昭和35年11月28日第3種郵便物認可

平成30年(2018年)　第2111号

危険な状況を安全に体験!!

TFD 東海電子株式会社
東京事業所 TEL.042-526-0905

Japan Trucking Association

広報 とらっく

創刊 昭和28 (1953) 年2月

7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番地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 ・公益社団法人 全日本トラック協会「平成29年度事業報告書」

6・7 <輸送効率化特集④>
・車両の稼働率を飛躍的に高める「中継輸送(乗継輸送)」
㈲ハロー・テンリュー (静岡県浜松市)

地元浜松市のマスコットキャラクター「出世大名家康くん」のラッピングトラック

8 ・第23回全国トラック運送事業者大会のお知らせ

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▼
6/15~7/14 4193
7/15~8/14 1298

ドライバーの「働き方改革」完遂へ邁進

業界の「働き方改革」実現に向け決意を力強く語る坂本会長

坂本　克己会長

全ト協

第176回理事会・第94回通常総会
29年度事業報告書・計算書等を承認

全日本トラック協会は6月28日、東京都港区の第一ホテル東京で第176回理事会並びに第94回通常総会を開催した。

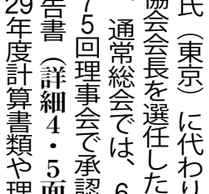
通常総会に先立って開催した第176回理事会では、副会長の選定を行い、退任する千原武美氏(東京)に代わり、浅井隆東京都トラック協会会長を選任した。

また、通常総会では、6月7日に開催された平成29年度第175回理事会で承認された平成29年度事業報告書(詳細4・5面)について報告した後、29年度計算書類や理事の選任・退任などについて審議を行い、原案通り承認した。

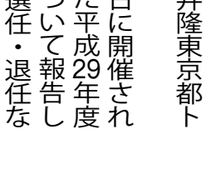
通常総会では冒頭、3月7日に89歳で逝去した全日本トラック協会・東京都トラック協会元会長の中西英一郎氏への黙とうが行われた。

議事に先立って坂本克己会長があいさつに立ち、昨年11月の標準貨物自動車運送約款等の改正に伴う手続き状況に言及。6月15日現在で新料金未届け率が全国で53・7%という高い数字になっている現状に触れ、「適正運賃・料金収受の実現のために改正された運送約款について、全ト協としては理解促進を図るため、荷主団体などに積極的にPRを行っていく。運送事業者の側としても、適正運賃・料金収受に向けて、全てのトラック運送事業者が足並みを揃え、届け出をしていかなければならない」と力説。また、「政府による『働き方改革』推進の流れを受けて、ドライバーが充実感をもって働くことのできる労働環境の実現に向けて、トラック運送業界として邁進してまいりたい」と語った(詳細別項)。

議事では、6月7日に開催された第175回理事会で承認された平成29年度事業報告書の報告を行うとともに、29年度計算書類(貸借対照表、正味財産増減計算書、付属明細書、財産目録)と理事の選任・退任について、原案通り承認。新たに副会長に就任した浅井隆氏(東京)は、「業界の健全なる発展のために頑張ってまいりたい」と抱負を述べた。また、①標準貨物自動車運送約款②国土交通省における渋滞対策と道の駅駐車スペース拡充③トラック運送業における外国人労働者の受入の現状――など、当面する諸案件について報告された。



浅井　隆
新副会長



石井　啓一
国土交通大臣

その後、国土交通省の奥田哲也自動車局長と平嶋隆司貨物課長を来賓に迎えた上で、副会長・常任理事・理事の退任に伴う感謝状の贈呈が行われ、代表として川端英治元常任理事(大阪)が坂本会長から感謝状を受け取った。

通常総会終了後開催された懇親会には、国交省、警察庁の幹部が多数出席。来賓を代表して石井啓一国土交通大臣があいさつに立ち、「引き続き皆様方と協力しながら、業界の『働き方改革』に取り組んでまいりたい」と述べた。

坂本会長㊨から感謝状を受け取った川端元常任理事㊧

坂本会長あいさつ
適正運賃・料金収受実現に向け団結を
要約

通常総会の開会にあたりまして、本日は私から3つの話をさせていただきます。

まずは、「適正運賃・料金の収受」です。皆様方のお声を反映させていただきながら、昨年11月に標準貨物自動車運送約款が改正されました。しかしながら、新しい料金・運賃を届けられた事業者がまだ半分強となっている実情があります。全ト協としましては、国土交通省を中心に、厚生労働省や公正取引委員会のほか、農林水産省や経済産業省などの荷主関係省庁なども巻き込み、5省庁と連携しながら荷主の業界団体等に新約款に関する告知パンフレットを作成・配布し、適正運賃・料金収受実現に向けての周知を図っております。新約款への移行が済んでいない事業者の皆様には、ぜひ届出をお願いしたい。全てのトラック運送事業者が足並みを揃え、適正運賃・料金収受実現への環境を整備していくことが何よりも大事ではないでしょうか。

次に、「ドライバーの労働環境の改善」です。いわゆる「物流二法」が成立して30年近く経ちますが、いまの我々の事業活動にマッチしない部分は手直しをしていかなければならないと考えております。政府でも、「働き方改革法案」の今国会での成立を目指しておられますが、我々としても優秀な方が輸送の現場にこぞって入ってきていただくために、労働条件の改善に向け邁進してまいりたいと考えております。

最後に、高速道路や一般道路を含めて、道路の有効利用なくしてトラック運送業界の発展はありません。それぞれの地域で物流を守り、地域の生活を守っていくために、全ト協では今年を「道路改革元年」と位置付け、物流の動脈となり得る利便性高い道路の整備を働きかけております。今年3月には道路法の一部が改正され、新たに「重要物流道路」が制定されることになりました。今後も、トラック運送業界の視点から、「駐車スペースの整備」や「ミッシングリンク解消」、また「2車線区間の4車線化」など、関係省庁に対して積極的に働きかけてまいる所存です。

2018年度「Gマーク制度」申請受付スタート
受付期間　7月2日(月)~13日(金)(土・日曜を除く)

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、7月2日(月)~13日(金)(土・日曜を除く)に「2018年度(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)」の申請を受け付ける。

申請は、地方実施機関(都道府県トラック協会)へ申請書類等を持参して手続をする必要がある(郵送は不可)。

なお、申請に必要な申請書は、インターネットを利用した申請書作成システムで作成した場合は無料、複写式申請書(手書き記入)の場合は申請書実費1000円(税込)が必要となる。

申請に関する詳細は、全ト協ホームページを参照のこと。

安全認定
有効期限2020年末
安全性優良事業所
国土交通省/全日本トラック協会

輸送統計

平成30年4月分
▶国土交通省調べ

		輸送量	前年同月比
トラック	特別積合せ(千トン)	5,905	98.5%
	一　般	—	104.9%
	宅配便(千個)	338,851	101.2%

交通事故統計

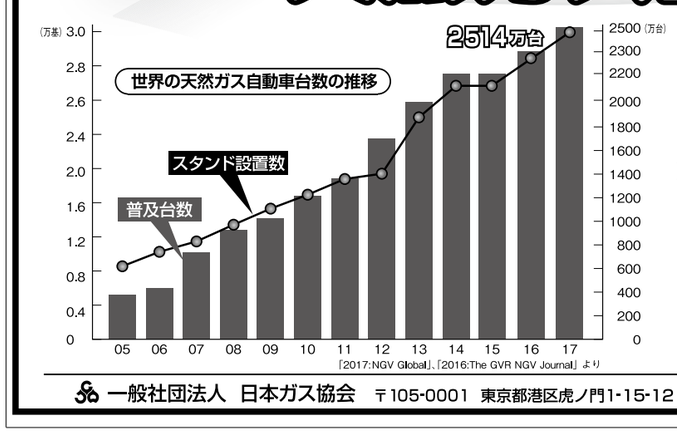
平成30年5月末
事業用トラック第1当事者死亡事故件数
軽貨物は除く。( )内は前年同月比増減数
▶警察庁調べ

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		5月31日現在	6月28日現在
49 (−10)	43 (−1)	92 (−11)	1,335 (−40)	1,368 (−31)	1,586 (−64)

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【加速する荷主の物流共同化の動き】…2面／タイヤケアホントの話【「『ブリーディング』にご注意を!」】…3面／食の新旧街道を行く【「風薫る季節の味②」九十九里浜のいわし】…7面

世界の環境対応車の主流は NGV 天然ガス自動車



天然ガス自動車は世界で約2,500万台以上が走行しています。海外では直近10年において年間平均150万台のペースで普及拡大しており、実用性や環境性能により環境対応車の主流と位置づけられてます。IEA(国際エネルギー機関)では、2030年の普及予測台数を3,500万台と見込んでいます。

都市間輸送の環境問題に貢献する大型天然ガストラック

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」

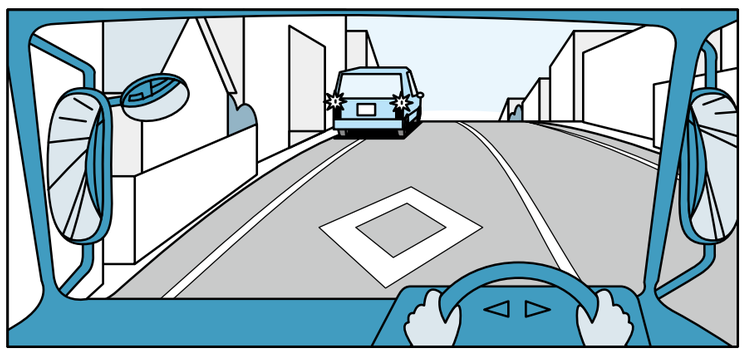
大創システム株式会社 DAISO SYSTEM CO., LTD.
本　社 〒110-0005 東京都台東区上野1-17-6
TEL.03(3831)3300 FAX.03(3831)3369
東北支店 〒982-0011 宮城県仙台市太白区長町1-3-26
TEL.022(706)2821 FAX.022(706)2822
http://www.daisosystem.co.jp
配達くん　検索

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 101 回〕「上り坂頂上付近の走行」

状況　あなたは片側1車線の上り坂を走行しています。頂上付近に駐車車両があります。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・3面）

この角を基準に拡大率を141%に設定すると、A4サイズでプリントできます。

ニュース・ターミナル（トラック協会ニュース）

NEWS 2018.6.15―7.1

全ト協

事業用トラックの1万台当たり死亡事故 2年連続で全国平均「2・1件」に

平成29年中 車籍別交通事故統計分析

全日本トラック協会はこのほど、平成29年の「交通事故統計分析結果（確定版）」をまとめ、事業用トラックが第1当事者となった死亡事故件数を、都道府県ナンバー別（車籍別）に1万台当たりの数値に換算したデータを公表した。

それによると29年は、全国平均で2年連続「2・1件」となった。26年が「2・7件」、27年が「2・5件」と年々減少傾向をみせ、28年に引き続き29年も「2・1」となった。これは、統計分析結果に基づいて、追突や交差点の事故防止対策に重点的に取り組んだ結果となったが、昨年からスタートした「トラック事業における総合安全プラン2020」においては、死亡事故件数目標を全国平均で車両1万台当たり「1・5件」に設定しており、今後、各都道府県トラック協会においては、数値目標を達成できるよう、さらなる交通事故防止対策に取り組むことが求められる。

また、同データを都道府県別にみると、「1・5件」の数値目標をクリアできたのは18都道県で、特に福井県、和歌山県、鳥取県、徳島県、沖縄県は死亡事故ゼロを達成し、鳥取県と沖縄県は2年連続だった。

なお、このデータは全ト協ホームページ内「平成29年の交通事故統計分析結果」に掲載されている。

エスカレータラッピングとWebアンケートを実施

海老名SAでGマーク周知

全日本トラック協会は昨年に引き続き、安全性優良事業所認定制度（Gマーク制度）を一般に広く周知するため、東名高速道路の海老名サービスエリア（上り）で、①エスカレータラッピング（写真①）、②テーブルへのPRステッカー貼付、③「Gマーク・引越安心マーク」ポスター貼付（写真②）を実施する。

実施期間は7月1日から8月31日まで。

また、同期間中に『Gマークってなに?』と題した認知度アンケートを実施する。PRテーブルステッカーに記載のURLから簡単な質問に回答すると抽選で100人にGマークオリジナルのQUOカード（1000円相当分）が当たる。

①

②

中国交通運輸部が訪問

懇談会を開催

6月12日、全日本トラック協会を中国交通運輸部（日本の国土交通省に相当）の研修生6人が訪問し、懇談会を開催した。

全ト協からは山崎薫常務理事らが出席し、全ト協が果たしている役割のほか、全ト協と国交省との関わりや、輸送の安全確保のための各種取り組みなどについて、活発な質疑応答と意見交換が行われた。

中国交通運輸部と全ト協との懇談会（6月12日、全ト協）

特車通行許可制度の遵守に向けた施策を推進

重量部会

6月21日、重量部会（平成30年度部会総会、我妻勝男部会長）が開催された。議事では、29年度事業報告（案）や30年度事業計画（案）、特殊車両通行許可制度に係る要望事項と対応状況等について審議し、原案通り承認した。

30年度事業計画では、特殊車両の通行に係る諸課題の改善や、法令改正・システム変更への対応を推進することとしたほか、経営者研修会・実務担当者研修会の開催により、遵法意識の向上を図ることなどを施策に掲げた。

議事終了後には、国土交通省道路局道路交通管理課の山下政浩車両通行対策室長が「特殊車両通行許可制度について」をテーマに講演した。

平成30年度重量部会総会（6月21日、ホテルメトロポリタン山形）

新部会長に結城賢進氏

平成30年度第1回青年部会 全国代表者協議会

6月13日、平成30年度第1回青年部会全国代表者協議会が開催された。

冒頭、同協議会に先立って開催された正副部会長会議において新部会長に選任された結城賢進氏（関東ブロック、東京都）が、「全国の皆様と絆を深めて結束をし、部会・協会・業界および会員各社の発展と、会員各社で働く従業員の幸せのために、微力ながら尽力していきたい」とあいさつ。

続いて、田中亨全日本トラック協会副会長によるあいさつの後、松崎宏則全ト協常務理事が「トラック運送業界の現状と課題について」をテーマに講演した。

議事では、新正副部会長の紹介を行った後、29年度青年部会事業報告や社会貢献活動等について原案通り承認した。

副部会長については、乳井敏幸氏（東北ブロック、青森県）、五月女奈緒美氏（北陸信越ブロック、新潟県）、谷峰範氏（近畿ブロック、大阪府）、西應輝彦氏（四国ブロック、香川県）、富永泰輔氏（九州ブロック、福岡県）が新たに就任。吉谷隆昭氏（北海道ブロック、札幌地区）、伊藤将志氏（中部ブロック、三重県）、實光広宣氏（中国ブロック、広島県）は再任となった。

あいさつする結城新部会長（6月13日、全ト協）

ニュース・ターミナル（官公庁ニュース等）

NEWS 2018.6.15―7.1

「二酸化炭素排出抑制対策事業費等補助金」2次公募を実施へ

LEVO

（一財）環境優良車普及機構（LEVO）は、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）について、2次公募を実施することを決定した。

LEVOでは、物流分野の低炭素化を促進するため、エネルギー起源二酸化炭素（CO2）の排出を抑制するための技術等を導入する事業に対して、補助金を交付する事業を実施している。

今回、以下の事業について、2次公募を実施することとなった。

①モーダルシフト促進支援事業、②高品質低炭素型低温輸送システムの構築促進事業、③IoTを活用した物流低炭素化促進事業、④既存の旅客交通システムを活用したCO2輸送システムモデル事業

公募期間は7月3日㈫～7月26日㈭17時まで。応募方法の詳細等は、7月3日にLEVOホームページに掲載される予定。

物流経営士が出演

全ト協提供ラジオ番組『ドライバーズ・リクエスト』

6月29日（金）放送された全日本トラック協会提供ラジオ番組『ドライバーズ・リクエスト』（TBSラジオ系列全国33局ネット）に、物流経営士として活躍する佐藤淳子氏（㈱サンコー人材部部長・栃木県日光市）が出演した。

放送では、物流経営士認定制度の概要のほか、佐藤氏の受講のきっかけや感想、業務で活かせた点などについて佐藤氏が自身の体験等を交えて紹介した。

物流経営士として活躍する㈱サンコーの佐藤淳子部長㊧

TS（トラックステーション）情報

7月から営業時間を変更

岡山トラックステーション

岡山TSは、7月1日㈰から営業時間を変更する。運行情報センターは平日9時～17時、宿泊・仮眠は申し込み・営業ともに平日8時～17時／19時～翌5時の営業で、いずれも土・日曜・祝日休業。休憩室は24時間営業となる。

全ト協行事予定

（7月1日～7月31日）

▽7月2日
・第63回広報委員会
▽7月4日
・第73回鉄鋼部会
▽7月5日
・第60回海上コンテナ部会
▽7月6日
・女性部会第1回全国代表者協議会
▽7月12日
・正副会長会議
・第219回常任理事会・第177回理事会合同会議
▽7月17日
・全国専務理事業務連絡会議
▽7月27日
・第36回セメント部会
▽7月30日
・第11回経営改善・情報化委員会

法令○×クイズ ～交差点編～

❶ 交差点の左折時は徐行が義務づけられているが、右折時には徐行は義務づけられていない。（○・×）

❷ 右折するとき、先に交差点に入っていれば、左折する車があっても自車のほうが先に右折できる。（○・×）

❸ 交通整理の行われていない交差点において、左方からくる車があるときは、交差側の道路より自車側の道路の道幅が明らかに広い場合でも、左方からくる車の進行を妨げてはならない。（○・×）

❹ 交通整理の行われていない交差点では、左右の見通しの良し悪しにかかわらず、徐行しなければならない。（○・×）

❺ 大型車は特に内輪差が大きく左後方が見えにくいので、左側を通行している歩行者等を巻き込まないよう注意する。（○・×）

（解答は7面）

トラック運送事業者のための

経営のヒント

第212回 加速する荷主の物流共同化の動き

物流ジャーナリスト　森田 富士夫

大手食品メーカー5社は、来年4月に物流子会社を再編統合して、新たな物流会社をスタートする。これら5社に1社を加えた食品6社は、北海道で一昨年から共同配送を実施している。また、来年早々には九州でも共同配送を開始する予定で、物流センターの建設を進めている。このような大手メーカー6社による物流共同化は、画期的な試みである。さらに、系列を超えたこれだけの物流子会社の再編成はあまり例をみない。

だが、これらは通過点に過ぎない。というのも、前述の6社以外の大手食品メーカーも含めて、持続可能な食品物流プラットホームの構築を目指しているからだ。メーカー、小売というサプライチェーン全体を包括する物流プラットホームの構築である。

食品関係では、ビールメーカー4社も昨年秋から北海道で共同輸送を始めた。さらに、今春からは関西・中国～九州でも開始した。

食品以外の業種でも荷主による物流の共同化は進んでいる。化学メーカー5社は、福島県いわき市にある各社の工場から出荷する小口貨物の共同配送を6月1日から開始した。共同配送業務を受託した物流会社は、各社の工場からミルクラン方式で集荷拠点に集め、埼玉県と神奈川県の中継拠点まで共同配送の専用便で運ぶ。両県以外向けの荷物は、集荷拠点から特積み事業者に委託して、路線便で輸送する仕組みだ。さらに混載可能な荷物であれば、他業種の荷主企業にも参加を呼びかけていく。また、今後は取扱量の増加に合わせ、中京地区や阪神地区にも中継拠点を設置して、集荷拠点から専用便で幹線輸送する計画である。

LPガス会社5社も今秋、合弁会社を発足する計画を進めている。対象地域は東京、神奈川、埼玉、千葉、群馬、栃木、茨城の1都6県で、LPガスの配送・充てん事業を共同で行う。合弁会社の発足に伴い、これら5社では事業所および充てん所を統合して経営資源を共同化する。さらに物流の効率化とコスト抑制、LPガス配送における質の向上を図っていく。

紙業界でも家庭紙4社が今秋から物流を共同化し、他社にも参加を呼びかける。これら荷主による物流共同化の動きは、基本的には国内市場縮小への対応である。したがって、仮にドライバー不足が解消されても、今後あらゆる業種で物流共同化は進む。

国内市場の縮小に伴って荷物量は減少する。さらに物流共同化によって、必要とされるトラック台数はそれ以上に減少すると予測されている。このような市場の変化にトラック運送事業者はどう対応すべきか。各社各様の戦略が必要である。

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

ニュース・ターミナル（官公庁ニュース等）

NEWS 2018.6.15–7.1

政府

業界の生産性向上・働き方改革 実現に向けた内容が盛り込まれる

「成長戦略」「骨太の方針」

政府は6月15日、「未来投資戦略2018」（成長戦略）と「経済財政運営と改革の基本方針2018」（骨太の方針）を閣議決定した。

全日本トラック協会では、トラック運送業界における生産性向上・働き方改革の推進を図るべく、積極的な要望活動を展開。その結果、「成長戦略」「骨太の方針」の中で要望内容が以下の通り反映された。

まず、「成長戦略」においては、「三大都市圏環状道路等について整備を推進するとともに、ETC2.0で収集したプローブデータの活用を官民連携で推進」、「高速道路でのダブル連結トラック、トラック隊列走行の実現も見据え、新東名、新名神高速道路の6車線化など既存ストックを活用した機能強化」、「今後指定を行う重要物流道路において、国際海上コンテナ車等が通行する際の道路管理者の特車通行許可が不要となるよう、本年中に制度の見直しを行う」など、全ト協がかねてから要望していた内容も含まれた。

このほか、各業種における生産性向上の具体的な取組の促進として、「自動車運送事業の働き方改革の実現に向けた政府行動計画」に基づき、「ホワイト物流」実現国民運動（仮称）の展開や標準貨物自動車運送約款等の改正内容の周知徹底など、労働生産性の向上、取引環境の適正化等を強力に推進することも盛り込まれた。

また、「骨太の方針」では、働き方改革の推進について、「時間外労働の上限規制の適用が猶予される業務について、その業務特有の事情を踏まえたきめ細かな取組を省庁横断的に実施して労働時間の短縮を図り、上限規制の適用に向けた環境整備を進める」とし、「自動車運送事業については、『自動車運送事業の働き方改革の実現に向けた政府行動計画』を着実に実施するとともに、改善基準告示の見直しなど必要な施策の検討を進める」

国交省

加工食品物流関連の懇談会を開催 生産性向上・ドライバーの労働時間改善目指す

国土交通省は6月29日、「加工食品物流における生産性向上及びトラックドライバーの労働時間改善に関する懇談会」（座長・矢野裕児流通経済大学教授）の初会合を行った。

トラック物流が継続的にその機能を果たしていく上では、ドライバーの長時間労働の改善を図るとともに、物流の生産性向上を図っていく必要がある。しかし、個々の輸送品目ごとに抱える課題や特性に違いがあることから、輸送品目ごとに改善策を検討していくことが望ましい。

同懇談会では、全日本トラック協会が平成29年7月に実施した調査において、荷待ち時間の発生件数が最も多かった加工食品物流について、トラック運送事業者、発着荷主等の関係者が連携して、サプライチェーン全体での検討を行っていく。

大型トラックのスペア タイヤ点検を義務化へ 10月1日より車両総重量8㌧以上が対象

国土交通省は6月27日、道路運送車両法に基づく自動車点検基準等の一部改正を公布した。

国交省では、昨年10月に岡山県の中国自動車道で発生した大型トラックのスペアタイヤ落下による死亡事故を受け、同年10月27日に、全ての大型トラックを対象に、スペアタイヤ等を車両へ固定する構造・装置に損傷やボルトの緩みがないかなど早急に点検を実施するよう、全日本トラック協会など関係業界団体に対して指示していた。

今回の改正では、同点検を恒久的な対策とするために、大型トラックに備えるスペアタイヤおよびツールボックスについて、新たに定期点検の対象に追加し、大型トラックのスペアタイヤの3か月ごとの点検を自動車の使用者に義務付ける。併せて、「自動車の点検及び整備に関する手引」も一部改正する。また、整備管理者の研修について、地方運輸局長からの通知を廃止し、2年に1度受講させることとなった。

同改正の施行日は、10月1日。

なお、全日本トラック協会では同改正を受けて、会員事業者に対して、①車両総重量8㌧以上のトラックの定期点検の際に、スペアタイヤ等に関する内容を3か月ごとの点検項目に追加すること、②整備管理者に定期的（2年に1度）に研修を受講させる――などの対策実施を呼びかけている。

厚労省

労使は安定的89% 労使間交渉実態調査

厚生労働省は6月14日、2017年「労使間の交渉等に関する実態調査」の結果をまとめ、発表した。

それによると、労使関係が「安定的」と認識している労働組合は89・1%（前回89・5%）あった。正社員以外の労働者の種類別に「組合加入資格がある」をみると、「パートタイム労働者」35・2%（前回32・3%）、「有期契約労働者」37・0%（同35・6%）、「派遣労働者」7・4%（同11・1%）「嘱託労働者」38・4%（同30・7%）となっている。

過去3年間に何らかの労使間交渉があった事項（複数回答）は「賃金・退職給付に関する事項」89・7%（前回83・5%）、「労働時間・休日・休暇に関する事項」79・0%（同70・9%）、「雇用・人事に関する事項」65・9%（同62・6%）だった。

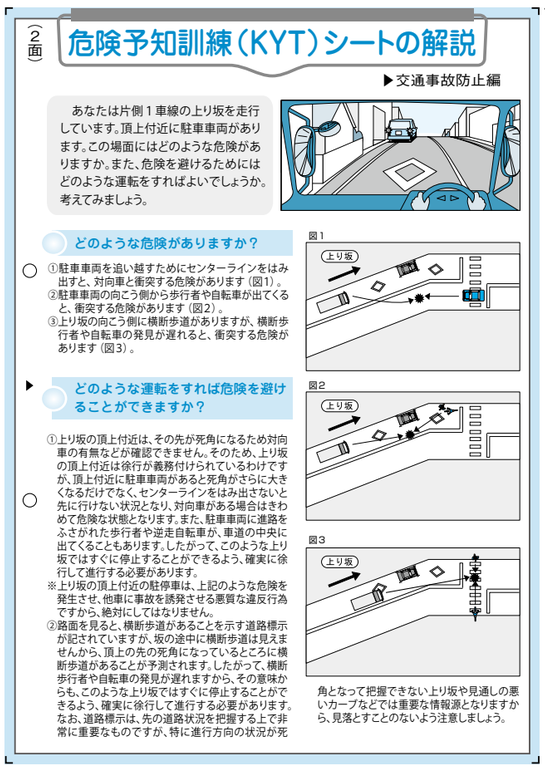
労使間交渉の結果、労働協約の改定がなされた又は新たに労働協約が設けられた事項（複数回答）は、「育児休業制度、介護休業制度、看護休暇制度」47・6%（前回29・7%）、「休日・休暇」41・8%（同23・0%）、「賃金額」36・0%（同23・0%）などとなっている。

点呼の際に乗務員に「睡眠不足」の確認を 交通労働災害防止ガイドラインを改正

厚生労働省は6月1日、全日本トラック協会に対して「交通労働災害防止のためのガイドライン」の改正について、労働基準局長名での通達を発出した。これは、貨物自動車運送事業輸送安全規則の一部を改正する省令が6月1日に施行されたのを受け、厚労省が平成20年に定めていた「交通労働災害防止のためのガイドライン」の一部を改正したもの。

同改正では、乗務前の点呼の際に、従来の疾病・疲労・飲酒・その他の理由により安全な運転をすることができないおそれがある場合に、乗務員からの報告を求めていたが、同改正ではそれに加えて「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がある場合にも報告を求めることとしている。

厚労省では運送事業者に対して、①睡眠時間の確保に配慮した適正な労働時間の管理、②乗務開始前の点呼等の実施、③早朝時間帯の走行を可能な限り避けるような走行計画の作成――など、交通労働災害防止対策の推進に取り組むよう呼びかけている。



日本貨物運送協同組合連合会

第54回通常総会・第14回全国大会を開催

日本貨物運送協同組合連合会（吉野雅山会長）は6月14日、北海道札幌市で第54回通常総会を開催した。

議事では、平成29年度事業報告や30年度事業計画等について審議し、いずれも原案通り承認。引き続き開催された第14回「トラック運送事業協同組合全国大会」は、北海道運送事業協同組合連絡協議会（奈良幹男会長）を設営幹事として、全国からの会員、来賓など約500人が参加した。

全国大会第1部の「記念講演会」では、スキージャンプ・オリンピックメダリストの葛西紀明氏が「夢は努力でかなう」をテーマに講演を行った。

また、同第2部では、来賓を代表して、坂本克己全日本トラック協会会長、早川治国土交通省自動車局官房審議官、高橋はるみ北海道知事の3人が来賓としてあいさつ。続いて、「平成30年度日貨協連表彰」、「ネットワークKITキャンペーン表彰」を行った。

第14回トラック運送事業協同組合全国大会であいさつする坂本全ト協会長（6月14日、北海道・札幌パークホテル）

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86回「『ブリーディング』にご注意を！」

タイヤの中には空気だけが充填されています。乗用車タイヤは「220～250kPa」、トラック用タイヤなら2㌧クラスで「600～700kPa」、4㌧超であれば「800～900kPa」というように、その車両の適正空気圧まで一度空気を注入すれば、あとは2～3か月おきのタイヤ点検で空気を補充するだけで、安全に使うことができます。

「でも、いちばんやっかいなのが、タイヤのブリーディングなんだよな」

私がタイヤ会社の技術サービス部にいたての頃のことです。前回の当コラムにも登場したあの上司はよくそう嘆き、周囲のサービス部員たちもうなずいていました。しかし、「ブリーディング」の意味が分からない当時の私は、まったく共感できません。その様子を見た瞬間、またその上司はニヤッと笑っていわく、「英和辞書で『bleed（ing）』の意味を調べてみなさい」。辞書を引くと、こう載っていました。

【blood（血）の動詞形。bleed（ing）：出血が止まらず、血が抜け続ける。】

つまり、タイヤから空気が抜け続けることを「ブリーディング」と言うのです。タイヤにとっての「空気」は、人間にとっての「血液」に例えられるほど大切なものです。

例えば、タイヤに釘が刺さって空気が漏れ出していることに気付かないケース。乗用車タイヤなら、空気の注入口であるゴム製バルブに亀裂が入り、微量の空気が抜け出しているのに放置すると、この2つのケースを放置すると、タイヤの空気が時間の経過とともに減少してきます。そして、タイヤの空気圧が以上低下した時、タイヤの機能が失われます。人間に例えれば、命に危険が及ぶレベルの出血量でしょう。

その一方で、タイヤの空気がさらに減少し続けても、タイヤの空気圧が半分以下にならなければ、パンクしていることには気付きません。ですから、気付いた時にはタイヤ全体が相当なダメージを受けていることになります。

「タイヤのブリーディングがまた高速道路で起きたようだ。ブリーディングに気付かず走行したトラックの前輪タイヤが粉々になったらしい」――最近、タイヤの中に空気がほとんど残っていない状態にもかかわらず、無理に動かしてタイヤをダメにする事例が増えています。トラックのタイヤは、自転車のタイヤとは全くの別物です。同じ感覚でトラックを運転していると大変なことが起きるので、絶対に気を付けてください。

PA-MAN

サスケ・ローダー 1.5ton

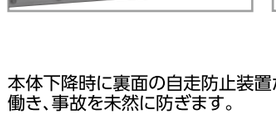
インターネットからもご注文お受けします。 https://Pa-man.shop/

2018年 新商品 NEW

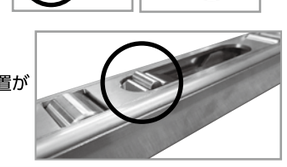
● -50℃まで耐久性あり! 冷凍庫でも使用OK。
● 本体、自走防止装置付（本体下降時）
● 操作棒が抜けない「転落災害防止」対策の特殊構造！
● ローダー×2台、操作棒×2本のセットです。

218,000円 税別

操作棒が抜けない「転落災害防止」特殊構造



サイドローラー装備で直進性に優れ、積載時にも引っ掛かりなく、滑らかに移動できます。

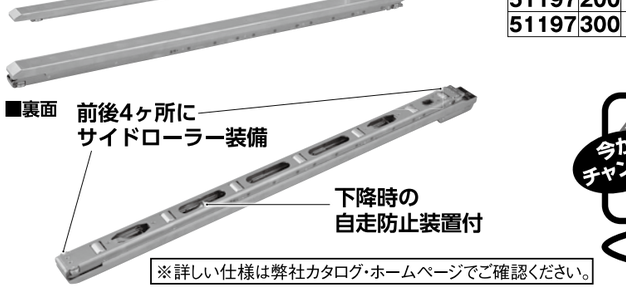


特殊スチールの操作棒（全長990mm）

本体はステンレス系新素材で軽く・強く・錆に強い!!

本体下降時に裏面の自走防止装置が働き、事故を未然に防ぎます。

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）
51197 100	PP100S	1,120mm	1,000mm	63mm	14mm	17.4kg
51197 200	PP110S	1,220mm	1,100mm			18.4kg
51197 300	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。

インターネットで簡単発注!! パーマンショップが新規会員大募集中 ポイントサービス始めました。
今がチャンス!
今なら初回新規登録で、すぐに使える1,000ポイントをプレゼント!
今まで電話・FAXのみでご注文いただいていたお客様も、新規会員として登録できます。詳しくはパーマンショップをご覧ください。
※すでに会員登録をすませている方は対象外です。

フロントガラス（トラック用）取扱はじめました。
詳しくは当社ホームページ又はカタログで

品質マネジメントシステムに関するISO9001取得

創業1965年 株式会社パーマンコーポレーション 信頼の3年保証
https://pa-man.shop/ E-mail:hrinfo@pa-man.com

〒550-0021 大阪市西区川口4-1-5
ご注文電話 フリーダイヤル 0120-202-800
ご注文FAX フリーダイヤル 0120-200-201

労務Q&A 第163回

試用期間中はパートかアルバイトで働かせたいが

Q 弊社では、従業員の採用時に3か月間の試用期間を設けています。ただ、人材がなかなか集まらず、採用者が本当に使いものになるかどうか分かりませんので、その間は、とりあえずパートタイマーかアルバイトとして働かせたいと思いますが、何か問題はありますか。

A 労働条件が本採用後と異なることを募集時に明示する必要が

【解説】試用期間中はパートタイマー、アルバイトとして時給制で働かせ、本採用となったら月給制にするといったことでしょうが、このように試用期間中と本採用後の労働条件を異なる設定とすること自体には、特に問題はありません。

ただし、これは労働条件にかかわることですから、職業安定法第5条の3（労働条件等の明示）により、従業員の募集・採用にあたってはその旨をきちんと明示する必要があります。具体的な取り扱いは厚生労働省の「指針」（平成11年告示第141号、平成29年改正）で示され、「期間の定めのある労働契約を締結しようとする場合は、当該契約が試みの使用期間の性質を有するものであっても、当該試みの使用期間の終了後の従事すべき業務の内容等ではなく、当該試みの使用期間に係る従事すべき業務の内容等を明示すること」としていますが、つまりは「試用期間中の労働条件と本採用後の労働条件の両方を明示せよ」、ということです。

明示すべき労働条件については、同法施行規則第4条の2で明示すべき事項とその方法等の詳細を明らかにしています。すなわち、①労働者が従事すべき業務の内容、②労働契約の期間、③就業の場所、④始業及び終業の時刻、所定労働時間を超える労働の有無、休憩時間及び休日、⑤賃金（臨時に支払われる賃金、賞与等を除く）の額、⑥健康保険、厚生年金、労災保険、雇用保険の適用――について、原則として書面の交付により明示しなければなりません（求職者の希望により電子メールでの明示も可）。

したがって、これらの事項は、試用期間中と本採用後でそれぞれ設定が異なることを具体的に明示して、求職者がその労働条件の違いを理解することができるようにしなければならないということです。また、時給制、月給制については、就業規則の絶対的必要記載事項（労働基準法第89条）である賃金の支払い方法や支払い時期にかかわることですから、当然、事前に就業規則で定めておく必要もあります。

なお、試用期間中をパートやアルバイト扱いにするということは、業務遂行能力が明らかでない段階では、できるだけ有期雇用的なニュアンスを強めておき、能力の低い者を容易に雇止めできるようにしたいということでしょう。しかし、最高裁判例では、当事者間で試用期間後の雇用契約の当然の終了について明確な合意が成立しているなどの特段の事情がない限り、そう簡単には有期雇用とは認められないことになっています。もちろん、きちんと契約すれば可能ですが、そのことを募集時に明示すれば、今度は長期雇用を求める求職者に敬遠されてしまい、結局、よい人材が集まらないということにもなります。要はどちらに重点を置くか、バランスを考えなければならないということです。

公益社団法人 全日本トラック協会 平成29年度 事業報告書

1面に関連

事業活動の概要

【Ⅰ】一般情勢

平成29年度の我が国経済は、アベノミクスによる数次の経済対策により、雇用・所得環境の改善、実質・名目GDPのプラス成長など緩やかな回復基調が続き、デフレ脱却に向けて着実に進んでいるとの評価が聞かれている。

民間調査機関の予測による平成29年度の国内貨物総輸送量は、前年度比1・3％増となり、営業用トラックの輸送量を見ても消費関連及び生産関連貨物が輸送量をけん引し、2・4％増となった。トラック運送業界では、「WebKIT」成約運賃指数をはじめとした各種指標によると運賃・料金水準は改善基調に推移したものの、その一方、ドライバーの人材不足や燃料価格の上昇等によるコスト増が利益率を押下げるなど経営の不安材料となった。

トラック運送業界に対する諸問題については、国土交通省が「標準貨物自動車運送約款等の改正」を行い、運賃と料金の範囲を明確化したことから、本制度が定着するよう周知に努めた。さらに、政府が進めている働き方改革についてより実効性を高めるため、トラック運送業界として「働き方改革に向けたアクションプラン」を策定し、「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」、「多様な人材確保・育成」を柱として関係省庁と連携を取りながら、長時間労働の是正・生産性向上、人手不足対策に向けた取り組みを推進した。

また、平成29年度第2次補正予算においては107億円の予算が措置され、高速道路料金における大口・多頻度割引については、ETC2・0搭載車を対象に平成30年度末まで最大割引率50％が継続されることとなったほか、トラック運送事業の生産性向上を促進するため、2億円の予算が措置され、テールゲートリフターの導入に係る支援措置も実施された。

当業界として、トラック輸送の公共的使命を果たすべく、より安定的な輸送力の確保と安心、安全で質の高い輸送サービスを提供していくために、安全対策、環境対策、労働対策、経営改善対策、消費者対策、適正化事業対策などの諸対策を積極的に推進した。

【Ⅱ】事業活動

【最重点施策】

(1)取引環境の改善及び長時間労働の抑制並びに生産性の向上に向けた諸対策

①「トラック輸送における取引環境・労働時間改善協議会」の適確な運営

・中央及び全都道府県に設置されている、厚生労働省、国土交通省、学識経験者、荷主、トラック運送事業者等から構成される「トラック輸送における取引環境・労働時間改善協議会」について、国土交通省及び厚生労働省等と連携を図るとともに、都道府県トラック協会と意見・情報交換を行い、適確な運営に努めた。

中央協議会については、第6回が平成29年5月19日、第7回が同年9月25日、第8回が平成30年2月22日に開催された。なお、中央協議会については、生産性向上協議会と同時開催された。

・地方協議会が円滑に運営され、実効性のある取り組みがなされるよう、各都道府県トラック協会に対して、協議会の開催費用や取り組みに係るPR費用などの一部を助成した。

②着荷主を含めたパイロット事業への対応

・トラック運送事業者と荷主が共同して、コンサルタントの助言の下、長時間労働削減や生産性向上等に取り組むパイロット事業について、国土交通省及び厚生労働省、コンサルタント等と連携をとり、全ての都道府県において計54事業が実施された。

・輸送品目の内訳は、食料品16件、農産物8件、建設資材7件、機械製品4件、ゴム製品2件、化学品2件、その他15件で、着荷主も参画したパイロット事業は40事業（対前年度比12事業増）であった。

・54事業の内20事業分については、全ト協がコンサルタント業務の費用を負担した（※残りの20事業分は厚生労働省、14事業分は国土交通省が負担）。また、パイロット事業を実施する上で特別に必要とする経費に関して、今後パイロット事業の成果を全国展開する際に多くの運送事業者にとって有効であると全ト協が判断したものについて助成した。

③労働基準法の改正や「働き方改革」への対応

・政府において、自動車運送事業の働き方改革について省庁横断的な検討を行い、長時間労働を是正するための環境を整備することを目的として、内閣官房副長官を議長とする「自動車運送事業の働き方改革実現に関する関係省庁連絡会議」が設置された。平成29年8月28日に開催された第2回会議では、労働生産性の向上、多様な人材の確保・育成、取引環境の適正化に資する「直ちに取り組む施策」として63の施策がまとめられたが、この施策の1つとして、平成29年9月20日、石井啓一国土交通大臣から、働き方改革実現に向けたアクションプランを平成29年度末までに策定するよう要請があった。

これを受け、物流政策委員会においてアクションプラン策定に係るワーキンググループを設置して検討を行うこととし、物流政策委員会の正副委員長と学識経験者から構成される「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」においてアクションプラン策定に向けた検討を進めた。第43回物流政策委員会、第4回ワーキンググループ合同会議（平成30年2月26日）、第174回理事会（同年3月8日）においてアクションプラン案について承認を得て、同年3月30日に石井大臣に対して提出した。アクションプランは、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（自動車運転業務に時間外労働の上限規制が適用される見込みの平成36年度までにゼロとする）を示した達成目標のほか、「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」から成る取り組み内容、フォローアップなどから構成される内容となっている。

・アクションプラン策定の検討の参考とするため、平成29年11月に、トラックドライバーの労働時間、休日や事業者の労働時間管理等の実態を把握する「トラック運送業界の働き方改革への取り組みに関するアンケート調査」を実施した（発送数3000、回答数1130、回答率37・7％）。

・国土交通省が作成した、トラック運送事業者向けの「価格交渉ノウハウ・ハンドブック」や運送委託者向けに適正な取引を行うための注意点をまとめたリーフレット、「トラック運送における生産性向上方策に関する手引き」、「中継輸送実施の手引き」について、幅広く会員事業者に周知し、取引環境の改善、生産性の向上、長時間労働の抑制に向けた対策の一助となるよう、「トラック運送業における生産性向上セミナー」を開催した。本セミナーは44都道府県及び7地区で開催し、参加人数合計は3882名であった。

・内閣府において、道路貨物運送業をはじめサービス産業5業種（他に小売業・飲食業・宿泊業・介護）の各分野における生産性向上のための取り組みを全産業に展開し、日本全体の生産性を向上させることを目的に「生産性向上国民運動推進協議会」が設置され、安倍晋三内閣総理大臣や榊原定征日本経済団体連合会会長等が出席のもと、第1回会合が平成29年5月24日に開催された。第2回会合（同年6月21日）では、道路貨物運送業の取り組み事例として、平成28年度の山梨県と長崎県におけるパイロット事業の取り組み・成果を報告した。また、第3回会合（平成30年2月15日）では、平成29年度の滋賀県におけるパイロット事業の取り組み・成果とともに、業界における生産性向上に資する各種セミナーについて報告した。

・政労使の代表がトラック運送事業に係る諸課題に関して意見交換する「第46回物流政策懇談会」を平成29年12月25日に開催した。国土交通省から奥田哲也自動車局長以下幹部、労働組合から運輸労連・交通労連・建交労の各委員長以下幹部、全ト協から会長・副会長以下幹部が出席し、トラック運送業界の諸課題と取り組みについて、意見交換を行った。

・運輸労連・交通労連の両労働組合から平成29年12月25日に、働き方改革の動向を踏まえた施策の推進、運賃・料金問題、事業許可の更新制、Gマーク制度、特定最低賃金の確立、高速道路に関する諸施策、人材確保等について、共同政策要請が行われた。また、建交労中央運輸労使協議会から平成30年1月29日に、人材確保、標準運送約款改正を踏まえた運賃・料金の収受、自動車関係諸税への対応、高速道路料金等について要請が行われた。

・トラック運送事業の賃金・労働時間等を把握することを目的に、厚生労働省が毎年実施している「賃金構造基本統計調査」の中から、トラック運送事業に係る部分（業種：道路貨物運送業、職種：営業用大型貨物自動車運転者、営業用普通・小型貨物自動車運転者）を抽出し、「トラック運送事業に関する賃金・労働時間データ集」として、最新の平成29年分のデータを掲載し、過去10年分のデータを取りまとめ、ホームページに掲載した。

(2)交通及び労災事故の防止の推進

▼交通事故防止対策

①事業用トラックによる交通事故実態の把握と要因分析

・平成29年中における事業用トラックが第1当事者となる死亡事故件数は270件と対前年に比べ12件の増加となった。

・平成29年9月に「トラック事業における総合安全プラン2020」を新たに策定し、営業用トラック1万台当たりの死亡事故件数の目標値をこれまでの「2・0」から「1・5」件以下に見直したところであり、更なる事故防止対策を講じた。

・なお、事業用トラックに係る発生地別交通事故情報を四半期毎に集計するとともに、車籍別、発生地別、車両区分別、道路区分別等詳細に交通事故実態を分析・把握し、全ト協のホームページ上で計5回公表したほか、春・秋の全国交通安全運動などにおいて、事業用トラックが惹起する交通事故の特徴を掲載した7種類のポスター等を製作し、事業用トラックに関係する交通事故防止対策の取組を促進した。

②追突事故及び交差点、高速道路における事故防止対策の推進

・事業用自動車の運転者に対する指導及び監督の指針の強化に対応し、トラックドライバーの初任運転者等教育実施体制の充実強化を図り、交通事故防止の実効性向上に努めた。

・安全教育訓練の受講者1137名に対する助成を行い、受講の促進を図った。

・高速道路上で約7割を占める追突事故の再発防止を図るため「追突事故防止マニュアル活用セミナー」を全国11トラック協会で延べ14回実施したほか、「交差点事故防止セミナー」を全国16トラック協会で延べ18回開催した。

・道路の老朽化対策に向けた大型車の適正化方針を踏まえ「トレーラの大型化による輸送効率化促進ハンドブック」を活用した研修会を全国23トラック協会と連携を取り25回開催し、大型・特殊車両の運行の適正化、交通事故防止の徹底を図った。

・全ト協及び地方トラック協会の総会、事業者大会等における交通安全決議等により、交通安全に対するトラック運送事業者の意識の定着を図った。また、全国17トラック協会における事故防止大会実施に対する助成を行った。

③ドライブレコーダ等安全対策機器の普及促進

・これまでのドライブレコーダ活用セミナーの内容を見直し、より実践的な「ドライブレコーダ実践セミナー」として新たに制作し、当該資料を活用したセミナーを全国26トラック協会において延べ27回開催する等ドライブレコーダの有効活用を含めた普及促進を図った。

・交通事故防止のため、以下の装置等に対する助成を行った。

◎ドライブレコーダ　1万4417台

◎後方視野確認支援装置　1万955台

◎左前方視野確認支援装置　373台

◎アルコールインターロック装置　55台

◎携帯型アルコール検知器　520台

・交通事故防止対策の充実強化を図るため、関係事業者等がヒヤリハット映像を活用できるよう「WEB版ヒヤリハット集」に新たな映像9例を追加掲載した。

④運行管理者に対する情報提供等支援体制の整備

・「トラック運送事業における運行管理者のあり方」報告書を踏まえ、運行管理者に対する情報提供等支援体制の整備を図った。

⑤国際海陸一貫運送コンテナの自動車運送の安全確保

・国土交通省が中央及び地方で開催した「国際海上コンテナの陸上運送に係る安全対策会議」に出席し、海上コンテナ事業者の置かれている現状を説明するとともに、改善要望等を行った。

・「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・マニュアル」（国土交通省 平成25年6月策定、平成28年6月改訂）を周知徹底するため、海上コンテナ部会が設置されていない県において、海上コンテナ輸送事業者を対象に同ガイドライン・マニュアルの講習会を開催した

⑥「運輸安全マネジメント」の普及拡大

・運輸安全マネジメント評価対象の最低車両保有台数が平成29年12月に見直され、平成30年4月から200両以上に適用範囲が拡大されたことから、官民一体で取り組む普及・啓発活動を推進した。

⑦駐車問題見直しへの対応

・平成29年11月8日、警察庁交通局長あてに「貨物集配中の車両に係る駐車規制見直しの要望書」を提出した。

・警察庁交通局長名により各都道府県警察に発出された「貨物集配中の車両に係る駐車規制の見直しの推進について」（平成30年2月20日付）、各都道府県トラック協会に周知した。

・また、本通達では、「駐車規制の見直しに際し、貨物の集配等を行う貨物自動車運送事業者団体等からの要望が実際に提出されている場所から検討を進めること」が明記されたことから、各地ト協の申出等の情報収集体制を整備した。

⑧全国トラックドライバー・コンテストの実施

・安全意識ならびに運転技能の向上を図るため「全国トラックドライバー・コンテスト」を150名の参加者により実施した。なお、各部門の優勝者は、首相官邸並びに石井啓一国土交通大臣を表敬訪問した。

▼労働対策

①健康状態に起因する事故及びメンタルヘルス対策の推進

・国土交通省の「事業用自動車健康起因事故対策協議会」に参画。同協議会にて策定された「脳血管疾患対策ガイドライン」について、事業者への周知を図った。

・健康起因事故の原因となる脳・心臓疾患の早期発見には、点呼時の血圧測定が有効であることから、事業者への血圧計の普及をはかるための調査を行い、助成制度の創設を図った。また、計測した血圧の結果から乗務可否を判断する参考にするためのリーフレットを作成した。

・中小トラック運送事業者の定期健康診断後のフォローから事後措置をサポートする「運輸ヘルスケアナビシステム」を開発し、普及に向けての課題等を把握するための実証実験を行った。

・ドライバーの睡眠時無呼吸症候群（SAS）スクリーニング検査の受検者2万4919名に対する助成を行った。

・恒久的措置が講じられた運輸事業振興助成交付金支出による定期健康診断の受診の促進に努めた。

・「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」の改訂版を作成、各種セミナーにて配布し、健康状態に起因する事故防止に努めた。

②労働災害防止、荷主対策の推進

・安全衛生管理の徹底と「陸上貨物運送事業における荷役作業の安全対策ガイドライン」の周知・徹底を図った。

③過労死防止対策の推進

・事業者代表や有識者を交えた「過労死等防止計画策定ワーキング」を6回開催、過労死等の実態調査を踏まえ、その撲滅に向けたアクションプランとなる「過労死等防止計画」をとりまとめた。

・過労死防止に対する意識の高揚を図るため、陸上貨物運送事業労働災害防止協会、（独）労働者健康安全機構との共催で「過労死等防止対策セミナー」を全国46トラック協会において延べ48回開催し、3440名が受講した。

④高速道路のSA・PA、道の駅における駐車スペースの確保

・高速道路の積極的な活用に向けた要望として、社会資本整備審議会道路分科会第28回国土幹線道路部会（平成29年7月24日）、自民党トラック輸送振興議員連盟総会（同年11月17日）、公明党トラック問題議員懇話会（同年11月17日）、自民党ITS推進・道路調査会（同年11月28日）などにおいて、SA・PA及び道の駅における駐車スペースの確保について強力に要望した。

・全国道路利用者会議と連携を図り、国道や県道等の幹線道路における渋滞箇所や「道の駅」、SA・PAにおける駐車スペースの不足状況についてアンケート調査を実施し、トラック運送事業者から見た渋滞箇所及び駐車場不足箇所をとりまとめ、全国道路利用者会議と連携を図り、国土交通省等に改善の要望を行った。

・全国道路利用者会議等が主催した「安全・安心の道づくりを求める全国大会」（平成29年11月8日）において、SA・PAや「道の駅」における駐車スペースの整備・拡張について計画的かつ着実に推進することが決議された

(3)人材確保対策の推進

①高校新卒者の採用促進のためのインターンシップを含む総合的な対策の策定及び実施

・トラック運送業界における人材確保対策の促進を図るため、全ト協ホームページにインターンシップ登録サイトを設け、会員事業者、高等学校それぞれに周知を図るとともに、学生のインターンシップを実施した会員事業者に受け入れ費用を助成した。助成実績額は、35件358万円であった。

・若年労働者の雇用確保に資するため、トラック運送業界の仕事や魅力を学生等に伝える「TRY!TRUCK!!TRANSPORT!!!」を2万5000冊作成し、全国の高等学校やインターンシップ参加登録事業者及び各トラック協会を通じて、高校生などに配布した。

・少子高齢化に対応した若年労働者を確保することを目的として、準中型免許取得及び5t限定準中型免許限定解除に係る費用を助成した。助成実績額は、209件596万円であった。

・学生に対するトラック運送業界の理解促進を図るため、各都道府県トラック協会が実施した出前授業や業界説明会等の開催費用を助成した。助成額は10協会318万円であった。

②女性、高齢者の採用等少子高齢化に対応した労働力確保と定着及び活用・育成対策の推進

・若年・女性労働者の確保を図るため、求人、採用方法などに焦点を当てた人材確保セミナーを全国24協会26か所で開催し、経営者、人事担当者など1004名が参加した。

・即戦力として活用が期待される退職自衛官に対する事業者からの求人票を都道府県トラック協会を通じ、自衛隊地方協力本部等へ提出する枠組みを平成27年度より設け、平成29年度は7協会94名の求人票を自衛隊に提出した。

・トラックドライバー不足が進む状況において、女性等のトラックドライバーが運転しやすい環境を整えることにより、女性ドライバー等の増加を図るため、女性ドライバーの視点に立った車両のあり方に対する検討会を設置した。

③労働環境の改善及び整備方策の検討

・平成28年度に青年部会が実施した「トラック運送業界における女性雇用促進に関する実態調査」で明らかになった課題や方向性について、行政機関や所管委員会に展開した。

・上記人材確保セミナーにおいて、女性ドライバーの採用、育成、定着にかかる各種方策について事業者に説明を行った。

・全ト協が中小企業等経営強化法による事業分野別経営力向上推進機関に認定されていることから、長時間労働改善や輸送効率向上に向け、セミナー、ホームページ、広報とらっく等を通じ、貨物自動車運送事業分野に係る経営力向上に関する指針の普及啓発を行った。

・平成29年度第1次国土交通省補正予算による「トラック運送業の働き方改革推進事業」（テールゲートリフターの導入に対する補助金）を促進するため、テールゲートリフターの導入支援事業の執行団体として、1001台に対する総額1億9180万円の補助金の交付を行った。

④事業後継者等の育成

・将来のトラック運送業界を担う優秀な人材を育成するため、物流経営士の認定事業を実施し、29年度は新たに116名（愛知県トラック協会中部トラック総合研修センター認定講座修了90名、東京都トラック協会認定講座修了26名）を認定し、平成30年3月末現在合計1847名の物流経営士が活躍している。

・物流経営士資格の認知度向上を図るため、全ト協ホームページに認定者名簿を掲載しているほか、「広報とらっく」や全ト協提供ラジオ番組において、本資格のPRを図った。また中小企業大学校に開設されたトラック事業者向け講座等において、本資格取得者が講師として講演を行った際には、受講者に対し資格の概要や取得のメリット等を説明した。

・物流経営士の資質の向上及び物流経営士間の連携強化を図るため、平成30年2月9日に名古屋市で64名、3月16日に東京都トラック協会で31名の物流経営士が参加した物流経営士研修会を開催した。

・優秀な管理者を育成するため、（独）中小企業基盤整備機構が運営する中小企業大学校の講座受講（全国9校）に対し助成を行った。助成実績は、299名481万円。また4校において、トラック業界の経営改善を図るため、「利益を生み出す業務改革・トラック運送業」が開講された。

・次世代を担う経営者等を育成するため、物流に関する専門的な課程を有する流通経済大学への推薦制度を実施し、2名を推薦した。

・事業後継者並びに青年経営者を育成するため、2月22日に東京・京王プラザホテルにて青年部会全国大会を開催し、青年経営者727名が参加した。また、都道府県トラック協会青年組織の代表者が一堂に会する全国代表者協議会を6月、11月、2月に、正副部会長会議を8回、ブロック大会を全国9ブロックで開催し、事業経営に即したグループディスカッション、講演など研修事業を実施した。さらに自民党青年局や倉庫業界など他団体の青年組織との意見交換会を開催した。なお、青年部会の社会貢献事業として、全国の青年経営者から集めた募金を活用し、自動車専門課程を有する高等学校3校に対し、整備実習用トラック各1台を寄贈した。また東日本大震災の際に全国の青年経営者から集められた義援金100万円を仙台市が行うふるさとの杜再生プロジェクトに寄付し植樹を行い、4月7日に仙台市より感謝状が贈呈された。

・都道府県トラック協会の青年部会等に所属する経営者等の先進的な創意工夫による収益性向上などの取組に対する顕彰募集を行い、10者が応募し審査委員会による審査の結果、2者（金賞1者：広島県トラック協会青年部会協議会「こども運送による人材確保」、銀賞1者：滋賀県トラック青年協議会「異業種交流と物流業界のPR」）が受賞した。

(4)高速道路通行料金の大口・多頻度割引最大50％の恒久化及び割引制度の充実

①大口・多頻度割引最大50％の恒久化及び割引制度の充実

・高速道路料金における大口・多頻度割引最大50％の継続、全国の高速道路ネットワークの積極的な整備推進及びミッシングリンクの解消等諸施策について、麻生太郎副総理・財務大臣、細田博之自民党トラック輸送振興議員連盟会長、竹下亘自民党総務会長・ITS推進・道路調査会会長、北側一雄公明党トラック問題議員懇話会会長をはじめ、政府与党の国会議員に対し強力に要望活動を展開するとともに、自民党トラック輸送振興議員連盟総会（平成29年11月17日）、公明党トラック問題議員懇話会（同年11月17日）、自民党ITS推進・道路調査会（同年11月28日）、社会資本整備審議会道路分科会第28回国土幹線道路部会（同年7月24日）などにおいても強力に要望した。

・その結果、平成30年2月1日に成立した平成29年度補正予算において107億円が措置され、自動車運送事業者のETC2・0搭載車を対象に、大口・多頻度割引最大50％が平成30年度末まで継続されることとなった。

・高速道路6会社は平成29年4月1日から、車両制限令違反者に対する大口・多頻度割引停止措置等を見直し、①軽微な重量超過に対する違反点数の付与、②軸重超過に対する違反点数の設定、③違反点数の累積期間を2年間に拡大する等の措置が実施された。これらの見直しにより、違反点数が累積しやすい状況となったことなどを踏まえ、平成29年12月6日に、全ト協と日貨協連の連名で、協同組合への累積点数通知書の内容や送付時期の改善、特殊車両通行許可を得た車両への対応の改善、特殊車両の通行許可審査の迅速化及び特車ゴールドの包括申請、国際海上コンテナトレーラの特殊車両通行許可申請手続きの簡素化、荷主に対する見直し内容の周知徹底及び荷主勧告制度の活用を内容とする「車両制限令違反者に対する大口・多頻度割引停止措置等に関する要望書」を、石川雄一国土交通省道路局長に提出した。その結果、過積載車両の荷主対策として、現地取締り時における違反者からの荷主情報の聴取や特車通行許可申請時における荷主情報の記載が行われることとなり、収集した荷主情報を活用し、荷主勧告制度の運用強化が図られることとなった。また、道路法等の一部を改正する法律案が平成30年3月30日に国会で成立し、国土交通大臣が物流上重要な道路輸送網を「重要物流道路」として指定することや、通常の道路より水準が高い特別の構造基準を設定することとされ、当該基準を満たした道路における国際海上コンテナ車（40ﾌｨｰﾄ背高）の通行について特車許可手続きを不要とすることとされた。このほか、特車ゴールドについて包括申請を対象とすることと、許可書類の電子媒体での携行を可能とすることなどについて検討することとされた。さらに、協同組合への高速道路会社からの車両制限令違反に係る違反点数通知について、現地取締りにおいて車両制限令違反が確認された場合に所属する会社に違反事実を直接連絡すること等の改善が図られることとなった。

・国土交通省の協力を得て、実際に道路に設置されている自動車軸重計測装置を使用して、荷物の積み方を変えて大型トラック及びセミトレーラの軸重を計測する実験を、平成29年9月に秋田県内で実施した。さらに、この結果を基に、車限令違反及び大口・多頻度割引停止措置の見直しの概要、貨物が偏積となった場合の影響、荷主勧告制度等を記載した、荷主やトラック運送事業者に対する啓発チラシを作成・配布した。

②ETC2・0を活用した物流対策

・上記の社会資本整備審議会道路分科会第28回国土幹線道路部会において、ETC2・0によるサービスの拡充として、ETC2・0により得られるビッグデータを活用した渋滞緩和の推進や運行管理支援のさらなる充実について要望した。

・ETC2・0搭載車を対象に、高速道路から一時退出して「道の駅」で休憩等した後高速道路に再流入した場合でも、料金は高速道路を利用したままとする措置について、平成29年5月～7月にかけて全国3か所の道の駅で実験が開始された。さらに、平成30年3月には、追加で全国17か所の道の駅で実験が開始された。

(5)原価管理に基づく適正運賃収受の推進

①原価管理の徹底等による適正運賃・料金の収受

・国土交通省の「トラック運送業の適正運賃・料金検討会」について、全ト協からは坂本克己会長、馬渡雅敏副会長が参画して、適正運賃・料金収受に向けた検討が進められ、本検討会における議論を踏まえて、標準貨物自動車運送約款が改正された（公布：平成29年8月4日、施行：同年11月4日）。

・標準貨物自動車運送約款の改正の内容は、運賃と料金の区別の明確化、待機時間料を新たに規定、附帯業務の内容の明確化等であり、改正を周知するためのリーフレットを28万部作成し、荷主勧告制度を周知・啓発するリーフレットとともに、トラック運送事業者及び経済産業省・農林水産省所管の荷主団体・荷主企業等に幅広く配布し、トラック運送事業者に対する説明や荷主への働きかけ等に活用した。また、機関紙「広報とらっく」において、新約款に基づく運賃・料金の届出を行い、実際に運賃・料金の収受ができている事業者の好事例やトラック協会の取組等を掲載し、周知を図った。平成30年3月30日現在の、新たな標準貨物自動車運送約款に基づく運賃・料金の届出率は39・6％となっている。

・標準約款改正後の「トラック運送業の適正運賃・料金検討会」（第5回：平成29年12月20日、第6回：平成30年2月19日）においては、持続可能なトラック運送事業経営等のために必要なコスト構成等についてトラック運送事業者・荷主の双方における共通かつ適切な理解の形成を促すための方策等について検討された。

・中小トラック運送事業者の原価管理等の意識向上により経営基盤の強化を図るため、「平成29年度原価意識強化セミナー」を全国31協会35か所で開催。経営者など2130名が参加した。今年度は、取引先との交渉力の強化、生産性向上などを取り入れ、経営力の向上を図る内容とした。

・適正な運賃・料金を収受すべくホームページに「運賃原価.com」サイトを設け、各種情報を展開したほか、自社の経営実態を把握する支援ツールの一つとして、車両台数100両まで対応した「トラック運送業における原価計算シート」（Excel）を掲載した。

・中小トラック運送事業者の経営改善に資するため、専門家が事業者の経営状況を診断し、改善策を提案する経営診断促進助成事業を行った。申請実績は、ステップ1（総合的な経営診断）が7件、ステップ2（経営改善相談）が3件。

・経営分析事業として、平成28年度一般貨物自動車運送事業の車両別、地域別等の経営状況について2333社の営業報告書データを集計し、業界の指標となる経営分析報告書を作成・公表した。分析の結果、燃料価格下落によるコスト削減が営業利益改善に寄与したが、人材不足による影響により、人件費コストの上昇及び傭車費用が増加し、業績改善は限定的となった。なお、協力事業者に対しては個別企業診断書を作成・送付した。

・トラック運送事業者と荷主企業との適正取引確保のため、日貨協連と連名でWebKITの成約運賃指数を全ト協HP、トラック業界紙、荷主業界紙等に毎月公表した。

・第41回中央近代化基金融資として公募及び推薦を実施した。補完融資は公募枠30億円に対して推薦決定3件2億2500万円、調整融資は公募枠35億円に対して推薦決定16件2億4500万円であった。

・激甚災害融資については、九州北部豪雨について公募枠3億円を設定したが、推薦決定実績はなかった。利子補給助成事業については、都道府県トラック協会が実施する「ポスト新長期規制適合車」「低公害車及び省エネ関連機器」「5両未満事業者に対する特別増車」融資にかかる利子補給事業に対し、助成を実施。平成29年度における利子補給助成額は2億7000万円であった。

・各都道府県信用保証協会のセーフティネット保証等の保証を受ける際に支払う保証料の助成事業を行う都道府県トラック協会に対して助成を行った。助成実績は、188件、1552万円。なお、トラック運送事業はセーフティネット保証の特定業種に平成10年7月から平成30年6月まで指定が継続されている。

②契約の書面化及び下請・荷主適正取引推進ガイドラインの普及・定着

・「トラック運送業における生産性向上セミナー」において、書面化の重要性や下請・荷主適正取引推進ガイドライン等について記載された、国土交通省作成の「価格交渉ノウハウ・ハンドブック」や運送委託者向けリーフレットを配布・説明し、会員事業者及び都道府県トラック協会に普及・定着を図った。

③IT化の推進

・業務の効率化を図り人材不足に対応するため、平成25年度に実施した中小事業者が求めるIT機器類実態調査に基づき、事例集、事例紹介動画1編を追加、全ト協ホームページに掲載して、導入支援を図った。

・中小事業者の情報化支援を図るため、情報化支援セミナーを全国16協会で開催し、経営者、システム担当者ら477名が参加した。セミナーでは、IT導入成功事例のほか、改正個人情報保護法、最近関心が高まっている情報セキュリティチェックについて紹介した。

・全ト協ホームページ等にIT機器導入に係る各種助成制度や情報セキュリティ等の情報を掲載し、周知を図った。

(6)参入基準の厳格化等規制緩和の見直しの促進

①参入基準の厳格化等規制緩和の見直しの促進

・「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」の策定において、参入基準の厳格化等規制緩和の見直しの促進を念頭に置いて検討し、新規参入事業者のコンプライアンス強化や巡回指導の充実強化を盛り込んだ。

・運輸支局と連携し、円滑かつ効果的な指導を行い、事業の早期適正化を図った。

新規巡回指導件数	1,002 件
労基特別巡回指導件数	792 件
速報件数	100 件

(7)新技術を活用した物流の効率化等の推進

①自動運転・隊列走行の対応

・国の先進安全自動車（ASV）推進計画及び隊列走行実現に向けた取り組みに参画し、より安全性の高い自動車運転技術の普及等に取り組んだ。

・ドライバー不足や生産性向上等に資する自動運転・隊列走行など新技術を活用した物流の効率化等の推進について、関係機関等と連携して取り組んだ。

②中継輸送及び共同輸配送の対応

・「トラック運送業における生産性向上セミナー」において、国土交通省が作成した、中継輸送の概要や検討の手順等を示した「中継輸送実施の手引き」及び共同輸配送の効果的な事例を示した「トラック運送における生産性向上方策に関する手引き」を配布・説明し、会員事業者及び都道府県トラック協会に周知を図った。

【重点施策】

(1)自動車関係諸税の簡素化・軽減の実現

①自動車関係諸税の簡素化・軽減の実現

②軽油引取税の旧暫定税率の廃止等税負担の軽減

・平成30年度税制改正・予算に関する要望項目については、都道府県トラック協会からの要望事項を基に、第5回税制・交付金委員会（平成29年5月24日）、第170回理事会（同年6月1日）の承認を得て決定した。要望項目は以下のとおり。

〈税制改正関連〉

1 自動車関係諸税の簡素化・軽減の実現
(1)一般財源化により課税根拠を失った軽油引取税について旧暫定税率廃止
(2)自動車税の引下げ
(3)自動車税における営自格差見直し反対
(4)自動車重量税の道路特定財源化

2 特例措置の延長
(1)ASV（先進安全自動車）特例措置の延長・拡充
(2)自動車取得税における免税制度（取得価格50万円以下）の延長
(3)雇用促進税制の延長
(4)所得拡大促進税制の延長
(5)少額資産即時償却の延長
(6)物流総合効率化法に基づく特例措置の延長

3 トラック協会が運営する地域防災・災害対策関連施設等について固定資産税の軽減措置の適用

〈予算関連〉

1 高速道路料金の更なる引下げ
2 ETC2・0によるサービス及び料金割引等の拡充
3 高速道路のSA・PA、道の駅における駐車スペースの活用及び整備・拡充
4 高速道路の積極的な活用に向けた諸施策の実現
5 下関北九州道路の早期実現
6 環境対策及び省エネ対策のための補助
7 交通安全対策のための補助
8 働き方改革実現のための諸対策に係る補助・助成の創設・

拡充

9 フェリー等利用に対する補助・助成制度の創設

・要望活動については、麻生太郎副総理・財務大臣、細田博之自民党トラック輸送振興議員連盟会長、竹下亘自民党総務会長、北側一雄公明党トラック問題議員懇話会会長をはじめ政府与党の国会議員に対し、日本自動車会議所や自動車税制改革フォーラムなど関係団体と協調して積極的に陳情活動を展開するとともに、自民党トラック輸送振興議員連盟総会(平成29年11月17日)及び公明党トラック問題議員懇話会(同年11月17日)などにおいても強力に要望した。

・税制改正の結果については、政府において平成30年度税制改正大綱を平成29年12月22日に閣議決定し、税制改正関連法案は平成30年3月28日に国会で成立した。トラック運送業界に関係する主な内容は以下のとおりであった。

・ASV(先進安全自動車)特例措置について、適用対象となる装置に車線逸脱警報装置が追加されたほか、適用要件等の見直し・拡充の上、自動車重量税に関する特例措置については適用期限が3年延長された。

・自動車取得税における免税制度については、適用期限が1年6か月延長された。

・物流総合効率化法に基づき取得した資産(倉庫、附属機械設備等)に係る固定資産税等が軽減される措置について、適用期限が2年延長された。

・自動車税の営自格差の見直しについては、阻止することができた。

・平成29年度税制改正に基づき、トラック運送事業に関係する税制の基礎知識や内容をとりまとめた「平成29年度版トラック税制の基礎知識」を作成し、配布した。

(2)燃料費対策の推進及び燃料サーチャージの導入

①自家用燃料供給施設整備支援助成事業及び燃料費対策特別融資の実施

・自家用燃料供給施設整備支援助成事業として、自家用燃料供給施設(燃料タンク)の新設又は増設を行う事業者に対し助成を行った。助成実績は、新設83件、増設7件、合計90件、8510万円であった。

・燃料費対策として、中央近代化基金「燃料費対策特別融資」を実施した。公募枠40億円に対して、推薦決定176件、32億8700万円であった。

②石油製品価格動向調査の実施

・石油製品価格の動向の全国調査、石油製品の需給動向や価格の変動要因について分析を実施した。

③燃料サーチャージ導入の積極的な促進

・燃料サーチャージ導入の重要性や参考資料について記載された、国土交通省作成の「価格交渉ノウハウ・ハンドブック」を「トラック運送業における生産性向上セミナー」で配布・説明し、会員事業者及び都道府県トラック協会に周知を図った。

④フェリー利用等の推進に向けた対策

・長時間労働を抑制し、労働環境を改善するため、フェリー等利用が促進されるよう、フェリー等利用に対する補助・助成制度の創設について平成30年度税制改正・予算に関する要望項目のひとつとして、関係省庁及び与党国会議員に対して要望を行った。

(3)環境・省エネ対策の推進

①新・環境基本行動計画の推進

・日本経済団体連合会が主唱する「低炭素社会実行計画」に自主的に参加し、「新・環境基本行動計画」の内容に沿って、2020年度を目標とするCO$_2$排出削減に取り組むなど、一層深刻化する地球温暖化問題をはじめ、トラック運送業界を取り巻く環境の変化等に的確に対応した。

②エコドライブの徹底に向けたEMS機器等の導入及びアイドリングストップ支援装置の普及促進

・エコドライブの徹底を図るため、燃料消費量の削減効果が高いEMS機器等の普及促進を図るとともに、荷主との連携による省エネ対策に資するため動態管理システムの普及拡大に取り組んだ。

・アイドリングストップ支援装置として、ヒーター496台、クーラー355台の導入に対する助成を行った。

・トラック業界として、15箇所目となる「トラックの森」として、宮城県「岩沼潮除須賀松の森(いわぬましおよけすかまつのもり)」に植樹した。

③NGV等低公害車の普及促進

・環境対応車導入促進事業として、CNG車337台、ハイブリッド車829台に対する助成を行った。

④温暖化対策への取り組み

・トラック運送事業者に還付措置が設けられていない地球温暖化対策税の代替として、環境省・経済産業省と国土交通省の平成29年度の連携事業として、以下の事業について関係者に周知し、二酸化炭素排出抑制に努めた。

【環境省関連事業】
◎低炭素型ディーゼルトラック普及加速化事業　29億6千万円
◎先進環境対応トラック等導入加速事業　7億8千万円

【経済産業省関連事業】
◎トラック輸送における省エネ化推進事業　21億2千万円

(4)適正化事業等の推進による法令遵守の徹底

①事故防止・安全対策等の指導内容の充実強化及び事業者・運行管理者等に対する指導の推進

・「巡回指導の指針」及び「巡回指導マニュアル」に基づき、新規事業者や悪質事業者及び小規模事業者など巡回指導の必要性が高い事業者への巡回指導に努めた。

29年度	
巡回指導件数	27,292件(事業所)
指導項目の総数	79,399件

・29年度は、国の制度改正「指導監督指針(運転者教育)」「運行記録計装着の義務化」等への事業所の対応不足、評価の低い事業所への重点的な巡回指導を実施したことにより、巡回指導結果の総合評価は、評価の良いA・Bランクの割合が、前年度より3・4ポイント減少し、評価の悪いD・Eランクの割合が0・7ポイント増加した。

・労働保険及び社会保険について、未加入事業所へ適正に加入するよう指導を行った。

29年度
労災保険・雇用保険
5.3%(前年度比0.1ポイント減)
健康保険・厚生年金保険
10.7%(前年度比0.9ポイント減)

・平成29年度末の適正化事業指導員については、以下のとおり。

適正化事業指導員				
定数	平成30年3月末指導員数			専任者率(%)
	専任	兼任	計	
346名	352名	74名	426名	101.7

なお、巡回率及び指導員1人当たりの巡回件数等を考慮した実施機関毎の巡回指導実施目標件数を定め、巡回率の向上に努めた。

・「巡回指導の指針」及び「巡回指導マニュアル」を全面的に改訂し、評価手法等について地域差が生じないよう、より具体的に規定した。また、平成30年4月から円滑に実施できるよう、各ブロック等で説明会を開催し、周知を図った。

②安全性評価事業(Gマーク制度)の積極的な推進及び普及促進策の実施

・Gマーク事業所の認定件数は次のとおりであった。

安全性評価事業(Gマーク制度)			
平成29年度		全国認定事業所数(平成30年3月現在)	認定事業所割合(%)
申請事業所数	認定事業所数		
6,800	6,607	24,319	28.7

・Gマーク制度の認知度アップを図るため、各都道府県トラック協会と連携し、新たに19台のラッピングトラックを走行させた。その他、トラック協会が自主的に運行したラッピングトラック、及び平成24年度から継続して走行しているラッピングトラックを合わせ、172台を走行させた。

また、東名高速道路の海老名サービスエリア(上り)において、10~11月の2か月間にわたり、Gマークのエスカレータラッピング(上り1基)及びフードコート内のテーブルステッカー(80枚)によるPRを行った。なお、この期間に併せて一般消費者等に向けたGマーク認知度を調査するWEBアンケートを行い、一般の方々の36・5%がGマークの意味まで知っているという結果となった。

回答者の種別(回答数)	Q1. 見たことがある	Q2. 呼び方も知っている	Q3. 意味も知っている
一般の方(189人)	65.1%	40.2%	36.5%
荷主関係(14人)	85.7%	71.4%	71.4%
トラック事業関係(88人)	98.9%	97.7%	97.7%
合計(291人)	76.3%	59.1%	56.7%

さらに、引越安心マークと合同で、一般向けの優良認定制度及び認定マークの周知ポスター(1万3500枚)を作成し、国土交通省と連携して高速道路のSA・PAや道の駅等に掲示してもらうように努めた。

・Gマーク事業所のインセンティブについて、次のとおり実施した。

i 全日本トラック協会が行う一部助成事業に関して優遇措置を設けた。

助成対象	Gマーク事業所	通常
「ドライバー等安全教育訓練促進助成」特別研修の受講料助成金	10割	7割
「安全装置等導入促進助成」IT機器を活用した遠隔地で行う点呼に使用する携帯型アルコール検知器助成金	1台1万円	対象外
「経営診断受診促進助成」経営診断助成金	10万円	8万円
「経営診断受診促進助成」経営診断相談助成金	3万円	2万円

ii 国土交通省との連携により優遇措置が実施された。

優遇措置	優遇内容
違反点数の消去	通常3年間→2年間
点呼の優遇	IT点呼等
CNGトラック等の補助条件の緩和	最低3台→1台
安全性優良事業所表彰	地方運輸局長等表彰
基準緩和自動車の有効期間の延長	通常2年→最長4年

また、一部の損保会社において、Gマーク事業所に対する保険料割引が実施された。

・Gマークステッカーの「有効期限切れ」や「廃車時」の剥離の徹底等、ステッカーの適正な管理を推進するため、申請案内ポスターや申請案内などの印刷物を用いて広報啓発した。

③適正化事業指導員に係る研修事業の充実並びに更なる資質の向上

・適正化事業指導員に対する全国研修については、初級研修(4月、10月)において、調査手法の基礎的知識の習得を図り、専門研修(9月)では、模擬巡回指導による実践的な内容により調査手法及び判断基準の均一化を図った。特別研修(11月)では、30年度から新たに巡回指導項目となる「運輸安全マネジメント」について習得を図った。

・小規模グループ研修においては、差異が発生しやすい指導項目について、模擬巡回指導やグループ討議を通じて評価手法の均一化を推進した。また、官民合同の地方ブロック適正化事業指導員研修を実施し、情報の共有を図った。

・平成29年度末の適正化事業指導員の運行管理者資格取得については、以下のとおり。

適正化指導員		
平成29年度		全指導員における運行管理者資格取得状況
受験者数	合格者数(合格率)	
29名	26名(93.1%)	274名(64.3%)

④特殊車両通行許可制度の遵守の徹底

・特殊車両通行許可制度の内容や改正点について周知するため、全国22箇所で同制度に関する講習会を開催するとともに、全国の事業者が一斉に受講できるTV会議システムを利用した講習会を6回開催し、法令遵守の徹底に努めた。

⑤車両及び道路通行等諸規制の緩和要望の推進

・行政とのワーキンググループの開催や共同での講習会の開催等を通じ、特殊車両通行許可制度の適正な運用と更なる簡素化や、重量物輸送に関する諸課題の改善について、要望や意見交換等を重ねた結果、次のとおり対策等が講じられることとなった。

・特車制度の審査期間長期化対策については、国による地方道の道路便覧収録や審査内容簡素化が実施され、平成30年度内を目途に、許可期間延長や自動審査システム強化の実施が決まるなど、多くの対策が講じられることになった。

・基準緩和車両の有効期間については、Gマーク取得事業所に所在する基準緩和車両について、継続緩和における緩和認定期間の延長が実現した。

・特車制度の簡素化に資する特車ゴールド制度の活用促進については、その利便性を向上させるため、平成30年度内を目処に、包括申請を同制度の対象とするための検討、膨大な携行書類を電子媒体にて携行するための検討やラスト1マイルを中心に大型車誘導区間を充実させる検討等が始まることとなった。

・同じく特車制度簡素化の一環として、国際海上コンテナ車等については、その通行に係る許可を不要とする重要物流道路制度の創設等を含む道路法改正案が閣議決定された。

・重量物輸送に関する関係法令・制度等の荷主業界に対する周知や理解の促進については、国土交通省道路局と共同にて、「積める重さ」と「運べる重さ」は違うことを分かりやすく説明したチラシを制作し、200を超える荷主団体等に配布した。また、自動車局による荷主勧告制度の見直しに合わせて、自動車局が制作した荷主向けチラシに法令違反行為として車両制限令違反(総重量、軸重違反等)も明記し、その明確化を図った。

・荷主からの要求や非効率な商慣習が車両制限令違反の大きな要因となっている問題については、トラック運送事業者だけではなく荷主にも責任とコスト等を適切に分担させていく取組の一環として、取締り時の違反者への荷主情報の聴取や、特車許可申請の際に荷主名を記載する制度が試行され、平成30年度を目途に本格導入が検討されることになった。

(5)大規模災害発生時における緊急輸送体制の確立

①大規模災害発生時における緊急物資輸送体制の確立及び復興関連申請書手続きの弾力的運用

・全ト協と各都道府県トラック協会間の緊急通信体制(テレビ会議システム等)の整備を図るとともに、情報伝達訓練を行った。

・災害発生時の緊急支援物資輸送への迅速な対応のため、他の指定公共機関との連絡会の開催等、輸送体制の整備を図った。

・緊急物資輸送車両への給油施設のネットワーク化の拡充を図るため、新たに95か所を整備し、全国で487か所となった。

・国、指定公共機関等と連携して実施した緊急輸送に係る訓練は以下のとおり。

【津波防災訓練】
・全ト協と地方トラック協会との衛星電話等による対応状況及び指定公共機関の大手運送事業者各社との災害対応状況の連絡体制確認訓練。

【官民が連携した物資調達仕組み訓練】
・国土交通省が主導する首都直下地震時の即応型災害支援物資輸送計画検討会が実施した物資調達仕組み訓練。

【広域医療搬送訓練】
・厚生労働省災害派遣医療チーム(DMAT)による大規模地震時医療活動訓練。

・災害時における被災地への迅速なエネルギー輸送を確保するため、石油等を輸送するタンクローリーについて、前後に誘導車を配置(エスコート通行方式)するなど通行の安全が確保されている場合には、長大トンネル等の通行が可能となるよう制度が改正され、今年度、9本の長大トンネル等において通行規制が緩和されることになった。

・ダンプトラック部会被災地復旧・復興分科会において、平成30年度末に期限を迎える「144時間特例措置」について、東北運輸局に対して、再度の延長要望を行うとともに、違法な車両の排除のため、違法な車両と適法な車両とを明確に区別できる表記等の措置を講じるよう申し入れた。この結果、平成30年3月16日に、「144時間特例措置」の再延長(3年間)及び車両に届出書(写し)を外側から見える位置に掲示すること等を定めた通達が発出されることとなった。

(6)その他

①貨物自動車運送事業振興センターとの合併

・(公財)貨物自動車運送事業振興センターを(公社)全日本トラック協会が吸収合併する組織変更については、平成29年4月25日付けで合併契約書を締結し、6月29日開催の第93回通常総会において特別決議の承認を受けた。平成30年4月1日以降のトラックステーションの運営等については、全日本トラック協会に新たに設置された「施設事業部」が担当することとなった。

②女性部会の設立

・女性の職業生活における活躍を推進し、トラック運送事業における女性経営者及び女性管理者等の資質向上を図ること等を目的として、平成29年12月14日に「(公社)全日本トラック協会女性部会」が発足した(発足時は20協会)。同日に開催した第1回代表者協議会において、①女性部会の規約について、②役員の選任について、③女性部会の活動について、等が審議され、初代女性部会長には、原玲子氏(東京)が選任された。

③引越事業者優良認定制度の推進と消費者サービスの向上

・引越事業者優良認定制度開始から4年目となる平成29年度においては、新規申請と制度創設後初めてとなる更新申請両方の受付を行い、これまで認定された事業者と併せて12月14日現在、323事業者(1862事業所)が「引越安心マーク事業者」として認定を受けた。(3月31日現在320事業者、1845事業所)

・相談窓口への相談件数は、443件うち187件が優良認定事業者に対する相談であった。

④標準引越運送約款改正要望の推進(適用範囲、キャンセル料金等の見直し)

・国交省主催「標準引越運送約款改正検討会」において約款改正の検討を進めるにあたり、引越事業者における解約・延期の実態を確認するため、大手事業社に対するヒアリング調査を実施した。さらにこれまで実施されたアンケート結果を元に国交省と打合せを行い、第2回標準引越運送約款改正検討会に提出する資料を作成、平成29年11月15日に第2回標準引越運送約款改正検討会が開催された。

第2回検討会では、「積み合わせ輸送による引越への標準引越運送約款の適用」「解約手数料、延期手数料については、引越日の前々日で見積運賃等の20%以内、前日で30%以内、当日で50%以内」等の改正内容が承認された。

この結果、平成30年1月31日に標準引越運送約款の改正が公布され、6月1日より施行されることとなった。

⑤「広報とらっく」等による会員事業者向け情報提供及び各種広報媒体を活用したPR対策の推進

・労働力確保および業界イメージ向上のための全国共通テレビCM素材として、15秒バージョンおよび30秒バージョンをそれぞれ1本制作し、各都道府県トラック協会およびブロック協会に配布した。

・また、全ト協は平成29年10月25日から半年間、渋谷駅前の大型ビジョンにて試行的に15秒バージョンのCMを放映した。

・機関紙「広報とらっく」を年23回(1回5万5千部)発行し、各都道府県トラック協会傘下会員事業者、関係行政機関及び研究機関等へ配布し、トラック運送業界を取り巻く動向や全ト協の事業活動、会員事業者の事業経営に役立つ情報を提供した。

・「広報とらっく」において、中小トラック運送事業者における特色ある取り組み事例を積極的に取り上げ特集記事として41者分(平成28年度比+4者)掲載し、内容の充実強化を図った。読者の関心が高い「交通事故防止!!わが社の取り組み」を6者、「中小運送事業者における事業承継」を4者、「女性の輝く現場からトラガールのお仕事。」を4者などのほか、新企画として「健康職場づくり事業者訪問」を7者、「トラックドライバーの『幸せ』を求めて」を6者分掲載した。

・平成29年11月に実施した「広報とらっく」読者アンケート調査では、閲読率は96・8%、精読率は67・0%であり、昨年度に引き続き読者から高い支持が得られた。また、「他社の取り組み事例が参考になる」や「業界の動向がわかり、大変参考になる」などの意見が多数見られた。

・10月9日「トラックの日」に実施する広報活動で使用するための全国統一ポスターを制作し、各都道府県トラック協会に配布した。

・また、全ト協は各都道府県トラック協会が実施する「トラックの日」関連事業について、実施に要した費用の一部を助成した。

・TBSラジオ系列全国33局ネットで放送している「全日本トラック協会presentsドライバーズ・リクエスト」において、通常放送のほか、トラック運送事業者・ドライバー向けの特別番組を28回放送した。

・また、平成30年1月から、全ト協の60秒CM枠のうち20秒を都道府県トラック協会のCM枠として提供する新企画をスタートさせ、より地域に適した業界PRが可能となるようにした。

・ホームページを業界内外に向けた情報発信の基盤的役割を担うツールとして位置づけ、コンテンツの充実を図るとともに、年間を通じてタイムリーな情報提供を行った。

・業界内外へのPRのため、「全日本トラック協会広報室」Facebookページからの情報提供や、『第49回「全国トラックドライバー・コンテスト」表彰式』のライブ中継等、インターネットを活用した広報活動を積極的に行った。

⑥全ト協及び都道府県トラック協会の情報共有化対策の推進及び連携体制の整備

・将来的に全ト協と都道府県トラック協会で情報を共有化できるよう、その方策について検討を行った。

・会員事業者の助成金の活用状況、Gマークの取得状況など様々な情報について、マイナンバー(事業所番号)を活用した検索について検討を行った。

⑦全ト協・都道府県トラック協会の会員及び役職員等に対する研修の充実及び能力の開発

・新規に採用された全ト協・都道府県トラック協会の職員等に対して、トラック運送業界の基本的な知識の習得や現場研修を通じて職員として必要な能力を身につけるための研修を実施した。また、能力の向上を図るためキャリアアップ制度に関わる検討を行った。

⑧海外関係団体・関係機関との交流の促進

・平成29年4月17日に中国深セン市のトラック運送事業者、6月12日に中国交通運輸部による全ト協視察を受け入れ、日本のトラック運送業界の現状と課題等について説明し、意見交換を行うなど、中華人民共和国(中国)のトラック輸送関係者との交流を図った。

⑨庶務関係事項

・表彰・顕彰等については①優秀運転者等の表彰、②正しい運転・明るい輸送運動による表彰、③業界の永年勤続功労者に対する感謝・表彰を実施した。

・会議の開催状況については①通常総会(6月29日)、②事業者大会(10月3日)、③理事会(6月1・29日、7月13日、12月7日、3月8日の5回)、④常任理事会(7月13日)、⑤正副会長会議(6月1・29日、7月13日、8月3日、10月3日、11月9日、12月7日、1月18日、3月8日)、⑥各委員会・部会(随時)を開催した。

全日本トラック協会
平成30年度 血圧計導入促進助成事業
対象血圧計型番：オムロン HBP-9020-JP

健康管理に頼れる「血圧計」
OMRON
点呼時の"健康チェック"に

健太郎®
販売型番：HBP-9020-JP
販売名称：自動血圧計 HBP-9020
医療機器認証番号：221AGBZX00225000
医療機器分類：管理医療機器 特定保守管理医療機器

ポイント1
測定記録を「自動プリント」できるから記録を取る手間がはぶけます

ポイント2
「音声ガイド」で初めての方でも分かりやすい!

ポイント3
オムロンのプロユースだから、腕の太い方にも対応!

各種システムとの連携例のご紹介
アルコールチェックシステム
業務用アルコール測定器＋記録・管理ソフトウェアシステム

東海電子株式会社
http://tokai-denshi.co.jp/

点呼・健康管理システム
点呼・健康管理システム
「点呼・健康：ご安全に！」
株式会社 リオス
https://www.rios.co.jp/product/products_mover/product_r105/

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

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

輸送効率化特集④

今こそ輸送の効率化に正面からの取り組みを！

車両の稼働率を飛躍的に高める「中継輸送（乗継輸送）」

事例紹介

㈲ハロー・テンリュー（静岡県浜松市）

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ひとつとして、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、静岡県浜松市の有限会社ハロー・テンリューにおける、「中継輸送（乗継輸送）」の実施による車両稼働率向上と、それに伴うドライバーの長時間労働解消」への取り組みについて取材した。

深刻な労働力不足に悩まされているトラック運送業界には、労働力不足の一因となっている長時間労働などの「厳しい労働環境」の改善が強く求められている。改善に向けた取り組みとして、宿泊を伴う長距離運行におけるドライバーの労務負担軽減を図るために、長距離運行を複数のドライバーで中継していくことで、1人当たりの拘束時間を減少させようとする「中継輸送（乗継輸送）」が各所で行われるようになってきている。ただ、中小運送事業者では、中継輸送（乗継輸送）に対応できるだけの人材の確保が難しいこともあり、取り組みがあまり進んでいない現状もみられる。

ここでは、東京―大阪間のほぼ中間点となる浜松に本社を構える、ドライバー数25人規模の同社における、中継輸送（乗継輸送）への取り組みについて紹介していく。

「1車2人体制」でドライバーの拘束時間を削減

渡辺　昭人
代表取締役

渡辺　裕
常務取締役

宿泊が必須だった関東―関西間の輸送 複数人で運行を分担して日帰りを可能に

㈲ハロー・テンリュー（渡辺昭人代表取締役）は、主に自動車の部品・ユニットの輸送業務を行う運送会社である。

さて、同社は静岡県浜松市に本社を構えている。物流の大動脈である東名高速道路と新東名高速道路が、浜松市内を東西に貫いている。東京―大阪間は、距離にして約470キロメートル。途中の休憩なども加味すると、渋滞がなくスムーズに流れたとしても、高速道路を利用して8時間程度の道のりとなる。もちろん、大都市圏内では渋滞に巻き込まれる可能性も高まるため、所要時間がさらにかかることも想像に難くない。そのため、ドライバー1人乗務の場合は2日で1運行にせざるを得ず、それだけドライバーの拘束時間も長くなってしまう。

労務管理の面で長距離輸送が大きな負担に 法令遵守の観点から中継輸送を提案

同社が中継輸送（乗継輸送）を開始したのは、平成27年6月のことである。

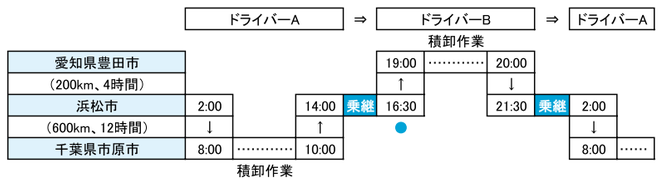
同社の荷主である自動車メーカーや自動車部品メーカーは、同社の地元である静岡県内だけでなく関東圏や関西圏にも拠点を置いており、関東―関西間や関東―中京間といった長距離輸送へのニーズが高かった。同社でもかつては、関東圏や関西圏などへの輸送にあたり、1運行をドライバー1人で担う「1車1人体制」での運行を行っていた。しかし、近年のドライバー不足もあり、労務管理の面で大きな負担になっていた。一方、同社では県内の近距離輸送も行っていたが、長距離輸送に車両やドライバーが取られてしまっていたため、近距離輸送に充てる車両やドライバーの数が不足する状況にもなった。また、1車1人体制の場合は1運行を終えるのに2日間費やされてしまうため、荷主の輸送ニーズに柔軟に対応することが難しく、運行ロスが顕在化していたという。

ドライバーの厳しい労働環境を改善させ、コンプライアンスを遵守しながら荷主のニーズに応えていくために、同社ではこれまでの1車1人体制から、1運行をドライバー2人で乗り継ぐ「1車2人体制」への移行を荷主に提案。その結果、同社における中継輸送（乗継輸送）の第1号として、愛知県豊田市―浜松市―神奈川県横須賀市間での運行が開始された。

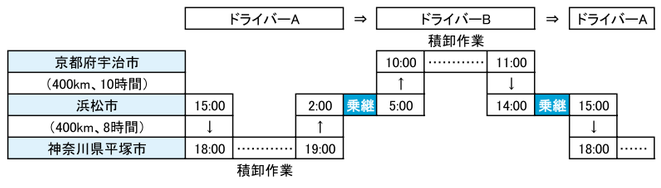
なお、現在は図で示した4便で中継輸送（乗継輸送）を実施している。

図　同社における中継輸送（乗継輸送）の運行図

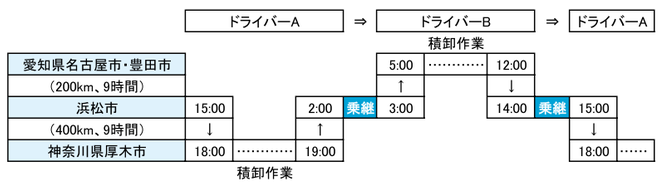
①千葉県市原市－浜松市－愛知県豊田市



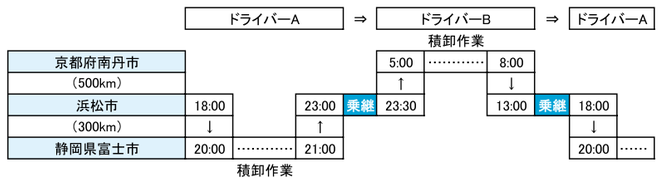
②神奈川県平塚市－浜松市－京都府宇治市



③神奈川県厚木市－浜松市－愛知県名古屋市・豊田市



④静岡県富士市－浜松市－京都府南丹市



※距離・所要時間は、往復の距離・所要時間を示す。

※所要時間・運行時刻は、荷役作業時間や休憩時間等も含めた目安のもので、作業の進捗状況や道路状況等により前後することがある。

本社を拠点にしてドライバーが乗継 従来通りの設備・人員体制で効率化を実現

それでは、図をもとに、同社における中継輸送（乗継輸送）の概要についてみていきたい。

同社では、4便で中継輸送（乗継輸送）を実施。全ての便で1車2人体制を採用しており、4便を運行するのに必要なドライバーは8人となる。

1車1人体制での運行と1車2人体制での運行を比較すると、1車1人体制ではドライバーが乗務を終えて退社してから次に出社するまでの間、トラックは車庫に留め置かれたままとなり、大きなロスとなる。一方、1車2人体制の場合は、ドライバーが交代してもトラックは稼働したままとなる。トラックが稼働し続けることで、運送会社としてはロスカットや生産性向上に繋がるのである。

さて、同社の中継輸送（乗継輸送）で特徴的なのは、全ての便で2人のドライバーがそれぞれ同社本社所在地の浜松市から乗務を開始するようにし、乗務前と乗務後の点呼を社内で実施していることである。それにより、新たな設備の導入や人員体制の強化を行わなくても、従来通りの体制で日々の運行管理を可能としている。

ドライバーの乗継は、本社または本社近くにある車庫（自社敷地内）で実施している。ドライバーには、会社から携帯電話を支給している。本社には24時間体制で運行管理者等が待機しており、不測の事態に備えている。

乗継の際に問題になってくるのは、渋滞や悪天候などによって中継拠点への到着が遅れてしまい、スムーズに乗継ができず、結果として着荷主先への到着も遅れてしまうことである。同社でも、なかには30分という限られた時間で乗継をしなければならない便もある。もし、渋滞などで到着が遅れそうになった場合には、乗務中のドライバーから会社に携帯電話で連絡を入れてもらうようにし、着荷主に対して状況報告を行っている。それとともに、中継拠点から先の運行を受け持つドライバーにも連絡を入れ、出社時間を調整してもらうようにしているという。

「荷主への提案のもとで配車計画を立て、荷主にもご理解をいただいて実施に踏み切っていますので、仮に到着が遅れそうになっても荷主側で柔軟に対応してくださっています。一方で、中継拠点への到着が遅れることで、ドライバー同士が揉めてしまうこともあり、その点では注意が必要です」（渡辺裕常務取締役）

ドライバー2人がペアになって運行を担っていることから、中継輸送（乗継輸送）の配車計画を立てる際にはどのドライバーをペアにするかがポイントになってくるという。運行中のトラックが中継拠点に遅れそうな時には、乗務しているドライバーには「遅れてはならない」と焦りのような気持ちが湧き上がってくるのは、渋滞や悪天候などによって中継拠点への到着が遅れてしまい、スムーズに乗継ができず、結果として着荷主先への到着も遅れてしまうことである。同社でも、なかには30分という限られた時間で乗継をしなければならない便もある。もし、渋滞などで到着が遅れそうになった場合には、乗務中のドライバーから会社に携帯電話で連絡を入れてもらうようにし、着荷主に対して状況報告を行っている。それとともに、中継拠点から先の運行を受け持つドライバーにも連絡を入れ、出社時間を調整してもらうようにしているという。

関東―関西間などの長距離運行を1台の運行車両につき2人体制にすることで、ほぼ中間地点で乗り継ぐことが可能となり、それぞれのドライバーの労働時間削減などの効果を生み出した

乗り継ぐ際には、伝票の受け渡しなど貨物情報の伝達を行うほか、相互に貨物積載状況を確認するなど、輸送品質の維持・向上にも取り組んでいる

ドライバーに聞く!

“拘束時間減少”の喜びを実感

「中継輸送（乗継輸送）」のメリット!!

ことがある。一方で、中継拠点で待つ側のドライバーも「待っていなければならない」とじっと待機する。こうしたちょっとした出来事がストレスとなって徐々に蓄積されてしまい、場合によってはドライバー間のトラブルに繋がってしまうのである。

「乗継輸送では、2人のドライバーが同じ車両を使って仕事をするわけですから、『お互い様』という気持ちで乗務しなければなりません。例えば、一方のドライバーが喫煙者で整理整頓が苦手なタイプで、もう一方のドライバーが非喫煙者できれい好きなタイプだったとしたら、後者のドライバーはきっといい思いをしないでしょう。当社では、乗継時にはハンドルをウェットティッシュで軽く拭くなど、軽い清掃をしてから相手に車両を引き渡すなどのルールを作り、トラブル等の防止に努めています」（同）

優秀な社員の獲得にも繋がる中継輸送

「適正運賃・料金収受」実現が今後のカギに

ところで、同社では中継輸送（乗継輸送）への移行にあたっては、荷主からは従前どおり1車1人体制当時と同じ額の運賃・料金を収受しているという。これは、ドライバーからみれば「1運行で収受した運賃・料金を、2人のドライバーで分ける」こととなり、収入減に繋がりかねない。そこで、同社では中継輸送（乗継輸送）実施により減収となるドライバーに対しては、中継輸送（乗継輸送）とは別の仕事でカバーしてもらっているという。

「将来的には、乗継輸送用の新しいカテゴリーの運賃体系を整備し、荷主に対して1車2人体制での運賃の導入を相談させていただきたいと考えているところです」（渡辺昭人代表取締役）

また、図の①で示した運行のように、中継拠点が必ずしも運行ルートの中間地点となるわけではないため、ドライバーによっては乗務時間が減少してしまうこともある（図の●で示した運行は、ドライバーBの乗務時間が約5時間と短い）。その場合には、当該運行の乗継前に別の近距離輸送に就いてもらうようにするなど、ドライバーの拘束時間や収入に極力差が生じないように調整している。

もちろん、中継輸送（乗継輸送）導入によるドライバーのメリットは数々ある。その中でも最も大きいのが、「拘束時間の減少」である。

これまで、長距離運行では2日で1運行となっていたために、宿泊を伴うなど拘束時間が長く、プライベートを楽しむための時間的余裕は限られていた。しかし、中継輸送（乗継輸送）に変わってからは拘束時間が減り、家族との時間を楽しむことができるようになったドライバーが増えている。

また、1車1人体制の時には発荷主先と着荷主先の両方で積卸作業があったため、「乗務が終わった時にはヘトヘトに疲れ切ったようなドライバーも少なくありませんでした」（渡辺常務）という。しかし、1車2人体制では、発荷主先での積卸作業と着荷主先での積卸作業はそれぞれ別のドライバーが担当するため、荷役作業におけるドライバーの負担軽減にも繋がっている。

「1車2人体制の導入によってドライバーの負担が軽減されたことで、当社にとっては人材獲得の面で大きなメリットが生まれています。ドライバーが『毎日帰宅できる』ことを強くアピールできるようになり、当社の求人募集への応募者数も増加傾向にあります。また、採用率や定着率も向上しており、乗継輸送導入が優秀な社員の獲得に繋がっていると言えるでしょう」（渡辺社長）

車両を引き継ぐ時には、ハンドルを拭くなど軽い清掃を行うほか車内を整理整頓するなど次に乗るドライバーへの想いやりも必要となる

今がまさに労働環境改善の契機

拘束時間削減に向けて積極的な提案を

中小運送事業者でありながら、中継輸送（乗継輸送）へのチャレンジを果敢に続け、トラック運送業界の最大の課題となっている「長時間労働解消」と「人材獲得」をともに実現しようとしている同社。渡辺社長に今後に向けた中継輸送（乗継輸送）の改善ポイントを尋ねると、「道路状況や作業状況を反映した乗継時間の設定の推進」と、「新たな中継拠点の整備」を挙げた。

「現状では乗継時間にバラつきがあるため、乗継に余裕のない運行を担当するドライバーにとっては負担感があるようです。できれば1時間ほど乗継時間を確保するとともに、ドライバーの労務負担を減らしながら、最終的には拘束時間10時間程度を実現できればと考えています。また、拘束時間の平準化を図るため、浜松よりも東京に近い静岡県牧之原市に中継拠点を整備することも検討しています」（同）

最後に、これから中継輸送（乗継輸送）に取り組もうという中小運送事業者へのアドバイスを、渡辺社長からもらった。

「ドライバーの拘束時間削減に向けては、荷主と相談して1車2人体制を取り入れ、改善させていくことが効果的です。ドライバーの長時間労働やドライバー不足が叫ばれている現在、荷主側でも労働環境の改善に向けた提案に対して聞く耳をもっていただけている状況です。『今がまさにドライバーの労働環境改善の契機』と捉え、拘束時間削減に資する乗継輸送の導入に積極的に挑戦していただきたいと願っています」（同）

（取材協力）㈲ハロー・テンリュー　渡辺昭人代表取締役、渡辺裕常務取締役

有限会社ハロー・テンリュー

［代表取締役　渡辺　昭人］

本社所在地	静岡県浜松市中区高丘西3-21-1
設立	平成9年12月
資本金	1,100万円
従業員数	37人（うちドライバー25人）
車両数	23台

愛知県名古屋市・豊田市↓浜松市の輸送を担当

塩谷　侑希さん

従来は、長距離乗務に加えて荷役作業も多いなど、1人では本当に大変な乗務で、体力的にも厳しく、また自宅に戻る時間もないような状況でした。金子さんとペアになり、1車2人体制で乗務を行うようになってからは、自分の時間が確保できるようになったので、本当に助かっています。1人で乗務していると、トラックが「自分の城」のようになってしまい、整理整頓は二の次になってしまいがちでしたが、今では車内の整理整頓に気を遣うようになりました。

浜松市↓神奈川県厚木市の輸送を担当

金子　光秀さん

これまでの1車1人体制の頃は、プライベートの時間が限られていました。乗継輸送になったことにより、平日でも自分の時間がもてるようになり、嬉しいです。また、以前よりも荷役作業が減少したことで、体力的にも楽になりました。

乗継輸送では、同じ運行を受け持つパートナーのことを考える必要があります。交通トラブル発生による遅延などの際には小まめに連絡を取るようにするなど、パートナーとはいい関係で仕事をしていくように心がけています。

ほんのヒトコマ　［第23回］　前川しんすけ

アルファベットのUとVが入ってないだけという詐欺商法…!?

法令○×クイズ　～交差点編～

【解答】 2面に問題

❶ ×（法第34条第1項、2項）右折時においても、あらかじめその前からできる限り道路の中央に寄り、かつ、交差点の中心の直近の内側（道路標識等により通行すべき部分が指定されているときは、その指定された部分）を徐行しなければならない。

❷ ×（法第37条）車両等は、交差点で右折する場合において、当該交差点において直進し、又は左折しようとする車両等があるときは、当該車両等の進行妨害をしてはならない。

❸ ×（法第36条第1項、2項）道幅が同じような道路の場合は、左方優先が適用されるが、交差する道路より明らかに道幅が広い道路を通行しているときは、左方優先は適用されない。

❹ ×（法第42条第1号）徐行が義務づけられているのは、左右の見とおしがきかない交差点に入ろうとし、又は交差点内で左右の見とおしがきかない部分を通行しようとするときであり、見通しのきく交差点では徐行は義務づけられていない。

❺ ○（教則第5章第7節交差点の通り方1-3）車が右左折するときは、内輪差が生じる。特に大型車は内輪差が大きく、左後方が見えにくいので左側を通行している歩行者や自転車などを巻き込まないよう注意する。

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

133「風薫る季節の味②」九十九里浜のいわし

海を見ながら運転するほど気分のいいことはない。直線道路なら、ますます爽快だ。そんなルートの代表は九十九里有料道路。傍らに見える海はずっと砂浜で、なんと約66キロメートルも続いている。

この海岸の沖は、江戸時代からずっといわしの好漁場として知られてきた。かつての漁法は地引き網だ。浜辺が広くて遠浅で、砂地だから網が岩などに引っかかる心配がないし、網は陸から引っ張るから女性たちも安全に手伝えたのである。

それだけに、郷土料理はいわし尽くしのうまいものぞろいだ。味噌味のたたきの「なめろう」、たたきを薄く延ばして貝殻やフライパンなどで焼いた「さんが焼き」は、ご飯のおかずにぴったりだし、お碗はいわし団子入りがいい。

直売店をのぞくなら、いわしのごま漬けがお土産におすすめ。長さ2～3センチメートルほどのいわしの頭とわたを取って酢漬けにした保存食だ。

何種類も並んでいるなかでも、「本家留蔵」のごま漬けは、いわし以外も地元の食材を使った地産地消品で、保存料などの添加は一切なし。ぴっしり整列したいわしは、めざしの子どもというか、煮干しの小さな弟といったサイズだが、銀色にぴかぴか光っている。

「本家留蔵」では、吟味したカタクチイワシを、指で「手開き」し、風味付けのごまは鹿児島県の鬼界島産、そして自家畑の唐辛子、自宅の庭の柚子を使っている。家族経営で水産加工をしているから、材料にも仕事にも心と時間を込めているのだ。

さて、ごま漬けを一口かじると、小さいくせに歯応えはしっかり。噛みしめると、いわしのうま味があふれ出し、ごまが香り、唐辛子がぴりっ、柚子がほんのり。そして、酢が全体を引き締めている。これはもう手が止まらない。

（むかさ・ちえこ）

一歩先を行く生産性

より多く、より効率的に。
生産性を高める優れた積載性能。

新型Quonは、荷役性、架装性を考慮した上で、
フレームの強度を維持しながら車両全体にわたる軽量化を達成。
積載能力をさらに向上させています。
“積む”“運ぶ”の性能を高めた優れた積載性により輸送の効率化を実現し、
お客様に「一歩先を行く生産性」を提供いたします。

パーフェクトQuon（冷蔵ウイング）

ご要望の仕様にお応えする「パーフェクトQuon」

積載性、荷役性を向上させた高品質なボディと、魅力あるコストパフォーマンス。
豊富なバリエーションとオプションにより、お客様に最適な1台をお届けします。

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

Going the Extra Mile

第23回 全国トラック運送事業者大会 10月10日

香川県高松市・サンポートホール高松で開催

全日本トラック協会は10月10日㈬、香川県高松市のサンポートホール高松、ＪＲホテルクレメント高松で「第23回全国トラック運送事業者大会」を開催する。

トラック運送事業者が全国から一堂に会し、全体会議と分科会を通じて熱心な議論を行い、大会決議を採択する。予定参加者は1200人。

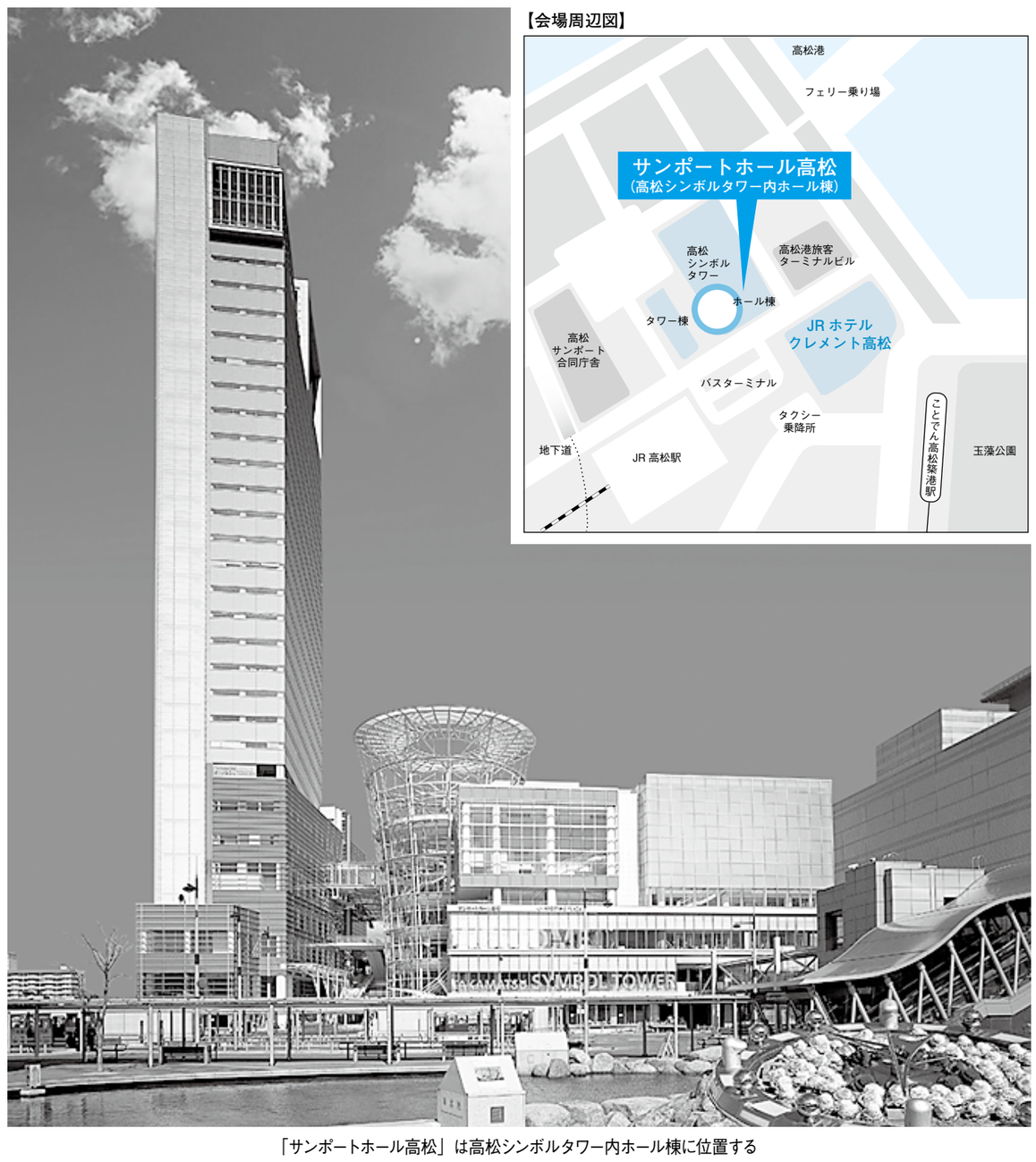
分科会のテーマは、第1分科会が「交通事故防止対策と健康管理の推進について」、第2分科会が「人材確保対策と働き方改革について」。

記念講演会では、元プロ野球選手の石毛宏典氏・中畑清氏と、女優の木内晶子氏が「人を育て、人を活かす人材活用術～監督から見た選手起用のいろいろ～」をテーマに講演する。

現在、香川県トラック協会（楠木寿嗣会長）を中心に、大会開催に向けて準備が着々と進められている。

会場となるサンポートホール高松とＪＲホテルクレメント高松は隣接しており、ＪＲ高松駅から徒歩3分。会費は一人につき、全体会議と懇親会に参加＝2万9000円、全体会議のみ参加＝1万5000円。

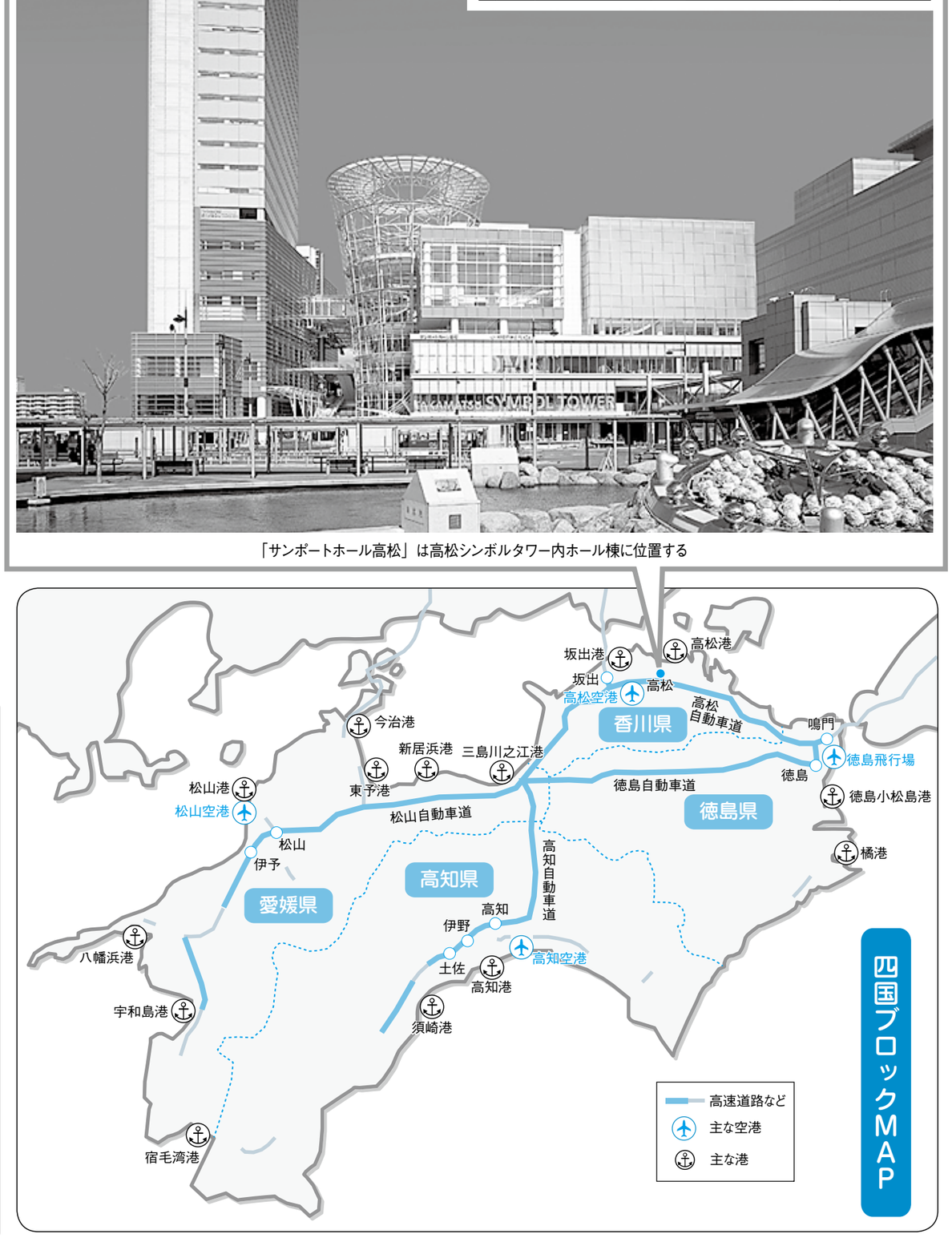
大会に関するお問い合わせは、所属するトラック協会まで。



「サンポートホール高松」は高松シンボルタワー内ホール棟に位置する

事業者大会スケジュール

11：00～13：00	受付	1階「コミュニケーションプラザ」
11：00～12：00	正副会長会議	「JR ホテルクレメント高松」2階
13：00～13：20	◇全体会議 ①開会 ②全ト協会長あいさつ ③開催地ブロック協会長あいさつ ④分科会編成（2分科会）	3階「サンポート大ホール」
13：30～14：50	▷第1分科会 「交通事故防止対策と健康管理の推進について」	3階「サンポート大ホール」
	▷第2分科会 「人材確保対策と働き方改革について」	5階「サンポート第2小ホール」
15：00～16：00	▶記念講演会 「人を育て、人を活かす人材活用術～監督から見た選手起用のいろいろ～」 講師：石毛宏典氏・中畑清氏（元プロ野球選手）、木内晶子氏（女優）	3階「サンポート大ホール」
16：10～17：00	◇全体会議（再開） ①トラック輸送振興顕彰「鈴木賞」贈呈式 ②大会決議 ③来賓あいさつ ④祝電披露 ⑤次回大会開催地ブロック協会長あいさつ ⑥ガンバローコール ⑦閉会	
17：30～19：30	懇親会（司会：木内晶子氏） 【アトラクション】 ・サヌカイト演奏 ・少林寺拳法演武	「JR ホテルクレメント高松」3階



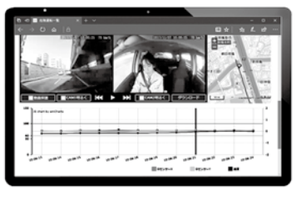
2018・7・1

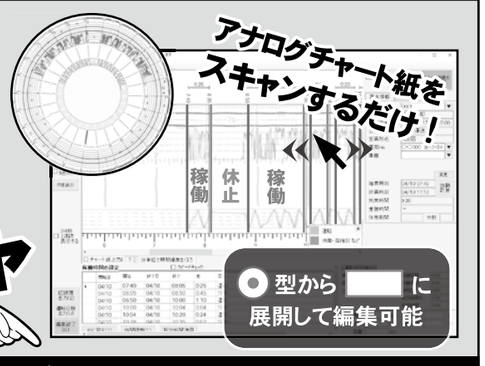
こちら広報室 四季折々 141

▼ある地方都市に行った際に宿泊したホテルの前の公園で、大規模な神宮例大祭が行われていました。そのイベント広場の一角に「お化け屋敷」の小屋があり、躊躇うことなく600円を支払い入場しました。▼受付の不気味な化粧をした年配女性（入る前からこの女性の顔がとにかく怖い）の指差す方向に向かいました。入口に垂れ下がる、切り刻んだ黒い布地を両手で払いのけて、いざ暗闇の世界へ。すると突然目の前に現れたのは、顔がただれ血だらけの女、宙を舞う鬼の形相のろくろ首、池に浮かぶ戸板が裏返りそこに坊主の死体、肩や足に触れる何本もの冷たい手、墓石の背後や地面から飛び出す幽霊の群れ。怖いあの世の人達が、この世の人間に「キャー」と悲鳴を上げさせるため次から次へと襲いかかり、まるで「百鬼夜行（ひゃっきやぎょう）」のようです。5分間の「恐怖の世界」は、汗ばむ身体を見事に冷やしてくれました。▼「怖いもの見たさ」に飛び込んだ「お化け屋敷」のルーツは、1839（天保10）年に両国回向院（東京・墨田区）の境内で行われた見世物の中の「変死人形競（へんしにんくらべ）」といわれています。当代随一の人形師が精巧に作った「獄門のさらし首」や「棺桶から覗く亡霊」など、おどろおどろした世界に、庶民は陰鬱とした世相を一時忘れることができたのかもしれません。▼現代では恐怖度ベスト3に入るといわれる東京・「浅草花やしき」の『お化け屋敷・桜の怨霊』は、桜の木を切ったために起こる数々の恐怖で、これは背筋も凍り、必見です。日本人形の眼が暗闇で来る者をしっかり凝視しているかのようで不気味です。そして、この「浅草花やしき」のお化け屋敷には、いつしか「本物の幽霊が出る」と噂が広がり、ホラーファンの根強い人気があります。▼幼き頃、母の実家のお墓参りに行った際に、墓場を飛び交う「人魂（ひとだま）」を見たことがあります。当時は土葬で、死人の魂が天に昇るまでの間、現世に別れを告げているといわれました。科学的には、人間の体内から排出される「リン化水素」の発光だといわれていますが、眼で見た印象では到底説明がつきません。▼人間が作ったあの世の人間に言い知れぬ恐怖を味わわされる。本当の恐怖は、実はあの世の人間ではなく身近なところに存在する……と、私は密かに思っています！

（山崎薫）

IT導入補助金 二次公募始まる 2018年6月20日～8月3日まで
WEBドラサービスは対象クラウドサービスです
危険運転、位置情報、瞬間受信。
通信型ドライブレコーダー Samly Drive Recorder サムリー

トラック協会助成対象機器
クラウド型ドライブレコーダー 管理システム WEBドラサービス

通信型ドラレコ[Samly（サムリー）]
PC・タブレット・スマホですぐに動画再生・動態管理「WEBドラサービス」
株式会社タイガー
www.tiger-inc.co.jp
東京本社：03-5283-7232　〒101-0064 東京都千代田区猿楽町2-1-14 A&Xビル2F
札幌支店：011-874-5195　名古屋支店：052-961-9773　大阪支店：06-6201-3841
広島支店：082-243-6361　福岡支店：092-281-5138　熊本営業所：096-206-9556

稼働/休止 自動解析　改善基準告示 適否判定　運転日報 自動作成　稼働状況 月単位で集計
◆アナログタコグラフで 勤務時間管理を効率化 したい
◆改善基準告示の適否 をチェックしたい
◆日報作成などの ドライバー業務の負担を軽減 したい
タコグラフマネージャ
なら全て叶います！今が買い時です


平成29年度補正サービス等生産性向上IT導入支援事業
補助対象事業者には、導入費の1/2が補助されます
※補助金の交付には審査があります
2次公募を開始いたしました　当社受付期限 平成30年7月27日まで
〈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年の交通事故統計分析結果

～車籍別・事業用トラックが第１当事者となった死亡事故～

公益社団法人 全日本トラック協会

全日本トラック協会はこのほど、事業用トラックが第 1 当事者となった死亡事故件数を、都道府県ナンバー別（車籍別）に 1 万台当たりの数値に換算し、平成 26 年～ 29 年の 4 か年の推移を示したデータを公表した。

それによると、全国平均では、26 年が 2.7 件、27 年が 2.5 件と年々減少傾向をみせ、28 年に引き続き 29 年も 2.1 となったが、全ト協は「トラック事業における総合安全プラン 2020」において、死亡事故件数目標を全国平均で車両 1 万台当たり「1.5 件」に設定しており、今後、各都道府県トラック協会においては、数値目標を達成できるよう、さらなる交通事故防止対策に取り組むことが求められる。

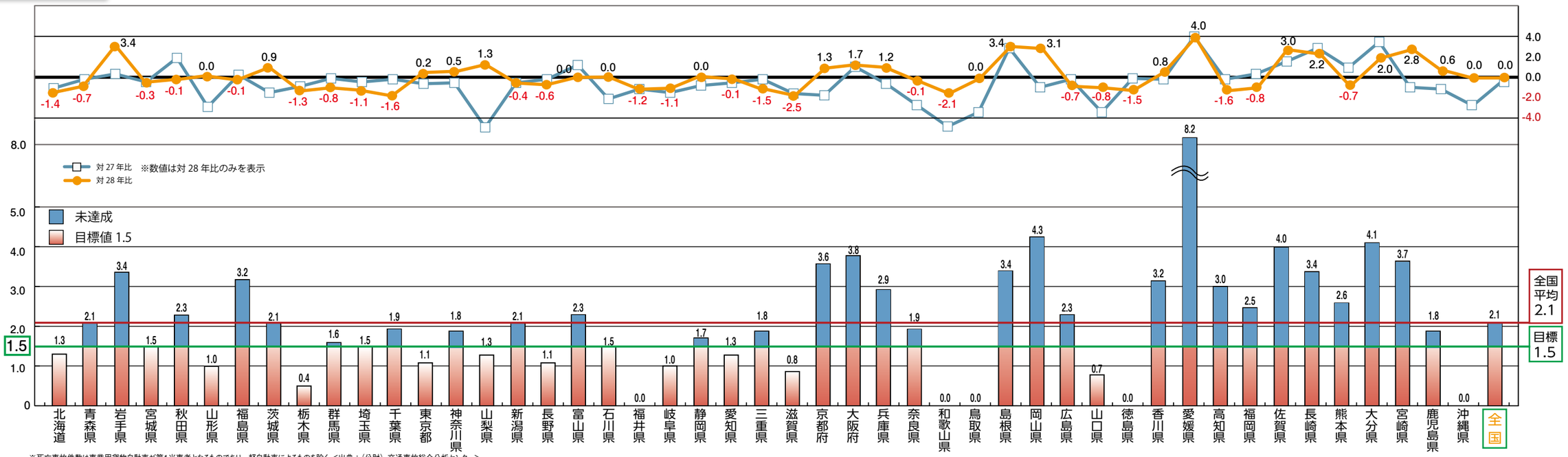
データを都道府県別にみると 1.5 件の数値目標をクリアできたのは 18 都道県で、特に福井県、和歌山県、鳥取県、徳島県、沖縄県はゼロを達成し、鳥取県と沖縄県は 2 年連続。

車籍別の発生状況では、車籍地（県内）での死亡事故は 107 件、他県での死亡事故は 163 件となっている。

なお、このデータは全ト協ホームページ内「平成 29 年の交通事故統計分析結果（確定版）」に掲載されており、ダウンロードが可能。

車籍別

車両１万台当たりの死亡事故件数

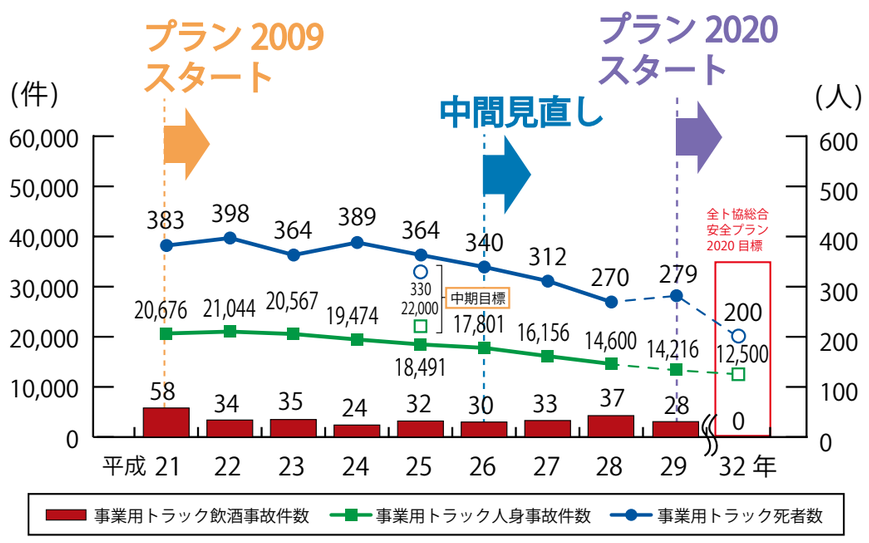


※死亡事故件数は事業用貨物自動車が第1当事者となるものであり、軽自動車によるものを除く ＜出典：（公財）交通事故総合分析センター＞

※車両台数はトレーラおよび軽自動車を除く営業用貨物自動車の保有台数（平成 29 年 3 月末現在）＜出典：(一財）自動車検査登録情報協会＞

「トラック事業における総合安全プラン 2020」と目標値達成状況

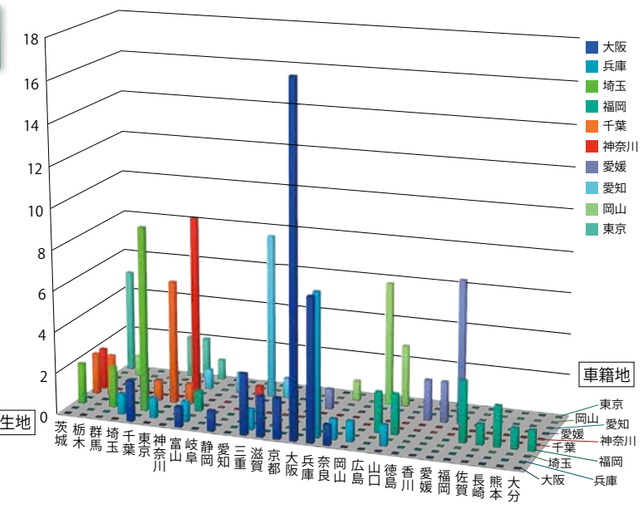
人身事故件数が減少傾向にある中で、飲酒運転による交通事故件数も減少したが、死者数は増加となっている。特に、死者数は 5 年ぶりに増加しており、関係者一丸となって事故防止対策に取り組む必要がある。

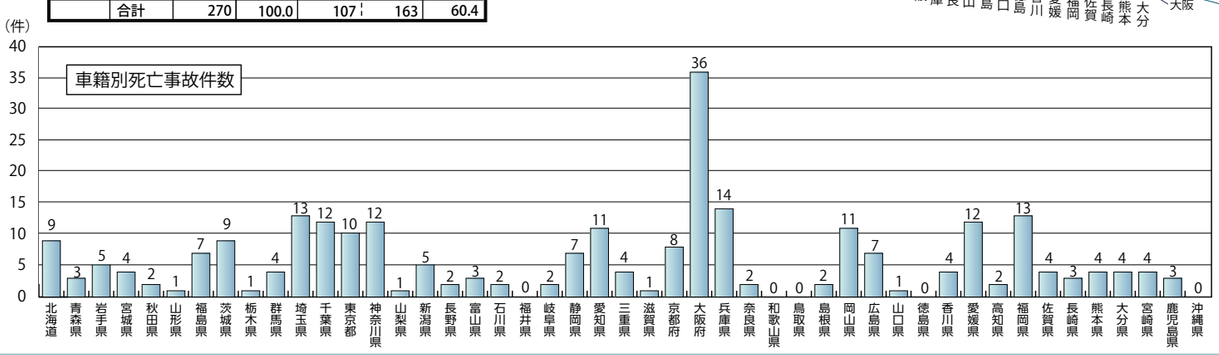


※事業用トラック事故件数および死者数には軽貨物は含まない。　出典：警察庁「交通事故統計」

死亡事故データ（車籍別発生状況）

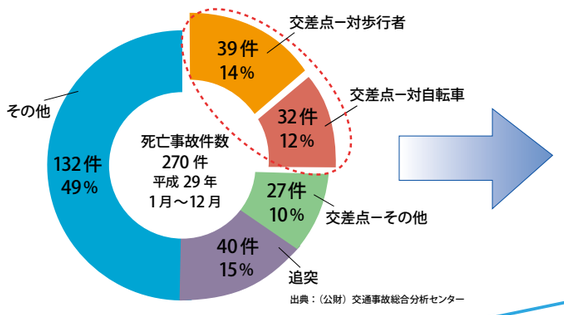
ワースト順位	車籍地	件数	割合(%)	発生地内訳(件) 県内	発生地内訳(件) 他県	他県発生率(%)
1	大阪	36	13.3	17	19	52.8
2	兵庫	14	5.2	7	7	50.0
3	埼玉	13	4.8	0	13	100.0
3	福岡	13	4.8	3	10	76.9
5	千葉	12	4.4	1	11	91.7
5	神奈川	12	4.4	9	3	25.0
5	愛媛	12	4.4	7	5	41.7
8	愛知	11	4.1	8	3	27.3
8	岡山	11	4.1	6	5	45.5
10	東京	10	3.7	2	8	80.0
11	北海道	9	3.3	9	0	0.0
11	茨城	9	3.3	1	8	88.9
13	京都	8	3.0	4	4	50.0
14	福島	7	2.6	5	2	28.6
14	静岡	7	2.6	0	7	100.0
14	広島	7	2.6	3	4	57.1
	その他	79	29.3	25	54	68.4
	合計	270	100.0	107	163	60.4

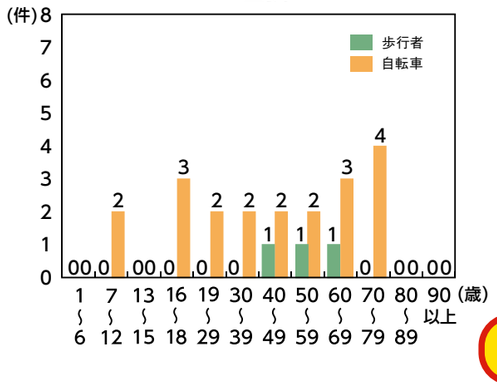


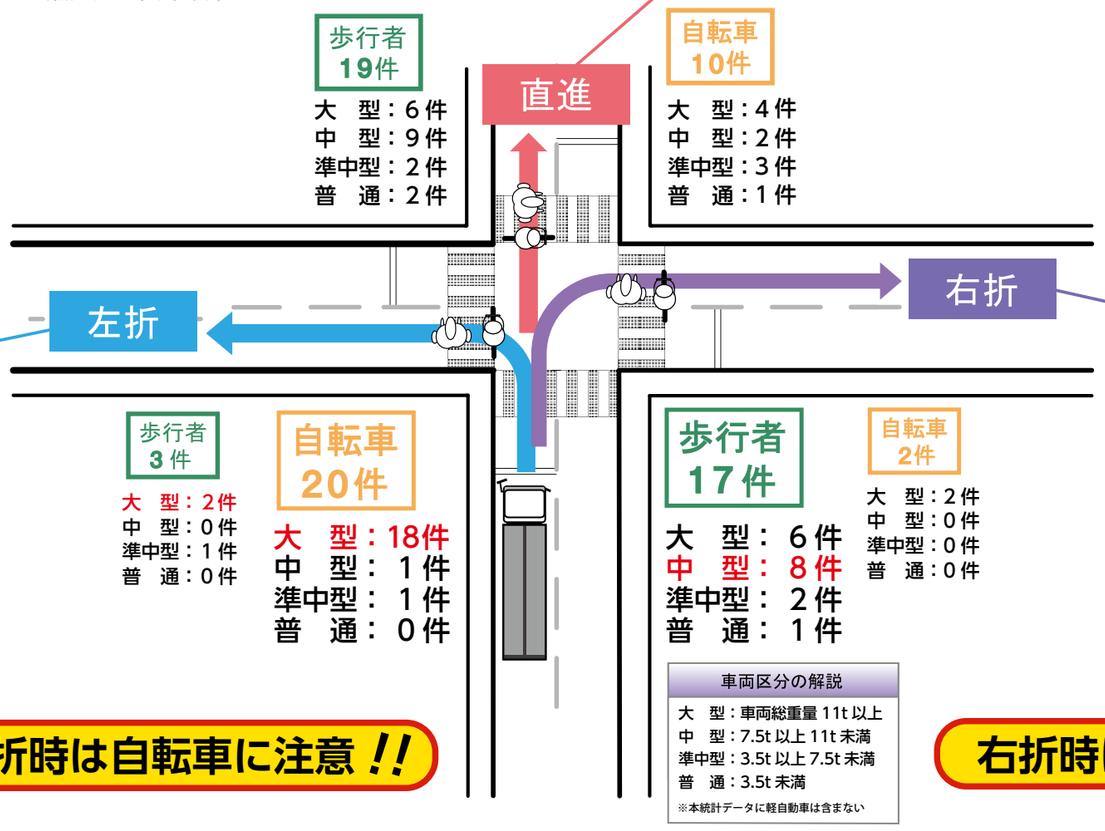


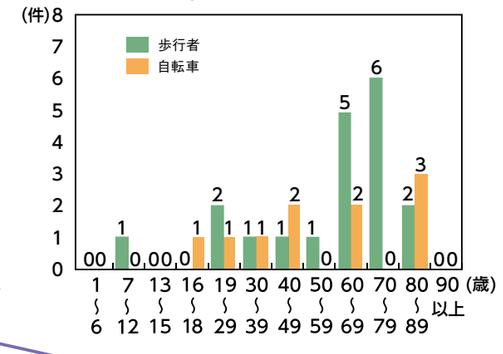
交差点における死亡事故（対歩行者・対自転車別）

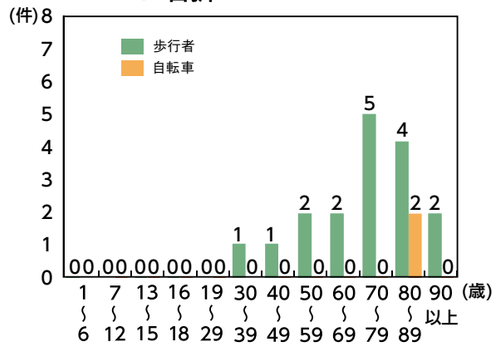
- **直進時の死亡事故**：対歩行者は約 7 割が 60 歳以上、対自転車は 5 割が 60 歳以上。
- **左折時の死亡事故**：対自転車は小学生から 70 歳代まで幅広い年齢層。
- **右折時の死亡事故**：対歩行者は約 8 割が 60 歳以上。











右折時は歩行者に注意 !!