昭和35年11月28日第3種郵便物認可

平成29年（2017年）　第2096号

蓄熱式仮眠マット　温かさを提供！
ひだまりくん
株式会社CSP　ぬくまる本舗部
TEL:04-2936-7870　www.nukumaru.jp

Japan Trucking Association

広報 とらっく

創刊 昭和28（1953）年2月
11月15日号
発行所 公益社団法人 全日本トラック協会
〒160-0004 東京都新宿区四谷三丁目2番5
全日本トラック総合会館
☎（03）3354-1029（総務部広報室）
http://www.jta.or.jp
※紙面に関する問い合わせは広報室まで
（会員の購読料は会費に含みます）

News Headline
主な紙面内容

2・3　・トラック協会ニュース
・官公庁ニュース（国交省等）

4・5　<トラック運送における生産性向上への取り組み>
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」より事例紹介

6　《冬期における安全運行特集》
・「『雪道での事故ゼロ』目指して」ヤマラク運輸㈱（山形県）

7　・降雪時・積雪時における事故防止のポイント

8　《「タイヤケア・ホントの話」特別編》
・東京モーターショー2017特集・中編
タイヤメーカー各社の出展概要

冬には大雪になることの多い山形県山間部に本社を構えるヤマラク運輸

全ト協ホームページ　広報とらっく　ID&PASSWORD&関連リンク
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▼
11/15～12/14　8971
12/15～H30.1/14　6211

全ト協

駐車規制見直しを要望

集配トラックの駐車可能場所拡大を

警察庁へ坂本会長、千原副会長

全日本トラック協会は11月8日、警察庁の桝田好一交通局長に対して、駐車規制見直しの早期実現などを求める「貨物集配中の車両に係る駐車規制見直しのトラック業界からの要望書」を提出した。坂本克己会長および千原武美副会長（交通対策委員長）ならびに桝野龍二理事長が同庁へ赴き、桝田局長へ要望書を手渡した。今回の要望書提出は、政府が進めるトラック業界における自動車運送事業の働き方改革に関し、「直ちに取り組む施策」として、「貨物集配中の車両に係る駐車規制の見直し」が掲げられたことを受けたもの。全ト協では、直面するトラック運送業界の喫緊の課題の一つである「駐車問題」の改善策として大きな効果が期待できるものと考えており、今後も駐車規制見直しの経過を注意深く見守っていくとともに、積極的に対応していくこととしている。

要望書を桝田局長（写真・右から3人目）に手渡す千原副会長（同4人目）と坂本会長（同5人目）。要望書手交には、桝野理事長（左）と、警察庁の長谷川豊審議官（右から2人目）と今村剛交通規制課長（右）が同席した（11月8日、警察庁交通局長室）

労働生産性向上のため不可欠

政府は今年6月29日、トラック運送事業で長時間労働等を背景としてドライバー不足が深刻な問題となっていることから、長時間労働の是正に向けて、野上浩太郎内閣官房副長官を議長とする「自動車運送事業の働き方改革に関する関係省庁連絡会議」を設置。同8月28日には、平成29年度と30年度に取り組む施策を中心とした、働き方改革の「直ちに取り組む施策」を公表した。この施策については、「平成30年度予算概算要求に反映するとともに、制度や運用の見直しの検討を加速する」とされ、省庁を横断して新たな施策や取り組みが多く盛り込まれている。警察庁でも「労働生産性の向上」と「多様な人材の確保・育成」について施策を提案した。

このなかでも特に、労働生産性向上のために「短い時間で効率的に運ぶ」施策として、「貨物集配中の車両に係る駐車規制の見直し」を挙げ、その時期を「29年度末までに」と明記した。

現在、トラック運送業界では、多様化する輸送ニーズの中で、機動性のある集荷・配達などの輸送サービスに努めており、とりわけ国民生活に直結する物流の起点・終点となる「貨物の集荷・配達業務」を行う上で、駐車行為は不可欠な状態にある。

しかし、物流業界全体で労働力不足が一層深刻化している上に、都市部では、駐車スペースの確保そのものが困難な場合が多く、スペース確保のために長時間を費やすなど、ドライバーへ与える心理的な悪影響と相まって、輸送効率は極端に悪化している。このため、トラック業界における自動車運送事業の働き方改革に関して「直ちに取り組む施策」として、「貨物集配中の車両に係る駐車規制見直しの早期実現」や対象地域選定等の最大限の拡大を求めるとともに、今後の駐車規制の見直しに際しては、トラック運送事業者からの意見の申し出がある時は、速やかに対応するよう要請した。

全ト協では、駐車規制の見直しについて、かねてから要望してきた。

<要望のポイント>

1. 貨物集配中の車両に係る駐車規制の見直しを早期に実現されたい。
2. 貨物集配中の車両に係る駐車規制の見直しに際しては、対象地域の選定等を最大限拡大されたい。
3. 貨物集配中の車両に係る駐車規制の見直しに際しては、トラック運送事業者から意見の申出の希望があるときは、これに速やかに対応されたい。

「貨物集配中の車両に係る駐車規制の見直し」

安全・円滑な交通を確保しつつ集配中の宅配車両等を駐車させることができる場所については、一定の範囲で貨物集配中の車両の駐車を可能とする駐車規制の見直しを行うよう、都道府県警察に対して通達を発出する。

※「自動車運送事業の働き方改革に関する関係省庁連絡会議」（警察庁）より

29年秋の叙勲・褒章

受章おめでとうございます

秋の叙勲・褒章に栄えの7氏

平成29年「秋の叙勲・褒章」受賞者が11月3日に発表され、叙勲伝達式が11月8日に東京プリンスホテルで行われた。

また、褒章伝達式は11月14日に国土交通省で行われた。受章者は次の各氏（敬称略、年齢は11月3日現在）。

【叙勲】

◎旭日中綬章
▽原重則（はら・しげのり）元・全日本トラック協会副会長・日西物流㈱会長・75歳

◎旭日小綬章
▽近藤道哲（こんどう・どうてつ）元・秋田県トラック協会会長・六郷小型貨物自動車運送㈱会長・81歳

◎旭日双光章
▽伊澤進（いざわ・すすむ）元・神奈川県トラック協会副会長・横浜低温流通㈱社長・79歳
▽田内満喜夫（たうち・まきお）元・石川県トラック協会副会長・㈱田内運輸会長・74歳
▽伊達明彦（だて・あけひこ）元・山口県トラック協会副会長・岩国通運㈱社長・73歳
▽藤井和重（ふじい・かずしげ）元・兵庫県トラック協会副会長・㈱メイカ会長・78歳

【褒章】

◎藍綬褒章
▽坂本政彦（さかもと・まさひこ）山梨県トラック協会会長・㈱坂本建運社長・65歳

叙勲伝達式（11月8日、東京プリンスホテル）

旭日双光章
伊澤 進氏

旭日小綬章
近藤 道哲氏

旭日中綬章
原 重則氏

旭日双光章
伊達 明彦氏

旭日双光章
田内 満喜夫氏

藍綬褒章
坂本 政彦氏

旭日双光章
藤井 和重氏

全ト協

自民党自動車議連、予算・税制等政策懇談会

平成30年度税制改正・予算を要望

全日本トラック協会は11月10日、自由民主党自動車議員連盟（額賀福志郎会長）自動車政策懇談会（写真）と同党予算・税制等に関する政策懇談会に出席し、トラック運送業界の現状や高速道路料金における大口・多頻度割引最大50％の継続等平成30年度税制改正・予算に関する最重点要望事項を説明した。全ト協からは、自動車議員連盟に坂本克己会長、小幡鋹伸副会長、桝野龍二理事長が、また、予算・税制等に関する政策懇談会には小幡副会長、桝野理事長が出席した。

輸送統計

平成29年8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）	5,280	102.2%
	一　般	—	103.2%
	宅配便（千個）	324,494	108.1%

交通事故統計

平成29年9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）	
大型	普通・準中型・中型	計		9月30日現在	11月13日現在
110（+4）	79（−8）	189（−4）	2,550（−123）	2,597（−161）	3,099（−189）

コラムラインナップ

トラック運送事業者のための経営のヒント【人的資源の活用と社員満足度の向上】…2面／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⑤後編】…3面／食の新旧街道を行く【滋味のふるさと⑥能登の魚醤「いしり」】…7面

UPGRADE
FOR TRANSPORTER Vol.6　運送業向け専門ユニフォーム
by FAIRROAD
新 カタログvol.6が発刊されました。
進 化した商品、素材、機能を是非お楽しみください！
FTK333　FTK334　FTB326
お問合せお待ちしております。
菅公学生服㈱グループ
シーユーピー株式会社
〒700-0901 岡山市北区本町3番6号
TEL 086-221-9555（受付/月曜～金曜9:00～18:00）
FAX 0120-72-0128
Mail info@cupgp.co.jp
Web シーユーピー 検索 http://www.cupgp.co.jp

天然ガストラックは環境改善に貢献します
NGV
天然ガストラックは光化学スモッグや酸性雨の原因となるNOxの排出量が少なく、喘息の原因となる黒煙をほとんど排出しません。また、ガソリン車に近い燃焼方式であるため騒音が少なく静かな自動車です。
■ 天然ガス自動車排出ガス性能〈NOx、PM〉
天然ガス自動車（例えば、小型トラックの場合）〈JE05モード〉
2010年ポスト新長期規制値（ディーゼル）〈JE05モード〉
2005年新長期規制値（ディーゼル）〈JE05モード〉
※ディーゼルの規制値は 車両総重量3.5t超の車両に適用される値
PM規制値（g/kWh）　0.03　0.027　0.02　0.01　0.00
0　0.2　0.5　0.7　1.0　1.5　2.0　NOx規制値（g/kWh）
第4回全国大学生天然ガストラックマーケティングコンテスト2017開催！
参加希望者は事前登録制です。
登録はURLもしくはQRコードから。
▶http://www.gas.or.jp/ngvj/contest/
[主催：(一社)日本ガス協会,協賛：日本マーケティング学会,後援：毎日新聞社]
[平成29年12月9日(土)13:00～ 品川インターシティホール]
一般社団法人 日本ガス協会　〒105-0001 東京都港区虎ノ門1-15-12　TEL：03-3502-0215　http://www.gas.or.jp/ngvj/

ニュース・ターミナル（トラック協会ニュース）

NEWS 2017.11.1–11.15

全ト協

第57回「正しい運転・明るい輸送運動」スタート

11月16日から

全日本トラック協会と各都道府県トラック協会では、年末年始に向けた事故防止対策として、11月16日㈭から第57回「正しい運転・明るい輸送運動」を展開する（平成30年1月10日㈬まで）。

同運動は、交通・労働災害事故の防止、環境保全および輸送秩序の確立によって円滑な輸送の達成を図り、年末年始の輸送繁忙期における安全・安心な輸送サービスを提供することを目的に実施されるもの。

今回は、①追突事故および交差点における事故防止の徹底②過労運転防止の徹底③確実な点呼の実施④飲酒運転および危険ドラッグの根絶⑤携帯・スマートフォンの使用禁止の徹底⑥健康診断の受診の徹底――を重点項目とし、経営トップ、管理者および従業員が一体となって取り組みを行う。

また、全ト協では、各都道府県ト協からの推薦に基づき、同運動に功績のあった事業所および従業員の表彰を行うほか、国土交通省が年末年始に実施する「安全総点検」への協力も行う。

写真左から、三澤憲一日本バス協会会長、坂本克己全ト協会長、岸田文雄自民党政調会長、川鍋一朗全国ハイヤー・タクシー連合会会長、小幡鋹伸全ト協副会長

写真左から、小幡全ト協副会長、川鍋全国ハイヤー・タクシー連合会会長、坂本全ト協会長、山口泰明自民党組織運動本部長

坂本会長、小幡副会長 自民党岸田政調会長を表敬訪問

全日本トラック協会の坂本克己会長、小幡鋹伸副会長は11月7日、日本バス協会の三澤憲一会長、全国ハイヤー・タクシー連合会の川鍋一朗会長とともに、11月1日に第4次安倍内閣が発足し、全閣僚および自由民主党執行部が再任されたことから、岸田文雄政務調査会長および山口泰明組織運動本部長を表敬訪問した。

なお、表敬訪問には、全ト協から桝野龍二理事長、松崎宏則常務理事が同行した。

長時間労働抑制等テーマにグループディスカッション

青年部会

全日本トラック協会青年部会（山本明徹部会長）は11月8日、平成29年度第2回「全国代表者協議会」を開催した。

議事では、①平成29年度青年部会ブロック別活動紹介②社会貢献活動③29年度青年経営者等による顕彰事業の応募状況④29年度青年部会全国大会――などについて報告が行われた。

社会貢献活動については、11月から12月にかけて、①東京都立六郷工科高校オートモビル工学科（東京都大田区、寄贈日11月30日）②香川県立坂出工業高校機械科（香川県坂出市、同12月15日）③沖縄県立美来工科高校自動車工学科（沖縄県沖縄市、同12月5日）――の3校に整備実習用トラックを寄贈する。

また、今年度の青年部会全国大会については、30年2月22日に、東京都新宿区の京王プラザホテルで開催することとした。

なお、議事に先立ち、「働き方改革と生産性向上について～長時間労働抑制に向けて～」をテーマに、出席者を6班に分け、日本PMIコンサルティング㈱の小坂真弘代表取締役をコーディネーターに迎えてのグループディスカッションを実施。班内でテーマに関する現状と課題を取りまとめ、課題点に基づいた取り組みについて議論を重ねた後、各班による発表が行われた。

各班からは、荷主に理解を求めるための提案・交渉など様々な取り組みが発表され、充実した内容の討議となった。

平成29年度第2回青年部会全国代表者協議会（11月8日、全ト協）

倉青協・全ト協青年部会意見交換会（11月7日、全ト協）

倉庫業青年経営者協議会と意見交換

青年部会は11月7日、倉庫業青年経営者協議会（倉青協、池田雅一会長）との意見交換会を行った。

意見交換会の開催は今回が3回目で、青年部会からは山本部会長をはじめ正副部会長ら10人、倉青協からは池田会長を筆頭に16人が参加。「長時間労働削減に向けた荷待ち時間への対応について」をテーマに、トラック運送事業者・倉庫事業者それぞれの立場から意見を出し合い、有効な取り組み等について意見交換を行った。

求車登録件数大幅増

WebKIT成約運賃指数 平成29年10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11月8日、平成29年10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10月の運賃指数は、前月比1ポイント減、前年同月比4ポイント増の118と、10月としては調査開始以来2番目に高い数値であり、依然として高い指数で推移している。

また、10月末現在の求車登録件数は14万4995件で、前年同月比3万1442件増（28・8％増）と大幅に伸びており、加入者数の増加に併せ、引き続き求車需要の高い状況が続いている。

TS（トラックステーション）情報

11月末をもって閉鎖

徳島トラックステーション

徳島TS（徳島県鳴門市）は、11月30日㈭をもって閉鎖します。

全ト協行事予定

（11月16日～11月30日）

▽11月21日
・第44回引越部会

▽11月27日
・第47回鉄骨・橋梁部会

広報室からのおねがい

『読者アンケートにご協力ください。』

広報室では、今後の広報活動をより良いものにするため、今号の「広報とらっく」に読者アンケートを折り込みました。12月15日を締め切りとして、皆様からのご意見・ご感想等をお待ちしています。

法令○×クイズ ～点検整備編～

❶ タイヤの空気圧の点検は、当該自動車の走行距離、運行時の状態等から判断した適切な時期に行うことで足りる。（○・×）

❷ ブレーキペダルの踏みしろやブレーキのききの点検は、1日1回、運行前に行わなければならない。（○・×）

❸ ディスク・ホイールの取付状態の点検が義務づけられているのは、車両総重量6.5トン以上又は乗車定員30人以上の自動車である。（○・×）

❹ ディスク・ホイールの取付状態については、ホイール・ナットの緩みなどがないかを点検ハンマなどを使用して行う。（○・×）

❺ 事業用貨物自動車は、3か月ごとに定期点検整備を実施しなければならない。（○・×）

（解答は7面）

都道府県ト協

万博誘致ラッピングトラックが出発

大阪府トラック協会

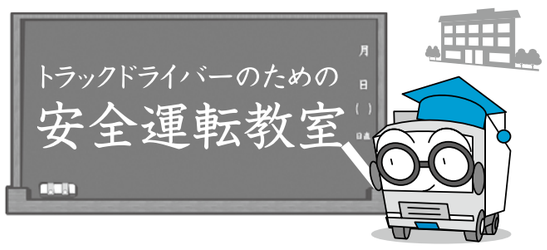
大阪府トラック協会（辻卓史会長）は11月10日、「万博誘致ロゴマークラッピングトラック出発式」に参加し、大阪府に協力して会員事業者の4台のトラックを出発させた。

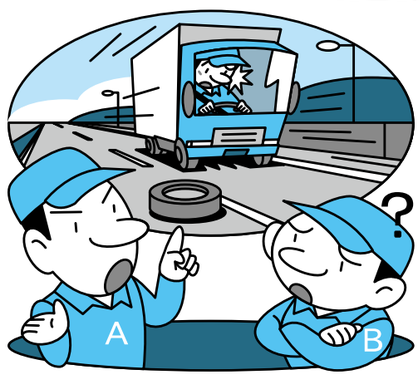
大阪府は、2025年の国際博覧会の大阪開催に向けて、誘致活動を展開しており、機運醸成のため「走る広告塔」として、ロゴマークをラッピングしたトラックを走らせることにした。

「出発式」で辻会長は、1970（昭和45）年の大阪万博の思い出に触れ、「もう一度、あの熱気を取り戻し、子どもたちに夢を与えよう」とあいさつ。2025年開催予定の国際博覧会には大阪（日本）のほか、フランス、ロシア、アゼルバイジャンも立候補していることから、さらなる誘致の機運醸成に繋げるためステッカー貼付を行っていたが、第2弾としてラッピングトラックが発案され、このたびの出発式となった。

松井大阪府知事（右から4人目）と握手する辻会長から左に、小田原副会長、山崎全ト協常務理事、澤田相談役、坂中南大阪支部長（11月10日、大阪府庁）

トラックドライバーのための 安全運転教室





〔第71回〕

積荷落下や車輪脱落事故を防止しよう

先月の中旬、岡山県内の中国自動車道において、本線上に落下していた大型トラックのスペアタイヤに乗り上げて故障した軽自動車の乗員2人が、路肩へ避難していたところ、後続の大型トレーラーが落下していたタイヤへ乗り上げて横転し、路肩に避難していた乗員2人が巻き込まれて死亡するという重大事故が発生しました。

これを受けて、同種の事故を防止するため、国土交通省より、全ての大型トラックについて、スペアタイヤ等を車両に固定する構造・装置に損傷やボルトの緩みがないか、直近の定期点検等の機会を捉えて早急に点検を実施するよう、関係団体へ指示が出されました。皆さんの会社は、もう点検が実施されたでしょうか。

●落下事故や脱落事故の防止に万全を期す

Aさん「うちの会社でも、指定工場の検査員の人たちが固定状況などを点検していたね」

Bさん「スペアタイヤは、日常点検の項目には入っていないから運行前に点検することはないし、たまに空気圧をチェックしてみるくらいだよね」

Aさん「それに運行の途中でタイヤがバーストしてスペアタイヤを使うということもなかったから、これまで関心も薄かったしね」

Bさん「走行中にタイヤが外れて事故に繋がるケースはあるけど、まさかスペアタイヤが落下して、こんな大事故を引き起こすなんて思いもしなかったよ」

Aさん「どこに危険や盲点が潜んでいるか分からないね」

Bさん「この事故で思い知らされたのは、車両の点検整備の大切さだね。少なくともドライバーは運行前の日常点検を確実に行う、これをしっかり守らないとね」

Aさん「特に大型トラックの場合、車輪の脱落事故を防止する必要がある。そのためにはディスク・ホイールの取付状態などの点検を確実に行う必要があるけど、『車輪脱落事故は夏用タイヤと冬用タイヤを交換する時期に発生する傾向がある』といわれているから、タイヤを交換するトラックは特に念入りに点検整備しないとね」

Bさん「それと積荷の落下事故の防止も重要だよ。道路交通法でも第75条の10（自動車の運転者の遵守事項）において、高速道路を走行する場合は、積載している物を転落させたり飛散させることを防止するための措置を講じなければならないことが定められているし、貨物自動車運送事業輸送安全規則でも第16条（乗務員の遵守事項）の中で、偏荷重が生じないように積載することや、貨物が運搬中に荷崩れ等により事業用自動車から落下することを防止するため、貨物にロープまたはシートを掛けるなど必要な措置を講ずることが定められている」

Aさん「だから、出発時には当然荷崩れ防止のための固縛を行わなければならないけど、高速道路を利用した長距離運行の場合には、パーキングエリア（PA）などの休憩時間の時にも、積載状態のチェックを行う必要があるね」

●落下物の早めの発見に努める

Bさん「積荷の落下やタイヤの脱落を防止するのはもちろんだけど、落下物を早めに発見するということも重要なことだよ」

Aさん「NEXCO東日本や中日本のホームページによると、平成26年における高速道路の落下物のワースト3は、トップがプラスチック・ビニール・布類(毛布やシート類)、2番目が自動車部品類(タイヤや自動車付属品等)、3番目が木材類（角材やベニアなど）だそうだ」

Bさん「前を走る車の動きだけでなく、路上に落下物がないかどうかにも十分目を向ける必要があるね」

Aさん「それと、昼間は早めに発見できても、夜間は発見が遅れやすいから、ヘッドライトは上向きを原則にして早めの発見に努めることも大切だね」

Bさん「進行方向に落下物がある時は、電光掲示板などで『落下物あり』の情報が提供されることがあるから、電光掲示板などの情報板にも注意する必要があるよ」

Aさん「それと、もし落下物を発見した時は、最寄りのPAなどで係員の人に通報することも大切だよ。それによって、すぐに情報板に掲示されるから、事故を未然に防止することに繋がる」

Bさん「まずは、落とさない。そして落下物を見つけた時はできるだけ早く安全な場所に車を止めて通報する。このことを徹底したいね」

ニュース・ターミナル（官公庁ニュース等）

NEWS 2017.10.24–11.15

国交省

脳血管疾患で指針策定へ 健康起因事故が増加傾向

第1回「事業用自動車健康起因事故対策協議会」（11月8日、国土交通省）

平成29年度の第1回「事業用自動車健康起因事故対策協議会」が11月8日に開かれ、運転者の疾病運転を防止するため、運送事業者に対して医学的知見に基づく措置を義務付ける法改正が昨年12月に行われ、政府に対し脳ドックと心臓ドックについてのガイドラインを作成するよう求めている。

現在、ガイドラインが策定されているのはSAS（睡眠時無呼吸症候群）だけで、脳疾患については「事業用自動車の運転者の健康管理マニュアル」で、脳ドックの受診を推奨するにとどまっている。

一方、運転者の疾病運転を防止するため、運送事業者に対して医学的知見に基づく措置を義務付ける法改正が昨年12月に行われ、政府に対し脳ドックと心臓ドックについてのガイドラインを作成するよう求めている。

現在、ガイドラインが策定されているのはSAS（睡眠時無呼吸症候群）だけで、脳疾患については「事業用自動車の運転者の健康管理マニュアル」で、脳ドックの受診を推奨するにとどまっている。

バス、タクシー、トラックの事業用自動車の健康起因事故報告件数は、28年には前年比60件増の304件で、このうち運転中の意識障害により運転操作が不能となったものは同9件増の88件。運行の中断など、事故には至らなかったものが大半を占めるが、事業者の意識の高まり等を反映して増加傾向にある。

事故報告件数304件を業種別にみると、乗合バスが143件（前年比35件増）で最も多く、次いでトラックが75件（同20件増）、タクシーが68件（同6件増）などとなっており、定時性確保の必要性から乗合バスの件数が多くなっているものとみられる。

また、運転中の操作不能事案88件のうち、脳疾患は31件で、心臓疾患が18件、その他が39件となっている。

トラック運送事業者のための 経営のヒント

第197回 人的資源の活用と社員満足度の向上

物流ジャーナリスト　森田 富士夫

最近訪ねた事業者のうちの数社で、「社員満足度を高める経営を目指す」という話を聞いた。当然のことだが、具体的なアプローチの方法は各社で異なる。だが、社員満足を追求する経営という点では共通していた。

社員満足度の低い事業者は従業員の離職率が高い。そして、欠員が出て募集してもなかなか応募者が来ない、という悪循環に陥っている。さらに「やっと応募者が来て面接した結果、良い人なので採用してもすぐに辞めてしまう」というケースもある。これも会社に主たる原因があると考えるべきだ。

例えば、どの事業者も新人に対して最初は添乗指導をする。だが、すぐに辞めてしまう原因の1つが、この添乗指導にあることに気付いているだろうか。添乗指導中は、新人と指導するドライバーが2人で過ごす時間が長い。その時、指導するドライバーが会社への不満や愚痴ばかり言っていたら、真面目な新人ほど「大変な会社に入ってしまった。別の会社を探してできるだけ早く移った方が利口だ」と考えるのは当然だ。これも社員満足度の低さの現れである。

さらに、会社に不満を持っている社員が、顧客に満足してもらえるサービスを提供できるはずがない。顧客満足度の高いサービスは社員満足の高さが前提なのである。このように社員満足の追求は今や企業存続の要件になっているといっても過言ではない。社員満足度の向上を目指す経営者が増えつつあるのは自然の成り行きだ。

ある中小事業者は長距離と近距離の両方の仕事をしている。長距離では労働時間短縮という課題に直面しているが、時短を進めると、残念ながら現状では賃金が下がってしまう。そのようなこともあって「長距離が良いというドライバーがいる一方で、多少賃金が少なくても近距離が良いというドライバーもいるため、どのようにすれば良いか悩んでいる」という経営者もいるのではないだろうか。

一方、コンプライアンスや社員満足度を第三者に委託して、定期的にチェックしてもらっている中小事業者もいる。この経営者は「社員の幸福を追求する企業になるには、外部からの評価と指摘が必要」という。

最近は「CHO（チーフ・ハピネス・オフィサー）」の導入を検討する中小事業者も出てきた。CEO（最高経営責任者）やCOO（最高執行責任者）と同様に、社員の幸福度を向上させる最高責任者である。来年度からCHOを先行的に導入し、幸福度と生産性との相関関係の定量的なデータを得ようとしている。

社員満足度や幸福度は経営者自身を映し出す鏡だ。

ニュース・ターミナル（官公庁ニュース等）

NEWS 2017.10.24―11.15

国交省

過積載の荷主対策強化、取締り時に情報収集

社会資本整備審議会道路分科会 第14回「物流小委員会」

11月9日に開かれた、社会資本整備審議会道路分科会の第14回「物流小委員会」で、国土交通省は過積載車両の荷主対策を提示した。

過積載車両は、道路橋の劣化に与える影響が大きいため、道路管理者は取締り基地や自動重量計測装置で取締りを行っているが、過積載への荷主の関与に関する調査によると、約15％が「荷主から過積載等の車両制限令違反を強要された」との回答があった。

このため荷主対策を強化することにしたもので、具体的には、基地取締り時に荷主情報を任意で聴取するほか、特殊車両通行許可申請時に荷主名の記載を求め、その情報を自動車部局に提供する。

その後、自動車局や運輸局などの自動車部局が、適正化事業実施機関の協力も得て荷主を特定し、過積載に加えて過労運転等違反にも関連がある共通の荷主を確認した場合、荷主に対し協力要請書を発出する、というもの（図）。

基地取締り時の荷主情報の聴取は今年12月から全ての地方整備局等で試行を開始する。また、特車申請時の荷主名記載は来年1月頃から北海道開発局で試行開始し、その後平成30年度において全ての地方整備局等に拡大する。いずれも結果を検証した上で、平成30年度中に本格導入する予定。

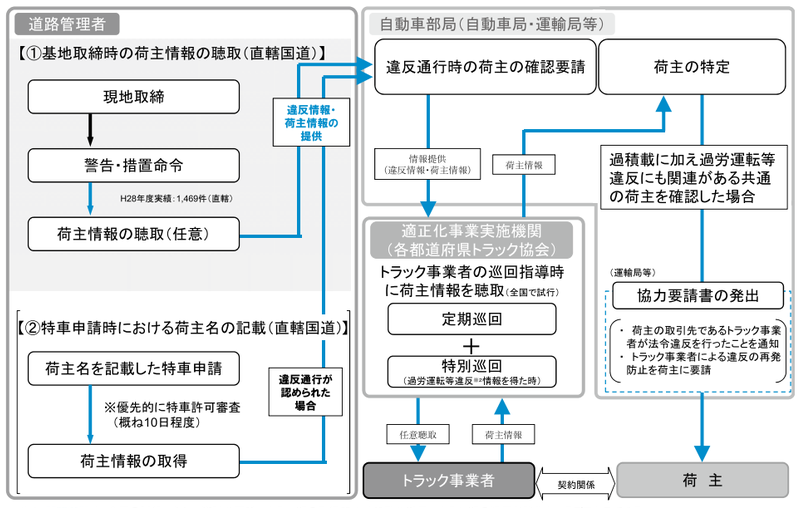
なお、荷主名を記載した特車申請については、優先的に特車許可審査を行う予定とされている。

また、今回の物流小委員会では、「ETC2・0車両運行管理支援サービス」の実験状況についても報告された。このサービスは、国交省が収集したETC2・0プローブデータをサービス事業者に配信し、それをサービス事業者が車両位置や急ブレーキ箇所の表示など加工を行って物流等事業者に提供することで、物流等事業者では車両位置確認、危険箇所の特定、安全運転の指導等車両運行管理に活用できるというもの。

社会実験には、サービス事業者が9者、物流等事業者が20者参加している。車両位置情報を活用したサービスについては、このサービスを利用した19者中17者が、車両位置の確認による迅速な対応や、ドライバーや荷捌き作業員の荷待ち時間の短縮に効果があるなど、役に立つと評価している。

ETC2・0車両運行管理支援サービスについては、今後本格導入に向けた準備が行われ、30年度において本格導入される予定となっている。

図 過積載車両の荷主対策【試行】（全体像）



※1 青字箇所は、今回の試行に伴い、道路管理者による情報の取得または自動車部局による情報の活用が強化されるプロセスである。
※2 乗務時間等告示違反

厚労省

中小企業での女性活躍促進を支援

DB・アドバイザー・助成金で

厚生労働省では、女性活躍推進のための各種支援事業を実施している。

これは、女性活躍促進法が平成28年4月1日より施行され、従業員300人以下の中小企業について、自社の女性の職業生活における活躍の推進に関する取り組みについて定めた「一般事業主行動計画」の策定および厚労大臣への届出、ならびに情報の公表が努力義務とされていることを受けたもので、主に以下の3つの支援を行っている。

①女性の活躍推進企業データベース（DB）

女性の活躍に関する情報を公表する場として利用可能。業界内・地域内での自社の位置付けを知ることができ、自社の取り組みを学生や消費者等にアピールすることができる。

②女性活躍推進アドバイザー

女性活躍推進分野における企業支援の専門家「女性活躍推進アドバイザー」が、課題分析や行動計画の策定、認定取得等について、電話または訪問によりきめ細やかにフォロー。費用は無料。

③両立支援等助成金（女性活躍加速化コース）

自社の女性活躍に関する行動計画を策定し、行動計画に沿った取り組みを実施した場合に支給される助成金。中小企業においては、「取組目標」、「数値目標」を達成した場合にそれぞれ28万5千円が支給され、女性管理職比率が上昇した場合には助成額が加算される。

詳細は、厚労省ホームページ内「女性活躍推進法特集ページ」を参照のこと。

輸送安全規則一部改正案に対するパブコメを募集

安マネ対象200両以上へ、11月30日まで受付

国土交通省では現在、政府の情報ポータルサイト「e-Gov」において、「旅客自動車運送事業運輸規則及び貨物自動車運送事業輸送安全規則の一部を改正する省令案」に対する意見募集を行っている。意見・情報受付締め切り日は11月30日。

道路運送法および貨物自動車運送事業法においては、輸送の安全性確保のため、運送事業者に安全管理規程の設定および届出、安全統括管理者の選任等を義務付ける「運輸安全マネジメント制度」を導入しており、一般乗用旅客運送事業者・一般貨物自動車運送事業者・特定貨物自動車運送事業者について、旅客自動車運送事業運輸規則および貨物自動車運送事業輸送安全規則において、「300両以上の事業用車両を保有する者」を当該義務付けの対象としている。

今年7月の、「自動車輸送分野における安全管理の取り組みのさらなる展開を図ることが必要である」とする運輸審議会の答申を受け、義務付け対象を300両以上から200両以上に拡大する旨の改正を行うもので、パブリックコメントの受付後、今年12月下旬の公布、平成30年4月1日の施行を目指すとしている。

なお、経過措置として、新たに当該義務付けの対象となる事業者は、施行日から3か月以内に、安全管理規程の設定の届出および安全統括管理者の選任の届け出をするものとしている。

必要運転者5割削減 ダブル連結トラック

このほか、物流小委員会ではダブル連結トラックの実験状況についても報告された。

それによると、1台で大型トラック2台分の輸送が可能な「ダブル連結トラック」の導入実験の結果、省人化については必要ドライバー数を約5割削減し、CO_2排出量も約5割削減する効果があることが分かった。

高速道路の走行安全性については、大型トラックとの速度差もほぼなく、カーブ区間中の急ブレーキも発生しておらず、横揺れやふらつきも確認されていない。

合流時の到達速度は低いものの、速度上昇はスムーズで、合流時の急ブレーキは発生していない。ただ、サービスエリア（SA）やパーキングエリア（PA）での駐車マスは、他の大型車などに利用されるため、利用できる時間帯が限られる。

一般道では、左折時の通過時間が大型トラックに比べ約2倍かかるものの、交通流への影響は確認されていない。

また、新東名高速道路の清水PAで乗務を交代する中継輸送の実験では、ドライバーの自宅での休憩時間が約3割増加する効果があった。

なお、物流小委員会の資料については、国交省のホームページに掲載されている。

中山間地域の自動運転 道の駅3か所で実験

国土交通省では、中山間地域での道の駅を拠点とした自動運転サービスの実証実験を行っている。いずれも農作物の配送など物流の実験も行う。

11月11日から島根県飯石（いし）郡と滋賀県東近江市で実験を開始したほか、18日からは茨城県常陸太田市でも開始する。

島根県飯石郡では、道の駅「赤来高原（あかぎ）」を拠点に、アイサンテクノロジー製のミニバンタイプの車両を使用し、全長約5・7キロメートルを自動走行する。

途中、集荷場から道の駅へ農作物（りんご、野菜等）の配送や宅配便の集荷も行う。

滋賀県東近江市では、道の駅「奥永源寺渓流の里」で実施。車両は先進モビリティ製のバスタイプで、延長約4・6キロメートルを自動走行する。集荷場から道の駅への農作物の配送、道の駅への生産品や弁当の配送実験も行う。

茨城県常陸太田市では、道の駅「ひたちおおた」で行う。ヤマハ発動機製のカートタイプの車両を使い、全長約3・2キロメートルを自動走行。高速バス（貨客混載）との連携による農作物の集荷・配送実験を行うほか、宅配便の集荷・発送実験も行う。

このほか、栃木県栃木市（道の駅「にしかた」）、熊本県葦北郡（道の駅「芦北でこぽん」）ですでに実験を行っており、全国13か所で順次行う予定だ。

国交省

平成29年度「低公害車普及促進対策費補助金」（事業Ⅱ・Ⅲ）

11月20日から30日まで2次募集実施

国土交通省は11月20日(月)から30日(木)までの間、平成29年度「低公害車普及促進対策費補助金（CNG・ハイブリッドトラック等の導入支援）」について、平成29年度の予算に若干の残額があることから、交付予定枠の申し込み（2次募集）を行う。

受付方式は先着順（受付日順）で、予算額に達した時点で受付を終了する。同省では、積極的な活用を呼びかけている。

交付要綱等の詳細は国交省ホームページを参照。お問い合わせは国交省貨物課（☎03・5253・8111、内線41・322）まで。

第12回「NASVA安全マネジメントセミナー」を開催

自動車事故対策機構、国交省後援、全ト協協賛

(独)自動車事故対策機構（NASVA・濱隆司理事長）は10月24日、第12回「NASVA安全マネジメントセミナー」を開催し、約1100人が参加した。同セミナーは国土交通省の後援、全日本トラック協会、日本バス協会、全国ハイヤー・タクシー連合会が協賛している。

セミナーは、今年で12回目を迎え、運輸安全マネジメントにすでに取り組んでいる事業者には、さらに有益な情報（復習を含めた継続的なレベルアップ）を、これから取り組もうとする事業者には気付き（ヒント）を提供し、安全文化の構築と定着を図ることにより、利用者にとって、安心で安全な運輸事業を提供するための機会として開催されるもの。

セミナーでは、主催者あいさつに続いて、国交省の奥田哲也自動車局長の来賓挨拶の後、基調講演として同省大臣官房の三上誠順運輸安全監理官が「運輸安全マネジメント制度の今後のあり方について」をテーマに制度の概要と課題、今年7月に改訂された「運輸事業者における安全管理の進め方に関するガイドラン」の改訂趣旨・背景および主な改正事項について講演した。続けて、同省自動車局安全政策課の吉永隆博課長が、「事業用自動車の安全対策について」をテーマとして、政府の交通安全対策と事故発生状況、今年6月に策定された「事業用自動車総合安全プラン2020」等について説明した。

引き続き、特別講演では、関西大学社会安全学部の安部誠治教授が「運輸産業における更なる安全性向上の課題」をテーマとして講演。また、横浜市交通局、帝都自動車交通㈱、日生流通運輸倉庫㈱の3者が、取組事例を報告した。

ロビーでは、交通事故被害者等の生命の重みを伝える「ミニ・生命（いのち）のメッセージ展」を開催したほか、機器メーカー等による、安全マネジメント支援ツール等の展示・紹介を行った。

労務Q&A 第148回

解雇に退職金相当額の手当を支払っても「予告手当」は必要か

Q 先日、社員の一人に懲戒解雇にも相当する重大な不始末があり、直接損失を受けた親会社の担当者から「すぐにクビにしろ」と言い渡されました。しかし、当人も強く反省しており、「懲戒解雇は何とか勘弁してほしい」と泣きつかれましたので、親会社には懲戒解雇したことにし、すぐに辞めてもらう代わりに、自己都合による退職金相当額の特別手当を支払ってやりました。その際に、解雇予告手当は支払わないという条件を付け、本人も納得済みのはずでした。ところが後日、「やはり実際には解雇なのだから、30日分の解雇予告手当も出してほしい」と要求してきました。こんな場合でも、支払わなければいけないのでしょうか。

A 手当の額が平均賃金の30日分以上であれば不要

【解説】『温情が仇（あだ）に』とまではいえなくとも、通じていなかったことは確かなようです。親会社の強い要請もあり、やむを得ず取った措置のわけですが、話がかなりややこしくなっています。

そこで、若干整理してみますと、この件は、本来懲戒解雇とすべきところを本人と話し合いの上、自ら辞めてもらうことで合意が成立しました。退職勧奨に応じたともいえます。一方、これにより一見、自己都合による退職のような形となったものの、退職金は支給されず実質的には懲戒解雇の扱いです。しかし、恩恵的に退職金に代わる手当が特別に支払われています。

このように、解雇したのか退職であったのか、あいまいなまま労働関係を終えている例は、実際に結構数多く見受けられるところであり、なかにはトラブルに発展するケースもあるため注意すべきです。ご質問のケースに限りませんが、いわゆる退職勧奨による退職等と解雇の区分は微妙であり、例えば、退職勧奨が強要にわたる場合、あるいは合意退職とすることに労働者の意が尽くされていない場合は、解雇と考えられますから、解雇の手続きを踏まなければなりません。

仮に解雇であるとすれば、当然に解雇予告手当の支払いが必要になりますが、これは、いかなる名目であっても平均賃金の30日分以上あれば足りるものです。もっとも、退職金は就業規則等で支払い基準等が定められていれば賃金であり、解雇予告手当とは本質的に性格を異にするものですから、退職金の支払いをもって代えることは許されないでしょう。しかし、退職金の支払いについて、何らの定めがないまま支払われる退職金の場合、あるいは退職金基準を上回って支払われる部分がある場合や、退職金とは別の手当が支払われる場合は、使用者の恩恵的給付と考えられますから、これをもって、「解雇予告手当の支払いに代替することは可能」と解されます。

ご質問のケースでは、懲戒解雇であれば支払われない退職金に代わり、相当額の手当が恩恵的に支払われており、これが平均賃金の30日分以上であるならば、解雇予告手当の支払いは不要と思われます。

なお、解雇予告手当と賃金の一種とされる退職金は性質を異にするといっても、いずれも金銭であり、退職金については法律上制限がないわけですから、今後、こうしたトラブルを避けるために、退職金支給規則等において退職金中に解雇予告手当も含まれている旨定めておくことも一つの方法です。ただし、この場合は、退職金が解雇と同時に支払われる必要があるので、念のため。

ここまで来た――天然ガストラック新時代

第44回『海外視察を通じての事例紹介』

～⑤LNG受入基地や充填所などインフラについて（後編）～

シェルジャパン株式会社　事業開発ビジネスマネージャー　山本　広介

【LNG充填所】

前回は、LNG（液化天然ガス）が「GATE（Gas Access to Europe）ターミナル」で受け入れられ、オランダ国内で払い出しされるまでの視察についてお話しました。今回は、GATEからLNGローリーで運ばれてきたLNGがロッテルダムのスタンドで使われているのと、オランダでのLNG普及活動についてお話します。

前回紹介したように、現地のバスドライバーのつまずきで時間が押せ押せになってしまいましたが、イライラせずにシートベルトを着用して「安全運転第一」で次の目的地に向かいます。

次はロッテルダムにある「Waalhaven LNG充填所」です。シェルが2015年1月に、最初にオランダで造ったLNGスタンドです。その後、順調にスタンドの数を増やし、今年の4月には6か所目のLNG充填所がオープンしました（写真）。日本でもそういう光景を早く見たいものです。

皆さんは、CNG（圧縮天然ガス）充填所には、なじみが深いと思いますが、マイナス162度のLNGの充填も、ちゃんと決められた手順を守ればCNGと同様に安全です。訪問した充填所は、LNGを契約した長距離大型トラックに販売するフリートスタンドで、LNGの他にディーゼル等も販売しています。しかしCNG車用の充填設備はないので、LNGが気化して発生するBOG（ボイルオフガス）対策には、液体窒素を使い再液化しています。日本でLNG充填所を造ろうとする場合は、CNGとの併設にしてCNG車にBOGを供給できるようにしておけば、液体窒素は必要ありません。

この充填所は遠隔操作による無人・セルフのスタンドで、訓練を受け試験にパスしたドライバーが自分で充填することになります。日本では、スタンドのスタッフが充填を行うことになりますが、海外の事例ではLNGのセルフスタンドも珍しくはありませんので、必要以上にLNGの充填を不安視する必要はありません。

2週間に一度くらい、GATEからLNGローリーがスタンドのタンクに充填しにきます。その後は、LNGを液体のままトラックに充填するので、充填時間は長くはありません。

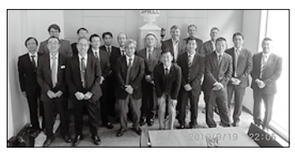
クリーンエネルギーであるLNGを普及させるために、国と民間のコンソーシアムにより設立された、「ナショナルLNGプラットフォーム」の方にもお話を伺いました。

新エネルギーを導入する時のチャレンジは洋の東西を問わないようで、「インフラが先か、車が先か」という鶏と卵の問題は、同様にオランダでも頭を悩ませたようです。

日本とオランダ共通の導入の進め方としては、業界で協調して、官民挙げて、ということになるのでしょうが、インフラ整備、燃料供給、自動車の開発、法整備等の課題が多岐にわたることから、誰かの強いリーダーシップがないと進んでいかないと思います。オランダでは、環境にやさしい燃料の普及ということで、中央政府も地方自治体もLNGの利用について相当後押しをしてくれていると感じました。日本でもLNGトラックの普及に向けて、継続した関係当局によるさらなる強い支援をお願いしたいところです。早くLNGトラックが、日本の公道を走る勇姿を見たいものです。

最後に、海外視察の間、メンバーの方々には何度かバスでシートベルトの着用をお願いしましたが、ご理解いただきありがとうございました。おかげさまで解雇されずに、今こうしてコラムの執筆を終えることができました。

日本のトラックドライバーの皆様、どうぞご安全に。



シェルロッテルダムオフィス

事例紹介 「トラック運送における生産性向上方策に関する手引き」より

国土交通省ではこのほど、「トラック運送における生産性向上方策に関する手引き」をまとめた（概要は本紙8月5日号に掲載）。今回の『広報とらっく』では、生産性向上への成功事例について、同手引きから実施主体や種類別に代表的な４事例を紹介する。
なお、同手引きは、国交省ホームページ（HP）および全日本トラック協会HPからダウンロードすることができる。

事例③ ラウンド輸送による積載率の向上

取組主体　荷　主　日本製紙：大手製紙会社、河北新報：東北を中心に展開する新聞社

事例紹介　②実車率（距離当たり）の向上

取組の背景　印刷センターから販売店への新聞紙輸送は片荷となるため、実車率が上がらない

・自社が手がけていた印刷センターから販売店への新聞紙輸送と、他社が手がけていた製紙工場から印刷センターへの巻取紙輸送は、それぞれ帰りの荷物がない状態であった。このことに着眼し、実車率の向上を目指して、ほぼ1年がかりとなる協議を開始した。

取組の内容　着荷主のトラックを活用することで実車率の向上を図る「ラウンド輸送」

・「ラウンド輸送」とは、河北新報輸送のトラックが、印刷センターから販売店に輸送を行い、さらに（販売店から近距離にあった）製紙工場にて巻取紙を積み、印刷センターに運ぶというもの。
・朝刊2路線からスタートして、現在は搬送トラック台数を3台まで増やし、約100トン／月をこの方式で輸送している。

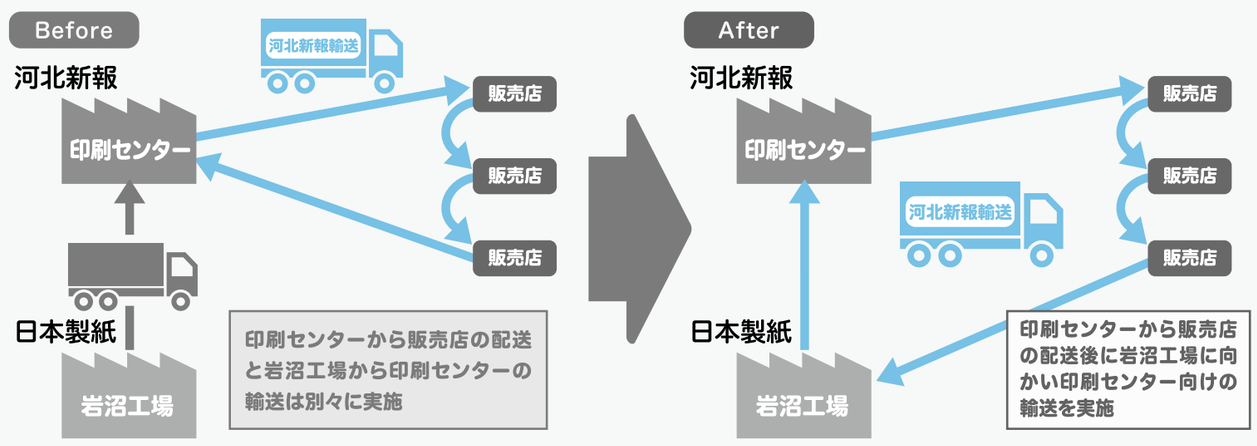
取組の流れ

荷主企業同士での計画策定	・工場から印刷センター、印刷センターから販売店までの輸送がいずれも片荷であったことに着眼し、ラウンド輸送の可能性を検討。
車両の荷役機器の改良	・異なる貨物を輸送するために車両や荷役機器の改良を実施。
先行地区で実施	・異なる貨物を輸送するために車両や荷役機器の改良を実施。
新たなエリアへの拡大	・他のエリアへの拡大の検討と実施。

取組の成果

ラウンド輸送に使用する車両の実車率を53%から91%に向上
・「新ラウンド輸送」を実施することにより、両社の輸送コストの削減だけでなく、新聞用紙の安定供給体制の強化やエコ輸送が実現。

スキーム



主な課題と対策

■異なる納品先への輸送について、納品条件の調整が必要
・製紙工場が24時間稼働していたことから、配送後の早朝でもすぐに貨物の積載が可能であり、ドライバーの労務規定を遵守することが可能であった。

■巻取紙を積載するために車両を改良
・河北新報輸送が、自社トラックの荷台床面にゴム貼りを行い、巻取紙固定用フックを取り付けるなど、新聞を輸送する専用車両から巻取紙も輸送可能な車両へと改良を行った。

■巻取紙の荷役のために荷役機器のアタッチメントを開発
・印刷センターで河北新報輸送の車両から重量のある巻取紙の荷卸しを実施するために日本製紙がフォークリフトに装着する新型パレットを開発し、荷役時にフォークリフトの新型パレット上に巻取紙を転がし、ホイストクレーンで吊り下げられるようにした。

■少量からスタートして拡大
・初期はトラック2台からスタートして、その結果を受けて3台へと拡大。

類似の取組を進めるポイント

●配送時間の異なる輸送・パートナーの探索
→トラックが稼動する時間が自社とは異なる輸送を探す。現在の顧客の輸送時間のピークが異なる場合などが有効（例：午前納品、午後出荷の拠点では出荷トラックが午前に活用可能のケースあり）。
●輸送ルートや納品条件の調整
→両者の現状の輸送ルートや納品条件を洗い出し、新たなラウンド輸送のルートや納品条件を統一する。
→積載する貨物に併せて、トラックの荷台や荷役方式を検討し、改良する。
●小さく始めて拡大
→トラック1台や1ルートなど少量から始めて、問題や課題をクリアした上でボリュームや地域を拡大。

事例④ 農産品の共同配送

取組主体　運送事業者　マルゼングループ：福岡を拠点とするトラック運送事業者

事例紹介　③積載率の向上

取組の背景　農産物の小ロット化に対応するため積載率向上が求められる

・有機栽培やエコ特別栽培の農産物については、主に路線便により輸送されていたところ、貨物量の減少に伴うコストアップや、品質管理といった課題が生じていた。
・パルシステム連合会で生産者に話を聞いたところ、他にも大地を守る会、らでぃっしゅぼーや、生活クラブ連合会との契約があることがわかった。積載率向上のためには各社一体となった取組が有効であると考えられ、トラック運送事業者であるマルゼングループと4流通団体が協業して効率的な物流ネットワークを構築した。

取組の内容　複数の農家で構成される九州内の生産者と協業し、首都圏4流通団体向け共同輸送を実現

・傘下に農家を持つ九州内の農業生産者団体（初期14社⇒現在26社）と協力し、効率的な集荷を実現。
・4流通団体向けの貨物をマルゼングループで引き受け、関東等に運んでいる。なお、ドライバーの労務規定を遵守するため兵庫県の西宮で中継している。
・荷受はパルシステム連合会のセンターが24時間体制であることを活用し、他の3流通団体の受入時間を変更しないでマルゼングループがダイヤ化している。

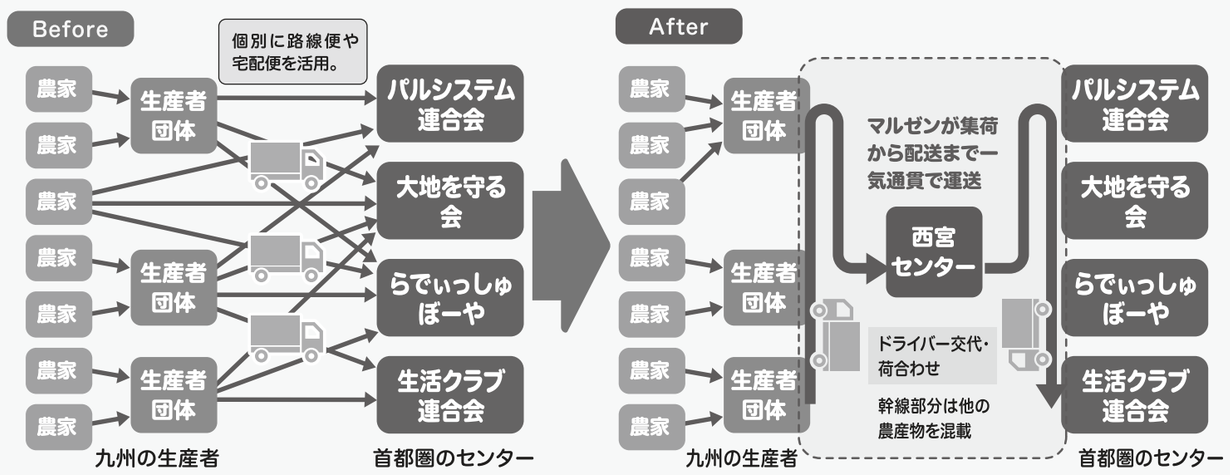
取組の流れ

着荷主が発起人となり取組を検討	・生産者からの要請が4流通団体で共通であることから、共同で物流改善の取組を実施。生産者への聞き取りから同業他社が判明し、調整し、合意を得る。
運送事業者の巻き込み	・共同輸送の担い手として、農産品輸送に長けたマルゼングループを選定し、ともにネットワークを検討。
発荷主への呼び掛け	・運賃アップが余儀ない路線便や宅配便からコストメリットのある当ネットワークへの参加を呼びかけ。一方でマルゼングループが他の関東向け農産品も受注し、安定した貨物量も確保。
九州内農産品のロット化輸送の実施	・生産者15団体からスタートしたが、コスト面や品質面が向上したことから現在は26社まで拡大。

取組の成果

ドライバーの労務規定を遵守した上で、農産品をロット化して東京まで運ぶ仕組みを構築
・西宮でドライバーを変えることによって最大3時間30分の時短を実施。
・農産品輸送に長けたマルゼングループが輸送することで、クレームが激減し対応時間が減少。
・小ロットである産地こだわり商品を翌々日セリに間に合わせて、かつ法令遵守を達成。

スキーム



主な課題と対策

■各生産者からの出荷小ロットでも成り立つような仕組みを構築
・小ロットではどうしても採算がとりにくいが、これらを4流通団体の協力のもとに生産者団体が取りまとめてロットを大きくするようにしている。幹線輸送とは別に集荷費用200円／箇所を徴収するが、生産者が3トン以上にまとめれば無料で対応。

■ドライバーの労務規定の遵守と、生鮮食品の品質維持の両立のため、中継地点を設定
・農産品の荷扱いに長けたマルゼングループに運送を一括委託することで品質を担保。
・長距離輸送を行うドライバーの労務規定の遵守のために中間の西宮でドライバーを変えて対応。

■首都圏の4流通団体の重複しがちな納品時間を調整
・パルシステム連合会のセンターを24時間体制とすることで、他の3センターへの納品時間の自由度を高めてマルゼングループのダイヤを調整した。

類似の取組を進めるポイント

●生産者、運送事業者、小売でそれぞれのメリットを鑑みて三位一体で体制構築に取り組む
→コストダウンを図りたい生産者、物流を少しでも効率化して生き残りたい運送事業者、品質低下や事故、違法行為による企業イメージの低下を防ぎたい小売と、それぞれの利害を勘案した上で物流システム全体を三位一体で改善する。
●運送事業者が音頭取りをして、様々な荷主等の関係者の参加を促す
→荷主以外のプレイヤーが中心となって仕組みを運用することで、様々な荷主が参画しやすくなる。
●発荷主・受荷主が協力し、納品条件の変更も実施
→発荷主と着荷主が協力し、必要に応じて納品時間等の条件を変更することで、効率的な輸送を実現しやすくなる。

国交省

トラック運送における生産性向上への取り組み

事例① 荷主の集配拠点に自社積卸担当社員を配置

取組主体　運送事業者　三共貨物自動車：主に精密機器、食品を取り扱うトラック運送事業者

事例紹介　①実車率（時間当たり）の向上

取組の背景　ドライバーが積卸作業を行う間の、トラックの非稼働時間を削減したい

・北関東エリアを中心に営業している三共貨物自動車では、取引先（荷主）である食品スーパーの集配業務を担当しているほか、集配拠点の運営委託も受けるなど信頼関係を構築している。
・荷主企業が新たに集配拠点を整備することを契機に、従来のようにドライバーが積卸をすることで生まれるトラックの動かない時間を削減する仕組みを検討した。

取組の内容　荷主企業の集配拠点に、自社の積卸作業を担当する社員を配置することで実車率を向上

・荷主企業の新規集配拠点に三共貨物自動車の積卸担当社員7人を常駐させて、自社トラックが入庫したら担当社員が荷の積卸、附帯業務を実施する方式を取ることにした。
・ドライバーは荷を卸したあとにすぐに出発できるため、トラックの動いていない時間の削減（実車時間の向上）を実現したほか、ドライバーの負担軽減に繋がっている。
・自社社員の配置に伴い人件費が発生しているほか、取引先企業の集配拠点にスペースを間借りするための家賃の支払いがあるが、トラックの実車時間を延ばすことができ、全体として効果を上げられる仕組みとなっている。

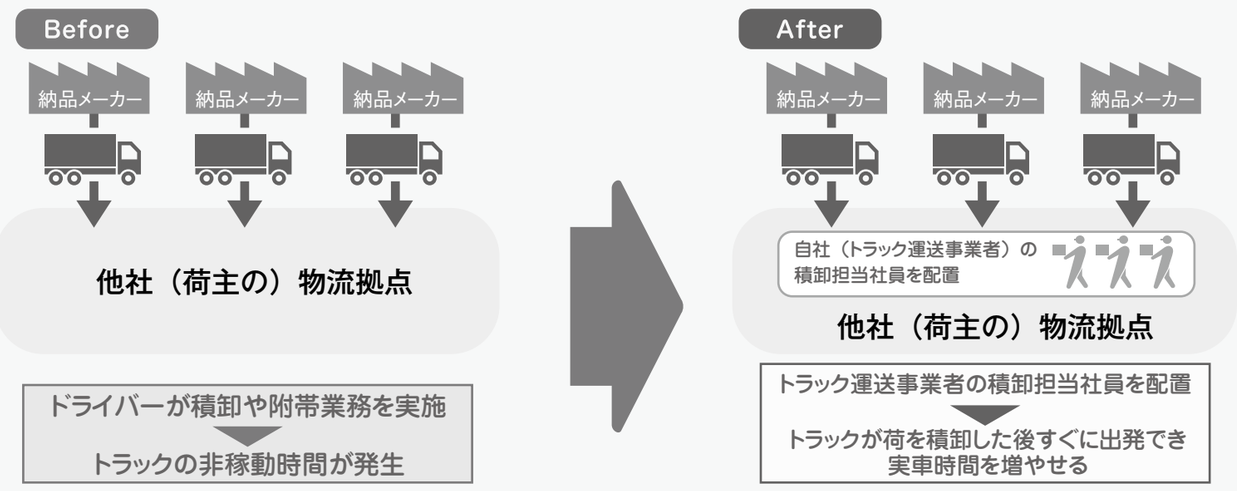
取組の流れ

実態の把握	・ドライバーが積卸や附帯作業を行うことで発生しているトラックの非稼動時間等やドライバーの負担感を把握する。
費用対効果の検討	・自社の積卸や附帯作業を担当する社員を配置した場合に必要な人件費やその他費用（家賃等）とトラックの実車時間の延び等の効果を比較検討する。
荷主との調整	・費用対効果が得られる場合には、荷主企業と各種条件を調整する。
積卸社員の配置	・荷主の物流拠点に自社社員を配置し、トラックの実車時間の向上を図る。

取組の成果

自社の積卸担当社員を配置することにより、トラック1台当たりの実車時間を1～1.5時間程度延長。

スキーム



主な課題と対策

■踏み込んだ議論を行える荷主との関係構築
・他社の物流拠点に自社の社員を配置するというのは通常の運送業務委託よりも一方踏み込んだ取組であり、実施に向けては荷主、トラック運送事業者との間で一定の信頼関係のもと、実現に向けて打ち合わせを重ねる必要がある。
・そのためには、荷主の理解も必要となるが、トラック運送事業者としても、運送業務の着実な実施を通じて発荷主、着荷主との信頼関係を構築すべきである。

■トラックの実車時間増加の効果を最大化するため多数の荷を集める
・自社の積卸担当社員の配置による人件費等の費用をカバーするためには、より多数の荷を集荷し、増加するトラックの実車時間を有効に活用する必要がある。
・本事例においては、荷主企業が中小の納品メーカーに対して、利用しているトラック運送事業者の共同納品に参加するように促すなど、貨物量の確保に取り組んでいる。

類似の取組を進めるポイント

●全体最適を前提とした費用対効果の検討
→荷主の集配拠点に自社の社員を配置することは、それだけ考えると人件費が発生するが、トラックの実車時間が延びることによる運送できる貨物量の増加によりカバーできる。このような全体最適の中で効果を上げていく、無駄を削減する、という考え方が重要である。

事例② IT 活用による荷待ち時間の削減

取組主体　運送事業者　大塚倉庫：倉庫業、トラック運送事業を主とする物流事業者

事例紹介　①実車率（時間当たり）の向上

取組の背景　自社の医薬品専用センター「西日本ロジスティクスセンター」（以下：「西日本ロジ」）における出来事

・卸売センターで発生している納品時の待機時間について改善要望が出ていたが、抜本的な解決手段がなく、入庫の際、到着から翌日の荷卸し開始までドライバーを10時間近く待機させる状況もあった。この荷待ち時間の解消が実車率の向上の課題となっていた。

取組の内容　「Web予約システム」および「e-伝票」の導入

・ITを活用して、トラックドライバーの無駄な待機時間と入庫作業時間を削減し、実車率を上げるために、①Web予約システムの導入、②入庫時検品の廃止、③納品伝票と受領印の電子化を行った。「e-伝票」とは、医薬品卸を対象とした入庫時検品の廃止に向けて、社内で活用しているID運輸※の納品伝票と受領印の電子化の仕組みに、数量の過不足と商品破損が確認できる「写真付き電子受領書」を付与し、データで送信するものである。
※「ID運輸」とは、配車機能、トラックの動態管理機能、ドライバーのナビゲーション機能の3点をシステム化した仕組み。個々のトラックにスマートフォンを常設し、ドライバーが利用する。

取組の流れ

Web 予約システムの導入	・ドライバーが入庫したい時間を着日の前日に予約ができる仕組みを、ID運輸に Web予約システムとして即時導入。 ・入庫受付の順番制を廃止、入庫作業量（1時間当たり4台）に合わせ予約。
入庫時検品の廃止	・社内間の物流について、出庫側と入庫側での商品の受け渡しにおいて、入庫側での入庫時検品を廃止。
納品伝票と受領印の電子化	・社内物流では、出庫側（徳島工場）で商品の出庫情報を入力すれば、入庫側（西日本ロジ）へ事前にその商品情報が送られる仕組みになっているため、納品伝票・受領印を電子化。
「e-伝票」の他社への拡大	・医薬品卸を対象とした入庫時検品の廃止に向けて、取引システムにおいて品目、数量、ロット番号の情報連携が既になされている状況を活用し、納品後に数量の過不足、商品破損の状況が確認できる仕組みとしての「e-伝票」を付加。

取組の成果

西日本ロジでの入構～出構までの所要時間を平均約3時間から約1時間へ大幅に短縮

大手医薬品卸売り A 社におけるテスト運用時の効果は以下のとおりである。
・A 社：トラック 1 台当たりの平均滞留時間が48.8分から約15分に低減。検品（平均92アイテム／日≒3,000 ケース超）にかかる工数の省略。荷卸し時間削減および荷受作業人数の削減。
・配送パートナー：A社東京センター様への納品について、車両回転数がこれまでの約2回転→3回転に向上し、車両の台数を削減。紙伝票のやり取りに関するコストの削減などの附帯業務削減も期待。
・自社：紙媒体による送付や受領、管理の負担の削減。また、ドライバーの拘束時間を削減し、車両回転率・実車率を向上。

スキーム

主な効果　●トラック1台当たりの滞留時間が約32%に減少（48.8分→15分）　●車両回転率が約150%にアップ（2回転→3回転）等

主な課題と対策

■経営トップは、業界全体を俯瞰した課題意識をもつこと
・自社の物流改善だけではなく、物流業界の全体最適化に貢献できる改善とは何かを常に意識する。

■トラックドライバーが予約システムを導入することへの理解の促進
・個々のトラックにスマートフォンを常設し、ドライバーが主体となって、入庫したい時間を入庫日の前に予約できる仕組みを作る。

■卸売り事業者の入庫時検品を廃止することに対する代替案の提案
・発着荷主の間において、入庫後の商品情報を電子データで、いつでも確認できるようにする。

類似の取組を進めるポイント

●相互の互換性の確保に留意すること
→配車機能、トラックの動態管理機能、ドライバーのナビゲーション機能の 3 点をシステム化した仕組みを構築するとともに、相互の互換性をもたせて、他の 3PL 企業やメーカーとの技術共有を進めることで、取組の推進、拡大を図ることが可能になる。

《スノーシーズン間近》冬期における安全運行特集

「雪道での事故ゼロ」目指して

年末繁忙期の雪道運転に十分な注意を

「運行管理」と「車両管理」の徹底で冬の事故を防ぐ

〈山形県白鷹町　ヤマラク運輸株式会社〉

近年、予想を超える大雪に見舞われることで、幹線道路の通行止めや車の立ち往生などが各所で発生している。たとえ平野部では降雪していなくても、山間部の峠道などでは積雪していることも多いため、予期せぬ降雪にも対応できるよう、雪への適切な対策が必要となってくる。

そこで、今回は、降雪量の多い山形県白鷹町に本社を構えるヤマラク運輸㈱（原田陽一代表取締役社長）を訪ね、降雪に備えた安全対策などについて聞いた。

雪道を実際に走行するドライバーからの情報を他のドライバーにも展開するなど、雪への万全な対策を行う同社

ヤマラク運輸㈱では、トレーラ輸送が全体の約7割を占めるほか、同社の親会社が山形県酪農業協同組合であることから、ミルクローリーを使っての生乳輸送などを行っている。

同社では11月に入ると、「冬期における事故防止対策」が始まる。厳冬期には、路面の凍結や吹雪などによって厳しい走行環境となることから、「運行管理面」と「車両管理面」の両面において輸送の安全確保に向けた対策が行われる。ここでは、同社における事故防止対策について、運行管理面と車両管理面から見ていくことにする。

同社における運行管理面でのポイントは、これまでトラックで雪道を走行したことがない「冬期初任運転者」への教育である。

新野 好男
代表取締役専務

慣れない運転操作と焦りが事故を誘発　降雪時には余裕ある運行計画策定を

雪が降る冬は、トラック運送業界にとって年末の繁忙期にも当たる。新人ドライバーは、まだ仕事に慣れていないため、多くの仕事に追われて焦ってしまい、雪の日にトラックを運転する時も乾燥路面を走行する時と同じようなスピードで走ってしまうことがある。しかし、そうした運転操作と心の焦りが、雪道での事故を誘発する。

「冬の道路を走行する際は、まず路面状況にふさわしい安全速度で走行することが何よりも大事です。また雪道ではスピードを抑えるなど、いつも以上に慎重な運転を行わなければなりません」（新野好男代表取締役専務）

同社における「冬期走行教育」では、雪道走行のノウハウを熟知したベテランドライバーが同乗し、事故を起こさないための雪道走行の技術を伝えるとともに、「焦らず、雪道に適した安全速度で運転する」ことの重要性を、冬期初任運転者に教えている。

「冬は、他の季節に比べて作業時間が長くなる傾向があります。また、除雪作業や事故などによって、道路が渋滞しているということもあります。このようなちょっとした遅延が積み重なると、新人ドライバーは『早くしなければ』と焦りを感じ、遅れを取り戻そうとして、他の車両がいない道でスピードを出してしまうこともあります。こうしたことから発生する事故を防ぐために、運行管理者は冬期の交通環境・異常気象情報などを十分考慮した、余裕のある運行計画を策定することが必要です」（同）

また、運行計画策定に関しては、「冬期は長時間運行になりやすいことから、過労運転を防ぐために、ドライバーの勤務状況や疲労の程度を適切に把握した乗務割りを作成する必要があります」と新野専務は指摘する。特に天候次第で長時間運行になりやすい冬期に、過労などで安全な運行ができない恐れがある場合には、そのドライバーを乗務させずに代わりのドライバーを乗務させるようにしている。

気象情報・交通情報を小まめに確認　携帯電話などで全ドライバーに情報共有

降雪への対応を適切に行い、雪道での事故を防ぐためには、気象・降雪情報や道路情報の収集体制を確立させること、そしてドライバーへの連絡方法を周知させ、天候異常時に全てのドライバーが適切な対応を取れるようにすることも必要である。

同社は関東への輸送を主体にしている一方、東日本大震災の復興資材の輸送にも携わっていることから、宮城県石巻市への定期的な輸送があるという。同社から石巻に向かおうとすると、一度山形県天童市に出て、国道48号経由で宮城県側に抜けるのだが、奥羽山脈にある関山峠を越えなければならず、冬は事故による通行止めが少なくないそうだ。

同社では、峠などに設置されているライブカメラの映像を見て道路状況を確認し、点呼時などにドライバーに伝えるようにしている。また、天候や路面の状況は刻々と変わるため、携帯電話でドライバーから事務所に情報をもらい、その情報を他のドライバーに展開していくなどの対応も行っている。

雪道の走破性能が高い「亀甲型チェーン」　「さきがけ装着」で突然の大雪にも対応

ここからは、車両管理面からの冬期における事故防止対策について見ていきたい。

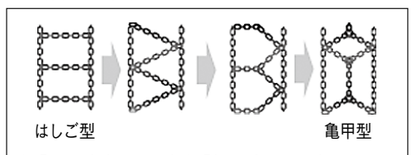
11月になると、タイヤチェーンなど車両整備品の一斉点検を行うとともに、チェーンの装着方法について全ドライバーがベテランドライバーからの指導を受ける。

同社のトラクタ・トレーラでは、軽量の「亀甲型チェーン」を使用している。

亀甲型チェーンの特徴は、まず「はしご型の金属チェーンに比べて脱着が簡単である」ということである。

チェーンの脱着が面倒だと、ドライバーは「もう少し先に行って、本格的に路面状況が悪くなってからチェーンを付けても大丈夫だろう」と考えがちで、例えば登坂車線に差しかかって路面状況がみるみる悪化し、トラックが坂を上りきれずに慌ててチェーンを装着するような他社のドライバーもみられるという。同社では、山間部に差しかかる前に、峠などの路面状況を予見して早めにチェーンの装着を行う「さきがけ装着」を励行している。

また、亀甲型チェーンでは前後方向・横方向ともにバランスに優れたグリップ性能が発揮されるため、はしご型チェーンに比べて雪道での走破性能が高いという特長もある（図）。



▶「はしご型チェーン」と「亀甲型チェーン」について
金属チェーンには、はしご型（図左）と亀甲型（図右）と、その中間的な形状をした商品も多く発売されています。一般的な傾向として、図の右側のような形状ほど雪道での走破性が高いと言われています。
（出典：JAFサイト「クルマ何でも質問箱」）

トラクタ・トレーラの場合は、全ての駆動軸輪とトレーラの最後部にチェーンを装着するが、一般的にはシングルタイヤ用チェーンを巻くことが多い。ただ、突然の大雪や豪雪に見舞われると、シングルタイヤ用チェーンでは脱出不能になる場合があるため、同社ではシングルタイヤ用チェーンを二重に巻く場合もある。

冬を迎えるための一つひとつの作業を、同社ではそれぞれのドライバーが行っているのである。

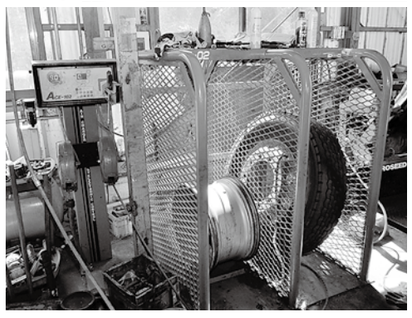
各ドライバーがタイヤ交換作業を実施　点検・整備の徹底で運行中の不具合を防止

例年同社では、10月末から11月初めにかけて冬用タイヤを仕入れている。同社では担当車制を採っており、1人のドライバーが同じトラックに乗務し、さらに自分の担当するトラックのタイヤ交換もドライバー自身が行うようにしている。そのため、夏用タイヤから冬用タイヤへの履き替えもドライバーが行っている。

また、ドライバーによるタイヤ交換作業の省力化を図るため、「タイヤチェンジャー」と「タイヤゲート」を導入している。タイヤチェンジャーを導入したことで、簡単にタイヤの履き替え作業を行うことができるようになった。ただ、タイヤ交換後はコンプレッサーでタイヤに空気を入れるが、高圧な空気を入れることにより作業中の思わぬ事故にも繋がりかねない。そのため、タイヤに空気を入れる際には、タイヤをタイヤゲートの中に入れてから作業を行っているが、1本ずつ2本タイヤを入れられるようにして、各ドライバーが同時に作業を行えるようにした。

なお、タイヤ交換の際には、脱輪事故を防ぐために、ディスク・ホイールの亀裂やホイール・ボルトの損傷などをしっかり確認するとともに、ホイール・ナットを既定のトルクで締め付けるようにしている。このような、より作業中の思わぬ事故にも繋がりかねない。そのため、タイヤに空気を入れる際には、タイヤをタイヤゲートの中に入れてから作業を行っているが、1本ずつ2本タイヤを入れられるようにして、各ドライバーが同時に作業を行えるようにした。

なお、タイヤ交換の際には、脱輪事故を防ぐために、ディスク・ホイールの亀裂やホイール・ボルトの損傷などをしっかり確認するとともに、ホイール・ナットを既定のトルクで締め付けるようにしている。このような、



タイヤチェンジャーを使いタイヤの履き替え作業を行う（写真㊤）。タイヤゲートはタイヤを2本入れられるようにして、空気入れ作業の効率化を図った（写真㊦）

雪道を走るトラックドライバーの心構えが　雪国の地域交通と物流を守る

最後に、雪道を走行する予定のトラックドライバーに対して、メッセージをいただいた。

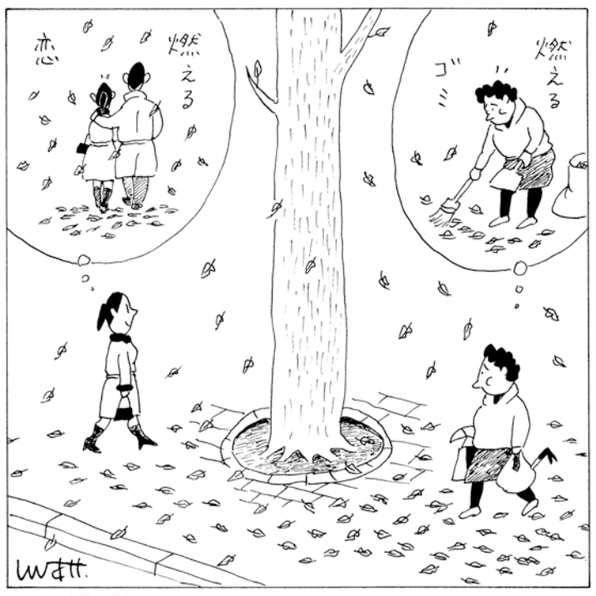
「雪道を走行する際には、天候に関する情報や道路情報をしっかりと入手し、装備をしっかりと整えた上での走行をお願いしたいです。特に、冬の東北地方を走行される場合には、必ずチェーンを準備してください。雪国の地域交通と物流を守るために、トラックドライバーの皆さんには十分な雪への準備をお願いしたいです」（同）

（取材協力）ヤマラク運輸㈱　新野好男代表取締役専務

会社概要

会社名	ヤマラク運輸㈱
代表者	原田陽一 代表取締役社長
本社	山形県西置賜郡白鷹町大字十王 3221
資本金	3,500 万円
従業員数	58 人（うちドライバー 53 人）
車両台数	48 台

ほんのヒトコマ ［第9回］ 前川しんすけ



枯れ葉を見て思うこと様々…

法令○×クイズ ～点検整備編～

【解答】２面に問題

❶ ×（自動車点検基準別表第一）タイヤの空気圧の点検については、1日1回、運行前に行わなければならない。

❷ ○（自動車点検基準別表第一）ブレーキペダルの踏みしろやブレーキのききの点検については、1日1回、運行前に行わなければならない。

❸ ×（自動車点検基準別表第一）ディスク・ホイールの取付状態の点検が義務づけられているのは、車両総重量8トン以上又は乗車定員30人以上の自動車である。

❹ ○（自動車点検基準別表第一・教則第4章第3節自動車の点検 1）ディスク・ホイールの取付状態については、ホイール・ナットの緩みなどがないかを点検ハンマなどを使用して点検する。

❺ ○（車両法第48条第1号）自動車運送事業の用に供する自動車については、3か月ごとに定期点検整備をしなければならない。

《スノーシーズン間近》冬期における安全運行特集

降雪時・積雪時における事故防止のポイント

（出典：全日本トラック協会「事業用トラックドライバー研修テキスト」など）

大雪による交通事故やスリップ、立ち往生などが発生した場合、周辺道路の大渋滞を招き、迂回路のない地域では大混乱を来します。降雪地域を運行するトラックドライバーの皆さんには、この時期にふさわしい雪道対策が求められます。

そこでここでは、これからやってくる冬に向けて、降雪時・積雪時における事故防止のポイントについて紹介します。

1 出発前の準備

・出発前には、運行地域の気象や道路の情報を収集し、降雪や積雪が予想される時は、車両点検時にタイヤチェーンや携行品などもしっかり確認しておきましょう（図）。

2 走行時の注意

・降雪地域を運行する時は、交通規制や事故などにより渋滞が予測されますから、早めの給油を心がけましょう。

・スタッドレスタイヤなどの冬用タイヤを装着していても、過信は禁物です。雪道は滑る道ですから、速度を落とすとともに車間距離も十分にとりましょう。

・交差点に接近する時は信号をよく確認し、赤信号や黄信号の場合は早めに減速して、交差点手前で余裕をもって停止できるようにしましょう。

・地吹雪で前方が見えない時は決して無理をせず、すぐに安全な場所に避難して様子をみましょう。

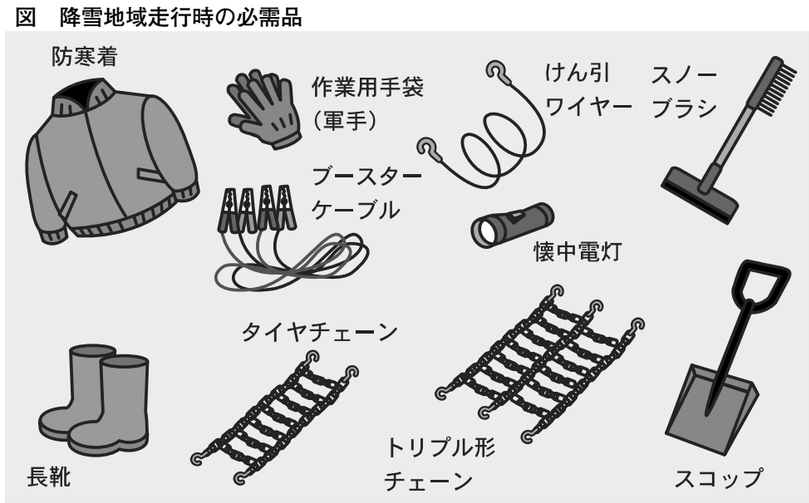
・雪がない場合でも路面が凍結していることがあります。特に早朝の時間帯や、橋の上やトンネルの出入口など凍結しやすい場所では減速しましょう。

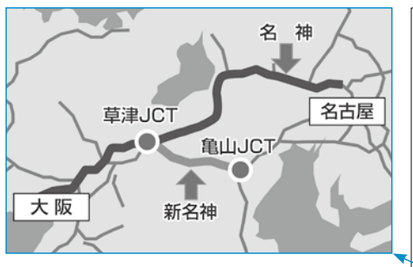
・雪道のカーブや下り坂はスリップしやすいので、速度に注意して慎重な運転操作を心がけましょう。

・雪道では歩行者や自転車もスリップして転倒することがよくあります。側方を通過する時は、速度を落とし側方間隔を十分にとりましょう。

・チェーン装着の指示が出された場合などタイヤチェーン装着が必要になった時は、早めに装着しましょう。

図　降雪地域走行時の必需品





NEXCO中日本からのお知らせ

新名神高速走行時には冬用タイヤ装着・チェーン携行を！

新名神高速道路（亀山ジャンクション（JCT）～草津JCT間）では、平成27年・28年に雪の影響で3回の通行止めが発生しました。これは、冬用タイヤやタイヤチェーンを装着していないトラック等の大型車が、スリップなどにより車線を塞いだことが原因となっています。

新名神高速を走行するトラックドライバーは、早めに冬用タイヤを装着し、タイヤチェーンを携行するようにしましょう。

■新名神高速にも雪の影響がある

関ケ原を通行する名神高速道路では、冬には雪の影響が見込まれるため、名神高速を通行する際には冬用タイヤの装着・タイヤチェーンの携行が欠かせません。

一方、名神高速よりも南側を通る新名神高速道路の場合、関西以西の雪の少ない地域や伊勢湾方面の暖かいイメージの地域を通ることから、「新名神高速なら大丈夫だろう」と冬用タイヤの装着・タイヤチェーンの携行を怠るドライバーが少なくありません。

しかし、特に新名神高速の亀山JCT～甲賀土山インターチェンジ（IC）間では、日本海側の若狭湾から長時間雪雲が流れ込むことが多く、関ケ原と同じように大雪となる場合があります。

そのため、新名神高速を通行する場合でも、冬用タイヤの装着・タイヤチェーンの携行は必須となります。

■新名神高速は山岳道路 雪道への備えを万全に

新名神高速は山岳部を通っていることから、気温が東名高速道路や東名阪自動車道よりもかなり低くなります。また、道路の勾配もきついため、冬期の走行には十分な注意が必要です。

特に、トラック等の大型車両がスリップや事故で車線を塞いでしまうと、通行止めとなる可能性が大きくなります。

新名神高速では、過去にも冬用タイヤやタイヤチェーンを装着していないトラックなどの大型車が積雪で走行不能となり、通行止めとなるような事態が生じています。新名神高速を通行する際には、事前に降雪情報を確認し、冬用タイヤの装着・タイヤチェーンの携行をお願いします。

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

118「滋味のふるさと⑥」能登の魚醤「いしり」

和食のベース味になっているのは醤油、味噌などの発酵調味料だが、もうひとつ、魚類と塩を発酵させたうま味の結晶を忘れてはいけない。それが魚醤。タイのナンプラー、ベトナムのニョクマムはエスニック料理でお馴染みだろうが、能登半島にはいかのわたを発酵させた「いしり」がある。

いかのわたは、グルタミン酸をはじめとしてうま味成分のアミノ酸を多種含んでいる。それを熟成させて風味を高め、かつ混然一体にまとめたのがいしりなのである。

能登半島の内浦側、つまり国道249号沿いなら、いしりの貝焼きが郷土料理。帆立貝の殻を鍋代わりにして、いしり入りの煮汁でいか、ねぎ、大根、きのこ類などをぐつぐつ煮た鍋料理である。いかのエッセンスのいしりでいかを煮るせいで、両方のうま味が溶け合うし、それが野菜にも染みて、複雑な風味になるのだ。

いしりは元来、家庭でしりに漬けた漬け物で、あぶって食べるのが特徴。温まると香りが立ってきて、たくあん漬けのような歯応えと、いしりのコクがいっぺんに味わえる。

おはぎのように半殺しにしたご飯を小判形にまとめて串に刺した「海餅」は、女主人・船下智香子さんの母上が考案した新郷土食メニュー。一口にいえば焼きおにぎりの串刺しだが、いしり味の炊き込みご飯を用いるので、焼くにつれて自家製いしりならではの芳香がよみがえる。

どちらも、いしりの持ち味を知り尽くして初めてつくられる美味である。

（むかさ・ちえこ）

仕込むものだった。その習慣を今も守っているのは能登町の民宿「ふらっと」。いしり専用の仕込み小屋があって、じっくり2、3年かけてマイルドでいて深い味わいに仕込む。

自家製いしりを味わうには、朝食がおすすめ。「べん漬け」は、大根をい

全トラックドライバー必読！
運行管理者も必携！

全ト協制作

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

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

定価　全 10 分冊　8,000円［税別 送料別］

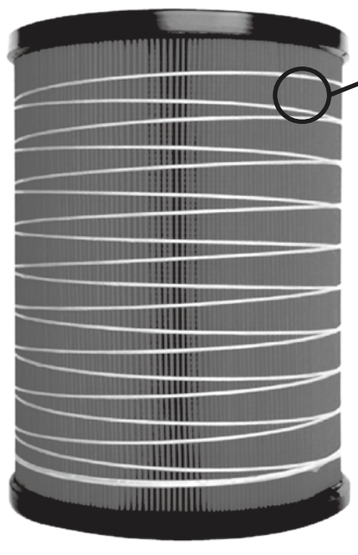
送料は日貨協連ホームページでご確認ください。

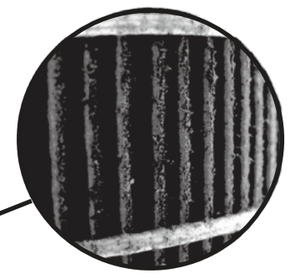
お問合せは日貨協連テキスト販売係まで　Tel:03－3355－2031　Fax:03－3355－2037
ホームページアドレス　http://www.nikka-net.or.jp
〒160-0004 東京都新宿区四谷3丁目2番5（全日本トラック総合会館9階）

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!!」

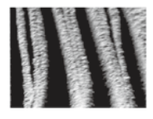
吸気効率向上 ▶ 出力向上 ▶ 燃費削減





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!!



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

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

第45回東京モーターショー2017特集・中編

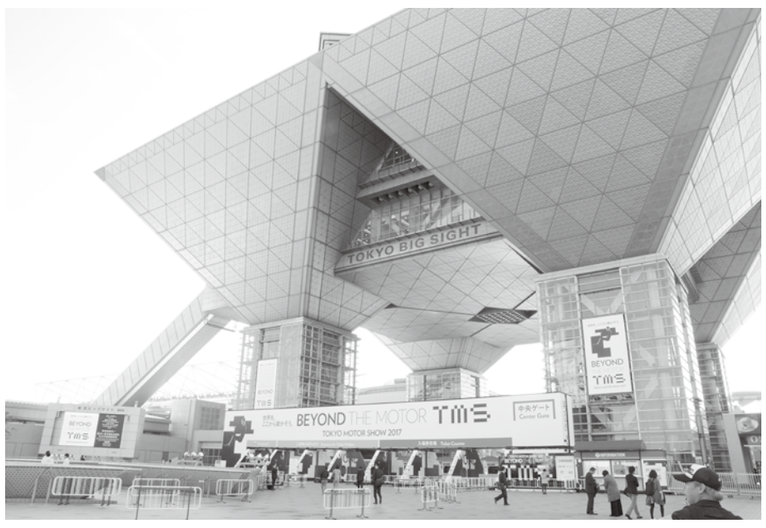
タイヤケア ホントの話
タイヤジャーナリスト 渡辺 剛満

特別編

『タイヤの可能性に挑む開発者たち』

今年の「東京モーターショー2017」に出展された『未来のタイヤ』は、見た瞬間、ハっと驚くような、ひねりを加えたものが多かった。「そう来たか!」と唸るタイヤ開発もあり、タイヤの可能性に果敢に挑む各メーカーの姿勢を感じた。

今回のショーで登場した新たな技術などを紹介しながら、トラックタイヤの技術への転用・採用の可能性などもみていきたい。



走行中にホイールの横幅（リム幅）が変化

コンチネンタル

『コンチ・アダプト』

ホイールに組むタイヤの接地面(トレッド)を「中央」、「両端」に分け、「中央」は夏用タイヤのパターンにし、「両端」はスタッドレスタイヤのパターン、さらにゴム質も氷点下近くになっても硬化しないものを配置させれば、ホイールの幅を調整するだけで、どんな路面でも走行できるようになる。タイヤの空気量も、自由自在に増減できるので、すべての道路条件に適応可能になる。まさにアダプトできる『コンチ・アダプト』だ。原理としては、ホイールに発電機（マイクロコンプレッサー）を組み込むことで、ホイール幅や空気圧調整をボタンひとつで行うことができる。まさに東京モーターショーに相応しい「夢のタイヤシステム」だ。

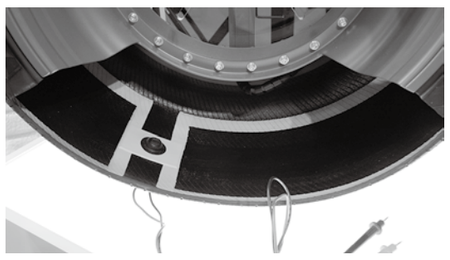
ホイール幅が変化することで接地面が変わる様子が分かる展示

タイヤの情報がすべて分かる!

コンチネンタル

『コンチ・センサー』

タイヤの中に磁気ベルトを内蔵した上で、タイヤの内面に500円玉大ほどの「センサー」を1個埋め込めば、タイヤの空気圧や温度だけでなく、溝深さの残量まで瞬時に分かるのが、『コンチ・センサー』（写真）の特徴だ。また、走行中のタイヤ接地面に釘が刺さり、釘の先端が磁気ベルト層まで達した時、「接地面の異常」「パンクの恐れあり」などの警告を発する能力も兼ね備える。



タイヤの溝底がライトに反射

横浜ゴム

『光るタイヤ』

光る部分はタイヤの「溝底」と側面上部の「円周」。ミクロンレベルの白い鉱石粒子を埋め込み、クルマのライトを浴びた時だけ、「黒色から白色」に変化する仕組みだ。昼間は何の変哲もない黒いタイヤだが、夜間になるとその粒子の効果が発揮される。後続車のドライバーが夜間、ライトを照射した瞬間、その光るタイヤの「溝底」がすべて白い縦線になり（写真）、さらに雨天走行では、道路の水面にも反射してクルマの存在がより鮮明になる。

夜間の右左折時は、タイヤの側面上部の円周部分が光ることで、対向車や横断歩道の歩行者に注意を促すことも可能になるだろう。

『光るタイヤ』の作り方は意外にも単純。完成タイヤに白色鉱石を吹き付けるだけなので、トラック用タイヤにも応用できる技術で、高度なセンサーも必要ない。ローコストで事故を大きく減らすタイヤになることは容易に想像がつく。あとは、自動車製造のルール(法)に合致すれば、今すぐにでもクルマに装着できる素材技術だろう。実用化されることを期待したい。

ストロボの光に白く反射したタイヤ溝（白矢印）

溝のないタイヤが自在に変化

住友ゴム工業

『水に反応するトレッド』

夏用タイヤに使われているゴムは、寒さで冷えると石のように硬くなるため、雪路面や凍結路では駆動できない。もしもトレッドのゴム質が、走行する路面の状態によって自由自在に変化することができたら、安全・安心なドライブが実現できることになる。それを目指したコンセプトタイヤだ。

例えば晴れの日、乾燥路面を走行している時は、高速性能や直進性を上げるために最適なゴム質へ。また、雨の日は滑りやすいので、ゴム質はザラザラにして、滑らないように。そして降雪時期は、寒さに対して強いゴム質に変化する。温度や路面状況に応じて変化するゴム質のタイヤができたら、年中使える「オールシーズンタイヤ」になるだろう。

自動運転時代を視野に入れたタイヤゴム質技術

5年使っても鮮度が変わらないスタッドレス

住友ゴム工業

『ゴム劣化抑制技術』

最近、タイヤ業界で問題になっているのが、スタッドレスタイヤの長期使用だ。タイヤの溝が十分に残っていても、ゴムが劣化し鮮度が失われると、ちょっとした凍結路や雪道で使い物にならなくなる。スタッドレスタイヤの使用期限は3年ぐらいしかない。5年目でも溝深さが8分以上残るケースが多く、「このまま捨てるのはもったいない」と考え、さらに使い続けた結果、ちょっとした雪で動けなくなるケースが後を絶たない。

スタッドレスタイヤのゴムが劣化して、雪道での走行性能が低下するのは、ゴムの中に入っている「軟化剤」が徐々に抜けていくことから起こる。そうであれば、その軟化剤の保持能力を高める技術を向上させればよい。単純な仕組みだが、このゴム劣化抑制技術が向上すれば、より「安全・長持ち」にできるというわけだ。

より「安全・長持ち」を目指すタイヤ

AI搭載の球面型タイヤ

日本グッドイヤー

『EAGLE360Urban』

2年前の東京モーターショーでは、タイヤが回転しながら発電する「BH03（発電タイヤ）」がコンセプトタイヤとしてお披露目されたが、今回は球面型タイヤ（写真）。

タイヤから発する磁気の力でクルマを浮揚させる。しかも路面の釘を踏んでも、自己修復能力で元通りになる。もちろん、この球面型タイヤであれば、360度方向に移動できるわけだから車庫入れも簡単になる。ゴムの加硫法を見つけ出した「チャールズ・グッドイヤー」を尊敬して、その名を社名に入れた、チャレンジャーメーカーの成せるワザだ。

タイヤの『未来研究所』とは

ブリヂストン

プロジェクト『CONNECT50』

「月曜日の朝に行うミーティングで発案したタイヤを、その週の金曜日までに試作品として完成させ、隣のテストコースで実車走行することができる」。そんなことを可能にする、将来に向けた技術・ビジネスモデルのイノベーションを加速するためのプロジェクト、「CONNECT50」を構築していく。

『超極細タイヤologic』

超極細タイヤ「ologic（オロジック）」（写真）は、BMW-i3電気自動車に装着されている、まるで自転車タイヤのような細さが特徴だが、「狭幅・大径+高内圧」することで低燃費が実現できる技術コンセプトだ。タイヤ幅が細いことで、正面から受ける空気抵抗が低減できる。走行可能距離が短い電気自動車にとって、まさに理想の足になる。電気自動車の普及がさらに進めば、『第二のタイヤ』として、目立つ存在になる可能性大だ。

プロジェクトについて説明するタイヤ設計者ら

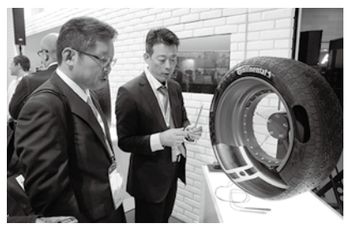
「ologic」の内部構造図

まとめ『未来のタイヤとは?』

今回のモーターショーで登場した各メーカーの技術は、まさに未来のタイヤとして、非常に希望と期待のもてるものと感じた。タイヤ自体が路面や気温などを感知して最適なタイヤに変身し、安全や環境への配慮を行う、まさに「スマート(賢い)タイヤ」。

乗用車とトラックは、載せるものが「人」と「貨物」と違いはあれども、安全に快適に、そして低コストに移動するという手段として共通のニーズをもっているだろう。様々なアイデアを短期間で試すことも可能になる、未来のタイヤ製造の姿も見えてきた。

今回のタイヤメーカー各社の展示は、乗用車、トラック問わず、持てる技術を全てのモビリティに対応し、スピード感をもって活かしてほしいと感じさせるものだった。


取材中の筆者㊧

2017・11・15

こちら広報室 四季折々 126

▼「間もなく当便は羽田空港を離陸します」の機内放送。続いて、「お客様の中で、11番ゲート付近に入れ歯をお忘れになった方はいませんか」。これには機内に爆笑が起こりました。そして、「該当するお客様がいない場合、入れ歯は拾得物となり羽田空港に留め置きます」の追い討ちをかける第2弾の機内放送。「そういうことになるのか」と思いつつ、旅行か仕事か分かりませんが「入れ歯がないと困るのでは」と、いらぬ心配をしました。すると、通路側に座っていた私の横を、しずしずと前方に向かう70代とおぼしき男性の姿。心なしか焦る気持ちを抑えているかのようでした。乗客が一斉にその男性を注視したのはいうまでもありません。▼大人の歯は上下合わせて28本。親知らずがある人は、上下合わせて32本ありますが、年輪を重ねる間に、歯周病やむし歯などで本数を減らしていきます。▼厚生労働省が提唱する「8020運動」は80歳で20本の歯を残そうというものですが、これは高いハードルです。歯は、40代から徐々に失われていくとのことで、トータルケアが必須です。とは言え、歯が大事なのは重々知りつつ手入れを怠り、気が付いたら悲しい現状に狼狽えるばかりです。▼歯が元気でいられるのは、名医と呼ばれる歯科医との出会いも多分にあるでしょう。学生の頃に通った最初の歯科医は、とにかく「この歯は抜歯しましょう」の一点張りでした。歯科医の指示に従ったばかりに、結果として抜く必要のない歯を失いました。▼社会人になり、出会った歯科医は、当時の技術を駆使してとにかく「抜かない」が持論でした。この歯科医は、自宅の火事により、幼き子供2人と猛炎に包まれ帰らぬ人となりました。先生が存命時に、新宿で乾杯した際に「子供の名前は岳（がく）と章（そう）にした。将来はこの子達と一緒に山に登りたい」と熱く語っていたのが今でも脳裏に焼き付いています。▼教会で執り行われた葬儀では涙が止まらなかったことを覚えています。人を包み込む優しさに溢れた先生が存命なら79歳になっています。その後は、新宿の高層ビル内の歯科医に通い、そして私にとって最高の虎ノ門の歯科医に運命的に出会うのです。先生は、「歯が無くとも歯根がある」と、最後の最後まで諦めないのが信条でした。その歯科医も諸事情のため故郷の宮崎県に帰られました。▼現在、歯科医の数は全国で約7万か所、コンビニの数は約5万5千店舗と言われて、歯科医の数が圧倒的にコンビニの数を上回っています。歯科のあの歯を削る金属音が嫌でしかたなかった時代と比べ、現在の治療は無痛に近くなりました。歯を1本でも多く留めた人は、残りの人生を豊かに過ごせるのではないでしょうか。▼ニコリとした時、こぼれる笑顔と共にのぞく白い歯は、これ以上ないプレゼントです。私は今、私にとって最高の歯科医を探しているところです!

（山崎薫）

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!
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
お気軽にお問い合わせ下さい!
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。
GPS動態管理　日報自動作成　メール送受信
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!]
製品Web
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

福島県も雪国です。
福島県内の国管理の道路ではひと冬で100台あまりの大型車が登坂不能で立ち往生しています。
峠部を中心に大型車の登坂が多発し、交通障害の原因のひとつになっています。
鳥井峠（国道49号）　栗子峠（国道13号）　福島市　会津若松市　郡山市　藤峠（国道49号）　長沢峠（国道49号）　いわき市
雪のスリップで立ち往生する車両が多発する箇所
道路状況の事前チェックとチェーンの携行・装着をお願いします。
国土交通省（福島県内3事務所）
webサイトで道路状況をご覧いただけます。事前に道路状況を把握し、冬道への備えを万全に!
福島河川国道事務所　福島河川国道　検索
郡山国道事務所　郡山国道　検索
磐城国道事務所　磐城国道　検索
雪道情報（ライブカメラ）　東北の道路　検索
道路の異常を発見したら
道路緊急ダイヤル　全国共通 24時間無料 #9910
#から始まるこの番号へ