昭和35年11月28日第3種郵便物認可

平成30年（2018年）　第2107号

運輸・交通システム EXPO２０１８
5月23日～25日（東京）／6月7日、8日（大阪）
●ＡＩ（人工知能）／一番星
ＡＩ収支　誰でも配車／労務管理
ＡＩ配車　運賃シミュレーション／財務連携
ＡＩ労務　改善基準告知／未払い残業代
ぜひ、この機会にご来場ください。
一番星"運送業システム"Ver.7
㈱システムギアソフテック 大阪営業所 TEL:０６－７７１１－２１２２ http://www.next21.co.jp 訪問説明喜んでお伺いします。
何時でもご対応連絡先：０８０－３５３７－９８０５（担当：宮前）
SystemGear

Japan Trucking Association

広報 とらっく

創刊 昭和28（1953）年2月
5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・5　《Gマーク特集》
・平成30年度貨物自動車運送事業安全性評価事業の制度紹介
・Gマーク認定事業所紹介
㈱函館食品運輸（北海道）

6・7　＜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3）
寄稿：小坂　真弘氏

8　＜全ト協助成制度活用事例特集②＞
・準中型免許取得助成事業
大野運輸㈱（岐阜県）

準中型免許取得助成事業を活用し、若年者雇用に力を入れている同社

全ト協関係 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

国交省

「災害に強い物流システム構築」へ

29年度の取り組みを発表

緊急時におけるトラック輸送の高い機動性に評価

国土交通省はこのほど、「平成29年度における『災害に強い物流システムの構築』に向けた主な取組について」を発表した。

東日本大震災（23年）や、熊本地震（28年）など、日本では近年大きな地震が発生している。また、首都直下地震や南海トラフ地震、北海道東方沖地震など、近い将来の発生が予測され、我が国に甚大な被害をもたらすような地震も少なくない。

トラック輸送はこれまでも、大規模災害時の支援物資輸送において主要な役割を担ってきており、緊急時において高い機動性が求められるトラック輸送への期待は、ますます高まっている。

南海トラフ地震等大規模災害時
他輸送モードとの連携の重要性を指摘

国交省では、平成23年に発生し、未曽有の被害をもたらした東日本大震災等を踏まえ、民間物資拠点のリストアップ、官民の協力協定の締結促進のほか、地域ブロックごとに地方自治体、関係省庁、有識者、物流事業者、全日本トラック協会をはじめとした事業者団体等の関係者からなる協議会を設置・開催するなど、災害に強い物流システムの構築に向けた取り組みを進めている（表）。

29年度においては、主に以下の取り組みを実施した。

①埼玉県さいたま市と連携した避難所までの災害時支援物資輸送訓練の実施

28年に発生した熊本地震では、支援物資の輸送拠点として物流事業者の管理する施設が活用され、民間物流施設を活用することの有用性や発災時における民間事業者の協力の必要性が改めて認識された。

一方で、避難所手前である市町村の物資拠点まで物資がきているにもかかわらず、避難所に物資が届かないといった、いわゆる「ラストマイル」の輸送が課題となった。

この教訓を踏まえ、30年1月に埼玉県さいたま市と連携し、関係者間での連携強化や対応力向上を図るため、埼玉県トラック協会や佐川急便㈱などの協力を得て、避難所までの円滑な物資輸送の確保に向けた訓練を実施した（写真）。

訓練では、埼玉県広域物資輸送拠点から運ばれた物資を、佐川急便の大型配送センターで仕分けし、同社の2トントラックによって避難所へと輸送した。これにより「ラストマイル輸送」が確保された。

②関西圏における大規模災害発生時の多様な輸送手段を活用した支援物資物流に係る協議会における検討

首都直下地震や南海トラフ地震などの大規模災害が想定される地域においては、道路の寸断など交通インフラ等の被災も想定されることから、トラック輸送のみでなく、鉄道、内航海運、航空といった多様な輸送手段を用い、状況に応じて連携して支援物資の輸送を行う体制を確立することが重要である。

29年度は、国交省近畿運輸局（関西圏）において、有識者や自治体、関西圏のトラック協会など物流事業者団体で構成される協議会を設置。関係者による調整事項等の整理や連携体制の整備に向けた検討を行い、報告書として取りまとめた。

この中で、トラック輸送については「緊急時においても高い機動性が期待できる」こと、また「応援地から被災地まで、直接支援物資を供給することが可能であり、過去の大規模災害においても大きな役割を果たしてきた」などの利点が示された一方で、「南海トラフ地震により、高速道路をはじめとする幹線道路網が寸断された場合には、所要時間の大幅な遅延や、車両・運転手・燃料の不足等が生じる恐れがある」として、鉄道や内航海運など他の輸送モードによる輸送手段・ルートの確保の必要性を示している。

全ト協、都道府県ト協の知見を活用へ

国交省では、全ト協や都道府県ト協、また各地方自治体など関係機関の知見を活かしながら、円滑かつ確実な支援物資輸送体制を実現するため、今後も災害に強い物流システムの構築に向けた取り組みを推進していく。

埼玉県ト協が手配した大型トラックが、県広域物資輸送拠点から佐川急便の営業所に物資を輸送

運ばれてきた大量の物資は、佐川急便の大型配送センターで効率的に仕分けられた

避難所への物資輸送を佐川急便の2トントラックが担い、「ラストマイル輸送」を確保した

表　平成29年度における「災害に強い物流システムの構築」に向けた主な取組

○埼玉県さいたま市と連携した避難所までの災害時支援物資輸送訓練の実施（詳細別掲）
○関西圏における大規模災害発生時の多様な輸送手段を活用した支援物資物流に係る協議会における検討（詳細別掲）
○広域的な受入拠点として活用できる民間の物流施設（民間物資拠点）のリストアップ促進

地方ブロックごとに支援物資の広域的な受入拠点としての活用を想定する民間物資拠点のリストアップを促進

・平成28年度末（29年3月末）　全国の拠点数　1,400
・29年度末（30年3月末）　全国の拠点数　1,458
⇒全国58の民間物資拠点施設が増加

○都道府県と物流事業者団体との間での物流専門家の派遣を含む災害時の輸送協定・保管協定の締結促進

災害時における都道府県や物流事業者団体との輸送・保管・職員派遣に関する官民協力協定の締結を促進

・東日本大震災時　（輸送）38（保管）11（職員派遣）18
・29年度末（30年3月末）（輸送）47（保管）46（職員派遣）82

LEVO

低炭素型ディーゼルトラック導入に補助
30年度 普及加速化事業を実施
中小トラック運送事業者対象　予算総額29・65億円

（一財）環境優良車普及機構（LEVO）は、環境省からの平成30年度二酸化炭素排出抑制対策事業費等補助金（低炭素型ディーゼルトラック普及加速化事業）を活用し、中小トラック運送事業者に対して燃費性能の高い低炭素型ディーゼルトラックの導入を支援する事業を実施する。

これは、投資余力のない中小トラック運送事業者に対し、低炭素型ディーゼルトラックの導入を集中的に支援することにより、トラック輸送における二酸化炭素（CO_2）排出削減を図るために行われるもの。予算総額は29・65億円（事務費を含む）。

補助対象事業者はトラック運送事業者（資本金3億円または従業員数300人以下の中小事業者・リース事業者）。補助対象車は、低炭素型ディーゼルトラック（総重量3・5ㇳン超）のうち、27年度重量車燃費基準＋大型・中型5％以上達成車、小型10％以上達成車で、30年4月2日～31年1月31日に新車登録された車。今年度は前年度に引き続き、経年車の廃車を伴わない新車についても補助対象となる。

補助の基準額は、経年車の廃車を伴う場合は、標準的燃費水準の車両との差額の2分の1。また、廃車を伴わない場合は、同差額の3分の1（表1）。多くの事業者に同補助を活用してもらうことを主眼に、1事業者当たり申請台数を1台としている。

なお、申請の際には「エコドライブ等燃費改善取組体制構築・運用状況報告書」の提出が求められるほか、補助当該年度・次年度の燃費に関する事業報告書の提出が必要。

申請受付期間は30年6月11日㈪～31年1月31日㈭。

なお、LEVOでは同事業に関する公募説明会を、全国9ブロックで18回実施する（表2）。

詳細はLEVOホームページを参照のこと。

表1　参考：基準額（万円）

	廃車有	廃車無
大　型	75	50
中　型	42	28
小　型	15	10

表2　LEVO 平成30年度「低炭素型ディーゼルトラック普及加速化事業」公募説明会　開催日時・会場

開催地	実施日	会場
札幌	5月25日㈮	（公社）北海道トラック協会
仙台	5月25日㈮	仙台青葉カルチャーセンター
郡山	5月24日㈭	郡山市労働福祉会館
さいたま	5月30日㈬	（一社）埼玉県トラック協会
千葉	5月23日㈬	（一社）千葉県トラック協会
東京-1	5月18日㈮	（公社）全日本トラック協会
東京-2	6月1日㈮	（一社）東京都トラック協会
横浜	5月21日㈪	（一社）神奈川県トラック協会
新潟	5月22日㈫	（公社）新潟県トラック協会
名古屋	5月23日㈬	（一社）愛知県トラック協会
大阪-1	5月22日㈫	ティーオージー
大阪-2	5月30日㈬	ティーオージー
神戸	5月31日㈭	（一社）兵庫県トラック協会
広島	5月28日㈪	（公社）広島県トラック協会
高松	5月29日㈫	（一社）香川県トラック協会
福岡-1	5月21日㈪	（公社）福岡県トラック協会
福岡-2	5月31日㈭	（公社）福岡県トラック協会
鹿児島	6月1日㈮	（公社）鹿児島県トラック協会

※開催時間は各会場とも13:30～15:30（13:10受付開始）
※申し込みの詳細についてはLEVOホームページを参照のこと
※説明会申込受付締切＝5月10日㈭

輸送統計
平成30年1月分
▶国土交通省調べ

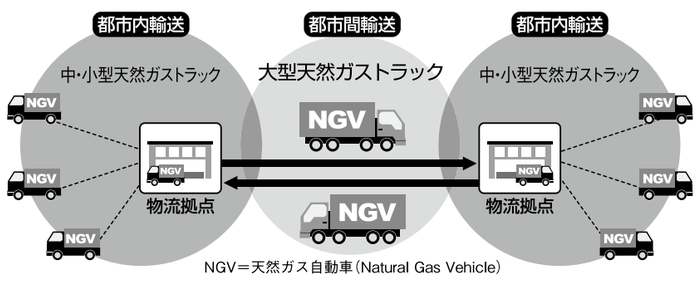
		輸送量	前年同月比
トラック	特別積合せ（千トン）	4,799	99.0%
	一　般	—	101.7%
	宅配便（千個）	309,432	100.5%

交通事故統計
平成30年3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		3月31日現在	4月26日現在
33（−6）	23（−7）	56（−13）	821（−38）	845（−28）	1,074（−7）

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【運送会社でも「もぐもぐタイム」】／タイヤケアホントの話【「トラックの陸送マンが大変苦労しています！」】…3面／食の新旧街道を行く【「有明海の干拓地の幸」佐賀県白石町の新玉ねぎ】…7面

都市内の普及に加え、
都市間輸送にも天然ガストラックを
NGV
日本ガス協会では、物流の大動脈である都市間の長距離輸送と、都市内輸送の両面から、天然ガス自動車の普及拡大を進めています。とくに都市間輸送に大型天然ガストラックが導入されることは、高いCO_2削減効果が図れ、石油系燃料に依存する運輸部門のエネルギーセキュリティや環境性、経済性の向上も可能にします。


NGV＝天然ガス自動車（Natural Gas Vehicle）
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。

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/

配達くん 運輸業専門の経営管理システム
運送業の今を少しだけ便利にする「配達くん」
信頼されて33年
充実のアフターサポート
システムは安心の自社開発!

大創システム株式会社 DAISO SYSTEM CO., LTD.
本　社 〒110-0005 東京都台東区上野1-17-6 TEL.03(3831)3300 FAX.03(3831)3369
東北支店 〒982-0011 宮城県仙台市太白区長町1-3-26 TEL.022(706)2821 FAX.022(706)2822
http://www.daisosystem.co.jp
配達くん　検索

ニュース・ターミナル（トラック協会ニュース）

NEWS 2018.4.15－5.1

全ト協

平成30年度申請書類頒布スタート

Gマーク・引越安心マーク

全日本トラック協会では、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）」と同「引越事業者優良認定制度（引越安心マーク）」申請書類の頒布を開始した。

Gマーク制度の申請書類は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）で配布しているほか、「申請書作成システム」によるインターネットでの頒布も4月16日(月)より開始している（Gマーク制度特集は4・5面に掲載）。

引越安心マークの申請書類は、4月23日(月)より、全ト協ホームページ上にて頒布されている。

なお、申請受付期間は次の通り。

・Gマーク制度＝7月2日(月)～13日(金)（土・日曜日を除く）

・引越安心マーク＝7月20日(金)～8月6日(月)

なお、申請に関する詳細は、全ト協ホームページを参照のこと。

平成30年度「新規採用職員研修」を実施

全国から32人が参加

全日本トラック協会は、4月17日から20日にかけて、平成30年度「新規採用職員研修」を実施した。

これは、都道府県トラック協会の新規採用職員を対象として行われるもので、今年度で4回目の開催。今年度は計32人の新規採用職員が参加した。

研修では、トラック運送業界に関する基礎知識や社会人としてのマナー習得、クレーム対応・ビジネス文書に関する講演、全ト協の各事業に関するオリエンテーションのほか、羽田クロノゲート（東京都大田区）や物流博物館（東京都港区）の視察、全ト協役職員との意見交換会なども実施。最終日の20日には、研修の総括として、レポート作成を行った後、修了式を開催した。

平成30年度「新規採用職員研修」開講式（4月17日、全ト協）

事業継続に向けた承継の方法を紹介

事業承継ハンドブック

全日本トラック協会ではこのほど、『中小トラック運送事業者のための事業承継ハンドブック―会社の10年先を考えて―』（写真）をまとめた。

少子高齢化問題が深刻化する我が国で、近年後継者難に直面する中小企業が増加傾向にある。トラック運送業界においても、経営者の高齢化が広がりつつある中、若い経営者等への事業承継を円滑に進めることが、会社を存続させていくためには欠かせない。

同ハンドブックでは、トラック運送事業における事業承継の進め方や成功事例、また税金負担を軽減するための対策や事業承継のための資金調達の方法などについて紹介している。

なお、同ハンドブックは全ト協ホームページからダウンロード可能（会員専用）。

平成30年度改訂版を発行

健康起因事故防止マニュアル

全日本トラック協会はこのほど、『トラック運送事業者のための健康起因事故防止マニュアル』（写真）を改訂した。

同マニュアルは、ドライバーの健康に起因する事故が増加している現状を踏まえ、トラック運送事業者や運行管理者等が、トラックドライバーをはじめとする従業者に対して、より適切な健康管理指導が実施できるよう、トラック運送事業に特化した健康管理について分かりやすく解説したもの。全ト協ホームページの会員専用ページからダウンロードすることができる。

血圧計活用のポイントまとめたパンフレット作成

全ト協HPからDL可

全日本トラック協会はこのほど、運行管理者が点呼時に運転者の血圧値を正しく測る方法や、測定された血圧値の評価法について解説したパンフレット『運行管理者のための血圧計活用のポイント』（写真）を作成した。

全ト協では、過労死や健康起因事故に繋がる脳・心臓疾患発症の要因となる高血圧の予防には、血圧測定が重要であることから、乗務前点呼時の血圧測定を推進しており、同パンフレット（全ト協ホームページからダウンロード可能）の活用を呼びかけている。

「A3両面印刷2つ折り用」と「A4印刷用」の2種類掲載

大型LNGトラック営業走行試験6月スタート

LEVO

（一財）環境優良車普及機構（LEVO）では、いすゞ自動車㈱が受託した環境省「大型LNG（液化天然ガス）トラックおよび最適燃料充填インフラの開発・実証事業」の一環として、日本初の大型LNGトラック（図）を使用した営業走行試験を行う。

同走行試験では、佐川急便㈱およびトナミ運輸㈱の2社が、大型LNGトラック各1台を使用し、東京～大阪間を営業運行。大型LNGトラックの実用性、性能、環境性能などのデータを収集・分析し、環境省に報告する。

試験期間は平成30年6月～31年2月頃（予定）。使用車両は、いすゞ自動車の4軸低床Gカーゴ同等車（最大積載量13トンクラス）で、1回のLNG充填で1000キロメートル超の走行が可能。

TS（トラックステーション）情報

浴場を一時休業

浜松トラックステーション

浜松TSは、設備修繕工事のため、浴場を次の通り一時休業する。

・5月15日(火)8時～5月25日(金)6時

全ト協行事予定

（5月1日～5月31日）

▽5月10日
・第1回総務委員会

▽5月14日
・創立70周年記念式典

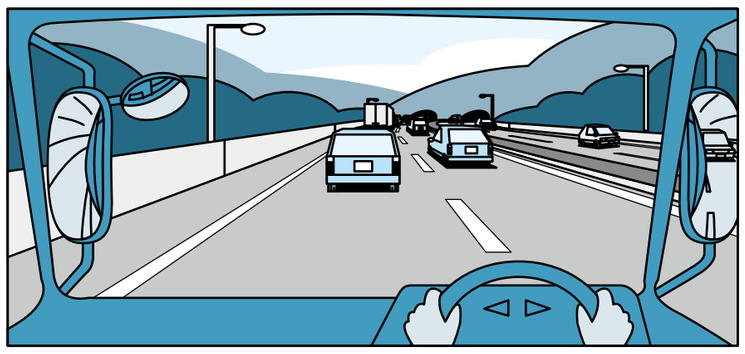
【おことわり】次号は、編集上の都合により5月20日号として発行いたします。　広報室

危険予知訓練（KYT）シート：交通事故防止編

あなたならどうしますか？

〔第99回〕「前方にトンネルのある高速道路の走行」

状況　あなたは前方にトンネルのある高速道路を走行しています。ゴールデンウイークの期間中で、この先に観光名所があることから、交通量はいつもより多くなっています。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・6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。

労務Q&A

第159回

出勤時に、玄関先で転倒・負傷した事故は通勤災害になるか

Q　弊社の従業員が、出勤時、自宅の玄関を出たところで転んで足首を捻挫してしまいました。このような場合、通勤災害として労災保険から保険給付は行われるのでしょうか。

A　一戸建ての場合、自宅の敷地から出た地点の事故かどうかで判断

【解説】労働者災害補償保険法（労災保険法）では、労働者の業務災害とあわせ、通勤途上の負傷、疾病、傷害、死亡などの通勤災害に対しても保険給付を行うとしています（第1条）。そして、通勤については、同法第7条第2項で「労働者が、就業に関し、次に掲げる移動を、合理的な経路及び方法により行うことをいい、業務の性質を有するものを除く」と定め、第1号に「住居と就業の場所との間の往復」を掲げています。「住居」とは、労働者が居住して日常生活の用に供している家屋等の場所であり、そこから公道に出た時点から通勤が始まることになります。そこで、ご質問のケースが「住居から公道に出た状態」、つまり「通勤中」に発生した災害に当てはまるかどうか検討してみましょう。

まず、このような玄関先での事故が通勤災害になるかどうかのポイントですが、具体的には、転倒・負傷した場所について、玄関を出たところがすぐに公道で、そこに出てから転んだのか、あるいは玄関を出たといっても、その先にさらに門扉があるなど、まだ敷地内で起きた事故だったのかどうかが問題になります。これに関しては、行政解釈に、帰宅時ですが、同じような一戸建ての屋敷構えの住居の玄関先における転倒事故の事例が示されています（昭和49年、基収第2110号）。この場合、被災労働者は帰宅の際、自宅の玄関先の石段を上がる時、石段が凍っていたため足を滑らせ転倒してしまったのですが、「住居内で発生した災害である」として通勤災害とは認められませんでした。

これについて行政解釈では、一戸建ての住居と通勤の経路との境界は、「公道から被災労働者の所有する敷地に入る地点である」としていますので、ここが判断の分かれ目といえます。要は玄関を出たところが公道なのか、敷地内なのかということです。ご質問では詳細が明らかではありませんが、以上のことを参考にご判断ください。

ちなみに、同じ玄関先での転倒事故といっても、アパートやマンションでの場合はどうでしょうか。こちらについては、アパートの階段における転倒のケースが行政解釈で示されています（昭和49年、基収第314号）。それによると、被災労働者は出社のため、アパートの2階の自室を出て階段を降りる時、下から2段目のところで靴のかかとが階段に引っかかり前のめりに転落し、負傷したというものです。

一戸建ての住居と違い、アパートやマンションの場合、通勤が自室を出たすぐの廊下から始まるのか、あるいは建物の玄関を出たところから始まるのか迷うところです。このケースでは、「当該アパートの階段は、通勤の経路と認められる」として、通勤災害に認定しました。行政解釈では、その理由を「労働者が居住するアパートの外戸が住居と通勤経路との境界である」としています。

ニュース・ターミナル（官公庁ニュース等）

NEWS 2018.4.15–5.1

国交省

睡眠不足の事故防止へ

安全規則改正、6月施行

国土交通省は4月20日、貨物自動車運送事業輸送安全規則を改正し、睡眠不足の乗務員を乗務させてはならないことを明確化すると発表した。

点呼簿の記録事項として睡眠不足の状況を追加し、6月1日から施行する。

バス、タクシー、トラック各事業について、運転者の睡眠不足による事故の防止を一層推進することが目的。「働き方改革」を進める観点から、運転者の睡眠時間の確保について、事業者の意識を高める狙いもある。なお、旅客については、旅客自動車運送事業運輸規則を改正する。

改正では、事業者が乗務員を乗務させてはならない事由等として、「睡眠不足」を追加。事業者が乗務員の乗務前等に行う点呼で報告を求め、確認する事項として、睡眠不足により安全な運転をすることができないおそれの有無等を追加する。

さらに、運転者が遵守すべき事項として、「睡眠不足により安全な運転をすることができない等のおそれがあるときは、その旨を事業者に申し出ること」を追加する。

衝突被害軽減ブレーキ「万能に非ず」と啓発

国土交通省は4月20日、「衝突被害軽減ブレーキは万能ではない」とする啓発ビデオを制作し、公開した。

衝突被害軽減ブレーキを使用しても、走行中の周囲の環境や路面の状態等によっては、障害物の認知や衝突の回避ができない場合がある。

このため国交省では、衝突回避が難しい状況について、不動作状況時の車両挙動等を実車の走行試験により確認し、衝突被害軽減ブレーキの使用上の注意点を解説した啓発ビデオをホームページに公開した。

外環三郷南～高谷間 6月2日に開通

国土交通省と東日本高速道路㈱は3月23日、両者が共同で事業を進めている東京外かく環状道路の三郷南IC～高谷JCT間15・5キロメートルが、6月2日に開通すると発表した。

これにより、外環の約6割が完成し、4つの放射道路が接続する。東関東道から関越道、東北道、常磐道への所要時間が約18分から26分短縮する。

大雪時の交通確保でまとめ　チェーン等装着の徹底を

国土交通省は4月23日、冬期道路交通確保対策検討委員会の第3回会合を開き、大雪時の道路交通確保対策に関する中間取りまとめを大筋で決めた。

通行止めを回避するという従来の考え方を転換し、道路ネットワーク機能への影響の最小化を目標にすべきだと指摘。特に、集中的な大雪時には、大規模な車両滞留の原因となる車両の通行を制限できる仕組みを検討するなど、チェーン等装着を徹底すべきだとした。

中間取りまとめはこのほか、予防的な通行規制実施にあたり、ドライバー、運送事業者、荷主に輸送のスケジュールやルート変更の検討をお願いすべきだと指摘し、その際、できるだけ早く通行規制予告を発表すべきだとしている。

経産省

中小企業白書を閣議決定　生産性向上の事例紹介

経済産業省は4月20日、2018年版「中小企業白書」および同「小規模企業白書」をまとめ、閣議決定した。

中小企業白書では、生産性向上に取り組む中小企業・小規模事業者の事例について、昨年の倍以上となる113事例を紹介。人手不足の現状を踏まえ、中小企業の生産性向上に向けた取り組みについて分析し、業務プロセスの見直し、人材活用面の工夫、IT利活用、設備投資、M&A（合併・買収）を中心とする事業再編・統合について取り上げた。

小規模企業白書では、いまだに紙ベースでの処理が多い間接業務のIT化を進めること等を通じて、経営者が付加価値向上に資する業務に集中することの必要性等について分析した。

厚労省

約37%に是正指導　違法な時間外労働

厚生労働省は4月23日、昨年11月に実施した「過重労働解消キャンペーン」の重点監督結果をまとめ、発表した。

長時間の過重労働による過労死等に関する労働災害請求のあった事業場や若者の「使い捨て」が疑われる事業場などを含め、労働基準関係法令の違反が疑われる7635事業場に対して、集中的に実施したもの。

このうち、約66%にあたる5029事業場で、労働基準関係法令違反を確認し、約37%にあたる2848事業場で違法な時間外労働が認められたため、是正に向けた指導を行った。

また、過重労働による健康障害防止措置が不十分なため改善を指導したものは約72%にあたる5504事業場に及び、このうち約56%にあたる3075事業場には、時間外・休日労働を月80時間以内に削減するよう指導した。

法令○×クイズ

～路線バスの保護編～

❶ バス停で路線バスが発進の合図を出したときは、後方の車は急ブレーキ等で回避しなければならない場合を除いて、バスの発進を妨げてはならない。（○・×）

❷ バス停に停車中の路線バスの側方を通過していくときは、徐行して安全を確認しなければならない。（○・×）

❸ 標識や標示で路線バスの優先通行帯が指定されている道路は、路線バス以外の車も通行できるが、後方から路線バスが近づいてきたときは速やかにそこから出なければならない。（○・×）

❹ 路線バスの専用通行帯は、指定された路線バス以外の車は、左折などのやむを得ない場合を除いて通行できない。（○・×）

❺ センターラインが黄色の実線である「追い越しのための右側部分はみ出し通行禁止」の場所でも、停車中の路線バスを追い越すときは、道路の右側部分にはみ出して通行できる。（○・×）

（解答は7面）

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208回　運送会社でも「もぐもぐタイム」

平昌（ピョンチャン）五輪の女子カーリングで関心を集めた「もぐもぐタイム」。各社なりに考えてみてはどうか。今年に入って訪ねた中小事業者のうちの3社が、従業員に手作りの食事を提供していた。

保有車両数が35台で、パートを含む従業員数が65人の事業者では、「ずっと以前から繁忙期の炊き出しを続けてきた」。例えば暮れなどは、12月の第2週ぐらいから毎日炊き出しをする。豚汁と切り餅、それにミカンなどを休憩所においておくというもの。

若い時に寿司職人だった社長は、「お腹が満たされれば悪いことは考えない」という。暮れや年度末などの繁忙期は、仕事に追われて精神的にも余裕がなくなる。職場における人間関係も殺伐となりがちだ。しかし、食べ物を食べながら口げんかする光景は思い浮かばない。

一方、「今年の2月から『カレーの日』を始めた」のは、保有車両数28台で、パートを含む従業員数が56人という中小事業者。カレーの日はその月の曜日配列などを考えて、「毎月15日から20日までの間に設定する。この期間が比較的人手を割きやすいから」である。本社営業所の他にも事業所があり、日にちをずらして2か所で行っている。

同社の社長は女性で、ほとんどは社長がカレーの準備をし、事務所勤務の女性の人たちが最終段階を手伝う。できるだけ社長は表面に出ない形だ。カレーの日は、作業員や事務職の人たちは昼に、ドライバーの人たちは帰社してから希望者が食べる。社長は「いずれは社員食堂をつくり、社内保育園も開設したい」と考えている。作業員の正社員には保育士の有資格者もいるという。

15年前から日曜日を除く毎日、社内食堂を続けているのは、保有車両数が42台で、従業員数が57人という事業者。そもそもの理由は「コンビニの弁当だけでは飽きるだろうし、お金もかかる。それに健康にも良いとは言えない」というものだった。

月曜日から金曜日は調理師に来てもらい、土曜日は同社の専務（フランスで修業していたシェフで、専門学校で教えたり一流ホテルでも働いていた）が料理を作る。メニューは飽きないように日替わりで、1食200円。ドライバーの希望者には、朝の点呼時に手作りの弁当を渡す。冬場はランチジャーに入れて温かい味噌汁も飲めるようにしている。倉庫担当者や作業員、事務職の希望者は昼に食べる。「決算書のなかの『賄い費』を見て金融機関の人たちも驚く」、という。

ある事業者は「近くの同業者も手作りの食事提供をしているが、定着率が良い」という。腹を満たせば心も和む。「そだねー」。

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84回「トラックの陸送マンが大変苦労しています！」

トラックの陸送を専門に行うドライバーから、トラック陸送の過酷な現状を聞いたので、注意喚起の意味で紹介します。それは、タイヤの履き替えが終わったちょうどこの時期に起こりやすく、タイヤの鮮度や種類によって大きな違いがあるという、「ある現象」についてでした。

ある日、仮ナンバーを付けた新車のトラックが入庫しました。特殊な架装により、トラックの車両総重量が増えたので、タイヤの強度を変更する作業を行うためです。その新車のトラックに乗ってきた陸送マンは、エンジンを止め、運転席から降りるなり、すぐトラックの前に立ちました。空の方を眺めては、トラックに近付いたり、ちょっと遠ざかったりしながら、「何か」を確認しているのです。

陸送マンに尋ねてみると、真剣な顔をしながら、いわく「『飛び石』のチェックだよ。万が一、飛び石がフロントガラスに直撃して、傷が入ったら、お客さんに納められない。特にこれから走る高速道路は飛び石だらけだから、命懸けの新車陸送になる」と。

「飛び石」は、走行中のタイヤが引き起こす現象で、タイヤの溝に挟まった石が走行中に取れて空中に飛び出す不可抗力的なものです。タイヤの溝に石が挟まることを、「石噛み（いしかみ）」と呼びます。

砂利道などを走行して、タイヤの溝に石が挟まると、周囲のゴムは傷つき、石の大きさやとがり具合によっては、ゴム下層に張られた金属製ベルトまでも破壊します。放置すれば、タイヤのバーストにも繋がるので、タイヤメーカーも、タイヤの溝に石が極力挟まらないよう、高度な〈石噛み防止技術〉を開発して、防止に努めています。

しかしながら、特にゴムが軟らかいスタッドレスタイヤは、石が挟まりやすく、タイヤの溝幅が太い大型トラック用のスタッドレスタイヤになると、飴玉ほどの大きさの石でもタイヤの溝底に入り込んでしまいます。困ったことに、スタッドレスタイヤには、「ゴムの鮮度が落ちて硬くなると、溝に挟まった石などの異物が外れやすくなる」という特徴があります。「だから、大型トラック用のスタッドレスタイヤを夏場に履きつぶしたいなら、できるだけ石を取り除いてほしい。高速道路に乗るなら、それがマナーだと思う」――という話でした。

また、ブロックタイプの全天候タイヤ（ミックス）も、大きな石が挟まりやすく、砂利道の駐車場を利用するトラックの場合、タイヤの溝底は石だらけになり、飛び石を引き起こす車両になるので、石を取り除くタイヤケアは必要です。マイナスドライバーなどを使えば、簡単に取れる石もありますから、手が届く範囲で行ってほしいです。

前述の陸送マンは、高速道路を走行する際、前方車両の飛び石に当たらないよう、車間距離をたっぷりと取り、さらに、もし飛び石が当たっても被害が最小限になるよう、速度も制限速度に抑えているそうです。そして、「大型トラックにはスタッドレスタイヤの履きつぶし走行が多いことを考慮し、近付かない」とのことでした。そのような分析や運転努力のもとに、トラックは皆様の元へ届けられているのです。

World leader in gas sensing innovation FIGARO

プロフェッショナルタイプのセンサを搭載した
単機能アルコールチェッカー

デジタル アルコールチェッカー FALC-21
FUGOsmart　新発売
フーゴ スマート　電気化学式　単機能タイプ
定価 ¥14,800（税別）
プロフェッショナルタイプのアルコールチェッカー「フーゴ プロ」から「測る・見る」に機能を絞った単機能タイプ「フーゴ スマート」登場。
■ 主な特徴
電気化学式ガスセンサ　呼気中のアルコール成分に対し優れた選択性を発揮します。
吹込み不正防止　一定の圧力にしか反応しない圧力センサが、吹き込み不正を防止いたします。
掲載製品は、下記会場にてご覧いただけます。
ジャパントラックショー 2018
場所：パシフィコ横浜 展示ホール 小間番号 47
期間：2018年5月10日(木)～12日(土)
10時～18時（最終日は17時まで）

検索　フィガロ技研
お問合わせ：072-728-2560　受付時間　月～金 9:00～17:00（祝日および当社休日を除く）
〒562-8505 大阪府箕面市船場西1-5-8 フィガロ技研株式会社　www.figaro.co.jp

KEEP THE COOL
冷蔵・冷凍車のエコ革命！
縫製加工で「モノを運ぶ」お手伝い

新製品
ノンドロップシート　天井結露の滴下防止シート
木綿の7倍、シリカゲルの2倍の吸湿能力！
結露滴下による水濡れから積荷を守る！
天井に結露が発生する環境になっても、水滴にせずに吸収します。

カーゴハット　カゴ台車用の簡易雨除けカバー
特許出願中
片側から1アクションで被せられるので、急な雨にも対応可能！

NSカーテン　強力磁石で簡単後付け保冷カーテン
中・小型用
強力磁石でカーテンレールを保持、車両工事が一切不要！

以下の展示会に出展しております。　商品の展示・シミュレーション・温度実験やご相談を承りますので、是非お立ち寄りください。
ジャパントラックショー2018
場所：パシフィコ横浜　小間番号127（屋外）
会期：2018年5月10日(木)～12日(土)
10:00～18:00（5月12日のみ17:00まで）
フードディストリビューション
場所：東京ビッグサイト　東ホール
会期：2018年9月26日(水)～28日(金)
10:00～17:00

お問い合わせ　http://www.canvas-ishii.com/
TEL.046-220-0500
FAX: 046-227-6644
神奈川県厚木市戸田 2468-12
～エコ物流をサポートする～
株式会社 石井

平成30年度貨物自動車運送事業安全性評価事業の制度紹介

事業所の高い安全性の証「Gマーク」

全国貨物自動車運送適正化事業実施機関である全日本トラック協会は、このほど平成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）」実施概要を発表した。

同事業の開始から16年目を迎え、安全性優良事業所（Gマーク事業所）は30年3月現在で2万4319事業所、認定率は28・7%となった。Gマーク認定事業所数の拡大に伴い、荷主企業や一般消費者に対して高い安全性を示すGマークのさらなる認知の広がりが期待されている。

申請書類の頒布

インターネットによる頒布

紙媒体による頒布

▼4月16日～▼5月1日～（土・日曜日・祝日を除く）

窓口申請受付

7月2日～7月13日（土・日曜日を除く）

認定事業所数が年々増加 Gマークにはインセンティブ

同事業は、荷主企業や一般消費者がより安全性の高いトラック運送事業者を選びやすくするとともに、事業者全体の安全性向上に対する意識を高めるための環境整備を図る目的で、トラック運送事業者の安全性を正当に評価・認定し、公表する制度。平成15年度からスタートし、29年度までに2万4319事業所（全事業所の28・7%）を「安全性優良事業所」（Gマーク事業所）として認定している（表1）。

認定事業所に対しては、認定書が交付されるとともに、認定マークや認定ステッカー、認定ワッペンを「安全性優良事業所」の証として、認定有効期間内に限り使用することが認められ、荷主企業や一般消費者などにアピールすることが可能となる。

また、安全性優良事業所に対しては、次のようなインセンティブが付与される。

①国土交通省＝違反点数の消去、IT点呼の導入、点呼の優遇、補助条件の緩和、安全性優良事業所表彰、基準緩和自動車の有効期間の延長

②全ト協＝助成の優遇

③損害保険会社＝保険料の割引

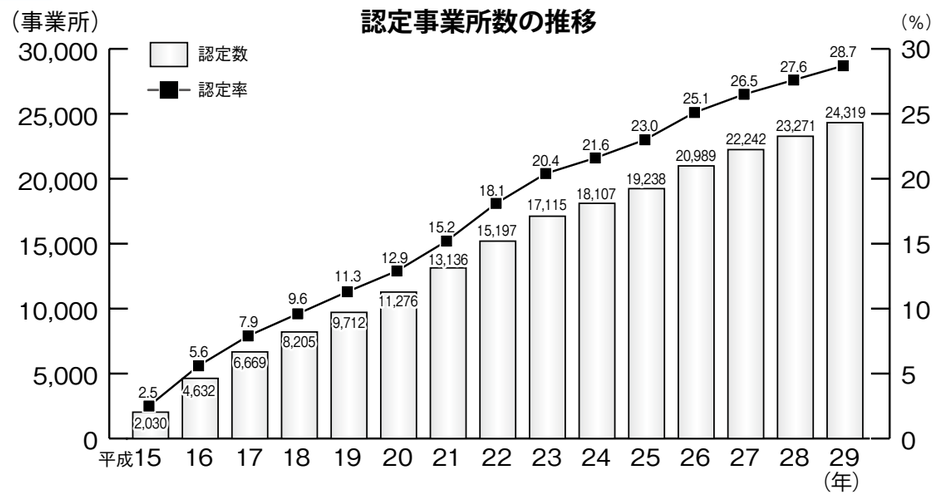
安全性優良事業所は全ト協のホームページ（HP）にて事業所名、住所、電話番号が公表されているほか、27年からは掲載を希望した認定事業所のHPへのリンクおよび主な輸送品目が掲載されるようになった。

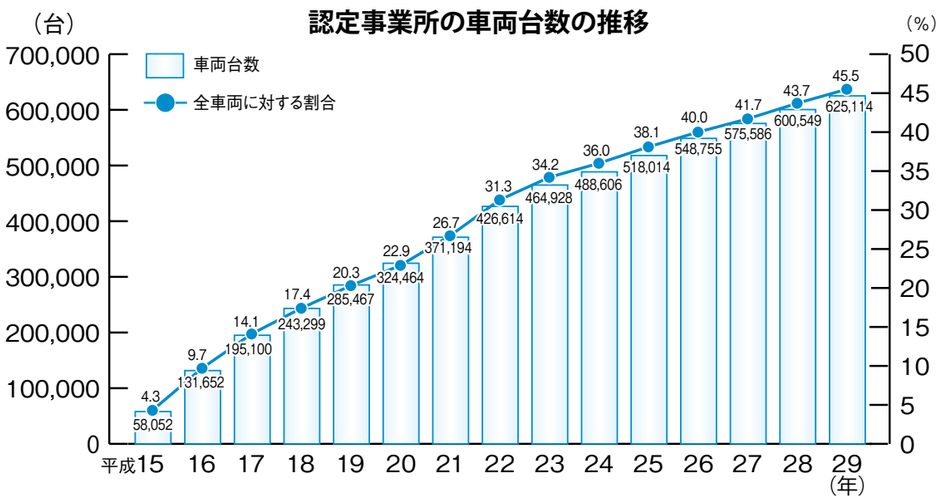
事故率は未取得事業所の半分以下 国土交通省、荷主から高く評価

国土交通省の調査によると（表2）に示したように、Gマーク取得事業所は、未取得事業所に比べて事故の割合が50%以下（平成28年）となっており、Gマーク事業所の安全性が荷主企業などから高く評価されている。「安全性」の視点から優良な事業所として評価されるために、Gマークを取得して、安全への取り組みに一層磨きをかけていただきたい。

なお、「引越事業者優良認定制度（引越安心マーク）」の認定を受けるためには、引越の実運送を行う全ての事業所がGマークを取得していること、または取得に準ずる審査を受けることが条件になっている。引越事業者優良認定を申請予定のGマーク未取得事業所は、早期にGマークを取得する必要があるので、注意されたい。

表1　認定事業所数および認定事業所の車両台数の推移





厚生年金保険料納付状況に係る書類の添付が申請時に必要

Gマーク評価制度の評価対象は、一般貨物自動車運送事業と特定貨物自動車運送事業の事業所（営業所）。申請資格は、申請基準日（30年7月1日）現在で、①事業開始（運輸開始）後3年を経過していること②配置する事業用自動車の数が5台以上であること――などが条件となっている。

また、27年度・28年度からの主な変更事項は（表3）の通りである。特に28年度からは、申請時の提出書類として、厚生年金保険料の納付状況が確認できる書類が追加されているので、注意が必要である。

なお、厚生年金保険料の納付状況が確認できる書類については、通常は申請事業所ごとに添付が必要であるが、1事業者において申請事業所が複数ある場合、「事前提出制度」により事業者として事前に書類を提出することで、申請事業所の個々の申請書類への添付を省略することができる（事前提出期間＝6月1日～6月27日）。事前提出方法の詳細等は、全ト協HPを参照のこと。

申請書作成は申請料無料の「申請書作成システム」で

申請から認定までの流れは（図）の通りである。

申請書類は、全ト協HPで掲載するとともに、5月1日より（土・日曜日・祝日を除く）、当該事業所が所在する都道府県の地方貨物自動車運送適正化事業実施機関（都道府県トラック協会）で入手できる。

また、4月16日～7月13日の期間、申請書・自認書をインターネットを利用して作成できる「申請書作成システム」が運用されている（URLは5面別掲の通り）。なお、同システムを利用して作成した申請書による申請は無料となるが、複写式申請書による申請には申請料（1000円・税込）が必要となる。

申請に際しては、5面別掲の通り、必要書類をそろえた上で、事業所が所在する都道府県の地方実施機関（都道府県ト協）の受付窓口に7月2日～7月13日（同）の間に申請書類を提出する。なお、郵送による申請は一切認められない。

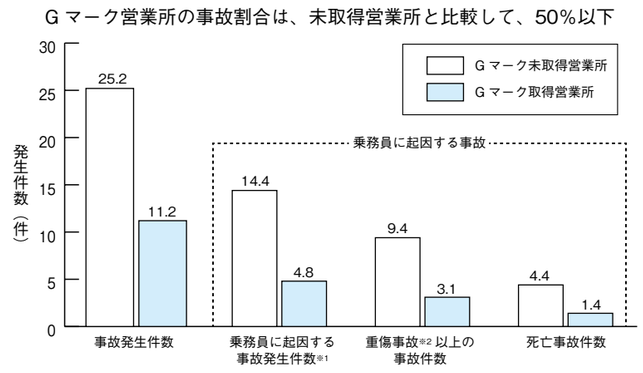
また、インターネットを利用して申請書を作成した場合でも、従来通り地方実施機関（都道府県ト協）の窓口に申請書類等を提出する必要があるので、注意されたい。

申請書が受理された事業所は、①安全性に対する法令の遵守状況②事故や違反の状況③安全性に対する取組の積極性――の3項目について安全性評価委員会から評価を受けることになる。3項目の合計点数80点以上で、各評価項目において設けられている基準点数をクリアし、その他の認定要件も満たされている場合、「安全性優良事業所」として認定される。評価結果は、各申請事業所に対して12月中旬（予定）に郵送にて通知される。

認定の有効期間については（表4）の通りである。今年度の更新対象事業所に対しては更新案内通知を郵送しているので、更新を希望する事業所は、通知内容を確認の上、忘れずに更新手続きを行う必要がある。

なお、申請手続きの詳細等については、全ト協HPに掲載されている申請案内を参照のこと。

表2　平成28年（1～12月）中における車両1万台当たりの事故発生件数の比較



※1 乗務員に起因する事故とは、事故原因が「運転操作不良」と「健康状態」に該当する事故をいう。
※2 重傷事故とは30日以上医師の治療を要する傷害等が発生した事故をいう（自動車損害賠償保障法施行令第5条第2号又は第3号）
資料：自動車事故報告規則に基づく平成28年（1月～12月）の事故報告書のデータを引用。出典：国土交通省自動車局貨物課

表3　最近の主な変更事項

■平成27年度から
1．全国実施機関より認定証等に同封していた認定ステッカー（5枚）、認定ワッペン（5枚）、認定証ケース（新規のみ）の無償交付を終了
2．評価項目「I・安全性に対する法令の遵守状況」に係る地方実施機関の巡回指導の対象開始日を前年7月1日からに変更

■平成28年度から
1．申請時の提出書類として、厚生年金保険料の納付状況が確認できる書類を追加
2．Gマークステッカーの意匠変更
※従前のステッカーは、現在の有効期限内であれば引き続き有効

従前 → 新

表4　安全性優良事業所の有効期間

新規・更新の種別	現在の認定証番号	今回の認定による有効期間
新規認定事業所		2019年1月1日～2020年12月31日（2年間）
初回更新事業所	28*****	2019年1月1日～2021年12月31日（3年間）
2回目更新事業所	27*****（1）	2019年1月1日～2022年12月31日（4年間）
3回目更新事業所	26*****（2）	
4回目更新事業所	26*****（3）	

※「現在の認定証番号」欄の「*」は各事業所に割り振られた数字をさします。

図　申請から認定までの流れ

申請希望事業者（事業所単位）

申請資格要件：事業開始後（運輸開始後）3年を経過していること、配置する事業用自動車の数が5台以上であること等

↓ 申請

地方実施機関（都道府県トラック協会）

↓ 申請書、添付資料送付

全国実施機関（全日本トラック協会）

↓

安全性評価委員会

評価項目

次の3項目を点数化し評価

① 安全性に対する法令の遵守状況	（配点40点）（基準点数32点）	・地方実施機関の巡回指導結果 ・運輸安全マネジメント取組状況
② 事故や違反の状況	（配点40点）（基準点数21点）	・重大事故・行政処分の状況
③ 安全性に対する取組の積極性	（配点20点）（基準点数12点）	・安全対策会議の実施、運転者の教育などの取組の自己申告事項

認定要件

1）上記①～③の評価点数の合計が80点以上
2）上記①～③の各評価項目において上記の基準点数以上
3）法に基づく認可申請、届出、報告事項が適正になされていること
4）社会保険等への加入が適正になされていること

↓ 認定・公表

安全性優良事業所

「安全性優良事業所」認定のシンボルマークは、高評価を得た事業所にのみ与えられる『安全性』の証です。
『G』の由来はGood「良い」、Glory「繁栄」の頭文字「G」を取ったものです。

特集

Gマーク認定事業所紹介

自主返納を通じて痛感した「安全・安心」の大切さ

安全性向上への施策を継続し認定事業所に返り咲く

株式会社函館食品運輸　本社営業所（北海道七飯町）

平成30年度の「貨物自動車運送事業安全性評価事業（Gマーク制度）」が本格的にスタートした（4・5面に制度概要説明）。

『広報とらっく』では、Gマーク認定を受けている事業所を訪問して、Gマーク認定取得の経緯や取得のメリットなどを取材した。

今回は、20年にGマークを取得したものの、23年に重大事故が発生したことによりGマークを自主返納。その後も安全への取り組みを継続させて、27年に再びGマーク認定事業所となった、株式会社函館食品運輸（高田幸悦代表取締役）本社営業所を紹介する。

須藤　芳則
専務取締役

▽「自社のこれまでの取り組みを試したい」荷主からの評価を高めたGマーク取得

㈱函館食品運輸は、主に北海道で生産された野菜や、冷凍ボイル帆立や近海スルメなどの海産品、また乳製品などといった食料品を、関東地方をはじめとした本州に輸送しているほか、大手運送会社と提携し、雑貨便の輸送などを行っている運送会社である。なお、同社が運営している営業所は、今回紹介する本社営業所のみである。

さて、同社がGマーク取得に向けて動き始めたのは、平成19年のことだった。「事業者の安全性を正当に評価し、認定し、公表する」というGマーク制度の存在を知り、「当社としても取得に挑んでみたい」と感じ、取得への準備を進めたという。

「運送事業者の交通安全対策などへの事業所単位での取り組みが評価され、一定の基準をクリアできた事業所は『Gマーク認定事業所』として認定されます。当時、当社は従業員数30人程度と、企業規模としては決して大きくない運送会社でした。しかし、『当社のような中小事業者でもGマークを取得することができるのだろうか』と、自社のこれまでの取り組みを試してみたいという思いもあり、Gマーク取得にチャレンジしました」（須藤芳則専務取締役）

同営業所では、19年に初めてGマーク認定申請を行ったものの、その時は書類の不備などもあって認定を逃した。しかし、翌20年に再び申請を行い、2度目の挑戦で安全性優良事業所として認定を受けた。

「当営業所がGマーク認定を受けた20年当時、認定事業所の占める割合は全事業所の12・9％とまだ少なく、Gマークを知らなかった荷主も少なくありませんでした。荷主に聞かれた時には、Gマークの意味を説明することもありました。一方で、既にGマークを知っておられる荷主の方や同業他社の方から『函館食品運輸さんもGマークを取得したんですね』と声をかけられたことも少なくありませんでした。『Gマークはなかなか取得できないものだ』との声もあり、Gマーク取得によって当社の評価が高まったことを非常にうれしく感じました。しかし、Gマークを取得したらそれで終わりというわけではありません。認定事業所としては、輸送に対する安全性をより高め、Gマークを維持していくことが重要です。当営業所としても、認定事業所としてふさわしい姿になるべく、安全への取り組みを進めていきました」（同）

Gマーク取得に先立つ20年10月、同社はデジタルタコグラフの本格導入に踏み切った。デジタコ導入により、安全性向上はもちろんのこと、労務管理の強化を図っていきたいという狙いがあった。また、当時は燃料費が高騰していたため、「燃費改善のきっかけに繋げたかった」（同）という思いもあったという。同社では、デジタコ導入以前は重大な事故はなかったものの、些細な物損事故が多く発生していた。しかし、デジタコ導入によって、そうした物損事故も減少したという。

同営業所では食料品などの輸送を主に手がけている

▽重大事故発生によりGマークを自主返納　安全に真摯に取り組み再度認定事業所に

Gマーク認定事業所となった同営業所であったが、23年10月19日に同営業所のドライバーが第1当事者となる重大事故を引き起こしてしまった。

その日の午後、同営業所のトラックが国道を左折する際に、青信号で横断歩道を渡っていた自転車を巻き込んだ。この事故により、自転車に乗っていた女性（当時67歳）が亡くなったのである。

重大事故発生により、営業所内には動揺が走った。荷主にも重大事故の発生を報告。しかし、事故発生を機に取引を打ち切られることはなかったという。

事故を受け、地元函館地区トラック協会の適正化担当指導員が同営業所を訪れた。指導員からは、「Gマークを自主返納されてはどうか。御社には改めて、一から安全への取り組みを着実に進めていっていただきたい」と提案された。その提案を受け、同社は同年11月にGマークを自主返納した。なお、事故を起こしたベテランドライバーは、その後自主的に同社を退職している。

Gマーク返納を経て、同社では「同じような事故を二度と引き起こさない」という強い決意とともに、安全への取り組みを継続させていった。

まず、ハード面では、今回の事故が左折時の巻き込み事故だったということもあり、左折時・後退時に周囲の歩行者などに音声で車両の動きを知らせる「ボイスアラーム」（写真右下）を全車に搭載。また、車両の後方視野を確認するための「バックアイカメラ」のほか、昨年導入した新型車両から、左折時の死角となる場所に歩行者や自転車を検知した場合にランプや警報音で警告を行う「巻き込み防止センサー」を標準装備させた。

一方、ソフト面での取り組みとしては、月に1度実施している教育の場において、全ドライバーに対して「視界の確保・確認」の徹底を図った。同社では、全てのドライバーを集めて指導を実施するのが難しいこともあり、実施できる時にドライバーに対して口頭で指導を行うようにしている。

「巻き込み事故を防止するためのハード面での充実ということはありましたが、ドライバーに対して『安全への意識』を持ち続けてもらえるように、基本的にはGマーク返納前と同じことを継続して行ってきました」（同）

Gマーク返納という憂き目に遭いながらも、決して諦めることなく安全への取り組みを継続させてきた同社。Gマーク再取得に動いたのは、事故発生から3年ほどが経った頃だった。

月に一度ドライバーに対して実施している口頭による安全指導

▽一層の「安全性向上」が求められる時代　安全への意識を高め「事故ゼロ」を誓う

Gマーク再取得を果たしてから2年が過ぎ、同社では今年に入ってデジタコの刷新を行った。

新しく導入したデジタコはドライブレコーダと連携するタイプで、ドラレコで車内外の画像を取得し、その画像を同営業所に5分おきに転送することで、各車両の現在位置だけでなく、各ドライバーによる運転操作やドライバーの様子が即座に分かるようになっているものである。ドラレコで取得した画像はドライバー本人にも見てもらい、安全指導に結び付けているという。また、モバイル型アルコールチェッカーにも接続しており、長距離運行時の飲酒運転防止にも繋げている。

ところで、再度Gマークを付けたトラックを運転していることで、ドライバーの安全意識はGマーク返納時よりも格段に向上しているという。

「今はGマークを返納していた時期と比べると、当社に対する荷主からの視線は明らかに変わってきたと思います。当社が現在請け負っている仕事の中には、Gマーク認定が条件のものもあります。それだけに、荷主からの安全性向上への要請はより強くなってきていると感じています」（同）

今後に向けた安全性向上への取り組みを聞くと、鍵になってくるのはドライバーの高齢化対策だという。同社では、40代のドライバーが2人いるほかは大多数が50代のドライバーである。年齢を重ねることでドライバーの注意力が散漫になるため、「ちょっとした不注意から発生する事故を未然に防ぐような取り組みを進めていきたい」と須藤専務は話す。また、近年健康起因事故が全国的に多くみられるようになっていることから、ドライバーの健康づくりへの取り組みも進めていく方針である。

ドライブレコーダで取得した画像を、即座に営業所内で確認することが可能となった

ある日、函館地区トラック協会の適正化担当指導員から、「もう一度、Gマーク取得に向けて取り組んでみてはどうか」と声をかけられた。須藤専務は、「事故によって社会的制裁を受けた事業所が、再びGマークを取得することができるのだろうか」と半信半疑だったという。しかし、同社の高田潤取締役副社長が「Gマーク再取得に向け、もう一度挑んでみようじゃないか」と一念発起し、会社としてGマーク再取得に取り組むことが決まった。

同社ではその後も安全への取り組みを積み重ね、27年に再び同営業所に関するGマーク申請を行った。その結果、同営業所は再び安全性優良事業所として認定を受けることとなったのである。

「再取得の際には、『再びGマークを取得することができて、本当に良かった』と安心したと同時に、『よく再取得にこぎ着けることができたな』と驚いたところもありました。一方で、Gマークを再取得できたということは、Gマーク認定事業所として、これまで以上に安全に対して真摯に取り組まなければならないということでもあります。『もう二度とGマーク認定を失わないよう、気を緩めずに安全への取り組みを継続していかなければならない』と、非常に身が引き締まりました」（同）

ある。

「安全への取り組みを第三者に評価していただくGマーク制度を通じて、輸送の安全性向上を図るために運送会社として何をすべきなのか、そして何をしてはならないのかがはっきりと分かるようになりました。運送会社として荷主から求められる安全性のレベルは、近年確実に高まってきています。Gマーク自主返納を通じて、そのことを痛感しました。もしGマーク制度がなくなってしまうと、『安全・安心』な我が国のトラック輸送を高いレベルで維持し続けていくことができなくなるかもしれません。Gマーク認定事業所としてふさわしい、高品質の輸送サービスの提供を目指して、当社としては今後も安全への取り組みを継続していきます」（同）

（取材協力）㈱函館食品運輸　須藤芳則専務取締役

会社概要

㈱函館食品運輸
［代表取締役　高田 幸悦］

本　　社	北海道亀田郡七飯町字峠下405-4
設　　立	昭和62年1月
資 本 金	2,000万円
従業員数	26人（うちドライバー23人）
車 両 数	23台

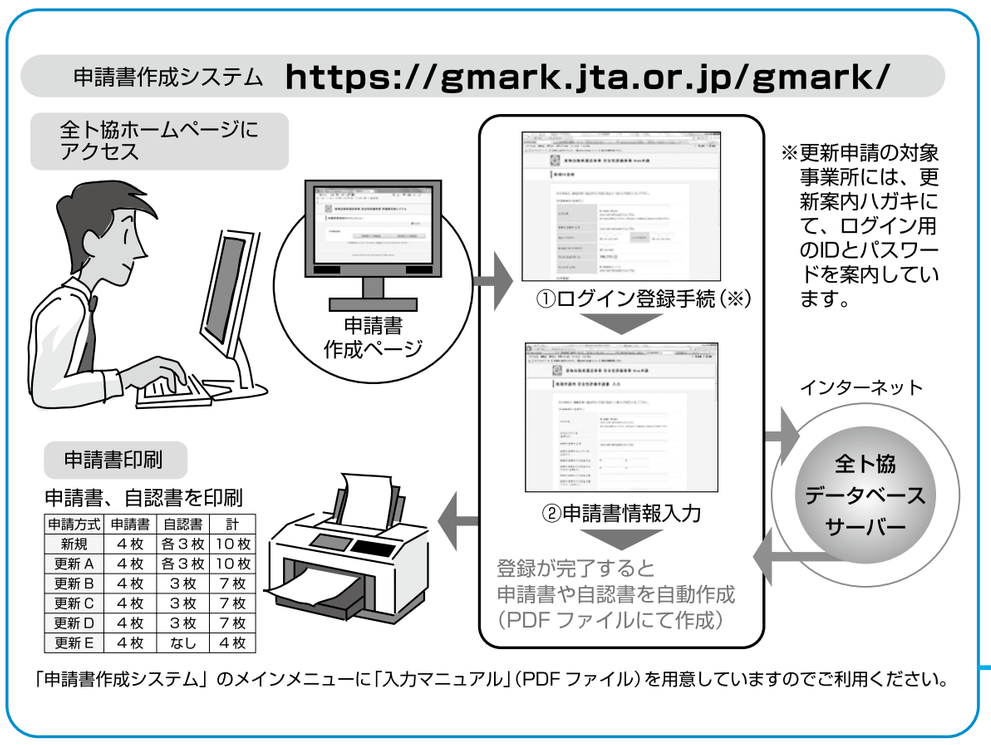
平成30年度貨物自動車運送事業安全性評価事業「申請書作成および申請方法」（4面に関連）

「申請書作成システム」で作成した申請書による申請【無料】

申請書作成システムは申請書が無料で作成できます。

「申請書作成システム」の稼働期間：2018年4月16日(月)～同7月13日(金)

※誤って申請書実費を振り込んだ場合は、返金できませんのでご注意ください。



申請方式	申請書	自認書	計
新規	4枚	各3枚	10枚
更新A	4枚	各3枚	10枚
更新B	4枚	3枚	7枚
更新C	4枚	3枚	7枚
更新D	4枚	3枚	7枚
更新E	4枚	なし	4枚

「申請書作成システム」のメインメニューに「入力マニュアル」（PDF ファイル）を用意していますのでご利用ください。

所属する都道府県の地方実施機関へその他資料と合わせ、申請書を提出

「申請書作成システム」で作成した申請書、自認書

その他資料

※注意事項
インターネットを利用して申請書を作成後、必ず所属する実施機関において受付手続きが必要となります。
申請受付期間中に、受付されなかった申請は、無効となります。

所属する都道府県の地方実施機関へその他資料と合わせ、申請書を提出

振替払込請求書兼受領証のコピー

第1号様式または第6号様式

その他資料

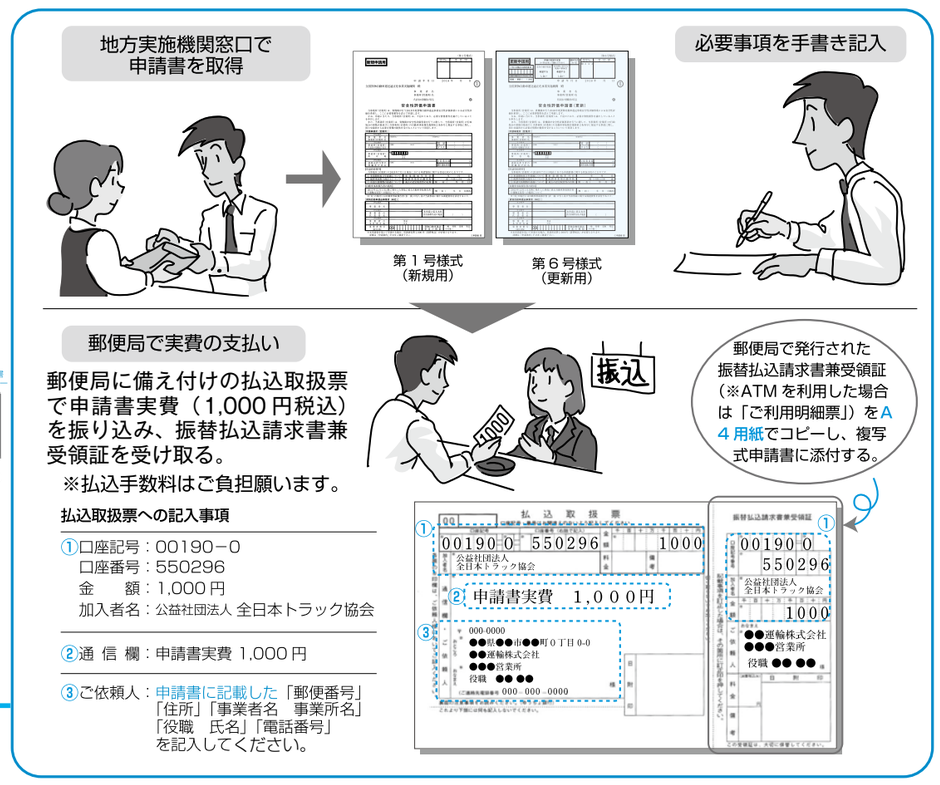
※注意事項
申請書実費を支払った際の振替払込請求書兼受領証のコピーがないと受付できません。
申請受付期間中に、受付されなかった申請は、無効となります。

申請受付期間：2018年7月2日(月)～同7月13日(金)　※土･日曜日を除く

複写式申請書による申請【申請書実費 1,000 円（税込）】

複写式申請書による申請には申請書の実費（1,000円(税込)）を収受します。

※振り込まれた申請書実費は返金できませんのでご注意ください。



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3）

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「改正標準約款」という）を改正した。改正標準約款を踏まえた実務対応についての解説は、今回で最終回となる。

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

最終回

前回まで【Step1】として、各車両の原価データから1キロメートル当たり変動費、1時間当たり固定費を算出し、実車率、実稼働時間率を割り戻すことにより、各車両別の原単位を算出することまで解説した。

今回は、前回解説した【Step1】を踏まえ、【Step2】売値の設定および【Step3】交渉、書面化について解説する（図1）。

特に、各車両の原価計算を踏まえた原単位から運賃、料金の基本単価をいかに設定するかが重要ポイントである。

図1
4月15日号で解説
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
今回解説する事項
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

1. 運賃・料金の適用方は複数手法あり

運賃・料金の設定方法は運行形態、契約形態に即して多様なパターンがあり、1つの方法に絞りきることはできない。また、ここで解説する内容は例示的な位置付けであり、実務的には複数の代替的な手法が存在することから、ここで示す取り組み内容を推奨するものでない点にご留意をいただきたい。

2. Step2【売値の設定】運賃単価、料金単価表の作成

運賃単価、料金単価表については、図2のような流れで検討する。

原価データを踏まえ、一定の利益率を乗じて設定することになるが、その前段階では現場実態を調査した上で、取引先別、運行ルート別に損益チェックすることが必要である。

図2
1 現場の実態調査
2 取引先別、運行ルート別に損益チェック
3 取引先別に運賃・料金の適用方を検討
4 社内統一の運賃・料金単価の設定
5 取引先別の運賃・料金単価の設定
6 取引先の意向を踏まえた調整

(1)現場の実態調査

新しい運賃・料金の適用方、運賃・料金の単価等を検討するため、最初に現場の実態を知る必要がある。取引先と交渉する担当者等は現場をよく知らないうちに、運賃・料金の見直しを申し入れしても、説得力のある話ができないケースが多いため、そこで頓挫してしまう。そのようなことのないよう、責任者、交渉担当者等が最初に現場に足を運び、現場を自らの目で考察し、実態を詳細に記録することから始める必要がある（図3）。

その際、各現場における「平均的な拘束時間」、「走行距離」について調査するが、①発荷主における待機時間、積込作業・附帯作業時間等、②運行時間、③着荷主における待機時間、取卸作業・附帯作業時間等がそれぞれどのくらいになっているかを調査する。1年を通してみると、通常期、繁閑期等があり、各所要時間は相違する。特に待機時間は、毎回発生するケース、繁忙期のみ発生するケース、全く発生しないケースなど、多様であるため、こうした原因と発生時期をセットで記録し、各運送における平均的な拘束時間、平均的な走行距離を算出する。

図3

調査項目	調査内容
輸送概要	・貨物（荷種） ・発荷主・着荷主 ・積込場所、取卸場所
運行ルート	・出発地点（営業所および住所） ・中継地点 ・複数積み、複数卸しの場合には、回数、場所 ・高速道路利用の有無（○○IC→○○IC/途中降りて再度利用する場合も記録） ・休憩時間、休息期間　他
積込作業	・入門時間 ・時間指定の有無 ・入門から出門までの拘束時間 うち平均待機時間（通常期、繁忙期等により分けて把握） ・積込作業開始から完了までの拘束時間 ・附帯作業の有無（具体的な内容）　他
取卸作業	・入門時間 ・時間指定の有無 ・入門から出門までの拘束時間 うち平均待機時間（通常期、繁忙期等により分けて把握） ・取卸作業開始から完了までの拘束時間 ・附帯作業の有無（具体的な内容）　他
運賃・料金、契約書面	・運賃等の内容 ・運賃等の適用方（距離、時間、卸箇所数ごとの料金設定等） ・積込・取卸料：支払の有無 ・附帯作業料：支払の有無 ・待機時間料：支払の有無 ・契約書面化の有無　他

(2)取引先別、運行ルート別に損益チェック

取引先別、各運行業務別に、原価計算を行い、損益チェックし、赤字の運送業務を特定する必要がある。例えば、図4のようにケース①では走行距離200キロメートル、拘束時間8時間、ケース②では走行距離200キロメートル、拘束時間11時間となる運行等業務があった場合、それらに【実質】1キロメートル当たり変動費、【実質】1時間当たり固定費を乗じて原価を把握し、現在の収受運賃等を差し引きすることで、損益を求める。

走行距離よりも、拘束時間が長い仕事のほうが原価は格段に大きくなることを、原価計算により実感できる。特に距離制運賃を適用している場合、拘束時間が長時間化しても追加料金を収受できないケースが多いため、特に注意が必要となる。

図4

	待機時間がゼロのケース（ケース①）	待機時間が長時間化するケース（ケース②）
前提条件	・収受運賃額　56,000円（距離制運賃） ・1km当たり変動費　66.20円/km、1時間当たり固定費　5,095円/時	
	・走行距離200km ・積込・取卸作業時間　3時間 ・**待機時間**　**0時間** ・運行時間　5時間	・走行距離200km ・積込・取卸作業時間　3時間 ・**待機時間**　**3時間** ・運行時間　5時間
損益計算	・走行距離200km×66.20円/km＝13,240円① ・拘束時間8時間×5,095円/時＝40,760円② ・①＋②＝54,000円③ ・56,000円－54,000円③＝＋2,000円（黒字）	・走行距離200km×66.20円/km＝13,240円① ・拘束時間11時間×5,095円/時＝56,045円② ・①＋②＝69,285円③ ・56,000円－69,285円③＝▲13,285円（赤字）
方向性	・待機時間がゼロであれば、利益確保できるが、待機時間が発生すると赤字水準となるため、年間平均となる標準的な拘束時間を設定し、運賃等を再設定する	

なお、運賃・料金の単価の損益計算において、1回当たりの高速道路利用料金をあらかじめコミコミで運賃設定しているケースでは、高速料金を費用に含めて損益計算し、一方で、別建てにより高速料金を収受しているケースでは、当該高速料金を除外して損益計算すればよい。

(3)取引先別に運賃・料金の適用方を検討

図6のように、原価計算を踏まえ、車格別に【実質】1キロメートル当たり変動費、【実質】1時間当たり固定費に一定の利益率を乗せて料金設定することが想定される。「積込・取卸、附帯作業」と「待機」を比較すると、内容が全く相違するため、待機の原価のほうがより割安と思いがちだが、【実質】1時間当たりの固定費は両者同一水準である。

料金設定にあたり、「積込・取卸、附帯作業時間」と「待機時間」は同じ水準で料金設定するケース、一方で取引先の理解を得られやすくするために、「積込・取卸、附帯作業時間」には一定の利益率を乗じて、「待機時間」については一定率を割引し、より低めに設定する方向性もある。

「今般、標準約款が改正されたことから、社内統一の待機時間料を設定したため、翌月以降、一律に適用します」と全ての取引を対象に網を掛けるような方法では、取引先から受け入れてもらえないのではないか。そこでまずは、先に取組した①現場の実態調査および②損益チェックを踏まえ、取引先ごとに運賃・料金の適用方の妥当性を検討する（図5）。

積込・取卸作業時間、待機時間がほとんど発生しない取引先においては、「平均走行距離×1キロメートル当たり変動費」、「平均拘束時間×1時間当たり固定費」を基礎に、利益率を乗じて距離帯別の運賃表を作成する。さらに、積込・取卸作業時間、待機時間について発生した場合は、別建てで収受できるようにあらかじめ料金単価を設定する。

しかし一方で、待機時間については発荷主で平均1時間、着荷主で平均2時間発生し、積込・取卸作業時間は発着荷主で平均して3時間発生するようなケースでは、その都度別建てにて収受する設計にすると実務的に煩雑になる。また取引先から待機時間等について証明資料の提出を求められる場合もある。そのため、別建てにより都度収受せず、年間を通した待機時間、積込・取卸作業時間、附帯作業時間等をあらかじめ平均化し、内訳を明らかにした上で、積込・取卸作業時間、待機時間等を含めた運賃・料金の単価を設定するものである。こうした検討を通して、赤字を脱却し、運転者の賃金の引き上げ原資を確保できる水準を確認する。実務的には一律の利益率の設定ではなく、相場運賃、拘束時間等を考慮して妥当な利益率を運賃等の単価ごとに設定する。

改正標準約款に即した円滑な実務を踏まえると、予め1年間の平均的な積込・取卸作業時間、待機時間等を踏まえた標準時間を設定し、積込・取卸料金を含めた運賃・料金を設定することも想定される。

図5

	完全別建てによる運賃・料金	内訳を明らかにしたコミコミ運賃等
運賃等の設計ポイント	①運賃額 距離と運行時間からあらかじめ設定	①運賃額 距離と運行時間からあらかじめ設定 ②積込み・取卸料 時間単価×平均時間/年 ③附帯作業料 時間単価×平均時間/年 ④待機時間料 時間単価×平均時間/年 ※全体の拘束時間は入門等の受付時間から出門等の受付時間までとする
	②積込み・取卸料 時間単価×所要時間/回 ③附帯作業料 時間単価×所要時間/回 ④待機時間料 時間単価×所要時間/回	
構造	対象となる複数の運送業務について、①～④までの合計額を計上し、請求書を作成	上記内訳を踏まえ、年間の標準的な拘束時間を基礎に運賃等の単価を設定（取引先と合意）
方向性	・別建てによる収受金額が明瞭だが、一方で所要時間を毎回記録し、請求書に落としていく事務上の工数が多く、人材不足の中小運送会社では対応が困難ではないか ・附帯作業等、待機が発生しないケースに適用	・頻繁に附帯作業等、待機が発生するケースに適用 ・年間を通した平均拘束時間を踏まえ、待機時間料等の内訳を明らかにした上で、コミコミ運賃等として1本化 ・標準拘束時間を超過した場合には、追加料金を収受できるように料金表を設定しておく

(4)社内統一の運賃・料金単価の設定

原単位を踏まえた売値を決めたら、走行距離、拘束時間を乗じて、単価表を作成する。

なお、待機時間等の追加の拘束時間が発生した場合、1日を単位に原価計算する事業者では「運転者の残業代」のみ支払えばいいのか、一方で、車両費、税金、間接費、運転者等の人件費を含めた「1時間当たり固定費」を支払えばいいのか、取引先ともめることがある。この場合、一律的な対応は困難であるが、運転者の賃金引き上げ、待機時間等を削減し長時間労働を抑制するには、原価計算を踏まえ、「1時間当たりの固定費」を基礎に設定する料金を収受するほうに妥当性があると考えられる。

図6
1 【実質】1時間当たりの固定費を求める
2 上記の1時間当たりの原価を踏まえ、待機と積込・取卸作業、附帯作業等の1時間当たりの料金（売値）を車格別に決定
3 料金表の時間単位を決定（例：10分、15分、30分、1時間等）
4 1時間当たり料金（売値）②×時間単位③により、料金表を作成

○以下の前提条件における「時間延長料金（待機時間等）」をどのように設定するか
ケース1：10時間の時間制運賃
ケース2：300km　距離制運賃（拘束時間平均10時間）

	1日単位で、料金原価を計算	1か月単位で、料金原価を計算
内容	・1日単位（10時間）をベースに原価管理しているため、10時間を超過した時間に対する料金（待機等）については、運転者の残業代のみを収受 ・特に月極単位の運賃設定では、残業代のみ支払えるケースが多い	・車両、保険、税金、間接費、運転者人件費等を含めた【実質】1時間当たり固定費を踏まえ設定した料金を収受
ポイント	・1日単位の損益には問題は生じないが、他の日においてもフル稼働していることが前提であり、原価割れの料金設定となるケースがある	・原価管理を1日単位で実施すると、原価割れの料金水準となるケースがあるため、【実質】1時間当たり固定費を基礎にして料金設定する

(5)取引先別の運賃・料金単価の設定

取引先ごとに現場実態の特殊性、損益実態等が相違し、取引先にも固有の考え方があるなかで、社内一律単価を受け入れてもらうには困難を伴うケースが多いため、取引先ごとに合意した運賃等の単価表を契約書に添付している実態がある。その際に拘束時間を予め詳細に設定せず、距離や時間を基礎に運賃単価を決定する場合には、予め過去の実績を踏まえた平均拘束時間を設定し運賃単

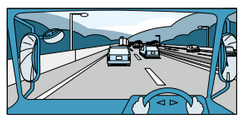
この角を基準に拡大率を220%に設定すると、A4サイズでプリントできます。

（2画）

危険予知訓練（KYT）シートの解説

▶交通事故防止編

あなたは前方にトンネルのある高速道路を走行しています。ゴールデンウイークの期間中で、この先に観光名所があることから、交通量はいつもより多くなっています。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？

○ ①前方が渋滞していることに気付いて前車が減速すると、追突する危険があります（図1）。
②少しでも先に行こうとして追越車線に進路変更すると、後続車と衝突する危険があります（図2）。

どのような運転をすれば危険を避けることができますか？

▶ ①トンネルに接近すると減速する車が少なくありません。そのため交通量が多くなるゴールデンウイークなどの行楽期は、トンネルの手前が渋滞しやすくなります。トンネルに接近した時は、前方の状況や前車の動きによく目を配るとともに、車間距離を十分にとって、前車の減速や停止に対応できるようにしておきましょう。
○ ②道路が渋滞してくると、少しでも先へ行こうとして、隣の車線にわずかでもスペースができると、強引に車線変更をする車をよく見かけます。特にトラックは車体が大きいため、「多少強引であっても後続車が入れてくれるだろう」といった安易な気持ちに陥りがちです。しかし、こうした行為は極めて危険で悪質な行為であることはいうまでもありません。強引な車線変更をすれば、後続車と事故を起こす危険があるばかりでなく、衝突を避けるために急ブレーキをかけた後続車が、その後ろの車に追突されるという事故を誘発する恐れもあります（図3）。しかも、交通量の多い高速道路でいったん事故が起これば、多重事故に繋がる危険もあります。したがって、強引な進路変更（割り込み）は絶対にしてはなりません。
③もう一つ留意すべき点があります。それは最近の車はあおりや割り込みなどの悪質・危険な運転に対処するため、ドライブレコーダーを装備しているケースが多いということです。つまり、強引な割り込みをしても事故さえ起こさなければ良く、逃げてしまえば分かりはしないといった「逃げ得」の考え方は通用しないということです。自分の運転は周囲の車から見られており、記録されているということをしっかり認識しておく必要があります。

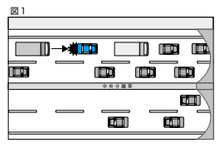
図1


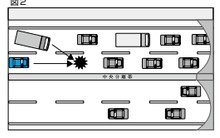
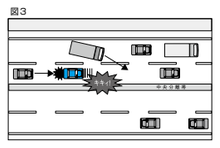
図2


図3


価を設定する。また、積込・取卸作業を発着荷主が実施する場合でも、当該作業時間において運転者と車両がセットで拘束されているため、運賃単価を設定する際には、発着荷主の作業時間分も収受できるよう時間を計測し、単価設定する必要がある。

次に、積込・取卸料は、1回ごとの所要時間により算出するよりは、1回当たりの料金単価を設定したほうが実務的には円滑である（図7）。作業に関する料金は収受できる事例が増加しているため、積極的に交渉を展開していただきたい。

図7

○1回当たりの積込・取卸料の設定

過去1年の1回当たり平均所要時間
×
【実質】1時間当たり固定費
×
利益率

なお、料金表を作成する際に、原価水準に対して乗ずる利益率はどのくらいが妥当か、よく質問を受けるが、運転者の賃金水準を全産業平均並みに引き上げ、人材不足を解消するためには、少なくとも2～3割の運転者人件費の引き上げが求められるとなれば、自ずと必要な利益率を求めることができる。

例えば全体の7割の仕事が赤字で、3割の仕事で赤字を穴埋めし、会社を黒字化するような損益構造をもつ事業者の場合には、数％の利益率では不十分であることも分かるため、他の仕事の損益状況をも踏まえ、妥当な利益率を設定していただきたい。

3. Step3【交渉、書面化】取引先に対する申し入れと契約書面化

(1)改正標準約款を後ろ盾に効果的な交渉を！

改正標準約款に即した対応をしたくとも、現実には取引先側による承諾がなければ、積込・取卸料、待機時間料、附帯作業料等の収受ができない厳しい現実がある。改正標準約款を踏まえ社内統一単価を作成しても、現実には取引先から受け入れてもらうことができず、適用できないというケースも多い。

改正標準約款を踏まえ対応することは「努力義務」であることから、対応できなくとも罰則はなく、強制力もないのが実態である。しかし、改正標準約款を交渉の道具（武器）、後ろ盾として自助努力し、効果的に交渉を展開する事例が出てきている。改正標準約款は努力義務だから意味がない、強制力のある法令レベルに引き上げてほしい、とする意見もあるが、自助努力で地道な交渉を展開することが何よりも重要である。

(2)取引先に対する申し入れの準備

取引先と交渉するには、事前準備が極めて重要である（図8）。取引先の業績動向、コンプライアンスを重視する姿勢があるか、簡単に他社に切り替えできるか、自社における取引シェアなど、取引先と交渉するにあたり、パワーバランスを踏まえ、交渉戦略を検討する必要がある（図9）。

図8

交渉に向けた実務の流れ

交渉準備1：交渉に向けた現状分析
○交渉の事前準備として、現状分析を行います。取引先の状況（赤字、黒字）、運送の特性、自社における取引シェアなどについて分析します。

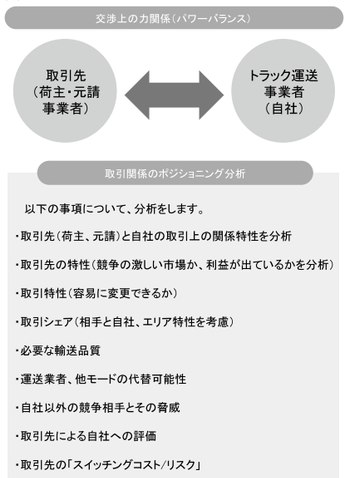
交渉準備2：取引関係のポジショニング分析
○交渉の成否を分けるのは、取引先にとって自社はどのような存在か。つまり、自社のポジショニングについて、多面的な視点から分析します。

交渉準備3：適正運賃の水準を判断するための原価計算
○原価計算により、適正運賃の水準と損益分岐点を把握します。

交渉準備4：交渉に向けた計画の立案
○取引先ごとに交渉を行う計画が違いますので、それぞれの取引先の特性を踏まえた交渉に向けた計画を立案します。

交渉準備5：交渉資料の作成
○交渉を成功させるための資料を作成します。取引先に提示すべき資料、提示しないほうがよい資料があります。

図9



(3)運賃・料金の建て方の見直し

積込・取卸料、待機時間料等を検討すると同時に、現在の運賃の建て方の妥当性も事前に検討していただきたい。

例えば、個建て、重量建て、立米建て等で運賃設定している場合、損益分岐点を上回る個数等を確保できないケースでは、車建てによる運賃等設定への見直し、複数積み、複数卸しでは出発時点から最終到着時点まで車建てによる運賃設定への見直しも検討できる。改正標準約款は現在無料の待機時間等を料金として収受することがポイントであるが、現場実態を熟知し、いかなる優先順位で交渉を展開していくべきか見極めた上で、交渉を展開していただきたい。

(4)複数箇所における積込・取卸作業の料金化

複数箇所の積込・取卸作業がある場合、拘束時間が長時間化し、作業も追加発生する。1か所増加するごとに料金設定されるべきであるが、全く料金化されていないケースが多い。運転者も作業料等が増加しても賃金に反映されないため、「仕事へのやり甲斐がない」という声も聞く。

複数箇所における積込・取卸作業の料金設定については、「（作業時間＋待機時間）×1時間当たり固定費×利益率」により料金設定する。無料・無償で実施している取引先があれば、料金収受に向けて交渉を展開することが望まれる。

(5)待機時間料金の収受が極めて重要

積込・取卸料、附帯作業料については、料金収受できる事例が出てきているが、一方で大手事業者でも待機時間料については収受できた事例を探すほうが難しい状況にある。運送業の「働き方改革」には、発着荷主等の作業・待機時間料のコスト負担が極めて重要である。運転者を待たせても、作業をさせてもタダ同然の状態であれば、長時間労働抑制どころか、何の改善も期待できない懸念がある。作業・待機にコストがかからなければ、発着荷主は現状を変えようとしない。着荷主（倉庫運営事業者、元請等を含む）の自発的な協力だけでは、遅々として改善が進まないのが現在の実態である。

発着荷主は長期にわたり形成されてきた商慣行から、トラックをどんなに長時間待機させてもタダ（無料）と思い込んでいる。発着荷主の意識を変え、時間削減に向けた努力、そして待機等の時間チャージに関する料金化が浸透しない限り、トラック運送事業の働き方改革は遅々として進まない可能性が高い。よって、作業・待機等の拘束時間等に対する対価の収受はぜひとも地道に交渉を展開していただきたい。

(6)取り決め内容を書面化

取り決め内容を契約書面化する。基本契約書があれば「覚書」または別紙添付による「運賃・料金表」とするケースが多い。しかし、改定された運賃・料金表を書面化できない取引先に対しては、継続的に契約書面化を依頼しつつも、①合意された運賃・料金表を運送事業者側が作成して、代表取締役名で取引先に提出し、さらに②見積書・請求書の裏面に「新運賃・料金表」をプリントすると効果的である。

(7)原価計算活用セミナー（無料）

改正標準約款に関する対応に関して、3回に分けて本紙面にて解説したが、今年度9月以降に、約7割の都道府県トラック協会にて「原価計算活用セミナー～標準貨物自動車運送約款の対応～」を開催予定である。セミナーでは改正標準約款への対応について解説するテキストを作成し、事例も交えながら詳細に解説する予定である。セミナーにご参加いただければ、この紙面では解説しきれない、より実務的で実践的な事項を解説し、日頃の実務にご活用いただくことができるだろう。

セミナーについては、9月以降に順次詳細が決定する見込みであるため、必要に応じて各都道府県トラック協会にお問い合わせいただきたい。

ほんのヒトコマ

［第19回］ 前川しんすけ

こどもの日、それぞれの思い…

法令○×クイズ ～路線バスの保護編～

【解答】3面に問題

❶○（法第31条の2）停留所において乗客の乗降のため停車していた乗合自動車が発進するため進路を変更しようとして手又は方向指示器により合図をした場合においては、その後方にある車両は、その速度又は方向を急に変更しなければならないこととなる場合を除き、当該合図をした乗合自動車の進路の変更を妨げてはならない。

❷×（法第71条第2号の3）幼児等の乗降のために停車している通学・通園バスの側方通過時は徐行が義務づけられているが、バス停に停車中の路線バスの側方通過時については、徐行して安全を確認することは義務づけられていない。

❸○（法第20条の2第1項）路線バスの優先通行帯であることが道路標識等により表示されている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。

❹×（法第20条第2項・標識令別表第二「規制標識327の4」）道路標識や標示によって路線バスの専用通行帯に指定された車両通行帯は、指定された路線バス等以外に小型特殊や原付、軽車両は通行できる。

❺×（法第17条第5項第4号・標識令別表第六「規制標示102」）停車中の路線バスを追い越すときには、道路の右側部分にはみ出して通行できるという規定は設けられておらず、道路の右側部分にはみ出せば違反となる。

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

129「有明海の干拓地の幸」佐賀県白石町の新玉ねぎ

有明海の北端に沿って走るのは国道444号。そして佐賀県白石町周辺はまったく平らだ。佐賀鍋島藩の時代からずっと有明海を干拓し続け、面積を増やしてきた地域なのである。

「江戸時代は、あの道路までずっと海だったんです」と、はるか彼方を指さしたのは、「佐賀オニオンファーム」代表の中村明さん。そして、くるりと回れ右をして、「今は、あの霞んで見える堤防までずっと畑になりました」と言う通り、四方はどこまでも平坦で、すべて玉ねぎ畑だった。

「おいしい玉ねぎをつくるには、日照時間、地中温度、雨量に恵まれることが大切なんです。白石はそれらの条件を満たしているうえ、干拓地特有の粘土質の土壌なので、玉ねぎが甘くなるんです」とのことだ。

前年の秋に植え付けた玉ねぎは、4月から6月に収穫する。これが新玉ねぎだ。甘味があり、水分が多く、みずみずしい風味を楽しめる。その代わり、保存は利かない。

地元ではどう食べているのだろう。白石町の「だるま寿司」では、新玉ねぎをお造りのつまに用いるほか、海苔巻きにする。酢飯、グリーンリーフ、新玉ねぎの薄切り、マヨネーズ、おかか、きゅうりを順に重ねていき、海苔でくるりと巻きあげるのだ。しゃりっとした歯応えがさわやかで、辛味などまったくない。

農家レストラン「野々香」のアイディア料理は新玉ねぎの炊き込みご飯。下ごしらえした新玉ねぎをベーコン、米と合わせて、土鍋で炊き込む。

佐賀市内の「酒肴菜飯志乃」なら、新玉ねぎのステーキ。厚めの輪切りにチキンコンソメを含ませ、バター醤油で軽く焼いたものだが、一口食べると手が止まらない。

わかった。新玉ねぎは手をかけないほどおいしいと、誰もが心得ているのだ。（むかさ・ちえこ）

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

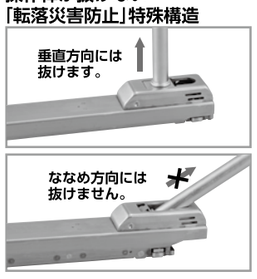
サスケ・ローダー 1.5ton

2018年 新商品 NEW

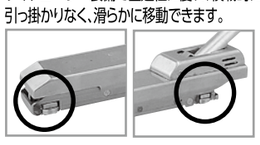
●-50℃まで耐久性あり！冷凍庫でも使用OK。
●本体、自走防止装置付（本体下降時）
●操作棒が抜けない「転落災害防止」対策の特殊構造！
●ローダー×2台、操作棒×2本のセットです。

218,000円 税別

操作棒が抜けない「転落災害防止」特殊構造



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。



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。

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

※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。

JAPAN TRUCK SHOW
ジャパントラックショー2018 出展します
新商品のサスケ・ローダー、高圧洗浄機ほか人気商品や開発中の商品を多数展示しています。出展ブースNo.39まで、是非お立ち寄りください。

品質マネジメントシステムに関するISO9001取得
創業1965年 株式会社パーマンコーポレーション 信頼の3年保証
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 フリーダイヤル 0120-202-800
ご注文FAX フリーダイヤル 0120-200-201

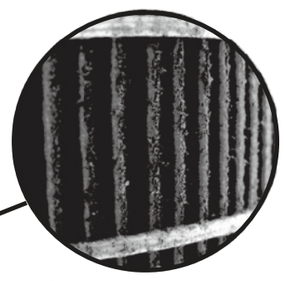
スパイラルフィルターで燃費は下げられる!!

「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

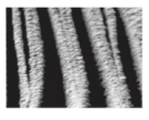
大手純正クオリティーを
ダイレクト販売

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

全ト協助成制度活用事例特集

②準中型免許取得助成事業

若年ドライバーの仕事の幅を広げる「準中型免許」

免許取得時の負担を軽減させ若年ドライバー獲得へ

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。

2回目となる今回は、29年度から開始された「準中型免許取得助成事業」助成金を活用し、次代を担う若年トラックドライバーの育成を進めるべく高等学校新卒者の採用強化に乗り出した、大野運輸株式会社（岐阜県高山市）の事例を紹介します。

大野運輸株式会社（岐阜県高山市）

同事業による助成を受け、準中型免許を取得した同社のドライバー。準中型自動車を運転できるようになったことで、仕事の幅も広がった

大野運輸㈱（真野栄治代表取締役）は岐阜県高山市に本社を構えるほか、同県瑞穂市に岐阜支店を設置している。主に、飛騨地域から野菜や米といった農作物を関西・中部・関東の中央卸売市場などに輸送している運送会社である。

さて、同社には現在、ドライバーが68人在籍している。かつては20代の若年ドライバーが半数を占めていた時代もあったというが、近年ではドライバーの年齢層が徐々に上がってきている状況にあり、現在の同社のドライバーの平均年齢は45歳程度である。そして、採用面では、かつては業界経験のあるドライバーの中途採用を中心に行っていたため、少し前までは若年ドライバーは少なかった。

真野　栄治
代表取締役

「若い人材を採用し活気のある会社に」
高校新卒生の定期採用に踏み出す

5年ほど前、同社では青森県出身の男性をドライバーとして中途採用した。入社当時、彼は30代後半だったが、真面目に仕事に打ち込んでおり、社内での評判は上々だった。真野社長は彼の真摯な働きぶりに心を打たれた。

「彼を採用したことで、地方出身の若者には純真無垢な心をもっている人が多く、真面目に、そして一生懸命に仕事をしてくれるということに改めて気付かされました。そもそも若い社員がいないような会社では、会社を支えるような有能な若い人もやってきません。高校新卒の若者を獲得し、育成していくことで、当社を活気のある会社にしていきたいと考えました」（真野社長）

同社では平成27年から、高校新卒生の定期採用を開始した。高山市には大手運送会社が営業所を置いており、地元の高校を卒業したばかりの若年者がそこに就職することもあった。しかし、数年で転勤になることも少なくなく、せっかく地元で就職しても、いずれ転勤で地元を離れざるを得なくなることが多い。

そこで同社では、「生まれ育った地元で、地域のために仕事をしてみませんか」と就職活動中の高校生にアピール。その結果、27年には3人の高校新卒生が高山本社に入社。28年は新卒生の採用がなかったものの、29年には3人が入社している。なお、現在同社には30歳未満の若年ドライバーが6人在籍している。

実車を使用しての実技講習を通じて、安全への意識を高めた

若年層の獲得に繋がる同助成を活用
5ﾄﾝ限定解除により運送業への道を開く

29年3月12日に「道路交通法の一部を改正する法律」が施行され、普通免許と中型免許の間に位置する「準中型免許」が新設された。準中型免許は、若年層がトラックドライバーの仕事に従事しやすいように設定された基礎的免許ともいえるもので、普通免許の保有を前提とせず、18歳で取得することが可能である。

同社では、準中型免許がスタートした29年春に、高山本社で2人、岐阜支店で1人の高校新卒生を採用した。同社では、この3人に準中型免許を取得してもらうため、準中型免許取得助成事業を活用して助成を受けることにした。

「トラック運送業界に飛び込もうとしている若年者が、普通免許、準中型免許、中型免許――とステップアップのたびに自分で免許を取得していくと、費用面での負担は非常に大きくなります。免許取得時の負担を軽減し、若年ドライバーの獲得にも繋がる同事業は、非常に意義のある事業だと考えています」（同）

3人には入社前（同法律施行前）に普通免許を取得させていたため、3人の準中型免許取得に際しては、5ﾄﾝ限定解除にかかった費用の8割を同事業による助成金と会社からの出費で賄い、残りの2割を本人負担とした。また、準中型免許取得期間中、午前中は同社での仕事にあたらせ、午後から指定自動車教習所に通ってもらい、準中型免許取得に向けた講習を受けさせた。最終的に、3人とも準中型免許を取得することができた。

外部講師を招いて実施した「初任運転者指導・教育研修会」

研修期間に様々な仕事を体験
ドライバー職の魅力を実感させる

さて、表は同社が保有するトラックを車両総重量別に分類したものである。同社では、長距離輸送が中心となっていることから、準中型自動車は4台と少ない。そのため、準中型免許取得によって若年ドライバーの仕事の幅は広がるものの、仕事の絶対数としてはそれほど多くはない。そこで同社では、若年ドライバーが同社に入社し、20歳になって中型免許を取得するまでの間、会社の業務の一環として農作業をさせるようにしている。

もともと真野社長の父親は農業を手がけていたが、「農作物を運ぶ会社がなかった」（同）ということで、真野社長は地元を中心に農作物や肥料などの輸送を行う会社として同社を設立したという。農業が出発点であり、現在も農業を継続していることもあって、中型免許取得前の若年ドライバーは、月に1、2度積み下ろし作業の助手として農協間の横持ち輸送にあたったり、準中型自動車に乗務して高山市の隣の飛騨市神岡や名古屋への輸送を行うほかは、「研修期間」として同社近くの畑での農作業に就いてもらっているという。

「ドライバー志望の若い人の中には、入社した当初は『トラックドライバーはいろいろなところに行けるので楽しい』と感じる人が多いですが、入社して半年もするとその仕事に飽きてしまう人も少なくありません。当社を退職したドライバーの多くが、『トラックドライバーの仕事は自分に合っていない』『トラックドライバー以外にも、自分に合うもっといい仕事がある』と感じて退職していきました。そのため、当社では若年ドライバーを対象に、農作業のほかにも、冬になるとスキー場のリフト係員やガソリンスタンドの店員など、いろいろな仕事を経験させるようにしています。様々な経験をしてもらう中で、トラックドライバーの仕事の魅力に気付いてもらい、若年ドライバーの定着に結び付けるようにしています」（同）

若年ドライバーの継続的採用により
人材不足解消・会社活性化に繋がる

ところで、準中型免許を取得したばかりの若年ドライバーに対しては、輸送の安全を確保するための安全教育を欠かすことはできない。

同社では、準中型免許を取得したばかりの若年ドライバー3人と、中型免許を取得している若年ドライバー3人、そして中途採用1人の合計7人を対象に、外部講師を招いての「初任運転者指導・教育研修会」を行った。

安全教育の徹底を図りながら、将来の同社を支える貴重な戦力の育成を進めている同社。最後に、同社における若年ドライバー獲得に向けた今後の取り組みと、同事業への期待について、真野社長に聞いた。

「高校新卒者の採用は、コストはかかるものの、それ以上に若年者を獲得することで会社の雰囲気が変わるなどの大きなメリットがあります。中高年のドライバーたちも、若年ドライバーたちからいい刺激を受けています。また、若年者に準中型免許を取得してもらったことで、仕事の幅が広がり、若年者の定着率向上にも繋がりました。少子高齢化による労働力不足がますます深刻化していく中で、若年ドライバーを獲得し続けていくことのできる事業者だけが、将来生き残ることができるのではないでしょうか。人材不足の解消や会社の活性化を考えている事業者の方には、事業継続への投資のひとつとして、若年ドライバー獲得に繋がる同事業をお勧めします」（同）

（取材協力）大野運輸㈱
真野栄治代表取締役

表 同社所有の車両数の内訳

	車両総重量	高山本社台数	岐阜支店台数	合計
準中型自動車	3.5トン～7.5トン	3	1	4
中型自動車	7.5トン～11トン	8	1	9
大型自動車	11トン以上	42	24	66
合　計		53	26	79

大野運輸株式会社

本社所在地	岐阜県高山市丹生川町町方190
代表者	代表取締役　真野　栄治
設　立	昭和50年10月
資本金	1,600万円
社員数	78人（うちドライバー68人）
車両数	79台

安全教育を徹底させて、将来の同社を支える若い戦力を育てていく

2018・5・1

こちら広報室 四季折々 137

▼週末に手作りの餃子を作るほど、私は「餃子大好き人間」です。とある休日に親戚の集まりがあり、そのあとに1人で立ち寄った東京・台東区の浅草公会堂の裏手にある「餃子の王さま」。店内の壁に貼られた年季の入った赤いプレートに、「当店は餃子専門店として創業は昭和二十九年です　市販いたします餃子やの元祖で御座います」と餃子に込める熱いメッセージが。▼70代後半とおぼしきご主人と、3代目の子息が厨房で腕を振るっています。入口に近いカウンター席に座った私の前で、ご主人は淡々と鮮やかな手つきで餃子の皮にひだを作っています。ここでは餃子を「包む」ではなく「握る」と表現し、生餃子を素早く2分程焼くとのことでした。厨房では3代目がフライパンを自在に操り、料理を次から次へとお皿に盛り付けています。手際の良い作業に「お見事」の言葉をかけたいくらいです。▼ひっきりなしにお客が来店して、店内は満員となり、空席待ちのお客は外の椅子に腰かけています。その餃子はというと、具材が丁寧に刻まれ野菜の甘味がジューシーで癖になる美味しさ。たかが餃子、されど餃子。さすが「元祖」と自負する、万人に愛される味です。▼私は、餃子を3人前食べたあとに、隣に座り裏メニューを頼んだ常連らしき人と同じ「細タン半炒飯」を注文しました。あっさり味のタンメンはB級グルメ好きの私にぴったり。下町の味、懐かしい味、飽きない味で、完食でした▼1707（宝永4）年の「舜水朱氏談綺（しゅんすいしゅしだんき）」によると、1689（元禄2）年に「福包（ふくつつみ）」と呼ばれる鴨肉を使った餃子が、常陸の水戸藩第2代藩主で「水戸光圀公」や「水戸黄門様」の愛称で知られる「徳川光圀」に献上されたのが、日本初の餃子とされています。中国の餃子（ジャオズ・水餃子）と対極の鍋貼（コーテイ・焼き餃子）は戦後、満州からの復員兵や引き揚げ者によって日本人好みの味として確立され、庶民に広まったとされています。▼ところで、1885（明治18）年に山手線が開業しますが、実際はその路線の中に「浅草駅」が計画されていました。残念ながら地元住民の反対で、路線は鶯谷→上野→御徒町ルートに変更され、文字通り「浅草駅」は幻となりました。開発を逸したため、「経済的なチャンスを逃した」と言われ、一時お客が減少した浅草でしたが、近年では東京スカイツリーの誕生や多くの外国人で大いに賑わい、嬉しい限りです。でも、現在の山手線29駅に「浅草駅」が加わり30駅となっていたら、と考えると感慨無量です。▼また、「国際通り」と「ひさご通り」に挟まれた路地裏の「浅草コリアンタウン」は、焼肉屋の名店が多く、昭和のノスタルジックを感じさせる不思議なエリアです。遊園地「花やしき」に象徴されるように、下町の粋な遊び心を残した浅草は、過去から現代まで変わらぬ隠れ里の雰囲気を醸し出し、人の心を癒した（山崎薫）

2018年度（平成30年度）貨物自動車運送事業安全性評価事業

安全の証し「Gマーク」

「安全性優良事業所」申請概要

申請受付期間
平成30年7月2日(月)～7月13日(金) 土・日を除く

※「Gマーク」の『G』は「Good」（良い）、「Glory」（繁栄）の頭文字「G」を取ったものです。

申請書類の頒布

❶インターネットによる頒布
頒布開始日／平成30年4月16日(月)
頒布方法／申請案内↓全日本トラック協会ホームページにて公開
申請書・自認書↓申請書作成システムによる作成が可能

❷紙媒体による頒布
頒布開始日／平成30年5月1日(火)　土・日、祝日を除く
頒布方法／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）より入手してください。

更新のお知らせ

前回以下の申請年度に認定された事業所の皆様は、今年度、更新手続きが必要となります。

更新種別	前回の申請年度	現在の認定証番号
初回更新	平成28年度（新規）	28＊＊＊＊＊
2回目更新	平成27年度（初更）	27＊＊＊＊＊（1）
3回目更新	平成26年度（2更）	26＊＊＊＊＊（2）
4回目更新	平成26年度（3更）	26＊＊＊＊＊（3）

インターネットを利用して申請書類が作成できます。申請案内など詳しくは「Gマーク」で検索!!
Gマーク　検索

以下の「Gマーク」ステッカーの貼付は不正使用となります。Gマーク制度の信頼性を維持するためにも、車両に貼付される「Gマーク」ステッカーの適切な使用をお願いします。

車両を売却する際には「Gマーク」ステッカーを剥がしていただく等、Gマーク認定事業所が正しく認知されるようにしてください。

Gマーク認定事業所のみなさん認定ステッカーを正しく使用できていますか？

国土交通大臣指定　全国貨物自動車運送適正化事業実施機関

●「安全性優良事業所認定制度」に関する詳しい内容については、ホームページをご覧ください。
http://www.jta.or.jp

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3-2-5　全日本トラック総合会館
TEL.03(3354)1067　FAX.03(3354)1019