

図表で見る

トラック業界の価値を高める 羅針盤



ISSUED DATE

300331

はじめに

会員各位におかれましては、日頃より当協会の事業運営にご協力を賜り、厚く御礼を申し上げます。

当協会は、トラック運送事業者に課せられた輸送の安全確保と事故防止、環境対策などの課題を着実に果たしていくとともに、会員事業者のみなさまの厚いご支援のもと、トラック業界全体の価値を高めるための様々な活動を展開して参りました。

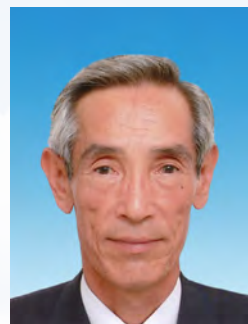
一方、わが国の国民生活、産業活動のライフラインとして重要な役割を担うトラック運送業界においては、安全対策や環境対策などに係るコスト負担の増加、ドライバー不足といった難しい課題や厳しい経営環境に直面しているなかで、業界全体の価値を高め、荷主、市民、地域社会に一層貢献していくことを期待される立場にあります。

業界全体の価値を高めていくためには、当協会と会員事業者が一体となって諸課題の解決に取り組む必要があります。そこで、当協会が取り組む最重点施策、重点施策の中から、会員事業者のみなさまに是非知っておいていただきたいトピックスをわかりやすくとりまとめ、「図表で見る トラック業界の価値を高める羅針盤」として、会員事業者にお届けさせていただき運びとなりました。

本冊子が、今後の会員事業者様の事業活動の一助となることを期待します。

一般社団法人 兵庫県トラック協会

会長 福永 征秀



CONTENTS

本パンフレットのねらい	1
特集1：トラック業界の働き方改革	2
特集2：環境・省エネ対策の推進	6
特集3：交通事故の防止の推進	12
兵ト協の地域貢献活動	16

本パンフレットのねらい



平成 29 年度、一般社団法人兵庫県トラック協会は、公益社団法人全日本トラック協会など、関係団体と一層緊密に連携し、諸施策を積極的に推進して参りました。

本冊子は、当協会が取り組む最重点施策、重点施策の中から、会員事業者のみなさまに是非知っておいていただきたいトピックスをわかりやすくとりまとめたものです。

業界を取り巻く状況は刻々と変化します。トラック事業経営の最前線に立つ会員事業者のみなさまに、国や業界の課題や新しい動きをお伝えし、現場での日々の活動に積極的に活かして欲しい。そのため、会員事業者に目指していただきたい姿や行動をわかりやすくお伝えしたいと

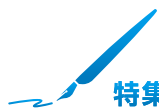
の思いから、本冊子を「図表で見る トラック業界の価値を高める羅針盤」と命名いたしました。

平成 29 年度は、「トラック業界の働き方改革」、「環境・省エネ対策の推進」、「交通事故の防止の推進」、の3テーマを取り上げました。

業界全体の価値向上を実現するには、当協会の活動だけでなく、会員事業者のご理解と日々の取組が不可欠です。会員事業者のみなさまには、環境改善や社会貢献を実践する業界イメージの旗振り役として、また、魅力ある職場づくりの先導役として、一層のご活躍を期待するものです。



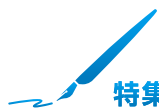
図表で見る トラック業界の価値を高める羅針盤（平成 29 年版）



特集 1 トラック業界の働き方改革



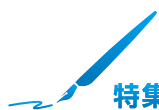
- ◎ 働き方改革の概要とトラック業界が直面する喫緊の課題
- ◎ 長時間労働にブレーキ、生産性向上にアクセル
- ◎ ドライバー不足対策の推進
- ◎ 取引環境適正化の重要性



特集 2 環境・省エネ対策の推進



- ◎ パリ協定を契機とする地球レベルの環境対策
- ◎ 平成 29 年度兵ト協エコドライブチェックシート集計結果



特集 3 交通事故の防止の推進



- ◎ トラック事業における総合安全プラン 2020
- ◎ 事故防止に向けた三位一体の取組（ドライバー・管理者・事業者）
- ◎ 煽り運転・危険運転への適切な対処法



国の動き

働き方改革実行計画

(平成 29 年 3 月 28 日)

働き方改革実現会議決定

働き方改革実行計画(平成 29 年 3 月 28 日)では、同一労働同一賃金の実現、長時間労働の是正など、9つの分野について、具体的な施策の方向性が示されています。

特に、罰則付き時間外労働の上限規制が導入され、長時間労働の是正については経営責任が問われる厳格な内容となっています。

詳細はホームページへ

<http://www.kantei.go.jp/jp/singi/hatarakikata/>



国の動き

長時間労働にブレーキ、

生産性向上にアクセル (自動車運送事業

の働き方改革に関する関係省庁連絡会議)

自動車運送事業は、わが国の産業活動や国民生活の基盤となる重要な産業です。しかし、自動車運送事業の運転者は、全職業平均と比べて年間労働時間が1~2割長い一方、年間賃金は1~3割低いなど、長時間労働・低賃金の状態にあり、平成 28 年の有効求人倍率が2倍を超え、全職業平均の約2倍に達するなど、近年、運転者不足が深刻化しています。

また、運転者の高齢化も進行し、女性の就業割合が低く留まり、将来の担い手を確保していくには、運転者の労働条件を改善していくことが喫緊の課題となっています。

このような状況から、「働き方改革実行計画」においては、自動車の運転業務について、改正労働基準法の施行期日の5年後に、罰則付きの時間外労働の上限規制を導入することとされ、これと併せて、引き続き可能な限り、時間外労働を短くする努力を求めていることが示されています。

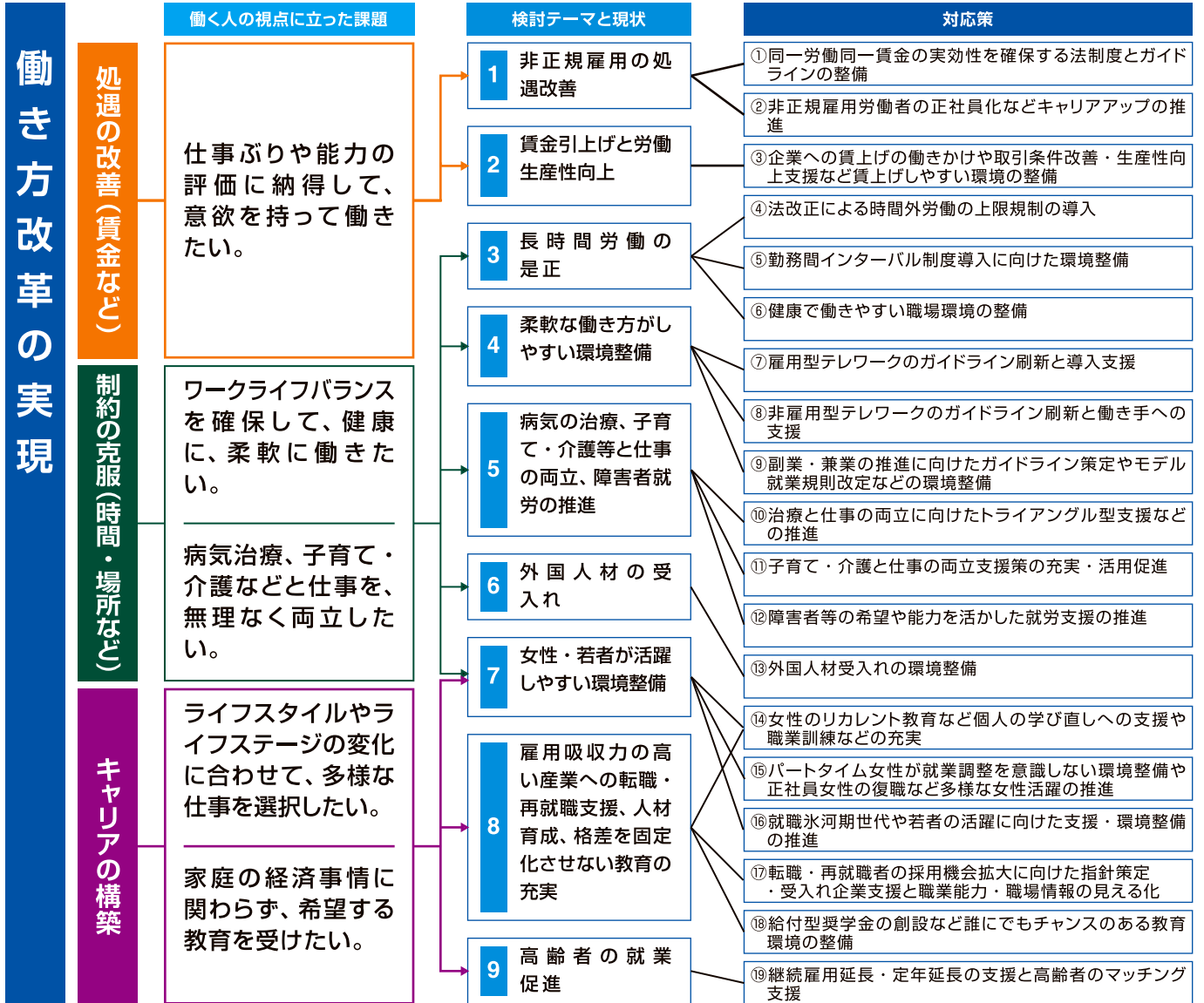
この猶予期間の間に、長時間労働削減と生産性の向上、多様な人材の確保・育成、取引環境の適正化等を強力に進め、長時間労働を是正していくことが業界の最重要課題となっています。

詳細はホームページへ

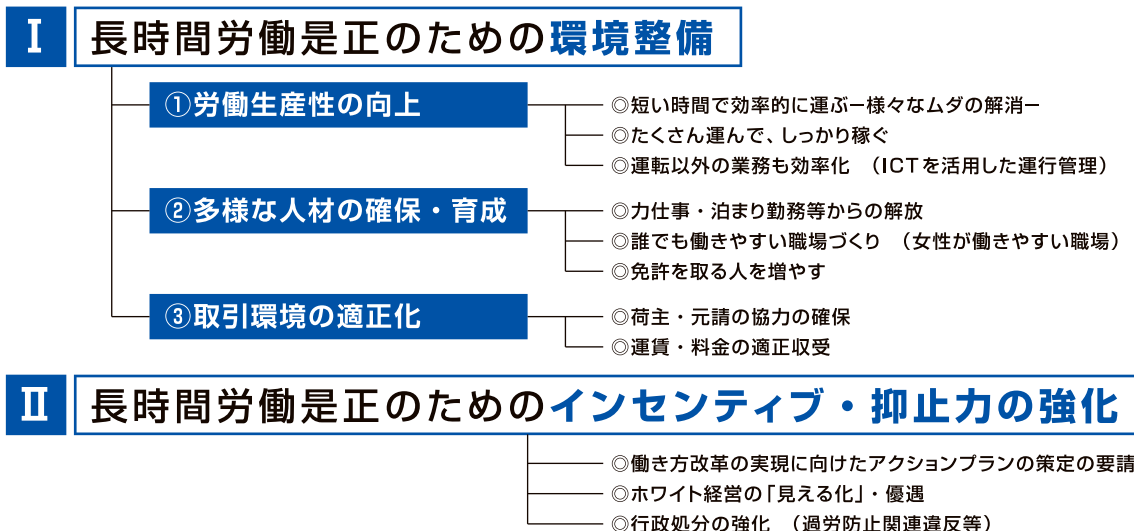
<http://www.kantei.go.jp/jp/singi/hatarakikata/>



働き方改革実行計画（平成29年3月28日）



トラック・バス・タクシーの働き方改革「直ちに取り組む施策」(案)



業界の動き



多様な人材の確保・育成

～ドライバー不足の対策していますか？～

トラック業界の人材不足が懸念される中、平成26年に国土交通省と全日本トラック協会は「ドライバー不足の対策していますか？～トラック運送業の人材採用に向けて～」を作成しています。

ドライバーの採用・育成に向け、「若手ドライバーを戦略的に採用し、定着率を高め

る」、「女性ドライバーのメリットに目を向け、積極的に活用」、「フリーターなど職業体験の少ない若年等の活用」といった柱立てのもと、それぞれの人材活用を進めていくためのポイントと事業者の取組事例をわかりやすく整理しています。

詳細はホームページへ

http://www.jta.or.jp/rodotaisaku/pdf/driver_fusoku.html

兵ト協の動き



兵ト協の取組

●トラック運送事業者のための人材確保セミナー

全日本トラック協会と共催でトラック運送業界における喫緊の課題である人材確保について、日本PMIコンサルティング(株)の小坂真弘氏を講師にセミナーを行いました。

日時 平成29年11月2日

場所 兵庫県トラック総合会館

参加 40名

内容 (1)人材不足時代における運転者人材の実態
(2)人材不足時代の運転者人材等の効果的な採用方法
(3)新卒者、女性、高齢者の雇用促進
(4)人材が定着するための職場環境の整備

●県合同就職面接会への参画

参加企業がブースを設定し、大学・大学院卒業予定者を中心に合同就職面接を行いました。

協会は、直接雇用には携わる事は不可能なため、運送業界の雇用確保のため神戸運輸監理部兵庫陸運部と共同でブースを設置し、トラック運送業界のPRと学生の就職先の1つの候補として運送業も是非考えていただきたいと訴える活動を行いました。

日時 平成29年8月1日

場所 神戸ポートピアホテル「大輪田」

参加 学生約270名、企業60社

業界の動き



取引環境の適正化

働き方改革を進めていくという観点から、取引環境の適正化を推進していくことの重要性が増しています。今般、適正な運賃・料金の収受に向け、標準貨物自動車運送約款(平成2年運輸省告示第575号)及び標準貨物軽自動車運送約款(平成15年国土交通省告示第171号)の一部が改正されましたのは周知の通りです。

運賃料金設定(変更)届出書等未提出の事業者におかれましては、新標準運送約款

に基づく運賃・料金の変更届出の提出期限、旧標準運送約款を使用する場合の認可申請の提出期限は終えています。提出期限以降も受け付け可能ですので、兵庫県トラック協会ホームページをご参照の上、

神戸運輸監理部兵庫陸運部 (TEL: 078-453-1104)

又は

兵庫県トラック協会(適正化事業部) (TEL: 078-882-5556)

へご提出ください。

本件を荷主との運賃改定交渉の際に有効に活用してください。



経営者の
方へ!

若手ドライバー採用の ポイントと取組例

若者が重視するポイント

労働条件等の 待遇

労働時間、休日、給与、免許取得など、待遇は最も重視されます。

未経験者への 教育の充実

未経験者でも、教育を受けながらスキルアップできることが重要です。充実した教育体制やドライバー間で連携する社風があることも安心感につながります。

仕事を通して 成長を実感

トラックドライバーの仕事に就くことで、「自分の成長が実感できる」ことが大切です。キャリアプランが提示できると将来イメージを描きやすく効果的です。

社会貢献・ 仕事への誇り

自分の仕事を胸を張って人に自慢できることや、自分の仕事が社会に貢献していることも重視されています。ドライバーという職業の価値を強調することが大切です。

ドライバーの 定着が良い

長く勤めているドライバーが多いことも、重視されています。ドライバーの定着が良いということは、仕事にやりがいがあると同時に、職場の雰囲気が良いと捉えられ、効果的です。

事業者の取組例

- 働きやすい労働時間や勤務シフトの導入
- 大型免許等取得サポートの充実
- 他の業種に並び給与水準の確保



- 未経験者を育成できるよう、教育の充実・強化
- 先輩ドライバーが気軽に教えてくれる風土の醸成



- 目標となる先輩ドライバーの育成
- トラックドライバーのキャリアプランの提示
- 保有資格やキャリアステージに応じた優遇策の検討



- トラックドライバーの社会貢献や仕事の面白さを強調
- 誇りを持てる職業であることをアピール



- 採用したドライバーが長く働けるような工夫
- 勤続年数の長いドライバーの積極的なアピール
- 勤続年数に応じた報奨金の導入



女性ドライバー採用のポイントと取組例

女性が重視するポイント

女性が働ける 職場環境

まずは、女性が働きやすい職場環境であるかどうかのポイントになります。男性ばかりの職場では、女性が働きづらいこともあるため、女性の視点に立った環境整備が必要です。

体力面で 無理がない

女性が運べない重い荷物はないか、長時間労働が継続することはないかなど、体力面で女性に無理がない仕事であることが重要です。

ライフスタイルに 合わせた 多様な働き方

ライフスタイルに合わせた働き方ができることは、女性の職業選択における大きなポイントです。自社の業務について、多様な働き方が可能か、またそのような業務を踏まえてどのような人材を採用するか明確化します。

入職への心理的 ハードルの低減

未経験の女性が、「自分にはできない」から「自分にもできそう」と思えるように、心理的ハードルを下げるのが重要です。

長く勤めている 女性がいる

長く勤めている女性ドライバーがいると、勤めやすい会社であると捉えられます。困ったときに相談できるなど、女性の先輩がいることは、心強いものです。

事業者の取組例

- 職場の美化・清掃
- 女性用トイレがない場合、設置もしくは共有トイレの一部を女性専用に変更
- 採用した女性の意見を踏まえ、徐々に改善



- 女性が無理なくできる仕事の明確化
- 女性でも作業ができるよう、自動化・機械化（例：フォークリフトの活用）の推進



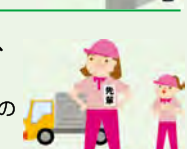
- 職種や仕事の内容に応じた柔軟な働き方の推進
- 多様なシフトの可能性についての検討



- ドライバー同士が互いに教え合う風土の醸成
- 等身大の女性ドライバーが働いていることをアピール
- 未経験者を育成できるよう、教育の充実・強化



- 採用した女性が長く働けるよう、教育や勤務体制、給与等の工夫
- 妊娠・出産を考慮した育児休業制度や再雇用制度の整備



(資料)国土交通省・(公社)全日本トラック協会「ドライバー不足の対策していますか?～トラック運送業の人材採用に向けて～」



国の動き

パリ協定の歴史的合意

平成28年11月4日、2020年以降の温室効果ガス排出削減に関する新たな国際枠組み「パリ協定」が発効しました。過去最多の196カ国が温室効果ガスの削減に取り組むことを約束したもので、歴史的合意といわれるように、世界中の注目を集め

ました。

この協定では、世界共通の長期目標として「21世紀末の気温上昇を2℃以下(努力目標1.5℃)に抑える」を掲げ、5年毎に世界全体の進捗を確認する仕組みを規定するものとしています。



国の動き

地球温暖化対策計画

(平成28年5月13日閣議決定)

地球温暖化対策計画は、政府が地球温暖化対策推進法に基づいて策定するわが国唯一の地球温暖化に関する総合計画で、温室効果ガスの排出抑制及び吸収の目標、事業者、国民等が講ずべき措置に関する基本的事項、目標達成のために国、地方公共団体が講ずべき施策等について記載されています。この中で、「2020年以降の国際枠組みの構築に向けた対応と貢献案(日本の約

束草案)」として、平成42年度のわが国における温室効果ガスの削減目標を、平成25年度比で26.0%減(平成17年度比で25.4%減)と示しています。

国土交通省によると日本のCO2排出量のうち、運輸部門からの排出量は17.2%を占め、貨物自動車に限ると運輸部門の35.1%(日本全体の6.0%)を排出しています。

詳細はホームページへ

<https://www.env.go.jp/press/102512.html>

業界の動き



新・環境基本行動計画(平成26年度) 全日本トラック協会

こうした動きに先行して、トラック業界は平成26年度に環境対策の指針となる「新・環境基本行動計画」を策定するなど、業界を挙げた環境対策の推進に努めてきました。

「新・環境行動基本計画」は、計画全体のベースとなる「基本行動指針」と10

の環境対策およびその対策ごとの基本指針で構成されています。

また、実施にあたっては、トラック運送事業者、全日本トラック協会、各都道府県トラック協会および各関係団体などの自主的な取り組みを基本としています。

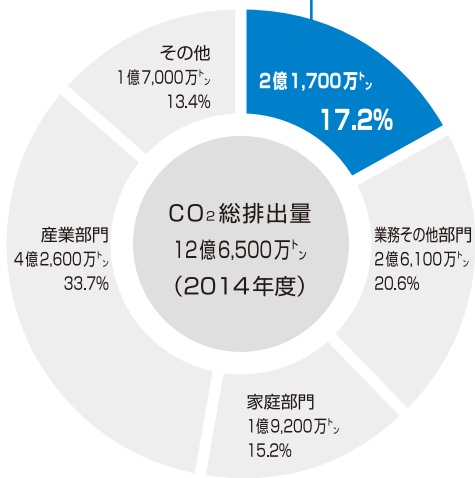
詳細はホームページへ

<http://www.jta.or.jp/kankyo/kihonkodo/img1/shin-kodokeikaku.pdf>



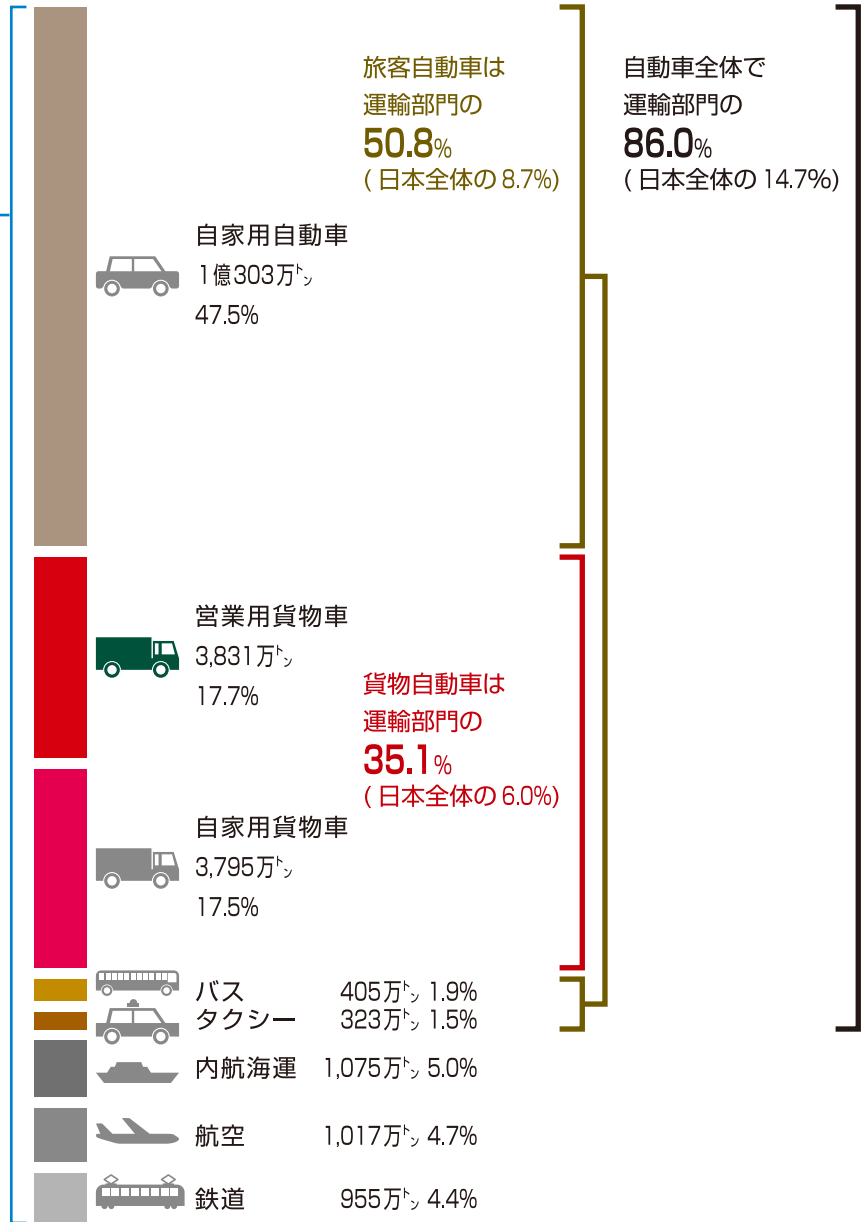
CO₂ 運輸部門における二酸化炭素排出量 (内訳)

日本の各部門における二酸化炭素排出量



運輸部門
(自動車、船舶等)

※電気事業者の発電に伴う排出量、熱供給事業者の熱発生に伴う排出量はそれぞれの消費量に応じて最終需要部門に配分
 ※端数処理の関係上、合計の数値が一致しない場合がある。
 ※温室効果ガスインベントリオフィス「日本の温室効果ガス排出量データ(1990～2014年度)確報値」より国土交通省環境政策課作成



(資料) 国土交通省「現行の物流施策大綱策定後の状況変化と主な取組」より

CO₂ 地球温暖化対策計画における温室効果ガスの排出抑制の目標

	2005 年度実績	2013 年度実績	2030 年度の各部門の排出量の目安
エネルギー起源 CO ₂	1,219	1,235	927
産業部門	457	429	401
業務その他部門	239	279	168
家庭部門	180	201	122
運輸部門	240	225	163
エネルギー転換部門	104	101	73

(資料) 地球温暖化対策計画(平成28年5月閣議決定)より [単位: 百万t-CO₂]

兵ト協の動き



兵ト協におけるエコドライブの普及促進

新・環境基本行動計画で示された10の環境対策のなかで一番目に掲げられているのが「エコドライブの普及促進」です。エコドライブは走行中の燃料消費を抑える運転方法ですが、単にエネルギー消費の節減や経済メリットを追及するだけでなく、排出ガスの抑制、事故防止、経営コスト削減など、「環境」「安全」「経営」の3つの効果を期待するものです。

兵庫県トラック協会は平成24年からエコドライブチェックシートを会員企業に配布し、また、平成26年から28年まで、事業者参加型エコプロジェクトを推進するなど、これまでも会員事業の自らの取組を拡大することを目指して積極的に取り組んできました。

平成29年度には、エコ

ドライブチェックシートの内容を改定し、会員企業へ配布したところ、126社のドライバー1,903名から回答をいただき、より細やかな実態把握が可能になりました。

新・環境基本行動計画の概要 地球環境対策メニューと基本指針

対 策	基本方針
1 エコドライブの普及促進	エコドライブの重要性を認識し、エコドライブの徹底および燃料管理手法の確立により、全ての車両の燃費改善に努めます。
2 アイドリング・ストップの徹底	アイドリング・ストップの励行を徹底します。
3 先進環境対応車の導入促進	車齢の高いディーゼル車を中心として、先進環境対応車への代替えに努めます。
4 輸送効率化の推進	一層の輸送効率向上を図るため、実車率および積載率の向上に努めるとともに、共同輸配送、車両の大型化および情報化などを積極的に推進します。
5 騒音の低減	地域環境に配慮し、騒音の少ない運転を励行するなどにより騒音の低減に努めます。
6 廃棄物の適正処理およびリサイクルの推進	使用済み車両資材および点検整備等で生じる廃棄物などの適正処理やリサイクルに努めます。また、輸送用梱包資材などの繰り返し利用（リユース）とリサイクル化の推進に努めます。
7 環境啓発活動の推進	「新・環境基本行動計画」の周知徹底を図るとともに、内外へ向けてトラック運送業界における環境負荷低減に向けた取り組みへの理解を求めます。また、各トラック運送事業者は、環境を重視した企業理念の徹底を図ります。
8 国等への協力要請	「新・環境基本行動計画」の推進と実効性を高めるため、環境負荷低減に向けた政策提言や関係各機関への要望活動を積極的に推進します。
9 カーボン・オフセットの活用	カーボン・オフセット制度を有効に活用します。
10 関係行政機関および団体との協調	関係行政機関および団体による各種環境対策の枠組みに積極的に参加し、国や関連団体との協調を図ります。

(資料) 新・環境基本行動計画(平成26年度) (公社)全日本トラック協会より

兵ト協の動き



兵ト協エコドライブチェックシートの改訂

兵庫県トラック協会は全日本トラック協会「エコドライブ推進マニュアル」(平成24年4月)に準じて、エコドライブチェックシートの点検項目を見直しました。(17項目→19項目へ)

また、自己チェックする際の取組状況のレベルをより詳細に把握できるよう、従来のYES / NOの2区分から3区分へ変更しました。



平成 29 年度兵ト協エコドライブチェックシート

平成 29 年度 エコドライブ運動
エコドライブチェック票

運転者用

(一社) 兵庫県トラック協会

所 属	氏 名	80% 以上出来た	50~80% 出来た	50% 未満出来た
チェック項目				
1	ふんわりアクセル「eスタート」			
	優しいアクセル操作を行っている(最初の5秒で時速20kmが目安) エンジン始動時にアクセルを踏み込まないようにしている			
2	加速度の少ない運転			
	加速と減速を繰り返す「波状運転」はせず、一定の速度で走るようにしている 先の交通状況や道路状況を把握して、早めに対処する「予知運転」を行っている 車間距離に余裕を持って走行している			
	早めのシフトアップ			
3	同じ速度であれば、高めのギヤで走行するなど、早めにシフトアップを行っている			
	早めのアクセルオフ			
4	赤信号や停車位置が分かったら、早めにアクセルを離し、エンジンブレーキを使ってエンジンブレーキを使い、惰力走行に心がけている 減速や坂道を下るときは、エンジンブレーキを使って惰力走行を行っている			
	適切な排気ブレーキの使用			
5	排気ブレーキを常に使用していると波状運転になりやすいので、道路状況に応じて使用している			
6	エアコンの使用を控えめに			
	気象条件に応じて、こまめに車内の温度・風量の調節を行っている			
7	アイドリングストップ			
	駐停車する際は、必要としないアイドリングはストップしている			
8	暖機運転は適切に			
	エンジンをかけたらすぐ出発するようにしている			
9	道路交通情報の活用			
	出発する前に、行き先までの走行ルートを地図などを利用して計画・準備している 道路交通情報をチェックして、渋滞や道路障害等のチェックを行っている			
10	タイヤの空気圧をこまめにチェック			
	タイヤの空気圧を適正に保つため、確実な点検・整備を行っている			
11	エアフィルターの点検			
	目詰まりしていないか、定期的に点検を行っている			
12	エンジンオイルの管理			
	オイルの量が、オイルレベル・ゲージの範囲内にあるか点検するとともに、定期的に交換している			
13	不要な荷物は積まずに走行			
	不要な荷物は積まないようにしている			
14	駐車場所に注意			
	路上駐車など、交通渋滞を招くおそれのある違法駐車はしないようにしている			

※ 11月のエコドライブ推進月間中に「80%以上出来た」、「50～80%出来た」「50%未満出来た」にチェックを入れてください。

(資料)(一社) 兵庫県トラック協会

兵ト協の動き



平成29年度

兵ト協エコドライブチェックシートの集計結果

多くの項目で「80%以上できた」と回答するドライバーが6割を超えており、会員事業者がエコドライブに積極的に取り組む様子をうかがうことができました。

その中で「エンジンをかけたらすぐ出発するようにしている」(50.3%)、「優しいアクセル操作を行っている(最初の5秒で時速20kmが目安)」(55.1%)、「目詰まりしていないか、定期的に点検を行っている」

(56.4%)、「駐停車する際は、必要としないアイドリングはストップしている」(57.0%)、「排気ブレーキを常に使用していると波状運転になりやすいので、道路状況に応じて使用している」(59.5%)については、「80%以上できた」と回答するドライバーの割合が6割を下回っており、取組を一層広げていく余地があります。

兵ト協の動き



(平成27・28年度)

兵庫県トラック協会「燃費向上の処方箋」

兵庫県トラック協会では、これまでも会員事業者に向け、エコドライブの積極的な取組を呼びかけてきました。

エコドライブに会社をあげて取り組む会員企業を応援するために平成27年度には「燃

費改善の処方箋」、平成28年度には「燃費改善の処方箋-実践編-」を作成しました。これには、エコドライブを実践するための具体的な方法や、実際に使っていただく書類の雛形などを掲載しています。

詳細はホームページへ

<http://www.hyotokyo.or.jp/ecopro/>

燃費改善の処方箋 実践編

会員企業が燃費改善を進めたいときの具体的な手順について実践編として紹介します。

燃費改善の処方箋

- 1 アクション 燃費の「見える化」**
・エコドライブ自覚の啓発を図る
 ・燃費測定ツールを導入
 ・燃費改善に向けた意識向上を図る
- 2 アクション 目標設定と評価する仕組み**
・燃費改善目標を設定し、ドライバー間に燃費改善目標を共有
 ・燃費改善をドライバーのモチベーション向上
 ・エコドライブ燃費改善推進委員会
 ・エコドライブ燃費改善推進員
- 3 アクション ドライバー教育・コミュニケーション**
・エコドライブ検定
 ・燃費改善推進委員会にてドライバー燃費改善推進員
 ・燃費改善推進員育成プログラム
 ・燃費改善推進員育成プログラム
 ・燃費改善推進員育成プログラム
 ・燃費改善推進員育成プログラム
- 4 アクション ECO 機器・設備の活用**
・エコドライブ検定
 ・燃費改善推進委員会
 ・燃費改善推進員育成プログラム
 ・燃費改善推進員育成プログラム
 ・燃費改善推進員育成プログラム
- 5 アクション 環境マネジメントシステム**
・燃費改善推進委員会
 ・燃費改善推進員育成プログラム
 ・燃費改善推進員育成プログラム

～燃費改善のPDCA～

PDCAは、業務を円滑に進める手段で Plan (計画) - Do (実行) - Check (評価) - Act (改善) の4段階を繰り返す。業務を継続的に改善する方法です。なお、一般社団法人兵庫県トラック協会ではホームページで燃費改善の推進データや雛形を紹介しています。お気軽にご覧ください。

燃費改善の実践

燃費改善に向けたPDCAサイクル

- 1 Plan 計画** 何に取り組むのか 作業を立てます 手軽にできる
- 2 Do 実行** 現場で実践します
- 3 Check 評価** 結果を確認します
- 4 Act 改善** 課題を確認して更に高いレベルを目指そう

一般社団法人兵庫県トラック協会のホームページからダウンロードできます

- (1) 燃費向上の処方箋
- (2) 先進事例
- (3) 燃費計測フォーマット
- (4) 燃費改善に関するアンケート調査結果
- (5) 燃費データベース (<http://www.hyotokyo.or.jp/ecopro/>)

(資料) (一社) 兵庫県トラック協会



平成29年度 兵ト協エコドライブチェックシート集計結果



(資料) (一社)兵庫県トラック協会



国の動き

国土交通省

事	業	用	自	動	車	総	合	安	全	プ	ラ	ン	2	0	2	0
---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---

業界の動き

全日本トラック協会

トラック事業における総合安全プラン 2020

軽井沢スキーバス事故等の発生、自動車の先端安全技術の急速な発展などの状況変化を踏まえ、国土交通省は、平成29年6月30日、平成32年までを計画期間とする「事業用自動車総合安全プラン2020」を策定、公表しました。これを受け、全日本トラック協会は「トラック事業における総合安全プラン2020」（平成29年9月11日）を策定しました。

このプランでは、平成32年までに死者

数を200人以下とすること等、国土交通省から示された新たな目標を達成するためには、その重点施策に沿って、これまでトラック業界として取り組んできた各種交通事故防止対策を進めることに加え、死亡事故件数に係る新たな数値目標として「事業用トラックを第一当事者とする死亡事故件数を車両台数1万台当たり『1.5』件以下とする」ことを、各都道府県（車籍別）の共有目標とすることとなりました。

[詳細はホームページへ](#)http://www.jta.or.jp/kotsuanzen/anzen/sogoanzen_plan2020/sogoanzen_plan2020.html

業界の動き

トラック事故の5割を占める「追突」

国土交通省の事業用自動車の交通事故統計概要によると、平成28年のトラック事故累計では、「追突事故」が最多で8,825件発生

しており、トラック事故全体（18,253件）の48.3%を占めています。

業界の動き

交通事故の三大要因「脇見」・「だろろ運転」・「居眠り」

全日本トラック協会によると、人身事故の要因は、脇見運転、だろろ運転※、居眠り/居眠りに近い運転（推定）の順で多く、全体の約8割を占める状況にあります。

そして、その背景には、運行管理や安全体制に関する要因が考えられます。

※「だろろ運転」：楽観的な推測に基づいた運転行動。

反対語は「かもしれない運転」（危険な状況になるかも知れないと推測しながら慎重に行う運転）



全日本トラック協会

トラック事業における総合安全プラン 2020 の目標設定

区分	平成28年度実績(参考)	平成32年目標
交通事故死者数	270人	200人以下
人身事故件数	14,600件	12,500件以下
飲酒運転事故件数	37件	飲酒運転ゼロ

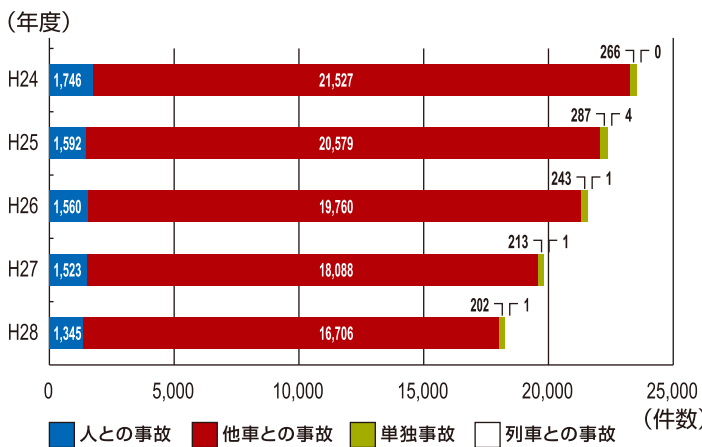
死亡事故件数に係る新たな数値目標(重点削減目標)の設定

事業用トラックを第一当事者とする死亡事故件数を車両数1万台当たり1.5件以下とし、各都道府県(車籍別)の共有目標とする。

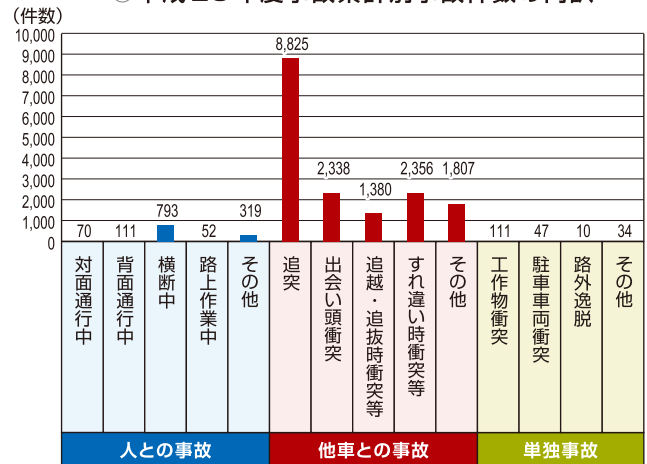
(資料) (公社)全日本トラック協会 トラック事業における総合安全プラン2020より

トラックの事故類型

●事故累計別件数

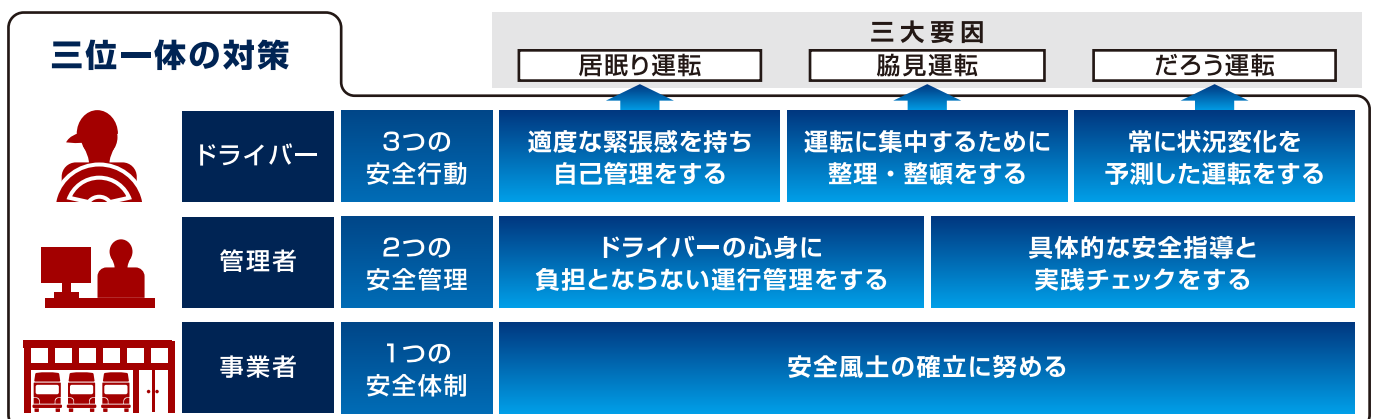


●平成28年度事故累計別事故件数の内訳



(資料) (公社)全日本トラック協会 トラック追突事故防止マニュアル〜追突事故撲滅キット〜より

三大要因対策にはドライバー・管理者・事業者の三位一体の取組が必要



(資料) (公社)全日本トラック協会 トラック追突事故防止マニュアル〜追突事故撲滅キット〜より

業界の動き



三位一体の対策で追突事故を撲滅 ドライバーの3つの安全行動

三大要因対策にはドライバー・管理者・事業者の三位一体の取組が必要です。

最前線のドライバーは、適度な緊張感と自己管理、運転に集中するための整理整頓、状況変化を予測した運転を行うなどの安全行動が必要です。管理者には、ドライバーの心身に負担をかけない運行管理を行いなが

ら、具体的な安全指導を行うことが求められます。そして、事業者は安全風土の醸成に努めるという重要な役割があります。

ドライバーが安全行動を遂行するには、管理者や事業者と協力して取り組むことが重要です。

詳細はホームページへ

http://www.jta.or.jp/kotsuanzen/anzen/tsuitotsu_boushi/tsuitotsu_jikoboushi2016.html

業界の動き



『煽り（あおり）・危険運転』への適切な対処法

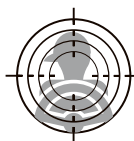
高速道路や一般道などで、後ろから車間距離を詰めてきたりクラクションを鳴らしたりする「煽り運転」は、大きな事故にもつながる危険な行為です。平成29年6月、東名高速に

て煽り運転による死亡事故が起きました。煽り運転の末に被害者の車を停止させ、そこに後続のトラックが追突するという痛ましい事故は大きな話題となりました。



「煽り運転防止」にはドライブレコーダーが効果的

- 煽り運転からのトラブルを最小限に防ぐ手段として『ドライブレコーダー』が効果的
- ドライブレコーダーは、カメラを車のフロントガラスやリアガラスに取り付け、前後を走る車の様子を録画する、「車用の防犯カメラ」



「煽り・危険運転」のターゲットにされたときの対処法

- 「相手にしない、無視する」のが一番安全
- 安全を確認したらすぐに110番する
- 避けられるときは安全に道を譲る
- 相手との会話を一切せず警察の到着を待つ
- 悪質な停車をさせられても絶対に車外に出ない

※速やかに安全な場所に停車し、警察に連絡することを頭に入れて自ら相手にするのは絶対に避ける。

兵ト協の動き



平成29年度交通事故防止大会

平成29年11月8日(水)、会員事業者が一体となって、事業用トラックにおける交通事故を無くすことを決起するため、「交通事故防止大会」を兵庫県トラック総合会館にて開催しました。

大会の最後には大会宣言が、満場の拍手で採択されました。

「平成29年度交通事故防止大会」宣言

1. 追突事故を防止するため、過労運転の防止と適正な車間距離の確保、制限速度の遵守を徹底します。
1. 交差点での事故を防止するため、右左折時の安全確認を徹底します。
1. 自分の存在を相手に知らせて事故防止を図るため、夕暮れ時での早めのライト点灯を徹底します。



ドライバーの3つの安全行動と具体的な取組み

3つの安全行動

具体的な取組み

適度な
緊張感を持ち
自己管理をする



ドライバー

- 運転中の自己管理
- 日常の自己管理
- 周囲と協力した自己管理



管理者・事業者

- ドライバーの心身に負担とならない運行管理
- 具体的な安全指導と実践チェック
- 安全風土の確立



運転に集中
するために整理・
整頓をする



ドライバー

- 走行中は、伝票・ルートマップを手にしない。
- 走行中は、携帯電話を手に取らない。
- ペットボトルやタバコなど、ものが倒れたり落ちたりしないようにする。



管理者・事業者

- ドライバーの心身に負担とならない運行管理
- 具体的な安全指導と実践チェック
- 安全風土の確立



常に状況変化を
予測した
運転をする



ドライバー

- 高速道、一般道共通
- 一般道



管理者・事業者

- ドライバーの心身に負担とならない運行管理
- 具体的な安全指導と実践チェック
- 安全風土の確立



平成 29 年度環境と物流を考えるフォーラム

兵庫県トラック協会は、毎年11月の環境月間に環境と物流を考えるフォーラムを開催しています。

平成29年度は、『世界の環境の現状と交通』（中部大学特任教授 武田邦彦氏）、『我が国の運輸部門における環境施策について』（近畿運輸局自動車交通部貨物課長 松尾武文氏）というテーマで講演をいただきました。

また、後半のパネルディスカッションでは、『会員事業者の環境対策に対する先進的な取り組み』と題し、兵庫県トラック協会環境対策委員（株式会社三和総業 専務取締役）椿本和生氏のコーディネートのもと、株式会社シキトウサービス 取締役会長 清瀬一郎氏、株式会社サンスイ 代表取締役 田中一良氏との間で活発な意見交換が行われました。環境認証に積極的に取り組む3社から事例を紹介いただき、今後、環境認証を会員企業に広めていく上での秘訣や課題について、経営者の目線でわかりやすくお話いただきました。



パネルディスカッション要旨（会員事業者の環境対策に関する先進的な取り組み）

- 🎤 Gマーク、ISO認証、グリーン経営等の認証取得や、環境的な行動に意味がない訳ではない。エコドライブを意識しながら、丁寧な運転を徹底していけば環境に優しいだけでなく、安全につながる。
- 🎤 大幅な事故削減につながり、燃料費、修理代も目に見えて削減出来る。何よりも一番にお金と時間と労力が取られるのが、事故の処理。エコドライブや環境対策は、その防止対策として極めて有効。
- 🎤 ここに、私達物流会社が環境対策を目指す重要な意味がある。
- 🎤 更に、荷主のメリットになること、勤務態度が改善されること、社会的使命を果たしていること等の証明となっていること等のメリットあり。
- 🎤 認証取得のデメリットは、改善効果がいずれ頭打ちになるため新たな対策が求められること、データ取得などの一定の事務負担が生じること等。



市民向けリーフレットの作成

市民向けの小冊子版のリーフレット「暮らしや産業を支えるトラックのはなし～緑ナンバートラックの豆知識～」を作成しました。今後、市民が参加するイベントや啓発活動の際に、積極的にご活用ください。(事務局にお問い合わせください)

各種支援事業のご案内

※記載内容は平成29年度現在です。最新の情報は当協会にお問い合わせ下さい。

働き方・人材確保	免許取得に係る助成
	中小企業大学校講座受講促進助成
	インターンシップ導入促進支援助成 (全ト協事業)
環境	環境適応車導入促進助成
	エコドライブ管理システム (EMS) 及びドライブレコーダー機器導入助成
	アイドリングストップ支援機器導入促進助成
	エコタイヤ導入促進助成
	セーフティー&エコドライブ教育訓練 (兵ト協コース) 受講助成
	環境マネジメントシステム認証取得促進助成
安全	運行管理者指導講習手数料助成
	適正診断手数料助成
	運転経歴証明書等交付手数料助成
	【再掲】エコドライブ管理システム (EMS) 及びドライブレコーダー機器導入助成
	安全装置等導入促進助成
	衝突被害軽減ブレーキ装置導入促進助成
	アルコール検知機導入促進助成
	ドライバー等安全教育訓練 (兵ト協コース) 受講助成
	【再掲】セーフティー&エコドライブ教育訓練 (兵ト協コース) 受講助成
健康診断受診料助成	
トラック運転者の「睡眠時無呼吸症候群 (SAS)」スクリーニング検査助成	

図表で見る
トラック業界の価値を高める羅針盤

平成 30 年 3 月

一般社団法人兵庫県トラック協会 担当 業務部

