昭和35年11月28日第3種郵便物認可

平成28年（2016年）　第2061号

人と物流の、より良い関係づくり！ハンドin ハンド！。
創刊1968年――全国8支局自社ネットワーク
あなたが必要な物流情報を、ワイドに、グローバルに、正しく。
わたしたちの情報は、新しい「物流」の指標となる。
物流ニッポン
LOGISTICS NIPPON
株式会社 物流ニッポン新聞社　http://www.logistics.co.jp
フリーダイヤル 0120-11-5655　電子メール nippon@logistics.jp

Japan Trucking Association

広報 とらっく

創刊 昭和28（1953）年2月

5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5
全日本トラック総合会館
☎（03）3354-1029（総務部広報室）
http://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）

News Headline

主な紙面内容

2・3　・トラック協会ニュース
全ト協「激甚災害融資」を5月2日から公募
・官公庁ニュース（国交省等）

4・5　《Gマーク特集》
・平成28年度貨物自動車運送事業安全性評価事業制度の紹介
・Gマーク認定事業所紹介
㈱高富運輸

6　・トラック運送業における下請等中小企業の取引条件の改善に関する調査結果

7　・平成28年 熊本地震ドキュメント
全ト協・熊本県ト協の動き

8　・女性の輝く現場から
トラガールのお仕事。

長距離ドライバーと運行管理者を兼任する㈱長野フローの大内めぐみさん

全ト協専用 広報とらっく
今号に掲載した記事の関連資料と関連HPへは全ト協HPバナーからアクセスできます。
▼全ト協会員専用ページのパスワード▼
4/15～5/14 2080
5/15～6/14 8205

緊急物資輸送を通じ被災者を支援

平成28年 熊本地震　指定公共機関として指定後初

物流専門家を派遣

現地・政府非常災害対策本部で活躍

平成28年4月14日に発生した地震以降、熊本県を中心に連続して発生している「平成28年熊本地震」。4月16日1時25分頃には本震が発生。その後も規模の大きな地震が相次いで起きており、熊本県熊本地方や阿蘇地方など、また大分県などでは深刻な被害に見舞われている（表）。

全日本トラック協会および熊本県トラック協会（住永豊武会長）をはじめとした都道府県トラック協会では、14日の地震発生直後から緊急物資輸送対応を矢継ぎ早に実施。多くの被災者を支援するため、トラック運送業界の総力を挙げて懸命に緊急物資輸送活動にあたっている（関連記事7面）。

なお、政府は25日、同地震による災害を激甚災害に指定した（3面に関連）。

政府・対策本部要請分186台

4月14日21時26分頃、熊本県熊本地方を震源とした最大震度7の地震発生を受け、政府では「非常災害対策本部」を設置。現在も、国を挙げての震災対応が続けられている。

全ト協および熊本県ト協では、同日21時46分に「災害対策本部」を立ち上げ、国土交通省や、災害対策基本法の指定公共機関5社である日本通運、福山通運、佐川急便、ヤマト運輸、西濃運輸など全国の運送事業者との連携を図りながら、全力を挙げて緊急物資輸送対応にあたっている。

全ト協では、政府の非常災害対策本部から要請を受け、26日正午までにトラック186台を使用し、大量の毛布、飲料水、パン、カップ麺、トイレ等の物資を集荷。熊本県内をはじめ隣接県等に指定されている、緊急物資集積所等への搬送を実施している（図）。

政府非常災害対策本部要請分の緊急物資輸送を行うトラック

各トラック協会でも緊急輸送相次ぐ

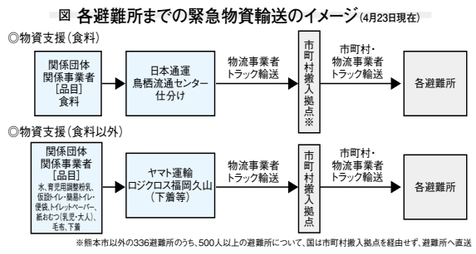
また、全ト協では緊急物資輸送のさらなる円滑化を図るため、政府の非常災害対策本部に職員を1人派遣したほか、地震対応に追われている熊本県ト協にも職員2人を派遣した。

一方、熊本県ト協では、17日に県庁と日本通運、ヤマト運輸と連携し、緊急物資集積所に物流専門家を派遣したほか、18日からは県内の物資集積拠点等に協会職員2人を派遣。また、福岡県トラック協会（眞鍋博俊会長）からは熊本県ト協に職員2人を派遣している。

また、各地の都道府県トラック協会では、全国から熊本県など被災地に向けた緊急物資輸送を実施。26日正午までにトラック521台を使用し、食料や飲料水等を輸送した。

なお、全ト協では、今後も引き続き関係機関との連携を図りながら、万全の態勢で緊急物資輸送に対応していく。

図 各避難所までの緊急物資輸送のイメージ（4月23日現在）



自民党三役に緊急輸送の現状を報告

全日本トラック協会は4月19日、坂本克巳副会長、福本秀爾理事長が、谷垣禎一幹事長、二階俊博総務会長、稲田朋美政務調査会長の自由民主党三役に対し、熊本地震に係る緊急物資輸送の取り組み状況を報告した。

また、同日19時30分に、自民党本部から熊本県の被災地に向け、支援物資（飲料水500ミリリットル・750本）を積んだ緊急物資輸送トラック（日本通運4トントラック1台）が出発した。

自民党三役に説明を行う坂本副会長㊤。
その後、自民党本部から緊急物資輸送トラックの出発式が行われた

表　平成28年熊本地震に係る被害状況等

■地震概要
①4月14日21時26分頃に発生した地震
震源地　熊本県熊本地方
規　模　M 6.5（暫定値）
震　度　震度7＝熊本県熊本
（熊本県益城町宮園でも震度7を観測したと想定される）
②4月16日1時25分頃に発生した地震
震源地　熊本県熊本地方
規　模　M 7.3（暫定値）
震　度　震度7＝熊本県益城町、西原村
③地震活動の状況
25日 6時現在、震度1以上を観測した地震が879回発生。

■被害状況

死者		48人
重傷		282人
軽症		1,095人
住宅被害	全壊	1,675棟
	半壊	1,557棟
避難者数		60,077人（うち熊本県 59,912人）

※政府非常災害対策本部発表より（4月25日10時00分現在）

LEVO

中小トラック運送業者向け 環境対応型ディーゼルトラック補助事業を実施

大型車100万円、中型車70万円、小型車40万円

（一財）環境優良車普及機構（LEVO）では4月15日、環境対応型ディーゼルトラック導入に対する補助事業の実施を発表した。これは国の28年度本予算による「中小トラック運送業者向け環境対応型ディーゼルトラック補助事業」（環境省・国土交通省連携事業）として実施されるもので、LEVOは補助事業者（執行団体）として携わる。

この事業は、中小トラック運送事業者が保有する17年3月末日以前に新車新規登録された事業用トラックを廃車し、環境対応型ディーゼルトラックを導入する際、導入経費の一部を補助するもので、予算額は約28億円。補助額と補助上限台数は表の通り。

申請受付は28年6月13日(月)～29年1月31日(火)（予算額に達した時点で受付終了）。なお、LEVOでは28年5月17日(火)から同31日(火)までの間に全国9ブロックで18回の説明会を開催する（3面に表を掲載）。

表　補助額と補助上限台数

補助額			補助上限台数
大型	車両総重量12トン超	100万円	1事業者当たり10台を上限（自動車リース事業者より借り受ける台数を含む）
中型	車両総重量7.5トン超12トン以下	70万円	
小型	車両総重量3.5トン超7.5トン以下	40万円	

運行記録計の装着対象車両拡大

平成29年4月から使用過程車にも［今号に折込］

全日本トラック協会は、平成29年4月1日から運行記録計（タコグラフ）の装着対象が車両総重量7トン以上または最大積載量4トン以上の全ての事業用トラックにまで拡大されることを受け、会員事業者への周知対策を実施している。

運行記録計装着対象車両の拡大は、27年4月から新車には適用されているが、使用過程車については、29年3月31日までに装着することが求められている。

このため全ト協では、今号の『広報とらっく』に同内容について注意喚起するチラシを折り込み、周知徹底を図っている。

全日本トラック協会 presents『ドライバーズ・リクエスト』放送中！（TBSラジオ系列全国33局ネット）

本番組は、トラック運送業界の安全や環境等への取り組みなどを内外に広くPRするとともに、パーソナリティの宮崎瑠依さんと皆川玲奈TBSアナウンサーが、車に関する話題や音楽で全国のドライバーの皆さんの安全運行をサポートします。

・5月の特別番組放送予定
5月27日(金)
トラックの魅力①「トラックドライバーさんのお仕事について」
パーソナリティー：宮崎瑠依×皆川玲奈

5月の名言

努力は必ず報われる。もし報われない努力があるのならば、それはまだ努力と呼べない。

王 貞治（1940.5.20～）
プロ野球選手、監督、球団会長。第1回国民栄誉賞受賞者。＜出典：ウェブサイト「有名人の名言・格言集」＞

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【生産性の追求と「実運送専業者」】…2面
／タイヤケアホントの話【「4年目・8部山」の中古タイヤを再使用する時に注意したい点】…3面

UD TRUCKS
「走り続ける」をサポート
UDトラックスが送り出す全てのトラックが、
長い間稼動し続けること。
私たちはお客様と一緒にその課題に取り組みます。
より一層効率的で、
安全かつ快適な運転操作性を備えたトラック
お客様が必要とするときに十分なサービスを提供するための万全な体制
時代が求めるトラック・サービスの提供に向けて、私たちに妥協はありません。走り続けるトラックの使命を全うさせお客様のビジネスの成功に貢献することが私たちの願いです。
これからも、この先もお客様とともにその一歩先へ。
udtrucks.co.jp　検索
※平成27年度重量車燃費基準+5%達成車を多数ラインアップ。
詳細は最寄りの販売会社へお問い合わせください。
Going the Extra Mile

配達くん 運輸業専門の経営管理システム
時代のニーズにお応えし、益々パワーアップした 配達くん13 新登場！
●信頼されて31年！　配達くんは、運輸業界にデビューしてすでに31年、多くの実践ノウハウに研かれ、現場にフィットした使い易いシステムを構築しました。
●最適システムをご提供！　業務の流れを変えずに導入したい・自社独自のシステムを作りたい。そんなご要望にピッタリなシステムを提供します。また、ご導入後のシステム追加・変更にも柔軟に対応します。
●信頼にお応えします！　配達くんの優れた能力を存分に活用していただけるよう、経験豊富なSEと専任オペレータが対応します。もちろん、アフターサポートも万全です。
配達くん　検索　クリック
http://www.daisosystem.co.jp
または、電話でお気軽にお問い合わせください。
詳しい資料を無償で提供しています。
大創システム株式会社
DAISO SYSTEM CO.,LTD.
本　社　〒110-0005 東京都台東区上野1-17-6
TEL.03(3831)3300　FAX.03(3831)3369
東北支店　〒984-0805 宮城県仙台市若林区南材木町65
TEL.022(216)5851　FAX.022(216)5852

ニュース・ターミナル（トラック協会ニュース）

NEWS 2016.4.15−5.1

全ト協　制度見直し等へ向け議論

第1回近代化基金融資制度のあり方に関する検討会

4月25日、「第1回近代化基金融資制度のあり方に関する検討会」が開催され、中川運送㈱の中川才助会長が委員長に選任された。

同検討会は、制度開始以来40年目を迎える近代化基金融資制度について、今後も同制度がトラック運送事業の近代化・合理化に資するものとなるよう設置されたもの。

議事では、①近代化基金融資制度の現況（制度の趣旨、基金運営管理、制度の概要、事業の内容、利子補給率の推移、平成26年度近代化基金関係実績）②近代化基金融資制度に係る主な論点③地方協会に対するアンケート調査――等について、報告および活発な議論が行われた。

第1回近代化基金融資制度のあり方に関する検討会（4月25日、全ト協）

また、このあと各都道府県トラック協会宛てに「近代化基金融資に関するアンケート票」を送付して5月中をめどに回収し、第2回検討会の参考にすることとした。

▼委員長＝中川才助（中川運送㈱会長）▼委員＝若杉福雄（丸五運送㈱会長）、北村洋（北海道トラック協会専務理事）、綿引正明（東京都トラック協会専務理事）、川崎和文（福岡県トラック協会専務理事）、丸山浩司（㈱商工組合中央金庫組織金融部地域連携室参事役兼資産サポート部金融法人室担当部長）、小坂真弘（日本PMIコンサルティング㈱主席コンサルタント）、福本秀爾（全日本トラック協会理事長）【順不同】

平成28年度新規採用職員研修を実施

協会職員27人が参加

全日本トラック協会は4月18日から21日にかけて、平成28年度新規採用職員研修を行った。

これは、都道府県トラック協会の新規採用職員を対象に、トラック協会の職員として、「会員事業者ならびにトラック運送業界のために貢献できる人材を育成する」という主旨で行われたもので、昨年度より開催されている。今年度は全国から27人のフレッシュマンたちが参加した。

佐川急便東京ロジスティクスセンターを視察

初日（18日）は、開校式の後、㈱プロデキューブの高柳勝二代表取締役が、トラック業界の基礎知識と社会人としてのマナーについて講演。2日目（19日）は、㈱アイル／アイルキャリアカレッジの井上知伊子氏によるビジネス文書研修を実施した。さらに、3日目(20日)は（公社）全国消費生活相談員協会の増田悦子氏が、「消費生活問題と相談対応」というテーマで講演を行った（次号に詳細）。

また、同日には佐川急便東京ロジスティクスセンター（東京都・江東区）や関係省庁等の視察が行われたほか、全ト協各部の事業概要の説明や全ト協役員との意見交換会なども実施された。

3日目に行われた講演「消費生活問題と相談対応」

最新実勢運賃がここに！
主要荷主の運賃・倉庫料金の実態
【第36回改訂版】
平成28年3月31日発行　定価 9,000円（消費税・送料別）
平成28年2月調査結果をもとに作成した最新版データ！
★ 荷主企業が独自に算出した車種別輸送原価
★ 主要荷主約90社におけるトラック運賃・倉庫料金の実態
★ トラック運賃・倉庫料金の体系と届出運賃・料金表
★ トラック運送業の燃料サーチャージ
主要荷主約90社が平成28年度に物流業者と契約しているトラック運賃、倉庫料金、JRコンテナ運賃の一覧に加え、主要荷主が独自に作成した車種別の原価構成表などを掲載
ご注文・お問い合わせは
カーゴニュース 営業企画部 まで
TEL 03-5771-2101　FAX 03-5771-2105

全ト協　中央近代化基金「激甚災害融資」推薦申込を公募

全日本トラック協会では、中央近代化基金「激甚災害融資」の申込受付を平成28年5月2日から開始する。

「平成28年熊本地震」が激甚災害に指定されたことを受け、被害を受けたトラック運送事業者の経営安定確保に資するため、今般の災害を当協会「近代化基金運営要領」に規定する激甚災害と認定し、融資推薦事業を実施する。

申込に必要な書類や融資条件の詳細等については、全ト協ホームページに掲載の公募要綱を参照のこと。

「激甚災害融資」公募要綱（抜粋）

※公募推薦総枠
5億円

※公募期間
平成28年5月2日㈪から平成28年6月30日㈭まで

※推薦対象者
激甚災害に指定された熊本地震により、下記⑴又は⑵のいずれかに該当する貨物自動車運送事業者およびその共同体であって、各都道府県トラック協会に加入し、商工中金との取引資格があるもの（予定を含む）。
⑴平成28年熊本地震による激甚災害により、事務所もしくは主要な事業用資産について、全壊・半壊・その他これらに準ずる被害を受けた者
⑵今次の激甚災害により、今後2か月の運送収入又は輸送トン数が、前年同期と比べ20%以上の減少が見込まれる者

※対象資金
激甚災害を受けた事業者の経営安定の確保を目的とした事業の再建又は正常な操業維持に必要な設備資金及び運転資金

※融資限度
個別企業体5千万円・共同体1億円

※利子補給率
年0.4%（個別企業体・共同体ともに）

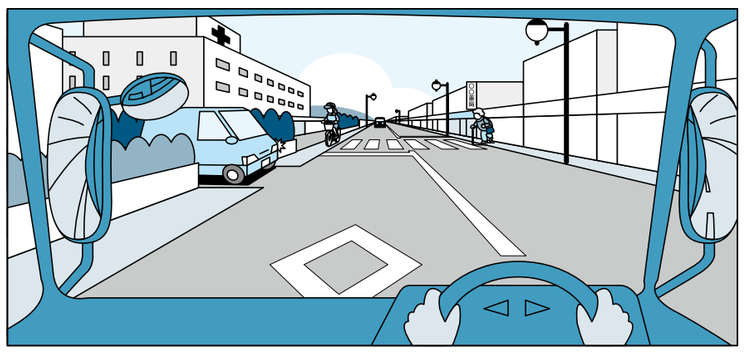
※都道府県トラック協会から全ト協宛て推薦期限（全ト協必着日）
平成28年7月8日㈮

※推薦適否決定通知予定日
平成28年7月15日㈮

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75回〕「横断歩道のある単路の走行」

状況　あなたは片側1車線の道路を走行しています。前方左側には脇道があり左のウインカーを出している車がいます。その先には大きな総合病院があります。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・3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。

ニュース・ターミナル（官公庁ニュース等）

NEWS 2016.4.15−5.1

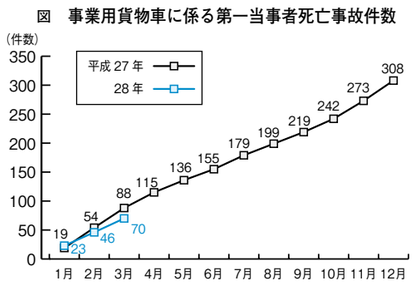
警察庁　事業用トラック　死亡事故18件減少

平成28年3月末

警察庁がこのほど発表した「交通事故統計（平成28年3月末）」によると、28年3月末までの事業用トラックを第一当事者とする死亡事故件数は70件となり、前年同期比で18件減少した（図）。

なお、3月の件数は、大型車15件（前年同期比▲4件）、中型車8件（▲3件）、普通車1件（▲3件）と、全ての車種で前年を下回った。

図　事業用貨物車に係る第一当事者死亡事故件数



平成28年度引越安心マーク説明会スタート

引越事業者優良認定制度

全日本トラック協会は4月25日、平成28年度引越事業者優良認定制度説明会を開催した。

同説明会はテレビ会議システムを利用し、全国にも配信。6月上旬まで、全国で順次開催される（表）。

また、5月9日からは、電話による事前相談窓口（☎03・3354・1038）を開設する（土曜・日曜・祝日を除く9時～12時／13時～17時、7月29日まで）。

なお、申請書類頒布は8月15日まで全ト協ホームページからダウンロード可能。申請受付期間は8月1日～15日（当日消印有効）。

表　平成28年度引越事業者優良認定制度申請等に係る説明会 開催スケジュール

開催日	対　象	会　場
5月11日㈬	九州ブロック	福岡県トラック協会
5月13日㈮	北海道ブロック	北海道トラック協会
5月16日㈪	近畿ブロック	大阪府トラック協会
5月17日㈫	中部ブロック	愛知県トラック協会
6月7日㈫	全国・関東ブロック	全日本トラック協会※

※テレビ会議システムを利用して全国へ配信

平成28年度引越事業者優良認定制度説明会（4月25日、全ト協）

労務 Q&A

第114回

残業月80時間で労基署が立ち入り調査へ

Q　先日、新聞に「政府が長時間労働防止のため、1か月の残業が80時間に達する事業場に対し、労働基準監督署が立ち入り調査を行うことにする」という記事が載っていました。最近は、残業に対する国の規制がどんどん強化される方向にあるように感じますが、どうでしょうか。

A　長時間労働抑制のため現行100時間をさらに引き下げ

【解説】ご質問の立ち入り調査は、政府が1億総活躍国民会議に提出する労働関連政策の目玉の一つともいえるもので、長時間労働の抑制により労働生産性を上げるほか、子育て中の女性や高齢者が働きやすい環境を整えるのが狙いとされています。

もともと、長時間残業の事業場への立ち入り調査は、厚生労働省内に設けられた長時間労働削減推進本部（本部長：塩崎恭久厚生労働大臣）の指示により、昨年1月から全国の労働基準監督署が実施しているもので、現行は1か月当たり100時間を超える残業が行われているとされる事業場や、長時間労働による過労死などに関する労働災害請求があった全ての事業場を対象としており、昨年6月までの半年間に監督指導した実績は合計3602事業場に上っています。

併せて、昨年4月には通称「かとく」、正式名「過重労働撲滅特別対策班」が東京労働局と大阪労働局に設置され、大手チェーン店の違法残業が摘発されて話題になるなど、厚労省は長時間労働抑制への取り組みを一層強めています。立ち入り調査に関しては、指導対象となる残業時間をこれまでの月間100時間超から80時間超に変更し、さらに取り締まりを強化する方針です。

本来、労基署は労働基準法などに基づき、定期的に、あるいは労働者からの申告により事業場に立ち入り、臨検監督（監督指導）を実施しています。さらに、司法警察事務として、事業主が、度重なる指導にもかかわらず是正を行わない場合など、重大・悪質な事案については、労基法などの違反事件として取り調べ等の任意捜査や捜索・差し押さえ、逮捕などの強制捜査を行い、検察庁に送検します。

監督指導は通常、年間17万件ほど実施されており、そのうち定期監督（労基署が主体的、計画的に行う監督指導）では、6割強の事業場で何らかの労基関係法令の違反が認められているそうです。前述の立ち入り調査は、これらとはやや異なりますが、極端な長時間残業の事案を摘発することで、「かとく」の場合は特にそうですが、一種の一罰百戒的な効果を狙ったところがあるといえるでしょう。

確かに、政府が長時間労働に対する規制を強化していく方向には間違いないのですが、もともとトラック運送業界は、労働時間規制について自動車運転者の労働時間等の改善基準告示により特別扱いされている一方で、その分、毎年度の監督行政の重点指導対象にもされています。今年3月にも、広島でトラックドライバーの居眠り運転による大きなトンネル事故が発生しています。業種は違いますが、今年1月には軽井沢で15人が死亡したスキーバス事故もあり、自動車運転者に対する世論も厳しくなっています。長時間労働についてはやはり、絶えず日常的な注意が必要ということになります。

トラック運送事業者のための 経営のヒント

物流ジャーナリスト　森田 富士夫

第162回　生産性の追求と「実運送専業者」

全部の仕事が荷主との直接契約なら、それに越したことはない。だが中小事業者の場合には、なかなか難しい。地元からの荷物は直接取引でも、全国各地に運ぶような長距離輸送では、納品先の各地で帰り荷を営業開拓するのは大変だ。そこで、帰り荷は同業者から斡旋してもらう方が合理的ということになる。

したがって、行きは直接取引の荷物だが、帰りは同業者から荷物を出してもらうようなパターンが一般的になる。このような運行形態で、より生産性を向上させるにはどうすべきか。都内のある事業者が面白い調査をした。調査の目的は、帰り荷として幹線輸送を委託している協力会社の、長距離ドライバー像を調べ、ドライバー募集の参考にしたいというもの。すると、期せずして帰り荷の運行形態なども分かってきた。そこで協力会社の経営者との日頃の会話なども加味して、面白い結果が出たのである。

協力会社に委託している仕事は、首都圏から東北、中部、北陸、関西に運ぶ拠点間幹線輸送で、積み込み日の翌日納品である。車両は大型増トン車やトレーラの箱車かウイング車。調査は協力会社のドライバーにアンケート方式で行った。その結果、「必ずしも自社の所在地に帰り荷として積んで帰るとは限らない」ということが分かった。しかもいくつかにパターン化できる。

東北方面では仙台に運ぶ荷物が多いの

だが、運んでいるのは隣の山形県の事業者が多い。首都圏から仙台まで荷物を積んで帰れば、東北の拠点である仙台からは地元の山形に別の荷物がある。中部への荷物も、愛知県の事業者だけではなく静岡県の事業者が意外に多いことが分かった。首都圏から自社の所在地を超えて中部に運び、中部から別の荷物を地元に積んで帰る。関西への荷物も、関西以西の事業者が積んで帰り、さらに関西からは地元に別の荷物を積んで帰る。いくつも荷物を組み合わせて、より多くの運賃収入を得るためだ。

つまり、①帰り荷を直接地元に積んで帰る、②帰り荷の納品地からさらに別の荷物を積んで帰る、というパターンに分類できる。もちろんドライバーの労働時間（休憩や休息、拘束時間）と運行管理（点呼や安全管理）など、法令遵守が前提である。そのような制約要件の枠内で、ドライバーとトラックと荷物とをどのように組み合わせれば最大効果が得られるかといった、効率的なオペレーションを追求していることになる。

荷物がないから欲しいというのではなく、法令を遵守して可能な限り生産性向上を図る。「下請事業者」と「実運送専業者」の違いではないだろうか。

ニュース・ターミナル（官公庁ニュース等）

NEWS 2016.4.15―5.1

国交省

適正運賃・料金を収受できていない運送事業者が75％に

取引条件改善に向けた課題を抽出し議論に繋げる

国土交通省はこのほど、トラック運送事業者を対象に行った「トラック運送業における下請等中小企業の取引条件の改善に関する調査」結果を発表した（**調査結果詳細6面**）。

同調査は、中小トラック運送事業者の取引条件等に係る実態を調査するために実施されたもの。主に、①適正な運賃が収受できているか②附帯作業費、待機料金などの収受状況③取引相手から不適切な行為がなされたことがあるか④取引が書面化できているか――などについて質問を行った。

なお、国交省では今回の結果を踏まえた上で、今後「取引環境・労働時間改善協議会」に設けられるワーキンググループの中で、取引条件の改善に向けた議論を行っていく。

特車許可を迅速化

熊本地震で物流確保

国土交通省は4月19日、熊本地震の被災地域の物流確保等の観点から、企業活動等に伴う特殊車両通行許可申請の審査を迅速化すると発表した。

通行許可申請の目的地または出発地が熊本県または大分県の場合は、最優先で処理を行い、可能な限り迅速に許可証を交付する。

熊本河川国道事務所は、災害対応のため、申請を受け付けていないが、他の河川国道事務所等では受け付けている。周辺では、福岡国道事務所、佐賀国道事務所などがある。

災害救助のため使用される車両（災害復旧、緊急物資輸送等のため使用される車両を含む）に係る特殊車両通行許可手続きは不要だ。

車検を最大1か月延長

熊本と大分の一部地域

国土交通省は4月18日、熊本地震に伴い、熊本県全域と大分県の一部地域に使用の本拠を有する車両のうち、自動車検査証の有効期間が4月15日から5月14日までの車両について、5月15日まで有効期間を伸長すると発表した。

大分県の一部地域は、別府市、日田市、竹田市、豊後大野市、由布市、玖珠郡九重町、玖珠郡玖珠町。被災地域に使用の本拠がある車両は当面、継続検査を受けることが困難なため、有効期間を伸長する。

有効期間伸長の適用を受けた車両の自賠責保険（共済）の契約期間は、伸長された期間内の継続検査を申請する時までに契約すればよいことになる。

対象地域に使用の本拠を有する車両は、約158万1900台で、このうち有効期間伸長の対象となるのは約3万900台。

平成28年熊本地震に関する情報について

国土交通省や熊本県などの関係機関では、平成28年熊本地震に関して、以下の通り情報提供を行っている。

《国土交通省「熊本県熊本地方を震源とする地震について」》
http://www.mlit.go.jp/saigai/saigai_160416.html
同地震に関する国交省の対応や、道路情報などについて案内。

《熊本県防災情報》
http://cyber.pref.kumamoto.jp/bousai/
同地震に伴う道路情報などをマップにて案内。また、県内における土砂災害での危険箇所マップも掲載している。

《ITS Japan
「平成28年熊本地震：乗用車・トラック通行実績情報」》
http://www.its-jp.org/news_info/25016/
同地震で震度5以上を観測した地域における通行実績データ（乗用車・トラックメーカー各社提供）を集約して提供している。

伊勢志摩サミットの成功に向けてテロ対策の徹底と迂回にご協力を

「伊勢志摩サミット」は、平成28年5月26日(木)と27日(金)に三重県志摩市で開催される。また、4月に広島県広島市で開催された外務大臣会合を皮切りに、関係閣僚会合が全国10都市で開催される。

全日本トラック協会では、国土交通省自動車局長から発出された通達「伊勢志摩サミット等開催に伴うテロ対策の徹底について」を受け、トラック運送事業者に対してテロ対策の徹底を呼びかけている。テロ事件を未然に防ぐために、運送事業者各位のご理解・ご協力をお願いしたい。

◆不審なことがあれば警察に通報を―トラック運送事業者が行うべきテロ対策

①営業所・車庫内外の巡回
②終業後のドアロックの徹底
③車両、身分証明書、制服等の管理および盗難・紛失時の警察への連絡の徹底
④荷送り人に覚えがないなど不審な荷物である旨の連絡があった場合には、荷物に触れないよう注意喚起するとともに、荷物の状態に応じ、速やかな引き取り、警察への連絡等適切に対応する
⑤営業所等で不審な荷物を発見した時は、触れないようにするとともに、荷物の状態に応じ、警察への連絡等適切に対応する
⑥放射性物質等危険物輸送における安全管理を徹底する
⑦テロ発生時の通報・連絡・指示体制の整備および確認

伊勢志摩サミットに伴い

大規模な交通規制を予定

迂回ルートの利用を呼びかけ

伊勢志摩サミットは、5月26日（木）・27日（金）の両日、三重県志摩市賢島において開催される。

各国の首脳の利用が想定されている中部国際空港から賢島への移動は、会議場直近までヘリコプターによる移動となることが想定されているが、荒天時には、愛知県と三重県にまたがって長距離にわたり車列を使用することになるため、車列移動も前提として、各種対策や警戒警備、広範囲の交通総量対策を実施していく必要がある。

5月25日（水）～28日（土）にかけて、愛知県や三重県の高速道路（伊勢湾岸自動車道や東名阪自動車道、伊勢自動車道など）では大規模な交通規制が予定されている。当該地域で運行を実施する運送事業者は警察等の発表する交通規制情報をこまめにチェックしていただくとともに、極力東名高速・名神高速、東海環状自動車道や名古屋第二環状自動車道（名二環）など迂回ルートの通行をお願いしたい。

関連会合開催に伴う

道路規制・交通渋滞予測

今年4月～9月にかけて、伊勢志摩サミット首脳会議と関連会合が日本各地で開催される。その中で、5月には5つの関連会合が開催される予定である。

開催地周辺部では、下表のように道路規制や交通渋滞が想定される。開催日程前後に規制・渋滞が予測されるほか、特に福岡県北九州市で開催されるエネルギー大臣会合はゴールデンウィーク期間中にもあたるため、高速道路全般で交通混雑の恐れがあり、注意が必要である。

なお、道路規制等に係る最新情報については、開催地各県警のホームページなどをご覧いただきたい。

表 伊勢志摩サミット・関連会合の日程と道路規制・交通渋滞予測

日程	開催地	会合名	道路規制・交通渋滞が予測されるエリア
5月1日～2日	福岡県北九州市	エネルギー大臣会合	小倉駅周辺（駅北口、リーガロイヤルホテルなど）、福岡空港周辺
			九州自動車道福岡インターチェンジ（IC）～小倉東IC
			東九州自動車道苅田北九州空港IC～九州道小倉東IC
5月14日～15日	岡山県倉敷市	教育大臣会合	倉敷アイビースクエアを中心とした倉敷市中心部（駅南口、倉敷美観地区など）
5月15日～16日	富山県富山市	環境大臣会合	富山駅周辺（駅南口、県庁、国際会議場、ANAホテル、第一ホテルなど）
5月15日～17日	茨城県つくば市	科学技術大臣会合	つくば国際会議場周辺
5月20日～21日	宮城県仙台市	財務大臣・中央銀行総裁会議	仙台市内（秋保温泉地区、仙台駅西口、県庁、仙台国際センター、蒲生荒浜地区など）

*開催地各県警の発表資料を基に作成。

しんちゃん　［第3回］　前川しんすけ

【おことわり】
コラム「食の新旧街道を行く」および「法令○×クイズ」は紙面の都合によりお休みしました。　広報室

中企庁

中小企業者への追加支援措置を実施

熊本地震激甚災害指定を受け

中小企業庁では、熊本地震で被災した中小企業・小規模事業者対策を実施する。

まず、熊本県の日本政策金融公庫、商工中金などに特別相談窓口を設置する。4月15日より実施している災害復旧貸付（運転資金または設備資金を別枠の限度内で融資する）については、同25日に熊本地震が激甚災害に指定されたことを受け、0・9％の金利引き下げが行われる。

また、次の通り、激甚災害法に基づく中小企業支援措置が行われる。

①中小企業信用保険法の特例（災害関係保証）＝市町村長等から事業所または主要な事業用資産に係る罹災証明を受けた中小企業者に対して、一般保証とは別枠で保証を実施（借入債務の額の100％を保証）

②事業協同組合等の施設の災害復旧事業に係る補助＝都道府県が行う事業協同組合等の災害復旧事業に係る補助に対して、支援を行う。

なお、詳細については中企庁ホームページを参照のこと。

踏切では必ず一時停止を

運輸安全委が分析集

運輸安全委員会は4月15日、自動車等が関係した踏切事故に関する分析を特集した『運輸安全委員会ダイジェスト』（第20号）を公表した。

踏切事故の件数、原因別等の推移とともに、最近公表した事故調査報告書を含む事故事例の紹介や再発防止に必要な行動の紹介、自動車関連団体等の踏切事故防止のための取り組みをまとめた。

国土交通省の統計では、①自動車等が関係した踏切事故の発生件数は減少傾向にあるが、依然として毎年200件以上の事故が発生している②原因は自動車等が列車の通過する直前に踏切内に進入する「直前横断」が最も多い――ことが分かった。

踏切事故防止のための活動として、全日本トラック協会では、踏切通過時の事例について、ドライバー向けにトレーニングを行っていることなどを紹介している。

まとめとして、ドライバーに対し①踏切手前では必ず一時停止し、列車が接近していないことを確認すること②踏切を通る時は法律や交通規制を守り無理に進入しないこと――などを求めている。

同分析集の内容詳細については、同委員会ホームページから閲覧可能。

なお、全日本トラック協会では、「踏切事故は多数の負傷者が出る恐れがあり、特に、大きく、重量のあるトラックが鉄道車両と衝突事故を起こした場合には大惨事に繋がる」として、注意を呼びかけている。

なお、今後対象地域の状況等に応じて、有効期間の再伸長および対象車両の追加を検討していく。

中小トラック運送業者向け環境対応型ディーゼルトラック補助事業を実施

LEVO

（一財）環境優良車普及機構（LEVO）は4月15日、環境対応型ディーゼルトラック導入に対する補助事業の実施を発表した（**関連1面**）。

同補助の申請にあたっては、新車導入により二酸化炭素排出量削減を確実に実現させるため、申請の際に「エコドライブ等燃費改善計画書」の提出が求められる。また、補助を利用した事業者には、LEVOに対して当該年度およびその後の1年間「燃費改善効果及び二酸化炭素削減効果計算表」を、また、年度終了後30日以内に既定の書式による事業報告書を提出しなければならない。

なお、LEVOでは表の通り全国9ブロックで18回の説明会を開催する。詳細はLEVOホームページを参照のこと。

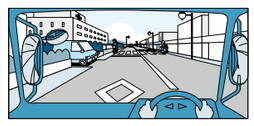
表　説明会開催予定

開催地	実施日	時間	会場・所在地
札　幌	5月30日(月)	13:30～15:30	(公社)北海道トラック協会
仙　台	5月24日(火)	13:30～15:30	仙台青葉カルチャーセンター
郡　山	5月23日(月)	13:30～15:30	(公社)福島県トラック協会県中研修センター
埼　玉	5月25日(水)	13:30～15:30	(一社)埼玉県トラック協会
千　葉	5月25日(水)	13:30～15:30	(一社)千葉県トラック協会
東京①	5月17日(火)	13:30～15:30	(一社)東京都トラック協会
東京②	5月31日(火)	13:30～15:30	(公社)全日本トラック協会
神奈川	5月19日(木)	13:30～15:30	(一社)神奈川県トラック協会
新　潟	5月18日(水)	13:30～15:30	(公社)新潟県トラック協会
名古屋	5月23日(月)	13:30～15:30	(一社)愛知県トラック協会
大阪①	5月18日(水)	13:30～15:30	ティーオージー
大阪②	5月27日(金)	13:30～15:30	ティーオージー
兵　庫	5月26日(木)	13:30～15:30	(一社)兵庫県トラック協会
広　島	5月19日(木)	13:30～15:30	(公社)広島県トラック協会
高　松	5月20日(金)	13:30～15:30	(一社)香川県トラック協会
博多①	5月19日(木)	13:30～15:30	(公社)福岡県トラック協会
博多②	5月30日(月)	13:30～15:30	(公社)福岡県トラック協会
鹿児島	5月20日(金)	13:30～15:30	(公社)鹿児島県トラック協会

危険予知訓練（KYT）シートの解説

▶交通事故防止編

（2面）



あなたは片側1車線の道路を走行しています。前方左側には脇道があり左のウインカーを出している車がいます。その先には大きな総合病院があります。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脇道から車が左折してくると、衝突する危険があります（図1）。
②歩道を進行してくる自転車が脇道の車を避けるために車道に出てきたり、脇道の車の側方から自転車(車の陰になって見えない)が左折してくると、衝突する危険があります（図2）。
③歩行者が横断歩道を横断してくると、はねてしまう危険があります（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総合病院付近は、歩行者や自転車、車の行き来が多い場所です。しかも、病院付近にはたいがい薬局があり、道路をはさんで対面している場合などには、病院から薬局へ向かう歩行者の安全を確保するために横断歩道が設けられているケースもあります。そのような道路を走行する時は、あらかじめスピードを落とすとともに、前方や周囲の状況によく注意して走行する必要があります。
②脇道から出ようとしている車を避けるために、歩道を進行してきた自転車が車道に出てくることはよくあります。この場合、自転車は逆行するかたちとなり、きわめて危険な違反行為といえますが、現実にはこのような走行をする自転車も少なくありませんから注意が必要です。また、脇道の車の側方から左折して車道に出てくる自転車もいますから、この点にも注意しましょう。
③交通ルールでは、横断歩道を横断しようとしている歩行者がいる時は、横断歩道の手前で一時停止して歩行者の通行を妨げないことと定められていますが、実際には横断歩道の手前に歩行者が立っているのを認めても、ドライバーは「歩行者は車が接近しているから通過するのを待っているのだ」と判断して、そのまま通過するケースがよくみられます。しかし、歩行者が車の通過を待つとは限りませんから、そうした誤信は非常に危険です。横断しそうな歩行者がいる時は、横断歩道の手前で一時停止するということを徹底しましょう。

図1

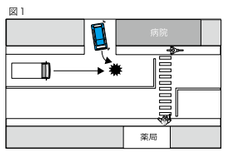


図2

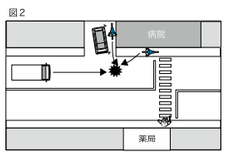
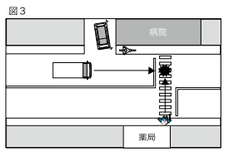


図3

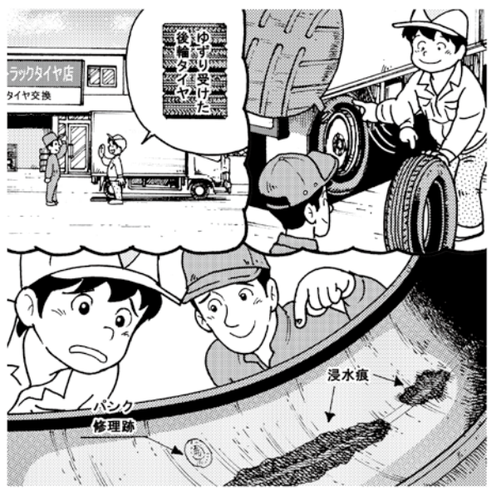


この角を基準に拡大率を235％に設定すると、A4サイズでプリントできます。

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60回「『4年目・8部山』の中古タイヤを再使用する時に注意したい点」



「中古タイヤを譲り受けたので、自社の車両に使いたい」と言われた時、タイヤの危険性を熟知するプロは、たとえその中古タイヤに外見上全く問題がなくても、決してその中古タイヤを安易に装着することはしません。

そうした場合は、まずタイヤの側面に記載された「製造年（セリアル）」と、タイヤの「溝の深さ」を見て、どのような走行条件で使用していたのかを分析します。例えば、屋外に長く放置され、雨水にさらされたタイヤであれば、タイヤ内面に水分が浸透した跡が残るため、それが確認できた時点で使用不可になります。これは即断できるケースです。

また、パンクの修理跡がある場合も同様に扱うことが多く、タイヤの表面全体を注意深く観察し、素手で触りながら、再使用に耐えられるかどうかを判断していきます。その中でも特に、製造から4年以上経過しているものは、タイヤの溝が残っていればいるほど慎重に扱います。

4年以上も使用していれば、たいてい2～3万キロメートルの距離を走行しているケースが多いので、タイヤの摩耗性能(寿命)を考えると、溝の深さは「5部山（新品溝の50％）」程度まで消耗しているはずです。それが4年目で「8部山（新品溝の80％）」まで溝が残っているとしたら、タイヤの使用方法が普通でないことが分かります。

特にトラック用タイヤであれば、車両が毎日稼働しているケースが考えられる上に、どれだけエコドライブの技術を駆使しても、タイヤの溝の深さが8部山も残ることはないので、その理由を推察していきます。

そこでまず予想されるのが、車両の使用頻度が少ないケース（1か月に数回程度）です。走行距離が短いので、4年使用してもタイヤの溝は消耗しません。ところがこのケースでは、タイヤの空気圧点検が十分にされていない傾向が強く、タイヤの表面全体がいくら整っていても、タイヤ内部の構造が大きく傷んでいる可能性があります。

タイヤの空気圧が不足した状態で車庫に長く止まっていれば、タイヤの下方部分（路面と接地する部分）に、車両重量の負担が大きく掛かります。車両を何か月も動かさず、駐車場に放置していると、タイヤ全体が徐々にゆがんでいきます。極端に表現すれば、タイヤが真円から楕円に変形したような状態になります。そうなると、当然ながらタイヤの直進性やバランスも悪くなるので、装着すると重大な事故に繋がる危険性があるのです。

4年目で8部山以上の溝が残っている中古タイヤを見たら、以上のような予測を立てながら、安全走行に支障がないか判断していきますが、仮に使用することができたとしても、ゴムの「鮮度」が落ちてタイヤが硬くなってしまっているため、雨の日は滑りやすくなります。さらに、タイヤの溝が深すぎるため、硬くなったゴムブロックが走行中に路面を強く叩き、車内に大きな衝突音が響きます。乗り心地も悪くなり、長時間走行すると運転疲労が蓄積されることから、使用過程の分からない中古タイヤは使わない方が安全です。

平成28年度貨物自動車運送事業安全性評価事業の制度紹介

Gマークは「安全性」の証

Web申請書作成 4月18日～7月14日

申請書類頒布 5月2日～6月30日（土・日曜・祝日を除く）

窓口申請受付 7月1日～7月14日（土・日曜・祝日を除く）

全国貨物自動車運送適正化事業実施機関である全日本トラック協会は、このほど平成28年度「貨物自動車運送事業安全性評価事業（Gマーク制度）」実施概要を発表した。

今年度の申請に関する大きな変更点として、申請書類に「厚生年金保険料の納付状況が確認できる書類」の添付が求められることになった。

同事業の開始から14年目を迎え、安全性優良事業所（Gマーク事業所）は28年3月時点で2万2242事業所となった。全ト協では本年度の申請件数を、前年度（8153件）より1500件多い約9600件と予測している。

Gマーク認定事業者数の拡大に伴い、荷主企業や一般消費者に対して高い安全性を示すGマークのさらなる認知の広がりが期待されている。

今年度から厚生年金保険料の納付状況が確認できる書類の添付が必要に

Gマーク取得事業所の高い安全性が広く評価される

同事業は、荷主企業や一般消費者がより安全性の高いトラック運送事業者を選びやすくするとともに、事業者全体の安全性向上に対する意識を高めるための環境整備を図る目的で、トラック運送事業者の安全性を正当に評価・認定し、公表する制度。平成15年度からスタートし、27年度までに2万2242事業所（全事業所の26・5％）を「安全性優良事業所」（Gマーク事業所）として認定している。（表1）

認定事業所に対しては、認定証が交付されるとともに、シンボルマークや認定ステッカー、認定ワッペンを「安全性優良事業所」の証として、認定有効期間内に限り使用することが認められ、荷主企業や一般消費者などにアピールすることが可能となる（なお、27年度よりステッカー、ワッペン、認定証ケースの無償交付は終了となっている）。

また、安全性優良事業所に対しては、次のようなインセンティブが付与される。

①国土交通省＝違反点数の消去、IT点呼の導入、点呼の優遇、補助条件の緩和、安全性優良事業所表彰
②全ト協＝助成の優遇
③損害保険会社＝保険料の割引

安全性優良事業所は全ト協のホームページにて事業所名、住所、電話番号が公表されているほか、27年からは掲載を希望した認定事業所のホームページへのリンクおよび主な輸送品目が掲載されるようになった。

事故率は未取得事業所の40％以下

Gマーク取得事業所は、未取得事業所に比べて事故の割合が40％以下となっており、Gマーク事業所の安全性が荷主企業などから高く評価されている。『安全性』の視点から優良な事業所として評価されるために、Gマークを取得して、安全への取り組みに一層磨きをかけていただきたい。

なお、「引越事業者優良認定制度」（本紙4月15日号に同制度概要・申請方法を掲載）の認定を受けるためには、引越の実運送を行う全ての事業所がGマークを取得していること、または取得に準ずる審査を受けることが条件になっている。引越事業者優良認定を申請予定のGマーク未取得事業所は、早期にGマークを取得する必要があるので、注意されたい。

申請書作成は申請料無料の「Web申請書作成システム」

同認定制度の評価対象は、一般貨物自動車運送事業と特定貨物自動車運送事業の事業所（営業所）。申請資格は、申請基準日（28年7月1日現在）で、①事業開始後3年を経過していること②配置する事業用自動車の数が5台以上であること――などが条件となっている。

28年度の安全性評価事業の主な変更事項は表2の通りとなっている。なお、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、通常は申請事業所ごとに添付が必要となるが、1事業者において申請事業所が複数ある場合、「事前提出制度」により事業者として事前に書類を提出することで、申請事業所の個々の申請書類への添付を省略することができる。

申請から認定までの流れは図1の通りである。

申請書類は、5月2日～6月30日（土・日曜・祝日を除く）の間、当該事業所が所在する都道府県の地方貨物自動車運送適正化事業実施機関（都道府県トラック協会）で入手できる。

また、4月18日～7月14日の期間、申請書・自認書をWeb上で作成できる「Web申請書作成システム」が運用されている（アドレスは5面別掲の通り）。同システムを利用して作成した申請書による申請は無料となるが、複写式申請書による申請には申請料（1000円・税込み）が必要となる。

申請に際しては、5面別掲の通り、必要書類をそろえた上で、事業所が所在する都道府県の地方貨物自動車運送適正化事業実施機関（都道府県トラック協会）の受付窓口に7月1日～7月14日（同）の間に申請書類を提出する。なお、郵送による申請は一切認められない。

また、Web上で申請書を作成した場合でも、従来通り地方実施機関の窓口に申請書類等を提出する必要があるので、注意されたい。

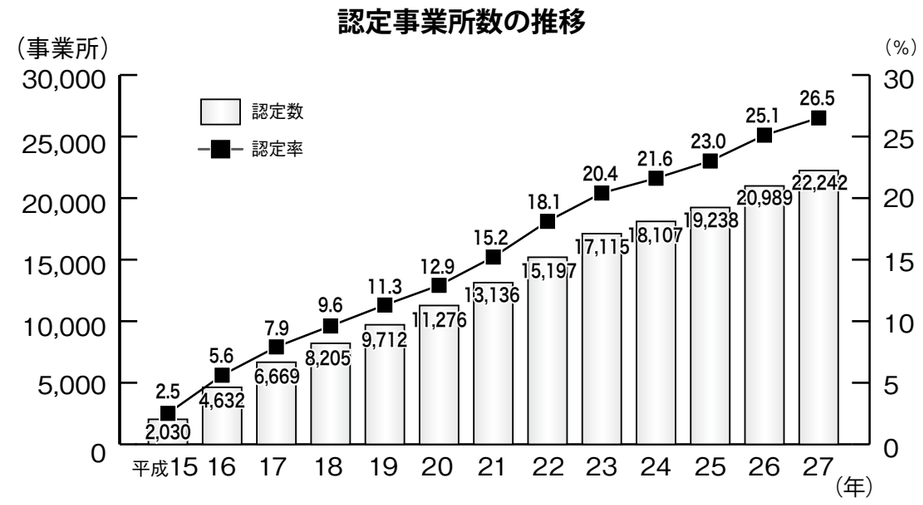
申請書が受理された事業所は、①安全性に対する法令の遵守状況②事故や違反の状況③安全性に対する取組の積極性――の3項目について安全性評価委員会から評価を受けることになる。3項目の合計点数80点以上で、各評価項目において設けられている基準点数をクリアし、その他の認定要件も満たされている場合、「安全性優良事業所」として認定される。評価結果は、各申請事業所に対して28年12月中旬（予定）に郵送にて通知される。

認定の有効期間については表4の通りである。

なお、今年度の更新対象事業所に対しては更新案内通知を郵送しているので、更新を希望する事業所は、通知内容を確認の上、忘れずに更新手続きを行う必要がある。

なお、申請手続きの詳細等については、全ト協ホームページに掲載されている申請案内パンフレットを参照のこと。

表1　認定事業所数および認定事業所の車両台数の推移



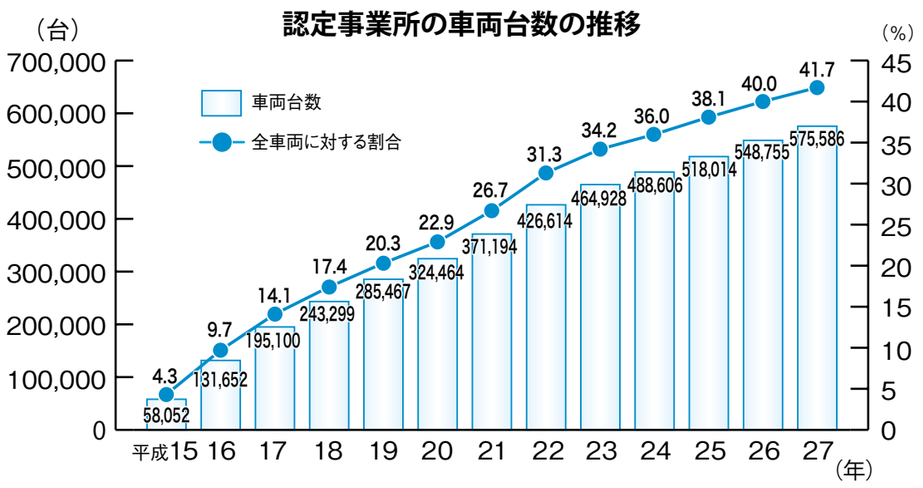


表2　平成28年度貨物自動車運送事業安全性評価事業の主な変更事項

◆厚生年金保険料の納付状況が確認できる書類を申請書類に添付

確認対象：平成28年4月分または平成28年5月分の厚生年金保険料
提出書類：申請する事業者として納付状況が確認できる次の(1)～(3)のいずれかの書類

(1) 納付方法による下表A～Cのいずれかの書類

	納付方法	提出書類
A	金融機関の窓口納付	金融機関の領収印が押印された納付書の写し
B	口座振替	次の①～②のいずれかの書類 ①保険料領収済通知書 ②納入告知書の写しおよび保険料の納付が確認できる書類（ネットバンキング振込明細や通帳の写しなど）
C	Pay-easy（電子納付）	納入告知書の写しおよび保険料の納付が確認できる書類（ネットバンキング振込明細や通帳の写しなど）

(2) 社会保険料納入証明書の写し
(3) 社会保険料納入確認書の写し

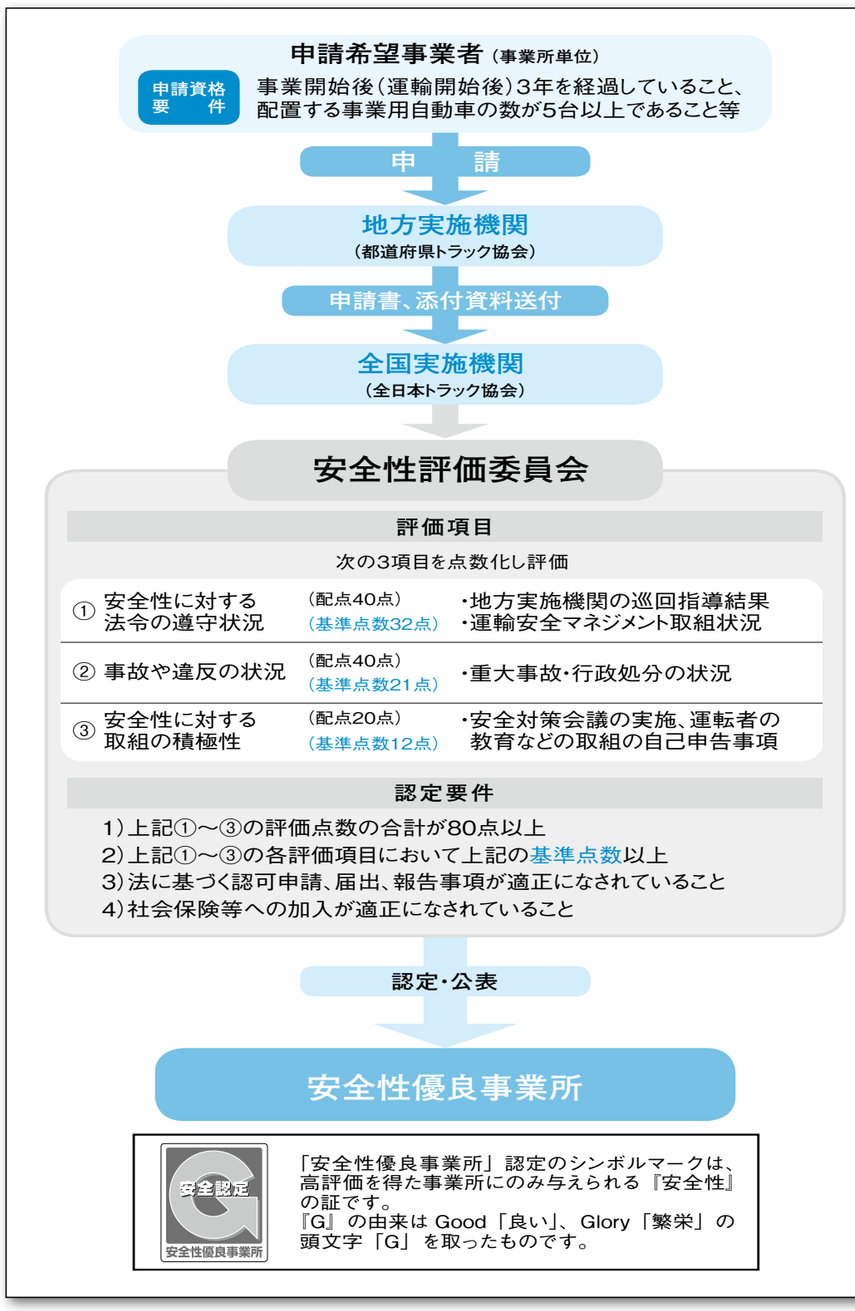
表3　厚生年金保険料の納付状況が確認できる書類の事前提出制度について

1．事前提出の受付期間…平成28年6月1日～6月27日
2．提出書類…平成28年4月分または平成28年5月分における厚生年金保険料の納付状況が確認できる書類（表2参照）
3．提出方法…送信先メールアドレス（gmark@jta.or.jp）宛てに必要事項を記入し、提出書類をファイル添付の上、メールにて送信する。
※事前提出する際には、同一事業者から重複して提出することのないよう、事業者内での調整をお願いいたします。
※事前提出制度の詳細は全ト協ホームページに掲載していますので、ご確認ください。

表4　安全性優良事業所の有効期間

▶新規認定事業所（平成28年度認定）
→ 平成29年1月1日～30年12月31日（2年間）
▶初回更新事業所（前回26年度認定）
→ 29年1月1日～31年12月31日（3年間）
▶2回目（前回25年度認定）・3回目（前回24年度認定）・4回目（前回24年度認定）更新事業所
→ 29年1月1日～32年12月31日（4年間）

図1　申請から認定までの流れ



Gマーク申請に係る熊本県内の事業者に対する特例措置

「平成28年熊本地震」を受けて、熊本県全域（全45市町村）の事業所については、①申請受付期間を2か月先送りする②巡回指導による法令の遵守状況等の評価項目の確認が困難な事業所に対しては、有効期間の伸長を行う――などの特例措置を講じる。なお、詳細については、全日本トラック協会ホームページ等に決定次第公開する。

特集

Gマーク認定事業所紹介

認定を受け続けることがメリット

株式会社高富運輸（岐阜・山県（やまがた）市）

「会社を変える」有効なツール

4月18日からインターネットによるWeb申請書作成システムが始まり、5月2日の申請書類頒布開始から、平成28年度の「貨物自動車運送事業安全性評価事業」が本格的スタートした。

『広報とらっく』では、Gマーク認定を受けている事業所を訪問して、Gマーク認定取得のメリットなどを取材した。

今号は、企業の組織化と社内の安全に対するさらなる意識高揚のため、Gマーク認定に取り組み、20年度に初回認定を果たし、更新2回を経た株式会社高富運輸（宇野睦代表取締役）を紹介する。

宇野 公章
専務取締役

宇野 睦
代表取締役

岐阜県山県市に本社を構える㈱高富運輸（宇野睦代表取締役）は、鶏、豚、牛肉を中心に、麺類、鶏卵、食品雑貨などについて、冷蔵・冷凍車両を使用し徹底した温度管理を施した食品輸送と、自動車部品、アルミ製品、鋳物など一般貨物輸送の2本を業務の柱としている。

同社の売り上げの6割を占める食品輸送は、特に食肉輸送を得意分野とし、岐阜県、愛知県、三重県の東海3県をメインに、また、一般貨物は全国を輸送範囲としている。

昭和45年の創業当初は、食品関係の荷主を限定した特定免許であり、一般区域免許への移行は昭和63年。以来、順調に中核業務である食品輸送で発展を続けながら一般貨物輸送へと業務を拡大してきた。

◎より運送事業に適したGマークを導入

「ISO9001の認証取得を決め、すでに取得している荷主企業に相談すると、相談相手の多くは『製造業には向くものの、運輸業にとってのメリットが感じられない』という答えでした。取り組み始めたはいいが、『難しい』、また『費用もかかる』と思案していたところ、制度がスタートしたばかりの『Gマーク』の存在を知り、社長と相談し、ISOよりも運輸業に効果が期待されるGマークの取得に方針を転換しました」（宇野専務）

宇野社長が16年当時打ち出したのは、主に製造業で認証取得が進んでいたISO9001への取り組みだった。荷主企業での取得が活発化していた当時、この動きに呼応して、トラック運送事業者としても取得することが望ましいと考えた。

「弊社は、地域物流の担い手として高品質で安全・環境に配慮した輸送を実現するために、全社員が一丸となって『ハートフル＆スピーディー』の精神で業務を遂行してきました。実父であり創業者である故宇野實雄から平成16年に事業を受け継ぎ、実弟である宇野公章専務とともに会社を切り盛りしてきました。先代から受け継いだ荷主企業からの信頼を大切にしながら、会社をさらに企業として成長させるためには、組織として成長する仕組みが必要だと感じ、専務とともにその方策を探りました」（宇野社長）

◎取り組む途中でメリットを実感

同社のGマーク認定への道のりは、比較的緩やかだったといえる。ISOへの取り組みを始めたばかりだったこともあり、申請に必要な書類等の整理も進んでいたため順調だったが、あせらずに確実な歩みを進めたことから、2年がかりとなった。その最大の理由が教育・研修などの記録と保存に時間がかかったことだ。

10年に新社屋を設けた時、先代の英断で同社の2階と3階に研修室を完備していたこともあり、教育環境は整っていた。しかし、多種多様な荷姿の食肉、また多岐にわたる荷主先を扱う同社としては、それを担うドライバーの勤務体系はまちまちであり、研修施設という器はあっても、その活用は厳しかった。当然、個別の業務ごとの指導・教育は、施設も活用し充実したものだったが、記録・保存するような形式ではなかったからだ。

「もし、弊社のGマーク認定への最終ゴールが『マークをもらうこと』であれば、形だけの会議を開けばよかったのかもしれません。しかし、『組織を変える』『会社を皆で良くする』という目標の下、認定の目的を全社員に表明していたこともあり、形だけでは意味がないと思っていました。業務上、食品輸送については、365日、24時間休みがなく、全社員が一斉に集合することが不可能です。そのため、根気強く複数回にわたって、全社員に教育・指導すべきことを伝達する研修会・講習会を粘り強く続けてきました。その甲斐もあり、準備段階の過程で大小を問わずに貨物事故などが減少を続け、認定を前に大きなメリットを感じました」（同）

現在では、毎月4回に分けて、定期的に社内ミーティングを行い社員教育を徹底している。また、外部講師も呼び、様々な知識を習得させて社員の意識向上に努めている。

「Gマークは、荷主や取引先などからの要請で取得した会社も多いと聞きます。弊社でも、荷主企業から『Gマークという制度があるそうだが、ご存じか』と問い合わせがありました。その際は『弊社も認定を受けています』と答えましたが、認定を受けていなかったらどうだったのか、悪い結果を想像する時もあります。また、最近は公共事業系の業務や、大手荷主企業の取引条件や入札条件で、Gマークが必須であるなど運送事業者を選択する基準にしている場合があります。今、Gマークが運送事業者選びの新たな基準となっていると感じます」（同）

◎高い安全意識と知識が併せもつ行動力

認定を受けてのメリットは、「会社が変わったこと」「ドライバーの安全意識が変わったこと」などを挙げる同社だが、幹部は先日、ある光景を目にしたという。

「構内での軽微な接触事故でしたが、ドアを擦ったという事故がありました。当然、ドライバーから管理者に報告があり、再発防止対策が講じられましたが、ベテランドライバーが事故当事者に指導を行っていました。仲間内で自主的に事故を防ごうとする意識が、いずれ起きるかもしれない大きな事故の芽を摘むのだと思います。一人ひとりが安全に対する高い意識をもたなければ事故は減りません。些細なことかも知れませんが、そうしたところからも『意識が変わった』と感じます」（同）

交通共済の巡回カーを活用して適性診断を実施

Gマークの存在自体が影響する例もある。同社は、全日本トラック協会がPR対策として推進している「安心の証し、Gマーク。」のラッピングトラック事業に協力。目立つラッピングで、ドライバーには当初抵抗もあったようだが、「事故がないのは当たり前、最高のマナーで乗車してほしい」と同車専属のドライバーには指示しているという。

また、岐阜県トラック協会では、常に人命を尊重し安全運転を心がけている優秀なドライバーを認定する「優良ドライバー認定制度」を26年度に創設した。

「弊社でも同制度の趣旨に賛同し、無事故の誇りと模範ドライバーとしての認識をもってもらうために、推薦し認定を受けているドライバーがいます。岐阜県ト協と岐阜県警察本部が連携し創設したこの制度は、全国的にも初の試みでもあり、Gマークとともに弊社ひいては業界の誇りだと思っています」（同）

◎GPS付きデジタコ・ドラレコを導入

24年1月に、全車にGPS付きデジタルタコグラフを装着。これによりトラックの現在地がリアルタイムで確認でき、荷物が今どこにあるかなど、荷主の要望に即応することが可能になった。また、ドライブレコーダとも連動させ、労務管理やドライバーへの運行評価を細かく行い、安全運転で環境にも配慮した安全な輸送を心がけている。

導入時には、社員に厳しすぎるといわれたが、「自分と会社を守る武器」（宇野社長）と丁寧に説明し、全車両に導入。大幅な燃料費削減効果があり、事故防止と相乗効果を生み、燃費改善費用は頑張ってくれたドライバーに給与で還元した。

同社の規定では、車両速度を一般道路では法定速度まで、また高速道路では最高80キロメートルまでとしている。ここで一つ特筆すべきことは、4トン車に対しても、80キロメートルと設定したこと。また、さらなる安全運行確保のため、4トン車にも100キロメートルでリミッターが作動するようにしている。

◎自分たちが造り上げたことへの評価

「これから、少子・高齢化が進行し、人材不足が本格化することが予測されます。トラック運送事業は、人材がいなければ成り立たない業種です。ドライバーに長時間労働を強いるような旧態依然の経営では、生き残りは難しいといえます。この現状を、少しでもいい方向に変えていく仕組みをもっているのがGマークと捉えています。また、これは特別なことを求めているわけでもありません。法令通りに事業を真面目に営んでいれば、第3者から認めてもらえるご褒美のようなものです。どうか、『認定を受けることが目的』ではなく、認定を受けるプロセスで、また、認定、更新を継続していく過程で、実感として『会社が変わった』という最大のメリットを感じていただきたいです」（宇野社長、宇野専務）

同社駐車場へ掲示される予定の看板

同社では車両にGPS（全地球測位システム）付きドラレコを搭載して動態管理を実施している㊤、ミーティングで活用される研修室㊦

会社概要

㈱高富運輸
［代表取締役　宇野 睦］

本　　社	岐阜県山県市大桑東川65-1
設　　立	昭和54年7月
資 本 金	1,000万円
従業員数	66人
車 両 数	58台

平成28年度貨物自動車運送事業安全性評価事業「申請書作成および申請方法」（4面に関連）

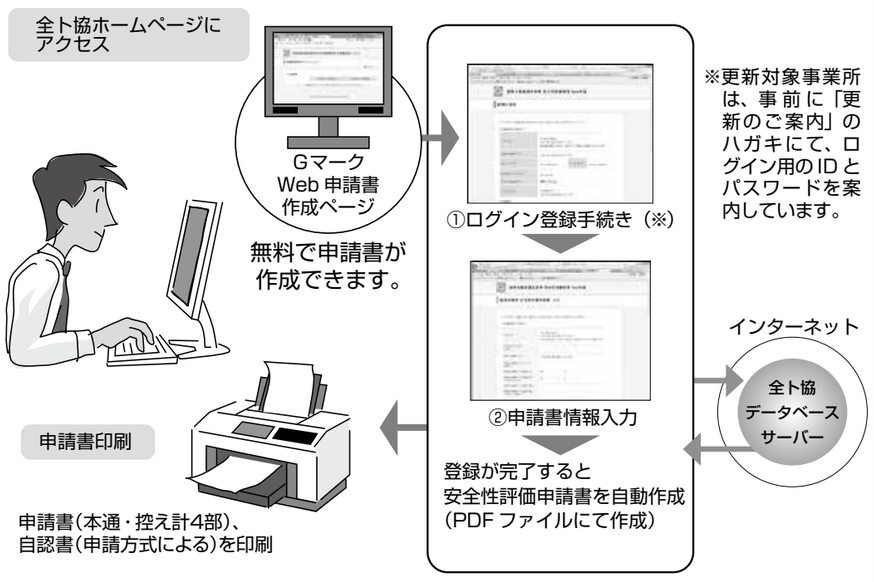
「Web申請書作成システム」で作成した申請書による申請【無料】

申請書作成システムは申請書が無料で作成できます。

システム稼働期間は平成28年4月18日(月)～平成28年7月14日(木)まで
※誤って申請書実費を振り込んだ場合は、返金できませんのでご注意下さい。

Web申請書作成システム　**https://gmark.jta.or.jp/gmark/**

全ト協ホームページにアクセス



※Web申請書作成システムのメインメニューに「入力マニュアル」（PDFファイル）を用意していますのでご利用下さい。

地方適正化実施機関

所属する都道府県の地方実施機関へその他資料と合わせ、申請書を提出

※注意事項
web での申請書作成後、必ず所属する実施機関において受付手続きが必要となります。
申請受付期間中に、受付されなかった申請は、無効となります。

所属する都道府県の地方実施機関へその他資料と合わせ、申請書を提出

※注意事項
申請書実費を支払った際の振替払込請求書兼受領証のコピーがないと受付できません。
申請受付期間中に、受付されなかった申請は、無効となります。

「複写式申請書」による申請【申請書実費1,000円（税込み）】

複写式申請書による申請には申請書の実費（1,000円(税込み)）を収受します。

申請書実費の振込期間は平成28年5月2日(月)～平成28年7月14日(木)まで
※振り込まれた申請書実費は返金できませんのでご注意下さい。

国交省

トラック運送業における 下請等中小企業の取引条件の改善 に関する調査結果

（関連記事3面）

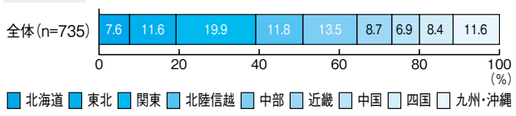
＜※端数処理の関係で100%にならない場合がある＞

調査の概要

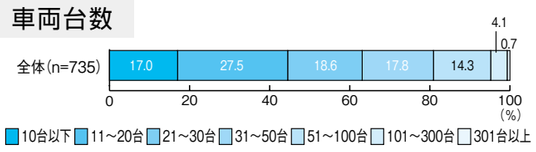
対象者数：トラック運送事業者　1,250者（（公社）全日本トラック協会を通じて依頼）
有効回答数：735者（回収率58.8%）
調査期間：平成28年2月1日（月）～2月19日（金）
質問事項：①適正な運賃が収受できているか
②附帯作業費、待機料金などの収受状況
③取引相手から不適切な行為がなされたことがあるか
④書面化できているか　等

回答者の属性

地域



車両台数



下請の状況

○回答者735者のうち、80%（589者）は何らかの業務を下請に降ろしている。

不適切な行為の実態

（左記の行為をされたことがあると回答した事業者の割合）

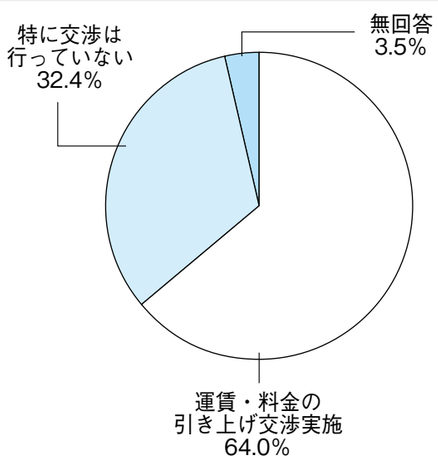
○荷主都合による荷待ち待機をさせられたが、費用の支払いがない	83.6%
○燃料高騰分の費用を収受できていない	78.9%
○運送契約の書面化ができていない	74.3%
○適正運賃・料金の収受ができていない	70.5%
○検品や商品の仕分け等の附帯作業をさせられたが、費用の支払いがない	58.5%
○無理な到着時間の設定	45.2%
○高速道路利用を前提とした時間指定がされているが、高速道路料金の支払いがない	43.3%
○原価を考慮せずに一方的に運賃を決定された	26.7%
○契約後に運送費を値引きされたり、契約にない付加的な運送を強いられた	13.7%
○運送費の支払遅延	11.4%
○取引相手や関係会社の物品の購入強制	9.8%
○理不尽な損害賠償の負担	9.5%
○無理な要求を断ったことによる取引停止	5.7%

適正運賃・料金の収受状況

適正運賃・料金を100%収受できている（25%）

○適正な運賃・料金を収受できている事業者のうち約6割の事業者が取引先に運賃・料金の引き上げ交渉を実施していた。

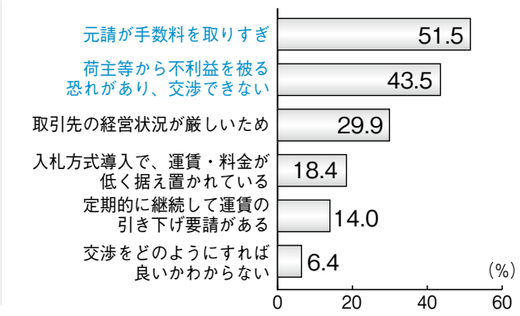
適正な運賃・料金が収受できている事業者の取り組み



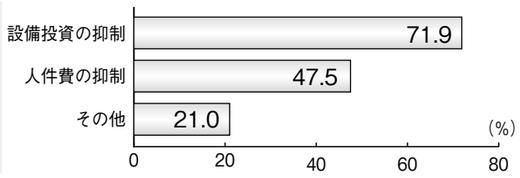
一部でも収受できていない（75%）

○約5割の事業者が「元請トラック事業者が仲介手数料を取りすぎている」と回答。
○約4割の事業者が「荷主等から不利益を被る恐れがあり、運賃・料金の引き上げ交渉ができないため」と回答。
○収受できない場合には、設備投資（車両の買い換え等）や人件費の抑制により対応。

運賃・料金が収受できない理由



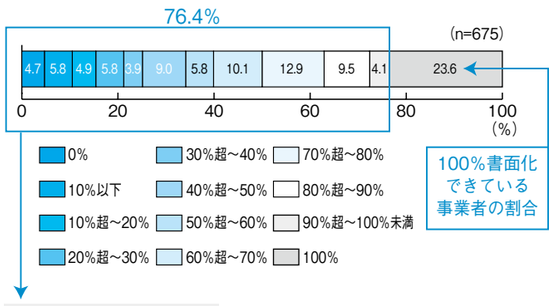
収受できない場合の対応



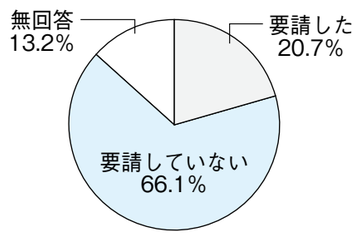
書面化の状況（実運送を自社で担っている取引）

○「書面化ができていない取引がある」と回答した事業者は76.4%。
○そのうち、「荷主・元請に対して書面化の要請はしていない」と回答した事業者は66.1%。

書面化の比率（書面化実施取引数／全取引数）



書面化要請の有無



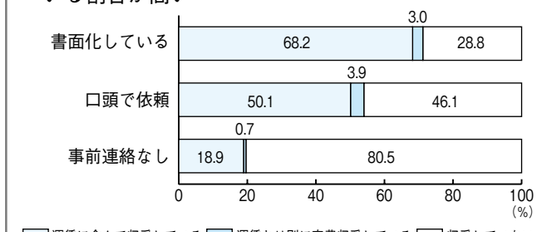
○真荷主からみて1番目～3番目での受注が多い。
○運賃額に対する比率で手数料を収受しているものが多い。
○手数料の比率は、1取引あたり「運賃額の5%～8%」が最も多い（43.5%）
○運賃の10%超の手数料を取る事業者も存在する。（17.1%）
○定額では、1取引あたり「1,000円～2,000円」「2,000円～3,000円」が多い。

要請していない理由

○荷主の理解が得にくい
○取引相手の担当部署の責任者が嫌がるため
○長年の取引上の慣例から、そのままの状態
○スポット取引で継続的な荷主でないため
○運行内容が様々なため、様式の統一が困難

参考

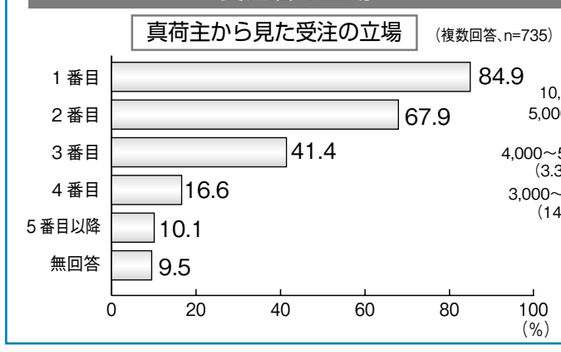
○書面化している事業者ほど、荷役料金を収受できている割合が高い



※トラック輸送状況の実態調査結果（平成27年国土交通省）概要　抜粋

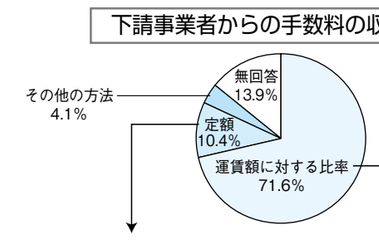
受注者の立場

真荷主から見た受注の立場



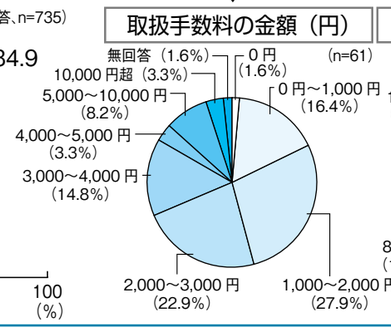
発注者の立場

下請事業者からの手数料の収受方法



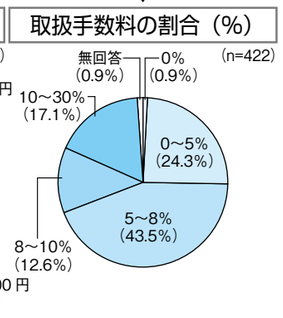
定額と答えた回答者

取扱手数料の金額（円）



運賃額に対する比率と答えた回答者

取扱手数料の割合（%）



取引条件改善に向けた課題

＜適正な運賃・料金の収受に関して＞
○取引相手である荷主・元請と交渉を行うことが重要
○交渉しても荷主・元請から不利益を被らない環境を作ることが重要
○多層構造により仲介手数料が数次にわたり取られており、適正な運賃・料金収受の妨げの一因になっている

＜契約の書面化に関して＞
○適正な運賃・料金収受のため、荷主・元請へ契約書面化を要請することが重要
○契約書面化を導入できる環境を作ることが重要

平成28年 熊本地震 《ドキュメント》 機動力発揮しトラックが奮闘

全ト協対策本部は4月14日に設置された

全日本トラック協会・熊本県トラック協会の動き（関連記事1面、4月25日現在）

▷4月14日　21時26分　熊本県熊本地方で地震発生。マグニチュード6.5（暫定値）、熊本県益城町で震度7を観測（前震）。
21時46分　全日本トラック協会および熊本県トラック協会が「災害対策本部」を設置。両者で連絡体制を構築し、情報収集体制を確立。

▷4月15日　02時40分　熊本県ト協が緊急物資輸送車両を手配。
06時00分　熊本県からの要請を受け、熊本県ト協現地対策本部から日本通運、熊本旭運輸、内田陸運に対し緊急物資輸送を要請。積み込み開始。
07時00分　熊本県ト協傘下会員事業者に対して、ＦＡＸシステムによる被害状況調査を開始。
09時00分　全日本トラック総合会館にて開催の全国専務理事会連絡会において、テレビ会議システムを用いた現地対策本部と全ト協との緊急物資輸送に関する情報交換を実施。

▷4月16日　01時25分　熊本県熊本地方で地震発生。マグニチュード7.3（暫定値）、熊本県益城町と西原村で震度7を観測（本震）。
08時31分　内閣府緊急災害対策本部より国土交通省に対し、大阪府の備蓄毛布2万7000枚を熊本県庁に緊急輸送するよう依頼があったため、国交省は全ト協に対し当該輸送の手配を依頼。

▷4月16日　国交省は、被災地が必要とする物資輸送について、最大限積極的な協力を行うよう、全ト協に対して文書で指示。

▷4月16日　国交省は、全ト協の協力の下、熊本県等からの要請（プル型）による緊急物資輸送を実施。同日は、トラック13台を使用し、日本通運鳥栖流通センター（佐賀県鳥栖市）から毛布や保存用パン（マフィン）を被災地に向けて輸送した。

▷4月17日　熊本県ト協では、熊本県、日本通運、ヤマト運輸と連携し、緊急物資集積所に物流専門家を派遣。

▷4月18日　熊本県内の物資集積拠点等に熊本県ト協職員を派遣し、支援物資の物流管理などを含めた効率的かつ円滑な物資輸送にあたる。

▷4月19日　同日までに、大手物流事業者の参画の下に、プッシュ型の支援物資を搬入する体制を確保。食料については、日本通運鳥栖流通センター（佐賀県鳥栖市）から被災地へ輸送。飲料水その他の品目については、ヤマト運輸ロジクロス福岡久山（福岡県糟屋郡久山町）から被災地まで輸送する体制が確保された。

▷4月19日　15時現在で、全ト協では約90台のトラックを使用し、毛布約4万8,000枚、飲料水約12万本、カップ麺約20万食、トイレ約3,000個、パン約22万食などを輸送。また、熊本県ト協では約70台のトラックを使用し、毛布約3万枚、飲料水約39万本、パン約1万食、おにぎり約1万6,000食、フォークリフト2台などを輸送。以降も順次緊急物資輸送を実施している。また、他県のトラック協会でも、約100台のトラックを使用し、毛布約7万枚、飲料水約10万本、簡易トイレ約2万基などの輸送を行った。

▷4月19日　15時30分　全ト協坂本克巳副会長と福本秀爾理事長が、谷垣禎一幹事長、二階俊博総務会長、稲田朋美政務調査会長の自由民主党三役に対し、同地震に係る緊急支援物資輸送の取り組み状況を報告。国交省武藤浩国土交通審議官、秡川直也自動車局貨物課長が同席。
19時30分　全ト協は自民党による熊本県への緊急支援物資輸送に協力。自民党本部から熊本県の被災地に向け、支援物資（飲料水500mℓ・750本）を積んだ緊急支援物資輸送トラック（日本通運4トントラック1台）が出発。

▷4月20日　前日までに、政府によるプッシュ型支援第一弾の食料90万食の発送を完了。同日より第二弾の食料約95万食、合計約185万食の発送を22日までに完了。

▷4月21日　18時現在で、全ト協では約130台のトラックを使用し、熊本県内をはじめ隣接県等に指定されている緊急物資集積所等への搬送を93件実施。また、熊本県ト協では佐川急便の協力を得て、益城町の物資集積所から町内に散在する末端の避難所等への配送などを実施。

▷4月23日～24日　全ト協では、熊本地震における緊急物資集積所および輸送実態調査を実施。23日には、福岡県内にある熊本県指定搬入場所（4か所）と佐賀県内にある同指定搬入場所（1か所）について、翌24日は熊本県内にある各市町村の指定搬入場所・避難所について、物資の取り扱いと輸送状況について調査を行った。

▷4月24日　7時現在の営業用トラック輸送の手配実績は、幹線輸送（プッシュ型）＝79件、幹線輸送（プル型　被災自治体から国に依頼があったもの）＝17件、その他（熊本県・熊本市から熊本県ト協に依頼があったもの）＝77件。

▷4月25日　政府は、熊本地震に関して激甚災害の指定を閣議決定。18時現在で、全ト協では約180台のトラックを使用し、これまでに119件の緊急物資輸送を実施。また、都道府県ト協では約490台のトラックを使用し、飲料水や食料などを輸送した。

（資料）全ト協発表資料、国土交通省・政府非常災害対策本部発表資料など

㊤益城町では家屋が路上に倒壊し、通行止めが相次いだ
㊦熊本城もカワラが落下するなど甚大な被害に見舞われた

各県の緊急物資輸送トラックが出動した（熊本県ト協㊤、三重県ト協㊥、佐賀県ト協㊦）

①

②

⑤

③

⑥

④

⑦

①被災地では、夜を徹しての緊急物資輸送が連日続けられた
②政府手配貨物の九州での中核集積センターの1つとなるヤマト運輸ロジクロス福岡久山
③福岡市中央卸売市場青果市場跡地には水を中心に物資が集積された
④日本通運鳥栖流通センターはスルー型の仕分け拠点として活用された
⑤熊本県内での物資の受け皿の1つとなった熊本県民総合運動公園陸上競技場（うまかなよかなスタジアム）から市町村配送拠点へ物資を積み込むトラック
⑥熊本市中央区の避難所への物資を配送する拠点となる熊本城二の丸の「桜の馬場城彩苑」の駐車場。自衛隊と佐川急便が協力して80か所以上の避難所へ物資を配送した
⑦九州自動車道は道路損傷のため植木インターチェンジ（IC）から通行止め。緊急物資輸送車両と貨物輸送車のみ益城熊本空港ICまでの通行が許可された

PA-MAN アド・ブルー

インターネットからのご注文もお受けします。

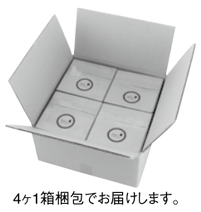
○尿素SCRシステム搭載ディーゼル機関用尿素水溶液
○JISマーク取得品 AVS32JISK2247-1適合品

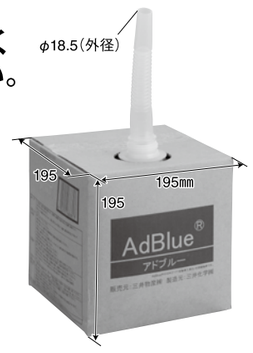
●成分:尿素、32.5%　純水、67.5%
●キャップ:ポリエチレン　●内袋:ポリエチレン
●ノズル:ポリエチレン　●外箱:段ボール

5ℓ 4ケ販売
品番 15901000 型式 BIB5L
808円税別×4ケ＝3,232円税別（ご注文単位）（ご注文金額）
New

20ℓ 1ケ販売
品番 15903000 型式 BIB20L
2,310円税別

●軽量!
継ぎ足しやすく
車内に置きやすい。


4ケ1箱梱包でお届けします。



●自重:5.8kg（1本）

●自重:21kg

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。

品質マネジメントシステムに関するISO9001取得

創業1965年
株式会社パーマンコーポレーション
http://www.Pa-man.com/　E-mail:hrinfo@pa-man.com
〒550-0021 大阪市西区川口4-1-5
信頼の3年保証
ご注文電話 0120-202-800
ご注文FAX 0120-200-201

こんにちは。ぼくの名前は**「いたくま」**です。
いたくま間では、3車線を4車線にするための改良工事で、**夜間だけの車線規制**を実施しています。これまでの熊野町JCT→板橋JCT方向での**夜間車線規制**では、みなさまのご協力、ありがとうございます。
平成28年5月からは、板橋JCT→熊野町JCT方向を加えた両方向での**夜間車線規制**を実施します（平成29年度まで）。引き続きのご理解・ご協力をよろしくお願いします。

夜間車線規制にご協力ください。
板橋JCT →（②中央環状線内回り・⑤池袋線上り）火・水・木（土・日）* → 熊野町JCT
板橋JCT ← 土・日・月（②中央環状線外回り・⑤池袋線下り） ← 熊野町JCT
＊②中央環状線内回り・⑤池袋線上りについては、平成28年5月～8月、平成29年内に3ヶ月程度、土・日も規制を実施予定です。
※現在の３車線のうち、1車線または２車線を規制します。
※夜間車線規制の実施中は混雑が予想されるため、他路線のご利用もご検討ください。

※工事日の規制開始時および終了時における事故防止のため、一時的に②中央環状線（外回り）高松入口を閉鎖させていただく場合があります。
※ETC無線通行でご利用になられた入口・出口間の距離や経路に応じて通行料金が決まりますので、料金が変わる場合があります。

毎月の工事予定はチラシとホームページでお知らせします　いたくま
いたくま夜間コールセンター（20:00～7:00 年中無休）☎03-3534-2040
首都高お客様センター（7:00～20:00 年中無休）☎03-6667-5855
ひと・まち・くらしをネットワーク 首都高速道路株式会社

髙木社長に訊く！

女性・新卒者を積極採用「適材適所の人材活用」を追求

髙木　真
代表取締役社長

当社では、平成25年に新卒採用、26年に女性採用を開始するなど、人材確保に関する取り組みを進めています。特に女性採用に関しては、昼間が働きやすい子育て中の主婦を対象に日中のパートタイム採用を創出し、キノコの集荷を行うトラックドライバーとして勤務してもらっています。

大内は、夜間当直の運行管理者として、3年ほど前に採用しました。ドライバー経験があったので、昨年の冬頃に「長距離ドライバーと兼任してみないか」と打診したところ、快諾してくれました。

彼女は私の1歳年上なのですが、私にとっても、社員たちにとっても、「姉貴的な存在」です。運行管理者として夜間の点呼をとる際も、ドライバーたちは「大内さんが点呼をとってくれると安心する」と言います。他にも、新入社員が入社した際に、ホワイトボードに「○○さんが入社しました！　よろしくね！」と歓迎のメッセージとともに社内に周知してくれるなど、とても女性的な心遣いにあふれた人です。

株式会社長野フロー

［代表取締役社長　髙木　真］

本社所在地	長野県長野市若穂川田3800-3
資本金	3,000万円
設立	昭和47年5月6日
従業員数	107人（うち女性13人）
車両数	76台

close-up!

丁寧な作業が求められる「花きの積み込み」

1

社内の倉庫・荷置場から、当日配送分の荷物（チューリップの切り花入りの段ボール）をフォークリフトで運ぶ。

2

トラックの荷台に積み込んでいく。段ボールの中に水入りのバケツが入ったものもあるため、スピーディーさを心がけながらも慎重に作業。

3

2つの納品先への荷降ろし順を考慮し、荷台の前方から順番に箱を並べていく。

4

箱の高さ・大きさや天地、内容物の特性（花の向きや、水入り容器の有無）などを考えながら、パズルのように積み込んでいく。

5

全ての荷物を積み込んだら、パレットなどで荷物の空きスペースを固定した後、あおりを上げる。

6

ウイングを閉じ、出発に備える。

こちら広報室　四季折々 91

2016・5・1

▼とある休日、ふと空を見上げた時、目に飛び込んできた鯉のぼり。5月の風に吹かれて、とても気持ち良さそうに泳いでいます。鯉のぼりは、江戸時代中期に武家や裕福な庶民の家庭から始まった端午の節句の風習といわれ、男児の出世と健康を祈願したものです。▼中国の史書・後漢書「李膺伝」（りようでん）にある「中国の黄河上流にある竜門の滝の急流を登り切った鯉がいたならば、それは竜になる」という「登竜門」の故事になぞらえたもので、男児の行く末に大きな期待が込められています。▼5月5日はもうすぐです。私の遙か遠い記憶を振り返ると、東京・足立区で生を受けた私の実家は、お隣の敷地との間隔があまりない都内特有の住宅事情から、鯉のぼりを揚げた経験がありません。そのため、5月のこの時期に自宅近くの民家で掲揚される鯉のぼりは、本当に楽しみな行事です。▼鯉のぼりは上から、魔除けの五色の吹き流し、黒色のお父さん真鯉、赤色のお母さん緋鯉、青や桃色の子鯉が順に並び、5月の爽やかな風に棚引く様は、新緑の季節の到来を告げる風物詩です。▼全国に数多くの鯉のぼり祭りがありますが、群馬県館林市の「こいのぼりの里まつり」では、平成17年5月に鯉のぼりの掲揚数52883匹の世界記録でギネスブックに認定されています。鶴生田川を中心に市内5か所で鯉達が春風に吹かれ水面を揺らす壮観な眺めと、その膨大な数に圧倒されました。▼群馬県太田市に隣接する大泉町は、人口約4万3000人の内14％に当たる6000人が40か国以上の外国人で構成され、ブラジル人がその3分の2を占めています。▼昨年の「こいのぼりの里まつり」の来場者にも、本当に多くの外国人がいて、異国の言葉が飛び交っていました。心地よい風が吹く中、鯉のぼりに目をやると青空の下で気持ちよく泳ぎ、その背景にある菜の花畑と新緑とのコントラストが絶妙でした。▼時折吹く5月の強い逆風を受けて、はじめて大空に舞い上がる鯉のぼり。人生の過程でたびたび困難な状況が来ようとも、鯉のぼりを見ればそれを乗り越える逞しさが沸々とみなぎるに相違ありません。▼鯉のぼり祭りの発祥の地とされる熊本県北東部に位置する小国町の鯉のぼり祭りは、1978（昭和53）年から始まりました。当初は50匹程度だったとされる鯉のぼりの数は、歴史を重ねた今、各地から3500匹以上が集められ、温泉街を流れる杖立川の上空を雄大に泳ぐ一大イベントとなり、私も一度はこの目で見てみたいと思っていました。▼去る4月14日に発生し熊本県や大分県に甚大な被害をもたらした「熊本地震」。被災者の方々の心中を察すると心が痛みます。被災地域の1日も早い復興を願わずにはいられません！

（山崎薫）

女性の輝く現場から

トラガールのお仕事。

第9回「中型ドライバー（花き・自動車部品の長距離輸送）兼運行管理者」
大内めぐみさん（㈱長野フロー・長野県）

今回は、「中型ドライバー（花き・自動車部品の長距離輸送）兼運行管理者」のお仕事です。長野県長野市の㈱長野フローで、長距離輸送ドライバーと運行管理者を兼任する大内めぐみさんが登場します。

トラガールファイル

大内　めぐみさん

長距離ドライバーと運行管理者を兼任「誰もが慕う姉貴的存在」

- 前職では10年ほどコンビニエンスストアのルート配送を行っていたが、飲料等の手積み・手降ろし作業が身体的負担になってきたため、運行管理者への転職を決意（運行管理者資格は前職で取得済み）。
- 半年前から長距離ドライバー業務に。「運行管理者の仕事を続けているうちに、体を動かしたくなってきている自分がいました。ちょうどそんな時期に長距離ドライバー業務を打診されたので、正直ラッキーでした（笑）。体を動かすことができて楽しいですし、重い荷物もないため身体的にもラクなんです」。
- 約1年前にフォークリフトの免許を取得。目下の目標は「先輩ドライバーのようなリフト操作や荷積み技術の習得」だという。
- 25歳と23歳の子どもの母親。「長距離ドライバーをやることになったと報告した時は、子どもたちに『オカンは動いてるのが好きだものね』と言われました。私のことをよく分かってくれています」。

- 担当業務：長距離輸送（日～月曜、木～金曜）・運行管理（水曜当直）
- 勤続年数：3年
- 取得資格：普通免許（中型限定）、運行管理者資格、フォークリフト運転技能講習修了

大内さんのある運行の仕事の流れ

大内さんは日々、どのような「トラガールのお仕事。」に携わっているのでしょうか。お仕事に密着させていただきました。

～1日目～

14:30
出社。点呼・アルコールチェック（写真①）後、車両点検を行う。

①

15:00
昼礼。安全面や健康面に関する報告・伝達事項を社長・役員・管理者・ドライバー間で相互確認した後、経営理念や燃費節減のポイントなどを全員で唱和する（写真②）。

②

15:30
昼礼後、積み込み作業（close-up!に別掲）を開始。この日の輸送品は花き（おもにチューリップの切り花）。取り扱いに注意しながら、丁寧に積み込んでいく。

17:30
出発（写真③）。途中、高速道路のパーキングエリア（PA）で休憩をとりつつ、納品先へ向けて走行。

③

21:40
愛知県名古屋市にある市場と卸売業者の2か所へ納品。荷降ろしを行う。

22:30
荷降ろし完了後、同市内にある翌日の積み込み先付近まで移動。伝票・日報の整理を行う。

23:00
シャワールームのあるガソリンスタンドなどで入浴。

24:00
コンビニエンスストアの駐車場などに停車し、キャビン内で就寝（写真④）。キャビンには枕・掛け布団・毛布のセットが積み込まれている。

④

～2日目～

8:30
起床し、2日目の積み込み先へ移動。

10:00
同市内にある自動車部品の物流倉庫へ到着。品番を細かくチェックしつつ、2か所ある降ろし先ごとに積み込んでいく。

11:30
1か所目の降ろし先へ向けて出発。

14:00
長野県松本市にある自動車メーカーの工場にて荷降ろし。途中PAで休憩をとりつつ、2か所目の降ろし先へ向け移動。

16:00
同県長野市にある自動車メーカーの工場にて荷降ろし。終了後、会社へと戻る。

17:30
帰社（写真⑤）。洗車後、事務所へ。日報提出と伝票整理を終えた後、着席による対面点呼（写真⑥）を受けて18：30頃業務終了。

⑤

⑥

★水曜の夜は運行管理者に！

水曜の夜は、当直で運行管理者業務を担当（写真⑦）。ドライバーと運行管理者を兼任しているからこそのこまやかなケアを行っている。

⑦

こんな悩みを抱える事業者さまへ！

入社後、免許証資格の虚偽が発覚した　でも…　虚偽に気付かなかった見た目だけでは判断が困難…
更新忘れや期限切れで乗務させてしまった　でも…　うっかり見逃してしまった人数が多いと管理が大変…
免許証の所持確認は「声がけ」「提示」だけ　でも…　免許証は持っているはず…きちんと確認できていない
一般診断を定期的に行い、全体レベルアップをしたい　でも…　ドライバーを外部研修に出すとほぼ1日つぶれてしまう…
事故が減らず、危険予知のトレーニングを実施したい　でも…　運行管理者は通常の業務で手一杯…
常日頃から安全指導やヒヤリハット映像の情報共有をしている　でも…　マンネリになり、管理者もドライバーも飽きてきた…

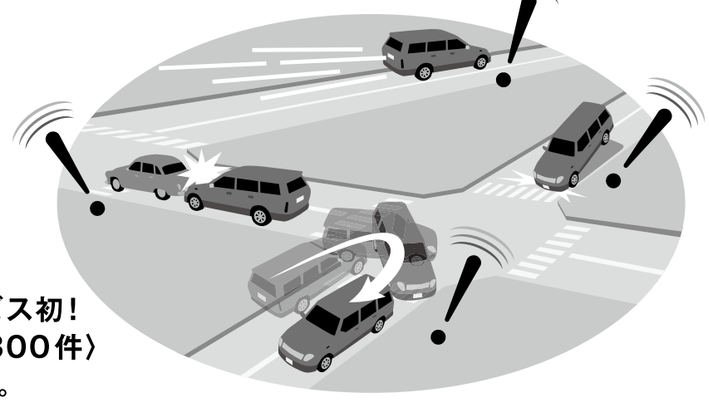
IC免許証リーダー
アルコールチェック+免許証期限をPCに保存・管理

可搬型ドライブシミュレーター
安全に危険な状況を体験！一般診断は約30分で行えます

好評発売中！

東海電子株式会社　東京事業所 TEL.042-526-0905　〒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　http://www.tokai-denshi.co.jp　東海電子　検索

クラウド型ドライブレコーダー管理システム
WEBドラサービス for Samly



危ない運転動画をPC・タブレットでいつでも、どこでも瞬時にキャッチ。

クラウドサービス初！
〈1動画10秒/300件〉
自動分類・保管。

株式会社タイガー　www.tiger-inc.co.jp
東京本社：03-5283-7232　〒101-0064 東京都千代田区猿楽町2-1-14 A&Xビル2F
札幌支店：011-874-5195　名古屋支店：052-961-9773　大阪支店：06-6201-3841
広島支店：082-243-6361　福岡支店：092-281-5138　熊本営業所：096-206-9556