昭和35年11月28日第3種郵便物認可

令和元年（2019年）　第2132号

FIGARO
測る・見るに特化した高性能アルコール検知器
デジタル アルコールチェッカー FALC-21
FUGOsmart 好評発売中
詳しくは、こちら→ 検索 フーゴスマート
フィガロ技研株式会社 営業販売部 TEL. 072-728-2560（9時～17時）

Japan Trucking Association

広報 とらっく

創刊 昭和28（1953）年2月

6月1日号

発行所 公益社団法人 全日本トラック協会
〒160-0004 東京都新宿区四谷三丁目2番地5
全日本トラック総合会館
☎（03）3354-1029（総務部広報室）
http://www.jta.or.jp
※紙面に関する問い合わせは広報室まで
（会員の購読料は会費に含みます）

News Headline

主な紙面内容

2・3　・トラック協会ニュース
・官公庁ニュース（国交省等）

4・5　＜全ト協助成制度活用事例特集②＞
・経営診断受診促進事業
㈲福岡運送（岡山県岡山市）

6　＜環境特集2019＞
エコドライブに取り組む
トラック運送業界（前編）
・加賀運送㈲（東京都足立区）

ドライバーへの安全指導強化により
燃費向上に繋げている同社

7　・令和元年度中央近代化基金
融資推薦申込公募要綱

8　・［厚労省］労働災害発生状況
（詳細）

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▼
5/15～6/14 6698
6/15～7/14 3427

令和元年春の勲章伝達式（5月24日、グランドプリンスホテル新高輪）

令和元年春の叙勲

受章おめでとうございます

春の叙勲に栄えの2氏

令和元年春の叙勲受章者が5月21日付で発表された。

トラック運送業界からは、茨城県トラック協会会長で全日本トラック協会副会長の小林幹愛氏と、岡山県トラック協会副会長の林田昌吾氏が旭日小綬章を受章した。

勲章伝達式は5月24日に東京都港区のグランドプリンスホテル新高輪で行われた（写真）。

受章者は次の各氏。

【叙　勲】

旭日小綬章
小林 幹愛氏

旭日小綬章
林田　昌吾氏

【叙勲】
◎旭日小綬章
▽小林幹愛（こばやし・みきよし）氏・（一社）茨城県トラック協会会長、（公社）全日本トラック協会副会長、五光物流㈱代表取締役会長、茨城県・81歳
▽林田昌吾（はやしだ・しょうご）氏・（一社）岡山県トラック協会副会長、井倉運輸㈱代表取締役社長、岡山県・72歳

全ト協

軽油価格・供給対策強化へ要望書を提出

国交省および経産省へ

来年1月の「SOx規制」開始を前に

軽油価格上昇懸念に対応

全日本トラック協会は5月30日、令和2年1月からの船舶用燃料油に係る「SOx（硫黄酸化物）規制」開始を前に、軽油の価格・供給対策強化に関する緊急要望書を、奥田哲也国土交通省自動車局長と水嶋智同海事局長、高橋泰三経済産業省資源エネルギー庁長官に対して提出した。

同規制開始により軽油価格上昇の恐れが懸念されており、もし価格が上昇した場合にはトラック運送事業者にとって経営面で深刻な影響を受ける可能性がある。

このため、全ト協では、我が国の経済と国民生活を支えるトラックの輸送力を確保する観点から、関係省庁に対して、同規制実施に伴う軽油の価格・供給対策強化を積極的に働きかけていく。

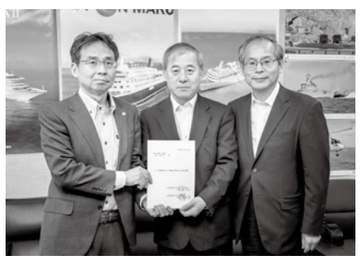
桝野龍二全ト協理事長㊧が奥田哲也国交省自動車局長㊥に対して要望書を手渡した（5月30日、国交省）

現在多く使用されている船舶の燃料油（C重油）に含まれる硫黄分濃度は、船舶から排出される際に硫黄酸化物（SOx）や粒子状物質（PM）などの大気汚染物質を生み出す。これらの大気汚染物質は、呼吸器疾患などの健康被害を引き起こす恐れがあると指摘されている。そのため、平成20（2008）年に開催された国際海事機関の海洋環境保護委員会で、船舶の燃料油の硫黄分濃度を現状の3・5％以下から0・5％以下とする「SOx規制」を、令和2年1月から全世界的に実施することが決まった。

これを受けて、国交省では平成29年3月、石油業界、海運業界、関係省庁等、官民連携の連絡調整会議を設置し、各種対策を検討。その1つとして、「硫黄分の低い適合油への切り替え」が検討されている。

硫黄分の低い適合油を製造する過程で大量の軽油が使用されるとの一部報道があることから、軽油の需給ひっ迫により、軽油の国内取引価格や供給への影響が懸念されている。政府は、輸出用の軽油を使用するため国内販売用の軽油価格への影響は少ないとしているものの、全ト協では、同規制実施によって軽油の国内取引価格や供給に影響が生じないよう、国交省と経産省資源エネルギー庁に対し、必要な対策を講じることを要請した。

同緊急要望では、桝野龍二全ト協理事長と梶原景博日本バス協会理事長が国交省と資源エネルギー庁を訪れ、軽油の価格・供給対策強化を要望するとともに、国交省自動車局長、同海事局長、経産省資源エネルギー庁長官への要望書を、全ト協会長名および日本バス協会会長名により提出した。



水嶋智国交省海事局長への要望書を、大坪新一郎同海事局次長㊧に手渡した（5月30日、国交省）

高橋泰三経産省資源エネルギー庁長官への要望書を、南亮同庁資源・燃料部長㊧に手渡した（5月30日、資源エネルギー庁）

厚労省

陸上貨物運送事業

労災防止に向け積極的な取り組みを

休業4日以上の死傷者数が大幅に増加

「墜落・転落」「転倒」「動作の反動・無理な動作」による労災事故が増加

厚生労働省は5月17日、平成30年の「労働災害発生状況」を公表した（8面に関連）。

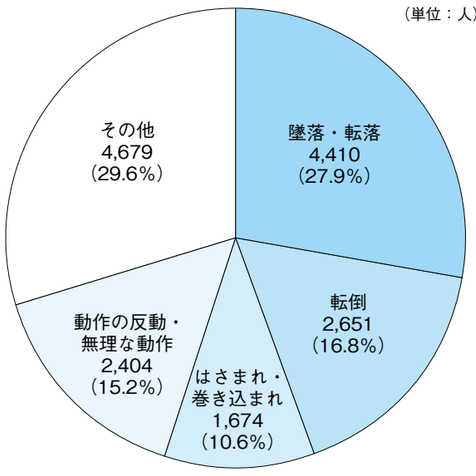
それによると、30年の労働災害による死亡者数は909人（対前年比7・1％減）で、過去最少となった。一方、休業4日以上の死傷者数は12万7329人（同5・7％増）と、3年連続で増加した。

陸上貨物運送事業では、労働災害による死亡者数は102人（同25・5％減）と減少した一方、休業4日以上の死傷者数は1万5818人（同7・6％増）と増加。特に、従来から多発していた「墜落・転落」（4410人、前年比218人増）、「転倒」（2651人、同411人増）と腰痛などの「動作の反動・無理な動作」（2404人、同201人増）によるものが増加（図）。

厚労省では、労働災害を減少させるために、国や事業者、労働者等が重点的に取り組む事項を定めた中期計画「第13次労働災害防止計画」（2018～2022年度、詳細8面）の中で、労働災害による死亡者数を15％以上、休業4日以上の死傷者数を5％以上減少させることを目標としている。全日本トラック協会では、会員事業者に対し、積極的な労災防止活動の実施を呼びかけている。

図　陸上貨物運送事業における死傷災害発生状況（平成30年）

（単位：人）



厚労省

死亡・死傷者数ともに前年比2倍に

熱中症による死傷災害発生状況

厚生労働省は5月17日、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」（確定値）を取りまとめ、公表した。

30年における職場での熱中症による死亡者数は28人と、29年と比べて2倍となった。また、死傷者数（死亡者数と休業4日以上の業務上疾病者数を加えた数）は1178人と、29年の2倍を超え、過去10年間で最多となった。

業種別でみると、運送業では29年には死亡者がいなかったが、30年には4人発生している。さらに、運送業の死傷者数は29年と比べてほぼ2倍となった。

熱中症で死亡した28人の状況をみると、WBGT値（暑さ指数）が基準値を超えたことで、熱中症の発生リスクが高まっていたと推測される。中でも、作業環境の正確な把握や作業計画の変更を行わなかったと考えられる事例や、重篤な熱中症の兆候がみられた労働者の救急搬送が遅れた事例、日頃から健康診断や体調把握などの事業場における健康管理を適切に実施していない事例などがみられた。

厚労省では、熱中症のリスクを過小評価することなく、WBGT値の測定など客観的な指標を用いて作業環境を把握したり、労働者の体に大きな負担をかけないような作業計画、作業指示の実施を呼びかけている。

輸送統計

平成31年3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）	5,623	95.2%
	一　般	—	100.2%
	宅配便（千個）	349,174	103.0%

交通事故統計

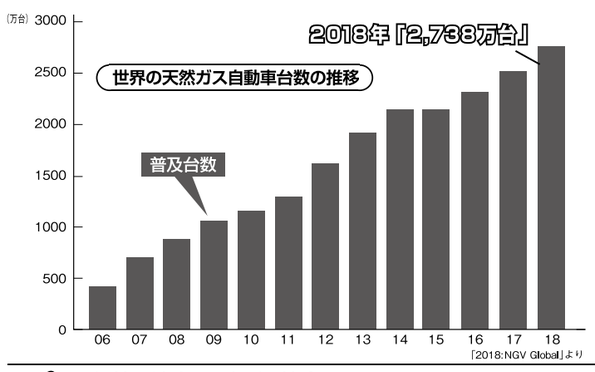
平成31年4月末
事業用トラック第1当事者死亡事故件数
軽貨物は除く。（ ）内は前年同月比増減数
▶警察庁調べ

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		4月30日現在	5月30日現在
44（±0）	20（+2）	9（−6）	2（±0）	75（−4）	978（−109）	1,002（−113）	1,205（−155）

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【スマホネイティブと人材確保の工夫】…3面／タイヤケアホントの話【進む欧州のTPMS義務化】…5面／食の新旧街道を行く【「卵の道③」「錦糸卵と岩国寿司」】…7面

世界の環境対応車の主流は NGV
天然ガス自動車



天然ガス自動車は世界で約2,700万台以上が走行しています。海外では直近10年において年間平均150万台のペースで普及拡大しており、実用性や環境性能により環境対応車の主流と位置づけられてます。IEA（国際エネルギー機関）では、2030年の普及予測台数を3,500万台と見込んでいます。

都市間輸送の環境問題に貢献する大型天然ガストラック

写真提供：いすゞ自動車株式会社

一般社団法人 日本ガス協会　〒105-0001 東京都港区虎ノ門1-15-12　TEL:03-3502-0215　http://www.gas.or.jp/ngvj/

御社の基幹システムへのご構想、
実現に向け、
お聞かせください。

運輸業
経営管理
システム

長年にわたりお付き合いを賜っております運輸業経営のユーザー様方々から、
ご相談とご要望を拝聴し、貴重なご助言も頂戴しながら、
導入時のヒヤリングから運用時のサポートを通して積み重ねたノウハウをもって、
各社様ごとに弊社パッケージシステムをカスタマイズいたし、
基幹システムとしてご活用いただいています。

おかげさまで33周年
33rd Anniversary

TSC 東和サン ソフトクリエイティブ 株式会社
〒113-0033 東京都文京区本郷3丁目19番4号 本郷大関ビル4階
TEL:03-3818-1541　FAX:03-3818-1546
http://www.towasan-soft.co.jp

ニュース・ターミナル（トラック協会ニュース）

全ト協　令和2年度税制改正・予算要望事項等を承認

第7回税制委員会

5月24日、第7回税制委員会（小幡鋹伸委員長）が開催された。

まず議事に先立ち、平成31年度税制改正・予算に関する要望と結果について報告が行われた。続く議事では、令和2年度の税制改正・予算に関する要望事項（案）および活動計画（案）について審議し、原案通り承認。

要望事項および活動計画は、6月6日開催の第180回理事会において審議され、承認を受けたのち「令和2年度税制改正・予算に関する要望書」を作成。7月以降、全日本トラック協会と各都道府県トラック協会が連携して陳情・要望活動を展開する。

なお、委員会に先立ち、国土交通省道路局の山本巧高速道路課長が「高速道路に関する最近の話題について」をテーマに講演を行った。

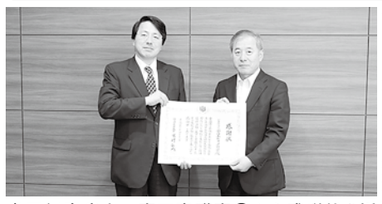
第7回税制委員会（5月24日、全ト協）

災害支援・緊急輸送への貢献で経産省から感謝状

平成30年7月豪雨・北海道胆振東部地震

経済産業省はこのほど、平成30年7月豪雨災害および平成30年北海道胆振東部地震において、経産省の要請や国との連携を通じて緊急対応を行い、避難所生活や住民生活の改善に貢献した170の企業・団体に対して感謝状を授与した。

5月24日には、経産省の島田勘資大臣官房審議官（商務・サービス担当）が全日本トラック協会を訪れ、桝野龍二理事長に感謝状を手渡して緊急支援物資輸送等の迅速な対応に謝意を表した。


島田経産省大臣官房審議官㊧から感謝状を授与される桝野全ト協理事長㊨（5月24日、全ト協）

「過労死等防止・健康起因事故防止セミナー」を開催

6月から全国で

全日本トラック協会は、過労死等の根絶を図るため、平成30年3月に「脳・心臓疾患による過労死等の発症を5年後までに20％削減する」ことを目標に掲げた「過労死等防止計画」を策定し、同計画について分かりやすくまとめたパンフレット『トラック運送業界の過労死等防止計画』を作成するなど、過労死および健康起因事故の防止に取り組んでいる。

全ト協では昨年度に引き続き、今年度も過労死等防止計画の周知および健康管理の徹底を促すことを目的に「過労死等防止・健康起因事故防止セミナー」を開催。6月13日の埼玉県での開催を皮切りに、全国の都道府県トラック協会単位で同セミナーを実施する（表）。

同セミナーの詳細に関する問い合わせは、所属の各都道府県ト協へ。

「アジア・シームレス物流フォーラム2019」に馬渡副会長が出席

「ホワイト物流」テーマにパネルディスカッション

5月16日、東京都大田区の東京流通センターで開催された「アジア・シームレス物流フォーラム2019」のパネルディスカッションに、全日本トラック協会の馬渡雅敏副会長が出席し、パネリストとして登壇した。

今回のパネルディスカッションは、「持続的・安定的な強い物流を！『ホワイト物流』への挑戦と展望～ドライバー不足を乗り越える取引・労働環境の整備と実践～」がテーマ。立教大学経営学部の高岡美佳教授による進行で、パネリストには国土交通省、トラック運送事業者、荷主企業、関連団体の担当者が名を連ね、物流のホワイト化に対する問題意識や実際の取り組み内容、今後の課題などについて発表を行った。

パネルディスカッションで発言する馬渡全ト協副会長（右から3人目、5月16日、東京流通センター）

令和元年度「過労死等防止・健康起因事故防止セミナー」開催日程

（5月27日現在）

都道府県	開催日	場　所
北海道	11月1日(金)	北海道トラック総合研修センター
青　森	開催予定	青森県トラック協会研修センター
岩　手	6月14日(金)	岩手県トラック協会総合研修会館
宮　城	11月19日(火)	宮城県トラック研修センター
秋　田	11月28日(木)	秋田県トラック協会中央研修センター
山　形	9月5日(木)	山形県トラック総合会館
福　島	10月30日(水)	福島県トラック協会県中研修センター
茨　城	9月26日(木)	茨城県トラック総合会館
群　馬	11月15日(金)	群馬県トラック総合会館
埼　玉	6月13日(木)	埼玉県トラック総合会館
千　葉	10月11日(金)	千葉県トラック総合会館
東京①	11月6日(水)	東京都トラック総合会館
東京②	11月22日(金)	東京都トラック総合会館
新　潟	2年2月17日(月)	新潟県トラック総合会館
長　野	2年1月15日(水)	長野県トラック会館
富　山	8月30日(金)	富山県トラック会館
石　川	9月13日(金)	石川県トラック会館
静　岡	9月12日(木)	静岡県トラック会館
三　重	開催予定	未定
滋　賀	9月25日(水)	滋賀県トラック総合会館
京　都	2年1月23日(木)	京都自動車会館
大　阪	9月10日(火)	大阪府トラック総合会館
兵　庫	9月4日(水)	兵庫県トラック総合会館
奈　良	開催予定	奈良県トラック会館
和歌山	開催予定	未定
鳥　取	8月23日(金)	鳥取県トラック協会
島　根	9月19日(木)	島根県トラック協会西部研修会館
岡　山	9月26日(木)	岡山県トラック総合研修会館
広　島	開催予定	広島県トラック総合会館
山　口	2年2月14日(金)	山口県トラック協会研修会館
徳　島	2年1月23日(木)	徳島県トラック会館
愛　媛	8月27日(火)	愛媛県トラック総合サービスセンター
高　知	開催予定	高知市内「サンピアセリーズ」
福　岡	10月16日(水)	リファレンス駅東ビル
佐　賀	9月20日(金)	佐賀県トラック協会
長　崎	7月18日(木)	長崎県トラック協会研修会館
熊　本	9月4日(水)	グランメッセ熊本
大　分	開催予定	大分県トラック会館
宮　崎	10月18日(金)	宮崎県トラック協会総合研修会館
鹿児島①	11月14日(木)	北薩地区研修センター
鹿児島②	11月15日(金)	鹿児島県トラック研修センター
沖　縄	8月28日(水)	九州沖縄トラック研修会館

※詳細については、各都道府県ト協へお問い合わせください。

2019年度事業計画案等を承認

第14回タンクトラック・高圧ガス部会

5月29日、第14回タンクトラック・高圧ガス部会（堀田正二部会長）が愛知県名古屋市で開催された。議事では、平成30年度事業報告（案）、2019年度事業計画（案）等について審議し、いずれも原案通り承認した。

任期満了に伴う役員の改選については、正副部会長5氏が留任。2019年度事業計画では、①危険物荷卸し時相互立会いの推進に向けた活動の実施、②関係法令に関する諸課題改善の推進、③関係行政機関及び荷主団体等との連携強化や部会員相互の情報交換、部会組織の拡充――を3本柱とし、部会活動を展開することとした。

議事終了後に行われた研修会では、国土交通省自動車局の平嶋隆司貨物課長が「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」をテーマに講演を行った。

第14回タンクトラック・高圧ガス部会（5月29日、ザ・グランクレール）

全ト協行事予定

（6月1日～6月30日）

- ▽6月6日
  - ・正副会長会議
  - ・第180回理事会
- ▽6月17日
  - ・第37回セメント部会
- ▽6月19日
  - ・重量部会令和元年度通常総会
- ▽6月27日
  - ・正副会長会議
  - ・第95回通常総会
  - ・第181回理事会

飲酒運転根絶に向け再発防止の徹底を要請

飲酒運転防止等法令遵守を呼びかけ

国土交通省は5月23日、全日本トラック協会に対し、事業用自動車の運転者に対する飲酒運転の防止等法令遵守の徹底について要請した。

同要請は、事業用自動車による飲酒を伴う事故が今年12件発生しているうち、10件がトラックによるものだったことを受けてのもの。事業用自動車の運転者による飲酒運転は、トラック運送業界の社会的信頼性を著しく失墜させるばかりでなく、これまで築き上げてきた荷主等との深い信頼関係をも根底から崩壊させかねない悪質な行為であることから、同28日、全ト協は各都道府県トラック協会に対して、文書で会員事業者等に対する周知依頼の徹底を要請。トラック運送業界の飲酒運転根絶に向け、関係者一丸となっての積極的な再発防止対策の再徹底を求めた。

TS（トラックステーション）情報

6月末をもって閉鎖

盛岡トラックステーション

盛岡TS（岩手県滝沢市）は、6月28日㈮をもって閉鎖します。

労務Q&A

第182回

改正後でも限度時間を超えた36協定は有効か

Q 36協定の限度時間についてお尋ねします。以前は、「限度基準告示の限度時間を超えた協定を結んでも協定自体は無効にはならない」と聞いていました。今回の改正によってもこうした点は変わっていないという理解でよいのでしょうか。

A 告示から法律事項に格上げされており無効に

【解説】先に結論を申し上げれば、今度はそうはいきません、というのが回答です。たしかに、改正前の労働基準法第36条では、時間外労働について、使用者に対し、労使による書面協定の締結と労働基準監督署長への届け出を義務付けていましたが、時間外労働時間数そのものについては労使両当事者の問題として、法律上の規制は加えていませんでした。その代わりに、いわゆる限度基準告示（平成10年労働省告示第154号「労働基準法第36条第1項の協定で定める労働時間の延長の限度等に関する基準」）で限度時間を設け、協定時間を極力その範囲内に収めるよう指導してきました。しかし、これはあくまでも告示による努力義務的なものにすぎず、おっしゃるように協定時間が限度時間を超えていたからといって、直ちに協定が無効になるというわけではありませんでした。

ところが、今回の改正により定められた月45時間、年360時間以内の限度時間（労基法第36条第4項）、特別条項による1か月100時間（休日労働を含む）未満、年間720時間（同）以内の上限時間及び年6か月以内の月数の上限（同条第5項）はいずれも法律事項に格上げされていますので、これらの時間や月数を超えた協定は法律違反ということになってしまいます。こうした点については、厚生労働省の行政通達（平成30年12月、基発1228号第15号）でも、限度時間等は「いずれも法律において定められた要件であり、これらの要件を満たしていない時間外・休日労働協定は全体として無効である」としているところであり、前記法律事項を満たす協定としなければなりません。

また、併せて、今回の改正では、「労働基準法第36条第1項の協定で定める労働時間の延長及び休日の労働について留意すべき事項等に関する指針」（平成30年厚労省告示第323号）が定められました。指針では、使用者に対し、安全配慮義務を負っており、長時間労働と過労死との関連性に留意しなければならないとしているほか、労使双方に①時間外・休日労働は必要最小限にとどめる、②業務区分を細分化し、範囲を明確にする、③限度時間を超える場合をできる限り具体的に定め、限度時間に近づける、④1か月未満の目安時間1週間15時間、2週間27時間、4週間43時間を超えない、⑤休日労働の日数、時間数をできる限り少なく、短くする、⑥労働者の健康・福祉を確保する――ことなどを求めています。

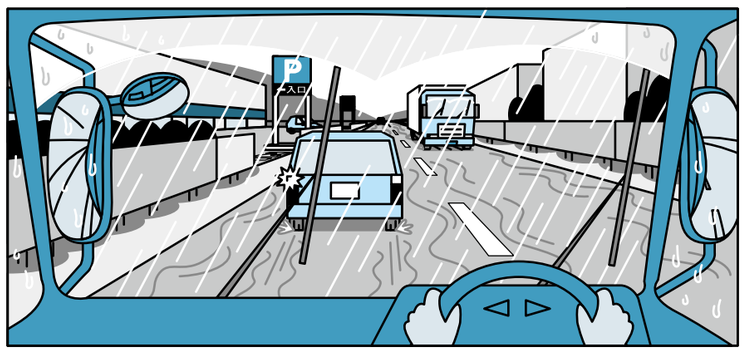
それでは、この指針を守っていない36協定の場合はどうかということになりますが、こちらの方は法律事項ではなく、改正前の限度基準告示と同様指針にすぎませんので、協定が法定要件を満たしている限りは直ちに無効とはされません。ただし、前記行政通達では、「法第36条第9号の規定に基づく助言及び指導の対象となる」としていますので、監督署から指針を守るよう助言や指導を受けることになります。

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112回〕「降雨時の単路走行」

状況　あなたは前方左側に商業施設のある片側1車線の道路を走行しています。激しい雨が降っており、道路は冠水状態です。前車が左の合図を出しました。この場面にはどのような危険がありますか。また、危険を避けるためにはどのような運転をすればよいでしょうか。考えてみましょう。



◆どのような危険がありますか？

◆どのような運転をすれば危険を避けることができますか？

（解説・3面）

この角を基準に拡大率を141％に設定すると、A4サイズでプリントできます。

ニュース・ターミナル（官公庁ニュース等）

燃費性能のよいトラックに対する導入補助を実施

国交省　電動化対応トラック・バス導入加速事業

国土交通省は4月26日、平成31年度「電動化対応トラック・バス導入加速事業」の公募を開始した。

これは、環境省と連携し、運輸部門における二酸化炭素（CO_2）排出削減を図るため、補助対象として事前登録された最も燃費性能のよいトラック等（電気自動車、プラグインハイブリッド自動車、ハイブリッド自動車）の導入に要する経費の一部を補助するもの。（公財）日本自動車輸送技術協会（JATA）ホームページ（HP）に記載された補助対象車両一覧に記載された車両が、補助の対象となる。

補助率は表の通り。申請受付期間は2020年1月31日㈮まで。

申込方法等詳細は、日本自動車輸送技術協会HPを参照のこと。

表 補助対象車両および補助率

補助対象車両（※1）	補助率
電気トラック（※2）	標準車との差額（※4）の3分の2
ハイブリッドトラック（※3）	標準車との差額（※4）の2分の1
充電設備	上記車両と一体的に導入する設備について、JATAが認めた（※5）導入費用の2分の1

※1　日本自動車輸送技術協会HP内「電動化対応トラック・バス導入加速事業の公募」のページから、事前登録された補助対象車両一覧に記載された車両が対象。
※2　車両総重量2.5トン超のトラックが対象。
※3　車両総重量12トン超の事業用トラックが対象。
※4　同規模かつ同等仕様の最新燃費基準に適合したディーゼル自動車の価格と補助金申請自動車の価格の差額。
※5　充電器本体価格及びその設置に係る工事費が対象。

乗務記録付票への荷役作業等の記録方法を紹介

輸送安全規則を一部改正

国土交通省は6月15日、「貨物自動車運送事業輸送安全規則の一部を改正する省令」を施行する（前号にて既報）。それに伴い、裏面に記録の記載例等を示した周知用チラシ（写真）を今号の『広報とらっく』に同封している。

貨物自動車運送事業輸送安全規則第8条では、事業用自動車に係る運転者の乗務について、当該乗務を行った運転者ごとに、休憩または睡眠をした場合の地点・日時、荷待時間に関する事項等を記録するよう定めている。

今改正により、トラックドライバーが車両総重量8トン以上または最大積載量5トン以上のトラックに乗務した場合、集貨地点等で荷役作業等を実施した際に、「集貨地点等」や「荷役作業等の内容ならびに開始および終了の日時」についても、乗務記録として記載する必要がある。また、「記載内容についての荷主の確認の有無」についても乗務記録の対象となる。

同チラシでは、乗務記録付票への荷待時間・荷役作業等の記載方法について、裏面の記載例とともに紹介している。

国交省では、今改正により、より詳細に荷役作業等の実態を把握することで、トラック運送事業者と荷主との協力による改善への取組みを一層促進していくとともに、同記録を、荷役作業や附帯作業により長時間労働を生じさせている荷主への勧告等を行うにあたっての判断材料としていく。

【おことわり】次号は、編集上の都合により6月20日号として発行いたします。　広報室

法令○×クイズ

～停止距離編～

❶停止距離とは空走距離と制動距離を合わせた距離をいう。（○・×）

❷制動距離とは運転者が危険を感じてからブレーキを踏み、ブレーキが実際に効き始めるまでの間に車が走る距離をいう。（○・×）

❸重い荷物を積んでいるときは、制動距離が長くなる。（○・×）

❹運転者が疲れているときは、空走距離が短くなる。（○・×）

❺雨に濡れた路面をすり減ったタイヤで走行すると、乾燥路面をタイヤの状態がよい場合の走行に比べて、停止距離が2倍程度延びることがある。（○・×）

（解答は7面）

ニュース・ターミナル（官公庁ニュース等）

大阪府警

「G20大阪サミット」開催に伴い大規模な交通規制を実施

6月27日～30日の4日間

大阪府警察本部では、6月28日㈮・29日㈯にインテックス大阪（大阪市住之江区）で開催される「G20大阪サミット」に合わせ、大阪府内の高速道路や一般道で大規模な通行止め規制を行う。

交通規制の概要は次の通り。

①阪神高速道路

6月27日㈭～30日㈰の4日間。各日早朝から深夜まで（路線により変動あり）。

・27日㈭＝環状線を中心とした複数路線と湾岸線上りにおいて、通行止め規制を最長早朝から深夜まで継続して実施。

・28日㈮＝環状線を中心とした複数路線において、通行止め規制を早朝から深夜まで継続して実施。また、湾岸線上りにおいて、通行止め規制を早朝から午前中まで継続して実施。

・29日㈯＝環状線を中心とした複数路線において、通行止め規制を早朝から深夜まで継続して実施。また、湾岸線下りにおいて、通行止め規制を午後から深夜まで継続して実施。

・30日㈰＝環状線を中心とした複数路線と湾岸線下りにおいて、通行止め規制を最長早朝から深夜まで継続して実施。

②関西空港連絡橋

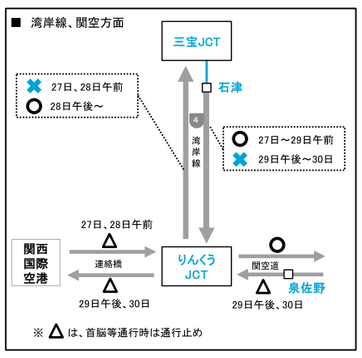
・27日㈭・28日㈮＝要人等が大阪市内方向へ向かう時は、関空からりんくう方面が通行止め規制。関空方面に向かう車両は原則通行可能だが、関空島内から出ることができないため、関空島内に車両が滞留する可能性がある場合には入島制限を実施。

・29日㈯・30日㈰＝要人等が関空方面に向かう時は、りんくうから関空方面が通行止め規制となる。

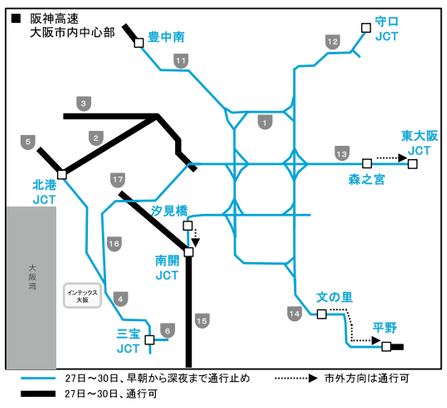
③一般道路

27日㈭～30日㈰の4日間、会場、ホテル周辺の9エリア（空港周辺は除く）で交通規制を実施。規制エリアの詳細は大阪府警本部ホームページを参照のこと。

大阪府警では同期間内に同エリアを走行する予定のある運送事業者に対して、①27日～30日以外の日への運行のシフト、②大規模かつ長時間の交通規制が行われる可能性が低い深夜～早朝時間帯への運行のシフト、③ナンバープレート末尾番号による運行調整――などといった、業務用車両の運行調整の検討を呼びかけている。



※　当日の状況により、表示路線以外に交通規制を実施する場合があります。



経産省

物流効率化などを通じ省エネへの取り組み実施を呼びかけ

「夏季の省エネルギーの取組について」

経済産業省は5月21日、「夏季の省エネルギーの取組について」を発表した。

これは、関係政府機関で構成される「省エネルギー・省資源対策推進会議省庁連絡会議」が決定したもの。6月から9月までの夏の省エネキャンペーンの期間において、省エネルギーの普及活動を行い、国民に省エネルギーへの取り組みの実践について協力を呼びかける。

貨物運送事業者など運輸関係の事業者に対しては、主に以下の取り組みの実施を呼びかけている。

①運輸分野における省エネ法に基づくエネルギー管理の実施

貨物運送事業者および荷主においては、省エネ法の「貨物の輸送に係るエネルギーの使用の合理化に関する貨物輸送事業者の判断の基準」および「貨物輸送事業者に行わせる貨物の輸送に係るエネルギーの使用の合理化に関する荷主の判断の基準」に基づく取組方針の策定など、適切なエネルギー管理を実施すること。

②エネルギー消費効率のよい輸送機関の選択

貨物輸送に際しては、輸配送の共同化等による積載効率の向上、鉄道や内航海運といった大量輸送機関の積極的活用など、物流の効率化を図ること。

③エコドライブの実践

自動車を利用する場合には、「エコドライブ10のすすめ」の実践、交通渋滞の軽減に資するシステムの利用（VICSおよびETC2・0サービスの活用等）を図ること。

厚労省

改善基準告示に関する教育・研修用ツールを制作

「管理ソフト」の提供も

厚生労働省はこのほど、運送事業者の教育・研修担当の管理者等および自動車運転者向けに、「自動車運転者の労働時間等の改善のための基準」（改善基準告示）への理解促進を目的に、教育・研修用ツールを作成し、厚労省ホームページ（HP）で公開している。

同ツールは「基礎編」「応用編」に分かれており、それぞれ「学習教材」「教育・研修マニュアル（管理者用）」（写真）の2分冊になっている。運転者への教育とともに、運行管理者として改善基準告示をより深く理解することができる構成となっている。

また、同HPでは、管理者等が運転者の始業・終業時刻や運転時間等を入力することで、改善基準告示の基準で定める拘束時間等の遵守状況が確認できるほか、改善基準告示等の必要な知識が表示される労働時間等の管理ソフトも掲載している。

従業員のキャリア形成を促進・支援する拠点を全国5か所に設置

「セルフ・キャリアドック」

厚生労働省は5月22日、「セルフ・キャリアドック」導入支援の拠点を全国5か所に開設した。

セルフ・キャリアドックとは、企業がその人材育成ビジョン・方針に基づき、キャリアコンサルティング面談と多様なキャリア研修などを組み合わせて、体系的・定期的に実施することを通じて、従業員の主体的なキャリア形成を促進・支援する総合的な取り組み。従業員の仕事に対するモチベーションアップや定着率向上などにより、企業の生産性向上にも寄与することが期待されている。

今年度は、前年度にも開設された東京と大阪のほか、札幌、名古屋、福岡にも開設される。同拠点には、企業内の人材育成・キャリア形成に精通した専門の導入キャリアコンサルタントを配置。セルフ・キャリアドックの導入を検討する企業の状況や要望に応じて、アドバイスを行うなどの支援を実施する。

同拠点の詳細については、厚労省ホームページを参照のこと。

運輸業界の人材確保を視野に新プラン導入へ

「就職氷河期世代」の安定就職を支援

厚生労働省は5月29日、第2回「2040年を展望した社会保障・働き方改革本部」（本部長・根本匠厚生労働大臣）を開催した。働き方改革の新プランとして、「厚生労働省就職氷河期世代活躍支援プラン」を公表した。

厚労省では、働く現役世代（担い手）が減少する2040年への対応策を検討するため、同改革本部を設置。同日に公表された同改革本部の取りまとめの中で、今後国民誰もが、より長く、元気に活躍できるよう、「多様な就労・社会参加の環境整備」――などを進めていくことが示された。

その中で、概ね平成5年～16年に学校卒業期を迎えた「就職氷河期世代」において、現在でも引き続き不安定な就労、無業の状態にある人が一定数みられることから、政府として同世代の活躍に向けて支援していく必要性を指摘。不安定な就労状態にある人による活用を想定した「安定就職に向けた支援プログラム」などを通じて、就職・正社員化の実現に繋げていく方向性を示した。

同プログラムでは、運輸・建設関係など、人材ニーズの高い業界団体と連携し、同世代向けの「短期資格等習得コース（仮称）」を創設。短期間で取得でき、安定就労に繋がる資格等の習得を支援するため、訓練と職場体験等を組み合わせ、正社員就職を支援する出口一体型の訓練を実施する。また、「特定求職者雇用開発助成金（安定雇用実現コース）」を活用し、同世代に特化した求人の開発等を進めていく。

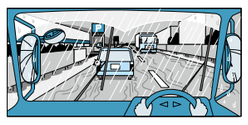
なお、政府では同改革本部における取りまとめ等を踏まえ、同世代の活躍の場をさらに広げるための3年間の集中プログラムを、今夏までに取りまとめることとしている。

危険予知訓練（KYT）シートの解説

（2面）

▶交通事故防止編

あなたは前方左側に商業施設のある片側1車線の道路を走行しています。激しい雨が降っており、道路は冠水状態です。前車が左の合図を出しました。この場面にはどのような危険がありますか。また、危険を避けるためにはどのような運転をすればよいでしょうか。考えてみましょう。

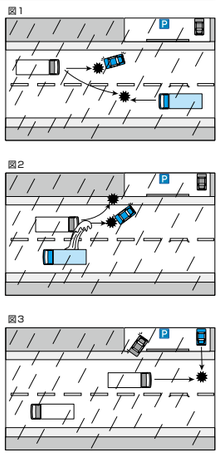


どのような危険がありますか？

①左の合図を出した前車が商業施設に入ろうとして減速すると、追突する危険があります。また、追突を避けようとして右にハンドルを切り、センターラインをはみ出すと、対向車と衝突する危険があります（図1）。

②対向車とすれ違う時に、対向車のはねあげた水で前方の視界が遮られると、前車の減速に気づくのが遅れたり、あわてて急ブレーキを踏むなどしてスリップする危険があります（図2）。

③商業施設の駐車場から車が車道に出てくると、衝突する危険があります（図3）。



どのような運転をすれば危険を避けることができますか？

①降雨時は視界が悪くなり、前車の合図に気づくのが遅れることがあります。特に雨が激しい時は、前車のかしぶきで一層合図が見えづらくなることがありますから、前方をしっかり見て発見の遅れが生じないようにするとともに、前車の減速や停止に十分に対応できるだけの車間距離をとって走行しましょう。

②道路が冠水している状態の時は、前車や対向車のかしぶきで視界が遮られることがあります。そのような時、あわててブレーキを踏んだりハンドルを切るのは危険ですから、落ち着いて視界が回復するのを待ちましょう。なお、車体の大きいトラックは乗用車に比べて水しぶきの量が多く、勢いも強くなりますから、前車や対向車がトラックの場合は、特に注意しましょう。また、自車のはねあげた水が他車や歩行者等に危害を及ぼす恐れもあります。水しぶきはスピードが速くなるほど強くなります。その意味からも降雨時はスピードを落として走行しましょう。

③商業施設の駐車場から車が出てくることもありますから、駐車場の状況にも目を配り、車道に出てくる車がいないかどうかをしっかり確認しながら走行しましょう。

☞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。

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233回 スマホネイティブと人材確保の工夫

保有車両数約190台規模の関東の事業者が、今年2月に名古屋市近郊に進出した。中部地区における営業所開設は初めてである。最低保有車両数5台からのスタートだが、ドライバー確保が難航し、4月中旬時点ではまだ3人、3台での稼働だった。「それでも、2か月ぐらいで3人を採用できたのは優秀な方だという地元の事業者もいる」とのこと。それだけドライバー確保が難しいのが実態のようだ。

一方、保有車両数が120台強の関東の事業者が、今年4月に大阪で初めて営業所を開設した。ドライバー募集では100人を超える応募者があり、5月中旬の時点で20数人を採用して業務を遂行している。「当初はお手並み拝見だった地元の同業者も、短期間で20数人のドライバーを確保したので、驚いているようだ」という。

その他にも、ドライバー採用で比較的成功している事業者には、募集方法などにおいて共通点がある。2015年10月15日号の当コラムで書いたように、人材確保のキーワードは①ウェブルーミング、②スマホネイティブ、③インバウンドマーケティングである。それから約3年半が経った現在、もう1つ付け加えるなら「求人サイトや求人誌に頼りすぎるな」、というワードだろう。

求人サイトなどはあくまで自社との最初の接点、入り口やキッカケとして利用すべきである。したがって、それだけで応募に至るとは期待しない。求人媒体に頼りすぎると広告費が増えるだけで、費用対効果が低い。これについての説明は機会を改めるが、ここではスマホネイティブを対象にしているという現実について考えよう。

ある事業者は新卒の定期採用をしているが、今年4月の入社は大卒3人、高卒6人だった。しかし、新入社員教育と各職場での現場実習を修了し、配属を決める前の面接で、事務職希望で入社した女性が、自分から事務職ではなく現業職への配属を希望してきたという。「理由はパソコン（PC）が苦手だからというもの。若い人はPCなどが得意だと思っていたのに、全く理解できない」と社長は嘆く。

これこそ典型的なスマホネイティブだ。スマホが普及した環境の中で育ってきた若い人たちの中には、高校や大学を卒業するまでPCに触れたことがない、という人も珍しくない。すると、中途採用における募集の仕方でも、入社してからの教育・育成にしても、そのような人たちを対象として考えないといけない。

募集においてはスマホ検索を前提に、ローディング時間を短くするようにし、文字数も少なく、文字を読ませるのではなく感じさせるなどの工夫が必要である。

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
気温も上昇 冷た～いものを いつでもストック!!
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。
冷蔵・冷凍庫 DC12/24V
品番 11288000
型式 YCD18A
44,800円 税別
車載タイプで氷が作れる!! アイスクリームの保管もOK
●大容量(18L)のコンプレッサー式冷蔵・冷凍庫が登場!
●－18℃のパワフル冷凍！用途に合わせて、庫内温度を18℃～－18℃に変更可能。
●消費電力：35W
●容量：18L
565㎜ 235 405 260 300 110 170 140 2.5m
温冷蔵庫 DC12/24V
品番 11284000
型式 TC14FL
●500㎖ペットボトル12本収納可能。
13,820円 税別
●消費電力：46W（DC12V時）、50W（DC24V時）
●容量：14ℓ（500㎖ペットボトル12本又は、2ℓペットボトル2本）
450㎜ 303 328 323 260 2.8m ハンドル付
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

スパイラルフィルターで燃費は下げられる!!
「工場直売 だから安い!!」
「長持ち2倍 だからすごい!!」
吸気効率向上 → 出力向上 → 燃費削減
大手純正クオリティーを ダイレクト販売
建機大手純正のメーカー工場直売品です。オイルエアー・燃料フィルタ全て1個からのご注文OKです
全車種対応 翌日納品
10万km走行も馬力が落ちない。＝燃費低減!!
一般品では7万kmでろ材のヨリが起こり出力低下!!
低燃費の秘密は…フィルターの固定角度と間隔
特殊な密着防止技術でフィルター性能を100%引き出すことに成功。ロングライフによるコストダウンと吸気効率UPによる燃費削減効果で快適な運転を提供します。
愛車と燃費を守るため、研究を続けて65年
P.EYE ピーコックエレメント製造株式会社 Peacock Element Manufacturing Co.,ltd.
TEL 03-3458-0891 FAX 03-3472-0095
スパイラルフィルター 検索
info@pgf-japan.com
http://www.pgf-japan.com
本社：東京都品川区南品川4-15-4 国内拠点：札幌/苫小牧/仙台/北関東/長野/静岡/名古屋/大阪/神戸/九州 研究所：掛川工場 海外拠点：PGF深圳

▶全ト協助成制度活用事例特集◀

②経営診断受診促進事業

後継者への円滑な事業承継を実現する「経営診断」

業界を熟知した専門家による診断・相談が会社を守る

本紙4月1日号で既報の通り、全日本トラック協会では今年度も、トラック運送事業者の健全な発展に資する各種助成制度を実施します。本特集では3回にわたり、全ト協による助成制度を活用したトラック運送事業者による事例を紹介しています。

2回目となる今回は、専門家である中小企業診断士による経営診断の受診を通じ、自社の経営体制強化を図るとともに、創業者から後継者への円滑な事業承継の実現に繋げようとしている、有限会社福岡運送（岡山県岡山市）の事例を紹介します。

有限会社福岡運送（岡山県岡山市）

「創業者の引退」への不安が契機に 経営を把握し会社を守るため診断受診へ

福岡　悦男
代表取締役

福岡　悦志
専務取締役

岡田　瑞穂
取締役

㈲福岡運送（福岡悦男代表取締役）は、平成3年に福岡社長が設立した運送会社である。5年に福岡社長の後継者として岡田瑞穂取締役が、そして7年には福岡悦志専務取締役が同社に入社。以降、食料品や日用雑貨品の輸送を中心に業容を拡大してきた。

現在では、福岡専務が同社の実務全般を取り仕切っているほか、同社の関連会社であるイーエフ物流㈱の代表取締役も務めている。また、岡田取締役は入社以来、長年総務・経理関係の業務に携わってきた。

同社を設立する以前から運送業を営んできた福岡社長は、自らの年齢を考慮し、「そろそろ自分は引退し、後継者に当社の経営を譲ろう」と近年考えるようになったという。岡田取締役は福岡社長の意向を知り、まずは、経営について学ぶため中小企業大学校への入学を決めた。

「私はそれまで総務・経理を中心に仕事をしてきたため、会社経営に関する知識はほとんどありませんでした。『これまで経営の最前線で当社を力強くけん引してきた社長が、引退してしまう』ということに対して、私は大きな不安を感じました。社長の心のうちを知り、『今のうちに経営ノウハウについて勉強しておかないと、当社は将来大変なことになる』と、危機感を強く持ちました。さらに、福岡専務に当社の経営を一人で背負わせると、日々の実務で多忙な専務の負担が一層過重になってしまいます。そこで、私が経営について学び、いずれ当社の社長になるであろう専務を支えていかなければならないと考え、中小企業大学校への入学を決めました」（岡田取締役）

中小企業大学校は、（独）中小企業基盤整備機構が運営する「中小企業の人づくり」のための人材養成機関である。全日本トラック協会では、トラック協会会員事業者の経営者・管理者等を対象に、同大学校で経営戦略等の講座を受講した場合の補助制度（中小企業大学校講座受講促進助成制度）を実施している。岡田取締役は29年10月から、同大学校関西校に通い、経営に関する講座を受講した。

岡田取締役は、そこで講師をしていた中小企業診断士から全ト協「経営診断受診促進事業」の活用を勧められた。岡田取締役は、福岡社長や福岡専務と相談し、同事業による経営診断の受診に踏み切ることにした。

「事業承継を円滑に進めていくにあたっては、まず当社の経営実態を『見える化』させ、経営面での課題を見極めた上で、適切な対策を打っていく必要があると考えました。運送業界に精通した診断士の方による的確な経営診断・経営改善相談を受け、当社をより良い会社にしていきたいと思い、受診申し込みを行いました」（同）

同社は平成3年に、創業者である現社長によって設立された

ステップ①　中小事業者を熟知した診断士が対応 現地調査を通じて現状を総合的に診断

30年2月、同社は地元の岡山県トラック協会を通じて、経営診断受診を申し込んだ。

同事業は、「総合的な経営診断（ステップ1）」と「経営改善相談（ステップ2）」の2段階に分かれている。

まず、全ト協または都道府県トラック協会が推薦する、トラック運送事業の経営診断に豊富な経験をもつ中小企業診断士等による「総合的な経営診断（ステップ1）」を実施。その後、診断士に具体的な経営相談、助言を希望する事業者に対しては、「経営改善相談（ステップ2）」が行われる。

同社では、「ステップ1（総合的な経営診断）」・「ステップ2（経営改善相談）」の両方を受けることにした。ほどなく、担当の診断士が同社を訪問し、福岡専務、岡田取締役も同席して、福岡社長から2時間ほど話を聞いたという。

診断士が初めて来社するにあたり、同社にはピリピリとした空気が流れていたという。

「同業他社の方からは、『経営コンサルタントの中には運送事業への理解に乏しい人も少なくなく、中小運送事業者の実態に合わないような提案がなされて閉口した』という話を聞いていました。診断を受けるにあたっては、『時間を無駄に費やすぐらいならば、自分たちで経営改善の方策を考えたほうがいいのではないか』とさえ感じていたところもありました」（福岡専務）

しかし、2時間ほどのヒアリングを通じて、こうした不信感は瞬く間に氷解したという。

「全ト協から派遣されている診断士の方は、トラック運送業界の実情を熟知されています。お会いする前に抱いていたコンサルタントのイメージとは全く違い、安心して担当の診断士の方に診断をお願いすることができました」（同）

同社からは組織図や決算書、営業報告書、また経営計画書などといった診断に必要な資料のほか、自社の経営戦略、経営管理などについて自己評価を行う「自己診断チェックリスト」を3人がそれぞれ記入し、提出した。

運送業界を熟知した中小企業診断士（手前）が事業者の現状を詳細に分析し、経営改善に向けた具体的なアドバイスを行う

ステップ①

事業者の現状を的確に分析する「総合的な経営診断」

これは、経営改善に取り組む事業者における経営実態の把握と課題を抽出する目的で行われるものである。

「ステップ1」の受診に際しては、まず担当診断士が受診事業者の現状を把握するために、資料による事前調査が行われる。受診を申し込んだ事業者は、所定の「事前調査票」「自己診断チェックリスト」に記入し、「会社の組織図」や「過去4期間の決算書」、「直近の試算表」、「過去3期間の一般貨物自動車運送事業営業報告書」などと併せて提出する。

事業者からの提出を受け、担当診断士がそれら資料を分析し、事業者の現状を把握。その上で、担当診断士が受診事業者を訪問し、現地調査を行う。現地調査では、資料を基にした担当診断士との面談を実施。担当診断士が経営者や従業員などから直接話を聞くことで、第三者の視点から事業者のありのままの姿を把握。資料からだけでは分からない、事業者の「伸ばすべき長所」や「改善すべき短所」を明確化していく。

同事業では、このように①提出された資料に基づいた「財務診断による分析」②自己診断チェックリストによる「自己診断による分析」③担当診断士が事業者を訪問し課題を探る「現地調査による分析」――の3つの分析により、総合的な経営診断が行われる。

事前調査と現地調査が終わると、担当診断士によって「経営診断報告書」がまとめられ、受診事業者に送付される。経営診断報告書では、担当診断士による総合所見が示される。総合所見では、「自己診断」「財務診断」の各項目で評価が数値化され、自社の強みや改善を要する点などが分かりやすい形で示されるほか、数値を踏まえた上での改善課題が記載され、経営を改善させるためには具体的に何が求められるのかが明確にされる。

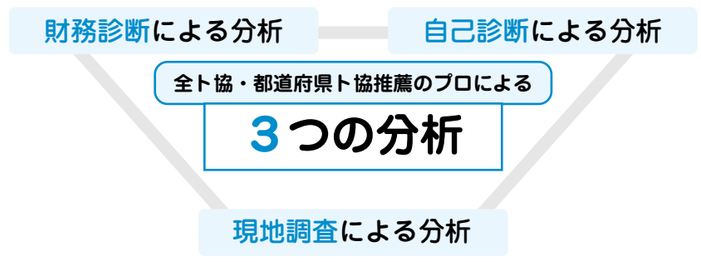


図1　総合的な経営診断（ステップ1）の概要

専門家を派遣して総合的な経営診断を実施し、経営実態の把握と課題抽出等を図る

・診断費用　16万円（消費税別）※別途交通費（現地出張費）が必要
・全日本トラック協会が診断費用の2分の1（8万円）を助成
※安全性優良事業所（Gマーク）取得事業所は10万円を助成

・診断士　全ト協の推薦のある者、または都道府県ト協の推薦のある者

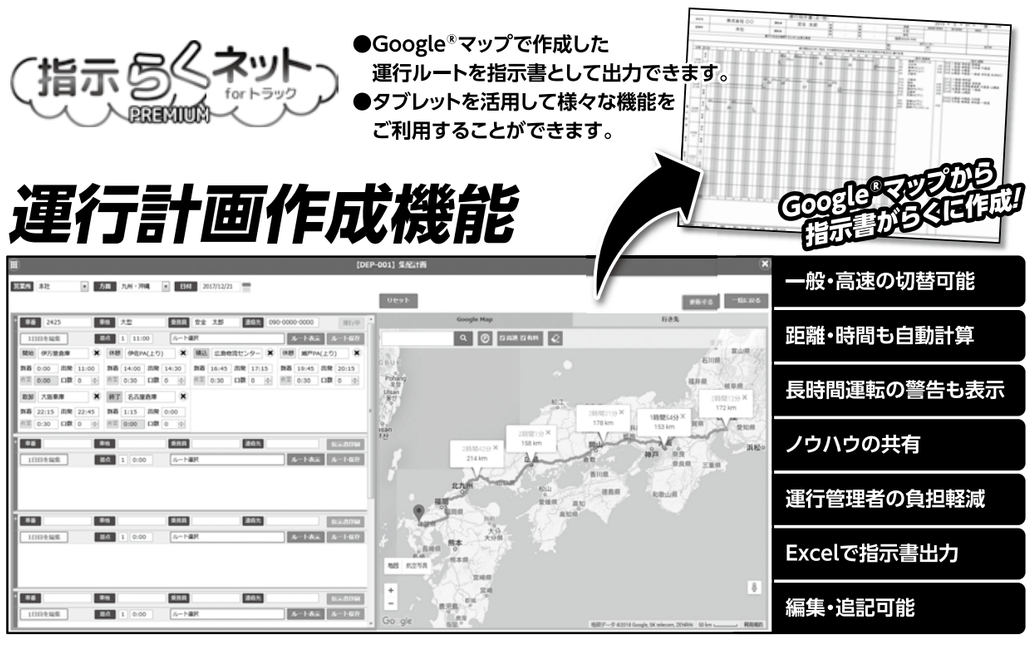
↓

経営診断報告書を発行

『らく』に作るに特化した運行計画支援システム
※IT導入補助金対象

指示らくネット for トラック PREMIUM
●Google®マップで作成した運行ルートを指示書として出力できます。
●タブレットを活用して様々な機能をご利用することができます。

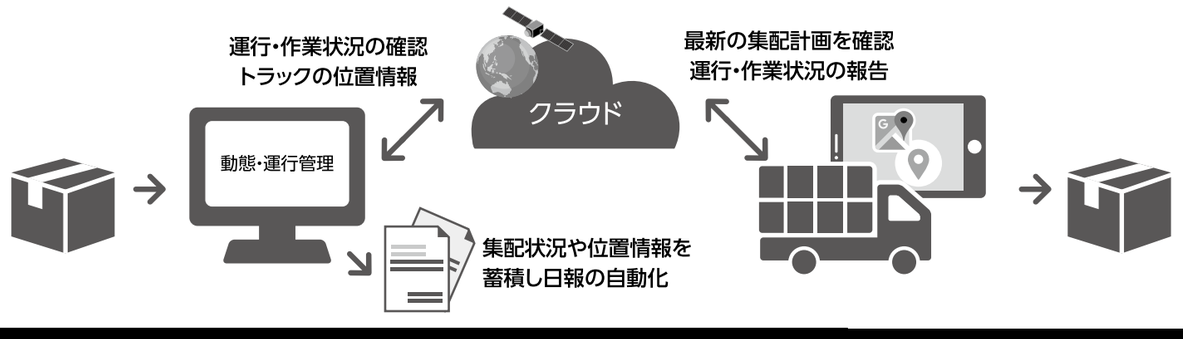
運行計画作成機能



一般・高速の切替可能
距離・時間も自動計算
長時間運転の警告も表示
ノウハウの共有
運行管理者の負担軽減
Excelで指示書出力
編集・追記可能

タブレットと連動 ※選択式のオプションとなります。

動態管理：タブレットのGPSを利用し、位置情報や集配状況を確認できます。
配車表：車両や乗務員の運行スケジュールを確認できます。
安全教育：タブレットで外出先から動画や資料を確認することができます。
計画確認：管理者が作成した運行計画を乗務員がタブレットで確認できます。
基幹システム連携：基幹システムと連携を行い、受注情報から運行計画の作成ができます。



©2018 Google LLC、許可を得て使用。GoogleおよびGoogleのロゴは、Google LLCの登録商標です。

DATA PLUS 株式会社データプラス
NTT西日本グループ
株式会社データプラス
〒841-0048 佐賀県鳥栖市藤木町1-48
☎ 0942-87-3114
shijirakunet@data-p.co.jp
https://data-p.co.jp
詳しくはWebで 指示らく 検索
[審2019-3]

その後3月には、担当診断士による本格的な現地調査が行われ、提出した資料に基づき、福岡社長、福岡専務、岡田取締役が同席してのヒアリングが行われた。

「現地調査にあたっては、財務などの数字だけでなく、創業者である私の当社への思いや、当社が積み重ねてきた歴史など、様々な角度から丁寧に話を聞いていただけました。売上や利益といった『現象』にとどまらず、そこにある『背景』も丁寧に掘り起こし、詳細な分析に繋げていただける担当診断士の方の対応に、非常に感心しました」（福岡社長）

現地調査を受けて、診断士による詳細な分析が行われ、まとめられた「経営診断報告書」が担当診断士から同社に対して送付された。ここまでが「ステップ1」の内容となる。

ステップ② 細やかな提案が改善への道筋を描く 経営改善実現により近づく「改善相談」

4月に入り、担当診断士が再び同社を訪れ、「ステップ1」でまとめられた経営診断報告書を踏まえての経営改善相談「ステップ2」が行われた。

「頂戴した報告書を拝見し、診断結果を踏まえての経営改善に向けたポイントや具体的な取り組み内容などについて、担当診断士の方からより詳しくご提案をいただきたいと思いました。説明をいただくことで診断結果への理解が深まり、経営改善へのより確かな道筋が描けるのではないかと考え、当社では『ステップ2』も申し込みました」（岡田取締役）

同社では、財務基盤と車両別損益管理の強化についてのアドバイスを担当診断士から受けたという。

特に、事業運営に関して、これまで同社では創業者である福岡社長の「長年の経験で培ってきた勘」が大きな比重を占めていた。しかし、福岡社長が社業から引退してしまうと、これまでのやり方では立ち行かなくなってしまう。そこで担当診断士からは、財務面での計数管理を充実させ、福岡専務や岡田取締役、またその他の社員でもひと目で分かるように、「数字に基づく経営」へと転換していくことが提案された。

それを実現させるための担当診断士からのアドバイスとして、①月次決算制度の確立、②車両別損益表の改善――などが行われた。また、今後同社の財務を担っていく岡田取締役は、計数管理手法について担当診断士からの指導を受けたという。

「担当診断士の方から詳細な説明を受けたことで、報告書を読んだだけでは気付くことができなかった大事なポイントについて理解を深めることができました。経営診断受診から1年余りが経ちましたが、『ステップ2』の際に担当診断士の方から頂戴した数多くの書類や表などは、今でも時折見直して、経営改善の進捗状況を確認するようにしています」（同）

担当診断士からのアドバイスを取り入れながら、同社では経営改善への取り組みが着実に進められている。同社では月次決算制度を取り入れ、キャッシュ・フローの管理とそれによる適切な投資を行うことができるようになった。また、車両別の月次損益表を作成したことで、車両ごとの収入実績を迅速に把握することができるようになったという。

「これまでは日々実務に追われ、将来的な経営計画を考えるほどの余裕がありませんでしたが、車両別の月次損益が把握できるようになり、タイムリーな経営判断が実現できる環境が整いつつあります。また、岡田取締役が財務を分担してくれるようになったので、私の負担が軽減され、経営強化に向けて集中的に向き合えるような余裕も生まれました」（福岡専務）

貴重な「気付き」を与える専門家の診断 会員事業者の最大のメリット「経営診断」

中小運送事業者の実情を的確に把握し、事業者による経営改善への取り組みをサポートする同事業。トラック運送業界を熟知した診断士による経営診断・経営改善相談は、事業を継続していくにあたっての「核」となる部分を事業者に再認識させてくれる、経営改善実現への貴重な「気付きの機会」になっている。

「創業者としては、担当診断士の方からの提案を活かしながら、私が育ててきた会社を後継者たちがどう受け継いでくれるのか、非常に楽しみなところです。将来への飛躍に向けた有益な提案をいただけるこの事業は、当社のような円滑な事業承継を考えておられる事業者にとっては言うまでもなく、会社の経営をより良くしていきたいとお考えの全ての事業者にとって、最大のメリットではないかと感じています」（福岡社長）

（取材協力）㈲福岡運送　福岡悦男代表取締役、福岡悦志専務取締役、岡田瑞穂取締役

食料品や日用雑貨品の輸送を中心に業容を拡大してきた同社。今回の診断受診により、円滑な事業承継への道筋を描くことができた

ステップ② 経営改善に向けた戦略を構築する「経営改善相談」

担当診断士に具体的な経営相談、助言を希望する事業者に対しては、「経営改善相談（ステップ2）」が行われる。なお、これはステップ1を受診した事業者を対象に実施されるものである。

ステップ2では、ステップ1を実施した同じ担当診断士が、ステップ1で作成された「経営診断報告書」をベースに、経営相談や助言を実施。経営改善に向けた指摘事項について、様々な指標を用いながら、第三者の視点から詳細に説明される。その後、事業者からの経営相談の内容を受け、担当診断士からは自社の今後あるべき姿を目指すための指針となる経営改善提案が行われる。

「経営改善相談（ステップ2）」を受け、経営診断に豊富な経験をもつ専門家に相談し、助言を受けながら経営改善に資する様々な方策を実行に移していくことにより、自社の着実な経営改善に取り組むことができる。

「経営診断報告書」に基づいた問題点の抽出
▼
専門家による助言・指導
専門家が問題解決に向けて改善提案・アドバイスを行います。
▼
「経営改善提案書」発行
▼
自社の今後あるべき姿に向けた指針

図2　経営改善相談（ステップ2）の概要

ステップ1の「経営診断報告書」をベースに、トラック運送事業の経営診断に豊富な経験をもつ専門家により経営改善に係る助言を行う

・相談対象者　ステップ1「総合的な経営診断」の受診者
・相談方法等　相談日を定め、担当診断士が訪問
・相談費用　5万円（消費税別）※別途交通費（現地出張費）が必要
　・全ト協が2万円を助成
　※Gマーク取得事業所は3万円を助成
・診断士　ステップ1を診断した者と同一とする

↓
助言を行い、経営改善提案（改善提案書を発行）

㈲福岡運送

本社所在地	岡山県岡山市南区内尾 275-13
代表者	代表取締役　福岡　悦男
設　立	平成3年6月21日
資本金	1,500万円
社員数	50人（うちドライバー43人）
車両数	46台

受診申し込みについて

同事業を受ける事業者には、図1（4面）・図2で示したように、経営診断・経営改善相談費用の一部が全ト協から助成される。

受診を希望する事業者は、「経営診断受診申込書」を所属の都道府県ト協に提出する必要がある（申込書は全ト協ホームページからダウンロード可能）。

【受診に関する問い合わせ先】
各都道府県ト協、または全ト協経営改善事業部（☎03・3354・1056）まで。

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97回「進む欧州のTPMS義務化」

タイヤの空気圧低下をドライバーに知らせることができる装置を「タイヤ空気圧監視システム（Tire Pressure Monitoring System）」といいます。英語の頭文字を取って〈TPMS〉と呼びますが、クルマへの装着義務化が始まったのは今から14年前の2005年です。

〈TPMS〉の装着義務化を世界で最初に行った国はアメリカです。では、なぜアメリカで2005年から装着が義務化されることになったのでしょう。

その理由は、さらにさかのぼること5年前、アメリカ国内で起きたタイヤが関係するクルマの死傷事故に端を発します。2000年頃、重量のある大型乗用車のタイヤが走行中に突然バーストし、横転する事故が続きました。バーストしたタイヤの接地面を見ると、ほとんどのタイヤがまるで膨らんだお餅のような形状でした。つまり、タイヤ内の金属製ベルトとゴムが剥離して破裂する、「トレッド・セパレーション・バースト」を起こしていたのです。

その破裂形態は、「タイヤの空気圧不足」や、荷物の積み過ぎによる「荷重超過」、もしくは「暑さ」が原因で起きるものです。

当時、私もタイヤの作業従事者として、その原因を色々と考えました。大型乗用車なので、荷物の積み過ぎは考えられません。あるとすれば、タイヤの空気圧不足と、「アメリカの道路事情」だと推察しました。

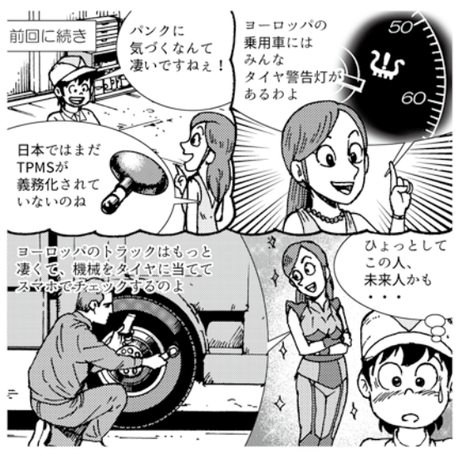
アメリカ国内のクルマ移動といったら、数百キロメートルレベルの長距離走行、かつ高速走行です。また、その大型乗用車は重量があります。もしも空気圧不足が常態化したタイヤで、夏場の高速道路を走行したら、かなりの確率でバーストするはずです。正確な原因は判明しませんでしたが、タイヤの空気圧もその一因だったことで、この〈TPMS〉の装着義務化が施行されたのです。

このタイヤ事故をきっかけに、〈TPMS〉の装着義務化が進みます。2012年に欧州、翌2013年には韓国で、その後、台湾、ロシア、中近東、さらに2019年には中国でも装着義務化が決まり、すでに実施されています。また、日本国内でも車両総重量3・5トン以下の車両についての〈TPMS〉装着義務化が検討段階に入っています。

タイヤの空気圧は地球環境にも影響を及ぼします。タイヤの空気圧が常時適正であれば、燃費がよくなることで二酸化炭素の排出量が減り、石油資源の温存にも貢献できます。

このような視点が国を動かしたのだと思いますが、今年4月初旬、欧州タイヤ・ゴム製造協会（ETRMA）がタイヤに関する新しい規制を発表しました。これまで乗用車のみに装着を義務化していた〈TPMS〉を、今度は小型・大型商用車やトラック、トレーラにまで範囲を拡大する改定案が承認されたのです。

トラックに〈TPMS〉が装着されれば、車両の管理が劇的に変わります。この欧州の「TPMS装着義務化拡大」は、世界中に大きな影響を与えることは間違いないので、今後も注視してください。



全日本トラック協会
2019年度 血圧計導入促進助成事業
対象血圧計型番：オムロン HBP-9020-JP
健康管理に頼れる「血圧計」
OMRON
点呼時の“健康チェック”に

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

ポイント1
測定記録を「自動プリント」できるから記録を取る手間がはぶけます

ポイント2
「音声ガイド」で初めての方でも分かりやすい！

ポイント3
オムロンのプロユースだから、腕の太い方にも対応！

各種システムとの連携例のご紹介
点呼・健康管理システム
点呼・健康管理システム「点呼・健康：ご安全に！」
株式会社 リオス
https://www.rios.co.jp/product/products_mover/product_r105/
アルコールチェックシステム
業務用アルコール測定器＋記録・管理ソフトウェアシステム
ALC-PROII

東海電子株式会社
http://tokai-denshi.co.jp/

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

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

6月は環境月間
環境特集 2019

地球環境を守るために

エコドライブに取り組むトラック運送業界（前編）

「エコドライブは運送事業者としての責務」
ドライバーの意欲を高めた燃費の「見える化」

全日本トラック協会は、平成26年3月に「新・環境基本行動計画」を策定し、エコドライブの普及促進などに努めています。社会と共生し、環境に優しいトラック輸送を実現させるためには、全てのトラック運送事業者がエコドライブの重要性を認識し、エコドライブの徹底および燃料管理手法の確立により、全車両の燃費の改善に努めていくことが求められます。今年の環境特集では「エコドライブ」をテーマに、運送事業者等の取り組みなどについて紹介していきます。

今回は、エコドライブへの取り組みを果敢に進め、30年度東京都貨物輸送評価制度「5年連続評価最優秀事業者」に選ばれた、加賀運送㈲（東京都足立区）におけるエコドライブ活動を紹介します。

加賀運送有限会社（東京都足立区）

加賀　式美
代表取締役

燃費向上への取り組みを星の数で評価
東京都「貨物輸送評価制度」に参加

加賀運送㈲（加賀式美代表取締役）は、2ﾄﾝ冷蔵・冷凍車を多く保有し、食品輸送を中心に事業を展開している運送会社である。

同社が本格的にエコドライブ活動に取り組み始めたのは、平成25年のことである。東京都では自動車からのCO_2排出量を削減するための取り組みとして、都内を発着する貨物自動車運送事業者を対象に、エコドライブなど日常的な努力を実走行燃費で評価する「貨物輸送評価制度」を実施している。加賀社長は、同制度のことを東京都トラック協会（浅井隆会長）理事会の席で知り、同制度への参加を決めたという。

同制度では、①ドライバーへの教育訓練、指導体制構築の状況、②燃費管理の状況、③燃費データベース構築の状況――について、営業所単位ではなく会社全体に対する評価を実施する。東京都が蓄積した月単位の燃費データから車種・重量等により設定した60の車両区分の平均燃費値（ベンチマーク）をもとに、事業者の個々の自動車の実走行燃費の偏差値を算出。各事業者が保有する全車両の平均偏差値によって、評価を行うものである。事業者の評価は、「三つ星」、「準三つ星」、「二つ星」、「準二つ星」、「一つ星」の5段階で行われる。

なお、同社では併せて、東ト協が実施している「グリーン・エコプロジェクト」（コラム参照）にも、同年より参加している。

2トン冷蔵・冷凍車による食品輸送を中心に手がけている同社

「速度はゆっくりでも安全運転がいい」
速度を抑えた走行が省燃費を実現

ところで、同社ではエコドライブ活動をスタートさせた25年を機に、新たに始めた取り組みはないという。同社では、それ以前から様々な取り組みを進めてきており、それらの取り組みを通じて、その延長線上にある燃費改善に繋げていくという手法を取ったのである。そこで、ここからは同社におけるこれまでの多彩な取り組みについて紹介していきたい。

先述の通り、同社では食品輸送を中心に事業を展開している。その中でも主体となっているのは、埼玉県にあるセンターから、関東一円で店舗展開しているラーメンチェーン店へのルート配送である。同ルート配送では、ドライバーは4か月にわたり同じルートを担当している。

同社では古くから、交通事故防止の観点から、ドライバーに対して法定速度遵守を徹底させていた。以前は、同社のトラックにアナログタコグラフを搭載させ、チャート紙による運行管理を行っていた。しかし、チャート紙の保管に苦労したことから、同社ではデジタルデータ管理への切り替えを検討。その結果、いすゞ自動車㈱がサービスを提供しているクラウド型システム「みまもりくん（現名称：MIMAMORI）」を全車に導入した。

「みまもりくん」には、安全運転を励行させるための「エコドライブガイド機能」が搭載されており、走行速度や急減速・急加速等の設定をユーザー自身で行うことができる。同社では、走行速度の上限を時速80ｷﾛﾒｰﾄﾙに設定。上限を超過した場合にはドライバーに対して音声で警告するようにしている。

また、ドライブレコーダーについても、同社では室内カメラ搭載タイプの機種を15年ほど前から車両に搭載させていた。さらに、毎月1回実施している会議の中でも、事故防止について徹底させており、ドライバー間ではそれぞれの走行ルートの中での危険箇所の共有も図られているという。

そうしたことなどもあり、同社のドライバーには安全への意識が浸透しており、エコドライブ活動開始以前から、速度を抑えた「環境に優しい」運転ができていたのである。

『『速度はゆっくりでも、安全運転がいい』との思いで、当社では運行中の走行スピード節制に取り組んできました。そうしたこともあり、当社では事故の発生が少なくなっています。事故を未然に防ぐために、速度を抑えた走行を続けていくことが、結果的に燃費向上にも繋がっていくのです」（加賀社長）

「貨物輸送評価制度」最高評価の「三つ星」ステッカーが車体に輝く

「エコドライブガイド機能」などにより省燃費を実現する「みまもりくん」車載器

最高評価「三つ星」奪還を目指して
燃費結果に応じた報奨制度を充実化

かねてより「環境に優しい運転」ができていたことから、参加初年度から「三つ星」評価を獲得することができた同社。しかし、続く27年度・28年度は「二つ星」評価に留まり、最高評価の「三つ星」を獲得することはできなかった。同社では「三つ星」奪還を図るため、ドライバーのさらなるエコドライブ意識向上を果たすべく、燃費データの「見える化」に取り組んだ。

同制度による審査を受けた事業者に対しては、成績書が送られてくる。成績書には、事業者が保有する全車両の平均偏差値と評価事業者偏差値分布が記載されており、全評価事業者の中で自分たちがどのレベルにいるのかが分かるようになっている。同社の評価が「二つ星」に留まった際にも成績書が送られてきたが、それを確認すると、その時の同社の偏差値はわずかに「三つ星」評価を下回る数値だったことが分かった。加賀社長は、成績書をドライバーに示し、「もう少しの努力で『三つ星』を奪還することができる。だから、みんなで力を合わせて頑張ろう」と鼓舞した。

『『三つ星』評価まであと少しという自分たちの立ち位置が分かったことで、ドライバーの心にも火がつき、さらなる燃費改善に向けてみんなが一生懸命頑張ってくれました」（同）

さらなる燃費向上への「見える化」として、同社では車両に搭載している「みまもりくん」による運行ごとの燃費情報と、ドライバーが計算して日報に記載する燃費等を加賀社長が取りまとめて表にして、月に1度社内に貼り出すようにしている（別項参照）。この表には、1か月分の燃費と前年の燃費を記載しており、前年に比べて燃費がどれだけ改善されたかがひと目で分かるようになっている。また、全ドライバーの燃費データを表にすることで、各ドライバーが「同社の全ドライバーの中で、自分がいまどの位置にいるのか」が分かるようになった。

同社では評価制度を設けており、月ごとの燃費値によって手当を支給しているほか、前年よりも燃費が改善したドライバーに対しては追加で手当を支給している。

「燃費結果を貼り出してからは、みんながその結果に注目しています。数字として目に見える形でデータを公表することで、ドライバーにとっても燃費改善効果を実感しやすくなるため、ドライバーのモチベーションが上がりました。また、改善成果と連動して手当を支給することにより、取り組みへの前向きさが格段に変わりました」（同）

ところで、先にも述べた通り、同社のドライバーは4か月にわたり同じルートを配送している。4か月ごとにルートが変わることで、特に切り替わり直後に慣れないルートを走行する際に、燃費に少なからずの影響を及ぼすことが考えられる。

また、担当する車両がマニュアル車かオートマチック車かによっても、燃費値に差が出てくる。こうした違いによってドライバー間で手当額が変わってきた場合、手当額が少ないドライバーにとっては取り組みへの意欲低下にも繋がりかねない。そこで同社では、燃費値による評価のほか、ドライブレコーダーから収集した重力加速度データにより運転操作の安全性を可視化する安全運転診断ソフト「ドライブコレクター」による評価点や、「みまもりくん」による運転評価点も併せて社内に掲出。それぞれに基準を設け、それをクリアした場合には手当を支給するようにしている。

「様々な観点からドライバーを評価し、手当という形で頑張りに報いることで、ドライバーはやる気になってくれます。燃費値という1つの観点による評価だけでは、成績が悪いドライバーは『頑張ってもどうせ燃費が悪いままだから、もういいや』と諦めてしまいます。いろいろな観点から評価を行い、良いところを褒めて自覚を促すことにより、ドライバーに取り組みへの前向きな気持ちが生まれてきます。『ドライブコレクター』の評価点や『みまもりくん』の運転評価点がいい人は、急発進・急制動の少ない、安全な運転ができています。そうした運転操作を評価し、安全運転を続けてもらうことで、結果的に省燃費にも繋がってくると思います」（同）

燃費の「見える化」と充実した報奨制度、そして「三つ星」奪還に向けた加賀社長と全てのドライバーの固い決意が功を奏し、同社は29年度に再び「三つ星」評価に返り咲いた。続く30年度も「三つ星」評価を維持したほか、同年度には特に高い評価（星数）を維持してきた事業者に対する「5年連続評価最優秀事業者」にも選ばれている。

「環境に優しい」ことが荷主にも評価
最優秀事業者として取り組み深化へ

様々な取り組み効果により燃費改善に繋げた同社。同社では、今後もこうした取り組みを続けていきたいとしている。

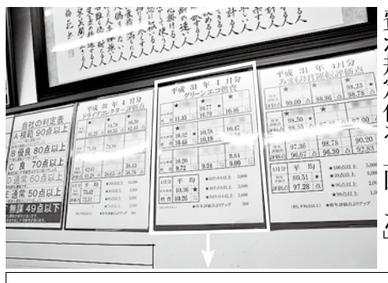
「エコドライブに取り組み、燃費を良くすることで、輸送コスト軽減に繋がっています。また、走行速度の節制により、事故を未然に防ぐという効果もあります。さらに、『5年連続評価最優秀事業者』に選んでいただけたことで、荷主からも『環境に優しい運送事業者』という当社の強みをご評価いただけるようになり、運賃・料金交渉の際にもいい効果が出ています。私たち運送事業者にとっては、交通事故撲滅と同様に、エコドライブへの積極的な取り組みも、社会に対する責務なのではないでしょうか」（同）

（取材協力）加賀運送㈲
加賀式美代表取締役

環境に優しい安全運転を データで「見える化」！

同社では毎月、「グリーンエコ燃費」「みまもりくん運転評価点」「ドライブコレクター評価点」を事務所に掲出（写真）。それぞれに基準を設け（表の右下に記載）、「燃費が規定値を上回った」「昨年よりも燃費が改善した」などといった基準をクリアした場合には、手当を支給するようにしている。

全ドライバーのデータを表にまとめることで、ドライバーにとっては自分や同僚の成績が分かるようになる。これにより、ドライバーの競争意識が高まり、高評価を目指してそれぞれ努力を重ねることで、ドライバー全体のレベルアップが期待できるのである。



平成 31 年 4 月分
グリーンエコ燃費

	★Aさん		★Bさん		★Cさん	
昨年燃費			10.77	★		
燃　費	11.35	ﾘｯﾄﾙ	10.79	ﾘｯﾄﾙ	10.46	ﾘｯﾄﾙ

	★Dさん		Eさん		Fさん	
昨年燃費	10.32	★	10.58		10.47	
燃　費	10.45	ﾘｯﾄﾙ	10.19	ﾘｯﾄﾙ	10.16	ﾘｯﾄﾙ

	Gさん		Hさん		Iさん	
昨年燃費	10.20				9.84	
燃　費	9.72	ﾘｯﾄﾙ	9.24	ﾘｯﾄﾙ	9.00	ﾘｯﾄﾙ

4月分	平　均	
昨年燃費	10.36	★
燃　費	10.26	ﾘｯﾄﾙ

（個し平均点以上）

基準（右数字は手当支給額／円）
★11ﾘｯﾄﾙ以上　3,000
★10ﾘｯﾄﾙ以上　2,000
★9.6ﾘｯﾄﾙ以上　1,000
★昨年評価点よりアップ　500

会社概要

会社名	加賀運送有限会社
代表者	代表取締役　加賀 式美
本社所在地	東京都足立区千住桜木 1-14-2
設　立	昭和 60 年 6 月 14 日
資本金	1,000 万円
従業員数	14 人（うちドライバー 9 人）
車両台数	10 台

コラム

東京都トラック協会
「グリーン・エコプロジェクト」とは？

東京都トラック協会では、地球温暖化防止対策の対応を図るため、独自のCO_2等削減対策を盛り込んだ「グリーン・エコプロジェクト」を、平成18年に立ち上げた。今年4月30日現在で、東ト協会員事業者のうち586社が同プロジェクトに参加している。

同プロジェクトでは、車両ごとに収集した燃費からデータベースを構築。「継続的なエコドライブ活動の推進・支援」、「CO_2排出量の削減や燃費向上に伴うコスト削減」、「事故防止」などに向けた取り組みを展開している。

同プロジェクトでは、「走行管理表」という1枚の紙に、毎月の給油量と走行距離を手書きで記入していくことから始まる。車両ごとのデータ（車両重量や使用燃料等）をもとに、データベース化を図り、走行管理表から燃費データを収集・構築。これが、CO_2排出量などの基礎となる。

ドライバーは、走行管理表に日々燃費を記入していくことで、次第に自分の燃費を把握できるようになる。また、走行管理表がドライバー同士のコミュニケーションツールとなり、社内環境の改善にも繋がる。燃費を意識した運転ができるようになると、エコドライブにもなり、事故が減少する。さらに、正確なデータを得ることができるようになることで、自社の経営改善に向けたツールとして活用することもできる。

東ト協では、同プロジェクトを通じ、経営者・管理者・ドライバーなど従業員一人ひとりの環境意識を向上させ、社会貢献・社会責任を主軸とした「環境CSR（環境から進める経営改善）」の実現を目指している。

なお、今回紹介した加賀運送㈲は、同プロジェクトの活動において、率先した取り組みから燃費の向上など6つの選定基準において高い実績を挙げた事業者として認められ、29年度「トップランナー賞」を受賞している。

不法電波に待ったなし！
不法電波は　生活を脅かす重大な犯罪です。

竹俣紅
電波利用のルールを守りましょう。
1 無線機器の使用には「技適マーク」の確認を。
2 電波の利用には、原則、免許が必要です。
3 外国規格の無線機器にご注意。
・電波は、消防・救急、放送、携帯電話など、私たちの生活の安心・安全のために使われています。不法電波は、そんな大事な通信を妨害します。
電波に関するご相談は、下記までお問合せください。
北海道総合通信局 (011) 737-0099　東北総合通信局 (022) 221-0641　関東総合通信局 (03) 6238-1939
信越総合通信局 (026) 234-9976　北陸総合通信局 (076) 233-4441　東海総合通信局 (052) 971-9107
近畿総合通信局 (06) 6942-8535　中国総合通信局 (082) 222-3332　四国総合通信局 (089) 936-5051
九州総合通信局 (096) 312-8253　沖縄総合通信事務所 (098) 865-2308
総務省 総合通信基盤局
https://www.tele.soumu.go.jp/
詳しくは総務省 電波利用ホームページへ
電波利用　検索

ほんのヒトコマ ［第43回］ 前川しんすけ

この夏「かぶる日傘」着用で、外国人女性観光客にもてまくること間違いなし…!!

法令○×クイズ ～停止距離編～

【解答】２面に問題

❶ ○（教則第5章第4節 安全な速度と車間距離2-2）重い荷物を積んでいる場合は制動距離が長くなる。

❷ ×（教則第5章第4節 安全な速度と車間距離2-1）制動距離とはブレーキが効き始めてから車が停止するまでの距離をいう。運転者が危険を感じてからブレーキを踏み、ブレーキが実際に効き始めるまでの間に車が走る距離は、空走距離という。

❸ ○（教則第5章第4節 安全な速度と車間距離2-2）運転者が疲れているときは、危険を認知して判断するまでに時間がかかるので、空走距離が長くなる。

❹ ×（教則第5章第4節 安全な速度と車間距離2-1）制動距離とはブレーキが効き始めてから車が停止するまでの距離をいう。運転者が危険を感じてからブレーキを踏み、ブレーキが実際に効き始めるまでの間に車が走る距離は、空走距離という。

❺ ○（教則第5章第4節 安全な速度と車間距離2-3）路面が雨に濡れ、タイヤがすり減っている場合の停止距離は、乾燥した路面でタイヤの状態が良い場合に比べて２倍程度に延びることがある。

総務省 6月1日～10日は「電波利用環境保護周知啓発強化期間」 不法無線局対策を強化

総務省では、不法無線局の未然防止を図り、電波利用環境保護を図ることを目的に、毎年6月1日から10日までを「電波利用環境保護周知啓発強化期間」として設定。電波の利用に対する正しい知識等の周知・啓発活動を実施し、ポスター（写真）を作成して電波の利用ルール遵守を呼びかけている。

不法無線局による混信・妨害については、ダンプカーなどの大型トラック等に設置された、不法なアマチュア無線・パーソナル無線や市民ラジオの運用によるものが多数含まれており、総務省では関係省庁・団体に対し、車両に搭載される不法無線局の開設・運用防止への協力を求めている。

全ト協 令和元年度 中央近代化基金融資推薦申込公募

全日本トラック協会ではこのたび、令和元年度中央近代化基金融資（「補完融資」・「燃料費対策特別融資」）の申込受付を開始する。

この融資は、全ト協からの利子補給により、長期低利の融資を推進し、トラック運送事業者の近代化・合理化を図るために行われる。

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）へ。

第43回　補完融資

6月17日～11月29日

◆**公募推薦総枠**
30億円

◆**公募期間**
令和元年6月17日（月）から11月29日（金）まで
（ただし、公募枠の30億円に達し次第、申し込みの受付を締め切る）

◆**推薦対象者**
各都道府県トラック協会（以下「都道府県ト協」）に加入している貨物自動車運送事業法の許可を受けた運送事業者、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）（以下「事業者」）であって、株式会社商工組合中央金庫（以下「商工中金」）または商工中金の代理店の取引資格があるもの（予定を含む）。

◆**対象事業**
①トラックターミナル・配送センター等の物流施設の整備に要する資金
・近代化・合理化のための事務機器等の設置購入に要する資金を含む
・「補修・改修」に要する資金を含む
②人材確保および生産性向上のための設備
・福利厚生施設の整備に要する資金［男女別施設（トイレ・更衣室・休憩室等）を含む］
・荷役機械購入に要する資金（テールゲートリフターの設置を含む）　※車両購入および改造は除く

◆**融資限度**
事業規模が1億円以上の大規模プロジェクトで、申込会員の令和元年度以降の投資額の30％以内で未払金額の範囲内とする。
ただし、上限金額は5億円とし、投資額の30％が5千万円未満の場合は5千万円とする。

◆**利子補給率**
年0.3％

◆**都道府県ト協から全ト協宛て融資推薦期限（全ト協必着日）**
第1回　令和元年　7月31日（水）
第2回　8月30日（金）
第3回　9月30日（月）
第4回　10月31日（木）
第5回　12月　6日（金）

◆**融資推薦適否決定通知予定日**
第1回　令和元年　8月16日（金）
第2回　9月13日（金）
第3回　10月18日（金）
第4回　11月15日（金）
第5回　12月20日（金）

第43回　燃料費対策特別融資

7月１日～9月30日

◆**公募推薦総枠**
40億円

◆**公募期間**
令和元年7月1日（月）から9月30日（月）まで
（ただし、公募枠の40億円に達し次第、申し込みの受付を締め切る）

◆**推薦対象者**
都道府県ト協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、商工中金または商工中金の代理店の取引資格があるもの（予定を含む）。

◆**対象資金**
①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設備資金
②自家用燃料供給施設整備に必要な設備資金

◆**融資限度**
２千万円（都道府県ト協の限度額とは別枠とする）

◆**利子補給率**
年0.3％

◆**都道府県ト協から全ト協宛て融資推薦期限（全ト協必着日）**
第1回　令和元年　7月31日（水）
第2回　8月30日（金）
第3回　10月　4日（金）

◆**融資推薦適否決定通知予定日**
第1回　令和元年　8月16日（金）
第2回　9月13日（金）
第3回　10月18日（金）

▷▷▷ 令和元年度　燃料供給施設等の設置に係る助成制度 ◁◁◁

全日本トラック協会では、燃料供給施設に係る助成を実施する。詳細は全ト協ホームページ「助成制度」を参照のこと。

天然ガス自動車用燃料供給施設等助成事業	名称	自家用燃料供給施設整備支援助成事業
令和元年6月1日～8月31日	受付期間	令和元年8月1日～10月31日
令和元年度内に燃料供給施設等を設置する者であって、①都道府県ト協②都道府県ト協に所属する会員事業者であって、当該所属協会からの推薦を受けた者③都道府県ト協に所属する会員事業者が主体で構成された団体等であって、都道府県ト協からの推薦を受けた者――に該当する者	要　件	指定数量（1,000リットル）以上の軽油を保管する専用タンクの設置を伴う自家用燃料供給施設の新設、増設または増設を伴う代替を行い、平成31年4月1日～令和2年2月29日までに市町村（地区消防組合等）より危険物取扱所の完成検査済証の交付を受け、当該設備の支払いを完了するもの（支払い完了には、割賦販売契約により導入した場合も含む）
①天然ガス自動車用急速充填設備 ②天然ガス自動車用昇圧供給装置 （助成対象となる燃料供給施設は、当該申請者のためのみに利用されるものは対象外）	対　象	会員事業者、協同組合、連合会 （交付申請は年度内1施設限り。平成20～26・28～30年度に全ト協から同事業による助成金の交付を受けた会員事業者、協同組合・連合会は助成対象外）
①新設＝助成対象経費に係る費用の２分の１以内（上限４千万円） ②増設および改造＝助成対象経費に係る費用の２分の１以内（上限１千万円）	助成額	①軽油タンクの新設（設置１か所分のみ）＝100万円 ②軽油タンクの増設、増設を伴う代替＝30万円 （公募期間の初日等に申請が予算総額を超過した場合は1件当たりの助成金額を減額する場合あり）
全ト協 交通・環境部 ☎03-3354-1045	問い合わせ先	全ト協 経営改善事業部 ☎03-3354-1056

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

154「卵の道③」錦糸卵と岩国寿司

トラックで長い橋を渡るときは、左右の景色が大きく広がって気持ちがおおらかになる。でも、ひと目でこの橋は無理だとわかるのは、山口県岩国市の錦帯橋。五連の反り橋で、見事に反り返ったカーブだから、徒歩でなくては歯が立たない。もっとも、国の名勝だから車は禁止である。

この橋を見下ろしているのは岩国城。海抜200メートルの城山に築かれた山城なので、お殿様は山上まで運びやすくて保存が利く押し寿司をつくらせた。それが殿様寿司で、具だくさんでおいしくて美しいとうわさは高かったものの、庶民の口に入るようになったのは明治以降のこと。すぐさま大好評を得て、今では「岩国寿司」として郷土料理の代表になっている。

この寿司がすばらしいのは断面。具が幾重にも素敵な層をなしているのだ。それだけに、つくり方も手が込んでいる。料理旅館「半月庵」では、寿司枠にちしゃの葉（サニーレタス）を敷き、酢飯を平らに置く。その上に酢漬けのれんこん、甘辛味をつけたあなご、椎茸、そしてでんぶ、青みの野菜、錦糸卵を載せるのだ。次に、再びちしゃを敷き、同じように具を載せていく。これを4回ほど繰り返し、押しぶたをして重石をかける。全体がなじんだら小さく切り分けてできあがりだ。

この岩国寿司は具とすし飯が完全に一体化して、一つひとつのときとは別のおいしさに生まれ変わっているから、できるだけ大口を開いて食べるのがおすすめ。なお、見た目には錦糸卵の黄色があでやかで、食欲をそそる。

そうそう、錦糸卵とは薄焼き卵の細切りで、錦の糸のようだからと名が付いた。そして、錦帯橋には錦の帯に見立てたという説があるくらいだから、岩国寿司は郷土料理になるべくしてなったといえるだろう。

（むかさ・ちえこ）

厚労省 平成30年「労働災害発生状況」　陸上貨物運送事業

死傷者数が3年連続で増加

ガイドラインを活用して荷役作業時の災害防止を！

厚生労働省は5月17日、平成30年「労働災害発生状況」を公表した（関連1面）。

それによると、陸上貨物運送事業での死傷者数は、前年より1112人増加し、3年連続の増加となった。労働災害等により労働者が死亡または休業した場合に、事業者が労働基準監督署に提出する「労働者死傷病報告」による死傷者数が1万5000人を超えたのは、平成20年以来10年ぶりとなる。ここでは、30年の陸上貨物運送事業の災害発生状況について解説する。同内容を、運送事業者における労働災害防止に役立てていただきたい。

1 平成30年 労働災害発生状況（確定値）

休業4日以上の死傷災害が大幅増加

30年の1年間に発生した労働災害について、発生状況を図1・2にまとめた。

これによると、陸上貨物運送事業における死亡災害は102人と、前年に比べ25・5％減となった（図1）。一方で、陸上貨物運送事業における休業4日以上の死傷災害は1万5818人と、前年に比べ7・6％増と大幅に増加した（図2）。

30年は、輸送活動の大きさを示す貨物自動車の輸送トンキロ数が前年と同様高い水準で推移しており、陸上貨物運送事業の需要の増加もあって、死傷災害が増加したと考えられる。

なお、陸上貨物運送事業における、26年以降の労働災害発生状況の推移は図3・4の通りである。特に、図4で示した死傷者数は27年以降、増加傾向が続いていることが分かる。

2 事故の型別での労働災害分析

荷役作業時による死傷災害が前年より増加

表は、陸上貨物運送事業における、「事故の型別 労働災害発生状況の推移」である。

30年の死亡災害では「交通事故（道路）」が47人と最も多く、全体の約5割を占める。一方、近年増加傾向にある「墜落・転落」（14人）、「はさまれ・巻き込まれ」（10人）などの荷役作業時の災害は減少した。一方で、昨年夏の猛暑の影響により、熱中症等の「高温・低温物との接触」が7人と大きく増加している。

一方、死傷災害では、「交通事故（道路）」は890人と前年よりも減少したものの、「墜落・転落」（4410人）、「転倒」（2651人）、「動作の反動・無理な動作」（2404人）が増加した。

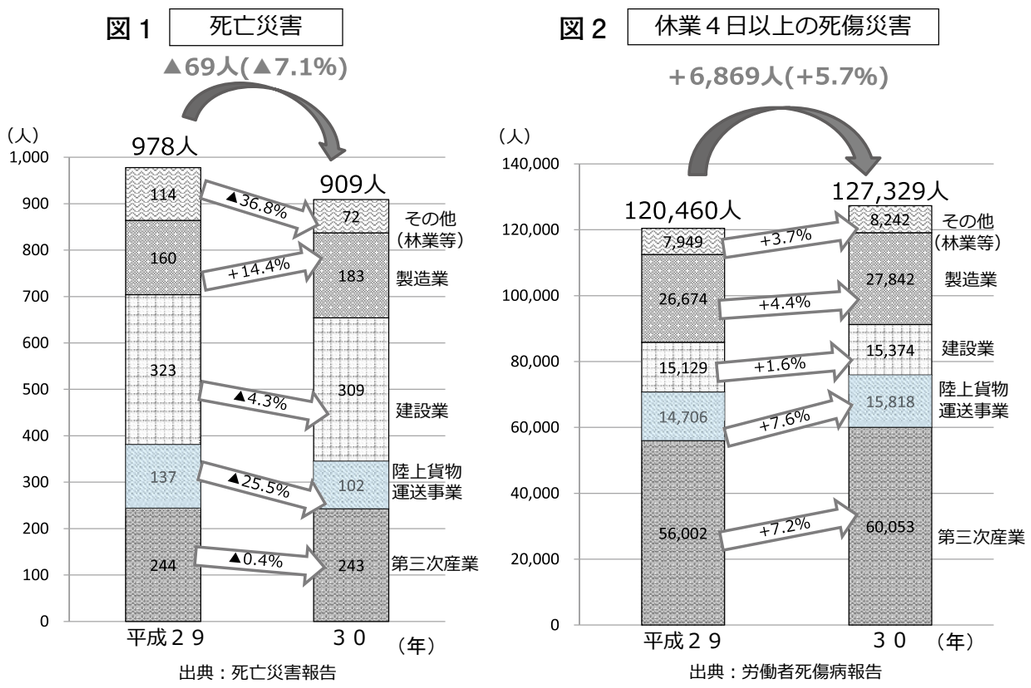
3 荷役作業時の災害を防止するために

「安全対策ガイドライン」に則した取り組みを！

厚労省では荷役作業時の災害を防止するため、事業者と荷主に対して、25年に策定した「陸上貨物運送事業における荷役作業の安全対策ガイドライン」に則した取り組み、また、荷役作業時の死亡災害の約8割を占める「墜落・転落」、「荷崩れ」、「フォークリフト使用時の事故」、「無人暴走」および「トラック後退時の事故」を荷役5大災害と位置付けた重点的な取り組みを促している。

なお、同ガイドラインは、厚労省ホームページよりダウンロードすることができる。

平成30年 労働災害発生状況（確定値）



※ 平成30年1月1日から12月31日までに発生した労働災害について、平成31年4月8日までに報告があったものを集計したもの

表　陸上貨物運送事業　事故の型別　労働災害発生状況

［人］

		平成26年	27	28	29	30
死亡者数		132	125	99	137	102
事故の型別	交通事故（道路）	63	59	57	57	47
	墜落・転落	18	17	6	19	14
	はさまれ・巻き込まれ	12	11	8	19	10
	高温・低温物との接触	1	2	0	0	7
	崩壊・倒壊	5	11	5	7	3
	飛来・落下	6	6	4	8	4
死傷者数		14,210	13,885	13,977	14,706	15,818
（参考）全産業死傷者数		119,535	116,311	117,910	120,460	127,329
事故の型別	墜落・転落	4,072	3,970	3,951	4,192	4,410
	転倒	2,158	2,047	2,050	2,240	2,651
	動作の反動・無理な動作	1,893	1,960	2,056	2,203	2,404
	はさまれ・巻き込まれ	1,673	1,586	1,594	1,606	1,674
	激突	1,015	1,034	1,068	1,130	1,164
	交通事故（道路）	1,036	962	926	916	890
死傷年千人率		8.41	8.22	8.17	8.40	8.89
（参考）全産業死傷年千人率		2.28	2.20	2.19	2.20	2.27

出典：死亡災害報告、労働者死傷病報告

図3　陸上貨物運送事業における死亡者数

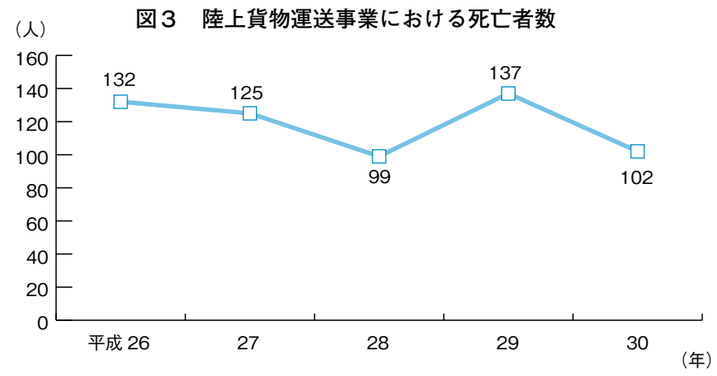
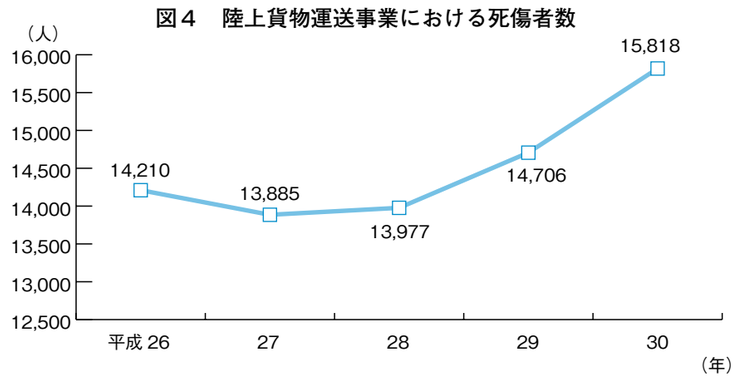


図4　陸上貨物運送事業における死傷者数



厚労省「第13次労働災害防止計画」

2023年3月末までに死亡災害15％以上減・死傷災害5％以上減を目指す

厚生労働省は、過労死やメンタルヘルス不調への対策の重要性が増していることや、就業構造の変化および労働者の働き方の多様化を踏まえ、労働災害を少しでも減らし、安心して健康に働くことができる職場の実現に向け、国、事業者、労働者等の関係者が目指す目標や重点的に取り組むべき事項を定めた「第13次労働災害防止計画」（計画期間：2018年4月1日～2023年3月31日）を実施している。

同計画では、「一人の被災者も出さないという基本理念の下、働く方々の一人一人がより良い将来の展望を持ち得るような社会」の実現を目指し、8つの重点事項（別掲）を定めている。

なお、同計画では、「死亡災害15％以上減少、死傷災害5％以上減少」を目標に掲げている。また、陸上貨物運送事業では、「死傷災害を死傷年千人率で5％以上減少」という目標を掲げている。

トラック運送事業者においては、左記に挙げているような様々な対策を通じ、職場における労働災害を防止することが求められている。

「8つの重点事項」

①死亡災害の撲滅を目指した対策の推進
②過労死等の防止等の労働者の健康確保対策の推進
③就業構造の変化および働き方の多様化に対応した対策の推進
④疾病を抱える労働者の健康確保対策の推進
⑤化学物質等による健康障害防止対策の推進
⑥企業・業界単位での安全衛生の取組の強化
⑦安全衛生管理組織の強化および人材育成の推進
⑧国民全体の安全・健康意識の高揚等

2019・6・1

こちら広報室 四季折々 162

▼以前と比べて、四季のメリハリが薄れてきた感じがします。とは言え、これから憂鬱な梅雨の季節が到来します。もともと傘を持つこと自体が好きではない私にとって、スルーしたい嫌な時期です。しかし、五穀豊穣には大事な雨。この季節は不可欠です。▼そんな小雨降る中、とあるガード下で聞こえた軽やかなメロディが、私の心を鷲掴みにしました。その音は、アコーディオンが奏でる郷愁を誘う懐メロでした。演奏していたのは80代前半とおぼしき男性。目の前を慌ただしく行き交う人達には目もくれず、うつすらと目を開け、演奏に没頭していました。私は、惹き付けられるように男性の前に佇む数人の輪の中に吸い込まれていきました。▼まるで、かつて森繁久彌が演じた『屋根の上のヴァイオリン弾き』の主人公・テヴィエを見ているようでした。帝政ロシア領内ウクライナ地方の小さな村で「牛乳屋」を生業として、妻とともに5人の娘を育て上げた、厳しくも愛情溢れるあの優しき男性の姿にだぶって見えました。▼2～3曲聞いたところで、男性は時間がきたのか帰り支度をはじめました。私は、男性の傍らに寄り添い話を聞くと、彼は東北の生まれで、この駅には「集団就職列車」で上京したので、とても愛着があるということでした。▼高度経済成長期の1954（昭和29）年から始まった、都会の企業に就職するため臨時列車で上野駅を目指した「集団就職列車」。当時は、青森駅から上野駅まで21時間かかり、最盛期には、35の道府県から約100本の専用列車が走り、およそ7万8千人の若人が上京したとのことです。▼男性は、定年後に念願のアコーディオンを習い、今では時折施設などで演奏しているが、このガード下に自然と足が向く時がある、と言っていました。▼このガード下は隣駅まで続き、宝飾、衣料、皮革、飲食などのお店がびっしり軒を埋め尽くしています。年に数回立ち寄りますが、中にはビールケースを椅子代わりにしているお店もあり、低料金でサラリーマンの強き味方です。▼不忍池近くの湯島方面には「あおもり湯島」や「岩手屋」など、東北地方の名前を看板にしているお店が数軒あります。これらはほとんど東北地方の出身者が経営するお店です。その中には「集団就職列車」で上京してお金を蓄え、お店を開いた人もいます。▼私は、時折友人と「岩手屋」に行きますが、お店にいるとカウンターに岩手県人が集まり、石川啄木の「ふるさとの訛なつかし停車場の人ごみの中にそを聴きにゆく」を思い浮かべます。同郷の集まりは温かいですね！

（山崎薫）

全日本トラック協会助成金対象商品
7インチモニター＋カメラセット
天井吊り下げスタンド付属
DreamMaker
デュアルバックカメラセット　バンボディ　ウイング
暗所に対応の赤外線デュアルカメラ
2つのカメラは各々角度調節が可能※
接続ケーブル：23m
MT070RAA 価格 40,937円(税込)
デュアルバックカメラ＆トレーラー用配線ケーブルセット　トレーラー
暗所に対応の赤外線デュアルカメラ
2つのカメラは各々角度調節が可能※
接続ケーブル：10+20(m)＋連結ケーブル
牽引車に使用できる連結ケーブルセット
MT070RAA-TR01 価格 59,897円(税込)
※デュアルカメラは角度調節ができ、車両後方の遠方から近辺まで幅広い視野を確保できます。
小型バックカメラセット　平ボディ　ダンプ車
150°広角小型バックカメラ
小型カメラなので設置場所を選ばない
接続ケーブル：20m
小型バックカメラ1台セット MT070RCA01 価格 35,800円(税込)
小型バックカメラ2台セット MT070RCA02 価格 40,937円(税込)
■ モニター：W-VGA(800×480×RBG)
■ 表示方法：ワイド(16:9)/ ノーマル(4:3)
■ 外形寸法：170×117×50(mm)
■ 映像入力：2系統
1年保証　DC12/24V
ドリームメーカー株式会社　〒305-0072 茨城県つくば市北中島363番地1　TEL：029-839-5671　http://www.dream-maker.co.jp/　営業時間：平日 AM9:00～PM6:00

IT導入補助金2019　5月27日（月）公募開始
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