昭和35年11月28日第3種郵便物認可

平成30年（2018年）　第2119号

蓄熱式仮眠マット　温かさを提供！
ひだまりくん
株式会社CSP　ぬくまる本舗部
TEL:04-2936-7870　www.nukumaru.jp

Japan Trucking Association
広報とらっく

創刊 昭和28（1953）年2月
11月15日号
発行所 公益社団法人 全日本トラック協会
〒160-0004 東京都新宿区四谷三丁目2番地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　＜輸送効率化特集＞
［特別寄稿］
㈱日通総合研究所 大島弘明氏

6・7　《冬期における安全運行特集》
・「想像をはるかに超える『豪雪』で被災」
春江貨物㈱（福井県）
・雪道走行の心得と対策

8　・「健康職場づくり」事業者訪問
中島運輸機工㈱（島根県）

同社は今年2月の大雪により、
トラック運送に大きな影響を受けた

今号に掲載した記事の関連資料と関連HPへは全ト協HPバナーからアクセスできます。
▼全ト協会員専用ページのパスワード▼
11/15～12/14　6728
12/15～H31.1/14　1833

全ト協

「働き方改革」実現へ

取引環境改善・長時間労働抑制・生産性向上など

表　平成31年度税制改正・予算に関する要望項目

▷税制改正関連要望項目

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の旧暫定税率廃止
　(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．中小企業投資促進税制の延長
3．特例措置の延長
　(1)自動車重量税・自動車取得税のエコカー減税の延長
　(2)自動車取得税のASV（先進安全自動車）特例措置の延長
　(3)自動車税のグリーン化特例の延長
　(4)中小企業経営強化税制の延長
　(5)商業・サービス業・農林水産業活性化税制の延長
　(6)中小企業・協同組合等の法人税率の特例措置の延長
　(7)中小企業・協同組合等の貸倒引当金の特例措置の延長
　(8)低公害車の燃料等供給設備に係る固定資産税の特例措置の延長
4．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

▷予算関連要望項目

1．高速道路料金の更なる引下げ
　(1)大口・多頻度割引最大50%の継続・恒久化
　(2)多様な料金・割引制度の設定
　(3)本四高速における割引制度の拡充
2．働き方改革実現のための諸対策に係る補助・助成の拡充
3．道路の積極的な活用に向けた諸施策の実現
　(1)「重要物流道路」における機能強化の推進、高速道路ネットワークの整備推進及びミッシングリンクの解消
　(2)安全対策の推進
　(3)渋滞対策の推進
　(4)ETC2.0によるサービスの充実
　(5)ダブル連結トラックの本格展開、隊列走行・自動運転の推進等物流効率化のための取組推進
　(6)高速道路と民間施設を直結する民間施設直結スマートIC制度及びSA・PAの活用等による中継輸送の推進
　(7)冬期における道路交通の確保
4．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
5．環境対策及び省エネ対策のための補助
　(1)石油石炭税の「地球温暖化対策のための課税の特例」に係る補助の継続
　(2)天然ガストラックの普及に係る補助
6．交通安全対策のための補助
　(1)ASV（先進安全自動車）関連機器の導入に対する補助の拡充
　(2)デジタル式運行記録計、ドライブレコーダ等運行管理支援機器の導入に対する補助の継続及び拡充
7．フェリー等利用に対する補助・助成制度の創設
8．下関北九州道路の早期実現

山口公明党代表に要望書を手渡す坂本全ト協会長（10月31日、衆議院第2議員会館）

要望活動を精力的に展開

ドライバーの労働環境改善に全力挙げる

全日本トラック協会では、10月31日に公明党トラック問題議員懇話会（北側一雄会長）に対して、トラック運送業界からの最重要要望事項に関する説明を行った（11月1日号にて既報）のを皮切りに、11月9日には自由民主党「予算・税制等に関する政策懇談会（運送・自動車関係）」において要望説明を実施するなど、要望活動を活発化させている（詳細別項）。

全ト協では、トラック運送業界を取り巻く諸課題を解決させ、ドライバーの労働環境改善を実現するために、今後も平成31年税制改正・予算等の論議が活発化するのに合わせて精力的に要望活動を展開していく。

全日本トラック協会では、表で示したとおり、平成31年度税制改正・予算に関する要望項目を取りまとめ、自民党や公明党など与党国会議員等に対して要望活動を展開している。

平成2年の規制緩和以降、事業者数の増加に伴う過当競争によって適正運賃の収受が困難な状況があること、また昨今では労働力不足が深刻化していることもあり、トラック運送事業は他産業に比べて「長時間労働・低賃金」の状況となっている。こうした中、全ト協では30年3月、長時間労働の抑制に向け、「トラック運送業界の働き方改革実現に向けたアクションプラン」を策定。労働生産性の向上や多様な人材の確保・育成等に係る諸施策を積極的に講じることとしている。

31年度要望内容においても、ドライバーの「働き方改革」実現のための諸対策に係る補助・助成の拡充を図るほか、道路の積極的な活用に向けた諸施策の実現を目指す内容を盛り込むなど、運送事業者の経営環境を改善し、ひいてはドライバーの労働環境改善に結び付けていくための様々な内容を盛り込んでいる。

全ト協では、要望実現を通じて、取引環境の改善と長時間労働の抑制、生産性の向上など、業界を取り巻く諸課題を解決させるとともに、業界のけん引役としてドライバーの労働環境改善を積極的に推し進めていく。

全ト協

自民党政策懇談会に出席

予算・税制に関する要望を実施

全日本トラック協会は11月9日、自由民主党の「予算・税制等に関する政策懇談会（運送・自動車関係）」に出席し、トラック運送業界からの最重点要望事項について小幡銀伸副会長が説明を行った。

自民党からは、工藤彰三国土交通大臣政務官や伊藤忠彦自民党国土交通部会長を筆頭に多数の国会議員が出席。運送・自動車関係団体13団体が参加した。

伊藤国交部会長は冒頭、「今日この場で各業界の現状をお知らせいただき、税制調査会の場において皆様方の声に基づいた説得力ある説明をしてまいりたい」とあいさつした。

小幡副会長は参加13団体のトップバッターとして要望を実施。まず、高速道路料金の大口・多頻度割引最大50%措置について、働き方改革を実現するには、高速道路の利用が不可欠であることから、来年度以降も同措置の継続・恒久化を求めた。

続いて、重要物流道路の早期指定や重点整備、特殊車両通行許可の迅速化等の「道路の積極的な利用に向けた諸施策の実現」や、「自動車関係諸税の軽減」、来年3月末で適用期限を迎える、車両総重量3・5㌧以上のトラックも適用対象となる「中小企業投資促進税制」の延長などを訴えた。

最後に、今年3月に全ト協が作成した「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」について触れながら、働き方改革の実現に向けた総合的な対策の推進を求め、「トラック運送事業者が『国民生活と経済のライフライン』としての役割を十分に果たしていくため、本日の要望内容が実現されるようお願いしたい」と力強く述べた。

要望後に行われた意見交換では、出席議員から「働き方改革実現のためにも、トラックに関する優遇措置はぜひ続けていかなくてはいけない」などの声が上がり、会の最後には、伊藤国交部会長が「各団体・出席議員からたいへん大事なご提言をいただいた。皆様方のお気持ちを税制にぶつけてまいりたい」と決意表明を行った。

自民党予算・税制等に関する政策懇談会で要望を行う小幡全ト協副会長（11月9日、自民党本部）

平成30年秋の叙勲

星野前会長に旭日重光章

受章おめでとうございます

秋の叙勲に栄えの4氏

旭日重光章
星野 良三氏

旭日小綬章
海鋒 守氏

旭日小綬章
須藤 弘三氏

旭日双光章
中川 才助氏

平成30年秋の叙勲受章者が11月3日付で発表された。

受章者のうち、トラック運送業界からは全日本トラック協会前会長の星野良三氏が旭日重光章を受章。岩手県トラック協会前会長の海鋒守氏と宮城県トラック協会長の須藤弘三氏が旭日小綬章を、大阪府トラック協会副会長の中川才助氏が旭日双光章を受章した。

重光章伝達式は11月6日に皇居で、中綬章以下の伝達式は同8日に東京プリンスホテルで行われた。

受章者は次の各氏。

【叙勲】
◎旭日重光章
▽星野良三（ほしの・よしみ）氏・元（公社）全日本トラック協会会長、多摩運送㈱会長、東京都・81歳
◎旭日小綬章
▽海鋒　守（かいほこ・まもる）氏・元（公社）岩手県トラック協会会長、白金運輸㈱会長、岩手県・73歳
▽須藤弘三（すどう・ひろみ）氏・（公社）宮城県トラック協会会長、カネフジ運輸㈱代表取締役、宮城県・72歳
◎旭日双光章
▽中川才助（なかがわ・さいすけ）氏・（一社）大阪府トラック協会副会長、中川運送㈱会長、大阪府・74歳

輸送統計

平成30年8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）	5,215	98.8%
	一　般	—	101.2%
	宅配便（千個）	333,511	102.8%

交通事故統計

平成30年10月末
事業用トラック第1当事者死亡事故件数
軽貨物は除く。（）内は前年同月比増減数
▶警察庁調べ

事業用貨物自動車の死亡事故件数			全国の死亡事故件数	交通事故死者数（人）	
大型	普通・準中型・中型	計		10月31日現在	11月13日現在
113（−10）	84（−8）	197（−18）	2,732（−152）	2,796（−145）	2,943（−157）

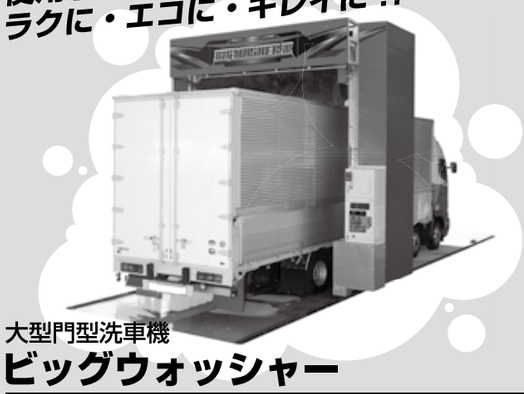
コラムラインナップ

トラック運送事業者のための経営のヒント【荷役や待機料などを契約書に明記】…2面／食の新旧街道を行く【「旬の味に癒される⑧」おでん種なら、焼きちくわ】…7面

検査時に車両を自動撮影！
顧客・車両管理を強力にバックアップ!!

検査車両撮影システム
CS-Photo α6
・検査ラインとの連動で車両を6台のカメラで自動撮影し、お客様の管理と共にコンプライアンスを強化します。
・カメラは最大12台までの接続が可能です。

使用水量の大幅削減！
ラクに・エコに・キレイに!!



大型門型洗車機
ビッグウォッシャー
・使用水量は 1 往復 190L の節水仕様（10t クラス）
・洗車に伴うスタッフへの負担を軽減させ、業務の効率化をサポートします。

販売元　株式会社イヤサカ
本社 /〒113-0034 東京都文京区湯島 3-26-9
Tel.03-3833-6110 Fax.03-5688-7074
http://www.iyasaka.co.jp

天然ガストラックの普及が
重要な政策に位置づけられています
NGV

総合物流施策大綱（2017年度-2020年度）（2017年7月）閣議決定
輸送モードの省エネ化・低公害化
物流分野における主要なCO₂排出源であるトラックをはじめ、船舶、航空、鉄道の各輸送モードの省エネ化、低公害化を進め、天然ガスや水素等によるエネルギー転換を促進する。

国土強靭化アクションプラン2018（2018年6月）国土強靭化推進本部
交通・物流（交通ネットワークの強靭化の推進）
「トラック事業者のBCP策定の推進、
エネルギーセキュリティの推進［C・LNG車両の普及］等に取り組む」

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/

〔第81回〕

健康起因事故を防ごう

先日、睡眠時無呼吸症候群（SAS）で治療中のドライバーが、その影響により意識を失って赤信号で停止していた乗用車に追突し、バスの乗客1名が死亡する事故や、走行中にバスの運転者が心筋梗塞のために意識を失い、信号機に衝突するなどして運転者が死亡するという、健康起因事故が立て続けに発生しました。いずれもバスの運転者ですが、トラックのドライバーにとっても決して他人事ではありません。実際、トラックドライバーの健康起因事故は、平成26年は35件、平成27年は55件、平成28年は75件と急増しています（「自動車運送事業用自動車事故統計年報(平成28年)」国土交通省自動車局）。このことをしっかり認識し、健康管理の徹底が求められます。

●走行中に発症したらほとんど手遅れ

Aさん「SASに限らず、走行中に脳梗塞やくも膜化出血などの脳血管疾患、心筋梗塞や狭心症などの心臓疾患に襲われると、運転不能の状態となり、重大事故に繋がる危険性が非常に高くなる」
Bさん「そうした病気は、発症したら、その時点でもう手遅れという場合が大半だしね」
Aさん「そうなんだ。発症したら回避手段をとることはほとんど不可能になる。だから、たとえ交差点が赤信号で、横断している歩行者や自転車がいても、そのまま交差点に進入してしまうことになる」
Bさん「何年か前に、バスのドライバーが走行中に意識を失った時、それに気づいた乗客がハンドルなどを操作して事故を回避したというケースがあったけど、トラックの場合はほとんどがワンマン運行だから手助けしてくれる人もいないしね」

●必ず定期健康診断を受ける

Aさん「健康起因事故を防ぐためには、なにより病気にかからないこと、つまり予防するということが非常に大切になる。そのためには毎年の健康診断の受診は欠かせない」
Bさん「深夜に運転業務を行うドライバーについては半年に1回だから、年に2回の受診が義務づけられているね」
Aさん「この義務づけは会社だけでなく、ドライバーにも課せられている」
Bさん「自分は健康だし、何の問題もないから受けなくてもいいというものではないんだね」
Aさん「ただ、大きな病気に罹ったことのない人は、自分の健康を過信しやすい」
Bさん「確かに、毎年健康診断を受けて、いつも異常なしという結果だと、毎年受ける意味なんてないと思うかもしれないな」
Aさん「そこに落とし穴があるんだ。去年は異常なしだったから、今年も異常なしだという保証は絶対にないし、年を一つ重ねればそれだけ病気にかかるリスクも高くなる。だから、確実に健康診断を受けて、自分の健康状態を正しく知っておく必要があるんだ。そして、万一経過観察や精密検査が必要という結果が出たら、必ずそれに従う。結果を無視すれば、早期発見という意味がなくなってしまうし、そもそも健康診断を受ける意味もなくなる。健康診断は誰のためでもない、自分のためなんだ。義務だから仕方なく受けるというものではないんだからね」

●体調に異変を感じたら、すぐに診てもらう

Bさん「健康診断で異常がなくても、自分の健康を過信しないということも大切だね。そして、ときどき頭痛がするようになったとか、胸を締めつけられるような痛みがあるとか、ともかく体調がいつもと違うと感じたときは、専門の医療機関で診てもらうこと。大したことじゃないという素人判断は危険だよね」
Aさん「もちろんだよ。我々は運転のプロではあっても、医学のプロじゃない。体調の異変が大したことじゃないのか、大したことなのかを判断できるはずがない」
Bさん「めまいや頭痛が脳血管疾患の初期症状という可能性も十分あるんだから、何か変だな、いつもと違うなと感じた時は、早く手を打つ。そして必ずそのことを会社に申告する。これを徹底しないとね」

ニュース・ターミナル（トラック協会ニュース）

全ト協
中央近代化基金「燃料費対策特別融資」追加公募実施
12月3日から31年1月31日まで

全日本トラック協会では、12月3日から平成31年1月31日まで、平成30年度中央近代化基金「燃料費対策特別融資」の追加公募を表の通り実施する。

申し込みに必要な書類や融資条件の詳細等については、全ト協ホームページに掲載の公募要綱を参照のこと。

問い合わせは、各都道府県トラック協会または全ト協経営改善事業部（☎03・3354・1056）まで。

表　燃料費対策特別融資追加公募概要

公募推薦総枠	20億円
公募期間	平成30年12月3日(月)～平成31年1月31日(木)
推薦対象者	都道府県トラック協会に加入している貨物自動車運送事業者、その共同体およびその持株会社（傘下の貨物自動車運送事業者に係る資金調達を行う者に限る）であって、㈱商工組合中央金庫または商工中金の代理店との取引資格があるもの（予定を含む）
対象事業	・「ポスト新長期規制適合車」または「平成28年排出ガス規制適合車」で「平成27年度燃費基準」を達成した車両の導入に必要な資金 ・自家用燃料供給施設整備に必要な資金
融資限度	2千万円 （都道府県ト協の限度額とは別枠）
利子補給率	年0.3%
推薦適否決定通知予定日	(1回目)平成31年1月18日(金) (2回目)平成31年2月22日(金)

タンクトラック・高圧ガス部会
「荷卸し時の安全対策に係る意見交換会」に参加

全日本トラック協会タンクトラック・高圧ガス部会の堀田正二部会長は10月10日、新潟県新潟市で開催された「荷卸し時の安全対策に係る意見交換会」に出席した。

同会は、石油等の危険物の荷卸し時における相互立会いの周知徹底・励行・推進等を目的に開催されているもので、石油連盟（元売業界）や石油商業組合（販売業界）、消防局や元売会社などから計76人が参加。堀田部会長は、輸送業界の取り組みとして「危険物荷卸し時相互立会い推進全国一斉キャンペーン」について紹介し、荷卸しをする側と受ける側、双方の協力の必要性について強調した。

荷卸し時の安全対策に係る意見交換会（10月10日、新潟グランドホテル）

労働環境改善や人材確保テーマに討議
青年部会

全日本トラック協会青年部会（結城賢進部会長）は11月12日、平成30年度第2回全国代表者協議会を開催。協議事項として、①30年度各ブロックでの青年部会活動紹介②社会貢献活動③30年度全国大会④30年度青年経営者等による顕彰事業の応募状況――等について報告が行われた。

社会貢献活動では、27年度より毎年実施している自動車教育課程を有する高等学校への整備実習用車両の寄贈について、今年度は12月3日に伊万里学園敬徳高等学校自動車整備科（佐賀県伊万里市）に小型平ボディトラックを寄贈予定であること、また愛知県立小牧工業高等学校自動車科（愛知県小牧市）に中型トラックを寄贈予定（寄贈日調整中）であることを報告。

そのほか、10月3日に開催された青年部会正副部会長会議において、「平成30年7月豪雨」の被災3県（岡山、広島、愛媛）の児童を「2019年度プロ野球・広島東洋カープ開幕シリーズ（対読売ジャイアンツ、マツダスタジアム）」に招待することを決定し、今後正副部会長で詳細について検討を行っていくこととした。

また、今年度の青年部会全国大会については、31年2月22日に京王プラザホテル（東京都新宿区）で開催し、前日の21日には全ト協にて第3回全国代表者協議会を開催する。

なお、議事に先立ち、日本PMIコンサルティング㈱の小坂真弘代表取締役をコーディネーターに迎えたグループディスカッションを実施。①長距離運行における改善基準告示遵守の現状と課題②高齢者および女性労働者活用に係る現状と課題③若年労働者採用、育成、定着に係る現状と課題――の3テーマについて、参加者が事前に希望テーマを選択。3テーマ×2班の計6班にグループ分けし、各班長（副部会長）が進行役、書記、発表者を選定して討議を行い、討議内容を「自社で取り組むべきこと」「協会・行政に求めること」に分けて模造紙にまとめた。

班ごとの討議では、自社で実施している取り組みや、抱えている課題等について白熱した議論が展開され、制限時間いっぱいまでとりまとめを実施。各班からは、行政・協会に対して雇用促進のための補助や交通事情の改善、緑ナンバーの優遇措置等を求める声や、運賃体系の整備や適正運賃の対外的周知など、自社で実施すべき事項に関する発表が行われ、この討議結果を来年2月22日に開催される青年部会全国大会での研修（パネルディスカッション）に反映することとした。

平成30年度第2回青年部会全国代表者協議会（11月12日、全ト協）

倉青協・全産連青年部協議会と意見交換会を実施

青年部会は11月5日、倉庫業青年経営者協議会（倉青協、池田雅一会長）、全国産業資源循環連合会青年部協議会（全産連青年部協議会、沖川学会長）と意見交換会を行った。

冒頭、結城賢進全ト協青年部会長は「倉庫・循環・トラックの3団体が意見交換会をするのは2年ぶり。動脈・静脈それぞれの物流の中核を担う倉庫・循環・トラックの3者が、同じ『物流人』の仲間として集い、それぞれの事業の課題や、青年経営者共通の課題、各組織のこれからの課題と今後の展望などについて、①各組織の紹介、②フリーディスカッション、③交流会――の3本立てでコミュニケーションを図り、情報共有をしていきたい」と力強くあいさつした。

同会には、倉青協から18人、全産連青年部協議会から16人、全ト協青年部会からは全国各ブロックの部会長9人に加え、各ブロックから役員10人がオブザーバーとして参加。フリーディスカッションでは人材確保対策をテーマに活発な意見交換が行われ、3団体それぞれの現状と課題についての相互理解と、団体の垣根を越えた親睦を深めた。

倉青協・全産連青年部協議会・全ト協青年部会意見交換会（11月5日、全ト協）

11月16日から「正しい運転・明るい輸送運動」
「飲酒運転防止対策マニュアル（改訂版）」を折り込み

全日本トラック協会では、平成30年11月16日(金)から31年1月10日(木)まで、第58回「正しい運転・明るい輸送運動」を実施する。この運動は、交通・労働災害事故の防止、環境保全および輸送秩序の確立により、円滑な輸送の達成を図り、年末年始の輸送繁忙期における安全、安心な輸送サービスを提供することを目的としている。

今回の運動では、①追突事故および交差点における事故防止の徹底、②過労運転防止の徹底、③確実な点呼の実施、④飲酒運転の根絶、⑤携帯・スマートフォンの使用禁止の徹底、⑥健康診断の受診の徹底――を事故防止に関する重点項目として取り組む。

なお、運動にあわせて、全ト協が作成した最新の「飲酒運転防止対策マニュアル（改訂版）」（写真）が今号の『広報とらっく』に折り込まれる。全ト協では、今回の運動の重点項目の1つでもある「飲酒運転の根絶」を推進するために、同マニュアルの活用を呼びかけている。

なお、同マニュアルは全ト協HPからダウンロードが可能。

判断指標横ばいで推移
トラック運送業界の景況感 30年7～9月期

全日本トラック協会は11月12日、平成30年7～9月期の景況感（速報）を発表した。

トラック運送業界の7～9月期は、輸送数量および運賃・料金の水準は回復基調を堅持したものの、燃料価格上昇によるコスト増加等により経常損益が悪化。その結果、景況感の判断指標はマイナス14・8となり、前回（マイナス14・7）から横ばいで推移した。

なお、今後の見通しとしては、燃料価格の高止まり等が来期も継続して影響し、経常損益は一段と悪化（マイナス6・0ポイント）することが見込まれるため、景況感の判断指標は今回から10ポイント悪化し、マイナス24・8となる見込みである。

法令○×クイズ
～駐停車の方法編～

❶歩道や路側帯のない道路では、車の左側に0.75メートル以上の余地をあけて駐停車しなければならない。（○・×）
❷白の実線と破線の路側帯でも、路側帯が広い場合には、路側帯に入って駐停車することができる。（○・×）
❸白の2本線の路側帯では、路側帯に入って駐停車することはできない。（○・×）
❹故障等のやむを得ない事情で高速道路に駐停車するときは、路側帯に入って道路の左端に沿う。（○・×）
❺道路に平行して駐停車している車と並んで駐停車することはできない。（○・×）

（解答は7面）

NEWS 2018.10.10–11.15

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220回　荷役料や待機料などを契約書に明記

今春から運賃値上げや作業料、待機料などを新たに請求する交渉を進め、「古くからの定期契約の荷主の75％と契約改定した」事業者がいる。これは取材時（10月29日）の契約改定率である。その時点で「内示が出ている荷主もあり、まだ交渉していない荷主もある」という状況だった。

この事業者は保有台数が約60台なので、普通の中小運送会社である。昨年の改定標準貨物自動車運送約款の施行後、すぐに運賃・料金改定を届け出た。実際の契約改定交渉は新年度から開始した。「新規契約した取引先は、最初から新しい運賃・料金、スポットはその都度、新しい運賃・料金を適用している」。

肝心なのは、長年にわたって定期契約で取引してきた荷主だ。まず、「附帯作業などが徐々に増え労働時間が長くなっているので、どれだけ困っているかをデータで示した」。交渉では燃料サーチャージを切り口にしている。同社はこれまでサーチャージを請求していなかったので、新たにサーチャージを導入するための交渉である。次には標準運送約款の改定に伴う諸作業料や荷役料、待機時間などを新たに請求する交渉。さらに過労死防止関連違反に対する行政処分の強化などについても説明する。

だが、全取引先と一斉に交渉するのではなく、「1社ずつ順番に集中して交渉して結論を出してから、次の取引先との交渉を開始する」という方法で進めてきた。全社を対象に同時進行で交渉を進めるのは難しいこともある。だが、それだけではない。「交渉が決裂すれば撤退する覚悟で臨んでいるので、やむを得ず取引を停止することもあり得る。すると、売上減少分を新規開拓でカバーしなければならない」からだ。減少した売上を穴埋めできる見通しが立ったら次の取引先と交渉するというものである。

幸いなことに、取材時点では1社からも撤退せずに、75％の取引先と契約改定できている。これは機械的に交渉に臨むのではなく、柔軟に対応しているからだ。契約改定したなかには、「燃料サーチャージだけ新たに請求することになったケース、また運賃値上げとサーチャージの両方を実現し、さらに契約書の中に運賃とは別に荷役料（作業料）や待機料を明文化した取引先などがある」という。なお、荷役料や作業料、待機料は30分以内の場合は請求しない。それを超えると30分単位で請求するような契約だ。待機時間に関しては、管理者がドライバーから連絡を受けて「今から待機時間に入る旨を、荷主の担当者に連絡するようにしている」という。

契約改定には、交渉の段取り、進め方、「落としどころ」の柔軟性などが必要だ。

ニュース・ターミナル（官公庁ニュース等）

NEWS 2018.10.17―11.15

国交省

ガイドラインが完成

トラックの長時間労働改善で

トラック輸送における取引環境・労働時間改善協議会は11月6日、取引環境と長時間労働の改善に向けたガイドラインおよび事例集を取りまとめ、公表した（4面に関連）。

47都道府県に設置された地方協議会では、平成28年度から29年度の2か年にわたって、荷主企業およびトラック運送事業者等が協力・連携しながらトラックドライバーの長時間労働の改善等を図る「パイロット事業」を実施しており、計100件を超える事例が収集されている。ガイドラインおよび事例集はその成果として取りまとめたもので、ガイドラインは改善に向けた取り組みの進め方等を事例を交えて紹介しており、事例集ではパイロット事業の全事例を紹介している。

ガイドライン・事例集とも全日本トラック協会のホームページから入手可能。また、ガイドラインについては、都道府県トラック協会を通じて会員事業者に配布するとともに、行政との連携により周知セミナーを開催し、横展開を図ることとしている。

11月30日で終了　国交省のASV補助

国土交通省は、8月1日から事業用自動車のASV装置購入に対し補助金を交付しているが、申請受付が11月30日までとなっており、申請を考えている事業者は、早めの手続きが必要。

同省では、①衝突被害軽減ブレーキ（車両総重量3・5㌧超22㌧以下のトラックへ装着されるもの）、②ふらつき注意喚起装置、車線逸脱警報装置、車線維持支援制御装置（同3・5㌧超のトラック［13㌧超トラクタ含む］へ装着されるもの）、③車両安定性制御装置（同3・5㌧超22㌧以下のトラックへ装着されるもの）、④先進ライト（同3・5㌧超のトラック［13㌧超トラクタ含む］へ装着されるもの）――の装置を購入等する場合、取得費用の2分の1（1車両あたり上限：①③10万円、②5万円、④10万円、①～④合わせて15万円）を補助する。

また、②の装置のうち、同一車両に複数装置を装着する場合は、最も金額の高い装置に対してのみ補助する。対象となるのは、30年4月1日以降に購入（新車新規登録）した車両。

詳細は各地方運輸局自動車技術安全部もしくは各運輸支局にお問い合わせのこと。

なお、補助金総額を超過することが見込まれた場合は、申請期間内であっても終了となる。

また、全日本トラック協会では、車両総重量3・5㌧以上8㌧未満の事業用トラックを対象に各都道府県トラック協会を通じて国交省と同様の衝突被害軽減ブレーキ装置の助成事業を実施している。申請期間等詳細については、所属のトラック協会に問い合わせのこと。

中京圏も料金見直し　高速道路、賢く使う

国土交通省は11月7日、中京圏の高速道路料金を賢く使うための料金体系見直しについての議論を開始した。社会資本整備審議会道路分科会国土幹線道路部会の下に「中京圏小委員会」を設置したもので、地元に精通した有識者も加えた。

佐藤久美金城学院大学国際情報学部教授、森川高行名古屋大学未来社会創造機構教授を委員に追加し、中京圏の現状と将来像、高速道路料金に関するこれまでの取り組み状況、中京圏の高速道路料金の見直しについて議論した。

ネット通販再配達削減へ　宅配連絡会が取組共有

国土交通、経済産業両省は11月2日、「宅配事業者」、「EC（電子商取引）事業者」、「行政」の3者で構成する「生産性向上連絡会」を開き、これまでの議論と再配達削減に向けた取り組み事例を取りまとめた。

EC宅配は、労働力不足に加え、再配達による非効率化など、個々の事業者・業界による効率化は限界を迎えており、宅配事業者とEC事業者の連携が不可欠となっている。

これまでの議論として、事業者同士によるデータ連携や多様な受取方法の今後の方向性を示したほか、再配達削減について、メールやコミュニケーションアプリ等の活用や、不在でも受け取れる置き場所指定サービス等の取り組みについて取りまとめた。

グリーン物流　12月11日に表彰

経済産業、国土交通両省は11月1日、平成30年度の「グリーン物流パートナーシップ会議」を12月11日、東京・大手町の日経カンファレンスルームで開催すると発表した。

経産省、国交省、産業界が主催となり設立されたもので、11日の会議では、持続可能な物流体系の構築に顕著な功績があった事業者に対し、国交大臣表彰や経産大臣表彰等の各種表彰を行う。

11月はエコドライブ月間　警察庁などが連携

警察庁、経済産業省、国土交通省および環境省で構成するエコドライブ普及連絡会では、11月を「エコドライブ推進月間」として、エコドライブの普及・推進を図っている。

エコドライブ普及連絡会では、行楽シーズンで自動車に乗る機会が増える11月を「エコドライブ推進月間」とし、シンポジウムや全国各地でのイベント等を連携して推進し、積極的な広報を行っている。

また、「ふんわりアクセルeスタート」など「エコドライブ10のすすめ」をもとにエコドライブの普及に努めている。

求車登録件数が大幅に増加　WebKIT成約運賃指数　平成30年10月分

日本貨物運送協同組合連合会と全日本トラック協会は11月5日、平成30年10月分の求荷求車情報ネットワーク（WebKIT）成約運賃指数を発表した。

30年10月の運賃指数は、前月比3ポイント減、前年同月比15ポイント増の133だった。10月末の求車登録件数は19万9668件で、前年同月比4万9955件増（35・4%増）と大幅に伸びた。

また、運賃指数と求車登録件数は、引き続き例年を大きく上回る水準で推移した。

気象庁ホームページを刷新　スマホからも見やすく

気象庁は10月17日、気象庁ホームページ（HP）のトップページを刷新した。

刷新後のHPでは、「天気」、「大雨・台風」、「地震・火山」など、災害発生時などに知りたい情報に簡単にアクセスすることができるようになった。また、スマートフォン向けトップページを新設。土砂災害・浸水害・洪水に関する危険度分布をバナーからワンタッチで閲覧することが可能となったほか、スマートフォンの位置情報をもとに自分のいる場所の危険度を表示することができるようになった。

近年自然災害による被害が甚大化する中で、今回のHP刷新により、トラックドライバーが運行中にスマートフォンで気象情報・災害情報を簡単に確認することが可能となり、荒天時や災害発生時の運行の安全に繋がることが期待される。

チェーン装着の徹底へ「予防的通行規制区間」を導入

第4回冬期道路交通確保対策検討委員会

国土交通省は11月1日、第4回「冬期道路交通確保対策検討委員会」（委員長・石田東生筑波大学名誉教授）を開催した。

同委員会は、福井県から石川県にかけての国道8号や首都高速道路などで、通行止めや大規模な車両滞留をもたらした平成29年度豪雪の発生を受け、大雪時における道路交通への障害を減らすための具体的な方策など今後取り組むべき課題を検討するために開催。今回は、今冬の大雪対応予定と中期的な冬期道路交通確保に関して議論が行われた。

今冬における大雪時の取り組み内容は以下の通り（表）。

①ソフト的対応

都道府県や道路管理者・警察・気象台のほか、各都道府県トラック協会をはじめとする利用者団体等で構成される関係機関との連携強化、タイムラインの策定、除雪体制の強化、予防的通行規制・集中除雪の実施、チェーン規制区間を対象に、チェーン着脱場・待機場・情報収集提供装置・規制標識等を設置）、基幹的な道路ネットワークの機能強化

なお、「チェーン等の装着の徹底」では、過去に立ち往生が発生している箇所や道路縦断勾配5%以上の箇所などを対象に「予防的通行規制区間」を導入。同区間では、大雪が想定される際には集中除雪を実施するとともに、標識等を設置し、法に基づくチェーン規制を行う。また、同区間にチェーン未装着車が進入するのを防ぐため、チェーン着脱場・待機場等を整備していく。

②ハード的対応

スポット対策（チェーン等の装着の徹底、集中的な大雪時需要抑制・迂回、立ち往生が発生した場合の迅速な対応

表　今冬における大雪時の取り組み方針

取り組み内容	実施内容
(1)ソフト的対応	
関係機関との連携強化	・情報連絡本部を都道府県または県内ブロック単位で設置 ・道路管理者、警察、気象台、利用者団体等で構成
タイムラインの策定	・関係道路管理者で合意・策定 ・既往スタック例を参考に発動基準を設定 （例：時間 6cm の降雪予測など）
除雪体制の強化	・1～2時間程度で集中除雪に対応した除雪機械配備 ・スタック車両牽引用の機器を各区間に配備 ・関係道路管理者間の協定により相互支援を構築 （例：IC アクセス区間の地方道など）
予防的通行規制・集中除雪の実施	・対象区間を定めて規制・集中除雪の体制を構築
チェーン等の装着の徹底	・法に基づくチェーン規制の実施
集中的な大雪時需要抑制・迂回	・大雪緊急発表時（気象庁連携）に外出抑制を呼びかけ、通行止め規制見通しの予告とともに迂回
立ち往生が発生した場合の迅速な対応	・本線の即時通行止め、沿道施設管理者との連携、車両滞留への物資や情報の提供
(2)ハード的対応	
スポット対策	チェーン規制区間を対象として、チェーン着脱場・待機場・情報収集提供装置、規制標識等を設置
基幹的なネットワークの機能強化	主要国道等の４車線化等を通じネットワークを強化

政府

過労死白書を閣議決定　重点業種の要因等分析

政府は10月30日、平成30年版「過労死等防止対策白書」を閣議決定した。過労死等防止対策推進法に基づくもので、今回で3回目。

過労死等が多く発生していると指摘のある重点業種・職種（教職員、IT産業、医療）の過労死等の要因等について分析した。同省では、「過労死ゼロ」に向け、引き続き過労死等防止対策に取り組む考えだ。

同白書には国の主な取り組みとして、「過労死等の防止のための対策に関する大綱」（平成30年7月24日閣議決定）の概要および「働き方改革関連法」の定める長時間労働の是正等に関するポイントについて記載されている。

生産性向上のための取り組みに関する調査を実施　道路貨物運送業約3000者を対象に

内閣府は11月8日、全日本トラック協会などの業界団体に対し、「中小企業・サービス業等の生産性向上の取組に係る調査」の周知協力依頼を行った。

同調査は、生産性向上の取組状況や課題等を把握することにより、取組の一層の推進を目的として実施されるもの。

道路貨物運送業、宿泊業、飲食業、小売業の各分野の主要業界団体に加盟する事業者が対象。道路貨物運送業の調査サンプル数は3000者程度で、郵送調査により実施。11月中旬に調査票を送付し、回収期限は12月初旬。来年3月下旬に報告書を完成させる予定。

全ト協では、会員事業者に対して同調査への協力を呼びかけている。

経産省　総務省

初の事業引き継ぎが成約　後継者不在の中小企業

経済産業省と総務省は、後継者不在の中小企業・小規模事業者と事業の引き継ぎを希望する者とのマッチングを促進。全国初の事業引継ぎが宮崎県で成約され、11月9日に宮崎県川南町役場で事業譲渡契約の調印式が開催された。

経産省が47都道府県に設置した「事業引継ぎ支援センター」が運営する後継者人材バンクと、総務省の「地域おこし協力隊」との連携で、両者のマッチング支援を行っていた。

地域の生活を支える小売店を承継する全国初の成約事例により、さらなる地域活性化に寄与することが期待されている。

労務 Q&A　第170回

「退職代行サービス」が話題になっているが、退職の法的手続は

Q　先日、社員の間で「退職代行サービス」の会社が話題になっていました。どうも、主にブラック企業を辞められない者を対象に、5万円ぐらいの手数料で退職を手伝うのを商売にしているようです。たまたま居合わせたので、「わが社の場合、退職手続は就業規則で決めてあるから問題はない」と話しておきましたが、いずれ社員全員にもきちんと説明する必要があると感じました。そこで、このような場合の退職手続の法的な取り扱いなどについて教えていただければ幸いです。

A　**民法により、退職申し入れ後2週間経過すればそのまま有効に**

【解説】最初に基本的なことをお話ししますと、退職とは、労働者が会社を辞める「労働契約の終了」のことです。具体的には、①任意退職（合意による労働契約の解除）、②無断退職（労働者による労働契約の一方的解除）、③契約期間満了による労働契約の終了、④休職期間満了による自動退職、⑤行方不明期間満了による自動退職、⑥定年退職、⑦本人の死亡――の7つのケースがあります。

今回は、ご質問に従い①の任意退職の問題に絞ってご説明します。これは一般に、会社の就業規則で「自己都合による退職」として規定されているもので、通常は、労働者が会社に退職を申し入れその承認を得て退職するという手続きになります。ところが、ご質問で触れられているケースは、「労働者が自己都合により会社を辞めるため退職を申し入れたのにそれを拒否され、結局、合意に至らなかった」というかたちです。

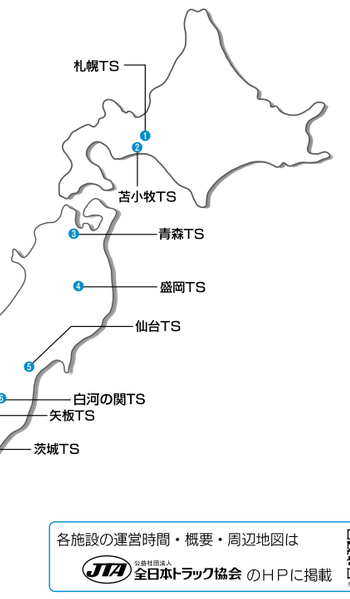
そこで、「退職代行サービス」の出番となったわけですが、それでは、そもそも会社は労働者の退職申し入れに対し拒否することができるのでしょうか。実は、労働基準法ではこうした労働者の退職手続については何ら規定していません。一方で、会社側が労働者を辞めさせる「解雇」を厳しく規定しているのと比べると、きわめて対照的といえます。このため、退職手続等については一般原則である民法の定めに従うことになりますが、民法では、期間の定めのない雇用契約はいつでも解約の申し入れをすることができるというのが原則です（第627条第1項）。そして、「雇用は、解約の申入れの日から二週間を経過することによって終了する」（同）としています。多くの就業規則が自己都合退職について、例えば「従業員が自己の都合により退職しようとするときは、少なくとも14日前までに退職願を提出しなければならない」などと定めているのは、これが根拠となっているわけです。

つまり、法的には、労働者が会社に「辞めます」といえば、2週間後にはそのまま問題なく退職できるということですから、退職申し入れに対し拒否できる余地はないということになります。「退職代行サービス」を頼んだ労働者はこうしたことを知らなかったのでしょう。今時こんなことが、と思いますが、ブラック企業の存在と労働者側の無知がこのような商売の成立を許しているといえます。ただ、最近の厳しい人手不足の状況下では、普通の会社でも他に、慰留のあまりつい勇み足となり、パワーハラスメント等の問題が生じてしまうというようなおそれもあるわけで、慎重な対応が望まれるところです。

安全運行のオアシス　トラックステーション

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

公益社団法人 全日本トラック協会



各施設の運営時間・概要・周辺地図は
公益社団法人 全日本トラック協会 のHPに掲載

	名称	所在地	電話番号	駐車台数
①	札　幌	北海道札幌市厚別区厚別東５条 1-1-2	011-897-9101	39
②	苫小牧	北海道苫小牧市ウトナイ北 11-11-33	0144-55-7491	80
③	青　森	青森県青森市大字荒川字品川 110-1	017-729-2000（公社）青森県トラック協会	41
④	盛　岡	岩手県滝沢市巣子 960-4	019-688-1514	39
⑤	仙　台	宮城県仙台市宮城野区苦竹 4-1-15	022-232-9336	39
⑥	白河の関	福島県西白河郡泉崎村大字泉崎字夏針 15-1	0248-21-7167	45
⑦	茨　城	茨城県小美玉市西郷地字新田 1390	0299-48-3455	30
⑧	矢　板	栃木県矢板市乙畑 440-2	0287-48-1919	46
⑨	大　宮	埼玉県さいたま市西区三橋 6-699-1	048-623-6815	41
⑩	東　神	神奈川県大和市上草柳 588	046-261-1100	97
⑪	新　潟	新潟県新潟市西区山田 196-1	025-233-6961	52
⑫	金　沢	石川県金沢市千木町ル 21-1	076-257-2755	45
⑬	浜　松	静岡県浜松市東区流通元町 2-3	053-421-5311	116
⑭	安　城	愛知県安城市尾崎町大縄 19-1	0566-98-8823	74
⑮	名古屋	愛知県名古屋市港区藤前 3-601	052-303-2188	97

	名称	所在地	電話番号	駐車台数
⑯	亀　山	三重県亀山市小野町桜口 586-4	0595-82-3935	82
⑰	彦　根	滋賀県彦根市鳥居本町字むさ満 2337-1	0749-26-0156	45
⑱	大　阪	大阪府寝屋川市木屋元町 20-1	072-832-2362	80
⑲	奈良・針	奈良県奈良市針町 487-1	0743-82-0622	60
⑳	岡　山	岡山県岡山市中区倉富 285-19	086-277-4055	53
㉑	尾　道	広島県尾道市高須町字才ケ久保 21193-3	0848-46-1882	37
㉒	三　次	広島県三次市西酒屋町船所 1468	0824-63-0025	30
㉓	北九州	福岡県北九州市小倉北区東港 1-3	093-581-5031	70
㉔	鳥　栖	佐賀県鳥栖市永吉町 617-1	0942-83-7035	48
㉕	諫　早	長崎県諫早市貝津町 1051-12	0957-26-8228	45
㉖	大　分	大分県大分市大字上戸次字宇土ノ口 6045-2	097-597-6233	43
㉗	宮　崎	宮崎県児湯郡新富町大字三納代字畑中 1765-1	0983-33-0880	18
㉘	鹿児島	鹿児島県鹿児島市西別府町 2941-19（流通業務団地内）	099-281-5960	50

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

輸送効率化特集（最終回）

今こそ輸送の効率化に正面からの取り組みを！

特別寄稿

株式会社 日通総合研究所 取締役 大島 弘明

深刻化するドライバー不足問題

他産業並みの労働条件に改善へ

少人数で輸送可能な仕組み必要

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」。これを解消するための方策の一つとして、輸送の効率化を避けては通れない。

そこで、『広報とらっく』では、今年2月からトラック運送業界における輸送効率化を目指すため「中継輸送」「ダブル連結トラック」「自動隊列走行」「モーダルシフト」などの様々な取り組みをシリーズで紹介してきた。

最終回は、初回に寄稿いただいた、㈱日通総合研究所取締役の大島弘明氏に、現状の分析と今後の課題や提言および、最新のトピックとして駐停車対策の状況などについて再度寄稿してもらった。

トラックドライバー不足問題が、深刻さを増しています。「物流が停滞する＝これまでのように運ぶことができない」という事態に陥れば、我が国の産業活動や消費者行動に多大な影響が生じる危険性が一層高まるといっても過言ではありません。トラック運送事業者にとっても、安定した事業継続のためには、ドライバーの確保が最重要課題であることは間違いありません。

『広報とらっく』平成30年2月15日号の「輸送効率化特集①」でも述べたとおり、私は以前からドライバーの確保への対応は「他産業並みの労働条件への改善」と「少ない人数で輸送できる仕組みづくり」が両輪だと考えてきました。

その後、本年6月に働き方改革関連法が可決され、5年後には年間960時間（月平均80時間）の時間外労働規制を遵守しなければなりません。

まさに「輸送効率化」に正面から真剣に取り組み、労働時間の短縮をはじめとする労働条件の改善を図ることなどで、ドライバー確保の条件を整えていく必要があります。

月の休日を8日と想定すると23日稼働、1日平均3・5時間の時間外労働が限度となります。改善基準告示における1日の拘束時間が原則13時間ですので、所定内労働時間8時間と休憩1時間の計9時間との差は4時間。拘束時間を13時間以内に抑えてもギリギリとなります。

また、手荷役の削減も大きな改善ポイントと考えます。荷役時間の短縮効果が期待できるとともに、ドライバーの労力の軽減効果が多大であることは言うまでもありません。

必要です。その資料は、全日本トラック協会や国土交通省等のホームページから入手できます。公的資料であることで、荷主も受け入れざるを得ないのではないかと思います。

具体的な荷主の理解と協力の必要性について、改めて考えてみましょう。例えば荷待ち時間。午前8時に時間指定され配達しても、順番待ちのため荷卸しできたのが午前10時といったケース。荷主側で時間通り荷卸しできる準備を整えてもらわない限り、荷待ち時間は削減できません。例えば手荷役。パレットを使っての積み込みや荷卸しができるかどうかは、発荷主と着荷主との間でパレット輸送の条件を整えてもらわないとできません。仮に発荷主と着荷主で使用するパレットの大きさが違っていれば、積み替えの作業が発生します。パレットのサイズを統一することは運送事業者にはできません。

このような例からも、「輸送効率化を進めるには、荷主側の理解と協力が必要」と説明し続けるしかありません。

ドライバーが自ら全て手卸しでパレタイズするという現状の改善が必要

第3回目となる「生産性向上国民運動推進協議会」が平成30年2月15日に総理大臣官邸で開催され、坂本克己全ト協会長は荷主の理解・協力の重要性を改めて強調した

坂本会長㊨が石井啓一国土交通大臣㊧に対して「トラック運送業界の働き方改革実現に向けたアクションプラン」を提出した（3月30日、国土交通省）

荷主側の理解と協力が必要

このドライバーの「労働条件の改善」や「輸送の仕組みの見直し」には、「発・着荷主の理解と協力が必要不可欠」であることも指摘してきました。しかし、そもそもドライバー不足問題を『一時的な状況』や『運送事業者の問題』としか理解していない荷主企業がまだ少なくありません。

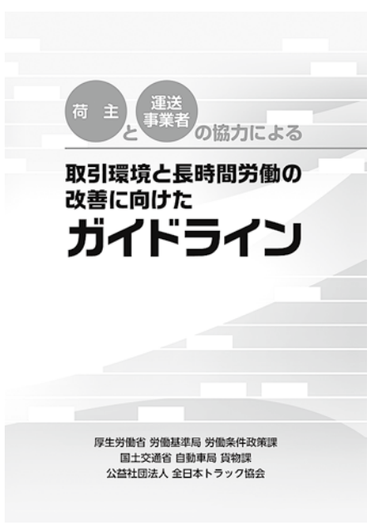
つい最近も、荷主企業から「ドライバー不足ってホントなの？客観的に示してくれないと……」と言われたというトラック運送事業者の声を聞きました。このような荷主の姿勢では、理解と協力を求めるにはハードルが高いと思われますが、そこはトラック運送事業者が資料を提出するなどして荷主に説明することが実は政府からも「荷主側の理解と協力が必要」との発信がなされています。この11月6日に、厚生労働省、国土交通省、経済産業省、全日本トラック協会から「荷主と運送事業者の協力による取引環境と長時間労働の改善に向けたガイドライン」が提示されました。（国交省 記者発表 http://www.mlit.go.jp/report/press/jidosha04_hh_000160.html）（3面に関連）。

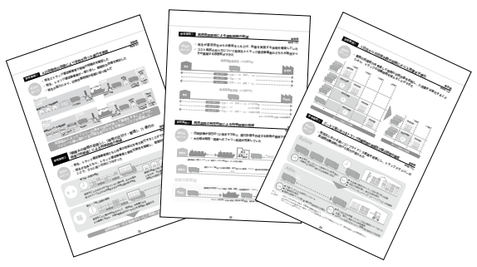
このガイドラインは、厚労省および国交省において平成27年度より中央および各都道府県に設置された「トラック輸送における取引環境・労働時間改善協議会」において、トラック運送事業者と荷主とが連携して、荷待ち時間の削減や荷役作業の効率化など長時間労働の抑制を図るためのパイロット事業（実証実験）を平成28年度から2か年度にわたり実施し、その成果を取りまとめたものです。

このガイドラインでは、まず①「取引環境と長時間労働の改善に向けた取り組みの進め方」を「ステップ1～7」として提示し、②実際の現場改善の事例をもとに「改善に向けた取り組みの類型と対応」について紹介する、というように2段階に分けて記述しています。

また、記載内容の中で「ドライバーの労働時間の短縮には、運送事業者だけの努力では難しい」と指摘しています。

トラック運送事業者としても、荷主に輸送効率化を進めるための理解と協力を求めるツールとして、このガイドラインをぜひ活用すべきと思います。




▷改善事例も多数掲載されている

輸送効率化メニューの進み具合（4面から続く）

『広報とらっく』30年2月15日号の「輸送効率化特集①」で注目される輸送効率化メニューとして紹介した中から、「中継輸送」、「ダブル連結トラック」、「自動隊列走行」について、その後同紙面でもそれぞれの具体的な導入事例等が紹介されてきました。今回は整理の意味で、各メニューの進捗状況や具体的なメリットの声などをまとめておきます。

(1)中継輸送

中継輸送は、宿泊が伴うような長距離輸送を1台のトラックやドライバーで行うのではく、運行の途中で中継する輸送方法です。

つい最近、実際に中継輸送を導入した食品メーカーの物流子会社さんに話を聞く機会がありました。

この事業者では、関西と関東間での在庫品の輸送において、静岡県浜松市を中継拠点として、セミトレーラのヘッドを交換する方式を1運行、導入開始しました。この運行は、もともと改善基準告示は遵守できていましたが、運行全体では3日間運行のため、ドライバーが家に帰れるのは3日目となり、ドライバーへの負荷を懸念していたとのこと。そこで中継輸送を導入した結果、実際に担当したドライバーからは、「毎日家に帰ることができ、負荷が軽減する」と実感の声が上がっているとのことです。トラック運送事業者側としても事故等のリスクの低減と先進的な取り組みによる企業イメージの向上効果を実感しているとのことでした。

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（㈲ハロー・テンリュー）

通常の大型トラック2台分の貨物輸送が可能なダブル連結トラック（日本梱包運輸倉庫㈱）

中継輸送の実現には、引き続き、中継にマッチする荷物があるか、時間が合うか、積み替えの場所があるか、トラックとドライバーが固定の場合、ドライバーの交替が難しい等々ハードルはありますが、できるところから始めるというスタンスで検討してみる価値のあるメニューだと考えます。

なお、今年の10月には、中日本高速道路㈱が、新東名高速道路の浜松サービスエリア（SA）に隣接する用地に、中継物流拠点「コネクトエリア浜松」をオープンしました。今後もこのような中継輸送に利用できる拠点の整備が進むことが、期待できるのではないかと思います。

(2)ダブル連結トラック

フルトレーラを活用することで、通常の大型10トントラック2台分を1人のドライバーで輸送するものです。現在のトラックの全長規制は21メートルですが、現在全長25メートルのダブル連結トラックによる実証実験が行われています（写真は21メートル）。

ダブル連結トラックの導入について調査・研究を進めている全国物流ネットワーク協会では、本年10月に国交大臣に対して、①早期本格導入に向けた車両の全長や特殊車両通行許可等の基準緩和、②高速道路の車線やSAの駐車スペース等についてダブル連結トラックに対応したインフラ整備、③ダブル連結トラックを各社が購入する際の補助の拡大――を提言しました。

この仕組みは、中小事業者でも、例えば幹線輸送の部分は連結して輸送することができるなど、幹線（長距離）輸送の効率化に資することが期待されています。

(3)自動隊列走行

トラック輸送に関する自動運転のうち、トラックの自動隊列走行は、先頭車両にはドライバーが乗車し、後続車両は自動走行システムを使って無人走行するというものです。早ければ、2022年に事業化することを目指すとされています。すでに昨年度から高速道路での実証実験が開始されており、今年度も11月に上信越自動車道の藤岡ジャンクション（JCT）～更埴JCT間で実証中で、12月には新東名高速道路の浜松SAと遠州森町パーキングエリア間にて、昨年度より短い車間距離での隊列走行実験等が行われる予定です。

30年6月に行われた「隊列走行」実験（茨城県つくば市）

モーダルシフトについては、「フェリー航送による長時間労働削減」と「発荷主との協議による輸送体制見直し」についての事例を紹介しました。この例では、県産の野菜や果物などを、宮崎県から東京都中央卸売市場（大田市場）まで、高速道路を遵守した運行で到着が可能です。カーフェリーを利用することで、大幅に労働時間を短縮し、輸送効率化に成功しました。

しかし、ここで二つ問題がありました。フェリーの乗船締切時間にトラック、トレーラが間に合わない場合があるということです。

このため、関東・中京地区向けの運行について、前日夕方までに出荷数量を確定し、出荷当日午前中から積み込み、正午までに出発できる輸送体制に見直しを行いました。この結果として、ドライバーの心理的プレッシャーが軽減されたことや、時間的余裕から配車精度が上がり、積載効率が向上するとともに、貨物事故もなくなるなどのメリットが生まれました。

(4)モーダルシフト

宮崎フェリーターミナルでフェリーに乗り込む東京・大田市場行きの大型トレーラ（エース総合運輸㈱）

トピックス　駐車車対策の状況

都市内の集配作業において、以前からトラックの駐停車可能な場所が少ないという問題がありました。

平成18年度から、駐車違反の取り締まりに民間監視員が導入されました。しかし、大規模な商業施設やオフィスビルなど以外では貨物車の駐車スペースがなく、いまだに路上等への駐車を余儀なくさせられているという問題です。これも広い意味ではトラックドライバーの厳しい労働条件の一つといえましょう。

この問題、政府による「自動車運送事業の働き方改革に関する関係省庁連絡会議」における『直ちに取り組む施策』の中に、生産性向上（ムダの解消）という項目の一つとして「貨物集配中の車両に係る駐車規制の見直し」が示されています。これを受けて東京都内では、駐車規制の見直しが始まっています。その例として、新橋駅近くの国道15号に、貨物車専用の駐車帯が設置されました（写真）。このスペースは、規制として「貨物集配中の貨物車に限る」としており、運用面で20分以内の利用への協力を求めています。過去に私も貨物車の路上駐車の実態調査を実施した経験がありますが、営業用トラックは平均で20分以内との実態が多くみられました。今後、貨物車の駐車スペースの設置が期待されるところではありますが、少しでも多くのトラックが利用できるよう、ドライバーがマナーを守って利用していくことが必要でしょう。確実に駐車できるスペースがあれば、駐車スペース探しに要するムダな時間を減らすことも期待できます。

まとめ

柔軟な発想での輸送の仕組みづくりを

「輸送効率化」をきわめて単純に整理すると、①同じ輸送を、より短時間で実施できるようにする、②同じ輸送を、より人手をかけないで実施できるようにする――と考えてはいかがでしょうか。これを実現するためには、これまでの業界の慣例を飛び越えた柔軟な発想で輸送の仕組みを考え、試行していくことが重要と考えます。

また、先にも指摘したように、物流条件の調整や見直しなど荷主の理解と協力が必要なケースが少なくないはずです。協力の結果が「安定した輸送力の供給」という形となれば、まさしく荷主のためにもなり、荷主とのWin―Winの関係が構築されるのではないでしょうか。

大手事業者、中小事業者関係なく、多くの物流現場で輸送の効率化を進める改善の余地は、まだ沢山あると思います。了

グリーン経営認証で環境にやさしい取組を！

認証取得後８トン以上のトラックで3.3%の燃費向上、車両故障件数18.5%減少。
交通事故発生件数24.8%減少など（グリーン経営認証取得による効果・平成28年版より）環境改善にとどまらない効果。

グリーン経営認証制度とは：

グリーン経営は、国土交通省の「環境行動計画」の政策となっている環境マネジメントシステムです。その認証制度は、グリーン経営推進マニュアルに基づき環境問題に取組む事業者（トラック、バス、タクシー、倉庫、港湾運送、旅客船、内航海運）を、当財団が第三者認証機関として認証登録するものです。

認証取得に向けた講習会のご案内

対象業種	日時		場所	主催	問合せ先
トラック	11月21日(水)	13時30分～16時30分	㈱盛岡地域交流センター　マリオス 180会議室 岩手県盛岡市盛岡駅西通二丁目9番1号	東北運輸局	エコモ財団 グリーン経営講習会係 ☎03-3221-7636
トラック	11月29日(木)	13時30分～16時30分	青森県観光物産館　アスパム ９階会議室「南部」 青森県青森市安方一丁目1番40号		
倉庫、港湾運送 旅客船、内航海運	1月15日(火)	9時30分～12時00分	中国運輸局５階会議室 広島県広島市中区上八丁堀6番30号 広島合同庁舎4号館	中国運輸局	中国運輸局 交通政策部 環境・物流課 ☎082-228-3496
トラック	1月15日(火)	13時30分～16時30分			

講習会は、エコモ財団の担当者がグリーン経営について説明します。既に認証登録をされている事業者の皆様の参加も可能です。

「出前説明会」受付中！　荷主企業や元請物流事業者が、協力会社向けに開催する社内講習会等に当財団の担当者が出向き、グリーン経営について説明する取組です。

「認証基準」、「取組事例」、「出前説明会」など 詳細は グリーン経営 で 検索
グリーン経営ホームページ　https://www.green-m.jp/

公益財団法人 交通エコロジー・モビリティ財団
〒102-0076　東京都千代田区五番町10番地五番町KUビル３階
（略称：エコモ財団）　☎03-3221-7636 http://www.ecomo.or.jp

トラック用 リビルド ターボチャージャー

全メーカー、全車輌、最新の電子制御ターボに対応！

安心の1年保証　www.e-tts.com

TTS
株式会社ターボテクノサービス
〒146-0093 東京都大田区矢口3-28-1-309
TEL:03-3758-3381　FAX:03-3758-3383

株式会社エコロジーターボサービス
〒146-0093 東京都大田区矢口3-28-1-308
TEL:03-5741-1511　FAX:03-5741-2211

《スノーシーズン間近》冬期における安全運行特集

油断は禁物 雪道への備え十分に

想像をはるかに超える「豪雪」で被災
国道通行止めで丸2日間足止めに
〈福井県坂井市　春江貨物株式会社〉

近年、予想を超える大雪に見舞われることで、幹線道路の通行止めや車の立ち往生などが各所で発生している。

今年2月には、北日本と、東日本・西日本の日本海側の広い範囲で大雪に見舞われ、特に福井県嶺北地域では高速道路や直轄国道が通行止めに追い込まれたことで、長時間にわたって深刻な交通障害が発生した。

そこで、今回は同大雪によってトラック輸送業務に大きな影響を受けた、福井県坂井市に本社を構える春江貨物㈱（後藤隆一代表取締役）を訪ね、当時の対応や冬期における安全運行への取り組み、そして今後の備えなどについて聞いた。

多種多様な車種を保有し、地場輸送から長距離輸送までオールマイティーに手がける同社

後藤　隆一
代表取締役

福井県坂井市に本社を構える春江貨物㈱は、小型トラックからトレーラまで多種多様な車種を保有し、地場輸送から長距離輸送まで幅広く手がけている運送会社である。

さて、まずこの数年における当地での降雪状況を尋ねると、福井平野のほぼ中央にある坂井市では、近年は暖冬の影響などもあって、昔ほど雪が積もらなくなっていたという。例年、1月初旬に雪が降り始めるが、2月中旬までの間に2回ほど積雪のある年もあれば、ほとんど積雪のないような年もあったという。

チェーンなどの雪道装備を万全に
11月開催の安全会議で注意を促す

しかしながら、冬に関西方面から北陸方面に車で向かった場合、滋賀県では天気が良くても、嶺南地域にある敦賀を過ぎて福井市のある嶺北地域に入ると一転して雪が降っていることも少なくない。

そのため、関西方面から福井方面に戻ってくる同社のドライバーに対しては、「関西での好天に油断することなく、早めに福井の気象情報や道路情報を入手し、福井で雪が降っている際には雪道にしっかりと備えた上で戻ってくるように」と注意を促している。

同社の車両の中には、福井よりもさらに多い積雪が見込まれる長野県や新潟県、また東北地方に向かう車両もある。そこで、長距離運行を行う車両には、チェーンやスコップ、けん引時に使用するワイヤーロープやシャックル、雪道でスタックした場合に使う脱出用の布、懐中電灯などを積載し、雪道に備えている。

また、雪道に限らず、気温が低下して路面が凍結するとタイヤが滑りやすくなり、スリップ事故のリスクが高まる。同社では、例年12月初旬からスタッドレスタイヤへの履き替えを始めるようにしている。

併せて11月には、毎月実施している安全会議の中で冬場に備えた点検項目について取り上げ、スノーシーズンへの備えの徹底を呼びかけているほか、トラックでの雪道走行の経験のない新人ドライバーへの教育も実施。「気温が3度以下になった際には、道路の凍結に十分注意するとともに、スピードを控えめにし、車間距離を十分確保するように」と指導している。

11月の安全会議ではスノーシーズンに向けての備えについて取り上げている

積雪140センチメートルを超えた37年ぶりの大雪
「北陸の動脈」国道8号が麻痺状態に

ところで、今年は「平成30年7月豪雨」のように、「何十年ぶり」とも表現されるような集中豪雨が局地的に発生したが、雪に関しても同じような傾向がみられるようになってきた。過去10年間で積雪の深さが観測史上最高を更新した地点が東日本全国で3割以上あり、高速道路が通行止めに追い込まれたほか、中央環状線では長時間にわたり車両滞留も発生している。

福井平野でも、これと同じタイミングで雪が降り、この時はかなりの積雪となった。後藤隆一社長はこの時の状況について、「報道などによって『近年、雪の降り方が変わってきている』とは意識していましたが、まだ半信半疑だったところもあり、この時は当地での雪の降り方についてはさほど心配していませんでした」と振り返る。

ただ、降雪がもたらす道路への影響については不安に感じているところがあった。冬に近畿方面から福井へと通じる国道8号を走行する場合、近畿地方は好天であっても福井の山間部では雪が降っていることが多い。雪道に慣れていないドライバーが雪道への十分な備えをせずに福井市内まで向かおうとすると、嶺北地域と嶺南地域を分かつ峠道で走行不能となって滞留し、通行止めの引き金となってしまうことも少なくないという。

「雪道に慣れていない車が通行止めの原因になり、降雪の際には敦賀北部の峠がネックになると感じていました。一方で、福井平野では近年は雪が少なく、また福井・石川・富山の雪の多い地域のドライバーたちは雪への装備も万全に行っているため、福井平野や福井・石川県境で交通麻痺が起こるとは考えていませんでした。いま振り返ると、敦賀付近では道路交通を守っていくために、除雪など道路の雪対策が万全に行われていた一方、近年の小雪もあって、福井平野などでは豪雪時への備えがやや不十分になっていたのかもしれません」と後藤社長は語る。

経験したことのない「街中での滞留」
先が見えない中で役立った「ラジオの情報」

6日になり、国道8号の渋滞によって同社の車両2台が立ち往生していることが分かった。

そのうち1台は地場輸送の車両で、福井市内で荷物を積載し、坂井市丸岡まで配達に行く途中であった。その車両は、6日昼前からの国道8号通行止めによって身動きが取れなくなってしまい、乗務するドライバーが同社の事務所に電話連絡を入れた。立ち往生になった場所が事務所から比較的近かったこともあり、後藤社長がその場所に向かい、ドライバーと交代して車内で通行止め解除を待つことにした。

その場所は街中で、近くにコンビニエンスストアやガソリンスタンドもあった。そのため、食糧やトイレの心配はなかった。携帯電話も繋がっており、必要に応じて会社との連絡を取ることができた。また、トラックのエンジンがかかれば携帯電話の充電をすることもできるため、後藤社長には当初それほどの不安感はなかったという。

しかし、雪の降り方が非常に激しかったため周辺の道路の除雪が追いかず、車は長い間同じ場所での滞留を強いられた。バックアイカメラでトラックの後方を見ると、雪に埋もれそうになっている乗用車があった。乗用車の場合、マフラーが雪で詰まってしまい、乗員が一酸化炭素中毒で亡くなってしまうこともある。

後藤社長は、トラックに積んであったスコップで雪をかき分け、乗用車のドライバーに「大丈夫か」と声をかけて励ました。

その場所で一晩過ごし、翌7日になって、後藤社長は駆けつけた自衛隊の隊員から燃料やパンをもらった。それで初めて「今回の雪は想像をはるかに超えるような豪雪だった。自分はこの豪雪によって被災したのだ」との思いをもったという。

降雪量の多い状況は7日未明までに過ぎ、7日の日中はそれほどの量の雪は降らなかった。しかし、降り始めからの累積降雪量は1メートル以上にも達し、国道8号上の滞留車両の数も非常に多かったため、その後も遅々として除雪作業は進まず、先の見えない状況が長く続いた。

さて、今年1月の大雪に続き、日本付近に強い寒気が南下したため、2月4日から7日にかけて北日本と、東日本・西日本の日本海側の広い範囲で大雪となった。福井県嶺北地方では、5日16時～6日16時の24時間降雪量が平地でも60センチメートルを超える記録的な大雪となり、福井市では昭和56年以来37年ぶりに最深積雪が140センチメートルを超える大雪に見舞われた。表の通り、5日深夜に北陸自動車道の一部区間が通行止めとなったことで、国道8号に交通が集中。その結果、立ち往生する車が各所で発生し、6日朝には車両の滞留が常態化。6日11時～9日5時の66時間にわたって国道8号が通行止めとなり、最大滞留車両は約1500台にも及んだ。

表　国道８号・北陸道における降雪・通行止め対応の状況

平成30年2月4日		降雪が始まる
	23:19	大雪警報発令に伴い、福井県・県警などにより「福井県冬期道路情報連絡室」が設置される
		※大雪警報：12時間降雪量30cm以上の予測で発表＊
5日	21:00	降り始めからの累積降雪量が20cmを超える
	23:00～	翌6日1:00頃にかけて、雪の降り方がピークを迎える（時間降雪量約7cm）
	23:40	北陸自動車道（武生インターチェンジ［IC］～砺波IC間）通行止め⇒国道８号に交通が集中
6日	0:00頃～	国道８号で立ち往生車両が発生。個別に対応、移動
		※滞留は発生したが、その後解消を確認
	6:00頃～	国道８号の滞留が長時間化
	7:00	降り始めからの累積降雪量が50cmを超える
	8:30	大型車の脱輪などによるスタックが発生（滞留が常態化）
	11:00	5日23時からの12時間で45cmの降雪を記録
		国道８号の通行止め開始（最大滞留車両　約1,500台）
	昼頃	同社のトラックが同社近くの国道８号で立ち往生。後藤社長がドライバーと交代して車内に留まる
	13:40	災害対策基本法の適用
	23:00	降り始めからの累積降雪量が1mを超える
7日	1:00	降雪量が少なくなる
	2:40～	北陸道の無料措置開始（加賀IC～丸岡IC間、敦賀方面）
		※自衛隊、消防、警察、自治体、他地方整備局と連携し、除雪作業を実施
	3:10～	北陸道の無料措置開始（加賀IC～丸岡IC間、金沢方面）
	6:30～	北陸道の無料措置開始区間の拡大（福井IC～丸岡IC間、両方向）
	17:00	金津IC付近から石川県側（北側）の滞留車両解消
		※順次、自衛隊や除雪機械などの増強
8日	1:00	降り始めからの累積降雪量が111cmに達する
	昼頃	後藤社長が乗車するトラックが同社に戻る
9日	1:00	全ての滞留車両が解消（脱輪車除く）
	5:00	国道８号全線において通行規制解除
		北陸道の無料措置解除

後藤社長は丸2日にわたり立ち往生となった同社のトラックの車内に留まった

＊大雪警報発表の目安となる降雪量は、地域によって異なる。
・本表の降雪量は、福井県あわら市熊坂に設置された国交省熊坂観測所で観測されたデータによる。
（出典）国土交通省近畿地方整備局発表資料（平成30年4月10日）

いた。「いつまで不通の状態が続くのか」「いつ会社に戻れるのか」といった情報が現地ではなかなか得られなかったこともあって、後藤社長はラジオで得られた情報の大切さを痛感したという。

結局、後藤社長は丸2日その場所に留まることになり、8日の昼になって滞留状態が解消され、ようやく会社に戻ることができた。

なお、もう1台は、石川県から福井県に戻ってくる途中、石川県と福井県の県境付近で立ち往生となり、自衛隊によって救出されたという。

地場輸送の車両に亀甲型チェーンを確保
「想定外の大雪」への備えを進める

街中で想像以上の大雪に見舞われ、輸送業務に深刻な影響を受けた同社。昨シーズンの経験を踏まえ、今シーズンにおける想定外の豪雪への対応策について聞いた。

同社では昨シーズンの大雪の時に、長距離運行を担う大型車は積雪路面でも横滑りに強い亀甲型チェーンを装着していた一方、地場輸送中心の2トン車などでは楽に装着できるワンタッチチェーンを装備していた。このチェーンは、雪にはまって動けなくなった時の、あくまで非常用である。先にも述べた通り、近年は福井平野ではそれほどの雪が降らなかったため、地場輸送の小型トラックではチェーンを装着することもそれほど多くはなかったという。

しかし、雪の降り方が大きく変化し、福井平野でも豪雪に備える必要が出てきたことから、今年は小型車も含め全車両分の亀甲型チェーンを確保したという。

「昨シーズンの雪の降り方は、これまでの降り方とは全く違いました。豪雪に直面し、たとえ雪が比較的少ない地域を走る地場輸送のトラックであっても、雪道での走破性能が高い亀甲型チェーンを装備する必要性を思い知らされました」（後藤社長）

また、これまでと同様、安全会議などの場を通じて、全ドライバーに対して雪道への備えの必要性を強く訴えていくとしている。

最後に、雪道を走行する予定のあるトラックドライバーに対して、メッセージをいただいた。

「福井県は、石川県や富山県など積雪の多いエリアと、近畿地方など積雪の少ないエリアの境界にあるということができます。そのため、普段雪があまり降らない地域から雪の多い石川や富山、さらに北へ向かうトラックが、福井県内で身動きが取れなくなってしまうことも少なくありません。『福井ぐらいなら何とか走れるだろう』と甘い考えをもって、雪への備えが不十分なまま走行すると、山をひとつ越えただけで気象状況が大きく変わってくるため、結果的に福井県内での車両の立ち往生に繋がりかねません。私たちの場合、気温が3度以下になった際には、『雪道や凍結路面への危機感』にスイッチを入れ、いつも以上に慎重な運転を心がけるようにしています。特に、私も身をもって体験したとおり、最近は雪の降り方がこれまでとは大きく変わってきていることもあり、雪に対する油断は禁物です。雪の降る地域へ乗務されるドライバーの方には、現地の気象情報や道路情報を小まめにチェックしていただくとともに、『想定外の大雪が降ってくるかもしれない』と考えていただき、雪道への装備をしっかりと整えた上での走行をお願いしたいと思います」（同）

（取材協力）春江貨物㈱ 後藤隆一代表取締役

今年2月には福井市で最深積雪140cm超を記録。同社のトラックもタイヤの上まで雪に埋もれている

会社概要

会社名	春江貨物㈱
代表者	後藤　隆一　代表取締役
本社	福井県坂井市春江町江留中 35-5-1
資本金	1,500 万円
従業員数	76 人（うちドライバー 65 人）
車両台数	67 台

雪道走行の心得と対策ポイント

全ト協制作「雪道対策」DVDより

大雪による交通事故やスリップ、立ち往生などが発生した場合、周辺道路の大渋滞を招き、迂回路のない地域では大混乱を来します。降雪地域を運行するトラックドライバーの皆さんには、この時期にふさわしい雪道対策が求められます。

全日本トラック協会ではこのほど、「雪道対策」について解説したDVDを作成しました。ここでは同DVDから、雪道走行の心得と対策ポイントについて紹介します。

なお、同DVDの内容は、全ト協ホームページで見ることができます。ご覧いただき、雪道への備えを万全に整えてください。

1 運行開始前のポイント

①気象情報・道路情報の確認

気象や道路の情報を事前に確認しておきましょう。さらに、運行地域で例年初雪の時期がいつ頃かを確認しておくことで、冬用タイヤやチェーンなど余裕をもって準備することができます。

②雪道走行の必需品

図1で紹介したもののほか、冬用タイヤも必須です。冬用タイヤは大きく分けて、「スタッドレスタイヤ」と「オールシーズンタイヤ」の2種類があります。装着されているタイヤを確認し、どのような性能を発揮するタイヤなのかを理解しておきましょう。

図1

2 出発時のポイント

①出発時には燃料を満タンに

運行途中での給油も早め早めに行うようにしましょう。

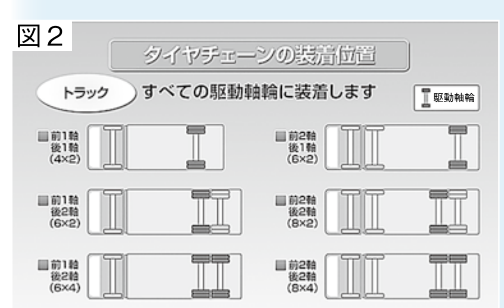
雪道では、普通の道路と比べて燃料消費が早くなります。また、渋滞した時などでも冬は車内暖房のためエンジンをかけっぱなしになります。もし、真冬の寒さの中でガス欠を起こしてしまったら、命に関わる可能性もあります。ですから、冬場はいつもより早めの給油が鉄則です。

3 運行途中のポイント

①タイヤチェーンの装着

タイヤチェーンには、「シングルチェーン」「トリプルチェーン」などの分類があります。また、「スチールチェーン」や「ワイヤーチェーン」などの種類があります。走行シーンに合ったチェーンを選定しましょう。

装着場所がダブルタイヤの場合、全ての駆動軸輪にタイヤチェーンを装着するのが理想です(図2)。外側のタイヤのみに装着しないように心がけましょう。また、トラクタ・トレーラの場合、全ての駆動軸輪とトレーラ最後部の車輪に装着します。

図2


②車間距離を取って走行

降雪時は、車間距離を十分取り、心と時間にゆとりをもって走行しましょう。

③地吹雪時の走行

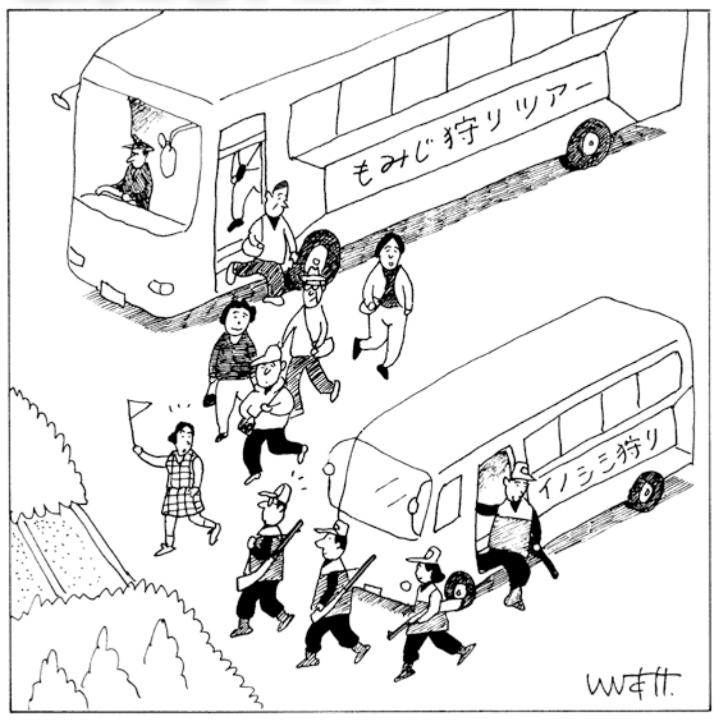
走行中に強い地吹雪が発生したら、慌てず、ハザードランプを点けてスピードを落とし、すぐに安全な場所に避難しましょう。

④雪道でスタックした時の脱出

タイヤがスリップしたり、新雪にはまった場合には、ゆっくりと車を前後に動かしてタイヤ周辺の雪を踏み固めながら脱出します。また、タイヤの下に毛布を敷き、ゆっくりとアクセルを踏んで脱出する方法もあります。さらに、ペットボトルなどに砂を詰めて常備しておき、スリップしたタイヤの下と外周に砂を振りかけて脱出する方法も良いでしょう。

ほんのヒトコマ

［第31回］前川しんすけ



2つの「狩り」が同じ山に…!?

法令〇×（マルバツ）クイズ

～駐停車の方法編～

【解答】2面に問題

❶ ×（教則第5章第8節3駐車、停車の方法1）歩道や路側帯のない道路では、道路の左端に沿うこと。
※0.75メートル以上の余地をあけて駐停車する場合とは、駐停車が禁止されていない路側帯で、かつ、幅が広い路側帯に駐停車する場合である。

❷ ×（教則第5章第8節3駐車、停車の方法3）白の実線と破線の路側帯は「駐停車禁止路側帯」なので、幅が広い場合でも、その中に入って駐停車することはできない。

❸ ○（教則第5章第8節3駐車、停車の方法3）白の2本線の標示のある路側帯は「歩行者用路側帯」なので、幅が広い場合でも、その中に入って駐停車することはできない。

❹ ○（教則第5章第8節3駐車、停車の方法4）高速道路では歩行者の通行が禁止されているので、路側帯に入って、道路の左端に沿って駐停車する。

❺ ○（教則第5章第8節3駐車、停車の方法5）道路に平行して駐停車している車と並んで駐停車しない。

食の新旧街道を行く
―俯瞰（ふかん）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

141「旬の味に癒される⑧」おでん種なら、焼きちくわ

休憩や運転明けの一食は、汁気のあるもの、温かいものがうれしい。この時季ならおでん定食がいちばんだ。

種（たね）は大根、こんにゃく、卵がベストスリーとよくいわれるけれど、ちくわの存在をおろそかにしてはいけない。前の3種はつゆを吸い込んでおいしくなるタイプだが、ちくわは自分からだしを出すとともに、つゆをたっぷり含むというギブ・アンド・テイクのすぐれ種なのだ。

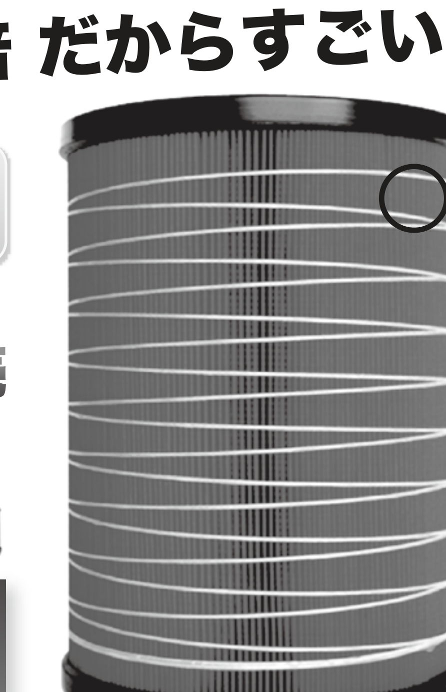
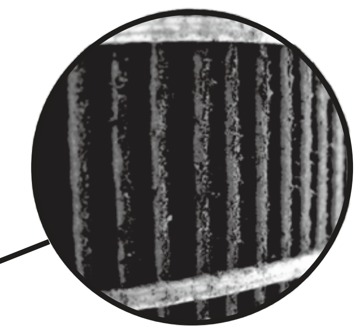
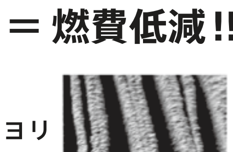
ちくわのおいしさは魚のうま味とともに、しこしこ感、ぷりぷり感にある。この食感を「アシが強い」といってとりわけ大切にしているのは、愛知県豊橋市の「ヤマサちくわ」。ちくわの弾力感は良質なたんぱく質から生まれるので、原料は日本近海の生魚にこだわり、三河湾、遠州灘産を中心に、イシモチ（グチ）、ハモ、エソを主に用いる。さらに、鯛などを用いる特製ちくわもある。いずれにしても、「焼き魚にしてうまい魚がちくわ向き」とのことだから、原料はぴちぴちの獲れたてだ。

さて、豊橋の繁華街・広小路にあるヤマサ直営店「広小路でんでん」。カウンターで湯気を立てているのは、二つの大鍋に入ったおでん。醤油つゆと味噌つゆの2種という贅沢ぶりは、見ているだけで心が温まるうえ、ちくわをはじめとする練り物は一煮立ちさせたばかりで弾力感にあふれている。

もう一品注文するなら、卓上コンロの炭火でお客が自分で焼くセルフちくわがいい。歯応えがすばらしく、魚肉のエッセンスを口いっぱいに頬張る満足感といったらない。何より、魚のすり身を細竹に巻き付けて焼くというちくわの原点が気軽に体験できるし、ちくわの穴は細い棒を抜いた跡であり、切り口が竹の輪に似ているから名が付いたこともよく分かる。（むかさ・ちえこ）

運行管理のお悩み ロジこんぱすで 解決できます!
社内管理　安全災害　業務効率化　働き方改革　改善基準対応
株式会社 システック https://systec2000.com　050-3802-2132

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

「健康職場づくり」事業者訪問

いきいきと働くことのできるトラック運送業界を目指して

病気を「他人事」として捉えないために
衛生管理者が社員の健康状態を把握し助言

第11回　中島運輸機工株式会社（島根県出雲市）

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

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

そこで、本企画では「健康職場づくり」に積極的に取り組んでいる運送事業者の事例などを紹介していきます。

今回は、島根県出雲市の中島運輸機工株式会社（中島亮代表取締役）における取り組みを紹介します。

中島　亮
代表取締役

黒川　清明
専務取締役

◈中堅社員の入院を機に健康対策を開始
睡眠時無呼吸症候群対策にも力を注ぐ

中島運輸機工㈱は、島根県出雲市に本社を構えるほか、営業拠点として松江支店（島根県松江市）と宍道営業所（同）を運営。出雲本社ではトラック運送のほか、クレーン業務も行っている。

さて、同社ではこの10年間で、大腸がんや脳腫瘍を患った複数の社員がいた。そのうち、6年ほど前に大腸がんになった社員は、職場のリーダークラスである中堅社員だったため、3か月の入院期間は会社にとっても痛手だったという。同社では同社員の入院により、「社員が健康でないと、会社の業務は円滑に回らない」と認識。社員の健康づくりに取り組み始めるようになった。

同社がまず手始めに取り組んだのは、喫煙対策であった。以前は、松江支店や宍道営業所の休憩室では喫煙が可能であったが、休憩室を禁煙に定めた。また、禁煙に取り組む社員への対応にも注力。「たばこを止めたい」と相談してきた社員に対して、禁煙セミナーへの受講を促すなどの対応を行ったほか、喫煙する社員に対して定期的に声がけを行い、禁煙を奨めるようにした。

禁煙への取り組みを始めた当初は、喫煙者の中から不満の声が上がることもあったという。しかし、「たばこの副流煙による受動喫煙で、たばこを吸わない周りの人に迷惑がかかる」「たばこは肺がんの原因となるばかりでなく、老化も促進されてしまう」などと喫煙者への働きかけを継続した結果、徐々に禁煙に賛同する社員も増えていった。また、喫煙者も他の人の迷惑とならないような場所で喫煙するようになるなど、喫煙に関する周りの人への気遣いができるようになったという。

同社では睡眠時無呼吸症候群（ＳＡＳ）対策にも力を入れている。

3年ほど前、あるドライバーが「どうも体調がおかしい」と会社に相談してきた。同社員に話を聞くとＳＡＳの自覚症状があるということで、同社では早速受診を指示。その結果、同社員はＳＡＳと診断されたという。同社員は、以前は長距離運行を担当していたが、ＳＡＳと診断されたことを受けて地場輸送に担当替えをするとともに、病院での治療を続けている。

「自分でなかなか気付くことのできないＳＡＳは、適切な治療を怠ると命に関わる病気です。当社では40代～50代のドライバーが多いため、少しでも疑いのある場合は医療機関での受診を促すようにしています」（黒川清明専務取締役）

◈社員が健康管理を心に誓う「新年の訓示」
毎日の点呼でドライバーの体調を確認

同社では今年2月、島根県と全国健康保険協会（協会けんぽ）島根支部が連携して行っている「ヘルス・マネジメント認定制度」健康宣言にエントリーを行い、「健康宣言事業所」となった。健康事業所宣言を行った会社は、「従業員一人ひとりが、心身ともに健康で働き続けることができる会社」を目指して、①健診・重症化防止、②健康管理・安全衛生、③喫煙対策、④メンタルヘルス対策―の4項目について取り組みを行っていく。

同社では同宣言以降、社員同士が健康について話し合う機会が増えたという。

新年に行われる訓示の中でも、健康管理に関する話を行うようにした

事務所壁面に貼られた「健康事業所宣言の証」

「当社では今年、『健康宣言事業所』へのエントリー後、徐々に社員の健康に対する意識も変わってきていると感じています。しかし、健康に対する危機意識は決してまだ高くないというのが現状です。社員に対し、時に応じて健康に関する話をしていくことで、社員の健康への意識が変わっていくと思います」（中島亮代表取締役）

同社では新年に全社員を集め、会長や社長が社員に対して訓示を述べている。その訓示の中で、近年は「喫煙」や「飲酒」、また「睡眠不足」など健康に関するキーワードにも触れるようにしており、新春を機に1年間しっかりと全社員に健康管理に取り組んでもらうようにしているという。

併せて、協会けんぽ制作のポスターの掲示や、リーフレットの回覧なども行い、社員の健康管理への理解を深めるようにしている。

健康管理に関する日々の取り組みとしては、毎日の点呼に力を入れている。点呼では、アルコールチェックの実施はもちろんのこと、対面点呼によりドライバーの顔色を確かめるほか、前日や当日の食事の内容、また睡眠の状況など細かく確認。いつもと違うようなことがあれば、医療機関などへの受診を促すようにしている。

◈社内から国際大会優勝者を輩出
運動不足解消に繋がる社内の「部活動」

ところで、生活習慣病を予防するためには、定期的に運動を行うことが大切である。同社では、運動に関する取り組みも積極的に行っている。

同社では、社内活動の一環として部活動を実施。現在は、「陸上部」「野球部」が活動を行っている。

陸上部に所属しているのは、川島督司さんである。川島さんは、高等学校時代から陸上競技を行っていたが、20代になってから陸上競技の練習にパワーリフティングを取り入れ、30代からは本格的にパワーリフティング競技を始めた。これは、「スクワット」「ベンチプレス」「デッドリフト」の3種目で合計挙上重量を競う競技である。川島さんはめきめきと実力を付け、平成29年9月の国内大会で優勝。今年7月には、香港で行われた国際大会に出場し、アジア新記録で優勝を果たした。

川島さんの功績は地元紙で取り上げられることも多く、「スポーツ競技を通じて輝いている」川島さんの活躍ぶりは、他の社員にも良い影響を与えているようである。

一方、野球部は20年ほど前から活動を続けており、現在は20人ほどの社員が所属。同業他社や取引先のチームと、年に3、4回ほど球場を借りて大会を行っている。そのため、同大会前には仕事の合間をみながら練習を重ねているという。

パワーリフティングの国際大会に出場した川島さん（後列左から2人目）

◈課題となるC・D判定者へのフォロー
衛生管理者のきめ細やかな説明で重症化を防ぐ

さて、健康診断は、ただ社員を受診させればそれで済むというものではない。健診受診後には各個人の受診結果を確認し、必要な社員に対して治療を促すなどといったこれこそ定期的なフォローが、社員の健康管理には欠かせない。

受診結果のフォローについて同社で課題となっているのは、「40歳以上の、C判定（要経過観察）・D判定（要治療）の項目がある社員をどうケアしていくか」ということだという。この世代の社員は、業務の中核を担う中堅社員であるため、治療のために会社を休んだ場合には業務に与える影響が大きくなる。一方で、こうした社員の中には健康管理への理解が不十分な者もおり、治療を受ける必要性を感じないまま仕事に精を出し、その結果、治療が行われずに重症化してしまうことにもなりかねない。

C判定・D判定の項目がある社員の健康を管理し、健康状態の改善に繋げていくためには、各個人の健康状態について適切に把握し、当該社員に対して産業医や保健師などの専門家が定期的に的確なアドバイスを行うことが望ましい。しかし、トラックドライバーという仕事柄、専門家との個人面談のために勤務スケジュールを合わせることが難しく、結果として適切なフォローが行われないまま放置されてしまうことも決して少なくない。

そうした事態を防ぐべく、同社では、社内に「衛生管理者」を配置している（別項参照）。

同社では、黒川専務が講習を受け、衛生管理者資格（第一種）を取得。必要に応じ、社員へのアドバイスを行っている。

「衛生管理者資格を取得したことで、受診結果のデータを分析し、社員の健康管理を効果的に行うことができるようになりました。受診結果を踏まえた上での当該社員へのきめ細やかな現状説明は、産業医や保健師などの専門家でなければ難しい面があります。健康に関する現状について当該社員に詳細に説明を行わず、再受診・治療の必要性を理解させないまま、ただ『C判定やD判定が出たから病院に行ってこい』と会社の経営者が受診を促すだけでは、再受診や治療を受ける必要性を感じない社員も出てきかねません。しかし、個人面談のために、勤務が不規則になりがちなドライバーと専門家の都合を合わせるのもなかなか大変な部分があります。個人面談の役割を社内の衛生管理者が担うことで、当該社員の健康状態を逐一把握し、それに応じて的確にアドバイスを行うことができるようになりました」（黒川専務）

最後に、衛生管理者の立場からみた今後の同社における健康管理への取り組みについて、黒川専務に聞いた。

「当社では、様々な健康管理への取り組みを背景に、病気の怖さや健康管理の大切さを理解する社員が徐々に増えてきました。しかし、病気になって通院・治療を余儀なくされている社員が周りにいても、自分がその当事者でなければどうしても病気への実感が弱くなってしまいます。病気を『他人事』として捉えてしまうことで、自身の健康管理がおざなりになってしまうのです。衛生管理者としては、当社における過去の社員の闘病経験なども踏まえながら、これからも根気強く、『健康管理の必要性』を全ての社員に伝えていこうと考えています」（同）

（取材協力）中島亮代表取締役、黒川清明専務取締役

中島運輸機工株式会社

会社所在地	島根県出雲市浜町 110-1
資本金	1,000 万円
設　立	昭和 52 年 6 月
従業員数	72 人（うちドライバー 32 人）
車両数	36 台

コラム　衛生管理者とは？

衛生管理者は、社内における労働条件・労働環境の衛生的改善と、疾病の予防措置等を担当し、事業場の衛生全般の管理を行う。

一定規模以上（常時使用する労働者数が 50 人以上）の事業場では、衛生管理者の選任が義務付けられている。今回紹介している中島運輸機工㈱では、各事業場で常時使用されている労働者が 50 人未満であり、衛生管理者の選任が義務付けられる規模には達していないため、衛生管理者の選任は任意となっている。

なお、衛生管理者には「第一種衛生管理者免許を有する者」、「第二種衛生管理者免許を有する者」、「衛生工学衛生管理者免許を有する者」の区分があるが、運送業においては「第一種衛生管理者免許」もしくは「衛生工学衛生管理者免許を有する者」、または「労働安全衛生規則 10 条各号に掲げる者（医師、歯科医師、労働衛生コンサルタント等）」を衛生管理者として選任する必要がある。

2018・11・15

こちら広報室　四季折々 149

▼駅構内の売店に寄る時間もなく、ホームの自販機で購入した「レモン水」。列車に乗り空席を見つけ、カラカラの喉を潤すためキャップを開けると、何と「シュワー」の音。レモンの下に「スパークリング」の文字が表記されていました。朝から炭酸水を飲むはめに。「えっ」でも意外と悪くない。喉越しスッキリ。最後にほのかな甘味が残りました。▼1769年にイングランドのジョゼフ・プリーストリーが、醸造場で水に二酸化炭素が溶け込むことを発見し、炭酸水を製造しました。当初は、友人に配る程度でしたが、あまりの人気に遂に「炭酸水」を商品化したところ、生産が間に合わないほどの大ヒットに。瓢箪から駒。偶然の発見は、意外と身近なところに潜んでいるのかもしれません。現代では、大手飲料メーカーのサイダーのほかに、ご当地の特色を活かした様々なサイダーが全国各地で売り出されています。▼かく言う私は、とある快晴の土曜日に、三ツ矢サイダーを片手に上野公園内を散歩しました。先ずは年間パスポートのある「東京都恩賜上野動物園」に入りました。通常1回の入場料が大人1人600円ですが、予め4回分2400円を支払えば年間パスポートが購入できて、とてもお得です。園内には約350種・2500超の動物などがいるとは驚きです。▼人気者のジャイアントパンダ（納得の一番人気）や、愛嬌のある癒しのカピバラ（不思議な可愛さ）、じっと獲物を狙う「動かない鳥」ハシビロコウ（私も真似したい）、自身と体型がダブるカバ（私の反面教師）、東園から西園に移動して最後に会える、私の好きな上から目線のキリン（羨ましい限り）など、様々な動物を見てしばし心が癒されました。▼その後、公園内の「国立西洋美術館」に行き、「ルーベンス展―バロックの誕生」を見ました。ペーテル・パウル・ルーベンスは、17世紀バロック時代のヨーロッパを代表する画家。童話「フランダースの犬」で、少年ネロが無実の罪で追い込まれ、辿り着いたベルギーのアントワープ聖母大聖堂で、精魂尽き果て愛犬のパトラッシュと神に召される前に見た、あの祭壇画「キリストの降架」の作者です。▼一縷の望みを託した絵画コンクールで最終選考に残ったものの、孤児のため審査員の偏見により優勝を逸したネロが選んだのは、差別のない未知の世界への旅立ちでした。▼絵画展を見て庭に出ると、オーギュスト・ロダンの「考える人」の巨大なブロンズ像と対峙しました。裸で岩に腰掛け左足に肘をつく若者の如く、世の不条理に対し物思いに耽る瞬間となりました。▼明治維新後に新政府軍と旧幕府軍が、全国で熾烈な戦いを極めた戊辰戦争の戦いの1つ、上野戦争により、焼け野原と化した上野の山。当初は医学校と病院建設予定だった政府構想から一転、アントニウス・ボードウィン博士の尽力により国指定第1号の公園になりました。今や芸術・文化の象徴として休日ともなると日本人に限らず、外国人の増加もあり大勢の人達で賑わっています。▼海外から日本に来る著名な絵画が、国内で初めに展示される際によく使用される「上野の森」の美術館へ向かう人の波に、烏合の衆の如く吸い込まれていく私自身がいました！

（山崎薫）