昭和35年11月28日第3種郵便物認可

令和3年（2021年）　第2174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

創刊 昭和28（1953）年2月
4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://www.jta.or.jp
※紙面に関する問い合わせは広報室まで　（会員の購読料は会費に含みます）
▼全ト協会員専用ホームページのパスワード▼
3/15～4/14：4256　4/15～5/14：6931

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・5　［特集・東日本大震災から10年］災害物流専門家の育成

6　復興道路・復興支援道路 いよいよ全線開通へ

7　ニュースターミナル

8　安全運行は心身のゆとりから　全国のトラックステーション
・「アイドリングストップ」「ごみ不法投棄禁止」へのご理解・ご協力を

プロドライバーとして率先垂範！

令和3年 春の全国交通安全運動

坂本会長コメント

「令和3年春の全国交通安全運動」が、4月6日㈫から15日㈭にかけての10日間実施されます。全日本トラック協会では、政府の全国運動重点である、「子供と高齢者を始めとする歩行者の安全の確保」、「自転車の安全利用の推進」、「歩行者等の保護を始めとする安全運転意識の向上」を推進するとともに、事業用トラックによる飲酒運転事故の増加や、事故の過半数を追突事故が占め、かつ死亡事故の約4割が交差点で発生している現状を踏まえ、「飲酒運転の根絶」、「追突事故及び交差点における事故の防止」を最重点推進項目として徹底します。

現在、新型コロナウイルス感染症の感染防止対策等の影響で経済活動が停滞するなかにあっても、エッセンシャルワーカーとして「生活（くらし）と経済」を支え続けるプロトラックドライバーの皆様には、更に安全運行に努められることを切に願っています。

坂本 克己 全ト協会長

全日本トラック協会は、中央交通安全対策会議交通対策本部決定の「令和3年春の全国交通安全運動推進要綱」、並びに国土交通省策定の同実施計画に基づき実施計画（別掲）を定め、4月6日㈫から同月15日㈭までの期間中における同運動を効果的に実施する。また、同運動では、4月10日㈯を、「交通事故死ゼロを目指す日」と定めている。

今回の運動の実施にあたっては、近年、事業用トラックによる飲酒運転による事故が増加、また交通事故の過半数を「追突事故」が占めており、かつ、「死亡事故」の約4割が交差点で発生している現状を踏まえ、「飲酒運転の根絶」と「追突事故及び交差点における事故の防止」を最重点推進項目として積極的に取り組むこととする。

また、今号の『広報とらっく』には、全ト協制作の飲酒運転防止啓発リーフレットを同封するとともに、全ト協の令和3年春の全国交通安全運動の啓発ポスターを刷り込んでいる。

なお、全ト協では、過労運転等の防止のため、トラックステーション（TS）、高速道路上のサービスエリア・パーキングエリアや道の駅などを効果的に活用することを呼びかけており、8面には全国のTS利用案内を掲載した。

「飲酒運転の根絶」「追突事故及び交差点事故防止」重点に

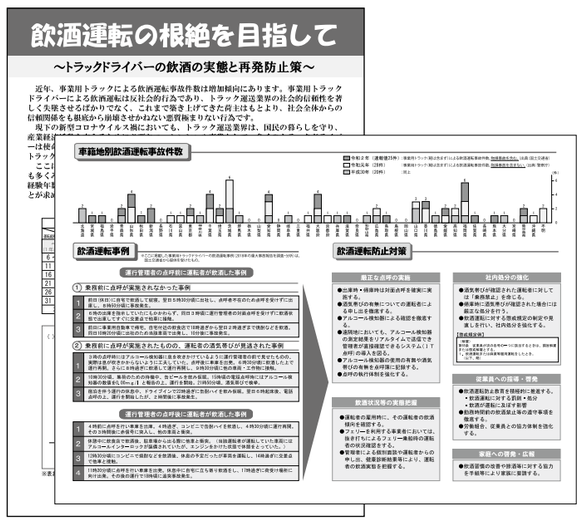
飲酒ドライバーの実態や再発防止策 リーフレットを全会員事業者へ配布

全ト協は、令和3年春の全国交通安全運動期間はもとより、一年を通して「飲酒運転の根絶」を目指して、飲酒運転防止対策に全力を挙げていく。

近年、事業用トラックが第1当事者となる交通事故件数、死傷者数等が減少傾向にあるなか、飲酒運転による交通事故は増加傾向にある。ごく一部のドライバーによる反社会的な行為が、トラック運送業界全体の社会的信頼性を失墜させるばかりでなく、社会や荷主企業との信頼関係を根底から崩壊させかねない。

このため、全ト協では、飲酒運転を行ったドライバーの行動や属性などを分析すると同時にその再発防止策や、最新の飲酒運転事故件数などのデータをまとめたリーフレット「飲酒運転の根絶を目指して～トラックドライバーの飲酒の実態と再発防止策～」（写真）を制作、今回の『広報とらっく』に同封し、会員事業者へ配布した。

リーフレットでは、「過去10年間における運転経験年数別飲酒運転事故件数」、「過去3年間における運転経験年数別飲酒運転事故件数」「飲酒運転事例」「飲酒運転防止対策」などを掲載し、全てのドライバーに対して飲酒運転根絶の指導徹底を行うことを求めている。



令和3年・春の全国交通安全運動 全日本トラック協会実施計画

〈最重点推進項目〉

(1)飲酒運転の根絶

飲酒運転の根絶を徹底するため、全ト協制作の「飲酒運転防止対策マニュアル」等を活用し、運転者に対する適切な指導監督を実施するとともに、アルコール検知器を使用した厳正な点呼を実施する。

(2)追突事故及び交差点における事故の防止

事業用トラックにおける事故の半数を占める追突事故及び、事業用トラックが第1当事者となる死亡事故の約4割を占める交差点事故を防止するため、車籍別、車両区分別、道路区分別等詳細に交通事故実態を分析し、交通事故実態に即した事故防止セミナーを全国展開するとともに、運転者への指導・教育を促し、追突事故防止及び交差点における事故防止の徹底を図る。

また、追突事故発生時における被害の軽減に有効な「衝突被害軽減ブレーキ装置」搭載車の普及、及び交差点等における左折事故防止対策の取り組みとして、車載カメラ装着車両の普及を促進する。

〈重点推進項目〉

(3)子供と高齢歩行者の交通事故防止

子供と高齢者の傍を通過する際は、十分に速度を落とすなど、思いやりのある運転の励行。

(4)夕暮れ時と夜間の歩行中・自転車乗用中の交通事故防止

夕暮れ時と夜間における歩行中及び自転車乗用中の交通事故を防止するため、前照灯の早めの点灯と、昼間よりも控えめの速度での走行の励行、交差点通過時における車両周辺の歩行者等の安全確認の励行を徹底する。

(5)携帯・スマートフォンの使用禁止の徹底

乗務中の携帯電話による通話やスマートフォンの操作の禁止について徹底を図る。また、横断歩道において歩行者を優先するよう徹底する。

(6)高速道路における事故の防止

高速道路における事故は、高速道路に入り1時間以内に多く発生しているため、高速道路に入った後は可能な限り早い段階で休憩をとらせるなど、高速道路における事故防止を徹底する。

(7)トレーラ事故の防止

全ト協制作の「トレーラハンドブック」や「鉄鋼輸送に携わるプロ運転者・管理者用ガイドブック」等を活用し、海上コンテナの固定方法や鋼材の固縛方法を再確認し、横転や荷崩れ等のトレーラ事故の防止を図る。

(8)健康起因事故の防止

国土交通省制作の「事業用自動車の運転者の健康管理マニュアル」及び全ト協が制作した「トラック事業者のための健康起因事故防止マニュアル（改訂版）」等に基づき、点呼時等において運転者の疲労、睡眠不足の状況等、健康状態の確認を徹底し、体調急変に伴う事故の防止を図る。

(9)過労運転等の防止

事業者は、運転者に、過労運転や睡眠不足が交通事故を引き起こす恐れがあることを理解させ、休憩又は睡眠のための時間及び休息のための時間が十分確保されるよう勤務時間及び乗務時間を定めるとともに、運行管理者に対しては運行経路、運行時間、休憩地点等を含む適切な運行指示書の作成や運行計画、並びに乗務割の作成を行い、点呼時等において運転者の疲労、睡眠不足の状況等、健康状態の確認を徹底するよう指示し、過労運転や睡眠不足による運転の防止に努める。

(10)「WEB版ヒヤリハット集」を活用した安全意識の高揚

全ト協ホームページ上に掲載中の「WEB版ヒヤリハット集」等を活用したKYTを実施し、「だろう運転」から「かもしれない運転」を心掛けるよう徹底を図る。

輸送統計

令和3年1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）	4,858	102.3%
	一　般	—	102.3%
	宅配便（千個）	362,093	111.7%

交通事故統計

令和3年2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		2月28日現在	3月29日現在
20（−5）	9（±0）	2（−6）	0（−1）	31（−12）	396（−106）	405（−104）	593（−134）

コラムラインナップ

トラック運送事業者のための経営のヒント【若い経営者のパラレルな発想と行動】…２面／タイヤケアホントの話【20年前の大失態から学んだこと】…３面／食の新旧街道を行く【「鯖街道お膝元の味⑤」福井県小浜の鯖の醤油干し】…７面

天然ガストラックは
持続可能な社会の実現に貢献します
NGV
天然ガストラックは、環境改善やエネルギーセキュリティの向上等に貢献し、さらに低振動・低騒音、臭いが少なくドライバーにも優しい車両です。天然ガストラックの導入は、物流各社が持続可能な開発目標（SDGs）の達成に向けて取り組む上で実施可能な方策の一つです。
SDGs達成への活動に貢献する大型天然ガストラック

写真提供：いすゞ自動車株式会社
【実現可能な開発目標（SDGs）とは】
SDGsとは、2015年9月の国連サミットで採択された「持続可能な開発のための2030アジェンダ」にて記載された2030年までに持続可能でよりよい世界を目指す国際目標です。17のゴール・169のターゲットから構成され、地球上の「誰一人として取り残さない（leave no one behind）」ことを誓っています。
SDGs17のゴール
一般社団法人 日本ガス協会　〒105-0001 東京都港区虎ノ門1-15-12　TEL:03-3502-0215　http://www.gas.or.jp/ngvj/

TSC 東和サン ソフトクリエイティブ株式会社　〒113-0033 東京都文京区本郷3丁目19番4号 本郷大関ビル4階　TEL:03-3818-1541　FAX:03-3818-1546　http://www.towasan-soft.co.jp

ニュース・ターミナル（トラック協会ニュース）

全ト協

「次世代自動車への代替には後押しする施策が必要」

「カーボンニュートラルに向けた自動車政策検討会」で意見述べる

全日本トラック協会は、3月26日に国土交通省と経済産業省が開催した第2回「カーボンニュートラルに向けた自動車政策検討会」（座長・大聖泰弘早稲田大学名誉教授）に出席し、トラック運送業界における認識と課題について報告を行った。

同検討会は、グリーン成長戦略の実行計画（自動車・蓄電池産業等）の改定に向けて、自動車メーカーや自動車ユーザーなどの関係業界からヒアリングを行うために実施されている。

全ト協からは桝野龍二理事長が出席。「小規模零細の事業所が多い」「トラックの平均使用年数は15年程度で、保有車両台数の少ない中小零細の事業者ほど平均使用年数が長くなる」といったトラック運送業界の現状について紹介した上で、「天然ガス（CNG・LNG）トラックやハイブリッドトラック、電気トラック、燃料電池トラックなど次世代自動車への代替をスムーズに進めるには、補助・助成制度や優遇税制の拡充など、導入を後押しする施策が不可欠」と強調した。

2021年度Gマーク制度実施概要等を承認

第41回貨物自動車運送事業安全性評価委員会

3月17日、第41回「貨物自動車運送事業安全性評価委員会」（委員長・野尻俊明流通経済大学学長）が開催された。

「貨物自動車運送事業安全性評価事業の実施状況」では、弁明に対する審査結果や追加認定、再評価の実施状況について了承。これにより、同日現在のGマーク認定事業所は、2万6940事業所（前年度比1・0ポイント増、全事業所数の31・2%）となった。

2021年度における同事業については、まず主な変更点について確認。2020年度は新型コロナウイルス感染症対策として、申請受付は「原則、郵送による地方実施機関への提出」としていたが、2021年度は「原則、地方実施機関受付窓口へ提出」とした上で、地理的条件等により郵送を希望する場合において、郵送による提出を認めることとした。また、「厚生年金保険料の納付状況が確認できる書類」については、申請者の負担軽減を図る観点から提出不要とした。

第41回貨物自動車運送事業安全性評価委員会（3月17日、全ト協）

さらに、実施概要については、申請書類のインターネットによる頒布開始日＝4月23日㈮、紙媒体による頒布開始日＝5月6日㈭とし、申請受付期間＝7月1日㈭～7月14日㈬（土・日曜日は除く）とした。PR対策としては、引き続きGマークラッピングトラックのPR走行を行うとともに、高速道路のサービスエリア・パーキングエリアにおけるテーブルステッカー貼付によるPR活動を7月に実施予定とし、WEBを活用したGマーク制度のPR対策も検討することなどが報告された。

制度創設20周年を踏まえた、令和5年度実施予定のGマーク制度の見直しに関しては、評価項目Ⅰ「安全性に対する法令の遵守状況」について小項目の配点を見直すこととし、Ⅱ「安全性に対する取組の積極性」については、自認項目を4つのグループに分けた上で事業者が取り組む項目（得意項目）を選択するよう変更することによって、小規模事業者の新規申請拡大を図る。さらに、長期取得を推奨するため、長期認定事業所に対し、ゴールドGマークステッカーの貼付や申請書類の簡素化等の「差異化」を導入することとした。

営業所等における感染対策

都道府県ト協通じ更なる徹底を要請

全日本トラック協会は3月17日、都道府県トラック協会に対して、「営業所等における感染対策の更なる徹底について」を要請した。新型コロナウイルス感染防止対策については、これまでも運転者・乗務員に対する咳エチケットや手洗いの励行、マスクの着用、始業点呼時における検温等による体調確認の徹底などを呼びかけている。

全ト協では今般、他の輸送モードでの営業所において集団感染が発生し、国土交通省から本件について要請文書が発出されたことを受けて、再度会員事業者への徹底を、都道府県ト協を通じ呼びかけている。感染対策は次の通り。①休憩室、仮眠室、食堂及び喫煙室においては同時に利用する人数に制限を設けるなど、密集、密接が発生することを防ぐこと、②休憩室、仮眠室及び食堂においては換気についてできる限り複数箇所の窓を同時に開放し、それが困難な場合は開放部分の外に向かって扇風機を回す等、外気の循環を確保すること、また、冬季など窓の常時開放が困難な場合も、時間を決めた窓の開放や換気扇などを常時稼働させるなど、適切な換気を行うこと、③休憩室、仮眠室においても常時マスクを着用すること、④寝具等については使用する際に除菌を徹底するとともに、リネンの交換に努めること。

金融機関との資金繰りに係る相談について周知

国交省、金融庁から依頼受け

全日本トラック協会は3月17日、国土交通省および金融庁からの周知依頼を受け、会員事業者に対して「金融機関との資金繰りに係る相談について」をホームページなどを通じて周知した。金融庁は、緊急事態宣言の延長など、新型コロナウイルス感染症による事業者への影響の長期化が懸念されることから、金融機関に対して資金需要の高まる年度末をはじめとして、事業者の資金繰りに重大な懸念が生じることのないように対応するよう要請を行った。これを受けて全ト協は会員事業者に向けて、①遠慮なく金融機関との間で資金繰りの相談を行うこと、②金融機関へ相談した際に、今般の金融庁から金融機関への要請の趣旨に反するような対応が見受けられた場合には、地方運輸局に対して、当該金融機関名、相談内容、金融機関の対応等について情報提供を行うこと――の2点について周知した。

TS（トラックステーション）情報

水道工事に伴い全館臨時休業

岡山トラックステーション

岡山TSでは水道工事のため、4月4日㈰8時～12時まで全館を臨時休業とする。

法令○×クイズ ～駐停車編～

❶ 貨物の積卸しのための停止で、5分を超えるものは駐車である。（○・×）

❷ 車両通行帯のあるトンネル内は、駐車はできないが停車はできる。（○・×）

❸ 駐車場や車庫などの自動車専用出入口から5メートル以内の場所は駐車できない。（○・×）

❹ 荷物の積卸しで運転者がすぐに運転できる場合であれば、駐車によって車の右側に3.5メートル以上の余地がなくなる場所であっても駐車することができる。（○・×）

❺ 歩道や路側帯のない道路に駐車する場合は、歩行者が通行できるよう、左側に0.5メートル以上の余地を空けておかなければならない。（○・×）

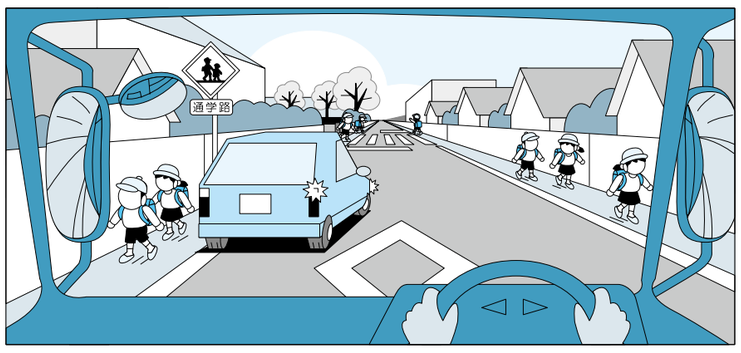
（解答は7面）

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133回〕「下校時間帯の小学校のそばの道路」

状況　あなたは、下校時間帯に小学校のそばの道路を走行しています。前には停止車両と「横断歩道又は自転車横断帯あり」の路面標示があります。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。

全ト協

「標準的な運賃」普及推進運動展開中！

「持続可能な物流の実現」に向けて早期届出を

各地域における「標準的な運賃」届出促進への取り組み

全日本トラック協会では、国土交通省や都道府県トラック協会と連携し、運送事業者に対して「標準的な運賃」届出を促進するために、今年度から令和5年度までの3年間、「標準的な運賃」普及推進運動を展開している（3月15日号にて既報）。

ここでは、運送事業者に対し「標準的な運賃」への理解を深めてもらうための、各地域での取り組みを紹介する。

協会あげて事業者の届出を支援
大分県トラック協会

大分県トラック協会（仲浩会長）は、ドライバーの働き方改革を実現し、持続可能な物流を維持するため、全事業者の提出を目標に掲げ、届出を促している。

同協会では目標達成に向け、仲会長を先頭に事務局が一体となって告示内容の勉強会を重ね、会員事業者からの問い合わせや届出書類の作成に全役職員が対応できるように支援体制を強化している。

さらに、適正化事業実施機関の巡回指導時に告示の背景や届出の必要性、届出方法を丁寧に説明しているほか、会員事業者向けセミナーを支部単位（全6支部・150社参加）で開催し、告示の概要や届出書類の作成方法について説明を行っている。

こうした活動が実を結び、3月25日現在会員事業者378社のうち333社が届出を行った。同協会では引き続き、運輸支局と連携を図り、情報収集を行い、未提出事業者に対するローラー作戦を展開していく予定。

支部単位のセミナー・説明会実施
札幌地区トラック協会

札幌地区トラック協会（松橋謙一会長）では、全ト協との共催で会員事業者向けセミナー・説明会を開催（140人が参加）。また、各支部でも個別に説明会を開催している。

説明会では、必要事項を記載すればそのまま運輸支局に提出することのできるよう、札幌地区ト協作成の運賃料金変更届出書と運賃料金適用方の様式を配布。会員事業者に対して、標準的な運賃の早期届出を促している。

また、会員事業者に対して、各支部長名で届出を促す文書を送付したほか、各支部で戸別訪問を行うなど、独自の取り組みを実施。その結果、3月5日現在で529件（会員事業者数948社）の届出があった。

＊

持続可能な物流を実現させていくためには欠かせない「標準的な運賃」の早期届出。全ト協では同運動を通じ、会員事業者に対して早期届出を強力に働きかけていくとしている。

労務 Q&A

第223回　週2日勤務のパートに対する解雇予告手当は

Q　解雇予告手当についてお尋ねします。たしか解雇するときには30日分の賃金の支払いが必要と聞いていますが、仮に日給制で週2日勤務のパートタイム労働者のように、通常の労働者に比べ1か月の勤務日数が極端に少ない労働者についても30日分の支払いが必要ということでしょうか。

A　勤務日数に関係なく、あくまで30日分以上を

【解説】解雇予告手当について、ご質問では「30日分の賃金」と理解されているようですが、正確には「30日分以上の平均賃金」ということになります。すなわち、労働基準法は第20条第1項で「使用者は、労働者を解雇しようとする場合においては、少くとも30日前にその予告をしなければならない。30日前に予告をしない使用者は、30日分以上の平均賃金を支払わなければならない」としているところです。

この解雇予告及び解雇予告手当支払い義務は、労働者が突然の解雇により被る生活の困窮を緩和するために設けられたもので、予告期間は、労働者に実際に予告をした日の翌日から数えて解雇日までの間に最低でも30日間あることが必要であり、予告を行わない場合には、代わりに平均賃金の30日分以上の予告手当を支払わなければなりません。

そして、同義務は労働契約上の勤務日数に関係なく、通常の労働者と同様にパートタイム労働者にもそのまま適用されます。

ご質問では、パートタイム労働者の解雇予告手当の額について、勤務日数が週2日しかないので、それに合わせ予告手当も1か月の所定労働日数分の相当額で済むのではないかと誤解されているようですが、それは違います。労基法第20条第1項が解雇の予告をしない使用者に義務付けているのは、あくまでも平均賃金の30日分以上の解雇予告手当の支払いであって、法文上、解雇される労働者の契約上の1か月当たりの所定労働日数分の支払いではないことは明らかです。

したがって、解雇予告手当の額は、労働者の所定労働日数には一切関係なく、常に平均賃金の30日分以上とされるわけであり、たとえ週1日勤務のパートタイム労働者であっても、それは平均賃金の30日分以上とされるのです。

ちなみに平均賃金は、労基法第12条第1項により、算定すべき事由の発生した日、すなわち「解雇日以前3か月間に支払われた賃金の総額をその期間の総日数で除した額」とされています。ただし、日給制の場合は「賃金の総額をその期間中に労働した日数で除した金額の100分の60」という最低保障額があり、多い方が平均賃金となります。

例えば、ご質問のパートタイム労働者について、解雇前3か月の賃金総額が「14万円、労働日数28日、総日数91日」と仮定すると、平均賃金は「14万円÷91日≒1538円」ですが、最低保障額の方は「14万円÷28日×60%＝3000円」のため、こちらが平均賃金とされます。そうすると、解雇予告手当は「3000円×30日＝9万円」で、解雇前3か月の賃金の平均月額約4万6667円を大きく上回ることになりますので、注意が必要です。

トラック運送事業者のための 経営のヒント

第275回　若い経営者のパラレルな発想と行動

物流ジャーナリスト　森田 富士夫

業界の色に染まっていない若い経営者に取材すると「あっ！　そうだったのか」と新たな発見がある。先日も海外でマーケティングやロジスティクスを学び、コンサルタントを経て、物流プラットフォーマーを目指す企業の社長に2月に就任したばかりの若い経営者と話した。初対面でリモートだったので、浅い内容の取材になってしまった。隔靴掻痒（そうよう）の感があったので、コロナ収束後に改めて対面取材することで合意した。

だが、雑談の中で基本的な認識の齟齬（そご）に気づくことができた。この会社では現在、各部署で人材を募集中だ。物流業界は未経験だがITテクノロジーに強く、社長の自分と「認識を共有でき、自らの意志や発想で仕事に参画し、共に働いていけるような人材」を求めている。それを聞いて、「トップと同レベルの人間では、いずれ独立していくのではないか」とぶつけたところ、少し考える間をおいて「1人の力では限界がある。資金力のある会社に力のある人間が集まった方が大きな仕事ができるし、その中で自分の能力をより発揮することが可能になる。自分自身もそのような考えで外部から現在の企業グループに加わり、グループ傘下の会社の社長に就任することにした」というのである。

それを聞いて初めて理解できたのは、スタートアップ企業などの若い経営者の発想と行動だ。注目されるような事業を立ち上げてすぐに、より大きなグループの傘下に入ったり、ベンチャーキャピタルから資金を導入したりする経営者マインドが、分かったような気がしたのである。昔は創業間もない企業の資金調達は大変だった。だが、現在は起業と同時に事業構想をプレゼンして、その将来性への投資を募る。そのようにして多額の資金を調達し、認識を共有できる人材を集めて事業構想を実現していく。

こうして新しい業種・業態の企業が生まれてくる時代になった。新興の物流プラットフォーマーなどはその典型である。そこに集う人材は、自分の能力を十分に発揮できるかどうかで入社を決め、競合会社に移ることもいとわない。封建時代は「一所懸命」だったが、経済成長期には「一社懸命」の人が日本経済を支えてきた。これからは「職懸命」の人たちが様々な新ビジネスを創造するのかもしれない。

「経営者の発想も社内の人間関係も、パラレルになりつつある」と感じた。

運送業界でも、2代目、3代目の若い経営者の一部には、先代と違った発想の経営に舵を切りつつある会社も見られるようになってきた。国内物流は仕組みが変化し、量的には縮小していく。新しい発想が必要になっている。

ニュース・ターミナル（官公庁ニュース等）

国交省　次期安全プラン最終案を了承

事業用自動車に係る総合的安全対策検討委員会

国土交通省は3月19日、令和2年度第3回「事業用自動車に係る総合的安全対策検討委員会」（委員長・野尻俊明流通経済大学学長）をWEB会議形式にて開催した。

議題として、2年度で計画期間の最終年度を迎えた「事業用自動車総合安全プラン2020」目標達成に向けた取り組みについて、国交省自動車局と全日本トラック協会をはじめとした業界団体から報告。その後、「自動車運送事業に係る交通事故対策検討会」で議論されてきた次期計画「事業用自動車総合安全プラン2025」の最終案について検討を行い、おおむね了承された。

了承された最終案では、事業用自動車全体での事故削減目標として、令和7年までに①24時間死者数225人以下、②重傷者数2120人以下、③人身事故件数1万6500件以下、④飲酒運転ゼロ――といった目標を設定したほか、各業態の個別目標を新たに設け、トラック業態の個別目標として、追突事故件数350件以下が掲げられている。

運行管理の高度化に向けて実証実験を実施へ

「運行管理高度化検討会」を開催

国土交通省は3月24日、令和2年度第1回「運行管理高度化検討会」（座長・寺田一薫東京海洋大学大学院工学系流通情報工学部門教授）を開催した。

貨物等の輸送の安全確保のため、運送事業者には、営業所に運行管理者を配置し、運転者に対する乗務前後の点呼や運行中の必要な指示等の実施が求められている。他方で、近年、運行管理に活用可能な情報通信技術（ICT）の発展は目覚ましく、運行管理における安全性の向上、労働環境の改善、人手不足の解消等に向けた手段として、ICTの活用が注目を集めている。

こうした背景を踏まえ、国交省では同検討会を新たに立ち上げ、同検討会監督の下で実施する実証実験を通じて、IT点呼（遠隔点呼）の対象拡大に向けた機器の性能要件や、自動点呼の導入に向けた点呼支援機器の認定制度等、運行管理の高度化に向けた制度に関する検討を行っていく。

第1回会議では、各検討テーマにおける検討の進め方を議論したほか、IT点呼の実証実験について議論を行った。

経産省　事業承継に取り組む中小企業への支援を強化

「事業承継・引継ぎ支援センター」活動開始

経済産業省は3月25日、事業承継・引継ぎのワンストップ支援を行う「事業承継・引継ぎ支援センター」の活動を、4月1日から開始すると発表した。

新型コロナウイルス感染症の影響により、令和2年の休廃業等の件数は過去最多となるなど、中小企業の事業承継は喫緊の課題となっている。同センターでは、事業承継・引継ぎに関する相談や、事業承継診断による課題の抽出、事業承継を進めるための事業承継計画の策定などの支援を無料で実施。親族内承継や第三者承継（M&A）などの幅広い相談に、より柔軟に対応していく。

なお、同センターの連絡先等は経産省ホームページを参照のこと。

宣言企業数が1000社を突破

「パートナーシップ構築宣言」

経済産業省は3月18日、「パートナーシップ構築宣言」の宣言企業数が1000社を突破したと発表した。

同宣言は、①中小企業・小規模事業者への「取引条件のしわ寄せ」を防止するとともに、引き続き下請取引の適正化を進める、②サプライチェーン全体での付加価値向上の取り組みや、規模・系列等を超えたオープンイノベーションなどの新たな連携を促進する――などに個別企業が取り組むことで、大企業と中小企業の共存共栄の関係の構築を目指すもの。

経産省はこれまで、賛同企業に対して宣言の作成・ポータルサイトへの提出を呼びかけ、その結果、3月30日時点で宣言企業数が1051社となった。

厚労省　「持続可能な安全管理」を目指し取り組み強化を呼びかけ

「全国安全週間」7月に実施

厚生労働省は3月19日、令和3年度「全国安全週間」を7月1日(木)～7日(水)にかけて実施すると発表した。

同週間は、労働災害を防止するために産業界での自主的な活動の推進と、職場での安全に対する意識を高め、安全を維持する活動の定着を目指すもの。

2年の労働災害による死亡者数は3年連続で過去最少となる見込みだが、休業4日以上の労働災害による死傷者数は、高齢者の労働災害、転倒災害や「動作の反動・無理な動作」による労働災害が年々増加していることに加え、新型コロナウイルス感染症の罹患による労働災害の増加により、平成14年以降で最多となる見込みとなっている。

厚労省では、令和3年度の同週間のスローガンを、「持続可能な安全管理　未来へつなぐ安全職場」に決定。働く高齢者の増加等の就業構造の変化や、新型コロナウイルス感染症の感染拡大に伴う社会情勢の変化等に対応し、将来を見据えた持続可能な安全管理を継続し実施していくことにより、全ての労働者が安心して安全に働くことのできる職場の実現を呼びかけていく。

また、厚労省では同週間に先立ち、6月1日(火)～30日(水)を準備期間として、各職場における巡視やスローガンの掲示、労働安全に関する講習会の開催など、様々な取り組みを行うとしている。

原則的な措置を縮減へ

5月以降の雇調金特例措置

厚生労働省は3月25日、5月以降の雇用調整助成金の特例措置等に関する方針を発表した。

雇用調整助成金・緊急雇用安定助成金（以下、雇用調整助成金等）、新型コロナウイルス感染症対応休業支援金・給付金（以下、休業支援金等）は、今年2月に発表された「新たな雇用・訓練パッケージ」を踏まえ、5月と6月の2か月間については原則的な措置を縮減するとともに、感染が拡大している地域・特に業況が厳しい企業について特例措置を設ける予定。その上で、7月以降は雇用情勢が大きく悪化しない限り、原則的な措置および特例措置をさらに縮減する。

また、雇用調整助成金等の雇用維持要件については、現在一定の大企業および全ての中小企業を対象に、解雇等を行わない場合の助成率を10分の10としており、令和3年1月8日以降4月末までの休業等については、1月8日以降の解雇等の有無により、適用する助成率が判断されている。5月・6月の休業等については、感染が拡大している地域・特に業況が厳しい企業に係る特例の対象となるものに対し、引き続き3年1月8日以降の解雇等の有無により、適用する助成率が判断される。なお、そのほかの企業については、2年1月24日以降の解雇等の有無により、適用する助成率が判断されることとなる。

定期健康診断等及び特定健康診査等の実施に関しリーフレットを作成

厚生労働省はこのほど、「定期健康診断等及び特定健康診査等の実施に関する協力依頼」に関するリーフレット（事業者向け、労働者向け）を作成した。今後、社会保険診療報酬支払基金および国民健康保険中央会が共同で運営するオンライン資格確認等システムを利用することで、マイナポータルを通じて本人が自らの特定健康診査情報等を閲覧することができる仕組みが稼働する予定。システムでは、事業者から保険者に提供された定期健康診断等の結果は、保険者を通じてオンライン資格確認等システムに格納されることで、特定健康診査情報としてマイナポータルを用いて、本人が閲覧できるようになる。

このため、事業者が取り組むべき事項及び、労働者に協力してほしい事項についてリーフレットに整理、まとめた。

リーフレットはこちら

農水省　植物防疫法に基づく植物等の移動規制の周知徹底を呼びかけ

4月19日～23日に広報強化週間を展開

農林水産省では4月19日(月)～23日(金)にかけて、植物防疫法に基づく植物等の移動規制に関する令和3年度広報強化週間（第1回）を展開する。

沖縄県、奄美群島、トカラ列島および小笠原諸島からなる移動規制対象地域では、農作物に被害を与えるアリモドキゾウムシ、イモゾウムシ、カンキツグリーニング病菌等の病害虫が発生している。これらの病害虫のまん延を防止するため、植物防疫法で病害虫の寄主・宿主植物等の移動が規制されている。

同週間は、移動規制の実効性を確保するため、第1回のほか、7月12日(月)～16日(金)の第2回と12月13日(月)～17日(金)の第3回の計3回予定されており、横浜植物防疫所などが主体となって広報活動を実施。移動規制の内容について周知徹底を図る。

全日本トラック協会では会員事業者に対し、植物防疫法に基づく植物等の移動規制について周知徹底を図るよう呼びかけている。

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119回「20年前の大失態から学んだこと」

私がトラックタイヤの作業を本格的に始めたのは26歳の春でした。小学校1年生（7歳）の時に開業した家業のトラックタイヤ店では、毎日トラックタイヤを見ていましたが、自分の背丈より大きいものばかりで、その巨大さに圧倒され、近づくことすらしませんでした。

そこから時が流れ、大学卒業後、横浜ゴム㈱に入社。自ら志願して「タイヤ技術サービス部」に配属されたのは24歳の時。その部署でトラックタイヤに関しての知識を幅広く学び、初めて実際にエアー式インパクトを両手で持ち、車体からトラックタイヤを外す作業をしたのが26歳の春だったのです。

当時の大型トラックはすべてボルトが8穴の「JIS規格ホイール」です。タイヤの取り付けに内輪用のボルトと外輪用のナットが必要なタイプで、外す時が特に大変でした。長期間使用して赤く錆びたホイール、ナットやボルトが使われたケースだと、タイヤを取り外す時、新車時の10倍以上の力を要します。

取り外すことさえできれば、取り付けはそこまで難しくありません。長さ50センチメートルほどの金属棒を上手に扱うことができれば、直径1センチメートル以上・重量100キログラムはある大型トラックタイヤであっても、わずかな力で車体のボルトにセットできます。

しかしながら、その金属棒を上手に扱えるようになるまでに、私は4年ほどかかりました。その頃には、タイヤの交換作業やパンク修理も短時間で行うことができるようになっていたので、「4年目にして、これでようやくプロの仲間入りかな」と思い始めた頃、自身が交換作業をした大型トラックで、ある問題が起きました。

パンク修理のために入庫した大型トラック。エアー式インパクトを使って、毎回適切な力で締めているはずなのに、ナットやボルトがなかなか緩みません。数か月に1度の頻度でそのような車両があるため、その場合は「8倍レンチ」と呼ばれる強力な手動工具を使用して対応しますが、それを使っても緩みませんでした。

そこで、その原因はどこにあるのか、トルク機器の製造会社に相談すると、こんな回答が返ってきました。「タイヤを車体に取り付ける時、ボルトやナットにエンジンオイルなどの潤滑油を使っていますか?」。

ナットやボルトが緩まなかったのは、取付時に潤滑油が塗られていなかったからでした。潤滑油を塗れば、通常の力で取り外せますし、取付後の緩みもほぼありません（ISOホイールも同様）。潤滑油塗布の重要性を痛感した出来事でした。

このアドバイスを受けてから、20年ほどが経ちます。タイヤの脱着作業は、基本を徹底すれば問題はほとんど起きません。「基本を忠実に守っていれば、大事には至らない」ということを教えていただきました。

トラック運送業界唯一の教育テキスト！新規採用者必携！

事業用トラックドライバー研修テキスト

2021年改訂版

全79ヶ所を更新

■関係法令改正に伴う追加10ヶ所
■統計データの更新等 69ヶ所

法改正に即した万全の知識を！

・新型コロナウイルス感染症対策を追加
・令和3年4月12日(月)販売開始

10分冊全て改訂されました。
国交省の指導・監督指針の内容（12項目）を網羅

①トラックドライバーの心構え
②トラック運送事業と関係法令
③ドライバーの日常業務
④過労運転の防止と緊急時の対応
⑤トラックの構造と特性に合わせた運転
⑥トラクタとトレーラの構造と特性に合わせた運転
⑦貨物の正しい積載方法と労働災害の防止
⑧危険物を輸送する場合に留意すべき事項
⑨危険の予測及び回避
⑩安全運転のための心身の健康管理

A4判ケース付き・全10分冊
全ト協制作

会員価格 5,500円（送料別）
（本体5,000円＋税10%）

お問合せは日貨協連テキスト販売係まで
Tel:03－3355－2031
Fax:03－3355－2037
ホームページアドレス https://www.nikka-net.or.jp
〒160-0004 東京都新宿区四谷3丁目2番5（全日本トラック総合会館9階）

関東（東京有明）⇔九州（福岡かんだ苅田）デイリー運航！

夜発⇒翌夜着　最速25.5h！
(21:00)　(22:30)

ポイント
「2024年問題対応。ご相談ください」
「運行の省力化・効率化に！」
「労務管理強化に！」

運航スケジュール
集荷日 → 当日21:00 → 翌日22:30 → 翌日ミッドナイト配送
首都圏 ← 東京港 ← 苅田港 ← 九州全域
3日目朝一配送 ← 3日目06:00 ← 翌日04:30 ← 集荷日
※宇野港へは上りで週一便寄港

ご予約・お問い合わせ・メールアドレス
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

◆特集◆　東日本大震災から10年

「災害物流専門家の育成」

全ト協

被災地内の物資拠点の効率的運用や円滑な物資輸送の支援のために

全日本トラック協会は、今後想定される大規模自然災害発生時において、支援物資集積拠点における仕分け・管理・輸送を行う専門知識を身に付けた「災害物流専門家」の育成を目的に、「災害物流専門家研修」を開催している。

令和2年度は、北海道ブロック（3月11日・12日、北海道札幌市）、東北ブロック（3月18日・19日、岩手県盛岡市）において開催。3年度は全国での開催が予定されている。

今回の『広報とらっく』では、東北ブロックで開催された研修の内容を紹介する。

2日間開催の「総合型」研修プログラム
講義・グループ討議で包括的対応学ぶ

吉田　雄三
宮城県ト協専務理事

大島　弘明
㈱日通総合研究所
取締役

佐藤　大二郎
㈱日通総合研究所
シニアコンサルタント

大規模災害時における緊急支援物資輸送では、物流に関する専門的知識をもつスタッフが集積拠点に常駐しておらず、物資が滞留し、避難所等へ円滑に物資が届かない事例が多く散見され、課題とされてきた。

全ト協ではこうした状況に鑑み、今後想定される災害発生時において支援物資の円滑な流通を支援するため、都道府県トラック協会が推薦する会員事業者や都道府県の担当役職員、都道府県ト協が必要と認める倉庫事業者などを対象に、支援物資の仕分け・管理・輸送等に特化した専門知識を身に付けた災害物流専門家を育成するための「災害物流専門家研修プログラム」を策定した。

災害物流専門家は、自治体の災害対策本部や物資拠点に運営要員として派遣され、支援物資供給に関わる物流の円滑化を図るための助言・支援を行うことが求められており、研修では、①拠点特化型（1日間）、②輸送特化型（同）、③自治体対応特化型（同）と、①②③の全てを2日間で学ぶ「④総合型」――の4つの研修形式が用意されている。今回の東北ブロックでは、㈱日通総合研究所の佐藤大二郎シニアコンサルタントと大島弘明取締役を講師に迎え、2日間にわたり表1のスケジュールで総合型研修を実施した。

研修は、座学とグループ討議で構成されており、1日目から2日目にかけて行われる座学では、同研修のために制作された『災害物流専門家研修テキスト』を使用。①基礎知識編、②拠点編、③輸送編、④自治体対応編――と災害物流に必要な専門知識をテーマごとに学んでいく。2日目の午後からは、参加者を少人数に分け、過去の災害のケーススタディをもとにグループ討議と発表を行う。

今回の研修には、東北6県のトラック協会から計39人が参加。研修の冒頭には、宮城県トラック協会の吉田雄三専務理事が登壇し、東日本大震災から10年が経過したことや令和3年2月に発生した福島沖での震度6強の地震などに触れ、『災害物流専門家』として、物資拠点の効率的な運用や、円滑な物資輸送の支援などの知識を養っていただきたい。再び災害が発生しないことを願うが、万が一災害が発生した際には、被災者の方々のために、円滑に物資を届けることができる体制づくりが進むことを期待したい」と開会あいさつを述べた。

令和2年度災害物流専門家研修（3月18日・19日、ホテルメトロポリタン盛岡）

研修①基礎知識編
概論および災害物流専門家の役割・定義を解説

「研修①基礎知識編」ではまず、東日本大震災での岩手県緊急支援物資集積拠点における岩手県トラック協会の対応をまとめた災害物流記録用映像『災害物流への挑戦～岩手県トラック協会の事例～』を視聴。続いてテキストをもとに、災害物流の基本的な流れや、過去の災害において発生した課題を整理。課題解消のため、災害物流専門家として、どのような役割を担うべきか、どのような知識が必要となるかを参加者に示した。

過去の災害で物流が滞留した原因として、庁舎等の物資拠点に適さない施設を物資拠点としたことや、物流に関する専門的なノウハウをもった職員が自治体に必ずしも多くなかったことを指摘。災害物流専門家を「自治体に支援物資物流の円滑化に有効な助言・支援ができる者」と定義した上で、自治体との連携体制構築の重要性を説き、役割分担の明確化や物資管理のための帳票、システム・情報の共有、関係法令など、災害物流専門家が知っておくべき基本的事項について、包括的に網羅した講義を行った。

研修②拠点編
選定ポイントや「求められる管理・対応」説明

災害発生時には、物資拠点の開設や、物資拠点として使用される施設に応じたマネジメントが求められる。昼食休憩を挟んで開始された「研修②拠点編」では、物資拠点におけるマネジメントにおいて必要な3つのポイント（人的マネジメント、資機材マネジメント、情報マネジメント）について、物資拠点として使用する施設（表2）や組織体制における役割等を例示しながら説明。

続いて、物資拠点の開設にあたっては、候補地の立地や構造・設備などの長所・短所を把握・考慮した上での選定が重要であるとし、東日本大震災における岩手県の産業展示場活用例（図1）、平成28年熊本地震における熊本県のサッカースタジアム活用例（図2）などを見ながら、選定後の拠点内レイアウトとその留意点について紹介した。

また、実際に拠点内で行う物資の入出荷や保管・在庫管理といった業務における留意点についても言及。荷卸し時の作業効率化策の参考として、国土交通省が広島県竹原市で実施した、物資拠点におけるリフト台車やローラーコンベアを使用しての入荷訓練風景の映像を視聴した。

さらに、作業体制（案）の作成や拠点内作業員に対するサポート、荷役作業時の安全対策といった業務に至るまで、物資拠点内で災害物流専門家に求められる幅広い活動内容について詳しく解説。「災害物流のプロ」として心得ておくべき事項について学んだ。

研修③輸送編
効率的な物資輸送の鍵を握る「マネジメント術」

支援物資輸送では、「どこに」「何を」「どれだけ」輸送するかは自治体の判断であるため、災害物流専門家の役割は、自治体が決定した輸送を実施するために必要な車両と台数の判断について、助言・支援することである。

「研修③輸送編」では、輸送の手配において、災害物流専門家に求められるのは、自治体が指示した支援物資の輸送に必要な車両の種類や台数等に関する助言と支援であるとし、行うべき各種輸送マネジメントについて紹介した。

物資の内容に加え、集荷・配送先の荷役環境なども考慮した上で車両の選定を行うなどの「車両マネジメント」、ツーマンでの運行や、被災した地域の道路に精通した地元ドライバー、フォークリフト免許を有するドライバーを活用するなどの「人的マネジメント」を筆頭に、輸送手配に必要な荷物情報や交通情報などの把握・連絡・記録といった「情報マネジメント」、災害時に注意が必要な「燃料マネジメント」と多岐にわたるマネジメントとその手法について説明。また、事故防止のための「安全マネジメント」では、新型コロナウイルス等感染症対策にも触れるなど、最新の内容が盛り込まれている。

続いて、実際の輸送については、配車や荷役環境の確認・周知といった事前準備から実施まで、その手順や注意すべき点を解説。緊急通行車両確認標章の申請のほか、道路混雑時における警察車両による先導要請等の警察との連携など、災害時ならではの輸送手配や対応についても学んだ。

表1　令和２年度「災害物流専門家研修」スケジュール

【第１日】 3月18日（木）		
10：00～10：10	開会あいさつ	（公社）宮城県トラック協会　吉田雄三専務理事
10：10～12：00	研修①　基礎知識編	㈱日通総合研究所　佐藤大二郎シニアコンサルタント
12：00～13：00	昼食休憩	
13：00～15：50	研修②　拠点編	㈱日通総合研究所　佐藤大二郎シニアコンサルタント
16：00～16：50	研修③　輸送編	㈱日通総合研究所　佐藤大二郎シニアコンサルタント

【第２日】 3月19日（金）		
9：00～ 9：40	研修③　輸送編	㈱日通総合研究所　佐藤大二郎シニアコンサルタント
9：50～12：10	研修④　自治体対応編	㈱日通総合研究所　大島弘明取締役
12：10～13：10	昼食休憩	
13：10～13：40	研修⑤　グループ討議説明	㈱日通総合研究所　大島弘明取締役
13：50～15：20	研修⑤　グループ討議・発表	㈱日通総合研究所　大島弘明取締役
15：20～15：30	修了証配布・アンケート記入	
15：30	終了	

図1　物流拠点内レイアウト図の例（岩手県のアピオ）

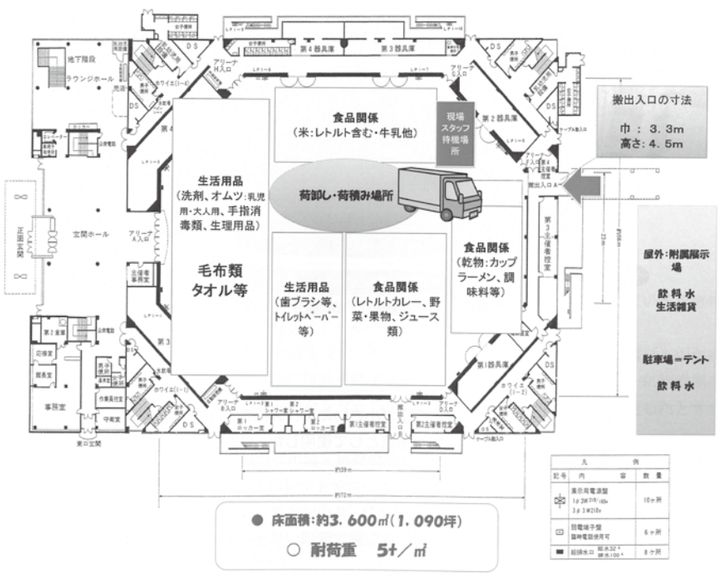


図2　拠点レイアウト図の例（熊本県のKKWING）

表2　物流拠点として使用する施設の分類

分類	定　義	施設の具体例（注1）
A	平時より物資拠点として機能している施設	・営業倉庫 ・トラックターミナル ・農林水産業用施設（集荷場・選果場・市場） →平時からフォークリフト・パレット等を使用しているものを想定
B	平時は物資拠点として機能していない施設で、民間事業者等が保有する施設	・産業展示場 →第３セクター、民間企業等が保有している場合を想定 ・物流不動産施設（注2） ・農林水産業用施設（集荷場・選果場） →平時からフォークリフト・パレット等を使用していないものを想定
C	平時は物資拠点として機能していない施設で、自治体が保有する施設	・産業展示場 →自治体が保有している場合を想定 ・農林水産業用施設（市場） →平時からフォークリフト・パレット等を使用していないものを想定（移転等により供用を終えたもの等） ・自治体の庁舎 ・体育館

注１）施設の種類・特徴については「ラストマイルにおける支援物資輸送・拠点開設・運営ハンドブック」（国土交通省　平成31年）に掲載されたものに基づき作成した。

注２）「物流不動産施設」は、営業倉庫として登録されておらず、スペース貸しを行う倉庫である。また、物資拠点として使用する段階ではテナントが未入居であることから、平時は物資拠点として機能していない施設とした。

研修④自治体対応編
円滑な輸送に不可欠な「自治体との事前連携」

研修①基礎知識編において、過去の災害で物流が滞留した原因として、物流に関する専門的なノウハウをもった職員が自治体に必ずしも多くなかったことが挙げられた。

「研修④自治体対応編」では、その課題を解決するために、自治体とどうコミュニケーションをとるべきかについて解説した。

自治体対応においては、発災前に「事前の準備」を行うことが肝心であると指摘。自治体の人事異動の多さや、発災時に自治体の防災部門が救命救助等、緊急性の高い業務に回り、支援物資業務に関係のない部署が支援物資業務を担当するといった不測の事態に対応するために、自治体の支援物資業務のマニュアル作成を助言、支援することの重要性を説いた。

また、過去の災害において、自治体が、災害物流は無償業務であると認識していた例を紹介。発災時には、平時のようなプロセスを経て契約する余裕がないため、事前に自治体と災害物流に関する運賃・料金設定を行うことも重要であるとした。

さらに、運賃・料金設定に関する災害時協定の条項の例として、長野県と長野県トラック協会が締結した協定を紹介（別掲）。令和元年10月の台風19号による災害を受けて作成された同協定では、緊急輸送等に要した費用の範囲や、その基準、人員派遣に係る職員の賃金等の雇用費についても条項に盛り込まれており、こうした平時からの「事前の準備」と綿密な協議が、発災時の自治体との円滑なコミュニケーションに繋がり、災害物流を機能させる上で重要な基盤となることを示した。

■公益社団法人長野県トラック協会が長野県と締結した協定の例

第6条　第2条の要請により、物資等の緊急輸送等に要した費用は、甲が負担するものとする。
2　前項の費用の額は、甲乙協議の上決定するものとする。
3　緊急輸送等に要した費用（運賃料金及び実費負担額（有料道路通行料及び駐車場利用料等の費用を言う））については、災害発生時における地域事業者の届け出運賃・料金を基準とする。
4　第1項の費用のうち、人員の派遣に係る職員の賃金等の雇用費は、派遣元地域における災害発生時等の直前の通常雇用費を基準とする。
※甲＝長野県、乙＝長野県トラック協会

研修⑤グループ討議・発表
講義からの「学び」活かし解決策導きだす

グループ討議では、参加者を5～6人程度のグループに分け、研修で学んだ災害物流の知識をもとに、過去の災害物流におけるケーススタディについて討議、発表を行った。

物資滞留時の解決策や、自治体との情報共有、物資拠点での資機材活用、拠点開設における注意点といった4つのテーマを設定。グループ内で書記担当者と発表担当者を決定し、討議結果を模造紙にまとめ、討議終了後に各グループが順番に発表を行う形式で進行された。

なお、3月11日・12日に開催された北海道ブロックの研修（概要は別項を参照）では、「物資拠点レイアウトの作成」をテーマに設定。物資の保管に必要な面積・パレット枚数の算出や、レイアウト図面の作成などに取り組んだ。このように、グループ討議には多様なテーマが設定されており、講義で学んだ内容を活かし、各々の意見を交わし合うことで理解を深めていくことができる。また、グループ討議においては、新型コロナウイルス感染症予防対策として、フェイスシールドが用意されるなど、細心の注意を払いながら各グループが討議・発表を行った（写真①・②）。

佐々木　隆之
岩手県ト協専務理事

今回設定されたテーマのひとつである「過去の災害において、災害物流専門家と自治体との情報共有が円滑に行われなかった理由にどのようなものがあると思われるか。また、その解決策としてはどのようなものが考えられるか」というケーススタディを例にとってみてみよう。あるグループでは、まず理由について協議し、「自治体の交替要員不足」、「自治体職員の理解不足」、「情報共有の困難さ」といった原因を列挙。そうした事態を招かないための対応として、「自治体担当者の円滑な引き継ぎ」、「自治体との窓口の一本化」、「平時の業務で物流業界に理解のある担当者との連絡体制を構築」、「自治体・トラック協会・倉庫協会の三者間での協定締結」などを挙げ、解決策を提示した。

各グループの発表終了後には、岩手県トラック協会の佐々木隆之専務理事がグループ討議の講評を行った。グループ討議の中で「発災前に自治体との連絡体制を構築し、事前の準備を行いたい」と発表したグループに対し、佐々木専務は、岩手県ト協が日頃から行っている自治体との連絡体制の構築例を挙げ、「自治体との連絡体制の構築は地道な努力が必要となる。時間がかかると思うが、お互いに頑張っていこう」と参加者に訴えた。

①
グループ内で討議の結果がまとまると、書記担当者が模造紙に発表内容を書きこんでいく

②
テーマごとに担当グループの発表担当者が登壇し、討議の過程や結果についてスピーチ

修了式・アンケート記入
修了証の授与とともに「災害物流専門家」に

研修終了後には、全ト協の大西政弘交通・環境部長から参加者に修了証が授与された。

大西全ト協交通・環境部長（左）から受講者に修了証が手渡された

総合型研修の受講者の修了証には、①基礎知識編、②拠点編、③輸送編、④自治体対応編――の全科目の研修課程を修了したことが明記されている。

受講者は災害物流専門家研修修了者としてデータベースに登録される。その登録内容を、実際の災害において被災地に派遣する災害物流専門家の選定等に活用。

なお、登録は個人ベースであり、転勤・転職した場合もデータベースに反映される。

修了式終了後には、受講者に対してアンケート調査を実施。全ト協では、受講者からの意見・感想等を参考にしながら、令和3年度も同研修を全国で開催していく。

第21010001号

修了証

災害物流専門家研修

○○　○○　殿

あなたは 公益社団法人全日本トラック協会が定める「災害物流専門家研修」に参加され下記の研修課程を修了されたことを証します

修了科目（210101OA）
1．基礎編
2．拠点編
3．輸送編
4．自治体対応編

令和○年○○月○○日

公益社団法人全日本トラック協会
会長　坂本　克己

災害物流専門家研修修了証

令和2年度「災害物流専門家研修」
3月11日・12日　北海道ブロックからスタート
「物資拠点レイアウトの作成」テーマにグループ討議

3月11日・12日の2日間にわたり、北海道札幌市の北海道トラック協会（工藤修二会長）の4階大会議室において、令和2年度「災害物流専門家研修（北海道ブロック）」が開催された。

同研修には、北海道内のトラック運送事業者から16人、北海道トラック協会および各地区トラック協会事務局から14人の計30人が参加。そのほか、北海道運輸局や自治体からも職員らがオブザーバーとして参加し、2日間開催の「総合型」研修を受講した。

研修冒頭では、全日本トラック協会の小川裕史調査役が同研修の概要やスケジュールについて説明。座学およびグループ討議では、㈱日通総合研究所の矢野裕之シニアコンサルタントが講師を務めた。

2日目＝3月12日の午後から行われたグループ討議では、「物資拠点レイアウトの作成」がテーマに設定された。受講者たちは、「水4万リットル」、「アルファ化米6万食」など5品目の物資の入出荷を行う物資拠点の開設を想定し、①それぞれの物資の保管に必要な面積・パレット枚数の算出、②レイアウト図面の作成――に取り組んだ。

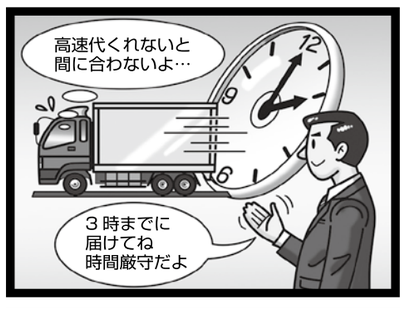
令和2年度「災害物流専門家研修」（3月11日・12日、北海道トラック協会）

物資拠点の図面を見ながら討議を行い、レイアウト作成を行った

積込先、配送先で困りごと、ありませんか。

恒常的に長い荷待ち時間

無理な到着時間の設定



過積載になるような依頼

大型台風や豪雨・豪雪日の配送

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。

国土交通省　公益社団法人 全日本トラック協会

復興道路・復興支援道路　いよいよ全線開通へ！

強靭で信頼性の高い道路ネットワークを整備　総延長約570km

三陸沿岸エリアの移動時間が大幅に短縮　地域の復興と物流効率化を実現

青森県から福島県にかけての三陸沿岸エリアで、東日本大震災以降着々と整備が進められてきた「復興道路」と「復興支援道路」。今年3月には宮城県内の復興道路が全線開通を果たしたほか、残る区間もまもなく全線開通を迎えようとしている。

ここでは、三陸沿岸エリアの震災からの復興と物流効率化に寄与するこれらの道路について、その概要などを紹介していく。

1 復興道路・復興支援道路とは？
「復興のリーディングプロジェクト」として早期整備を推進

平成23年3月11日に発生した東日本大震災では、地震動による被害もさることながら、高さ15メートルを超える大津波によって、三陸沿岸エリアは甚大な被害に見舞われた。三陸沿岸の高速道路は、震災以前には半分もできていなかった（供用率約36％）ため、被災した国道45号からの迂回や混雑等により、同エリアの道路交通が麻痺状態となった。

23年6月に行われた政府の東日本大震災復興構想会議において、地域活動を支える基盤強化として、三陸縦貫自動車道などの緊急整備に関する提言があったことから、国土交通省では復興のリーディングプロジェクトとして、青森県八戸市から宮城県仙台市までの沿岸軸を結ぶ三陸沿岸道路「復興道路」と、4本の東西横断軸「復興支援道路」の整備を決定。約570キロメートル（震災時の開通済みを除くと、残り約410キロメートル）の高速道路を10年で全線開通させることを目標に掲げた。

各現場では急ピッチで工事が進められる一方、想定外の現場条件や自然災害など幾多の困難にも見舞われた。

そして、今年3月6日に宮城県内の復興道路が全線開通を果たした。残る区間も、まもなく全線開通を迎えようとしている。

2 復興道路・復興支援道路の概要
沿岸部を結ぶ「復興道路」東西に走る4本の「復興支援道路」

復興道路・復興支援道路の概要は、次の通りである。

【復興道路】
・三陸沿岸道路（宮城県仙台市～青森県八戸市。三陸縦貫自動車道、三陸北縦貫道路、八戸・久慈自動車道）＝延長約359キロメートル（宮城県内延長約126キロメートル、岩手県内延長約213キロメートル、青森県内延長約20キロメートル）

【復興支援道路】
・宮古盛岡横断道路（岩手県宮古市～岩手県盛岡市）＝延長約66キロメートル
・東北横断自動車道釜石秋田線（岩手県釜石市～岩手県花巻市）＝延長約80キロメートル
・みやぎ県北高速幹線道路（宮城県登米市～宮城県栗原市）＝延長約24キロメートル
・東北中央自動車道（福島県相馬市～福島県福島市）＝延長約45キロメートル

三陸沿岸道路、宮古盛岡横断道路、東北横断自動車道釜石秋田線、東北中央自動車道は国交省によって、またみやぎ県北高速幹線道路は宮城県によって整備されている。

主なルートは図1の通りとなっている。

なお、復興道路と復興支援道路は、一部区間（三陸縦貫自動車道仙台港北インターチェンジ〔IC〕～鳴瀬奥松島IC間、東北横断自動車道釜石秋田線花巻ジャンクション〔JCT〕～東和IC間）を除き、無料で通行できる。

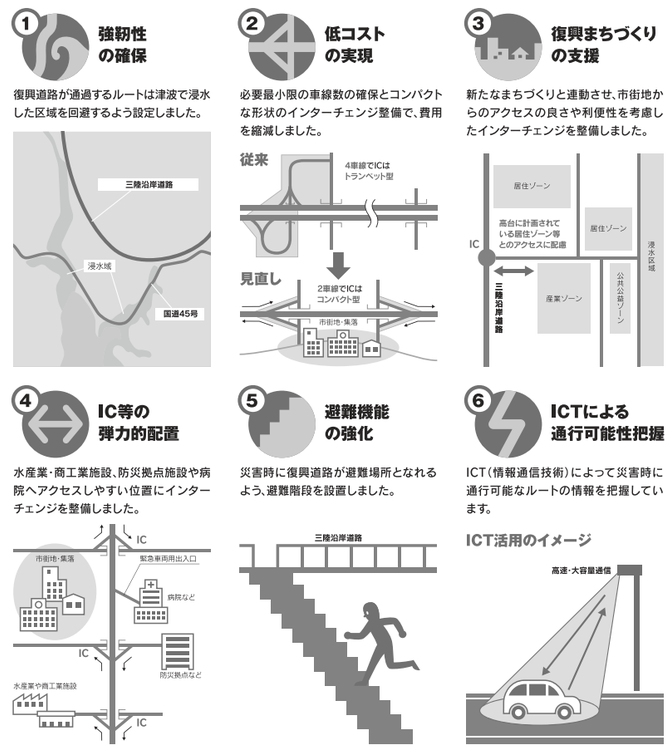
図1 復興道路・復興支援道路 約570km

3 復興道路の「6つの設計コンセプト」
三陸沿岸エリアの日常生活を支え災害時の命を守る道路へ

復興道路は、平時には三陸沿岸エリアの暮らしを支え、災害時には命を守る機能をもつ道路とするために、図2で示した「6つの設計コンセプト」を設定し、整備が進められた。

特に、国道45号が津波で浸水した区域を通過している一方、復興道路は浸水域を回避するようにルートが設定されており、災害時における強靭性が確保されている。

図2 復興道路の「6つの設計コンセプト」



4 復興道路・復興支援道路の効果
大幅な移動時間短縮を実現　物流効率化への貢献を期待

図3では、三陸沿岸エリアの移動時間の変化を示している。

国道45号は、リアス式海岸の段丘部と市街地や港のある低地とを交互に通過するため、急坂やカーブが多くなっている。そのため、沿岸部の都市間の移動時間が長くかかる傾向にあった。また、内陸部の都市と沿岸部の都市を結ぶ道路も狭隘な箇所が多く、実距離以上に沿岸部までの移動時間がかかる傾向にあった。

復興道路・復興支援道路の全線開通により、大幅な移動時間短縮が図られることとなることから、同エリアの物流効率化への貢献が期待されている。

図3 三陸沿岸エリアの移動時間の変化（距離の代わりに所要時間で位置関係を表現）

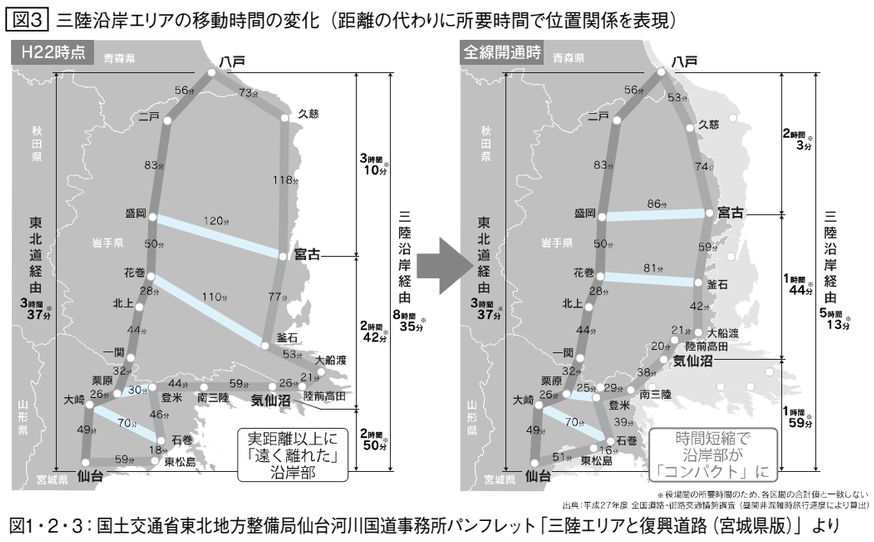


図1・2・3：国土交通省東北地方整備局仙台河川国道事務所パンフレット「三陸エリアと復興道路（宮城県版）」より

5 復興道路・復興支援道路の開通予定
令和3年内の全線開通目指し工事を推進

復興支援道路のうち、宮古盛岡横断道路と東北横断自動車道釜石秋田線は既に全線が開通している。また、東北中央自動車道は、霊山～伊達桑折間が今年のゴールデンウイーク前後に開通する予定となっており、同区間の開通により全線開通となる。

残る区間についても、令和3年内の全線開通を目指して工事が進められている。

三陸地域の物流効率化に大きく寄与する復興道路・復興支援道路。早期の全線開通が期待される。

ニュース・ターミナル

ダブル連結トラック駐車場予約システム実証実験を開始
新東名・東名に予約駐車マスを設置

中日本高速道路㈱（NEXCO中日本）は3月17日、「ダブル連結トラック駐車場予約システム」の実証実験を4月1日㈭0時より開始すると発表した。

同実証実験では、新東名高速道路引佐連絡路浜松いなさインターチェンジ（IC）付近に新たに整備した「浜松いなさIC路外駐車場」と、東名高速道路足柄サービスエリア（SA）上りに、それぞれダブル連結トラック専用駐車マスを設置（浜松いなさIC路外駐車場30台、足柄SA〔上り〕予約駐車マス1台）。ETC2・0を搭載した、車両長21㍍を超えるダブル連結トラックを対象に、駐車マスの予約が可能となる。

利用の際には、事前に会員登録（モニター登録）が必要。利用2週間前～3時間前に、インターネットから駐車マスの予約を行う。駐車の際には、非予約車の駐車を防ぐため、ETC2・0で予約車両の判別を行う。

NEXCO中日本では現在、同実証実験への参加を希望する事業者の募集を実施している。利用料金は当面無料だが、今後の運用状況をみながら有料実験も検討するとしている。事業者の募集要件は、①同実験の主旨を理解し、賛同する事業者、②ETC2・0搭載の車両で利用できる事業者、③（有料実験を実施した場合）クレジットカード決済が可能な事業者。

なお、モニター登録・駐車マス予約は、タイムズ24㈱「タイムズ駐車場予約サービス（トラック）」で行うことができる。

「バン型安全輸送ニュース」を作成
ドライバーの働き方改善に向けて

（一社）日本自動車車体工業会バン部会はこのほど、リーフレット『バン型安全輸送ニュース〈ドライバーの働き方改革（製品紹介編）〉』を作成した（写真）。このリーフレットは、バン型トラック用に用意された、安全な荷役作業のための様々な安全装置・装備、またはオプションについて、それら製品の特徴などを紹介したもの。

同工業会では、荷役作業中の労働災害は、「荷台への昇降時の転落」、「作業中荷台からの転落」が約半数を占めていること、また、多様な人材が安心して働きやすい環境を整えることは貨物自動車運送事業者にとって重要な責務であるとともに、近年の複雑・多岐な輸送形態や荷姿の多様化、女性・高齢者ドライバーの増加により、一層トラックの安全対策が求められていることから、同リーフレットを制作した。

長距離ドライバーの負担軽減をサポート
中継物流拠点「コネクトエリア浜松」

中日本高速道路㈱（NEXCO中日本）では、トラックドライバーの労働環境改善および働き方改革を支援するため、新東名高速道路浜松サービスエリア（SA）隣接地に中継物流拠点「コネクトエリア浜松」を整備し、運営している。

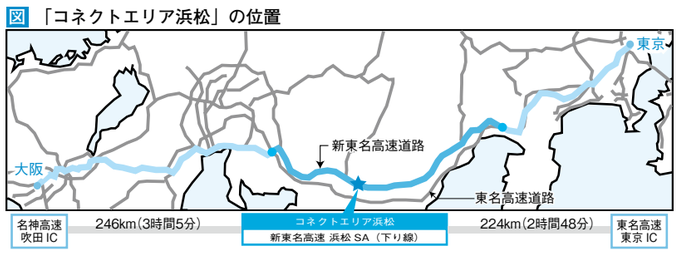
トラックドライバー不足が深刻化する中で、中継輸送導入により長距離ドライバーの長時間労働改善と、労働環境改善に取り組む運送事業者が増加傾向にある。

同施設は、高速道路会社が整備するものとしては初となる中継物流拠点。関東方面と関西方面からのドライバーが、東京・大阪のほぼ中間地点にあたる同施設（図）でトレーラ交換またはドライバーの交代を行うことで、貨物がそれぞれ目的地へ輸送されるとともに、ドライバーは長距離運行することなく日帰りでの運行が可能となる。

同施設の利用にあたっては、NEXCO中日本と連携して同施設を運営する遠州トラック㈱の公式WEBサイトからの事前申し込みが必要となる。

同施設に関する詳細は、遠州トラック公式WEBサイトを参照のこと。

図「コネクトエリア浜松」の位置



連結トラック、スワップボディコンテナ車両導入に関する補助事業を実施
LEVO

（一財）環境優良車普及機構（LEVO）では、現在、令和2年度「社会変革と物流脱炭素化を同時実現する先進技術導入促進事業」の4次公募を受け付けている。

補助対象となる事業は、トラック輸送高効率化支援事業（連結トラック導入支援事業、スワップボディコンテナ車両導入支援事業）など。

公募期間は、4月28日㈬17時まで。公募申し込みに関する詳細は、LEVOホームページを参照のこと。

特定非営利活動法人ASK
令和3年度「飲酒運転防止インストラクター養成講座」を開催

特定非営利活動法人ASK（アルコール薬物問題全国市民協会）では、令和3年度「飲酒運転防止インストラクター養成講座」の申し込み受付を行っている。

同講座は、アルコールについての基礎知識を広め、飲酒運転に繋がる飲酒習慣を変えることによって、飲酒運転を根絶するための担い手を養成するもの。認定までの流れは図の通り。

受講者へのアンケートによると、同講座について99％が「役に立った」と回答、「アルコールについて様々な知識が得られた」、「職場等での対応や指導に使える」と高評価を得ている。また、回答者の7割以上が節酒または断酒している。同講座でアルコールの正しい知識を身に付け、自身の飲酒習慣を見直すことが、節酒や断酒の機会になっている。

なお、WEB会議システム「Zoom」によるオンライン研修「公開スクーリング」も開催している。

詳細・お問い合わせは、ASK（☎03・3249・2551、https://ddd.ask.or.jp/）まで。

図　インストラクター認定までの流れ

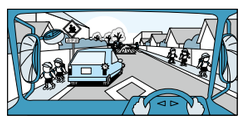
申込受付	3月19日：受付を開始。①メールフォーム、②申込用紙をFAX、③郵送のいずれか
↓	
ステップ1	「飲酒運転防止通信スクール」の受講。確認テストの提出は3回。4～9月頃を目安にご提出ください。
↓	
ステップ2	9月以降に通信スクール修了者へ自主学習用マニュアル動画とDVDを配布。改訂版DVD「知って得する！　アルコールの基礎知識」を使って行う参加型研修の開催方法を自主学習します。
↓	
※	Zoomによるオンライン研修「公開スクーリング」への参加（任意参加）。どなたでもご参加いただけます。目的を同じくした全国の方が一堂に会しますので、情報交換や連携が進む可能性にも期待できます。
↓	
ステップ3	「実践報告シート」の提出。自主学習後、会社や地域等で参加型研修を実践。3月末までに、報告をシートに書き入れご提出いただきます。
↓	
認定証発行	実践報告シートを審査し、認定証をお届けいたします。

危険予知訓練（KYT）シートの解説

（2面）

▶交通事故防止編

あなたは、下校時間帯に小学校のそばの道路を走行しています。前には停止車両と「横断歩道又は自転車横断帯あり」の路面標示があります。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自車の前に出ようとして発進してきた車両と衝突する危険があります（図1）。
②前方の横断歩道を横断してきた小学生と衝突する危険があります（図2）。
③道路を横断してきた小学生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自車のすぐ前には、発進しようとウインカーを出している車がいます。漫然と運転していると「トラックは止まって、道を譲ってくれるだろう」と考え、発進してきた車と衝突する危険があります。発進しようとしている車を見つけた時は、その車の動静を確認するとともに、一時停止するなどして、道を譲りましょう。
②自車の前方に「横断歩道又は自転車横断帯あり」の路面標示（以下、ダイヤマーク）があります。ダイヤマークは自車から見て、1つ目は横断歩道から約50m手前に、2つ目は約30m手前に標示されています。横断歩道や自転車横断帯に近づいた時は、横断する人や自転車がいないことが明らかな場合のほかは、その手前で停止できるように速度を落として進まなければなりません。また、歩行者や自転車が横断している時や横断しようとしている時は、横断歩道や自転車横断帯の手前（停止線がある時は、その手前）で一時停止をして、歩行者や自転車に道を譲らなければなりません。ダイヤマークを見つけたら、横断歩行者がいることを予測して、横断歩道の手前で停止できるようスピードを落とすことを徹底しましょう。
③横断歩道を通過しても油断は禁物です。場面では下校している子どもが多数います。子どもは、気になるものがあると、車が接近していても、急に飛び出したり、道路を横断してくることがあります。下校時間帯に学校周辺を走行する時は、徐行を徹底してください。

図1

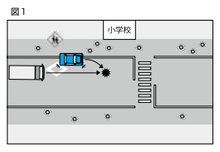


図2

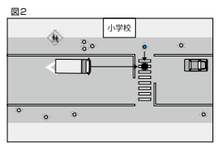
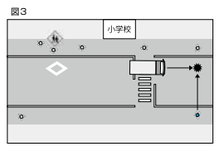


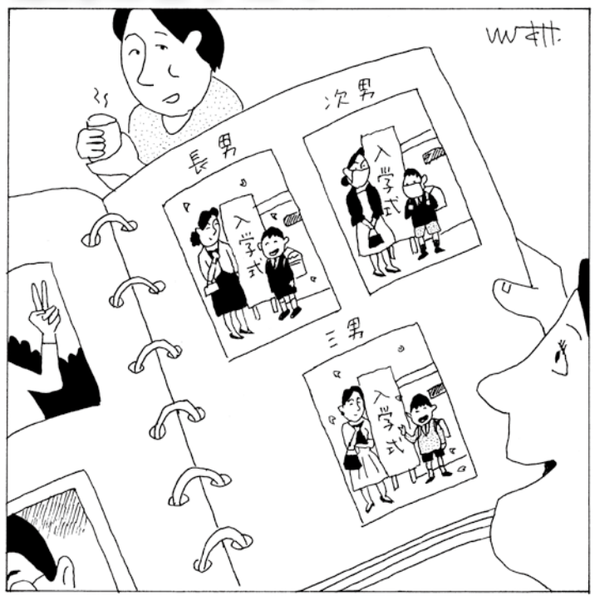
図3



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。

ほんのヒトコマ

［第83回］　前川しんすけ



「次男さんのときが、あれだったんですね？」
「そう、コロナね。桜も散っちゃってたし……」

法令○×クイズ　～駐停車編～

【解答】2面に問題

❶○（法第2条第1項第18号）駐車とは、車両等が客待ち、荷待ち、貨物の積卸し、故障その他の理由により継続的に停止すること（貨物の積卸しのための停止で5分を超えない時間内のもの及び人の乗降のための停止を除く。）、又は車両等が停止し、かつ、当該車両等の運転をする者（以下「運転者」という。）がその車両等を離れて直ちに運転することができない状態にあることをいう。
❷×（法第44条第1項第1号）トンネル内は車両通行帯の有無にかかわらず、駐車も停車も禁止されている。
❸×（法第45条第1項第1号）人の乗降、貨物の積卸し、駐車または自動車の格納もしくは修理のため道路外に設けられた施設または場所の道路に接する自動車用の出入口から3メートル以内の部分には駐車してはいけない。
❹○（法第45条第2項）車両は、駐車したとき、道路の右側部分に3.5メートル以上の余地がないこととなる場所には駐車してはならない。ただし、貨物の積卸しで運転者が車両を離れないとき、もしくは車両を離れてもただちに運転できる状態にあるときはその限りではない。
❺×（法第47条第2項）駐車するときは道路の左側端に沿い、かつ、他の交通の妨害とならないようにしなければならないと定められており、歩行者のために0.5メートル以上の余地を空けなければならないという規定はない。

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

196「鯖街道お膝元の味⑤」福井県小浜の鯖の醤油干し

海辺の旅の楽しみは朝食の干物に極まる。若狭なら「醤油干し」。ちなみに塩干物は魚の保存から始まり、調味料の普及で応用品が誕生した。

福井は醤油干しとみりん干しで、前者が郷土の味覚になった。甘い一方のみりん干しに比べ、醤油干しは漬け汁の醤油と酒でうま味、香り、風味が高まるのである。

なお、福井は甘口志向なので甘口醤油使用が普通。みりんでさらに甘味を強調する店もある。

主役の魚はもちろん鯖。昭和20年代、鯖が獲れに獲れた時代、保存法の一つとして考案されたのが醤油干しだったのだ。

もっとも別説では江戸期から醤油干しはあり、鯵や鰯も大漁時は醤油干しにしたとか。下地があるところに、鯖の豊漁で醤油干しが定着した訳だ。

近年の小浜は醤油干しレシピを公開したり、醤油干し自慢の魚屋のパンフレットを配布したりと、官民こぞって宣伝に励んでいる。

評判店に共通なのは魚の水洗いが徹底していること。内臓を除いたのち、よく洗うことで血なまぐささがとれ、きりっと仕上がる。余談だが小浜は漁協脇に「雲城水」「津島名水」という自噴水がある。飲めるので立ち寄り甲斐がある。

鯖の醤油干しなら雲浜（うんぴん）1丁目の「藤原鮮魚店」がわたしの気に入り。父亡きあと息子さんが母と営み、魚は眼が生きているとびきりだけ。鯖は地物か国産で、水洗いしたら醤油液にぽとんと浸し、天日で干す。

醤油干しにしては辛口なのは魚の持ち味をいかそうと、あえて関東醤油を使うため。それで後口さっぱり。ともあれ皮がめくれない程度に網焼きし、即、はふはふむしゃむしゃ食べたい。鰺、ハタハタなど他の醤油干しも逸品だが、特に穴子はすしネタや天ぷらとは別趣の舌の極楽が待っている。

（むかさ・ちえこ）

この時期多発する車輪脱落事故防止に
PA-MAN が安全運行をサポートします！
ホイールナットの緩みが目視で判断できるナットキャップ
※点検ハンマーによる日常点検は必ず行ってください
PA-MAN オリジナル　新ISO規格対応　特許出願中
ゆるみチェック・ナットキャップ 33㎜
2つのチェックタイプをラインナップ！
●メッキ仕上げで足元ピカッと輝きます。　●ナットの固定にバネ式を採用。　● フロント・リア 兼用。
※表記価格は全て税込価格となります。
●インジケータータイプ　品番 12161 20000 / 12161 30000
●スペーサータイプ　品番 12161 50000 / 12161 60000
41㎜　45.5㎜　53.5㎜　76㎜
この△の向きで緩みをチェック！
商品動画はこちら！
このスペーサーの溝の向きで緩みをチェック！

品番		型式	入数	適合	自重	
インジケータータイプ	12161 20000	LC338M	8ケ	大型低床車	0.32kg	3,273円
	12161 30000	LC310M	10ケ	大型車	0.38kg	4,048円
スペーサータイプ	12161 50000	LC338S	8ケ	大型低床車	0.31kg	3,168円
	12161 60000	LC310S	10ケ	大型車	0.37kg	3,938円

●材質：プラスチック（メッキ仕上げ）　※注文時ナットサイズ（六角対辺・高さ）をご確認ください。
⚠ 本商品を使用する場合、リア側には当社ホイル・センターキャップは取り付けできません。
ホイールナット装着時のインジケーター、スペーサーの溝の向きがポイント！
向きのパターンを決める
インジケーター又はスペーサーの溝の向きのパターンを決めて装着する事で、向きの変化から緩みを目視で判断できます。
●向きのパターン例 インジケータータイプ（リア）
●インジケーターを一定方向に向ける　●インジケーターを向かい合わせにする
お好みの向きに設定しやすい
ナットキャップ本体とインジケーター部又はスペーサー部は分割式で、インジケーター又はスペーサーの溝の向きを24通りに変更出来ます。
●インジケータータイプ　24通りに向きを変更可能
●スペーサータイプ　24通りに向きを変更可能
インジケーター部　ナットキャップ本体　スペーサー部　ナットキャップ本体
PA-MAN　JIS規格認証表示ベルト荷締機　JIS B 8850　JQ0518003
（株）東京商工リサーチ調べ2020年6月時点　2019年全国売上額 No.1
特集ページはこちら
創業1965年　株式会社パーマンコーポレーション
品質マネジメントシステムに関する ISO9001取得 ISO9001:2015
E-mail:hr1@pa-man.com　〒550-0021　大阪市西区川口4-1-5
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。
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
オンラインショップ パーマンショップへは トラックパコちゃん で検索！　https://pa-man.shop/
新商品情報、セールのお知らせなど最新情報満載！
LINE ID:@pa-man 友だち追加
Twitter @Pa_man_2017 フォローお願いします！ Pa-man［公式］

東海電子株式会社
ZOOMによる 無料WEBセミナー開催のお知らせ
『事故撲滅トレーナー』による、運行管理者向け安全教育研修
・最も効果を上げるための KYT 訓練のコツ
・ドラレコ事故動画を使っての参加型教育とは　など
4/21（水）　13：30～15：00
あなたの会社にぴったりの体温計はどちら？
『顔認識サーモグラフィー』VS『非接触型体温計』
4/8（木）4/13（火）　13：30～14：30
『輸送安全規則の解釈の通達』と『指導監督の告示』を 構造的に！ビジュアルで！ システム製品を通して理解する講座
講座①　4/5（月）　4/12（月）
講座②　4/7（水）　4/14（水）
講座③　4/9（金）　4/16（金）
13：30～15：00
働き方改革、始めていますか？
来たる物流業界における2024年問題を考える
今から進めたい「働きやすい職場認定制度」とは
4/15（木）4/22（木）　13：30～15：00
東海電子株式会社　立川事業所　〒190-0012　東京都立川市曙町 2-34-13　オリンピック第3ビル 203 号室
詳細は東海電子 HP の新着情報をご確認ください　東海電子　セミナー　検索

安全運行は心身のゆとりから

全国のトラックステーション

エッセンシャルワーカーをサポート

全日本トラック協会が管理・運営するトラックステーション（TS）は、現在、全国に26か所あり、トラックドライバーの安全運行の確保、労働環境の改善等に大きく寄与しています。

現在、新型コロナウイルス感染症の感染防止対策等の影響で経済活動が停滞するなかにあっても、エッセンシャルワーカーとして「生活（くらし）と経済」を支え続ける、プロトラックドライバーの皆様の休憩・宿泊・入浴・食事など、憩いの場として、さらにご活用いただけることを願っています。

	名称	所在地	電話番号	駐車台数※
❶	札　幌	北海道札幌市厚別区厚別東５条 1-1-2	011-897-9101	39
❷	苫小牧	北海道苫小牧市ウトナイ北 11-11-33	0144-55-7491	80
❸	青　森	青森県青森市大字荒川字品川 110-1	017-729-2000 (公社)青森県トラック協会	41
❹	仙　台	宮城県仙台市宮城野区苦竹 4-1-15	022-232-9336	39
❺	白河の関	福島県西白河郡泉崎村大字泉崎字夏針 15-1	0248-21-7167	45
❻	茨　城	茨城県小美玉市西郷地字新田 1390	0299-48-3455	30
❼	矢　板	栃木県矢板市乙畑 440-2	0287-48-1919	46
❽	大　宮	埼玉県さいたま市西区三橋 6-699-1	048-623-6815	41
❾	東　神	神奈川県大和市上草柳 588	046-261-1100	97
❿	新　潟	新潟県新潟市西区山田 196-1	025-233-6961	52
⓫	金　沢	石川県金沢市千木町ル 21-1	076-257-2755	56
⓬	浜　松	静岡県浜松市東区流通元町 2-3	053-421-5311	116
⓭	安　城	愛知県安城市尾崎町大縄 19-1	0566-98-8823	74
⓮	名古屋	愛知県名古屋市港区藤前 3-601	052-303-2188	97
⓯	亀　山	三重県亀山市小野町桜口 586-4	0595-82-3935	82
⓰	彦　根	滋賀県彦根市鳥居本町字むさ満 2337-1	0749-26-0156	45
⓱	大　阪	大阪府寝屋川市木屋元町 20-1	072-832-2362	80
⓲	奈良・針	奈良県奈良市針町 487-1	0743-82-0622	60
⓳	岡　山	岡山県岡山市中区倉富 285-19	086-277-4055	53
⓴	尾　道	広島県尾道市高須町字才ケ久保 21193-3	0848-46-1882	37
㉑	三　次	広島県三次市西酒屋町船所 1468	0824-63-0025	30
㉒	北九州	福岡県北九州市小倉北区東港 1-3	093-581-5031	70
㉓	鳥　栖	佐賀県鳥栖市永吉町 617-1	0942-83-7035	48
㉔	諫　早	長崎県諫早市貝津町 1051-12	0957-26-8228	45
㉕	大　分	大分県大分市大字上戸次字宇土ノ口 6045-2	097-597-6233	49
㉖	鹿児島	鹿児島県鹿児島市西別府町 2941-19 （流通業務団地内）	099-281-5960	50

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

「アイドリングストップ」と「ごみ不法投棄禁止」

TSでのマナー向上にご理解・ご協力を

トラックステーション（TS）は、年間で約200万台のトラック、また施設利用者数では約111万人に利用されています。TSには運行の疲れを癒す浴室(シャワー)、休憩スペースや宿泊・仮眠施設などが設けられています。

敷地内にはトレーラをはじめ大型トラックが駐車できる広い駐車場も完備されているほか、24時間利用可能なトイレやコインランドリーも用意され、トラックドライバーの皆様が安心して休憩できる施設です。また、一部のTSにはコンビニエンスストアや給油所も併設されています。

最近の傾向では、女性用のシャワーを整備して、最近増えつつある女性ドライバー「トラガール」への配慮も進んでいます。

過労運転を防ぐためには、TSで休息を適切・十分に取り、疲労や眠気のない、心身にゆとりのある状態で安全運行に努めていただくことが有効です。

全国に広がる26か所のTSネットワーク。トラックドライバーの皆様のご利用をお待ちしています。

また、全ト協と各都道府県トラック協会では、トラックドライバーの皆様に快適にTSを利用いただくため、さらに、TS近隣住民の方の住環境向上のために、駐車場でのアイドリングストップ（写真①）とごみの不法投棄禁止（写真②）を呼びかけています。

アイドリングストップに関しては、積載している貨物の関係で冷凍・冷蔵機のエンジンが切れない場合や、猛暑・極寒等の場合もありますが、可能なトラックにはアイドリングストップをお願いしています。

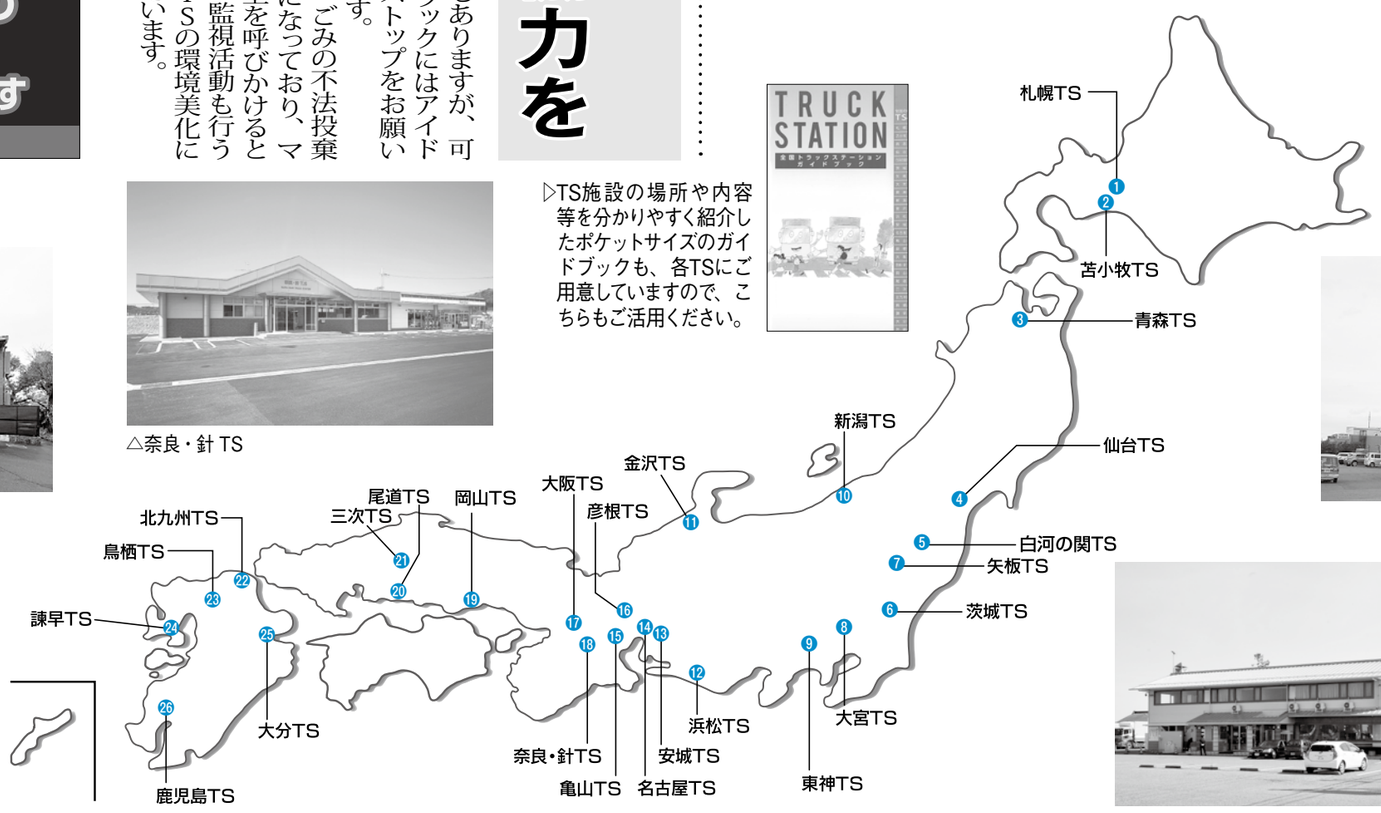
また、ごみの不法投棄が問題になっており、マナー向上を呼びかけるとともに、監視活動も行うなど、TSの環境美化にも努めています。

△名古屋 TS

△奈良・針 TS

△諫早 TS

▷TS施設の場所や内容等を分かりやすく紹介したポケットサイズのガイドブックも、各TSにご用意していますので、こちらもご活用ください。



△札幌 TS

△矢板 TS

▼全国のTS情報はこちら

2021・4・1

こちら広報室　四季折々 204

▼独り凛と街頭に立つその人の存在を誰もが認知しながらも、殆どの人がその人のすぐ前を通り過ぎて行きます。東京・銀座四丁目交差点にある和光本館の前で、「法衣と菅笠を身に纏った托鉢僧」は、10年以上も道行く人に祈りを捧げていました。その僧侶が、東日本大震災の翌年、仙台市荒浜の海岸で押し寄せる波の前にひとり佇み、一心不乱に読経する写真を東京新聞で見た時は、深い感動に包まれました。▼以前、銀座で友人と待ち合わせをした際に、私が予定より早く着いたことから、一度だけ読経をお願いしたことがありました。その際に僧侶のお顔を拝見しましたが、「慈悲深く穏やかな方」という印象を受けました。お名前は後に知ることになりますが、望月崇英僧侶は今年1月に天に召され、もうその姿を見ることは叶いません。しかし、その生き方は永遠に人々の心の奥深くに刻まれています。▼3月下旬のとある日曜日に、両親が眠る埼玉県の菩提寺に行き、墓石を清めてお花を供え、線香を手向けると、微かに「ありがとう」と懐かしい声が聞こえました。「私の聞き違いか」とあたりを見渡すと、墓所には他に誰の姿もなく、あの声音は間違いなく明るかった父のものであり、「頑張れ」との励ましの言葉だったかもしれません。▼帰り際に本堂に立ち寄り、住職と世間話をしましたが、住職はその中で「お寺の跡継ぎがいなくて」と嘆いていました。長男はとある大学の教授で、次男は遠方で有機野菜の栽培に没頭し、2人とも「継ぐ気持ちはさらさらない」と、お寺の将来を案じていました。▼ある時期に、本山にお願いし、住職希望の僧侶を紹介してもらい、見習いとして試してみたところ、「このお寺を任すには値せず」と断ったとのことでした。お寺は、本来世襲ではないため、後継者がいない場合は廃寺になるか、他のお寺との合併という選択肢もあるそうですが、千百年余りの歴史があり檀信徒の多いお寺だけに、住職は再び本山から派遣を乞うそうです。普段こちらから住職に相談することは多々あるものの、住職から相談されたのは初めてでした。▼茨城県でお寺の住職になった大学時代の友人に、そのことを電話で話すと、昨今では、お寺の経営は地域のお寺の数、檀信徒の数、慣習の把握など、データを基にしたマネジメントが必要と諭されました。どの世界も大変ですが、最後は「借花献仏」ではなく、自分自身の決断により進むべき道を熟慮して切り開くしかありません。▼カレンダーを捲ると、早くも卯の花が咲く4月になりました。学業を終え社会に出る新卒者、人事異動で新たな地域へ赴任する者、長年勤めた職を辞して第二の人生に向かう者と、それぞれのステージが始まります。気負わず、焦らず、ゆっくりと、一度きりの人生を自分自身で納得のいくカラーに染めてほしいものです！

（山崎　薫）

WE　ARE　TIGER

点呼の人手不足を解消「ＩＴ点呼」
在宅勤務には「トラックメイト」
安全運転を後方支援する「動態管理ドラレコ」「衝突防止補助システム」

私たちタイガーは運輸企業に役立つサービスをご提案し続けます

Tiger 株式会社タイガー　〒101-0064 東京都千代田区神田猿楽町2-1-14

トラックメイト　検索

お問合せ：03-5283-7232　東京・札幌・名古屋・大阪・広島・福岡

令和3年　4月6日㊋～15日㊍まで

公益社団法人 全日本トラック協会

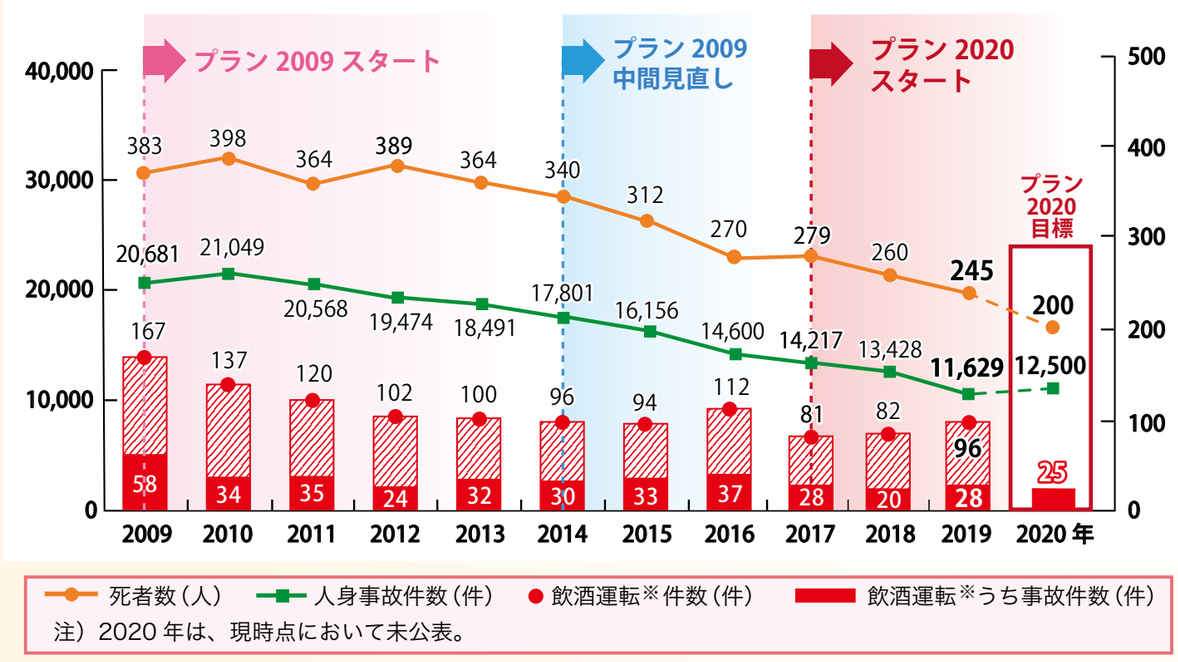
春の全国交通安全運動

「トラック事業における総合安全プラン2025」のスタートとなる令和3年は、トラック運送業界では、「飲酒運転の根絶」「追突事故の防止」「交差点事故の防止」を最重点推進項目として、安全運行の確保に積極的に取り組みます。

1 飲酒運転の根絶をめざして

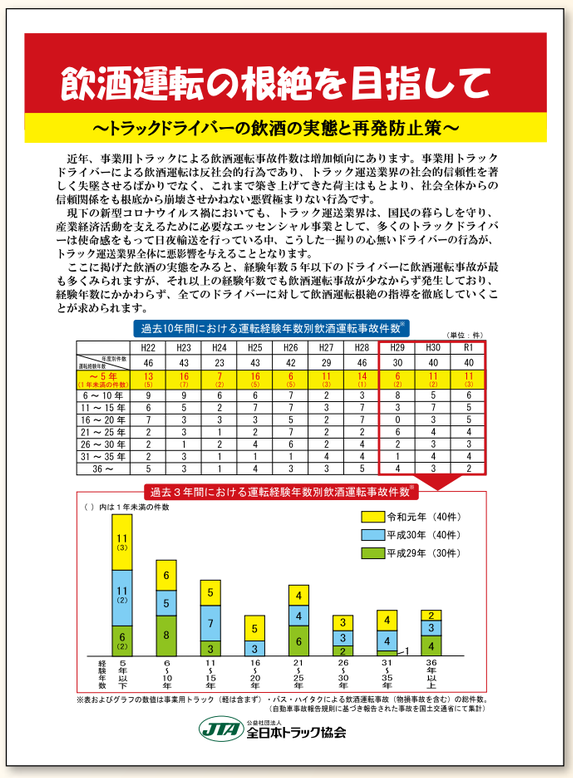
飲酒運転は反社会的行為であり、トラック運送業界の社会的信頼性が失われます

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



注）2020 年は、現時点において未公表。

※「飲酒運転」は「道路交通法違反取締件数」の数値で、「酒酔い運転」および「酒気帯び運転」の合計値。数字はいずれも事業用貨物自動車（軽自動車を除く）によるもの。
出典：警察庁「交通事故統計」および（公財）交通事故総合分析センター「交通統計」
2020年の「飲酒運転事故件数」はメールマガジン「事業用自動車安全通信」（国土交通省）等による物損事故を含む情報（令和2年12月末時点の速報）



飲酒運転の根絶を目指して

～トラックドライバーの飲酒の実態と再発防止策～

近年、事業用トラックによる飲酒運転事故件数は増加傾向にあります。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、トラック運送業界の社会的信頼性を著しく失墜させるばかりでなく、これまで築き上げてきた荷主はもとより、社会全体からの信頼関係をも根底から崩壊させかねない悪質極まりない行為です。

現下の新型コロナウイルス禍においても、トラック運送業界は、国民の暮らしを守り、産業経済活動を支えるために必要なエッセンシャル事業として、多くのトラックドライバーは使命感をもって日夜輸送を行っている中、こうした一握りの心無いドライバーの行為が、トラック運送業界全体に悪影響を与えることとなります。

ここに掲げた飲酒の実態をみると、経験年数５年以下のドライバーに飲酒運転事故が最も多くみられますが、それ以上の経験年数でも飲酒運転事故が少なからず発生しており、経験年数にかかわらず、全てのドライバーに対して飲酒運転根絶の指導を徹底していくことが求められます。

過去10年間における運転経験年数別飲酒運転事故件数※

（単位：件）

年度別年数 / 運転経験年数	H22	H23	H24	H25	H26	H27	H28	H29	H30	R1
	46	43	23	43	42	29	46	30	40	40
～５年（１年未満の件数）	13（9）	16（7）	7（2）	16（5）	6（3）	11（3）	14（1）	5（2）	11（2）	11（3）
６～10年	9	9	6	6	7	2	3	8	5	6
11～15年	6	5	2	7	7	3	7	3	7	5
16～20年	7	3	3	3	5	2	7	0	3	5
21～25年	2	3	1	2	7	2	2	6	4	4
26～30年	2	1	2	4	6	2	4	2	3	3
31～35年	2	3	1	1	1	4	4	1	4	4
36～	5	3	1	4	3	3	5	4	3	2

過去３年間における運転経験年数別飲酒運転事故件数

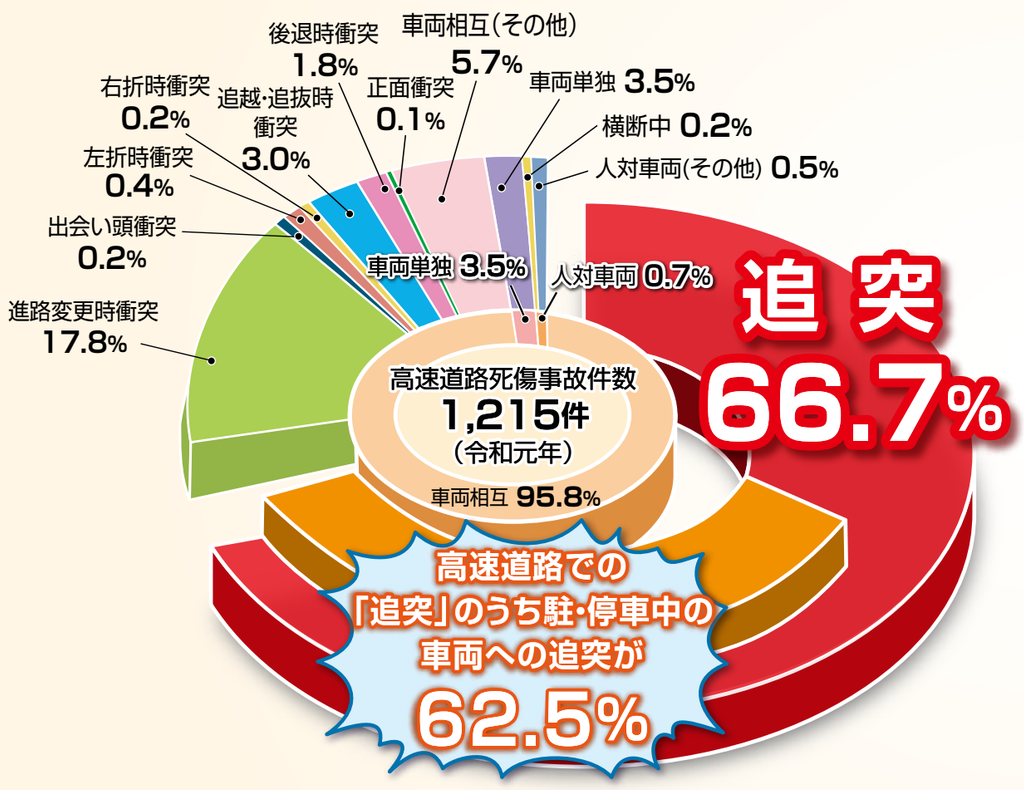
※表およびグラフの数値は事業用トラック（軽は含まず）・バス・バイクによる飲酒運転事故（物損事故を含む）の総件数。（自動車事故報告規則に基づき報告された事故を国土交通省にて集計）

公益社団法人 全日本トラック協会

【本号に同封のリーフレット】

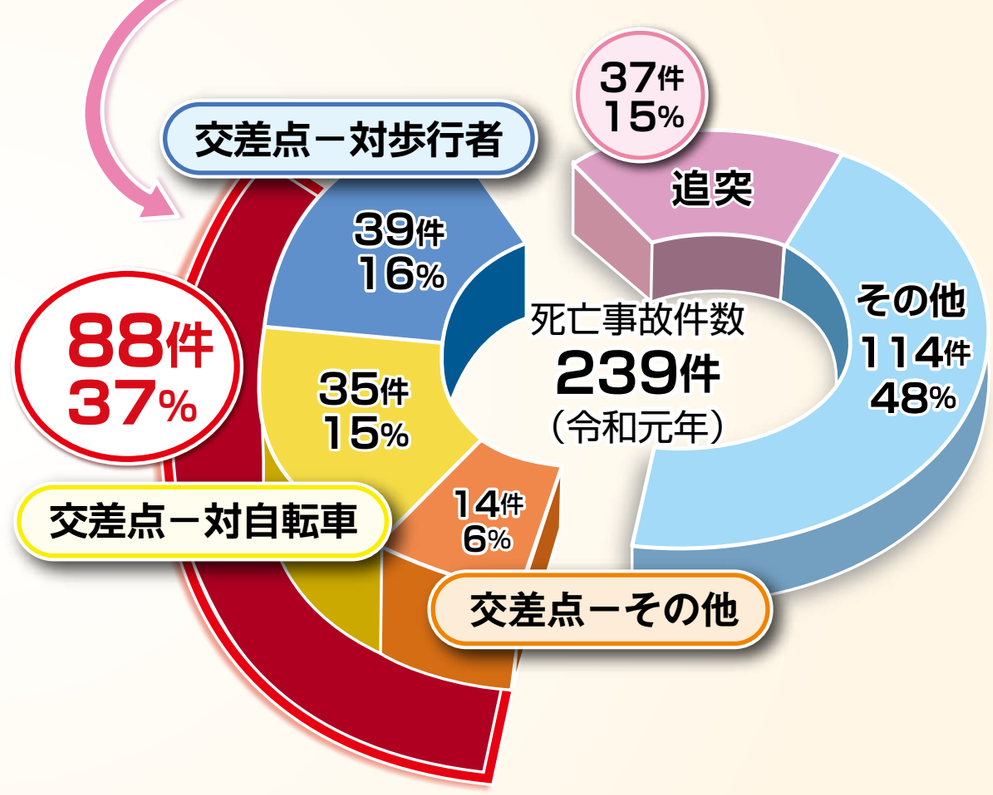
2 追突・左折巻き込み事故ゼロをめざして

事業用貨物自動車の高速道路での死傷事故の約7割は追突、うち6割強は駐・停車中の車両への追突



事業用貨物自動車の高速道路における事故類型別死傷事故件数の構成率（令和元年）

事業用貨物自動車の死亡事故の約4割は交差点



事業用貨物自動車の事故類型別死亡事故件数の構成率（令和元年）

出典：（公財）交通事故総合分析センター
※「死傷事故件数」および「死亡事故件数」は事業用貨物自動車を第１当事者とするもの（軽自動車を除く）