昭和35年11月28日第3種郵便物認可

令和2年（2020年）　第2164号

FIGARO
測る・見るに特化した高性能アルコール検知器
デジタル アルコールチェッカー FALC-21
FUGOsmart
好評発売中
詳しくは、こちら→ 検索 フーゴスマート
フィガロ技研株式会社
TEL. 072-728-2560（9時～17時）

Japan Trucking Association

広報 とらっく

毎月1日・15日発行
11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）

主な紙面内容

2・3　・トラック協会ニュース
・官公庁ニュース（国交省等）

4・5　・写真で見る『点検のポイント』～全ト協制作 雪道対策DVDより～
第3回「チェーン装着」

6　・国交省「運輸防災マネジメント指針」事業者における体制づくりのポイント②

7　・大型トラックの車輪脱落事故が急増中！～事故防止のポイント～

8　・冬期における安全運行特集 雪道でのトラブルを防ぐために
会津本郷貨物運送㈱（福島県）

今号に掲載した記事の関連資料と関連HPへは全ト協HPバナーからアクセスできます。
▼全ト協会員専用ページのパスワード▼
10/15～11/14 2764
11/15～12/14 8429

車限令

軸重違反取締り運用見直しへ

トラック運送業界の要望が実現

12月1日より

特車通行許可基準（車幅）の見直しも実施

全日本トラック協会、日本貨物運送協同組合連合会（日貨協連）、国土交通省、高速道路各社などで組織する「高速道路における特殊車両通行許可制度に関する勉強会」は10月12日、車両制限令違反（軸重）の取締りと特車通行許可基準（車幅）の見直しについて、12月1日より実施することで合意した。高速道路における軸重に係る車両制限令違反の取締りに関しては、業界の要望を背景に、御手洗安日貨協連副会長・愛媛県トラック協会会長から強力な提言がなされ、坂本克己全ト協会長を中心に関係行政機関等に働きかけを行った結果、今回の見直しで、業界の要望が実現した。

軸重に係る実地検証の様子。同検証の結果、静荷重では最大約1㌧、動荷重では最大約3㌧のばらつきが生じた

吉野　雅山
日貨協連会長

坂本　克己
全ト協会長

高速道路における軸重に係る車両制限令違反の取締りに関しては、以前より運送事業者から、「計測誤差があるのではないか」、「高速道路会社により取締り基準に差異があるのではないか」、との疑問が提示されていた。

そのため、全ト協、日貨協連および国交省、高速道路6社、（独）日本高速道路保有・債務返済機構等が協力して、全国の高速道路7か所にて、それぞれ準備した車両および積載条件の下で実地検証を実施（写真㊧）。

その結果、機械計測差や走行状況などの影響により、静荷重（マットスケール計測）では最大で約1㌧、動荷重（自動軸重計計測）では最大で約3㌧のばらつきが生じた。

同検証を踏まえ、高速道路機構および高速道路各社は、一般的制限値や特車通行許可値をもとに実地検証で確認されたばらつきを考慮した上で、違反が繰り返し確認された者に対する取締り等を12月1日より実施することとなった（※現地取締りの場合は、その場で処分）。

なお、本件は取締り時の計測誤差が一定規模存在することを共通認識するものであって、決して許可値以上に積載を許すものではないことに留意されたい。

4車線以上の区間での車幅3・3㍍通行可能延長

一方、高速道路の特車通行許可の車幅上限値では、高速道路会社や支社により、差異があり、構造上通行できるのに必要以上に制約しているのではないか、との課題があった。

そのため、同勉強会での検討の結果、NEXCO3社および本四高速が管理する高速道路で、現在会社間で運用が異なる車幅の特車通行許可基準を見直し、同日より、4車線以上（片側2車線以上）の区間について統一的な許可基準値を設定するもので、車線幅員3・5㍍区間は許可限度値が3・3㍍に、車線幅員3・25㍍以下区間では許可限度値が3・0㍍以下となる。これにより、車幅3・3㍍通行可能延長は、従来の2210㌔㍍から7700㌔㍍にまで拡大されることとなる（表）。

対象区間は全ト協ホームページから確認でき、詳細は各高速道路会社の特車問い合わせ窓口にて対応する。

なお、車両幅3・0㍍以上の特殊車両通行許可申請にあたっては、①本線では左端から数えて1番目の車両通行帯を走行、②料金所は幅広レーンを走行――等の条件を遵守し、安全に配慮した運行を事業者に対して呼びかけている。

表　特車通行許可基準（車幅）の見直し

（令和2年9月末時点）

		全国路線網を形成する道路		3.3mまで通行可能延長
		4車線以上（片側2車線以上）	暫定2車線（片側1車線）	2,210km ⇨ 7,700km
NEXCO東日本	関　東	3.0m ⇨ 3.3m	3.0m	2,080km ⇨ 3,160km
	関東以外	3.3m	3.0m～3.3m	
NEXCO中日本		3.0m ⇨ 3.3m	3.0m～3.25m	0km ⇨ 1,850km
NEXCO西日本		3.0m ⇨ 3.3m	3.0m～3.25m	130km ⇨ 2,580km
本四高速		3.0m ⇨ 3.3m	3.0m	0km ⇨ 110km

国交省

脱輪事故「緊急対策」を通達

元年度は車輪脱落事故件数が過去最悪

国土交通省は10月30日、全日本トラック協会および大型車の車輪脱落事故防止対策に係る連絡会構成団体等に対して、「大型車の車輪脱落事故防止に係る令和2年度緊急対策の実施について」を通達した。同省がまとめた元年度における大型車の車輪脱落事故件数は、平成11年度の統計開始以来最悪の112件になったことから、同省では「これまでにない危機的な状況」と重く受け止め、2年11月から3年2月を事故防止キャンペーン期間に設定。官民挙げて、大型車ユーザーに対して車輪脱落事故防止のポイントの広報や、タイヤ交換作業管理表を使用した計画的なタイヤ交換と交換後の増し締めの確実な実施などを求めている（7面に関連記事）。

11月～3年2月「車輪脱落事故防止キャンペーン」実施

国土交通省がまとめた大型車（車両総重量8㌧以上）の車輪脱落事故発生状況によると、令和元年度は112件で、平成30年度の81件から31件の大幅増加で、平成11年に統計を開始して以来、最悪の件数となった。同省では、走行中に大型トラックのタイヤが外れた場合、「歩行者や車両に衝突すると大惨事となる」と指摘、また、平成20年4月には、死亡事故も発生している。

このため同省では、令和元年12月に、事故原因の徹底究明と効果的な事故防止対策の検討のため「大型車の車輪脱落事故防止対策に係る調査検討ワーキンググループ」を設置し、今年10月16日に中間とりまとめが決定された。今回の「緊急対策」は、同ワーキンググループの中間とりまとめを踏まえたもので、同省では3年2月までのキャンペーン期間中、関係団体と連携して積極的に同対策に取り組むとしている。

緊急対策は、大型トラックユーザーである会社代表者が取り組む項目と整備管理者が取り組む項目に分かれている。

まず、会社代表者に対しては、①規定のトルクで確実な締め付け、②50～100㌔㍍走行後にしっかり増し締め、③一日一回の日常点検の実施、④ホイールに適合したボルト・ナットの使用――の事故防止のための4つのポイントを社内の整備管理者、タイヤ交換作業者に確実に実施させることを求めている。

また、整備管理者に対しては、①計画的なタイヤ交換作業の実施、②社内でタイヤ交換作業を行う際は、正しい知識を有した者に実施させる、③錆が著しいディスク・ホイール、スムーズに回らないボルト、ナットは使用せず交換する。特に、ホイール・ボルト、ナットが新品の状態から4年以上経過している車両は、重点的に確認する、④脱落の多い左後輪のタイヤについて重点的に点検する、⑤増し締めをやむを得ず車載工具で行う場合の実施方法を作業者（運転者）に指導する。なお、車載工具で増し締めを行った場合は、必ず帰庫時にトルクレンチを使用して規定のトルクで締め付ける――などの事故防止対策を求めた。

さらに、この度の緊急対策では、ワーキンググループ中間とりまとめの結果から、自社でタイヤ交換した車両による事故が多く発生していることが分かっているため、①自社で大型車のタイヤ交換作業を行う時は、作業者に「タイヤ交換作業管理表」に沿って作業を実施させ、その結果を記録させる、②タイヤ交換作業完了後、作業管理表をもとに適正なタイヤ交換作業が行われていることを確認する、③点検実施者に「日常点検表」を使用して、「ディスク・ホイールの取付状態」の点検を確実に行う、④増し締め実施後、ホイール・ナットへのマーキングを施す、または、ホイールナットマーカーを活用したマーキングのずれの確認手法により、ホイール・ナットの緩みの点検を確実に確認する――ことなどを具体的に示した。

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 7月	88.19	77.34	87.45
令和２年 8月	91.13	80.99	90.22
令和２年 9月	91.32	80.95	90.56

交通事故統計

令和２年９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		9月30日現在	10月29日現在
81（−24）	34（−7）	26（+5）	4（±0）	145（−26）	1,947（−213）	1,988（−230）	2,243（−266）

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【「ありがとう」がモチベーションに】…２面／タイヤケアホントの話【軽量タイヤの是非を問う】…３面／食の新旧街道を行く【「知られざる鯖街道③」島根県・出雲街道の焼き鯖】…７面

強靭な天然ガススタンドが、災害時の物流を支えます
NGV
災害に強い強靭な燃料供給システムを確保することは、BCP（事業継続計画）の実効性を高める上で非常に重要な戦略の一つです。
天然ガススタンドのガスは中圧で供給されており、そのガス管は東日本大震災クラスの地震にも十分耐えられる構造です。
災害後も支障なく稼働し、交通・物流の強靭化に大きく貢献します。
【対象となるSDGsの例】
7 エネルギーをみんなに そしてクリーンに
9 産業と技術革新の基盤をつくろう
11 住み続けられるまちづくりを
都市間輸送の環境改善に貢献する大型天然ガストラック

写真提供：いすゞ自動車株式会社
天然ガススタンドへのガス供給イメージ

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

配達くん®
運輸業専門の経営管理システム
信頼されて35年！
大創システムが送り出す

機能選択型システム「配達くん」とは？
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/
詳細は下記をクリック
配達くん　検索

ニュース・ターミナル（トラック協会ニュース）

全ト協　11月16日から「正しい運転・明るい輸送運動」

来年1月10日まで

全日本トラック協会では、第60回「正しい運転・明るい輸送運動」を、11月16日(月)から令和3年1月10日(日)まで実施する。

同運動は、交通・労働災害事故の防止、環境保全及び輸送秩序の確立により、円滑な輸送の達成を図り、年末年始の輸送繁忙期における安全・安心な輸送サービスを提供することを目的に実施するもの。

実施項目15項目のうち、特に重点項目として、①飲酒運転の根絶、②追突事故及び交差点における事故防止の徹底、③過労運転防止の徹底、④確実な点呼の実施、⑤携帯・スマートフォンの使用禁止の徹底、⑥健康診断の受診の徹底――の6項目を設定している。

また、今回の実施計画では、「⑩降積雪期における輸送の安全確保の徹底」の項目に、2年2月28日付の国土交通省通達「台風等による異常気象時下における輸送の在り方について」を踏まえた内容を追加。

全ト協では会員事業者に対し、経営トップ、管理者及び従業員が一体となっての取り組みの推進を呼びかけている。

新型コロナウイルス感染症対策の徹底を！

第14回労働安全・衛生委員会

第14回労働安全・衛生委員会が10月19日に開催された。

冒頭に行われた役員選任では、香川県トラック協会会長で全日本トラック協会副会長の楠木寿嗣氏を新委員長に、重博文大阪府トラック協会副会長を新副委員長にそれぞれ選任した。

議事では、今年度事業の進捗状況として、①新型コロナウイルス感染症対策、②過労死等防止計画推進に係る各種指標、③「健康起因事故防止セミナー」および「定期健康診断の有効活用と睡眠時無呼吸症候群（SAS）対策セミナー」の開催状況、④労働安全・衛生関係助成事業、⑤「運輸ヘルスケアナビシステム」の状況、⑥「『新型コロナウイルス感染予防対策マニュアル』活用WEBセミナー」――等について審議・承認。

第14回労働安全・衛生委員会（10月19日、全ト協）

⑥については、今年7月に全ト協が発行した同マニュアルを活用し、事業者において感染症対策を講じるためのセミナー動画を、来年3月末まで全ト協ホームページ（HP）の会員専用ページ上に公開する。合計60分のセミナー動画を、受講者が都合のよい時間に視聴。全編視聴後、アンケートに回答することで受講完了となる。同WEBセミナーは11月下旬、全ト協HPに公開予定。

そのほか、「令和2年労働災害発生状況（速報）」や、国土交通省「脳MRIモデル事業」、「健康起因事故防止のための取組に関するアンケート調査」等について報告。現在実施中の同調査については、11月13日(金)までWEB上で回答を受け付けており、全ト協HPトップページの特設バナーからアクセスしての回答を呼びかけた。

なお、議事に先立ち、厚生労働省労働基準局安全衛生部安全課の寺島友子副主任中央産業安全専門官が「高年齢労働者の安全と健康確保のためのガイドライン（エイジフレンドリーガイドライン）について」をテーマに講演した。

全ト協行事予定（11月1日～11月30日）

- ▽11月4日
  - ・第4回施設事業委員会
- ▽11月10日
  - ・正副会長会議
  - ・第1回総務委員会
- ▽11月16日
  - ・青年部会第2回全国代表者協議会
- ▽11月18日
  - ・第51回物流政策委員会

ニュース・ターミナル（官公庁ニュース等）

「荷物データを自動収集できる自動荷降ろし技術」アンケート調査への協力を呼びかけ

早大システム競争力研究所

早稲田大学システム競争力研究所（藁谷友紀所長）では現在、段ボール梱包荷物を取り扱う事業者を対象に、府省庁連携国家プロジェクト「戦略的イノベーション創造プログラム（SIP）」のテーマのひとつとなっている「スマート物流サービス」で研究開発している自動荷降ろしロボットに関して、必要性や求められるスペックについてのアンケート調査を実施している。

SIPでは、大小様々な荷物を取り扱うことができる自動荷降ろしロボットを開発している。同調査は、同技術の可能性について市場調査を行うために実施される。

回答期間は11月13日(金)まで。全ト協ホームページ（「会員」→「調査・研究」）より回答することが可能となっている。

厚労省　100万円以上の割増賃金の遡及支払を行った企業が1600社あまりに

監督指導による賃金不払残業是正結果

厚生労働省は10月23日、平成31年度・令和元年度の監督指導による賃金不払残業の是正結果について公表した。

労働基準監督署による監督指導の結果、平成31年度・令和元年度に、不払だった割増賃金が支払われたもののうち、支払額が1企業で合計100万円以上となった事例をとりまとめた結果、是正企業数は1611企業（前年度比157企業の減）となった。また業種別でみると、運輸交通業は119企業となった。

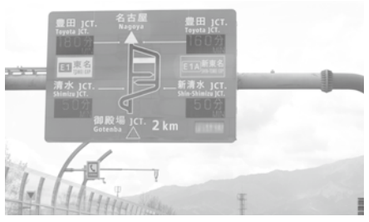
また、1企業あたりの支払われた割増賃金額の平均額は611万円、労働者1人あたりの支払われた割増賃金額の平均額は13万円となった。

厚労省では引き続き、賃金不払残業の解消に向け、監督指導を徹底していくとしている。

高速道路の所要時間情報の精度を向上

NEXCO中日本

中日本高速道路㈱（NEXCO中日本）は10月28日、高速道路の情報板（写真）などで、ETC2・0プローブデータを活用した所要時間情報の提供を開始すると発表した。



情報板による所要時間情報の提供例

同データを用いた場合、ETC2・0車載器を搭載した車両の位置や速度などの走行データが200メートル間隔で自動的に蓄積できるようになるため、従来に比べてよりきめ細やかな速度変化の情報を反映した所要時間の算出が可能となる。

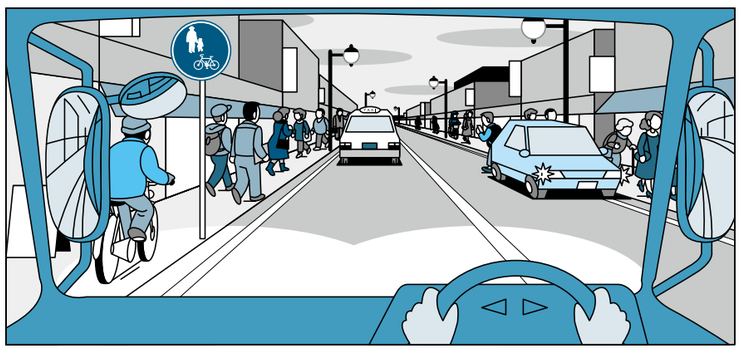
NEXCO中日本では、同データを活用した情報提供を首都圏から開始し、順次管内全域へ展開していくとしている。

危険予知訓練（KYT）シート：交通事故防止編

あなたならどうしますか？

〔第128回〕「人通りの多い夕方の商店街」

状況　あなたは買物などでにぎわう夕方の商店街を走行しています。前方にはタクシーが走行しています。この場面にはどのような危険がありますか。また、危険を避けるためにはどのような運転をすればよいでしょうか。考えてみましょう。



◆どのような危険がありますか？

◆どのような運転をすれば危険を避けることができますか？

（解説・3面）

この角を基準に拡大率を141%に設定すると、A4サイズでプリントできます。

トラック関係71人が受賞

令和2年国土交通大臣表彰

国土交通省は10月29日、「令和2年自動車関係功労者大臣表彰式」を東京プリンスホテル（東京都港区）で挙行した。

受賞者数は214人で、このうちトラック運送事業関係は71人が受賞。小林茂樹国土交通大臣政務官から受領代表の中原毅氏（大阪府トラック協会副会長、㈱中原運輸代表取締役社長）へ表彰状が授与された（写真）。

受賞者は次の各氏（敬称略）。

【経営者等（46人）】

▽山本晴夫（札幌地区トラック協会理事、山光運輸㈱代表取締役社長）▽武田秀一（武田運輸㈱代表取締役社長）▽由利敏雄（㈱ヤマゲン運輸代表取締役）▽戸出優子（十勝地区トラック協会副会長、道東運輸㈱代表取締役）▽山本博巳（元・㈱日立物流代表取締役社長）▽椎名幸子（中央運送㈱代表取締役社長）▽秋山悟（㈱サンキューコーポレーション代表取締役社長）▽山本文夫（㈱エイトカワサキ代表取締役）▽篠崎眞（㈱興真運送代表取締役社長）▽水野新吾（水野運送㈱代表取締役）▽鎮目隆雄（元・東京都トラック協会深川支部副支部長、㈱フコックス代表取締役社長）▽波多野勝穂（東京都トラック協会墨田支部副支部長、㈲ニューライン東京代表取締役社長）▽竹中康浩（東京都トラック協会葛飾支部副支部長、㈱竹中興運代表取締役）▽藤木幸二（藤木陸運㈱代表取締役社長）▽青山定雄（㈱野村運送代表取締役）▽川手義昭（群馬県トラック協会高崎支部副支部長、元・群馬小型運送㈱取締役会長）▽伊藤和夫（㈲伊藤運送店代表取締役）▽川又友二（元・茨城県トラック協会常陸那珂支部長、㈱川友取締役会長）▽平山政次（㈲平伸運輸代表取締役）▽青木芳光（元・栃木県トラック協会足利支部副支部長、㈲青木運輸代表取締役）▽石川勝志（甲菱運輸㈱代表取締役社長）▽渡辺喜彦（マルソー㈱代表取締役会長）▽瀧川光明（瀧の川運輸㈱代表取締役）▽青木均（東山物流㈱取締役会長）▽広瀬真人（岐阜県トラック協会副会長、中部急送㈱取締役会長）▽吉野正則（静岡県トラック協会理事、㈱ヨシノロジコ代表取締役会長）▽西野衛（元・三重県トラック協会会長、㈱西野代表取締役社長）▽瀧ケ花洋子（瀧ケ花運送㈱代表取締役会長）▽岡島和憲（㈱エフワイ代表取締役会長）▽中原毅（大阪府トラック協会副会長、㈱中原運輸代表取締役社長）▽村尾憲三（元・京都府トラック協会理事、舞鶴運輸㈱代表取締役会長）▽森本好美（㈱森本毎乳舎代表取締役社長）▽溝口昭夫（日新自動車運送㈱代表取締役）▽碓永良三（碓永自動車㈱代表取締役）▽松井信五（全国霊柩自動車協会副会長、㈱公益サービスセンター代表取締役）▽井上健次（広島県トラック協会松永支部支部長、㈲福松運輸代表取締役）▽加藤晴彦（広島県トラック協会尾道支部副支部長、みなと海運㈱代表取締役社長）▽赤田博文（岡山県トラック協会副会長、㈱赤田運輸産業代表取締役会長）▽金子正己（山口県トラック協会宇部支部理事、金子運送㈲代表取締役）▽山本正喜（山口県トラック協会山口支部支部長、フタバ運送㈲取締役社長）▽佐野秀夫（四国高速運輸㈱代表取締役会長）▽塩田學（香川県トラック協会副会長、林田物流㈱代表取締役会長）▽川端潤喜男（元・熊本県トラック協会理事、㈲川端屋運送代表取締役）▽石井浅次（㈲石井建設代表取締役）▽松本徹也（志柿運送㈱代表取締役）▽野中秋芳（宮崎県トラック協会専務理事）

【運転者（25人）】

▽小畑進一（守屋運輸㈱）▽瀬戸和博（トーブサービス㈱）▽大西勇司（北斗システム輸送㈱）▽田中務（全日自動車運送㈱）▽武藤武史（寿運輸倉庫㈱）▽井川隆（太田運輸㈱）▽向田政信（三共運送㈱）▽藤巻孝（甲菱運輸㈱）▽杉野文敏（㈱杉野商店）▽中井重寿（日本郵便輸送㈱）▽種村直樹（桑栄運輸㈱）▽吉本良一（北陽運輸機設㈱）▽速水強（太陽運輸㈱）▽谷口達也（阪和郵便輸送㈱）▽山本清（瀬川工業運輸㈱）▽能城英孝（㈱請川運送）▽白樫裕司（岩崎運送㈱）▽南垣内一也（根岸運送㈱）▽和田淳（関西名鉄運輸㈱）▽矢野実（丸肥運送㈱）▽立石伸治（㈱ヨシダ商事運輸）▽板倉武義（福山通運㈱）▽中村高志（甘木合同運輸㈱）▽佐藤晋一郎（桃山運送㈲）▽海野英昭（熊交エクスプレス㈱）

小林国交大臣政務官より表彰状を受領する中原氏㊧

トラック運送事業者のための　経営のヒント

第265回　「ありがとう」がモチベーションに

物流ジャーナリスト　森田 富士夫

「意気に燃える」という慣用句がある。今風にいえば「モチベーション」に近いだろう。何をするにもモチベーションは重要だ。

トラックドライバーは、新型コロナウイルスへの感染リスクを抱えながらも荷物を運び続けている。どんなに感染予防を施しても完璧ということはない。だが、社会的に果たしている役割を放棄することはできない。国民生活と経済活動が止まってしまうからだ。そのような人たちを「エッセンシャルワーカー」と評する声もある。だが一方、まだまだドライバーに対する根強い偏見があることも否定できない事実だ。心ない言動に意気消沈したドライバーもいるだろう。反対に「ありがとう」というさりげない一言で、モチベーションがアップしたドライバーもいるはずだ。

福井県トラック協会は、地元の福井新聞社と「ありがとうプロジェクト」に取り組み、トラックドライバーへの「ありがとうの手紙」を一般募集した。8月2日から31日までの期間に、最大100字までで一言でもよいからと、ドライバーへの手紙を出してもらったのである。手紙は郵送、Eメール、SNSで応募可能とした。その結果、155通の手紙があり、10月9日の「トラックの日」に福井新聞紙上で入選者を発表。また、10月11日に最優秀賞1人、優秀賞6人（小学生以下の部、中高生の部、一般の部から各2人）の表彰式を行った。

最優秀賞の侑斗さん（中高生）の手紙の中には、「私たちの『当たり前』は確実に守られている」とある。また、優秀賞のさゆみさん（一般）も「あたりまえを本当にありがとう」と書いている。その他、普段はあまり気づかない「当たり前」が、物流によって支えられているといった感謝を綴った手紙がいくつかあった。

小学生以下の部の優秀賞2点は共通する内容でほほ笑ましい。さくらさんは「ランドセルを　とどけてくれてありがとう。…いちねんせいになるのが　まちきれないよ。つぎはおとうとのも　おねがいします」。おそらく、離れて暮らす祖父母からのプレゼントだろう。同じように高山さんも、東京のおばあちゃんが「かってくれたおもちゃをはこんでくれている　ひとたちのおかげで　おばあちゃんと　あえたきもちです」。

その他、入選しなかった手紙も含めて、離れて暮らす人たちがコロナで会えないなか、贈り物など物流が人と人、心と心を繋いでくれていることへの感謝の言葉が多くみられた。

「ありがとうの手紙」を多くのドライバーの人たちに読んでもらえたら、仕事へのモチベーションがアップし、意気に燃えるだろう。

厚生労働省委託事業

「勤務間インターバル制度導入促進シンポジウム（オンライン）」を開催

本シンポジウムでは、平成31年4月から企業の努力義務となっている勤務間インターバル制度について、その重要性や企業が取り組むことによるメリット、取り組みを進めるためのポイントについて、先進事例とともに解説します。

■日時：令和2年11月27日(金)　13:30～16:00
■実施方法：オンライン開催（事前登録制）
■参加費：無料

申込方法などの詳細は、全日本トラック協会ホームページに掲載されている同シンポジウムパンフレットをご覧ください。

また、厚労省「働き方・休み方改善ポータルサイト」からも申し込み可能です。

法令○×クイズ（マルバツ）～点検整備編～

❶ 事業用貨物自動車は、一日一回、運行の開始前に日常点検を実施しなければならない。（○・×）

❷ 事業用貨物自動車は、6か月ごとに定期点検整備を実施しなければならない。（○・×）

❸ 点検整備記録簿は、営業所に備え置き、1年間保存しなければならない。（○・×）

❹ 日常点検において、車両総重量8トン以上の自動車については、ディスク・ホイールの取付状態を点検しなければならない。（○・×）

❺ 日常点検において、エンジン・オイルの量が適当であるかどうかは、毎回点検しなければならない。（○・×）

（解答は7面）

ニュース・ターミナル（官公庁ニュース等）

国交省　次世代自動車等への導入補助を実施

「自動車環境総合改善対策費」2次公募

国土交通省では、令和2年度自動車環境総合改善対策費補助金（地域交通のグリーン化に向けた次世代自動車の普及促進事業）に関して、現在2次公募の交付予定枠申し込みを受け付けている。

募集を行っているのは、事業Ⅱ（電気トラック、充電設備等の導入支援。通常申請・実績申請）と事業Ⅲ（ハイブリッドトラック、天然ガストラック等の導入支援。実績申請のみ）。補助内容等の概要は上表の通り。

なお、同補助を受けるにあたっては、交付予定枠申し込み後、地方運輸局長（沖縄総合事務局長を含む）から内定通知を受ける必要がある。

交付予定枠の申込期間は、11月30日(月)まで。詳細は、国交省ホームページを参照のこと。

表　令和２年度「自動車環境総合改善対策費補助金」２次公募概要

	事業Ⅱ（電気トラック、充電設備等の導入支援）		事業Ⅲ（ハイブリッドトラック、天然ガストラック等の導入支援）
	通常申請	実績申請	実績申請
補助対象者	運送事業者等	運送事業者等	運送事業者等
補助内容	車両本体価格の４分の１。電気自動車用充電設備等の４分の１（工事費は実額［上限あり］）		通常車両価格との差額の３分の１
申請対象車両	令和３年１月13日から３月31日までの間に新車新規登録（使用過程車を補助対象車両に改造する場合は自動車検査証を交付）されるもの	原則として、２年４月１日から２年12月31日までの間に新車新規登録（使用過程車を補助対象車両に改造した場合は自動車検査証を交付）されたもの	
申請受付期間	２年12月15日～３年１月12日	登録された日から30日を経過した日まで（２年12月15日までに登録されたものは、３年１月14日まで）	

「自動車事故対策費補助金」申請受付を開始　交通事故防止のための先進的な取組等を支援

国土交通省は10月29日、自動車事故対策費補助金の申請受付を開始した。これは、自動車運送事業における交通事故防止の観点から、先進安全自動車（ＡＳＶ）や運行管理の高度化に資する機器の導入等の取り組みを支援するために行われるもの。

実施する事業は、①ＡＳＶの導入に対する支援、②運行管理の高度化に対する支援、③過労運転防止のための先進的な取組に対する支援、④社内安全教育の実施に対する支援――の4事業。

各事業の概要は下表の通り。補助事業の交付申請受付場所は、最寄りの各地方運輸局、運輸支局等となっている。なお、申請受付期間中に申請総額が予算額に達する場合は、申請受付期間であっても申請受付を終了する。

申請に関する詳細については、国交省ホームページを参照のこと。

国交省　令和２年度　事故防止対策支援推進事業概要一覧

①先進安全自動車（ASV）の導入に対する支援	予　算	事故防止対策支援推進事業総予算：8.74 億円の内数
	対象機器・装置	①衝突被害軽減ブレーキ（車両総重量 3.5t 超 20t 以下のトラックへ装着されるもの） ②ふらつき注意喚起装置、車線逸脱警報装置、車線維持支援制御装置（車両総重量 3.5t 超 22t 以下のトラック［13t 超トラクタ含む］へ装着されるもの） ③車両安定性制御装置（車両総重量 3.5t 超 20t 以下のトラックへ装着されるもの） ④先進ライト（車両総重量 3.5t 超のトラック［13t 超トラクタ含む］へ装着されるもの） ⑤側方衝突警報装置（車両総重量 3.5t 超のトラック）
	助成金額	取得費用の 1/2（1車両当たり上限・①③ 10 万円、②5万円、④10万円、⑤5万円 ①～⑤合わせて15万円） ②の装置のうち、同一車両に複数装置を装着する場合は、最も金額の高い装置に対してのみ補助
	申請期間	2年10月29日～3年1月29日（2年4月1日以降に購入（新車新規登録）した車両が対象）
	その他条件等	中小企業者（資本金3億円以下又は従業員300人以下） 過去3年間に行政処分（警告、勧告は含まない）を受けていないこと 車両の保有台数が5両未満の事業者を除く 補助金名称「先進安全自動車（ASV）の導入に対する支援」
②運行管理の高度化に対する支援	予　算	事故防止対策支援推進事業総予算：8.74億円の内数
	対象機器・装置	①国土交通大臣が認定したデジタル式運行記録計 ②　〃　映像記録型ドライブレコーダー
	助成金額	①デジタル式運行記録計 車載器本体　1/3（1台あたり上限3万円）事業所用機器 1/3（1台あたり上限 10 万円） ②ドライブレコーダー 車載器本体　1/3（1台あたり上限2万円）事業所用機器 1/3（1台あたり上限3万円） 1事業者あたり上限：80万円 ①②同時購入の場合、1台あたり上限：車載器5万円、事業所用機器13万円
	申請期間	2年10月29日～12月18日（2年4月1日以降導入機器が対象）
	その他条件等	中小企業者（資本金3億円以下又は従業員300人以下） 過去3年間に行政処分（警告、勧告は含まない）を受けていないこと 車両の保有台数が5両未満の事業者を除く 補助金名称「運行管理の高度化に対する支援」
③過労運転防止のための先進的な取り組みに対する支援	予　算	事故防止対策支援推進事業総予算：8.74億円の内数
	対象機器・装置	国土交通大臣が認定した次の機器 ① IT を活用した遠隔地における点呼機器 ②運行中における運転者の疲労状態を測定する機器 ③休息期間における運転者の睡眠状態等を測定する機器 ④運行中の運行管理機器
	助成金額	取得費用の 1/2（1事業者あたり上限：80万円） ※一部の機器に1台あたりの上限あり
	申請期間	2年10月29日～12月18日（2年4月1日以降導入機器が対象）
	その他条件等	中小企業者（資本金3億円以下又は従業員300人以下） 過去3年間に行政処分（警告、勧告は含まない）を受けていないこと 車両の保有台数が5両未満の事業者を除く 補助金名称「過労運転防止のための先進的な取組に対する支援」
④社内安全教育の実施に対する支援	予　算	事故防止対策支援推進事業総予算：8.74億円の内数
	対　象	国土交通大臣の認定を受けている、事故防止コンサルティング
	助成金額	費用の 1/3（1事業者あたり上限100万円）
	申請期間	2年10月29日～11月20日
	その他条件	中小企業者（資本金3億円以下又は従業員300人以下） 過去3年間に行政処分（警告、勧告は含まない）を受けていないこと 車両の保有台数が5両未満の事業者を除く 補助金名称「社内安全教育の実施に対する支援」

※申請に関する詳細については、国交省ホームページを参照のこと。

厚労省　11月は「過労死等防止啓発月間」「過重労働解消キャンペーン」も同時展開

厚生労働省では、11月を「過労死等防止啓発月間」と定め、その一環として「過重労働解消キャンペーン」を実施する。

同月間中は、国民への周知・啓発を目的に、各都道府県において「過労死等防止対策推進シンポジウム」を行うほか、「過重労働解消キャンペーン」として、長時間労働の是正や賃金不払残業などの解消に向けた重点的な監督指導や、一般からの労働に関する相談を無料で受け付ける「過重労働解消相談ダイヤル」などを行う。

詳細は厚労省ホームページ内、同キャンペーン特設サイトを参照のこと。

令和2・3年度新卒者等の採用維持・促進を経済団体に呼びかけ　田村厚労大臣らが連名で

厚生労働省は10月27日、新卒者等の採用維持・促進に向けて、田村憲久厚生労働大臣、坂本哲志一億総活躍担当大臣、萩生田光一文部科学大臣、長坂康正経済産業副大臣の連名で、日本経済団体連合会や日本商工会議所などの経済団体に対して協力要請を行った。

令和2年度卒業・修了予定者等については、新型コロナウイルス感染症の影響により、今年3月以降の企業説明会の延期・中止や一部の企業による採用選考活動の取りやめなど、学生の就職活動への影響が生じている。

そのため政府では、多様な通信手段を活用した面接・試験の実施、柔軟な採用選考日程の設定による一層の募集機会の提供など、中長期的な視点に立った採用活動の実施を要請している。

「飲酒運転等悪質運転対策」など次期総合安全プラン策定に向けたテーマについて言及　NASVA「第15回安全マネジメントセミナー」

（独）自動車事故対策機構（NASVA）は10月20日、第15回「NASVA安全マネジメントセミナー」を開催した。

濱隆司NASVA理事長による主催者あいさつと国土交通省の江坂行弘自動車局次長による来賓あいさつの後、基調講演を実施。国交省の石田勝利自動車局安全政策課長による基調講演「事業用自動車の安全対策について」（写真㊧）では、交通事故の発生状況について報告を行った上で、①健康起因事故の防止、②飲酒運転の防止――について、近年の事故事例とそれを受けての国交省の取り組みを紹介。また、今年度で計画期間の最終年を迎える「事業用自動車総合安全プラン2020」に代わる次期プランに関して、①飲酒運転等悪質運転対策（飲酒運転や悪質運転等の根絶対策等）、②運行管理の高度化（ICT技術を活用した点呼による運行管理の安全性の向上等）、③ユニバーサル対策（高齢運転者対策等）――に関して、特に重点的に検討を行う方針を示した。

さらに、国交省の藤田礼子大臣官房運輸安全監理官による基調講演「自然災害対応への運輸安全マネジメントの活用について」では、今年7月に策定された「運輸防災マネジメント指針」の取り組みの進め方について紹介（関連6面）。併せて、国交省における新型コロナウイルス感染症対応についても紹介した。

その後行われた事業者による取組事例報告では、トラック運送事業者として、㈱日立物流のIoTやAIなど最新テクノロジーを使って事故を未然に防ぐSSCV（Smart & Safety Connected Vehicle）の開発・導入と、その効果などについての発表が行われた。

石田勝利国交省自動車局安全政策課長による基調講演「事業用自動車の安全対策について」（10月20日、東京国際フォーラム）

危険予知訓練（KYT）シートの解説

（2面）

▶交通事故防止編

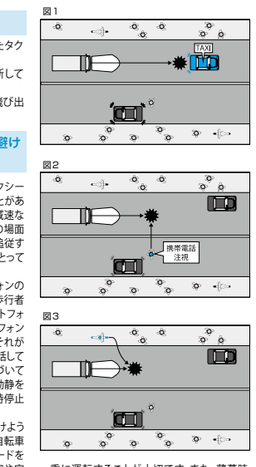
あなたは買物などでにぎわう夕方の商店街を走行しています。前方にはタクシーが走行しています。この場面にはどのような危険がありますか。また、危険を避けるためにはどのような運転をすればよいでしょうか。考えてみましょう。

どのような危険がありますか？

①乗客の乗り降りのために急減速・急停止したタクシーに追突する（図1）。
②スマートフォンの画面を見ながら道路を横断してきた歩行者と衝突する（図2）。
③歩行者を避けようとした自転車が、道路に飛び出してきて衝突する（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自車の前方にタクシーが走行しています。タクシーは乗客の乗り降りの際、急減速・急停車することがあるため、漫然と追従していると、タクシーの急減速などに対応できず追突する危険があります。この場面のように、人の往来の多い場所でタクシーに追従する時は、急減速・急停車を予測し、車間距離をとって走行しましょう。
②対向車線の停止車両のそばから、スマートフォンの画面を見ながら道路を横断しようとしている歩行者がいます。メールや地図の確認などでスマートフォンを注視している歩行者は、意識がスマートフォンに向き、近づいてくる車に気づいていないおそれがあります。スマートフォンを注視していたり、通話している歩行者を発見した時は、自車の接近に気づいてないことを予測し、スピードを落として、その動静を確認しましょう。事故の危険がある場合は、一時停止してやり過ごしましょう。
③歩道を走行する自転車が、前方の歩行者を避けようとして、急に車道に出てくる危険があります。自転車が車道に出てくることを想定し、事前にスピードを落としておきましょう。夕方の商店街は、買物客や家路を急ぐ歩行者や車（自転車）が錯綜し、状況が刻一刻と変わるので、少しの油断が事故に直結します。そのため、周囲の状況を常にしっかり確認しながら慎重に運転することが大切です。また、薄暮時、特に日没後１時間後の事故が多発しています。その時間帯は、一層気を引き締めて運転しましょう。



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

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114回「軽量タイヤの是非を問う」

トラックが工場から出荷される時に装着されているタイヤを「新車用タイヤ」と呼びます。つまり、新車のトラックを組み立てる時にセットされるタイヤです。

乗用車にも新車用タイヤは存在しますが、トラックに装着される新車用タイヤの場合、縦溝のリブタイプが主流で、タイヤの溝が浅いため、ユーザーからはこれまで厳しい評価を受けてきました。

「ゴムの消耗が早く、タイヤの側面が軟らかいので、走行中に車両がふわふわ揺れる」、「タイヤの溝が半分以下になったら、雨の日は滑りやすくて運転に気を遣う」。こうした苦情が多く、そのたびに「新車用タイヤの製造コストは限られているので、走行の安全に必要な最低限の性能しか備わっていません。特に『急が付く運転』をすると、ゴムがすぐ摩耗します」という説明をしてきました。

ユーザー視点で考えれば、新車だからこそ、性能のよいタイヤを装着したいはずで、ニーズからはズレている気がします。

新車用を使い切った後は、通常の場合「市販用タイヤ」と呼ばれるものに切り替えます。この市販用は、あらゆる面で使い道」があるため、現在も生産・販売されています。

新車用より高性能です。特に、雪道で使えるオールシーズンタイプの市販用（通称「ミックス」）を新車時から装着すれば、ドライバー経験が浅い方も安心して運転できます。

そうであれば、新車用は不要でないかと考えるわけですが、「特殊な使い道」があるため、現在も生産・販売されています。

25ｔ車のトラックタイヤを例にとると、後輪に装着されるのは、「11R22・5 16P」というサイズです。このサイズのオールシーズンタイヤ1本の重量は約60kg。スタッドレスであれば、溝がさらに深いため、1本約70kgです。しかし、新車用の中には、1本30kg台の「超軽量リブタイヤ」も存在します。

オールシーズンタイヤとの重量差は、1本20kg以上。超軽量リブタイヤを10本装着すれば、200kgの軽量化が可能になり、その分を最大積載量に転嫁できます。

最大積載量が向上すれば、1回の輸送量が増え、輸送効率面のメリットも生まれます。

生産性向上のために、最低限の安全性能しか備わっていない超軽量リブタイヤを装着するのは違法ではありませんが、輸送効率が一時的に向上したとしても、タイヤの寿命が大幅に短く、さらに雨の日は安全面に不安があります。また、廃棄処理されるタイヤも増えます。

実は、この新車用は、日本にしか存在しません。海外では、新車時から市販用が装着されています。

前回（9月1日号）の当コラムで紹介しましたが、英国にならい、もし日本でも「タイヤ10年法（理想はタイヤ7年法）」を導入するとしたら、まずはこうした日本特有の新車用タイヤの存在など、商習慣も見直す必要があると考えています。

労務Q&A　第213回

無断欠勤のまま出社しなくなった者の解雇は

Q　弊社では先日、無断欠勤が多く、業務命令にも違反することの多い労働者一人を解雇することに決定しました。ところが、その者が突然無断欠勤のまま出社しなくなり、聞くところによると、どうもすでにほかの会社に就職したようですが、本人はすでにアパートを引き払っており、確認のしようもありません。そこでお尋ねしたいのですが、このようなケースでも、やはり通常の解雇の手続が必要なのでしょうか。

A　退職の意思表示と判断、2週間後退職扱いに

【解説】ご質問のようなケースでは、就業規則に一定期間の無断欠勤が続いた場合の自然退職規定を設けていない限り、通常の解雇手続をとるしかありませんが、実際にそこまで就業規則で定めている事業場はあまりないといってよいでしょう。そこで、解雇ということになりますが、労働基準法第20条第1項は、少なくとも30日前の解雇予告または30日分以上の解雇予告手当（平均賃金）の支払いを使用者に義務付けており、これを怠れば、6か月以下の懲役または30万円以下の罰金に処せられてしまいます（同法第119条）。

このため、解雇の取扱いには慎重にならざるを得ないわけですが、ご質問のケースでは、使用者側が解雇通告をしようとした矢先の出来事で、無断欠勤が続いたまま、労働者からの退職の意思表示もないという中途半端な状態です。一応、同項ただし書では「労働者の責に帰すべき事由に基づいて解雇する場合は「この限りでない」としていますが、労働基準監督署の認定を条件としており（同条第3項）、仮にこの方法をとるとしても、その後の本人への解雇の意思表示を含め、かなり面倒なことになってしまいます。

それでは、何か他によい方法がないのかということになります。この点については、古いものですが、厚生労働省の解釈例規に、同様のケースで、双方の意思表示がなくても事実上労働契約が消滅したと判断された事例がありますので、それが参考になるでしょう。

かつて炭鉱労働者の間では、無断で鉱山を退山する者がおり、その場合、使用者側は労基法第20条第3項の手続をとらずに、民法第627条（期間の定めのない雇用の解約の申入れ）により、無断退山を労働契約解約の黙示の意思表示と解釈して、退山後2週間経過したのち除籍するというのが通例でした。当時、こうした取扱いの可否を問う疑義に対し、同省は「（労基）法第20条の規定は使用者側よりする解雇を制限するものであって、労働者側よりする退職については就業規則その他に別段の定めのない場合には民法の原則による。従って無断退山が明らかに労働者の解約申入の意思表示であると認められるべき限り、見解の通り取扱って差し支えない」（昭和23年3月基発第513号）との回答を示しています。

ご質問のケースを、この解釈例規に沿って判断すると、解雇する予定の労働者が無断欠勤のまま出社しなくなった時点で、労働者から退職の意思表示があったものと判断し、2週間後に退職として取扱うということですが、厚生労働省の解釈例規に、同様のケースで、双方の意思表示がなくても事実上労働契約が消滅したと判断された事例がありますので、それが参考になるでしょう。

かつて炭鉱労働者の間では、無断で鉱山を退山する者がおり、その場合、使用者側は労基法第20条第3項の手続をとらずに、民法第627条（期間の定めのない雇用の解約の申入れ）により、無断退山を労働契約解約の黙示の意思表示と解釈して、退山後2週間経過したのち除籍するというのが通例でした。当時、こうした取扱いの可否を問う疑義に対し、同省は「（労基）法第20条の規定は使用者側よりする解雇を制限するものであって、労働者側よりする退職については就業規則その他に別段の定めのない場合には民法の原則による。従って無断退山が明らかに労働者の解約申入の意思表示であると認められるべき限り、見解の通り取扱って差し支えない」（昭和23年3月基発第513号）との回答を示しています。

ご質問のケースを、この解釈例規に沿って判断すると、解雇する予定の労働者が無断欠勤のまま出社しなくなった時点で、労働者から退職の意思表示があったものと判断し、2週間後に退職として取扱うということですが、厚生労働省の解釈例規に、同様のケースで、双方の意思表示がなくても事実上労働契約が消滅したと判断された事例

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、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）

第3回 チェーン装着

近年は12月～1月に予想を超える大雪となるケースが増えており、この時期からの適切な雪道対策が求められます。もし、交通事故やスリップ、大雪等でトラックが立ち往生してしまうと、周辺道路の大渋滞を招きます。降雪地域を運行するドライバーは、タイヤチェーンを必ず携行し、装着の必要がある場合には早めにチェーンを装着することが大切です。

そこで本シリーズでは、全日本トラック協会制作の「日常点検」および「雪道対策」解説DVDをもとに、車両の点検のポイントについて説明していきます。今回は、「チェーン装着」について紹介します。

なお、同DVDは全ト協ホームページ（右QRコード）から視聴可能です。

1 トリプルチェーンの装着－2

走行中に外れないように「フック」を確実に掛ける！

◇タイヤチェーンの仮止め③

タイヤ内側・外側のタイヤチェーンも、同じように仮止めします（写真⑨）。

◇タイヤチェーンの掛け直し②

タイヤとタイヤの間のタイヤチェーンを固定し直します。一度フックを外してから、しっかりと固定し直しましょう（写真⑬）。

◇フックの掛け方①

フックは、タイヤチェーンのコマに通して回転させ、フックのストッパーを通し、ストッパーに引っ掛けて固定します（写真⑩）。

◇タイヤチェーンの掛け直し③

続いて内側、最後に外側のタイヤチェーンを固定し直します。一度フックを外してから、しっかりと固定し直しましょう（写真⑭）。

◇フックの掛け方②

タイヤチェーンをフックに引っ掛けるだけでは、タイヤチェーンが外れて危険です。写真⑪で示したような止め方はしてはいけません。

◇バンドを用いての固定①

タイヤ外側のタイヤチェーンをバンドで固定します。バンドのフックを、タイヤチェーンのコマに引っ掛けます。フックは外側を向くようにしてください（写真⑮矢印）。

◇タイヤチェーンの掛け直し①

次に、タイヤチェーンを固定するため、車両を少し前に移動します。タイヤの3分の1から4分の1回転が目安です。車両を移動することで、タイヤチェーンが緩みます。タイヤにタイヤチェーンがしっかりかぶさるように調整しましょう（写真⑫）。

◇バンドを用いての固定②

バンドの形は正六角形になるように固定します。固定は対角線の順番がよいでしょう（写真⑯）。

2 シングルチェーンの装着

バンドは「正五角形」になるように固定

※ここでは、シングルチェーンの装着方法について、ダイジェストで紹介します。詳細は、全ト協制作「雪道対策」DVDを参照してください。

◇タイヤにかぶせる

タイヤチェーンの奥を持って、タイヤにかぶせます。タイヤチェーンの長さは左右均等に、また、タイヤチェーンはタイヤにしっかりとかぶさるようにします（写真①）。

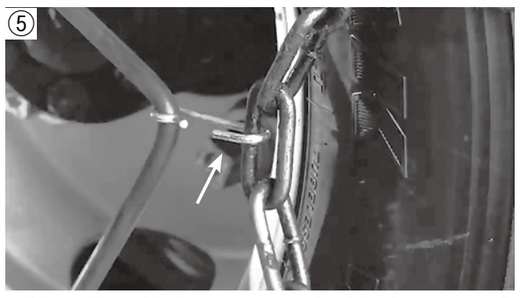
◇タイヤチェーンの掛け直し

タイヤ内側と外側のタイヤチェーンを固定し直します。一度フックを外してから、しっかりと固定し直しましょう（写真④）。

◇タイヤチェーンの仮止め①

タイヤ内側のタイヤチェーンを仮止めします。この時、タイヤチェーン装着用の金具（矢印）を使うと便利です。引き出したタイヤチェーンの一端を、もう一方のフックに引っ掛けて、仮止めします。仮止めでもタイヤチェーンが外れないようにしっかりと固定します（写真②）。

◇バンドを用いての固定①



タイヤ外側のタイヤチェーンを、バンドで固定します。バンドのフックをタイヤチェーンのコマに引っ掛けます。フックは外側を向くようにしてください（写真⑤矢印）。

◇タイヤチェーンの仮止め②

タイヤ外側のタイヤチェーンも、同じように仮止めします。フック（写真③矢印）は、タイヤチェーンのコマに通して回転させ、フックのストッパーを通し、ストッパーに引っ掛けて固定します。

◇バンドを用いての固定②

バンドの形は正五角形になるように固定します。固定は対角線の順番がよいでしょう（写真⑥）。

装着後（共通）

◇コマが余った場合には

タイヤチェーンを掛け直すと、コマが余る場合があります。その時は針金などで固定しましょう（写真⑰）。固定しないと、タイヤチェーンがホイールに当たって傷がつきます。

◇装着状況の確認

チェーン装着後、おおよそ300mくらい走行してから、一度タイヤチェーンが外れていないかを確認してください。緩んでいる場合は、もう一度固定し直します（写真⑱）。

「運ぶ」を支え、環境と未来をひらく
ISUZU

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!

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。

※1：2020年10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10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。

写真で見る『点検のポイント』

～全ト協制作 雪道対策DVDより～

タイヤチェーン装着時の注意

①事前に確認を！

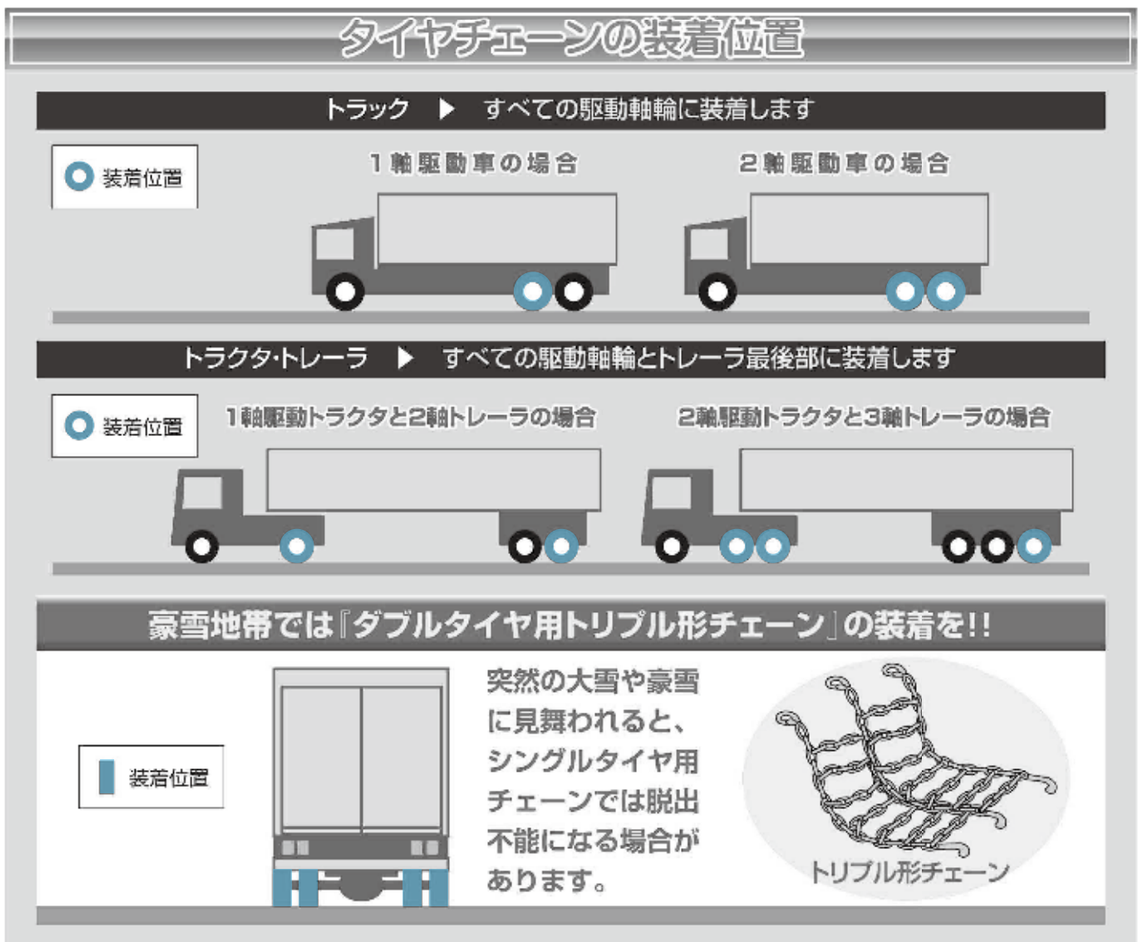
必ずタイヤのサイズにあったものを選び、説明書に従い事前に装着の練習をしておくと、実際の冬道での装着時にスムーズに作業ができます。

②確実な装着と十分な点検の実施を！

チェーンの緩み、ゴムバンド等のフックへの掛け忘れはチェーン脱落の原因となります。また、チェーンの摩耗・損傷はチェーン切れの原因となります。

③出発前に装着の練習を！

チェーンは、突然雪が降ってもあわてないように、寒い中でスムーズに作業をするために事前に装着の練習をしておきましょう。



〔参考〕

国土交通省「チェーン規制 Q＆A」

大雪特別警報や大雪に対する緊急発表が行われるような場合は、チェーン規制が実施される場合があります。チェーン規制の詳細は国土交通省ホームページ（右 QR コード）をご覧ください。

1 トリプルチェーンの装着

事前に装着訓練をしましょう！

※タイヤチェーンの装着方法について、ここでは「トリプルチェーン」を中心に紹介します。なお、「シングルチェーン」の装着で留意すべきことについては、別項で紹介します。

◇コネクターの向き

まず、チェーンを駆動輪の横に並べて広げます。地面に接する方が裏になるように並べましょう。特に、コネクターの向き（写真①）に注意してください。向きを逆にするとホイールを傷つけることがあります。

◇ねじれの確認

タイヤチェーンを広げたら、ねじれがないかを確認します。ねじれている場合は直しましょう（写真②）。

◇半分に折りたたむ

タイヤチェーンの手前を持ち、タイヤチェーンを半分に折りたたみます（写真③）。重ねる方のタイヤチェーンがバラバラにならないように整えましょう。

◇手前のタイヤにかぶせる

タイヤチェーンの手前を持って、タイヤにかぶせます。持っている方のタイヤチェーンが、タイヤとタイヤの間にくるようにかぶせましょう（写真④）。

◇奥のタイヤにかぶせる

続いて、重なっている上の方のタイヤチェーンを持って、奥のタイヤにかぶせます。タイヤチェーンの長さは、左右均等にし、またタイヤチェーンはタイヤにしっかりとかぶさるようにします（写真⑤）。

◇仮止めに向けての位置調整

チェーンをかぶせながら、タイヤチェーンの両端を固定できるように位置を調整します（写真⑥）。

◇タイヤチェーンの仮止め①

まず、ダブルタイヤの間のタイヤチェーンの一端を引き出します。この時、タイヤチェーン装着用の金具（写真⑦矢印）を使うと便利です。

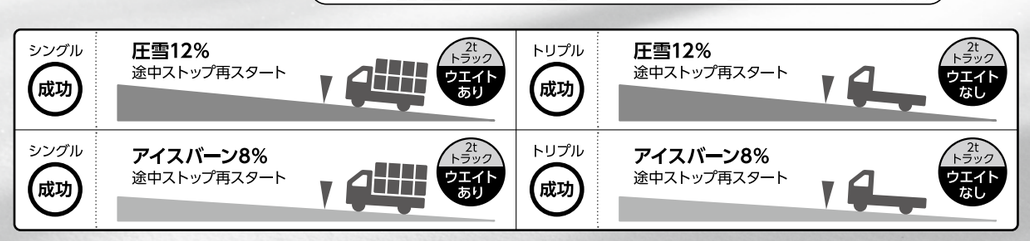
◇タイヤチェーンの仮止め②

ダブルタイヤの間の引き出したタイヤチェーンの一端を、もう一方のフックに引っ掛けて仮止めします（写真⑧）。

つばき 合金鋼タイヤチェーン

登坂に自信あります

チェーン規制のきっかけはトラックの立ち往生。冬用タイヤのみ着用の場合、5%勾配で走行不能になるようです。
Sラグチェーンとライトマックスは、12%勾配圧雪と8%勾配アイスバーンを登りきることに成功しました。



●テスト条件：圧雪12%、アイスバーン8%　平坦 → ゴールまで(50 m)途中ストップ再スタート
●使 用 車 両：2 tトラック(2WD マニュアル車)　スタッドレスタイヤ(タイヤサイズ185/85R15)

Innovation in Motion TSUBAKI
株式会社 椿本チエイン　京田辺工場
〒610-0380　京都府京田辺市甘南備台1-1-3
TEL.0774-64-5012　FAX.0774-64-5106

■製品情報
← つばきタイヤチェーン製品情報はスマートフォンで見られます
つばき　タイヤチェーン　検索

限定仕様車発売!
明日の輸送をリードする
FTウィング 2020
―セミトレーラ―

RUEHAUF 日本フルハーフ

■ お問い合わせは下記営業支店へ
北海道　011(723)8750
仙　台　022(792)8630
盛　岡　019(672)5472
新　潟　025(243)0520
石　岡　0299(24)1275
北関東　048(661)9051
東　京　03(3863)8011
千　葉　03(3863)8011
多　摩　042(520)0045
神奈川　045(228)7853
静　岡　054(285)3397
名古屋　052(532)7051
北　陸　076(232)5588
阪　神　06(6390)8257
広　島　082(262)2005
岡　山　086(206)3512
四　国　087(863)6078
九　州　092(272)0777

国交省

「運輸防災マネジメント指針」

事業者における体制づくりのポイント②

自然災害への対応力を高めて事業継続を図りましょう

近年、自然災害が頻発化・激甚化する中で、国民生活や社会経済活動の維持に大きな役割を担う運輸事業者には、発災時においてもできるだけ被害を軽減し、被害の拡大防止を図るとともに、業務活動の維持や早期回復を図ることが期待されており、運輸事業者の自然災害への対応力向上が求められています。

国土交通省は今年7月、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まとめた「運輸防災マネジメント指針」を策定しました。

ここでは、『広報とらっく』10月1日号に続き、国交省が7月以降実施してきた運輸事業者に対する説明会資料を基に、運輸事業者が構築すべき「運輸防災マネジメント体制」のポイントなどについて紹介していきます。なお、同資料は国交省ホームページよりダウンロードすることができます。

3 運輸防災マネジメント体制のポイント②
自然災害の態様に応じた適正な対応が必要に

運輸防災マネジメント体制を構築するにあたってのポイントを、表1にまとめた。この内容を基に、事業者が自然災害への対応力を高めるために取り組むべき事柄について、前回（10月1日号）に引き続いて紹介する。

⑥代替性の確保

・ハード・ソフト両面で「代替性」の確保にあらかじめ努めておくことが重要。

【ハード面】

・地盤の強さや海面からの高さ、がけ崩れのおそれ等について、自治体公表資料等の情報からリスク評価を行うことで、災害発生時でも機能を維持できる業務拠点をあらかじめ定めておくことが可能。

・機能維持できる災害に強い拠点が、災害に弱い拠点の業務をカバーするよう、あらかじめ計画し準備しておくことが可能。

・機能維持が可能な拠点に対し、防災のための優先投資を計画することも可能。

【ソフト面】

・被害が甚大な業務エリアでは、家族や家屋の安全確保・救助・復旧がまずは第一で、業務に人を就かせることは困難。この場合、被害が比較的軽い地域から社員・職員を一時的に移動させて就かせるという想定も検討。

・事業影響を最小化するためには、代わりのプランを事前に準備することが望まれる。

⑦初動対応（表2、3）

・事故に関しては「未然に防ぐ」ことに重点があるのに対し、自然災害に関しては「未然に防ぐ」取り組みと同様に、「直後の初動対応」も被害拡大防止のために非常に重要。

・発災後に最も重要なことは迅速な対応。時間が経てば経つほど被害もダメージも大きくなり、事業の早期回復も困難になる。

・迅速な初動により利用者・社員・職員の安全確保と被害軽減ができれば、その後の事業の早期回復・継続に速やかに繋げることができる。

⑧自然災害の態様に応じた対応

・防災指針は、自然現象を起因とする全ての自然災害を対象とする。自然災害の態様によって、事業者の講じるべき対応が異なる。特に、運輸事業に影響した災害として、次のものが挙げられる。

(1)地震災害

発生の予測が困難。あらかじめ事業への最大の影響を想定することが必要。直前の準備ができないため、初動対応が極めて重要。また、建物の倒壊および交通の途絶を考慮して、被災状況に応じて迅速に対応できるよう計画しておくことが必要。

(2)風水害

台風や集中豪雨等は、発生の予測がある程度可能。最新の気象予報・警報をもとに移動経路や規模に関する情報を把握し、それに基づいて発生直前に必要な準備を可能な範囲で実施することが必要。

(3)雪害

降雪・積雪の予測はある程度可能。最新の気象予報・警報、道路交通情報をもとに、積雪や視界不良による運行中の立ち往生等を防止するための迅速な判断と対応が極めて重要。

また、雪崩、融雪による河川の増水に伴う二次災害にも十分な注意が必要。

⑨関係者との連携（「顔の見える関係」の構築）

(1)地方自治体との連携

迅速かつ正確な災害・被災情報の収集、地方自治体や国の機関の防災や救難救助活動等の情報に速やかに接するため、地方自治体との間で連携関係を構築しておくことが大変重要。さらに、緊急物資輸送等に関する活動を円滑に行う上でも必要。

(2)国の行政機関との連携

緊急時の警察・消防・海上保安庁への救助要請、国交省の地方行政機関である地方運輸局、地方整備局、地方航空局は、TEC-FORCEの派遣等による被災地支援を要請することが可能。事業者からも、訓練や説明会等の機会を活用して、国の関係機関に気軽にアプローチしていただき、緊密な連携関係を醸成していくことが望まれる。

⑩教育と訓練

(1)自然災害の基本を習得する教育

・自然災害対応の研修・教育を行うにあたっては、緻密で専門的ではなく、簡潔で理解しやすい実践的な内容とすることが必要。

・型通りやってくる自然災害など一つもなく、現場での各社員等の対応力が試される。発災時に役立つのは「基本理念」と「基本動作」、そしてその上に立つ「柔軟な応用力」。

・基本となる心構えや手順は研修で習得し、応用力は実践的な内容の訓練により身に付けるという整理もできる。

・研修等の教育は、企業経営の基本理念として、防災と事業継続を重視していることを直接社員等に語りかけ、周知する機会は大変重要。

・教育にあたっては、防災の技術論にとどまらず、基本理念をしっかり伝達し、企業文化を醸成することについて、意識的に取り組むことが期待される。

(2)実践的な訓練とその企画

・訓練で覚えたことが、実践で役立つ。訓練の企画と実施にあたって留意すべき点は、表4の通り。

⑪見直し・改善（他事例の学び）

・自然災害は非日常なので、平素からの実践的な訓練参加、他事例の学びの活用等により、年1回はマネジメントレビュー等を活用して見直し、改善のPDCAサイクルを機能させることが重要。

表1　運輸防災マネジメント体制のポイント（抜粋）

① 経営トップの責務
② 安全方針と防災の基本方針
③ リスク評価
④ 楽観主義の排除
⑤ 事前の「備え」
⑥ 代替性の確保
⑦ 初動対応
⑧ 自然災害の態様に応じた対応
⑨ 関係者との連携
⑩ 教育と訓練
⑪ 見直し・改善（他事例の学び）

※なお、鉄道事業者や旅客自動車運送事業者等を対象とするポイントとして、「利用者への情報発信」という項目が別途設けられている。

表2　発災直後の初動対応とは

・運行継続の可否判断
・避難
・救助・救護
・社員・職員の安否確認
・緊急参集要員の参集、災害対策本部の立ち上げ
・被害状況の収集・把握

表3　初動対応に関して留意すべき点

初動対応については、頭で理解しているだけではなく、以下のような身近な準備を決して疎かにしてはいけない。「災害イマジネーション」を鍛えておくと、細部が気になるはずで、迅速な初動を可能にする。

①深夜に緊急参集する交通手段としては何を選択すべきか
②タクシーをコールする電話番号はすぐ出せるか
③緊急参集場所までの最速経路は知っているか
④経営トップが出張等で緊急参集できない場合、代理の者は自分が緊急参集者であることを認識しているか

表4　訓練の企画と実施にあたって留意すべき点

①経営トップが参加
②多くの関係者（他の事業者、地方自治体、国の行政機関等）の参加を募る
③時間と情報の制約がある中で、関係者との調整、的確な意思決定、実践さながらの訓練を企画
④地震、風水害、火山噴火といった異なる災害態様の訓練シナリオを企画し、適時にシナリオを変えて実施
⑤実際の第一報は、不正確・不確実な情報が多い
⑥直後に必ず振り返りを実施
⑦地方自治体、地方運輸局や地方整備局が主催する防災訓練へ積極的に参加

［コラム］自然災害対応の取り組みを他事例に学ぶ

自然災害対応の取り組みは、自然災害が実際に発生しない限り、その成果が見えにくいのも事実である。

このため、実際の自然災害に対応した同業他社、鉄道や船舶など他モードの事業者の取り組み、その成果と教訓、その後の改善の取り組み状況を学び、「他山の石」として、自社の取り組みに反映させることが効果的である。

【参考】国交省大臣官房運輸安全監理官室では、以下のサイトで取り組み事例を公開している。
https://www.mlit.go.jp/unyuanzen/unyuanzen_torikumi.html
（現在、自然災害への対応に関する取り組み事例を収集中。今後事例を追加する予定）

■自然災害対応の取り組み（例）

<物的被害対応>
○建造物の耐震基準、地盤の脆弱性の把握○ハザードマップ等による地域の災害リスクの把握○情報データのバックアップシステム導入○代替施設の確保○営業所等の高台移転○関係者の施設への車両避難○同業他社との災害協定の締結

<人的被害対応>
○社員等の人命を優先した基本方針の策定○安否確認、緊急参集メンバー等対応手順策定○避難、救助、負傷者対応手順の策定○滞留旅客用品の備蓄○社員に対する教育訓練○ハザードマップ、避難所等の状況把握○旅客に対する運行（航）状況の提供方法の確立

<社会的被害対応>
○非常用電源（自家発電機等）の配備○衛星通信電話等非常用通信機器の配備○インフラ、気象等の情報提供サービスの導入○代替施設の確保○営業所等の高台移転○関係者の施設への車両避難○代替輸送手段の確保○同業他社との災害協定の締結

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。
4.5㎥ ミキサー高積載仕様車
10t オーバー ダンプ高積載仕様車
+500kg ～+700kg* 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

大型トラックの車輪脱落事故が急増中！

冬用タイヤ交換時には取り付け状態の点検の徹底を！

11月～3月の冬季に脱落が多発

近年、大型トラックの車輪脱落事故が急増しています。走行中に大型トラックのタイヤが外れ、歩行者や車両に衝突すると大惨事となります。平成20年4月には、事業用大型トラックの左後輪脱落による死亡事故も発生しています。

全日本トラック協会ではこのほど、国土交通省が実施する「令和2年度緊急対策」の一環として「車輪脱落事故防止リーフレット」を作成しました（今号の『広報とらっく』に折り込み）。そこで、ここでは同リーフレットより、大型トラックにおける車輪脱落事故の傾向について紹介していきます。

冬用タイヤへの交換など、ホイール脱着時には作業手順を間違えないよう、また交換後は増し締めを行うなど、車輪脱落事故防止に努めましょう。

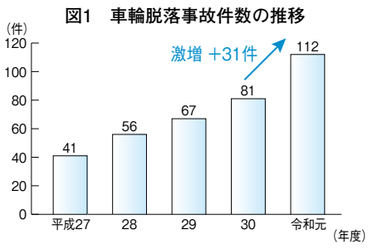
1 車輪脱落事故の発生件数

昨年度は前年度比31件増と激増

図1では、平成27年度から令和元年度にかけての、大型トラックの車輪脱落事故件数をまとめた。

これによると、車輪脱落事故件数は平成27年度以降右肩上がりに増加しており、令和元年度は前年度比31件増と激増して112件となり、統計を取り始めてから最多となっている。

図1　車輪脱落事故件数の推移



2 タイヤ交換から脱落までの期間

タイヤ交換から2か月以内に約8割が脱落

図2は、平成27年度から令和元年度までに発生した大型トラックの車輪脱落事故（357件）について、タイヤ交換から脱落までの期間についてまとめたもの。

これによると、タイヤ交換から1か月以内に発生した事故が202件と最も多い。また、タイヤ交換から2か月以内に約8割が脱落していることが分かった。

図2　交換から脱落までの期間

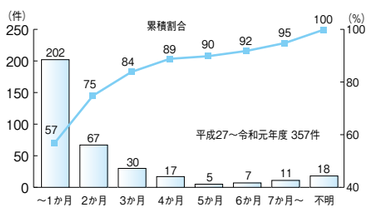
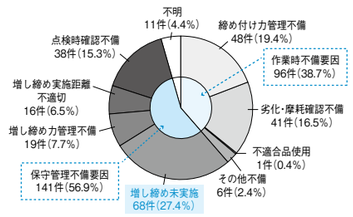


図3は、元年度に発生した車輪脱落事故（112件）の脱落推定原因についてまとめたもの。これによると、増し締めの未実施が原因と思われる事故が約3割に上っていることが分かった。

図3　脱落推定原因割合（複数）令和元年度112件



3 車輪脱落事故の発生時期

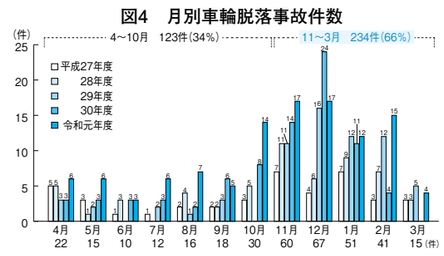
11月～3月の間に約7割が脱落

図4は、車輪脱落事故の発生時期を月ごとにまとめたもの。

これによると、4月～10月の発生件数は123件（34%）である一方、11～3月の冬季には234件（66%）もの脱落事故が発生している。

①11月以降、冬用タイヤへの交換を実施する事業者も多いため、冬季には特にタイヤの取り付け状態の点検の徹底を図りましょう。

図4　月別車輪脱落事故件数



4 車軸別・ナットの締め付け方向別割合

左側後軸のタイヤの脱落が全体の9割近くにも

表は、脱落したタイヤの車軸別・ナットの締め付け方向別の割合についてまとめたもの。

これによると、脱落したタイヤは左側後軸が全体の9割近くに及んでいることが分かる。また、左側の車輪に右ねじのナットが使用された場合にタイヤが脱落する傾向が多いことが分かる。

①ユーザー自らがタイヤ交換を行う時は、特に左後輪に注意して作業を行うようにしましょう。

表 車軸別割合（単位：%）

	左側	右側	不明	合計
前軸	0	2	0	2
後軸	86	11	0	98
不明	0	0	0	0
合計	87	13	0	100

ナットの締め付け方向別割合（単位：%）

	左側	右側	不明	合計
左ねじ	22	2	0	25
右ねじ	63	11	0	73
不明	0	0	2	2
合計	85	13	2	100

5 車輪脱落を防ぐ4つのポイント

特に「増し締めの実施」「日常の点検」を欠かさずに！

「車輪脱落を防ぐポイント」を、図5のようにまとめた。

①同ポイントを徹底し、タイヤの脱落事故防止に努めましょう。

ほんのヒトコマ

［第74回］　前川しんすけ

飛沫防止対策完璧映画……！

法令○×クイズ　～点検整備編～

【解答】2面に問題

❶○（車両法第47条の2第2項）自動車運送事業の用に供する自動車の使用者又はこれらの自動車を運行する者は、一日一回、その運行の開始前において、日常点検をしなければならない。

❷×（車両法第48条第1号）自動車運送事業の用に供する自動車については、3か月ごとに定期点検整備を実施しなければならない。

❸×（車両法第49条第1項）自動車の使用者は、点検整備記録簿を当該自動車に備え置き、当該自動車について点検又は整備をしたときは、必要事項を記載しなければならない。

❹○（自動車点検基準別表第一）車両総重量8トン以上又は乗車定員30人以上の自動車については、取付状態を点検しなければならない。

❺×（自動車点検基準別表第一）エンジン・オイルの量の点検については、当該自動車の走行距離、運行時の状態等から判断した適切な時期に行うことで足りる。

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

186「知られざる鯖街道③」島根県・出雲街道の焼き鯖

島根は出雲大社をはじめとする無数の神社があり、陰暦10月（今年は新暦11月15日から）は日本中の神様が集結すると信じられてきた。そのため各地は神様不在で神無月なのに、出雲だけは神在月となる。

歳時記にもあるこの言葉を私は出雲大社で実感した。神様たちがお泊まりになる建物が古色蒼然ながら存在していたのだ。

この地へ多くの神様を引き寄せたのは、食べものの力も大きかった。山海里の幸プラス宍道湖と中海の汽水湖の恵みだ。

山間部へ運んだのが、通称出雲街道こと東城街道。宍道湖畔から国境の中国山地を越え、備後・東城（現広島県庄原市）へ至る約80キロメートルの道で、現代の国道314号だ。

注目したいのが距離。代表的な鯖街道である若狭街道は、若狭・京都間が約72キロメートル。生き腐れしやすい鯖でも、新鮮なうちに浜で塩をして出発すれば安全なうちに届く範囲内といえる。そこで出雲街道でも、東城の手前辺りまでは鯖が運ばれたとしても不思議はない。

好例が宍道湖畔から約15キロメートルの雲南市木次町や三刀屋町。焼き鯖が好まれ、ほぐした身を混ぜる焼き鯖ずしは祭りに欠かせない。酢飯に鯖の味がのり、錦糸卵も美しく、何度でも食べたくなる。

私は木次駅近くの中村鮮魚店の光景が忘れられない。店頭で何匹もの鯖がじゅうじゅうぼうぼう焼かれていたのだ。さっそく焼き鯖と焼き鯖ずしを求めると、店主が教えてくれた。「この辺までは生鯖が届いたが、奥出雲へは焼き鯖にした方が安心でしょ」と。

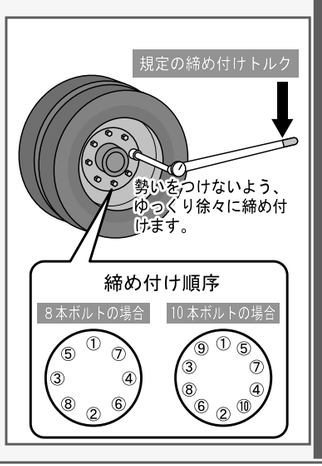
さらに10キロメートルほど先の奥出雲町仁多では、昭和には焼き鯖をはじめ、これのすし、茶漬け、きゅうりもみが食べられ、なんと締め鯖は最大のごちそうだったとの話を聞いた。鯖はどの土地でも人を夢中にさせる魚なのだ。

（むかさ・ちえこ）

図5　車輪脱落を防ぐ4つのポイント

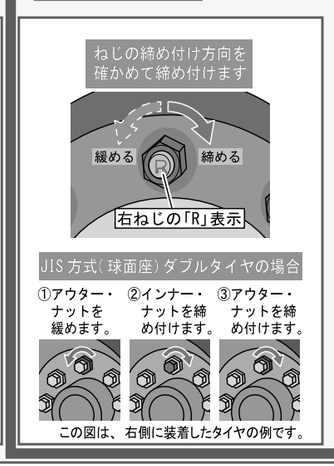
確実な締め付け

締め付け方式には、球面座で締め付ける JIS 方式と、平面座で締め付ける ISO 方式があります。規定の締め付けトルクで確実に締め付けます。



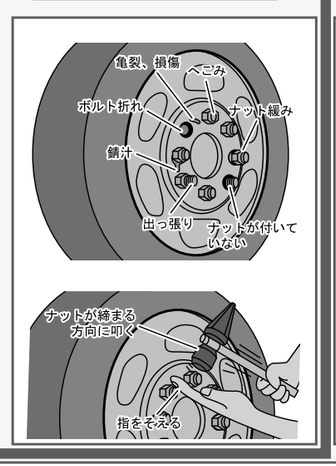
増し締めの実施

締め付け後は初期なじみによってホイール・ナットの締め付け力が低下します。50～100 km走行後を目安に増し締めを行います。



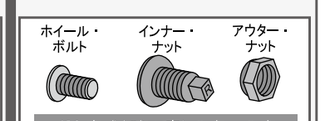
日常の点検

一日一回、運行の前に、ディスク・ホイールの取付状態について、ホイール・ナットの緩み等がないかを点検ハンマなどを使用して点検します。



ホイールの履き替え

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、ナットの使用が必要です。必ず確認してください。



JIS 方式（球面座）6穴・8穴

ホイール	スチールからアルミに履き替え	アルミからスチールに履き替え
フロント	アルミ用のナットに交換（※）	スチール用のナットに交換（※）
リアー（ダブルタイヤ）	ホイール・ボルト、インナー・ナットをアルミ用に交換	ホイール・ボルト、インナー・ナットをスチール用に交換

※日野車は、ナットに加え、それぞれ専用のホイール・ボルトに交換します。

ISO 方式／新・ISO 方式（平面座）8穴・10穴

ホイール	スチールからアルミに履き替え	アルミからスチールに履き替え
フロント リアー	ホイール・ボルトをアルミ用に交換（ホイール・ナットは共用品）	ホイール・ボルトをスチール用に交換（ホイール・ナットは共用品）

PA-MAN 安全性を向上するおすすめ商品ピックアップ！

飲酒運転防止対策をサポートします。

大好評!!

アルコール・チェッカー 直吹き式

品番 11230 00000
型式 PAC30
5,580円 税別

商品動画はこちら！

●二日酔い・奈良漬も検出。
●呼気アルコール濃度を 0.01mg/ℓ から検出。
●アルコールを検出すると 赤ランプ点灯+警告ブザー（15秒間）で知らせます。
●ストローで息を吹きかけるので、超高精度に測定可能。

●電源電圧：DC3V（単4形乾電池×2ヶ）
●検知方式：半導体ガスセンサー
●測定値：0.00～0.25mg/ℓ（0.01mg/ℓ単位）
●使用回数表示機能（3,000回使用可）
●サイズ：巾50.3×長さ118.6×厚み18.8㎜（全高31.7㎜）

＋ 職場の安全をサポートします。

フルハーネスベルト 新規格対応
品番 79509 60000
型式 119AN ●腰パッド付き。●サイドリング付き。
13,800円 税別
商品動画はこちら！

フルハーネスベルト ライト 新規格対応
品番 79509 61000
型式 115CE
7,580円 税別
商品動画はこちら！

シングルランヤード 新規格対応
●アルミ製フックで軽量タイプ。

品番 79509 62000
型式 SL-001
5,980円 税別

※フルハーネスベルトライトは別売りです。

品番 79509 63000
型式 SL-YB5
6,980円 税別

※フルハーネスベルトライトは別売りです。

PA-MAN JIS規格認証表示ベルト荷締機 JIS B 8850 JQ0518003
（株）東京商工リサーチ調べ2020年6月時点 2019年全国売上額 No.1
特集ページはこちら

創業1965年 株式会社パーマンコーポレーション
おかげさまでパーマンコーポレーションは創立55周年です。
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 月～金 8:00～18:00　土 8:00～14:30
営業時間が早くなりました！
ご注文FAX 0120-200-201 年中24時間受付

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】

大きな投資「デジタコ」のデータを
一番星運送業システムVer.7に取り込み!!

請求管理　車輌管理　給与管理
経費管理　整備カレンダー　運転手管理

デジタコ運行データを連動

車輌 日付　走行距離　出庫 帰庫
運転手　車輌　運転 待機
給油費　ETC　作業時間

"一番星運送業システムVer.7" ＋ "デジタコ連動オプション"

車輌台数30台以上のお客様に広くご利用頂いております
※ご利用のデジタコにより取り込み項目が変わります

全国どこでも対応！お気軽にお問い合わせください。
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

HPはこちら！

《スノーシーズン間近》冬期における安全運行特集

雪道でのトラブルを防ぐために

運行維持に欠かせない「雪道への準備」
「管理者の具体的な指示」が危機を防ぐ

近年、予想を超える大雪に見舞われることで、幹線道路の通行止めや車の立ち往生などが各所で発生しています。たとえ平野部では降雪していなくても、山間部の峠道などでは積雪していることも多いため、適切な準備が必要です。

そこで本特集では、積雪の多い地域に拠点を構える運送事業者を取材し、冬に向けた対策の重要性などについて紹介します。今回は、福島県会津若松市に本社・営業所を構える、会津本郷貨物運送㈱における取り組みです。

会津本郷貨物運送株式会社（福島県）

細谷　博之
代表取締役

会津本郷貨物運送㈱（細谷博之代表取締役）は、福島県会津若松市に本社と営業拠点（アピオ営業所）を構え、首都圏や関西、また山陰地方などへ酒や碍子（がいし）、鋼材、自動車部品等の輸送を行っている。

会津若松市では、早ければ11月に雪が降り、翌年2月には降雪のピークを迎える。会津若松市から首都圏・関西方面へのメインルートは、市内を東西に貫いている磐越自動車道と国道49号である。会津若松市は盆地に位置しているため、市街地ではそれほど積雪がなくても、峠ではかなりの積雪になっていることも多い。特に、会津若松市の西にある西会津町は豪雪地帯であり、国道49号が通行止めになるケースも少なくない。一方、会津若松市から東に向かうと、磐越道と東北自動車道が交わり、交通の要衝として機能する郡山市があるが、その間にある磐梯町や猪苗代町付近で吹雪になることがあり、国道49号のみならず、磐越道も1年に数回程度通行止めになる場合もあるという。会津若松市はまさに、大雪に見舞われると「陸の孤島」となってしまう場所である。それだけに、当地を走行する運送事業者にとっては、スノーシーズンに向けた対策が必要不可欠になってくる。

四方を山に囲まれた会津若松市　大雪の際には「陸の孤島」にも

脱落防ぐためタイヤ業者に作業を依頼　スペアタイヤも冬用タイヤに交換

それでは、同社におけるスノーシーズンを迎える前の準備について紹介していきたい。

同社では11月に入ると、まず全車両のタイヤをスタッドレスタイヤに交換する。タイヤ交換については、自社で作業を行う運送事業者も少なくないが、同社では営業所のすぐ近くにタイヤ業者があることから、専門家であるタイヤ業者に作業を任せるようにしている。

「近年、タイヤ交換後の車輪脱落事故が増加傾向にあります。脱落事故の大きな要因のひとつとして『タイヤ交換作業の不備』が挙げられていますが、自社で交換作業を実施した場合には、作業実施者の個人差によって作業品質に差が生じやすく、脱落の原因となる交換作業の不備に繋がるおそれがあります。そのため、当社ではプロのタイヤ業者に作業をお願いし、交換作業を適切に行ってもらうことで、脱落事故を防ぐようにしています。その上で、増し締めなどの作業については、当社のドライバーが実施するようにしています」（細谷社長）

ところで、運行途中の雪道で急遽タイヤ交換が必要になった場合、スペアタイヤがノーマルタイヤのままでは交換後の走行に支障が出かねない。そのため、同社ではタイヤ交換の際に、スペアタイヤについてもスタッドレスタイヤへの交換を行っている。

「地域によって異なる場合はあるものの、ノーマルタイヤでの雪道走行は道路交通法等によって罰則対象となっています。安全性確保の観点で考えると、スペアタイヤについてもスタッドレスタイヤに交換しておく必要があると思います」（同）

雪道への知識と運転技術を深める「講習」　実体験でチェーン装着法を身に付ける

同社では冬期における安全運行を実現させるために、雪道経験の浅い新人ドライバーへの指導に力を入れている。

同社のドライバーのほぼ9割は地元出身者であり、普通車で雪道を走行することに慣れている人も少なくはない。しかし、車体の大きなトラックを運転する際には普通車以上に細心の注意が求められる。また、降雪の少ない地域でトラックドライバーをしていた人が同社に転職してくることもあり、そうした人にとっては雪道走行の経験はほぼ皆無である。

そこで同社では、冬を迎える前に入社3年目までの新人ドライバーを集め、安全性の高い雪道走行技術を身に付けてもらうための講習を行うようにしている。

講習では、まずタイヤメーカーの担当者が、スタッドレスタイヤの特性や雪道走行時の注意点などを解説。「スタッドレスタイヤを装着していても『雪道は滑るものだ』と考えて、いつもより20％スピードを落とし、いつもより20％車間距離を多めにとる」など、安全性高い運転の仕方についてレクチャーを行う。その上で、全日本トラック協会制作の「雪道対策」DVD（関連4・5面）をドライバーに見てもらい、雪道対策の重要性について理解を深めてもらう。その後、タイヤチェーンメーカーの担当者による、実車を使ってのチェーンの装着実習を行っている。

同社のドライバー㊨がタイヤチェーンメーカーの担当者㊧の指導を受けながら、チェーンの装着法を学ぶ

タイヤメーカーの担当者による雪道講習会も行っている

「大雪時の道路交通確保を図るために、平成30年より急勾配のある峠道などを対象にチェーン規制が実施されています。福島県内では現在のところ規制箇所は設定されていませんが、規制箇所を通行しなければならないケースも当然考えられます。実習での経験を通じてチェーンの掛け方を知っておくことは、雪道を走行することの多いプロドライバーとして、非常に大切なことだと考えています」（同）

なお、同社では、初めてスノーシーズンを迎えた新人ドライバーに対して、ベテランドライバーによる雪道での添乗指導を行う。また、雪の降り方は毎年変化するため、2年目・3年目のドライバーについても雪道に慣れたドライバーと一緒に運行するようにしている。

さらに、新人ドライバーに限らず、経験を積んできたドライバーに対しても、スノーシーズン前には全ト協制作の「雪道対策マニュアル」などをもとに、雪道対策の指導の徹底を図っている。

トラブルを未然に防ぐ「情報収集」　ドライバーへの的確な指示が安定運行を実現

スノーシーズンになると、運行管理者は常に気象情報や道路の路面状況などをインターネットなどで確認して、情報を収集。出発前の点呼の際には、運行計画書をもとに、走行の際の注意点についてドライバーに指示する。指示する際に運行管理者が注意していることとしては、「発着地の天候だけではなく通行する道路について、チェーン規制などの情報を伝えるようにすること」、そして「注意すべきポイントを具体的に指示すること」であるという。

「比較的若いドライバーの中には、予期せぬ事態に遭遇した際の対応力がベテランドライバーに比べると不足している人もみられます。例えば、『市街地に比べて峠では積雪していることが多いから、峠越えする際には早めにチェーンを装着するように』、『通行止めなどの異常時には、まず携帯電話で営業所に報告し、運行管理者の指示を仰ぐように』など、具体的に指示を出すことで、緊急時にも適切な対応を取ることができるようになるため、トラブルのない安定運行に結びついています」（同）

運行管理者はインターネットなどで気象情報などを入手㊤、点呼の際にドライバーに必要な情報を伝えるとともに、ドライバーに対して注意点を具体的に指示する㊦

また、同社の営業所のすぐ隣に給油所があることから、燃料を満タンにしてから出発するように指導しているほか、防寒着や作業用手袋、懐中電灯、長靴、スノーブラシ、スコップ、けん引ワイヤーなどといった雪国運行の必需品、そして乾パンなどの非常用食料も携行させた上で出発させるようにしている。

「当社でも数年前、大雪のために、長野県内の上信越自動車道でトラックが立ち往生し、ドライバーが数日帰ってこられなかったことがありました。運送会社としては、『トラックとドライバーが事故なく無事に帰ってくること』が何よりも重要であると考えています。逆に考えると、『大雪による交通途絶のためにトラックが運行不能になるのは、そのトラックの運行を担う運送会社が準備不足だったからだ』と言うこともできます。福島県内でも、積雪の少ない地方から来たトラックが、冬なのにノーマルタイヤで走行しているシーンを見かけることがあります。雪道経験が乏しいために、路面に積雪がなければノーマルタイヤでも大丈夫と考えているのかもしれませんが、チェーンやスタッドレスタイヤを装着していても滑ることもあるブラックアイスバーンだった場合には、スリップ事故に繋がりかねません。お客様の大切な荷物を預かってトラックを走らせる運送事業者として、決して雪道の怖さを軽視せず、積雪の多い地域を運行される際には事前の情報収集や携行品の準備など、十分な雪道対策をお願いしたいと思います」（同）

（取材協力）会津本郷貨物運送㈱　細谷博之代表取締役

会社概要

会社名	会津本郷貨物運送㈱
代表者	代表取締役　細谷　博之
本社	福島県会津若松市日新町 1-38
資本金	1,000 万円
従業員数	33 人（うちドライバー 25 人）
車両台数	25 台

コラム　全ト協「雪道対策特設ページ」をご活用ください！

全日本トラック協会では、ホームページ内に「雪道対策特設ページ」を設けています。

同特設ページでは、異常気象時における気象情報等の入手先に関するリーフレットや、「雪道対策マニュアル」などを掲載しているほか、雪道走行の心得と対策ポイントを紹介する動画も視聴することができます。

●全ト協トップページ＞会員の皆様へ＞安全対策＞「雪道対策特設ページ」のバナーをクリック！（右 QR コード）

2020・11・1

こちら広報室　四季折々 194

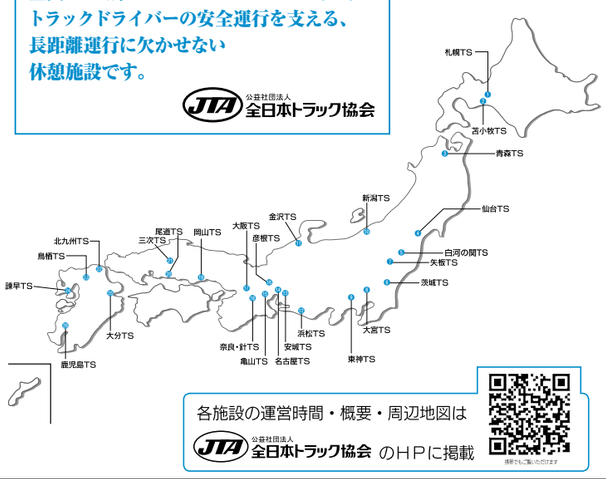
▼商店街巡りが好きで、秋晴れのとき近所さんなら、ご飯さえ炊けばできたての温かいおかずがすぐに手に入り、羨ましい限りです。▼「銀座」と名の付く商店街の元祖は、都内品川区にある「戸越銀座商店街」です。1923（大正12）年に発生した関東大震災で被害を受けた銀座から、ガレキの煉瓦を戸越商店街が譲り受けたことに由来します。下町生まれの私にとって、大小は別にして、「銀座」と名の付く商店街は魅力満載です。▼まるで「大阪のオバチャン」の如く、親しみの込もった会話が盛り上がると、そこには人情が見え隠れします。商店街は、愛しき人間たちの集いの場であり、手間暇かけた食の宝庫です。▼それはまるで、「人に親切にすれば因果応報で自分にも良いことが起こる」という、落語の人情噺「唐茄子屋政談」を絵に描いたようです。人情が織り成すこの長講ものは、演者によって下げの部分がちょっぴり物悲しかったり、ハッピーエンドだったりするお噺ですが、何と言っても人と人との助け合いが根っこにあります。この噺も、商店街での人と人との触れ合いも、「お後がよろしいようで！」

（山崎　薫）

安全運行のオアシス　トラックステーション

全国26か所のトラックステーション（TS）はトラックドライバーの安全運行を支える、長距離運行に欠かせない休憩施設です。

公社団法人 全日本トラック協会

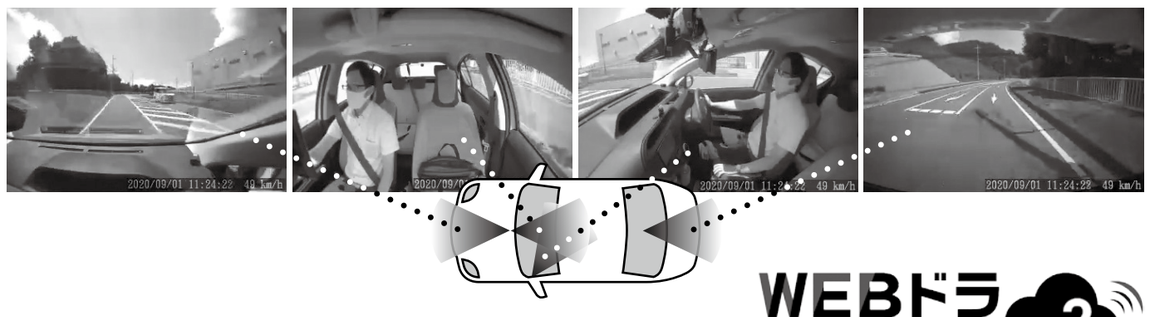


各施設の運営時間・概要・周辺地図は　公社団法人 全日本トラック協会 のHPに掲載

	名称	所在地	電話番号	駐車台数
❶	札　幌	北海道札幌市厚別区厚別東５条 1-1-2	011-897-9101	39
❷	苫小牧	北海道苫小牧市ウトナイ北 11-11-33	0144-55-7491	80
❸	青　森	青森県青森市大字荒川字品川 110-1	017-729-2000（公社）青森県トラック協会	41
❹	仙　台	宮城県仙台市宮城野区苦竹 4-1-15	022-232-9336	39
❺	白河の関	福島県西白河郡泉崎村大字泉崎字夏針 15-1	0248-21-7167	45
❻	茨　城	茨城県小美玉市西郷地字新田 1390	0299-48-3455	30
❼	矢　板	栃木県矢板市乙畑 440-2	0287-48-1919	46
❽	大　宮	埼玉県さいたま市西区三橋 6-699-1	048-623-6815	41
❾	東　神	神奈川県大和市上草柳 588	046-261-1100	97
❿	新　潟	新潟県新潟市西区山田 196-1	025-233-6961	52
⓫	金　沢	石川県金沢市千木町ル 21-1	076-257-2755	56
⓬	浜　松	静岡県浜松市東区流通元町 2-3	053-421-5311	116
⓭	安　城	愛知県安城市尾崎町大縄 19-1	0566-98-8823	74
⓮	名古屋	愛知県名古屋市港区藤前 3-601	052-303-2188	97
⓯	亀　山	三重県亀山市小野町桜口 586-4	0595-82-3935	82
⓰	彦　根	滋賀県彦根市鳥居本町字むさ満 2337-1	0749-26-0156	45
⓱	大　阪	大阪府寝屋川市木屋元町 20-1	072-832-2362	80
⓲	奈良・針	奈良県奈良市針町 487-1	0743-82-0622	60
⓳	岡　山	岡山県岡山市中区倉富 285-19	086-277-4055	53
⓴	尾　道	広島県尾道市高須町字才ケ久保 21193-3	0848-46-1882	37
㉑	三　次	広島県三次市西酒屋町船所 1468	0824-63-0025	30
㉒	北九州	福岡県北九州市小倉北区東港 1-3	093-581-5031	70
㉓	鳥　栖	佐賀県鳥栖市永吉町 617-1	0942-83-7035	48
㉔	諫　早	長崎県諫早市貝津町 1051-12	0957-26-8228	45
㉕	大　分	大分県大分市大字上戸次字宇土ノロ 6045-2	097-597-6233	43
㉖	鹿児島	鹿児島県鹿児島市西別府町 2941-19（流通業務団地内）	099-281-5960	50

※駐車台数は大型車とトレーラの台数の合計。なお、諫早TSは5台の中型車を含む。

4つのカメラで死角なし。



ドラレコ動画は、クラウドで保存・管理。　WEBドラサービス v.2

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　WEBドラサービス　検索