昭和35年11月28日第3種郵便物認可

令和元年(2019年)　第2130号

血圧測定 連動システム 飲酒検査
東海電子株式会社
TEL.042-526-0905

Japan Trucking Association

広報 とらっく

創刊 昭和28（1953）年2月

5月1日号

発行所 公益社団法人 全日本トラック協会
〒160-0004 東京都新宿区四谷三丁目2番地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）

全ト協会員専用ページのパスワード ～5/14　2981、5/15～6/14　6698

ドライバーの安全運行をサポート

身近な休憩施設で体調管理

近年トラックドライバーの過労運転や睡眠不足、また健康起因などによる事故が増加しています。こうした事故を未然に防ぐためには、トラックドライバーの皆様の日頃からの体調管理はもちろんのこと、乗務中にも適切に休息を取り、疲労や眠気を防ぐことが欠かせません。

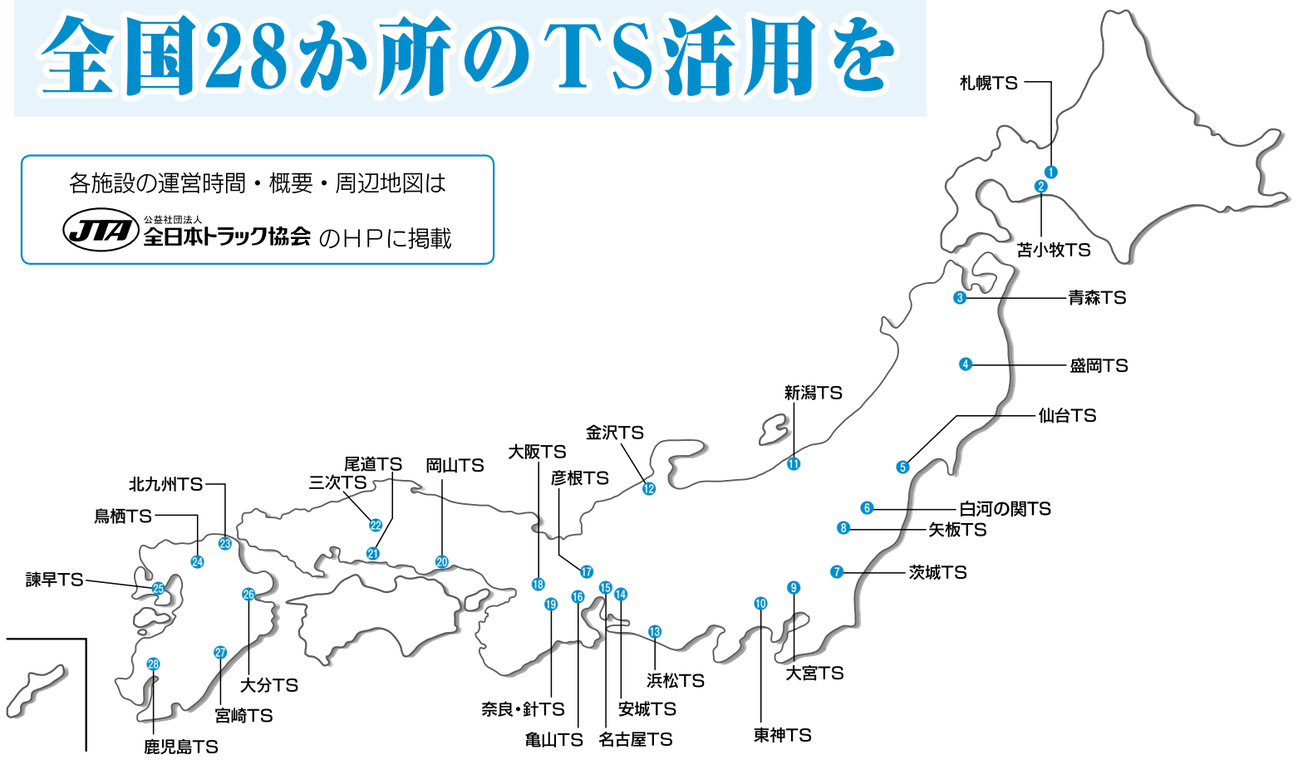
全日本トラック協会では、トラックドライバーの長距離運行時などにおける安全運行をサポートする施設として、トラックステーション（TS）を全国28か所に展開しています。TSを活用し、トラックドライバーの長時間労働抑制や過労運転防止にお役立てください。

全国28か所のTS活用を

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

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

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



平成30年度の実績では、TSは1年間で約207万台のトラックが、また利用者数では118万人が利用しています。TSには、長距離運行の疲れを癒す浴場、休憩スペースや宿泊施設などが設けられています。敷地内には大型車を駐車することのできる広い駐車場も完備されており、24時間利用可能なトイレやコインランドリーも用意され、トラックドライバーの皆様が安心して休憩できる施設になっています。また、一部のTSにはコンビニエンスストアや給油所も併設されています。

さらに、全国各地のTSの食堂では、地元食材を豊富に使用した地域色豊かな食事も提供しており、休憩と併せてこれも楽しみのひとつです。

最近の傾向では、女性用のシャワーを整備して、最近増えつつある女性ドライバー（トラガール）への配慮も進んでいます。

適切に休息を取り、過労運転を防ぐためには、TSで休息を十分に取り、疲労や眠気のない状態で安全運行に努めていただくことが有効です。トラックドライバーの皆様のTSご利用をお待ちしています。

なお、『広報とらっく』では6月より、「TS」に関する連続企画を予定しております。TS利用の際に、ぜひお役立てください。

❶札幌

❷苫小牧

❺仙台

❻白河の関

❼茨城

❽矢板

❾大宮

❿東神

⓫新潟

⓬金沢

⓭浜松

⓯名古屋

⓰亀山

⓱彦根

⓲大阪

⓳奈良・針

㉑尾道

㉓北九州

㉔鳥栖

㉖大分

輸送統計

平成31年2月分
▶国土交通省調べ

		輸送量	前年同月比
トラック	特別積合せ（千トン）	4,972	100.1%
	一　般	—	100.2%
	宅配便（千個）	306,194	99.8%

交通事故統計

平成31年3月末
事業用トラック第1当事者死亡事故件数
軽貨物は除く。（ ）内は前年同月比増減数
▶警察庁調べ

事業用貨物自動車の死亡事故件数					全国の死亡事故件数	交通事故死者数（人）	
大型	中型	準中型	普通	計		3月31日現在	4月25日現在
32（−2）	16（+2）	7（−2）	2（+2）	57（±0）	722（−99）	736（−109）	962（−107）

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【ビジネスモデルの大きな転換期】／タイヤケアホントの話【「10年間で14万件増」という厳しい現実】… 3 面／食の新旧街道を行く【「卵の道①」袋井のたまごふわふわ】… 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

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

ニュース・ターミナル（トラック協会ニュース）

全ト協　親子274人を広島―横浜公式戦へ招待

青年部会～平成30年7月豪雨災害被災者支援事業

全日本トラック協会青年部会(結城賢進部会長)は4月21日、平成30年7月豪雨の被災地の子どもたちとその保護者（広島県呉市から84人、岡山県倉敷市から95人、愛媛県宇和島市・大洲市・西予市から95人の合計274人）を、マツダスタジアム（広島県広島市）で行われたプロ野球セントラルリーグ「広島東洋カープ対横浜DeNAベイスターズ」公式戦に招待した。

同災害の被災者支援として行われた今回の事業は、全国の青年経営者からの義援金によって実現したもの。当日は、11時から広島市文化交流会館で歓迎会を開催した。冒頭、結城賢進青年部会長は「昨年リーグ優勝を果たした地元球団・広島カープの試合を観て元気になっていただきたい。皆様の元気が我々の元気に繋がる」とあいさつし、須藤弘三全ト協副会長（宮城県トラック協会会長）は東日本大震災の被災体験を踏まえたあいさつで、子どもたちを激励した。

歓迎会であいさつを行う結城青年部会長

参加者たちを激励する須藤全ト協副会長

続いて、参加者代表の小池勝さん（岡山県倉敷市真備町）が登壇し、「まだ満足な生活ができていない人もこの中にいると思いますが、今日一日皆さんが楽しめたらなと思います。今日はありがとうございます」と感謝の言葉を述べた。

歓迎会後は、13時半の試合開始にあわせてマツダスタジアムへ移動。ライト側外野席で試合を観戦した子どもたちは、選手たちの熱いプレーに対して拍手や声援を送るなど、試合を大いに楽しんだ。

子どもたちはカンフーバットを手に選手たちへ声援を送った

球場内の大型ビジョンに映る参加者たち

また、5回表終了後、場内アナウンスおよび大型ビジョンで全ト協青年部会の被災者支援招待企画であることが紹介され、ビジョンには参加者の姿が映し出された。

星野前会長「叙勲を祝う会」を開催

昨年秋に旭日重光章を受章

大勢の出席者に対し感謝の意を述べる星野前会長㊧。隣は美恵子夫人

全日本トラック協会前会長の星野良三氏（多摩運送㈱代表取締役会長）が平成30年秋に旭日重光章を受章したのを記念し、4月25日に帝国ホテル東京(東京都千代田区)にて「星野良三氏　叙勲を祝う会」が開催された。

冒頭、発起人代表として坂本克己全ト協会長があいさつ。来賓として、中川誠東芝エレベータ㈱代表取締役社長と奥田哲也国土交通省自動車局長があいさつに立ったほか、発起人として、細田博之自由民主党トラック輸送振興議員連盟会長、北側一雄公明党トラック問題議員懇話会会長、佐藤浩二立川商工会議所会頭があいさつ。星野前会長と親交の深い国会議員による鏡開きが行われた後、発起人である元東京都知事の石原慎太郎氏が乾杯を執り行った。

会場には、多数の運送業界関係者などが参集。星野前会長の旭日重光章受章を盛大に祝った。

星野前会長と親交の深い国会議員や運送業界関係者などが多数出席した

平成31年度「新規採用職員研修」を実施

19道府県から28人参加

全日本トラック協会は、4月16日(火)～19日(金)の4日間、平成31年度新規採用職員研修を実施した。

今年度で5回目の開催となる同研修は、都道府県トラック協会の新規採用職員を対象として行われるもので、今年度は19の道府県ト協から28人の新規採用職員が参加した。

平成31年度新規採用職員研修開講式（4月16日、全ト協）

16日の開講式では、山崎薫全ト協常務理事によるあいさつの後、参加者全員が自己紹介スピーチを行った。

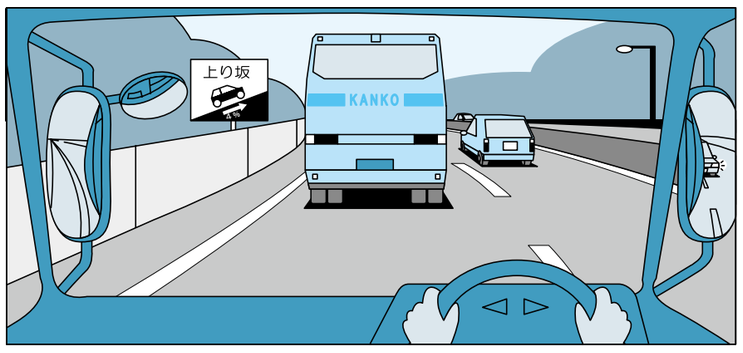
研修では、トラック運送業界の基礎知識やビジネスマナー、クレーム対応やビジネス文書についての講演、全ト協の各事業に関するオリエンテーション等による座学のほか、羽田クロノゲート（東京都大田区）や物流博物館（東京都港区）の視察、全ト協役職員との意見交換会なども実施した。

最終日には、研修の総括としてレポートを作成した後、修了式を開催し、4日間にわたる研修を締めくくった。

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111回〕「高速道路の上り坂走行」

状況　あなたは高速道路の上り坂にさしかかりました。前方を観光バスが走行しています。この場面にはどのような危険がありますか。また、危険を避けるためにはどのような運転をすればよいでしょうか。考えてみましょう。



◆どのような危険がありますか？

◆どのような運転をすれば危険を避けることができますか？

（解説・7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。

2019年度「トラック運送業界における点検整備推進運動」実施要領を発表

不正改造防止、確実な点検整備実施の徹底図る

1年を通じて「トラック運送業界における点検整備推進運動」を実施している全日本トラック協会では、9月1日(日)から9月30日(月)の1か月間を全国統一の「自動車点検整備推進運動強化月間」と定め、また、地域事情に応じて各都道府県トラック協会が独自に強化月間を設定する、「地方独自強化月間」を設けて同運動を展開する。

昨年10月1日には、車両総重量8ㅌ以上のトラックのスペアタイヤ等が新たに3か月ごとの定期点検項目に追加されるなど、不正改造の防止とともに、確実な点検整備実施の徹底が求められている。

同期間においては、①大型自動車に関する適切な点検・整備の実施方法についての啓発（表 重点点検項目）②黒煙濃度に影響を及ぼす部品等の自主点検・整備の実施に関する啓発③DPF（黒煙除去フィルタ）等の後処理装置付き車の正しい使用方法に関する啓発――の3つを重点実施項目として、全国的に運動を展開する。

なお、事業用トラックを50台以上かつ、大型自動車（車両総重量8ㅌ以上）を保有する事業者においては、別途、重点点検期間中（9月～11月）に定期点検を行う大型自動車について、「重点点検項目」の点検結果を各運輸支局等に報告する必要がある。

実施要領等の詳細は全ト協ホームページを参照。

表 重点点検項目（①関係）

点検箇所＼点検時期		3か月点検	12か月点検
原動機	燃料装置	燃料漏れ	同左
電気装置	電気配線	接続部の緩みおよび損傷	同左
走行装置	ホイール	タイヤの状態	同左
		ホイール・ナットおよびホイール・ボルトの緩み	ホイール・ナットおよびホイール・ボルトの損傷
制動装置	ホースおよびパイプ	漏れ、損傷および取付状態	同左

「賃金・労働時間の実態」を取りまとめ

全ト協HPに掲載

全日本トラック協会はこのほど、トラック運送事業に携わる従業員の賃金や労働時間、福利厚生等の実態について調査した結果を「2018年度版トラック運送事業の賃金・労働時間等の実態」として取りまとめた。

「概要版抜粋」と「概要版（会員専用）」を全ト協ホームページに掲載しており、ダウンロードすることができる。

TS（トラックステーション）情報

休憩室の営業時間を短縮

白河の関トラックステーション

白河の関TSは、5月10日(金)の休憩室の営業時間を9時～12時に短縮する。

なお、休憩室の施錠に伴い、コインシャワー・コインランドリーが使用不可となる。

全ト協行事予定（5月1日～5月31日）

▽5月9日
・第1回総務委員会
▽5月16日
・第45回物流政策委員会
▽5月24日
・第7回税制委員会
▽5月29日
・第14回タンクトラック・高圧ガス部会

【おことわり】5月15日号は、編集上の都合により5月20日号として発行いたします。　広報室

法令○×クイズ
～追越し・追抜き編～

❶交差点とその手前から30メートル以内の場所（優先道路を走行している場合を除く）は、他の車両（軽車両を除く）の追越しが禁止されている。（○・×）

❷勾配の急な下り坂や上り坂は追越しが禁止されている。（○・×）

❸横断歩道等及びその手前の側端から前に30メートル以内の場所は、他の車両（軽車両を除く）の追抜きが禁止されている。（○・×）

❹後ろの車が自車を追い越そうとしているときは、追越しをしてはならない。（○・×）

❺前車がその前を進行している原動機付自転車を追い越そうとしているときは、その前車を追い越してはならない。（○・×）

（解答は7面）

労務Q&A　第180回

有効期間が3年なら改正法の適用後も有効か

Q　働き方改革関連法による改正労働基準法では、36協定の締結事項に、新しく「対象期間」が追加されていますが、従来の「有効期間」との違いは何ですか。また、弊社は中小企業のため、新しい36協定の適用は来年4月からになるのですが、仮にその前に、旧36条の延長限度時間等のままの内容で、有効期間を3年間として協定を届け出た場合は、来年4月を過ぎても3年間はその協定が有効ということになりますか。

A　経過措置により協定初日から1年間のみ有効

【解説】まず、最初におさらいをしておきますと、使用者は、労働者に時間外・休日労働をさせる場合、職場の過半数労働組合または労働者代表といわゆる36協定を締結しなければなりません。そして、この協定の締結事項の一つに、改正前の労基法では、労働協約による場合を除いて、協定の有効期間を定めるということが挙げられていました（旧労基法施行規則第16条第2項）。他方、今回の改正労基法では、この有効期間のほかに、さらに1年間の対象期間を定めることが追加されました（改正労基法第36条第2項第2号）。

そこで、この有効期間と対象期間の違いということになります。まず、有効期間の内容は基本的には改正前と変わらず、当該協定が効力を有する期間であり、対象期間と違って期間の限度は特に定められていません。とはいえ、厚生労働省の行政通達（平成30年12月、基発1228第15号）によると、「対象期間が1年間に限られることから、有効期間は最も短い場合でも原則として1年間となる」とした上で、「時間外・休日労働協定について定期的に見直しを行う必要がある」ことなどを理由に、対象期間と同様、「有効期間は1年間とすることが望ましい」という考え方を示しています。

これに対して、対象期間の方は、36条の規定により労働時間を延長し、または休日の労働させることができる期間のことであり、1年間を限度と定められています。また、新労基法施行規則第17条第1項第2号により、この1年についての起算日を定めることとされ、これにより、対象期間が「特定される」ことになります。

このほか、有効期間と対象期間の関係について、前記行政通達は、「時間外・休日労働協定において1年間を超える有効期間を定めた場合の対象期間は、当該有効期間の範囲内において、当該時間外・休日労働協定で定める対象期間の起算日から1年ごとに区分した各期間となる」と述べているところです。

それでは最後に、ご質問後段の「来年4月の適用前に旧36条の内容で協定を締結し、有効期間を3年として届けた場合に、その協定が3年間有効とされるかどうか」という点にお答えします。これについては、働き方改革関連法の附則第2・3条で、中小事業主に関する経過措置として「（平成32年）3月31日を含む期間を定めている（時間外・休日労働）協定については、当該協定に定める期間の初日から起算して1年を経過する日までの間については、なお従前の例による」としていますので、あくまでも有効期間は、協定の初日から1年間までであり、その後は無効になってしまうということになります。

全ト協

5月20日(月)は「交通事故死ゼロを目指す日」

春の全国交通安全運動 5月11日(土)～20日(月)

「2019年春の全国交通安全運動」が、5月11日(土)から20日(月)にかけて実施される。

全国重点は、「子供と高齢者の安全な通行の確保と高齢運転者の交通事故防止」、「自転車の安全利用の推進」、「全ての座席のシートベルトとチャイルドシートの正しい着用の徹底」および「飲酒運転の根絶」。

全ト協制作の「トラック追突事故防止マニュアル～追突事故撲滅キット～」等を活用し、追突事故防止の徹底を図る。また、追突事故発生時における被害の軽減に有効な「衝突被害軽減ブレーキ装置」搭載車の普及を促進する。

(2)交差点事故の防止

全ト協制作の「トラック交差点事故防止マニュアル～交差点事故撲滅キット～」を活用したセミナーを全国展開するとともに、横断歩道手前での最徐行又は一時停止の励行と、左右をバランスよく安全確認することを徹底させ、交差点左折時の自転車巻き込み事故及び右折時の横断歩行者との事故防止の徹底を図る。

また、交差点等における左折事故防止対策の取り組みとして、車載カメラ装着車両の普及促進を図る。

(3)飲酒運転の根絶

酒気帯び運転、飲酒運転の根絶を徹底するため、全ト協制作の「飲酒運転防止対策マニュアル」等を活用し、運転者に対する適切な指導監督を実施するとともに、アルコール検知器を使用した厳正な点呼を実施する。

〈重点推進項目〉

(4)子供と高齢者の交通事故防止

子供と高齢者の傍を通過する際は、十分に速度を落とすなど、思いやりのある運転の励行。

(5)歩行中・自転車乗用中の交通事故防止

夕暮れ時と夜間における歩行中及び自転車乗用中の交通事故を防止するため、前照灯の早めの点灯と、昼間よりも控えめの速度での走行の励行、交差点通過時における車両周辺の歩行者等の安全確認の励行を徹底する。

(6)携帯・スマートフォンの使用禁止の徹底

乗務中の携帯電話による通話やスマートフォンの操作の禁止について徹底を図る。また、横断歩道において歩行者を優先するよう徹底する。

(7)高速道路における事故の防止

高速道路における事故は、高速道路に入り1時間以内に多く発生しているため、高速道路に入った後は可能な限り早い段階で休憩をとらせるなど、高速道路における事故防止を徹底する。

(8)トレーラ事故の防止

全ト協制作の「トレーラハンドブック」や「鉄鋼輸送に携わるプロ運転者・管理者用ガイドブック」等を活用し、海上コンテナの固定方法や鋼材の固縛方法を再確認し、横転や荷崩れ等のトレーラ事故の防止を図る。

(9)健康起因事故の防止

国土交通省制作の「事業用自動車の運転者の健康管理マニュアル」及び全ト協が制作した「トラック事業者のための健康起因事故防止マニュアル（改訂版）」等に基づき、点呼時等において運転者の疲労、睡眠不足の状況等、健康状態の確認を徹底し、体調急変に伴う事故の防止を図る。

(10)過労運転等の防止

事業者は、運転者に、過労運転や睡眠不足が交通事故を引き起こす恐れがあることを理解させ、休憩又は睡眠のための時間及び休息のための時間が十分確保されるよう勤務時間及び乗務時間を定めるとともに、運行管理者に対しては運行経路、運行時間、休憩地点等を含む適切な運行指示書の作成や運行計画、並びに乗務割の作成を行い、点呼時等において運転者の疲労、睡眠不足の状況等、健康状態の確認を徹底するよう指示し、過労運転や睡眠不足による運転の防止に努める。

(11)「WEB版ヒヤリハット集」を活用した安全意識の高揚

全ト協ホームページ上に掲載中の「WEB版ヒヤリハット集」等を活用したKYTを実施し、「だろう運転」から「かもしれない運転」を心掛けるよう徹底を図る。

ニュース・ターミナル（官公庁ニュース等）

中企庁

事業承継を行う事業者に対し補助を実施 中小企業の新しいチャレンジを応援

中小企業庁では現在、平成30年度第2次補正予算事業承継補助金の公募を行っている。

同補助金は、事業承継、事業再編・事業統合等をきっかけとした、中小企業者等による経営革新や事業転換への挑戦を応援するために設けられたもの。2016年4月1日～2019年12月31日の間に事業承継（代表者の交代）を行う事業者に対して、新たな取り組みに要する経費の一部を補助する。

申請受付期間は5月31日19時まで（原則として電子申請のみの受付）。同補助金に関する詳細は、中企庁ホームページを参照のこと。

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231回 ビジネスモデルの大きな転換期

今年のゴールデンウイークは、4月27日から5月6日まで10連休という会社もある。製造業などは連休が取りやすいが、流通業やサービス業などは、なかなか連休が取れない。また、この大型連休で恩恵を受ける業種もあれば、反対に迷惑を被るという業種もある。同じ運輸業でも、旅行客が増加する旅客輸送は忙しいが稼ぎ時である。それに対して貨物輸送は、業界全体としてみるとデメリットの方が大きいだろう。

荷主によって左右されるのは業界の宿命である。主な取引先が製造業であれば、トラック運送事業者も10連休があり得る。だがその場合でも、連休前や連休明けに荷物が集中するので対応が大変になる。一方、荷主が飲食業や小売業などの場合には、連休中でも食材や商品を供給しなければならない。だが、連休中は自家用車も増えるので道路が混雑し、通常よりも配送に時間がかかる。このように連休中も働いているドライバーには、きちんと代休が取れるような経営にしていく努力が必要である。

この大型連休を前に、大型車による長距離幹線輸送を行っていた中堅事業者の事業許可取り消し処分が発表された。同社は3年前の12月から昨年12月までの間に、行政処分を3回受け、書類送検も2回されていた。特に、昨年7月の行政処分は、30日間の事業停止と50日間の車両使用停止というものだった。また、一昨年5月の書類送検では、1か月に最大246時間の時間外労働が指摘されていた。残業時間だけでも、所定労働時間の約1・5倍である。同社は大型車による長距離幹線輸送を下請けで行っていたが、結局は現場のドライバーにしわ寄せすることで成り立っていたのである。いま、このような経営構造を見直す時期にきている。

周知のように、大手コンビニエンスストア各社では24時間営業の見直しに迫られている。労働力の確保が難しくなり、深夜から早朝の時間帯の開店が困難になってきたからである。これはビジネスモデルの根幹の見直しだ。必然的にフランチャイザー（本部）とフランチャイジー（店舗）間の契約内容にも関連してくる。また、出版業界では、4月から一部の地域で雑誌の発売日を遅らせた。このように様々な業界で大きな転換期を迎えている。

構造的な見直しが求められているのは運送業界も例外ではない。一つは、ドライバーの犠牲で成り立っている過剰サービスと利用者との関係。もう一つは、サービスの直接の提供者である元請け事業者と、それを支えている下請け事業者の関係の再検討だ。業界も大きな転換期を迎えていると言えよう。

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96回「『10年間で14万件増』という厳しい現実」

最近の乗用車には、パンクしたときに装着する応急用のスペアタイヤが積載されていません。以前なら、トランクを開けると「黄色いホイールが組まれたスペアタイヤ」が必ずありましたが、今は「ボトルタイプのパンク穴修復液」が備えつけられているだけです。

タイヤの側面を縁石などで切ってしまった場合は、一瞬でタイヤの空気がなくなります。パンク穴修復液は、タイヤの接地面に刺さった釘穴レベルの傷を液体で塞ぐものですから、タイヤ側面のカット傷には使えません。つまり、タイヤの側面を切った瞬間、走行不能の状態になります。

また、タイヤの接地面に釘が刺さり、空気が漏れ出していることに気づかず走行した場合も同様です。タイヤの空気圧が適正空気圧値の50％以下になると、タイヤの側面が車両の重量で圧し潰されます。もしそのまま走行してしまうと、異常な発熱によってタイヤの側面が裂け、タイヤの中に空気を入れることができなくなります。そのときになってパンク穴修理液を注入しても、効果はまったくありません。

こうした理由から、タイヤのパンクによって走行不能になった場合は、スペアタイヤがない限り、移動することはできません。たとえタイヤのプロであってもその場ではなすすべがないので、そのときはJAF（日本自動車連盟）のロードサービスに頼るしかありません。

その積み重ねが招いた結果だと推察されますが、タイヤトラブルによるJAFロードサービスの出動回数は年々増え続けています。

最新2018年度分の〈JAFロードサービス救援依頼内容〉における「タイヤのパンク、バースト、エアー圧不足」による出動件数（四輪）をみると、「38・8万件」で、2008年が「24・6万件」であったのに対し、10年間で14万件以上増加しています。しかも、その他のトラブルを含めた全出動回数が261万件（2018年）から229万件（2018年）へと減少しているというのに、です。

この由々しき状況が続けば、乗用車すべてに対し、タイヤ内の空気圧を監視するセンサーシステム（TPMS）の装着義務化が現実になるかもしれません。

このセンサーがあれば、パンクによる空気圧低下がすぐに分かるので、大事に至る前に対処できます。ただ、このセンサーは高価な上に、タイヤ交換の作業性を著しく低下させるというデメリットがあります。

タイヤはドライバー自身でケアができる部分ですから、やはりそこは近所のタイヤ店を最大限に活用して、タイヤトラブルを未然に防いでほしいです。タイヤの空気圧補充を繰り返していくと、ドライバー自身が空気圧センサーになることができるので、ぜひ挑戦してみてください。

UD TRUCKS

Quon
人を想い、先を駆ける。

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。

一歩先を行く 生産性　PERFECT Quon

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。

ミキサー高積載仕様車　ダンプ高積載仕様車　カーゴ高積載仕様車　*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。

Going the Extra Mile

2019年度貨物自動車運送事業安全性評価事業の制度紹介

安全性の高い事業所の証「Gマーク」

安全認定
有効期限2023年末
安全性優良事業所
国土交通省/全日本トラック協会

全国貨物自動車運送適正化事業実施機関である全日本トラック協会は、このほど2019年度「貨物自動車運送事業安全性評価事業（Gマーク制度）」実施概要を発表した。

同事業の開始から17年目を迎え、安全性優良事業所（Gマーク事業所）は2019年3月末現在で2万5227事業所、認定率は29・5％となった。Gマーク認定事業所数の拡大に伴い、荷主企業や一般消費者に対して高い安全性を示すGマークのさらなる認知の広がりが期待されている。

事業所数で約3割、車両数で約5割

認定事業所数が年々増加

全事業所の3割近くがGマーク事業所に

認定事業所には様々なインセンティブも

同事業は、荷主企業や一般消費者がより安全性の高いトラック運送事業者を選びやすくするとともに、事業者全体の安全性向上に対する意識を高めるための環境整備を図る目的で、トラック運送事業者の安全性を正当に評価・認定し、公表する制度。

2003年度からスタートし、2018年度までに2万5227事業所（全事業所の29・5％）を「安全性優良事業所」（Gマーク事業所）として認定している（表1）。

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

Gマークにはインセンティブ

また、安全性優良事業所に対しては、次のようなインセンティブが付与される。

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

②全ト協＝助成の優遇

③損害保険会社＝保険料の割引

安全性優良事業所は全ト協のホームページ（HP）にて事業所名、住所、電話番号が公表されているほか、掲載を希望した一部認定事業所のHPへのリンクおよび主な輸送品目が掲載されている。

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

申請書作成は「申請書作成システム」で

Gマーク評価制度の評価対象は、一般貨物自動車運送事業と特定貨物自動車運送事業の事業所（営業所）。申請資格は、申請基準日（2019年7月1日）現在で、①事業開始（運輸開始）後3年を経過していること②配置する事業用自動車の数が5台以上であること――などが条件となっている。

申請から認定までの流れは図1の通りである。

申請書類は、全ト協HPに掲載するとともに、5月7日より（土・日曜日、祝日を除く）、当該事業所が所在する都道府県の地方貨物自動車運送適正化事業実施機関（都道府県トラック協会）で入手できる。

また、4月16日～7月12日の期間、申請書・自認書をWeb上で作成できる「申請書作成システム」が運用されている（URLは図2に掲載の通り）。なお、同システムを利用して作成した申請書による申請は無料となるが、複写式申請書（手書き記入）による申請の場合には、申請書の実費（1000円・税込）が必要となる。

申請に際しては、図2の通り、必要書類をそろえた上で、事業所が所在する都道府県の地方実施機関（都道府県ト協）の受付窓口に7月1日～7月12日（同）の間に申請書類を提出する。なお、郵送による申請は一切認められない。

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

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

認定の有効期間については表2の通りである。なお、「平成30年7月豪雨」に関して、2018年度に取られた特例措置により有効期間が1年伸長された事業所は、認定された場合の有効期限が通常より1年短縮されることになる。今年度の更新対象事業所に対しては更新案内通知を郵送しているので、更新を希望する事業所は、通知内容を確認の上、忘れずに更新手続きを行う必要がある。

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

申請書類の頒布

インターネットによる頒布　▼4月16日～

紙媒体による頒布　▼5月7日～（土・日曜日、祝日を除く）

窓口申請受付期間

7月1日～7月12日（土・日曜日を除く）

表1　認定事業所数および認定事業所の車両台数の推移

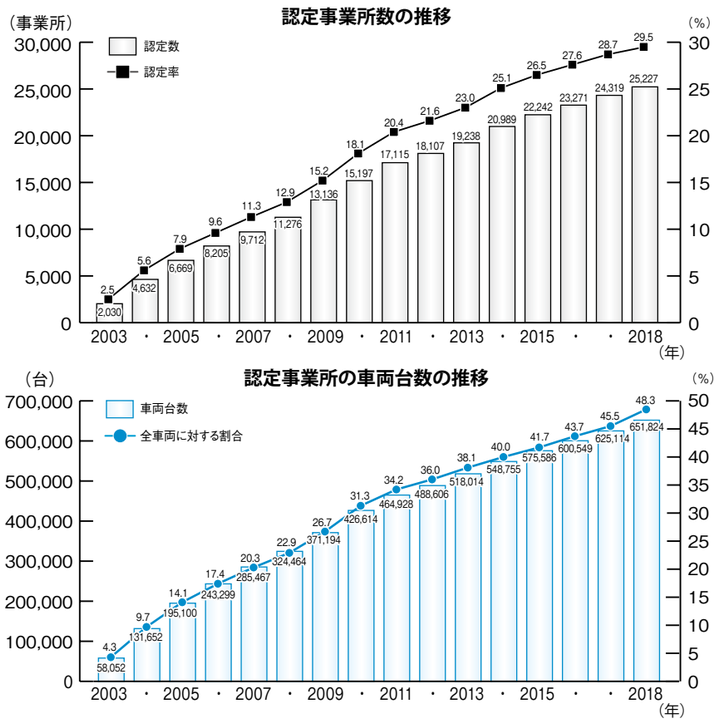


図1　申請から認定までの流れ

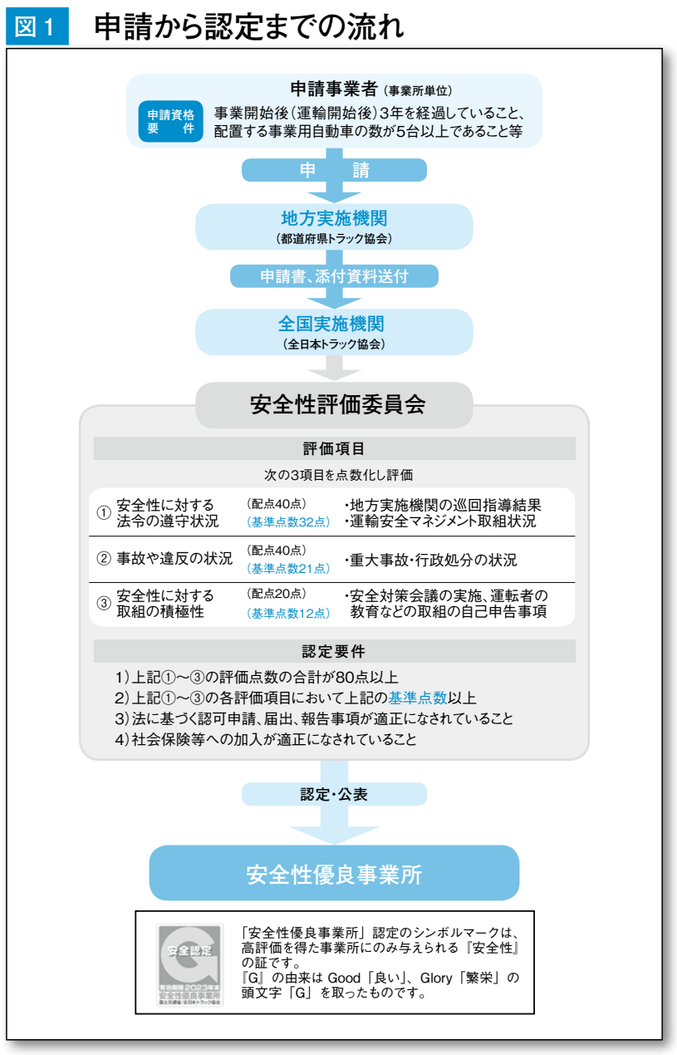


表2　安全性優良事業所の有効期間

新規・更新の種別	現在の認定証番号	今回の認定による有効期間
新規認定事業所		2020年1月1日～2021年12月31日（2年間）
初回更新事業所	29*****	2020年1月1日～2022年12月31日（3年間）
2回目更新事業所	28*****（1）	2020年1月1日～2023年12月31日（4年間）
3回目更新事業所	27*****（2）	
4回目更新事業所	27*****（3）	
5回目更新事業所	27*****（4）	

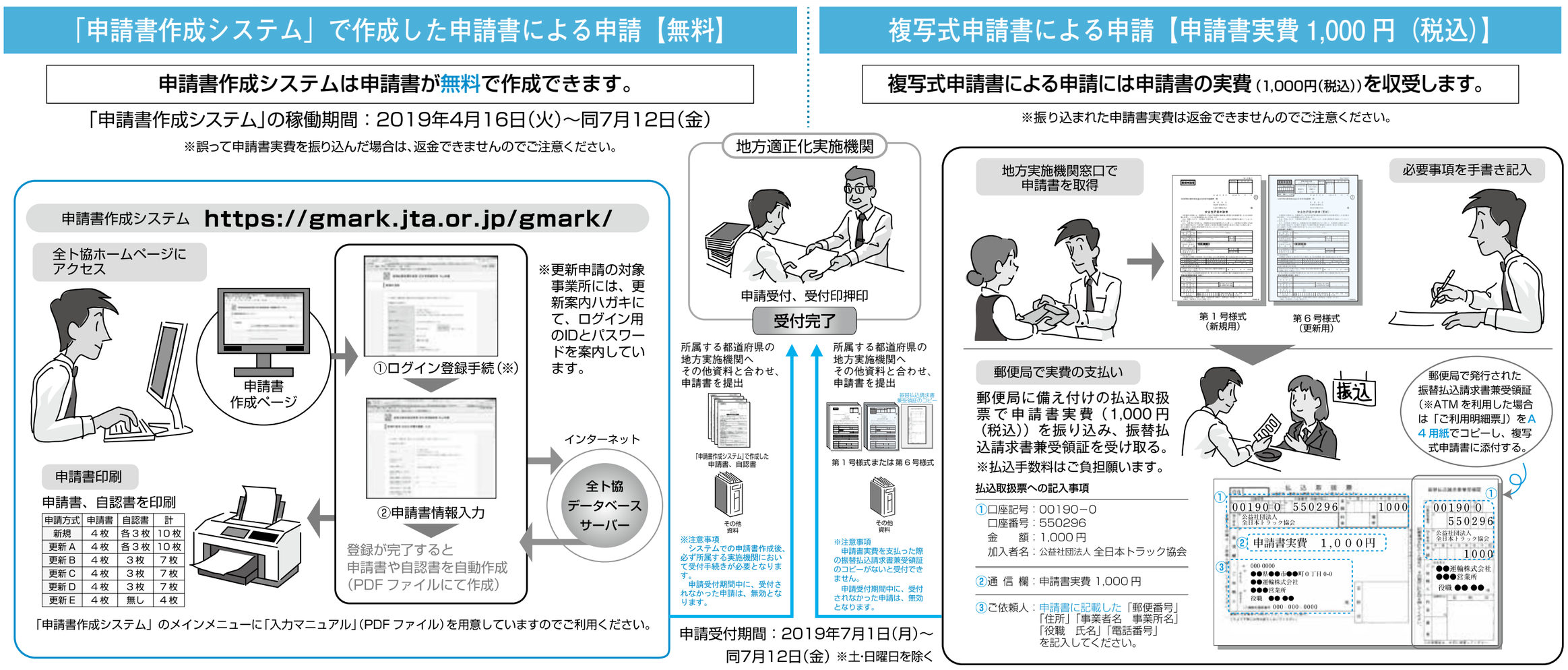
※「現在の認定証番号」欄の「*」は各事業所に割り振られた数字をさします。

＜平成30年7月豪雨の被災事業者に係る特例措置への対応＞

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

※2018年度の特例措置より有効期間を1年伸長した事業所については、認定された場合の有効期限を通常より1年短縮します。「現在の認定証番号」欄の「*」は各事業所に割り振られた数字をさします。

図2　2019年度貨物自動車運送事業安全性評価事業「申請書作成および申請方法」



特集 Gマーク認定事業所紹介

トラックドライバーの誇りとなる「Gマーク」事故件数「ゼロ」を究極の目標に安全対策を深化

大島倉庫運輸有限会社本社営業所（群馬県前橋市）

2019年度の「貨物自動車運送事業安全性評価事業（Gマーク制度）」が本格的にスタートした（4面に制度概要）。

『広報とらっく』では、Gマーク認定を受けている事業所を訪問し、Gマーク認定取得の経緯や安全性向上への取り組み、またGマーク取得のメリットなどを取材した。

今回は、事故防止活動に営業所を挙げて果敢に挑戦を続け、安全性向上への積極的な取り組みが評価され、平成29年度にGマーク関東運輸局長表彰を受けた、群馬県前橋市の大島倉庫運輸㈲（関口宣男代表取締役）本社営業所を紹介する。

安全性向上への積極的な取り組みが評価され、平成29年度にGマーク関東運輸局長表彰を受賞した同社

関口　宣男
代表取締役

▽荷主が願った「さらなる安全性向上」期待に応えるべくGマーク取得を決意

大島倉庫運輸㈲は、群馬県内を中心に、モップやマットなどの清掃用品、日用品、またアルミサッシなどの配送を行っている運送会社である。

さて、同社がGマーク取得に動き出したのは、平成17年のことである。その当時、同社では安全や環境への取り組みの強化を図っていた。そのきっかけとなったのは、15年にある荷主から言われた「運送会社として、もっとできることがあるのではないか」という言葉であった。

群馬県内にも数多くの運送会社が存在しており、2年のいわゆる「物流二法」施行により運送会社間の競争が激化していた。そうした中で、同社が道路という公共の財産を利用して運送業務を行っている運送会社として、荷主や地域社会から信頼を勝ち取り、事業を継続していくためには、安全対策や環境対策を強化していくことが必要不可欠であった。

荷主からの期待に応えるべく、同社では安全対策・環境対策の強化に乗り出した。まず、16年10月に社員に対して環境対策の強化を宣言。17年3月にグリーン経営認証を取得した。それに続き、安全対策の強化策について検討を行っていたところ、地元の群馬県トラック協会からGマーク取得に関する説明会の案内があった。関口社長は説明会に参加し、Gマークの有用性について話を聞いた。そして、自社の安全性向上に繋げるために、関口社長はGマーク取得に取り組むことを決意した。

「当社では当時、大きな事故こそ発生していなかったものの、自損事故などの些細な事故が時々発生していました。より信頼度の高い事業者となるためには、事故を撲滅していくことが求められます。営業所の安全性の高さを証明するGマークを取得し、ドライバーのモチベーションアップに繋げることで、こうした事故を少しでも減らしていきたいと考え、Gマーク取得を決めました」（関口社長）

後述する通り、同社では既に安全性向上に資する取り組みを実施していたこともあり、Gマーク取得にあたって新たに始めた取り組みはなかったという。17年12月、同社本社営業所はGマークを取得することができた。

▽「勉強会」ファイルがドライバーの財産に奮起を促してエコドライブを強化

それでは、同社における安全性向上への取り組みについてみていこう。

同社における安全性向上への取り組みは、昭和60年に先代社長である同社の創業者が亡くなり、関口社長が社業を引き継いだ頃に端を発する。その当時、社内の管理体制はまだ不十分だったという。昭和55年には、関越自動車道が前橋インターチェンジ（IC）まで開通したこともあり、特に前橋ICから埼玉県方面へと関越自動車道を走行する運行で車両の速度超過がみられたとともに、ドライバーの多くは燃費改善への意識が希薄だった。

そこで、関口社長は車両にタコメーターを設置し、チャート紙を逐一確認して各車両の運行時の走行速度や燃費値などを記録。その上で、ドライバーに速度遵守・燃費改善への意識を植え付けるために、「速度超過のないドライバーに対しては、その報奨として米10キログラムを毎月進呈する」と宣言した。それをきっかけに、ドライバーの間に制限速度遵守の動きが一気に広がった。

走行速度を控えめにすることにより、余裕のある運転操作が可能となるとともに、車両の燃費向上にも繋がる。現在でも同報奨は継続して行われており、いまではドライバー全員が米を獲得しているという。なお、制限速度遵守の意識が完全に浸透していることもあり、現在同社での米の進呈は年2回となっている。

それに続き、平成10年からはドライバーを集めての勉強会を開催している（現在は4月・8月・12月の年3回開催）。

ドライバーの安全意識高揚に繋がる「勉強会」

同社の勉強会では、各ドライバーに自分専用のファイルを使用させている。社員には、入社時にファイルが手渡される。

勉強会に出席したドライバーは、そのファイルに勉強会で使用した配布資料などを綴っていき、社内の所定の場所に保管してもらう。もしも勉強会で学んだ内容を振り返りたい時には、いつでも自分のファイルで再確認できるようにしているため、安全知識の定着に繋がっているという。配布資料でいっぱいになったファイルは、まさにそのドライバーの「財産」であるといってもいいだろう。なお、勉強会終了後にはドライバーに感想のコメントを書いてもらい、学習内容の理解・定着を確認するようにしている。

ところで、グリーン経営認証取得に際しては、勉強会の中で燃費管理の重要性について再認識してもらうための取り組みを行ったという。関口社長は勉強会の席で、担当ドライバーの名前を隠した上で各車両の燃費値を書き出した表を見せ、「自分の担当する車だと思うところに、自分の名前を書いてください」と促した。ドライバーが一通り名前を書き終えると、関口社長は隠していた各車両の担当ドライバーの名前を見せた。そこで自分の車両の実際の燃費値を知るとともに、多くのドライバーが、自らの燃費改善への取り組みの不十分さを痛感することになったのである。これがきっかけとなって、ドライバーたちは大いに奮起。それぞれのドライバーが自分たちで担当車両の燃費計算を行い、燃費改善への取り組みを進めていったという。

「実際の燃費を伝えたことで、ドライバーが燃費改善に積極的に取り組むようになりました。エコドライブの励行が安全運転にも繋がり、事故防止の面で大きな効果が出ています。5年ほど前からは、年度始めの4月に行う勉強会で前年度の燃費ランキングの発表を行い、優秀なドライバーへの表彰を行っています」（同）

▽自分で考える契機となる「改善」研究会安全への意識を高めた「スローガン」

さて、この勉強会の中で3年ほど前から実施しているのが、「みんなで『改善』研究会」である。

これは、同社のドライバー18人を3つの班（各6人）に分けて実施するものである。同研究会では、毎回直近に発生した交通事故について1つ取り上げ（左図）、その事故について「なぜ発生したか」「どうしたら防げるか」をドライバーそれぞれが考え、グループごとに意見をまとめて発表を行うものである。

「グループで取り組んでいく『改善』研究会を始めてからは、全てのドライバーが前向きに取り組むようになり、自発的にいろいろな意見を出してくれるようになりました。『改善』研究会を通じて、事故防止に向けて様々な観点から考えることができるようになったことで、それぞれのドライバーが日頃の運行の中で危険を感じるような場面に出会った際にも、より安全な運転操作を行うことができるようになっています」（同）

みんなで「改善」
交差点事故編
配信日：平成29年05月18日
大島倉庫運輸有限会社
事例：Aさんは、お客様の店へ納品の為向かっていました。普段から走り慣れている道路（運転経験は浅くて広くない、センターラインが無いすれ違いでは徐行を要する）をいつもの様に走っていました。もうすぐお客様の店に到着と思ったその時、見通しの悪い交差点右方向より来た車を発見（一時不停止の車）ハットし急ブレーキを踏んだが間に合わず衝突してしまいました。
Aさんは、4ｔトラック、相手車は軽ワンボックス（乗員運転者のみ）相手車は跳ね飛ばされた状況、側溝でバウンドして田んぼに車前部を落し停車しました。
Aさんは、相手車運転手さんの安否を確認後、救急車を呼び、警察に連絡し、事故処理を行った。相手方は、肋骨１本骨折・数か所の打撲。（通院）
後にAさん、腰に違和感を感じ医者に通院中。（仕事は？）
＜ドラレコ画像＞
1.「交差点事故」の発生原因は？
2.どうしたら「交差点事故」の発生を防げるか？
「改善」研究会では、近年の事故事例を取り上げ、事故防止対策を話し合い、発表している

▽長年の活動が評価され局長表彰を受賞志を高く持ち安全輸送の継続を目指す

Gマーク取得以降、同社ではドライバーの安全意識が格段に高まっているという。

「当社では環境対策と安全対策の強化を図るために、Gマーク取得とグリーン経営認証取得を並行して行い、取得後もそれぞれ取り組みを積極的に行ってきました。近年では、こうした取り組みについて荷主からご評価いただくことも増えてきました。当社のドライバーたちも、『自分たちはGマーク認定事業所で仕事をしている』という誇りをもって、日々の運行に取り組んでいます」（同）

同社のこうした取り組みが実を結び、29年には関東運輸局から、Gマークを10年連続取得している等のきわめて優良な認定事業所に贈られる地方運輸局長表彰を受賞することに至った。

「当社では、事故件数の目標を必ず『ゼロ』に定めています。目標が高くなければ、ドライバーの志も高くはならず、そのために日々の安全への取り組みが疎かなものになってしまいます。Gマーク運輸局長表彰を頂戴した当社としては、今後も当然、事故件数『ゼロ』を究極の目標に、安全輸送実現への努力を継続的に続けていきたいと考えています」（同）

ドライバーに向けて安全運行の大切さを訴える「スローガン」

なお、新年度のスローガンは、「おこたるな！　正しい手順と基本動作」となっている。

会社概要

大島倉庫運輸㈲
［代表取締役　関口　宣男］

本　　社	群馬県前橋市下大島町573
設　　立	昭和46年4月9日
資 本 金	500万円
従業員数	21人（うちドライバー18人）
車 両 数	21台

HINO
AI搭載、新システム。
大型トラックもハイブリッドの時代へ。
2019 SUMMER
DEBUT
HINO PROFIA Hybrid
お客様相談窓口フリーダイヤル 0120-106-558　〒191-8660 東京都日野市日野台3丁目1番地1
www.hino.co.jp　日野自動車株式会社

全ト協

「アクションプラン」特集

トラック運送業界の働き方改革実現を目指して

第2回

全日本トラック協会では、石井啓一国土交通大臣からの要請を受け、トラック運送業界における働き方改革を推進するため、業界としての達成目標やこれを達成するための取り組み事項を取りまとめた「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」を平成30年3月に策定。今年2月には、同アクションプランにおける取り組み事項をより具体的に解説した「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（解説書）」を作成した。

ここではシリーズ企画として、同アクションプラン（解説書）の概要について紹介していく。

今回は、前号（4月15日号）に掲載した「3　課題分野と改善方策（アウトライン）」の中で紹介した具体的な改善対策の中の一部について、アクションプラン（概要版）からポイントを解説していく。

なお、同アクションプラン（解説書・概要版）は全ト協ホームページよりダウンロードできる。運送事業者におかれては、自社の働き方改革推進に役立てていただきたい。

4 働き方改革の実現に向けた取り組み方策

ポイント解説①　～荷役のパレット化、省力・アシスト機器の活用～

- パレットは、荷主の出荷施設内だけでの利用だけでなく、流通全体を通して利用（一貫パレチゼーション化）することで効率が高まります。一貫パレチゼーション化は、積み卸し時間の短縮のほか、作業負荷を軽減させるので、トラック運送業界での女性や高齢者などの多様な人材の活用にも繋がります。
- 一貫パレチゼーションを実現するには、規格の統一、流通するパレットの保有のあり方、回収・返却の仕組み等の課題を解決していくことが必要となります。
- 板パレットの標準規格の代表的なものはT11型パレット（1,100mm×1,100mmのサイズ）です。この場合、納入先の最寄りのデポへの返却や共同回収のようなシステムが利用できるレンタルパレットを利用することが考えられます。費用負担については発・着荷主と事前に協議することが必要です。

規格の統一　パレット保有のあり方　回収・返却の仕組み

ポイント解説②　～高速道路の有効活用と適切な運行計画づくり～

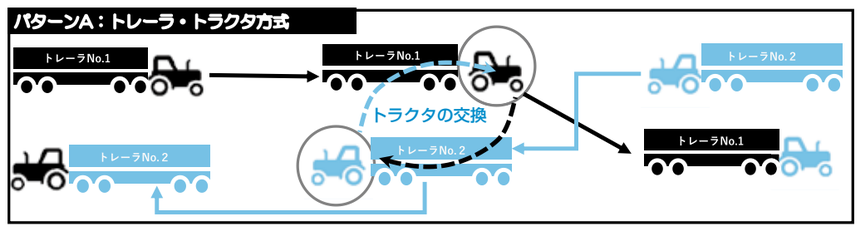
- 高速道路を積極的に活用した運行計画づくりを行うとともに、高速道路を利用する際の車両総重量等の法令遵守や落下物の防止対策の実施、冬期運行の際のチェーン装着等、ドライバーへの運行指示の徹底を図ります。
- 高速道路を活用することにより、時間外手当の削減や運行回転数の向上などの効果が見込まれます。荷主の理解を得て、高速道路利用料金を運賃と別建てで収受することが重要です。

高速道路利用のメリット

- ○運転時間の短縮～労働時間・拘束時間の短縮
- ○運行効率の向上
- ○一般道における交通事故の削減
- ○燃費の改善、CO_2削減等の環境改善
- ○荷主にとっての納入リードタイムの短縮効果
- ○労働時間短縮に伴うドライバーの時間外手当の削減

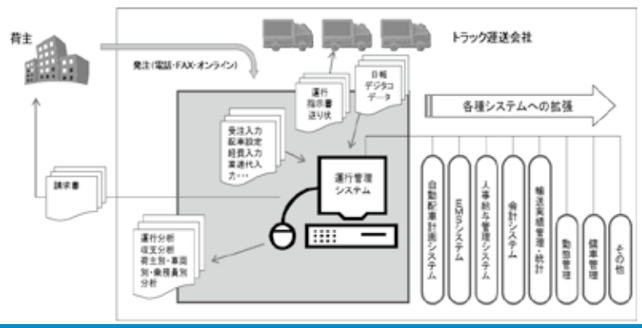
ポイント解説③　～中継輸送の３つの方式～

- 中継輸送は、特に長距離輸送の泊付き運行の分野において、労働時間や運転時間の短縮に役立つ対策です。長時間労働となる1つの運行を複数のドライバーでワークシェアするので、ドライバーは自宅での休息の機会が増え、体への負担軽減が期待できます。
- 中継輸送には①トレーラ・トラクタ方式、②貨物積替え方式、③ドライバー交替方式　等の方式があります。下図は ①トレーラ・トラクタ方式のイメージです。



ポイント解説④　～デジタコ等を活用した運行管理、労働時間管理～

- デジタルタコグラフは法定三要素（速度、距離、時間）を記録するだけでなく、運転日報・稼働実績等の帳票の自動作成も行えるので、労務管理を効率化します。加えて、最近は運転評価、燃費管理、エコ対策等を支援する機能も大幅に強化されており、運行管理の効率化や経費削減といった現実的なニーズに対応しています。
- アナログタコグラフ装着義務づけ車両のデジタコへのシフトに加えて、可能であれば全車にデジタコを装着するよう取り組みましょう。
- デジタコと併せて、交通事故の防止や、ドライバーの運転特性の把握に役立つドライブレコーダーも導入しましょう。

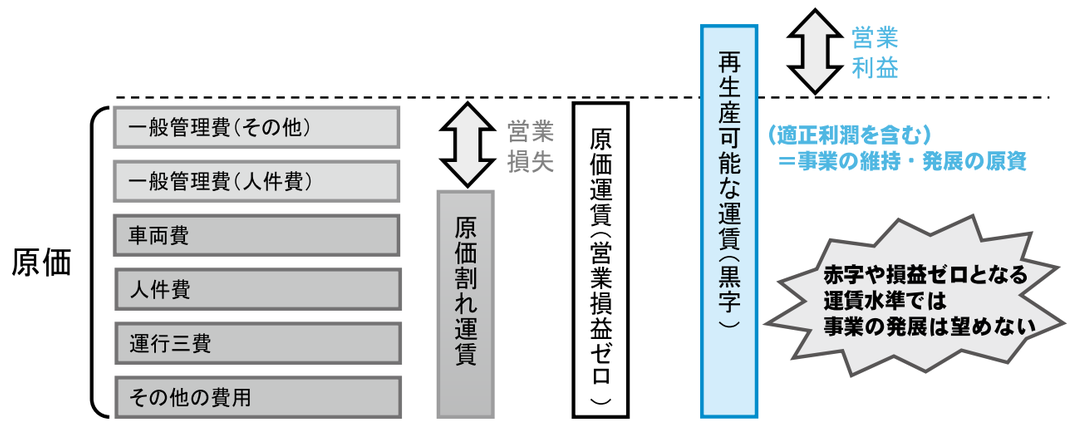


ポイント解説⑤　～書面化・記録化の推進～

- 運転時間、拘束時間と密接に関係する運送契約内容の適正化を図るため、運送条件や運賃・料金額等、基本的にすべての取引について書面化を行います。下請運送事業者との間でも基本契約書を交わす等、原則100%の書面化を実施しましょう。
- トラック運送事業者は、義務付けられた車両は当然のこと、それ以外の車両や、さらにはコンテナターミナルや卸売市場、営業倉庫などの荷主都合によらない場合も、30分以上の待ち時間が常態化している場合には、可能な限り記録して待ち時間の「見える化」を図りましょう。
- 荷待ち時間の記録は、待機時間料を適切に収受するための交渉データとなります。

ポイント解説⑥　～再生産可能な運賃の設定～

- 運賃の設定では、少なくとも全産業平均と同程度の年収を担保できる人件費、法定福利費、納税や再投資等を前提とした原価計算を行い、再生産可能な適正運賃・料金を設定しましょう。
- 原価を賄うだけの運賃では事業の発展は望めません。企業の維持・発展には配当、再投資を行うための利益（適正利潤）の上乗せが必要であり、これを賄うのが「再生産可能な運賃・料金」です。



デジタコで自動計算をして労働時間管理に万全な対策を！　e-Tacho® NETシリーズ

高機能・低価格を実現した
次世代ハイブリッドデジタコ発売！

☆就業時間明細書
●所定外・深夜・休日残業　対応

☆時間給与計算書
●法定割増賃金を自動計算
●長距離等の時間給計算　対応

☆拘束時間管理表
●36 協定設定可

通信コスト低減
アルコールチェッカー連動
最大５カメラ対応
２マン運行対応

◆LTE 通信モジュール
◆非接触カードリーダー
◆Bluetooth®

本体価格￥88,000～158,000

NPSystem　株式会社 NPシステム開発
http://www.npsystem.co.jp
本社：〒791-8015
愛媛県松山市中央１丁目 9-13
TEL:089-924-7817　FAX:089-924-7479
支店：北海道・東北・関東・名古屋
関西・中国・四国・九州

ほんのヒトコマ ［第41回］ 前川しんすけ

その日を刻む…記念写真屋さんのいる観光地に行った人が正解？

法令○×（マルバツ）クイズ ～追越し・追抜き編～

【解答】２面に問題

❶ ○（法第30条第3号）交差点（優先道路を通行している場合を除く）、踏切、横断歩道又は自転車横断帯及びこれらの手前の側端から前に30メートル以内の部分は、追越しが禁止されている。

❷ ×（法第30条第1号）上り坂の頂上附近や勾配の急な下り坂は追越しが禁止されているが、勾配の急な上り坂については禁止されていない。

❸ ○（法第38条第3項）横断歩道等及びその手前の側端から前に30メートル以内の道路の部分においては、追越し禁止のほか、その前方を進行している他の車両等（軽車両を除く）の側方を通過してその前方に出てはならない（前方を進行している場合を除く）。

❹ ○（教則第5章第6節 追越しなど1-(2)-エ）後ろの車が自分の車を追い越そうとしているときに追越しをするのは危険なので禁止されている。

❺ ×（法第29条）後車は、前車が他の自動車又はトロリーバスを追い越そうとしているときに、追越しを始めると二重追越しとなるため禁止されているが、原動機付自転車は自動車ではないので、二重追越しには該当せず禁止されていない。

厚労省 **5月から「STOP!熱中症　クールワークキャンペーン」**

熱中症対策は万全ですか？（前編）

平成30年の熱中症による死傷災害の発生状況

職場における熱中症による死亡者数は、平成22年以降毎年全国で10人以上にのぼり、4日以上仕事を休む人は400人を超えている。夏の暑さが例年に比べて厳しかった30年は、職場における熱中症による死亡者数は29人、死傷者数は1128人に達しており、29年と比較して死傷者数・死亡者数ともに2倍以上に増加した。

厚生労働省では、労働災害防止団体などと連携して、「STOP!熱中症　クールワークキャンペーン」を展開し、職場での熱中症予防のための重点的な取り組みを進めている。5月1日からキャンペーン期間に入ることから、トラック運送事業者においても熱中症対策を着実に進めることが必要である。

1 平成30年の職場における熱中症による死傷災害の発生状況

平成30年（速報値）の職場での熱中症による死亡者および休業4日以上の業務上疾病者の数（以下合わせて「死傷者数」という）は1128人と、過去最多となった。

業種別では、死亡災害の約3割が建設業で発生（10人）したほか、運送業でも熱中症で4人が死亡。また、運送業における30年の熱中症による死傷者数は162人と、前年（85人）の2倍近くに達した。

2 月・時間帯別発生状況

平成26年以降の月別の熱中症の死傷者数をみると、全体の9割弱が7月および8月に発生している。なお、5月以前（死傷者数71人）や6月（同158人、うち死亡者数6人）にも死傷者が発生することから、5月・6月でも熱中症への油断は禁物である。

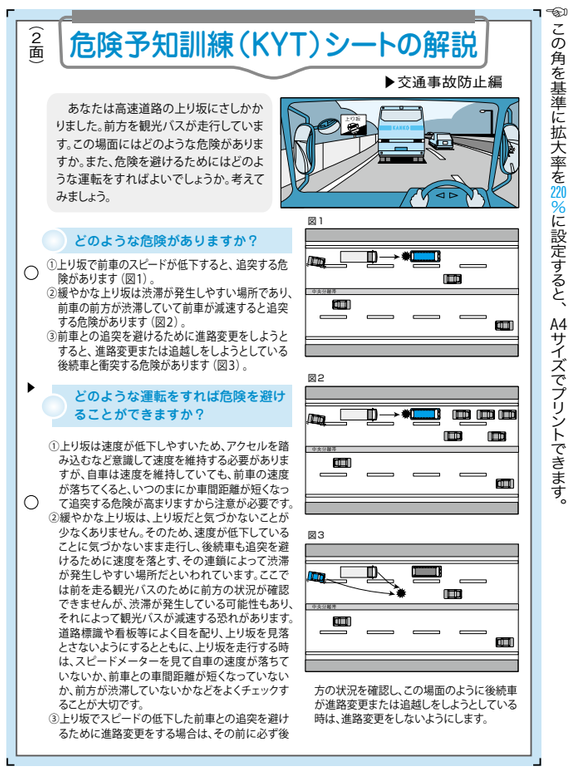
また、時間帯別の死傷者数をみると、11時台および14～16時台に熱中症による死傷者が多く発生している。

なお、日中の作業終了後に帰宅してから体調が悪化し、病院へ搬送されるケースも散見される。

3 キャンペーン期間中の取り組み

熱中症を防ぐために本格化する前の5月から、しっかり対策を取っていく必要がある。

また、梅雨明けを迎え、暑さが一気に厳しくなる7月の1か月間は、同キャンペーンの「重点取組期間」となっている。図2のような取り組みを行い、熱中症に対して厳重に注意していくことが求められている。



この角を基準に拡大率を220%に設定すると、A4サイズでプリントできます。

図1　キャンペーン期間（5月1日～9月30日）

STEP 1　□ 暑さ指数（WBGT値）の把握
JIS 規格に適合した暑さ指数計で暑さ指数を測りましょう。

暑さ指数計の例

STEP 2　準備期間中に検討した事項を確実に実施するとともに、測定した暑さ指数に応じて次の対策を取りましょう。

□	暑さ指数を下げるための設備の設置	
□	休憩場所の整備	
□	涼しい服装など	
□	作業時間の短縮	暑さ指数が高いときは、単独作業を控え、暑さ指数に応じて作業の中止、こまめに休憩をとるなどの工夫をしましょう。
□	熱への順化	暑さに慣れるまでの間は十分に休憩を取り、１週間程度かけて徐々に身体を慣らしましょう。
□	水分・塩分の摂取	のどが渇いていなくても定期的に水分・塩分を取りましょう。
□	健康診断結果に基づく措置	①糖尿病、②高血圧症、③心疾患、④腎不全、⑤精神・神経関係の疾患、⑥広範囲の皮膚疾患、⑦感冒、⑧下痢などがあると熱中症にかかりやすくなります。医師の意見をきいて人員配置を行いましょう。
□	日常の健康管理など	前日の飲みすぎはないか、寝不足ではないか、当日は朝食をきちんと取ったか、管理者は確認しましょう。熱中症の具体的症状について説明し、早く気付くことができるようにしましょう。
□	労働者の健康状態の確認	作業中は管理者はもちろん、作業員同士お互いの健康状態をよく確認しましょう。

STEP 3　熱中症予防管理者は、暑さ指数を確認し、巡視などにより、次の事項を確認しましょう。

□ 暑さ指数の低減対策は実施されているか
□ 各労働者が暑さに慣れているか
□ 各労働者は水分や塩分をきちんと取っているか
□ 各労働者の体調は問題ないか
□ 作業の中止や中断をさせなくてよいか

□ **異常時の措置**
～少しでも異変を感じたら～
・一旦作業を離れる
・病院へ運ぶ、または救急車を呼ぶ
・病院へ運ぶまでは一人きりにしない

図2　重点取組期間（7月1日～7月31日）

□ 暑さ指数の低減効果を改めて確認し、必要に応じ追加対策を行いましょう。
□ **特に梅雨明け直後は、暑さ指数に応じて、作業の中断、短縮、休憩時間の確保を徹底しましょう。**
□ **水分、塩分を積極的に取りましょう。**
□ 各自が、睡眠不足、体調不良、前日の飲みすぎに注意し、当日の朝食はきちんと取りましょう。
□ 期間中は熱中症のリスクが高まっていることを含め、重点的に教育を行いましょう。
□ **少しでも異常を認めたときは、ためらうことなく、すぐに救急車を呼びましょう。**

出典：厚生労働省「STOP! 熱中症　クールワークキャンペーン」リーフレットより

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

152「卵の道①」袋井のたまごふわふわ

東名高速道路でいうと、袋井インターチェンジは起点の東京・用賀から219・4キロ。だが、かつての東海道五十三次では、袋井はちょうど真ん中の二十七次目の宿場にあたる。上り下り、どちらにも折り返し点だったことから、滋養がある卵料理が名物になった。

この記録が袋井の町おこしの種になった。10年ほど前に富士宮市で行われたB-1グランプリでデビューを果たし、今では、袋井駅前には料理名を大きく書いた幟がはためき、観光協会には提供店マップが置いてある。

なかでも、文献資料によるレシピを厳密かつ実直に守り続け、味も良いと評判なのは割烹「とりや茶屋」。店主・松下善行さんによると、卵のみならず、県産地産の食材だけを使って、すべての料理をつくるそうだ。

では、「たまごふわふわ」をつくろう。卵の白身だけを泡立て、卵黄を混ぜてとろりとさせる。あらかじめ昆布とかつお節でとっただしを土鍋で煮立てておき、この中に卵を流し込んで、三つ葉を散らし、蓋をして少し蒸らす。卵が盛り上がってきたらできあがり。

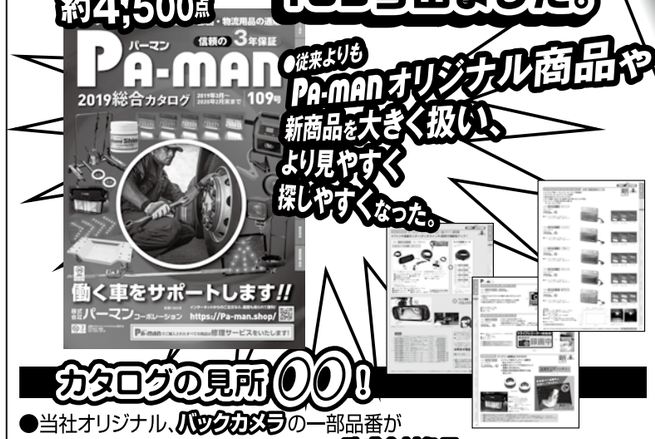
蓋を取ると、卵の黄色に三つ葉の緑が映えて、何とも美しい。熱々をさじですくい、ふうふう吹いてから口へはこぶ。やわらかい、ふわふわだ。やがて、ふんわりの奥からだしのうま味が染み出す。つまり、ふわふわした吸い物なのである。

なお、新鮮な卵を使い、必ず蒸らすのが松下さん流で、そうでないと卵の風味は引き出せないそうだ。（むかさ・ちえこ）

それが「たまごふわふわ」で、寛永3（1626）年に京都・二条城で開かれた将軍家饗応料理の献立表にある。また、大阪の豪商・升屋平右衛門が文化10（1813）年に記した「仙台下向日記」には、袋井宿・大田脇本陣の朝食に出たと書き留められている。

PA-MAN　インターネットからもご注文お受けします。Pa-man.shop　パーマンショップ　検索

新パーマンカタログ109号出ました。
●カタログ掲載商品は約4,500点
●従来よりもPA-MANオリジナル商品や新商品を大きく扱い、より見やすく探しやすくなった。



カタログの見所○○！
●当社オリジナル、バックカメラの一部品番が公益社団法人　全日本トラック協会の助成金対象品となりました。(P36～)
●世界初の特殊な構造によるバッテリー盗難防止用「空まわRING」。ねじの達人が考案したちょっとやそっとでは壊されない逸品で特許申請中。(P42・132)
●当社オリジナル「ツーウェイフラットマーカーランプ」。厚みを抑えたフラットタイプのスタイリッシュなデザインでダウンライトも兼ねて安全。(P73)
●日本初※、JIS規格表示のベルト荷締機が登場。従来品から少しの改良でJIS規格を取得。(P458～)
※2019年3月1日現在 商品やカタログ等のJISマーク表示について（当社調べ）

東京ショールームオープン!!　黄色い看板が目印です。お気軽にお越しください。

OPEN!
皆様にたくさんの商品をお手に取っていただく為、数多くの商品を展示しております。

住所：東京都足立区入谷6丁目2-7
〈アクセス〉都営日暮里・舎人ライナー「舎人駅」から徒歩約15分
「舎人公園駅」から徒歩約15分
ショールームご利用時間：平日10時～17時

新商品情報、セールのお知らせなど最新情報満載!
LINE@ ID:@pa-man ↓友だち追加↓
Twitter@ @Pa_man_2017 フォローお願いします!　Pa-man【公式】

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
ご注文電話 0120-202-800
ご注文FAX 0120-200-201

運輸・交通システムEXPO 2019

東京　2019年5月29日㊌～31日㊎　会場：東京ビッグサイト西ホール
大阪　2019年6月6日㊍～7日㊎　会場：インテックス大阪

●主催：運輸・交通システムEXPO実行委員会●運営事務局：日本イージェイケイ（株）
●後援：（公社）日本バス協会、（一社）日本3PL協会、（公社）全日本トラック協会、（一社）運輸デジタルビジネス協議会、（一社）日本事故防止推進機構、アルコール検知器協議会、（公社）日本通信販売協会、（公社）日本包装技術協会、（一社）全国スーパーマーケット協会

人手不足解消・業務効率改善や事故防止のヒントとなるセミナーを多数開催！！
最新情報はウェブサイトから ➡ http://www.truckexpo.jp/2019/index.html
問い合わせ　運輸・交通システムEXPO実行委員会（日本イージェイケイ株式会社内）
運輸システムEXPO　検索
TEL.03-6459-0444　E-mail：tp-ide-info2019@ejkjapan.co.jp

シリーズ企画「適正運賃・料金収受推進」特集

～ドライバーの労働条件改善実現を目指して～

「今がまさに労働環境改善への好機」
労働条件底上げのために最大限の努力を

第2回　高梨運送株式会社（神奈川県川崎市）

ドライバーの処遇改善に向けた原資を確保するためには、適正な原価計算に基づき、全ての事業者が再生産可能な運賃・料金を収受できるよう、取り組みを確実に行っていくことが欠かせません。

そこで、本企画は、適正運賃・料金を収受し、ドライバーの労働条件の底上げを目指していくための運送事業者の取り組みについて、シリーズで取り上げていきます。

今回は、神奈川県川崎市の高梨運送㈱（高梨信広代表取締役社長）における取り組みを紹介します。

高梨　信広
代表取締役社長

若手ドライバーの意欲向上図るため
荷主の評価に応じた給与制度を導入

高梨運送は、昭和29年4月に神奈川県川崎市で産声を上げた運送会社である。かつて、同社は半導体用の化学薬品の輸送を中心に事業を行っていた。同社が輸送していた化学薬品を製造していた荷主は、同社にとっては最初の荷主だったという。この荷主からは、適切に運賃・料金を収受できていたこともあり、同社の経営は比較的順調に推移したという。なお、川崎市には古くからこの荷主の工場があったが、この荷主が同県寒川町に工場を設けたことから、同社でも寒川営業所を設置している。

さて、同社におけるドライバーの労働条件改善の状況をみてみたい。20年ほど前、同社の車両所有台数は12台程度であった。同社の3代目社長である高梨信広氏は、「会社をもう少し大きくしたい」という夢を当時もっていた。運送会社を成長させていくためには、ドライバー獲得や車両導入への先行投資が必要となってくる。日本の半導体は1980年代後半以降生産量が急激に拡大していた。その一方で、当時はバブル景気が崩壊し、経済が低迷していた時代でもあった。そのため、規模拡大のための先行投資を決断することは同社にとっては難しいことであった。

そうした状況下にあったものの、同社には数人の若手ドライバーが入社していた。しかし、同社の経営は比較的安定していたものの、毎年給料を昇給させられるほどの経済的余裕はなかった。その当時の給与体系をみると、同社に入社した若手ドライバーは2ﾄﾝ車に乗務し、その後年齢を重ねるに連れて4ﾄﾝ車、そして大型車へとスキルアップを重ね、それとともに昇給していくものとなっていた。そのため、2ﾄﾝ車に乗務する若手ドライバーの給与はなかなか上がらず、若手ドライバーは次第に不満を持つようになっていたという。

そこで高梨社長は、それまでの給与体系を変えるための方策に打って出た。それは、荷主に対して「ドライバーの評価に関するアンケート」を行ったことである。ベテランドライバーと若手ドライバーとでは、基本的に従事している業務の内容は同じだった。しかし、アンケートで調査した荷主からの評価は、真摯に仕事に取り組んでいた若手ドライバーの方がベテランドライバーよりも評価が高かったのである。そこで高梨社長は、荷主からの評価に応じて若手ドライバーの給与を上げるとともに、特に高評価を得ているドライバーに対しては奨励金を支給するようにした。

その頃の若手ドライバーの中には、現在でも同社の主力ドライバーとして、入社以来20年以上頑張っている人もいるという。当時若手だった彼は、仕事の内容が的確に評価されたことで、仕事へのモチベーションが高まり、同社で長年仕事を続けることができた。もちろん、当時の同社の経営的に大きな不安要素がなく、若手ドライバーの期待に応えられるだけの「給与アップ」に踏み切れたことが、彼のモチベーションアップ、そして長期継続勤務に繋がったといえるだろう。

半導体用の化学薬品輸送から、食品や菓子、飲料、雑貨などの輸送に転換を図った同社。それとともに、労働条件改善への取り組みも推進している

主力荷主の撤退で経営が危機的状態に
事業継続に向けて新規荷主獲得・交渉へ

ところで、我が国の半導体産業は、21世紀に入ると韓国や台湾などにシェアを徐々に奪われ、衰退の一途をたどっていくこととなった。同社が化学薬品を納入する半導体メーカーの業績もそれまでとは一転して伸び悩み、それに比例するように同社の輸送する荷物量も減少していった。さらに、平成23年に発生した東日本大震災によって半導体サプライチェーンが寸断されたことも、我が国の半導体産業にとって大きな悪影響を与えた。そうした半導体産業の深刻な低迷により、同社とその荷主との取引は震災発生後3年ほどの間に途絶えてしまったのである。

半導体用の化学薬品輸送の仕事が次第に少なくなる中で、高梨社長は「何とかして自社の経営を守っていかなければならない」と、交流のあった他の運送会社とのネットワークを頼りに、様々な仕事を受けるようになった。しかし、そうした仕事の多くが適正運賃ではなく安いものであったため、同社は利益が計上できない状況に陥った。こうした危機的状況が続く中、高梨社長は次第に「会社を畳もう」と考えるようになっていた。

しかし、今から4年ほど前のある日、別の会社に勤めていた高梨社長の息子が、「うちの会社に移って、仕事がしたい」と高梨社長に伝えたのである。高梨社長は息子の思いを聞くと、「息子にこの会社で仕事を続けてもらうためには、私が頑張らなければならない」と決意。気持ちを切り替えて、新規荷主の開拓に取りかかることにしたのである。

同社が輸送している中に、飲料メーカーの下請の仕事があった。この飲料輸送は荷待ち時間が長く、1日当たりの荷待ち時間が5時間を超えることも珍しくはなかったとき、待機時間料を収受することができなかったため、拘束時間が長い一方で、同社が適正な利益を確保できているとはいえない状態であった。

同社では、飲料や食品物流会社との安全会議を定期的に設けており、以前から荷待ち時間の短縮や運送以外の役務に関する料金の収受の必要性などについて担当者に説明してきていた。しかし、荷待ちや附帯業務等への理解に乏しい担当者も少なくなく、的確に荷主側の経営者層に伝わらないために、こうした同社からの要望が反映されてこなかったという。

こうした状況が少しずつ変わってきたのは、この1、2年のことだと高梨社長は振り返る。

「何社も下請の運送会社が入っている中で、当社だけ輸送環境の改善や附帯業務料金の話をしても荷主や元請の運送会社に聞いてもらえるわけがありません。しかし、近年人材不足とドライバーの高齢化が進んできたことで、荷主等にも物流危機への理解が徐々に進んできており、以前よりも要望を聞いてもらえるような状況になっています。状況が変わってきた今がまさに、ドライバーの労働環境改善を実現させる契機ではないでしょうか」（高梨社長）

「改善できないなら仕事はできない」
交渉を積み重ね福利厚生強化に繋げる

深刻なドライバー不足を背景に、荷主等との交渉の環境が整いつつある状況の中で、同社でもドライバーの労働環境改善に向けての取り組みを着々と進めてきた。29年11月の標準貨物自動車運送約款改定の際にも、同社ではいち早く新運賃・料金を取り決め、変更届出を地元運輸局に提出している。

この1、2年、同社では荷主等との運賃・料金交渉を積極的に進めている。その中で、適正運賃・料金収受を実現できた荷主があった一方で、改善のみられない荷主等からは撤退し、少しでも輸送環境の良い仕事に切り替えていくことで、同社の利益確保に繋げている。先に紹介した飲料輸送では、以前は同社から車両5台を運行させていたものの、荷待ち時間の削減や運賃・料金収受の面などで改善の度合いが芳しくなかったこともあり、現在は5台から2台に減車して対応しているという。また、それまでは日曜日にも同社の車両を運行させていたが、「日曜日の運行をとりやめるなどして労働環境や働き方改革に取り組み始めました」との高梨社長の意向もあり、交渉の結果、日曜日の運行から撤退することができた。

「交渉を重ねても、運賃・料金や拘束時間等がなかなか改善できない荷主に対しては、運送会社として『改善できないなら仕事はできない』としっかり意見を言うことが大事です。自社にとってプラスとならないような運行からは潔く撤退し、適正な運賃・料金の収受が可能な、そしてドライバーの労働環境の改善に繋がるような仕事を増やしていきたいと思っています」（同）

自社の中で大きなシェアを占めていた荷主との取引が消失し、屋台骨が揺らいだ同社の経営。高梨社長をはじめとした同社社員の懸命な努力の結果、危機的な経営状況を脱したことを受け、同社では少しずつドライバーの待遇改善に資する取り組みを再開させている。

これまでも同社では、デジタルタコグラフやドライブレコーダなど、安全への投資を積極的に行ってきていた。しかし、「これからは、ドライバーへの教育や健康対策、そしてドライバーの高齢化対策など、『人』への投資を進めていきたいです」と、高梨社長は語る。この4月からは新たに福利厚生サービス、例えばケガの補償や災害防止サービスに加入し、ドライバーの福利厚生の強化に繋げているという。

「運送会社としては積極的に交渉を進めて適正運賃・料金を収受し、それを原資としてドライバーにとって働きやすい環境を整備していくことが欠かせません。労働条件改善を進めていくことができなければ、新しい人材を確保することすら難しくなってきます。全ての運送事業者が荷主等に対して声を上げ、交渉を積み重ね、改善に繋げていくことこそが、我が国のトラック物流を維持していくためには何よりも大切なのではないでしょうか」（同）

高梨運送㈱

［代表取締役社長　高梨 信広］

会社所在地	神奈川県川崎市中原区市ノ坪 233
資本金	1,200 万円
創　業	昭和 29 年 4 月
設　立	昭和 34 年 5 月
従業員数	15 人（うちドライバー 14 人）
車両数	16 台

コラム　「取引環境と長時間労働の改善に向けたガイドライン」を活用しましょう

厚生労働省と国土交通省、全日本トラック協会では、「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」を取りまとめました。

同ガイドラインでは、まず①「取引環境と長時間労働の改善に向けた取組みの進め方」について概観した上で、②実際の現場における「改善に向けた取組みの類型と対応」について紹介しています。また、具体的な取り組み内容について別冊「事例集」でまとめています。

同ガイドラインを参考に、荷主と運送事業者が一緒になって、取引環境と長時間労働の改善について考えてみてはいかがでしょうか（同ガイドラインは、全ト協ホームページよりダウンロードすることができます）。

こちら広報室　四季折々 160

2019・5・1

▼昔は、現代のようにスマホで簡単に会話やメールが出来ず、思いの丈を記す「手紙」の立ち位置は重要でした。▼昭和48年当時、私は3大コミックの『少年マガジン』『少年サンデー』『少年キング』を愛読していました。漫画の中には、憧れのヒーローが存在し、紙面の中で痛快に跋扈していました。▼その中でも、唯一少年キングには「文通コーナー」があり、人気を博していました。全国各地から「同学年の男女との交流を望む」など、毎週多数の掲載がありました。その中の一文に惹かれ、私が手紙を出した相手は、熊本県に住む女学生でした。▼数年手紙のやり取りをして、1度2人の中間に位置する神戸で会う約束をしましたが、残念ながら実現には至りませんでした。それ以後は、年賀状のやり取りに終始していますが、平成28年4月に発生した「熊本地震」で甚大な被害を受けた益城町に隣接する町が、彼女の住む生家でした。久しぶりに手紙を書きましたが、「住居は半壊したものの家族は無事」とのことで安堵しました。その後、出張で熊本県を訪れる機会があり、空港から車で市内に移動する途中に被災地の益城町を通りましたが、改めて被害の大きさに驚愕しました。▼今年も、元旦から多くの近況が記された年賀状をいただきましたが、中にはもう何年も何十年もお会いしていない人達がいます。ある年賀状には「この賀状をもって……」という惜別のご挨拶を含むものもありました。文通の女性とはこの先もお会いする機会はないと思いますが、年に1回の便りともいえる年賀状が届けば幸いです。▼この人生、一体何人と出会い、そして徐々にお別れをしていくのだろうと思う時があります。「人は世につれ、世は人につれ」と、その時々の世相、時代の変革に人の思いも翻弄されつつ、気持ちも新たになりますが、去り行く時代の思い出は、胸に深く刻まれます。▼振り返れば、その人と出会ったからこそ多くの喜びを得たのでしょうが、「会者定離」(えしゃじょうり)、会うは別れの始めの如く、嬉しさ、悲しさは、いつの世にも常にある現実であり、切ない思いを感じるばかりです。▼5月1日から新しい元号「令和」が始まります。新たな人達との出会いに、今から期待に胸が膨らむばかりです！（山崎薫）

貴社のトラックをどこよりも限界ギリギリの査定に挑戦します!!

年間取扱車輌 25,000台の実績!!　トラック・建機買取専門のshimaだからできるトラック買取り!

安心のお約束

- 国内でのトラック販売から海外輸出、リサイクル処理まで自社で行っておりますので、その中で一番お客様にメリットがあるご提案をさせて頂きます。
- 売却車輌の書類手続きもお任せ下さい。
- 売却車輌の会社名・企業ロゴの消込み（剥がし）も実施します。
- 出張査定無料です。

※弊社出張査定可能エリアに限ります。詳しくはお問合せ下さい。

Intertek　ISO9001:2008 認証取得　ISO14001:2004 認証取得

ぐっトラック shima　トラック売却ご相談窓口　0120 FreeDial 0120-4040-81　シマ　トラック　検索

IT 導入補助金 2019　5月27日（月）公募開始予定

あなたが抱える課題を解決できるITツールをご提案します。

請求　傭車　車両　乗務員
トラック運送業者向け総合管理システム
トラックメイト Pro3
運送会社様の業務「請求」「傭車」「車両」「乗務員」の4業務を総合的に管理できるシステム。
受注配車・デジタコ連動などオプションも充実。

受注　配車　乗務員
受注配車システム
トラックメイト 配車Pro
配車担当者様の立場で、使いやすさを第一に考えた受注配車システム。独立したシステムで自由度の高い配車業務が可能です。

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 v.2
危ない運転動画をPC・タブレットでいつでも、どこでも瞬時にキャッチ。
クラウドサービス初！〈1動画10秒/300件〉自動分類・保存。

詳しくは、当社サイトもご覧ください PC・タブレット・スマホ対応サイト

Tiger 株式会社 タイガー　www.tiger-inc.co.jp
東京本社：03-5283-7232　〒101-0064　東京都千代田区神田猿楽町 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

2019年度貨物自動車運送事業安全性評価事業

安全の証し「Gマーク」

「安全性優良事業所」申請概要

申請受付期間
2019年7月1日(月)～7月12日(金) 土・日を除く

安全認定
有効期限2023年末
安全性優良事業所
国土交通省/全日本トラック協会

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

申請書類の頒布

①インターネットによる頒布
頒布開始日／2019年4月16日(火)
頒布方法／申請案内→全日本トラック協会ホームページにて公開

申請書・自認書→申請書作成システムによる作成が可能

②紙媒体による頒布
頒布開始日／2019年5月7日(火) 土・日を除く
頒布方法／申請事業所が所在する都道府県の地方実施機関(各都道府県トラック協会)より入手してください。

更新のお知らせ

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

更新種別	前回の申請年度	現在の認定証番号
初回更新	平成29年度(新規)	29＊＊＊＊＊
2回目更新	平成28年度(初更)	28＊＊＊＊＊(1)
3回目更新	平成27年度(2更)	27＊＊＊＊＊(2)
4回目更新	平成27年度(3更)	27＊＊＊＊＊(3)
5回目更新	平成27年度(4更)	27＊＊＊＊＊(4)

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

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

※2017年1月以降に貼付されている場合

●有効期限が過ぎたステッカーの貼付
●有効期限を切り取ったステッカーの貼付

適切ではない使用例

Gマーク認定事業所のみなさん認定ステッカーを正しく使用できていますか？

国土交通大臣指定　全国貨物自動車運送適正化事業実施機関

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

公益社団法人
全日本トラック協会
〒160-0004
東京都新宿区四谷3-2-5　全日本トラック総合会館
TEL.03(3354)1067　FAX.03(3354)1019

2019年

春の全国交通安全運動

5月11日(土)～20日(月)まで

公益社団法人 全日本トラック協会

全日本トラック協会では、「追突事故の防止」「交差点事故の防止」「飲酒運転の根絶」を最重点推進項目として安全運行の確保に積極的に取り組みます。

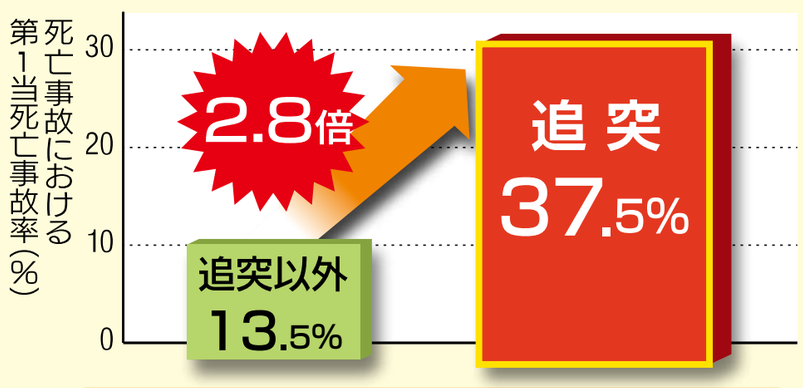
※死亡事故件数は事業用貨物自動車を第1当事者とするもの（軽自動車を除く）　出典:（公財）交通事故総合分析センター

1 追突死亡事故ゼロをめざして

事業用トラックの事故に占める追突事故の割合（平成29年）

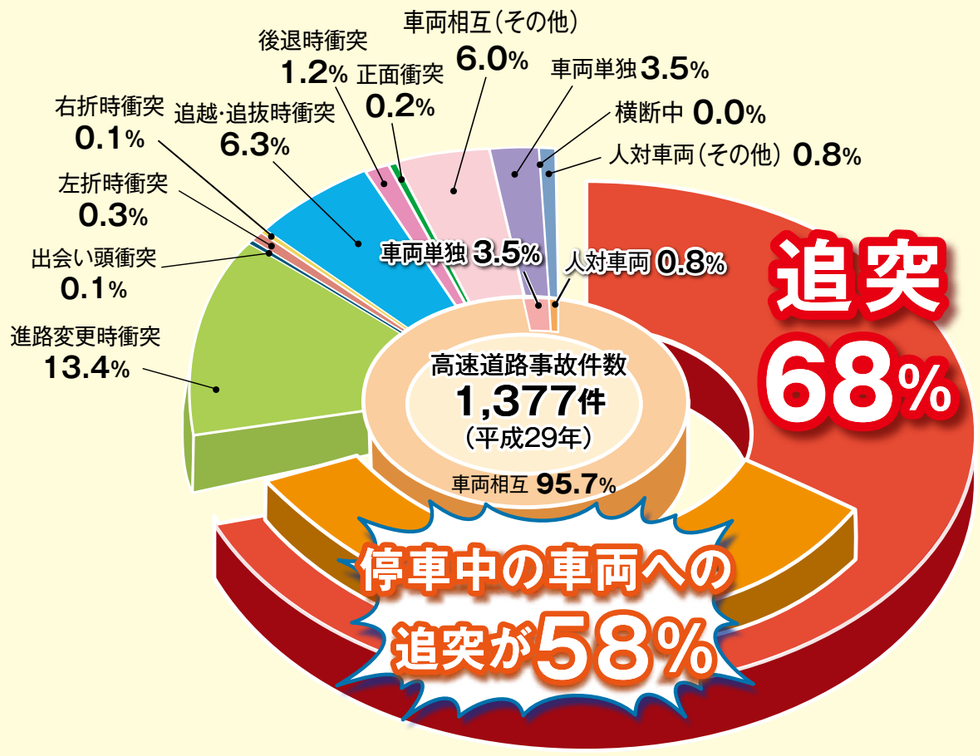
追突事故はトラック事故の半数。ドライバーの死亡事故につながる。

トラックドライバーの死亡事故割合（平成29年）



ドライバーの死亡事故割合＝（第1当死亡事故件数）／（死亡事故件数）×100

事業用トラックの高速道路における事故類型別死傷事故件数の構成率（平成29年）



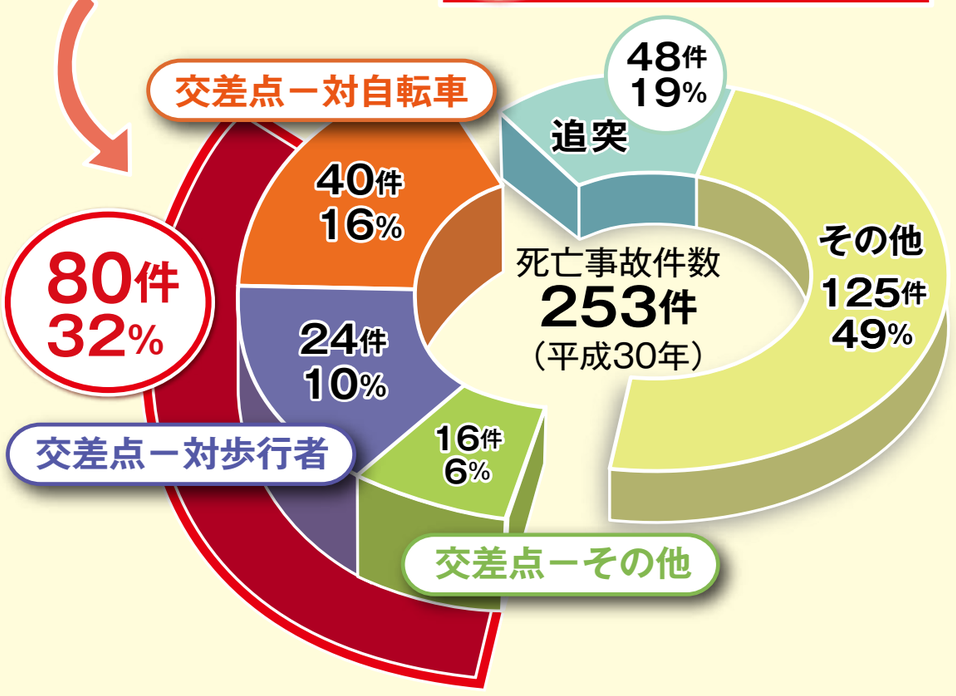
衝突被害軽減ブレーキ装着車への全ト協助成事業実施中

車両総重量 8トン未満 の事業用トラックを対象

http://www.jta.or.jp/yushi_jyosei/jyosei/brake19.html

2 左折巻き込み事故ゼロをめざして

死亡事故の3割は交差点



左側方カメラ搭載車への全ト協助成事業実施中

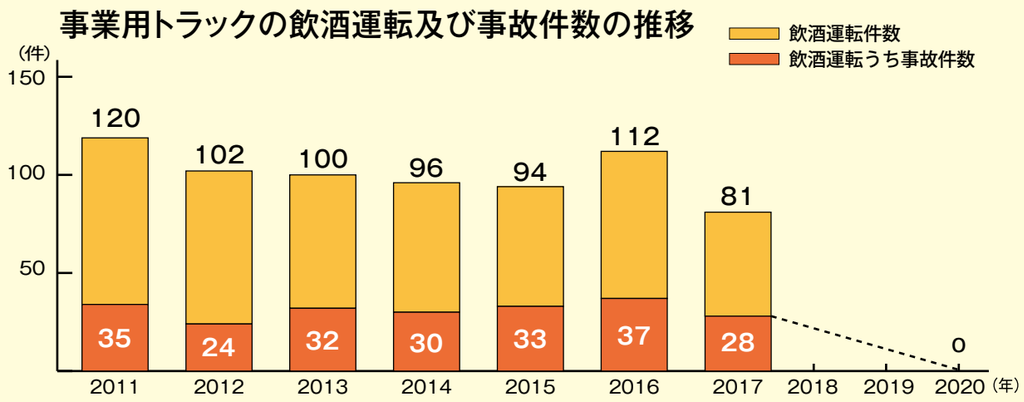
（左折巻き込み事故防止対策）

車両総重量 7.5トン以上 の事業用トラックを対象

http://www.jta.or.jp/yushi_jyosei/jyosei/anzen19.html

3 飲酒運転の根絶をめざして

事業用トラックの飲酒運転及び事故件数の推移



全ト協策定「飲酒運転防止対策マニュアル」

http://www.jta.or.jp/member/pf_kotsuanzen/inshuunten_boushi_1808.pdf