昭和35年11月28日第3種郵便物認可

平成30年（2018年）　第2105号

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

Japan Trucking Association

広報 とらっく

創刊 昭和28（1953）年2月

4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　・平成30年度 全ト協の主な助成制度

平成29年度に続き「インターンシップ導入促進支援助成事業」が行われる

5　・全ト協女性部会 部会長・副部会長インタビュー

6　＜新運賃・料金届出促進企画＞
・新運賃・料金届出事例紹介 熊本交通運輸㈱

7　＜春の全国交通安全運動＞
・全ト協実施計画

8　＜特集・東日本大震災から7年＞
福島復興支援輸送協同組合（福島県福島市）

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▼

3/15～4/14　3450
4/15～5/14　1819

「トラック運送業界はこう変わる2018」

生産性と安全性の向上・長時間労働の是正目指し

【新年度】法・省令等の改正・施行予定

平成30年度を迎える4月1日から、トラック運送業界を取り巻く環境が変わる。新年度から変わるトラック関係の主な事項についてまとめた。

改正標準引越運送約款（6月1日より施行）

解約・延期手数料引き上げにより直前キャンセル減少を狙う

今年6月1日から、「標準引越運送約款」改正告示が施行される。

引越運送業においては、インターネットの普及により、Web上での一括見積もりによる引越業者の選択や単身引越への対応など、「消費者ニーズや引越事業者が提供するサービス内容の多様化」が急速に進んだ。また、引越運送業においても、昨今の人手不足感の高まりを背景に「ドライバー不足」が大きな課題となっていた。

それを踏まえ、国土交通省では平成27年に「標準引越運送約款改正検討会」を立ち上げ、約款適用範囲の拡大や解約・延期手数料等の改正について検討を行ってきた。同検討会での議論を踏まえ、今年1月には標準引越運送約款の改正が行われた。

改正のポイントは、次の2点となっている。

①標準引越運送約款および標準貨物自動車利用運送（引越）約款の適用範囲に「積合せによる引越運送」を追加。

②見積書記載内容の確認日および解約・延期手数料を変更（図1）。

今回の改正により、引越運送業にも貸切バスや旅行などといった他モードと同程度の解約・延期手数料率が設定されることとなった。引越直前の解約・延期が抑制されることにより、春の引越繁忙期などを中心に「引越事業者が事前に手配した車両・ドライバー等が活用されない」といった事態の減少が期待される。

図1　見積書記載内容の確認日および解約・延期手数料率の変更について

①見積書の内容の確認日について

改正前	改正後
見積書に記載した荷物の受取日の2日前までに、見積書の記載内容の変更の有無等について確認	見積書に記載した荷物の受取日の3日前までに、見積書の記載内容の変更の有無等について確認

②解約・延期手数料について

改正前	改正後
○引越当日の解約・延期 →運賃の20%以内	○引越当日の解約・延期 →運賃および料金の50%以内
○引越前日の解約・延期 →運賃の10%以内	○引越前日の解約・延期 →運賃および料金の30%以内
○引越前々日の解約・延期 →なし	○引越前々日の解約・延期 →運賃および料金の20%以内

過労防止関連違反等の処分量定を引き上げ

トラックドライバーの長時間労働是正に向け行政処分を強化

「自動車運送事業者に対する行政処分等の基準」の改正について3月30日、通達された。7月1日に施行予定。

トラックをはじめとした自動車運送事業の運転者は、全職業平均と比較して労働時間が約1～2割長く、いわゆる過労死の認定件数も職種別で最も高い実態があるため、運転者の長時間労働是正や過労防止は重要な課題となっている。トラックドライバーの労働環境改善を図るために、過労防止関連違反がみられる事業者に対して実施される行政処分の処分量定の引き上げなど、所要の改正を行うこととする。

①過労防止関連違反等に係る車両停止等の処分量定を引き上げる（図2）。

②トラック運送事業者に対しては、使用停止車両割合を最大で保有車両数の5割まで引き上げる（図3）。

図2　処分量定の引き上げ（トラックの初違反の主なもの）

⇒過労防止関連違反に係る行政処分の処分量定に引き上げる

①乗務時間等告示の遵守違反

現行		改正	
・未遵守5件以下	警告	1か月の拘束時間および休日労働の限度に関する違反が確認された場合は、左記（現行）の件数として計上し処分日車数を算出するとともに、さらに別立てで次の通り処分日車数を算出し、左記の処分日車数に合算する	
・未遵守6件以上15件以下	10日車		
・未遵守16件以上	20日車		
・未遵守31件以上3人以上等	30日事業停止	・未遵守1件	10日車
		・未遵守2件以上	20日車

②健康状態の把握義務違反　→疾病、疲労等のおそれのある乗務

現行		改正	
把握不適切50%未満	警告	健康診断未受診者1人	警告
把握不適切50%以上	10日車	健康診断未受診者2人	20日車
		健康診断未受診者3人以上	40日車

③社会保険等未加入

現行		改正	
加入対象者の一部が未加入	10日車	加入対象者のうち、未加入1人	警告
加入対象者の全てが未加入	20日車	未加入2人	20日車
		未加入3人以上	40日車

保有台数200両以上が安全管理規程等の義務付け対象に

4月より輸送安全規則一部改正省令施行

「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」が4月1日に施行された。

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、全ての運送事業者に対して運輸安全マネジメントの実施が義務付けられており、保有車両数が300両以上の事業者には、安全管理規程の設定および届け出、安全統括管理者の選任等が義務付けられている。

一方、国交省は「事業用自動車総合安全プラン2009」を21年に策定し、事業用自動車に係る事故の削減に向けて総力を挙げて取り組んできたものの、同プランで定めた「10年間で死者数を半減する（30年に250人）」という目標の達成が厳しい状況にある。

国交省が29年6月に策定した「事業用自動車総合安全プラン2020」の中でも、事故削減目標の達成に向けた対策の1つとして、安全管理規程等の義務付け対象事業者拡大が取り上げられており、同改正省令の施行はこうした流れを受けたものである。

これまでは、「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きたが、4月1日からは当該義務付け対象が200両以上に拡大されている。

なお、経過措置として、新たに当該義務付けの対象となった事業者は、施行日から3か月以内に、安全管理規程の設定・届け出および安全統括管理者の選任の届け出が必要となる。

併せて、適正化実施機関による巡回指導において、①総合評価が著しく悪い事業者、②新規参入後の総合評価が継続して悪い事業者、③健康診断受診や社会保険加入等の基本項目が継続して不適切である事業者、に対して重点的に監査を実施する。（10月1日施行予定）。

図3　使用停止車両割合の引き上げ（トラック）

⇒トラックの行政処分において使用を停止させる車両数の割合を、最大で保有車両数の5割まで引き上げる

（例）保有車両数10両の営業所に対し車両停止処分150日車の場合

現行	改正
2両を75日間停止	5両を30日間停止

「重要物流道路制度」導入により物流生産性向上へ

全ト協は今年を「道路改革元年」と位置付け

「道路法等の一部を改正する法律案」が3月30日に国会で成立した。

本改正案は、道路の改築に対する国費率のかさ上げ措置を10年間（39年度末まで）延長するとともに、道路管理の充実による安全性のさらなる向上と、物流上重要な道路網の機能強化等を図るために策定されたもの。なかでも運送業界にとっては、本改正によって新設される「重要物流道路制度」導入により、物流生産性の向上が期待される。

重要物流道路制度とは、平常時・災害時を問わない安定的な輸送を確保するため、国交大臣が物流上重要な道路輸送網を「重要物流道路」として指定し、機能強化・重点支援を図るものである。

近年、国際海上コンテナ車等が増加する中、道路構造上の制約による通行の支障が物流生産性の向上を阻害しており、道路整備による物流生産性向上が喫緊の課題となっていた。新たに設定される重要物流道路に対しては、国際海上コンテナ車等の円滑な通行を図るため、通常の道路よりも水準が高い特別な構造基準を設定。基準を満たした道路については、国際海上コンテナ車等の通行に係る許可が不要となる。

また、重要物流道路およびその代替・補完路については、災害時の道路啓開・災害復旧を被災自治体に代わって国が行うことにより、被災通行規制回数・時間の削減が期待されている。

国交省では、重要物流道路制度の導入等本改正による目標・効果を図4のように示している。

なお、全日本トラック協会では今年を「道路改革元年」と位置付けており、物流生産性の向上に資する高速道路ネットワークの積極的な整備の推進やミッシングリンクの解消に向け、国交省や全国道路利用者会議等関係機関と連携を図りながら積極的な要望活動を行っていくこととしている。

図4　重要物流道路設定による目標・効果

【目標・効果】平常時・災害時を問わず、安定的かつ安全・円滑に利用可能な道路網を確保

・KPI（重要業績評価指標）

①豪雨による被災通行規制回数・時間の削減
143件/年・2,823時間/年（過去5年間平均）
→10年後には概ね半減

②国際海上コンテナ車（40ft背高）の特車通行許可必要台数の削減
約30万台（平成28年度）　→10年後には概ね半減

輸送統計

平成30年1月分
▶国土交通省調べ

		輸送量	前年同月比
トラック	特別積合せ（千トン）	4,799	99.0%
	一般	—	101.7%
	宅配便（千個）	309,432	100.5%

交通事故統計

平成30年2月末
事業用トラック第1当事者死亡事故件数
軽貨物は除く。（ ）内は前年同月比増減数
▶警察庁調べ

事業用貨物自動車の死亡事故件数			全国の死亡事故件数	交通事故死者数（人）	
大型	普通・準中型・中型	計		2月28日現在	3月29日現在
20（−6）	19（−1）	39（−7）	547（−12）	563（−7）	824（−23）

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【「約款格差」発生・拡大の兆候】…2面／タイヤケアホントの話【「新商品でいこう！」】…3面／食の新旧街道を行く【「和食の香辛料」安倍奥のわさび】…7面

天然ガストラックはエネルギーセキュリティに貢献します
NGV
2011年の東日本大震災直後、ガソリンや軽油がひっ迫し、ガソリンスタンドの給油制限や営業時間の短縮が相次ぎましたが、強靭なパイプラインが確保されたガスステーションは92%が営業を継続しました。天然ガス自動車の稼働率も約20%上昇し、その安定性が実証されました。
2017年9月、国内メーカーにより、大型天然ガストラックの車型（自動トランスミッション）が追加されました。
調査した天然ガススタンド（関東地方）の92%が営業継続
＊営業停止した8箇所は併設する石油系燃料の営業停止による混乱回避のため営業を停止したものです。
＊8箇所（8%）
97箇所（92%）
全105箇所

写真提供：いすゞ自動車株式会社
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/

御社の基幹システムへのご構想、実現に向け、お聞かせください。
運輸業経営管理システム
長年にわたりお付き合いを賜っております運輸業経営のユーザー様方々から、
ご相談とご要望を拝聴し、貴重なご助言も頂戴しながら、
導入時のヒヤリングから運用時のサポートを通して積み重ねたノウハウをもって、
各社様ごとに弊社パッケージシステムをカスタマイズいたし、
基幹システムとしてご活用いただいています。
おかげさまで32周年 32nd Anniversary
TSC 東和サン ソフトクリエイティブ株式会社　〒113-0033 東京都文京区本郷3丁目19番4号 本郷大関ビル4階
TEL:03-3818-1541　FAX:03-3818-1546
http://www.towasan-soft.co.jp

ニュース・ターミナル（トラック協会ニュース）

NEWS 2018.3.15―4.1

全ト協

平成30年度Gマーク実施概要等を承認

第35回貨物自動車運送事業安全性評価委員会

3月19日、第35回貨物自動車運送事業安全性評価委員会（委員長・野尻俊明流通経済大学学長）が開催された。

「平成29年度貨物自動車運送事業安全性評価事業（Gマーク）の実施状況」では、弁明による追加認定、再評価の結果および自主返納について了承。これにより、同日現在のGマーク認定事業者は、26年度（第12回）＝2957事業所、27年度（第13回）＝5834事業所、28年度（第14回）＝8921事業所、29年度（第15回）＝6607事業所となり、合計2万4319事業所となった。

30年度における同事業の実施概要・申請案内の内容、申請書類の頒布については、インターネットによる頒布開始日＝4月16日(月)、紙媒体による頒布開始日＝5月1日(火)とし、申請受付期間＝7月2日(月)～7月13日(金)（土・日曜は除く）とした。

また、PR対策として、29年度は10・11月に実施した東名高速道路海老名SA上りにおける広報啓発（エスカレータラッピング、テーブルステッカー）、およびGマーク認知等に係る一般向けアンケート調査について、今年度は月間立ち寄り人数の多い7月1日から8月31日にかけて実施することとした。

さらに、国土交通省自動車局と連携して、Gマーク・引越安心マーク合同ポスター（写真）を制作し、各都道府県トラック協会等に配布して高速道路のSAや道の駅等に掲出依頼を行っていることや、小学生向け学校図書館用書籍『気になる記号とマークの図鑑　町で見る記号とマーク』（金の星社刊）にGマークが掲載されたことなど、Gマークの一般向け周知活動の状況についても報告された。

第35回貨物自動車運送事業安全性評価委員会（3月19日、全ト協）

「施設事業部」を設置

TS運営のさらなる充実を図る

全日本トラック協会は4月1日、（公財）貨物自動車運送事業振興センターを吸収合併し、事務局組織「施設事業部」を新たに設置した。

振興センターは全ト協から4か所のトラックステーション（TS）を引き継ぐ形で昭和56年度にスタート。全ト協による助成を受けながら、TS管理・運営事業を推進してきた。

今回の合併により、これまで両組織に分かれていた意思決定手続きが一本化されるほか、TS管理・運営費用の削減が図られることとなる。

吸収合併に伴い、長距離ドライバーの休憩機会の確保という課題に対応すべく、平成30年度は、事業計画に基づき利用実態を踏まえた運営の効率化を図りつつ、利用者が快適に施設を利用できるよう計画的な施設の保全および運営を行う。

トラックステーション管理運営特別会計収支予算概要
（単位：百万円）

区分	30年度予算額	前年度予算額	増減
他会計からの繰入金収入	238	441	△202
特定資産運用収入	38	41	△3
施設運営事業収入	182	170	11
雑収入	12	17	△5
収入計(A)	470	669	△199
事業活動支出	664	777	△113
投資活動支出	275	88	187
予備費	5	5	0
支出計(B)	944	870	74
収支過不足額(A－B)	△474	△201	△273
特定資産取崩額	474	188	286
前期繰越収支差額	0	13	△13
計	474	201	273

TS（トラックステーション）情報

浴場修繕完了、営業再開

金沢トラックステーション

金沢TSは、修繕工事のため浴場を一時休業していたが、3月23日(金)より営業を再開している。

浴場を一時休業

矢板トラックステーション

矢板TSは、浴場の営業を次の通り一時休業する。

・4月7日(土)10時～4月9日(月)22時

経営のヒント

トラック運送事業者のための

物流ジャーナリスト　森田 富士夫

第206回 「約款格差」発生・拡大の兆候

4月1日から新年度だ。契約改定なども新年度からが多い。昨年11月の「標準貨物自動車運送約款」の施行に伴い、新年度からの運賃・料金改定が多いと予想していた。だが、実際はそれほどでもない感がある。新約款を使用する事業者には、運賃や諸料金の変更届出が求められているが、届出状況は低いようだ。さらに、約款改定を契機に荷主と交渉した事業者はもっと少ないことになる。

荷主と交渉した事業者が少ないのはなぜか。この間に運賃・料金の値上げを実現している事業者は、「約款改定以前から交渉を進めてきた」こと。また「賃金アップや、労働時間短縮に伴うコスト増を前面に出して交渉し、約款改定は交渉を後押しする条件の1つだが値上げの理由にはしていない。その方が荷主の担当者も上司に話をもっていきやすい」という。これらの事業者の多くが「採算の取れない取引先から撤退した」ことも特徴的である。これは約款改定を機に作業料などの有料化を実現した事業者も同様で、「撤退を覚悟で交渉に臨んでいる」ケースが多い。

一方、庫内作業などトータルで業務を受託している事業者は「作業などの料金と輸配送の運賃は以前から別に収受している」。一括契約の場合でも「コスト計算上は作業コストと運送コストを合わせて契約金額を決めている」。したがって「運賃と作業料は以前から実質的には区分されていた」という。

そこで運送業務だけの事業者で、附帯作業などは無料だったが、約款改定を機に交渉したケースを取材した。すると予想外の新たな兆候がみえてきた。それは「約款格差」とでもいうべき事態の進行である。

これまでは「運賃」というくくりで曖昧だったが、交渉して運賃とは別に諸作業料や荷役料、待機料を請求するようになった事業者がいる。荷主にとっては従来の運賃に諸料金がプラスされ、その分がコスト増になる。すると「当社は諸料金や待機料を請求することになったが、交渉しない他の事業者は従来通り」で、荷主が「協力会社間の差別化を図るようになってきた」。また諸料金や残業代、キャンセル料の別途請求で合意した別の事業者も「荷主との間で他の協力会社に対しては秘密厳守の約束になっている」という。同様の証言を数社から聞いた。

さらに作業料や荷役料、待機料などを「協力会社全社に一律に適用するぐらいなら、サービス水準の高い事業者1社に取引を絞り込みたい」のが荷主の本音、と話す事業者もいた。

交渉をためらっていると、このように「約款格差」が進行する可能性がある。

坂本会長、新年度の抱負

TBSラジオ系列「ドライバーズ・リクエスト」

TBSラジオ系列33局で放送されている「全日本トラック協会presents ドライバーズ・リクエスト」の4月6日(金)放送分に、坂本克己会長（写真㊧）が出演し、全ト協の新年度の抱負について力強く述べた。なお、放送時間は各放送局によって異なる（全ト協HP参照）。

全ト協行事予定

（4月1日～4月30日）

▽4月12日
・全国専務理事業務連絡会議
▽4月17日～20日
・トラック協会新規採用職員研修

法令○×クイズ

～優先編～

❶ 交通整理の行われていない道幅が同じような交差点では、右方からくる車の進行を妨げない。（○・×）

❷ 交通整理の行われていない交差点において、交差する道路の道幅が明らかに広い場合は、交差道路側の車の進行を妨げない。（○・×）

❸ 交差点を右折する場合において、直進車や左折車があるときは、先に交差点に入った場合でも直進車や左折車の進行を妨げない。（○・×）

❹ 路線バス等の優先通行帯においては、指定された路線バス等及び小型特殊自動車、原動機付自転車、軽車両は通行できるが、その他の車は右左折などのやむを得ない場合を除いて通行できない。（○・×）

❺ 緊急自動車が高速道路の本線車道に入ろうとしているときは、その進行を妨げない。（○・×）

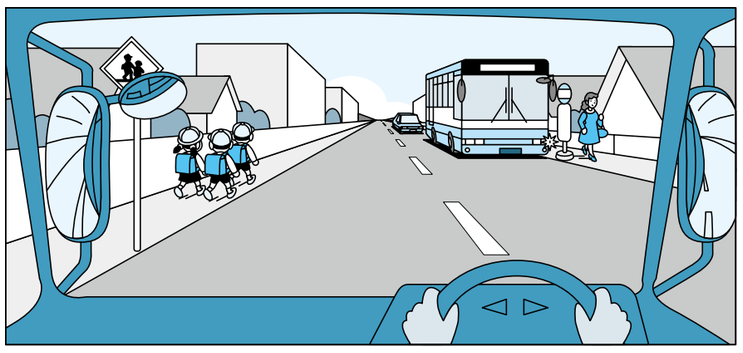
（解答は7面）

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98回〕「下校中の子どもがいる道路の走行」

状況　あなたは片側1車線の道路を走行しています。歩道には下校中の子どもが通行しており、対向車線側には路線バスが停車しています。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。

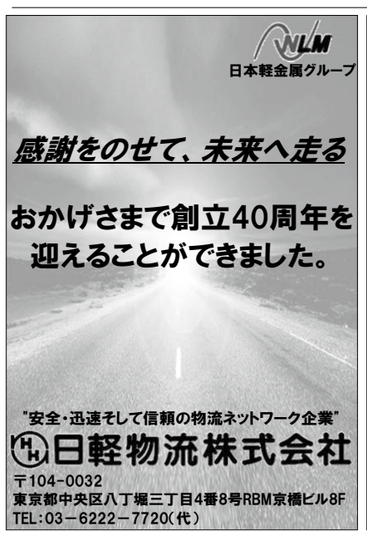


◆どのような危険がありますか？

◆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・7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（官公庁ニュース等）

NEWS 2018.3.15―4.1

国交省

隊列走行、賠償責任は先頭車両に

国交省研究会が報告書

国土交通省に設置された「自動運転における損害賠償責任に関する研究会」は3月20日、自動運転の導入初期である2020年～2025年頃の「過渡期」を想定した、自動車損害賠償保障法上の責任関係のあり方に関する報告書をまとめ、発表した。

それによると、自動車の所有者や自動車運送事業者に課している従来の「運行供用者」責任を維持すべきだとし、高速道路での後続無人隊列走行トラックについては、先頭車両の保有者である自動車運送事業者が責任を負うと結論付けた。同走行トラックについては、後続車両を電子的に連結するものであり、けん引に準じたものと位置付け、先頭車両の保有者である自動車運送事業者が運行供用者となる、とした。

自動運転レベル3以上に指針

国交省、今夏策定へ

国土交通省は3月22日、自動運転戦略本部（本部長・石井啓一国土交通大臣）を開き、自動運転の実現に向けた新たな取り組みを報告した。

具体的には、レベル3以上の自動運転システムを有する車両が満たすべき要件や、安全確保のための各種方策を整理し、今夏をめどにガイドラインとして取りまとめる。

レベル3とは、条件付き自動運転で、システムが全ての運転操作を行うが、システムの介入要求等に対してドライバーが適切に対応することが必要。このため、例えばドライバーが居眠りをしていないかなどを監視するためのHMI（ヒューマン・マシン・インターフェース）を搭載するなどの安全要件設定が必要。このほか、高度な自動運転システムを有する車両の安全性に関する基本的な考え方などを検討する。

トラックについては、2020年をめどに後続無人の隊列走行を実現するため、運行・車両管理の取り扱いを定めるほか、先頭車両のドライバーが注意すべき事項を、トラック事業者が指導できるよう明確化する方針。

高度な自動運転システムの実現にあたっては、「官民ITS構想・ロードマップ2017」において、今年度中に政府全体の制度整備の大綱として取りまとめる予定。

貨物指導監督指針一部改正に関するパブコメ募集

4月26日まで

国土交通省は、6月1日に公布・施行する予定の「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」の一部を改正する告示案に関するパブリックコメントを募集している。

同改正は、4月中旬に公布、公布日から1か月を経過した日に施行が予定されている貨物自動車運送事業輸送安全規則および「貨物自動車運送事業輸送安全規則および運用について」の一部改正に伴うもの。本改正では、先述の省令改正に合わせて、貨物指導監督指針の一部を改正する。貨物自動車運送事業者が運転者に対して行うこととされている指導および監督の内容として、睡眠不足が交通事故を引き起こす恐れがあることを理解させることを追加する等の改正が行われる。

意見募集期間は4月26日㈭まで。詳細については、電子政府の総合窓口（e-Gov）を参照のこと。

大口・多頻度割引率

平成30年度末まで延長

NEXCO3社

東日本高速道路㈱・中日本高速道路㈱・西日本高速道路㈱は、ETCコーポレートカード利用者に対して、平成30年4月1日からの大口・多頻度割引の割引率について通知した。内容は、ETC2・0を使用する事業用車両について、引き続き31年3月末まで車両単位割引率を10％拡充するというもの。これにより、契約単位割引率10％と合わせて、最大50％割引が継続されることとなる。

表　大口・多頻度割引における車両単位割引率

自動車1台ごとの1か月の高速国道利用額	割引率
5千円を超え、1万円までの部分	10%（20%）
1万円を超え、3万円までの部分	20%（30%）
3万円を超える部分	30%（40%）

※（　）内はETC2.0を使用する事業用車両に限り適用（平成31年3月末まで）

厚労省

大卒内定率、過去最高

厚労省・文科省共同調査

厚生労働省と文部科学省は3月16日、平成30年3月大学等卒業予定者の就職内定状況を共同で調査し、2月1日現在の状況を取りまとめ公表した。

それによると、大学生の就職内定率は前年同期比0・6ポイント増の91・2％となり、調査開始以降、同時期で過去最高となった。

短期大学は89・9％（同1・4ポイント増）で、大学等（大学、短期大学、高等専門学校）全体では91・6％（同0・7ポイント増）だった。

男女別では、男子大学生の就職内定率は89・9％（同1・1ポイント増）で、女子は92・8％（同同）。

また、文系・理系別では、文系の就職内定率は91・0％（同0・7ポイント増）、理系の内定率は92・4％（同0・3ポイント増）となっている。

「第13次労働災害防止計画」開始

2018年4月～2023年3月

厚生労働省は3月19日、「第13次労働災害防止計画」を公示した。

同計画は、労働災害を減少させるために国が重点的に取り組む事項を定めたもので、今年4月から2023年3月までの5年間を計画期間としている。

計画の全体目標では、死亡災害を15％以上、死傷災害を5％以上減少させることを掲げており、業種別目標では、陸上貨物運送事業等における死傷災害について、死傷年千人率で5％以上の減少を目指す。

そのほか、第三次産業および陸上貨物運送事業の腰痛による死傷者数について、2017年と比較して、2022年までに死傷年千人率で5％以上減少させることも目標として定めている。

労務Q&A

第157回

募集時の労働条件明示事項に固定残業代が加わったそうだが

Q 退職者が出たので、近く求人募集をしたいと思っていますが、その際の労働条件の明示事項に、固定残業代が新しく加わったという話を聞きました。弊社では、固定残業代込みで運行手当を3万円としているのですが、実際にはどのように明示したらよいのでしょうか。

A 計算方法や手当を除外した基本給額、超過時間分の追加支給など

【解説】職業紹介の機能強化と求人情報等の適正化を図るため、昨年、「職業安定法」が改正され、ご質問にあるように、今年から求人募集の手続きが一部変更されています。募集に際しての労働条件の明示については、①試用期間がある場合はその旨、②裁量労働制を採用している場合のみなし労働時間数、③募集者等の氏名・名称、④派遣労働者として雇用する場合はその旨――などの事項と併せ、固定残業代を採用している場合はその計算方法等を明示することが新しく追加されました。

固定残業代そのものについては、労働基準法（第37条）などの法令上何ら問題はないものの、実際の運用では、結果として残業代の未払い部分が生じてしまうなどのトラブルが多発しているのが実情です。このため、その支払いを巡って争いが裁判所に持ち込まれるケースが多く、社会的にも注目を浴びましたが、昨年7月に医療法人社団康心会事件の最高裁判決が出され、一応決着がついたといえるでしょう。それまでにもケース別の3件で最高裁の判断が示されており、いずれも固定残業代を採用するにあたっては、「通常の労働時間に対する賃金の部分と、時間外労働に対する割増賃金の部分が判別できる形になっていなければならず、判別できない場合は割増賃金を支払ったことにはならない」という結論でした。

これを踏まえて、厚生労働省は昨年7月31日付で通達「時間外労働等に対する割増賃金の適切な支払いのための留意事項について」（基監発0731第1号）を発出し、固定残業代について前記の最高裁判例に従った取扱いを示すとともに、残業代の正確な算出のため、事業場が労働時間を適正に把握しているかどうかを確認し、問題があれば是正勧告を行うなどの必要な指導を徹底する方針を打ち出しました。

ご質問の募集採用時の固定残業代の明示もこうした内容に沿ったもので、職安法による関係指針（平成11年労働省告示第141号）の改正により、①固定残業代に係る労働時間数と金額等の計算方法、②固定残業代を除外した基本給の額、③固定残業時間を超える時間外労働、休日労働、深夜労働に対して割増賃金を追加で支払う旨――を明示しなければならないとしています。

具体的な明示方法として、厚労省では次のような記載例を示していますので、参考にしてください。

①基本給　××円（②の手当を除く額）

②□□手当（時間外労働の有無にかかわらず、○時間分の時間外手当として△△円を支給）

③○時間を超える時間外労働分についての割増賃金は追加で支給

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83回「新商品でいこう！」

路面が温かくなり、トラックの冬道走行を支えてきたスタッドレスタイヤも、そろそろお役御免の時期になりました。皆さんの会社でも、倉庫に保管していた夏用タイヤの使用年数（鮮度）や溝深さを点検し、安全に走行できるタイヤかどうか、様々な角度から分析して、決断を下している頃でしょう。

そんな時、いちばん迷うのが「4年以上経過した、溝深さ4分山程度」の夏用タイヤです。タイヤのゴムが硬くなり、溝深さも半分を割ったレベルですから、雨の路面では大変滑ります。

あと数か月で梅雨の時期に入ることを考えると、できれば新品タイヤに交換して、夏場も安全に走行してもらいたいです。

そうくれば、したくなるのが新商品の話です。2018年の春は、3社のタイヤメーカーから新しい中型・大型トラック用オールシーズンタイヤ（積載量4ﾄﾝ超以上のサイズ）が登場したので、この交換時期を活用して、タイヤの履き比べを行ってほしいのです。

実は、今からさかのぼること20数年前（1994年頃）、私は横浜ゴム㈱のタイヤ国内技術サービス部門に勤務し、トラック用タイヤの品質調査を担当していました。1990年代のトラック用タイヤ市場では、タイヤはチューブ入りからチューブレスに移行し、トラック用タイヤの種類も増えました。それまでは縦溝型の「リブタイヤ」が主流でしたが、タイヤ溝が深いブロック型の「オールシーズンタイヤ（ミックス）」も新たに加わったことで、オールシーズンタイヤの需要が一気に伸びた時代でもありました。

当時を代表する中型・大型トラック用オールシーズンタイヤといえば、ブリヂストンの「M810」、ダンロップの「SP770」、トーヨーの「M614」、そしてヨコハマの「TY228」の4つです。

特にブリヂストンの「M810」は、主要サイズが現在も販売され続けているロングセラー商品で、接地面のパターン中央が「おむすび」の形をしていたので、「おむすびタイヤ」と愛称がつくほど、有名な商品でした。

オールシーズンタイヤですから、縦溝のリブタイヤでは通用しなかった浅い雪道が走れるようになりました。ただ、オールシーズンタイヤは独立したブロックが多いため、ハンドル操作の影響を受けやすく、前輪に装着するとタイヤ全体が凸凹していきます。つまり、偏摩耗が起きやすいという致命的な弱点がありました。

そこで、各社は「耐偏摩耗性能」の向上に力を入れていきます。

偏摩耗が抑えられれば、タイヤの溝が平均的に消耗することで大幅に長持ちするようになり、同時にトラックドライバーの運転疲労も軽減できるため、現在に至ってもなお、この耐偏摩耗性能の技術開発は続けられています。

そうした歴史をもつトラック用オールシーズンタイヤ。今春登場する新商品には、耐偏摩耗性能が40％以上アップしたタイヤや、トラックドライバーの要望を取り入れた雨に強いタイヤ、省燃費性能とタイヤの持ちを同時にアップしたものなど、様々な付加価値の付いたタイヤがあるので、この交換時期を最高のタイミングと考えて、その進化をぜひ体験してほしいです。

DTG7の新機能

デジタコ＋ドラレコ
国内初!
路面&車間距離検知機能を搭載
●横断歩道検知　●車線逸脱　●車間距離検知
※検知機能は、天候・道路状況・運行環境等で正常に機能しない場合があります。

DTG7＋従来システム
運用中の
矢崎従来システムとの互換性
●互換性により無理なく一台からも導入をご検討頂けます

乗務員↔運行管理者
危険運転の兆候をリアルタイムに
共有し予防安全を強化
●危険運転を乗務員、事務所（PCまたはモバイル）にお知らせ

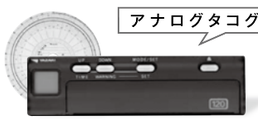
動態情報＋運行画像
動態情報と運行画像を合わせた
高度な安全運転評価を実現
●収集データを安全評価　●KYTなどに活用可能

DTG7＋カメラ6台
最大6カメラで、どこでも見える!
●車室内／車室外を問わず、6台のカメラが接続可能

カード＋無線LAN＋LTE
選択可能な3種類のデータ転送方式
●事務所の環境やご要望に応じてお選び頂けます

デジタルタコグラフの導入は、50年以上の実績と信頼の矢崎にお任せください。

《製品ラインナップ》

アナログタコグラフ

一目でわかる「不朽の名作」
ATG21

単機能型／高機能型デジタコ

カードタイプの基本型デジタコ
DTG3／4

多機能通信型

カード不要&ワンタッチクラウド型
DTG5

矢崎エナジーシステム株式会社　http://www.yazaki-group.com/

計装事業部：〒427-8555 静岡県島田市横井1-7-1 ☎(0547)37-2601
東北計装営業部（仙台支店）☎022(284)9113　関東計装営業部（埼玉支店）☎048(654)2188　関東計装営業部（東京支店）☎03(5782)2703
中部計装営業部（名古屋支店）☎052(769)1533　関西計装営業部（大阪支店）☎06(6458)8091　中国計装営業部（広島支店）☎082(568)7803
九州計装営業部（福岡支店）☎092(411)4833　矢崎総業北海道販売（株）☎011(852)2913　矢崎総業四国販売（株）☎087(833)3337
※電話はすべてダイヤルインです。

ご活用ください

平成30年度 全ト協の主な助成制度のご案内

全日本トラック協会は、平成30年度も都道府県トラック協会を通じて各種助成事業を実施する。実施期間や申し込み等詳細に関するお問い合わせは、所属する都道府県トラック協会まで。

安全対策事業

◆血圧計導入促進助成事業

〈助成対象機器〉
管理医療機器かつ特定保守管理医療機器である全自動血圧計（業務用）
〈助成額〉
機器取得価格の２分の１（上限５万円）
※中小企業事業者に限る。１事業所１台

◆トラック運転者の「睡眠時無呼吸症候群（SAS）」スクリーニング検査助成制度

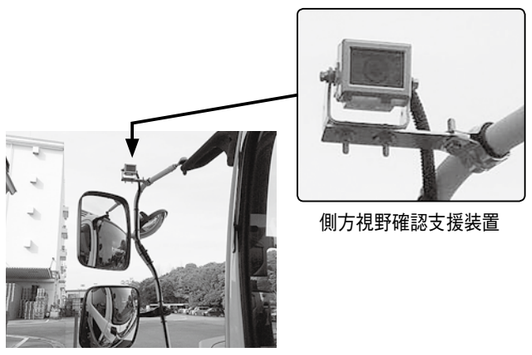
〈助成対象〉
SAS スクリーニング検査のうち、健康保険適用外である第１次検査および第２次検査
〈助成額〉
①第１次検査費用の半額（上限 500 円／人）
②第２次検査費用の半額（上限 2,000 円／人）
③第１次検査および第２次検査を同時に行う場合は、合計費用の半額（上限 2,500 円／人）
〈指定検査・医療機関〉
（NPO）睡眠健康研究所、（NPO）ヘルスケアネットワーク、（一財）運輸・交通 SAS 対策支援センター、各都道府県トラック協会指定検査・医療機関

◆ドライブレコーダ導入促進助成事業

〈助成対象機器等〉
運行管理連携型が対象
〈助成額〉
２万円
※同一事業において国の補助金が交付される場合、全ト協は助成金を交付しない

◆安全装置等導入促進助成事業

〈助成対象装置〉
次の安全装置のうち、全ト協が認定しているもの
①後方視野確認支援装置
②側方視野確認支援装置（車両総重量 7.5 トン以上の事業用トラックに装着した場合に限る）
③呼気吹込み式アルコールインターロック装置
④ IT 機器を活用した遠隔地で行う点呼に使用する携帯型アルコール検知器（Ｇマーク認定事業所に限る）
〈助成額〉
車両１台につき対象装置ごとに２万円
※同一事業において国の補助金が交付される場合、全ト協は助成金を交付しない



側方視野確認支援装置

◆ドライバー等安全教育訓練促進助成制度

〈助成対象研修〉
ドライバー等に対する安全教育訓練で、全ト協が指定する研修
〈ドライバー助成制度〉
・特別研修（２泊３日）：受講料の７割を助成（Ｇマーク認定事業所の場合は全額助成）
（３泊４日）：同上
・一般研修（１泊２日）＝１万円
〈助成対象研修施設〉
▽特定研修施設
・中部トラック総合研修センター
・埼玉県トラック総合教育センター
▽指定研修施設
・自動車安全運転センター安全運転中央研修所
・クレフィール湖東交通安全研修所
・総合交通教育センタードライビングアカデミーONGA
・総合交通教育センタードライビングアカデミー北海道
・総合交通教育センタードライビングアカデミー大原
・総合交通教育センタードライビングアカデミーテクノ
・総合交通教育センタードライビングアカデミー弘前
・総合交通教育センタードライビングアカデミーぐんま
・総合交通教育センタードライビングアカデミー宮城

◆衝突被害軽減ブレーキ装置導入促進助成事業

〈助成対象機器等〉
車両総重量 3.5 トン以上、８トン未満の事業用トラックへ搭載された衝突被害軽減ブレーキ装置
※新車新規登録の車両
※国の事故防止対策支援推進事業（先進安全自動車［ASV］の導入に対する支援）の衝突被害軽減ブレーキ装置と同一とする
〈助成額〉
装置取得価格の２分の１（上限 10 万円）
※中小企業事業者に限る。国の補助金との併用は妨げない

環境対策事業

◆環境対応車導入促進助成事業

〈助成対象車両〉
車両総重量 2.5 トン超の
①天然ガス（CNG）トラック（新車）
②ハイブリッドトラック（新車）
③使用過程のディーゼルトラック改造の CNG トラック
④車両総重量 25 トンクラスの大型天然ガス（CNG）トラック（新車）
〈助成額〉
①通常車両価格との差額の６分の１
②通常車両価格との差額の８分の１
③10万円
④100万円
〈その他の条件〉
平成 30 年４月１日から平成 31 年３月 15 日までの期間に登録が完了するもの。CNG とガソリンの併用車は、CNG 車として助成。原則として、国土交通省の補助金を併用すること（協調補助）。ただし大型 CNG 車は協調補助を要件としない。廃車の有無は問わない

◆アイドリングストップ支援機器導入促進助成事業

〈助成対象機器〉
①エアヒータ
②車載バッテリー式冷房装置
〈助成額〉
機器価格の２分の１以内（上限６万円）
※同一事業において国の補助金が交付される場合、全ト協は助成金を交付しない

写真㊤：車載バッテリー式冷房装置
写真㊦：エアヒータ

経営改善事業

◆準中型免許取得助成事業

〈助成対象〉
準中型免許取得のために指定自動車教習所等でかかる以下の費用
①準中型免許の取得（※普通免許取得後の取得を含む）
②５トン限定準中型免許の限定解除
〈助成額〉
①上限４万円
②上限２万５千円
※上記助成額にかかわらず、都道府県ト協の会員ごとに上限 10 万円
※運転者が個人で準中型免許取得費用を支払った場合は、助成金を交付しない

◆信用保証料助成制度

〈助成対象〉
都道府県ト協会員である中小企業事業者。中小企業信用保険法に基づくセーフティネット保証制度、都道府県等の自治体によるセーフティネット制度融資、国が定める「災害関係保証」または「東日本大震災復興緊急保証」を利用する際に、都道府県ト協が信用保証料助成事業を実施する場合、その助成額の一部を助成
〈助成額〉
・都道府県ト協助成額の２分の１
・１事業者につき上限 10 万円
・「災害関係保証」、「東日本大震災復興緊急保証」制度利用の場合は上限 20 万円

◆中小企業大学校講座受講促進助成制度

〈助成対象〉
都道府県ト協会員である中小企業者（資本金３億円以下または従業員 300 人以下）の経営者、後継者および管理者
〈助成額〉
受講料の３分の１（その他都道府県ト協より助成される場合あり）
〈助成対象校〉
（独）中小企業基盤整備機構が運営する中小企業大学校（旭川校、仙台校、三条校、東京校、瀬戸校、関西校、広島校、直方校、人吉校）
〈助成対象講座〉
①トップのための経営戦略、経営計画等に関する講座
②実践的な財務管理、利益計画等に関する講座
③管理者のための人材育成、労務管理等に関する講座
④女性リーダーの能力開発等に関する講座
⑤情報化、システム構築に関する講座
⑥その他物流事業に関する講座

◆経営診断受診促進事業

〈助成対象〉
全ト協または都道府県ト協が推薦する中小企業診断士が実施する「全ト協標準経営診断システム」による次の診断を受診すること
①総合的な経営診断（ステップ１）
……診断費用 16 万円（税・交通費別）
②経営改善相談（ステップ２）
……診断費用５万円（税・交通費別）
〈助成額〉
・会員事業者：①８万円、②２万円
・Ｇマーク取得事業者：① 10 万円、②３万円

◆自家用燃料供給施設整備支援助成事業

〈助成対象〉
会員トラック運送事業者・トラック運送事業協同組合・トラック運送事業協同組合連合会による軽油供給施設の新設・増設
〈助成額〉
・軽油供給施設の新設（設置１か所分のみ）……100 万円
・軽油専用タンクの増設、増設を伴う代替　……30 万円
※申請が予算総額を超過した際は１件当たりの助成金額を減額する場合あり

◆インターンシップ導入促進支援助成事業

〈助成対象〉
中小企業基本法（昭和 38 年法律第 154 号）第２条第１項第１号に掲げる中小企業者（資本金３億円以下または従業員数 300 人以下）
〈助成対象事業等〉
会員事業者が、全ト協の開設したインターンシップ登録サイトに必要事項を登録した後、高等学校以上の教育機関からインターンシップを受け入れた場合に、次の要件に適合するもの（ただし、都道府県ト協ごとの１事業者当たりの申請は１回に限る）
（1）受け入れ期間が３日間以上であること
（2）トラック運送事業の理解を深めることを目的としたプログラムであり、次の内容を含むものであること
①点呼や日常点検等安全運行に向けた取り組みの見学等
②乗務体験（学校側からの要請および社内規定で乗務体験を含まない場合を除く）
〈助成額〉
（1）受け入れ期間＝３日間：９万円
（2）受け入れ期間＝４日間：11 万円
（3）受け入れ期間＝５日間以上：13 万円
※ただし、上記受け入れ期間は同一学生に対する受け入れ期間とし、受け入れ人数にかかわらず上記の助成額とする

健太郎®
自動血圧計
HBP-9020JP

医療機器認証番号　221AGBZX00225000

OMRON

健康管理に頼れる「血圧計」

点呼時の“健康チェック”に

ポイント 1
測定記録を「自動プリント」できるから記録を取る手間がはぶけます

ポイント 2
「音声ガイド」で初めての方でも分かりやすい！

ポイント 3
「正確測定サポート」機能「ひじ検知センサ」で安心！

製品のお問い合わせ
オムロン お客様サービスセンター
〒515-8503 三重県松阪市久保町1855-370
TEL 0120-84-6606（通話料無料）　受付時間9:00～17:00（祝日を除く月～金）
※都合により、お休みや受付時間の変更をさせていただく場合があります。

オムロン ヘルスケア株式会社
〒617-0002 京都府向日市寺戸町九ノ坪53番地
ホームページ　https://www.healthcare.omron.co.jp/

全ト協 女性部会

正副部会長特別インタビュー

人材確保・女性活躍促進に向け今春本格始動

女性部会正副部会長会議（3月14日、全ト協）

全日本トラック協会女性部会（原玲子部会長）が、いよいよ平成30年度から活動を本格化させる。

28年4月の「女性活躍推進法」施行以降、働く女性への支援環境整備が全国的に進められる中、トラック運送業界における女性活躍のための活動を行っていくことを目的に、29年12月14日に設立された女性部会。今回は、女性部会の正副部会長に特別にインタビューを行い、業界における女性活用に関する課題や、女性部会全国組織化にあたっての抱負、各都道府県トラック協会女性組織での活動等について伺った。

原 玲子（はら れいこ） 部会長（一社）東京都トラック協会女性部・本部長

人材不足解決には女性の活躍が不可欠
「数の力」活かし生の声を中央へ

原 玲子 部会長

女性部会の全国組織化に伴い、今まで各都道府県で行ってきた活動を、全国レベルで展開することが可能になりました。

我々トラック運送業界が抱える最も重要な課題は、人材不足、特にドライバー不足です。女性をドライバーとして活用していかなければならないということの現状において、「女性よ立ち上がれ」と世間にアピールするためには、全国レベルで、「数の力」を行使して活動・発信することが肝要です。

女性部会では、そうした問題意識をもった女性経営者が結集し、正副部会長会議や代表者協議会を通じ、互いに胸襟を開いて話し合い、意見を出し合って議論を重ねています。私は部会長として、女性部会が一体となって活動していくための舵取りを行い、部会員の先頭に立って、「女性にとって働きやすい環境」の整備のための活動を進めてまいります。

ハード面での課題解決へ向けて
「女性ドライバー等が運転しやすいトラックのあり方検討会」に期待

女性ドライバーが働きやすい環境の整備にあたっては、ハード面も大きな課題となっています。

現在のトラックは、男性が運転することを想定して設計されており、女性には座席が高く、乗車・運転に苦労しているという問題があります。3月14日には、国土交通省と全日本トラック協会が共同で第1回「女性ドライバー等が運転しやすいトラックのあり方検討会」（座長・鎌田実東京大学大学院新領域創成科学研究科人間環境学専攻教授）が開催されました（3月15日号既報）。

同検討会において、女性ドライバーが乗車しやすく、運転席で無理なく操作できるトラック、女性が「運転したい」と思う魅力のあるトラックについて検討を重ねることで、女性ドライバーの人材確保・育成が推進されることを期待します。

高田 登志江（たかだ としえ） 副部会長（公社）宮城県トラック協会女性部会・部会長

「女性雇用のための土壌整備」を全国的に浸透

高田 登志江 副部会長

トラック運送業界で女性が活躍するために最も必要なことは、「多様な働き方のできる勤務体系の構築」です。

例えば、小さな子どもいる女性用、中学生以上の子どもがいる女性用、というように、多様な「働き方のメニュー」を提示することが、女性ドライバーを採用するには、今ある勤務体系の中に女性を当てはめようとするのではなく、事業者側が女性ドライバーの勤務しやすい時間帯の業務を創出することが重要です。女性雇用にあたっては、女性ドライバーが働きやすい業務やシフトの整備、言うなれば「土壌の整備」を行うことから始めなくてはならないということを、業界全体に浸透させていかなければなりません。

全国組織化した女性部会によって、そうした土壌の整備を全国のすみずみまで行きわたらせていくことが目標です。

竹市 五倫（たけいち いのり） 副部会長（一社）愛知県トラック協会女性部会・部会長

業界と女性活躍に追い風吹く 今こそ好機

竹市 五倫 副部会長

現在の、女性の活躍を促進しようという社会的な動きの中で、トラック運送業界の女性経営者としてその一助となるような活動ができることを非常に光栄に思っています。

この業界に30年ほど携わっている中で、女性にとっていい時代になってきているという環境の変化を、日々肌で感じています。さらに、今このタイミングで女性部会が全国組織化したのは、大変素晴らしいことです。

トラック運送業界にも、女性の活躍にも、強い追い風が吹いている現在のこの好機を活かさない手はありません。だからこそ我々女性経営者が立ち上がり、トラック運送業界のため、トラック運送業界で働く女性のためになるような取り組みを、速やかに行っていく必要があります。

女性部会を通じて、全国の女性経営者が集い、現場の女性の生の声を社会に届けることで、この業界をより良いものにしていきたいです。

下村 昌子（しもむら まさこ） 副部会長（一社）大阪府トラック協会女性経営者懇話会・会長

地方から中央へ 課題の解決に向けて

下村 昌子 副部会長

女性ドライバーの雇用については、トイレ等インフラの問題や、育児と両立可能な職場環境など、課題が多いのが現状です。しかし、繊細な気配りなど、女性ドライバーならではの魅力は、業界イメージを刷新し、若年ドライバーの雇用を生み出すポイントになり得るとともに、女性ドライバーの活躍は、業界の発展や地位向上に寄与すると考えます。

当会では、大阪の女性組織内での活動だけでなく、兵庫・大阪・京都・奈良・福井・滋賀の6府県の女性組織で、年に一度の交流研修会を28年にわたって実施するなど、女性経営者ならではの問題点や悩み事を互いに共有・相談する機会を設け、交流を図り続けてきたという歴史があります。女性部会の全国組織化によって、我々地方のトラック運送事業者が抱える課題を中央に向けて発信し、課題解決に向けた活動を行っていく所存です。

柴田 智恵（しばた ちえ） 副部会長愛媛県トラック協会女性協議会・会長

多様な情報発信で「男性社会」のイメージ払拭

柴田 智恵 副部会長

近年のトラック運送業界では、女性ドライバーのみならず、女性経営者や女性管理職も少しずつ増加しています。「トラック運送業界＝男性社会」というステレオタイプなイメージをいい意味で壊していくために、様々な情報を発信していくことが我々女性部会の仕事でもあると考えています。

トラック運送業界で働く女性が増えているという現状を、社会に広く浸透させていくことで、将来的には、トラックドライバーという仕事が、「男女の別にとらわれない、職業の選択肢のひとつになっていってほしい」という思いがあります。

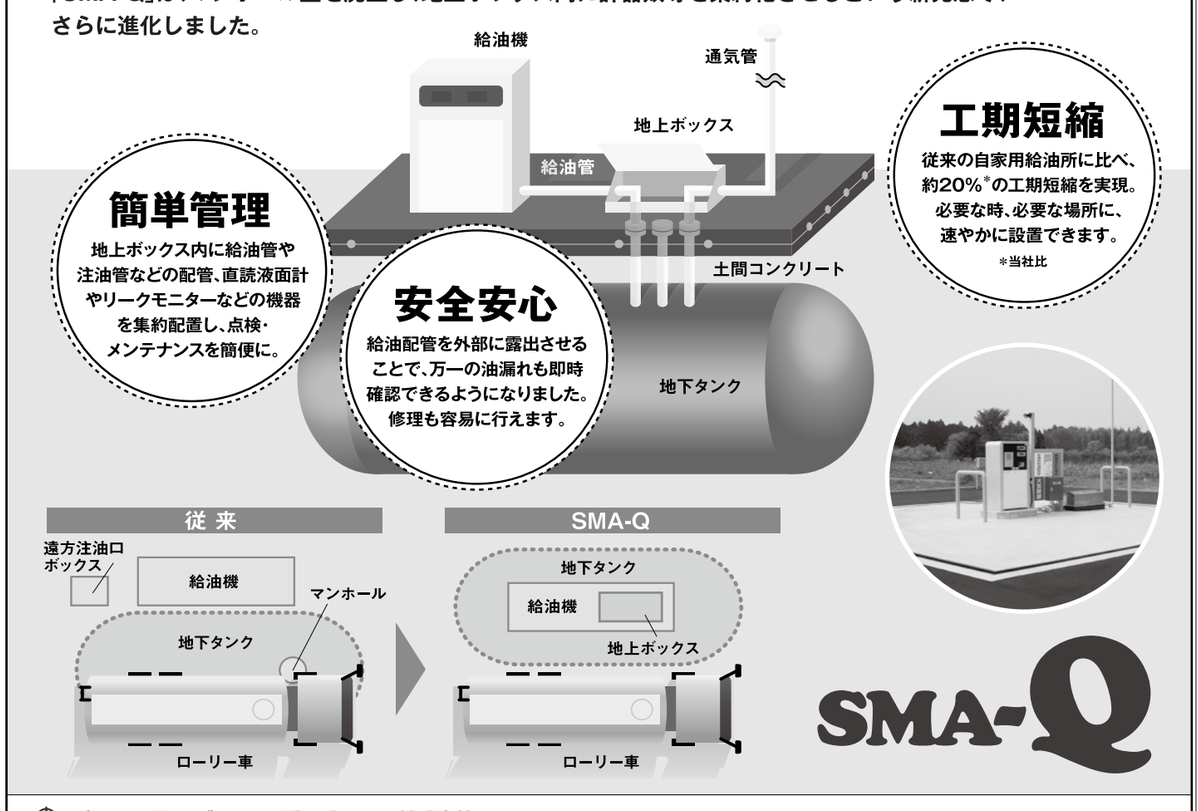
女性部会の全国組織化により、そうしたことをより強くアピールできる環境が整いました。メディアの注目も集まる立ち上げの今こそがチャンスと捉え、全国の女性組織で力を合わせて意見と知恵を出し合い、女性活躍のための広報活動やメッセージの発信を積極的に行っていきたいです。

自家用燃料供給施設整備支援助成事業 対象製品

HITACHI Inspire the Next

自家用給油所、3つの進化。

東日本大震災以降、BCP（事業継続計画）の観点からも、注目を集める自家用給油所。スマート給油所「SMA-Q」は、マンホール蓋を廃止し、地上ボックス内に計器類等を集約化させるという新発想で、さらに進化しました。



日立オートモティブシステムズメジャメント株式会社　〒210-0005 神奈川県川崎市川崎区東田町8番地　TEL.050-3852-5623　http://www.hitachi-automotive-mm.com/

DENSO TEN

「通信とクラウド」で
安全運行を効率的に支援する
業務用ドライブレコーダー

OBVIOUS（アヴィアス）レコーダー
G500シリーズ

■デジタルタコグラフ搭載モデル／DRD-5020　国交省認定取得
■ドライブレコーダー専用モデル／DRU-5010

（カメラ/SDカード/アプリケーションソフト別売）

通信・クラウド対応
通信ユニットを接続することで車両の位置情報や運行データを自動収集。事務所のPCで車両の運行状況が確認でき効率的で安全な運行をサポートします。

車間/車線検知機能※1
車間距離やふらつきを検知し、ドライバーごとの運転特性を分析。安全運転指導に活用します。

画像自動解析機能
各車両から収集された画像から自動的にヒヤリハット画像を抽出し、目視による確認時間を大幅に軽減します。※2

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

株式会社デンソーテン　2017年11月富士通テン株式会社は株式会社デンソーテンになりました。

Future Link
「人」「クルマ」「社会」のデータをつなぎ合わせて、新たなモビリティライフを提供する車載情報機器・サービスのコンセプトです。

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

標準貨物自動車運送約款一部改正▽新運賃・料金届出促進企画

「ドライバーの幸せのために」適正運賃・料金収受へ

「標準貨物自動車運送約款」が一部改正され、平成29年11月4日から施行された。今回の改正は、運送の対価である「運賃」と運送以外の役務等の対価である「料金」を明確化し、別建てで収受できる環境を整備するためのもの。これにより、附帯作業コストの見える化、サービスに見合った対価の収受等を通して、全体の効率性・生産性の向上が図られるとともに、取引環境改善および労働時間削減に資すると期待されている。

ここでは、熊本交通運輸株式会社（住永金司社長）における、新約款に基づく新運賃・料金の届出と荷主との交渉への取り組みを紹介する。

事例紹介　熊本交通運輸株式会社の取り組み

賃金アップ原資のため運賃交渉

契約解除も辞さない強い姿勢「改善基準告示遵守」を前面に

住永金司社長

菅原俊史常務

熊本交通運輸㈱（住永金司社長）は、熊本県益城町に昭和47年に設立され、熊本県内の経済連の農産物や住宅およびビル建材等の全国への長距離輸送、また、様々な荷主企業の専属輸送を手がけ、さらに、倉庫部門を活用し、食料品、雑貨やドラックストア商品の共同配送を行うなど、総合物流企業として発展してきた。

同社では、貨物輸送事業のほかタクシー事業、観光バス事業、自動車整備事業などのグループ企業を持ち、同社単体で車両数約195台、社員数285人、そして、グループ全体で総車両数は約540台、社員数は約840人を誇る。同社が、取引環境改善と適正運賃・料金収受への取り組みを始めたのは、平成26年度からである。

「熊本県内も全国と同様に、人材不足、特にドライバー不足が深刻化していました。若年層の人手不足はより深刻で、せっかく入社しても『低賃金』を理由に、さらに条件のいい大手同業他社や他業種へ転職する例も少なくなく、とにかく人材確保については非常に苦心していました。この現状を打開するためにはどうすればいいのか。弊社では、ドライバーの待遇を改善し弊社の魅力や働き甲斐を向上させていくことが必要と考えて、取引先の荷主企業との取引環境改善と適正運賃・料金の収受に取り組むことにしました」（住永金司社長）

熊本県益城町に本社を構える熊本交通運輸㈱

同社では、まず第1に労働時間短縮を主眼に取引環境を見直し、その過程で運賃改定も同時に提案した。ほとんどの荷主企業と交渉を重ね、中には改善基準告示遵守のため、1日当たり13時間超となる荷主とは契約を破棄した例もあった。こうした非常に強い決意をもって交渉した結果、現在に至るまで月間293時間を超えるドライバーは一部繁忙期を除き、いなくなった。また、この交渉を行った結果として、運賃改定・引上げ分と利益の一部を原資として、29年4月に基本給、賞与、扶養手当拡充など5％の賃金アップを実施した。

「持続可能な事業運営のためには、適正な利益の確保が必要不可欠であり、ドライバーの確保・育成に適切な投資をするため、そして安全輸送の徹底のためにも、荷主企業との取引環境改善の交渉と運賃改定交渉は絶対に必要なことでした。特に若い人材を集めるためには、これまでの『長時間労働で低賃金』という悪しき常識を是正しなければなりません。若い人が今後も安心してトラック運送業界で働き続けるため、取引環境改善・運賃改定は我々トラック運送事業者にとって避けては通れない道だったのです」（菅原俊史常務取締役）

同社でも、会社成長の過程では、積極的に附帯サービスを提案し、高度な輸送サービスの提供を武器に新たな荷主企業を獲得したこともあった。このように、こちらからサービス提供を提案してきた経緯のある荷主については、取引環境改善の交渉は難しい一面もあったという。こうした背景の中でも、改善基準告示に抵触する「1日当たり13時間超」という荷主には、根気強く交渉を続け、附帯サービス解消を要請した。それでも受け入れを拒否した荷主とは取引を解消したという。

新約款一部改正が追い風に「またとない好機」到来

地道に荷主との交渉を続ける同社に追い風が吹く。29年8月、国土交通省は「標準貨物自動車運送約款」を改正するとともに、貨物自動車運送事業における運賃及び料金について」を発出。また、「トラック運送業における書面化推進ガイドライン」「トラック運送業における下請・荷主適正取引推進ガイドライン」の改正も行った。

菅原常務は、この約款改正について「これは、またとない好機」と捉え、すぐさま行動に出た。

29年9月には、運送業務に関わる全グループ企業社長、全営業所長宛に、「運送約款改正に伴う社内会議の開催について」の文書を発送し、10月13日には同社物流センターに経営幹部が一堂に会した。

「この社内会議は、この運送約款の改正内容を熟知するためのものでしたが、もう一つの大きな目的は、『社内の意思統一』でした。全社的に人材不足に陥っている中、荷待ちなどの長時間労働を是正し、無料サービスで行っていた荷主都合の運送以外の附帯作業をなくしていくということが、この運送約款改正を機に取り組むべきことであるというコンセンサスを得ることでした。当然、運賃交渉が可能であれば適正に運賃・料金を改定させていただきますが、最大の目的は『長時間労働の是正』であり、『労働環境の改善』であると強調しました」（同）

新約款施行に向けて開催された社内会議で、荷主との契約内容を洗い直した

全社で契約内容をチェック　現状調査を徹底し交渉準備

同社では、開催通知発出から社内会議当日まで、各社、各営業所が担当する荷主について、それぞれ現状調査を行った。同社では、全ての荷主と契約書を交わし書面化が行われている。このため、契約内容を全て洗い直し、契約方法と現状の業務内容を調査。特に、契約内容に記載があり料金転嫁できている内容と契約内容に記載がなく料金転嫁ができていない内容を明確化した。本社で、これら全ての情報を一括管理し、新約款施行に向けての準備を進めていった。

10月27日には、熊本県トラック協会と国土交通省九州運輸局熊本運輸支局共催の説明会へ参加。その後も、熊本県ト協や運輸支局、同業他社などとの情報交換をしながら社内検討を継続し、11月20日には社内会議で新約款に対応する運賃・料金を決定。12月13日に、熊本運輸支局への届出を完了した。

荷主への交渉については、まず第一に「3か月前の告知」に専念した。新約款改正が公表されてすぐには、詳細については手探り状態であったことから、内容に踏み込まず、29年11月からは新約款が施行され、新運賃・料金に基づいて契約する必要があることを告知して回ったのである。

「届出後は、新約款による運賃・料金により新たな料金が発生するような契約をしていた荷主を優先して交渉を行い、現在も交渉を続けている荷主もあります。県内荷主については、熊本県ト協がテレビCMを放映し、新聞広告を掲出するなどPRに努めていることも影響して新約款の認知度は高く、『ドライバーの労働環境整備』という目的にも好意的なようで、多くの荷主が『受け入れやむなし』と理解を示しているようです。ただちに、全ての荷主の契約内容改定まで進むのは難しいでしょうが、26年度から続けている運賃改定交渉を下地に、今後時間をかけて荷主との交渉を続け、労働時間短縮という目的を実現したいと考えています」（同）

待機時間解消の現場も

同社では、届出後の労働時間統計はまだまとまっていないが、例えば、これまで荷主都合の待機時間が長かった現場で、待機時間が無くなった例もあるという。また、ある現場では、同社のトラックから優先して荷卸しが開始された例もあるという。

また、待機時間料金については基準内賃金をベースとして設定している。基本的な考え方は人件費であり、荷主に対してもこの根拠を示し理解を求めている。

「今回の新約款により、新たな運賃・料金をお示しすることで、これまで荷主が『これはタダでトラックドライバーがやってくれる』と思っていたことが、『それはあくまで荷主都合のタダ働きであり、本来ならきちんと料金が発生していたはず』、ということをしっかりと認識していただけたと感じます。これまで曖昧であったがゆえにドライバーの負担になっていましたが、何処までが附帯作業で有料なのかを明確化したことで、荷主側の都合でサービスを選択できるということですから、『有料でもいいからラベル貼りまでしてほしい』という荷主はそうした契約に結び直すでしょうし、『待機時間料金を払いたくない』荷主はドライバーを待たせず、自分達で荷卸しをすることになるでしょう。ドライバーも料金をいただければそれは働くモチベーションになり、『長時間労働でタダ働き』という一番生産性のない行為をなくせることは、非常に大きなメリットです」（同）

「長時間労働・低賃金」の是正が目的　新約款の新運賃・料金届出を

現在（30年3月23日現在）、全国の新約款に基づいた新運賃・料金の届出を行ったトラック運送事業者は、2万2335者で、届出率は39・2％となっている。このうち、熊本県では、同500者で、同82・9％。ちなみに、同県での旧約款での届出は2件だという。

「新たな約款による新運賃・料金の届出は、すべてのトラック運送事業者が行ってこそ本来の力を発揮すると思います。せめて、同一経済圏では同じように足並みを揃えることが必要です。各社で運賃・料金が違うのは当然ですが、ルールが違うのはおかしなことです。今回の新約款で、これまでタダ働きだったものが正当な対価に変えることができるようになったことは非常に大きなことですが、私たちの本当の願いは、ドライバーの長時間労働をなくし、賃金を上げて、家族と一緒に過ごす時間が増え家族サービスができる、そうした『ドライバーの幸せのため』であることを忘れてはなりません」（菅原常務）

「ドライバー不足は深刻で、少子・高齢化社会が進み、5年後、10年後には確実にドライバー不足に伴う輸送力低下時代がくるでしょう。長時間労働・低賃金といわれるトラックドライバーの労働条件改善は、荷主・経済界を挙げて取り組むべきことであり、見方を変えれば、労働条件改善にご理解いただいた荷主企業は、将来を見据え輸送力確保に取り組む『勝ち組企業』といえるかもしれません」（住永社長）

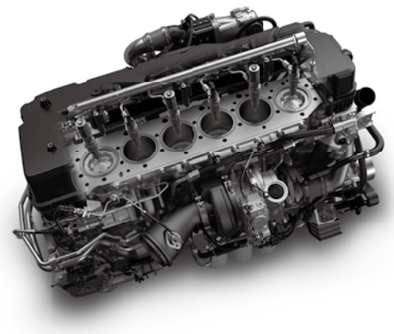
熊本交通運輸㈱

所在地	熊本県上益城郡益城町平田2240-1
代表者	代表取締役社長　住永 金司
創　業	昭和47年4月1日
資本金	9,000万円
社員数	285人（うちドライバー165人）
車両数	195台

一歩先を行く 燃費・環境性能

よりクリーンに、より力強く。
先進技術がもたらす省燃費の走り。

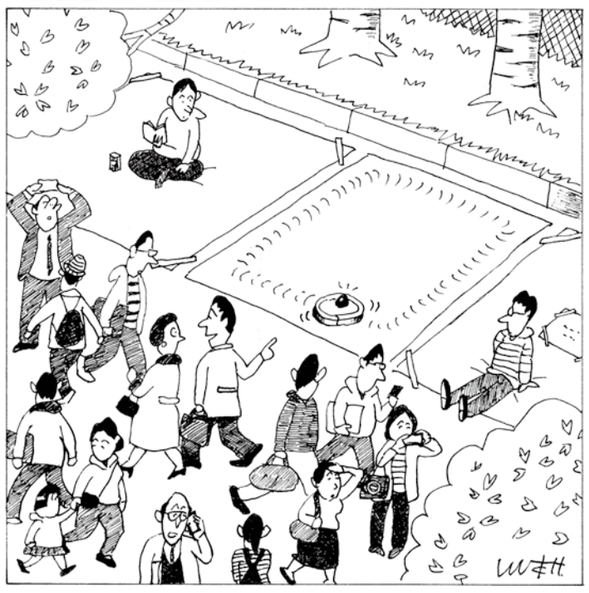
エンジン始動と同時に、「ESCOTロール」「フォアトラック」など、
省燃費運転をサポートする数々の機能が自動的に起動。
この先進システムや高い燃費性能を発揮するドライブラインにより省燃費の走りを実現。
新型Quonの「一歩先を行く燃費・環境性能」を生んでいます。



省燃費・パワフル・クリーンの「GH11エンジン」
平成28年排出ガス規制に適合するとともに、全車重量車燃費基準＋5％を達成。
低回転域から幅広い回転域で力強いトルクを発生させ、ゆとりある走りを実現します。

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

ほんのヒトコマ ［第17回］ 前川しんすけ



お花見……「お掃除ロボ」を改良した「場所取りロボ」らしい……

法令○×（マルバツ）クイズ ～優先編～

【解答】２面に問題

❶ ×（法第36条第1項第1号）その通行している道路と交差する道路を左方から進行してくる車の進行を妨害してはならない。
❷ ○（法第36条第2項）交通整理の行なわれていない交差点においては、その通行している道路の幅員よりも交差道路の幅員が明らかに広いものであるときは、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。
❸ ○（法第37条）交差点で右折する場合において、当該交差点において直進し、又は左折しようとする車両等があるときは、当該車両等の進行妨害をしてはならない。
❹ ×（法第20条の2第1項）路線バス等の優先通行帯においては、路線バス等が後方から接近してきた場合に交通の混雑のため当該車両通行帯から出ることができないこととなるときは、当該車両通行帯を通行してはならず、また、当該車両通行帯を通行している場合において、後方から路線バス等が接近してきたときは、その正常な運行に支障を及ぼさないように、すみやかに当該車両通行帯の外に出なければならないとされており、通行そのものが禁止されているわけではない。
❺ ○（法第75条の6第2項）緊急自動車以外の自動車は、緊急自動車が本線車道に入ろうとしている場合又はその通行している本線車道から出ようとしている場合においては、当該緊急自動車の通行を妨げてはならない。

平成30年 春の全国交通安全運動

4月6日㈮から15日㈰まで

4月10日㈫は「交通事故死ゼロを目指す日」

「平成30年春の全国交通安全運動」が、4月6日㈮から15日㈰にかけて実施される。

今年は、「子供と高齢者の安全な通行の確保と高齢運転者の交通事故防止」、「自転車の安全利用の推進」、「全ての座席のシートベルトとチャイルドシートの正しい着用の徹底」および「飲酒運転の根絶」を全国運動重点としている。

全日本トラック協会では、事業用トラックによる事故の過半数を追突事故が占め、かつ死亡事故の3割強が交差点で発生している現状を踏まえ、「追突事故の防止」、「交差点事故の防止」および「飲酒運転の根絶」を最重点推進項目として徹底する。

それに伴い、今号の『広報とらっく』にはポスターを折り込み、同運動の効果的な実施を目指す。

なお、同運動では、4月10日㈫を、国民一人ひとりの交通安全意識向上によって交通事故の発生を抑止することを目的とした、「交通事故死ゼロを目指す日」と定めている。

「春の全国交通安全運動」▽全日本トラック協会実施計画

〈最重点推進項目〉

⑴追突事故の防止

事業用トラックにおける事故の半数を占める追突事故を防止するため、国土交通省制作の「トラック追突事故防止マニュアル」及び全ト協で制作した「トラック追突事故防止マニュアル～追突事故撲滅キット～」等を活用し、追突事故防止の徹底を図る。また、追突事故発生時における被害の軽減に有効な「衝突被害軽減ブレーキ装置」搭載車の普及を促進する。

⑵交差点事故の防止

全ト協制作の「トラック交差点事故防止マニュアル～交差点事故撲滅キット～」を活用したセミナーを全国展開するとともに、横断歩道手前での最徐行又は一時停止の励行と、左右をバランスよく安全確認することを徹底させ、交差点左折時の自転車巻き込み事故及び右折時の横断歩行者との事故防止の徹底を図る。

また、交差点等における左折事故防止対策の取り組みとして、車載カメラ装着車両の普及促進を図る。

⑶飲酒運転の根絶

酒気帯び運転、飲酒運転の根絶を徹底するため、全ト協制作の「飲酒運転防止対策マニュアル」等を活用し、運転者に対する適切な指導監督を実施するとともに、アルコール検知器を使用した厳正な点呼を実施する。

〈重点推進項目〉

⑷子供と高齢者の交通事故防止

子供と高齢者の傍を通過する際は、十分に速度を落とすなど、思いやりのある運転の励行。

⑸歩行中・自転車乗用中の交通事故防止

夕暮れ時と夜間における歩行中及び自転車乗用中の交通事故を防止するため、前照灯の早めの点灯と、昼間よりも控えめの速度での走行の励行、交差点通過時における車両周辺の歩行者等の安全確認の励行を徹底する。

⑹携帯・スマートフォンの使用禁止の徹底

乗務中の携帯電話による通話やスマートフォンの操作の禁止について徹底を図る。

⑺高速道路における事故の防止

高速道路における事故は、高速道路に入り1時間以内に多く発生しているため、高速道路に入った後は可能な限り早い段階で休憩をとらせるなど、高速道路における事故防止を徹底する。

⑻トレーラ事故の防止

全ト協制作の「トレーラハンドブック」や「鉄鋼輸送に携わるプロ運転者・管理者用ガイドブック」等を活用し、海上コンテナの固定方法や鋼材の固縛方法を再確認し、横転や荷崩れ等のトレーラ事故の防止を図る。

⑼健康起因事故の防止

国土交通省制作の「事業用自動車の運転者の健康管理マニュアル」及び全ト協が制作した「トラック事業者のための健康起因事故防止マニュアル（改訂版）」等に基づき、点呼時等において運転者の健康状態の確認を徹底し、体調急変に伴う事故の防止を図る。

⑽過労運転の防止

事業者は、休憩又は睡眠のための時間及び休息のための時間が十分確保されるよう勤務時間及び乗務時間を定めるとともに、運行管理者に対しては運行経路、運行時間、休憩地点等を含む適切な運行指示書の作成や運行計画、並びに乗務割の作成を行い、点呼時等において運転者の健康状態の確認を徹底するよう指示し、過労運転の防止に努める。

⑾「WEB版ヒヤリハット集」を活用した安全意識の高揚

全ト協ホームページ上に掲載中の「WEB版ヒヤリハット集」等を活用したKYTを実施し、「だろう運転」から「かもしれない運転」を心掛けるよう徹底を図る。

全ト協「運輸ヘルスケアナビシステム」本格スタート

全国5か所で活用セミナー開催

全日本トラック協会は、定期健康診断の事後フォローによる健康起因事故防止のため、「トラック運送事業者のための『運輸ヘルスケアナビシステム』」の本格運用を開始する。

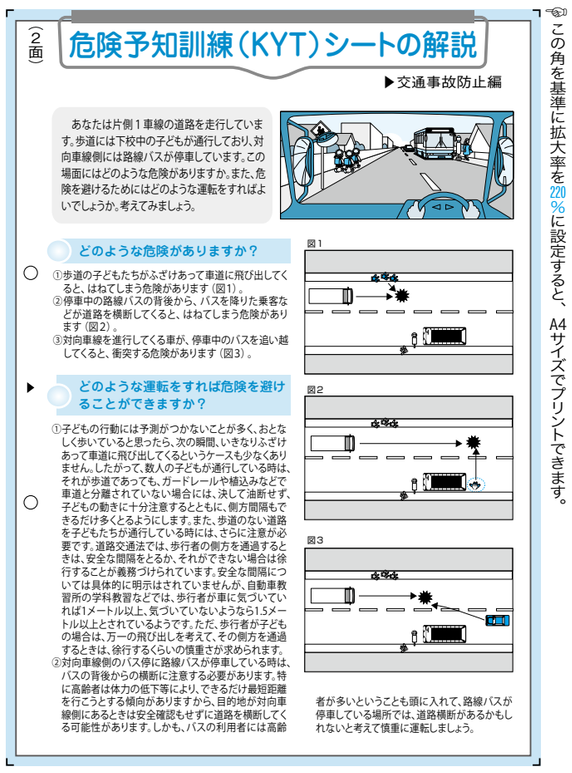
同システムは、①ハイリスク者（肥満・高血圧・脂質異常・高血糖のうち3～4項目を満たす者）の見える化、②ドライバー不足の解消、③予防対策の推進、④健康な従業員の確保による健康経営――を目的に実施。同システムの実践的活用を目指したセミナーを5月から6月にかけて、全国5か所で開催する（表）。

問い合わせ・申し込みは、同システム受託機関のNPO法人ヘルスケアネットワーク（OCHIS）の大阪オフィス（☎06・6965・3666）または東京オフィス（03・3295・1271）まで。

表 セミナー開催スケジュール

開催日	会場	申込締切
5/10㈭	福岡県トラック協会	4/26㈭
5/16㈬	東京都トラック協会	5/2㈬
5/22㈫	大阪府トラック協会	5/8㈫
5/25㈮	愛知県トラック協会	5/11㈮
6/7㈭	宮城県トラック協会	5/24㈭

※開催時間14:00～16:30、定員100人（全会場共通）



この角を基準に拡大率を220％に設定すると、A4サイズでプリントできます。

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

127「和食の香辛料」安倍奥のわさび

わさび田は湧き水が豊富な谷あいにつくられるし、一年中緑が濃いので、見ていてすがすがしい。実際に空気もきれいだ。伊豆や安曇野が観光名所になっているが、実はわさび栽培が始まったのは静岡市葵区有東木である。

有東木は実に派手な位置にある。第一に静岡市は県庁所在地としては最大の市で、北端は山梨県に接している。有東木はその県境近くなのだ。また、県境付近から流れ出す安倍川は長さ50キロメートルほどの一級河川。国道1号も東名高速道路もこの川を渡っている。その安倍川の左岸のてっぺんが有東木なのである。

400年ほど前、自生していたわさびを村の湧水池に植えてみたら、実によく生長し、それをきっかけに栽培が始まった。そして、駿府城に隠居していた徳川家康に、わさびを献上したところ、「珍味である、天下の逸品である」と激賞されたのだ。さらに今年の春には、静岡のわさびは「世界農業遺産」に認定されている。

わさびは日本原産の香辛野菜。アブラナ科の多年草で食用にする部分は根茎――地下茎である。また、花、葉、茎、ひげ根もすべて辛いので、おひたしやわさび漬けでも辛さを十二分に楽しめる。

辛味の主成分はアリルからし油で、普通の状態では辛味も香りもまったく感じられないが、すりおろしたり切ったりして細胞組織を壊してやると、辛味がどっと湧きだし、つーんと目鼻が刺激される。これはアリルからし油が揮発性だからで、ていねいにすりおろすほどに、細胞が細かく破壊されて辛味が増す。

また、わさびは殺菌力が強く、防腐パワーもあるから、刺身などの生の魚介類には最適な香辛料だし、同様な効果をもつ塩・酢と組み合わせたにぎりずしは、味といい防腐効果といい、すばらしい取り合わせなのだ。

（むかさ・ちえこ）

PA-MAN
サスケ・ローダー 1.5ton
インターネットからもご注文お受けします。https://Pa-man.shop/
2018年 新商品 NEW
●-50℃まで耐久性あり！冷凍庫でも使用OK。
●本体、自走防止装置付（本体下降時）
●操作棒が抜けない「転落災害防止」対策の特殊構造！
●ローダー×2台、操作棒×2本のセットです。
218,000円 税別
操作棒が抜けない「転落災害防止」特殊構造
垂直方向には抜けます。
ななめ方向には抜けません。
サイドローラー装備で直進性に優れ、積載時にも引っ掛かりなく、滑らかに移動できます。
特殊スチールの操作棒（全長990mm）
本体はステンレス系新素材で軽く・強く・錆に強い!!
本体下降時に裏面の自走防止装置が働き、事故を未然に防ぎます。
■裏面
前後4ヶ所にサイドローラー装備
下降時の自走防止装置付
※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。

品番	型式	全長	積載部長さ	全巾	持ち上げ高さ	自重（ハンドル込）
51197100	PP100S	1,120mm	1,000mm	63mm	14mm	17.4kg
51197200	PP110S	1,220mm	1,100mm			18.4kg
51197300	PP120S	1,320mm	1,200mm			19.6kg

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 ポイントサービス始めました。
今がチャンス！ 今なら初回新規登録で、すぐに使える1,000ポイントをプレゼント！
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。
フロントガラス（トラック用）取扱はじめました。
詳しくは当社ホームページ又はカタログで
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
https://pa-man.shop/　E-mail:hrinfo@pa-man.com
〒550-0021 大阪市西区川口4-1-5
ご注文電話 0120-202-800
ご注文FAX 0120-200-201

スパイラルフィルターで燃費は下げられる!!
「工場直売 だから安い!!」
「長持ち２倍 だからすごい!!」
吸気効率向上 → 出力向上 → 燃費削減
大手純正クオリティーを ダイレクト販売
建機大手純正のメーカー工場直売品です。オイルエアー・燃料フィルタ全て1個からのご注文OKです
全車種対応 翌日納品
10万km走行も馬力が落ちない。＝燃費低減!!
一般品では7万kmでろ材のヨリが起こり出力低下!!
低燃費の秘密は…フィルターの固定角度と間隔
特殊な密着防止技術でフィルター性能を100％引き出すことに成功。ロングライフによるコストダウンと吸気効率UPによる燃費削減効果で快適な運転を提供します。
愛車と燃費を守るため、研究を続けて65年
ピーコックエレメント製造株式会社 Peacock Element Manufacturing Co.,ltd.
TEL 03-3458-0891 FAX 03-3472-0095
スパイラルフィルター 検索
info@pgf-japan.com
http://www.pgf-japan.com
本社：東京都品川区南品川4-15-4 国内拠点：札幌/苫小牧/仙台/北関東/長野/静岡/名古屋/大阪/神戸/九州 研究所：掛川工場 海外拠点：PGF深圳

『広報とらっく』東日本大震災特集 2018　後編

東日本大震災から7年

福島の復興へ向けて

未曽有の被害をもたらした東日本大震災の発生から、7年経過した。被災地では復興に向けた取り組みが本格化しつつあるところもみられるが、一方で福島県では、東京電力福島第一原子力発電所事故の影響で7年が過ぎても一向に復興への進捗がみられず、風評被害など厳しい現状を突き付けられている地域もある。

今回は、福島県内の運送事業者が集まり、県内の除染廃棄物輸送に取り組み、一刻でも早い「福島の復興」を目指す、福島復興支援輸送協同組合（福島市）の現状を紹介する。

福島復興支援輸送協同組合（福島市）

「輸送力活かし、一刻も早く元の福島を」

県内各地から中間貯蔵施設へ除染廃棄物等を輸送

福島県泉崎村のさつき運動公園陸上競技場の仮置場から出発する同協組所属の大型ダンプトラック。2台での隊列走行を基本とし、大熊町の中間貯蔵施設を目指す

福島第一原発事故が影響　今もつづく風評被害

平成23年3月11日に発生した東日本大震災は、東北地方の沿岸部を中心に壊滅的な被害を及ぼした。中でも、福島県では、東京電力福島第一原子力発電所事故により、地震、大津波に加えて3重苦ともいえる被害を受けた。さらに、その風評被害も大きい。

本来、放射性物質は、時間とともに減少し、また風雨などの自然要因による減衰効果（ウェザリング）もあるため、自然に放射線量は減っていく。しかし、そのためには長い年月がかかることから、少しでも早く放射線量を減らし、福島の元の姿を取り戻すためには、除染が必要不可欠となる。

除染作業は、国により計画的に管理されて行われている。福島県内の市町村で行われた除染作業で取り除かれた放射性物質を含む土壌や汚泥、草木などは、各市町村の協力を得て公園や学校などの仮置場または個人住宅地に一時的に保管されている。

これらの除染廃棄物を安全に集中的に管理・保管するための施設が「中間貯蔵施設」であり、県内の大熊町・双葉町で建設を進めている。福島県内の各市町村から除染廃棄物を中間貯蔵施設へ輸送することは、まさに除染の一環であり、この輸送を担うのは「トラック輸送」だ。

福島復興支援輸送協組を設立　立ち上がるトラック運送業界

除染廃棄物の輸送を通じて、早期の福島の復興・再生を後押しするために立ち上がったのが、福島県トラック協会である。

福島県ト協では、平成27年7月の理事会で協同組合の設立を意思決定し、当時福島県ト協の会長であった、渡邉泰夫氏が理事長となり、10月30日に「福島復興支援輸送協同組合」を設立した。

設立当初は、中間貯蔵施設への本格輸送開始に向け、施設等建設のためのコンクリート製品など資材輸送を納入業者から共同で受注し、組合員の運送事業者に分担した。その後、28年の5月には、事業計画に「中間貯蔵施設への除染廃棄物輸送」を追加し共同受注した。

現在では、組合員も増加し、ダンプ部会員を中心に114社（平成29年12月19日現在）で構成されている。

点呼では健康状態などの確認のほか、リスクマネジメント手法によるATKY（アタック・ケイワイ、危険予知訓練）なども実施される

輸送対象物は、福島県内で発生した、除染に伴い生じた土壌と木、落葉・枝、側溝の泥等の廃棄物、そして放射能濃度が10万ベクレル／キログラムを超える廃棄物（焼却灰等）である。

全体の発生量については、減容化前で1870～2815万㎥、減容化後で約1600～2200万㎥、焼却灰で約1・8万㎥と推計されている。

国の除染作業のうち「除去」自体は、平成29年3月までにほぼ終えており、現在は中間貯蔵施設への輸送が本格化している。同協組だけでなく事業全体の28年度実績では、福島県内41市町村から約18・4万㎥が輸送された。29年度の輸送計画は、学校に保管されている分を優先的に33市町村から50万㎥を運ぶ予定で、これはダンプトラック換算で1日当たり350台往復分となる。同協組では、このうち、県南地区から約5万㎥、ダンプトラック換算で約8000台を担う予定で、29年10月から輸送継続中である。

除染廃棄物輸送は厳密に管理　「安全かつ確実」が大原則

この汚染土壌等の除染廃棄物輸送は、法律（除染電離則）上「除染等業務」に含まれる。従って、除染作業と同様に作業者の健康を害することのないよう、個別の被ばく線量の管理や特別講習の受講など細心の注意を払うことが義務付けられている。

「除染廃棄物輸送に従事するドライバーは、作業従事者として『除染等業務特別講習』を受講しなければなりません。予め作業従事者は事前に登録しなければなりません。また、高線量地域での作業となることから、本人からの同意を取ることとしています。料金については、運賃の他に特殊勤務手当を収受できますが、これは従事者本人に全額支給しなければなりません。使用する車両も、登録外の車両を使用することはできないなど、安全管理を含めて非常に厳密な管理が求められるのです。しかし、福島の元の姿を一刻でも早く取り戻すために、組合員一同一丸となって取り組んでいます」（荒川孝一専務理事）

運行管理も徹底して安全を第一に考えて行われる。放射性物質が含まれた土砂等を輸送することから、①安全かつ確実に輸送を実施、②できる限り短期間で輸送を完了、③国民および関係機関の理解と協力のもと輸送を実施――することの3つの基本原則に基づいている。

このため、輸送経路は、事前に人口集中地区や学校等をできる限り避けるルートを選定し、全車両はGPS機器を搭載して、国が往復の全車両の位置情報を管理している。また、国道や高規格幹線道路、高速道路を優先して使用し、そのために道路補強や改良等も行われている。

また、放射性物質の飛散や流出の防止を図り、迅速に輸送するために、様々な対策が取られている。除染廃棄物は1㎥あたり1袋のフレキシブルコンテナに詰められ、ダンプトラックに積載された後も、防水または遮水シートで確実に覆われる。

車両には、前後左右に除去土壌等運搬車である旨を明示している。

輸送の時間帯も、特に学校生徒・児童が登校する時間帯や一般車の渋滞ピークを避けて行われる。

「当協組では、毎運行日ごと、午前6時から点呼が始まり、8時から概ね11時過ぎまでに出発します。仮置場での積み込み可能な台数が限られているため、5台前後のグループで段階的に出発し、輸送完了までグループ単位で行動します。輸送ルートもGPSで厳密に管理されており、ちょっとでもルートから外れるようなことがあると、事故扱いになるほどです。安全・確実に、そして、迅速に除染廃棄物を中間貯蔵施設に輸送するため、従事するドライバーは様々な教育・研修を受け、安全確保に努めています」（同）

仮置場でダンプトラックへと積込まれる除染廃棄物

今後の輸送量拡大に対応　車両大型化など要望へ

環境省は、29年11月21日に、今後の計画で、除染廃棄物の輸送を30年度は180万㎥（ダンプトラック換算で毎日約1200台往復）、31年度は4000万㎥（同約2600台往復）、32年度には全量搬入を完了する予定と公表した。

今後の大幅な輸送量の拡大に対応して、道路整備にも拍車がかかる。常磐道の大熊IC・双葉ICの設置で輸送ルートを短縮させる計画の他、相馬～福島間の復興道路も一部開通し、霊山～相馬間が3月10日に開通している。

同協組では今後、環境省・国土交通省・福島県へ要望等を実施していく。

特に、各市町村の仮置場から中間貯蔵施設までの除染廃棄物の輸送は、輸送業務（運賃払い）と捉え、事業用トラックでの活用を要望。

一方、運転者の拘束時間を考慮して、1日当たりの輸送台数が多い仮置場では、時間差入場時間を要望し、輸送の効率化、道路渋滞対策や環境対策（CO_2削減）も提案していく。

「当協組は除染廃棄物の輸送を通じて、福島県の早期復興と風評被害の払拭に協力するのが大きな目的です。30年度からはさらに大量輸送も始まり、車両確保が大きな課題になってきます。使用車両をダンプカーから平ボディやウィング車にも拡大できるよう、輸送効率を高める要請活動を継続するとともに、この後、第2ステージとして、組合員や県内事業者だけでは対応しきれない輸送については、隣接県等の事業者へ参加、協力を求めていくことも今後の課題となるでしょう」（同）

メモ　今回の原発事故で放出された放射性物質は、おもに「ヨウ素131」、「セシウム134」、「セシウム137」。ヨウ素131の放射線量が半分に減るまでの時間（半減期）が約8日、セシウム134の半減期が約2年なのに対して、セシウム137は半減期が約30年と長期間影響が残る。このため、一刻でも早く元の姿に戻すために行われているのが除染作業。

除染とは、生活する空間で受ける放射線の量を減らすために、放射性物質を取り除いたり、土で覆ったりすることで、①放射性物質が付着した表土の削り取り、枝葉や落ち葉の除去、建物表面の洗浄等により、放射性物質を生活圏から取り除くことを「除去」②放射性物質を土やコンクリートなどで覆うことを「遮へい」、という。さらに、放射線の強さは、放射性物質から離れるほど弱くなるため、放射性物質を人から「遠ざける」ことで、人への被ばく線量を下げることも除染といえる。

2018・4・1

こちら広報室　四季折々 135

▼スピーカーから、「急病人が出ました！　お急ぎのところすみませんが、この電車は次の駅で止まります」。車内へのアナウンスは、的確かつ緊張感に包まれていました。今年1月に66歳で急逝した俳優・大杉漣氏のことがフラッシュバックしました。▼家族に、友人にお別れも出来ず突然の死。本人もさぞかし悔しかったことでしょう。運命とはいえ、これ以上の残酷な出来事はありません。早速、翌週の週刊誌に、故人を偲ぶ記事と共に病気の兆候・対処について特集記事が掲載されていました。「過信、過身、過請」は、身の破滅かも知れませんね。八面六臂の活躍を望むのは所詮無理があります。一生懸命に事を成す一方で、心身の癒しも必須です。▼奈良県の興福寺に鎮座する三面六臂の「阿修羅像」は、インドでは熱さを招き大地を干上がらせる太陽神として、常に帝釈天と戦う戦闘神ですが、仏教にとりいれられてからは、慈悲の顔も併せ持ち、釈迦を守護する魅惑の仏像として人々を魅了しています。百済から渡来した仏師作との伝承ですが、遠い祖国への熱い想いが込められているのかも知れません。▼平成21年に東京国立博物館で開催された、興福寺創建1300年記念「国宝　阿修羅展」には、約95万人が訪れました。私も、週末の土曜日に行きましたが、阿修羅像に手を合わせ涙ぐむ多くの人達を目の当たりにした、あの時の光景が思い起こされます。世の中が殺伐とする中で、涙を流す純粋な思いが希薄になった気がします。▼最近観た映画『リメンバー・ミー』は、家族愛に溢れたディズニーならではのアニメでした。メキシコを舞台に、日本のお盆の風習と同様の「死者の日」に、現世から死者の国に迷い込んだ少年ミゲルが、過去の家族の出来事を先祖と協力して解決し、現世の人々のわだかまりを解き放つ感動の物語です。アニメとはいえ、その映像の素晴らしさ、ミゲルを取り囲む先祖と現世の家族愛に涙腺が刺激されました。▼「喜怒哀楽」の中で「怒」と「哀」は、忍耐力にも通じ心の中に閉じ込めてしまいがちですが、少しだけ吐露することも肝要かも知れません！

（山崎薫）

東海電子のアルコール測定＆総合点呼システム　新製品のご案内

東海電子株式会社　東京事業所 TEL.042-526-0905　〒190-0012 東京都立川市曙町 2-34-13 オリンピック第3ビル 203 号室　http://www.tokai-denshi.co.jp　東海電子　検索

通信型ドラレコ［Samly］

危険運転、
位置情報、
瞬間受信。

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」

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

平成30年

春の全国交通安全運動

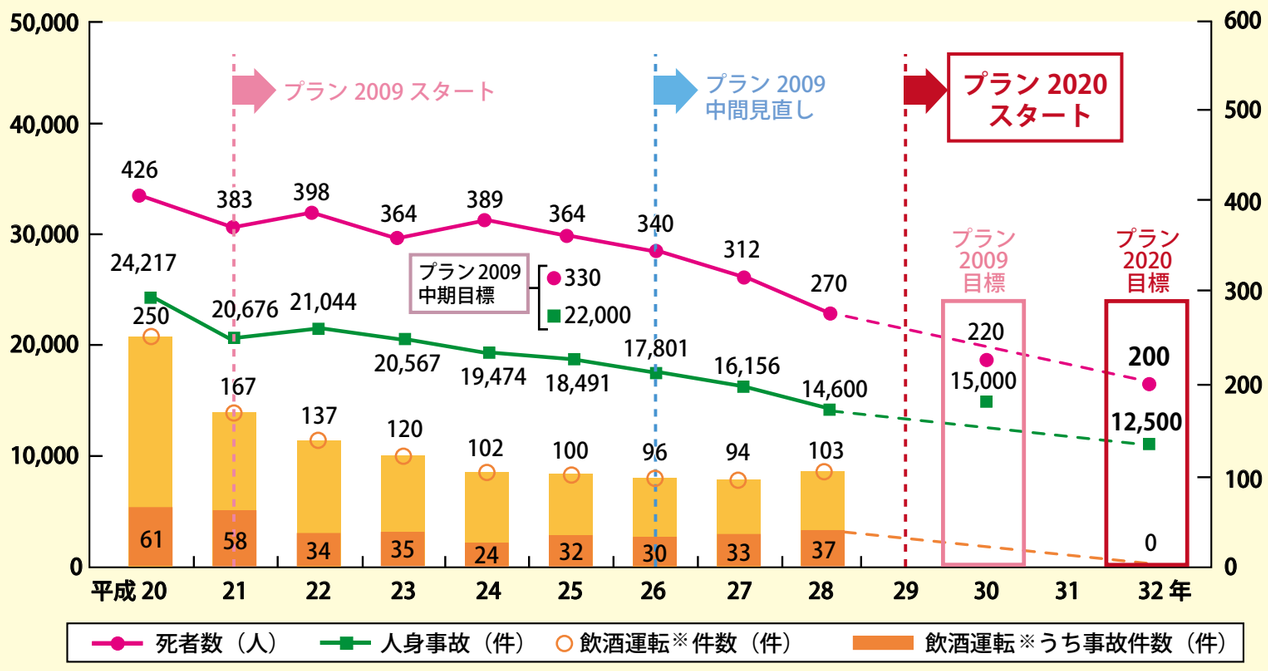
4月6日(金)～15日(日)まで

公益社団法人 全日本トラック協会

全日本トラック協会では、「飲酒運転の根絶」「追突事故の防止」「交差点事故の防止」を最重点推進項目として安全運行の確保に積極的に取り組みます。

※死亡事故件数は事業用貨物自動車を第一当事者とするもの（軽を除く）

1 飲酒運転の根絶をめざして



ポイント!!

乗務前点呼等でのアルコールチェックの確実な実地

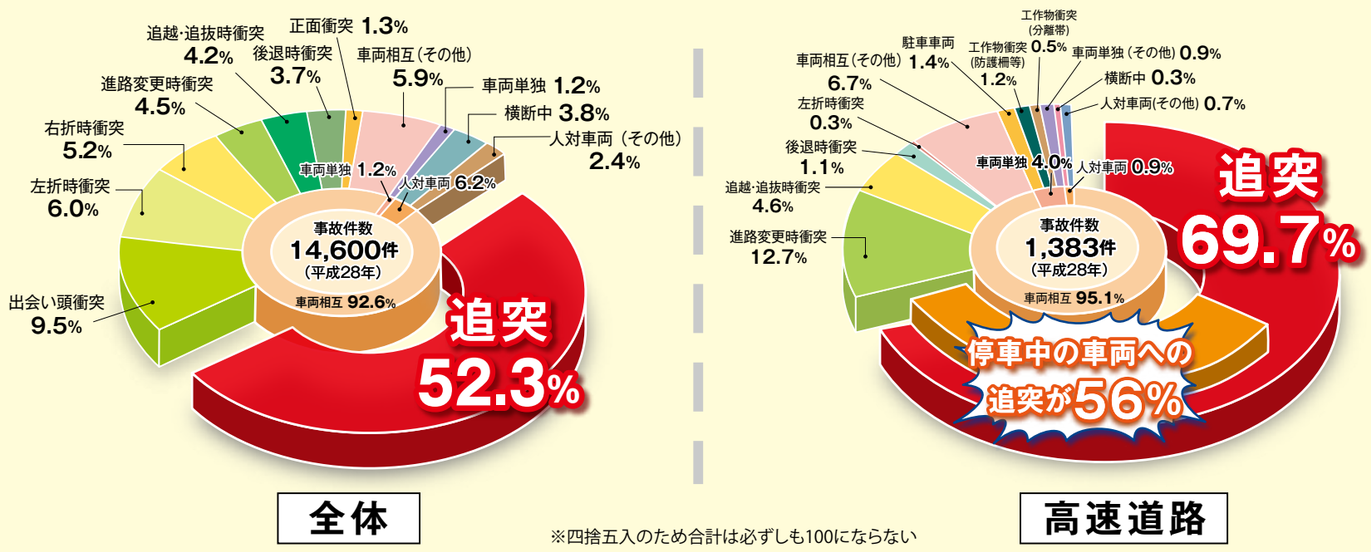
check

安全装置（呼気吹き込み式アルコールインターロック装置等）への全ト協助成事業を実施中

※「飲酒運転」には「酒酔い運転」および「酒気帯び運転」が含まれる。
数字はいずれも事業用貨物自動車（軽自動車を除く）によるもの。
出典：警察庁「交通事故統計」および（公財）交通事故総合分析センター「交通統計」

2 追突死亡事故ゼロをめざして

事業用貨物自動車の事故類型別死傷事故件数の構成率（平成28年）



※四捨五入のため合計は必ずしも100にならない

ポイント!!

車間距離・制限速度・健康管理がポイント！

check

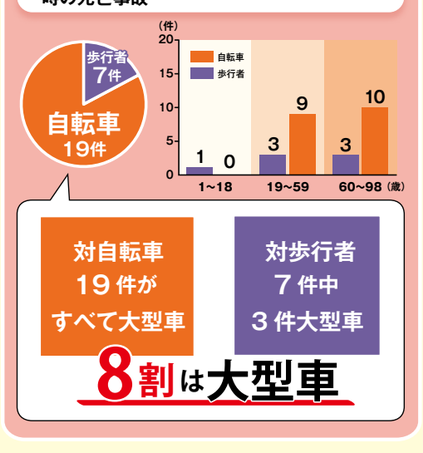
衝突被害軽減ブレーキ装着車への全ト協助成事業実施中

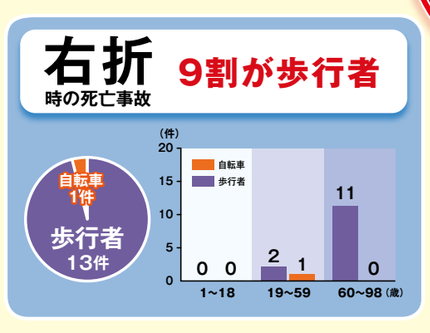
車両総重量 8トン未満 の事業用トラックを対象

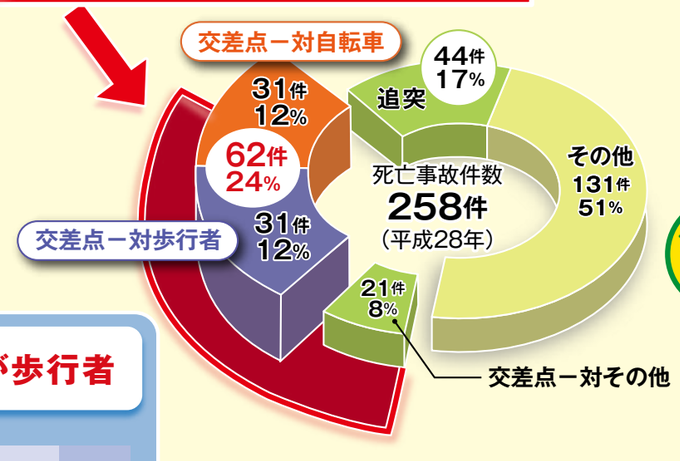
出典：（公財）交通事故総合分析センター

3 左折巻き込み事故ゼロをめざして

死亡事故の3割は交差点







ポイント!!

右・左折時には歩行者・自転車に注意！

check

左側方カメラ搭載車への全ト協助成事業実施中

（左折巻き込み事故防止対策 車両総重量 7.5トン以上 の事業用トラックを対象）

出典：（公財）交通事故総合分析センター