昭和35年11月28日第3種郵便物認可

平成28年（2016年）　第2062号

運転者台帳(労働者名簿)
★システム化でらくらく管理
★事故、違反の発生履歴により教育、指導に活用可能
★免許の有効期限、健康状況、受診状況の管理が可能
株式会社システムギアソフテック
Tel.052-205-8851　http:www.next21.co.jp

Japan Trucking Association

広報 とらっく

創刊 昭和28（1953）年2月
5月15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）

長時間労働の改善に全力

全ト協星野良三会長　平成28年度の抱負を語る

全日本トラック協会は3月10日に開催された第164回理事会で、平成28年度事業計画書（案）を承認、新年度の事業がスタートした。そこで、星野良三会長が業界を取り巻く諸課題への取り組みについて抱負を語った。

◇「取引環境・労働時間改善協議会」
労働環境改善に向けて
パイロット事業へ積極的に取り組む

アベノミクス効果による人手不足傾向が強まり、労働条件が他産業と比べて劣るトラック運送業界では、ドライバーの確保が喫緊の課題となっております。産業活動のライフラインとして重要な役割を果たすトラック輸送にとって、現在の状況は我が国の物流を維持できるかどうかの瀬戸際であるといえるでしょう。

トラック運送事業者においては、月60時間超の時間外労働など長時間労働の常態化が課題となっています。しかし、その大きな要因となっているのは荷主都合による手待ち時間などであり、業界の自主努力のみで改善することは非常に困難です。

優秀な人材を確保するためには、長時間労働を解消し、トラック運送業界の魅力アップを図っていくことが求められます。さらに、荷主から適正な運賃を収受し、それを原資にした賃金、教育訓練、福利厚生など労働環境全体の充実も欠かすことはできません。

ご承知の通り、国土交通省、厚生労働省の指導の下、荷主の参画も得て、「取引環境・労働時間改善協議会」が中央および全都道府県で立ち上がっております。また今年度からは、同協議会の中で取引環境の改善に関するワーキンググループの立ち上げが予定されております。全ト協としても、昨年度から議論が進められております。今年度からは、地域の事情を踏まえた実践的な議論を進めるため、各都道府県においてパイロット事業（実証実験）が始められます。

全ト協としては、課題の解決に向けたパイロット事業への対応を積極的に進め、手待ち時間の削減や附帯業務の有償化方策など、具体的な成果が得られるよう、各都道府県に設置された協議会とも連携しながら、全ト協の総力を挙げて取り組んでまいります。

平成28年度全ト協　最重点施策

(1)取引環境の改善及び長時間労働の抑制に向けた諸対策の推進
(2)高速道路通行料金の引き下げ及び割引制度の充実
(3)参入基準の厳格化等規制緩和の見直しの促進
(4)原価管理に基づく適正運賃収受の推進
(5)交通及び労災事故の防止の推進
(6)準中型免許の導入に伴う高校新卒者等の人材確保
(7)消費税の増税に係る円滑な転嫁の促進

平成28年度全ト協　重点施策

(1)自動車関係諸税の簡素化・軽減の実現
(2)適正取引推進のための諸対策の実施
(3)燃料費対策の推進及び燃料サーチャージの導入
(4)環境・省エネ対策の推進
(5)適正化事業等の推進による法令遵守の徹底
(6)大規模災害発生時における緊急輸送体制の確立

適正運賃の収受をはじめとする取引環境の改善に向け、積極的に議論に参加してまいりたいと考えております。

また同協議会では、荷主の協力を得ながら、手待ち時間を解消し、ドライバーの労働時間を短縮するための方策について、「貨物自動車運送事業者が事業用自動車の運転者に対して行う指導及び監督の指針」の一部を改正しました。

全ト協でも同改正に対応し、トラック運転者への適切かつ円滑な指導が実施されるよう、新たな指導・監督指針に準拠した総合的な運転者教育用テキストを制作しており、今年夏頃の完成を目指しています。

◇準中型免許制度と高校新卒者採用
人材獲得に向け環境整備推進
深刻化するドライバー不足に歯止め

さて、人手不足の深刻化に対応するため、全ト協では高校新卒者の採用を増やすべく、18歳から2ﾄﾝ車の運転を可能とする「準中型免許」の創設を要望してまいりました。来年3月から施行される見通しです。今後は、高校新卒者をはじめ、若い人の採用に業界を挙げて、全力で取り組んでまいります。

新年度からは、高校新卒者等の採用促進を図るため、インターンシップ（職業体験）を含む総合的な対策を推進してまいります。また、若年者、女性、高齢者の採用等、少子高齢化に対応した労働力確保および活用・育成対策を推進してまいります。

一方、国交省では、準中型免許の創設に伴い、トラックの初任運転者等について安全運転の実技を義務化するなど、運転者教育の強化を図るため、待ちしております。

また、近年健康状態に起因する交通事故が増加傾向にあることから、「トラック運送事業者のための健康起因事故防止マニュアル」を活用した事故防止対策も推進してまいります。

■皆様のご協力を

このほかにも、「高速道路通行料金の引き下げ及び割引制度の充実」「参入基準の厳格化等規制緩和の見直しの促進」など、本年もトラック業界が抱える諸課題は数多くありますが、業界の健全な発展に資するべく、これらの課題に対して全力で取り組んでまいります。

本年度も会員事業者の皆様のご協力を賜りたく、よろしくお願い申し上げます。

◇交通事故・労働災害防止対策
追突事故撲滅を目指し
全国各地でセミナーを展開

物流の基幹産業であるトラック輸送産業の社会的な使命を果たすため、全ト協ではこれまでも交通・労働災害事故防止対策などの諸課題に、積極的に取り組んでまいりました。特に、「交通事故ゼロ」への取り組みは恒久的な課題であり、業界全体が取り組むべき最重要事項です。

全ト協では、「トラック事業における総合安全プラン2009」に掲げた最終目標の達成に向け、各種事故防止対策に精力的に取り組んでおります。その結果、事業用トラックが第1当事者となる死亡事故件数は、目標未達ではあるものの着実に減少してきております。

一方で、事業用トラックによる高速道路上での交通事故の7割が追突事故で占められており、追突事故の撲滅が急務となっております。

全ト協では、交通事故統計データを詳細に分析してトラック追突事故の特徴および背景要因を把握するとともに、新たにトラック追突事故の撲滅のための運送事業者向けマニュアル（追突事故撲滅キット）を制作。各都道府県トラック協会との共催で、「トラック追突事故防止マニュアル活用セミナー」を開催し、追突事故撲滅に向けた意識の高揚を図ってまいります。会員事業者の皆様の多くのご参加を心よりお

トラックの総力を挙げて緊急物資輸送

平成28年熊本地震で全国から940台

今年で発生から5年を迎えた東日本大震災以降、我が国では地震などの自然災害が多く発生しております。

4月14日には「平成28年熊本地震」が発生し、今もなお、余震が続くなど熊本県や大分県などで深刻な被害が出ております。被災された会員事業者の皆様には、心よりお見舞いを申し上げます。

こうした状況下にあって、トラック運送業界は、災害発生時には業界が一丸となって、人の命を繋ぐ緊急物資輸送に全力を注ぐ必要があります。また、緊急時にそうした活動を円滑に行うためには、平常時からの災害への備えを欠かすことはできません。

全ト協は26年8月に、災害対策基本法により内閣総理大臣指定の指定公共機関として指定を受けております。「平成28年熊本地震」においても、発生直後に全ト協内に災害対策本部を設置し、熊本県トラック協会や国交省、各指定公共機関などとの連携を図り、全国でこれまでに約940台のトラックを出動させて緊急輸送の要請に応えました。

今後も、緊急救援物資輸送体制の確立と継続的な見直しなど、万が一の場合に万全の備えで取り組み、「トラックは生活と経済のライフライン」として、国民の期待に応えてまいります。

平成28年熊本地震の発生にあたり、全国の皆様に物心両面にわたり、大変なご心配とご支援を賜り、協会を代表し心から感謝と御礼を申し上げます。

報道等でご案内のことと拝察いたしますが、経験したことのない激震に見舞われ大変な混乱の渦中にあります。会員事業者の社員のケガや家族の死亡等の人的被害が発生したほか、住居や家財が再興不能になった方々も多数発生しております。

全国の皆様へ心より感謝

熊本県トラック協会会長　住永 豊武

一方で、行政からの要請を受け緊急物資輸送に全力で取り組んでおりますが、経営の困難な状況の打破に力強く立ち上がっておりますので、ご安堵いただけますようお願いいたします。（御礼要旨）

事務局は休日返上で輸送手配等業務に当たっております。

このような状況でありますが、協会役・職員ならびに会員企業ともに、こ

輸送統計

平成28年2月分
▶国土交通省調べ

		輸送量	前年同月比
トラック	特別積合せ(千トン)	4,988	103.7%
	一　般	—	100.8%
	宅配便(千個)	282,622	106.3%

交通事故統計

平成28年3月末
事業用トラック第1当事者死亡事故件数
軽貨物は除く。( )内は前年同月比増減数
▶警察庁調べ

事業用貨物自動車の死亡事故件数				全国の死亡事故件数	交通事故死者数(人)	
普通	中型	大型	計		3月31日現在	5月15日現在
4 (−4)	24 (−6)	42 (−8)	70 (−18)	898 (−49)	931 (−40)	1,405 (−39)

全ト協機関紙 広報とらっく 主な掲載項目と新着リンク

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▼
5/15〜6/14　8205
6/15〜7/14　7552

トラックを廃車にすると資産価値が大幅に下がるの!?
永久抹消　売却価格
安心のお約束　エンジン・ミッション・キャビン等の部品一点一点の本当の資産価値を査定してご提案します!!
国内でのトラック販売から海外輸出、リサイクル処理まで自社で行っておりますので、その中で一番お客様にメリットがあるご提案をさせて頂きます。
売却車輌の書類手続きもお任せ下さい。
売却車輌の会社名・企業ロゴの消込み（剥がし）も実施します。
出張査定無料です。
※弊社出張査定可能エリアに限ります。詳しくはお問合せ下さい。
Intertek　ISO9001:2008 認証取得　ISO14001:2004 認証取得
shima 株式会社シマ商会
トラック売却ご相談窓口
0120 FreeDial 0120-4040-81
シマ　トラック　検索

ニュース・ターミナル（トラック協会ニュース）

NEWS 2016.5.1―5.15

全ト協

受章おめでとうございます

春の叙勲・褒章に栄えの6氏

28年春の叙勲・褒章

平成28年春の叙勲受章者が4月29日付で、また褒章受賞者が4月28日付で、それぞれ発表された。

受章者のうち、トラック運送業界からは徳島県トラック協会会長の粟飯原一平氏と元宮崎県トラック協会会長の草水正義氏が旭日小綬章、岡山県トラック協会副会長の中岡海城雄氏が旭日双光章を受章。

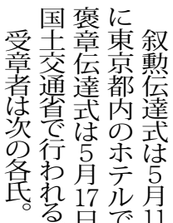
また、北海道トラック協会会長の伊藤昭人氏、元大阪府トラック協会副会長の澤田時雄氏、元茨城県トラック協会副会長の田上秀雄氏が黄綬褒章を受章した。

叙勲伝達式は5月11日に東京都内のホテルで、褒章伝達式は5月17日に国土交通省で行われる。受章者は次の各氏。

【叙勲】

旭日小綬章
草水正義氏

旭日小綬章
粟飯原一平氏

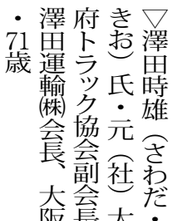


旭日双光章
中岡海城雄氏

【褒章】

黄綬褒章
澤田時雄氏

黄綬褒章
伊藤昭人氏



黄綬褒章
田上秀雄氏

【叙勲】

◎旭日小綬章

▽粟飯原一平（あいはら・いっぺい）氏・（一社）徳島県トラック協会副会長、東海運㈱社長、徳島県・74歳

▽草水正義（くさみず・まさよし）氏・元（一社）宮崎県トラック協会会長、元草水運送㈱代表取締役、宮崎県・87歳

◎旭日双光章

▽中岡海城雄（なかおか・みきお）氏・（一社）岡山県トラック協会副会長、鶴山運送㈱代表取締役、岡山県・72歳

【褒章】

◎黄綬褒章

▽伊藤昭人（いとう・あきひと）氏・（公社）北海道トラック協会会長、㈱シズナイロゴス会長、北海道・71歳

▽澤田時雄（さわだ・ときお）氏・元（社）大阪府トラック協会副会長、澤田運輸㈱会長、大阪府・71歳

▽田上秀雄（たがみ・ひでお）氏・元（社）茨城県トラック協会副会長、十和運送㈱会長、茨城県・72歳

消費者庁「消費者月間」に呼応し、輸送相談を強化

消費者庁は毎年5月を「消費者月間」とし、消費者、事業者、行政が一体となり消費者問題に関する啓発・教育等の事業を集中的に行っている。

全日本トラック協会はこの活動に呼応して、5月を「輸送相談強化月間」に定め、消費者に対する相談窓口の周知活動を行っている。

折から5月は、3～4月の引越シーズン後で、1年で最も利用者からの相談の増える時期であり、全ト協では輸送サービス相談窓口・引越安心相談窓口のPRを推進していく。

なお、詳細については、消費者庁「平成28年度消費者月間」ホームページを参照のこと。

◇全ト協輸送サービス相談窓口（☎03・5925・8981　宅配、引越優良事業者以外の引越事業者に関する相談）

◇全ト協引越安心相談窓口（☎0120・109・855「フリーダイヤル」引越優良事業者に関する相談）

全米トラック協会と姉妹協定

全日本トラック協会はこのほど、全米トラック協会と「日米トラック協会姉妹協定」を締結した。協定書では、全ト協と全米トラック協会両団体との相互理解と友好親善を深め、両国の業界発展に貢献することとしている。

星野良三会長および全米トラック協会のビル・グレーブス会長が協定書に署名した。

協定書に署名後、握手する全米トラック協会のビル・グレーブス会長（左）と星野良三会長

新規許可貨物自動車運送事業者数

（平成28年2月末）

全日本トラック協会調査

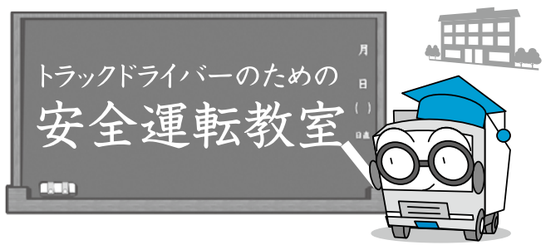
運輸局	都道府県	平成28年2月	前年同期比
北海道		9	−4
東北	青森	2	2
	岩手	2	2
	宮城	5	−1
	秋田	2	1
	山形	1	−1
	福島	9	7
	計	21	10
関東	茨城	1	−4
	栃木	2	−1
	群馬	4	1
	埼玉	6	−3
	千葉	9	1
	東京	7	−2
	神奈川	6	2
	山梨	1	−1
	計	36	−7
北陸信越	新潟	2	−1
	長野	2	0
	富山	2	1
	石川	0	−2
	計	6	−2
中部	福井	0	0
	岐阜	7	7
	静岡	6	4
	愛知	8	2
	三重	2	−3
	計	23	10
近畿	滋賀	5	3
	京都	5	2
	大阪	18	4
	兵庫	6	1
	奈良	2	1
	和歌山	2	−3
	計	38	8
中国	鳥取	0	−1
	島根	1	1
	岡山	3	1
	広島	3	0
	山口	2	1
	計	9	2
四国	徳島	4	4
	香川	2	2
	愛媛	2	0
	高知	2	0
	計	10	6
九州	福岡	6	−2
	佐賀	0	0
	長崎	1	−2
	熊本	0	0
	大分	1	−2
	宮崎	1	1
	鹿児島	1	−2
	計	10	−7
沖縄		2	−1
※		0	−1
合計		164	14

※申請者住所が当該運輸局管轄外の都道府県

注1）一般・特積に限る。

注2）各地方運輸局ホームページおよび都道府県トラック協会からの情報により全日本トラック協会が集計。

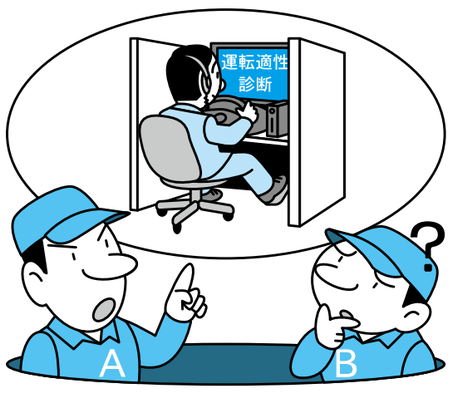
〔第55回〕適性診断で自分を知る



熊本地震の報道の背後に退いて少し影が薄れていた軽井沢スキーバス転落事故ですが、その事故を取材した特別番組が先日テレビで放送されました。ご覧になった方もいらっしゃると思いますが、その番組の中で、事故を起こしたドライバーが1か月前に受けたという適性診断の結果が紹介されていました。

それによるとそのドライバーは、「動作の正確さ」や「注意力」の評価が極端に低かったという結果でした。そのことが事故とどうかかわっているのかについてはよく分かっていませんが、適性診断は単に受診すればよいというものではありません。その結果に基づいてドライバー自身が自分の弱点を自覚し、それを補うためにはどうすればよいかを考え実践していくことに意義があります。

そうした指導が社内で行われず、受診すればそれでいいと済ませていれば、事故防止には繋がりません。その意味で、あの転落事故は、前もって事故の可能性を示すシグナルが点灯していたにもかかわらず、それを見逃し何の対策も講じなかったら、どんな結果になるかを示しているといえるかもしれません。



●自分の運転特性を知ることが目的

Aさん「適性診断は、初任ドライバーや事故を起こしたドライバー、65歳以上のドライバーの、いわゆる特定運転者については法令で受診が義務付けられているけど、それ以外のドライバーについては3年に1回をめどに受けるようにといわれているね」

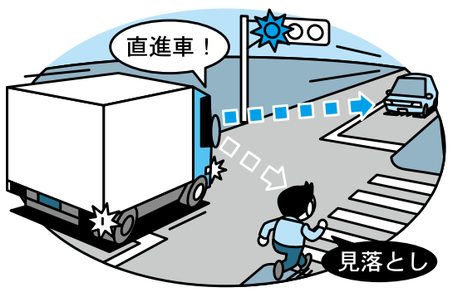
Bさん「ボクも適性診断は3年に1回受けているけど、最初に受けた時はイヤだったね。お前はドライバーに向いていないって言われるんじゃないかと思って、あまりいい気分じゃなかった」

Aさん「“適性”という言葉から、そんなイメージが湧きやすいけど、実際には向いてる、向いていないを判断するわけじゃなくて、運転のクセとか弱点を知らせて、改善のためのアドバイスをすることが目的だから、“適性”というより“特性”といったほうが合ってると思うよ」

Bさん「自分の運転を知るための手段ということだね」

Aさん「そうだよ。自分のことは分かっているようで分かっていないということがよくあるからね」

Bさん「だから、診断結果にはよく目を通す必要があるわけだ」



●自分の弱点を知って改善する

Aさん「でも、目を通すだけでは不十分だよ。おみくじじゃないんだから、目を通した後は木の枝にくくりつけておけばいいってわけじゃない。特に評価の低い項目があった場合は、それを自覚して改善するための方法を考える必要がある」

Bさん「悪い結果は無視する、という態度ではダメだということだね」

Aさん「例えば『注意の配分』が低い評価だった場合、注意が一点だけに偏ってしまう傾向が考えられる。そのため交差点右折時に、対向車だけに注意が向いて、横断歩行者や自転車への注意が欠けてしまうなどの恐れがある。だから、そういう結果が出た場合には、一点だけに注意を集中させるのではなく周囲にまんべんなく目を配るとか、万一の見落としにも対応できるようにスピードを控えめにするといった対策をとる必要があるわけだよ」

●3年ごとの受診で変化を知る

Bさん「3年に1回受けていると変化も分かるよね」

Aさん「そうなんだ。年をとるにつれて運転にとって重要な動体視力が低下していくし、視野も狭くなっていく。運動能力も低下するから、動作も鈍くなってくる。前回の結果と比べることで、そうした変化を知ることもできる」

Bさん「悪い面だけじゃなくて、前回よりも良くなっている面も当然あるよね」

Aさん「もちろんだよ。前回の診断で低い評価だったものが、改善されて良くなっていると努力の甲斐があったわけだし、励みにもなる」

Bさん「自分の運転特性は不変ではなく、良くもなれば悪くもなる。3年ごとに受けるのは、そうした変化を知るためなんだね」

都道府県ト協

ホームページ刷新に併せリクルート情報を充実

石川県トラック協会

リニューアルされたホームページ

石川県トラック協会（谷本義治会長）では、この4月に協会ホームページの刷新を行った（写真）。新しいホームページでは、就職活動を始めようとする大学等新卒者に対し、トラック運送業界の周知強化を図るため新たにリクルートページを立ち上げた。

リクルートページでは、会員事業者からの求人情報を閲覧できるようにしているほか、自社サイトを開設していない事業者に対しては、新卒者等へのPRページを無料で作成できるようにした。また、事業者の採用担当者が各大学の就職担当者にアプローチしやすくするために、就職担当部署へのリンクも設けている。

さらに、サイト閲覧にスマートフォンを使用する若者が多いことを鑑み、新ホームページではスマホ対応も行った。

なお、石川県ト協では若者への業界周知強化を図るため、オリジナルアニメCMを制作したほか、昨年は漫画を取り入れた新卒者向けの業界案内パンフレットを作成するなど、多彩な取り組みを行ってきている。石川県ト協では、今後も様々なツールを活用しながら、新卒者等の人材確保対策に一層力を入れていく。

TS（トラックステーション）情報

コインシャワー一時休業

仙台トラックステーション

仙台TSは、5月10日㈫からコインシャワーを一時休業している。

※営業再開は全ト協HPで告知

全ト協行事予定

（5月15日～5月31日）

▽5月27日・タンクトラック・高圧ガス部会総会

法令○×クイズ

～緊急自動車等優先編～

❶ 交差点やその付近で緊急自動車が近づいてきたときは、交差点を避けて左側に寄り一時停止して進路を譲らなければならない。（○・×）

❷ 交差点やその付近以外で緊急自動車が近づいてきたときは、道路の左側に寄り一時停止して進路を譲らなければならない。（○・×）

❸ 一方通行路において緊急自動車が近づいてきたときは、道路の左側に寄って進路を譲らなければならない。（○・×）

❹ 路線バス等の専用通行帯は、指定された路線バス等及び小型特殊自動車、原動機付自転車、軽車両は通行できるが、その他の車は右左折などのやむを得ない場合を除いて通行できない。（○・×）

❺ 路線バス等の優先通行帯においては、道路混雑などにより、後方から路線バス等が近づいてきたときに優先通行帯から出られなくなるおそれがあるときは、路線バス等を除く自動車は右左折などのやむを得ない場合を除いて通行してはならない。（○・×）

（解答は7面）

労務Q&A

第115回

今議論されている同一労働同一賃金制度と現行法との違いは

Q このところ、盛んに同一労働同一賃金の問題が新聞紙上などで取り上げられ、法律の改正があるようなことも書かれています。しかし、同一労働同一賃金については、すでに新しい法律ができていたように記憶していますが、それとは違う話ですか。

A 派遣労働者だけでなく、パート労働者など全非正規労働者が対象に

【解説】おっしゃるように、昨年の通常国会で、労働者派遣法改正の際に「同一労働同一賃金推進法」が議員立法として提出され、可決・成立しています。正式名は「労働者の職務に応じた待遇の確保等のための施策の推進に関する法律」といって、雇用形態の多様化が進む中で、派遣労働者などが職務に相応しい処遇を受けられるよう法的裏付けを確保するというのが目的です。法律の骨子は、①雇用形態にかかわらず、業務の内容及び当該業務に伴う責任の程度その他の事情に応じた均等な待遇を受けられるようにする、②正規労働者への転換を含め、希望する雇用形態での就労の機会が与えられるようにする、③労働者がキャリアプランを作り、職業を自己選択できるようにする――などを目指し、施行後3年以内に派遣労働者の均等待遇を実現するための法制上の措置を含む必要な措置を講ずるとしています。併せてパート労働者、有期契約労働者などについても、均等待遇を確保するとしていますが、まずは派遣労働者に焦点を合わせた法律といえるでしょう。

これに対し、現在議論になっているのは、政府が「ニッポン一億総活躍プラン」に盛り込む予定の同一労働同一賃金制度で、パートタイム雇用などの非正規労働者の賃金を正社員の7～8割程度まで引き上げることを目標に、とりあえずは指針の作成で対応することにしたものです。指針では、不適当な格差や許容できる格差などの具体的な事例を示すことにしていますが、例えば、非正規労働者の処遇について、正社員と同じ仕事で同じ勤務形態ならば、通勤手当や出張経費の支給額を同じにしたり、社員食堂の利用も可能にしたりするなどの措置が考えられています。

ただし、わが国の場合、年功賃金体系を柱とする職能給制度が中心で、勤続・経験年数が賃金にリンクされているのが通常であり、あまり厳格に運用しすぎると混乱が生じる恐れがあるため、指針では一部例外を認めることとしています。さらに、将来的には労働者の技能などの熟練度や習熟度を賃金に反映させるための仕組みづくりを検討し、労働契約法やパートタイム労働法などの改正にも取り組む予定です。

こうしてみてくると、先に成立した同一労働同一賃金推進法は、改正労働者派遣法とセットになっており、どちらかというと派遣労働者の待遇改善に主眼を置いているという印象が強く、今議論されている同一労働同一賃金制度はもっと幅広く、非正規労働者全体を対象にしているというニュアンスの違いがあるようです。当面、実質的には、後者の同一労働同一賃金制度の方が議論の中心となって進んでいくものと思われますが、しかし、入り口は違っても目指すところは一緒でしょうから、いずれ何らかの形で法律的な調整が図られることになるものと思われます。

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163回 業務受託のウェブルーミング化

昨年10月15日号の本コラムのテーマは「ウェブルーミングと人材募集」だった。最近は、ウェブ上で商品を探してから店頭で現物を確認するというような購買行動になっている。人材募集も、「まずウェブ上で会社を見つけてもらえるようにすることが重要だ」と問題提起した。ところが、物流業務の受注も一部ではウェブルーミング化が進行している。引越サービスではネット受注が増えているが、一般貨物でもスポット需要ではウェブルーミングが進んできた。

売上の70％がスポットで、定期契約は30％という中小事業者がいる。この事業者では、スポットの仕事のほぼ100％が、すでにネットでのオーダーになっているという。まずネットでアクセスがあり、確認や打ち合わせのために事業者側からメールや電話をする。仕事の内容によっては現場を確認して見積もるケースもあるが、最初は顧客からのウェブによるオファーになっている。小売業におけるウェブルーミングと同じパターンだ。

この事業者の場合、インバウンド（訪日外国人）関連の仕事もウェブで入ってくる。例えば外国人団体旅行客の中に、ホテルに忘れ物をした人がいたとする。一行はすでに次の観光地に向かっているので、今夜宿泊予定のホテルに忘れ物を届けるといった緊急輸送だ。このような仕事はホテルからのオファーだが、やり取りはウェブで行うという。

信書の定義は非常に分かりづらく、個人の忘れ物では解釈次第で信書に該当するものもある。そこでこの事業者は、顧客に迷惑をかけないために特定信書便の許可を取得しているが、インバウンド関連の仕事は増加傾向にあり、ウェブ戦略は重要性が増してきた。

また、この事業者で最近増えつつあるニッチサービスの1つに遺骨移転がある。僧侶派遣のネット仲介の是非が話題になっているが、この遺骨移転のオファーもほぼ100％がウェブだ。

例えば、地方から大都市に出てきて長年働き、高齢化したので都市近郊に墓地を購入。田舎には誰も住んでいないので、先祖代々の遺骨を移転するといった需要である。この場合、田舎の墓地にまで行って確認してから見積もりをする。僧侶の手配や、遺骨移転に必要な行政書類の申請など の附帯業務も含めて、付加価値の高い仕事になっている。両親の遺言で、遺骨を永代供養してもらう寺に移転したいという、外国に居住する依頼主からの要望では、読経風景などを動画送信で確認してもらいながら業務を遂行することもある。

このように、引越だけでなく一般貨物でもウェブルーミングが進行している。

ニュース・ターミナル（官公庁ニュース等）

NEWS 2016.5.1―5.15

警察庁　準中型免許来年3月スタート
～運転経験年数問わず取得可能に～

警察庁では現在、昨年6月17日に公布された道路交通法の一部を改正する法律に関して、「道路交通法施行令の一部を改正する政令案」等について検討を行っており、5月13日から政令案等に対するパブリックコメントの募集を開始した。

改正道交法により創設される「準中型免許」では、車両総重量3・5トン以上7・5トン未満、最大積載量が2トン以上4・5トン未満の「準中型自動車」について、18歳から普通免許の経験年数を問わずに運転することが可能となる（表）。

また、準中型免許の取得に必要な学科・技能教習の時限基準も定めており、1時限50分として、学科では27時限、技能では基本操作、基本・応用走行など41時限の合計68時限となる。

なお、準中型免許は基礎的免許として位置付けられ、普通免許の先行取得を必要としない。

表　免許区分

自動車の種類	車両総重量	最大積載量	第一種免許の種類	受験資格
大型自動車	11トン以上	6.5トン以上	大型自動車免許	・21歳以上 ・普通免許保有等通算3年以上
中型自動車	11トン未満 7.5トン以上	6.5トン未満 4.5トン以上	中型自動車免許	・20歳以上 ・普通免許保有等通算2年以上
準中型自動車	7.5トン未満 3.5トン以上	4.5トン未満 2トン以上	準中型自動車免許	・18歳以上
普通自動車	3.5トン未満	2トン未満	普通自動車免許	・18歳以上

国交省　IT点呼の要件緩和
通達改正案に意見募集

国土交通省は4月28日、貨物自動車運送事業輸送安全規則の解釈・運用通達の改正案をまとめ、パブリックコメント募集を開始した。

IT点呼について、情報通信技術の高度化やモバイル機器の普及、業界等からの要望を踏まえ、必要な要件緩和を行うもの。

通達改正では、IT点呼の対象について、従来の「営業所間又は営業所と車庫で行う点呼」に加え、新たに「営業所と遠隔地で行う点呼」をGマーク事業所に限り認める。

また、一定の要件を満たすことを前提に、Gマーク事業所以外にも営業所と車庫間の点呼について、IT点呼を認める。運行管理者が車庫に行って点呼を実施することは中小事業者の大きな負担となっており、全日本トラック協会がIT点呼の適用拡大を要望していた。

さらに、アルコールチェックの測定結果に関する記録・保存を行う端末を「営業所の設置型端末」に限定する従来の要件を緩和し、クラウド型のデータ記録・保存等も認めることにした。

6月中に施行する予定で、5月30日まで意見を募集している。

国交省　熊本地震受け下請中小事業者への配慮呼びかける
親事業者へ向け要請

国土交通省と経済産業省は4月25日、平成28年熊本地震により影響を受けている下請中小事業者との取引に関して配慮を行うよう、関係事業者団体を通じて親事業者に要請した。

同地震の発生に伴い、九州地域では工場の操業停止や交通インフラの損害が確認されるなど、九州地域の親事業者・下請事業者と取引のある全国の親事業者・下請事業者に取引上の影響が広がる可能性が指摘されている。

このため両省では、経営基盤の弱い中小企業者・小規模事業者に対する影響を最小限とするため、親事業者に対して①今回の地震発生を理由として、下請事業者に一方的に負担を押し付けることがないよう、十分に留意すること②今回の地震によって影響を受けた下請事業者が、事業活動を維持し、または今後再開させる場合に、できる限り従来の取引関係を継続し、あるいは優先的に発注を行うよう配慮すること――の2点について、周知徹底を図るよう求めている。

厚労省　労災発生頻度が低下
道路貨物運送2・85から2・68へ

厚生労働省は4月26日、平成27年の労働災害動向調査の結果をまとめた。

それによると、規模100人以上の事業所の労働災害の度数率（労働災害発生の頻度）は前年の1・66から1・61へと低下し、強度率（労働災害の重さの程度）も同じく0・09から0・07へと低下した。死傷者1人平均労働損失日数は同56・4日から41・0日へと減少した。

産業別にみると、道路貨物運送業の度数率は、前年の2・85から2・68へと低下し、強度率も0・24から0・15へと低下した。死傷者1人平均労働損失日数は、同じく84・2日から56・7日へと減少している。

道路貨物運送業の度数率を事業者規模別にみると、500人～999人規模が3・27（前年4・02）と最も高く、次いで100～299人の2・89（同2・93）、300～499人の2・10（同1・77）、1000人以上の0・82（同2・59）となっている。

化学物質等の適正な管理を呼びかけ
労働安全衛生法

厚生労働省では、「労働安全衛生法施行令の一部を改正する政令」「労働安全衛生規則の一部を改正する省令」を平成29年3月1日より施行する。

これは、亜硝酸イソブチルなど27物質とそれらを含有する製剤等について、譲渡提供する場合のラベル表示、SDSの交付等を義務付けるとともに、製造・取り扱いの際のリスクアセスメントの実施を義務付けるために実施されたもの。同省では、同改正内容を踏まえた化学物質等の適切な管理を呼びかけている。

経産省　食品ロス20～30％削減
天気予報で需要予測

経済産業省は4月25日、日本気象協会と連携して、天気予報を活用して返品や食品ロス（食べられるのに廃棄されている食品）を削減するプロジェクトを実施した結果、食品ロスを20～30％削減できたほか、商品輸送で発生するCO_2を半減できた、と発表した。

平成26年度に引き続き実施した27年度のプロジェクトでは、気象予測を利用して実際に生産量の調整を行ったところ、食品ロスは豆腐で前年比約30％、冷やし中華つゆでは約20％弱圧縮することに成功した。

また、人工知能（AI）技術を用いてPOSデータ、SNSデータ、気象データの解析を行い、需要予測モデルの高度化を進めた結果、小売店での全商品売上データは、気温との関連性が高く、企業の需要予測で効率化が見込まれるカテゴリーとして、飲料・鍋物等があることが明確になった。

フロン類算定漏えい量報告・公表制度説明会を開催

環境省と経済産業省は、「フロン類算定漏えい量報告・公表制度」に関する説明会を5月18日㈬から6月1日㈬まで、全国6都市で開催する。

同制度は、昨年4月に施行された「フロン類の使用の合理化及び管理の適正化に関する法律」に基づき、年間のフロン類の漏えい量が一定量以上の事業者が漏えい量等を国に報告する制度。今年4月1日から平成27年度分の報告が始まっている（報告期限は7月31日）。

説明会では、業務用冷凍空調機器（第一種特定製品）のユーザー等を対象に、同制度などについて説明を行うほか、報告書作成支援ツールや電子報告システムの使い方等についても説明される。

なお、日程など詳細は全ト協のホームページに記載の通り。

スタンド空白区間解消へ
5か所で路外給油実施

国土交通省道路局は4月28日、高速道路上のガソリンスタンド空白区間をゼロにすることを目指すと発表した。このため、まずは今年7月中旬までに、5つのインターチェンジ（IC）で路外給油サービスを実施する。

今年4月現在、高速道路上のガソリンスタンド間の距離が100キロメートル～150キロメートルの空白区間が61区間、150キロメートル超の区間が16区間も存在する。全国の高速道路では、1日当たり約40件ものガス欠が発生しており、150キロメートル超の空白区間では、100キロメートル未満の区間に比べ、ガス欠率が約1・8倍に上る。

ガソリンスタンド空白区間の解消に向けて実施する路外給油サービスは、指定スタンドでの給油のため、指定ICから退出した場合に、長距離逓減割引を継続し、目的地まで連続して走行した場合と同額とする料金調整をETC車限定で実施するものだ。

すでに、今年4月から①中国道六日市IC②同吉和IC――で実施しているほか、新たに③道東道十勝清水IC④磐越道新津IC⑤東海北陸道福光ICで実施する。

これにより、150キロメートル超空白区間が5区間解消することになる。

海ト協　総重量確定方法を制度化

国土交通省海事局は4月28日、今年7月1日以降に船積みされる国際海上輸出コンテナの総重量の確定方法を制度化したと発表した。

7月1日から発効する改正SOLAS（海上人命安全）条約に基づく措置で、コンテナの総重量を確定する事業者等は、あらかじめ国交省への届け出または登録が必要となる。

SOLAS条約により、荷送人は国際海上輸出コンテナの総重量を船長に申告することが従来から義務付けられているが、総重量の誤申告に起因するとみられるコンテナの荷崩れ等の事故が発生していることを踏まえ、総重量の確定方法が改正SOLAS条約に定められたため、船舶安全法関係省令等を改正するものだ。

新制度では、荷送人は①貨物の入ったコンテナの総重量を適切な計量器で計測する②適切な計量器で個々の貨物、梱包材等を計測し、それらと空のコンテナ重量を足し合わせることにより確定する――のいずれかの方法で確定したコンテナ重量情報を、船長等に提供しなければならない。

荷送人自らがコンテナ重量の確定を行う場合には国交大臣への届出が必要となり、荷送人から委託を受けて事業として重量確定を行う場合は、国交大臣への登録が必要。

昨年の渋滞ワースト1
東名海老名JCT～横浜町田ICに

国土交通省道路局は4月28日、平成27年の渋滞ワーストランキング（速報）をまとめ、発表した。

高速道路の年間渋滞ワースト1位は、東名高速（上り）海老名ジャンクション（JCT）～横浜町田インターチェンジ（IC）間で、渋滞損失時間（混雑により余計にかかる時間）は134時間。前年に続き2年連続のワースト1だ。

NEXCO3社と本四高速の年間渋滞損失時間の合計は2億人・時間で、年間で約10万人分の労働力に相当する。

年間上位30位の渋滞損失時間のうち、約5割で時速40キロメートル以下となる渋滞が発生し、そのうち65％が交通集中による渋滞、21％が事故による渋滞で、工事渋滞は7％だった。

ここまで来た――天然ガストラック新時代

第26回『天然ガス生成のためのメタネーション技術について』

日立造船㈱執行役員地球環境ビジネス開発推進室長　熊谷 直和

昨年12月、COP21で「パリ協定」が採択され、2100年での地球の温度上昇を産業革命前と比べ2度未満とすることが目標とされました。まだ強制力はありませんが、世界196か国全てがこの協定に初めて参加したということが意義深いことです。温度上昇を2度未満に抑えるということは、累積の放出量で1000ギガトン（炭素換算）以上放出しないということで、これまでの人為的な累積放出量が531ギガトン。残りは半分を切っている状況です。2014年で50ギガトン／年と、このまま何の対策も打たなければ10年で1000ギガトンを上回るという、まさに危機的な状況となり、ようやく全世界が削減目標設定に同意したことになります。

私たちの生活は、COP21の採択を受けて、化石燃料の使用削減努力が求められるようになります。具体的には2050年度までに化石燃料の使用量を50％減、2100年までに83％削減する必要があります。このような状況の中、代替燃料として再生可能エネルギーで製造できるメタネーション技術に期待が高まっています。

メタネーション技術は、1993年に東北大学、東北工業大学名誉教授の橋本功二先生が「再生可能エネルギーを使ってCO_2をメタン化し、CO_2をリサイクルすることで、CO_2ゼロエミッションの世界を作ろう」と提唱されたことに端を発しています。この間、日立造船ではこの技術開発を支援し、2010年頃からようやくこの技術が注目されるようになりました。

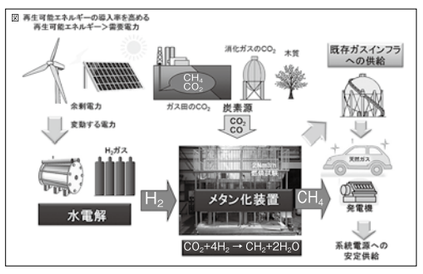
2012年には、NEDO戦略的次世代バイオマスエネルギー利用技術開発事業で木質バイオマスのガス化ガスをメタン化する事業に採択され、2013年には経済産業省 再生可能エネルギー貯蔵・輸送等技術開発のエネルギーキャリア調査研究（2014年よりNEDO水素利用等先導技術開発事業）に採択され、メタネーション技術は飛躍的に進展しました。

CO_2のメタン化について説明すると、図に示すように、再生可能エネルギーから水の電気分解で水素(H_2)を作り、水素とCO_2を触媒で反応させると天然ガスの主成分となるメタン（CH_4）が生み出されます。この反応は非常に簡単で、発熱反応なので一旦反応が始まると、外部からエネルギーを投入しなくても簡単に実現できます。

CO_2は排出規制が今後さらに強化されることが予測され、大量に排出するような事業所において回収義務が進むことが容易に想定されます。しかし、集めたCO_2を再利用することで、化石燃料の使用量は抑えることができます。

さらに再生可能エネルギーはお天気任せの発電であり、変動が激しく需給バランスを保つことが難しいため、導入を拡大させていくと、莫大な余剰電力の発生が予想されます。余剰電力は使えない電力ですので、これでメタンを合成し、貯蔵して変動する再生可能エネルギーの平準化を果たすことができます。

再生可能エネルギーで走る天然ガス自動車を実現するためにも、メタネーション技術の実用化に向けて、一層努力していきたいと考えています。



安全運行のオアシス　トラックステーション

全ト協保養施設
「道後やすらぎ荘」にぜひお越しください

お問い合わせはこちらへ　Tel 089-921-4051

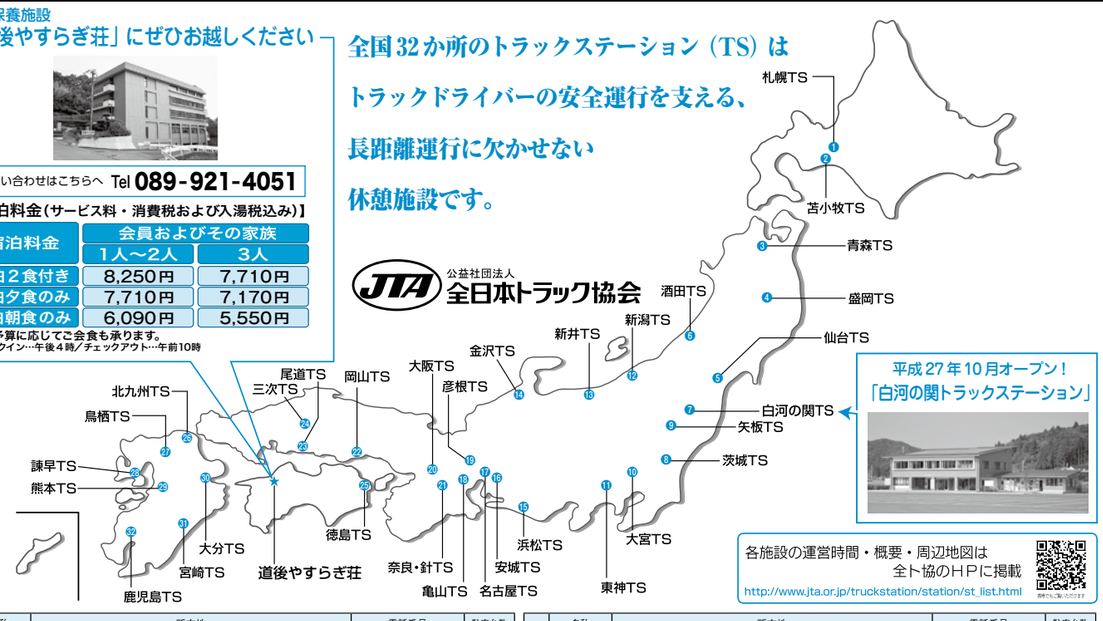
【宿泊料金（サービス料・消費税および入湯税込み）】

宿泊料金	会員およびその家族	
	1人～2人	3人
1泊2食付き	8,250円	7,710円
1泊夕食のみ	7,710円	7,170円
1泊朝食のみ	6,090円	5,550円

○ご予算に応じてご会食も承ります。
チェックイン…午後4時／チェックアウト…午前10時

全国32か所のトラックステーション（TS）は
トラックドライバーの安全運行を支える、
長距離運行に欠かせない
休憩施設です。

公益社団法人 全日本トラック協会



平成27年10月オープン！
「白河の関トラックステーション」

各施設の運営時間・概要・周辺地図は
全ト協のHPに掲載
http://www.jta.or.jp/truckstation/station/st_list.html

	名称	所在地	電話番号	駐車台数
①	札　幌	北海道札幌市厚別区厚別東5条1-1-2	011-897-9101	39
②	苫小牧	北海道苫小牧市ウトナイ北11-11-33	0144-55-7491	80
③	青　森	青森県青森市大字荒川字品川110-1	017-729-2000（公社）青森県トラック協会	41
④	盛　岡	岩手県滝沢市巣子960-4	019-688-1514	39
⑤	仙　台	宮城県仙台市宮城野区苦竹4-1-15	022-232-9336	39
⑥	酒　田	山形県酒田市宮海字新林572-15	0234-33-1770	14
⑦	白河の関	福島県西白河郡泉崎村大字泉崎字夏針15-1	0248-21-7167	45
⑧	茨　城	茨城県小美玉市西郷地字新田1390	0299-48-3455	30
⑨	矢　板	栃木県矢板市乙畑440-2	0287-48-1919	46
⑩	大　宮	埼玉県さいたま市西区三橋6-699-1	048-623-6815	41
⑪	東　神	神奈川県大和市上草柳588	046-261-1100	95
⑫	新　潟	新潟県新潟市西区山田196-1	025-233-6961	52
⑬	新　井	新潟県妙高市大字猪野山字田中町120-6	0255-73-7394	57
⑭	金　沢	石川県金沢市千木町21-1	076-257-2755	45
⑮	浜　松	静岡県浜松市東区流通元町2-3	053-421-5311	116
⑯	安　城	愛知県安城市尾崎町大縄19-1	0566-98-8823	74
⑰	名古屋	愛知県名古屋市港区藤前3-601	052-303-2188	97
⑱	亀　山	三重県亀山市小野町桜口586-4	0595-82-3935	82
⑲	彦　根	滋賀県彦根市鳥居本町字むき満2337-1	0749-26-0156	53
⑳	大　阪	大阪府寝屋川市木屋元町20-1	072-832-2362	80
㉑	奈良・針	奈良県奈良市針町487-1	0743-82-0622	60
㉒	岡　山	岡山県岡山市中区倉富285-19	086-277-4055	53
㉓	尾　道	広島県尾道市高須町字才ケタ保1193-3	0848-46-1882	37
㉔	三　次	広島県三次市西酒屋町船所1468	0824-63-0025	30
㉕	徳　島	徳島県鳴門市大麻町姫田字先達13-1	088-683-0260	30
㉖	北九州	福岡県北九州市小倉北区東港1-3	093-581-5031	63
㉗	鳥　栖	佐賀県鳥栖市永吉町字来帰り617-1	0942-83-7035	47
㉘	諫　早	長崎県諫早市貝津町1051-12	0957-26-8228	45
㉙	熊　本	熊本県熊本市北区植木町鏡田1061-5	096-272-5539	33
㉚	大　分	大分県大分市大字上戸次字宇土ノロ6045-2	097-597-6233	43
㉛	宮　崎	宮崎県児湯郡新富町大字三納代字畑中1765-1	0983-33-0880	18
㉜	鹿児島	鹿児島県鹿児島市西別府町2941-19（流通業務団地内）	099-281-5960	50

※駐車台数は大型車とトレーラの台数の合計。なお、諫早は5台の中型車を含む。

TBSラジオ「ドライバーズ・リクエスト」
トラックドライバーさん　お国自慢！

宮崎 瑠依さん

トラックドライバーの皆さんに、
地元のおすすめ情報を教えていただきます！
第3回目は、㈱沖縄急送の仲里美奈子さんに、
沖縄県のおすすめ情報をお聞きしました。

沖縄県

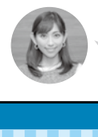
▶第3回（4月29日放送）
1個180円という価格も魅力
潮風を感じながら味わう「タコス屋」のタコス

Q　那覇市の港町にある「港の荷卸し場」を起点に、様々な生活物資を運んでいらっしゃる仲里さん、地元のおすすめスポットを教えてください。

仲里さん：沖縄本島の真ん中ぐらいにある、北谷（ちゃたん）町の砂辺（すなべ）海岸です。海に沈む夕日と海面に映る夜景を、一緒に楽しむことができます。

Q　おすすめの「沖縄グルメ」を教えてください。

仲里さん：沖縄中部の名物、タコス！沖縄で3店舗を運営する人気の「タコス屋」が、砂辺にもあります。1個180円で気軽に食べられるので、魅力的ですよ。



おいしいタコスを食べながら、
美しい海をのんびりと眺めてみたいです。
私も沖縄に行きたくなっちゃいました！

労災事故防止特集

トラックドライバーの健康増進・健康起因事故防止のために

全ト協

「トラック運送事業者のための健康起因事故防止マニュアル」より

全日本トラック協会が平成26年3月に発行した「トラック運送事業者のための健康起因事故防止マニュアル」(28年1月改訂)は、運送事業者や運行管理者等が、トラックドライバーをはじめとする従業者に対して、より適切な健康管理指導が実施できるよう、トラック運送事業に特化したマニュアルとしてまとめられている（全ト協ホームページからダウンロード可能）。

『広報とらっく』では、同マニュアルを活用して、ドライバー等従業者の健康増進・健康起因事故防止に努めていただくために、シリーズで掲載している。第4回は「睡眠時無呼吸症候群（SAS）対策」。

第4回　睡眠時無呼吸症候群（SAS）対策

◻SAS対策の必要性

①SASとは?

睡眠中に舌が喉の奥に沈下することにより気道が塞がれ、一時的に呼吸が止まったり、止まりかけたりする状態（睡眠呼吸障害）が繰り返されるために、質のよい睡眠が取れず、日中の強い眠気や疲労等の自覚症状を伴う病態が睡眠時無呼吸症候群（SAS：Sleep Apnea Syndrome）である。運転中に突然意識を失うような睡眠に陥ることもあり、SAS患者には適切な治療が求められる。

②SASの症状と特徴

「大きないびきをかく」「睡眠中に呼吸が苦しそう、息が止まっていると指摘される」「息が苦しくて目が覚める」「朝起きた時に頭痛、頭重感がある」「昼間に強い眠気を感じる」などがSASの主症状としてあるが、必ずしも眠気を感じるわけではないという点に注意が必要である。

疲労感や倦怠感が継続する時なども、実はSASが原因と考えられる場合がある。しかし、業務多忙による疲労感と捉えやすく、またSASの症状として自覚しにくいという危険性がある。

③SASと交通事故

重度のSAS患者は、短期間に複数回の事故を引き起こすことが多いといわれている。道路交通法や国土交通省「事業用自動車の運転者の健康管理マニュアル」でも、「重度の眠気の症状を呈する睡眠障害は、自動車の運転に支障を及ぼす恐れがある病気」とされており、SASの早期発見・早期治療は必要不可欠である。

④SASと健康起因事故

SASは、治療しないで放置すると高血圧、糖尿病、ひいては不整脈、脳卒中、虚血性心疾患などの危険性を高める。さらに、これらの疾病（特に脳梗塞や心疾患）は、運転中の突然死にも繋がる健康起因事故の主原因でもある。

⑤SASと生活習慣病

SASは、生活習慣病と大きく関連のある疾病である。メタボリックシンドロームの原因でもある肥満は、SASの発症・悪化に強く影響を及ぼす。また、SAS以外にも高血圧・脂質異常・糖尿病などの生活習慣病を引き起こす根源ともされている。

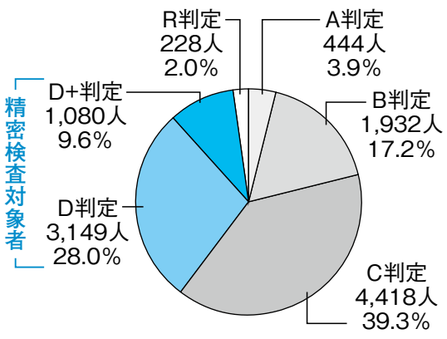
さらに、アルコールは気道の筋肉をゆるめて睡眠呼吸障害を悪化させるほか、喫煙は血中の酸素を低下させ、咽喉頭の炎症を起こして睡眠呼吸障害を悪化させる。日常生活では、アルコールの制限、禁煙や節煙などを心がける必要がある 図表1。

⑥トラック運転者のSAS判定割合

平成26年に、パルスオキシメータによるSASスクリーニング検査を実施したトラックドライバー11万1251人中、37・6%にあたる4229人が精密検査対象者であった。その中でも重症とされるD+判定者は1080人で、全体の9・6%を占めた。精密検査の対象者は、一刻も早い精密検査や治療が不可欠である 図表2・3。

図表1 SASと生活習慣病

図表2 トラック運転者のSAS判定割合



図表3 判定基準について

A：正常範囲	今回の検査結果からは特に異常な所見は認められませんでした。
B：有所見健康	睡眠中の血中酸素飽和度に変動が若干見られますが、その範囲は体に異常のないレベルです。
C：要経過観察	睡眠中の血中酸素飽和度に変動が見られますが、回数は少なく変動の程度も身体に悪影響はないレベルです。ただし、朝の目覚めが悪い、日中に強い眠気がある方は、SAS の疑いがありますので、より詳しい検査の受診をお勧めします。特に症状のない方は、年１回程度の定期検査を受診して経過を観察してください。
D：要精密検査	睡眠中の血中酸素飽和度の変動の回数、程度ともに大きく、SAS が強く疑われます。早急に専門医療機関への受診をお勧めします。特に D+ の方は、重症の SAS の疑いがあります。
D+：要精密検査	
G：要呼吸器精査	その他の呼吸器疾患が認められます。専門医療機関への受診をお勧めします。
R：判定不能	記録時間が短い、または途中で機器が外れたため判定できませんでした。再検査することをお勧めします。

※ NPO 法人ヘルスケアネットワーク（OCHIS）での検査の場合

◻SASスクリーニング検査の進め方と活用

◆SASへの対応における事業者・管理者の役割

SASは適切に治療すれば、健康な人と同じように安全運転を続けていくことができる。したがって、SASと判明したからといって直ちに乗務から外すなどの差別的な扱いは厳禁である。

SASと診断されることによって不利な扱いを受けることがあると、SASの早期発見に消極的になる人も出てくる。専門医・産業医からの意見等を勘案し、就業上の措置を決定する必要がある。

SASであることを隠し、治療を受けないで運転業務を続けることは、「運転者本人・会社・社会」のいずれにとっても最も危険な状態であり、避けるべきことである。

①SASスクリーニング検査とは?

SASスクリーニング検査は、SASの早期発見を目的に、運転者を対象として確定診断のための精密検査が必要かどうかを判断するために行う、簡易な検査である。

SASスクリーニング検査の受診に際しては、（公社）全日本トラック協会や各都道府県トラック協会からの助成を受けることができる。

②検査までの準備

(1)啓発・教育

運転者に検査受診の重要性を理解させるための第一歩となるのが、SASへの正しい認識である。ポスターによる掲示、各マニュアルやチラシの配布等による啓発、安全衛生委員会や運転者会議、労働組合の会議等での教育がある。

(2)検査前に周知すべきこと

ポイント▼スタートに際して目的や会社の方針を示す

・SAS検査(対策)は、運転者の健康と安全を確保するために必要である

・SASを理由に不平等な扱いはしない

・プライバシー管理は適切に行う

などを明確にすることが、運転者の不安や危惧を取り除くことに繋がる。同時に、治療による健康面・安全面での効果や、SAS治療体験者の声などを紹介して、SAS対策への取り組みのモチベーションアップを図る必要がある。

③検査の進め方

(1)検査対象者

SASスクリーニング検査の基本は、運転者全員を対象に実施することである。

図表4のグラフは、スクリーニング検査によるSAS判定割合が、自覚症状の有無にほとんど関係していないことを示している。運転者本人の自覚症状による問診票だけで検査対象者を絞ってしまうと、重症のSAS患者を見過ごしてしまうリスクが出てくる。

ポイント▼一度に受診が難しい場合は、次のような順位を決める

事故が多い▽ヒヤリハットが多い▽集中力が欠如している▽不規則勤務である▽長距離走行がある▽夜間勤務がある▽高速道路を走行する勤務がある▽年齢が高い▽肥満である▽健診結果の異常所見が多い▽頭痛がある……など

中長期的な実施計画書を作成し、検査対象者のピックアップ法や優先順位を決めておくことが重要である。検査の頻度は3年に一度が目安である。また、雇い入れ時はもちろん、職種変更や体重が急増したような場合にも検査を勧める必要がある。

(2)SASスクリーニング検査の実施から就業上の措置まで 図表5

ポイント▼SASの疑いがある場合は精密検査の早期受診が必要

SASスクリーニング検査結果を踏まえて、SASの疑いがある人は早い段階で精密検査を受ける必要がある。なお、乗務可否については、精密検査や治療状況を考慮した判断が必要である。

④専門医療機関へのかかり方

(1)医療機関の予約

診療科は医療機関によって異なるが、一般的に睡眠外来、呼吸器内科、耳鼻科、循環器内科、一般内科等になる。

予約の際にはSASスクリーニング検査を受けた旨を告げ、受診時には検査結果表を持参する。また、事業者には運転者本人が受診しやすいように、業務上の配慮が求められる。

(2)SASの治療と効果

SASの代表的な治療法としては、CPAP（持続式陽圧呼吸療法：Continuous Positive Airway Pressure）がある。

CPAPでは、鼻に装着したマスクから空気を送り込むことによって、ある一定の圧力を気道にかけることで、寝ている時も鼻でスムーズに呼吸をすることができるようになる。CPAPは中等度～重度のSAS患者によく用いられ、有効性・即効性がある。また、副作用がほとんどない。月1回の受診が必要で、健康保険が適用されるため自己負担は3割となり、月5000円程度で治療を受けることができる。

その他、治療法は症状や重症度に応じて、マウスピースや手術などもあるが、精密検査を踏まえて医師とよく相談することが重要である 図表6。

⑤運行管理を踏まえた社内での取り扱いについて

(1)治療状況に合わせた適切な勤務形態の重要性

事業者には、運転者がSASの診断を受けた場合、医師と相談の上、CPAP等による治療開始までの間、負担のない勤務スケジュールに変更するなどの適切な対応が求められる。

軽症の場合は、残業を控えるなど業務上の負担の軽減や、睡眠時間を多く取るなどの生活習慣の改善によって、業務を行うことが可能となる場合があるため、医師と相談して慎重に対応することが必要である。

(2)管理者・点呼者の役割

点呼時には睡眠時間の確認とともに、CPAPを装着している運転者に対してはCPAPの装着確認等を行い、業務可否チェックの参考にするとよい。

運転者の中には、毎月の受診が面倒である、受診費用がもったいないなどの理由で治療を中断する人もいる。また、重度のSASを放置して事故を繰り返す人もいる。管理者にはこのような運転者の意識を変え、職業運転者としての自覚を促す強い熱意や指導力が求められる。

スクリーニング検査の普及促進に向けて

国交省・SAS対策マニュアル改訂版を発出

国土交通省では「自動車運送事業者における睡眠時無呼吸症候群対策マニュアル～SAS対策の必要性と活用～」（改訂版、平成27年8月25日）を発出し、トラック事業者に対してさらなるSAS対策の重要性を示唆し、スクリーニング検査の普及促進に努めている。

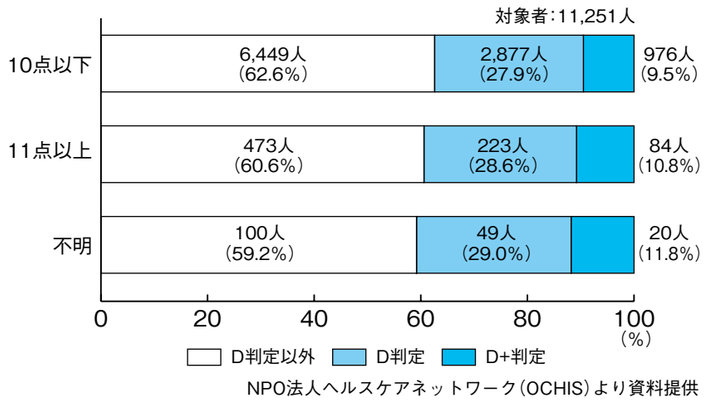
『SAS対策マニュアル改訂版』のポイント

①SASスクリーニング検査の実施を強く求めた

②乗務可否判断が難しいなど、事業者の対応面での懸念を踏まえて、SASスクリーニング検査の実施前（準備）から実施後（フォロー・活用）までの、一連の流れを具体的に示した

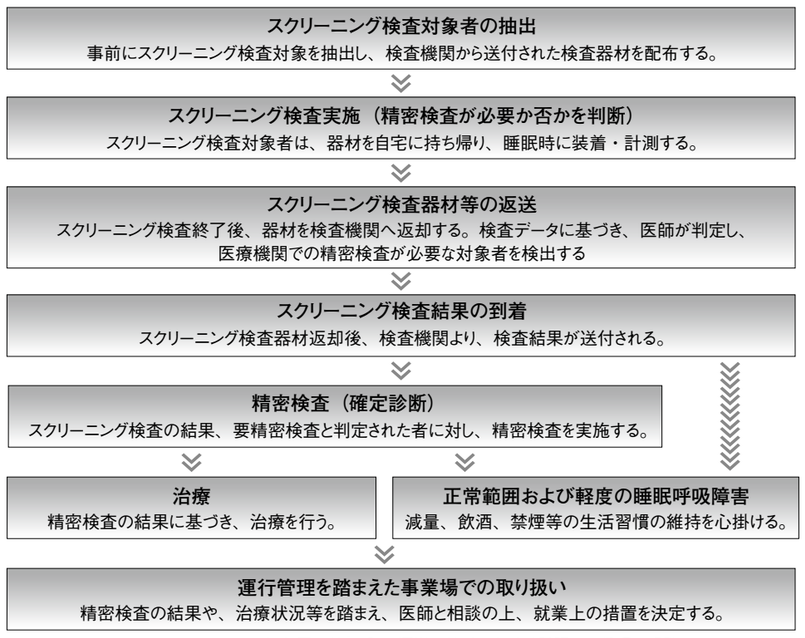
図表4 ESSテスト結果とSAS判定の相関関係

※ESSテストとは…昼間の眠りに関する自覚症状からSASの可能性を調べる質問表。11点以上が「自己認識によるSASの有所見有」とみなす。



NPO法人ヘルスケアネットワーク（OCHIS）より資料提供

図表5 SASスクリーニング検査の実施から就業上の措置まで

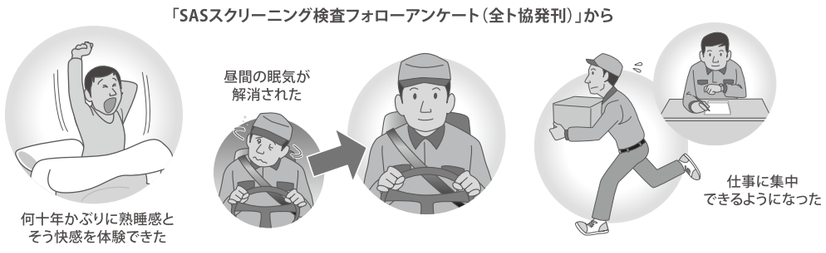


参考：国交省「自動車運送事業者における睡眠時無呼吸症候群対策マニュアル」

図表6 SASの治療と効果

CPAP治療者の82%が治療効果が得られたとこたえています

「SASスクリーニング検査フォローアンケート（全ト協発刊）」から

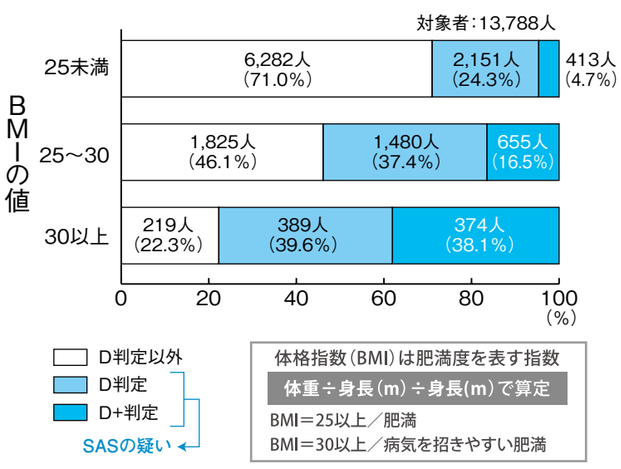


『BMI（体格指数）とSASスクリーニング検査結果との相関性』

SASの疑いのある者（DおよびD+判定者）の割合は、BMI 25～30（肥満）の者は非肥満者（BMI 25 未満）の 1.9 倍になり、BMI 30 以上（病気を招きやすい肥満）は非肥満者の 2.7 倍となっている。

＜BMIとSASスクリーニング結果の相関性＞

※OCHISにて平成26年度に実施したパルスオキシメータ法による検査結果



NPO法人ヘルスケアネットワーク（OCHIS）より資料提供

平成28年度新規採用職員研修・誌上講座

消費者相談対応のポイント

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」を開催した。『広報とらっく』では、同研修内で実施された（公社）全国消費生活相談員協会専務理事の増田悦子氏による講演「最近の消費者問題と相談対応ートラック業界への期待ー」について、トラック運送事業者において顧客・消費者対応の参考となるその内容を一部抜粋して掲載する。

◆相談・苦情対応の基本

近年、従来の相談・苦情対応では立ちいかない「困った相談」が増加している。相談・苦情の電話をクレーマーからのものだと切り捨てるのではなく、クレームの中にある一部の正しい意見をすくいあげてサービスに反映させることが重要。

なぜ「困った相談」が増えているのか、なぜ相談者が不満や怒りを抱いているのかをしっかりと捉えて対応する必要がある。

近年「困った相談」が増えた理由

- 消費者の権利意識が強くなった
- コミュニケーション力が低下している
- 精神不安定者が増えた
- 相談窓口の増加に伴って期待が高まった
- 自分勝手な解釈をする
- 相談員の対応により二次クレームになる

相談者の不満や怒りの理由

- 自分の要求が通らない（合理的ではない要求）
- 自分の話を理解してくれない
- 自分に丁寧に対応してくれない
- 自分を特別扱いしてくれない

◆相談の「解決」とは

相談者が望むこと

- 返金（全額、一部）
- 謝罪、損害賠償
- 改善
- 話を聞いてほしい

相談の「解決」

- 相談者の要望がかなうこと
- 相談者が納得すること
- 相談者の心の整理がつくこと
- 苦情・意見を伝えたことで満足すること

◆電話対応における注意点

電話は顔が見えない分、会話のやりとりや受け応え、口調や声のトーン、言葉遣いに細心の注意を払う必要があるため、対面での対応以上に接遇に気を配らなければならない。

［対応方法］
①接遇
②真剣に聞く姿勢（相手の話をただ聞くだけではなく、相手の気持ちに対する想像力をはたらかせながら聞くことを心がける）
③不満を受け止める
　・申し出内容の途中で解説しない
　・申し出内容を否定しない
　・肯定できるところを探して肯定する
④相談者の適合性に合った説明方法、説明する力を養う
⑤心に問題を抱えた相談者とクレーマーとを区別する
⑥組織について分かりやすく説明できるようにする
⑦解決ができない場合、その理由について説明ができるようにする

相談対応で重要なのは「組織力」！

- 担当者の発言＝その企業の発言となることを自覚する
- 組織内での情報共有→報告・相談
- 暴力行為や訴訟等のおそれもあるため、組織としての基本的なルールを決めておく
- 上司に代わるタイミングや面会を強要する場合の対応を決めておく
- 他の部署との連携を図る

心に問題を抱えている相談者の特徴と対応方法

◆真正クレーマー
- 不当な要求をする
- 丁寧で合理的な説明を繰り返しているにもかかわらず、不当な要求をし続ける
- 勝手な思い込み、自分の正当性を認めさせたい
- 自身の挫折などから、相手を攻撃し溜飲を下げる

［対応方法］
①冷静に、あたふたせず、声は低くし、細心の注意を払う
②言葉尻を取られるため、言葉を選んでゆっくり話す
③多くを話さず、確実なことだけを伝える
④知っているからといって余計なことを言わない
⑤説得しようとしない（クレーマーはクレームを言うことが目的なので意味がない）
⑥必ず実行できることしか約束しない
⑦できること・できないことをはっきり言う
⑧分からない場合は、「調べてからお答えします」と言って、それ以上の説明をしない
⑨対応を打ち切る判断も必要

◆判断不十分者

精神障害や知的障害、認知症等の理由によって、十分な判断ができない状態にある消費者を「判断不十分者」という。

［対応方法］
①分かりやすい言葉で話しかけ安心してもらい、ゆっくり時間をかけて話を聞く
②相談者のプライドに敬意をもって接し、解決の手助けをしたいという気持ちを伝える
③相談者と早い段階で信頼関係を築き、話してもらう
④判断不十分者は自ら時系列に沿って話すことができない場合が多いため、時には具体的な質問をしたり、途中で整理をして、話を促す

◆コミュニケーション能力不足

真正クレーマーや判断不十分者といった相談者側の要因だけでなく、相手とのコミュニケーション不足からクレームが生じる場合がある。

［対応方法］
情報をただただ伝えるだけではなく、「相手にどう理解してもらうか」を第一に考え、説明力をもって理解してもらう。そこで初めて真の「情報伝達」と意志の疎通が成立する。

二次クレーム

本来は、相談として受け止めるべき内容であるにもかかわらず、対応の問題により「困った相談」に発展させてしまうケース。

- 企業や担当者への苦情となり、本来の苦情や相談の解決ができなくなる
- 他の相談受付や業務ができなくなり、顧客等に不利益を生じさせる
- その企業全体に影響し、事業への妨害に繋がる

［対応方法］
①対応の基本を再確認する
②約束を守る（できない約束はしない）
③できないことをできるかのように期待させない
④相談者には間をあけずに報告し、連絡を入れる

消費者から求められる企業の対応

①消費者目線を持つ
　→ 聞く姿勢、理解しようという姿勢
②消費者の理解力に合わせた十分な説明
　→ 企業が「説明した」ことと、消費者が「理解した」ことの違い
③社内における情報の伝達・共有
④迅速な対応と消費者への報告 → 信頼
⑤個人の約束ではなく、組織的な対応とする

トラック運送業界における相談対応3つのポイント

♠消費者トラブルの傾向を知ろう

消費生活センターに寄せられる運送関係の消費者トラブルは、引っ越しと宅配に関するものがほとんどです。

【相談事例紹介】

①引っ越し
- 引っ越しをキャンセルした場合のキャンセル料（段ボール代金、送料等について、「事前に説明がない」「払いたくない」など）
- 荷物が破損した場合のクレーム対応（「クレームを入れたが連絡がない」など）
- 引っ越しの仕方が粗雑、約束不履行（繁忙期、混載便などの場合に多い）
- プロバイダ契約との無料販売（「プロバイダ契約をすれば引越費用が無料」とうたうサービスでのトラブル）

②宅配
- 約束どおりに届かない
- 新しい配達方法について、十分な説明がない
- 紛失に対するクレーム対応
- 代引決済（取引が詐欺だった場合）
- 不正な取引に悪用されるケースの対処
- 加盟店管理責任

♣消費者目線で考えよう

トラック運送業界における「消費者にとっての安全・安心」とは何かを考えてみましょう。

◆預けた荷物を安全かつ確実に届ける

◆価格競争は消費者にとってメリットではあるが、行きすぎた競争によってサービスの質を低下させ、信頼を失うことはデメリットとなる

◆きめ細かいサービスは消費者にとってメリットであるものの、費用・労力・環境負荷などの観点からはデメリットとなる場合もある

◆契約内容や約款について、消費者に理解してもらうための方策を検討する

◆相談対応で生まれるこんなメリット

相談窓口を設けるなど、消費者からの相談に対応することで生まれる効果があります。

○「消費者と直接接する部門」の設置が強みに繋がる
◀
消費者が何を期待し、何に苦情を言い、何を求めているかが分かる

○消費者の「信頼感」の獲得
◀
「モノを運ぶ」ということが生活を支えている、ということを伝えることができる（東日本大震災時等の緊急輸送はその典型）

↓以上の3つのポイントをもとに、「消費者目線での対応」を！

常識にとらわれない新スタンダードを

全日本トラック青年部会
平成27年度顕彰事例①

大型ウイング保冷車で原木輸送を実現

常識をくつがえしてウイング車両に原木積載を実現

―創意工夫で壁を突破―

全日本トラック協会では、都道府県トラック協会の青年組織に所属する経営者等を対象とした「青年経営者等による先進的な事業取組に対する顕彰」を実施している。これは、青年経営者等が取り組んだ先進的で創意工夫等のある事業を顕彰するもので、平成27年度には、青森県の丸憲運輸有限会社と、東京都の藤倉運輸株式会社の2社が顕彰を受けた。

本紙では2回シリーズで、両取り組みを紹介する。今回は、「原木輸送は専用車両で」という常識を打ち破り、軽微な改造で大型ウイング保冷車でも原木輸送を可能にした、丸憲運輸㈲の事例をレポートする。

丸憲運輸有限会社　常務取締役　原田　惇氏
（（公社）青森県トラック協会　青年部会　副部会長）

丸憲運輸㈲
原田　惇
常務取締役

丸憲運輸㈲（原田憲一代表取締役）は、青森県東部の東北町に本社を置き、地域での引越輸送のほか、加工食品、農産品などの青森～宮城県間の幹線輸送をメインに展開している。

同社が本拠を置く東北町は、青森県の中でも太平洋側で、青森市と八戸市との中間地点にあり、人口約1万8千人、総面積326・50平方キロメートル。町内には小川原湖を擁し、自然豊かな土地だ。

地元の産業は、冷涼な気候を利用し、日本一の生産量を誇る長芋など根菜類の生産、そして広大な土地を利用した酪農と豊富な森林資源を活かした林業が中心である。

「青森県内でも、『東北町出身です』と言うと、『え、どこですか?』と聞き返されるくらいの知名度の低さの東北町で、運送事業者が生き残るのも大変です。激しい値下げ競争の中でも、きちんとコンプライアンスに則って経営し、安心・安全な運行を維持していかなければなりません。常々、従来の輸送品目以外に新規事業の開拓ができないかと考えていました。しかし、青森県は野菜や米など、一次産業品がメインですので、長年この貨物輸送を担ってきた他の運送事業者があり、そこへ参入していけば、荷物の取り合いになってしまいます。私は、サービスの競争でなく運賃の下げ合いになってしまうようなことだけは、絶対に避けたいと思っています。また、同じ運輸業でもダンプ、バスなどへの参入も検討しましたが、車両購入など新たな投資が必要ですし、ここでも既存事業者とパイの奪い合いになれば、いいことは何もありません。近年、ドライバーの長時間労働抑制のためにも長距離輸送を減らす傾向にあり、新規開拓の難しさの壁が立ちはだかっていました」（原田常務）

▷事業の効果

①往復実車による輸送効率と収益性の向上
②往復実車のため、全行程で高速道路の利用が可能
③ドライバーの拘束時間削減・環境負荷削減

▷荷主側のメリット

①中・長距離の原木輸送による荷主の販路拡大
②伐採から納品までのリードタイム短縮による品質向上
③地域産業への貢献

地元の「林業」に注目　青森↔宮城間に活路

新規事業への展開に活路を求め模索している中、原田常務が注目したのは「林業」だった。東北町は全国でも有名な林業の町でもあり、木材輸送車は毎日目にしていた。しかし、ここでも単純に参入すればパイの奪い合いになる。そうならないで、「何か新しい仕事ができないか」（原田常務）と思いを巡らすうちに、知り合いの林業関係者に話を聞くことになった。

「木材輸送というのは、同じ運送事業ですが、全く知らない別の世界でした。まずは、仕事を手伝わせてもらいながら原木の流通の仕組みを勉強させてもらい、青森県の原木が宮城県まで運ばれて製材されているという実態を知りました。また、原木を製材・加工している宮城県のお客さんから、『実は最近はトラックがなくて大変だ』という話を聞きました。加工食品を輸送する幹線定期便は青森県と宮城県を往復しています。この時、弊社の幹線定期便を活用して車両不足を克服できるのではないかと思いました」（同）

①
原木輸送の専用車と原田常務

「原木輸送は専用車」常識の壁に当たる

原木の丸太は原木専用輸送車（写真①）、もしくは平ボディで運ぶのがこれまでの常識だ。しかし、食品関係の輸送が多かった同社は、ウイング車しか保有していなかった。原田常務は、原木輸送を専業とする事業者に「丸太をウイング車に積めないか」と相談。すると、「屋根のついた車にどのように積むのか」「荷台の強度も足りない」という否定的な答えが返ってきた。

原木輸送車には、強固なスタンションが備えられ、車両後部には、原木を置き場から車両へ積み込むグラップル（木材荷役機械）と呼ばれる専用のクレーンがある。ドライバーがオペレーターとなり、クレーンを操作して原木を車両に積載し、卸し地でも同様にクレーンを操作して原木を降ろす。

「私は、これまでのウイング車で積載できないのなら、積載可能なウイング車の開発をすることを決意しました。原木を積み込む原木置き場には必ずといってよいほどフォークローダー（写真②）が置いてあることから、パレット積みのように横から原木を積めるのではないか、と考えていたからです。原木置き場の所長に事情を説明したところ、快くOKをもらい、ウイング車両にクレーンを搭載する必要はなくなりました」（同）

②
原木置き場で使用されるフォークローダー

フォークローダーで積み込み　スタンションは2分割

原田常務は、次はウイング車へのスタンション架装のため、ボディ加工事業者を探し始める。原田常務は、地元で長年にわたり原木輸送車の製作を手掛けているボディ加工事業者へ相談を持ちかけた。平ボディや原木輸送車しかいない工場に、1台のウイング保冷車を持ち込み、単刀直入に「この車に原木輸送用のスタンションを付けてください」と頼み込んだ。

加工事業者の反応は、「今までやったことがないし、聞いたこともない」という否定的なものだった。

「私は、個人的な趣味で、動かなくなった年代物の乗用車を修復し、生き返らせる『フルレストア』を愉しんでいますので、機械工作などをしている技術者・職人の気持ちは分かっているつもりです。だからこそ、技術者としての気持ちに訴えかけて、『今まで誰も作ったことのないものだからこそ、社長に頼みたい』とお願いしました。すると、社長はニヤリと笑って、やる気になってくれました。そして、私が思い描いた通りの車両ができ上がりました」（同）

同社が加工事業者の協力の下に制作した車両は、スタンションが脱着式となっており、荷台前方に格納できるように工夫した。また、フォークローダーでの積み込み作業を考慮し、上下2分割式のスタンションにしている。

帰り荷は加工食品を積んで青森まで帰ってくるため、ブルーシートを敷くことで、木くずなどの掃除が簡単にできるように、そして、原木の積み下ろし時にフォークで床を損傷しないように、長さ2メートルの角材を6本敷いて積み込んだ。

これらの架装で、同車の最大積載量である12トン分の原木を積むことができる。心配された床の強度も十分で、ウイングを閉じてしまえば、外見はどこにでもあるウイング車になる。

当初は、積み下ろしの時にウイングや床、アオリを損傷するのではないかという懸念もあったが、社内で講習等を重ね、マニュアルも整備したおかげで、これまで事故や車両の破損は1回もない。

「このウイング車を導入したおかげで、往復実車による輸送効率と収益性が向上しました。また、これまで片路が空車だったため、空車の場合は高速道路の利用を控えていましたが、往復実車のため全行程で高速道路利用可能となりました。このため、ドライバーの拘束時間の削減ができましたし、定速走行を実践できるため燃費も向上し、環境負荷削減にも貢献しています」（同）

リードタイムを短縮　荷主側にもメリット

荷主側のメリットとしては、中・長距離の原木輸送による販路拡大や、伐採から納品までのリードタイム短縮による品質向上にも繋がる。さらに、同社の輸送は地域産業発展への貢献にも一役買っているといえる。

「今思い起こせば、最も高いハードルだったのが『原木は原木輸送車でしか運べない』という固定観念だったように思います。今回の取り組みで、『地方だからこそ、小さい会社だからこそできることがある』という貴重な経験ができました。これからも、誰もチャレンジしていないことだからこそ、新しいことに挑戦していかなければならないと思っています」（同）

会社概要

丸憲運輸有限会社
［代表取締役 原田 憲一］

本社	青森県上北郡東北町字乙供山21
設立	昭和52年9月20日
資本金	970万円
従業員数	43人
車両台数	25台

ウイング車が原木輸送車に変わるまで

ブルーシートを敷きスタンションを立てる

＜ここがポイント！＞
フォークローダーでの積み込み作業を考慮し、上下2分割式のスタンションにしている。ブルーシートを敷いていることで木くずの掃除を楽に。

▼

積み込みは、原木置き場からフォークローダーで

＜ここがポイント！＞
ウイング部分にぶつけないように注意しながら作業。上下2分割式のスタンションのおかげで、スムーズな積み込みができ、事故防止のための作業マニュアルも作成。

▼

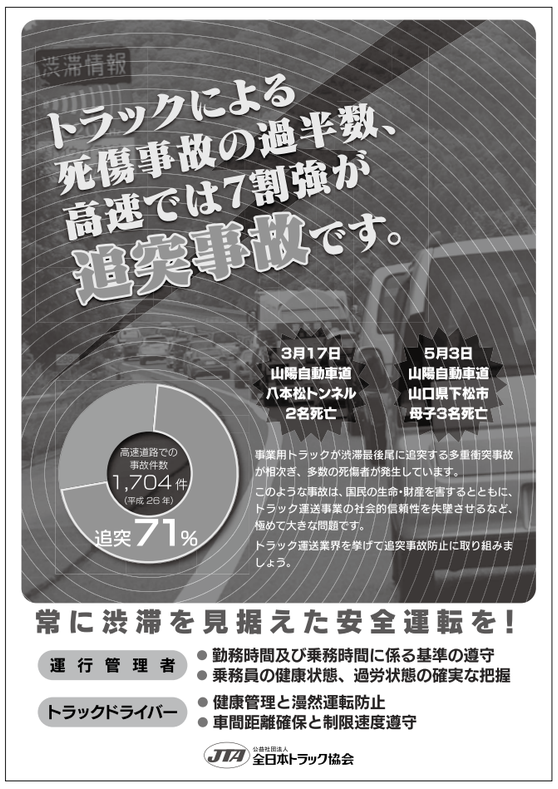
積み終わったらウイングを閉じると、外見は普通のウイング車

＜ここがポイント！＞
高速道路を経由して宮城県まで運ぶが、ウイング車なので木くず等の飛散もない。
（※荷降ろしの際はこの逆の作業手順となる）

渋滞を見据えた安全運転を

事業用トラックの事故相次ぐ

全ト協　追突事故防止ポスターを作成



全日本トラック協会はこのほど、追突事故防止ポスター（写真）を作成して今号の『広報とらっく』に刷り込み、事業所への掲出を呼びかけている。

今年に入ってから、3月17日の山陽自動車道八本松トンネルでの2人死亡事故（広島県東広島市）や、5月3日の山陽道母子3人死亡事故（山口県下松市）など、事業用トラックが渋滞最後尾に追突する多重衝突事故が相次いでおり、多数の死傷者が発生している（下表）。

平成26年中に発生した事業用トラックの高速道路での事故（170件）は、このうち71％が追突事故となっており、全ト協ではこれまでも追突事故防止対策を講じてきた。

しかしながら、このような事故が相次いだことから、全ト協では「常に渋滞を見据えた安全運転」を呼びかけ、運行管理者に対しては「勤務・乗務時間に係る基準の遵守」と「乗務員の健康・過労状態の確実な把握」を、また、ドライバーに対しては「健康管理と漫然運転防止」、「車間距離確保と制限速度遵守」を徹底するよう求めている。

全ト協　「不正改造車排除」強化月間

6月1日～30日　車両の安全確保・環境保全図る

全日本トラック協会では、6月1日～30日までの1か月間を「不正改造車排除強化月間」として、不正改造車を排除する運動を展開する。同運動を通じて、不正改造についての認知度を高め、車両の安全確保・環境保全を図ることにより、国民の安全・安心の確保を目指す。

重点とする不正改造項目は、①視認性、被視認性の低下を招く窓ガラスへの着色フィルム等の貼付②前面ガラスへの装飾板の装着③直前直左の周辺状況を確認するための鏡、又はカメラ及び画像表示装置の取外し④灯光の色が不適切な灯火器及び回転灯等の取付け並びに保安基準上、装備が義務化されている灯火器（例：側面方向指示器）の取外し⑤タイヤ及びホイール（回転部分）の車体外へのはみ出し⑥騒音の増大を招くマフラーの切断・取外し及び騒音低減機構を容易に取り外せる等の基準不適合マフラーの装着⑦土砂等を運搬するダンプ車の荷台さし枠の取付け及びリアバンパ（突入防止装置）の切断・取外し⑧基準外のウイング（エア・スポイラ）の取付け⑨不正な二次架装⑩大型貨物自動車の速度抑制装置の取外し、解除又は不正な改造、変更等⑪ディーゼル黒煙を悪化させる燃料噴射ポンプの封印の取外し⑫不正軽油燃料の使用――の全12項目。

全ト協では、ホームページ上に実施要領およびチラシを掲載し、トラック事業者等に周知を図るとともに、適正化事業巡回指導時に事業所への啓発・指導を実施していく。

不正改造車排除強化月間チラシ

表　平成28年に発生した主な事業用トラックによる多重衝突事故の概要

◎山陽道八本松トンネル　2人死亡事故

3月17日（木）午前7時30分頃、広島県の高速道路のトンネル内において、埼玉県の営業所を本拠とするトラックが運行中、渋滞の最後尾で停車中の軽自動車他数台の車両に追突した。追突されたうちの1台が横転し、当該トラックを含む合計5台が炎上した。

この事故により、2人が死亡、71人が軽傷を負った。

◎山陽道母子3人死亡事故

5月3日（火）午後9時40分頃、山口県の高速道路において、広島県の営業所を本拠とするトラックが運行中、トンネル手前において渋滞で停止していた車列に追突し、計7台が関係する多重事故が発生した。

この事故により、追突された乗用車に乗っていた3人が死亡し、同じ車に乗っていた1人を含む関係車両の6人が重軽傷を負った。

出典：国土交通省自動車局「事業用自動車安全通信」

国交省

熊本地震に伴い　自動車検査証有効期間を再伸長

熊本県一部地域が対象

国土交通省は5月12日、平成28年熊本地震の被災地域に使用の本拠を有する自動車に関して、継続検査を受けることが困難な状況の地域があることから、自動車検査証の有効期間の再伸長を行うことを発表した。

自動車検査証の有効期間の満了日が4月15日～6月14日のものについては、6月15日まで有効期間が再伸長される。対象地域は、熊本県熊本市、宇土市、宇城市、美里町、御船町、嘉島町、益城町、甲佐町、山都町、菊池市、合志市、大津町、菊陽町、玉名市、玉東町、山鹿市、阿蘇市、南小国町、小国町、南阿蘇村、西原村、八代市、氷川町。

なお、有効期間を再伸長した自動車の使用にあたっては、安全上支障が生じる恐れもあることから、日常点検整備を確実に実施するなど適切な保守管理が求められている。

法令○×（マルバツ）クイズ

～緊急自動車等優先編～

【解答】2面に問題

❶○（道交法第40条第1項）交差点やその付近で緊急自動車が接近してきたときは、「車両は交差点を避け、かつ、道路の左側に寄って一時停止しなければならない」と定められている。

❷×（道交法第40条第2項）交差点やその付近以外で緊急自動車が接近してきたときは、「車両は道路の左側に寄って、これに進路を譲らなければならない」と定められており、一時停止までは義務づけられていない。

❸×（道交法第40条第1項）一方通行路において緊急自動車が近づいてきたときは、「左側に寄ることが緊急自動車の通行を妨げることとなる場合にあっては、道路の右側」と定められており、必ずしも左側に寄って進路を譲らなければならないということではない。

❹○（道交法第20条第2項・標識令327の4）道路標識や標示によって路線バス等の専用通行帯に指定された車両通行帯では、指定された路線バス等及び小型特殊自動車、原動機付自転車、軽車両以外の車は通行できない。ただし、右左折などのやむを得ない場合は通行できる。

❺○（道交法第20条の2第1項）路線バス等の優先通行帯であることが道路標識等により表示されている車両通行帯が設けられている道路においては、路線バス等を除く自動車は、路線バス等が後方から接近してきた場合に当該道路における交通の混雑のため当該車両通行帯から出ることができないこととなるときは、当該車両通行帯を通行してはならない。

食の新旧街道を行く

―俯瞰食文化学の視点から―

フードジャーナリスト、食文化研究家　向笠 千恵子

84「お菓子の道」④　ぱりっ、佐野の薄焼きせんべい

甘くないお菓子の代表はせんべい。駅やパーキングエリアで必ず見かける人気土産である。はかさがあって見栄えがいいわりに軽いので、手土産にうってつけ。いただく方もぱりぱりと心地よく頬ばれ、気分が晴れやかになると、いいこと尽くし。

せんべいとおかきは異なる。せんべいはうるち米からつくるが、おかきはもち米が原料で、関西発祥とされる。あられは、おかきの小粒タイプだ。

また、関東では、うるち米生地のせんべいが盛んで、これには「草加せんべい」という通称もある。もちろん、味や形のバリエーションはたくさんあるけれど、薄焼きの逸品なら佐野に限る。

佐野は栃木県の南西部。すぐ隣はもう群馬県だ。派手なCMで知られる厄除け大師があり、アウトレットもにぎわっている。食の面では、青竹で打つ「佐野ラーメン」が話題だし、じゃがいもフライの「いもフライ」という新郷土食も親しまれている。

だが、私にとっての一番は、薄焼きせんべいだ。初めて見た人は、薄型リーフパイ？　餃子の皮の薄焼き？　と首をひねるかもしれない。しかし、醤油の香りと生地の焦げ香が軽やかに混じった上品な芳香は、米せんべいならではのものだ。

原料は地元産の「あさひの夢」というううるち米。薄くのして日当たりのいい屋根の上に広げて干し、生地が乾いたら、焼きにかかる。火鉢をはさんで家族が向き合い、生地の片面が焼けたら、箸で裏返して同じ作業を繰り返す。きつね色から焦げ色に変わる一歩手前で火からはずし、刷毛でささっと醤油を塗りつける。

頬張ると、ぱりぱりっ。なんと、歯においしさを感じる。薄さがそのまま美味のリズムになっているのだ。そこに、ふわりと香りが追いかけて、もう止まらない。（つづく）

（むかさ・ちえこ）

スパイラルフィルターで燃費は下げられる!!

「工場直売 だから安い!!」
「長持ち2倍 だからすごい!!」

吸気効率向上 → 出力向上 → 燃費削減

大手純正クオリティーを
ダイレクト販売

建機大手純正のメーカー工場直売品です。オイルエアー・燃料フィルタ全て1個からのご注文OKです

全車種対応
翌日納品

10万km走行も馬力が落ちない。＝燃費低減!!

一般品では7万kmでろ材のヨリが起こり出力低下!!

低燃費の秘密は…
フィルターの固定角度と間隔

特殊な密着防止技術でフィルター性能を100%引き出すことに成功。ロングライフによるコストダウンと吸気効率UPによる燃費削減効果で快適な運転を提供します。

愛車と燃費を守るため、研究を続けて65年
P.EYE ピーコックエレメント製造株式会社
Peacock Element Manufacturing Co.,ltd.
TEL 03-3458-0891 FAX 03-3472-0095
スパイラルフィルター　検索
info@pgf-japan.com
http://www.pgf-japan.com
本社：東京都品川区南品川4-15-4　国内拠点：札幌/仙台/北関東/長野/静岡/名古屋/大阪/神戸/九州　研究所：掛川工場　海外拠点：PGF香港

伊勢志摩サミットの成功に向けて　5月25日(水)～28日(土)

テロ対策の徹底と迂回にご協力を

愛知・三重県内と広島市内で大規模な交通規制を実施

「伊勢志摩サミット」は、平成28年5月26日㈭と27日㈮に三重県志摩市で開催される。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。また期間中、愛知・三重県内では大規模な交通規制が実施されるため、運送事業者に対して迂回などへの理解と協力を要請している。なお、27日㈮にはオバマ米国大統領の広島訪問が予定されており、広島市中心部においても大規模な警戒警備・交通規制が行われる見通しだ。

◇迂回運行にご協力を
愛知・三重で大規模な交通規制を実施

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

各国首脳の利用が予想され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で行う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が実施される予定である。

◇対象期間
平成28年5月25日㈬～28日㈯（5月25日㈬・26日㈭＝名古屋から伊勢方向、5月27日㈮・28日㈯＝伊勢から名古屋方向）

◇対象地域
・中部国際空港から三重県志摩市に至る高速自動車国道、自動車専用道路、一般国道等の路線（図1）
・三重県伊勢市から志摩市に至る路線および同路線の周辺地域（図2）
・名古屋市を中心とした名古屋高速道路、都心部の一般道、国道302号（愛知県大府市、東海市）（図3）

◇迂回路
・一般道利用の場合＝国道1号や国道23号など
・高速道路利用の場合＝東名高速道路、名神高速道路

◇混雑緩和へのご協力のお願い
期間中は交通規制の影響等により、迂回路となる国道1号や国道23号など、愛知県内や三重県内で混雑が予想される。事業用車両においては、交通量がピークとなる朝夕の時間帯や、交通規制が予想される日程を外した運行を行うことなどにより、混雑緩和へのご協力をお願いしたい。

※当日の状況により、図で示した規制以外に急遽交通規制が実施されることがある。交通規制が実施される際は、道路情報板、ラジオ、VICS情報等により告知される。また、愛知県警察・三重県警察のホームページ等でも情報が発信されている。当該地区を走行予定の運送事業者は、事前の情報収集を。

図1　愛知県・三重県の道路規制情報（広域）［三重県警察発表］

5月25日(水)～28日(土)にかけて、各国首脳等の移動に伴い、県内の高速道路や伊勢志摩地域の道路等において、**一時的な交通規制**を実施します。

高速道路　※ 当日の状況により、下記以外に急遽の交通規制を実施する場合があります。

図2　伊勢志摩地域の道路規制情報［三重県警察発表］

5月25日(水)～28日(土)にかけて、伊勢志摩地域の道路において**一時的な交通規制**が実施されます。**規制は一時的なもの**です。当日は、警察官の誘導指示、交通整理にご協力をお願いします。
※ 当日の状況により、下記以外に急遽の交通規制を実施する場合があります。
そのほか、交通規制に関してご不明な点がございましたら付近の警察官にお尋ねください。

図3　名古屋市とその近郊の道路規制情報［愛知県警察発表］

交通規制の対象路線
高速道路等　伊勢湾岸自動車道、東名阪自動車道、知多半島道路、セントレアライン（知多横断道路・中部国際空港連絡道路）、名古屋高速道路
一般道　名古屋市都心部、国道302号（大府市、東海市）
※上記以外の道路でも交通規制を行う場合があります。

お願い
迂回路　一般道利用 ～ 国道1号や国道23号等
高速道路利用 ～ 東名高速道路、名神高速道路

ツイッターサミット対策課で検索してね

交通規制が行われる場合、道路情報板、ラジオ、VICS情報 等によりお知らせします。

5月27日㈮、オバマ米国大統領広島訪問に伴う交通規制

5月27日㈮のオバマ米国大統領の広島訪問に伴い、広島市中心部（広島平和記念公園、広島ヘリポート周辺など）では大規模な交通規制が行われ、交通渋滞が予測される。

当該地区を走行予定の運送事業者は、事前の情報収集をお願いしたい。

トラック運送事業者が行うべきテロ事件対策

不審なことがあれば警察に通報を

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

こちら広報室　四季折々 92

2016・5・15

▼初夏の様相を呈した、「ゴールデンウィーク」！これは1951（昭和26）年に上映された映画『自由学校』が、連休中にヒットしたのを機に、当時、大映の松山英夫宣伝企画部長が、「多くの人に映画館に来てもらいたい」と、観客数アップを狙って付けた名称で、今や当たり前のように浸透しています。マスコミで、唯一ゴールデンウィークを「大型連休」と呼称しているのは、公共放送を担う総務省所管の特殊法人であるNHK（日本放送協会）のみです。▼散歩の途中に田畑の傍らを通ると、風にそよぐ稲が、まるでシャンプー後のサラサラの髪のようです。私もかつて黒髪がフサフサだったのを思い出します。歳には勝てず、今では更に白髪もチラチラ。1か月に1回の頻度で地元のヘアカラー専門店に行きますが、そこでのおばちゃん達の会話の妙には、ついつい引き込まれます。たわいのない会話の中に、実に世情を読んだ鋭い風刺が盛り込まれ、それはまるで川柳の入選作のように秀逸です。熟慮せずに思うがままポンポンと口から出る直球勝負の会話には、実に面白みがあります。「世相は庶民が作る」が如くで、聞いている私は、いつも感心しきりです。丁度1時間余で気になる白髪もあっという間に黒髪へと変わり、年齢の若返り（？）に繋がるワクワクと胸躍る瞬間です。▼連休は、何処も多くの人で混雑するため、群馬県内の日帰り温泉で一風呂浴びてきました。帰路、温泉地を抜けてメイン街道に出るまでの車外は、秋には稲穂に育ち、黄金色に染まるであろう、あたり一面を埋め尽くす稲たち。夏目漱石の句「稲熟し人癒えて去るや温泉の村」が想像できました。▼江戸時代の庶民の夏の過ごし方はというと、杉浦日向子著『一日江戸人』で粋な庶民は、たらいでの行水や縁台での夕涼み、橋の上や屋根に登って花火見物、トウモロコシやスイカをかじりながら土手を散歩と、暑さしのぎもスイスイと完璧！　現代のように避暑地などへ大勢の人が繰り出すスタイルとは異なり、身近な場所で短い夏を乗り切るアイデアが満載で興味津々です。江戸時代は延々250年余続きますが、丁度その期間は世界的な小氷河期にあたり、江戸時代の平均気温は、長崎県出島の医師が記したデータを基に推察すると、今より7度前後低かったとされ、案外エアコンいらずの快適な夏だったのかもしれません。物が溢れる現代社会に比べ、物資不足の江戸時代ならではの庶民の知恵は、ユーモアと風流に満ち溢れていたに違いありません。また、不十分な状況を快活に生きる術は、学ぶべき点が多々あります。▼すだれに風鈴と朝顔、現代にも通じる夏を乗り切る様々なアイデアが、現代に綿々と受け継がれています。淡々としてそれでいて洒脱で逞しい、江戸時代の市井の人々に「乾杯！」を捧げたい気持ちです。その時その時に柔軟に対応する適応力こそ、生きる上での必須アイテムではないでしょうか！

（山崎薫）

業界初　トラックモード搭載
9インチ ポータブルナビ
地図 DIGITAL　2016年版最新ゼンリン地図
今までなかった！トラックユーザー様待望の製品！
トラックモード①車両情報設定！　車高、車幅、車重を設定すると、高さ・幅・重量制限などの規制区間を考慮したルート探索ができます。
トラックモード②幅員考慮！　道路の幅員を考慮したルート探索の設定を行います。設定した幅員以下の道路をできる限り通らないルート探索が可能。
トラックモード③車両規制表示！　フリー走行中やルート案内時に車両制限がある箇所で音声案内を行います。
PN904A（TV付）53,784円（税込）
PN905B（TV無）30,240円（税込）
製品に関するお問い合わせは　TEL:029-839-5671　ドリームメーカー株式会社 〒305-0072 茨城県つくば市北中島 363-1　ドリームメーカー　検索

全日本トラック協会助成対象品
デュアルバックカメラ&7インチモニター
カラーCCDカメラ　望遠カメラ　広角カメラ　DC24V&DC12V対応　取付スタンド付　取付スタンド　モニター
2つのカメラでより広く映る！
赤外線カメラで夜も見える！
汎用スタンドで色んな車種に取付！
高機能があんしんの低価格！
MT070RAA　40,937円（税込）

運輸安全管理業務に威力を発揮。
World leader in gas sensing innovation　FIGARO　ISO9001 Company
ハンディ／据置タイプ　IT点呼システム連携可能
デジタル アルコールチェッカー FALC-11
電気化学式ガスセンサ　FuGo Pro. フーゴプロ
定価〈PC管理用ソフト付〉¥39,000（税別）
本体サイズ：H120mm×W65mm×D25mm／乾電池およびアダプタの2電源方式※1
高性能　干渉性に優れた電気化学式ガスセンサを搭載。
2ways　ハンディタイプ、据置記録型※2、遠隔地管理用いずれの使い方も可能。
個人識別　ドライバーIDの入力で本機単体でも個人識別が可能。
2,500件　本体機器に検査結果を2,500件まで記憶。保存データをPCへ転送可能。
※1 アダプタは別売です。　※2 USB接続端子を装備。
運輸・交通システムEXPO TRANSPORT SYSTEM EXPO 2016
http://www.truckexpo.jp/2016/index.html
東京ビッグサイト 西3・4ホール
2016年5月25(水)26(木)27(金)
10時～18時　小間番号：12-3-7
共同出展：テレニシ株式会社
掲載製品及びIT点呼システムは、上記会場にてご覧いただけます。
お問い合わせ　www.figaro.co.jp
受付時間 月～金9:00～18:00（祝日および当社休日を除く）
TEL.072-728-2560
FAX.072-728-0467　フィガロ FALC-11　検索
〒562-8505 大阪府箕面市船場西 1-5-11
フィガロ技研株式会社（営業部）

トラックによる死傷事故の過半数、高速では7割強が追突事故です。

3月17日
山陽自動車道
八本松トンネル
2名死亡

5月3日
山陽自動車道
山口県下松市
母子3名死亡

事業用トラックが渋滞最後尾に追突する多重衝突事故が相次ぎ、多数の死傷者が発生しています。

このような事故は、国民の生命・財産を害するとともに、トラック運送事業の社会的信頼性を失墜させるなど、極めて大きな問題です。

トラック運送業界を挙げて追突事故防止に取り組みましょう。

常に渋滞を見据えた安全運転を！

運行管理者
- 勤務時間及び乗務時間に係る基準の遵守
- 乗務員の健康状態、過労状態の確実な把握

トラックドライバー
- 健康管理と漫然運転防止
- 車間距離確保と制限速度遵守

公益社団法人
全日本トラック協会