昭和35年11月28日第3種郵便物認可

平成29年（2017年）　第2087号

人と物流の、より良い関係づくり！ハンドin ハンド！。
創刊1968年――全国8支局自社ネットワーク
あなたが必要な物流情報を、ワイドに、グローバルに、正しく。
わたしたちの情報は、新しい「物流」の指標となる。
物流ニッポン
LOGISTICS NIPPON
株式会社 物流ニッポン新聞社　http://www.logistics.co.jp
フリーダイヤル 0120-11-5655　電子メール nippon@logistics.jp

Japan Trucking Association

広報 とらっく

創刊 昭和28（1953）年2月

6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　＜環境特集2017＞
地域共生と環境保全に取り組むトラック運送業界②
さくら運輸㈱（大分県佐伯市）

県内の事業者でいち早くデジタコを導入するなど
エコドライブに取り組むさくら運輸

5　・交通事故防止!!わが社の取り組み
㈱秋田エスエス商運（秋田県秋田市）

6・7　・経営診断・経営相談事業特集
㈱タイヨー運送（大阪府枚方市）

8　・引越安心マーク申請のご案内
・茨城県トラック総合会館が完成

全ト協情報共有 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▼
6/15～7/14 2995
7/15～8/14 6318

政府

「移動革命の実現」により物流効率化へ

「未来投資戦略2017」閣議決定

高速道路でのトラック隊列走行 平成34年の商業化目指す

「第4次産業革命」で課題解決

政府は6月9日の臨時閣議で、成長戦略「未来投資戦略2017」を決定した。

これは、近年急激に起きている第4次産業革命（IoT（モノのインターネット）、ビッグデータ（BD）、人工知能（AI）、ロボット、シェアリングエコノミー等）のイノベーションをあらゆる産業や社会生活に取り入れることにより、様々な社会課題を解決する「Society5.0」の実現を目指すもの。同戦略では、トラックの隊列走行や小型無人機（ドローン）を使った荷物配送の実現も盛り込まれており、これらの「移動革命」の早期実現により物流の効率化が図られることになる。

政府の日本経済再生本部（本部長・安倍晋三内閣総理大臣）では、「未来への投資」の拡大に向けた成長戦略と構造改革の加速化を図るため、平成28年9月に「未来投資会議」（議長・同）を立ち上げ、議論を進めてきた。このほど閣議決定された同戦略では、先端技術の活用を柱に据え、様々な社会課題の解決を図っていく。

同戦略では、「移動革命の実現」「サプライチェーンの次世代化」など5分野を中心に、我が国の政策資源を集中投入し、未来投資を促進する。

「移動革命の実現」の中では、目指すべき社会像として、無人自動走行や小型無人機（ドローン）による荷物配達が実現するであろうという内容が掲げられた。

また、主な取り組みとして、表の通り、高速道路でのトラック隊列走行を早ければ34年に商業化することを目指し、32年に高速道路（新東名高速道路）における後続無人での隊列走行を実現するため、29年度中に後続車有人システム、来年度に後続車無人システムの公道実証を開始するなどの内容を掲げたほか、自動走行の公道実証が可能となるよう、必要な制度整備等を行うことが盛り込まれた。これらの取り組みにより、「移動革命」による物流効率化の実現を目指していく。

なお、政府では、国家戦略特区において自動走行、ドローン等の近未来技術の実証実験を迅速かつ円滑に実施するため、現行法の規制を一時的に停止する規制緩和策である「サンドボックス」制度を取り入れるなど、「移動革命の実現」に向けた取り組みを加速させていく。

早期実現が期待されるトラックの隊列走行㊤（出典＝国立研究開発法人新エネルギー・産業技術総合開発機構［NEDO］）とドローンによる荷物配送㊦

表　主な取り組み（抜粋）

- 高速道路でのトラック隊列走行を早ければ平成 34 年に商業化することを目指し、32 年に高速道路（新東名）での後続無人での隊列走行を実現するため、本年度中に後続車有人システム、来年度に後続車無人システムの公道実証を開始する。
- ドローンについては、来年に山間部等における荷物配送を実施し、2020 年代には都市でも安全な荷物配送を本格化させるため、補助者を配置しない目視外飛行や第三者上空飛行など、高度な飛行を可能とするための技術開発や制度的対応を進める。

28年中 車籍別

全国平均「2・1件」に

事業用トラック 1万台当たり死亡事故件数

全日本トラック協会はこのほど、平成28年の「交通事故統計分析結果（確定版）」をまとめ、事業用トラックが第1当事者となった死亡事故件数を、都道府県ナンバー別（車籍別）に1万台当たりの数値に換算したデータを公表した。それによると、全国平均では、28年は2・1件となった。26年が2・7件、27年が2・5件と年々減少傾向をみせており、追突や交差点事故対策に焦点を当てた対策が功を奏した結果となったが、全ト協は、車両1万台当たりの死亡事故件数目標を「2・0件」に設定しており、今後、各都道府県トラック協会においては、「トラック事業における総合安全プラン2009」の数値目標「2・0件」を達成できるよう、さらなる交通事故防止対策に取り組むことが求められる。

結果を都道府県別にみると、「2・0件」の数値目標をクリアできたのは25都県で、特に岩手、山梨、鳥取、島根、沖縄県はゼロを達成した。

なお、このデータは全ト協ホームページ内「平成28年の交通事故統計分析結果」に掲載されており、ダウンロードすることができる。さらに、ポイントをまとめ、グラフ化したポスターを、今号の『広報とらっく』に刷り込んでいる。

茨城県トラック総合会館が完成

東日本大震災を教訓に防災拠点機能を充実

8面に詳細

茨城県トラック協会（小林幹愛会長）の「茨城県トラック総合会館（防災・研修センター）」がこのほど完成し（写真）、6月10日には完成記念式典が行われた。

新会館は茨城県庁まで車で3分と近く、また常磐自動車道水戸インターチェンジ（IC）や北関東自動車道茨城町西ICなど、約20分圏内に高速道路の4つのICがあり、災害時の緊急物資の集積・搬送の利便性が高いのが大きな特長になっている。

国交省

次期「総合物流施策大綱」策定に向け提言取りまとめへ

物流の生産性向上により「強い物流」を構築

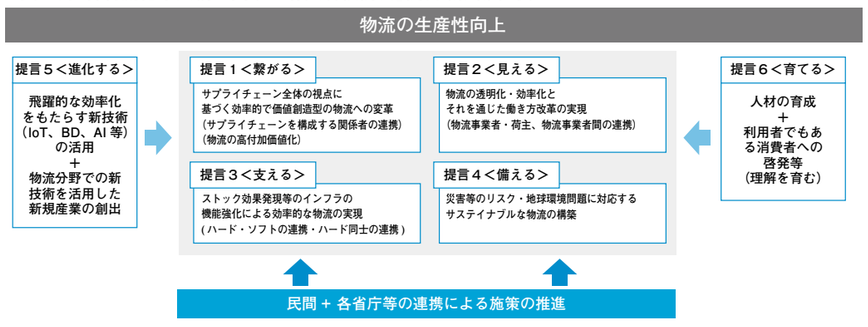
国土交通省では、今年目標年次を迎える「総合物流施策大綱（2013～2017）」に代わる次期大綱の策定に向けて、現在「総合物流施策大綱に関する有識者検討会」（座長・野尻俊明流通経済大学学長）を開催している。6月1日に開催された第6回検討会では、新たな大綱策定に向けた提言（素案）がまとまった。

現大綱策定後、我が国の物流をめぐる環境は、人口減少・少子高齢化に伴う労働力不足の顕在化、国際競争の激化、情報通信技術（ICT）などの技術革新等、様々な変化が生じている。国交省は新大綱の策定に向けて、こうした社会状況の変化や新たな課題に対応できる強い物流を構築することを目指し、同検討会で提言（素案）をまとめた。

同提言（素案）では、物流の生産性向上により、我が国の経済成長を支える「強い物流」の構築を目指す（図）。提言1～4で示された施策を、新技術の活用により効果的に実現し（提言5）、人材の育成等（提言6）で横断的にサポートすることにより、物流の生産性を向上させ、「強い物流」を実現させるという方向性が示された。

なお、新大綱は、今後取りまとめられる提言を基に、政府内で検討され、今年夏頃に閣議決定される予定。

図　「総合物流施策大綱に関する有識者検討会」提言（素案）概要



輸送統計

平成29年3月分
▶国土交通省調べ

		輸送量	前年同月比
トラック	特別積合せ（千トン）	5,948	103.2%
	一　般	—	102.0%
	宅配便（千個）	334,903	110.0%

交通事故統計

平成29年4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・準中型・中型	大型	計		4月30日現在	6月13日現在
36（1）	49（−9）	85（−8）	1,101（−96）	1,117（−123）	1,508（−156）

コラムラインナップ

ここまで来た天然ガストラック新時代【海外視察を通じての事例紹介】／トラック運送事業者のための経営のヒント【「共配＋短時間貸切」で生産性向上】…３面／食の新旧街道を行く【魚食文化の道⑦ 長良川の「鮎の塩焼き」】…７面

請求明細書はもちろん！　運行管理者様向け、整備担当者様向けの機能も向上！！
一番星「運送業システム Ver.7」 “運転者台帳” “整備経費入力”
◆運転者台帳◆

安全管理をサポート！免許更新連動！
標準搭載
◆整備経費入力◆

車輌経費をきっちり管理！
車検・点検のお知らせ機能！
全国どこでもご対応させていただきます！！
お問合せ先　株式会社 システムギアソフテック　SystemGear Always the next news　http://www.next21.co.jp
本　社　〒460-0003 名古屋市中区錦2-2-13 名古屋ｾﾝﾀｰﾋﾞﾙ6F　TEL(052)205-8851 FAX(052)205-8852
大阪営業所　〒550-0004 大阪市西区靭本町1-4-2 ﾌﾟﾗｲﾑ本町ﾋﾞﾙ7F　TEL(06)7711-2122 FAX(06)6225-2214
福岡営業所　〒812-0011 福岡市博多区博多駅前1-14-16 博多駅前ｾﾝﾀｰﾋﾞﾙ10F　TEL(092)432-2256 FAX(092)432-2136
まずはお気軽にご相談ください！
TEL：052-205-8851
担当：加藤

ニュース・ターミナル（トラック協会ニュース）

全ト協

政府の要請受け 防災態勢強化呼びかけ

梅雨期・台風期に向け

全日本トラック協会は6月6日、各都道府県トラック協会長宛てに、梅雨期および台風期における防災態勢の強化に関する文書を発出した。

これは、政府の「中央防災会議」が、全ト協などの各種団体等に対して行った要請に基づいて行われたもの。

例年、梅雨期および台風期においては、各地で局地的大雨や集中豪雨が観測され、河川の急な増水・氾濫（はんらん）、内水氾濫、崖崩れ、土石流、地滑り、高潮、竜巻等により、多数の人的被害および住家被害が発生している。特に昨年は、統計開始以降2番目に多い数の台風が日本に上陸したこと等により、全国各地で災害が発生した。

そのため、梅雨期および台風期を迎えるに当たり、人命の保護を第一義とし、「危険箇所等の巡視・点検の徹底」「河川管理施設を始めとする施設管理等の強化」「災害発生のおそれのある箇所等の周知徹底」「防災気象情報の収集及び早い段階からの危機意識の醸成及び確実な防災情報伝達の徹底」――等、防災態勢の一層の強化を呼びかけている。

松橋謙一新部会長を選任

第43回引越部会

6月9日、第43回引越部会（鈴木一末部会長）が鹿児島県鹿児島市で開催され、平成28年度事業報告（案）、29年度事業計画（案）等について審議・承認した。

第43回引越部会（6月9日、鹿児島サンロイヤルホテル）

任期満了に伴う役員の改選では、鈴木一末部会長が勇退し顧問に就くとともに、山登運輸㈱（北海道）の松橋謙一代表取締役を新部会長、日本通運㈱（全国）の土田久男引越営業部長と大作輸送㈱（東京）の福本勝由代表取締役を新副部会長に選任した。

29年度事業計画では、「引越事業者優良認定制度の事業者への普及と消費者認知度の向上」等6項目の施策を策定。報告事項では、29年繁忙期対策の取組結果などに関する報告が行われた。

議事終了後に行われた研修会では、国土交通省自動車局の平井隆志安全政策課長が「事業用自動車の事故防止対策等について」をテーマに講演した。

中国交通運輸部研修生が訪問、懇談会を開催

日本のトラック輸送業界の取り組みなど学ぶ

6月12日、全日本トラック協会を中国交通運輸部（日本の国土交通省に相当）の研修生6人が訪問し、懇談会を開催した。

全ト協からは細野高弘専務理事が出席し、日本のトラック輸送産業について紹介。全ト協が実施している安全確保のための各種取り組みや果たしている役割、国交省とのかかわり、また今後のトラック運送業界の課題などについて、活発な質疑応答と意見交換が行われた。

記念品を交換する細野高弘全ト協専務理事㊨と葛援中国交通運輸部政策研究室処長㊧（6月12日、全ト協）

運賃指数・求車登録件数ともに高数値で推移

WebKIT成約運賃指数平成29年5月分

全日本トラック協会と日本貨物運送協同組合連合会は6月2日、平成29年5月分の求荷求車情報ネットワーク（WebKIT）成約運賃指数を発表した。

29年5月の運賃指数は、前月比1ポイント減、前年同月比1ポイント減の114であり、依然として高い数値で推移している。

また、5月末現在の求車登録件数は8万872件で、前年同月比2万1180件増（35・5％増）と大幅に伸びており、加入者数の増加に併せ、引き続き求車需要が高い状況が続いている。

全ト協行事予定（6月15日～6月30日）

▽6月17日
・青年部会第1回全国代表者協議会
▽6月29日
・正副会長会議
・第93回通常総会
・第171回理事会

法令○×（マルバツ）クイズ

～交通の教則・高速道路走行編～

❶ 高速道路の加速車線や減速車線、路側帯や路肩は本線車道に含まれないが、登坂車線は本線車道に含まれる。（○・×）

❷ 長時間高速走行をしたり、夜間に高速走行をすると速度感が鈍って、スピードが落ちてくる傾向があるので注意する。（○・×）

❸ 高速走行時は、路面が乾燥していてタイヤが新しい場合は、時速100キロメートルでは約100メートル、時速80キロメートルでは約80メートルの車間距離をとる。（○・×）

❹ 強風時は、特にトンネルや切通しの出口では横風でハンドルを取られやすいので注意する。（○・×）

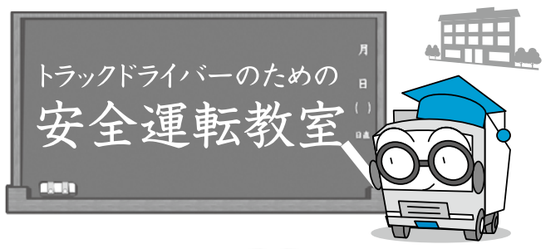
❺ 転落や飛散した荷物の除去など必要な措置をとるときには、110番通報で警察に連絡するとともに、非常電話を利用して荷物の除去の依頼などをする。（○・×）

（解答は7面）

NEWS 2017.6.5–6.15

〔第67回〕油断禁物!! 高速道路走行

先日、東名高速道路において、走行中の観光バスの正面に対向車線から飛んできた乗用車が衝突するという、信じられないような事故が発生しました。ニュースの中で流された観光バスのドライブレコーダの映像を見ると、中央分離帯を越えて宙に舞った乗用車が、あっという間に接近して衝突した様子がはっきりと記録されています。ご覧になった方も多いと思われますが、宙に浮いた乗用車がバスに衝突するまでの時間は、カウントもできないくらいのほんの一瞬であり、あれこれ回避の方法を考えるような余裕はないことが分かります。きわめて衝撃的な映像であり、高速走行時に想定外の不測の事態が発生したときの怖さを、改めて感じさせられました。



●大惨事になるかどうかは紙一重

Aさん「すごい事故だったね。あの映像を見た時、もし自分がバスを運転していたらと思うと、ぞぉ～とするよ」

Bさん「あんなふうに対向車線から車が飛び込んでくるなんて想像もしてないし、ビックリ仰天する余裕もないって感じだったね」

Aさん「あの事故で乗用車のドライバーは亡くなったけど、観光バスの乗員や乗客については、ケガ人は多数出たものの死者は一人も出なかったというのは奇跡に近いよ」

Bさん「バスのドライバーがとっさに左にハンドルを切って回避しようとしたことや、乗用車がバスの上部に衝突したことなどが被害を軽減させたのではないかといわれているけど、ほんの少し回避のタイミングがずれたり、車の衝突した位置や角度がずれていたりしたら、軽井沢のスキーバス転落事故に匹敵するような大惨事になった可能性もあるし、本当に紙一重だったという感じがするよ」

Aさん「それとね、もし飛んできた車が乗用車じゃなくてトラックだったとしたら、どうなっていただろう」

Bさん「そんなこと考えたくもないね」

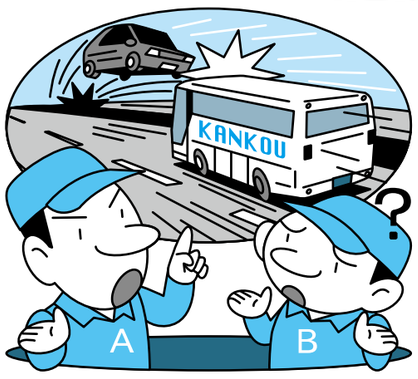
Aさん「でも、あり得ない話じゃないよ。あの乗用車のように宙を飛ぶかどうかは別として、何かに衝突してその反動で制御不能になり、中央分離帯を乗り越えてしまうことは起こり得ることだからね」

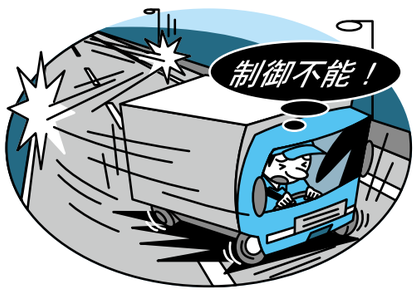
Bさん「確かに、スリップしてガードレールや側壁に衝突し、その反動で中央分離帯に衝突するという事故は決して少なくないし、反動が大きければ中央分離帯を乗り越えてしまうことも十分考えられるね」

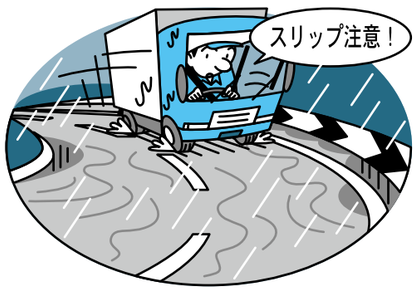
Aさん「ともかく、あの事故は報道によれば、乗用車が何らかの原因でガードレールに衝突したことから発生している。そこで停止するのか、そのはずみで中央分離帯に衝突するのか、それを乗り越えて対向車線側に飛び出すのかは、その時の様々な状況にかかっている。言えることは、いったん衝突して制御不能に陥れば、車がどんな動きをしようとドライバーにはどうすることもできないということなんだ」

Bさん「だから、当たり前のことだけど、ガードレールに衝突しかねない不安全な運転はしないということだね」

Aさん「走り慣れるとついつい油断が生じて、高速道路ではちょっとしたミスでも大事故に繋がるということを忘れさせてしまう。そこに危険な落とし穴がある」







●雨の高速、スリップに注意

Bさん「これから梅雨の時期に入って、雨の高速道路ではスリップが起こりやすくなるし、ガードレールに衝突する危険も高まるね」

Aさん「特にカーブではスリップしやすいから慎重な運転が必要になるよ」

Bさん「それと雨で濡れた路面を高速で走行すると、ハンドルもブレーキも利かない『ハイドロプレーニング現象』が起こる危険もあるね」

Aさん「気象庁のホームページに掲載されている『雨の強さと降り方』によると、1時間の雨量が30～50ミリになると、道路が川のようになり『ハイドロプレーニング現象』が発生しやすいそうだ」

Bさん「そういう時には速度が規制されるだろうから、速度標識などをよく確認して、規制速度を必ず守るようにしないとね」

日貨協連

新会長に吉野雅山氏

第53回通常総会・第13回全国大会

日本貨物運送協同組合連合会は6月8日、鹿児島県鹿児島市で第53回「通常総会」を開催した。議事では、平成28年度事業報告や29年度事業計画等について審議し、いずれも原案通り承認。

任期満了に伴う役員改選では、古屋芳彦会長が退任し、吉野雅山氏（愛知県貨物運送協同組合連合会）を新会長に、西尾保幸氏（広島県運輸事業協同組合連合会）と御手洗安氏（愛媛県トラック運送事業協同組合）を新副会長に選任した。

引き続き開催された第13回「トラック運送事業協同組合全国大会」では、志學館大学教授で鹿児島県立図書館長の原口泉氏による講演や、29年度日貨協連表彰式などが行われた。

全国大会であいさつする星野良三全ト協会長（6月8日、鹿児島サンロイヤルホテル）

吉野　雅山
新会長

新規許可 貨物自動車 運送事業者数

（平成29年3月末）

全日本トラック協会調査

運輸局	都道府県	平成29年3月	前年同期比
北海道		21	10
東北	青森	4	2
	岩手	5	1
	宮城	8	2
	秋田	5	3
	山形	2	1
	福島	9	−4
	計	33	5
関東	茨城	7	2
	栃木	1	−2
	群馬	3	−2
	埼玉	24	14
	千葉	8	−7
	東京	11	−7
	神奈川	11	2
	山梨	0	−4
	計	65	−4
北陸信越	新潟	1	−2
	長野	3	0
	富山	0	−2
	石川	1	0
	計	5	−4
中部	福井	1	0
	岐阜	3	−8
	静岡	6	−3
	愛知	9	−3
	三重	5	1
	計	24	−13
近畿	滋賀	8	2
	京都	10	3
	大阪	20	−8
	兵庫	19	6
	奈良	2	0
	和歌山	0	−3
	計	59	0
中国	鳥取	0	0
	島根	1	0
	岡山	3	−1
	広島	3	−5
	山口	2	0
	計	9	−6
四国	徳島	3	−1
	香川	2	−2
	愛媛	5	2
	高知	3	1
	計	13	0
九州	福岡	14	8
	佐賀	1	1
	長崎	1	0
	熊本	1	1
	大分	0	−1
	宮崎	2	1
	鹿児島	1	0
	計	20	10
沖縄		2	−2
※		2	2
合計		253	−2

※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。

（公社）日本バス協会からのお知らせ

バス車内事故防止についてのお願い

7月1日～7月31日まで

平素は、バスの安全運行にご協力いただき誠にありがとうございます。

走行中のバス車内での転倒事故等を防止するため、7月1日～31日の間「バス車内事故防止キャンペーン」を実施しております。

車の「無理な割り込み」や「急な飛び出し」などによる事故を回避するための急ブレーキが、車内での乗客の転倒などの事故を誘発する要因となっております。

皆様の優しい運転でバスの車内事故防止にご協力をお願いします。

ニュース・ターミナル（官公庁ニュース等）

NEWS 2017.6.5―6.15

国交省

手待ち時間30分以上の記録義務付け

輸送安全規則一部改正に伴う関係通達改正

国土交通省は6月8日、「貨物自動車運送事業輸送安全規則の解釈及び運用について」の一部改正を行い、7月1日に施行すると発表した。

今回の改正では、ドライバーの乗務の実態を把握することを目的に、休憩または睡眠をした場合の地点・日時等の記録を行うよう定めている「乗務等の記録」（第8条関係）について、荷主の都合により荷待ち時間が30分以上発生した場合、集荷または配達を行った地点等における到着日時から出発日時までの時間のうち、業務（荷積み・荷卸し・附帯作業等）や休憩に係る時間等についても、乗務記録の対象として新たに追加し、車両総重量8ㅌ以上または最大積載量5ㅌ以上の事業用自動車に乗務した場合に、これらの記録を義務付ける。

また、「荷主の都合」とは、事業者としての運行計画または運行指示によらない、荷主の指示等によるもので、事業者の都合により生じた待機時間は含まないものとした。

5月31日に同輸送安全規則が一部改正され、今回はその解釈と運用について通達された。

標準運送約款改正に係るパブリックコメントを募集

適正料金収受に向けて

国土交通省は6月9日から、標準貨物自動車運送約款および標準貨物軽自動車運送約款の一部を改正する告示案等に関するパブリックコメント（意見募集）を行っている。

貨物自動車運送事業における適正な運賃・料金の収受等の取引環境や労働時間の改善に取り組むため、国交省では厚生労働省と共同で設置した「トラック輸送における取引環境・労働時間改善協議会」の下に「トラック運送業の適正運賃・料金検討会」を立ち上げ、適正な運賃・料金収受に向けた方策等について検討を進めている。

検討会の中で、約3割の事業者が附帯業務料、車両留置料（手待ち時間料金）等が十分に収受できていないことから、十分な運賃・料金の収受のため運賃と料金の範囲を明確化し、運賃とは別立てて料金を収受できる環境を整備するため、標準約款の一部を改正するとともに、「トラック運送業における書面化推進ガイドライン」および「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」の一部の改正を行う。

意見募集の期間は7月9日（日）まで。意見募集の要領については、電子政府の総合窓口e-Gov（イーガブ）を参照のこと。なお、同改正は、7月頃に公布され、10月に施行予定。

死者数など目標に

次期安全プランで議論

国土交通省は5月31日、自動車運送事業に係る交通事故対策検討会を開き、次期事業用自動車総合安全プランの目標について議論した。

前プランで目標に設定した「交通事故死者数」、「交通事故（人身事故）件数」、「飲酒運転」の3つの目標について、次期プランでも引き続き目標として設定すべきだという意見が大勢を占めた。

一方、新たな目標として、政府の交通安全基本計画でも目標としている「死傷者数」については、次期プランの目標としては設定しない方向となった。

このほかトラック、バス、タクシーのモードごとの目標を全体目標と合わせて設定することについては、引き続き検討していくことになった。

各指標の具体的な目標値については、国交省がいくつかの考え方を示したが、次回会合で改めて同省が案を示すことになった。

車両動態管理システム

車載器への補助を実施

申請期間は7月後半に

国土交通省は、経済産業省資源エネルギー庁との連携により、「トラック輸送における省エネ化推進事業（車両動態管理システムの導入支援による実証）」を行う。

これは、荷主との連携を要件に、トラック事業者の車両動態管理システムの導入に要する経費（設備費）の一部を補助し、当該システムを活用したトラック運送事業者と荷主との共同による輸送の効率化を実証するために行うもの。事業者は、省エネに繋がる連携メニューリスト（後日公表）を基に実施計画を作成し申請する。次に車載器を導入し、取得データを基に輸送効率化の観点での荷主連携の提案を実施。事業実施結果として、荷主との取り組み状況の報告と省エネ効果の提出が義務付けられている（本事業実施により、1％以上の省エネ効果の実現が補助要件となる）。

補助対象は、GPS位置情報の取得ができ、EMS・デジタコ機能を備えている車両動態管理システムの車載器。補助率は、クラウド型車載器＝導入費用の2分の1以内、メモリーカード型車載器＝同3分の1以内。申請期間は、7月後半の約2週間を予定している。

申請手続きの詳細は、6月下旬に、執行団体であるパシフィックコンサルタンツ㈱のホームページに掲載される予定。

厚労省

時間外労働の上限建議

法案提出へ準備

厚生労働大臣の諮問機関である労働政策審議会（会長・樋口美雄　慶應義塾大学商学部教授）は6月5日、塩崎恭久厚労大臣に対して、時間外労働の上限規制等についての建議を行った。

今年3月に決定した「働き方改革実行計画」を踏まえ、4月から同審議会の労働条件分科会（分科会長・荒木尚志東京大学大学院法学政治学研究科教授）で審議していたもので、塩崎厚労大臣は6日の閣議後会見で、「今後罰則付きの時間外労働の上限規制を実現するための法律を作るので、可及的速やかに準備をしていきたい」と述べた。

建議は、働き方改革実行計画をほぼ踏襲したもので、罰則付きの時間外労働時間上限規制の一般則を年720時間と規定することが適当とし、現行は適用除外とされている自動車の運転業務についても適用除外としないことを明記した。

具体的には、自動車の通常業務については一般則の施行期日の5年後に、年960時間以内の規制を適用することとし、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が適当とされた。

また、5年後に向けて、荷主等を含めた協議会で労働時間の短縮策を検討するなど、長時間労働是正のための環境整備を強力に推進することが適当とされた。

同調査は、運輸業を含む主要産業に雇用される労働者について、その賃金の実態を、産業・地域・企業規模・雇用形態・就業形態・職種・性・年齢・学歴・勤続年数・経験年数別等に、明らかにすることを目的として行われるもの。

調査対象は、一定の方法で抽出された、5人以上の常用労働者を雇用する民営事業所および10人以上の常用労働者を雇用する公営事業所で、7月1日から7月31日にかけて調査が実施される。

厚労省では、調査の実施にあたり、都道府県労働局や労働基準監督署からの調査依頼に対する協力を呼びかけている。

平成29年「賃金構造基本統計調査」を実施

7月1日～31日

厚生労働省は7月、平成29年「賃金構造基本統計調査」を全国一斉に実施する。

職場における熱中症による死傷災害発生状況を公表

平成28年分

厚生労働省は6月1日、平成28年の「職場における熱中症による死傷災害の発生状況」（確報）を取りまとめ、公表した。

28年中の熱中症による職場での死傷者（死亡・休業4日以上）は462人で、27年よりも2人少なく、うち死亡者は12人と、前年より17人減少。近年の熱中症による死傷者は、猛暑だった22年以降も毎年400～500人台で、高止まりの状態にある。

また、28年の業種別の死亡者をみると、建設業が最も多く、全体の約6割（7人）が建設業で発生。運送業については、死傷者数67人、うち死亡者数は0人だった。

中企庁

親会社に立入検査千件

28年度下請法の取締状況

中小企業庁は6月1日、平成28年度の下請代金支払遅延等防止法（下請法）に基づく取締状況等をまとめ、発表した。

それによると、28年度は中小企業庁として親・下請事業者に対する書面調査を前年度より約10万社多い約30万社に実施し、その結果、違反のおそれがある親事業者1006社に立入検査等を実施し、このうち900社に改善指導を行った。

違反は、下請代金の支払遅延、減額が多く、合わせて全体の約84％を占めた。親事業者296社に対し、総額約2・3億円を下請事業者に返還するよう指導した。

各都道府県合計48か所に設置されている「下請かけこみ寺」では、相談員による相談受付658件、弁護士による無料相談受付627件、裁判外紛争解決手続（ADR）の調停申立21件を受理した。

このほか、下請法に係る講習会を366回開催し、6635人が参加。11月の「下請取引適正化推進月間」には31回の講習会を開催し、4505人が参加した。

ここまで来た――天然ガストラック新時代

第39回『海外視察を通じての事例紹介』

～ハノーバーIAA国際商用車ショーを通じて～

一般財団法人 環境優良車普及機構 総務・リース管理部　担当部長兼参与　平田　明彦

①はじめに

一般財団法人環境優良車普及機構（LEVO）では、日本におけるCNGトラック等の環境優良車のさらなる普及のための情報収集として、天然ガス自動車フォーラム（事務局（一社）日本ガス協会）が2016年9月18日～26日にかけて開催した「天然ガス自動車フォーラム海外視察調査団」（視察先：ドイツ、フランス、オランダ）に参加いたしました。

視察では、天然ガス自動車に関連する事業者への訪問と交流のほか、ドイツのハノーバーメッセで行われた「2016第66回IAA国際商用車展」（写真）を訪れ、最新の環境優良車について調査しました。

今回は、ハノーバーで開催された国際商用車展について、2回に分けて紹介いたします。

②「2016第66回IAA国際商用車展」について

IAA展示会（ショー）は、VDA（ドイツ自動車産業協会）の主催で毎年開催されており、西暦奇数年は乗用車展としてフランクフルトメッセを会場とし、西暦偶数年は商用車展としてハノーバーメッセを会場としています。この国際商用車展は、世界の輸送と物流、モビリティで世界最大の見本市として、ヨーロッパのトラック、バス、トレーラー・架装メーカー、部品・用品メーカーなど幅広い会員企業が参加する世界最大級の商用車ショーとなっています。

今回は、2016年9月22日～29日に開催されました。52か国の2013社が出展し、商業車ショーが独立して開催された1992年以降で、最大の規模となりました。

③今回のメインテーマ

今回の第66回は、「Driven by ideas（発想次第で更なる発展）」が展示のメインテーマとして行われ、IT（Information Technology）を駆使した輸送、ロジスティクスに関しての最新動向を、ヨーロッパのみならず全世界的に発信するものでした。

注目すべきトピックスは、

①コネクティヴィティ（Connected Vehicle）

②運転の自動化（Automated Driving）

③代替燃料自動車としての天然ガス自動車、電気自動車（Alternative Powertrain）

の3点です。

①コネクティヴィティ（つながる自動車・Connected Vehicle）

この言葉は、「インダストリー4・0」や「モノのインターネット（IoT）」と同様に、「コネクテッド・トラック」のセンサーを通じて、運行情報等のリアルタイムデータを収集、解析することにより、デジタルデータ化し、インターネットを通じて管理オフィスと共用して、休車時間を極小化し稼働時間を極大化することや、帰路の空車等の無駄を少なくする配車改善に結び付けること等に応用できます。

次回は、②運転の自動化などについて説明します。

労務Q&A

第139回

労基法に違反すると企業名が公表されるのか

Q 最近、厚生労働省のホームページに、労働基準法違反を犯した事業場の名前が公表されるようになったと聞きましたが、本当でしょうか。具体的な公表基準などを教えてください。

A「違法残業で是正指導を受けた大手」と「関係法令違反の送検事案」が対象

【解説】正確には、厚労省のホームページ（HP）上で事業場名が公表されるのは、「労働基準関係法令違反で送検されたケース」と、「違法残業等で都道府県労働局長の是正指導を受け、それを公表された大手企業のケース」ということになります。もともとは、昨年12月に行われた第4回「長時間労働削減推進本部」（本部長・塩崎恭久厚労大臣）がまとめた『過労死等ゼロ』緊急対策」で打ち出された方針に沿ったものです。違法残業などをなくし、社会全体で『過労死等ゼロ』を目指そうという大きな流れの中で、このような労働基準関係法令違反等に係る公表事案を、厚労省と都道府県労働局のHPに一定期間掲載することが決定されたのです。その後、具体化が進められ、今年の3月30日付の労働基準局長通達で、事業場名の公表基準などが示されました。

それによると、HPに掲載される事案としては、次の二つのケースが挙げられています。まず、一つは違法残業関係で、今年の1月に出された労働基準局長通達「違法な長時間労働や過労死等が複数の事業場で認められた企業の経営トップに対する都道府県労働局長等による指導の実施及び企業名の公表について」（平成29年1月20日付基発0120第1号）に基づき、都道府県労働局長が企業の経営トップに対して指導し、その旨を公表した事案です。これは、「社会的な影響力の大きい大手で、違法な長時間労働等を複数の事業場で行った企業の本社に対し、全社的な是正指導が行われたケース」になります。つまり、第1段階の労働基準監督署長の是正指導にもかかわらず違法状態が改まらず、都道府県労働局長の是正指導が及んだ悪質な場合です。

さらにもう一つが、「労働基準関係法令違反の疑いで送検され、公表された事案」です。労働基準法をはじめ、労働安全衛生法、最低賃金法、労働者派遣法などに違反したケースが対象で、こちらの方は送検事案ということで、特に企業規模などの縛りはかかっていませんので、要注意です。

HPに掲載される内容については、①企業・事業場名、②所在地、③公表日、④違反法条項、⑤事案概要、⑥その他参考事項――などで、掲載時期については、都道府県労働局の場合は、「送検事案又は局長指導事案を公表後、速やかに」、厚労省の場合は、「（都道府県労働局の）送検事案及び局長指導事案をとりまとめ、毎月定期に」、としています。掲載期間は、公表日から約1年間で、公表日から1年が経過した最初の月末から順次削除していくこととされています。ただし、1年以内でも、①送検事案は、掲載を続ける必要性がなくなったと認められる場合、②局長指導事案は、是正及び改善が確認された場合――は削除されます。

現在、厚労省のHPには昨年10月1日以降に公表されたものが掲載されていますが、労働安全衛生法およびその関連規則違反、また賃金未払いなどのケースが目立っています。

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188回「共配＋短時間貸切」で生産性向上

「運送事業だけで生産性を向上させるには積載率、実車率、回転率の3率を向上させる以外にない」といっても過言ではない。3率の向上は運送業の基本中の基本でもある。つまり、基本に忠実であることが生産性の向上に繋がる。そのためには現在のベースカーゴに、何をどのようにプラスすれば良いかを考える必要がある。したがって、3率をどのように向上させるかは各社各様で、具体的な方法は事業者によって異なってくる。

2月15日号の本コラムで「『積合せ』から『組合せ』への転換」について書いた。ある事業者は複数の部品メーカーの部品を積合せて、組立工場まで長距離輸送していたが、積合せる部品の量が減少して積載率が低下したので、積合せ輸送から撤退。近距離の短時間の貸切輸送を複数組合せるような事業に転換して、労働時間の短縮を進めながら生産性を向上した、というものだ。

また、別の事業者の事例は積合せの共同配送で積載率は高かった。そのようななかで、ドライバーの賃金を上げるために運賃を値上げした。だが、継続的に昇給していくには、運賃を毎年値上げしなければならない。それは難しいし、労働時間を短縮するためにも、共同配送から徐々に撤退。近距離の貸切契約を複数組合せる「時間的積合せ」に転換したという内容だった。

ところが最近取材した中小事業者は、共同配送に短時間貸切契約の荷物を組合せるという事業展開で、生産性の向上を図っている。つまり、積合せと貸切の組合せだ。このような事業構造には段階的に転換してきた。メインの荷主と最初は貸切契約だった。しかし、同じような納品先に届ける荷物を開拓し、ロットのまとまった納品以外は積合せを前提とした契約に変更。その後、積合せ可能な荷主を少しずつ増やし、共同配送網を構築していった。

納品先が同じなので、共配の荷主が増えるほど1コースの配達件数が少なくなり、所要時間が短縮できる。そこで共配が終了した後に、短距離輸送の貸切の荷物を組合せるようにした。貸切契約の仕事は1時間から1時間半程度で終了する。しかも2ㅌ車で9000円、4ㅌ車で1万円の運賃だ。固定費用を共配のコストに計上すれば、プラスした仕事は変動費だけなので利益率が高い。

この事業者は、賃金も比較的良いので、「4年間ほど従業員が辞めていない。ここ6年間はドライバー募集をしていない」という。繁忙期などはドライバーが「仲間を連れてきてくれる」からだ。

この事業者のビジネスモデルは「共同配送＋短時間貸切」といえる。要は荷物の組合せである。

地域共生と環境保全に取り組む トラック運送業界

環境特集 2017
6月は環境月間

運送事業者における環境への取り組み事例　第2回

「より環境にやさしい トラック運送業界」を目指して

さくら運輸株式会社（大分県佐伯市）

社会と共生し、環境にやさしいトラック輸送を実現させるためには、トラック運送業界を挙げての環境対策の推進はもちろんのこと、各事業者においても環境対策を継続的に行っていく必要がある。

そこで、ここでは長年にわたり環境への取り組みを全社的に続け、平成27年に「グリーン経営認証永年登録表彰」を受賞したさくら運輸㈱（青木建代表取締役会長、後藤信雄代表取締役社長）を訪ね、同社におけるこれまでの環境への取り組みについて聞いた。

長期にわたる環境への取り組みが認められ「グリーン経営認証永年登録表彰」を受賞

後藤 信雄
代表取締役社長

さくら運輸㈱は、機械類や鋼材などの重量物運搬や産業廃棄物の収集運搬を行うほか、段ボールや古紙のリサイクル事業などを手がける運送会社である。

同社における環境対策強化のきっかけになったのは、平成12年にデジタルタコグラフを導入したことである（写真①）。エコドライブを推進して燃料使用量の削減に繋げるほか、取得データを運行管理や労務管理に活用したいとの思いから、同社では大分県内の運送事業者で初めてデジタコの導入に踏み切った。

デジタコ導入により、個々のドライバーの運転実態が点数として目に見える形で表されるようになったことから、ドライバーに対する指導もより具体的に、説得力のある形で行うことができるようになった。指導内容に則して、運転速度や急加減速に気を付けて走行するようになったことで燃費が改善し、ドライバーのモチベーションも大幅に上がった。また、普段から経済速度で走行するようになったことから、事故発生数が減少するという副次的効果も得られている。

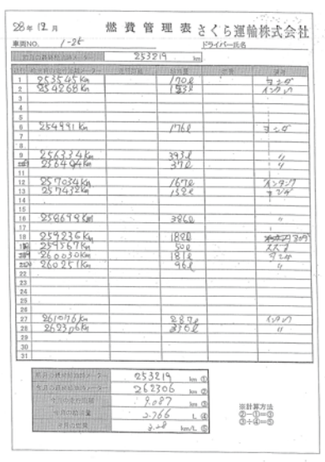
同社におけるデジタコ活用のポイントとして、乗務が終了した際にはドライバーがデジタコからカードを抜き、データを打ち出し、走行距離や給油量などを毎日「燃費管理表」（図1）に記録させていることが挙げられる。ドライバーが自分の給油量を記録し、確認することで、その日の運転を振り返り、「次の乗務では、より燃料使用量を抑えたやさしい運転を心がけよう」と意識することができる。月末には、走行距離と給油量から1か月間の燃費を計算し、管理表を提出。月1回実施される「安全会議」（写真②）で結果を公表し、優秀な成績を上げたドライバーを表彰し、運転操作のノウハウを発表させている。エコドライブ技術を社内で水平展開させることで、燃費の底上げに繋げている。

「当初は、デジタコを操作したり、毎日給油量を記録するのが面倒だというドライバーの声もありました。しかし、根気強く指導してきた結果、現在では全てのドライバーが進んで燃費の管理を行っています。燃費管理表を自分で書かせるようにしたことで、ドライバーの燃費改善への意識も高まっています」（後藤社長）

写真① 平成12年から同社車両にデジタルタコグラフ㊨を導入

写真② 月に1回実施している「安全会議」

図1　1日の燃料使用量を毎日記録する「燃費管理表」



デジタルタコグラフの活用

毎日の燃料使用量を「燃費管理表」に記入 燃費を自覚させることで意識が向上

アイドリングストップの励行

実施項目を制定し燃料消費の無駄を削減 「年平均20時間」達成目指し指導を強化

ところで、同社におけるエコドライブの中で、最も力を入れているのが「アイドリングストップの励行」である。

同社では、表1のように「アイドリングストップ実施項目」を定め、実施を徹底させることにより、アイドリングによる無駄な燃料消費の削減をドライバーに促している。

併せて、同社では夏場や冬場のアイドリングストップ対策も進めている。九州では夏は気温が高くなるため、エアコンを適切に使わないとドライバーが熱中症になる恐れがある。そのため、新車導入時には「アイドリングストップクーラー」を標準装備している。

冬の間は、防寒対策として寝袋を支給し、ドライバーに暖かくして休んでもらうようにしている。また、季節に応じた服装を励行し、エアコンの温度を控えめに設定させることで、二酸化炭素（CO_2）などの温室効果ガスの発生を抑制している。

同社では、安全会議の中で毎月「アイドリング時間」を発表。「年平均20時間の達成」という目標を掲げ、アイドリング時間の削減に向けて指導を強化していく。

表1　アイドリングストップ実施項目

- ○車両点検時のアイドリングストップ
- ○洗車時のアイドリングストップ
- ○休憩時のアイドリングストップ
- ○暖気運転の時間短縮（夏場は必要なし。冬場は最大10分まで）
- ○荷積み荷卸し時のアイドリングストップ
- ○1分以上停車時にアイドリングストップ（信号・踏切・工事箇所）

社員教育・車両メンテナンスなど

全員で取り組むため実施項目を「見える化」 適切な車両メンテナンスで不具合を防ぐ

環境対策を進めていく上では、全ての社員が環境対策の重要性と具体的な取り組み方法を十分理解し、毎日根気よくそれを続けていく必要がある。

写真③ 全ドライバーが参加して実施される「安全大会」

同社では、毎年「環境行動計画」を策定している。まず、現状における環境への取り組みに対する評価・課題を明確化した上で、年間の目標を決定。そして、目標を達成するための具体的な取り組み内容を定めている。

ところで、同社では月に1回の安全会議のほかに、年に1回の「安全大会」が行われている（写真③）。安全大会では併せて「エコドライブ講習」も行われるなど、安全会議や安全大会などの機会を通じて、定期的にドライバーへの環境教育が実施されている。しかし、環境教育が行われていても、毎日の多忙な業務の中で環境への取り組みがおろそかになりがちな事業者も少なくない。つまり、「環境への意識を忘れずに、いかに持続させていくか」が、環境対策の大きなカギを握るといってもよいだろう。

同社では、「環境行動計画」や「アイドリングストップ実施項目」、また「車両メンテナンスの基準」や始業点検や終業点検でチェックすべきポイントなどを掲示板に貼り出している（写真④）。これにより、環境対策を行うためには何をすべきなのか、具体的にどういった手順で行えばいいのかが「見える化」され、環境への取り組みを全員が確実に実行できるようにしているのである。

車両を常にベストな状態に整えるとともに、車両の不具合に起因する環境悪化を防ぐために策定した「車両メンテナンスの基準」では、「4万キロメートル走行でオイル交換」「8万キロメートル走行でオイルエレメント交換」などと、具体的な交換の目安を示している（表2）。各ドライバーは担当管理者に対して、交換の目安となる距離数が近付いてきた時点で報告を行い、担当管理者は距離数をチェック。作業実施距離数に達していれば、次回運行前にメンテナンス作業を行い、異常の発生を防いでいる。

また、①排ガスの汚れがひどくなってきた②燃費が悪くなってきた③車両の騒音が増してきた④エアコンが利かなくなってきた――など、環境に影響のある現象が発生した場合には、迅速確実に点検整備を行うための報告のルールも整備し、明示化されている（図2）。

運行管理者や代務者が立会いのもとで毎日行う始業点検や終業点検についても、点検の手順とポイントを写真とともに示し、全ドライバーが高い水準で点検を行うことができるようにすることで、環境に影響を与える車両の不具合を防止している。

さらに、同社では管理部門（事務所）における環境保全対策も積極的に推進。主に、①エコマーク製品を優先的に購入②不必要な照明の消灯を徹底③空調機器を適正温度（28度）に設定④コピー用紙など紙の使用量削減に努める⑤使い捨て製品の購入を控える――などの取り組みを実施している。特に、同社には古紙のリサイクルを行うリサイクル事業部があることから、古紙や段ボール、雑誌、新聞などは同事業部でリサイクル処理を行っている。

写真④ 環境対策を掲示することで実施項目を「見える化」する

表2　さくら運輸における車両メンテナンス

タイヤ管理		
タイヤ交換目標目安	大型（10トン車以上）	130,000km目標
	中型（4トン車以下）	100,000km目標
タイヤローテーション		30,000kmごと
タイヤ空気圧	大型（10トン車以上）	900kpa
	中型（4トン車以下）	700kpa

車両メンテナンス基準		
オイル交換		40,000km
オイルエレメント交換		80,000km
グリス		30,000kmに注入
バッテリー		30,000kmごとに液量点検
タイヤ		30,000kmごとにローテーション
トランスミッション		車検入庫直前に交換（自社にて実施） ※オートマチック車はディーラーにて交換
デファレンシャル		車検入庫直前に交換（自社にて実施）
エアクリーナー（湿式）	（回転）	15,000kmもしくは1か月に1回（月最初の運行日の早い方）
	（交換）	120,000kmもしくは1年以内の早い方
タイヤ空気圧測定		始業点検時実施（月1回整備管理者がエア圧点検900kpa）
黒煙チェック		12,000kmもしくは1か月に1回（月最初の運行日）の早い方

※DPR装着車については、500,000km走行でメンテナンスを実施する
※上記管理内容については、各乗務員より距離数が近付いた時点で報告させる
※担当管理者は、報告距離数をチェックし、作業実施距離数に達していれば次回運行前に作業を実施する

図2　環境に対して影響のある現象が発生した場合の報告のルール

環境に影響のある現象が発生した場合には、迅速確実に点検整備を実施する

環境に対して影響のある現象
①排ガスの汚れがひどくなってきた
②燃費が悪くなってきた
③車両の騒音が増してきた
④エアコンが利かなくなってきた

↓ 発生したら

点検・整備連絡シートに記入し、整備管理者に提出

↓

点検・整備

↓

整備管理者　点検整備連絡シートの保管

最後に

地球温暖化は解決すべき喫緊の課題 様々な対策を継続させて環境を守る

同社は平成17年に「グリーン経営認証」を取得。27年には、長年にわたっての環境への取り組みが認められ、「グリーン経営認証永年登録表彰」を受賞している（写真⑤）。また、大分～静岡間のトラック輸送を陸送からフェリーに切り替える実証実験を行うなど、環境負荷を軽減させるためのモーダルシフトへの取り組みも積極的に進めており、同社は26年に大分県から、環境に配慮した事業活動を行う「エコおおいた推進事業所」として登録されている。

「地球温暖化は、地球で生活する者として解決させなければならない重要な課題です。当社としては、エコドライブの実施や低公害車の導入、リサイクルの推進など、今後も様々な環境対策を継続していきます。それとともに、他の運送会社にもこうした取り組みを広げていくことで、『より環境にやさしいトラック運送業界』にしていけたらと思っています」（同）

（取材協力）さくら運輸㈱　後藤信雄代表取締役社長

⑤

会社概要

会社名	さくら運輸株式会社
代表者	代表取締役会長　青木　建 代表取締役社長　後藤信雄
本社所在地	大分県佐伯市西浜2-31
設立	昭和46年2月
資本金	1,000万円
従業員数	212人（うちドライバー56人）
車両台数	57台

シリーズ 優良事例紹介

交通事故防止!! わが社の取り組み

第10回 株式会社秋田エスエス商運（秋田県秋田市）

『広報とらっく』では、トラック運送事業者の各企業での優良な交通事故防止対策の様子を紹介しています。
今回は社内環境の改善とともに安全への仕組みづくりを構築し、交通事故・労働災害事故の防止に取り組んでいる、秋田県秋田市の㈱秋田エスエス商運を紹介します。

運送会社に強く求められる「安心感」

事故防止に磨きをかけて高い信頼を勝ち取る

交通事故・労災事故を未然に防ぐため、特にドライバー未経験者への教育に力を入れている

運送会社としての理想を目指すために「心得5原則」策定し日々の業務に活かす

佐賀 晴樹
代表取締役

㈱秋田エスエス商運（佐賀晴樹代表取締役）は、関東・東海・関西地方への一般建材・建設資材の運搬を中心に、一般雑貨や農産物の輸送なども行う運送会社である。

さて、佐賀社長が同社に入社したのは平成16年のことである。同社は、佐賀氏の父親によって、昭和56年に創業された。佐賀社長は父親に次いで2代目の社長ではあるが、当初は病院に勤務し、同社の経営を引き継ぐことは考えていなかったという。

佐賀社長が入社して最初に感じたのは、毎日、仕事の忙しさに追われて、遵法精神も置き去りにされがちな現実だったという。

「病院というところは、基本的にはコンプライアンスがしっかりとしており、職員も誠意をもって仕事に打ち込んでいました。しかし、当社ではドライバーのことを『怖い』『荒い』と感じるような状況でした。『走行時に法定速度を守らない』『一般の車を煽るなど危険な運転をする』『法令遵守への意識が薄い』などといった状況は、一昔前の運送会社では当たり前にみられた光景なのかもしれませんが、私にとってはとても信じがたいものでした」（佐賀社長）

佐賀社長は、こうした状況を改善させるため、運送会社としてあるべき姿を模索。その結果、会社全体として「安全」を大事にすることを決断し、社内改革に取り組んでいった。

「運送会社のドライバーは、荷主であるお客様からお仕事をいただくことで、生活を維持することができます。そして、地域住民からも愛される運送会社であることも大切だと感じています。お客様や地域住民に『この運送会社の車は安全運転をするので、安心だ』と思っていただけることが、自社の経営継続に繋がってくるのです」（同）

まず佐賀社長は、同社社員の行動指針として、「秋田エスエス商運心得5原則」を策定した（表）。その中で、安全運転に関しては「心得その3」として、「私達は、安全運転を絶対に励行し、他人に迷惑を掛けないようにします。」と定め、荷主や地域住民から信頼されるような運送会社を目指す方向を明確にした。

毎日の朝礼時には、ラジオ体操などで体をほぐした後に、運行管理者がドライバーを指名。そのドライバーが心得5原則を暗唱するのに続いて、全員で復唱させている。心得5原則を毎日復唱することで、同社のドライバーとして守らなければならない行動指針を定着化させ、日頃の業務に活かすようにしている。

なお、同社ではそれまでこうした朝礼の場はなかったが、佐賀社長が入社後3年ほど経ってから朝礼を実施するようにした。朝礼を始めた当初は、「朝早くから集まって朝礼に参加するのは面倒だ」と考えるドライバーも少なくなかったが、佐賀社長が率先して行うようにしたことで、ドライバーも「やらざるを得ない」という気持ちになっていったのだという。今では、心得5原則を完全に暗記したドライバーも少なくない。

表　秋田エスエス商運　心得５原則

<心得その１>
私達は、礼儀を正しくし、礼儀を重んじ、明るい気持ちで仕事をします。
<心得その２>
私達は、お客様の製品を大切にし、責任ある輸送を心掛けます。
<心得その３>
私達は、安全運転を絶対に励行し、他人に迷惑を掛けないようにします。
<心得その４>
私達は、お客様のあらゆる輸送ニーズにお応えするため、多種多様な積荷の輸送に対応します。
<心得その５>
私達は、お客様に満足して頂ける輸送を目指し、日々スキルアップに努めています。

ドライバーと同じ目線で安全指導 運行管理者が社員教育のキーマンに

さて、同社における事故防止への具体的な取り組みについてみていきたい。

同社は関東や東海・関西などへの長距離輸送が多いということもあって、ドライバー全員が一堂に会する機会が非常に少ない。そこで、比較的多くのドライバーがいる月曜日の朝礼終了後、運行管理者がドライバーを集めて事故防止に向けた説明を行うようにしている。また翌日も、月曜の朝に参加できなかったドライバーを対象に同じように説明を行う。何回も行うことで、最終的には全てのドライバーが情報を共有できる体制を整えた。

この説明の場では、直近で発生した交通事故について、事故を惹起したドライバーが提出した事故報告書を、個人名が分からないような形で回覧。その上で、「同じような事故を起こさないようにするためには、何に気を付けなければならないか」をドライバーに考えさせている。

同社ではドライバーに対して、特に「法定速度の遵守」と「車間距離の確保」を最重点に指導を行っている。一般的に、「車を運転する際には、流れに乗った運転を心がける」と良い」といわれることもあるが、乗用車の速いスピードに合わせるように大型トラックがスピードを上げてしまうと、トラックは法定速度を守ることができなくなる。トラックドライバーが法定速度をしっかり守ることで、自分たちが車の流れを作ることができる。心に余裕のある運転ができるようになることで、悲惨な事故を少なくすることもできる。さらには、燃費も改善されるという副次的効果も期待できる。

「ドライバーに対する説明の場では、『事故を起こすな』と強く言うのではなく、『事故を起こさないためにはこうしよう』と提案することが大切だと考えています」（同）

ところで、事故が発生した場合には、事故惹起者との面談が行われる。その際にも、佐賀社長はドライバーに対して厳しい口調で責め立てるようなことはしないようにしている。

「事故を起こしたドライバーは、同じような事故を起こさないようにするためには何をしなければいけないのかを、身をもって知ることができたのです。頭ごなしに叱ってドライバーを委縮させるのではなく、事故を経験したことから得られた『気付き』を大切にし、それを二度と忘れずに安全運転に努めてもらいたいと思っています」（同）

佐賀社長がそうした姿勢をとっているのは、先にも述べたように、佐賀社長が異業種から同社に入社していることも背景にあるという。佐賀社長はトラックドライバーの経験がないばかりか、大型免許も取ったことがない。同社では、「同じドライバーの目線から安全運転を考え、指導を行っていくのは運行管理者の責務である」と位置付けている。実際、ドライバーからしてみても、ドライバー未経験の社長から話を聞くより、経験豊富な運行管理者から指導してもらったほうが分かりやすく、そしてためになる。同社では、社長は経営者として運送会社のあるべき姿を考え、それを実現させるために、運行管理者が中心となってドライバーを教育していくような社内体制にしている。

一方、佐賀社長は運行管理者に対しては厳しく指導を行っている。例えば、運行管理者に対してドライバーの労働時間や拘束時間を帳票に記載し提出させるが、到着が遅れたために労働時間や拘束時間が長くなった際には、その理由を併記させるようにしている。ドライバーの勤務状況を把握できていないと、荷主に対して説明することができなくなる。ただ運行管理者に役割を丸投げするのではなく、社長が運行管理者に対して厳正に対応することで、運行管理者は襟を正して「運送会社としてやるべきこと」をまず自らが確実に行い、そして「事故のない運送会社を目指すためには、自分たちがドライバーを指導し、率いていかなければならない」という責任感の醸成に繋げているのである。

毎週月曜日の朝にドライバーを集め、事故事例を使った安全指導を行っている

「ドライバーに対して具体的な指示を出すのは運行管理者であり、一人前のドライバーとして活躍してもらうためには、運行管理者がドライバーに対して適切に教育していく必要があります。事故が発生した際には、私は事故惹起者に対しては怒りませんが、ドライバーを教育する立場の運行管理者に対しては『指導教育が行き届いていない』ということで厳しく叱ります。それは事故惹起者に対しても間接的に伝わっているようで、直接指導しなくても事故惹起者の気の引き締めに繋がっているようです」（同）

直近の事故動向をタイムリーに説明 考える契機となる週1回の安全指導

さて、同社では労災事故防止も積極的に進めている。

同社における労災事故を分析すると、ウイング車で発生することが比較的多いという。特に、輸送を終えた後にドライバーが行う荷台の整理・整頓時などに労災事故が発生しやすいという。

同社では、先に挙げた朝礼終了後の説明の中で、同社で発生することの多い労災事故について、実例を踏まえながら解説し、「労災事故を防ぐためには何をしなければならないか」を全てのドライバーに説明している。こうした労災事故はドライバーの不注意によるものが多いことから、事例を挙げて説明することでドライバーの作業中の注意を促している。

「労災事故防止に関しては、ドライバーに対して『会社のためではなく、自分たちの生活を守るため』であることを強調しています。労災事故によるケガで仕事を休まなければならない場合、いつも通り働けなくなることで、給与も普段通りにはもらえなくなります。『会社のために』となると、『いざという時には会社が面倒を見てくれるだろう』というドライバーの甘えにも繋がってしまいます。そうした心の甘えが労災事故の引き金にもなります。そうではなく、『労災事故が自分や家族の生活に直結する』と意識させることで、ドライバーは労災事故を起こさないように常日頃から細心の注意を払うようになる。みんながそうすることで、会社の経営が継続でき、最終的には自分や家族の生活が守られていくのである。

ちなみに、これまで述べた通り、同社における事故防止教育の中心となっているのは「自社における事故事例をタイムリーに分かりやすく説明し、全てのドライバーに対していち早く水平展開させることで、同じような事故を防ぐ」ことである。外部施設での研修などは、同社では現在行っていない。また、毎週の朝礼終了後の説明の際にも、事故報告書の回覧は行うものの、説明のために新たな書類や掲示物を作ることもしていない。

「毎年決まったスケジュールで同じようなことばかりやっていては、どうしてもマンネリに繋がってしまいます。また、書類や掲示物の作成には時間がかかるため、速報性に欠けるという点もあります。毎週1回時間を決めて、その時々で注意すべきことを、事例なども盛り込みながらタイムリーにドライバーに伝える。そうすることで、自分たちの周りでは『今どういう事故が多く起こっているのか』が分かります。また、受け身の学習ではなく、『事故を起こさないようにするためには何に気を付けなければならないのか』をドライバーに能動的に考えさせるきっかけにもなっています」（同）

同社は関東・東海・関西などへの一般建材・建設資材輸送を中心に手がけている

未経験者への事故防止教育にも注力 マンツーマン指導で次世代に安全を繋ぐ

ところで、東京など大都市への人口集中が進む一方で、地方では過疎化の進行が著しい。秋田県では、昭和31年の約135万人をピークに人口が減少基調となり、今年4月1日現在では戦後初めて100万人を割り込んだ。県の人口減少率はマイナス1・30％（平成28年、総務省まとめ）で、4年連続で全国ワースト1となった。こうしたこともあり、県内の運送事業者はドライバー不足に苦しんでいる。

同社でも、かつてはドライバー経験者の採用が中心だったが、近年はドライバー未経験者の採用に舵を切っている。昨年には、求職者をはじめ一般への発信力を強化したいとの思いから、自社ホームページを開設した。

それとともに、同社ではドライバー未経験者への安全教育にも力を注いでいる。採用された未経験者は、まず1～2日間、運行管理者による勉強会に参加し、プロドライバーとしての心得を学ぶ。同社では「大型免許取得支援制度」が用意されており、大型免許未取得者に対して免許取得費用の一部を補助している。そのため、午前中に自動車学校で大型免許取得に向けて受講をし、午後からは会社で指導を受けるという未経験者もいるという。

大型免許既取得者は勉強会終了後に、また未取得者は大型免許を取得すると研修期間に入り、見習いとして先輩ドライバーによるマンツーマン指導を受ける。ここでは、注文書や発注書の書き方などといった同社のドライバーとして必要不可欠な事柄から、運転中や荷役作業中の注意ポイントなどを指導。2週間から1か月ほどで一人立ちしているという。

「『未経験者は事故を起こしやすい』と考えられていますが、まだ運転に不慣れで、慎重に運転操作を行うため、当社では乗務を始めてすぐに事故を起こすということはほとんどありません。逆に、大型車の運転に慣れてきてからのほうが事故が多く発生する傾向がみられるため、新人ドライバーには『慢心せずに、油断せずに運転を行うことの重要性』を説いています」（同）

事故のない「安心」の追求が 業界のイメージアップにも資する

佐賀社長が入社した当時は「安全への仕組みづくり」がほとんどなされていなかった同社。しかし、「心得5原則」の策定を皮切りに、運送会社としての安全体制強化を着々と進め、現在では交通事故は大きく減少したという。特に、「法定速度の遵守」と「車間距離の確保」への指導を強化してきたこともあり、追突事故はほとんどなくなったそうだ。

一方で、目下の課題としては「荷物事故をいかに減らしていくか」ということが挙げられるという。荷物事故は、主にドライバーの荷扱いが原因となっていることから、「お客様から依頼された荷物をいかに大事に運ぶか」をドライバーに一層意識させるようにしていきたいとしている。

最後に、事故撲滅に向けた決意を佐賀社長に聞いた。

「入社からこれまでの間、ふらついていた組織を固め、ようやく地に足の着いた企業になることができたように思います。今後は、地域社会における自社のあり方も含め、これから自社がどうあるべきなのか、礎をしっかりと築いていきたいと考えています。お客様や地域の皆様から、『この会社は事故が多い』といわれないようにするにはどうすればいいか。そのためには、何よりもまず日頃からの交通安全への取り組みを着実に行い、お客様や地域の皆様に評価していただけるような会社に変わることが必要です。事故防止への取り組みを追求し、交通事故を撲滅させ、皆様に『安心』を提供していくことで、私たち運送会社は存続することができるのです。さらには、全ての運送事業者が事故防止を進めていくことで、業界のイメージもより高まっていくのではないでしょうか」（同）

（取材協力）㈱秋田エスエス商運　佐賀晴樹代表取締役

■企業プロフィール■

社名	㈱秋田エスエス商運
本社所在地	秋田県秋田市仁井田目長田3-5-2
代表者	代表取締役　佐賀　晴樹
設立	昭和56年10月
資本金	1,240万円
社員数	66人（うちドライバー55人）
車両数	61台

特集　経営診断・経営相談事業

「真の経営改善の実現を目指して」
専門家による的確なアドバイスが会社を大きく伸ばす

全日本トラック協会では、トラック運送事業者の経営改善対策の一環として、トラック運送事業に詳しい専門家を派遣し、各事業者の経営の現状を分析して、その結果を基に改善策を提案する「経営診断・経営相談事業」を実施している（詳細7面）。

ここでは、昨年度に同事業を利用して経営診断・経営相談を受けた㈱タイヨー運送（白井博巳代表取締役）に、受診の動機や活用後の感想などについて伺った。

株式会社タイヨー運送（大阪府枚方市）

「従業員が安心して勤められる会社にしたい」
より良い経営を目指し診断受診を決断

白井博巳
代表取締役

㈱タイヨー運送は、先代社長の中川定雄氏によって昭和38年に創業された。同社は特定の荷主と数十年来の安定した取引関係が続いており、また運送事業だけでなく倉庫業・不動産業も行っているため、同社では経営者の目が行き届かず、運送業界の新しい制度等、時代の変化に合わせ適応していく経営努力が不足していた。

現社長である白井博巳氏は、大学卒業後、都市銀行で15年あまり勤務し、営業マンとして活躍していた。白井氏は先代社長の娘と結婚したが、結婚当初は同社に入社することは考えていなかった。しかし、先代社長が高齢になり、先代社長の娘である妻が同社の事業を継ぐこととなったものの、長期間停滞状態であった同社の経営立て直しを妻一人で成し遂げるには負担が大きかった。

白井氏はそれを機に同社との関わり方を考え直し、同社の経営立て直しに直接関わっていくことを決断。平成18年8月に同社に入社、23年に社長に就任し、経営改善を本格的に進めた。

白井社長は同社の経営立て直しに際して、荷主開拓を優先して売上を拡大させるとともに、コストの削減を進め、「安定的に利益を出すことのできる会社にしていこう」と考え、様々な施策を推進した。一方で、ドライバーの安全教育が遅れたこともあり、それまでは無かった事故が多く発生。また、労働環境の整備も進まず、経営者にとっては苦しい状況が続いた。この当時は、なんとか会社を経営していけるだけの売上はあったものの、ドライバーへの安全教育や労働環境整備などへの適切な投資を行うことができていなかった。しかし、こうした厳しい現状に直面し、白井社長は「自社を、従業員が安心して仕事を続けられるような会社に改善していく」必要性を強く感じたという。

そうした中、白井社長は『広報とらっく』に封入されていた同事業のチラシを目にした。「経営診断・経営相談を受診することで、運送事業者の本来あるべき姿を考えるためのいいきっかけになるのではないか」と白井社長は考え、28年度の受診を申請することにした。

「私は当社に入社するまで運送業の経験がなく、社長に就任してからも手探り状態での経営が続いていました。『当社の現状を専門家に見ていただくことで、経営をより良くするために何から手を付ければいいのかが分かるのではないか』と考え、受診を決めました」（白井社長）

事前調査と現地調査で現状を把握「ステップ1」
経営診断書により改善課題を提案

さて、同事業の概要については7面に記載の通りである。同社では、「総合的な経営診断（ステップ1）」「経営改善相談（ステップ2）」の両方を申し込み申請した。

「『ステップ1』では、資料による事前調査と現地調査による診断結果が『標準経営診断書』として発行されますが、専門家から直接助言を伺った方がより分かりやすいのではないかと考え、当社では『ステップ2』も併せて申し込みました」（同）

「ステップ1」の受診に際しては、まず担当診断士が受診事業者の現状を把握するための「事前調査票」「自己診断チェックリスト」を記入し、診断士に提出する必要がある。受診スケジュールは事業者によって多少の差異はあるものの、同社の場合は資料提出後1週間ほどで担当診断士から連絡があり、日程調整を行った上で、資料提出後1か月ほどで現地調査が行われたという。

現地調査は半日ほどかけて行われ、資料を基に経営者と担当診断士が面談する。

「担当診断士は物腰の柔らかい方で、『一緒に問題点を探して解決していきましょう』というスタンスで接していただきました。当社の現状や経営面での悩みをしっかりと聞いていただき、安心感を抱くことができました」（同）

事前調査と現地調査が終わると、担当診断士によって「標準経営診断書」がまとめられ、受診事業者に送付される。

「ステップ1」を受診することで会社の問題点が見えるとともに、担当診断士からの改善提案によって、自社の経営改善に向けた足がかりをつかむことができるのである。

具体的な経営相談の場「ステップ2」
自社の経営改善に直結する専門家からの助言

希望する事業者に対して実施される「ステップ2」では、「ステップ1」で発行された「標準経営診断書」をベースに、専門家による具体的な経営相談や助言が行われる。

なお、同社の場合は、「ステップ1」で発行された「標準経営診断書」を担当診断士が同社に持参し、診断書の内容説明と合わせて「ステップ2」の経営相談が実施されている。

同社では、担当診断士から主に次のようなことが指摘された。

①次世代の同社の経営を担う人材の育成の必要性

白井社長は、自社の経営はもちろんのこと、運行管理や配車をこれまで行ってきていた。また、「ドライバーが手配できずに、仕事を断ってしまうことを好まない」性格であったことから、同社入社後に大型免許を取得。万一の場合には、自らトラックを運転することもあった。しかし、担当診断士からは、「売上が伸び悩む中、荷主からの信頼を獲得し売上を伸ばした実績は素晴らしいが、社長自身が業務で手いっぱいの状況である。したがって、経営計画や方針などを考える時間がない。仕事の割り振りや社長の補完者となるような人材の育成が急務」と指摘された。

②月次決算の作成による、正しい利益の把握

先に述べた通り、白井社長は都市銀行出身ということもあって業況をつかむ能力に長けており、月次決算ができていなくても、これまでの同社の経営では深刻な問題はなかった。しかし、担当診断士からは、「正しい月次決算を作成し、正しい利益を把握することができれば、社長の意思決定能力がさらに活かされ、業績の向上や能率化が見込まれる」と指摘。「税理士の協力を仰ぎ、まずは月次決算の作成を構築し、さらに『短期経営計画』を作成して、予算に基づく経営に移行させることで、将来を見通せる筋肉質の経営体質とする」ことの重要性を説いている。

③従業員ミーティングや事故防止教育の充実化

同社における過去の事故や労使問題などの教訓が、充分活かされていないところがあることから、担当診断士からは「現状の良好な従業員との関係の中で、ミーティングなどの『場』を構築し、持続発展させていくことが大切」であると指摘された。

『『ステップ2』を通じて専門家に詳しく説明していただくことで、第三者の立場から見た当社の強みや弱みを知ることができ、改善のきっかけにすることができます。確かに利益をアップさせることは良いことですが、その一方で安全教育を徹底し、法令遵守意識をドライバーに共有させていくなど、運送会社だからこそしなければいけない取り組みをおろそかにしていては、いつか重大事故が発生し、経営継続が不可能になってしまうような事態にも陥りかねません。運送会社として手遅れな状態になる前に自社の現状を気付かせてくれるツールとして、経営診断・経営相談事業は非常に有用だと考えます」（同）

改善度合いを再確認するために
「定例的に受診」が効果的

一旦立ち止まって自社を見つめ直すための機会として、多くの運送事業者に利用されている同事業。白井社長は最後に、同事業のさらなる活用について述べた。

「従業員が安心して働くことのできる職場づくりを推し進めていくことは、経営者の責務だと考えます。経営診断・経営相談の受診は確かに大切ですが、1回受診しただけで事業者の経営が飛躍的に改善されるようなものではないということも、留意すべきだと思います。例えば、定期的に3年ぐらいに1回受診し、その都度改善度合いをチェックして、改善できなかった項目については専門家から助言を受け、改善に向けて着実に取り組んでいく。これを繰り返していくことで初めて、真の経営改善を実現させることができるのではないでしょうか」（同）

（取材協力）㈱タイヨー運送　白井博巳代表取締役

運行管理なども社長自ら行っており、「社長の補完者となるような人材の育成」が指摘された

トレーラは全国の自動車工場への金型輸送に活躍する

金型輸送を中心に事業を手がけている同社

㈱タイヨー運送

代表者	白井博巳代表取締役
本社所在地	大阪府枚方市野村元町6-1
設　立	昭和42年6月8日
資本金	1,000万円
従業員数	18人（うちドライバー13人）
車両数	16台

締め切り間近　IT導入補助金　弊社受付期限　平成29年6月27日まで

タコグラフマネージャ
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

チャート紙を自動で集計

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

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
〈開発元〉Wise 株式会社ワイズ　TEL: 026-266-0710　MAIL: info@wise.co.jp
〈販売元〉WisePDS 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

全ト協　平成29年度 経営診断・経営相談事業

「3つの分析」で事業者の経営課題を明確化

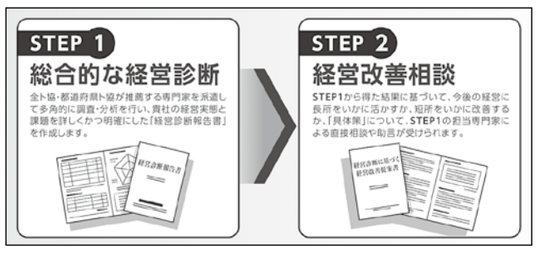
「現状分析」と「戦略構築」の2ステップ方式で経営改善を図る

全日本トラック協会では、様々な経営課題を抱える会員事業者の相談ニーズに対応するため、全ト協または都道府県トラック協会が推薦する中小企業診断士等が経営診断・経営相談を行う「経営診断・経営相談事業」を行っている。ここでは、同事業の内容について紹介する。

◆事業の内容

同事業は、「総合的な経営診断（ステップ1）」と「経営改善相談（ステップ2）」の2段階に分かれている。

まず、全日本トラック協会または都道府県トラック協会が推薦する、トラック運送事業の経営診断に豊富な経験をもつ中小企業診断士等による「総合的な経営診断（ステップ1）」を実施。その後、診断士に具体的な経営相談、助言を希望する事業者に対しては、「経営改善相談（ステップ2）」が実施される。



◆『ステップ1』（図1）

事業者の現状を的確に分析する「総合的な経営診断」

これは、経営改善に取り組む事業者における経営実態の把握と課題を抽出する目的で行われるものである。

「ステップ1」の受診に際しては、まず担当診断士が受診事業者の現状を把握するために、資料による事前調査が行われる。受診を申し込んだ事業者は、所定の「事前調査票」「自己診断チェックリスト」に記入し、「会社の組織図」や「過去4期間の決算書」、「直近の試算表」、「過去3期間の一般貨物自動車運送事業営業報告書」などと併せて提出する。

事業者からの提出を受け、担当診断士がそれら資料を分析し、事業者の現状を把握。その上で、担当診断士が受診事業者を訪問し、現地調査を行う。現地調査では、資料を基にした担当診断士との面談を実施。担当診断士が経営者や従業員などから直接話を聞くことで、第三者の視点から事業者のありのままの姿を把握。資料からだけでは分からない、事業者の「伸ばすべき長所」や「改善すべき短所」を明確化していく。

同事業では、このように①提出された資料に基づいた「財務診断による分析」②自己診断チェックリストによる「自己診断による分析」③担当診断士が事業者を訪問し課題を探る「現地調査による分析」――の3つの分析により、総合的な経営診断が行われる。

事前調査と現地調査が終わると、担当診断士によって「標準経営診断書」がまとめられ、受診事業者に送付される。診断書では、担当診断士による総合所見が示される。総合所見では、「自己診断」「財務診断」の各項目で評価が数値化され、自社の強みや改善を要する点などが分かりやすい形で示されるほか、数値を踏まえた上での改善課題が記載され、経営を改善させるためには具体的に何が求められるのかが明確にされる。

◆『ステップ2』（図2）

経営改善に向けた戦略を構築する「経営改善相談」

担当診断士に具体的な経営相談、助言を希望する事業者に対しては、「経営改善相談（ステップ2）」が行われる。なお、これはステップ1を受診した事業者を対象に実施されるものである。

ステップ2では、ステップ1を実施した同じ担当診断士が、ステップ1で作成された「標準経営診断書」をベースに、経営相談や助言を実施。経営改善に向けた指摘事項について、様々な指標を用いながら、第三者の視点から詳細に説明される。

その後、事業者からの経営相談の内容を受け、担当診断士からは「経営相談報告書」が発行され、自社の今後あるべき姿を目指すための指針となる経営改善提案が行われる。

「経営改善相談（ステップ2）」を受け、経営診断に豊富な経験をもつ専門家に相談し、助言を受けながら経営改善に資する様々な方策を実行に移していくことにより、自社の着実な経営改善に取り組むことができる。

◆受診申し込みについて

同事業を受ける事業者には、図1・図2で示したように経営診断・経営改善相談費用の一部が全ト協から助成される。

受診を希望する事業者は、「経営診断受診申込書」を所属の都道府県ト協に提出いただきたい（申込書は全ト協ホームページからダウンロード可能）。

【受診に関する問い合わせ先】
各都道府県ト協、または全ト協経営改善事業部（☎03・3354・1056）まで。

図1　総合的な経営診断（ステップ1）

専門家を派遣して総合的な経営診断を実施し、経営実態の把握と課題抽出等を図る

・診断費用　16万円（消費税別）※別途交通費（現地出張費）が必要
　・全日本トラック協会が診断費用の2分の1（8万円）を助成
　※安全性優良事業所（Gマーク）取得事業所は10万円を助成

・診断士　全ト協の推薦のある者、または都道府県ト協の推薦のある者

↓

標準経営診断（診断書を発行）

図2　経営改善相談（ステップ2）

ステップ1の「標準経営診断書」をベースに、トラック運送事業の経営診断に豊富な経験をもつ専門家により経営改善に係る助言を行う

・相談対象者　ステップ1「総合的な経営診断」の受診者
・相談方法等　相談日を定め、担当診断士が訪問
・相談費用　5万円（消費税別）※別途交通費（現地出張費）が必要
　・全ト協が2万円を助成
　※Gマーク取得事業所は3万円を助成

・診断士　ステップ1を診断した者と同一とする

↓

助言を行い、経営改善提案（改善提案書を発行）

労災ひとくちメモ

⑩労災を防ぐために「安全活動」に取り組みましょう③

～危険の「見える化」とは、危険を共有すること～

危険の「見える化」とは、職場の危険を従業員全員で共有するために可視化（＝見える化）することです。

KY活動（4月15日号掲載の本コーナー参照）で見つけた危険なポイントに、ステッカーなどを貼りつけることで、注意を喚起します。

（例）ステッカーの種類

墜落や衝突などの恐れのある場所が事前に分かっていれば、慎重に行動することができ、労働災害を未然に防ぐことが可能となります。

この角を基準に拡大率を235%に設定すると、A4サイズでプリントできます。

しんちゃん

［第29回］　前川しんすけ

法令○×クイズ　～交通の教則・高速道路走行編～

【解答】2面に問題

❶ ×（教則第7章第2節 走行上の注意1）本線車道とは、高速道路で通常高速走行をする部分（加速車線、減速車線、登坂車線、路側帯、路肩を除いた部分）をいう。したがって、登坂車線は本線車道には含まれない。
❷ ×（教則第7章第2節 走行上の注意2-2）長い時間高速で走ったり、夜間高速で走ったりしていると速度感が鈍り、速度を出し過ぎがちになるので、速度計で確かめるようにする。
❸ ○（教則第7章第2節 走行上の注意2-4）路面が乾燥していて、タイヤが新しい場合は、時速100キロメートルでは約100メートル、時速80キロメートルでは約80メートルの車間距離をとる必要がある。また、路面が雨にぬれ、タイヤが減っている場合は、この約2倍程度の車間距離が必要となることがある。
❹ ○（教則第7章第2節 走行上の注意3-10）強風のときは、ハンドルを取られやすいので速度を落とし注意して運転する。特に、トンネルや切り通しの出口などでは、横風のためにハンドルを取られることがあるので注意する。
❺ ○（教則第7章第2節 走行上の注意4-5）高速道路上は危険なので、荷物が転落、飛散したため、その物を除去するなど必要な措置をとるときには、110番通報で警察に連絡するとともに、非常電話を利用して、荷物の除去の依頼などをする。

食の新旧街道を行く　食文化

―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

109「魚食文化の道⑦」長良川の「鮎の塩焼き」

天然鮎は1年しか生きない。秋に孵化し、河口付近で幼魚時代を過ごして、春になると川を遡上する。夏には中流域で川苔を食べて成長し、秋に産卵して一生を終える。その1年間で20センチメートル以上になるだけに、ぐんぐん育つ夏には味も風味もピークになる。

たとえば、岐阜県の長良川水系。ダムがない川だけに、天然ものの鮎が上流まで遡上し、豊かな山々から流れ出る栄養たっぷりの川を泳ぎながら、清らかに、おいしく育つ。名神高速道路の一宮ジャンクションから分かれる東海北陸自動車道は、ほぼ長良川に沿っているから、ここを走れば郡上市を経て上流地帯の川の様子まですべて見られる。

さて、鮎は塩焼きにするのが一番だが、岐阜市に残る古い町並みの一画にある「川原町 泉屋」は、焼き方がすばらしい。

串を打った鮎の左右、背、腹という6方向に順に炭火を当てて焼くばかりでなく、途中でしたたり落ちてくるわたの汁が魚体の表面に満遍なくかかるように、巧みに位置をずらしながら焼いていくのだ。さらに、尾やひれの化粧塩と身に振る塩は粒のきめを変えているから、見た目も口当たりもいい。

焼き立ての鮎は、「そのまま頭からかじってください」と、ご主人の泉善七さんが言うとおり、頭も中骨もカリカリッと心地よい。皮はパリッ、身はふんわりで、清流の香りに満ちている。

コースには塩焼きが2尾付くが、「今日は、郡上八幡の長良川支流の吉田川と和良川です」などと産地を二通りにしてある。おかげで、味比べまで楽しめるわけだ。吉田川産は一般受けする味で、和良川産は味が濃く、しかも時季によって味は変化する。それらを味わい分けつつ、すべてをいとおしむのが『鮎食い』のコツである。（つづく）

（むかさ・ちえこ）

リアルタイム運行管理システム!!
ロジこんぱす
［大画面タッチパネルで簡単操作！］
＼改善基準告示のご対応でお困りなら！／
簡単操作の運行・労務管理システム
ロジこんぱすがおススメです！
GPS 動態管理
日報 自動作成
メール 送受信
お問い合わせ　製品のご購入前後のご質問や相談、またはシステム構築のご相談など、どのようなお問い合わせにも対応させていただきます。
☎050-3802-2132　http://logicompass.net
受付時間：月～金 9:00～12:00 /13:00～18:00
※上記の時間帯以外及び土日 / 祝祭日 / 年末年始 / その他弊社指定日は一次受付のみとなります。

デジタコ初導入にピッタリ!!
ロジたこ
［シンプルデジタルタコグラフ］
国土交通省型式認定取得
本体価格 50,000円（税別）
小さい 簡単　低価格
ご相談下さい
・中古で4トン車を購入した場合
・架装重量の重い車両
運行記録計の取り付けが必要になる可能性がございますので、車検証をご確認下さい。

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

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

ALL New!!

地域住民避難所など災害時に対応

茨城県トラック総合会館（防災・研修センター）

1面に関連

ヘリポートなど防災機能と運転訓練コースなどの研修機能を有した茨城県トラック総合会館

茨城県トラック協会（小林幹愛会長）の「茨城県トラック総合会館（防災・研修センター）」がこのほど完成した。

新会館の敷地面積は旧総合会館のほぼ6倍となる2万平方㍍。県内では、平成23年3月11日に発生した東日本大震災で大きな被害を受けた経験をもつことから、新会館では防災基地としての機能を強化。敷地内にはヘリポートや多目的倉庫が設けられている。

茨城県ト協事務局が入居する事務棟は、通常は事務室や研修室等として使用されるが、災害時には防災対策本部室やボランティア控室、地域住民の避難所、救護室、医師控え室、授乳室などとして活用されるほか、非常用電源などを備えた。また、県が敷地内に建設した防災倉庫「県央総合防災センター」は、非常用食料品などの備蓄倉庫として活用されることになっている。このように、県ト協の敷地内に県の防災倉庫が整備された例は全国で初となる。

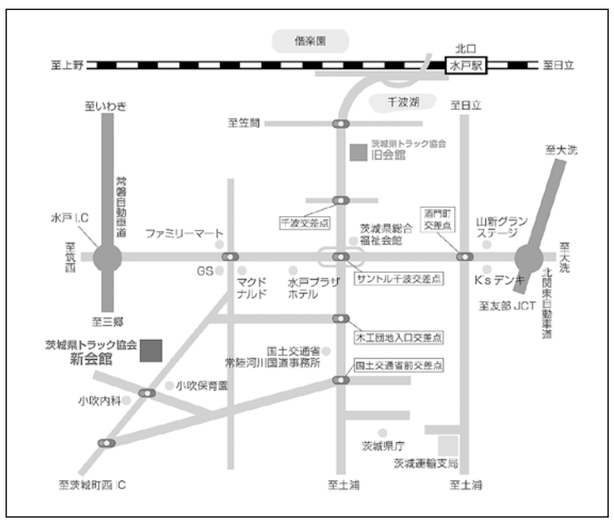
県が設置した防災倉庫「県央総合防災センター」

緊急輸送時には荷捌き所として活用されるフォークリフト研修施設

研修機能も充実

一方、研修施設としての機能も充実させた。事務棟には300人収容可能な大会議室が設けられたほか、敷地内にはフォークリフトだけでなく中型トラックまでを対象とした運転訓練コースを確保するなど、より質の高い研修を実施することのできる環境が整えられた。

なお、茨城県ト協では、新会館の完成に合わせ、研修内容のさらなる充実に向けて検討している。



茨城県トラック協会新総合会館　データ

- 所在地　茨城県水戸市見川町2440-1
- 敷地面積　20,006.43㎡
- 建物の構造　事務棟　鉄骨造　2階建て　倉庫棟　鉄骨造　平屋建て
- 建築面積　事務棟　1,637.78㎡　倉庫棟　822.50㎡
- 床面積　事務棟　2,990.96㎡（1階1,499.31㎡、2階1,491.65㎡）　倉庫棟　787.50㎡

①事務棟
- 耐震強度：基準の1.25倍
- 災害対策本部室および災害対策室（茨城県防災情報ネットワークシステム・全日本トラック協会とのテレビ会議システム・衛星電話）
- 避難施設、150人収容の研修室1・2（天井の高さ4m）・医務室ボランティア控室・授乳室・シャワー室、間仕切り移動により2ブース増となる女子トイレ等

②倉庫棟
- フォークリフト研修施設　緊急時物資の荷捌き所として活用・フォークリフト2台

③屋外
- ヘリポート・非常用発電機2基・井戸・竈ベンチ4基
- 屋外トイレ・初任運転者実技練習コース
- 駐車場310台・大型車5台

④敷地内に茨城県の備蓄倉庫「県央総合防災センター」を設置

全ト協

平成29年度 引越事業者優良認定制度「引越安心マーク」

全日本トラック協会は、「平成29年度引越事業者優良認定制度　制度と申請のご案内」について、全ト協ホームページ（HP）にて書類等の頒布を開始している。申請受付期間は8月1日㈫～8月15日㈫。申請の詳細や申請料・審査手数料などについては、同案内を参照のこと。

	新規申請	更新申請
申請書類頒布	8月15日㈫までに全ト協HPよりダウンロード	6月末までに、全ト協から各認定事業者へ現在登録されている内容が記載されている更新申請書類一式を郵送
申請受付期間	8月1日㈫～8月15日㈫（当日消印有効）郵送（書留で受付）	
送付先・問い合わせ先	〒160-0004　東京都新宿区四谷三丁目2番5 （公社）全日本トラック協会　引越事業者優良認定制度　申請受付　係 TEL：03-5925-8981/FAX：03-3354-1019 メールアドレス：hikkoshi-ansin@jta.or.jp	

◇申請の資格と作成書類（新規申請）

- 引越を行う全ての事業所に、過去3年以内に引越管理者講習を修了した者が1名以上在籍している
  - いいえ → 申請できません
  - はい ↓
- 引越を行う全ての事業所に、Gマークがある
  - はい → 申請できます　申請書類第1～第4号様式を作成し申請してください
  - いいえ ↓
- 引越を行う全ての事業所にGマークがなく、本年度Gマークを申請もしない
  - はい → 申請できません
  - いいえ ↓
- 下記のGマーク未取得理由を参照し、当てはまる申請書類を作成してください

◇Gマーク未取得理由（Gマーク特例、新規・更新共通）

1	本社、利用運送のみの事業所など実運送を行わないためGマーク申請の資格がない事業所がある場合	申請様式第1～4号様式に加え、第5号様式、第6-1号様式を作成し申請してください
2	事業開始後3年未満のためGマーク申請の資格がない事業所がある場合	申請様式第1～4号様式に加え、第5号様式、第6-2号様式を作成し申請してください
3	本年度、Gマークを申請している事業所がある場合	
4	事故などによりGマークが取り消されたまたは自主返納を行ったもしくは事故等により申請が行えない事業所がある場合	申請様式第1～4号様式に加え、第5号様式、第6-2号様式、事故報告書などを作成し申請してください
5	その他の理由によりGマークの申請が行えない事業所がある場合	申請様式第1～4号様式を作成し、第5号様式に詳細な理由を記載し、第6-2号様式を作成し申請してください

◇Gマーク特例審査基準の明確化

Gマーク未取得の理由が上記2、4、5の場合、適正化実施機関による巡回指導の評価結果がC以上であること（平成29年8月1日までの過去3年間に実施され、全国適正化実施機関に報告のあった直近のもの）

2017・6・15

こちら広報室　四季折々 117

▼地方へ1泊の出張帰り。羽田空港に降り立ち、安堵の吐息をつきながらスーツケースを押していると、後ろから「お遍路旅は良かった。心が洗われたな」と、旅行帰りの夫婦と思われる2人が、感動冷めやらぬ様子で呟いていました。四国八十八か所を巡礼する「お遍路」は、誰もが知っていますが、私も一度は実行したいという願望があります。全国に札所巡りは数多くありますが、四国4県に跨がるスケールの大きさは、他に類をみません。▼先頃、愛媛県の音頭で、サイクリングによる「四国一周1000㌔ルート」が発表されました。11日間で愛媛→香川→徳島→高知→愛媛と回る基本コースが設定されています。四国とほぼ同等の広さの台湾では、近年自転車で国内を一周する「環島」（ホアンダオ）人達が増えています。日本の「お遍路」の目的が「お寺の本堂と大師堂の前でお経を唱え功徳を積む」のに対して、ツーリングの目的は「自国の環境を肌で感じ現況を再認識する」と内容を異にしながらも、それぞれ熱い心根が感じられます。▼日本全国に神社は約8万8千社、その中で神職者が常駐している有人神社は2万社と言われています。一方、お寺は全国に約7万7千寺あり、お坊さんは実に34万人いるとのことです。神社仏閣の数は、予想以上に凄い数字で驚嘆しました。▼私が過去に3度訪れた福井県の「永平寺」は、荘厳な中に人を包み込む優しさがあります。同寺を秋に訪れた時は、ちょうど正午の合図で、修行僧が別棟に居る高僧にお膳を運ぶ風景を垣間見ましたが、静寂の中、磨き抜かれた回廊を急ぐ修行僧の摺り足の音が微かに反響して、とても印象的でした。同寺を真冬に訪れた時は、あまりの寒さに身体が凍り付きましたが、その中でも修行僧達の所作は淡々としていました。修行は一日一日の積み重ね、とは言うものの、凡人の私には到底果たせぬ荒行です。▼私の両親が眠るお墓は、埼玉県越谷市にあります。お寺は貞観6（860）年に慈覚大師の創建で、後に徳川家康が鷹狩に来た際に身体を休めたことに起因して、徳川家の御朱印状を受けたとのことです。かなりの敷地を持ち、中々格式がありますが、住職は非常にさばけた人で寛容です。ただ、何故両親は実家から程遠いこの地のお墓を永遠の眠りの地にしたのか。今以って首を捻るばかりです。▼お寺の住職は、檀家との関わりを重要視しますが、その住職と檀家の人達が恒例としている旅行があります。私は偶然、東北の温泉地の旅館で宴会をしている彼等に遭遇してしまいました。たまたま襖が一部開いていて、何と住職と目が合い、私はその渦の中に引き込まれてしまいました。まるで、徳島県の鳴門海峡の渦潮に導かれたかのようです。何の因果かと思いましたが、それは普通の宴会と異なり、合掌したくなるようなふわっとした温かみを感じました。▼お酒を酌み交わしながら、故人を偲び、故人の生前の行いを語らい、縁があり束の間の楽しい時間を共有したことに感謝しているのです。さすがに「献杯」ではなく「乾杯」という表現でしたが、不思議な一夜でした。▼「赤い糸の縁」は男女間の巡り合いを指しますが、さしずめ縁のあった全ての人を指すなら「白い糸」でしょう。知り合った人の色合いに染まり、お互いを理解し、縁を深く築いていく。「合縁奇縁」、限られた人生、どこで素敵な人と出会うか、自分に影響を与える人に巡り合うか、それこそ「縁は異なもの味なもの」です！　（山崎薫）

流通経済大学で全ト協推薦入試を実施

物流関係の教育・研究に力を入れている流通経済大学では、次代を担う物流事業者の育成を目的として、全日本トラック協会からの推薦入試（AO入試）を実施する。

【実施要領】

▷募集学部：経済学部（経済学科、経営学科）、社会学部（社会学科、国際観光学科）、流通情報学部（流通情報学科）、法学部（ビジネス法学科、自治行政学科）、スポーツ健康科学部（スポーツ健康科学科、スポーツコミュニケーション学科）

▷出願資格：①同大学を第1志望とする者で、高等学校を卒業した者または平成30（2018）年3月卒業見込みの者②各都道府県トラック協会会員事業者の関係者

▷志願方法：流通経済大学入試センター（右記）へ連絡して、オープンキャンパスへの参加申し込み、全ト協推薦枠でのAOエントリーを済ませた上で、「流通経済大学入学試験／全ト協推薦枠受験申請書」（全ト協ホームページ（HP）よりダウンロード可能）を、所属する都道府県ト協へ提出（※全ト協からの推薦書は、同申請書を都道府県ト協から受領後、全ト協から大学に直接提出）

▷選考方法：書類審査および面接

▷試験会場：流通経済大学龍ヶ崎キャンパス（茨城県龍ケ崎市120）

◇オープンキャンパスへの参加申し込みおよび出願書類・選考日程など入試に関する詳細は、流通経済大学入試センター（龍ヶ崎キャンパス、☎0297・60・1156、もしくは同大学HP）まで

◇本件についてのお問い合わせは、全ト協経営改善事業部（☎03・3354・1056）まで

チームスマートレコーダーT2モデル
トラック協会助成対象品※　DC12V/DC24V 対応
※申請等については、所属の各都道府県トラック協会にお問い合せください。
安心のお声掛け機能 未然に事故を抑止
操作簡単 ONEボタン　Micro SD 標準16GB 長時間録画　GPS 機能搭載
TSR-T2　■T2/16GB 直電タイプ 希望小売価格（税別）¥27,000　※取付工賃は別途必要です。
商品コード：592803
製品に関するお問い合わせは 株式会社ジェットイノウエ
0120-596-332
受付時間：月～金（祝祭日除く）9：00～16：30
JET INOUE Official website　ジェットイノウエ　検索
http://www.jet-inoue.co.jp/

7インチモニター/バックカメラセット
DC12V/DC24V 対応　全日本トラック協会助成対象品
「視野角最大160°」「バードビュー」のような広範囲映像で後方確認
赤外線内蔵!!　防塵&防水カメラ
内蔵マイクで後方の「音」をスピーカーからお知らせ!!
GX-001　■鏡像/有線モデル 希望小売価格（税別）¥80,000　※取付工賃は別途必要です。
商品コード：592831

事故防止の対策にはデザイントラックが効果あり
安全教育、社風改善、信頼の構築 に オートボディプリンター を 導入しています。
デザイントラックを最も低コストで実現できる
オートボディプリンター
安全運転
マナー、モラルの徹底
オートボディプリンター導入の目的
◎ 事故防止の取組み　デザイントラックの採用
◎ 社員のマナー・モラル・モチベーションの向上
ドライバー自身が常に周囲から見られている存在であることを自覚し、緊張感を持って運転することが事故防止に大きく繋がります。
重大事故が起きる前に対策をしていきましょう！
★製品、購入に関するお問い合わせ、資料請求は下記までお気軽にご連絡ください。　★プリント希望のお客様にはお近くの導入ユーザーをご紹介します。
株式会社エルエーシー　東京都町田市小山町800-5（国内営業部）　TEL：042-751-6110

掲示用

全ト協

平成28年の交通事故統計分析結果

～車籍別・事業用トラックが第１当事者となった死亡事故～

全日本トラック協会はこのほど、事業用トラックが第１当事者となった死亡事故件数を、都道府県ナンバー別（車籍別）に１万台当たりの数値に換算し、平成26年～28年の３か年の推移を示したデータを公表した。

それによると、全国平均では、26年が2.7件、27年が2.5件と年々減少傾向をみせており、28年は2.1となったが、全ト協は車両１万台当たりの死亡事故件数目標を「2.0件」に設定しており、今後、各都道府県トラック協会においては、「トラック事業における総合安全プラン2009」の数値目標2.0件を達成できるよう、さらなる交通事故防止対策に取り組むことが求められる。

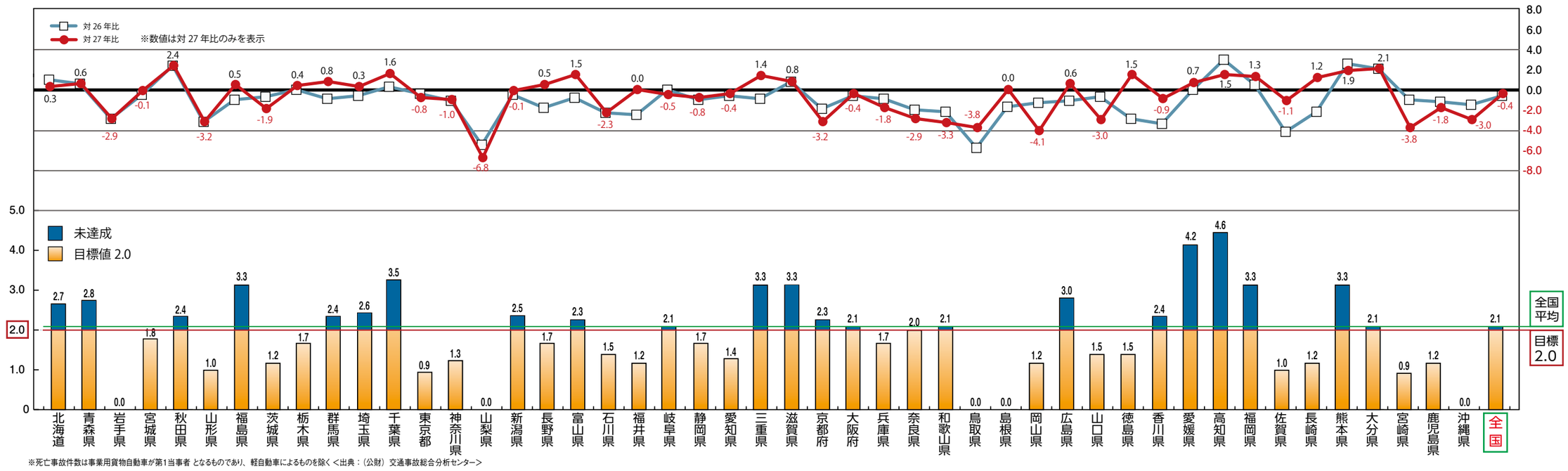
都道府県別にみると、2.0件の数値目標をクリアできたのは25都県で、特に岩手県、山梨県、鳥取県、島根県、沖縄県はゼロを達成した。

車籍別の発生状況では、車籍地（県内）での事故は144件、他県での事故は114件となっている。

なお、このデータは全ト協ホームページ内「平成28年の交通事故統計分析結果」に掲載されており、ダウンロードが可能。

◆ 車籍別

車両1万台当たりの死亡事故件数

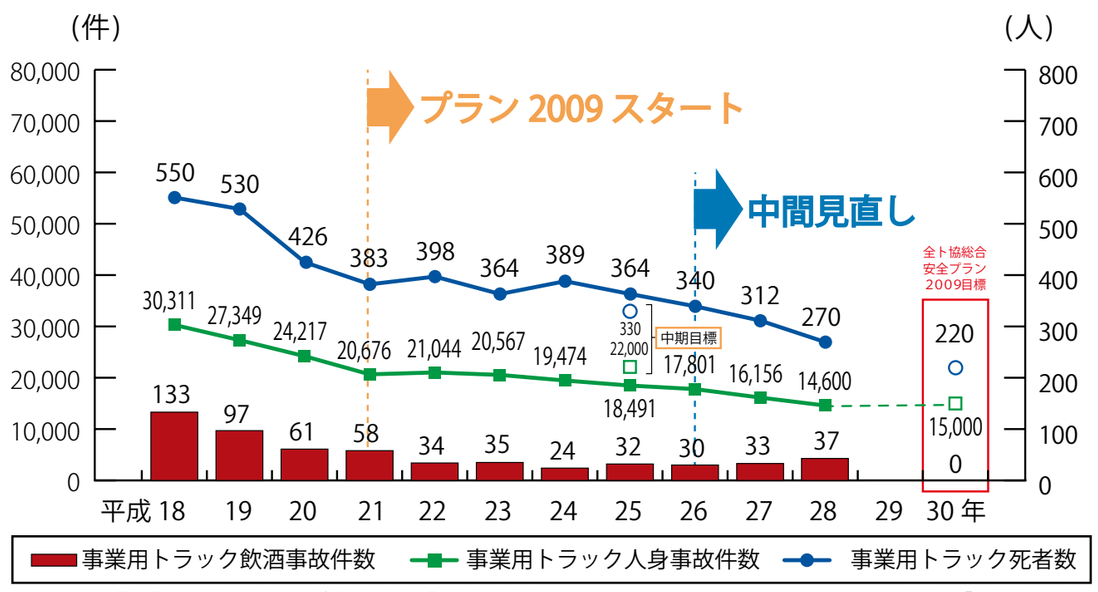


※死亡事故件数は事業用貨物自動車が第1当事者 となるものであり、軽自動車によるものを除く ＜出典：（公財）交通事故総合分析センター＞

※車両台数はトレーラおよび軽自動車を除く営業用貨物自動車の保有台数（平成28年３月末現在）＜出典：(一財）自動車検査登録情報協会＞

◆ トラック事業における総合安全プラン2009と目標値達成状況

人身事故件数、死者数共に減少傾向にある中で、飲酒運転による交通事故件数及び死者数は最終目標未達成である。特に、飲酒事故件数は２年連続で増加しており、関係者一丸となって飲酒運転撲滅に取り組む必要がある。

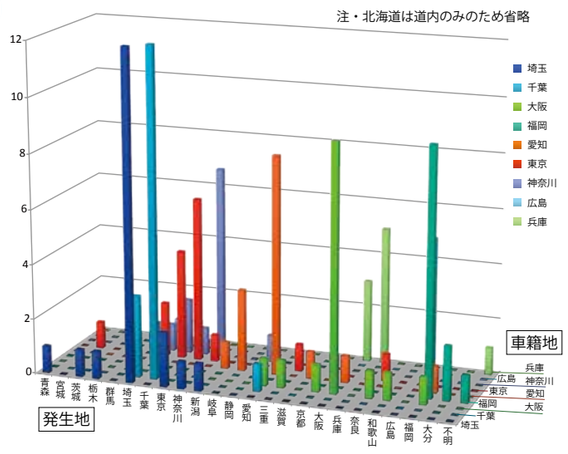


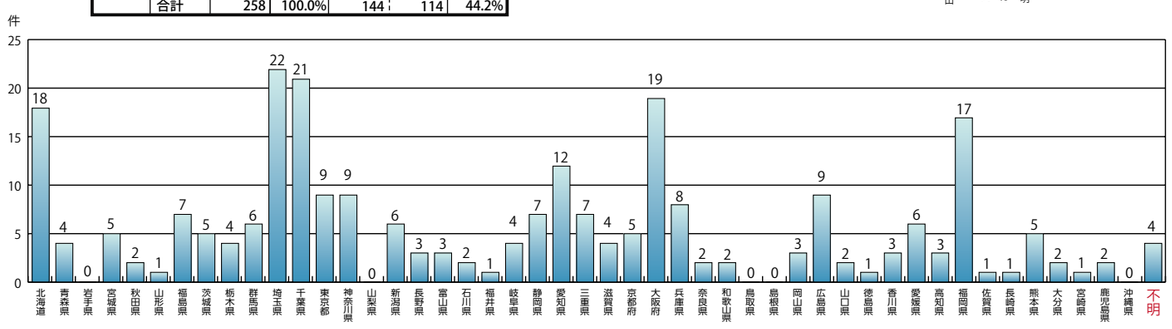
※事業用トラック事故件数および死者数には軽貨物は含まない。　出典：警察庁「交通事故統計」

◆死亡事故データ（車籍別発生状況）

発生状況

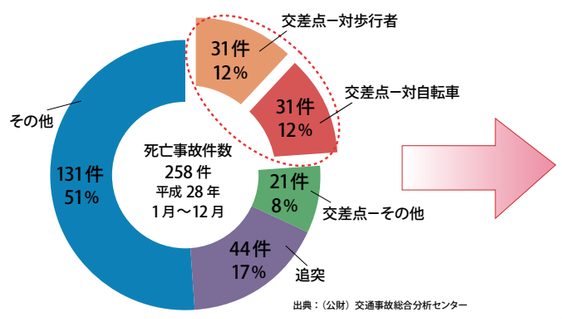
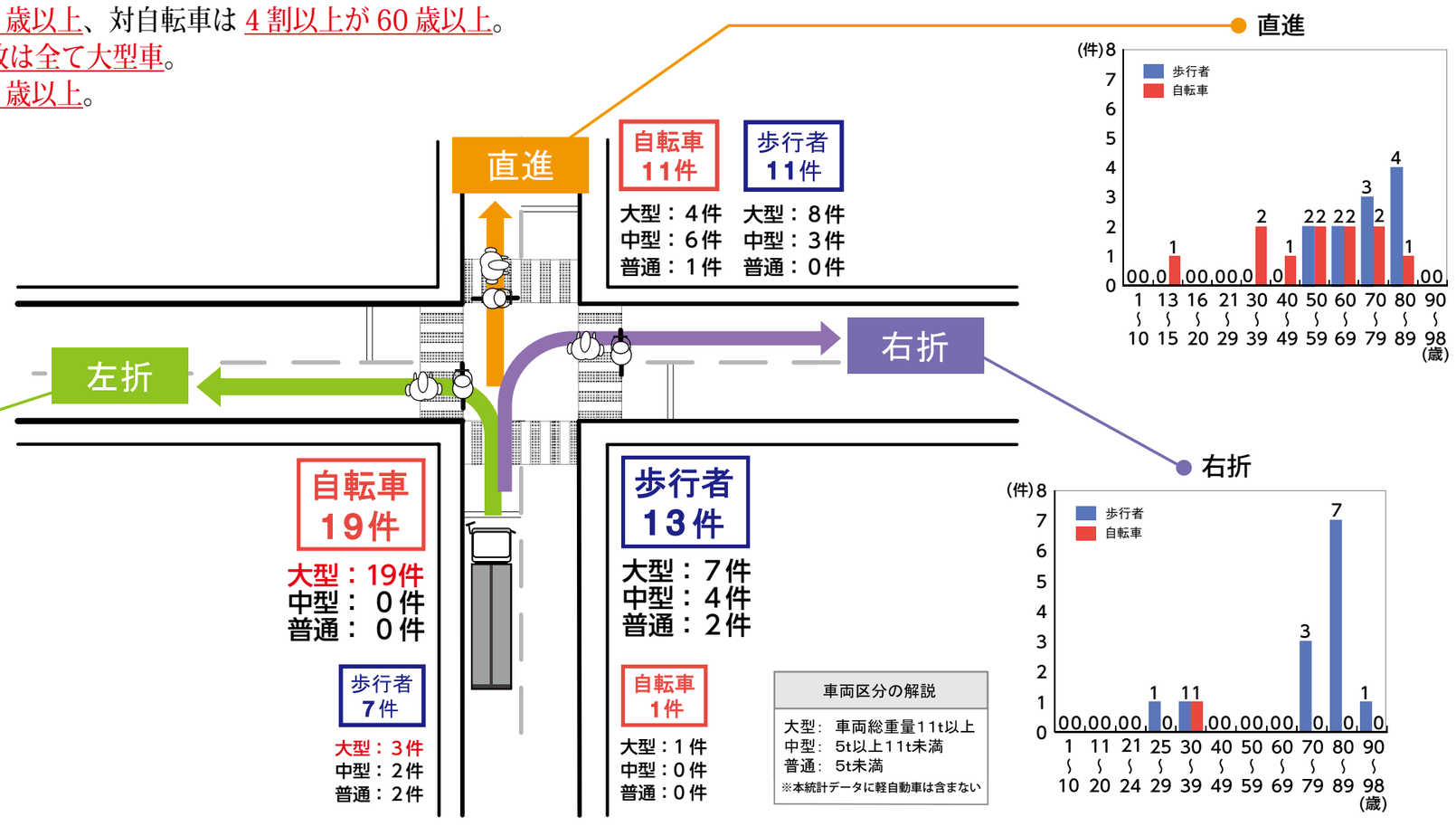
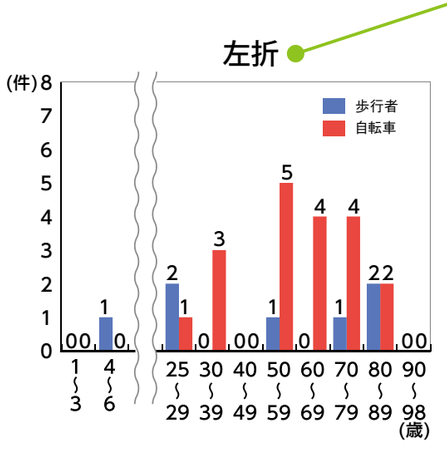
ワースト順位	車籍地	件数	割合	内訳 県内	内訳 他県	他県発生率
1	埼玉	22	8.5%	12	10	45.5%
2	千葉	21	8.1%	12	9	42.9%
3	大阪	19	7.4%	9	10	52.6%
4	北海道	18	7.0%	18	0	0.0%
5	福岡	17	6.6%	9	8	47.1%
6	愛知	12	4.7%	8	4	33.3%
7	東京	9	3.5%	6	3	33.3%
8	神奈川	9	3.5%	7	2	22.2%
9	広島	9	3.5%	5	4	44.4%
10	兵庫	8	3.1%	5	3	37.5%
11	福島	7	2.7%	3	4	57.1%
12	静岡	7	2.7%	5	2	28.6%
13	三重	7	2.7%	4	3	42.9%
14	群馬	6	2.3%	2	4	66.7%
15	新潟	6	2.3%	1	5	83.3%
16	愛媛	6	2.3%	4	2	33.3%
	その他	75	29.1%	34	41	54.7%
	合計	258	100.0%	144	114	44.2%





◆ 交差点における死亡事故（対歩行者・対自転車別）

- **直進時の死亡事故**：対歩行者は8割以上が60歳以上、対自転車は4割以上が60歳以上。
- **左折時の死亡事故**：左折巻き込み対自転車事故は全て大型車。
- **右折時の死亡事故**：対歩行者は8割以上が70歳以上。



出典：（公財）交通事故総合分析センター