昭和35年11月28日第3種郵便物認可

平成28年（2016年）　第2069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
9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）

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・5　＜中継輸送特集＞
・［導入事例］
味の素物流㈱（東京都）
・［中継輸送導入のポイント］
寄稿・㈱日通総研 大島弘明氏

中継輸送専用トレーラ「リレーライナー」を運行する味の素物流㈱

6　＜中小運送事業者における事業承継特集＞
・従業員等への承継
恵武急便㈲（岐阜県）

7　・平成28年度「トラックの日」各都道府県ト協の主な活動

8　・モノはこうして運ばれる
「牛乳輸送」
増山貨物自動車㈱（栃木県）

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▼
9/15～10/14　5917
10/15～11/14　8551

国交省 厚労省　トラック輸送における取引環境・労働時間改善中央協議会
トラック運送業の生産性向上協議会

パイロット事業本格スタート

長時間労働是正に向けて

30年度に成果取りまとめへ

41都道府県で対象集団決定

実証実験を順次スタート

国土交通省と厚生労働省は9月7日、第4回トラック輸送における取引環境・労働時間改善中央協議会及びトラック運送業の生産性向上協議会（座長・野尻俊明流通経済大学学長）を開催した。

トラック運送事業者の取引環境の改善、長時間労働の抑制ならびに生産性向上に取り組んでいる両協議会では、全国47都道府県に設けられた地方協議会において、今年度から新たにドライバーの長時間労働の是正に向けた課題の洗い出しや、解決手段を探るためのパイロット事業（実証実験）を実施することとなっており、同日現在、41都道府県で対象集団が決定したことが報告された。今後、各都道府県で実証実験がスタートする。同事業で明らかになった課題や解決策については、平成30年度に取りまとめられるガイドラインに盛り込まれ、同内容を全国的に横展開することで、トラック運送業界全体の長時間労働是正に繋げていく。

同協議会には、全日本トラック協会から坂本克巳副会長のほか、今回から新たに千原武美副会長（東京都トラック協会会長）と馬渡雅敏副会長（佐賀県トラック協会会長）が委員として出席した。

パイロット事業は、運送事業者、ドライバー、発・着荷主が連携し、長時間労働の原因分析、改善策の検討、実践、検証を行うために実施されるもの。平成28・29年度の2年間をかけて実証実験を行い、トラック運転者の長時間労働等の改善を図る。

実証実験の対象集団は、同日現在41都道府県において決定しており、静岡県では2事業が実施され、他の都道府県ではそれぞれ1事業を行う予定。

荷種の内訳では、食料品10件、農産物6件、紙・パルプ4件、建設資材3件、飲料2件、鮮魚2件、繊維製品2件、その他15件と、様々な荷種で実証実験を実施。同実証実験を通じて、発・着荷主による手待ち時間の削減や、長時間運転・長時間労働による拘束時間の削減、附帯作業に伴う拘束時間の削減などに向けた具体的な改善策を検討する。

また、同協議会における取引環境改善に向けた議論に先立ち、適正運賃・料金収受に関する議論の論点整理や方向性に関する助言を行う場として設置された「トラック運送業の適正運賃・料金検討会」の第1回会合（7月13日開催）での議論の内容について、報告が行われた。

同内容について、出席委員からは「多重多層構造が、適正な運賃・料金収受の妨げの一因となっている」「適正な運賃をいただくことで、安全への投資を行うことができる。運送事業においては安全をベースにした経営が最も大事であり、こうした点も荷主にご理解いただきながら運賃交渉を行っていく必要がある」などといった意見が上がった。

パイロット事業（実証実験）における取組課題

取組課題
- ○発荷主都合による手待ち時間の削減
- ○着荷主都合による手待ち時間の削減
- ○長時間運転や長時間労働による拘束時間の削減
- ○附帯作業に伴う拘束時間の削減

↓

関係者が協力して課題の改善策を検討、パイロット事業の実施

第4回の中央協議会の冒頭あいさつする藤井直樹自動車局長（中央。9月7日、国土交通省）

厚労省

賃金引上げに向けた支援策を実施

業務改善・キャリアアップ助成金

10月1日から順次地域別最低賃金額改定

厚生労働省は、平成28年度の地域別最低賃金について、改定額と発効予定月日を発表した（表1）。

これは、地方最低賃金審議会が答申した改定額を取りまとめたもので、各都道府県で10月1日から中旬にかけて順次発効される。

また同省では、中小企業・小規模事業者の生産性向上を支援し、事業場内最低賃金の引上げを図るために「業務改善助成金制度」を実施している。

これは、生産性向上のための設備投資を行い、事業場内最低賃金を引き上げた場合に設備投資にかかった費用の一部を助成するもので、同制度の支給要件には、①「事業場内最低賃金が適用される労働者（雇い入れ後6月を経過）の賃金を引き上げる計画を作成し、申請後に賃金引上げを行うこと（※引上げ後の賃金額が事業場内最低賃金になることが必要）」、②生産性向上のための設備・器具の導入などを行うこと、③「事業場内最低賃金が改定後の地域別最低賃金額を下回る場合は、①の賃金引上げは、その発効日の前日までに行うこと。賃金引上げを地域別最低賃金の発効日以後に行う場合は、改定後の地域別最低賃金額を上回る事業場内最低賃金を基礎として、表2に定められた額以上の引上げを行うこと」――などが定められており、今年度の地域別最低賃金とその発効日に十分な留意が必要（表3）。

また、「有期契約労働者等の基本給の賃金規定等を改定し、2％以上増額した場合」に助成を行う「キャリアアップ助成金（賃金規定等改定）」（表4）については、今年度の最低賃金額の引上げに向け取り組む場合、最低賃金額の発効日の前日までにキャリアアップ計画書の提出、賃金規定等の改定（作成）および2％以上の増額を行うことが必要。その上で、賃金規定等を改定した後6か月分の賃金を支給した日の翌日から起算して2か月以内に申請する。

なお、同助成金については、中小企業で3％以上増額した場合、助成額が加算される。

最低賃金および各助成金制度に関する詳細は、同省のホームページまたは各都道府県労働局まで。

表1　地域別最低賃金の答申状況

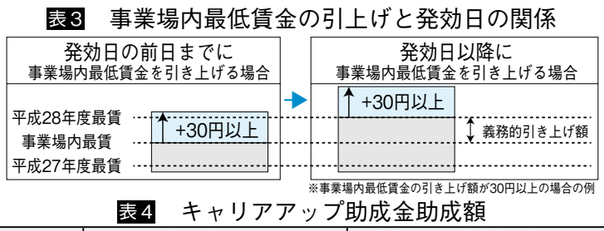
都道府県名	28年度の最低賃金時間額【円】	引上げ額【円】	28年度の発効予定月日
北海道	786	22	10月1日
青森県	716	21	10月20日
岩手県	716	21	10月5日
宮城県	748	22	10月5日
秋田県	716	21	10月6日
山形県	717	21	10月6日
福島県	726	21	10月1日
茨城県	771	24	10月1日
栃木県	775	24	10月1日
群馬県	759	22	10月5日
埼玉県	845	25	10月1日
千葉県	842	25	10月1日
東京都	932	25	10月1日
神奈川県	930	25	10月1日
新潟県	753	22	10月1日
富山県	770	24	10月1日
石川県	757	22	10月1日
福井県	754	22	10月1日
山梨県	759	22	10月1日
長野県	770	24	10月1日
岐阜県	776	22	10月1日
静岡県	807	24	10月5日
愛知県	845	25	10月1日
三重県	795	24	10月1日
滋賀県	788	24	10月6日
京都府	831	24	10月2日
大阪府	883	25	10月1日
兵庫県	819	25	10月1日
奈良県	762	22	10月6日
和歌山県	753	22	10月1日
鳥取県	715	22	10月12日
島根県	718	22	10月1日
岡山県	757	22	10月1日
広島県	793	24	10月1日
山口県	753	22	10月1日
徳島県	716	21	10月1日
香川県	742	23	10月1日
愛媛県	717	21	10月1日
高知県	715	22	10月13日
福岡県	765	22	10月1日
佐賀県	715	21	10月2日
長崎県	715	21	10月6日
熊本県	715	21	10月1日
大分県	715	21	10月1日
宮崎県	714	21	10月1日
鹿児島県	715	21	10月1日
沖縄県	714	21	10月1日
全国加重平均額	823	25	－

表2　業務改善助成金の概要

事業場内最低賃金の引上げ額	助成率	助成の上限額	助成対象事業場
30円以上	10分の7※1（常時使用する労働者数が企業全体で30人以下の事業場は4分の3※1）	50万円	事業場内最低賃金が750円未満の事業場
40円以上		70万円	事業場内最低賃金が800円未満の事業場
60円以上	2分の1（常時使用する労働者数が企業全体で30人以下の事業場は4分の3）	100万円	事業場内最低賃金が1,000円未満の事業場
90円以上	10分の7※1（常時使用する労働者数が企業全体で30人以下の事業場は4分の3※1）	150万円	事業場内最低賃金が800円以上1,000円未満の事業場
120円以上		200万円	

※1：生産性要件を満たした場合には4分の3（5分の4）

表3　事業場内最低賃金の引上げと発効日の関係



※事業場内最低賃金の引き上げ額が30円以上の場合の例

表4　キャリアアップ助成金助成額

区分	全賃金規定等改定		雇用形態・職種別賃金規定等改定	
	中小企業	大企業	中小企業	大企業
1人～3人	10万円	7.5万円	5万円	3.5万円
4人～6人	20万円	15万円	10万円	7.5万円
7人～10人	30万円	20万円	15万円	10万円
11人～100人	33万～300万円（3万円×人数）	22万～200万円（2万円×人数）	16.5万～150万円（1.5万円×人数）	11万～100万円（1万円×人数）

※1：「職務評価」の手法の活用により実施した場合、1事業所当たり20万円（大企業15万円）加算
※2：1年度1事業所当たり100人まで
※3：＜拡充予定＞中小企業において3％以上増額した場合、全ての賃金規定等改定：1人当たり14,250円（※18,000円）を加算、雇用形態別・職種別等の賃金規定等の改定：1人当たり7,600円（※9,600円）を加算（※生産性の向上が認められる場合）

輸送統計

平成28年6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）	5,354	101.2%
	一　般	―	97.2%
	宅配便（千個）	313,516	103.1%

交通事故統計

平成28年7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		7月31日現在	9月13日現在
9（－2）	58（－1）	84（－25）	151（－28）	2,051（－122）	2,121（－104）	2,590（－109）

コラムラインナップ

ここまで来た天然ガストラック新時代【世界の天然ガス自動車の普及状況について】…3面／トラック運送事業者のための経営のヒント【地方の中小事業者の1つの可能性】…5面／食の新旧街道を行く【お菓子の道⑪「大人のための盛岡駄菓子」】…7面

あんしん財団からの大切なご案内
運輸業に、強い味方！
経営と働く人を、守る・支える会員制度
あんしん財団は お一人様 月々 2,000円（うち保険料1,700円）
ケガの補償　福利厚生　労働災害防止　使用者賠償責任保険制度
「4つのあんしん」で万全サポート！
あんしん財団は、厚生労働省より特定保険業の認可を受けた一般財団法人です
守ります！
ケガの補償（特定保険業）
あんしん1　業務上はもちろん業務外のケガも補償
ケガによる死亡時 2,000万円（満80歳以上は1,000万円）
●ケガによる入院・通院・障害・往診も補償
福利厚生（お客様サービス事業）
あんしん2　働く人の健康管理や活力アップをサポート
●人間ドックや定期健康診断の費用を補助
●宿泊施設・ゴルフ場利用の費用を補助
●経営や暮らしに役立つ各種相談サービス
労働災害防止（お客様サービス事業）
あんしん3　安全な職場作りで、働く人を事故から守る
●安全衛生設備等の設置費用を補助など
例えば…タイヤチェーン、ドライブレコーダー、作業用保護手袋、運搬用台車など
タイヤチェーン
使用者賠償責任保険制度（お客様サービス事業）
あんしん4　労災事故の際の使用者の賠償責任を補償
支払限度額（1会員事業所単位）
1加入者当たり 3億円／1事故当たり 10億円
※あんしん財団を保険契約者、会員企業および役員を被保険者とする損害保険会社の使用者賠償責任保険が自動付帯されています。
詳しい資料のご請求やご加入のご希望は
インターネットで　あんしん財団　www.anshin-zaidan.or.jp
お電話で　0120-311-816（さんいいはいろう）
最寄りの支局につながります。受付：平日9:00～17:30
2016-0034-TA-000
加入実績 18万事業所加入 ※平成28年1月現在
※介護保険法の要介護認定を受けている方や、高齢、ケガ、疾病（認知症含む）による被介護状態のため経営や就業の実態がない方等はご加入いただけません。
※この広告は制度の概要をご説明しております。ご加入の際には「パンフレット」「重要事項説明書」で制度の内容をご確認ください。
※お客様サービス事業は加入者サービス規約に定められた方がご利用になれます。
※近畿・中国・四国地方および沖縄県に所在地がある事業所は、原則、新規のご加入はいただけません。
※ご提供いただいた個人情報は、当法人の制度のご案内に利用させていただきます。また、当法人が責任をもって管理します。
〒160-0016 東京都新宿区信濃町34 JR信濃町ビル5F
一般財団法人 あんしん財団

ニュース・ターミナル（トラック協会ニュース）

NEWS 2016.9.1–9.15

全ト協

台風10号による緊急支援物資輸送を13件実施

岩手県ト協、北海道ト協など

岩手県や北海道等の道県トラック協会では、東北地方太平洋側に上陸・通過した台風10号に伴う緊急支援物資輸送を実施した。

台風10号は、8月30日18時前に、暴風域を伴ったまま岩手県大船渡市付近に上陸。東北地方を通過して日本海に抜けた。これにより、岩手県や北海道などで大きな被害が発生した。

同台風による被害を受け、国土交通省では9月2日、全日本トラック協会に対して、トラックの輸送力確保についての協力を要請。トラックの機動性を活かし、各種輸送ニーズへの迅速かつ的確な対応や、所有施設の効果的活用等による物資輸送の確保への最大限の協力を呼びかけた。

同台風に伴いトラック協会が行った緊急支援物資輸送は、岩手県11件（11台）、北海道1件（1台）、山形県1件（1台）の計13件となっている（9月9日現在）。

なお、関係のトラック協会では、引き続き緊急物資輸送要請に応えるべく、万全の体制を整えている。

岩手県ト協では、盛岡市から岩泉町へ4トン車2台で米10kg×600袋を輸送（9月2日）

資格規定・指針・マニュアル等を一部改訂

第44回適正化事業委員会

9月14日、第44回適正化事業委員会（粟飯原一平委員長）が開催された。

粟飯原委員長のあいさつに続き、国土交通省自動車局貨物課トラック事業適正化対策室の高橋芳則室長が説示を行った。

議事では、①平成28年度適正化事業実施機関の活動状況②28年度貨物自動車運送事業安全性評価事業の実施状況③適正化事業指導員の資格に関する規程の改定④「巡回指導の指針」の改訂⑤「巡回指導マニュアル」の改訂――等について審議し、いずれも原案通り承認した。

第44回適正化事業委員会（9月14日、全ト協）

倉青協・全産連青年部協議会との意見交換会開催

青年部会

全日本トラック協会青年部会（山本明徹部会長）は9月6日、倉庫業青年経営者協議会（太宰榮一会長）・（公社）全国産業廃棄物連合会青年部協議会（仲田陽介会長）との意見交換を開催した。

全ト協青年部会からは9名の正副部会長が出席。はじめに各青年組織の代表者によるあいさつと、出席者の紹介が行われた。

続いて、各業界における取り組みや課題が報告された後、「リサイクル・静脈物流への取り組みと課題」をテーマにしたフリーディスカッションが開催された。3組織の出席者がそれぞれの業界の視点から意見を述べるなど、活発な意見交換を行った。

あいさつする山本青年部会長（9月6日、全ト協）

各ト協部会長会議を設置し部会組織の強化図る

第40回ダンプトラック部会

9月8日、第40回ダンプトラック部会（岡田安正部会長）が開催され、平成27年度事業報告(案)および28年度事業計画(案)、役員の一部変更や部会規則の一部改定(案)などについて審議し、いずれも原案通り承認した。

役員の一部変更については、㈱稲岡の稲岡利男会長（石川県）と協和運輸㈱の徳平豊代表取締役社長（高知県）が新副部会長に就任した。

28年度事業計画では、①東日本大震災、熊本地震等の被災地の復旧・復興事業の円滑な施工を確保するため、積極的に対応する②ダンプの車両不足・人員不足問題、ダンプ需要の地域偏在、経営事項審査基準の見直し等の諸課題の解決に取り組む③輸送の安全確保に係る研修会等を実施し、事故防止対策の徹底に取り組み、ダンプ輸送業界のイメージアップを図る――の3施策を推進することとした。

部会規則の一部変更については、ダンプトラック部会の会議として、従来の部会および正副部会長会議に加え、各トラック協会ダンプトラック部会長会議を設けるなど、さらなる部会組織の強化を図る。

議事終了後、研修会が開催され、国土交通省自動車局安全政策課の平井隆志課長が「事業用自動車の事故防止施策等について」をテーマに講演した。

第40回ダンプトラック部会（9月8日、全ト協）

「全日本トラック協会防災業務計画」を策定

防災体制を明文化

全日本トラック協会は9月1日、「公益社団法人全日本トラック協会防災業務計画」を策定した。

同計画は、非常災害に対処するため、防災に関する必要な体制を確立し、防災業務を的確かつ迅速に実施することを目的としている。

同計画の第2章では、「防災対策の確立」として、災害対策本部の構成員や組織運営などについて記載。体制図(図)を示し、各班が担う業務等を明確にした。

同計画の詳細は、全ト協ホームページを参照。

図　全日本トラック協会災害対策本部体制図

- 【本部長】会長
- 【副本部長】理事長
- 【本部員】常勤役員

【情報班】（交通・環境部／経営改善事業部）	【輸送班】（輸送事業部）	【総務班】（総務部）
・情報の収集、伝達に関すること ・現状把握に関すること ・関係機関等との連絡・調整に関すること	・緊急・救援輸送の要請（割当）に関すること ・輸送隊の編成・運用に関すること ・必要な応急対策の実施に関すること	・中央本部の管理に関すること ・トラック協会が被災した場合の対応に関すること (1) 協会施設の被害状況の調査 (2) バックアップ拠点との連絡・調整 (3) 職員の被災状況の調査 (4) 職員の出勤に関する対応策の検討 (5) 業務に必要な物資の調達

求車登録件数約9万3千件と求車需要高まる

WebKIT成約運賃指数8月分

全日本トラック協会と日本貨物運送協同組合連合会は9月5日、平成28年8月分の求荷求車情報ネットワーク（WebKIT）成約運賃指数を発表した。

28年8月の運賃指数は、対前月比5ポイント増、対前年同月比1ポイント減の116で、8月としては昨年に次いで調査開始以来2番目に高い指数となった。

また、8月末現在の求車登録件数は9万3008件と対前年同月比7438件増（8・7%増）、対前月比1万995件増（13・4%増）であり、求車需要が高まっていることが分かる。

TS（トラックステーション）情報

食堂・宿泊施設一時休業

大分トラックステーション

大分TSは、9月23日(金)から24日(土)まで、改修工事のため食堂と宿泊施設を休業する。

全ト協行事予定

（9月15日～9月30日）

- ▽9月15日・第64回百貨店部会
- ▽9月29日・第107回交通対策委員会

法令○×クイズ

～運転時間・休息期間編～

❶運転時間は、2日(始業時間から起算して48時間をいう)を平均し、1日当たり10時間を超えてはならない。（○・×）

❷連続運転時間とは、1回が連続10分以上で、かつ、合計が30分以上の運転の中断をすることなく連続して運転する時間をいう。（○・×）

❸連続運転時間は、5時間を超えてはならない。（○・×）

❹休息期間は、勤務終了後に継続8時間以上が原則であり、分割することはできない。（○・×）

❺勤務の途中においてフェリーに乗船した場合は、乗船時間は原則として全て休息期間となる。（○・×）

（解答は7面）

新規許可貨物自動車運送事業者数

（平成28年6月末）

全日本トラック協会調査

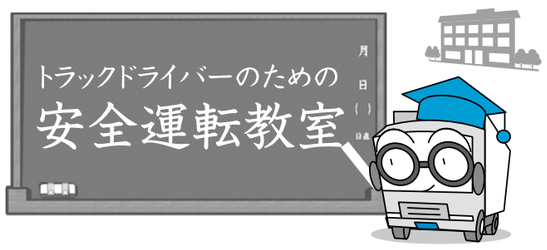
運輸局	都道府県	平成28年6月	前年同期比
北海道		25	−3
東北	青森	6	2
	岩手	7	−1
	宮城	14	2
	秋田	2	−1
	山形	2	−2
	福島	20	10
	計	51	10
関東	茨城	7	−4
	栃木	11	5
	群馬	9	2
	埼玉	23	−1
	千葉	25	7
	東京	30	8
	神奈川	19	−2
	山梨	5	3
	計	129	18
北陸信越	新潟	4	0
	長野	4	0
	富山	4	2
	石川	3	−1
	計	15	1
中部	福井	2	−3
	岐阜	16	11
	静岡	11	0
	愛知	24	1
	三重	8	−2
	計	61	7
近畿	滋賀	7	2
	京都	13	1
	大阪	50	−3
	兵庫	25	9
	奈良	5	3
	和歌山	4	−4
	計	104	8
中国	鳥取	4	2
	島根	2	−1
	岡山	9	−1
	広島	12	3
	山口	2	−3
	計	29	0
四国	徳島	5	5
	香川	7	3
	愛媛	4	1
	高知	3	−2
	計	19	7
九州	福岡	12	−12
	佐賀	1	−3
	長崎	2	−4
	熊本	2	−5
	大分	6	2
	宮崎	4	0
	鹿児島	6	0
	計	33	−22
沖縄		7	0
※		1	−5
合計		474	21

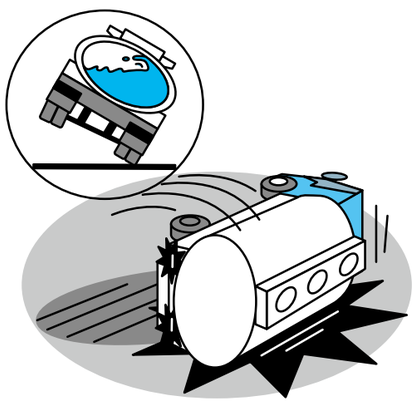
※申請者住所が当該運輸局管轄外の都道府県

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59回〕約33億円の賠償命令!!





●車両単独の物損事故では過去に例をみない高額賠償

平成20年8月に首都高速で発生した、タンクローリーの横転火災事故について、今年の7月14日、事故を起こしたトラック運送会社と運転者に対して、32億8,900万円の賠償金支払いを命じる判決が出されました。車両単独の物損事故において、過去に例をみない高額の賠償金に驚かれた方も多いのではないでしょうか。これまでの物損事故における高額判決事例をみると、最高金額は約2億6,000万円（事故による火災で積荷の呉服や毛皮などが焼失）ですから、33億円に近い賠償金は飛び抜けた金額といえます。

このタンクローリーの事故は、スピードを出し過ぎていたためカーブを曲がり切れずに横転し、側壁に衝突して積荷のガソリンなどが炎上し、路面や橋げたなど高速道路施設の損傷のみならず、近隣のマンションの外壁などにも被害が及びました。その復旧工事費用に加え、長期間の通行止めによる逸失利益などを合わせると、約45億円の損失に上りました。運送会社が加入していた保険から、補償最高限度額の10億円に7年分の利息を含めた約12億円が支払われましたが、その残りが会社と運転者に請求されたわけです。

●運送会社にとって支払い不能な金額

Bさん「残りといっても、33億円だからね。とんでもない金額だよ」

Aさん「トラック1台の年間の売上金額が、仮に1千万円だとした場合、約330年間の売上金額に相当する」

Bさん「気が遠くなるような話だ」

Aさん「うちの会社だって、とてもじゃないが支払える金額じゃないよ」

Bさん「すると、どうなるんだ」

Aさん「倒産するしかないと思う」

（事故を起こした運送会社は、数年前に事業を停止していましたが、今回の判決によって裁判所より破産開始決定を受けました）

●積荷の性質が運転に与える影響を理解する

Bさん「報道などによると、首都高のジャンクションのカーブで、制限速度を超えるスピードで走行していたためにカーブを曲がり切れなかったようだけど、カーブの手前ではスピードを落とすのが鉄則だよね」

Aさん「もちろんそうだけど、トラックは重心が高いから、ほかの車に比べると横転しやすい。なかでも石油などの液体を積んだタンクローリーは、液体がタンク内で動くから、特にカーブなんかでは横転しやすいといわれている」

Bさん「交差点を右左折する時も要注意だね」

Aさん「液体などのように、積荷の性質が運転に影響を与えることもあるから、その点をよく理解してハンドルを握らないと、とんでもない事故に繋がる。それはタンクローリーに限ったことではないけどね」

●偏荷重にならず荷崩れもしない正しい積載をする

Bさん「トラックの場合、積み方も影響するよね。特に左右に偏った積み方をすると横転しやすくなる」

Aさん「重心の位置が中心から左右にズレていると、ハンドルをとられるような状態になることもあるしね」

Bさん「前に偏った積み方をすると、制動距離が延びる恐れがあるね。だから、いつもと同じ調子でブレーキを踏んでも、いつものようには止まれない。それで追突する事故になる」

Aさん「貨物を積み込む時は、偏荷重にならないように積載する、荷崩れを起こさないようしっかり固縛する、これが基本だよ」

Bさん「万一、積み方が悪くて走行中に荷崩れを起こし、莫大な損害を与えたら、会社も崩れてしまうからね」

都道府県ト協

第16期物流経営士課程修了式を開催

29人の物流経営士が新たに誕生

9月6日、東京都トラック協会（千原武美会長）は第16期物流経営士課程修了式を開催した。

今期は、東ト協会員事業者から20人、東ト協以外の関東トラック協会会員事業者から6人、全ト協・東ト協職員から3人――の計29人が10か月にわたる全課程を修了した。皆勤賞を9人、精勤賞（出席率95%以上）を7人、優秀賞を6人、最優秀賞を1人が受賞し、東ト協の千原会長から表彰状が贈られた。

最優秀賞を受賞した茨城流通サービス㈱（茨城県古河市）の小倉正也取締役管理部長に受講の感想を聞くと、「物流経営士課程は、その日学んだことが翌日すぐに社業に反映できるような、実践的な講座が魅力。バックグラウンドの異なる仲間たちと、意見や情報を交換することのできる貴重かつ有益な場」と語った（小倉氏へのインタビュー「物流経営士に聞く」を次号以降に掲載予定）。

修了生は、全日本トラック協会の「物流経営士」に認定され、全ト協の藤原利雄常務理事から認定証およびバッジが交付された。物流経営士は、通算で東京463人、全国1632人となった。

物流経営士は、中小企業で実際の経営現場のけん引力となるなど、修了後の活躍が高く評価されており、中小企業の人づくりを目的に設立された（独）中小企業基盤整備機構の中小企業大学校で講師を務めるなど、トラック運送業界のこれからを支える人材として、大いに嘱望されている。

東ト協では現在、第17期の受講生を募集中（募集要項別掲）。申し込み締め切りは9月30日(金)。

全ト協の藤原常務理事から修了生に物流経営士認定証が授与された（9月6日、東京都トラック総合会館）

第17期「物流経営士資格認定講座」受講生を募集

申し込みは9月30日(金)まで

募集人員	32人
受講資格	①（一社）東京都トラック協会会員事業者の役員、またはその社員で経営管理職の経験3年以上の方、もしくはこれに準ずる方 ②関東トラック協会会員事業者の役員、またはその社員で経営管理職の経験3年以上の方、もしくはこれに準ずる方 ③その他、特に会長が認めた方
申し込み手続き期限	平成28年9月30日(金)
申し込み先	募集パンフレットに付属の受講申込書（東京都トラック協会ホームページ[HP]よりダウンロード可能）に必要事項を記載の上、所属支部（関東各県トラック協会会員の場合は所属協会）を経由し、東ト協教育研修部宛てに郵送またはFAXで申し込み（その他の方は直接教育研修部へ） ※募集パンフレットは東ト協各支部にも配布してあります。
研修期間	平成28年10月26日(水)～29年8月2日(水) ※修了式は平成29年9月5日(火)
授業時間	総計145時間
受講料	(1)東ト協会員事業者の役員およびその社員：35万円(税込み) (2)関ト協会員事業者の役員およびその社員：35万円(税込み) (3)その他：40万円（税込み）
授業予定 日時・場所	日時：原則として水曜日の13時30分～17時45分（※講師の都合により曜日・時間変更の場合あり） 場所：東京都トラック総合会館6階研修室他
問い合わせ先	東京都トラック協会 教育研修部 〒160-0004 東京都新宿区四谷3-1-8 ☎03-3359-4137／FAX 03-3359-6020

※年間時間割およびカリキュラムや申し込み方法等の詳細は東ト協ホームページを参照。

物流経営士課程の5大メリット

メリット1：マネジメント能力の向上

専門講師陣により、経営の基礎から物流の方向性まで幅広い知識が体系的に学べます。視野の拡大とマネジメント能力・営業能力のアップに繋がり、プレゼンテーション能力が向上します。

メリット2：ビジネスチャンスの獲得

新分野からのロジスティクスニーズに対し、いち早く有効な情報を見いだし、ビジネスチャンスをつかむ能力を高めます。

メリット3：ITスキルの習得

ビジネス・データ処理技術やパソコンを用いたシミュレーション分析など、高度情報化時代に必須のスキルが学べます。

メリット4：ヒューマン・ネットワークの構築

宿泊研修を含む10か月間の長期研修を通じ、ヒューマン・ネットワークが構築できます。

メリット5：物流経営士認定

全課程修了後の試験に合格することにより、（公社）全日本トラック協会から「物流経営士」として認定されます。

ニュース・ターミナル（官公庁ニュース等）

NEWS 2016.9.1―9.15

国交省　ダブル連結トラック実験

11月から新東名を中心に開始予定

国土交通省は8月31日、トラック輸送の省人化を促進し、生産性向上を図るため、1台で通常の大型トラック2台分の輸送が可能な「ダブル連結トラック」の実験を、11月から新東名高速道路を中心とするフィールドで開始すると発表した。

平成29年度末を目途に実験とりまとめを行い、本格導入に向けた条件などを検討する。将来の自動運転・隊列走行も見据えつつ、省人化の効果、安全性等を検証した上で、30年度以降の本格導入を目指している。

実験開始に当たり、特殊車両通行許可の基準について、安全性を十分に確保しつつ、車両長を現行の21メートルから25メートルまで緩和する特例を設ける必要があるため、本特例について9月29日まで意見募集を行い、10月から実験参加者を公募する。

実験対象となるのは、新東名を主たる区間とする最大約500キロメートル程度の区間で、新東名の利用は、未整備の海老名～御殿場間を含む約250キロメートルとする。

衝突被害軽減ブレーキやデジタルタコグラフなどの安全技術を装着していることが要件で、危険物などの積載は認めない。運転者に対しても、大型免許およびけん引免許（5年以上）を保有し、運輸業で5年以上の従事経験があることなどを求めている。

なお、9月16日、同実験の運用・効果検証を行うため、有識者および関係機関で構成される「ダブル連結トラック実験協議会」を設置し、初会合を開催する。

中継輸送車両に同乗視察

自動車局の加藤貨物課長

国土交通省自動車局の加藤進貨物課長と船木久湖トラック輸送パートナーシップ推進官は9月2日、鴻池運輸㈱が行う中継輸送の現場を視察した。鴻池運輸では、深刻なドライバー不足に対応するため、関東圏と関西圏間の中間地点に拠点を設け、双方から出発したトレーラをスイッチ（切り替え）し、貨物（トレーラ）は着地へ、ドライバー（トラクタ）はそれぞれ発地に戻る中継輸送を実施している。加藤課長と船木推進官は、関東圏から関西圏へと向かう車両の中継地点までの行程に同乗した。

加藤課長らは、関東から関西への貨物の発地の1つである、神奈川県綾瀬市のサントリープロダクツ㈱の神奈川綾瀬配送センター（鴻池運輸東日本支店神奈川綾瀬営業所）から視察を開始。神奈川綾瀬営業所での、受付や安全確認の状況、貨物の積み込み作業などを視察したのち、スイッチセンターへ向かう同社車両に同乗した。車両は、東名高速等を走行し、静岡県島田市の島田金谷スイッチセンター営業所へ到着。到着後の車両点検等や関西へ向かうトレーラを切り離し、翌日の運行に備えて関西から他のトラクタが運んできた関東へ向かうトレーラへの再連結作業を視察した。

また、中継輸送専用に開設されたスイッチセンター営業所では、所内の事務所、休憩室、男性・女性休憩室、シャワー室などの各施設も見学した。

スイッチセンター営業所でのトラクタとトレーラの切り離し作業の様子を視察（9月2日、静岡県島田市）

平成26年にスイッチセンターを設置

鴻池運輸の中継輸送への取り組み

鴻池運輸では、平成26年10月に静岡県島田市に中継輸送の拠点として「スイッチセンター」を開設。

中継輸送の車両に同乗視察する加藤貨物課長

これまでは、関東圏から関西圏をトラックで運行する場合、1人のドライバーが1泊2日で全ての行程を担っていたが、このスイッチセンターで、トラクタを入れ替えてトレーラを引き継ぎ、関東から来たトラクタは関西から来たトレーラを連結し関東へ、また、関西から来たトラクタは関東から来たトレーラを連結して関西へと運行する。

この中継輸送により、ドライバーは日帰り運行が可能で、不規則な就業形態や長時間労働を解消することができる。

同社では、深刻なドライバー不足に対応するとともに、拘束時間・運転時間等のコンプライアンス強化のため、今後もスイッチセンター構想を推進するとしている。トレーラ化の推進と合わせて、スイッチ輸送のための車両を増車し、「不規則・長時間労働の解消」「女性と若手ドライバーの採用・育成」「魅力ある職場づくりと福利厚生など待遇の向上」に繋げていくとしている。

厚労省　10月は年次有給休暇取得促進期間

「しっかり休める職場づくり」目指す

厚生労働省では、年次有給休暇を取得しやすい環境整備を促進するため、翌年度の年次有給休暇の計画的付与について労使で話し合いを始める前の時期である10月を「年次有給休暇取得促進期間」として、集中的な周知・広報活動を実施している。

同省では、今般ポスターおよびリーフレット（写真）を作成。土・日曜・祝日に年次有給休暇を組み合わせて連休を実現する「プラスワン休暇」や、年次有給休暇付与日数のうち5日を除いた残りの日数を、企業が計画的に割り振ることのできる「計画的付与制度」などを活用することで、労使一体となって計画的に年次有給休暇を取得するよう呼びかけている。

「高年齢者雇用開発フォーラム」を開催

10月5日、東京で

厚生労働省と（独）高齢・障害・求職者雇用支援機構は10月5日、イイノホール（東京都千代田区）で「高年齢者雇用開発フォーラム」を開催する。

午前の部（10～12時）では、高年齢者が働きやすい職場環境にするために企業等が行った創意工夫の事例を募集した「平成28年度高年齢者雇用開発コンテスト」の表彰式および記念講演、午後の部（13時20分～16時30分）では、同コンテストの受賞企業等による事例発表や、トークセッションが予定されている。

参加申し込みは9月29日㈭まで。お問い合わせ先＝（独）高齢・障害・求職者雇用支援機構（☎043・297・9527）。

政府　改正物効法

10月1日施行

政府は9月2日、改正総合物流効率化法（物効法）の施行日を、今年10月1日と定めた政令などを閣議決定した。

改正法は、従来の施設整備を支援する法律から、複数の物流事業者などが連携して物流効率化に取り組む事業を支援する枠組みへと転換するもので、政令では、施行期日を定める政令のほか、経済産業大臣が行う認定等の権限のうち、1都道府県内のみで行われる中小企業流通業務総合効率化事業に関する権限を、都道府県知事に委譲するなどの規程整備を行う政令も決定された。

近畿圏の高速料金の基本方針案

国土幹線道路部会

国土交通省は9月13日、社会資本整備審議会道路分科会第25回国土幹線道路部会（寺島実郎部会長）を開催した。同部会では、近畿圏の高速道路を賢く使うための料金体系基本方針（案）が示された。今後の近畿圏の料金等については、これまで同部会で、全日本トラック協会を含む12の団体・関係自治体からヒアリングが行われた。

同部会で示された基本方針（案）では、近畿圏の将来像と高速道路を取り巻く環境についてに触れた上で、近畿圏の高速道路を賢く使うための料金体系のあり方の基本的な考え方として、「利用度合いに応じた公平な料金体系」、「管理主体を超えたシンプルでシームレスな料金体系」、「交通流動の最適化のための戦略的な料金体系」を挙げ、特に、近畿圏では「必要なネットワークの充実と合理的な料金体系の整理との両立」、「管理主体の整理」に特段の対応が必要であると指摘した。

その実現に向けた取り組みとして、①料金水準や車種区分について対距離制を基本として統一するなど「料金体系の整理・統一」、②高速道路会社での二元的な管理の検討や、経路によらない同一料金の導入のための「管理主体の統一も含めた継ぎ目のない料金の実現」、さらに、③混雑状況に応じた料金施策の導入など「戦略的な料金体系」が掲げられた。

また、料金体系の確立にあたっては、「道路ネットワーク整備等の進展に合わせて、激変緩和措置も講じながら段階的に導入していくこと」とされた。

なお、今後、具体的な内容の検討が進められ、29年度から、近畿圏の新たな料金がスタートする予定となっている。

コンテナ重量等確認へ

条約改正で10月から本格化

国土交通省海事局は8月31日、ポート・ステート・コントロール（PSC、外国船舶に対する寄港国による監督）によるコンテナ重量などの安全情報確認を10月から本格的に行うと発表した。

荷送人によるコンテナの正確な重量の申告を確実にするため、SOLAS条約が改正され、今年7月から発効しているが、発効後3か月間は、各国当局に対し柔軟な対応を取ることを求める通知がIMO（国際海事機関）から回章されているため、10月から本格的な確認を開始することにした。

また、外国船舶における荷崩れ事故の防止のため、9月1日から3か月間にわたり、アジア・太平洋地域の国々と協調してPSCによる「貨物固定方法に関する集中検査キャンペーン」を行うとともに、荷送人により貨物に関する所要の情報が船側に適正に申告されているか確認する。

圏央道開通で税収増

物流施設等の立地進む

国土交通省は9月5日、昨年10月31日に圏央道桶川北本インターチェンジ（IC）～白岡菖蒲ICが開通し、東名～東北道までが繋がったことにより、沿線の市町では、大型物流施設等の立地や生産性向上が進み、雇用や税収が増加している、と発表した。

圏央道の開通により、沿線自治体に立地する大型物流施設等は、平成21年に1140件だったものが26年には1219件へと5年間で約80件増加し、「配送時間の短縮により生産性が向上した」との声が寄せられている。

大型物流施設等の従業員数は、5年間で約8000人増加しており、沿線自治体の法人住民税は5年間で約140億円増加し、同じく固定資産税（家屋）は約50億円増加したと、そのストック効果を算出している。

特に、川島インター産業団地を整備して企業を誘致した埼玉県川島町では、大型物流施設等が5年で約10件増加し、従業者数が約800人増え、法人住民税は約1億円、固定資産税は約2億円増加している。

ジャパントラックショー2016

業界関係者ら約2万6千人が来場

「ジャパントラックショー2016」（一社）国際物流総合研究所主催、全日本トラック協会ほか後援）が、9月1日～3日にかけて神奈川県横浜市のパシフィコ横浜で開催された（写真）。

トラックメーカーや架装メーカー、関連機器メーカーなど75社が出展。来場者は3日間で2万6063人を数えた。

なお、次回は平成30年5月10日～12日に開催される予定。

エネ特で80億円要求

低燃費トラック導入補助も

国土交通省は自動車局の来年度予算概算要求のうち、エネルギー対策特別会計によるトラック運送事業向けの予算として、前年度予算並みの約80億円を要求している。

このうち、環境省連携事業では、低炭素型ディーゼルトラック普及加速化事業に30億円、先進環境対応トラック等導入加速事業に10億円を要求する。

低炭素型ディーゼルトラック普及加速化事業は、燃費性能が高い最先端のディーゼルトラックの導入に対し補助する制度で、燃費性能要件を従来より強化する一方で、経年車の廃車が伴わなくても補助対象とすることにした。補助額は、経年車の廃車がある場合は、標準的燃費水準車両との差額の2分の1、廃車がない場合は同じく3分の1を補助する。

先進環境対応トラック等導入加速事業は、大型CNGトラックの導入を支援するもので、標準的燃費水準車両との差額の2分の1を補助する。

一方、経済産業省連携事業では、トラック輸送における省エネ化推進事業に40億円を要求する。車両動態管理システムを導入して省エネ効果を実証する事業者を支援するもので、クラウド型には導入費用の2分の1、メモリーカード型には同3分の1を補助する。

一部通行止めのお知らせ

瀬戸内しまなみ海道

10月30日㈰、国際サイクリング大会「サイクリングしまなみ2016」の開催に伴い、西瀬戸自動車道（瀬戸内しまなみ海道）は一部通行止めとなる。通行止め区間と時間は以下の通り。

▼区間：今治インターチェンジ（IC）～生口島北IC上下線

▼時間：午前6時～午前11時

投資促進税制延長要望

中小企業のトラック取得等

国土交通省自動車局の来年度税制改正要望では、期限切れを迎える中小企業投資促進税制の2年間延長を求めている。中小企業が車両総重量3・5トン以上のトラックなどを取得した場合の特別償却（取得価格の30％）または税額控除（7％）の特例を受けられる措置で、トラック運送事業者を含む中小企業の設備投資を促進する効果がある。

物流コストの抑制のほか、新たな設備投資（車両、関連機器等）にも繋がっており、幅広い関連業界への経済波及効果が期待できる。

車体課税については、消費税率引き上げの延期に伴い、自動車取得税の廃止、自動車税の環境性能割導入も平成31年10月に延期されることが決まっている。このため来年度は、重量税、取得税のエコカー減税および取得税の各種特例、自動車税等のグリーン化特例の延長を要望する。

来年度改正ではこのほか、中小企業の貸倒引当金の特例措置の延長も要望する。

ここまで来た――天然ガストラック新時代

第30回『世界の天然ガス自動車の普及状況について』

～東南アジア（タイ、カンボジア、ベトナム）の現状について～

早稲田大学理工学術院　教授　大聖泰弘

特別顧問をさせていただいている天然ガス自動車フォーラム（事務局：（一社）日本ガス協会）の海外視察、2015年度の視察を通して、タイを中心とした東南アジアの天然ガス自動車の普及状況について述べたい。

タイにおける天然ガス自動車は、現在47万台弱のCNG車が普及し、台数としては世界の9番目に位置する。そのうち、乗用車や中小型トラック等のLight Duty Vehicleが40万台、大型トラック等のHeavy Duty Vehicleは約7万台を占める。かたや日本は4・5万台の普及、うちトラックは2万台である。なお、タイにおいて天然ガス自動車が普及し始めたのは、約15年前からである。

その一番大きな要因としては、自国（アンダマン湾、タイ湾）で天然ガスが2000年頃から産出されたことに始まる。これにより、輸入している原油の量を抑制することを目的に普及が推進された。

産出されたガスについては、タイ政府エネルギー省直轄のタイ石油公団（PTT）が価格を決定する仕組みにしたことも大きい。これにより、燃料価格を政策的にコントロールし、ランニングコストのメリットを産み出す元となった。

一方、スタンドについては、PTT主導のもと、マザー／ドーターシステム（下図。以下「MDシステム」、スタンドネットワークを作り上げるために、ガススタンドへCNGをシリンダーに詰めて運送するシステム）を採用し、現在約500箇所の設置となった。

CNGトラックは、これに合わせて、2006年頃からいすゞ自動車、日野自動車が製造を開始し、ディーゼル車とのイニシャルコストの差額分を1～2年で回収できるようになり、市場に広く受け入れられることとなった。

これが、タイで急速に普及した経緯である。

ただし、現在は、前述のMDシステムが収支を圧迫することになり、2012年にCNG価格を上げざるを得ない状況となった。これにより、2014年頃から急速に普及が減速し、現在では年間1000台程度の普及となっている。

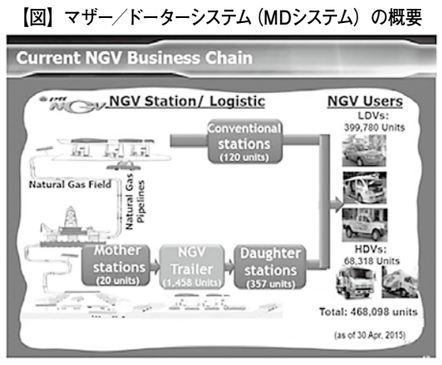
PTTは、今後もCNG価格を値上げすると一旦アナウンスをしたが、ユーザーおよびスタンド経営者の不満が発生したのを受け、民間活力のためにCNG販売の自由化施策をとるとともに、CNG価格を下げるよう検討しているとのことである。今後の動向を見届けたい。

タイについては、CNG価格やスタンド政策が安定継続していくこと、すなわち政権が交代しても一貫した国の姿勢が重要で、それが天然ガス自動車の普及に大きく影響することがよく分かった。

カンボジアとベトナムについては、現在天然ガス自動車の実績は、数字として大きくないが、今回の南部経済回廊での移動を通じて、物流網の整備とともに、今後さらに発展していくだろう。そうなると、交通量が増えるに従い排出ガスによる沿道の環境悪化も懸念されるため、今後天然ガス自動車の普及拡大が望まれるに違いない。

今回の視察を機に、我が国の天然ガス自動車をめぐる様々な環境が一層整備され、我が国のエネルギーセキュリティや環境面での向上に資するとともに、新興国への貢献として車両を含む関連技術が提供されることが期待されるところである。

【図】マザー／ドーターシステム（MDシステム）の概要



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

シリーズ第2回

◆中継輸送・導入事例　味の素物流株式会社（東京都中央区）

輸送品質・作業効率向上、人材確保にメリット

「リレーライナー」で空車回送ゼロを実現

本特集では、過労運転防止と人材確保の効果が期待され、徐々に広がりを見せる中継輸送を取り上げている。今回は、中継輸送の先進事例として、味の素物流株式会社（田中宏幸代表取締役社長、東京都中央区）を取材し、導入の経緯や現在の活用状況について伺った。同社では、平成27年8月17日から、「スイッチ（トレーラの切り替え）」による中継輸送を導入している。また、このスイッチによる輸送形態を「リレー」と呼び、専用車両「リレーライナー®（商標登録済み）」を開発。中継輸送の導入により、労働時間管理や作業の効率化による輸送品質の向上を実現しており、今後その成功を人材確保へと繋げていく考えである。

また、同事例を受けて、株式会社日通総合研究所の大島弘明氏に、各運送事業者が中継輸送を導入する場合に考慮すべき点や活用のポイント、メリットや今後の展望などについて総括していただいた。

河村 年博
幹線事業部長

東京都中央区に本社を置く味の素物流㈱は、その社名が示す通り、味の素㈱の物流子会社であるが、輸送活動全体のうち、味の素製品の輸送が占める割合は45％程度で、幹線輸送・利用運送の担当部署では、協力会社による食品以外の荷物なども取り扱っている。

また、北海道から九州にかけての各地方を拠点とし、域内での輸送を手がけるグループ会社「エース物流」も、食品輸送のエキスパートとして、味の素物流の輸送ネットワークを支えている。

コンセプトは「ノー検品」運転と荷役を完全に分業化

「ドライバー不足や長距離運行における拘束時間の問題をうまく解決したい」。その思いが全ての始まりだった。

車中泊など、ドライバーの負担となるような運行形態をなくし、「朝出発して、その日の夕方には戻ってこられるような運行」を実現したい。そして、多くの荷物を「効率的かつ安定的」に運びたい。その2つのニーズを実現することができるのは、リレー輸送という仕組みではないか――そんな着想から、平成26年8月、同社のリレー輸送プロジェクトは始まった。

「単純に積み込み地から荷降ろし地までを行き来するのではなく、その中間点に中継拠点を設け、トレーラを利用して荷物をスイッチすることで、ドライバーの日帰り運行が可能になります。拘束時間の短い運行ルートを創出すれば、ドライバーにとって魅力的な運行形態となり、人材確保にも繋がるのではないか――そのような考えの下、リレー輸送を実現するための運行ルートの検討を開始しました」（河村年博幹線事業部長）

行き帰りの荷主を別々の会社にしてしまうと、帰り荷の確保に難儀し、無駄な空車回送が増えると予想されることから、同一荷主（味の素㈱）を選択した。

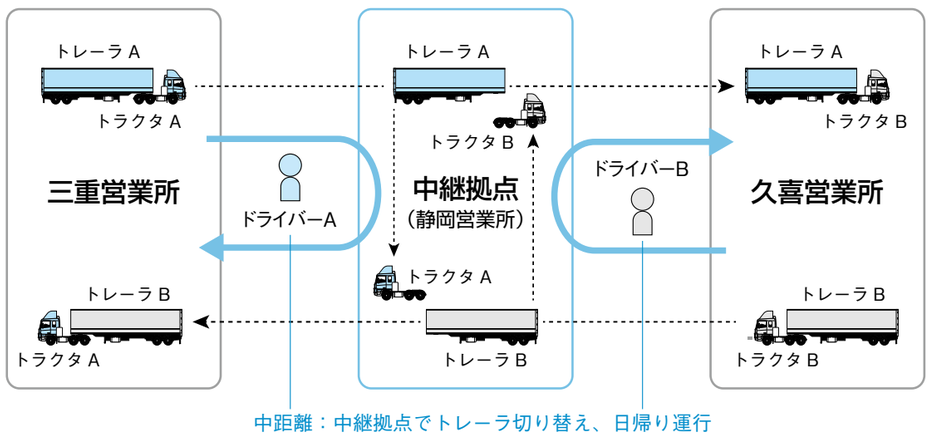
検討の際に大きな課題となったのは、「A・Bの両営業所に安定した物量があること」。その結果リストアップされたのは、同社の久喜営業所（埼玉県久喜市）と、三重営業所（三重県四日市市）だった。両営業所は物量が安定して多く、互いにトラックの片道便を運行するなど、以前から荷物の行き来があったからだ。トレーラの切り替えを行う中継拠点は、両営業所のほぼ中間に位置する静岡営業所（静岡県焼津市）に定めた（図）。

「久喜・三重それぞれの営業所から毎日出る荷物を静岡営業所でスイッチ＝リレーをし、荷物の橋渡しをして、それぞれの拠点に戻ることにより、ドライバーの拘束時間の問題もクリアでき、トラックの安定供給も可能になるという効果が生まれると考えました」（同）

同社のリレー輸送プロジェクトにおいて、計画当初から重視されていたのが、「ドライバーと倉庫作業者の仕事をはっきり分けること」と、「ノー検品」というコンセプトだった。完全な分業制を実現しようというこのアイデアも、プロジェクトに盛り込まれた。

ドライバーが積み込み時に行うことの多い検品や外装確認、ケース数やロット数のチェックなどを全て、倉庫作業者が行う。緩衝材を荷物の間に挟む作業などは必要になるものの、基本的にドライバーは運転に専念することとした。このシステムは、荷役作業がなく、身体的負担が軽いことから、年配のドライバーや女性ドライバーにも適しているといえる。

図　リレー輸送の運行区間



実現へ向け試験運行　専用トレーラの開発に着手

その後もリレー輸送導入へ向けての検討は進み、26年12月には試験運行を行うこととなった。中継輸送の実施路線として選定した三重・久喜の両営業所から静岡の中継地点までのタイムスケジュールを作成し、道路の状況など細かいデータをとって調整を行いながら、3日間かけて試験運行を実施した。

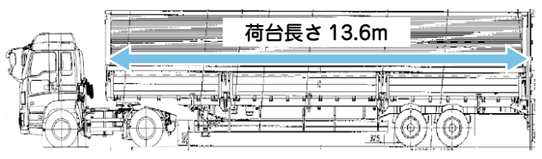
試験運行後には、リレー輸送専用トレーラ「リレーライナー」の開発にも着手。道路運送車両の保安基準が改正され、バン型等セミトレーラの連結装置（キングピンの中心）から車両後端までの長さが12㍍から13㍍に引き上げられるという朗報もあり、それを踏まえたスペックで車両を発注（表）。GPSも搭載することで、車両動態管理の精度向上を図った。法律関係や経路申請などによるタイムロスはあったものの、同改正が施行される27年5月以降の運行開始へ向けて準備を進めていった。

「味の素製品を輸送する場合、荷物が軽く、容積が重要になってくるため、できるだけ大きいトレーラを作ろうということになりました。今は車両の発注から完成までに1年ほどかかってしまうことが多いのですが、当時はメーカーが、規制緩和車両を製造し始めてす

表　リレー輸送に使用する車両

【車両スペック】

	シャーシ全長	全幅	全高	荷台長さ	荷台幅	荷台高さ	容積	積載重量
リレーライナー/2軸	13.9m	2.49m	3.77m	13.6m	2.41m	2.31m	75.7㎥	20.6t



①

②

UD TRUCKS

オートマ、
さまさまだね。
まさかオートマなのにこんなに燃費がいいなんて。
最初は高い買い物だなって思ったんだよ。
でもうちの新人もすっごく乗りやすいっていうし、
事故も減ってさ、ドライバー不足も
だいぶ改善されてきたんだ。
気づいたら前より、色々得しちゃってるってわけ。
「ESCOT-V」、なかなかやるねえ。

「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

スペシャルサイト公開中! ESCOT-Vの詳細はこちら!
http://www.udtrucks.com/ja-jp/about-us/escot-v

Going the Extra Mile

総括

『中継輸送導入のポイント』

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

運送事業者と荷主共にメリット 輸送品質向上と輸送力の安定確保

前回（『広報とらっく』8月5日号）でも指摘しましたが、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ります。今回の味の素物流㈱殿の事例では、そのメリットが運送事業者のみならず、荷主企業にとっても、輸送品質の向上と安定した輸送力の確保に繋がるというメリットがあることも確認できました。

上下の貨物量バランスのマッチング いかにして平均的な需要を確保するか

実際の中継輸送の導入の際には、まず「上下の貨物量のバランスや時間のマッチング」の問題があることでしょう。既に中継輸送を実施している大手事業者では、土・日曜の便が少ないことを埋める程度にとどまっている事業所が多いものの、今後も、東京～名古屋～大阪間等の、貨物量が多く、往復の貨物量がある区間を中心に、まだまだ中継輸送の導入・増便の可能性はあるのではと考えられます。

今後の導入の視点とは

一方で、自社のネットワークに限りがある中小事業者では、自社単独での中継輸送のハードルは決して低くはありません。しかし、今後の導入の視点として、次の2つが考えられるのではないでしょうか。

①荷主内の物流をターゲットに

まず1つめは、中継輸送の対象として、荷主の社内物流をターゲットとすることが考えられます。例えば、荷主の工場倉庫から物流センターへの納品などの「荷主の社内物流」は、定期的な輸送である一方、荷主から販売先への輸送に比べればリードタイムに余裕があるケースがみられます。特に、帰り荷も同じ荷主から提供（確保）できている場合などは、荷主の社内調整で中継輸送が可能になるケースが少なからずあるのではないでしょうか。

②同業他社との連携を模索

2つめは、同業他社との連携です。従来から運送事業者の間では、特に長距離輸送について、同業他社間で帰り荷を融通しあう関係が作られています。その仕組みは、単純に往路と復路を分断した輸送形態でした。今後はそれを、中継輸送を「基本」とした考え方に転換していくこと、これまでの常識から一歩踏み出すことも重要と考えられます。

業務連携・連絡会議の設置も 労働力・輸送力確保を目指して

わが国全体で、「ドライバー確保」＝「輸送力の確保」、そのための生産性向上の重要性・必要性に対する理解と機運が高まりつつあります。そのメニューの1つとされる中継輸送の実現には、上記のように、運送事業者間のみならず荷主とも協働し、具体的な検討の場として「業務連携・連絡会議（仮称）」などを設置することから始めることが現実的です。

中継輸送の有益性は、かなり以前から指摘されており、小職も平成初期に東京～徳島間のモデル実験をお手伝いした経験があります。しかし実際に発展、定着しなかった背景には、当時は従来の片道輸送を担う長距離ドライバーがいたからに他なりません。現在、そして将来のドライバー確保に大きな不安が拭えないなか、「輸送への考え方の転換」を図っていくことが、何より重要ではないかと考えます。

ぐのタイミングだったため、『リレーライナー』は発注から半年足らずで完成しました」（同）

「リレーライナー」ついに運行開始 ドライバーにも好評

そして27年8月17日の朝、ついに「リレーライナー」の運行が開始された。久喜営業所から静岡営業所へ向けて、完成したばかりの「リレーライナー」が出発（写真①）。乗務するのは、グループ会社である関東エース物流㈱（埼玉県久喜市）のドライバーだ。それとほぼ時を同じくして、三重営業所からも東海エース物流㈱（三重県四日市市）のドライバーが乗務する「リレーライナー」が出発し、片道約6時間の運行を経て、2台のリレーライナーが静岡営業所へと到着。

③

2台並んで駐車した「リレーライナー」は、まずトラクタヘッドからトレーラを切り離し（写真②）、相互に車両を入れ替えて連結（写真③④）。スイッチが完了すると、各車両は静岡営業所を出発して復路の運行を開始し（写真⑤）、夕方にはそれぞれの営業所に到着する。これが同社のリレー輸送の流れである。

◆

「リレーライナー」は月曜から土曜まで毎日運行しており、乗務するドライバーは久喜営業所に6人、三重営業所に2人の計8人。走行経路はほぼ高速道路のみ、中継地点である静岡営業所から最寄りのインターチェンジまでもわずか10～15分の距離で、大きな車体のトレーラでも運転しやすいルート選択がドライバーにも好評だという。

④

『リレーライナー』がドライバーから好評な理由は、行き帰りで高速道路を利用することができ、トレーラなので荷降ろしがないからです。また、朝決まった時間に出発して、夕方決まった時間に帰って来られるため、家で食事ができること・家で寝ることができることも人気の理由のようです。荷物をどこで積んで、どこへ運び、どこへ帰るかが全部決まっているということが、ドライバーに安心感を与えているのだと思います」（同）

「潜在的なドライバー」の確保が最大のメリット

運行開始から1年が経ったが、トラブルや事故も全くなく、圏央道の開通などの追い風もあり、毎日順調に運行を行っているという『リレーライナー』。運行開始当初には片方だけ荷物がないこともあったというが、現在は予定通りの稼働が順調にできており、「空車回送ゼロ」を実現しているという。

⑤

「安定した運行で時間を焦らなくていいということも大きいのでしょうが、輸送の品質も非常にいいですね。このシステムを採用しているおかげで、商品事故もタイムロスもありません。十分な効果が得られているので、今後は『リレーライナー』の増車を図るとともに、味の素以外の荷主への展開を視野に動いています」（同）

中継輸送成功の大きなカギは、同一社内に運送部門と荷役作業を行う倉庫部門があり、二者間で連携がとれていることにあるといえる。また、「リレーライナー」に搭載されたGPSによって、運行状況がリアルタイムで確認できることから、もし運行に不測の事態が生じても、目標の時間までに確実に荷物を出せるよう倉庫側でカバーするなど、分業制を徹底したからこそのメリットが生まれている。

そして、中継輸送の最大の利点は人材確保だと、河村部長は語る。

「労働時間の長さや不規則さを理由に、トラックに乗務していない潜在的なドライバーは多く、特に女性ドライバーにおいては、そのような方がかなりの数で存在していると考えます。身体的負担が少なく、ドライバーに好評な『リレーライナー』による中継輸送を増やしていくことで、幅広い世代をターゲットに人材確保を進めていく所存です」（同）

企業プロフィール

社名	味の素物流株式会社
代表取締役社長	田中 宏幸
本社所在地	東京都中央区新川1-17-24
資本金	19億3,000万円
設立	昭和27年10月2日
従業員数	約500人（グループ合計約2,250人）
車両数	約500台（関係各社を含む）

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170回 地方の中小事業者の1つの可能性

地方では荷物が少ないのは事実である。人口も減少して高齢化が進み、商店街なども衰退が目立つ。だが、そのような中でも元気な中小事業者は存在する。

人口約3万6400人の岬の先端の小さな市で、大型車から軽トラックまで保有車両12台で運送業を営んでいる事業者がいる。規模は小さいが、先進的な事業展開をしていて興味深い。

同社の経営基盤は食品の3温度帯共同配送である。メーカーや問屋、大手同業者の物流センターが集積している地方まで、大型車で商品を引き取りに行く。往復約600キロメートルなので、高速道路で時速80キロメートルなら走行時間は約8時間。共配に参加している取引先を集荷して積み合わせて帰ってくる。それを自社の施設でコースごとに仕分けて配送するというのがメインの仕事だ。納品先は地元の小さな食品スーパーや小売店などで、海岸線に沿って線状に分布している。配送効率が悪いから共配が生きてくる。だが、ここまでなら珍しくはない。

この事業者が面白いのは地域社会に多様な貢献をしていることだ。例えば、2年前から配送車両3台にAED（自動体外式除細動器）を搭載している。人家が海岸線に帯状に分布しているので、救急車を呼んでも時間がかかる地域がある。市内のそのような地域の配送を担当している車両にAEDを搭載し、救急車と同時に同社に電話をしてもらい、一番近くにいるドライバーを向かわせる。もちろん全従業員がAEDの使い方の訓練を受けている。現在、地元の消防署に話をしているのは、タクシーなどにもAEDを搭載させて、搭載車を消防署に登録して動態管理し、救急要請があったら1番近くの車両を消防署の指示で向かわせ、救急車の到着まで救命活動をさせるという仕組みの導入である。

同社は移動販売も2トン車2台で行っている。買い物弱者は注目されるが、同時に、地元商店などの販売弱者、例えば、豆腐屋などの生産弱者も存在する。これらの弱者をコーディネートして地域社会を維持する役割が果たせるのは、地元の中小運送事業者だ、という考え方である。そのため、いずれも地元の小売店4店、卸業者3社、製造業者8社から商品を仕入れて移動販売している。販売価格を店頭より高く設定しているので、30％の粗利を確保。ランニングコストとしてはペイできている。地方なので共配車両が1日1回転のため、ドライバーの勤務時間が短い。しかも完全月給制なので、交代で移動販売ができることもコストが低く抑えられる理由である。

まさにライフラインとしての、地方の中小事業者の可能性の1つを示している。

労務 Q&A

第122回

パートの社会保険適用拡大に際し、加入拒否された場合は

Q 10月から、パートタイマーの社会保険の適用範囲が拡大されるそうですが、被保険者になるのを本人がいやだといってきた場合、手続きはどうなるのでしょうか。

A 本人の希望とは関係なく、要件を満たせば加入手続きが必要に

【解説】まず、今年の10月1日から、パートタイマーの社会保険の適用が拡大されることについて簡単にご説明いたします。現在、パートタイマーは、1日または1週間の所定労働時間と1か月の所定労働日数が、通常の労働者のおおむね4分の3以上ある場合は、厚生年金と健康保険に加入しなければならないことになっていますが、新しく、従業員501人以上の企業（特定適用事業所）で働くパートタイマーについて、その適用範囲が緩和されることになりました。具体的には、前述のいわゆる4分の3基準にプラスする形で、さらに、①週所定労働時間20時間以上、②継続勤務1年以上、③賃金月額8万8千円（年収106万円）以上―の条件を満たす者の加入が義務付けられました。ただし、学生は適用除外です。

なお、501人以上の特定適用事業所というのは、同一事業主の適用事業所で、1年のうち6か月以上、被保険者が500人を超えることが見込まれる場合が該当します。同一事業主の適用事業所については、法人の場合、実務上、法人番号が同じ適用事業所ということですので、本店、支店などの被保険者数の合計が500人を超えるかどうかということになります。

さて、そこで、10月1日の手続開始後、ご質問のように、パートタイマーの中には、これらの要件を満たしているのにもかかわらず、「配偶者の扶養に入っているため、厚年・健保の被保険者になりたくない」という人が出てくることも予想されます。しかし、この点については、被保険者になるかどうかは、本人の希望云々ということには関係なく、あくまでも客観的に上記要件を満たしているかどうかで決まるわけですから、要件を満たしていれば、手続き上必ず届け出なければならないということになります。

このように、法的な手続きは動かしようがありませんので、どうしてもということになると、要件のうちどれか一つでも満たさないようにするしかありません。しかし、本来ならば従来通り20時間以上必要な週所定労働時間を形式的に19時間に変更して、後は所定外労働時間扱いとするようなやり方をとるとすれば、脱法的な意図が明らかといえますので、当然、修正の上、加入手続きをとるよう行政指導されるものと思われます。今回の基準緩和は、女性労働者の活用を目指し、社会保険の格差是正を解消しようとするものですから、こうした点を十分説明し、納得してもらうように説得する必要があるでしょう。

なお、いわゆる収入要件として、「年収が130万円未満で、被保険者の年間収入の2分の1未満」という基準については、これまで通り変更はありません。

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、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。

第3回目となる今回は、創業者である前社長から、従業員からステップアップした現社長への事業承継を平成27年に行った、恵武急便㈲（山田有恒代表取締役）の取り組みについて紹介する。

第3回　従業員等への承継

恵武急便有限会社（岐阜県恵那市）

後継者候補を見いだし、禅譲

自然な役割移行で社内外の納得度高まる

後継者候補の覚悟を見極め 次のリーダーとして磨き上げた前社長

山田氏は22年に、36歳で取締役に就任した。取締役就任後、同社では山田氏主導で新たな経営方針を策定。また、牧野氏に代わって経営の実務を少しずつ担うようになっていった。

その頃には、牧野氏が山田氏に対して「お前はそのうち社長になるんだ」と話すようになっていたという。牧野氏の真剣な表情から、「決して牧野社長は冗談で言っているのではないんだな」と山田氏は悟った。そういう話を耳にした周囲の他の社員の間にも、山田氏を「次の社長」として認める雰囲気が徐々に広がっていった。

山田氏が入社してから配車係になるまで約10年間、牧野氏は山田氏の仕事への誠実な姿勢と会社への真摯な態度を見極め、配車係として将来の管理職候補に登用し、様々な人との出会いの機会を作ることで、山田氏を次世代の経営者として磨き上げてきた。

一方、様々な経験を通じて成長を実感することができた山田氏も、牧野氏を心の底から信じることができた。長い時間をかけて行われてきた両者によるこうした積み重ねが、厚い信頼関係に繋がったといえるだろう。

↑同社は、先代社長により平成元年に創業された

山田氏が同社の社長に就任する4年ほど前には、既に山田氏が経営者としての実務を行っていた。信頼できる山田氏だからこそ、牧野氏は日々の会社運営を任せることができるようになっていた。同社では、自然な形で業務の禅譲ができていたのである。

25年頃からは、山田氏は牧野氏から「来年1月で決算を迎えるから、来期から社長をやらないか」と打診を受けていた。その頃には、様々な会合に出席するのは牧野氏に代わって山田氏の役割になっていたこともあり、「事業承継への抵抗感はあまりなかった」と山田氏は語る。そして27年2月1日、山田氏は40歳で牧野氏から社長の座を引き継いだ。

社長就任にあたり、同社の全体会議で、山田氏は全社員を前に社長就任を宣言した。これまで同社の実務を一手に引き受けてきていたこともあり、社員からの反発は全くなく、違和感のない形で社長に就任することができたという。金融機関関係の手続きが大変だったこともあり、社長交代当初は牧野氏と山田氏の2人が代表権を有する形にした。しかし、手続き終了後すぐに牧野氏は代表権を譲り、現在は山田氏のみが代表取締役となっている。

アルバイトとして19歳で入社 経験を積み入社後10年で配車係に

山田 有恒
代表取締役

恵武急便は、前社長である牧野恵聰（やすとし）氏（現会長）によって平成元年に創業した。精密機械や自動車部品などの輸送からスタートし、現在は平ボディー車による地場輸送をメインに事業を行っている。

さて、我が国では平成3年から5年の秋にかけてバブル崩壊に見舞われ、景気が急速に悪化した。しかし、一転して5年10月からは日本の景気は上昇過程に入り、経済成長率も6年度から8年度にかけて2～3％前後で推移するなど、景気は比較的順調な歩みをたどった。同社においても6年頃は多くの仕事が入って忙しかったという。

現社長の山田氏はこの前年に高校を卒業し、当時は別の仕事に就いていた。しかし、同社で勤務していた同級生に「うちの会社は今、とても忙しいから、一緒に仕事しないか」と誘われたことをきっかけに、同社にアルバイトとして19歳で入社。正社員に登用され、ドライバーとして運送業界での経験を積むことになる。

現在同社では岐阜・愛知・三重の東海エリアを主要輸送エリアとしているが、山田氏が入社した当時は長距離輸送も多く手がけており、山田氏もドライバーとして全国を駆け巡っていた。

同社の従業員は20人程度と比較的小規模な事業者だった。しかし、「小規模な会社だからこそ、一人で何役もこなさなければならない」という気持ちが山田氏の気持ちの中に生まれた。山田氏は、ドライバーとしての日々の勤務の傍らで運行管理者試験の勉強を着々と進め、12年に運行管理者試験に合格。15年には、十数人いる同社のドライバーの中から配車係として抜擢された。

山田氏は、「日々の仕事に留まらず、運管試験合格に向けても精力的に取り組んだこの時期に、運転技術だけではなく精神面などでも大きく成長することができたのではないかと思います」と、当時を振り返っている。

数多くの対外的な会合に参加 刺激を受け未来の経営者として成長

15年に山田氏が配車係に就任した当時、牧野氏は既に還暦を過ぎていた。「60代になった自分が運行管理を引き続き行うのは大変だ」という自らの判断から、若かった山田氏を配車係に抜擢した。しかし、引き継ぎにあたっては、牧野氏から配車のノウハウをあまり教えてもらえなかったと山田氏は振り返る。山田氏は、まさに手探りの状態で、一から配車係としてのノウハウを構築していくことになる。

先述した通り、北は北海道、南は九州まで、当時は全国くまなく同社の配送先が分散していた。そのため、積み荷を各地に配送した後の帰り荷の確保が難しく、また繁忙期は往路の車両確保にも困るというのが常だったという。こうした問題を解決するため、同社では求荷求車情報ネットワーク「WebKIT」の導入に踏み切った。WebKITを導入したことで、中小運送事業者が抱えがちな「帰り荷がない」「車の手配が付かない」といった問題が解決され、同社の経営面にも安定をもたらした。

山田氏は導入されたWebKITを活用して、求荷求車のノウハウをつかもうと、貪欲にWebKITを使っての配車業務に取り組んでいった。誰かにやり方を教わったり、マニュアルを与えられてそれに従うのではなく、自分で考えて必死に取り組み問題を解決していった。こうした経験は将来的に山田氏の血となり肉となった。

WebKITへの参加をきっかけに、同業他社とのネットワーク構築強化の観点から、同社では会合に積極的に出席するようになった。牧野氏は「一緒に会合に出席して、名前を売ってこい」と、山田氏を連れて会合に参加した。山田氏はその当時について、「牧野社長が一生懸命に人的ネットワーク構築に取り組んでいた姿が非常に印象に残っている。私は、同業他社の経営者層の方と話をさせていただく機会が増えましたが、当時は話の内容があまりのみ込めずに、忸怩（じくじ）たる思いを抱きました」と振り返る。

そこで、山田氏は「次世代の経営者としての知識を養いたい」と一念発起。牧野氏に直訴し、愛知県トラック協会が行っている物流大学校講座を受講。18年に同講座を修了し、物流経営士（第13期生）として認定された。

また、これとほぼ同時期に岐阜県トラック協会の青年部活動にも参加することとなった。これについても、参加のきっかけを作ったのは牧野氏であった。

WebKITに関する会合や、物流大学校講座、また岐阜県トラ協の青年部での会合では、多くの先輩たちや同年代の人々と出会いがあった。多くの人たちから刺激を受け、山田氏は次世代の経営者としてみるみる成長していくことになった。こうした出会いのきっかけを作った牧野氏は、山田氏を自らの後継者として育てたいと考え、こうした環境整備を行ってきたのである。

東海エリアをメインに輸送を行っている恵武急便

将来へのさらなる飛躍を期すため 先を見越した計画的取組が必須

山田氏は、「お客様が第一であるのはもちろんのことですが、従業員が仕事をしやすい職場にすること、そして従業員の家族が安心して仕事に送り出してくれるような環境にすることが運送会社にとっては大切ではないでしょうか」としている。そして、同社をより魅力ある会社にしていくために、トラックの導入や若年層の獲得など、将来への飛躍に繋がる様々な計画を明確に定め、先を見越した計画的な取り組みを行っていく必要があると語る。

その一環として、同社では山田氏が社長に就任した昨年から、新たにドライバー2人を取締役部長待遇にしたという。これは将来の世代交代を見据えたものであり、若手ドライバーの面倒を見させるとともに、配車のノウハウを覚えさせたり、対外的な会合に参加させることで、彼らに様々な経験を蓄積させ、自分と同じように次世代の経営者候補として育ってほしいとの思いがあるという。

「今後は10年計画で、人材育成をしっかりとやっていきたいと思っています。まず計画をきっちりと構築し、長い時間をかけてじっくりと人材を育て、それに合わせて会社の体制や運営方法を違和感のない形で改善していくことで、会社という組織はより良いものになっていくのではないかと思います」（山田社長）

有能な後継者候補をいち早く見いだし、長い時間をかけて会社や会社を取り巻く従業員になじませ、後継者候補が芽吹いてつぼみを付けて見事花開くまで成長への環境整備を怠らず、そして来たるべきタイミングを待って誰にとっても自然な形で承継に踏み切る――。これが、従業員への事業承継に際しては最も有効なのではないだろうか。

（取材協力）恵武急便㈲
山田有恒代表取締役

会社概要

会社名	恵武急便有限会社
代表者	山田有恒代表取締役
所在地	岐阜県恵那市武並町竹折 1648-8
設　立	平成元年9月1日
資本金	1,000 万円
従業員数	20 人
所有台数	22 台

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
10月13日(木)	13時30分～16時00分	(公社)青森県トラック協会 研修室 青森県青森市大字荒川字品川111-3	東北運輸局	エコモ財団 グリーン経営講習会係 ☎03-3221-7636
10月28日(金)	13時30分～16時00分	石川県トラック会館 第1・2研修室 石川県金沢市栗崎町4-84-10	北陸信越運輸局	北陸信越運輸局交通政策部環境・物流課 ☎025-285-9152
11月10日(木)	13時30分～16時00分	いわて県民情報交流センター アイーナ 会議室703 岩手県盛岡市盛岡駅西通1-7-1	東北運輸局	エコモ財団 グリーン経営講習会係 ☎03-3221-7636
11月14日(月)	14時00分～17時00分	日本興亜宮崎ビル 8階 高千穂ホール 宮崎県宮崎市広島2-5-16	九州運輸局	九州運輸局交通政策部環境・物流課 ☎092-472-3154
11月15日(火)	13時30分～16時00分	(公社)福島県トラック協会 県中研修センター 福島県郡山市喜久田町卸3-5	東北運輸局	エコモ財団 グリーン経営講習会係 ☎03-3221-7636
11月21日(月)	13時30分～16時00分	東北運輸局 2階会議室 宮城県仙台市宮城野区鉄砲町1 仙台第4合同庁舎		

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

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/苫小牧/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深圳

しんちゃん

［第11回］前川しんすけ

労災ひとくちメモ

④職場の「受動喫煙防止対策」が事業者の努力義務に

労働安全衛生法の改正により、「室内またはこれに準ずる環境下での労働者の受動喫煙を防止するために適切な措置を講じる」ことが、平成27年6月1日から事業者の努力義務となっています。

労働者の健康を保持・増進する観点から、労働者の受動喫煙を防止するため、体にやさしい空気のきれいな職場づくりを進めましょう。

＜知ってほしい受動喫煙の害＞

たばこの先から出る副流煙には、主流煙（喫煙者が吸い込む煙）よりもニコチンが2.8倍、タールが3.4倍、一酸化炭素が4.7倍多く含まれています。目に見えない煙でも害はあり、あっという間に簡単に周りに広まります。

受動喫煙による肺がんと虚血性心疾患の死亡者数は、年間約6,800人。そのうち職場での受動喫煙が原因とみられる死者は約3,600人に上っています。

（出典：厚生労働省パンフレット「すすめていますか？　たばこの煙から働く人を守る職場づくり」）

＜職場における受動喫煙防止対策＞

事業者の皆様に取り組んでいただきたい対策は、次の通りです。

①全面禁煙（建物や車両内全体を常に禁煙とすること）
すべての人を受動喫煙から守る、確実で簡単な方法です。コストもかからず、喫煙室を清掃する手間も省くことができます。
②空間分煙（喫煙室でのみ喫煙を認め、喫煙室以外の場所を禁煙とすること）

また、禁煙を希望する喫煙者へのサポートも欠かせません。喫煙と健康に関する研修や講習会を開催したり、検診時などの機会を利用し、喫煙の影響や禁煙の効果について情報提供を行うことも効果的です。

※なお、厚生労働省では職場の受動喫煙防止対策に関する各種支援事業（財政的支援）を実施しています。詳細は厚労省ホームページをご覧ください。

☞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。

法令○×（マルバツ）クイズ

～運転時間・休息期間編～

【解答】２面に問題

❶ ×（改善基準第4条第1項第4号）運転時間は、2日(始業時間から起算して48時間をいう）を平均し1日当たり9時間、2週間を平均し1週間当たり44時間を超えないものとすること。
❷ ○（改善基準第4条第1項第5号）連続運転時間とは、1回が連続10分以上で、かつ、合計が30分以上の運転の中断をすることなく連続して運転する時間をいう。
❸ ×（改善基準第4条第1項第5号）連続運転時間は、4時間を超えないものとすること。
❹ ×（改善基準告示に関わる特例通達1-(1)）業務の必要上、勤務の終了後継続8時間以上の休息期間を与えることが困難な場合には、当分の間、一定期間における全勤務回数の2分の1を限度に、休息期間を拘束時間の途中及び後続時間の経過直後に分割して与えることができるものとする。この場合において、分割された休息期間は、1日（始業時刻から起算して24時間をいう）において1回当たり継続4時間以上、合計10時間以上でなければならないものとする。
❺ ○（改善基準告示に関わる特例通達4-(1)）貨物自動車運送事業に従事する自動車運転者のフェリー乗船時間は、原則として、休息期間として取り扱うものとする。

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

91「お菓子の道」⑪ 大人のための盛岡駄菓子

「おやつ」とは、昔でいう八つの鐘の刻限で、午後2時から3時くらいにあたる。私たちの腹時計も意外に正確で、運転中でもその時刻になると小腹がすいてくる。

おやつのワンダーランドは岩手県盛岡市の老舗駄菓子屋「関口屋菓子舗」。創業明治26（1893）年、今の主人で4代目だから、つまり、延べ何十万、何百万という東北の童子（わらし）たちがお世話になってきた。とはいえ、農作業の休憩には駄菓子と番茶がことのほかおいしいから、実は大人にもファンが多い。

関口屋の駄菓子は約70種類あり、すべて家族で手づくりしている。品揃えをよく観察したら、モダンな造形で目を引いたのは「ねじりもの」。短冊形の生地にくるりとひねりを加えた風情が秀逸。いずれももち米と砂糖がベースで、青たんきりはきな粉風味、豆たんきりは煎った大豆を加える。ごまねじりはもう少し手が込んでいて、ごまをよく煎って生地と合わせて蜜で固め、もち米の粒を加えるので、黒地に米粒の白い点々が入ってしゃれた仕上がりだ。

今どきのお菓子からすると、どれも固いが、もち米のボリューム感と軽やかな甘味、そして豆やごまの風味がいい感じにミックスしている。昔風の懐かしい味だけに、今の卵・バター・生クリーム主体の洋菓子よりはるかになじみやすい。現代の和菓子と比べても、原材料の持ち味がよく生きている。

うれしいのは、甘味がほのかでいて、しかも野太さをもっていること。関口屋では全製品が添加物ゼロだから、ナチュラルな穏やかさが一層際立つのだろう。糖分には、心を安らがせる幸せホルモンのセロトニンの分泌を促す効果があるといわれるが、駄菓子の甘味はとりわけ幸せな気分をもたらす。（つづく）

（むかさ・ちえこ）

「トラックの日」各都道府県トラック協会の主な活動

全国のトラック協会は、10月9日の「トラックの日」を中心に、地域色豊かなイベントやキャンペーン等を実施します。
（※9月13日現在。詳細については、各都道府県トラック協会まで）

都道府県名	実施日	イベント・キャンペーン等
北海道	9/17～19	「トラック協会杯第28回全道少年団（U-11）サッカー大会」（札幌サッカーアミューズメントパーク）
（札幌地区）	9/11	「チビッコ集まれ！ 読み聞かせ広場 in アリオ札幌」オリジナル絵本配布（600冊）、絵本読み聞かせ、ぬりえコンテスト、記念撮影、トラック乗車体験、パネル展示、ランディー交通安全免許証プレゼント等
（函館地区）	9/25	「トラック☆フェスティバル IN 函館」（函館地区トラック研修センター）キャラクターショー、子ども安全免許証、トラック冷凍室体験、青果販売、お菓子まき等
（室蘭地区）	9/22	「トラックフェスタ2016」（イオンモール苫小牧店）キャラクターショー、輸送相談、トラック交通安全クイズ大会、トラックもの知りクイズラリー、パネル展示等
（旭川地区）	8/20	「来て！ 見て！ 乗って！ トラックふれあいフェスティバル」（旭川地場産業振興センター）シミュレータ体験、自転車安全教室、トラック死角体験、パネル展示等
（十勝地区）	9/4・10/12	絵本読み聞かせ、トラック乗車体験（9/4 帯広市西2条南9丁目ホコテン会場）、「トラックの森づくり植樹式」・旗波で安全運動啓発（10/12）
（釧根地区）	9/25	「トラックDAYフェスタ21」（イオンモール釧路昭和東通り正面入口前駐車場内特設会場）キャラクターショー、トラック乗車体験、車両展示、縁日等
（北見地区）	9/4	「2016 トラックデイ IN JAPAN」（北見ファミリーランド）北見ファミリーランド1日無料開放、わくわくお祭り広場（模擬店）等
青森県	10/9	「トラック感謝デー 2016」（青森県観光物産館「アスパム」駐車場および青い海公園）車両展示、トラック綱引き大会、スタンプラリー、トラックウルトラクイズ、パネル展示等
岩手県	9/25	「トラックフェスタ2016 in 宮古」（㈱合同資源 宮古出張所）トラックの車両展示・乗車体験・死角体験・綱引き、「輸送戦隊ハコブンジャー」ショー、フォークリフト乗車体験、トラックドライバー・コンテスト優勝者による車両点検競技実演等
宮城県	10/10	「トラックの日」フェア（宮城県運転免許センター）ステージイベント、地場産品・地元グルメの販売、学生専用ブース（人材育成コーナー）、車両展示等
秋田県	10/9	「トラックフェスタ2016」（イオンモール秋田）トラック綱引き大会、ステージイベント、クイズ大会、トラック乗車体験、撮影会等
山形県	10/16	「トラックの森」造成事業（東村山郡山辺町）これまでに植樹した樹木の手入れ、山形名物芋煮会。地域活動：清掃活動・交通安全指導等の実施。
福島県	10/9・16・22	「トラックの森」づくり事業収穫祭（10/9）。平成28年度「トラックの日フェスタ」（10/16 県中研修センター）交通安全・環境問題対策・トラック運送業界PRのための各種展示等。「道路に感謝！ クリーン作戦2016」（10/22）県下6支部一斉に国道・県道の道路清掃活動（一部支部は別日に実施）
茨城県	9/17	交通安全キャンペーンと「トラックの日」をPR（9/17 常磐道下り 守谷サービスエリア）
栃木県	10/2	「第25回トラックの日感謝デーイベント」（道の駅うつのみや「ろまんちっく村」）キャラクターショー、車両展示、日常点検実演、スタンプラリー、クイズ大会、模擬店等
群馬県	10/8	県下14支部で一斉道路清掃活動、群馬県トラック協会敷地内に「トラックの日」桃太郎旗掲出
埼玉県	11/19	「交通安全・環境フェア」（埼玉スタジアム2002［にまるまるに］東駐車場）絵画コンクール表彰式。各支部独自に交通安全運動および清掃活動等を実施
千葉県	7/2～11/19	県下16支部および千葉県トラック協会、青年部会にてトラックの日イベント：グッズ配布、交通安全啓発、清掃活動、絵画・交通安全標語コンクール等
東京都	9/4～11/13	「トラックフェスタ TOKYO 2016」（10/30 代々木公園）トラック輸送の役割や東ト協の事業活動などをPR。その他、26の各支部が地域イベント等と連携したPR活動を実施
神奈川県	10/9・22・23・29・30	「第33回交通安全こどもショー」（10/9 神奈川県民ホール・大ホール）ミュージカル、県警教育隊による交通安全指導劇、トラックデザインコンテスト表彰式等。第17回「夢を運ぶトラックデザインコンテスト」作品展示（10/22・23 小田原ダイナシティ、10/29・30 クイーンズスクエア横浜）
山梨県	10/1、11/12・13	「トラックの日・山梨フェスタ2016」（10/1 甲府駅北口よっちゃばれ広場）環境標語表彰式、緊急救援物資輸送訓練、トラックパレード、トラック死角体験、ステージイベント、飲食物等の販売コーナー等。臨時出張輸送相談所（11/12・13 小瀬スポーツ公園）
新潟県	10/9前後・10月下旬	県下6支部で道路清掃活動（10/9前後）、新潟県交通遺児支援募金贈呈（10月下旬）
長野県	10/2・8・9	7地区にて各種イベント（10/2 北信・諏訪・下伊那、10/8 上小・上伊那・中信、10/9 佐久）車両展示、トラック乗車体験、ステージイベント、交通安全教室、特産品販売等
富山県	10/7	北陸道小矢部川サービスエリア（上り）で、交通安全キャンペーンを実施。トラックの日のチラシ・グッズ等配布
石川県	10/1・12	県下一斉道路清掃活動「クリーン作戦2016」（10/1）、交通遺児を励ます会への寄付金寄贈（10/12）
福井県	10/30	「見る 遊ぶ 体験する トラックフェスタ2016 @ ハピリン」（10/30 福井駅西口ハピリン・ハピテラス）トラック等の展示・乗車体験、キャラクターショー、スタンプラリー等。先着500人にミニチュアトラックプレゼント
岐阜県	9/25	「ENAみのじのみのり祭」（バロー恵那店駐車場）にて「交通安全子ども広場」出展。トラック乗車体験・トラック死角体験、マスコットキャラクター「ギトラ」の着ぐるみによるPR、ポケットティッシュの配布等
静岡県	10/29・30	「ふじのくに交通安全県民フェア」に出展（ツインメッセ静岡）大型トラック死角体験、夜間視認体験、ふわふわ遊具大型トレーラーコーナー、トラックのお仕事体験、絵画コンテスト表彰式等
愛知県	10/2	「第12回みんなで学ぼう！ トラックと交通安全・環境フェア」（豊田スタジアム）交通安全・環境に係る展示、愛知県トラック協会活動紹介エリア、ふれあい警察エリア、ステージショー、オリジナルミニカープレゼント、車両展示、死角体験等
三重県	10/4	県下9支部で道路清掃活動を実施
滋賀県	11/6	「ぐるっと・びわ湖・クリーンアップ」：琵琶湖一周幹線道路（歩道）の清掃活動
京都府	10/23、11/19	「トラックセーフティーラリースタート式」および「トラックまつり」（10/23 京都運輸支局構内）トラック引きレース、車両展示、ヒーローショー、屋台等。「トラックの森」整備・充実事業（11/19 銀閣寺裏山国有林）
大阪府	10/16	「トラックフェスタ2016」（万博記念公園・お祭り広場）交通安全体験コーナー、交通環境改善対策コーナー、フリーマーケット、健康増進コーナー、ステージアトラクション、パネル展示等
兵庫県	10/9	トラッククイズ、子ども安全免許証、ドライバー体験、ステージイベント等（10/9 神戸ハーバーランド）。兵庫県下13か所で啓発品配布
奈良県	10/1	奈良市の浮雲園地、大仏殿前交差点付近にて「トラックの日」のPR活動。交通安全・事故防止・環境保全・災害時緊急物資輸送に関する啓発物の配布等
和歌山県	10/30	子ども向けトラック運送会社職業体験コーナー、車両展示、キャラクターショー、縁日、「夢のトラック・おもしろいトラック」絵画展示等（和歌山ビッグホエール）
鳥取県	10/5・9前後	「トラックの森」植樹（10/5 西伯郡伯耆町）、クリーン作戦2016（10/9前後）、絵画コンテスト作品展示（H29/1/5～12 とりぎん文化会館）
島根県	10/2・8	「ざいごフェスティバル」（10/2 松江市・錦浜ふれあい広場）にてトラック業界PR活動。「トラックの森」草刈り（10/8 松江市・山陰道宍道湖サービスエリア裏山）
岡山県	9/24・29、10/22	「トラックの森づくり」（9/24 長船美しい森）、安全・環境製品展示会（9/29 岡山県トラック協会会議室・駐車場）。「働くトラックファミリーフェスタ」（10/22 岡山市サウスヴィレッジ）車両展示、体験学習、絵画コンクール表彰式等
広島県	10/9	「第24回ひろしまトラックまつり」（広島運輸支局構内）乗車体験、トラックドライバー一日体験、車両展示、引越なんでも相談会、飲食ブース、絵画コンクール作品展示・表彰式、ミスタートラックヒーロー決定戦等
山口県	10/8～11	絵画コンクール作品展示（10/8～11 県内13か所）。各支部による清掃活動、交通安全街頭キャンペーン（10/8～10）。「第21回萩・魚まつり」（10/9 萩地方卸売市場、道の駅・萩しーまーと）にて絵画コンクール表彰式、車両展示、エコグッズ・交通安全グッズ配布等
徳島県	10/1・4・16	「トラックの森」間伐（10/1 名西郡神山町）。献血キャンペーン（10/4 徳島市内2か所）。第8回「働くトラック」絵画コンクール表彰式（10/16 ゆめタウン徳島）
香川県	10/16	「輸送戦隊香川トラックレンジャー」ステージイベント、PRエコ風船・啓発グッズ等配布、トラックエコ工作教室等（国営まんのう公園）
愛媛県	10/2・28	トラック引きレース、車両展示、適性診断、お菓子まき、縁日、屋台等（10/2 愛媛県トラック総合サービスセンター）。「トラックの森」植樹（10/28 松山市内）
高知県	9/22・10/23	「高知市交通安全広場」交通安全グッズ・業界PRクリアファイル・チラシ・パンフレットの配布（9/22）、土佐町「とらっくの森」間伐作業・地元住民との交流（10/23）
福岡県	9/25	アビスパ福岡 ワンデイマッチ冠スポンサー（レベルファイブスタジアム）ラッピングトラック・協会パネル展示、募金活動、献血コーナー、ミニコンサート等
佐賀県	10/16	「ばばばフェスタ」に出展（10/16 佐賀市・どんどんどんの森広場）車両展示、絵画コンクール表彰式、PRグッズの配布、ポスター展示等。絵画コンクール入賞作品展示（10/7～21 佐賀新聞ギャラリー）
長崎県	10/9	長時間労働の改善を目指す業界の現状等をアピールする新聞記事広告等、Gマーク認定制度・引越安心マーク制度について懸賞付きクイズを取り入れた「トラックの日」の広告等
熊本県	9/25・10/15	ロアッソ熊本の試合でブース出展・ノベルティ配布等（9/25 うまかな・よかなスタジアム）。県下12支部主体の環境クリーンキャンペーン実施（10/15）
大分県	9/18	「おおいたトラックふれ愛デイ」（ホルトホール大分・大分いこいの道広場）グッズ配布、トラッククイズ選手権、車両展示、エコドライブ啓発活動、絵画コンクール表彰式、ヒーローショー等
宮崎県	10/1・9	森朗氏記念講演会（10/1 宮崎県トラック協会研修室）。チャリティーフェスティバル（10/9 宮崎県ト協）ステージイベント、飲食ブース、抽選会、吹奏楽演奏等
鹿児島県	10/16	「トラックの日」フェスティバル2016（マリンポートかごしま）絵画コンクール作品展示・表彰式、車両展示、トラック乗車体験、クイズラリー、お仕事体験、ステージイベント等
沖縄県	9/24・10/15	「トラックの森」清掃活動（9/24 糸満市・真壁公園）。「トラックの日」イベント（10/15 九州沖縄トラック研修会館）絵画コンクール表彰式、トラック乗車体験、地球温暖化対策パネル展示等

おもしろ輸送

モノはこうして運ばれる

第19回 牛乳輸送

栃木県宇都宮市 増山貨物自動車株式会社
生乳から乳製品まで一手に
「生産・加工・消費」をダイレクトに結ぶ

フレッシュな牛乳や乳製品を新鮮な状態のまま消費者に届けるために、生乳や乳製品の輸送を手がける運送会社には高い品質管理が求められる。

栃木県宇都宮市に本社を構える増山貨物自動車㈱（堀越和男代表取締役社長）の牛乳輸送営業所では、酪農家から牛乳工場に至るまでの生乳輸送、および牛乳工場から小売店などへの乳製品輸送までを一手に担っている。

県内各地の酪農家から集乳した生乳を保冷タンクローリーで牛乳工場まで輸送

厳格な品質管理「おいしい牛乳」が食卓へ

おいしくて安全な牛乳が消費者の食卓に届くまでには、高い品質管理が求められる。

まず、乳牛が健康で丈夫な牛であることが必要だ。酪農家は、良質な生乳を生産するために、牛一頭一頭の健康状態に細心の注意を配っている。搾乳した生乳は、パイプラインを通って外気に触れることなく酪農家が保有する冷蔵タンクに送られ、適切な温度管理が行われる。輸送前には厳重な乳質チェックが行われ、成分や細菌数などを検査。検査に合格した生乳だけが保冷タンクローリー車で牛乳工場に運ばれ、牛乳や様々な乳製品として加工される。

おいしくて安全な牛乳を消費者のもとに届ける運送会社における乳製品の品質維持への取り組みについて、増山貨物自動車㈱牛乳輸送営業所を取材した。

「集乳作業」「洗浄殺菌」が肝となる生乳輸送

同営業所は、栃木県宇都宮市にある栃木明治牛乳㈱の工場敷地内にある。同工場は、㈱明治の旗艦ブランドとして知られる「明治おいしい牛乳」を主体に生産している。

同社では、大型ローリー車3台を使用し、大規模な酪農業者から同工場への生乳輸送を行っている。

また、地元産の生乳を使った牛乳を提供する酪農とちぎ農業協同組合の生乳輸送も手がけており、増山貨物自動車の子会社である㈱テクノミルクの小型タンクローリー車16台が、小規模な酪農家を回る、いわゆる「ミルクラン」方式で生乳を集める。

生乳輸送で最も大切なことは、牛乳の原料となる生乳にいかなるものも混入させず、清潔なまま生産者から集乳し、変質させることなく牛乳工場に送り届けることである。そのため、酪農家での集乳に際しては酪農家の庭先で行う測定や検査などといった生乳の品質チェックを欠かすことができない。全ての検査に合格したら、ローリーのバルブコックを開け、集乳ポンプのスイッチを入れて集乳を開始。集乳を終えたら乳量を酪農家に報告し、酪農家の庭先での作業は終了。輸送時も、タンクローリー車では生乳の鮮度維持のため常時適切な温度管理が行われている。

牛乳工場に到着すると、ここでも牛乳工場による厳重な受入検査が待っている。生乳の品質が確認され、合格した生乳だけが工場の冷蔵貯蔵タンクに納められる。

生乳の輸送を終えた生乳車に対しては、ドライバーが車両とタンクローリーの洗浄を行う。これは、集乳作業と同様に、生乳輸送においては大変重要な作業である。

汚れがタンク内などに少しでも残ってしまうと、それが生乳の質を落とす細菌の温床になりかねない。そのため、毎日念入りな洗浄殺菌が求められる。

同社では、タンクローリー車の外装やマンホール周辺、タンクの水洗いを行うほか、塩素入りの湯をタンク内に流し込み、水流圧でタンク内や集乳ライン（集乳ポンプからタンク投入口までの生乳の流路）を洗浄装置（CIP）を使って自動的に洗浄殺菌している。毎日の確実な洗浄殺菌は、生乳の鮮度を維持するためには決して欠かすことはできない。

大型車による製品輸送 保冷庫内の温度管理を徹底

同社の大型車は、栃木明治牛乳㈱の工場で製造された「明治おいしい牛乳」を関東地方にある㈱明治の他の工場に輸送し、他の工場で製造された乳製品を栃木明治牛乳㈱の工場まで輸送するという工場間輸送の役割を担っている。乳製品の積み込みにあたっては、まず同社の車庫で保冷車の庫内を10度以下に冷やした上で、工場に向けて出発する。工場の冷蔵倉庫では出荷する乳製品を積み込み、別の工場に向けて出発する。

㈱明治では、新鮮で質の高い乳製品を消費者に届けたいという思いから、乳製品の鮮度を保つための温度管理を徹底して行っている。工場は24時間体制で生産を行っていることから、同社でも14台の冷蔵車を使い、24時間体制、従業員3交代制で製品輸送業務に取り組んでいる。トラックの庫内に設置されている温度センサーのデータがデジタルタコグラフに常時記録され、運行中の庫内の温度変化を確認できる仕組みにしている。併せて、ボタン型の温度記録計を庫内に設置。パソコンに接続することで、庫内の温度データの解析や管理が可能となっている。

そして、製品を輸送する際には、輸送する乳製品の品質維持を図っている。大型車での乳製品輸送に携わるドライバーは、「消費者の口の中に入る食品を運ぶため、普段から洗車を念入りにして、いつもピカピカの状態を保つようにしています」という。また、庫内の温度管理には細心の注意を払う必要がある。「不慮のトラブルを防ぐという意味でも、冷凍機の点検・整備は特に念入りに行っています」と、ドライバーは点検を行っていた。

納品時間を厳守 精度の高い輸送を行う

栃木明治牛乳㈱の工場で製造された牛乳と他の工場から輸送されてきた乳製品は、工場の冷蔵倉庫内で仕分けされた上で、同社の小型冷蔵車によって、県内各所にある明治牛乳の販売店や宅配センター、スーパーやコンビニエンスストアの配送センター、また小・中学校へと運ばれる。

4ﾄﾝ車・3ﾄﾝ車は、主に販売店・宅配センターや配送センターへの輸送を担う。

商品の積み込みに際してはドライバーが検品作業を行うが、商品は全部で70種類ほどもあり、パレット積みの状態で運ばれる工場間輸送とは異なり、販売店向けでは1個単位といった輸送もあることから、検品にはかなりの時間を要する。

検品を終えると、工場を出発して各拠点への配送に向かう。宅配サービスの場合は早朝消費者に商品を届ける必要があることから、深夜のうちに販売店等への配送を行う。販売店は、栃木明治牛乳㈱の工場から遠いところでは、那須や日光といったエリアにもある。関東の他の㈱明治の工場から多くの乳製品を運んでくる大型車が何らかの理由で宇都宮への到着が遅れた場合、宇都宮から販売店への発送が間に合わなくなってしまうことから、県内であっても時に高速道路を利用して輸送を行うこともある。

2ﾄﾝ車では、宇都宮市内や小山市、さくら市、矢板市などの小・中学校の給食で提供される牛乳の輸送を行っている。給食の時間は昼に定まっていることから、遅くとも午前11時半までには学校に牛乳を運ぶ必要がある。1台のトラックで約20校分の輸送を受け持っており、ドライバーは分刻みのスケジュールで、学校の給食室にある冷蔵庫に牛乳を納めていくことになる。

「消費者の皆さんに毎日新鮮な牛乳を飲んでもらいたい」。同社のドライバーたちはそうした熱い思いを胸に秘めながら、高い品質と精度が要求される日々の牛乳輸送業務に専念している。

（取材協力）増山貨物自動車㈱ 堀越和男代表取締役社長、菊地孝行取締役副社長、半田政幸管理本部人事安全管理室兼総務経理課長

生乳輸送の流れ

①運ばれてきた生乳は基準に従った検査を経て冷蔵貯蔵タンク（右奥）に納められる

保冷タンクローリー車

②生乳輸送を終えた保冷タンクローリーは毎日念入りな洗浄殺菌が行われる

牛乳製品輸送の流れ

大型車

③出庫前には念入りに冷凍機の点検・整備を行いトラブルを未然に防いでいる

④工場内の冷蔵倉庫で仕分けられた乳製品は大型車で各地の工場まで運ばれる

小型車

⑤大型車によって他工場から運ばれてきた牛乳製品は小型車で販売店や学校へと輸送される

会社概要
増山貨物自動車㈱

本社	栃木県宇都宮市 清原工業団地21-18
創業	昭和4年5月5日
設立	昭和29年3月26日
資本金	6,930万円
従業員数	178人
車両数	108台

堀越社長にここが聞きたい！

堀越 和男
代表取締役社長

当社は昭和4年に創業し、重量物から精密機械、農機具、生鮮食料品、危険物までを取り扱っています。古くから酪農とちぎ農業協同組合とのお付き合いがあったため、高度経済成長期に入って宇都宮市内に平出工業団地が完成した際に、牛乳輸送に進出。生乳の集乳業務を手始めに、順次牛乳製品輸送にも参画してきました。

当社では、「安全・品質・社員の健康」に重点を置いて業務を進めています。安全面では、液体物を運ぶタンクローリーのドライバーに対して「4ﾒｰﾄﾙ4秒ルール」の徹底を働きかけています。これは車間距離を十分にとることで、追突事故の防止に繋げるものです。また、教育面では月に1度開催する安全管理・安全懇話会や安全衛生委員会、また経営幹部がトラックに同乗する添乗教育や安全パトロールの実施などを通じて、ドライバーの安全意識向上に努めています。さらに、社員が健康でいられることが当社の事業継続に繋がるとの観点から、ドライバーの健康管理にも力を注いでいます。

生乳生産地の運送会社として、酪農家などと一体となってニーズの拡大に積極的に取り組んでいきたいと考えています。

こちら広報室 四季折々 99

2016・9・15

▼9月19日（本来は15日）は「敬老の日」。国民の休日となって、今年はちょうど施行50年の節目になります。「敬老の日」は、長年にわたり社会に尽くした老人を敬い、長寿を祝う大切な日です。その趣旨を実践するのは勿論ですが、現実を見ると最近の高齢者はとにかく元気です。▼世界保健機関（WHO）は、高齢者の定義を65歳以上としていますが、日本老年学会は近年の老人の若返りを考慮して、平成16年6月にその定義を改正し、「現在の年齢より更に上げた方がいいのではないか」と検討を始めています。▼「敬老の日」の名称は、過去を振り返るとその時代を反映して斬新な変化を遂げています。昭和22年の制定時は「としよりの日」、39年には「老人の日」に変更、41年に「敬老の日」へと変わるのですが、「高年齢＝老人」という解釈は、もう成り立ちません。▼現代の先達は知恵もさることながら、現実の体力も年齢を遥かに超えた素晴らしさです。先日、出張先の鳥取市内で乗車したタクシーの乗務員の大賀さんは、何と御年79歳。奥様の父親の面倒を見るため、大阪市内の住居を泣く泣く整理し、鳥取市に移り住んで12年。今では、「ここが本当の故郷になった」とのことです。とにかく快活で「1度きりの人生、くよくよしたって始まりません。毎日笑って過ごしています」と屈託なく話す顔は、満面の笑みに溢れていました。▼翌日東京に戻り、都内で乗車したタクシーの乗務員の豊島さんは、御年72歳。この夏、奥様との夢を実現するために購入したキャンピングカーに乗り、1か月かけて東北を一周したということです。各地のお祭りに参加し、有名無名を問わず、何と30余の温泉に入って来たそうです。ルームミラーに映る顔はとても若々しく、はち切れそうな笑顔でした。お2人ともまさに現役そのもので、「人生を謳歌するんだ」と話す語り口は、実に説得力があり、輝くばかりの若人のようでした。年下の私が、逆にエネルギーをいただく形になりました。▼お2人を見て感じるのは、「人間は歳をとると鎧や兜が取れ、自然体に戻っていくのかも知れない」ということです。ある意味、まるで幼子のような感受性を強く感じました。波瀾万丈な人生を送った人も、平々凡々の人生を送った人も、実際の個々の人生は、それぞれ悲喜こもごもだったに違いありません。そんな過程を微塵も見せず、これはもう脱帽というしかありません。▼私は東京下町の足立区生まれで、友人とたまに集まる場所は、決まって日光街道の宿場町だった千住宿。今の北千住になります。イトーヨーカドー第1号店の手前を右折すると、そこに都内3大肉豆腐（煮込み）の名店と言われる「大はし」があります。明治10年創業の居酒屋を仕切る主人は、御年77歳。お店の中で肩をいからせ闊歩し、お客さんから二手に注文を受け、「おいよ！肉一丁」と発する声を聞きに、主人目当てに来たお客で、お店は開店と同時に、カウンター20席と4人がけの5テーブルがほぼ満席のフルスロットル状態になります。特に愛嬌を振りまくわけではありませんが、心に響く主人の声は、一日の仕事を終えてたどり着く止まり木のような癒しの場所なのかも知れません。▼ジョッキ1杯の後にお店特注の金宮ボトルで割る梅酢焼酎、そして肉豆腐と目替わりの刺身と自家製カニコロッケを注文。定番のメニューは不滅です。かく言う私も、「大はし」に通って15年になります。「袖振り合うも多生の縁」と言いますが一期一会のお客同士の会話も味があり、ついつい長居をしてしまいます。▼この「四季折々」も回を重ね99回。人間でいえば「白寿」になりました。白の上に一本棒を加えれば「百寿」「百回」に到達します。元気なお年寄り、失礼しました。私は、いつまでも元気な高齢者・先輩達が大好きです！（山崎薫）

アイドリング・ストップ用の「ヒータ」と「クーラ」が、
年間の燃料経費を抑え、快適な就労環境を提供します。

アイドリング・ストップ ヒータは、
・これからの季節にエンジンを掛けずに車内を快適な温度に暖めます。
アイドリング・ストップ クーラは、
・車載バッテリーを電源としてコンプレッサーを稼働する方式で燃料消費はゼロ。
・室内外機一体型でリアウインド付きトラックへの装着が容易です。

エバス・ミクニは燃料経費の削減に繋がる「ヒータ」と「クーラ」の取り付けから
アフターサービスまで、全国120ヵ所のサービスショップで承っています。
お近くのサービスショップは弊社ホームページをご覧ください。

エバスペヒャー ミクニ クライメット コントロール システムズ株式会社
URL:http://www.eberspaecher-mikuni.co.jp

Eberspächer　MIKUNI

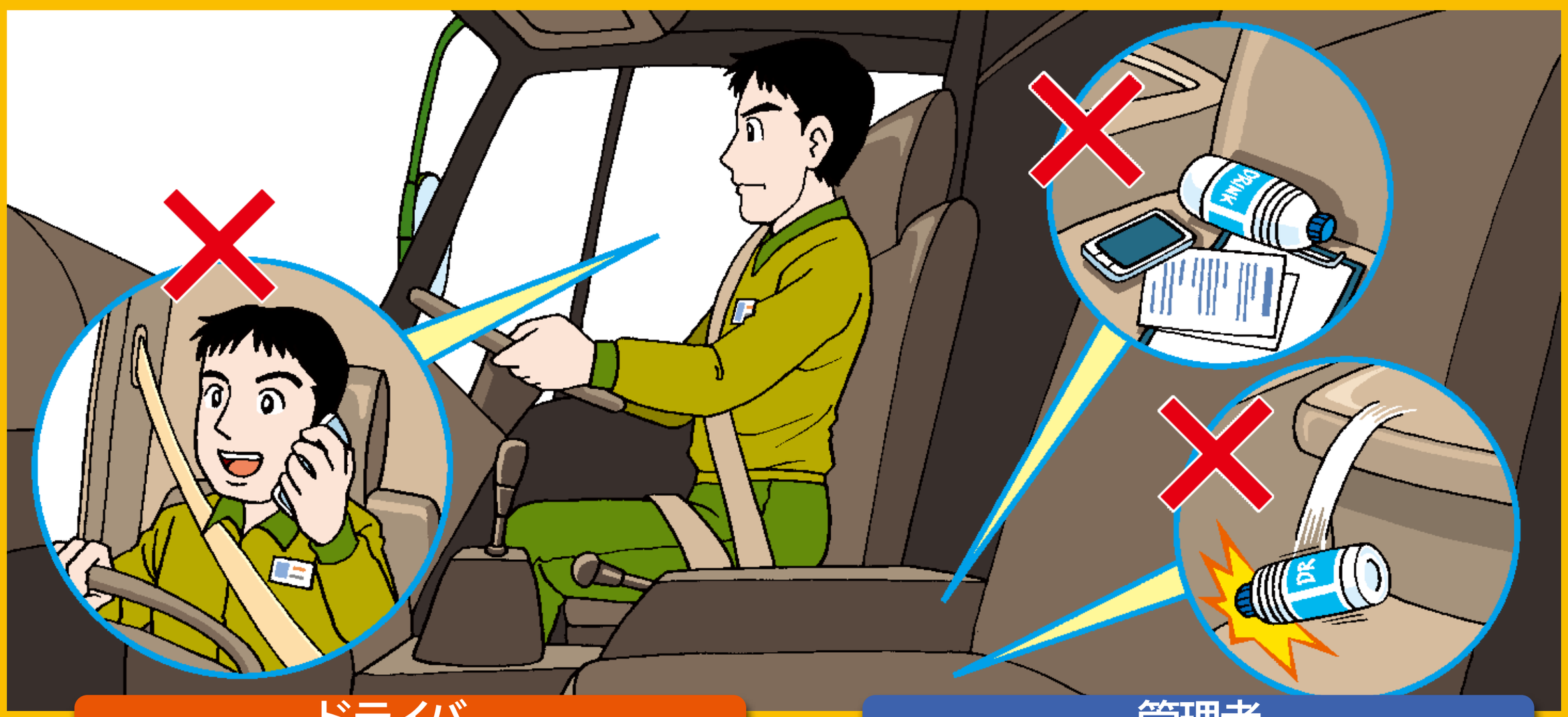
高機能通信型デジタコ
37,000円

・国交省認定取得予定
・リアルタイム通信
・GPS内蔵
・挙動センサー搭載
・9月下旬発売予定
・通信費+ソフト使用料
月額1,400円/1台
（価格はすべて税抜）

MOVO ムーボ
株式会社 Hacobu（ハコブ）
03-6452-8838 info@movo.co.jp
※初回生産品売り切れにより、価格改定を行っております

〈4回シリーズの第３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

- 走行中は、伝票・ルートマップを手にしない。
- 走行中は、携帯電話を手に取らない。
- ペットボトルやタバコなど、ものが倒れたり落ちたりしないようにする。

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。

運転に集中するため整理・整頓

ドライバーの背景要因

- 不健全な心身状態（睡眠不足、疲労など）
- 不適切な運転行動（車間距離不足など）

→

ドライバーの直接要因

- 居眠り運転
- 脇見運転
- だろう運転

→

追突事故

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