昭和35年11月28日第3種郵便物認可

平成29年（2017年）　第2079号

事故削減・燃費向上の
究極デジタコ登場

SR Connect セイフティレコーダ コネクト
リアルタイムに車両管理！
カードレス運用実現！
株式会社 データ・テック ☎03-5703-7060
http://www.datatec.co.jp/ お気軽にご連絡ください

Japan Trucking Association

広報 とらっく

創刊 昭和28（1953）年2月

2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）

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・5　＜新春特集④＞
トラック運送業界における
従業員満足度アップを目指して
㈱マキタ運輸（宮崎県）

6・7　＜高校新卒者採用特集②＞
・将来の業界を担う人材を
育てるために
希望が丘高等学校（福岡県）

「自動車のプロ」を育てるべくプログラムされた、希望が丘高等学校の実習のカリキュラム

8　・国交省・平成28年度パイロット事業（実証実験）実施集団選定状況

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▼
2/15～3/14　9855
3/15～4/14　3516

全ト協青年部会 ◇社会貢献活動の一環◇

希望が丘高等学校に対し 整備実習用トラックを寄贈

㊤希望が丘高等学校の中村文彦校長（右）に整備実習用トラックの寄贈を行った山本明徹部会長（左）。㊦寄贈式終了後には、生徒とともに記念撮影（2月3日、福岡県・希望が丘高校）

全日本トラック協会青年部会（山本明徹部会長）は2月3日、希望が丘高等学校（福岡県中間市）にて整備実習用トラック寄贈式を行った。

全国の自動車教育課程を有する高校で、整備実習用トラックが不足していることを受け、青年部会では社会貢献活動の一環として、青年経営者からの募金を原資に、平成27年度から自動車教育課程を有する高校に対して、整備実習用トラックの寄贈を行っている。

今年度は、1月10日に小型トラックの寄贈を行った東京都立総合工科高等学校（東京都）に続いて2台目の寄贈となる。

吹奏楽部の記念演奏が式典に華を添えた

なお、今回寄贈されたのは、田部井優介副部会長（四国ブロック）が社長を務める大栄海運㈱（愛媛県松山市）で使われていた中型トラックで、車両は松山から小倉までフェリーで運ばれてきた。

寄贈式では、山本部会長が希望が丘高等学校自動車科の生徒を前に、「このトラックを有意義に活用していただき、楽しく充実した高校生活を過ごしていただきたい」とあいさつ。同校の中村文彦校長は、「トラックを寄贈していただいたことで、生徒たちはトラックに一層興味をもってくれるだろう」と謝辞を述べた。

引き続き、同校吹奏楽部による記念演奏会が行われ、式典に華を添えた。

「トラック運送業の生産性向上協議会」と同時開催された第5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」（2月1日、国土交通省）

国交省・厚労省

パイロット事業の進捗報告 47都道府県で実施

国土交通省と厚生労働省による第5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」および第4回「トラック運送業の生産性向上協議会」が2月1日、国交省で開催され、47都道府県のパイロット事業の進捗状況のほか、運賃・料金問題の検討状況などについて報告した。

同日はまず、各地方協議会における、パイロット事業の進捗状況を報告。47都道府県全てで実証実験を実施していることと、代表的な例として、拘束時間を約2～3時間削減した福島県での取り組みをはじめ、受付予約システムの活用や荷役の統一パレット化などにより、拘束時間の削減を目指す山梨県での取り組み、また、両側から荷役できるようにホームを拡張し、荷待ち時間の短縮を目指す富山県での取り組みの3例について事務局が説明した（8面に掲載）。

運賃・料金問題に関しては、昨年12月の第2回検討会における議事の内容やアンケート調査の実施などについて説明。今後、調査結果を踏まえ、収受方策について具体的に検討する。

また、生産性向上に向けた調査事業に関して報告。「荷主業界ごとの商慣行・商慣習の調査・対策検討」「事業の共同化による積載率向上の事例調査」「原価計算のあり方などの調査・検討」などの概要について説明した。

さらに、「下請等中小企業の取引条件改善に関する関係府省等連絡会議」における取り組みについて報告。国交省は、「トラック運送業の下請ガイドライン」の策定や、荷主勧告制度の運用改善を図るとともに、新たに「価格交渉ノウハウ・ハンドブック」を作成し、取引環境の改善に向けた取り組みを推進する。

同日の協議会には、全日本トラック協会から坂本克己副会長、千原武美副会長、馬渡雅敏副会長および福本秀爾理事長が出席（写真小）。

坂本副会長は、通販などにおける「送料無料」の表現を一掃するよう求めると、他委員からも、「送料は無料ではない」「国民的運動とすべき」など、坂本副会長の意見に同調する声が相次いだ。

テールゲートリフター補助金

申請締め切りは 2月24日まで

全日本トラック協会は、平成29年2月1日㈬から、「テールゲートリフター補助金」の申請を受け付けているが、いよいよ締め切りが2月24日㈮に迫っている。

同補助金は、国土交通省の平成28年度第2次補正予算により「トラック運送業の生産性向上促進事業」として実施されるもので、全ト協が執行団体となるもの。補助額は1台当たり垂直式・アーム式については15万円、後部格納式・床下格納式については30万円。なお、新品を新たに購入した場合のみ対象となる。

当該装置搭載車の所有者（保有車両数5台以上の運送事業者またはリース事業者）が申請可能で、1運送事業者当たりの補助台数は3台まで。また、機器の導入対象期間は、平成28年8月24日から平成29年3月31日までで、同期間内に導入が完了し、かつ支払いが全て完了していることが条件となる。

なお、補助対象となる型式については、全ト協がホームページ（HP）で公表しており、2月13日現在で11社270型式。

申請受付は全ト協への郵送のほか、所属する都道府県トラック協会窓口でも受け付ける。詳細は、全ト協HPに掲載の募集要領およびQ&Aを参照されたい。なお、予算額は約3・6億円で、補助金申請額が予算額を超過した場合、補助金が交付されない場合もある。

国交省

4月1日から義務付け範囲拡大 運行記録計装着

車両総重量7㌧以上 または最大積載量4㌧以上の トラックにもタコグラフ

平成26年12月1日に「貨物自動車運送事業輸送安全規則（省令）」が一部改正・公布されたことにより、従来から運行記録計（タコグラフ）の装着が義務付けられていた、「車両総重量8㌧以上または最大積載量5㌧以上」の大型トラックに加え、「車両総重量7㌧以上または最大積載量4㌧以上」のトラックにおいても、タコグラフの装着義務付けが拡大された。

アナログ式またはデジタル式のタコグラフが対象となり、新車は既に27年4月以降、装着が義務付けされており、また、その他の既存車両については、29年4月1日からの義務付けとなる。

このため、全日本トラック協会では、「運行記録計による記録違反は30日間の車両使用停止処分となる」と指摘し、「現在未装着の使用中の車両にも3月31日までに運行記録計を装着する必要がある」と呼びかける広報活動を展開しており、今号の『広報とらっく』にも、早期装着を呼びかけるチラシを折り込んでいる。

輸送統計

平成28年11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）	5,737	106.4%
	一　般	—	102.5%
	宅配便（千個）	352,144	109.7%

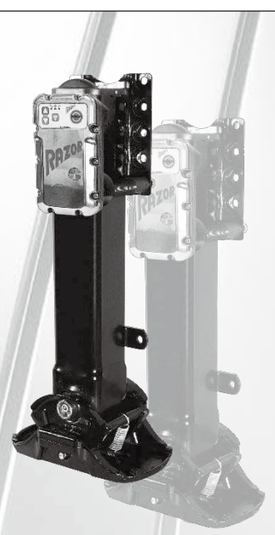
交通事故統計

平成28年11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		1月31日現在	2月13日現在
12（−5）	88（−3）	132（−32）	232（−40）	3,381（−212）	282（−67）	398（−72）

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【天然ガス自動車普及政策の転換と再構築の提言】…3面／トラック運送事業者のための経営のヒント【「積合せ」から「組合せ」への転換】／食の新旧街道を行く【冬野菜の道①「雪の下で生まれる『雪菜』」】…7面



RAZOR補助脚電動装置

JOST

"安全" "快適" "最新設計"
"Razor"補助脚電動装置は単純なボタン操作で補助脚の昇降を可能にしたモーター操作の装置です

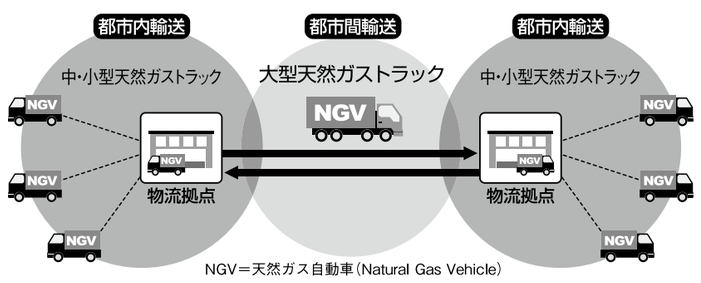
特徴：
・オーストラリアで設計、テスト、製造されている装置
・メンテナンスフリー
・北米・豪州で幅広く活躍

ヨースト・ジャパン株式会社
〒222-0033　横浜市港北区新横浜3-19-5　新横浜第二センタービル10F　TEL: 045 – 476 –1031　担当：森

都市内の普及に加え、
都市間輸送にも 天然ガストラックを

NGV

日本ガス協会では、物流の大動脈である都市間の長距離輸送と、都市内輸送の両面から、天然ガス自動車の普及拡大を進めています。とくに都市間輸送に大型天然ガストラックが導入されることは、高いCO₂削減効果が図れ、石油系燃料に依存する運輸部門のエネルギーセキュリティや環境性、経済性の向上も可能にします。



NGV＝天然ガス自動車（Natural Gas Vehicle）

2016年11月、国内メーカーによる
大型天然ガストラックの車型が追加されました

写真提供：いすゞ自動車株式会社

一般社団法人 日本ガス協会　〒105-0001 東京都港区虎ノ門1-15-12 TEL:03-3502-0215 http://www.gas.or.jp/ngvj/

新規許可 貨物自動車 運送事業者数

（平成28年11月末）

全日本トラック協会調査

運輸局	都道府県	平成28年11月	前年同期比
北海道		41	-11
東北	青森	15	8
	岩手	13	0
	宮城	28	3
	秋田	5	2
	山形	4	-5
	福島	29	10
	計	94	18
関東	茨城	17	-6
	栃木	14	4
	群馬	15	5
	埼玉	41	6
	千葉	33	1
	東京	49	-2
	神奈川	29	-9
	山梨	5	2
	計	203	1
北陸信越	新潟	6	-2
	長野	7	-1
	富山	8	4
	石川	3	-7
	計	24	-6
中部	福井	5	-4
	岐阜	21	7
	静岡	21	2
	愛知	49	4
	三重	14	-5
	計	110	4
近畿	滋賀	10	1
	京都	28	2
	大阪	89	8
	兵庫	47	17
	奈良	8	-1
	和歌山	7	-4
	計	189	23
中国	鳥取	6	3
	島根	4	1
	岡山	15	-4
	広島	19	4
	山口	7	0
	計	51	4
四国	徳島	7	3
	香川	10	1
	愛媛	7	-1
	高知	3	-8
	計	27	-5
九州	福岡	31	-8
	佐賀	3	-1
	長崎	5	-3
	熊本	8	-2
	大分	7	0
	宮崎	9	3
	鹿児島	10	-5
	計	73	-16
沖縄		16	3
※		3	-3
合計		831	12

※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63回〕

安全運転目標を立て確実に実践しよう

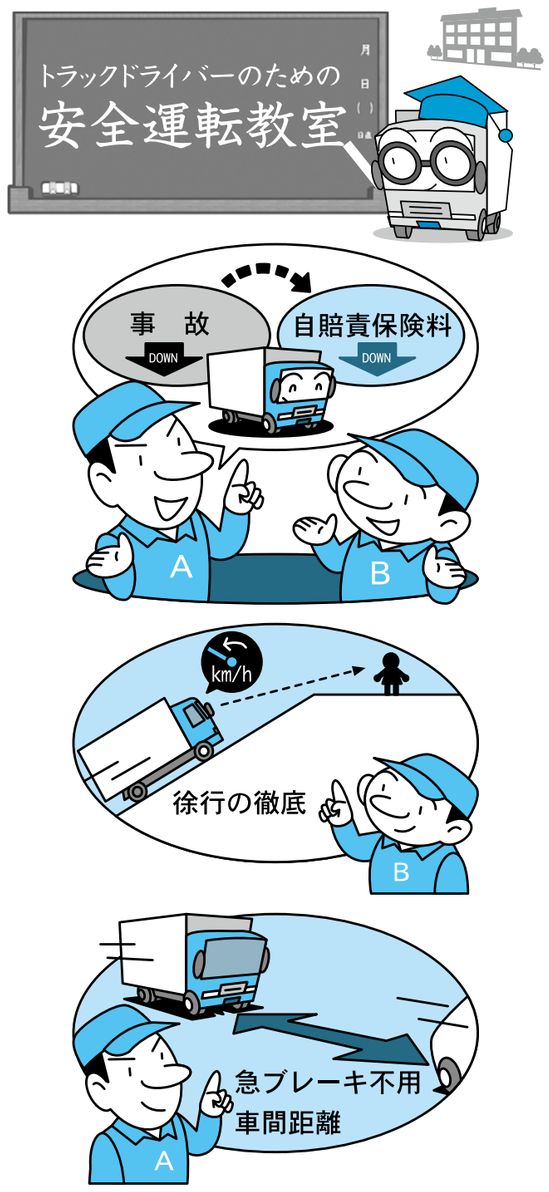
報道によれば、自賠責保険の保険料が引き下げられて、今年の4月1日の契約から適用されるようです。自賠責保険は「強制保険」ともいわれるように、自動車(原付バイクも含む)には必ず付保しなければならない保険ですが、この保険料の引き下げによって経費負担が軽減されることになります。特に、乗用車に比べて保険料の高いトラックについては、そのメリットは大きいものがあります。これも事故減少のたまものといえるでしょう。これからも、さらなる引き下げを目指して、事故防止に努めていきましょう。

●徐行の徹底が目標

Aさん「ところで、Bさんの今年の安全運転目標は『徐行の徹底』だったね」
Bさん「実は去年の終わり頃、上り坂を走っていた時、ちょっとヒヤリとさせられたことがあってね」
Aさん「というと」
Bさん「坂を上り切ったその先で、いきなり横断歩行者に出くわしたんだよ。スピードを落として徐行していたから、歩行者の手前で停止することができたけど、もし、あの時徐行していなかったらと思うと」
Aさん「今頃、こうしてボクと話なんかしていられなかったかもしれないね」
Bさん「それもあって、免許更新の時に配布された『交通の教本』を、もう一度読み直してみると、徐行しなければならないケースは意外と多いことに気付いたんだよ。そういうところで、自分はちゃんと徐行しているだろうかと思ったんだ」
Aさん「なるほど。それで今年の目標を『徐行の徹底』にしたわけだ」

●徐行が義務付けられているケース

Bさん「道路交通法第42条では、次の場所で徐行が義務付けられている。
①徐行の標識のある場所
②信号機のない左右の見通しのきかない交差点(優先道路を通行している時を除く)
③道路の曲がり角付近
④上り坂の頂上付近
⑤勾配の急な下り坂」
Aさん「でも、それだけじゃないよね。交差点を右左折する時も徐行が義務付けられている」
Bさん「ひとり歩きの児童や幼児、身体に障害のある人、高齢歩行者などが通行している時も、一時停止か徐行をして通行を妨げないようにしなければならない」
Aさん「歩行者の側方を通過する時に安全な間隔をとれない時も徐行だよ」
Bさん「児童や幼児などが乗り降りしているスクールバスの側方を通過する時も徐行だね」
Aさん「そのほか、ぬかるみや水たまりを通る時や、許可を得て歩行者用道路を通行する時、歩行者のいる安全地帯の側方を通過する時なんかも徐行が義務付けられている」
Bさん「徐行が必要な場合って、かなりあるんだよね。だから、今年はこれを徹底しようと思ってね」
Aさん「『徐行の徹底』というのは、簡単なようでなかなか難しいよ。単にスピードを落とせばいいっていうわけではないし」
Bさん「そうなんだ。車が直ちに停止できる速度で進行しなければ徐行とはいえない」
Aさん「速度でいえば時速10キロ以下とされているから、意識して実践しないと徹底できないよ」



●目標倒れにしないために

Bさん「ところで、君の目標は何だったっけ」
Aさん「車間距離の確保だよ」
Bさん「それも簡単そうで難しそうだね」
Aさん「車間距離の確保というだけでは、漠然としているから、『急ブレーキを踏まなくても済むだけの車間距離の確保』にしようと思っている。これだと1日の運転を振り返って確認することもできるだろうしね」
Bさん「確かに、目標を立てるだけじゃなくて、それが実践できたかどうかをきちんと確認することが大切だね」
Aさん「目標倒れにしないこと。これが重要なポイントだと思うよ」

（公財）貨物自動車運送事業振興センター

「さよならやすらぎ荘」キャンペーン

「道後やすらぎ荘」は、平成29年3月31日をもって閉館いたします。つきましては、昭和60年のオープン以来、多くの皆様にご利用いただいた御礼として、宿泊者を対象に記念品をお贈りする「さよなら　やすらぎ荘キャンペーン」を実施します。キャンペーンの対象は3月中の宿泊者で、チェックアウト時に今治タオルのフェイスタオル（写真）にメッセージカードを添え、先着で350セット配布いたします。

この機会に、「道後やすらぎ荘」をどうぞご利用くださいませ。

全ト協

輸送数量、実働・実車率および営業・経常利益が大幅に改善

トラック運送業界の景況感 28年10～12月期

全日本トラック協会は2月10日、平成28年10～12月期の「トラック運送業界の景況感（速報）」を発表した。

28年10～12月期は、非製造業で運輸・郵便業等が改善したものの、個人消費の回復が脆弱で、小売業等が悪化したため横ばいとなった。一方で製造業は、11月の米国大統領選におけるトランプ候補勝利後、米国内の経済成長への期待感による円安効果等が寄与し、1年半ぶりに改善した。

このような状況において、トラック運送業界の10月～12月期は、輸送数量や実働率、実車率が大幅に改善した。さらに、燃料価格の下落が寄与したことにより、営業利益および経常利益も大幅な改善となった。

そのため、景況感の判断指標はマイナス12・8と、前回(マイナス30・1)から17・3ポイント改善した。なお、来期の判断指標は、OPEC（石油輸出国機構）の減産合意による原油高の懸念やドライバー不足等を反映し、今回より11・6ポイント悪化してマイナス24・4の見通し。

29年度事業計画（案）等を承認

第58回広報委員会

第58回広報委員会（2月3日、全ト協）

2月3日、第58回広報委員会(小林和男委員長)が開催された。

冒頭、小林委員長が「トラック運送業界の現状や、トラック協会が行う人材確保対策、安全対策をはじめとした、多岐にわたる様々な取り組みについて、社会全般、一般国民に対し広く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、①副委員長の選任②平成28年度広報事業の進捗状況③29年度の広報事業計画（案）――について審議を行い、いずれも原案通り承認した。副委員長の選任については、福井県トラック協会の清水則明会長（福井貨物自動車㈱社長）が新たに選任された。

ホームページで消費者向け引越Q&Aを公開

引越繁忙期を前に

全日本トラック協会は2月1日、全ト協ホームページに「引越における消費者向けQ&A」を公開した。

これは、引越について消費者から寄せられる「よくある質問」をQ&A形式にまとめたもので、引越繁忙期を迎えるにあたり、消費者がトラブルのない引越を行うための参考として作成された。

①引越事業者の選び方②見積り、下見③解約・延期④引越料金等⑤引越作業⑥引越終了後⑦破損・紛失等が発生した場合⑧引越安心マーク――の8項目について、対処法やその手順などを分かりやすく解説する内容となっている。

全ト協では、リーフレット『かしこい引越～上手な引越のために知っておきたいこと～』と併せての活用を呼びかけている。

全ト協行事予定

（2月15日～2月28日）

▽2月16日
・第108回交通対策委員会
▽2月20日
・第45回適正化事業委員会
▽2月24日
・平成28年度青年部会全国大会

都道府県ト協

高校進路指導担当教諭との意見交換会を開催

大分県トラック協会

大分県トラック協会（青木建会長）は1月26日、高等学校進路指導担当教諭との意見交換会を開催した。

同会は、高校新卒者に対し、就職活動の際、トラック運送業界を視野に入れてもらうことを目的に企画されたもの。実際に高校生の進路指導にあたっている教員たちにトラック運送業界の現状を理解し、進路指導の際に役立ててもらうことがねらい。

第1回となる今回は、大分市内の実業系の県立高校10校、私立高校4校の進路指導担当教諭が出席し、コーディネーターとして大分県雇用労働政策課や大分県私立中学高等学校協会の担当者も参加。大分県トラック協会からは青木会長を筆頭に役員が参加したほか、トラック運送業界で活躍する若手ドライバー4人(男性3人、女性1人)も出席した。

青木会長によるあいさつ、大分県トラ協およびトラック運送業界の現状説明のあと、若手ドライバー4人がトラック運送業界を志望した理由やトラックドライバーという仕事の魅力、やりがいなどを語った。

続くフリーディスカッションでは、高校側からは、具体的な仕事内容や労働環境・賃金などに関する質問がなされ、事業者側はドライバーの現状や業界・事業者による取り組みなどについて説明した。

会の最後には、コーディネーターから「今まで、高校側へトラック運送業界からの情報はほとんど入ってこなかった。情報交換は重要」、「今の生徒は、キャリア教育を受けており、体験学習やインターンシップは必要」などのコメントがあり、同会の開催により、高校新卒者の確保に繋がる道筋が示された形となった。

高等学校進路指導担当教諭と大分県トラック協会役員等との意見交換会（1月26日、大分県大分市）

法令○×クイズ ～安全運転知識編～

❶遠心力は速度が2倍になれば2倍になるが、制動距離は速度が2倍になれば4倍になる。（○・×）

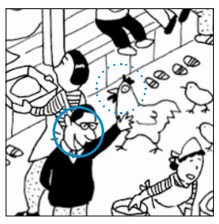
❷大型自動車や中型自動車は普通自動車に比べて、運転席の位置が高く見下ろす形となるため、車間距離が実際よりも短く感じられる。（○・×）

❸荷物の重心の位置が高いと、自動車は倒れやすくなる。（○・×）

❹運転者が危険を感じてからブレーキを踏み、ブレーキが実際にききはじめるまでの間に車が走る距離を「空走距離」というが、「空走距離」は運転者が疲れていると長くなる。（○・×）

❺時速60キロでコンクリートの壁に衝突した場合は、約14メートルの高さから落ちたときと同じ程度の衝撃力を受ける。（○・×）

（解答は7面）



【訂正】

平成29年2月1日号に掲載した、「新春まちがいさがし」答え合わせは、正しくは、イラストの通り、「鶏の頭」でなく「男性の口」でした。お詫びして訂正いたします。

ニュース・ターミナル（官公庁ニュース等）

NEWS 2017.1.31―2.15

政府

雇用保険料率3年間引き下げ
改正法案を閣議決定

政府は1月31日、雇用保険法等改正案を閣議決定し、国会に提出した。雇用保険料率を今年4月から3年間時限的に引き下げる（賃金の0・8%→0・6%）ほか、国庫負担率についても引き下げる。

また給付の拡充では、倒産・解雇等により離職した者の所定給付日数を、30～35歳未満は90日から120日に、35～45歳未満は90日から150日に引き上げる。

育児休業については、原則1歳までの育児休業を6か月延長しても保育所には入れない場合等に限り、さらに6か月（2歳まで）の再延長を可能にする。

職業紹介では、ハローワークや職業紹介事業者等の全ての求人を対象に、一定の労働関係法令違反を繰り返す求人者等の求人を受理しないことを可能にする。

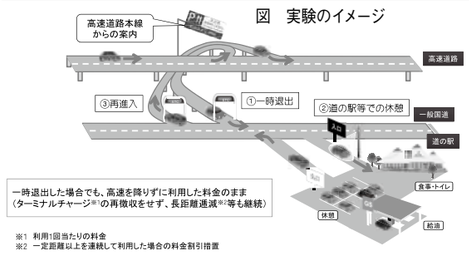
国交省

高速道路の一時退出可能に
「道の駅」利用で試行

国土交通省は2月7日、高速道路からの一時退出を可能とする「賢い料金」を、全国3か所の「道の駅」で今夏までに実験を開始すると発表した。現在、高速道路では、休憩施設同士の間隔がおおむね25キロメートル以上離れている空白区間が約100区間ある。このため、高速道路ネットワークを賢く使う取り組みの一環として、ETC2・0を活用し、「賢い料金」によりその半減を目指す。

実験では、ETC2・0搭載車を対象に、高速道路を降りて道の駅に立ち寄った後、一定時間内に再進入した場合には、ターミナルチャージの再徴収をせず、長距離逓減割引等も継続するなど、高速道路を降りずに利用した料金のままとする（図）。

実施箇所は、道の駅「玉村宿」（群馬県佐波郡）、同「もっくる新城」（愛知県新城市）、同「ソレーネ周南」（山口県周南市）。今後は、実施状況を踏まえて、追加選定し、順次拡大していく予定。



※1　利用1回当たりの料金
※2　一定距離以上を連続して利用した場合の料金割引措置

求車登録件数が大幅増、求車需要の高さ続く
WebKIT成約運賃指数1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2月6日、平成29年1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。

29年1月の運賃指数は、前月比8ポイント減、前年同月比2ポイント減の113で、依然として高い指数で推移しているものの、前月比・前年同月比ともに下回った。

また、1月末現在の求車登録件数は8万7004件で、対前年同月比1万2216件増（16・3%増）と大幅に伸びており、引き続き求車需要は高い状況が続いている。

厚労省

残業規制で論点整理
法改正の検討必要

厚生労働省は2月1日、「仕事と生活の調和のための時間外労働規制に関する検討会」の論点整理をまとめ、発表した。

働く人の心身の健康を確保するとともに、仕事と子育て、介護、地域生活等との調和、性別や年齢、障害の有無等にかかわらず、全ての人の活躍を促進するため、長時間労働の是正に向けて、「36協定」における時間外労働規制のあり方について、法改正を検討する必要があるとしている。

36協定の締結状況については、ほぼ全ての企業で限度基準告示（月45時間、年360時間等）の範囲内に収まっている一方、特別条項がある場合の延長時間が月100時間を超えるものも見受けられるため、長時間労働の歯止めとして十分機能していないと指摘。

その上で、一定期間内の総労働時間の枠を定め、その中で効率的に働く制度への転換を指向すべきだとしている。

また、長時間労働の傾向が強い業種・職種については、法的な上限規制だけでは一挙に解決することは困難なため、労働時間の計画的な見直しを進めるためのアプローチも検討する必要があるとしている。

中小企業の長時間労働については、発注元や親事業者を含めた業界全体の問題を協議する場の設定に努め、業界としてのコンセンサス形成を図るべきだとしている。

「過労死等ゼロ」実現に向けた緊急要請書
全下協などに発出

厚生労働省は2月7日、全日本トラック協会などに対して、『過労死等ゼロ』実現に向けた緊急要請書」を発出した。

同要請文書では、「長時間労働の削減等について一層の努力を」と求め、時間外・休日労働をさせる場合には、「労働基準法第36条に基づく協定」（36協定）を締結する必要があり、36協定で定めた延長することができる時間の範囲を超えて働かせてはならないことなど、傘下会員企業への周知・啓発を要請している。

また、過重労働を防止するために平成29年1月20日に策定された「労働時間の適正な把握のために使用者が講ずべき措置に関するガイドライン」に基づき、「使用者には労働時間を適切に管理する責務があり、虚偽の労働時間を賃金台帳に記載した場合等には労働基準法違反となることを十分に認識すること」などを訴えている。

労務 Q&A 第131回

離婚後、戸籍姓が変わった社員の旧姓使用を認めていいか

Q　最近、離婚して戸籍が変わった女性社員から、会社で旧姓をそのまま使用したいとの申し出がありました。認めてもいいのですが、最近、「旧姓使用を求めて裁判で争った女性が敗訴した」ということも聞きますので、いかがなものでしょうか。

A　法的手続と社内手続を分けるかたちで認めるのも一つ

【解説】職場での旧姓使用については、通常は、「結婚した女性が、職場でそれまで使っていた旧姓をそのまま使いたい」というかたちで問題になってきました。ご指摘の判決も昨年10月、東京地裁で、結婚後も職場での旧姓使用を求めた女性教諭に対し、「旧姓を戸籍姓と同じように使うことが社会に根付いているとはいえない」として、職場（学校）側が「戸籍姓の使用を求めることは違法ではない」としたものです。ただ、女性教諭側が「旧姓使用が根付いていないとはいえない」として、今年の1月、東京高裁に控訴していますので、決着はまだついていないともいえるでしょう。

この東京地裁判決をめぐっては、賛否両論のあるところですが、一部に強い批判があるのも事実です。

というのは、一昨年12月、最高裁大法廷が、民法の夫婦同姓規定を合憲とする判決で、「通称使用が広まり、女性が姓を変えることによる不利益は一定程度は緩和され得る」ということを、その根拠の一つに挙げたからです。つまり、この判決と矛盾しているのではないかというわけです。さらに、昨年、公務員の旧姓使用の拡大やマイナンバーカードへの旧姓併記などを盛り込んだ、政府の「女性活躍加速のための重点方針」が示されたことも、旧姓使用容認の動きを後押しており、高裁判決の行方が注目されるところです。

それはさておき、ご質問にあるような離婚後のケースも含め、職場での旧姓使用についての実務的な考え方を、簡単にお話ししたいと思います。

まず、結婚・離婚を機に戸籍上の姓を変えるとなると、職場では、労働保険や社会保険等の事務処理上、氏名変更の手続きをしなければならないのは当然です。しかし、そのほかの社内手続きや社内外の業務上の事項すべての手続きとなると、関係者への説明も必要となりますし、結構手間のかかる大変な作業となり、本人のみならず会社の負担もかなり大きくなります。

ご質問の女性社員の仕事が仮に事務職であれば、職場内の狭い範囲内で済みそうですから、それほど難しい問題は起こらないといえますが、営業職のような対外業務となるとそうもいかないでしょう。名刺を新しくしたり、内外の関係者への周知徹底も必要で、混乱も予想されます。

そこで、考えられるのが、旧姓の使用を希望する社員に対しては、公的な書類は戸籍上の姓とし、社内的な手続き等には旧姓の使用を認めるという方法で、実際にも、そのような会社が多いようです。なお、旧姓を認めるにあたっては、トラブルを防ぐため、できれば就業規則などで、書面による届け出方法をはじめ、旧姓の使用方法やその使用範囲などを具体的に定めておくことが望ましいでしょう。

ここまで来た――天然ガストラック新時代

社有車としての普及が期待されるバイフュエル車（トヨタクラウンCNG）

第35回『天然ガス自動車普及政策の転換と再構築の提言』
～天然ガスステーションを増やすために～

株式会社NTTデータ アイ 特別参与　宮嵜拓郎

①「低公害車4兄弟」と「低公害車御三家」

低公害車といえば、メタノール車と電気自動車の時代が続きましたが、平成の初めに、天然ガス車とハイブリッド車が新たに登場し、「低公害車4兄弟」と称されました。天然ガス車はガソリンも使えるバイフュエル（2燃料）乗用車として、ハイブリッド車は大型バス低公害化のために開発されました。以降、低公害車の優先普及対象が議論されて、都市バス・塵芥車・集配車が「低公害車御三家」と呼ばれ、この政策が現在も続いています。

②天然ガス車黎明期の普及政策

近年の天然ガス車政策がバイフュエル車から始まったのは、米国やイタリアに倣ったものでしたが、当時、日本ではディーゼル車の窒素酸化物と粒子状物質が大気汚染対策の重点対象でした。新燃料車にはディーゼル車のクリーン化が期待されていたので、天然ガス車の普及政策が変更され、燃料使用量が多く大都市で使用するディーゼル車代替が低公害車の普及対象として適当と考えられたのです。都市バス、塵芥車は地方公共団体も使用し、補助金政策とのなじみも良かったのです。

③乗用車を天然ガス車普及の中心に

天然ガス車はその後順調に普及しましたが、現在、台数が伸び悩んでいます。低公害車の導入当初はターゲッティング戦略が有効でしたが、天然ガス車のイメージが固まり、他車種への展開はLNG長距離トラックに留まっています。諸外国ではほとんどがバイフュエル車です。天然ガストラックの利便向上のためにも、台数を増やして天然ガスステーションを増やす戦略に転換すべき時がきていると思います。元々バイフュエル車が世界の大勢だったのに、当時の低公害車情勢に照らして特異な選択をしたのです。天然ガス車が相当程度普及した現在では、従来の普及政策を再考し、特に台数の多い乗用車のバイフュエル化を主流として本格的に普及させるべく政策の転換を図るべきではないでしょうか。

④天然ガス車の新たな普及政策を国策に

新施策への転換には政府の方針や政治の方向付けが有効です。平成14年に経済産業省・国土交通省・環境省が「低公害車開発普及アクションプラン」で1000万台の普及目標を打ち出して以来、天然ガス車をめぐる大きな方針は示されていません。バイフュエル車は、地球温暖化対策に有効で、しかも低公害性に代替エネルギー性を兼ね備えており、燃料補給の不安がなく、低価格のガスを使用できる経済性の優れた自動車です。今からバイフュエル車の普及政策を国策として確立し、広く一般に普及させていくべきです。企業等のグリーン化がCSRで一般的になっていますので、社有車を対象として取り組むのが良案であると考えます。関係者の奮起を期待します。

安全に危険な状況を体験！
一般診断は約30分で行えます

東海電子株式会社
東京事業所　TEL.042-526-0905

YAZAKI
矢崎のデジタコは安全・安心の最高峰へ
お客様と共に輸送と旅客の“安全・安心”を追求し続けた矢崎の最高峰、次世代型モデルがいよいよ登場です。

ハイブリッド デジタルタコグラフ　DTG7
デジタルタコグラフ7

DTG7の新機能

デジタコ＋ドラレコ
国内初!
路面&車間距離検知機能を搭載
●横断歩道検知　●車線逸脱　●車間距離検知
※検知機能は、天候・道路状況・運行環境等で正常に機能しない場合があります。

DTG7＋従来システム
運用中の
矢崎従来システムとの互換性
●互換性により無理なく一台からも導入をご検討頂けます

乗務員⇔運行管理者
危険運転の兆候をリアルタイムに
共有し予防安全を強化
●危険運転を乗務員、事務所（PCまたはモバイル）にお知らせ

動態情報＋運行画像
動態情報と運行画像を合わせた
高度な安全運転評価を実現
●収集データを安全評価　●KYTなどに活用可能

DTG7＋カメラ6台
最大6カメラで、どこでも見える!
●車室内／車室外を問わず、6台のカメラが接続可能

カード＋無線LAN＋LTE
選択可能な3種類のデータ転送方式
●事務所の環境やご要望に応じてお選び頂けます

デジタルタコグラフの導入は、50年以上の実績と信頼の矢崎にお任せください。

《製品ラインナップ》
アナログタコグラフ　一目でわかる「不朽の名作」　ATG21
単機能型／高機能型デジタコ　カードタイプの基本型デジタコ　DTG3／4
多機能通信型　カード不要&ワンタッチクラウド型　DTG5

矢崎エナジーシステム株式会社　http://www.yazaki-group.com/
計装事業部：〒427-8555 静岡県島田市横井1-7-1 ☎(0547)37-2601
東北計装営業部（仙台支店）☎022(284)9113　関東計装営業部（埼玉支店）☎048(654)2188　関東計装営業部（東京支店）☎03(5782)2703
中部計装営業部（名古屋支店）☎052(769)1533　関西計装営業部（大阪支店）☎06(6458)8091　中国計装営業部（広島支店）☎082(568)7803
九州計装営業部（福岡支店）☎092(411)4833　矢崎総業北海道販売（株）☎011(852)2913　矢崎総業四国販売（株）☎087(833)3337
※電話はすべてダイヤルインです。

広報とらっく 新春特集

トラック運送業界における従業員満足度アップを目指して

トラック運送事業は一般的に離職率が高く、また転職経験者が多いといわれている。しかし、事業の安定的な継続を考えた場合、新入社員の確保はもちろん大切であるが、現在勤務している社員の満足度を向上させ、離職を食い止めることで、業務が円滑に回り、将来への事業の飛躍に向けた足固めが可能となる。さらに、「社員にとって良い会社を作っていく」ことで離職率低下という効果を生み、業務の円滑化に繋がることから、業績をアップさせていくことができる――このような好循環を生み出すことが、運送業界全体の魅力向上に繋がるのではないだろうか。そこで、本企画では、従業員満足度を向上させることで離職率減少に向けて取り組んでいる運送事業者の事例を取り上げ、運送業界の魅力向上への方策を紹介する。

最終回となる第4回目は、㈱マキタ運輸（宮崎県都城市、牧田信良代表取締役）における取り組みを紹介する。

最終回

省力化・機械化による生産性向上

株式会社マキタ運輸（宮崎県都城市）における取り組み

荷役作業の機械化により生産性アップ　効率輸送が運送会社の収益性を高める

時代の変化に即した「働き方改革」が　トラック運送業のイメージ良化に繋がる

生鮮品輸送効率化への取り組みを推進 鮮度維持と輸送コスト削減の両立を図る

牧田 信良 社長

マキタ運輸は、生鮮食料品輸送を中心に手がけている運送会社である。生鮮食料品は、保存が難しい品目が多く、また軟弱で潰れたり傷つきやすい品目も少なくない。一方で、消費者からは近年、食の安全を強く求められるようになっている。そうしたことから、「少しでも新鮮な生鮮食料品を市場に届けたい」と、これらを生産・出荷する荷主からは輸送の多頻度化・少量化が求められるようになってきた。

しかし、運送会社としては、輸送の多頻度化・少量化は輸送効率悪化に繋がるとともに、輸送コストも増大してしまう。特に、こうした輸送条件の厳しい農産品はコスト高に繋がるばかりか、トラックドライバー減少という流れの中で、将来的には輸送力の確保自体が困難となる可能性がある。農産品輸送においては、物流の効率化等による輸送条件の改善や、それに伴う輸送コストの削減が喫緊の課題となっている。

同社では、輸送の効率化に資する数々の取り組みを矢継ぎ早に推し進め、輸送コスト削減を実現している。ここでは、同社における輸送効率化に関する様々な取り組みを見ていきたい。

生鮮食料品の配送センターを宮崎県都城市に構える㈱マキタ運輸

荷役作業の機械化に貢献する「パレット輸送」 作業時間短縮により車両稼働率が向上

農産品・食品物流における課題のひとつとして、まず「荷役作業が非効率的である」ことが挙げられる。特に青果物では、ドライバーによる段ボールの積み込みや荷卸し作業の際に、依然として手荷役作業が多く発生する。ドライバーにとっては体力的負担が大きく、荷役作業に要する時間も多くかかってしまう。また、鶏肉や豚肉などの生鮮食料品という観点からみると、時間のかかる手荷役作業によって新鮮さが損なわれるというデメリットもあることから、極力手積みを避けたいというところもある。

同社ではパレットを積極的に使用し、フォークリフトで積み下ろしを行うようにしている。これにより、荷役作業時間の短縮を図るとともに、ドライバーの負担軽減にも繋げている。さらに、大量輸送による輸送効率化を推し進めるため、同社ではトレーラを導入している。宮崎から大阪までは直線距離でも500キロほどある。長距離輸送を行うのであれば、輸送コスト軽減の観点から可能な限り荷物を多く積みたい。そこで同社では3軸トレーラを導入し、混載による大量輸送に踏み切っている。

パレット輸送に切り替え、荷役作業時間が短縮されることで、車両の稼働率向上にも繋がる。ここでは、大阪への輸送を例にとって紹介しよう。

【1日目】まず、都城市にある同社の共配センターで午後荷物を積み込んだトレーラは、夕方に宮崎港まで走行する。宮崎港からは大阪方面へのフェリーが毎日出航しているので、大阪まではフェリーを利用する。【2日目】朝大阪に着いたトレーラは、南港にある同社の営業所に向かい、荷物を降ろす。大阪営業所は今年1月に新築され、荷役作業の機械化にも対応しており、荷卸し時間も短縮化されている。大阪を夜出航するフェリーを利用することができるため、【3日目】朝には宮崎に戻ることが可能となる。そして、都城に戻ったトレーラは、再び午後に荷積みを行うこととなる。

これにより、1台のトレーラが週に3回宮崎～大阪間を往復することができるとともに、トレーラが2台あれば大阪までの毎日の輸送に対応可能となる。そして、1台の大きなトレーラに多くの荷物を一度に積むことができるため、必要とするドライバーの数も抑えることができるのである。

「業界全体としてドライバー不足に悩まされている中で、当社としても人材不足への対応が大きな課題となっています。輸送を維持していくためには、荷役作業を効率化し、車両の稼働率を向上させることで、労働力不足に対応していくことが求められてきます」（牧田社長）

共配センターに「パレット交換機」導入 コストアップに繋がるパレット紛失を防ぐ

同社では、様々な観点から生産性向上への取り組みを推進している。ここでは、同社の共配センターにおける省力化・機械化を紹介していく。

先にも述べた通り、同社では荷役作業の省力化を図るためにパレットによる輸送を行っている。パレットはフォークリフトでの荷役の際に重宝するが、一方でパレット使用における課題もある。それは、荷物輸送の間に、行方が分からなくなるパレットが大量に発生することだ。物流センターなどで流通している大量のパレットは出荷先で紛失されることが多く、日々の輸送に必要な数量を確保するためには紛失分を毎年購入する必要が出てくる。パレットの購入には費用が発生するため、パレットの紛失を防ぐことでコスト削減に繋がってくる。

また、衛生面の観点から、生鮮食料品輸送で使用する自社パレットは共配センターから出さずに、自社内で適正に管理する必要もある。

様々な生産地から運ばれてきた生鮮食料品を積載したパレットは、共配センターで自社パレットに積み替えることになる。従来は、自社パレットへの積み替え作業を人力で行っていたが、時間的にも、またドライバーの体力的にも大きな負担となっていた。そこで同社では、「パレット交換機」の導入に踏み切った。

パレット交換機は、パレット積みされた生鮮食料品を積み替えることなく、パレットだけを差し替えるものである。フォークリフトでパレット交換機にセットされた荷物は、同機が稼働すると商品支持プレートによってわずかに持ち上げられて、支えられた状態となる。生産地からのパレットはその際に抜き取られ、それに代わって自社パレットが荷物の下に差し込まれる。自社パレットが完全に差し込まれたら、自社パレット上に荷物を積載する（写真）。手荷役では20分ほどかかっていた自社パレットへの積み替え作業が、パレット交換機では1分半で済んでしまうのである。

同社では、このパレット交換機を都城と大阪の共配センターに配置。都城で差し込んだ自社パレットは大阪で回収され、再び都城に戻されて使用される。これにより、自社パレットの紛失も防ぐことができる。

パレット交換機を使用することで、ドライバーにとっては労力が軽減されるとともに、作業時間の短縮化によって拘束時間の減少にも繋がる。そして、ドライバーは負担の大きな荷役作業に追われることなく運転に集中することができるようになり、安全面でも大きな効果が期待できる。

パレットの積み替え作業を一気に省力化した「パレット交換機」

輸送効率向上の切り札となる「ラック」 上下2段積みで生鮮品の品質を守る

さて、同社では、自社パレットに差し替えた生鮮食料品のトレーラへの積み込みに際しても、できるだけ多くの荷物を積載することで、輸送効率を高めるための様々な工夫を凝らしている。

段ボール箱を何重にも積み重ねると、下に積まれた段ボール箱は重みでつぶれてしまう。そのため、積み上げることのできる段ボール箱の数は自ずと制限される。しかし、輸送効率を上げるためには、可能な限り多くの段ボール箱を積載したい。そこで、同社ではパレットを上下2段積みすることができるように「ラック」を導入。ラックの上段と下段にパレット積みされた生鮮食料品を積載し、フォークリフトでトレーラにラックごと積み込む方式に改めた。ラックを使用した際には、ラックの高さの関係から、パレット1枚当たり段ボール箱を5箱まで積み重ねることができる。ラックの上段と下段にそれぞれパレットを積載すると、段ボール箱10箱分の輸送が可能だ。単純に段ボール箱を10箱積み上げた場合には段ボール箱の破損が心配されるが、ラックを使用すれば一番下の段ボール箱にかかる重みは分散されるため、段ボール箱破損のリスクは小さくなる。また、2段積みすることで冷風の通り道ができ、荷物全体に冷気が回りやすくなるため、輸送時における生鮮食料品の品質管理の面でも有効である。

輸送の際には、40フィート冷蔵冷凍コンテナにパレット40枚分（庫内にラックを左右2列、前後10列配置することでラック20個を積載可能）の荷物を積載している。それを実現させるために、同社で↖

法令対応でお悩みならご安心ください！

国土交通省型式指定番号 ㊉TDII-32

ロジたこ
製品型番（EarthDrive DTU-1）

デジタコ初導入にピッタリ！シンプルな運用

出庫時
01 SDカードを挿入する
02 運行中ボタンを押す
03 運行開始

帰庫時
01 運行中ボタンを押す
02 SDカードを取り出す
03 事務所のパソコンで日報印刷

本体価格 50,000円（税別）

商品手配・取付手配が立て込んでおります。お早めにお問い合わせください。

お客さま専用ダイアル 050-3802-2132

※本製品は、弊社からの委託で日本電気株式会社【NEC】が製造しております。

SYSTEC SOLUTION PROVIDER SYSTEC 株式会社システック
東京本社 営業本部　〒105-0014 東京都港区芝1-10-13 芝日景有楽ビル9F
鹿児島本社 開発・管理本部　〒892-0848 鹿児島県鹿児島市平之町13-32
大阪支店　〒541-0045 大阪府大阪市中央区道修町2-1-10 T.M.B道修町ビル3F

グリーン経営認証で環境にやさしい取組を！

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%減少など（グリーン経営認証取得による効果・平成26年版より）
環境改善にとどまらない効果。

認証取得に向けた講習会のご案内

対象業種	日　時		場　所	主催
トラック バス、タクシー	2月27日（月）	13時30分～16時30分	AP大阪淀屋橋　Kルーム 大阪府大阪市中央区北浜3-2-25京阪淀屋橋ビル3階	近畿運輸局
倉庫、港湾運送 旅客船、内航海運	2月28日（火）	9時30分～12時00分		
トラック バス、タクシー	3月 8日（水）	13時30分～16時30分	TKP大宮ビジネスセンター　カンファレンスルーム2 埼玉県さいたま市大宮区仲町2-26 富士ソフトビル4階	関東運輸局

問い合わせ先：エコモ財団グリーン経営講習会係 ☎03-3221-7636
講習会は、エコモ財団の担当者がグリーン経営について説明します。既に認証登録をされている事業者の皆様の参加も可能です。

「出前説明会」受付中！　荷主企業や元請物流事業者が、協力会社向けに開催する社内講習会等に当財団の担当者が出向き、グリーン経営について説明する取組です。

「認証基準」、「取組事例」、「出前説明会」など 詳細は グリーン経営 で 検索
グリーン経営専用ホームページ 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

働きやすい・働きがいのある会社にしませんか！

～従業員の職場定着を図るために～

採用した従業員が、会社の戦力となる前に離職してしまうことは、事業主にとっても従業員本人にとっても損失になる。従業員が早期離職することなく職場に定着し、その能力を発揮できるようにするには、雇用管理のあり方を振り返り、必要な改善を進めることが重要である。

ここでは、厚生労働省「働きやすい・働きがいのある職場づくりサイト」などをもとに、従業員の満足度を高め、職場定着に繋がるための施策について、4回シリーズで紹介してきた。

最終回となる今回は前回に引き続き、仕事の負担やストレスを減らして、快適に安心して働くための「職場環境に関する改善アイデア」について紹介する。

最終回　**職場改善のためのヒント集②**

このヒント集には、職場の従業員の参加のもと、仕事の負担やストレスを減らして、快適に安心して働くための職場環境に関する改善アイデアが盛り込まれています。職場で取り上げる改善策を選択形式で選ぶチェック方法となっていますので、職場で一緒に働く従業員同士によるグループ討議などで利用することが効果的です。

D：作業場環境		チェック欄
16	冷暖房設備などの空調環境、照明などの視環境を整え、うるさい音環境などを改善し、個々の作業者にとって快適なものにする。	
17	健康を害するおそれのある、粉じん、化学物質など、人体への有害環境源を隔離するか、適切な防護対策を講じる。	
18	職場における受動喫煙による健康障害やストレスを防止するため、話し合いに基づいて職場の受動喫煙防止対策を進める。	
19	快適で衛生的なトイレ、更衣室を確保し、ゆっくりとくつろげる休憩場所、飲料設備、食事場所や福利厚生施設を備える。	
20	災害発生時や火災などの緊急時に適切に対応できるように、設備の改善、通路の確保、全員による改善策と分担手順をあらかじめ定め、必要な訓練を行うなど、日頃から準備を整えておく。	

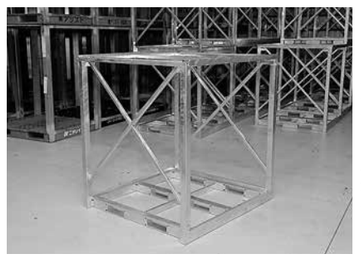
E：職場内の相互支援		チェック欄
21	従業員が必要な時に上司や責任者に問題点を報告し、また相談しやすいように普段から職場環境を整えておくようにする（例：上司に相談する機会を確保する、サブリーダーの設置、相談しやすいよう職場レイアウトを工夫するなど）。	
22	同僚間でさまざまな問題点を報告し合い、また相談し合えるようにする（例：作業グループ単位で定期的な会合をもつ、日報やメーリングリストを活用するなど）。	
23	グループとしてお互いを理解し支え合い、相互に助け合う雰囲気が生まれるように、メンバーで懇親の場を設けたり、研修の機会をもつなどの工夫をする。	
24	作業者が自分の仕事の出来や能力についての評価を、実績に基づいて、納得できる形で、タイミングよく受け取ることができるようにする。	
25	職場や作業グループの間で、それぞれが作業しやすくなるように情報を共有したり、連絡調整を行ったりするなど、相互支援を推進する。	

F：安心できる職場のしくみ		チェック欄
26	心の健康や悩み、ストレス、あるいは職場内の人間関係などについて、気兼ねなく相談できる窓口または体制を確保する（例：社内のメンタルヘルス相談窓口の設置）。	
27	セルフケア（自己健康管理）に役立つ情報を提供し、研修を実施する（例：ストレスへの気付き、保健指導、ストレスへの上手な対処法など）。	
28	組織や作業編成の変更など職場の将来計画や見通しについて、普段から周知されているようにする。	
29	昇進・昇格のモデル例や、キャリア開発のための資格取得機会の有無や時期が明確にされ、また従業員に公平にチャンスが与えられることが従業員に伝えられているようにする。	
30	突発的な事故が生じた時に、救急処置や緊急の心のケアが受けられるように、あらかじめ職場内の責任者や産業保健スタッフ、あるいは社外の専門家との連絡体制や手順を整えておく。	

（出典）「職場改善のためのヒント集」（厚生労働省「こころの耳」サイト）

ラックを活用し、1100ミリメートル×1100ミリメートルのパレット1枚分の面積におおよそ2枚分の商品を積み付けることが可能となる

パレットに段ボール5段まで積み付けたままフォークリフトでラックの中に積載できる



新発想の1100×1100パレット2段積みのためのラック

ラックのおかげで、トレーラ庫内を十二分に活用できる

トレーラ庫内は、アルミパレットスライドを使い人力でも楽に移動が可能

トレーラに積載し、その後パレットを積み込むようにした場合、ラックを庫内に左右2列に並べて配置することができないことが分かった。そこで、同社の整備工場で、2列に配置することが可能なラックの試作品を製作。さらに、パレットの積載方法もひと工夫し、ラックの幅を極力抑えるためにラックの横から下段パレットを積載し、90度回転させた状態で上段パレットを積載。それをトレーラに積載することで、ラックの左右2列配置を可能にしたのである（写真）。

なお、ラックは現在も改良が続いているという。特に、パレット積みの生鮮食料品を上段と下段に積載するため、ラックには頑丈さが求められるという。一方で、頑丈にするあまりラック自体の重量が増してしまうと、その分だけ積載できる荷物の量は少なくなってしまう。ラックの頑丈さとラック自体の軽さの両立を図るべく、同社では使い勝手のよいラックの製作に取り組んでいる。

ラックを庫内に搬送する際には「アルミパレットスライド」が用いられる。基本的にはこのアルミパレットスライドを2本用いるが、パレットを2段積みしたラックは非常に重く、2本ではラックを持ち上げて移動させることが難しい。そこで、同社ではアルミパレットスライドを3本使い、ラックの搬送を行っている。それに対応するために、トレーラ庫内にはアルミパレットスライドを滑らせるレールをラック1列当たり3本配置している。

「社員を大切に思ってくれている」家族の理解あってこそ従業員満足度も上がる

同社に勤務する61歳のトラックドライバーに話を聞くと、「かつては手荷役で仕事をこなしていたため、体力的にも不安を感じることがあり、『いつまでこの仕事を続けることができるのだろうか』と考えることもありました。しかし、いまでは機械化が進み、体力的に負担の大きい荷役作業が少なくなりました。これだったら、70歳まで仕事を続けることができるのではないかと安心しています」という。

将来への不安を感じることなく、長い間安心して働き続けることができる――そうした職場環境を実現させることで、社員の日々の仕事への満足度もより高まっていくのではないだろうか。

最後に、社員にとって「満足度の高い、働きやすい」職場にしていくために、運送会社にはどういった取り組みが求められてくるのかについて、牧田社長に聞いた。

「まず、運送会社で働く社員の家族に、運送会社や運送業界への安心感をもっていただくことが大切だと思います。トラック運送業界には、いまだに『危険』『キツイ』というイメージが付いて回ります。もちろん、当社でも昔は手荷役を行っていました。しかし、労働力人口が減少している現代でも、そのままの働き方というのでは厳しいと思います。省力化・機械化を積極的に推進し、いまの感覚に合うような形に働き方を変えていかなければいけない。運送業界にとっては、いまがまさに変革の時ではないでしょうか」（同）

そして、「経営者が従業員の家族の思いを汲み取り、職場環境を改善していくことが、離職を防ぐ要因になるのではないでしょうか」と、牧田社長は思いを述べた。同社では、今年1月に新築した大阪営業所にドライバーのための休憩所を整備するとともに、岡山や広島への輸送の際には、同社で確保しているトラック用駐車場に車を止め、ドライバーは近隣のビジネスホテルで休ませるようにしているという。「会社員が出張に行く時には、ベッドが広く、静かで、ゆっくり体を休めることができるビジネスホテルに宿泊しているのに、なぜトラックドライバーは仕事場であるトラックの中で寝ないといけないのか」という家族の思いが寄せられたのだという。

「『社員のことを大事に思ってくれている』とご家族の方々に感じていただけるように、当社としてできることをいろいろ行っていきたいと思います。ご家族の満足度向上が社員の満足度向上に繋がり、そしてそれが運送会社や運送業界の発展にも繋がっていくのではないでしょうか」（同）

同社では様々な工夫を取り入れることで、輸送の効率化を実現している。初めは手探りで行ってきたところもあり、必ずしもうまく行かなかった部分もあるという。しかし、「お客様のために輸送を効率化し、輸送コスト削減を実現させたい」という熱い想いが後押しし、輸送効率化に繋げていったのである。

（取材協力）㈱マキタ運輸
牧田信良代表取締役、瀬戸山浩取締役営業部長、営業永山公平氏

㈱マキタ運輸

［牧田信良　代表取締役］

所在地	宮崎県都城市高木町6226-5
資本金	1,000万円
設立	昭和60年5月
従業員数	165人（ドライバー110人）
車両数	200台

UD TRUCKS

マニュアルには、
もう戻れないですね。

大型トラックはマニュアルに限る。
「ESCOT-V」を知るまでは、そう思ってました。
でも、最適なギアを瞬時に自動で選んでくれるのがこんなに楽だなんて。
しかも、燃費もちゃんとコントロールして走ってくれるのも助かります。
今じゃすっかり、オートマ派ですよ。
プロのドライバーもオートマを選ぶ時代だよね。

「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

将来の業界を担う人材を育てるために

高校新卒者採用・社内教育への取り組みを探る

第2回　「入社後のビジョン」の明示化が高校新卒者採用の決め手に

希望が丘高等学校（福岡県）自動車科 科長 安部幹也先生

トラック運送業界を将来的に活気ある、魅力の高い業界にしていくためには、若くて有望な高校新卒者を雇い入れ、社内教育等を効果的に実施していくことで、業界を背負っていく人材として成長させていく必要がある。

そこで本企画では、高校新卒者の春の入社シーズンを前に、高校新卒者採用・社内教育のあり方などについて探っていく。

今回は、希望が丘高等学校（福岡県中間市）自動車科の安部幹也先生に、高校での就職指導への取り組みや、高校新卒生を採用したいと考えている運送事業者に期待することなどについて伺った。

3年間で「自動車のプロ」を養成
トラック運送業を支える貴重な即戦力に

豊富な実習と熟練の育成ノウハウ
「金の卵」を数多く輩出した自動車科

自動車整備などの実習をカリキュラムに多く組み入れ、3年間で高いレベルでの技術習得を図る

安部幹也先生

希望が丘高等学校は、昭和43年に九州電機学園高等学校として開校し、平成10年に現在の校名に変更。同校には自動車科（高校1年生～3年生、定員70人）と総合学科（同、定員160人）を設置しているほか、高校課程卒業者等に対してより高度な内容を指導する自動車専攻科（1・2年生、定員25人）を設け、「自動車のプロ」の養成に取り組んでいる。

同校の自動車科では、3年間で次のようなカリキュラムが組まれている。

【1年生】

まず、自動車の基本的な構造について学ぶとともに、整備工具や機器の使い方などといった、自動車整備に欠かすことのできない基本的な内容について学ぶ。その後、エンジンの分解や組み付けなど、実際の整備の仕方などについて学んでいく。

【2年生】

2年生は車検整備を中心に学ぶほか、近年目覚ましい発達を遂げている電装品や、普及が進むハイブリッド車の構造・機能などについて、プロの整備士による実習教育を通じて身に付けていく。なお、同校では1・2年生の間に自動車関係の授業や実習を1097時間実施する。これにより、三級自動車整備士の実技試験が免除されるため、3月には同学科試験を受験。合格すると晴れて「三級整備士免許」を取得することが可能となる。

【3年生】

3年生では、これまで学んできたことを活かしながら、グループごとにテーマを決めて取り組む「課題研究」が行われる。卒業を目前に控え、後輩たちに役立つ教材を残そうと取り組む生徒も多い。

ところで、8年ほど前からは、自動車整備だけではなく、より広い視点で「自動車のプロ」の育成を目指すべく、教育内容の刷新が行われている。

まず、免許取得を目指す生徒が安全性の高い運転技術を身に付けるためのTSE（交通安全教育）を、地元自動車教習所とタイアップして実施している。

また、社会科の授業の中には、「物流」の内容が盛り込まれている。これまで、高校生を対象に高度な内容で物流を教える学校はなく、物流に特化した教科書もなかったため、生徒たちにとっては物流の仕事が具体的にどのようなものなのかを知る機会がほとんどなかった。しかし、トラック運送業界を志す生徒も少なくはなく、そうした生徒などからの期待に応えるために、全日本トラック協会から資料提供を受けたり運送事業者のホームページを参考にしながら、物流についても教えることにしたのだそうだ。

「物流の授業を行うようになってから、就職先にトラック運送会社を選ぶ生徒が増えています。今後もさらに教育内容の充実・強化を図り、トラック運送業界で活躍できる人材をより多く送り出していきたいと考えています」（安部先生）

表　進路指導部年間計画（自＝自動車科、総＝総合学科）

	1年	2年	3年	進路
4月	基礎力診断テスト（4/12）	基礎力診断テスト（4/12） マナー講習会	基礎力診断テスト（4/12） 面接講習会（自・総）	求人票の見方・説明
5月	進路希望調査	進路希望調査 面接・マナー指導（5/2）	進路希望調査・ 就職診断テスト ガイダンス（求人票・履歴書）	3年進路説明会（5/18）
6月	社会人講話（総）			面接指導講習会①
7月			面接試験（自・総）	公務員説明会 面接模擬試験（7/22～26）
8月			実力判定テスト（8/28）希望者 進学・就職試験事前勉強会	校内選考会（就職）8/23 進学・就職試験事前勉強会 （8/26～30）
9月	基礎力診断テスト（9/2）	基礎力診断テスト（9/2） 上級学校見学（9/26）	基礎力診断テスト（9/2）	就職解禁（16日） 校内選考会（進学）9/6 面接指導講習会②
10月	各科（系列別）学校・ 職場体験（総）	体験模擬授業（10/17）		2年進路説明会（10/26）
11月		面接指導（自・総）		
12月				
1月	基礎力診断テスト（1/8）	基礎力診断テスト（1/8） 上級学校見学（1/9） 面接指導（自・総）（1/23）	進学・就職事前ガイダンス （社会人としてのマナー） （自・総）	
2月	体験模擬授業（総） 進路希望調査	進路希望調査		
3月				マネープラン講習会

面接指導（就職希望者）　面接指導（進学・就職希望者）随時実施

◎希望が丘高校における学習内容
実習を充実させ確かな技術を身に付ける
物流教育導入で運送業への理解深める

◎在校生に対する就職指導①
将来を見据え1・2年次から指導を強化
職場体験を通じ生徒の未来を明確にする

さて、高校生に対する就職指導はどのように行われるのか。同校における就職指導について、安部先生に聞いた。

同校では進路指導部が中心となって、生徒への指導を行っている。進路指導部の年間計画は表の通りである。

まず、入学したばかりの新1年生に対して「基礎力診断テスト」が行われる。基礎的な学力は、就職試験を受ける際にも、そして社会に出て実際に仕事をする時にも必要となってくる。しかしながら、小学校・中学校でこうした部分を疎かにしたまま進学してくる生徒もいるため、同テストで見極めを行い、必要な生徒に対しては夏休みなどを使って基礎的内容を教育し直し、学力の底上げを図っている。なお、同テストは在校している3年間で複数回行い、学習した内容がしっかり身に付いているかをその都度確認している。

1年生の秋には、グループに分かれて運送事業者の営業所や自動車工場、物流倉庫などを見学する。物流の現場を見せることで具体的な仕事内容を生徒たちに知ってもらい、物流の仕事に興味をもってもらうためのきっかけにもなっている。

2年生になると、インターンシップが行われる。同校では、全生徒を職場での職業体験に行かせているという。インターンシップの多くは夏休みに行われることが多い一方、生徒を受け入れる運送会社は業務多忙な時期であり、受け入れが難しい事業者も少なくはない。そこで同校では、6月～11月の事業者の都合のいい時期に生徒を受け入れてもらうようにしている。

「運送事業者の皆様にとっては、インターンシップ受け入れを行うことで、社内における新人教育改善への参考にもなります。ぜひ多くの事業者様に、インターンシップへのご協力をお願いしたいと考えております」（同）

◎在校生に対する就職指導②
自社の教育体制を詳細に示し応募増に繋げる
早めの求人票提出が人材確保には肝要

2年生の後半ぐらいになると、いよいよ進路指導も本格化してくる。

まず、求人票の見方についての指導が行われる。就職先を決めるのは、保護者でも、学校の先生でもなく、ほかでもない生徒本人である。たくさんの求人票から自分に合う職場を自分自身で見極めて、納得した上で就職活動を行うことで、入社後の長期勤務に繋がってくる。

しかしながら、高校新卒生向けの求人票には雇用形態や賃金、年間休日数などといった基本的な事柄は記載されるものの、会社で力を入れている取り組みや入社後の教育・研修体制などといった、詳細なデータまで記入することはできない。求人票に記載されているのは大まかな内容のみであるため、それだけで生徒たちがその企業の本質を見極めるのはなかなか難しい。

「求人票をハローワークに提出される際に、別紙として教育体制などの詳細情報を添付してくださると、生徒たちもその会社のことをより深く知ることができます。また、進路指導する先生にとっても、その企業の長所が事前に分かれば、生徒に企業を紹介しやすくなります」（同）

6月20日※にハローワークによる求人申込書の受付が開始され、7月1日※からは学校に求人票が届く。就職活動への意識が高い生徒は早くから進路指導室を訪れ、たくさんの求人票から自分に合った会社を探し始める。一方で、そうではない生徒は、意識が高い生徒に比べるとスタートダッシュが鈍くなってしまう。

「優秀な人材の確保をご検討されている企業の皆様にとっては、早い時期の求人票の提出が大事になってくると思います」（同）

さて、同校では、生徒が求人票から就職先候補となる会社を見つけ出したら、企業訪問などを通じて、できるだけ生徒本人に会社の雰囲気を見に行かせるようにしている。企業を訪問することで、実際の仕事の様子を肌で感じることができる。

FUJITSU

デジタコの情報を複合的に分析、
見えないリスクを視る。

急ブレーキ

富士通 クラウドデジタコ DTS-D1D

「運行コンシェルジェ機能」が、
運転傾向と改善点までアドバイス。

●92万画素デジタルカメラと多彩なアナログカメラを最大5台接続。
●クラウド上に動画を大量保存でき、カードによる動画読取処理も不要。
●タブレット端末にも対応し、PCのない環境でも導入可能。
●車線逸脱・車間距離検知により、危険運転を防止。

クラウド型運行支援サービス
ITP-WebService V2

標準価格 月額1,980円（税別）/車両
標準価格 月額2,690円（税別）/車両［ドラレコ搭載モデル］
＊デジタコ本体費用は別途必要です。 ＊機種によって、利用できるサービスが異なります。

transtron 株式会社 トランストロン 情報サービス営業部
〒222-0033 神奈川県横浜市港北区新横浜2丁目15番地16 NOF新横浜ビル
http://www.transtron.com
■お問い合わせ、資料請求はお気軽に
TEL.045-476-4640
FAX（045）476-5024

スパイラルフィルターで燃費は下げられる!!

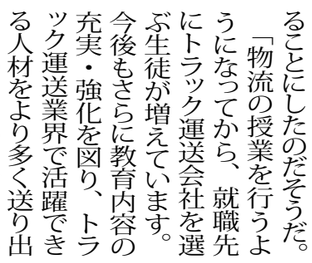
「工場直売 だから安い!!」
「長持ち２倍 だからすごい!!」

吸気効率向上 → 出力向上 → 燃費削減

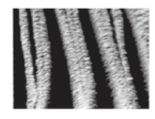
大手純正クオリティーを
ダイレクト販売

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

県外の会社を希望する場合には、保護者と生徒が一緒に会社訪問し、送り出す保護者にも会社や寮の様子などをみてもらう。生徒本人が納得し、保護者も理解した上で決めた会社は、入社後も辞めずに頑張って仕事を長く続ける傾向があるそうだ。

また、先生も会社の雰囲気や業務内容などを理解した上で、その会社の雰囲気が受験を検討している生徒に合うかどうかを見極め、生徒へのアドバイスを行っている。

9月5日※には、学校から企業に対して、生徒の求人応募書類の提出が始まり、同16日※には企業による選考が始まるとともに、採用内定も開始される。早くから積極的に活動を行っていた優秀な生徒は、早い時期に就職先が決まってしまう。求人を行う運送会社としても、早めに求人活動をスタートさせることが、優秀な人材を確保する決め手になってくるのである。

※平成29年3月新規高等学校卒業者採用選考期日等（厚生労働省）による。なお、平成30年3月卒業者採用選考スケジュールは今年3月頃に発表される見込み。

◘運送会社に期待すること

高校新卒生の早期離職を防ぐために
「仕事ばかりではない楽しみ」の創出を

いまの高校生は、運送会社のことを就職先としてどう考えているのであろうか。

安部先生によると、給与額についてはあまり気にしていない傾向がみられる一方で、長時間労働ではない会社、また週休2日など休日を取れる会社を選ぶ傾向があるという。特に、勤務時間に関しては、定められた労働時間が守られている会社への希望が多いそうだ。毎日のように残業が続き、寝る間もないままにまた翌日の仕事に出かけるような感じになってしまうと、「自分はこの会社では通用しない」と考えてしまい、結果として早期離職に繋がってしまうという。

また、生徒たちは就職先候補の企業に対して、「入社した後、果たして自分はこの会社でやっていくことができるのだろうか」と不安に感じることも多いという。「自分がこの会社でどう成長していくことができるのか」というキャリアプランが明確になっていないと、ちょっとした失敗でくじけてしまい、モチベーションにも大きな影響を与えかねない。

「入社後の教育体制を充実させ、それを社内外にアピールしていくことで、その企業に長く勤められるという『安心感』に繋がります。せっかく高校新卒生が入社してきても、早々とその会社での将来を諦めてしまい離職するのでは、入社した新卒生にとっても、また新卒生を雇い入れた会社にとっても大きな損失になります。早期離職を防ぐための『教育体制の充実』は、運送会社にとっては自社の労働環境見直しの一環にもなります」（同）

最後に、これから高校新卒生を採用しようと検討している運送会社に対し、学校の立場から期待することなどを安部先生に聞いた。

「高校生の多くは、地元での就職を望んでいます。運送会社の皆様には、早い時期から生徒に向けてのPR活動を積極的に行っていただきたいと考えています。それとともに、求人票を提出される際には、入社後の教育体制やライフプランなどを分かりやすい形でお示しいただけると、生徒が自分で会社を選ぶ際の有効なツールとなります。また、社員参加型のレクリエーションを行っていただくことも良くしていただくことも大切です。確かに、会社は仕事をする場所です。しかし、『仕事ばかりではない楽しみ』が会社にあるということが分かれば、高校を卒業したばかりの新人社員にとっても、長く仕事を続けていくことができるのではないでしょうか」（同）

学校概要

学校名	学校法人九州電機工業学園 希望が丘高等学校
所在地	福岡県中間市土手ノ内3-19-1
校長	中村　文彦
設立	昭和33年7月
学科構成	自動車科、総合学科、 自動車専攻科（高卒対象）

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180回　「積合せ」から「組合せ」への転換

宅配便事業者や特積み事業者は別だが、一般事業者の一部では、最近、「積合せ」から撤退するような動きがみられるようになってきた。今年に入ってから取材した事業者の中の2社もそのケースである。

積合せから撤退する理由はそれぞれ違う。A社が積合せから撤退したのはかなり前だった。同社は地元の複数の部品工場から部品を積合せて、遠方にあるメーカーの工場まで大型車で長距離輸送していた。しかし、積合せて運ぶ部品の量が減少し、積載率が低下してきた。そのため、採算が取れなくなってきたのである。

「不採算でも荷主が複数なので、迷惑はかけられない」と一定期間は頑張っていたが、いつまでも続けるわけにいかないので撤退した。その後は徐々に、中・小型車による近距離配送への転換を図ってきた。

一方、B社は近距離で積合せの共同配送をしていた。すでに積載率はかなり高かった。そのような中でドライバーの労働時間を短縮して賃金を上げるには、運賃値上げしかない。だが毎年、継続的に賃金を上げるには、運賃値上げにも限度がある。そこで積合せによる共同配送から2、3年かけて計画的に撤退した。

A社は、積合せの積載率が低下したことでの撤退だった。それに対してB社は、積載率が高く、収入を増やすために運賃値上げをしたが、値上げにも限度があるために撤退した。

このように積合せからの撤退理由は両社で違うが、その後の展開は共通している。時短と賃上げを実現するために「積合せ」から「組合せ」への転換である。

では、「組合せ」とは何か。基本は「時間帯の異なる複数の貸切契約の取引先を、法的に許容される労働時間内で組合せる」という運行形態だ。積合せは、同じ車両に複数の荷主の荷物を同時に積む。それに対して組合せは、ある時間帯は特定荷主の貸切で、その次の時間帯はやはり貸切の別の荷主の仕事をする。これは走行距離が短いから可能になる。

いわば、空間的に積合せるのではなく、時間的に積合せるという考え方になるだろう。なぜそうするのかというと、ドライバーの労働時間を短縮しながら継続的に賃金を上げていくための方策の1つ、ということである。労働時間を調整するために、貸切とスポットの仕事を組合せてもよい。

最近は「シェアリングエコノミー」などといわれる。自家用車を持たずにシェアするというのは代表的な例だ。これは、使用する時間帯が異なるからシェアリングが成り立つ。同様に「組合せ」輸送は事業者側に、メリットをもたらすシェアリングビジネスと考えればよい。

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。

労災ひとくちメモ

⑧労災を防ぐために「安全活動」に取り組みましょう①

～「4S活動」とは、労働災害の原因を取り除くこと～

「4S活動」とは、「整理(Seiri)」「整頓(Seiton)」「清掃(Seiso)」「清潔(Seiketsu)」を日常的に行うことです。4S活動は、労働災害防止だけではなく、作業の効率化にも効果があります。

◎整理…必要な物と不要な物に分けて、不要な物を処分すること

◎整頓…必要な物をすぐ取り出せるように、分かりやすく安全な状態で配置すること

◎清掃…作業する場所や身の回りのほか、廊下や共有スペースのゴミや汚れを取り除くこと

◎清潔…職場や機械、用具などのゴミをきれいに取って清掃した状態を続けること。作業員自体も、身体、服装、身の回りを汚れのない状態にしておくこと

4S活動は、職場を単にきれいにするという表面的なことではなく、職場の安全と作業者の健康を守り、そして生産性を向上させるための教育プログラムです。そして、何よりも大切なのは、好ましい状態を維持することなのです。

法令○×クイズ　～安全運転知識編～

【解答】 2面に問題

❶ ×（教則第4章・第5節 2 自動車に働く自然の力）遠心力や制動距離は、いずれも速度の2乗に比例して大きくなるため、速度が2倍になれば4倍になる。

❷ ×（教則第4章・第5節 2 停止距離と車間距離）大型自動車や中型自動車は普通自動車に比べて、運転席の位置が高く見下ろす形となり、車間距離が実際よりも長く感じられるため、車間距離が短くなりやすい。

❸ ○（教則第4章・第5節 2 自動車に働く自然の力）自動車がカーブを回ろうとするときには、自動車の重心に遠心力が働き、自動車はカーブの外側に滑り出そうとする。このため、荷物の積み方が悪く重心の位置が高くなったり、片寄ったりすると自動車は倒れやすくなる。

❹ ○（教則第5章・第4節 2 停止距離と車間距離）運転者が危険を感じてからブレーキを踏み、ブレーキが実際にきき始めるまでの間に車が走る距離を「空走距離」といい、運転者が疲れているときは、危険を認知して判断するまでに時間がかかるために長くなる。

❺ ○（教則第4章・第5節 2 自動車に働く自然の力）時速60キロでコンクリートの壁に衝突した場合は、約14メートルの高さから落ちたときと同じ程度の衝撃力を受ける。

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

101「冬野菜の道①」雪の下で生まれる「雪菜」

雪に埋もれたまま育つ――「雪菜」は名前どおりの野菜である。でも、山形県米沢市の中山間部でしか生産していないので、味わった方は少ない。

雪菜は軟白野菜。地元では「かぶのとう」と呼ばれてきた葉菜だ。夏に雪菜の種をまくと、60～80センチメートルに育つ。野沢菜によく似た形だ。それを収穫して20株ぐらいずつ束ね、そのまま畑に立て、稲わらなどで周囲を囲ってしまう。あとは雪が降るのをひたすら待つ。

雪にすっぽり埋もれると、雪菜は何とか成長しようと、中心部から花茎（とう）を伸ばし始める。根からは養分がとれないので、外側の葉を栄養源にするのだ。

ぼおっとほの明るい雪の中だから、いわばもやしが芽を出すのと同じ環境で、軟白し、繊維も軟らかくなる。今でこそ野菜は流通が完備されているが、雪国では厳冬に食べられる新鮮野菜はビタミンC源として貴重だったのである。

収穫は、雪の畑を掘ることからスタートする。私が行ったときは積雪1・2メートル。掘り起こすと、外葉は黒くしおれ、その内側にすらりと成長した白雪の精――雪菜が隠れていた。

雪菜はあっさり味でしゃきしゃきしているから、サラダにいいし、炒め物にも向くが、賞味するならやはり伝統の「ふすべ漬け」がいちばん。熱湯に通し、塩を加えて二昼夜おいた漬け物で、この地方では湯通しすることを「ふすべる」というところから名が付いた。

ふすべ漬けにすると、雪菜に不思議な辛味が生まれる。わさびや大根おろしと同じく、アブラナ科特有の成分・イソチオシネートによるものだ。おかげで、口の中ばかりでなく、歯応えまでしゃっきり涼しい。海山里にそれぞれ幸はあるけれど、私はそこに『雪の幸』を加えたい。（つづく）

（むかさ・ちえこ）

トラック運送における生産性向上セミナー

望ましい取引のあり方、生産性向上方策等について紹介

全国9ブロックで開催中

セミナーで「ハンドブック」浸透図る

政府は2月1日、首相官邸で「下請等中小企業の取引条件改善に関する関係府省等連絡会議」(議長・野上内閣官房副長官)を開催した。

会議で国土交通省は、トラック運送に係る取引条件改善に向けた取り組みの進捗状況を報告した。それによると、荷主に対して働きかけるため、ドライバーの労働時間に関するルール等をまとめたリーフレットを作成し、荷主関係団体に配布した(平成28年7月)ほか、今回新たにトラック運送事業者向けの価格交渉のノウハウをまとめたハンドブックと、運送委託者向けの適正取引に向けた注意点をまとめたリーフレットを作成したことを説明した。

同ハンドブックでは、著しく低い運賃を一方的に設定されるなど、問題のある取引に注意を促しているほか、取引の際には運送業務と附帯業務の区別、運賃と料金の区別を明確にすることなどを求めている。同ハンドブック等は、2月14日(東京)、16日(名古屋)を皮切りに全国9ブロックで開催する「生産性向上セミナー」で浸透を図る。

このほか、下請法の運用基準改正を踏まえ、業種別に定められている「トラック運送業の下請・荷主適正取引推進ガイドライン」を今年度内に改訂予定であること、過労運転の違反通報があった場合、荷主に改善に向けて協力依頼できるよう荷主勧告制度の運用を改善し、4月から実施予定であることなどが報告された。

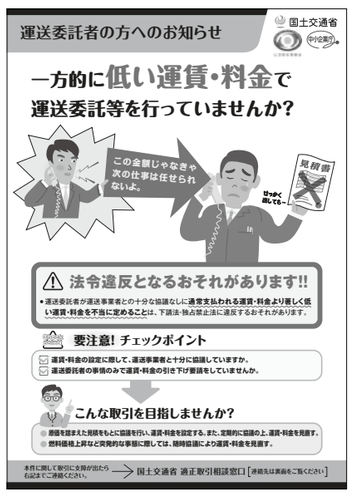
表　生産性向上セミナー開催スケジュール

会　場	日　時	場　所
札　幌	2月28日(火) 13:00～16:30	TKP ガーデンシティ札幌駅前
仙　台	2月20日(月) 13:00～16:30	TKP ガーデンシティ PREMIUM 仙台東口
新　潟	3月3日(金) 13:00～16:30	万代シルバーホテル
大　阪	2月22日(水) 13:00～16:30	TKP ガーデンシティ大阪梅田
広　島	2月24日(金) 13:00～16:30	TKP ガーデンシティ PREMIUM 広島駅前
高　松	2月23日(木) 13:00～16:30	高松センタービル
福　岡	3月2日(木) 13:00～16:30	TKP ガーデンシティ博多新幹線口

※東京は2月14日、名古屋は2月16日に開催

荷主関係団体に配布したリーフレット

セミナーで活用する「価格交渉ノウハウ・ハンドブック」および運送委託者向けリーフレットの一部。なお、これらの刊行物は、国土交通省ホームページからも入手可能



2017・2・15

こちら広報室 四季折々 109

▼定期的に通う病院の検査が終わると、決まって立ち寄るラーメン屋があります。ここの味噌ラーメンは絶品で、もう何度通ったことでしょう。老夫婦2人で営むお店は、住宅街に隣接してひっそりと佇み、「ここにラーメン屋が?」という感じです。▼昨年末に、しばらくお店が休業状態の時は、「閉店してしまったのか?」と、残念な思いでした。近くの精肉店で惣菜を買った時にラーメン屋について訪ねると、老夫婦が2人とも入院しているとのことでした。▼詳しく聞くと、ご主人は御年80歳。一瞬絶句してしまいました。フライパンを巧みに扱い、麺を湯がく姿は力強く、いかにも職人という感じで、到底80歳には見えませんでした。▼1月に入り、私が金曜日から1泊で地方出張に行った帰りのお昼時にお店の前を通ると、窓越しにご主人の顔が見えました。「退院したんだ!お店を再開したんだ!」、私は早速お店に入り、いつものようにエル字型のカウンターの端に座って味噌ラーメンを注文しました。「いらっしゃい!味噌ですね!今日は餃子はいいですか?」と70代前半の奥様からやんわり追加注文を促され、私は「はい!お願いします」と応えました。独特の風味と香り、何度食べても飽きない深い味わいに舌鼓を打ちました。帰り際に、寡黙なご主人が「もう少し頑張りますから!」と言葉をかけてくれた時の、はにかんだ顔が印象的でした。▼初めて食べた味噌ラーメンは、若き頃旭川出張の際に味わった銀親会後の一杯でした。粉雪舞う中を地元の方に教えていただいたラーメン屋は、外見こそ質素でしたが味は格別で、感動ものでした。雪がシンシンと降る中をホテルに戻りましたが、身体は芯から温まり満足感に溢れていました。空を見上げると真っ白な雪に覆われ、街全体が白銀の世界となっていました。▼その雪の結晶は、何と35種類もあり、なかでも六角形の「六花(むつはな)」が有名です。神秘的な雪の結晶は、天空と大地を結ぶ「恋文」だと表現した詩人もいますが、大雪になればそれぞれで大変厄介な事態になります。随分前のことですが、上野駅から最終の新幹線に乗車してお酒と疲れでついうとうとしてしまいました。熊谷駅で降車しなければと思いつつ、反比例で瞼は閉じるばかりです。気が付いた時には既に遅し。終点の新潟県越後湯沢駅に来てしまいました。▼「国境の長いトンネルを抜けると雪国であった。夜の底が白くなった」の冒頭で始まる川端康成の長編小説『雪国』にあるように、群馬県との県境にある全長約22キロの大清水トンネルを抜けると、越後湯沢はまさにその状態でした。深夜、雪降る越後湯沢に到着した時は思わず絶句でした。足取りも重く底冷えする階段をやっと上り、改札を出ると意外や旅館の番頭らしき人が何人か旗を掲げ呼び込みをしています。そう、ここ越後湯沢は温泉とスキーが有名な場所でした。温泉もゲレンデも駅から至近距離にあります。番頭さん達は、東京方面に帰れないお客に低価格で泊まってもらおうと待機していたのです。▼私は、5500円朝食付きの旅館に泊まることにしました。8畳ほどの部屋に入り着替えると、深夜の温泉に浸かりました。上空からは雪が途切れることなく降り注ぎ身震いする状態でしたが、温泉の湯はそれを吹き消す温かさでした。▼翌朝9時に朝食会場にいくと、夫婦や親子連れが食事を済ませ退出するところで、勤め人とおぼしき人は私ともう一人だけでした。何とはなしに挨拶を交わし、お互いに定番の焼鮭や卵焼き、山菜煮浸しのほか具沢山の味噌汁などをいただきました。なかなかの味でした。▼夏場の「苗場スキー場」と「かぐらスキー場」を結ぶ全長約5・5キロメートルのロープウェイ「ドラゴンドラ」は圧巻で、越後湯沢の観光名所です。25分の空中散歩で、四季折々の木々や花々に出合うことができて、頂上の景色はまるでスイスの高原に来たかのようです。▼しかし、現在の越後湯沢駅は当時と様変わりしました。広い構内に多種多様のお土産屋があり、どの品を買おうか迷ってしまいます。次回、この駅から東京へ帰る時は、モツ煮込み、焼き鳥を買い込み車内で頬張りたいと思いました。そしてXの一品はやはり、コシヒカリのおにぎりで決まりです!

(山崎薫)

「トラック輸送における取引環境・労働時間改善地方協議会」における

平成28年度パイロット事業(実証実験)の実施集団選定状況

1面に関連

	発荷主	運送事業者	着荷主	荷種
北海道	○	○	○	鮮魚
青　森	○	○	○	農産物
岩　手	○	○	―	木工製品
宮　城	○	○	―	計器
秋　田	○	○	―	パルプ・紙
山　形	○	○	○	農産物
福　島	○	○	○	農産物
茨　城	○	○	―	コンクリート製品
栃　木	○	○	―	食料品
群　馬	○	○	―	農産物
埼　玉	○	○	○	工業製品
千　葉	○	○	―	食料品
東　京	○	○	○	紙
神奈川	○	○	○	水道管
山　梨	○	○	○	食料品
新　潟	○	○	―	米菓
長　野	○	○	―	食料品
富　山	○	○	○	紙・パルプ
石　川	○	○	―	建設資材
愛　知	○	○	―	建設資材
静　岡	○	○	○	フィルム・シート
	○	○	―	鮮魚
岐　阜	○	○	○	食料品
三　重	○	○	―	食料品

	発荷主	運送事業者	着荷主	荷種
福　井	○	○	―	繊維製品
大　阪	○	○	○	食料品
京　都	○	○	○	鋼材
兵　庫	○	○	―	機械製品
滋　賀	○	○	○	日用品
奈　良	○	○	○	機械製品
和歌山	○	○	○	建設資材
広　島	○	○	○	機械部品
鳥　取	○	○	○	乳製品
島　根	○	○	○	フードサービス機器
岡　山	○	○	―	飲料
山　口	○	○	○	繊維製品
徳　島	○	○	○	紙
香　川	○	○	○	食料品
愛　媛	○	○	○	農産物
高　知	○	○	○	食料品
福　岡	○	○	○	工業製品
佐　賀	○	○	―	食料品
長　崎	○	○	○	食料品
熊　本	○	○	―	農産物
大　分	○	○	―	卵
宮　崎	○	○	○	農産物
鹿児島	○	○	―	鶏肉
沖　縄	○	○	○	飲料・雑貨

福島県パイロット事業　【予冷倉庫活用による拘束時間の削減】

実施集団　発荷主A(生産者団体)、運送事業者ア(元請)・イ(実運送)、着荷主a・b(青果卸売業)、荷種：農産品(トマト)

課　題
» 当日の出荷数量が分からないため、選果完了時間が分からず、結果適正な配車(大きさや台数)ができず非効率。
» 1台の車で複数の集荷場で積み込むものの、各集荷場の情報共有がなくそれぞれで積み込みの時間がかかり出発時間が遅れる。

予冷施設の活用　天候等による出荷量の変化に作業員の確保や選果ラインの増加等対応が困難であったことから、出発予定時間に間に合わなかった青果品(トマト)を予冷設備にて予冷し翌日出荷

<改善結果>　発地(発荷主側)での待ち時間の削減

a社向けトラック	実施前	実施後	短縮効果
拘束時間(推定)	14時間34分	11時間45分	△2時間49分

b社向けトラック	実施前	実施後	短縮効果
拘束時間(推定)	12時間13分	10時間18分	△1時間55分

※運送事業者イ(実運送)の営業所出発時間から業務完了時間までを拘束時間(推定)として対比
※事前に荷量が把握でき、それに応じて出荷作業を計画的に実施できるため、出荷作業におけるドライバーの待ち時間を大幅に削減

拘束時間(推定)　⇨　各々約2～3時間短縮

※実現するための課題：予冷設備の設置・運用にかかる費用および設備までの横持ち費用の負担

山梨県パイロット事業　【荷待ち時間短縮等による拘束時間の削減】

実施集団　発荷主(食品メーカー)、運送事業者、着荷主(流通センター)、荷種：食料品

課　題
» 着荷主の流通センターでの受付開始時にトラックが集中し、順番待ちによる手待ち時間が長い。
» 発荷主側で行うパレット積みが着荷主側では収容困難なため、手降ろしする手間が生じている。

①現状分析
コンサルタントと対象集団による第1回検討会を10月に実施。
また、流通センターへの現地確認を実施した上で当該集団における運送取引の実態を把握。

<参加集団>
発荷主(食品メーカー)、運送事業者、着荷主(流通センター)

10～11月

②課題の洗い出し、解決手段の検討
現状分析を踏まえ、コンサルタントによる課題の洗い出しを元に、第2回検討会にて課題の解決方法を検討。

<課題>
▫ 手待ち時間関係
流通センター到着後、受付開始時間前にトラックが集中し、搬出作業の順番待ちにより多大な手待ち時間が発生。
▫ 荷役作業関係
発荷主側では積載効率を重視したパレット積みを行う一方、流通センター側ではサイズ的に収容不可能なため、手降ろしを強いられている状況。

1月頃

③実証実験
設定した課題に対する解決策を実証する。

<実験>
▫ 手待ち時間の縮減
流通センターで試験運用中の「受付予約システム」を活用し、予約した時間帯に搬出を行うことにより、手待ち時間の短縮を図る。
▫ 荷役作業のパレット化
統一したパレット積みを実施し、流通センターでの手降ろしをパレット降ろしへ変更することにより、荷降ろし時間の短縮を図る。

2月以降

④実験結果検証

富山県パイロット事業　【拘束時間の削減】

実施集団　発荷主(中越パルプ工業㈱)、元請運送事業者(中越ロジスティクス)、下請運送事業者(港運輸㈱)、着荷主(中越パッケージ㈱)、荷種：紙・パルプ

課　題　» 出荷場所において作業が集中した際に発生する荷待ち時間の短縮

①現状分析
実験に参加する事業者と、コンサルタントが連携し、チェックリストや現場状況を元に当該集団における運送取引の実態を把握。

<参加集団>
発荷主：中越パルプ工業㈱、元請運送事業者：中越ロジスティクス、下請運送事業者：港運輸㈱、着荷主：中越パッケージ㈱ほか関東エリア

8～9月

②課題の洗い出し、解決手段の検討
現状分析を踏まえ、当該集団の課題を設定し、この課題を解決する手段を検討する。

<課題>
▫ 出荷場所において作業が集中した場合に待ち時間が発生。
▫ 実際の運転の仕方、休憩の取り方はドライバーに任せている部分が多い。
▫ 積み込み(倉庫)が原則2か所、まれに3、4か所となる場合がある。

<解決手段>
荷待ち時間の短縮
▫ 荷役ホームの改修
▫ バースの接車スペースの拡張
ドライバーの時間管理
▫ 運行経路、休憩場所等をあらかじめ指示することで拘束時間等に影響確認
積込み場所の集約化※
▫ 横持ちと出荷の輸送に分割し、積み込み作業時間等を短縮
(※中長期的な課題)

2月頃

③実証実験
設定した課題に対する解決策を実証する。

<実験>
▫ 荷役ホームの改修
両側から荷役できるようにホームを拡張
▫ バーススペースの拡張
▫ ドライバーの時間管理
ドライバーに任せた場合と管理する場合との違いを検証

④実験結果検証

デジタル式運行記録計 『e-Tacho®』 NETシリーズ　好評発売中！
30年の経験と ノウハウを結集した、高品質低価格の次世代デジタコ登場！
多彩な拡張機能！『次世代　ハイブリッドデジタコ　！』
お奨め　7大ポイント
1. 「デジタコ単独」から「通信・ドラレコー体型」まで全4機種！
2. デジタコ・ドラレコー体型でも　本体価格￥98，000ー
3. 車両側通信不要のクラウド運行管理選択可能！
4. 改善基準告示に準拠した「メッセージ」で警告！
5. 「カードレス運用」も可能　+「汎用SDカード」利用OK!
6. SD カード及び 車載機に運行データを二重に記録！
7. 国交省・経産省及び全日本トラック協会　助成対象機種！
※モバイルアルコール測定器とも連動してます！
「web地球号®」利用による導入費用
ランニング費用削減効果を是非実感してください！
web地球号はインターネット環境(ブラウザ)があれば、すぐにご利用頂けます。そのためソフトの初期導入費用の負担がなく、月額の使用料金でご利用頂けます。
◎1台からでも導入が可能です。
◎通信機能がなくても運用できます！！！
◎通信機能付きでも、今よりさらに月額通信費用を抑えることができます。
今春、新高機能デジタコ発売予定！
・カメラ最大5個搭載可能
・免許証リーダー連動
・危険映像のリアルタイム送信　など
～新価値創造型デジタコにご期待下さい！～
NPSystem
株式会社 NPシステム開発
本社：〒791-8015　愛媛県松山市中央1丁目9-13
支店：北海道・東北・関東・名古屋・関西・中国・四国・九州
TEL:0120－089－927　post@npsystem.co.jp　http://www.npsystem.co.jp

経産省 IT 導入補助金 (予算額 100 億円以内)
補助対象事業者には、導入費の 2/3 が補助されます
※税抜 30 万円以上新規一括購入の場合
※補助金の受給には審査があります
お急ぎください! 当社受付期限 平成 29 年 2 月 24 日 まで
チャート紙を 自動で 集計
タコグラフチャート紙自動解析 トラック運送業運行管理システム
タコグラフマネージャ
長距離輸送管理機能
複数枚のチャート紙を一続きの形に自動編集
※連続表示は 7 枚まで可能です
1 枚目　2 枚目　3 枚目
事務作業時間を 4 分の 1 まで削減！ ワイズ　タコグラフ　検索
〈開発元〉 Wise
〈販売元〉 WisePDS
株式会社ワイズ TEL:026-266-0710 MAIL:info@wise.co.jp
ワイズ公共データシステム 株式会社 TEL:026-232-1145 MAIL:info@wise-pds.jp