昭和35年11月28日第3種郵便物認可

平成30年（2018年）　第2106号

次世代デジタコ
運行・労務管理システム
050-3802-2132
https://logicompass.net/
株式会社 システック

Japan Trucking Association

広報 とらっく

創刊 昭和28（1953）年2月

4月15日号

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

News Headline
主な紙面内容

2・3	・トラック協会ニュース ・官公庁ニュース（国交省等）
4・5	＜輸送効率化特集③＞ ・フェリー輸送および荷主企業と連携した輸送体制の見直し事例、青果物輸送密着レポート　エース総合運輸㈱（宮崎県）
6	＜全ト協助成制度活用事例特集①＞ ・インターンシップ導入促進支援事業　㈱サンコー（栃木県）
7	「働き方改革実現に向けたアクションプラン」具体的な取り組み概要
8・9	＜新運賃・料金届出促進企画＞ ・新標準約款を踏まえた実務対応について（その2）　寄稿：小坂　真弘氏
10	＜新運賃・料金届出促進企画＞ ・㈱ティスコ運輸（山形県）
11	・トラックステーション（TS）GW休業案内
12	・「健康職場づくり」事業者訪問　三次貨物運送㈲（広島県）

全ト協HP 広報とらっく
今号に掲載した記事の関連資料と関連HPへは全ト協HPバナーからアクセスできます。
▼全ト協会員専用ページのパスワード▼
4/15～5/14　1819
5/15～6/14　7061

全ト協

業界・企業の総力を結集して「働き方改革」実現に邁進

アクションプランを石井国交大臣に提出

全日本トラック協会は3月30日、「トラック運送業界の働き方改革実現に向けたアクションプラン」を石井啓一国土交通大臣に提出した。

同プランでは、時間外労働年960時間超のトラック運転者が発生する事業者の割合について、改正労働基準法施行（平成31年4月予定）から5年後の、自動車の運転業務に罰則付きの時間外労働の上限規制が適用される予定となっている36年度までに「0％」とすることを目標に設定。同プランの遂行を通じて、業界として主体的に「働き方改革」を推進していく。

時間外労働年960時間超のトラック運転者が発生する事業者の割合　平成36年度までに0％へ

トラック運送業界では長時間労働等を背景にドライバー不足が深刻化しており、将来の担い手確保のためにも、「働き方改革」は喫緊の課題となっている。このような状態の改善を図るため、石井国交大臣は昨年9月20日、全ト協など自動車運送事業者団体に対して「働き方改革」の実現に向けたアクションプランの策定を要請。それを受け、全ト協では物流政策委員会（馬渡雅敏委員長）の中に「働き方改革の実現に向けたアクションプラン策定ワーキンググループ」を立ち上げ、策定に向けた検討を実施。今年3月8日に開催された第174回理事会において、同プランが承認された。

3月30日に国土交通省で行われた「自動車運送事業者団体による『働き方改革の実現に向けたアクションプラン』策定についての報告会」では、坂本克己会長が石井国交大臣に同プランを手渡し、坂本会長および馬渡委員長から内容説明を行った。

同プランでは、基本方針を表1のように定め、社会に貢献するトラック輸送サービスの維持・向上を図るために、長時間労働是正やドライバーの労働環境・労働条件の改善に業界を挙げて取り組んでいくこととした（具体的な取り組み内容は7面）。また、これらの取り組みの着実な実施を図るために、進捗確認するための仕組み・体制を構築するほか、「労働生産性向上」「トラック運送事業者での経営改善」等の分野での、先進的な事例をPRするなどの取り組みも実施する。

同プランにおける達成目標は表2の通り。改正労働基準法施行により、自動車の運転業務に罰則付きの時間外労働の上限規制が適用される見込みの36年度までに、時間外労働年960時間超のトラック運転者が発生する事業者の割合を「0％」とする目標を立てた。

全ト協では、現場で働くドライバー目線に立って同プランに真摯に取り組んでいくほか、事業者における取り組みを促進するため積極的な周知を行うとともに、国や自治体、発荷主、着荷主、物流関係施設等幅広い関係機関や関係者にも同プランに示された問題意識と取り組み内容の共有を強力に働きかけていく。

坂本会長㊨が石井国土交通大臣㊧に対して「アクションプラン」を提出した（3月30日、国土交通省）

表1　基本方針

1. 罰則付き時間外労働の上限規制に対応するため、長時間労働を是正します。
2. 若年労働者を確保し、優秀な人材を業界に呼び込むため、ドライバーの処遇、労働環境、労働条件の改善に努めます。
3. 物流条件の調整やコスト負担等についての理解促進をはかるため、国や荷主を含めた関係者と緊密なコミュニケーションをとります。
4. 場当たり的な対策ではなく、目標達成に向け途切れることなく取り組みます。
5. 全ト協、地方ト協、適正化事業実施機関等、業界団体も一丸となって取り組みます。
6. 社会に貢献するトラック輸送サービスを維持・強化するため、荷主や関連する業界とともに、ライフラインとしての責務を未来に向けて継続するための行動を速やかに起こします。

表2　達成目標

目標：時間外労働年960時間超のトラック運転者が発生する事業者の割合

平成33（2021）年度（施行後3年目）	25%
平成34（2022）年度（施行後4年目）	20%
平成35（2023）年度（施行後5年目）	10%
平成36（2024）年度（適用開始年度）	0%

※本アクションプランのスケジュールは、平成31年4月に改正労働基準法が施行され、それから5年猶予の後の平成36年4月から自動車の運転業務に罰則付きの時間外労働の上限規制が適用されることを前提としています。また月60時間超の時間外労働に対する割増賃金率引き上げ（25%→50%）の中小企業への適用については平成34年4月に施行されることを前提としています。

全ト協

『機関紙』はこう伝えた

70周年記念連載

第3回

「運送命令完遂する　高まったトラ評価」（昭和50年12月15日）

平成30年、全日本トラック協会は設立70周年を迎えます。これまでの70年の歴史の中には、トラック運送業界に大きな影響を与えた様々なトピックがありました。

本企画では、『トラック時報』『トラック輸送情報』『広報とらっく』など、全ト協の歴代機関紙の記事の中から、様々なトピックを取り上げていきます。

第3回目となる今回は、昭和50年12月15日号に掲載された「運送命令完遂する　高まったトラ評価」について、当時の全ト協機関紙『トラック時報』から振り返ります。

昭和50年11月26日から12月3日に実施された公共企業体等労働組合協議会（公労協）統一ストライキにより、日本国有鉄道（国鉄）による貨物輸送は麻痺状態となった。

1週間以上にもわたって続いたストにより、我が国の物流には深刻な影響が危惧された。特に首都圏では、生活物資が不足し、社会混乱が発生する事態に陥る可能性があった。それに対応するため、政府は「生活物資等確保緊急連絡本部」（本部長・福田赳夫副総理）を立ち上げ、首都圏への物流確保への対策を検討。11月29日には、事態が切迫しているとの判断から、陸運局に対し早急に措置を講ずるように指示。陸運局では運送命令を発動し、全日本トラック協会を通じトラック運送事業者に対して出動を求めた。

輸送命令の対象となったのは、国鉄貨物輸送に依存していた野菜や果物だった。運送命令を受けて、延べ1361台のトラックが国鉄からの振替輸送を実施。12月4日までの間に、野菜3万4853㌧、果物1万0899㌧がトラックによって次々と輸送されたため、市民生活への影響はほとんど生じなかった。

12月9日、政府は全ト協に対し、スト期間中の輸送力確保への貢献に対して感謝状を授与。これにより、トラック輸送に対する緊急時対応力への評価が一段と高まった。

（紙面は『トラック時報』昭和50年12月15日号1面）

全ト協・重大10大ニュース
一、緊張高まる、急迫する
一、緊急輸送体制で運送命令等を完遂する（政府から感謝状が贈られる）
一、「行動する全ト協」のスローガンのもとに全ト協新体制でスタート
一、税制対策に総力を結集
（事業所税の非課税化実現、自動車諸税の番号分離制度の復活と増税阻止等運動と展開）
一、トラック輸送サービスセンターの設置（運輸通正対策と荷主サービスのための体制確立に対応）
一、初のトラック白書を刊行
一、輸送要求の減退続き、不況一段と深刻化（関係関連業種並びに雇用調整給付金支給対象業種の指定を受ける）
一、労働問題、運賃ヘンドル時間規制の通達出す（全ト協、業界事業を提出、要望点実現）
一、海上コンテナ、鉄鋼、石油タンク各別種運賃の改定認可が実現
51年度の作成方針
構改　事務局担当者が会議
改造の冷凍車使用を摘発へ　警察庁
故武藤氏の葬儀
多数の人がお別れ
公団葬
手稲分科会長
区域運賃分科会開く
初の長に手嶋氏を選任
運送命令完遂する
国鉄スト　高まったトラ評価
トラックの輸送が奏功
台所はあまり乱かない
お知らせ

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	4月12日現在
20（−6）	19（−1）	39（−7）	547（−12）	563（−7）	945（−21）

コラムラインナップ

ここまで来た天然ガストラック新時代【世界の天然ガス自動車の普及状況について】…3面／トラック運送事業者のための経営のヒント【運賃・料金の値上げと労働分配】…5面／食の新旧街道を行く【「中華食材のヒーロー」気仙沼のフカヒレ】…7面

ニュース・ターミナル（トラック協会ニュース）

NEWS 2018.4.1―4.15

全ト協

2018(平成30)年度 申請書類の頒布始まる

Gマーク制度

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では、2018（平成30）年度貨物自動車運送事業安全性評価事業（Gマーク制度）申請書類のインターネットによる頒布を開始する。

申請書類の頒布期間は、インターネットによる頒布の場合は4月16日(月)～7月13日(金)。また、紙媒体による配布は5月1日(火)より、申請事業所が所在する都道府県の地方実施機関（各都道府県トラック協会）で実施する。

なお、申請受付期間は7月2日(月)～7月13日(金)（土・日曜を除く）となっている。

申請に関する詳細は、全ト協ホームページで案内しているほか、『広報とらっく』5月1日号でも紹介する予定。

死亡事故件数 前年比12件プラスに

事業用トラックが第1当事者となった死亡事故（概要）

全日本トラック協会はこのほど、事業用トラックが第1当事者となる「平成29年中の交通事故統計分析結果」（発生地別）を公表した。

このデータは、警察庁が把握している全国の交通事故統計データについて、①事故件数②発生地別③道路区分別④車両区分別⑤事故類型別⑥行動類型別⑦時間帯別⑧危険認知速度別⑨年齢層別⑩運転免許取得年数別――等の基礎データのほか、発生地別や道路区分別、車両区分別、交差点（追突を除く）や対自転車死亡事故（第1当事者）などの死亡事故データについて詳細な分析を行った。

同結果によると、29年1～12月の死亡事故件数は270件となっており、対前年比12件増となった（うち、車両単独が29件→40件と11件増）。1万台当たり死亡事故件数は「2・1」となっており、「トラック事業における総合安全プラン2020」で策定した営業用トラック1万台当たり死亡事故件数の目標値「1・5」と比較すると、さらなる事故防止対策を講じていく必要がある。

発生地別にみると「大阪府」が最も多く21件、次いで「兵庫県」17件、「埼玉県」16件、「愛知県」14件、「神奈川県」13件。対前年比では「兵庫県」が最も多く8件増、「岡山県」6件増、「大阪府」5件増、「静岡県」「広島県」「佐賀県」「長崎県」がそれぞれ4件増となった。

事故類型別にみると、「車両相互」が5割強を占めており、内訳は「追突・駐・停車中」、「左折時衝突」23件、「出会い頭衝突」22件、「右折時衝突」等となっている。「人対車両」は3割強を占めており、その内「横断中」が6割以上を占める。

同分析結果は、全ト協ホームページからダウンロードすることができる。

なお、今号の『広報とらっく』に、分析結果の中から一部を抜粋して掲載したポスターを折り込んでいる。

「トラックの日」ポスターデザインコンテストを開催

応募締切5月31日

全日本トラック協会では、10月9日の「トラックの日」を広く一般の方に知ってもらうことなどを目的として、全ト協および都道府県トラック協会が実施する広報活動で使用するポスターのデザインを募集している。

テーマは「トラック輸送産業が、国の経済と国民生活を支えていることを表現」するもの。応募締切は5月31日(木)(必着)。

入賞作品については、全ト協広報委員会で選考したのち、8月に全ト協ホームページにて発表する。グランプリ1作品を平成30年度「トラックの日」ポスターデザインとして採用するとともに、賞金50万円を贈呈。グランプリ以外で特に優秀な作品には、佳作として賞金5万円を贈る。

コンテストの概要および募集要項の詳細については、全ト協ホームページを参照のこと。

トラック運送事業経営幹部・管理者向け講座開講

中小企業大学校

中小企業大学校では平成30年度、全9校において、トラック運送事業経営幹部・管理者向け講座「利益を生み出す業務改革・トラック運送業」を開講する。

同講座は、トラック運送事業者が輸送サービスの効率化やコスト削減を図るための業務改善の進め方について学ぶことを目的に、計4日（24時間）のカリキュラムを実施。

定員は、旭川・瀬戸・関西・人吉校が20人、仙台・三条・東京校が25人、広島・直方校が30人で、受講料は3万5千円。

なお、同講座は全日本トラック協会実施の平成30年度中小企業大学校講座受講促進助成制度の対象となっている。

詳細は、全ト協ホームページを参照のこと。

求車登録件数大幅増

WebKIT成約運賃指数 平成30年3月分

全日本トラック協会と日本貨物運送協同組合連合会は4月4日、平成30年3月分の求荷求車情報ネットワーク（WebKIT）成約運賃指数を発表した。

30年3月の運賃指数は、前月比4ポイント増、前年同月比6ポイント増の126と、3月としては26年3月と並び最も高い数値であり、高い運賃指数で推移した。

3月末の求車登録件数は18万315件で、前年同月比3万5457件増（24・5%増）と大幅に伸びた。

29年度のWebKIT成約運賃指数は、例年と同様に上昇傾向であったが、特に年度後半において高水準を維持した。

トラック運送業界では、ドライバー不足や労働時間短縮等の対応に追われる中、輸送供給力不足の傾向が年々強まり、荷物情報（求荷）を大幅に上回る状況が続いている。

堅調な国内民需増加 背景に輸送量微増へ

日通総研「2018年度の経済と貨物輸送の見通し」

日通総合研究所はこのほど、「2018年度の経済と貨物輸送の見通し（改訂）」を公表した。

それによると、日本経済は、2017年度の経済成長率は前年度を上回る1・8%増となった。2018年度の経済成長率は1・3%増と減速するものの、4年連続で潜在成長率（1%程度）を上回るプラス成長を達成するとみている。

国内貨物輸送では、2017年度・2018年度ともに総輸送量は小幅ながらプラス成長を見込む。2018年度は、個人消費、設備投資ともに、増勢は前年度並みもしくはいくぶん弱まるものの、消費関連貨物、生産関連貨物は底堅さを示すことから、輸送量は小幅ながら増加を予測。一方、建設関連貨物は、公共投資や住宅投資がマイナスとなる中で、引き続き水面下の推移が避けられないとみる。その結果、総輸送量は0・1%増と、わずかながら前年度水準を上回る見通し。

2018年度の営業用自動車の輸送量は、堅調な国内民需の増加を背景に消費関連貨物、生産関連貨物の増加が見込まれ、1・2%の増加を見込んでいる。

全ト協行事予定

（4月15日～4月30日）

▽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

～高速道路編～

❶ 高速道路とは、高速自動車国道と自動車専用道路をいう。（○・×）

❷ 夜間に高速道路を走行するときは、ヘッドライトは下向きにする。（○・×）

❸ 高速道路で故障等で運行不能になったときは、必要な危険防止措置をとった後は、車内に残って救援を待つ。（○・×）

❹ 長時間高速走行をしたり、夜間に高速走行をすると、速度を出し過ぎがちになる。（○・×）

❺ 高速道路から一般道路に出たときは、速度が遅くなりがちである。（○・×）

（解答は11面）

ニュース・ターミナル（官公庁ニュース等）

NEWS 2018.4.1―4.15

国交省 緊急対策への取り組み呼びかけ

大型車の車輪脱落事故防止図る

国土交通省は4月11日、全日本トラック協会に対して、「大型車の車輪脱落事故防止のための緊急対策」への取り組み実施を要請した。

これは、国交省が3月に設置した「大型車の車輪脱落事故防止対策に係る連絡会」において、近年のホイール・ボルト折損等による大型車の車輪脱落事故発生件数増加を受け、策定されたもの。

同連絡会では、全ト協傘下会員に対して、「日程に余裕を持った計画的な冬タイヤの交換の実施」「車輪脱落事故防止のための4つのポイント（①ホイール・ナットの規定トルクでの確実な締付け、②タイヤ交換後、50～100キロメートル走行後の増締めの実施、③日常（運行前）点検における確認、④ホイールに適合したボルトおよびナットの使用）の実施」を呼びかけ。特に、脱落の多い左後軸のタイヤについては、重点的に点検を実施するよう注意喚起している。

平成30年度第1回試験日程を発表

運行管理者試験センター

（公財）運行管理者試験センターは4月5日、平成30年度第1回試験について、申請期間および日程を発表した（表）。

また4月3日には、29年度第2回「運行管理者試験」（30年3月4日実施）の結果発表を行った。今回の貨物試験の受験者数は2万9063人で、9605人が合格し、合格率は33・0%だった。

詳細・問い合わせは、運行管理者試験センターのホームページを参照。

表 平成30年度第1回 運行管理者試験日程（貨物）

試験日		平成30年8月26日(日)
申請受付期間	書面申請	30年5月18日(金)～6月 8日(金)
	インターネットによる申請	30年5月18日(金)～6月19日(火)
	おまかせ申請	30年4月16日(月)～6月14日(木)
試験結果発表日		30年9月25日(火)（予定）

平成30年度二酸化炭素排出抑制対策事業費等補助金に係る公募説明会を開催

LEVO

（一財）環境優良車普及機構（LEVO）は、環境省の平成30年度二酸化炭素排出抑制対策事業費等補助金（物流分野におけるCO2削減対策促進事業）に関する公募説明会を全国7か所で開催する。

同事業は、LEVOが補助事業者（執行団体）として実施されるもの。本年度は、①連結トラック導入支援事業②スワップボディコンテナ車両導入支援事業――などの事業が行われる。

公募説明会の開催日時・会場は表の通り。参加申し込み方法など詳細はLEVOホームページを参照のこと。なお、公募の詳細はLEVOホームページに近日中に掲載される予定。

表 公募説明会　開催日時・会場

開催日	開催地	会　場
4月18日(水)	東京	TKP 市ヶ谷カンファレンスセンターホール 4A（定員最大 240 人）
4月19日(木)	仙台	TKP 仙台カンファレンスセンターカンファレンスルーム 4B（同 78 人）
4月20日(金)	札幌	TKP ガーデンシティ札幌駅前カンファレンスルーム 3E（同 72 人）
4月23日(月)	高松	高松シティホテル　会議室（同 48 人）
4月24日(火)	大阪	TKP 大阪駅前カンファレンスセンターホール 15A（同 114 人）
4月25日(水)	名古屋	TKP 名古屋栄カンファレンスセンターカンファレンスルーム 1（同 54 人）
4月26日(木)	福岡	TKP ガーデンシティ博多アネックスジュピター（同 80 人）

※各会場とも開催時間は 13:30 ～ 16:30（受付開始 13:10）

食堂・浴場・トイレを一時休業

TS（トラックステーション情報）

大阪トラックステーション

大阪TSは、電気設備点検のため、食堂・浴場・トイレを次の通り一時休業する。

・4月25日(水)15時～16時

平成30年度「引越講習会」を開催します！

実務者対象に

全日本トラック協会では、引越事業に携わる実務者に対して、引越に関わる必要な知識を身に付けていただき、標準引越運送約款に基づく適正な業務を行い、利用者が安心して引越を依頼できる事業者の人材育成を目的に、平成30年度「引越講習会」を開催します（表）。

◇講習の種類および受講対象者

講習の種類	受講対象者
引越基本講習	引越事業に携わる実務者
引越管理者講習	引越基本講習の修了者（3年以内ごとの更新が必要です）

表 平成30年度　引越講習会開催予定表

2018年4月12日現在

開催地	基本講習	管理者講習	開催地	基本講習	管理者講習
北海道（北見）	4月25日(水)	4月26日(木)	愛　知	6月25日(月)	7月2日(月)
北海道（室蘭）	5月22日(火)	5月23日(水)		―	7月18日(水)
北海道（札幌）	6月5日(火)	6月6日(水)	三　重	6月18日(月)	7月9日(月)
青　森	8月28日(火)	8月29日(水)	滋　賀	7月5日(木)（京都府開催）	7月6日(金)（京都府開催）
岩　手	9月6日(木)	9月7日(金)	京　都		
秋　田	11月15日(木)	11月16日(金)	大　阪	9月6日(木)	9月7日(金)
宮　城	9月13日(木)	9月14日(金)		―	平成31年1月（開催未定）
山　形	7月19日(木)	7月20日(金)	兵　庫	平成31年2月1日(金)	11月1日(木)
福　島	7月11日(水)	7月12日(木)	和歌山	8月8日(水)	8月9日(木)
群　馬	平成31年2月21日(木)	平成31年2月22日(金)	奈　良	10月4日(木)	10月5日(金)
栃　木	10月18日(木)	10月19日(金)	鳥　取	7月17日(火)	7月18日(水)
茨　城	9月20日(木)	9月21日(金)	島　根	11月13日(火)	11月14日(水)
埼　玉	11月5日(月)	11月6日(火)	岡　山	―	7月26日(木)
千　葉	8月6日(月)	10月29日(月)	広　島	11月8日(木)	6月8日(金)
東　京	6月13日(火)	6月19日(火)			11月9日(金)
	10月16日(火)	7月25日(水)	山　口	9月27日(木)	9月28日(金)
	―	10月23日(火)	徳　島	6月11日(月)（高知県開催）6月18日(月)（徳島県開催）	6月12日(火)（高知県開催）6月19日(火)（徳島県開催）
	―	11月14日(水)	香　川		
	―	12月11日(火)	愛　媛		
	―	平成31年1月16日(水)	高　知		
神奈川	平成31年2月8日(金)	平成31年2月22日(金)	福　岡	11月13日(火)	11月14日(水)
山　梨	7月25日(水)	7月26日(木)	佐　賀	6月11日(月)	6月12日(火)
新　潟	7月23日(月)	7月24日(火)	長　崎	10月4日(木)	10月5日(金)
長　野	10月22日(月)	10月23日(火)	熊　本	6月6日(水)	6月7日(木)
富　山	11月19日(月)	11月20日(火)	大　分	11月29日(木)	11月30日(金)
石　川			宮　崎	9月13日(木)（鹿児島県開催）	9月14日(金)（鹿児島県開催）
福　井			鹿児島		
岐　阜	6月21日(木)	6月22日(金)	沖　縄	6月13日(水)	6月14日(木)
静　岡	11月13日(火)	平成31年1月17日(木)			

※上記日程は変更する場合があります。申込等の詳細については受講希望のトラック協会まで問合せ下さい。

〔第75回〕危険な思い込み!!

春の花は桜だけではありません。菜の花も春を代表する花の一つです。誰でも知っている童謡「ちょうちょう（蝶々）」は、「ちょうちょう　ちょうちょう　菜の葉にとまれ　菜の葉にあいたら　桜にとまれ　桜の花の　花から花へ(以下略)」となっており、菜の花と桜がセットで歌われています。

ところで、「菜の花と桜がセット」と書きましたが、歌詞をよく見ると「菜の花」ではなく「菜の葉」となっています。これはどうしたことでしょう。蝶が止まるのは花ではないのでしょうか。これについて生物学者の書いた本によると、蝶が菜の花畑を飛んでいるのは、花に止まるためではなく、卵を産み付ける葉を探すためだそうです。それゆえ花ではなく葉に止まるのであり、この歌詞は思い込みや先入観ではなく、蝶の生態をよく観察したうえで書かれているとのことでした。蝶は花に止まるものだという思い込みで書いたら、「菜の花」という誤った歌詞になっていたかもしれません。

●思い込みは自分に都合のいい希望的観測

Aさん「思い込みについては、これまで何度か取り上げてきたけど、『思い込みをするな』って言われても、実際にはなかなか難しいよね」

Bさん「無意識のうちに思い込みで行動していることって、ずいぶんあるだろうしね」

Aさん「ただ、思い込みが事故に繋がるケースはよくあるから注意しないとね」

Bさん「春の全国交通安全運動の前に開かれた社内の『ヒヤリ・ハット発表会』でも、『自分の車がすぐ後ろに来ているのに、自転車が駐車車両を避けるために直前で進路変更してきて急ブレーキを踏んだ』とか、『右折矢印信号に変わって前車が発進したのでそれに続いて発進したら、渡り遅れた歩行者がいて前車が急停止したために危く追突しそうになった』という発表があったけど、これらも一種の思い込みによるものだと言えるよ」

Aさん「そうだね。すぐ後ろに車が来ていれば、進路変更して車の前に出てくることはない、右折矢印信号で右折する時は前車が停止するはずはないという思い込みがあったかもしれないね」

Bさん「でも、実際にはそうとは限らないわけで、ヒヤリ・ハットで済んだからよかったものの、ちょっとタイミングがずれていたら事故になっていたと思うよ」

Aさん「危険な思い込みでありがちなものといえば、『信号が黄色に変わっても前車は止まらず交差点に進入するだろう』とか、『横断歩道に歩行者がいても車が接近していれば横断して来ないだろう』、『一時停止の標識があっても交通量の少ない交差点だから人も車も来ないだろう』なんかがあげられるけど、考えてみればどれもこれも自分に都合のいい希望的観測に過ぎないんだよね」

●高速道路の怖さをわかっていないドライバーも多い

Bさん「『高速道路には停止車両はいない』というのも危険な思い込みだよ」

Aさん「特に夜間は要注意だね。停止車両のハザードランプを見て、それを走行車両と勘違いして追突するという事故も起こっているしね」

Bさん「もう少し経てばゴールデンウイークに入る。そうすれば高速道路の走行に慣れていない車も多くなるし、一般道路と同じ感覚で駐停車する車もいる」

Aさん「我々は高速道路の怖さが身にしみてわかっているけど、一般のドライバーのなかには、怖さをわかっていない人も案外多いからね」

Bさん「だから平気で車を止めたり、本線車道に出てきたりするんだね」

Aさん「高速道路を走っている車はみんな、高速道路の怖さを知っていると思ったら大間違いだし、それこそ危険な思い込みだよ」

Bさん「ともかく大切なことは、思い込みで判断するのではなく、よく見たうえで判断するということだね」

Aさん「思い込みや先入観にとらわれると、見る前に行動しがちだ。それが事故に繋がる。『蝶々』の歌詞を作った人と同じで、まずしっかりと前方や周囲の状況を見るということ、これを忘れないようにしよう」

ニュース・ターミナル（官公庁ニュース等）

NEWS 2018.3.27―4.15

国交省　国土交通フォーカス公表

物流生産性など向上

国土交通省は3月27日、平成30年度の注目施策を取りまとめた「国土交通フォーカス2018」を公表した。新規性があり、かつ、工夫度の高いものに焦点（フォーカス）を絞ったもので、物流関係では、「物流イノベーション」や「自動車運送事業等における働き方改革」を紹介している。

同省では、30年度を生産性革命「深化の年」と位置付け、取り組みを具体化するとともに「小さなインプットでも、できるだけ大きなアウトプットを生み出す」という考え方を、あらゆる政策分野に浸透させていく方針。

物流イノベーションでは、労働生産性を2020年度までに2割程度向上させ、将来的には全産業並みに引き上げることを目指し、スワップボディコンテナ車両の導入による「荷待ち・再配達等のムダの解消」など物流結節点における生産性向上を図るほか、ダブル連結トラックによる省人化などトラックの生産性向上を進めるとしている。

働き方改革については、労働生産性の向上や長時間労働の是正等により担い手を確保することが課題。政府としても関係省庁と連携してさらに検討を進め、今年春頃に「行動計画」を策定する。

若手職員らが中間報告

人口減と向き合うべし

国土交通省は3月29日、中堅・若手職員による「国土交通省 政策ベンチャー2030」の中間報告会を開催した。

中間報告は、①人口減少と正面から向き合う②リスク社会を生き抜く③技術革新を手段として社会構造を進化させる④多様な個人の生き方を支え、社会に活かす⑤行政を変える――の5つの問題意識ごとにまとめられ、6月末までに「大胆な具体策」としてまとめる予定。

例えば人口減少については、人口減少が見込まれているにもかかわらず利用者が少ないインフラを維持するなど、非効率な公共サービスに国の財源が投入されているケースもある、との問題意識から、人口増加時代からパラダイムシフトし、希望的観測によらない撤退戦略に基づき、都市機能の集約、インフラの選択と集中を進めるべきだと指摘している。

渋滞1位は中央道

調布～高井戸

国土交通省は4月3日、2017年の渋滞ランキングをまとめ、発表した。それによると、高速道路の年間1位は、中央自動車道上りの調布～高井戸で、ゴールデンウイーク（GW）の1位が東名高速道路上りの御殿場～大井松田間だった。

都市高速道路の年間1位は、阪神高速道路神戸線下りの西宮～第二神明で、GW1位は同区間の上りだった。

直轄国道では、年間1位に国道16号の千葉県柏市呼塚～大井、GW1位に国道1号の三重県四日市市中部～日永五南が選ばれた。

業務目的の移動減少

交通情勢調査を実施

国土交通省は4月3日、昨秋に実施した全国道路・街路交通情勢調査のうち、自動車起終点調査の結果をまとめ、公表した。

目的別では私事（家事・買い物・観光・レジャー・通院・習い事など）目的の移動が増加し、業務目的の移動が減少している。

車種別にみると、自家用乗用車は増加で推移。タクシーは横ばいで推移してきたが、平成17年からは減少している。自家用貨物車は減少で推移。営業用貨物車は増加で推移してきたが、17年からは横ばいとなっている。

平均輸送トン数は、自家用貨物車は11年から減少。営業用貨物車も、減少で推移している。

平均トリップ長では、自家用乗用車が横ばいから減少、タクシーが減少から増加で推移。営業用貨物車は11年から22年までは減少で推移してきたが、22年からは増加している。自家用貨物車は横ばいから増加で推移している。

平均トリップ長は、乗用車では短距離帯が増加しているのに対し、貨物車では短距離帯が減少している。

ドライバー異常時

路肩退避システムで指針

国土交通省は3月29日、ドライバーが急病等により運転の継続が困難になった場合に、自動運転技術を活用して可能な限り路肩等に自動車を寄せて停止させる、「路肩退避型ドライバー異常時対応システム」等のガイドラインを、世界に先駆けて策定したと発表した。ガイドラインの策定により、同システムを搭載したバス等の早期導入が期待される。

産学官の関係者で構成される「先進安全自動車（ASV）推進検討会」において検討を進めた結果、▽自動運転技術を活用して可能な限り車線変更しつつ路肩等に自動車を寄せて停止させる「路肩退避型ドライバー異常時対応システム」▽センサー等によりドライバーの姿勢崩れ等から異常を検知する「ドライバー異常自動検知システム」――の技術的要件等を定めた。

きることや、近隣住民に看板等の目印やポスター等により周知することを求めた。

また、機体の異常が判明した場合には、付近の安全な場所に着陸させるなど、適切な対策を取れることを条件とした。

山間地で荷物配送

ドローン活用で要件

国土交通省は3月29日、無人航空機（ドローン）を使った荷物配送実現に向けて、目視外飛行に関する要件を取りまとめた。

当面は、第三者が立ち入る可能性が低い山、海、川、湖、森林など山間地を選定するよう求め、高度は有人航空機が飛行しない150メートル未満とした。

立ち入り管理区画を設定し、第三者が立ち入る兆候等を常に遠隔監視で

過労運転防止策関連条項を一部改正

輸送安全規則の解釈・運用通達

国土交通省は3月30日、自動車局安全政策課長、貨物課長および整備課長連名で『貨物自動車運送事業輸送安全規則の解釈及び運用について』の一部改正について」通達を発出・施行した。

同通達では、過労運転の防止に関する条項について、①事業主・役員等が運転者を兼ねる場合にも適用されること、②IT点呼の実施対象として、現行の「営業所間」「営業所と当該営業所の車庫間」に「車庫と車庫間」を新たに追加すること――等が示されている。

同通達の全文は全日本トラック協会ホームページに掲載されている。

点検基準にスペアタイヤを追加へ

5月2日までパブコメ募集

国土交通省では現在、①自動車点検基準等の一部を改正する省令案、②自動車の点検及び整備に関する手引の一部を改正する告示案――に関して、パブリックコメントを募集している（5月2日締め切り）。

①の改正案は、車両総重量8トン以上または乗車定員30人以上の大型自動車について、スペアタイヤおよびその取付装置の状態等を点検項目に追加するもの。スペアタイヤ取付装置の緩み・がた・損傷や、スペアタイヤの取付状態、ツールボックスの取付部の緩みおよび損傷等の点検を定める。

②の改正案は、①の改正案に伴う追加点検の方法を定めるもの。いずれも5月に公布、10月1日に施行予定。

詳細は、電子政府の総合窓口「e-Gov（イーガブ）」を参照のこと。

「国際海上コンテナの陸上における安全輸送マニュアル」一部改訂

液体物漏洩防止のため

国土交通省は4月11日、「国際海上コンテナの陸上における安全輸送マニュアル」を一部改訂した。

国際海上コンテナの陸上における安全な輸送を確保するため、国際海上コンテナの陸上運送に係る安全対策会議において「国際海上コンテナの陸上における安全輸送ガイドライン」「国際海上コンテナの陸上における安全輸送マニュアル」を定め、周知を図っている。今般、同会議において、国際海上コンテナ内のフレキシタンクの損傷による液体物の漏洩を防止するため、同タンクを用いる際に確認すべき内容について、同マニュアル改訂により明確化した。

なお、同マニュアル改訂版は国交省ホームページよりダウンロード可能。

平成28年度パイロット事業の成果を公表

国土交通省はこのほど、「平成28年度のパイロット事業の成果（プレガイドライン）」を公表した。同プレガイドラインでは、①予約受付システムの導入による荷待ち時間の削減、②パレットの活用等による荷役時間の削減、③発荷主からの入出荷情報等の事前提供による拘束時間の削減――など9項目にわたり各都道府県で実施したパイロット事業の事業概要や結果、荷主企業・運送事業者のメリット結果に結びついたポイントなどを記載している。

なお、同プレガイドラインは、国交省ホームページ（HP）および全日本トラック協会HPからダウンロードが可能。

経産省　4月20日から申請開始

サービス等生産性向上IT導入支援事業

経済産業省は、平成29年度補正予算で実施する「サービス等生産性向上IT導入支援事業」の一次公募を4月20日㈮から受け付ける。

同事業は、中小企業・小規模事業者等が自社の課題やニーズに合ったITツールを導入する経費の一部を補助するもの。

対象経費は、ソフトウエア、クラウド利用費、導入関連経費等で、費用の2分の1以下（上限50万円、下限15万円）を補助する。対象となるITツールは、同補助金のホームページに公開されているもので、申請期限は6月4日㈪まで。

なお、交付決定前に契約・導入され発生した経費については、補助対象外となるので注意が必要。

補助対象や申請方法に関する詳細は、ウェブサイト「IT導入補助金平成29年度補正 サービス等生産性向上IT導入支援事業」を参照。問い合わせは、同事業コールセンター（☎0570・000・429）まで。受付時間は9時30分～17時30分（土・日曜・祝日除く）。

中企庁　「事業承継税制」に10年間限定の特例措置

負担のない事業承継実現へ

平成30年度税制改正において、事業承継時の贈与税・相続税の納税を猶予する「事業承継税制」が今年4月に改正された。

同改正では、平成35年3月31日までに都道府県庁に「特例承継計画」を提出し、39年12月31日までに実際に承継を行う者を対象に、①対象株式数・猶予割合の拡大②対象者の拡大③雇用要件の見直し④新たな減免制度の創設――等が行われる。これにより、事業承継に係る負担が最小化されるほか、事業承継の際に事業者が同税制を利用しやすいようになった。主な改正内容は図の通り。

なお、詳細については中小企業庁ホームページを参照のこと。

◆ 税制適用の入り口要件を緩和　～事業承継に係る負担を最小化～

現行制度	改正後
○納税猶予の対象になる株式数には2/3の上限があり、相続税の猶予割合は80%。後継者は事業承継時に多額の贈与税・相続税を納税することがある。 ○税制の対象となるのは、一人の先代経営者から一人の後継者へ贈与・相続される場合のみ。	○対象株式数の上限を撤廃し全株式を適用可能に。また、納税猶予割合も100%に拡大することで、承継時の税負担ゼロに。 ○親族外を含む複数の株主から、代表者である後継者（最大3人）への承継も対象に。中小企業経営の実状に合わせた、多様な事業承継を支援。

◆ 税制適用後のリスクを軽減　～将来不安を軽減し税制を利用しやすく～

現行制度	改正後
○後継者が自主廃業や売却を行う際、経営環境の変化により株価が下落した場合でも、承継時の株価を基に贈与・相続税が課税される。 ○税制の適用後、5年間で平均8割以上の雇用を維持できなければ猶予打切り。人手不足の中、雇用要件は中小企業にとって大きな負担。	○売却額や廃業時の評価額を基に納税額を計算し、承継時の株価を基に計算された納税額との差額を減免。経営環境の変化による将来の不安を軽減。 ○5年間で平均8割以上の雇用要件を未達成の場合でも、猶予を継続可能に（経営悪化等が理由の場合、認定支援機関の指導助言が必要）。

※以上のほか、相続時精算課税制度の適用範囲の拡大及び所要の措置を講じる。

事業承継リーフレット作成

『円滑な事業承継のための3ステップ』

中小企業庁はこのほど、事業承継に関するリーフレット『円滑な事業承継のための3ステップ』を公表した。

中企庁では、今後10年間を事業承継支援の集中期間と位置付けており、同リーフレットでは①承継の準備、②承継の実行、③承継後のチャレンジ――の3つのステップに応じた支援を紹介している。中企庁ホームページよりダウンロードが可能。

環境省　ヒアリ対策の協力を依頼

コンテナ取扱事業者に

環境省では現在、ヒアリ生息地からの輸入品を扱う事業者に対し、ヒアリ侵入防止への協力を呼びかけている。

昨年6月以降、ヒアリが確認された12都府県・26事例のうち、移入経路が確認されたものは全て中国を出港または経由したコンテナ由来のものであり、春先からヒアリの活動が活発化することから、ヒアリの国内への侵入を防ぐため、ヒアリ生息地（中国・台湾等）を出港または経由するコンテナについて、取り扱い事業者に対し①荷物積み込み時・出荷時の確認、②コンテナヤード等における確認、③コンテナ開封時における確認――等の対策を行うよう求めている。

なお、全日本トラック協会では、都道府県トラック協会宛てに通達を発出し、会員事業者（特に国際海上コンテナ輸送を行う事業者）に協力依頼を行うよう求めるとともに、全ト協ホームページに詳細を掲載し、周知を図っている。

労務Q&A　第158回

年休付与の「継続勤務」要件が短縮されることになったそうだが

Q　年次有給休暇の付与要件である継続勤務期間が短縮されることになったと聞きましたが、本当でしょうか。そうであれば具体的な内容をお教えください。

A　努力義務で即実行の必要はないが、今後法改正による義務付けも

【解説】まず、年次有給休暇の付与要件について簡単にお話ししますと、皆さんもご存知のように、労働基準法第39条では、会社は労働者を新たに雇い入れた場合、雇い入れの日から起算して「6か月間継続勤務」し、全労働日の8割以上出勤した労働者に対して、10日の有給休暇を与えなければならないこととしています。さらにその後は、同様に「継続勤務年数1年ごと」に一定の休暇日数を加算していき、勤続6年6か月以上で最高20日の有給休暇を与えなければならないとしています。

そこで、ご質問の件ですが、厚生労働省は昨年10月に、「労働時間等設定改善指針」（労働時間等見直しガイドライン、平成20年厚生労働省告示第108号）を改正し、労働者が転職により不利にならないようにする観点から、法定休暇付与の早期化ということで、付与要件である継続勤務期間の短縮を事業主に求める内容を盛り込みました。つまり、転職によって継続勤務期間のカウントが一からやり直しになる仕組みを少しでも改善しよう、というわけです。

ただし、この指針は、もともと「労働時間等の設定の改善に関する特別措置法」に基づいて策定されたもので、職場における働き方改革について、事業主の自主的な改善取り組みを求めるというのが基本的な性格ですから、今回の継続勤務期間の短縮もあくまでも努力義務ということであり、直ちに実行しなければならないというものではありません。指針でも、短縮等を「事業場の実情を踏まえ検討すること」としています。

しかしながら、そうはいっても、厚労省としてはこのまま努力義務にとどめず、法改正による短縮の義務付けも考えているようですから、その動向については十分留意する必要があるでしょう。

つまり、この期間短縮の背景には、29年6月9日の閣議決定「規制改革実施計画」があり、その中で政府は、日本経済全体の生産性向上を図るため、人材分野においては、働き手一人ひとりが自らの能力を最大限発揮できる環境を整備する方向で、転職しても不利にならない仕組みづくりとして、法定休暇付与の早期化を打ち出しています。

そして、さらに具体的なスケジュールとして、改正指針の施行後、2年をめどに法定休暇付与の早期化に関する実態調査を行い、関係法令の改正を含む必要な方策について速やかに検討・実施するとしていますので、今国会で成立が予定されている働き方改革関連法と併せ、その対応が求められるところです。

なお、改正指針では、そのほかに、①今年の4月からスタートする「キッズウィーク」に対応するため、分散化された子どもの学校休業日に合わせて労働者が年次有給休暇を取得できるよう配慮する、②労働者が裁判員として刑事裁判に参画しやすくするための休暇制度を設ける――などを事業主に呼びかけています。

ここまで来た――天然ガストラック新時代

第49回『世界の天然ガス自動車の普及状況について』

～欧州（イタリア・スペイン）の現状について～

慶應義塾大学大学院 理工学研究科 特任教授　飯田　訓正

昨夏、「天然ガス自動車フォーラム」の2017年度海外視察で、イタリア、スペインの各都市を巡り、欧州におけるNGV普及の実態を調査した。視察はヘビーデューティ車へのLNG導入にフォーカスして、欧州における天然ガス自動車の導入、普及の現状と課題を明らかにすることを目的に企画、実施した。

前記の目的を達成するために、①ロンバルディア州政府（Regione Lombardia）、②Enagas社、③HAM社（HAM GROUP）、④IVECO SPAIN社Madrid Office & Plant、⑤FIAT CHRYSLER AUTOMOBILES社&FIAT RESEARCH CENTRE（FCA中央研究所）&CNH Industrial Village、⑥FCC社事業所（FCC Servicious Ciudadanos）の6か所を訪問した。

イタリアの①ロンバルディア州（図）はイタリア北部の盆地に位置する人口密度が高い工業地域。大気汚染問題の一つの解決策としてNGVを導入している。ロンバルディア州政府では、NGV導入に対する方針および施策をヒアリングした。よくあるバス・トラックの車両代替時の補助金に加えて、燃料供給者（年間1万キロリットル以上を販売するスタンド経営者）にも、一定量の天然ガスの供給を義務付けているのが特徴だ。州を細部に分け、目標をもって取り組んでいる。特に、スタンドの新設、改修時には天然ガス供給設備等の計画には、規定の中で最重要項目とされ、遵守しない場合は行政処分等の厳しい措置もある。

スペインの②Enagas社は、天然ガスエネルギーの流通過程の中で中流過程に相当する。スペイン北東部に位置するカタルーニャ州のバルセロナにある地中海沿岸のLNG受け入れ基地である。

下流過程ではLNG車へのチャージ施設の製造、設置、運営などを行うスペインの③HAM社にヒアリングした。EUの法令を遵守した上で、同社が開発したディスペンサー・ノズルは、各種のデファクト・スタンダード化が進んでいる。

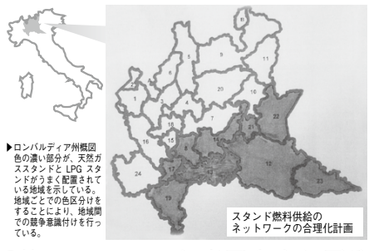
スペインのマドリード近郊にある④IVECO SPAIN社Madrid Office & Plantは、IVECOブランドのディーゼルエンジン搭載ヘビーデューティ車、およびCNG・LNGエンジン搭載のトラック、トラクターの生産拠点である。NGVの研究開発の拠点として、イタリアのトリノ市にある⑤FIAT CHRYSLER AUTOMOBILES社とFCA中央研究所およびCNH Industrial Villageを訪問した。FIAT社が、なぜLNGの開発に取り組んでいるのか、どういう形でエンジン供給を配しているのか、そのエンジンの特徴、日本市場への適応可能性、懸念点については次回以降紹介する。

ユーザーとして、スペインのバルセロナの⑥FCC社事業所を訪問した。同社がごみ収集業に使用する大型車両のすべては、環境対応車である。その経緯および環境面以外で、採用理由を聞くことができた。

今回の欧州視察訪問は南部のイタリアおよびスペインに限られてはいたものの、どの地域においても、天然ガス自動車は、トータルコストが安くて使い勝手が良いこと、環境負荷が少ないことを満たせば、自ずと普及が進み、社会のコンポーネントとして受け入れられることを改めて認識・確認した。一方で、訪問先でのヒアリングを通じて、普及の黎明期における関係者の方々のご尽力、およびその継続、そして実績の積み上げが重要であることを実感した。

今回の訪問ヒアリングにより得た知見は、その国のエネルギー資源の導入、環境および安全に係る法令・政令、それらの歴史により異なることから、そのまま日本に導入することは困難であるが、今回の視察内容は、わが国における今後のLNG車の導入、普及の参考になると思われる。

次回以降、②～⑥について詳しく紹介したい。



▶ロンバルディア州概図
色の濃い部分が、天然ガススタンドとLPGスタンドがうまく配置されている地域を示している。地域ごとでの色区分けをすることにより、地域間での競争意識付けを行っている。

〈特別顧問をさせていただいている天然ガス自動車フォーラム（事務局：（一社）日本ガス協会）の2017年度海外視察の結果を参考にまとめました〉

輸送効率化特集❸

今こそ輸送の効率化に正面からの取り組みを！

フェリー利用により労働時間を削減

事例紹介　エース総合運輸㈱（宮崎県三股町）

荷主と連携し輸送体系を見直し

トラック運送業界の喫緊の課題となっているトラックドライバーの「長時間労働」と「人材不足」。これを解消させるための方策の一つとして、輸送の効率化を避けては通れない。そこで、『広報とらっく』では、トラック運送業界における輸送効率化を目指すための様々な取り組みをシリーズで紹介。取り組みの現状や輸送効率化の効果、現状における課題、また今後の展開などについて取り上げていく。

今回は、宮崎県三股町のエース総合運輸株式会社の、「フェリー航送による長時間労働削減」と「発荷主との協議による輸送体制見直し」について取材するとともに、宮崎から東京までの青果物輸送に密着した（5面）。

堀内　利行
代表取締役社長

黒木　哲也
取締役営業本部長

宮崎県三股町に本社を構えるエース総合運輸㈱（堀内利行社長）は、宮崎県産の野菜や果物などを中心に、関西・中京・関東地方など全国へ輸送する業務を柱にしている。本社のほか都城営業所、宮崎営業所、鹿児島営業所、そして神戸に営業所を構え、主要取引先はJA宮崎経済連、JA宮崎中央などのほか、飼料、郵便輸送も手がけている。

「現在、運送業界全体で法令の遵守、従業員が安全に働ける職場環境の整備に努めているところですが、特に弊社が主力とする長距離輸送については、改善基準告示の遵守は非常に困難な状況となっています。加えて、労働力不足感が一段と強まっており、物流業界が直面しているドライバー不足・高齢化問題は大変憂慮すべき状況です。『このままでは宮崎県の農畜産物を運ぶ人がいなくなってしまう』という強い危機意識をもっています」（堀内利行社長）

同社の主力である宮崎県から関西・中京・関東地方向けの長距離運行では、南九州からの地理的な制約と、青果物等における鮮度を保つための厳しい到着日時等の時間的な制約がある。

地図上では、同社本社から東京都大田区の東京都中央卸売市場（大田市場）まで、高速道路優先で運行すると約1400キロメートル、17時間余りかかることになるが、これは、ノンストップで走った場合の数字である。当然、休息期間等改善基準告示を遵守する必要があり、大田市場への到着にはこれ以上に相当な時間が必要だ。

このため、同社では、宮崎市の宮崎フェリーターミナルから兵庫県の神戸港の三宮フェリーターミナルまで宮崎カーフェリーに乗船し、同区間をモーダルシフトしている（図1）。

宮崎フェリーターミナルでフェリーに乗り込む東京・大田市場行きの大型トレーラ

フェリー内の貨物車専用デッキにトレーラを切り離して下船、宮崎営業所へ戻るトラクタヘッド

宮崎―神戸間　フェリーを利用

宮崎港から神戸港までの海上航路の距離は約495キロメートル。上りは毎日、宮崎港を19時10分に出港し、神戸港には翌朝の7時30分に到着、12時間20分で両ターミナルを結ぶ。また、下りは、神戸港を月曜から土曜までは19時10分、日曜のみ18時に出港し、宮崎港には毎日翌朝8時40分に到着、平日は13時間30分、日曜は14時間40分で結ぶ。

神戸港から大田市場までは地図上で高速利用約530キロメートル、約6時間40分の計算であり、フェリー到着後、8時過ぎに神戸を出発すると、改善基準告示を遵守した運行で、その日の夕方には大田市場に到着が可能だ。

ちなみに、宮崎から神戸港を陸路で運行した場合は、地図上で全線高速を使用して約870キロメートル、約11時間かかる計算になるが、これも休息期間等を含めない時間であり、仮に同時刻に宮崎港を出発したとして、陸路ではフェリーを利用した場合の到着時刻まで神戸港に到達することは不可能だ。同社では、カーフェリーを利用することで、大幅に輸送時間と労働時間を短縮し、輸送効率化に成功している。

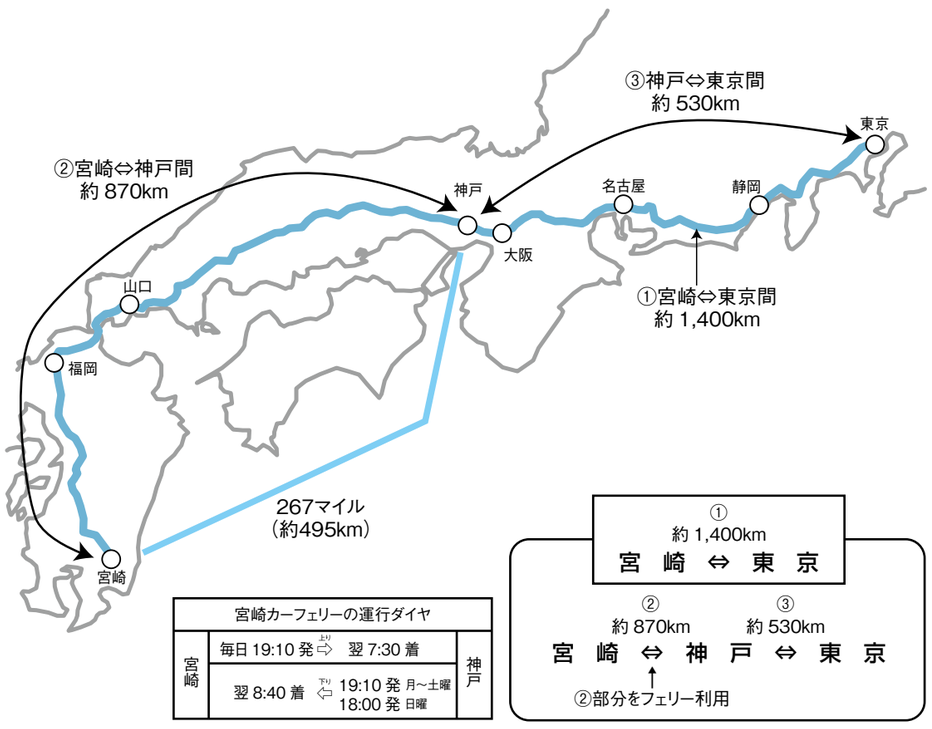
「現在、宮崎から東京・大田市場へ青果物を輸送する際に、拘束時間、休息期間、運転時間等を改善基準告示内で収めるためには、カーフェリーの利用が必須です。弊社では、10トン車でのフェリー利用のほか、トレーラのみフェリーに載せる無人航送も行い、さらなる労働時間短縮と輸送効率化に取り組んでいます」（黒木哲也取締役営業本部長）

切り離されたトレーラは船内作業員らに固定され、翌朝の神戸到着まで安全に無人航送される

10トン車では、宮崎から乗船したドライバーがトラックとともに神戸に行き、神戸港から東京・大田市場を目指す、もしくは神戸営業所など途中でドライバーが入れ替わるのが通常だ。宮崎から大田市場までの行程で約半分の運転時間が削減される。

無人航送は、上り便では、宮崎港までトレーラをけん引してきたトラクタヘッドがフェリーにトレーラを乗船させ、トレーラを切り離してトラクタヘッドは下船し、宮崎の営業所へ戻る。翌朝、神戸港側では、神戸営業所のトラクタヘッドが待機しており、到着したトレーラを連結して下船させて、そこから目的地へ向かうというシステムだ。この無人航送により、労働時間をさらに短縮することができる。

図1　エース総合運輸㈱の宮崎ー東京間の輸送経路



「出荷データ前日確定」で余裕生む
ドライバー・作業員の負担軽減

同社では、労働力不足という危機的状況を踏まえ、「改善基準告示を遵守した運行の確立」と「長距離運転者の労働環境の改善」対策として、フェリーによる運行を推進しているが、一つ問題があった。フェリーの乗船締切時間にトラック、トレーラが間に合わない場合があるということであった。

以前は、出荷日（フェリー乗船）当日の正午過ぎに輸送品目やその出荷量が確定していたため、そこから配車計画を立て、ドライバーや車両を手配し、宮崎市内の選果場での積み込み開始は14時、15時を超えるのが通常だった。このため、フェリー積み込みまでのリードタイムが非常に短く、集荷、積み込みに余裕がなく、選果場での積込作業はまるで「戦場」のようで、もし出港時間に遅れた場合は陸路輸送となっていた。

また、当日、出荷量の誤差が発生すればドライバーに急な出勤をお願いすることも多くなり、予定していた出荷量に満たない場合は、せっかく無理をして出勤したドライバーや積込作業員に、泣く泣く帰ってもらうなどのケースもあった。

「ただでさえ、トラックドライバーが慢性的に不足しており、特に、青果物輸送における長距離については、募集してもなかなか集まらない状況が続いていました。また、面接でありのままに仕事内容を伝えると、そこで入社を断られるケースも多く、入社しても、業務を一回体験しただけで退職するという例も少なくなかったというのが実情です。さらに、現職のドライバーも高齢化してきており、ベテランドライバーが働いてくれているうちはいいのですが、いつかは超高齢化を迎えることは必然で、退職前に新たなドライバーが育たなければ、宮崎の青果物などを運ぶ担い手がいなくなる恐れがありました」（黒木本部長）

「このままでは、宮崎の豊かな食材が消費者のもとへ届かなくなってしまう」という危惧から、宮崎県で青果物輸送を行うトラック運送事業者と荷主、行政機関による話し合いが始まった。

平成29年6月から始まった話し合いは、当初運送事業者5者の参加だったが、7月には7者に増え、8月9日開催の「青果物輸送における意見交換会」からは、荷主、行政が参加し意見交換を行った。9月6日開催の29年度「青果物輸送会議」は、㈱JA物流が主催となり、青果物輸送事業者16者、宮崎県トラック協会なども参加し、JA宮崎経済連に対する改善要望事項を協議し、後日、要望事項の同意書を提出した。

出発地の宮崎市内の選果場では、作業員が東京で卸す順番などを考慮しながら丁寧に積込作業を行う

改善要望内容は、29年度については、関東・中京地区向けの運行について、改善基準告示遵守のための輸送体制確立に向け、①前日夕方までに出荷数量を確定し、出荷当日午前中から積み込み、正午までに出発できる体制づくりを行う、②4日目販売の実現に向けての施設整備（予冷庫等）、③配送の効率化（販売先の集約等）、④書面化による附帯作業の明確化と負担軽減――で、開始時期は29年12月1日からとした。

この要望事項についてJA宮崎経済連が理解を示し受け入れた。変更前は出荷前日18時～19時に出荷予定データを確認し、出荷当日12時半～13時半に出荷データが確定。確定後、現場へ移動し、積込作業開始。17時半～18時半に各方面に向け出発していた。

変更後はこれを、出荷前日17時までに出荷データを確定。出荷当日は、午前中に積み込みを終わらせ、12時までに関東・中京向けのトラックが出発（図2）。

九州・関西方面への輸送については、出荷日当日12時までに出荷データを確定し、確定後、現場へ移動、積込作業を開始して17時から九州・関西方面に向けて出発という業務の流れになった。

「この輸送体制見直しにより、フェリー乗船締切時間に遅れるようなこともなくなり、ドライバーの心理的プレッシャーが軽減され、時間的余裕から配車精度が上がり、積載効率が向上するとともに貨物事故もなくなりました。午前中に出発することにより、出発後の約5時間を利用して、九州各県から出航するフェリー乗船も選択できるようになったこともメリットといえます。トレーラの無人航送についても、乗船時間に関係なくこちらの都合でトレーラを運び、フェリー側に積み込みを任せるなど、余裕ができた時間で別の仕事もできるようになりました。九州や関西への輸送も、出荷当日の午前中に宮崎を出発できるので、ドライバーの負担も大きく軽減されました」（黒木本部長）

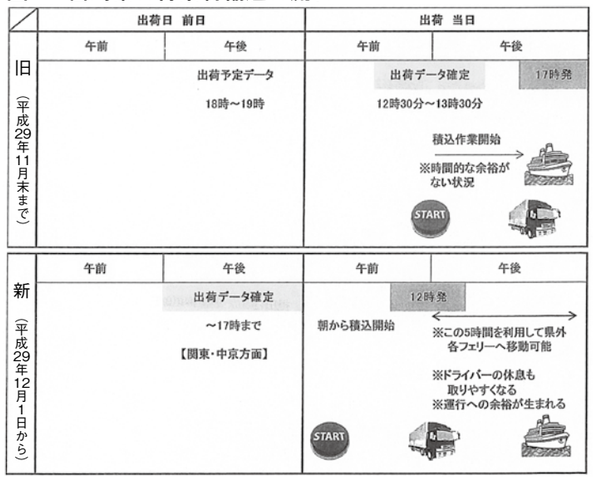
さらに、陸路輸送が主だった時は、着荷主先での荷卸しのほか、待機時間が長時間となることや延着の可能性も考え、ドライバーは休憩、睡眠時間を削って運行していたが、フェリー利用と輸送体制の見直し後は、ドライバーにしわ寄せがいくこともなくなった。

「今後も、宮崎県の農畜産物を安定して輸送し続けることができ得る体制確立に向けて、運送事業者の自助努力をはじめ、荷主、行政の皆様が物流に対する深い理解を示し、宮崎県一丸となって取り組みを行えたことが今回の輸送体制見直しに繋がったと考えています」（堀内社長）

宮崎県で青果物輸送を担うドライバーの労働環境を改善し、より安全で安心して働ける職場にしていくと同時に、「宮崎県の青果物輸送を守る」という共通認識の下、荷主、運送事業者双方で改善に向けた取り組みが行われた今回のケース。結果として、荷主、運送事業者とも望まない、改善基準告示遵守が困難となるような運行をなくし、事故などのリスクを低減させることができた。

今回の取り組みをモデルケースに、他の輸送分野への波及が期待される。

図2　宮崎県の青果物輸送の流れ



エース総合運輸株式会社

［代表取締役社長　堀内　利行］

本社所在地	宮崎県北諸県郡三股町大字蓼池 452-3
創立	昭和 61 年 3 月 18 日
資本金	1,000 万円
従業員数	129 人（うちドライバー 87 人）
車両数	93 台

4面関連

宮崎―東京間の青果物輸送密着レポート

前日の19時10分に宮崎港を出航したカーフェリーに積載された、宮崎産の青果物を満載したトレーラは（4面に関連）、翌日の7時半に神戸港に到着。神戸で待っていたトラクタヘッドに引き継がれた。朝9時過ぎに神戸港を出発したトレーラは、阪神高速道路を経由して名神・東名高速道路を東進。途中、お昼ごし作業に密着した。

このトレーラは、宮崎県産のキュウリやピーマン、トマトなどの野菜、そして、マンゴー、キンカン、日向夏、タマタマなどの果物を満載し、JA宮崎中央の宮崎選果場を前日のお昼に出発。その夕方には宮崎カーフェリーに載せられて太平洋航路を無人航送され、翌朝7時半に神戸港に到着した車両だ。宮崎港では、宮崎側のトラクタヘッドはカーフェリーにトレーラを切り離して営業所に戻り、神戸側では、神戸営業所のトラクタヘッドがこのトレーラの到着を待ち、カーフェリー内で連結して最終目的地である東京を目指す。

宮崎から東京までの約1400キロメートルのうち、宮崎から神戸までの約870キロメートルをモーダルシフトすることで、労働時間短縮と輸送効率の向上を実現しているシステムだ。

中継輸送へキュウリを引き継ぎ　大田市場内では4か所へ荷卸し

大田市場に到着して、まずは、この先、別の地域へと中継輸送されるキュウリ1パレットを卸す。このキュウリは、大田市場内に営業所のある、別の運送事業者が引き継ぐ。検品し担当者へ引き継ぎ、このあとは、大田市場内で、野菜や果物などの荷物の種類別、着荷主別の荷卸し作業となる。大田市場での荷卸先は、中継輸送されるキュウリを引き継いだ場所を含めて、合計4か所。大きくは野菜、果物など種類による卸先の違い、また、その種類および等級、サイズなどにより卸先が異なる。

荷物で混雑する通路をすり抜けて　市場内にトレーラごと乗り入れ

巨大な屋根の市場の中に大型トレーラごと乗り入れ、様々な野菜などが壁のように堆く積まれている通路を通り抜けていく。その通路は、大型トレーラを止めて荷卸しをする横を、大型トラックやトレーラがやっとすり抜けられる幅で、その横をフォークリフトや作業する人々がひっきりなしに通り抜けていく。

この日は、翌日に月曜日を控え、先週末から全国から搬入されてきた荷物が滞留しており、いつもより荷物が多い状態。

「まだ17時過ぎだからこの程度だけど、もっと遅い時間になると、全国から荷物が集中してすごいことになる」と教えてくれたのは、エース総合運輸㈱で大型トレーラ一筋に16年間勤めるベテランドライバーの猪狩義広さん（52）。

東京に到着した宮崎からフェリー無人航送されたトレーラ

まずは、ここから中継輸送されるキュウリを市場内の同業協力会社へ

積荷は、全て猪狩さんが手卸しでパレタイズする

市場内には全国から次々に様々な青果物等が集まってくる

着荷主側の担当者と卸した荷物の内容を検品する猪狩さん

首都高、中央道経由で　東京・多摩市場へ急ぎ移動

ここで休む間もなく、次の荷卸し地へ移動。東京都国立市の東京多摩青果㈱の市場へと急ぐ。

湾岸道路から首都高速道路、そして中央道へとトレーラは流れるように走る。日曜の夜の下り線とあって非常にスムーズな流れで、21時には東京多摩青果へ到着した。

ここへ急いだ理由が、ピーマン、キュウリ、トマトと野菜系の1件目の荷卸しを終了。荷室内の貨物が移動中に崩れないように、緩衝材やラッシングベルトで再固定し、荷室のドアを閉めたら、市場内を移動。

一応、通路と荷物スペースのルールは明確に決まってはいるが、荷物が多い時は通路にはみ出す貨物もある。この狭い通路を大型トラック、トレーラが行き交う。ものすごい運転テクニックだが、その運転も寡黙にこなす。

送り状と照らし検品しながら　ドライバーが手卸しで対応

1件目の荷卸先である東京荏原青果㈱では、ピーマンが積まれた一角にトレーラを停車すると、猪狩さんはフォークリフトとパレットを調達。パレットをフォークリフトで荷室内に入れ、手でピーマンの箱をパレタイズし始める。1パレットごとに、品種や等級など様々な理由で選別されており、送り状と照らし合わせながら検品し、指定された卸先へとフォークリフトでピストン輸送する。

トレーラの中は、前日、宮崎で卸先や卸す順番を考慮しながら積込作業が行われている。この日の貨物は、トレーラの容積ほぼいっぱいで、15・7トンの野菜と果物。黙々と猪狩さんは作業を続け、手の休まる時は全くない。

それもそのはず、前述したようにこのあとも全国から貨物が集中し、どんどん場内は混雑してくるので、その前にここでの作業は終了したいからだ。

フォークリフト操作などで　着荷主の作業員が作業支援

2件目の野菜の卸先であるこちらも場内の東京青果㈱に到着し、着荷主に断り、荷卸しを開始。ここでは、着荷主側の作業員がフォークリフトでパレットを集めてきてくれて、パレタイズした貨物も所定の場所まで運ぶので、猪狩さんは送り状ごとに野菜等をパレタイズする作業と同時に検品をすることに専念できる。

猪狩さんが、作業員に「久しぶりです」と声をかける。作業員は、先ほどまで厳しい顔をしていたのに、相手が猪狩さんと分かると満面の笑みで「なんだ、猪狩さんか！久しぶりだね」。会話が弾み、作業員のパレット運びやフォークリフトでの搬送、猪狩さんのパレタイズ、それぞれがテンポよく進む。これで、ようやく大田市場での野菜系の荷卸しが終り、大田市場内での果物の荷卸しに移る。

果物は同じ着荷主であるが、卸し場所が違うので、移動のために貨物に緩衝材をかませラッシングベルトで固定、トレーラの扉を閉める。

「これでようやく半分くらいかな」「今日は調子いい方だよ」と猪狩さん。

この日3件目の果物の卸し場所へトレーラを移動させるが、さっきよりも通路が狭く、通路の出口では、トレーラの高さギリギリだ。

果物卸先では、宮崎の代名詞ともなったマンゴーやキンカン、日向夏、タマタマなど南国フルーツを卸す。

ここでも、フォークリフトでパレットを集めてきてくれて、パレタイズされた荷物を収納してくれるのは、着荷主側の作業員だ。もし、これを全て猪狩さんが行っていたらこの数倍の時間はかかるだろう。猪狩さんの人柄か、何処に行っても皆が協力的で作業もスムーズに進んだ。

ここで、大田市場での野菜、果物ともに卸す予定は全て終わった。トレーラ内に積載された貨物のおよそ3分の2程度を大田市場で卸した。

この時、時計は20時過ぎになっていた。

到着してから分かった。入口すぐの待機駐車場へ入り、送り状・伝票を受付に提出。そこからが長かった。

21時に到着して、車内で待機。そして「荷受け準備が整った」と声をかけられたのは、その3時間後の午前0時だった。

猪狩さんに聞けば、いつもは場内に入るすきもなく、入口付近の路上で待機。いつ呼ばれるか分からないので、本格的な休憩や食事などには行けず、順番をひたすら待ち続けなければならないのだという。

また、猪狩さんのこの日の業務では、ここでも2か所に荷物を卸す予定。普段なら、1か所目で終わり、次の荷物を卸すためには、一旦場外へ出て並び直す必要があるのだという。この日は、一旦外には出たが、すぐに呼ばれて待ち時間なく最終の荷卸しに入ることができた。

ここでも、着荷主側の作業員がフォークリフトでパレットを集めてきてくれて、パレタイズした貨物を所定の場所まで運んでくれた。猪狩さんはパレットに荷物をパレタイズすることに専念できた。最後のパレットを卸したのは午前2時半過ぎになっていた。

猪狩さんいわく、「今日は4時までのコースを覚悟していたけど、順調に終わってよかった」とのこと。

終わったからといって一息つく間もない。狭い場内に、荷卸しが終わった大型トレーラの居場所などない。

猪狩さんは、お世話になった作業員らにお礼をし、東京多摩青果を後にした。

◇◇◇

このあとは、昭和島・平和島パーキングエリア（PA）など、大型トレーラを安心して駐車できるところまで移動し、本格的な休憩に入る。大型トレーラは駐停車する場所が極端に少なく、とても神経を使う。

「宮崎といえばマンゴー」とすぐ連想されるほど有名になったマンゴーも人気商品で数が多く、ていねいに検品される

東京都国立市の東京多摩青果へ到着した

ようやく最後の荷物を運ぶ。この日、パレタイズした数は約40枚

少量・多品種でパレット化断念　効率的な輸送確立へ現体制見直しへ

密着取材が終わって後日、エース総合運輸の黒木本部長に取材で見た内容を報告すると、「その時間に終わることはほぼないですね。取材が入っているので、周りが気を使って優先してくれたのではないでしょうか？」と感想を述べた。

取材を通して最も強く感じたのは、「少量で多品種の貨物が15トン強もあり、これを1人のドライバーで行うのは大変だ」「待機時間が長い」という2点だ。

猪狩さんはこの日に限らず、東京への運行ごとに、トレーラに満載の野菜、果物を全部1人で手卸しするのだ。その原因は、何と言っても送り状の枚数の多さ。少量・多品種過ぎて、パレット輸送にすることもできないからである。

猪狩さんはベテランであり、本人の希望で65歳まで働く人もいる。これまでは再雇用の賃金を安くしていたが、60歳時点での賃金水準を維持することにしたのである。また、本人との話し合いで、月～金曜日の勤務日数が少ない場合には日給制にするが、土曜日出勤などで日数を満たせば固定給とした。正社員の休日増を図る目的もある。

賃金アップは6月までの荷主交渉の結果をみながら、毎月の固定増収を基に検討する。なかには「値上げに応じたものの、他の事業者を探しているような荷主の動きなどもある」という。このような不確定要素を除いた固定増収を基に考えなければならない。現在の時点では「正社員には1万円、さらにパートの時給も値上げする」考えのようだ。ただベースアップをいくらにするかは、残業割増なども考えて検討しなければならない。

運賃・料金の値上げを実現し、賃金などの労働条件の改善を図る。それが当面の大きな経営課題である。

密着取材を終えて

もう一つ、取材を通して感じたのは、今回の業務に携わっていた人全員が真摯に業務に取り組んでおり、人的な輸送効率化への阻害要因は感じられなかったことである。

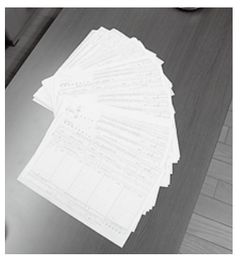
輸送品目と送り状の多さや、受け入れる市場の設備面など問題点を徹底的に見直し、「待ち時間」や「手卸し」などという現状を打開すべきではないだろうか。

「人柄も良く、要領もいい」（黒木本部長）ので、着荷主側の作業員が手伝ってくれてテンポよく荷卸しが進むが、これを、初めての現場で、1人で行うことを想像しただけで、その大変さは想像に難くない。

実際、同社では、「一度この業務を経験しただけで退社した人間も少なくない」（同）そうだ。体力的にもつらい仕事だが、それよりも「心が折れる」（同）とのこと。今回、一回同行しただけで、その気持ちは想像できた。

発荷主側では、輸送体制を見直し、労働時間・労働環境が劇的に改善された現在、着地側を何とか改善しないと、本当の意味での輸送効率化はないといえる。

特に、「ベテランだから」「新人だから」などという個人差で、仕事の進み具合が変わるなどナンセンスだろう。


ある日のトレーラ1台分の送り状の束。これを全てドライバー1人で手卸しする

トラック運送事業者のための

経営のヒント

物流ジャーナリスト　森田 富士夫

第207回　運賃・料金の値上げと労働分配

ある地方の中小事業者を訪ねた。同社は保有車両数が約30台で、従業員数はパートを含めて約60人という規模だ。取材は、この間の運賃・料金値上げの状況と、それに見合った賃金アップについてである。

昨年、改正「標準貨物自動車運送約款」が施行になった数日後に、地元のトラック協会主催のセミナーに同社長が参加していた。その時、「来年度には、可能な限りの賃金アップを検討している。最高では赤字にならないギリギリまでも想定」という話だったので、新年度に入り訪ねたのである。

賃金アップや労働条件の改善には原資の確保が必要だ。同社では、社長、営業担当者、2つの営業所の所長の4人で週1回の対策会議を開き、荷主交渉を進めている。

「1運行ごとの粗利、運送原価などから収支を算出し、荷主ごとに値上げなどの目標値を設定。全取引先に同時に要請するのではなく、順番に交渉していく」という方法だ。

その結果、「3月請求分から運賃値上げを実現した荷主が1社。また、これまで無料だった入出庫作業料を4月から、運賃とは別に請求することになった荷主も1社ある」という。さらに4月から6月まで順番に交渉を進めていき、それらの成果を踏まえて、7月から賃金体系を変える計画だ。

一方、運賃・料金改定を待たずに改善できるものはすでに実施してきた。通勤手当は、これまで正社員だけだったが、パートにも支給することにした。自転車や徒歩通勤の人にも、車で通勤した場合の距離と燃費などから算出して支払う。

定年退職者の雇用継続も見直しを図った。定年は60歳だが、本人の希望で65歳まで

賃金アップは6月までの荷主交渉の結果をみながら、毎月の固定増収を基に検討する。なかには「値上げに応じたものの、他の事業者を探しているような荷主の動きなどもある」という。このような不確定要素を除いた固定増収を基に考えなければならない。現在の時点では「正社員には1万円、さらにパートの時給も値上げする」考えのようだ。ただベースアップをいくらにするかは、残業割増なども考えて検討しなければならない。

運賃・料金の値上げを実現し、賃金などの労働条件の改善を図る。それが当面の大きな経営課題である。

全ト協助成制度活用事例特集

①インターンシップ導入促進支援事業

「会社訪問」に参加した高校生たちと記念撮影。およそ20人の生徒が参加し、運送業への理解を深めた

『運送業の存在をもっと知ってもらいたい』

インターンシップへの取り組み強化で若年層獲得を目指す

本紙4月1日号で既報の通り、全日本トラック協会では平成30年度も、運送事業者の健全な発展に資する様々な助成制度を実施します。本特集では今号から3回にわたり、全ト協による助成制度を活用した運送事業者における事例を紹介していきます。

今回は、28年度から開始された「インターンシップ導入促進支援事業」助成金を活用し、インターンシップ生を受け入れた、㈱サンコー（栃木県日光市）の事例を紹介します。

株式会社サンコー（栃木県日光市）

事業規模拡大とともに人手不足が課題に
新卒生獲得に向け学校と情報交換重ねる

阿部　光記
代表取締役

佐藤　淳子
人材部部長

栃木県日光市に本社を構える㈱サンコー（阿部光記代表取締役）は、携帯電話基地局で使用される蓄電池や電波塔、自動車部品などといった工業製品の輸送のほか、コンビニエンスストアへの食品配送などを手がけている運送会社である。会社が設立されたのは平成18年と、まだ新しい会社である。設立当初はトラック5台ほどで事業がスタートしたが、安全輸送に力を注ぎ、輸送品質の向上に尽力してきた結果、設立から12年で従業員数50人規模の事業者にまで成長している。

さて、同社におけるインターンシップへの取り組みは、28年10月に社内に「人材部」（佐藤淳子部長）という組織を立ち上げたことに端を発する。事業規模が拡大傾向にある同社では、社内の人材がやや不足している状況にあった。一方で、日光市は観光地としては名高い一方、山間部にあることもあって労働力人口は減少傾向にあった。そのため、若年層をはじめとした人材の獲得は同社にとって大きな課題となっていた。人材部では、「インターンシップを実施し、若年層の獲得に繋げたい」という目標を打ち立てた。

ところが、同社ではそれまでインターンシップを行った経験がなかったため、「何から準備すればいいのか分からなかった」（佐藤部長）という状態だった。まず、佐藤部長は地元の高等学校数校に直接電話をかけ、インターンシップ実施への協力を仰いだ。その結果、栃木県立日光明峰高等学校（栃木県日光市）に協力してもらえることとなり、同年11月に佐藤部長が同校を訪ね、進路指導の先生と初めての打ち合わせを行った。

佐藤部長は、先生との情報交換を重ねるに従って、インターンシップ実施に向けてのノウハウを身に付けていった。例えば、事前の打ち合わせの中で、佐藤部長は進路指導の先生から、「うちの学校の生徒は元気いっぱいで、長時間座ってじっとしているような感じではない」という話を聞いた。それを受けて、佐藤部長はカリキュラムの策定にあたっては座学よりも実技を多めにして、生徒たちに「運送という仕事の面白さ」が伝わるよう工夫を重ねた。

そのため、同社ではまず6月に行う会社訪問の準備を進めた。

会社訪問は、参加する生徒に「物流という仕事」への気付きのきっかけとしてもらうほか、物流の仕事に興味や関心がもてるような内容にしたという。6月12日に実施された会社訪問に参加したおよそ20人の生徒は、まず同社の敷地内に設けられた「トラック迷路」の中を進む。この迷路は、同社が保有するウイング車や平ボディ車、保冷車などの荷台を組み合わせて作られたもので、生徒は「一口にトラックと言っても、いろいろな形があるんだな」と発見しながら、迷路を進んでいく。進んだ先には、ウイング車の荷台にスクール形式で席が設けられており、そこで同社社員による青空授業を行った。授業のテーマは「物流について」で、クイズなども盛り込みながら、楽しく物流の大切さが理解できるようにした。その後、トラックの運転席に生徒を一人ひとり座らせ、インスタントカメラによる記念撮影も行った。会社訪問には女子生徒も複数参加しており、初めて知る物流の現場に対して興味深そうにしていたという。

「インターンシップもそうでしたが、当社にとっては会社訪問を行うのも初めてでした。生徒が楽しみながら物流業界に興味をもってもらえるように、内容についてもプロジェクトチームを中心に社員みんなで考えました」（佐藤部長）

「楽しみながら物流に興味をもたせる」
アイデア出し合い工夫を重ねた会社訪問

日光明峰高校との打ち合わせを重ねた結果、29年初頭には同校との間で「生徒の中で希望者がいれば、同社でインターンシップ受け入れを行う」ことが合意された。それを受けて、同社では人材部のスタッフと内勤社員の5人ほどを主要メンバーとしたプロジェクトチームを立ち上げ、インターンシップ実施への本格的な準備を開始した。

インターンシップ対象者や実施のスケジュールなどは学校によって異なるが、同校では具体的な就職活動を1年後に控えた高校2年生に対して、インターンシップを実施している。同校の生徒は、まずインターンシップ実施前の6月に行われる「会社訪問」に参加して様々な業界を知り、興味のある業界を見定めた上で、7月に各企業が行うインターンシップに参加するという流れになっていた。

ところで、インターンシップ実施が決まった際に、同社の全社員が実施について諸手を挙げて賛成したわけではなかったという。「インターンシップの準備が大変だ」「受け入れに対して必要となるコストが発生する」「インターンシップの当日の指導役や引率役など、やらなければならない仕事が増える」などといった不満も社員からは上がってきたという。インターンシップ実施にあたっては、事故やケガといった、万一のリスクを避けるための事前の準備は当然欠かせない。そうした対応を進める中で、佐藤部長は地元の栃木県トラック協会の冊子で「インターンシップ導入促進支援事業」助成金の存在を知り、申請に踏み切ったという。

「例えば、事故防止のために必要な安全帽や安全靴を、参加する生徒の数だけそろえたりしなければならないなど、インターンシップ実施にあたって発生するコストは多々あります。同事業の助成を受けることができて、事業者としては本当にありがたかったです。当社では30年度も継続してインターンシップへの取り組みを続けていきたいと考えており、29年度に引き続き助成の活用を検討しています」（阿部社長）

実施3か月ほど前からドライバーも加わっての受け入れ準備が進められ、1か月ほど前からは生徒の指導役や引率役となる社員の穴埋めなど、受け入れ当日の人繰りの検討も行われた。インターンシップの運営に直接関わる社員はもちろん、運営に関わらない社員であっても直接関わる社員に代わって通常の業務を進めていくなど、まさに全社が一丸となって、インターンシップの3日間を無事に終えることができた。

インターンシップが始まる前は不満を口にする社員もみられたものの、インターンシップを終えてみると、特に実施に関わった同社の社員の気持ちが大きく変化したと、佐藤部長は語る。多くのトラックドライバーは、他の人に対して自分の仕事の説明をするという機会は多くない。しかし、インターンシップの中で生徒に自分の仕事の意味や大切さを説明していくことで、自分の仕事を改めて見つめ直すきっかけになった。また、普段の仕事の中では人から称賛される機会が決して多くはなくても、インターンシップを通じて生徒から「大きなトラックやフォークリフトを動かすことができて、すごい」「真剣に仕事に取り組んでいる姿がかっこいい」と感心されたり褒められたりすることで、自分の仕事に対する誇らしさが感じられるようになったという。

「インターンシップは当社の社員にとっても、自分の仕事を見直し、仕事へのモチベーションを高めるための良い機会になったのではないかと思います」（阿部社長）

全社一丸となって進めたインターンシップ
各社員の仕事への認識を促す機会にも

6月の会社訪問を経て、7月には同社初となるインターンシップが行われた。

インターンシップには、会社訪問に参加して物流の仕事に深い興味をもった高校2年生の男子3人と、就職活動目前となる高校3年生の男子が1人参加した。この高校3年生は、進路指導の先生との打ち合わせの中で「物流業界に興味をもっている3年生がいる」という情報が佐藤部長に寄せられたため、「就職活動に繋げてもらいたい」との思いで特別に参加してもらったという。

インターンシップは3日間の日程で行われた。3日間の具体的なスケジュールは表の通りである。1日目の座学は、時間的には短くしてあるものの、新入社員に対して実施するものとほぼ同じ内容となっている。2日目午前の座学では、同社のドライバーを集めて定期的に実施している「安全会議」に生徒を参加させた。ドライバーが真剣に指差呼称をしている様子を見ているうちに、生徒にも「仕事には真剣に取り組まなければならない」という思いが伝わったようで、生徒は気を引き締めてカリキュラムに取り組んだという。2日目の午後からは同社を離れて、荷主企業での実技を体験。食品工場で工場見学・食品積み込み体験を行ったほか、最終日となる3日目には非鉄金属会社の工場での不安全作業見学や積み込み見学などを行った。

表　インターンシップ（実習）3日間の主な内容

	時間	実習内容
第1日目（平成29年7月26日（水））	9:00	JR下野大沢駅集合
	10:00	オリエンテーション：会社説明・インターンシップ行程説明
	11:00	座学：物流について
	12:00	昼食
	13:00	座学：新人教育・ドライバーの一日（写真①）
		実技：点呼業務・洗車・日常点検（写真②③）
	16:00	JR下野大沢駅解散
第2日目（7月27日（木））	9:00	JR下野大沢駅集合
	10:00	座学：安全会議（写真④）
	12:00	昼食
	13:00	実技：食品積込み体験（写真⑤）
	16:00	JR下野大沢駅解散
第3日目（7月28日（金））	9:00	JR下野大沢駅集合
	10:00	実技：工場見学（写真⑥）
	12:00	昼食
	13:00	実技：積込み見学
	15:00	終了式
	16:00	JR下野大沢駅解散

インターンシップは社会人としての第一歩
学校との信頼関係を深めながら継続へ

同社にとって初めての実施となったインターンシップ。生徒受け入れの際に気を付けたことを尋ねると、佐藤部長からは「生徒とはいっても決して子ども扱いせずに、社会人の一員として接することが重要」との答えが返ってきた。

「生徒を受け入れる立場としては、何としてもインターンシップ中の事故を防がなければなりません。まず、『危ないことはしない・させない』を徹底させました。荷主工場での実習の際は、引率役の当社のドライバーが指差呼称をして安全を確認している様子を見ているうちに、生徒も感化され、まじめに安全行動をとっていました。『大人（先輩）の様子を見て育つ』というのは、インターンシップでも新入社員教育でも変わらないと思います」（佐藤部長）

そして、インターンシップ期間中には特に、学校の進路指導の先生との連絡を密に行うようにしたという。

「インターンシップを通じて生徒を大切に育て、多くの生徒に運送業界への興味・関心を持ってもらい、入社に繋げていきたい。ゆくゆくは地元の高校生を毎年採用できるようにしていきたいという夢があります。それを実現させるためには、何よりも学校との信頼感が大切ではないでしょうか」（佐藤部長）

インターンシップ終了後、参加した生徒からは「将来この会社で働きたい」との言葉が複数寄せられたそうだ。秋になってから、佐藤部長は日光明峰高校を訪ね、インターンシップに参加した高校3年生について、進路指導の先生と就職に向けての具体的な相談を実施。その後、本人に対して面接試験を行い、その結果、同社への就職が決まった。今年4月からは、同社初の高校新卒生として入社している。

最後に、同社における今後のインターンシップへの取り組みについて聞いた。

「残念ながら運送業は、高校生の希望する職業としてあまり選ばれていないという現実があります。当社としては、継続してインターンシップを実施することで、まず運送業の存在を高校生に広く知ってもらい、将来の就職先として認識してもらえればと思っています。もし仮に、高校を卒業して、運送業ではない別の業種の会社に就職したとしても、何かのきっかけで将来運送業の門を叩くことがあると思います。実際にインターンシップに取り組んだことで、高校との繋がりができましたし、当社のドライバーのモチベーションも大きく変わりました。毎年インターンシップ生を受け入れられるように、当社としては今後も高校と連携しながらインターンシップへの取り組みを続けていきます」（阿部社長）

（取材協力）㈱サンコー
阿部光記代表取締役、佐藤淳子人材部部長

写真でみる「会社訪問」

❶ 同社敷地内に、同社が保有する車両の荷台を組み合わせて「トラック迷路」を設置した

❷ トラックに多彩な種類があることを学びながら、楽しそうにトラック迷路を進む女子高生たち

❸ ウイング車の荷台で行った「青空授業」。クイズなども盛り込みながら楽しい雰囲気で進められた

❹ トラックの運転席への乗車体験。運転席からの視界の広さに驚く生徒も多い

写真でみる「インターンシップ」

① 1日目の座学「新人教育・ドライバーの一日」は、同社の新入社員とほぼ同じ内容で進められた

② トラックの構造に関する説明。生徒にとって、トラックを間近で観察する初めての機会となった

③ 日常点検。生徒たちは、確実な点検が日々の安全輸送に繋がることを学んだ

④ 2日目の「安全会議」。生徒たちも、同社社員と同様に真剣な面持ちで指差呼称を行った

⑤ 食品工場での食品積み込み体験。衛生管理に気を付けながらの作業の重要性を体験した

⑥ 3日目の荷主工場見学では、事故に繋がる不安全作業とそれを防ぐための対策について学習した

㈱サンコー

本社所在地	栃木県日光市沢又690-3
代表者	代表取締役　阿部　光記
設　立	平成18年3月
資本金	1,000万円
社員数	50人（うちドライバー35人）
車両数	35台

全ト協 トラック運送業界の働き方改革実現に向けたアクションプラン【概要版】

1面に関連記事

◆トラック運送業界では長時間労働等を背景にドライバー不足が深刻化しており、将来の担い手確保のためにも、「働き方改革」は喫緊の課題です。
◆政府では平成29年8月にトラック・バス・タクシーの働き方改革の「直ちに取り組む施策」を取りまとめており、これを受けて、業界としても主体的に働き方改革を推進するため、全日本トラック協会はトラックドライバーの長時間労働の抑制と職業としての魅力向上、人手不足対策のための働き方改革アクションプランを策定しました。

※「基本方針」および「達成目標」は１面に掲載しています。

取り組み内容

トラック運送業界は、長時間労働の抑制とトラックドライバーの職業としての魅力向上のため、「労働生産性の向上」「運送事業者の経営改善」「適正取引の推進」「多様な人材の確保・育成」を柱としたアクションプランを策定し、業界・企業の総力を結集して実行していきます。

1. 労働生産性の向上

項目	具体的な取り組み内容・要望等
荷待ち時間、荷役時間の削減	・荷役のパレット化、省力・アシスト機器の活用、時間管理の徹底に努める ・物流条件の調整にむけて、発荷主・着荷主等関係者の協力が必要 ・荷役アシスト機器、IT を活用したトラック予約受付システム等の導入助成、荷主以外の倉庫等の都合による待機時間の削減等を要望
高速道路の有効活用	・適切な運行計画づくりに努める ・営業用トラックが高速道路を利用しやすい環境の整備（道路ネットワーク、高速道路料金割引制度の充実等）を要望
市街地での納品業務の時間短縮	・納品業務の共同化を推進する ・市街地における貨物車駐車対策の見直し、物流に配慮した都市内インフラの整備等を要望
中継輸送の拡大	・長距離運行を行うトラック運送事業者での中継輸送促進に努める ・SA（サービスエリア）・PA（パーキングエリア）等を中継拠点として利用しやすくする対策、事業協同組合等の機能を活用した中小事業者同士の連携推進

2. 運送事業者の経営改善

項目	具体的な取り組み内容・要望等
ドライバーの処遇改善	・全産業並みの賃金水準の実現、給与体系の見直し、週休２日制の導入、年次有給休暇取得促進に努める
経営基盤の強化	・経営規模の拡大、賃金アップを見込んだ原価計算、運賃・料金の設定、デジタルタコグラフ等を活用したドライバーと運行効率の管理、労働時間管理、労働時間削減目標の設定、IT 点呼、受委託点呼等の管理スタッフ（事務職）の働き方改革に努める ・デジタコ装備率を高めるためデジタコおよびデジタコ管理・解析ソフトを含めた購入費についての補助等、IT 点呼、受委託点呼の要件緩和を要望

3. 適正取引の推進

項目	具体的な取り組み内容・要望等
書面化、記録化の推進	・契約の書面化、荷待ち時間の記録、新標準運送約款に準拠した料金体系への転換に努める
適正運賃・料金の収受	・全産業平均と同程度の年収を担保する労務費、法定福利費、納税や再投資等を前提とした原価計算の実施、原価計算スキルの向上に努める ・原価意識向上に役立つセミナーの実施、マニュアルの普及、適正運賃・料金収受、過重労働排除を目的とした啓発資料の作成、荷主勧告制度、物流特殊指定等への理解促進等を要望
多層化の改善	・元請トラック運送事業者の機能・役割の強化、下請トラック運送事業者での原価計算励行・受託条件の適正化に努める
コンプライアンス経営の強化	・適正化事業実施機関による巡回指導の拡充強化を通じ、悪質・不適格事業者の把握に努める ・運輸支局等と連携した厳格な指導の徹底、優良事業者に対するインセンティブ付与、ホワイト経営の見える化、新規参入事業者のコンプライアンス強化等を要望

4. 多様な人材の確保・育成

項目	具体的な取り組み内容・要望等
女性・高齢者も働きやすい職場・会社づくり	・省力機器の導入、手荷役の見直し、休憩室、男女別の着替えロッカー、女子専用トイレ、パウダールーム、育児休業制度、子育て環境の整備等、幅広い視点から職場環境改善に努める ・短時間勤務でも可能な業務の創出、ワークライフバランスを推進
働き甲斐のある職場・会社づくり	・従業員のスキルアップ、キャリアアップが可能となる教育・人事制度、資格取得の奨励、キャリアパスの仕組みづくりに努める
若年労働力確保に向けた取り組みの強化	・新卒者の採用増に向けて、賃金水準の改善、休日の増加等、若者にとって魅力的な雇用条件を整える ・インターンシップ、地域貢献等を通じて業界に興味をもってもらう、新卒入職者の免許・資格の取得に係る支援を強化する ・若年労働力確保対策に重点を置いた支援制度の拡充・創設等を要望

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

新標準貨物自動車運送約款を踏まえた実務対応について（その2）

寄稿　日本PMIコンサルティング㈱　代表取締役社長　小坂　真弘氏

国土交通省では昨年11月4日に標準貨物自動車運送約款（以下「新標準約款」という）を改正し、運賃と料金の定義を明確にするとともに、運賃、積込料・取卸料、附帯作業料、待機時間料、高速道路利用料金等を分けて収受する内容とした。ここでは本紙3月15日号に引き続き、新標準約款を踏まえて、取引慣行を是正し、利益が生まれる運賃・料金を設定するにはどのように対応するかを分かりやすく解説する。

1. 改正標準約款への対応の流れ

改正約款に対応するために、運賃と料金に分けて設定するには、自社の「原価」を踏まえ検討すべきであるが、具体的にいかに対応すべきか、大変対応しづらいのが実態である。何を、どのように計算して、運賃・料金のそれぞれの単価を設定すべきか？　教科書、ガイドラインもないなかで、自己流で原価計算して、それを取引先が納得してくれるのか？　例えば10ﾄﾝ車の1日当たりの原価はどのくらいか、平均値でもあればいいが、現実は公表されていない。特に中小運送事業者にとっては、それぞれ手探りで対応しなければならない、不安定な状態にあるのではなかろうか。

そこで、改正標準約款に対応するために、以下のようにStep3までの流れのなかで、今回は、「Step1【原価計算】車両単位の売上・経費の集計と原単位算出」について解説する。

「Step2」および「Step3」は次回以降、取り扱う予定である。

なお、こうした運賃・料金の設定の取組は、標準改正約款のみならず、旧約款、引越約款などでも十分に活用できる。

図1

Step1　【原単位の算出】車両単位の売上・経費の集計と原単位の算出

- ○車両別の運送原価を算出（可能な限り全ての車両の原価を算出）
- ○車両別に「走行距離1km当たり変動費」、「稼働1時間当たり固定費」（原単位）を算出し、実車率、実稼働時間率により、売値の基礎となる原単位に修正
- ○各車両の原単位を車両の類型別、最大積載重量別等の基準から平均値を算出

Step2　【売値の設定】運賃単価、料金単価表の作成

- ○既存取引における運賃等単価の損益チェック（実態把握）、現場の実態、原価水準を考慮した上で、社内統一の運賃・料金単価表を作成
- ○社内統一単価を踏まえ、取引先別に各運送業務ごとに「標準拘束時間」を設定の上、取引先別の運賃・料金単価を設定

Step3　【交渉、書面化】取引先に対する申入れと契約書面化

- ○運賃・料金の設定方法（車建、個建、距離制、時間制等）を含めて、取引先と交渉し、その結果について契約書面化

2. Step1【原価計算】車両単位の売上・経費の集計と原単位算出

(1)車両単位の売上・経費集計の準備作業

◇第一段階　運送事業とそれ以外の事業の売上・経費を区分

運送事業以外に事業を実施している場合には、運送事業とそれ以外の事業の売上と経費を区分することからスタートする。特に全体の一般管理費についても、売上高、従業員数等の基準から運送事業とそれ以外に比例配分する手法がある。

◇第二段階　実運送と傭車の売上・経費を区分

傭車を利用していない場合には、不要な処理であるが、傭車を利用している場合には、傭車分の売上と支払運賃および一般管理費、事務手数料を算出して、運送事業の売上と経費から除外する。

◇第三段階　車両ごとの売上と経費を集計

車両別の経費は大きく分けて2種類あり、車両に直接割付できる経費、直接割付できない経費がある。詳細は図2の通りである。なお、日々会計帳簿に記帳する段階から、車両別に経費を分類して集計する必要がある。

(2)各車両に経費を割付する方法

各車両に経費を集計するには、図3のように5種類の計算を実施する。特に青字箇所が重要である。なお、全ての経費について消費税を除外処理しないと、正確な経費を集計できない点にご留意をいただきたい。

以下の経費の集計に関する計算方法は複数の計算のなかから例示的に示す一例であることから、運送実態、契約実態等に即して別の計算方法を採用すべきケースもある。

(3)1キロメートル当たり変動費の算出（図4）

「運賃」の基礎となる原価を算出するためには、車が1キロメートル走行すると、どのくらいの経費を必要とするか計算する必要がある。

燃料費、油脂費、修理費、タイヤチューブ費、尿素水費の5種類の経費について、それぞれ1キロメートル走行するために必要な費用を計算する。

走行に要する費用は、高速道路を走行する場合と渋滞の一般道を走行する場合では大きく相違するのは当然であるが、「1キロメートル当たり変動費」はそうした走行実態については考慮しない。

1年を通した「平均値」であり、トラック車両を調達した費用を法定耐用年数等により経費を算出する。経理で定率法により車両費を算出しているケースが多いため、定額法により修正した車両費を算出する必要がある。

車両費の計算では、法定耐用年数、使用予定年数、平均車齢など、いかなる償却年数を採用するかにより、大幅に経費が相違するため、慎重に検討する必要がある。

〈計算式〉

○購入による調達：1か月分の車両費＝（車両の調達価格（備品を含む）－残存価格）÷（償却月数）

○リースによる調達：1か月分の車両費＝（リース契約期間中の料金の合計）÷契約月数（リース契約満了後の契約形態の相違により、計算式は複数パターンに分岐）

(4)1時間当たり固定費の算出

改正標準約款における積込・取卸料、待機料金、附帯作業料の料金設定の基礎となる「1時間当たり経費（固定費）」を把握できれば、車格別、取引先別に時間を基礎とした「料金表」を簡単に作成することができる。

ここでは①車両費（減価償却費）、②運転者人件費、③車両の税金及び保険費、④間接費（一般管理費、施設費、事故処理費等）について経費計算を行う。

①車両費（図6）

車両費はトラック車両に直接割付けできる費用

図2

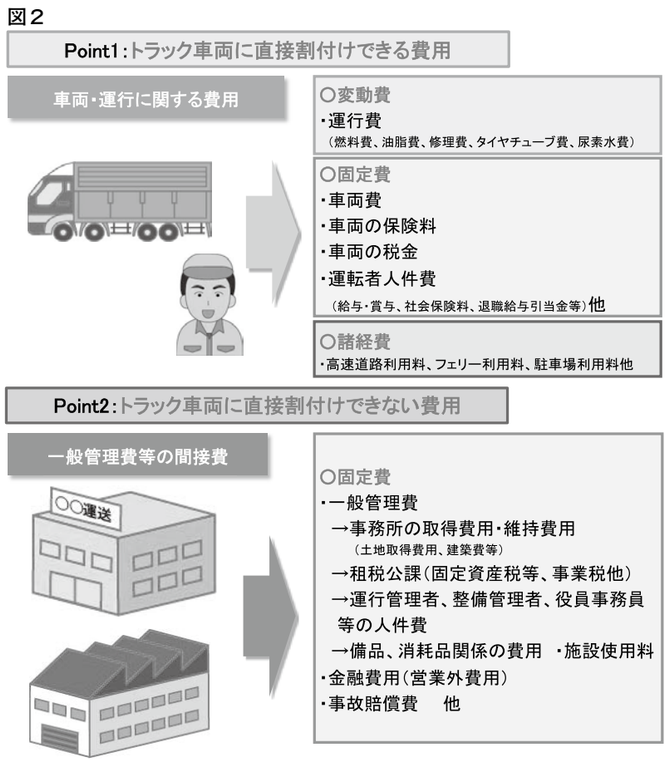


図3

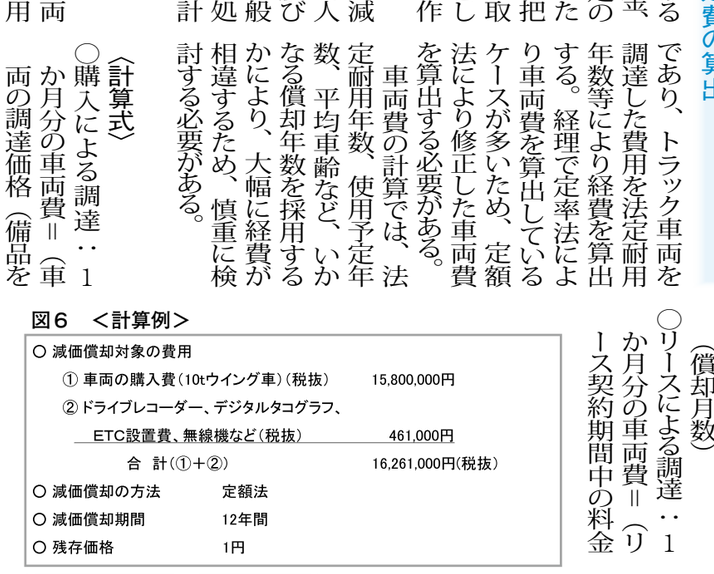


図4

1km当たり変動費（運行費）の計算

ステップ1　走行距離に比例して発生する費用を選定

燃料費　油脂費　タイヤチューブ費　修理費　尿素水費（アドブルー等）

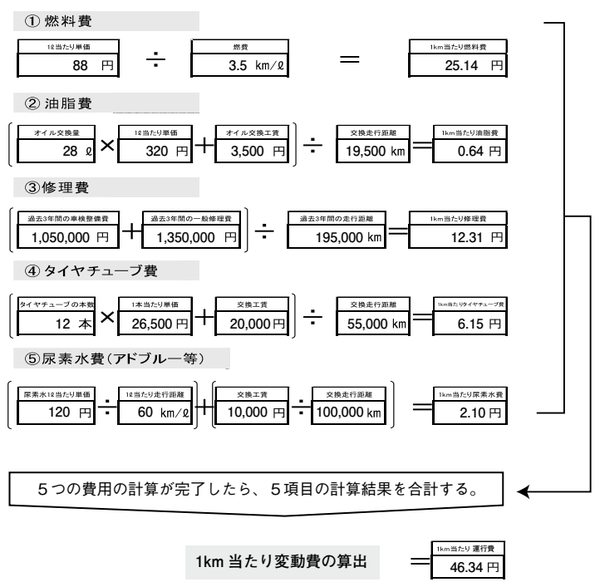
ステップ2「各費用÷走行距離」により計算

○ 燃料費は、購入する1ℓ当たりの単価が毎月異なるため、毎月変動する「平均単価」を踏まえて再計算する。

費用	原価計算のための原単位
燃料費	燃料単価 ÷ 燃費 ＝ 1km当たり燃料費
油脂費	1回当たりの油脂費 ÷ 交換距離 ＝ 1km当たり油脂費
タイヤチューブ費	タイヤチューブ費 ÷ 交換距離 ＝ 1km当たりﾀｲﾔﾁｭｰﾌﾞ費
修理費	（一般修理＋車検整備の各費用） ÷ 対応する年間走行距離 ＝ 1km当たり修理費
尿素水費（アドブルー等）	尿素水の給水量 × 尿素水購入単価 ÷ 走行可能距離 ＝ 1km当たり尿素水費

図5　＜計算例＞

① 燃料費　燃　費　3.5km/ℓ　1ℓ当たり単価　88円（税抜）
② 油脂費　必要量　28ℓ　1ℓ当たり単価　320円（税抜）
　オイル交換頻度　19,500kmごとに交換　／　交換工賃　3,500円/回
③ 修理費　車検整備費　1,050,000円（過去3年間、税抜）
　一般修理費　1,350,000円（過去3年間、税抜）
　対応する走行距離　195,000km（過去3年間）
④ タイヤチューブ費　1本 26,500円（税抜）×12本
　交換平均走行距離　55,000kmごとに交換　／　交換工賃　20,000円/回
⑤尿素水費（アドブルー）
　尿素水 1ℓ当たり単価：120円（税抜）　尿素水 1ℓ当たり走行距離：60km/ℓ
　尿素水フィルタ　：10,000円（工賃込）／交換走行距離　100,000km



※計算例で設定する各種数値は運送業の原価計算の理解を深めるためのものに過ぎず、運賃・料金設定の参考水準等を示すものではない。

②運転者人件費（図7）

運転者人件費とは、運行業務に従事する運転者の人件費および法定福利費、福利厚生費（健康診断補助費、昼食代等）、退職金（退職給与引当金）等の費用を含め、役員等の管理者の人件費は一般管理費に分類して処理する。

運転者の人件費を車両に割付ける場合、①運転者が特定の車両のみに1人で乗務する場合には毎月の人件費等を基礎に割付、②運転者が複数の車両に乗務する場合には、車両の稼働1時間当たりの人件費を割り付ける。

〈計算式〉上記②のケース

手順1：稼働1時間当たりの運転者人件費を算出

全体の運転者人件費総額÷全体の車両稼働時間合計＝1時間当たり運転者人件費

手順2：車両への運転者人件費の割り付け

稼働1時間当たり運転者人件費×車両の稼働時間＝割り付ける運転者人件費

図6　＜計算例＞

○ 減価償却対象の費用
　① 車両の購入費（10tウイング車）（税抜）　15,800,000円
　② ドライブレコーダー、デジタルタコグラフ、ETC設置費、無線機など（税抜）　461,000円
　合　計（①＋②）　16,261,000円（税抜）
○ 減価償却の方法　定額法
○ 減価償却期間　12年間
○ 残存価格　1円

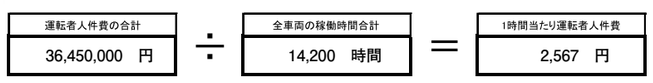
※計算例で設定する各種数値は運送業の原価計算の理解を深めるためのものに過ぎず、運賃・料金設定の参考水準等を示すものではない。

図7　＜計算例＞

○運転者人件費の内訳（1年間）

運転者の賃金（6人分）	3,100万円
法定福利費	305万円
福利厚生費	50万円
労災保険上乗せ保険料	5万円
通勤費等の諸手当	185万円
運転者人件費の合計	**3,645万円**
○1年間、全車両の稼働時間　合計	**14,200時間**
（参考：労働時間　合計	16,900時間）
○1ヵ月の稼働時間	**195時間**

1時間当たり運転者人件費



運転者人件費の配分

※計算例で設定する各種数値は運送業の原価計算の理解を深めるためのものに過ぎず、運賃・料金設定の参考水準等を示すものではない。

③車両の税金および保険費（図8）

車両に直接割付できる税金（租税公課）は自動車取得税、自動車税、自動車重量税、保険費は自賠責保険、任意保険である。

〈税金の計算式〉

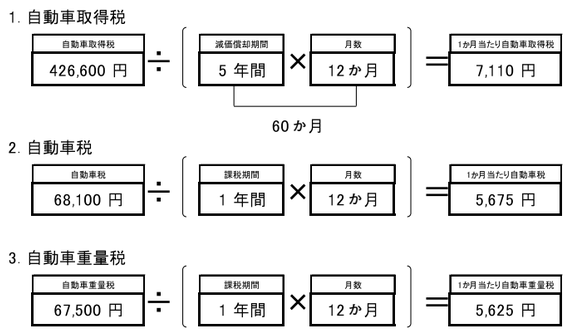
1か月当たり税金＝自動車取得税、自動車税、自動車重量税÷課税期間（月数）

〈保険費の計算式〉

1か月当たり保険費＝自賠責保険料（任意保険）÷加入期間（月数）

図8　＜計算例＞

○ 車両の税金
　① 自動車取得税　426,600円　→　車両の減価償却期間　5年間
　② 自動車税　68,100円（課税期間：12か月）
　③ 自動車重量税　67,500円（課税期間：12か月）



自賠責保険　49,900円（加入期間：12か月）

自賠責保険

※計算例で設定する各種数値は運送業の原価計算の理解を深めるためのものに過ぎず、運賃・料金設定の参考水準等を示すものではない。

④間接費（一般管理費、施設費、事故処理費等）（図9）

間接費は車両に直接割付できないもので、主に管理業務等に関連する費用である。一般管理費、施設使用料・賦課税、事故処理費等が間接費となる。現在のような運転者人材を確保できず、売上に貢献できない「稼働していない車両」、予備車等については間接費に含めて計算する。

〈計算方法〉

計算方法は複数の手法があるが、各車両の売上高基準により間接費を各車両に配分する計算方法を紹介する。

過去1年間の間接費÷12か月×（当該車両の売上高÷全体の売上高）〈いずれも1か月分〉

図9　＜計算例＞

1か月分「1台」に対して配分する間接費（一般管理費他）を算出

○ 一般管理費（運送事業）	25,124,000円
○ 利用運送事業（傭車）一般管理費	925,000円
○ 利用運送事業　事務手数料	1,985,000円
○ 施設使用料・賦課税	403,000円
○ 任意保険、事故処理費、予備車他	1,211,000円
○ 10t車の売上比率（1台分）	8%

実運送事業 一般管理費

会社全体 一般管理費合計 25,124,000 円 － 利用運送事業 一般管理費 925,000 円 － 利用運送事業 事務手数料 1,985,000 円 ＝ 利用運送事業分差引後 一般管理費 22,214,000 円

実運送事業 間接費

利用運送事業分差引後 一般管理費 22,214,000 円 ＋ 施設使用料・賦課税 403,000 円 ＋ 任意保険・事故処理費・予備車費 1,211,000 円 ＝ 1ヵ月分の 間接費 23,828,000 円

1ヵ月 1台分 一般管理費

実運送の間接費 23,828,000 円 ÷ 1年間の費用 月単位に算出 12 ヵ月 × 10t車の売上比率 8% ＝ 1ヵ月分の 間接費 158,853 円

※計算例で設定する各種数値は運送業の原価計算の理解を深めるためのものに過ぎず、運賃・料金設定の参考水準等を示すものではない。

⑤1時間当たり固定費の算出（図10）

以下の計算により1時間当たりの経費（固定費）固定費合計÷稼働時間（1か月間）を求める。

〈計算式〉

1時間当たり固定費＝

図10　＜計算例＞

固定費の分類

	費目	金額
変動費	運行費	339,301 円
固定費	車両費（減価償却費）	112,924 円
	車両の税金 ①自動車取得税	7,110 円
	車両の税金 ②自動車重量税	5,675 円
	車両の税金 ③自動車税	5,625 円
	車両の税金　合計	18,410 円
	車両の保険費	4,158 円
	運転者人件費	500,565 円
	間接費（一般管理費、施設費、事故処理費等）	158,853 円
	固定費　合計	794,910 円
実費	通行料	38,970 円
	原価　合計	1,173,181 円

※上記は（4）①～④の計算結果

計　算

○月間稼働時間 195時間を前提に「1時間当たりの固定費」を算出

車両1台の固定費 794,910 円 ÷ 月間稼働時間 195 時間 ＝ 1時間当たり固定費 4,076 円

※計算例で設定する各種数値は運送業の原価計算の理解を深めるためのものに過ぎず、運賃・料金設定の参考水準等を示すものではない。

⑤原単位の修正（図11）

①1キロメートル当たり変動費の単価修正

「1キロメートル当たりの変動費」は、実車、空車を問わず、走行距離に比例して発生するため、空車分の単価に上乗せして、【実質】1キロメートル当たりの変動費を算出する必要がある。スーパー等で廃棄する食品にも原価を要しているが、予め売値に廃棄コストも上乗せされているため、赤字にならない。原価のみ要し、売上とならない特性を有するものは、運送業では空車で走行する経費である。

②1時間当たり固定費の単価修正

1時間当たり固定費も、取引先都合で拘束されている時間と、それ以外の時間があるため、1キロメートル当たり変動費と同様に調整する。

図11　＜計算例＞

実稼働時間率

事業所 → 実車（2時間） → 空車（1時間） → 実車（2時間） → 空車（1時間） → 実車（4時間） → 事業所

実車等：8時間（80%）
空車等：2時間（20%）
→ 実稼働時間：80%

【名目】と【実質】：1時間当たり固定費

【名目】1時間当たり固定費
- 固定費÷総稼働時間（実車＋空車＋附帯作業+待機他）
- 1時間当たり固定費　4,076円/時間

【実質】1時間当たり固定費
- 固定費÷実稼働時間（実車+附帯作業+待機他）
- 1時間当たり固定費　4,076円/時間÷80%＝5,095円/時間

＜計算式＞

実車率、実稼働率を反映した【実質】原単位に修正

【実質】1km当たり変動費 ＝ 【名目】1km当たり変動費 ÷ 実車率（%）

【実質】1時間当たり固定費 ＝ 【名目】1時間当たり固定費 ÷ 実稼働時間率（%）

※計算例で設定する各種数値は運送業の原価計算の理解を深めるためのものに過ぎず、運賃・料金設定の参考水準等を示すものではない。

⑥原単位を活用した原価計算（図12）

1キロメートル当たり変動費と1時間当たり固定費を算出して、現場の原価計算にいかに活用するか？次の計算例で確認していただきたい。

図12　＜計算例＞

大型車貸切便によりA地点からB地点までの輸送の原価を計算してください。

○ A地点からB地点までの距離	615km
○ 稼働時間	10時間（貨物の積込、取卸し時間、休憩時間等を含む）
○ 高速道路利用料	10,500円（片道）
○ 復路運賃は収受できない。	
○【名目】1km当たり変動費	46.34円
→ 実車率	70%
○【名目】1時間当たり固定費	4,076円
→ 実稼働時間率	80%

1．実車率、実稼働率を反映した【実質】原単位に修正

【実質】1km当たり変動費の算出

【名目】1km当たり変動費 46.34 円 ÷ 実車率 70% ＝ 【実質】1km当たり変動費 66.20 円

【実質】1時間当たり固定費の算出

【名目】1時間当たり固定費 4,076 円 ÷ 実稼働時間率 80% ＝ 【実質】1時間当たり固定費 5,095 円

2．運行ルート単位の原価計算

変動費の積算

走行距離 615 km × 【実質】1km当たり変動費 66.20 円 ＝ 変動費 40,713 円

固定費の積算

稼働時間 10 時間 × 【実質】1時間当たり固定費 5,095 円 ＝ 固定費 50,950 円

原価

変動費 40,713 円 ＋ 固定費 50,950 円 ＋ 高速道路利用料 10,500 円 ＝ 原価③ 102,163 円

※計算例で設定する各種数値は運送業の原価計算の理解を深めるためのものに過ぎず、運賃・料金設定の参考水準等を示すものではない。

次回は最終回となり、今回の計算を基礎に、Step2【売値の設定】運賃単価、料金単価表……の作成、Step3【交渉、書面化】取引先に対する申し入れと契約書面化について解説する。

ゴールデンウィーク期間中の高速道路渋滞予測

道路交通情報を確認・活用して渋滞回避を！

東日本高速道路㈱、中日本高速道路㈱、西日本高速道路㈱、本州四国連絡高速道路㈱、（公財）日本道路交通情報センターでは、ゴールデンウィーク期間中（平成30年4月27日㈮～5月6日㈰の10日間）の高速道路での交通集中による渋滞予測を取りまとめた。それによると、今年は昨年（実績）に比べ、渋滞が多くなることが予測されている。

高速道路各社等では、渋滞予測の内容を確認し、利用日や利用時間帯を変更するなど、渋滞を避けた道路利用を呼びかけている。

1 昨年実績との渋滞回数比較

昨年に比べ渋滞回数が増加傾向に

表1は、平成29年の渋滞回数実績と平成30年の予測を比較したものである。それによると、平成30年の渋滞回数（予測）は「10キロメートル以上の渋滞回数」「30キロメートル以上の渋滞回数」ともに平成29年（実績）よりも多くなることが予測されている。

表1　29年の渋滞実績と30年の予測

渋滞規模	平成30年予測 合計	下り	上り
10km以上	401 回	182 回	219 回
30km以上	28 回	11 回	17 回
渋滞規模	平成29年実績 合計	下り	上り
10km以上	355 回	159 回	196 回
30km以上	26 回	15 回	11 回
渋滞規模	前年比較 合計	下り	上り
10km以上	+46 回	+23 回	+23 回
30km以上	+2 回	▲4 回	+6 回

※10km以上の渋滞回数には、30km以上の渋滞回数を含む。平成30年予測は、平成30年4月27日（金）～5月6日（日）の10日間を集計。平成29年実績は、平成29年4月28日（金）～5月7日（日）の10日間を集計（事故などの影響による渋滞を含む）。

2 日付別渋滞予測回数

渋滞のピークを避けた道路利用を

表2は、平成30年の渋滞回数（予測）を日付別に表したものである。これによると、下り線では5月3日㈭（憲法記念日）に発生する渋滞が62回と最も多く、また上り線では5月5日㈯（こどもの日）に発生する渋滞が51回と予測されている。

一方、下り線では5月1日㈫・2日㈬、上り線では5月6日㈰・7日㈪が渋滞の発生が少ない日と予測されている。

表2　10km以上の渋滞予測回数①

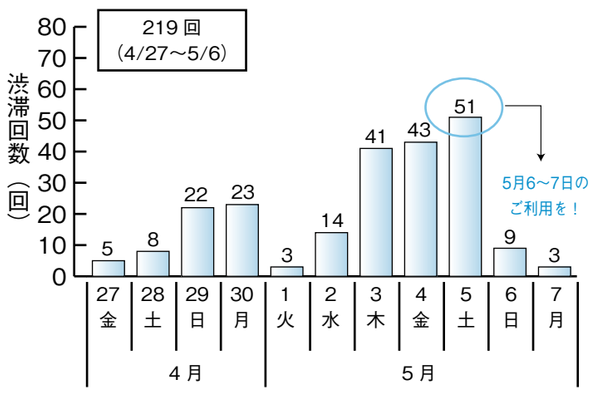
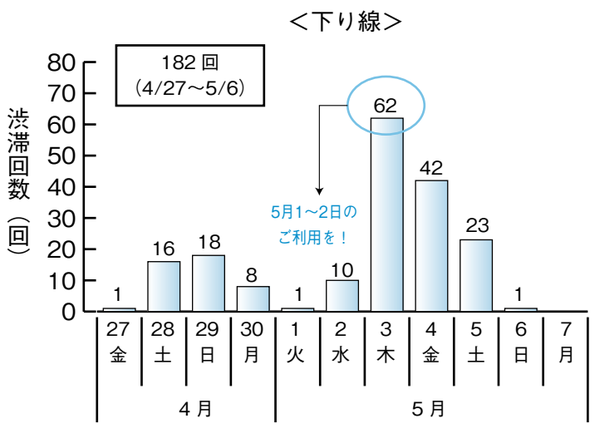


表2　10km以上の渋滞予測回数②



3 各社の特に長い渋滞発生予測

ピーク時渋滞長が50キロメートルに及ぶ日も

表3は、各高速道路会社の道路における、特に長い渋滞発生予測を示したものである。ピーク時には、渋滞長が50キロメートルにも及ぶ日も見られる。

トラック運送業界の皆さんには、渋滞予測内容をもとに出発日・時間帯をずらすなど、渋滞を避けた道路利用をお願いしたい。

表3　2018年ゴールデンウィーク期間の高速道路における渋滞予測（ピーク渋滞長30km以上）

会社区分	上下線	道路名	渋滞ピーク日時	ピーク時渋滞長	渋滞発生箇所
東日本	下り線	E17 関越自動車道	5月3日㈭ 9時頃	50km	花園 IC 付近
	下り線	E17 関越自動車道	5月5日㈯ 18 時頃	45km	高坂SA付近
中日本	下り線	E20 中央自動車道	5月3日㈭ 5時頃	45km	相模湖 IC 付近
	下り線	E1 東名高速道路	4月30日㈪ 18 時頃	35km	大和TN付近
西日本・本四	下り線	E3 九州自動車道	5月3日㈭ 10 時頃	30km	鳥栖 JCT 付近
	下り線	E28 神戸淡路鳴門自動車道	5月5日㈯ 19 時頃	50km	舞子TN出口付近

※IC：インターチェンジ、JCT：ジャンクション、SA：サービスエリア、TN：トンネル

- 最新の道路交通状況は、事故や気象などの影響で渋滞が発生する場合があり、刻々と変化しますので、出発前や運行中にお役立てください。
- 渋滞予測情報は、渋滞の発生箇所、時間帯ごとの渋滞長、渋滞ピーク時の時刻などが分かりますので、運行日・時間の計画にお役立てください。
- 道路交通情報および渋滞予測情報は、右記のサイトからご利用いただけます。

▷NEXCO東日本（http://www.driveplaza.com/）
▷NEXCO中日本（http://www.c-nexco.co.jp/）
▷NEXCO西日本（http://www.w-nexco.co.jp/）
▷JB本四高速（http://www.jb-honshi.co.jp/）
▷日本道路交通情報センター（http://www.jartic.or.jp/）

- 渋滞予測ガイド（渋滞予測情報の冊子）を休憩施設などで配布しています。
※渋滞予報ガイドでは4月27日（金）～5月6日（日）の渋滞予測情報を掲載しております。

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。

今回は、株式会社ティスコ運輸（山形県山形市、菅原茂秋代表取締役）における、新約款に基づく新運賃・料金の届出などについて、結城生馬常務取締役に話を聞いた。

事例紹介② 株式会社ティスコ運輸の取り組み

荷主との運賃交渉を労働環境改善に繋げる

荷主が直面した「ドライバー不足」の現実 芽生えつつある物流コストへの意識

結城　生馬
常務取締役

㈱ティスコ運輸は、平成12年に設立された運送会社である。長距離輸送では、主に関東地方向けに、サクランボや野菜、米などといった青果物輸送を行うほか、食品・精密機器などの貸切輸送も手がけている。また、県内輸送として家電品の配送なども行っている。

同社における運賃・料金収受の状況を振り返ると、10年ほど前までは「料金」に相当する額を運賃に含む形で一括収受してきていたという。そのため、事業運営の健全な継続に繋げていくための適正な料金を十分に収受できていない状況にあった。また、契約の書面化も進んでいなかったという。しかし、同社では7年前に発生した東日本大震災をきっかけに、状況の改善に着手した。

「東日本大震災をきっかけに、荷主との取引のあり方を見直そうという動きが社内で出てきました。それまでは契約も書面化されていないものが少なくなく、アバウトな形で運賃交渉が進められてきた状況がありました。また、その当時は、荷主側としても輸送にかかるコストに対する意識は高くありませんでした。そうした状況を改善するために、社内でも少しずつ勉強を始め、取引環境改善と適正運賃・料金収受への取り組みをスタートさせました」（結城生馬常務取締役）

同社では、まず原価計算を活用した運賃・料金の設定を行った。輸送の際に発生する人件費や車両費、保険料、燃料油脂費などを細かく把握した上で、一般管理費やその他の費用を計上して、運送原価を算出。そこに、これまでの契約の実績や、年間契約かスポット契約かに応じて自社利益率をはじき出し、実際の請求額として落とし込んでいった。また、原価計算の実施とともに、同社では契約の書面化を進めていった。

ただ、その当時はこうした取り組みに踏み切った事業者がそれほど多くなかったこともあり、「荷主のコストへの意識は大きく変わってはきませんでした」（同）という。

それが大きく変わったのは、少子高齢化の加速に伴いドライバー不足が深刻化したこと、そしてドライバー不足に苦慮する運送業界の状況が報じられるようになってきた昨年初め頃からだった。

「震災の際には、まだドライバーの数も逼迫していない状況だったため、輸送に支障が出るようなことは少なかったです。しかし、昨年初め頃から盛んにドライバー不足が報じられたことで、荷主側でも『このままだと荷物が運べなくなってしまう』という危機感が芽生えてきたと思います。こうした状況の変化が、当社としても交渉を本格的に進める契機となりました」（同）

「これまでは当たり前のように行われてきた輸送が途絶えてしまい、希望の時間や場所に荷物を運ぶことができなくなってしまうかもしれない」といった荷主の大きな不安。その不安を解消させるためには、荷主と運送会社が協力してドライバーの労働環境の改善を行い、ドライバーの定着や雇用増に繋げる必要がある。それには運送会社による適切な投資が欠かせない。

「ドライバー不足」という荷主に突き付けられた運送業界の現実が、同社にとっては適正運賃・料金収受実現への大きな原動力となったのである。

大型車による関東地方への青果物輸送などを手がける同社

輸送コストを抑えるため業務改善を提案 適正料金収受で業界全体の環境改善に

さて、同社における荷主との運賃交渉の際には、「荷待ち時間の解消」「拘束時間の短縮」などといったドライバーの労働条件の改善を軸にして交渉を進めていくという。

例えば、荷待ち時間の多い荷主に対しては、まず「輸送コストを上げないために、荷待ち時間の解消にご協力いただきたい」と話を切り出す。乗り気でない荷主に対しては、「荷待ち時間があることで人件費が発生すること」、そして「近年のドライバー不足に伴い、人件費が高騰していること」を説明し、「荷待ち時間解消にご協力いただけないと、輸送コストが上がり、結果的にそれが運賃・料金に反映されてしまう。輸送コストを抑える（＝運賃・料金を値上げしなくても済む）ために、労働環境改善にご協力いただきたい」という話の進め方をしている。

また、拘束時間短縮に関する交渉では、同社では1日のドライバーの拘束時間を「1日12時間」と定め、荷主に対しては「12時間の枠で収めていただくように」とお願いをしている。ドライバーの拘束時間に対する意識が乏しい荷主に対しては、「ドライバーの拘束時間には、運転時間だけではなく、待機時間や荷役時間なども含まれること」を説明した上で、待機時間が発生しないように荷主の方で荷造りを終えて出荷できる時間を決めてもらい、それに合わせてドライバーが出庫するようにしている。

ただ、ドライバーの拘束時間短縮への取り組みは、発荷主だけの努力ですべてが解決するものではない。例えば、荷物の積み込みを終えて発荷主先を予定の時刻に出発しても、着荷主先で待機させられ、なかなか荷物を卸すことができなかった場合には、ドライバーの拘束時間は長いままとなってしまう。こうした場合、同社では、例えば「着荷主先が24時間稼働している工場であれば、着荷主側で荷受け時間の調整に乗ってもらえるのではないか」と発荷主に提案を行うようにしている。

着荷主側の状況を事細かに知っているのは、日頃着荷主先まで行っている同社のドライバーだけである。そのため、ドライバーが待機時間などといった合間の時間に自助努力でいろいろ調べ、労働環境改善に繋がるようなヒントを見つけ出し、同社に報告。ドライバーからの報告を受けた同社では、ドライバーの拘束時間削減に繋げるための施策について検討を行い、発荷主との交渉の際に前述のような業務改善提案を行っている。発荷主側から着荷主側に対してドライバーの拘束時間削減に繋がる取り組みを提案し、それが実現することで、ドライバーが荷物を卸す時間が拡大し、ドライバーの拘束時間が削減された事例もあるという。

同社では、荷主に対してまず「輸送コストを上げなくても済む（＝値上げをしなくても済む）ための方法」を考え、それを荷主に業務改善提案することで、耳を傾けてもらいやすくしている。もちろん、同社が提示した条件が承諾されなければ値上げとなるわけだが、値上げに至る背景をしっかりと説明していくことで、荷主側の値上げに対する納得度が高まるのである。

「運送業界にとっては、ドライバーの労働環境改善は解決しなければならない大きな課題であると考えています。もちろん、運送会社の取り組みだけではこの問題は解決しないため、発荷主・着荷主のご協力を得ながら進めていく必要があります。

『取り組みに協力していただけなければ輸送コスト上昇に繋がるため、運賃値上げは避けられない』とはっきりと申し上げ、『輸送コストを上げずに、より効率的な物流を目指すためにご協力いただきたい』と提案を行うことで、荷主の皆様に私たちの声が届くように工夫しています。荷主との交渉というのは、『ドライバーの労働環境改善に向けて、荷主と運送会社が対話するきっかけ』になるのではないかと考えています」（同）

ドライバーの確保・育成に適切な投資を行っていくために、そして安全輸送を徹底していくために、荷主企業との交渉を進めてきた同社。しかし、その過程では厳しい局面もあったという。

同社が元請として輸送に携わっていたある荷主企業に対して値上げへのお願いを行い、交渉を重ねた結果、同社が提示した条件を荷主に受け入れてもらった。ところが、交渉成立の翌月からその荷主からの受注が半減してしまった。実は、下請の運送会社がその荷主の仕事を安価で引き受けてしまったのである。

「私たちとしては、『物流を維持してお客様の荷物を運びたい』という思いで、運送業界全体として足並みをそろえて適正運賃・料金収受への取り組みを進めていきたいと考えています。それが、結果として運送業界全体の労働環境改善に繋がると感じているからです。新約款による運賃・料金改定が、元請運送会社と下請運送会社の間の運賃・料金競争に繋がってはなりません。労働環境改善に繋げるために、元請も下請も平等な立場で取り組みを進めていき、健全に事業が継続できる業界にしていくこと。それが我が国の物流を守っていく上では何よりも重要ではないかと感じています」（同）

今、まさに労働環境改善の好機 新約款を活用し荷主への提案力を高める

輸送コストに対する荷主の意識が少しずつ変わってきた昨年、同社は山形県トラック協会から運送約款改正の案内を受け取った。同社では、周辺の運送会社などにもヒヤリングしながら新約款施行に向けての準備を進め、積込料・取卸料や待機時間料の上限・下限などを設定し、11月末に東北運輸局山形運輸支局へ新約款に基づく運賃・料金変更の届出を行った。

新約款に基づく運賃・料金に係る荷主との交渉については、新しい運賃・料金表を用意し、説明を行っている。同社でのこれまでの交渉によって、荷主にも輸送コストへの意識が徐々に根付きつつあり、「丁寧に説明させていただくことで、大体理解していただいている」（同）状況だという。

「新約款が施行され、当社でも新運賃・料金の届出を行いました。しかし、『新約款は単なる値上げのためのツールではない』と感じています。輸送を維持していくためには、労働条件改善が何よりも重要で、これには我々だけではなく荷主・経済界を挙げて取り組んでいかなければなりません。これまでのトラック輸送のあり方を見直し、『長時間労働・低賃金』に置かれてきた当業界の労働環境改善に繋げていくためには、新約款施行の今がまさに好機であると考えています。荷主を巻き込んで労働環境改善を実現させるために、新約款施行を機に荷主への提案の場を作り、荷主と協力し合ってよりよい物流を目指していくことこそが、運送約款改正の最も大きな意味になるのではないでしょうか」（同）

（取材協力）㈱ティスコ運輸　結城生馬常務取締役

山形市内に本社を構えるほか、仙台と岩手（花巻市）に営業所を置く

㈱ティスコ運輸

所在地	山形県山形市漆山字大段 1850-23
代表者	代表取締役　菅原茂秋
設　立	平成 12 年1月
資本金	2,400 万円
社員数	128 人（うちドライバー 100 人）
車両数	85 台

システム導入のチャンスです！
まもなく
IT 導入補助金
平成 29 年度補正
サービス等生産性向上 IT 導入支援事業 が始まります。
一番星「運送業システム Ver.7」は
IT ツール対象予定の製品です。
上限額 50 万円
一番星「運送業システム Ver. 7」
累計出荷本数 5,800 本突破
30 年を超える豊富な経験・実績
運送業に特化したパッケージシステム
一番星 運送業システム Ver.7
☑ 経営数字の見える化
☑ 残業時間管理
☑ デジタコ連動
運送業 一番星　検索
みなさまの売上アップ、業務効率化を一番星がサポートします。
SystemGear Always the next news
株式会社 システムギアソフテック　http://www.next21.co.jp
名古屋　TEL：052-205-8851 ／ FAX：052-205-8852
大　阪　TEL：06-7711-2122 ／ FAX：06-6225-2214
福　岡　TEL：092-432-2256 ／ FAX：092-432-2136

ほんのヒトコマ

［第18回］ 前川しんすけ

ネコの喧嘩の本当の理由…？

法令○×クイズ ～高速道路編～

【解答】 2面に問題

❶ ○（教則第7章冒頭）交通の教則第7章「高速道路での走行」の冒頭に、「高速道路とは、高速自動車国道と自動車専用道路をいいます」とある。

❷ ×（教則第7章第2節走行上の注意3-12）夜間は、対向車と行き違うときやほかの車の直後を通行しているときを除き、前照灯を上向きにして、落下物や交通事故などにより停止した車を少しでも早く発見するようにする。

❸ ×（教則第7章第2節走行上の注意4-4）高速道路上で運転することができなくなった車にとどまることは、後続車が衝突する交通事故が発生するおそれが大きく大変危険なので、必要な危険防止措置をとった後は、車に残らず、ガードレールの外側などの安全な場所に避難する。

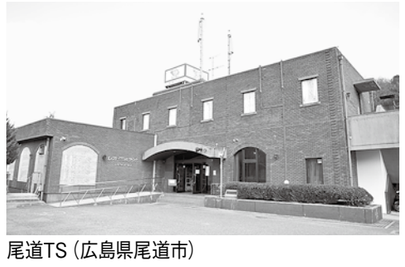
❹ ○（教則第7章第2節走行上の注意2-2）長い時間高速で走ったり、夜間高速で走ったりしていると速度感が鈍り、速度を出し過ぎがちになるので、速度計で確かめる。

❺ ×（教則第7章第2節走行上の注意5-3）一般道路へ出たときは、速やかに一般道路に見合った運転方法をとる。特に、高速運転に慣れた後は速度を出し過ぎになりがちなので、速度には十分注意する。

全国28か所に設置されたTS

安全運行のお手伝い

白河の関TS（福島県泉崎村）



尾道TS（広島県尾道市）

諫早TS（長崎県諫早市）

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

128「中華食材のヒーロー」気仙沼のフカヒレ

和食の高級食材は松茸や大トロとなるだろうが、中華食材の王様はフカヒレだ。とろとろのスープの中から、べっ甲色のゼラチン質の塊が現れ、ねっとりつるりと口中をくすぐる。

原料はサメの尾ビレ、背ビレ、胸ビレ。ただし、ヒレ自体には味はなく、だが、トラックはまだ発明されていなかった……。

フカヒレなら気仙沼。サンマやカツオで知られる漁港だが、サメの水揚げ量も日本一で、フカヒレ流通の大半を占める。

原料はヨシキリザメ、モウカザメ（ネズミザメ）、アオザメ（カツザメ）のヒレで、実はマグロ、メカジキ漁の副産物である。通常品は切り取ったヒレから皮、軟骨、肉を除いて冷風乾燥する。一方、最上級の尾ビレは皮付きのまま天日干しするので、黄金色に仕上がり、戻したときにはうま味が倍増する。

さて、気仙沼のフカヒレ料理巡りは、まず中華料理店「福建楼」から。人気第一はフカヒレラーメンだが、ここは奮発してヨシキリザメのヒレの姿煮をおすすめしたい。なにしろつるんとろりとした滋味が、東京の半分以下の値段なのだ。「ゆう寿司　気仙沼バイパス店」では、下味を含ませたフカヒレ寿司をにぎって戻してから極上味のスープで煮込み、醤油味で仕上げる。これが紅焼魚翅（ふかひれ）、つまりフカヒレの姿煮だ。

江戸時代にはフカヒレは貴重な輸出商品で、徳川幕府は外貨獲得のために製造を奨励し、当時唯一の貿易港だった長崎から輸出した。当然、最高の輸送方法をとったはずでくれる。

そして、フカヒレ生産大手の「中華高橋水産」では、シャークナゲットやコラーゲンつみれのスープなどのサメ肉惣菜もつくっている。これからの時代は、海洋資源を大切にした持続する漁業でなくてはならないからだ。

（むかさ・ちえこ）

トラックステーションTS GW休業案内

（ゴールデンウイーク）

（公社）全日本トラック協会施設事業部（平成30年4月11日現在）

TS名	運行情報センター	食堂・宿泊施設など	
札幌	4月27日(金)17:00～5月 1日(火) 9:00 5月 2日(水)17:00～5月 7日(月) 9:00	食堂	平常通り営業
苫小牧	4月27日(金)17:00～5月 1日(火) 9:00 5月 2日(水)17:00～5月 7日(月) 9:00	食堂	平常通り営業
青森	4月27日(金)17:15～5月 1日(火) 8:30 5月 2日(水)17:15～5月 7日(月) 8:30		
盛岡	5月 2日(水)18:00～5月 7日(月) 8:00	食堂	5月 2日(水)18:00～5月 7日(月) 8:00
仙台	4月27日(金)17:00～5月 1日(火) 9:00 5月 2日(水)17:00～5月 7日(月) 9:00	シャワー 食堂	4月27日(金)16:30～5月 1日(火) 9:00 5月 2日(水)16:30～5月 7日(月) 9:00 4月28日(土)15:00～5月 1日(火) 8:00 5月 2日(水)18:30～5月 7日(月) 8:00
白河の関	4月27日(金)17:30～5月 1日(火) 8:30 5月 2日(水)17:30～5月 7日(月) 8:30	コインシャワー、コインランドリー、休憩室	4月27日(金)17:00～5月 1日(火) 9:00 5月 2日(水)17:00～5月 7日(月) 9:00
茨城	4月27日(金)17:00～5月 1日(火) 9:00 5月 2日(水)17:00～5月 7日(月) 9:00	平常通り営業	
矢板	4月27日(金)17:00～5月 1日(火) 9:00 5月 2日(水)17:00～5月 7日(月) 9:00	食堂 浴室、女性用シャワー	4月28日(土)22:00～5月 1日(火) 7:00 5月 2日(水)22:00～5月 7日(月)11:00 4月28日(土)22:00～5月 1日(火)10:00 5月 2日(水)21:00～5月 7日(月)11:00
大宮	平常通り運営	平常通り営業	
東神	4月29日(日) 9:00～4月30日(月)17:00 5月 3日(木) 9:00～5月 6日(日)17:00		
新潟	4月27日(金)19:00～5月 7日(月) 8:00 ※5月1日(火)、2日(水)は平常通り運営	シャワー	4月27日(金)18:30～5月 7日(月) 8:00 ※5月1日(火)、2日(水)は平常通り営業
金沢	4月27日(金)17:00～5月 1日(火) 9:00 5月 2日(水)17:00～5月 7日(月) 9:00	平常通り営業（24時間営業）	
浜松	5月 2日(水)17:00～5月 7日(月) 9:00	食堂・売店 浴室、宿泊・仮眠	5月 2日(水)14:00～5月 7日(月) 6:00 5月 2日(水)10:00～5月 7日(月)12:00
安城	4月27日(金)17:00～5月 7日(月) 9:00	食堂	平常通り営業
名古屋	4月27日(金)20:00～5月 7日(月) 8:00	食堂 宿泊 入浴	4月27日(金)14:30～5月 7日(月) 7:00 4月28日(土)10:00～5月 7日(月)10:00 4月28日(土) 9:00～5月 7日(月)10:00
亀山	5月 2日(水)17:00～5月 7日(月) 9:00	食堂 売店 浴室、宿泊・仮眠	5月 2日(水)14:00～5月 7日(月) 7:00 5月 2日(水)17:00～5月 7日(月) 7:00 5月 2日(水)17:00～5月 7日(月)10:00
彦根	4月27日(金)17:00～5月 1日(火) 9:00 5月 2日(水)17:00～5月 7日(月) 9:00	食堂・宿泊・浴室	4月27日(金)21:00～5月 1日(火) 8:00 5月 2日(水)21:00～5月 7日(月) 8:00
大阪	5月 2日(水)17:00～5月 7日(月) 9:00	平常通り営業（24時間営業）	
奈良・針	5月 2日(水)17:00～5月 7日(月) 9:00	休憩室、コインシャワー、コインランドリー	5月 2日(水)17:00～5月 7日(月) 9:00
岡山	4月28日(土)12:00～5月 1日(火) 8:00 5月 2日(水)17:00～5月 7日(月) 8:00	食堂 コインシャワー、宿泊	4月28日(土)13:30～5月 1日(火)11:00 5月 2日(水)18:00～5月 7日(月)11:00 4月28日(土)11:00～5月 1日(火) 8:00 5月 2日(水)16:00～5月 7日(月) 8:00
尾道	4月27日(金)17:00～5月 1日(火) 8:30 5月 2日(水)17:00～5月 7日(月) 8:30	シャワー、トイレ、洗濯機 コンビニエンスストア	4月27日(金)17:00～5月 1日(火) 8:30 5月 2日(水)17:00～5月 7日(月) 8:30 平常通り営業（24時間営業）
三次	4月27日(金)17:00～5月 1日(火) 9:00 5月 2日(水)17:00～5月 7日(月) 9:00	食堂 浴室	4月28日(土)15:00～5月 1日(火) 7:00 5月 2日(水)16:00～5月 7日(月) 7:00 4月28日(土)15:00～5月 1日(火) 7:00 5月 2日(水)17:00～5月 7日(月) 7:00
北九州	4月27日(金)17:00～5月 7日(月) 9:00	シャワー、ランドリー	平常通り営業（24時間営業）
鳥栖	平常通り運営	平常通り営業	
諫早	5月 2日(水)20:00～5月 7日(月)10:00	食堂 宿泊 浴室	5月 2日(水)14:30～5月 7日(月)10:00 5月 2日(水)10:00～5月 7日(月)15:00 5月 2日(水)20:00～5月 7日(月)10:00
大分	4月27日(金)18:00～5月 1日(火) 8:00 5月 2日(水)18:00～5月 7日(月) 8:00		4月27日(金)18:00～5月 1日(火) 8:00 5月 2日(水)18:00～5月 7日(月) 8:00
宮崎	4月27日(金)17:00～5月 1日(火) 9:00 5月 2日(水)17:00～5月 7日(月) 9:00	休憩室、シャワー	4月27日(金)17:00～5月 1日(火) 9:00 5月 2日(水)17:00～5月 7日(月) 9:00
鹿児島	4月27日(金)17:30～5月 1日(火) 8:30 5月 2日(水)17:30～5月 7日(月) 8:30	コインシャワー	4月27日(金)17:30～5月 1日(火) 8:30 5月 2日(水)17:30～5月 7日(月) 8:30

TS名	給油所
青森	4月28日(土)18:00～4月30日(月) 8:00 5月 5日(土)18:00～5月 7日(月) 8:00
大宮	平常通り営業
新潟	○短縮営業 4月30日(月)～5月6日(日)…8:30～17:30 営業
金沢	平常通り営業 平日・土曜…7:00～21:00、日・祝祭日…8:00～19:00
岡山	4月28日(土)、5月1日(火)、2日(水)…7:00～20:00 営業 4月30日(月)、5月3日(木)～5日(土)…8:00～18:00 営業 4月29日(日)、5月6日(日)…休業

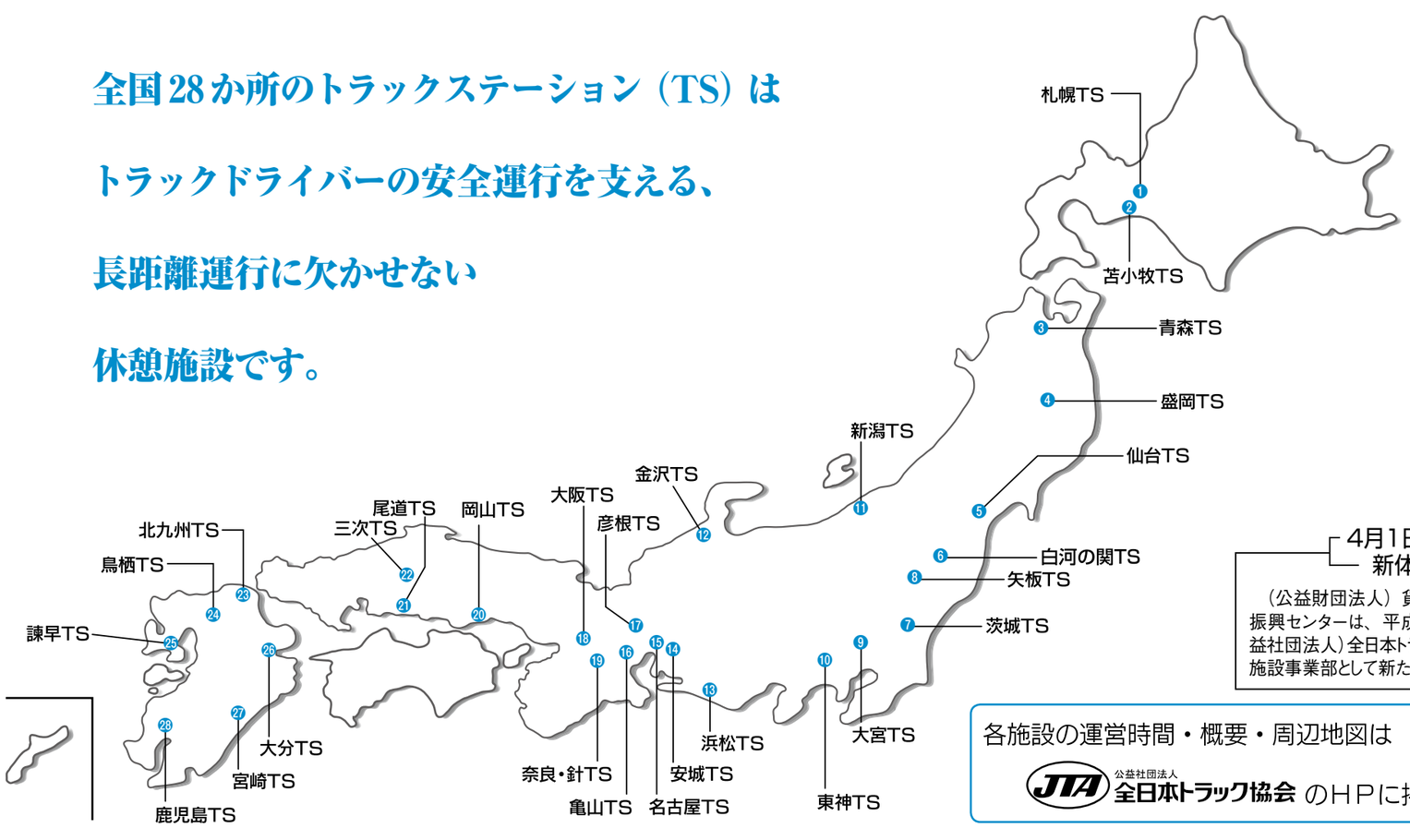
TS名	給油所
尾道	平常通り営業
三次	4月28日(土)20:00～4月30日(月) 8:00 5月 2日(水)20:00～5月 7日(月) 7:00
北九州	平常通り営業

※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。

安全運行のオアシス トラックステーション

全国28か所のトラックステーション（TS）は
トラックドライバーの安全運行を支える、
長距離運行に欠かせない
休憩施設です。



4月1日から新体制

（公益財団法人）貨物自動車運送事業振興センターは、平成30年4月1日、（公益社団法人）全日本トラック協会と合併し、施設事業部として新たにスタートしました。

各施設の運営時間・概要・周辺地図は
公益社団法人 全日本トラック協会 のHPに掲載
携帯でもご覧いただけます

	名称	所在地	電話番号	駐車台数
1	札幌	北海道札幌市厚別区厚別東５条 1-1-2	011-897-9101	39
2	苫小牧	北海道苫小牧市ウトナイ北 11-11-33	0144-55-7491	80
3	青森	青森県青森市大字荒川字品川 110-1	017-729-2000 (公社)青森県トラック協会	41
4	盛岡	岩手県滝沢市巣子 960-4	019-688-1514	39
5	仙台	宮城県仙台市宮城野区苦竹 4-1-15	022-232-9336	39
6	白河の関	福島県西白河郡泉崎村大字泉崎字夏針 15-1	0248-21-7167	45
7	茨城	茨城県小美玉市西郷地字新田 1390	0299-48-3455	30
8	矢板	栃木県矢板市乙畑 440-2	0287-48-1919	46
9	大宮	埼玉県さいたま市西区三橋 6-699-1	048-623-6815	41
10	東神	神奈川県大和市上草柳 588	046-261-1100	95
11	新潟	新潟県新潟市西区山田 196-1	025-233-6961	52
12	金沢	石川県金沢市千木町ル 21-1	076-257-2755	45
13	浜松	静岡県浜松市東区流通元町 2-3	053-421-5311	116
14	安城	愛知県安城市尾崎町大縄 19-1	0566-98-8823	74
15	名古屋	愛知県名古屋市港区藤前 3-601	052-303-2188	97
16	亀山	三重県亀山市小野町桜口 586-4	0595-82-3935	82
17	彦根	滋賀県彦根市鳥居本町字むさ満 2337-1	0749-26-0156	45
18	大阪	大阪府寝屋川市木屋元町 20-1	072-832-2362	80
19	奈良・針	奈良県奈良市針町 487-1	0743-82-0622	60
20	岡山	岡山県岡山市中区倉富 285-19	086-277-4055	53
21	尾道	広島県尾道市高須町字才ケ久保 21193-3	0848-46-1882	37
22	三次	広島県三次市西酒屋町船所 1468	0824-63-0025	30
23	北九州	福岡県北九州市小倉北区東港 1-3	093-581-5031	70
24	鳥栖	佐賀県鳥栖市永吉町字来帰り 617-1	0942-83-7035	47
25	諫早	長崎県諫早市貝津町 1051-12	0957-26-8228	45
26	大分	大分県大分市大字上戸次字宇土ノロ 6045-2	097-597-6233	43
27	宮崎	宮崎県児湯郡新富町大字三納代字畑中 1765-1	0983-33-0880	18
28	鹿児島	鹿児島県鹿児島市西別府町 2941-19 （流通業務団地内）	099-281-5960	50

※駐車台数は大型車とトレーラの台数の合計。なお、諫早TSは5台の中型車を含む。

「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

「社員やその家族も病気にならないような会社に」

専門家からの助言を得ながら健康づくりを強化

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、広島県三次市の三次貨物運送有限会社（細川喜一郎代表取締役社長）における取り組みを紹介します。

第8回　三次貨物運送有限会社（広島県三次市）

◇生活が不規則になりがちな自動車部品輸送
大切な社員のために健康への取り組み開始

細川　喜一郎
代表取締役社長

三次貨物運送㈲が本社を構える広島県は、自動車メーカーであるマツダ㈱のおひざ元として知られている。同社は、自動車部品の下請工場間輸送や、山口県防府市にあるマツダ防府工場などへの輸送を中心に事業を行う運送会社である。

さて、先代社長の時代、同社では社長のために社員が身を粉にして働いている状況で、社員の満足感はあまり満たされていなかった状態だったという。しかし、細川社長が社長に就任した際に、「お客様は一番大事だが、その次に大事なのは社員である。経営者としては、お客様満足はもちろんのこと、社員にも仕事への喜びを感じてもらいながら頑張ってもらうための環境づくりに努めていく」と、意識改革を断行した。

待遇面での改善を図った結果、同社では人手不足になった際にも、従業員の口コミで他社から新たな人材がやってくるようになったという。また、かつてはハローワークで求人募集を行っても、それなりに人材が集まってきていた。

しかし、少子高齢化に伴う労働力不足が深刻になっていく中で、3年ほど前からは新たな人材を確保することが難しくなってきていた。現在、同社のドライバーの平均年齢は52歳で、高齢化も進んでいる。新たな人材の確保が難しくなったため、同社では在籍しているドライバーで日々の仕事を回していかなければならなくなった。

自動車部品輸送は早朝や深夜の仕事も少なくなく、ドライバーの生活は不規則になりがちであった。そのため、不規則な生活を送っている中で病気を患ってしまうドライバーも少なくなかった。同社でも、高血圧を放置したために心筋梗塞を発症し、最終的に亡くなった人もいたという。

人繰りが厳しい状況の中で、病気のために仕事を休むドライバーが出てしまうと、仕事が回らなくなってしまい、経営を左右しかねない事態となる。マツダの自動車工場はフル稼働しており、部品の輸送ができなくなると同社の信用問題に発展しかねない。「病気を積極的に予防しなければ、十数年後にはハンドルを握れる人が激減してしまう」と考えた細川社長は、社員の健康づくりに乗り出すことを決意した。

「自動車関連の工場は、平日はほとんどが24時間稼働であり、部品を納める物流網も同じように動いています。自動車メーカーのラインは絶対に止めてはなりません。自動車メーカーのラインを止めないためには、毎日部品を工場へと輸送するドライバーが必要です。当社のドライバーには、当社にとって大事ではない人は一人たりともいないと考えています。社員を大切にしていくための取り組みの一環として、当社では健康づくりへの取り組みをスタートさせました」（細川社長）

◇家族への取り組みとして案内文を封入
家族の病気等による欠勤を防ぐ

同社ではまず、健康診断の100％受診への取り組みを始めた。以前は健康診断を受診しないドライバーもいたそうだが、「健康診断受診は『安全運行への先行投資』と考え、強力に受診を後押ししないといけない」との思いから受診を積極的に励行。その結果、現在では健診受診100％化が実現している。

また、広島県トラック協会で行っている「定期健康診断受診促成助成事業」により助成（1人当たり1000円を助成）を受け、それをドライバーに対するインフルエンザ予防接種の費用に充てて接種を促進することで、インフルエンザによるドライバーの病欠日数の減少を図るといった取り組みも行った。

ただ、こうした基本的な健康づくりへの取り組みを進めているうちに、細川社長は「ここからさらに社員の健康づくりを強化していくためには、何をすればいいのだろうか」と考えることも少なくなかったという。

細川社長は地元の三次商工会議所の会頭を務めていることもあり、保険会社であるアクサ生命保険㈱の担当者から、「健康経営への取り組みは国においてもまだ始まったばかりで、『商工会議所の会頭として、範を示さなければならないのではないか』と考えた細川社長は、率先して取り組むために、アクサ生命保険の担当者に「職場における健康づくり」について詳しく話を聞くことにした。

アクサ生命の担当者は、健康職場づくりへのより具体的な取り組みとして、全国健康保険協会（協会けんぽ）広島支部で実施している「ひろしま企業健康宣言」への参加を提案。細川社長は、会社として同宣言への取り組みをスタートさせることにした。

まず、高血圧のドライバーに対して、出発前に血圧測定を行うようにした。事務所での血圧測定を始める前から、同社には高血圧のドライバーが何人かいた。そのうちの一人は、健康診断で高血圧を指摘されたため、病院に通い、薬を服用していた。ある日、そのドライバーは乗務前に高血圧の薬を飲み、そのまま出発してしまった。薬の効き目によってドライバーの意識は次第に朦朧とし、その結果、他の車への軽い追突事故を起こしてしまった。そうしたこともあって、「出発前に血圧を図ること」、そして「乗務前には薬を服用しないこと」を徹底させるようにしたという。

また、ドライバー本人が健康であったとしても、もしその家族が病気にかかったりした場合には看病をしなければならない。例えば、50代のドライバーの親が何らかの病気で通院しなければならなくなった場合には、高齢の親の病院への送り迎えなどを行う必要も出てくる。そうしたことでドライバーが仕事を休まなければならなくなると、会社としては痛手となってしまう。そこで同社では、アクサ生命の担当者の協力を得て、ある取り組みを始めた。

同社では、給料日になると給与明細書を封筒に入れて各社員に渡している。その封筒に、アクサ生命が作成した「健康経営ワンポイントアドバイス」を同封するようにした。これを参考にして、ドライバーだけではなく家族ぐるみで健康づくりへの取り組みをしてもらうことで、家族全員の健康を守り、病気を防ぐようにしているのである。

「給与明細書と一緒にワンポイントアドバイスを渡すことで、ドライバーの妻や家族にも読んでいただけます。家族ぐるみでの生活習慣改善に繋げることができるのではないかと感じています」（同）

給与明細書に同封するアクサ生命の「ワンポイントアドバイス」。この内容を実践してもらうことで、社員の家族の健康づくりに繋げている

◇大学の先生と知り合い取り組みが加速
相談を重ね健康づくりをより良い方向へ

アクサ生命の担当者との連携で、健康づくりへの取り組みが加速した同社。その後、細川社長とある人との出会いが、取り組みをより本格化させていくこととなる。

細川社長は、アクサ生命の担当者を通じて、健康づくりに詳しい広島大学の先生に会った。広島大学の先生は、同社におけるこれまでの健康づくりのいきさつを踏まえた上で、ドライバーのさらなる健康増進に向けてのアドバイスを提案した。

そのうちのひとつが、社内にある飲料の自動販売機への「飲料の総カロリー量掲出」である。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、「1本飲み切った場合に得られる総カロリー量」をひと目で分かるようにした。

社内に設置している飲料の自動販売機に、飲料1本当たりの総カロリー量を明示した（写真下）

同社には、毎朝缶コーヒーを飲んでいるドライバーがいた。無糖のブラックコーヒーなら総カロリー量は0キロカロリーだが、甘いカフェオレを選んだ場合には、小さな185ミリリットル缶であっても総カロリー量は80キロカロリーを超えるほどになる。毎日カフェオレを飲んでいるうちに、必要以上のカロリーが摂取されていくことになるのである。

広島大学の先生からは、「余分なカロリー摂取を抑えるという観点でみれば、自動販売機のコーヒーを全部ブラックコーヒーにしたほうがいい」と提案されたが、社内からの反発が強くそれはできなかった。そこで1本当たりの総カロリーを明示して貼り付けることにした（写真上）。

「社員が自分の体のことを考え、自発的に総カロリー量の少ない飲料を選ぶようになったことで、ドライバーの健康への意識も高まりました」（同）

現在では、月に1度広島大学の先生が同社を訪れている。先生には、健康づくりへの取り組みの進捗状況を確認してもらい、継続的に会社における健康づくりへのアドバイスをしてもらっているという。

「アクサ生命の担当者や広島大学の先生と出会っていなければ、健康づくりへの取り組みがどうしても手探りになってしまい、結果として実効性のあるものとなっていなかった可能性があります。当社における健康への取り組みは、このような相談できる専門家の方がいたからこそ、効果的な形で進めることができたのではないかと感じています」（同）

様々な取り組みが功を奏し、昨年8月には、経済界や医療団体などによる日本健康会議から「健康経営優良法人2017」に認定。今年2月に発表された「健康経営優良法人2018」でも、同社は引き続き認定法人となった（写真左）。

最後に、今後の健康づくりに関する取り組みについて、細川社長に聞いた。

『当社にとって大切である社員、そしてその家族も、誰も病気にならないような会社にしていきたい』というのが、私の夢です。これまで取り組みを進めてきた結果、『健康経営優良法人』に認定していただきました。今後も、様々な専門家の方々からアドバイスをいただきながら、健康づくりへの取り組みを継続していき、多くの方々に『健康といえば当社だ』と考えていただけるようにしていきたいと思っています」（同）

（取材協力）三次貨物運送㈲　細川喜一郎代表取締役社長

三次貨物運送有限会社

会社所在地	広島県三次市十日市西4-10-26
資本金	1,000万円
設　立	昭和32年11月
従業員数	35人（うちドライバー25人）
車両数	36台

メモ　商工会議所とアクサ生命

アクサ生命の前身のひとつである日本団体生命は、昭和9年に我が国初の団体保険事業会社として誕生した。日本団体生命の初代会長として、日本商工会議所会頭を迎え、各地の商工会議所の会頭などが日本団体生命の経営を主導してきたことから、古くから商工会議所会員事業所向けの福利厚生制度（共済制度）の普及に取り組んできたという歴史がある。

今では、全国515商工会議所のうち511か所（平成28年6月1日現在）でアクサ生命の各種保険制度が採用されており、商工会議所とアクサ生命は密接な関係にあるといえよう。

こちら広報室　四季折々　136

2018・4・15

▼桜の宴が終わった東京・上野公園は、いつもの静寂を取り戻していました。▼公園内の一角にある国立科学博物館で開催されている「人体～神秘への挑戦」。重厚なテーマのとおり、人体の臓器の展示など最奥まで踏み込んだ、非常に興味深い内容です。3月13日から開催され、来場者は既に10万人を突破しています。10万人目の来場者が親子連れということからも、幅広い年齢層の人が来館しているのが伺えます。▼人間のパーツは、骨格、臓器、神経、細胞など実に数千億に及ぶといいますが、目、首、手、足が、何不自由なく機能している現実に感謝するばかりです。人体に関する今と昔、レオナルド・ダ・ヴィンチから現代まで、人体の永遠の「謎」を探究して見所満載でした。▼博物館を後にして上野公園を歩いていると、此処は本当に日本なのかと見間違うほど多くの外国人が見られます。話す声のトーンや顔付きで、ある程度はどの地域の国の人か判別が出来ます。人種や国は違えど、思うに心の優しさに相違はありません。道を尋ねる言葉も丁寧で、逆に日本人の方が無愛想の場合があります。敬虔（けいけん）な教えが心に染み着いているのかも知れません。▼私の大学の先輩に身体に障害のある方がいましたが、彼の行動は健常者を凌ぐ勢いを感じました。仕事以外に寸暇を惜しみ自分を犠牲にして社会に奉仕することを信条としていました。その先輩とは帰路の途中駅で下車して様々語り合ったものです。私には到底真似の出来ない生き方です。▼生き急いだ彼は、3年前の4月、桜の花弁が散る頃に天に召されました。桜の潔さは由（よし）としても自分で命を削るのは由とは認められません。祭壇の柔和な写真は没してなお菊の花を手向ける参列者に何かを語りかけるかのようでした。▼人の寿命は、生を受けた瞬間から与えられた現世での時間を全うする訳ですが、果たして有効に使いきれるか難しい永遠の課題です。▼短期間に人の心を見事に捉えた桜、間もなく新緑が眩しい季節を迎え、連休には藤や芝桜、ツツジやハナミズキが一斉に咲き誇る心和むシーズンが到来します。厳しい冬を乗り越えての春、自然界の小さな命たちが見事に開花するこの時季を大切にしたいですね！

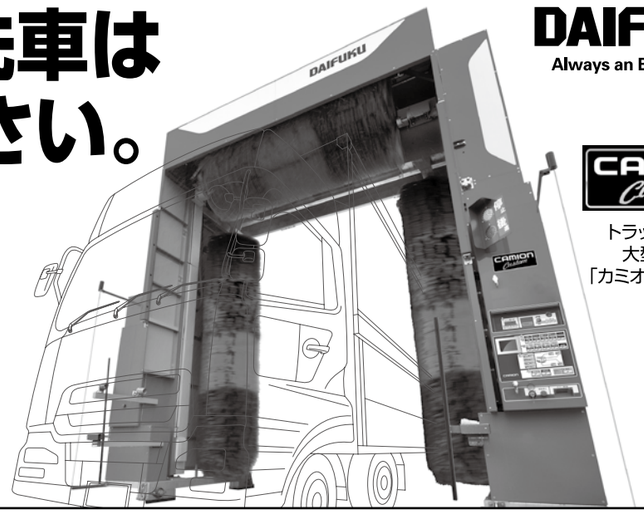
（山崎薫）

トラックの洗車はお任せください。

洗車時間は業界最速の3分55秒、節水性能、操作性も向上

業界最速の3分55秒で洗車できるとともに、節水性能は業界トップクラス。トラックサイズを自動で認識し洗車するなど、使い勝手も向上しています。

ジャパントラックショー 2018に出展
〈5/10(木)～12(土)・パシフィコ横浜〉
実機をご覧いただけます！ 小間番号 025



DAIFUKU
Always an Edge Ahead

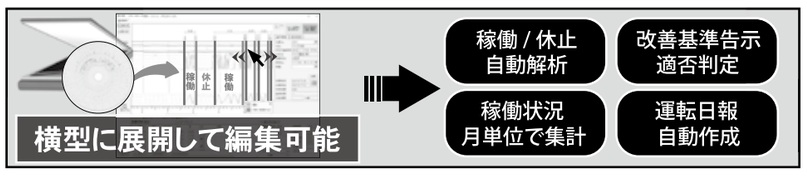
CAMION Custom
トラック・バス用
大型洗車機
「カミオン カスタム」

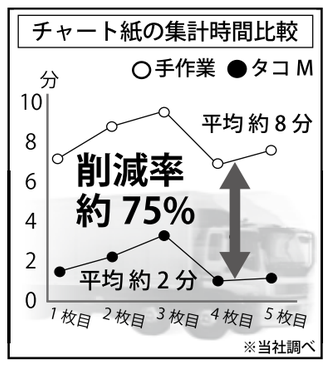
販売サービス　株式会社ダイフクプラスモア
営業本部　www.daifuku-carwash.jp
〒105-0022 東京都港区海岸1-2-3　TEL(03)6721-3556(代)

製造　株式会社ダイフク
AWT事業部　www.daifuku.com/jp
〒529-1692 滋賀県蒲生郡日野町中在寺1225　TEL(0748)53-0321(代)

平成29年度補正 サービス等生産性向上IT導入支援事業　※補助金の受給には審査があります。
IT導入補助金 今年度も予定されています！
4月下旬 申込開始（予定）

タコグラフマネージャ
タコグラフチャート紙自動解析トラック運送業運行管理システム
稼働集計作業が約75％削減





〈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

掲示用

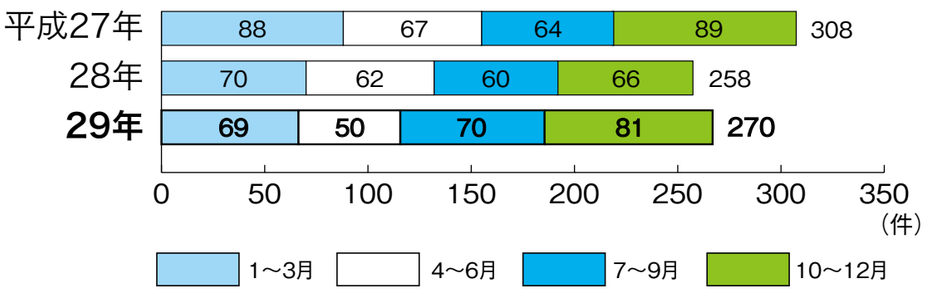
平成29年中 事業用トラックが第１当事者となった死亡事故

全ト協 交通事故統計分析結果〔発生地別〕（概要）

対象は事業用貨物自動車（軽を除く）が第１当事者となった死亡事故。また、「車両相互」での第２当事者となる「車両」には道路交通法上の「軽車両」である「自転車等」を含む。

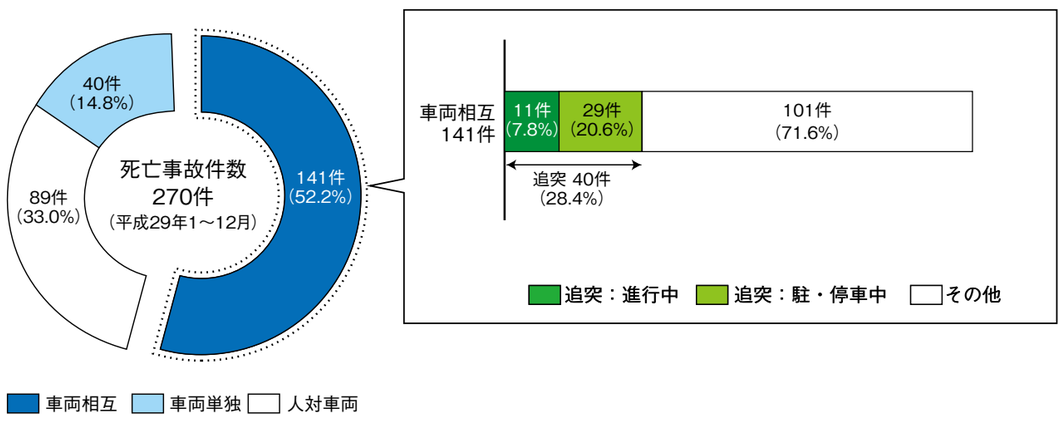
◉ 事故件数

- **平成29年１～12月の死亡事故件数は、270件と５年ぶりの増加となった。**
- **営業用トラック1,265,079台（平成29年３月現在、トレーラ及び軽自動車を除く）に対する１万台当たり死亡事故件数は「2.1件」となり、平成29年９月に新たに策定した「トラック事業における総合安全プラン2020」の目標である「1.5件」を達成するために、更なる事故防止対策が急務である。**



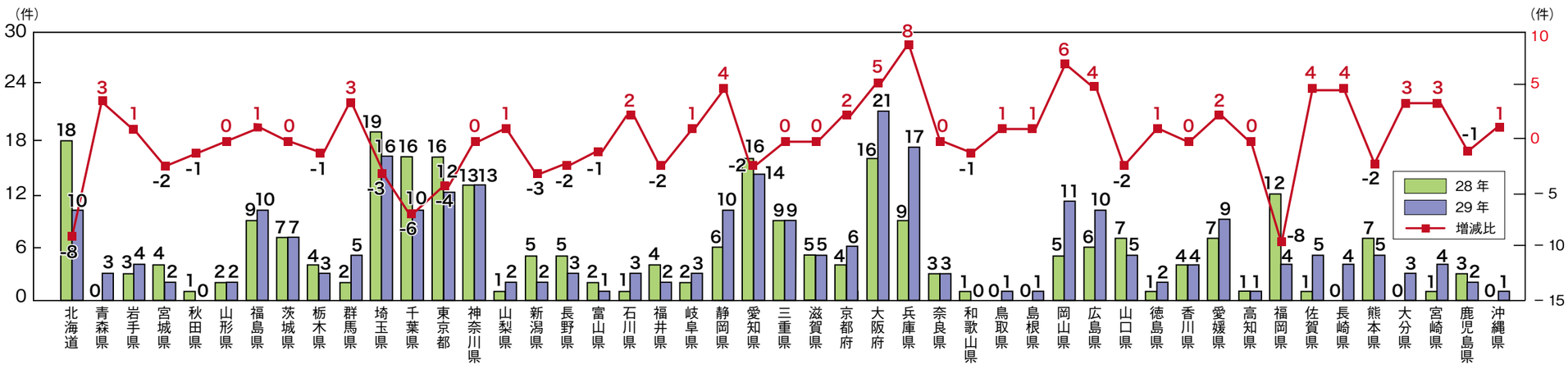
◉ 事故類型別

- 平成29年１～12月の傾向をみると、「車両相互」が最も多く141件（52.2%）と半数以上を占めている。
- 次いで、「人対車両」89件（33.0%）、「車両単独」40件（14.8%）と続いている。



◉ 発生地別

- 平成29年１～12月の発生地別死亡事故件数は「大阪府」が最も多く21件、次いで「兵庫県」17件、「埼玉県」16件、「愛知県」14件、「神奈川県」13件。
- 対前年比では「兵庫県」が＋８件と、著しく増加している。次いで、「岡山県」＋６件、「大阪府」＋５件、「静岡県」、「広島県」、「佐賀県」、「長崎県」がそれぞれ＋４件となっている。

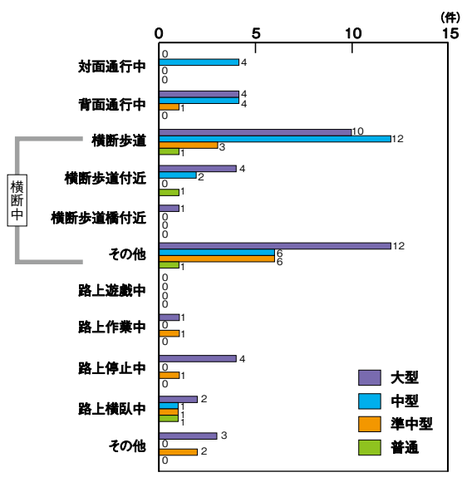


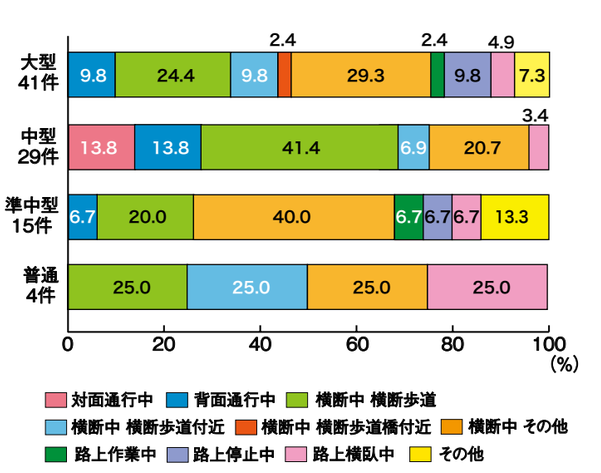
◉ 事故類型別（車両区分）

（１）車両区分別の事故類型（人対車両）別

※「人対車両」には、対自転車事故は含まない

- 車両区分別の事故類型（人対車両）別にみると、「大型」は「横断中 その他」が最も多く12件（29.3%）となっている。
- 「中型」は「横断中 横断歩道」が最も多く12件（41.4%）となっている。
- 「準中型」は「横断中 その他」が６件（40.0%）となっている。

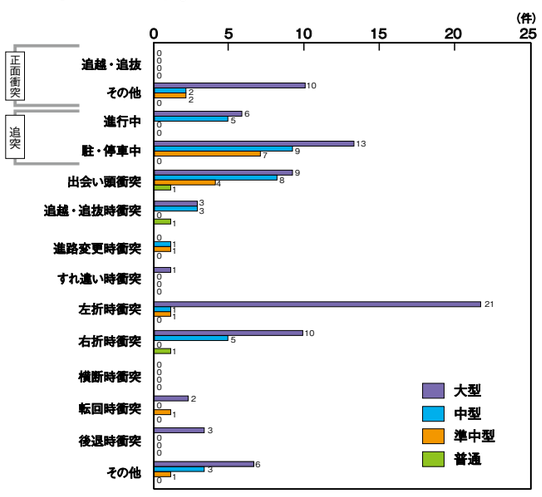


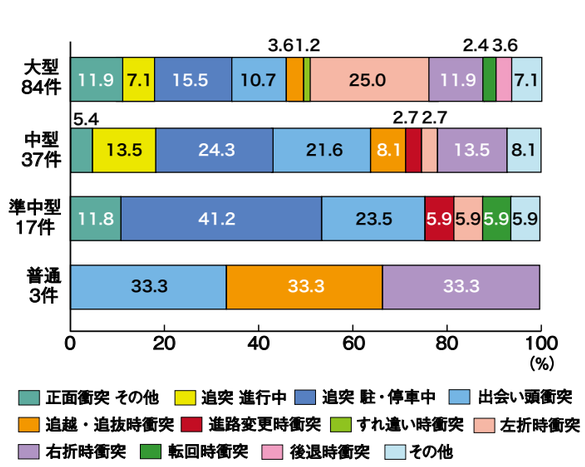


（２）車両区分別の事故類型（車両相互）別

※「車両相互」には、対自転車事故を含む

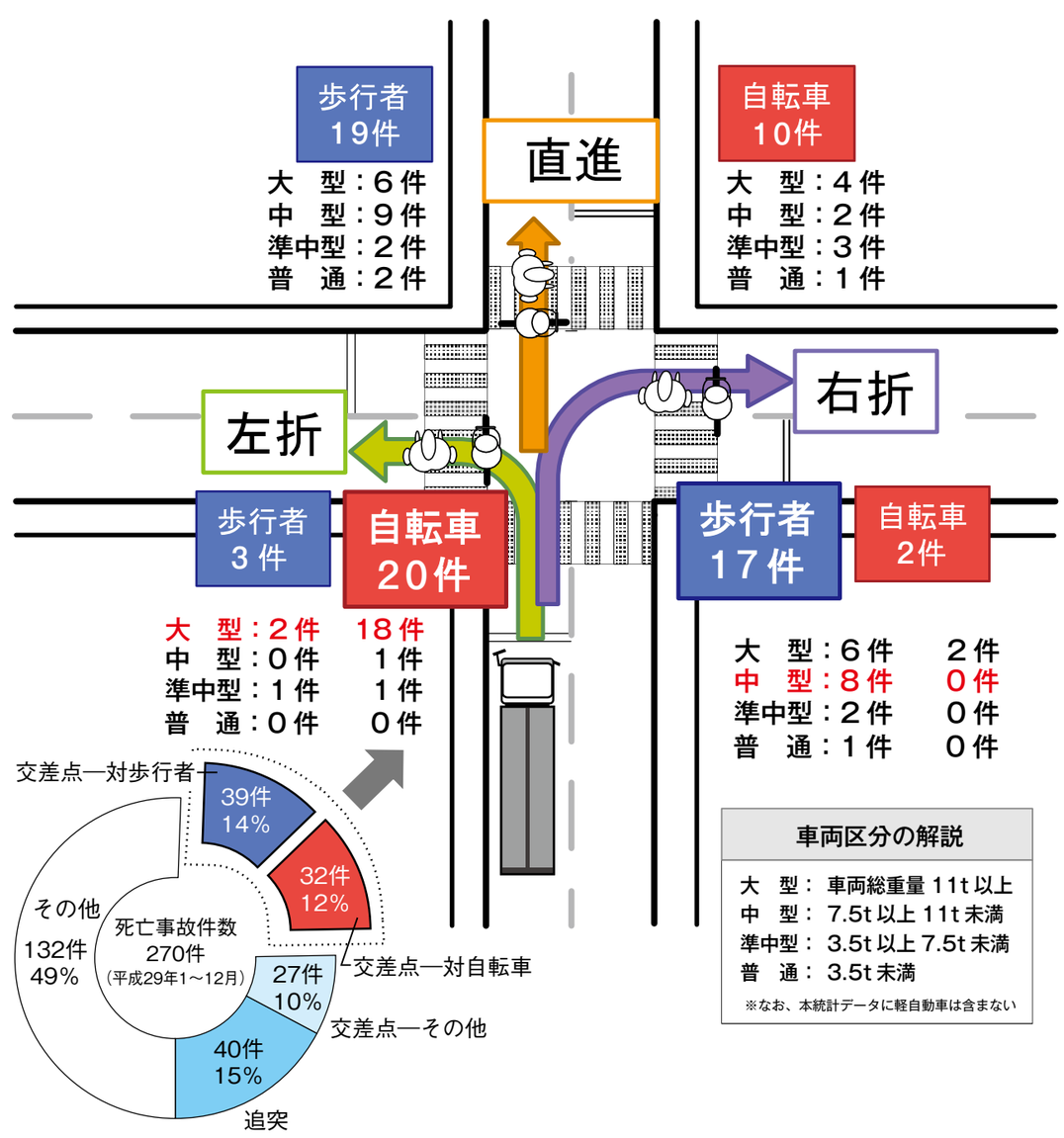
- 車両区分別の事故類型（車両相互）別にみると、「大型」は「左折時衝突」が最も多く21件（25.0%）となっている。
- 「中型」、「準中型」では「追突　駐・停車中」が最も多く、それぞれ９件（24.3%）、７件（41.2%）となっている。





◉ 交差点における死亡事故（対歩行者・対自転車別）

- 事業用トラックが第１当事者となる交差点における対歩行者、対自転車の死亡事故（71件）は、追突事故（40件）の1.8倍。
- 左折死亡事故は、9割近くが大型車であり、対自転車（20件）が対歩行者（3件）の約7倍。
- 右折死亡事故は、9割近くが対歩行者（17件）であり、対歩行者の約5割が中型車。



車両区分の解説

大　型：車両総重量11t以上
中　型：7.5t以上11t未満
準中型：3.5t以上7.5t未満
普　通：3.5t未満

※なお、本統計データに軽自動車は含まない