昭和35年11月28日第3種郵便物認可

平成29年（2017年）　第2083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　<特集>熊本地震発生から1年
《第1部》熊本県トラック協会における熊本地震発生時の取り組み
《第2部》写真で見る・熊本地震における緊急支援物資輸送の記録

6　・「引越安心マーク」認定事業者訪問
やまと運輸㈱（大阪府）

7　・トラックステーション（TS）GW休業案内

8　・女性の輝く現場から
トラガールのお仕事。
㈱暁興産（三重県）

タンクローリーによるアスファルト輸送を行う㈱暁興産の櫻井 千夏さん

全ト協関係 広報とらっく
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▼
4/15～5/14 1414
5/15～6/14 3859

「熊本地震発生から1年」

業界の力を結集し緊急物資輸送に尽力

災害に強い物流システム 構築に向け体制強化へ

昨年4月に発生した「平成28年熊本地震」から1年が過ぎた。4月14日夜に発生した前震、そして同16日未明に発生した本震と、熊本地方には最大震度7の激震が2度襲い、町内の98％にあたる約1万棟が損壊した益城町など、熊本県東部・南部では深刻な被害に見舞われ、最大18万人もの避難者が発生した。多くの被災者の命を守るべく、政府は被災地の要望を待たずして緊急支援物資を調達・搬送する「プッシュ型」の物資支援を初めて本格的に実施。これを受け、トラック運送業界がひとつになって緊急物資輸送に全力を挙げた。

今号の『広報とらっく』では、現地での緊急支援物資輸送への対応にあたった、熊本県トラック協会の取り組みを紹介する（関連4・5面）。

全日本トラック協会では、4月14日21時26分の前震（マグニチュード6・5、最大震度7）の発生を受け、熊本県トラック協会（住永豊武会長）とともに速やかに「災害対策本部」を設置。さらに、同16日1時25分に発生した本震（マグニチュード7・3、最大震度7）により家屋損壊が多く発生し、避難者が急増したのに伴い、「プッシュ型」の支援物資を搬入する体制を確保した。

その結果、全ト協は、本震発生から3日後となる同19日15時までに、約90台のトラックを使用し、毛布約4万8000枚、飲料水約12万本、カップ麺約20万食、パン約22万食等を輸送するなど機動力を発揮。その後も、都道府県トラック協会・関係事業者等とともにトラック運送業界の力を結集し、合計1272台が緊急支援物資輸送を展開した（表）。

また、都道府県トラック協会を通じて義援金を募集。1億円を熊本県トラック協会など被災地に寄付した。

表　熊本地震における物資供給の状況

○主な供給品目リスト

食料　約278万食		生活用品	
パン・おにぎり・パックご飯	約125万食	肌着・下着・ソックス	約20万枚
カップ麺	約60万食	マスク	約170万枚
レトルト食品	約33万食	ハンドソープ	約13万個
缶詰	約36万食	ウエットティッシュ	約16万個
栄養補助食品	約13万食	ボディーシート	約6万個
米	約125トン	土嚢袋	約1万枚
水	約24万本	簡易トイレ（便袋含む）	約20万本
清涼飲料水	約18万本	トイレットペーパー	約7万ロール
	など		など

・4月17日㈰から19日㈫までの3日間はパン、カップ麺などカロリーを重視した支援を、4月20日㈬から22日㈮までの3日間は缶詰やレトルト食品などバリエーションを増やした支援を実施。
・4月23日㈯から25日㈪までの3日間は、被災者のニーズに応じて、おかずとなる食品や子供・高齢者向けの食品で、保存性の高い食品を中心に提供。
・4月26日㈫以降は、保存性の高い食品を中心に被災者のニーズに合わせて必要な食品を随時提供。大型連休中のニーズに機動的に対応できるよう、必要な食品を一定量まとめて提供。

（出典：「平成28年（2016年）熊本県熊本地方を震源とする地震に係る被害状況等について」政府非常災害対策本部）

「広域物資拠点開設・運営ハンドブック」 政府が見直し、改訂版公表

熊本地震における緊急支援物資輸送では、民間の物流施設を活用することの有用性等が再認識された。国土交通省では今年4月11日、全国の民間物資拠点のリストアップや官民の災害時協力協定の締結促進を図るとともに、災害時に民間物資拠点の活用可能性を高める等の観点から、平成25年に発行した「広域物資拠点開設・運営ハンドブック」の改訂を発表。より災害に強い物流システムの構築に動き出した。

短期間で2度の激震に見舞われるという、稀に見る災害となった熊本地震。トラック運送業界では、熊本地震の貴重な経験を活かしながら、次の災害に備えて緊急物資輸送体制の強化を図っていく。

事業用トラックが第1当事者となった死亡事故（概要）

死亡事故件数　前年比50件マイナスに

平成28年中　全ト協　統計分析結果を公表

全日本トラック協会はこのほど、事業用トラックが第1当事者となる「平成28年中の交通事故統計分析結果」（発生地別）を公表した。このデータは、警察庁が把握している全国の交通事故統計データについて、①事故件数②発生地別③道路区分別④車両区分別⑤事故類型別⑥行動類型別⑦時間帯別⑧危険認知速度別⑨年齢層別⑩運転免許取得年数別――等の基礎データのほか、車両区分別の事故類型別や行動類型別など詳細な分析を行っている。

この事故統計分析結果によると、28年1月～12月の死亡事故件数は258件と、対前年比50件減となった。営業用トラックに対する1万台当たり死亡事故件数は「2・1」となり、「トラック事業における総合安全プラン2009」の目標である「2・0」達成には、さらなる事故防止対策が急務となっている。

なかでも、事業用トラックが第1当事者となる交差点における対歩行者・自転車の死亡事故（62件）は、追突事故（44件）の1・4倍であり、左折死亡事故は、8割以上が大型車であり、対自転車（19件）は対歩行者（7件）の約3倍にも上っていた。さらに、右折死亡事故は、9割以上が対歩行者（13件）となっていた。

このため全ト協では、左折巻き込み防止対策として、車両総重量7・5㌧以上の事業用トラックに側方視野確認支援装置（車載カメラ）導入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を実施する。

この分析結果は、全ト協ホームページからダウンロードが可能。

なお、今号の『広報とらっく』には、この中から一部を抜粋し、掲載したポスターを折込む。

厚労省

対策チェックリストを作成 荷役5大災害防止目指す

厚生労働省ではこのほど、荷役作業における死亡災害の約8割を占める荷役5大災害（①墜落・転落、②荷崩れ、③フォークリフト使用時の事故、④無人暴走、⑤後退時の事故）を防止するためのチェックリスト（写真㊧）を作成した。

チェックリストは、（独）労働者健康安全機構労働安全衛生総合研究所が調査した、陸運業の荷役作業における死亡災害の原因を基に、災害の種類ごとに「チェック項目」「チェック（○、△、×の記入）」「改善方針等（問題点とそれに対する改善方針、実施時期等）」を具体的に明記していくことで、当該事業者で安全対策が講じられるよう作成されたもの。

同リストは、運送事業者と荷主・元請事業者等が特に重点的に確認・実施すべき事項をまとめており、「陸運事業者用」「荷主・配送先・元請事業者等用」の2種類がある。

同機構では、同調査結果概要をリーフレット「陸上貨物運送事業における重大な労働災害を防ぐためには――荷役作業時の死亡災害にみる災害パターン別の主な原因と対策」（写真㊨）も公表しており、併せて参考にされたい。

なお、同リスト、リーフレットは厚労省ホームページ（HP）に掲載されているほか、同機構および全日本トラック協会HPからも閲覧することができる。

別紙

荷役５大災害防止対策チェックリスト

（陸運事業者用）

チェック欄記入方法　○：実施している　△：一部実施している　×：実施していない　－：該当なし

災害の種類	チェック項目		チェック（○、△、×の記入）	改善方針等（問題点とそれに対する改善方針、実施時期等を具体的に明記してください）
共通事項	保護帽の着用	最大積載量が５トン以上のトラックの荷役作業においては必ず保護帽を着用させていますか。		
		上記以外の場合の荷役作業においても保護帽の着用させていますか。		
	耐滑性のある靴の着用	雨天時等滑りやすい状態で作業を行う場合には、耐滑性のある靴（Ｆマーク）を着用させていますか。		
墜落・転落災害	作業計画の作成等	作業計画、作業手順書を作成し、複数の作業者で荷役作業を行う場合は、作業指揮者を配置していますか。		
	作業床等の使用	荷台の上での作業については、あおりに取り付ける簡易作業床や移動式プラットホーム等を使用するなどし、荷台のあおりに乗っての作業を避けさせていますか。		
	昇降設備の使用	荷台への昇降設備を用意し、最大積載量が１ｔ以上のトラックの荷台への昇降は、昇降設備を使用させていますか。		
		最大積載量が５ｔ未満のトラックの荷台への昇降についても、昇降設備（踏み台等の簡易なものでもよい。）を使用させていますか。		
	荷や荷台上での作業	荷や荷台の上で作業を行う場合は、荷台端付近で背を荷台外側に向けないようにし、後ずさりさせないようにしていますか。不安定な荷の上では移動させないようにしていますか（一度地面に降りて移動すること。）。		

輸送統計

平成29年1月分
▶国土交通省調べ

		輸送量	前年同月比
トラック	特別積合せ（千トン）	4,809	103.7%
	一　般	―	101.3%
	宅配便（千個）	307,987	112.3%

交通事故統計

平成29年2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		2月28日現在	4月13日現在
2（－1）	18（2）	26（－1）	46（±0）	559（－25）	570（－40）	970（－91）

コラムラインナップ

トラック運送事業者のための経営のヒント【小規模企業だから可能な「英断」】…２面／ここまで来た天然ガストラック新時代【天然ガス自動車の普及に向けて】…３面／食の新旧街道を行く【魚食文化の道③ 骨までうまい「おこぜ」】…７面

新規許可 貨物自動車 運送事業者数
（平成29年1月末）
全日本トラック協会調査

運輸局	都道府県	平成29年1月	前年同期比
北海道		6	−1
東北	青森	0	−1
	岩手	2	2
	宮城	2	−1
	秋田	1	1
	山形	1	1
	福島	4	2
	計	10	4
関東	茨城	3	2
	栃木	1	0
	群馬	0	0
	埼玉	6	4
	千葉	0	−3
	東京	4	0
	神奈川	4	2
	山梨	0	0
	計	18	5
北陸信越	新潟	0	−1
	長野	1	0
	富山	0	−1
	石川	0	0
	計	1	−2
中部	福井	0	0
	岐阜	0	−4
	静岡	2	−2
	愛知	5	4
	三重	2	1
	計	9	−1
近畿	滋賀	4	1
	京都	4	1
	大阪	6	−4
	兵庫	13	9
	奈良	1	−1
	和歌山	0	−1
	計	28	5
中国	鳥取	0	0
	島根	0	0
	岡山	0	−2
	広島	0	−1
	山口	0	0
	計	0	−3
四国	徳島	1	−1
	香川	0	0
	愛媛	4	2
	高知	0	−1
	計	5	0
九州	福岡	2	1
	佐賀	0	0
	長崎	0	0
	熊本	0	0
	大分	0	0
	宮崎	0	0
	鹿児島	0	0
	計	2	1
沖縄		1	1
※		0	0
合計		80	9

※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65回〕

初心準中型ドライバーを見守り、育てる

準中型免許が施行されて、1か月が経過しましたが、運転免許の種類についてさかのぼってみると、「中型免許」が施行されたのは平成19年6月2日。それより前は、二輪自動車や特殊自動車の免許を除けば、「普通免許」と「大型免許」の2種類しかありませんでした。現在は平成29年ですから、約10年間のうちに「中型免許」と「準中型免許」の2種類が増えたことになり、これに伴って、「8トン限定中型免許」と「5トン限定準中型免許」も生まれました。

限定免許というのは、いわば既得権のようなものであり、「8トン限定」の場合は、車両総重量8トン未満、最大積載量5トン未満まで運転できますから、準中型はもちろん、一部の中型も運転できます。「5トン限定」の場合は、車両総重量5トン未満、最大積載量3トン未満までの準中型を運転できます。

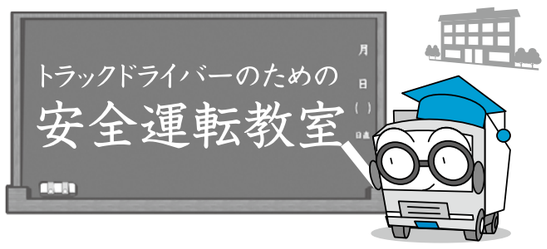
では、「5トン限定準中型免許」で、限定を超える7トンの準中型を運転したらどうなるのでしょうか。この場合は、「無免許運転」ではなく、「免許条件違反」になります。「免許条件違反」とは、メガネを使用することを条件に免許を与えられているのに、メガネを使用せずに運転した場合などをいい、限定を超えた準中型を運転した場合も、この違反に該当します。ただし、中型や大型を運転した場合には、当然「無免許運転」となります。「8トン限定中型免許」の場合も同様です。

●様変わりした自動車教習所

Aさん「ところで、うちの息子ももう17歳だよ」
Bさん「すると、来年は18歳。普通か準中型の免許が取れるね」
Aさん「ああ、本人もその気のようだし、どうせ取るなら準中型にしろって言ってるんだけどね」
Bさん「近くに教習所があったっけ」
Aさん「近場にはないけど、知り合いに教習所の指導員をしている人がいるから、そこへ頼むつもりだよ」
Bさん「最近の教習所は、我々の頃とは随分変わったようだね」
Aさん「そうだよ。ある大学の先生が何かの講演の時に、かつては『金払い、叱られに行く、教習所』だったが、最近はすっかり様変わりしたと話していたけど、まさにその通りだね」
Bさん「確かにあの頃の指導員は厳しかったし、ちょっとヘマをすると、『運転を甘く見るんじゃない』って、よく叱られたけど、今そんなやり方をしたら、たちまちネットで叩かれて、教習生が入ってこなくなるだろうね」
Aさん「指導員の人が言うには、上から目線で叱ればよいというのは今は通用しない。教習生の立場になって、正しく安全な運転方法を、いかに納得がいくように教えるかが大切になる。だから、指導員も常にレベルアップを求められているそうだ」
Bさん「なるほど、努力してるんだね」

●初心準中型ドライバーを保護し、見守り、育てる

Aさん「3月から4月は教習所の繁忙期でフル回転だったけど、ようやく落ち着いてきたと言ってたね」
Bさん「ということは、これから免許取り立ての初心者が運転する車が増えるってことだ」
Aさん「初心者マークを付けた準中型トラックに出会う可能性も十分あるよ」
Bさん「準中型の場合、初心者マークを付けていても、乗用車と違って幅寄せや割り込みをしてはならないという保護規定はないから、周りの車が配慮してくれるだろうといった甘えは許されない。その点はしっかり認識しておく必要があるね」
Bさん「でも、我々先輩ドライバーとしては、保護するという気持ちを持ちたいね」
Aさん「もちろんそうだ。もし我々が初心の準中型ドライバーに対して、幅寄せや割り込み、あおりなどの嫌がらせをしたら、それこそ業界の自滅だよ」
Bさん「初心の準中型を見かけた時は、『保護し、見守り、育てる』、そういう気持ちで臨みたいね」



28年度まで使用された「トラックの日」ポスター

ニュース・ターミナル（トラック協会ニュース）

NEWS 2017.4.1—4.15

全ト協

「トラックの日」ポスターデザインコンテストを実施

応募締切6月16日

全日本トラック協会では、10月9日の「トラックの日」を広く一般の方に知ってもらうことなどを目的として、全ト協および都道府県トラック協会が実施する広報活動で使用するポスターのデザインを募集している。

テーマは「トラック輸送産業が、国の経済と国民生活を支えていることを表現」するもの。応募締切は6月16日㈮。

入賞作品については全ト協広報委員会で選考したのち、8月下旬に全ト協ホームページにて発表する。グランプリ1作品を平成29年度「トラックの日」ポスターデザインとして採用するとともに、賞金50万円を贈呈。グランプリ以外で特に優秀な作品には、佳作として賞金5万円を贈る。

コンテストの概要および募集要項の詳細については、全ト協ホームページを参照のこと。

仙台市から寄付への感謝状が贈呈される

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、東日本大震災の復興支援を図るために宮城県仙台市が実施している、「ふるさとの杜再生プロジェクト」に対し100万円を寄付したことを受け、4月7日に同市から感謝状が贈呈された。

同寄付は、3月4日に同市で開催された「全国産業廃棄物連合会青年部協議会全国大会」での記念植樹に青年部会が賛同し、東日本大震災の際に全国の青年経営者から集めた義援金を活用して行われた。

4月7日に仙台市役所で行われた贈呈式では、青年部会から山本部会長と齋藤和彦副部会長（東北ブロック）が、同市からは村上貞則建設局長、小高睦建設局次長などが出席。同市の奥山恵美子市長の代理として、村上建設局長から山本部会長に感謝状が贈呈された。

仙台市の村上貞則建設局長㊧より山本部会長㊨に感謝状が贈呈された

TS（トラックステーション）情報

浴室・トイレを一時休業

大阪トラックステーション

大阪TSは、4月26日㈬15時～17時の間、浴室・トイレを一時休業する。なお、電話・FAX等も受付不可となる。

休憩室の営業を一時短縮

白河の関トラックステーション

白河の関TSは4月27日㈭、休憩室の営業時間を9時～14時とし、3時間短縮して営業する。なお、同日14時以降は、コインシャワー・コインランドリーも使用不可となる。

全ト協行事予定（4月15日～4月30日）

▽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

法令○×クイズ ～駐停車編～

❶ 車両通行帯のあるトンネルでは駐停車できる。（○・×）
❷ 貨物の積卸しのための停止で5分以内のものは駐車にはならない。（○・×）
❸ 車庫などの自動車専用の出入口から3メートル以内の場所は駐車はできないが、停車はできる。（○・×）
❹ 駐車した場合、車の右側に3.5メートル以上の余地がなくなる場所での駐車はできないが、貨物の積卸しのためで運転者がすぐに運転できるときは駐車できる。（○・×）
❺ 特定の区域の道路を除いて、道路上に駐車する場合、昼間は同じ場所に引き続き10時間以上、夜間は8時間以上駐車してはならない。（○・×）

（解答は7面）

ニュース・ターミナル（官公庁ニュース等）

5月3日～5日に渋滞が発生 GW期間中の渋滞予測

東日本高速道路㈱、中日本高速道路㈱、西日本高速道路㈱、本州四国連絡高速道路㈱、（公財）日本道路交通情報センターは、ゴールデンウイーク期間中（4月28日～5月7日）の高速道路での交通集中による渋滞予測を取りまとめた。

それによると、高速道路では、上下線ともに5月3日㈬～5日㈮に渋滞が多く発生すると予測（図）。また、各社の特に長い渋滞発生予測は表の通りとなっている。

高速道路各社は高速道路利用者に対し、渋滞予測内容を基に出発日・時間帯をずらすなど、渋滞を避けた高速道路の利用を呼びかけるとともに、最新の道路交通情報の活用についても呼びかけている。

図 10km 以上の渋滞予測回数

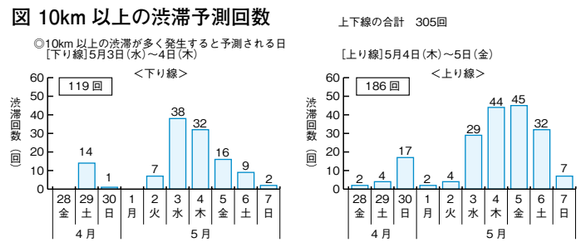


表 各社の特に長い渋滞発生予測

SA：サービスエリア、IC：インターチェンジ、TN：トンネル

会社区分	上下線	道路名	渋滞ピーク日時	ピーク時渋滞長	渋滞発生箇所
東日本	下り線	E6常磐自動車道	5月3日（水） 9時頃	45km	土浦北IC付近
	上り線	E17関越自動車道	5月5日（金） 17時頃	45km	高坂SA付近
中日本	下り線	E20中央自動車道	5月3日（水） 6時頃	45km	相模湖IC付近
	上り線	E1東名高速道路	5月5日（金） 17時頃	40km	大和TN付近
西日本・本四	下り線	E2A中国自動車道	5月3日（水） 9時頃	30km	宝塚東TN付近
	上り線	E28神戸淡路鳴門道	5月6日（土） 19時頃	45km	舞子TN出口付近

国土交通省型式指定番号 自TDII-32

ロジたこ
製品型番（EarthDrive DTU-1）

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。

※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。

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

お客さま専用ダイアル 050-3802-2132

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

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184回 小規模企業だから可能な「英断」

トラック運送業界は中小企業が圧倒的に多い。そして「我々中小事業者は……」というのが枕詞のようになっている。大抵は、その次に「……何々だからできない（ムリだ）」という否定的な言葉が続く。確かに、中小企業としての限界があることは事実だ。だが、その逆もあるのではないか。大手・中堅では即断即決は難しいが、小規模企業だからこそ、経営者がその気になれば即可能というのは「長所」であり「強み」だ。

保有車両数が3トン車から10トン車まで13台と、軽トラックが4台という事業者がいる。保管なども行っているので従業員数は23人。この事業者が3年前と2年前に、年間の人件費総額（法定福利費を含む）を300万円ずつ増額した。そして、昨年度は年間1000万円増の予算を組んだ。さらに今後2、3年で「賃金水準を県内の全産業平均まで底上げする」ことを考えている。

同社は所定内労働時間が7時間30分と短い。8時間働けば、30分の残業代が付くことになる。だが、残業の多い人でも月間20時間ほどしかない。一つひとつの仕事での走行距離が短く、多い人は車両を乗り換えて1日3回転することもある。あるいは運送業務が早く終了すると、倉庫の作業に回ったりする。軽トラックは小ロット荷物の運送だけではなく、ドライバーが次の仕事に移動する手段としても使っている。また、配送荷物が出る荷主の物流センターでは、ドライバーが仕分けや検品作業などを手伝うこともある。つまり「待機時間の短縮になる」という発想である。

同社の給料は職能給（能力・勤続年数）、年齢給、管理職手当、家族手当、交通費からなる。このうち職能給と年齢給が基本給で、残業代の対象だ。賃上げしたのは職能給で、逆に家族手当は半額にした。だが、人件費総額を増やせば、利益が減少するし、場合によっては赤字になる。その点について経営者は「プラス・マイナス・ゼロ」なら良いと思った。同時に「運賃値上げについても2年計画で取り組んでいる」という。取引先は約30社あるが、「取引の歴史が違うため時間をかけて交渉する」という考えである。

賃上げを先行し、後から運賃値上げ交渉を進める理由が面白い。「土俵際まで追い詰められないと運賃値上げ交渉にも迫力が出ない。切羽詰まらないと真剣さが伝わらない」という発想である。ところが賃上げを開始した3年前と比べて、昨年度は売上が約2000万円増え、約300万円の利益が出た。これは、管理職のモチベーションが向上し、作業が効率的になっただけでなく、新規の取引先も増えているからである。

ニュース・ターミナル（官公庁ニュース等）

NEWS 2017.4.1―4.15

国交省　近畿圏新料金6月3日から
対距離制、5車種区分に

国土交通省は3月31日、近畿圏の新たな高速道路料金について、一部の路線を除き6月3日から導入すると発表した。

料金水準を現行の高速道路大都市近郊区間を基本とする対距離制を導入し、車種区分を5車種区分に統一する。この5車種区分への統一にあたり、負担増などを考慮して段階的に実施することとし、阪神高速の車種間比率（普通車＝1・0）は平成33年度までで、中型車1・07、特大車2・14とする。

阪神高速については、淀川左岸線延伸部および大阪湾岸道路西伸部の整備に必要な財源確保の観点から、事業費の概ね5割を確保するために様々な工夫を行いつつ、必要な料金を設定する。

また、大阪および神戸都心部への流入に関して、交通分散の観点から経路によらず、起終点間の最短距離を基本に料金を改定する。

南阪奈有料道路、堺泉北有料道路は30年4月から、阪神高速京都線（油小路線・斜久世橋）は31年4月から、それぞれNEXCO西日本に移管され新料金に移行するほか、阪神高速京都線（新十条通）は31年4月から京都市に移管され、無料化される。

建築物の物流配慮へ手引き
駐車場高さ3・2㍍以上に

国土交通省は3月29日、「物流を考慮した建築物の設計・運用について（手引き）」を策定し、公表した。

これまで、「屋内駐車場にトラックが入れない」、「荷役に利用できるエレベーターが不足する」など、円滑な物流の確保の観点から建築物を設計・運用することが必ずしも意識されてこなかったため、国交省では昨年11月から検討会を設置し、検討を進めてきた。

同手引きは、建築物の開発・設計・管理に携わる者、建築主、物流事業者、テナント、地方自治体の関係者等に参考としてもらえるよう、政令指定都市で屋内駐車場を設ける大規模な商業施設、オフィスビルを念頭に置いて作成し、設計に関する検討フローや設計上、考慮すべき事項を整理した。同手引きでは、駐車場の有効高としては、標準的な集配車両について2㌧車では3・2㍍以上、4㌧車では3・4㍍以上確保するよう求めた。このほかにも、駐車マスの大きさについては、テールゲートリフターを使用して荷役ができるよう、2㌧ロング車が幅2・9㍍以上、奥行8・5㍍以上、4㌧車が同3・5㍍以上、同11㍍以上とすることが望ましいとしている。

物効法3計画を認定
運転・待機時間削減

国土交通省は3月31日、改正物流総合効率化法（物効法）に基づく総合効率化計画3件を認定した。

認定された3件は、①トラック輸送から鉄道輸送に転換するモーダルシフト（北尾運送㈱、日本貨物鉄道㈱、日本フレートライナー㈱、全国農業協同組合連合会長崎県本部）②旅客鉄道を利用した貨客混載の取り組み（佐川急便㈱、北越急行㈱）③特定流通業務施設の整備を伴う輸送網集約事業（日本トランスシティ㈱、㈱トランスシティサービス、高橋梱包運輸㈱）――の3計画。

いずれもトラックドライバーの運転時間・待機時間の削減等の省力化がなされ、二酸化炭素排出量が削減されるため、総合効率化計画として認められた。

国交省　「トラック運賃の収受実態把握のための調査」へのご協力をお願いします！

国土交通省では現在、厚生労働省と共同で「トラック輸送における取引環境・労働時間改善協議会」を設置し、長時間労働の抑制ならびに適正運賃の収受をはじめとした取引環境の改善に向けた対応策を検討しています。

上記検討にあたっては、運賃の収受実態を把握する必要があるため、今般、主要都市間※の収受運賃について調査を行うことになりました。

本調査への、トラック事業者の皆様のご協力をお願い申し上げます。

※主要都市間＝仙台⇔東京、名古屋⇔東京、大阪⇔東京、福岡⇔大阪、福岡⇔東京

＜調査内容＞

上記の主要都市間のルートのうち、最近6か月以内に運送を行ったことがあるルートについて、使用車両・品目・運賃（チャーター運賃）をお答えください。

なお、回答は国交省ホームページに掲載されている調査様式（エクセルファイル）にご入力の上、メールにてお送りください（宛先は国交省ホームページ参照）。

＜調査実施期間＞

平成29年4月30日（日）まで

＜その他＞

調査結果は統計的に処理しますので、個々の回答内容についてはその秘密を厳守します（回答内容によって、調査協力会社が不利益を被ることは一切ありません）。

■詳しくは、国交省ホームページをご覧ください。
http://www.mlit.go.jp/jidosha/jidosha_fr4_000016.html

厚労省　地方労働行政で運営指針
「働き方改革」推進など

厚生労働省は4月3日、「平成29年度の地方労働行政運営方針」を策定した。

29年度の課題としては、「働き方改革」の推進などを通じた労働環境の整備・生産性の向上を挙げ、非正規雇用労働者の待遇改善、長時間労働の是正、人材確保対策の推進や労働生産性の向上等による労働環境の整備、地方創生の推進、労働者が安全で健康に働くことができる職場づくりに向けた、各種取り組みを実施する必要があるとしている。

その上で、29年度の重点施策として、総合労働行政機関としての機能を地域の中で具体的に発揮していくため、労働条件の確保、雇用の安定等を図るための総合的施策や、少子化対策の推進、女性の活躍推進等について、部署間および地方自治体、労使団体等との連携の下に取り組みを進めるとしている。

特設ポータルサイトに
人材確保事例・資料を掲載
人材確保のノウハウを紹介

厚生労働省では現在、人材不足分野の事業主の人材確保への取り組みを支援するため、人材確保のための雇用管理改善促進事業を実施している。

同事業の一環として開設された「働きやすく生産性の高い職場のためのポータルサイト」には、人材確保を図る際に参考となる事例・資料を掲載。同サイト内「調査結果」ページからは、同事業の成果として、「人材確保に『効く』事例集」や、今年3月に行われた「人材不足時代の人材確保に『効く』セミナー」の資料や動画などを閲覧・ダウンロードすることができる。

お問い合わせは、厚労省職業安定局雇用開発部雇用開発企画課（☎03・3592・1718）まで。

サービス等生産性向上IT導入支援事業2次公募
6月30日㈮まで受付

経済産業省では、平成28年度補正予算で実施する「サービス等生産性向上IT導入支援事業」の2次公募を現在受け付けている。

同事業は、中小企業・小規模事業者等が生産性や経営力を高めるためのITツール（サービス、ソフトウエア等）を導入する際に、その費用の3分の2以内（上限100万円、下限20万円）を補助するもので、交付申請期限は6月30日㈮17時まで。

補助対象や申請方法に関する詳細は、ウェブサイト「IT導入補助金」平成28年度補正 サービス等生産性向上IT導入支援事業」を参照。お問い合わせは、「サービス等生産性向上IT導入支援事業コールセンター」（☎0570・013・330）まで。受付時間は9時30分～17時30分（土・日曜・祝日除く）。

平成29年度運行管理者試験日程決まる
運行管理者試験センター

（公財）運行管理者試験センターはこのほど、平成29年度運行管理者試験の日程を発表した。

第1回試験は8月27日㈰に、また第2回試験は30年3月4日㈰に行われる予定。頒布期間や申請期間は下表の通り。

表 平成29年度運行管理者試験日程（貨物）

試験日		第1回・平成29年8月27日㈰	第2回・平成30年3月4日㈰（予定）
頒布期間	書面申請	平成29年5月19日㈮～6月 9日㈮	平成29年11月10日㈮～12月 1日㈮
	おまかせ申請	平成29年4月17日㈪～6月12日㈪	平成29年10月 6日㈮～12月 4日㈪
申請期間	書面申請	平成29年5月19日㈮～6月 9日㈮	平成29年11月10日㈮～12月 1日㈮
	インターネットによる申請	平成29年5月19日㈮～6月20日㈫	平成29年11月10日㈮～12月12日㈫
	おまかせ申請	平成29年4月17日㈪～6月15日㈭	平成29年10月 6日㈮～12月 7日㈭
試験結果の発表		試験日より1か月以内	

経産省　中小の価格交渉サポート
今年度も個別相談やセミナー

経済産業省は、価格転嫁など取引条件の改善が進まず厳しい状況にある下請等中小企業の価格交渉力強化を支援するため、価格交渉サポート事業「個別相談」および「価格交渉サポートセミナー」を実施している。

価格交渉ノウハウの普及を図るため、専門家が訪問する「個別相談」は3回まで無料で、平成28年度は希望のあった67社に対し、延べ116回実施した。この個別相談を基に「価格交渉サポート事業個別相談事例集」を作成し、具体的な事例について、基本的な考え方や留意点を示している。

また、価格交渉ノウハウの普及を図るため、受講料無料の「下請等中小企業向けセミナー」を開催している。28年度は全国で157回開催し、5119人が参加。参加者の85%が「交渉する上で役に立つ内容だった」と回答した。今年度も全国で100回程度実施予定。

ここまで来た――天然ガストラック新時代

第37回『天然ガス自動車の普及に向けて』
～マーケティング論を学ぶ学生視点からみた考察～

金沢工業大学 情報フロンティア学部 経営情報学科 教授　松林 賢司

1 はじめに

昨年開催されました「第3回天然ガストラックマーケティングコンテスト」に、金沢工業大学で筆者が担当する講義「マーケティング論」の受講生とプロジェクトチームを結成して応募しましたところ、応募数63チームという難関の中、幸運にも優勝させていただくことができました。綿密な市場関係者への聞き取りによる情報収集・分析と、ステークホルダーのそれぞれの問題を新たな費用負担を強いることなく解決するという、「共通価値の創造（CSV：Creating Shared Value）」というアプローチが評価されました。今回は、学生目線の「なぜ?」という素朴な疑問から出発して普及策提案に至るまでの過程、次回はその予想される効果について説明させていただきます。

2 顧客ニーズの調査

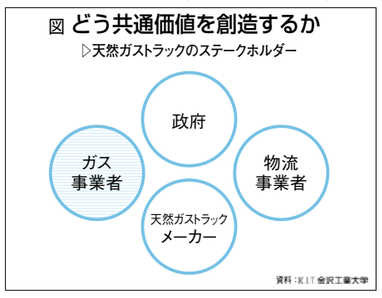
マーケティング論の基本的な考え方は「顧客にニーズがあれば売れる」です。そこで、我々は天然ガストラックの顧客である物流事業者大手10社、中小50社にインタビューを実施しました。結果は残念ながら芳しいものではありませんでした。大手では、社会貢献活動の一環として以前は天然ガストラックを購入したが、追加購入する予定はなく、中小においては50社全社が天然ガストラックを保有しておらず、購入の予定もないとのことでした。購入しない理由は主に2つの意見で、1つは過当競争により物流費用の負担増加が望めない中、経済性と利便性が劣ること、もう1つは物流事業者の顧客である荷主からも特別の要請がないということでした。さらに中小企業の多くは顧客獲得競争が激烈で、安定顧客を確保したくてもできない経営不安の状況であることが分かりました。

3 真のニーズはどこにある?

顧客にニーズがないものはいくら素晴らしい商品でも売れません。我々は真のニーズ、真の顧客を探索するために「ステークホルダー分析」を行いました。天然ガストラックの主なステークホルダーは、①政府、②ガス事業者、③天然ガストラックメーカー、④物流事業者の4つです（図）。我々の調査により、物流事業者には積極的なニーズがないことがすでに分かっています。トラックメーカーはどうでしょうか。大量生産されている通常のトラックの方が利幅が大きそうです。政府はどうでしょうか。天然ガストラックが普及することにより、政策目標であるエネルギーセキュリティが強化できます。ガス事業者はガスの販売量が増加します。つまり真のニーズは、政府とガス事業者にありそうです。

次回は、検討したその着眼点、解決法の一案を説明します。

図 どう共通価値を創造するか
▷天然ガストラックのステークホルダー



資料：KIT 金沢工業大学

環境省　宅配便再配達防止
キャンペーンを展開
全ト協など114団体・企業が賛同

環境省は3月29日から、「COOL CHOICE できるだけ一回で受け取りませんかキャンペーン～みんなで宅配便再配達防止に取り組むプロジェクト～」を開始した。

これは、宅配便の再配達が引き起こす環境負荷と社会的損失を解決するため、山本公一環境大臣をはじめとする「COOL CHOICE推進チーム」の下で展開されるもの。

経済産業省、国土交通省と連携を図りながら、全日本トラック協会をはじめ賛同114団体・企業（4月10日現在）とともに、宅配便再配達防止の重要性や取り組みを国民に伝えていく。

なお、今後「COOL CHOICE」の特設サイト内で、各事業者の取り組みや、国民が実践できる宅配便再配達防止の方法などを紹介していく予定。

日野自動車
プロフィア」「レンジャー」をモデルチェンジ

日野自動車㈱は4月5日、大型トラック「日野プロフィア」、中型トラック「日野レンジャー」（写真）を5月22日に発売すると発表した。

今回のモデルチェンジでは、エクステリアデザインとインテリアデザインを一新したほか、「日野プロフィア」はシャシから刷新し、トラックとしての基本性能を大幅にアップさせた。

また、「日野レンジャー」では、PCS（衝突被害軽減ブレーキ）の機能を高度化。停止車両や歩行者も検知するなど、安全性能を向上させた。

日野プロフィア

日野レンジャー

UDトラックス
大型トラック「クオン」をフルモデルチェンジ

UDトラックス㈱は4月11日、フルモデルチェンジした新型「クオン」（写真）を発表・発売した。

新型「クオン」では、厳格化された排出ガス規制に適合するだけでなく各種性能を向上させるとともに、ユーザーから高い評価を得ている電子制御式トランスミッションをさらに進化させた「エスコット・シックス」を採用するなど、乗用車感覚で運転操作ができるようになった。

また、衝突被害軽減ブレーキやふらつき注意喚起装置など、先進の安全システムを搭載している。

新型「クオン」

労務Q&A　第135回
作業開始前後の着替えは労働時間になるのではないか

Q 最近、社員から「作業開始前後の着替えの時間は労働時間になるのではないか」との疑問が出されたのですが、法的な取り扱いはどうなっているのでしょうか。

A 判例や行政指針では、使用者による着用の「義務付け」が前提に

【解説】着替え時間が労働基準法上の労働時間に該当するかどうかという問題は、昔からある古くて新しいテーマといえます。法律的には、一応、最高裁が平成12年3月9日付で出した「労務提供義務と不可分一体のものとしてそれ自体を義務付けられた作業服・安全保護具等の着装を事実上拘束された状態で従事するものであるから、右着装の開始により、労働者は使用者の指揮監督下に入ったものと認めることができる」（三菱重工業長崎造船所事件）という判例が判断基準になると考えられます。つまり、着替え時間が労働時間に該当するのは、①作業等に必要不可欠な時間で、②使用者の直接的支配下にある時間――ということになります。

また、厚生労働省も過労死対策の一つとして今年の1月20日に打ち出した、「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」の中で、「使用者の指示により、就業を命じられた業務に必要な準備行為（着用を義務付けられた所定の服装への着替え等）や業務終了後の業務に関連した後始末（清掃等）を事業場内において行った時間」は、労働時間として扱うとしています。

したがって、キーワードは「義務付け」ということであり、少なくとも会社が着用を義務付けている制服等への着替えは労働時間となり、そうではない労働者の自由裁量による任意の作業服への着替えは労働時間とする必要はない、といってよいでしょう。ただ、実際には判断の難しい微妙な場合が結構多く、相変わらず裁判で争われるケースもあるようです（東京高裁平成25年11月21日判決「オリエンタルモーター事件」など）。厚労省のガイドラインでも、客観的な評価にあたっては「使用者の指揮命令下に置かれていると評価されるかどうかは、労働者の行為が使用者から義務づけられ、又はこれを余儀なくされていた等の状況の有無等から、個別具体的に判断されるものである」として、あくまでも「個別具体的な判断」になるということを強調していますので、この点は留意する必要があります。結局、個別具体的にということで、最終的には、裁判所の判断を求めざるを得ないという状況には変わりがないのかもしれません。

なお、前述のガイドラインでは、①使用者の指示があった場合には即時に業務に従事することを求められており、労働から離れることが保障されていない状態で待機等している時間（いわゆる「手待時間」）、②参加することが業務上義務付けられている研修・教育訓練の受講や、使用者の指示により業務に必要な学習等を行っていた時間――も、労働時間として扱わなければならないとしていますので、念のためご紹介しておきます。

特集「熊本地震発生から1年」

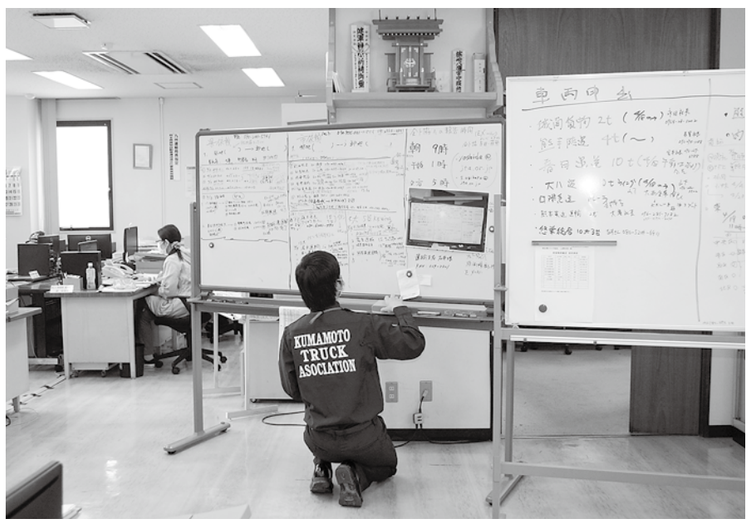
《第1部》熊本県トラック協会における熊本地震発生時の取り組み

2度の激震 想定外の事態に直面しながら緊急物資輸送を遂行

激甚化する自然災害に立ち向かうため 広域連携視野に体制強化へ

平成28年4月14日夜と4月16日未明に発生し、熊本県内で最大震度7を観測するなど大きな被害が出た熊本地震。熊本県トラック協会（住永豊武会長）では、支援物資輸送に留まらず、物資の仕分けや荷役、荷捌きなども行い、被災地の復興支援に大きく貢献した。

「熊本地震発生から1年」の第1部では、熊本県トラック協会における熊本地震発生直後の取り組みについて紹介する。



1 前震発生（4月14日）

全ト協と連携し速やかに災害対策本部設置 東京と連絡取り合い災害対応を進める

平成28年4月14日㈭21時26分、熊本県を強い揺れが襲った（前震・マグニチュード6・5）。熊本県益城町で震度7を観測したほか、玉名市、西原村、宇城市、熊本市で震度6弱を観測した。

当時、熊本県トラック協会の高木良一常務理事は、熊本市の県ト協の事務所で業務中であった。熊本県ト協の事務所は前震発生直後に停電したが、10分後には通電が復旧した。地震発生を受け、21時46分、全日本トラック協会と連携して緊急災害対策本部を設置。両者で連絡体制を構築するとともに、情報収集体制を確立させた。また、それと並行して熊本県ト協職員の安否確認を進めていった。

一方、4月14日・15日は全日本トラック総合会館で全国専務理事会が開催されており、熊本県ト協の吉住潔専務理事はそれに出席していた。前震発生時はホテルに滞在していたが、発災を受けて全ト協に参集し、対応を進めた。

15日㈮2時06分、上野隆徳事務局次長の携帯電話に、熊本県商工政策課から緊急車両要請が入った。この時は、電話回線は問題なく繋がっていたことから、各所への連絡に支障を来すことはなかったという。上野事務局次長は東京に滞在中の吉住専務理事と連絡を取りながら、会員事業者への車両要請を進めていった。

15日の9時には、全日本トラック総合会館で行われていた全国専務理事会連絡会の中で、テレビ会議システムを使用し、全ト協と熊本県ト協現地対策本部との緊急物資輸送に関する情報交換が行われた。高木常務理事が現状を伝えた後、連絡会に出席していた各都道府県トラック協会の専務理事からは、多くの激励の声が寄せられた。

ところで、災害発生時に問題となるのが、自治体などから受けた配車依頼や、それをどの事業者が受けたのかなどといった、配車情報の共有化である。情報が錯綜してしまうと、円滑に緊急物資を輸送することが困難になる。そこで、熊本県ト協では事務所内にホワイトボードを2枚用意（写真）し、県・熊本市からの依頼内容や熊本県ト協の対応状況について書き込んでいった。これにより、対応の進捗状況等が事務局員に共有されることとなった。

前震直後は、避難所への避難者はそれほど多くなかった。そのため、緊急物資は県や市町村で備蓄していた水や、アルファ米・パンなどの食料のほか、毛布やおむつ、粉ミルクなどで十分事足りた。そこで、熊本県ト協は県や熊本市などから要請を受け、会員事業者のトラックで県内の備蓄施設から各避難所に緊急物資を輸送した。「この時は、まだ比較的スムーズに対応できていた」と、高木常務理事は当時を振り返る。

東京にいた吉住専務理事は、15日に熊本に戻った。前震の揺れで、事務所では書棚が倒れたりするなどしたが、15日中におおよそ事務所内を片付けることができていた。

「あと何日もすれば、いまの慌ただしい状況も落ち着くだろう」、そう誰もが思っていた。

2 本震発生（4月16日）

家屋倒壊などにより避難者が急増 課題となった「指定外避難所までの物資輸送」

4月16日㈯1時25分、深夜の熊本地方を再び激しい揺れが襲った。前震を上回る強さとなるマグニチュード7・3（本震）の地震により、益城町では2度目となる震度7を観測。また、西原村でも震度7を観測したほか、南阿蘇村、菊池市、宇土市、大津町、嘉島町、宇城市、合志市、熊本市では震度6強を観測した。

今回の熊本地震は、震度7が短期間に2回も記録されるという前例のない地震となった。そのため、前震には耐えたが本震で大破したり、倒壊した家も少なくなかった。本震発生後には避難者数が激増し、ピーク時には18万3882人もの避難者が避難所に殺到した（4月17日）。こうした状況を受け、政府非常災害対策本部は、被災地からの要望を待たず、被災地に向けて大量に緊急支援物資を送り込む「プッシュ型」物資支援を行うことを決めた。

熊本県では、災害が発生した際には、広域物資拠点として定めていた「グランメッセ熊本」（益城町）で物資の仕分けを行い、指定配送拠点を経て各避難所へと輸送する物資供給経路を想定していた（図1）。しかし、グランメッセ熊本は本震によって天井が崩落したため、広域物資拠点として使用することができなくなった。そのため、政府非常災害対策本部では代替となる物資輸送拠点の選定を速やかに開始。国土交通省が提示した受け入れ可能な民間物資拠点の中から、施設規模や立地等を考慮し、日本通運㈱鳥栖流通センター（佐賀県鳥栖市）を広域物資輸送拠点として選定した。また、日本通運鳥栖流通センターの容量超過に備え、日本通運が箱崎物流センター（福岡県福岡市）と東部物流センター（同）、ヤマト運輸㈱がロジクロス福岡久山（福岡県久山町）を設置したほか、福岡市からの提案を受けて福岡市中央卸売市場青果市場跡地（福岡県福岡市）を追加設置している。

一方、本震を受け、熊本市内でも避難者が11万人にも膨れ上がった。前震発生以降、熊本市の物資集積拠点である熊本県民総合運動公園陸上競技場（KKWING・熊本県熊本市東区）が稼働していたが、本震を受けてのプッシュ型輸送の開始により、KKWINGをはじめ熊本市の物資保管施設が満杯となった。そのため、熊本市の要請により、丸善海陸倉庫（福岡県八女市）の倉庫を緊急借用し、KKWINGから長期保存品を逆移送してスペースを空け、そこに食料などを運び入れたという。

なお、熊本地震における緊急支援物資輸送の仕組みは図2の通りである。

度重なる強い地震により、九州自動車道など主要高速道路が寸断されたため、福岡方面から熊本・八代方面に至る国道3号は渋滞し、物資輸送に大きな影響を与えた。また、大分市と熊本市を結ぶ国道57号は大規模な斜面崩落に巻き込まれて通行止めとなり、熊本方面から阿蘇市、南阿蘇村へのアクセスも寸断された。しかしながら、全ト協や各県ト協、また各会員事業者の厚い協力体制のもと、全国各地から一次集積拠点を経て二次集積拠点までの輸送は滞りなく進められたという。

一方で、熊本地震における緊急物資輸送にあたって、課題となったのが二次集積拠点から各避難所までの輸送であった。

本震発生後の避難所では、被災者が何を求めているのかといった必需品の取りまとめが困難を極めた。発災直後には水や食料といった「命を繋ぐ」ための物資が求められるが、何日か経つと生活物資や嗜好品などを求める被災者が増えた。また、本震以降避難者が増えたことで避難所に入りきれず、やむなく指定外避難所に身を寄せる被災者や、度重なる地震の揺れにより自宅や避難所の建物が倒壊するのではないかという考えから、自家用車などで車中泊をする被災者も少なくはなかった。一方、県や市町村などの自治体では、指定避難所の状況は把握できても、自然発生的に生まれた指定外避難所を全て把握することが難しく、また、地震で道路・橋梁が破壊されたために配送手段の確保も困難であった。その結果、プッシュ型輸送によって大量の緊急物資が一次集積拠点を経て二次集積拠点へと輸送されたものの、ここで滞留してしまい、結果として指定外避難所などへ緊急物資が行き渡らない事態が発生した。さらに、二次集積拠点には物流専門家が少なく、そのために物資の仕分け作業が滞ることもあった。

熊本県ト協では今回の経験を踏まえ、地震発生に備えて対応すべき課題を次のようにまとめている。

①一次集積拠点までの輸送は、道路損壊がない限りトラック協会傘下のトラック輸送で問題なく対応できる。ただし、一次集積拠点として条件の整った施設の確保が重要である。

②一次集積拠点が運輸業の施設であれば、物流専門家が緊急物資輸送を担当するので、問題は少ない。一方、公的施設等の場合、管理運営が難しいため、物流専門家の早期確保が重要である。

③二次集積拠点から避難所までの輸送が大きな問題となる。まず、各市町村の拠点の確保が難しく、また二次集積拠点の管理運営、避難所への配送も困難となる。輸送を円滑に行うためには、物流専門家の早期確保が重要になる。

3 熊本県ト協事務局における震災対応体制

集約拠点での不眠不休の物資受け入れ マスコミ取材により業務が滞る事態に

ところで、熊本県ト協事務局における震災対応体制は表の通りとなった。ここでは、熊本県ト協事務局における本震発生を受けての取り組みについて紹介する。

まず、熊本県ト協では、熊本市の要請に基づき、4月17日～5月5日にかけて吉住専務理事をはじめとした4人をKKWINGや熊本市総合屋内プール（アクアドーム）などに派遣。吉住専務理事が物資拠点における総括的な対応にあたったほか、派遣された事務局員が支援物資の受け入れや入庫、保管管理・出庫作業・車両および外部者の誘導にあたった。

先にも述べた通り、本震の発生以降、熊本市内には県下の避難者18万人中約11万人が集中しており、緊急物資輸送は待ったなしの状況であった。4月18日㈪には103台ものトラックが市内の集約拠点に緊急物資を輸送した。その後もプッシュ輸送で次々と物資が運ばれ、熊本県ト協から派遣された4人は熊本市職員と共同で、24時間体制で荷受けや仕分けなどの業務にあたった。最初の1週間はほとんど不眠不休状態で、慌ただしく対応していった。23日には、熊本市は集約拠点における物資管理業務をサンコー・コミュニケーションズ㈱に委託。以降、熊本県ト協では同社と連携して集約拠点の運営にあたった。5月連休明けまでは忙しく稼働していたが、事態の鎮静化とともに緊急物資の輸送量も減少したこともあり、熊本県ト協事務局は6月にKKWINGから撤退した。

一方、高木常務理事や上野事務局次長らは事務局に留まり、緊急物資輸送を行う車両の手配に追われていた。本震発生を境に被災者が急増し、指定外避難所などが次々とできたが、まずは指定されている避難所を優先に緊急物資輸送が行われた。そのため、18日以降「（指定外避難所に）緊急支援物資が届いていないのではないか」というマスコミの取材が増加し、通常業務に支障を来す事態となった。マスコミ対応の中心となった高木常務理事は、「取材対応している間は、私たちの業務がストップしてしまいます。例えば事務所内を『関係者以外立入禁止』として規制をかけるなど、業務を止めないための工夫が必要だと思います」と、マスコミ対応の重要性を説いた。

4 熊本地震から1年を迎えて

担当者リストの更新が迅速対応に繋がる 広域利用可能な一時集積拠点整備を提言

4月14日の前震から始まった熊本地震の発生から1年が過ぎた。熊本県ト協では、これからこの1年間の経験を取りまとめ、災害対策強化に向けた様々な方策を検討していく。その中で、最も重要になってくるのが、より地域の実態に合った協定書を策定し、県などとの連携を強化していくことだという。

熊本地震においては、県の一時集積拠点として定められていたグランメッセ熊本が本震によって使用不可能となった。KKWINGは運動競技場であり、物流倉庫としての使い勝手は決して良くない。利便性の高い倉庫などの民間施設は普段から稼働しており、災害時に物流施設として転用するのは難しい。そのため、事前に定められた一次集積施設が使用できなくなった場合には、難のある施設で乗り切っていかざるを得ない。しかし、それでは効率が悪くなり、一刻を争う緊急物資輸送に対応することが難しい。

そこで、熊本県ト協では、近隣県との連携により広域利用のできる一次集積拠点の整備を提言するほか、緊急時に活用できる施設のリストを準備しておく必要性にも言及している。

また、災害発生時における協力事業者の担当者や行政の担当者などといった情報をメンテナンスしておき、いついかなる時でも活用できるようにしておくことの重要性を訴えている。担当者は人事異動などにより入れ替わっていくが、リストのメンテナンスを怠っていると担当者データの更新が行われないため、発災時に素早い対応を取ることができなくなってしまう。

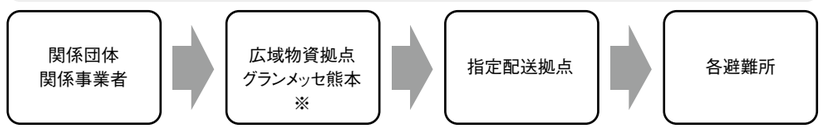
さらに、会員事業者の協力体制を再確認しておくことも重要だという。熊本県ト協では、災害時における会員事業者の協力可能車両数をアンケート調査により把握していたが、会員事業者自身も被災者であること、また当日の輸送可能車両の情報収集が困難であることなどにより、協会事務局は車両確保に苦労した。

＊

阪神・淡路大震災の発生から22年が過ぎ、未曽有の被害をもたらした東日本大震災の発生から6年が過ぎた。私たちは災害に直面した際には災害への備えを行ってきてはいるが、それが「喉元過ぎれば熱さ忘れる」になっていないだろうか。災害を忘れることなく、常日頃から災害への意識を持続させながら対策を強化していくことで、「次の災害」が起こった際にも迷うことなくスムーズに的確な行動を取ることができる。そして、その行動こそが、被災者の命を守るのである。

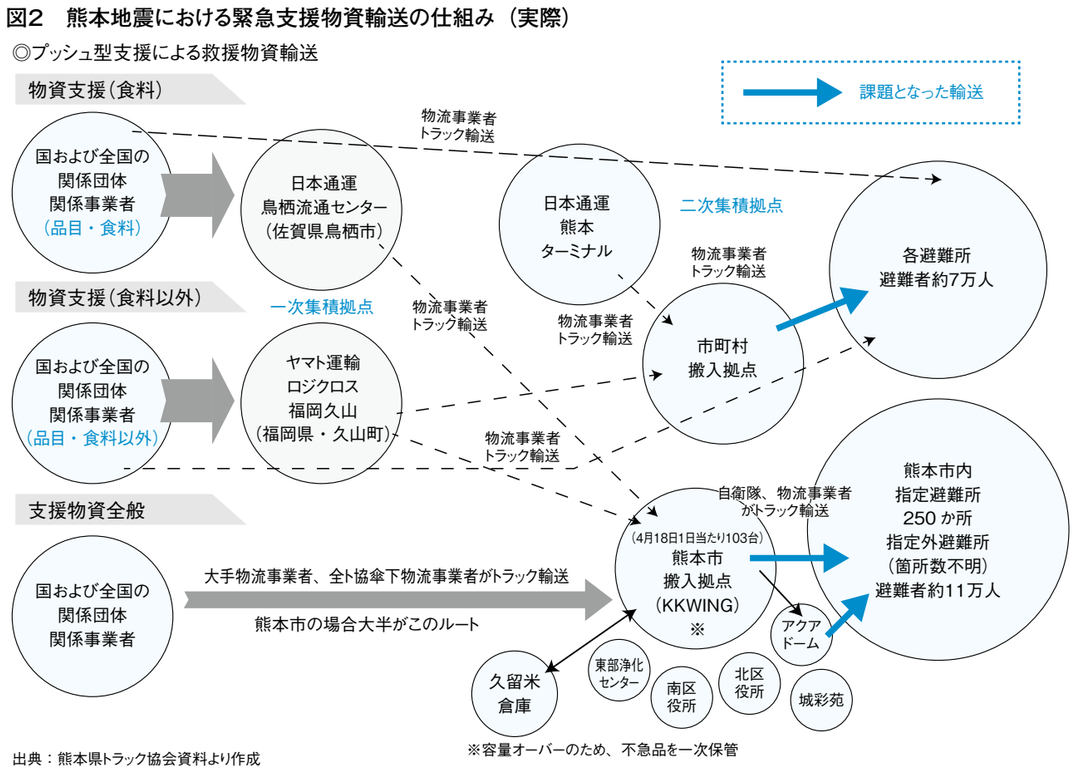
（取材協力）（公社）熊本県トラック協会　住永豊武会長、吉住潔専務理事、高木良一常務理事、上野隆徳事務局次長兼総務課長

図1　熊本地震における緊急支援物資輸送の仕組み（事前想定）



※グランメッセ熊本は、本震の際に天井が落下したため、使用不可となった

図2　熊本地震における緊急支援物資輸送の仕組み（実際）



※容量オーバーのため、不急品を一次保管

出典：熊本県トラック協会資料より作成

表　熊本県ト協事務局における震災対応体制

担当者	役割
専務理事	物資拠点での総括的な対応
常務理事、事務局次長、業務支援課長	車両手配・マスコミ対応
適正化事業課、業務支援課（男性職員）	物資拠点での対応
各課女性職員	震災対応および通常業務

被災者の生命を守るトラック輸送
熊本の復興に向け全力で取り組む

熊本県トラック協会会長　住永 豊武

昨年4月14日の前震に見舞われた時には、「まさかこの後に本震が来る」とは全く思っておりませんでした。4月16日深夜、県南部の八代市で宿泊している時に、本震の猛烈な揺れに襲われました。地割れが起こるなど道路は各所で寸断されており、苦労してなんとか益城町に戻りました。

私が経営している益城町のホテルには、住民2000人が避難してきていましたが、それだけの人数分の食事を賄えるだけの食糧がなかったため、発災直後は食糧調達に追われました。主要道路が寸断されて交通が麻痺している中でも、福岡の事業者が、本震翌日の17日午後にパンを、翌18日にはご飯を届けてくれて、大変ありがたく感じました。その後も、協会会員事業者の皆様には緊急物資輸送に尽力していただき、非常に感謝いたしております。

その後、協会事務局のフォロー等もあり、5月の連休までは行政や自治体、議会などに要請・協議を行うため、連日訪問を行いました。トラック協会は国内輸送の91%を担っており、特に災害発生時は、トラックが被災者の生命維持のカギを握っています。関係自治体・団体等と連携しながら、円滑な緊急物資輸送の実施に向けて邁進してまいりました。

トラック協会は、会員事業者の皆様の協力なくしては手も足も出ないといえます。今回の地震で大きな被害を受けた会員事業者も少なくはありませんが、そうした中にあっても被災者の命を救うべく緊急物資輸送にあたられた会員事業者の皆様方に、厚く敬意を申し上げます。

また、国や県、全日本トラック協会をはじめ各都道府県のトラック協会の皆様方にも物心ともにご支援をいただき、これほど感謝の気持ち、想いを感じたことはありません。重ねて御礼申し上げます。

今回の地震を受け、熊本県トラック協会としては、緊急物資の一次集約拠点になり得るような施設が整備できないかと、検討を始めたところです。また、将来想定される南海トラフ地震の発生などを視野に、熊本だけではなく九州全体での災害拠点づくりも視野に入れることができればと考えております。

熊本地震の発生から1年が過ぎました。改めて、ご支援いただきました全国の皆様方に心から御礼申し上げるとともに、熊本県ト協としては今後も熊本の復興に貢献できるよう、全力で取り組んでまいる所存です。

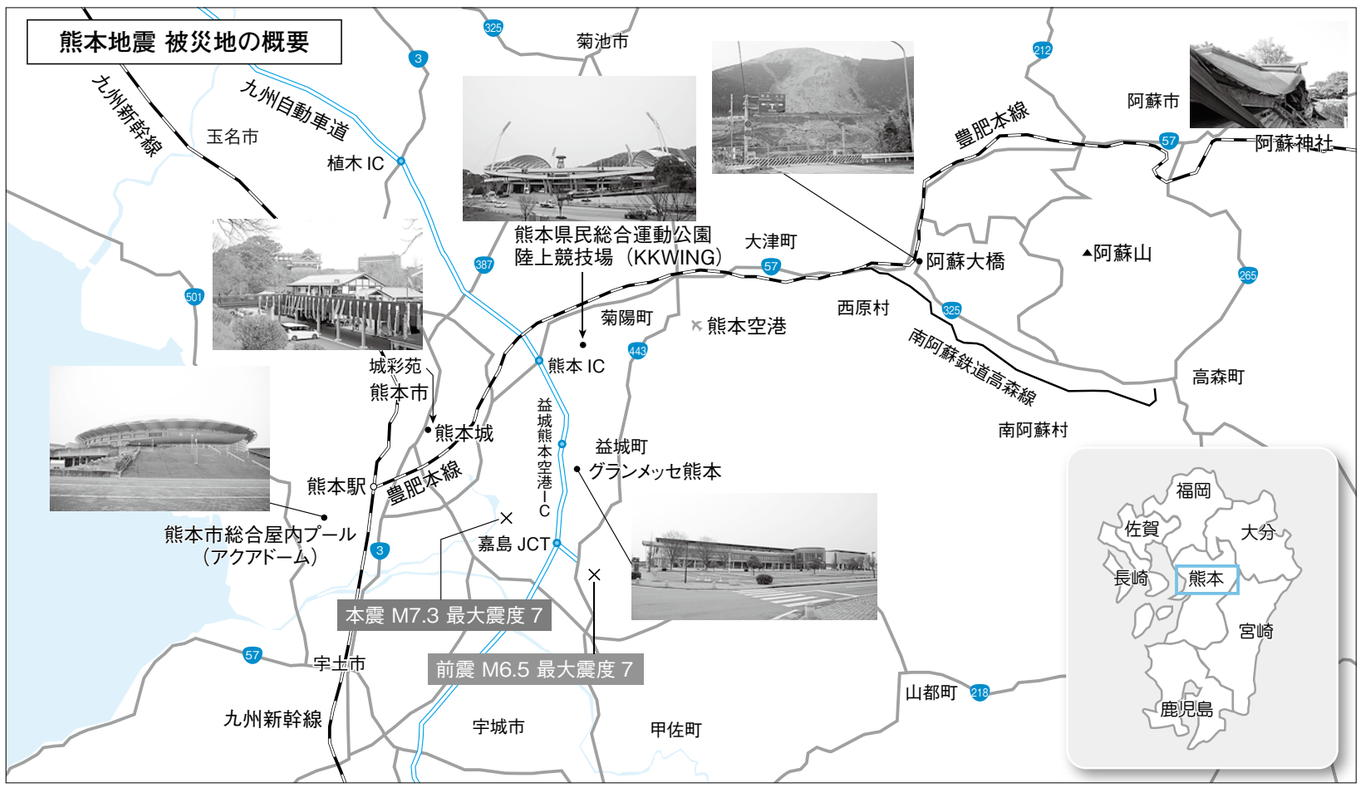


表 平成28年熊本地震の概要

	前　震	本　震
発生日時	平成28年4月14日 21時26分	平成28年4月16日 1時25分
震源地	熊本県熊本地方	熊本県熊本地方
マグニチュード	6.5	7.3
震度7を観測した地点	益城町	益城町、西原村

※平成29年4月12日24時現在、震度1以上を観測する地震が4,296回発生。

被害状況		全域	熊本県内
死者（人）		228	225
重傷（人）		1,149	1,130
軽傷（人）		1,604	1,552
建物被害（住宅被害、棟）	全壊	8,697	8,688
	半壊	34,037	33,809
	一部破損	155,902	147,563

（政府非常災害対策本部資料より作成、平成29年4月13日18時00分現在）

特集「熊本地震発生から1年」

《第2部》写真で見る・熊本地震における緊急支援物資輸送の記録

政府主導のプッシュ型輸送を受け、被災者が待つ避難所へ

アクアドーム（熊本市総合屋内プール）

△KKWINGで対応が困難となったことから設置された一次集積所の熊本市総合屋内プール「アクアドーム」（写真3点：平成28年5月20日、右下：平成29年3月24日）。中央に深いプールがあるため、プールを避けて物資を保管した

城彩苑（熊本城・桜の馬場の観光施設）

△一次集積所から避難所までの中間に設けられた集積所。熊本市中央区の避難所向けの施設となった熊本城・桜の馬場「城彩苑」は、自衛隊と民間トラック運送事業者の協力で輸送が進められた（写真上：平成28年4月24日）。屋根付きの二輪車の駐輪場を利用してアイテムごとに仕分けられ、避難所からの要請に従い物資を輸送（写真下3点:平成28年4月24日）。1年が過ぎ、観光施設として観光客が訪れるなど、通常の役割に戻った（写真左下：平成29年3月24日）

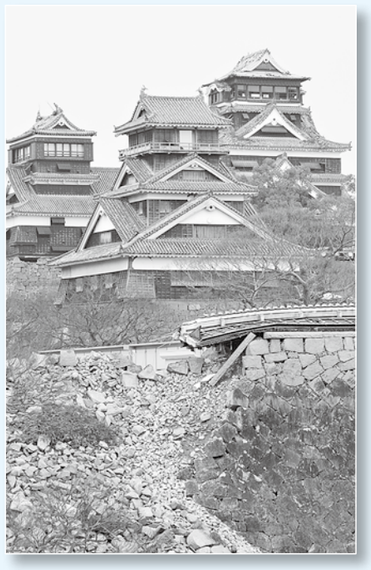
KKWING・熊本県民総合運動公園

△熊本市の物資集積拠点であるKKWINGには、熊本市からの要請に基づき、4月17日から5月5日までの間、熊ト協は吉住潔専務理事をはじめとする4人体制で市の災害対策本部に常駐し、支援物資の受け入れ、入庫・保管・出庫管理にあたった。なお、KKWINGだけでは対応できず、のちにアクアドームへ市の一次集積拠点が拡大したという（平成28年4月24日）

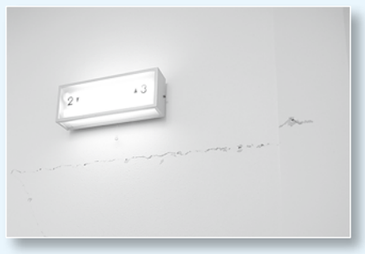
今も残る地震の爪跡

△熊本と大分を結ぶ国道57号は4月16日未明の本震後に斜面崩壊が原因で阿蘇大橋が崩落し、通行止めが続いている（平成29年3月24日）

△本来倉庫使用を想定していないスタジアムに物資を集積したことから、風雨から物資を守るためにシートで覆うなどの工夫を施して対応した。また、スタジアム内のグラウンドを使用できないため、グラウンド外周に物資を配置しなければならず、物資の把握、移動など困難を極めた。ボランティアの活躍もあったが、災害時にあってこそ効率・省力化が求められることからパレット化しリフトが使用可能な荷役にすることは今後の重要な課題となる（平成28年4月24日）



△熊本城は被害が大きく、現在も立ち入り禁止区域が多い。完全な修復には20年以上かかるともいわれている（平成29年3月24日）



△熊本県ト協会館の階段踊り場の壁に入った亀裂（平成29年3月24日）

△南阿蘇村では、道路が崩落しいまだに通行止めとなっている箇所が点在している（平成29年3月24日）

益城町　2度の震度7に見舞われた益城町は、最も被害の大きかった地区の1つ。1年前（写真右上:平成28年4月24日）に通過した交差点は倒壊した家屋があり警察官の誘導で徐行した。1年経って（写真右下:平成29年3月24日）同じ場所に訪れると、交差点の周辺はほとんど更地になっていた。また、同町内では、更地が目立つほか（写真左上:平成29年3月24日）、いまだ撤去作業に至っていない家屋も見られた（写真左下：平成29年3月24日）

△被災地で活躍したトラック（写真右上・下：平成28年4月24日）
自衛隊の車両が目立った（写真左上：平成28年4月24日）駐車場も、今年は一般車両が駐車する平常を取り戻した（写真左下：平成29年3月24日）

引越安心マーク認定事業者訪問　やまと運輸㈱（大阪府）

消費者の期待に応える「引越安心マーク」

安全・安心・丁寧な仕事を積み重ね　認定事業者の信頼度を高める

平成26年度に創設された「引越事業者優良認定（引越安心マーク）制度」。現在、364事業者（1,952事業所）が「引越安心マーク事業者」として認定を受け、安心・安全な引越サービスの提供を行っている。

本企画では、引越安心マーク事業者における引越サービスのレベルアップに向けた取り組みを紹介する。今回は、大阪府大阪市に本社を構えるやまと運輸㈱の坂本龍次代表取締役社長（全日本トラック協会引越部会副部会長、大阪府トラック協会引越部会部会長）にお話を伺った。

「安全・安心はわが社の基本である」をモットーに質の高い引越サービスを提供するやまと運輸

やまと運輸㈱（大阪府）
坂本　龍次　代表取締役社長

▽まず、御社の成り立ちについて教えてください。

坂本社長　当社は昭和28年に創立しました。大阪から奈良県全域への貨物輸送定期便を中心に事業を行ってきました。現在は、本社営業所のほかに、奈良県内に4営業所を構えています。ちなみに、社名の「やまと」は、当社の事業エリアである奈良県が古くから「大和（やまと）」と呼ばれていたことから付けられたものです。

さて、大阪は「キタ・ミナミ」と呼ばれる二大繁華街を擁していますが、当社の本社営業所はミナミの地域に含まれる大阪市中央区にあります。このエリアには百貨店が多く、かつては百貨店の商品を大阪から奈良県全域へと配送する仕事を多く手がけていました。しかし、1990年代からの長引く不況に伴い、百貨店を取り巻く環境は厳しさを増し、百貨店同士の統合が相次ぎました。それにつれて、当社における百貨店の商品配送の仕事は減少していきました。

高度成長期に奈良県北部がベッドタウンとして発展していくと、荷物の輸送量が増えてくる一方で、多くの大手運送会社が奈良県に進出してきました。当社は西濃運輸㈱の代理店として、西濃運輸奈良支店まで運ばれてきた荷物を県内各所に輸送する仕事も行うようになりました。

当社で引越事業を行うようになったのは52年からです。現在、全国引越専門協同組合連合会に加盟し、「ハトのマークの引越センター」大阪中央センターとして事業を展開しております。

▽引越安心マーク取得の理由を教えてください。

坂本社長　当社が引越安心マーク事業者の認定申請を行ったのは、認定制度がスタートした平成26年です。当社は以前から、「安全・安心はわが社の基本である」をモットーに、業務を展開してきました。新しく認定制度が始まることを聞いた時に、「当社における取り組みが評価され、引越安心マーク事業者として認定されることで、当社の知名度向上に繋がるのではないか」と考え、認定申請を決断しました。

▽引越安心マーク取得までの過程についてはいかがですか。

坂本社長　当社は、引越安心マーク認定申請前から安全性優良事業所（Gマーク事業所）であったため、認定取得に際して新たに行った取り組みは特にありませんでした。ただ、引越安心マーク事業者に認定されると、引越サービスを利用する一般消費者からは「安全・安心」への期待が一段と高まります。こうした期待に応えられるように、また当社の社員が引越安心マーク事業者のスタッフとしてふさわしく思われるように、モチベーションを高めていく必要があると思います。

▽引越安心マーク取得後の変化についてはいかがですか。

坂本社長　引越安心マーク事業者に認定されて、まず当社では引越輸送を行う車両に「引越安心マーク」のステッカーを貼りました。ステッカーを貼ることでドライバーの意識が変わり、「これまでよりも一層丁寧な仕事をしなければならない」という自覚が生まれました。こうしたことも影響してか、お客様からのクレームは引越安心マーク取得前よりも減少しました。

また、営業のスタッフは、名刺に「引越安心マーク」のシールを貼るようにしています。営業の際に、初めてマークを目にしたお客様からマークの意味を聞かれることも多く、その際は引越安心マーク認定制度について詳しく説明させていただきます。「引越安心マーク」の意味や、当社が引越安心マーク事業者に認定されていることを知ったお客様は、安心して当社に仕事を任せてくださるようになります。

消費者は引越サービスに対して、「安全・安心・事故（クレーム）のない丁寧な仕事」を求めています。常日頃から安全・安心・丁寧な仕事を行い、万一クレームが寄せられた際には迅速に対応する。速やかな、そして真摯なクレーム対応が、お客様の信頼感を醸成します。引越安心マーク事業者による質の高い引越サービスを受けたお客様が、「引越安心マークのある引越事業者に頼むと安心」ということを周りの方々に口コミで広めていただくことで、引越安心マークの認知度は徐々に上がっていくのではないでしょうか。

▽質の高い引越サービスの提供に資する、人材教育に関する取り組みについてはいかがですか。

坂本社長　当社では引越作業のリーダーを決めています。リーダーに社員教育を行い、その内容を他の社員へと展開させることで、サービス品質を維持しています。引越では、タンスや冷蔵庫、洗濯機など、大きくて重たいものを運びますが、運んでいる途中に落としたり傷付けたりしてしまうとクレームの原因となります。そこで、事故の起こらないような荷物の持ち方や運び方について教育しています。

当社では、社員に「どうすれば安全な仕事ができるか」を日々の業務を通じて実践させるようにしています。私は、常日頃より「社員に普通の仕事をしてもらえればよい」と考えています。これは当たり前のことのようですが、一番大切なことだと思います。お客様に安全で安心していただける引越サービスを提供していくために、今後も社員教育を充実させていきたいと考えています。

引越作業のリーダーを定め、他の社員へと教育内容を展開させることでサービス品質を維持している

▽最後に、引越事業者優良認定制度に期待することがあれば、お聞かせください。

坂本社長　「引越安心マークの有無」が、引越事業者選びの決め手となるようになってほしいと願っています。今は「価格の安さ」が、事業者選びに大きな影響を与えているといえます。インターネット見積もりサイトの登場により、そうした傾向が一段と強くなっています。しかし、価格が安いということだけで事業者を選んでしまうと、利用者が満足できるような引越サービスが提供されず、結果として利用者からのクレームが多くなってしまいかねません。引越安心マークのある事業者に引越を依頼することで、安全・安心な引越サービスを受けることができるのです。

例えば、インターネットで検索した時に「引越安心マーク事業者」が一番上に表示されるようになると、引越安心マークの認知度も上がり、マークの有無を決め手に引越事業者を選ぶ消費者が増えてくるのではないでしょうか。

引越安心マーク事業者としては、まずは少しでも多くの消費者の皆様に引越安心マークの価値を知っていただきたい。そのため、全ての引越安心マーク事業者には丁寧な仕事を積み重ねていくことが求められます。引越安心マーク事業者がよりお客様から信頼され、真っ先に選ばれるようになるために、当社としても日々の業務により一層力を注いでいくつもりです。

企業プロフィール

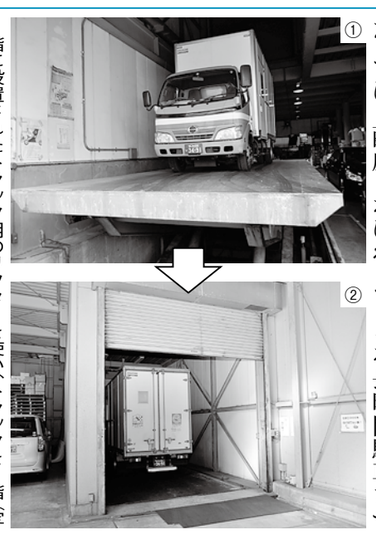
会社名	やまと運輸株式会社
代表者	坂本龍次　代表取締役社長
本社	大阪府大阪市中央区高津1-6-12
創立	昭和28年3月12日
資本金	4,992万円
従業員数	86人
車両台数	71台

苦労の多い市街地での引越作業　市街地での車庫拡張を図りリフターを活用

大阪市中心部に本社を構えるやまと運輸。中心街で引越事業を行うにあたっては、配慮しなければならないことが多くある、と坂本社長は語る。

例えば、引越作業でトラックを長時間駐車させる際には、迷惑がかからないように近隣住民にあいさつをし、近隣住民や道路通行者と運んでいる荷物との接触を防ぐために、ポールを設置するなどの対策を取っている。また、駐車違反の基準の厳格化により、長時間トラックを止めての作業も難しくなっており、作業員は細心の注意を払いながら作業を行う必要があるという。

ところで、同社の本社営業所は大阪市中心部に事務所と車庫を構えていることから、業容拡大に伴い同地で車庫を拡張させることは困難である。そこで同社では、車庫用地の確保を主眼に平成4年に本社の一部を改装。本社の上部に車庫を配置するとともに、1階にはトラック用のリフターを設置。リフターを使ってトラックを階上部の広い車庫に運ぶようにしたことで、大阪市の中心部であっても2ﾄﾝ車と4ﾄﾝ車計16台のトラックを駐車させることが可能になり、中心部での土地の有効利用が図られることとなった。



1階に設置されたトラック用のリフターを使い、トラックを1階（写真①）から2階（同②）の車庫へと運ぶ

しんちゃん

［第25回］ 前川しんすけ

労災ひとくちメモ

⑨労災を防ぐために「安全活動」に取り組みましょう②

～「KY活動」とは、潜んでいる危険を見つけること～

「ついウッカリ・ボンヤリする」、「近道をしたり作業の省略をするなど横着をする」。このような人の行動特性が、誤った動作などの不安全な行動（ヒューマンエラー）をもたらし、事故や災害の原因となります。

こうした事故や災害を防止するためには、社員全員で「KY活動」（K＝危険、Y＝予知）を行うことが大切です。

仕事を始める前に、どんな危険が潜んでいるか、「これは危ない」という危険な箇所について確認し合いましょう。

そして、対策を決め、行動目標や指差し呼称項目を設定し、一人ひとりが「指差し呼称」で安全を先取りしながら業務を進めるようにしましょう。

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

～駐停車編～

【解答】２面に問題

❶ ×（法第44条第1号）トンネルは駐停車禁止であり、車両通行帯がある場合を除くという例外規定はない。
❷ ○（法第2条第1項第18号）駐車とは、車両等が客待ち、荷待ち、貨物の積卸し、故障その他の理由により継続的に停止することをいうが、貨物の積卸しのための停止で5分を超えない時間内のものは除かれている。
❸ ○（法第45条第1項第1号）道路に接する自動車用の出入口から3メートル以内の部分は駐車は禁止されているが、停車は禁止されていない。
❹ ○（法第45条第2項）貨物の積卸しを行なう場合で運転者がその車両を離れないときや運転者がその車両を離れたが直ちに運転に従事することができる状態にあるときは、車の右側に3.5メートル以上の余地がなくなる場所でも駐車できる。
❺ ×（保管場所法第11条第2項）政令で定める特別の用務を遂行するため必要がある場合その他政令で定める場合を除いて、自動車は、昼間は12時間以上、夜間は8時間以上、同じ場所に引き続き駐車をしてはならない。

食の新旧街道を行く

—俯瞰食文化学の視点から—

フードジャーナリスト、食文化研究家
向笠 千恵子

105「魚食文化の道③」骨までうまい「おこぜ」

瀬戸内海の各島は、今はトラックの道で結ばれている。たとえば、芸予諸島の大三島は10本の橋からなる「瀬戸内しまなみ海道」で、愛媛県今治市、広島県尾道市に繋がる。島の西側にある大山祇神社は伊予の一の宮で、日本総鎮守と呼ばれて全国に1万社以上の分社をもつ大社だ。

この神社で神饌にされるのは、おこぜ。祭神の大山積神は女性で、しかも醜くて嫉妬深いから、自分より不器量なおこぜを前にすると心をなごませるのだという。

おこぜは本州中部以南の海に棲み、カサゴの近縁種にあたる白身魚。顔は恐ろしげにごつごつしているし、体はまるで鎧なっているくらいだ。薄造りにした刺身は、ふぐの身のように美しい半透明。こりこりした歯応えが心地よく、噛むにつれてうま味と甘味が広がってくる。肝を溶き混ぜた醤油をつけていただけば、口福の極みで思わず目をつむってしまう。

から揚げにすると、身はさらに、背びれのトゲには強烈な毒があって、刺されると半日以上激痛に苦しむ。

だが、味はすばらしい。大三島で獲れるおこぜはとりわけおいしいので、旅館や民宿の定番料理にされると半日以上激痛に苦しむ。

だが、味はすばらしい。大三島で獲れるおこぜはとりわけおいしいので、旅館や民宿の定番料理にがふっくらしているだけでなく、コラーゲンたっぷりの皮が、もちもちぷりぷりとうれしい食感。じっくり揚げた兜（頭）や中骨、ひれは、ぱりぱりした中においしさと香ばしさが隠れている。島の特産の柑橘をひとしぼりすれば、瀬戸内海の海幸と里幸が見事な味の世界を創り出す。

ただし、環境変化などから、おこぜの水揚げ量は減少傾向にある。現代の漁業では海を守らねばいけないから、もちろん島人は卵の孵化や稚魚の放流に力を注いでいる。こんな営みが神様の御心にかなうのだ。（つづく）

（むかさ・ちえこ）

トラックステーションTS　GW休業案内

（ゴールデンウイーク）

（公財）貨物自動車運送事業振興センター（平成29年4月13日現在）

TS名	運行情報センター	食堂・宿泊施設など	
札幌	4月28日(金)17:00～5月 1日(月) 9:00 5月 2日(火)17:00～5月 8日(月) 9:00	食堂	平常通り営業
苫小牧	4月28日(金)17:00～5月 1日(月) 9:00 5月 2日(火)17:00～5月 8日(月) 9:00	食堂	平常通り営業
青森	4月28日(金)17:15～5月 1日(月) 8:30 5月 2日(火)17:15～5月 8日(月) 8:30		
盛岡	5月 2日(火)20:00～5月 8日(月) 8:00	食堂	5月 2日(火)20:00～5月 8日(月) 8:00
仙台	5月 2日(火)17:00～5月 8日(月) 9:00	食堂 シャワー	4月28日(金)18:00～5月 1日(月) 8:00 5月 2日(火)18:00～5月 6日(土) 8:00 5月 2日(火)16:30～5月 8日(月) 9:00
酒田	5月 2日(火)17:30～5月 8日(月) 8:30	平常通り営業（※5月7日(日)のみ休業）	
白河の関	4月28日(金)17:30～5月 1日(月) 8:30 5月 2日(火)17:30～5月 8日(月) 8:30	休憩室、コインシャワー、コインランドリー	4月28日(金)17:00～5月 1日(月) 9:00 5月 2日(火)17:00～5月 8日(月) 9:00
茨城	5月 2日(火)17:00～5月 8日(月) 9:00	平常通り営業	
矢板	5月 2日(火)17:00～5月 8日(月) 9:00	5月 2日(火)22:00～5月 8日(月)11:00	
大宮	平常通り運営	平常通り営業	
東神	5月 2日(火)17:00～5月 8日(月) 9:00		
新潟	4月28日(金)19:00～5月 8日(月) 8:00 ※5月1日(月)、2日(火)は平常通り運営	シャワー	4月28日(金)18:30～5月 8日(月) 8:00 ※5月1日(月)、2日(火)は平常通り営業
金沢	4月28日(金)17:00～5月 1日(月) 9:00 5月 2日(火)17:00～5月 8日(月) 9:00	平常通り営業（24時間営業）	
浜松	5月 2日(火)17:00～5月 8日(月) 9:00	食堂・売店 浴室・宿泊	5月 2日(火)14:00～5月 8日(月) 6:00 5月 2日(火)10:00～5月 8日(月)12:00
安城	4月28日(金)17:00～5月 8日(月) 9:00		4月29日(土)20:30～4月30日(日)10:00 5月 6日(土)20:30～5月 7日(日)10:00
名古屋	4月28日(金)20:00～5月 8日(月) 8:00	食堂 宿泊 入浴	4月28日(金)14:30～5月 8日(月) 7:00 4月29日(土)10:00～5月 8日(月)10:00 4月29日(土) 9:00～5月 8日(月)10:00
亀山	5月 2日(火)17:00～5月 8日(月) 9:00	食堂 売店 浴室・宿泊	5月 2日(火)14:00～5月 8日(月) 7:00 5月 2日(火)17:00～5月 8日(月) 7:00 5月 2日(火)17:00～5月 8日(月)10:00
彦根	4月28日(金)17:00～5月 1日(月) 9:00 5月 2日(火)17:00～5月 8日(月) 9:00	食堂・浴室・宿泊	4月28日(金)21:00～5月 1日(月) 8:00 5月 2日(火)21:00～5月 8日(月) 8:00
大阪	5月 2日(火)17:00～5月 8日(月) 9:00	平常通り営業（24時間営業）	
奈良・針	5月 2日(火)17:00～5月 8日(月) 9:00		5月 2日(火)17:00～5月 8日(月) 9:00
岡山	5月 2日(火)17:00～5月 8日(月) 8:00		5月 2日(火)17:00～5月 8日(月) 8:00
尾道	4月28日(金)17:00～5月 1日(月) 8:00 5月 2日(火)17:00～5月 8日(月) 8:00	（シャワー、トイレ、洗濯機） コンビニエンスストア	5月 2日(火)17:00～5月 8日(月) 8:00 平常通り営業（24時間営業）
三次	4月28日(金)17:00～5月 1日(月) 7:00 5月 2日(火)17:00～5月 8日(月) 7:00	食堂 シャワー	4月28日(金)16:00～5月 1日(月) 7:00 5月 2日(火)16:00～5月 8日(月) 7:00 4月28日(金)17:00～5月 1日(月) 7:00 5月 2日(火)17:00～5月 8日(月) 7:00
徳島	5月 2日(火)17:00～5月 8日(月) 9:00	食堂 （シャワー、ランドリー、休憩室）	5月 2日(火)20:00～5月 8日(月)11:00 5月 2日(火)20:00～5月 8日(月) 9:00
北九州	5月 2日(火)17:00～5月 8日(月) 9:00	シャワー、ランドリー	平常通り営業（24時間営業）
鳥栖	5月 2日(火)17:00～5月 8日(月) 9:00	食堂・浴室	○短縮営業 5月3日(水)～5月7日(日)10:00～22:00 （オーダーストップ 21:30）
諫早	5月 2日(火)20:00～5月 8日(月)10:00	食堂 宿泊 浴室	5月 2日(火)14:30～5月 8日(月)10:00 5月 2日(火)10:00～5月 8日(月)15:00 5月 2日(火)20:00～5月 8日(月)10:00
大分	4月28日(金)21:00～5月 1日(月) 8:00 5月 2日(火)21:00～5月 8日(月) 8:00		4月28日(金)21:00～5月 1日(月) 8:00 5月 2日(火)21:00～5月 8日(月) 8:00
宮崎	5月 2日(火)17:00～5月 8日(月) 9:00	休憩室、シャワー	5月 2日(火)17:00～5月 8日(月) 9:00
鹿児島	5月 2日(火)17:30～5月 8日(月) 8:30	コインシャワー	5月 2日(火)17:30～5月 8日(月) 8:30

TS名	給油所
青森	4月29日(土)18:00～5月 1日(月) 8:00
大宮	平常通り営業
新潟	○短縮営業 4月29日(土)、30日(日)、5月3日(水)～5日(金)…8:30～17:30
金沢	○短縮営業 4月29日(土)、30日(日)、5月3日(水)～7日(日)…8:00～19:00 5月1日(月)、2日(火)…平常通り営業
岡山	5月 6日(土)20:00～5月 8日(月) 7:00 ○短縮営業 5月2日(火)～5日(金)…8:00～18:00

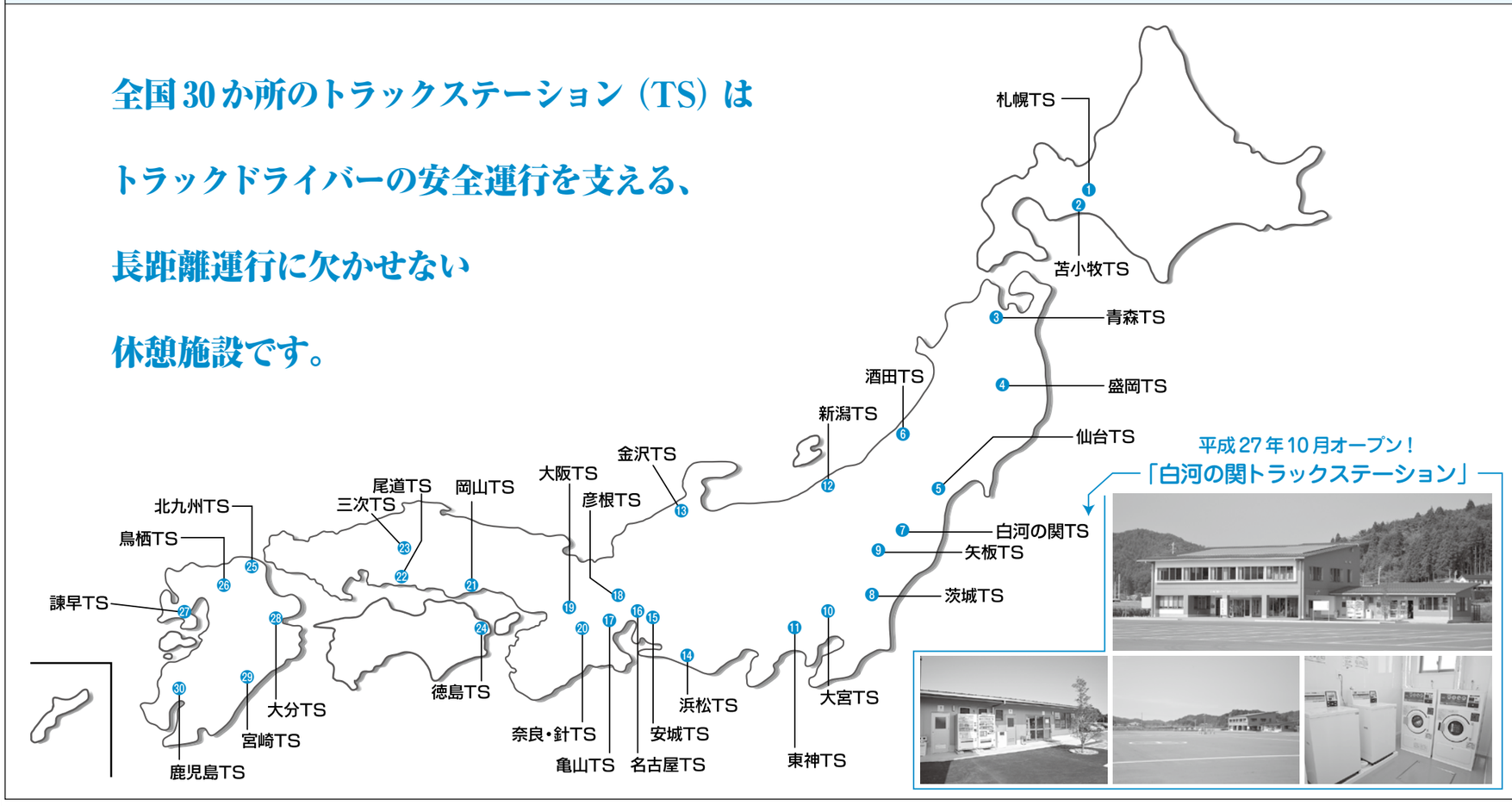
TS名	給油所
尾道	平常通り営業
三次	4月29日(土)18:00～5月 1日(月) 7:00 5月 2日(火)20:00～5月 6日(土) 7:00
北九州	平常通り営業
大分	休業中

※詳細は各運行情報センター等へお問い合わせください。

▷携帯電話用のトラックステーションリストを作成しました。お持ちの携帯電話のバーコードリーダーを右のQRコードにかざしてください。

安全運行のオアシス　トラックステーション

全国30か所のトラックステーション（TS）は
トラックドライバーの安全運行を支える、
長距離運行に欠かせない
休憩施設です。



平成27年10月オープン！
「白河の関トラックステーション」

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

※駐車台数は大型車とトレーラの台数の合計。なお、諫早TSは5台の中型車を含む。

各施設の運営時間・概要・周辺地図は
公益社団法人 全日本トラック協会 のHPに掲載
携帯でもご覧いただけます

伊藤社長に訊く！ 女性雇用により社内環境のレベルが向上 トラガール第1号を「新しい働き方のモデル」に

伊藤 康彦
代表取締役社長

弊社の経営目的のひとつに、「社員の生活と心の幸福を実現するため、顧客と社会の進歩・発展に貢献する」ということがあります。会社が存在する目的は、社員がまず、物質的にも、心の面でも幸せになれるということであり、そのための会社であるべきだということです。こうした理念によってか、ドライバーの定着率が高いのも弊社の特長です。

櫻井は、弊社の女性ドライバー第１号として、「家庭との両立が可能で、身体的負担の少ないフルタイム勤務」という、弊社における新しい働き方のモデルを確立してくれています。その丁寧な仕事ぶりから、取引先の方にも「ずっと櫻井さんに来てほしい」と言われるほどです。

また、櫻井の入社によって、周囲の男性ドライバーが以前よりしゃんとしたように思います。「女性ドライバーがいられる会社」になることで、社内環境の基準がぐんと上がったことを目に見えて感じますし、会社としてのレベルを上げるためにも女性雇用は必要です。これからは、ロッカールームなどのハード面でも、女性が活躍しやすい職場づくりを充実させながら、今後も女性採用を積極的に行っていきたいと考えています。

株式会社暁興産

［代表取締役社長　伊藤康彦］

本社所在地	三重県三重郡川越町当新田 623
資本金	6,200 万円
設立	昭和 46 年
従業員数	102 人（ドライバー 65 人、うち女性1人）
車両数	70 台

図解【アスファルト原料の荷降ろし】 一つひとつの動作を「指差呼称」で細かく確認！

1 フェイスガード付きヘルメットと安全帯ベストを着用し、手には軍手を装着。ローリー車を輪止めしたあと、積載物（アスファルト原料）の品名・数量を確認する。タンクの残量メーターを確認したところで荷降ろし開始。

2 軍手から、オイルや熱に強い特殊な手袋に着け替える。ローリー車の左側部に格納してあるホースを取り外す。

3 ホースをタンクに連結させてから、レンチなどを使ってタンク側のバルブを開ける。

4 ハシゴを使ってローリー車の上に登り、マンホールおよびバルブを開ける。ローリー車から降りてポンプレバーを引き、タンクへ向けてアスファルト原料を流し込む。流し込みの所要時間は約 30 分。

5 積載物を全てタンクの中に移し終わったら、バルブを閉める。アスファルトは常温で固まってしまうため、ホースや配管の中に残ったアスファルトが固まらないよう、ホースに圧力をかけ、エアーできれいに掃除する。

6 掃除が完了したら、ホースを取り外して格納する。最後に、タンクのメーターをチェックして作業終了。

こちら広報室 四季折々 113

2017・4・15

▼上野公園は、文化の香りと庶民の香りがします。国立西洋美術館はじめ、日本初の動物園など多数の施設があり、土日ともなると、大勢の人々で賑わいます。しかし、最近はご多分に漏れず外国人の数が一段と増え、「ここが都民の憩いの場なのか」と、首をかしげる場面があります。▼公園の中央にある噴水広場のまわりでは、様々な人と出会います。休日には、午前中はランニングをする人とすれ違い、昼間は大道芸をする人、コーラスをする人、車座になり語り合うグループなどが集いますが、夜の帳（とばり）がおりると様相が一変します。▼アベックが増えて、22時を過ぎると、どこからともなく弁当を配るボランティアが現れて、公園近くの飲食店などから好意で提供された弁当を配り始めます。見ると、ボランティアが鳴らす鈴の音に気付いたホームレスの人達が木々の中から大勢集まって来るという、びっくりする光景に遭遇しました。▼今年は、桜の満開が例年と比べて1週間ほど遅れているようです。夜桜を見て乾杯するため、新入社員らしき人が夕方まで場所の確保に余念がありません。しかし、隅田川の河畔に目を凝らして見ると、ブルーシートに鎮座しているのはどう見てもホームレスの人達。仄聞（そくぶん）すると、5千円で場所の確保を請け負っているとのことです。臨時収入という訳です。満開の桜に喜ぶ、意外な人達を発見してしまいました。▼西郷隆盛の銅像に近い階段の両脇には、似顔絵を描いているオジさんがいます。依頼主の特徴を見事にとらえながらデフォルメ化された似顔絵には不思議な魅力があります。▼東京国立博物館を正面に見て左側を進むと「谷中霊園」に行き着きます。約10万平方㍍の広大な敷地の中に、約7千基の墓石がならび、盛夏でもひんやり感があります。横山大観や渋沢栄一もここに眠っています。谷中霊園にも立派な桜の並木があり、日中は満開の桜の下に観光客が列をなします。それが暗闇に変わる頃に、何と墓石の前で乾杯している不届きな連中がいるではありませんか。さぞかし墓石の下で永遠の眠りについた先達は、ほぞをかみ苦笑いをしていることでしょう。もしかしたら、1年に1回の無礼講ということで、墓石の主人も楽しんでいるかも知れませんね。▼散り際の見事さから、桜を愛してやまない日本人。己の存在感を知りながら、平等に花の優しさを短期間に知らしめ散っていく。誰にも真似の出来ないエンタテイナー。桜の生き様はお見事の一言です！

（山崎薫）

女性の輝く現場から トラガールのお仕事。

第13回「タンクローリードライバー（アスファルト輸送）」櫻井 千夏さん（㈱暁興産・三重県）

トラック運送業界で様々な仕事に携わる女性をとりあげるこのコーナー。第13回目は、「タンクローリードライバー（アスファルト輸送）」のお仕事です。㈱暁興産（三重県三重郡）の櫻井千夏さんが登場します。

トラガールファイル

櫻井（さくらい） 千夏（ちなつ）さん

ダンプ・トレーラ・タンクローリーのドライバーとして数々の資格を取得
育児が一段落、昨春からドライバーに復帰し活躍中！

- 岐阜県出身。19 歳の頃に街中で見かけた女性トレーラドライバーの姿に憧れ、21 歳になると同時に大型・けん引免許を取得。それまではホテルのフロント業務をしていたが、同じくトラックドライバーをしていた姉の紹介で、ダンプのドライバーに転身し、重機関連の免許も取得。その後、重機の免許を活かして、愛知県名古屋市で重機運搬を行う10トントラックドライバーに転職。その後、鉄のインゴッド（原料）を運ぶトレーラドライバーに転職した。
- 結婚後もドライバーを続けていたが、子どもを授かるとともに退職。子育ても落ち着き、ドライバーに復職しようと思ったのが昨年春のこと。携帯版求人サイトで暁興産の広告を見つけ、社風に惹かれて応募・採用。
- 趣味はガーデニングや家庭菜園で、17 歳と 15 歳の 2 人の息子のお母さん。先日あった息子さんの卒業式には、お休みをもらって出席した。「働き方を考慮し、子どもの行事も優先させてくださるので、本当にありがたいです」。

- 担当業務：アスファルト輸送
- 勤続年数：1年
- 取得資格：大型自動車免許、けん引免許、車両系建設機械運転技能講習・丙種危険物取扱者・フォークリフト運転技能講習修了

櫻井さんのある1日の仕事の流れ

櫻井さんは日々、どのような「トラガールのお仕事。」に携わっているのでしょうか。お仕事に１日密着させていただきました。

8:10
出社。車両点検、アルコールチェック、点呼を行う。
点呼の最後には、点呼執行場に設けられたスペースで指差呼称の動作確認も行う（写真①）。

①

8:30
会社を出発（写真②）。

②

（1回目）
9:00
荷主先の石油工場へ到着。アスファルト原料を積み込む。

9:40
配送先のアスファルト基地へ。荷降ろしを行う。

（2回目）
10:45
荷主先の石油工場へ到着。アスファルト原料を積み込む。

11:20
配送先のアスファルト基地へ。荷降ろしを行う。

12:00
昼食休憩をとる。

13:00
午前中と同様、16:00 頃まで荷主⇄配送先間輸送を2往復行う（3 回目、4 回目）。

16:30
帰社。アルコールチェック（写真③）、日報提出を済ませ、運行管理者と翌日の業務確認を行う（写真④）。

③

④

17:00
退社。

櫻井さんはこんな人！

アスファルトを輸送するローリー車に乗務する女性ドライバーは、全国的にも少ないと思いますが、櫻井さんは、アスファルトの転送というお仕事を、高い精度をもって丁寧にやってくれています。仕事が丁寧な櫻井さんが毎日来てくれるということで、荷主さんにも喜んでいただいているので、会社としても非常に助かっています。櫻井さんという女性ドライバーが在籍しているということが、弊社にとって間違いなくプラスに作用していると思います。

（営業部 伊藤公一さん）

close-up! 装備で・動作で……安全に万全を期す暁興産の取り組み！

★作業効率と安全性を高める自社工場でのカスタマイズ

同社の工場では、車両の点検・整備のみならず、4 年ほど前からタンク内部の配管作業や、タンク・バルブの部品製造も行う。アスファルトローリーを熟知した元ドライバーもスタッフとして活躍。社内のドライバー一人ひとりの要望に応え、ハシゴの角度を変えたり、配管を改造したりと、同社内でしか行えない、作業効率アップのための細やかなカスタマイズを施している。タンクの内部構造の造作においては特許も取得するなど、工場スタッフが車両の安全性を支えている。

★櫻井さんにも専用のホースを製作！

アスファルト輸送を始めた当初、ホースを少し重たく感じていた櫻井さん。そんな櫻井さんを見て、指導担当の先輩ドライバーが工場スタッフに進言し、櫻井さん向けにホース周りを改良した。まず、持ちやすいよう、ホースをひとまわり細くて軽いものに変更。さらに、ホースの安定感を考慮して、ホースの手前に円筒状の金属を装着し、その先にホースを取り付ける構造にし、操作性を向上させた。このホースは「櫻井さんが少しでも作業をしやすいように」という工夫の賜物だ。

★事故防止のため生み出した発明品の数々

工場では、数々の「発明」も行われている。車両や輸送現場に合わせたオリジナルの安全装備を自社で考案・製作。ローリー車は、車両の上に登っての作業が必要となるため、高所作業での安定性を高めるための装置「ベルブロックスタンド（BBS）」（❶）や、転落防止のための折り畳み式「電動柵」（❷）を開発。また、非常に高温（160～180℃）であるアスファルトの荷物特性を踏まえ、地震や衝撃をジャイロセンサーで感知してアスファルト加熱装置を制御する「G ブレーカー」（❸）も開発し、製品の品質と安全を確保している。

❶

❷

❸

★ヒューマンエラーを防ぐ指差呼称

同社では、指差呼称の徹底を呼びかけるため、全ドライバー一人ひとりが指差しポーズをとった写真をボードに掲出。指差呼称のためのスペースを設け、出発前点呼の締めくくりには必ず指差呼称の動作確認を行うなど、「安全の基本」として徹底している。

インジェクターや DPFの不調の改善に
効果を最大に発揮します！

エンジン洗浄の世界基準 ADVANTAGE ENGINEERING

ディーゼルプロ
DIESEL PRO

燃費改善　有害排気ガス減少　性能回復

コスト削減

コモンレール式のトラブルに抜群の効果！

ディーゼルプロホームページ
www.advantage-e.jp

facebook
最新情報配信中

ディーゼルプロに関するお問い合わせは
☎045-633-4440
JPX 東証JASDAQ(スタンダード) 証券コード7623
株式会社サンオータス 環境車検部 営業課
〒223-0059 神奈川県横浜市港北区北新横浜1-7-3

ディーゼルプロ お気軽にお問い合わせください
デモンストレーション実施中

経産省 IT 導入補助金（予算総額 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
当社受付期限 平成 29 年 6 月 27 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

掲示用

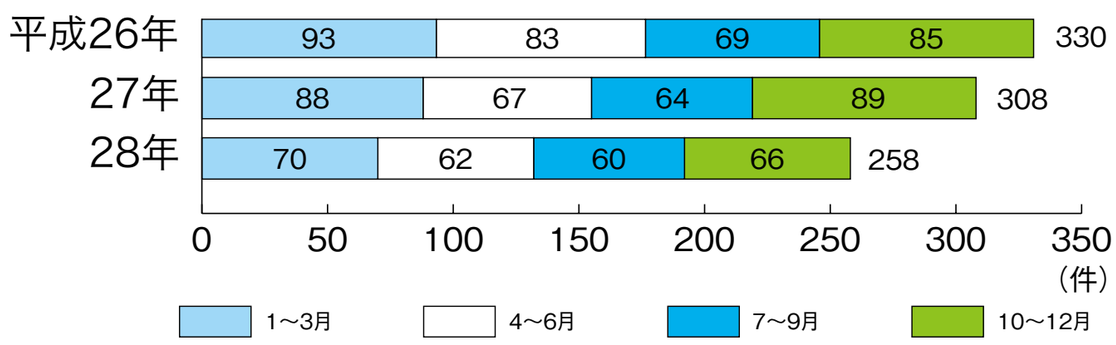
平成28年中 事業用トラックが第１当事者となった死亡事故

全ト協 交通事故統計分析結果〔発生地別〕（概要）

対象は事業用貨物自動車（軽を除く）が第１当事者となった死亡事故。また、「車両相互」での第２当事者となる「車両」には道路交通法上の「軽車両」である「自転車等」を含む。

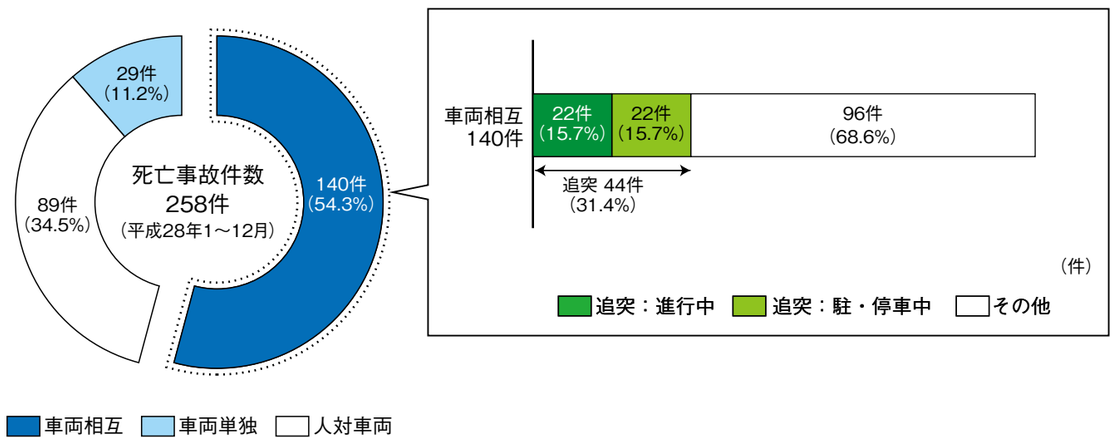
◆ 事故件数

・H27 年 1 ～ 12 月の死亡事故件数と比較すると△ 50 件となっている。
・営業用トラック 1,245,603 台（平成 28 年 3 月現在、トレーラ及び軽自動車を除く）に対する 1 万台当たり死亡事故件数は「2.1」となり、平成 27 年の「2.5」（平成 26 年は「2.7」）に対して 0.4 ポイントの減少となる。
・**プラン２００９の目標である「2.0」達成のためには、更なる事故防止対策が急務**である。



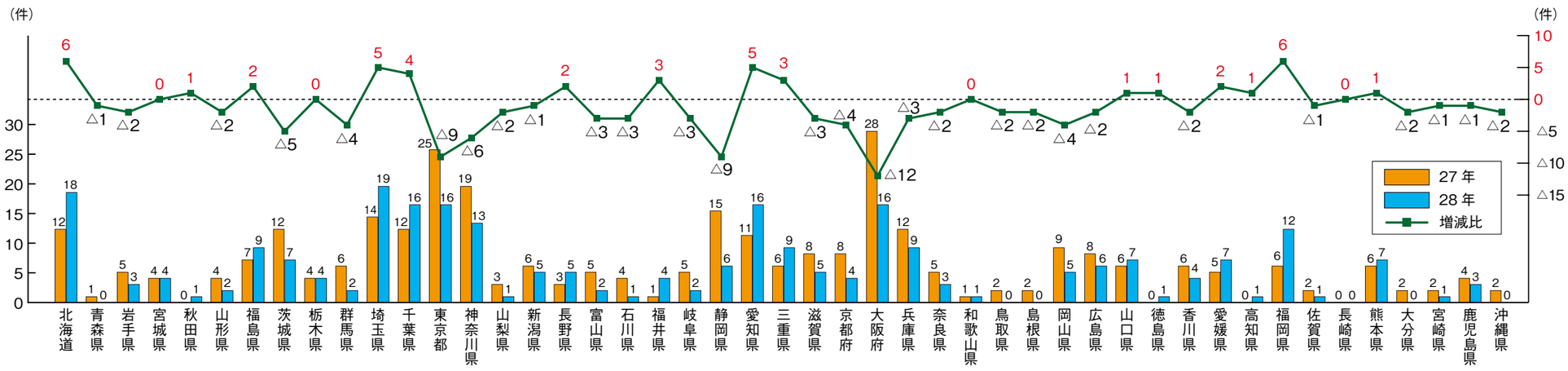
◆ 事故類型別

・H28 年 1 ～ 12 月の傾向をみると、「車両相互」が最も多く 140 件（54.3％）と半数以上を占めている。
・次いで、「人対車両」89 件（34.5％）、「車両単独」29 件（11.2％）と続いている。



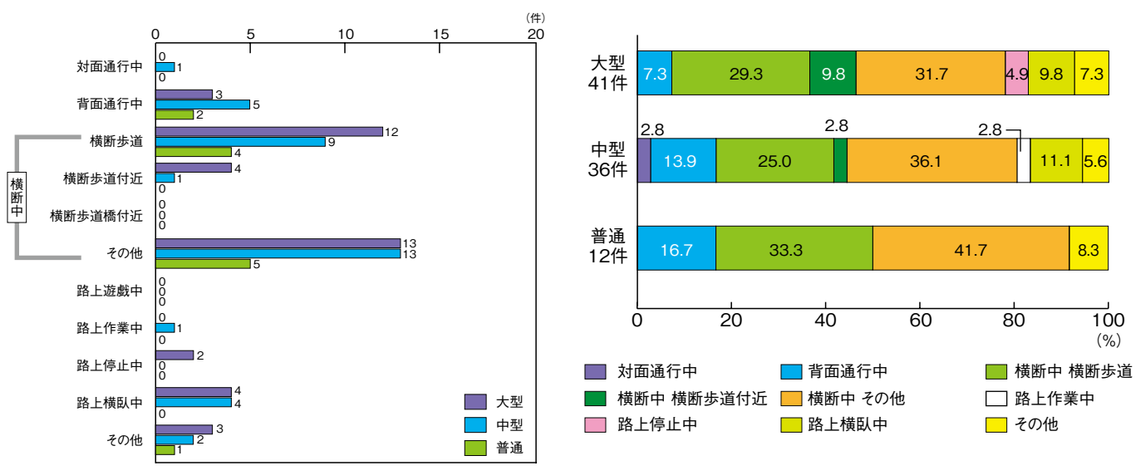
◆ 発生地別

・H27 年 1 ～ 12 月の発生地別死亡事故件数と比較すると、「北海道」、「福岡県」が最も多く＋６件となっている。
次いで、「埼玉県」、「愛知県」がそれぞれ＋５件、「千葉県」が＋４件、「福井県」及び「三重県」がそれぞれ＋３件となっている。
・一方、「大阪府」が最も少なくなっており、△ 12 件となっている。
次いで、「東京都」、「静岡県」がそれぞれ△９件、「神奈川県」が△６件、「茨城県」が△５件となっている。

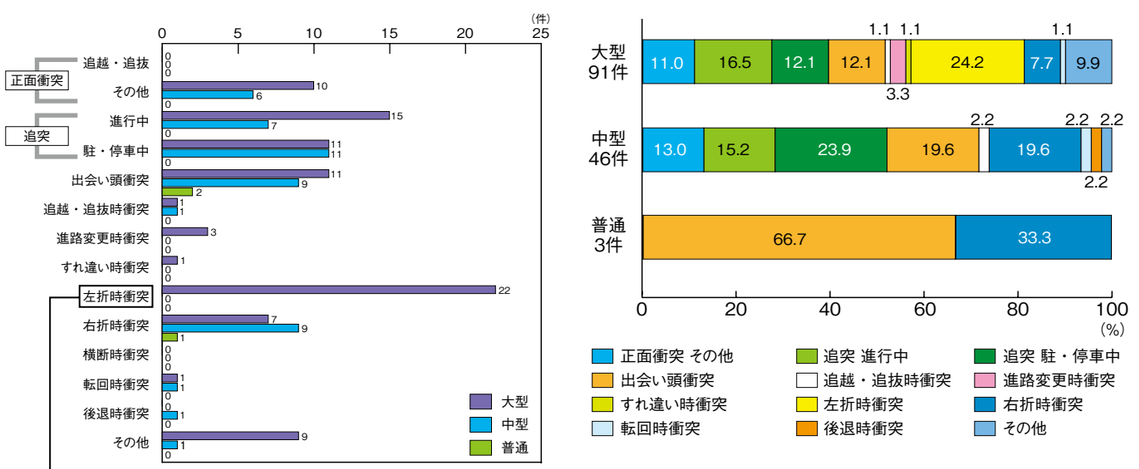


◆ 事故類型別（車両区分）

（１）車両区分の事故類型（人対車両）別
・車両区分の事故類型（人対車両）別にみると、「大型」、「中型」、「普通」のいずれも「横断中 その他」が最も多く、それぞれ 13 件（31.7％）、13 件（36.1％）、5 件（41.7％）となっている。



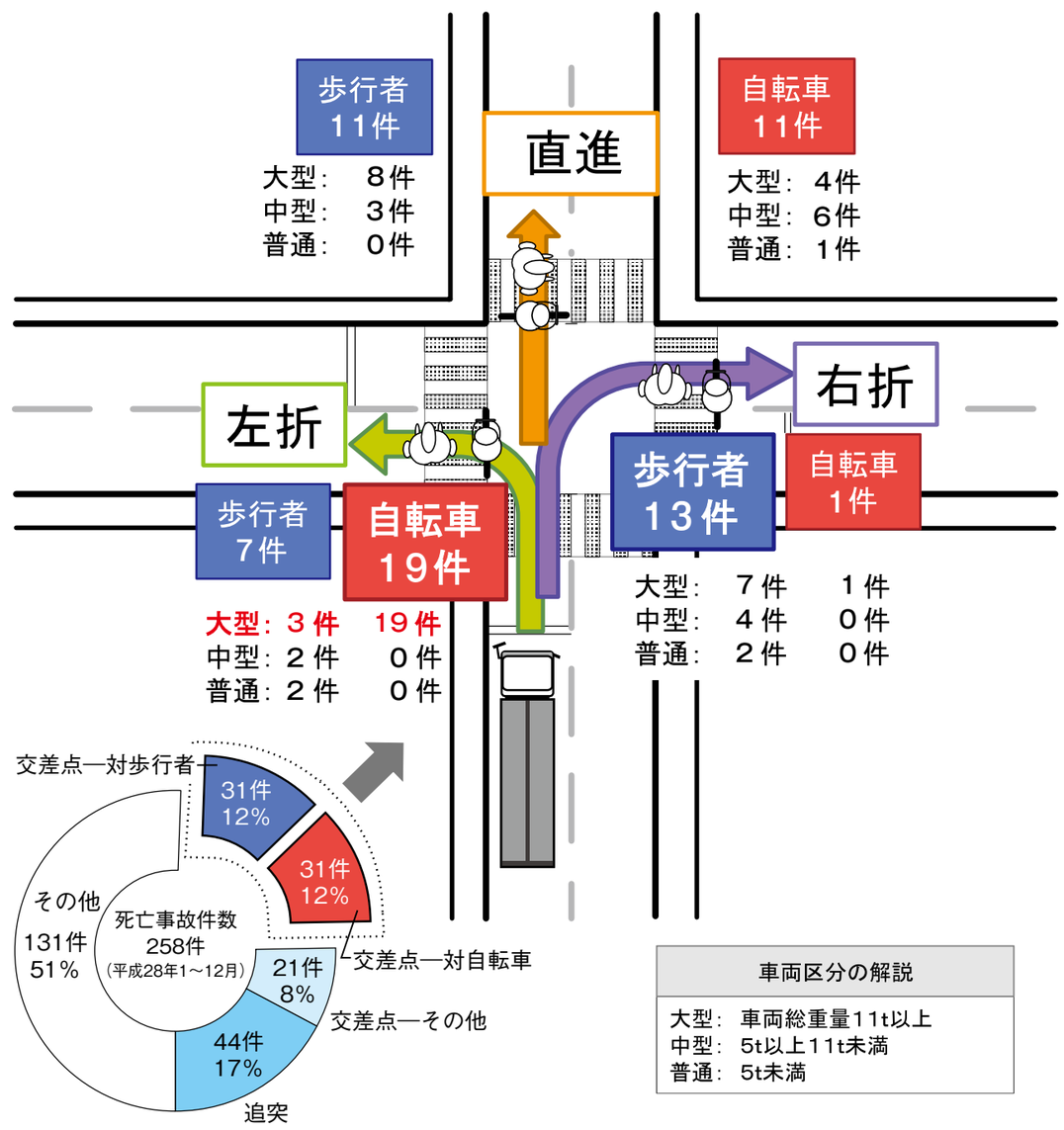
（２）車両区分の事故類型（車両相互）別
・車両区分の事故類型（車両相互）別にみると、**「大型」では「左折時衝突」が最も多く 22 件（24.2％）**となっている。
・「中型」では「追突　駐・停車中」が最も多く 11 件（23.9％）となっている。
・「普通」では「出会い頭衝突」が最も多く 2 件（66.7％）となっている。



→左折時衝突事故は全て大型車によるもので、**22 件中 19 件（86.4％）が対自転車事故**

◆ 交差点における死亡事故（対歩行者・対自転車別）

・事業用トラックが第１当事者となる交差点における対歩行者、対自転車の死亡事故（62 件）は、追突事故（44 件）の 1.4 倍。
・**左折死亡事故は、８割以上が大型車**であり、対自転車（19 件）が対歩行者（７件）の約３倍。
・**右折死亡事故は、９割以上が対歩行者**（13 件）。



車両区分の解説	
大型：	車両総重量11t以上
中型：	5t以上11t未満
普通：	5t未満