昭和35年11月28日第3種郵便物認可

令和2年（2020年）　第2160号

東海電子株式会社
東海電子公式ECサイト
運輸安全SHOP
公式ネットショップが OPEN しました!!
2020.12.31 まで送料無料キャンペーン実施中

Japan Trucking Association

広報 とらっく

毎月1日・15日発行
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（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▼
8/15～9/14：4829　9/15～8/14：3031

全ト協 道路委員会が初会合を開催

委員会に先立ち吉岡新道路局長を表敬訪問

道路委員会の初会合を前に、坂本会長を先頭に寺岡委員長ら道路委員会委員が吉岡幹夫道路局長を表敬訪問した（写真左から、長谷川朋弘道路局高速道路課長、御手洗委員、寺岡委員長、坂本会長、吉岡道路局長、田中委員、山本巧道路局企画課長。8月26日、国土交通省道路局長室）

道路環境の整備向上へ

生産性向上と地域社会貢献に向け

寺岡　洋一
委員長

全日本トラック協会は8月26日、第1回道路委員会を開催した。同委員会は、重要物流道路等の広域道路ネットワーク整備や高速道路料金の引き下げなどの課題に取り組んでいくため、今年7月に常任委員会として新たに設置されたもの。会議冒頭、坂本克己会長があいさつに立ち、「本日、当委員会を立ち上げた。時宜を得たテーマとタイミングとして捉えている。活発な議論を得て、事業の生産性の向上と地域社会により貢献するよう努めていきたい」と述べ、委員たちを激励した。

道路委員会委員長には、寺岡洋一全ト協副会長（愛知県トラック協会会長）が選任され、「活発に議論し、道路の環境整備向上に努めてまいりたい」と就任あいさつを行った。

新型コロナウイルス感染症感染拡大を踏まえ、当日の出席者は、寺岡委員長、田中亨委員、御手洗安委員の3委員で、そのほかの委員はリモート形式により同委員会へ参加した。

寺岡委員長（中央）の進行の下、田中委員（左）、御手洗委員（右）を中心に活発な意見が出された

議事では、令和3年度税制改正・予算要望に関する要望事項（道路関係）や、重要物流道路の追加指定に関する要望について、寺岡委員長、田中委員、御手洗委員を中心に活発な意見が取り交わされた。

これらの要望事項については、同委員会での検討内容を踏まえた上で、さらに委員や各都道府県トラック協会から意見を募り反映。第8回税制委員会（9月2日開催予定）で決定される令和3年度税制改正・予算要望事項案とあわせ、10月8日開催予定の第187回理事会に上程。審議・承認後に要望書を作成し、全ト協と都道府県ト協が連携して要望活動を展開することとした。

また、報告事項として、①社会資本整備審議会・道路分科会・国土幹線道路部会におけるヒアリング、②高速道路6社における自動軸重計の実地検証、③特殊車両通行許可に関する要望（重量部会、鉄骨・橋梁部会、鉄鋼部会）――等の内容説明が事務局から行われた。

なお、議事に先立ち、国土交通省道路局の長谷川朋弘高速道路課長が「高速道路に関する最近の話題について」と題し講演した。

全ト協 雇用調整助成金特例措置 12月末までの延長が実現

坂本会長が加藤厚生労働大臣に要望書

加藤勝信厚生労働大臣に要望書を手渡す坂本会長（8月24日、厚生労働省）

政府は8月28日、新型コロナウイルス感染症対策で拡充している雇用調整助成金の特例措置について、現行の助成率や上限額のまま12月末まで延長すると発表した。

新型コロナウイルス感染症の感染拡大に伴い、政府では令和2年度第2次補正予算の中で、9月末まで雇用調整助成金の日額上限を8330円から1万5000円まで特例的に引き上げているほか、解雇等を行わない中小企業の助成率を100%に引き上げている。

コロナ禍の収束が見込めない中で、全日本トラック協会では同特例措置の延長を加藤勝信厚生労働大臣らに要望。こうした要望が実を結び、特例措置の12月末までの延長が実現することとなった。

全日本トラック協会は8月24日、加藤勝信厚生労働大臣に対して、9月30日までとされている雇用調整助成金の特例措置期間の延長に関する要望書を提出した。

今回の要望書の提出に際しては、坂本克己会長が加藤勝信厚生労働大臣を訪問。「新型コロナウイルスの影響で荷主企業の休業や操業停止が増え、輸送の大幅な減少により事業経営に大きな影響を及ぼしており、将来的に安定した輸送力の確保が困難になる」と、トラック運送業界を取り巻く苦境を説明した上で、加藤厚生労働大臣に対して同特例措置の延長を強く要望した。

同要望には、三澤憲一日本バス協会会長、武居利春全国ハイヤー・タクシー連合会副会長も同席した。

なお、全ト協では加藤厚生労働大臣への要望に先立ち、8月21日に自由民主党雇用問題調査会（松野博一会長）に対して要望書を提出。

また、25日には北側一雄公明党副代表・公明党トラック議員懇話会会長にも要望書を提出した。

坂本会長が行政と共同記者会見を開催

交付金を緊急時対応等の原資として社会に貢献

行政との共同記者会見の冒頭あいさつする坂本会長。記者会見には、国土交通省から山本道路局企画課長（左）、秡川自動車局長（右から2人目）、伊地知自動車局貨物課長（右）が同席した（8月24日、第一ホテル東京）

全日本トラック協会は8月24日、坂本克己会長による記者会見を開催した。

冒頭、坂本会長があいさつした後（詳細2面）、7月21日付で国土交通省自動車局長に就任した秡川直也氏があいさつ。「このような貴重な機会を頂戴し、感謝申し上げたい。トラック協会の皆様と報道の皆様、そして私たち行政がともに意見交換をしながら、今回の記者会見を有意義な場にしていきたい」と語った。

また、記者会見には伊地知英己自動車局貨物課長と山本巧道路局企画課長も同席。伊地知課長が標準的な運賃に関して、事業者・荷主団体への普及等について説明したほか、運送事業者が安全・安心・快適に使うことのできる道路の整備について、山本課長が説明した。

また、桝野龍二全ト協理事長が、「運輸振興助成交付金のあり方」について説明。平成23年8月に成立した「運輸事業の振興の助成に関する法律」において、同交付金の経費が都道府県の基準財政需要額に算入されることとされたことから、現在、同交付金はトラック運送事業の公共性に着眼した都道府県の一般財源から支出される助成交付金と位置付けられている。その一方で、コロナ禍の影響で都道府県の財政がひっ迫してきている中、同交付金の減額といった事態が危惧されている。このため桝野理事長は、「こうした事態を避けるために、トラック運送事業が社会へ大きく貢献していることについて、一般に対して広く理解を求めていくことが必要である」と言及。

それを受けて坂本会長は、「自然災害やコロナ禍の中で、被害を受けられた方の命を助けていくことは、我々トラック運送事業者の大きな使命である。同交付金を緊急時対応等の原資と捉え、より一層社会に対して貢献していくことができるよう、今後も同交付金制度を活用してまいりたい」と述べた。

軽油価格情報

全国平均価格：円／リットル（消費税抜き）
▶全日本トラック協会調べ

年　月	スタンド	ローリー	カード
令和２年 5月	79.04	66.60	76.50
令和２年 6月	84.53	73.65	83.60
令和２年 7月	88.19	77.34	87.45

交通事故統計

令和２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30日現在
63（−14）	29（±0）	21（+6）	2（−1）	115（−9）	1,519（−85）	1,548（−99）	1,737（−183）

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【働き方改革へ「Go To 標準的運賃」】／タイヤケアホントの話【「軽油が付着したタイヤ」】…３面／食の新旧街道を行く【「郷土料理のすすめ⑦」八丁味噌の田楽】…７面

プロ仕様のトラック専用カーナビ。ドライバーさんに安心と安全を!
トラックカーナビ
固定タイプ

・輸送車両の仕様（車高・車幅・車長・最大積載量・総重量等）を登録し、規制・制限情報を加味してルート案内します。また、通れない道を黒線で地図表記します。
・ナビタイムジャパン社と共同開発した、スマホではなく車両に固定設置するトラック専用ナビ製品になります。
・専用クレードルを装着し、衝撃・振動・高低温・防水・防塵対策を備えたタフ仕様の製品です。

詳しくはこちらへ。
トラックカーナビ固定タイプ　検索
https://www.mbel.co.jp/business/truckcarnavi/
紹介動画・お問合せフォームもあります
三井物産エレクトロニクス株式会社
Mitsui Bussan Electronics Ltd.
ソリューション事業本部　〒105-6211 東京都港区愛宕2-5-1 愛宕グリーンヒルズMORIタワー11階
電話：080−6686−5942　電子メール：truck-carnavi_sales@mbel.co.jp

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35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
https://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）

「エッセンシャルワーカー」として地域に貢献
地域貢献への原資となる「運輸振興助成交付金」

坂本会長あいさつ（要旨）（1面・記者会見に関連）

このコロナ禍においても物流の現場で真面目に励んでおられるトラックドライバーの皆様は、エッセンシャルワーカー（必要不可欠な労働者）としてそれぞれの地域で市民の生活を支え、地域の発展のために尽くしておられます。今回、この場にお集まりの行政の皆様方と報道の皆様方は、我々トラック運送業界の発展と、ドライバーの皆様の幸せの実現のために、常日頃からご貢献いただいております。改めて、皆様方に厚く御礼申し上げます。

健全経営に取り組んでおられる運送事業者や、そこで働くドライバーの皆様方が、今後も引き続き地域のために働くことができるよう、皆様方と心をひとつにして諸施策に取り組んでまいりたいと考えております。

ところで、本会見では「運輸振興助成交付金」のあり方につきましてもご説明させていただきます。

平成23年8月に成立した「運輸事業の振興の助成に関する法律」において、同交付金に法的根拠が与えられましたが、この新法においても、交付が厳格な意味での法的義務ではなく、いわゆる都道府県の努力規定とされてきました。そのため、コロナ禍の影響に伴って都道府県の財政がひっ迫している中で、交付金の減額に結びつきかねないと危惧しております。

このような事態にしないために、多くのエッセンシャルワーカーの力を結集し、トラック運送事業が社会へ大きく貢献していることを力強くアピールしていく必要があります。

近年数多く発生している自然災害、また今直面しているコロナ禍の中で、被害を受けられた方の命を助けていくことは、我々トラック運送事業者の大きな使命であります。交付金を緊急時対応等の原資と捉え、いざという時に一層社会に貢献していくことができるよう、全日本トラック協会としては同交付金制度を引き続き活用してまいりたいと考えております。

そのためには、私たちトラック運送業界が社会にとってエッセンシャルな事業であることを広く認識していただき、国民の皆様から応援していただけるよう行動していくことが何よりも重要です。運送事業者の皆様方のご理解・ご協力をお願いいたします。

令和2年度「トラックの日」ポスターが決定
デザインコンテストの結果を発表

全日本トラック協会は8月20日、令和2年度「トラックの日」ポスターデザインコンテストの結果を発表した。

7月29日開催の第68回広報委員会における選考の結果、応募総数340点の中から、清水幹雄氏（東京都）の作品がグランプリ（賞金70万円）に、石山航大氏（埼玉県）の作品が佳作（賞金10万円）に決定した。

グランプリを受賞した清水氏の作品（写真）は、「トラックは生活（くらし）と経済のライフライン」をメインコピーに、マスクやフェイスシールドを装着したトラックとトラックドライバーが、安全・安心な輸送を行う姿とその重要性をPRしている。

同作品は、全ト協および都道府県トラック協会において実施する、令和2年度「トラックの日」のポスターデザインとして活用される。

岩田享也氏が新部会長に就任
令和2年度第1回「青年部会全国代表者協議会」

全日本トラック協会青年部会は8月4日、「つなぐ想い～地域を支える物流業界へ～」を令和2年度のテーマに掲げ、2年度第1回全国代表者協議会を開催。

今回は、新型コロナウイルス感染症感染拡大の状況を鑑み、WEB会議ツール「ZOOM」を活用し、フルリモート形式で開催された。

冒頭、同協議会に先立って開催された正副部会長会議において、岩田享也氏（関東ブロック、東京都）が新部会長に選任されたことが報告され、就任のあいさつを行った。

続いて、星野治彦全ト協企画部長が「直近のトラック業界を巡る状況について」をテーマに講演。

議事では、新正副部会長の紹介を行った後、令和元年度青年部会事業報告や社会貢献活動等について原案通り承認した。

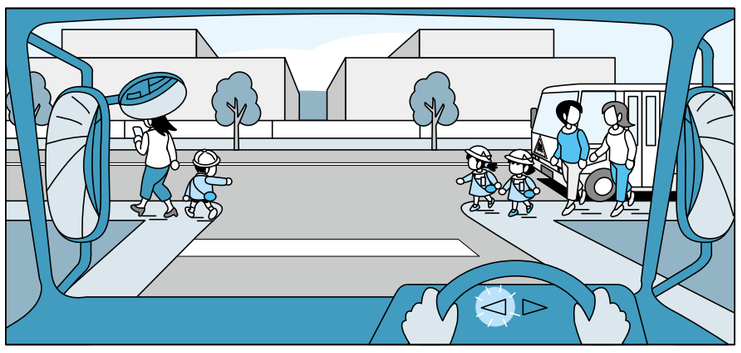
副部会長については、小野寺敦志氏（東北ブロック、宮城県）、米田勝紀氏（北陸信越ブロック、富山県）、黒田智也氏（近畿ブロック、兵庫県）、谷真澄氏（四国ブロック、徳島県）、永野一智氏（九州ブロック、長崎県）が新たに就任。杉本憲昭氏（北海道ブロック、札幌地区）、細江良枝氏（中部ブロック、愛知県）、河合智哉氏（中国ブロック、岡山県）は再任となった。

社会貢献活動では、令和元年台風15号・19号の被災者支援活動として、DVDの制作および見舞金の寄贈を行うほか、平成27年から行っている全国自動車教育研究会加盟校への整備実習用トラックの寄贈について、今年度も実施を予定していることなどが報告された。

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126回〕「スクールバスが停止している丁字路」

状況　あなたは一方通行路の出口にさしかかり左折しようとしています。交差道路の右側にはスクールバスが停車しており、周辺には子どもがいます。この場面にはどのような危険がありますか。また、危険を避けるためにはどのような運転をすればよいでしょうか。考えてみましょう。



◆どのような危険がありますか？

◆どのような運転をすれば危険を避けることができますか？

（解説・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。

9月は「自動車点検整備推進運動強化月間」
不正改造防止と確実な点検整備の実施徹底を

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か月間を、全国統一の「自動車点検整備推進運動強化月間」とし、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）を設定して実施する。

平成30年10月1日には、車両総重量8㌧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、点検整備の確実な実施・徹底が求められている。

同期間においては、①大型自動車に関する適切な点検・整備の実施方法についての啓発（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8㌧以上）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（新着情報・令和2年6月30日付掲載）を参照。

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

「秋の全国交通安全運動」実施計画を発表
実施期間9月21日～30日

全日本トラック協会は8月7日、「令和2年秋の全国交通安全運動」の実施計画を発表した。

全ト協では、中央交通安全対策会議交通対策本部決定の「令和2年秋の全国交通安全運動推進要綱」、および国土交通省策定の同実施計画に基づき、各都道府県トラック協会に対し事前の準備を働きかけ、9月21日㈪～30日㈬の期間中に同運動を効果的に実施する。

また、実施にあたっては、全国運動重点の「子供を始めとする歩行者の安全と自転車の安全利用の確保」、「高齢運転者等の安全運転の励行」、「夕暮れ時と夜間の交通事故防止と飲酒運転等の危険運転の防止」に留意し、さらに事業用トラック向けの対策を含め、積極的に取り組む。

実施項目等の詳細については、全ト協ホームページに掲載して周知を行うとともに、次号の『広報とらっく』にも掲載する。

なお、今号に「飲酒運転防止ポスター」を刷り込んでいる。

TS（トラックステーション）情報

9月5日から一部施設の土・日曜営業時間を変更

名古屋トラックステーション

名古屋TSは9月5日から、食堂および運行情報センター以外の施設の営業時間について、日曜日を休業とし、土曜日の営業時間を次の通りに変更する。

▼宿泊・仮眠：0時～19時
▼浴室・女性用シャワー・休憩室・コインランドリー：5時～19時

法令○×クイズ ～徐行編～

❶ 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下り坂を通行するときは、徐行しなければならない。（○・×）

❷ 許可を受けて歩行者用道路を通行するときは、歩行者がいなくても徐行しなければならない。（○・×）

❸ 環状交差点に入ろうとするときは、徐行しなければならない。（○・×）

❹ 道路の左側に設けられた安全地帯の側方を通過するときは、歩行者がいない場合でも徐行する。（○・×）

❺ 安全地帯のない停留所に停車中の路面電車の左側を通過するとき、停留所に乗降客がなく、1.5メートル以上の間隔があるときは徐行しなくてもよい。（○・×）

（解答は7面）

Quon
人を想い、先を駆ける。

一歩先を行く 生産性　PERFECT Quon

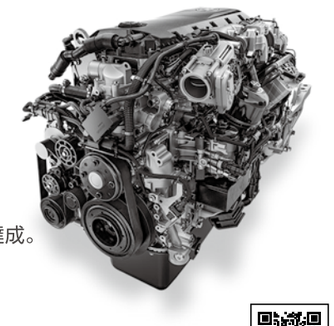
最大700kg*の積載能力向上を実現

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。

ニュース・ターミナル（官公庁ニュース等）

国交省　車両動態管理システム等の導入補助を実施

受付は9月7日～18日まで

国土交通省では9月7日(月)～18日(金)の期間、令和2年度「トラック輸送における省エネ化推進事業」（経済産業省資源エネルギー庁連携事業）第3次公募を実施する。

同事業は、トラック運送事業者に対して車両動態管理システム等の導入を支援することで、トラック運送事業者と荷主が連携して物流全体の効率化を図り、トラック輸送の省エネ化の実証を行うもの。補助対象は、①トラック運送事業者への車両動態管理システムの導入・活用、②荷主等への予約受付システム等の導入・活用、③トラック運送事業者、荷主等への配車計画システムの導入・活用。また、①～③の導入関連経費やソフトウェア・システム利用費も補助の対象となる。予算額は4億円。

詳細については、同事業執行団体のパシフィックコンサルタンツ㈱ホームページを参照のこと。

「サポカー補助金」申請受付中

3・5ㅌ以下の事業用トラックも対象

国土交通省では、65歳以上の高齢運転者による、衝突被害軽減ブレーキやペダル踏み間違い急発進等抑制装置が搭載された安全運転サポート車の購入等を補助する、「サポカー補助金」の申請受付を実施している。

同補助金の対象車両には、3・5ㅌ以下の事業用トラックも含まれており、総予算額は約12・5億円（予算額に達するまで受付）。なお、事業用自動車については、1事業者につき雇用する満65歳以上の高齢運転者の人数を超える数の車両、後付け装置の補助の交付は受けられない。

交付申請にあたって必要な書類は、①交付申請書兼実績報告書（事業用新車）、②運転免許証の写し（国内で取得したものに限る）、③自動車検査証の写し（新規登録〔検査〕のものに限る）、④代金の支払い手続きが完了したことを証する書類（注文書の写し〔推奨〕、リース契約書の写し、領収書の写し等）など。なお、事業者登録の申請は、事前もしくは初回申請時に別途必要となる。

概要等の詳細については、補助事業の執行団体である（一社）次世代自動車振興センターのホームページを参照。

9月にもリモート方式説明会を開催

「運輸防災マネジメント指針」

国土交通省では現在、「運輸防災マネジメント指針」に関する事業者向け説明会を開催している。

同指針は、頻発化・激甚化する自然災害が輸送の安全の脅威になっていることから、運輸事業者の防災意識を一層向上させ、防災体制の構築と実践を進める際の参考とすべき考え・心得を取りまとめたもの。国交省では7月以降、全国各地で説明会を開催しているほか、新型コロナウイルス感染拡大防止を図るため、リモート方式での説明会も開催している。

9月18日(金)には、再度リモート方式による説明会が開催される。実施時間は14時～16時、募集人数は300人（各社1人限定）。

なお、申し込みに関する詳細は、国交省ホームページを参照のこと。

GS・フリートSS利用時のマスク着用を呼びかけ

全国石油商業組合連合会

全国石油商業組合連合会（全石連）では、新型コロナウイルス感染症の感染拡大を受け、「ガソリンスタンドにおける新型コロナウイルス感染予防対策ガイドライン」を策定。マスク着用や手指消毒の徹底など、感染防止対策の徹底を図っている。

また全石連では、飛沫感染防止のため、ガソリンスタンド（GS）やフリートSSにおいて、トラックドライバーなどの利用者に対し、GS来店時にスタッフへの呼びかけを行う際には、必ずマスクを着用するよう協力を呼びかけている。

庁　新型コロナに係る指定期間を12月1日まで延長

セーフティネット保証4号

中小企業庁は8月24日、新型コロナウイルス感染症に係るセーフティネット保証4号の指定期間を3か月延長し、令和2年12月1日までとすることを発表した。

セーフティネット保証4号は、自然災害等の突発的事由（噴火、地震、台風等）により経営の安定に支障を生じている中小企業者への資金供給の円滑化を図るため、災害救助法が適用された場合および都道府県から要請があり国として指定する必要があると認める場合に、信用保証協会が通常の保証限度額とは別枠で借入債務の100％を保証する制度。

新型コロナウイルス感染症に係るセーフティネット保証4号の指定期間は、これまで令和2年9月1日までとしていたが、全都道府県の調査および要請を踏まえ、中企庁では指定期間の延長を決めた。

「新型コロナウイルス感染症特別利子補給事業」を開始

中小機構

（独）中小企業基盤整備機構（中小機構）は8月24日、「新型コロナウイルス感染症特別利子補給事業」として、特別利子補給助成金の申請受付を開始したと発表した。

同事業は、日本政策金融公庫（日本公庫）、沖縄振興開発金融公庫（沖縄公庫）、商工組合中央金庫（商工中金）および日本政策投資銀行の「新型コロナウイルス感染症特別貸付」「危機対応業務（危機対応融資）」等の特別利子補給の対象となる貸付により借入を行った事業者のうち、一定の要件を満たす事業者に対し、貸付を受けた日から最長3年間にあたる利子相当額を一括して助成することにより、実質的な無利子化を実現するもの。申請期限は令和3年12月31日まで（当日消印有効）。申請に関する詳細は、中小機構ホームページを参照のこと。

タイヤケアホントの話

タイヤジャーナリスト　渡辺 剛満

第112回「軽油が付着したタイヤ」

タイヤ店の前を通ると、売り場に展示されたタイヤがピカピカと光っています。その黒く光り輝くタイヤを見て、ひとりのトラックドライバーがあることを思いつきました。「自分が乗るトラックのタイヤも光らせたい」と考えたのです。

彼は、インターネットで検索した後、スプレータイプの「油性ワックス」を購入。トラックタイヤの側面に吹きかけると、ピカピカと光り輝きました。その後も数日おきに吹きかけていましたが、ある日を境に状況が一変したのです。

数か月もしないうちに、スプレーを吹きかけたすべてのタイヤの側面がヒビ割れを起こし、場所によっては人間の爪を入れられるほどの大きさの亀裂が入ってしまいました。

亀裂が入るレベルになると、そのタイヤはもう使えません。このワックスさえ使わなければ2～3年使えたタイヤでしたが、バーストする可能性もあったため、スプレー缶と一緒に処分する選択をしました。

これがいわゆる「油性ワックスの弊害」です。油性ワックスは、安価で、かつタイヤの光沢を出す能力は絶大なのですが、石油成分が入っているため、使いすぎてしまうとタイヤのゴム構造を破壊するという副作用があります。

そうした致命的な欠点があるため、新品タイヤを販売するタイヤショップでは、石油成分が含まれていない、ボトル型の「水性ワックス」を使用しています。光沢が出る上、紫外線からタイヤを守る効果も高いので、タイヤに使うのであれば、ボトル型の水性ワックスがベストです。

タイヤは「油」と名の付くものはすべて苦手で、安易に考えると大変なことになります。実は数年前から、「油の怖さ」を思い知る現象が頻発しているのです。

最も恐ろしいのがこのケースです。トラックに備え付けられたスペアタイヤの上に収納場所があると、何でも置いてしまう人がいます。驚くことに、飲料用のペットボトルに「軽油」を詰め替えたものまで置くドライバーもいます。

当然、軽油も石油の一種です。ペットボトルを置いたドライバーは「蓋が締まっているので大丈夫」と思っていたのでしょう。ところが、時間の経過とともにペットボトルの底から軽油が漏れ出し、スペアタイヤに垂れ流され続けていたのです。

タイヤの側面にかかった油には、特に注意が必要です。軽油が染み込んだタイヤ側面部分は、お餅を焼いた時のように膨んでいきます。スペアタイヤの点検をしていれば、その異変に気付き、大事に至ることはないのですが、放置したため、スペアタイヤは盛大に破裂してしまったのです。

一度タイヤに油のシミが付いてしまうと、たとえ亀裂などがなくても、いずれ必ず異変が起きます。その時は、迷わず新品交換した方が安全です。

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261回　働き方改革へ「Go To 標準的運賃」

最近は「コロナ運賃」という言葉を耳にする。コロナ禍で業績が低下した荷主が、運賃値下げを要求。反対に仕事が減った一部の事業者が低運賃を提示するなど、ネガティブな動きがみられるようになってきたからだ。確かに、需給関係の変化から「逆風」が吹いていることは否定できない。その現実に目を背けてはいけないが、同時に、働き方改革実現への取り組みも重要だ。その原資の確保を目指すのが「標準的運賃」である。

ある上場企業の経営者は、「確かに運賃交渉は厳しい状況にある。だが、全産業と比べ約2割も労働時間が長く、収入は1割～2割少ないトラックドライバーの現状を、全産業並みにしようというのが標準的運賃だ。現状の運賃水準からみれば、標準的運賃はかなり高い。だが逆に、標準的運賃を基準に現状運賃をみると、いかに長時間労働と低賃金に甘んじた経営をしてきたかが一目瞭然で、反省しなければならない」という。

ともかく、標準的運賃実現への取り組みが始まった。北海道トラック協会では、8月4日に全国に先駆けて「標準的な運賃普及セミナー」を開いた。他の都府県ト協では、9月から一斉に開催が予定されている。全日本トラック協会では全国的な展開を前に、8月19日に事務局向け説明会を開いた。コロナ感染防止もあってリモート参加の協会が多かったようだが、直接参加した複数の出席者の話では「事業法改正の目的と標準的運賃の意義、標準的運賃の算出上の考え方、標準的運賃を活用する場合の運賃料金変更届出書や運賃料金適用方の作成などについて説明があった」という。

また、説明会では「そもそも論」も強調されたという。「そもそも論」とは、コロナ禍での運賃交渉が容易ではない現実を踏まえながらも、改正事業法の目的やその大きな柱の一つである標準的運賃の意義など原点に帰ることである。荷主交渉を躊躇する心理も否定できない。だが、標準的運賃は従業員に世間並みの労働時間と賃金を保証できるようにすることが目的だ。そのための第一歩は、「普及セミナー」などで理解を深め、「運賃料金変更届」を提出することである。また、実際の交渉では「標準貨物自動車運送約款」との関連づけなどもポイントになろう。

さらに、標準的運賃は実運送事業者の運賃なので、元請事業者の責任は重い。先の上場企業では「パートナーシップ構築宣言」を公表している。経営者は「元請会社も荷主勧告の対象になる。しかも所管が国土交通大臣なので手続き上は荷主勧告を出しやすい。不名誉なことにならないようにと社内に徹底している」という。

労務 Q&A

第209回　年休取得日の通勤手当を不支給としてよいか

Q　年次有給休暇取得時の通勤手当の支給についてお尋ねします。弊社では、パートタイマーの通勤手当については、出勤日に限って実費を支給しています（ただし、片道300円が上限）。当然、有給休暇を取得した日は支給されません。ところが先日、新しく採用されたパートタイマーの一人から、「労働基準法で禁じられている年休取得を理由とする『賃金減額その他の不利益な取扱い』に当たるのではないか」との指摘がありました。そうすると、年休取得時にもやはり通勤手当は支給しなければならないということでしょうか。

A　支給を出勤日に限っていれば実費弁償で適法

【解説】年次有給休暇の取得に当たっては、確かに労働基準法では「使用者は、第39条第1項から第4項までの規定による有給休暇を取得した労働者に対して、賃金の減額その他不利益な取扱いをしないようにしなければならない」として、不利益取扱いを禁止しているところです（附則第136条）。この点について、厚生労働省の行政解釈では、「労働基準法上労働者の権利として認められている年次有給休暇の取得を抑制するすべての不利益な取扱いはしないようにしなければならない」とし、さらに「精皆勤手当や賞与の減額等の程度によっては、公序良俗に反するものとして民事上無効と解される場合もある」と具体的な事例を挙げています（昭和63年1月、基発第1号）。

それでは、年休取得時の通勤手当の不支給の場合はどうなるのかということになりますが、一応通勤手当も労基法第11条に規定する賃金であることに変わりはありません。すなわち、賃金とは、「賃金、給料、手当、賞与その他名称の如何を問わず、労働の対償として使用者が労働者に支払うすべてのもの」と定義されています（同条）。

とはいえ、使用者が労働者に支給するものの何もかもすべてが賃金というわけではありません。つまり、支給条件が明白であり、労働者の労務提供や労働者の地位にあることに対する対価として支給されるもののみが賃金であり、支給条件が明白であっても実費弁償的なものは労働の対価とはいえないため、賃金ではないということです。例えば、ご質問のような通勤手当は明らかに実費弁償的なものであり、労働の対価とはいえないでしょう。ほかに出張の際の旅費などもそうです。したがって、年休取得日に通勤手当が支払われなくても、当然、実際に通勤実費がかかっていないわけですから、こうした実費弁償的な手当である以上、年休を取得したことを理由に不利益を被ったとみるべきではありません。

このようにしてみていくと、御社の場合も、通勤手当は実際に出勤した日だけを対象に支給しているということですから、明らかに実費弁償的な手当であり賃金とはいえず、年休取得日は通勤手当が不支給であっても、労基法第24条はもとより、同法附則第136条の不利益取扱いの禁止規定にも触れることはないといえるでしょう。

ただし、就業規則等で、通勤手当の支給要件について、「実際に出勤した日についてのみ支給する」という旨の支給基準が明確でない場合には、実費弁償ではなく賃金とみなされ、不利益取扱いとされてしまいますので注意が必要です。

皮膚赤外線体温計

医療機器認証番号　302AHBZX00008000

ご好評により第二次受付開始！

※本製品は「医療機器」のため「注意喚起シート」「取扱説明書」を必ずご一読してからのご使用をお願いいたします。

（皮膚赤外線体温計）
信頼のオムロン社製

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。

都道府県トラック協会・協同組合・一般トラック事業者向け（販売単位：1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8月20日(木)より受付中

■ 配送開始
ご入金確認後、9月上旬より順次配送

●本品は他産業に先駆けてトラック事業者向けに販売するもので、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。
●本品は医療機器であるため、転売はできません（贈答は可）。
●医療機器のため、お届けまでにお時間がかかる場合がございます。

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）

4　労働基準法関係

問18　労働基準法の定め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、労働者名簿、賃金台帳及び雇入、解雇、災害補償、賃金その他労働関係に関する重要な書類を１年間保存しなければならない。
2．使用者は、労働者に、休憩時間を除き１週間について40時間を超えて、労働させてはならない。また、１週間の各日については、労働者に、休憩時間を除き１日について８時間を超えて、労働させてはならない。
3．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45分、８時間を超える場合においては少くとも１時間の休憩時間を労働時間の途中に与えなければならない。
4．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、１年を超える期間について締結してはならない。

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

1. 事業者は、常時使用する労働者を雇い入れるときは、当該労働者に対し、労働安全衛生規則に定める既往歴及び業務歴の調査等の項目について医師による健康診断を行わなければならない。ただし、医師による健康診断を受けた後、３ヵ月を経過しない者を雇い入れる場合において、その者が当該健康診断の結果を証明する書面を提出したときは、当該健康診断の項目に相当する項目については、この限りでない。
2. 事業者は、事業者が行う健康診断を受けた労働者に対し、遅滞なく、当該健康診断の結果を通知しなければならない。
3. 事業者は、深夜業を含む業務等に常時従事する労働者に対し、当該業務への配置替えの際及び６ヵ月以内ごとに１回、定期に、労働安全衛生規則に定める所定の項目について医師による健康診断を行わなければならない。
4. 事業者は、労働安全衛生規則で定めるところにより、深夜業に従事する労働者が、自ら受けた健康診断の結果を証明する書面を事業者に提出した場合において、その健康診断の結果（当該健康診断の項目に異常の所見があると診断された労働者に係るものに限る。）に基づく医師からの意見聴取は、当該健康診断の結果を証明する書面が事業者に提出された日から４ヵ月以内に行わなければならない。

問20　「自動車運転者の労働時間等の改善のための基準」に定める目的等についての次の文中、A、B、C、Dに入るべき字句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. この基準は、自動車運転者（労働基準法（以下「法」という。）第９条に規定する労働者であって、四輪以上の自動車の運転の業務（厚生労働省労働基準局長が定めるものを除く。）に主として従事する者をいう。以下同じ。）の労働時間等の改善のための基準を定めることにより、自動車運転者の［A］等の労働条件の向上を図ることを目的とする。
2. ［B］は、この基準を理由として自動車運転者の労働条件を低下させてはならないことはもとより、その［C］に努めなければならない。
3. 使用者は、［D］その他の事情により、法第36条第１項の規定に基づき臨時に労働時間を延長し、又は休日に労働させる場合においても、その時間数又は日数を少なくするように努めるものとする。

A　①　労働時間　　②　運転時間
B　①　使用者　　②　労働関係の当事者
C　①　維持　　②　向上
D　①　運転者不足　　②　季節的繁忙

問21　「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。）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。）の拘束時間については、１ヵ月について293時間を超えないものとすること。ただし、労使協定があるときは、１年のうち６ヵ月までは、１年間についての拘束時間が3,516時間を超えない範囲内において、320時間まで延長することができる。
2．使用者は、トラック運転者の１日（始業時刻から起算して24時間をいう。以下同じ。）についての拘束時間については、13時間を超えないものとし、当該拘束時間を延長する場合であっても、最大拘束時間は、16時間とすること。この場合において、１日についての拘束時間が15時間を超える回数は、２週間について３回以内とすること。
3．使用者は、業務の必要上やむを得ない場合には、当分の間、改善基準告示第４条の１ヵ月についての拘束時間及び１日の拘束時間等の規定にかかわらず、次の条件の下でトラック運転者を隔日勤務に就かせることができる。
（1）２暦日における拘束時間は、一定の要件に該当する場合を除き、21時間を超えてはならない。
（2）勤務終了後、継続20時間以上の休息期間を与えなければならない。
4．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２分の１を限度に、休息期間を拘束時間の途中及び拘束時間の経過直後に分割して与えることができるものとする。この場合において、分割された休息期間は、１日において１回当たり継続４時間以上、合計８時間以上でなければならないものとする。

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の３日間の勤務状況の例を示したものであるが、「自動車運転者の労働時間等の改善のための基準」（以下「改善基準告示」という。）に定める拘束時間及び連続運転時間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。

前日：休日

始業時刻 6:30　終業時刻 18:40

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

始業時刻 5:00　終業時刻 17:05

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

始業時刻 5:30　終業時刻 17:50

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

翌日：休日

1. 各日の拘束時間は、１日目は12時間10分、２日目は12時間５分、３日目は12時間20分である。
2. 各日の拘束時間は、１日目は13時間40分、２日目は12時間５分、３日目は12時間20分である。
3. 連続運転時間が改善基準告示に違反している勤務日は、１日目及び３日目であり、２日目は違反していない。
4. 連続運転時間が改善基準告示に違反している勤務日は、１日目及び２日目であり、３日目は違反していない。

問23　下表は、貨物自動車運送事業に従事する自動車運転者の１ヵ月の勤務状況の例を示したものであるが、「自動車運転者の労働時間等の改善のための基準」に定める拘束時間及び運転時間等に照らし、次の１～４の中から違反している事項をすべて選び、解答用紙の該当する欄にマークしなさい。なお、１人乗務とし、「１ヵ月についての拘束時間の延長に関する労使協定」があり、下表の１ヵ月は、当該協定により１ヵ月についての拘束時間を延長することができる月に該当するものとする。また、「時間外労働及び休日労働に関する労働協定」があるものとする。

（起算日）

		1日	2日	3日	4日	5日	6日	7日	週の合計時間
第1週	各日の運転時間	7	6	8	6	7	9	休日	43
	各日の拘束時間	12	10	12	10	12	13		69

		8日	9日	10日	11日	12日	13日	14日	週の合計時間
第2週	各日の運転時間	9	10	9	5	7	5	休日	45
	各日の拘束時間	13	15	13	9	11	9		70

		15日	16日	17日	18日	19日	20日	21日	週の合計時間
第3週	各日の運転時間	9	5	10	6	9	5	休日	44
	各日の拘束時間	15	9	16	10	15	9		74

		22日	23日	24日	25日	26日	27日	28日	週の合計時間
第4週	各日の運転時間	6	7	5	9	9	8	休日	44
	各日の拘束時間	10	10	9	15	14	13		71

		29日	30日	31日	週の合計時間	１ヵ月(第１週～第５週)の合計時間
第5週	各日の運転時間	8	7	8	23	199
	各日の拘束時間	12	11	12	35	319

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

1．１日についての最大拘束時間
2．当該５週間のすべての日を特定日とした２日を平均した１日当たりの運転時間
3．１日を起算日とし、２週間を平均した１週間当たりの運転時間
4．１日についての拘束時間が15時間を超える１週間の回数

5　実務上の知識及び能力

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

1．運行管理者は、事業用自動車の運転者が他の営業所に転出し当該営業所の運転者でなくなったときは、直ちに、運転者台帳に運転者でなくなった年月日及び理由を記載して１年間保存している。
2．運行管理者は、運行記録計により記録される「瞬間速度」、「運行距離」及び「運行時間」等により運転者の運行の実態や車両の運行の実態を分析し、運転者の日常の乗務を把握し、過労運転の防止及び運行の適正化を図る資料として活用しており、この運行記録計の記録を１年間保存している。
3．運行管理者は、事業用自動車の運転者に対し、事業用自動車の構造上の特性、貨物の正しい積載方法など事業用自動車の運行の安全を確保するために必要な運転の技術及び自動車の運転に関して遵守すべき事項等について、適切に指導を行うとともに、その内容等について記録し、かつ、その記録を営業所において１年間保存している。
4．運行管理者は、事業用自動車の運転者に対する乗務前点呼において、酒気帯びの有無については、目視等で確認するほか、アルコール検知器を用いて確認するとともに、点呼を行った旨並びに報告及び指示の内容等を記録し、かつ、その記録を１年間保存している。

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．車長が長い自動車は、①内輪差が大きく、左折時に左側方のバイクや歩行者を巻き込んでしまう、②狭い道路への左折時には、車体がふくらみ、センターラインをはみ出してしまう、③右折時には、車体後部のオーバーハング部が隣接する車線へはみ出して車体後部が後続車に接触する、などの事故の要因となり得る危険性を有していることを運転者に対し指導している。
2．鉄道車両など関係法令の制限を超えた積載物を運搬する場合は、関係当局から発行された許可証を携行するとともに、許可の際に付された通行経路・通行時間等の条件を遵守し、運送するよう指導している。また、運行前には、必ず、通行経路の事前情報を入手し、許可された経路の道路状況を確認するよう指導している。
3．国土交通大臣が認定する適性診断（以下「適性診断」という。）を受診した運転者の診断結果において、「感情の安定性」の項目で、「すぐかっとなるなどの衝動的な傾向」との判定が出た。適性診断は、性格等を客観的に把握し、運転の適性を判定することにより、運転業務に適さない者を選任しないようにするためのものであるため、運行管理者は、当該運転者は運転業務に適さないと判断し、他の業務へ配置替えを行った。
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、例えばチューハイ350ミリリットル（アルコール７%）の場合、概ね２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している。

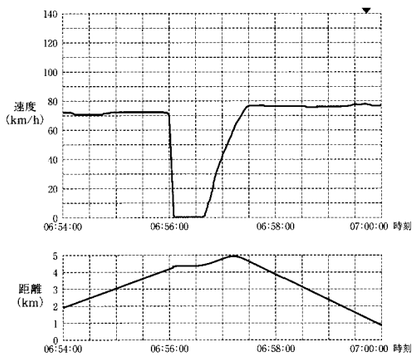
問26　事業用自動車の運転者の健康管理及び就業における判断・対処に関する次の記述のうち、適切なものには解答用紙の「適」の欄に、適切でないものには解答用紙の「不適」の欄にマークしなさい。なお、解答にあたっては、各選択肢に記載されている事項以外は考慮しないものとする。

1．自動車の運転中に、心臓疾患（心筋梗塞、心不全等）や、大血管疾患（急性大動脈解離、大動脈瘤破裂等）が起こると、ショック状態、意識障害、心停止等を生じ、運転者が事故を回避するための行動をとることができなくなり、重大事故を引き起こすおそれがある。そのため、健康起因事故を防止するためにも発症する前の早期発見や予防が重要となってくる。
2．事業者は、業務に従事する運転者に対し法令で定める健康診断を受診させ、その結果に基づいて健康診断個人票を作成して５年間保存している。また、運転者が自ら受けた健康診断の結果を提出したものについても同様に保存している。
3．自動車事故報告規則に基づく平成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約2,000件の中で、健康起因による事故件数は約300件を占めている。そのうち運転者が死亡に至った事案は60件あり、原因病名別にみると、心臓疾患が半数以上を占めている。
4．睡眠時無呼吸症候群（SAS）は、大きないびきや昼間の強い眠気など容易に自覚症状を感じやすいので、事業者は、自覚症状を感じていると自己申告をした運転者に限定して、SASスクリーニング検査を実施している。

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

1．四輪車を運転する場合、二輪車との衝突事故を防止するための注意点として、①二輪車は死角に入りやすいため、その存在に気づきにくく、また、②二輪車は速度が実際より速く感じたり、距離が近くに見えたりする特性がある。したがって、運転者に対してこのような点に注意するよう指導する必要がある。
2．アンチロック・ブレーキシステム（ABS）は、急ブレーキをかけた時などにタイヤがロック（回転が止まること）するのを防ぐことにより、車両の進行方向の安定性を保ち、また、ハンドル操作で障害物を回避できる可能性を高める装置である。ABSを効果的に作動させるためには、できるだけ強くブレーキペダルを踏み続けることが重要であり、この点を運転者に指導する必要がある。
3．バン型トラックの後方は、ほとんど死角となって見えない状態となることから、後退時の事故の要因となることがある。その対策として、バックアイカメラを装着して、死角を大きく減少させることができるが、その使用にあたっては、バックアイカメラにも限界があり、過信しないよう運転者に指導する必要がある。
4．車両の重量が重い自動車は、スピードを出すことにより、カーブでの遠心力が大きくなるため横転などの危険性が高くなり、また、制動距離が長くなるため追突の危険性も高くなる。このため、法定速度を遵守し、十分な車間距離を保つことを運転者に指導する必要がある。

問28　高速自動車国道において、A自動車（車両総重量８トンの事業用トラック）が前方のB自動車とともにほぼ同じ速度で50メートルの車間距離を保ちながらB自動車に追従して走行していたところ、突然、前方のB自動車が急ブレーキをかけたのを認め、A自動車も直ちに急ブレーキをかけ、A自動車、B自動車とも停止した。A自動車、B自動車とも安全を確認した後、走行を開始した。この運行に関する次のア～ウについて解答しなさい。



なお、下図は、A自動車に備えられたデジタル式運行記録計で上記運行に関して記録された６分間記録図表の一部を示す。

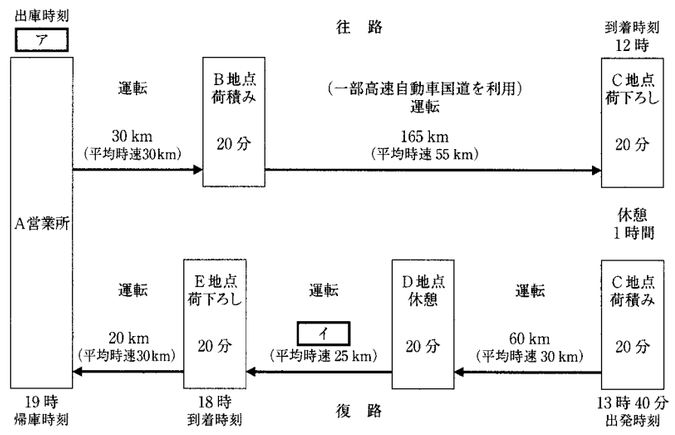
ア　左の記録図表からA自動車の急ブレーキを操作する直前の速度を読み取ったうえで、当該速度における空走距離（危険認知から、その状況を判断してブレーキを操作するという動作に至る間（空走時間）に自動車が走行した距離）を求めるとおよそ何メートルか。次の①～②の中から正しいものを１つ選び、解答用紙の該当する欄にマークしなさい。なお、この場合の空走時間は１秒間とする。
①　15メートル　　②　20メートル

イ　A自動車の急ブレーキを操作する直前の速度における制動距離（ブレーキが実際に効き始めてから止まるまでに走行した距離）を40メートルとした場合、A自動車が危険を認知してから停止するまでに走行した距離は、およそ何メートルか。次の①～②の中から正しいものを１つ選び、解答用紙の該当する欄にマークしなさい。なお、この場合の空走時間は１秒間とする。
①　55メートル　　②　60メートル

ウ　B自動車が急ブレーキをかけA自動車、B自動車とも停止した際の、A自動車とB自動車の車間距離は、およそ何メートルか。次の①～②の中から正しいものを１つ選び、解答用紙の該当する欄にマークしなさい。なお、この場合において、A自動車の制動距離及び空走時間は上記イに示すとおりであり、また、B自動車の制動距離は35メートルとする。
①　25メートル　　②　30メートル

問29　荷主から貨物自動車運送事業者に対し、往路と復路において、それぞれ荷積みと荷下ろしを行うよう運送の依頼があった。これを受けて、運行管理者は次に示す「当日の運行計画」を立てた。
この事業用自動車の運行に関する次のア～ウについて解答しなさい。なお、解答にあたっては、「当日の運行計画」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。

「当日の運行計画」
往　路
○　A営業所を出庫し、30キロメートル離れたB地点まで平均時速30キロメートルで走行する。
○　B地点にて20分間の荷積みを行う。
○　B地点から165キロメートル離れたC地点までの間、一部高速自動車国道を利用し、平均時速55キロメートルで走行して、C地点に12時に到着する。20分間の荷下ろし後、１時間の休憩をとる。
復　路
○　C地点にて20分間の荷積みを行い、13時40分に出発し、60キロメートル離れたD地点まで平均時速30キロメートルで走行する。D地点で20分間の休憩をとる。
○　休憩後、D地点からE地点まで平均時速25キロメートルで走行して、E地点に18時に到着し、20分間の荷下ろしを行う。
○　E地点から20キロメートル離れたA営業所まで平均時速30キロメートルで走行し、19時に帰庫する。



ア　C地点に12時に到着させるためにふさわしいA営業所の出庫時刻［ア］について、次の①～④の中から正しいものを１つ選び、解答用紙の該当する欄にマークしなさい。
①　７時00分　　②　７時20分　　③　７時40分　　④　８時00分

イ　D地点とE地点間の距離［イ］について、次の①～④の中から正しいものを１つ選び、解答用紙の該当する欄にマークしなさい。
①　45キロメートル　　②　50キロメートル
③　55キロメートル　　④　60キロメートル

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

問30　平成28年中のトラック（最大積載量５トン以上）による死亡・重傷事故について、事業用自動車の交通事故統計及び自動車事故報告規則により提出された事故報告書に基づき、下記のとおり、事故の特徴やその要因についての分析結果が導かれた。この分析結果をもとに、【事業者及び運行管理者が実施すべき事故低減対策のポイント】の中から【事故防止のための指導】として、A、B、Cに当てはまる最も直接的に有効と考えられる組合せを下の枠内の選択肢（①～⑧）からそれぞれ１つ選び、解答用紙の該当する欄にマークしなさい。なお、解答にあたっては、下記に記載されている事項以外は考慮しないものとする。

【死亡・重傷事故の特徴】

平成28年中の最大積載量５トン以上のトラックによる死亡・重傷事故381件について、車両の走行等の態様別にみると、直進時が73％、右折時が13％、左折時が９％となっている。

直進時の事故	右折時の事故	左折時の事故
・直進時の事故のうち72％が他の車両等との事故で、このうち高速道路等での追突事故が一番多い。 ・一般道路での歩行者等との事故は夜間が多い。	右折時の事故は、歩行者等と他の車両等との事故がそれぞれ約半数となっている。	左折時の事故のうち70％が自転車との事故で、バス・タクシーと比べて巻き込み事故が多い。

⇩　⇩　⇩

【事故の主な要因】

（高速道路等での事故） ・故障車両などの停止車両への追突 ・たばこや携帯電話の操作 （一般道路での事故） ・飲酒運転 ・動静不注意 ・伝票の整理によるわき見運転	・対向車から譲られた時の安全確認不足 ・二輪自動車等の対向車のスピードの誤認 ・対向車の後方の安全確認不足	・徐行・一時停止の不履行、目視不履行 ・左折前の確認のみで、左折時の再度の確認の不履行 ・前方車両への追従 ・大回りで左折する際の対向車等への意識傾注 ・車体が大きく死角が多い

⇩　⇩　⇩

【事故防止のための指導】

A	B	C

【事業者及び運行管理者が実施すべき事故低減対策のポイント】
ア　右折するときは、対向車に注意して徐行するとともに、右折したその先の状況にも十分注意を払い走行するよう運転者に対し指導する。
イ　運転中は前方不注視となるのを防ぐため、喫煙や携帯電話の使用などは停車してから行うよう運転者に対し指導する。
ウ　右折するときは、対向車の速度が遅い場合などは自車の速度を落とさず交差点をすばやく右折するよう運転者に対し指導する。
エ　大型車などは、内輪差が大きく、左側方の自転車や歩行者を巻き込んでしまう危険があることから、慎重に安全を確認してから左折するよう運転者に対し指導する。
オ　右折時に対向車が接近しているときは、その通過を待つとともに、対向車の後方にも車がいるかもしれないと予測して、対向車の通過後に必ずその後方の状況を確認してから右折するよう運転者に対し指導する。
カ　運転者の飲酒習慣を把握し、必要と考えられる運転者に対し、運転者の画像が確認できるアルコールチェッカーを運行時に携帯させ、随時運転者の飲酒状況をチェックできるようにする。
キ　衝突被害軽減ブレーキを装着したトラックの運転者に対しては、当該装置は、いかなる走行条件においても、前方の車両等に衝突する危険性が生じた場合には、確実にレーダー等で検知したうえで自動的にブレーキが作動し、衝突を確実に回避できるものであることを十分理解させる。
ク　二輪自動車は車体が小さいため速度を誤認しやすいことから、右折の際は、対向する二輪自動車との距離などに十分注意するよう運転者に対し指導する。
ケ　左折するときは、あらかじめ交差点の手前からできる限り道路の左側端に寄り、かつ、できる限り道路の左側端に沿って徐行するよう運転者に対し指導する。
コ　伝票等の確認は、走行中はわき見が原因で事故につながる可能性が高いことから、安全な場所に移動し停止した後に行うよう運転者に対し指導する。
サ　交差点を左折するときに、その進路の前方にある横断歩道を横断しようとする歩行者がいる場合は、当該横断歩道を徐行し、かつ、できる限り安全な速度と方法で進行するよう運転者に対し指導する。
シ　左折する際は、左折前の確認に加えて、左折時にも再度歩行者や自転車等がいないかをミラーや直視で十分確認するように運転者に対し指導する。

①　アウオ	②　アウク	③　アオク	④　イカキ
⑤　イカコ	⑥　イカサ	⑦　エケサ	⑧　エケシ

【正答表】

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

令和２年度 第１回 運行管理者試験問題 貨物

令和２年度・第１回「運行管理者試験（貨物）」が、８月23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18日（金）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（https://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　一般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。

１．一般貨物自動車運送事業を経営しようとする者は、国土交通大臣の認可を受けなければならない。
２．貨物自動車利用運送とは、一般貨物自動車運送事業、特定貨物自動車運送事業又は貨物軽自動車運送事業を経営する者が他の一般貨物自動車運送事業、特定貨物自動車運送事業又は貨物軽自動車運送事業を経営する者の行う運送（自動車を使用して行う貨物の運送に係るものに限る。）を利用してする貨物の運送をいう。
３．特別積合せ貨物運送とは、特定の者の需要に応じて有償で自動車を使用し、営業所その他の事業場（以下「事業場」という。）において、限定された貨物の集貨を行い、集貨された貨物を積み合わせて他の事業場に運送し、当該他の事業場において運送された貨物の配達に必要な仕分を行うものであって、これらの事業場の間における当該積合せ貨物の運送を定期的に行うものをいう。
４．国土交通大臣が標準運送約款を定めて公示した場合（これを変更して公示した場合を含む。）において、一般貨物自動車運送事業者が、標準運送約款と同一の運送約款を定め、又は現に定めている運送約款を標準運送約款と同一のものに変更したときは、その運送約款については、国土交通大臣の認可を受けたものとみなす。

問２　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．事業者は、事業計画に従い業務を行うに必要な員数の事業用自動車の運転者（以下「運転者」という。）を常時選任しておかなければならず、この場合、選任する運転者は、日々雇い入れられる者、3ヵ月以内の期間を定めて使用される者又は試みの使用期間中の者(14日を超えて引き続き使用されるに至った者を除く。）であってはならない。
２．事業者は、運転者及び事業用自動車の運転の補助に従事する従業員（以下「乗務員」という。）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、及び乗務員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、並びにこれらの施設を適切に管理し、及び保守しなければならない。
３．事業者は、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しておかなければならない。
４．運転者の乗務について、当該事業用自動車の瞬間速度、運行距離及び運行時間を運行記録計により記録しなければならない車両は、車両総重量が８トン以上又は最大積載量が５トン以上の普通自動車である。

問３　一般貨物自動車運送事業者（以下「事業者」という。）の安全管理規程等及び輸送の安全に係る情報の公表についての次の記述のうち、誤っているものを１つ選び、解答用紙の該当する欄にマークしなさい。なお、解答にあたっては、各選択肢に記載されている事項以外は考慮しないものとする。

１．貨物自動車運送事業法（以下「法」という。）第16条第１項の規定により安全管理規程を定めなければならない事業者は、安全統括管理者を選任したときは、国土交通省令で定めるところにより、遅滞なく、その旨を国土交通大臣に届け出なければならない。
２．事業用自動車（被けん引自動車を除く。）の保有車両数が100両以上の事業者は、安全管理規程を定めて国土交通大臣に届け出なければならない。これを変更しようとするときも、同様とする。
３．事業者は、毎事業年度の経過後100日以内に、輸送の安全に関する基本的な方針その他の輸送の安全に係る情報であって国土交通大臣が告示で定める①輸送の安全に関する基本的な方針、②輸送の安全に関する目標及びその達成状況、③自動車事故報告規則第２条に規定する事故に関する統計について、インターネットの利用その他の適切な方法により公表しなければならない。
４．事業者は、法第23条（輸送の安全確保の命令）、法第26条（事業改善の命令）又は法第33条（許可の取消し等）の規定による処分（輸送の安全に係るものに限る。）を受けたときは、遅滞なく、当該処分の内容並びに当該処分に基づき講じた措置及び講じようとする措置の内容をインターネットの利用その他の適切な方法により公表しなければならない。

問４　貨物自動車運送事業の事業用自動車の運転者に対する点呼についての法令等の定め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．次のいずれにも該当する一般貨物自動車運送事業者の営業所にあっては、当該営業所と当該営業所の車庫間で行う点呼に限り、対面による点呼と同等の効果を有するものとして国土交通大臣が定めた機器を用いた点呼（以下「IT点呼」という。）を行うことができる。
①　開設されてから３年を経過していること。
②　過去３年間所属する貨物自動車運送事業の用に供する事業用自動車の運転者が自らの責に帰する自動車事故報告規則第２条に規定する事故を発生させていないこと。
③　過去３年間点呼の違反に係る行政処分又は警告を受けていないこと。
④　貨物自動車運送適正化事業実施機関が行った直近の巡回指導において、総合評価が「D、E」以外であり、点呼の項目の判定が「適」であること。
２．同一事業者内の全国貨物自動車運送適正化事業実施機関が認定している安全性優良事業所（Gマーク営業所）間でIT点呼を実施した場合、点呼簿に記録する内容を、IT点呼を行う営業所及びIT点呼を受ける運転者が所属する営業所の双方で記録し、保存すること。
３．貨物自動車運送事業者は、点呼に用いるアルコール検知器を常時有効に保持しなければならない。このため、確実に酒気を帯びていない者が当該アルコール検知器を使用した場合に、アルコールを検知しないこと及び洗口液等アルコールを含有する液体又はこれを希釈したものをスプレー等により口内に噴霧した上で、当該アルコール検知器を使用した場合にアルコールを検知すること等により、定期的に故障の有無を確認しなければならない。
４．運行管理者の業務を補助させるために選任された補助者に対し、点呼の一部を行わせる場合にあっても、当該営業所において選任されている運行管理者が行う点呼は、点呼を行うべき総回数の少なくとも２分の１以上でなければならない。

問５　一般貨物自動車運送事業者の自動車事故報告規則に基づく自動車事故報告書の提出等に関する次の記述のうち、正しいものを２つ選び、解答用紙の該当する欄にマークしなさい。なお、解答にあたっては、各選択肢に記載されている事項以外は考慮しないものとする。

１．事業用自動車が鉄道車両（軌道車両を含む。）と接触する事故を起こした場合には、当該事故のあった日から15日以内に、自動車事故報告規則に定める自動車事故報告書（以下「事故報告書」という。）を当該事業用自動車の使用の本拠の位置を管轄する運輸支局長等を経由して、国土交通大臣に提出しなければならない。
２．事業用自動車の運転者が、運転中に胸に強い痛みを感じたので、直近の駐車場に駐車し、その後の運行を中止した。当該運転者は狭心症と診断された。この場合、事故報告書を国土交通大臣に提出しなければならない。
３．事業用自動車が高速自動車国道法に定める高速自動車国道において、路肩に停車中の車両に追突したため、後続車６台が衝突する多重事故が発生し、この事故により６人が重傷、4人が軽傷を負った。この場合、24時間以内においてできる限り速やかに、その事故の概要を運輸支局長等に速報することにより、国土交通大臣への事故報告書の提出を省略することができる。
４．自動車の装置（道路運送車両法第41条各号に掲げる装置をいう。）の故障により、事業用自動車が運行できなくなった場合には、国土交通大臣に提出する事故報告書に当該事業用自動車の自動車検査証の有効期間、使用開始後の総走行距離等所定の事項を記載した書面及び故障の状況を示す略図又は写真を添付しなければならない。

問６　次の記述のうち、一般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．自動車事故報告規則第５条（事故警報）の規定により定められた事故防止対策に基づき、事業用自動車の運行の安全の確保について、事故を発生させた運転者に限り、指導及び監督を行うこと。
２．法令の規定により、運転者として常時選任するため新たに雇い入れた者であって当該貨物自動車運送事業者において初めて事業用自動車に乗務する前３年間に初任診断（初任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）を受診したことがない者に対して、当該診断を受診させること。
３．従業員に対し、効果的かつ適切に指導及び監督を行うため、輸送の安全に関する基本的な方針を策定し、かつ、これに基づき指導及び監督を行うこと。
４．法令の規定により、運行指示書を作成し、及びその写しに変更の内容を記載し、運転者に対し適切な指示を行い、運行指示書を事業用自動車の運転者に携行させ、及び変更の内容を記載させ、並びに運行指示書及びその写しの保存をすること。

問７　一般貨物自動車運送事業者の事業用自動車の運行の安全を確保するために、事業者が行う国土交通省告示で定める特定の運転者に対する特別な指導の指針に関する次の文中、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．軽傷者（法令で定める傷害を受けた者）を生じた交通事故を引き起こし、かつ、当該事故前の［A］間に交通事故を引き起こしたことがある運転者に対し、国土交通大臣が告示で定める適性診断であって国土交通大臣の認定を受けたものを受診させなければならない。
２．運転者として常時選任するために新たに雇い入れた者（当該貨物自動車運送事業者において初めて事業用自動車に乗務する前［B］間に他の一般貨物自動車運送事業者等によって運転者として常時選任されたことがある者を除く。）に対して、特別な指導を行わなければならない。
この指導の時期については、当該貨物自動車運送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。ただし、やむを得ない事情がある場合には、乗務を開始した後［C］以内に実施する。

A　①　１年　　②　３年
B　①　１年　　②　３年
C　①　1ヵ月　②　3ヵ月

問８　一般貨物自動車運送事業者が運転者に記録させる乗務等の記録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．事業用自動車に係る運転者の乗務について、休憩又は睡眠をした場合にあっては、その地点及び日時を、当該乗務を行った運転者ごとに「乗務等の記録」（法令に規定する運行記録計に記録する場合は除く。以下同じ。）に記録させなければならない。ただし、10分未満の休憩については、その記録を省略しても差しつかえない。
２．事業用自動車に係る運転者の乗務について、道路交通法に規定する交通事故若しくは自動車事故報告規則に規定する事故又は著しい運行の遅延その他の異常な事態が発生した場合にあっては、その概要及び原因について、当該乗務を行った運転者ごとに「乗務等の記録」に記録をさせなければならない。
３．事業用自動車に係る運転者の乗務について、車両総重量が８トン以上又は最大積載量が５トン以上の普通自動車である事業用自動車に乗務した場合にあって、荷主の都合により集貨又は配達を行った地点(以下「集貨地点等」という。）で30分以上待機したときは、①集貨地点等、②集貨地点等に到着した日時、③集貨地点等における積込み又は取卸しの開始及び終了の日時、④集貨地点等から出発した日時等を、当該乗務を行った運転者ごとに「乗務等の記録」に記録させなければならない。
４．事業用自動車に係る運転者の乗務について、車両総重量が８トン以上又は最大積載量が５トン以上の普通自動車である事業用自動車に乗務した場合にあっては、「貨物の積載状況」を「乗務等の記録」に記録させなければならない。ただし、当該乗務において、法令の規定に基づき作成された運行指示書に「貨物の積載状況」が記載されているときは、「乗務等の記録」への当該事項の記録を省略することができる。

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。

１．一時抹消登録を受けた自動車（国土交通省令で定めるものを除く。）の所有者は、自動車の用途を廃止したときには、その事由があった日から15日以内に、国土交通省令で定めるところにより、その旨を国土交通大臣に届け出なければならない。
２．臨時運行の許可を受けた者は、臨時運行許可証の有効期間が満了したときは、その日から15日以内に、当該臨時運行許可証及び臨時運行許可番号標を行政庁に返納しなければならない。
３．登録自動車の使用者は、当該自動車が滅失し、解体し（整備又は改造のために解体する場合を除く。）、又は自動車の用途を廃止したときは、その事由があった日（使用済自動車の解体である場合には解体報告記録がなされたことを知った日）から15日以内に、当該自動車検査証を国土交通大臣に返納しなければならない。
４．自動車の所有者は、当該自動車の使用の本拠の位置に変更があったときは、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15日以内に、国土交通大臣の行う変更登録の申請をしなければならない。

問10　自動車の検査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．自動車は、指定自動車整備事業者が継続検査の際に交付した有効な保安基準適合標章を表示しているときは、自動車検査証を備え付けていなくても、運行の用に供することができる。
２．初めて自動車検査証の交付を受ける車両総重量7,990キログラムの貨物の運送の用に供する自動車については、当該自動車検査証の有効期間は１年である。
３．自動車の使用者は、自動車検査証又は検査標章が滅失し、き損し、又はその識別が困難となった場合には、その再交付を受けることができる。
４．検査標章は、自動車検査証がその効力を失ったとき、又は継続検査、臨時検査若しくは構造等変更検査の結果、当該自動車検査証の返付を受けることができなかったときは、当該自動車に表示してはならない。

問11　道路運送車両法に定める検査等についての次の文中、A、B、C、Dに入るべき字句を下の枠内の選択肢（①～⑥）から選び、解答用紙の該当する欄にマークしなさい。

１．登録を受けていない道路運送車両法第４条に規定する自動車又は同法第60条第１項の規定による車両番号の指定を受けていない検査対象軽自動車若しくは二輪の小型自動車を運行の用に供しようとするときは、当該自動車の使用者は、当該自動車を提示して、国土交通大臣の行う［A］を受けなければならない。
２．登録自動車又は車両番号の指定を受けた検査対象軽自動車若しくは二輪の小型自動車の使用者は、自動車検査証の有効期間の満了後も当該自動車を使用しようとするときは、当該自動車を提示して、国土交通大臣の行う［B］を受けなければならない。この場合において、当該自動車の使用者は、当該自動車検査証を国土交通大臣に提出しなければならない。
３．自動車の使用者は、自動車検査証の記載事項について変更があったときは、法令で定める場合を除き、その事由があった日から［C］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。
４．国土交通大臣は、一定の地域に使用の本拠の位置を有する自動車の使用者が、天災その他やむを得ない事由により、［D］を受けることができないと認めるときは、当該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を、期間を定めて伸長する旨を公示することができる。

①　新規検査	②　継続検査	③　構造等変更検査
④　予備検査	⑤　15日	⑥　30日

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．自動車の前面ガラス及び側面ガラス（告示で定める部分を除く。）は、フィルムが貼り付けられた場合、当該フィルムが貼り付けられた状態においても、透明であり、かつ、運転者が交通状況を確認するために必要な視野の範囲に係る部分における可視光線の透過率が60％以上であることが確保できるものでなければならない。
２．貨物の運送の用に供する普通自動車であって、車両総重量が８トン以上又は最大積載量が５トン以上のものの原動機には、自動車が時速90キロメートルを超えて走行しないよう燃料の供給を調整し、かつ、自動車の速度の制御を円滑に行うことができるものとして、告示で定める基準に適合する速度抑制装置を備えなければならない。
３．自動車の後面には、夜間にその後方150メートルの距離から走行用前照灯で照射した場合にその反射光を照射位置から確認できる赤色の後部反射器を備えなければならない。
４．自動車は、告示で定める方法により測定した場合において、長さ（セミトレーラにあっては、連結装置中心から当該セミトレーラの後端までの水平距離）12メートル（セミトレーラのうち告示で定めるものにあっては、13メートル）、幅2.5メートル、高さ3.8メートルを超えてはならない。

3　道路交通法関係

問13　道路交通法に定める車両の交通方法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．車両は、車両通行帯の設けられた道路においては、道路の左側端から数えて１番目の車両通行帯を通行しなければならない。ただし、自動車（小型特殊自動車及び道路標識等によって指定された自動車を除く。）は、当該道路の左側部分（当該道路が一方通行となっているときは、当該道路）に３以上の車両通行帯が設けられているときは、政令で定めるところにより、その速度に応じ、その最も右側の車両通行帯以外の車両通行帯を通行することができる。
２．車両等は、踏切を通過しようとするときは、踏切の直前（道路標識等による停止線が設けられているときは、その停止線の直前。以下同じ。）で停止し、かつ、安全であることを確認した後でなければ進行してはならない。ただし、信号機の表示する信号に従うときは、踏切の直前で停止しないで進行することができる。
３．車両は、道路外の施設又は場所に出入するためやむを得ない場合において歩道等を横断するとき、又は法令の規定により歩道等で停車し、若しくは駐車するため必要な限度において歩道等を通行するときは、徐行しなければならない。
４．貨物自動車運送事業の用に供する車両総重量8,500キログラムの自動車は、法令の規定によりその速度を減ずる場合及び危険を防止するためやむを得ない場合を除き、道路標識等により自動車の最低速度が指定されていない区間の高速自動車国道の本線車道（政令で定めるものを除く。）における最低速度は、時速50キロメートルである。

問14　道路交通法に定める追越し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．車両は、他の車両を追い越そうとするときは、その追い越されようとする車両（以下「前車」という。）の右側を通行しなければならない。ただし、法令の規定により追越しを禁止されていない場所において、前車が法令の規定により右折をするため道路の中央又は右側端に寄って通行しているときは、その左側を通行しなければならない。
２．車両は、法令の規定若しくは警察官の命令により、又は危険を防止するため、停止し、若しくは停止しようとして徐行している車両等に追いついたときは、その前方にある車両等の側方を通過して当該車両等の前方に割り込み、又はその前方を横切ってはならない。
３．車両は、法令に規定する優先道路を通行している場合における当該優先道路にある交差点を除き、交差点の手前の側端から前に30メートル以内の部分においては、他の車両（軽車両を除く。）を追い越そうとするときは、速やかに進路を変更しなければならない。
４．車両は、進路を変更した場合にその変更した後の進路と同一の進路を後方から進行してくる車両等の速度又は方向を急に変更させることとなるおそれがあるときは、進路を変更してはならない。

問15　道路交通法及び道路交通法施行令に定める酒気帯び運転等の禁止等に関する次の文中、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）何人も、酒気を帯びて車両等を運転してはならない。
（2）何人も、酒気を帯びている者で、（1）の規定に違反して車両等を運転することとなるおそれがあるものに対し、［A］してはならない。
（3）何人も、（1）の規定に違反して車両等を運転することとなるおそれがある者に対し、酒類を提供し、又は飲酒をすすめてはならない。
（4）何人も、車両（トロリーバス及び旅客自動車運送事業の用に供する自動車で当該業務に従事中のものその他の政令で定める自動車を除く。）の運転者が酒気を帯びていることを知りながら、当該運転者に対し、当該車両を運転して自己を運送することを要求し、又は依頼して、当該運転者が（1）の規定に違反して運転する［B］してはならない。
（5）（1）の規定に違反して車両等（軽車両を除く。）を運転した者で、その運転をした場合において身体に血液１ミリリットルにつき0.3ミリグラム又は呼気１リットルにつき［C］ミリグラム以上にアルコールを保有する状態にあったものは、3年以下の懲役又は50万円以下の罰金に処する。

A　①　運転を指示　　②　車両等を提供
B　①　車両に同乗　　②　機会を提供
C　①　0.15　　②　0.25

問16　道路交通法に定める交差点等における通行方法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．車両等（優先道路を通行している車両等を除く。）は、交通整理の行われていない交差点に入ろうとする場合において、交差道路が優先道路であるとき、又はその通行している道路の幅員よりも交差道路の幅員が明らかに広いものであるときは、その前方に出る前に必ず一時停止しなければならない。
２．車両等は、交差点に入ろうとし、及び交差点内を通行するときは、当該交差点の状況に応じ、交差道路を通行する車両等、反対方向から進行してきて右折する車両等及び当該交差点又はその直近で道路を横断する歩行者に特に注意し、かつ、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。
３．車両は、左折するときは、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、できる限り道路の左側端に沿って（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。
４．左折又は右折しようとする車両が、法令の規定により、それぞれ道路の左側端、中央又は右側端に寄ろうとして手又は方向指示器による合図をした場合においては、その後方にある車両は、その速度又は方向を急に変更しなければならないこととなる場合を除き、当該合図をした車両の進路の変更を妨げてはならない。

問17　道路交通法に定める運転者及び使用者の義務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．免許を受けた者が自動車等を運転することが著しく道路における交通の危険を生じさせるおそれがあるときは、その者の住所地を管轄する公安委員会は、点数制度による処分に至らない場合であっても運転免許の停止処分を行うことができる。
２．免許証の更新を受けようとする者で更新期間が満了する日における年齢が70歳以上のもの（当該講習を受ける必要がないものとして法令で定める者を除く。）は、更新期間が満了する日前６ヵ月以内にその者の住所地を管轄する公安委員会が行った「高齢者講習」を受けていなければならない。
３．車両等は、横断歩道等に接近する場合には、当該横断歩道等によりその進路の前方を横断し、又は横断しようとする歩行者等があるときは、当該歩行者等の直前で停止することができるような速度で進行し、かつ、その通行を妨げないようにしなければならない。
４．下の道路標識は、「車両は、８時から20時までの間は停車してはならない。」ことを示している。

「道路標識、区画線及び道路標識に関する命令」に定める様式
斜めの帯及び枠を赤色、文字及び縁を白色、地を青色とする。

『広報とらっく』令和２年度シリーズ企画

大規模自然災害から人々の暮らしを守るトラック運送業界

「晴れの国」を襲った大規模浸水被害

日頃からの備えと物流専門家の重要性を再認識

第3回　「平成30年7月豪雨」での一般社団法人岡山県トラック協会の取り組み

近年、我が国では、地震や台風、大雨や豪雪といった様々な自然災害が相次いで発生している。トラック運送業界では、そうした自然災害が発生した際には、国や自治体との協定を基に緊急支援物資輸送を迅速に展開し、被災者の命・生活を支える、「ライフライン」としての役割を懸命に果たすとともに、復興・復旧にも貢献している。

そこで、『広報とらっく』では、令和2年度のシリーズ企画として、トラック運送業界における社会的使命のひとつである「緊急支援物資輸送」をはじめとした、防災への取り組みを紹介していく。

今回は、「平成30年7月豪雨」に見舞われた、一般社団法人岡山県トラック協会（遠藤俊夫会長）の取り組みを紹介する。

豪雨被害で流された大型トラック（平成30年7月15日倉敷市真備町）

倉敷市真備町で深刻な水害　会員企業にも被害広がる

西田　末廣
専務理事

井内　正明
事務局長

平成30年6月28日から降り続いた大雨は、日本列島の広い範囲に及び、7月6日から8日にかけて1府10県で大雨特別警報が発表された。国と都道府県が管理する河川の被害は計315、土石流や土砂災害も32道府県で2581件発生するなど、広範囲で被害が発生した。特に、岡山、広島、愛媛の3県に被害が集中し、岡山県では倉敷市真備町で生じた大規模浸水被害の影響などもあり、県内で人的被害は死者89人（災害関連死を含む）、行方不明者3人、住宅被害は全・半壊、床上・下浸水など1万6379棟に上った。

岡山県トラック協会会員事業者の被害状況については、1270会員中なんらかの被害を受けた会員が85会員。人的な被害では、従業員が1人死亡（真備町）した事業者があった。また、事業用建物では58会員、事業用車両では51会員（172台）が被災した。岡山県ト協では、こうした被災会員に対して激甚災害融資（利子補給）を実施したほか、被災会員に対して会員同士で義捐金を募り、集まった浄財をお見舞金として配布（会長、専務、常務理事が手分けして手渡し）するなどした。

また、トラック協会事務局関係では、矢掛輸送サービスセンターの1階が浸水。1階事務所が床上1㍍位浸かったため使用不能となり、同年は年末まで倉敷支部に間借りして運営を行ったほか、新車へ更新したばかりの巡回用車両3台も浸水するなどした。

「岡山県内で大規模な浸水被害があったのが、30年7月6日金曜日の夜間から7日土曜日の早朝にかけてでした。岡山県ト協としては、7日の朝に遠藤俊夫会長を本部長とする災害対策本部を立ち上げ、それと前後して岡山県から岡山県ト協に対して緊急支援物資輸送の要請がありました。岡山県ト協では土曜出勤の職員がいたので、県から第一報を受けた職員から役職員へ連絡がまわり、通常であれば休日であった役職員が急遽出勤しました。当日は、岡山市内東部地域でも大規模な浸水被害があり、また、山間部での土砂崩れなどのほか、高速道路が通行止めになっていた影響で、一般道路へ車両が殺到してしまい交通障害が発生していました。役職員の中には、通常30分で事務所まで通勤できている道のりが3時間半くらいかかった者もいました」（西田末廣専務理事）

岡山県の緊急支援物資第一次拠点となった「コンベックス岡山」

「コンベックス岡山」に一次物資拠点　平成30年1月には訓練実施

岡山県ト協としては、発災当日に役職員が本部事務局に駆け付け、規定通りに防災・緊急輸送態勢を整え、第一報を受けた緊急支援物資輸送の手配・配送も即日完了した。その後一週間ほどは、県からの単発の輸送依頼が続いた。この間は、毛布、石灰の輸送など単発輸送があったが、組織的・継続的な輸送という感じではなかったという。後日、分かったところによると、当時はほぼ自衛隊が緊急支援物資輸送を担当しており、自衛隊の輸送の補完的な意味合いの輸送業務が主だったという。

実は、岡山県では同県や国土交通省、岡山県ト協、岡山市、倉敷市、津山市、岡山県倉庫協会などで構成される「岡山県支援物資物流体制強化検討協議会」が28年8月に設置され、県内で大規模災害が発生した場合、被災地に必要な緊急支援物資を確実に輸送するための民間のノウハウの共有や活用、また関係機関相互の連携強化などについて検討を重ねていた。同協議会では、課題の分析、緊急支援物資輸送業務のマニュアル整備などを進めていた。29年には「物資支援グループ運営マニュアル」が策定され、翌30年2月に改定されたばかりで、この中では岡山県の一次物資拠点を、「コンベックス岡山」とする手順などが定められていた。

また、緊急輸送業務に関連する協定についても、岡山県と岡山県ト協では、18年4月に「物資の緊急輸送・救援輸送」について締結済みで、さらに、29年12月には、「物資拠点への物流専門家の派遣」を追記済みだった。

同協定では、物流専門家の業務の範囲についても、「物資拠点の運営、物資の受入れ、荷役、仕分け、保管及び出庫等の物流業務」、「物流業務に必要となる施設及び資機材等の提供」、「物流業務に必要となる人員（作業員等）の派遣」と、具体的に明記されていた。

「こうした協定に基づいて、30年1月25日、26日の両日、コンベックス岡山で物資オペレーション訓練を実施しました。これは、コンベックス岡山に一次物資拠点を開設することと、国からのプッシュ型支援物資を一次物資拠点で受け入れ、荷下ろし・積替えを行った上で市町村の二次物資拠点へ輸送するものです。関係機関が一堂に会し、訓練は非常にスムーズにいきました。しかし、『平成30年7月豪雨』の際には、当時訓練に参加された方々が救命・救急の現場に派遣され、コンベックス岡山に駆け付けることができなかったなど、オペレーション訓練通りにいかなかったようです」（井内正明事務局長）

岡山県では、前述のように一次物資拠点については、当初からコンベックス岡山に開設することが決定していた。しかし、二次物資拠点については、協議会でも市町村等の自治体ごとに候補を持ち寄り、その後に選定することになっていた。このため、「平成30年7月豪雨」が発生した時点では、一次物資拠点だけは既定であったが、二次物資拠点は発災後に探すことになった。結果的に、被災状況等様々な要素から、倉敷市真備町の真備総合公園体育館に決定し、そこから倉敷市内の大小約70か所の避難所へ輸送という緊急支援物資の流れが完成した。

7月15日からトラック協会が運営を引き継いだコンベックス岡山の内部

なお、岡山県ト協からコンベックス岡山に物流専門家を派遣し、所属会員事業者を擁して組織的、本格的に稼働したのは7月15日の日曜日からとなる。ちなみに、政府がプッシュ型物資輸送のために「緊急物資調達・輸送チーム」を設置したのが7月10日であり、15日に岡山県ト協が一次物資拠点運営に参画するまでは、一次物資拠点の緊急支援物資は自衛隊が管理・輸送した。

「岡山県ト協として緊急支援物資輸送に携わった車両は延べ229台、派遣した物流専門家は延べ36人、また、物流専門家のほか拠点内で荷役、仕分けなどに従事した作業員は延べ172人となります。コンベックス岡山での活動は、7月15日から大体お盆前までで終了しました。また、二次物資拠点となった真備総合公園体育館での荷受け、荷役、仕分け、出庫など全体の管理はヤマト運輸㈱に担当していただきました。当初、一次物資拠点も二次物資拠点も混乱しましたが、一次物資拠点には岡山県ト協、岡山県貨物運送㈱、日本通運㈱などが関与し、二次物資拠点についてヤマト運輸が運営してからは、非常に順調になったと聞いています」（井内事務局長）

「運ぶ」を支え、環境と未来をひらく
ISUZU

つかれない車を目指して。

世界品質の
シートを、
クラスNo.1※1の
キャブに。

クラスNo.1 キャブ室内高1870mm※2　室内高1870mmを確保した立ち上がれるほどのキャブ

クラスNo.1 収納容量176ℓ※1　176ℓの収納量を誇る大型ヘッダーコンソール

ドイツ イスリングハウゼン社の高機能シートや広々とした室内空間で、新型ギガはより快適な労務環境を目指します。

もっと走れる明日のために。
NEW GIGA

クラスNo.1 運転席シート調整機能数※1
クラス唯一 ベンチレーション機能搭載※1

快適で疲れにくい運転のために
ショルダー調整機能や
ベンチレーション機能を
備えた高機能シート

動画公開中!

※1：2020年4月現在、いすゞ調べ
※2：国内大型トラックハイルーフ車室内高（コンソール取付フロアマット上面～ヘッドライニング）（2020年4月現在、いすゞ調べ）

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。

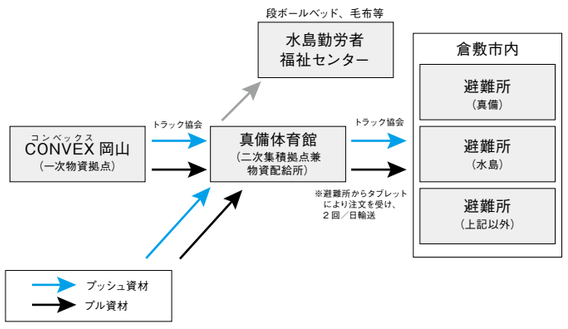
切れたライフラインを繋ぐトラック　災害物流はオーダーメイド

トラック協会が当時担当した業務を整理すると、国の要請により指定公共機関である大手5社が輸送したプッシュ型支援物資を一次物資拠点（コンベックス岡山）で受け入れ（7月14日まで自衛隊が一次物資拠点を管理・運営）、物資拠点の運営、物資の受け入れ、荷役、仕分け、保管および出庫等の物流業務を行うとともに、二次物資拠点（真備総合公園体育館）まで輸送、そこから各避難所へ緊急支援物資を輸送した（図）。

「当時、プッシュ型輸送でどんどん物資が届き、あっという間に一次物資拠点が満タンになったそうです。県や市の職員しかいないところにプッシュ型輸送の物資が届いたので、荷捌きが滞ったためです。また、二次物資拠点では、混乱のあまり避難所の方から必要なモノを引き取りにくる方式がしばらく続いたということです。私どもが一次物資拠点の運営に参画してからは、訓練通りに床面にテープを貼って、荷物の入り方の順番などを指示して、流れを整理しました。それまでは、食料品や日用品、雑貨品も乱雑になっていました。指示できる物流専門家がいないと、必要なものがどのような順番に流れるのか、どのように受け入れ、効率よく搬出するのかなど、全体を見て整理することができなかったようです。緊急時では、どこの自治体もそうだと思いますが、災害が発生してすぐは『人命救助優先』なので、危機管理を担当する部署では、そちらに人員を取られ、物資については他の部署から派遣されたスタッフが扱うなど、残念ながら訓練が活かされませんでした」（西田専務理事）

二次物資拠点となった真備総合公園体育館（平成30年7月15日、倉敷市真備町）

図　平成30年7月豪雨時の緊急支援物資の流れ



また、西田専務理事、井内事務局長ともに、一次・二次物資拠点の運営だけでなく、随所で「担当者との連絡体制が重要」「やっぱり物流専門家が必要」という場面に遭遇したという。拠点運営中によくあったのが、急な発注だった。そのなかの一つの例を挙げると、夕方に、「明日の朝一番に大型車2台を」という連絡があっても、即座に対応できないという残念なケースがあった。平時でも急すぎる輸送要請で、どの事業者からも「できれば、前日の昼12時までに連絡がほしい」と言われ、なんとか対応してもらったが、ドライバー不足が深刻な現在では、ドライバーのやりくりがつかずに管理職がトラックに乗るようなケースが多かった。

「宅配便のようには動けないのを分かってほしいと感じ、発注側にもその旨を伝えたのですが、担当者が毎回変わるので、なかなか引き継ぎがうまくいっていなかったのかもしれません。また、物流専門家は、オーダー表を見てパレットを使用するか否かや、荷姿や重さで、車両の大きさ、台数などがどのくらい必要かを即座に判断でき、これは、本当に専門家でないと活躍できない部分だと思いました。さらに、避難所へと向かう二次物資拠点を運営したヤマト運輸が持ち込んだタブレットを使ったシステムで、避難所からのニーズを吸い上げて配送していましたが、必要なものを必要な分だけ届けるなど、まさに『プロの力』が発揮されたと思います」（井内事務局長）

今回、西田専務理事は、実際に災害を経験して、「改めて、毎年実施している訓練が重要」と感じたという。また、訓練で得た知識や経験を自分で活かすだけでなく、「他の関係防災機関との強固な連絡・連携体制を築いておく必要がある」と痛感。災害はいつ起こるか分からない。担当者が異動するのは仕方ないが、訓練したノウハウや知識をそのまま引き継がないのは大きな損失であり、被災者にとって不幸だ。

また、トラック協会内部での体制の強化も必須だという。例えば、岡山県ト協はこれまでも緊急時に支援物資輸送をお願いする事業者を選定していたが、「もっと被災地の状況や被災者の細かいニーズに応えられるような車両を保有する事業者のピックアップも必要」との認識に至る。この豪雨は7月で、特に食料品輸送に冷蔵・冷凍のバン型車が活躍した。さらに、最終目的地である避難所には大型車はもちろん、4トンなどの中型車も乗り入れることが難しく、ほとんど2トンクラスのトラックが活躍していた。当然、こうした車両は日常業務で使用されており、急な要請には応えきれない場合がほとんどだった。このため「今後は事業者の数だけでなく、どのような車両を保有し、どのような輸送が得意かなどの情報もまとめたい」としている。

「『災害物流はオーダーメイド』ということも感じました。昨日まで普通にできたことが、災害が発生したことでライフラインが切れ、普通にできなくなるわけです。被災地では刻々とニーズが変わっていきます。その変化に対応し、輸送を一番いい状態にオーダーメイドで繋いでいくのが、トラック協会の役割だと思います」（西田専務理事）

さらに、今回、トラック協会として感じたことが「拠点整備の必要性」だという。一次物資拠点については、コンベックス岡山が機能しているが、さらに大きな災害が発生した場合に、コンベックス岡山の代替機能を持つような拠点を「トラック協会が補完できないか」ということも検討課題の一つだ。

また、現在、岡山県ト協は4つのサービスセンターを保有するが、いずれも建設から30年以上経っており、大規模修繕等の時期にきている。この改修時期に合わせて、「物資拠点を加えた施設に衣替えしたらどうか」などの声もある。

「もう、これ以上災害はあってはなりませんが、支部事務局が入る建物をトラックが容易に乗り入れられ、備蓄倉庫・物資拠点にもなる『万が一』に備える防災施設に作り替えることができれば、トラック運送業界はさらに公共的な役割を担い、いざという時に『あってよかった』『頼りになる』と思っていただけるのではないでしょうか。今回の災害の経験から、ソフト・ハードの両面からさらに防災対策を充実させて、特に、県との情報共有などシステムを強化していきたいと思っています」（同）

ほんのヒトコマ［第70回］

ウィズ・コロナ……「お店の人の名前じゃなくて、眉と目に特化した美容室だそうよ」

法令○×クイズ　～徐行編～

【解答】２面に問題

❶○（法第42条第2号）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下り坂を通行するときは、徐行しなければならない。
❷○（法第9条）車両は、歩行者用道路を許可を受けて通行するときは、特に歩行者に注意して徐行しなければならないと定められている。この場合、歩行者がいなくても徐行しなければならない。
❸○（法第37条の2第2項）車両等は、環状交差点に入ろうとするときは、徐行しなければならない。
❹×（法第71条第3号）道路の左側部分に設けられた安全地帯の側方を通過する場合において、当該安全地帯に歩行者がいるときは徐行することと定められており、歩行者がいない場合は徐行の義務はない。
❺×（法第31条）路面電車に乗降する者がいない場合において当該路面電車の左側に当該路面電車から1.5メートル以上の間隔を保つことができるときは、徐行して当該路面電車の左側を通過することができると定められており、徐行が義務づけられている。

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

182「郷土料理のすすめ⑦」八丁味噌の田楽

夏のスタミナ補給には甘辛味がいい。やわやわした豆腐に甘辛味の味噌がたっぷりかかった田楽をほおばると、運転疲れが吹っ飛ぶ。ご飯に合うのもうれしいところだ。

そういえば、豆腐田楽の名所は城下町に多い。武将たちも田楽で英気を養ったのだろうし、昔から味噌は兵糧になるくらいに栄養の塊なのである。

好例が、信長・秀吉・家康の三英傑を輩出した愛知県の豆味噌。大豆、大豆麹、塩だけで仕込むうま味たっぷりの辛口味噌だ。なかでも、徳川家康が生まれた岡崎には「八丁味噌」という名品があり、この豆腐田楽は絶品である。

八丁味噌という名称は、家康誕生の岡崎城から西へ八丁（約870メートル）行った八丁村（現・八帖町）で醸造されたことにちなむ。現代も、旧東海道を隔てて「合資会社八丁味噌（カクキュー）」と「株式会社まるや八丁味噌（まるや）」が向かい合って蔵を並べる。2社で八丁味噌協同組合をつくって、本場の本物の味を伝えているのだ。

どちらの蔵も江戸時代初期から伝わる製法をきっちり守っていて、大豆麹の味噌玉を木桶に仕込み、上に河原石を積み上げて重石とし、約2年間にわたって発酵させる。それだけに、完成した味噌は滋味に満ち、煮込んでも風味が失せない。

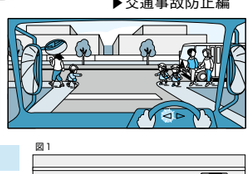
八丁味噌の真髄を地元で味わうなら、岡崎公園内の「八千代本店」に限る。豆腐田楽は竹串に豆腐を刺して焼き、みりんなどで味を調えた味噌を艶よくかけてある。口へ運ぶと、豆腐の淡味と濃厚な味噌味が共鳴し、酒を招き寄せる。そのとき、田楽を少し残しておいて、締めの菜飯のお伴にするのが賢い。菜飯は、しんなり干した大根葉をご飯と和えたもの。ちらちら見える緑が美しく、戦国時代以来ずっと味噌田楽の名パートナーである。（むかさ・ちえこ）

危険予知訓練（KYT）シートの解説（2面）

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。

▶交通事故防止編

あなたは一方通行路の出口にさしかかり左折しようとしています。交差道路の右側にはスクールバスが停車しており、周辺には子どもがいます。この場面にはどのような危険がありますか。また、危険を避けるためにはどのような運転をすればよいでしょうか。考えてみましょう。

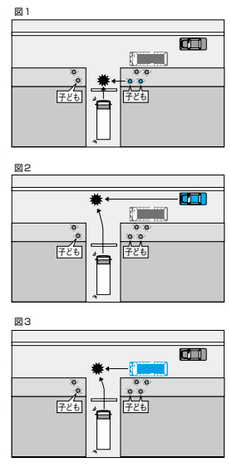


どのような危険がありますか？

①スクールバス周辺の子どもが自車の前に飛び出してきて衝突する危険があります（図1）。
②停車しているスクールバスを追い越そうとして、側方を通過してきた車両と衝突する危険があります（図2）。
③発進したスクールバスと、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スクールバスのそばに子どもが見えます。また、自車の左側には、バスの方に向かって手を振っている子どももいます。子どもは気になることがあると、周囲の確認をせずに飛び出してくることがあります。したがって、この場面では、子どもの動静に注意を払うことが必要です。子どもの飛び出しを予測して、いつでも止まれるようスピードを落として慎重に接近しましょう。
②片側１車線側の道路は、白の実線のセンターラインが交差点の中まで標示してあります。これは、片側１車線側の道路が「優先道路」であることを示しています。したがって、一方通行路を走行している自車は、片側１車線の道路を走行する車の進行を妨げてはなりません。また、スクールバスが停止して死角を作っているため、合流する道路の状況が分かりません。安易に左折しようとすると、スクールバスを追い越そうとして側方を通過してきた車両と衝突する危険があります。一時停止線の手前で確実に停止して、スクールバスの後方からバスの側方を通過して進行してくる車両の有無をしっかり確認しましょう。
③スクールバスが発進しようとしている場合は、発進を妨げず通過するのを待ちましょう。スクールバスが通過した後も、もう一度、横断歩行者等がいないか



など、丁字路の左右の安全を確認するとともに、自転車や二輪車の巻き込みがないか、ミラーと目視でしっかりチェックした上で、徐行して左折しましょう。

確かな品質と驚異の安さでお応えします。
PA-MAN Ad Blue
安全で、便利な関連商品も充実!!

アド・ブルー　共通仕様　●成分：尿素／32.5%、純水／67.5%　●材質：キャップ、ノズル、内袋/ポリエチレン、外箱/段ボール
10ℓ　品番 15902 00000　型式 ADB10L　1,230円 税別　商品ページはこちら
尿素SCRシステム搭載ディーゼル機関用尿素水溶液。アドブルーライセンス番号0003040
●自重：10.5kg
20ℓ　品番 15903 00000　型式 BIB20L　2,310円 税別　商品ページはこちら
尿素SCRシステム搭載ディーゼル機関用尿素水溶液　JISマーク取得品　AUS32JISK2247-1適合品
●自重：21kg
毎月第4火曜日「アド・ブルーの日」　5ヶ以上 3%OFF!　10ヶ以上 5%OFF!

電動式アド・ブルー用ポンプ　20ℓ用　乾電池式
品番 37100 02000　型式 PDE20V　2,530円 税別　商品ページはこちら
●吐出ホースサイズ：外径φ19㎜×長さ1m　●吐出量：約9ℓ/min　●使用可能温度：5～40℃　●使用電池：単1形乾電池×2本(別売)
●材質：本体/プラスチック樹脂、ノズル部/樹脂、パイプ・ホース/樹脂　●自重：0.34kg(電池含まず)
※アド・ブルーは別売です。

電動式アド・ブルー用ドラムポンプ　商品ページはこちら
品番 37100 08000　DC12V　AC100V　200ℓドラム缶用
型式 PDE200　16,569円 税別
●吐出ホースサイズ：外径φ27㎜×長さ2m　●吐出量：約19ℓ/min　●使用可能温度：5～40℃
●材質：本体/プラスチック、ノズル・パイプ/ステンレス、樹脂　●付属品：AC/DCアダプター(コード長さ約4m)、パワーケーブル(長さ約1.2m)、DCケーブル(長さ約4m)、変換アダプターφ63.2㎜　●セット自重:2.45kg

完全無料の　アルコールチェッカー点呼システム　アル・コールを今スグチェック!!　スマートフォン等で行えるドライバー点呼システム　https://al-call.jp/

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
品質マネジメントシステムに関するISO9001取得　ISO9001:2015
E-mail:hr1@pa-man.com　〒550-0021　大阪市西区川口４-１-５
ご注文電話 0120-202-800　ご注文FAX 0120-200-201
商品の詳細は当社ホームページ、又はカタログをご覧ください。
オンラインショップパーマンショップへは、トラックパコちゃんで検索!　https://pa-man.shop/
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]

天然ガストラックは　NGV
エネルギーセキュリティの向上に貢献します

日本では輸送用燃料のほとんどを石油系燃料（ガソリン、軽油）に依存しており、大きな課題になっています。天然ガス自動車の普及により、輸送用燃料を多様化でき、エネルギーセキュリティの向上が図れます。天然ガスは世界に豊富に分布しており、課題解決へ大きな期待がかかっています。

【対象となるSDGsの例】

石油依存度
運輸部門　石油依存度 98%
民生部門　石油依存度 25%
産業部門　石油依存度 34%
（出典：資源エネルギー庁　2016年度総合エネルギー統計）

【運輸部門の天然ガス利用拡大】
・燃料調達の安定性向上
・価格変動リスクの分散
・災害時の交通、物流ネットワークの強靭化

都市間輸送の燃料多様化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

一般社団法人　日本ガス協会　〒105-0001　東京都港区虎ノ門1-15-12　TEL:03-3502-0215　http://www.gas.or.jp/ngvj/

ニュース・ターミナル（トラック協会等ニュース）

全ト協

「標準的な運賃」普及促進に向けて取り組みを推進

事業者向けセミナーを全国各地で開催

「一般貨物自動車運送事業に係る標準的な運賃」が4月24日に告示されたのを受けて、全日本トラック協会では現在、会員事業者・荷主への普及促進と、荷主対策の深度化に向けた活動を展開している。

全ト協による主な取り組みは次の通り。

①標準的な運賃の告示および通達に係る解説書の作成・配布

会員事業者の運賃・料金設定や荷主との交渉に活用できる解説書を作成し、配布する。

②会員事業者向け「標準的な運賃」普及セミナーの開催

同解説書を活用した会員事業者向けのセミナーを開催し、標準的な運賃の普及を図る。同セミナーは、8月4日開催の北海道を皮切りに、全国各地で8月～11月にかけて開催する予定。また、同セミナーの内容を受け、原価計算の方法などについて解説する「原価計算活用セミナー」を開催する。

③荷主向け業界紙等への広報活動

荷主向け業界紙等に「標準的な運賃」の趣旨等を示す広告を掲載し、荷主企業に対して同制度の周知を図る。

④会員事業者が取引する荷主へのパンフレット等の作成・送付

荷主企業等に対して標準的な運賃への理解・協力を求めるため、同制度の概要をまとめたパンフレットを作成し、会員事業者が取引する荷主宛てに直接送付する。

⑤荷主対策の深度化に向けた取り組み

貨物自動車運送事業法改正の柱のひとつである「荷主対策の深度化」について、荷主企業に周知を図る。また、ドライバーを対象に、荷主に対する情報収集調査をトラックステーション（TS）等で実施。7月14日～16日にかけて東神TSと大宮TSで実施した（第1期、写真）のに続き、秋以降、地方部での調査（第2期）を実施する。

なお、新型コロナウイルス感染症による影響を鑑み、セミナーの開催方法や荷主企業への働きかけのタイミングについては、十分配慮を行った上で実施していく予定。

全ト協では、これらの活動を通じて、「標準的な運賃」の普及促進等を図っていく。

トラック運送業界の景況感 令和2年4月～6月期

30・1ポイント悪化も今後は改善の見通し

全日本トラック協会は8月14日、令和2年4月～6月期の「トラック運送業界の景況感（速報）」を発表した。

新型コロナウイルス感染症の感染拡大への対応として、消費者等のライフスタイルの変化などにより通販需要が拡大したことから、宅配貨物の輸送量・営業収入・営業利益が大幅に改善したものの、一般貨物、宅配以外の特積貨物の輸送量・営業利益等は大幅に悪化。

景況感の判断指標はマイナス112・5となり、前回（マイナス82・4）から30・1ポイント悪化した。

今後は、経済活動が徐々に再開されているなど、事業環境改善の兆しが感じられ始めたことから、同指標は1・7ポイント改善し、マイナス110・8となる見込み。

国交省

「働きやすい職場認証制度」申請受付を開始

9月16日～12月15日

国土交通省は8月21日、今年度より「働きやすい職場認証制度」（正式名称・運転者職場環境良好度認証制度）を創設すると発表した。

同制度は、トラック運送業をはじめとした自動車運送事業の運転者不足に対応するための総合的取り組みの一環として実施するもの。本制度を通じ、職場環境改善に向けた各事業者の取り組みを「見える化」することで、求職者のイメージ刷新を図り、運転者への就職を促すとともに、事業者に対してさらなる改善の取り組みを促すことで、より働きやすい労働環境の実現や安定的な人材の確保を図っていく。

認証の審査要件としては、中小事業者による申請を容易にし、取り組みの円滑な浸透・普及を図る観点から、①法令遵守等、②労働時間・休日、③心身の健康、④安心・安定、⑤多様な人材の確保・育成――の5分野について、基本的な取組要件を満たした場合、「一つ星」認証（写真）を取得できる。なお、今年度は試行運用として「一つ星」認証のみ実施され、来年度以降「一つ星」「三つ星」認証が実施される。

認証結果の活用方法として、厚生労働省との連携により、ハローワークにおける求人票への記載や、認証事業者と求職者のマッチング支援の実施が検討されているほか、求人エージェントと連携し、認証事業者の先進的な取り組みが広く発信される予定。

認証単位は事業者（法人）単位となるが、都道府県単位でも申請可能。認証実施団体である（一財）日本海事協会が受付、審査および認証手続きを実施する。

「一つ星」認証マーク

申請受付期間は令和2年9月16日㈬～12月15日㈫。審査料は1申請当たり5万円（税別）、登録料は同6万円（同）。なお、インターネットによる電子申請の場合、審査料が3万円（同）に割引される。

なお、申請に関する詳細は、同制度のホームページを参照のこと。

「標準的な運賃」事務局向け説明会を開催

リモート参加含め職員の理解促進を図る

全日本トラック協会は8月19日、「標準的な運賃」に係る事務局職員向け説明会を全日本トラック総合会館で開催した。

同説明会は、都道府県トラック協会事務局を対象に実施したもの。8都府県の協会から出席者があったほか、新型コロナウイルス感染症の感染防止の観点から、39道府県の協会はインターネットによるリモート参加となった。

当日は、馬渡雅敏副会長のあいさつの後に、全ト協が作成した標準的な運賃の告示および通達に係る解説書をもとに説明を実施。「概要・手続編」の講師として登壇した国土交通省の伊地知英己自動車局貨物課長は、「必要なコストに見合った対価を収受し、トラックドライバーの労働環境改善を実現させるためには、全ての事業者が標準的な運賃を採用していくことが必要。事業者の皆様には、ドライバーの労働環境改善の実現に向けて、荷主と協力しながら、時間外労働の罰則付き上限規制が適用される令和6年4月1日を迎えていただきたい」と述べた。

また、「解説編」では、日本PMIコンサルティング㈱の小坂真弘代表取締役（税理士）が登壇した。

なお、全国各地では、事業者向けの標準的な運賃に関する普及セミナーが、8月4日以降順次開催されている。

事務局を対象とした説明会を開催（8月19日、全ト協）

都道府県ト協

業界のイメージアップを目指して女性部会を設立

大分県トラック協会

大分県トラック協会（仲浩会長）では、このほど女性部会を設立し、8月3日に設立総会を開催した。

同部会は、運送業界における女性の活躍の場を広げるとともに、業界のイメージアップを図ることを目的に設立。大分県ト協会員事業者のうち、17社20人が部会員として参加している。

同部会長には、加来美恵子氏(有)東浜陸運社長）が就任。設立総会では、加来部会長が設立宣言を行い、「女性部会の使命は、女性が活躍できる運送業界を創り出すこと。業界が急速に変化する中で、未来へ繋ぐ架け橋として、進取果敢に邁進することを誓う」と宣言した。

これにより、今回設立された大分県を含め、27都道府県トラック協会に女性部会が設立されたことになる。

加来美恵子部会長㊧と仲浩会長㊨（8月3日、大分県トラック会館）

青年部会「継運会」と城南支部会員事業所が芦北で災害ボランティア活動を実施

熊本県トラック協会

熊本県トラック協会（住永豊武会長）の青年部会「継運会」（堀内貴央部会長）は8月6日、「令和2年7月豪雨」において大きな被害のあった被災地域の一つである、熊本県芦北町（佐敷地区、白岩地区、桑原地区）で、災害ボランティア活動を行った。

当日は、地元支部である城南支部（富田康方支部長）の協力により、総勢約50人が災害ごみ等の搬出・運搬活動を行った。今回は、佐敷地区を中心に、白岩、桑原の3地区で、家屋から出された災害ゴミの分別・収集を行い、災害ゴミ仮置き場まで運搬した。運搬にあたっては、手荷役を中心とした積み込みを行い、2㌧トラック等17台により災害ゴミ仮置き場まで輸送を行ったが、家屋前に出された災害ゴミはまだまだ多い状況で、今回の活動により、災害の規模の大きさと広範囲に被害が発生していることが分かった。

災害ゴミ積込作業を行う熊本県ト協青年部員ら（8月6日、熊本県）

熊本県ト協女性部会「肥後六花会」人吉市へマスクや手袋など支援物資寄贈

熊本県ト協女性部会「肥後六花会」（竹下由美部会長）は8月3日、「令和2年7月豪雨」災害の被災地となった人吉市へ支援物資の寄贈を行った。当日は、松岡隼人人吉市長が対応し竹下部会長、上田裕子副部会長が部会員を代表して支援物資を手渡した。この支援物資は、女性部会として「何かできないか」と検討を重ね、被災者の支援活動の一助とするため現地で不足していると予想される①軍手3021組、②作業用手袋268組、③ビニール手袋358組、④使い捨てマスク4170枚――を寄贈したもの。これらの品物は部会員からの寄付。

寄贈を受けた松岡市長は「災害の規模が大きく、コロナの影響もあり、復旧にはまだまだ時間がかかるのでこれらの支援物資は大変ありがたい」と感謝の言葉を述べた。

松岡人吉市長（中央）へ支援物資を手渡す竹下部会長㊧と上田副部会長㊨

『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

- 急な車線変更
- 不用意なクラクション
- コンビニや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

事業用トラックは車体が大きいことから、一般乗用車より目立ち、上記の行為が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。道路交通法が改正され令和2年6月末からあおり運転が厳罰化されるなど、マナーからルールへと状況は変わってきましたが、他車から迷惑行為を受けても冷静に対応するとともに、自身もより一層の安全運転に努めましょう。

2020・9・1

こちら広報室 四季折々 190

▼祖父は厳格で、商才に長けた人でした。家計を切り詰め、少しずつ蓄えた資金で土地を買い、一定の財を成しました。多少なり豊かになっても、決して贅沢をせず、一汁一菜に近い生活を続けました。今の今まで、一つの部屋で和気藹々と談笑していた親戚の叔父や叔母は、祖父が現れると皆一様に硬直して緊張感が漂いました。そんな祖父も、幼子の私を含め孫には相好を崩し、柔和な一面を垣間見せました。▼祖父は、当時としては長身かつ頑健な体躯でしたから、浮世話の一つもあったかもしれません。私は、父の実家の仏間に掛かる祖父の写真が好きで、いつも長々と見ていると、祖母から「またここに居た」と言われたのを記憶しています。今にして思い起こせば、粋で凛とした祖父に憧れのようなものがあったのでしょう。自分が、写真の中で一点を凝視する祖父の年齢に限りなく近づいたのは紛れもない事実です。▼不思議なもので、最近はよく過去の出来事を繰り返し夢に見ます。これは「時間意識のフローティング現象（過去思考）」というもので、誰しも人生の折り返し点を過ぎた頃から見始めるようです。母の胎内にいた時の心地よさを頭の中で意識してやまないのでしょうか。そこには強風や荒波のない「凪の状態」が存在し、現世とは隔絶された世界が拡がっているのです。▼祖父は絵心があり、素朴な地蔵様や道祖神、羅漢様が好きで、画用紙にクレヨンで描いていました。▼以前、京都市内の嵯峨野にある愛宕（おたぎ）念仏寺を訪れた際に、1200体余りの羅漢像「千二百羅漢」が境内のそこかしこに置かれていました。鬱蒼とした境内は、物音一つない静寂に包まれ、そこに喜怒哀楽を凝縮した、一つとして同じ表情のない「顔・顔・顔」がところ狭しと鎮座していました。▼ゆっくりと、自分の顔に似た羅漢を探しましたが、ついに見つけることは出来ませんでした。長きに亘る武家社会から現代社会まで様々な状況の下、天下泰平の安寧の時や、飢餓飢饉等で鬼哭啾啾の時に、これら羅漢様は化野の地から「市井の民を見守っていたに違いない」と思うと、自然に手を合わさずにはいられませんでした。▼この夏は、平年と大きく様変わりして、誰もがひたすら忍耐を強いられる「特別な夏」でした。フローティング現象が暫しの間、心地よい時間をもたらしてくれるならそれもありですが、無意識のうちに逆の「未来思考」に夢が向かった場合、さて、どのような展開が待ち受けているのか、怖くもあり密かな楽しみでもあります！

（山崎　薫）

東京都トラック協会

第21期「物流経営士資格認定講座」受講生を募集

申し込みは9月30日㈬まで

募集人員	32人
受講資格	①（一社）東京都トラック協会会員事業者の役員またはその社員で、経営管理職の経験3年以上の方、もしくはこれに準ずる方 ②関東トラック協会会員事業者の役員またはその社員で、経営管理職の経験3年以上の方、もしくはこれに準ずる方 ③その他、特に会長が認めた方
申込期間	令和2年8月14日（金）～9月30日（水）
申し込み先	募集パンフレットに付属の受講申込書（東京都トラック協会ホームページ［HP］よりダウンロード可能）に必要事項を記載の上、所属支部（関東各県トラック協会会員の場合は所属協会）を経由し、東ト協教育研修部宛てにFAXで申し込む（その他の方は直接教育研修部へ） ※募集パンフレットは東ト協各支部にも配布してあります。
研修期間	令和2年10月28日（水）～令和3年7月21日（水） ※修了式は令和3年9月8日（水）
授業時間	総計116時間
受講料	⑴東ト協会員事業者の役員およびその社員：35万円（税込み） ⑵関ト協会員事業者の役員およびその社員：35万円（税込み） ⑶その他：40万円（税込み）
授業予定日時・場所	日時：原則として水曜日　13時30分～17時45分 （※講師の都合により曜日・時間変更の場合あり） 場所：東京都トラック総合会館研修室　他
問い合わせ先	（一社）東京都トラック協会 業務部教育研修グループ 〒160-0004 東京都新宿区四谷3-1-8 ☎03-3359-4137／FAX 03-3359-6020

※年間時間割およびカリキュラムや申し込み方法等の詳細は東ト協HPを参照。

令和3年度「流通経済大学全ト協推薦入試」実施

今回から「総合型選抜自己アピール」方式に

物流関係の教育・研究に力を入れている流通経済大学（本部：茨城県龍ケ崎市）では、令和3年度（2021年度）入学試験において、全日本トラック協会からの推薦入試を実施する。

3年度の推薦入試は、従来のAO入試に代わり、「総合型選抜自己アピール」方式で行われる。

出願方法等に関する詳細については、流経大「入試情報ホームページ」および全ト協ホームページを参照。

検査時に車両を自動撮影！
顧客・車両管理を強力バックアップ!!

検査車両撮影システム
CS-Photo α6
・検査ラインとの連動で車両を6台のカメラで自動撮影し、お客様の管理と共にコンプライアンスを強化します。
・カメラは最大12台までの接続が可能です。

使用水量の大幅削減！
ラクに・エコに・キレイに!!

大型車両用門型洗車機
ビッグウォッシャー アバンザード
・車種判別センサーで「車種」と「大きさ」を自動的に判別し、車に合わせた最適な洗車を可能にしました。
・洗車に伴うスタッフの負担軽減と業務の効率化を強力サポート！

販売元 株式会社イヤサカ　本社／〒113-0034 東京都文京区湯島3-26-9 Tel.03-3833-6110 Fax.03-5688-7074　http://www.iyasaka.co.jp

業務でお困りの際はご相談ください

困った時に誰に聞いたらいいかわからない。
そんな経験はありませんか。
私たちは、物流業務における問題解決のプロフェッショナルとして
トラックメイトシリーズと共に、安心も販売しています。

新登場

受注配車システム トラックメイト配車Pro
トラック運送業者向け総合管理システム トラックメイトPro4
あずかりメイト

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
詳しくは、当社サイトもご覧ください PC・タブレット・スマホ対応サイト

掲示用

社会的信頼を失墜させる飲酒運転

全日本トラック協会では、令和２（２０２０）年までを目標年とする「トラック事業における総合安全プラン２０２０」を策定し、「飲酒運転ゼロ」を目標とし、関係者一丸となって取り組んできましたが、今年８月21日までに全国で20件もの飲酒運転事故が発生しました。

トラック運送業界は、コロナ禍にあっても、社会機能を維持するために事業を継続し、生活（くらし）と経済の「ライフライン」として社会貢献を行っていますが、一部の心ないドライバーが惹起した飲酒運転事故が続けば、業界全体の信頼を失墜させてしまうことになりかねません。ここでは、最新の車籍別事故件数・事例を紹介しますので、社内で情報を共有し、飲酒運転根絶意識を向上させるなど指導監督の取り組みを強化して下さい。

図1 車籍地別飲酒運転事故件数※

※飲酒運転事故件数は、平成29年から令和元年までの各年の飲酒運転による事故件数と、令和２年８月21日時点での速報値の累計（96件）です。

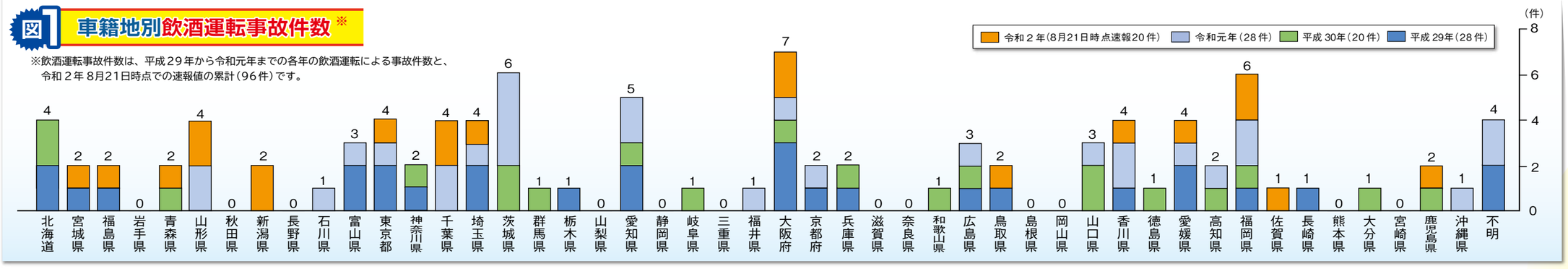


図2 事業用トラックの飲酒運転事故事例　（令和２年１月～８月21日）（速報値）

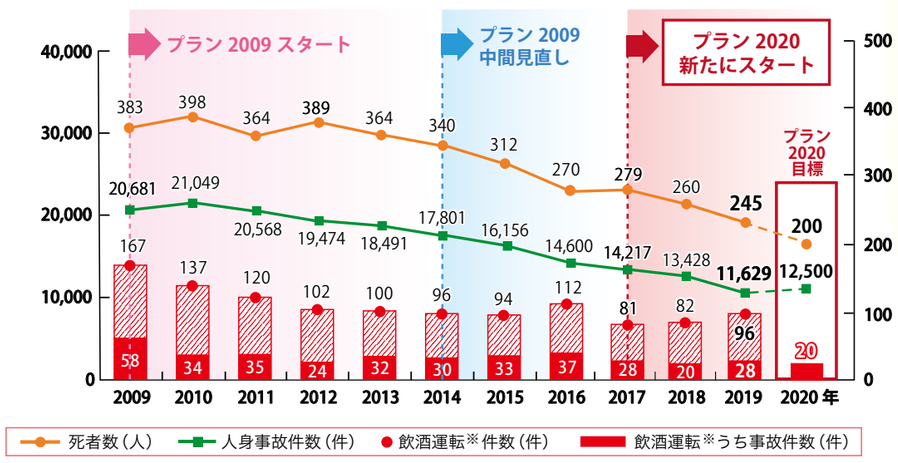
	事故等の種類	車籍地	発生日時	死傷状況 死亡	死傷状況 負傷	当時の状況
1	酒気帯び衝突	千葉県	1月20日 9時45分			千葉県の県道の交差点において、同県に営業所を置くトラクタ・ポールトレーラが運行中、信号待ちで停車中の軽乗用車に衝突した。 この事故による負傷者はなし。 事故後の警察による調べにより、当該トラクタ・ポールトレーラ運転者は、道路交通法違反（酒気帯び運転）の疑いで逮捕された。
2	酒気帯び追突	大阪府	1月31日 10時10分		1	茨城県の県道において、大阪府に営業所を置くトラックが運行中、前方を走行中のトラックに追突した。 この事故により、追突されたトラックの運転者が軽傷を負った。 事故後の警察による調べにより、当該トラック運転者は、道路交通法違反（酒気帯び運転）の疑いで逮捕された。
3	酒気帯び物損	鳥取県	2月10日 17時20分			千葉県の神社敷地内において、鳥取県に営業所を置くトラクタ・バンセミトレーラが方向転換をしようとしたところ、当該神社の建物に接触した。 この事故による負傷者はなし。 事故後の警察の調べにより、当該トラクタ・バンセミトレーラ運転者の呼気からアルコールが検出されたため、道路交通法違反（酒気帯び運転）の疑いで逮捕された。
4	酒気帯び追突	東京都	3月17日 21時10分	1		愛知県の国道において、都内に営業所を置く大型トラックが運行中、前方の乗用車に追突し、その弾みで当該乗用車が別の乗用車に追突した。 この事故により、当該トラックに追突された乗用車の運転者が死亡した。 事故後の警察の調べにより、当該トラック運転者の呼気からアルコールが検出されたため、道路交通法違反（酒気帯び運転）の疑いで逮捕された。
5	酒気帯び物損	宮城県	4月4日 20時55分			岩手県の高速道路において、宮城県に営業所を置くトラックが運行中、中央分離帯のワイヤーロープに衝突した。 この事故による負傷者はなし。 事故後の警察による調べにより、当該トラック運転者は、道路交通法違反（酒気帯び運転）の疑いで逮捕された。
6	酒気帯び路外逸脱	山形県	4月22日 1時40分			山形県の県道において、同県に営業所を置くトラックが運行中、路外に逸脱し水田に転落した。 この事故による負傷者はなし。 事故後の警察の調べにより、当該トラック運転者の呼気からアルコールが検出されたため、道路交通法違反（酒気帯び運転）の疑いで逮捕された。
7	酒気帯び衝突	大阪府	4月24日 8時58分		1	兵庫県の国道において、大阪府に営業所を置くトラックが運行中、前方のバイクを追い越そうとしたところ、接触し当該バイクが転倒した。 この事故により、当該バイクの運転者が軽傷を負った。 事故後の警察の調べにより、当該トラック運転者の呼気からアルコールが検出されたため、道路交通法違反（酒気帯び運転）の疑いで逮捕された。
8	酒気帯び物損	佐賀県	4月29日 0時50分			佐賀県の県道において、同県に営業所を置くトラクタが運行中、道路脇の無人の車庫に衝突した。 この事故による負傷者はなし。 事故後の警察の調べにより、当該トラクタ運転者は、道路交通法違反（酒気帯び運転）の疑いで逮捕された。
9	酒気帯び物損	愛媛県	5月2日 18時40分			千葉県の駐車場において、愛媛県に営業所を置くトラクタ・コンテナセミトレーラが運行中、当該駐車場内のポールに衝突した。 この事故による負傷者はなし。 事故後の警察の調べにより、当該トラクタ・コンテナセミトレーラ運転者の呼気からアルコールが検出されたため、道路交通法違反（酒気帯び運転）の疑いで逮捕された。
10	酒気帯び物損	香川県	5月10日 13時			大阪府の高速道路において、香川県に営業所を置くトラックが運行中、左側フェンスに衝突した。 この事故により、荷物は散乱したが、負傷者はなし。 事故後の警察の調べにより、当該トラック運転者の呼気からアルコールが検出された。
11	酒気帯び衝突	福島県	5月11日 15時30分		1	静岡県の国道において、福島県に営業所を置く大型トラックが運行中、前を走行していた車両に衝突した。 この事故により、衝突された車両の運転者が軽傷を負った。 事故後の警察の調べにより、当該トラック運転者の呼気からアルコールが検出されたため、道路交通法違反（酒気帯び運転）の疑いで逮捕された。
12	酒気帯び衝突	新潟県	5月12日 7時55分			群馬県の高速道路のパーキングエリア内において、新潟県に営業所を置くトラックが運行中、駐車中のトラックに衝突した。 この事故による負傷者はなし。 事故後の警察の調べにより、当該トラック運転者の呼気からアルコールが検出されたため、道路交通法違反（酒気帯び運転）の疑いで逮捕された。
13	酒気帯び物損	鹿児島県	5月19日 6時10分			宮崎県の国道において、鹿児島県に営業所を置くトラクタ・トレーラが運行中、ガードレールに接触した。 この事故による負傷者はなし。 現地にいた他のドライバーから警察の事故処理の様子が普通では無いとの連絡を受け、当該トラクタ・トレーラ運転手へ再度確認したところ、飲酒が発覚したとのこと。
14	酒気帯び衝突	福岡県	5月26日 17時55分			岡山県の市道において、福岡県に営業所を置くトラックが運行中、行き違いの為停車していた軽貨物車両に接触した。 この事故による負傷者はなし。 事故後の警察の調べにより、当該トラック運転者の呼気からアルコールが検出されたため、道路交通法違反（酒気帯び運転）の疑いで逮捕された。
15	酒酔い衝突	千葉県	6月2日 5時27分		1	千葉県の国道（片側２車線）において、同県に営業所を置く大型トラックが第２通行帯を運行中、前方の第１通行帯を走行していたトラクタ・セミトレーラに衝突したが、そのまま走り去った。 この事故により、トラクタ・セミトレーラの運転者が軽傷を負った。 その後の警察の調べにより、当該大型トラックの運転者は、酒酔い運転及び当て逃げの疑いで逮捕された。
16	酒気帯び路外逸脱	新潟県	6月10日 7時10分			福島県の国道において、新潟県に営業所を置くトラクタ・コンテナセミトレーラが運行中、路外へ逸脱し横転した。 この事故による負傷者はなし。 事故後の警察の調べにより、当該トラクタ・コンテナセミトレーラ運転者の呼気からアルコールが検出された。
17	酒気帯び路外逸脱	青森県	7月3日 3時40分			新潟県の市道において、青森県に営業所を置く大型トラックが運行中、後退していたところ、路外に逸脱した。 この事故による負傷者はなし。 事故後の警察の調べにより、当該トラック運転者の呼気からアルコールが検出されたため、道路交通法違反（酒気帯び運転）の疑いで逮捕された。
18	酒気帯び物損	山形県	7月21日 11時00分			埼玉県の国道において、山形県に営業所を置く大型トラックが運行中、信号柱、ガードレール及び道路標識に衝突した。 この事故による負傷者はなし。 その後の警察の調べにより、当該トラック運転者の呼気からアルコールが検出されたため、道路交通法違反（酒気帯び運転）の疑いで逮捕された。
19	酒気帯び物損	福岡県	8月10日 21時19分			福岡県の高速道路において、同県に営業所を置く大型トラックが運行中、道路工事の車線規制の為に設置されていたガードレールに衝突した。 この事故による負傷者はなし。 事故後の警察の調べにより、当該トラック運転者の呼気からアルコールが検出されたため、道路交通法違反（酒気帯び運転）の疑いで逮捕された。
20	酒気帯び衝突	埼玉県	8月13日 4時40分	1		東京都の片側２車線の都道において、埼玉県に営業所を置くトラクタ・コンテナセミトレーラが第１通行帯を運行中、左側から追い越し前方に入り込んできたバイクに気付かず衝突し、バイク運転者が後続の車両にはねられた。 この事故により、当該バイク運転者が死亡した。 事故後の警察の調べにより、当該トラクタ・コンテナセミトレーラ運転者の呼気からアルコールが検出されたため、道路交通法違反（酒気帯び運転）の疑いで逮捕された。

出典：メールマガジン「事業用自動車安全通信」（国土交通省）等

図3 「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

飲酒運転件数 飲酒運転ゼロ　交通事故死者数 200人以下　人身事故件数 12,500件以下

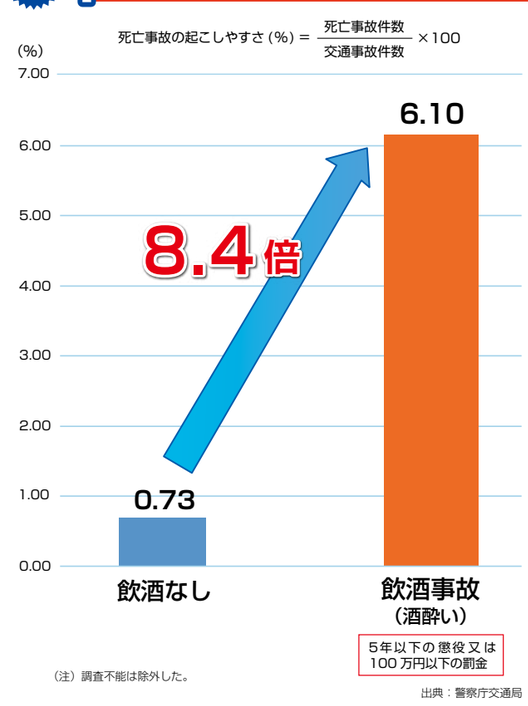
※「飲酒運転ゼロ」目標達成のためには、関係者一丸となって取り組む必要がある。



※「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。数字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」。ただし、2020年の飲酒運転事故件数はメールマガジン「事業用自動車安全通信」（国土交通省）等による情報（8月21日現在の速報ベース）

図4 死亡事故の起こしやすさ（令和元年）



（注）調査不能は除外した。

出典：警察庁交通局

飲酒運転事故発生件数

事業用トラックにおける最近3年間と今年8月21日までの車籍別飲酒運転事故件数（図１・２・３）の累計は、大阪府が7件で最多、次いで茨城県と福岡県が6件、愛知県が5件となっています。

警察庁によると、令和元年中の全車種による飲酒運転による交通事故件数は３０４７件で、このうち死亡事故件数は１７６件でした。また、飲酒の有無による死亡事故の起こしやすさを比較すると、「酒酔い」の場合の死亡事故の危険性は「飲酒なし」の場合の8・4倍にもなることが分かります（図4）。

飲酒運転は反社会的行為 惹起者・企業へも重い罰則

酒酔い、酒気帯びなどの飲酒運転は、きわめて悪質で危険な反社会的・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ことになります（図5）。

図5 飲酒ドライバーに科せられる罰則

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恐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

減少しない飲酒事故!!