昭和35年11月28日第3種郵便物認可

平成28年（2016年）　第2067号

危険な状況を安全に体験!!
可搬型ドライブシミュレーター
シミュレータ機能搭載可搬型運転操作検査器
ドライバーの安全指導に！
東海電子株式会社
東京事業所 TEL.042-526-0905

Japan Trucking Association

広報 とらっく

創刊 昭和28（1953）年2月

8月5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
・官公庁ニュース（国交省等）

4　・知っておきたい準中型免許Q&A

※5・6面に「都道府県トラック協会役員名簿一覧」（このページは切り取ってご活用ください）

7　・交通事故防止!!
わが社の取り組み
㈱佐藤運送（山形県）

8・9　＜中継輸送の導入に向けて＞
・中継輸送のパターンやシステムのご紹介
寄稿：㈱日通総合研究所
大島弘明氏

10・11　＜中小運送事業者における事業承継特集＞
・親族内承継①
㈱脇地運送（広島県）
・中企庁「事業承継ガイドライン20問20答」

12　・女性の輝く現場から
トラガールのお仕事。
角田万里菜さん（㈱藤倉運輸）

全ト協機関紙 広報とらっく 主な掲載項目と関連リンク
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▼
7/15～8/14 4294
8/15～9/14 9222

大口・多頻度割引 平成29年度継続へ

政府が経済対策を閣議決定

全ト協の継続要望が実現

全日本トラック協会の平成29年度税制改正・予算要望の最重要項目の一つである、「高速道路料金の更なる引下げ」に関連して、高速道路料金の大口・多頻度割引最大50％の平成29年度継続が実現する見通しである。政府が8月2日に閣議決定した「未来への投資を実現する経済対策」に「ETC2・0利用者に対する大口・多頻度割引」が盛り込まれたことによるもので、平成28年度第2次補正予算により措置される予定。

ETC2・0を対象に最大50％割引

政府は8月2日、「未来への投資を実現する経済対策」を閣議決定した。同経済対策で取り組む施策として、①一億総活躍社会の実現の加速、②21世紀型のインフラ整備、③英国のEU離脱に伴う不安定性などのリスクへの対応並びに中小企業・小規模事業者及び地方の支援④熊本地震や東日本大震災からの復興や安全・安心、防災対応の強化――など全5項目を掲げている。このうち、21世紀型のインフラ整備のなかで、高規格幹線道路等の広域的な高速交通ネットワークの整備・活用について、「ETC2・0の利用者に対する高速道路料金の大口・多頻度割引等を含む」とされ、最大50％への割引拡充措置がETC2・0搭載車を対象として来年度も継続される見通しとなった。

政府は8月下旬にも、経済対策全体の裏付けとなる平成28年度第2次補正予算案を閣議決定する予定。

このほか経済対策には、トラック運送事業関係の政策として、トラック運送業の生産性向上の促進が盛り込まれた。国土交通省では、荷役の効率化を支援する施策を検討している。

麻生太郎財務大臣へ要望

星野良三会長を先頭に

全日本トラック協会は、星野良三会長を先頭に「平成29年度税制改正・予算要望」について、積極的に要望活動を展開している。

7月22日には、麻生太郎財務大臣を訪問し、トラック運送業界の現状を説明するとともに、高速道路料金の大口・多頻度割引最大50％の継続を要望した。

なお、当日は、星野会長とともに、坂本克巳副会長、小幡銀伸副会長、福本秀爾理事長が同行した。

麻生太郎財務大臣に対して、高速道路料金の大口・多頻度割引最大50％の継続を要望した。写真左から福本秀爾理事長、小幡銀伸副会長、麻生太郎財務大臣、星野良三会長、坂本克巳副会長（7月22日、財務大臣室）

平成28年度引越安心マーク

申請締め切り迫る～8月15日(月)まで

全日本トラック協会では、「平成28年度引越事業者優良認定制度」の申請を、8月1日(月)から8月15日(月)（当日消印有効）まで受け付けている。

申請方法については、全ト協ホームページ（HP）内「引越事業者優良認定制度」から申請書類をダウンロードし（頒布締め切り＝8月15日(月)）、必要書類・資料を取りまとめ、全ト協宛てに書留郵便にて送付する必要がある。

8月から11月にかけて審査を行い、全ての申請者に対して12月中旬頃に郵送で結果を通知するとともに、全ト協HPで認定事業者の公表を行う。

引越安心マーク

全ト協・青年部会

熊本の子どもたち2,000人をプールに無料招待

夏だ!!　みんなでプールに行こう!!　～日本はひとつ　みんなを笑顔にしたくて～

8月3日、全日本トラック協会青年部会（山本明徹部会長）は、阿蘇熊本空港ホテルエミナース・レジャープールに、熊本県内の子どもたちとその家族2000人を無料招待するイベント「夏だ!!　みんなでプールに行こう!!　～日本はひとつ　みんなを笑顔にしたくて～」を開催した。

同イベントは、平成28年熊本地震への義援金による社会貢献活動として実施されたもの。午前と午後の2部に分けて催され、星野良三全ト協会長や住永豊武熊本県トラック協会会長らが来賓として、山本青年部会長が主催者として登壇し、あいさつした。

また、プールでの自由遊泳以外にも、特設ステージではお笑い芸人「バンビーノ」「バイク川崎バイク」や、「妖怪ウォッチ」のキャラクターショーが開催されたほか、飲食ブースでは軽食のセットやかき氷が振る舞われた。

当日は快晴に恵まれ、プールじゅうに子どもたちの元気な歓声が響き渡った。

快晴の中、プールではしゃぐ子どもたちを見守る山本明徹部会長㊨ら青年部会スタッフ（8月3日、熊本県益城町）

大型天然ガストラック等導入

国交省 環境省 促進補助事業を実施

予算総額約9.5億円　9月1日から募集開始

国土交通省は環境省と連携し、大型天然ガストラック等を導入する事業者に対して、車両導入経費の一部について補助を行う「平成28年度二酸化炭素排出抑制対策事業費等補助金（先進環境対応トラック・バス導入加速事業）」の公募を行う。

これは、運輸部門CO_2（二酸化炭素）排出量の3割を占める貨物車・バス由来のCO_2排出量を削減するため、最も燃費性能の良い先進環境対応車の普及初期段階における導入を支援することにより、先進環境対応トラック等の普及を加速させることを目的に実施されるもの。予算総額は約9・5億円。

補助対象となる先進環境対応自動車と同クラスの標準的燃費基準自動車との価格の差額の2分の1（天然ガス自動車、ハイブリッド自動車）または3分の2（燃料電池自動車、電気自動車）を補助する。同補助事業は、（公財）日本自動車輸送技術協会（JATA）が執行団体となる。

申請受付日は9月1日(木)～12月22日(木)（既に補助対象車両を購入済の場合は29年1月31日(火)まで）。

なお、トラックメーカーから車種が登録され、対象となる車種が確定次第、補助対象車両一覧がJATAホームページにて公表される予定となっている。

また、本事業に係る公募説明会が、8月22日(月)～9月5日(月)に全国5ブロックで8回開催される予定。開催予定は表の通り。

詳細は、JATAホームページを参照のこと。

表　先進環境対応トラック・バス導入加速事業
公募説明会会場・開催日時一覧

開催地・会場	日時	会場名
＜東京＞東京会場1	8月22日(月) 13:30～15:00	(公社)全日本トラック協会 全日本トラック総合会館3階 全ト協ホール
＜大阪＞大阪会場1	8月23日(火) 13:30～15:00	大阪自動車販売店健康保険組合会館 5階会議室
＜愛知＞名古屋会場1	8月24日(水) 13:30～15:00	(一社)日本自動車販売協会連合会 愛知支部 ㈱愛知県自販会館 3階大会議室
＜北海道＞札幌会場	8月26日(金) 13:30～15:00	(公社)北海道トラック協会 北海道トラック総合研修センター 第2研修室（3階）
＜福岡＞博多会場	8月30日(火) 13:30～15:00	(公社)福岡県トラック協会 福岡県トラック総合会館　402号室
＜愛知＞名古屋会場2	9月1日(木) 13:30～15:00	(一社)日本自動車販売協会連合会 愛知支部 ㈱愛知県自販会館 3階大会議室
＜大阪＞大阪会場2	9月2日(金) 13:30～15:00	大阪自動車販売店健康保険組合会館 5階会議室
＜東京＞東京会場2	9月5日(月) 13:30～15:00	(公社)全日本トラック協会 全日本トラック総合会館3階 全ト協ホール

※各会場とも定員50人。

輸送統計

平成28年5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）	4,840	103.1%
	一　般	—	96.1%
	宅配便（千個）	292,068	105.3%

8月の名言

大切なのは、どれだけたくさんのことをしたかではなく、
どれだけ心を込めたかです。
マザー・テレサ（1910.8.26～1997.9.5）
マケドニア出身の、カトリック教会の修道女。病人保護や孤児救済のための施設を世界各地に設立。＜出典：ウェブサイト「マザー・テレサの名言・格言」＞

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【「行列のできる」中小運送事業者】…2面／タイヤケアホントの話【タイヤ側面に刻印された『HW-J』って、どんな意味？】／ここまで来た天然ガストラック新時代【天然ガス自動車のコストダウンについて】…3面／食の新旧街道を行く【お菓子の道⑨上州なら、焼きまんじゅう】…11面

トラック・バス用アルミホイールのパイオニア 新日鐵住金
地球環境にやさしい「タフブライト®」
新日鐵住金は1980年に国内で初めてトラック・バス用の一体鍛造アルミホイールを商品化しました。
軽量化による燃費節減とCO2削減は、皆様のお役に立つと同時に地球温暖化対策にも貢献します。
“軽・強・美”三拍子揃った一体鍛造高輝度アルミホイール「タフブライト®」。
「タフブライト®」は新・ISOにも対応しています。
軽 軽量化による燃費節減とCO2削減。
□積載量増加（大型10トン車で約170Kg）、搭載機器充実にもより効果的
□バネ下重量の軽減により、スチールホイールに比べ最大で2%の燃費向上（JARI委託テスト値）
□トラックで年間約1.9トンのCO2排出量削減（計算値）（計算前提条件：年間走行距離18万km、燃費3.5km／L、燃費向上率1.4%の時）
強 強靭で安定した品質の製品を供給
□国内で唯一鉄道車輪を製造している当社が、新幹線車輪と同じ品質レベルで製造
□鋼ホイールに比較し、2～3倍の耐久寿命
美 国内最高水準の輝き
□ダイヤモンドチップ加工により光沢度30%アップ（実測値）
最軽量・一体鍛造 タフブライト

これからのトラック・バスを力強く支えるタフブライト®新・ISOシリーズ
JISシリーズも豊富に取り揃えています。
新日鐵住金
新日鐵住金株式会社 交通産機品営業部 産機・ロール室
〒100-8071 東京都千代田区丸の内二丁目6番1号 丸の内パークビルディング
TEL 03-6867-6904　http://www.nssmc.com/

御社の基幹システムへのご構想、
実現に向け、
お聞かせください。
運輸業 経営管理 システム
長年にわたりお付き合いを賜っております運輸業経営のユーザー様方々から、
ご相談とご要望を拝聴し、貴重なご助言も頂戴しながら、
導入時のヒヤリングから運用時のサポートを通して積み重ねたノウハウをもって、
各社様ごとに弊社パッケージシステムをカスタマイズいたし、
基幹システムとしてご活用いただいています。
おかげさまで30周年 30th Anniversary
TSC 東和サン ソフトクリエイティブ株式会社
〒113-0033 東京都文京区本郷3丁目19番4号 本郷大関ビル4階
TEL：03-3818-1541　FAX：03-3818-1546
http://www.towasan-soft.co.jp

ニュース・ターミナル（トラック協会ニュース）

NEWS 2016.7.15–8.5

全ト協　9225事業所の申請を受理

申請件数が初めて9千件を突破

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、7月1日から14日まで地方貨物自動車運送適正化事業実施機関（各都道府県トラック協会）を窓口として、「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）の申請を受け付け、申請資格要件等をクリアした9225事業所の申請を受理した（平成28年熊本地震に係る特例措置の対象となる熊本県内の事業所を除く）。

このうち、新規申請は1863事業所（前年度比マイナス401事業所）と、前年度と比べて減少となった。更新申請は7362事業所（前年度比プラス1206事業所）で、これは前年度から4回目更新が始まったことや、今回の更新対象となる事業所数が多いことによるもの。

なお、更新申請の内訳は、初回更新申請（平成26年度新規申請で認定された事業所に係る更新申請）が2409事業所、2回目更新申請（平成25年度初回更新申請で認定された事業所に係る更新申請）が2179事業所、3回目更新申請（平成24年度2回目更新申請で認定された事業所に係る更新申請）が1283事業所、そして4回目更新申請（平成24年度3回目更新で認定された事業所に係る更新申請）が149事業所となっている。

全ト協では今後、評価基準に基づき申請書類の厳正な審査を行い、12月中旬に28年度「安全性優良事業所」を認定・公表する予定。

平成28年度「トラックの日」事業等について審議

第56回広報委員会

第56回広報委員会（小林和男委員長）が7月26日に開催された。

会議冒頭、小林委員長は「トラック運送業界の現状を踏まえ、人材確保対策や安全対策をはじめとした様々な取り組みについて、社会に対してPR活動を展開し、ご理解をいただかなくてはならない」とあいさつ。

議事では、平成28年度広報事業の進捗状況および28年度「トラックの日」事業の展開について報告・審議を行い、いずれも原案通り承認した。

第56回広報委員会（7月26日、全ト協）

荷主団体との意見交換会を開催

第42回生コンクリート輸送部会

7月22日、第42回生コンクリート輸送部会（舘勝宏部会長）が開催された。

冒頭、舘部会長が「生コン輸送業界では、運転者の高齢化による引退率に対して、若い人の補充率が全く追い付いていない。そんな中で、若い人たちに魅力ある職場だと感じてもらえるような賃金体系や環境、業務内容のアピール等を展開し、何とかこの状況を打開していきたい」とあいさつ。

議事では、平成27年度事業報告（案）および28年度事業計画（案）について審議し、いずれも原案通り承認された。

28年度の事業計画では、輸送効率の向上や環境負荷の低減に資する生コン車の積載量拡充についての施策検討など、全7項目の施策を推進していく。

なお、議事終了後、「生コンクリート業界の現状について」をテーマに、全国生コンクリート工業組合連合会／全国生コンクリート協同組合連合会との意見交換会が開催され、活発な議論が行われた。

第42回生コンクリート輸送部会（7月22日、全ト協）

経営課題改善や人材の確保・育成を推進

第37回食料品部会

7月28日、第37回食料品部会（伊澤進部会長）がホテル横浜ガーデンで開催され、平成27年度事業報告（案）および28年度事業計画（案）等について審議し、いずれも原案通り承認した。

27年度事業として、昨年9月2日付けで通知を発送し、第36回食料品部会（書面協議）を開催し、部会組織の強化を図るため、副部会長が選任されていない近畿ブロックから、丸久運輸㈱の横山郁芳代表取締役（和歌山県）を副部会長に追加選任するというもので、部会員23人から異議なく承認されたことを受け、同氏が新副部会長に就任したことが報告された。

28年度事業計画では、①食料品輸送に係る諸課題への対応について研修会を実施する。また、配送センターの視察等を実施し、経営課題の改善に取り組む②関係行政機関がトラックドライバーの人材確保対策として推進する取引環境の改善および長時間労働等労働条件の改善、準中型免許制度の導入、車両の大型化、中継輸送の導入促進等に対応し、トラックドライバーの確保、育成に取り組む――など全6項目の施策を策定した。

なお、議事終了後、神奈川大学経済学部の齊藤実教授が「トラック運送業における取引環境改善、長時間労働改善に向けた取り組み」をテーマに講演を行った。

また、翌7月29日には、研修会として、横浜低温流通㈱の東名ロジスティックセンターを見学した。

第37回食料品部会（7月28日、神奈川県横浜市）

交通事故の傾向と事例を公表

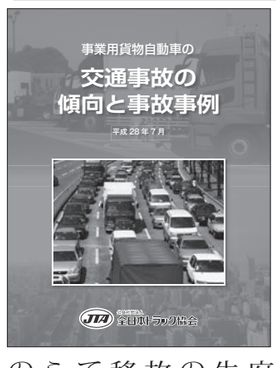
平成27年中の事業用貨物自動車による交通事故

全日本トラック協会はこのほど、平成27年中の「事業用貨物自動車の交通事故の傾向と事故事例」（写真）をまとめた。

同書では、全国における交通事故の統計データから、事業用貨物自動車の交通事故の全体傾向を統計・分析し、交通事故防止のための具体的対策に活用できるよう取りまとめられている。

第1章ではマクロ統計分析。付録として、都道府県別の事故発生状況や車籍別の死傷者数、事故発生状況の推移などをまとめており、今回から対自転車事故の分析を新たに追加している。

なお、同書は全ト協ホームページからダウンロードが可能。



全ト協行事予定（8月5日～8月31日）

▽8月22日
・第4回引越事業者優良認定制度運営委員会
▽8月28日
・第12回利用運送・積合部会

【おことわり】次号の「広報とらっく」は、9月1日号です。　広報室

法令○×クイズ　～徐行編～

❶ 道路外施設に入るために歩道を横切るとき、歩行者がいない場合は徐行して進行する。（○・×）

❷ 勾配の急な下り坂では徐行して進行する。（○・×）

❸ 歩行者等の側方通過時に安全な間隔がとれないときは徐行して進行する。（○・×）

❹ 優先道路を通行している場合を除いて、交通整理の行われていない左右の見通しのきかない交差点では徐行して進行する。（○・×）

❺ 横断歩道を歩行者が横断しようとしているときは徐行して進行する。（○・×）

（解答は11面）

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4回目は、㈱正洸運輸（岩手県久慈市）の大上美香さんに、岩手県のおすすめ情報をお聞きしました。

岩手県

▶第4回（7月15日放送）
海の幸を贅沢に使ったお吸い物　深いコクと磯の香りあふれる「磯汁」

Q 普段、建物の基礎や海の防潮堤などに使われるコンクリートの材料になる砕石を運んでいる大上さん、地元のおすすめスポットを教えてください。

大上さん：久慈駅の近くにある、ドラマ「あまちゃん」のロケでも使われた「喫茶モカ」です。タマゴサンドがとてもおいしいですよ！

Q 久慈市のおすすめグルメを教えてください。

大上さん：ウニ、アワビ、ホタテ…三陸の海の幸がたくさん入った「海女の磯汁」です。海の幸の味がギュッと詰まっています！

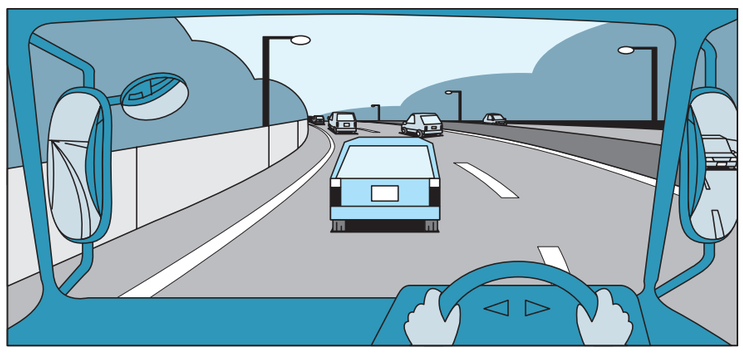
力強い磯の味と香りが自慢の「海女の磯汁」は缶詰でも販売されています。三陸観光のお土産としてもいいですね！

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78回〕「前方が渋滞している高速道路の走行」

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。

状況　あなたは高速道路を走行しています。カーブの先に渋滞で停止している車両が見えます。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・11面）

高校生向けトラック運送業界PRパンフレット『TRY! TRUCK!! TRANSPORT!!!』を作成

全日本トラック協会はこのほど、就職を検討している高校生などの学生に向けて、トラック運送業界の魅力や仕事内容などを紹介するパンフレット『TRY! TRUCK!! TRANSPORT!!!』を作成した。

同パンフレットでは、学生にトラック運送業界に対する理解を深めてもらうため、トラック輸送の重要性や安全対策のほか、「就職ガイド」として、来年3月に施行される準中型免許制度について分かりやすく解説。A4判ヨコ型、全12ページからなる構成で、現場で働く先輩トラックドライバーの姿や仕事内容、インターンシップ専用サイトなどについても豊富な写真を交えて紹介している。

全ト協では、全国自動車教育研究会に加盟する全国の自動車教育課程を有する高校96校を含む、就職率の高い全国の高校約2,300校に向けて個別に同パンフレットを配布し、周知を図る。

同パンフレットに関する問い合わせは、全ト協経営改善事業部（☎03・3354・1056）まで。

業界PRパンフを作成し高校新卒者の確保を促進

第7回経営改善・情報化委員会

第7回経営改善・情報化委員会（須藤弘三委員長）が7月15日に開催された。冒頭、須藤委員長が「今年度から開設した全日本トラック協会インターンシップ専用サイトには、現在119の事業者にご登録をいただいている。多くの若い力にトラック運送業界で活躍してもらえるよう取り組んでいきたい」とあいさつ。役員の変更については、鈴直商事㈱の鈴木健之社長（東京都）が副委員長に選任された。

議事では、平成28年度経営改善・情報化対策事業の進捗状況について審議し、全て原案通り承認した。

人材確保対策としては、①準中型免許の取得推進②高等学校へのPR活動促進③業界への啓発活動促進――を3本柱に据えるとともに、このほど高校生向けトラック運送業界PRパンフレット（別掲）を作成し、就職率の高い全国の高校等へ配布することを報告した。

各種セミナーについては、「生産性向上のための情報化支援セミナー」および「トラック運送事業者のための人材確保セミナー」を今年度も引き続き実施。「原価意識向上セミナー」については、「原価意識強化セミナー」と改称し、これまで行ってきた原価計算方法に関する研修に加え、生産性向上や取引先との交渉力強化に向けた内容を取り入れる。「基礎編」「実践編」「強化編」の3種類のカリキュラムを設け、開催地の希望に応じた研修内容を提供する。

また、物流経営士資格認定事業について、講座実施規程を改定。業界の発展に寄与するため、受講資格を緩和し、貨物自動車運送事業経営者以外にも、トラックディーラーや物流関連事業者、荷主企業の物流部門担当者等にも受講を認めることとした。

なお、議事に先立ち、日本PMIコンサルティング㈱の小坂真弘代表取締役社長が「インターンシップの受入等高校新卒者の人材確保について」をテーマに講話を行った。

第7回経営改善・情報化委員会（7月15日、全ト協）

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168回　「行列のできる」中小運送事業者

「うちはドライバーがほとんど辞めないが、『空きができたら採用してもらいたい』という順番待ちの予約が入っている」

ある地方の中小事業者と電話で話していたら、雑談の中でそんな話が出てきたので笑ってしまった。だが「この事業者ならあり得るな」と素直に受け止めた。これまで何度か訪問して取材をしているので、経営方針や業務内容などについての予備知識がある。その裏付けから、同社のドライバーと親しい他社のドライバーが、空きができたら働かせてもらいたいと「予約」しても不思議ではないと思った。

「行列のできる法律相談所」というテレビ番組がある（日テレ系）。また「行列のできる何々店」という表現もあるが、それに倣えば大げさかもしれないが「ドライバー応募者の行列ができる運送店」である。

7月1日号の当コラムで「実働10時間・週休2日・月給制」について書いた。「エリア共同配送」から「時間軸共同配送」への転換を図って、労働時間短縮と賃上げ、収益性向上を実現した事例だ。この事業者は首都圏なので、営業力は必要だがマーケットとしては恵まれている。だが、ここで紹介するのは地方の事業者で、保有車両数が20台（大型車8台、4㌧車12台）、ドライバー20人という規模である。小さな施設はあるが倉庫ではなく、一時保管や屋根付き荷捌き場的なものなので、事業内容としては運送業務が100%である。

それでも労働条件は高水準である。この事業者では「拘束時間が基本的に1日10時間を超えず、実労働時間は平均すると1日6時間程度」に過ぎない。しかし、賃金はずっと以前から完全月給制だ。基本的な配車は会社が行うが、例えば「どこの帰荷の集荷には誰が回れば効率的か」など、毎朝ドライバー同士が話し合って、その日の具体的な役割分担を自主的に決めている。全員がそろって一番早く仕事を終了できるようにするには、今日は誰がどのように働けば良いかを自分たちで考えているのだ。

このような経営の実現には、原資の確保が必要である。同社では収益性を向上させるため、5年ほど前から計画的に長距離輸送からの撤退を進めた。また近距離輸送でも、単純な貸切輸送ではなく、積合せやミルクランなど様々な輸送形態を導入している。その結果、売上高は約2億円だが、経常利益率は28%と高い（ただし無借金経営）。車両の代替サイクルは大型車7年、4㌧車5年で現金買取である。

このように立地条件や規模などに応じて工夫・努力をすれば経営転換は可能だ。しょせんレア・ケースと決めつけてはいけない。

ニュース・ターミナル（官公庁ニュース等）

NEWS 2016.7.15―8.5

国交省　適切な運行指示求める
海コントレーラ事故で報告書

国土交通省は8月2日、事業用自動車事故調査委員会の調査報告書2件を公表した。

このうち1件は、一昨年12月23日に東京都葛飾区内の首都高速で発生したトレーラ事故。トラクタ・コンテナセミトレーラが国際海上コンテナを積載して走行中、左カーブを曲がり切れずに、道路右側の側壁に倒れ込みながら衝突したもの。

この事故により、トレーラの運転者が死亡したほか、一般道を走行していた小型トラックの運転者が、落下物の巻き添えにより軽傷を負った。

事故原因は、トレーラ運転者が十分な減速を行わないままハンドル操作を行ったためで、事業者は、コンテナ内の積載物の積載状況や固縛状態の情報を入手できておらず、運転者も把握していなかった。

また、運転者は、トレーラの運転特性に対する認識が不足していた可能性や、疲労が蓄積した状態で運転していた可能性が考えられるとしている。

同報告書では、「国際海上コンテナの陸上における安全輸送マニュアル」を活用し、運転者の実践的教育に取り組むよう促した。

警察庁　死者2000人台に
去年より8日遅く

警察庁は7月28日、今年に入ってからの交通事故死者数が2000人台になったと発表した。

7月19日の死者数が10人となり、今年の年累計死者数は2004人となった。2000人台となるのは昨年より8日遅く、日付別統計が残っている昭和45年以降、最も遅いペース。

7月19日現在の累計死者数2004人は、前年同期比4・2%減、同88人少ない。

累計死者数の前年比増減が大きい都道府県をみると、長野県が42人増で最も増加数が大きく、次いで徳島県の20人増、茨城県の13人増など。

一方、減少数が大きいのは、34人減の大阪府を……はじめ、京都府と神奈川県がいずれも20人減などとなっている。

政府　防災体制整備を呼びかけ
「防災週間」「津波防災の日」に向け

政府中央防災会議（会長・安倍晋三内閣総理大臣）では、平成28年度「防災週間」および「津波防災の日」を迎えるにあたり、相応しい各種行事等を実施し、防災意識の高揚、防災知識の普及および防災体制の整備を行うよう呼びかけている。

我が国では、昨年度は5月に口永良部島噴火、9月には関東・東北豪雨などが発生。また今年4月には平成28年熊本地震等が発生するなど、多くの災害に見舞われている。こうした災害への備えを充実強化することで被害の軽減に資するため、「防災週間」と「津波防災の日」を設定し、取り組みを推進している。

「防災週間」に関する取り組み実施期間は、8月30日～9月5日。また、「津波防災の日」に関する取り組み実施期間は、「津波防災の日（11月5日）」を中心とした期間（主に、10月29日～11月6日までの9日間）。事業者においては、様々な災害の発生時において取るべき行動の確認や、非常用持出品の準備、食料等の備蓄等のほか、事業継続計画（BCP）策定などが求められる。

◇「準中型免許Q&A」パンフを制作
全ト協HPで公開中

全日本トラック協会では、準中型免許制度についての解説とQ&Aをまとめた「知っておきたい準中型免許Q&A」（A4判8頁）を作成し、全ト協ホームページに掲載中で、ダウンロードも可能である。パンフレットの内容とQ&A（4面に全文掲載）を紹介する。

改正SOLAS条約
適確な履行を確認

国土交通省は7月28日、国際海上輸出コンテナ総重量の検証を義務付けた改正SOLAS条約が、適確に履行されていることを確認したと発表した。

改正条約では、届出または登録を行った者が確定したコンテナ総重量（VGM）情報と確定者の署名がない場合は船積みできない制度となっており、7月1日から発効している。

同省が国内状況について調査した結果、主要ターミナルで問題は生じておらず、荷送人等側から船社やターミナルに対し、コンテナ総重量情報が適切に伝達されているという。

海外での積み替え（トランシップ）等において、当事国・関係者から、国際条約で要求されているVGMに加え、追加的な情報を求められることもあるとの情報が、同省に寄せられている。このため同省では、VGM情報の提供に際して、船会社から発出されるインストラクション（船積み指図書）を考慮する必要がある、としている。

特車ゴールド再開
システム不具合解消

国土交通省は7月28日、特殊車両通行許可審査を簡素化する特車ゴールドで、通行条件の算定結果出力の際に、他の申請者の申請書が同時に出力されるという不具合を解消し、システムを再開した。

簡素化制度利用登録者全てに誤出力の有無を確認した結果、48社の申請書が誤出力されていたことが確認され、これらの企業に対しては、データの消去を行うとともに、誤出力されていた企業に謝罪した。

同システムについては、誤出力が確認されたため、7月6日から出力を停止していたが、プログラムミスが原因だったことが判明したため、この改修作業を進め、28日午前1時にシステムを再開した。

宅配便2年ぶり増
通販需要拡大で

国土交通省は7月22日、平成27年度の宅配便取扱個数が前年度比3・6%増の37億4493万個になり、2年ぶりに増加したと発表した。

このうち、トラック運送によるものは37億447万個、前年度比3・8%増となり、航空等利用運送は4047万個、同7・4%減となった。

トラックによる宅配便取扱個数は、これまでと同様にインターネットを利用した各種通信販売サービスの需要拡大や、各社の営業努力による新規需要開拓などにより前年度を上回った事業者もいたことから、前年度の減少から増加に転じた。

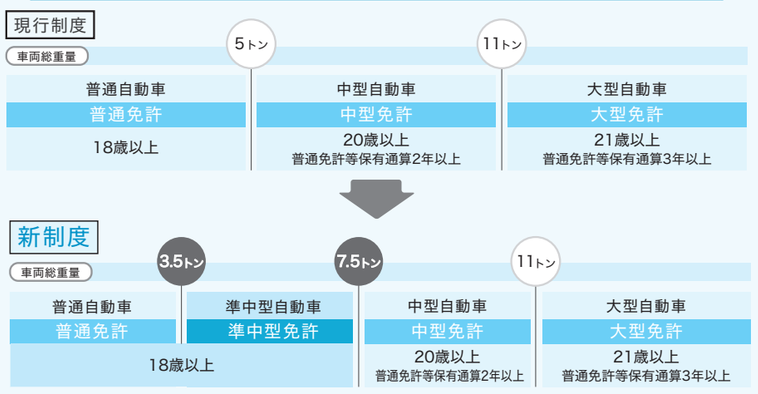
便名ごとのシェアをみると、上位5便で全体の99・8%を占め、上位3便で92・9%を占めた。

一方、27年度のメール便取扱冊数は、52億6394万冊で、前年度より3・7%減少した。シェアは、上位2便で96・4%を占めている。

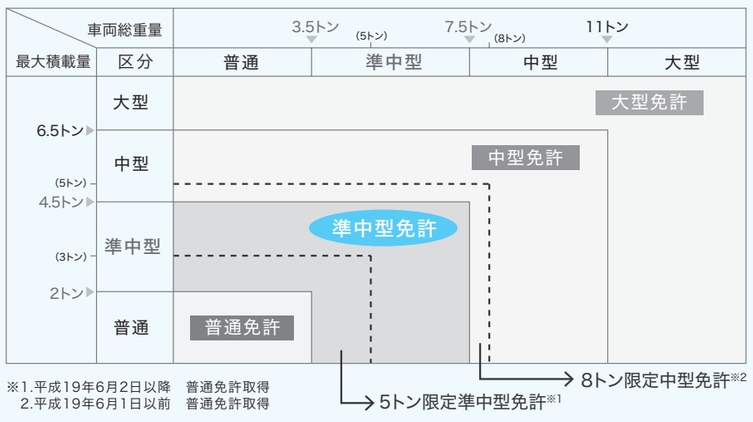
平成29年3月12日からトラックの免許が大きく変わります。

準中型免許制度について

新たなトラックの免許



【新たな免許区分による車両総重量と最大積載量】



準中型免許を取得するためには

現行制度の普通免許を保有する人（平成19年6月2日以降、平成29年3月11日までに普通免許を取得）

◉ 限定解除により準中型免許を取得

現行制度の普通免許は、新制度では自動的に「5トン限定準中型免許」とみなされます。
この5トン限定を解除して車両総重量7.5トン未満のトラックを運転するためには、次のいずれかの方法があります。

● 指定自動車教習所を卒業（技能教習4時限）　または　● 運転免許試験場で限定解除審査に合格

※AT限定普通免許は別途AT限定解除が必要

新制度で初めて免許を取得する人

◉ 最初から準中型免許を取得する場合

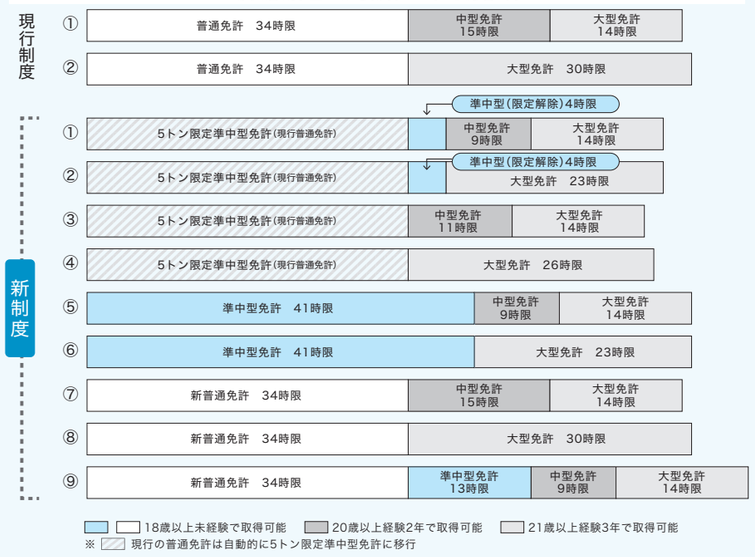
● 指定自動車教習所を卒業（技能教習41時限／学科教習27時限）→ ● 運転免許試験場で学科試験および適性試験に合格

◉ 準中型免許を普通免許（MT）取得後に取得する場合（段階取得）

普通免許を取得
● 指定自動車教習所を卒業（技能教習34時限／学科教習26時限）
↓
● 運転免許試験場で学科試験および適性試験に合格

準中型免許を取得
● 指定自動車教習所を卒業（技能教習13時限／学科教習1時限）
↓
● 運転免許試験場で適性試験に合格

技能教習時限数の新旧比較



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63回「タイヤ側面に刻印された『HW-J』って、どんな意味？」

個人でトラックを所有する人が自身の車両を新品のトラック用タイヤに入れ替える場合、そのタイヤに適した運転方法や、最初に行う位置交換のタイミングなど、そのタイヤを長持ちさせるための取り扱い方を確認されることが多いです。中には、タイヤの側面まで観察し、そこに記された「文字」や「数字」を見ながら、ゲーム感覚のように意味を解き明かそうとする人もいます。

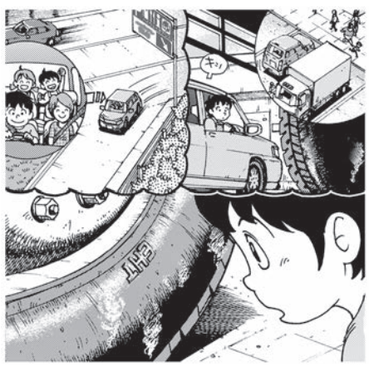
タイヤの製造時期が分かる「セリアル（末尾4ケタ）」や、生産国を表す「made in ◎◎（※国内製はJapan）」のチェックから、全天候タイプを示す「SNOW」や「M+S（Mud&Snow）」の有無まで分かる人が増えました。

これらの記号を判別できるだけでもかなりの「タイヤ通」です。ところがもっと認識を深めようとする人は、タイヤ作業の従事者でもなかなか気付かない「HW-J」という小さな文字まで見つけ、「タイヤ側面の『HW-J』のHWって、HIGH WAYのことかな？」と読み当てる人まで出てきました。

実はその通りで「HW-J」という記号は、高速道路（HIGH WAY）の走行に適したトラック用タイヤの略称です。正確には「HIGH WAY（TREAD）-JAPAN」と呼ばれ、「TREAD」がタイヤ接地面のデザインを意味することから、高速走行をしてもタイヤの発熱量が少ない「浅溝タイプ」のトラック用タイヤを指します。

トラック用タイヤの品種でいうと「リブタイヤ（縦溝）」に該当し、大型のトラック用タイヤを例に取れば、新品時の溝の深さが13～15ミリメートルあるものは全て「HW-J」の刻印が入ります（小型・普通車それぞれに基準があります）。

新品時のタイヤ溝が浅ければ、走行中に発生する「ゴムの揺れ」が少なくてすみます。また、揺れによって生じるタイヤの発熱も抑えることが可能なので、長時間の高速走行にも強く、同時にタイヤの省燃費性能も良いです。ただ、タイヤの溝が浅いため、ブレーキ・発進が多い使用形態だとタイヤの摩耗寿命（走行できる距離）は著しく短くなり、また降雪路面の上ではまったく機能しないため、そこで「HW-J」より溝深さが1ランク深い「HT（HEAVY TREAD）」のタイヤが登場しました。これは大型トラック用で、新品時の溝の深さが16～18ミリメートルあるものは全て一般溝タイプを意味する「HT」に区分され、トラック用の品種であれば「全天候タイヤ（通称ミックスタイプ）」がこれに該当します。



さらに、もう1ランク上のタイヤも存在します。それは「EHT（EXTRA HEAVY TREAD）」というもので、トラック用タイヤの中で最も溝が深い「深溝タイプ」のタイヤです。ただしこのタイヤには大きな注意点があり、側面に「EHT」と刻印されたものは、構造的にタイヤの発熱量が高いため、夏場の高速走行には不適合なタイヤとされています。

「スタッドレスタイヤ」もこれに含まれるので、夏場の高速道路において履きつぶし走行をする場合は、速度を抑えるのはもちろんのこと、数時間おきにタイヤを休ませる必要があります。

陸上貨物運送事業労働災害防止協会（陸災防）では、このたびフォークリフト荷役技能検定認定1級制度を新設した。

全国フォークリフト運転競技大会（全国大会）出場者のうち、一定の成績を修めた者について制度対象と認定。第30回（平成27年度）大会までの全国大会に出場した制度対象者は、申請を行うことで1級合格証が交付される。また、第31回（28年度）以降については、条件を満たせば1級実技試験合格者と認定され、学科試験を受験し合格すると1級合格者として合格証が交付される。なお、同制度の詳細は陸災防ホームページを参照のこと。

併せて、陸災防では、平成28年度第2回フォークリフト荷役技能検定2級試験を10月26日㈬に全国13か所で実施する（一部別の日に実技試験を行う会場あり）。詳細は陸災防ホームページを参照のこと。

フォークリフト荷役技能検定認定1級制度導入
陸災防

ここまで来た――天然ガストラック新時代

第29回『天然ガス自動車のコストダウンについて』
～天然ガス自動車に搭載する燃料容器におけるJFEコンテイナーの取り組み～

JFEコンテイナー㈱ 高圧ガス容器事業部技監　高野 俊夫

前報では、天然ガス自動車（NGV）のコストダウンについて、NGVの燃料容器の規制緩和として国連規格（UNR110）の日本への導入効果が高いことを示し、具体的には、20年寿命容器の製作およびEマークが刻印された海外容器の導入について解説した。

本稿では、JFEコンテイナー㈱の取り組みとして、燃料容器の15年問題への提案と20年容器の先取り実施について報告する。

1 燃料容器の15年問題

燃料容器は、容器製造時の容器検査から15年を超えて使用できない。図1は、初度登録からの残存率を示す。＋印は貨物車全般、◆印はNGVの残存率を示す。初度登録から14年の段階で、約30%のNGVが運行されている。初度登録から15年を経過してもNGVの継続運行を希望する場合、費用が高価であることから、新品容器への載せ替えを断念してNGVからの離脱を選択せざるを得ない事業者が相次いだ。

2 載せ替え容器の提案

JFEコンテイナーは、高圧ガス容器の製造、販売会社として、2000年頃から、海外のNGV市場にて大量に普及している高圧容器の日本導入を開始。また、逆に海外で技術指導を行い、近年においては信頼性が高く、安価な容器を導入することに成功した。さらに、複数の改造会社と連携して、載せ替えを希望する需要家の発掘を行い、安価な載せ替え費用を提案した。

図2に各初度登録台数の推移を示す。2001年度に初度登録された車両（約900台）を継続運行する場合は、昨年度、載せ替えが必要であったが、その1割（約90台）に相当する容器を提供することとなった。対応車両は運送用トラック、塵芥車が大半を占め、レントゲン検診車などの特殊車両も含まれている。当面、載せ替え対象の車両は増大すると予想している。複数のトラックメーカーとの連携も開始した。

3 20年寿命容器の可能性

貨物車全般の残存率（図1、＋印）から、20年容器の運用は、NGVの延命に効果があるものと期待している。

4 20年容器の提案

JFEコンテイナーは、UNR110導入に先行して、独自で容器の優れた疲労特性を安定的に発揮させる製造技術開発を行い、2016年4月に「20年容器」のKHK（高圧ガス保安協会）特認を取得した。第1号の容器は、販売中の天然ガストラックの燃料容器の代表的な仕様と合致させている。今後適宜、ラインナップを充実する予定である。

運送会社へのヒアリング調査を行ったところ、NGVの保守技術が向上したことにより、トラックの寿命は18年程度に延命されていることが分かった。20年認証容器が導入されれば車両寿命に見合うものとなる。車検と容器再検査のタイミングも合わせることができる。

今後もNGV普及の一翼を担えるよう鋭意取り組んでいく予定である。

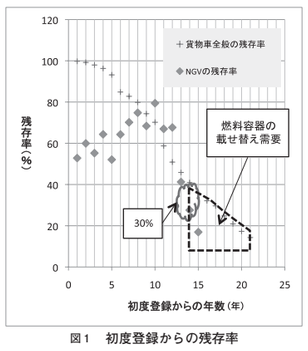


図1　初度登録からの残存率

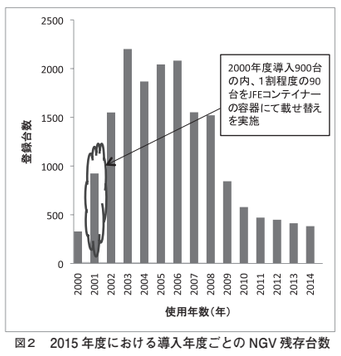


図2　2015年度における導入年度ごとのNGV残存台数

知っておきたい 準中型免許 Q&A

（3面に関連）

ポイント！
- 車両総重量 3.5 トン以上 7.5 トン未満のトラックが対象
- 基礎的免許として 18 歳で普通免許がなくても取得が可能
- 免許取得時の技能教習は普通免許より７時限プラス
- 現行普通免許保有者は自動的に「5 トン限定準中型免許」に移行
- 「5 トン限定準中型免許」の限定解除教習は４時限
- 平成 29 年３月 12 日からスタート

Q１ 準中型免許とはどのような免許ですか?

これまでの普通免許と2年以上の運転経験を要する中型免許の間に、新たに設けられたトラックの免許区分です。車両総重量 3.5トン以上 7.5トン未満のトラックが該当し、基礎的免許の一つとして、18歳から、普通免許の保有を必要とせずに直接取得できるのが大きな特徴です。

Q２ 中型免許にはどのような問題があったのでしょうか?

平成19年に中型免許制度が導入された際に、普通免許で運転できるトラックは車両総重量5トン未満と定められました。一方、輸送品質向上や荷役作業の省力化のために、保冷設備やパワーゲートなどの省力設備を装備した車両が増え、2トントラックでも車両総重量が5トンを超えるものが多くなりました。このため、こうした小型トラックを運転するためには中型免許が必要となりますが、年齢や運転経験を要件とする中型免許のハードルは高く、高校新卒者などの若いドライバーが働く際の障害となっていました。

Q３ 準中型免許はどのようなプロセスを経て決められたのでしょうか?

平成25年9月に「貨物自動車に係る運転免許制度の在り方に関する有識者検討会」（以下・検討会）が設置され、さまざまな観点から検討が行われました。検討会では、高卒者等若年層の就業問題やトラック輸送の労働力確保の観点において、全国高等学校長協会や全日本トラック協会のヒアリングが実施されたほか、交通事故被害者遺族の方の意見も聴取されました。

さらに、車両重量等に対応して必要とされる運転技能をはじめ、諸外国の貨物自動車運転免許制度の動向等の把握とともに、より安全で、かつ国内の実態に則した運転免許制度の在り方などについて、多様な観点で議論が進められました。

こうした結果、「社会的なコンセンサスの形成」を重視しつつ、運転経験年数を問わずに、車両総重量 3.5トン以上 7.5 未満の集配用の小型トラックなどの運転を可能とする新たな免許区分を導入することが適当とされ、これを基に平成27年6月には道路交通法が改正され、準中型免許が新設されることになりました。

Q４ なぜ車両総重量が 7.5 トンになったのですか?

EU の免許制度を参考としたことや、車両総重量が 7.5トンを超えると、死亡事故率が際立って高くなることが大きな問題となりました。

実際、エアブレーキや後写鏡などの車の構造が大きく変わることで運転感覚も異なり、相応する高い運転技能が求められます。トラックメーカーもラインナップの名称を変えるなど、車両総重量 7.5トンは車格が変わる大きな分岐点といえます。

Q５ 準中型自動車の最大積載量と車両総重量の関係はどうなっていますか?

準中型自動車の最大積載量は内閣府令で2トン以上 4.5トン未満と決められています。

なお、最大積載量がこの範囲にあっても、車両総重量が 7.5トン以上になる場合は中型免許などが必要です。同様に、最大積載量が2トン未満であっても、車両総重量が 3.5トン以上になる場合は準中型免許などが必要です。

Q６ 初めての運転免許は、普通免許より準中型免許を取得すべきでしょうか?

準中型免許の教習を行っている各都道府県公安委員会指定の自動車教習所を卒業し、さらに、運転免許試験場で学科および適性試験に合格することで、普通免許と同じ18歳から、免許の保有を必要とせず準中型免許を取得できます。

指定自動車教習所の教習時限は、技能教習が41時限、学科教習が27時限と、普通免許より技能教習が7時限、学科教習が1時限それぞれ増えることになります。

なお、1時限の教習費用を5～6千円とすると、普通免許に比べて4万円前後の費用が必要となる見通しです。

準中型免許は普通免許と同じ年齢から車両総重量 7.5トン未満のトラックを運転できる「生涯の有益なライセンス」として、普通免許より高い付加価値を見出すことができます。初めて免許を取得する若い人は、可能な限り、準中型免許を取得することが得策と言えます。

Q７ 今年（平成28年）18歳になるのですがなにか注意することはありますか?

準中型免許の新設に伴う改正道交法は、平成29年3月12日に施行されます。このため、まだ運転免許を持っていない方は、来年の施行前までに普通免許を取得すれば車両総重量5トン未満のトラックを運転することができます。また、その後に準中型免許や中・大型免許に移行する際も、教習時間が短くて済むなどのメリットがあります。このため、まずは現行制度による普通免許の取得を強くお勧めします。

Q８ 今までの普通免許はどうなりますか?

平成19年6月以降の普通免許は、自動的に5トン限定の準中型免許とみなされ、これまで通り、車両総重量5トン未満のトラックの運転が可能です。さらに、運転免許試験場で限定解除審査に合格するか、指定自動車教習所で4時限の技能教習を受けて技能審査に合格すれば、7.5トン未満のトラックが運転できるようになります。

また、5トン限定準中型免許を保有する人が中型免許を取得する場合の指定自動車教習所における教習時限は11時限に、また、大型免許を取得する場合は26時限になり、これまでよりそれぞれ4時限短くなります。

この世代に属する普通免許保有者は、男女を含めて1千万人以上とされますので、今後のトラック運送業界にとって、人材確保の大きなターゲット層に該当します。

Q９ 準中型免許に係る適性試験（適性検査）はどうなりますか?

準中型免許の適性試験及び適性検査は、視力、深視力、聴力及び運動能力について、現行の中型免許、大型免許と同じ合格基準により行われます。

なお、5トン限定準中型免許の適性試験等については、視力、聴力及び運動能力について、現行の普通免許と同じ合格基準により行われる旨の経過措置が設けられています。

一方、5トン限定準中型免許の限定解除審査の手続きにおいては、自動車の運転に必要な適性検査はありませんが、5トン限定を解除した方は、次回の更新時に深視力を含む準中型免許に係る適性検査を受けることとなり、当該適性検査において基準に満たない場合は、準中型免許を更新することはできず、普通免許を受けることとなり車両総重量 3.5トンまでの自動車しか運転できなくなります。

Q10 準中型免許でも、取得後1年間は初心者マーク（初心運転者標識）が必要ですか?

運転経験がない準中型免許取得者は、免許取得後1年未満において準中型自動車を運転する場合には、初心者マークの表示義務の対象となります。ただし、準中型免許取得者が普通自動車を運転する場合は表示義務の対象とはなっていません。

また、初心者マークを付けた普通自動車に対しては、側方への幅寄せ、または追突防止に必要な車間距離保持のために進路変更をしてはならないことになっていますが、初心者マークを付けた準中型自動車はこのような保護義務の対象になりません。

Q11 準中型免許の反則金などはどのようになりますか?

準中型免許の反則金や放置違反金は、普通自動車より車格が大きいものとして区分され、大型自動車等と同額とされています。

Q12 「8トン限定中型免許」を持っているのですが、何か影響がありますか?

特に影響はありません。平成19年6月1日以前に普通免許を取得し、現在「8トン限定中型免許」を保有する方は、これまでと同様に車両総重量8トン未満の車を運転できます。

Q13 ドライバーの求人・採用にあたって注意することは?

今後のトラックドライバーの採用にあたっては、基本的な運転免許の資格要件として、「準中型免許以上」とする必要があるでしょう。また、「5トン限定準中型免許（現行普通免許）」についても、運転できる車両が限られるため、採用前後において所要の方法で限定解除することが望まれます。

このため、採用面接時においては、必要とする免許について応募者に正確に伝え、保有また保有を予定する免許の種類を明確にしておく必要があります。

Q14 欧米の職業ドライバーには、自動車運転免許のほかに資格が必要だときますが?

EU では、トラックドライバーとして働くために、自動車運転免許に加えて職業運転者証明（CPC）が必要です。アメリカでも、自動車運転免許のほかに、車両重量に応じた商業用自動車運転免許（CDL）が必要です。 いずれも、プロドライバーとしての高い技能や知識が求められています。

Q15 国土交通省と全日本トラック協会との連携による総合安全対策とはどのようなものでしょうか

有識者検討会のなかで、新たな免許が18歳以上で運転経験を問わずに取得できることから、更なる安全対策の充実を図り、事故抑制に繋がるソフト・ハードの両面から、関係者が連携して総合安全対策を講じていくことが求められました。

このため、国土交通省と全日本トラック協会の連名による総合安全対策が打ち出され、交通事故実態を踏まえた機動的な対策として、都道府県単位の死亡事故発生率削減の目標を定めたほか、被害軽減ブレーキの装備拡大、デジタコやドラレコの普及拡大などのハード対策が打ち立てられました。

また、初任運転者等に対する教育を充実させるため、初任運転者への指導時間をこれまでの「6時間以上」から「35時間以上」とすることなどを盛り込んだ「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」（平成13年国土交通省告示第1366号）が改正されたほか、さまざまな教育ツールの開発なども実施されることになりました。

都道府県トラック協会

【役員名簿一覧】

平成28年7月31日現在（敬称略）

（公社）北海道トラック協会

▽会員事業者数（2,766社・3月31日現在）
〒064-0809　札幌市中央区南9条西1-1-10
TEL 011・531・2215　FAX 011・521・5810

会長
伊藤　昭人
㈱シズナイロゴス
取締役会長

副会長
奈良　幹男　月寒運輸㈱　代表取締役社長
東谷　武彦　ハクセン貨物運送㈱　代表取締役社長
窪田明規夫　旭川通運㈱　代表取締役社長
沢本　輝之　㈱北海運輸　代表取締役会長
北原　啓道　栄光運輸㈱　取締役会長
福原　裕二　湧別小型運送㈱　代表取締役社長
青山　陽一　日本通運㈱　執行役員
北海道ブロック地域総括兼札幌支店長

副会長代行
成田　俊彦　室蘭海陸通運㈱　代表取締役社長

専務理事　北村　洋
常務理事　鎌倉　壽一　西原　英二

（公社）青森県トラック協会

▽会員事業者数（670社・3月31日現在）
〒030-0111　青森市大字荒川字品川111-3
TEL 017・729・2000　FAX 017・729・2266

会長
木村　英敬
三協運輸㈱
代表取締役

副会長
盛　剛　盛運輸㈱　代表取締役会長
及川　和彦　日本通運㈱　青森支店長
大沢　賢一　八戸通運㈱　取締役部長
三上　正喜　㈲中央貨物　代表取締役
中村　健　中長運送㈱　代表取締役

専務理事　三浦　政光

（公社）岩手県トラック協会

▽会員事業者数（622社・7月15日現在）
〒020-0891　紫波郡矢巾町流通センター南2-9-1
TEL 019・637・2171　FAX 019・638・5010

会長
髙橋　嘉信
岩手雪運㈱
代表取締役社長

副会長
藤村　秀一　北上運輸㈱　代表取締役社長
小野寺正太郎　八ツ星運輸㈱　代表取締役社長
中平　賢正　十久輸送㈲　代表取締役社長
庄子　清信　岩手庄子運送㈱　代表取締役社長

専務理事　佐藤　耕造
常務理事　佐々木隆之

（公社）宮城県トラック協会

▽会員事業者数（1,191社・7月1日現在）
〒984-0015　仙台市若林区卸町5-8-3
TEL 022・238・2721　FAX 022・238・4336

会長
須藤　弘三
カネフジ運輸㈱
代表取締役

副会長
庄子　清一　㈱庄子運送　代表取締役
千葉　孝男　古川貨物㈱　代表取締役
菊地　徹　仙台運送㈱　代表取締役
鹿野　敏　㈱志波姫運輸　代表取締役

専務理事　吉田　雄三
常務理事　髙橋　泰治

（公社）秋田県トラック協会

▽会員事業者数（402社・7月1日現在）
〒011-0904　秋田市寺内蛭根1-15-20
TEL 018・863・5331　FAX 018・863・7354

会長
赤上　信弥
㈱秋田市場運送
代表取締役

副会長
近藤　哲泰　六郷小型貨物自動車運送㈱　代表取締役
佐藤　邦治　丸佐運送㈾　代表社員
安達　慎司　日本通運㈱　秋田支店長
三浦　征善　秋印㈱　代表取締役

専務理事　三杉　孝昌

（公社）山形県トラック協会

▽会員事業者数（392社・6月17日現在）
〒990-0071　山形市流通センター4-1-20
TEL 023・633・2332　FAX 023・633・0989

会長
加川　操一
東北第一物流㈱
代表取締役社長

副会長
酒井　道広　日本通運㈱　山形支店長
熊澤　貞二　ベア・ロジコ㈱　代表取締役会長
小松　洋一　㈱小松商事　代表取締役

専務理事　奥山　公吉
常務理事　石黒　光弘

（公社）福島県トラック協会

▽会員事業者数（883社・7月1日現在）
〒960-0231　福島市飯坂町平野字若狭小屋32
TEL 024・558・7755　FAX 024・558・7731

会長
渡邉　泰夫
會津通運㈱
代表取締役社長

副会長
石近　八郎　マクサム通運㈱　代表取締役社長
西條　久義　日本通運㈱　郡山支店長
加治　雄司　磐城通運㈱　常務取締役

専務理事　荒川　孝一

（一社）茨城県トラック協会

▽会員事業者数（1,488社・5月26日現在）
〒310-0851　水戸市千波町字千波山2472-5
TEL 029・243・1422　FAX 029・243・5936

会長
小林　幹愛
五光物流㈱
代表取締役会長

副会長
斉藤　一恵　斉藤運輸倉庫㈲　取締役会長
安達　實　関東総業㈱　代表取締役会長
熊谷　寛靜　行方運送㈱　取締役会長
横須賀志郎　東水運輸㈱　取締役会長
宮内　博夫　ミヤウチ物流システム㈱　代表取締役会長

専務理事　田所　憲司
常務理事　大貫　仁

（一社）栃木県トラック協会

▽会員事業者数（801社・6月21日現在）
〒321-0169　宇都宮市八千代1-5-12
TEL 028・658・2515　FAX 028・658・6929

会長
笠原　秀人
笠原運送㈱
取締役会長

副会長
吉高神健司　㈲野中運送店　代表取締役
峰岸　文夫　㈱共同陸運　代表取締役
山中　繁生　東弘陸運㈲　取締役
馬場登志夫　㈱折一　取締役

専務理事　松本　保夫
常務理事　近藤　基了

（一社）群馬県トラック協会

▽会員事業者数（926社・7月6日現在）
〒379-2194　前橋市野中町595
TEL 027・261・0244　FAX 027・261・7576

会長
武井　宏
㈱ボルテックス
セイグン
代表取締役社長

副会長
川島　満男　㈱三蔵　代表取締役社長
原　邦昭　㈱グローバル　代表取締役社長
佐藤今朝司　㈱群馬グリーン配送　代表取締役社長
藤野　隆司　㈱太陽運輸　代表取締役社長
松原二三男　㈲美松運送　代表取締役社長

専務理事　石井　雅博
常務理事　和佐田文男
都丸　典幸

（一社）埼玉県トラック協会

▽会員事業者数（2,230社・6月22日現在）
〒330-8506　さいたま市大宮区北袋町1-299-3
TEL 048・645・2771　FAX 048・644・8080

会長
鳥居　伸雄
西武通運㈱
代表取締役社長

副会長
宮本　秀洋　㈱宮本陸運　代表取締役
桶本　毅　桶本興業㈱　代表取締役
川島　満　㈱啓和運輸　代表取締役
小宮　俊光　㈱あかとき物流　代表取締役

専務理事　矢田　淑雄
常務理事　平野　利生

（一社）千葉県トラック協会

▽会員事業者数（1,822社・3月31日現在）
〒261-0002　千葉市美浜区新港212-10
TEL 043・247・1131　FAX 043・246・7372

会長
角田　正一
角田運送㈱
代表取締役

副会長
大里　忠弘　銚子通運㈱　代表取締役
中村　隆則　南総通運㈱　代表取締役
池田　和彦　㈱池田自動車運輸　代表取締役社長
植森　彰　日本通運㈱　千葉支店長
齋藤　政雄　㈱太平洋エクスプレス　代表取締役
根岸　俊夫　根岸運輸㈱　代表取締役

専務理事　西川　茂雄
常務理事　髙安　茂

（一社）東京都トラック協会

▽会員事業者数（3,345社、特別会員2団体・6月30日現在）
〒160-0004　新宿区四谷3-1-8
TEL 03・3359・6251　FAX 03・3359・4695

会長
千原　武美
西多摩運送㈱
代表取締役会長

副会長
江森　東　江商運輸㈱　代表取締役
鈴木　一末　七福運送㈱　取締役会長
星　信久　星運輸㈱　代表取締役
竹ノ内　実　㈱タケウチ　代表取締役社長
藤倉　泰徳　㈱藤倉運輸　代表取締役社長
佐久間恒好　㈱商運サービス　代表取締役
鈴木　健之　鈴直商事㈱　代表取締役
岸澤　武春　岸澤運輸㈱　代表取締役社長
佐藤　雄平　トーヨーエキスプレス㈱　代表取締役
田中　敏之　新聞輸送㈱　代表取締役社長
原　玲子　日本興運㈱　代表取締役社長

専務理事　安藤　明
常務理事　山﨑　正　店橋　茂　西澤　康雄

（一社）神奈川県トラック協会

▽会員事業者数（2,263社・6月10日現在）
〒222-8510　横浜市港北区新横浜2-11-1
TEL 045・471・5511　FAX 045・471・9055

会長
吉田　修一
㈱相模運輸
代表取締役社長

副会長
藤木　幸二　藤木陸運㈱　代表取締役社長
髙橋　浩治　川崎運送㈱　取締役社長
梅沢　利雄　梅沢企業㈱　代表取締役会長
三原　輝美　㈲三原運輸商事　代表取締役
大竹　浩　丸進興業運輸㈱　代表取締役
金谷　智司　㈱金谷商運　代表取締役

専務理事　石橋　廣
常務理事　神志那　学
寺崎　慎一

（一社）山梨県トラック協会

▽会員事業者数（348社・6月30日現在）
〒406-0034　笛吹市石和町唐柏1000-7
TEL 055・262・5561　FAX 055・263・2036

会長
坂本　政彦
㈱坂本建運
代表取締役社長

副会長
坂本　幸晴　㈱高根運送　代表取締役社長
早川　孝雄　㈲早川運輸　代表取締役社長
町田　昌義　㈲町田運輸　代表取締役社長
吉金　康成　日本通運㈱　山梨支店長

専務理事　中村　勇
常務理事　佐藤　真

（公社）新潟県トラック協会

▽会員事業者数（815社・6月1日現在）
〒950-0965　新潟市中央区新光町6-4
TEL 025・285・1717　FAX 025・285・8455

会長
小林　和男
中越運送㈱
代表取締役社長

副会長
山田　博義　新潟運輸㈱　代表取締役社長
髙橋　浩　日本通運㈱　新潟支店長
市村　輝男　長岡トラック㈱　代表取締役社長

専務理事　浅間　博
常務理事　齊藤　克明

（公社）長野県トラック協会

▽会員事業者数（556社・6月10日現在）
〒381-8556　長野市南長池710-3
TEL 026・254・5151　FAX 026・254・5155

会長
岩下　勝美
アート梱包運輸㈱
代表取締役会長

副会長
小池　長　上伊那貨物自動車㈱　代表取締役社長
中野　成人　丸中運送㈱　代表取締役社長
加藤　憲治　日本通運㈱　長野支店長

専務理事　番場　千秋
常務理事　細萱　春氣

（一社）富山県トラック協会

▽会員事業者数（583社・3月31日現在）
〒939-2708　富山市婦中町島本郷1-5
TEL 076・495・8800　FAX 076・495・1600

会長
綿貫　勝介
トナミ運輸㈱
代表取締役社長

副会長
岩崎　孝　パイオニア建設㈱　代表取締役会長
小杉　紘平　魚津運輸㈱　代表取締役会長
勝山　功　三和運輸㈱　取締役相談役
安武　聡　日本通運㈱　富山支店長

専務理事　稲土　英博

（一社）石川県トラック協会

▽会員事業者数（623社・7月1日現在）
〒920-0226　金沢市粟崎町4-84-10
TEL 076・239・2511　FAX 076・239・2287

会長
谷本　義治
大聖寺運輸㈱
代表取締役社長

副会長
田内満喜夫　㈱田内運輸　取締役会長
久安　常信　久安重機運輸㈱　代表取締役
山田　秀一　北陸貨物運輸㈱　代表取締役

専務理事　北村　誠

（一社）福井県トラック協会

▽会員事業者数（488社・7月3日現在）
〒918-8115　福井市別所町第17号18-1
TEL 0776・34・1713　FAX 0776・34・2136

会長
清水　則明
福井貨物自動車㈱
代表取締役社長

副会長
中川　信　㈱ナカガワ　代表取締役会長
有馬　茂人　敦賀海陸運輸㈱　取締役副社長
向　幹郎　織田運送㈱　代表取締役会長

専務理事　中山　武

（一社）岐阜県トラック協会

▽会員事業者数（860社・7月1日現在）
〒501-6133　岐阜市日置江2648-2
TEL 058・279・3771　FAX 058・279・3773

会長
田口　義隆
西濃運輸㈱
代表取締役

副会長
田口　利壽　東海西濃運輸㈱　代表取締役会長
山口　嘉彦　㈱エスラインギフ　代表取締役社長
清水豊太郎　清水産業㈲　代表取締役社長

専務理事　川島　千秋

（一社）静岡県トラック協会

▽会員事業者数（1,350社・7月7日現在）
〒422-8510　静岡市駿河区池田126-4
TEL 054・283・1910　FAX 054・283・1917

会長
大須賀　正孝
㈱ハマキョウレックス
代表取締役会長

副会長
鈴木　正二　東静運送㈱　代表取締役会長
加藤　浩幸　ウェルポート㈱　代表取締役社長
新間　克樹　鈴与自動車運送㈱　代表取締役

専務理事　窪田　智樹
常務理事　宮原　孝一

（一社）愛知県トラック協会

▽会員事業者数（2,508社・5月13日現在）
〒467-8555　名古屋市瑞穂区新開町12-6
TEL 052・871・1921　FAX 052・882・1685

会長
小幡　鋲伸
名古屋東部陸運㈱
代表取締役会長

副会長
吉野　雅山　吉正運輸倉庫㈱　代表取締役会長
岡村　正治　岡村運送㈱　代表取締役社長
服部　隆和　服部鋼運㈱　取締役社長
若杉　福雄　丸五運送㈱　代表取締役会長
寺岡　洋一　由良陸運㈱　代表取締役社長
青木　均　東山物流㈱　代表取締役社長
柴田　雄己　名鉄運輸㈱　代表取締役相談役

専務理事　小池　良
常務理事　油谷　眞俊　石田　裕則
牟田　光良

（一社）三重県トラック協会

▽会員事業者数（1,002社・7月27日現在）
〒514-8515　津市桜橋3-53-11
TEL 059・227・6767　FAX 059・225・2095

会長
小林　俊二
㈱小林運輸
取締役会長

副会長
中川　進治　北進運輸㈱　代表取締役社長
廣野　修　㈱三重物流　代表取締役社長
山本　貞夫　三栄運輸㈱　代表取締役社長

専務理事　伊藤　信彦

都道府県トラック協会

【役員名簿一覧】

平成28年7月31日現在（敬称略）

（一社）滋賀県トラック協会

▽会員事業者数（622社・7月1日現在）
〒524-0104　守山市木浜町 2298-4
TEL 077・585・8080　FAX 077・585・8015

会長
田中　亨
㈱滋賀ユニック
代表取締役社長

副会長
外村　善一　㈱外村物流運輸　代表取締役社長
甲斐切　稔　甲西陸運㈱　代表取締役社長
中西　栄　湖南運輸㈱　代表取締役社長
松田　直樹　㈱松田商事　代表取締役社長

専務理事　種村　馨

（一社）京都府トラック協会

▽会員事業者数（966社・7月1日現在）
〒612-8418　京都市伏見区竹田向代町 48-3
TEL 075・671・3175　FAX 075・661・0062

会長
金井　清治
京都産業貨物㈱
代表取締役会長

副会長
荒木　律也　荒木運送㈱　代表取締役社長
今井　茂雄　丸井今井配送㈱　代表取締役社長
河嶋　義孝　河嶋運送㈱　代表取締役社長
藤田　周士　㈱カシックス　代表取締役社長

専務理事　浅井　孝司
常務理事　葛城　滝男
山田　博之

（一社）大阪府トラック協会

▽会員事業者数（3,441社・5月31日現在）
〒536-0014　大阪市城東区鴫野西 2-11-2
TEL 06・6965・4000　FAX 06・6965・4019

会長
辻　卓史
鴻池運輸㈱
代表取締役会長

副会長
川端　英治　南海通運㈱　代表取締役会長
松元　憲行　㈱東陽運輸　代表取締役社長
中川　才助　中川運送㈱　代表取締役会長
重　博文　富士通運輸興業㈱　代表取締役社長
中原　毅　㈱中原運輸　代表取締役社長
新田　朝世　新田運送㈱　代表取締役会長
松井　剛士　センコー㈱　大阪主管支店支店長

専務理事　滝口　敬介
常務理事　西本　雄治　齋藤　一之
橋本　文輝

（一社）兵庫県トラック協会

▽会員事業者数（2,002社・6月30日現在）
〒657-0043　神戸市灘区大石東町 2-4-27
TEL 078・882・5556　FAX 078・882・5565

会長
福永　征秀
信栄運輸㈱
取締役会長

副会長
北野　穣　姫路合同貨物自動車㈱　代表取締役社長
亀田　昌廣　柳原運輸㈱　代表取締役社長
藤井　和重　㈱メイカ　取締役会長
原岡　謙一　㈱原岡運送店　代表取締役社長
櫻井　光男　加西合同貨物自動車㈱　取締役会長

専務理事　太田　啓三
常務理事　脇田　政司

（公社）奈良県トラック協会

▽会員事業者数（473社・6月30日現在）
〒639-1037　大和郡山市額田部北町 981-6
TEL 0743・23・1200　FAX 0743・23・1212

会長
森本　万司
㈲ダイワ運送
代表取締役社長

副会長
清水　益成　㈱大紀　代表取締役社長
中　秀夫　郡山運送㈱　代表取締役社長
塚本　哲夫　塚本運送㈱　代表取締役社長

専務理事　中林　利光
常務理事　松村久美子

（公社）和歌山県トラック協会

▽会員事業者数（502社・3月31日現在）
〒640-8404　和歌山市湊 1414
TEL 073・422・6771　FAX 073・422・6121

会長
龍田　潤三
新栄陸運㈱
代表取締役社長

副会長
阪本　享三　㈱酒本運送　代表取締役社長
和田　政実　㈱グラウンド・キャリー　代表取締役会長
坂本　敦哉　鴻池運輸㈱　和歌山支店長

専務理事　和佐　純宏

（一社）鳥取県トラック協会

▽会員事業者数（306社・7月1日現在）
〒680-0006　鳥取市丸山町 219-1
TEL 0857・22・2694　FAX 0857・27・7051

会長
川上　和人
㈲川上運輸
代表取締役社長

副会長
米山　勝嗣　倉鋪運送㈲　代表取締役社長
菅埜　元晴　㈱小鴨　代表取締役社長
大山　茂生　日本通運㈱　鳥取支店長

専務理事　前田　裕明

（公社）島根県トラック協会

▽会員事業者数（424社・6月20日現在）
〒690-0001　松江市東朝日町 194-1
TEL 0852・21・4272　FAX 0852・22・4408

会長
三島　進
三島運輸㈲
代表取締役

副会長
鷲尾　忠彦　日本通運㈱　松江支店長
永井　好輔　㈱永井運送　代表取締役
岸　清逸　出雲運送㈱　代表取締役

専務理事　宮城　了三

（一社）岡山県トラック協会

▽会員事業者数（1,251社・7月31日現在）
〒700-8567　岡山市北区青江 1-22-33
TEL 086・234・8211　FAX 086・234・5600

会長
壷坂　須美男
岡山県貨物運送㈱
代表取締役会長

副会長
中岡海城雄　鶴山運送㈱　取締役会長
林田　昌吾　井倉運輸㈱　代表取締役
重友新太郎　岡山西部運輸㈱　監査役
藤森　元則　藤森運輸㈱　代表取締役
横山　忠彦　横山商事㈱　代表取締役

専務理事　田中　明夫
常務理事　臼井　真典

（公社）広島県トラック協会

▽会員事業者数（1,653社・3月31日現在）
〒732-0052　広島市東区光町 2-1-18
TEL 082・264・1501　FAX 082・261・2496

会長
小丸　成洋
福山通運㈱
代表取締役社長

副会長
立川　雅尉　瀬野川産業㈱　取締役会長
為廣　尚武　幸栄運輸㈱　代表取締役
大上　正治　㈱ロジコム・アイ　取締役会長
田中　和志　日本通運㈱　執行役員　広島支店長
福田　耕造　備後通運㈱　代表取締役社長

専務理事　岩本　和則
常務理事　迫田　礼三

（一社）山口県トラック協会

▽会員事業者数（770社・7月1日現在）
〒753-0812　山口市宝町 2-84
TEL 083・922・0978　FAX 083・925・8070

会長
河崎　静生
河崎運輸機工㈱
代表取締役社長

副会長
喜多村　誠　防府通運㈱　代表取締役社長
藤谷　拾人　㈱フジタニ　代表取締役社長
青山　澄男　㈱宇部貨物　代表取締役社長
宮原　照久　日本通運㈱　下関支店長

専務理事　髙橋　則彦

（一社）徳島県トラック協会

▽会員事業者数（322社・7月1日現在）
〒770-0003　徳島市北田宮 2-14-50
TEL 088・632・8810　FAX 088・632・4701

会長
粟飯原　一平
東海運㈱
代表取締役社長

副会長
森本　英昭　大輪総合運輸㈱　代表取締役会長
麻植　泰則　にしき運送㈱　代表取締役社長
門田　征士　徳島通運㈱　代表取締役社長
酒井　一誠　誠徳運輸㈱　代表取締役社長
湯浅　恭介　志満や運送㈱　代表取締役社長

専務理事　郡　信彦

（一社）香川県トラック協会

▽会員事業者数（572社・7月7日現在）
〒760-0066　高松市福岡町 3-2-3
TEL 087・851・6381　FAX 087・821・4974

会長
楠木　寿嗣
瀬戸内陸運㈱
代表取締役社長

副会長
田中　正治　三豊運送㈱　代表取締役社長
白井　聡　琴平急配㈱　代表取締役社長
堀口　守　㈱サヌキエクスプレス　代表取締役社長
尾崎　康宏　尾崎運送㈱　代表取締役社長
塩田　学　林田物流㈱　代表取締役社長

顧問（副会長待遇）
宮田　智喜　日本通運㈱　四国支店部長

専務理事　前谷　勉

（一社）愛媛県トラック協会

▽会員事業者数（741社・4月1日現在）
〒791-1114　松山市井門町 1081-1
TEL 089・957・1069　FAX 089・993・5501

会長
一宮　貢三
一宮運輸㈱
代表取締役社長

副会長
矢野　隆志　南流勢運輸㈱　取締役会長
御手洗　安　㈱大西運送　代表取締役社長
北川　和男　日本通運㈱　松山支店長
西川　武　㈲西川運送　代表取締役会長
和田　祥孝　宇和島自動車運送㈱　代表取締役社長

専務理事　岡田　秀人

（一社）高知県トラック協会

▽会員事業者数（410社、特別会員2社・7月1日現在）
〒780-8016　高知市南の丸町 5-17
TEL 088・832・3499　FAX 088・831・0630

会長
岸　圭介
高知県第一運送㈱
代表取締役会長

副会長
田中　等　㈲田中運送　代表取締役社長
森本　敬一　丸栄運輸㈱　代表取締役社長
田中　克也　秦泉寺運送㈱　代表取締役社長

専務理事　北村　明彦

（公社）福岡県トラック協会

▽会員事業者数（2,148社・3月31日現在）
〒812-0013　福岡市博多区博多駅東 1-18-8
TEL 092・451・7878　FAX 092・472・6439

会長
眞鍋　博俊
㈱博運社
代表取締役会長

副会長
三村　彰一　筑豊通運㈱　取締役会長
増田　康雄　増田運送㈲　代表取締役社長
松本　彌　平和運送㈲　代表取締役社長
渡邊　洋光　甘木合同運輸㈱　代表取締役社長

専務理事　川崎　和文
常務理事　北里　弘春

（公社）佐賀県トラック協会

▽会員事業者数（525社・5月25日現在）
〒849-0921　佐賀市高木瀬西 3-1-20
TEL 0952・30・3456　FAX 0952・31・6441

会長
馬渡　雅敏
松浦通運㈱
代表取締役社長

副会長
久米　章也　久米運送㈱　代表取締役社長
原田　一洋　㈱ハラダ物流　代表取締役社長
武富　浩二　協業組合九州ロジテックカーゴ　代表理事

専務理事　山下　克己

（公社）長崎県トラック協会

▽会員事業者数（521社・6月20日現在）
〒851-0131　長崎市松原町 2651-3
TEL 095・838・2281　FAX 095・839・8508

会長
塚本　政治
製缶陸運㈱
代表取締役会長

副会長
井石八千代　㈱井石　代表取締役社長
馬場　邦彦　幸運トラック㈱　代表取締役社長
深町　等　㈱深町組　代表取締役社長

専務理事　鶴田　孝廣

（公社）熊本県トラック協会

▽会員事業者数（740社・6月30日現在）
〒862-0901　熊本市東区東町 4-6-2
TEL 096・369・3968　FAX 096・369・1194

会長
住永　豊武
熊本旭運輸㈱
取締役

副会長
味岡　正章　味岡建設㈱　代表取締役社長
下川公一郎　城東運輸倉庫㈱　代表取締役社長
上田　裕子　㈱AZUMA　代表取締役社長
江富　聡　江富運輸㈱　代表取締役社長

専務理事　吉住　潔
常務理事　髙木　良一

（公社）大分県トラック協会

▽会員事業者数（520社・5月31日現在）
〒870-0905　大分市向原西 1-1-27
TEL 097・558・6311　FAX 097・552・1591

会長
青木　建
さくら運輸㈱
代表取締役会長

副会長
中島　茂樹　豊後通運㈱　代表取締役会長
高山　嘉伯　㈲伯友　代表取締役社長
坂本　光広　㈾坂本砿業所　代表社員

専務理事　中尾　和博
常務理事　益永　浩

（一社）宮崎県トラック協会

▽会員事業者数（434社・3月31日現在）
〒880-8519　宮崎市恒久 1-7-21
TEL 0985・53・6767　FAX 0985・53・2285

会長
牧田　信良
㈱マキタ運輸
代表取締役

副会長
増田　哲　㈲高鍋運送　代表取締役
荒木　久次　㈲荒木運輸　代表取締役
飯田　昌宏　日興貨物運送㈱　代表取締役
元明　吉美　元明運送㈲　代表取締役

専務理事　野中　秋芳
常務理事　牧　富士夫

（公社）鹿児島県トラック協会

▽会員事業者数（796社・7月13日現在）
〒891-0131　鹿児島市谷山港 2-4-15
TEL 099・261・1167　FAX 099・261・1169

会長
中村　利秋
中村運送㈲
代表取締役

副会長
鳥部　敏雄　セイコー運輸㈱　代表取締役
中島　純和　屋久島海陸運輸㈱　代表取締役
加納　潤一　㈱昭和貨物　代表取締役

専務理事　白坂　功
常務理事　森山　慶三

（公社）沖縄県トラック協会

▽会員事業者数（713社・3月31日現在）
〒900-0001　那覇市港町 2-5-23
TEL 098・863・0280　FAX 098・863・3591

会長
佐次田　朗
丸石運送㈱
代表取締役

副会長
具志堅全隆　浦西産業㈱　代表取締役社長
新城　英一　大成通運㈱　代表取締役社長
新垣　正仙　㈱小禄運輸　代表取締役社長

専務理事　宮平　仁勝
常務理事　大城　保

（公社）全日本トラック協会

〒160-0004　新宿区四谷 3-2-5
全日本トラック総合会館
TEL 03・3354・1009　FAX 03・3354・1019

会長
星野　良三
多摩運送㈱
代表取締役会長

副会長
坂本　克巳　粟飯原一平　辻　卓史
小林　和男　小丸　成洋　小幡　鋲伸
大須賀正孝　須藤　弘三　伊藤　昭人
齋藤　充　嶋田　康子　眞鍋　博俊
馬渡　雅敏　小林　幹愛　千原　武美

理事長　福本　秀爾
専務理事　細野　高弘
常務理事　山崎　薫　松崎　宏則
藤原　利雄　永嶋　功

シリーズ 優良事例紹介

交通事故防止!! わが社の取り組み

第5回 株式会社佐藤運送（山形県新庄市）

『広報とらっく』では、トラック運送事業者の各企業での優良な交通事故防止対策の様子を紹介しています。今回は、事故のない安全輸送の実現に向けて、会社規模に合った形での運行管理体制の適正化やドライバー間の情報共有の強化などを推進している、㈱佐藤運送の取り組みを紹介します。

輸送形態の見直しで安全運行を実現

ドライバーの目を引く「社内報」が事故防止への有効なツールに

社員全員参加の講習会では多角的な視点から実践的な研修を行っている

バック事故・交差点事故・追突事故「3重点事故防止」に果敢に取り組む

佐藤 昭彦
代表取締役

㈱佐藤運送（佐藤昭彦代表取締役）では、山形県北東部の最上地域で生産されたニラやアスパラガス、キュウリなどといった野菜類や、自動車関係部品などの輸送を手がけている。所有する車両は大型のウイング車が中心。かつては関西方面への輸送を行っていたこともあるが、現在は首都圏への長距離輸送を中心に、地場輸送なども行っている。

同社では、平成16年から全車両にデジタルタコグラフを導入するなど、以前から安全対策に積極的に取り組んできた。その一方で、同社では後退時の事故が比較的多かったという。24年から26年までの3年間の同社における交通事故を検証すると、バック事故が全有責事故の約33％を占めているという結果となり、バック事故撲滅は喫緊の課題となっていた。

こうしたことから、同社では3年ほど前から、社内で目立っていたバック事故を中心に、トラックによる事故として発生数が多く、未然に防がなければならない交差点事故・追突事故も合わせた「3重点事故防止」に積極的に取り組んでいる。

今回は、同社における近年の事故防止対策について紹介していく。

社内で募集し制定した「安全運転5則」危機意識定着に効果を発揮

同社では26年12月に、全車両に搭載していたデジタコをドライブレコーダ付きの機種に刷新している。

同社のトラックドライバーが当然のごとく安全運転を心がけていても、他の車の不注意運転などによってヒヤリハット場面に遭遇してしまう可能性はどうしても排除できない。交通事故が起こった場合、多くのドライバーは気が動転してしまい、事故発生時の記憶はどうしてもあいまいになりがちである。ともすると、「自分の運転は悪くなかった、相手のドライバーの不注意が事故の原因だ」と思い込んでしまいかねない。

ドラレコは事故の直前や事故発生の瞬間をありのままに記録してくれるため、同社ではドライバーに対して「ドラレコは安全運転を行っている自分たちを守ってくれるためのものだ」と機能の有用性を丁寧に説明し、活用を促している。

一方、スピードの出し過ぎや急加速・急減速といった運転操作は、データとして克明にデジタコに残される。同社では、こうした運転等が確認された場合には、ドライバー本人にその時のドラレコの映像を見てもらい、自分の運転操作を自覚してもらうとともに、安全性の高い運転操作の完全実施を促している。

同社では27年4月に、バック時における事故の撲滅を図るため、バック事故防止「安全運転5則」を策定した（図）。

策定にあたっては、ドライバーからバック時に特に注意すべき事柄について意見を募集した上で、社内の安全衛生委員会で取りまとめを行っている。

「安全運転5則」は社内に掲示するとともに、各車両にも備え付け、ドライバーに対して後退時における注意喚起を図っている。また、点呼の際に「安全運転5則」を示しているほか、各種会議や朝礼等の機会に唱和を行うなど、事故の起こりやすい後退時における危機意識の定着に取り組んでいる。

図　バック事故防止「安全運転５則」

①「だろうと思うな」見えない危険
②乗車前、周囲の危険をまず確認
③「バックします」と声かける
④顔出し確認、ゆっくり後退
⑤バックの速度は、歩く速さでゆっくりと

～バックする、見えない死角に人がいる。～

社内に掲出されている社内報「社内ニュース」（右）

～ 社内ニュース（第7号）～

平成28年 4月 23日
株式会社 佐藤運送

新しい年度（平成28年度）に入りました。
若葉の香りに、心の癒しを感とることができます。
新たな気持ちでスタート、充実した生活を送りましょう。

［指名車］
運輸部 [redacted] さん

＜「追突事故」にあって＞

私は、長距離トラックを運転して18年になります。この度（3月）埼玉県を運行中に交通事故にあいました。現場は、赤信号で前車に続いて停車したところ、後続トラックに追突された事故です。
その時は、ものすごい衝撃を受け、車内の荷物は放散し体調にも影響を受けました。
［教訓］① 追突事故は防御の困難、停車時ぐりもし、いま追突されたらと身構えることが必要です。
② 前車との車間距離を長くとる、に心がけ、いつもよりも長めだったので多重事故を防ぐことができた。」
「もしも事故は、見せはとるあれ無事は誰りきません。（身体には、まだ痛みがあります。）
～あなたも、「防衛運転」にもっと気を配って運行してください。～

今年から「ストレスチェック」を行います。

1. 自分一社員が「ストレス」を感じ、働きやすい職場にする。
2. 目的～
・社員がストレスチェック受メ実施する。（はいいえ方式）
・産業医が「ストレス」の現場を診断する。
・評価の結果と産業医から社員全「業務適性」のみ。
・社員は、産業医のアドバイスにより各自の改善を図る。
3. 対象所有一般年（20代）です。（「保健指導」の目的（実施）は、どの「対象」全部）
※「ストレス」は、なくて良いものが無くて、場合によっては、ドキドキ感（ストレス）を感じる。

「産業医」の変更
当社の産業医が「医的医院」に治療していただいました。本年3月から点検（ストレス）を行います。
「あれ？ 先生、どこ行ったの？」
～最近きりが悪～
「きゃ！ 先生、ここ！」
「きゃ！ 先生、ここ！」
「きゃ！ 先生、ここ！」

シリーズ 第1回

中継輸送の導入に向けて

過労運転防止と人材確保のためのシステム構築

全日本トラック協会は今年6月、「中継輸送の活用推進に向けた調査報告書」を取りまとめた。本特集は、人材確保と過労運転防止の効果が期待される中継輸送について、その手法やシステム、導入事例などについて取り上げ、中継輸送導入を検討する際に参考となる情報の提供を目的に、シリーズで掲載していく。第1回となる今回は、同調査でオブザーバーを担当した㈱日通総合研究所の大島弘明氏に、中継輸送のパターンとシステムについてご解説いただいた。

[寄稿] 株式会社日通総合研究所
Research & Contents Unit　Unit Leader　大島　弘明　氏

中継輸送のパターンやシステムのご紹介

◆はじめに

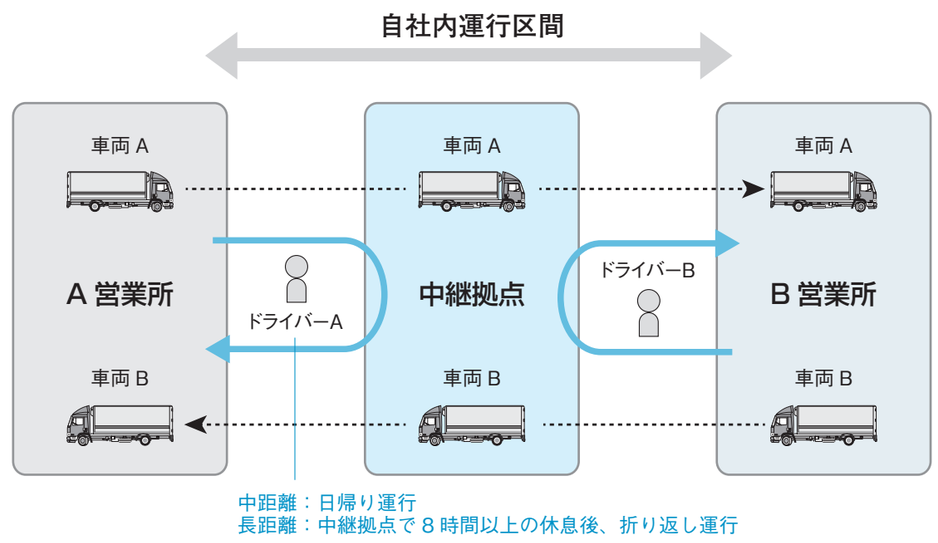
人材確保が喫緊の重要課題となっているトラック運送業界において、特に長距離輸送におけるドライバーの人材確保と過労運転防止の観点から、複数の運転者で分担して輸送する中継輸送の導入に期待が寄せられています。

全日本トラック協会の物流ネットワーク委員会・ワーキング委員会では、平成27年度、中継輸送の導入を促進し、定着化を図ることを目的として「中継輸送の活用推進に向けた調査検討」を実施し、中継輸送の実態、実現あるいは継続に対する課題、阻害要因等を把握し、中継輸送の普及に向けた要望事項等を取りまとめました。

本調査で実施した中継輸送の導入および検討事例に対するヒアリング調査結果から、中継輸送の輸送形態を「ドッキング」、「シェイクハンド」、「乗り継ぎ」、「スイッチ」、「その他（予備車への乗り換え）」と5つのパターンに分類することができました。

今回は、このパターン別に、導入の経緯や内容、効果、課題等を紹介します。

パターン1　「ドッキング」



「ドッキング」は、「自社内」の長距離区間の運行で、中継拠点で貨物の積み降ろしはせず、ドライバーを交換する形態で、中継拠点は主に自社営業所が利用されています。

代表的な運行形態としては、金曜日発の便で土・日曜日に運行がない場合、ドライバーは中継拠点で車両（単車）を乗り換え、自社営業所に戻ることにより、自宅での休息を可能としています。この場合、車両は月曜日に折り返す運行形態が多くみられます。

また、中継拠点に到着したドライバーは次の日の運行に回り、中継拠点に待機していた他のドライバーがその日の折り返しを行うなどの運用や、2車を3人で運行する考えで、ドライバーは「1運行（往路）→休息→1運行（復路）＝3日運行」とするような運用もあり得ます。

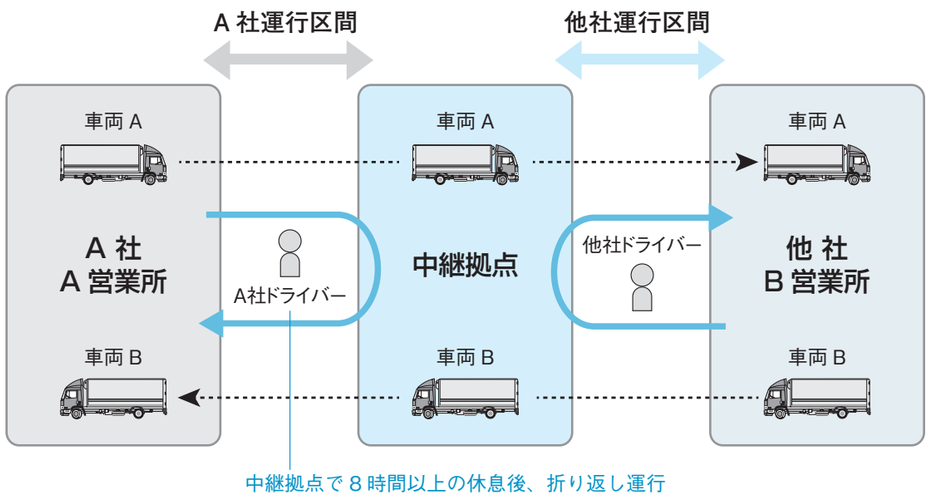
ドライバーは、中距離輸送では日帰り運行となり、自宅で休息をとれるメリットがあり、また長距離輸送では中継拠点で8時間以上の休息後、折り返し運行を行うことで、労働時間の適正化も可能となります。

点呼・運行管理については、実際の事例のほとんどで「Gマーク特例」を活用しています。もしGマークを取得していない営業所間でこの運行を行うには、ドライバーを双方の営業所に所属させる必要があるなど、準備や運用面で手間がかかることになります。

なお、中継輸送を実施、増便する上での障害や課題としては、①片方の便が中継拠点に遅れた場合には時間待ちが発生し、拘束時間も延びる等、時間のマッチングに苦労すること、②往復分の荷量と台数バランスの調整が必要となること、③ドッキングするため、一度高速道路を降りると高速料金が割高となってしまうこと――などが挙げられています。

既に導入している事業者では、定期的な運行の見直しにおいて、逐次中継輸送に移行したり、ドライバーの負荷軽減により、高齢ドライバーの活用も可能となるなどの期待感も高まっています。

パターン2　「シェイクハンド」



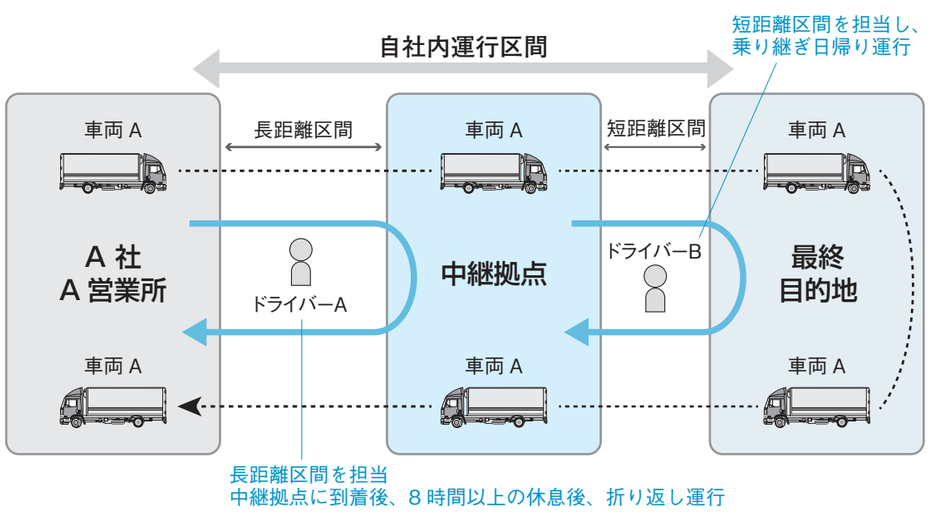
「シェイクハンド」は、中継拠点で同一車両（単車）を「協力会社である他社」のドライバーと交換して運行する形態です。今回参考とした事例では、平日は毎日運行し、中継拠点は同じトラックターミナルを利用しています。この形態を取り入れたきっかけは、協力会社間での貸切輸送の共同運行の新しい取り組みとして、ドライバーの労働時間の改善および輸送の効率化を可能とするために考案されました。

運行上の点呼や運行管理については、異なる事業者間で中継輸送を行う場合の通達「貨物自動車運送事業の用に供する事業用自動車の相互使用について」（平成9年7月1日）に基づき、事業者間で、責任関係などについて協定書等で定めており、車両に乗務するドライバーが所属している営業所が行っています。また、「使用する車両のメーカーは事業者同士で統一することが望ましい」ことや「保険は車両の保有側の保険を適用する」ことなどで実用化を図っています。

なお、中継輸送の実施にあたっては、上りと下りで荷物のバランスを確保できるかが課題であるとのことです。

今後は、中継輸送にて共同運行する区間向けに合弁会社を設立し、一層の積載率の向上を図るような構想も掲げられています。

パターン3　「乗り継ぎ」



「乗り継ぎ」は、「自社内」の長距離区間を自社の他のドライバーが途中で乗り継ぐリレー方式の運行です。事例では、中継拠点は自社営業所、ドライバーAは、長距離区間を担当し、中継拠点到着後、8時間以上の休息に入ります。車両（単車）を乗り継いだドライバーBは、短距離区間を担当して日帰り運行を行い、輸送を完結させています。このように非常に長距離であるため、1人のドライバーでは運行できないケースで導入されたものです。

この形態のメリットは、長距離区間におけるドライバーAの拘束時間の短縮が可能となることです。また、点呼や運行管理は、それぞれのドライバーが所属する営業所が行う、一般的な点呼・運行管理で可能となります。

UD TRUCKS

まだ、オートマじゃないの？

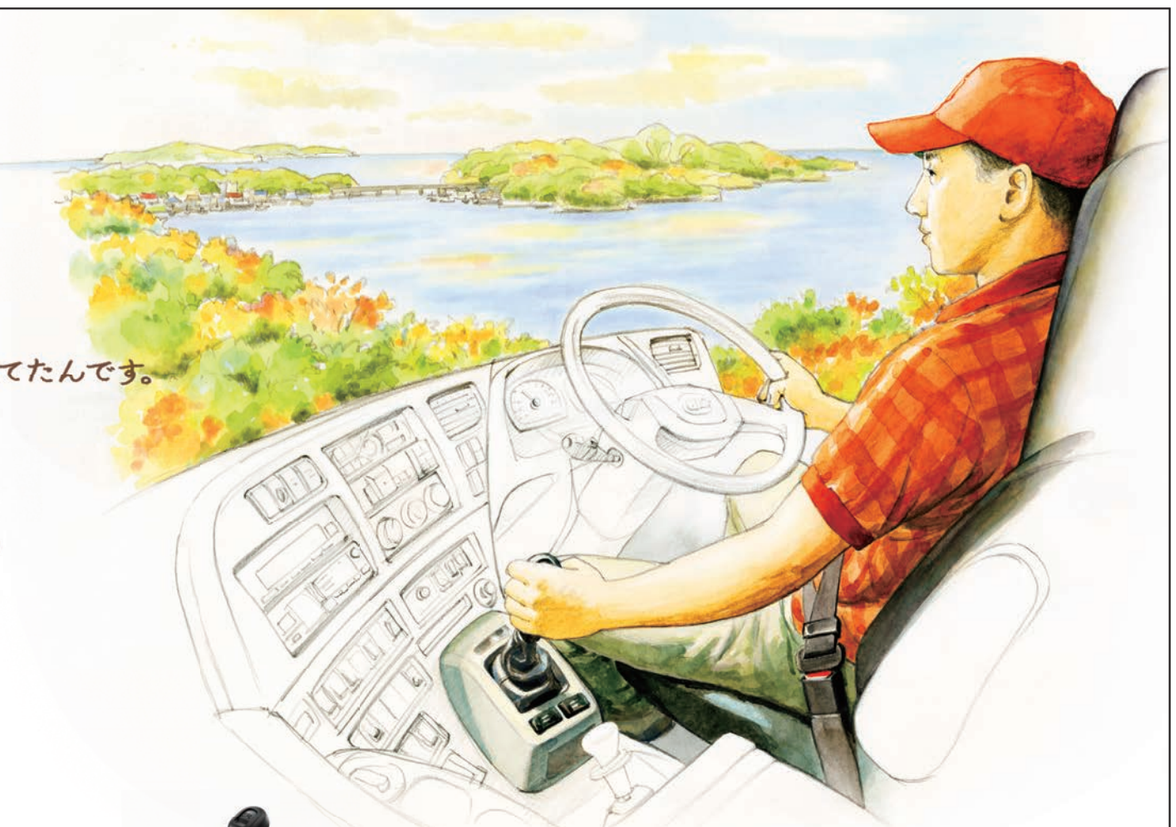
仲のいいドライバーさんにそう言われて。

前から「ESCOT-V」がいいって話は聞いていたから、気になってたんです。

乗ってみて、こんなに運転しやすいのかと驚きましたよ。

自動で最適なギアを選んでくれるから、燃費もいいんですよね。

もっと早く、オートマにしておけば良かったです。



「ESCOT-V」搭載率 約80%※

UDトラックスは、1995年に電子制御式トランスミッション「ESCOT」を発表。
時代のニーズに応えるため、20年間、進化し続けています。今やQuonカーゴの約8割※が
「ESCOT-V」搭載車なのは、その一歩先を行く運転性能と燃費性能の証でもあるのです。
※自社内「Quon」CD・CG 2015年 販売実績

ESCOT-Vの詳細をご紹介します！
▶「ジャパントラックショー2016」出展決定！
会期：2016年9月1日(木)～9月3日(土)10:00～18:00 ※最終日は17:00にて終了
会場：パシフィコ横浜 展示ホールC・D、屋外
アクセス：みなとみらい線 みなとみらい駅より徒歩3分　http://truck-show.jp

Going the Extra Mile

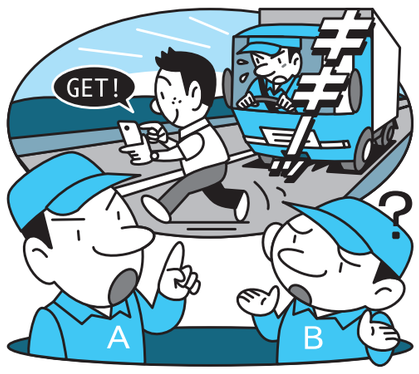
〔第58回〕

「ながらスマホ」は要警戒!!

スマートフォン向けゲーム「ポケモンGO」が大流行し、様々な議論を呼んでいます。皆さんの周囲にも、そのゲームにハマっている人がいるかもしれませんが、ゲームの舞台が屋外になるため、交通安全の面からみれば少々問題があり、現実に事故も発生しています。総務省からも、「ながらスマホ」（画面を見ながら車や自転車に乗ったり、歩いたりする行為）について注意を喚起する文書が出されています。

●「ながらスマホ」は車への警戒感を薄れさせる

Aさん「『ながらスマホ』はこれまでもあったけど、ポケモンGOが出て、それがひどくなった感じだね」
Bさん「家の中じゃなくて外でやるゲームだからね。夢中になったら、周りが目に入らなくなって、車が近付いていても道路に出てくる恐れがある」
Aさん「特に今は夏休みだから、普段は学校に行ってる時間帯でも、家の近くの道路で自転車に乗ったり歩きながらポケモンを探してる子どもたちがいるかもしれないね」
Bさん「公園なんかでは人が集まってゲームをしてるから、その周辺の道路も油断できない」
Aさん「とにかく様々なところにポケモンが潜んでいるらしいから、それを探すため、いつどこで人や自転車が出てくるか分からない」
Bさん「横断中に見つけて、急に道路の真ん中で立ち止まるってこともあり得るし」
Aさん「車への警戒感を薄れさせてしまうんだろうね」
Bさん「ポケモンGOが出る前の話だけど、前方を大学生くらいの男の子が自転車に乗って、ちょっとうつむき加減でトロトロ走っていた。きっとスマホを使ってるんだなと思って、スピードを落とし間隔をとって追い抜いたけど、その時チラッと自転車を見たら、やっぱりスマホだった。あんな自転車が増えたら怖いよ」
Aさん「ポケモンGOの場合は、自転車の動きもちょっと違ってくるだろうけど、ともかく、止まったり走ったり、キョロキョロしたり、ジグザク蛇行したり、そういう挙動不審の自転車は要注意だね」



●運転中はポケモンNO！

Bさん「ポケモンGOは走行中の車の中でもできるみたいだけど、もしも、ドライバーが運転中にそんなことをしたら非常に危険だよね」
Aさん「もちろんだよ。それに注意を奪われたら運転に集中できないし、脇見運転になって事故を起こすのは目に見えている」
Bさん「それに、ポケモンを見つけたからといって急停止されたら、後ろの車はたまったもんじゃないしね」
Aさん「そんな車があちこちで走っていたら、事故だらけになる」
Bさん「トラックドライバーには、そんな危険なことをする人はいないだろうけど」
Aさん「前回の飲酒運転と同じで、あってはならないことだ」
Bさん「運転中は、ポケモンNO!だね」
Aさん「ポケモンであろうと何であろうと、『ながらスマホ』は厳禁だよ」

●夜も警戒を怠らない

Aさん「ところで、大人も結構ハマっている人が多いらしい。特に夜は大人の時間だそうだ」
Bさん「昼間は働いているから、会社が終わって帰る時なんかに探してるわけだ」
Aさん「ウチの息子も、つい最近の夜、家の近くの道路でカバンを持った挙動不審のオッサンを見たと言ってた。スマホを見ながら立ち止まったり歩いたりしていたから、ポケモン探しに違いないって」
Bさん「夜もあちこち出没するんだな」
Aさん「夏の夜に出るものといえば、昔から“幽霊”と相場が決まっているけど、今年の夏はどうやら小さな妖怪に乗っ取られそうだ」
Bさん「小さくても威力はすごいよ。このブームがいつまで続くかは分からないけど、しばらくは要警戒だね」

◆おわりに

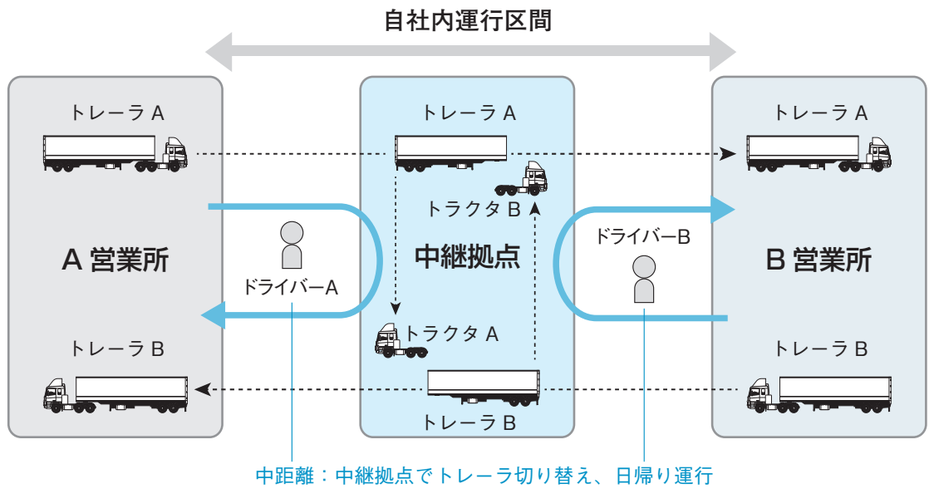
中継輸送は、従来の運行に比べ、ドライバーが自宅で休息できること、運転と荷役を分離することにより、ドライバーの負荷が軽減できること、拘束時間が短縮できることなど、人材確保と過労運転防止の観点で確実にメリットがあることが確認できました。

しかしながら、中継輸送の導入にあたっては、実務的な問題点として、上りと下りの貨物量のバランスや時間のマッチングをはじめ、いくつかの課題があります。この課題については、本特集の最終回で詳しく紹介します。

中継輸送の導入には、トラック運送事業者のみならず、荷主の各業界や行政の理解の下に協働で取り組むことで、大手事業者だけでなく、中小事業者の現場でも導入できるようになることが期待されます。

【参考資料】
「中継輸送の活用推進に向けた調査検討報告書」平成28年6月（全日本トラック協会）

パターン4　「スイッチ」



「スイッチ」は、「自社内」でトレーラを利用し、自社営業所を中継拠点として、トレーラの切り替え（スイッチ）を行う形態です。「ドッキング」や「シェイクハンド」、「乗り継ぎ」の各事例は、「単車」を利用した形態でしたが、この「スイッチ」は、トレーラを利用している点が異なります。

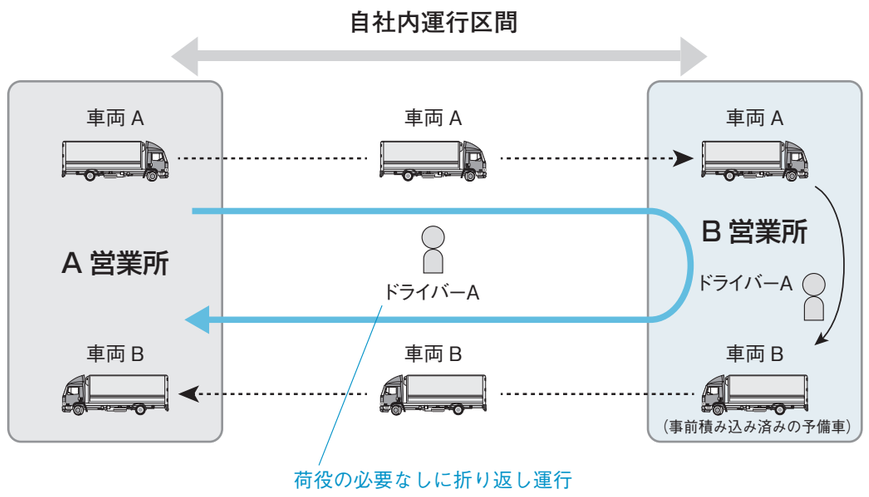
今回の事例では、荷主企業の拠点在庫の輸送に導入したもので、運行は高速道路利用が主体となっています。この形態を導入したのは、運転と荷役を分離することにより、ドライバーの附帯作業の軽減や拘束時間の短縮を図ることで、女性ドライバーの活用も可能となることなどを目指したとのことです。実際の運行では、従来1人のドライバーで宿泊を伴う運行を行っていたものが、中継拠点でトレーラをスイッチすることにより、日帰り運行が可能となりました。事業開始にあたり、中継拠点における時間のマッチングの検証のためのテスト輸送を行ったところ、トレーラの切り替え時間は30分程度、中継時間のずれも15分程度しか生じていないとのことです。

同時にこの運行では、新基準のトレーラ（13m）を導入し、積載効率のアップも実現しました。さらにトレーラの導入にあたり、けん引免許を取得しているドライバーを新たに採用しました。

実際の運用には、拠点間の双方の物量や荷役による時間のロスがないこと、空送距離を減らすよう拠点間が近いこと等の条件が整っている必要がありますが、この事例は、荷主企業の拠点在庫輸送（社内物流）であり、余裕をもったリードタイムで設計されていることなどによって導入しやすかったとしています。

なお、単車からトレーラへの変更や、中継拠点で一度インターチェンジを降りることで、高速道路料金は割高となりますが、それをコストに取り込んだ上で運用しているとのことです。

パターン5　「その他（予備車への乗り換え）」



最後は「その他（予備車への乗り換え）」で、「自社内」の到着先の営業所に、事前に積み込みを済ませた予備車（単車）を用意しておき、到着したドライバーは車両を交換して折り返す運行形態です。

この事例も、運転と荷役を分離することにより、ドライバーの附帯作業軽減や荷役作業時間の分の拘束時間の短縮が可能となります。またこの事例では、単車での運用としていますが、スワップボディやトレーラでも同様の運行を適用することが可能と考えられます。

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

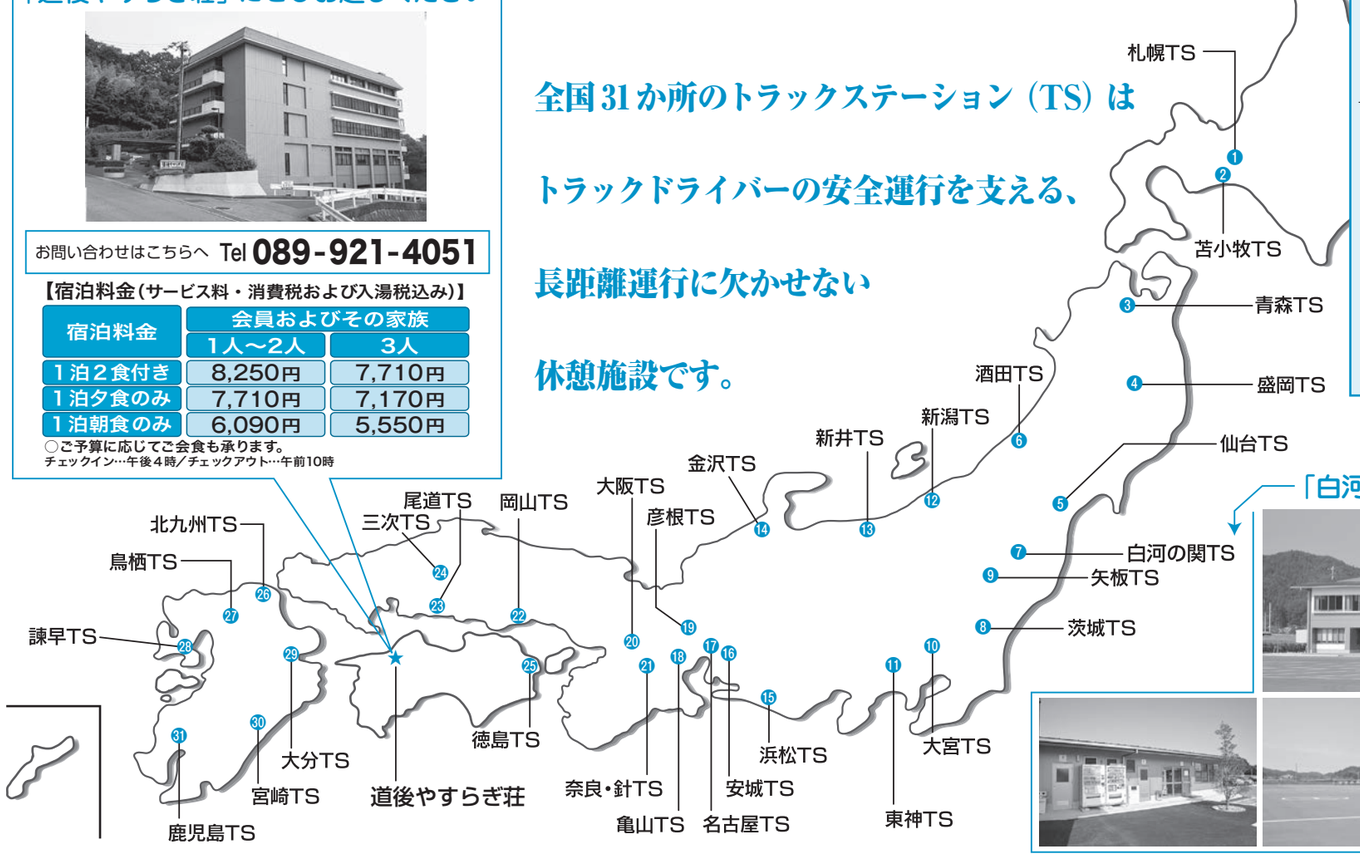
お問い合わせはこちらへ　Tel 089-921-4051

【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31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。



全日本トラック協会 presents
ドライバーズ・リクエスト

【特別企画】8月19日（金）放送
「白河の関トラックステーション」を紹介！

特製タオルをプレゼント！

全日本トラック協会が提供するTBSラジオ番組「ドライバーズ・リクエスト」では、8月19日（金）に、福島県の「白河の関TS」を特集します。同TSは、東北自動車道矢吹インターチェンジ（IC）から南の白河方面へおよそ3キロ、国道4号線沿いにあるTSで、昨年の10月にオープンしたばかりの新しい施設です。

施設内には、運行情報センターのほか、休憩室、コインランドリー、コインシャワー（女性用も）など完備し、大型車30台、トレーラー15台、普通車73台を収容できる駐車場を備えています。

なお、放送当日の8月19日から、白河の関TSでは、特製タオルをプレゼントします（先着順でなくなり次第終了）。

平成27年10月オープン！
「白河の関トラックステーション」

	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ル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さ満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久保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	大　分	大分県大分市大字上戸次字宇土ノロ6045-2	097-597-6233	43
30	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
31	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TSは5台の中型車を含む。

各施設の運営時間・概要・周辺地図は
公益社団法人 全日本トラック協会 のHPに掲載

中小運送事業者における 事業承継特集

少子高齢化問題が深刻化の一途をたどる我が国で、近年後継者難に苦しんでいる中小企業が増加傾向にある。

経営者の高齢化が日本企業全体に広がりつつある中、企業の次世代を担う若い経営者等への事業承継が円滑に進まなければ、最終的に廃業を選択せざるを得ない企業が続出し、産業・経済が衰退し、また今後全国で多くの雇用の場が失われることも懸念される。中小企業においては、事業承継問題は待ったなしの状況にあるということができるだろう。

そこで本特集では4回にわたり、近年事業承継に踏み切った中小運送事業者における事例を紹介。実際に行われた事業承継に関する取り組みや、事業承継前後における問題点への対応などについて取り上げていく。

今回は、平成26年に前社長から現社長への事業承継を行った、㈱脇地運送（金子武司代表取締役）の取り組みについて紹介する。

第1回　親族内承継①　株式会社脇地運送（広島県広島市）

事業環境の変化をいち早く捉え承継への準備を進める
10年にわたる「社内勉強会」で経営ノウハウや人脈を培う

バブル崩壊により合併打ち切り 単独での生き残りへ経営基盤改善

脇地生忠
取締役会長

㈱脇地運送は、今年創業70年を迎えた。昭和21年に創業者が広島市内で事業を始め、戦後の混乱期から高度成長期の中で経営を続けてきた。創業者の長男である脇地生忠（いくただ）氏（現取締役会長）は、幼い頃から親が苦労している様子を目にしてきたこともあって、「跡を継ぎたくない」という思いが芽生え、広島から離れた東京の大学に進学した。

一方、創業者は事業の継続と将来の発展を視野に、脇地氏が大学3年生の頃に会社を移転。その時に、「会社運営を続けられる環境にしてくれた父親の思いに応えたい」（脇地氏）と、後継者になることを決意。大学を卒業し、昭和44年に同社に入社した。脇地氏は創業者のもとで運送業界の仕事や会社経営を学び、40歳になった昭和59年に社長に就任。創業者は72歳で会社経営を退いている。

昭和60年代から平成3年頃にかけて、我が国は「バブル景気」に湧いた。これまでにない好景気に直面し、同社では同業他社に事業を売却する「会社合併」を計画していたという。同社には、当時目ぼしい後継者候補がいなかったためだ。脇地氏は景気が高騰したこの時期に事業の売却を検討。同業他社との間で事業売却への準備が着々と進められたという。しかし、その途中にバブル景気が崩壊。経営環境の悪化を理由に合併構想は打ち切りになってしまった。

バブル崩壊が日本経済に与えた影響は甚大で、同社でも大手荷主が事業縮小などにより撤退したため、多くの仕事が失われてしまった。しかし、合併が立ち消えになったことで、「自分自身で力強く生き残っていかなければならない」と考えた脇地氏は、苦境の中経営基盤の改善を図るとともに、懸命に事業の継続・拡大に力を注いでいった。

娘婿の入社が事業承継の転機に 同年代の社員とともに勉強会スタート

こうした状況の中で、同社にとって大きな変化となるきっかけとなった出来事があった。平成16年、脇地氏の娘婿である金子武司氏が同社に入社したのである。

脇地氏の娘と結婚した当時、金子氏は建設リース業の会社に勤務していた。ある日、脇地氏が金子氏に「うちの仕事をやってみるか」と聞いたところ、金子氏は「やってみたい」と興味を示したという。金子氏が入社への意志を示したことで、脇地氏は金子氏を「将来の後継者候補」として入社させることを決めた。

金子氏には運送業界での職務経験はなかった。そこで、まず脇地氏は、運送会社としての仕事の進め方や運送会社運営のノウハウなどをしっかり学ばせることにした。

後継者の育成に際しては、後継者候補を対象とした外部の経営者育成セミナーなどに参加させるという手段もあるが、脇地氏はあえてそうした手法を用いなかった。

「後継者本人だけがセミナーなどで勉強しても、その内容を社内で水平展開させることは難しいと思います。後継者を支える周りの幹部社員が、後継者の経営への思いやそのベースとなるものを後継者と同じように理解していなければ、経営ビジョンの共有ができずに後継者だけが浮いてしまい、結果的に経営がうまくいかなくなってしまうのではと感じました」（同）

そこで、同年代の他の社員5人とともに、金子氏を将来の経営幹部育成を主眼に置いた内容の勉強会に参加させることにした。

会社経営とは、自らの利益を追求するために社長が独断で行うものではなく、トップを支える経営幹部やリーダー格の社員、そして一般社員などとも協力し合いながら、会社に関わる全てのステークホルダーの期待に応えるために行うものである。同社の経営理念「三方良しで会社良し」でも、「売り手（社員）」「買い手（お客様）」「世間（地域社会）」が良くて初めて「会社良し」の状態と考え、社員・顧客・地域社会とともに発展する企業を目指す姿勢を明らかにしている。「集団で学ぶ体制をとることで、彼が社長になった際に他の社員がトップを支える人材に育ってくれる」（同）との思いから、会社をより良い方向に導くための「集団経営体制」を視野に入れた教育環境を構築したのである。

この勉強会のもう一つの特徴は、「毎回社内で実施する」ことである。社外でのセミナーの場合、業務繁忙期になると欠席せざるを得ないことにもなる。社内で行うことにより、受講生がより勉強会に出席しやすくなる。

講師は、同社も所属している広島物流ネットワーク協同組合の会合で知り合ったコンサルタントに要請。この勉強会は5年間、毎月1回行われたが、この講師は期間中毎月東京から同社に赴き、とても熱心に多くのことを教えてくれたという。

「他の社員も一緒に学ばせたことで、将来の当社の核となり得る人材をより多く育てることができました。当社の経営面において強い地力が付いたと思います」（同）

家庭紙やシステムキッチン・バス、日用雑貨などの輸送を主体としている

次期社長候補として参加していた受講生の多くが現在では社長に就任しているが、自分の会社をより良い企業に導いていくと心に誓いあって一緒に学んできた「戦友」として、いまでも深い付き合いがあるのだそうだ。

勉強会の運営について脇地氏に聞くと、「勉強会を実施する上での最大のポイントは、指導者が熱心に教えてくれる方なのかどうかです」という。受講生の多くは30代だったが、講師は社内勉強会を始めた当時45歳だった。親子ほど年齢が離れているのではなく、親近感がもてる少し上の年齢の講師が会をまとめ上げ、熱心に指導したことで、受講生の目の色も変わっていった。親である先代が教えたり、指図したりしていると、子である受講生にとっては心のどこかに甘えが出てくる。経営者を育成するための環境整備は先代が行うが、教育内容は信頼の置ける講師に任せることで、受講生にとっても甘えが断ち切られ、懸命になって学び、考えることで自主性が育ってくる。そして、同年代の次期社長候補と競い合うことで、受講生がお互いに良い刺激を受け、研鑽を積むことができた。

将来の後継者候補から経営者への独り立ちの契機として、2つの勉強会が効果的に機能したのである。

他社の次期社長候補と切磋琢磨 指導者選びが経営者育成のカギに

金子氏は社内勉強会で知識を養い、ドライバーや営業の現場などの仕事を通じて運送業界での経験を積み、20年に取締役に就任した。それとともに、これまで行ってきた社内勉強会からスタイルを変え、近い将来の経営者を育てることを主眼に、トップとしてのあり方や知識などを身に付けるための新しい勉強会を行うことにした。

新しい勉強会では、脇地氏が前述の広島物流ネットワーク協同組合に属する事業者に呼びかけ、各社から30代ぐらいの年齢の次期社長候補10人弱を集めて毎月1回実施された。社内勉強会の講師が引き続き新しい勉強会でも講師を務め、将来の経営者たちに様々なことを伝えていった。

他事業者の次期社長候補も参加したこの勉強会では、受講者同士で地に足の着いた議論を展開していくために、例えば売上などといったそれぞれの事業者の詳細なデータを受講生が包み隠さずに出し、それをもとに「どうすれば経営を改善させることができるか」などといった、より経営面での実践に即したテーマも扱われたという。

一方で、それぞれの受講生は「これからの会社の将来を背負っていかなければならない」というプレッシャーや不安を感じており、同じ立場の人たちと知り合うことで心のうちを相談するようにもなった。勉強会を進めていくうちに、受講生は胸襟を開いて話し合える関係になっていった。

10年間の勉強会を経て経営を承継 「次」を見据えた新たな勉強会を開始

昭和19年生まれの脇地氏は、平成26年に70歳を迎えた。それを機に、この年の4月に社長の座を金子氏に譲り、自らは取締役会長となった。40歳で社長となった脇地氏と同じく、金子氏も40歳で社長に就任している。

脇地氏は、ここ数年で一気に普及したスマートフォンを使う際に苦渋し、「新しいツールを使いこなせないようでは、自分はもう社長をやっていてはダメだ」と痛感したのだという。今年、同社が創業して70年を迎えたが、現代において、時代の変化は創業当時と比べ物にならないくらいに速い。「こうした変化に対応し、素早く決断することができる若い金子氏に会社の経営を引き継ぐことができたことで、当社としても競争力が高まったと感じています」と、脇地氏は今回の事業承継を振り返る。承継時、金子氏が入社してから10年が過ぎていた。入社以来10年間にわたって行われた2つの勉強会を通じ、金子氏は経営者としての成長を遂げたのである。

いまはシビアな時代だからこそ、変化への素早い、そして柔軟な対応が求められる。遅まきながら時代の変化にようやく気が付いて、重い腰を上げて対応しようと思っても、もう遅いのである。変化をいち早く察知し、そうした流れに対して果敢に先手を打っていくことが、運送会社の経営にとっても最も大事なことなのではないだろうか。

新社長が就任して2年が過ぎた。金子氏は、同社の経営の屋台骨として精力的に働いている。そして、同社では若手現場社員を対象とした「次の勉強会」が始まった。さらに先の未来を見据えた取り組みが、同社では進められている。

（取材協力）㈱脇地運送
脇地生忠取締役会長

同社では、社内で行う勉強会を通じ優秀な人材の育成に力を注いでいる

会社概要

会社名	株式会社脇地運送
代表者	金子武司代表取締役
所在地	広島県広島市西区草津港2-4-2
創　業	昭和21年4月
設　立	昭和27年3月7日
資本金	2,000万円
従業員数	95人
所有台数	53台

環境基準 適合ラベル

環境基準適合ラベル（ホワイトラベル）　新環境基準適合ラベル（ゴールドラベル）

JABIA 日本自動車車体工業会・環境基準適合

架装物解体作業の容易化、再生資源の適正な処理を促進する“環境にやさしい車体”であることを証明する車体工業会で制定したラベルです。

JABIA 日本自動車車体工業会・新環境基準適合

ホワイトラベル要件

ホワイトラベルに ＋3つの追加要件!

3R（リデュース・リユース・リサイクル）判断基準ガイドラインの作成・活用

REDUSE REUSE RECYCLE

解体マニュアルの作成および公開

・製造者名の表示
・樹脂部品材料名の表示

使用材料名　製造者名

車体製品部材のリサイクル可能率 95%以上

車体工業会における環境負荷物質自主取り組み基準を満たしている

Cr Cd Pb Hg

ISO14001やエコアクション21など第3者機関による環境認証取得工場で生産されている

環境省ホームページ「環境ラベル等データベース」へ登録され掲載されています。　http://www.env.go.jp/policy/hozen/green/ecolabel/f01.html

一般社団法人 日本自動車車体工業会
Japan Auto-Body Industries Association Inc.
東京都港区芝大門1丁目1番30号　日本自動車会館15階　TEL(03)3578−1681　FAX(03)3578−1684

日本自動車車体工業会の活動についてはホームページに詳しく掲載しております。
http://www.jabia.or.jp/

グリーン経営認証

認証取得後8トン以上のトラックで3.8%の燃費向上、車両故障件数17.3%減少。
交通事故発生件数23.8%減など
環境改善にとどまらない効果。

「出前説明会」受付中！

荷主企業や元請け物流事業者が、協力会社向けに開催する各種講習会（安全講習会）等に当財団が出向き、説明する取組です。

グリーン経営 認証 エコモ財団

認証取得に向けた講習会のご案内

日時		場所	主催	問合せ先
8月 8日（月）	13時30分～15時00分	高知県トラック会館 3階 会議室 高知県高知市南ノ丸町5-17	四国運輸局	四国運輸局 交通政策部 環境・物流課 ☎087-825-1173
8月22日（月）	14時00分～17時00分	（公社）長崎県トラック協会 2階 中会議室 長崎県長崎市松原町2651-3	九州運輸局	九州運輸局 交通政策部 環境・物流課 ☎092-472-3154
9月 2日（金）	13時30分～16時30分	茨城県立県民文化センター 分館 集会室8号 茨城県水戸市千波町東久保697	関東運輸局	エコモ財団 グリーン経営講習会係 ☎03-3221-7636
9月9日（金）神戸、9月14日（水）横浜で海事講習会を開催します。				

エコモ財団が講師としてご説明する講習会です。既に認証登録をされている事業者様の参加も可能です。

「認証基準」、「取組事例」、「講習会開催予定」など 詳細は グリーン経営 で 検索
グリーン経営認証専用ホームページ　https://www.green-m.jp/

公益財団法人 交通エコロジー・モビリティ財団
〒102-0076　東京都千代田区五番町10番地五番町KUビル3階
（略称：エコモ財団）　☎03-3221-7636　http://www.ecomo.or.jp

中小運送事業者における 事業承継特集

中小企業庁「事業承継ガイドライン20問20答」より

円滑な事業の承継に向けて

漠然と必要なのは分かっていても、先延ばしにしがちな「事業承継問題」。しかし、対策をとっていなければ、様々な理由で事業が不安定になった際に事業の継続が困難となってしまいかねない。事業承継に関しては、問題が露見する前から早めの対策を講じておくことが肝要である。

ここでは、中小企業庁のパンフレット「事業承継ガイドライン20問20答」などをもとに、事業承継の方法や手順などについて紹介する。なお、同パンフレットは中小企業庁ホームページよりダウンロードすることができる。

1 事業承継の重要性

日本経済を支える中小企業では、近年、経営者の高齢化が進行する一方で、後継者の確保がますます困難になっている。

対策をせずに放置していると、いざ事業承継という時に、相続を巡ってもめ事が起きる、後継者が経営ノウハウを知らない、取引先・従業員の信頼を得られない――といった問題が生じ、最悪の場合廃業に至ってしまう。

そのようなことにならないためにも、事前に、後継者候補を見つけ、その後継者を育成し、徐々に経営権を移していくといった計画的な取り組みが大切である。

2 事業承継の方法

事業承継には、主に次の3つの方法がある。

①親族内承継

経営者の親族（子息・子女・甥・娘婿・配偶者など）を後継者に定め、事業承継を行うもの。近年比率は低下しているが、事業承継全体の6割を占めており、依然として事業承継の中心的位置を占めている。

②従業員等への承継

考えられるパターンとしては、主に次の2通りがある。なお、将来の子息等への承継の中継ぎとして、従業員等へ一時的に承継するような場合もある。

(1)役員・従業員等社内への承継パターン

(2)取引先・金融機関など外部から後継者を雇い入れる承継パターン

③M&Aによる承継

M&Aとは、合併と買収(Merger & Acquisition)の頭文字で、会社そのものを売り買いするという意味がある。親族や社内等に後継者候補がいない場合には、従業員の雇用維持、取引先の仕事確保、経営者の老後の生活資金確保等のため、会社そのものを売却し、第三者に経営してもらうことも考えられる選択肢のひとつである。

なお、事業承継に際しては、各承継方法のメリット・デメリットを把握するとともに、後継者候補等の関係者との意思疎通を十分に行い、承継方法と後継者を確定する必要がある。各承継方法のメリット・デメリットは図1の通りである。

3 事業承継を進める手順

事業承継を円滑に進めるためには、図2のように計画的な準備を進めることが重要である。

4 現状の把握 ～事業承継計画立案への第一歩～

事業承継計画を立案するにあたっては、まず、図3で示されるような、会社を取り巻く現状を正しく認識する必要がある。

5 事業承継計画の作成

事業承継計画とは、中長期の経営計画に、事業承継の時期、具体的な対策を盛り込んだものである。

具体的には、以下の内容について整理しておく必要がある。

①事業承継の概要

後継者の確定、承継方法、承継時期など

②事業の中長期目標

経営理念、事業の方向性、将来の数値目標など

③事業承継を円滑に行うための対策・実施時期

関係者の理解、後継者教育、株式・財産の配分など

6 事業承継に関する相談先

各事業承継対策には様々な方策があることから、税理士や弁護士、中小企業診断士、司法書士、行政書士、商工会議所・商工会・中央会といった中小企業関係団体など、各専門実務家に相談することが有益である。

図1　事業承継の方法

(1) 親族内承継

メリット	デメリット
①一般的に、内外の関係者から心情的に受け入れられやすい。 ②後継者を早期に決定し、後継者教育等のための長期の準備期間を確保することも可能。 ③相続等により財産や株式を後継者に移転できるため、所有と経営の分離を回避できる可能性が高い。	①親族内に、経営の資質と意欲をもつ後継者候補がいるとは限らない。 ②相続人が複数いる場合、後継者の決定・経営権の集中が難しい（後継者以外の相続人への配慮が必要）。

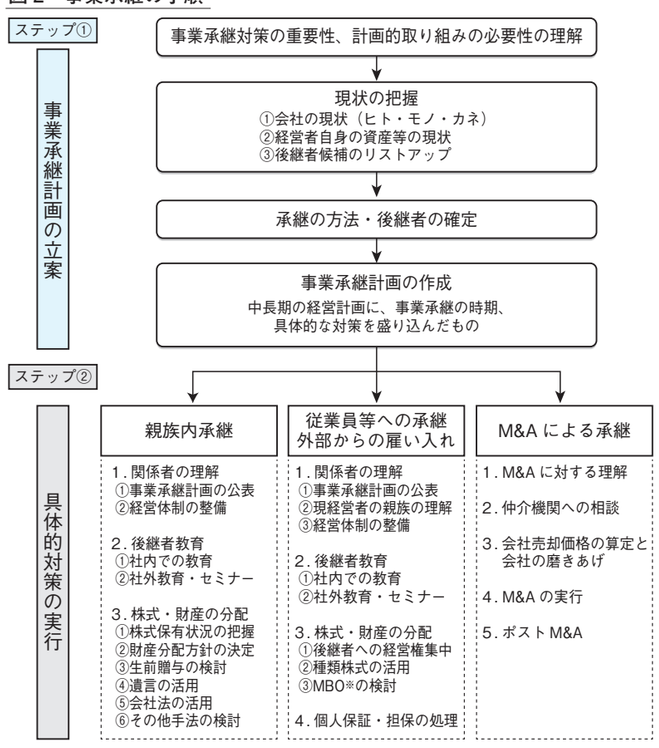
(2) 従業員等への承継

メリット	デメリット
①親族内だけでなく、会社の内外から広く候補者を求めることができる。 ②特に社内で長期間勤務している従業員に承継する場合は、経営の一体性を保らやすい。	①親族内承継の場合以上に、後継者候補が経営への強い意志を有していることが重要となるが、適任者がいないおそれがある。 ②後継者候補に株式取得等の資金が無い場合が多い。 ③個人債務保証の引き継ぎ等に問題が多い。

(3) M&Aによる承継

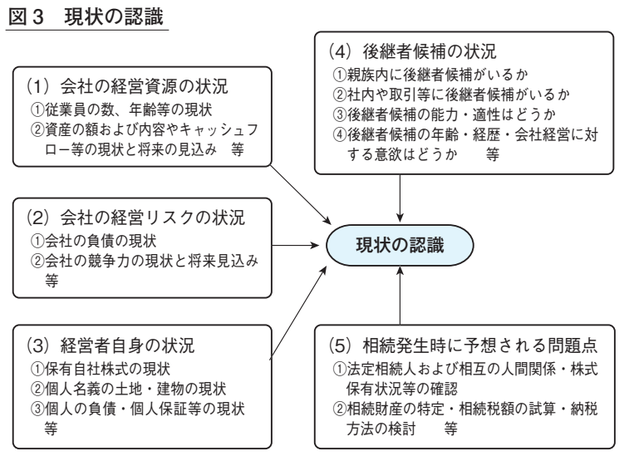
メリット	デメリット
①身近に後継者に適任な者がいない場合でも、広く候補者を外部に求めることができる。 ②現経営者が会社売却の利益を獲得できる。	①希望の条件（従業員の雇用、価格等）を満たす買い手を見つけるのが困難である。 ②経営の一体性を保つのが困難である。

図2　事業承継の手順



※MBOとは、M&Aの手法のひとつで、企業の事業部門や子会社等の責任者や従業員が、事業の継続性を前提に本体企業から株式等を買い取り、経営権を得て独立する手法のこと。

図3　現状の認識

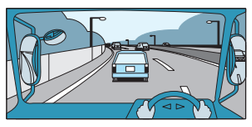


危険予知訓練（KYT）シートの解説

（2面）

▶交通事故防止編

あなたは高速道路を走行しています。カーブの先に渋滞で停止している車両が見えます。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前方が渋滞しているために減速した前車に気付くのが遅れると、追突する危険があります。（図1）

②渋滞車両の最後尾に停止した前車に気付くのが遅れると、追突して玉突き事故を起こす危険があります。（図2）

③前車との追突を避けるために追越車線に進路変更すると、後続車と衝突する危険があります。（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夏季の高速道路は、帰省や行楽ドライブなどで渋滞が発生しやすい時ですから、あらかじめ運行情報ルートの渋滞情報をチェックしておくとともに、走行中も電光掲示板などで渋滞等の交通状況を常にチェックすることが大切です。

②「○○区間－○○区間渋滞」とか「4キロ先渋滞」などの情報を把握しても、まだ先のことだと考えて油断するのは禁物です。時速100キロの場合は1秒間に約29メートル、時速80キロでは約22メートル進行しますから、4キロ先の場合、時速100キロだと2分強、時速80キロでは3分で到達します。渋滞情報を把握したら前方の状況によく目を配り、早めに渋滞を発見し、余裕のある減速や停止を心がけましょう。なお、見通しの悪いカーブやトンネルなどでは渋滞の発見が遅れがちになりますから、特段の注意が必要です。

③渋滞車両への追突事故は漫然運転が大きな原因になっていると考えられますが、夏場は暑さから疲労が蓄積されやすいときです。特に長距離運行の場合は疲労による漫然運転に陥りやすいので、休憩をしっかりとるなどして疲労防止に努めましょう。また、熱中症にも注意が必要です。程度が軽い場合であっても、運転においては非常に危険です。めまいがする、疲労感が強まる、体がほてるなど体調が変だと感じた時に、無理をして運行を続けると事故に直結します。直ちに安全な場所に車を止めて会社に連絡し、指示を仰ぎましょう。

図1

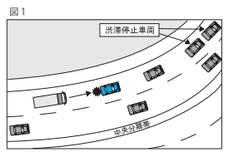


図2

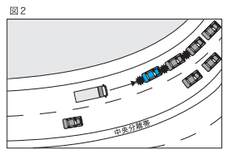
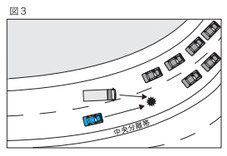


図3



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。

しんちゃん

［第9回］前川しんすけ

法令○×クイズ

～徐行編～

【解答】2面に問題

❶×（法第18条第2項）道路外の施設に出入するためやむを得ない場合において歩道や路側帯を横断するときは、歩行者の有無にかかわらず歩道や路側帯に入る直前で一時停止することが義務づけられている。

❷○（法第42条第2号）勾配の急な下り坂を通行するときは、徐行が義務づけられている。

❸○（法第18条第2項）歩行者の側方を通過するときは、これとの間に安全な間隔を保ち、又は徐行しなければならない。

❹○（法第42条第1号）交通整理の行われていない左右の見通しのきかない交差点では、優先道路を通行している場合を除いて、徐行が義務づけられている。

❺×（法第38条第1項）横断歩道を歩行者が横断しようとしているときは横断歩道の手前で一時停止して歩行者の横断を妨げないようにする。

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

89「お菓子の道」⑨ 上州なら、焼きまんじゅう

味噌の焦げる匂いは不思議に懐かしい。菓子なら上州名物の「焼きまんじゅう」。竹串に大ぶりを四個刺し、味噌だれをかけた香ばしいあんなしまんじゅうだ。ボリューム満点だから、看板を見て急に小腹がすき、休憩所に入った経験のある方も多いことだろう。

焼きまんじゅうは、話題の発酵食品でもある。味噌はもちろんそうだが、まんじゅう自体も小麦粉生地を甘酒種で発酵させたものなのだ。発酵食品のダブル使いというわけである。

群馬では、まんじゅうに適した小麦粉がよくとれる。日照時間が長く、水はけがよく、赤城・榛名・妙義からの空っ風が小麦を鍛えるため、食感がひと味勝るのだ。そんな地粉で農家はせっせとまんじゅうをつくり、仕事の合間に一息入れたのである。

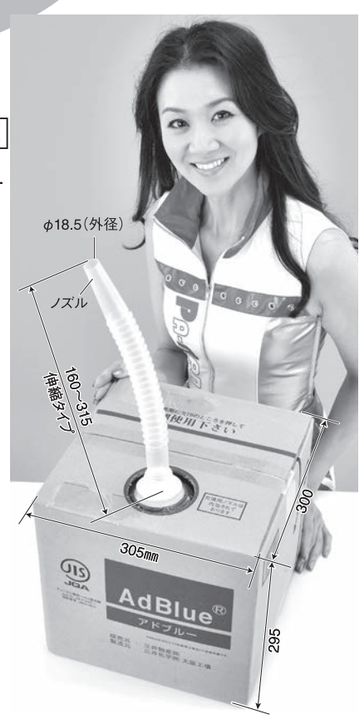
現代も、群馬では至るところに焼きまんじゅう屋がある。特に伊勢崎市に多いようだ。「田中屋本店」の大看板がとりわけ目立つが、建物はごく地味で、風雪に耐えた食堂風の構え。明治元年創業。手づくりの甘酒種で小麦粉生地をふくらませ、丸めて蒸して、串に刺して焼く。保存料等の添加物なしがうれしい。

そして、注文があるたびに、かっかとおきた炭火にかざし、たれを塗りながら焼く。すべて店主とおかみさんの仕事だ。赤味噌に茶ザラメ、隠し味の黒砂糖を混ぜたたれも自家製で、後口すっきりの味。

基本になる甘酒種は、もち米に塩少量を加えて粥にして、米麹で発酵させるが、このとき「粥に米麹を抱かせる」感じでやさしく扱うのがコツだそうな。みっしりと食べごたえがあり、麹の甘い香りが立ち、粉の味がずしんと伝わる――そんな野太いうまさの源は、繊細な作業から生まれるのであった。（つづく）

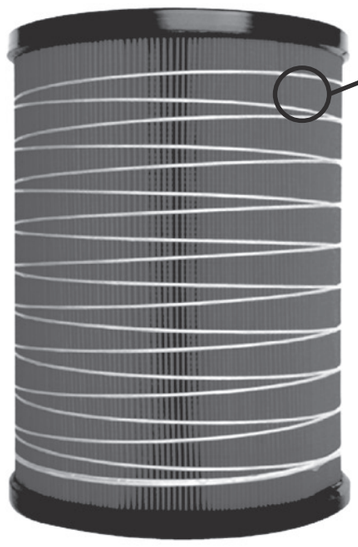
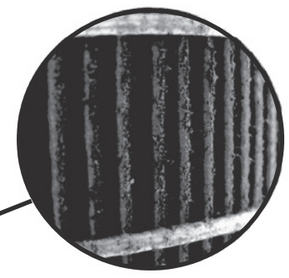
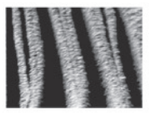
（むかさ・ちえこ）

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

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

女性の輝く現場から
トラガールのお仕事。

第10回「2トン車ドライバー（化成品輸送）」角田万里菜さん（㈱藤倉運輸・埼玉県）

トラック運送業界で様々な仕事に携わる女性をとりあげるこのコーナー。第10回は、「2トン車ドライバー（化成品輸送）」のお仕事です。㈱藤倉運輸（東京都足立区）の草加センター（埼玉県八潮市）で平ボディ車に乗務する角田万里菜さんが登場します。

藤倉社長に訊く！

「若い世代」と「子育てが落ち着いた世代」を積極的に採用
女性のライフスタイルに合った活躍の場を提供

藤倉 泰徳 社長

当社には現在3人の女性ドライバーが在籍しています（別掲写真参照）。最初に入社したのが角田で、続いて「子育てが落ち着き、ドライバーの仕事がしたくなった」という髙野が加わりました。髙野は、中型8トン限定の普通免許をもって入社し、この夏には大型免許を取得する予定です。

髙野の入社を受け、「子育てが一段落ついた女性を積極的に採用していこう」と話していたところ、当社で事務員をしていた永江が「私もドライバーをやってみたい」と言ってくれて、今年1月にドライバーへ転身しました。

私は、「若い世代と子育てが落ち着いた世代の融合」を図ることが、女性ドライバーの活躍に繋がると考えています。若いうちから当社で働いてもらって、もし結婚・出産で休みをとることになっても、子育てをしながら働けるような環境を整備して、子育てが落ち着いたらまた当社に戻ってきてくれるのが理想です。さらに、将来的には、その子どもが当社に入社してくれたらうれしいですね。

株式会社藤倉運輸
［代表取締役　藤倉 泰徳］

本社所在地	東京都足立区神明南 2-1-2
資本金	1,000 万円
設立	昭和 44 年 12 月
従業員数	28 人（うち女性 4 人）
車両数	18 台

インタビュー

体力・ガッツ・コミュニケーション能力に上司・同僚が太鼓判
小学生の頃からの夢「大型車ドライバー」を目指し日々奮闘中!

◉トラックドライバーを志したきっかけと入社の経緯は?

実家の隣に住むおじが大工をしており、2トントラックに乗っていました。おじにトラックの助手席に乗せてもらっているうち、小学生の頃には「トラックってかっこいいな」「将来トラックに乗ってみたいな」という思いが芽生えていました。4人いる兄たちも、ドライバーなどトラックにかかわる仕事をしており、物心ついた頃からトラックはとても身近な存在でした。

中学2年生の頃には将来トラックドライバーになることを決め、高校に進学してもその意志は揺らぐことなく、クラスメイトにも「私はトラックドライバーになる」と公言していました。クラスメイトのお父さんが藤倉運輸の白田光治取締役統括部長で、その同級生を介して頼み込み、高校3年生の夏休みに会社見学をさせてもらいました。そして入社の意志を固め、11月には2回目の会社見学に伺い、全社員参加の安全会議に出席させてもらって、その場で「入社します」とお伝えしました。

◉今後の目標を教えてください。

入社当初は倉庫作業とバンへの乗務で研修を重ね、半年ほど経った後、今の平ボディ車に乗り始めました。これは、社長が普通免許しかない私のためにつくってくれた、車両総重量を5トン未満に抑えたトラックです。

バン、平ボディ車と徐々にステップアップしてきた私の目標は、大型トラックに乗ることです。トラックをかっこいいと思う最大のポイントは、何といっても「大型ドライバーのハンドルさばき」です。ぶつかるのではないかと心配になるような曲がり角でも、巧みにハンドルを操って見事に曲がっていく大型ドライバーの姿にずっと憧れてきました。

誕生日や免許取得日の関係で、中型免許が取得できるのは来春、大型免許が取得できるのは再来春です。そうして着実にキャリアアップを図りながら、憧れの大型ドライバーになれるよう技術を磨いていきたいです。

写真左から、髙野さん・永江さん・角田さん

角田さんはこんな人！

こちらが指示をする前に、意図や内容を読み取り、即座に体を動かすことのできるセンスの持ち主。対人コミュニケーション能力が高く、すぐに人と仲良くなることができる、頼もしい存在です。　（藤倉社長）

一言でいうと、「おてんば娘」です（笑）。小さい身体からは想像もつかないほどパワフル。男性と同じように、200kg ほどあるドラム缶も上手に転がしますし、どんな作業も平気でこなします。（髙野絵理さん）

入社時は、「可愛い子だな」と思いました。そして、可愛らしい顔をしているのに、ものすごくガッツがあり、驚きました。早く憧れの大型ドライバーになって、ガンガン活躍してほしいですね。　（永江美奈子さん）

トラガールファイル

角田 万里菜（つのだ まりな）さん

特製平ボディ車がトレードマーク、タフで活発な 19 歳

- 入社以来、化成品の入ったドラム缶や紙袋、フレキシブルコンテナバッグなどの輸送を担当。とにかく道を覚えることが得意で、最短ルートを導き出すことに醍醐味を感じるなど、日々の運行ルートを考えるのが大好きなのだという。
- 小学校から高校まで陸上部に在籍し、短距離やリレーの選手として活躍。高校も陸上の推薦で入学したほどのアスリートで、学生時代に培った体力を存分に活かしている。
- 就職と同時に地元・千葉県成田市から会社の近くへと引っ越し、一人暮らしを開始。休日は地元に帰省することが多い。「学生時代の友人たちと楽しく遊んで過ごします。土日の連休だと、朝までコースになることも（笑）。いいリフレッシュになっています」。
- 趣味は料理で、プリンやケーキといったお菓子類や、友達の誕生日を祝うパーティー料理などを作って振る舞っている。

- 担当業務：化成品輸送
- 勤続年数：1 年 5 か月
- 取得資格：普通自動車免許、フォークリフト運転技能講習修了

角田さんのある1日の仕事の流れ

角田さんは日々、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 1 日密着させていただきました。

6:00
出社。点呼とアルコールチェックを受ける。

6:30
会社近くの共同車庫へ移動し、車両点検（写真①）を行ってから出発。
この日の業務は、「関東近県にある3か所の工場への化成品配送（日帰り運行）」。

①

8:30
工場の受付開始時間に合わせて1か所目の工場に到着、荷降ろしをする。
荷降ろしが済んだら2か所目の配送先へ出発（写真②）。

②

10:00
2か所目の工場に到着（写真③）。荷降ろし完了後、最後の配送先へ向け出発。

③

12:00
3か所目の工場の近くまで移動し、昼食休憩。
お昼ごはんはコンビニエンスストアで購入し、木陰など涼しそうな場所を見つけて外で食べるのが定番。

13:00
午後の営業開始時間に合わせて3か所目の工場へ。
なじみの現場スタッフと絶妙な連携をとりながら、本日最後の荷降ろしを行う（写真④）。
完了後、途中休憩をとりながら、得意先である化成品メーカーの工場へ向け運行。

④

16:00
化成品メーカーの工場へ到着。翌日の荷降ろし先3件宛ての荷物を、届け先ごとに積み込む。
平ボディ車ならではのシート掛け作業（写真⑤）がきれいにできると喜びを感じるという。

⑤

16:30
帰社。事務所で点呼・アルコールチェック・日報提出を行い、運行管理者と明日の業務内容を確認する（写真⑥）。

⑥

17:00
退社。

こちら広報室　四季折々 97

2016・8・5

▼若い頃、自分の倍以上の年齢の上司は、遙かに遠い存在で、近寄りがたい印象がありました。歳月を重ね、いざ自分自身が当時の上司の年齢に達した現在、思うことは、誠に個性的な先輩・上司に、時には叱咤され、時には激励されながら、仕事への取り組み、付き合いの所作など、社会人としての常識を厳しく教えて頂いたことが徐々に活きて、今の自分に繋がっている気がします。▼中国の格言に、「韜光養晦」（とうこうようかい）があります。「姿勢を低く保ち自身が強くなるまで待つ」の意で、大きな目的を成し遂げるためには、自身の器を研くことが肝要だと言うのですが、それは容易いことではありません。まだまだ、学ぶべきことが沢山あり、一生かかっても目的とする頂上にたどり着くことは出来ないでしょう。▼例年より長い梅雨が明け、夏真っ盛り。ただ、最近の天候は気まぐれ。快晴の翌日は土砂降り、と鞄に傘が常備される始末です。そんな猛暑を吹き飛ばそうと、各地で個性あるお祭りが行われています。五穀豊穣を願ったお祭りも、時代の流れとともに最近はパワフルなイベントへとシフトされ、参加する者、見る者の垣根がなくなり、全員参加型となりました。身体を動かし、掛け声をあげるのは、血液の循環を促す効果もあり、理に適っています。▼大学時代の友人が和太鼓製造会社を経営する一方で、日本太鼓協会の代表をしています。大学時代に空手部の有段者だったこともあり、彼が生涯の仕事として選択した今の職業は、まさに天職だと思っています。老若男女が楽しめる太鼓は古典的ですが、近年は愛好者が増えて日本各地で多くの組織が旗揚げしています。それに伴って地区大会、ブロック大会、全国大会と、技を競う土壌も整い、活況を呈しています。▼和太鼓を叩く桴（ばち）の音は深く、いつまでも残響の余韻を人々に与えています。太鼓に正対する基本的な「伏せ打ち」、演目の曲に合わせる「曲打ち」、熟年者の技が冴える「斜め打ち」、など桴捌きも多種多様です。1人より2人、2人より大勢と、趣味を同じくするチームプレーは、激しい動作の中でしっかりと息が噛み合って、見る者の心を揺さぶります。▼縄文時代には、情報伝達の手段として、中世時代には田楽のお囃子として、戦国時代には大名が自陣の統率を図る手段として活用された和太鼓は、綿々と現代に受け継がれています。祭事での祭太鼓、雅楽での楽太鼓、大勢でやる組太鼓と楽しみ方はいっぱいです。▼ストレス発散と日頃の運動不足を補うべく、友人が主宰する和太鼓教室を覗いてみました。「勢い」、「迫力」、「圧巻」の言葉が瞬時に脳裏をよぎりました。僅かな時間でしたが、桴を握り一心不乱に太鼓を打ち続け、実に爽快な気分になりました。これが友人の言う太鼓に「はまる」瞬間なのでしょう。しかし、「言うは易く行うは難し」でした。身体の奥に強く響く音色に魅せられるのは私だけではないでしょう。▼歳月を重ねて見えてくるのは、戦国の世を制し天下統一を成し遂げた、徳川家康の名言、「最も多くの人間を喜ばせたものが最も大きく栄える」です。限られた人生、チャレンジ出来ることには果敢に挑んでいきたいものです。▼猛暑はまだまだ続きます。水分補給を怠らず、くれぐれもご自愛下さい！

（山崎 薫）

運輸安全
管理業務に
威力を発揮。

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。

World leader in gas sensing innovation
FIGARO
ISO9001 Company

掲載製品及びIT点呼システムは、下記会場にてご覧いただけます。
（共同出展：テレニシ株式会社）
ジャパントラックショー 2016
場所：パシフィコ横浜
期間：2016年9月1日（木）～3日（土）
10:00～18:00（9月3日のみ17:00まで）
国際物流総合展 2016
場所：東京ビッグサイト
期間：2016年9月13日（火）～16日（金）
10:00～17:00

お問い合わせ　www.figaro.co.jp
受付時間 月～金 9:30～17:30（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）

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

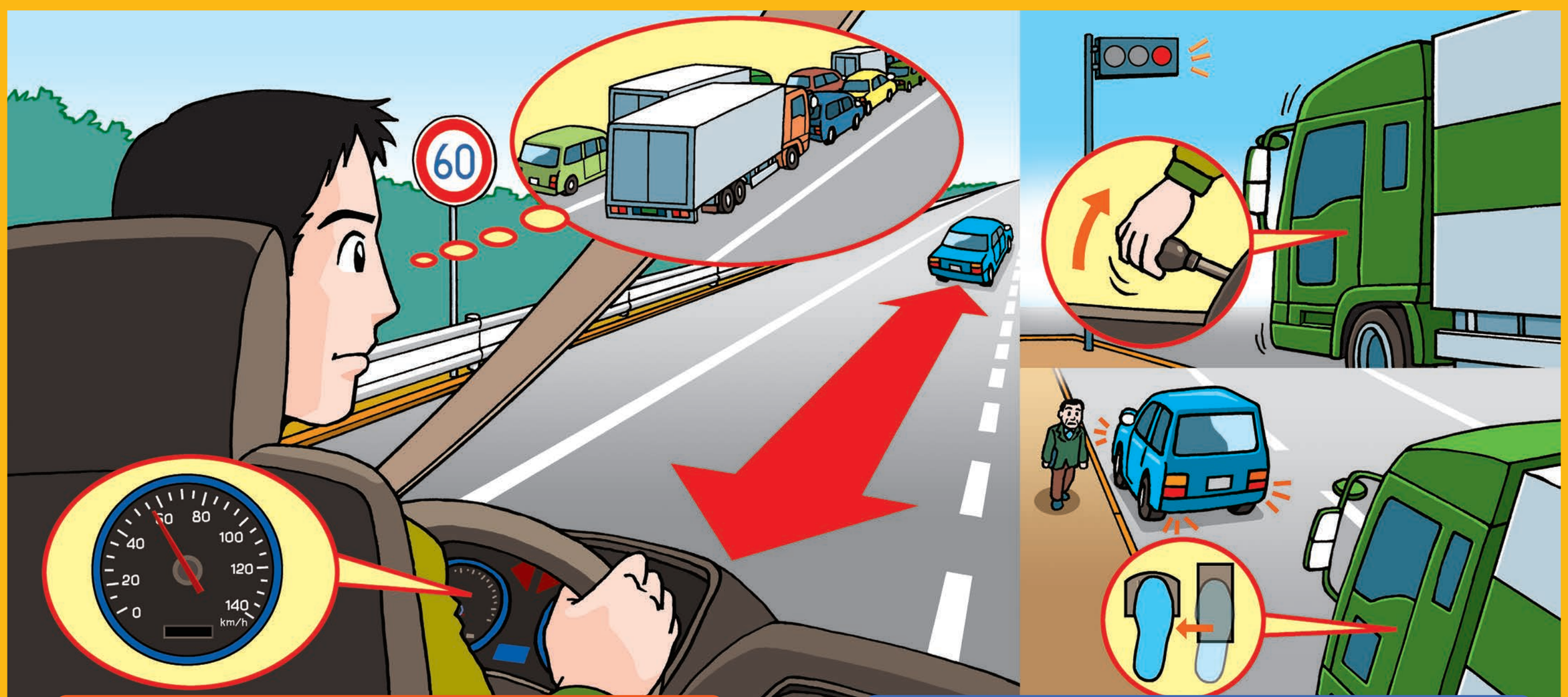
危ない運転動画を
PC・タブレットで
いつでも、どこでも
瞬時にキャッチ。

クラウドサービス初！
〈1動画10秒/300件〉
自動分類・保管。

Tiger 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

〈4回シリーズの第2回ポスター〉

トラック追突事故防止マニュアル　追突事故撲滅キット



ドライバー

高速道・一般道共通

- 安全な速度を確保する。また、絶対に制限速度を遵守する。
- 適切かつ余裕ある車間距離を確保する。
- 常に行く先の渋滞や故障車などの存在を見据えて運転する。
- カーブや豪雨、豪雪等の悪天候の見通しが悪い道路状況においては、細心の注意を払って走行する。

一　般　道

- 停止時は不意な発進を防ぐためにサイドブレーキをひく。
- すぐに止まれるように、足はブレーキペダルに置く。
- 早めのブレーキを心がける。

管理者

ドライバーの心身に負担とならない運行管理

- 余裕のある運行計画の策定、ドライバーの健康・疲労への配慮、ドライバーとの信頼関係構築等。

具体的な安全指導と実践チェック

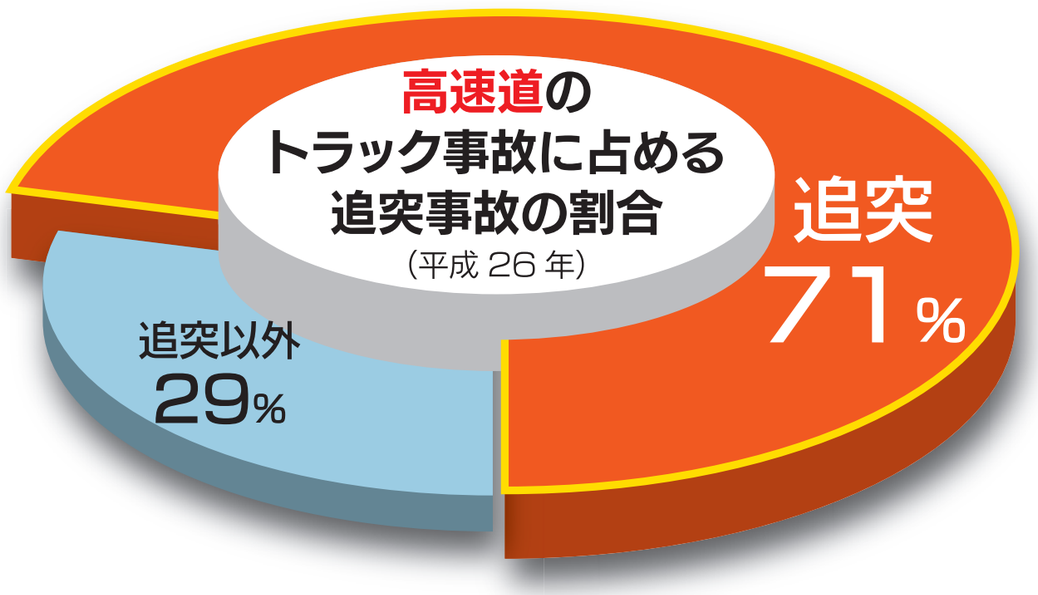
- 理解しやすい具体的指導、理解度・実践状況の把握、ヒヤリハットや事故情報の共有等。

事業者

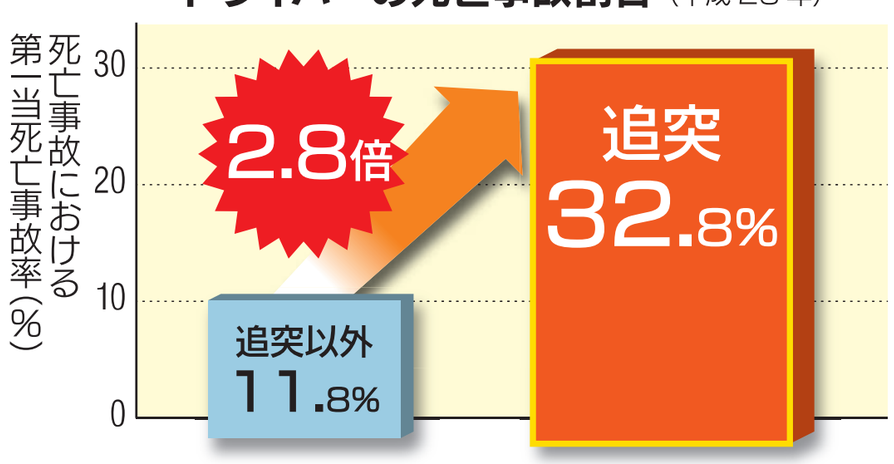
安全風土の確立

- 安全責任を持つ、できることから始める、当たり前を繰り返す。

常に状況変化を予測した運転をする



ドライバーの死亡事故割合（平成26年）



$$\text{ドライバーの死亡事故割合} = \frac{(\text{第1当死亡事故件数})}{(\text{死亡事故件数})} \times 100$$

出典：（公財）交通事故総合分析センター

公益社団法人 全日本トラック協会

トラック追突事故防止マニュアル ～追突事故撲滅キット～

事故防止特設ページ　検索