5	1	16.7
15	宮城	5	2.1	2	3	60.0
15	香川	5	2.1	3	2	40.0
	その他	79	33.1	41	38	48.1
	合計	239	100.0	141	98	41.0

※他県には不明も含む



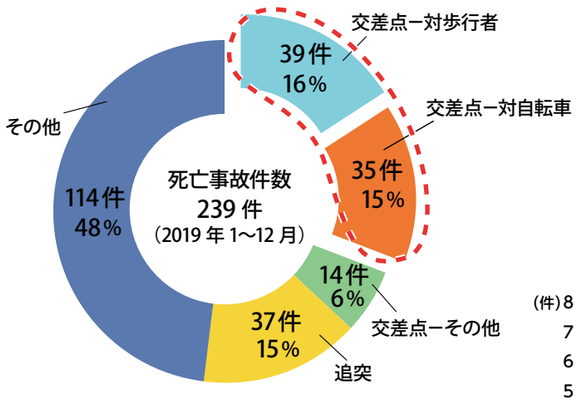


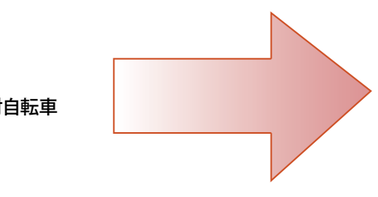
〈出典：（公財）交通事故総合分析センター〉

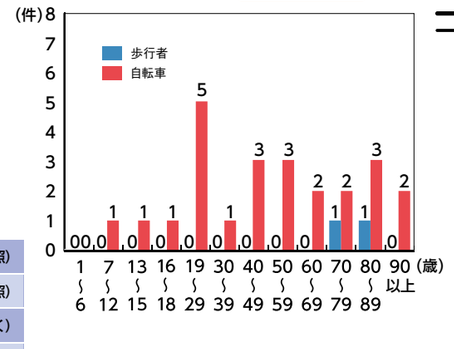
◆ 交差点における死亡事故（対歩行者・対自転車別）

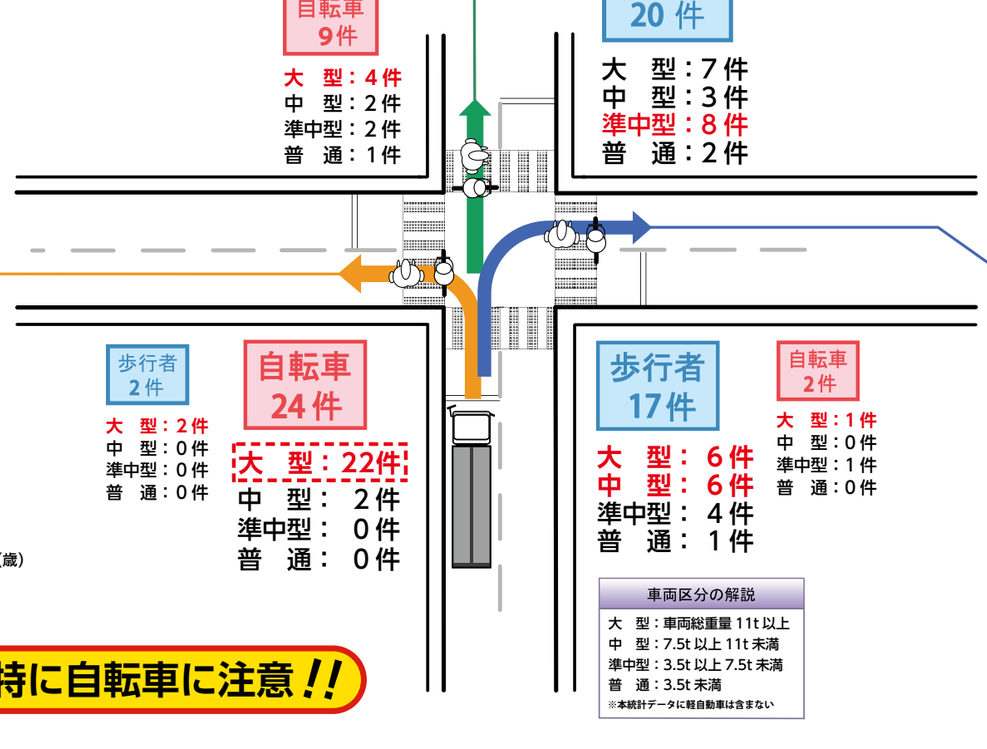
- 交差点における対歩行者、対自転車の死亡事故（74 件）は、追突事故（37 件）の 2 倍。
- **左折**死亡事故は、8 割強が大型車による対自転車事故（22 件）。
- **直進**死亡事故は、約 7 割が対歩行者事故（20 件）、6 割以上が 70 歳以上の高齢者。
- **右折**死亡事故は、約 9 割が対歩行者事故（17 件）、7 割以上が 70 歳以上の高齢者。

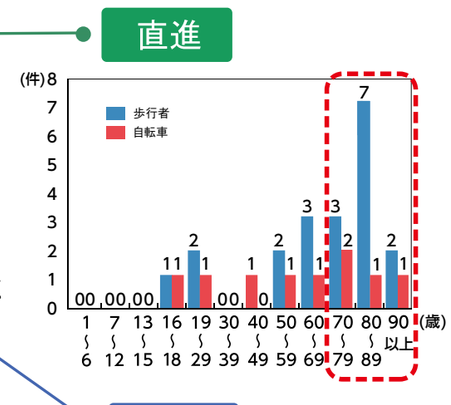
直進時と右折時は特に高齢の歩行者に注意!!

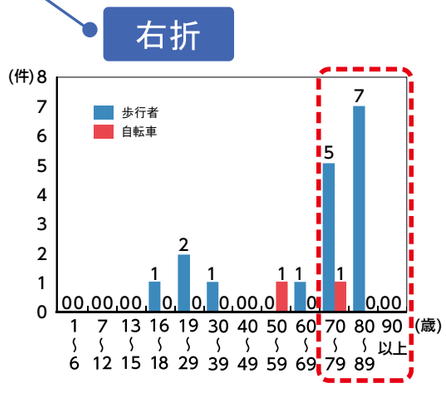












交差点ー歩行者	交差点での右左折及び直進時の対歩行者事故（右図参照）
交差点ー自転車	交差点での右左折及び直進時の対自転車事故（右図参照）
交差点ーその他	上記以外の交差点での対四輪車・二輪車事故（追突除く）
追突	対二輪車・自転車を含む追突事故
その他	上記以外の正面衝突時の車両相互（自転車含む）事故、車両単独事故、交差点以外での対人事故

大型車の左折時は特に自転車に注意!!

〈出典：（公財）交通事故総合分析センター〉