昭和35年11月28日第3種郵便物認可

令和3年(2021年)　第2185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

10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)
https://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)

## News Headline 主な紙面内容

2・3　ニュースターミナル
・トラック協会ニュース
・官公庁ニュース（国交省等）

4　大型トラックの車輪脱落事故が急増！
・「冬用タイヤへの交換」が車輪脱落の引き金に

5　目で見るタイヤケア（「タイヤケアホントの話」特別編）
・日常点検でタイヤの健康チェック

6　新型コロナウイルス感染症感染防止対策の徹底を！

7　健康経営優良法人 2022
・申請受付中

8　「向き合おう！　こころとからだの 健康管理」
・10/1～10/7は「全国労働衛生週間」

# 飲酒運転のない地域社会を!!
# トラック業界が範を示そう!!

9月28日、警察庁長官室にて　中村警察庁長官㊨と坂本会長

## 中村警察庁長官 就任表敬訪問
## 「飲酒運転は「しない・ゆるさない」飲酒運転根絶」へ 坂本会長が強い決意示す

全日本トラック協会の坂本克己会長は9月28日、9月22日付で新たに就任した中村格警察庁長官への表敬訪問を行った。

今年6月には、千葉県八街市において、飲酒したドライバーの自家用トラックが小学校児童の列に突っ込み、死傷者が出るという痛ましい事故が発生。また、事業用トラックによる飲酒運転事故件数は横ばいで推移し、未だ根絶には至っていないなど、トラック運送業界にとって極めて憂慮すべき事態となっている。

坂本会長は中村警察庁長官に対し、「トラック運送業界全体で飲酒運転根絶意識を共有するとともに、業界関係者が一丸となって取り組みを強化することにより、トラック運送業界から飲酒運転を根絶してまいりたい」と、強い決意を示した。

飲酒運転による事業用自動車の交通事故件数は、平成24年頃までは減少傾向にあったものの、近年は下げ止まり傾向がみられている。

事業用トラックドライバーによる飲酒運転は反社会的行為であり、悪質極まりない行為である。

全ト協では今年、「トラック事業における総合安全プラン2025」を策定。令和7年に達成すべき目標値として、「死者数・重傷者数の合計970人以下」、「飲酒運転ゼロ」を掲げた。また、9月6日に開催した第117回「交通対策委員会」（工藤修二委員長）では、関係者が一丸となって飲酒運転撲滅への取り組みを強化することにより、トラック運送業界から飲酒運転を根絶することを決議するなど、業界を挙げて飲酒運転撲滅への取り組みを強化しているところである。

中村警察庁長官への表敬訪問時に坂本会長は、トラック運送業界における飲酒運転撲滅への方策について中村警察庁長官に説明した上で、「コロナ禍という厳しい状況の中で、多くのトラックドライバーがわが国の経済を下支えするために、懸命に頑張ってきた。そのおかげもあり、国民の皆様方からは、トラックドライバーが生活に欠かすことのできない『エッセンシャル・ワーカー』としてご評価いただけるようになってきた。一部の心ないドライバーによる飲酒運転は、こうした国民の皆様方からの信頼を裏切ってしまう、決してあってはならない行為だ。全ト協としては、飲酒運転撲滅への取り組みを一層強化し、引き続き、国民の皆様方から信頼される業界であり続けるよう努めてまいりたい」と、力強く述べた。

中村長官は、「トップリーダーの強力なる指導力を発揮され、お手本となることを期待しています」と語った。

なお、同訪問は、坂本会長の主導により実現したもので、当日は、桝野龍二全ト協理事長、川鍋一朗全国ハイヤー・タクシー連合会会長、神谷俊広同連合会理事長、平位武日本バス協会理事、石指雅啓同協会理事長も同席した。

9月21日、全ト協正面玄関にて　楠警察庁交通局長㊧と坂本会長

### 楠警察庁交通局長が坂本会長と面談で来協
### 強い信頼関係で 交通事故のない社会実現へ

9月16日付で新たに就任した警察庁の楠芳伸交通局長が、9月21日に全日本トラック協会を訪れ、坂本克己会長と面会した。

坂本会長は、今年全ト協が策定した「トラック事業における総合安全プラン2025」や、全ト協・各都道府県トラック協会の主催により、11月16日から令和4年1月10日まで実施する、第61回「正しい運転・明るい輸送運動」（詳細別掲および2面）など、トラック運送業界における事故防止対策について楠交通局長に説明した上で、「引き続き業界を挙げて、交通・労働災害事故防止に努めてまいりたい」と語った。

全ト協

## 第61回「正しい運転・明るい輸送運動」
## 11月16日㈫～令和4年1月10日㈪まで
### 「飲酒運転根絶」「大型車の車輪脱落事故防止」を強く呼びかけ

全日本トラック協会では、11月16日㈫～令和4年1月10日㈪の期間、第61回「正しい運転・明るい輸送運動」を実施する。

同運動は、交通・労働災害事故の防止、環境保全およ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。実施事項は15項目（2面に掲載）で、全ト協では会員事業者に対し、経営トップ、管理者および従業員が一体となって同事項に取り組むよう呼びかけている。

特に、⑴「飲酒運転の根絶」では、経営者は第117回交通対策委員会（3年9月6日開催）の決議を踏まえ、トラック運送業界から飲酒運転を根絶させるよう、働きかけを実施する。

また、⑽「降積雪期における輸送の安全確保の徹底」では、積雪・凍結等の気象および道路状況により、早期にスタッドレスタイヤおよびタイヤチェーンを装着するよう徹底するとともに、冬期においては大型車の車輪脱落事故が多発傾向にあることから、国土交通省が策定する大型車の車輪脱事故防止にかかる「緊急対策」（詳細4面）のトラック業界が取り組む実施事項と併せ、全ト協で作成する車輪脱落事故防止の啓発資料活用により、実効性のある再発防止対策を推進するよう求めている。

### 輸送統計

令和3年7月分
▶国土交通省調べ

| | | 輸送量 | 前年同月比 |
|---|---|---|---|
| トラック | 特別積合せ（千トン） | 5,772 | 103.6% |
| | 一　般 | — | 105.7% |
| | 宅配便（千個） | 426,318 | 99.0% |

### 交通事故統計

令和3年8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 | | 8月31日現在 | 9月29日現在 |
| 65（−4） | 36（+5） | 18（−6） | 5（+1） | 124（−4） | 1,585（−127） | 1,622（−123） | 1,820（−156） |

コラムラインナップ

タイヤケアホントの話【建設車両用タイヤの処分価格】／トラック運送事業者のための経営のヒント【最近は小事業者同士の吸収合併も】…3面／食の新旧街道を行く【「鯖街道寄り道したい味③」京都市大原の柴漬け】…7面

# ニュース・ターミナル（トラック協会ニュース）

全ト協

## 「完全無観客」で2年ぶり開催へ

### 第53回「全国トラックドライバー・コンテスト」

前回（第51回）大会でのあいろ走行の様子（令和元年10月26日）

全日本トラック協会では、10月23日(土)～25日(月)にかけて、第53回「全国トラックドライバー・コンテスト」を開催する。

昨年度は新型コロナウイルス感染症の影響により開催が中止となったため、今回は2年ぶりの開催となる。

なお、新型コロナウイルス感染症感染拡大防止の観点から、今年度は次のような対策が取られる。

①茨城県に対して緊急事態宣言が発令された際の措置

政府より実科競技・学科競技開催地となる茨城県に対して緊急事態宣言が発令され、同コンテスト開催期間が宣言の期間に含まれることが確定した場合は、その時点で、開催の中止を決定する。

②来場者制限

10月23日(土)・24日(日)に自動車安全運転センター安全運転中央研修所（茨城県ひたちなか市）で実施する実科競技・学科競技は、完全無観客開催とする。選手の関係者（家族、勤務先などの付き添い、トラック協会職員等）、報道、一般来場者の来場は不可となる。

なお、表彰式は10月25日(月)に第一ホテル東京（東京都港区）で行われる。

同コンテストに関する情報については、全ト協ホームページで随時更新していく予定。

## 点呼支援機器等導入促進助成事業を新たに実施へ

### 第17回「経営改善・情報化委員会」

9月21日、第17回「経営改善・情報化委員会」が開催された。

冒頭に行われた委員長の実施について、②令和3年度経営改善・情報化対策事業（青年部会活動、女性部会活動、情報化推進事業、人材確保・育成対策事業、小規模事業者コロナ時・災害時特別対策委員会の答申）の進捗状況について報告を行った。

①では、自動点呼に係る点呼支援機器等の普及促進を図るため、同助成事業の実施が了承された。同助成制度の詳細については、次号以降の『広報とらっく』に掲載予定。

また、②では、業界のIT化を促進するため「中小トラック運送事業者のためのIT活用セミナー」を、また輸送力確保に寄与するため「人材確保セミナー」を、それぞれ10月から開催する。

なお、議事に先立ち、㈱日通総合研究所の大島弘明取締役による講演「物流DX（デジタル・トランスフォーメーション）について」が行われた。

第17回経営改善・情報化委員会（9月21日、全ト協）

## 「輝け！女性のパワー 物流の未来へ」をスローガンに活動を推進

### 女性部会令和3年度全国研修会

全日本トラック協会女性部会（原玲子部会長）は9月24日、令和3年度全国研修会をオンライン形式で開催。都道府県のトラック協会の女性部会をオンラインで繋ぎ、研修会を開催した。

冒頭、原部会長は、「全ト協女性部会では、全国の女性部会員が共通の認識をもつことを目標に『輝け！女性のパワー 物流の未来へ』を活動スローガンに掲げ、部会員の意識向上に努めることとした。このスローガンのもと、部会員におかれては、都道府県での活動だけでなく、ブロックでの活動にも積極的に参加していただきたい」とあいさつ。

続いて、女性部会を所管する青年部会・女性部会担当の吉野雅山全ト協副会長が「女性部会の皆様方には、女性ならではの視点で、女性の労働環境を改善する提案や、女性の活躍を促進する提案をお願いしたい」とあいさつした。また、岩田享也全ト協青年部会長が「より多くの女性がトラック運送業界で活躍できるよう、青年部会も女性部会と連携し、支援していきたい」とあいさつを行った。

研修会では、㈱明治広報部ダイレクトコミュニケーショングループ佐々木冬子氏が「働く女性のための『明日の健康美』を叶える食事」と題し、講話を行った。

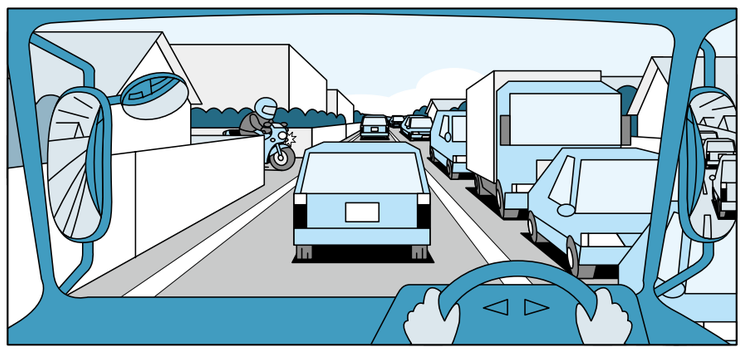
令和3年度女性部会全国研修会（9月24日、全ト協）

## 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139回〕「対向車線が渋滞している直線道路」

**状況**　あなたは前車に追従して片側1車線の道路を走行しています。道路は渋滞しているほか、左の脇道から合流しようとする二輪車がいます。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・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。

## 第61回「正しい運転・明るい輸送運動」実施事項

(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
(7)荷役作業時の安全確保の徹底
(8)高速道路における事故防止の徹底
(9)車両の安全性確保の徹底
(10)降積雪期における輸送の安全確保の徹底
(11)正しい積付け・固縛方法の徹底
(12)エコドライブ及びアイドリング・ストップの徹底
(13)運輸安全マネジメントの徹底
(14)安全意識の高揚
(15)輸送品質・サービスの向上

（1面に関連）

『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。

# ニュース・ターミナル（官公庁ニュース等）

## 「アイドリング・ストップステッカー」を作成

### 運転席に貼付して実施を喚起

全日本トラック協会ではこのほど、アイドリング・ストップの徹底を図るため、「アイドリング・ストップステッカー」（写真）を作成した。

同ステッカーは、全ト協が策定した「新・環境基本行動計画」を踏まえ、ドライバーに対してアイドリング・ストップの周知徹底を図るために作成したもの。乗務しているドライバーに駐停車時のアイドリング・ストップの実施を促す観点から、運転席に貼付するものとなっている。

なお、同ステッカーは、A4サイズ1枚に10カットのシートを6万3000枚作成した。同ステッカーに関する問い合わせは所属するトラック協会まで。

## 法令OXクイズ（マルバツ）

～運転免許編～

❶ 大型免許を取得していれば、大型以外に、中型、準中型、普通、大型特殊、小型特殊の各自動車のほかに、原動機付自転車を運転することができる。（○・×）

❷ 自動車または原動機付自転車を運転するときは、その自動車等にかかわる免許証を携帯しなければならない。（○・×）

❸ 大型免許は、中型免許、普通免許又は大型特殊免許を現に受けていて、かつ、これらの免許のいずれかを受けていた期間が通算して2年以上の者でなければ取得できない。（○・×）

❹ 故障車をロープで牽引する場合には、牽引免許が必要である。（○・×）

❺ 平成19年6月2日以降に普通免許を取得し「5トン限定準中型免許」を有している者は、車両総重量5トン未満の準中型トラックを運転できる。（○・×）

（解答は7面）

## 全ト協行事予定

（10月1日～31日）

▽10月4日
・第13回労働安全・衛生委員会（書面開催）
▽10月14日
・第6回施設事業委員会
▽10月23日・24日
・第53回全国トラックドライバー・コンテスト
▽10月25日
・第53回全国トラックドライバー・コンテスト表彰式

心がけよう、駐停車時エンジン停止。
アイドリングSTOP!
（公社）全日本トラック協会／都道府県トラック協会

## ㈱日通総合研究所の大島弘明取締役による講演「物流DX（デジタル・トランスフォーメーション）について」が行われた。

国交省

## 令和3年度「『ホワイト物流』推進運動セミナー」

10月よりオンラインセミナーにて開催（全6回）

■開催日程・セミナープログラム
・第1回：10月8日(金)　13:00～15:55
・「ホワイト物流」推進運動の紹介（動画）
・最近の物流政策について（仮）（講師：国土交通省自動車局貨物課）
・物流効率化への取組み～荷主だからできること、取り組んで欲しいこと～（講師：㈱富士通総研）
・サステナブルな物流体制の構築へ（講師：大王製紙㈱）
・当組合が取組んだ「物流改革」について
（講師：つばさトラック事業協同組合）
※下線の内容は、全講演共通。
なお、第2回以降については順次本紙にて内容をお知らせします。

■参加申し込み
セミナーは事前申込制で参加無料です。申し込みは、「『ホワイト物流』推進運動セミナー参加申し込みフォーム」（二次元コード）からオンラインで行うことができます。

## 高速道路WEBアンケート【ドライブ調査】実施中

### 抽選で12,000名様に1,000円分QUOカードプレゼント！

NEXCO東日本／中日本／西日本の高速道路3社では、国土交通省が実施する全国道路・街路交通情勢調査の一環として、高速道路をご利用された方を対象に「高速道路利用調査WEBアンケート」【ドライブ調査】を実施します。アンケートにご回答いただいた方の中から抽選で12,000名様に1,000円分のQUOカードをプレゼントします。皆様のご協力をお願いいたします。

▷アンケートサイト　https://www.highway-r.jp
※PC、タブレット、スマートフォンから回答できます
※検索サイトで「ドライブ調査」で検索してください
▷調査期間　令和3年9月27日(月)～10月24日(日)
▷対象となる方　令和3年9月25日(土)～10月17日(日)に高速道路をご利用された方
▷問い合わせ先
NEXCO東日本お客様センター　……☎0570・024・024
……☎03・5308・2424
NEXCO中日本お客様センター　……☎0120・922・229
NEXCO西日本お客様センター　……☎0120・924・863

厚労省

## 「改善基準告示見直し」に係る実態調査への協力を呼びかけ

### 回答期間は10月15日(金)まで

全日本トラック協会では、現在厚生労働省が実施している「令和3年度トラック運転者の労働時間等に係る実態調査」への協力を呼びかけている。

同調査は、「自動車運転者の労働時間等の改善のための基準（改善基準告示）」の見直しの検討に資するため、自動車運転者の労働時間等の実態を把握するために昨年度に引き続き実施するもの。調査の結果は、今後の厚労省における改善基準告示見直しの検討の資料として活用される。

同調査には、「事業者調査」（調査対象数1410事業場）と「自動車運転者調査」（同8460人）の2種類があり、それぞれ新規調査と追跡調査（昨年度調査に回答した事業者等が対象）が行われる。対象事業者に対しては、9月末までに調査票が送付されている。

なお、回答期間は10月15日(金)までとなっている。

国交省

## スクリーニング検査の受診状況に関するアンケートを実施

### 回答締切は10月29日

国土交通省では現在、「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」を実施している。

近年、事業用自動車運転者の疾病により運転を継続できなくなった事案の発生件数が増加していることから、国交省では現在、健康起因事故防止のため、主要疾病の早期発見に有効と考えられるスクリーニング検査をより効果的なものとして普及させる検討を行っている。同アンケートは、その検討に活用するために実施される。

同アンケートは、全ト協ホームページのトップページにあるバナーから回答可能（二次元コード）。

なお、回答締切は10月29日(金)となっている。

## ASK飲酒運転防止インストラクター養成講座

### 「オンライン公開スクーリング2021」を開催

特定非営利活動法人ASKでは、千葉県八街市で今年6月に発生した自家用トラックによる小学校児童死傷事故を受け、職場の飲酒運転対策を考えるオンライン講座（全日本トラック協会など後援）を開催します。

多くのトラック運送事業者の参加をお待ちしております。

◇テーマ
飲酒運転を引き起こす「キケンな飲酒習慣」
いま、求められる職場対策とは？
◇日程
10月22日(金)、28日(木)、11月10日(水)、16日(火)、26日(金)
いずれも13時30分～15時30分（受付開始は13時15分）
◇申込方法
特定非営利活動法人ASKの特設サイト（二次元コード）より参加申込ができます。
※同講座に関する詳細は、特設サイト（二次元コード）をご覧ください。

## 合格率は前年度よりも低下

### 令和3年度第1回運行管理者試験

（公財）運行管理者試験センターは9月21日、令和3年度第1回「運行管理者試験」の合格発表を行うとともに、合格者に関するデータ等を公表した。

同試験は、今回からCBT（パソコンによる）試験に全面移行しており、受験者は8月7日(土)～9月5日(日)の間で、CBT試験専用サイトから選択した試験会場（全国47都道府県184会場）で受験することとなっていた。

今回は、同試験（貨物）の受験者（3万4164人）のうち、1万164人が合格。合格率は29・8％で、2年度第1回（30・7％）、第2回（43・9％）と比べて合格率は低下した。

なお、同センターでは、CBT試験への全面移行に伴い、今後年1回、試験問題の出題例を公表することとしており、今年は11月に公表を予定している。

# 積込先、配送先で困りごと、ありませんか。

情報ください

意見・事例として投稿していただきたい項目です。

❶ つねに出荷準備が遅れて**荷待ち時間が長い**
❷ いつも配送先で**荷待ち時間が長い**
❸ スピード違反しないと間に合わない**無理な到着時間を指定された**
❹ 交通事故渋滞や悪天候など、**やむを得ない遅延なのにペナルティを課された**
❺ 過積載になるのに積込時に**貨物量を増やされた**
❻ 手作業での積込など、契約にはない**積込作業を強要された**
❼ 契約にはない**ラベル貼り・検品などを強要された**
❽ 約束と違い荷主が**高速道路料金を負担しなかった**
❾ 予め小さなキズ程度であれば**貨物を引き取るとの取り決めがあるにもかかわらず買い取らされた**
❿ 運転が危険な**悪天候の中での配送を強要された**
⓫ 配送先で**コロナウイルス感染の差別的扱いをされた**

お送りいただいた内容について、投稿者様や所属企業・団体、荷主様に問い合わせすることは絶対にありませんので、ご安心ください。

荷主等に対する困りごとの情報は
**荷主名**（○○株式会社など）、**具体的な場所**（○○市○○物流センターなど）、**具体的内容**（○月○日、急な荷物量の増加により過積載を強要されたなど）を右記投稿サイトにお寄せください。

二次元コードを読み取って下さい。国土交通省の投稿サイトにリンクしています。

国土交通省　公益社団法人 全日本トラック協会

# ニュース・ターミナル（官公庁ニュース等）

国交省

## 荷主企業向け調査に対する協力を呼びかけ
### 第11回「全国貨物純流動調査」を実施

国土交通省では今年度、第11回「全国貨物純流動調査」を、荷主企業を対象に実施する。

同調査は昭和45年より5年ごとに実施されているもので、全国的な物流体系の整備等の基礎資料とするとともに、大学や研究機関も含めた物流全般に関する調査・研究等に広く活用してもらうために実施している。

調査対象となる荷主企業（鉱業、製造業、卸売業、倉庫業の約6万5000事業所）に対し、10月上旬に調査関連資料を送付し、「年間輸送傾向調査」および「3日間流動調査」に関する協力を依頼する予定。

同調査関連資料は運送事業者に対して送付されるものではないものの、輸送機関の利用等に関する質問項目もあり、運送事業者への問い合わせが発生することも予想される。そのため、国交省では運送事業者に対して、荷主企業等から同調査に係る確認があった際には協力するよう呼びかけている。

### デジタル技術を活用した「非接触・非対面型輸配送モデル」創出へ
### 実証事業参加事業者を募集

国土交通省は現在、令和3年度「非接触・非対面型輸配送モデル創出実証事業」参加事業者を募集している。

同事業は、ドライバー不足対策としての物流効率化や、ポストコロナ時代における非接触・非対面型の物流への転換を図るため、デジタル技術を活用した非接触・非対面型の消費者向け配送、幹線輸送に係る実証事業の検証を行うほか、優良事例について横展開を行うもの。

事業者を募集する事業は、次の通り。

①非接触・非対面型のBtoC配送実証事業

②非接触・非対面型の貨客混載幹線輸送モデル創出実証事業

募集期間は10月11日(月)まで（正午締切）。なお、応募意向の表明締切は10月4日(月)となっている。

詳細については、同事業受託者である㈱野村総合研究所のホームページ（二次元コード）を参照のこと。

㈱野村総合研究所

### 申請台数の上限を1事業者当たり3台までに変更
### 低炭素型ディーゼルトラック普及加速化事業

（一財）環境優良車普及機構（LEVO）は9月14日、令和3年度「二酸化炭素排出抑制対策事業費等補助金（低炭素型ディーゼルトラック普及加速化事業）」に関して、10月4日受付分から1事業者当たりの申請台数の上限を、これまでの2台から3台に変更すると発表した。

同事業は、環境省からの3年度二酸化炭素排出抑制対策事業費等補助金を活用し、中小トラック運送事業者が、燃費性能の高い低炭素型ディーゼルトラックを導入する際の費用の一部を補助するもの。10月4日申請受付分から、申請台数の制限を「1事業者当たり3台（リースにあっては貸渡先事業者）」に変更する。なお、これまでに2台の申請を行った事業者については、計3台まで申請することが可能となる。

申請受付期間は4年1月31日(月)まで。申請に関する詳細は、LEVOホームページを参照のこと。

厚労省

## 10月は「年次有給休暇取得促進週間」
### 年休を取得しやすい環境の整備を呼びかけ

厚生労働省では、毎年10月を「年次有給休暇取得促進期間」（写真）と定め、年次有給休暇（年休）を取得しやすい環境整備を推進するために集中的な広報活動を行っている。

年休は、「少子化社会対策大綱」（令和2年5月29日閣議決定）などにおいて、7年までに取得率を70%とすることが目標に掲げられている。一方で、元年の年休取得率は56・3%と、過去最高となったものの、依然として政府が目標とする70%とは大きな乖離がある。このような中、改正労働基準法により、平成31年4月から、法定の年休付与日数が10日以上の全ての労働者に対し、「年5日の年休の確実な取得」が使用者に義務付けられている。

厚労省では、同期間の実施を通じて、年休の計画的付与制度の一層の導入を含め、年休を取得しやすい環境整備を図るよう、事業者に対して呼びかけている。

公募要領や申請に関する詳細等は、同補助金Webサイトを参照のこと。

中企庁

## 経営革新・経営資源の引き継ぎを行う事業者を支援
### 令和3年度当初予算「事業承継・引継ぎ補助金」

中小企業庁は9月17日、令和3年度当初予算「事業承継・引継ぎ補助金」公募要領を公表した。

同補助金は、事業承継やM&A（事業再編・事業統合等）を契機とした経営革新等への挑戦や、M&Aによる経営資源の引継ぎを行おうとする中小企業者等を後押しするためのもの。「経営革新」（補助率：2分の1以内、補助上限：250万円～500万円以内）と「専門家活用」（補助率：2分の1以内、補助上限：250万円以内）の2種類に分かれている。

公募要領や申請に関する詳細等は、同補助金Webサイトを参照のこと。

公取委

## 最低賃金引上げに伴う不当なしわ寄せを防止
### 「中小事業者等取引公正化推進アクションプラン」取りまとめ

公正取引委員会は9月8日、最低賃金の引上げ等に伴う不当なしわ寄せ防止に向けた「中小事業者等取引公正化推進アクションプラン」を取りまとめ、公表した。

公取委ではこれまで、下請代金支払遅延等防止法（下請法）違反行為に厳正に対処するとともに、違反行為の未然防止の観点から下請法の普及啓発を行うなど、下請取引の適正化に取り組んでいる。公取委では、最低賃金の引上げ等に伴い、買いたたき、減額、支払遅延などといった中小事業者等への不当なしわ寄せが生じないよう、取引の公正化を一層推進するため、今回同アクションプランを取りまとめた。

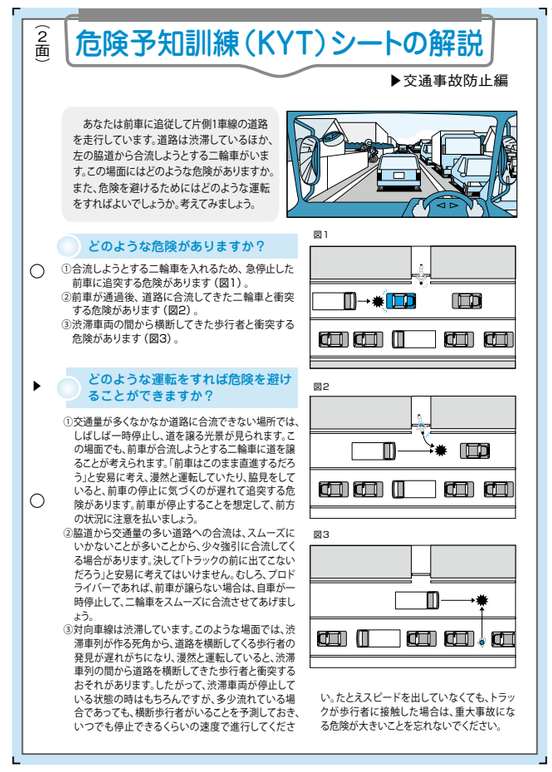
同アクションプランにおける主な取り組み内容は、次の通り。

①下請法等の執行強化

②相談対応の強化

③不当なしわ寄せ防止に向けた普及啓発活動の拡充・強化

公取委では、同アクションプランを通じて不当なしわ寄せ防止対策の強化に取り組むとともに、これらの対応強化の成果を踏まえつつ、さらなる取り組みを検討・実施していくとしている。




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。

国交省

## 「中継輸送の実施状況に関するアンケート調査」
## Webアンケートへのご協力をお願いします

国土交通省では、長距離輸送を担うトラックドライバーの長時間労働を抑制し、人員不足を解決する「中継輸送」の更なる普及を図ることとしております。

そこで、中継輸送の実施状況や、実施に向けた課題・障壁を明らかにするため、トラック協会の会員企業を対象に、アンケート調査を実施します。

アンケートは、事業委託先である、株式会社富士通総研のホームページにて、ご回答ください。

以下のURLまたは右のQRコードからアクセスいただき、ご回答ください。

https://www.fujitsu.com/jp/group/fri/resources/events/other/chukei-research.html

回答受付期間：9月1日（水）～10月15日（金）17時まで

●設問は3問で簡単に回答いただけます（所要1分程度）。

◇問い合わせ先：
中継輸送調査事務局　株式会社富士通総研
担当：沖原・亀廼井（かめのい）・田村
メール：fri-chukei-survey@dl.jp.fujitsu.com

## 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125回「建設車両用タイヤの処分価格」

ビルやダムの建設現場などで使う「建設車両用タイヤ」の処分価格が急騰しています。

建設車両用タイヤというのは、クレーンやショベルカーなどの車両に装着するタイヤのことで、その大きさは直径50センチメートルほどの小型なものから、数メートル超の巨大なものまで様々です。中でも装着率が高いのが、直径1～1・5メートルの大きさのタイヤで、そのサイズのタイヤが「ある問題」を抱えていることが原因で、処分価格が上がり続けています。

大型トラックタイヤ（直径1メートル）の処分価格は、1本1000円～1500円が相場です。ところが、同じ大きさの建設車両用タイヤとなると、処分価格は1本1万円以上、地域によっては1本5万円でも処分できず、中には処分自体を断られるケースもあります。

そのような状況であれば、「大型トラックタイヤとしてリサイクルすればよいのではないか」と考えるわけですが、建設車両用タイヤは構造が強固で再生が難しく、1台数億円もする機械を導入し、継続的に設備投資を行う必要があるため、リサイクルはコスト的に厳しいのです。

つまり、建設車両用タイヤは使い終わるとただの巨大なゴミとなり、処分場の確保が難しく、場合によっては遠方の最終処分場まで運搬しなければなりません。その運賃などを含めるため、処分費用が高額になってしまうのです。

この話題がトラックタイヤ店業界に広がったのは数年前のことで、当時は「トラックタイヤには影響は出ないだろう」という予測でした。トラックタイヤは再生タイヤとしてリサイクルでき、またタイヤ全体を細かく切断すれば、工場燃料用の廃タイヤチップにも転用できるからです。

ところが、トラックタイヤにも処分価格高騰の波がやってきつつあります。その主たる要因は、タイヤに混合されたカーボンブラック（鉛筆の芯と同じ成分の黒色の粉）です。カーボンブラックをタイヤに混ぜると、タイヤの強度や持ちが飛躍的に向上し、紫外線からもタイヤ全体を守ることができますが、カーボンブラックは燃やすと黒い煤が発生します。そのため、廃タイヤを工場の燃料として使用すると、工場の配管が黒く汚れ、刺激臭のある煙が立ちこめます。空気の浄化設備等も必要になることから、これまでは廃タイヤを燃料としていた工場でも、工場燃料を重油に切り替えるケースが増えてきたのです。

もし今後トラックタイヤの処分価格が高騰すれば、不法投棄といった環境面の問題や、コスト節約のためにタイヤの長期使用が進むことによる安全面の問題も生じてくるでしょう。また、廃タイヤの処分業者からは、別のリサイクル方法の開発を求める声も挙がっています。早急にタイヤの「製造者」、「販売者」、「消費者」、「処分業者」が一体となって対策を講じていく必要があると考えます。

## 労務Q&A
### 第234回 荷卸し作業中、蜂に刺されたが労災の扱いは

**Q** ドライバーが配送先での荷卸し作業中、蜂に刺され負傷してしまいました。倉庫の軒下に蜂が巣をつくり、数日前から飛び回っていたようです。アナフィラキシーショックのおそれもありますので、できるだけ速やかに医師の診察・治療を受けるよう指示しましたが、このようなケースには労災保険は適用されるのでしょうか。

**A** 業務遂行に伴う危険の現実化として業務上に

【解説】作業中の災害により負傷した場合、業務上災害として労災保険が適用されるためには、原則として、業務と負傷との間に因果関係が認められなければなりません。このため、労災保険実務では、業務上外の認定に当たって、発生した災害について、まず「業務遂行性」があるかどうかを検討し、その上で「業務起因性」（因果関係）を判断しています。

業務遂行性というのは、「労働者が労働契約に基づいて事業主の支配下にある状態」と解されていますが、休憩時間中も含むなど実際の作業に従事している状態よりは広い概念となっています。したがって、通常、労働契約に従って労働者が本来担当すべき業務を行っていれば、特別な事情でもない限り、『業務遂行性あり』と判断されますので、ご質問のケースも、配送先での荷の積卸し作業中の災害ということで、特に問題はなさそうです。

一方、業務起因性については、業務と負傷との間に因果関係が存在するかどうかが問題となります。そして、ここでいう因果関係は、単なる条件関係ではなく、法的評価を加えた、いわゆる「相当因果関係」であることが必要です。具体的には、これらの点について、厚生労働省は、行政解釈により「労災保険における業務災害とは、労働者が事業主の支配下にあることに伴う危険が現実化したものと経験法則上認められる場合をいう」との考え方を示しています（昭和49年10月、基収第2650号等）。

「労働者が事業主の支配下にあること」というのは業務遂行性のことですから、業務遂行に伴う危険が現実化したものと認められれば業務起因性があるということになります。しかも、業務遂行中の災害性の事故、つまり負傷については、疾病等と違い、因果関係が明白だとされやすく、業務上災害と認定されるケースが多いのも事実です。

そこで、ご質問のケースですが、配送先の倉庫の軒下に蜂の巣があり、作業場所周辺で蜂が飛び回っていたという状況ですから、ドライバーの負傷は配送先での荷卸し業務に内在する危険が現実化したものとみることができるでしょう。厚労省の過去の認定事例でも、蜂が付近を飛び回っていた護岸築堤工事現場の作業で、「築堤用土砂をモッコに入れ運搬中、土蜂に左大腿部を刺され、そのショックで死亡した」労働者のケースが業務上災害と認められ、労災保険が適用されているところです（昭和25年10月、基収第2693号）。なお、本人が自ら蜂の巣をつついたりするなど蜂を刺激して刺された場合は、労働者の恣意的行為等の結果として業務外扱いとなるのはいうまでもありません。

トラック運送事業者のための
## 経営のヒント

### 第286回 最近は小事業者同士の吸収合併も

物流ジャーナリスト　森田 富士夫

創業20年の中小事業者がいる。創業者の社長は、かつて勤めていた運送会社でドライバーから運行管理者になったが、経営不振で同業者に吸収合併された。吸収合併の際に買収した会社に移籍したが、一緒に移ったドライバーたちが、古くからいるドライバーたちに嫌がらせをされた。前の会社と同様に運行管理をしていたので、一緒に移籍したドライバーたちから頼りにされ、虐めを相談されて対応していた。だが、あまりにもひどいので、嫌気がさして会社を辞めたのが独立・創業のキッカケだった。

わずか20年ほど前のことだが、今では考えられないような話である。最近は中小事業者同士のM&A（合併・買収）なども増えてきたが、会社を譲渡する事業者の理由も昔とは違う。業績が悪くなくても、会社を譲渡するようになってきた。後継者問題が多く、買収する側にも「救済」的な色彩はない。

今年7月に従業員10人、保有車両8台の事業者が、従業員20人、保有車両17台の事業者を吸収合併した。約2倍の規模だ。

両社はどちらも、同一荷主の仕事がほぼ100%という関係にある。「後継者問題などもあり、昨年秋に買収してほしいという話があった。保留にしていたが、今年4月に買収を決断した」。その理由は、3月期の決算内容と、4月から運賃・料金の値上げが実現したことだ。「値上げ交渉には2年かかったが、6・5～8・5%の値上げが実現した（業務内容で値上率が違う）。そのため、採算の見通しが立ったから」だ。

荷主の工場内にある事務所も同じで、両社のドライバーも管理者も毎日顔を合わせていた。だが、吸収合併に当たっては社長が全員と面談している。その結果、ちょうど今年60歳になったドライバーが1人だけ、これを機に会社を辞めて生まれ故郷に帰ることになったが、それ以外は移籍し、速やかに社会保険、その他の手続きも済ませた。

この荷主は、その産業分野では日本のトップ企業である。だが、この間にコアビジネスの市場は年々縮小してきた。このトレンドは今後も続く。そこで荷主は「以前から新しい事業領域への進出を図ってきたが、新事業分野はデジタル系のため、物流をほとんど伴わない」。つまり、荷主が経済構造の変化に対応して事業内容の転換を進めるほど、物流需要は縮小するのだ。

そこで同社は、約2倍の規模の事業者を吸収合併して体力強化を図り、同時に経営資源の効率的稼働で生産性を向上する。併せて、新規荷主開拓を進めるという考えでM&Aを決断した。このような荷主の変化は今後、各分野で進んでくる。

# 大型トラックの車輪脱落事故が急増！

## 「冬用タイヤへの交換」が車輪脱落の引き金に

## 適切なタイヤ交換作業・点検の徹底を！

近年、大型トラックのホイール・ボルト折損等による車輪脱落事故が急増しています。また、車輪脱落事故は、冬期（10月～2月）に多く発生する傾向があります。昨冬期には大規模な立ち往生等が発生し、それに伴い事業用トラックへの適正な冬用タイヤ装着等の規制強化が図られていることもあり（参考）、事業者の皆様においても、冬用タイヤへの交換機会が増えていると思われます。

そこで、冬期シーズン突入にあたり、冬用タイヤへの交換などの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確実に行うなど、車輪脱落防止に努めましょう。

ここでは、大型トラックの車輪脱落事故防止について紹介します。なお、今号の『広報とらっく』に、「タイヤ交換後の大型車の車輪脱落事故に注意！―大型車の車輪脱落事故を防ぐ新しい『お・ち・な・い』―」および、「ホイールナットの緩み一目瞭然―防ごう！大型車の車輪脱落事故―」を同封しています。

### ① 大型車の車輪脱落事故の発生状況

#### 冬用タイヤへの交換後に脱落が多発 特に左後輪の重点的な点検を

図1では、大型車の車輪脱落事故の発生状況をまとめている。

これによると、車輪脱落事故は冬期（10月～2月）に多く発生しており、特に冬用タイヤへの交換作業・タイヤ点検の実施が求められている。

また、車輪脱落箇所は左後輪に集中しているため、特に脱落の多い左後輪については、日常から重点的に点検する必要がある。

**図1　大型車の車輪脱落事故の発生状況**

- 冬期（10月～2月）に多く発生
- 特に東北地区で多く発生
- 車輪脱着作業後1か月以内に多く発生
- タイヤ交換作業が集中する11月に交換した車両の事故が多い
- 車輪脱落箇所は左後輪に集中

出典：国土交通省ニュースリリース「事故ゼロを目指して！大型車の車輪脱落事故防止キャンペーンを実施」（令和2年10月30日発表）

**参考　昨冬の高速道路等での車両滞留事案と国土交通省の対応**

| | |
|---|---|
| 令和2年12月16日 | E17関越自動車道（新潟県、群馬県）における大雪に伴う車両滞留（約2,100台） |
| 2年12月18日 | 「降積雪期における輸送の安全確保の徹底について（再周知）」国交省安全政策課事務連絡<br>▶積雪・凍結等の気象状況を踏まえ、早期にスタッドレスタイヤおよびタイヤチェーンを装着するよう徹底を図ること　等<br>▶スタッドレスタイヤへ交換する等タイヤ交換時に、ホイール・ボルトの誤組防止、締付トルクの管理、交換作業後の増し締め等を確実に行うこと |
| 3年 1月 6日 | 「大雪に対する緊急発表を踏まえた輸送の安全確保について」国交省安全政策課長通達<br>▶輸送の安全確保のための措置を適切に講じないで運行し、輸送安全規則（第11条：異常気象時等における措置）違反が確認された場合、行政処分対象となる<br>▶冬用タイヤの装着、チェーンの携行および早めの装着の徹底等、輸送の安全確保に万全を期すこと<br>▶冬用タイヤの確認にあたっては、摩耗劣化の状況等を確認すること |
| 3年 1月 8日 | E67中部縦貫道における滞留 |
| 3年 1月 9日 | E41東海北陸自動車道（富山県）における大雪に伴う車両滞留（約200台） |
| 3年 1月 9日 | E8北陸自動車道（福井県）における大雪に伴う車両滞留（約1,600台） |
| 3年 1月26日 | 「貨物自動車運送事業輸送安全規則の解釈運用通達の一部改正」国交省公表<br>▶冬用タイヤの安全性を確認することのルール化<br>▶整備管理者は、雪道を走行する自動車のタイヤについて、溝の深さがタイヤ製作者の推奨する使用限度よりも減っていないことを確認すること<br>▶運行管理者は、雪道を走行する自動車について、点呼の際に上記事項が確認されていることを確認すること |
| 3年 2月16日 | 「大型車の冬用タイヤおよびチェーンの注意事項に関するパンフレット周知のご協力のお願い」<br>▶「雪道での立ち往生に注意!!」（国土交通省作成リーフレット） |

### ② タイヤ交換作業・点検における注意点

#### 「車輪脱落を防ぐ4つのポイント」を遵守し確実な交換作業・点検の実施を

大型車の車輪脱落事故は、適切なタイヤ交換作業・点検を行うことで、未然に防ぐことができる。ここでは、タイヤ交換作業・点検における注意点を紹介する。

**①車輪脱落事故防止のための4つのポイント**

運送事業者は、「車輪脱落事故防止のための4つのポイント」（図2）について、社内の整備管理者、運転者およびタイヤ交換作業者に確実に実施させること。特に、脱落の多い左後輪については重点的に点検すること。

**②タイヤ交換作業時に著しく錆びたホイール・ボルト等は交換する**

著しく錆びたホイール・ボルト、ナット、ディスク・ホイールでは、適正な締付力が得られないため、タイヤ交換作業時に点検・清掃を行っても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、交換すること。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、重点的に確認すること。

**③タイヤ交換後は適切な増し締めの実施を**

タイヤ交換後50～100キロメートル走行後を目安に、増し締めを実施する。

増し締めは、適正なトルクレンチを用いて、規定のトルクで確実に締め付けること。また、整備管理者はタイヤ交換後の増し締めの実施結果を記録し、増し締めが確実に行われていることを確認すること。

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）に伝えるとともに、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既定のトルクで締め付けること。

**④運行前点検の際にはホイール・ナットの確認を**

1日1回、運行の前に実施する点検の際には、「ホイール・ナットの脱落および緩み」、「ホイール・ボルトの折損等の異常」、「ホイール・ボルト付近の錆汁痕跡」および「ホイール・ナットから突出しているホイール・ボルトの不揃い」の確認を確実に行うこと。

なお、ホイール・ナットの緩みの点検については、点検ハンマーによる確認手法のほか、ホイール・ナットへのマーキングを施す、または市販化されている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（同封チラシ「ホイールナットの緩み一目瞭然」を参照）により、ホイール・ナットの緩みの点検を確実に実施すること。

### ③ 「お・ち・な・い」を徹底して車輪脱落事故を防止！

#### 運行前の正しい点検が 車輪脱落事故を未然に防ぐ

日本自動車工業会では、大型車の車輪脱落事故を防ぐ新しい「お・ち・な・い」を策定（図3・同封チラシ「タイヤ交換後の大型車の車輪脱落事故に注意！」を参照）し、運送事業者に対して車輪脱落事故防止への取り組みの徹底を呼びかけている。

**図3　大型車の車輪脱落事故を防ぐ新しい「お・ち・な・い」**

**お　おとさない！ 脱落防止はまず点検。**

事前の正しい点検が大きな事故を未然に防ぐ、唯一かつ最善な手段です。

**ち　ちゃんと清掃、ちゃんと給脂！**

ボルト、ナットの錆や汚れを落とし、エンジンオイルなどを塗布してください。ナットをボルトの奥まで回転させた時、ナットやワッシャーがスムーズに回転するか点検します。スムーズに回転しない場合、ボルトとナットはセットで交換してください。ボルトとナットは新品から4年経過後は入念に点検してください。

**な　ナット締め、トルクレンチを必ず使用！**

適正なトルクレンチを用いて、規定のトルクで確実に締め付けます。初期なじみのため、タイヤ交換後50～100km走行後を目安に増し締めを実施してください。

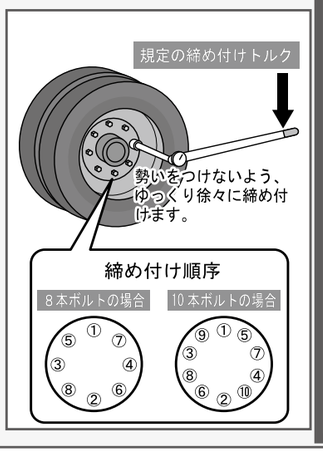
**い　いちにち1回、緩みの点検！**

運行前にボルト、ナットを目で見て手で触って点検します。特に脱落が多い左後輪は、重点的に点検しましょう。ISO方式の場合は、目視で確認できるインジケーター装着による点検がより効果的です。

**図2　車輪脱落を防ぐ4つのポイント**

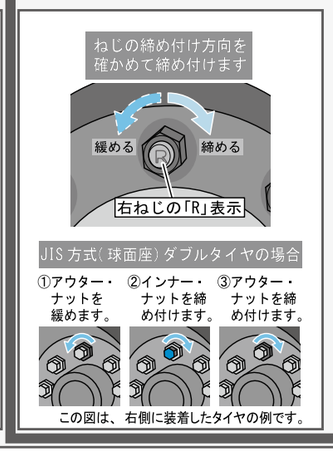
**確実な締め付け**

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。



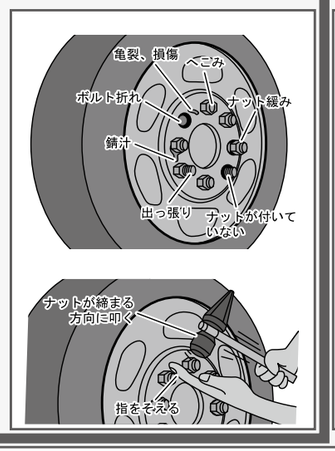

**増し締めの実施**

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） |


2020年度 省エネ大賞「製品・ビジネスモデル部門」

最高賞「経済産業大臣賞」受賞

HINO PROFIA Hybrid・COOL Hybrid

低燃費
大型トラックでも、ハイブリッドの効果が期待できる!

快　適
モーターで走るから音や振動が少なく疲れにくい!

冷凍性能
クールハイブリッドならではの優れた冷凍・冷蔵性能!

大型ハイブリッドの魅力を紹介!
低燃費で快適性に優れた日野プロフィア COOL ハイブリッドで働く1日を、実感してみてください。
実感するには、コチラ⇨ 日野プロフィア　実感　検索

日野自動車株式会社

# 徹底解説「目でみるタイヤケア」

## 「空気圧」「ローテーション」で偏摩耗を防ぐ

特別編「タイヤケアホントの話」

タイヤジャーナリスト　渡辺　剛満

# 日常点検でタイヤの健康チェック

『広報とらっく』では、冬期を迎えるにあたって、今号からタイヤケア、タイヤ交換時の脱落防止対策、雪道の安全走行対策など、様々な角度から安全運行確保対策特集を掲載していく予定です。まずは、本紙に連載をいただいている、タイヤジャーナリストの渡辺剛満氏に「目で見るタイヤケア」と題して、偏摩耗対策などについて解説してもらいます。

### 「タイヤケア」とは?

タイヤケアとは「タイヤの状態を観察して、適切な処置を取る」ということを指す。

例えば、車両総重量8トン（積載4トン）のトラックの場合、タイヤ1本にかかる重さは1・5トン近くになる。タイヤの空気圧が適正であれば、その重さがかかっても、タイヤは正常な状態であり続けることができるため、高速道路を走行しても荷物を安全に運搬することができる。

では、もしも、タイヤ内の空気が自然に抜け、空気圧が低下した状態で走行した場合、タイヤにはどんな異常（異状）が発生するのか?

### 「偏摩耗」とは?

偏摩耗は言葉通り、「摩耗に偏りがある」ことを指す。

## Ⅰ　タイヤの偏摩耗を放置すると横転事故を起こす?!

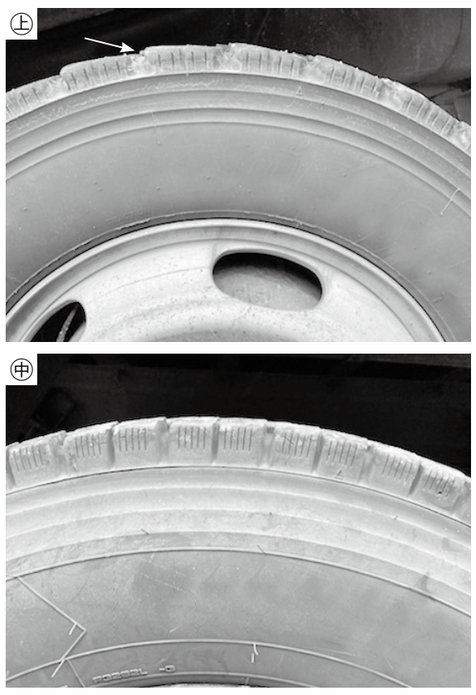
これは、大型トラック（11トントラック：265／70R19・5サイズ）の前輪・左右に装着されていたタイヤだ（写真㊤）。外側の溝だけすり減った「肩落ち摩耗」の状態である。

接地面の中央から内側にかけての溝深さは、まだ7ミリメートル以上残っているのだが、後輪タイヤと位置交換せずに使い続けたため、大げさに言ってしまえば、「タイヤの空気圧点検を定期的に行えば、ギネスブックに載るぐらいタイヤは安全に長持ちする」のである。

穏やかな発進・加速・ブレーキの「エコドライブ」と組み合わせれば、トラックタイヤの潜在能力は最大限に発揮される。最新の技術が備わったトラックタイヤは、ケアの仕方しだいで、長持ちさせることができる。

トラックタイヤの「どこ」を見て、「どんな異変」を探せばいいのかを踏まえながら、以降は特に注意が必要な「肩落ち摩耗」と「ヒール&トウ摩耗」について解説する。

## Ⅱ　偏摩耗は「肩落ち摩耗」と「ヒール&トウ摩耗」に特に注意



㊤



㊥

㊦

「ヒール&トウ摩耗」という名称の由来は、人の靴のすり減り方からきている。自分がいつも履いている靴の底を見てみると簡単に分かる。「かかと（ヒール）」の奥を真横から眺めると、写真左㊤のようになっているはずだ。

この現象はオールシーズンタイヤのような、ブロックが多いタイヤに必ず発生する偏摩耗であり、しかも前・後輪の両方で起きることが最大の特徴。進行方向から逆方向に向かって、ゴムのブロックが「坂」のようになる。写真左㊤はトラックの左側に装着されたタイヤであり、写真左㊥は右側に装着されたタイヤである。この「ヒール&トウ摩耗」を改善するには、タイヤの位置交換を行って、進行方向を逆にすることが最も即効性のある対策である。

ただし、この場合のタイヤの点検方法には、ちょっとした工夫が必要だ。タイヤを横から見て、タイヤの頂点に自分の視点を合わせないと、この偏摩耗は判別できない。そのためには、少ししゃがんで、タイヤの上端の円周部分（写真左㊤矢印部分）を見るとよい。その時に、写真左㊤のような形になっているようであれば、即刻、タイヤの位置交換をしないと、さらに状態が悪化することになる。

写真左㊦は、「肩落ち摩耗」と「ヒール&トウ摩耗」が合体した「多角形摩耗」（〇囲み部分）の様子である。これは「肩落ち摩耗」が激しくなった前輪タイヤを後輪に位置交換して使い続けたことが原因で、これほど酷い状態になった。

つまり、「位置交換は適切なタイミングで行わなければ逆に危険になる時がある」ということだ。

## Ⅲ　「タイヤの偏摩耗」の種類を知る　左図に代表的な偏摩耗のパターンをまとめた

### 代表的な偏摩耗

出典・横浜ゴム㈱ホームページ トラック・バス用タイヤサイト「偏摩耗防止のために」

**センター摩耗**

タイヤの中央部（センター）が早く摩耗したもの。

発生原因
1. 空気圧が高すぎる。
2. 駆動力の高い車両の駆動軸で使用した時に起こりやすい。

**多角形摩耗**

真横から見て多角形型に摩耗したもの。

発生原因
1. ベアリングとキングピンのガタ。
2. ハブおよびスピンドルの偏心、曲がり。
3. 回転部分のアンバランス。
4. アライメント(トー、キャンバー)の不適正。

**スポット摩耗**

タイヤの1ヵ所のみ局部的に摩耗が進んだもの。

発生原因
1. 急ブレーキ、急発進。
2. ブレーキドラムの偏心。
3. 回転部分のアンバランス。

**肩落ち摩耗**

トレッド全体に比べショルダー部のみが溝を境に"段"がついたように早期に摩耗したもの。

発生原因
1. フロント装着時のトーイン、キャンバーの影響。
2. 急カーブの走行が多い。
3. 路面傾斜の影響で発生する場合がある。

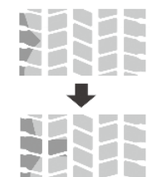
**ステップ摩耗**

ショルダー部の外側が集中的にすり減ったもの。

発生原因
1. フロント装着時のトーイン、キャンバーの影響。
2. 急カーブの走行が多い。
3. 路面傾斜の影響で発生する場合がある。

**波状摩耗**

トレッドショルダー部に多く見られ、波状に摩耗したもの。



発生原因
1. トーイン、キャンバーの不適正。
2. 空気圧不足。
3. 複輪外径差、空気圧差。

**ヒール&トウ摩耗**

ブロックがのこぎり刃状に摩耗したもの。

発生原因
1. 制動・駆動の頻度が高い。
2. 空気圧不足。

**両肩落ち摩耗**

タイヤの両ショルダー部が早期に摩耗したもの。

発生原因
1. 空気圧不足。
2. 過荷重。

**レール摩耗**

タイヤの溝の縁部が、レールが通ったようにすり減ったもの。

発生原因
1. アライメントの調整不足。
2. ローテーション不足。

**リブパンチング**

ショルダー部を除くある一定の列のブロックのみが早期に摩耗したもの。

発生原因
1. 複輪外径差、空気圧差。
2. フロント使用でもアライメントの影響で発生することがある。

**フェザーエッジ摩耗**

リブおよびサイプエッジに多く見られ、タイヤの断面方向にのこぎり刃状に摩耗したもの。

発生原因
1. 主にトーイン不良。
2. 空気圧不足。
3. 急カーブの走行が多い。
4. 路面傾斜の影響で発生する場合がある。

**片側摩耗**

トレッドの片側のみ早期に摩耗したもの。

発生原因
1. 主にフロント装着時のキャンバーの影響。
2. 急カーブの走行が多い。
3. 路面傾斜の影響で発生する場合がある。

※筆者注・日常点検で分かる偏摩耗は「多角形摩耗」「肩落ち摩耗」「波状摩耗」「ヒール&トウ摩耗」「フェザーエッジ摩耗」の5パターン

### ドライバーの役割は?

「偏摩耗」を点検するのは、トラックに乗車するドライバー自身の役割だ。トラックタイヤ店のスタッフができるのは、①タイヤの「空気圧点検」、②偏摩耗を起こしたタイヤの「位置交換」――という2つのケアだけであり、パンク修理は突発的に起こるので、これは完全に予測することができない。

つまり、タイヤケアとは、「ドライバー自身がタイヤの『偏摩耗』に気づき、その状態を改善するためにトラックタイヤ店などで『空気圧点検』と『位置交換（裏返し）』を実践すること」である。

### 「空気圧」がポイントに

同時に「偏摩耗」のほとんどは、タイヤの空気圧不足が招く現象である。

結果、ここまで大きな摩擦の差が出てしまっている。この偏摩耗したタイヤ1本を地面の上に置くと、支えがないと簡単に倒れてしまうほどである（新品タイヤであれば、直立不動になる）。

このような「肩落ち摩耗」のタイヤを装着して雨の日に走行すると、果たしてどんなことが起きるのか。カーブを曲がる時、外側の溝がないため大回りになり、場合によってはセンターラインを越えて対向車線の車に衝突する、といった事態が十分に起こり得る。

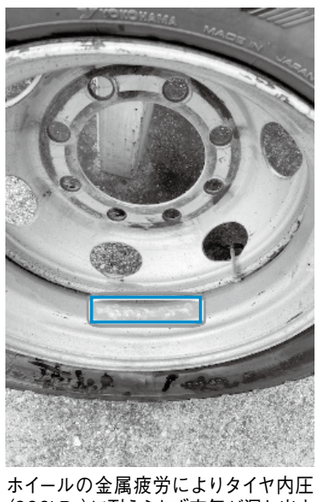
また、タイヤがこのような状態であれば、トラックも真っすぐに進むはずがない。そうなると走行中にハンドルが左右にブレたり、振動を起こしたりして、ドライバー自身に伝わるものだが、大型トラックの中にはそのハンドルのブレまで緩和する車両も多く登場している。やはり、目視点検が必要だということだ。

## Ⅳ　偏摩耗以外にも気をつけたいポイント

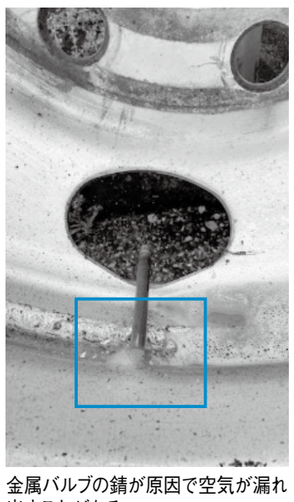
鉄製ホイールを長く使い続けると、経年劣化してひび割れが発生する場合がある（写真下㊦右㊧）。その傷みが進行すると、タイヤの内圧（900kPa）に耐えきれずに、そのひびの間からもタイヤの空気が漏れ出すことがある。これは、1週間で空気圧が5%ほど低下する「スローパンク現象」の一種。

パンク点検の際は、金属バルブの根元に、洗剤もしくは石けん水を塗布する。空気が漏れていればプクプクと泡が出るので、パンクの原因箇所が判明する。

また、ホイールから赤錆が出たら、タイヤ脱落の危険だけでなく、こうしたパンク等の予想外のトラブルも発生するため、10年以上使用しているホイールは要注意。ホイールを固定するナットもボルトも茶色く劣化するケースがほとんどだから、トラックユーザーの中には、安全を最優先して迷わずすべて新品に交換するケースもある。



ホイールの金属疲労によりタイヤ内圧(900kPa)に耐えられず空気が漏れ出す



金属バルブの錆が原因で空気が漏れ出すことがある

わが国の物流を守り抜くために　次のリバウンドに備えて　油断せず引き続き感染防止対策

# 新型コロナウイルス感染症感染防止対策の徹底を!

政府は9月30日、19都道府県に発令していた新型コロナウイルス感染症緊急事態宣言と、8県に適用していたまん延防止等重点措置を解除した。

感染力が強い「デルタ株」が主流となった感染拡大の「第5波」では、これまでに経験したことのないスピードで感染が広がったこともあり、運送事業者等でクラスター（感染者集団）が発生した事例も報道された。

インフルエンザなど一般的な呼吸器の感染症は冬場に流行することから、新型コロナウイルス感染症についても、気温や湿度が低下する冬場に流行しやすくなる可能性が指摘されている。エッセンシャルワーカーとしてわが国の物流を守り抜くために、運送事業者にはより徹底した感染防止対策が求められてくる。

ここでは、第5波期間中に運送事業者等でクラスターが発生した事例を紹介するとともに、内閣官房「感染拡大防止特設サイト」をもとに、感染防止対策について紹介していく。

## 1 運送事業者等におけるクラスター発生事例

### 従業員の多くが感染した影響で　郵便配達ができない状況も発生

運輸業・郵便業の事業所では、7月から9月にかけて、一部でクラスター発生の事例があった。特に、郵便業では一時郵便物等の配達が不能になる事態も発生しており、地域住民に深刻な影響を与えることとなった。

クラスターの発生した原因についてみると、「食堂や休憩室などで、マスクを外して会話していた」、「喫煙所が感染源になった」など、感染リスクが高い行動や場面を起点として感染が広がった様子が伺える（別項参照）。

## 2 感染リスクが高まる「5つの場面」

### クラスター源となる「マスクなしでの会話」「居場所の切り替わり」にも注意

これまでの感染拡大の事例から、感染リスクが高い行動や場面が明らかになってきている。

新型コロナウイルス感染症の伝播は、主に「クラスター」を介して拡大することが分かってきている。政府の新型コロナウイルス感染症対策分科会では、クラスター分析で得られた知見から、感染リスクが高まる「5つの場面」を取りまとめ、感染拡大防止対策の徹底を呼びかけている。

①飲食を伴う懇親会等
・飲酒の影響で気分が高揚すると同時に注意力が低下する。また、聴覚が鈍麻し、大きな声になりやすい。
・特に、敷居などで区切られている狭い空間に、長時間、大人数が滞在すると、感染リスクが高まる。
・また、回し飲みや箸などの共用は感染のリスクを高める。

②大人数や長時間におよぶ飲食
・長時間におよぶ飲食、接待を伴う飲食、深夜のはしご酒では、短時間の食事に比べて、感染リスクが高まる。
・大人数、例えば5人以上の飲食では、大声になり飛沫が飛びやすくなるため、感染リスクが高まる。

③マスクなしでの会話
・マスクなしに近距離で会話をすることで、飛沫感染やマイクロ飛沫感染での感染リスクが高まる。
・車で移動する際の車中でも注意が必要。

④狭い空間での共同生活
・狭い空間での共同生活は、長時間にわたり閉鎖空間が共有されるため、感染リスクが高まる。
・寮の部屋やトイレなどの共用部分での感染が疑われる事例が報告されている。

⑤居場所の切り替わり
・仕事での休憩時間に入った時など、居場所が切り替わると、気の緩みや環境の変化により、感染リスクが高まることがある。
・休憩室、喫煙所、更衣室での感染が疑われる事例が確認されている。

## 3 基本的な感染防止対策の再徹底を!

### ワクチン接種後も油断せずに　基本的な感染防止対策の継続を

感染拡大の第5波で主流となった変異株は、強い感染力を有している。政府では、変異株に対応するための感染対策として、マスク着用、手洗い、「3密」の回避など、基本的な感染対策の徹底を呼びかけている。

①マスクの正しい着用
・マスクを鼻にすき間なくフィットさせ、しっかりと着用する。
・品質の確かな、できれば不織布を着用する。

②こまめな手洗い・手指消毒
・共用物に触った後や食事の前後、公共交通機関の利用後などは、必ず手洗い・手指消毒を行う。

③3密（密接・密集・密閉）の回避
・1つの密でも避けて、「ゼロ密」を目指す。特に人と人との距離を十分に保つようにする。
・話す時間はできる限り短くし、大声は避ける。
・今まで以上に換気を行う。

密接
マスクなし× 大声×

密集
大人数× 近距離×

密閉
換気が悪い× 狭い所×

④職場における感染対策
・マスクの着用や3密の回避を徹底する。
・テレワークや時差出勤等を推進する。
・体がだるい、熱がある、のどに違和感があるなど、いつもと体調が異なる時は、出勤を控える。
・ワクチン接種後も、マスクを着用するなど、引き続き感染対策を行う。

### 職場における新型コロナウイルス感染症防止対策宣言
～取組の5つのポイント～

- ☐ テレワーク・時差出勤等を推進しています。
- ☐ 体調がすぐれない人が気兼ねなく休めるルールを定め、実行できる雰囲気を作っています。
- ☐ 職員間の距離確保、定期的な換気、仕切り、マスク徹底など、密にならない工夫を行っています。
- ☐ 休憩所、更衣室などの“場の切り替わり”や、飲食の場など「感染リスクが高まる『5つの場面』」での対策・呼びかけを行っています。
- ☐ 手洗いや手指消毒、咳エチケット、複数人が触る箇所の消毒など、感染防止のための基本的な対策を行っています。

### 運輸業、郵便業で7月～9月に発生したクラスター（一部）

・A県にある運送会社では、従業員7人と知人1人の計8人の感染が分かった。県では、喫煙所が感染源になったと推測している。

・B県にある運送会社の営業所ではクラスターが発生。9月11日までに感染者は61人となった。社内の食堂や休憩室などで、マスクを外して会話をしていたことが感染拡大の要因とみられる。

・C県にある運送会社では、従業員など合わせて9人の感染が確認され、県がクラスターに認定。同社に勤務する70代男性は、クラスターが発生した飲食店を利用しており、県は、ここから感染が広がったとみている。県知事は、「職場の感染事例には、車に長時間同乗して感染する事例も多く、移動や休憩時間の場面での対策を徹底してほしい」と呼びかけた。

・D県にある郵便局では、クラスターの発生により、9月11日までに約6万通の手紙やはがきを配達できていなかった。全配達員74人が感染者か濃厚接触者に該当し、出勤できなくなったためで、配達業務が正常に戻るのは、9月末から10月初旬になる見込み。

・E県にある郵便局では、9月10日以降、郵便物の配達業務に携わっている社員を中心に29人の感染を確認。また、配達業務に携わるほかの88人も濃厚接触者と認定されたため、保健所の許可が出るまで配達業務の休止を決めた。

（マスコミ各社報道より）

## 4 冬場の流行期に向けて、より徹底した対策

### 幾度も繰り返してきた「感染再拡大」　感染縮小の今だからこそ万全な対策を

9月末で緊急事態宣言・まん延防止等重点措置が解除された。しかし、新型コロナウイルス感染症が収束したというわけではない。これまでも、これらの措置が解除されたことによる人々の気の緩みが、リバウンド（感染再拡大）の引き金になってきた。

運送事業者で働く全ての人々には、エッセンシャルワーカーとしてわが国の物流を守り抜くために、感染が縮小傾向になっても決して油断せず、より徹底した感染防止対策を図り、今後起こることが想定されるリバウンドに備える必要がある。

なお、全日本トラック協会では、「トラック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（第2版）」、「新型コロナウイルス感染予防対策マニュアル」を取りまとめ、全ト協ホームページ内「新型コロナウイルス関連情報」（二次元コード）で公開している。これらを参考に、万全な感染予防対策に取り組んでいただきたい。

全ト協「新型コロナウイルス関連情報」


トラック・バス・タクシードライバーのための
「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

「働きやすい職場認証制度」は、自動車運送事業（トラック・バス・タクシー事業）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、国土交通省により創設されました。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します。
また、事業者に更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が期待できます。

2021年度のお申し込みを
10月15日まで延長しています

＜認証マーク＞
働きやすい職場認証制度

一般財団法人 日本海事協会
事業開発本部　交通物流部
〒102-8567　東京都千代田区紀尾井町４番７号
Tel　：　03-5226-2412
E-mail：　ltd@classnk.or.jp
URL　：　https://www.untenshashokuba.jp/

ClassNK

## ほんのヒトコマ　[第94回]　前川しんすけ

ワクチン接種率アップに朗報……二刀流先生登場！

## 法令○×クイズ　～運転免許編～

【解答】 2面に問題

❶ ×（法第85条第2項）大型免許を取得していても、大型特殊は運転できない。

❷ ○（法第95条第1項）免許を受けた者は、自動車等を運転するときは、当該自動車等に係る免許証を携帯していなければならない。

❸ ×（法第96条第2項）大型免許は、中型免許、普通免許又は大型特殊免許を現に受けていて、かつ、これらの免許のいずれかを受けていた期間が通算して3年以上の者でなければ取得できない。

❹ ×（法第85条第3項）牽引自動車によって重被牽引車を牽引して当該牽引自動車を運転しようとする者は、当該牽引自動車に係る免許（仮免許を除く。）のほか、牽引免許を受けなければならないと規定されており、ロープで故障車を牽引する場合には牽引免許は不要である。

❺ ○（道路交通法の一部を改正する法律［平成27年6月17日法律第40号］附則第2条）平成19年6月2日から平成29年3月11日の間に普通免許を取得している場合は、自動的に「5トン限定準中型免許」とみなされ、車両総重量5トン未満、最大積載量3トン未満のトラックを運転できる。

経産省

# 健康起因事故を未然に防ぐため「健康経営」に取り組みましょう

## 「健康経営優良法人 2022」11月1日㈪まで申請受付

近年、健康起因事故が増加傾向にある中で、トラック運送事業者には従業員の健康保持・増進に向けた取り組みの強化が求められています。

経済産業省では、従業員等の健康管理を経営的な視点で考え、健康の保持・増進に繋がる取り組みを戦略的に実践する「健康経営」を推進。特に優良な健康経営を実践している事業者を顕彰する「健康経営優良法人認定制度」を実施しています。

経産省では現在、「健康経営優良法人2022」の申請を受け付けています。従業員の健康づくりに資する同制度を活用して、健康経営に取り組みましょう。

### 1 「健康経営優良法人」とは？ 健康への取り組みを「見える化」 認定取得で取引先などからの信頼高まる

健康経営とは、「従業員の健康保持・増進の取り組みが、将来的に収益性等を高める投資である」との考えの下、健康管理を経営的視点から考え、戦略的に実践することである（図）。

「健康経営優良法人認定制度」は、特に優良な健康経営を実践している大企業や中小企業等の法人を顕彰する制度である。同法人に認定されると、従業員や求職者、取引先や金融機関などから「従業員の健康管理を経営的な視点で考え、戦略的に取り組んでいる法人」として社会的な評価を受けられるほか、ロゴマークの使用が可能となり、自社が健康経営優良法人であることを広くPRすることができる。

なお、同制度は、大規模の企業等を対象とした「大規模法人部門」と、中小規模の企業等を対象とした「中小規模法人部門」に分けられている。

令和3年3月に発表された「健康経営優良法人2021」では、中小規模法人部門として793法人（上位法人には「ブライト500」の冠が付加される）が認定されている（9月1日現在）。

### 2 中小規模法人部門の申請について まずは保険者の「健康宣言事業」に参加 健康増進への具体的な取り組み内容を提出

中小規模法人部門への申請の場合は、まず加入している保険者（協会けんぽ、健康保険組合連合会など）が実施している「健康宣言事業」に参加する必要がある。なお、加入している保険者が健康宣言事業を実施していない場合は、各自治体が実施している健康宣言事業への参加をもって代替可能である。

「健康宣言事業」に参加した上で、自社の取り組み状況を確認し、中小規模法人部門の認定要件（表）に該当する具体的な取り組みを申請書に記載した上で、日本健康会議認定事務局に申請を行う。その後、認定審査が行われ、日本健康会議において認定が行われる（4年3月頃の予定）。

なお、今年度の申請受付期間は11月1日㈪17時までとなっている。申請に関する詳細については、経産省ホームページを参照のこと。

図　必須の企業戦略としての「健康経営」

健康経営とは、従業員の健康保持・増進の取組が、将来的に収益性等を高める投資であるとの考えの下、健康管理を経営的視点から考え、戦略的に実践することです。

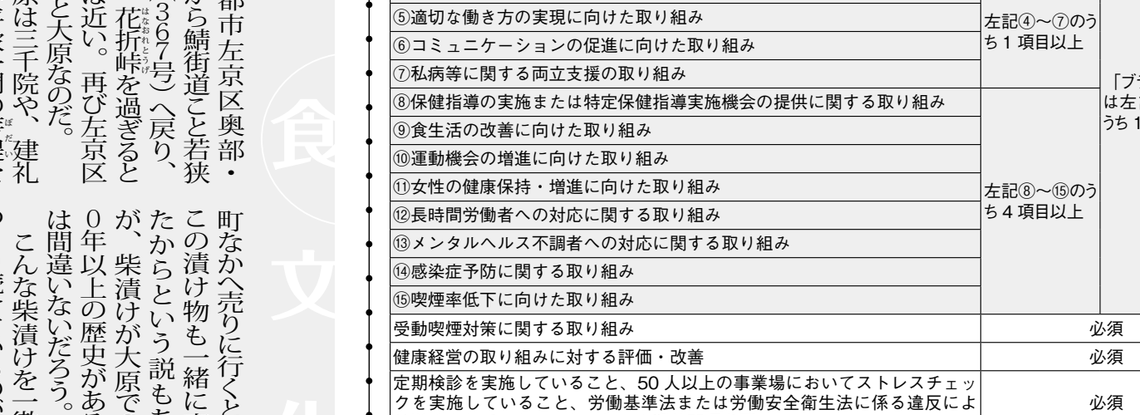



表　「健康経営優良法人 2022」（中小規模法人部門）認定要件（抜粋）

| 評価項目 | 認定要件 | |
|---|---|---|
| 健康宣言の社内外への発信・経営者自身の健診受診 | 必須 | |
| 健康づくり担当者の設置 | 必須 | |
| （求めに応じて）40歳以上の従業員の健診データの提供 | 必須 | |
| 健康経営の具体的な推進計画 | 必須 | |
| ①従業員の健康診断の受診（受診率実質100%） | 左記①～③のうち2項目以上 | 「ブライト500」は左記①～⑮のうち13項目以上 |
| ②受診勧奨に関する取り組み | | |
| ③50人未満の事業場におけるストレスチェックの実施 | | |
| ④管理職・従業員への教育 | 左記④～⑦のうち1項目以上 | |
| ⑤適切な働き方の実現に向けた取り組み | | |
| ⑥コミュニケーションの促進に向けた取り組み | | |
| ⑦私病等に関する両立支援の取り組み | | |
| ⑧保健指導の実施または特定保健指導実施機会の提供に関する取り組み | 左記⑧～⑮のうち4項目以上 | |
| ⑨食生活の改善に向けた取り組み | | |
| ⑩運動機会の増進に向けた取り組み | | |
| ⑪女性の健康保持・増進に向けた取り組み | | |
| ⑫長時間労働者への対応に関する取り組み | | |
| ⑬メンタルヘルス不調者への対応に関する取り組み | | |
| ⑭感染症予防に関する取り組み | | |
| ⑮喫煙率低下に向けた取り組み | | |
| 受動喫煙対策に関する取り組み | 必須 | |
| 健康経営の取り組みに対する評価・改善 | 必須 | |
| 定期検診を実施していること、50人以上の事業場においてストレスチェックを実施していること、労働基準法または労働安全衛生法に係る違反により送検されていないこと、等　※誓約事項参照 | 必須 | |

上記のほか、「健康経営の取り組みに関する地域への発信状況」と「健康経営の評価項目における適合項目数」を評価し、上位500法人を「ブライト500」として認定する

## 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

### 207「鯖街道寄り道したい味③」京都市大原の柴漬け

京都市左京区奥部・久多から鯖街道こと若狭街道（367号）へ戻り、南下。花折峠を過ぎると京都は近い。再び左京区へ入ると大原なのだ。

大原は三千院や、建礼門院が平家一門の菩提を弔った寂光院で知られるが、食でも特筆すべきものがある。柴漬けだ。本物は地元の赤じそを使う。この名物には建礼門院が深く関わっている。悲劇の女性に里人は野菜を差し入れた。食べきれない野菜の命を惜しみ、また人々の優しさに感謝した彼女は漬け物を考案。赤じその紫葉に因み、柴漬けと名付けたのだ。大原女が柴の束を京の町なかへ売りに行くとき、この漬け物も一緒に売ったからという説もあるが、柴漬けが大原で800年以上の歴史があるのは間違いないだろう。

こんな柴漬けを一徹につくり続けているのが「志ば久」三代目・久保勝さん一家。三千院参道へ通じる渓流・呂川に面して店があり、裏手が加工場。夏は仕込みで忙しい。

農家だけに柴漬けは代々漬けてきたが、祖母が店を開業。寂光院の柴漬けを手伝っていた母が継ぎ、今に至る。生粋の地元の味だけに、赤じそは種取りしながら伝えてきた在来種で、葉が縮れ、色鮮やかで肉厚が特徴。

この赤じそになす、塩を混ぜ、桶に詰めて重石をし、蔵で乳酸発酵させ、茗荷の梅酢漬けを混ぜるとできあがり。発酵食品であるため、酸味と塩味が丸くしなっと調和している。ここは民宿「大原の里」でも提供していて、酒の肴、卵かけご飯のトッピングで楽しめる。

「志ば久」でも試食でき、運がよければ勝さんの鯖街道ゆかりの昔話も聞ける。「祭のご馳走は鯖ずしで、固くなったら網焼きして食べた」とか。なお、大原の朝市には久多の鯖なれずしが時々出品される。大原は今も鯖街道ゆかりの地なのだ。

（むかさ・ちえこ）


飲酒運転を絶対にしない！させない！

働く車をサポートします!! PA-MAN

Alcohol Checker

超高精度にアルコールを検知！

アルコール・チェッカー 直吹き式

品番 1123000000　税別5,757円（税込6,333円）

型式 PAC30

赤ランプ点灯　使用回数表示機能　電源ボタン　0.01mg/ℓから赤ランプ点灯＋警告ブザー

数量割引 5台以上のご注文で1台あたり 税別5,469円（税込6,016円）

●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㎜）
●バックライト：2色（アルコールを検知すると緑色→赤色に点灯）
●付属品：テスト用単4形乾電池2ヶ、ストラップ　ストロー（φ6×100㎜）10本　φ6㎜、又はφ7.5㎜の市販品使用可
●自重：0.085kg（電池含む）

商品動画はこちら！

●3,000回使用後は、当社に直接元払い返却ください。4,378円（税込）にて、新品を元払い交換
※ご返却の前に先ず連絡をお願いします。

⚠ ●本機は運転の可否を判別するものではありません。
●アルコール成分以外の一酸化炭素、揮発成分、化学物質等に反応する事があります。
●損害等は一切負えませんのでご注意ください。
●3,000回使用後も、カウントが続き測定可能ですが、測定精度が保証できなくなります。

簡単 便利 無料　管理システムとの併用でより安全に!!

徹底したドライバー点呼と正確なアルコールチェックをウェブサイトで一元管理

AL Call by Pa-man　アルコールチェッカー点呼システム　アル・コール　お手軽スタート!　ご利用料無料　会員登録するだけ! 即開始　ご利用登録はこちらから 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
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　営業時間が早くなりました! 月～金 8:00～18:00　土8:00～14:30
ご注文FAX 0120-200-201　年中24時間受付

品質マネジメントシステムに関するISO9001取得 ISO9001:2015

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 パーマンショップ 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 Pa-man[公式] フォローお願いします!

安全の方程式
超偏平シングルタイヤ × ハイテス4

HiTES4 Tire Pressure Monitoring System

トラック&バス用タイヤ空気圧モニタリングシステム HiTES4（ハイテスフォー）
https://www.y-yokohama.com/product/truckbustire/hites/
※アプリ画像はイメージです。実際の仕様とは異なる場合が有ります。
横浜ゴム株式会社　〒105-8685 東京都港区新橋5-36-11
0120-667-520 月に一度は空気圧の点検を

YOKOHAMA

厚労省・中災防

# 「向き合おう！ こころとからだの 健康管理」

10月1日～7日は「全国労働衛生週間」

# 健康に働ける職場づくりを呼びかけ

厚生労働省と中央労働災害防止協会（中災防）は、10月1日㈮～7日㈭の期間、「全国労働衛生週間」を実施している。

同週間は、労働者の健康管理や職場環境の改善など、「労働衛生」に関する国民の意識を高め、職場の自主的な活動を促して労働者の健康を確保することを目的に実施されるものである。

厚労省と中災防では事業者に対して、誰もが安心して健康に働ける職場づくりへの取り組みを呼びかけている。

## 1 労働者の健康をめぐる状況

### 悩みやストレスを感じる労働者が半数超 「過重労働」「メンタルヘルス」への対策を

過労死等の労働災害認定件数は、令和2年度には802件となっており、また、仕事や職業生活に関する強い不安や悩み、またはストレスを感じる労働者は、依然として半数を超えている（平成30年労働安全衛生調査〔実態調査〕）。このような状況の中、過労死等を防止するためには、「働き方改革」の推進と相まって、長時間労働による健康障害の防止対策およびメンタルヘルス対策の推進が必要である。

また、新型コロナウイルス感染症の罹患による休業4日以上の労災は、2年には6000人以上発生しており、職場における新型コロナウイルス感染症の感染拡大防止のためには、事業場で留意すべき「取組の5つのポイント」をはじめ、各事業場の実態に即した感染予防対策を徹底し、継続することが求められる。

さらに、高年齢労働者が安心して安全に働ける職場環境づくりや労災の予防的観点から、健康づくりを推進していくことが求められている。このため、「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）」を策定し、健康づくり等への取り組みを推進していくこととしている。

日本の労働人口の約3人に1人が何らかの疾病を抱えながら働いている中で、職場において、病気を抱えた労働者の治療と仕事の両立への対応が必要となる場面が増えることが予想されることから、「事業場における治療と仕事の両立支援のためのガイドライン」の周知啓発等を進めることにより、企業の意識改革や地域における支援体制の強化を進めている。

## 2 日常の労働衛生活動の総点検

### 健康に働ける職場を目指すために 「労働者の健康管理」と「職場環境の改善」を

今年度の同週間は、「向き合おう！ こころとからだの 健康管理」を全体のスローガンとし、事業場における労働衛生意識の高揚を図り、自主的な労働衛生管理活動の一層の促進を図っていく。

また、新型コロナウイルス感染症の感染拡大防止に向けた副スローガンとして、「うつらぬうつさぬルールとともに みんなで守る健康職場」を設け、事業場におけるさらなる感染防止の徹底を呼びかける。

厚労省と中災防では、同週間の実施にあたり、「日常の労働衛生活動の総点検」を行うよう呼びかけている。総点検の主な重点事項は表の通り。

併せて、同週間の中で、①労働衛生管理体制の確立とリスクアセスメントを含む労働安全衛生マネジメントシステムの確立をはじめとした労働衛生管理活動の活性化、②作業環境管理の推進、③作業管理の推進、④健康管理の推進、⑤労働衛生教育の推進、⑥「事業場における労働者の健康保持増進の指針」等に基づく心とからだの健康づくりの継続的かつ計画的な実施――など、「労働衛生3管理（作業環境管理・作業管理・健康管理）の推進」についても取り組むよう呼びかけている。

### 表　日常の労働衛生活動の総点検（重点事項）

| | |
|---|---|
| 過重労働による健康障害防止 | ①時間外・休日労働の削減、年次有給休暇の取得促進および労働時間などの設定の改善によるワーク・ライフ・バランスの推進<br>②事業者によるワーク・ライフ・バランスの推進や過重労働対策を積極的に推進する旨の表明<br>③労働安全衛生法に基づく労働時間の状況の把握や長時間労働者に対する医師の面接指導等の実施の徹底<br>④健康診断の適切な実施、異常所見者の業務内容に関する医師への適切な情報提供、医師からの意見聴取および事後措置の徹底<br>⑤小規模事業場における産業保健総合支援センターの地域窓口の活用 |
| メンタルヘルス対策 | ①事業者によるメンタルヘルスケアを積極的に推進する旨の表明<br>②衛生委員会などの調査審議を踏まえた「心の健康づくり計画」の策定、実施状況の評価および改善<br>③４つのメンタルヘルスケア（セルフケア、ラインによるケア、事業場内産業保健スタッフなどによるケア、事業場外資源によるケア）の推進に関する教育研修・情報提供<br>④労働者が産業医や産業保健スタッフに直接相談できる仕組みなど、労働者が安心して健康相談を受けられる環境整備　……ほか |
| 職場における新型コロナ対策 | ①職場における感染防止対策の基本である「取組の５つのポイント」に基づく、事業場内の感染防止対策実施状況の確認と徹底<br>②「職場における新型コロナウイルス感染症の拡大を防止するためのチェックリスト」を活用した、職場の実態に即した実行可能な感染拡大防止対策の検討および対策の実施 |
| 高年齢労働者の健康づくり | ①「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）」に沿った取り組みの実施<br>②高年齢労働者の安全衛生対策に関する支援（エイジフレンドリー補助金等）の活用　……ほか |
| 受動喫煙防止対策 | ①「職場における受動喫煙防止のためのガイドライン」に基づく必要な対策の実施<br>②受動喫煙の健康への影響に関する理解を図るための教育啓発の実施<br>③支援制度（専門家による技術的な相談支援、喫煙室の設置等に係る費用の助成）の活用 |
| 治療と仕事の両立支援 | ①事業者による基本方針などの表明と労働者への周知<br>②研修などによる両立支援に関する意識啓発<br>③相談窓口などの明確化<br>④両立支援に活用できる休暇・勤務制度や社内体制の整備<br>⑤治療と仕事の両立を支援するための制度導入などに関する助成金、産業保健総合支援センターによる支援の活用 |
| その他 | ①「職場における腰痛予防対策指針」による腰痛の予防対策の推進<br>②「STOP! 熱中症　クールワークキャンペーン」に基づく熱中症予防対策の徹底<br>③「テレワークの適切な導入及び実施の推進のためのガイドライン」に基づく労働者の作業環境、健康確保等の推進 |

（令和３年度全国労働衛生週間実施要綱より一部抜粋）

## コラム　様々な支援を活用して「健康に働ける職場づくり」を進めましょう

厚生労働省などでは、労働者の健康管理や職場環境の改善などに関し、支援体制を整備しています。様々な支援を活用して、健康に働ける職場を目指しましょう。

■産業保健活動総合支援

産業保健総合支援センターでは、職場のメンタルヘルス対策や「治療と仕事の両立支援」などの産業保健活動を支援するため、企業への訪問指導や相談対応、研修などを実施しています。また、地域窓口（地域産業保健センター）では、小規模事業場を対象に、医師による健康相談などを実施しています。

◀（独）労働者健康安全機構「産業保健総合支援センター」

■メンタルヘルス対策

厚労省ホームページ（HP）では、職場におけるメンタルヘルス対策に関する法令・通達・マニュアルを掲載しているほか、「ストレスチェック実施プログラム（無料）」が利用できます。

厚労省「ストレスチェック等の職場におけるメンタルヘルス対策・過重労働対策等」▶

■働き方改革

厚労省では、働く方の置かれた個々の事情に応じ、多様な働き方を選択できる社会を実現することを目的に、長時間労働の是正や多様で柔軟な働き方のための措置を講じています。

◀厚労省「働き方・休み方改善ポータルサイト」

■高年齢労働者の健康づくり

厚労省 HP では、「高年齢労働者の安全と健康確保のためのガイドライン」や「エイジフレンドリー補助金事業」等を紹介しています。

厚労省「高年齢労働者の安全衛生対策について」▶

2021・10・1

## こちら広報室　四季折々　215

▼東京浅草の地で活躍し、日本を代表するコメディアンや俳優となった榎本健一や渥美清などの多彩な顔触れの写真の看板が街灯の横に並ぶ「浅草六区通り」。その通りを抜けると、三つ柏の紋をあしらった紅白の提灯が交互に下がる、浅草演芸ホールに着きます。▼浅草の地名の由来は諸説ありますが、『吾妻鏡』には、治承5（1181）年の記録として「草深い武蔵野の中で草があまり茂っていない場所」と記されています。大衆演芸の中心地として、数多の芸人を世に輩出する浅草。私は特に落語が好きで、時折上野や浅草の演芸場に足を運びます。トリを務めるのはベテラン落語家ですが、真打ちではないまだ無名の落語家の中にも「これは上手い」と唸る人がいて、思わぬ収穫です。▼その浅草も、昨今はコロナ禍で外国人観光客が激減するなど、「仲見世」は寂しさを隠しきれません。以前と比べれば、浅草も下町情緒が薄れた感じがしますが、都会の喧騒から逃れ、しばし癒しの世界に身を置くには最高の場所です。▼浅草寺の門前にある蕎麦処「尾張屋」は、天麩羅そばが有名ですが、店主は「静かな浅草もいいもんですよ。遠路から来てくださるお客様を大事にしないと」と、今このご時世だからこそ「老舗が頑張らねば」との気概を吐露していました。浅草の地にかつて漂う「庶民の生き生きとした息遣い」は、決して絶えることはないでしょう。▼江戸の庶民の生活を紐解くと、「宵越しの銭は持たない」と、貧しいながらも物を大切にし、人を慈しみ、季節の移ろいを楽しんだ姿が垣間見えてきます。『一日江戸人』（杉浦日向子著）によると、江戸時代の長屋の佇まいは、「人と街とが一体化した居住性を極めた木造住宅」であり、九尺二間のいわゆる「現代のワンルーム」が主流でした。その生活は月に1両（現代の約8万円に相当）あれば、家族3人で1日3食、おかずに刺身を添え、毎日銭湯に入り、週に一度は床屋に行くことが可能だったようです。但し、壁が薄く、隣の物音やおかずの匂いまで筒抜け状態では、さぞかしプライバシーが保たれなかったことでしょう。▼私は、季節の変わり目に必ず風邪を引きます。微熱が出て身体の節々が痛くなり、先日職場を1日お休みしました。江戸の頃は、ひとたび長屋の住人が風邪を引くと、長屋独特の人情が一気呵成の如く湧き上がったといいます。古典落語の疫病退散を願う市井の行事を題材にした「風邪の神送り」は、貧乏長屋の大家が店子からお金を集め、「風邪の神」の人形をこしらえて川に流し、流行り病を追い払おうとするお話です。「送れ送れ、風邪の神送れ、どんどと送れ」と唱え、風邪の神の人形を川に落とします。オチは、夜半に魚捕りの引き網に掛かった風邪の神が「わしは風邪の神だ」と発すると、漁師が「ははあ夜網（弱み）につけ込んだな！」と対峙する、「弱みにつけ込む風邪の神」という慣用句になぞらえたお話です。▼現代は、IT技術の進歩で何不自由ない生活ですが、物はなくとも、知恵と工夫で1日を楽しく生きた江戸庶民の方が遥かに心豊かな生活だったのかも知れません。今でも下町の裏通りで耳を済ますと、長屋の名物コンビ、お馴染みの「八っつあん・熊さん」の鯔背な啖呵が聞こえてきそうです。八っつあん「熊公！浅草にいざ繰り出そうぜ」。熊さん「それじゃ今宵は八のおごりだな」と、何とも憎めない2人です！

（山崎　薫）

2021年8月7日(土)
首都圏⇔四国(坂出) 海上サービス開始!!
イメージ動画はコチラ!
船舶を利用して物流を効率化させませんか。
「幹線輸送」「モーダルシフト」お任せください。
お客様の貨物をいち早く安全にお届けするために
首都圏⇔四国を結びます。
特に四国発に関しては週末出発貨物の首都圏月曜日朝一番
配送を可能にする利便性の高い輸送サービスを
ご提供いたします。
運行の省力化・効率化に
お役立てください!!

就航船 11,000G/T級大型RORO船
運航スケジュール（計画）
集荷日 ▶ 水曜 21:00 ▶ 木曜 22:30／金曜 04:30 ▶ 土曜 11:00 14:30 ▶ 土曜 16:00 ▶ 月曜 朝一配送
首都圏　東京港　苅田港　宇野港　坂出港　四国全域
月曜 朝一配送 ◀ 日曜 15:30 ◀ ◀ ◀ ◀ ◀ 土曜 18:00 ◀ 集荷日
※2021年10月現在の情報です。最新の情報は商船三井フェリーHPをご確認ください。
20th ANNIVERSARY　MOL 商船三井フェリー
営業二部 TEL:03-6774-6886
福岡・苅田支店 TEL:093-434-5118
mail: molf.tokyobk@molgroup.com

運送DXなら TUMIX
【運送業専用】業務改善システム
◆TUMIX 配車計画◆
入力一回。業務と配車を“一元管理”
￥16,800～/月
◆TUMIX コンプラ◆
コンプラも勤怠も労務も“一元管理”
(予) ￥15,000～/月
Suzuyo Group　株式会社TUMIX　お問合せ 054-653-1122