昭和35年11月28日第3種郵便物認可

令和8年(2026年)　第2287号

国土交通省創設
働きやすい職場認証
働きやすい職場 認証
日本海事協会
- 認証継続には更新が必要です -
有効期限は大丈夫ですか？
認証の有効期限が
2027年3月31日の事業者様
継続申請はお早めに

Japan Trucking Association
JTA since 1953
広報 とらっく

毎月1日・15日発行
11月5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 (広報部)
https://jta.or.jp
※紙面に関する問い合わせは広報部まで
(定価・税込348円／会員の購読料は会費に含みます)

地区大会を勝ち抜いた精鋭が技と知識を競い合う

第58回「全国トラックドライバー・コンテスト」を開催

トラックドライバーの安全運転技術と専門知識の向上を通じて交通事故ゼロを目指す、第58回「全国トラックドライバー・コンテスト」(全日本トラック協会主催)が10月24日から26日まで開催され、11トン部門の東京都代表・久保寺哲也さん(日本通運㈱東京支店ロジスティクスオペレーション部輸送課〔平井〕)が最高賞となる内閣総理大臣賞を受賞した。

同コンテストは、全国の地区大会を勝ち抜いた選手たちが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)に集い、運転技能や法令知識、車両構造に関する理解などを競うトラック運送業界最大の大会。昭和44(1969)年の開始以来、半世紀以上にわたり、プロトラックドライバーの技能向上と安全意識の高揚を担ってきた。

今大会には、全国から140人(うち女性22人)の精鋭ドライバーが出場し、日頃の業務を通じて磨き上げた技能を競い合った。26日に東京都内で開催された表彰式では、冒頭寺岡洋一全ト協会長が「今後もドライバーの模範として活躍してほしい」と激励のあいさつ。引き続き、各部門の入賞者が発表された。

なお、4㌧部門は国分勇治さん(福島県代表・西濃運輸㈱福島支店)、トレーラ部門は片桐拓哉さん(兵庫県代表・日本通運㈱神戸支店ロジスティクス部輸送センター〔神戸〕)、女性部門は岡部桃子さん(群馬県代表・FーLINE㈱北関東支店尾島物流センター)がそれぞれ優勝した(4・5面に詳細)。

久保寺哲也さんが内閣総理大臣賞を獲得

(11㌧部門・東京都代表)



久保寺哲也選手を囲んで左から二又茂明全日本トラック協会副会長、寺岡洋一会長、久保寺選手、原田修吾国土交通省大臣官房総括審議官(10月26日、第一ホテル東京)

令和8年
秋の叙勲・褒章

受章おめでとうございます
秋の叙勲・褒章に栄えの3氏

令和8年「秋の叙勲」受章者が11月3日に、また「秋の褒章」受章者が11月2日にそれぞれ発表された。受章者は次の各氏(敬称略、年齢は11月3日現在)。

【叙勲】

◎旭日双光章
▽中平賢正(なかたい・けんせい)元・十久輸送㈲代表取締役、元・岩手県トラック協会副会長、79歳

【褒章】

◎藍綬褒章
▽佐次田朗(さじた・あきら)丸石運送㈱代表取締役社長、元・沖縄県トラック協会会長、76歳

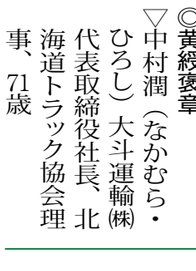
◎黄綬褒章
▽中村潤(なかむら・ひろし)大斗運輸㈱代表取締役社長、北海道トラック協会理事、71歳



旭日双光章
中平　賢正氏



藍綬褒章
佐次田　朗氏



黄綬褒章
中村　潤氏

第2回「物流政策推進関係者会議」

ドライバーの幸せを改めて強く主張!

全日本トラック協会の坂本克己最高顧問は10月27日、第2回「物流政策推進関係者会議」に出席した。同会議は、昨年成立した「トラック適正化二法」の施行を見据え、国土交通省、経済産業省、農林水産省、厚生労働省、公正取引委員会、中小企業庁などの関係機関と、物流事業者、荷主、労働団体が一堂に会し、物流改革を官民一体で推進するために設置されたもの(2面に詳細)。

開会にあたり、朝日健太郎国土交通副大臣が、深刻化するトラックドライバー不足への対応が喫緊の課題であるとした上で、総合物流施策大綱や改正物流法の施行により物流改革が加速していると説明。また、同会議でも関係省庁や業界関係者が認識を共有し、物流効率化をさらに加速させる機会にしたい旨あいさつした(要旨2面)。

続いて、坂本克己全ト協最高顧問は、「物流政策は国交省だけでなく、経産省、農水省、厚労省など関係省庁が一体となって進めるべき課題であり、世界に冠たる日本の物流の実現を目指すべき」と述べた(要旨2面)。

議事では「適正原価制度」の検討状況をはじめ、「トラック・物流Gメン」による取引適正化の取り組み、物流効率化法の施行状況、関係省庁の施策・予算要求などが報告され、持続可能な物流実現に向けた意見交換が行われた。



原田　修吾
国土交通省
大臣官房総括審議官



朝日　健太郎
国土交通副大臣



成田　幸隆
全日本運輸産業労働組合連合会
中央執行委員長



坂本　克己
全日本トラック協会
最高顧問

全国道路利用者会議　第76回全国大会

利用者目線での道路整備等を強く求める!

全国道路利用者会議(会長:佐藤信秋・元自由民主党参議院議員)は10月22日、香川県高松市のレクザムホール(香川県県民ホール)で、第76回全国大会を開催した。

全国大会には、同会議の副会長を務める坂本克己全日本トラック協会最高顧問をはじめ、全国各地からトラック運送事業者など多くの会員が出席。佐藤会長のあいさつ(2面に掲載)に続いて行われた議事では、同会議の副会長を務める森本敬一高知県トラック協会会長が議長として議事を進行。9月11日に開催された理事会で坂本全ト協最高顧問が提案した決議(2面に掲載)を、全国大会実行委員会副委員長である楠木寿嗣香川県トラック協会会長(全ト協副会長)が力強く読み上げ、全会一致で採択した。

決議では、「成長投資につながる道路ネットワークの強化」や、「国土強靭化実施中期計画を踏まえた関係予算について、通常道路予算とは別枠での必要予算の満額確保」、「ドライバー不足への対応等のための渋滞対策、休憩施設や交通結節機能の強化推進」、「高速道路料金の事業者向け割引の継続」――などが盛り込まれ、道路利用者目線での道路整備・管理を強く求める姿勢を明確にした。



坂本　克己
全ト協最高顧問



佐藤　信秋
全道利会長



古賀　誠
全道利最高顧問

配車板の電子化
配車業務の効率化に
ログインの安心もプラス　デバイス認証に対応
デジタル配車板システム
TRADISS トラディス®
業務効率の向上　労働環境の改善　コスト削減
配車担当者がアナログで管理していた
データを一元管理し、配車計画を作成、
電子ボードに表示します。
日本情報システム株式会社　TEL 04-2958-2221

昨夜のお酒が残っていませんか？
二日酔いを見逃しません。
出勤前のアルコールチェック習慣で安心・安全
J-BAC アルコール検知器協議会 JAPAN BREATH ALCOHOL TESTING CONSORTIUM
個人でのアルコールチェックにも
フーゴスマート
FALC-21
簡単測定
☑ 電気化学式センサ搭載
☑ 有効期限２年
ただ今、ご優待価格キャンペーン中
自動点呼、遠隔点呼等の各種点呼に対応可能
※対応するシステムについては当社へお問い合わせください。
フーゴスマート Bt
FALC-31
Bluetooth 機能搭載
☑ 各種システムに連携可能
☑ 電気化学式センサ搭載
☑ 有効期限２年
フーゴプロ
FALC-11
多機能タイプ
☑ 電気化学式センサ搭載
☑ 専用 PC アプリにて測定データー括管理
☑ 機器本体に測定結果保存
フーゴシリーズは アルコール検知器協議会認定品です
フィガロ技研株式会社　〒562-0035 大阪府箕面市船場東 1-11-46
072-728-2575　0120-25-1175
https://www.figaro.co.jp
フィガロ技研

第2回「物流政策推進関係者会議」

1面から続く

朝日　健太郎　国土交通副大臣あいさつ　（要旨）

第2回目となる「物流政策推進関係者会議」に出席をいただき感謝する。トラックドライバーはエッセンシャルサービスを提供する存在でありながら、担い手不足の状況が深刻している。本年3月には、輸送力不足へ対応する新たな「総合物流施策大綱（2026年度～2030年度）」を閣議決定したほか、4月からは、荷主、物流事業者が一体となって物流効率化を目指すための制度的基盤となる「改正物流法」が全面施行されるなど、「物流改革」に向けた取り組みが加速している。特に、「トラック適正化二法」に基づく適正原価の導入により、適正な運賃料金の収受とそのためはその検討状況などを報告する。合わせて、直近の物流施策に係る関係省庁の取り組み状況を確認し合うことで、価格転嫁と合わせて進めるべき物流効率化に向けた取り組みをさらに加速化させるためのきっかけとしていただきたい。

私もこれまで、自由民主党内の有志議員などと一緒に、貨物運送事業の未来を考える勉強会などを主催してきた。また、トラック運送事業の現場で働いている皆様や経営者の皆様の声をたくさんいただいていると自負しているので、今日の会議が実のあるものになることを大変期待している。

最後になるが、今後の物流政策の推進に向け、皆様のご理解とご協力をお願い申し上げる。

坂本　克己　全日本トラック協会最高顧問あいさつ　（要旨）

「トラック適正化二法」を国会議員にお願いに上がった時、朝日副大臣は参議院国土交通委員会の筆頭理事として、「いい話だ。やろうではないか」と言っていただいた。朝日副大臣はまさに法律の「生みの親」であり、これからは「育ての親」になっていただきたいと思っている。

この法律の原点は、エッセンシャルワーカーであるトラックドライバーが、自信と誇り、夢を持って働けるようにすることだ。労働組合の皆様と共に、今こそドライバーの幸せのために取り組もうという思いから始まった。

憲法13条・25条の生存権を掲げながら進めてきたが、その先には荷主や産業界の幸せもあり、最後には社会全体の暮らしと経済がより良くなる「三方よし」の実現がある。

許可更新制を導入したのも、日々物流品質を改善し、社会のために努力する事業者が正当に評価される仕組みをつくるためである。また、この法律には関係省庁や公正取引委員会が参画する体制が盛り込まれており、世界に冠たる日本の物流を築くことを目指している。

繰り返すが、トップバッターはトラックドライバーの幸せだ。しかし、それだけではない。介護や医療など厳しい環境で働く方々にも、自信と誇りを持っていただけるよう、ふさわしい賃金を得られる社会を目指したい。日本全体で労働の最前線を支える人たちが、適正な労働条件の下で働けるようにすることこそ目的であり、国益にも資する。その思いで法律づくりに関わった一員として、今後も力を合わせて取り組んでいきたい。

大胡　勝　公正取引委員会 事務総局 経済取引局長　（要旨）

公正取引委員会は、労務費を含むコスト上昇分が適切に価格転嫁される取引環境の整備を重要課題として取り組んでいる。しかし、トラック運送事業は価格転嫁率が依然として低く、十分に進んでいない。この状況を改善するため、分野横断的なサプライチェーン全体で適正な価格転嫁を推進する必要がある。当委員会としては、中小受託取引適正化法や物流特殊指定の見直しを通じて取引適正化を進めてきた。今後も関係省庁と連携し、物流分野における価格転嫁と公正な取引環境の実現に取り組む。適正原価制度についても、その議論を注視しつつ、公正な取引環境の確保に貢献する。

岸本　武史　厚生労働省 労働基準局長　（要旨）

適正原価の設定は、トラックドライバーの処遇改善に繋がる重要な取り組みであり、厚生労働省も国土交通省と連携して検討に参加している。また、長時間の荷待ちを発生させないよう、労働基準監督署から荷主に対して要請を行っており、本年度4月から6月までに約2300件の要請を実施した。さらに、荷主と運送事業者が協力して荷待ち・荷役時間を短縮する取り組みへの助成も拡充している。これらを通じてドライバーの労働環境改善と物流の最適化を進めていく。あわせて、介護や障害福祉分野のエッセンシャルワーカーについても、必要な支援を進めていきたい。

山本　和徳　中小企業庁 次長　（要旨）

中小企業庁が実施している価格交渉促進月間フォローアップ調査では、トラック運送事業の価格交渉・価格転嫁の状況が他業種と比べて非常に低い水準にあった。サプライチェーン全体で価格転嫁と取引適正化を進めるためには、さらなる取り組みが必要と認識している。

また、価格転嫁や取引適正化を阻害する商慣行を是正するため、来春までに業種ごとの対応方針や具体的な達成目標を示すことが求められている。トラック運送事業もその対象であり、関係者の積極的な対応をお願いしたいと考えている。

原田　達　農林水産省 大臣官房 新事業・食品産業部 食品流通課長　（要旨）

適正原価制度の検討にあたっては、サプライチェーン全体での理解醸成と適切な価格転嫁、農林水産物・食品の特殊性への配慮、物流効率化への貢献、そして制度具体化後の関係者意見の反映という4つの点が重要。農林水産物や食品の安定供給のためには、生産現場で再生産可能な価格形成が不可欠。一方で、小売価格の上昇が消費者の購買行動に与える影響も考慮しなければならない。国交省や運送業界には、適切な価格転嫁を実現する仕組みづくりをお願いしたい。また、物流効率化法の施行を踏まえ、荷待ち時間削減や積載効率向上など物流負荷の軽減に引き続き取り組む。

井上　博雄　経済産業省 大臣官房 商務・サービス審議官　（要旨）

物流は国民生活や経済活動を支える不可欠な社会インフラであり、その持続可能性の確保は我が国産業全体の競争力や成長力に直結する重要課題である。経産省としては、商習慣の見直しやデジタル技術の活用、物流効率化法の着実な執行を通じて、持続可能な物流の構築を進める。適正原価制度については、荷主と物流事業者双方の意見を十分に反映することが重要。また、生産性向上と取引適正化を両立できる制度とするとともに、急激な物価上昇など日本経済への過度な影響を避ける必要がある。円滑な制度導入のため、十分な準備期間と周知期間を確保することが重要と考える。

1面から続く

全国道路利用者会議 第76回全国大会

佐藤　信秋会長　あいさつ　（要旨）

全国各地から、北海道から沖縄まで多くの方にお集まりいただきまして、本当にありがとうございます。

全国道路利用者会議は、古賀誠前会長に会長を10年間お務めいただき、そのおかげで全日本トラック協会の坂本克己最高顧問など多くの道路利用者代表の皆様にもお集まりいただけるようになりました。

本日は、非常に幅広く、内容の決議を採択させていただきます。私どもとしましては、本日採択される決議を有効に活かせるようにしていきたいと思っております。

全国道路利用者会議　決議

次に掲げる項目を計画的かつ着実に実現すること。

一、我が国の生産性を向上させ、日本列島を再び豊かにしていくため、日本成長戦略や地域未来戦略等も踏まえ、成長投資につながる道路ネットワークの強化を図ること

一、令和8年熊本地震及び令和8年8月千葉豪雨をはじめ、全国各地で相次いだ豪雨では、災害に強い道路ネットワークの重要性が改めて認識されたところであり、国土強靱化実施中期計画を踏まえた関係予算については、危機管理投資による強い経済の実現の観点も踏まえ、通常道路予算とは別枠で必要な予算を満額確保すること

一、安全・安心な道路空間の確保に向け、計画的な老朽化対策や交通安全対策を推進すること

一、カーボンニュートラルの推進やドライバー不足への対応等のための渋滞対策、休憩施設や交通結節機能の強化を推進すること

一、高速道路料金について、利用に応じた公平な料金制度を基本としつつ、事業者向け割引を継続すること

これらの項目も踏まえ、我が国の経済や地域の生活・なりわいのため、資材価格の高騰、近年の建設業における人件費の上昇等の影響を踏まえ、計画的かつ長期安定的な道路整備・管理が進められるよう、「強く豊かな日本」投資枠」の活用及び新たな財源の創設等により、道路関係予算は、所要額を満額確保すること。

令和8年10月22日
全国道路利用者会議　第76回全国大会


決議文を読み上げる楠木寿嗣香川県トラック協会会長


全国大会の議長を務めた森本敬一高知県トラック協会会長

自民党「予算・税制等に関する政策懇談会」

物流の持続的成長に向け支援を要望

全ト協　自民党政策懇談会で重点課題を訴える


水野　功
全ト協副会長

全日本トラック協会は10月27日、自由民主党本部（東京都千代田区）で開催された「予算・税制等に関する政策懇談会」に出席し、令和9年度税制改正および予算編成に向けた最重点要望事項について説明した。会合には自民党国土交通部会、運輸・交通関係団体委員会の所属議員や国土交通省関係者、全ト協をはじめとする運輸・交通関係14団体の代表者らが参加した。全ト協からは、水野功副会長、重田雅史理事長が出席し、①税制改正関係、②道路関係、③予算関係――の3分野について要望書を提出、説明した。①の税制関係では、中小企業投資促進税制の延長を継続課題として要望。現在、車両総重量3・5㌧以上のトラックを導入した際に法人税特別償却や税額控除が受けられる同制度は、車両代替や環境性能の向上を促進する重要な支援策となっている。9年3月末に適用期限を迎えることから、同制度の延長を求めた。

また、営業用トラックへの走行距離課税の導入や新たな税負担については断固反対の立場を示したほか、取引相場のない非上場株式の評価方法見直しについても、中小事業者の事業承継に支障が生じないよう配慮を求めた。

②の道路関係では、高速道路通行料金の「大口・多頻度割引」の拡充措置の延長と実質50％割引への拡充を継続要望した。さらに、暫定2車線区間の4車線化、ミッシングリンクの解消、渋滞対策の推進等高速道路ネットワークの整備・充実などに加え、サービスエリアやパーキングエリア、道の駅における大型車駐車スペースの拡充や中継物流拠点の整備・拡充を求めた。

③の予算関係では、中東情勢の不透明化などを背景とした燃料価格高騰への対応として、軽油やエンジンオイル、尿素水など石油関連商品の安定供給と激変緩和措置の継続を要望した。また、「総合物流施策大綱（2026年度～2030年度）」に基づき、適正運賃収受や価格転嫁に向けた支援等、「トラック適正化二法」への対応など、商慣行の見直しに向けた支援のほか、人材確保・育成等物流効率化への支援などを求めた。

会合では出席議員から、燃料価格の高騰や国際情勢の不安定化が続く中、燃料支援策や自動運転、カーボンニュートラルへの対応に関する国交省の考え方を確認する発言があり、物流事業者の持続可能な経営を支える政策の重要性が指摘された。これに対し国交省は、公共交通や物流の維持に配慮した税制措置の実現に努める考えを示した。

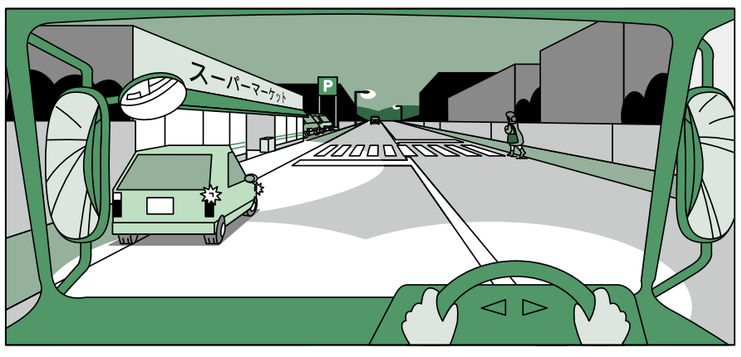

「予算・税制等に関する政策懇談会」で全ト協の要望を説明する水野副会長（10月27日、自民党本部）

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189回〕「夜間のスーパーマーケット付近」

状況　あなたは、夜間の片側1車線の道路を走行しています。自車の左前方には発進しようとしている車がいます。またその前方にはスーパーマーケットがあります。この場面にはどのような危険がありますか。また、危険を避けるためにはどのような運転をすればよいでしょうか。考えてみましょう。



◆どのような危険がありますか？

◆どのような運転をすれば危険を避けることができますか？

（解説・7面）

この角を基準に拡大率を141％に設定すると、A4サイズでプリントできます。

『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や指定場所以外の駐車
- 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、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（トラック協会ニュース）

11月は「トラック運送業界のCO₂排出量把握促進月間」

キャンペーンを展開

全日本トラック協会では、都道府県トラック協会と連携し、11月を「トラック運送業界のCO₂排出量把握促進月間」と位置付け、「エコドライブ推進月間」と連携した、事業者におけるCO₂排出量の把握と削減を促進させるキャンペーンを展開する。

2050年カーボンニュートラルに向け、2026（令和8）年度から排出量取引制度やサプライチェーン排出量の開示制度が開始される。同制度は一部の大手企業が対象となるものの、中小トラック運送事業者に対しても、荷主企業から自社製品等の輸送に係るCO₂排出量の把握、報告を求められることが想定される。

全ト協では、「トラック運送業界の環境ビジョン2030」の「サブ目標3」において、全ト協と都道府県トラック協が共通で取り組む「行動月間」の一環として、令和7年度から新たに11月を同月間と定めている。

全ト協では、トラック運送事業者に対し、全ト協の「CO₂排出量簡易算定ツール」を活用し、自社車両のCO₂排出量の把握およびエコドライブの推進によるCO₂排出量の削減に積極的に取り組むよう呼びかけており、新たに作成した同ツールの使い方動画を公開している。

全ト協では、ホームページ（二次元コード）に同月間に関する情報を掲載しているほか、今号の『広報とらっく』にキャンペーンチラシ（写真）を同封している。



第3回「ドライバーのためのこころの健康アドバイス」動画を公開

「セルフケア」テーマに

全日本トラック協会では、トラックドライバーの健康増進に向けた取り組みの推進として、動画によるドライバー教育など実効性のある対策に取り組んでおり、令和6年度に「ドライバーの食生活と健康管理」の啓発動画を6本、7年度には運動や睡眠など「ドライバーの押さえておきたいヘルスケアポイント」を取り上げた動画8本を作成・公開した。

8年度は、「ドライバーのためのこころの健康アドバイス」と題し、メンタルヘルスなどについての動画を全3回制作。10月27日に第3回「セルフケアーストレスとうまく付き合うために―」を全ト協ホームページ（二次元コード）で公開した。

今回の動画では、ストレスとうまく付き合うためのセルフケアとして、①気づき、②対処、③相談――という3つのポイントについて解説している。

12月18日をもって申請受付を終了

令和8年度「自動点呼機器導入支援助成事業」

全日本トラック協会は10月29日、令和8年度「自動点呼機器導入支援助成事業」について、予算額の達したため、12月18日㈮（都道府県トラック協会で受付）をもって、申請受付を終了すると発表した。

全ト協行事予定（11月5日～30日）

▽11月5日
・正副会長会議
・第2回総務委員会
▽11月20日
・第2回青年部会全国代表者協議会
▽11月30日
・第3回社会的評価向上委員会

都道府県ト協

県北トラック休憩所を閉鎖

茨城県トラック協会

茨城県トラック協会（小倉邦義会長）は、県北トラック休憩所（日立市十王町伊師字中谷地1673－1）を、11月9日㈰13時をもって閉鎖する。

ニュース・ターミナル（官公庁ニュース等）

国交省

「物流効率化推進事業」二次公募を募集

11月19日㈭17時まで

国土交通省では現在、令和8年度「物流効率化推進事業」（補助事業）の二次公募の応募を受け付けている。

対象となる事業は、①物流効率化法に基づく総合効率化計画策定のための調査事業【総合効率化計画策定事業】、②物流効率化法に基づく総合効率化計画の認定を受けて実施する事業【モーダルシフト推進事業・幹線輸送集約化推進事業・ラストワンマイル配送効率化推進事業・中継輸送推進事業】、③物流効率化法に基づく貨物自動車中継輸送実施計画のための調査事業【貨物自動車中継輸送実施計画策定事業】、④物流効率化法に基づく貨物自動車中継輸送実施計画の認定を受けて実施する事業【貨物自動車中継輸送事業】。

二次公募では、改正物流効率化法で新設された「貨物自動車中継輸送実施計画」に基づき実施する貨物自動車中継輸送事業について、当該事業に係る⑴計画策定経費の支援、⑵認定された事業の初年度の運行経費の支援――を補助対象に追加した。

応募期間は、11月19日㈭17時まで（必着）。詳細は、国交省ホームページ（二次元コード）を参照。

「物流倉庫分野」特定技能1号評価試験がスタート

出張・CBTの2形式で

国土交通省は10月26日、特定技能制度の対象分野に追加された「物流倉庫分野」について、特定技能1号評価試験を開始すると発表した。

物流倉庫業界では人材不足が見込まれる中、一定の技能と日本語能力を備えた外国人材の受入れを可能とする特定技能制度が、人材確保の新たな選択肢の一つとして期待されている。

同試験は、外国人材が物流倉庫分野の対象業務に従事するために必要となる在留資格「特定技能1号」の取得要件の一つであり、当該分野における知識・技能を備えているかを確認するもの。

試験方式は、次の2種類。

①出張方式
申請者（法人）が希望する会場でペーパーテストを実施。

②CBT方式
テストセンターにてコンピュータを使用して実施。

10月26日から、試験実施機関である（一財）日本海事協会が申請受付を開始。CBT方式による試験はCBT配信会社にて配信準備を進めているため、先行して出張方式での試験を行う。なお、出張方式による試験は、試験日程等について申請者と事前調整を行った上で実施する。

試験の詳細は、日本海事協会ホームページ（二次元コード）を参照。

SIC2か所を高速道路会社に対し事業許可

3か所で準備段階調査に着手

国土交通省は10月23日、スマートインターチェンジ（SIC）2か所について、同日付で高速道路会社へ事業許可を行ったほか、新たに3か所で準備段階調査に着手したと発表した。

SICの準備段階（地方での計画検討・調整段階）において、国として必要性が確認できる箇所等について、箇所を選定し、国が調査（直轄調査）を実施（準備段階調査）。準備段階調査における準備会での検討や調整が整い、関係機関で構成される地区協議会で決定された実施計画書が提出された箇所について、新規事業化される。

新規事業化されたSICは、西名阪自動車道柏原SIC（仮称／大阪府）と九州自動車道坂本PA SIC（同／熊本県）――の2か所。また、新規準備段階調査に着手した箇所は、北海道縦貫自動車道函館名寄線岩見沢SA（同／北海道）、山陽自動車道吹田山口線相生（同／兵庫県）、九州縦貫自動車道宮崎線高崎・山田（同／宮崎県）――の3か所。

12月以降基準価格を毎月5円引上げへ

中東情勢を踏まえた「緊急的激変緩和措置」を見直し

高市早苗内閣総理大臣は10月29日、中東情勢を踏まえた「緊急的激変緩和措置」の今後の対応に関する記者会見を開いた。

原油価格高騰による石油製品価格の高騰を抑制するため、令和8年3月19日から燃料油（ガソリン、軽油等）に対して緊急的激変緩和措置が行われ、ガソリンの小売価格を全国平均で170円程度に抑制するとともに、軽油等についても同様の措置が講じられてきた。

一方で、与党に加え、野党からも段階的な見直しや出口戦略を考えるべきとの指摘が政府に寄せられてきたことを受け、高市総理は今後の支援の在り方について検討を行うよう、赤澤亮正経済産業大臣に指示していた。

緊急的激変緩和措置については、12月以降、原油価格の動向を注視しつつ、春先に向け、これまで1㌔リットル当たり170円としてきた基準価格を毎月5円ずつ引き上げていくことを基本に対応していくとした。その上で高市総理は、当面の支援に必要な基金規模を確保するため、中東情勢等対応予備費の使用を指示したと述べた。

「エコドライブシンポジウム」を開催

エコモ財団など

（公財）交通エコロジー・モビリティ財団（エコモ財団）とエコドライブ普及推進協議会では、11月26日㈬に2026年度「エコドライブシンポジウム」をWebで開催する。

同シンポジウムでは、講演や自動車運送事業者による事例紹介のほか、表彰制度の見直しを進めている「エコドライブ活動コンクール」に関し、2027年以降の概要等について説明を行う。

日時は、11月26日㈬13時30分～16時。オンライン会議形式（Zoom）にて開催。申し込みに関する詳細は、エコモ財団ホームページ（二次元コード）を参照。申込締切は、11月19日㈭。

11月は「エコドライブ推進月間」

エコドライブ普及連絡会

警察庁、経済産業省、国土交通省および環境省で構成するエコドライブ普及連絡会では、11月を「エコドライブ推進月間」として、エコドライブの普及・推進を図っている。

エコドライブ（環境負荷の軽減に配慮した自動車の利用）の取り組みについては、平成18年度に策定した「エコドライブ普及・推進アクションプラン」に基づき、警察庁、経産省、国交省、環境省が連携し、普及推進を図ってきた。

同連絡会では、「エコドライブ10のすすめ」（別掲）を策定し、エコドライブの普及・推進に努めることとしている。

「エコドライブ10のすすめ」
①自分の燃費を把握しよう
②ふんわりアクセル「eスタート」
③車間距離にゆとりをもって、加速・減速の少ない運転
④減速時は早めにアクセルを離そう
⑤エアコンの使用は適切に
⑥ムダなアイドリングはやめよう
⑦渋滞を避け、余裕をもって出発しよう
⑧タイヤの空気圧から始める点検・整備
⑨不要な荷物はおろそう
⑩走行の妨げとなる駐車はやめよう

「サイバーセキュリティ特別相談窓口」を開設

大規模情報漏えいへの備えを万全に

経産省

経済産業省は10月27日、中小企業・小規模事業者向け「サイバーセキュリティ特別相談窓口」を開設するとともに、プッシュ型の情報提供を開始すると発表した。

我が国の企業などに対するサイバー攻撃が相次いでおり、大規模な情報漏えい被害等が多数生じている。こうした事態を踏まえ、経産省では中小規模・小規模事業者向けに対策を進めることとした。

主な内容は次の通り。

①特別相談窓口の設置
各都道府県に設置されている「よろず支援拠点」（二次元コード①）と、（独）中小企業基盤整備機構（中小機構）の「IT経営サポートセンター」（二次元コード②）に、無料の「サイバーセキュリティ特別相談窓口」を設置。中小企業からの相談を受け付ける。

②プッシュ型の情報提供
全国の商工団体や金融機関、税理士といった支援機関を通じて、中小企業・小規模事業者に対して、様々な取り組みをプッシュ型で情報提供する。

なお、経産省や中小企業庁、中小機構では、中小企業・小規模事業者のサイバーセキュリティ対策に関する情報も提供している（二次元コード③）。

二次元コード①
二次元コード②
二次元コード③

国交省

「ホワイト物流」推進運動に関するアンケート調査へご協力ください

国土交通省では、深刻化するトラックドライバー不足への対応や物流効率化、働きやすい労働環境の実現を目指し、「ホワイト物流」推進運動を進めています。

このたび、さらなる賛同拡大と物流効率化施策の推進、ならびに荷主等評価制度の創設に向けた検討のため、荷主企業、トラック運送事業者、倉庫業者等を対象としたアンケート調査を実施しています。

本調査では、物流上の課題や「ホワイト物流」推進運動への賛同状況、物流改善の取り組みに必要な支援、改正物流効率化法や荷主評価制度への認知度・関心などについて調査します。なお、回答内容は統計的に処理され、企業名等が特定される形で公表されることはありません。

調査対象：荷主企業、トラック運送事業者、倉庫業者等
回答期限：令和８年11月14日（土）
回答方法：Webアンケート形式（二次元コード）
URL：https://form.qooker.jp/Q/auto/ja/whitelogi/n/

問い合わせ先：社会システム株式会社
E-mail：yuso@crp.co.jp
TEL：03-5791-1133（平日10:00～17:00）

法令○×クイズ ～積載編～



❶分割できない貨物で積載制限を超える場合でも、道路管理者の許可を得た場合には積載して運行することができる。（○・×）

❷過積載と認められる場合、警察官はその車両を停止させ、積載物の重量を測定することができる。（○・×）

❸車両等の運転者は、貨物の積載を確実にし、積載物の転落や飛散を防ぐための措置を講じなければならない。（○・×）

❹貨物自動車に積載できる貨物の長さは、積載する貨物自動車の長さの1.2倍までである。（○・×）

❺貨物自動車に積載する貨物は、車体の左右のいずれからもはみ出して積載してはならない。（○・×）

（この設問は「道路交通法」または「道路交通法施行令」に基づいています。解答は7面）

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181回「大型トラックタイヤ『11R22・5』が消滅へ」

今から30年ほど前は、大型トラックのタイヤサイズといえば、チューブタイプの「10・00R20」とチューブレスタイプの「11R22・5」がほとんどを占めていました。

当時はちょうど筆者がタイヤメーカーに在籍していた頃で、トラックタイヤの種類を覚えるために、各社のトラックタイヤのカタログを見ながら、サイズとパターンをノートに書き写していたことを今も鮮明に覚えています。乗用車タイヤのサイズは100種類以上あるのに対し、大型トラックタイヤのサイズは、ラジアル構造の10・00R20および11R22・5と、バイアス構造の「10・00―20」の3種類、特殊なサイズを含めても10種類以下でした。

トラックタイヤの勉強を1か月ほど続けた頃、上司からこう質問されました。

「10・00R20と11R22・5の寸法はどれくらい違うか答えられるかな？」

10・00Rは10・00インチで、11Rは11インチですから、筆者は即座に「タイヤ幅が1インチ違う」と答えました。ところがカタログで実際の数値を見てみると、タイヤ幅と外径は全く一緒の値だったのです。さらに、11R22・5の強度は14PRと16PRの設定があるものの、10・00R20には14PRしかありません。すると、上司は続けてこう言いました。

「10・00R20の16PRは、サイズ表記が変わって、11・1R20の16PRになるのです」

つまり、チューブ入りの10・00R20と11・1R20、そしてチューブレスの11R22・5の3サイズは、タイヤ幅も外径も同じだったのです。

その一方で、チューブタイプとチューブレスタイプの寸法が同じだったために、22・5インチのチューブレスタイヤを20インチのチューブ用ホイールに誤って組むことが原因の爆発事故が後を絶ちませんでした。

その後大型トラックは、厳しい排気ガス規制をクリアしたISOホイール装着の新型タイプに移行します。タイヤサイズも世界規格に合わせた「ミリ単位表記」に変わり、295／80R22・5や275／80R22・5といったサイズが大型タイヤの主流になりました。タイヤ幅がインチ表記の11R22・5につ いては、使用する車両が大型ダンプやタンクローリー、バルク車やトレーラーなど多岐にわたります。しかしながらインチ表記のため、11R22・5は生産中止、つまり廃盤になります。

今後発売される新車の大型トラックには、11R22・5の替わりに285／85R22・5が装着され、11R22・5を装着した既存の大型車両についても、廃盤に伴い285／85R22・5へのサイズチェンジが必要になります。タイヤメーカーも段階的に生産を縮小していきますが、確実に消滅するので注意してください。



第58回「全国トラックドライバー・コンテスト」特集

事故ゼロ実現に向けて　技能や知識に磨きをかける

久保寺哲也さんに内閣総理大臣賞！

全日本トラック協会は、10月24日～26日の3日間にわたり、第58回「全国トラックドライバー・コンテスト」を開催。総合得点983点で第1位となった11トン部門・東京都代表の久保寺哲也さん（日本通運㈱東京支店ロジスティクスオペレーション部輸送課（平井））が、栄えある「内閣総理大臣賞」を受賞した。

「全国トラックドライバー・コンテスト」は、事業用トラックドライバーに求められる高度な運転技能と、関係法令および車両構造等に係る専門的な知識を競い、他の模範となることで、社会的責務を担うトラックドライバーとしての自覚と誇りを持たせ、業界を挙げた安全意識の高揚と交通事故防止活動の推進に資することを目的に全日本トラック協会が実施しているもので、昭和44年から毎年開催している（令和2年の第52回大会は、新型コロナウイルス感染症感染拡大の状況を鑑み中止）。

都道府県トラック協会の地区大会を勝ち抜いてきた140人（うち女性22人）の精鋭ドライバーが今回の全国大会に出場。10月24日から25日にかけては、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）において、学科競技（法規・構造機能・運転常識、400点満点）と実科競技（運転技能・点検、600点満点）を行った。

初日の10月24日には開会式を行い、重田雅史大会運営委員長（全ト協理事長）が「本大会は、トラック運送業界にとって最も大きなイベント。日頃から培ってきた技能や知識を思う存分発揮していただきたい」とあいさつ。女性部門・佐賀県代表の中川美琴さん（松浦通運㈱路線営業所）が力強く選手宣誓を行った。

1日目（10月24日）の実科競技では、日常点検、簡易コース走行、課題走行（隘路走行、スラローム走行〔前進〕）を実施。その後、同研修所の講堂にて学科競技を行った。

2日目（同25日）には、運転技能（高速周回路・幹線・模擬市街路のコース走行と後退スラローム およびS字後退、車庫入れ）を行った。

1日目は朝から雨模様の中競技が進行。2日目は昼頃から雨が降り出すなど、ぐずついた天候の中で競技が進められた。

寺岡全ト協会長が選手を激励

3日目（26日）には、第一ホテル東京（東京都港区）で表彰式を開催した。

式の冒頭、寺岡洋一全ト協会長があいさつし、「昨年初めて会長として表彰式に出席したが、選手の皆さんの意気込みや熱い思い、そして大歓声などを目の当たりにして、大いに感激し、感動した。これからもトラックドライバーの模範として、ご活躍をお願いしたい」と選手たちを激励。その後、全ト協の佐竹克也役員待遇審議役が大会概要について説明。総合得点の平均点が872点だったことなどを報告した。

続いて、入賞選手を表彰（入賞者は別掲の通り）。クライマックスとなる内閣総理大臣賞の発表では、二又茂明交通対策委員長から受賞者の名前が読み上げられると、久保寺さんは両腕を高々と上げて、最高賞受賞の喜びを表現した。

なお、各部門第1位の選手には、警察庁長官賞のほか、副賞として海外派遣賞が贈られた。また、各部門第1位～第5位の選手には、全日本トラック協会長賞が贈られた。

また、中小企業の出場者のうち、全部門を通じて総合得点第1位を獲得した選手に贈られる国土交通大臣賞は、11トン部門・兵庫県代表の笹谷知司さん（レンゴーロジスティクス㈱三田営業所）が受賞したほか、シニア（50歳以上）の出場者のうち、全部門を通じて総合得点第1位の選手に贈られる全日本トラック協会長特別賞は、11トン部門・埼玉県代表の野口明さん（西濃運輸㈱越谷支店）が受賞した。

式の最後には、原田修吾国土交通省大臣官房総括審議官と波々伯部信彦警察庁長官官房審議官（交通局担当）が祝辞を述べた（要旨別掲）。

なお、表彰式と各部門優勝者記者会見の模様は、YouTubeの全ト協チャンネルでライブ配信された。



第58回「全国トラックドライバー・コンテスト」の表彰式で選手らの健闘を称えるあいさつをする寺岡洋一全ト協会長（10月26日、第一ホテル東京）


1日目（10月24日）：開会式で選手宣誓を行った女性部門佐賀県代表の中川美琴さん（松浦通運㈱路線営業所）


1日目（10月24日）：雨のなか、実科競技・点検からスタート



1日目（10月24日）：課題走行の隘路（あいろ）の通過


2日目（10月25日）：コース走行を終えれば、後退スラロームからの車庫入れ


1日目（10月24日）：隘路の通過から連続してスラローム走行


1日目（10月24日）：選手が口々に「難しい」と語った学科競技


2日目（10月25日）：模擬市街路のコース走行での「駐車車両の側方通過」


喜びの各部門優勝者。左から、国分勇治さん（4トン）、久保寺哲也さん（内閣総理大臣賞：11トン）、片桐拓哉さん（トレーラ）、岡部桃子さん（女性）

各部門入賞者一覧

部門	順位	氏名	都道府県	所属事業所	総合得点
4トン	1	国分　勇治	福島県	西濃運輸㈱福島支店	975
	2	多田　裕幸	岡山県	NXキャッシュ・ロジスティクス㈱中国支店岡山センター	966
	3	真柄　満大	愛媛県	日本通運㈱四国支店松山営業課（伊予）	955
	4	河野　聖人	埼玉県	NXキャッシュ・ロジスティクス㈱北関東支店埼玉センター	954
	5	井上　貴広	山口県	西濃運輸㈱宇部支店	952
11トン	1	久保寺　哲也	東京都	日本通運㈱東京支店ロジスティクスオペレーション部輸送課（平井）	983
	2	野口　明	埼玉県	西濃運輸㈱越谷支店	969
	3	東　佑記	大阪府	日本通運㈱大阪支店ロジスティクス部オペレーションセンター（豊中オペ）	968
	4	松下　良太	千葉県	日本通運㈱千葉支店南部輸送・戦力調整課市原グループ	965
	5	山路　善治郎	広島県	NX備通㈱尾道支店	965
トレーラ	1	片桐　拓哉	兵庫県	日本通運㈱神戸支店ロジスティクス部輸送センター（神戸）	963
	2	伊藤　誠弥	神奈川県	常盤海運㈱本牧営業所	959
	3	永井　政史	大阪府	日通関西物流㈱トランスポート事業部コンテナ事業所大阪貨物ターミナル営業所	953
	4	高栁　哲平	佐賀県	日本通運㈱福岡海運支店JRコンテナ事業所JRコンテナ鳥栖グループ	952
	5	谷本　一夫	広島県	日本通運㈱広島支店	947
女性	1	岡部　桃子	群馬県	F-LINE㈱北関東支店尾島物流センター	921
	2	佐藤　晃子	長野県	セイノースーパーエクスプレス㈱佐久航空営業所	914
	3	佐故　桐子	岡山県	㈱ランテック岡山支店	888
	4	角谷　雅美	北海道	日本通運㈱Eastカンパニーロジスティクス第五部北見物流事業所	872
	5	行弘　可奈子	福岡県	九州西濃運輸㈱福岡支店	871

同点の場合の順位決定方法
①過去5年間免許歴を有し、かつ、過去5年間無事故、無違反の者とする。
②運転技能の得点の高い者とする。
③すべてが同点の場合には、高年齢者（同年齢者の場合は誕生日が先の者）とする。

各賞受賞者		
内閣総理大臣賞	久保寺　哲也	11トン部門
警察庁長官賞	国分　勇治	4トン部門
	久保寺　哲也	11トン部門
	片桐　拓哉	トレーラ部門
	岡部　桃子	女性部門
全日本トラック協会長賞	各部門第1位～5位	

国土交通大臣賞（事業所表彰）	
4トン部門	西濃運輸㈱福島支店
11トン部門	日本通運㈱東京支店ロジスティクスオペレーション部輸送課（平井）
トレーラ部門	日本通運㈱神戸支店ロジスティクス部輸送センター（神戸）
女性部門	F-LINE㈱北関東支店尾島物流センター

国土交通大臣賞（中小企業最高得点者）	
笹谷　知司	レンゴーロジスティクス㈱三田営業所

全日本トラック協会長特別賞	
野口　明	西濃運輸㈱越谷支店

来賓あいさつ（要旨）



原田　修吾　国土交通省大臣官房総括審議官

受賞者の皆様は、大きな車両を巧みに操る見事な運転技術を発揮されるとともに、車両構造・法令などの幅広い知識を遺憾なく披露され、参加総数約1100人の代表として栄えある受賞を勝ち取られました。これも、プロトラックドライバーとしての皆様の日頃の運転業務における研鑽の賜物であり、改めて敬意を表します。

トラックドライバーの皆様が日々の業務の中で培われた高度な運転技術や強い安全意識は、交通事故防止に大いに寄与するだけではなく、トラック運送業界に対する社会からの信頼向上にも繋がります。

受賞された皆様には、今後とも全国のトラックドライバーの模範として、そしてその卓越した技術や豊富な経験を業界全体へ広く継承していただき、引き続き安全で質の高いトラック輸送の実現に尽力添えいただくよう、お願いいたします。



波々伯部　信彦　警察庁長官官房審議官（交通局担当）

競技で優秀な成績を収め、本日栄えある表彰を受けられた選手や事業所の皆様、まことにおめでとうございます。

安全・安心を担うプロのトラックドライバーとしての日頃からの努力の積み重ねが実を結んだものと、心から敬意を表します。今後もその高度な運転技能と専門知識を活かし、他のトラックドライバーの模範となっていただくことを期待しています。

警察としては、安全かつ快適な交通社会の実現に向けて、関係の皆様方との連携や各種対策を一層強化してまいります。引き続き、皆様方のお力添えをいただきますようよろしくお願いいたします。

国土交通大臣賞・全日本トラック協会長特別賞

中小企業所属の総合得点第1位の選手に贈られる「国土交通大臣賞」は、11トン部門・兵庫県代表の笹谷知司さん（レンゴーロジスティクス㈱三田営業所）が、シニア選手（50歳以上）のうち、全部門を通じて総合得点第1位の選手に贈られる「全日本トラック協会長特別賞」は、11トン部門・埼玉県代表の野口明さん（西濃運輸㈱越谷支店）がそれぞれ受賞した。


国土交通大臣賞
笹谷　知司（ささたに・ともじ）さん


全日本トラック協会長特別賞
野口　明（のぐち・あきら）さん

第58回「全国トラックドライバー・コンテスト」特集

各部門優勝者喜びの声

第58回「全国トラックドライバー・コンテスト」では、11トン部門・東京都代表の久保寺哲也さんが内閣総理大臣賞を受賞した。
ここでは、久保寺さんをはじめとした各部門優勝者の喜びの声をお届けする。



内閣総理大臣賞

「負けず嫌いの野球部魂」発揮し
全国大会初出場・初優勝・内閣総理大臣賞！

11トン部門 優勝
久保寺（くぼでら） 哲也（てつや） さん
日本通運㈱東京支店
ロジスティクスオペレーション部輸送課（平井）
（東京都代表）

今回が初めてです。出場を決めたからには、この1年を徹底してドラコン挑戦に費やそうと、今年の1月2日から学科競技の練習問題を解きはじめ、最初に解いたのは車両通行帯の問題だったこともはっきり覚えています。その最初の問題がまったく分からず、それを一生懸命調べたのが学科対策の始まりでした。練習問題は100問あったのですが、その100問を、とにかく集中して、午前10時から、お昼も食べずに16時まで6時間かけて解いたあの日のことは、ずっと忘れないと思います。

学生時代は勉強や試験が得意だったわけではなく、ずっと野球に打ち込んでいました。高校時代の守備位置はレフトで、打順は1番でした。切り込み隊長ともいわれる1番打者は、どうやって塁に出て、得点に繋げるかを考え、それを実践できることが求められます。公立校が勝ち上がっていくことがあるように、並みいる常連の猛者ばかりの中で、自分のような初出場の選手が優勝するためにはどうすればいいかを第一に考えました。ほかの人よりも早い段階で試験勉強を開始して、勉強量も、人の3倍は勉強しなければ勝てないと思い、学科競技対策は1月2日から毎日続けました。

日々の勉強の成果を感じることができたのは、4月23日に学科競技、5月31日に実科競技が開催された、令和8年度「東京都トラック協会ドライバー・コンテスト」で、最優秀者賞（東京都知事賞）を受賞したときです。都大会は出場者の人数が多く、優勝するのも難しいのですが、取り組みの結果が出たことは自信に繋がりました。

また9月頃からは重点的に実技を鍛えようと、ドラコン出場歴のある同僚・先輩の指導を受けながら、会社で毎日30分の早朝練習を始めました。とにかく他の人に負けたくなくて、がむしゃらに勉強し、教わったことを吸収していきました。

――大会中、印象に残ったこと、優勝を確信した瞬間があれば教えてください。

私は初めての全国大会挑戦だったので、正直頭が真っ白になっていたというのが本音です。会場や競技コースのことなどもよく分からない状態だった上に、出番が一番遅い時間帯だったこともあり、仲間たちが競技会場に向かって出発していく姿を見るたびに緊張が高まっていきました。これではいけないと、仲間の出番が来ると「行ってこーい！」と大きな声で送り出すことで、自分の緊張をほぐしていました。

しかし実際に自分の番が来ても、やはり緊張した状態のままだったので、発進時は大きく深呼吸をして臨みました。仲間や応援に来てくれた方の姿が見えたり、一瞬でも目が合ったりすると心臓がバクバクしてしまいそうだったので、極力目を合わせないように、「リラックス、リラックス」と自分に言い聞かせながら運転しました。そうして自分の緊張感をコントロールできたことも、今回の結果にプラスに作用したかもしれません。

また、学科競技の問題が難しかったことも、優勝への自信をかげらせました。1万問以上の問題を解いてきたにもかかわらず、見たことがないタイプの問題が出題され、少し動揺しました。消去法で答えを考え、結果的にその回答は正解だったのですが、今まで解いてきた問題の数からくる自信と、それに基づく冷静さが功を奏したと思います。初挑戦で初優勝できた秘訣があるとすれば、「学科競技対策を徹底的にやりこんだこと」だといえます。

優勝を確信できた瞬間はありませんでしたが、本番ではうまくいったことに関しては、手応えがありました。練習ではなかなかうまくいかなかったのですが、本番ではドンピシャのタイミングで最後のパイロンを回ることができ、最後の最後に勝負強さを発揮できてうれしかったです。

――受賞の感想をお聞かせください。

正直まだ実感は湧いていませんが、まずは指導者の方や仲間、家族や職場の皆様といった方々に感謝を伝えたいです。私には、高校2年生の息子、中学校1年生の娘、小学校3年生の息子、保育園児の息子と、4人の子どもがおり、試験対策の邪魔にならないようにと、一人で子どもの面倒を見てくれるなど、私が勉強に打ち込める環境づくりをしてくれた妻に、心から感謝しています。ドラコン挑戦のために勉強していたことは、子どもたちも理解しており、高校のテストの成績が芳しくなかった長男は、私が都知事賞を受賞したことを知ると、「親父が必死に勉強して、東京で1位になったのはすごい。僕も勉強しよう！」と学業にも打ち込むようになり、その結果、学年2位になりました。自分が勉強に励む姿を見せることで、子どもに好影響をもたらすことができたのは、父親としてうれしい出来事でした。

また、仕事を調整して自分を大会に送り出してくれたり、休日にもかかわらず、全国大会の会場へ応援に来てくれたりした職場の仲間や上司には、感謝してもしきれません。ドラコン挑戦で新たにした「初心を忘れない」、「当たり前のことを当たり前にやる」という安全運転に関する心がけを、今後の仕事の中でも継続していきたいです。

――大会への挑戦を考えているドライバーにメッセージをお願いします。

今回出場してみて、「トラックドライバー・コンテストに挑戦することは、トラックドライバーとして働く上でプラスしかない」と心から思いました。試験対策に日々取り組み、毎日の積み重ねを自信にしていくことは、日頃の安全運行に直結しますし、「毎日欠かさず交通安全のことを学んでいたい」という自分の姿勢が、自分の仕事の質を向上させている、という感覚も抱くようになりました。また、交通法規に関する問題を解くことで、「この問題は日頃運転する際のこんな場面に活かすことができる」という気付きや学びを多く得ることができます。

これからは、ドラコン挑戦を通じて私が学んだことを、「次は自分が挑戦したい」と言ってくれている後輩たちに教えていきたいです。「交通安全のために何を学び、仕事にどう活かしていくべきか」というバトンを繋いでいくことが、私の使命だと思っています。



4トン部門 優勝

二度の挑戦支えた周囲の協力に感謝
「法規通りの走行」が安全運転の礎に

国分（こくぶん） 勇治（ゆうじ）さん
西濃運輸㈱福島支店（福島県代表）

私の父親もトラックドライバーで、子どもの頃から運転に興味があったものの、高校卒業後は別の職種に就きました。しかし、「やはりトラックドライバーになりたい」と21歳で転職し、トラックドライバー歴は12～13年です。日頃は4トンのウイング車に乗務し、地元の集配業務を担当しています。

全国大会出場は、第55回大会に続き2回目でした。前回も学科競技に苦戦したのですが、今回も学科競技が難しく、過去のトラウマが蘇ってきた部分もありつつも、今回の挑戦に向け、改めて学科競技対策に注力してきたことで、優勝という成績を残すことができたのだと思います。出場を支えてくれた家族や、支店長、マネージャーをはじめとした支店の仲間、指導者の方々など、ご協力いただいたすべての方に感謝を伝えたいです。

安全運転のために普段から意識していることは、「法規通り走る」ということです。「学科競技の問題文に書いてあるような正しい方法で、実際に車両を運転できるようになる」ということが最も重要だと、私は考えます。法規の実践こそが、学科競技・実科競技の高いレベルでの両立に繋がるのではないかと思います。

大会への参加を通じて、法規や走行について学習と実践を重ねてきた中で、「自分だけがこうした内容を分かっていても意味がない」と感じました。今後は、これからドラコンに出場する方々にしっかりと自分の学んだことを伝え、その中で、学びが皆に意識付いていくことが、安全運転に繋がるのだと信じています。





トレーラ 部門優勝

強い気持ち切らさず「二度目の正直」
大会でも日々の運転でも最重視した「防衛運転」

片桐（かたぎり） 拓哉（たくや）さん
日本通運㈱神戸支店ロジスティクス部輸送センター（神戸）（兵庫県代表）

「車の運転が好きだったから」という理由でトラックドライバーになりました。トラックドライバー歴は12～13年で、普段は海上コンテナを輸送しています。

私が乗務しているトレーラという車種は、トラックの中で最も大きな車であり、「けん引免許を取得して、一番大きい車に乗ることができる喜び」を強く感じることのできる車両です。運転席の位置が高く、他の車両とは見える景色も違い、他車の様子もよく見えます。

そうしたことが、トレーラを運転することの大きな魅力だと感じています。

全国大会には昨年も出場し、今年は2回目の挑戦でした。大会初日、会場に着いた瞬間、「今年はやってやろう」という気持ちがふつふつと湧き上がってきましたし、初日も2日目も、その「絶対に勝ってやる」という強い気持ちを切らすことなく大会に臨むことができました。今日ここに至るまで、いろいろな方々が業務のお忙しい中、快く送り出し、応援をしてくださっていたので、そんな皆様のためにも優勝という結果が出たことをうれしく思っています。

ドラコン対策として、私は日々「防衛運転」をすることに気を付けていました。状況をいち早く読み取って対策を立て、私が起こす事故だけではなく、他人が起こす事故も含めた、あらゆる事故が防げるように、日々気を付けて運転しています。この大会に出て取り組んだことは、絶対に日々実践していかなければならないことなので、今後も決して手を抜かず、日々の点検・走行に努めていきたいです。





女性部門 優勝

キャリア3年で手にした優勝トロフィー
「ドラコン挑戦で得た学び」活かし続けたい

岡部（おかべ） 桃子（ももこ）さん
FーLINE㈱北関東支店尾島物流センター（群馬県代表）

普段の担当業務は、大型トラックとトレーラによる食品の配達です。トラックドライバーになったきっかけは、「フル免許」の取得に挑戦する中で、大型トラックの免許を取得した際に、「せっかく大型トラックの免許を取ったのだから、これを仕事にしよう」と思い、トラックドライバーの仕事を始め、キャリアは3年です。大型免許・けん引免許はもちろん二種免許まで全部取得し、「フル免許」の夢を実現しました。

日頃の運転で心がけていることは、初心を忘れないことで、教習所で習ったことをしっかり実践できるように気を付けて運転しています。仕事をしていて楽しいと感じるのは、「海なし県」の群馬県から、トラックに乗って海のある土地へ配達に行けるときです。

全国大会出場は、会社のすすめで出場した昨年の第57回大会に続き、今年で2回目でした。前回出場時は緊張から冷静さを欠き、うまくいかなかった部分があったので、今年は落ち着いてできるように意識して臨みました。今年は学科競技が非常に難しく、優勝できるとは思ってもいなかったのですが、後退スラロームの際に、とてもうまく後退の指定位置で停止できたことが鮮明に印象に残っています。

優勝のこの喜びを、勤務する尾島物流センターの仲間にいち早く報告したいです。「ドラコンに出場するから、点検や運転技術を磨く」ということではなく、ドラコン挑戦で学んだことを、今後も普段の点検や運転技術に活かし続けていきたいです。





スノーシーズン到来 冬季における安全運行特集

△△△ 雪道でのトラブルを防ぐために △△△

三星運輸株式会社（山形県東根市）

雪道の安全運行を支える「事前準備」と「情報収集」

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両の立ち往生などが各所で発生しています。平野部では降雪していなくても、山間部等に入ると積雪しているところもあるため、雪への適切な準備が求められます。

そこで本特集では、積雪の多い地域を運行するトラック運送事業者を取材し、冬季に向けた対策の重要性について紹介します。

今回は、山形県東根市の三星運輸㈱における取り組みです。

冬用タイヤへの適切な交換と点検
雪道走行への安全指導を徹底


小林　達弘
常務取締役


小松　晃一
本社営業所業務部長

三星運輸㈱（小林功代表取締役社長）は、米や青果物等の農作物を関東地方や関西地方などに輸送しているほか、引越輸送や倉庫事業も行っているトラック運送事業者である。

同社ではスノーシーズンへの備えとして、毎年11月になると冬用タイヤへの交換を行っている。同社は、関連会社として本社に隣接した場所に自動車整備工場（㈲三星オートサービス）を有しているものの、整備工場のスタッフは3人ほどと少ないため、同社のトラックに関してはドライバーもスタッフと一緒に作業を行っている。また、タイヤ交換作業後の増し締めについても、基本的にはドライバーが行っている。同社は、全日本トラック協会が実施している助成制度（関連7面）を活用して大型車用トルク・レンチを導入しており、トルク・レンチの正しい使い方について習熟度を高めた上で、ドライバーが自ら増し締めを行う。


同社では11月になると冬用タイヤへの交換を実施。交換作業は同社のドライバーが行っている

「自分が乗務する車両の状態を的確に把握してもらいたいとの思いで、当社ではタイヤ交換作業にドライバーを関わらせています」（小林達弘常務取締役）

また、雪が降り始める前にはタイヤチェーンの点検、脱着方法の確認も行っている。点検では、リンクが曲がっていないか、溶接部分に亀裂がないか、錆が進んでいないか、装着金具が変形していないかなどについて丁寧に確認している。


雪が降り始める前には、タイヤチェーンの点検や脱着方法の確認を行っている


スノーシーズン間近となる10月・11月の安全会議では、雪道走行に関する指導を行っている


配車係が営業所内の大型モニターで車両の位置を確認（写真上）。悪天候が見込まれる地域に向かうドライバーには電話連絡を入れてルート変更を指示する（写真下）。到着が遅れる場合には、発・着荷主にも連絡をしている

さらに、同社では雪道走行に関するドライバーへの安全指導も実施している。同社では毎月1回安全会議を行っているが、10月や11月の安全会議では、山形県警や山形県トラック協会（小松洋一会長）が作成した雪道の安全走行に関する資料などを使用しながら、指導を徹底している。

「タイヤチェーンは安全に直結する重要な装備のひとつです。スノーシーズン直前にしっかりと点検を行うことで、装着中のトラブルを防ぐだけでなく、急な降雪時にもタイヤチェーンを確実に使用できるという安心感にも繋がります」（本社営業所業務部　小松晃一氏）

気象・道路情報をこまめに収集
状況に応じた運行ルート変更で安全確保

同社では先述の通り、主に関東地方と関西地方への輸送を行っている。

関東地方への輸送の場合には山形自動車道または東北中央自動車道経由で、東北自動車道を利用して関東方面に向かうことが多い（地図参照）。また、宮城県仙台市に営業所があることから、国道48号経由で関山峠を越えることもある。一方、関西地方への輸送では、国道113号経由で新潟県新潟市に出て、日本海側を通って関西地方に向かうケースが多い。

いずれのルートも豪雪地帯を運行することになるため、悪天候に伴う運行の中止や運行時間の変更を行うにあたっては、国土交通省が定めた「異常気象時における措置の目安」（二次元コード）を踏まえた上で、発荷主や着荷主とも連携を図りながら、適切な対応を講じている。



例えば、関西方面への輸送に際して、北陸地方で大雪となって高速道路の通行止めが見込まれる場合には、雪の影響の少ない関東経由に輸送ルートを切り替える。その場合、北陸経由に比べて時間がかかることから、到着時刻が遅れることを迅速に発・着荷主に連絡し、了解を得ているという。

「近年、大雪が見込まれる際に大規模な交通規制が行われるようになったこともあり、運行ルート変更に伴う遅延に対する荷主の理解は深まりつつあると感じています」（業務部　小松氏）

気象情報や道路交通情報の収集に関しては、インターネットで逐次確認した上で、業務前点呼の際にドライバーに対して配送先や運行ルートの気象や道路に関する情報を伝えるとともに、「運行中においても、道路情報表示板などで通行止めや規制等の最新情報を確認し、運行に無理のない、適切なルートを走行するように」と注意喚起を行っている。

さらに、運行途中の車両の状況については、車両に搭載されたデジタルタコグラフが動態管理に対応していることから、営業所内の大型モニターに映し出される車両の位置を確認しながら、悪天候が見込まれる地域に向かおうとしている車両に対しては、配車係がドライバーに連絡を入れて、ルート変更を指示するなど、刻々と変化する気象状況に対し、何重にも対策を講じている。

なお、同社では運行中のドライバーとの連絡に際しても緊急度に応じてデジタコのメール機能、スマートフォンのメッセージアプリ（ＬＩＮＥ）、電話を使い分けている。

雪道走行時のリスクを決して軽視せずに
万が一の事態を想定した備えを

最後に、降雪の少ない地域のトラック運送事業者に対し、雪道の備えに関するアドバイスを小林常務に聞いた。

「運行途中で立ち往生などのトラブルに遭遇してしまうと、ドライバーが命の危険にさらされることになりかねません。雪による運行上のトラブルを防ぐという観点から、雪道を決して軽視することなく、『トラブルは必ず起きるものだ』と捉え、早めのタイヤ交換やチェーンの点検、さらに、最悪の事態を想定して、運行中止や迂回の判断を行うなど、万全な備えをした上で乗務に臨んでいただきたいと願っています」（小林常務）

会社概要

会社名	三星運輸㈱
代表者	代表取締役社長　小林　功
本社	山形県東根市大字蟹沢1936
設立	昭和47年10月19日
資本金	9,000万円
従業員数	95人（うちドライバー54人）
車両台数	59台

トラック運送事業者のための

経営のヒント

第380回 迷惑な「閉店セール」と悲喜こもごも

物流ジャーナリスト　森田 富士夫

年間を通して毎日のように「閉店セール」をしている小売店がある。そんなチラシや垂れ幕を見ても「またか」と、最近は誰も驚かないだろう。だが、運送会社の「閉店セール」は百害あって一利なしで迷惑だ。

運送事業者の「閉店セール」とは何か。これから予定されている「事業許可更新」に関してである。「おそらく自分の会社は事業許可を更新できないだろうと覚悟している事業者がいる。中小事業者の多くはオーナー経営なので、現在の許可が有効な間に、できるだけ個人的に蓄財してから撤退しようと考える事業者が増えてきた」というのだ。

これらの事業者は「閉店セール」の低運賃で仕事を取り、ドライバーには安い単価の歩合制賃金にして長時間働かせる。事業許可を更新しなければならないリミットまで「閉店セール」を続け、更新できれば儲けもの、更新できなければ撤退すれば良いので、それまでにできるだけ蓄財しようというのである。ドライバーの中にも、いくつかの運送会社を経由して、そのような経営者の会社に行きつく人たちがいるようだ。

このような「『閉店セール』をしている事業者が、この地域にもいる」という話を全国各地の取材先で聞く。「適正原価」や「事業許可更新制」などによってドライバーの労働条件を全産業並みに改善し、健全な業界を構築しようとしている最中に、それに逆行するような事業者が増えているのでは、真面目な事業者からすると嘆かわしい事態といえる。トラック・物流Gメンや、適正化事業実施機関などの協力を得て、業界が一致して「閉店セール」の防止に努めなければならない。

一方、「事業許可更新制」に関連して悲喜こもごもの人たちがいる。まず「悲」からみると、トラックディーラーやリース会社の営業担当者などはその代表格といえる。「事業許可が更新できない事業者に深く入り込んでいた営業担当者は悲惨だ。会社としても、販売してまだ完済できていない車両（リース契約途中）がたくさんある場合、どのようになるのだろうか」。このようなことから、「事業許可更新制」の導入以前から、「危ないと判断された事業者には、代替や増車などが実質上ストップされるケースも出てくるのではないか」といった見方もある。もちろん、修理なども現金払い以外では応じてもらえなくなる。

一方、「事業許可更新制」の施行を心待ちしている「喜」の人たちもいる。代表的なのは行政書士だ。「事業許可更新の申請書類などを自社で作成できない事業者が少なくない。行政書士にとってはビジネスチャンスになる」からだ。

爽快明快 あなたは解ける!!

ヨコのカギ

1　トラックの○○○にはクレーンが搭載されたものも
2　ママのこと
3　力士がまきます
4　ニッコリ笑うと見えます。リスのは一生伸びるそうです
5　美容○○　平等○○
6　愛犬がしていることも
9　旗。チェッカー○○○○
11　○○ボディは荷物を乗せるところが箱型になっています
14　○○○○車は生コンクリートの品質を保ったまま運べます
15　語り。○○○○○試験、○○○○○筆記
16　富士五湖の一つ。五湖の中で透明度が一番高いそうです
18　ロサンゼルスの通称
19　サービス○○○で休憩しよう
21　ほっそりした顔の犬
23　○○につく＝寝る
24　バラにあります

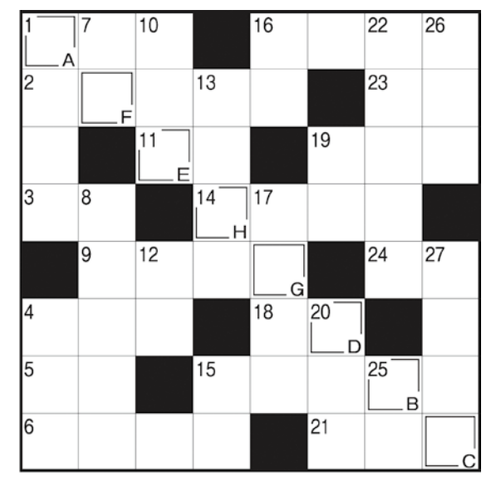
タテのカギ

1　フォークリフトを使ってすることも
4　競馬や飛行機で使う距離の単位
7　青年○○　消防○○
8　ディフェンスは守備。攻撃は
10　○○○の白うさぎは大国主命に助けられました
12　ロバと馬の間に生まれました
13　ひそかに何かする。忍者をこう呼ぶこともあります
15　紫っぽい青
16　霧よりは見通しがききます
17　心配や気がね。部下と上司の間で○○○○が絶えない
19　ルアーはにせものの○○
20　バラバラにするとイクラ
22　メイン○○○○○は大通り
25　ラッパ形の花が咲きます
26　カカオが原料の飲み物
27　ダブルプレーともいいます

答え
A
B
C
D
E
F
G
H

※解答は、次号に掲載予定です。

クロスワードを解いて二重枠に入った文字をAから順に並べてできる言葉は何でしょう？



パズル制作：ニコリ

冬季における安全運行特集

雪道での立ち往生に注意！

積雪・凍結路では「冬用タイヤ装着」「チェーンの携行・装着」を徹底！

道路で大型車が立ち往生すると、深刻な交通渋滞や通行止めを引き起こします。

積雪・凍結路では、必ず適切な冬用タイヤを装着するとともに、チェーンを携行し、早めの装着を心がけてください。

ここでは、国土交通省が制作したリーフレット「雪道での立ち往生に注意！（二次元コード）をもとに、大型車の冬用タイヤとチェーンの注意事項について紹介します。

①冬用タイヤの装着について

積雪地域で運行する場合、または非積雪地域でも積雪予報時に運行する場合は、冬用タイヤを全車輪に装着しましょう。

冬用タイヤ装着の際は、「プラットホーム」等による残り溝50％以上の確認を徹底するとともに、タイヤの種類（スタッドレスタイヤ、オールシーズンタイヤ等）に注意しましょう。

図1

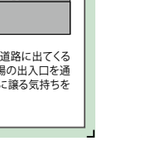


残り溝深さが「プラットホーム」に達している状態。冬用タイヤとして使用できません。

なお、オールシーズンタイヤは、ちらつく程度の降雪で「路面と一部接触可能な積雪状況」を想定したタイヤとされています。雪氷路上の性能は、夏用タイヤよりは高いものの、スタッドレスタイヤと比べると低いため、過酷な積雪路・凍結路での使用は推奨できません。

夏用タイヤに比べ、雪上でのグリップ指数が125％以上確保されているタイヤには、「スノーフレークマーク」（図2）が表示されているので、路面を覆うほどの過酷な積雪路・凍結路で運行する場合は、スタッドレス表記（国内表記）またはスノーフレークマーク（国際表記）が表示されている冬用タイヤを全車輪に装着しましょう。

図2

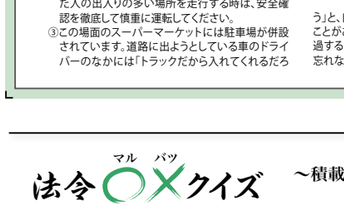


②チェーンの携行・装着について

チェーン（図3）については統一的な性能要件はありませんが、チェーンを駆動軸に装着した場合、一般的に冬用タイヤよりも積雪・凍結路での発進・登坂性能が向上します。

大雪警報が発表されるなど、相当量の積雪が見込まれる場合等にはチェーンを携行し、装着可能な環境では適切なタイミングで装着しましょう。特に、雪道で立ち往生が発生しやすい車両においては、積雪地域で運行する場合、非積雪地域でも数センチ以上の積雪予報時に運行する場合、または勾配の大きい道路を運行する場合等においてチェーンを携行するなど、特に注意が必要です。

図3



大型車用金属チェーン

チェーンの装着にあたっては、サイズが不適切であったり、締め方が不十分であったりすると、タイヤとの間で滑りが生じ、効果が得られないことにタイヤに接触するような新雪の深い積雪路では走行困難となります。そのため、運行前に道路・気象情報を確認し、運行可否の判断や運行経路を検討するようにしましょう。

なお、交通渋滞等を引き起こした運送事業者等には監査が行われ、積雪・凍結路走行のために講じた措置が不十分と判断されれば処分の対象となります。

③特に雪道で立ち往生が発生しやすい車両

図4では、立ち往生が発生しやすい傾向にある車両を紹介しています。

図4



降雪時には、立ち往生する前に早めのチェーン装着を心がけましょう。

注意し、適切に装着しましょう。また、立ち往生した後の装着は極めて困難であることに注意し、

④性能限界

冬用タイヤおよびチェーンのいずれも性能限界があり、万能ではありません。例えば、車両のバ

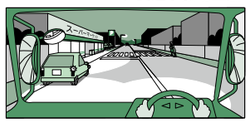
この角を基準に拡大率を220％に設定すると、A4サイズでプリントできます。

（2面）

危険予知訓練（KYT）シートの解説

▶交通事故防止編

あなたは、夜間の片側1車線の道路を走行しています。自車の左前方には発進しようとしている車がいます。またその前方にはスーパーマーケットがあります。この場面にはどのような危険がありますか。また、危険を避けるためにはどのような運転をすればよいでしょうか。考えてみましょう。



どのような危険がありますか？

①発進してきた車と衝突する危険があります（図1）。
②スーパーマーケットに出入りする歩行者と衝突する危険があります（図2）。
③スーパーマーケットの駐車場から出てきた車と衝突する危険があります（図3）。

どのような運転をすれば危険を避けることができますか？

①自車の直近には、右ウインカーを点灯している車がいます。漫然と通過しようとすると、発進してきた車と衝突する危険があります。この場面では、まず減速して、発進しようとしている車の動静を確認しましょう。発進してきそうな場合は、一時停止して先に行かせましょう。自ら事故を起こさないだけではなく「他車に事故を起こさせない運転」を心がけることも、プロドライバーの責務です。
②夜間の運転では、明るいところに注意が集中してしまい、すぐ近くの暗闇への注意が疎かになりがちになります。この場面では、スーパーマーケットの明るいところに注意が偏ると、対向車線の横断歩道を横断してきている歩行者を見落とす危険があります。明るい場所の近くには、歩行者などの危険が潜んでいることを予測して、慎重に運転しましょう。また、漫然と運転していると、スーパーマーケットから出てきた歩行者と衝突するおそれがあります。夜間、スーパーマーケットやコンビニエンスストアといった人の出入りの多い場所を走行する時は、安全確認を徹底して慎重に運転してください。
③この場面のスーパーマーケットには駐車場が併設されています。道路に出ようとしている車のドライバーのなかには「トラックだから入れてくれるだろう」と、自車が接近していても道路に出てくることがあります。建物や駐車場の出入口を通過する時は、安全確認とともに譲る気持ちを忘れないようにしましょう。

図1

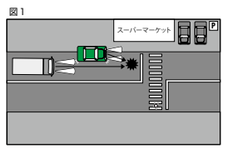


図2

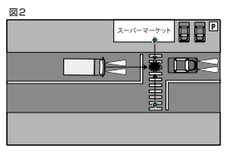
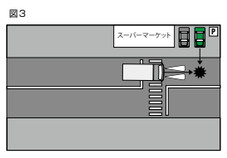


図3



法令○×クイズ　～積載編～

【解答】3面に問題

❶ ×（道路交通法第57条第3項）貨物が分割できず積載重量等を超えることとなる場合において、出発地警察署長が当該車両の構造又は道路もしくは交通の状況により支障がないと認めて積載重量等を限って許可をしたときは、制限を超える積載をして車両を運転することができる。

❷ ○（道路交通法第58条の2）警察官は、過積載をしていると認められる車両が運転されているときは、当該車両を停止させ、並びに当該車両の運転者に対し、自動車検査証、その他政令で定める書類の提示を求め、及び当該車両の積載物の重量を測定することができる。

❸ ○（道路交通法第71条第4号）貨物の積載を確実に行うなど、当該車両等に積載している物の転落もしくは飛散を防ぐため必要な措置を講じること。

❹ ○（道路交通法施行令第22条第3号）積載物の長さは、自動車の長さにその長さの10分の2の長さを加えたもの。

❺ ×（道路交通法施行令第22条第4号）積載物は、自動車の車体の左右から自動車の幅の10分の1の幅を超えてはみ出さないこと。

まちがいさがし

ほっと一息

30か所みつけられるかな？

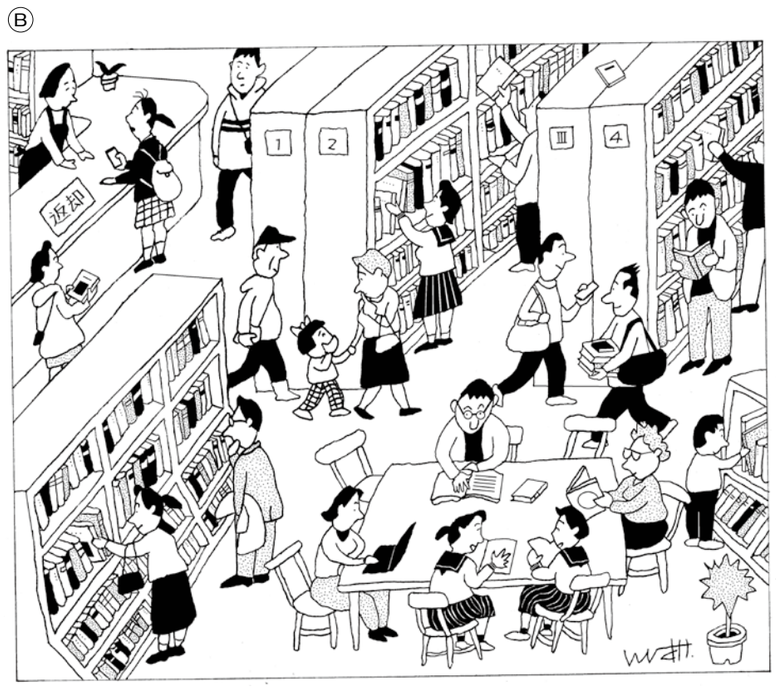
テーマ「図書館」

【作画】前川しんすけ

Ⓐ



Ⓑ



Ⓐの絵と異なる箇所30か所についてⒷに○をつけてください（印刷の汚れやカスレは間違いに含みません）。

【応募方法】ⒶⒷ2つの絵には30か所の間違いがあります。Ⓑの絵を切り取るかコピーして、郵便はがきに貼ってお送りください。郵便番号、住所、氏名、会社名ならびに『広報とらっく』に対するご意見、ご感想もお書きください。正解者の中から抽せんで20名様に記念品を差し上げます。

【締め切り】令和8年11月30日㈪（当日消印有効）

【宛て先】〒160-0004 東京都新宿区四谷3丁目2番地5 全日本トラック総合会館（公社）全日本トラック協会 広報部

【発表】当選者の発表は、賞品の発送をもって代えさせていただきます。「まちがいさがし」の正解は、12月10日号（予定）の本紙に掲載予定です。皆様のご応募をお待ちしています。
※ご記載いただいた個人情報の取り扱いについては、「公益社団法人全日本トラック協会 個人情報保護方針」に準じます。

全ト協

「安全装置等導入促進助成事業」を活用してトルク・レンチを導入

適切なトルク管理を行い　車輪脱落事故防止対策の徹底を！

全日本トラック協会では令和5年度から、「安全装置等導入促進助成事業」の助成対象装置に、大型車用「600N・m」以上の締付能力を有するトルク・レンチを追加して、導入時の助成を実施している（自立型トルク・レンチ、トルクセッター型インパクトレンチも対象）。なお、対象型式は所属トラック協会の規定によるとしている。

助成対象となる事業者は、車両総重量8トン以上の事業用トラックを管理する事業所。1事業所1台、助成額は取得価格の2分の1（上限3万円）。

事業の詳細は、全ト協ホームページ（二次元コード）を参照。また、申し込みや申請期間等の詳細については、所属の都道府県トラック協会に問い合わせのこと。

東海電子株式会社　無料セミナー

11月26日（木）13:00-16:20　会場　TKP品川カンファレンスセンターANNEX カンファレンスルーム8

対面点呼の時代は無料開催 もう終わる？　実機体験・相談できます！

今から始める自動点呼セミナー　東京開催

講師：當山 雄貴

講師：彦田 誉浩

WEB開催
11月18日（水）13:30-14:30

MobileII ユーザー必見　現場の運用はどう変わる？

ALC-MobileⅡ と ALC-MobileⅢ 徹底比較 & 導入ポイント解説

WEB開催
11月19日（木）13:30-14:30

Healthcare Webinar VOL.11

なぜ人はお酒を飲むのか

飲酒の基礎知識と、飲酒の科学から見えてきたこと

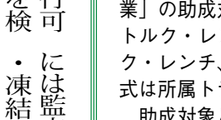
東海電子株式会社
https://www.tokai-denshi.co.jp

詳細は東海電子公式サイトをご確認ください　東海電子　セミナー　検索

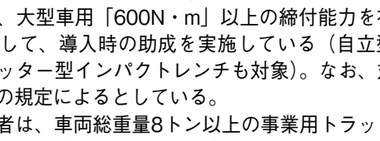
プラスチック

Pパレットの返却にご協力ください！

●回収対象パレット
（ビールプラスチックパレット
通称：Pパレ）



・サイズ：90cm×110cm



・側面に「加盟社名」や「Pパレ共同使用会管理」の印字あり

Pパレは、一般社団法人Pパレ共同使用会の
加盟社（メーカー）が購入・所有し資産として管理
の上、共同使用して回収・再利用しております。

お手元のパレット、こんな使い方してませんか？

加盟社以外の商品の輸送・保管・荷役に使用するのはNGです！



加盟社以外の商品の輸送に　加盟社以外の商品の保管に　加盟社以外の商品の荷役に

国内酒類・飲料メーカーなど140社超が加盟！
一般社団法人 Pパレ共同使用会
〒104-0061 東京都中央区銀座1-16-7 銀座大栄ビル10F

＼ このような違法行為に気づいた方はご連絡ください。／
0120-952-259　Pパレ共同使用会　検索

全ト協が要望していた手数料見直しでパブコメ

国交省　現行5千円から3千円へ

「特殊車両通行確認制度」の車両登録更新手数料引下げへ

国土交通省は10月23日、「車両制限令の一部を改正する政令案」に関するパブリックコメントの募集を開始した（二次元コード①）。改正案では、一定の幅や長さ、重量などの制限値を超える限度超過車両の車両登録更新手数料（以下「登録更新手数料」）を、現行の申請1件5000円から3000円へ引き下げるとしている。意見募集期間は10月23日から11月21日16時30分まで。公布は12月中、施行は令和9年1月1日を予定している。

全日本トラック協会は令和7年12月24日、国交省道路局に対し「特殊車両通行制度に関する要望」を行い、特殊車両通行確認制度について利用しやすい手数料への見直しや道路情報便覧への収録拡大、新設道路の迅速なデジタル化などを求めており、全ト協が要望していた制度改正案の一部が進展する。

二次元コード①

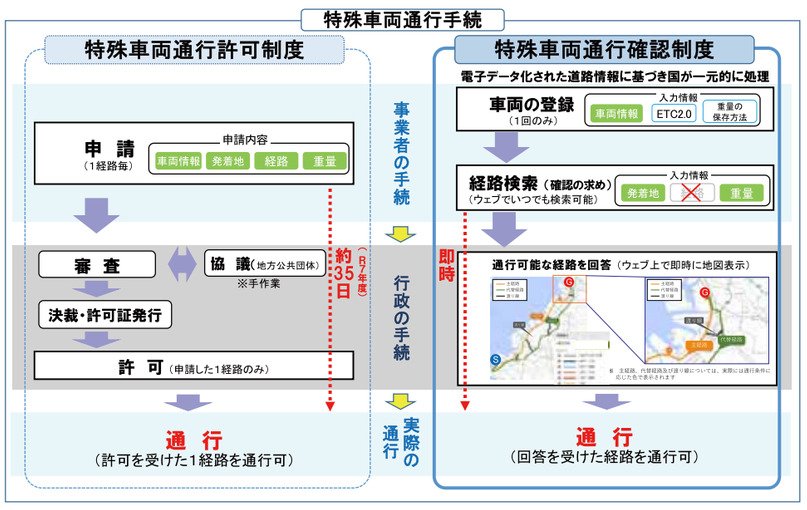
特殊車両通行確認制度とは

道路法では、車両の幅や長さ、重量などが一般的な制限値を超える車両を「特殊車両（限度超過車両）」とされており、道路を通行する際には、通行可能経路の確認や通行許可が必要となる。

従来は、特殊車両を通行させる際に「特殊車両通行許可制度」（二次元コード②）に基づき経路ごとの申請を行い、道路管理者による審査を受けなければならなかった。そのため、利用する経路が多いトラック運送事業者では、申請手続きや審査待ちが大きな負担となっていた。

こうした課題を改善するため、国土交通省は令和4年4月から「特殊車両通行確認制度」を導入した。本制度では、ETC2・0車載器を搭載した車両を事前登録しておき、通行させる際にオンライン上で出発地と目的地と積載貨物の情報を入力するだけで、通行可能経路の確認が可能となる。車両とあらかじめデータベース化された道路情報に基づき、システムが通行可能な経路を確認する仕組みであり、従来の特殊車両通行許可制度とは考え方が大きく異なる。

二次元コード②



厚労省

11月は「しわ寄せ」防止キャンペーン月間

無理な取引の「しわ寄せ」を防ぐために　取引条件の改善を進めましょう！

大企業・委託事業者による長時間労働の削減等の取り組みが、取引先中小事業者への「しわ寄せ」防止のための環境整備に努めています。

ここでは、厚労省『しわ寄せ』防止特設サイト」（二次元コード①）から、取引先中小企業者の事業主が確認すべき事項について紹介します。

二次元コード①

1 「しわ寄せ」を防ぐためのこれまでの取り組みについて

働き方改革の推進に合わせて「しわ寄せ」防止に向けた法改正を順次実施

働き方改革を推進するための関係法律の整備に関する法律（平成30年法律第71号。以下「働き方改革関連法」）により改正された労働基準法（昭和22年法律第49号）に規定する罰則付きの「時間外労働の上限規制」や「年5日の年次有給休暇の確実な取得」をはじめとする改正事項が順次施行される中、大企業・親事業者による長時間労働の削減等の取り組みが、取引先中小事業者に対する適正なコスト負担を伴わない短納期発注、急な仕様変更、人員派遣の要請および附帯作業の要請などの「しわ寄せ」を生じさせていることがあります。

平成30年12月に下請中小企業振興法（昭和45年法律第145号）第3条第1項の規定に基づく振興基準が改正（平成30年経済産業省告示第258号）され、親事業者は、①自らの取引に起因して、下請事業者が労働基準関係法令に違反することのないよう配慮すること、②やむを得ず、短納期または追加の発注、急な仕様変更などを行う場合には下請事業者が支払うこととなる増大コストを負担すること――などが新たに盛り込まれました。

また、働き方改革関連法により改正された労働時間等の設定の改善に関する特別措置法（平成4年法律第90号。労働時間等設定改善法）では、他の事業主との取引を行う場合において、長時間労働に繋がる短納期発注や発注内容の頻繁な変更を行わないよう配慮することが、事業主の努力義務となっています（平成31年4月1日施行）。

前述のようなことから、適正なコスト負担を伴わない短納期発注、急な仕様変更、人員派遣の要請などの「しわ寄せ」が行われることがないよう、厚労省・中企庁・公取委は「大企業・親事業者の働き方改革に伴う下請等中小事業者への『しわ寄せ』防止のための総合対策」（二次元コード②）を取りまとめ、緊密な連携を図りつつ、「しわ寄せ」防止に向けた取り組みを推進しています。

二次元コード①

2 こんな時はどうする？

大企業等と取引先中小事業者は「共存共栄」「しわ寄せ」を防ぎ適正取引を推進

「振興基準」は、受託中小企業の振興を図るため、中小受託事業者および委託事業者のよるべき一般的な基準として定められたものです。

コラムでは、振興基準をもとに、「しわ寄せ」を防ぐための取り組みについて紹介しています。

二次元コード②

コラム　こんな時はどうする？

①労務費、原材料費、エネルギー価格費のコストが増加してしまった
⇒「労務費の適切な転嫁のための価格交渉に関する指針」（二次元コード③）を用いて、労務費の上昇分を適切に転嫁できるよう協議しましょう。
⇒特に原材料費やエネルギーコストについては、高騰があった場合には、適切なコスト増加分の全額転嫁を目指しましょう。

②やむを得ず短期発注や急な仕様変更を行うことになってしまった
⇒残業代などのコストは委託者が負担しましょう。
⇒働き方改革を阻害する取引を行わないよう、取引条件を改善しましょう。
（例）・無理な短納期発注への納期遅れを理由とした受領拒否や減額
・過度に短納期となる時間指定配送、欠品対応に起因する短いリードタイム、適正なコスト負担を伴わない多頻度小口配送など

③発注内容を変更することになってしまった
⇒不当なやり直しが生じないよう配慮しましょう。
⇒長期発注計画を示すなど、発注の安定化に努めましょう。

二次元コード③

「早い・簡単・便利」が大きな特徴

確認制度のメリットとして「早い」、「簡単」、「便利」の3点を挙げることができる。

メリット①　早い　即日通行が可能

従来の許可制度では一定の審査期間を要するが、確認制度では、特殊車両の利用が多い主要な道路ネットワークにおいて、オンラインで通行可能経路を確認できる。対象となる経路で即日で結果を得られるため、従来の許可制度に比べて迅速な運行計画を立てることができる。

メリット②　簡単　繰り返し利用で負担軽減

確認制度では、あらかじめ登録した車両情報を繰り返し利用できるため、新たな経路が発生し、新規で通行可能経路を確認する場合においても、車両諸元等を入力する手間を省くことができる。また、通行経路についてもシステムが自動的に検索を行うことから、従来の許可制度のように利用者自らが折進する交差点などを設定する必要がない。特に、同一車両による輸送を継続的に行う運送事業者にとっては、申請に要する事務作業の負担軽減に繋がる。

メリット③　便利　交通状況の変化にも即応可能

確認制度では、「2地点双方向2経路検索」や「都道府県検索」といった機能を利用することができ、輸送内容や運行形態に応じた経路確認が可能。また、主経路に加えて代替経路も取得できることから、交通の状況の変化や運行計画の変更にも対応しやすくなる。更に確認結果を短時間で取得できるため、急な輸送依頼への対応や配車計画の見直しを行う際にも活用しやすく、利便性の向上を図ることができる。

利用可能な道路網を拡大

確認制度を利用できるのは、データベース化され、自動的に審査できる道路ネットワークが前提となる。

経路中に未収録道路が含まれる場合や、制度の対象外となる区間を通行する場合には、従来の許可制度による申請が必要になる場合がある。

全日本トラック協会では令和7年12月の要望の中で、都道府県道や市区町村道を含めた道路情報便覧への収録拡大や、新設道路の迅速なデジタル化を求めている。出発地から目的地までを確認制度だけで完結できる環境整備が、トラック運送業界のとりわけ特殊車両を日常的に利用する事業者にとって輸送効率化に直結するためである。

なお、国交省において、道路情報便覧への収録拡大や個別協議箇所の削減など、利用可能な道路ネットワークの拡大に向けた取り組みが進められており、確認制度の対象道路は着実に拡大している。

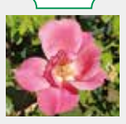
継続利用者は更新忘れに注意！

車両登録の有効期間は5年間で、有効期限を過ぎると更新ではなく新規登録扱いとなる。この場合、今回引下げの対象となる登録更新手数料ではなく、新規登録手数料が必要となる。

また、その車両登録に基づいて取得した通行可能経路の「確認回答書」も利用できなくなるため、継続利用者は登録の有効期間の管理が重要となる。

なお、更新申請は有効期限満了日の90日前から行うことができる。有効期限を過ぎると新規登録扱いとなるため、継続利用者は計画的な手続きを心がけたい。

四季折々 313



2026・11・5

▼皆様ご存知のJR山手線は、都内を一周する全長34・5キロメートルの名物路線でもあり、通勤・通学の主要路線でもあります。かつて、「まあるい緑の山手線　真ん中通るは中央線」という某企業の軽快なテレビCMがありました。▼山手線は東京23区の11区を通過していますが、その内側の新宿区には「谷」の付く町名が多く存在します。主な地名は「市谷」を冠する地域と「四谷」を冠する地域です。江戸時代に遡ると、東京の古い地名では「谷」を「タニ」ではなく「ヤ」と読む傾向が主流だったようです。武蔵野の大地が川や雨により削られてできた起伏に富んだ「摺鉢状の複雑な地形」が、谷地形を形成したといわれています。例えば新宿通りを左右に歩けば少しづつ道路が傾斜していくのが足下からつぶさに分かります。▼そして、四谷と言えば日本で最も有名な怪談として四代目・鶴屋南北作の歌舞伎狂言『東海道四谷怪談』が広く世に知られています。貞淑な妻お岩を身勝手な理由で殺め、立身出世を目論んだ伊右衛門でしたが、最後はお岩の怨念により復讐される粗筋です。しかし、作品には四谷左門町や雑司ヶ谷の高田四家町（当時）など江戸市中の実在地が取り入れられているとされています。お岩さんゆかりの品が新宿の「陽運寺」に納められ、開運、縁切り、縁結びのご利益があるといわれています。同寺は非業な最後により現世に強い思いを残したお岩さんの優しい心根が感じられる境内です。私も何度か訪れましたが怪談の様相は皆無で、昨今では若い男女が願掛けに来るなど、それは生前のお岩さんが慈悲深い人物だったとの言い伝えによるものでしょうか。人間の業の深さは時代を問いませんが、翻って徳の有り難さに気付けば、いさかいのない穏和な関係が構築できるでしょう。▼長編怪談噺『東海道四谷怪談』を口演した落語界の祖・初代三遊亭圓朝は、お岩の幽霊に翻弄される伊右衛門の姿は、幻覚（錯覚）によるものと結び（サゲ）を近代的な解釈で纏めている点が恐ろしさを増幅し、興味深いところです。

（山崎　薫）

運送業務を、もっとラクに、もっとスマートに
新『配達くん』登場！
配達くん®15
■【選べる料金】必要な機能だけをムダなく導入
■【最新機能】原価管理で適正な運賃を見える化
■【繋がる】周辺システムとの連携でさらに便利に
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

グリーン経営認証で環境にやさしい取組を！
認証取得後8トン以上のトラックで2.9%の燃費向上、車両故障件数20.8%減少。
交通事故発生件数25.9%減少など（グリーン経営認証取得による効果・2024年版より）環境改善にとどまらない効果。
認証取得に向けた講習会のご案内

対象業種	日　時		会　場	主催	問合せ先
トラック バス、タクシー	11月25日（水）	13:30～15:30	AP大阪淀屋橋　H+Iルーム（3階） 大阪府大阪市中央区北浜3-2-25 京阪淀屋橋ビル	近畿運輸局	エコモ財団 グリーン経営講習会係 ☎03-5844-6276 ※ガイダンスの2番を押してください
倉庫、港湾運送 旅客船、内航海運事業	11月26日（木）	10:00～12:00			
トラック バス、タクシー	11月30日（月）	13:30～15:30	オンライン	四国運輸局	四国運輸局　交通政策部 環境・物流課 087-802-6726
トラック バス、タクシー	12月7日（月）	13:30～15:30	公益社団法人　和歌山県トラック協会 和歌山県和歌山市湊1414 3階　大会議室	近畿運輸局	エコモ財団 グリーン経営講習会係 ☎03-5844-6276

※講習会は、エコモ財団の担当者がグリーン経営について説明します。既に認証登録をされている事業者の皆様の参加も可能です。
グリーン経営ホームページ　https://www.green-m.jp/
「認証基準」、「取組事例」など 詳細は　グリーン経営　で　検索
公益財団法人 交通エコロジー・モビリティ財団
〒112-0004　東京都文京区後楽1丁目4番14号 後楽森ビル10階
（略称：エコモ財団）グリーン経営業務室 ☎03-5844-6276 https://www.ecomo.or.jp

掲示用

令和7年の交通事故統計分析結果

車籍別 事業用トラックを第1当事者とする死亡・重傷事故

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

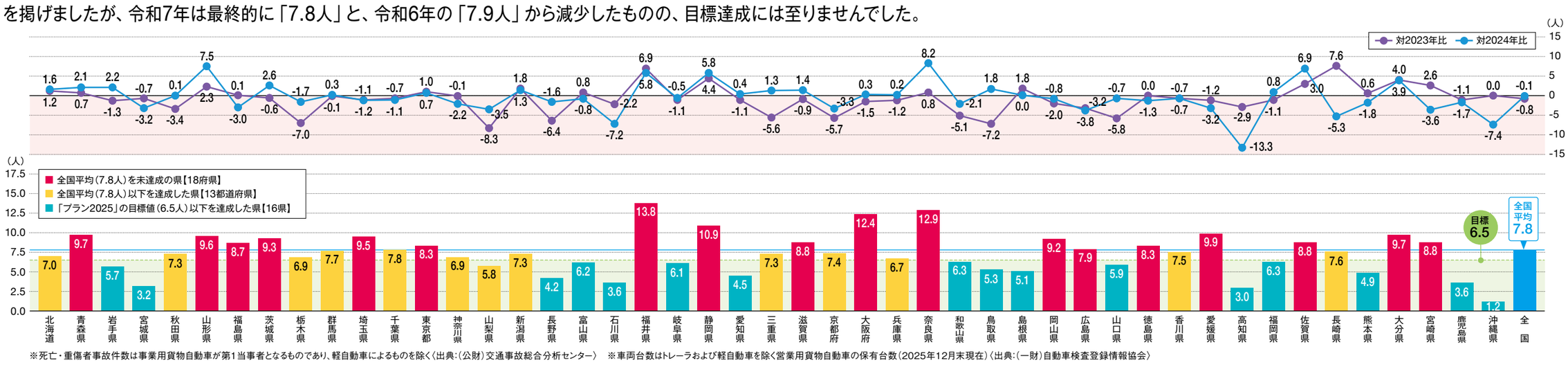
国土交通省がトラック運送事業における令和12年度までに達成すべき目標値を「総合安全プラン2030」として公表したことを受け、全日本トラック協会では、「トラック事業における総合安全プラン2030」を定めて、令和12年度までの目標を設定。この達成を目指して各種事故防止活動に取り組んでいます。

ここでは、令和7年中の交通事故統計分析結果を紹介します。

公益社団法人 全日本トラック協会

車両台数1万台当たりの死者数と重傷者数の合計

前プランである「プラン2025」における各都道府県(車籍別)の共有目標として、「事業用トラック(軽貨物を除く)を第1当事者とする死者数と重傷者数の合計を車両台数1万台当たり『6.5人以下』」とすることを掲げましたが、令和7年は最終的に「7.8人」と、令和6年の「7.9人」から減少したものの、目標達成には至りませんでした。

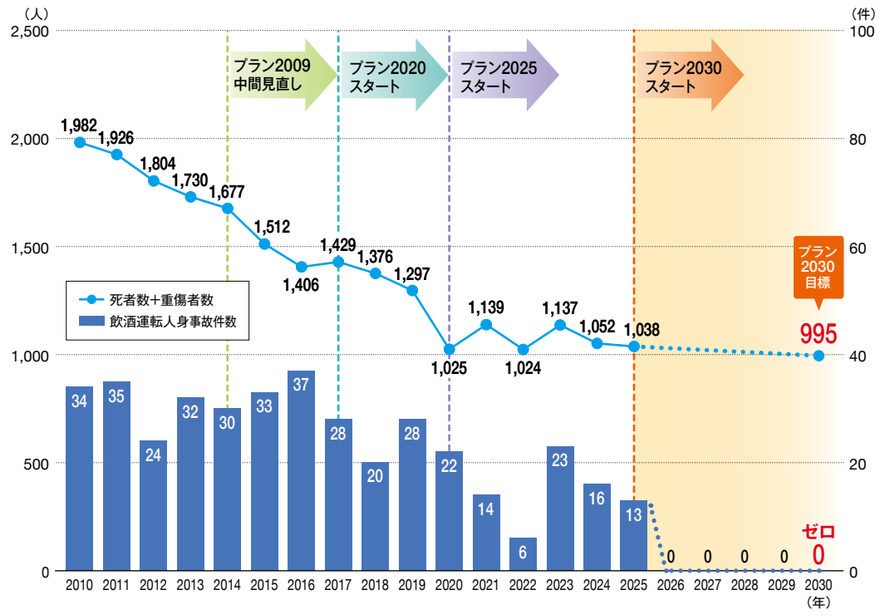


※死亡・重傷者事故件数は事業用貨物自動車が第1当事者となるものであり、軽自動車によるものを除く〈出典:(公財)交通事故総合分析センター〉　※車両台数はトレーラおよび軽自動車を除く営業用貨物自動車の保有台数(2025年12月末現在)〈出典:(一財)自動車検査登録情報協会〉

「プラン2030」数値目標と現況

令和7年中の死亡･重傷事故の合計件数は973件、死者数･重傷者数の合計は1,038人となっています。

また、飲酒による人身事故件数は13件と、前年の減少傾向を維持しているものの、危機的な状況にあります。なお、「プラン2030」では、死者数+重傷者数の合計を「995人以下」、飲酒運転人身事故件数は「ゼロ」と目標を設定しています。

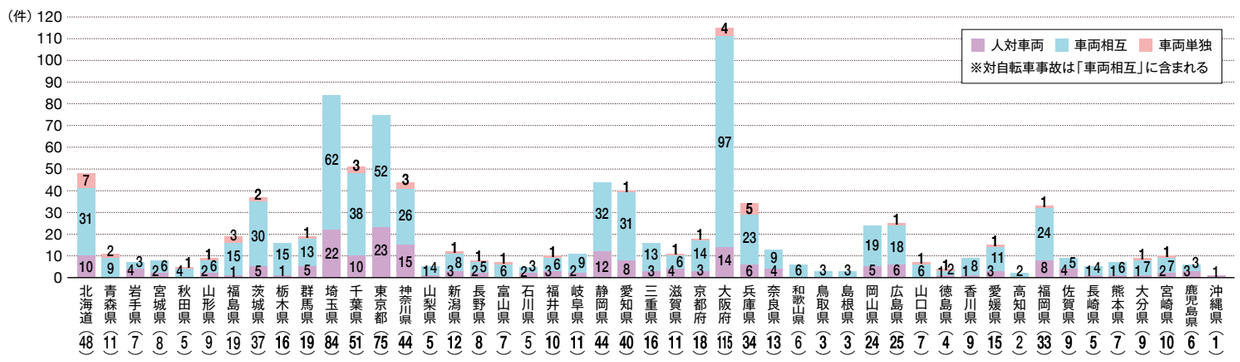


出典:警察庁「交通事故統計」および(公財)交通事故総合分析センター「交通統計」

車籍別死亡・重傷事故の発生状況

事故類型別

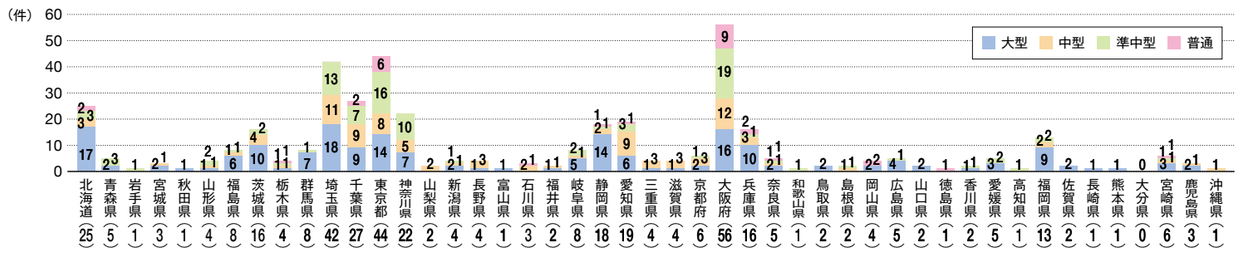
- 車籍別の事故類型別にみると一部の県を除き、「車両相互」が多くなっている。
- 事故発生件数の多い県をみると、「大阪府」、「埼玉県」、「東京都」、「千葉県」、「北海道」、「神奈川県」、「静岡県」、「愛知県」、「茨城県」、「兵庫県」、「福岡県」は「車両相互」が多い。



カッコ内は合計値　出典:(公財)交通事故総合分析センター

交差点事故の車種区分別(追突を除く)

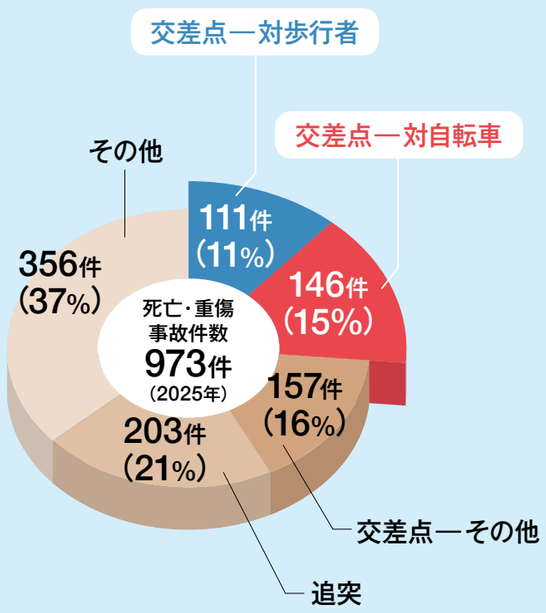
交差点での事故件数が最も多いのは「大阪府」、「東京都」と続き、車種区分では「大型車」が全体の約半数を占める。



カッコ内は合計値　出典:(公財)交通事故総合分析センター

交差点における死亡・重傷事故(対歩行者・対自転車別)の発生状況

事業用トラックが第1当事者となる交差点における対歩行者、対自転車の死亡･重傷事故(257件)は、追突事故(203件)の1.3倍。



出典:(公財)交通事故総合分析センター

CHECK!
左折巻き込み事故防止対策
AI機能を備えた
「側方衝突監視警報装置」への
全ト協助成事業実施中
車両総重量7.5トン以上の事業用トラックが対象

車両区分の解説
- 大　型:車両総重量11t以上
- 中　型:7.5t以上11t未満
- 準中型:3.5t以上7.5t未満
- 普　通:3.5t未満

※なお、本統計データに軽自動車は含まない

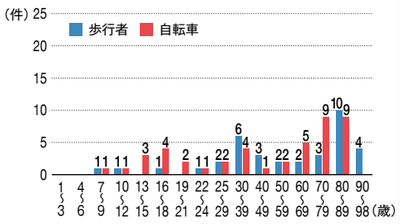


大型車の左折時は特に自転車に注意

右折時は特に高齢歩行者に注意

直進 死亡･重傷事故は、5割以上が対自転車(44件)であり、対自転車の3割以上が準中型車、3割近くが中型車と大型車。

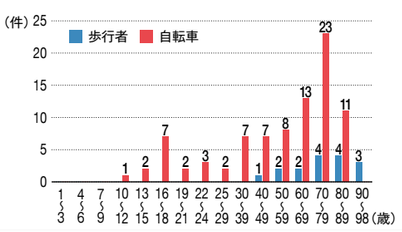
	歩行者	自転車
大　型	13	12
中　型	10	13
準中型	10	14
普　通	3	5
合計(件)	36	44



※発進、追越･追抜、進路変更、その他を含む

左折 死亡･重傷事故は、8割以上が対自転車(86件)であり、対自転車の7割以上が大型車。

	歩行者	自転車
大　型	12	64
中　型	2	11
準中型	1	11
普　通	1	0
合計(件)	16	86



右折 死亡･重傷事故は、8割近くが対歩行者(59件)であり、対歩行者の4割近くが中型車、3割以上が大型車。

	歩行者	自転車
大　型	20	4
中　型	23	4
準中型	9	7
普　通	7	1
合計(件)	59	16

