

次世代デジタコ

運行・労務管理システム

050-3802-2132

https://logcompass.net/

株式会社 システック

Japan
Trucking
Association

広報 とらつく

創刊 昭和28(1953) 年2月

2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
※紙面に掲載する問い合わせは広報室まで
(会員の購読料は会費に含まれます)

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

- ・交通事故防止!!
わが社の取り組み
(㈱ケイ・ティー(福岡県古賀市))

5

- ・国交省「事業用自動車事故調査報告書」(File06)

6・7

- ＜新春特集②＞
経営のヒント特別編
「トラック運送業界
平成の30年」第4回

8

- ・女性の輝く現場から
トラガールのお仕事。
(㈱カカロカ急配(滋賀県)
美濃部 見乃美さん)

2トン車で県内の集配業務を行う
美濃部さん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▼

2/15~3/14 2770

3/15~4/14 3895



坂本克己全ト協会長

全ト協

トラック運送業界の労働環境改善に向けて思いをひとつに
「全国トラック協会会長会議」を開催

全日本トラック協会は2月14日、東京都港区の明治記念館で「全国トラック協会会長会議」を開催。全国のトラック協会会長が一堂に会し、働き方改革の実現などトラック運送業界を取り巻く諸課題等について意見交換を行った。これまで同会議は、12月に開催される理事会に併せて実施してきたが、単独での開催は今回が初めてとなる。

冒頭、来賓として奥田哲也国土交通省自動車局長があいさつ。引き続き坂本克己会長が主催者を代表してあいさつ(詳細別項)した後、国交省自動車局貨物課の平嶋隆司課長が「トラック運送業界を取り巻く当面する諸課題等について」と題した説示を行った。

その後、全国のトラック協会会長が活発な意見交換を実施。改正事業法の整備などとともに働き方改革をさらに推進し、トラック運送業界の労働環境改善に向けて一丸となつて取り組んでいくことを誓った。

なお、会議終了後には懇親会が行われ、各地のトラック協会会長が交流を深めた。

《坂本会長あいさつ要旨》

本日お集まりいただいた、会長の皆様方におかれましては、日頃からトラック

運送事業の発展のために精を出していただいておりますこと、改めて御礼申し上げます。

また、成案に際しましては、国会議員の先生方から全会一致によりご賛同いただくことができ

ましたが、これも皆様方が日頃から各地域の国会議員の皆様に対して密に接していただいたからだと

思います。皆様方のご貢献に對しまして、改めて厚く御礼申し上げます。

間もなく平成という時代が終わります。新しい時代を迎えます。事業法改正を機に、トラックドライバの働き方改革を果敢に推進し、トラック運送業界をより魅力的な業界にしていけることができ

ますよう、これからも精一杯取り組んでまいります。

これを受けて、全日本トラック協会では、雪の多い地方を運行する運送事業者に対して、チェーンの携行・装着の徹底を強く呼びかけている。また、運行前には気象情報を確認し、降雪が予想される際にはチェーンの携行をお願いしたい。

これを受けて、全日本トラック協会では、雪の多い地方を運行する運送事業者に対して、チェーンの携行・装着の徹底を強く呼びかけている。また、運行前には気象情報を確認し、降雪が予想される際にはチェーンの携行をお願いしたい。

これを受けて、全日本トラック協会では、雪の多い地方を運行する運送事業者に対して、チェーンの携行・装着の徹底を強く呼びかけている。また、運行前には気象情報を確認し、降雪が予想される際にはチェーンの携行をお願いしたい。

これを受けて、全日本トラック協会では、雪の多い地方を運行する運送事業者に対して、チェーンの携行・装着の徹底を強く呼びかけている。また、運行前には気象情報を確認し、降雪が予想される際にはチェーンの携行をお願いしたい。

中小トラック運送事業者向け

テールゲートリフター導入支援

補助額(1台当たり)	補助上限台数
後部格納式	20万円
床下格納式	20万円
垂直式	10万円
アーム式	10万円

同補助事業は、国土交通省の平成30年度第2次

補正予算により、「中小トラック運送事業者向けテールゲートリフター導入支援事業」として実施されるもの。全日本トラック協会が同事業の執行団体となる。

テールゲートリフターを導入した中小トラック運送事業者(資本金3億円以下または従業員30人以下)に対し、購入

費用の一部(補助率10%)を補助する。補助の対象となる機器は、トラック運送事業者が平成30年12月21日

31日までに導入したテールゲートリフター。全ト協が定めた型式等(該当する型式等は全ト協ホームページを参照のこと)で、未使用のテ

ーを優先して行うため、申請

補助対象(導入期間)は平成30年12月21日～31年3月31日

予算額1億円、受付は2月25日～3月12日まで

補助金申請を受付

全ト協が事業執行団体

平成30年度第2次国交省補正予算

全日本トラック協会は2月25日、テールゲートリフターを活用した荷役作業の効率化(荷役時間の短縮)を促進する。導入支援事業の申請を受け付け、予算額は1億円、対象は中小トラック運送事業者となる。

全ト協が事業執行団体

全ト協が事業執行団体

全ト協が事業執行団体

全ト協が事業執行団体

全ト協が事業執行団体

山形の国道47号で雪によるトラック立ち往生が発生

雪道走行時にはチェーン

携行・装着の徹底を

昨年1月の首都圏での大雪ならびに2月の北陸豪雪では、雪によって立ち往生した車両のため、首都高速道路や国道8号などが長時間にわたって通行止めとなり、多くの車が道路に滞留。トラック物流にも深刻な影響をもたらした。

国土交通省では、25日には、国道47号の山形県新庄市く庄内町にか

ける約25キロの区間で、トラックの立ち往生による通行止めが発生。山形県内陸部と庄内地方を結ぶ大動脈が寸断されたほか、渋滞も発生し、流通や周辺の住民生活にも影響が及んだ。

国交省によると、同区間において通行止めの原因となったのは複数台の大型トラックであり、これらは雪道を走行するにもかかわらずチェーンを装着していなかったとい

う。

申請者は2台を同時申請する場合、申請時に補助額が高いものから順に1台目、2台目と定めて申請を行う必要がある。また、1台目の申請額の合計が予算額を超過した場合、予算の範囲内の郵送(書留郵便、レタ

1バック)により行うこと。申請受付期間は2月25日～3月12日まで(同日までの消印有効)。なお、申請に関する詳細は全ト協ホームページを参照のこと。

輸送統計

平成30年11月分

▶国土交通省調べ

	輸送量	前年同月比
特別機合せ(千トン)	5,896	100.4%
一般	—	101.1%
宅配便(千個)	370,113	103.2%

交通事故統計

平成30年12月末

▶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	143	3,532
普通・準中型	110	358
中型	253	(-162)
計	3,449	(-76)

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・特別編「取材メモから振り返るトラック運送業界平成の30年④」取引環境の変化と運賃・料金を巡る諸問題とその変遷(その1)……6・7面
食の新旧街道を行く「凍みもの讃歌②」「寒天」の故郷は厳寒の伊那盆地……7面

UD TRUCKS

更なる生産性を実現する 8Lエンジン搭載のQuon新登場。

11Lエンジンに加えて8Lエンジン搭載車がラインアップに加わります。ウイングはもちろん、ダンプ、ミキサー仕様もご用意。より多く、より効率的に生産性の高い車両を提供します。

Going the Extra Mile

Quon
人を思い、先を駆ける。

最大700kg*の積載能力向上を実現

8Lエンジンの採用により、シャーシを300kg軽量化することに成功、また架装メーカーとの協業によるボディの軽量化で「パーフェクトQuon」に標準仕様車と高積載仕様車を設定しました。輸送の効率化を通して、お客様の生産性はさらに一歩前進します。

4.5m ミキサー高積載仕様車
ダンプ高積載仕様車
+500kg ~ +700kg カゴ高積載仕様車
*当社GH11エンジン搭載「パーフェクトQuon」比

軽量・コンパクトかつパワフルな「GH8エンジン」

ダウンサイジングにより軽量・コンパクトでありながら、低回転から幅広い回転域で力強いトルクを発生。平成28年排出ガス規制に適合するとともに、全車重量車燃費基準+5%を達成。

UDトラックス公式ホームページで、積載能力にこだわった新しいQuon8Lエンジン搭載車をお確かめください。

協全ト
平成31年度事業計画案などを承認

第65回広報委員会

2月8日、第65回広報委員会(小林和男委員長)が開催され、平成30年度の事業計画案等について審議し、いずれも原案通り承認した。

30年度事業の進捗状況では、昨年11月から12月にかけて実施された「広報とらつく」の読者アンケート集計結果(別掲)のほか、現在制作中の高等学校新卒者等を対象と

事業計画・予算・規程等を承認

第1回施設事業委員会

1月31日、第1回施設事業委員会が開催され、静岡県トラック協会の大須賀正孝会長が委員長に選任された。

議事では、①2019年度事業計画(案)および予算(案)、②「設計



第65回広報委員会(2月8日、全ト協)

読者アンケート結果

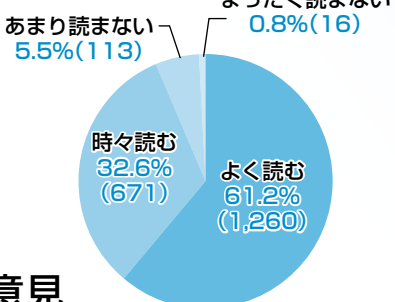
9割超の読者率

このほど実施した機関紙「広報とらつく」読者アンケートについては、2,095人の方から回答をいただきました。アンケートの結果、「よく読む」と回答された方は6割を超え、「時々読む」と答えた方と合わせて、読者率は今回も9割を超えました。

また、多くの方からいただいた貴重なご意見を基に、一層の紙面充実に向けてまいります。

「広報とらつく」読者アンケート結果

(有効回答数2,060)



※グラフ中の()内は人数

『広報とらつく』に関する主な意見

- ・いつも楽しみに読んでいます。
- ・社内で活用し、役に立っている。
- ・「安全運転教室」をコピーし、全ドライバーに配布、社内研修会にて活用している。
- ・「法令〇メクス」を班会議等でよく利用している。初心に戻り法令を遵守させるのに役立っている。
- ・記事の内容が、勉強・参考になる。
- ・他社の取り組みを自社に取り込むことで、安全活動に取り組むことができるので大変参考になる。
- ・必要な時期に必要な情報が入っているので参考になる。
- ・今後も良い紙面づくりを期待している。
- ・内容や文章が良い。
- ・読みやすく、理解しやすく書かれている。

重大事故対策セミナー開催で安全対策さらに強化

第112回交通安全対策委員会

2月5日、第112回交通安全対策委員会(浅井隆委員長)が開催された。

議事では、2019年度の事業計画(案)や事故防止関係助成事業の概要、ドライバー等安全教育訓練研修施設の追加等について審議が行われ、いずれも原案通り承認された。



第1回施設事業委員会(1月31日、全ト協)



第112回交通安全対策委員会(2月5日、全ト協)

平成29年度出捐金事業について実績評価を実施

評価機関会議

第13回運輸事業振興助成交付金出捐金事業評価機関会議(委員長・杉山武彦(公財)高速道路調査会理事長)が、2月7日に行われた。

これは、全日本トラック協会が実施している出捐金事業の効果的・効率的な実施および同事業の透明性の確保を図るため、同事業について目標設定等を行った上で、公平かつ客観的に評価を実施するもの。今回は、平成29年度における同事業



第13回運輸事業振興助成交付金出捐金事業評価機関会議(2月7日、全ト協)

では、死亡事故件数が車量台数1万台当たり1・5件を連続して超えている地域に対する交通事故防止対策強化のほか、ミドリ波レーダー等の車両周辺安全確認支援装置の導入促進などを新たに盛り込んだ。また、2019年度の事故防止セミナーについては、新たに「60分わかるトラック重大事故対策セミナー」と「トラの適正な使用等に係る研修」を実施し、前者については、各都道府県トラック協会と調整しながら、支部でも出前セミナーとして開催することとした。

①交通安全対策委員会の進捗状況 ②2019年度国土交通省補正予算事業 ③貨物集配中の駐車規制の見直し状況 ④大雪時の道路交通の確保に向けた取り組み ⑤「女性ドライバー」等が運転しやすいトラックのあり方検討会の進捗状況 ⑥東京2020大会期間中のTDM推進 ⑦大型車駐車場案内システム ⑧新東名高速道路および東北自動車道における規制速度の引き上げ(3面に詳細) ⑨等について報告が行われた。

⑩中小トラック運送事業者向けテレゲートリフター導入支援事業(1面に詳細)等に関する説明が行われ、③に関しては、各都道府県トラック協会における駐車規制の見直し状況について、今年度末までに29のトラック協会が要望書が提出済みであることが報告されたほか、要望により駐車規制が緩和された事例として、京都府ト協と福井県ト協の事例が紹介された。

労務 Q&A

第175回

すでに届け出済みの36協定は法改正後、締結のやり直しが必要か

36協定の届け出様式についてお尋ねします。働き方改革関連法による労働基準法の改正で、4月から様式の内容が大きく変わるというのですが、すでに今年の協定を届け出済みの方は、4月以降改めて届出直す必要があるのでしょうか。また、中小企業に対する適用は来年の4月から聞きましたが、それまでの間、届け出様式の取扱いはどうなっているのでしょうか。

A 経過措置により、1年経過までは「従前の例による」とされ有効

【解説】まず、最初のご質問の施行日の4月1日以降の期間を含んでいる、すでに届け出済みの36協定の有効性については、「働き方改革を推進するための関係法

判断指標10ポイント改善

全日本トラック協会は2月12日、平成30年10月12月期の「トラック運送業界の景況感(速報)」を発表した。

トラック運送業界の10(12月期)は、労働力の不足感が一段と強まったものの、働き方改革への対応や人材定着に関する意識向上を背景に、所定外労働時間が減少傾向となった。一方、収益面では営業収入(売上高)の増加が寄与し、営業利益(宅

全ト協行事予定

- ▽2月19日 第48回環境対策委員会
- ▽2月21日 青年部会第1回全国代表者協議会
- ▽2月22日 青年部会全国大会
- ▽2月28日 第11回労働安全衛生委員会



日本貨物運送協同組合連合会(日貨協連)は2月4日、求荷求車情報ネットワーク「WebKIT」をリニューアルすることを発表し、「WebKIT2」の実施を5月13日(月)から開始する。

また、1月末の求車登録件数は、13万7517件と前年同月比2万95件増(17・1%増)となるなど、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。

WebKIT2のシステムリニューアルを実施し、5月13日(月)から「WebKIT2」をリニューアルして利用を開始することを発表した。

WebKIT2のシステムリニューアルの実績や利用履歴等のデータを活用するなど、配車担当者間での交渉に大いに活用できる機能も取り入れられる。

また、システムリニューアルの詳細については、改めて本紙で紹介する予定。

前年同月比で過去最高水準の運賃指数128

また、新様式では、特に過労死防止等の観点から法定された単月100時間未満、複数月(2か月・6か月)平均80時間以内(いずれも休日労働を含む)という罰則付きの時間外労働の上限規制(新労基法第36条第6項第2号及び第3号)の遵守を新たに設けられ、そこにチェックがないと協定は無効とされているが、当然、これについてもチェックはしないことになってい

つまり、旧様式で求められている事項がきちんと盛り込まれていれば、それよいということであり、特別条項付きの協定の場合も同様です。

以上がご質問に対する回答になりますが、あわせて、36協定の締結に関連して、過半数で組織する労働組合のない事業場における過半数代表者の要件が変更されている点についても、簡単に触れておきたいと思えます。

また、①管理監督者でない者、②協定締結者の選出を明らかにして実施される投票、挙手等の方法による手続により選出された者という要件のうち、②について、さらに「使用者の意向に基づき選出されたものでないこと」という要件が加えられました。これを欠くと過半数代表者とは認められませんが、要注意とい

「ニュース・ターミナル」(官公庁・ニュース等)

6会場で追加開催

国土交通省が、トラック

国土地交通省が、トラック運送事業者の取引条件の改善や長時間労働の改善、生産性向上に役立つ事例紹介等を目的に全国で開催している「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セミナー」について、このほど仙台・新潟・広島・高松での追加開催が決定した。なお、新潟会場の開催場所は万代シルバードホテルに変更された。開催スケジュールについては表の通り。

表 セミナー開催スケジュール			
会場	定員	日時	開催場所
広島	108人	2月26日(火)	TKP ガーデンシティ PREMIUM 広島駅前
仙台	102人	2月27日(水)	TKP 仙台カンファレンスセンター
新潟	220人	2月28日(木)	万代シルバードホテル (変更)
高松	120人	3月 6日(木)	JR ホテルクレメント高松
福岡	132人	3月19日(火)	TKP ガーデンシティ 博多新幹線口
大阪	207人	3月22日(金)	TKP ガーデンシティ PREMIUM 心斎橋

・開催時間は全会場共通(14:00～16:00)
※申込締切は、開催日の1週間前まで

入場は無料。申し込み方法等の詳細は、国交省

【新名神新四日市JCT
〜亀山西JCTが3月17日開通
静岡〜滋賀間のダブル
ネットワーク完成へ

中日本高速道路(株)は2月6日、新名神高速道路の新四日市ジャンクション(JCT)〜亀山西JCT間(延長約23km)が3月17日(土)16時に開通すると発表した。今回の開通により、静岡県の御殿場JCTから滋賀県の草津JCTまでの間約330kmが、

ホームページを参照のこと。

重要物流道路の指定や

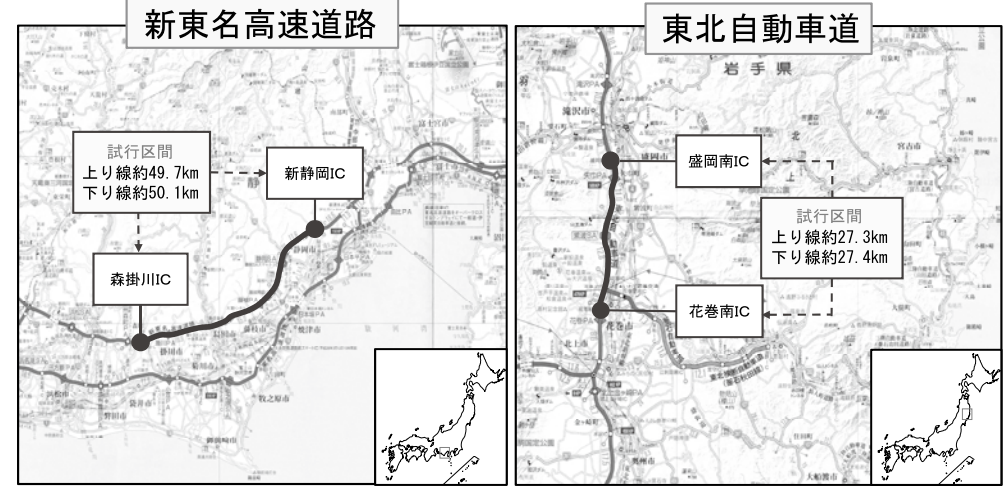
特車通行許可制度の改善を審議
第18回物流小委員会

国土交通省は、国土交通省が3月を目途に供用中間を中心として重要物流道路として1次指定の予定であるほか、今夏以降に計画を策定する。

【新東名高速道路・新名神高速道路】經由および「東名高速道路・名神高速道路」經由のダブルネットワークが形成されることになり、災害や事故による通行止めなどに対するリダンダンシー(多重性が強化される)が、また、三重県内で新名神高速道路と東名阪自動車道のダブルネットワークが形成されることにより、東名阪道の渋滞の大幅な緩和が期待されている。

状況や車の実勢速度等の変化を調べていたが、試行前と比較して大きな変化がなかったことから、同区間の最高速度を120km/hとすることに決めた。試行は少なくとも1年は続け、事故実態や実勢速度等の変化をみた上で、本格運用や他の路線・区間での引き上げの検討を行うとしている。

規制速度120km/hへの試行引上げ実施区間



【厚労省】現在助成金受給中の事業主には3月から本来の金額を支給へ
雇用調整助成金追加給付について

厚生労働省は、「毎月勤労統計調査」をはじめとする厚労省が所管する統計で、長年にわたり不適切な取り扱いが行われてきたことにより、雇用調整助成金など事業主向け助成金を過去に受けた事業主の一部に対して、追加給付が必要となる(1月15日号既報)ことに伴って、追加給付の準備状況等について発表している。

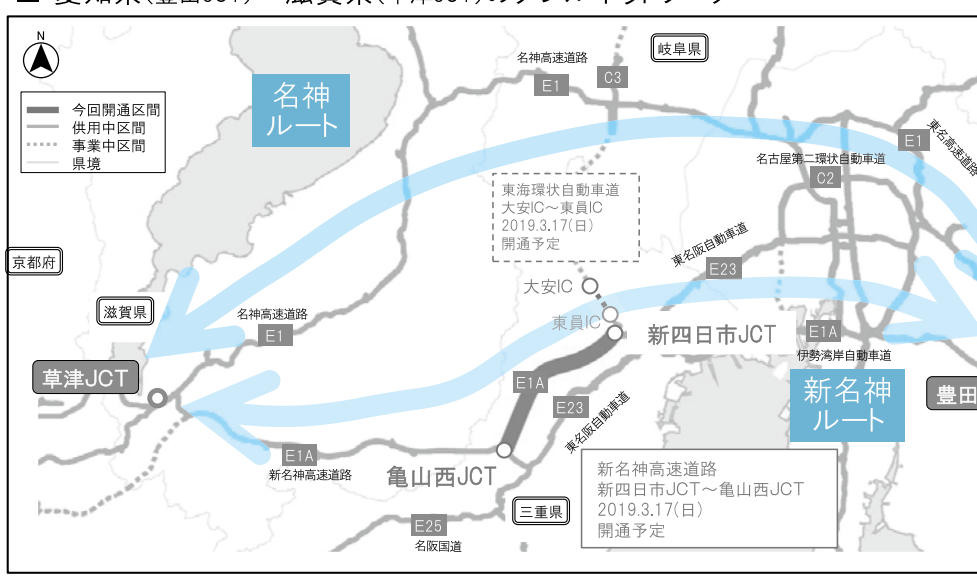
追加給付の対象となるのは、雇用調整助成金の支給決定の対象となった休業等期間の初日が平成16年8月〜23年7月であったが、26年8月以降で成金を受給している事業主は、今後の手続きがあるため、保管するよう呼びかけている。

【6月1日より】求人申込書受付開始へ
2020年3月新規規程卒業者採用選考スケジュール

厚生労働省はこのたび、全国高等学校長協会、日本経済団体連合会(日経連)、日本商工会議所、全国中小企業団体中央会、文部科学省と、2020年3月新規模卒業者の採用選考スケジュールに関する検討会を開催し、2月8日にスケジュールを発表した。スケジュールは次の通り。

【書籍紹介】『運輸安全マネジメント制度の解説』基本となる考え方とポイントがわかる本(木下典男著、成山堂書店)は、同制度の基礎的知識や考え方、想定される課題と対応の理解に重きを置いて構成。運輸安全マネジメント制度に対する理解を深め、事故リスク削減に役立つ一冊。4,000円(税別)で、同社(03・3357・5861、担当・今野)への注文で、1割引(送料あり)のサービスあり。

■愛知県(豊田JCT)〜滋賀県(草津JCT)のダブルネットワーク



【2月12日からハコネ開始】車両制限令の一部改正で
車両制限令の一部改正で

昨年の道路法改正による重要物流道路制度の創設に伴い、国際海上コンテナを運搬するセミトレーラ連結車の円滑な通行を図るため、重要物流道路の中から特車通行許可を不要とする区間が指定されることとなっている。

【ガイドライン案提示】スワップボロンテナ検討会
国土交通省は2月1日、「スワップボロンテナ車両活用促進に向けた検討会」の第3回会を開き、3月にまとめる方針を示した。

優良事業者については許可期間を4年に延長へ
特車通行許可制度

また、国交省は同小委員会に対して、特車通行許可制度の改善案を提示した。特車通行許可の審査日数については、許可件数が増加傾向にあることから、平成29年度は最大約56日に及んでいた。しかし、審査の迅速化に向けた取り組みを進める中で、30年度に入って審査日数が短縮化されつつあり、30年12月には約34日にまで減少していた。

同省では、2020年までに平均審査日数を10日程度にすることを目標とし、①許可期間のみを延長する更新申請において、過去2年で特車通行許可違反に係る警告がなかったETC2.0の装着マークの認定の条件を満たす優良事業者に限定して、許可期間を現行の2年から4年に延長、②重複申請防止のさらなる徹底を図るため、改めて業界団体へ要請、といった取り組みを実施。併せて、③センシング技術を活用した道路構造の電子データ収集の加速、④申請システムにおいて、申請書自動チェック機能の追加、等の取り組みを実施していく。

【ガイドライン案提示】スワップボロンテナ検討会
国土交通省は2月1日、「スワップボロンテナ車両活用促進に向けた検討会」の第3回会を開き、3月にまとめる方針を示した。

【ガイドライン案提示】スワップボロンテナ検討会
国土交通省は2月1日、「スワップボロンテナ車両活用促進に向けた検討会」の第3回会を開き、3月にまとめる方針を示した。

【ガイドライン案提示】スワップボロンテナ検討会
国土交通省は2月1日、「スワップボロンテナ車両活用促進に向けた検討会」の第3回会を開き、3月にまとめる方針を示した。

「死角」が「視界」になる。

暗いところや過酷な環境でもクリアな「映像」と「音」で安全運転をサポート

車両用後方確認カメラシステム & トラック用後方確認センサー

CAR VISION & TRUCK SONAR

カービジョン & トラックソナー

薄暗い場所でも鮮明に映し出す高感度カメラ

小型標準タイプCMOSカメラ
C5000R

明るい画面で安全運転を長時間サポートするLCDカラーモニター

7.0型LCDカラーモニター
CM7220R/CM7230R

超音波センサーで広範囲の障害物を察知し、音とモニター表示で警告

トラックソナー
E213-FA00/E213-LA00

モニター表示イメージ

モニターに障害物までの距離を表示!

※前方左コーナーは音のみの案内となります。

お問い合わせ

市販部 0108-8570 東京都港区高輪 2-15-21
札幌営業所 0003-0026 札幌市白石区本通 15丁目南 3-18
仙台営業所 0984-0011 仙台市若林区六丁目の目西町 8-1
関西営業所 0532-0004 大阪市淀川区西宮原 1-8-29
九州営業所 0812-0042 福岡市博多区豊 1-9-31

株式会社 株式会社

03) 5789-1644 (011) 350-5808 (022) 390-6027 (06) 6394-8285 (092) 477-9905

[ホームページアドレス]
https://www.koshida.co.jp/
[Eメールでのお問い合わせ]
camera@koshida.co.jp

シリーズ
優良事例紹介

交通事故防止!!

わが社の取り組み

第18回 株式会社ケイ・ティー (福岡県古賀市)

会社設立2年後にドライバーが事故を惹起
全社一丸となって安全強化に踏み出す



石津 明弘
代表取締役

明弘代表取締役は、福岡県古賀市に本社を構え、関西や関東などへの長距離輸送を中心に事業を展開している運送会社である。同社では、清涼飲料水や、清涼飲料水を入れる前の空缶やペットボトルなどを主に輸送している。

さて、同社が設立されたのは平成16年のことである。設立からしばらくの間は、運行時の走行速度はドライバー任せであり、安全輸送実現に向けて会社としてのルールもまだ定まっていなかったという。そうした中で、18年に同社のドライバーが事故を惹起してしまつた。翌19年、同社は運輸支局による監査を受けることになる。その際、石津社長は監査に訪れた運輸支局の担当者から、「当社は認定されないものの、取得申請できる時期が来たら、あなたの会社でも

「速度を抑制し事故を未然に防ぐ」
法定速度以下での走行を義務付け

それでは、同社における事故防止対策について具体的にみていく。

同社は月に1度、第1土曜日の午後1時、安全会議を開催している。安全教育については同会議の機会に実施しており、危険予知活動研修(KYT)等を通じて安全への意識を高めている。

その前の月に車両事故や商品事故が発生した場合、事故を惹起したドライバーに事故の原因や事故発生時における対応を会議の中で取り上げること、事故の当事者ではないドライバーに

『広報とらつく』では、トラック運送事業者の各企業での優良な交通事故防止対策の様子を紹介しています。

今回は、車両台数・ドライバー数が増加していく中で、事故撲滅に向けて安全への取り組みを積極的に進めている、福岡県古賀市の(株)ケイ・ティーを紹介しよう。

者ではないドライバーに、18年の事故発生を受けても、事故が他人事故ではなく、自分自身で起こした事故だということを認識させることが、事故防止の第一歩である。同社は、事故防止対策を真剣に考えるようになり、日頃からの安全への意識も高まることと期待される。

なお、参加できなかったドライバーに対しては、会議終了後に取りまとめ、内容を確認してもらうようにしているほか、重要事項については石津社長から参加できなかったドライバーに直接伝え、情報共有を図っている。

また、同社では「事故の無い輸送の実現」を目指す。安全への投資を継続的に実施している。

「当社では、運行時の走行速度に関しては厳しく指導するようにしています。トラックの走行速度に比例して、事故回避のために費やすことのできる時間は変わってきます。運転しているトラックのスピードが遅ければ、目の前で突発的な事故があった場合に回避行動を取ろうとしても間に合わず、事故になってしまう危険性があります。一方、スピードを抑え込めれば、回避行動が間に合えば、事故を防ぐことができます。18年の事故発生当時、当社には走行速度に関する社内規定がなかった。これを策定し、車種を問わず、上限を「高速道路走行時は時速80km/h、一般道走行時は時速60km/h」の法定速度以下を遵守させるようにしている。」(同)

新人ドライバーへの安全教育を強化
業容拡大に反比例して事故率は減少傾向に

さて、同社は設立14周年を迎えた事業者であるが、業容が拡大するにつれてドライバー数が増加しており、現在62人のドライバーが在籍している。同社に入社してくるドライバーの多くは、ドライバー経験は初めであるが、長距離離乗務は初めてである。また、トラック運送業界未経験者の入社も少なくない。それとともに車両台数も増え、現在では毎月1台ずつ増車している状況にある。

こうした状況下において、同社における新人ドライバーへの安全教育についてみていくと、新入社員に対してはまず2日間の

度には比例して、事故回避のために費やすことのできる時間は変わってきます。運転しているトラックのスピードが遅ければ、目の前で突発的な事故があった場合に回避行動を取ろうとしても間に合わず、事故になってしまう危険性があります。一方、スピードを抑え込めれば、回避行動が間に合えば、事故を防ぐことができます。18年の事故発生当時、当社には走行速度に関する社内規定がなかった。これを策定し、車種を問わず、上限を「高速道路走行時は時速80km/h、一般道走行時は時速60km/h」の法定速度以下を遵守させるようにしている。」(同)

また、デジタコでは運行時間の管理も徹底されており、適切な休憩を取っていないドライバーに対しては指導を行い、過労に伴う危険運転を未然に防ぐようにしている。

エアゲージを用意し空気圧を測定
運行中のトラブル防止に力を注ぐ

同社では、「運行中の車両トラブルによる事故を未然に防ぐ」ために、新車の積載導入を進めているほか、車両の点検・整備にも力を注いでいる。

同社では5年前ほど前から、前2軸・後2軸の大型トラック(車両総重量25t)による飲料輸送を手がけるようになった。しかし、それより1年後、高速道路を走行中の大型トラックのタイヤが破裂するという現象が多々みられるようになった。高速道路におけるタイヤのバーストは、重大事故につながる危険な現象である。一時、高速道路でのバーストは、当時の同社における車両トラブルの中でも格段に多いものとなっていたという。

タイヤのバーストが発生したトラックを調べてみると、バーストしたタイヤは全て前から2軸目のタイヤであった。そして、同じ時期にタイヤを交換した車のタイヤが次々にバーストしていたこともあり、同社ではタイヤメーカーの担当者呼び、対応策を検討した。その当時、同社では断面幅が245mmの扁平タイヤを装着していた。タイヤにはそれぞれ最大負荷能力が決まっており、同社の同タイヤの最大負

作方法などについて覚えようとしている。先述の通り、同社では長距離乗務未経験の新人ドライバーが多いことから、長距離乗務特有の注意事項について念入りに教育している。特に、乗務の際に走行するルート、道路事情については先輩ドライバーが指導するようにしている。

新人ドライバーが仕事に慣れてきた段階で、先輩ドライバーが同乗しての運転技術研修を実施し、大型トラックの操作について学んでいく。業界経験者の場合は最短で1か月、業界未経験者では2〜3か月ほどで、ひとりで立ち回れるようになるという。

同社では、運行前点検の際に、ドライバーがエアゲージを用意し、自分でタイヤの空気圧を測るようにしている。定期的な測定を行うことで、空気圧低下によるタイヤのトラブルを未然に防いでいる。なお、同社ではいつでも使用できるように、コンプレッサーを引き起こすだけでなく、路上事故を引き起こすような重大事故の発生を未然に防ぐため、至近の場所にドライバーの整備工場があり、トラックに異常があった際にはすぐに対応してもらえる体制となっている。3か月ごとの定期点検も、ドライバーの整備工場で行うようにしている。

「当時、当社では40台ほどの大型車を保有していましたが、バーストの発生も減少したという。」

「当時、当社では40台ほどの大型車を保有していましたが、バーストの発生も減少したという。」

「当時、当社では40台ほどの大型車を保有していましたが、バーストの発生も減少したという。」

「3年後に従業員100人規模の会社」へ
強固な安全管理体制構築に果敢に取り組む

「走行速度の遵守」と「整備・点検の徹底」に課題に果敢に取り組む。同社は3年後に従業員100人規模の会社へと成長していくことを目標に掲げており、それを現職候補への教育の徹底、②IT点検による24時間一元管理化などの課題に取り組んでいくという。

会社の規模が拡大していく中であって、これまでと異なっていく高レベルで安全教育を継続し、事故防止に繋げていくことは大変なことである。し



平成16年に設立された同社は、関西・関東への長距離輸送を中心に事業を展開している



月1回開催の安全会議を通じ、ドライバーへの安全への意識を高めている

ドライバーズ・ルールブック

凡事徹底

～当たり前のことを当たり前にできるプロドライバーを目指そう～

株式会社 ケイ・ティー

安全運転のポイントや事故発生時にドライバーが取るべき対応などを記している『ドライバーズ・ルールブック』



運行前点検の際にはエアゲージを用いてタイヤの空気圧をチェックする

企業プロフィール

社名	(株)ケイ・ティー
本社所在地	福岡県古賀市青柳1144-23
代表者	代表取締役 石津 明弘
設立	平成16年4月1日
資本金	1,000万円
社員数	70人(うちドライバー62人)
車両数	66台

(取材協力) (株)ケイ・ティー
石津明弘代表取締役

国交省「事業用自動車事故調査報告書」から

事業用トラックの交通事故要因分析と再発防止策

第5回

File06

『大型トラックの追突事故』

発生日時：平成 29 年 8 月 25 日 16 時 59 分頃
発生場所：徳島県鳴門市 徳島自動車道下り線

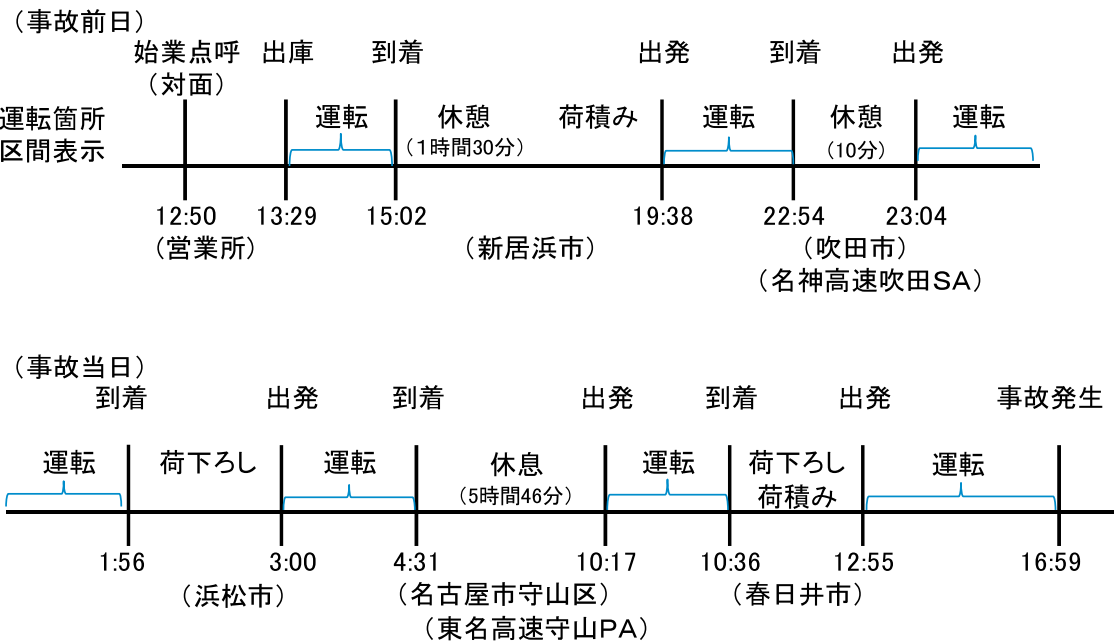
回事故の概要

平成 29 年 8 月 25 日 16 時 59 分頃、徳島県鳴門市の徳島自動車道下り線において、大型トラックが生活雑貨等約 6,800kg を積載して走行中、路側帯に車両故障のため駐車していたマイクロバス（貸切バス）に衝突し、その衝撃で相手車両は道路左側のガードレールを乗り越え、約 6m 下の法面に衝突した。

この事故により、相手車両の乗客 1 人と運転者が死亡した。また、乗客 2 人が重傷を負い、12 人が軽傷を負った。

〔発生日時〕平成29年8月25日16時59分頃	〔道路形状〕片側1車線、左カーブ（曲率半径1,000 m）、下り勾配（0.30％）
〔天候〕晴れ	〔路面状態〕乾燥
〔運転者の年齢・性別〕50歳（当時）・男性	〔最高速度〕70km/h
〔死傷者数〕死亡2人、重傷2人、軽傷12人	〔危険認知速度〕90km/h
〔当該業態車両の運転経験〕27年2か月	〔危険認知距離〕約13.5m

図1 事故に至る時間経過



回事故の原因

事故は、大型トラックの運転者が、高速道路を 90km/h で走行中に居眠りをしたため、同車が左側に斜行しながら、車両故障のため路側帯に駐車していたマイクロバスに接近しているのに気付くのが遅れ、ブレーキを掛けたものの間に合わず、衝突して発生したものと考えられる（図2）。

同運転者の事故日前1か月の勤務状況は、毎回1日の拘束時間が上限値を1〜3時間ほど超過し、その分休息期間が不足する厳しい運行を行っていた（表1）。また、事故前日から事故当日にかけても十分な休息を取ることなく6時間を超える連続運転を行っており、いずれも改善基準告示に適合しない勤務を行っていた（図1）。さらに、真夏で気温や湿度が高い中で、荷物の積み込み等の作業を3か所で6時間を超えて行っていた。これらのことから、同運転者に疲労が蓄積し、居眠り運転に繋がったものと考えられる。

当該事業者においては、運行管理体制が手薄であり、当該運行以外にも夜間の点呼を実施していなかったこ

表1 当該運転者の事故日前1か月間の勤務状況	
〔拘束時間〕270時間06分（平均15時間00分/日）	
〔運転時間〕159時間07分（平均8時間50分/日）	
〔改善基準告示に関する基準の超過等〕	
・1日の拘束時間の上限値超過：8件（上限値16時間）	
・休息期間の下限値不足：9件（下限値8時間）	
・1日の運転時間の上限値超過：0件	
・連続運転時間の上限値超過：12回（上限値4時間）	
・1か月間の拘束時間の上限値超過：0件（上限値320時間）	
〔休日数〕13日	
表2 当該運転者以外の運転者の事故日前1か月間の勤務状況	
1日の拘束時間の上限値超過（上限値16時間）	27人184件
休息期間の下限値不足（下限値8時間）	28人202件
連続運転時間の上限値超過（上限値4時間）	21人225件
1か月の拘束時間の上限値超過（上限値320時間）	1人
連続勤務20日超過	1人
一つの運行の開始から終了までの時間の上限値超過（上限値144時間）	15人21件

とや、改善基準告示違反となる運行指示を行っていたことにより、極めて多くの運転者に拘束時間超過等の改善基準告示違反が確認されており（表2）、日常的に違反が繰り返されている等、運行管理体制が適切に構築されていなかったことが事故の背景にあると考えられる。

同運転者は、本来の運行計画上の運行開始時刻に間に合わないことが常態化していたが、これに対して同事業者の運行管理者は、これを労務管理上の問題行動として捉え、運転者と話し合う等により、原因を把握した上で必要な場合は担当替え等、適切な措置を行うことをせず、同運転者が対応可能な運行計画に作り直し指示していた（図3）。これにより、同運転者は、十分な休息を取ることなく運転をすることが避けられない状況にあったことが事故の要因となった可能性が考えられる。また、同運転者は、運行管理者から指示された休憩地点で休憩するよう指導されていたが、これに従っていなかったことから、運行指示や、疲労状態での長時間の連続運転の危険性を軽視していたと考えられ、運行管理者の指導が徹底されていなかったことも一因であったと考えられる。



図3 運行指示および実際の運行

運行日	運行指示及び実際の運行	0	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	
1 日	運行指示：基本											点検・点呼・運転 点検・点検・点呼		休憩					荷積み・運転					休憩		
	運行指示：変更																点検・点呼・運転・荷積み・運転									
	実際の運行													点検・点呼・運転		休憩		荷積み・運転								
2 日	運行指示：基本	運転・荷下ろし・運転・点検・点呼			休憩					点検・点呼・荷下ろし・荷積み・運転					休憩					点検・点呼						
	運行指示：変更	休憩	運転・荷下ろし・運転・点検・点呼			休憩					点検・点呼・運転・荷下ろし・荷積み・運転					休憩					運転					
	実際の運行	運転・荷下ろし・運転			休憩					運転・荷下ろし・荷積み・運転					事故											
3 日	運行指示：基本	運転・荷下ろし・運転・荷下ろし・運転・点検・点呼																								
	運行指示：変更	運転・荷下ろし・運転・荷下ろし・運転・点検・点呼																								
	実際の運行																									
		点検・点呼・運転・荷積み・荷下ろし							休憩・休息																	

回再発防止策

事業者は、過労運転等による事故発生を防止するため、次のような取り組みを積極的に進めることが重要である。

- ・運転者が運転中に疲労等を感じた場合は、車両を止め、運行管理者に報告して指示を受けるよう指導すること。
- ・気温や湿度が高い中での荷積み等の作業は、休憩時間等を確実に取るよう指示するなどの対応をとること。
- ・点呼時等において、運行管理者が、個々の運転者の勤務状況等も考慮しながら疲労状況を注意深く確認し、乗務の開始または継続の可否を判断するとともに、運転者が眠気や体調不良等の申告をしやすい環境づくりに努めること。

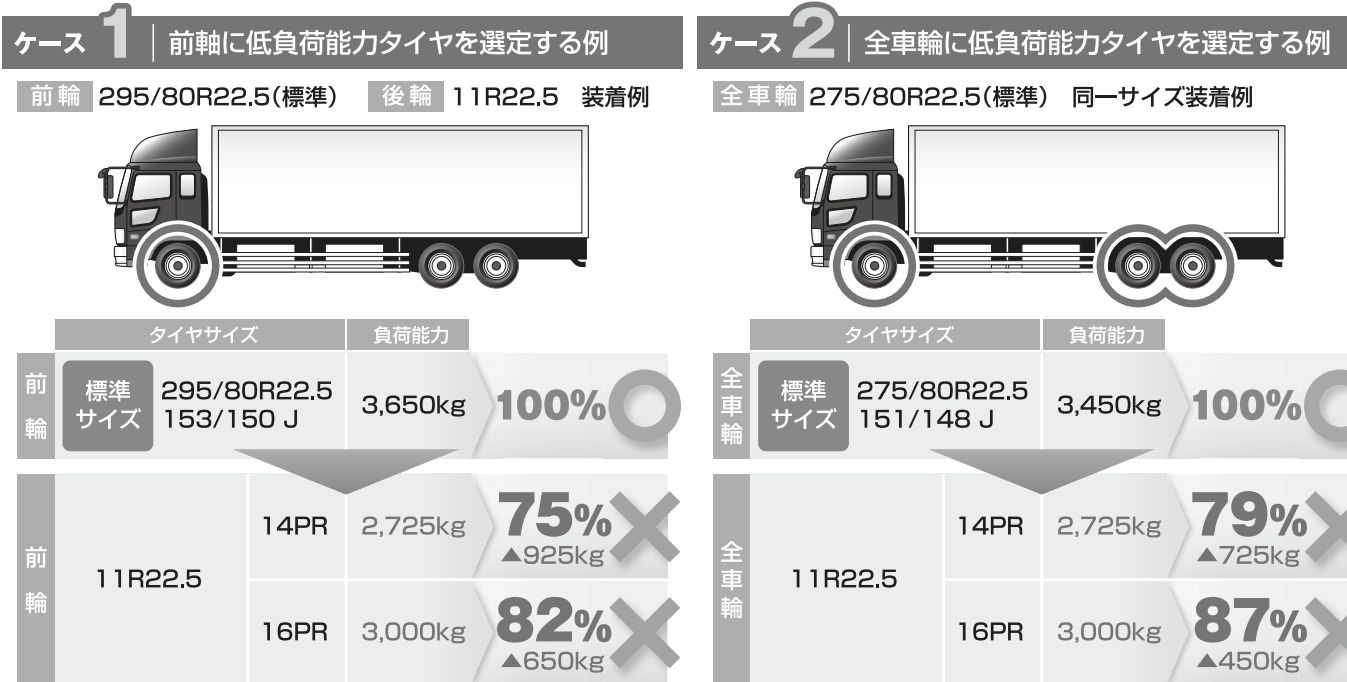
また、事業者は、車両故障等により高速道路上で車両を止めた場合の安全対策として、緊急時の対応が適切に取れるよう訓練するなどの取り組みを積極的に進めること。

コラム 車両総重量25トントラック前軸の過荷重に注意！

車両総重量 25 トンの大型トラックでは、「偏った積載や誤ったタイヤサイズ変更により過荷重になるケース」や、「高空気圧設定を必要とする偏平タイヤが空気圧不足になっているケース」がみられます。過荷重・空気圧不足でのタイヤの使用は、タイヤ損傷に直結します。以下の項目を守り、タイヤを適正に使用しましょう。

- ①荷物は必ず均等に積んでください
積載配分が偏ると、前軸に過度な重量がかかり、タイヤが損傷する恐れがあります。最大積載時または最大積載に至らない場合でも、前軸が過荷重にならないよう、積載配分が均等になるようご注意ください。
- ②負荷能力が低いタイヤサイズへの変更は危険です
負荷能力とは、タイヤ1本で支えることができる重量です（図1）。

図 1



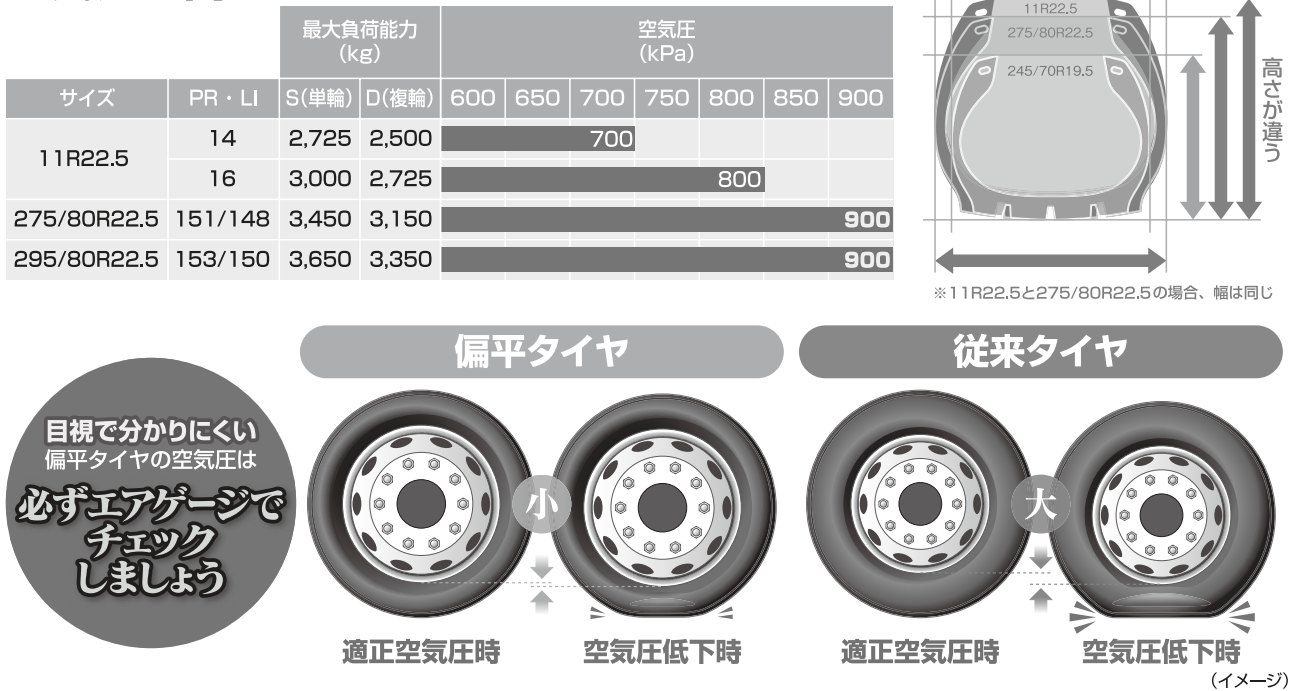
③偏平タイヤは高空気圧設定にご注意ください

車両総重量 25 トン車トラック等に装着されている偏平タイヤは、少ない空気容量で荷重を支えるため、空気圧が高く設定されています。偏平タイヤは空気圧不足でもたわみが少なく、見た目に分かりづらいため、必ずエアゲージによる点検を実施してください。なお、空気圧不足での使用は、タイヤが損傷する恐れがあるばかりでなく、燃費にも悪影響を及ぼします（図2）。

〔参考〕（一社）日本自動車タイヤ協会「タイヤ安全ニュース」No.73（平成 25 年 2 月）

図 2

偏平タイヤは少ない空気容量で荷重を支えるため、**空気圧が高く**設定されています。



第4回

取引環境の変化と運賃・料金を巡る諸問題とその変遷
(その1)

トラック運送事業者のための

経営のヒント

新春特別編(226回)

物流ジャーナリスト 森田 富士夫

1月1日号から「経営のヒント」特別編として、トラック運送業界における平成の30年を振り返っている。これは厳密な時代考証やデータの裏付けなどに基づいた分析ではなく、筆者個人がこの間に書き綴った取材メモを通して、「トラック運送業界の平成30年」である。したがって直接取材した範囲での回顧が中心になる。今回は「運賃・料金の変遷」をみる。

平成の30年間における運賃・料金の変遷について、2つの切り口から振り返ることにする。1つ目は取引環境の変化と運賃変動の関連性および傾向や特徴、そして2つ目は運賃・料金値上げに様々な工夫や努力をした事例である。

運賃・料金問題はトラック運送業界における永遠の課題である。運送業界が抱える諸問題の大部分は適正な収入が得られていないことに起因する。逆に、適正な収入が得られれば、運送業界が抱えている諸問題のほとんどは解決できることになる。そこで、平成の30年間における取引環境の変化と運賃水準の関連性をみることにする。

まずは何となく平成初期のバブル崩壊後には、荷主から運賃・料金の値下げ要請が「斉に」あつた。事業者側も、「状況が状況だからある程度の値下げは仕方ない」という受け止め方があつた。だが、取材を通して路線(特積み)事業者と区域(一般)事業者では対応が少し違つて感じている。少量的なデータの裏付けはないが、区域事業者の方が値下げ要請に対する抵抗感が強いように感じたのである。

これには理由がある。運送業界は労働集約型産業だが、路線事業はある段階までは装置産業的な原価の考え方ができるからだ。簡単にいうと、平均単価を下げて、それによつて一定以上の荷物を増やすことができれば、設備の稼働率が上がるために、荷物1個当たりが負担する固定コスト(人件費を除く)が通減する。そのため、荷物1個当た

のため、大手の元請事業者は荷主からの値下げ要請に対して抵抗力が弱くなった。値下げされた分を、下請事業者にマ

デティ化という問題が表面化した。新機能の付加など商品力で差別化ができなくなった白物家電などでは、価格だけの競争になり、人件費の安い国の製品には対抗できなくなつてしまつたのである。

運送業界でも単純な運送業務だけでサービスによる差別化ができない事業者は、ずっと以前からコモデティ化していたのだが、バブル期にはバイが拡大する中で表面化することがなく、バブル崩壊によつてそれが露になつた面もある。

平成30年間において、バブル崩壊による運賃・料金値下げ要請が第1波とすれば、リーマンショック後の値下げ要請は第2波といえる。前々回(1月15日号)に「2000

度末と2016年度末の粗利額を比較すると、1150台規模の事業者数が減少して2極分化が進んだ」と書いた。値下げ要請の第2波はこの業界構造の変化とも関連している。

『広報とらつく』平成31年 新春特集②
取材メモから振り返る
トラック運送業界 平成の30年

取材して感じてきたことは、元請運賃の下落率よりも下請運賃の下落率の方が大きいのではないかと、ということだ。一般には規制緩和で事業者数が増加した結果、競争が激化して運賃が下落したといわれるが、そのような単純な構造ではない。下請仕事が多い小規模事業者(元請けを呼ぶ)の小規模事業者も存在するので念のため)が増加しても、荷主との直接的な関係はないからだ。小規模事業者数の増加によつて、「他に事業者はいくらでもない」という状況になったのは、元請事業者と下請事業者の関係においてである。

ディーラーは財務内容の良くない運送事業者に対して金融的機能も果たしていたのである。だが、平成の時代に連結決算が進み、ディーラーがメーカーの連結決算になると「応用」が利かなくなつた。この間にリースによる車両導入が増えたが、リースは簡単ではない。

それはともかく、事業者側が運賃・料金値上げ攻勢に転じた時期もあつた。消費税率が8%になった2014年の春から秋にかけてである。トラック不足現象は、前年の2013年夏ごろから部分的に顕在化していた。そして2013年暮れには、一部で運賃値上げも出

現した。さらに、消費税引き上げを目前にした年度末の2014年3月にも、駆け込み需要でトラック不足が顕著になつた。そこで運賃・料金の値上げ機運が高まつたのである。

2014年の夏から秋にかけて、筆者は全国の事業者者に値上げ状況などを電話取材した。するとコストの上昇からも逃れられないような業界内の立場にいる。これが「典型的なトラック運送事業者」減少の原因のように考えられる。

一方で、下請運賃は小規模事業者と同じように下落した。さらに環境対応やコンプライアンス・コストの上昇からも逃れられないような業界内の立場にいる。これが「典型的なトラック運送事業者」減少の原因のように考えられる。

台規模の運送事業者の減少には、トラックメーカーの連結決算も関連しているのではないかと、という仮説をもっている(取材はしていない)。昔は中小事業者がトラックを購入する時に、長期にわたる分割手形での支払いも珍しくはなかった。なかには溜まつていた未払の修理代を上乗せして新車販売価格とし、分割手形を受け取つていたケースもある。そして資金繰りが苦しい月にはジャンプし、もう一つという「柔軟性」もあつた。つまりトラック

の運賃がその次で、最終商品輸送の運賃は値上げが厳しいという状況だ。原料、特に輸入原料は円安によつて値上がりしていたので、荷主も運賃を上乗せして販売先に転嫁しやすい。だが最終商品などの運送事業者を買収して子会社化するような荷主の動きがみられるから、2014年当時は中小荷主の部分的な営目転換だつたが、これからは中堅規模クラスの荷主で物流内製化が進む可能性がある。運送会社を子会社にする青ナンバーではあるが、純粹な運送事業者の運賃水準にどのような影響を及ぼすようになるかは予測できない。

このように運賃・料金の面からこの30年間を振り返ると、運賃単価は当事者間の交渉で決まるとしても(力関係が対等かどうかは別として、社会環境の変化との関連でみると、いい古さる言葉だが「神の見えざる手」(アダム・スミス)を感じることもある。

次に、運賃・料金の様々な創意・工夫を振り返る。

運賃・料金を値下げしたいというのは、荷主企業にとって恒久的な要望であろう。反対に、適正な運賃・料金の収受は運送業界にとつては永遠の課題といつても良い。そこで絶えず「攻防」が繰り広げられているが、そのようななかで創意・工夫と努力によつて適正な運賃・料金の収受を実現してきた事業者もある。

平成の30年間の取材メモから適正な運賃・料金収受の事例を振り返ると、多くの示唆を含んでおり、平成後の新しい時代においても参考になるものと思われる。なお、ここでは特積みではない一般事業における運賃・料金を対象にしている。

まず、最もシンプルなものを見よう。ある事業者は特定少数荷主の積合せ輸送を「車建運賃」で行っている。仮に荷主をA社とB社とする。両社とも部品メーカーで、同じアッセンブリ工場に部品を納入



710R
ALL SEASON TIRE for TRUCK & BUS

トラック & バス用オールシーズンタイヤ『ナナイチマル・アール』

横浜ゴム株式会社 〒105-8685 東京都港区新橋5-36-11
0120-667-520 月に一度は空気圧の点検を

平川社長に
訊く!20 歳から 76 歳まで、老若男女のドライバーが在籍！
各人にふさわしい配置転換で「長く働き続けられる環境」を提供平川 千波
代表取締役

当社はドライバーの約8割が未経験者で、採用方法はハローワークのみ、近年は当社のホームページをご覧になって応募される方も増えています。また、滋賀県トラック協会(田中亨会長)が平成27年に開始した、高校生対象の「物流出前講座」に影響を受け、約3年前から高校新卒者採用を開始。最少である20歳の男性ドライバー2人は、高校生の頃当社へ体験学習に訪れ、高校卒業と同時に採用しました。ドライバーの定着率が高く、定年を迎えても働き続けたいというベテランドライバーが多いため、定年を65歳から70歳に引き上げました。定年後は延長再雇用を行っており、最年長のドライバーは76歳です。

女性採用を本格的に開始したのは6年前で、その手始めに取り組んだのが「ピンク色のトラック」の導入でした(「column」参照)。当社には、トラックでの一般貨物輸送以外にも、軽貨物運送や倉庫・引越の作業等の業務があり、高校新卒者・未経験者・女性を積極的に採用することができるのは、そうした各業務を順々に担当し、配置転換をしながらステップアップしてもらおうことができるからです。

column 「気づき」を繰り返してつくりあげた“子育て中の女性ドライバーにやさしい労働環境”

㈱カロカ急配には現在、出産休暇中の1人を含めた3人の女性ドライバーと、2人の女性管理者が在籍しており、計5人の女性スタッフが活躍中だ。平川社長が女性ドライバーの積極採用を開始したのは6年前。同社事務からの提言がきっかけだったという。



「トラック運送業界は男性社会ですが、むしろ女性の方が、コツさえ覚えれば仕事の習得は早いと感じます。近年はバレット化で手荷役も減りましたし、㈱滋賀ユニックさんのように、女性ドライバーが運ぶ荷物の重量を25kg以下に制限するなどの配慮をしてくださる企業もあります」(平川千波社長)

女性採用本格化の手始めに平川社長が行ったのが、「女性が乗ってみたいトラックづくり」だ。同社のロゴはグリーンが基調だったが、新しく購入した白い2トン車に、同じロゴをピンク色に変えてラッピングし、「カロちゃん」と名付けたのだ。カロちゃん導入時は、女性ドライバーがいなかったため、50代の男性ドライバーが乗務。カロちゃんが運行を開始して1か月が経った頃、「あのトラックに乗りみたい!」という女性のドライバー志望者3人から応募があるなど、効果は絶大だった。その約1年後、「あのピンクのトラックに乗りみたい!」と同社に応募してきたのが美濃部さんだ。美濃部さんは、前々職でバイクによる飲料輸送、前職で軽自動車による食品宅配輸送を行っていたが、どちらも営業職を兼ねていたため、運転に専念できる仕事に就きたいと考え、オートマチック限定で取得していた普通免許の限定を解除。4トン車に乗務する女性トラックドライバーの友人の話を聞いているうちに影響を受け、「私もトラックドライバーになりたい!」と思うようになったという。そんな頃、美濃部さんは街を走るピンク色のかわいいトラックを見かける。

「『このトラックに乗ってみたい!』と思い、ハローワークへトラックドライバーの仕事を探しに行くと、カロカ急配の求人があり、『あのピンクのトラックの会社だ!』とすぐ応募しました。平川社長は未経験者でも快く採用してくださいました」(美濃部さん)

入社後は、4か月ほどバン型車に乗務してから2トン車に乗り換え、それとほぼ同時にフォークリフトの免許を取得。そんな美濃部さんが現在乗務しているトラックは、あの憧れのピンクのトラック。しかも昨年8月に導入されたばかりの新車、同社で2台目の、「カロちゃん」だ。

株式会社カロカ急配

【代表取締役 平川 千波】

本社所在地 滋賀県守山市大門町 308-1 三栄ビル 3F-1
資本金 2,500 万円
設立 平成 5 年 5 月
従業員数 42 人 (ドライバー 22 人、うち女性 3 人)
車両数 22 台

女性の輝く現場から

トラガールのお仕事。

第21回「2トン車ドライバー(地場集配)」美濃部 児乃美さん(㈱カロカ急配・滋賀県)

トラック運送業界で様々な仕事に携わる女性をとりあげるこのコーナー。第21回目は、「2トン車ドライバー(地場集配)」のお仕事です。(㈱カロカ急配(滋賀県守山市)の美濃部児乃美さんが登場します。

美濃部 児乃美さん



◆ 担当業務: 2トン車による地場での集配業務
◆ 勤続年数: 5年
◆ 取得資格: 普通自動車免許(中型限定)、フォークリフト運転技能講習修了

やっと出会えた「トラックドライバー」という天職
憧れのピンクのトラックに乗務するママさんドライバー!

- ・ 高等学校卒業後、飲食業や製造業などに従事。運転が好きだったことや、街中でカロカ急配のピンク色をあしらったかわいいトラックを見かけ、「あのトラックに乗ってみたい!」と思ったことなどからハローワークを通じて同社に応募し、即採用となる。
- ・ 小学校5年生の男の子と、小学校2年生の女の子のシングルマザー。「私がトラックに乗っている姿を見て、子どもたちが『お母さんかっこいい!』と言ってくれるのがとてもうれしいです」。
- ・ 仕事の密かな楽しみは、「月に1回程度ある、県外への中距離運行の際、サービスエリアなどでご当地グルメを食べて『プチ旅行気分』を味わうこと」。

美濃部さんのある1日の仕事の流れ

美濃部さんは日々、どのような「トラガールのお仕事。」に携わっているのでしょうか。お仕事に1日密着させていただきました。

⑧ 8:00

出社。車両点検(写真①)の後、乗務前点呼を行い、会社を出発。



⑦ 13:00

午後の配達先である長浜市へ出発(写真⑦)。12件の配達先で荷降ろしを行う。



⑨ 9:00

荷主企業のひとつである(株)滋賀ユニックの物流センター(東近江市)に到着、積み込みを行う。当日配達する17件分の伝票を確認・仕分けし(写真②、③)、行き先ごとに仕分けられた荷物を配達と逆の順番に積み込んでいく(写真④)。



⑧ 16:00

配達完了後、積み込み先である東近江市の物流センターへ戻り(写真⑧)、伝票の処理作業を行う。



⑩ 17:00

帰社(写真⑩)。乗務後点呼(写真⑩、⑪)や日報の記入、翌日の運行内容の確認等を行う。



⑨ 18:00

退社。



美濃部さんはこんな人!

美濃部さんは、当社のスタッフにもいつも気さくに話をしてくれる、とても元気なドライバーさんです。周りを明るくしてくれる雰囲気があり、てきぱきとした仕事ぶりに定評がある、安心して仕事を任せられるドライバーさんです。



(株)滋賀ユニック・田中志歩さん

写真左から、田中さん、美濃部さん

2019・2・15

こちら広報室
四季折々
155

お軽やかな音が聞こえてきます。ここは、家族で営む都内下町にある小さなレストラン。人気メニューは「煮込みハンバーグ」。「クリムコロッケ」。「海鮮グラタン」です。他のメニューもどれもが思わす味が緩み美味しさです。▼何知りかお店に通ううちに店主と顔見知りになり、雑談を交わすようになり、レストランは、メニューの道路から外れた目立たぬ場所にあり、その「看板」を目指して足繁く通うお客さんが数多くいます。▼テールバルクロスは、白と赤の格子模様、灯りは室内を柔らかく照らす街路灯のよう。▼わすから卓20席の小さな佇まいながら、私にとつては癒しの空間です。▼昨年、定年までは早期退職で第二の人生を「念願の夢」にかけ、家族や友人が増え、いまは、レストラン、珈琲店、パン屋、農家、民宿など、その夢は多種多様です。▼もともと、利益追求ではありませぬ、開店時間も「週末だけ」「午前中のみ」など、店主が自由に決められる点は精神的に楽でいい。▼第二の仕事は精神的に、当然の如く人知れぬ苦労があるでしょうが、皆さん、笑顔で笑顔で、地元長野県にウタナ、昨年9月の9月でした。▼念願の蕎麦屋を開いた」との便りは、私にとつ

ても吉報で、葉巻の文字には嬉しさが滲み出ていました。▼長野県は、蕎麦の名産地で知られ、友人は将来に備えて、休日に市民講座の「蕎麦教室」に通っていたようです。雪解け後の早春に、彼のお店を訪ねるのが楽しみ。▼蕎麦のお供は天麩羅が定番ですが、中でも苦味のある「ふきのとう」や「たらの芽」は最高入ると、ワラビやゼンマイ、大葉やキノコと山菜の宝庫です。若い時は喜んで食べなかつた食材も、今はほろりとした深い好きさ。食材が変わりました。▼江戸時代、江戸庶民の好みがうずどんから蕎麦へと徐々に移行する寛文年間(1661〜1673年)に登場した蕎麦屋(ひんどんや・現在のファーストフード店の蕎麦杯の値段は6〜16文(現在の約150〜400円程度)でした。▼算術、剣術、その人格から将来は勘定奉行も確実視されていた牧野太一郎が蕎麦に魅せられ、市井の夜鳴き担ぎ屋台の蕎麦屋に転じる漫画「そば屋幻庵」に、賑やかな人達画、何かしらの悩みを抱えながら店主にその心づかいを吐露し、時には涙を流し一杯の蕎麦をする人情物語。できることならタイムスリップして、当時のその蕎麦を堪能したいものです。▼この時期、板わさや焼き海苔をつまみに熱燗で一杯仕上げに「蕎麦」をすすむ、そんな雰囲気を感じ出すのが、飾り気のない「蕎麦」なのかもしれませぬ! (山崎薫)

トラック用リビルドターボチャージャー

全メーカー、全車両、最新の電子制御ターボに対応!

安心の1年保証



www.e-tts.com



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

安全 教育を

こんな悩みを抱える事業者さまへおススメです!

- 一般診断を定期的に行い、全体レベルアップをしたい
- ドライバーを外部研修に出すとほぼ1日つぶれてしまう...
- 運行管理者は通常の業務で手一杯...
- 常日頃から安全指導やヒヤリハット映像の情報共有をしている
- マンネリになり、管理者もドライバーも飽きてきた...

可搬型ドライブシミュレーター

¥1,020,000
パソコン・教材(市街地走行)・ハンドル・ペダル・プリンタ・ケース含む
※消費税 保守料別途がかかります

中・大型車向け教材好評発売中!

大型車目線でトレーニングできます



東海電子株式会社 東京事業所 TEL.042-526-0905

http://www.tokai-denshi.co.jp

東海電子

検索