昭和35年11月28日第3種郵便物認可

令和元年（2019年）　第2133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

6月20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
＜環境特集2019＞
エコドライブに取り組む
トラック運送業界（後編）
・埼玉県トラック総合教育センター
・運輸部門におけるさらなる省エネ化を目指して（資源エネルギー庁「準荷主ガイドライン」）

6
・「貨物自動車運送事業輸送安全規則の一部改正」に関するQ&A集

7
・［特別企画］（1面より続く）
事業者による運転者の健康管理の重要性
（国交省・山腰俊博自動車局安全政策課長）

8
・女性の輝く現場から
トラガールのお仕事。
㈲中野高速運輸（大分県臼杵市）
油布 まゆみさん

JA→市場→スーパーマーケットの
青果物輸送を担当する油布さん

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▼
6/15～7/14　3427
7/15～8/14　1503

第50回「全国トラックドライバー・コンテスト」

各部門優勝者が安倍総理を表敬訪問

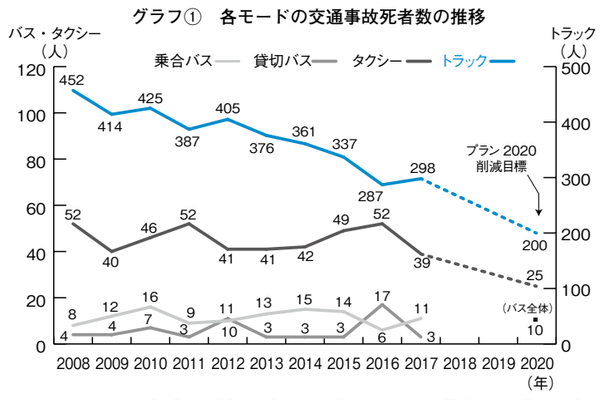
初となる、官邸玄関前にトラックを乗り入れさせての記念撮影。左から桝野理事長、坂本会長、髙石さん、樋口さん、安倍総理、田渕さん、金山さん、浅井副会長、山崎常務理事

11トントラックに乗車した安倍総理。トラックの乗り心地の良さに満足気な表情を見せた

平成30年10月27日・28日の2日間にわたって自動車安全運転センター安全運転中央研修所（茨城県ひたちなか市）で開催された、第50回「全国トラックドライバー・コンテスト」の各部門優勝者が6月4日、坂本克己全日本トラック協会会長とともに、内閣総理大臣官邸に安倍晋三内閣総理大臣を表敬訪問した。

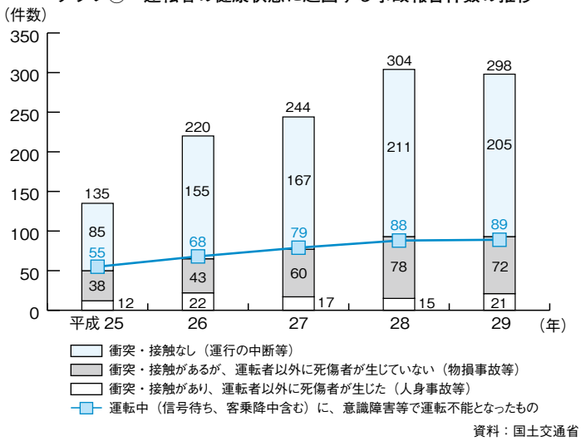
今回の官邸訪問では初めて、各部門優勝者が所属するトラック運送事業者の協力により、官邸玄関にトラック3台を用意。安倍総理には、11トントラックに試乗していただいた（詳細2面）。

グラフ①　各モードの交通事故死者数の推移



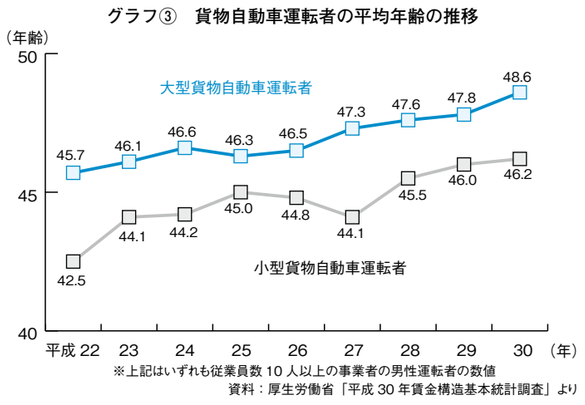
資料：警察庁「交通統計」、（公財）交通事故総合分析センター「事業用自動車の交通事故統計」

グラフ②　運転者の健康状態に起因する事故報告件数の推移



資料：国土交通省

グラフ③　貨物自動車運転者の平均年齢の推移



※上記はいずれも従業員数10人以上の事業者の男性運転者の数値
資料：厚生労働省「平成30年賃金構造基本統計調査」より

特別企画

「事業者による運転者の健康管理の重要性」

睡眠時無呼吸症候群（SAS）に注視　運転者一人一人の健康確保のために

国土交通省自動車局　山腰俊博安全政策課長に聞く

事業用トラックによる交通事故が減少傾向にある一方、脳・心臓疾患や体調不良など、ドライバーの健康に起因する事故や事案が増加傾向にあります。この原因として、近年の中高年ドライバーの増加と健康管理への意識不足、また有所見者への対応の不徹底などが指摘されています。特に、最近は事業用自動車による健康起因事故が相次いで社会問題化しており、ドライバーの健康管理対策が運送事業者の責務として一層重要な課題となっています。

そこで本企画では、国土交通省担当課長や医療関係者などへのインタビューを行い、「運送事業者における運転者の健康管理の重要性」について紙面で紹介していきます。

今回は、国土交通省自動車局の山腰俊博安全政策課長に、健康起因事故を未然に防ぐための国の取組などについて語っていただきました。

1 交通事故の状況

全ト協　本日は運送事業における運転者の健康管理についてお話を伺います。まず、最近の交通事故の発生状況についてお聞かせ下さい。

山腰　ここ10年を概観しますと、一般の自動車、事業用自動車のいずれも、交通事故の件数、事故でお亡くなりになった方の数は一貫して減っています。平成29年一年間に事故で亡くなった方は3694人、うち事業用自動車の事故では351人となっており、いずれもこれまでで最も少ない人数となっています（グラフ①）。

ただ、事故で亡くなった方の数をモード別に細かく見ていきますと、例えばトラック事業では平成28年の287人に比べ298人に増えている等、年によっては増加に転じることもあり、引き続き様々な対策を講じて減少傾向を確実にする必要があります。

2 健康起因事案（事故）の現状

全ト協　運転者の体調不良によって発生する事故についてはいかがでしょうか。

山腰　運転者の具合が悪くなって運転を継続できなくなったケース、いわゆる健康起因の事案は年間約300件発生しています（グラフ②）。このうちの多くは、衝突等の事故を起こすことなく運転者が営業所で交替するような事案ですが、乗務中に運転操作ができなくなったものは平成29年で89件にのぼります。

運転者の健康状態に原因があると見られる事故も報道されており、事業用自動車の運転者が高齢化する（グラフ③）中で、関係者みなが積極的な問題意識を持って取り組むことが必要です。

3 自動車運送事業における健康管理の重要性

全ト協　それでは、運転者の健康管理について、事業者はどのような意識を持つべきとお考えですか。

山腰　言うまでもなく、トラック、バス、タクシーといった自動車運送事業は、国民生活に不可欠な役割を果たしています。トラック輸送は我々に身近な小口宅配から企業間配送まで物流の面で日本経済の根幹を支えています。また、バス・タクシーは社会の高齢化の進行に伴い公共交通機関としての役割がますます重要となっているほか、海外からの訪日客の移動の脚としての役割も担うようになっています。

しかしながら、これら社会の期待に応えるに当たって最も重要なのは「輸送の安全」の確保です。また、運送という事業の性質に着目すれば、運転者が健康な状態で運送業務に日々従事して頂くことが必要不可欠となります。事業者の皆様にはその意識を改めてもって頂き、日々、運転者に対するきめ細やかな指導をお願いしたいと思います。

（7面に続く）

山腰　俊博
安全政策課長

全ト協
第180回理事会

事業法施行に向け協力を要請

「規制の適正化」など7月目途に省令公布へ

坂本　克己
全ト協会長

第180回理事会（6月6日、全ト協ホール）

全日本トラック協会は6月6日、第180回理事会を開催し、6月27日に開催される第95回通常総会への上程議案を承認した。

冒頭、坂本克己会長があいさつし、「今回の理事会では来年度の税制改正・予算に関する要望についてご審議いただくが、まず『道路の積極的な活用に向けた諸施策の実現』については要望事項に入れさせていただいた。この4月からは重要物流道路の指定が始まるなど、一定の成果を上げつつある。今後も、関係団体等と連携し、道路の積極的な活用の実現に向けて働きかけを行っていく」と表明。また、昨年12月に可決成立した「貨物自動車運送事業法の一部を改正する法律」に関して、「『規制の適正化』『事業者が遵守すべき事項の明確化』については、今年5月からパブリックコメントを実施している（詳細3面）。皆様からの意見を頂戴した上で、7月頃に関係省令公布・通達発出、11月頃を目途に施行する予定」と発言。さらに、令和5年度末までの時限措置となっている「標準的な運賃の告示制度の導入」に関しては、「運送事業者にとって分かりやすく、利用しやすいものにしていかなければならない」と述べた。その上で、「事業法改正はトラックドライバーの労働条件を良くするために行うものである。労働環境改善を実現させるため、今後も皆様方の力強いご協力をお願いしたい」と語った（関連2面）。

軽油価格情報

全国平均価格：円／リットル（消費税抜き）
▶全日本トラック協会調べ

年月（平成）	スタンド	ローリー	カード
31年 2月	103.74	94.85	101.84
31年 3月	106.82	97.33	105.10
31年 4月	108.23	100.10	106.31

交通事故統計

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

事業用貨物自動車の死亡事故件数					全国の死亡事故件数	交通事故死者数（人）	
大型	中型	準中型	普通	計		5月31日現在	6月18日現在
49（−1）	24（+2）	10（−9）	2（±0）	85（−8）	1,186（−149）	1,212（−156）	1,336（−165）

コラムラインナップ

食の新旧街道を行く【「卵の道④」「福岡の甘味、鶏卵素麺」】／トラック運送事業者のための経営のヒント【「猶予期間」には一定の合理性あり】…7面

累計出荷本数60000本突破の運送業システム！
一番星連携ソリューションのご提案
①「勤怠ソリューション」　→　残業時間から給与計算迄
②「デジタコソリューション」→　デジタコデータの有効活用
③「Excelソリューション」　→　配車データ取込で効率化
お問合せ先　株式会社 システムギアソフテック　SystemGear Always the next news　http://www.next21.co.jp
本　社　〒460-0003 名古屋市中区錦2-2-13 名古屋センタービル6F　TEL（052）205-8851 FAX（052）205-8852

グリーン経営認証で環境にやさしい取組を！
認証取得後8トン以上のトラックで3.2%の燃費向上、車両故障件数18.8%減少。
交通事故発生件数24.9%減少など（グリーン経営認証取得による効果・2017年版より）環境改善にとどまらない効果。
グリーン経営認証制度～事故も故障も燃料も減り、10年でなんと1年分の燃料費を節約！～
認証取得に向けた講習会のご案内

対象業種	日　時		場　所	主催	問合せ先
トラック	6月27日（木）	13時30分～16時30分	（公社）長崎県トラック協会 研修会館 2階中会議室 長崎県長崎市松原町2561-3	九州運輸局	九州運輸局 交通政策部 環境・物流課 ☎092-472-3154
トラック バス、タクシー	7月 1日（月）	13時30分～16時30分	神奈川県トラック総合会館 6階第2研修室 神奈川県横浜市港北区新横浜2-11-1	関東運輸局	エコモ財団 グリーン経営講習会係 ☎03-3221-7636
トラック バス、タクシー	7月 4日（木）	13時30分～16時30分	（一社）千葉県トラック協会 3階研修室 千葉県千葉市美浜区新港212-10		
トラック バス、タクシー	7月11日（木）	13時30分～16時30分	（一社）京都府トラック協会 研修センター 3階研修室 京都府京都市伏見区竹田向代町48-3	近畿運輸局	

講習会は、エコモ財団の担当者がグリーン経営について説明します。
既に認証登録をされている事業者の皆様の参加も可能です。
グリーン経営専用ホームページ　https://www.green-m.jp/
「認証基準」、「取組事例」、「出前説明会」など 詳細は　グリーン経営　で　検索
「出前説明会」受付中！
荷主企業や元請物流事業者が、協力会社向けに開催する社内講習会等に当財団の担当者が出向き、グリーン経営について説明する取組です。
公益財団法人 交通エコロジー・モビリティ財団　http://www.ecomo.or.jp
〒102-0076 東京都千代田区五番町10番地五番町KUビル3階　☎03-3221-7636
2019年度エコドライブ活動コンクール応募受付中　応募受付期間は、7月1日（月）まで。詳しくは、http://www.ecodrive-activity-concours.jp/

〔第87回〕

トラックの高さに注意!!

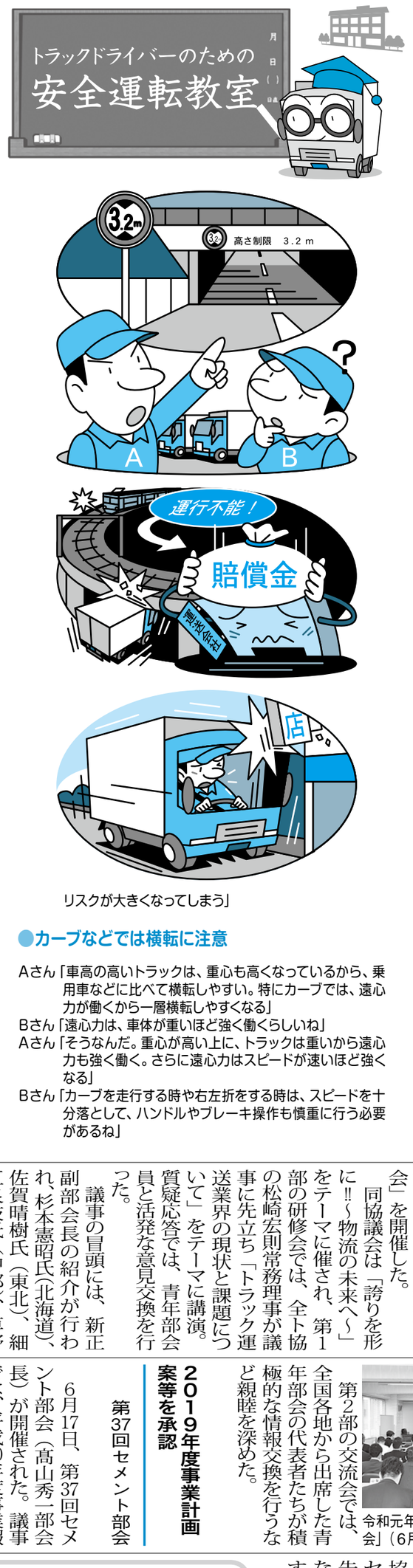
最近、アクセルとブレーキの踏み間違いなどが原因とみられる高齢運転者の重大事故が相次ぎ、その対策などに関して盛んに報道されています。その陰に隠れてあまり目立ちませんでしたが、今月の初め、高さ制限が3.8メートルのアンダーパスのゲートにクレーンの付いたトラックが衝突してゲートを破壊し、倒れたゲートが後続の大型トラックにめり込んで、乗用車数台を巻き込むという事故が発生しました。ニュース映像を見る限りでは、この事故を起こしたクレーン付きトラックは緑ナンバーではないようですが、トラックドライバーの皆さんは、高さ制限を見落とさないようにするとともに、自分の運転する車両の高さを常に意識しておく必要があります。

●高さ制限に注意

Aさん「クレーン付きトラックの事故は、高さ制限が3.8メートルだったけど、高さ制限はアンダーパスによってまちまちだから、一概に3.8メートルだと思い込むのは危険で、よく確認しないとね」
Bさん「そうだね。“3”という数字だけ見て“3.8”だと思い込んだら大変なことになる。“3.5”の場所もあれば“3.2”の場所もある。しかも、小数点以下の数字は少し小さくなっているから、しっかり確認する必要があるよ」
Aさん「鉄道の高架下もそうだし、屋内駐車場の入口もそうだね」
Bさん「特に注意しなければならないのは、鉄道の高架下だよ。万一、それに衝突したら、単に高架部分の修理費用だけでは済まない可能性がある」
Aさん「確かにそうだ。鉄道の運行をストップさせるような事態になったら、巨額の損害賠償を求められて会社が傾いてしまうことだってある」
Bさん「行けるかどうか微妙な高さの時もあるけど、少しでも危ないと思ったら決して進入しないことだね」
Aさん「カンに頼って、何とか行けるだろうというのが一番危険だ」
Bさん「それと平ボディのトラックの場合、行きは空荷で通過できても、荷を積んだ帰りは車高が高くなって通過できないというケースもあるから、注意しないとね」
Aさん「平ボディの場合は、空荷の時と荷物を積んだ時とでは、高さが変わることがあるからね」
Bさん「それをしっかり意識しておかないとね」

●上方の看板やひさしにも注意

Aさん「車の高さでいえば、道路脇の看板やひさしなどにも注意が必要だよ」
Bさん「看板やひさしには、高架下のような高さ制限は表示されていないし、目測に頼るしかないんだけど、目測はあまりあてにならないしね」
Aさん「看板にぶつけても、軽い物損事故で済むと考えるのも間違いだよ。なかには高価なものもあるからね」
Bさん「顧客先だったら、信用問題にもなりかねない」
Aさん「だから、左に寄り過ぎないようにするのがいいんだけど、狭い道で対向車とすれ違うような時には、どうしても左端に寄らなければならない時もある。そういう時は、左前方の上方によく目を配って、看板などがないかどうかを確認する必要があるね」
Bさん「もし、接触する恐れがあるような看板などがあったら、その手前で停止して、対向車を先に通過させるようにするのが安全だね。自分が先に行こうとすると、それだけリスクが大きくなってしまう」



●カーブなどでは横転に注意

Aさん「車高の高いトラックは、重心も高くなっているから、乗用車などに比べて横転しやすい。特にカーブでは、遠心力が働くから一層横転しやすくなる」
Bさん「遠心力は、車体が重いほど強く働くらしいね」
Aさん「そうなんだ。重心が高い上に、トラックは重いから遠心力も強く働く。さらに遠心力はスピードが速いほど強くなる」
Bさん「カーブを走行する時や右左折をする時は、スピードを十分落として、ハンドルやブレーキ操作も慎重に行う必要があるね」

ニュース・ターミナル（トラック協会ニュース）

全ト協

各部門優勝者が安倍総理を表敬訪問

第50回「全国トラックドライバー・コンテスト」

平成30年10月27日・28日の2日間にわたって自動車安全運転センター安全運転中央研修所（茨城県ひたちなか市）で開催された、第50回「全国トラックドライバー・コンテスト」の各部門優勝者が6月4日、坂本克己全日本トラック協会会長とともに、内閣総理大臣官邸に安倍晋三内閣総理大臣を表敬訪問した。

官邸訪問は、内閣総理大臣賞をはじめ優秀な成績を収めた各部門優勝者4人が、総理に対してその報告と日頃の感謝の意を表するために行われた。

冒頭、坂本会長が安倍総理にあいさつをした後、桝野龍二理事長が各部門優勝者の紹介を行った。続いて安倍総理から、内閣総理大臣賞を受賞した富山県代表の樋口和孝さん（4トン部門、日本通運㈱北陸警送支店富山警送事業所）に内閣総理大臣杯が授与された。

また、安倍総理は、11トン部門の金山雄樹さん（神奈川県代表、㈱バンテックセントラル相模原営業部輸送課）、トレーラ部門の髙石毅さん（広島県代表、日本通運㈱大竹支店）、女性部門の田渕由子さん（兵庫県代表、㈱日立物流西日本兵庫営業所）に各部門の優勝トロフィーを授与。各部門優勝者の栄誉を讃えるとともに、「トラック運送業界は非常に有効求人倍率が高く、人材不足で大変厳しい状況にあります。今後、業界の皆様と協力しながら、皆様の職場環境がさらに改善するように努力してまいります」と、トラックドライバーの職場環境改善に向けて力強く取り組んでいく姿勢を明確にした。

その後、官邸玄関に移動し、玄関前に用意したトラックに安倍総理が乗車しての記念撮影を実施。玄関前には、各部門優勝者が所属するトラック運送事業者の協力により、日本通運（4トン車）、バンテックセントラル（11トン車）、日立物流（4トン車）の各トラックが用意された。安倍総理は、11トン車の運転席に腰を下ろし、助手席に乗車した11トン部門優勝者の金山さんからトラックに関する説明を聞いた。玄関前には数多くのマスコミが取材に駆けつけ、取材陣からトラックに乗車しての感想を問われた安倍総理は、「乗り心地はいいです」と上機嫌で応じていた。

11トントラックに乗車し、同部門優勝者の金山さんに話を聞く安倍総理㊧

石井国交大臣を中央に囲み、記念撮影を行った（6月4日、国土交通省）

石井国交大臣を表敬訪問
石井大臣もトラックに試乗

官邸への表敬訪問に続き、各部門優勝者らは国土交通省に石井啓一国土交通大臣を表敬訪問した。

石井国交大臣は、「大変優れた成績を収められ、心よりお祝いを申し上げます。全国から選りすぐりのトラックドライバーが集まった中で、その中で優勝するというのは実に大変なことだと思います」と、各部門優勝者を労った。

その後、石井大臣は、国交省1階駐車場に用意されたトラックに試乗。11トントラックの運転席からの視界の高さなどを改めて実感していた。

なお、石井大臣表敬訪問には、奥田哲也自動車局長と平嶋隆司自動車局貨物課長も同席した。

安倍総理に続き、石井国交大臣も11トントラックに乗車した

なお、総理大臣表敬訪問には、奥田哲也国土交通省自動車局長、北村博文警察庁交通局長、浅井隆副会長（交通対策委員長）、桝野龍二理事長、山崎薫常務理事が同席した。

第50回ドラコン記念動画を制作

YouTubeで公開

全日本トラック協会はこのほど、第50回「全国トラックドライバー・コンテスト」（平成30年10月27～29日開催）の模様をまとめた動画をYouTube内の全ト協チャンネル「JTA video」に公開した。

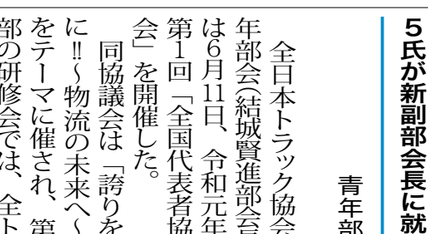
同動画は、トラックドライバー・コンテストの第50回大会を記念し、広く一般にコンテストを周知する目的で制作されたもので、学科競技と、スラローム（S字）走行（前進・後退）、車庫入れ等が見どころの実科競技の模様を収録。ショートバージョン（1分54秒）とダイジェスト編（7分40秒）の2種類の映像が公開されており、全ト協ホームページからも視聴することができる。

通常総会への上程議案を承認

第180回理事会

全日本トラック協会は6月6日、第180回理事会を開催し、6月27日に開催される第95回通常総会への上程議案を承認した（関連1面）。

議事では、①会員の代表者の変更（案）②平成30年度事業報告書（案）では、貨物自動車運送事業法の改正を踏まえ、輸送力確保のための人件費の上昇、安全対策等の必要コストを適正に反映した運賃・料金の収受について荷主の理解を得るため、①（一社）セメント協会との意見交換会、②セメント新聞への意見広告の出稿――を行うことなど4項目の施策を推進することとした。


令和元年度第1回「全国代表者協議会研修会」（6月11日、東貨健保会館）

5氏が新副部会長に就任

青年部会

全日本トラック協会青年部会（結城賢進部会長）は6月11日、令和元年度第1回「全国代表者協議会」を開催した。

同協議会は「誇りを形に‼～物流の未来へ～」をテーマに催され、第1部の研修会では、全ト協の松崎宏則常務理事が議事に先立ち「トラック運送業界の現状と課題について」をテーマに講演。質疑応答では、青年部会員と活発な意見交換を行った。

議事の冒頭には、新正副部会長の紹介が行われ、杉本憲昭氏（北海道）、佐賀晴樹氏（東北）、細江良枝氏（中部）、草野博一氏（中国）、佐藤政信氏（九州）の5氏が新副部会長に就任することが報告された。

続いて、①平成30年度事業報告（案）、②令和元年度行事予定、③社会貢献活動、④令和元年度青年経営者等による先進的な事業取組に対する顕彰――などについて審議・承認。今年度の全国大会は、令和2年2月21日㈮に京王プラザホテル（東京都新宿区）で開催することとした。

2019年度事業計画案等を承認

第37回セメント部会

6月17日、第37回セメント部会（髙山秀一部会長）が開催された。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・承認。役員の改選では、正副部会長4氏が再任された。

2019年度事業計画では、第2部の交流会では、全国各地から出席した青年部会の代表者たちが積極的な情報交換を行うなど親睦を深めた。

第37回セメント部会（6月17日、キャッスルプラザ）

流通経済大学で全ト協推薦入試を実施

物流関係の教育・研究に力を入れている流通経済大学では、次代を担う物流事業者の育成を目的として、全日本トラック協会からの推薦入試（AO入試）を実施する。

【実施要領】

▷**募集学部**：経済学部（経済学科、経営学科）、社会学部（社会学科、国際観光学科）、流通情報学部（流通情報学科）、法学部（ビジネス法学科、自治行政学科）、スポーツ健康科学部（スポーツ健康科学科、スポーツコミュニケーション学科）

▷**出願資格**：①同大学を第1志望とする者で、高等学校を卒業した者または令和2年（2020年）3月卒業見込みの者②各都道府県トラック協会会員事業者の関係者

▷**志願方法**：流通経済大学新松戸総合事務センター（右記）へ連絡して、オープンキャンパスへの参加申し込みおよび出願書類を都道府県ト協へ提出（※全ト協からの推薦書は、同申請書を都道府県ト協から受領後、全ト協から大学に直接提出）

▷**選考方法**：書類審査および面接

▷**試験会場**：流通経済大学龍ヶ崎キャンパス（茨城県龍ケ崎市120）

◆オープンキャンパスへの参加申し込みおよび出願書類・選考日程など入試に関する詳細は、流通経済大学新松戸キャンパス入試センター入試担当（担当：望月・宮本、☎ 047-340-0293、もしくは同大学HP）まで

◆本件についてのお問い合わせは、全ト協経営改善事業部（☎ 03-3354-1056）まで

改正貨物自動車運送事業法・荷主関連部分の概要リーフレットを作成

今号の『広報とらっく』に折込

国土交通省・厚生労働省・農林水産省・経済産業省・全日本トラック協会・都道府県トラック協会の連名で、改正貨物自動車運送事業法の荷主関連部分に関する事項をまとめたリーフレットを作成した（写真）。

昨年12月に改正された貨物自動車運送事業法では、①荷主の配慮義務の新設、②荷主勧告制度の拡充、③違反原因行為をしている疑いがある荷主に対する国土交通大臣からの働きかけ――等により、荷主対策の深度化が図られることとなり、本年夏頃から施行予定であることから、あらかじめこれを周知するためのリーフレットを作成したもの。

全ト協では、同リーフレットを今号の『広報とらっく』に折り込み、会員事業者への周知を図ることとしている。

中国交通運輸部研修生が訪問、懇談会を開催

日本のトラック輸送学ぶ

6月13日、全日本トラック協会を中国交通運輸部（日本の国土交通省に相当）の研修生6人が訪問し、懇談会を開催した。

全ト協からは山崎薫常務理事らが出席し、日本のトラック輸送産業について紹介。両国のトラック運送事業における課題や全ト協が実施している安全確保対策などについて、活発な質疑応答と意見交換が行われた。

中国交通運輸部と全ト協との懇談会（6月13日、全ト協）

成約運賃指数が前年同月比10ポイント増と高水準で推移

WebKIT成約運賃指数、令和元年5月分

日本貨物運送協同組合連合会と全日本トラック協会は6月6日、令和元年5月分の求荷求車情報ネットワーク（WebKIT）成約運賃指数を発表した。

同月の運賃指数は、前月比2ポイント減、前年同月比10ポイント増の128で、調査を開始した平成22年度以降、5月の数値としては最高値を記録するなど、高水準で推移した。

また、同月末の求車登録件数は、10万3596件と、前年同月比7972件減（7・6%減）で、成約率は20・1%となり同1・4ポイント上昇した。

全ト協行事予定

（6月20日～7月31日）

▽6月27日
・正副会長会議
・第95回通常総会
・第181回理事会
▽7月3日
・第66回広報委員会
・女性部会全国代表者協議会
▽7月4日
・海上コンテナ部会総会
▽7月10日
・第47回引越部会
▽7月11日
・正副会長会議
・第220回常任理事会・第182回理事会合同会議
▽7月18日
・全国専務理事業務連絡会議
▽7月24日
・第13回経営改善・情報化委員会

ニュース・ターミナル（官公庁ニュース等）

国交省　事業法施行規則など改正案
別建て収受の約款使用を規定

国土交通省は、貨物自動車運送事業法の改正（平成30年12月14日公布）に伴い、同事業法施行規則および輸送安全規則の一部を改正する省令案、関係通達の改正案を取りまとめ、現在、改正案に対する意見募集を行っている。意見提出は6月28日まで。

改正案によると、事業の許可基準を明確化し、輸送の安全に関する審査事項として、事業用自動車の運行管理体制や点検・整備体制、乗務員の休憩・睡眠のための施設などを規定する。

事業の継続的遂行に関する事項として、営業所や事業用自動車の種別ごとの数、車庫の規模などを定める。また、事業の遂行能力に関する審査事項として、円滑な運営を確保するために必要な資金計画や、法令に関する知識、社会保険料の支払い能力、損害賠償能力などを規定する。

具体的には、事業許可および事業計画変更認可申請などに関する通達改正により、資金計画に計上する費用の計上期間については、人件費や燃料費、油脂費、修繕費は6か月（現行2か月）、車両費や施設購入・使用料は同様に12か月（同6か月）にそれぞれ延長する。また損害賠償能力について、新たに対物の任意保険の限度額が200万円以上であることを確認する。

さらに、運送約款の認可基準として、運賃と料金の別建て収受を明確にした約款の使用を規定する。省令改正により、区別して収受する旨を定める必要がない特別の事情について、国交大臣が分別して収受することが困難と認める場合と規定。

通達改正により、この特別な事情がある場合を除き、法令遵守に関する事項として、別建て収受を明確に規定した約款の使用を定める。

法令遵守に関する審査も厳しくし、行政処分の有無の確認期間について、従来の2倍程度に引き上げる。

荷主に対し長時間の荷役作業抑制等求め協力依頼
国交省・厚労省・農水省・経産省・公取委が連携

国土交通省・厚生労働省はこのほど、農林水産省・経済産業省・公正取引委員会と連携し、荷主企業および荷主団体に対して、文書「トラックドライバーの長時間労働の是正と適正取引構築に向けたご理解とご協力へのお願い（荷役作業・附帯業務関係）」を発信した。

これは、今般の「貨物自動車運送事業輸送安全規則」の改正（関連6面）に伴い、長時間の荷役作業等の発生抑制等への協力を求めて発出されたもの。

同文書には、運送委託者が契約にはない役務を運送事業者に無償で提供させることは、独占禁止法や下請法に抵触することなども記載されており、荷主企業・荷主関係団体に対し、トラックドライバーの長時間労働の是正と適正取引構築に向けての協力を強く呼びかけている。

「中小企業向けハイブリッドトラック等導入支援事業」2次公募を開始
公募締切8月30日

国土交通省は6月12日より、平成30年度第2次補正予算に係る「中小企業向けハイブリッドトラック等導入支援事業」の2次公募を実施している。

我が国では、地球温暖化対策を促進するため、地球温暖化対策計画に基づき、2030年度までに2013年度比で運輸部門の二酸化炭素（CO_2）を約28%削減することとしている。当該目標の達成に向け、国交省では、環境性能および燃費効率の良いハイブリッドトラックの普及を促進するため、中小トラック運送事業者に対して、車両の導入費用の一部を補助する。

補助率は、通常車両価格との差額の3分の1。ただし、最大積載量2トン以下かつ車両総重量4トン以下のハイブリッドトラック車両は補助対象外となる。

公募期間は、8月30日(金)まで（交付予定枠申込書必着）。なお、平成31年4月1日(月)～令和元年10月31日(木)までに初度登録（予定）の車両が対象となる。

申請に関する詳細は、国交省ホームページを参照のこと。

食塩と新聞の共同輸送を開始
総合効率化計画では初の3省共同認定

国土交通省、農林水産省、経済産業省は6月3日、日本マクドナルド㈱、㈱読売新聞グループ本社他合計4社が実施する食塩と新聞の共同輸送について、総合効率化計画を認定。同日より共同輸送が開始された。同計画は、総合効率化計画では初となる3省共同での認定となる。

国交省では、農水省・経産省と連携し、物流分野における労働力不足や多頻度小口輸送の進展等を背景とする、物流分野における省力化・効率化・環境負荷低減を推進するため、2以上の者が連携した幅広い物流効率化への取り組みを支援している。

今回認定された計画では、これまで個別に運送を行っていた、4トン車を使用する食塩輸送（大阪市大正区→神戸市東灘区）と2トン車を使用する新聞（夕刊）配送（大阪市北区→兵庫県西宮市）を、積載量に余裕のあった2トン車の新聞輸送を活用して食塩と新聞を共同輸送（混載）する。同計画により、4トン車での輸送が廃止され2トン車に統一されるとともに、積載効率の向上も実現する。

国交省では、業界の垣根を越えた物流効率化が全国的に広がるよう、引き続き事業者および関係省庁等と連携しながら、物流の効率化に取り組んでいく。

LEVO「CO_2削減対策促進事業」2次公募を実施
7月18日まで（必着）

（一財）環境優良車普及機構（LEVO）は6月4日、2019年度「二酸化炭素排出抑制対策事業費等補助金（物流分野におけるCO_2削減対策促進事業）」の2次公募を開始した。公募実施期限は7月18日(木)（17時必着）。

補助対象事業は、(1)IoTを活用した物流低炭素化促進事業（①港湾におけるIoTを活用した低炭素な輸送・荷役システム構築事業、②情報の共有化による低炭素化促進事業、③宅配情報システムネットワーク化推進事業）、(2)トラック輸送高効率化支援事業（①連結トラック導入支援事業、②スワップボディコンテナ車両導入支援事業）。

公募方法等の詳細については、LEVOホームページを参照のこと。

東名阪道の渋滞回数が大幅に減少
新名神・東海環状道開通後の交通状況・開通効果

中日本高速道路㈱は6月11日、3月17日に開通した新名神高速道路（新四日市ジャンクション［JCT］～亀山西JCT）、東海環状自動車道（大安インターチェンジ［IC］～東員IC）の開通後の交通状況および開通効果について発表した。

開通後1か月の交通状況では、新名神（新四日市JCT～亀山西JCT）の交通量は1日当たり4万4100台。同区間に並行する東名阪自動車道（四日市JCT～亀山JCT）では、新名神開通前と比較して交通量が約3割減少した。また、東名阪道（同）の渋滞発生回数は、新名神開通前の95回から21回と大幅に減少した。新名神開通により、新名神（新四日市JCT～亀山西JCT）と東名阪道（四日市JCT～亀山JCT）を通る車両は約1万2700台増加したものの、新名神と東名阪道に交通が分散できていることがうかがえる。

「小規模事業場産業医活動助成金」を実施
労働者健康安全機構

（独）労働者健康安全機構では、職場における労働者の健康管理等のための助成金として、「小規模事業場産業医活動助成金」を実施している。

これは、産業医の選任義務のない労働者数50人未満の小規模事業場が、産業医を活用できる助成金制度。「産業医コース」「保健師コース」「直接健康相談環境整備コース」の3コースが用意されている。

同助成金の詳細は、労働者健康安全機構ホームページを参照のこと。また、最寄りの産業保健総合支援センターでも同助成金に関する問い合わせを受け付けている。

法令〇×クイズ
～緊急自動車・路線バスの優先編～

❶ 交差点内で緊急自動車が近づいてきたときは、その場で一時停止して進路を譲らなければならない。（〇・×）

❷ 交差点とその付近以外で緊急自動車が近づいてきたときは、道路の左側に寄って一時停止し進路を譲らなければならない。（〇・×）

❸ 高速自動車国道において、緊急自動車が本線車道に入ろうとしていたり、本線車道から出ようとしている場合は、その通行を妨げてはならない。（〇・×）

❹ 路線バス等の専用通行帯は、路線バス等以外の自動車も通行できるが、後方から路線バスが近づいてきたときは速やかにそこから出なければならない。（〇・×）

❺ バス停で路線バスが発進の合図を出したときは、後方の車は急ブレーキ等で回避しなければならない場合を除いて、バスの発進を妨げてはならない。（〇・×）

（解答は7面）

国交省・経産省　長距離区間での高速道路トラック隊列走行を実施
静岡県内の新東名約140キロメートルの区間で

国土交通省と経済産業省は6月7日、「高度な自動走行システムの社会実装に向けた研究開発・実証事業」の一環として、6月25日より新東名高速道路（浜松いなさインターチェンジ［IC］～長泉沼津IC）でトラック隊列走行の実証実験を行うと発表した。

両省では、「未来投資戦略2018（平成30年6月15日閣議決定）」に基づき、トラックの隊列走行について、早ければ2022年の商業化に向けて、2020年度に高速道路（新東名）での後続車無人での隊列走行を実現することを目指している。今回の実験は、今年1月から実証実験を実施している後続車無人システム（後続車有人状態）について、走行距離の拡大（約140キロメートル）を通じて、トンネル等の道路環境や夜間走行も含めた多様な自然環境下での技術検証と信頼性向上を図るために実施する。

今回の実証では、2～3台の車両が、時速70～80キロメートル、車間距離約10メートルまたは約20メートルの車群を組んで走行。さらに、4台の車両が時速70～80キロメートル、車間距離約35メートルの車群を組んでの走行も実施する。

両省では今回の実験を通じ、以前の実証実験に引き続き、開発中の後続車無人システム等の実現に向けた検証・長期データ蓄積を行うとともに、トラック隊列が周辺走行車両の挙動（追い越し等）に及ぼす影響等についても確認する。

今年1月に実施された後続車無人システムを用いての隊列走行実証実験の様子

吉野雅山会長が再選
日貨協連第55回通常総会・第15回全国大会

第15回「トラック運送事業協同組合全国大会」（6月5日、広島県広島市）

日本貨物運送協同組合連合会（吉野雅山会長）は6月5日、広島県広島市で第55回通常総会を開催した。

議事では、平成30年度事業報告（案）承認、30年度財産目録ならびに貸借対照表および損益計算書（案）承認――等について審議し、いずれも原案通り承認。また、任期満了に伴う役員改選が行われ、吉野会長が再選された。また、山田秀一（石川県貨物運送協同組合連合会）、重博文（大阪府貨物運送協同組合連合会）、飯沼健史（神奈川県貨物自動車事業協同組合連合会）の各氏が新たに副会長に選任された。

引き続き、第15回「トラック運送事業協同組合全国大会」が開催された。第1部の講演会では、呉市参与・呉市海事歴史科学館（大和ミュージアム）館長の戸髙一成氏による講演「戦艦大和が現代に伝えるもの」を実施。その後の第2部では、来賓を代表して、坂本克己全日本トラック協会会長、福田守雄国土交通省自動車局官房審議官、中下善昭広島県副知事があいさつした。

なお、来年度は愛媛県にて開催される予定。

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(金)・29日(土)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(木)～30日(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(木)＝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(金)＝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(土)＝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(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

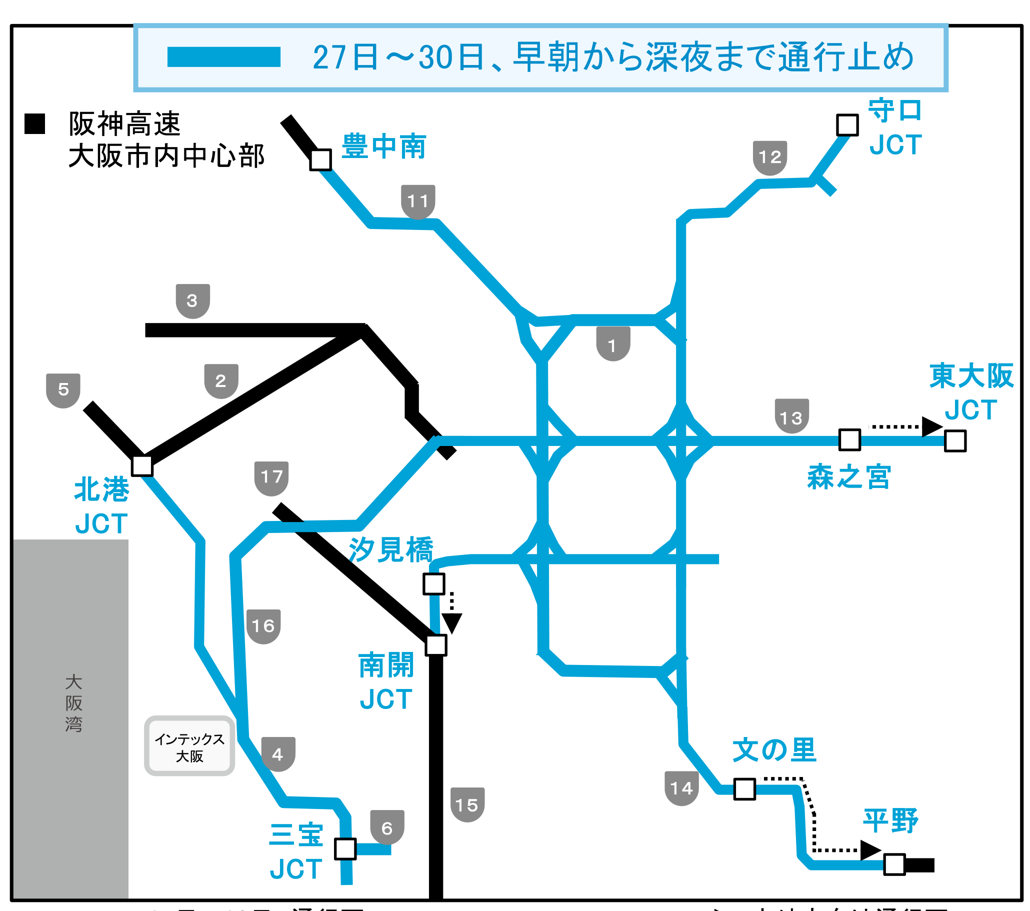
・27日(木)・28日(金)＝要人等が大阪市内方向へ向かう時は、関西国際空港からりんくう方面が通行止め規制。関空方面に向かう車両は原則通行可能だが、関空島内から出ることができないため、関空島内に車両が滞留する可能性がある場合には入島制限を実施。

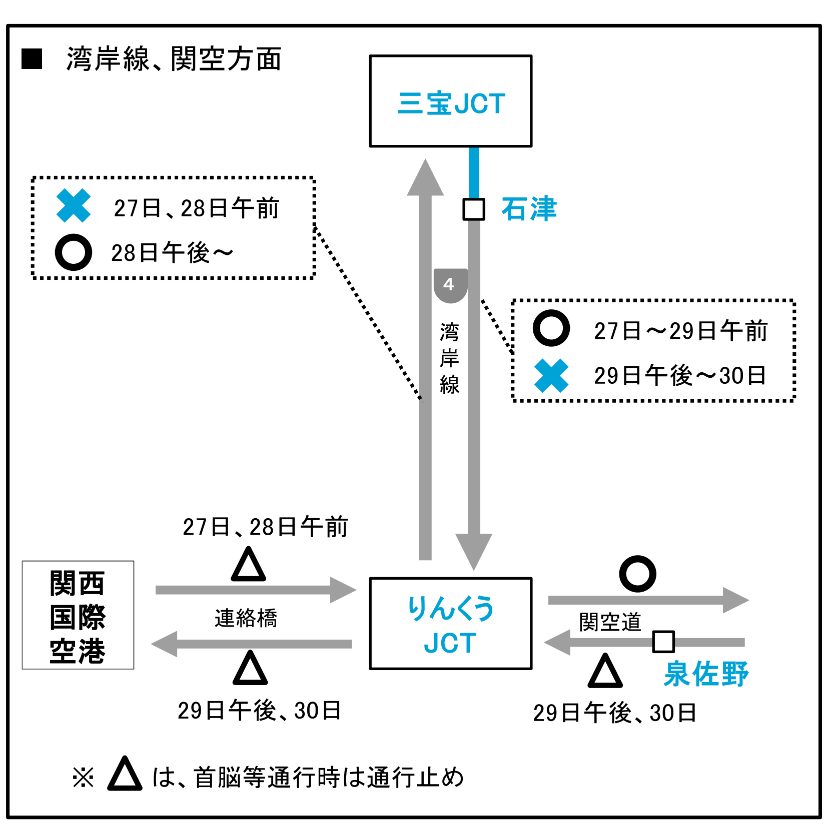
・29日(土)・30日(日)＝要人等が関空方面に向かう時は、りんくうから関空方面が通行止め規制となる。

③一般道路

27日(木)～30日(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。

（公社）日本バス協会からのお知らせ
バス車内事故防止についてのお願い
7月1日～7月31日まで

平素は、バスの安全運行にご協力いただき誠にありがとうございます。
走行中のバス車内での転倒事故等を防止するため、7月1日～31日の間「バス車内事故防止キャンペーン」を実施しております。
車の「無理な割り込み」や「急な飛び出し」などによる事故を回避するための急ブレーキが、車内での乗客の転倒などの事故を誘発する要因となっております。
皆様の優しい運転でバスの車内事故防止にご協力をお願いします。

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（後編）

実践走行を通じて有用性を再認識
経営にも優しい「エコドライブ」

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、トラック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、研修施設におけるエコドライブ教育の現状について、埼玉県トラック協会埼玉県トラック総合教育センター（埼玉県深谷市）における「エコドライブ研修」への密着取材を実施。同研修において指導している、具体的かつ実践的な省エネ走行の方法についてレポートします。

埼玉県トラック総合教育センター　エコドライブ研修密着レポート

燃料計とデジタコで運転操作を確認
「実技」で省エネ運転を身に付ける

埼玉県トラック総合教育センターでは、別掲「コラム」のように、トラックドライバーの安全意識向上に資する多彩な研修が実施されている。その中の1つとして、1日コースの「エコドライブ研修」が実施されている。

同研修の目的は、①トラック運送業界に課せられた環境対策への取り組み・環境に配慮した運転の推進、②エコドライブ推進者の育成――である。同研修のカリキュラムは、図1の通り「座学」と「実技」で構成されている。「座学」でエコドライブの運転テクニックについて学ぶとともに、座学で学んだ燃費向上効果の高い走行を「実技」で実践することで、環境に優しいエコドライブへの理解促進に繋げるものである。

取材日には、県内のトラック運送事業者から11人のドライバーが参加した。研修開始に先立ってガイダンスが行われ、この日のスケジュールが説明される。

今回の研修では、実技で使用するトラックとして、4トン車（2台）と2トン車（1台）が用意された。この車には、走行時の燃料使用量を細かく測定することのできる燃料計と、車の速度や加減速の状況を記録するデジタルタコグラフが備え付けられている。

トラックには走行時の燃料使用量をチェックする燃料計を搭載

ガイダンス終了後、屋外のコースで実技を行う。実技では、荷物を積載していない空車のトラックで、周回コースを2周（内周1周、外周1周。走行距離約880メートル）走行する。外周の途中には坂道があり、より多くの燃料を消費する坂道走行も実技に含まれている。実技走行は2回実施し、受講生は2回とも同じトラックを運転する。発進時にはギアを2速に入れた状態で発進し、徐々にシフトアップしてコース内を時速40キロメートルで走行する。2回の走行を同じ条件で実施し、1回目走行時（日常走行）と2回目走行時（省エネ走行）の燃料使用量を比較する。

一般道走行時に増加する燃料使用量
「早めのシフトアップとアクセルオフ」を徹底

1回目の走行（日常走行）では、受講生に普段通りの運転操作を行ってもらい、日常走行時の燃費計測を行う。指導員を助手席に乗せての走行は、日頃の運行ではなかなか多くはないだろう。そのためか、受講生たちは少し緊張した面持ちで、コース内をトラックで走行していた。

1回目の走行が終わると、座学による講義が行われる。ここでは、まず全日本トラック協会制作のビデオ「エコドライブで安全運転～省エネ運転のススメ～」を受講生に見てもらった上で、指導員がエコドライブの運転テクニックについて具体的に説明を行う。なお、エコドライブのポイントは表に示したとおりである。

座学に続き、2回目の走行（省エネ走行）を行う。この走行では、座学で得た知識などをもとにエコドライブを行い、省エネ走行時における燃費計測を実施する。

さて、一般道を走行する際には、信号や一時停止など、発進・加速の頻度が多くなる。この発進・加速の方法が、燃費に大きく左右してくる。発進・加速の際には、アクセルペダルの踏み込みを控えめにして、タコメーターのグリーンゾーン内で早め早めにシフトアップしていくことが大切である。また、加速によって必要とする速度が出た際には、アクセルペダルから足を離し、惰性で走行して燃料使用量を抑えることも大事だ。

トラックに同乗する指導員は、ハンドルを握る受講生に対してこまめに指示を出し、「早めのシフトアップ」「早めのアクセルオフ」を促している。

表　エコドライブのポイント

実施項目	実施内容
①ふんわりアクセル「eスタート」	やさしいアクセル操作を行っている（最初の5秒で時速20km/hが目安）
	エンジン始動時にアクセルを踏み込まないようにしている
②加速度の少ない運転	加速と減速を繰り返す「波状運転」はせず、一定の速度で走るようにしている
	先の交通状況や道路状況を把握して、早めに対処する「予知運転」を行っている
	車間距離に余裕を持って走行している
③早めのシフトアップ	同じ速度であれば、高めのギアで走行するなど、早めにシフトアップを行っている
④早めのアクセルオフ	赤信号や停車位置が分かったら、早めにアクセルを離し、エンジンブレーキを使って惰力走行を行っている
	減速や坂道を下る時は、エンジンブレーキを使って惰力走行を行っている
⑤適切な排気ブレーキの使用	排気ブレーキを常に使用していると波状運転になりやすいので、道路状況に応じて使用している
⑥エアコンの使用を控えめに	気象条件に応じて、こまめに車内の温度・風量の調節を行っている
⑦アイドリングストップ	待ち合わせや荷物の積み下ろしのために駐停車する際は、アイドリングストップを行っている
⑧暖機運転は適切に	エンジンをかけたらすぐ出発するようにしている
⑨道路交通情報の活用	出発する前に、行き先までの走行ルートを地図などを利用して計画・準備している
	道路交通情報をチェックして、渋滞や道路障害等のチェックを行っている
⑩タイヤの空気圧をこまめにチェック	タイヤの空気圧を適正に保つため、確実な点検・整備を行っている
⑪エアフィルターの点検	目詰まりしていないか、定期的に点検を行っている
⑫エンジンオイルの管理	オイルの量が、オイルレベル・ゲージの範囲内にあるか点検するとともに、定期的に交換している
⑬不要な荷物は積まずに走行	不要な荷物は積まないようにしている
⑭駐車場所に注意	路上駐車など、交通渋滞を招くおそれのある違法駐車はしないようにしている

（出典）全日本トラック協会「エコドライブ推進マニュアル」 エコドライブ実施状況チェック表より

省エネ走行のメリットを「金額」で明示
輸送コスト軽減に繋がるエコドライブ

2回の実技走行が終わると、燃料計で取得した燃料使用量やデジタコのデータをもとにした分析結果の説明が行われる。受講生それぞれに配布される「省燃費走行総合結果表」の内訳は、その日の全受講生のそれぞれの走行の燃料使用量や燃料消費率、走行時間、また日常走行時と省エネ走行時とを比較した省エネ向上率などが記された「省燃費運転走行総合結果表」（図2）のほか、日常走行時・省エネ走行時の「速度チャート」（図3）、「加減速ヒストグラム」（図4）、「レーダーチャート」（図5）となっている。

「省燃費運転走行総合結果表」では、日常走行・省エネ走行のそれぞれで年間10万キロメートル走行した場合の燃料費と、省エネ走行を行うことで得られる「コスト面でのメリット」が金額で明示される。これにより、エコドライブが環境だけではなく、運送会社の経営面にも「優しい」ことが分かる。

また、「速度チャート」「加減速ヒストグラム」「レーダーチャート」は、日常走行時と省エネ走行時の両方の結果が示されるため、エコドライブ効果がひと目で見て分かるようになっている。

同研修を受講し、詳細な分析表によって自分の運転を診断してもらうことで、ドライバーにとっては自分の日頃の運転を顧みることができるとともに、エコドライブに取り組むことの大切さに気付くきっかけにもなるのである。

「この講習は、環境問題への有効な対応策となるエコドライブを理解していただくとともに、エコドライブを通じて燃料使用量を抑えることで、エコドライブがトラック運送事業者のコスト削減にも繋がることを知っていただくことを主眼に実施しています。入社したばかりの新人ドライバーの皆様にとっては、エコドライブの重要性を認識していただける絶好の機会になります。一方、長年エコドライブ活動に取り組まれている事業者の中には、取り組みがマンネリ化しているところもあると思います。同研修を改めて受講していただくことで、レベルアップに繋がるような新たな発見も期待できます」（小林肇同センター所長）

事業継続に不可欠なエコドライブ
研修で意識を高めさらなる省エネへ

研修の最後には、研修の感想などについて受講生へアンケートを行っている。それによると、「研修を通じていろいろと体験でき、勉強になった」「エコドライブの有用性について再認識することができた」「実際の運行業務に取り入れることができる」など、受講生からは同研修に対して好意的なメッセージが寄せられているという。

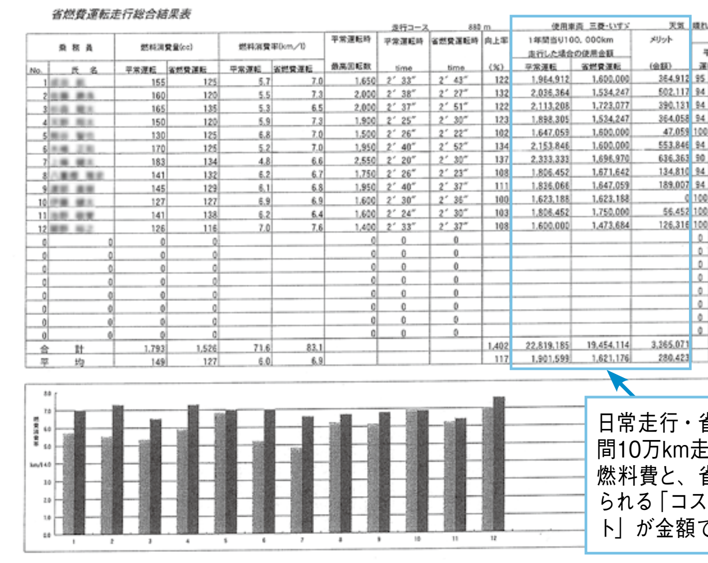
「公共の財産である道路を利用するトラック運送事業者にとって、環境に優しい輸送への取り組みを続けていくことは、事業を継続させる上で必要不可欠になっています。できれば、ドライバーの方だけではなく、管理者層の皆様にも当研修を受講していただきたいと考えています。地球温暖化の原因となる二酸化炭素（CO_2）削減への効果が期待できるだけではなく、トラック運送事業者のコスト削減にも繋がるエコドライブの重要性をご理解いただき、それを社内に広めていくことで社内全員のエコドライブへの意識を高め、エコドライブ活動を継続していただきたいと考えています」（同）

座学と2回の実技走行を通じてエコドライブの運転テクニックを学ぶ同研修

図1
エコドライブ研修 カリキュラム

●環境対策への取組とエコドライブ推進者育成研修

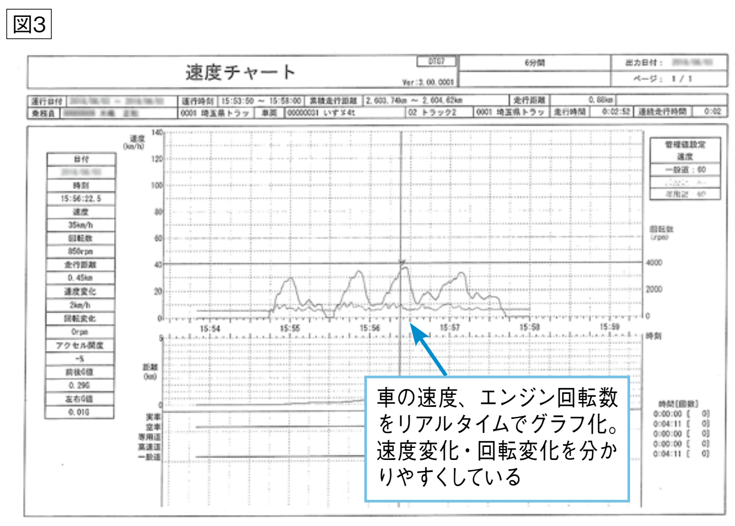
- ～8:30　受　付　●事業者名・受講者氏名・研修等の確認をします。
- 8:45　ガイダンス　●研修と当センターの説明を行います。
- 9:00　実技　日常走行時の燃費計測
  - ●日常走行。普段の運転にて、燃費計から得た燃料消費量を確認する。
- 11:00　座学　運転テクニック
  - ●エコドライブの運転テクニック等を理解する。
- 12:00～13:00　昼食・休憩
- 13:00　実技　省エネ走行時の燃費計測
  - ●省エネ走行。確認走行による燃料消費量の差異を確認する。
- 16:00　座学　データ解説
  - ●日常走行時のデータと省エネ走行時のデータを比較分析し、燃費向上による経済効果とトラック運送事業者としての環境保全責任などを理解する。
- アンケート・修了式

図2

省燃費運転走行総合結果表

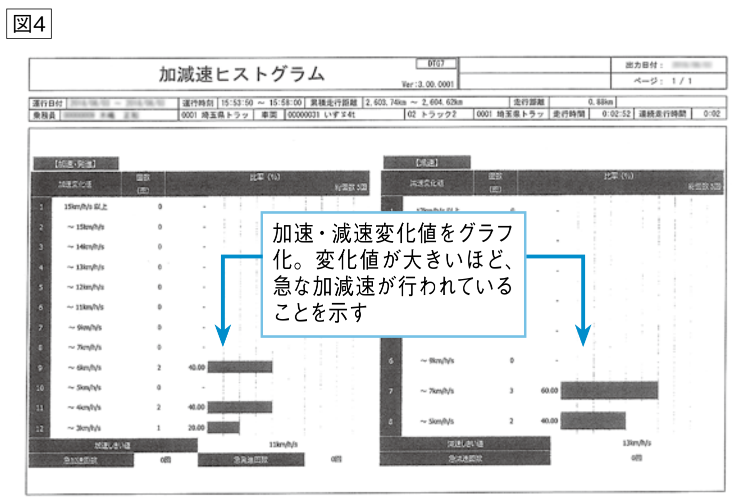
走行コース 880m　使用車両 三菱・いすゞ　天気 晴れ

No.	氏名	燃料消費量(cc) 平常運転	燃料消費量(cc) 省燃費運転	燃料消費率(km/l) 平常運転	燃料消費率(km/l) 省燃費運転	平常運転時 最高回転数	平常運転時 time	省燃費運転時 time	向上率 (%)	1年間当り100,000km走行した場合の使用金額 平常運転	1年間当り100,000km走行した場合の使用金額 省燃費運転	メリット (金額)	総合評価 平常運転時		総合評価 省燃費運転時		備考
1	[illegible]	155	125	5.7	7.0	1,650	2′33″	2′43″	122	1,964,912	1,600,000	364,912	95	A	100	A	
2	[illegible]	160	120	5.5	7.3	2,000	2′38″	2′27″	132	2,036,364	1,534,247	502,117	94	A	100	A	
3	[illegible]	165	135	5.3	6.5	2,000	2′37″	2′51″	122	2,113,208	1,723,077	390,131	94	A	100	A	
4	[illegible]	150	120	5.9	7.3	1,900	2′25″	2′30″	123	1,898,305	1,534,247	364,058	94	A	100	A	
5	[illegible]	130	125	6.8	7.0	1,500	2′26″	2′22″	102	1,647,059	1,600,000	47,059	100	A	100	A	
6	[illegible]	170	125	5.2	7.0	1,950	2′40″	2′52″	134	2,153,846	1,600,000	553,846	94	A	100	A	
7	[illegible]	183	134	4.8	6.6	2,550	2′20″	2′30″	137	2,333,333	1,696,970	636,363	90	A	100	A	
8	[illegible]	141	132	6.2	6.7	1,750	2′26″	2′23″	108	1,806,452	1,671,642	134,810	94	A	100	A	
9	[illegible]	145	129	6.1	6.8	1,950	2′40″	2′37″	111	1,836,066	1,647,059	189,007	94	A	100	A	
10	[illegible]	127	127	6.9	6.9	1,600	2′30″	2′36″	100	1,623,188	1,623,188	0	100	A	100	A	参考 10
11	[illegible]	141	138	6.2	6.4	1,600	2′24″	2′30″	103	1,806,452	1,750,000	56,452	100	A	100	A	112 m
12	[illegible]	126	116	7.0	7.6	1,400	2′33″	2′37″	108	1,600,000	1,473,684	126,316	100	A	100	A	
0	0	0	0			0	0	0					0	0	0	0	
0	0	0	0			0	0	0					0	0	0	0	
0	0	0	0			0	0	0					0	0	0	0	
0	0	0	0			0	0	0					0	0	0	0	
0	0	0	0			0	0	0					0	0	0	0	
0	0	0	0			0	0	0					0	0	0	0	
0	0	0	0			0	0	0					0	0	0	0	
0	0	0	0			0	0	0					0	0	0	0	
合計		1,793	1,526	71.6	83.1				1,402	22,819,185	19,454,114	3,265,071					
平均		149	127	6.0	6.9				117	1,901,599	1,621,176	280,423					

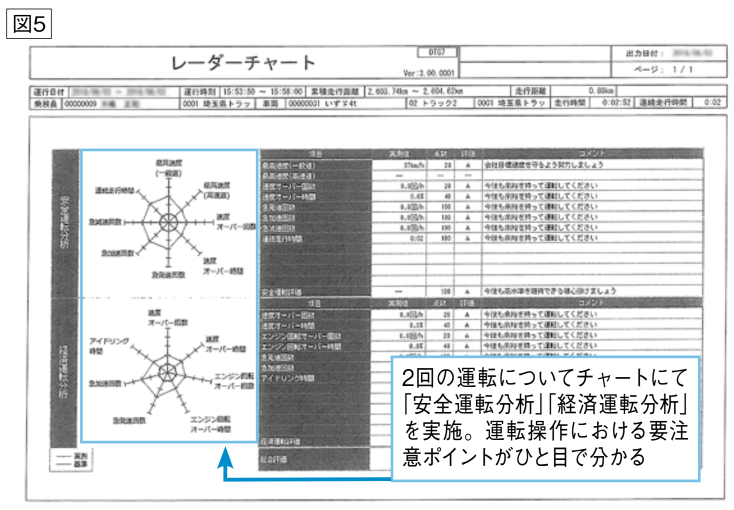
日常走行・省エネ走行で年間10万km走行した場合の燃料費と、省エネ走行で得られる「コスト面でのメリット」が金額で示される

図3


車の速度、エンジン回転数をリアルタイムでグラフ化。速度変化・回転変化を分かりやすくしている

図4


加速・減速変化値をグラフ化。変化値が大きいほど、急な加減速が行われていることを示す

図5


2回の運転についてチャートにて「安全運転分析」「経済運転分析」を実施。運転操作における要注意ポイントがひと目で分かる

写真でみるエコドライブ研修

①研修開始に先立つガイダンスで、この日のスケジュールが説明される

②実技では受講生が一人ずつトラックに乗車し、周回走行を行う

③平坦路走行時よりも多くの燃料を消費する坂道走行も含まれる

④1回目走行終了後の座学でエコドライブの運転テクニックを学ぶ

⑤2回目走行（省エネ走行）。助手席の指導員の指示に従い運転操作を行う

⑥実技走行終了後には様々なグラフをもとにしたデータ解説が行われる

⑦研修の締めくくりとなる修了式では受講生に対して修了証が授与される

コラム

多彩な研修を通じて安全への意識を高める
「埼玉県トラック総合教育センター」

周回コースやスキッドコースなど様々な走行コースを有する

ドライバーの事故防止に資する多彩なカリキュラムを設定している

埼玉県トラック協会（鳥居伸雄会長）は平成9年、深谷市に埼玉県トラック総合教育センター（小林肇所長）を開所。20年に研修用コースを大幅に拡張、22年からは中型・大型トラック運転習熟体験研修を開始するなど、施設・カリキュラムの両面で充実化を図ってきた。

同センターの敷地面積は約2万2607㎡、コース面積は約1万2638㎡を誇る。コースには、周回コースと長い直線コースのほか、降雨・降雪時におけるスリップを体験できる「スキッドコース」も備えている。

埼玉県ト協の会員自らがドライバーに対する安全教育・人格形成・安全意識の向上を図るための施設と設備を確保する、また「自分の会社・業界は自分で守る」という発想からスタートした同センターでは、ドライバーの事故防止に資する多彩なカリキュラムが設定されている。「新人乗務員・初任運転者研修」（1泊2日）では、29年に改正された「貨物自動車運送事業者が事業用自動車の運転者に対して行う指導及び監督の指針」によって初任運転者に対する指導強化が図られたことから、研修内容を増強。また、「事故防止乗務員研修」（同）では、夜間研修やスキッド走行なども取り入れ、より実践度の高い内容となっている。

6月は環境月間

環境特集 2019

運輸部門における更なる省エネ化を目指して ▽資源エネルギー庁「準荷主ガイドライン」より

経済産業省資源エネルギー庁では、平成30年12月の「エネルギーの使用の合理化等に関する法律の一部を改正する法律」（改正省エネ法）施行を受け、運輸部門における省エネに向けて準荷主が取り組むことのできる事例を紹介した「準荷主ガイドライン」をまとめた。運輸部門のさらなる省エネ化の実現に向けては、準荷主を含め、物流関係者が連携してこれらに取り組むことが重要であり、トラック運送事業者も荷主、準荷主に対して積極的に省エネ化について提案していくことが求められる。

ここでは、同ガイドラインで紹介されている事例について紹介していく。なお、同ガイドラインは、経済産業省資源エネルギー庁のホームページよりダウンロードすることができる。

「準荷主」に対しても省エネへの協力を呼びかけ

「エネルギーの使用の合理化等に関する法律の一部を改正する法律」（改正省エネ法）が、平成30年12月1日に施行された。

運輸部門のさらなる省エネを促進するため、省エネ法では平成17年から荷主に対する規制を導入している。しかし、近年のインターネット通販市場の拡大に伴う小口配送や、再配達の増加によるエネルギー増への対応が急務となってきた。今改正ではそれを受け、荷主が決定した輸送方法等の下で、到着日時を指示することができる貨物の荷受側等を新たに「準荷主」と位置づけ、省エネへの協力を求めることになった。

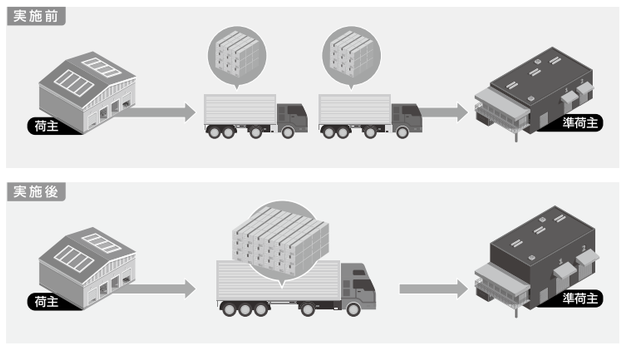
「準荷主ガイドライン」では、今後、より一層の省エネ化を進めるため、時間および場所を適切に指示することが求められている準荷主が取り組むことができる具体的な事例を挙げて紹介している。ここでは、同事例について、省エネ法の条文にならい、「よりエネルギー消費量の少ない輸送方法を選択するための取組（省エネな輸送方法の選択）」、「輸送方法を効率よく活用するための取組（利用効率の向上）」の2つに分類し、紹介する。

大型輸送機器の受け入れ体制の確保

省エネな輸送方法の選択

車両の大型化およびトレーラ化並びに船舶の大型化等により、荷主が貨物輸送事業者に対し、便数を削減して発注できるように、大型輸送機器の受け入れ体制の確保に努めること。

輸送機器を大型化することにより、省エネにつながるだけでなく、燃料費、人件費等の運行コストの削減も期待される。



大型機器の受け入れ体制の確保により、大型トラックでの輸送を実施するイメージ

計画的荷積み・荷卸しの推進

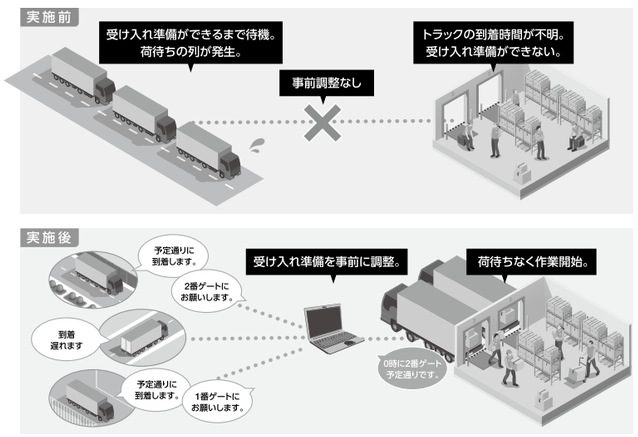
利用効率の向上

荷待ち時間の短縮のため、予約受付システム等の活用による計画的荷積み・荷卸しの推進に努めること。

この際、ASN システムや RFID 等の技術を活用し、検品作業の効率化を図ることも有効である。

これらの技術を活用することにより、トラック等の到着前に、到着予定時刻と貨物の概要が把握できるため、計画的に荷積み・荷卸しの人員を手配することが可能となる。その結果として、トラックの荷待ち時間の短縮と、荷待ち時間中のアイドリングによるエネルギー消費量の増大を抑制することが期待される。

また、検品作業の効率化により、１つの貨物の検品にかかる時間が短くなるため、少ない人員でも効率よく作業を進めることが可能となる。



予約受付システムの活用による荷待ち時間短縮のイメージ

発注頻度・発注ロットの見直し及び発注量の平準化・最適化

省エネな輸送方法の選択　利用効率の向上

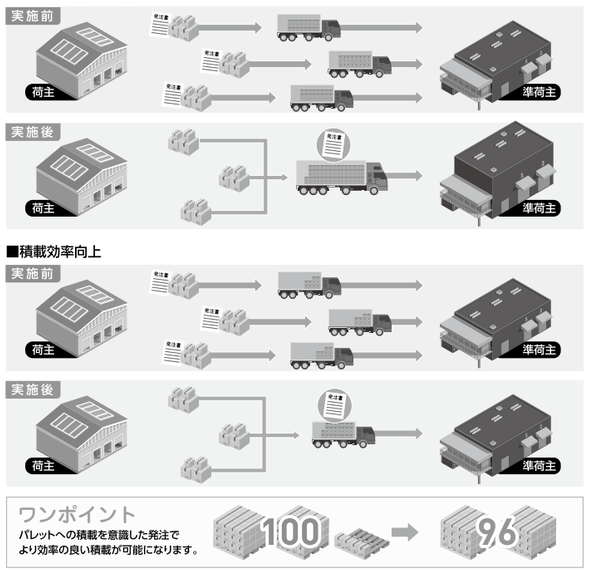
貨物の適性を踏まえ、多頻度・小ロット発注の見直しや発注量の平準化・最適化に努めること。

例えば、輸送量に応じて、毎日配送から隔日配送へ変更して輸送することで、大型輸送手段の選択（「大型輸送機器の受け入れ体制の確保」と合わせて実施することが必要な場合もある）や積載効率向上が可能となる。

また、発注の際に、50 個、100 個単位の発注ではなく、48 個、96 個など、パレットへの積載を意識した数量を単位とすることで、より効率よく貨物を積載することができる。

■大型輸送手段の選択

■積載効率向上



発注頻度の見直しによる積載率向上のイメージ

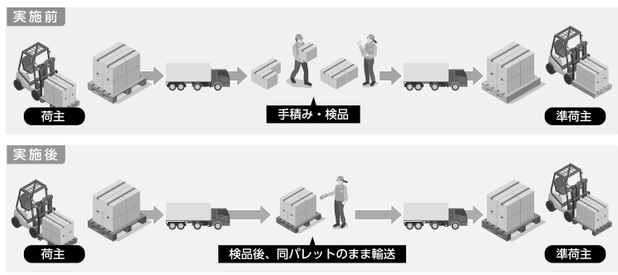
ユニットロードシステム化の推進

利用効率の向上

発着地におけるトラック積込み・積卸し作業や検品作業の効率を向上するため、一貫パレチゼーションを中心としたユニットロードシステム化の推進に努めること。

これにより、荷役の機械化や積み替えの省力化をはじめ、荷役作業時間の短縮だけでなく、トラックの待ち時間削減による省エネにもつながる。

また、パレットの位置及びその積み荷の情報を把握することにより、パレット紛失のリスク低減や、受け入れ側の荷役作業の効率化が期待される。



一貫パレチゼーションによる荷役作業の効率化のイメージ

リードタイムの見直し

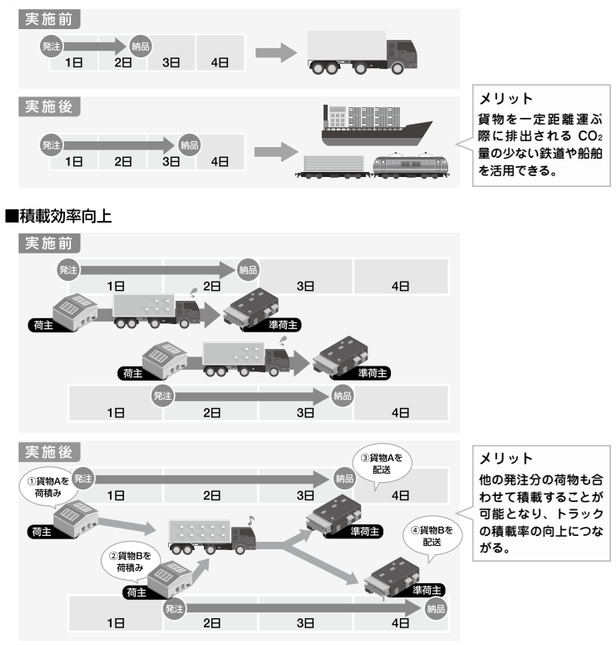
省エネな輸送方法の選択　利用効率の向上

貨物の適性を踏まえ、必然性のない翌日配送を見直し、翌々日配送などに改めることを含め、曜日および時間指定の適正化に努めること。

受取りまでのリードタイムを延ばすことで、貨物を一定距離運ぶ際のエネルギー消費量が少ない鉄道や船舶を活用した輸送方法の選択が可能となる。さらには、例えば、従来は時間の余裕がなく、積載率が低いまま出発していたトラックに、他の発注分の貨物も合わせて積載することが可能となり、トラックの積載効率の向上にもつながる。

■モーダルシフト

■積載効率向上



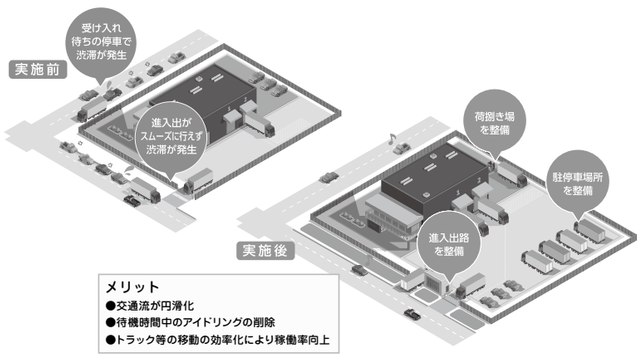
リードタイムの見直しによる物流の効率化のイメージ

関連インフラの整備

利用効率の向上

交通流の円滑化のために、事業者や地方公共団体等と協力して、荷捌き場、駐停車場所、運転手控え室及び進入出路の整備に努めること。

これらの整備により、トラック等の移動の効率化が図られ、稼働率が向上するほか、待機時間中のアイドリングによるエネルギー消費量の増大を抑制することができる。



インフラの整備による輸送の効率化のイメージ

労務 Q&A

第183回

36協定の対象期間途中の締結し直しは可能か

Q すでに届け出の済んだ36協定についてですが、仮に業務の都合などにより協定時間を変更する必要が生じた場合、協定の対象期間の途中でも改めて締結し直すことは可能でしょうか。

A 原則は認められないが、やむを得ない場合も

【解説】36協定の締結は、法定労働時間を超えて時間外労働を行うために必要な例外的措置であり、法規に則り（労働基準法第36条）、労使が書面で延長時間等を締結し、労働基準監督署長に届け出なければなりません。いったんこうした手続きを経て成立した協定を、事情が変わったからといって途中で簡単に破棄し、変更するというようなことが望ましくないのはいうまでもありません。

厚生労働省の行政通達（平成30年12月、基発1228第15号）でも「時間外労働の上限規制の実効性を確保する観点から、法第36条第４項の１年についての限度時間及び同条第５項の月数は厳格に適用すべきものであり、〔中略〕対象期間の起算日を変更することは原則として認められない」としているところです。

しかしながら、まったく認められないかというと、必ずしもそうではなく、他方で例外も認めています。同通達によれば、具体的なケースとして「複数の事業場を有する企業において、対象期間を全社的に統一する場合のように、やむを得ず対象期間の起算日を変更する場合」を挙げており、やむを得ない場合には変更も例外的に可能としています。ただし、その場合は、「時間外・休日労働協定を再締結した後の期間においても、再締結後の時間外・休日労働協定を遵守することに加えて、当初の時間外・休日労働協定の対象期間における1年の延長時間及び限度時間を超えて労働させることができる月数を引き続き遵守しなければならない」としており、結果的に二重の規制を受けることになりますので、要注意です。

ちなみに、以上は労働者の過半数を代表する者（過半数労働者）と締結している36協定（労使協定）の場合であり、会社に過半数を超える労働者で組織する労働組合（過半数労働組合）がある場合には、若干事情が異なってきます。といいますのも、36協定が労働協約の場合は有効期間を定めなくてもよいとされており（改正労働基準法施行規則第17条第１項第１号）、行政解釈では「時間外、休日労働の協定であっても労働組合との間に締結され当事者の署名又は記名押印があれば、その協定が施行規則第16条第２項（改正労基法施行規則第17条第１項第１号）の労働協約と解される」（昭和27年９月基発第675号）としているからです。

それでは、36協定が労働協約である場合になぜ有効期間を定めなくてもよいかといいますと、労働組合法により別途有効期間を規制しているためです。つまり、同法では労働協約の有効期間を最長３年とするとともに、有効期間を定めない協約を認め、その場合には、当事者の一方が、署名または記名押印した文書で90日以上前に予告すればいつでも解約できることになっており、36協定が労働協約の場合であれば同様の扱いとされます。したがって、こうした場合には、会社の都合ということではなく、組合側の事情による36協定の対象期間途中の破棄・再締結という事態が想定されることになります。

ユーザーズボイス

「荷待ち時間」「休憩」の車内の猛暑を克服

燃費向上にもメリット発揮

篠崎　悦朗社長
㈱篠崎運送倉庫グループ
㈱太章興産（埼玉県鴻巣市）

（㈱）太章興産は、（㈱）篠崎運送倉庫グループの一員として、自動車部品やコメ、また、鶏卵や食品など様々な貨物を輸送させていただいていますが、長距離輸送はほぼありません。弊社では10数年前からバイオディーゼル燃料（ＢＤＦ）を使用しており、現在では、グループ全車両で「Ｂ５」と呼ばれる５%配合油を使用しているからです。通常のスタンドで給油できませんから、自社インタンクで給油できる範囲での輸送業務となります。元々、ＢＤＦは「環境に優しい燃料」として環境対策の一環として導入しました。そうした土壌もあり、弊社ではデジタルタコグラフの導入も 20 年前から。ドライバー間での「エコドライブ」への熱意も高く、切磋琢磨してきました。近年では異常気象ともいえる夏の暑さが限界を超え、休憩や荷待ち時間でのアイドリングストップ対応として、エンジンを切っても使えるクーラとヒータの導入が求められていました。導入検討の過程で、弊社のトラックに装着可能な製品がなく困っていたところに、大型トラック ４ 社に対応するコンプレッサー式のクーラである「クールトロニック」が発売されたと聞いて、すぐに導入をはじめました。新しいトラックを代替えする際に、順次導入・装備していますが、ドライバーからは、「普段は日陰等を選んで窓を開けて休憩していたが、荷待ち時間などでは場所を選ぶこともできず困っていた。このクーラが入ったことで、我慢していた時間が快適になった」と聞いています。また、他のドライバーからも「早く自分のトラックにも欲しい」との声も聞こえます。ドライバーの努力などで総合的にエコドライブが盛んである上に、クールトロニックを導入したことで、導入後の車両で0.3㎞／ℓ程度燃費が向上しています。現在、各荷主先では、アイドリングストップが厳しく求められています。環境への配慮とドライバーの疲労軽減対策という２つの課題を解決するためにはこうした装置の導入は不可欠だと思います。何も対策をとらずに生身の人間であるドライバーだけに負担を強いることは絶対にできません。導入後、経済的なメリットもありましたが、なんと言っても「ドライバーの快適な休息・休憩」を確保することができたことは、本当に良かったと思っています。

クーラが入って快適なキャビン内

全日本トラック協会
導入助成対象商品
国内大型４社に対応
クールトロニック

エバスミクニは「ヒータ」と「クーラ」の取り付けからアフターサービスまで全国120ヶ所のサービスショップで承っています。
全国のトラック販社へお問い合わせください。

ヒータもエバスにおまかせください！

全日本トラック協会
導入助成対象商品
エンジンを掛けずに
車内を快適な温度に暖めるエアヒータ。
エアトロニック D2

エバスペヒャー ミクニ クライメット コントロール システムズ株式会社
〒250-0055 神奈川県小田原市久野 2480　TEL050-3802-7612　FAX0465-46-8316
www.eberspaecher-mikuni.co.jp　エバスペヒャーミクニ　検索

Eberspächer　MIKUNI

『広報とらっく』6月1日号に
折り込まれた周知チラシ

国交省　6月15日より荷役作業・附帯業務の乗務記録付票への記録義務付け開始

「貨物自動車運送事業輸送安全規則の一部改正」に関するQ&A集

トラックドライバーの長時間労働の是正と適正取引構築のため、貨物自動車運送事業輸送安全規則の一部が改正され、令和元年6月15日より、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に、集貨地点等で荷役作業または附帯業務を実施した場合についても、乗務記録の記載対象となりました（本紙5月20日号にて既報）。

国土交通省では、荷役作業等の記録義務付け（同規則一部改正）に関するQ&A集を取りまとめました。荷役作業等の負担を軽減し、トラックドライバーの労働環境を改善するためにも、運送事業者は本Q&A集を参考にし、適切に荷役作業等の記録を行ってください。なお、同Q&A集は全日本トラック協会ホームページよりダウンロードできます。

◇同規則一部改正の背景について

トラック運送業界では、ドライバーの長時間労働の是正が喫緊の課題となっています。しかし、長時間の荷待時間の発生に加え、荷主との契約に定めがない荷役作業等の発生により当初の運行計画が崩れることが、ドライバーの拘束時間に関する基準を超過する状況を招き、コンプライアンスを確保した運行を妨げる一因となっています。

国交省では、今回の一部改正により、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の協力による改善への取り組みを一層促進するとともに、国としても、トラック運送事業者やトラックドライバーに対して過度な要求をし、長時間労働を生じさせている荷主に勧告等を行うにあたっての判断材料とします。

質　問	回　答
①荷役作業等を行った場合に記録の対象となる積込み・取卸し場所について	
「集貨又は配達を行った地点」（集貨地点等）とは、どのようなものが該当するのでしょうか。自社の事業用自動車間で貨物を積み替えるような場合もこれに該当するのでしょうか。	荷主との関係で貨物の集貨又は配達を行った場所を想定しており、一般的には、自社の事業用自動車間で貨物を積み替えるような場合は、これに当たらないものと考えられます。
②「附帯業務」について	
荷役作業等（積込み・取卸し・附帯業務）のうち、「附帯業務」には、どのようなものが該当しますか。	附帯業務とは、「貨物自動車運送事業に附帯する業務」をいいます（例：「荷造り」、「仕分け」、「検収・検品」、「横持ち」、「縦持ち」、「棚入れ」、「ラベル貼り」、「はい作業」等）。
③記録の対象となる「荷役作業等の内容」について	
「荷役作業等の内容」についてはどの程度詳細に記載することが必要でしょうか。	「積込み」、「取卸し」、「仕分け」、「棚入れ」等といった、運転者が行った荷役作業等の種類が特定できる程度に記載してください。また、「積込み」や「取卸し」については、手荷役／機械荷役の区別がされていると、より詳細な実態把握につながります。また、参考として、国土交通省ホームページ（HP）において様式（記載）例を公表しています。
④記録の内容に関する荷主の確認について	
荷役作業等の内容等について荷主の確認が得られた場合とは、どのような場合でしょうか。また、その旨を示す事項として、どのような記録を行えばよいですか。	例えば、荷主側の発地での荷出しの担当者や、着地での荷受けの担当者との間で、実施した荷役作業等の内容（積込み、取卸し、仕分け、棚入れ等）や、所要時間について、共通認識が得られた場合をいいます。このような場合には、これらの記載と併せて、当該荷主側の荷受けの担当者等の手書きのサインや押印等を記録いただくことを想定しています。また、参考として、国土交通省 HP において様式（記載）例を公表しています。
荷主の確認が得られなかった場合とは、どのような場合でしょうか。また、その旨を示す事項として、どのような記録を行えばよいですか。	例えば、荷役作業等として実施した内容や要した時間について荷主側の担当者との共通認識が得られなかった場合や、荷主側の担当者が現場に不在だった場合等が挙げられます。このような場合には、確認が得られなかった旨が分かる記載（「担当者不在」等）を記録してください。また、参考として、国土交通省 HP において様式（記載）例を公表しています。
荷主の確認が得られた場合に、その旨を示す事項としては、荷主側担当者が記載した「レ点」、「○」、押印といったものでも足りるでしょうか。	荷主側担当者が記載する場合は、サインや押印が望ましいものと考えます。一方、荷主側担当者の確認を得た上で、事業者側がその旨を記載する場合は、「レ点」や「○」を記載することも考えられます。
⑤記録方法について	
荷役作業等の内容等や所要時間等の記録・保存は、１集貨地点（配達地点）当たりで行うのでしょうか。または、１運行（出庫から帰庫まで）当たりで行うのでしょうか。	１集貨地点（配達地点）当たりの荷役作業等の内容や所要時間等について記載してください。
荷役作業等の内容等について、独自に作成した様式を使用して記録・保存を行っても問題ないでしょうか。その場合、国土交通省で公表している様式（記載）のとおりに記録する必要があるでしょうか。	自社で独自に作成した様式であっても、省令に規定する事項（例：荷役作業等の開始・終了の日時、荷役作業等の内容、荷主の確認に関する事項等）が記録されている場合は、基本的には、適切な乗務記録となるものと考えられます。
作成した記録の管理について、紙ではなく、デジタル方式により行うことは可能ですか。また、デジタル方式で記録・保存する場合は、荷主の確認が得られた旨等はどのように記録すればよいでしょうか。	所定の事項の記録・保存が適切に行われていれば、デジタル方式による記録管理も可能です。その場合の荷主の確認が得られた旨等については、例えば、実施した荷役作業等の内容等や記録・保存をデジタル方式で行うことについてあらかじめ現場で荷主側の確認を得た上で、運送事業者側でその旨を記録すること等が考えられますが、荷主側の確認を得ることが難しい場合は、荷主の確認が得られなかった旨を記録してください。
⑥契約書に荷役作業等の内容が明記されているかについて	
記録の対象について、「荷主との契約書に実施した荷役作業等の全てが明記されている場合にあっては、当該荷役作業等に要した時間が１時間以上である場合に限る。」とありますが、例えば、①契約書に明記されていない荷造りを 20 分、②契約書に明記されている積込みを 30 分、それぞれ実施した場合に、契約書に明記されている積込み（②）については「１時間」を超えないため、記録しなくてもよいでしょうか。	実施した荷役作業等のうち、荷主との契約書に明記されていないものがある場合は、明記されている荷役作業等も含めて、実施した荷役作業等の全てが記録の対象となります。したがって、ご質問の場合は、①荷造り、②積込みの両方について記録いただくことが必要です。
「契約書」には、例えば、いわゆる「送り状」や「発注書」といった書面は含まれますか。	個々の運送契約の内容を「送り状」や「発注書」を使用して定めているような場合には、その名称の如何によらず、貨物自動車運送事業輸送安全規則第８条の「契約書」に該当するものと考えられます。
荷主側での荷役作業及び附帯業務の合計が１時間未満であった場合であって、契約書に「納品に係る附帯業務全般」等と記載されている場合は、記録の対象外としてよいでしょうか。	「荷主との契約書に実施した荷役作業等の全てが明記されている場合」に該当するには、「納品に係る附帯業務全般」といった包括的な記載ではなく、実施する可能性がある荷役作業等の内容（例:「積込み」、「積卸し」、「荷造り」、「仕分け」、「検収･検品」、「横持ち」、「縦持ち」、「棚入れ」、「ラベル貼り」、「はい作業」等）が具体的に記載されていることが必要です。
⑦その他	
貨物自動車運送事業者の従業員として、運転者以外の者が助手席に同乗した場合に、当該同乗した従業員のみが荷役作業等を行った場合は、記録は必要でしょうか。また、この場合、荷役作業等の内容はどのように記載したらよいでしょうか。	一般的には、貨物自動車運送事業者として荷役作業等を実施し、運転者の拘束時間に影響を及ぼす場合は乗務記録の対象となるものと考えられます。その場合、運転者が荷役作業等を実施した場合と同様に記載してください。
実施した荷役作業等の内容等について、荷主側担当者より記録を行わないよう依頼があった場合はどのようにすればよいでしょうか。	貨物自動車運送事業法及び貨物自動車運送事業輸送安全規則により乗務記録として記録・保存が義務付けられているため、荷主からそのような依頼があった場合も記録が必要となります。なお、実施した荷役作業等の内容等に関する荷主の確認については、当該確認が得られなかった場合には、その旨を記録すれば足りることとなっています。

特別企画

ドライバーの健康増進で会社の魅力アップ
人材確保・定着率向上に向けて

（1面から続く）

心臓疾患の対策ガイドラインを策定中です。さらに、平成30年12月には貨物自動車運送事業法の一部を改正する法律が可決・成立し、健康管理など事業の的確な遂行のための遵守義務の新設など事業者が遵守すべき事項の明確化も盛り込まれますので、今後、事業者の皆様の取組の促進が必要となります。

6 中小事業者：定期健診結果の有効活用の重要性

全ト協　事業者の中には中小規模のものも多くあります。

山腰　運転者の健康対策は、事業者が産業医の選任義務を負う規模の場合に取り組みやすいことは否定できません。しかしながら、輸送の安全確保の必要性は事業者の規模によって左右されることはありません。「血糖値」「脂質」「血圧」「体重」等の主要素を適切にコントロールすることがSAS、脳血管疾患、心臓疾患の対策につながるとされていること、運転者は法令に基づいて毎年定期健康診断を受けていること等に鑑みれば、この定期健康診断の結果を有効活用して運転者に必要な対応を促すことは、運転者の健康確保にとって合理的な方法と言えると思います。

7 運転者の健康管理に積極的に取り組むことの効果

全ト協　来年2020年夏には、東京オリンピック・パラリンピックが開催されます。この時期に安全確保の対策に取り組む意義は大きいと思います。

山腰　そのとおりだと思います。来年夏の東京オリンピック・パラリンピックの期間を中心に、国内では人や物の移動が活発になると共に、海外から多数の観光客が日本を訪れます。日本では昔から水と安全は無料とされてきており、安全はあって当たり前とされがちで、海外からの訪日者もそのように考えていると思います。

一方、我々関係者は、事業用自動車の安全確保は、事業者の皆様方の水面下での不断の努力の継続によって初めて実現されるものであることを知っています。海外からの期待のある中で、日本国内における事業用自動車の安全な運行の確保は国際的な責務とも言えると思います。そのような信頼、期待に応えるべく、各事業者の皆様におかれては、運転者の健康管理を通じた安全の確保により一層意識をして事業を行って頂きたいと考えています。

全ト協　本日はありがとうございました。

山腰　ありがとうございました。

8 東京オリンピック・パラリンピックに向けた取組の意義

全ト協　来年2020年夏には、東京オリンピック・パラリンピックが開催されます。この時期に安全確保の対策に取り組む意義は大きいと思います。

山腰　そのとおりだと思います。来年夏の東京オリンピック・パラリンピックの期間を中心に、国内では人や物の移動が活発になると共に、海外から多数の観光客が日本を訪れます。日本では昔から水と安全は無料とされてきており、安全はあって当たり前とされがちで、海外からの訪日者もそのように考えていると思います。

一方、我々関係者は、事業用自動車の安全確保は、事業者の皆様方の水面下での不断の努力の継続によって初めて実現されるものであることを知っています。海外からの期待のある中で、日本国内における事業用自動車の安全な運行の確保は国際的な責務とも言えると思います。そのような信頼、期待に応えるべく、各事業者の皆様におかれては、運転者の健康管理を通じた安全の確保により一層意識をして事業を行って頂きたいと考えています。

全ト協　本日はありがとうございました。

山腰　ありがとうございました。

4 国の取組、事業者の問題意識の重要性

全ト協　運転者の健康確保のために行っている国土交通省の取組にはどのようなものがありますか。

山腰　国土交通省では、疾病予防をはじめとして運転者の健康管理の重要性に以前から着目しており、平成22年に「事業用自動車の運転者の健康管理マニュアル」を策定しました。これは、学識経験者、バス・タクシー・トラック事業者及び事業者団体、労働組合等の専門家からなる「自動車運送事業に係る交通事故要因分析検討会」での検討を経て策定されたものですが、そのマニュアルでは「疾病リスクの低減のための平時からの健康増進」の重要性がうたわれ、「事業主が、安全を経営の最優先課題とし、いつでも事故は起こりうるとの緊張感を持って運転者の指導、安全分野への投資等に努力を払う」ことが求められています。

全ト協　事業者の取組が重要ということですね。

山腰　そう思います。これは私自身の個人情報なので内密に願いたいのですが（笑）、恥ずかしながら私はここ数年人間ドックでメタボの基準にひっかかっています。食事や運動等日常生活での留意点に関する「特定保健指導」を保健師さんから受けるよう案内はもらっていたのですが、多忙を理由に受けずにいました。ですが、昨年からこの保健指導を必ず受診するよう職場から強く言われるようになり、ようやく重い腰を上げて指導を受けて取り組んだ結果、数値が改善しました。ほんの僅かですが（笑）。

やはり、働いている方々皆さんお忙しい中、再受診等がつい億劫になりがちです。まず事業者の皆様の側で、運転者一人一人の健康確保の必要性を改めて十分認識して頂き、法令に基づいて毎年受けることとなっている定期健康診断等の結果を踏まえて運転者の健康状態を適切に把握し、運転者の背中を押して医師の受診を促す等の対応をお願いします。

全ト協　全ト協では、運転者の健診結果の分析をシステム化することで、運転者の健診受診後のフォローアップを事業者が容易かつ確実に行えるようにした「運輸ヘルスケアナビシステム」を開発し、推進しています。

山腰　自分の経験に照らしても、運転者の健康確保には事業者の皆様の前向きな取組が非常に重要と思います。運転者の健康管理を容易にするそのようなシステムの開発は、事業者の皆様にとって時宜にかなった朗報なのではないでしょうか。

5 健康起因事故防止のためのスクリーニング検査に関する国の取組

全ト協　運転中に意識を失う原因としてよく取り上げられるのが、睡眠時無呼吸症候群（SAS）、くも膜下出血等の脳血管疾患、心筋梗塞等の心臓疾患です。これら疾患への対策はどのようにすればよいのでしょうか。

山腰　SAS、脳血管疾患、心臓疾患は運転中に突然発症することがあり、スクリーニング検査を受けなければ発見が容易でないとされています。特に、SASについては、平成15年に「自動車運送事業者におけるSAS対策マニュアル」を策定して以来、改訂を重ねてその重要性について啓発し、取組の促進を図っている他、平成28年12月の道路運送法及び貨物自動車運送事業法の改正によって、事業者が「疾病により安全な運転ができない状態での運転防止のために必要な医学的知見に基づく措置」を講じることとされたことを受けて、「脳血管疾患対策ガイドライン」を、専門医、有識者、バス・タクシー・トラックの各事業者団体の長、大手事業者等からなる「事業用自動車健康起因事故対策協議会」での審議を経て、平成30年2月に策定しました。現在は

全ト協　事業者が運転者の健康管理対策に積極的に取り組むことのメリットは、他にどのようなことがありますか。

山腰　病気になって一番つらいのは、病気になった本人です。周りのご家族の方々も心配します。また、若干実利的なことですが、日本国内どの業種でも人手不足が顕著となりつつある中、健康で業務に従事して頂ける運転者一人一人の存在は、事業者の皆様にとってかけがえのない存在なのではないでしょうか。

また、皆様のようなトラック事業やバス、タクシー事業の場合には、事業の本質が他人の生命、財産をお預かりした上で安全に輸送するということにありますので、事故無く安全に運送し、事業を継続することは社会的責任を果たすという意味でも重要だと思います。

さらに、運転者の健康管理を積極的に推進していくことは、これから職場、魅力的な事業者、魅力的な業界と映るのではないでしょうか。

運転者の健康を確保する取組を幅広く推進することによって、運転者個人の健康増進のみならず、事業者個社の魅力を高め、業界の地位向上にもつながる大きな効果があると思います。

物流業界での人手不足は厳しさを増しておりますが、トラック運送事業は日本の経済活動の担い手であり、荷主との共助などにより社会との共生に努めて頂いていると承知しています。トラック運転者の健康管理の徹底などにより運転者の人材確保や定着率の向上にもつながり、ひいては日本の経済発展に資するものと考えています。

ほんのヒトコマ　［第44回］　前川しんすけ

「日本ではたぶん売れないのでは…？」

法令○×クイズ　～緊急自動車・路線バスの優先編～

【解答】 3面に問題

❶ ×（法第40条第1項）交差点やその付近で緊急自動車が接近してきたときは、車両は交差点を避け、かつ、道路の左側に寄って一時停止しなければならない。

❷ ×（法第40条第2項）交差点やその付近以外で緊急自動車が接近してきたときは、車両は道路の左側に寄って、これに進路を譲らなければならないと定められているが、一時停止までは義務づけられていない。

❸ ○（法第75条の6第2項）緊急自動車以外の自動車は、緊急自動車が本線車道に入ろうとしている場合又はその通行している本線車道から出ようとしている場合においては、当該緊急自動車の通行を妨げてはならない。

❹ ×（法第20条第2項・標識令327の4）道路標識や標示によって路線バス等の専用通行帯に指定された車両通行帯では、指定された路線バス等及び小型特殊自動車、原動機付自転車、軽車両以外の車は通行できない。ただし、右左折などのやむを得ない場合は通行できる。

❺ ○（法第31条の2）停留所において乗客の乗降のため停車していた乗合自動車が発進するため進路を変更しようとして手又は方向指示器により合図をした場合においては、その後方にある車両は、その速度又は方向を急に変更しなければならないこととなる場合を除き、当該合図をした乗合自動車の進路の変更を妨げてはならない。

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

155「卵の道④」福岡の甘味、鶏卵素麺

和・洋・中を問わず、お菓子と卵は縁が深い。南蛮渡来の和菓子といった場合には、なおさら卵が欠かせない。そんな和洋折衷の代表はポルトガルからやってきた「鶏卵素麺」。江戸初期にできた南蛮菓子のレシピ本『南蛮料理書』にはタマゴソーメンとして登場している。

製法は遊び心に富んでいる。卵黄を穴あき杓子からたらたらと、熱した砂糖蜜の中に流し入れるのだ。蜜の熱で卵は糸状のまま凝固する。そっと引き上げて束にして寝かせた姿は、茹でた素麺にそっくり。あでやかな黄色は卵の黄身の色だ。名前はそこに由来する。なお、発祥地のポルトガルでは、糸状になったお菓子だからと、単刀直入に「fios de ovos（卵の糸）」と呼ぶ。これまたわかりやすいネーミングだ。

始まりは福岡博多で、菓子舗の主人が長崎で教わり、地元に持ち帰って工夫を加えた。自信作ができて黒田藩へ献上したところ、殿様が大喜びして、やがて江戸の将軍家へも献上されるようになった。

とはいうものの、材料は卵と砂糖だけ。こっくりした甘さが何とも気持ちいい。四百年前から伝わるピュアな伝統菓子だ。現代では高級イメージからはやや遠いかもしれないが、鶏卵素麺が伝わった江戸時代初期には卵も砂糖も大変な貴重品だった。特に砂糖は長崎の出島からわずかに輸入品が入ってきただけで、当時の人には画期的な甘さであり美味だったに違いない。そんなイメージをふくらませると、鶏卵素麺の素直な甘さがいっそうおいしくなってくる。

神経を使う運転には、ぜひ鶏卵素麺をおすすめしたい。卵でスタミナが回復できるうえ、糖分が幸せホルモン・セロトニンの分泌を活発にするので、穏やかな気分でゆったり仕事ができるのだ。

（むかさ・ちえこ）

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234回「猶予期間」には一定の合理性あり

トラック運送業界は働き方改革関連法の施行に様々な猶予期間が設けられている。時間外労働の上限規制の場合、自動車運転業務の年960時間は2024年4月からの適用である。猶予期間は約5年だが「まだ5年ある」のか「もう5年しかない」と認識するかで結果が大きく違ってくる。

働き方改革の様々な法的規制をすでにクリアしている事業者もいる。筆者はこの間、そのような事業者を取材してきた。その結果、見えてきたのは、「設定された猶予期間には一定の合理性がある」ということだ。後付けの解釈ではあるが、猶予期間は何の根拠もなく設けられたわけではない、と思うようになってきた。

代表的な事例をみよう。ドライバーが19人という規模の中小事業者がいる。同社の現在の就業規則は1日の拘束時間が8時間で、計1時間の休憩時間を除いた実労働時間は1日7時間である。もちろん1日7時間を超える労働には残業割増賃金を支払う。だが、残業時間はせいぜい月20時間程度なので少ない。

同社の主な業務は港から物流センターや工場などへのコンテナ輸送と、物流センターからの店舗配送である。いずれも労働時間は短い。車両は軽自動車から大型車まで保有していて、1人のドライバーが車両を乗り換えて1日に何回転かする。スポット輸送も組み込めば、センター内での仕分け作業や、デバニングなども臨機応変に手伝う。1人何役もこなすことで収入増を図っているのだ。

では賃金水準はどうか。残業代を含まない固定給の平均年収が、県内の全産業平均を若干だが上回っている。筆者が厚生労働省の賃金構造基本統計調査と比較したら、2千円ほど高かった。

同社では2014年4月の賃上げから6回の改定で現状の水準まで引き上げてきた。労働時間はさほど長くなかったが、「賃金水準を県内全産業平均にまで引き上げないと人材を確保できなくなる」という認識があったからだ。売上よりも賃上げを先行して、事後的に運賃・料金交渉をしてきた。1日7時間労働で算出した原価に基づく運賃・料金である。「運賃を値上げできなければ赤字になる。土俵際での必死さで交渉した」。ところが管理職をはじめ従業員のモチベーションがアップし、新規の仕事を積極的に請けたり、作業効率を向上させる努力などもあって、売上も利益も増えてきた。

つまり、この事業者は長い時間をかけて計画的に取り組んだのである。この事例からも猶予期間には一定の合理性があることが分かる。だが、それは同時に「今すぐ着手しないと間に合わない」ということも意味している。

中野社長に訊く!

スキルと協調性重視の経験者採用で高品質の青果物輸送を提供!

中野　健造
代表取締役

10年前にスーパーマーケットへの配送部門を立ち上げて以降、取扱貨物の8割が青果物、2割が鶏卵と、農産物の輸送を専門に手掛ける当社では、「丁寧かつ繊細な運転・荷扱いの技術」と「仲間やお客様と和気藹々と仕事のできる協調性」を重視し、社員からの紹介を中心に経験者重視の採用を行っています。青果物輸送には、商品のサイズや品種が一目で分かる荷物の積み方など、「次に受け取る人」のことを考えて行う、細やかで思いやりのある作業が欠かせません。そしてそれは、女性ドライバーの特性とイコールであると考えています。

市場での積み込みは、青果物という荷物特性もあり、気温の高い時期は特に迅速な作業が求められます。当社では、配送担当ドライバー全員が全員の届け先・荷物内容を把握しているので、皆で協力し、スピーディーに積み込みを行います。老若男女の分け隔てなくドライバー同士の仲が非常によく、協調性とコミュニケーション能力の高いドライバーがそろっていることが、当社の自慢です。

有限会社中野高速運輸

［代表取締役　中野　健造］

本社所在地	大分県臼杵市末広3410-1
資本金	500万円
設　立	平成12年2月
従業員数	25人（ドライバー20人、うち女性2人）
車両数	27台

close-up!

正確な荷積みと繊細な扱いが求められるイチゴの積み込み!

A　JAの冷蔵倉庫に入り、届け先別に仕分けられたイチゴの検品を行う。
　イチゴのサイズや箱の数を細かくチェック。

B　段ボール箱に入ったイチゴを、パレットの上に積んでいく。
　市場の担当者や別のドライバーが検品しやすいよう、品種やサイズが記載されたラベルがある面を外に向けて並べる。「（この方法は）青果物輸送ドライバーの基本。パレット積みは『思いやり』ですね」と油布さん。

C　イチゴの入った箱は統一サイズではなく、大きさが違うものも。
　大分県オリジナルの新品種「ベリーツ」は平たく横長の段ボール箱に入っているため、サイズを考慮しながら、パレットに積む際はしっかり固定されるよう丁寧にストレッチフィルムを巻いていく。

D　パレット積みしたイチゴをトラックへフォークリフトで積み込む。
　同社では、リフト運転時に使用するヘルメットを、男性ドライバーは同社のイメージカラーである青色、女性ドライバーは油布さんと同僚女性ドライバーの希望で赤色にしているという。

E　プラスチックケース入りのイチゴをパレット積みにする。この際も、生産者やサイズなどが記された用紙が挟んである面が外にくるようにしてフィルムを巻く。
　油布さんは「きっちり固定するためにはスピードが必要なので、目がまわることもしばしばです」と笑う。

F　イチゴを載せた2つのパレットを積むと、トラックの荷台の幅にぴったりと収まった。
　荷台最奥部にはスーパーマーケット配送時に使用するロールボックスパレットが積まれており、「ロールボックスパレット+パレット=荷台の幅」になるよう計算しつくされている。

女性の輝く現場から
トラガールのお仕事。

第22回「中型車ドライバー（青果物輸送）」油布 まゆみさん（㈲中野高速運輸・大分県）

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22回目は、「中型車ドライバー（青果物輸送）」のお仕事です。㈲中野高速運輸（大分県臼杵市）の油布まゆみさんが登場します。

トラガールファイル

油布（ゆふ）まゆみさん

担当業務：中型車での青果物輸送
勤続年数：9年
取得資格：大型自動車免許、フォークリフト運転技能講習修了

誰からも愛されるチャーミングな人柄と確かな技術
同僚皆が認める青果物積み込みのスペシャリスト!

・トラックドライバーを志したきっかけは、中学生の時に見かけた、大型ダンプトラックに乗務する女性ドライバーの姿。高校卒業後、アパレルショップや飲食店での接客業勤務や結婚・出産を経て、自ら大型免許を取得し、念願のトラックドライバーに転身。「自分の長所は『どこに行っても可愛がってもらえること』。接客業での経験が今の仕事に活きていますね」。

・「トラックから見える目線の高い景色が好き」という油布さんが安全運転と荷物のために心がけているのは「ゆるやかなブレーキの掛け方」。配送ルートの中にある悪路や信号のない交差点では特に細心の注意を払う。

・今の一番の楽しみは、仕事終わりに、昨年産まれたばかりの初孫の顔を見ること。「時間を見つけてはベビー用品店に出かけて、孫に着せたい洋服選びに勤しんでいます（笑）」。

油布さんのある1日の仕事の流れ

油布さんは日々、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。

4:30
出社し、乗務前点呼（写真①）を行う。車両点検後、会社を出発。

①

5:30
大分市公設地方卸売市場（大分市場）に到着（写真②）。積み込み作業を行う。

②

6:00
大分市内のスーパーマーケット5店舗へ配送。

③

7:15
大分市場に戻り、2便目の積み込み作業（写真③）を行ったあと、県南方面へ出発。

④

8:30
津久見市・臼杵市のスーパーマーケットや飲食店などの配送先5か所で荷降ろし。

10:30
臼杵市内のJA（農業協同組合）へ（写真④）。イチゴの積み込みを行う（close-up!）。作業完了後、大分市場に向け出発。

⑤

⑥

12:00
大分市場に到着。市場正面の集荷エリアでイチゴの荷降ろし（写真⑤）を行い、担当者のチェックを受ける（写真⑥）。

12:15
市場裏手の出荷エリアに移動し、翌日配送分の積み込みを行う。青果物の積載されたロールボックスパレットを、テールゲートリフターを利用しながらスムーズかつスピーディーに積み込み（写真⑦）、ラッシングベルトでしっかり固定する（写真⑧）。

⑦

⑧

13:00
市場内の食堂で昼食休憩。この日油布さんが選んだメニューは「しょうが焼き定食」。たくさんの紅ショウガと一緒に食べるのが油布さん流（写真⑨）。

⑨

15:00
帰社。乗務後点呼と翌日の運行内容確認を行ってから退社。

油布さんはこんな人!

週2回、休市前日には青果物の配送を担当するドライバーが勢ぞろいして市場の食堂で昼食をともにするという同社（写真⑨）。「しょうが焼き」や大分市のご当地グルメ「にら豚」といった定食、麺類などを食べながら、仕事に関する情報共有をしたり、翌日の仕事の段取りを打ち合わせたりする、「ドライバー団らん」のランチミーティングの場にお邪魔して、油布さんの人となりについて伺った。

同僚ドライバー全員から異口同音に挙がったのが、「仕事が速い!」の声。傷つきやすく扱いが難しい青果物を大量に輸送する場合なども、非常に丁寧かつ手際よく積み込む油布さんの技術はピカイチで、「決して真似できないスピード」と全員から称賛の声が上がった。油布さんの仕事ぶりには中野社長も「仕事の速さは会社イチ。スピードだけでなく丁寧さも兼ね備えている」と太鼓判を押す。

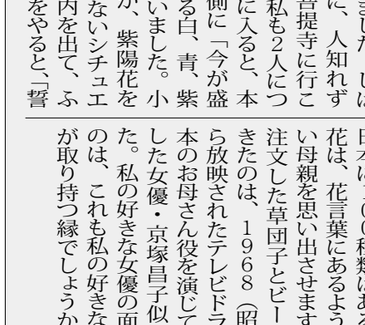
2019・6・20

こちら広報室　四季折々 163

▼叔父の次女が養鶏場を経営している家の長男に嫁いだ関係から、叔父の家に寄ると必ず大量の「卵」が置いてあります。叔父は、お茶屋を経営していますが、大量の卵をどう処理するのか見ていると、お店の商品を購入したお客様に、粗品として卵1パックを渡していました。▼物価の変動にあまり左右されない卵は、「物価の優等生」ともいわれ、消費者にとって栄養満点の得難い食材です。とはいえ、約1万羽もの鶏に与える飼料代、昼夜を問わず照らす電気代など経費はかさみます。また、ケージ内の鶏の環境と健康状態の管理は重要な役割です。病気や風評には敏感で、人一倍気を使うことから、ある意味で厳しい側面があります。可愛い雛から成鶏への過程は短いですが、小さいながらも大切な命には代わりなく、愛情を注いで育てているそうです。▼ある土曜日に、都内下町の叔父の家に行くと、その養鶏場の長男が来ていました。しばらく世間話をした後に、人知れず紫陽花が綺麗に咲く菩提寺に行こうということになり、私も2人について行きました。境内に入ると、本堂に向かう途中の両側に「今が盛り」とばかりに咲き誇る白、青、紫色の紫陽花が群生していました。小雨模様の天気でしたが、紫陽花を楽しむには、これ以上ないシチュエーションでした。▼境内を出て、ふと門前横のボードに目をやると、「誓って破ってまた誓う、決まり文句は今度こそ」の言葉が貼られていました。単純明快ながら、その意図するところは誰もが感じる戒めで、私自身も「ドキッ」としました。▼青い小花が集まって咲く「紫陽花」の語源は万葉集に例があり、別名「七色花」、「七変化」の表現もされ、「辛抱強い愛情」という花言葉は、雨に打たれながらも瑞々しいほどの色彩を放つこの花に相応しいです。▼菩提寺を出た3人は、関東三大師と称される西新井大師へ徒歩で向かいました。環状7号線の開通により参道が寸断されたため、往時の賑わいはありませんが、「西の長谷寺、東の西新井」と呼ばれる牡丹の名所で、正月三が日の初詣参拝者数は、実に54万人余にものぼります。参道には煎餅屋や団子屋などが軒を連ね、昭和の風情を残しています。いつまでも変わらずにいてほしいものです。▼団子屋に入り、庭の見えるテーブルに移動すると、ガラス越しに見えたのは、花が額縁のように咲く赤色の「額紫陽花」でした。日本に100種類はあるという紫陽花は、花言葉にあるように、辛抱強い母親を思い出させます。▼丁度、注文した草団子とビールを運んできたのは、1968（昭和43）年から放映されたテレビドラマの中で日本のお母さん役を演じて一世を風靡した女優・京塚昌子似の女性でした。私の好きな女優の面影と会えたのは、これも私の好きな花、紫陽花が取り持つ縁でしょうか!

（山崎薫）

新トラックモード搭載
9インチポータブルナビゲーション
2019年6月 NEW
大型通行禁止区分対応トラックモード
2019年最新ゼンリン地図16GB
準天頂衛星「みちびき」対応

DreamMaker PN0902BTiP 40,500円(税込)
大型通行禁止区分対応 新トラックモード搭載

トラックモードは「車高・車幅・重量」の車両情報を設定するだけで、トラックなどの大型車が通行できない道路を避けてルート案内をすることができます。
2019年モデルでは新たに「大型通行禁止区分」が対応となり、より的確なルート案内を実現します。
【制約事項】
特定時間のみ通路の一定ゾーンが通行禁止になる箇所は整備対象外となります。
超大型車（総重量20t以上、高さ3.8m以上など）を対象とした重さ・高さ指定道路規制は対象外。
普通車は通行不可の路線バスや貨物車のみが通行可能な道路の規制は整備対象外。
一般的制限を超える特殊車両・危険物積載車両・けん引車両を対象とした規制は整備対象外。
5.5t 重量制限　3.3m 車高制限　2.2m 車幅制限　従来のトラックモード　＋　NEW 大型通行禁止
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

- クラウド式デジタコで手作業を自動化 / 運送業務を大幅スピードアップ -
改善基準の対応にもう、困らない
トラック協会助成金対象
ロジこんぱす「タッチパネル式 クラウド型デジタコ」
タッチパネルでラクラク！運行・労務管理
自動日報　動態管理　安全対策　社内管理
その他、運行管理に役立つ機能盛りだくさん!
トラック協会助成金対象
ロジたこ「簡単シンプルデジタコ」
デジタコ初導入にピッタリ！
業界最安 本体価格 5万円
手間のかかる書類作成お任せください
助成金申請ご支援致します
お気軽にお問い合わせください
☎ 050-3818-1758
掲載番号：210　https://systec2000.com