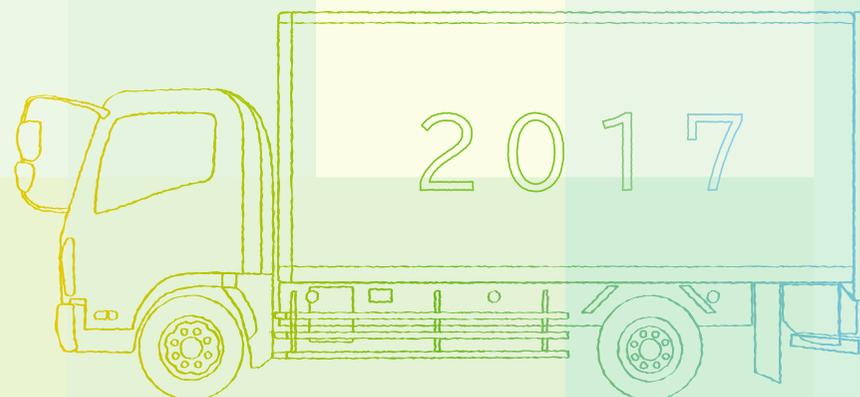


TRY! TRUCK!! TRANSPORT!!!



いま伝えたい、
「トラックドライバー」という
仕事のこと。





TRY!

TRUCK!!



業界の先輩から

トラックに、



TRANSPORT!!!

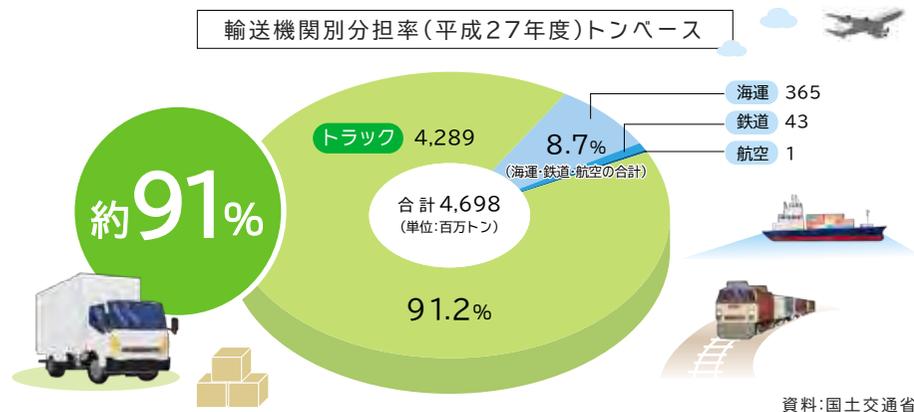
「未来の仲間」へ
乗りませんか



物流業界の「今」

1 日本の物流を支えるトラック輸送！

■国内輸送の9割がトラック



モノが、生産者や工場から私たち消費者のもとに届くまでの流れのことを、「物流」といいます。

そして、そんな日本の物流を支えているのが、「トラック輸送」です。

2015年度に日本国内で運ばれた貨物の量は、約47億トン。

トラック輸送はこのうちの約91%を占めており、日本の貨物のほとんどをトラックが運んでいることとなります。



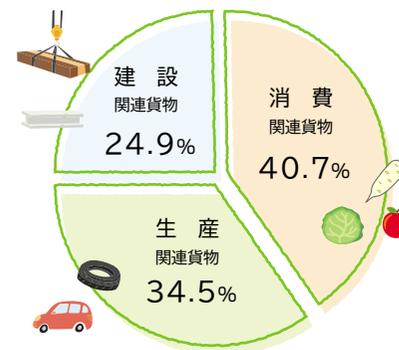
2 「緑ナンバートラック」って？

■引越、宅配、身近なトラック

緑ナンバートラックとは、荷物を有償で運ぶ「営業用トラック」のことをいいます。緑ナンバートラックの事業者は、国の許可を受けており、ドライバーの安全教育や運行管理などをしっかりと行っています。

緑ナンバートラックは、みなさんにとって身近な、宅配・引越以外にも、農水産品・食料品・日用品といった消費関連貨物や、金属・機械・石油製品といった生産関連貨物など、幅広いモノを運んでいます。

営業用の品目別輸送トン数の構成比 (平成27年度)



宅配便の取扱個数の年度別推移



3 もしもトラックが止まったら

■ 縁の下の力持ち

もしも、トラックが止まってしまったら、街ではどんなことが起こるでしょうか。

コンビニエンスストアでは、陳列棚から商品がなくなってしまう。

病院では、治療に使う薬品や、入院患者の食事やシーツが届きません。

工事現場では、建築資材が不足してしまいます。

市場では、新鮮な野菜やお肉、魚介類などが届かなくなります。

トラックは、みんなの生活を支える、なくてはならない存在なのです。



自然災害などで物流が止まると、コンビニに商品が届かなくなります



4 災害などの緊急時もトラックが活躍！

■ 東日本大震災でもライフライン

自然災害などの緊急時にも、トラックは活躍します。

トラック運送業界では、国や自治体と連携し、緊急物資輸送を行っています。

2011年の東日本大震災では、発災直後から1万台を超えるトラックが出動し、被災地へ物資を届けました。

生活必需品などを被災者の元へ迅速に届けるトラックは、ライフラインの役割を果たしています。

災害名	発生年月	輸送物資等
平成28年熊本地震	2016年4月	食料品、毛布、簡易トイレなど
関東・東北豪雨	2015年9月	食料品、毛布など
広島土砂災害	2014年8月	毛布、マット、土のうなど
九州北部豪雨	2012年7月	食料品、毛布、土のうなど
東日本大震災	2011年3月	食料品、日用品、毛布など
新潟県中越沖地震	2007年7月	食料品、毛布など
新潟県中越地震	2004年10月	食料品、毛布など
十勝沖地震	2003年9月	日用品、毛布など 製油所火災消火剤
宮城県北部連続地震	2003年7月	食料品、日用品、毛布など
東海地区豪雨	2000年9月	食料品、日用品、毛布など
三宅島火山活動	2000年6月	簡易トイレ、カーペットなど
有珠山火山活動	2000年3月	食料品、日用品など JR貨物の代行輸送
東日本集中豪雨	1998年8月	日用品、毛布など
「ナホトカ号」重油流出事故	1997年1月	重油回収用ドラム缶など
阪神・淡路大震災	1995年1月	食料品、日用品、毛布など



5 トラックの安全装備

■ 先進の安全性能



トラックに対して、「こわい」というイメージを抱いている人もいますが、トラックには様々な安全性能があります。

例えば、車間距離が縮まり、追突のお

それがある場合にはセンサーがそれを感知し、衝突被害軽減ブレーキが作動します。また、車体が車線をはみ出しそうになるとドライバーに警告する車線逸脱警報装置なども普及しています。

6 トラックに乗る時は

■ 乗務員を守る万全の運行管理

トラックを運転する際、まず行うのが、車両の「点検」です。タイヤやランプ等の状態チェックは欠かせません。

次に、「点呼」で、その日どういったルートで荷物を運ぶのかや、健康状態などを確認します。

運行後も、運行管理者が「点呼」で運行中の乗務内容を把握し、指導・教育などのフォローを行います。

酒気帯びがないか
チェック!

点呼



しっかり指差し確認!

点検



運行管理



7 安全運転教育もしっかりと!

■教育制度が整っています



トラックへの乗車前には、初任運転者研修として、ドライバーの運転のクセに応じたアドバイスを提供する「適性診断」や、管理者が同乗して運転や荷物の取り扱い方法について教える「添乗指導」など、法令やガイドラインに基づいた安全教育をしっかりと行っています。

また、研修施設等で輸送の安全確保のために必要な運転技術や知識を学ぶこともできます。

研修施設での講習



若手もベテランも活躍中!

8 幅広い世代が活躍!

■業界をあげて人材確保に取り組んでいます

「トラックドライバーは40~50代の男性ばかり」というイメージが強いかもしれませんが、トラック運送業界では今、若者・女性・高齢者といった幅広いドライバーに活躍してもらえるような取り組みを開始しています。

例えば国土交通省は、女性トラックドライバーを「トラガール」と名付け、トラガール促進プロジェクトを立ち上げています。

●トラガールのロゴマーク



資料:国土交通省



運転免許制度が変わりました

「準中型免許」を取りに行こう！

2017年3月12日から、運転免許制度が変わり、「準中型免許」が新設されました。

この準中型免許は、18歳で取得できるので、宅配便やコンビニの集配車両をはじめ、ほとんどの小型トラックを運転することができます。準中型免許を取得すれば、プロドライバーの即戦力として働くことができ、将来はキャリアアップして、中型・大型トラックドライバーになるという道も大きくひらけます。

新 免許制度で乗車可能なトラックの種類

普通免許

18歳～



普通免許で乗ることができるのは、車両総重量が3.5トン未満のトラックで、主に小口商品の配送などで使用されます。

準中型免許

18歳～



準中型免許で乗ることができるのは、車両総重量が7.5トン未満の小型トラックで、主に近距離の配送に使用され、宅配便やコンビニ配送などにも使用されています。

従前制度

車両総重量

普通自動車 普通免許 18歳以上	5トン	中型自動車 中型免許 20歳以上 普通免許等保有通算2年以上	11トン	大型自動車 大型免許 21歳以上 普通免許等保有通算3年以上
------------------------	-----	---	------	---

新制度

車両総重量

普通自動車 普通免許 18歳以上	3.5トン	準中型自動車 準中型免許	7.5トン	中型自動車 中型免許 20歳以上 普通免許等保有通算2年以上	11トン	大型自動車 大型免許 21歳以上 普通免許等保有通算3年以上
------------------------	-------	-----------------	-------	---	------	---

注目！最初から準中型免許をとってもOK！

※「車両総重量」……車両重量(車自体の重さ)と最大積載量と乗車定員を合計した重さ
 ※従前制度の普通免許をもっている人は、引き続き車両総重量5トン未満の自動車を運転できます。

● 準中型免許を取得するためには ●

おすすめ!

1 最初から準中型免許を取得する場合

- 指定自動車教習所を卒業

技能教習41時限
学科教習27時限



- 運転免許試験場で学科試験および適性試験に合格

準中型免許は当然、普通自動車も乗れる!

注意!

2 準中型免許を普通免許(マニュアル)取得後に取得する場合

普通免許を取得

- 指定自動車教習所を卒業 技能教習34時限
学科教習26時限
- 運転免許試験場で学科試験および適性試験に合格



準中型免許を取得

- 指定自動車教習所を卒業 技能教習13時限
学科教習1時限
- 運転免許試験場で適性試験に合格

従前制度の普通免許
(マニュアル)

をもっている人は、自動的に「5トン限定準中型免許」となります。また

- 指定自動車教習所を卒業 (技能審査に合格) 技能教習4時限

-----または-----

- 運転免許試験場で適性試験に合格

で「5トン限定」を解除することができます!

中型免許

20歳~

普通免許等保有通算2年以上

いわゆる
4トントラック
など



中型免許で乗ることができるのは、車両総重量が11トン未満の中型トラックで、中・近距離を中心に幅広い用途で使用されます。

大型免許

21歳~

普通免許等保有通算3年以上

いわゆる
10トントラック
など



大型免許では、主に都市と都市の間を結ぶ幹線輸送など長距離で大量に荷物を運ぶ用途に使用される車両総重量11トン以上の大型トラックに乗ることができます。

仕事紹介

トラックドライバーの1日の仕事の流れ



トラックドライバーが日ごろ行っている「基本的な仕事の流れ」について、説明します。

乗務前には、車両点検や運行前点呼をし、準備ができたなら出発です。

トラックに乗車して荷物を運び、配送・集荷先では荷物の積み降ろしをします。

運行を終えて会社に戻ったら、伝票や日報を整理し、帰庫時点呼を行って、業務終了です。

それでは、中・近距離ドライバーや、長距離ドライバーは、主にどのようなスケジュールでこれらの仕事を行っているのでしょうか。会社によって運行形態は異なりますが、あるドライバーの1日の仕事の流れを見てみましょう。

トラックドライバーの主な仕事内容

宅配ドライバー

所属する事業所の集配エリア内にある個人宅や会社へ出向いて、小包などの集荷や配送を行います。

中・近距離ドライバー

県内や近県へ向けての輸送が中心。おもに日帰りでの運行を行います。

長距離ドライバー

九州～首都圏間、関西～東北間などの長距離を運行します。1泊以上のスケジュールで運行するケースも。

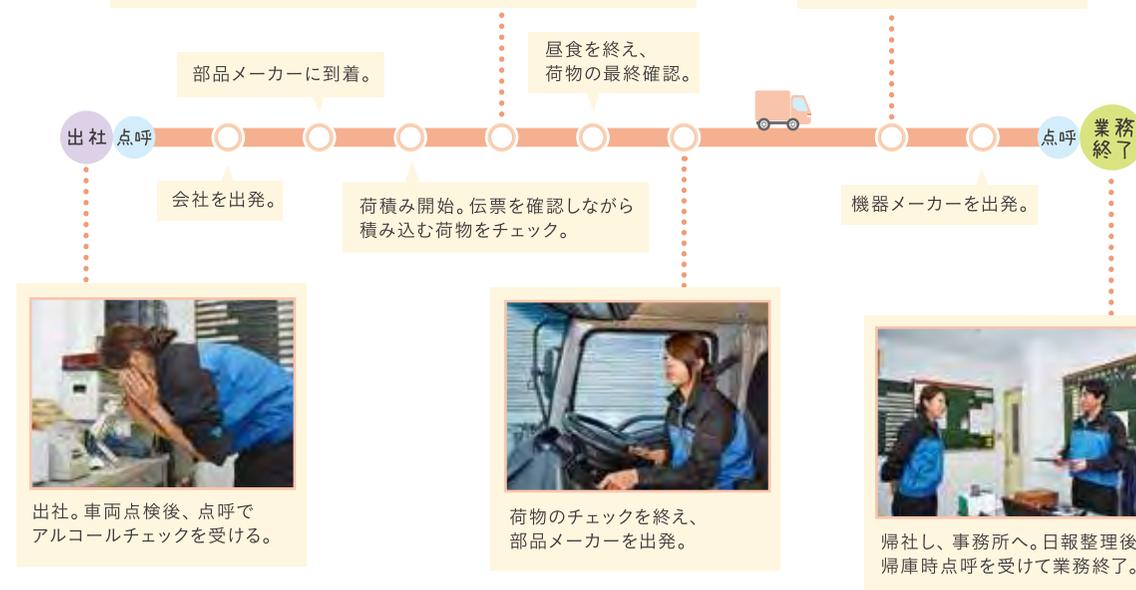
◎中・近距離ドライバーの場合



あおりを下げ、パレットに荷物を組み、フォークリフトを操作して部品を積み込む。



隣県のOA機器メーカーに到着。フォークリフトを操作し、荷物を降ろして空箱を積み込む。





◎長距離ドライバーの場合



1日目 出勤。車両点検後、点呼でアルコールチェックを行う。



1日目 昼礼後、積み込み作業を開始。この日の輸送品は花き(おもにチューリップの切り花)。



1日目 出発。途中、高速道路のパーキングエリアで休憩をとりつつ、納品先へ向けて走行。

1日目 納品先である市場と卸売業者の2か所をまわり、荷降ろしを行う。

1日目 荷降ろし完了後、翌日の積み込み先付近まで移動。伝票・日報の整理後、電話での乗務後点呼を受けて業務終了。

1日目 出勤 点呼

1日目 点呼 業務終了

2日目 2か所目の降ろし先である自動車メーカーの工場にて荷降ろし。終了後、会社へと戻る。

2日目 自動車メーカーの工場にて荷降ろし。途中で休憩をとりつつ、次の降ろし先へ向け移動。

2日目 1か所目の降ろし先へ向けて出発。

2日目 業務終了 点呼

2日目 点呼



2日目 昼礼。安全面や健康面に関する報告・伝達事項を確認する。



2日目 帰社。日報提出と伝票整理を終えた後、帰庫時点呼を受けて業務終了。



2日目 自動車部品の物流倉庫へ到着。品番を細かくチェックしつつ、2か所ある降ろし先ごとに積み込んでいく。



職場見学・インターンシップに行ってみよう!



「一度トラックドライバーの仕事を見てみたいな」・・・

そんな時にオススメなのが、
運送会社での職場見学や、インターンシップです。

新卒者をはじめとした若年層の採用を行っている運送会社では、
職場見学やインターンシップを受け入れている場合があります。

まずは、「進路指導の先生に相談すること」です。

次に、学校に求人票を提出している運送会社や、
インターンシップの受け入れを行っている
運送会社を調べてもらい、訪ねてみましょう。

そうすれば、具体的な作業内容をじっくり見たり、
職場の実際の雰囲気を感じたり、
数日間の就業体験をしたりすることができます。

インターンシップ専用サイトを利用しよう!

全日本トラック協会のインターンシップ専用サイトでは、
インターンシップを受け入れている運送会社を紹介しています。

<http://www.jta-internship.link>





〒160-0004 東京都新宿区四谷3-2-5
TEL:03-3354-1009 (代表)
<http://www.jta.or.jp>

