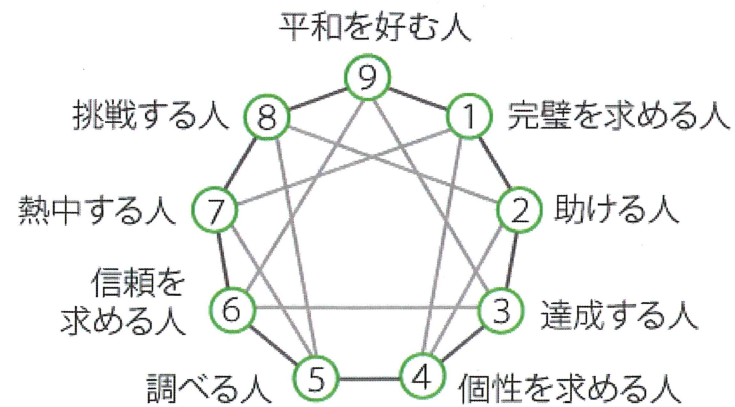


エニアグラム入門



右ページ下（一口メモ）のエニアグラム簡単診断を行ってみて下さい。（弊社スタッフはエニアグラムのテストを入社後に行ったと思います。）

エニアグラムとは、9つの類型間の関係に分類する心理学の一種で、9つの性格タイプごとの世界観や動機、特性などについてとても理解を可能にしてくれます。また、習慣的思考・感情・行動パターンについて、タイプごとにきわめて具体的に示してくれます。

エニアグラムを取り入れている企業に、

Apple、Disney、CIA、モトローラ、ボーイング、SONY、トヨタ、コカ・コーラ、IBM、アリタリア航空、プルデンシャル、ゼネラルモーターズ、財務省、法務省などでも幅広くプログラムに採用されています。エニアグラムの9つの性格について説明します。

【タイプ1】 弊社ではタイプ1は小瀬垣君です。特徴は何事もパーフェクトに完成させようとしします。理想が高い改革する人です。口癖は「きっちり!」。工夫をこらしていつも上を目指す究極の努力家です。判断力と理解力に優れ自分に妥協しません。なので適当な人間や中途半端な人間を見るとイラつきます。ちいさなことにこだわり、融通がききません。無断欠勤や遅刻は決してしません。問題に対して感情的にならず、合理的な解決方法を取り、困難なストレスにあうと、他人に役立つように他者や自己の心のある要求に合わせて解決を試み、いつも何かに怒りそれを押さえています。（私＝黒澤美恵子は発散してしまうタイプです笑。）有名人では「イチロー選手」「ガンジー」「王貞治」です。しかし、だれでもタイプ1の要素は持っています。タイプ1の方はベースがこんな考えをしていると理解することが大事でしょう。

成長の方向に進むにはタイプ7（弊社では津石さん）の性格傾向のポジティブな面が解放されると人格の要素が統合されます（ケセラセラの感じです）。

以上、皆さんは自分に当てはまるところがありましたか？9つのタイプの性格は一人一人みな持っていて、その1つが特徴多く出ていて、生まれてからずっと変わることはありません。各個人のタイプを知っていると理解力が高まりますね。今回はタイプ2（弊社では櫻井さん）です。

～新入社員紹介～

関口 律子 さん 平成 29 年 1 月入社

まだ仕事は不慣れですが、毎日頑張っていきたいと思っています。
女性ドライバーが近々初めてという事なので、どうぞよろしくお願い致します。

～社長より～

30 年前に女性ドライバー 2 名が在籍していましたが、それ以来の“女性ドライバー”の関口さんです!!! 女性なのに 4 トトラックを操る関口さんを私は尊敬します。皆さん、優しく、可愛がってあげてくださいネ☆☆



Jump Hidaka.co.

日高運輸株式会社

住所：高崎市日高町 1049
TEL：027-362-1887
Mail：hidakaunyu.co.jp@aw.wakwak.com
HP：http://hidakaunyu.com

2017 年 3 月
No.187

運転車指導資料「安全

運転管理のスタンス」(小

林 實 著) に個々のドラ

イバーの性格に関する記

述があったので紹介しま

す。自分の性格について

は知っていると思います

ので、照らし合わせてみ

て下さい。記述は「思考」

と「行動」のバランスが

重要と結んでいます。

【運転に不具な性格】

①自己中心性が強い人

②バイクや歩行者など

自分より弱い存在を邪

魔者扱いにする。

③事故抑制が効かない

人々相手の行動につい

「カッ」となる

④衝動性が強い人々

くに判断せず、すぐ行

動に移る。

④気分の変化が激しい

人々いわゆる「お天気

屋さん」

これらの性格が、運転中に

不安定な状況を誘い、安全な

行動を阻害すると言われてい

ます。

【無事故ドライバーの特徴】

①急がない。格好よい運

転を見せない。

②「カッ」とならない。自

己抑制ができる。

③状況に見きわめがよい。

④すべてを万遍なくチェッ

クする。

⑤ペースを守る。割り込

みにも「カッ」としない。

⑥事故回避に努力する。

⑦最後まで回避しようと努

力する。

⑧他人に迷惑を及ぼさな

い。思いやり運転を励行

する。

【思考と行動のバランス】

①行動型のドライバーは動

作機能が優れており、動作

そのものが衝動的となり、

不安定な行動をとりやすい。

②思考型のドライバーは認

知・判断機能が優れており、

動作に落ち着きがあり、安

全な行動が期待できる。

思考と行動とのバランスが

とれている人、もしくは、思

考の比重が強い人ほど安全で

あると言えます。

運行管理者は、各ドライ

バーの性格を念頭において、

状況に応じて注意を喚起する

事が必要ではないでしょう

か。

一口メモ

上のドライバーの性格の記事から深く自分を知ってみましょう。私（黒澤美恵子）はエニアグラムのファシリテーター免許を持っています。エニアグラム簡単診断をやってみましょう。次の質問群Ⅰ、Ⅱそれぞれについて、3通りの文章のうち、これまでの自分を振り返って、最も自分に当てはまると思うものを直感的に1つ選んで下さい。

【質問Ⅰ】

- 欲しいものは遠慮しすぎずに確実に手に入れる。
- 自分と周囲とのバランスを大切にします。
- つい自分の中の世界にひたりがちになる。

【質問Ⅱ】

- 楽観的すぎて問題になることがある。
- 冷静沈着で合理的な人と思われる。
- 気持ちを発散したら、気がおさまる。

【タイプ診断結果】

Ⅰの結果 + Ⅱの結果 ⇒ タイプ (名称)

A+D タイプ 7 (熱中する人)

A+E タイプ 3 (達成する人)

A+F タイプ 8 (挑戦する人)

B+D タイプ 2 (助ける人)

B+E タイプ 1 (改革する人)

B+F タイプ 6 (信頼を求める人)

C+D タイプ 9 (平和を好む人)

C+E タイプ 5 (調べる人)

C+F タイプ 4 (個性を求める人)

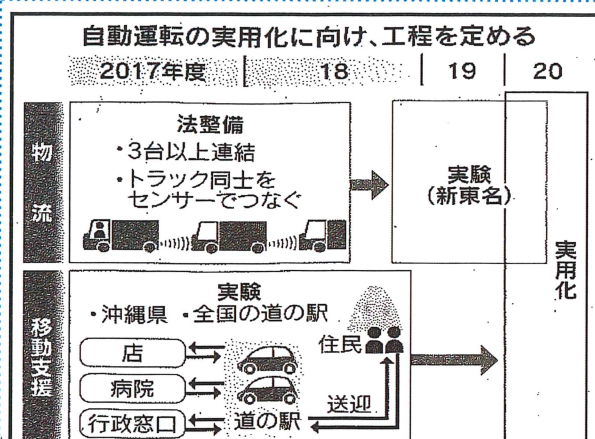
ドライバーの性格

無人運転で移動支援 2020年実用化めざす～政府が工程表～

物流効率化

政府の未来投資会議（議長・安倍晋三首相）は自動運転技術の普及に向け、ドライバーがいらない無人運転車による移動支援サービスを2020年に実現する工程表を定める。2017年度以降から必要な法整備を進め、実証実験を始める。物流効率化と高齢者の移動支援という方向性を定め、自動車メーカーなどの開発を後押しする。

高齢者を送迎



▶自動運転のレベル

車の自動運転は技術水準で4つの「レベル」に分かれる。レベル1はアクセルやブレーキ、ハンドルのいずれかをシステムが操作する。レベル2は複数の操作を同時にシステムがする。自動で車線を変更して追い越したり、合流したりする。実証実験は当面レベル2で実施する。レベル3、レベル4はすべてシステムが操作する。政府は2020年までにレベル3までの実用化を目指している。

工程表では物流、移動支援ともに2020年を実用化の目標にする。

物流では新東名高速道路で、先頭のトラックのみ人が運転し、センサーなどで電子的に連結させた無人のトラックが数台連なる隊列走行ができるようにする。特定のサービスエリア間に専用レーンを設けるといった案が検討されている。

2018年1月のまず全てのトラックに人が乗った状態で実証実験を開始、2019年1月からは先頭車以外を無人にした状態で実験する。

2017年度から全国の「道の駅」の周辺など10か所以上で、自動運転技術を搭載した無人運転車やバスを運行し、高齢者らを病院や店に送迎する実証実験を始める。警察庁が遠隔制御で無人運転車の実験を認める指針を検討しているのに合わせ、人が離れた場所で監視するシステムを想定。全国の「道の駅」や沖縄県で実施する。

実用化に向けた法整備の進め方も示す。道路交通法の改正なども必要とみられる。工程表ではトラックの電子連結が切れた場合などの安全の確保や運転手に必要な免許などを、今後国土交通省や警察庁などで調査させる方針も明記する。

自動運転に関連する法は多く複数の省庁にまたがるため、政府は2017年度中に政府全体の基本戦略を取りまとめる。

国連では、乗り物を操るとき、緊急時にハンドルを人が握れる状態にしないといけないという取り決めがあるが、自動運転技術の進歩にともない、見直しが議論されている。

米ミシガン州では昨年12月、無人運転車の公道実験が認められた。物流業界における人手不足や、移動弱者の支援など、社会の課題を解決できる技術として普及を促すため、日本もメーカーが実験しやすい環境を整える。

参考：日本経済新聞より

過積載減らせ荷主情報収集

国土交通省は、近年増えている過積載車両の対策を強化する。2017年度以降、違反車両の運転手から取り締まり時に荷主の情報を聴取する仕組みを本格的に導入。聴取内容をもとに監査し、荷主の悪質性が高ければ会社名公表などの処分につなげる。同省は荷主の無理な要求が過積載の一因とみて対策を進め、20年度までに違反車両を半減させる方針。

過剰要求 運転手から聴取 国交省、半減へ対策

道路法はトラックなどの総重量（車両、積載物、乗員）を原則20トン以下に制限しており、制限を超える総重量で走行する場合は許可が必要。しかし、実際は無許可の過積載車両が後を絶たず国交省が国道約40か所で調べたところ、過積載車両は14年度は約215万台と12年度と比べて約3割増えた。

同省は荷主から運送事業者への過剰な要求が一因と分析。過去には荷主が運賃カットのため、2台に分けて搬送すべきところを1台に積ませていた事例もあった。

こうした状況から同省は荷主側への対策が必要と判断。国道を管理する国道事務所がトラックなど違反車両を取り締まる際、現場で運転手から荷主の会社名や過積載をした経緯などを聞き取り各地の運輸局に伝えることを決めた。

昨秋から一部の国道で試行しており、17年度以降に全国の国道で本格的に始める。運輸局は国道事務所からの情報をもとに運送事業者へ監査を実施する。監査の結果、荷主が過積載を主導するなど悪質性の高さが判明すれば、貨物自動車運送事業法に基づいて勧告し、会社名を公表する。公共工事が絡む場合は工事発注者から荷主へ改善策を求めさせる。

同省は運送事業者への処分厳格化も検討する。過積載の重さや違反回数に応じて実施する警告や是正指導の頻度を一層きめ細かくして、最も厳しい処分である運送事業許可の取り消しにつなげやすくする。

同省の担当者は「運送事業者は、荷主に比べて立場が弱く、過積載を断れないこともある。荷主への関与を強めて効率的な対策を進めたい」と説明。20年度の違反車両数を14年度に比べて半減させることを目指す。

～編集後記～

日々目まぐるしく発展していく産業・AI化が私達の想像より早く進むに違いないと思わせる無人運転の政府の工程表はそのような記事でした。年齢を重ねても時流についていけるよう日々努力ですネ！！

