

安全運転

2024

4

No. 616

発行所・発行人 岡山県安全運転管理者協議会連合会
岡山県運行管理者協議会連合会

〒700-8512 岡山市北区内山下2-4-6
TEL.(086)234-0110
定価1部75円(但し、会員の購読料は、会費に含めて徴収)

春の交通安全県民運動

運動期間 令和6年 4月6日(土)~15日(月)

昨年の岡山県下における交通事故の発生状況については、死者数は49人(前年比25人減)と大幅に減少し、昭和23年以降で2番目に少ない死者数となりました。しかし、人身事故の件数は、5,161件(昨年比813件増)、負傷者数は、5,816人(前年比961人増)とそれぞれ増加しました。

交通死亡事故の主な特徴としては、一昨年に続き、車両単独、正面衝突や追突といった一方的過失による事故死者が全体の約6割を占めていることや、高齢死者数は29人(前年比15人減)で、全死者の59.2%を占め、依然として高い割合で推移していることなどが挙げられます。

交通事故防止に向けて、ドライバーはもちろん、歩行者も自転車利用者も、一人ひとりが交通事故のリスクを他人事ではなく自分のこととして強く認識し、交通ルールをしっかりと守り、相手に対する「思いやり・ゆずり合い」の気持ちで交通マナーを実践し、交通事故を起こさない、また交通事故に遭わないように気をつけましょう。

スローガン

交通ルール
守って笑顔
晴れの国



運動重点

- 子どもが安全に通行できる道路交通環境の確保と安全な横断方法の実践
- 歩行者優先意識の徹底と「思いやり・ゆずり合い」運転の励行
- 自転車・電動キックボード等利用時のヘルメット着用と交通ルールの遵守
- ※電動キックボード等:特定小型原動機付自転車を指す。

- 横断歩行者優先の徹底
- 運転中のスマートフォン等使用禁止の徹底
- スピードダウンの励行
- 自転車の安全利用とヘルメット着用に向けた理解の促進

ハンドルキーパー運動



自動車で飲食店に来て飲酒する場合、仲間同士や飲食店の協力を得て飲まない人(ハンドルキーパー)を決め、その人は酒を飲まず、仲間を自宅まで送り、飲酒運転事故を防止する運動です。

交通事故死

ゼロ

を目指す日
4月10日(水)

なぜ着用しない?シートベルト!

カチッ!



令和5年度中の四輪乗車中の事故死者は、20人。

そのうち、7人(35.0%)の方が、シートベルトを着用していませんでした。

令和5年中全交通事故死者数 49人(前年-25人)



令和6年度

「安管・運管」交通安全スローガン 「気を抜くな ハンドル持つ手は 帰るまで」

1年の拘束時間

改正前(年換算)
3,516時間

改正後
原則: 3,300時間
最大: 3,400時間

1か月の拘束時間

改正前(月換算)
原則: **293時間**
最大: **320時間**

改正後
原則: **284時間**
最大: **310時間**

1日の休息期間

改正前
継続**8時間**

改正後
継続**11時間**を
基本とし、継続**9時間**

1年、1か月の拘束時間	1年 : 3,300時間以内 1か月 : 284時間以内	【例外】労使協定により、次のとおり延長可(①②を満たす必要あり) 1年 : 3,400時間以内 1か月 : 310時間以内(年6か月まで) ① 284時間超は連続3か月まで ② 1か月の時間外・休日労働時間数が100時間未満となるよう努める
1日の拘束時間	13時間以内(上限15時間、14時間超は週2回までが目安) 【例外】宿泊を伴う長距離貨物運送の場合 ^(※1) 、16時間まで延長可(週2回まで) ※1: 1週間における運行がすべて長距離貨物運送(一の運行の走行距離が450km以上の貨物運送)で、一の運行における休息期間が住所以外の場所におけるものである場合	
1日の休息期間	継続11時間以上与えるよう努めることを基本とし、9時間を下回らない 【例外】宿泊を伴う長距離貨物運送の場合 ^(※1) 、継続8時間以上(週2回まで) 休息期間のいずれかが9時間を下回る場合は、運行終了後に継続12時間以上の休息期間を与える	
運転時間	2日平均1日 : 9時間以内 2週平均1週 : 44時間以内	
連続運転時間	4時間以内 運転の中断時には、原則として休憩を与える(1回おおむね連続10分以上、合計30分以上) 10分未満の運転の中断は、3回以上連続しない 【例外】SA・PA等に駐車できないことにより、やむを得ず4時間を超える場合、4時間30分まで延長可	
予期し得ない事象	予期し得ない事象への対応時間を、1日の拘束時間、運転時間(2日平均)、連続運転時間から除くことができる ^(※2,3) 勤務終了後、通常どおりの休息期間(継続11時間以上を基本、9時間を下回らない)を与える ※2: 予期し得ない事象とは、次の事象をいう。 ・運転中に乗務している車両が予期せず故障したこと ・運転中に予期せず乗船予定のフェリーが欠航したこと ・運転中に災害や事故の発生に伴い、道路が封鎖されたこと又は道路が渋滞したこと ・異常気象(警報発表時)に遭遇し、運転中に正常な運行が困難となったこと ※3: 運転日報上の記録に加え、客観的な記録(公的機関のHP情報等)が必要。	
特例	分割休息(継続9時間の休息期間を与えることが困難な場合) ・分割休息は1回3時間以上 ・休息期間の合計は、2分割:10時間以上、3分割:12時間以上 ・3分割が連続しないよう努める ・一定期間(1か月程度)における全勤務回数の2分の1が限度	
	2人乗務(自動車運転者が同時に1台の自動車に2人以上乗務する場合) 身体を伸ばして休息できる設備がある場合、拘束時間を20時間まで延長し、休息期間を4時間まで短縮可 【例外】設備(車両内ベッド)が※4の要件を満たす場合、次のとおり、拘束時間をさらに延長可 ・拘束時間を24時間まで延長可(ただし、運行終了後、継続11時間以上の休息期間を与えることが必要) ・さらに、8時間以上の仮眠時間を与える場合、拘束時間を28時間まで延長可 ※4: 車両内ベッドが、長さ198cm以上、かつ、幅80cm以上の連続した平面であり、かつ、クッション材等により走行中の路面等からの衝撃が緩和されるものであること	
	隔日勤務(業務の必要上やむを得ない場合) 2暦日の拘束時間は21時間、休息期間は20時間 【例外】仮眠施設で夜間4時間以上の仮眠を与える場合、2暦日の拘束時間を24時間まで延長可(2週間に3回まで) 2週間の拘束時間は126時間(21時間×6勤務)を超えることができない	
	フェリー ・フェリー乗船時間は、原則として休息期間(減算後の休息期間は、フェリー下船時刻から勤務終了時刻までの時間の2分の1を下回ってはならない) ・フェリー乗船時間が8時間を超える場合、原則としてフェリー下船時刻から次の勤務が開始される	
休日労働	休日労働は2週間に1回を超えない、休日労働によって拘束時間の上限を超えない	

バス運転者の 改善基準告示が改正されます!

1年の拘束時間

改正前(準換算)
原則：**3,380**時間
最大：**3,484**時間

改正後
原則：**3,300**時間
最大：**3,400**時間

1か月の拘束時間

改正前(月換算)
原則：**281**時間
最大：**309**時間

改正後
原則：**281**時間
最大：**294**時間

1日の休息期間

改正前
継続**8**時間

改正後
継続**11**時間を
基本とし、継続**9**時間

1か月(1年)、 4週平均1週 (52週)の 拘束時間	<p style="text-align: center;">①②のいずれかを選択</p> <div style="border: 1px dashed black; padding: 5px;"> <p style="text-align: center;">1か月(1年)の基準</p> <p>1年：3,300時間以内 1か月：281時間以内</p> </div> <div style="border: 1px dashed black; padding: 5px; margin-top: 5px;"> <p style="text-align: center;">2.4週平均1週(52週)の基準</p> <p>52週：3,300時間以内 4週平均1週：65時間以内</p> </div> <p style="font-size: small; margin-top: 5px;">【例外(貸切バス等乗務者^(※1)の場合)】労使協定により、次のとおり延長可 1年：3,400時間以内 1か月：294時間以内(年6か月まで) 281時間超は連続4か月まで</p> <p style="font-size: x-small; margin-top: 5px;">※1：貸切バス乗務者、集合バス乗務者(一時的需要に応じて運行されるもの)、高速バス乗務者等</p>
1日の拘束時間	13時間以内(上限15時間、14時間超は週3回までが目安)
1日の休息期間	継続11時間以上与えるよう努めることを基本とし、9時間を下回らない
運転時間	2日平均1日：9時間以内 4週平均1週：40時間以内 <small>【例外(貸切バス等乗務者^(※1)の場合)】労使協定により、4週平均1週44時間まで延長可(52週のうち16週まで)</small>
連続運転時間	4時間以内(運転の中断は1回連続10分以上、合計30分以上) <small>高速バス・貸切バスの高速道路の実車運行区間の連続運転時間は、おおむね2時間までとするよう努める 【例外】緊急通行車両の通行等に伴う軽微な移動の時間を、30分まで連続運転時間から除くことができる</small>
予期し得ない事象	予期し得ない事象への対応時間を、1日の拘束時間、運転時間(2日平均)、連続運転時間から除くことができる ^(※2,3) 勤務終了後、通常どおりの休息期間(継続11時間以上を基本、9時間を下回らない)を与える <div style="border: 1px solid black; padding: 5px; margin-top: 5px; font-size: x-small;"> <p>※2：予期し得ない事象とは、次の事象をいう。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 運転中に乗務している車両が予期せず故障したこと ・ 運転中に予期せず乗船予定のフェリーが欠航したこと ・ 運転中に災害や事故の発生に伴い、道路が封鎖されたこと又は道路が渋滞したこと ・ 異常気象(警報発表時)に遭遇し、運転中に正常な運行が困難となったこと <p>※3：運転日報上の記録に加え、客観的な記録(公的機関のHP情報等)が必要。</p> </div>
特例	<p>分割休息(継続9時間の休息期間を与えることが困難な場合)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 分割休息は1回4時間以上 ・ 休息期間の合計は11時間以上 ・ 2分割のみ(3分割以上は不可) ・ 一定期間(1か月)における全勤務回数の2分の1が限度 <p>2人乗務(自動車運転者が同時に1台の自動車に2人以上乗務する場合)</p> <p style="font-size: x-small;">※4の要件を満たす場合、拘束時間を19時間まで延長し、休息期間を5時間まで短縮可</p> <div style="border: 1px solid black; padding: 2px; margin: 5px 0; font-size: x-small;"> <p>※4：身体を伸ばして休息できるリクライニング方式のバス運転者の専用座席が1席以上あること</p> </div> <p>【例外】 ①②のいずれかの場合、拘束時間を20時間まで延長し、休息期間を4時間まで短縮可</p> <ul style="list-style-type: none"> ① 車両内ベッドが設けられている場合 ② ※4を満たし、カーテン等で他の乗客からの視線を遮断する措置を講じている場合 <p>隔日勤務(業務の必要上やむを得ない場合)</p> <p style="font-size: x-small;">2暦日の拘束時間は21時間、休息期間は20時間</p> <p>【例外】 仮眠施設で夜間に4時間以上の仮眠を与える場合、2暦日の拘束時間を24時間まで延長可(2週間に3回まで) 2週間の拘束時間は126時間(21時間×6勤務)を超えることができない</p> <p>フェリー</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ フェリー乗船時間は、原則として休息期間(減算後の休息期間は、フェリー下船時刻から勤務終了時刻までの時間の2分の1を下回ってはならない) ・ フェリー乗船時間が9時間を超える場合、原則としてフェリー下船時刻から次の勤務が開始される
休日労働	休日労働は2週間に1回を超えない、休日労働によって拘束時間の上限を超えない

タクシー・ハイヤー運転者の改善基準告示が改正されます!

<p>日勤の1か月の拘束時間</p> <p>改正前(月働算) 299時間</p> <p>改正後 288時間</p>	<p>日勤の1日の休息期間</p> <p>改正前 継続8時間</p> <p>改正後 継続11時間を基本とし、継続9時間</p>
---	---

日勤	1か月の拘束時間	288時間以内
	1日の拘束時間	13時間以内(上限15時間、14時間超は週3回までが目安)
	1日の休息期間	継続11時間以上与えるよう努めることを基本とし、9時間を下回らない
隔勤	1か月の拘束時間	262時間以内 (※1) <small>※1: 地域的その他特別な事情がある場合、労使協定により270時間まで延長可(年6か月まで)</small>
	2暦日の拘束時間	22時間以内、かつ、2回の隔日勤務を平均し1回あたり21時間以内
	2暦日の休息期間	継続24時間以上与えるよう努めることを基本とし、22時間を下回らない
車庫待ち等の自動車運転者(※2)	日勤	<p>1か月の拘束時間: 288時間以内(労使協定により1か月300時間まで延長可)</p> <p>1日の拘束時間: 以下の要件を満たす場合、1日24時間まで延長可</p> <ul style="list-style-type: none"> 勤務終了後、継続20時間以上の休息期間を与える 1日16時間超が1か月について7回以内 夜間4時間以上の仮眠時間を与える(18時間超の場合) <p>※2: 車庫待ち等の自動車運転者とは、次の要件を満たす者をいう。</p> <ul style="list-style-type: none"> 事業場が人口30万人以上の都市に所在していないこと 勤務時間のほとんどについて「流し営業」を行っていないこと 夜間に4時間以上の仮眠時間が確保される実態であること 原則として、事業場内における休憩が確保される実態であること
	隔勤	<p>1か月の拘束時間: 262時間以内(労使協定により1か月270時間まで延長可)</p> <p>(さらに、※3の要件を満たす場合、10時間を加えた時間まで延長可)</p> <p>2暦日の拘束時間: ※3の要件を満たす場合、24時間まで延長可</p> <p>※3: ・2暦日22時間超及び2回の隔日勤務の平均が21時間超の回数が1か月について7回以内</p> <ul style="list-style-type: none"> 夜間4時間以上の仮眠時間を与える
予期し得ない事象	<p>予期し得ない事象への対応時間を、1日と2暦日の拘束時間から除くことができる(※4、5)</p> <p>勤務終了後、休息期間(1日勤務:継続11時間以上、2暦日勤務:継続24時間以上)が必要</p> <p>※4: 予期し得ない事象とは、次の事象をいう。</p> <ul style="list-style-type: none"> 運転中に乗務している車両が予期せず故障したこと 運転中に予期せず乗船予定のフェリーが欠航したこと 運転中に災害や事故の発生に伴い、道路が封鎖されたこと又は道路が渋滞したこと 異常気象(警報発表時)に遭遇し、運転中に正常な運行が困難となったこと <p>※5: 運転日報上の記録に加え、客観的な記録(公的機関のHP情報等)が必要。</p>	
休日労働	休日労働は2週間に1回を超えない、休日労働によって拘束時間の上限を超えない	
累進歩合制度	累進歩合制度は廃止する (長時間労働やスピード違反を種々に誘発するおそれがあり、交通事故の発生も懸念されるため)	
ハイヤー	<ul style="list-style-type: none"> 労使当事者は、36協定の締結にあたり、以下の事項を遵守すること → 時間外労働時間は、1か月45時間、1年360時間まで → 臨時的特別な事情で限度時間を超えて労働させる場合にも、1年960時間まで 36協定において、時間外・休日労働時間数をできる限り短くするよう努めること 疲労回復を図るために必要な睡眠時間を確保できるよう、勤務終了後に一定の休息期間を与えること 	

安全アロイ



危険予知訓練を実施しよう

交通場面のイラストに基づいて、いくつかの危険を指摘してみましょう。

対向車線の渋滞



★状況

- ・ 片側1車線の道路を進行中、横断歩道にさしかかりました。
- ・ 両側に商店が建ち並んでいます。

Q1 どのような危険がありますか?

Q2 どのようなことに注意して運転をしますか?

※解答は7ページに掲載します。

安全運転・運行管理者選任事業所の交通事故 令和6年2月末日現在

区分	人身事故件数	死者	傷者				
			重傷	軽傷	計		
安管事故	令和6年	44(5.8)	0(0.0)	5(5.8)	42(5.4)	47(5.5)	
	令和5年	32(4.4)	0(0.0)	8(7.8)	24(3.4)	32(4.0)	
	増減	数	12	0	-3	18	15
	率	37.5		-37.5	75.0	46.9	
運管事故	令和6年	17(2.2)	0(0.0)	2(2.3)	17(2.2)	19(2.2)	
	令和5年	16(2.2)	0(0.0)	4(3.9)	12(1.7)	16(2.0)	
	増減	数	1	0	-2	5	3
	率	6.3		-50.0	41.7	18.8	
県下の全事故	令和6年	764	9	86	773	859	
	令和5年	725	6	103	707	810	
	増減	数	39	3	-17	66	49
	率	5.4	50.0	-16.5	9.3	6.0	

(注) 安管・運管事故は、安全運転管理者・運行管理者選任事業所の従業員が起こした事故です。
() 内の数字は県下の全事故に対する構成率を示します。

新事故の心理・安全の心理

緑内障の早期発見と処置の大切さ

「世界緑内障週間」に寄せて

NPO法人 安全と安心 心のまなびば 代表

川崎医療福祉大学 名誉教授

主幹総合交通心理士 健康心理士

金光義弘

はじめに

先月3月10日の夜、岡山城が緑色にライトアップされたのに気づかれた方はおられるでしょうか。冬の夜空に美しい緑色の天守閣が浮かび上がる景色は、格別な趣がありました(写真)。でも岡山城を照らしたライトの色が、なぜ緑色だったかをご存知の方は少ないかもしれません。

実は3月初旬の一週間、全国の眼科医療関連団体が「世界緑内障週間」と称する眼の病気の予防啓発運動を展開していたからだったのです。

この運動は世界各国で2015年から毎年開催され、日本でも「ライトアップイングリーン運動」と名づけられ、日本緑内障学会が中心となり、各地のランドマーク施設や医療機関などの建物を、夜間に緑色の照明でライトアップすることになっています。

緑内障という病気が眼球が緑色に変色するのではなく、眼底の網膜が損傷して視野が欠けて徐々に狭くなることになって、しだいにものが見えづらくなります。実際に自動車運転中に横断者を見落として、死亡事故になったケースもありました。病態が悪化する、失明することさえあると言われて

います。

我が国では当初、この運動に協賛する自治体や医療機関は少なく、全国でも数か所でしたが、最近では医療機関を中心に眼鏡店等の参加が徐々に増え、今や300カ所を超えています。岡山県では、観光名所の後楽園に隣接する岡山城のライトアップイングリーンをはじめ、NHKなどのマスコミにも取り上げられるようになりました。

視力よりも視野

緑内障予防そのものの啓発運動とは方法論を異にして、NPO法人「安全と安心、心のまなびば」では、高齢者の視機能の衰えと自動車運転のリスク予防を呼びかける目的で、「ドライビング・アイフレイイル予防トレーニング」(ビジョン・トレーニンング)のDVDを作成し、読者に広く活用していただいています。ホームページに無料で公開することによって、これも緑内障予防啓発運動の一助となればと願っているところです。改めて関心を持たれた方は是非ご利用ください。

注・NPO法人 安全と安心 心のまなびば アイフレイイル

ドライパーは誰もが眼の機能が

切なことは百もご承知です。でも自分分は運転免許を取る時や、免許更新時の視力検査で合格(0.7以上)だったから、眼の機能に関しては自信がある、少々眼が悪くてもコンタクトや安価で恰好良いメガネが手に入るから大丈夫だ、などと思われているかもしれません。でもそれは安易な考えで誤解です。

もちろん五感の中でも眼は、生活環境情報の8割以上を処理している大切な感覚器官で、視力が低いと小さい文字や遠い景色がよく見えません。しかし仮に視力が良い人でも、安全のために大切な視機能は視力よりも視野(映る範囲)であることが適切に理解しておられるでしょうか。

視力が良いというのは、眼底の網膜の黄斑部(カメラのピント部分)に映る極めて小さな像や字が読み取れるということですから、もしも視野の中心部が狭くて小さい時や欠けている場合には、見えるはずのもの(ピントに映る像や字など)がスクリーンに映らないので分析できません。

例えば運転要件の視力検査で用いられるランドルト環(図1)でいえば、黄斑部に映る環がピントずれや、ボケたりしては環の切れ目の幅を検知する精度が正確に測れません。

しかし運転者に必要な能力は精度の高さよりも、危険な対象の存在や出現の認知力なのです。その能力は、網膜の中心視野の黄斑部でとらえた微小な対象を分析する力ではなく、広い周辺視野における多様な危険対象を予見・発見・検知・回避する能力なのです。

そこで筆者は、後者の力を「動体認知」と称して、動き回る対象の中

から危険ターゲットの検出能力が測定できる装置を開発し、交通安全教育機関で役立てていただいています。そういう意味で視力偏重を見直し、視野における認知力に重きを置いて欲しいと願っています。

緑内障の怖さと早期発見・早期治療の必要性

話が少し逸れましたが、安全運転者の要件として、昔から「視力」が注視されてきたことに対する再検討が必要な時ではないかと考えています。先述したように、眼の機能の重要性と視力検査の必要性を否定するものではありませんが、視野の重要性を知れば知るほど、運転者の視野障害という疾病と加齢によるアイフレイイルに対する注意喚起を怠ってはならないと思っています。

視野障害の代表にあげられる緑内障は、数年から数十年という長い時間をかけて徐々に進行します。今や検査機器の発展で緑内障の診断精度も向上し、40歳以上の中高年の有病率は5%、70歳以上では10人に一人以上であるとも言われています(図2 緑内障の年代別有病率)。それにもかかわらず、きちんとした治療を受けている人は一割ほどで、残る九割の人は緑内障の受診も治療もしていないのが現実的問題です。さらに言えば、緑内障の特徴として有病者に自覚症状がないことと関連して、日本人の中途失明(生後眼に見えなくなる疾病)原因の第一位は緑内障であると言われています。特に加齢により有病率が高くなるので、超高齢社会において深刻な問題になりつつあります。

改めて40歳を過ぎたら年に一度は眼疾患の検査(眼圧、眼底、視野など)を受け、早期に発見して専門医の指示

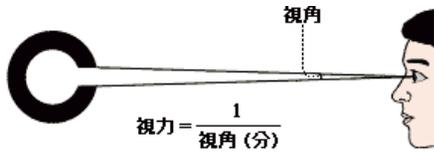


図1 視力検査のランドルト環

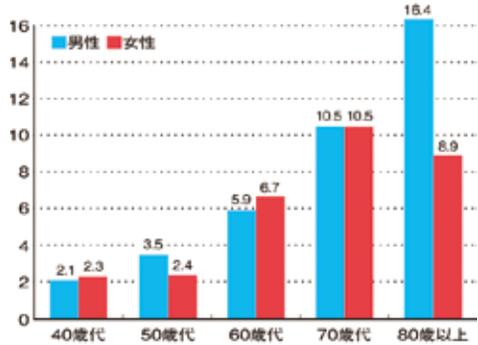


写真 グリーンアップin岡山城 2024年3月10日夜 インスタグラムより

を仰ぐ必要があります。
おわりに
 私事で恐縮ですが、筆者自身が数年前に心臓疾患で入院した病院で人間ドックを受診した際に、眼科健診で緑内障と白内障が見つかりました。全く自覚症状はなく思いもよらない診断でしたが、幸いどちらの病気も初期で、現在3カ月に1回の定期検診の際に、視野検査、眼底検査、眼圧検査、視力検査及び問診等を受け、朝と夜の眼圧調整点眼薬を処方してもらっているお陰で、進行していないそうです。
 それでも先述のNPO制作のビジョン・トレーニングを試みたり、運転する時には狭窄しつつかある視野を意識して、しっかりと首を振って視界を広げる努力を心がけています。そのせいか、先日の夜のグリーンアップされた岡山城は、私の目には特に印象深く美しく映りました。

交通安全章緑十字金章受章の紹介

安全運転管理者法定講習の講師・機関紙「安全運転」の寄稿者等であり、川崎医療福祉大学名誉教授金光義弘様が、令和6年1月17日、警察庁長官・全日本交通安全協会会長から受章されましたのでご紹介致します。



「日本緑内障学会多治見緑内障疫学調査」報告：日本緑内障学会ホームページより一部改変

図2 緑内障年代別有病率 (%) の推移

危険予知訓練を実施しよう (解答)

対向車線の渋滞



- 「安全」気を付けよう**
- 横断歩道は歩行者優先です。
 - ① 歩行者が、左右を確認しないで車道に飛び出す危険があります。
 - ② 運転者は、渋滞する対向車線に気をこらわれていると左方からの横断者に気がつかないことがあります。
 - ③ 信号機のない横断歩道には標識、横断歩道の手前にはタイヤマーク(ひし形)の表示があります。見落とさないよう注意しましょう。
 - 横断歩行者を優先するのですが、イラストの状況では、歩行者が飛び出すかもしれません。又は、渋滞にイライラする対向車の中にはシートベルトを締めていない車もあるかもしれません。いつものようなくもしれない運転に徹しましょう。

Q1 どのような危険がありますか？

解答 ・横断歩道を渡る歩行者が、右から飛び出す。
 ・渋滞の対向車の隙間から歩行者が飛び出す。

Q2 どのようなことに注意して運転をしますか？

解答 ・対向車線が渋滞しているため、車両の隙間から歩行者が飛び出すことを想定し、減速徐行して進行する。
 ・横断歩道の手前では、特に徐行して、いつでも停止できる速度で進行する。

5ページに掲載した危険予知訓練の解答は次のとおりです。

決定!令和6年度 安管・運管交通安全スローガン



応募総数 752 点の中から、この度受賞作品が決定いたしました。統一のスローガンの下、交通安全教育・交通安全啓発活動に努めていただき、従業員の交通事故防止に対する意識高揚を図りましょう。

最優秀賞 (1点)

【気を抜くな ハンドル持つ手は 帰るまで】

山陽ロード工業(株) 秋田 健仁 様

優秀賞 (2点)

「止まります 歩行者優先 横断歩道」

DOWAエレクトロニクス岡山(株) 正田 憲司 様

「ゆずり合い かわず笑顔の 交差点」

上道運輸(株) 小倉 孝志 様

安管特別賞 (1点)

「慣れた場所 そんな場所ほど 要注意」

内海産業(株) 中谷 勝輝 様

運管特別賞 (1点)

「晴れの国 交通マナーで オモテナシ」

山陽通運(株) 河島 真 様

佳作 (5点)

「車間距離 広げて事故ゼロ 安全運転」

DOWAエレクトロニクス岡山(株) 北村 陽一 様

「かもしれない その心掛けが 事故防ぐ」

DOWAエレクトロニクス岡山(株) 倉野 巧 様

「お互いの 意識の高さが 命を守る」

ネクスト・ワン(株)岡山営業所 実光 萌 様

「運転は 心の余裕と 思いやり」

萩原工業(株) 土屋 充弘 様

「お互いに 早めの合図で 防ぐ危険」

萩原工業(株) 塩田 晃大 様

最優秀賞・優秀賞には、賞状及び副賞(商品券)、安管特別賞・運管特別賞及び佳作には、副賞(商品券)をそれぞれ授与しています。

最優秀賞スローガン【気を抜くな ハンドル持つ手は 帰るまで】は、機関紙「安全運転」令和6年4月号から令和7年2月号まで掲載いたします。

また、「安全運転」に入賞スローガンをご紹介いたしていますが、地区協議会において必要があれば、自由にお使いください。

メール配信サービス開始のご案内。



ID : anzenunten

パスワード : driver

登録用 URL <https://okym-ankan-unkan.gr.jp/regist/>

岡山県安全運転管理者協議会連合会及び岡山県運行管理者協議会連合会では会員の皆様を対象に機関紙「安全運転」のデータ配信、最新の交通安全情報、講習会の情報など交通安全啓発活動や交通事故防止啓発活動にお役立ていただくための情報をメールで配信するサービスを令和6年度中に開始の予定です。まずは上記のQRコード(URL)からメールアドレス等の必要情報をご登録下さい。