昭和35年11月28日第3種郵便物認可

平成29年(2017年)　第2090号

17000ccのディーゼルエンジンまで始動可能なジャンプスターター。
12V 24V　充電式　Li-ion リチウムイオン
安心の保護機能搭載
日立ポータブルパワーソース
Model PS-64000
販売元 株式会社 日立オートパーツ＆サービス　日本製
HITACHI Inspire the Next

Japan Trucking Association

広報 とらっく

創刊 昭和28（1953）年2月

8月5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　・交通事故防止!!　わが社の取り組み　㈱エルス（鹿児島県鹿児島市）

5　<インターンシップ導入促進支援事業特集>　丸佐運送合資会社（秋田県鹿角市）の取り組み

8　・国交省「トラック運送における生産性向上方策に関する手引き」

9　・パイロット事業事例紹介　㈲早川運輸（山梨県笛吹市）　日通長崎運輸㈱（長崎県長崎市）

10・11　<トラック運送業界における生産性向上を目指して>　・ヤマト運輸・宮崎交通客貨混載輸送

12　・全ト協「女性雇用促進に関する実態調査報告書」

※6・7面に「都道府県トラック協会役員名簿一覧」（このページは抜き取ってご活用ください）

適正運賃・料金収受へ前進

国交省 標準貨物自動車運送約款を改正

8月公布 11月から施行

国土交通省は8月4日、トラック運送事業における運賃・料金収受について、運送以外のコストを適切に収受できるようにするため、運賃と料金の定義を明確化するとともに、「標準貨物自動車運送約款」を改正し、今年11月4日に施行すると発表した。

さらに「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2つのガイドラインを改訂し、公表した。

運賃・料金を区別し具体化

トラック運送事業の取引においては、商慣行上「運賃」の定義があいまいとなっていたため、ドライバーが運送以外に請け負った積み卸し等の対価や、横持ち等の附帯業務の対価、荷主の都合による待機時間に対する費用等を適切に収受できない場合があり、課題となっていた。

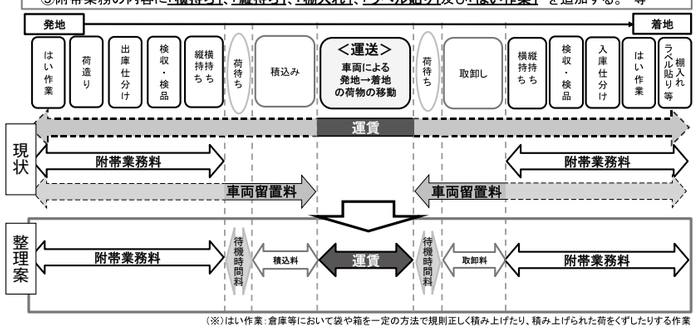
このため、国土交通省は8月4日、自動車局貨物課長名で通達を発出し、運賃と料金を明確に区別して定義した。具体的には、「運賃」とは「貨物の場所的移動に対する対価」を指すものとし、シート、ロープなどを用いた積み付け作業への対価を含むものとした。また、「料金」とは「運送以外の役務に対する対価（積込料または取卸料、待機時間料、附帯業務料）等」を指すものとした。

あわせて、標準貨物自動車運送約款を改正（図）し、運送状の記載事項として「待機時間料」、「積込料」、「取卸料」等の料金の具体例を規定したほか、積込みまたは取卸しに対する対価を「積込料」および「取卸料」とし、荷待ちに対する対価を「待機時間料」と規定し、附帯業務の内容に「横持ち」、「縦持ち」、「棚入れ」、「ラベル貼り」および「はい作業」を追加する等の変更があった。

なお、同内容はいずれも11月4日に施行される。

図　今回措置された内容

○運賃が運送の対価であることを明確化するため、**運賃の範囲を明確化する通達を発出**する。
○適正な運賃・料金を収受するための方策として**標準貨物自動車運送約款を以下の通り改正**する。
①荷送人が運送依頼をする際に作成する**運送状等の記載事項について、「待機時間料」、「積込料」、「取卸料」等の料金の具体例を規定**する。
②**荷待ちに対する対価を「待機時間料」**とし、発地又は着地における**積込み又は取卸しに対する対価を「積込料」及び「取卸料」**とそれぞれ規定する。
③附帯業務の内容に**「横持ち」、「縦持ち」、「棚入れ」、「ラベル貼り」**及び**「はい作業」**（※）を追加する。 等



（※）はい作業：倉庫等において袋や箱を一定の方法で規則正しく積み上げたり、積み上げられた荷をくずしたりする作業

「書面化」「適正取引」推進ガイドラインも改訂

国土交通省では同じく8月4日、トラック運送事業における適正取引を支援するため、「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」を改訂し、公開した。

書面化推進ガイドラインについては、標準貨物自動車運送約款の改正内容を反映させたほか、運送状の様式・記載例も更新した。

下請・荷主適正取引推進ガイドラインについては、平成28年12月に運用が強化された下請法の内容や、29年7月に運用が強化された荷主勧告制度、また同年3月に全日本トラック協会が策定した、「トラック運送業における適正取引推進、生産性向上及び長時間労働抑制に向けた自主行動計画」の内容等が新たに盛り込まれた。

両ガイドラインは国交省ホームページから入手できる。

「より使いやすい高速道路を」

小幡全ト協副会長が要望

国交省 第28回「国土幹線道路部会」

社会資本整備審議会道路分科会「国土幹線道路部会」のヒアリングでは、トラック運送業者がより高速道路を活用できる諸施策を要望した（7月24日、国土交通省）

社会資本整備審議会道路分科会の「国土幹線道路部会」は7月24日、高速道路における安全・安心に係る賢い取組の基本方針取りまとめに向け、関係団体からのヒアリングを行った。全日本トラック協会からは小幡銀伸副会長と桝野龍二理事長が出席し、トラックドライバーが長時間労働、低賃金となっている実態など業界の現状を説明するとともに、働き方改革の実行に向け、トラック運送事業者が高速道路をより活用できるような諸施策について要望した。

具体的には、高速道路ネットワークの早期整備とミッシングリンクの解消や、暫定2車線区間について、死亡事故率が4車線区間の2倍と高いため、早期の4車線化推進を求めたほか、正面衝突事故防止対策として、ワイヤロープの設置を要望した。

また、ETC2.0等のビッグデータを活用した渋滞対策や、隊列走行、自動運転等の技術開発の促進、ダブル連結トラックなどの導入推進を求めた。

高速道路での休憩場所不足については、法令遵守およびドライバーの労働環境改善のため、SA・PAや道の駅における駐車スペースの整備・拡充、予約システムの導入、高速道路から一時退出を可能とする措置の拡大を求めた。また、大口・多頻度割引最大50%の継続について要望した。

同部会では、今後高速道路の安全・安心に係る賢い取組の基本方針案を取りまとめ、それに基づいて、国が「安全・安心計画」（仮称）を策定する予定となっている。

石井国土交通大臣が留任

第3次安倍（第3次改造）内閣

石井 啓一
国土交通大臣

安倍晋三内閣総理大臣は8月3日、内閣改造を行った。トラック運送業界に関係する閣僚では、石井啓一国土交通大臣が留任。また、小此木八郎氏が国家公安委員長、中川雅治氏が環境大臣、加藤勝信氏が厚生労働大臣に就任した。

【石井啓一（いしい・けいいち）国土交通大臣の略歴】

昭和33年3月20日、東京都生まれ。56年3月東京大学工学部卒業、同年4月建設省入省。平成5年7月衆議院議員当選、27年10月国土交通大臣、水循環政策担当（第3次安倍改造内閣）。比例北関東（当選8回）。

全ト協青年部会　女性雇用に関する実態調査の報告書を公表

約4割で雇用実績

トラック運送業界における女性活用の方向性示す

全日本トラック協会・青年部会（山本明徹部会長）はこのほど、平成28年度の青年部会の活動の一環として実施した、「トラック運送業界における女性雇用促進に関する実態調査」の報告書を取りまとめた（関連記事2・12面）。

同調査は、最近のドライバー不足により女性の活躍が注目される中、女性ドライバーの積極的な雇用促進を図るため、全国の青年部会員を対象に実態調査を実施したもの。

調査によると、現在女性ドライバーを雇用している事業者は38・3%と約4割に達しており、過去に雇用したことのある事業者は32・8%、また、過去に雇用実績のない事業者は28・9%であった。

今後の雇用意欲については、現在雇用している事業者で8割以上、過去に雇用実績のない事業者でも約6割が「女性ドライバーを雇用したい」という考えをもっており、全体的に女性ドライバーの雇用意欲が高いことが分かった。

同調査ではこのほかにも、女性ドライバーの採用・業務等に関する状況や課題をはじめ、女性ドライバーが定着している事業者の特徴などを明らかにしており、トラック運送事業者やトラック協会等が取り組むべき方向性を示す内容となっている。

同調査の報告書は、全ト協ホームページにも掲載されており、ダウンロードが可能。

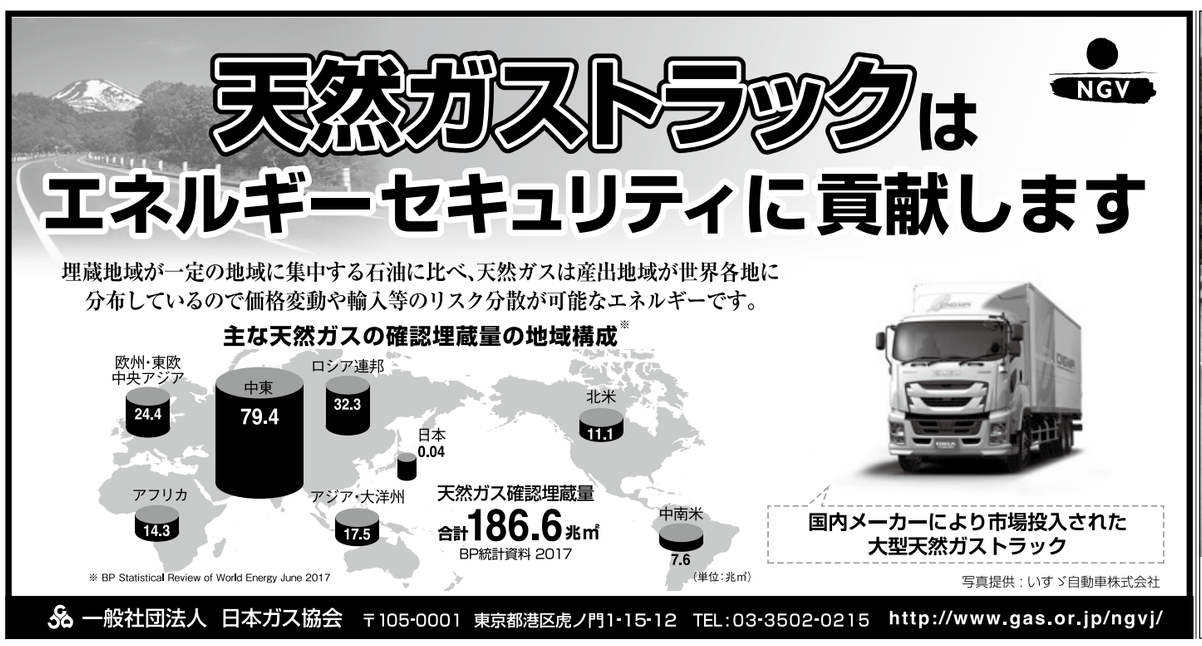
全ト協会員専用ページのパスワード
7/15～8/14　6318
8/15～9/14　5552
今号に掲載した記事の関連資料と関連HPへは全ト協HPバナーからアクセスできます。
全ト協関係 広報とらっく 主な掲載項目と関連リンク

輸送統計

平成29年5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）	5,203	106.6%
	一　般	—	109.3%
	宅配便（千個）	326,216	111.7%

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③】／トラック運送事業者のための経営のヒント【ドライバー不足の不思議と生産性】…3面／タイヤケアホントの話【天然ゴムのルーツを探ってみました】…9面／食の新旧街道を行く【魚食文化の道⑩北九州・小倉の「天然うなぎ」】…11面



ニュース・ターミナル（トラック協会ニュース）

全ト協

6799事業所の申請を受理
平成29年度「貨物自動車運送事業安全性評価事業」

全国貨物自動車運送適正化事業実施機関である全日本トラック協会は、7月1日から14日まで、地方貨物自動車運送適正化事業実施機関（各都道府県トラック協会）を窓口として、平成29年度「貨物自動車運送事業安全性評価事業」（Gマーク制度）の申請を受け付け、申請資格要件等をクリアした6799事業所の申請を受理した（平成28年熊本地震に係る特例措置の対象となる熊本県内の事業所を含む）。

このうち、新規申請は1729事業所（前年度比マイナス151事業所）と、3年連続の減少となった。更新申請は5070事業所（前年度比マイナス2366事業所）で、これは今年度4回目更新がないことなど（平成28年熊本地震特例を除く）によるもの。

なお、更新申請の内訳は、初回更新申請（平成27年度新規申請で認定された事業所に係る更新申請）が2061事業所、2回目更新申請（平成26年度初回更新申請で認定された事業所に係る更新申請）が1667事業所、3回目更新申請（平成25年度2回目更新申請で認定された事業所に係る更新申請）が1332事業所、そして前年度に平成28年熊本地震特例を受けた4回目更新申請が10事業所となっている。

全ト協では今後、評価基準に基づき申請書類の厳正な審査を行い、12月中旬に29年度「安全性優良事業所」を認定・公表する予定。

あいさつする須藤委員長（7月20日、全ト協）

須藤委員長を再任
第9回経営改善・情報化委員会

7月20日、第9回経営改善・情報化委員会が開催された。

冒頭、委員長・副委員長の選任が行われ、須藤弘三委員長らを再任するとともに、東山物流㈱の青木均社長（愛知県）、㈱ロジコム・アイの大上正治会長（広島県）を新たに副委員長に選任。須藤委員長は、「人材確保対策の推進には、適正な運賃を収受し、労働環境の改善を行うことが不可欠。引き続き業界の経営改善へ向けて邁進していく」とあいさつした。

議事では、平成29年度経営改善・情報化対策事業（①人材確保・育成対策、②青年部会の活動、③情報化推進事業、④経営改善対策）の進捗状況や、経営改善・情報化委員会の下に女性部会が設置されることなどが報告された。

青年部会の活動報告では、「トラック運送業界における女性雇用促進に関する実態調査報告書」についての説明も行われた（1・12面に関連記事）。

なお、議事に先立ち、中小企業庁事業環境部企画課の氏家永史係長が「中小企業等経営強化法に基づく経営力向上計画について」、全国中小企業団体中央会政策推進部の西原祥平主事が「中小企業等経営強化法に関する全国中小企業団体中央会における取組」をテーマに講演を行った。

全国共通テレビCM素材・トラックの日ポスターを選定
第60回広報委員会

8月2日、第60回広報委員会が開催された。

議事では、正副委員長の選任、平成29年度広報事業の進捗状況や各都道府県トラック協会における広報事業、10月3日に開催される第22回「全国トラック運送事業者大会」に関する報告などが行われるとともに、全国共通テレビCM素材および「トラックの日」ポスターを選定した。

正副委員長の選任では、小林和男新潟県トラック協会会長を委員長に再任するとともに、高橋嘉信岩手県トラック協会会長を新たに副委員長に選任した。

また、29年度「トラックの日」イベントについては、10月8日に開催される栃木県トラック協会主催の「トラックの日」イベントを視察し、前日7日に第61回広報委員会を開催することとした。

第60回広報委員会（8月2日、全ト協）

適正運賃・料金の収受に向け諸施策を推進
第35回セメント部会

7月25日、第35回セメント部会（高山秀一部会長）が開催された。

会議冒頭、高山部会長が「セメント輸送業界でもドライバー不足が顕著。働きやすい職場づくりなどによって、人材確保という課題を乗り越えていかなければいけない」とあいさつ。平成28年度事業報告、29年度事業計画について審議し、いずれも原案通り承認した。

任期満了に伴う役員の改選では、高山部会長と3副部会長が再任するとともに、新副部会長に藤原生コン運送㈱の毛屋和重代表取締役（大阪府）を選任した。

29年度事業計画では、①セメントメーカーが実施している物流合理化施策や企業の再編等の動向に対応するため、共同受注体制の整備や事業者間の融通配車等について検討する②荷主各社に対し、セメント輸送に係る適正運賃・料金収受のため、安全・環境対策費、長時間労働等に伴う輸送コストの上昇について、業界紙等への意見広告、荷主団体との懇談会を通じ理解を求める――など全6項目の施策を推進することとした。

なお、議事終了後、（一社）セメント協会調査・企画部門の佐藤正彦統括リーダーと遠田雅章リーダーが「セメント業界の現状と今後の動向」をテーマに講演した。

あいさつする高山部会長（7月25日、全ト協）

第38回食料品部会（8月2日、ホテルセントラーザ博多）

新部会長に坂本隆志氏
第38回食料品部会

8月2日、ホテルセントラーザ博多（福岡県福岡市）で第38回食料品部会が開催された。

議事では、平成28年度事業報告、29年度事業計画などについて審議し、いずれも原案通り承認。任期満了に伴う役員の改選では、伊澤進部会長が勇退し顧問に就くとともに、味の素物流㈱（東京都）の坂本隆志取締役常務執行役員を新部会長、日本通運㈱（全国）の松原仁志営業開発部長を新副部会長に選任した。

29年度事業計画では、①関係行政機関がトラックドライバーの人材確保対策として推進する取引環境の改善および長時間労働等労働条件の改善、中継輸送の導入促進等に対応し、トラックドライバーの確保、育成に取り組む②交通事故防止および労働災害防止対策を推進するとともに、エコドライブや車両架装の改良を図る等環境対策に取り組み、事業経営コストの削減に努める――など全4施策を策定した。

なお、議事終了後には研修会が開催され、F－LINE㈱の深山隆代表取締役社長が「F－LINE㈱の現状と未来」、流通経済大学の小野秀昭教授が「トラック運送業界における取引環境と長時間労働の改善に向けた取り組み」について、それぞれ講演を行った。

求車登録件数が大幅増
WebKIT成約運賃指数平成29年7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8月2日、平成29年7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7月の運賃指数は、前月比1ポイント増、前年同月比2ポイント増の113で、前月比・前年同月比ともに上昇し、依然として高い数値で推移している。

また、7月末現在の求車登録件数は10万9102件で、前年同月比2万7089件増（33・0％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
（8月5日～8月31日）

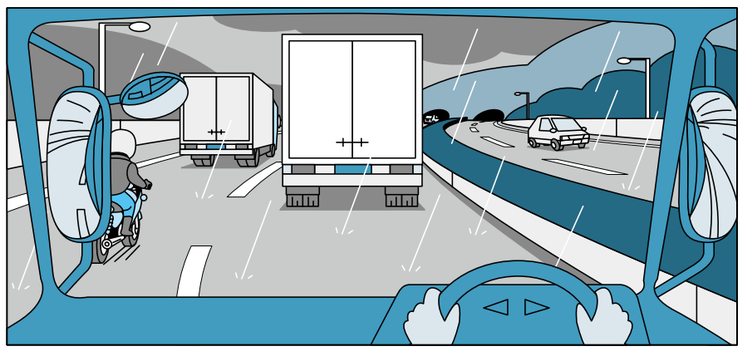
▽8月28日
・第13回利用運送・積合部会

【おことわり】次号の「広報とらっく」は、9月1日号です。
広報室

危険予知訓練（KYT）シート：交通事故防止編
あなたならどうしますか？

〔第90回〕「前方が渋滞している高速道路の走行」

状況　あなたはカーブの先にトンネルのある高速道路を走行しています。前には大型トラック、左側車線には自動二輪がいます。急に大粒の強い雨が降り出しました。この場面にはどのような危険がありますか。また、危険を避けるためにはどのような運転をすればよいでしょうか。考えてみましょう。



○ ◆どのような危険がありますか？

○ ◆どのような運転をすれば危険を避けることができますか？

（解説・3面）

この角を基準に拡大率を141％に設定すると、A4サイズでプリントできます。

東京都トラック協会

第18期「物流経営士資格認定講座」受講生を募集
申し込みは9月8日㈮まで

募集人員	32人
受講資格	①（一社）東京都トラック協会会員事業者の役員、またはその社員で経営管理職の経験3年以上の方、もしくはこれに準ずる方 ②関東トラック協会会員事業者の役員、またはその社員で経営管理職の経験3年以上の方、もしくはこれに準ずる方 ③その他、特に会長が認めた方
申し込み手続き期限	平成29年9月8日㈮
申し込み先	募集パンフレットに付属の受講申込書（東京都トラック協会ホームページ［HP］よりダウンロード可能）に必要事項を記載の上、所属支部（関東各県トラック協会会員の場合は所属協会）を経由し、東ト協教育研修部宛てに郵送またはFAXで申し込む（その他の方は直接教育研修部へ） ※募集パンフレットは東ト協各支部にも配布してあります。
研修期間	平成29年10月25日㈬～30年8月2日㈭ ※修了式は平成30年9月4日㈫
授業時間	総計145時間
受講料	⑴東ト協会員事業者の役員およびその社員：35万円（税込み） ⑵関ト協会員事業者の役員およびその社員：35万円（税込み） ⑶その他：40万円（税込み）
授業予定日時・場所	日時：原則として水曜日　13時30分～17時45分 （※講師の都合により曜日・時間変更の場合あり） 場所：東京都トラック総合会館6階研修室他
問い合わせ先	東京都トラック協会 教育研修部 〒160-0004 東京都新宿区四谷3-1-8 ☎03-3359-4137／FAX 03-3359-6020

※年間時間割およびカリキュラムや申し込み方法等の詳細は東ト協HPを参照。

法令○×クイズ
～交差点の通行方法編～

❶交差点を右左折するときは、横断しそうな歩行者や自転車がいない場合でも徐行しなければならない。（○・×）

❷右折しようとする場合、直進か左折をしようとする車がある場合は、自車が先に交差点に進入していても、直進や左折の車の進行を妨げてはならない。（○・×）

❸優先道路を通行している場合を除いて、交差点とその手前30メートル以内は追越しが禁止されている。（○・×）

❹交通整理の行われていない交差点で、交差する道路が優先道路であるときは、一時停止又は徐行をして、優先道路を通行する車の進行を妨げない。（○・×）

❺交通整理の行われていない交差点で、交差する道路の道幅があきらかに広いときは、徐行をして交差道路を通行する車の進行を妨げないようにする。（○・×）

（解答は11面）

ニュース・ターミナル（官公庁ニュース等）
NEWS 2017.7.15–8.5

メールマガジン配信開始
LEVO

（一財）環境優良車普及機構（LEVO）がメールマガジンの配信を開始する。

LEVOが実施している海外情報調査の結果をはじめ、国内外の環境負荷低減と交通安全に関する情報や、国等の補助制度の情報などを提供する内容。3か月ごとの配信で、購読料は無料。

登録申し込みについては、LEVOホームページを参照のこと。

「フォークリフト荷役技能検定」を実施
陸災防

陸上貨物運送事業労働災害防止協会（陸災防）は現在、10月18日㈬に実施される平成29年度「フォークリフト荷役技能検定（1級、2級）試験」の受検申請を受け付けている。

同検定は、「フォークリフト運転技能講習」修了者等を対象に、より安全で正確かつ迅速な作業を評価・認定し、労働災害の防止に寄与することを目的とした制度で、1級検定試験の実施は今年が初となる。

詳細は、陸災防ホームページ参照。お問い合わせは陸災防（☎03・3455・3857）まで。

トラック・バス用アルミホイールのパイオニア 新日鐵住金
地球環境にやさしい「タフブライト®」
新日鐵住金は1980年に国内で初めてトラック・バス用の一体鍛造アルミホイールを商品化しました。
軽量化による燃費節減とCO2削減は、皆様のお役に立つと同時に地球温暖化対策にも貢献します。
“軽・強・美”三拍子揃った一体鍛造高輝度アルミホイール「タフブライト®」。
「タフブライト®」は新・ISOにも対応しています。
最軽量・一体鍛造
タフブライト
皆様からのご要望にお応えし、
生産能力を増強いたしました。
今後とも更なるご愛顧のほど
お願い申し上げます。
19.5×6.75-8 平座
22.5×7.50-10 平座
22.5×8.25-10 平座
22.5×9.00-10 平座
22.5×11.75-10 平座（スーパーシングル）
これからのトラック・バスを力強く支えるタフブライト®新・ISOシリーズ
JISシリーズも豊富に取り揃えています。
新日鐵住金
新日鐵住金株式会社 交通産機品営業部 産機・ロール室
〒100-8071 東京都千代田区丸の内二丁目6番1号 丸の内パークビルディング
TEL 03-6867-6904　http://www.nssmc.com/

ニュース・ターミナル（官公庁ニュース等）

国交省

「記録の方法は自由」を再度周知

荷主都合30分以上待機の乗務記録への記載義務付け

国土交通省は、「貨物自動車運送事業輸送安全規則の一部を改正する省令」を平成29年5月31日に公布、7月1日に施行し、荷主都合30分以上の荷待ちは「乗務記録」の記載対象となった。これは、トラックドライバーの長時間労働の要因の一つとなっている荷待ち時間を削減するためには、トラックドライバーの乗務実態を把握する必要があることから、トラックドライバーが車両総重量8トン以上または最大積載量5トン以上のトラックに乗務した場合、荷主の都合により30分以上待機した時は、「集貨地点等、集貨地点等への到着・出発日時、荷積み・荷卸しの開始・終了日時」などを乗務記録の記載対象として追加することにしたもの。

同省では、今回の一部改正により、荷待ち時間等の実態を把握することで、トラック運送事業者と荷主の協力による改善への取り組みを促進するとともに、国としても、トラック運送事業者やトラックドライバーに対して過度な要求をし、長い荷待ち時間や長時間労働を生じさせている荷主に勧告等を行うにあたり、判断材料とするとしている。ムダな荷待ち時間を減らし、トラックドライバーの労働環境を改善するためにも、荷主都合の荷待ち時間が30分以上あった場合は必ず「乗務記録」に記載し、最低1年間は保存することが必要。

なお、記録の方法は、これまでと同様、荷主都合の荷待ち時間についても紙媒体、電子媒体の手段を問わず、デジタル式運行記録計などに記録することが可能。

また、事業者ごとに乗務記録の書式などが相違することから、義務付けられた項目が各社独自の乗務記録として確実に記録・保存されていれば差し支えないことを、国交省から改めて周知する予定。

物流大綱を閣議決定
サービスと対価、明確に

政府は7月28日、「総合物流施策大綱（2017年度～2020年度）」を閣議決定した。関係省庁が連携して総合的・一体的な物流施策の推進を図るための政府における物流施策や物流行政の指針で、我が国の経済成長と国民生活を持続的に支える「強い物流」を実現するため、6つの視点からの取り組みを推進するとしている。

まず、サプライチェーン全体の効率化に資するとともに、それ自体が高い付加価値を生み出す物流への変革の必要性を打ち出したほか、物流の透明化・効率化とそれを通じた働き方改革の実現を掲げた。

特に物流の透明化では、運賃と料金の区分などサービスと対価との関係を明確にするほか、多重下請構造の是正を通じた取引の透明化を促した。

このほか、インフラの機能強化による効率的な物流の実現、災害等のリスク・地球環境問題に対応するサステイナブルな物流の構築、新技術の活用による物流革命、人材の確保・育成などの施策を推進していく。

今後、大綱で示された方向性に基づいて具体的な施策を盛り込んだ「総合物流施策推進プログラム」を策定し、PDCA方式で進捗管理を行っていく。

「ヒアリ」注意喚起
チラシを配布・周知
全ト協HPからダウンロード可能

国土交通省は7月27日、全日本トラック協会に対し、外来生物「ヒアリ」に関する普及啓発チラシ（写真）について、会員事業者に広く周知するよう通達を発出した。

これは、同20日に開催された「ヒアリ対策関係閣僚会議」において、関係省庁が協力し、あらゆるルートから国民に対してヒアリに関する情報提供を行うことが確認されたことを受け、発出されたもの。

6月9日に兵庫県尼崎市で確認されて以降、各地で発見が相次ぐヒアリについては、7月20日に大分県中津市内の運送事業者敷地内でコンテナの中から発見されたアリが同24日、ヒアリと確認される事案が発生した。

同チラシには、ヒアリの大きさや特徴、見分け方や対処法など詳しい情報が写真とともに記載されており、万一疑われる事案に接した場合には、自分で駆除せず、速やかに各地域の地方環境事務所や各都道府県の環境部局に通報するよう呼びかけている。

なお、同チラシについては、全ト協ホームページからダウンロードすることができる。

宅配便7・3%増加
ネット通販の需要拡大等

国土交通省は7月28日、平成28年度の宅配便取扱実績をまとめ発表した。それによると、前年度に比べ7・3%増えて40億1861万個となったが、28年10月から日本郵便が取り扱いを開始した「ゆうパケット」を除くと、4・4%増の39億791万個となる。

このうち、トラック運送による宅配便は39億780万個で、これまでと同様にインターネットを利用した各種通信販売サービスの需要拡大等により、全体の実績としても増加となった。

便名ごとのシェアをみると、トラック運送については、上位5便で全体の99・8%を占め、「宅急便」「飛脚宅配便」「ゆうパック」の上位3便で93・4%を占めた。

28年度のメール便取扱冊数は52億8960万冊で、前年度と比較すると0・5%の増加となっている。

メール便のシェアをみると、「ゆうメール」と「クロネコDM便」の上位2便で96・5%を占めている。

愛知県警

高速道路における二次事故等の防止を呼びかけ

愛知県警察本部では7月31日、全日本トラック協会に対して高速道路における二次事故等の防止を呼びかけた。

同県内の高速道路では、6月と7月に連続してトラックによる交通死亡事故が発生。これらはいずれも、他県に在住するトラック運転手による事故だった。

同県警では、全国のトラックドライバーに対して、特に「高速道路上での佇立事故防止」「加減速車線での駐停車禁止」を呼びかけている。

厚労省

43%で違法時間外労働
長時間労働事業場
監督指導

厚生労働省は7月26日、長時間労働が疑われる事業場に対する監督指導結果を発表した。平成28年度1年間に、月80時間を超える時間外・休日労働が行われた疑いのある事業場や、長時間労働による過労死等に関する労働災害請求があった2万3915事業場のうち、43・0%にあたる1万272事業場で違法な時間外労働を確認し、是正・改善のための指導を行った。

このうち、実際に月80時間を超える時間外労働・休日労働が認められたのは7890事業場で、違法事業場の76・8%を占めた。

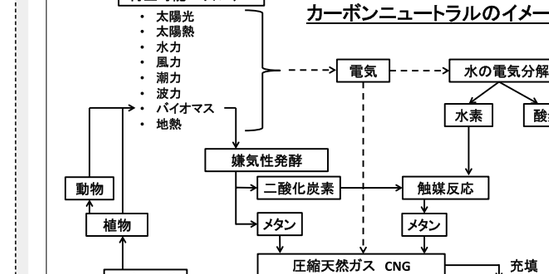
主な業種別に労働基準関係法令違反があった事業場数の割合をみると、接客娯楽業が77・9%で最も高く、次いで運輸交通業の73・9%だった。

木村太郎衆議院議員
自民党トラック議連幹事長が死去

木村　太郎
トラック議連幹事長

自由民主党の衆議院議員で自民党トラック輸送振興議員連盟幹事長の木村太郎（きむら・たろう）氏が7月25日、膵臓がんのため死去した。享年52。

木村氏は、青森県出身でふるさと担当内閣総理大臣補佐官（第2次安倍内閣・第2次安倍改造内閣・第3次安倍内閣）などを務めた。青森4区、当選7回。


（2面）

危険予知訓練（KYT）シートの解説

▶交通事故防止編

あなたはカーブの先にトンネルのある高速道路を走行しています。前には大型トラック、左側車線には自動二輪がいます。急に大粒の強い雨が降り出しました。この場面にはどのような危険がありますか。また、危険を避けるためにはどのような運転をすればよいでしょうか。考えてみましょう。

どのような危険がありますか？

①前方が渋滞していて前車のトラックが減速すると、追突する危険があります（図1）。
②右側車線を走行している自動二輪が、雨に濡れた路面にバランスを崩して転倒し自車側の車線に飛び込んでくる危険があります（図2）。
③ハンドルなどの操作が不適切だと、スリップして中央分離帯などへ衝突する危険があります（図3）。

図1
図2
図3
中央分離帯

どのような運転をすれば危険を避けることができますか？

①トラックやバスなどの大型車の後方を走行すると、前方の視界が悪くなり交通状況を的確に把握するのが難しくなります。そのため、前方が渋滞していることに気付くのが遅れることもあります。大型車の後方を走行する時は、車間距離を十分にとるとともに、ときどき走行ポジションを少しずらすなどして、できるだけ前方の状況を把握するよう努めましょう。また、トンネルがあるところでは、トンネルの手前で減速する車も多いため、渋滞までには至らなくても車間が詰まり、走行速度も低下するケースはよくありますから、その点もしっかり頭に入れて、トンネルに接近する時は特段の注意を払いましょう。
②最近は、急な豪雨に襲われることも少なくありません。特に山間部では気象の変化が激しく、さっきまで晴れていても突然雲が広がり、強い雨が降り出すことはよくあります。雨の降り始めで注意しなければならないのは、スリップです。路面の塵や泥が水に浮いて、ちょうど油を流したような状態となるため滑りやすくなるからです。こうした雨の影響を受けるのは自車だけでなく、周囲の車も同様ですが、なかでも体を露出して走行する二輪車は雨の影響を直接受けますから、カーブではバランスを崩す危険性が高まります。走行中に急に強い雨が降り始めたら、スピードを落としハンドルなどの操作を一層慎重に行うとともに、周囲の車（二輪車がいる場合は、特に二輪車）の動きに十分注意しましょう。

この角を基準に拡大率を220%に設定すると、A4サイズでプリントできます。

ここまで来た——天然ガストラック新時代

第41回『海外視察を通じての事例紹介』
～③再生可能エネルギーの活用～

いすゞ自動車株式会社　法規・認証部　担当部長　板場　宏治

▽はじめに

一昨年、いすゞ自動車株式会社は、国内の天然ガス自動車普及の一役を担うべく新型のCNGトラックを市場投入しました。天然ガス自動車の開発に取り組むなか、このほど天然ガス自動車に関して日本の状況とは大きく異なる海外の情報収集のため、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：オランダ、フランス、ドイツ）に参加しました。

再生可能エネルギーとは、太陽光、太陽熱、水力、風力、潮力、波力、バイオマス、地熱などのことで、一度利用しても比較的短時間に再生が可能であり、資源が枯渇しないエネルギーとされています。日本では東日本大震災以降、再生可能エネルギーからの電気が着目され、発電事業者の参入が多くあったと思います。

このたびの欧州調査の移動中、多くの風力発電を目にしました。洋上や丘陵の上、原野の中などに林立する大きなプロペラの発電設備です。これら発電された電気エネルギーが天然ガス自動車の燃料に繋がっていることが分かったのは大きな成果でした。単純に充電による電気自動車ではなく天然ガス自動車にかかわっているのです。

欧州は農業だけでなく畜産も盛んに行われています。それらの農業や畜産の廃棄物を集積し、嫌気性発酵で発生するメタンガスがバイオガスとして利用され、さらにバイオガスを精製してバイオメタンとして、ガスパイプラインに繋いで一般家庭などで使われています。

バイオガスの発酵では、メタンガスと同時に二酸化炭素が発生します。この二酸化炭素に着目して先ほどの再生可能エネルギーの電気を使い、水を電気分解し水素を抽出します。これと二酸化炭素を触媒反応させると、高純度のメタンガスを生成させることができます。これにより、バイオマスから発酵生成したバイオメタンと二酸化炭素のほとんどが有効に利用されます。触媒反応にて生成したメタンガスもまた、ガスパイプラインに繋がれ一般に使われます。パイプラインのメタンガスは圧縮され天然ガス自動車に利用されます。そのエネルギー量が全て再生可能エネルギーから得られたものであれば、カーボンニュートラルとみなされます。このようにカーボンニュートラルな再生可能エネルギー（図）を使うことができることこそが、天然ガストラックの新時代ではないかと考えます。

次回は、このカーボンニュートラルを実現したアウディの例を紹介します。

労務 Q&A

第142回

退職申し出から7日以内の賃金精算を求められたが

Q 最近、従業員の出入りが激しく困っておりますが、先日は、退職を申し出た者から、その日のうちに辞めるので、「すぐに給料を払ってくれ」といわれました。さらに、それが無理なら、「労働基準法で決まっている7日以内の精算をしてほしい」というのです。法律通りということで、こうした無理難題にも応じなければいけないのでしょうか。

A 「退職日」から数えてということなので、応じなくてもよい

【解説】それでは、最初に、労働基準法で退職者に対する賃金精算等の取り扱いがどのようになっているか確認してみましょう。たしかに同法では、「使用者は、労働者の死亡又は退職の場合において、権利者の請求があった場合においては、7日以内に賃金を支払い、積立金、保証金、貯蓄金その他名称の如何を問わず、労働者の権利に属する金品を返還しなければならない」（第23条第1項）としています。この条文からすると、「権利者の請求があった場合」「7日以内に賃金を支払わなければならない」ということですから、その場ですぐに払えというのはあまりに無茶だとしても、7日以内の精算を求めることは法的に根拠のあるもっともな言い分に聞こえます。しかし、実際にはそうではありません。といいますのは、その前に退職日がどうなるのかという問題があるからです。

つまり、ここで7日以内に支払わなければいけないといっているのは「退職日から数えて」ということであり、けっして「退職の申し出のあった日」を意味しているわけではないからです。したがって、このようなケースでは、そもそもの前提として、「退職日がいつか」ということがまず問題であり、そこからカウントが始まることになります。

本来、労働者が退職を申し出たからといって、労働契約がその日限りで終了するものではありません。当然、就業規則で決められた手続きに従い、使用者の承認を得て退職するという自己都合退職の手順があるはずです。とはいえ、ご質問のケースのように一方的に会社に通告して、即日の退職を求めるという場合もあり得ます。

この点、労基法では、労働者からの一方的な退職については何ら法的な規制を設けていませんので、民法の一般原則によることになります。すなわち、期間の定めのない労働契約はいつでも解約の申し入れをすることができ、「雇用は解約の申入れの日から2週間を経過することにより終了する」（第627条第1項）とされていますので、あくまでも2週間の経過は必要であり、その間は労働義務が残るということです。就業規則でも多くの場合、退職の申し出を2週間前にするよう求めているのはこのためです。もちろん、「労働契約の合意解約」ということで、会社が承認すれば即時退社も可能ではあります。

このようにみていきますと、ご質問の場合、少なくとも退職の申し出から2週間後でなければ退職は成立せず、結論として、「即時精算あるいは申し出から7日以内の精算の要求に応じる必要はない」ということになります。なお、賃金については、支払い日の到来前でも請求があれば前述のように7日以内に支払わなければなりませんが、退職金についてはそうではなく、就業規則等で定められている支払い時期までに支払えば足りるという行政解釈が示されていますので、念のため。

トラック運送事業者のための

経営のヒント

第191回 ドライバー不足の不思議と生産性

物流ジャーナリスト　森田 富士夫

「なぜドライバーが足りないのか？」そんな疑問から関係省庁のデータを調べてみた（以下、出典は略）。

まず経済成長率をみてみたい。平成24年と28年の実質GDP（国内総生産）を比較してみた。23年と比較したかったが、時系列でみると23年は東日本大震災の影響で非連続的な数値のため4年間の比較にした。すると4・6%の増加である。

一方、23年と28年の完全失業率をみると、5年間で1・5ポイント改善した。これを就業者数でみると、5年間に151万人（2・4%）の増加である。だが、非正規雇用労働者の割合が23年は35・2%なのに対して、28年には37・1%と、1・9ポイントも上昇している。

次に生産年齢人口（15歳～64歳）である。データの関係で22年と27年の比較になるが、5年間で491万人（6・0%）の減少だ。さらに先の就業者数を男女別にみると、男性は23年から28年の5年間でわずか3万人（0・1%）しか増えていない。ただ、65歳以上の男性就業者は、5年間で196万人（34・3%）も増加している。一方、同じ5年間における女性就業者の増加は148万人（5・6%）と、男性よりも多い。

以上から分かることは次のような点だ。

「①経済成長率はさほど高くない」。だが、「②生産年齢人口の減少が著しい」。「③それをカバーしているのが女性就業者の増加」である。

一方、「④男性就業者はほとんど増えておらず」、しかも「⑤男性では65歳以上の就業者の比率が大幅に高まっている」。

このような構造変化の中で、ある学者の研究によると、「長時間就業者が減少して、短時間就業者が増加している」という。

増加した女性就業者の中には、短時間労働を希望する人が多いものと思われる。また、同じく増加した65歳以上の男性就業者も、短時間労働になっているのだろう。その分を正規雇用労働者と、非正規でも正規と同じように責任を持たされている一部の人たちが、長時間過重労働でカバーしているものと推測される。

いずれにしても、あらゆる産業で生産性を向上しなければいけないことが、ここからも分かる。

ドライバーについてはどうか。宅配便は伸びているが、営業用自動車の輸送量は、28年度（一部見通し）は23年度より4・8%も減少している。ドライバー不足が不思議なくらいだ。おそらく、これまで働いていたドライバーが他産業に移り、その補充ができていないことを意味している。

つまり、従業員が辞めない会社にしなければならない。また、そのためには生産性向上が必要である。

安全対策の切り札は「物流改革」

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11回 株式会社エルス（鹿児島県鹿児島市）

『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、物流センター新設による物流集約と、幹線輸送をトレーラ化して労働時間を短縮。また、ドライブレコーダなどを積極的に導入・活用している鹿児島市の株式会社エルスを紹介します。

遵法こそ高効率・高品質輸送と収益性確保を両立

女性の運行管理者がきめの細かい点呼を実施。点呼場所の机には、所持品の確認がしやすいように置き場所を指定するなど工夫が施されている

通山　顕治
代表取締役社長

通山　慎治
代表取締役専務

株式会社エルス（旧社名：通山運送㈱、通山顕治代表取締役社長）は昭和48年、鹿児島県いちき串木野市の大手ハム・ソーセージ、食肉、加工食品製造会社のカットミート（規格肉）などを、消費地となる大都市圏に輸送する事業でスタートした。南九州は、元来畜産業が盛んな地域であることから、豚、牛、鶏などの食肉等を中心に、主に関西、関東方面への長距離輸送をメインに成長してきた。現在では、食品輸送関係のほか、コンピュータ基盤部品、デリケートな温度・品質管理を必要とする商品と、物流加工を必要とする輸配送を得意とする。

「当時、現在のように労働時間規制等も問題となっておらず、南九州から関西、関東圏への長距離輸送については、地勢的な条件から長時間労働となるのが当然という雰囲気でした。しかし、ある時、『このままの事業形態では、将来間違いなく貨物自動車運送事業法、道路交通法や道路法、そして労働基準法など、トラック運送事業者として遵守すべき法令を守ることができなくなる』と危機感を感じました。また『生産者と消費者を結び、食の安全・安心の一端を担う立場として、このままでいいのか』と悩み、『遵法精神を貫かなかったら健全な運送事業の継続、そして顧客が満足する輸送サービスの提供はままならなくなってしまう』と考えました」（通山顕治社長）

このため、長時間労働を解消する取り組みの手始めとして、同社では まず大阪に営業所を開設。さらに、九州の玄関口である福岡県と事業基盤の鹿児島に、冷蔵・冷凍倉庫を備えた自社の物流センターを整備した。九州を面としてネットワーク化し、荷主企業の都合に左右されない、自社で輸送計画が組み立てられるシステム構築を目指した。

「収益性を確保するために、過積載になりがちな長距離帰り荷を、大型車のみでは難しいため、幹線輸送部分でトレーラ化し、また、門司・志布志～大阪間で、シャーシのみをフェリー航走することで労働時間短縮に取り組みました。両センターにおいては、センター業務だけで成り立つように、センターの中にドラッグストアと外食産業の仕分けセンターを構築しました。また、自社の車両だけではネットワーク化できない部分については、高品質の輸送を可能としている九州各県の企業と提携し、組織化を図りました」（同）

帰庫後にヒヤリハット画像を事務職員全員で確認することにより事故防止へ役立てている

重大事故を契機に「安全優先貫く」と宣言

一般的に、ドライバーの労働時間短縮に向けた最善の方法は、発時間や着時間を調整して運行時間を短くすることとリードタイムを見直すこと。そして、積込み積卸しを効率化して極力手間と時間をかけないことだろう。

この問題はトラック運送事業者の自助努力のみでの解決が難しく、荷主企業の理解と協力が不可欠である。同社では合法輸送を目指し、顧客との交渉を繰り返した。問題点が具体的に見える形にし、丁寧に説明した結果、「一部を除き、ほとんどの荷主には理解してもらえました」（同）という。

こうした努力の結果、長距離部門のドライバーで法定内の時間程度まで実労働時間を短くすることができた。現在は、時間外労働の上限規制が始まる2020（平成32）年に向けて前倒しでの取り組みを進め、顧客への配信を始めている。

勿論、同取り組みはコスト増に繋がることだが、同社では積載率・輸送効率・省力化で改善を進めている。

「弊社の労働時間を短縮するための取り組みは、自助努力では対応することができず、理解を得られない大口荷主企業から撤退を図ったことと、また、フェリー航走を利用した内航モーダルシフトを完結するための自社物流センターを、福岡県と鹿児島県の九州両端に造ったことで、動線が短くて積載効率が高く、かつ労働分配率が低いシステムを構築できました。それが、労働時間短縮を進めることができた一番の要因だったと思います」（同）

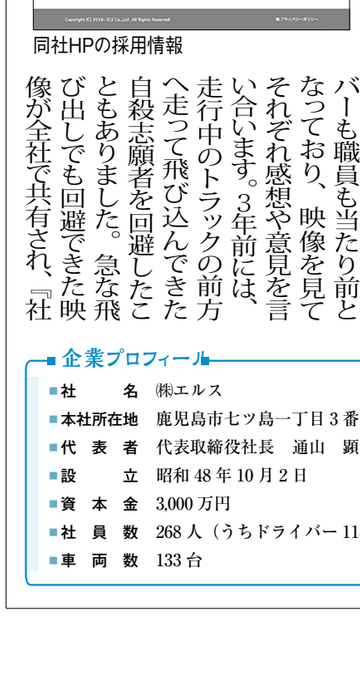
安全管理部の柳元孝樹係長（写真㊦）が専用サービスカー（写真㊤）に乗り各営業所を巡回する

同社のホームページ（HP）の中の採用情報がメイン（写真㊧）。

「都度応募者に、応募動機を聞くのですが、その答えで多いのが『トラックが綺麗』、『ドライバーが若い』、『街で見るトラックの運転が丁寧』などです。徹底した安全運転指導やマナー教育などが事故を防ぐだけでなく、対外的な評価を上げることにも一役買っているようです」（同）

同社HPの採用情報は女子事務職員が更新している。営業所や職種ごとに労働条件など詳細に明示されているが、その充実ぶりに驚かされる。特筆すべきは、「産前産後休業」「育児休業」が制度として整備されていることはもちろん、どちらも「実績あり」ということだ。女子事務職員が多いこともあり産休取得率は高く、現在も産休中の職員がいるのは想像に難くない。しかし、同社の育休は、男性のドライバーにも取得実績が複数あるという。

「2年ほど前に男性ドライバーが突然辞表を持ってきました。理由を尋ねると、奥さんが重い病気を患い長期療養が必要で、奥さんの看病や育児などをしないといけなくなったとのことです。当然、制度もあるし『辞める必要はない、制度を活用するように』と慰留し、育休を活用してもらっています。この『育休実績あり』ということは、非常に求人に効果があるようで、弊社へ応募した理由でも上位を占める項目となっています」（同）



同社HPの採用情報

同社の特徴として、事務職の半数以上は女性で、さらに、運行管理者の有資格者男女比は女性の方が高い。実際に選任している数は少ないというが、全女性職員の約7割が有資格者。現在、資格を保有していない女性職員は、入社して日が浅いというのが理由で、そうした女性職員も今後、国家資格にチャレンジする雰囲気になっている。

「仕事のルールを理解するために運行管理者となってもらうのですが、女性特有のきめの細やかさで、ドライバーの労働時間や健康状態をきちんと管理してもらっています。点呼の際に個々のドライバーの拘束時間などを集計し、違法になりそうなドライバーのアラートを管理職と共有するほか、健康診断の受診や再検査の追跡などを行うのも、運行管理者をはじめとした女子職員です。必然的に遵法や安全などに意識が高くなるのは、それも一因かもしれません」（同）

同社の組織には「安全管理部」がある。安全全般を統括する部署だ。そこでのユニークな取り組みが、専用のサービスカーを保有していること。2㌧車とバンの乗用車の2台あり、この2台が整備機材を積んで営業所を巡回している。3か月点検や6か月点検を実施するなど整備全般を行うほか、柳元孝樹係長がドライバーへの日常点検の指導・教育、また営業所での不具合箇所の点検や改善指導を行う。

安全管理部は各営業所の整備管理者とは別の組織であり、本社をベースにして各営業所には1週間ほど滞在する。タイヤチェーンの巻き方など季節ごとの教習も行い、最近では、乗務記録への荷主都合の荷待ち時間の記載方法の指導を行ったという。

また、同社では安全管理部の指導で、トラック、フォークリフトを問わず、全車両にクラウド型のドライブレコーダを搭載しており、GPS（全地球測位システム）と車載コンピュータを使ったリアルタイムの動態管理システムを装備している。その情報は随時事務所へ送信され、ドライバーと各事務所間は、走行中でも運転情報や温度情報などを共有している。さらに、帰庫後にヒヤリハット画像を事務所にいる職員全員で一緒に見るのも同社の特色といえる。また、動画はサーバーに取り込み、全社でいつでも閲覧できるように情報を共有している。

「画像の確認はドライバーも職員も当たり前となっており、映像を見てそれぞれ感想や意見を言い合います。3年前には、走行中のトラックの前方へ走って飛び込んできた自殺志願者を回避したこともありました。急な飛び出しでも回避できた映像が全社で共有され、『社内のルールを守っていたからこそ回避できた』という共通認識が形成されました」（同）

同社では、厳しい冬の時代があって一時期車両代替も滞りがちの時があったが、収益率が上がり新車への代替が一気に進み、車齢3年以内の新車がほとんど。この新車への代替が、路上故障がない、新車ゆえに綺麗で見栄えがいい、また、ドライバーの新車への乗車希望が増え、求人への応募も増えているなど各種相乗効果を生んでいる。

「『安全第一』を誓って、徹底した安全対策と労働時間管理にブレることなく取り組んだおかげで、事故対策も労働時間対策も結果を出すことができました。合言葉は『よその業者を見ないこと』。弊社社是では、『環境の変化に対応すべく、過去の範例と決別して改革に躊躇せず、如何なる時も顧客の求める物流サービスを提供できる総合物流企業を構築しよう』と宣言しています。業務にかかわる各種法律・法令を社員一人ひとりが正しく認識し、遵守していくことこそが、安全対策であり、企業発展の要諦であるということを今、実感しています」（通山社長）

「エルス」ってどんな意味？

同社社名の「エルス」にはどのような意味があるのでしょうか？エは「EFFECTIVE」（効果的）の「E」、ルは「LOGISTICS」（物流）の「L」、そしてスは「SOLUTION」（解決策）の「S」からきています。

すなわち、顧客の意見や要望に耳を傾けて、「最も効果的な物流を提供するための解決策」を導き出そうという意図を社名にしたのです。

企業プロフィール

社名	㈱エルス
本社所在地	鹿児島市七ツ島一丁目3番25号
代表者	代表取締役社長　通山　顕治
設立	昭和48年10月2日
資本金	3,000万円
社員数	268人（うちドライバー118人）
車両数	133台

インターンシップ導入促進支援事業特集

丸佐運送合資会社（秋田県鹿角市）の取り組み

多彩な現場体験を通じて物流の仕事を幅広く学ぶ

全日本トラック協会では、「インターンシップ導入促進支援事業」を実施している(詳細別項)。これは、トラック運送事業者が学生による職場体験（インターンシップ）を実施し、学生にトラック運送業界の魅力などについて理解を深めてもらい、トラック運送事業者への入社に繋げることで、業界における人材確保を図るために実施されるものである。

今回は、同事業を活用し、インターンシップ生の受け入れを行っている丸佐運送合資会社（佐藤邦治代表社員）を取材。同社におけるインターンシップへの取り組みについて紹介する。

身近に運送業を感じてもらうために　小・中学生にも門戸を開く

佐藤　邦治
代表社員

阿部　博之
本社営業所所長

丸佐運送(資)は明治5年に創業し、今年で創業145年を迎える歴史のある運送会社である。同社におけるインターンシップでは、高校生だけではなく、小学生や中学生にも門戸を開き、「職場体験」という形で運送業界の仕事を知ってもらうようにしている。

小学生や中学生も受け入れることで、より身近に自動車やトラックを感じてもらい、自分の将来の方向性を決断する前の早い時期からトラック運送業への興味・関心を抱かせ、将来的には「トラックドライバーの卵」となるような人材に成長させていきたい――。同社のインターンシップでは、そうした意識が現れているといえよう。

社内業務を一通り体験　「楽しい」だけではなく「仕事の大変さ」も実感

同社では、平成13年からインターンシップ受け入れを行っている。ここでは、同社におけるインターンシップ受け入れの実際についてみていきたい。

受け入れは、多くの場合、学校の夏休み期間中に実施される。高校3年生になると、夏のこの時期には既に就職活動が最盛期を迎えており、多くの学生が進路を決めて、就職説明会や、志望する企業の職場見学に参加するなどの活動を行っている。同社では、来年度の就職活動を控えている高校2年生を中心に受け入れを行うほか、中学生や小学生も受け入れている。

高校生に関しては、将来就職を希望している学生を対象に、学校から企業にインターンシップ受け入れが要請される。参加するのは地元鹿角市の学生が中心で、同社には毎年のように学校からの受け入れ依頼が寄せられている。

また、中学生・小学生に関しても、参加するのは地元鹿角市の生徒が中心である。中学生や小学生の場合は、「就職先を決める」というよりも、むしろ「トラック運送業界を知ってもらうための職場体験」という位置付けとなっている。なお、スケジュールとしては、中・高校生の場合、2～5日間で同社業務の作業現場に同乗し、実際に体験してもらうほか、小学生については1日で数時間程度作業の見学やトラックに乗車させ、少しでも興味を抱いてもらうことを主としている。

中・高校生を対象にしたインターンシップにおける、具体的な研修プログラム内容は表の通りである。

初日には、同社オリジナルの「業務管理マニュアル」を使っての座学教育が行われる。同マニュアルには、同社の会社概要のほか、安全運行のために気を付けるべきポイントなども記載されており、参加者に「運送会社はまず安全が第一」という認識をもってもらうようにしている。その後、実際の職場見学が行われ、車両に同乗して積み下ろし作業の見学などを行う。

2日目以降は、積み下ろし作業の体験や、日帰り輸送を行う車両への同乗、トラックの洗車体験や始業前点検・終業後点検等の見学・体験などが行われる。2～5日間の研修プログラムの中で、参加者が社内業務を一通り体験できるような構成になっているのが大きな特徴である。

研修プログラムの立案に際しては、様々な工夫が凝らされている。まず、参加者の事故防止の観点から、ケガをする可能性のある危険な作業にはあたらせないようにしている。一方で、座学だけが続くと参加者のやる気を削いでしまうことにもなりかねない。

「研修では、『運送会社の仕事の楽しさ』が感じられるような内容にするように心がけています。例えば、参加者の多くはこれまで大型トラックに乗ったことがありませんから、大型トラックの助手席に座ってもらいます。乗用車よりも広い視界を実際に見てもらうことで、参加者たちは楽しさを感じます。隣県の青森県や岩手県など、2～3時間で行くことのできるような場所にトラックで連れて行き、トラックの車窓からの景色を楽しんでもらったりもしています」（佐藤邦治代表社員）

一方で、研修プログラムの立案には難しいところもあるという。

「運送業界は『3K職場』といわれることも多いですが、リアルを追求するあまり、参加者にとって大変なことばかりを体験させてしまうと、将来就職先を考える際に『運送会社にだけは入りたくない』と避けられてしまうことにもなりかねません。ただし、『仕事は楽しいことだけではない』ということも知ってもらう必要があると思いますので、そういった意味では、内容を考えるのは本当に大変です。『楽しい部分』と『大変な部分』のバランスを取りながら、インターンシップでは仕事の辛さや大変さも少し感じてもらいながらも、『運送会社の仕事が楽しい』と思ってもらえるような内容にしています」（阿部博之本社営業所所長）

さて、同社ではインターンシップ受け入れにあたって、社内における社員の役割分担を決めている。

まず、本社営業所の阿部博之所長が、受入責任者として学校との連絡などを担うほか、研修プログラムの立案、また参加者への指導などを行っている。積み下ろしの見学や体験、また助手席への同乗などでは、同社のドライバーにも加わってもらい、積極的に指導にかかわってもらうようにしている。何人ものドライバーに自動車やトラックを感じてもらい、自分の将来の方向性を決断する前の早い時期からトラック運送業への興味・関心を抱かせ、将来的には「トラックドライバーの卵」となるような人材に成長させていきたい――。同社のインターンシップでは、そうした意識が現れているといえよう。

多くのドライバーが指導に参加　普段の仕事のあり方を見つめ直す機会に

最後に、インターンシップ受け入れの効果などについて、佐藤代表社員に聞いた。

「当社では大型車が主体で、高校新卒者採用自体がそれほど多くないということもあるため、インターンシップ参加者が当社に入社したという実績はこれまでありません。しかし、当社だけではなく業界全体で考えると、インターンシップを契機にトラック運送業界への興味・関心をもってもらうことが、何よりも大切だと思います。就職活動の際に、業界のことを全く知らないのでは、将来の就職先としては選ばれることはないと思います。インターンシップを通していい機会になる。

生徒の受け入れに際しては留意すべき点もある。参加者にとっては、運送業界という未知の世界に飛び込むことになり、どうしても不安が大きくなる。そのため、参加者の緊張感をほぐすという意味で、社員が参加者に対して積極的に「おはよう」「ご苦労様」などと声をかけるようにしている。インターンシップ初日は、ガチガチに緊張している参加者も多いが、社員に優しく接してもらうことで緊張がほぐれ、2日目や3日目になると多くの参加者が笑顔で研修プログラムに参加している。

指導を担当する社員としては、参加者が研修プログラムを受けて何を感じたのか、そしてどういう感想をもったのかという点も気になるところだ。同社では、1日のプログラムが終わった段階でその日の感想を参加者に書いてもらうようにしている。内容は、受入責任者の阿部所長が確認し、会社としてのコメントを記入した上で、インターンシップ終了後に参加者から学校に提出させるようにしている。なお、インターンシップ終了後に、参加した生徒からお礼状をもらうこともあるそうだ。

トラック運送業界を知ってもらうことが　業界全体での人材不足解消の第一歩に

最後に、インターンシップ受け入れの効果などについて、佐藤代表社員に聞いた。

「当社では大型車が主体で、高校新卒者採用自体がそれほど多くないということもあるため、インターンシップ参加者が当社に入社したという実績はこれまでありません。しかし、当社だけではなく業界全体で考えると、インターンシップを契機にトラック運送業界への興味・関心をもってもらうことが、何よりも大切だと思います。就職活動の際に、業界のことを全く知らないのでは、将来の就職先としては選ばれることはないと思います。インターンシップを通して、トラックドライバーという仕事の楽しさや苦労を体験してもらうことで、業界の価値が理解される。理解が広がっていくことで、業界全体で『ドライバーの仕事に就きたい』という若い人が少しでも増えてくれればと願っています」（佐藤代表社員）

▲トラックに乗車し運転席からの広い視野を実感

▲アルコールチェックを行う様子なども見学する

▲インターンシップでは簡単な荷役作業も行う

▲安全運行には欠かせない整備・点検も体験

表　研修プログラム内容（例）　中・高校生対象（一部抜粋）

	時　間	内　容	場　所
1日目	8:00 ～ 8:15	朝礼・会社概要の説明	本社事務室
	8:15 ～ 8:30	点呼・始業前点検等の見学・体験	本社事務室他
	8:30 ～ 16:00	ダンプ車に同乗し積み下ろしの見学	青森県八戸市
	16:00 ～ 16:30	終業点検・点呼・感想等の談話	本社事務室
2日目	8:00 ～ 8:15	点呼・始業前点検等の見学・体験	本社事務室他
	8:15 ～ 16:00	食品配送車に同乗し積み下ろしの体験	秋田県大館市・能代市
	16:00 ～ 16:30	終業点検・点呼・感想等の談話	本社事務室他
3日目	8:00 ～ 8:15	点呼・始業前点検等の見学・体験	本社事務室
	8:30 ～ 16:00	トラックに同乗し袋物の積み下ろし体験	岩手県盛岡市
	16:00 ～ 16:20	トラックの洗車の体験	洗車場
	16:20 ～ 16:40	終業点検・点呼・感想等の談話	本社事務室他

全ト協

平成29年度　インターンシップ導入促進支援事業のご案内

全日本トラック協会では、会員事業者が、全ト協の開設した「インターンシップ登録サイト」に必要事項を登録した後、高等学校以上の教育機関からインターンシップを受け入れた場合に、①受け入れ期間が3日間以上②プログラムに、「点呼や日常点検等安全運行に向けた取り組みの見学」「乗務体験」を含む――等の要件に適合した受け入れに対して、助成を行っています。

◇助成額(受け入れ人数にかかわらず下記助成額となる)
インターンシップ受け入れ期間：3日間9万円、4日間11万円、5日間以上13万円。

なお、詳細は全ト協ホームページ「平成29年度インターンシップ導入促進支援事業について」をご覧ください。

[企業プロフィール]
- 社　名　丸佐運送合資会社
- 本社所在地　秋田県鹿角市花輪字下中島144
- 代表者　代表社員　佐藤　邦治
- 創　業　明治5年
- 資本金　900万円
- 従業員数　58人(うちドライバー51人)
- 車両数　60台

Topics

小学5年生を対象にトラック運送業界を紹介
～秋田県トラック協会青年部会～「社会科物流交流授業」

秋田県トラック協会青年部会（佐賀晴樹部会長）は平成11年から、小学5年生の社会科で学習する「物流」について、青年部会員が実物の車両とともに小学校を訪問し、専門的な見地から授業を行う「社会科物流交流授業」を行っている。

物流のプロが専門的な見地から授業を行うことで、物流全般やトラック輸送の重要性を子どもたちに理解してもらい、興味を抱いてもらうことを目的に実施している。

▲小学生たちが見学するためのトラックも用意される

全トラックドライバー必読！　運行管理者も必携！

プロトラックドライバーに求められる知識の集大成

事業用トラックドライバー研修テキスト(全10分冊)

準中型免許の新設に伴い、ドライバー教育の充実・強化を目的として、「貨物自動車運送事業者が事業用自動車の運転者に対して行う指導及び監督の指針」（平成13年国土交通省告示 1366 号）の一部が改正されました。

この改正により、「事業用自動車を運転する場合の心構え」などの 12 項目の指導内容について、初任運転者への 15 時間以上の教育実施が義務付けされたほか、全ての事業用トラックドライバーについても、継続的かつ計画的に指導・監督を行うことが求められています。

この「事業用トラックドライバー研修テキスト」は、新たな指導・監督指針に準拠し、トラック運送事業者が適切に対応できるよう、（公社）全日本トラック協会によって制作されました。

A4判ケース付き

ー指導・監督指針の内容（12 項目）を網羅ー

①トラックドライバーの心構え
②トラック運送事業と関係法令
③ドライバーの日常業務
④過労運転の防止と緊急時の対応
⑤トラックの構造と特性に合わせた運転
⑥トラクタとトレーラの構造と特性に合わせた運転
⑦貨物の正しい積載方法と労働災害の防止
⑧危険物を輸送する場合に留意すべき事項
⑨危険の予測及び回避
⑩安全運転のための心身の健康管理

定価　全10分冊　8,000円［税別 送料別］
会員価格※　全10分冊　5,000円［税別 送料別］
※トラック協会、日貨協連傘下会員
送料は日貨協連ホームページでご確認ください。

制作：公益社団法人 全日本トラック協会

お問合せは　日貨協連テキスト販売係まで
Tel:03－3355－2031
Fax:03－3355－2037
ホームページアドレス　http://www.nikka-net.or.jp
〒160-0004 東京都新宿区四谷3丁目2番5（全日本トラック総合会館9階）

FUJITSU TEN

安全運転を支援する
デジタコ一体型ドライブレコーダー

OBVIOUS（アヴィアス）レコーダー
G500シリーズ
■デジタコ搭載モデル／DRD-5020　国交省認定取得
■ドラレコ専用モデル／DRU-5010

（カメラ/SDカード/アプリケーションソフト別売）

■くっきり高画質
大型イメージセンサーを搭載し、より鮮明な画像を実現。また、「HDR合成技術」の採用により、黒つぶれ・白とびを防ぎ、夜間・逆光時の画質が向上※1。

■エコ・安全運転支援
ドライバー毎の運転傾向を分析し、運転日報やエコ・安全運転指導書として出力可能。安全運転やエコ運転の指導に活用できます。

■車線(ふらつき)検知※2 車間距離検知
車線（ふらつき）検知・車間距離検知機能により、ドライバーの運転傾向をデータ化。ドライバー毎の運転診断が行えます。

※1　当社従来製品比較　※2　車線検知機能はあくまでも補助機能です。案内・注意喚起を過信せず、常に道路標識・表示や道路状況に注意し、安全運転に心がけてください。天候（雪・濃霧等）、車線状況（車線のかすれ・ひび割れ等）、運行環境（対向車のライト・前方車有無）等で正常に機能しない場合がございます。

富士通テン株式会社
本社／〒652-8510 神戸市兵庫区御所通1-2-28 TEL.(078)671-5081 受付時間／午前10:00～12:00　午後1:00～5:00(土・日・祝日・弊社休業日を除く)
www.fujitsu-ten.co.jp/biz-recoder/　アビアスレコーダー　検索

都道府県トラック協会
【役員名簿一覧】

平成29年7月31日現在（敬称略）

(一社) 滋賀県トラック協会
▽会員事業者数（625社・7月1日現在）
〒524-0104　守山市木浜町2298-4
TEL 077・585・8080　FAX 077・585・8015

会長
田中　亨
㈱滋賀ユニック
代表取締役社長

副会長
外村　善一　㈱外村物流運輸　代表取締役社長
甲斐切　稔　甲西陸運㈱　代表取締役社長
中西　栄　湖南運輸㈱　代表取締役社長
松田　直樹　㈱松田商事　代表取締役社長

専務理事　種村　馨

(一社) 京都府トラック協会
▽会員事業者数（991社・7月1日現在）
〒612-8418　京都市伏見区竹田向代町48-3
TEL 075・671・3175　FAX 075・661・0062

会長
荒木　律也
荒木運送㈱
代表取締役社長

副会長
藤田　周士　㈱カシックス　代表取締役社長
宇野　賢志　㈲宇野エキスプレス　代表取締役社長
平島　竜二　㈱岸貝物流　代表取締役社長

専務理事　井尻　憲司

常務理事　山田　博之
竹谷　喜彦

(一社) 大阪府トラック協会
▽会員事業者数（3,479社・5月31日現在）
〒536-0014　大阪市城東区鴫野西2-11-2
TEL 06・6965・4000　FAX 06・6965・4019

会長
辻　卓史
鴻池運輸㈱
取締役会長

副会長
川端　英治　南海通運㈱　代表取締役
中川　才助　中川運送㈱　代表取締役会長
重　博文　富士通運輸興業㈱　代表取締役社長
中原　毅　㈱中原運輸　代表取締役社長
新田　朝世　新田運送㈱　代表取締役会長
松井　剛士　センコー㈱　大阪主管支店支店長
小田原　武　東和運送㈱　代表取締役社長

専務理事　滝口　敬介
常務理事　齋藤　一之
橋本　文輝

(一社) 兵庫県トラック協会
▽会員事業者数（2,025社・6月1日現在）
〒657-0043　神戸市灘区大石東町2-4-27
TEL 078・882・5556　FAX 078・882・5565

会長
福永　征秀
信栄運輸㈱
取締役会長

副会長
原岡　謙一　㈱原岡運送店　代表取締役社長
櫻井　光男　加西合同貨物自動車㈱　取締役会長
堀　秀夫　和歌山運送㈱　代表取締役社長
藤原　康雄　明石運輸㈱　代表取締役
尾上　昌史　淡路共正陸運㈱　代表取締役社長
木南　一志　㈱新宮運送　代表取締役社長

専務理事　太田　啓三

常務理事　脇田　政司

(公社) 奈良県トラック協会
▽会員事業者数（477社・6月20日現在）
〒639-1037　大和郡山市額田部北町981-6
TEL 0743・23・1200　FAX 0743・23・1212

会長
森本　万司
㈲ダイワ運送
代表取締役社長

副会長
清水　益成　㈱大紀　代表取締役社長
中　秀夫　郡山運送㈱　代表取締役社長
塚本　哲夫　塚本運送㈱　代表取締役社長

専務理事　中林　利光

常務理事　松村久美子

(公社) 和歌山県トラック協会
▽会員事業者数（499社・7月3日現在）
〒640-8404　和歌山市湊1414
TEL 073・422・6771　FAX 073・422・6121

会長
阪本　享三
㈱酒本運送
代表取締役社長

副会長
岩﨑　昭　岩崎運送㈱　代表取締役社長
和田　政実　㈱グラウンド・キャリー　代表取締役会長
榎本　智信　㈱請川運送　代表取締役社長

専務理事　和佐　純宏

(一社) 鳥取県トラック協会
▽会員事業者数（307社・7月1日現在）
〒680-0006　鳥取市丸山町219-1
TEL 0857・22・2694　FAX 0857・27・7051

会長
川上　和人
㈲川上運輸
代表取締役社長

副会長
中本　孝　日本通運㈱　鳥取支店長
菅埜　元晴　㈱小鴨　代表取締役社長
後地　良樹　境港海陸運送㈱　代表取締役社長

専務理事　前田　裕明

(公社) 島根県トラック協会
▽会員事業者数（419社・4月1日現在）
〒690-0001　松江市東朝日町194-1
TEL 0852・21・4272　FAX 0852・22・4408

会長
三島　進
三島運輸㈲
代表取締役

副会長
永井　好輔　㈱永井運送　代表取締役
岸　清逸　出雲運送㈱　代表取締役
属　敏宏　日本通運㈱　松江支店長

専務理事　宮城　了三

(一社) 岡山県トラック協会
▽会員事業者数（1,261社・6月30日現在）
〒700-8567　岡山市北区青江1-22-33
TEL 086・234・8211　FAX 086・234・5600

会長
遠藤　俊夫
岡山県貨物運送㈱
代表取締役社長

副会長
中岡海城雄　鶴山運送㈱　取締役会長
林田　昌吾　井倉運輸㈱　代表取締役
重友新太郎　岡山西部運輸㈱　監査役
藤森　元則　藤森運輸㈱　代表取締役
横山　忠彦　横山商事㈱　代表取締役

専務理事　西田　末廣

常務理事　臼井　真典

(公社) 広島県トラック協会
▽会員事業者数（1,672社・3月31日現在）
〒732-0052　広島市東区光町2-1-18
TEL 082・264・1501　FAX 082・261・2496

会長
小丸　成洋
福山通運㈱
代表取締役社長

副会長
為廣　尚武　幸栄運輸㈱　代表取締役社長
大上　正治　㈱ロジコム・アイ　取締役会長
田中　和志　日本通運㈱　常務執行役員　広島支店長
脇地　生忠　㈱脇地運送　取締役会長
喜多村久至　丸加海陸運輸㈱　代表取締役会長

専務理事　岩本　和則

常務理事　迫田　礼三

(一社) 山口県トラック協会
▽会員事業者数（770社・7月1日現在）
〒753-0812　山口市宝町2-84
TEL 083・922・0978　FAX 083・925・8070

会長
河崎　静生
河崎運輸機工㈱
代表取締役社長

副会長
喜多村　誠　防府通運㈱　代表取締役社長
藤谷　拾人　㈱フジタニ　代表取締役社長
青山　澄男　㈱宇部貨物　代表取締役社長
宮原　照久　日本通運㈱　下関支店長

専務理事　髙橋　則彦

(一社) 徳島県トラック協会
▽会員事業者数（323社・7月1日現在）
〒770-0003　徳島市北田宮2-14-50
TEL 088・632・8810　FAX 088・632・4701

会長
粟飯原　一平
東海運㈱
代表取締役社長

副会長
門田　征士　徳島通運㈱　代表取締役社長
酒井　一誠　誠徳運輸㈱　代表取締役社長
湯浅　恭介　志満や運送㈱　代表取締役社長

専務理事　郡　信彦

(一社) 香川県トラック協会
▽会員事業者数（582社・7月1日現在）
〒760-0066　高松市福岡町3-2-3
TEL 087・851・6381　FAX 087・821・4974

会長
楠木　寿嗣
瀬戸内陸運㈱
代表取締役社長

副会長
田中　正治　三豊運送㈱　代表取締役社長
尾崎　康宏　尾崎運送㈱　代表取締役社長
塩田　学　林田物流㈱　代表取締役社長
松本　英高　㈱大運組　代表取締役社長

顧問（副会長待遇）
公文　雅裕　日本通運㈱　四国支店部長

専務理事　前谷　勉

(一社) 愛媛県トラック協会
▽会員事業者数（742社・4月1日現在）
〒791-1114　松山市井門町1081-1
TEL 089・957・1069　FAX 089・993・5501

会長
一宮　貢三
一宮運輸㈱
代表取締役社長

副会長
矢野　隆志　南流勢運輸㈱　取締役会長
御手洗　安　㈱大西運送　代表取締役社長
北川　和男　日本通運㈱　松山支店長
西蔭　洋　四国名鉄運輸㈱　代表取締役社長
和田　祥孝　宇和島自動車運送㈱　代表取締役社長

専務理事　岡田　秀人

(一社) 高知県トラック協会
▽会員事業者数（412社、賛助会員2社・4月1日現在）
〒780-8016　高知市南の丸町5-17
TEL 088・832・3499　FAX 088・831・0630

会長
岸　圭介
高知県第一運送㈱
代表取締役会長

副会長
田中　等　㈲田中運送　代表取締役社長
森本　敬一　丸栄運輸㈱　代表取締役社長
田中　克也　秦泉寺運送㈱　代表取締役社長

(公社) 福岡県トラック協会
▽会員事業者数（2,175社・3月31日現在）
〒812-0013　福岡市博多区博多駅東1-18-8
TEL 092・451・7878　FAX 092・472・6439

会長
眞鍋　博俊
㈱博運社
代表取締役会長

副会長
三村　彰一　筑豊通運㈱　代表取締役会長
増田　康雄　増田運送㈲　代表取締役社長
中嶋　利文　㈱西物　代表取締役社長
二又　茂明　久留米運送㈱　代表取締役社長

常務理事　北里　弘春

(公社) 佐賀県トラック協会
▽会員事業者数（530社・5月24日現在）
〒849-0921　佐賀市高木瀬西3-1-20
TEL 0952・30・3456　FAX 0952・31・6441

会長
馬渡　雅敏
松浦通運㈱
代表取締役社長

副会長
久米　章也　久米運送㈱　代表取締役社長
原田　一洋　㈱ハラダ物流　代表取締役社長
武富　浩二　協業組合九州ロジテックカーゴ　代表理事

専務理事　前田　勝久

(公社) 長崎県トラック協会
▽会員事業者数（527社・6月16日現在）
〒851-0131　長崎市松原町2651-3
TEL 095・838・2281　FAX 095・839・8508

会長
塚本　政治
製缶陸運㈱
代表取締役会長

副会長
井石八千代　㈱井石　代表取締役社長
馬場　邦彦　幸運トラック㈱　代表取締役社長
深町　等　㈱深町組　代表取締役会長

専務理事　鶴田　孝廣

(公社) 熊本県トラック協会
▽会員事業者数（748社・7月1日現在）
〒862-0901　熊本市東区東町4-6-2
TEL 096・369・3968　FAX 096・369・1194

会長
住永　豊武
熊本旭運輸㈱
取締役

副会長
荒川　泰治　九州産交運輸㈱　代表取締役社長
下川公一郎　城東運輸倉庫㈱　代表取締役社長
上田　裕子　㈱AZUMA　代表取締役社長
江富　聡　江富運輸㈱　代表取締役社長
富田　康方　㈱亀万運送　代表取締役社長

専務理事　吉住　潔

常務理事　髙木　良一

(公社) 大分県トラック協会
▽会員事業者数（524社・5月31日現在）
〒870-0905　大分市向原西1-1-27
TEL 097・558・6311　FAX 097・552・1591

会長
青木　建
さくら運輸㈱
代表取締役会長

副会長
中島　茂樹　豊後通運㈱　代表取締役会長
高山　嘉伯　㈲伯友　代表取締役社長
坂本　光広　㈾坂本砿業所　代表社員

専務理事　中尾　和博

常務理事　益永　浩

(一社) 宮崎県トラック協会
▽会員事業者数（442社・3月31日現在）
〒880-8519　宮崎市恒久1-7-21
TEL 0985・53・6767　FAX 0985・53・2285

会長
牧田　信良
㈱マキタ運輸
代表取締役

副会長
増田　哲　㈲高鍋運送　代表取締役
荒木　久次　㈲荒木運輸　代表取締役
飯田　昌宏　日興貨物運送㈱　代表取締役
元明　吉美　元明運送㈲　代表取締役

専務理事　野中　秋芳

常務理事　牧　富士夫

(公社) 鹿児島県トラック協会
▽会員事業者数（808社・7月1日現在）
〒891-0131　鹿児島市谷山港2-4-15
TEL 099・261・1167　FAX 099・261・1169

会長
中村　利秋
中村運送㈲
代表取締役

副会長
鳥部　敏雄　セイコー運輸㈱　代表取締役
中島　純和　屋久島海陸運輸㈱　代表取締役
加納　潤一　㈱昭和貨物　代表取締役

専務理事　白坂　功

常務理事　森山　慶三

(公社) 沖縄県トラック協会
▽会員事業者数（683社・6月1日現在）
〒900-0001　那覇市港町2-5-23
TEL 098・863・0280　FAX 098・863・3591

会長
佐次田　朗
丸石運送㈱
代表取締役社長

副会長
新城　英一　大成通運㈱　代表取締役社長
伊是名昇英　琉球倉庫運輸㈱　代表取締役社長
新垣　正仙　㈱小禄運輸　代表取締役社長

専務理事　宮平　仁勝

常務理事　玉那覇和男

(公社) 全日本トラック協会
〒160-0004　新宿区四谷3-2-5
全日本トラック総合会館
TEL 03・3354・1009　FAX 03・3354・1019

会長
坂本　克己
大阪運輸倉庫㈱
代表取締役会長

副会長
奈良　幹男　須藤　弘三　嶋田　康子
小林　幹愛　千原　武美　小林　和男
大須賀正孝　小幡　鋹伸　田中　亨
辻　卓史　小丸　成洋　粟飯原一平
眞鍋　博俊　馬渡　雅敏　竹津　久雄

理事長　桝野　龍二

常務理事　山崎　薫　松崎　宏則
藤原　利雄

都道府県トラック協会
【役員名簿一覧】

平成29年7月31日現在（敬称略）

（公社）北海道トラック協会
▽会員事業者数（2,796 社・3月31日現在）
〒 064-0809　札幌市中央区南９条西 1-1-10
TEL 011・531・2215　FAX 011・521・5810

会 長
奈良　幹男
月寒運輸㈱
取締役相談役

副会長
工藤　修二　㈱トッキュウ　代表取締役
藤山　幸伸　キョーツー㈱　代表取締役社長
成田　俊彦　室蘭海陸通運㈱　代表取締役社長
湯野　信一　旭川小型運輸㈱　代表取締役社長
梶　竹征　清水運送㈱　代表取締役
工藤　誠一　三ッ輪物流㈱　代表取締役社長
福原　裕二　湧別小型運送㈱　代表取締役社長
青山　陽一　日本通運㈱　常務執行役員
北海道ブロック地域総括兼札幌支店長

専務理事　北村　洋
常務理事　西原　英二

（公社）青森県トラック協会
▽会員事業者数（674 社・3月31日現在）
〒 030-0111　青森市大字荒川字品川 111-3
TEL 017・729・2000　FAX 017・729・2266

会 長
木村　英敬
三協運輸㈱
代表取締役社長

副会長
盛　剛　盛運輸㈱　代表取締役会長
今井　康雄　日本通運㈱　青森支店長
森山　慶一　㈱共同物流サービス　取締役副社長
佐藤　豊　㈲弘前貨物　代表取締役
岡田　寛紀　㈱みどり　代表取締役

専務理事　三浦　政光

（公社）岩手県トラック協会
▽会員事業者数（634 社・7月1日現在）
〒 020-0891　紫波郡矢巾町流通センター南 2-9-1
TEL 019・637・2171　FAX 019・638・5010

会 長
髙橋　嘉信
岩手雪運㈱
代表取締役社長

副会長
藤村　秀一　北上運輸㈱　代表取締役社長
中平　賢正　十久輸送㈲　代表取締役社長
庄子　清信　岩手庄子運送㈱　代表取締役社長
阿部　祐二　㈱共立貨物　代表取締役社長

専務理事　佐々木隆之

（公社）宮城県トラック協会
▽会員事業者数（1,207 社・7月1日現在）
〒 984-0015　仙台市若林区卸町 5-8-3
TEL 022・238・2721　FAX 022・238・4336

会 長
須藤　弘三
カネフジ運輸㈱
代表取締役

副会長
庄子　清一　㈱庄子運送　代表取締役
千葉　孝男　古川貨物㈱　代表取締役
菊地　徹　仙台運送㈱　代表取締役
鹿野　敏　㈱志波姫運輸　代表取締役

専務理事　吉田　雄三
常務理事　髙橋　泰治

（公社）秋田県トラック協会
▽会員事業者数（409 社・6月1日現在）
〒 011-0904　秋田市寺内蛭根 1-15-20
TEL 018・863・5331　FAX 018・863・7354

会 長
赤上　信弥
㈱秋田市場運送
代表取締役

副会長
近藤　哲泰　六郷小型貨物自動車運送㈱　代表取締役
佐藤　邦治　丸佐運送㈾　代表社員
三浦　征善　秋印㈱　代表取締役
佐藤　謙　日本通運㈱　秋田支店長

専務理事　三杉　孝昌

（公社）山形県トラック協会
▽会員事業者数（324 社・6月22日現在）
〒 990-0071　山形市流通センター 4-1-20
TEL 023・633・2332　FAX 023・633・0989

会 長
加川　操一
東北第一物流㈱
代表取締役社長

副会長
酒井　道広　日本通運㈱　山形支店長
熊澤　貞二　ベア・ロジコ㈱　代表取締役会長
小松　洋一　㈱小松商事　代表取締役

専務理事　奥山　公吉
常務理事　石黒　光弘

（公社）福島県トラック協会
▽会員事業者数（896 社・6月16日現在）
〒 960-0231　福島市飯坂町平野字若狭小屋 32
TEL 024・558・7755　FAX 024・558・7731

会 長
右近　八郎
マクサム通運㈱
代表取締役社長

副会長
西條　久義　日本通運㈱　郡山支店長
佐藤　信成　丸ヵ運送㈱　代表取締役社長
鈴木　健仁　鈴木運輸㈱　代表取締役社長

専務理事　荒川　孝一

（一社）茨城県トラック協会
▽会員事業者数（1,510 社・6月15日現在）
〒 310-0913　水戸市見川町 2440-1
TEL 029・303・6363　FAX 029・243・5936

会 長
小林　幹愛
五光物流㈱
代表取締役会長

副会長
斉藤　一恵　斉藤運輸倉庫㈲　取締役会長
安達　實　関東総業㈱　代表取締役会長
熊谷　寛靜　行方運送㈱　取締役会長
宮内　博夫　ミヤウチ物流システム㈱　代表取締役会長
名和　裕　㈱日立物流東日本　代表取締役

専務理事　田所　憲司
常務理事　大貫　仁

（一社）栃木県トラック協会
▽会員事業者数（823 社・6月21日現在）
〒 321-0169　宇都宮市八千代 1-5-12
TEL 028・658・2515　FAX 028・658・6929

会 長
吉髙神　健司
㈲野中運送店
代表取締役

副会長
馬場登志夫　㈱折一　取締役
山中　繁生　東栄運輸㈱　会長
増田　邦雄　増田運送㈱　代表取締役
石塚　安民　㈱北関東運輸　代表取締役

専務理事　近藤　基了

（一社）群馬県トラック協会
▽会員事業者数（926 社・6月19日現在）
〒 379-2194　前橋市野中町 595
TEL 027・261・0244　FAX 027・261・7576

会 長
武井　宏
㈱ボルテックス
セイグン
代表取締役社長

副会長
川島　満男　㈱三蔵　代表取締役社長
原　邦昭　㈱グローバル　代表取締役社長
佐藤今朝司　㈱群馬グリーン配送　代表取締役社長
藤野　隆司　㈱太陽運輸　代表取締役社長
松原二三男　㈲美松運送　代表取締役社長

専務理事　高橋　千明
常務理事　和佐田文男
都丸　典幸

（一社）埼玉県トラック協会
▽会員事業者数（2,269 社・6月16日現在）
〒 330-8506　さいたま市大宮区北袋町 1-299-3
TEL 048・645・2771　FAX 048・644・8080

会 長
鳥居　伸雄
西武通運㈱
代表取締役社長

副会長
桶本　毅　桶本興業㈱　代表取締役
川島　満　㈱啓和運輸　代表取締役
瀬山　豪　㈱瀬山通　代表取締役
遠藤　長俊　トーエイ物流㈱　代表取締役

専務理事　矢田　淑雄
常務理事　吉澤　一寿

（一社）千葉県トラック協会
▽会員事業者数（1,872 社・6月19日現在）※休止会員13社を含む
〒 261-0002　千葉市美浜区新港 212-10
TEL 043・247・1131　FAX 043・246・7372

会 長
角田　正一
角田運送㈱
代表取締役

副会長
大里　忠弘　銚子通運㈱　代表取締役
中村　隆則　南総通運㈱　代表取締役会長
池田　和彦　㈱池田自動車運輸　代表取締役社長
齋藤　政雄　㈱太平洋エクスプレス　代表取締役
根岸　俊夫　根岸運輸㈱　代表取締役
保坂　斎夫　日本通運㈱　千葉支店長

専務理事　西川　茂雄
常務理事　高安　茂
池田　和弘

（一社）東京都トラック協会
▽会員事業者数（3,343 社、特別会員２団体・6月30日現在）
〒 160-0004　新宿区四谷 3-1-8
TEL 03・3359・6251　FAX 03・3359・4695

会 長
千原　武美
西多摩運送㈱
代表取締役会長

副会長
江森　東　江商運輸㈱　代表取締役
鈴木　一末　七福運送㈱　取締役会長
星　信久　星運輸㈱　代表取締役
竹ノ内　實　㈱タケウチ　代表取締役社長
藤倉　泰徳　㈱藤倉運輸　代表取締役社長
佐久間恒好　㈱商運サービス　代表取締役
鈴木　健之　鈴直商事㈱　代表取締役
岸澤　武春　岸澤運輸㈱　代表取締役社長
佐藤　雄平　トーヨーエキスプレス㈱　代表取締役
田中　敏之　新聞輸送㈱　代表取締役社長
原　玲子　日本興運㈱　代表取締役社長

専務理事　安藤　明
常務理事　山崎　正　西澤　康雄
加藤　直樹　並木　勝市

（一社）神奈川県トラック協会
▽会員事業者数（2,273 社・6月23日現在）
〒 222-8510　横浜市港北区新横浜 2-11-1
TEL 045・471・5511　FAX 045・471・9055

会 長
吉田　修一
㈱相模運輸
代表取締役社長

副会長
藤木　幸二　藤木陸運㈱　代表取締役社長
髙橋　浩治　川崎運送㈱　取締役社長
梅沢　利雄　梅沢企業㈱　代表取締役会長
三原　輝美　㈲三原運輸商事　代表取締役
大竹　浩　丸進興業運輸㈱　代表取締役
金谷　智司　㈱金谷商運　代表取締役

専務理事　石橋　廣
常務理事　会田　修
寺崎　慎一

（一社）山梨県トラック協会
▽会員事業者数（349 社・6月30日現在）
〒 406-0034　笛吹市石和町唐柏 1000-7
TEL 055・262・5561　FAX 055・263・2036

会 長
坂本　政彦
㈱坂本建運
代表取締役社長

副会長
坂本　幸晴　㈱高根運送　代表取締役社長
早川　孝雄　㈲早川運輸　代表取締役社長
町田　昌義　㈲町田運輸　代表取締役社長
佐野　良教　日本通運㈱　山梨支店長

専務理事　中村　勇
常務理事　佐藤　真

（公社）新潟県トラック協会
▽会員事業者数（822 社・6月1日現在）
〒 950-0965　新潟市中央区新光町 6-4
TEL 025・285・1717　FAX 025・285・8455

会 長
小林　和男
中越運送㈱
代表取締役社長

副会長
山田　博義　新潟運輸㈱　代表取締役社長
髙橋　浩　日本通運㈱　新潟支店長
市村　輝男　長岡トラック㈱　代表取締役社長

専務理事　浅間　博

（公社）長野県トラック協会
▽会員事業者数（565 社・6月19日現在）
〒 381-8556　長野市南長池 710-3
TEL 026・254・5151　FAX 026・254・5155

会 長
岩下　勝美
アート梱包運輸㈱
代表取締役会長

副会長
小池　長　上伊那貨物自動車㈱　代表取締役社長
中野　成人　丸中運送㈱　代表取締役社長
加藤　憲治　日本通運㈱　長野支店長

専務理事　番場　千秋
常務理事　高橋　昭司

（一社）富山県トラック協会
▽会員事業者数（589 社・3月31日現在）
〒 939-2708　富山市婦中町島本郷 1-5
TEL 076・495・8800　FAX 076・495・1600

会 長
綿貫　勝介
トナミ運輸㈱
代表取締役社長

副会長
岩崎　孝　パイオニア建設㈱　代表取締役会長
小杉　紘平　魚津運輸㈱　取締役会長
勝山　功　三和運輸㈱　取締役相談役
安武　聡　日本通運㈱　富山支店長

専務理事　稲土　英博

（一社）石川県トラック協会
▽会員事業者数（628 社・7月1日現在）
〒 920-0226　金沢市粟崎町 4-84-10
TEL 076・239・2511　FAX 076・239・2287

会 長
久安　常信
久安重機運輸㈱
代表取締役

副会長
山田　秀一　北陸貨物運輸㈱　代表取締役
山下　洋介　是則北陸運輸㈱　取締役社長
操川　一郎　城西運輸機工㈱　代表取締役社長

専務理事　北村　誠

（一社）福井県トラック協会
▽会員事業者数（482 社・7月11日現在）
〒 918-8115　福井市別所町第17号18-1
TEL 0776・34・1713　FAX 0776・34・2136

会 長
清水　則明
福井貨物自動車㈱
代表取締役社長

副会長
中川　信　㈱ナカガワ　代表取締役会長
有馬　茂人　敦賀海陸運輸㈱　代表取締役社長

専務理事　中山　武

（一社）岐阜県トラック協会
▽会員事業者数（865 社・7月1日現在）
〒 501-6133　岐阜市日置江 2648-2
TEL 058・279・3771　FAX 058・279・3773

会 長
田口　義隆
西濃運輸㈱
代表取締役

副会長
田口　利壽　東海西濃運輸㈱　代表取締役会長
山口　嘉彦　㈱エスラインギフ　代表取締役社長
清水豊太郎　清水産業㈲　代表取締役社長

専務理事　臼井　靖彦

（一社）静岡県トラック協会
▽会員事業者数（1,351 社・7月20日現在）
〒 422-8510　静岡市駿河区池田 126-4
TEL 054・283・1910　FAX 054・283・1917

会 長
大須賀　正孝
㈱ハマキョウレックス
代表取締役会長

副会長
加藤　浩幸　ウェルポート㈱　代表取締役社長
新間　克樹　鈴与自動車運送㈱　代表取締役社長
佐野　寛　㈱タカキュー　代表取締役社長

専務理事　窪田　智樹
常務理事　山下　裕義

（一社）愛知県トラック協会
▽会員事業者数（2,544 社・3月31日現在）
〒 467-8555　名古屋市瑞穂区新開町 12-6
TEL 052・871・1921　FAX 052・882・1685

会 長
小幡　鋲伸
名古屋東部陸運㈱
代表取締役会長

副会長
吉野　雅山　吉正運輸倉庫㈱　代表取締役会長
若杉　福雄　丸五運送㈱　代表取締役会長
寺岡　洋一　由良陸運㈱　代表取締役社長
青木　均　東山物流㈱　代表取締役社長
米花　立美　山三石油運輸㈱　代表取締役社長
加藤　正人　竹豊物流㈱　代表取締役社長
内田　亙　名鉄運輸㈱　代表取締役社長

専務理事　小池　良
常務理事　石田　裕則　牟田　光良
畔柳　之保

（一社）三重県トラック協会
▽会員事業者数（1,008 社・6月21日現在）
〒 514-8515　津市桜橋 3-53-11
TEL 059・227・6767　FAX 059・225・2095

会 長
小林　俊二
㈱小林運輸
取締役会長

副会長
中川　進治　北進運輸㈱　代表取締役社長
廣野　修　㈱三重物流　代表取締役社長
山本　貞夫　三栄運輸㈱　代表取締役社長

専務理事　伊藤　信彦

国交省

生産性向上の考え方・対策を整理

トラック運送における生産性向上方策に関する手引き

国土交通省はこのほど、「トラック運送における生産性向上方策に関する手引き」をまとめ、公表した。同手引きでは、「荷主とトラック運送事業者間」、「荷主間」、「トラック運送事業者間」の協力・連携によるトラック運送の生産性向上の考え方や対策を体系的に整理し、成功事例を紹介している。

今回の『広報とらっく』では、手引きの概要を紹介する。なお、同手引きは、同省ホームページ（HP）および全日本トラック協会HPからダウンロードできる。

1 トラック運送における生産性向上の考え方

●トラック運送における「生産性」の捉え方

国土交通省では平成28年4月に発表した「物流生産性革命」の中で、物流における「労働生産性」を、「付加価値額（経常利益、人件費、租税公課、支払利息、施設使用料の合計）/（就業者数×1人あたり平均労働時間）」と定義している。つまり、付加価値額を増大させるか、投入労働時間数を削減することが、物流生産性向上に結びつくという考え方である。

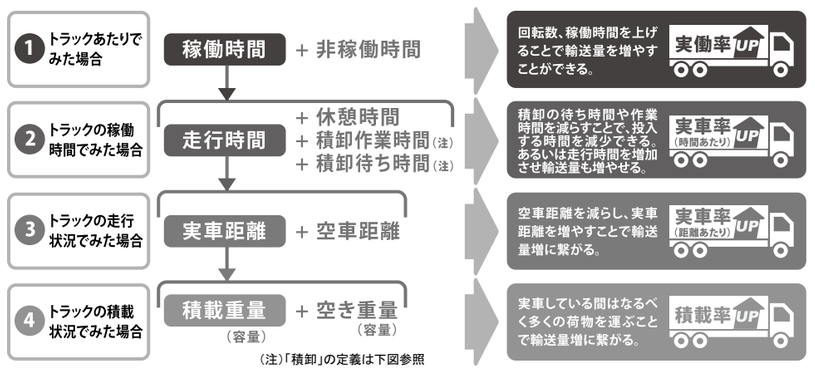
●生産性向上の切り口 —— KPI(実働率、実車率、積載率)の向上

上記の考え方を踏まえ、この手引きにおいては、トラック運送の生産性向上を考える際のＫＰＩ（Key Performance Indicator：評価指標）を、「実働率」「実車率（時間あたり）」「実車率（距離あたり）」「積載率」の４つに整理する。

これらの指標はいずれも「付加価値額の増大」を図る指標となるとともに、「実車率（時間あたり）」は同時に「投入労働時間数の削減」を図る指標ともなる。

●各種切り口によるトラック運送の生産性

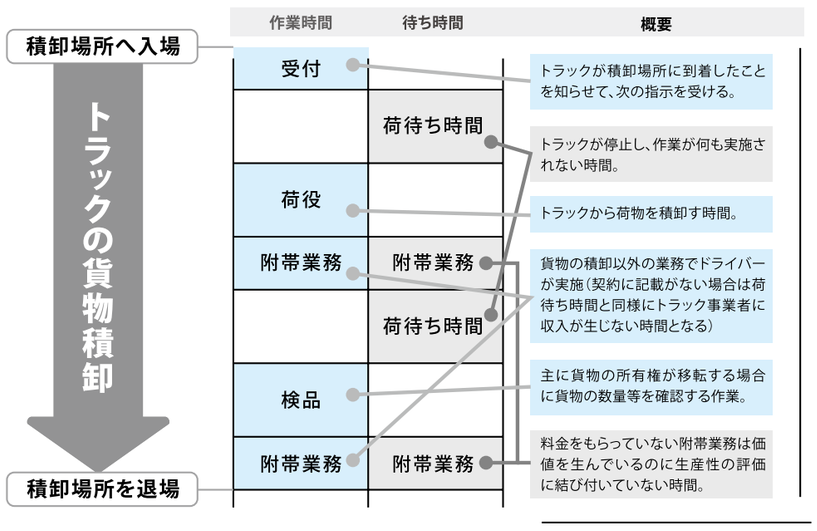
トラックあたりでみるとトラックの稼動時間を大きくすること（実働率向上）で輸送量を増やすことが出来る。稼動時間は走行時間とその他の時間に分けられ、走行時間を長くすること（実車率向上）でより多くの荷物を運ぶことが出来る。走行時間は実車と空車に区別でき、実車を増やすこと（実車率向上）で輸送量増に繋がる。さらに実車の際には、積載率を高めることが輸送量増となる。



●留意点

トラックの稼働時間を考える際に留意すべき点として、貨物の積卸における荷待ち時間の存在がある。トラックのドライバーから見た場合、積卸における業務は実際に作業している時間（作業時間）と、作業をせず待っている時間（荷待ち時間）に分かれる。この荷待ち時間は荷主にとっても、トラック運送事業者にとっても、価値を生まない時間といえ、これを削減していくことは、運送の生産性向上はもちろん、ドライバーの負担減にも繋がる。

荷待ち時間の削減は、トラック運送事業者のみでは実現し得ない課題であることから、着荷主も含めた荷主の積極的な協力が求められる。



●附帯業務の例

- **棚入れ**：倉庫内の棚に貨物を入れる。
- **仕分け**：運送終了後の貨物を方面別等に分ける。
- **荷造り**：梱包されていない商品等の荷造りを実施する。
- **ラベル貼り**：貨物等に値札等のラベルを貼る。
- **横持ち**：積卸場所から貨物を移動させる。
- **積卸場所の清掃**：荷主等の他社の積卸場所を清掃する。
- **梱包材等の廃棄**：荷卸後に不要となった梱包材等を廃棄する。
- **貨物の保管**：荷主に代わって貨物の一時的な保管を実施する。

2 生産性向上に向けた取組

1．ではトラック運送業の生産性を図るKPIを「実働率の向上」「実車率（時間あたり）の向上」「実車率（距離あたり）の向上」「積載率の向上」の４つに整理した。下の図表は、それぞれのKPIに沿って、生産性向上のための方策と具体的なイメージを簡潔に示したものである。

トラック運送における生産性向上方策

KPI	生産性の向上	取組イメージ
1 実働率の向上 UP	トラックの非稼働時間（使用されていない時間）の削減	●中継輸送のネットワークの形成による長距離輸送の防止によるトラック実働率の向上
2 実車率（時間あたり）の向上 UP	積卸（荷役や検品、附帯業務）等の効率化	●適切に整理した仕分けの徹底による積卸時間削減 ●積卸専門社員の配置によるドライバーの負担軽減
	荷待ち時間の削減	●荷主とトラック運送事業者の出荷貨物等の情報共有による荷待ち時間の削減 ●入庫受付システムの導入による荷待ち時間の削減
3 実車率（距離あたり）の向上 UP	片荷への対応	●共同配送による帰り荷の確保
4 積載率の向上 UP	各種の共同化、運送条件の変更に伴う空き重量、容量の削減	●荷主間の協力による共同配送 ●物流拠点の共同化 ●荷主、トラック運送事業者の協力による共同配送 ●幹線輸送の共同化
5 その他 UP	荷主とトラック事業者の連携の仕組み作り	●KPIの共有による荷主とトラック事業者の連携促進

3 今後の各主体の役割

トラック運送は我が国の国民生活と経済活動を支える重要な産業であり、持続可能な発展を目指していく必要がある。

トラック運送事業者においては、ドライバーの確保や業界として適正な事業環境を構築するために、まずは自社の現状を把握した上で、改善努力すべきことは言うまでもない。そのためには、現状を確実に認識し、作業状況やそれにかかる工数・原価などをしっかりと把握することが大切である。その上で、作業内容の明確化や契約の書面化など、荷主との適正な取引関係を構築する必要がある。

一方、荷主（発荷主、着荷主）においては、トラックドライバーの不足などによって「モノが運べなくなる」という状況に繋がる自社の課題でもあることを認識することがまず重要である。その上で、委託している運送業務や作業内容の実態を把握し、よりトラック運送事業者にとっても負担が少なく、効率的な輸配送になるような輸配送方法や委託・契約内容を検討することが必要である。自社の輸配送を効率化することは、荷待ち時間短縮などを通じて、ひいては我が国全体の輸送効率向上と良質な物流サービスの安定的な確保に繋がることになる。

今回示したような方策を通じて、トラック運送事業者と荷主とが連携・協力し、さらなる生産性の向上を図っていくことが求められる。

トラック運送事業者の役割

現状の正確な把握
～ 荷主との適正な取引関係の構築のために ～

・ドライバーの負担軽減、担い手の確保のために、運賃交渉も含めた荷主との適正な取引関係を構築する。その前提として作業把握・原価計算などを着実に行い、自社の現状を把握する。

課題認識
- ●書面化していない契約
- ●原価計算の未実施
- ●不適切な料金体系

Check Point チェックポイント
- ☑ 契約にない附帯業務を実施していませんか？
- ☑ トラック毎・路線毎の原価を把握していますか？
- ☑ 適切な料金体系になっていますか？

荷主の役割

運送実態の把握・必要に応じた是正
～ 自社の効率的運送のために ～

・過度な要求や契約にない附帯業務の存在がトラック運送事業者への過大な負担とならないよう効率的な運送を促進する。

課題認識
- ●過剰な指定時間（長い荷待ち）
- ●検品・検数の待ち時間
- ●重労働となる荷役の存在
- ●梱包や容器等の荷姿が非標準
- ●費用が明確でない附帯業務

Check Point チェックポイント
- ☑ 荷待ち時間や長い検品時間がありませんか？
- ☑ 過酷な荷役をドライバーに課していませんか？
- ☑ 契約や納品条件に無い附帯業務がありませんか？

トラック運送事業者・荷主の連携による生産性向上
～ 持続可能な物流を目指す ～

荷主やトラック運送事業者による単独の効率化はもはや限界に達しており、
より効率的な物流を実現するには、関係者が連携した取組が不可欠になってきている。

課題認識
- ●繁閑差への対応
- ●積載率の低下
- ●長距離輸送の効率低下

連携して取り組むポイント
- ☑ 共同輸配送の連携先を探す
- ☑ 納品条件（配送先数や多頻度少量など）の変更に対して相応しい物流ネットワークを構築する
- ☑ 多頻度少量物流に対応できる情報網を構築する　など

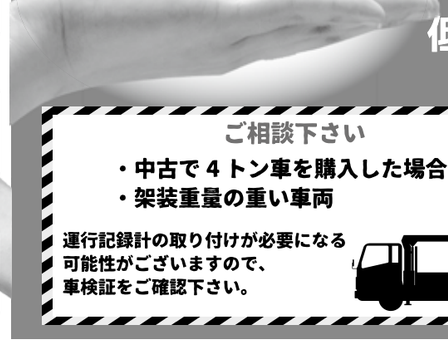
リアルタイム運行管理システム!!
ロジこんぱす
[大画面タッチパネルで簡単操作！]

＼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

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）



簡単
小さい
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。

ロジスティクスソリューションフェア2017
システックは 2017 年 8 月 29 日（火）~30 日（水）に開催される、ロジスティクスソリューションフェア 2017 に出展致します。
弊社ブース番号は「044」、場所はプレゼンテーションセミナー A 会場の前です。お時間ございましたら、是非ご来場お願い致します。
スタッフ一同、心よりお待ちしております。
8/29 TUE
8/30 WED

デジタコ.com にアクセス！
050-3802-2132
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。

株式会社 システック
SOLUTION PROVIDER SYSTEC
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

環境基準 適合ラベル

環境基準適合ラベル（ホワイトラベル）　新環境基準適合ラベル（ゴールドラベル）

JABIA 日本自動車車体工業会・環境基準適合

架装物解体作業の容易化、再生資源の適正な処理を促進する“環境にやさしい車体”であることを証明する車体工業会で制定したラベルです。

ホワイトラベル要件

3R（リデュース・リユース・リサイクル）判断基準ガイドラインの作成・活用

ホワイトラベルに ＋3つの追加要件!

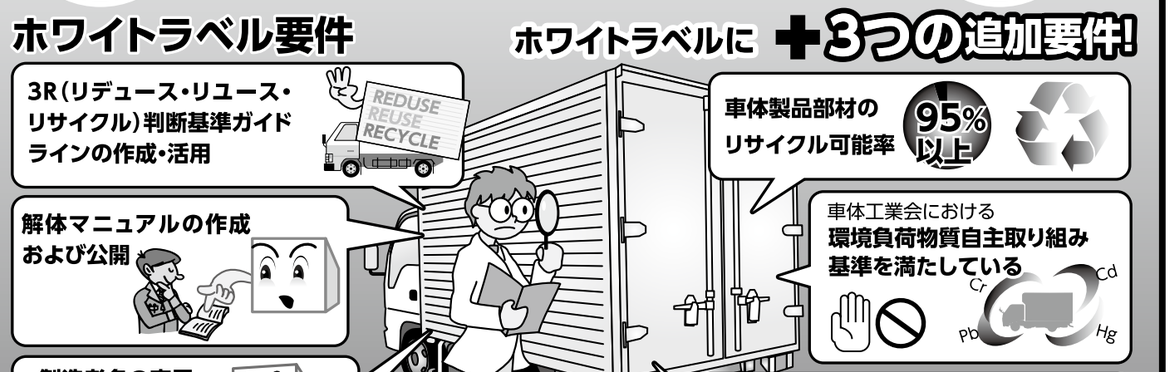
車体製品部材のリサイクル可能率 95%以上

解体マニュアルの作成および公開

車体工業会における環境負荷物質自主取り組み基準を満たしている

・製造者名の表示
・樹脂部品材料名の表示

ISO14001やエコアクション21など第3者機関による環境認証取得工場で生産されている



環境省ホームページ「環境ラベル等データベース」へ登録され掲載されています。　http://www.env.go.jp/policy/hozen/green/ecolabel/f01.html

一般社団法人 日本自動車車体工業会
Japan Auto-Body Industries Association Inc.
東京都港区芝大門1丁目1番30号　日本自動車会館15階　TEL(03)3578−1681　FAX(03)3578−1684

日本自動車車体工業会の活動についてはホームページに詳しく掲載しております。
http://www.jabia.or.jp/

労働時間削減のために

全国でパイロット事業展開

6月21日 第2回「生産性向上国民運動推進協議会」発表より

政府が６月21日に総理大臣官邸で開催した第２回「生産性向上国民運動推進協議会」の中で、道路貨物運送業の生産性向上への取り組みとして、平成28年度に「トラック輸送における取引環境・労働時間改善協議会」の中で実施したパイロット事業から、山梨県の㈲早川運輸と、長崎県の日通長崎運輸㈱における事例が紹介された（発表者＝小野秀昭㈱運輸・物流研究室主席研究員）。ここでは、その２事例について内容等を紹介していく。

㈲早川運輸（山梨県笛吹市）における生産性向上への取り組み

一貫パレット輸送と受付予約を併用し着荷主滞在時間を短縮

㈲早川運輸が参加したパイロット事業では、発荷主である㈱はくばく（山梨県中央市）本社中央工場から、着荷主である㈱シーエックスカーゴ（日本生活協同組合連合会の100％子会社）の桶川流通センター（埼玉県桶川市）への、穀物食品（十六穀ごはん等）の輸送が取り上げられた。

▽改善すべき問題点と要因

同輸送における、改善すべき問題点とその要因は次の通りである。

①着荷主での荷待ち時間が長い

着荷主先での受付順番を確保するため、早くトラックを着荷主先に到着させ、その後待機する荷待ち時間が平均3～4時間に及んでいた。

②着荷主での荷下ろし時間が長い

輸送時はパレットを利用していたが、パレットを持ち帰る必要があるため、着荷主先では商品をパレットからバラし、手下ろしする必要があった。そのため、荷下ろしに平均2時間かかっていた。

▽実証実験の概要（図1）

こうした状況を改善するため、次のような実証実験が行われた。

①待ち時間短縮のための対策

桶川流通センターにおいて一部車両を対象に試験導入中であった「トラック受付・予約システム」を試験的に活用した。

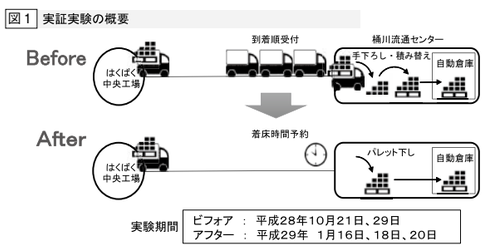
②荷下ろし時間短縮のための対策

早川運輸が従来手下ろしをしていた貨物を、パレット下ろしに切り替えた。

パレット下ろしに切り替えるために、発荷主のはくばくでは、複数の企業が同一のパレットを共同利用する「パレットプールシステム」を利用し、一貫パレット輸送体制に切り替えた。

また、パレットへの積み付け方法を、着荷主先の自動倉庫に対応した方法に変更。パレットからの貨物のはみ出し（配数）や積み付け高さ（段数）を調整したことで、納品時のパレットがそのまま自動倉庫に格納できるようになった。

図1 実証実験の概要



▽実証実験の結果

①労働生産性の向上

実証実験の結果、削減された荷待ち時間・荷役時間は表1の通りである。

実証実験前では、ドライバーの1日の拘束時間は18時間にも及んでいたが、先述した取り組みの結果、拘束時間を12時間30分にすることができた。荷待ち時間と荷役時間が大幅に削減されたことで、労働生産性は44％上昇した。

②積載率の向上

着荷主先での時間短縮効果により、トラックの帰り荷の確保が可能となったため、トラックの積載率が向上した。

▽実証実験で得られた効果

同実証実験の結果、運送事業者や発荷主、着荷主は表2のような効果を得ることができた。

表1 実証実験の結果

①労働生産性の向上

	Before	After	増減
1）荷待ち時間	4時間	53分	▲3時間7分
2）荷役時間	2時間	27分	▲1時間33分
1)、2)の合計	6時間	1時間20分	▲4時間40分
（参考）1日の拘束時間	18時間	12時間30分	▲5時間30分

労働生産性は　44％　上昇

（18時間÷12.5時間=1.44）

※ ただし、BeforeとAfterでは帰り荷が異なる

②積載率の向上

時間短縮効果により、トラックの帰り荷の確保が可能となり、積載率が向上

表2 実証実験の効果

＜発荷主＞
- 納品時のパレット積み替えがなくなり、はくばく側の商品事故リスクが低下した

＜運送事業者＞
- ドライバーの拘束時間が大幅に短縮した
- フォークリフトによる荷役となったためドライバーの疲労が軽減された
- 予約できることで運行計画の精度が高まり、帰り荷などの業務組み合わせの自由度が高まった

＜着荷主＞
- 桶川流通センターのバース※滞留時間が短くなった
- 荷下ろし後に、すぐに自動倉庫に格納できるようになった

※ 荷物の積み下ろしを行うためのスペース

日通長崎運輸㈱（長崎県長崎市）における生産性向上への取り組み

業務工程の変更と高速道路利用拡大でドライバーの拘束時間を削減

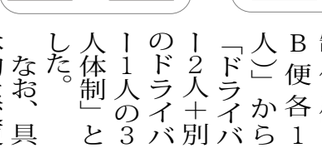
日通長崎運輸㈱佐世保営業所でのパイロット事業では、発荷主である㈱フランソア佐世保工場から、着荷主である宮崎県宮崎市のサンドイッチ工場までの、パンの輸送が取り上げられた。

日通長崎運輸では、1日2便（A便、B便）のトラックを提供している。A便はフランソア佐世保工場を出発し、フランソア佐賀工場でパンを積み足した後、宮崎の着荷主先まで直行。B便は同佐賀工場で積み足した後、熊本にある発荷主関連会社に立ち寄りし、宮崎の着荷主先に向かっている（図2）。なお、B便では、1日の往復距離は620キロメートルにも及んでいる。

図2 対象となる物流の状況

日通長崎運輸は1日2便のトラックを提供(A便、B便)

- A便：佐賀工場で積み足した後、宮崎へ
- B便：佐賀工場で積み足した後、熊本に立ち寄り、その後 宮崎へ



▽改善すべき問題点

同輸送では表3の通り、ドライバーの拘束時間は15時間以上にも及んでいるほか、運転時間も11時間を超えている。1日の拘束時間が原則時間（13時間）を超え、また1日の平均運転時間も9時間を超えていることから、2時間程度の拘束時間の削減が必要であった。

▽実証実験の概要

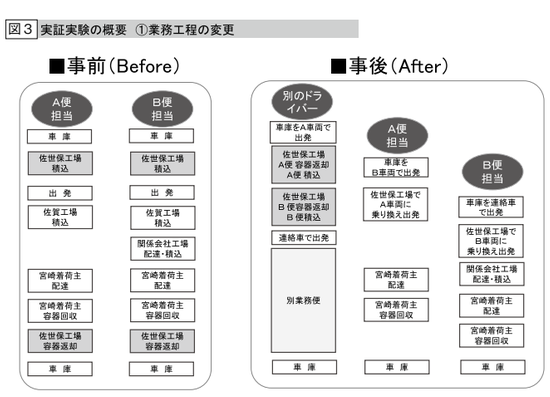
こうした状況を改善するため、次のような実証実験が行われた。

①業務工程の変更

これまで、運送前日夜間に行っていた空容器の返却と、運送当日の貨物の積み込みを、運行するドライバーとは別のドライバーが行うようにした。これにより、従来の「ドライバー2人体制（A便・B便各1人）」から「ドライバー2人＋別のドライバー1人の3人体制」とした。

なお、具体的な変更内容は図3の通りである。

図3 実証実験の概要 ①業務工程の変更



②返路での全線高速道路の利用

着荷主先からの返路では、実証実験前は一部区間（203キロメートル）のみ高速道路を利用していたが、高速利用区間の拡大（327キロメートル）を行った。

▽実証実験の結果

業務工程の変更と返路全線高速利用により、表3の通りドライバーの拘束時間を約2時間短縮することができた。

▽実証実験で得られた効果

同輸送に携わるドライバーからは、「全線高速利用により、ヒヤリハットの回数が減り、安心して運転できるようになった」との声が寄せられた。

また、空容器の返却作業を明るい時刻に実施できるようになることで、作業性・安全性についても向上していくことが期待できる。

表3 実証実験の結果

業務工程の変更と返路全線高速利用により、拘束時間を約2時間短縮できた

拘束時間	拘束時間	変　化
（Before）15時間20分	（After）13時間18分	▲2時間2分 うち業務工程変更効果 ▲1時間6分 うち全線高速利用効果 ▲56分
		労働生産性の変化
		＋15.3％ うち業務工程変更効果 ＋8.3％ うち全線高速利用効果 ＋7.0％

タイヤケア ホントの話

タイヤジャーナリスト 渡辺 剛満

第75回「天然ゴムのルーツを探ってみました」

年中高温多湿で、強い風が吹かず、さらに雨量も多いところでなければ生育できない「天然ゴム」の樹木。その樹木の幹から流れ出る白い液体（ラテックス）が天然ゴムの原料であり、それを特殊加工したものがトラック用タイヤの主要原材料に使用されています。そのおかげで、重量物の積載や高速走行が可能になっているわけですが、石油と同様、「天然ゴムが採取できなくなったら、トラック輸送も、飛行機輸送も止まってしまう」といわれる、有限な天然資源でもあります。

まず、天然ゴムのルーツをひも解くと、それは、かの有名なイタリアの探検家、クリストファー・コロンブスから始まります。時は1493年（～1496年）のことです。第2回目の航海の途中に立ち寄った西インド諸島のハイチ島で、原住民が得体の知れないボールを蹴りながら遊ぶ姿を見たコロンブスは、そのボールの素材に興味をもち、帰国後そのことを報告。ゴムの存在を世界に広めるきっかけとなったとされています。

その次のお話は、1839年の出来事。「今生きていれば確実にノーベル賞はもらえただろう」といわれているアメリカの発明家、チャールズ・グッドイヤーによる「天然ゴム加硫法」の発明（発見）です。

それまでの天然ゴムといえば、暑い時期はチョコレートのようにベトベトし、寒くなるとカチカチに硬化する素材でしたが、「石油（硫黄）を混ぜて、火で熱する（＝加硫）」という工程を経ると、ゴムの弾力性が驚異的に増し、温度変化に強いゴム素材になることが分かりました。

それは実験中に起きた偶然の産物（「グッドイヤー」「ストーブ」で検索してみてください）によるものなのですが、先述のコロンブスのハイチ島寄港から計算すると、実に約340年以上もの時間が過ぎています。「その長い間に何もなかったはずがない、まだまだ驚くべき史実が隠されているのだろう」と探ってみると、もう一人の重要人物が現れました。

それはグッドイヤーが登場する100年ほど前の、1736年の話。フランスの博物学者、ラ・コンダミーヌなる人物が、壮大な冒険を経て天然ゴムの歴史を切り開いていたのです。

このラ・コンダミーヌは、フランスの学アカデミーに所属していました。当時、フランス科そこでは赤道周辺の子午線の長さを測ることを目的としたプロジェクトが進められ、1735年、その調査員として彼を今のペルー地方に派遣します。翌1736年、彼はそこで、妙なものを造る原住民に出会います。原住民が「ヘベア」と呼ぶ樹木から樹液を取り、今でいうゴムかっぱ、ゴム長靴のようなものに形を造り変え、日用品として使う光景を見て、その素材の不思議な魅力に取りつかれた彼は、その様子をアカデミーへ報告。以降、ゴムの実用化に向けた研究が始まりました。

ちなみに「ヘベア」というのは、現在天然ゴム品種として、唯一世界中で使用されている「パラゴムノキ」（学名ヘベア・ブラジリエンシス）のことで、まさにこれがトラック用タイヤの「種」です。ひとつの発見が、世界の文明を変えるという史実に驚かされる瞬間でした。

トラック運送業界における生産性向上を目指して

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

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

「トラック輸送のさらなる効率化を図るために」

過疎地の路線バス網と貨物輸送を維持

ヤマト運輸・宮崎交通 ◆輸送サービス充実化視野に事業推進

ヤマト運輸株式会社（長尾裕代表取締役社長）では、平成27年6月から実施している岩手県での事例を皮切りに、各地のバス会社と共同で、路線バスを使った客貨混載輸送を実施。営業所と集配エリア間での輸送に路線バスを活用することで、トラック輸送の効率化を図っている。

ここでは、宮崎交通株式会社（菊池克賴代表取締役社長）がバスを運行している西都市・西都バスセンター～西米良村・村所間（路線距離約50キロメートル）における、バスを活用しての客貨混載輸送について紹介する。

ヤマト運輸㈱宮崎主管支店営業企画課
佐藤 裕士課長

宮崎交通㈱ 乗合部乗合業務課
脇田 智生主任

輸送網の維持に苦しむ山間部 「輸送の効率化」が過疎地を守る

宮崎県西米良村は、宮崎県の西部に位置する、九州山地に囲まれた山深い村である。近年は過疎化によって人口減少が著しく、平成29年5月現在の人口は1201人となっている。また、村内の高齢化率は約40％と、県内でも特に過疎化や高齢化が進んでいる地域である。

宮崎交通では、西米良村の中心部である村所から、国道219号を通って、西都市中心部の妻地区にある西都バスセンターまでを結ぶ路線バスを運行している（一部の便は西米良温泉ゆた～と発着）。

一方、ヤマト運輸では西都市内に「西都宅急便センター」を設置し、西米良村などの集配業務に対応していた。しかし、西都市中心部と西米良村の中心部までは50キロメートルほど離れているほか、山間部を通る国道219号は災害の影響を受けやすく、夏季は土砂災害、また冬季は路面凍結、積雪によるチェーン規制等の交通規制が発生することが多い。そのため、「利便性の高い宅配サービスの提供」という面では少ながらず課題があった。宅配サービスを維持していく上では「輸送の効率化」は避けて通ることはできなかった。

そのため、ヤマト運輸では宮崎交通に対して、路線バスを使った客貨混載輸送の実施を提案。「バス路線網の維持と物流効率化による地域住民の生活サービス向上」を目的に、西都市～西米良村間の路線バスで、27年10月から宅急便の荷物をバスで輸送する、客貨混載事業を開始することになった。

「省力化促進」「定時運行」の両立図り 様々な工夫を凝らす

過疎地における地域住民の生活サービス向上を実現する客貨混載輸送。ここでは、西都市～西米良村間のバス路線における客貨混載輸送の実際をみていきたい。

このバス路線では平日と土曜に4往復8便、日曜・祝日には3往復6便のバスが運行されている。バス車両を利用した客貨混載輸送が行われるのは、図および表1・2で示した4便である。

なお、客貨混載輸送の実施にあたっては、輸送にとって都合のいい時間にバスの便を新たに設定したのではなく、もともと走っていたバスの中から時間的に合う便を客貨混載輸送に充てている。

宮崎交通では、客貨混載輸送専用として、予備車を含むバス3台を改造。バスに荷物を積載できるよう、車両の中央付近にあった2人掛け座席を3つ外し、荷台を設置した。荷物の重量に関しては、客貨混載輸送の実施に際して「貨物軽自動車運送事業が使用する事業用自動車の最大積載量を超えない範囲であることとする」とした国土交通省自動車局貨物課の事務連絡（27年5月12日）に従い、最大350キログラムとしている。

客貨混載輸送開始以降、西米良村名産の「西米良サーモン」をはじめ、温度管理が必要な農水産品などの荷物が増加した。そのため、さらに2人掛け座席を3列外して、その場所に保冷専用ボックスを搭載し、「クール宅急便」の大量輸送にも対応したバスも、今年1月から1台運行を始めた。現在では保冷輸送対応車1台、常温輸送対応車2台の陣容で客貨混載輸送を実施している。

荷物の積み降ろし場所として、西都宅急便センターの最寄りとなる西都バスセンターと、同市内の東米良地区への拠点となる東米良診療所前バス停留所、西米良村の中心にある村所バス停の3か所を設定。3バス停間の輸送を、宮崎交通の路線バスが担うことになった。

では、実際の客貨混載輸送の流れについて紹介していく。荷物の動きとしては、1西都バスセンター発→東米良診療所前、村所バス停着（配達：東米良地区と西米良村への宅急便輸送・表1）と、2村所、東米良診療所前バス停発→西都バスセンター着（集荷：西米良村と東米良地区からの宅急便輸送・表2）――の2つに分けることができる。

1では、ヤマト運輸の集配トラックが、西都宅急便センターから東米良地区と西米良村への荷物を西都バスセンターに持ち込むところから始まる。集配トラックは、バスセンターの裏手にあるバスの車庫に乗り入れ、

ヤマト運輸の集配トラック㊨と宮崎交通の路線バス㊧が連携し、過疎地の物流を守る

図　西都市～西米良村間の客貨混載輸送ルート

《客貨混載輸送フォトリポート・前編》

①ヤマト運輸西都宅急便センターから、西米良村行きの荷物を積んだトラックが到着

②セールスドライバーが、保冷専用ボックスのふたの裏側に蓄冷剤をセット

③集配トラックのサイドドアと路線バスの乗降口の間に、専用はしご（矢印）を掛ける

④集配トラックからバスの車内へと、専用はしごの上を滑らせるように荷物を搬入

⑤荷台への積み込みが終わると、荷物を預かったバスの運転士が引渡書にサインをする

表1　1西都バスセンター発→村所バス停着
（配達：東米良地区と西米良村への宅急便輸送）　1日2便運行

西都バスセンター		東米良診療所前			村所	
12:40 発	→	13:26 着	13:26 発	→	14:06 着	保冷
15:30 発	→	16:16 着	16:21 発	→	17:01 着	
▲		▼			▼	
ヤマト運輸 西都宅急便センター		東米良地区			西米良村	

表2　2村所バス停発→西都バスセンター着
（集荷：東米良地区と西米良村からの宅急便輸送）　1日2便運行

西都バスセンター		東米良診療所前			村所	
14:26 着	←	13:40 発	13:35 着	←	12:55 発	
18:31 着	←	17:45 発	17:40 着	←	17:00 発※	保冷
▼		▲			▲	
ヤマト運輸 西都宅急便センター		東米良地区			西米良村	

※村所17:00発の便は、日曜・祝日は10分遅れで運行。

Memo >>>
「ローカル路線バス事業の現状」

我が国におけるローカル路線バス事業の現状をみてみると、地方における過疎化の進行や、自家用自動車の普及などにより、乗合バスでは昭和43年（年間利用者数101億人）をピークに利用者が減少。平成24年には41億人と、ピーク時の4割程度にまで利用者数が減少している※。

それとともに、バス会社の営業収入も低下傾向にあり、「地域交通を守るために、いかに経営努力を重ねて路線を維持していくか」ということが全国のバス会社の大きな課題となっている。

宮崎交通にとってもそれは同じで、過疎化・高齢化が加速する厳しい環境の中で、地域住民の足を守るためのバス路線網の維持が経営課題となっている。

※出典=「日本のバス事業と日本バス協会の概要」（公社）日本バス協会

Pioneer　VehicleAssist ビークルアシスト

クラウド型運行管理サービス

人手不足 高齢化　事業者様の お悩み解決 お手伝いします　事故増 残業増

急なシフト変更でも OK　新人ドライバーも 安心

お問い合わせ、ご相談はこちらから

ビークルアシスト　パイオニア　検索

モニター募集中！　まずは30日間トライアル

パイオニア株式会社 業務用カーソリューション コンタクトセンター
http://pioneer.jp/vehicleassist/　0120-337-018

グリーン経営認証で環境にやさしい取組を！

グリーン経営認証制度とは：
グリーン経営は、国土交通省の「環境行動計画」の政策となっている環境マネジメントシステムです。その認証制度は、グリーン経営推進マニュアルに基づき環境問題に取組む事業者（トラック、バス、タクシー、倉庫、港湾運送、旅客船、内航海運）を、当財団が第三者認証機関として認証登録するものです。

認証取得後8トン以上のトラックで3.4%の燃費向上、車両故障件数16.5%減少。
交通事故発生件数24.2%減少など（グリーン経営認証取得による効果・平成27年版より）
環境改善にとどまらない効果。

グリーン経営講習会開催のご案内

対象業種	日　時		場　所	主催	お申込先
トラック	8月21日(月)	14時00分～17時00分	内閣府沖縄総合事務局 5階 海技試験場 沖縄県那覇市おもろまち2-1-1 那覇第2地方合同庁舎2号館	内閣府 沖縄総合事務局	内閣府 沖縄総合事務局 ☎098-866-1812
港湾運送、倉庫	8月22日(火)	9時00分～12時00分			
トラック バス、タクシー	8月31日(木)	13時30分～16時30分	ホテルレイクビュー水戸 偕楽 茨城県水戸市宮町1-6-1	関東運輸局	グリーン経営ホームページ https://www.green-m.jp/ エコモ財団 グリーン経営講習会係 ☎03-3221-7636
倉庫、港湾運送 旅客船、内航海運	9月　1日(金)	13時30分～16時30分	AP大阪淀屋橋 3階 Gルーム 大阪府大阪市中央区北浜3-2-25 京阪淀屋橋ビル	近畿運輸局 神戸運輸監理部	
トラック バス、タクシー	9月　6日(水)	13時30分～16時30分	福井商工会議所ビル 2階 会議室D 福井県福井市西木田2-8-1	中部運輸局	
倉庫、港湾運送 旅客船、内航海運	9月　8日(金)	13時30分～16時30分	ワークピア横浜 2階 201 神奈川県横浜市中区山下町24-1	関東運輸局	
トラック バス、タクシー	9月27日(水)	13時30分～16時30分	OKBふれあい会館 4階 403小会議室 岐阜県岐阜市薮田南5-14-53	中部運輸局	

講習会は、エコモ財団の担当者がグリーン経営について説明します。 既に認証登録をされている事業者の皆様の参加も可能です。

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

「認証基準」、「取組事例」、「出前説明会」など 詳細は グリーン経営 で 検索
グリーン経営ホームページ　https://www.green-m.jp/

公益財団法人 交通エコロジー・モビリティ財団
〒102-0076　東京都千代田区五番町10番地五番町KUビル3階
（略称：エコモ財団）　☎03-3221-7636 http://www.ecomo.or.jp

ほんのヒトコマ　［第3回］　前川しんすけ

「昆虫が混虫!?」
「あれでいいそうだ。在来種に混じった外来種を捕まえて根絶する政府関係の人らしい……」

法令○×クイズ　～交差点の通行方法編～

【解答】 2面に問題

❶ ○（法第34条第1項、2項）横断しそうな歩行者や自転車がいない場合には徐行しなくてもよいという規定はない。

❷ ○（法第37条第1項、2項）車両等は、交差点で右折する場合において、当該交差点において直進し、又は左折しようとする車両等があるときは、当該車両等の進行妨害をしてはならない。

❸ ○（法第30条第3号）交差点とその手前30メートル以内は追越しが禁止されているが、優先道路を通行しているときは除かれる。

❹ ×（法第36条第3項）交通整理の行なわれていない交差点に入ろうとする場合において、交差道路が優先道路であるときは徐行しなければならないが、一時停止までは義務づけていない。

❺ ○（法第36条第3項）交通整理の行なわれていない交差点に入ろうとする場合において、通行している道路の幅員よりも交差道路の幅員が明らかに広いものであるときは、徐行しなければならない。

「環境にやさしい客貨混載輸送」をアピールするラッピングバスも運行されている

バス車内の座席を一部取り外し、荷台（手前）と保冷ボックス（右奥）を配置している

バスの隣に停車する。この時ポイントになるのが、バスの車体の中央にある乗降口と、集配トラックのサイドドアの位置をそろえて停車することである。

バスは、あらかじめ定められた運行ダイヤに従って走行する。バス会社の立場からみれば、荷物の積み降ろしのためにバスの運行が遅延するのは避けなければならない。そのため、客貨混載輸送のスタートにあたっては「いかにスムーズに積み降ろし作業を行うか」が大きなカギになった。

ヤマト運輸のセールスドライバーは、荷物の積み降ろし作業の前に、バスの乗降口と集配トラックのサイドドアの間に荷物ストッパーの付いた専用はしごを掛ける。はしごにはローラーが付いており、はしごの上を移動させるような形で荷物を集配トラックからバスへと積み込んでいく。客貨混載輸送に使用しているバスは、乗降口にステップが2段付いているツーステップバスであり、手荷役で荷物を積み降ろすのはセールスドライバーにとって負担となるばかりか、積み込み作業に時間を要することにもなる。専用のはしごを使い、荷物を滑らせるように移し替えることで、楽に、そして素早く積み降ろし作業ができるように工夫している。

ところで、バスはワンマン運転であるので、バス運行中に荷台を監視する人員や防犯カメラなどは配置されない。よって、バス運行中の荷物の盗難や破損等を防止し、荷物の安全性を確保するため、荷物を積み込んだらセールスドライバーが荷台の3か所に鍵をかける。積み込み作業が終わると、荷物を預かったバスの運転士が荷物の引渡書にサインをし、乗客の待つバス乗車場へとバスを走らせることになる。

なお、保冷専用ボックスを搭載したバスについては、集配トラックからバスに荷物を積み込む前に、セールスドライバーがボックス上部にあるふたの裏側に保冷用の蓄冷剤をセットし、ボックス内を冷やした上で荷物を積載する。ボックス内は温度を一定に保たなければならないため、実施に際しては2、3か月ほどかけて適切にボックス内の温度を保つことが可能かどうか試行錯誤を繰り返したという。

バスは、利用客と宅急便の荷物を乗せて、西都バスセンターを出発。途中の東米良診療所前バス停と終点の村所バス停では、西都バスセンターまで荷物を輸送した車両とは別の集配トラックが、バスの到着を待ち構えている。バスが到着すると、それぞれの地区を担当するヤマト運輸のセールスドライバーがバスと集配トラックの間に専用はしごを掛け、バスからトラックへと荷物を積み替えていく。営業中のバスでの荷物の積み降ろし作業に際しては、乗客の安全確保が大切だ。そこで、積み降ろし作業の前にはパイロンとポールを設置し、作業エリア内に乗客などが入って来られないようにするほか、終点となるバス停では、乗客が全員降車し終わってから作業を開始するなどの対策を取っている。バスの運行ダイヤには、積み降ろし作業に充当するための時間として5分含まれており、セールスドライバーは5分間で手早く積み降ろし作業を行っていく。積み降ろし作業を終え、バスが出発していくと、集配トラックは各地に荷物を配送する。

一方、❷では、各地域から集荷した荷物を積載した集配トラックが、村所バス停と東米良診療所前バス停でバスの到着を待ち、バスが到着すると、ヤマト運輸の各地区担当のセールスドライバーが同じ手順で、集配トラックからバスへと荷物を積み替えていく。両地区からの荷物を積載したバスが西都バスセンターに到着すると、西都バスセンターに待機していたヤマト運輸の集配トラックに荷物が積み替えられ、集配トラックによって西都宅急便センターへと荷物が運ばれ、そこから全国各地へと配送されていくことになる。

住民に高度な宅急便サービスを提供
交通手段確保が地域貢献に繋がる

当地でバスを活用した客貨混載輸送が始まってから、1年半が経過した。

客貨混載輸送による効果をヤマト運輸の担当者に聞くと、「バスが西米良村～西都市間の荷物を運び、セールスドライバーの西米良村・東米良地区での滞在時間が延びることで、当地でのサービス向上に繋がった」（宮崎主管支店営業企画課 佐藤裕士課長）という。ヤマト運輸ではこれまで、東米良地区と西米良村に宅急便を配達する際、西都宅急便センターから約50キロメートルの道のりを約1時間半かけて集配トラックで輸送していた。また、両地域で集荷した荷物を西都宅急便センターに輸送する時間を考慮すると、当地での当日発送の集荷締め切り時間を15時に設定しなければならなかった。客貨混載輸送により、西米良村と東米良地区を担当するセールスドライバーが西都宅急便センターまで戻る必要がなくなることで、両地域に滞在する時間が増えるとともに、当日発送の集荷締め切り時間を17時まで延長することが可能となったのである。また、「集配トラックの走行距離が削減されたことで、二酸化炭素（CO_2）排出量の低減にも繋がった」（同 矢野充係長）と、環境にやさしい輸送の実現にも言及している。

一方で、宮崎交通では、「路線バスの空きスペースを利用して宅急便を輸送することで、バス路線の生産性が向上するとともに、バス路線網の維持に繋がる新たな収入源を確保することが可能となる」（乗合部乗合業務課 脇田智生主任）としている。

地域住民にとっては、バス路線網が維持されることで交通手段が確保される。高齢化が進む地域においては、自動車免許をもともと持たない、もしくは返納した高齢者の交通手段の確保が今後大きな課題となってくるだろう。また、ヤマト運輸のセールスドライバーが両地域に滞在できる時間が増えたことで、顧客から寄せられる配達時間の変更などといった要望にも柔軟に対応することが可能となる。さらに、集配時に顧客の異変に気付いた場合に、セールスドライバーが自治体に連絡する「見守り支援」といった新たなサービスも視野に入れている。

ヤマト運輸と宮崎交通では、同路線以外にも県北の2路線で客貨混載輸送を実施している。過疎地におけるバスを活用した客貨混載輸送の広がりによって、輸送サービスのさらなる充実化が期待されている。

（取材協力）ヤマト運輸㈱ 宮崎主管支店営業企画課 佐藤裕士課長、同法人ソリューション担当 矢野充係長、宮崎交通㈱ 乗合部乗合業務課 脇田智生主任

《客貨混載輸送フォトリポート・後編》

⑥セールスドライバーが誘導する中、村所バス停に西都バスセンターからのバスが到着

⑦バスからの積み降ろし作業を行う前にはパイロンとポールを設置し、安全確保を図る

⑧はしごにはローラーを設置し、バスから集配トラックへの荷物の移動もスムーズに

⑨バスで運ばれてきた荷物を積み替えた集配トラックが西米良村内への配送に出発

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

112「魚食文化の道⑩」北九州・小倉の「天然うなぎ」

丑の日の大混雑が過ぎて、うなぎが食べやすくなった。うまくて、栄養ゆたかで、身も心もくつろぐ美味は、運転途中のスタミナ補給に絶好だ。道路脇で「うなぎ！」の幟をよく見かけるのは、本来、干潟や川筋ではどこでもうなぎが獲れ、うなぎ屋も多かったからだ。

一方で、明治時代後半にはもう養殖が始まっていた。うなぎ好きが増えて供給が間に合わなかったのだ。現代では天然ものはますます遠い……。

でも、うまくて安い天然うなぎの店がある。北九州・小倉の「田舎庵」では、天然うなぎが揚がる有明海や豊前海の浜に店主が通って、漁師と信頼関係を築いてきたため、良質なうなぎが産地直送で届くのだ。

田舎庵に到着したうなぎは、まず地下水を十二分に浴びせかけて旅の疲れをとってやる。その後、一気呵成に腹開きにして成仏させる。のろのろ裂いていると、脂とうま味をほぐすひと手間も重要である。

そして、大胆にも水をぶっかけ、しゅわっと白く立ち上る湯気で蒸しをきかせ、ふっくらさせる。最後に甘辛のメリハリがきいた醤油、みりん、氷砂糖のたれをたっぷり二度がけして焼き上げると、完成である。

こんな大胆かつ手間のかかったうなぎが、うな丼にもう1重にも押し合いへし合い状態でのっているのだから、まずは目にうれしい。ほおばれば、天然ならではの筋肉質の身がほっこり香ばしく舌に広がり、猛暑を吹き飛ばす自信が湧いてくる。

焼きかたがまた独特で、串打ちしたうなぎを炭火で焼きながら何度も左右に折り曲げ、細かな裂け目をつける。身を柔らかくすると同時に、表皮と本皮の間の脂肪を吐き出させ、脂のうま味を全身に行き渡らせるのだ。串を追い打ちして身が減ってしまうからだ。

（むかさ・ちえこ）

PA-MAN　インターネットからもご注文お受けします。 http://Pa-man.shop/

アルミ・リア・バンパー トラック用

バンパーカバー（メッキ）付
大型 トラック用
26,800円 税別～ 33,380円 税別
6～8t・中型 トラック用　車検対応
24,800円 税別～ 31,380円 税別
●2012年7月以降の新基準にも適合
●強力焼入 アルミ
※車検用突入防止装置計算書付（2012年7月以前）
※アルミリアバンパー法規適合性判断書兼試験成績表付（2012年7月以降）

バンパーカバー（ブラック）付 New
●アルミ・リア・バンパーに、ブラックカバー仕様が新登場!
車検対応
※仕様、適合車種、価格はメッキカバー付と同じです。

インターネットで簡単発注!
パーマンショップが新規会員大募集中
今がチャンス!
初回新規会員登録で、お買い上げ総額5,000円以上に利用できる1,000円分のクーポンプレゼント! 今まで電話・FAXのみでご注文いただいていたお客様も、新規会員として登録できます。詳しくはパーマンショップをご覧ください。
※すでに会員登録をすませている方は対象外です。

※詳しい仕様は弊社カタログ・ホームページでご確認ください。

品質マネジメントシステムに関するISO9001取得
創業1965年 株式会社パーマンコーポレーション 信頼の3年保証
http://pa-man.shop/　E-mail:hrinfo@pa-man.com
〒550-0021 大阪市西区川口4-1-5
ご注文電話 0120-202-800
ご注文FAX 0120-200-201

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
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

全ト協 青年部会

トラック運送業界における 女性雇用促進に関する 実態調査報告書

概要版《前編》

全日本トラック協会の青年部会はこのほど、「トラック運送業界における女性雇用促進に関する実態調査報告書（概要版）」をまとめ公表した（関連1・2面）。調査では①女性ドライバーの雇用、②女性ドライバーの採用、③女性ドライバーの業務、④女性ドライバーの定着、⑤経営者として望むこと―などを分析しており、同分析を踏まえて⑥女性ドライバーを巡る課題と今後の方向性についてなど示している。

『広報とらっく』では、今号で「雇用」「採用」「業務」などの雇用実態を紹介し、次号以降で「女性ドライバーを巡る課題と今後の方向性」について紹介する。

1 女性ドライバーの雇用

◎雇用状況

約4割で雇用実績あり

現在、女性ドライバーを雇用している回答事業者は38・3％、また、過去に雇用したことがある回答事業者は32・8％となっている。

一方、今まで女性を雇用したことのない回答事業者は、全体の28・9％、3割未満となっている。

◎雇用意欲

6割で雇用の意向あり

現在、女性ドライバーを雇用している回答事業者の8割は、「今後も雇用したい」と考えている。

また、過去雇用していた回答事業者の7割は、「今後は雇用したい」と考え、雇用したことがない回答事業者においても、6割以上が「今後雇用したい」と考えていることから、現在の雇用状況にかかわらず、女性ドライバーの雇用意欲は比較的高いことが推察される。

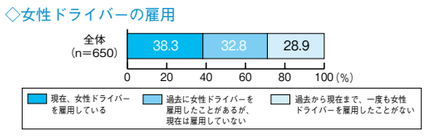
◎ドライバー男女比

女性比率上昇

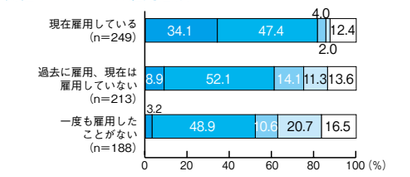
回答事業者における全ドライバーに占める女性ドライバーの比率は、平成28年は2・8％と、23年と比較して0・4ポイント増加している。

規模別では、ほとんどの規模で、28年の女性ドライバー比率は、23年と比較して上昇している。

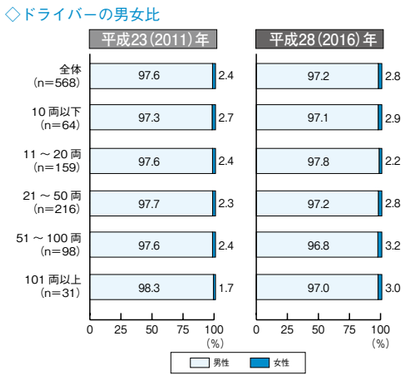
◇女性ドライバーの雇用



◇女性ドライバーの雇用意欲



◇ドライバーの男女比



2 女性ドライバーの採用

◎採用方法

「人」の紹介が主流

女性ドライバーの採用方法は、「社員、知人、取引先等による紹介」と「ハローワーク」とする回答が上位を占めている一方で、インターネット求人サイトや自社ホームページの利用は比較的少ない。

このことから、採用側と求職者側の間に「人」が介在した形で、女性ドライバーを採用するケースが多いことが推察される。

◎採用の工夫

女性活躍をPR

採用の工夫として、「女性を積極的に採用していること」や「女性が活躍していること」をアピールする傾向にある。

また、「短時間勤務」や「柔軟な休暇取得」など、仕事とプライベートを両立しながら勤務できることを積極的にアピールする事業者もみられる一方で、特に何もしていない事業者は半数以上となっている。

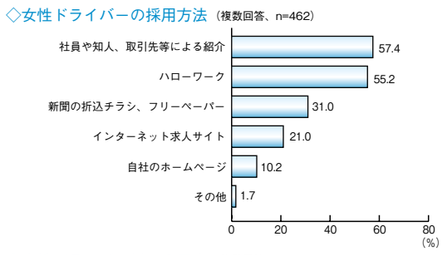
◎採用の悩み

「業務見直し」が最多

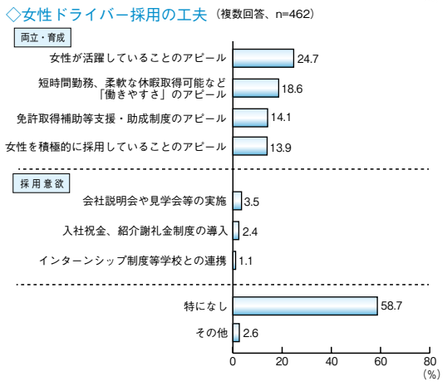
女性ドライバーを採用する上での悩みについては、「女性ドライバーが可能な業務の見直し」が45・4％と最も多くなっている。

また、家庭や家事と仕事の「両立支援のための制度整備」（25・9％）や「女性ドライバーを迎えるための社内設備」（25・4％）とする回答もみられるなど、インフラや制度などのハード面での悩みも少なくないことが分かる。

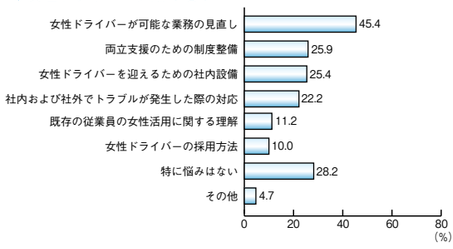
◇女性ドライバーの採用方法（複数回答、n=462）



◇女性ドライバー採用の工夫（複数回答、n=462）



◇女性ドライバー採用の悩み（複数回答、n=401）



3 女性ドライバーの業務

◎運行形態

「近・中距離」が最多

女性ドライバーの運行形態は、「近・中距離」（62・0％）が最も多くなっている。

「市内配送」も半数以上を占めており、多くの女性ドライバーは比較的乗務範囲が限定された形での業務に携わっていることが推察される。

◎車両の種類・形状

「中型のバン」が最多

女性ドライバーが乗務している車両の種類は、「中型車」が全体の半数以上を占めている。

車両の形状については、「バン車」が72・8％と最も多くなっている。

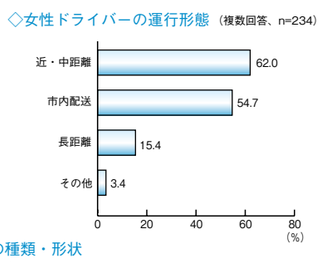
◎輸送品目

身近な貨物運ぶ

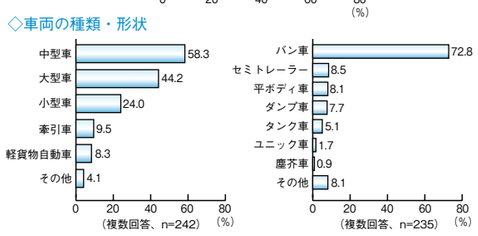
輸送品目は、「食料品」が39・4％と最も多く、次いで「日用品」（26・5％）の順となっている。

女性ドライバーは、重量が比較的軽く、また近距離で運べる身近な品目を輸送している傾向がみられる。

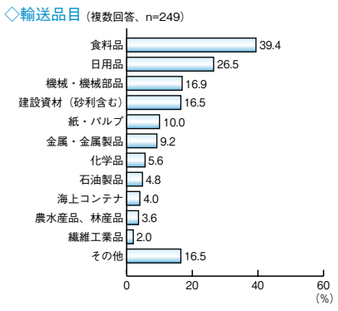
◇女性ドライバーの運行形態（複数回答、n=234）



◇車両の種類・形状



◇輸送品目（複数回答、n=249）



◎荷役作業

フークなど活用

女性ドライバーが従事していている荷役作業については、「手積み・手卸し」と「フークリフトによる積込み・取卸し等」が全体の半数以上を占めている。

◎給与体系

固定給が主流

給与体系は、「基本給＋時間外手当」が半数以上を占めており、「基本給＋歩合給＋時間外手当」についても、4割以上となっている。

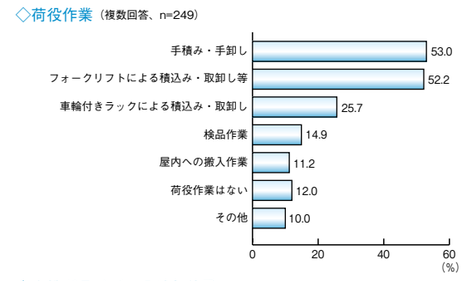
このことから、女性ドライバーに対しては、従来ドライバーに多く適用されてきた「歩合給を基本とした賃金体系」よりも「より安定した固定型賃金体系」を採用する傾向にあることが推察される。

◎管理者

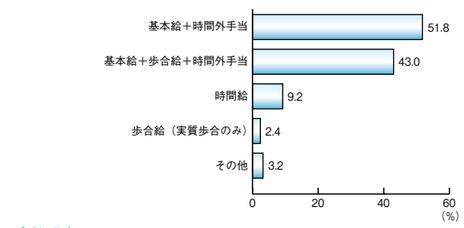
9割が男性管理者

女性ドライバーを管理する管理者については、「男性管理者」が全体の90％以上を占めている一方で、女性管理者比率は6～7％程度と、男性管理者比率と比較して少ない。

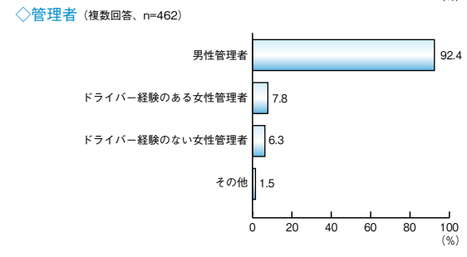
◇荷役作業（複数回答、n=249）



◇女性ドライバーの給与体系（複数回答、n=249）



◇管理者（複数回答、n=462）



2017・8・5

こちら広報室 四季折々 120

▼上野駅構内の蕎麦屋「いろり庵」。帰路の電車に乗車するまでの時間が計算できるため、いつも賑わっています。▼広い店内の中で、私は特にカウンター席が好きです。その日、私が座ったカウンターの角の席から1つ空けた席にいた50代とおぼしき男性が、先程から何やらブツブツ独り言。耳を澄ませば、家族と会社への不満が聞こえてきます。挙げ句、店員に身の上話を語る様は、横から見ていて悲壮感が漂っています。▼そのうちに、何を思ったのか私に話し掛けてきました。むげにもできず応じると、彼は青森県弘前市生まれで、高校卒業とともに上京。浅草の靴問屋に勤め、コツコツと働いてきたとのこと。60代に手の届く年齢に達し、「果たして自分はこれでいいのか」と思い悩む日々だと言うのです。馬車馬のように働き、家族を養い今まで何も楽しい出来事がなかったと。すると男性の隣にいた同年代と思われる女性2人連れが、私達の会話に突如乱入。話が余計にややこしくなりました。時間調整のため1人で蕎麦屋に入り、束の間の自由時間を楽しんでいたのに何なのでしょう。聞くと女性達も東北人で、これから岩手県の北上市に帰るのだとか。彼女達は「負けてはだめ、愚痴らず頑張らねば！」と優しく励ましていました。すると男性の目尻にうっすらと一筋光るものが見えました。年配の女性の言葉には妙に説得力がありました。人生いろいろ、七色十色です。▼振り返って分かるあの時こうだったら、こうしていれば…の「たら、れば」のできない長き歩みです。私自身、彼とは一見の客同士ですが、共鳴する点もあり身につまされました。▼私はこのことを後日、出版社に勤める友人に話すと、「他にはない上野駅独特の人間模様」と指摘しました。上野駅中央改札出口を出ると、駅舎の外には井沢八郎が1964（昭和39）年に歌った大ヒット曲『あゝ上野駅』の歌碑があります。高度成長期に東北から東京へ向けて、集団就職者が大挙して訪れた上野駅。彼らの愛唱歌は「人生はくじけちゃならない！　いつも夢を追い続けること！」と諭しています。井沢八郎も弘前市出身、先程の男性も同郷で不思議な縁を感じました。▼8月初旬に、青森県内各所で郷土を代表する「ねぶた祭」が行われます。私が以前に訪れた弘前市は「ねぷたまつり」で有名ですが、大勢の市民の「ヤーヤードー」の掛け声とともに、武者絵が描かれた山車が市内を練り歩く勇壮なお祭りで、東北の力強い息吹を感じました。▼都会に就職して心の矢が折れても、故郷はいつでも傷付いた人間を温かく迎えてくれる。連日の暑い日差しが、上野駅に降り立った遠い記憶を再び彼に呼び戻したのかも知れません。▼1883（明治16）年に開業した上野駅が、2013（平成25）年に開業130年となったことを記念し、13番線の発車メロディとして『あゝ上野駅』が採用されました。現在は、16・17番線に軽やかなメロディが流れています。歩みを止めて耳を澄ますと、そのメロディは心に響く優しい人生の応援歌に聴こえました！　（山崎薫）

「運輸ヘルスケアナビシステム」トライアル参加事業者　募集中！！

昨今、高齢化等を背景に、トラックドライバーの体調不良に起因する事故が急増中です。

そのため全日本トラック協会では、定期健康診断の事後措置の徹底を図る支援の一環として、トラック事業者に特化した「運輸ヘルスケアナビシステム」を構築し、健康起因事故に繋がりやすいハイリスク者の可視化と、システムに基づく予防対策の推進を図るサポートを実施することといたしました。

今年度、まずは「運輸ヘルスケアナビシステム」のトライアル（実証実験）として、本事業は業務委託先（NPO法人ヘルスケアネットワーク）にて行います。次の通り参加事業者を募集いたします。

お問い合わせ、お申し込みはNPO法人ヘルスケアネットワークまで。

【募集概要】

1、対象事業者数：40社　約2,000人※
2、受付対象期間：平成29年6月1日～10月31日
3、実施期間：平成29年6月1日～11月30日
4、参加費：無料

※ご注意
- 今回はトライアル（実証実験）のため、事業所規模等を考慮し選定させていただきます。
- 定員になり次第締め切らせていただきます。
- 終了後、評価フィールドのためのアンケートにお答えいただきます（必須）。

【業務委託先】

NPO法人　ヘルスケアネットワーク（OCHIS）
http://sas.ochis-net.jp

≪東京オフィス≫
〒101-0052　東京都千代田区神田小川町1-3-1
NBF小川町ビルディング4階
（一社）専門医ヘルスケアネットワーク事務局内
Tel: 03-3295-1271　Fax: 03-3295-1274

≪大阪オフィス≫
〒536-0014　大阪府大阪市城東区鴫野西2-11-2
大阪府トラック総合会館3階
Tel: 06-6965-3666　Fax: 06-6965-5261

クラウド型ドライブレコーダー 管理システム
WEBドラ サービス for Samly
クラウドサービス初！
1動画10秒/300件（自動分類・保管）
危ない運転動画をPC・タブレットでいつでも、どこでも瞬時にキャッチ。
トラック協会助成金対象機器
助成金詳細は、各県トラック協会 HP をご確認ください
株式会社 タイガー
www.tiger-inc.co.jp
東京本社：03-5283-7232　〒101-0064 東京都千代田区猿楽町 2-1-14　A&X ビル 2F
札幌支店：011-874-5195　名古屋支店：052-961-9773　大 阪 支 店：06-6201-3841
広島支店：082-243-6361　福 岡 支 店：092-281-5138　熊本営業所：096-206-9556

東海電子のアルコール測定＆総合点呼システム 新製品のご案内
対面
中間
I-T
全ての点呼を総合管理！
TenkoPRO2
信頼のアルコール検知器がリニューアル！
測定者にも管理者にもさらに便利になりました
測定中の動画を保存！
不正の防止に！
ALC-PROII Ver 2.5 ～アルレコ～
プリンター内蔵型
アルコールチェッカーに
ＩＣ免許証リーダー搭載！
免許証の不携帯・期限切れ防止！
ALC-miniIV
東海電子株式会社　東京事業所 TEL.042-526-0905
〒190-0012 東京都立川市曙町 2-34-13 オリンピック第 3 ビル 203 号室
http://www.tokai-denshi.co.jp　東海電子　検索

掲示用

ご活用ください！ 平成29年度 助成・補助事業一覧

全日本トラック協会・国等の交通事故防止・環境対策関係

助成・補助事業		全ト協	国交省等
衝突被害軽減ブレーキ	予算	2億円	事故防止対策支援推進事業総予算：11億4千万円の内数
	対象機器・装置	車両総重量 3.5t 以上、8t 未満の事業用トラックに搭載された衝突被害軽減ブレーキ装置 ※国の事故防止対策支援推進事業［先進安全自動車（ASV）の導入に対する支援］の衝突被害軽減ブレーキ装置と同一	車両総重量 3.5t 以上のトラックへ装着される以下のもの ① 衝突被害軽減ブレーキ ② ふらつき注意喚起装置、車線逸脱警報装置、車線維持支援制御装置 ③ 車両安定性制御装置
	助成金額	取得費用の 1/4、上限 5万円	取得費用の 1/2（1車両あたり上限：①③10万円、②5万円、①～③合わせて15万円） ② の装置のうち、同一車両に複数装置を装着する場合は、最も金額の高い装置に対してのみ補助
	申請期間	H29.4.1～H30.3.16（新車新規登録の車両）	H29.7.3～H29.10.31［H29.4.1 以降に購入（新車新規登録）した車両が対象］
	その他条件等	中小企業者（資本金 3 億円以下または従業員 300 人以下） 国の補助金との併用可	中小企業者（資本金 3 億円以下または従業員300人以下） 補助金名称「先進安全自動車（ASV）の導入に対する支援」
デジタル式運行記録計・ドライブレコーダー	予　算	3 億円	事故防止対策支援推進事業総予算：11億4千万円の内数
	対象機器・装置	運行管理連携型のドライブレコーダが対象	① 国土交通大臣が認定したデジタル式運行記録計 ②　〃　映像記録型ドライブレコーダー
	助成金額	2 万円	① デジタル式運行記録計 車載器本体　1/3（1 台あたり上限 3 万円） 事業所用機器 1/3（1 台あたり上限 10 万円） ② ドライブレコーダー 車載器本体　1/3（1 台あたり上限 2 万円） 事業所用機器 1/3（1 台あたり上限 3 万円） 1 事業者当たり上限：80 万円 ①② 同時購入の場合、1 台あたり上限：車載器 5 万円、事業所用機器 13 万円
	申請期間	H29.4.1～H30.3.16	1次募集：H 29.7.3 ～ H 29.9.15 2次募集：H 29.10.2 ～ H 29.11.30 3次募集：H 29.12.15 ～ H 30.1.31 ※2次募集は一般貸切旅客自動車運送事業者（H29.4.1以降導入機器が対象）
	その他条件等	国の補助金との併用不可	中小企業者（資本金3億円以下または従業員300人以下） 補助金名称「運行管理の高度化に対する支援」
安全装置	予　算	1億5千万円	事故防止対策支援推進事業総予算：11億4千万円の内数
	対象機器・装置	① 後方視野確認支援装置 ② 側方視野確認支援装置（車両総重量7.5t 以上の事業用トラックに装着した場合に限る） ③ 呼気吹込み式アルコールインターロック装置 ④ IT機器を活用した遠隔地で行う点呼に使用する携帯型アルコール検知器（Gマーク認定事業所に限る）	国土交通大臣が認定した次の機器 ① IT を活用した遠隔地における点呼機器 ② 運行中における運転者の疲労状態を測定する機器 ③ 休息期間における運転者の睡眠状態等を測定する機器 ④ 運行中の運行管理機器
	助成金額	車両 1 台につき対象装置ごとに 1 万円	取得費用の 1/2（1 事業者あたり上限：80 万円） ※一部の機器に 1 台あたりの上限あり
	申請期間	H 29.4.1～H 30.3.16	H 29.7.3～H 29.11.30（H 29.4.1 以降導入機器が対象）
	その他条件等	国の補助金との併用不可	補助金名称「過労運転防止のための先進的な取り組みに対する支援」
安全運転教育訓練	予　算	8 千万円	事故防止対策支援推進事業総予算：11億4千万円の内数
	対　象	ドライバー等に対する安全教育訓練で、全ト協が指定する研修	国土交通大臣の認定を受けている、事故防止コンサルティング
	助成金額	【一般研修】1 泊 2 日：1 万円 【特別研修】2 泊 3 日：受講料の 7 割を助成 （G マーク認定事業所の場合は全額助成） 4 泊 5 日：全ト協が別に定める額	費用の 1/3（1 事業者あたり上限 100 万円）
	申請期間	H 29.4.1～ H 30.3.31	H 29.7.3～H 29.7.31
	その他条件		中小企業者（資本金 3 億円以下または従業員 300 人以下） 補助金名称「社内安全教育の実施に対する支援」
SAS（睡眠時無呼吸症候群）スクリーニング検査	予　算	6 千万円	
	対象の検査	ＳＡＳスクリーニング検査のうち健康保険適用外である第 1 次検査および第 2 次検査	
	助成金額	・第 1 次検査の半額（上限 500 円 / 人） ・第 2 次検査の半額（上限 2,000 円 / 人） ・第 1 次および第 2 次検査を同時に行う場合は、合計費用の半額（上限 2,500 円 / 人）	

助成・補助事業		全ト協	国交省等
環境対応車	予　算	1 億 8 千万円	（国交省） 低公害車普及促進対策費補助金事業総予算：6億4,400万円の内数 （環境省） 先進環境対応トラック・バス導入加速事業総予算：9.5億円の内数
	助成対象車両	① CNGトラック　② ハイブリッドトラック	同左
	助成金額	新車導入：CNG車（通常車両価格との差額の 1/6） 2t：13 万 4 千円（価格差 80 万円） 4t：50 万円（価格差 300 万円） ※ 価格差は、29年度国交省の運用方針に明記のもの大型車（車両総重量 25t）：100 万円（定額） ハイブリッド車（通常車両価格との差額の 1/8） 2t：9 万 7 千円（価格差 77万円） 4t：33 万 5 千円（価格差 268 万円） ※ 価格差は、29年度国交省の運用方針に明記のもの	新車導入：（国交省事業） 通常車両価格との差額の 1/3 CNG車　2t：26 万 6 千円、4t：100 万円 ハイブリッド車　2t：25 万 6 千円、4t：89 万 3 千円 （環境省事業） CNG車（車両総重量 12t 超の大型車） 通常車両価格との差額の 1/2 ※H27 年度燃費基準と比較して概ね10%以上の二酸化炭素の排出削減を図るものであること 使用過程車両改造：（国交省事業） CNG車で、改造費（価格差と同額）の 1/3 以内 2t：26 万 6 千円（改造費 80 万円） 4t：100 万円（改造費 300 万円）
	申請期間	H29.4.1～H30.1.31	（国交省事業） 交付予定枠の申請：H29.9.1 ～ H29.9.29 本申請 通常申請：H29.11.1 ～ H29.11.30（H30.1.1～3.31 に登録） 本申請 実績申請：登録後30日以内（H29.4.1～H29.12.31に登録）ただし、H29.10.31までの登録車はH29.11.30 まで （環境省事業）　H29.6.26 ～ H30.1.31
	その他条件	・車両総重量 2.5t 超で、H29.4.1～H30.3.16 までに登録が完了するもの ・CNGとガソリンの併用車は、CNG車として助成対象（定額 5 万円） ・原則として、国の補助金を併用すること（協調補助）ただし、大型CNG車は協調補助を要件としない ・廃車の有無は問わない	・大臣が認めた地方公共団体や全ト協などとの協調補助 ・環境対応車の年間 3 台以上導入（グリーン経営認証制度等の認証を取得している者、経年車の廃車を伴う場合は、1 台からの導入で可） ・廃車の有無は問わない
低炭素型ディーゼルトラック	予　算		低炭素型ディーゼルトラック普及加速化事業：28 億円
	助成対象車両		低炭素型ディーゼルトラック（3.5 t 超のディーゼル車のうち、指定の燃費基準および排ガス基準を満たすもの） 廃車あり：大型 75万円、中型 42万円、小型 15万円 廃車なし：大型 50万円、中型 28万円、小型 10万円
	助成金額		
	申請期間		H29.6.12～H30.1.31(H29.4.3～H30.1.31までの 新車新規登録車）
	その他条件		・中小企業者（資本金 3 億円以下または従業員 300 人以下） ・ 1事業者あたり1台の申請 ・廃車する車両が導入する車両と同区分以上であること ・当該年度および次年度の燃費改善効果および CO_2 削減効果の報告 など
天然ガススタンド	予　算	5千万円	
	助成対象	① 天然ガス自動車用急速充填設備 ② 天然ガス自動車用昇圧供給装置 ※助成対象となる燃料供給施設は、当該申請者のためのみに利用されるものは対象外	
	助成金額	新　設：助成対象経費の 1/2 以内（上限 4 千万円） 増設改造：助成対象経費の 1/2 以内（上限 1 千万円）	
	申請期間	H29.6.1～H29.8.31	
	その他条件	H29 年度内に燃料供給施設等を設置する者であって、次の (1)～(3) に該当する者を対象とする (1) 都道府県トラック協会 (2) 都道府県トラック協会に所属する会員事業者であって、当該所属トラック協会からの推薦を受けた者 (3) 都道府県トラック協会に所属する会員事業者が主体で構成された団体等であって、都道府県トラック協会からの推薦を受けた者	
車両動態管理システム	予　算		（経済産業省連携）トラック輸送の省エネ化推進事業：38億円
	対象機器・装置		車両動態管理システム ① 必須機能を有する車載器本体 必須機能 … GPS 位置情報が取得できる車載器、デジタコ機能（EMS 機能を有していること） ② 車載器の付帯機能 各種センサー等、荷主連携に必要であると認められるもの ③ 付帯設備（事務所用機器） 車載器のみで出力・分析できない場合
	助成金額		クラウド型車載器：補助対象経費の 1/2 以内 メモリーカード型車載器：補助対象経費の 1/3 以内
	申請期間		H29.7.24 ～ H29.8.7
	その他条件		荷主との連携による省エネ取組を実施し、取組の結果（走行距離、輸送量、燃料使用量のデータ等）を提出すること
アイドリングストップ支援機器	予　算	5千万円	
	対象機器・装置	① エアヒータ　② 車載バッテリー式冷房装置	
	助成金額	機器価格の 1/2 以内（上限 6 万円）	
	申請期間	H29.4.1～H30.3.16	

※ 全ト協の助成事業については、上記申請期間内であっても各都道府県トラック協会の交付限度額に達している場合は、その時点で当該トラック協会の申請は終了しておりますことをご了承ください。

注１ ： 車両および機器に対する助成事業・補助事業は、リースも可。
注２ ： リースの場合、国等の補助事業は貨物自動車運送事業者に車両および機器を貸し渡す自動車リース事業者が申請者。全ト協助成事業については、リースであっても貨物自動車運送事業者が申請者。
注３ ： 全ト協の助成事業の内容については、全ト協交通・環境部（TEL: 03−3354−1045）までお問い合わせください。なお、申し込み詳細については、所属する各都道府県トラック協会までお問い合わせください。
注４ ： 国交省等の補助金の詳細については、全ト協ホームページの「助成制度」に各補助金のリンクを掲載しておりますのでご覧ください。

全ト協助成制度ホームページ
スマートフォンなどで QR コードを読み取りアクセスしてください。