

第39回 全国トラックドライバー・コンテスト

講 評

平成19年10月22日

(社) 全日本トラック協会

専務理事 豊田 榮次

第39回全国トラックドライバー・コンテストは、秋晴れのもと、一昨日、昨日の2日間にわたり、前回より9名多い171名の選手が参加して、茨城県ひたちなか市の自動車安全運転センター安全運転中央研修所で開催されました。

2日間の競技におきまして、休日にもかかわらず、競技の審査をお願いいたしました自動車安全運転センター安全運転中央研修所の皆様のご配慮と熱意に改めて感謝申し上げます。また、整備点検競技のアシスタントをつとめていただいた各社の皆様にもお礼を申し上げます。

それでは講評を申し上げます。

最初に、学科競技であります。

問題別に見ると、交通法規の27番、追い越しの問題ですが、道路交通法第27条第1項では、追い越される車は速度を上げてはならない、と規定されており、速度を落とす義務はないことから×が正解となります。これが一般常識で出題されて、しかも文章の最後が「ねばならない」ではなく「望ましい」となっていれば、防衛運転上、○になったかもしれません。追い越されそうになっても速度は下げなくてよい、という法律上の規定に照らして×にするのは適切ではなかったかな、と反省しています。この問題は171名のうち103名が「間違い」となりました。特に女性部門は17名中12名の方が○にして間違いとなりました。法律上の規定より感覚的な判断を優先された結果かと思えます。

このほか、同じく交通法規の1番、優先通行は公安委員会の指定があれば貨物自動車も通行可能であり○が正解。22番のセンターラインが白の実線の場合は車線幅に余裕があるため、はみ出してはいけません。

運転常識の4番の対面点呼の例外規定は、新しい安全規則の規定どおりなので○が正解。また、最後の高齢者の適性診断は65歳以上が対象となるので×が正解です。

結果として、学科競技の満点の方はゼロでした。学科だけの最高得点は、4トン部門で440点でした。最低は260点ですが、女性部門を含めて、全体としてレベルはアップしているように思います。

次に、整備点検競技では、171名のうち55名の方が200点満点でした。このほかの大半の方も20点以内の減点にとどまっています。今回は、例年より作為箇所を増やしましたが、全体として高い得点となり、特に大型

車では、新しく点検対象になったナットの緩みのチェックがキチンと行われていました。

見落としが多かったのは、タイヤの空気圧不足でした。去年は正しく判断できた人が多かったのですが、今回は少し悪かったようです。また、ワイパーの「拭き取り不良」に気づきながら「ワイパー・ブレードの不良」を指摘しない、あるいはその逆の人も見受けられました。灯火類では、球切れと灯具の不良を区別せず「〇〇灯不良」と申告した人もいました。

大手の会社に所属する選手が大きな声で流れるように作業を進めるのに押されたのか、日頃の実力が発揮できなかった選手がおられましたが、めげずに再チャレンジされるよう期待します。

運転競技では、満点の方は、去年は4名だったものが、今回は2トン部門で1名のみでした。

審査官の印象をうかがうと、今回は、全体に走行速度が慎重で時間超過になった例が多く、その反面、信号無視や一時停止すべき箇所で停止しない、またはキチンと止まらない、という例も少なくなかったようです。

スタート地点でシートベルトをしていなかったり、あいかわらず、助手席の審査官の装着を確認しないまま発進した人が見受けられました。

指差し、あるいは声を出して確認しているものの、動作と速度が合わずにズレたり遅れたりした人も見受けられました。

課題走行では、事前の練習量の差がハッキリ出た、という印象です。

全体に運転レベルは向上したようですが、スラロームやホーム付けで、接触や衝突する例も少なくありませんでした。慎重にやっていただいたら良いのですが、反対に早い人ほどミスが少ない、という面もありました。

以上の競技別得点の合計の最高得点は、1000点満点で980点で、2位とは4点差、まさに接戦でした。

各部門の入賞者の氏名は、このあと発表していただきますが、残念ながら入賞できなかった皆さんも含めて、全国大会に参加したという誇りを胸に、事故ゼロを目指して、これからも交通安全と環境にやさしい運転の励行に努め、広く社会に貢献されるようお願いいたします。

以上で講評を終わります。