昭和35年11月28日第3種郵便物認可

平成29年（2017年）　第2082号

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

Japan Trucking Association

広報 とらっく

創刊 昭和28（1953）年2月

4月1日号

発行所 公益社団法人 全日本トラック協会
〒160-0004 東京都新宿区四谷三丁目2番5
全日本トラック総合会館
☎（03）3354-1029（総務部広報室）
http://www.jta.or.jp
※紙面に関する問い合わせは広報室まで
（会員の購読料は会費に含みます）

全協会員専用ページのパスワード ～4/14　3516、4/15～5/14　1414

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　・「健康職場づくり」事業者訪問
㈱アトランス（静岡県浜松市）

協会けんぽと協力し健診受診への体制づくりを進めるアトランス

5　・全ト協 長時間労働抑制に向けた自主行動計画（概要）

6・7　＜トラック運送業界における生産性向上を目指して＞
旅客列車を利用した貨客混載事業今年春スタート
（佐川急便㈱・北越急行㈱）

8　・平成29年度 全ト協の主な助成制度

時間外労働の上限規制の導入

―政府　働き方改革実行計画―

平成36年から時間外労働 年960時間適用へ

長時間労働是正に向けた環境整備を推進

政府は3月28日、「第10回働き方改革実現会議」（議長・安倍晋三内閣総理大臣）で、「働き方改革実行計画」をまとめた。同計画には、時間外労働上限規制の適用時期や取引条件の適正化への措置など、全日本トラック協会からの要望内容が色濃く反映された。これは、全ト協が3月23日に、石井啓一国土交通大臣に対し、「時間外労働の上限規制に関する要望書」を提出したことを受けたもの。また、3月7日に開催された石井国交大臣との意見交換会では、大臣から「働き方改革の推進」について協力要請があった。トラック運送業界としては「労働時間短縮に向けて一層努力する」とした上で「荷主に対する指導徹底」を求め、国による協力体制の強化・充実などを要請していた。

3月28日に開催された、政府の「第10回働き方改革実現会議」で取りまとめられた「働き方改革実行計画」については、全日本トラック協会からの要望が反映された内容となった。

石井啓一国土交通大臣（左）に要望する坂本副会長と福本理事長（3月23日、国土交通大臣室）

時間外労働の上限規制については、年720時間（＝月平均60時間）以内とすることとされたが、自動車運転業務の時間外労働の取り扱いについては、改正労働基準法施行が予定されている平成31年4月の5年後となる36年4月から、時間外労働年960時間（＝月平均80時間）以内の上限規制が適用されることとなり、将来的には一般則の適用を目指す旨の規定を設けることとなった。

また、併せて、ガイドラインの策定や取引条件適正化、生産性向上に向けた措置など、今後の取り組みについても記載された。

時間外労働上限規制に関し要望

「荷主に対して指導徹底を」

3月23日には、全ト協の坂本克巳副会長と福本秀爾理事長が、石井国交大臣に対し要望書を提出した。要望書では、政府の「働き方改革実現会議」で議論が進む時間外労働の上限規制の導入について、「方向性としては賛成であり、業界として労働時間短縮に向けて一層努力する」としつつ、導入にあたっては「荷主の理解と協力等が不可欠」であり、①荷主に対する指導徹底②取引環境改善が図られるよう政府としての取組推進③トラック輸送の生産性向上のために必要な支援④高速道路を十分に活用できる環境整備⑤猶予期間の設定および段階的な適用――の5点を要望した。

国交省

輸送安全規則の一部改正省令（案）▽4月27日まで意見募集

「荷待ち時間」記録義務付け

荷主勧告発動に係る確認の一助に

国土交通省は3月29日から4月27日まで、貨物自動車運送事業輸送安全規則の一部を改正する省令（案）に関するパブリックコメント（意見募集）を行っている。トラックドライバーの長時間労働の要因の1つとなっている荷待ち時間削減を図るため、荷主都合による長時間の荷待ち時間の実態を把握し、過労運転の防止に繋げるとともに、荷主勧告等の発動に係る確認の一助とする。

現在、乗務等の記録（第8条関係）について、当該乗務を行ったドライバーごとに休憩または睡眠をした場合の地点・日時等の記録をするよう定められているが、これに加えて新たに①集荷および配送を行った地点（以下「集荷地点等」）、②集荷地点等への到着日時および集荷地点等からの出発日時、③集荷地点等における荷積みおよび荷卸しの開始および終了日時――の3点についても、乗務記録の対象として義務付ける。義務付けの対象となるのは、車両総重量7・5㌧以上または最大積載量4・5㌧以上のトラック。

また、適正な取引の確保（第9条の4関係）では、「一般貨物自動車運送事業者等は、輸送の安全を阻害する行為を防止するため、荷主と密接に連絡し、及び協力して、適正な取引の確保に努めなければならない」と定められているが、荷待ち時間を解消するためには荷主の理解と協力が不可欠であることから、「荷主の都合による荷待ち時間に起因する運転者の過労運転又は過積載による運送の防止」についても、適正な取引の確保の努力義務の目的として新たに追加する。今後、意見募集を経て5月に公布、その1か月後の施行を予定している。

全ト協　経営分析報告書　平成27年度決算版

人材不足による人件費アップ

業績改善は限定的に

全日本トラック協会はこのほど「平成27年度決算版経営分析報告書」をまとめた。

これは、全国のトラック運送事業者2373社（有効数）から提出された27年度決算（26年10月～28年8月）の「一般貨物自動車運送事業報告書」について、決算内容を分析したもの。

トラック運送事業においては、燃料価格の下落にもかかわらず、運転者人材の不足から、人件費比率、傭車費比率が増加し、営業黒字の事業者の割合は過半数を占めているものの、27年度は51％（1219社）にとどまった。特に、車両10台以下（746社）では過半数が営業赤字であり、約55％（410社）が営業赤字を計上した。また、トラック運送事業の売上高に当たる27年度の営業収益（貨物運送事業収入）は、1社平均2億1497万2千円で、前年度比プラス0・3％と、ほぼ横ばいとなった。営業利益率は、燃料価格の下落効果により、前年度比0・6ポイント改善したものの、▲0・3％で9年連続の赤字となった（表）。

同報告書の集計対象である28年8月までのトラック運送業界では、輸送量は微増で推移し、燃料価格の下落によるコスト削減効果はあったものの、人材不足による人件費アップ、傭車利用の拡大により、営業利益の改善は限定的となった。

表 貨物運送事業の営業収益・営業利益率の推移（1社平均）

区分		営業収益（千円）			営業利益率（%）		
		平成25年度	26年度	27年度	25年度	26年度	27年度
全体		（12.3）202,342	（▲0.8）200,795	（0.3）201,492	▲2.3	▲0.9	▲0.3
車両規模別	10台以下	（13.7）54,751	（▲0.4）54,520	（0.6）54,852	▲4.6	▲2.3	▲1.3
	11～20台	（13.3）146,939	（▲1.1）145,375	（0.5）146,126	▲2.6	▲1.0	▲0.4
	21～50台	（13.7）319,868	（▲0.6）317,900	（▲3.4）306,958	▲2.2	▲0.8	▲0.2
	51～100台	（12.4）615,401	（▲0.1）614,808	（▲1.8）603,821	▲1.3	▲0.6	▲0.1
	101台以上	（14.4）1,155,102	（▲1.7）1,135,561	（2.9）1,168,593	▲0.6	▲0.2	0.0

注：営業収益のカッコ内は前年度比伸び率、単位%。▲はマイナス

全ト協

基準緩和認定の有効期間延長求める

藤井直樹国交省自動車局長に要望

全日本トラック協会は3月28日、国土交通省の藤井直樹自動車局長に対し、「基準緩和認定有効期間の延長に係る要望書」を提出した。当日は、全ト協重量部会の木村修一副部会長、細野高弘専務理事に、宮内秀樹衆議院議員が同行し、木村副部会長が「重大事故惹起や行政処分が無く、法令遵守体制が確立されている貨物自動車運送事業者が使用する保安基準緩和自動車については、緩和の期限を延長していただきたい」と要望した。

同内容の要望は、平成24年3月にも星野良三会長と我妻勝男重量部会長の連名で提出された、「特殊車両通行許可制度並びに基準緩和車両に関する要望書」にも明記されているが、最近の深刻化するドライバー不足問題や事務手続き等の負担問題などから、会員から行政への手続き簡素化を求めるとともに、老朽化した永久緩和車両がまだ多数使用されているため、「現状の期限では新車への代替が進まず危険」という声が増大している背景から、再度要望を実施した。

藤井直樹国交省自動車局長（左）に要望書を手渡す（左から）木村副部会長、宮内衆議院議員、細野専務理事（3月28日、国交省自動車局長室）

単体物品を輸送する基準緩和トレーラ車両については、平成9年10月から最長2年ごとの継続緩和認定申請が義務付けられている。全ト協では「特殊車両に係る法令遵守等を図るため、長大、重量物輸送への対応について関係行政機関と連携し講習会を開催するとともに、安全性優良事業所『Gマーク』認定制度の発足など運送事業者のレベルアップに努めている」とし、重大事故や行政処分のない場合は「緩和認定期限を延長していただきたい」と要請した。

これを受け、藤井局長は、「『Gマーク』は、（安全面での）先駆的な制度であり、インセンティブとして（延長を可能とする）いい提案をいただいた。29年度の早い時期に措置できるよう検討する」と応えた。

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

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

・4月の特別番組放送予定
4月14日（金）　緊急災害時におけるトラック輸送の役割について
全日本トラック協会常務理事　山崎薫

4月の名言

行動を伴わない想像力は、何の意味も持たない

チャールズ・チャップリン（1889.4.16～1977.12.25）
英国出身の俳優、コメディアン、映画監督。代表作に『街の灯』、『独裁者』、『キッド』など。＜出典：ウェブサイト「チャップリンの名言」＞

コラムラインナップ

タイヤケアホントの話【新免許制度が抱えるタイヤ問題】／トラック運送事業者のための経営のヒント【「職人気質」のプロドライバー】…3面／食の新旧街道を行く【魚食文化の道②花見どきの「桜鯛」】…7面

天然ガストラックは
エネルギーセキュリティに貢献します
NGV
2011年の東日本大震災直後、ガソリンや軽油がひっ迫し、ガソリンスタンドの給油制限や営業時間の短縮が相次ぎましたが、強靭なパイプラインが確保されたガスステーションは92%が営業を継続しました。天然ガス自動車の稼働率も約20%上昇し、その安定性が実証されました。
調査した天然ガススタンド（関東地方）の
92%が営業継続
＊8箇所（8%）
97箇所（92%）
全105箇所
＊営業停止した8箇所は併設する石油系燃料の営業停止による混乱回避のため営業を停止したものです。
国内メーカーにより市場投入された大型天然ガストラック

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/

御社の基幹システムへのご構想、
実現に向け、
お聞かせください。
運輸業
経営管理
システム
長年にわたりお付き合いを賜っております運輸業経営のユーザー様方々から、
ご相談とご要望を拝聴し、貴重なご助言も頂戴しながら、
導入時のヒヤリングから運用時のサポートを通して積み重ねたノウハウをもって、
各社様ごとに弊社パッケージシステムをカスタマイズいたし、
基幹システムとしてご活用いただいています。
おかげさまで31周年
31st Anniversary
TSC 東和サン ソフトクリエイティブ株式会社
〒113-0033 東京都文京区本郷3丁目19番4号 本郷大関ビル4階
TEL:03-3818-1541　FAX:03-3818-1546
http://www.towasan-soft.co.jp

ニュース・ターミナル（トラック協会ニュース）

全ト協

「追突死亡事故」「左折巻き込み事故」ゼロを目指して

「平成29年春の全国交通安全運動」スタート

4月6日(木)～15日(土)の期間、「平成29年春の全国交通安全運動」が実施される。全日本トラック協会では、中央交通安全対策会議交通対策本部決定の同推進要綱、ならびに国土交通省策定の同実施計画に基づき、「追突事故の防止」「交差点事故の防止」を最重点推進項目に定め、安全運行の確保に積極的に取り組んでいく。

事業用トラックによる事故の半数は追突事故が占めており、また死亡事故の4割が交差点で発生している。こうした現状を踏まえ、全ト協では表の通り最重点推進項目を定めた。

併せて、以下の重点推進項目にも取り組むよう、事業者に対して呼びかける。

①子供と高齢者の交通事故防止②夕暮れ時と夜間の歩行中・自転車乗用中の交通事故防止③シートベルトの正しい着用の徹底④飲酒運転の根絶⑤トレーラ事故の防止⑥高速道路における事故の防止⑦「WEB版ヒヤリハット集」を活用した安全意識の高揚⑧健康起因事故の防止⑨過労運転の防止⑩危険ドラッグの根絶

今号の『広報とらっく』には「春の全国交通安全運動」ポスターを同封しており、交通安全の重要性を再認識させるためのツールとして活用していただきたい。特に、交差点左折時の死亡事故の約9割は大型車が引き起こしているほか、左折時の死亡事故の8割が対自転車、右折時の死亡事故の9割が対歩行者であることから、特に交差点での右・左折時には歩行者・自転車への細心の注意が求められる。

なお、全ト協では新年度から、左折巻き込み事故防止対策として、車両総重量7・5㌧以上の事業用トラックを対象に車載カメラへの助成事業を開始するほか、車両総重量3・5㌧以上8㌧未満の事業用トラックを対象に、衝突被害軽減ブレーキ装置導入促進助成事業も実施する（詳細8面）。

表　平成29年春の全国交通安全運動 最重点推進項目

①追突事故の防止

事業用トラックにおける事故の半数を占める追突事故を防止するため、国交省制作の「トラック追突事故防止マニュアル」および全ト協で制作した「トラック追突事故防止マニュアル～追突事故撲滅キット～」等を活用し、追突事故防止の徹底を図る。また、追突事故発生時における被害の軽減に有効な「衝突被害軽減ブレーキ装置」搭載車の普及を促進する。

②交差点事故の防止

全ト協制作の「トラック交差点事故防止マニュアル～交差点事故撲滅キット～」を活用したセミナーを全国展開するとともに、横断歩道手前での最徐行または一時停止の励行と、左右をバランスよく安全確認することを徹底させ、交差点左折時の自転車巻き込み事故および右折時の横断歩行者との事故防止の徹底を図る。また、交差点等における左折事故防止対策の取り組みとして、車載カメラ装着車両の普及促進を図る。

平成29年度Gマーク実施概要等を承認

第33回貨物自動車運送事業安全性評価委員会

3月23日、「第33回貨物自動車運送事業安全性評価委員会」（委員長・野尻俊明流通経済大学学長）が開催された。

「平成28年度貨物自動車運送事業安全性評価事業の実施状況」では、弁明による追加認定、再評価の結果、自主返納について了承。これにより、同日現在のGマーク認定事業者は、24年度（第10回）＝10事業所（※「平成28年熊本地震」に係る特例措置により有効期間を1年間伸長した事業所）、25年度（第11回）＝1390事業所、26年度（第12回）＝4791事業所、27年度（第13回）＝8041事業所、28年度（第14回）＝9039事業所となり、合計2万3271事業所となった。

29年度における同事業の実施概要・申請案内の内容、申請書類の頒布については、インターネットによる頒布開始日＝4月17日(月)、紙媒体による頒布開始日＝5月1日(月)とし、申請受付期間＝7月1日(土)～7月14日(金)（土・日曜は除く）とした。

また、28年度に行った平成28年熊本地震の被災事業所に係る特例措置として、有効期間を1年間伸長した事業所については、更新申請を29年度に行い、認定された場合は有効期間を1年間短縮する。

さらに、PR対策として、29年度より新たに①Gマークを積極的に推進する荷主企業等を中心としたサポーター制度を検討②高速道路のサービスエリアにおける広報啓発（エスカレータラッピング、テーブルステッカー）を実施③Gマーク認知等に係る一般向けアンケート調査を②と連携して実施――することとした。

続いて、Gマークラッピングトラック事業について、28年度は新たに21台が追加され、合計145台のGマークラッピングトラックが全国を走行することや、ラッピングトラック協力会社72事業者に対して行ったアンケート調査結果等が報告された。

第33回貨物自動車運送事業安全性評価委員会（3月23日、全ト協）

全日本トラック協会 presents　TBSラジオ系列全国33局ネット

『ドライバーズ・リクエスト』放送中！

全日本トラック協会提供ラジオ番組　『ドライバーズ・リクエスト』では、トラック運送業界の取り組み等をPRする特別番組を毎月放送しています。

3月は、17日(金)・24日(金)に、国土交通省自動車局の加藤進貨物課長が「トラック行政の最近の取り組み」について解説し、31日(金)には同局の平井隆志安全政策課長が「平成29年春の全国交通安全運動特集」に登場。番組パーソナリティの宮崎瑠依さんを聞き手に、トラック運送や安全対策に関するトークを展開しました。

4月は、14日(金)に「緊急災害時におけるトラック輸送の役割について」（出演：全ト協山崎薫常務理事）と題した特別番組を放送予定です。

なお、『ドライバーズ・リクエスト』は、放送終了後もTBSラジオのクラウド型ラジオサービス「TBSラジオクラウド」や、スマートフォンアプリ「ラジオクラウド」で聴取可能です。ぜひご利用ください。

加藤貨物課長（写真左）

平井安全政策課長（写真左）

法令○×クイズ ～運転免許編～

❶ 第一種の運転免許には、大型免許、中型免許、準中型免許、普通免許、大型特殊免許、小型特殊免許、大型二輪免許、普通二輪免許、原付免許がある。（○・×）

❷ 準中型免許で運転できるのは、準中型自動車のほかに、小型特殊自動車、原付自転車である。（○・×）

❸ 準中型免許は20歳に満たない者は取得できない。（○・×）

❹ 準中型免許を取得すれば、最大積載量4.5トン未満までのトラックを運転できる。（○・×）

❺ 平成19年6月2日以降に普通免許を取得し「5トン限定準中型免許」を有している者は、車両総重量5トン未満の準中型トラックを運転できる。（○・×）

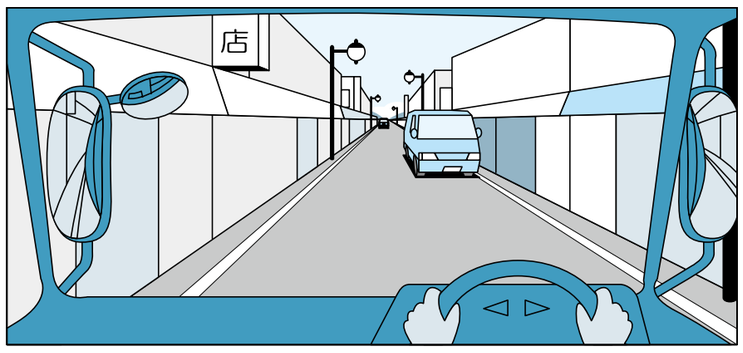
（解答は7面）

危険予知訓練（KYT）シート：交通事故防止編

あなたならどうしますか？

〔第86回〕「狭い道路の走行」

状況　あなたは準中型トラックを運転して、センターラインのない狭い道路を走行しています。対向車のワンボックスカーが接近しています。この場面にはどのような危険がありますか。また、危険を避けるためにはどのような運転をすればよいでしょうか。考えてみましょう。



◆どのような危険がありますか？

◆どのような運転をすれば危険を避けることができますか？

（解説・7面）

この角を基準に拡大率を141%に設定すると、A4サイズでプリントできます。

都道府県ト協

会員事業者27社参加の企業合同説明会を開催

熊本県トラック協会

熊本県トラック協会（住永豊武会長）は3月11日、熊本県宇城市のウイングまつばせ・コミュニティアリーナで「運輸・物流産業企業合同説明会」を開催した。

各企業ブースをめぐる参加者たち（3月11日、熊本県宇城市）

同説明会は、人材確保を図るため、求職者とトラック運送業界とのマッチングを行うことを目的に催されたもので、熊本県ト協の会員事業者27社が出展。無料適性診断コーナーや、キャリアカウンセラーによる就職相談コーナーを設けるなど、未経験者にもやさしい工夫を凝らした。

約80人の求職者が来場し、経験者・未経験者を問わず、トラック運送業界への門戸を開くイベントとなった。

TS（トラックステーション）情報

4月1日より営業日・営業時間を変更

矢板トラックステーション

矢板TSは、平成29年4月1日より、営業日・営業時間を次の通り変更する。

▼食堂：7時～22時（ラストオーダー21時30分）、日曜休業

▼入浴（コインランドリー含む）：10時～22時（受付終了21時30分）、日曜休業

全ト協行事予定（4月1日～4月30日）

▽4月13・14日
・全国専務理事業務連絡会議

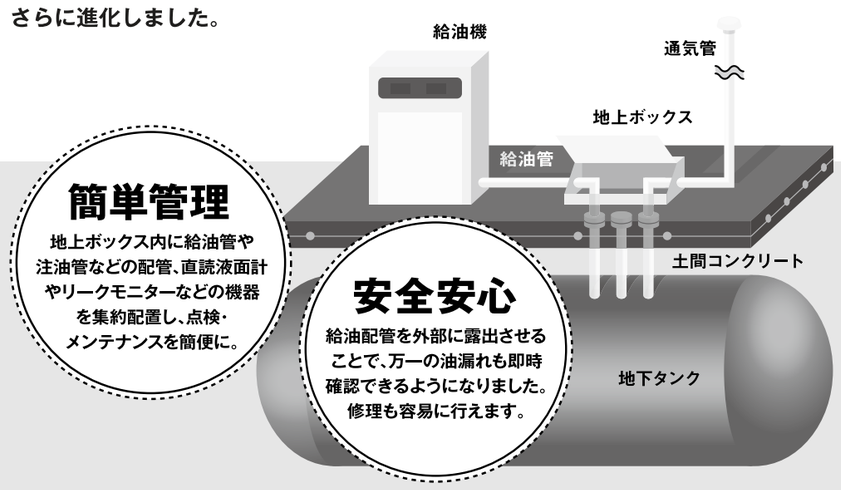
▽4月24日
・第5回引越事業者優良認定制度運営委員会

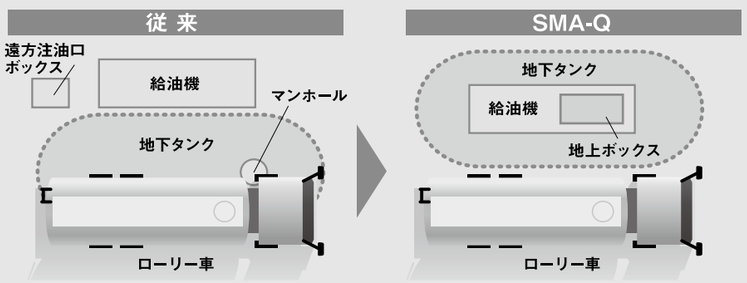
▽4月25日
・第59回広報委員会

HITACHI Inspire the Next

自家用給油所、3つの進化。

東日本大震災以降、BCP（事業継続計画）の観点からも、注目を集める自家用給油所。スマート給油所「TOKICO SMA-Q」は、マンホール蓋を廃止し、地上ボックス内に計器類等を集約化させるという新発想で、さらに進化しました。





TOKICO SMA-Q

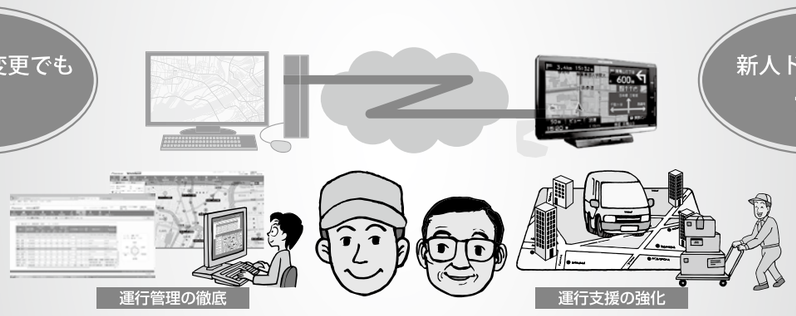
日立オートモティブシステムズメジャメント株式会社　〒230-0051 神奈川県横浜市鶴見区鶴見中央 3-9-27　TEL.045-504-7580　http://www.hitachi-automotive-mm.com/

Pioneer　Vehicle Assist ビークルアシスト

クラウド型運行管理システム

人手不足 高齢化　事業者様の お悩み解決 お手伝いします　事故増 残業増

急なシフト変更でも OK　新人ドライバーも 安心



資料請求，お問い合わせは
https://www3.pioneer.co.jp/car/biz/va/contact/
TEL 0120-337-018
お試し無料モニター受付中！ 30日間
詳細は ビークルアシスト　パイオニア　検索

パイオニア販売(株)　開発営業部　〒113-0021 東京都文京区本駒込 2-28-8　文京グリーンコート

ニュース・ターミナル（官公庁ニュース等）

NEWS 2017.3.15―4.1

国交省

各種交通事故防止対策を報告

平成28年度「事業用自動車総合安全プラン2009」フォローアップ会議

国土交通省は3月24日、平成28年度「事業用自動車総合安全プラン2009フォローアップ会議」（委員長・野尻俊明流通経済大学学長）を開催した。同会議には全日本トラック協会の細野高弘専務理事が出席し、最終目標達成に向けた、全ト協の取り組み状況を発表した。

まず、『トラック事業における総合安全プラン2009』中間見直し後の各種交通事故防止対策の進捗状況」として、平成30年目標（交通事故死者数220人以下、人身事故件数1万5千件以下）の達成へ向け、「車両台数1万台当たり2・0件以下」を数値目標に取り組んでいる、4施策を説明。目標に向けて、①「ASV（先進安全自動車）関連機器および運行管理・支援機器の普及拡大」として、29年度より衝突被害軽減ブレーキ装置や車載カメラ搭載車等への助成などの実施、②「トラック運転者教育の充実等」として、「事業用トラックドライバー研修テキスト」の作成や交通事故防止対策セミナーの開催状況、③「事故分析および有効な事故防止対策の検討・活用」、④「広報・啓発活動等」として、29年度は追突死亡事故および左折巻き込み事故防止対策を推進――していくことを報告した。

平成28年度「事業用自動車総合安全プラン2009」フォローアップ会議（3月24日、国交省）

また、進捗状況として、中間見直し以降の年間死亡事故件数が340件（26年）、312件（27年）、258件（28年）で、事業用トラック1万台当たりの死亡事故件数に関しても2・9件（25年）、2・7件（26年）、2・5件（27年）、2・1件（28年）と、順調に減少していることを数値で示した。

表「事業用自動車総合安全プラン2009」における目標の達成見通し

	交通事故件数	交通事故死者数	飲酒運転に係る違反取り締まり件数
目　標	3万件以下	250人以下	ゼロ
平成27年実績	36,499件	403人	102件
平成30年の見込み	29,900件※	360人※	75件※

※直近5年間の平均減少率を用いて算出

29年度から新プラン

なお、国交省では同プランについて、交通事故件数は着実に減少しているものの、死者数および飲酒運転による運行については、現在の減少率では目標達成は困難な見込みであり（表）、中間見直し時からの交通事故実態や社会情勢の変化等を踏まえ、新たな対策理念・指標等を早急に前倒しで設定する必要があるとし、新プランへの移行・策定を行うこととした。

新プランについては、計画期間を29（2017）年度～32（2020）年度の4か年とし、29年夏頃の策定を目指すとした。

右左折時対策の必要性指摘

トラック死亡事故を分析

国土交通省は3月16日、平成28年度第3回「自動車運送事業に係る交通事故対策検討会」を開き、平成28年度の特定テーマである「マクロ・ミクロ分析に基づいた具体的かつ効果的な交通安全対策」等を了承した。

死亡事故を減少させるための具体的な対策を検討したもので、同検討会で示されたデータによると、トラックによる死亡事故件数は減少傾向にあるものの、事業用自動車の死亡事故全体の83・5％を占めていた。また、27年中の事故類型別の死亡事故件数では、「他車との事故」（173件）が「人との事故」（120件）より多いが、「人との事故」では「横断中」（77件）の事故が最も多くなっている。

27年中のトラックと人・自転車との死亡事故は、直進時が57％、右折時が11％、左折時が17％で、直進時の事故のうち77％は歩行者等による事故で、うち74％は道路横断中や飛び出し、さらにそのうち63％が夜間に発生し、うち61％が法定速度超過だった。

右折時の事故では、73％が横断歩道歩行中で、左折時の事故は79％が自転車事故で、うち89％が巻き込み、さらにそのうち83％が大型車によるものだった。

このため、トラックの事故低減のためのポイントとして、夜間直進時は信号無視や横断歩道のないところで横断する歩行者を想定し、ハイビームとロービームのこまめな切り替えを促したほか、法定速度の遵守を挙げた。

右折時は、横断歩道手前で徐行または一時停止するよう求め、左折時は自転車の速度は思ったより速いことを認識し、左折前の確認だけでなく、左折時に今一度ミラー・目視で確認するよう促している。

中継輸送の実施へ

手引きを公開

実証実験結果踏まえ

国土交通省はこのほど、平成28年度貨物自動車運送事業における中継輸送実証実験モデル事業について、報告書および「中継輸送の実施にあたって（実施の手引き）」を公開した。

手引きでは、これから中継輸送に取り組む事業者向けに、法令上のポイントや、中継地点等の調整、トラブルに備えた保険など調整や確認すべき点について、その手順を紹介。

このほか、複数の事業者間で中継輸送を行う際のツールとして、日常点検実施表、事業用自動車の受渡書等の様式例も公開した。いずれも国土交通省ホームページから入手できる。

タイヤケアホントの話

タイヤジャーナリスト　渡辺 剛満

第71回「新免許制度が抱えるタイヤ問題」

3月12日から新しい免許制度が施行され、「大人になったらトラックを運転したい」と夢見る若い世代の方々が今頃、自動車教習所へ通い、様々な運転技術・知識を学習している時分でしょう。

私は〈中型8㌧限定免許〉を保有しているのですが、この時期はスタッドレスタイヤの履き替え作業等で、トラックに乗る機会が多くなります。やはり乗用車とは大きく異なり、トラックの運転は難しいです。特に、パネル系のトラック車体は、運転席の両側面や後部の視界が狭いことから、左折時は最大限の注意を払って方向転換します。慌てて曲がろうとすれば、左後輪ダブルタイヤの外側を縁石にぶつけて、タイヤをバーストさせてしまう恐れがあります。

さらに、最大積載量2㌧超のトラックに装着された「トラック用タイヤ」の場合、タイヤの空気圧は、「乗用車タイヤ」の3倍圧クラスの500～800㎪（5～8㎏f／㎠）に及びます。運転ミスで「タイヤの側面」を切ってしまうと、タイヤは爆音とともに破裂し、周囲に歩行者がいれば、人的被害を及ぼす危険性があります。加えて、タイヤの側面のゴム層は、わずか1㌢にも満たない厚さしかないことを考えれば、縁石による擦り傷さえ付けたくないところです。

つまり、トラックを運転するのであれば、「タイヤの側面はアキレス腱と同じで弱い。バーストさせると爆音が響く」ということを、タイヤの基礎知識として知っていてもらいたいのですが、残念ながら、実際の現場では、その感覚と大きくかけ離れたことが起きています。

これは新免許制度の〈準中型免許〉で乗車可能なものに該当する、「車両総重量3・5～7・5㌧未満の小型トラック」を運転するドライバーに多い事例です。側道の駐車場に入る時、何も躊躇せずに、左後輪ダブルタイヤの外側を縁石に衝突させ、タイヤだけでなく金属製のホイールまで曲げてしまうケースが増えています。

中には、タイヤの側面が大きく裂けているにもかかわらず運転を続け、他のドライバーからその傷の指摘を受けた後、ゴムが裂けたところに「特殊接着剤」を塗る、といった事例まで起きています。傷口を塞いだつもりなのでしょうが、タイヤ作業者からみると、かなり衝撃的な話です。

その特殊接着剤が塗られたタイヤは、まさにバースト寸前の状態でした。いつ爆発してもおかしくない状況下で、その時に対応したタイヤ作業者は、命の危険を感じながら、タイヤの空気を一刻も早く抜き、安全に処理したそうです。

このように、タイヤ作業の現場では、10年前にはあまり起こらなかった「タイヤの事故」が続発しており、「タイヤへの軽視」が目立つようになりました。

準中型免許の創設で、18歳から小型トラックが運転できる時代になり、トラックドライバーの増員が大きく期待されますが、トラックの安全走行性を高めるためには、より一層のタイヤ教育が必要になると強く感じているところです。改めてタイヤの重要性を考え直し、タイヤの扱い方を第一に考えた運転技術を習得してほしいと願うばかりです。

平成29年度高年齢者雇用開発コンテストを開催

高齢・障害・求職者雇用支援機構

（独）高齢・障害・求職者雇用支援機構では、「平成29年度高年齢者雇用開発コンテスト」の事例募集を行っている。

同コンテストは、高年齢者が長い職業人生の中で培ってきた知識や経験を職場で有効に活かすため、企業等が行った創意工夫の事例を広く募集し、優秀事例を表彰するもの。優秀企業等の改善事例と、実際に働く高年齢者の働き方を広く周知することにより、生涯現役社会の実現に向けた気運の醸成を目的としている。

応募締切日は5月11日㈭（当日消印有効）。詳細は同機構ホームページを参照のこと。

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183回「職人気質」のプロドライバー

本当のプロドライバーというべき人たちがいる。自分の職業に誇りをもち、常に高みを目指して研鑽し続ける。職人気質のトラックドライバーである。

例えば1100rpm以内での運転を徹底し、25㌧車で4・19㌔㍍／㍑というドライバーがいる（調査期間は昨年7、8月の2か月平均）。アイドリングが少ない時期ではあるが、反対にエアコンを使用する季節だ。このドライバーは、プロとして燃費の向上を追求し続けてきた。これまでの取り組みと成果の上に立って、可能な改善課題を追求した。その結果、1200rpm以内でのシフトアップはまだ改善の余地があるとして1100rpm以内に挑戦したのである。

前年7、8月の平均燃費は3・96㌔㍍／㍑だった。これだけでも素晴らしいが、現状分析をすると、人的要因では「回転計を見ていない」「チェックがない」などが反省点だ。また、運転方法の要因では「回転数が高い」「坂道でのアクセルの踏み過ぎ」などが考えられた。このうち登坂でのアクセルの踏み過ぎは、回転計で回転数を見ていないことが原因である。そこで、1つは「回転数を控える」こと、もう1つは「回転数を気にする」ことを心がけるようにした。

具体的には、回転数（1100rpm）をオーバーした時間や場所が、簡単にチェックできるような工夫をした。タコグラフのチャート紙でエンジンの回転数が分かるが、このチャート紙の1100rpmラインの大きさのプレートを作り、チャート紙の上から重ねるとはみ出している部分が一目で分かるようにしたのである。次に黒い紙で1100rpmの大きさの円を作り、お徳用の缶入りCDについてくる透明の円形プラスチック板2枚の間に挟んだだけのものだ。このようにすれば、回転数が1100rpmを超えた時間と場所を簡単にチェックできる。どのような場面でアクセルを踏み込み過ぎたかを思い出して、同じ場所あるいは同じような状況でのアクセルの踏み込み過ぎに注意する。同時に、運転中でも回転数を簡単にチェックできるように、車両のメーターのところに1000rpmには黄色、1100rpmには赤色の矢印を付けて、一目で分かるような工夫もしている。

このドライバーは「やはり回転計に注意すること。あとは音（耳）と足（踏み込み）で、常に意識をもつことが大切だ」という。また、「1か月ごとの給油量のバラつきをみて、『なぜ』と考えてみることも重要である」と話す。

まさにプロドライバーだ。このようなプロにふさわしい待遇を実現できる業界にしなければならない。

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。

「健康職場づくり」事業者訪問

いきいきと働くことのできるトラック運送業界を目指して

「経営は、社員の健康があってこそ」

協会けんぽと連携し社員の健康意識を向上

従業員がいつまでも健康に働くことのできる職場づくりは、会社の事業を継続させていくための最も重要な取り組みのひとつであるといえます。しかしながら、労働者の健康を巡る状況をみると、近年、我が国において過労死等が多発して大きな社会問題になっているなど、職場におけるメンタルヘルス対策や過重労働による健康障害防止対策は重要な課題となっています。

そこで、本企画では「健康職場づくり」に積極的に取り組んでいる運送事業者の事例などを紹介していきます。

第1回は、静岡県浜松市の株式会社アトランス（渡辺次彦代表取締役社長）における取り組みを紹介します。

第1回　株式会社アトランス（静岡県浜松市）

渡辺　次彦
代表取締役社長

事業所の現状が分かる「健康度チャート」
健康への取り組みを保健師に宣言

㈱アトランスは、静岡県西部エリアでの家電・住宅機器製品の配送のほか、自動車部品の工場間輸送、トイレタリー製品の輸送などを手がけている運送事業者である。特に、トイレタリー製品は県内中部のドラッグストア等への輸送のほか、愛知県への二次配送業務も行っている。

さて、同社が社員の健康対策に本腰を入れ始めたのは、3年ほど前のことである。運送事業者に対しては、労働安全衛生法の中で「常時使用する労働者に対して、原則1年以内ごとに1回定期健康診断を受診させる必要がある」と定められている。しかし、当時は社員に健診を受診させるのも大変な状態であったという。健診の受診を渋る社員に対しては、「適正化事業実施機関による巡回指導の際に、社員全員が健診を受診していないと、指導員に指摘されてしまう。だから、健診を受診してくれないか」と説得していたという。社員も、そうした会社の受け身な姿勢を見透かしていたようで、社員それぞれの健康への意識もそれほど高くはなかった。

同社では低い受診率に危機感をもち、社員の健康維持を図るため、全国健康保険協会（協会けんぽ）静岡支部に相談。3年前から、協会けんぽの保健師との個人面談を行うようにした。

保健師は、健診を受診した事業所を訪問し、従業員に対して健診結果に基づいた保健指導（特定保健指導）を行う資格を持っている。同社では、基本的に年に1回（深夜業務従事者は年2回）社員に定期健診を受診させている。そして健診結果が出た段階で、健診を受診した社員と保健師との面談が実施される（写真）。

協会けんぽでは、健診結果を分析し、健康宣言をした事業所ごとの状況がひと目で分かる「事業所健康度チャート」をまとめている（図）。同チャートでは、健診を受診した事業所の医療費の状況や、リスク保有率の比較をグラフ化。これにより自社の傾向が分かるとともに、県内企業や県内の同業態企業の数値と比較して、自社がどの程度に位置するのかも知ることができる。また、自社データは3年前からの変化が分かるような形で示されており、改善が進んでいるのか、そうでないのかが分かるようになっている。なお、同チャートの提供はほぼ全国の協会けんぽ各支部でも実施している（様式等は一部異なる）。

「民間の医療機関では、このように詳細に情報を提供いただけるところは多くないと思います。詳細なデータが提供され、自分たちの今の健康状態や他の企業との比較がはっきりと分かるようになったからこそ、これから何をすべきかが見え、対策を進めることができたのだと感じています」（渡辺社長）

ところで、同社における個人面談のポイントとしては、「面談を受けた社員に、改善への決意を宣言させている」ことを挙げることができる。例えば、運動不足気味の社員の場合は「毎日何千歩歩くようにする」、また喫煙量の多い社員なら「たばこの本数を1日当たり何本少なくする」などというように、保健師に対して健康づくりに向けた宣言をさせるようにしている。宣言した内容は、次の個人面談の際に、健診結果とともに保健師が再チェックし、宣言内容が実行できたかどうかを確認し、社員の健康改善に繋げている。

「個人面談を行う前は、健診結果が出ても、それを受けての改善がほとんど行われていない状態でした。自分の今の健康状態を認識し、改善に向けた宣言を行い、それに一生懸命取り組むことで、社員にとっては自分自身の健康へのいい意識付けになっています」（同）

喫煙所を設置し社内の完全分煙化に踏み切った

社員の健康への意識を向上させる点呼時の健康チェック

再検査・受診を促す通知書を発出
毎日の点呼を通じ健康の価値再認識

同社では、健康職場づくりへの取り組みを一層加速させていく。特に力を入れているのは、「再検査・医師への受診が必要な人へのフォロー」である。

再検査・受診が必要な人に対しては、健診結果が出た段階で医療機関への受診を呼びかけていた。再検査・受診が必要な人のリストを作成し、一人ひとりに説得していったが、口頭で受診を呼びかけても、「忙しい」「面倒だ」などを理由に結局放置してしまい、次年度の健診でも同じ項目が指摘されてしまうことも多かったという。

そこで、同社では再検査や受診が必要な人に対して、再検査・受診を勧める通知書を出し、確実に受診させるようにした。

「受診したら費用がかかる」と不満を口にする社員には、「受診したら健康になれていいじゃないか」と応じている。受診することが結果として自分のためになることを社員に理解してもらい、受診を促している。

また、受動喫煙対策として事務所の前に新たに喫煙所を設置し、社内での完全分煙化を達成した。我が国における喫煙率は年々減少傾向にあり、平成26年度は19・3%であった※。性別にみると男性は32・2%である一方、女性は8・2%と少ない。今後増加が見込まれる女性ドライバーの中には「分煙されていない職場で働くのは我慢できない」と感じる人も少なくはない。女性の積極採用を推進する際には、受動喫煙への対策は欠かせないだろう。

さらに、毎日の点呼においても社員の健康チェックを強化。「今の体調はどうか」「眠気を催すような薬を飲んでいないか」などを尋ねるようにするとともに、点呼場には血圧計を用意し、血圧測定ができるようにした。

点呼を受ける際に健康状態を聞かれることで、社員の日々の健康維持への意識も高まる。同社では、運行の支障となる社員の病欠が以前に比べると明らかに減少したそうだ。

「社員に対して、『いつまでも健康で仕事をしてほしい』と考え、取り組みを積極的に進めていくことで、社員の意識も変わってきます。経営者は『社員の健康があってこそ経営が成り立つ』との思いをもち、社員の健康への意識を高めるような施策を打ち出す必要があるのではないでしょうか」（同）

※成人喫煙率（厚生労働省国民健康栄養調査）より。

「健康経営優良法人」に初めて認定
新年度は生活リズム改善に取り組む

協会けんぽ静岡支部では、事業所中心の健康づくり事業を展開することで、健康への意識を高め、健診の受診率向上を図るとともに、健康度の向上により収益アップに繋げてもらうことを目指して、「ふじのくに健康宣言事業所」参加事業所の募集を27年から開始した。同社では募集開始後すぐに申し込みを行い、「健診受診の体制づくり」を目標に様々な取り組みを推進してきた。

同社における積極的な取り組みが評価され、今年2月には経済産業省による「健康経営優良法人」中小規模法人部門認定法人として認定を受けることになった。健康経営優良法人制度とは、「従業員の健康管理を経営的な視点で考え、戦略的に取り組んでいる法人」を「健康経営優良法人」として認定・顕彰する制度で、今回が初めての認定となる。

同社における今後の取り組みについて聞くと、「会社全体で安全・健康を大切にする社内風土づくり」を行っていくという。年2回（4・10月）実施している「安全大会」では、新年度は協会けんぽの保健師を招いて「食生活の改善（朝食を食べる）」「睡眠時間の確保」「禁煙」をテーマに講演を行い、1年間かけて社員に向けて啓蒙を行っていく。質の良い睡眠を取り、朝食をしっかりと食べることで、1日の生活リズムが改善される。これは、トラック運送業界特有の長時間労働に追い込まれた状況では成し遂げることが難しいものであるが、同社ではシフトの組み直しや業務のフォロー体制の充実化などを行い、労働時間短縮に向けて改善していく方針だ。

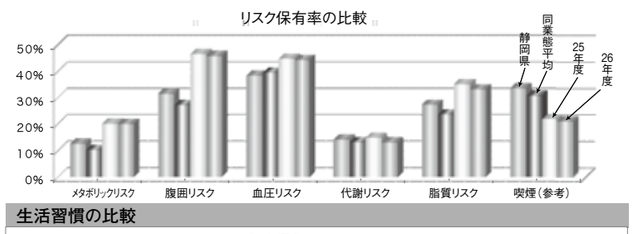
（取材協力）㈱アトランス　渡辺次彦代表取締役社長、望月功安全管理課課長、総務課　岩川久美氏、全国健康保険協会静岡支部　企画総務グループ　山西ゆかりグループ長、名波直治グループ長補佐

保健師との面談では社員が保健師に対し「健康への取り組み」を宣言する

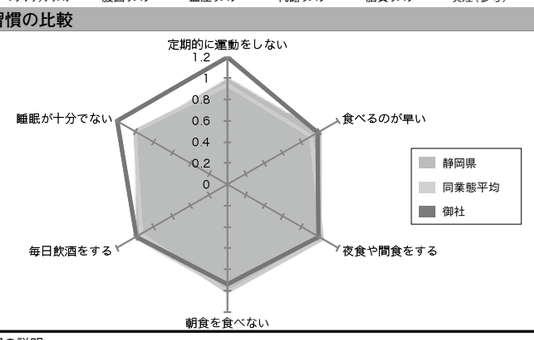
図　事業所健康度チャート（一部、サンプル）

リスク保有率の比較

		メタボリックシンドロームのリスク保有率	腹囲リスク	血圧リスク	代謝リスク	脂質リスク	喫煙者の割合（参考）
全国平均		14.0%	34.3%	40.8%	14.3%	28.1%	34.4%
静岡県		12.6%	31.4%	38.4%	14.1%	27.3%	33.6%
同業態平均（静岡県）		10.2%	27.2%	39.4%	13.2%	23.6%	30.7%
御社	25年度	20.2%	46.5%	44.7%	14.9%	35.1%	21.9%
	26年度	20.1%	45.7%	44.2%	13.1%	33.2%	22.1%
26年度　順位		600位	556位	401位	442位	510位	465位



生活習慣の比較



◇各項目の説明
30分以上の軽く汗をかく運動を週2回以上かつ1年以上行っている。 → 「いいえ」の該当率
人と比較して食べる速度が速い。 → 「いいえ」の該当率
夕食後に夜食・間食をとることが週に3回以上ある。 → 「はい」の該当率
朝食を抜くことが週に3回以上ある。 → 「はい」の該当率
お酒を飲む頻度 →「毎日」の該当率
睡眠で休養が十分とれている。 → 「いいえ」の該当率

※協会けんぽでは、中小企業が健康づくりに取り組むための鍵となる「事業主の健康づくり意識の醸成」のために、「事業所健康度診断」（事業所ごとの健診結果・医療費を全県・同業種間で比較したもの）を活用しオーダーメード的な健康情報を提供している。なお、事業所に対して提供されるデータの様式等は、協会けんぽ各支部によって一部異なる。

株式会社アトランス

会社所在地	静岡県浜松市東区中里町 639
資本金	1,000 万円
設　立	昭和 54 年 4 月 1 日
従業員数	48 人（うちドライバー 42 人）
車両数	40 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

全ト協 トラック運送業における適正取引推進、生産性向上及び長時間労働抑制に向けた自主行動計画（概要）

全日本トラック協会（星野良三会長）は、3月9日に開催した第169回理事会において「トラック運送業における適正取引推進、生産性向上及び長時間労働抑制に向けた自主行動計画」を承認した。本計画は、昨年11月22日に根本幸典国土交通大臣政務官からの要請を受け、全ト協物流ネットワーク委員会において取りまとめたもの。

今般、策定された自主行動計画については、⑴**適正取引推進**に向けた取り組みとして「附帯作業・荷待ち・高速道路料金等の負担に関するルールの明確化や、下請事業者との取引について、原則100%の書面化」⑵**多層化構造の改善**として「全ての取引について原則2次下請までに制限や、改善基準告示違反の可能性のある運送は、下請事業者への依頼を禁止」⑶**荷主と下請運送事業者の協働による課題解決**に向けた取り組みとして、「発着荷主や下請運送事業者と連携し、附帯作業や荷待ち時間等の業務改善」など、全41の具体的な取組事項について、取り組むための計画内容となっている。

今後、同委員会に属する元請運送事業者となり得る大手19事業者が本計画内容を全て網羅した各者独自の自主行動計画を、本年6月末までに作成し、着実に実施していただくとともに、他の大手運送事業者にも率先して実施するよう働きかけを行っていくこととしている。

同概要および自主行動計画全文は、全ト協ホームページからダウンロードすることができる。

○自主行動計画の目的は、適正取引推進、生産性向上、長時間労働抑制の実現
○取組事業者は全ト協物流ネットワーク委員会を構成する19事業者
○19事業者等は、本年6月末までに自社の自主行動計画を策定し取り組む
○全ト協は、19事業者等の計画の進捗状況を毎年評価

自主行動計画における重点課題に対する取組事項

適正取引推進に向けた重点課題に対する取組
1. コスト負担の適正化に関する取組（6項目）
2. 運賃・料金の決定方法の適正化に関する取組（6項目）
3. 契約書面化推進に関する取組（10項目）
4. 支払条件の適正化に関する取組（4項目）

荷主と下請運送事業者の協働による課題解決に向けた取組
1. 多層化取引に係る取引適正化に関する取組（6項目）
2. 改善基準告示の遵守及び長時間労働抑制に関する取組（5項目）
3. 生産性向上（付加価値向上）に関する取組（4項目）

トラック運送業における適正取引確保に向けたガイドラインの遵守
◎ トラック運送業における下請・荷主適正取引推進ガイドライン
◎ トラック運送業における書面化推進ガイドライン
◎ トラック運送業における燃料サーチャージ緊急ガイドライン
◎ 安全運行パートナーシップ･ガイドライン　他

Plan→Do→Check→Action による自主行動計画の取組推進

Plan　自主行動計画の策定
●全ト協「自主行動計画」を踏まえ、各事業者は独自の「自主行動計画」を策定
●上記取組事項等を全て網羅

Do　取組事項の実施
●主に19事業者は適正取引推進、生産性向上、長時間労働抑制に向けた取組事項を実施
●実施に向けた組織体制、人材育成、セルフチェック等、実施体制を整備

Check　取組のチェック、評価
●各事業者はセルフチェックの実施
●全ト協による取組状況のチェック・評価

Action　改善課題と方向性を検討
●再発防止と改善方策の立案
●評価結果を踏まえた取組の明確化

適正取引推進に向けた重点課題に対する取組

1．コスト負担の適正化
○下請運送事業者との取引における附帯作業料、車両留置料、燃料上昇分、高速道路料金等、その他のコスト負担について費用負担を明確にし、書面化を実施する。
○下請運送事業者が適正運賃・料金を収受できるよう、荷主に対して必要コスト負担について申し入れ、運送・取引条件の見直し提案などの協議を実施する。

2．運賃・料金の決定方法の適正化
○下請運送事業者とは、運賃・料金の設定をはじめ、運送・取引条件について十分な協議を実施する。
○燃料サーチャージ、高速道路料金、フェリー利用料金等については、実運送事業者が収受すべきものであるため、自社が運送を委託した下請運送事業者から実運送事業者への支払いが確実になされているかを、書面化等で取り決めを行っているか等により確認する。

3．契約書面化推進
○下請運送事業者との契約書面化率を把握し、契約書面化率の向上を図る。下請運送事業者とは少なくとも基本契約書を締結するなど、原則100%の書面化を実施する。
○荷主との契約書面化率を把握し、契約書面化を高めるよう、契約書面化を荷主に対して申し入れする。
○実態と契約内容が整合していない場合、契約内容の見直しを実施する。

4．支払い条件の適正化
○下請運送事業者への運賃・料金の代金支払いについては、可能な限り現金払いとするために、現金化比率の改善に努める。
○下請代金の支払いに係る手形等のサイトについては、120日以内とすることは当然として、段階的に短縮に努めることとし、将来的には60日以内とするよう努める。

荷主と下請運送事業者の協働による課題解決に向けた取組事項

1．多層化取引に係る取引適正化
○「元請責任」として、現場における運送・取引条件が変更となった場合の運賃・料金の変更協議、必要コストの負担、改善基準告示の遵守に向けた協力等、元請事業者として求められる方策に取り組む。
○下請運送事業者の選定に当たり、安全性優良事業所（Gマーク）の認定取得等の安全性、貨物自動車運送事業法、下請法、労働基準法、改善基準告示等の関係法令の遵守状況、社会保険の加入状況、交通事故発生件数等について把握し、評価のうえ、取引先を選定する。
○適正取引確保や安全義務の観点から、全ての取引について、原則、2次下請までに制限する（荷主→元請→1次下請→2次下請）。
○改善基準告示違反の可能性があることを理由に、自社運行せずに下請運送事業者に対して運送依頼することを禁止する。

2．改善基準告示の遵守及び長時間労働抑制
○荷主からの運送依頼を受ける時点で、改善基準告示を遵守できるかどうか確認するとともに、改善基準告示の遵守に向けた措置を講じる。
○改善基準告示を遵守できない事例が確認された場合には、下請運送事業者と原因分析、改善策の検討を行い、その結果を踏まえ発着荷主との協議を実施する。

3．生産性向上（付加価値向上）
○実運送事業者における運送時間、附帯作業時間、待機時間等を分析し、業務における問題・課題を明らかにするなどして、生産性向上に向けた改善活動を継続して実施する。
○運送・取引条件を決定する権限のある荷主を特定し、生産性向上に向けた役割分担を明確にしながら、パートナーシップを基盤に改善活動に取り組む。

労務 Q&A　第134回

ミスの多い従業員に退職勧奨をする場合の留意事項は

Q ミスが多く、取引先等とのトラブルの絶えない渉外担当に手を焼いています。うまく辞めてもらおうと思っていますが、退職勧奨にあたっての留意事項をお教えください。

A 強要にならないかたちで説得し、あくまでも合意解約に

【解説】退職勧奨は、使用者側からの労働契約の合意解約の申し入れであり、解雇と違い、あくまでも「合意に基づく任意退職」ということですから、何といっても、まず、合意をとることが前提になります。とはいえ、本人が素直に「はい、分かりました」といって応じてくれればよいのですが、多くの場合、そう簡単にはいかないというのが相場でしょう。では、どの程度までの説得が許されるかということです。

こうした点については、判例をみると、使用者側から上司を通じ相当強力な勧奨を行った場合でも、本人がこれに応じて退職願を出して退職すれば問題はないとしているようです。要するに不服であれば、「これに応じなければよい」のであり、いったん応じて退職願を提出した以上は、提出したことが承諾となり、雇用契約の合意解約が成立するというわけです。

しかし、そうはいっても行き過ぎれば、「自由意思によらず、強制された真意に基づかない退職願の提出」として無効になってしまいます。例えば、最高裁の判例（昭和55年、下関商業高校事件）では、退職勧奨が職務命令として、十数回にわたり強硬になされたケースについて「職務関係を利用した不当な退職勧奨として違法性を帯びる」とし、本人が退職する意思がないことをはっきりと表明した段階で、「新たな退職条件を提示するなど特段の事情でもない限り、いったん勧奨を中断して時期を改めるべき」だとしています。そして、「被勧奨者に心理的圧力を加えて強要したものと認められる」と不法行為を認定しました。

したがって、ある程度強く説得することは許されるとしても、それでも本人に退職する意思がないことが判明したら、結局、無理はするなということです。それでは、無理のない範囲とはどの程度をいうのか、ということになります。前記最高裁判例によると、説得の回数が3か月間に計13回、1回当たり20分から2時間強、説得にあたった人数は多いときで4人ということですから、これらが参考になります。

つまり、説得の時間はできるだけ短く、長くても20分か30分程度。説得する人数も、やはり寄ってたかってというかたちになるのはまずいでしょうから、できるだけ人数を絞り威圧感を与えないようにする必要があります。1人か2人というところでしょう。さらに、強要にならないよう本人が嫌ならいつでも退席できるようにし、それでも、明確に拒否されたらそこで即中止にするということです。

以上が、判例から得られる許容範囲のイメージかと思いますが、これもケースバイケースということです。人の心は、他人には推し測れない部分がありますので、あくまでも説得に努めることが肝要だといえます。仮に、取引先とのトラブルが多いということであれば、それを示す苦情の記録や受注の減少など会社が実際に被った損害など、本人の問題点を具体的・客観的に指摘できる説明資料についても、事前の周到な準備が必要でしょう。

PA-MAN
インターネットからもご注文お受けします。 http://Pa-man.shop/
新商品 ドライブ・レコーダー 2.7"液晶付き DC12/24V
品番 11215200 型式 PK3200
15,800円 税別
●その場で映像の確認ができる、2.7"液晶付き。
●LED信号機も映る、27.5fps仕様。
●カメラ機能付きで、静止画の撮影も可能です。
●バッテリー内蔵で、電源のない場所でも約30分使用できます。
●microSDカード(32GB)付属。
走行中の画面
①ドライブレコーダー本体　②本体ステー、マウントベース　③micro SDカード(32GB)
④AVケーブル(3.6m)　⑤シガープラグ付き電源コード(4m)　⑥吸盤(3ケ)
主な仕様

撮像素子	300万画素 CMOSカメラ
フレームレート	27.5fps
3Gセンサー	オフ、弱、中、強
対応外部記憶媒体	micro SDカード 8GB～32GB　クラス10
記録データ	年月日、時間
音声録音	有り
外部映像出力	有り

※詳しい仕様は弊社カタログ・ホームページでご確認ください。
MENUボタン　ON／OFFボタン　本体ステー　micro SDカードスロット　DC12／24Vソケット　スピーカー　AV OUT端子　mini USB端子　mini HDMI端子
MODEボタン　RECボタン　UPボタン　DOWNボタン　2.7インチ液晶ディスプレー
品質マネジメントシステムに関するISO9001取得
創業1965年 株式会社パーマンコーポレーション　信頼の3年保証
http://pa-man.shop/　E-mail:hrinfo@pa-man.com
〒550-0021 大阪市西区川口4-1-5
ご注文電話 0120-202-800

エバス・ミクニは、燃料経費の削減に繋がるアイドリング・ストップの励行を提唱し続けます。
エバス・ミクニは「ヒータ」と「クーラ」の取付からアフターサービスまで全国120ヶ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・ミクニのヒータ・エアトロニックとクーラ・クールトロニックは、1年中アイドリング・ストップが可能です。
エンジンを掛けずに車内を快適な温度に暖める「ヒータ」であり、
エンジンを掛けずに車内の蒸し暑さを取り除き車内を最適に冷やす「クーラ」で、
ドライバーに静かな休息・仮眠など快適な環境を提供します。
ドライバーへの気配りが経費を抑えて、就労環境改善に結び付きます。
全日本トラック協会の導入助成対象商品

エアトロニック D2
クールトロニック ISUZU GIGA専用タイプ ※他車両向けは7月発売予定
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
〒250-0055 神奈川県小田原市久野2480　TEL050-3802-7612　FAX0465-46-8316
http://www.eberspaecher-mikuni.co.jp　エバスペヒャーミクニ　検索
Eberspächer　MIKUNI

トラック運送業界における生産性向上を目指して

人手不足が深刻化するトラック輸送業界で、現在、長時間労働抑制や生産性向上、省力化の促進など様々な観点からその打開策が探られています。

本特集では、鉄道やバスを使用した貨客混載輸送などを中心に、トラック運送事業者における生産性向上の取り組みについて紹介します。

「トラック輸送のさらなる効率化を図るために」

旅客列車を利用し、新たな貨物輸送モードの確立へ

佐川急便・北越急行◆貨客混載事業今年春スタート

佐川急便株式会社（荒木秀夫代表取締役社長）は平成28年6月、新潟県内で鉄道事業を展開している北越急行株式会社（渡邉正幸代表取締役社長）と貨客混載事業に取り組むことを合意。実証実験を経て、この春から同事業が本格的に動き出す。

佐川急便の幹線輸送に北越急行の旅客列車を利用することで、トラック輸送の効率化に大きく資する同事業。実施のねらい等について、両社の担当者に聞いた。

山間部を高速で走るほくほく線　貨客混載で安定的な幹線輸送を実現

萩原健二
佐川急便㈱営業部営業課課長

磯部正昭
北越急行㈱取締役運輸部長

北越急行ほくほく線は、新潟県南魚沼市にある六日町駅と上越市にある犀潟（さいがた）駅を結ぶ、全長59・5キロメートルの路線である。かつては最高時速160キロメートルを誇る特急「はくたか号」が走り、首都圏と新潟県上越地域や北陸地方の主要都市を結ぶ動脈として機能していたが、27年3月の北陸新幹線金沢延伸に伴い、現在では主に地域輸送を担っている。

さて、同事業が行われるのは、佐川急便六日町営業所の最寄駅となる六日町駅から、同上越営業所に近いうらがわら駅（上越市）までの46・8キロメートルの区間である（図）。

同区間は、魚沼丘陵や東頸城丘陵などからなる山間部で、同線と並行する国道253号はカーブや急勾配が多くみられる。また、南魚沼市と十日町市の間にある八箇（はっか）峠は大雨が降った際には通行止めとなるほか、冬期には積雪による幅員減少や凍結によるスリップ事故など、さらなる交通障害が発生する。こうしたことから、渋滞などによる到着遅延が多くみられ、トラックによる定時運行が難しいエリアであるといえよう。一方、同線は数々の山を長大トンネルで直線的に貫いており、高速運転も可能である（現在の最高速度は時速110キロメートル）。また、雪害対策も万全に行われているため、輸送障害の心配は少ない。

同線を走行する車両は「HK100形」（12両保有）で、1両または2両編成でのワンマン運転を基本としている。同事業においては、一部のイベント用車両4両は車両の構造上カーゴ1台しか積めないためなるべく使用はせず、一般車両8両を使用する。

佐川急便六日町営業所では、宅配便などの荷物を専用カーゴに積み込み、トラックで六日町駅東口まで輸送する。カーゴには、1台当たり200キログラムの荷物が積載可能である。

佐川急便のセールスドライバーは、駅構内のエレベータを使い、荷物を同線ホームまで運んでいく。貨客混載輸送は表に示した通り夜間に行われるが、駅構内には旅客がいるため、セールスドライバーは駅構内では特に慎重にカーゴを運ぶ。万が一カーゴが旅客に当たった場合にケガをしないように、カーゴの角となる部分を丸くするなどの対策が取られている。駅のホームには水はけなどを考慮して傾斜が設けられているが、荷物を積んだ重いカーゴが傾斜によって転落・転倒してしまわないよう、セールスドライバーがカーゴから手を離した際にはロックがかかり、カーゴが一人で走っていかないようにした。

貨客混載輸送を行う列車は、カーゴの積み込み・積み降ろしをする駅では、今年3月のダイヤ改正により列車の停車時間を3分確保した。この3分の間に、佐川急便のセールスドライバーがカーゴを積載し、車いすスペースにカーゴを2台据え付ける。2両編成の列車では同スペースが2か所設けられているため、1か所を貨客混載輸送で使ったとしても、もう1か所は車いす利用者のために確保される。

旅客列車で荷物を輸送するにあたり、専用カーゴには様々な仕組みが取り入れられている。列車に乗車している不特定多数の旅客が、荷物に貼られた伝票を見たり、荷物を持っていったりできないよう、カーゴの中身が外から分からないようにした。また、列車が急ブレーキをかけた際にカーゴが動き出し、旅客に接触してケガをさせることがないよう、列車内ではカーゴをラッシングベルトで固定させている。そのため、車両には新たにラッシングレールを取り付けた。

20時13分、2台のカーゴを積載した同線の下り列車が六日町駅を出発する。列車でカーゴを運んでいる際には、佐川急便のセールスドライバーは列車に同乗しない。また、列車を運行する北越急行の社員も同乗せず、列車に乗っているのはワンマン列車の運転士だけである。つまり、列車内には荷物輸送にあたる要員はおらず、カーゴだけが列車で運ばれることになる。20時50分に列車がうらがわら駅に到着すると、駅で待っていた佐川急便上越営業所のセールスドライバーがカーゴを列車から降ろし、駅の外のトラックにカーゴを積載して上越営業所まで運ぶことになる。

一方、21時06分にはうらがわら駅に上り列車が到着する。上越営業所のセールスドライバーは、六日町営業所向けの荷物を積載した2台のカーゴを列車に積み込む。21時09分に上り列車はうらがわら駅を出発。21時48分に六日町駅に列車が到着すると、六日町営業所のセールスドライバーが列車からカーゴを降ろし、トラックで六日町営業所まで輸送するのである。

先に述べた通り、六日町営業所と上越営業所を結ぶ国道253号は隘路となっており、通行止めになった際には遠回りせざるを得なくなってしまう。両営業所間の輸送を同線による貨客混載輸送に切り替えることで、安定輸送を実現できるばかりでなく、労働力不足の危機にある運送会社にとっては輸送効率の向上にも繋がるのである。

表　貨客混載輸送を行う列車

下り		上り
854M	列車番号	857M
20:10 着	六日町駅	
20:13 発		21:48 着
↓		↑
20:50 着	うらがわら駅	21:09 発
20:53 発		21:06 着

図1　北越急行ほくほく線の概要

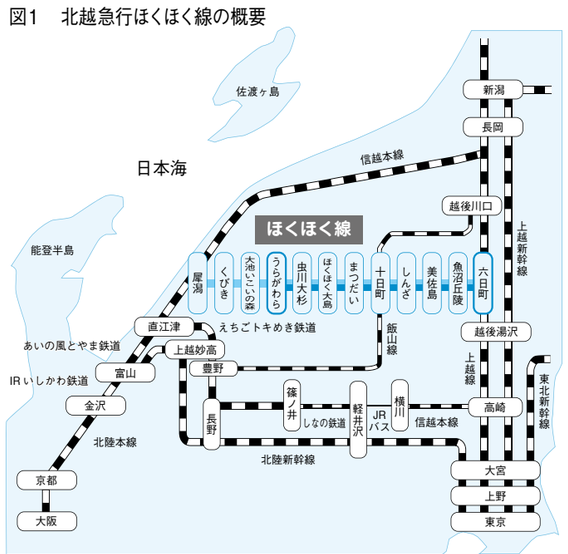


図2　貨客混載輸送のルート

新潟県の豪雪地帯を高速で走行する北越急行ほくほく線の列車内に、佐川急便の専用カーゴが積載される

何よりも大事なのは「輸送の安全」　運送会社・鉄道会社が連携し取り組む

同事業実施の経緯について聞くと、これまでの両社の付き合いの中で、「地元に密着した鉄道会社として、新潟県下で新たな取り組みを行いたい」というアイデアが生まれ、1年ほど前から同事業の実施に向けて取り組み始めたという。佐川急便にとっては、列車を使っての貨客混載輸送は初めてのことであるため、旅客輸送のノウハウがない中で、北越急行に教えてもらいながら同事業を形にしていったのだという。

鉄道旅客輸送にとって最も大事なのは、「鉄道を利用する旅客の安全を守りながら、定時運行を行う」ことである。そのため、佐川急便ではセールスドライバー教育を徹底させ、駅構内でのカーゴ移動時はもちろん、カーゴをしっかりと固定させて列車輸送時に動かないようにするなど、事故を未然に防ぎ鉄道利用客の安全を最優先させる形で、北越急行と連携しながら同事業に取り組んでいる。

列車内における安全性を確認するために、北

《貨客混載輸送フォトリポート》

①六日町駅に専用カーゴを積み込んだ佐川急便のトラックが到着

②カーゴをホームまで輸送。旅客がいるため慎重にカーゴを運び入れる

③列車内の車いすスペースにラッシングレール（矢印）を取り付けた

④車いすスペースにはカーゴを2台据え付けることができる

⑤列車内での転動防止のためカーゴをラッシングベルトで固定する

⑥カーゴの上部を固定すると、専用カーゴの積み込み作業は終わる

2016年度トラック大賞は
一般社団法人滋賀県トラック協会に決定しました!!

トラック大賞規定

（名称）
第1条　この顕彰は、トラック大賞という。
（目的）
第2条　トラック運送事業の健全な発展、向上に寄与した個人または組織を顕彰する。
（事業）
第3条　顕彰は、原則として1事業年度1件とする。
（顕彰の方法）
第4条　顕彰は、次の通りとする。
①　正賞：トロフィー
②　副賞：『大漢和辞典』（大修館書店）

後援：国土交通省、公益社団法人全日本トラック協会　事業主体：株式会社物流ニッポン新聞社

越急行では試運転列車を運行した。試行運転では、「最高速度110キロメートルでの走行時に急制動をかけた際に、固定してあるカーゴが動き出してしまわないか」「カーゴをラッシングベルトで固定しない状態で車内に積載しても、カーゴが動き出してしまわないか」などを確認。その結果、安全性には問題がないことが分かった。

同線は、一般の鉄道より高規格な運転設備が備えられており、冬の豪雪時であっても運転見合わせといった輸送障害は少ない。両社では不測の事態に備え、北越急行の指令所と佐川急便の2営業所間での連絡体制を整備。もし、何らかの理由で同線の運行ができなくなった場合には、北越急行の運転士から北越急行の指令所を経由して佐川急便の営業所に連絡を行い、急遽鉄道輸送からトラック輸送に切り替えるなど、状況に応じて素早く対応していくことにしている。

一方で、運送事業者にとっては、カーゴは乗客が触れられる場所に据え付けられることから、「カーゴの中の荷物の滅失」が心配される。列車はワンマン運転であり、列車の運転士は四六時中カーゴを監視するわけにはいかない。そのため、運転席には車内の様子を見渡せるミラーが付いており、もしカーゴにいたずらをしている乗客がいる場合には車内放送などで注意することができる。なお、万が一列車による輸送時に荷物がなくなった場合には、佐川急便が責任を取って対応していくことになるという。

旅客の視点で考えると、これまでになかった大きなカーゴが、同事業が始まる春以降には、駅構内や列車内で目の前に現れることになる。北越急行としては、本実施の一週間前から沿線向けのPR活動の中で同事業を取り上げ、「同事業を通じて北越急行は地域のために頑張っている」こと、そして「モーダルシフトに伴う環境負荷低減」の効果を併せて紹介しながら、同事業実施への理解を呼びかけるという。

最後に、両社の担当者に、同事業への思いについて聞いた。

「地域に貢献できる新しい取り組みとして、同事業実施に向け1年以上にわたり佐川急便様と協力してきました。CO_2削減にもどの程度寄与できるか、大いに期待しています。今回の取り組みが突破口となり、当社以外の様々な鉄道会社にも貨客混載輸送が広がっていくことで、より大きな効果になっていくのではないでしょうか。社会貢献に繋がる大きな一歩として、今回の取り組みをぜひ成功させたいと考えています」（北越急行㈱磯部正昭取締役運輸部長）

「ドライバー不足に苦しんでいるトラック運送業界にとって、貨客混載輸送は今後当たり前になっていくことになるのではないかと思います。春からの同事業実施以降に出てくる、当地での課題を解決させていきながら、北越急行様と連携し、安定輸送に向けて取り組んでまいります。当地での取り組みを通じて新しい輸送モードを構築し、水平展開することで輸送のさらなる安定化が実現できればと思います」（佐川急便㈱　萩原健二営業部営業課課長）

物流トピックス

過疎地等への荷物輸送に効果を発揮

事業化への検討が加速する「物流用ドローン」

近年の技術革新等を背景に、小型無人機（いわゆるドローン［写真］等）の空撮や農薬散布等の業務への活用が広がりつつある。運送事業においても、小型無人機の機体性能の向上に伴い、過疎地等への物流での活用の可能性を模索する動きも出ている。

国土交通省では、小型無人機の目視外飛行において、安全な自動離着陸が可能で、荷物の取り下ろしが可能な「物流用ドローンポートシステム」の研究開発を行っている。今年2月から3月にかけて、同システムの有効性の確認や、ドローンポートを使用した一連の荷物輸送の流れの検証などを行うため、「機能検証実験」が行われた。

「荷物輸送実験」が神奈川県座間市で行われた「機能検証実験」では、ドローンポートを約30メートル離れた場所に2か所設置し、両ポート間を高度30メートルで飛行する実験を行った。また、3月3日に長野県伊那市で行われた「荷物輸送実験」では、実際にドローンを使っての荷物輸送を実施。市内の「道の駅」と高齢者専用住宅にドローンポートを設置。道の駅で商品（雑穀約0・5キログラム）を搭載したドローンが、高度50メートルで高齢者専用住宅までの間（片道約400メートル）を往復飛行した。

国交省では、早ければ平成30年中にドローンを使った荷物配送を可能とすることを目指し、安全確保を前提としながら、事業化に向けた検討を加速させている。

幹線輸送における輸送効率化の切り札

実証実験が進む「ダブル連結トラック」

トラック運送業界では今、幹線輸送の担い手不足が深刻化しつつある。幹線輸送における輸送効率化の切り札として、今後の実用化が期待されるのが、現在実証実験が進められている「ダブル連結トラック」（写真）である。

国土交通省では昨年11月22日から、トラック輸送の省人化を促進し、生産性向上を図ることを目的に、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証実験を進めている。

昨年11月からは、日本梱包運輸倉庫㈱が車両長21メートル（特車許可基準の緩和前の最大値）の車両を6台使用し、新東名高速道路を経由して埼玉県狭山市～愛知県豊田市と群馬県太田市～三重県鈴鹿市の2ルートで走行している。

また、今年3月17日からは、ヤマト運輸㈱が2台の車両を使用し神奈川県愛甲郡愛川町～愛知県豊田市（282キロメートル）のルートで、また福山通運㈱が1台の車両を使い静岡県裾野市～愛知県北名古屋市（岐阜県岐阜市経由）のルート（278キロメートル）での実証実験を始めた（いずれの事業者も車両長21メートルの車両を使用）。

なお、車両長については、民間からの提案や将来の自動運転・隊列走行も見据え、最大25メートルへの緩和が検討されている。それに伴い、車両長21メートル超～25メートルのダブル連結トラックについても、現在、民間事業者で開発に向けた検討が進められている。

しんちゃん

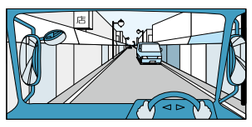
［第24回］　前川しんすけ

危険予知訓練（KYT）シートの解説

（2面）

▶交通事故防止編

あなたは準中型トラックを運転して、センターラインのない狭い道路を走行しています。対向車のワンボックスカーが接近しています。この場面にはどのような危険がありますか。また、危険を避けるためにはどのような運転をすればよいでしょうか。考えてみましょう。

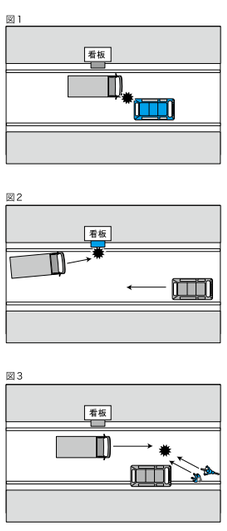


どのような危険がありますか？

①このまま進行すると、対向車と接触する危険があります（図1）。
②対向車を避けるために左側に寄り過ぎると、建物の看板に衝突する危険があります（図2）。
③対向車が停止して道を譲ってくれたので先に進行すると、対向車の後方から自転車や歩行者が出てきた場合に衝突する危険があります（図3）。

どのような運転をすれば危険を避けることができますか？

①狭い道路で対向車の側方を通過しようとすると接触する危険がありますから、停止して対向車に道を譲るようにしますが、道路の左側に寄って道を譲る場合には、看板やひさしなどの建造物に十分注意する必要があります。一般にドライバーは上方に対してはあまり注意を払わない傾向があります。乗用車であればそれほど問題にはなりませんが、トラックの場合は車体が高いため、特に左側に寄る時には上方の状況にもよく目を配り、看板などに衝突する恐れがないかどうかを確認する必要があります。その場合、自分の運転するトラックの車高が頭に入っていなければ、的確な判断ができませんから、車高をしっかり頭に入れておくことが大切です。
②対向車が先に停止して道を譲ってくれた際に進行する場合には、すれ違い時に対向車との間隔に十分注意するのはもちろんですが、対向車の後方から出てくるかもしれない自転車や歩行者にも注意が必要です。対向車の後方から通行してくる自転車や歩行者は、対向車が左に寄って停止すると、道路を塞がれるために道路の中央に出てくる恐れがあるからです。しかも、他の乗用車よりも車高の高いワンボックスカーは、その後方の死角も大きくなりますから、発見が遅れがちになります。したがって、いつでも停止できるスピード（徐行）で進行することが大切です。なお、対向車が先に停止して道を譲る合図を送ってくれた場合でも、自車が停止し対向車を先に行かせるようにするのが望ましいでしょう。



☞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○×クイズ

～運転免許編～

【解答】２面に問題

❶○（法第85条第1項）平成29年3月12日より、準中型免許が施行され、第一種の運転免許は9種類となった。なお、これ以外に牽引車によって重被牽引車をけん引するときに必要な「牽引免許」がある。

❷×（法第85条第2項）準中型免許を取得すれば、普通自動車も運転できる。

❸×（法第88条第1項第1号）準中型免許は18歳から取得できる。

❹○（施行規則第2条）準中型免許では、車両総重量7.5トン未満、最大積載量4.5トン未満のトラックを運転できる。

❺○（法附則第2条）平成19年6月2日から平成29年3月11日の間に普通免許を取得している場合は、自動的に「5トン限定準中型免許」とみなされ、車両総重量5トン未満、最大積載量3トン未満のトラックを運転できる。また、自動車教習所で講習を受けるなどにより限定解除をすれば、準中型免許を取得できる。

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

104「魚食文化の道②」花見どきの「桜鯛」

魚の王様は鯛。姿形は美しいし、赤い色はめでたい。刺身によく、煮ても焼いてもおいしく、たとえ腐っても鯛は鯛だ。

「人は武士、柱は檜、魚は鯛」ともいう。また、七福神の恵比寿さまは釣り竿を持ち、鯛を抱えて恵比寿顔。ご利益は商売繁盛、豊年満作、大漁。

「ほら、幸運をつかまえたよ」と、実績を見せているから説得力がある。

さて、「タイ」と名の付く魚はざっと200種類以上。そのうちタイ科に属するのは、真鯛、血鯛（連子鯛）、黒鯛などほんの数種で、あとは『あやかり』タイでしかない。

当然、真鯛だけが姿も味も飛び抜けてすばらしい。なかでも、桜鯛がうまい。花見どきの鯛という意味で、ちょうど産卵を控えて脂がのっているのだ。目の下一尺、つまり全長40センチメートル、重さ2キログラムぐらいが食べ頃だ。

さらに、潮流がぶつかる海で育つと、身が揉まれるからさらにおいしい。関西なら明石や鳴門が有名産地。この海をまたぐ橋を車で走れば、鯛の棲む海が見下ろせるわけだ。

一足早く、花見寸前の時季の真鯛をいただいた。まずはお造り。透き通った白身に、ピンクの部分がちょいと混じっている。真鯛でなくてはこの風格は出てこない。わさびを乗せ、醤油をちょんとつけて、ぱくり。いい弾力。ほんのり甘い。脂がのっていて、うま味が濃い。

尾頭付きの塩焼きは、ぐっと体をそらせ、勢いに満ちていた。化粧塩がきれいで、どのひれもピンと立っているから、なおさら迫力がある。

では、いただきます。胸のあたりに大胆に箸を入れて、ひと口。熱い白身からふわっと海が香り立つ。淡白なのに濃くて、あっさりなのに脂があって、塩味なのに甘味があって、魚の王者ならではのおいしさだった。めで鯛そのものだ。（つづく）

（むかさ・ちえこ）

スパイラルフィルターで燃費は下げられる!!

「工場直売 だから安い!!」
「長持ち２倍 だからすごい!!」

吸気効率向上 → 出力向上 → 燃費削減

大手純正クオリティーを
ダイレクト販売

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

全車種対応
翌日納品

10万km走行も馬力が落ちない。＝燃費低減!!

一般品では7万kmでろ材のヨリが起こり出力低下!!

低燃費の秘密は…
フィルターの固定角度と間隔

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

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

ご活用ください

平成29年度 全ト協の主な助成制度のご案内

全日本トラック協会は、平成29年度も都道府県トラック協会を通じて各種助成事業を実施する。申し込み等詳細に関するお問い合わせは、所属する都道府県トラック協会まで。

安全対策事業

◎トラック運転者の「睡眠時無呼吸症候群（SAS）」スクリーニング検査助成制度

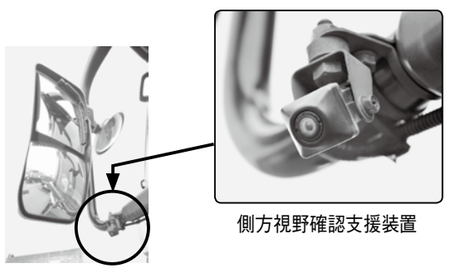
〈助成対象〉
SASスクリーニング検査のうち、健康保険適用外である第1次検査および第2次検査
〈助成額〉
①第1次検査費用の半額（上限500円／人）
②第2次検査費用の半額（上限2,000円／人）
③第1次検査および第2次検査を同時に行う場合は、合計費用の半額（上限2,500円／人）
〈実施期間〉
平成29年4月1日～平成30年3月16日
※期間内に予算額に達した場合、その時点で申請受付終了
〈指定検査・医療機関〉
（NPO）睡眠健康研究所、（NPO）ヘルスケアネットワーク、（一財）運輸・交通SAS対策支援センター、各都道府県トラック協会指定検査・医療機関

◎ドライブレコーダ導入促進助成事業

〈助成対象機器等〉
運行管理連携型が対象
〈助成額〉
2万円
〈実施期間〉
平成29年4月1日～平成30年3月16日
※期間内に予算額に達した場合、その時点で申請受付終了
※同一事業において国の補助金が交付される場合、全ト協は助成金を交付しない

◎安全装置等導入促進助成事業

〈助成対象装置〉
次の安全装置のうち、全ト協が認定しているもの
①後方視野確認支援装置
②側方視野確認支援装置（車両総重量7.5トン以上の事業用トラックに装着した場合に限る）
③呼気吹込み式アルコールインターロック装置
④IT機器を活用した遠隔地で行う点呼に使用する携帯型アルコール検知器（Gマーク認定事業所に限る）
〈助成額〉
車両1台につき対象装置ごとに1万円
〈実施期間〉
平成29年4月1日～平成30年3月16日
※期間内に予算額に達した場合、その時点で申請受付終了
※同一事業において国の補助金が交付される場合、全ト協は助成金を交付しない


側方視野確認支援装置

◎ドライバー等安全教育訓練促進助成制度

〈助成対象研修〉
ドライバー等に対する安全教育訓練で、全ト協が指定する研修
〈ドライバー助成制度〉
・特別研修（2泊3日）：受講料の7割を助成（Gマーク認定事業所の場合は全額助成）
（4泊5日）：全ト協が定める額とする
・一般研修（1泊2日）＝1万円
〈実施期間〉
平成29年4月1日～平成30年3月31日
※期間内に予算額に達した場合、その時点で申請受付終了
〈助成対象研修施設〉
▽特定研修施設：中部トラック総合研修センター、埼玉県トラック総合教育センター
▽指定研修施設：自動車安全運転センター安全運転中央研修所、クレフィール湖東交通安全研修所、総合交通教育センタードライビングアカデミーONGA、総合交通教育センタードライビングアカデミー北海道、総合交通教育センタードライビングアカデミー大原、総合交通教育センタードライビングアカデミーテクノ

◎衝突被害軽減ブレーキ装置導入促進助成事業

〈助成対象機器等〉
車両総重量3.5トン以上、8トン未満の事業用トラックへ搭載された衝突被害軽減ブレーキ装置
※新車新規登録の車両
※国の事故防止対策支援推進事業（先進安全自動車［ASV］の導入に対する支援）の衝突被害軽減ブレーキ装置と同一とする
〈助成額〉
装置取得価格の4分の1（上限5万円）
〈実施期間〉
平成29年4月1日～平成30年3月16日
※期間内に予算額に達した場合、その時点で申請受付終了
※中小企業事業者に限る。国の助成金との併用は妨げない

環境対策事業

◎環境対応車導入促進助成事業

〈助成対象車両〉
車両総重量2.5トン超の
①天然ガス（CNG）トラック（新車）
②ハイブリッドトラック（新車）
③使用過程のディーゼルトラック改造のCNGトラック
④車両総重量25トンクラスの大型天然ガス（CNG）トラック（新車）
〈助成額〉
①通常車両価格との差額の6分の1
②通常車両価格との差額の8分の1
③10万円
④100万円
〈申請受付期間〉
平成29年4月1日～平成30年1月31日
〈その他の条件〉
平成29年4月1日から平成30年3月16日までの期間に登録が完了するもの。CNGとガソリンの併用車は、CNG車として助成。原則として、国土交通省の補助金を併用すること（協調補助）。ただし大型CNG車は協調補助を要件としない。廃車の有無は問わない。

◎アイドリングストップ支援機器導入促進助成事業

〈助成対象機器〉
①エアヒータ
②車載バッテリー式冷房装置
〈助成額〉
機器価格の2分の1以内（上限6万円）
〈実施期間〉
平成29年4月1日～平成30年3月16日
※期間内に予算額に達した場合、その時点で申請受付終了
※同一事業において国の補助金が交付される場合、全ト協は助成金を交付しない

写真㊤：車載バッテリー式冷房装置
写真㊦：エアヒータ

経営改善事業

◎準中型免許取得助成事業

〈助成対象〉
以下の準中型免許取得のために指定自動車教習所等でかかる費用
①準中型免許の取得（※普通免許取得後の取得を含む）
②5トン限定準中型免許の限定解除
〈助成額〉
①上限4万円
②上限2万5千円
※上記助成額にかかわらず、都道府県ト協の会員ごとに上限10万円
※運転者が個人で準中型免許取得費用を支払った場合は、助成金を交付しない
〈実施期間〉
平成29年3月12日～平成30年3月31日
※期間内に予算額に達した場合、その時点で申請受付終了

◎信用保証料助成制度

〈助成対象〉
都道府県ト協会員である中小企業事業者。中小企業信用保険法に基づくセーフティネット保証制度、都道府県等の自治体によるセーフティネット制度融資、国が定める「災害関係保証」または「東日本大震災復興緊急保証」を利用する際に、都道府県ト協が信用保証料助成事業を実施する場合、その助成額の一部を助成
〈助成額〉
・都道府県ト協助成額の2分の1
・1事業者につき上限10万円
・「災害関係保証」、「東日本大震災復興緊急保証」制度利用の場合は上限20万円
〈実施期間〉
平成29年4月1日から平成30年2月28日までの間の保証料の支払い
※平成29年1月以降の借入に対する信用保証料について、平成29年3月1日までに交付申請を行っていない場合は助成対象

◎中小企業大学校講座受講促進助成制度

〈助成対象〉
都道府県ト協会員である中小企業者（資本金3億円以下または従業員300人以下）の経営者、後継者および管理者
〈助成額〉
受講料の3分の2（うち都道府県ト協 3分の1）
〈助成対象校〉
（独）中小企業基盤整備機構が運営する中小企業大学校（旭川校、仙台校、三条校、東京校、瀬戸校、関西校、広島校、直方校、人吉校）
〈助成対象講座〉
①トップのための経営戦略、経営計画等に関する講座
②実践的な財務管理、利益計画等に関する講座
③管理者のための人材育成、労務管理等に関する講座
④女性リーダーの能力開発等に関する講座
⑤情報化、システム構築に関する講座
⑥その他物流事業に関わる講座
〈実施期間〉
平成29年4月1日から平成30年3月2日までの申請分

◎経営診断受診促進事業

〈助成対象〉
全ト協または都道府県ト協が推薦する中小企業診断士が実施する「全ト協標準経営診断システム」による次の診断を受診すること
①総合的な経営診断（ステップ1）
……診断費用16万円（税・交通費別）
②経営改善相談（ステップ2）
……診断費用5万円（税・交通費別）
〈助成額〉
▼会員事業者：①8万円、②2万円
▼Gマーク取得事業者：①10万円、②3万円
〈実施期間〉
平成29年6月1日～平成30年2月28日
（※期間内に予算額に達した場合、その時点で申請受付終了）

◎自家用燃料供給施設整備支援助成事業

〈助成対象〉
会員トラック運送事業者・トラック運送事業協同組合・トラック運送事業協同組合連合会による軽油供給施設の新設・増設
〈助成額〉
・軽油供給施設の新設（設置1か所分のみ）　……100万円
・軽油専用タンクの増設、増設を伴う代替　……30万円
※申請が予算総額を超過した際は1件当たりの助成金額を減額する場合あり
〈実施期間〉
平成29年8月1日～平成29年10月31日

◎インターンシップ導入促進支援助成事業

〈助成対象〉
中小企業基本法（昭和38年法律第154号）第2条第1項第1号に掲げる中小企業者（資本金3億円以下または従業員数300人以下）
〈助成対象事業等〉
会員事業者が、全ト協の開設したインターンシップ登録サイトに必要事項を登録した後、高等学校以上の教育機関からインターンシップを受け入れた場合に、次の要件に適合するもの（ただし、都道府県ト協ごとの1事業者当たりの申請は1回に限る）
（1）受け入れ期間が3日間以上であること
（2）プログラムに、次のものを含むものであること
①点呼や日常点検等安全運行に向けた取り組みの見学等
②乗務体験（学校側からの要請および社内規定で乗務体験を含まない場合を除く）
〈助成額〉
（1）受け入れ期間＝3日間：9万円
（2）受け入れ期間＝4日間：11万円
（3）受け入れ期間＝5日間以上：13万円
※ただし、上記受け入れ期間は同一学生に対する受け入れ期間とし、受け入れ人数にかかわらず上記の助成額とする
〈実施期間〉
平成29年4月1日～平成30年2月28日

2017・4・1

こちら広報室 四季折々 112

▼東京・港区虎ノ門にある歯科医。もう12年も通っている、私のかかりつけの歯の先生です。▼以前に通っていた歯科医に、「あなたは歯の質が悪い」と言われたことがあります。歯は、外側がエナメル質、歯茎はセメント質、神経の周りは象牙質の三層構造です。▼虫歯になる原因は、歯が形成される段階で石灰が不十分だったり、酸を中和する唾液量が少なかったりと種々です。私は中学、高校と皆勤賞で通し、身体にはある程度の自信がありましたが、歯の手入れを軽んじていたつけが今に至っています。▼テレビに出ている俳優やアナウンサーなどを間近に見ると、歯は全て真っ白です。何とも羨ましい。以前、テレビCMで「芸能人は歯が命」という名文句がありました。全く同感です。芸能人に限らず歯は一生の友です。▼虎ノ門の先生は紹介ですが、とにかく患者の立場になり安心感を与える、そんな先生です。「痛みを伴う治療をしない」「今ある歯を最大限に生かす」と、当たり前のことを丁寧に行う様は、「都内の歯科100選」に選ばれただけあって素晴らしいです。春夏秋冬よく通いました。▼時には、土日に急に歯が痛くなり早朝に先生の携帯に電話をして、私の治療だけのためにわざわざ虎ノ門の医院に駆け付け、時間を割いてくれたこともありました。▼その先生とは、浅草や上野などもっぱら下町界隈で何度か乾杯しました。どちらかというと地味なタイプで寡黙ですが、話題には事欠きませんでした。小柄ながら治療に入る時の先生は、体躯がその数倍に見える存在感を発揮していました。それは、私が先生を信頼しきっていたからでしょう。▼実は、その先生が、宮崎県で歯科医院を開業している実兄が急逝したため、その医院を継ぎに急遽、故郷へ帰ることになったのです。理由を納得するものの寂しい限りです。歯科医に限らず、自分が納得する医者に巡り会うのはなかなか至難の技です。これも縁かも知れません。▼先生が「山崎さん、心配しないでください。この場所は『私がこの人なら』と思う歯科医に後をお願いしますから」と、何とも嬉しい言葉をかけられました。多くの患者の中には親、子、孫の三代にわたり先生の医院に通っている人達もいるとのこと。▼以前、待合室で隣に座った女性は、平成26年9月から半年間NHKで放映された、ニッカウヰスキーの創設者である竹鶴政孝と妻のリタをモデルに、2人の獅子奮迅の姿を描いた連続テレビ小説『マッサン』に出演していた、明朗闊達な女優でした。彼女は「歯が調子悪いと滑舌に影響するので、定期的に通っているの」との話をしていました。短時間でしたが歯の話題でひとしきり盛り上がりました。歯の大切さを今更ながら実感して反省しきりです。▼ドラマの挿入歌は中島みゆきの『麦の唄』で、人の心を鼓舞する響きがありました。そう言えば、今までは椅子が倒され治療に入る瞬間ほど嫌な時はありませんでした。それを払拭し、眠りに着くが如く治療に入れたのは、医者と患者の心が通いあっていたからかも知れません。▼4月春・桜前線の情報とともに、各地で桜を愛でる季節が到来しました。また4月は入社、転勤、引越と人との新たな出会いや辛い惜別の季節でもあります。これまで何人の人と出会い、何人の人と別れがあったのか想像もつきません。でも、いつか何かの「縁」で再会したい人達がいます。▼先生が移り住む、宮崎県小林市の一部で使われる「西諸弁（にしもろべん）」が最近ネットなどで、つとに有名です。フランス語のニュアンスにとても似通っているというのです。フランス人が市内を紹介するビデオ映像は秀逸で、なかなか凝った作りになっています。▼その中で一押しの「天の川」をはじめ夜空を彩る「満点の星」を見に、そして先生に会いに、私も一度小林市にお邪魔したいと思っています。楽しみがまたひとつ増えました！

（山崎薫）

クラウド型ドライブレコーダー 管理システム
WEBドラサービス for Samly
危ない運転動画をPC・タブレットでいつでも、どこでも瞬時にキャッチ。

クラウドサービス初！
〈1動画10秒/300件〉
自動分類・保管。
株式会社タイガー　www.tiger-inc.co.jp
東京本社：03-5283-7232　〒101-0064 東京都千代田区猿楽町2-1-14 A&Xビル2F
札幌支店：011-874-5195　名古屋支店：052-961-9773　大阪支店：06-6201-3841
広島支店：082-243-6361　福岡支店：092-281-5138　熊本営業所：096-206-9556

事務作業時間を1/4まで削減！ 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
チャート紙を自動で集計
長距離運送管理機能
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
資料請求は電話・メール・またはホームページへ　ワイズ タコグラフ 検索
プラスITフェア出展決定!!
4月5日～4月28日 全国9会場で開催されます。ワイズ 検索
会場：仙台・熊本・広島・松山・那覇・名古屋・金沢・大阪・札幌
弊社製品を実際に体験していただけます。
〈開発元〉株式会社ワイズ TEL: 026-266-0710 MAIL: info@wise.co.jp
〈販売元〉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

平成29年　公益社団法人 全日本トラック協会　4月6日(木)～15日(土)まで

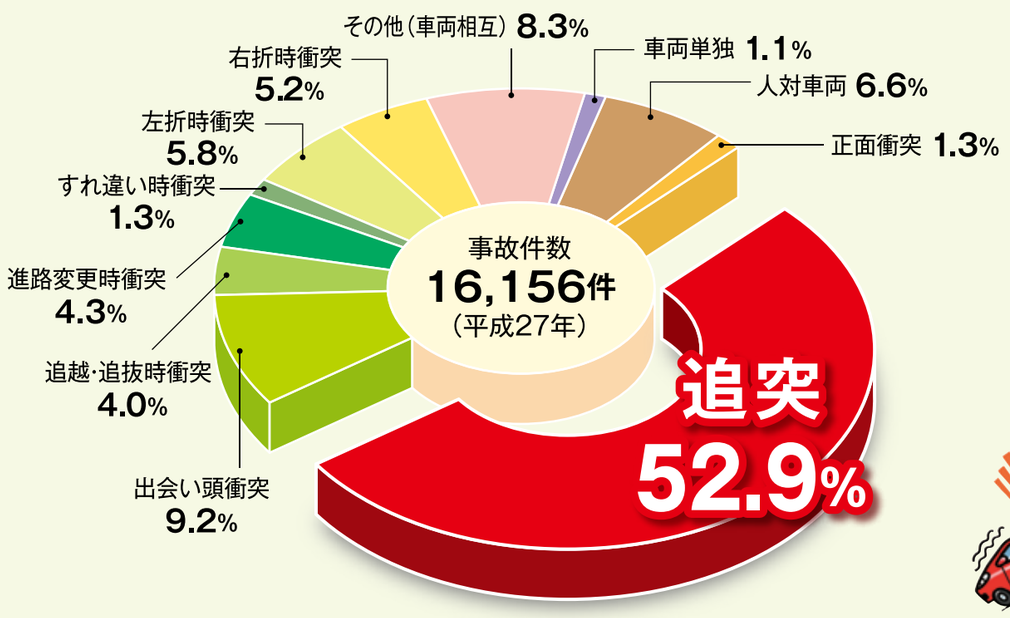
春の全国交通安全運動

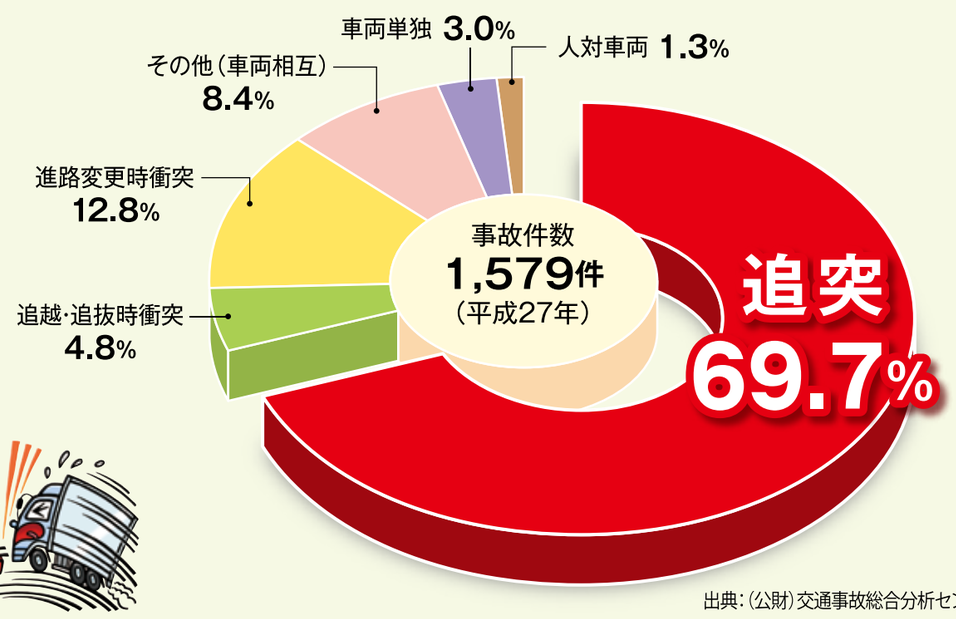
全日本トラック協会では、「追突事故の防止」「交差点事故の防止」を最重点推進項目として安全運行の確保に積極的に取り組みます。

※死亡事故件数は事業用貨物自動車を第一当事者とするもの（軽を除く）

1 追突死亡事故ゼロをめざして　車間距離・制限速度・健康管理がポイント！

全体　事業用貨物自動車の事故類型別死傷事故件数の構成率（平成27年）　高速道路



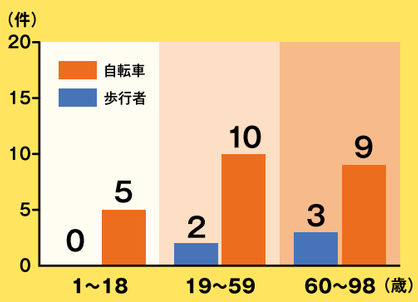


出典：（公財）交通事故総合分析センター

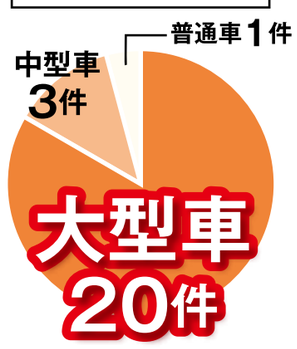
check! **衝突被害軽減ブレーキ装着車への全ト協助成事業開始**
車両総重量8トン未満の事業用トラックを対象

2 左折巻き込み事故ゼロをめざして　右・左折時には歩行者・自転車に注意！

左折時の死亡事故　8割が自転車



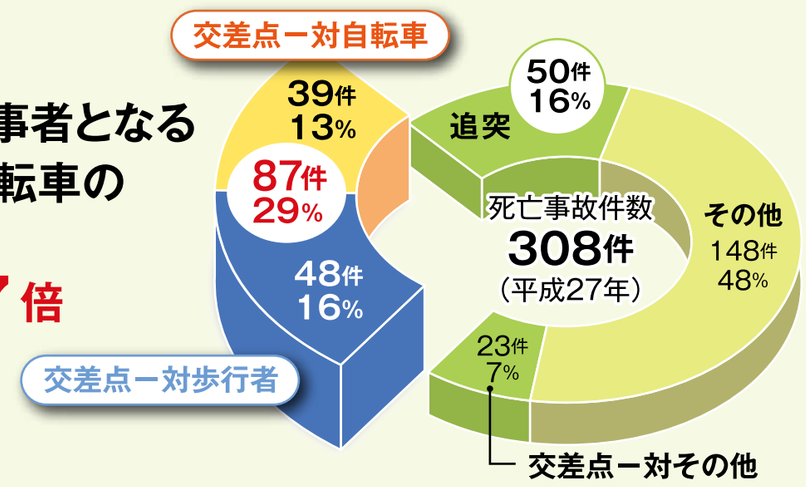
対自転車24件中

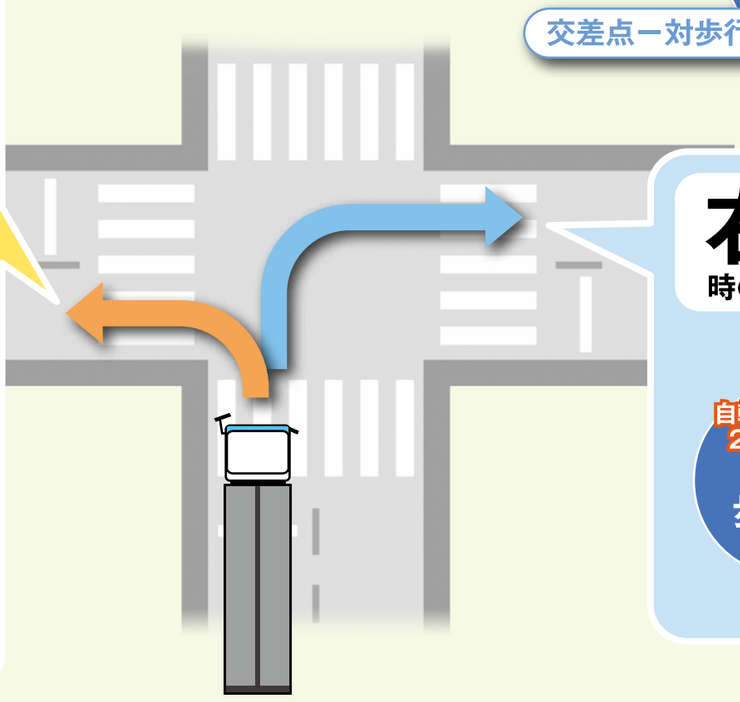


対歩行者5件中

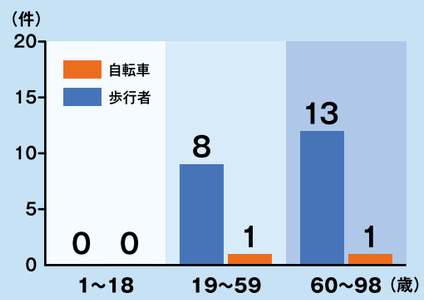
約9割は大型車が引き起こす事故

事業用トラックが第1当事者となる交差点での対歩行者・自転車の死亡事故（87件）は追突事故（50件）の1.7倍





右折時の死亡事故　9割が歩行者



出典：（公財）交通事故総合分析センター

check! **車載カメラ（左折巻き込み事故防止対策 車両総重量7.5トン以上の事業用トラックを対象）への全ト協助成事業開始**