昭和35年11月28日第3種郵便物認可

平成29年（2017年）　第2097号

一番星「運送業システム Ver.7」オプション
デジタコ連動システム
«多くのデジタコメーカーと連動可能»
★デジタコから取得した経費・勤怠・距離情報を連動！
★業務効率の向上はもちろん、車輌管理・運転手管理の「見える化」を実現！
㈱システムギアソフテック　全国どこでもご対応させていただきます！！
TEL：052-205-8851　担当：加藤　http://www.next21.co.jp
SystemGear

Japan Trucking Association

広報 とらっく

創刊 昭和28（1953）年2月

12月1日号

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

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	《第49回全国トラックドライバー・コンテスト特集》 ・受賞記念インタビュー
5	《エコドライブ特集》 ・平成29年度 エコドライブ活動コンクール 上越運送㈱（新潟県）
6	・東京モーターショー2017特集・後編 車体メーカー各社の出展概要 ・自民党トラック議連総会出席議員名簿 公明党トラック問題議員懇話会出席議員名簿
7	・女性の輝く現場から トラガールのお仕事。 共立運輸㈱（北海道）小野 香織さん
8	・「健康職場づくり」事業者訪問 日生運輸㈱（石川県）
9	・トラックステーション（TS）年末年始休業案内
10	・シリーズ「会長に聞く」 沖縄県トラック協会・佐次田 朗会長

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

第49回 全国トラックドライバー・コンテスト

「内閣総理大臣賞」の佐藤亮介さん（北海道代表）をはじめ全入賞者へ坂本克己会長から賞状と盾が手渡された（11月20日、第一ホテル東京）

「表彰状授与式」を開催

全日本トラック協会は11月20日、第49回「全国トラックドライバー・コンテスト表彰状授与式」を、東京都港区の第一ホテル東京で開催した。

今年は10月21日と22日に自動車安全運転センター安全運転中央研修所（茨城県ひたちなか市）で実科競技（運転技能・点検）と学科競技が行われたが、関東地方に上陸した台風21号の影響が見込まれたため、翌23日に開催予定だった表彰式が中止となった。

坂本会長が上位入賞者 全員へ賞状と盾を手渡し

このたび開催された表彰状授与式には、4㌧・11㌧・トレーラ・女性の各部門の入賞者（第1位～第5位）と、国土交通大臣賞受賞者・全日本トラック協会長特別賞受賞者が出席した。

式の冒頭、坂本克己全ト協会長があいさつし、「コンテスト当日は悪天候の中、参加者総勢150人による熾烈な戦いが繰り広げられた。皆さんは正々堂々力を発揮され、見事今回の栄誉を勝ち取られた。皆さんは全国のプロドライバーのトップリーダーである。今後も、すべてのトラックドライバーの模範としてご活躍いただきたい」と入賞者を激励。早川治国土交通省大臣官房審議官と長谷川豊警察庁長官官房審議官からの祝辞に続き、総合得点986点を獲得し、最高賞の「内閣総理大臣賞」を受賞した4㌧部門・北海道代表の佐藤亮介さんをはじめ、各部門の入賞者一人ひとりに坂本会長が賞状と盾を手渡した（4面に関連記事）。

全ト協

平成30年度 税制改正・予算 最重点4項目を要望

自民党トラック議連総会で 大口・多頻度割引最大50%継続」を決議

自民党トラック輸送振興議員連盟総会で平成30年度税制改正・予算要望を行う坂本克己会長（11月17日、ルポール麹町）

全日本トラック協会は11月17日、「自由民主党トラック輸送振興議員連盟（細田博之会長）総会」において、平成30年度税制改正・予算に関し、トラック運送業界からの最重点要望事項について説明した。

208人の国会議員が参集（出席議員名簿は6面）し、業界からの要望に対して熱心に耳を傾けた。坂本克己会長を先頭に要望を展開した結果、議連総会の最後には、「大口・多頻度割引最大50%の継続」などトラック運送業界からの要望実現に向けて、全力で取り組んでいく旨決議された。

同総会には、全ト協から坂本克己会長、辻卓史副会長、小林和男副会長、小幡銀伸副会長、須藤弘三副会長、嶋田康子副会長、田中亨副会長、桝野龍二理事長が出席した。

冒頭あいさつした細田自民党トラック議連会長は、「景気がじりじりと上向いてきており、ドライバー不足が顕著になっている中で、本日は様々なご要望を伺いながら決議を行いたい。高速道路の割引や、働き方改革等に関する諸問題に対し、トラック議連として、年末の税制改正・予算等に向け頑張ってまいりたい」と力強く決意を述べた。

坂本全ト協会長は、国会会期中にもかかわらず大勢の国会議員が出席したことに対して謝意を示し、「我々トラック運送業界は、国民生活と経済のインフラとしての使命を果たすべく、日々精進しているが、業界の自助努力だけではいかんともしがたい面が多々ある。どうかご理解をお願い申し上げたい」とあいさつした。

続いて、桝野全ト協理事長が業界の最重点要望事項として、①高速道路料金の大口・多頻度割引最大50%の継続、②働き方改革実現のための諸対策に係る補助・助成の創設・拡充、③高速道路の積極的な活用に向けた諸施策の実現、④自動車関係諸税の負担軽減・簡素化――について説明。それを受け、各事項への対応状況について国土交通省と厚生労働省が説明を行った。

出席議員との意見交換では、「トラック業界の皆様方に、継続的に経営を安定させていただくことが、働き方改革に繋がり、新しいドライバーが入ってきやすい労働環境を整えるために必要なこと。大口・多頻度割引の継続をはじめ、ぜひ各省庁の皆様にはしっかり取り組んでいただきたい」などの意見が出された。

総会の最後には、「大口・多頻度割引最大50%の継続」など4項目の決議を採択した（表）。

表　自由民主党トラック輸送振興議員連盟決議

一、生産性の向上、労働環境の改善、安全・環境対策に大きな効果をもたらす高速道路の利用促進を図るため、大口・多頻度割引最大50%の継続
一、働き方改革実現のための諸対策に係る補助・助成の創設・拡充
一、高速道路の積極的な活用に向けた諸施策の実現
一、自動車関係諸税の負担軽減・簡素化

自民党ITS推進・道路調査会でも要望

11月28日には自由民主党政務調査会ITS推進・道路調査会が開催され、全ト協から坂本会長、小幡副会長、桝野理事長が出席し、高速道路料金における大口・多頻度割引最大50%の継続等、最重点要望事項について説明を行った。同会議においても決議が行われ、大口・多頻度割引最大50%の継続に関しては、「働き方改革の観点から重要であるため、ETC2・0を活用して継続し、その予算は、地域が要望する道路の整備や維持管理に影響を与えないよう、29年度補正予算により確保すること」とされた。

公明党トラック問題 議員懇話会でも要望

公明党トラック問題議員懇話会であいさつする坂本会長（11月17日、衆議院第二議員会館）

全日本トラック協会は同日、自民党トラック輸送振興議員連盟総会に続き、衆議院第二議員会館で開催された「公明党トラック問題議員懇話会」にも出席した。

冒頭、北側一雄トラック問題議員懇話会会長と坂本克己全ト協会長があいさつを述べた後、桝野龍二全ト協理事長が、平成30年度税制改正・予算に関する最重点要望事項について説明を行った。

続いて行われた出席議員との意見交換では、下請多層構造や隊列走行など、多岐にわたるテーマで活発な質疑応答が行われた（出席議員名簿は6面）。

全ト協

交通事故防止を緊急要請

「絶対に事故を起こさない」気概と信念を

全日本トラック協会は11月28日、千原武美副会長（交通対策委員長）名で、「交通事故防止への取り組みに対する緊急要請」を行った。要請は、「『絶対に事故を起こさない』という気概と信念をもって安全運行に徹すること」など、交通・労働災害事故防止対策の徹底を求めるもの（別掲）。

警察庁の発表によると、今年10月末現在の事業用トラックが第1当事者となる死亡事故件数は、前年同期比で4件増加の214件となり、平成28年1月から続いていた減少傾向が止まった。また、11月22日未明には、大阪市の阪神高速道路で酒気帯び運転による事業用大型トレーラがタクシーと衝突し、タクシーの乗客と乗員3人が死傷する重大事故が発生するなど「極めて憂慮すべき状況にある（2面に関連）。

これから年末にかけて輸送需要が活発化する時期を迎え、事業用トラックが関係する交通事故の根絶を目指すため緊急要請を行ったもので、要請文書は、今号の『広報とらっく』に同封して全会員に確実に配布することにした。

緊急要請

1. トラック輸送に携わる一人ひとりが安全意識を高め、「絶対に事故を起こさない」という気概と信念をもって安全運行に徹すること。
2. 本年11月16日から来年1月10日まで実施している第57回「正しい運転・明るい輸送運動」に示されている項目を再確認し、交通・労働災害事故の防止等の更なる徹底を期すこと。
3. 国土交通省の「年末年始の輸送等に関する安全総点検」に基づき、関係者一丸となって輸送安全総点検期間中の交通事故「0」（ゼロ）を目指す取り組みを強化すること。

平成29年11月28日
公益社団法人　全日本トラック協会
副会長（交通対策委員長）
千原　武美

輸送統計

平成29年9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）	5,456	101.6%
	一　般	—	102.7%
	宅配便（千個）	332,762	110.7%

交通事故統計

平成29年10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		10月31日現在	11月29日現在
122（+2）	92（+2）	214（+4）	2,884（−153）	2,940（−194）	3,309（−156）

コラムラインナップ

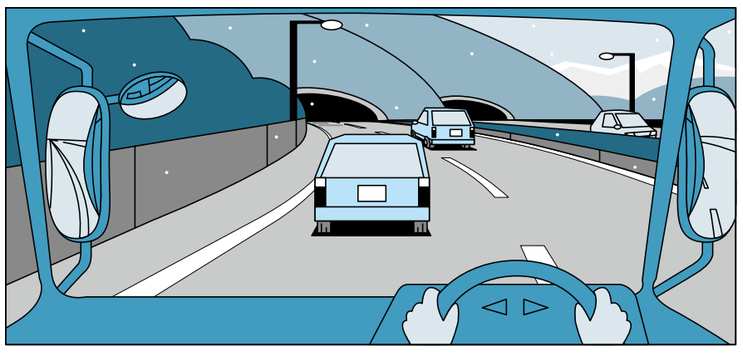
トラック運送事業者のための経営のヒント【新標準約款を有効に活かす行動を】…2面／タイヤケアホントの話【スペアタイヤの落下事故を防ぐ手立てはある】…3面／食の新旧街道を行く【滋味のふるさと⑦お多福はお好み焼きソース】…9面

危険予知訓練（KYT）シート：交通事故防止編

あなたならどうしますか？

〔第 94 回〕「高速道路のトンネル入口付近の走行」

状況　あなたは高速道路のトンネル入口に接近しています。小雪が舞っていますが、路面は積雪していません。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。

ニュース・ターミナル（トラック協会ニュース）

NEWS 2017.11.15–12.1

全ト協

21か月振りに前年同月比増

事故増加「極めて憂慮すべき状況」

1面に関連

警察庁が毎月公表している「交通事故統計」によると、平成29年10月末現在の事業用トラックが第1当事者となる死亡事故件数は214件となり、前年同期比で4件増加。車種別発生状況では、大型車が122件（前年同期比2件増）と6割を占め、中型車以下は92件（同2件増）といずれも前年同期を上回った。前年同期を上回ったのは、28年1月以来21か月振りのことで、減少傾向を続けていただけに「極めて憂慮すべき状況」にある。

また、11月22日未明には、大阪府大阪市の阪神高速道路上で、酒気帯び運転の事業用大型トレーラがタクシーに衝突して、タクシーの乗客1人が死亡、同乗客1人が意識不明、そして、タクシー乗務員は骨折などの重傷を負う重大事故が発生した。また、10月には岡山県内の中国自動車道で、軽自動車が路上に落下していた事業用大型トラックのスペアタイヤに乗り上げて故障し、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が落下していたタイヤへ乗り上げて横転し、避難していた2人が巻き込まれて死亡する事故が発生するなど、事業用車両が関与する事故が増えている。

全日本トラック協会では、9月開催の「第109回交通対策委員会」で、「トラック事業における総合安全プラン2020」を策定し、2020（平成32）年までに、死者数を200人以下とすることを数値目標として設定している。計画では、全ト協・各都道府県トラック協会と会員事業者が連携し、交通事故防止対策の一層の推進を図ることにしているが、このままでは、その目標の達成が非常に厳しい状況になっている。

このため、全ト協交通対策委員会は、これから年末にかけて輸送需要が活発化する時期をとらえ、会員事業者に対する緊急要請を行うこととした。

なお、本緊急要請は、今号の『広報とらっく』に同封して会員事業所に配布し、会員事業者に対する周知徹底を期すことにしている。

ワーキング委員会分科3チームの活動を中間報告

第4回物流ネットワーク委員会

全日本トラック協会は11月14日、第4回物流ネットワーク委員会を開催。冒頭役員の選任が行われ、竹津久雄全ト協副会長が新委員長に選任された。

議事では、平成29年度物流ネットワークワーキング委員会の活動報告として、①自主行動計画策定チーム②標準運送約款トラブル対応検討チーム③貨物事故削減対策チーム――の3チームの活動に関する中間報告などが行われた。

第4回物流ネットワーク委員会（11月14日、全ト協）

自主行動計画策定チームは、全ト協・中小企業庁による今後のフォローアップ（FU）予定等を報告した。10月には、参加19社が「進捗状況自己評価表」を提出。全ト協FUでは、30年6月にFU調査として再度同表の提出を行い、同7月に進捗状況・課題等を取りまとめて国土交通省へ報告予定。中企庁FUは、30年2月～3月にFU調査を行い、同調査結果については、国交省が3月開催予定の「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」へ報告予定であるとした。

また、標準運送約款の把握・普及に向け、荷主企業・運送事業者が共有できるツールを作成し、周知啓発を行うことを目的に設置された標準運送約款トラブル対応検討チームは、10月12日に初会合を開催。ツール作成のためにヒアリング調査等を実施し、同調査結果を反映して標準「貨物自動車運送・宅配便」約款のポイントをQ＆A形式で分かりやすくまとめた共有ツールを作成する。

さらに、貨物事故削減対策チームでは、27年に作成したリーフレットに続き、本年新たなリーフレットを作成。アンケート調査および参加メンバー・関連団体へのヒアリングを基に、特積貨物輸送の仕組みや適正な梱包事例などの内容を追加し、運送事業者、各都道府県ト協、荷主団体に配布することとした。

平成30年引越繁忙期対策実施事項を承認

第44回引越部会

全日本トラック協会は11月21日、第44回引越部会（松橋謙一部会長）を開催。平成30年引越繁忙期対策実施事項（案）などについて審議し、いずれも原案通り承認した。

引越繁忙期における分散引越対策では、30年も混雑見込み情報を全ト協ホームページで公開するほか、分散引越協力依頼チラシを新たに作成・配布する。

また、引越運送における駐車規制について、引越部会から警察庁等に対し規制緩和要望検討を行うこととした。

報告事項では、まず、今年度初めての更新申請が行われた引越事業者優良認定制度（引越安心マーク）について、248事業者（うち新規31、更新217）の申請があり、241事業者（うち新規28、更新213）の申請を受理したことが報告された。

第44回引越部会（11月21日、全ト協）

12月14日にHPで公表

平成29年度Gマーク事業所

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11月20日、平成29年度安全性優良事業所（Gマーク事業所）の公表等の予定について発表した。

認定事業所の公表については、12月14日㈭に全ト協ホームページにて事業所名・住所・電話番号を公表。評価結果通知書については、申請事業所に対し、同日から簡易書留にて発送を開始し、認定事業所には認定証を授与する。

全日本トラック協会では、12月1日㈮から28日㈭まで、平成29年度「自家用燃料供給施設整備支援事業助成金」の追加募集を実施する。

主な助成要件は、軽油タンクの新設（設置1か所分のみ）が100万円、軽油タンクの増設および増設を伴う代替が30万円。助成金予算は2000万円で、公募期間内に申請が予算総額を超過した際には1件当たりの助成金額を減額する場合がある。

助成対象者は会員事業者、協同組合・連合会。20～26年度および28年度に全ト協から同事業による助成金の交付を受けた会員事業者、協同組合・連合会は助成対象外で、交付申請は年度内1施設限り。

実施要領、申請方法などの詳細は全ト協ホームページを参照のこと。

「自家用燃料供給施設整備支援事業助成金」追加募集

公募期間12月1日～28日

さらに、29年度の引越安心マークの認知度調査結果が報告され、引越安心マークの認知度が2年前の約19%から約31%に上昇したことや、マークを知ったきっかけの約46%がトラックの車体に貼付されたステッカーであったことから、引き続きステッカーの車体への貼付を励行していくこととした。

そのほか、標準引越運送約款改正検討会の進捗状況（3面に別掲）に関する報告も行われた。

なお、議事終了後、研修会として、三井住友海上火災保険㈱営業推進部法人開発室の冨永剛生課長が講演『働き方改革』実務対応セミナー」を行った。

新部会長に宮地高照氏

第47回鉄骨・橋梁部会

11月27日、第47回鉄骨・橋梁部会総会が開催され、平成28年度事業報告（案）、29年度事業計画（案）などについて審議し、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、江澤恵二部会長（東京）の退任に伴い、宮地高照副部会長（大阪）を新部会長に選任。新副部会長については、東京都トラック協会の鉄骨・橋梁専門部会の新部会長決定後に選任することとした。

あいさつする宮地新部会長（11月27日、全ト協）

就任にあたり、宮地新部会長は「総会に先立って行われた正副部会長会議では、当部会の存続や存在意義について話し合い、重量部会への合流や、解散などの意見も出た。しかし、特にここ数年、法改正や取り締まりの厳格化により経営環境が大きく変化してきている中、国や荷主等に働きかけ、諸問題を解決するためにも当部会の存在は必要不可欠。部会員と業界のために全力を尽くしたい」と抱負を述べた。

29年度事業計画では、①荷主団体や他の重量品輸送部会等との意見交換会を行い、鉄骨・橋梁輸送業界の問題点を把握するとともに、この改善・解決に向けた方策を検討する②鉄骨・橋梁輸送に係るコンプライアンスの徹底を図るとともに、輸送効率化に向けての検討や環境および安全対策の推進を図る。併せて、各地方整備局または各都道府県トラック協会にて行われる特殊車両通行許可等の講習会に積極的に参加すること等により、関係法令の遵守を徹底する――など4施策を推進することとした。

議事終了後、（一社）日本橋梁建設協会との意見交換会が開催され、橋梁輸送における現状と課題などについて活発な議論が行われた。

ニュース・ターミナル（官公庁ニュース等）

NEWS 2017.11.14–12.1

国交省

平成29年度「年末年始の輸送等に関する安全総点検」実施

点検整備等による安全確保の徹底求める

国土交通省は12月10日㈰～平成30年1月10日㈬にかけて、平成29年度「年末年始の輸送等に関する安全総点検」を実施する。

国交省全体の重点点検事項は、①安全管理（特に乗務員の健康状態、過労状態の確実な把握、乗務員に対する指導監督体制）の実施状況②自然災害、事故等発生時の乗客等の安全確保のための通報・連絡・指示体制の整備・構築状況③テロ防止のための警戒体制の整備状況や乗客等の安心確保のための取り組み、テロ発生時の通報・連絡・指示体制の整備状況およびテロ発生を想定した訓練の実施状況④新型インフルエンザ対策の実施状況――の4点。

また、今年度の自動車局の重点点検事項に関しては、先般の中国自動車道におけるスペアタイヤ落下による事故を受け、点検・整備に係る事項が追加され、①軽井沢スキーバス事故を踏まえた貸切バスの安全対策の実施状況②健康管理体制の整備状況③運転者に過労運転を行わせないための安全対策の実施状況④運転者に飲酒運転や薬物運転等を行わせないための安全対策の実施状況⑤車両の日常点検整備、定期点検整備等の実施状況――の5点となっている。

同省では、総点検の実施による安全確保の徹底および、総点検実施後の自主点検の提出を呼びかけている。

なお、実施要綱や点検実施項目、自主点検表については、全日本トラック協会ホームページからダウンロード可能。

ホイール・ボルト折損等による車輪脱落事故防止呼びかけ

中国自動車道事故受け

国土交通省は11月14日、全日本トラック協会に対し、通達「ホイール・ボルト折損等による大型自動車等の車輪脱落事故の防止等について」を発出した。

自動車のホイール・ボルト折損等による車輪脱落事故は、平成28年度に大型車が56件と、前年度と比較して15件増加（36・6%増加）しており、この事故原因を分析したところ、ホイール・ナットの不適切な締め付けや、ホイール・ボルトおよびナットの経年劣化が疑われるものが多くを占めていた。

スペアタイヤの点検も

また同通達では、10月18日、岡山県内の中国自動車道において、大型トラックのスペアタイヤが脱落し、これに乗り上げた大型トレーラが横転して2人が死亡する事故が発生したことを受け、スペアタイヤを車両へ固定する構造・装置について、腐食等による損傷や緩みがないかの点検の実施を求めている。

主な点検ポイントは、①規定トルクでの確実な締付②一定走行後の増し締め③日常（運行前）点検での車輪の取付状態の確認④ホイールに適合したボルトおよびナットの使用――の4項目。

同通達を受け、全ト協は各都道府県トラック協会に対して文書を発出し、周知徹底を図っている。

全ト協行事予定

（12月1日～12月31日）

- ▽12月7日
  - 正副会長会議
  - 第173回理事会
  - 全国トラック協会長会議
- ▽12月13日
  - 第34回貨物自動車運送事業安全性評価委員会
- ▽12月14日
  - 女性部会設立に係る会議・設立パーティー
- ▽12月22日
  - 第42回物流政策委員会

トラック運送事業者のための

経営のヒント

第198回　新標準約款を有効に活かす行動を

物流ジャーナリスト　森田 富士夫

新標準貨物自動車運送約款が施行になって約1か月だが、この間、様々な声が耳に入ってきている。代表的なのは「積込み料や取卸し料、待機時間料をいくらに設定したらよいのか」といった疑問や質問である。新標準約款の考え方を素直に解釈すれば、運送会社は「運賃」収入だけで健全な経営ができなければいけない。したがって荷役料や諸作業料は、ドライバー以外の人が作業を行うことを前提に、コストを計算して料金を設定する。一方、待機時間料は、ドライバーの時間外賃金が基本的なコストになる（冷凍車では冷凍機の燃料代なども含む）。だが、待機時間料は収受することが本来の目的ではない。待機時間をなくすための方策の一つと考えるべきだ。

一方、新標準約款に否定的な声も聞こえてくる。その典型的なものは「運賃とは別に諸料金を分けても、どうせ払ってもらえない。それなら面倒なこと（新標準約款による運賃等の変更届出）はしない方がよい」という意見だ。このような考え方から、旧標準約款を引き続き使用する場合でも、認可申請などの手続きは必要になる。それでも、運賃と諸料金や待機料などをあえて分けないという判断であろう。

先日、新標準約款を使用するために運賃や諸料金などの変更届出をした事業者を訪ねた。同社の社長は、業界の一部にある新標準約款に否定的な声に対し、「気持ちはよく分かる。今までは自分もそうだったから」という。だが「これまで長い間、『どうせ何々だから……』と言い続けてきた結果として現在がある。だから思い切って、1歩を踏み出さなければ現状は打破できない」という考えに変わった。

また別の事業者は、今回の標準約款改正を、「荷主都合でドライバーにシワ寄せを与える、長年の旧弊を断ち切るための最初にして最後のチャンス」という。そして「我々の業界に対して、今ほど行政がバックアップしてくれたことはなかった。この好機を逃したら、二度とチャンスはない」と話す。

新運送約款を機に、運賃、諸料金改正に向けたアクションプランを作成して行動を始めた事業者もいる。この事業者は、「年内のできるだけ早い時期に、取引先を全部訪ねて標準約款改正を説明する」。その際に『標準貨物自動車運送約款の改正概要』のリーフレットを渡すという。だが『荷主勧告制度の新たな運用』は、取引先の企業風土や担当者の個人的性格、また、その場の雰囲気や反応などから、相手に渡すか否かを判断するという。そして、できれば来年4月の新年度からの契約改定を目指して、年明けから具体的に交渉を進める計画だ。

ニュース・ターミナル（官公庁ニュース等）
NEWS 2017.11.15–12.1

国交省

引越約款改正で大筋合意

第2回改正検討会開く

国土交通省は11月15日、第2回「標準引越運送約款改正検討会」を開き、適用範囲の拡大や解約・延期手数料等の改正の方向性について、大筋合意した。遅くとも来年2月に告示し、来春の引越シーズン終了後の6月をめどに施行する予定。

インターネットによる一括見積もり、単身引越への対応、ドライバー不足などに対応する。

適用範囲の拡大では、車両1台で複数の利用者の引越を行う積合せ運送にも約款の適用を拡大するが、ロールパレット等の容器単位での価格となっている単身者向けの特別積合せ運送による引越は、あらかじめ告知した場合には適用除外とする。原則として下見をせず、見積書も発行していないためだが、下見、見積もりを行う積合せ運送には適用する。

また、低い率に設定されていた解約・延期手数料については、貸切バス、旅行など他サービス並みとし、これまで「運賃の20％以内」とされていた当日のキャンセル料を「運賃及び料金の50％以内」とするほか、前日のキャンセル料は10％から30％に引き上げる。また、従来設定されていなかった「2日前」を新設し、料率を20％以内とする。ただし、3日前以前は発生しない。

このほか、荷物の滅失またはき損の通知期間と時効の条項について「消費者に分かりづらい」との意見があったため、国交省で解釈通達を作成することとした。

引越約款検討会（11月15日、国土交通省）

表 標準引越運送約款における解約・延期手数料率の改正イメージ

サービス名	解約日・解約料				備考
【引越運送】（標準引越運送約款）	～2日前		前日	当日	
	なし		運賃の10%以内	運賃の20%以内	
【引越運送】（標準引越運送約款改正案）	～3日前	2日前	前日	当日	
	なし	運賃および料金の20%以内	運賃および料金の30%以内	運賃および料金の50%以内	
【貸切バス】（一般貸切旅客自動車運送事業 標準運送約款による）	14日前～8日前	7日前～前日（配車日時の24時間前）		当日（配車日時の24時間前以降）	
	運賃および料金の20%	運賃および料金の30%		運賃および料金の50%	
【旅行】（標準旅行業約款による募集型企画旅行の国内旅行の場合）	旅行の前日から起算して20日前～8日前 ※日帰り旅行は10日前～8日前	旅行の前日から起算して7日前～2日前	前日	当日	旅行開始後および無連絡不参加の場合、旅行代金の100%
	旅行代金の20%以内	旅行代金の30%以内	旅行代金の40%以内	旅行代金の50%以内	

厚労省

大卒の内定率過去最高

10月現在、75・2％

厚生労働省が11月17日発表した、平成30年3月の大学卒業予定者就職内定率（10月1日現在）は、前年同期比4・0ポイント増の75・2％となり、9年の調査開始以来、同時期での過去最高となった。

同調査は、大学等112校の卒業予定者計62万50人を対象に実施した。その結果、大学生のうち、国公立大学の就職内定率は同5・7ポイント増の73・3％で、私立大学は同3・3ポイント増の75・7％だった。

短期大学の就職内定率は同2・2ポイント減の39・4％。高等専門学校の内定率は同1・3ポイント減の94・4％、専修学校（専門課程）の内定率は同1・2ポイント増の55・0％だった。

「運行管理の高度化に対する支援」3次募集実施

12月15日～30年1月31日

国土交通省は、自動車運送事業者における交通事故防止のための取り組みを支援する観点から、デジタル式運行記録計および映像記録型ドライブレコーダーについて、国交大臣認定機器の取得に係る経費に対して補助を行う「運行管理の高度化に対する支援」を実施しており、12月15日から3次募集の申請受付を開始する。

申請期限は平成30年1月31日で、補助率は取得に要する経費の3分の1。

申請に関する詳細は、国交省ホームページを参照のこと。

首都高通過交通1割減

新料金で圏央道経由増える

国土交通省は11月21日、首都圏の新たな高速道路料金導入後の交通状況等をまとめた。

それによると、新料金を導入した平成28年4月の前後1年を比較した結果、首都高速全体の通過交通が約1割減少したほか、特に東名⇔東北道間の通過交通は約4割減少し、なかでも大型車は約6割減少するなど、都心の交通環境改善に寄与していることが分かった。

東名⇔東北道間では、圏央道の外側からは、8割以上が圏央道の利用を選択しており、圏央道経由の場合、ピーク時間帯では首都高速経由より所要時間が短く、約9割の交通が定時に到達している。

首都高速全体の短距離利用は2～11％増加し、長距離利用は1～6％減少した。

一方、ネットワーク整備効果と相まって、圏央道の交通量は大きく増加。新たな料金導入以降、圏央道への転換も徐々に拡大している。

中央道⇔常磐道間は、約7割が圏央道経由となっているが、東名⇔常磐道間は約2割にとどまっている。

阪神高速の短距離利用増

近畿圏の新料金導入後

国土交通省が11月21日に発表した、近畿圏の新たな高速道路料金導入後の交通状況によると、阪神高速の短距離利用が約4～6％増加する一方、長距離利用は約0～4％減少した。

過度な交通集中が生じていた東大阪線は、交通量が約1％減少し、渋滞損失時間は約2割減少した。また、東大阪線の短距離利用は約2％増加しており、一般道の渋滞緩和に寄与している。

「経路によらない同一料金」の導入は一定の効果を上げており、第二京阪と大阪都心間での利用は約5％増加。守口線の分担率も約2％増加した。

速度低下区間は4車線化

国幹部会が基本方針案

社会資本整備審議会道路分科会に設置された国土幹線道路部会は11月21日、高速道路の安全性、信頼性や使いやすさを向上させる取組基本方針案をまとめた。

暫定2車線区間について、速度低下等の区間で4車線化や付加車線の設置を求め、特に圏央道などについては、早急な4車線化を促した。

自動運転については、新東名でのトラック隊列走行を可能とする6車線運用を求め、休憩施設の改善では、サービスエリア・パーキングエリア（SA・PA）の施設充実のほか、道の駅やガソリンスタンド等への一時退出を全国展開すべきとした。

高速トラック輸送の効率化支援では、ダブル連結トラックの普及促進を図るべきとし、SA・PAへのトレーラ分離・連結スペースの整備や路外施設の活用を求めた。

さらに中継輸送については、ETC2・0を活用した一時退出を通じて支援していくべきとした。

施策の進め方については、「安全・安心計画（仮称）」を定めて中期的な整備方針をまとめ、4車線化等については利用者負担を求めた。

今後の検討課題としては、維持管理・更新に係る負担のあり方などを挙げた。

スタンプを貯めると1食無料に

「中央道6プロドライバー応援メシ！」

中日本高速道路㈱のサービスエリア（SA）やパーキングエリア（PA）を運営する中日本エクシス㈱では、11月10日㈮～平成30年3月30日㈮の間の平日に、「中央道6（SIX）プロドライバー応援メシ！」を実施する。

中央道の小黒川PA～内津峠PAの区間のSA・PAレストラン、フードコートで配布されるスタンプカードに、平日に500円（税込）以上の食事をした人に対してスタンプを1個押印。スタンプを6個集めると、対象メニューの中から1食分が無料となる。

詳細は、中日本高速道路㈱のホームページ（http://sapa.c-nexco.co.jp/special?id=1040）を参照のこと。

危険予知訓練（KYT）シートの解説

（2面）

▶交通事故防止編

あなたは高速道路のトンネル入口に接近しています。小雪が舞っていますが、路面は積雪していません。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？

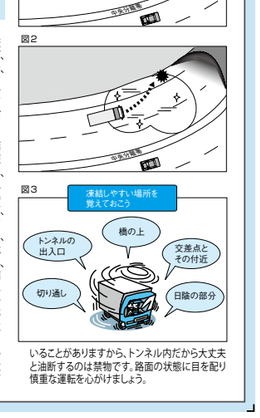
①トンネルの手前で前車が減速すると、追突する危険がある（図1）。
②トンネルの入口付近の路面が凍結していると、スリップする危険がある（図2）。

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トンネルに接近すると減速する車が少なくありません。交通の教則でも第7章「高速道路での走行」の項において、「高速でトンネルに入ると、視力が急激に低下するので、あらかじめ手前で速度を落としましょう」と記されていますから、「トンネルの手前で前車が減速することはないだろう」と考えるのではなく、「減速するかもしれない」と考えるとともに、自車も減速して前車との車間距離を確保しましょう。

②積雪していない場合でも、解けた雪が凍って路面が凍結していることがあります。特にトンネルの入口や出口は凍結しやすい場所です。それ以外にも、橋の上や切り通し、日陰の部分や交差点とその付近は凍結しやすいといわれています（図3）。そのような場所を走行する時は特段の注意が必要です。しかも、路面凍結は積雪路面と違って、気付かなかったり、気付くのが遅れるという特徴があります。そのため、自車がスリップする危険があるだけでなく、前車がスリップし、それに自車が追突してしまうという危険もあります。積雪路面であれば前車の動きにより注意し、車間距離を十分にとるなどの慎重な運転をしても、凍結路面に気付きにくいため通常の路面と同じ感覚で走行しがちです。それが思わぬ事故に繋がりますから、凍結しやすい場所を走行する時は、スピードを落とし、万一前車がスリップした場合でも適切に対応できるように十分な車間距離をとって走行しましょう。

③トンネルの中は雪も雨の影響を受けないため凍結しないと思われがちですが、降雪地帯のトンネルの場合は、走行車両の落とした雪によって、部分的に路面が凍結していることがありますから、トンネル内だから大丈夫と油断するのは禁物です。路面の状態に目を配り慎重な運転を心がけましょう。



この角を基準に拡大率を200％に設定すると、A4サイズでプリントできます。

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79回「スペアタイヤの落下事故を防ぐ手立てはある」

中国自動車道で起きたトラックのスペアタイヤ落下事故を受けて、トラック用タイヤを扱うタイヤ店でも、車両が入庫した際は、スペアタイヤの固定状態に問題がないかどうかの念入りな再点検が行われています。

トラック用スペアタイヤの格納方法は「立て置き型」と「側面固定型」、そして「吊り上げ型」の3つのタイプに分かれます。「立て置き型」はタイヤを持ち上げ、運転席の『キャビン』と『荷台』の隙間にタイヤを立てた状態で格納する方法。「側面固定型」は、車両の左右側面のどちらかに、タイヤを斜めにして固定する方法で、トラックの荷台下に固定された格好のままで、スペアタイヤの接地面を両手で押したり（もしくは足で蹴った）時、わずかに動く程度です。また、チェーンが緩み過ぎて、スペアタイヤがぶらぶら宙で動くケースも見たことがありません。チェーンが錆びて、回しにくいケース（CRCスプレー等をかけてチェーンの滑りをよくする）もよくありますが、トラックの荷台下にしっかりと固定されれば、チェーンが切れることはなく、ましてやその上部にある「スペアタイヤ・キャリア」が壊れて落ちるというケースは、想定したことがありませんでした。

「起きるはずのない事故が起きた」という感想を抱きながら、スペアタイヤの再点検を行っていたところ、ひとつの不具合事例が出てきたのです。

それは、前後輪のタイヤサイズが異なる小型トラックでした。荷台後部の床下に、前後輪のスペアタイヤを2本吊るすタイプですが、スペアタイヤ回しの先端を差し込み口に入れようとしたところ、なんと「スペアタイヤ・キャリア」の位置が数センチメートルほど下にずれていたのです。この状態では当然ながら、スペアタイヤを取り出すことはできません。それだけではなく、「スペアタイヤ・キャリア」の位置がさらに沈み、落下したら、まさに中国自動車道のトラックと同じ事故が起きかねません。危機一髪の状態。こういう事例があることを、今さらながらですが認識しました。

今はちょうどスタッドレスタイヤの交換時期ですので、タイヤ店に入庫した時は、ドライバー自身でもスペアタイヤの状態を確認し、できればスペアタイヤ回しを実際に使って、「正常」なレベルを確認してください。スペアタイヤの落下事故を防ぐ手立ては、点検しかありません。日々の車両点検でぜひ防いでください。

とがあります。緩むといっても、見た目はトラックの荷台下に固定された格好のままで、スペアタイヤの接地面を両手で押したり（もしくは足で蹴った）時、わずかに動く程度です。また、チェーンが緩み過ぎて、スペアタイヤがぶらぶら宙で動くケースも見たことがありません。チェーンが錆びて、回しにくいケース（CRCスプレー等をかけてチェーンの滑りをよくする）もよくありますが、トラックの荷台下にしっかりと固定されれば、チェーンが切れることはなく、ましてやその上部にある「スペアタイヤ・キャリア」が壊れて落ちるというケースは、想定したことがありませんでした。

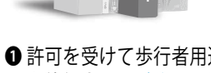
「起きるはずのない事故が起きた」という感想を抱きながら、スペアタイヤの再点検を行っていたところ、ひとつの不具合事例が出てきたのです。

それは、前後輪のタイヤサイズが異なる小型トラックでした。荷台後部の床下に、前後輪のスペアタイヤを2本吊るすタイプですが、スペアタイヤ回しの先端を差し込み口に入れようとしたところ、なんと「スペアタイヤ・キャリア」の位置が数センチメートルほど下にずれていたのです。この状態では当然ながら、スペアタイヤを取り出すことはできません。それだけではなく、「スペアタイヤ・キャリア」の位置がさらに沈み、落下したら、まさに中国自動車道のトラックと同じ事故が起きかねません。危機一髪の状態。こういう事例があることを、今さらながらですが認識しました。

今はちょうどスタッドレスタイヤの交換時期ですので、タイヤ店に入庫した時は、ドライバー自身でもスペアタイヤの状態を確認し、できればスペアタイヤ回しを実際に使って、「正常」なレベルを確認してください。スペアタイヤの落下事故を防ぐ手立ては、点検しかありません。日々の車両点検でぜひ防いでください。

法令○×クイズ

～徐行・一時停止編～



❶ 許可を受けて歩行者用道路を通行するときは、歩行者がいなくても徐行する。（○・×）

❷ 交差する道路が優先道路であるときは一時停止する。（○・×）

❸ 道路の左側に設けられた安全地帯の側方を通過するときは、歩行者がいない場合でも徐行する。（○・×）

❹ 道路外施設に入るために歩道を横切るときは、歩行者がいなくても一時停止する。（○・×）

❺ 安全地帯のない停留所に停車中の路面電車の左側を通過するとき、停留所に乗降客がなく、1.5メートル以上の間隔があるときは徐行しなくてもよい。（○・×）

（解答は9面）

『読者アンケートにご協力ください。』

広報室からのおねがい

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。

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/

電動式アド・ブルー用ポンプ NEW
品番 37100020　20ℓ用　乾電池式
型式 PDE20V
2,580円 税別
●アド・ブルー(尿素水)に使える電動ポンプ。
●20ℓのバックインBOXへ、直接差込んで使えます。
●尿素水・軽油・灯油・不凍液・水で使用可能。
●単一乾電池×2本使用。
●吐出ホースサイズ:外径φ19㎜×長さ1m
●吐出量:約9ℓ/min
●材質:本体/プラスチック樹脂、ノズル部/樹脂、パイプ・ホース/樹脂

電動式アド・ブルー用ドラムポンプ NEW
DC12V　AC100V　200ℓドラム缶用
品番 37100080　15,780円 税別
型式 PDE200
●アド・ブルー(尿素水)に使える、200ℓドラム缶専用ポンプ。
●尿素水・軽油・灯油・不凍液・水で使用可能。
●吐出ホースサイズ：外径φ27㎜×長さ2m
●吐出量：約19ℓ/min
●材質：本体/プラスチック
ノズルパイプ/ステンレス、樹脂
●付属品：AC/DCアダプター(コード長さ約4m)
パワーケーブル(コード長さ約1.2m)
DCケーブル(コード長さ約4m)

アド・ブルー 10ℓ NEW
品番 15902000
型式 ADB10L
1,280円 税別
●尿素SCRシステム搭載ディーゼル機関用尿素水溶液。
●アドブルーライセンス番号：0003040
●成分：尿素、32.5% 水、67.5%
⚠ ●AUS32JISK2247以外の製品と混合しないで下さい。

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
〒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
http://pa-man.shop/ E-mail:hrinfo@pa-man.com

ALC-miniⅣ
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！
東海電子 Youtube 検索
製品動画ご覧ください！
東海電子株式会社
東京事業所 TEL.042-526-0905

第49回「全国トラックドライバー・コンテスト」表彰状授与式

強い意志で臨んだ2年連続の全国大会でプロトラックドライバーの頂点に
「日本一」の名に恥じないドライバーに
「安全運転こそ勝利に繋がる」

内閣総理大臣賞 受賞記念インタビュー

4トン部門 優勝

佐藤（さとう） 亮介（りょうすけ） さん

日本通運㈱北海道警送支店
（北海道代表）

11月20日、第49回「全国トラックドライバー・コンテスト」の表彰状授与式が開催され、4トン部門・北海道代表の佐藤亮介さんが内閣総理大臣賞を受賞した（1面に関連記事）。

ここでは、表彰状授与式直後の佐藤さんの喜びの声をお届けするとともに、各部門優勝者のコメントも紹介する。

普段は1トン車～2トン車に乗務し、金融機関へ現金などを警備輸送する貴重品運搬警備業務を行っています。ドライバー歴は8年、警送ひとすじです。

「ドライバーになりたい」と思った時の初心を貫き、自分がお客様に笑顔でモノを届けることで、お客様を笑顔にするドライバーでありたいと思っています。

全国大会には2年連続での出場でした。昨年は7位という結果だったので、「絶対に勝ちたい」という非常に強い思いがあり、それが今回の結果に結び付いたと自負しています。緊張の度合いは昨年のほうが大きく、今年は2度目の挑戦ということで、心に余裕をもって競技をすることができました。

今年は特に、学科試験への取り組みに時間をかけて臨んだのですが、学科試験対策には家族だんらんの時間を削ったりもしていたので、大会へ向けての私の強い気持ちを理解し、協力してくれた妻と1歳の息子にも感謝しています。

大会に臨むにあたっては、ドラコン経験者の先輩から熱心に指導をしてもらったり、大会に出ている間は仕事をすることができないので、同僚に代わりに仕事に出てもらったりと、職場の仲間にドラコン挑戦のための環境を整えていただいたことをとてもありがたく思っています。

念願かなって優勝することができ、お世話になった方々に恩返しすることができました。また「自分の運転は間違っていなかった」という確認もすることができ、大きな自信になりました。

今日の表彰状授与式を経て、壇上に上がるたびに日本一・内閣総理大臣賞受賞の実感が増したとともに、「その名に恥じない運転をしていかなくてはならない」という、「いい意味でのプレッシャー」を感じ、安全運転への強い思いをまた新たにしたところです。

このような賞を受賞しても、その結果に決して自惚れることなく、運転への自信と誇りをもって、仲間たちに安全に関する技術や意識を伝えていきたいです。

これから挑戦しようとする皆さんには、「特別に優れたテクニック」ではなく、「安全運転こそ勝利に繋がる」ということを意識していただき、日々の業務に励んでくださいと伝えたいです。

11トン部門 優勝

西川（にしかわ） 幸男（さちお） さん

日通氷上運輸㈱
（兵庫県代表）

「全力の努力」が大きな財産になる

ドラコンを通じて、41歳という年齢から取り組み始めても、「目標をもって努力すれば、優勝まで辿り着くことができる」ということを知ることができました。今日こうしてこの表彰式の場にいられることは、本当に夢のようです。

人生の中で、日本一を目指すことのできる機会は数少ないと思います。目標に向かって全力で努力することは、自分にとってとても大きな財産になるということを、これからドラコンに挑戦する方たちに伝えたいです。

優勝後は、「周りの見本になろう」という意識がもてるようになりました。優勝の報告を受け、家族もとても喜んでくれました。4歳になる娘が、私がトロフィーを持っている絵をたくさん描いてプレゼントしてくれたことが、とてもうれしかったです。

普段は11トン車に乗務し、大阪の物流センターへ照明器具を運んでいます。運転の際には、車間距離を広くとり、速度を抑えて自分の運転に余裕をもたせることを心がけています。運転中に、子どもたちが笑顔で手を振ってくれることがあります。そうした瞬間に、「ドライバーをしていてよかったな」とやりがいを感じます。

トレーラ部門 優勝

下原（しもはら） 輝男（てるお） さん

日本通運㈱鹿児島支店
（鹿児島県代表）

ドラコンは大きな収穫と自信が得られる場

現在、国際コンテナ輸送を中心に、国内のRO RO船荷役などの業務を行っています。日々の体調管理と、心にしっかり余裕をもって安全運転することが信条です。信号のない横断歩道で小学生やお年寄りに道を譲った時、笑顔で感謝の声やお礼をいただいた時に誇りとやりがいを感じます。

大会が終わって1か月が過ぎ、今日の表彰状授与式を迎えましたが、まだそこまで実感がありません。

大会を振り返ると、自分の課題は学科競技でしたが、試験が終わった瞬間、手応えがありましたし、実科競技に関しても、自分の中では練習した通りの停車をすることができ、優勝したという「確信」はなかったのですが、自分の納得がいく競技ができたので「自信」はありました。

ドラコンへの挑戦は、得られるものがとても大きく、かつ楽しかったです。「本当の安全運転とは一体どういうものか」ということを考える機会が得られたことは大きな収穫でした。また、優勝という結果は大きな自信になりました。

今後は、交通事故がゼロになるように、安全運転の技術を職場の仲間にしっかり伝え広めていきたいです。

女性部門 優勝

一柳（いちやなぎ） 陽子（ようこ） さん

日本通運㈱豊田支店
（愛知県代表）

昨年の悔しさをバネに子どもたちの笑顔を糧に

普段は、2トン車に乗って小学校・中学校へ学校給食を配送しています。道路状況が悪いと、汁物がこぼれたり、食器が割れたりする危険性が高まるので、運転に集中し、常に周りの状況をよく見て、危険予測をすることを心がけています。子どもたちが「いつもありがとう」と笑顔で声をかけてくれることが、仕事をする上での大きな喜びです。

昨年は県大会で敗退し、その悔しさをバネに一年間頑張ってきました。学科競技では、昨年1問の点数の大きさを痛感したので、今年は特に念を入れて学習し、実科競技では、昨年の反省を活かして点検時のタイヤ空気圧チェックをスペアタイヤまで完璧にすることを心がけました。

大会終了後、結果に自信がなく、職場の仲間にも「入賞はないと思う」と伝えていました。そうした経緯もあり、成績が発表され、私が優勝したことが分かった瞬間、職場では「うぉーっ!」という怒号のような歓声が上がり、大喜びしてくれたそうで、とてもうれしかったです。ドラコンで学んだことを忘れずに、事故をなくすために、今後さらに安全運転に努めていきます。

全日本トラック協会長特別賞

全ト協会長特別賞の加藤龍二さん

加藤（かとう） 龍二（りゅうじ） さん

三重西濃運輸㈱四日市支店
（11トン部門・三重県代表）

国土交通大臣賞

国交大臣賞の水川厚さん

水川（みずかわ） 厚（あつし） さん

岡山スイキュウ㈱泉田営業所
（11トン部門・岡山県代表）

シニア選手のうち、特に優秀なドライバーに贈られる「全日本トラック協会長特別賞」は、11トン部門・三重県代表の加藤龍二さん（三重西濃運輸㈱四日市支店）が、また中小企業所属の総合得点第1位に贈られる国土交通大臣賞は、11トン部門・岡山県代表の水川厚さん（岡山スイキュウ㈱泉田営業所）がそれぞれ受賞した。

労務 Q&A

第149回

未払い残業代請求事件の裁判で出てくる「付加金」とは

未払い残業代請求事件の裁判のニュースで、時々「付加金」という言葉が出てきます。あまり聞きなれないのですが、支払い金額がいきなり倍になるというのはどういうことでしょうか。

Q

A 裁判所が制裁として、未払い金の支払いと合わせ同一額を加算

【解説】そもそも、労働基準法では、使用者に対し、賃金その他同法により課している金銭給付の義務について、刑罰を科すことでその履行確保を図っているところです。さらに、そのなかでも労働者にとって重要、かつ、保護を要するものについては、特別に制裁を加えるとともに、その「制裁を労働者の利益に帰せしめる」こととしています。それがご質問の「付加金」であり、同法第114条では「裁判所は、第20条、第26条若しくは第37条の規定に違反した使用者又は第39条第7項の規定による賃金を支払わなかった使用者に対して、労働者の請求により、これらの規定により使用者が支払わなければならない金額についての未払金のほか、これと同一額の付加金の支払を命ずることができる」としています。

つまり、ご質問にある使用者が残業代を支払わないとき（第37条）を含め、①解雇予告手当を支払わないとき（第20条）、②休業手当を支払わないとき（第26条）、③年次有給休暇の賃金を支払わないとき（第39条第7項）――に労働者が訴訟を起こした場合、裁判所がこれらの未払い金と合わせ、それと同一額の付加金の支払いを命じることができるということです。

その結果、残業代の未払いの場合には、裁判に負けると、未払い金にその同一額の制裁措置である付加金が加わり、ご質問のように二倍に跳ね上がってしまうわけです。しかも、実際問題としてはそれだけでは済みませんから要注意です。賃金関係の時効は2年（労基法第115条）ですから、2年さかのぼっての未払い金ということになります。また、遅延損害金の存在もばかになりません。さらに、残業代未払いの場合には複数人による訴訟のケースも多いため、なお一層の負担を覚悟しなければなりません。

とはいっても、条文には付加金の支払いを「命ずることができる」とあるように、必ずしも「命じる」ということではありませんから、すべてのケースで付加金が認められるわけではありません。悪質な場合に限られるということです。したがって、支払い請求に対し、一切耳を貸さずに強圧的に出るなど、きわめて悪質だと受け取られるような態度は慎むべきでしょう。当然、裁判にならないよう、事前に誠意をもって臨むのが何よりなことはいうまでもありません。

実際の例として、月々わずかな残業代でも、裁判の判決によりさかのぼって2年分、それに付加金、遅延損害金と膨れ上がっていき、最終的には3倍以上、数千万円にもなったというケースもあるそうですから、気を付けましょう。

スパイラルフィルターで燃費は下げられる!!

「工場直売 だから安い!!」
「長持ち２倍 だからすごい!!」

吸気効率向上 → 出力向上 → 燃費削減

大手純正クオリティーを
ダイレクト販売

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

全車種対応
翌日納品

10万km走行も馬力が落ちない。＝燃費低減!!

一般品では7万kmでろ材のヨリが起こり出力低下!!

低燃費の秘密は…
フィルターの固定角度と間隔

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

愛車と燃費を守るため、研究を続けて65年
P.EYE ピーコックエレメント製造株式会社
Peacock Element Manufacturing Co.,ltd.
TEL 03-3458-0891 FAX 03-3472-0095
スパイラルフィルター 検索
info@pgf-japan.com
http://www.pgf-japan.com
本社：東京都品川区南品川4-15-4 国内拠点：札幌/苫小牧/仙台/北関東/長野/静岡/名古屋/大阪/神戸/九州 研究所：掛川工場 海外拠点：PGF深圳

「平成29年度エコドライブ活動コンクール」

国土交通大臣賞受賞企業における取り組み紹介

活動継続の肝は「ドライバー視点からの改善提案」

ドライバーへの手厚いバックアップで成果を最大限に

「平成29年度エコドライブ活動コンクール」［主催・(公財)交通エコロジー・モビリティ財団、後援・エコドライブ普及連絡会、エコドライブ普及推進協議会］の受賞者が11月1日に発表され、事業部門の最高賞となる国土交通大臣賞には別掲の通り、上越運送株式会社（新潟県上越市、古海正雄代表取締役社長）が輝いた。

同社では、平成15年からエコドライブ活動に積極的に取り組んでおり、省燃費への成果を継続して出してきた。同社のエコドライブに関するこれまでの様々な施策が評価され、今回の受賞に至った。ここでは、同社におけるエコドライブ活動について紹介していく。

上越運送㈱［新潟県上越市］

燃料価格高騰に苦しんだ15年前
ドライバーの提案を受け活動スタート

上越運送㈱は、新潟県上越市に本社・上越支店を構えるほか、新潟県内に3か所（柏崎、長岡、新潟）、長野県内に1か所（長野）の支店を持つ運送会社である。

同社におけるエコドライブ活動の歴史は、平成15年にさかのぼる。当時は燃料価格が高騰しており、同社では経費削減策を検討していた。そこに、あるドライバーから「エコドライブを行うことで燃料使用量が削減でき、コスト削減に繋がります。当社でもエコドライブ活動をやってみませんか」との提案があった。そこで同社では、「燃料使用量対前年度比10％削減」という目標を立て、エコドライブ活動に取り組み始めた。

エコドライブ活動1年目の取り組みとしては、①走行時の速度について、高速道路では時速80㌔㍍、一般道では法定速度を超えないようにする、②エンジン回転数について、大型車・中型車それぞれに目安となる回転数を定め、それを超えないようにする――の2つであった。当時は、同社にはまだデジタルタコグラフを装着した車両がなかったため、アナログタコグラフで走行速度やエンジン回転数をチェックしていた。

エコドライブ活動を開始するにあたっては、ドライバーからの提案によってスタートしたという経緯もあり、多くのドライバーが前向きにエコドライブ活動に参加した。1年間の懸命な取り組みの結果、設定した目標を達成することができた。

また、エコドライブ活動開始前には燃料費が年間約2億円かかっていたが、活動によって約2000万円削減することができた。

同社では、16年からデジタコの装着を開始しており、現在では同社保有の全車両にデジタコが装着されている。デジタコによって記録された運行データの評価は、ドライバー一人ひとりにフィードバックしている。自分の運転が目に見える形で評価されるようになったことで、ドライバーのエコドライブへのモチベーションがさらに高まった。

なお、同社では運行データの評価を基に、成績優秀なドライバーに対して年2回「エコドライブ表彰」を行っている。表彰については、「デジタコの評価が95点以上」「メンテナンス実施状況」「無事故」の3つの基準で受賞者を決定している。

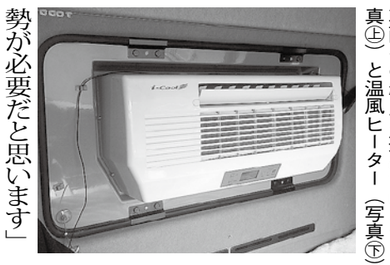
エコドライブに励むドライバーを支援
「委員会」「分科会」

同社では、エコドライブ活動を含めた環境保全に向けた社内体制整備を図るために、本社に「環境保全活動委員会」（以下、委員会）、また支店ごとに「環境保全分科会」（以下、分科会）を設置し、毎月会合を開催している。

また、成績の振るわないドライバーへの教育も委員会の中で行っている。ただし、改善に向けての教育といっても「ドライバーに厳しく指導する」という性格のものではなく、委員会のメンバーが当該ドライバーに対して「こうしたらもっと燃費が良くなるから、やってみよう」と提案するようにしているのがポイントである。ドライバーに対して上から目線で「強いる」のではなく、エコドライブ活動に一緒に励んでいる同じ立場で「提案」を行い、ドライバー本人のやる気を起こさせることで、底上げを図っていこうとするものである。

「経営者や管理者は、委員会や分科会を通じてドライバーの思いを汲み取りながら、エコドライブ活動で生み出される成果を最大限にするために、ドライバーに手を差し伸べ、できることは何でも行っていくという姿勢が必要だと思います」（小関健司専務）

「会社としてできることはやらなくてはならない」という思いから、現在同社で進めているのは、アイドリングストップクーラーや温風ヒーターなどの導入である。新潟では、冬は雪が降って寒くなる一方、夏はフェーン現象のせいでかなりの暑さになることが多い。新車導入の際には、アイドリングストップクーラーや温風ヒーターを取り付けるようにしており、現在では全車両の3割にアイドリングストップクーラーが、また4割に温風ヒーターが導入されている。さらに、車両の低公害車への入れ替えについても順次進めているという。



車両への導入を進めているアイドリングストップクーラー（写真㊤）と温風ヒーター（写真㊦）

活動の「マンネリ化」を防ぐために
ドライバー参加型の新方策を導入

一方、ドライバーに対する教育という面では、カーディーラーの協力による「エコドライブ講習会」を年2回（5月、10月）開催している。

講習会では、指導員がトラックに同乗して、本社の周辺のコース（4㌔㍍）を2回走行する。1回目の走行ではドライバーが普段通りの運転で走行し、2回目は指導員の指示のもと運転する。2回の走行における燃料使用量の違いにより、どのように運転操作を行えばエコドライブに繋がるのかを体験するものだ。

ところで、エコドライブ活動に取り組んでいるドライバーに対して、頭が痛いのは「エコドライブ活動のマンネリ化」ではないだろうか。エコドライブ活動に取り組み始めた頃は、燃費がみるみる良くなっていったが、それが頭打ちになってしまうと取り組みへの意欲もいつしか冷めてしまい、結果としてせっかく良くなった燃費が悪化してしまう――という事業者も少なくないのではないだろうか。このようなエコドライブ活動のマンネリ化を防ぐために、同社では様々な施策を取り入れている。

先に取り上げた講習会では、あるドライバーが運転している間、講習会に参加している他のドライバーは空き時間となり、何もすることがなくなる。そこで、同社では24年からこの空き時間の活用を図るために、新たに「オリジナル講習」を行うようになった。これは、講習会の際に行われるトラックメーカーによる「実技講習」に加え、独自の「筆記テスト」と「日常点検テスト」の合計3項目の点数で競うもので、筆記テストと日常点検テストは、実技講習の空き時間に行われる。総合得点の高いドライバーに対しては、表彰が行われる。講習の空き時間を有効活用したことで、ドライバーの講習会への参加意欲が向上したという。

エコドライブ活動のマンネリ化を防ぐためのもうひとつの取り組みとして、「アイドリングストップ大作戦」の実施を挙げることができる。

24年と25年の夏は猛暑だった。そのために停車している時にもエンジンをかけてクーラーを使っていたことが多く、その結果、アイドリング時間が増加していたという。

そこで、委員会からの提案を受けて「アイドリング時間対前年度比30％削減」という目標を掲げ、全社を挙げてアイドリングストップに取り組んだ。

その際にも、委員会はドライバーに対して、「車内での仮眠時にクーラーがないのは大変だけれども、4時間運転した後の30分以上の休憩時間はクーラーを使わなくても大丈夫ではないか」などと提案したり、クーラーを使わなくても済むように扇風機を導入したりするなど、実際にアイドリングストップを行う「ドライバー視点」で取り組みをバックアップ。その結果、アイドリング時間を大幅にカットすることができた。

エコドライブ活動を毎年同じように行っているだけでは、実際に取り組むドライバーは飽きを感じ、その結果、モチベーションダウンに繋がってしまう。その都度新たなドライバー参加型の方策を取り入れていくことで、ドライバーは新鮮な気持ちでエコドライブに取り組むことができるのである。

念願の国交大臣賞受賞で新たなステージに
さらなる燃費改善に向け着実に取り組む

活動開始から15年目を迎えた同社のエコドライブ活動。その成果をみると、燃費では平成28年度に14年度比29・6％向上と大きな成果を生み出している。しかも、何年も活動を続けているうちに燃費の伸びが頭打ちになるケースが多い中、同社の場合は近年でもコンスタントに燃費の改善がみられるという。また、走行速度の節制など「環境にやさしい運転」を行うことで、交通事故減少に繋がるという副次的な効果も生まれる。同社でも、エコドライブ活動を始めた当初の16年には一旦事故件数が増えたものの、それ以降右肩下がりに事故件数も減少している。併せて、燃料使用量減少などによるコスト削減効果もみられたという。

「15年にわたりエコドライブ活動を続けてきた結果、いまでは当社の全ドライバーが『エコドライブは当たり前』と考えるようになっています。エコドライブを実際に行うのはドライバーであり、エコドライブ活動開始以降ドライバーには大きな負担をかけてきました。今回の国土交通大臣賞受賞によって、ドライバーのこれまでの努力が報われました。受賞できて、本当に良かったと感じています」（古海正雄社長）

同社における今後のエコドライブ活動の方向性について聞くと、「これまで続けてきたエコドライブ活動がマンネリ化しないような仕組みづくりが、これからの課題です。例えば、当社ではこれまでドライバー個人への評価が中心でした。しかし、グループ評価を取り入れることで、当社のドライバー全体の底上げに繋げることができるかもしれません」と、齊藤三十四取締役は語る。また、同業他社のエコドライブ活動事例を、これまで以上に積極的に取り入れていくことも視野に入れている。

さらに、車両メーカーやエンジンの型式によって燃費が異なってくることもあることから、燃費の改善度合いをより詳細に見極めるために、車両メーカーごと・エンジンの型式ごとの燃費データ集計にも着手しているという。

「当社では、これまでも国交大臣賞受賞を目指して様々な取り組みを行ってきました。今回の受賞を機に『新たなスタート地点に立った』という思いで、さらなる燃費改善に向けて、できることを着実に行っていきたいと思います」（阿部拓也課長）

最後に、これからエコドライブ活動に取り組もうとしている運送事業者に向けてメッセージをいただいた。

「まず『トップの思いは必ず通じる』と心に決め、実際にエコドライブを行うドライバーをいかにサポートできるか考えていくことが大切だと思います。そして、ドライバーと管理者・経営者のコミュニケーションの円滑化も重要です。例えば、アイドリング時間の長いドライバーに対して、頭ごなしに叱るのではなく、『どうしてアイドリング時間が長くなったのか』と確認することで、アイドリング時間を短くするための改善策を考え、ドライバーに提案することができるようになるのです。エコドライブ活動における成果を最大限にするためには、ドライバーをサポートしていくこと、ドライバーに対して積極的に手を差し伸べていくことが何よりも大切だと、今回の受賞を機に改めて感じているところです」（古海社長）

（取材協力）上越運送㈱　古海正雄代表取締役社長、小関健司専務取締役、齊藤三十四取締役安全指導部長、阿部拓也車輌部車輌課課長

写真左から、齊藤三十四取締役、古海正雄代表取締役社長、小関健司専務取締役、阿部拓也課長

本社で毎月実施している「環境保全活動委員会」

カーディーラーの協力による「エコドライブ講習会」では、実技講習（写真㊤）、日常点検テスト（写真㊥）、筆記テスト（写真㊦）を実施する

「平成29年度エコドライブ活動コンクール」
上越運送㈱が国土交通大臣賞を受賞

「平成29年度エコドライブシンポジウム」が11月29日に東京・コクヨホールで開催され、「平成29年度エコドライブ活動コンクール」上位入賞者の表彰が行われた。事業部門の最高賞となる国土交通大臣賞には、上越運送㈱（新潟県上越市、古海正雄代表取締役社長）が輝いた。

「平成29年度エコドライブ活動コンクール」上位入賞者（11月29日、コクヨホール）

事業部門（緑ナンバー）、一般部門（白ナンバー）、ユニーク部門（エコドライブに関する独自の取り組みを実施している事業者）の3部門に分けて審査（審査委員長＝大聖泰弘早稲田大学研究院次世代自動車研究機構特任研究教授）が行われ、応募総数327件（事業所数1211事業所）の中から、事業部門の最高賞となる国土交通大臣賞には上越運送㈱（新潟県）が選ばれた。なお、その他の上位入賞者（環境大臣賞、優秀賞、審査委員長特別賞）の受賞者は表の通り。

エコドライブシンポジウムでは、上位入賞者の表彰が行われた後、国交大臣賞を受賞した上越運送㈱の齊藤三十四取締役が取り組み発表を行った（**同社の取り組みは別項に掲載**）。

同社の齊藤三十四取締役による取り組み発表

国交大臣賞を受賞する上越運送の小関健司専務取締役（写真㊧）

表　平成29年度エコドライブ活動コンクール
上位入賞者一覧

（都道府県順）

◇国土交通大臣賞（事業部門）	上越運送㈱	新潟県
◇環境大臣賞（一般部門）	TOTO㈱ 経営企画本部 ESG 推進部	福岡県
◇優秀賞（事業部門）	磐城通運㈱ 小名浜支店	福島県
	磐城通運㈱ 小名浜支店 小名浜製錬営業所	福島県
	㈱ロジパルエクスプレス	東京都
	㈲裕進運輸 本社営業所	三重県
◇優秀賞（一般部門）	㈱GE	大阪府
◇審査委員長特別賞（ユニーク部門）	霞ヶ浦地区環境行動推進協議会	三重県

会社概要

- 会社名　上越運送株式会社
- 本社　新潟県上越市頸城区西福島 440-1
- 資本金　8,500 万円
- 設立　昭和 18 年 9 月 30 日
- 従業員数　150 人（うちドライバー 113 人）
- 車両台数　153 台

第45回 東京モーターショー2017特集・後編

車体メーカー11社が出展

「働く くるま」が大集合！

～「働くくるま」で夢と幸せをあなたのそばまで～

「世界を、ここから動かそう。BEYOND THE MOTOR」をテーマに、（一社）日本自動車工業会が主催、全日本トラック協会などが協賛した「第45回東京モーターショー2017」が、10月27日～11月5日までの10日間の会期で開催された。会期中、国内自動車メーカー14社15ブランドおよび、海外自動車メーカー13社19ブランドを含む153社・団体が出展。国内外から77万人余りが訪れた。『広報とらっく』では、トラックメーカー、タイヤメーカーの出展内容を掲載してきたが、後編では車体メーカー（東1ホール屋外合同展示ブースに11社13台展示）の主な出展内容を紹介する。

㈱浜名ワークス
「ダブル連結トラック」

㈱浜名ワークスは、大型トラック2台分を一括輸送することができる、連結全長23㍍を誇る、「ダブル連結トラック」を出品。フルトラクタ10㍍・フルトレーラ9・9㍍の荷台内長、総容積129立方㍍を確保した。ドライバー不足緩和、輸送効率向上に期待が集まる。

なお、貨物の増減に合わせてフルトラクタのみの運行も可能で、フレキシブルに対応できる。

日本フルハーフ㈱
「大型ウィングルーフ車」「電気式中型温度管理車」

日本フルハーフ㈱は、「オイルレス機構搭載次世代大型ウィングルーフ車」を参考出品。ウイング開閉機構を電動式のオイルレスにした。油圧式に比べオイルの定期交換が不要になり、メンテナンス性が向上。消費電力も少なく、バッテリー負荷を軽減した。

また、電気式中型温度管理車も参考出品。主に食品を運ぶ温度管理車は積荷の状態管理が重要。ドライバーがより安全運転に集中できるように、エンジン低回転時の能力低下を抑制する「電気式冷凍機（e-Chilno）」や庫内を均一に温める床加温装置、オイルレステールゲートリフターを搭載。その他、安全機能として、フロアマーカーランプ、セーフティフット機構、セーフティロールストッパーを装着した。

日本トレクス㈱
「フラットパネルウィングセミトレーラPANECT」

日本トレクス㈱は、ウレタンオープンフォーミング工法による車両用断熱パネル「PANECT（パネクト）」を採用した、フラットパネルウイングセミトレーラを参考出品。スチレンフォームより断熱性能に優れたウレタンフォームを採用したことに加え、伝熱媒体となるパネル内部のアルミポストをなくしたことで、断熱性能20％、積載量300㌔㌘向上を実現した（同社従来比）。さらに、開発中のタイヤ温度・空気圧管理システムや位置情報システムなど、トレーラをより使いやすくする機能を多数搭載した。

新明和工業㈱
「テレスコ式リヤダンプ」

新明和工業㈱は、同社製の3段伸縮テレスコピックシリンダとハーフパイプボデーを採用した、「大型10㌧車級・テレスコ式リヤダンプトラック」を新たにラインナップに追加して出品。この車両は、国内主流のリンク式ダンプ機構と比べて軽量化が図られ、最大積載量10㌧以上での登録が可能。

KYB㈱
「MR5030L」

KYB㈱は、より多くの生コンを輸送できる5立米ドラムを搭載した都市部向けの低床ミキサ車のフレームを新開発、サブフレームを廃止し軽量化を実現することで、11㌧600㌔㌘の積載を可能にした。また、前後左のカメラを搭載し、通信機能により運行状況をリアルタイムに事務所等に届けることができる情報化型ミキサー車とした。

㈱矢野特殊自動車
「ニュースタンダード35プラス」

㈱矢野特殊自動車は、アルミフラットパネル大型冷蔵冷凍車「ニュースタンダード35プラス」を出展した。保冷性能で庫内温度マイナス35度をキープ。荷役作業の安全と使い勝手の良さを追求した。LEDコーナーライトにより庫内を均一に明るくし、後方には転落防止の赤色LEDライトを縦向き配置、近付くと点灯して危険を知らせる。

ボデー後面のビルトインステップは、庫内への昇降の安全とデザインを両立。庫内には、冷凍・冷蔵の2温度管理に必要な間仕切り『ソフトマジカル』等を採用。

山田車体工業㈱
「Zフラップ9：1」

山田車体工業㈱は、オーバーターンウイング「Zフラップ9：1」を出品。大きくて重たい荷物の荷役時に、天井クレーンやラフターなどを使って作業できるウイング車で、センターフレームの位置を9：1の部分へ設置し、天井部分の開口を2100㍉㍍以上確保した。

また、反対側もルーフが167度上がるので、フォークリフトでの荷役ができ、通常のウイングとして使用できる。さらに、精密機械や美術品などの輸送も可能な、温度管理仕様となっている。

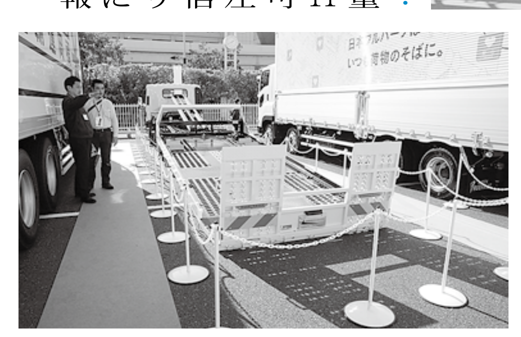
極東開発工業㈱
「プレスパック」「フラトップZeroⅡ」

極東開発工業㈱は、新型4㌧車級プレス式ごみ収集車「プレスパック」を参考出品。また、機能的デザインと装備の充実を両立した1台積車輌運搬車「フラトップZeroⅡ」も出品。同車は、荷台がフラットな状態から12度までの範囲で積み込み角度の調整が可能。

㈱花見台自動車
「セフテーローダH2」

㈱花見台自動車が出展した「セフテーローダH2」は、少ないスペースでの作業や積みやすい荷台傾斜角度を目指し、シンプルでロングライフなスライド機構を採用。

乗用車のアイボルトけん引フックに対応させ、LED作業灯を内蔵する新しいデザインの鳥居を採用した。



東邦車輛㈱
「スマートウイング セミ・フルトレーラ」

東邦車輛㈱は、「スマートウイング セミ・フルトレーラ」を参考出品。ドリーを取り外したり連結したりする、2通りの使い方が可能。近年のドライバー不足解消、燃料等の経費節減、CO_2削減に貢献。

なお、セミトレーラ使用時は、連結全長を12㍍以下に抑え、通行申請不要のフリー走行が可能に。足回りはドリーを含む総輪エアサスを採用した。

八千代工業㈱
「災害初期支援車」

八千代工業㈱は、「ホンダアクティダンプ」をベースに、軽自動車ならではの機動性を活かし、災害発生時の地域での初期復旧作業に威力を発揮する、「災害初期支援車」を参考出品。地域や企業での自主防災への活用を視野に入れている。

自民党トラック議連総会出席者一覧

（本文1面、敬称略）

【衆議院（本人出席）】
中村 裕之（北海道4区）
伊東 良孝（北海道7区）
武部 新（北海道12区）
船橋 利実（比例北海道）
木村 次郎（青森4区）
西村 明宏（宮城3区）
冨樫 博之（秋田1区）
遠藤 利明（山形1区）
根本 匠（福島2区）
高橋ひなこ（比例東北）
亀岡 偉民（比例東北）
田所 嘉徳（茨城1区）
簗 和生（栃木3区）
井野 俊郎（群馬2区）
柴山 昌彦（埼玉8区）
野中 厚（埼玉12区）
土屋 品子（埼玉13区）
三ッ林 裕巳（埼玉14区）
佐藤 明男（比例北関東）
辻 清人（東京2区）
菅原 一秀（東京9区）
松島みどり（東京14区）
秋元 司（東京15区）
大西 英男（東京16区）
小倉 將信（東京23区）
井上 信治（東京25区）
山田 美樹（比例東京）
小田原 潔（比例東京）
門山 宏哲（千葉1区）
渡辺 博道（千葉6区）
櫻田 義孝（千葉8区）
林 幹雄（千葉10区）
浜田 靖一（千葉12区）
田中 和德（神奈川10区）
堀内 詔子（山梨2区）
中谷 真一（比例南関東）
高鳥 修一（新潟6区）
田畑 裕明（富山1区）
橘 慶一郎（富山3区）
佐々木 紀（石川2区）
後藤 茂之（長野4区）
石崎 徹（比例北陸信越）
齋藤 洋明（比例北陸信越）
山本 拓（比例北陸信越）
熊田 裕通（愛知1区）
伊藤 忠彦（愛知8区）
今枝 宗一郎（愛知14区）
根本 幸典（愛知15区）
武藤 容治（岐阜3区）
鈴木 淳司（比例東海）
大見 正（比例東海）
大岡 敏孝（滋賀1区）
上野 賢一郎（滋賀2区）
小寺 裕雄（滋賀4区）
田中 英之（京都4区）
左藤 章（大阪2区）
中山 泰秀（大阪4区）
渡嘉敷奈緒美（大阪7区）
盛山 正仁（兵庫1区）
関 芳弘（兵庫3区）
藤井 比早之（兵庫4区）
繁本 護（比例近畿）
佐藤ゆかり（比例近畿）
門 博文（比例近畿）
赤澤 亮正（鳥取2区）
細田 博之（島根1区）
竹下 亘（島根2区）
山下 貴司（岡山2区）
阿部 俊子（岡山3区）
小島 敏文（比例中国）
平井 卓也（香川1区）
中谷 元（高知1区）
福山 守（比例四国）
福井 照（比例四国）
古賀 篤（福岡3区）
宮内 秀樹（福岡4区）
原田 義昭（福岡5区）
藤丸 敏（福岡7区）
三原 朝彦（福岡9区）
山本 幸三（福岡10区）
北村 誠吾（長崎4区）
木原 稔（熊本1区）
野田 毅（熊本2区）
坂本 哲志（熊本3区）
金子 恭之（熊本4区）
武井 俊輔（宮崎1区）
西銘 恒三郎（沖縄4区）
冨岡 勉（比例九州）
國場 幸之助（比例九州）

【参議院（本人出席）】
中泉 松司（秋田）
上月 良祐（茨城）
高橋 克法（栃木）
丸川 珠代（東京）
朝日 健太郎（東京）
石井 準一（千葉）
島村 大（神奈川）
森屋 宏（山梨）
山田 修路（石川）
藤川 政人（愛知）
こやり 隆史（滋賀）
西田 昌司（京都）
堀井 巌（奈良）
佐藤 啓（奈良）
舞立 昇治（鳥取）
石井 正弘（岡山）
三宅 伸吾（香川）
山本 順三（愛媛）
馬場 成志（熊本）
礒﨑 陽輔（大分）
松下 新平（宮崎）
長峯 誠（宮崎）
赤池 誠章（比例）
足立 敏之（比例）
阿達 雅志（比例）
太田 房江（比例）
片山さつき（比例）
北村 経夫（比例）
木村 義雄（比例）
藤木 真也（比例）

【衆議院（代理出席）】
吉川 貴盛（北海道2区）
和田 義明（北海道5区）
堀井 学（北海道9区）
津島 淳（青森1区）
鈴木 俊一（岩手2区）
金田 勝年（秋田2区）
藤原 崇（比例東北）
上杉 謙太郎（比例東北）
額賀 福志郎（茨城2区）
梶山 弘志（茨城4区）
船田 元（栃木1区）
茂木 敏充（栃木5区）
笹川 博義（群馬3区）
福田 達夫（群馬4区）
神山 佐市（埼玉7区）
大塚 拓（埼玉9区）
山口 泰明（埼玉10区）
永岡 桂子（比例北関東）
中根 一幸（比例北関東）
若宮 健嗣（東京5区）
石原 伸晃（東京8区）
鴨下 一郎（東京13区）
松本 洋平（東京19区）
木原 誠二（東京20区）
伊藤 達也（東京22区）
薗浦 健太郎（千葉5区）
小此木 八郎（神奈川3区）
坂井 学（神奈川5区）
甘利 明（神奈川13区）
上野 宏史（比例南関東）
宮川 典子（比例南関東）
稲田 朋美（福井1区）
宮下 一郎（長野5区）
細田 健一（比例北陸信越）
上川 陽子（静岡1区）
井林 辰憲（静岡2区）
塩谷 立（静岡8区）
丹羽 秀樹（愛知6区）
棚橋 泰文（岐阜2区）
古屋 圭司（岐阜5区）
三ッ矢 憲生（三重4区）
池田 佳隆（比例東海）
八木 哲也（比例東海）
武村 展英（滋賀3区）
大塚 高司（大阪8区）
原田 憲治（大阪9区）
竹本 直一（大阪15区）
谷 公一（兵庫5区）
山田 賢司（兵庫7区）
西村 康稔（兵庫9区）
渡海 紀三朗（兵庫10区）
田野瀬 太道（奈良3区）
石田 真敏（和歌山2区）
谷川 とむ（比例近畿）
奥野 信亮（比例近畿）
石破 茂（鳥取1区）
橋本 岳（岡山4区）
加藤 勝信（岡山5区）
小林 史明（広島7区）
塩崎 恭久（愛媛1区）
山本 公一（愛媛4区）
鬼木 誠（福岡2区）
武田 良太（福岡11区）
加藤 寛治（長崎2区）
衛藤 征士郎（大分2区）
岩屋 毅（大分3区）
古川 禎久（宮崎3区）
岩田 和親（比例九州）
古川 康（比例九州）
今村 雅弘（比例九州）

【参議院（代理出席）】
伊達 忠一（北海道）
関口 昌一（埼玉）
豊田 俊郎（千葉）
塚田 一郎（新潟）
三原じゅん子（神奈川）
野上 浩太郎（富山）
滝波 宏文（福井）
大野 泰正（岐阜）
吉川ゆうみ（三重）
松川 るい（大阪）
末松 信介（兵庫）
鶴保 庸介（和歌山）
中西 祐介（徳島・高知）
井原 巧（愛媛）
松山 政司（福岡）
大家 敏志（福岡）
松村 祥史（熊本）
佐藤 信秋（比例）
中西 哲（比例）

公明党トラック問題議員懇話会出席議員

（本文1面、敬称略）

【衆議院（本人出席）】
佐藤 英道（比例北海道）
高木 陽介（比例東京）
富田 茂之（比例南関東）
大口 善徳（比例東海）
伊藤 渉（比例東海）
佐藤 茂樹（大阪3区）
國重 徹（大阪5区）
伊佐 進一（大阪6区）
北側 一雄（大阪16区）
赤羽 一嘉（兵庫2区）
中野 洋昌（兵庫8区）
竹内 譲（比例近畿）
浮島 智子（比例近畿）
濱村 進（比例近畿）
鰐淵 洋子（比例近畿）
斉藤 鉄夫（比例中国）
石田 祝稔（比例四国）
濵地 雅一（比例九州）

【参議院（本人出席）】
西田 実仁（埼玉）
矢倉 克夫（埼玉）
佐々木さやか（神奈川）
三浦 信祐（神奈川）
里見 隆治（愛知）
石川 博崇（大阪）
杉 久武（大阪）
伊藤 孝江（兵庫）
若松 謙維（比例）
横山 信一（比例）
河野 義博（比例）
平木 大作（比例）
竹内 真二（比例）

鎌倉常務に訊く!

女性採用で「雇用の多様化」と「社内コミュニケーションの活性化」を実現!

鎌倉 隆浩
代表取締役常務

無人トレーラを利用したフェリー・RORO船輸送が増加する中、ここ苫小牧では、トレーラドライバーの確保が急務となっています。当社ではモーダルシフトや中継輸送を実施しており、昨年からは未経験者採用・退職自衛官採用を進め、20代・30代の若いドライバーを活用するとともに、60代のドライバーには、コンテナヤード構内のみで運転を行う仕事を担当してもらい、女性ドライバーにはウイング車でリフト荷役の荷物を配車するなど、ドライバーの特性にあわせた適材適所な「多様性の人材活用」を行っています。

最近の人材採用に一役買っているのが、昨年立ち上げたHPとfacebookページです。内容を社内で検討し、「ドライバーの顔が見え、風通しのよい社風が伝わるHP」を目指し、写真や動画にも力を入れています。

小野が入社してから、社内の雰囲気はガラリと変わりました。「彼女をサポートしてあげなくてはいけない」という気持ちからか、ドライバーたちの中に一体感が生まれ、ドライバー間の声掛けも増えて、社内のコミュニケーションが格段に向上しました。今後も、小野の意見を取り入れながら、女性ドライバーを増やしていく方針です。

共立運輸 株式会社
［代表取締役社長　堀　泰幸］

本社所在地	北海道苫小牧市あけぼの町2-2-17
資本金	1,000万円
設立	昭和36年
従業員数	45人（ドライバー33人、うち女性1人）
車両数	35台

女性の輝く現場から
トラガールのお仕事。

第15回「トレーラドライバー（一般貨物／牛乳輸送）」小野 香織さん（共立運輸㈱・北海道）

トラック運送業界で様々な仕事に携わる女性をとりあげるこのコーナー。第15回目は、「トレーラドライバー（一般貨物／牛乳輸送）」のお仕事です。共立運輸㈱（北海道苫小牧市）の小野香織さんが登場します。

トラガールファイル

小野（おの） 香織（かおり）さん

自衛隊の輸送隊員からトレーラドライバーに転身！
先輩の指導をぐんぐん吸収、日々成長を続ける期待の星

- 高校卒業後、自衛官に。北部方面輸送隊・トラック中隊に配属、熊本地震の際には飲料・食料などの救援物資を輸送する任務に就いた。大型・けん引免許とフォークリフトの資格は任官中に取得（同社に入社後限定解除）。
- 「自衛隊以外の場所でも働いてみたい」と任期退職を決意。「車を運転してモノを運ぶ仕事に就きたい」、「トレーラの多い苫小牧でけん引の仕事がしたい」という思いから、退職自衛官向け合同企業説明会では、事前に資料やホームページ（HP）をチェックしていた同社のブースを真っ先に訪問し、応募、面接を経て採用。
- 取材当日は一般貨物輸送を行っていたが、月に2～3回、宗谷地区の乳業メーカーから専用タンクコンテナを使用して集荷する、本州向けの生乳輸送（中継輸送）も担当。
- 仕事をしていてうれしいことは、「先輩たちが、培ってきたテクニックやノウハウを惜しみなく教えてくれること」。直近の目標は、「トレーラに乗務して初めての冬の運転を、安全運転に努めて務めきること」。
- 休みの日の楽しみは、「ラーメン食べ歩き」と「自宅でのディズニー映画鑑賞」。ラーメンはこってり系、ディズニー映画は『アナと雪の女王』がお気に入り。

- **担当業務**：トレーラによる一般貨物／牛乳輸送
- **勤続年数**：8か月
- **取得資格**：大型自動車免許、けん引免許、フォークリフト運転技能講習修了

小野さんのある1日の仕事の流れ

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

6:00
出社。乗務前点呼で健康状態報告とアルコールチェック（写真①）を行う。車両点検後、苫小牧港へ出発。

①

7:00
苫小牧港にて下船したトレーラを接続し、北広島市の配送先へ向かう（写真②）。

②

8:30
配送先である建材メーカーの物流センターに到着。トレーラに積載された積荷＝断熱材の荷降ろし作業を開始。

10:00
荷降ろし後、次の集荷先（苫小牧市内）へ移動。

11:30
苫小牧トラックステーションに到着し、昼食休憩。この日の昼食は、カキフライを卵とじにした季節のメニュー「牡蠣とじ丼」（写真③）。

③

12:30
集荷先である苫小牧市内の製紙メーカーへ出発。

13:00
製紙メーカーの工場に到着。関東地方向けの積荷＝巻き取り紙を積み込む（close-up!に別掲）。

13:30
積み込み完了後、苫小牧港に向け出発。

14:00
苫小牧港の乗船ヤードに到着。トレーラを切り離す。

14:30
自社のヤードに戻り、空車のトレーラを接続（写真④）。自社倉庫にて、中部地方向けのポテトチップスの原料イモを倉庫スタッフと協力しながら積み込んでいく（写真⑤）。

④

⑤

15:30
積み込み完了後、苫小牧港に向け出発（写真⑥）。

16:00
苫小牧港の乗船ヤードでトレーラを切り離し、自社へ戻る。

16:30
帰社。乗務後点呼とアルコールチェックなどを済ませてから退社。

⑥

close-up!　スタッフ同士の見事な連携が光る、巻き取り紙の積み込み作業!

この日の小野さんの積荷は、巻き取り紙9本。3本を1セットにし、荷主のクランプリフト作業者とともに、荷台の3か所（前方・中央・後方）へ、バランスよく、かつスピーディーに配置していく。

まず、積荷が汚れないよう荷台にシートを敷き詰め、養生テープで固定。

次に、クランプリフトで運ばれてきたロール紙を、置き位置を話し合ったり微調整したりしながら積んでいく。

1本目を積んだ後は、次の巻き取り紙の配置を考え、板状の緩衝材を持って待機する。

A

B

2本目を載せたクランプリフトが到着すると、2本目を荷台に置くと同時に緩衝材を挟み込む。

同様に3本目の積み込み時も、緩衝材をあてがいながら配置（写真A）し、3本1セットを積み終わるとラッシングベルトで固定（写真B）。

このように、積み込み本数が少なかったり、巻き取り紙が細かったりする場合は、トレーラ内で倒れることがないよう、しっかり締め上げて固定する（写真C）。

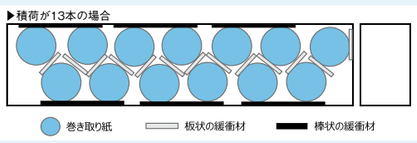
C

D

2セット目は、荷台の中央に配置する必要があるため、クランプリフト作業者と連携し、特に綿密に置き場所を調整しながら、緩衝材を絶妙なタイミングで挟み込んでいく。

3セット目を荷台後方に積み終えたら、あおりを上げ、ウイングを下げて作業完了（写真D）。

小野さんとクランプリフト作業者による抜群の連係プレイで、所要積み込み時間は20分足らずだった。



こちらは、別日の積み込みの様子。

小野さんが入庫（写真E）し、巻き取り紙13本の積み込みを行う。伝票を工場のスタッフに手渡してから（写真F）、小野さん、クランプリフト作業者2人の計3人で作業スタート。

E

F

巻き取り紙は、2台のクランプリフトにより、荷台前方から後方へ、背の高いものの→低いものの順で、左右交互に運ばれてくる。

板状の緩衝材を挟み込み、脇には棒状の緩衝材を置きながら（写真G）、あっという間の10分弱で積み込みが完了。

G

最後に、工場スタッフとともに積荷の確認を行い、あおりを上げてウイングを閉め、送り状をトレーラ最前部のボックスの中にしまい（写真H）、輪止めを外して出発。

H

小野さんはこんな人!

小野さん（左）と田口さん（右）

初対面となった合同企業説明会では、「こんなに色白で可愛らしい女の子が本当にドライバー志望なの?」と驚きましたが、とても熱心に話を聞いてくれて、面接に来てくれることになりました。面接では、ちょうど新車のトラクタヘッドが納車されたばかりで、体験乗車に大喜びしてくれた小野さん。彼女の採用を前に、女性専用の更衣室・トイレを整備するなど、入社を心待ちにしていました。入社後、研修を始めてみると仕事の覚えも早く、1か月ほどで指導担当者が「いつひとりで路上に出してもいい」と太鼓判を押すようなセンスの持ち主。社員みんなに可愛がられる、妹のような存在です。

（共立運輸㈱　人事・採用担当　田口郁恵さん）

UD TRUCKS

待望のトラクター登場

UDトラックスは1935年の創立以来、
常にお客様の声に耳を傾け、ロジスティクスの未来に向かって
時代の一歩先を走り続けてきました。
その歴史と想いを凝縮したのが、新型Quon（クオン）です。
「運転性能」「燃費・環境性能」「安全性」「生産性」そして「稼働率」。
いまトラックに求められるすべての資質を、高い次元で兼ね備えています。
人を想い、先を駆ける。これが新型Quonに込めた
私たちUDトラックスの想いです。

Quon
人を想い、先を駆ける。

すべてのドライバーにとって、
ベストなトラックを目指して。

進化した電子制御式オートマチックトランスミッション「ESCOT-Ⅵ（エスコット・シックス）」や先進の安全・ブレーキシステムなど、鍛え抜かれた機能を意のままに操るためにー新されたコックピット。ドライバーとQuonがごく自然に対話できるデザインによって、安全・快適、そしてよりー層効率的な運転操作を可能にします。

UDトラックス公式ホームページで、
新型Quonのすべてをお確かめください。

Going the Extra Mile

「健康職場づくり」事業者訪問

いきいきと働くことのできるトラック運送業界を目指して

自発的・積極的に「健康投資」を行う時代へ

社長の多彩なアイデアで健康への取り組みを加速

従業員が健康に働くことのできる職場づくりは、会社の事業を継続させていくための最も重要な取り組みのひとつであるといえます。

しかしながら、労働者の健康を巡る状況をみると、近年我が国において過労死等が多発して大きな社会問題になっているなど、職場におけるメンタルヘルス対策や過重労働による健康障害防止対策は、我が国において重要な課題となっています。

そこで、本企画では「健康職場づくり」に積極的に取り組んでいる運送事業者の事例などを紹介していきます。今回は、石川県中能登町の日生運輸株式会社（多知勇世代表取締役社長）における取り組みを紹介します。

第5回　日生運輸株式会社（石川県中能登町）

進む長距離ドライバーの高齢化
健康を保ち「長く働いてもらいたい」

多知 勇世
代表取締役社長

日生運輸㈱は、アルミ建材や合板、耐火耐熱製品等の長距離輸送などを行っている運送会社である。

さて、同社における健康職場づくりが始まったのは、多知社長が異業種から同社に入社した平成25年のことである（社長就任は翌26年）。同社のドライバー（33人）のうち、長距離輸送を担当するドライバーは25人いるが、特に長距離ドライバーの平均年齢が上昇してきていた。同社の全ドライバーの平均年齢をみても約52歳と比較的高く、長距離ドライバーに限定すると60歳以上の比率は12%になるという。高齢ドライバーの中には、体力の衰えとともに病を患うような人も出てくるだろう。そのために仕事を何日も休むようなことになると、会社としては売上減に直結してしまう。また、同社のドライバーが、病がもととなるような健康起因事故を起こしてしまった場合には、同社の経営に非常に大きなダメージを与えることになる。

一方で、若い人材を採用しようとしても、過疎が進みつつある能登半島では、そもそも若者自体がそれほど多くないということもあり、若いドライバーの獲得に苦労していた。

同社では、若い人材の採用に向けた企業努力を継続する一方で、高齢化が進む同社のドライバーに対しては、健康を維持し、少しでも長く働いてもらうために、社内でできる対策としてドライバーの健康管理に力を入れることにした。

「運送会社が事業を継続させていくためには、安全教育の充実はもちろんのこと、ドライバーの健康を管理することで、不健康な状態から発生するリスクを避けることも重要になってきていると感じます。まずは、小さいことでもできることから取り組んでいくことが大切です。0（何もやらない）よりは、1（少しでもやる）の方がいいに決まっています。何も対策をせずにいると、ドライバーの高齢化がさらに進行し、0どころかマイナスにもなりかねません。安全教育と同じように、ドライバーの健康管理への取り組みは、事業継続に向けての運送会社の責務になったといえるでしょう」（多知社長）

「健康管理講座」にストレッチ体操を導入
自覚を促す「飲料の総カロリー量掲出」

それでは、同社における健康職場づくりへの取り組みについてみていく。

まず、3年前から年1回（6月）、栄養士や保健師、インストラクターなどの外部講師を招き、長距離ドライバー向けの「健康管理講座」を実施している。開始した当初は、バランスの良い食事のとり方や、全日本トラック協会が制作した「トラックドライバーの健康管理手帳」（同手帳は全ト協ホームページからダウンロード可能）の内容をもとにした教育など、座学が中心だった。さらに、28年からはインストラクターによるストレッチ体操の実演を取り入れた。ストレッチ体操は、日頃あまり動かさない筋肉を伸ばすことで血行を良くするほか、脂肪を燃焼したり老廃物の代謝を促す効果がある。ストレッチ体操を行うことで疲れが取れやすくなり、腰痛予防にも役立つことから、ドライバーの間でも好評だという。

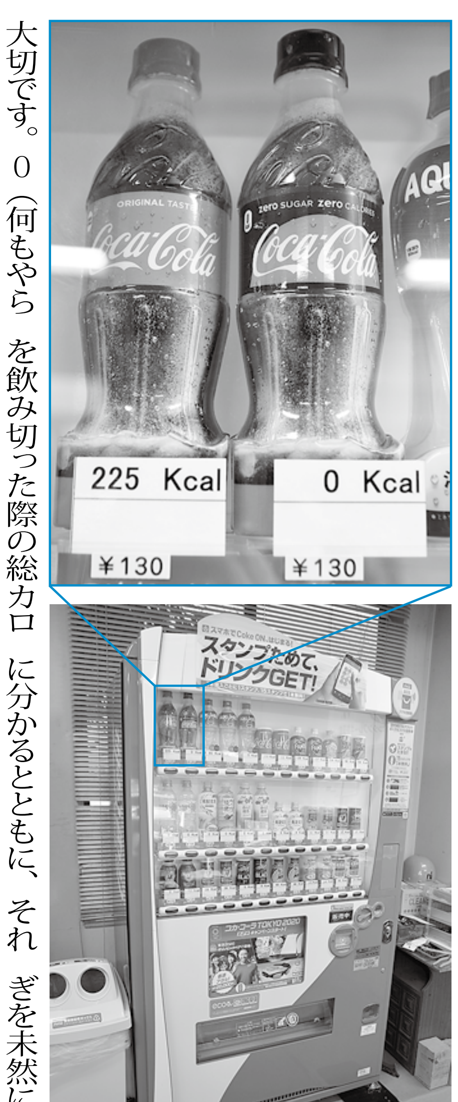
また、社内にマッサージ器を設置してドライバーの疲労軽減を図っているほか、従業員に日々の健康状態を把握してもらうために血圧計を備えている。希望者に対しては、腰痛予防のためのサポーターを配布し、腰に不安を抱えているドライバーへの支援も行っている。

さて、同社の取り組みとして出色なのは、社内に備えられている「飲料自動販売機への総カロリー量表示」である。

いまでは飲料の缶やペットボトルへの栄養成分表示が定着しているが、実はその表示の多くは「100ミリリットル当たり」の数値となっている。例えば、「コカ・コーラ」の場合、缶やペットボトルには「エネルギー＝45キロカロリー」という記載がある。これはコカ・コーラ100ミリリットルを飲んだ時に得られるカロリー量であり、350ミリリットルの缶1本や500ミリリットル入りのペットボトル1本を飲み切った際の総カロリー量ではない。主な日本コカ・コーラ㈱製品の1本当たりの総カロリー量を表1に示すが、500ミリリットルのペットボトルを例にすると、コカ・コーラを1本飲み切った時の総カロリー量は225キロカロリーに達する。これは、ご飯1膳分（140グラム）のカロリー量（235キロカロリー）に匹敵するほどだ。また、同程度のカロリーを消費しようとすると、表2で示すように、テニスを30分間行うほどの運動量が必要だ（221キロカロリー）。これが、コカ・コーラではなく「コカ・コーラ ゼロ」（100ミリリットル当たりのエネルギー＝0キロカロリー）を選んだ場合には、500ミリリットルのペットボトル1本を飲み切っても総カロリー量は0キロカロリーとなる。

同社では、缶やペットボトルに表示されている100ミリリットル当たりのカロリー量と、その自動販売機で販売されている缶やペットボトルの内容量をもとに、1本当たりの総カロリー量を計算し、自動販売機に掲出。1本ごとの総カロリー量を明示したことで、「この飲料を飲み切った場合に得られる総カロリー量」が簡単に分かるとともに、それぞれの従業員が自分に相応しいカロリー量の飲料を選べるようになったことで、カロリーの取り過ぎを未然に防ぐことができるのである。

「これは私の思い付きから始めた取り組みです。たまたま自動販売機の飲料メーカーを変更する機会があり、その時に飲料メーカーの担当者に相談し、表示するようにしました。飲み物を選ぶ際に、総カロリー量の少ないものを選ぶドライバーも増えており、健康へのいい意識付けにもなっていると思います。このように、『ちょっとした思い付き』が健康に良い効果を生むようなことは、案外たくさんあるのではないでしょうか」（同）



社内の飲料自動販売機（写真㊦）には飲料の種類ごとに1本当たりの総カロリー量を明示している（写真㊤）。左（225キロカロリー）が「コカ・コーラ」、右（0キロカロリー）が「コカ・コーラ ゼロ」。

表1 主な日本コカ・コーラ㈱製品の100ml当たりのカロリー量と1本当たりの総カロリー量

製品名	100ml当たりのカロリー量	内容量（例）	1本当たりの総カロリー量
コカ・コーラ	45kcal	500ml	225kcal
コカ・コーラ ゼロ	0kcal	500ml	0kcal
アクエリアス	19kcal	500ml	95kcal
ファンタオレンジ	46kcal	500ml	230kcal
ジョージア エメラルド マウンテンブレンド	35kcal	210ml	73.5kcal
紅茶花伝 ホットな ロイヤルミルクティー	36kcal	350ml	126kcal
爽健美茶	0kcal	525ml	0kcal

表2 消費カロリー早見表（体重60kgの人の場合）

行動	1回当たりの時間（分）	消費エネルギー量(kcal)
階段の昇り降り	2	9
デスクワーク	60	113
会議（座って）	60	95
ジョギング	20	147
テニス	30	221
野球	30	158
サッカー	45	331
水泳（クロール）	10	84

出典：㈱タニタホームページ
※記録値は一般的な値であり、消費エネルギー量には個人差がある

従業員へのフォローアップを充実化
年2回の健康診断受診率が100%に

さて、同社では春と秋の年2回、従業員に健康診断を受診させている。春は近隣の開業医で受診させ、秋にはその結果を踏まえて総合病院で精密検査を受けさせている。かつては健診受診を渋るドライバーが少なくなかったそうだが、現在では健診受診率が100%に達している。

同社では、精密検査や治療が必要なドライバーへのフォローアップ体制も充実させている。健診が終了し、ドライバー一人ひとりの健診結果が会社に届けられた段階で、多知社長が各個人の所見概要を記録として残すとともに、精密検査や治療が必要なドライバーに対しては面談を行い、検査や治療を推奨する。会社としての社員への対応状況も記録に残し、受診を怠っているドライバーに対しては多知社長が受診を指示するほか、治療の経過についてもその都度当該ドライバーから話を聞くなどして、検査や治療が滞りなく行われているかを確認している。各ドライバーの記録は現段階で3年分蓄積されており、それぞれのドライバーがどういった持病を抱えているのか、また過去にどのような病気を患い、どういった方法で改善させていったのかが分かるようになっているのである。

「私は、これまでトラック運送業界の経験はありませんでした。しかし、業界の慣習を知らなかったからこそ、自分で様々なことを学び、新しい取り組みを行うことができたと思っています。健診記録についても、『どうすればドライバーの健康状態を改善させることができるか』と自分で考えた結果、ドライバー一人ひとりの記録を付けてそれを活用するという方法を思いつき、始めました。記録を残していくことで、会社がこれまで行ってきた対応や治療の経緯が分かります。また、記録を活用していくことで、ドライバーに対して的確に治療の推奨・指示を行うことができるようになりました。かつては全員に健診を受診させるのにも苦労しましたが、ドライバーへのフォローアップ体制を充実させたことで、健診の100%受診を達成しています」（同）

また、睡眠時無呼吸症候群（SAS）スクリーニング検査もドライバー全員に受けさせ、精密検査が必要なドライバーに対しては、費用の半額を会社が負担して受診させている。要治療者に対しては治療を受けさせるとともに、診断レポートを会社に提出させ、治療が継続されているかどうかを確認している。さらに、インフルエンザ予防接種費用の全額を会社負担とするなど、健康への投資も継続して行っている。

こうした取り組みが功を奏し、「以前に比べ、健康に関心を示すドライバーが増えたように感じています」と語る多知社長。今後の取り組みについては、現在実施している取り組みをより深度化させていくという。

「全ての従業員が健康な状態で仕事に取り組むことが、従業員それぞれの利益に繋がり、そして家族の利益やお客様の利益、さらには会社の利益に繋がっていきます。今後は、SASの精密検査費用を全額会社負担とするなど、健康投資増を検討する必要があるでしょう。また、検査結果のフォローアップの方法にも、より工夫が求められてくると思います。いずれにしても、全ての運送会社にとって健康投資は無視できないものとなってきました。従業員の健康づくりに対して、運送事業者が自発的・積極的に取り組む時代に突入しています。当社としても、今後も『健康職場づくり』をより推進していきたいと考えています」（同）

（取材協力）日生運輸㈱
多知勇世代表取締役社長

「健康管理講座」では、外部からインストラクターを招いてのストレッチ体操の実演を取り入れた

社内にマッサージ器を設置してドライバーの疲労軽減を図る

日々の健康状態を把握してもらうために、社内に血圧計を備えた

国交省「スクリーニング検査等に関する実態調査」
SASスクリーニング検査受診率16%にとどまる

国土交通省自動車局ではこのほど、「スクリーニング検査等に関する実態調査」結果を公表した。

図1　SASスクリーニング検査の受診状況について

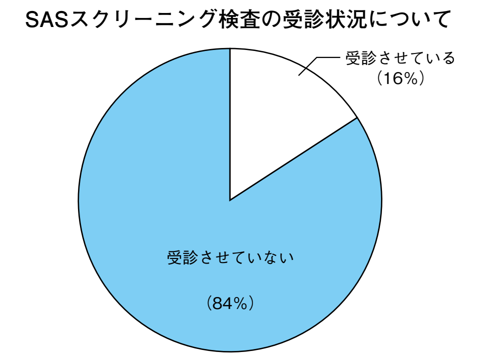
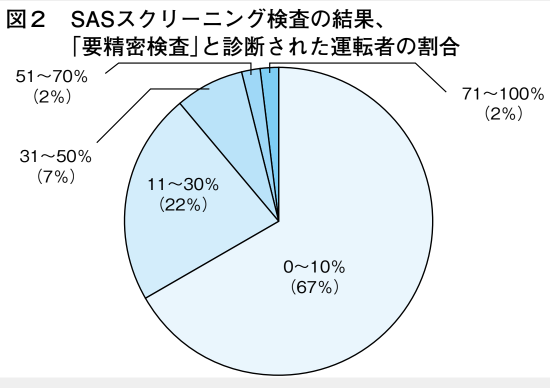


図2　SASスクリーニング検査の結果、「要精密検査」と診断された運転者の割合



それによると、貨物運送事業者（調査対象666者）のうち、睡眠時無呼吸症候群（SAS）スクリーニング検査を運転者に受診させている事業者は16%にとどまった（図1）。スクリーニング検査の結果、「要精密検査」と診断された運転者の割合は、「0～10%」とした回答が67%と最も多かったものの、「11～30%」と回答した事業者も22%みられた（図2）。

事故が発生してから初めて運転者のSASが発覚するケースがいまだに後を絶たず、SASスクリーニング検査の実施は決して浸透しているとはいえない。運送事業者には、全日本トラック協会が行っている検査助成制度を活用するなど、SASスクリーニング検査の実施と、SASの適切な治療が求められる。

＜コレノリグループ＞
日生運輸株式会社

会社所在地	石川県鹿島郡 中能登町良川く1番地
資本金	2,000万円
設立	昭和46年11月2日
従業員数	40人（うちドライバー33人）
車両数	36台

ほんのヒトコマ　[第10回]　前川しんすけ

干支（えと）人形作り…「途中からパンダに変更…!?」

法令○×クイズ　～徐行・一時停止編～

【解答】 3面に問題

❶ ○（法第9条）車両は、歩行者用道路を許可を受けて通行するときは、特に歩行者に注意して徐行しなければならないと定められている。この場合、歩行者がいなくても徐行しなければならない。

❷ ×（法第36条第2項）車両等は、交差道路が優先道路であるときは、当該交差道路を通行する車両等の進行妨害をしてはならないと定められており、一時停止までは義務づけていない。

❸ ×（法第71条第3号）道路の左側部分に設けられた安全地帯の側方を通過する場合において、当該安全地帯に歩行者がいるときは徐行することと定められており、歩行者がいない場合は徐行の義務はない。

❹ ○（法第17条第2項）車両は、歩道等に入る直前で一時停止し、かつ、歩行者の通行を妨げないようにしなければならないと定められており、歩行者がいなくても一時停止の義務がある。

❺ ×（法第31条）路面電車に乗降する者がいない場合において当該路面電車の左側に当該路面電車から1.5メートル以上の間隔を保つことができるときは、徐行して当該路面電車の左側を通過することができると定められており、徐行が義務づけられている。

全国28か所に設置されたTS

安全運行のお手伝い

TS（トラックステーション）情報

改修工事期間および全館臨時休業日のお知らせ

矢板トラックステーション

矢板TSは、大規模改修工事のため、既存施設での営業を12月4日(月)まで終了し、12月5日(火)以降当面の間は仮設施設での営業を行う。営業時間は次の通り。

▼仮設シャワー（男性のみ）：10時～17時（定休日＝土曜・日曜・祝日）

▼コインランドリー：7時～21時（定休日＝日曜）

※食堂・休憩室は平常通り（7時～22時）営業

また、12月9日(土)は全館臨時休業日となる。

諫早TS

トラックステーション TS　年末年始休業案内

（平成29～30年）

（公財）貨物自動車運送事業振興センター（平成29年11月27日現在）

TS名	運行情報センター	食堂・宿泊施設など	
札幌	12月28日（木）17：00～1月4日（木）9：00	食堂	12月30日（土）22：00～1月2日（火）10：00
苫小牧	12月28日（木）17：00～1月4日（木）9：00	食堂	12月30日（土）21：00～1月2日（火）10：00
青森	12月28日（木）17：00～1月4日（木）8：30		
盛岡	12月29日（金）14：00～1月5日（金）8：00	食堂	12月29日（金）14：00～1月5日（金）8：00
仙台	12月28日（木）17：00～1月5日（金）9：00	食堂 シャワー	12月28日（木）18：00～1月4日（木）8：00 12月28日（木）16：30～1月5日（金）9：00
白河の関	12月28日（木）17：30～1月4日（木）8：30	コインシャワー・コインランドリー・休憩室	12月28日（木）17：00～1月4日（木）9：00
茨城	12月29日（金）17：00～1月4日（木）9：00	平常通り営業	
矢板	12月28日（木）17：00～1月5日（金）9：00	食堂・休憩室 仮設シャワー・コインランドリー	12月28日（木）22：00～1月5日（金）11：00 12月28日（木）17：00～1月5日（金）10：00
大宮	12月28日（木）20：00～1月4日（木）8：00	平常通り営業	
東神	12月30日（土）9：00～1月3日（水）17：00		
新潟	12月29日（金）19：00～1月5日（金）8：00	シャワー	12月29日（金）18：30～1月5日（金）8：00
金沢	12月28日（木）17：00～1月5日（金）9：00	平常通り営業（24時間営業）	
浜松	12月29日（金）17：00～1月4日（木）9：00	食堂・売店 浴室・宿泊・仮眠	12月29日（金）14：00～1月4日（木）6：00 12月29日（金）10：00～1月4日（木）12：00
安城	12月29日（金）17：00～1月9日（火）9：00		12月30日（土）17：30～1月4日（木）10：00
名古屋	12月28日（木）20：00～1月5日（金）8：00	食堂 宿泊・入浴	12月28日（木）14：00～1月5日（金）7：00 12月29日（金）9：00～1月5日（金）10：00
亀山	12月29日（金）17：00～1月4日（木）9：00	食堂 売店 浴室・宿泊・仮眠	12月29日（金）14：00～1月4日（木）7：00 12月29日（金）17：00～1月4日（木）7：00 12月29日（金）17：00～1月4日（木）10：00
彦根	12月28日（木）14：00～1月9日（火）9：00	食堂・宿泊・浴室	12月28日（木）14：00～1月9日（火）8：00
大阪	12月29日（金）17：00～1月4日（木）9：00	平常通り営業（24時間営業）	
奈良・針	12月28日（木）17：00～1月4日（木）9：00	休憩室・コインシャワー・コインランドリー	12月28日（木）17：00～1月4日（木）9：00
岡山	12月29日（金）17：00～1月5日（金）8：00	食堂	12月29日（金）19：00～1月4日（木）10：00 ◎短縮営業　1月4日（木）10：00～13：30
尾道	12月29日（金）17：00～1月5日（金）8：30 1月5日（金）17：00～1月9日（火）8：30	シャワー・トイレ・洗濯機 コンビニ	12月29日（金）17：00～1月5日（金）8：30 1月5日（金）17：00～1月9日（火）8：30 平常通り営業（24時間営業）
三次	12月28日（木）14：00～1月5日（金）7：00	食堂・浴室	12月28日（木）14：00～1月5日（金）7：00
北九州	12月29日（金）17：00～1月5日（金）9：00	休憩室 トイレ・シャワー・ランドリー	12月29日（金）17：00～1月5日（金）9：00 平常通り営業（24時間営業）
鳥栖	12月29日（金）17：00～1月4日（木）9：00	食堂・宿泊・入浴	1月1日（月）10：00～1月2日（火）11：00 ◎短縮営業　12月29日（金）、30日（土）10：00～22：00 12月31日（日）10：00～15：00 1月2日（火）、3日（水）11：00～15：00 1月4日（木）、5日（金）10：00～22：00
諫早	12月28日（木）20：00～1月8日（月）10：00	食堂 宿泊 浴室	12月28日（木）14：30～1月8日（月）10：00 12月28日（木）10：00～1月8日（月）15：00 12月28日（木）20：00～1月8日（月）12：00
大分	12月28日（木）18：00～1月4日（木）10：00		12月28日（木）18：00～1月4日（木）10：00
宮崎	12月28日（木）17：00～1月4日（木）9：00	休憩室・シャワー	12月28日（木）17：00～1月4日（木）9：00
鹿児島	12月28日（木）17：30～1月4日（木）8：30	コインシャワー	12月28日（木）17：30～1月4日（木）8：30

TS名	給油所	TS名	給油所
青森	12月31日（日）12：00～1月4日（木）8：00	尾道	12月31日（日）21：00～ 1月3日（水）6：00
大宮	平常通り営業	三次	12月29日（金）20：00～1月4日（木）7：00
新潟	12月31日（日）17：30～1月4日（木）7：00 ◎短縮営業 12月30日（土）7：00～19：00 12月31日（日）8：30～17：30	北九州	◎短縮営業 12月31日(日)21:00～1月 1日(月)8:00 1月 1日(月)20:00～1月 2日(火)8:00 1月 2日(火)20:00～1月 3日(水)8:00 1月 3日(水)20:00～1月 4日(木)8:00
金沢	1月1日（月）8：00～ 1月2日（火）19：00 ◎短縮営業 12月29日（金）7：00～19：00 12月30日（土）8：00～19：00 12月31日（日）、1月3日（水）8：00～17：00 1月4日（木）～6日（土）8：00～19：00	大分	休業中
岡山	12月30日（土）18：00～1月4日（木）7：00		

※詳細は各運行情報センター等へお問い合わせください。

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

▷変更の際は随時全日本トラック協会のホームページにてお知らせします。

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

119「滋味のふるさと⑦」お多福はお好み焼きソース

女性の魅力は第一に愛嬌。たとえばドライブインやSAのレストランなどに置かれたお多福人形は羽織姿でかしこまり、疲れたドライバーに明るく微笑みかける。

お多福は不美人とされるけれど、美の基準は時代によって変遷するものだ。国宝『源氏物語絵巻』に描かれている女性たちは当時の美女代表のはずだが、全員が見事なお多福顔である。かつてはお多福は美女だったのだ！

そのうえ、お多福の笑顔は、名前どおりに人間としての福徳に満ちあふれている。

それで、広島市のオタフクソース㈱はお多福を理想として社名にし、その福徳を社訓にしている。

社訓にいわく――一つ、いつも笑顔を絶やさない（細い目）。二つ、謙虚な姿勢（低い鼻）。三つ、控えめで無駄口を言わない（小さな口）。四つ、聞く耳をもつ（大きな耳）。五つ、心身ともに健康（ふくよかな頬）。六つ、聡明で賢い（広い額）。

これらがすべてそろっているのだから、お多福はすばらしい「心の美人」だ。ポジティブ発想の女性は、男性には美しく好もしく見えるものだし、伴侶を盛り立てる「福女」でもある。

そんなオタフクソースのメイン商品は、ご存じのとおり、お好み焼き専用のソース。ウスターソースの系統で、野菜・果実に約20種類の香辛料を合わせたうえ、デーツ（ナツメヤシ）のとろりんとした甘さを利かせている。とんかつソース以上にどろりと濃くて大甘で、コクがあって、それでいてさっぱり味。お多福同様に愛嬌があって、舌を和ませてくれる。

お好み焼き屋で食べるばかりでなく、オタフクソースを自宅に常備しておけば、小腹満たしに簡単に焼けるし、冷蔵庫の残り物でつくる「始末お好み焼き」だって一段おいしくできあがる。

（むかさ・ちえこ）

「運ぶ」を支え、環境と未来をひらく
ISUZU

事務所と車を“通信”で結ぶ運行管理なら、MIMAMORI

eco products awards 2005 第2回エコプロダクツ大賞 エコサービス部門 国土交通大臣賞 受賞
2007 MCPC award グランプリ（大賞）/総務大臣賞 モバイルビジネス賞 受賞
経済産業省 主催 平成20年度 省エネ大賞 経済産業大臣賞 みまもりくんオンラインサービス

■運転日報
■車両位置お知らせサービス
■エコドライブトレーニング
■労務管理サービス

MIMAMORI
国土交通省型式指定　自 TDII-44
17型MIMAMORIコントローラー
コントローラー　デジタコユニット

初期導入費用　価格（税込み）
●本体 110,970円／台　※別途、取付工賃、部品が必要となります。

ご利用料金　月額（税込み）
●基本料金 基本サービス 972円／台
※デジタコ機能をご利用いただく際は別途インターネットデジタコオプション料金（月額）が必要となります。

●通信式だからメモリカード一切不要、操作はラクラク！
●クラウドなのでどこでもデータが見れます。更にデータは13ヶ月前まで保存されているので安心！
●国土交通省型式指定デジタコ機能搭載！

トラックと物流ビジネスに関することは、すべてプロフェッショナルパートナーISUZUへ。　いすゞ自動車（株）お客様相談センター　0120-119-113　9:00～12:00　13:00～17:00　月曜～金曜（除く所定の休日）　http://www.isuzu.co.jp　人と地球の未来のために、エコドライブを心がけましょう。

シリーズ

会長に聞く

公益社団法人

沖縄県トラック協会

佐次田 朗 会長

深刻化する人材不足解消に業界イメージ改善必要

全国のトラック協会長にお会いして、今後の抱負などについて伺っています。今回は、公益社団法人沖縄県トラック協会の佐次田朗会長です。

沖縄県の地域や経済の特徴をお聞かせください。

沖縄県は、距離にして東西約1000キロメートル、南北約400キロメートルに及ぶ広大な海域に点在する琉球諸島から成り立ちます。亜熱帯地域に属しており、年平均気温が約23度と1年中温暖な気候に恵まれ、青く広がる海は、熱帯魚やサンゴ礁など生き物を育む宝庫です。また、本島北部地域や離島に残る豊かな森には、ヤンバルクイナやイリオモテヤマネコ、ノグチゲラなど世界でも珍しい動植物や昆虫が生息しています。

県の人口は、本土復帰の昭和47年当時に約96万人であったものが年々増加し、平成28年10月1日現在では約144万人と、ほぼ1・5倍に増加しています。全国では人口減少傾向にある中、沖縄では人口増加率が3・0%と、全国一の高さを誇っています。

この背景には、冒頭お話しした豊かな自然を資源に、国内有数の観光リゾート地として人気があり、国内外からの観光客の増加とともに観光産業が発達したことがあります。同時に、本土復帰後の国の政策として、道路、港湾、空港等の社会資本整備の推進に伴う公共事業が、経済を後押ししてきました。

沖縄県内のトラック運送業界をめぐる動向をお聞かせください。

一時1リットル180円にも高騰していた軽油価格は落ち着きを取り戻し、トラック運送事業者の経営環境も改善してきたことと、沖縄の主要産業である観光については、入域観光客数が28年度に800万人を突破し、今後もさらに増加が予想されるなど、沖縄経済は順調に推移しているといえます。私の感覚では、本土復帰後で一番景気が上向いているといえるのではないでしょうか。これまで沖縄経済は、本土との時間差があり、本土の景気が上向いてきてもその実感がなく、1年～2年のタイムラグを感じていました。しかし、現在はまさに好景気の実感があります。

トラック輸送をみると、経済の好調により物流も増大しており、特に、ドライバー不足問題が深刻化しています。沖縄では、バス、タクシーなど運輸業界内だけでなく、他産業とも人材確保についての競争状態が続いています。

沖縄県全体の有効求人倍率は5年前に0・3倍だったものが現在は1・13倍、完全失業率は28年に4%であったものが最近は3・5%と改善し、全国平均の3・1%に近付いています。なお、トラックドライバーについての有効求人倍率は、2～2・5倍となっています。

今後、労働基準法改正に伴う60時間超の時間外労働に対する割増賃金の増加（平成32年4月から25%～50%に増）など、労働環境についてはたくさんの課題があります。この先、ドライバー確保を進めるためには、労働環境を改善する必要があり、長時間労働の抑制に向けた取り組みとして、27年度から厚生労働・国土交通省、荷主、トラック運送業界等を交えた「トラック輸送における取引環境・労働時間改善沖縄県地方協議会」が3回開催され、28年度と29年度は発荷主、着荷主、元請運送事業者、下請運送事業者で構成するパイロット事業が実施されており、現状の分析や課題の洗い出し等により、手待ち時間などの解消が進むことに大変期待しています。

沖縄県ト協独自の取り組みなどございますか。

沖縄県ト協では、「飲酒運転根絶運動」に特に力を入れて取り組んでいます。これまで、沖縄県は、飲酒運転検挙数、飲酒運転による事故件数などについて、全国でも「ワースト1」を争うような状態にありました。この状況をなんとか打破しようと、毎年、飲酒運転根絶を呼びかけるポスターを独自で作成・配布しているほか、沖縄県ト協の機関紙『沖縄トラック情報』の表紙（写真）を活用して、「飲酒運転による代償」として、飲酒運転による罰則や事故の賠償責任などを紹介する内容を継続して掲載し、啓発活動に努めています。

また、地元ラジオ局で、沖縄県ト協が自主制作した番組を放送して、飲酒運転根絶運動を展開しています。こうした各種の取り組みが認められ、沖縄県、沖縄県議会、沖縄県警察主催による「飲酒運転根絶県民大会」では、沖縄県ト協が表彰されました。これらの活動が功を奏し、本年は、ワースト1からの脱却が見込まれています。

機関紙の表紙を活用して飲酒運転根絶を呼びかけている

一方、人材確保対策では、会員事業者合同による「就職個別説明会」を開催します。これは来年度の高等学校卒業者を対象にしたもので、早めの対応を心がけ、30年前半の開催を予定しています。

さらに、沖縄県でも全国の女性部会設立に呼応して、女性部会を設立することとしました。女性経営者・幹部層の育成・資質向上対策を行うとともに、女性ドライバー「トラガール」の採用・活用にも取り組んでいきます。

防災関係では、27年5月に那覇市と「津波緊急一時避難施設協定」を締結しました。この協定は、大津波警報が発令された時から警報が解除され、浸水が解消し、他の収容避難所へ安全に移動できるまでの間、当協会の「九州沖縄トラック研修会館」を一般に津波避難所として提供するものです。

同じ年の12月には、沖縄県と「災害発生時における物資等の緊急輸送に係る協定」を締結しています。自然災害をもたらす主な大気現象は、台風、大雨などで、沖縄地方は最盛期の台風の通り道にあたっているため、毎年平均7個程度の台風が来襲し、暴風雨、高波などを伴って各所に大きな被害を与えています。加えて、先島諸島で1万2千人を超える死者を出した1771年の八重山地震津波（明和大津波）や、沖縄本島をはじめ各地に津波が襲来し、死者3人をもたらした1960年のチリ地震津波など津波による被害も受けていることから、総合的に防災対策を進める必要があります。

特に、避難住民の命を繋ぐ支援物資等の備蓄や輸送などは、「トラックは輸送のプロ」であり、「トラックはライフライン」であるということを念頭に、支援物資の備蓄・配送センターの整備なども含め、行政等へ提案・協力していきたいと考えています

沖縄県ト協のリーダーとして、日頃からお考えになっているポリシーまたは今後の抱負などお聞かせください。

現在、沖縄県経済は未曽有の好景気を迎えていると思います。特に観光産業においてその発展は顕著です。国内外定期航空便も軒並み好調なことに加えて、外国からのクルーズ船の寄港数は毎年増加し、29年は529回を見込んでいます。クルーズ船には、1隻当たり約3千人が乗船しており、その乗客1人当たり平均約15万円を、沖縄県内で飲食やお土産などに消費するとされます。この経済効果は莫大で、関係する全ての業界でその恩恵を受けます。トラック運送業界も当然物量が増えますが、これまで以上に安定的に安全・安心な輸送サービス提供に努め、県内最大の観光産業を県民一丸となって支えなければなりません。

しかしながら、先ほどから何度も申し上げている通り、人材不足が一層深刻化していくといえます。トラックドライバーは、「長時間労働で低賃金」という状況であり、これを解決するために、国を挙げて生産性向上対策や「働き方改革」が推進されております。こうした構造的な改革をもって解決の糸口を探っていますが、業界としても独自に人材不足解消への取り組みを進めなければなりません。

特に、トラック協会としてできることは、低収入解消の原資となる「適正運賃・料金の収受」に向けた荷主への周知・広報などの環境醸成、まだまだ「3K」業界のイメージが抜けないトラック運送業界の、魅力向上への取り組みに資する広報活動が重要だと思います。また、人材の育成が喫緊の課題と考えます。業界の経営者・後継者の育成は、今後のトラック運送業界の発展のカギを握ります。優秀な経営者が「魅力ある業界づくり」に努めることが、働くドライバーの幸せに繋がります。

行政からの後押しを受けた構造改革と業界の自助努力による魅力ある業界づくり、そして、その広報活動を一体で行うことこそが重要だと思っています

行政機関や全日本トラック協会などへの要望、または会員事業者へのメッセージなどございますか。

沖縄県では、ほとんど那覇市などを中心とした南部地区に人口が集中しており、通勤時道路渋滞は全国一深刻です。これは県民の生活のみならず、観光や物流、産業活動にも大きく影響を及ぼしており、これからの沖縄の発展にとって課題となっています。

このような中で、沖縄県民の生活環境向上、観光地としての魅力維持、地域経済と物流の生産性向上を図るためには、関係機関が連携し、道路渋滞対策や公共交通機関利用を推進することが重要です。

一方で、トラック輸送の公共性を鑑み、円滑な物流を確保するため、沖縄自動車道の通行料金に、「営業用トラック特別割引（50%）」の創設をお願いしたいと思います。

佐次田 朗（さじた あきら） 会長の横顔　67歳（昭和24年12月15日生まれ）

丸石運送株式会社　代表取締役社長

ご家族は？ 家内と、会社を手伝ってもらっている次男と、室内犬一匹です。長男と長女は独立しています。

ご趣味は？ ギターとパソコン、そして、日曜の農作業です。毎朝起きたらすぐに2～3曲弾くのが日課で、日曜は本島北部の畑で山羊を飼い、マンゴー、トマト、サトウキビなど育てています。パソコン、カメラも得意で、当協会の飲酒運転根絶ポスターでは、撮影と制作を担当しています。

座右の銘は？ 「一期一会」です。この言葉は、本当にそうだなと、身に染みて感じます。

最近読んだ本は？ 読書はもともと好きです。山崎豊子の『沈まぬ太陽』『不毛地帯』など心に残っています。最近では林真理子の『下流の宴』ですね。

・指標でみる沖縄―ここがすごい！・

沖縄県と全国の各種指標を比較すると、「沖縄らしさ」が浮かび上がります。沖縄県の土地面積は44位で狭いわりに人口は25位、人口密度については9位です。また特徴的なのは、出生数が人口1000人当たり全国1位に対し、同死亡数は47位と両極端となっています。さらに、産業構造も特徴的で、第1次産業構成比は24位と平均的なのに対して、第2次産業のうち製造業が47位、同建設業が4位、そして第3次産業が2位と、観光や公共事業が際立って発展した沖縄の姿がみえます。

《全国からみた沖縄県》

指　標	単位	沖縄県	順位	全国	調査（年月日）
面積	㎢	2,281.12	44	377,970.75	平成27年10月1日
米軍専用施設面積	㎢	229.9	1	306.2	平成28年3月
米軍施設数	か所	31	1	51	〃
人口	千人	1,434	25	127,110	平成27年
人口密度	人/㎢	623.0	9	340.7	平成26年
人口千人当たり出生数	人	11.9	1	8.0	平成27年
人口千人当たり死亡数	人	8.0	47	10.3	〃
第１次産業構成比	%	1.54	24	1.06	平成25年度
第２次産業構成比	%	13.89	46	24.25	〃
（うち製造業）	%	4.24	47	18.53	〃
（うち建設業）	%	9.49	4	5.64	〃
第３次産業構成比	%	84.57	2	74.69	〃
１人当たり県民所得	千円	2,102	47	3,065	〃
完全失業率	%	5.1	1	3.4	平成27年
生活保護率	%	24.7	5	17.1	平成27年11月
現金給与総額（平均給与）	円/月	236,220	47	316,567	平成26年
道路舗装率	%	50.0	5	27.5	平成26年4月1日

出典：沖縄県「おきなわのすがた（県勢概要）」

2017・12・1

こちら広報室 四季折々 127

▼アップルの創業者、米国のスティーブ・ジョブズが絶賛したと云われる吉田兼好の「徒然草」。今から遡ること約700年前に、「人生論、友情論、失敗談」など、心の機微をユーモアたっぷりに描いた、日本を代表する随筆です。▼私は、この随筆を丁寧に読んだ記憶がありませんでした。何気無く東京・上野駅構内の書店で手に取った現代版「徒然草」には見事に嵌まりました。人間関係、慣習対応、時代背景への心得は、読む者を飽きさせず一気に読破してしまいました。「読み手を引き込むコツは一体何なのだろう」と、小説・随筆を読むたびに首を捻ります。▼書き手の引き出しが宇宙のように無限大で、有り余る能力が自然と文章を書かせるのかもしれません。人知れず森の中でこんこんと涌き出る泉のように。▼東京・丸の内にある「相田みつを美術館」には、多数の老若男女が訪れます。飾らずありのままの言葉を、簡潔な一遍の詩に託した相田の心情に、来場者は琴線をくすぐられるのです。代表作は、有名な「しあわせはいつもじぶんのこころがきめる」ですが、至極当然の思いが淡々と綴られています。▼思えば、「徒然草」は市井の人々の声を掬い上げた人間模様が根底にあるのではないかと。「何が面白いか」と聞かれれば、それは間違いなく生身の人間が織り成すオムニバスそのものです。「十人十色」、全てが同じ人間などあり得ません。だから逆に惹かれ、魅せられ、人と人との繋がりが扇のように広がるのでしょう。▼膨大な資料を集め、それらを読み取り、噛み砕き、更に自分の脚色を加え、魂を入れて、新たな物語を作る。私の好きな作家・山崎豊子は、後世に残る多数の名作を遺しました。執念ともいうべき創作力への飽くなき追求。その欠片でもあればと、その世界に酔いしれる人達は山のように存在するでしょう。▼「徒然草」には、人生に示唆を与える名言が溢れんばかりです。兼好が繰り返し言っているのは「人生は短い、今始めなくてどうする」です。死後百年余が経過してから、世の高い評価を得たと云われる吉田兼好。その兼好が師事したとされる登蓮法師の一遍に「人の命は雨の晴れ間を待ってはくれない」があります。明日をも予測できぬ命、今、この瞬間が大事という法師の一遍が、私は特に好きです！

（山崎薫）

通信型ドラレコ[Samly（サムリー）]

危険運転、位置情報、瞬間受信。

通信型ドライブレコーダー Samly Drive Recorder サムリー

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

PC・タブレット・スマホですぐに動画再生・動態管理「WEBドラサービス」

Tiger 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

改善基準告示に準拠　労働時間等の管理を効率化!!

チャート紙を自動で集計

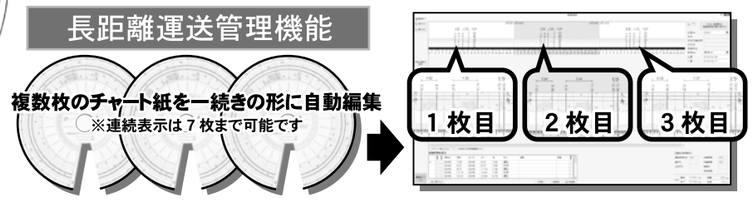
事務作業時間を75%削減!!

タコグラフチャート紙自動解析 トラック運送業運行管理システム

タコグラフマネージャ

長距離運送管理機能

複数枚のチャート紙を一続きの形に自動編集
※連続表示は7枚まで可能です



〈開発元〉wise 株式会社ワイズ TEL：026-266-0710 MAIL：info@wise.co.jp
〈販売元〉wisePDS ワイズ公共データシステム株式会社 TEL:026-232-1145 MAIL:info@wise-pds.jp　ワイズ タコグラフ 検索