昭和35年11月28日第3種郵便物認可

令和元年（2019年）　第2136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

8月5日号

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

全ト協会員専用ページのパスワード ～8/14　1503.8/15～9/14　9371

令和元年下半期　トラック運送業界の動向

加速するトラックドライバーの「働き方改革」
いまこそ「魅力あふれる業界」への進化を着実に

今年5月に元号が変わって「令和」となり、早くも3か月が過ぎた。全日本トラック協会では、6月27日に開催された第95回通常総会および第181回理事会において、坂本克己会長を再任。「令和」という新たな時代にふさわしい、魅力あふれるトラック運送業界へと着実に進化していくために、全ト協では坂本会長を先頭に、業界を取り巻く諸課題の解決に向けて全力で取り組んでいく。

ここでは、令和元年下半期のトラック運送業界の主な予定や動きについてまとめた。

1 改正事業法の円滑な施行に向けて
「規制適正化・遵守事項の明確化」11月1日から施行

トラック運送事業ではドライバー不足が深刻化しており、ドライバーの長時間労働の是正等の働き方改革を進め、コンプライアンスを確保できるようにする必要がある。こうした状況を踏まえ、昨年12月、議員立法により、①規制の適正化、②事業者が遵守すべき事項の明確化、③荷主対策の深度化、④標準的な運賃の告示制度の導入――を内容とする事業法改正が行われた。

今年7月1日に③の荷主関連部分が施行されたのに続き、①規制の適正化と②事業者が遵守すべき事項の明確化について、今年11月1日の施行に向けて現在準備が進められている。主な改正内容は参考1の通り。

今年5月から6月にかけて、施行に伴って必要となる関係省令・通達等の改正案についてパブリックコメントの募集が行われ、8月1日に省令公布・通達発出が行われた。改正内容の運送事業者への周知が行われた上で、11月1日に施行される。

全ト協では、今改正の事業者への周知徹底を図るとともに、④標準的な運賃の告示制度の導入の早期施行に向けて、国土交通省と連携して取り組んでいく。

2 消費税率10％引き上げに伴う対策
転嫁拒否等の不当行為防止に向け監視・取締りを実施

「社会保障の安定財源の確保等を図る税制の抜本的な改革を行うための消費税法の一部を改正する等の法律」により、今年10月1日から、消費税率が8％から10％に引き上げられる。また、引き上げと同時に、消費税率引き上げに伴う低所得者対策として、軽減税率制度が実施されることになっている。

消費税率の引き上げに際しては、輸送サービス等を提供する下請運送事業者等が転嫁拒否や実質的な値引き強制等を受けないようにするため、こうした不当行為を禁じる「消費税転嫁対策特別措置法」が平成25年より施行されている（参考2）が、今年10月の消費税率引き上げに際して法改正が行われ、同法律の期限が令和3年3月31日まで延長されている。

下請運送事業者等への、消費税の転嫁拒否等の不当行為に対しては、政府が一丸となって監視・取締りを行っていくこととなっている。

なお、全ト協ホームページ（HP）では、消費税の円滑・適正な転嫁に関する各種情報を掲載している。

3 「運転者職場環境良好度認証制度」
事業者の「働きやすさ」が求職者にPRできるように

トラック運送事業のドライバー不足解消のためには、労働条件や労働環境を改善するとともに、ドライバーを確保・育成していくことが課題となっている。

このため、国交省では昨年6月、有識者・全ト協など関係事業者団体・行政等からなる「自動車運送事業のホワイト経営の『見える化』検討会」を立ち上げ、長時間労働の是正など働き方改革を重視した「ホワイト経営」への運送事業者の取り組み状況を「見える化」するための認証制度創設等について検討を実施。今年6月25日に報告書をとりまとめた。

新たに設けられる「運転者職場環境良好度認証制度」は、主にドライバーの労働条件や労働環境に関して評価・認証を行い、主に求職者に対して情報提供を行うための制度。運送事業者にとっては、自社の働きやすさ等について、第三者を介した中立的・客観的評価をして示すことができるようになり、ドライバーの採用活動の円滑化や、取引先からの信頼向上による契約受注への好影響が期待できる。

現在、認証実施団体の選定が行われており、国交省・全ト協など関係事業者団体・労働組合から構成される選考委員会において審査の上、決定されることになる。

4 「ホワイト物流」推進運動
「自主行動宣言」への賛同企業の募集が進む

今年春から、①トラック輸送の生産性の向上・配慮、契約内容の明確化・遵守、運送内容の見直し等を内容とする「自主行動宣言」への賛同企業の募集が進められている。

今年10月には、第1回目となる賛同企業数・取組状況等の集計・公表が行われる（9月末締切）。また、来年1月には第2回集計・公表（12月末締切）も予定されている。

社会的影響力の大きな荷主企業において、「ホワイト物流」への具体的な取り組みが検討され、確実に実施されていくことにより、各業界や地域において「運び方改革」に向けた取り組みが広がることが期待される。

物流の効率化、②女性や60代以上のドライバー等も働きやすい、より「ホワイト」な労働環境の実現――に取り組むための「ホワイト物流」推進運動が、国土交通省・経済産業省・農林水産省が中心となって展開されている。

同運動の主な目的は、荷主等の企業や国民等に広く同運動に参加してもらい、従来の「運び方」を見直すための具体的な動きに繋げていくことにより、ドライバー不足に伴う国民生活や産業活動への影響を避けることである。現在、同運動への取組方針や法令遵守への

5 働き方改革関連法への対応
「時間外労働の上限規制」が来年4月から中小企業にも適用に

労働者が、それぞれの事情に応じた多様な働き方を選択できる社会を実現する「働き方改革」を総合的に推進するため、今年4月より「働き方改革関連法」が順次施行されている。

来年4月1日からは、参考3で示したように、年720時間以内とする時間外労働の上限規制（一般則）が、中小企業に対しても適用される。併せて、パートタイム労働法・労働契約法・労働者派遣法の改正規定が適用され（中小企業におけるパートタイム労働法・労働契約法の改正規定適用は令和3年4月1日）、「同一労働同一賃金」など、雇用形態にかかわらない公正な待遇の確保が進められることになる。

運送事業者には、トラック運送業界の働き方改革の実現のために、速やかな対応が求められる。

参考1　11月1日に施行される改正貨物自動車運送事業法の内容

1 規制の適正化
①欠格期間の延長等
法令に違反した者等の参入の厳格化
・欠格期間の延長（2年⇒5年）
・処分逃れのため自主廃業を行った者の参入制限
・密接関係者（親会社等）が許可の取消処分を受けた者の参入制限　等
②許可の際の基準の明確化
以下について、適切な計画・能力を有する旨を要件として明確化
・安全性確保（車両の点検・整備の確実な実施等）
・事業の継続遂行のための計画（十分な広さの車庫等）
・事業の継続遂行のための経済的基礎（資金）　等
③約款の認可基準の明確化
荷待時間、追加的な附帯業務等の見える化を図り、対価を伴わない役務の発生を防ぐために基準を明確化
→原則として運賃と料金とを分別して収受
＝「運賃」：運送の対価　「料金」：運送以外のサービス等
2 事業者が遵守すべき事項の明確化（許可後、継続的なルール遵守）
①輸送の安全に係る義務の明確化
事業用自動車の定期的な点検・整備の実施　等
②事業の適確な遂行のための遵守義務の新設
・車庫の整備・管理
・健康保険法等により納付義務を負う保険料等の納付

参考2　「消費税転嫁対策特別措置法」の主な内容

▷規制対象となる消費税の転嫁拒否等の行為
平成26年4月1日以降に特定供給事業者（売手）から受ける商品または役務（サービス）の供給に関して、特定事業者（買手）が特定供給事業者に対して消費税の転嫁拒否等の行為を行う場合が対象となる。
▷消費税の転嫁拒否等の禁止行為
①減額、②買いたたき、③商品購入、役務（サービス）利用、利益提供の要請、④本体価格での交渉の拒否、⑤報復行為

参考3　来年4月1日より適用される「働き方改革関連法」の内容

[Ⅰ] 長時間労働の是正、多様で柔軟な働き方の実現等
①労働時間に関する制度の見直し（労働基準法）…中小企業に適用（一般則）
時間外労働の上限について、月45時間、年360時間を原則とし、臨時的な特別な事情がある場合でも年720時間以内、単月100時間未満（休日労働含む）、複数月平均80時間以内（休日労働含む）を限度に設定。
※大企業は今年4月1日から適用。
※自動車運転業務は令和6年4月1日から適用（年960時間以内）。
[Ⅱ] 雇用形態にかかわらない公正な待遇の確保
①不合理な待遇差を解消するための規定の整備（パートタイム労働法、労働契約法、労働者派遣法）
短時間・有期雇用労働者に関する同一企業内における正規雇用労働者との不合理な待遇の禁止に関し、個々の待遇ごとに、当該待遇の性質・目的に照らして適切と認められる事情を考慮して判断されるべき旨を明確化。併せて有期雇用労働者の均等待遇規定を整備。派遣労働者について、①派遣先の労働者との均等・均衡待遇、②一定の要件※を満たす労使協定による待遇のいずれかを確保することを義務化。また、これらの事項に関するガイドラインの根拠規定を整備。
※同種業務の一般の労働者の平均的な賃金と同等以上の賃金であること等。
②労働者に対する待遇に関する説明義務の強化（パートタイム労働法、労働契約法、労働者派遣法）
短時間労働者・有期雇用労働者・派遣労働者について、正規雇用労働者との待遇差の内容・理由等による説明を義務化。
③行政による履行確保措置及び裁判外紛争解決手続（行政ADR）の整備
①の義務や②の説明義務について、行政による履行確保措置及び行政ADRを整備。
※中小企業におけるパートタイム労働法・労働契約法の改正規定の適用は、令和3年4月1日から。

輸送統計

令和元年5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）	5,015	96.1%
	一　般	—	97.2%
	宅配便（千個）	333,709	98.3%

交通事故統計

令和元年6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		6月30日現在	8月4日現在
62（2）	25（±0）	14（−6）	2（−1）	103（−5）	1,386（−182）	1,418（−185）	1,673（−240）

コラムラインナップ

タイヤケアホントの話【『異常気象』に備える】／トラック運送事業者のための経営のヒント【運賃水準の上昇と新ニーズの発生】…3面／食の新旧街道を行く【「郷土の味③」天然氷のかき氷】…7面

天然ガストラックは NGV
エネルギーセキュリティの向上に貢献します
天然ガスは、産出地域が世界各地に分布しているので、埋蔵地域が一定地域に集中する石油に比べ、価格変動や輸入等のリスク分散が可能なエネルギーです。
主な天然ガスの確認埋蔵量の地域構成※
欧州 3.0　ロシア連邦・中央アジア 59.2　中東 79.1　北米 10.8　アフリカ 13.8　アジア太平洋 19.3　中南米 8.2（単位：兆㎥）
天然ガス確認埋蔵量 合計193.4兆㎥ BP統計資料2018
※ BP Statistical Review of World Energy June 2018
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/

血圧
各県トラック協会助成対象品
一緒に記録
飲酒
東海電子株式会社
立川事業所 Tel.042-526-0905

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
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
http://www.towasan-soft.co.jp
TEL:03-3818-1541

ニュース・ターミナル（トラック協会ニュース）

全ト協　9448事業所の申請を受理

2019年度「貨物自動車運送事業安全性評価事業」

全国貨物自動車運送適正化事業実施機関である全日本トラック協会は、7月1日から12日まで、地方貨物自動車運送適正化事業実施機関（各都道府県トラック協会）を通じて、2019年度「貨物自動車運送事業安全性評価事業」（Gマーク制度）の申請を受け付け、申請資格要件等をクリアした9448事業所の申請を受理した。

このうち、新規申請は1577事業所（前年度比プラス7事業所）と、前年度と比べて若干の増加となった。また、更新申請については、今年度から5回目更新となる申請が開始される等により、7871事業所（前年度比プラス1925事業所）と、前年度比で大幅に増加した。

なお、更新申請の内訳は、初回更新申請（2017年度新規申請で認定された事業所に係る更新申請）が1552事業所、2回目更新申請（2016年度初回更新申請で認定された事業所に係る更新申請）が2228事業所、3回目更新申請（2015年度2回目更新申請で認定された事業所に係る更新申請）が1947事業所、4回目更新申請（2015年度3回目更新申請で認定された事業所に係る更新申請）が1022事業所、そして5回目更新申請（2015年度4回目更新申請で認定された事業所に係る更新申請）が1122事業所となっている。

全ト協では今後、評価基準に基づき申請書類の厳正な審査を行い、12月中旬に2019年度「安全性優良事業所」を認定・公表する予定。

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

新委員長に田中亨氏

第13回経営改善・情報化委員会

7月24日、第13回経営改善・情報化委員会が開催され、冒頭に行われた委員長・副委員長の選任では、委員長には滋賀県トラック協会会長で全日本トラック協会副会長の田中亨氏、副委員長には、馬渡雅敏氏（佐賀）、内宮昌利氏（東京）、池辺祐一氏（大阪）、大上正治氏（広島）、米花立美氏（愛知）がそれぞれ選任された。

議事では、令和元年度経営改善・情報化対策事業（①青年部会活動、②女性部会活動、③情報化推進事業、④人材確保・育成対策事業、⑤経営改善対策事業）の進捗状況について報告が行われた。

③では、業界のIT化を促進するため、「中小トラック運送事業者のためのIT活用セミナー」を、④では、輸送力確保に寄与するため、「人材確保セミナー」を、⑤では、働き方改革実現のため、取引条件見直しに焦点を当てた「原価計算活用セミナー」を、9月下旬から来年3月にかけて今年度もそれぞれ開催。生産性向上・労働環境改善のため、会員事業者の情報化推進および経営の改善に役立つセミナーを展開する。

なお、議事に先立ち、国土交通省自動車局総務課の星明彦企画室長による講演「ホワイト物流～働き方改革を通じた生産性向上に向けて～」が行われた。

第13回経営改善・情報化委員会（7月24日、全ト協）

リードタイムの延長に関する意見書を策定

第40回食料品部会

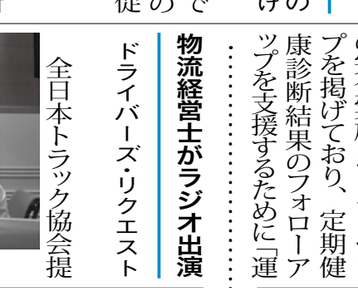
7月29日、第40回食料品部会（坂本隆志部会長）が和歌山県和歌山市で開催された。

議事では、平成30年度事業報告・令和元年度事業計画の両案等について審議・承認。任期満了に伴う役員改選では、新たに富士運送㈱（鹿児島）の小川正浩専務取締役が副部会長に選任された。

元年度事業計画に掲げた6項目の施策のうち、「『ホワイト物流』推進運動における生産性の向上や物流の効率化を図るため、推奨項目のひとつである「リードタイムの延長」について、食料品部会としての意見書を策定し実現を目指す」については、同日に意見書の内容が承認された。

加工食品関連企業に対し、ドライバーや仕分け作業員の労働環境の改善を図るための取り組みの一つとして、現状の「受注日の翌日納品」を前提とした加工食品物流のリードタイムを「受注日の翌々日納品」に変更し、「ホワイト物流」推進運動の推奨項目リスト「A―⑩リードタイムの延長」を自主行動宣言として検討するよう求めていくこととした。

議事終了後に開催された研修会では、国土交通省自動車局貨物課の深田大寛課長補佐が「トラック運送業界を取り巻く諸課題と政策について」をテーマに講演した。


第40回食料品部会（7月29日、ホテルグランヴィア和歌山）

労災の二次健康診断周知チラシを作成

定期健康診断結果のフォローアップ呼びかけ

全日本トラック協会ではこのほど、労働災害の二次健康診断の受診を促進するチラシを作成し、今号の『広報とらっく』に同封している。

「労災の二次健康診断等給付」とは、直近の定期健康診断等の結果、脳・心臓疾患に関連する4項目（血圧、血中脂質、血糖、肥満）について、異常の所見があると診断された時に、労災病院または都道府県労働局長が指定する病院・診療所（健診給付病院等）において、無料で必要な精密検査や特定保健指導を受けることができる制度。

全ト協では、過労死等の根絶を図るために策定した「過労死等防止計画」において、定期健康診断の完全実施とフォローアップを掲げており、定期健康診断結果のフォローアップを支援するために「運輸ヘルスケアナビシステム」を構築し活用を勧めるとともに、定期健康診断の結果により発見したハイリスク者（血圧、血中脂質、血糖、肥満のうち3または4項目が基準値を超える者）に対しては、無料の労災二次健康診断を活用する等、健康管理対策を推進するよう呼びかけている。

物流経営士がラジオ出演

ドライバーズ・リクエスト

全日本トラック協会提供ラジオ番組『ドライバーズ・リクエスト』（TBSラジオ系列全国33局ネット）の7月19日㈮放送回に、日本ロジテム㈱取締役で物流経営士の中西伸次郎氏が出演した。

放送では、中西氏が物流経営士認定制度の概要や、受講のきっかけなどについて説明。パーソナリティの宮崎瑠依さんを聞き手に、物流経営士課程を受講した感想や、業務に活かせたこと等について紹介した。

収録を行う中西氏㊨と宮崎瑠依さん㊧

令和元年度「トラックの日」ポスターが決定

デザインコンテストの結果を発表

全日本トラック協会はこのほど、令和元年度「トラックの日」ポスターデザインコンテストの結果を発表した。

7月3日開催の第66回広報委員会における選考の結果、応募総数195点の中から、泉谷高春氏（神奈川県）の作品がグランプリに選ばれた。グランプリ作品は、令和元年度「トラックの日」ポスターデザインとして採用されることになる。

グランプリ作品（写真）では、昼も夜も休みなく走り続けるトラックの姿を表現。トラック輸送の重要性を示したものとなっている。

なお、グランプリ作品のほかに佳作として、麻野早織氏（大阪府）の作品が選ばれている。

全ト協行事予定（8月5日～8月31日）

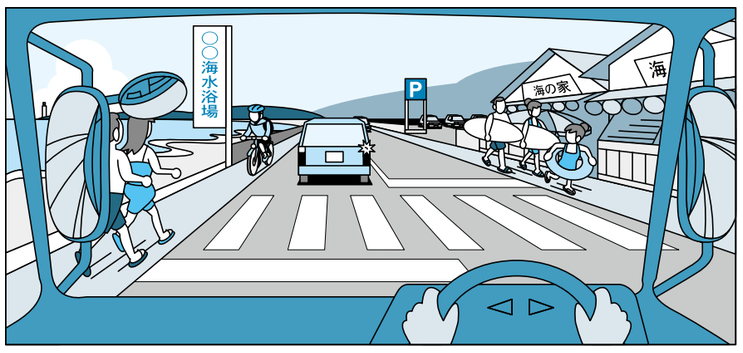
- ▽8月23日・第15回利用運送・積合部会
- ▽8月30日・正副会長会議

【おことわり】次号の「広報とらっく」は、9月1日号です。　広報室

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114回〕「海水浴場のある道路の走行」

状況　あなたは海水浴場のある片側1車線の道路を走行しています。前車が右折の合図を出してセンターライン寄りに進路を変えています。この場面にはどのような危険がありますか。また、危険を避けるためにはどのような運転をすればよいでしょうか。考えてみましょう。



◆どのような危険がありますか？

◆どのような運転をすれば危険を避けることができますか？

（解説・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。

法令○×クイズ　～積載編～

❶ 貨物自動車に積載できる貨物の高さは、3.5メートルからその自動車の積載をする場所の高さを減じたものでなければならない。（○・×）

❷ 分割できない貨物で積載制限を超える場合でも、出発地の道路管理者の許可を得た場合には積載して運行することができる。（○・×）

❸ 許可を得て積載制限を超える貨物を積載する場合は、制限外許可証を携行しなければならない。（○・×）

❹ 過積載と認められる場合、警察官はその車両を停止させ、積載物の重量を測定することができる。（○・×）

❺ 貨物自動車に積載できる貨物の幅は、自動車の幅の1.1倍までである。（○・×）

（解答は7面）

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

労務Q&A

第186回

休業に代え年休の時季指定を活用できないか

Q　今年も、連日のように局地的な大雨による被害が各地で発生しています。そこで、仮に会社の施設や設備自体には被害はないものの、道路寸断などのため会社休業を余儀なくされた場合に、休業手当の支払いの負担を避けるため、使用者の時季指定により労働者に年次有給休暇を取って休んでもらうということは可能でしょうか。

A　**労働者の意見聴取など手続を経れば可能性も**

【解説】最初に、労働基準法第26条の休業手当（平均賃金の100分の60以上）について若干おさらいをしますと、同手当は、「使用者の責に帰すべき事由による休業の場合」に使用者に支払いが義務付けられていますが、「天災地変等の不可抗力によるもの」は免除されることになっています。とはいえ、休業の理由が単に豪雨や台風などの自然現象であるというだけで、「天災地変等の不可抗力によるもの」と認められるわけではありません。厚生労働省の「平成30年7月豪雨による被害に伴う労働基準法や労働契約法に関するQ&A」（平成30年7月31日）で示された判断基準では、原則として、豪雨による水害等のため「会社の施設や設備が直接的な被害を受けた場合」は認められるとされていますが、そのような被害にまでは至らず、単に豪雨による道路寸断等で配送等ができなくなったという程度では、不可抗力によるものとは認められないとしています。

そこで、このような場合、会社を休業する代わりに、ご質問のような「使用者による年休の時季指定義務」を活用し、労働者に年休を取って休んでもらうことはできないかということになります。同時季指定義務は、働き方改革関連法による労働基準法の改正で新たに設けられたもので、年次有給休暇を10労働日以上持っている労働者を対象に、使用者がそのうち5日について年休付与の基準日から1年以内に時季を指定して年休を取得させることを義務付けたものです（改正労基法第39条第7項）。この新方式において、使用者が時季指定を行うに当たり一番のポイントとなるのは、その際に、労働者の意見を聴取し、できるだけその意見を尊重しなければならないとされている点です。ただ、これは、聴取した意見をできるだけ尊重するという努力義務にとどまりますので、意見を聴取した上で、それ以外の日を時季指定することは当然可能ということです。そうしますと、労働者の意見をきちんと聴取するという手続等を経れば、理論的には、「使用者が年休取得日を指定して年休を付与することで一斉休業に代える」という対応ができそうです。

もともと年休を取得するかどうかは労働者自身が決定するべきことですが、年休取得率が一向に改善・向上しない中、使用者の時季指定により強制的に年休を取得させるという非常手段ともいえる措置を講じることとなったため、こうした余地が生じてきたといえます。しかも、年休の時季指定だけでなく、実際に5日取得させなければ使用者は法違反となり、罰金30万円以下の罰則が科されるわけですからなおさらです。ただし、理論的には可能といっても、台風や豪雨などの自然現象は事前の時季予測がきわめて困難なため、実際にうまく活用できるかどうかということになると、かなり難しいのではないでしょうか。

ニュース・ターミナル（官公庁ニュース等）

国交省

中京圏の新たな高速道路料金について全ト協が意見を陳述

社会資本整備審議会

国土交通省は7月23日、社会資本整備審議会道路分科会国土幹線道路部会第3回中京圏小委員会（委員長・寺島実郎（一財）日本総合研究所会長）を開催した。

国交省では、首都圏、近畿圏に続き、中京圏の高速道路を賢く使うための料金体系について、地元に精通した有識者を加えた上で、きめ細やかに議論を行うため、昨年11月に同小委員会を設置し、検討を進めている。

社会資本整備審議会道路分科会国土幹線道路部会第3回中京圏小委員会（7月23日、国交省）

第3回目となる今回は、全日本トラック協会などを招いてのヒアリングを実施した。

全ト協からは、寺岡洋一副会長（愛知県トラック協会会長）と牟田光良愛知県ト協専務理事が出席。寺岡副会長が資料に基づき説明を行い、①名古屋高速について、ETC利用を前提とした対距離制に移行する場合には、一定の上限料金を設定することや、事業用車両向けの大口・多頻度割引に準ずる制度を創設すること、②伊勢湾岸道路東海インターチェンジ（IC）～飛島IC（名港トリトン）について、海峡部等特別区間の料金水準の低減や大口・多頻度割引の適用などにより負担を軽減すること、③東海環状自動車道など中京圏の道路ネットワークについて、早期の道路整備の実現とミッシングリンクの解消を促進することを要望した。

厚労省

「見える」安全活動コンクールを実施 9月30日まで募集

厚生労働省では、労働災害防止に向けた事業場等の取り組み事例を募集・公開し、国民からの投票等により優良事例を選ぶ、令和元年度『見える』安全活動コンクール」を実施している。

同コンクールは、安全活動に熱心に取り組んでいる事業場等が、国民や取引先に注目される運動「あんぜんプロジェクト」の一環として実施されているもので、今回で9回目となる。

応募期間は9月30日(月)まで。応募事例は「あんぜんプロジェクト」ホームページ（HP）に掲載され、11月1日(金)～12月31日(火)に実施される投票の結果等に基づき、優良事例が決定する。

応募に関する詳細は、厚労省HPを参照のこと。

令和元年度「全国労働衛生週間」を実施 10月1日～7日

厚生労働省は10月1日から7日まで、「健康づくりは 人づくり みんなでつくる 健康職場」をスローガンに、令和元年度「全国労働衛生週間」を実施する。

全国労働衛生週間は、労働者の健康管理や職場環境の改善など、労働衛生に関する国民の意識を高めるとともに、職場での自主的な活動を促して労働者の健康を確保することなどを目的に、昭和25年から毎年実施されているもので、今年で70回目。毎年10月1日から7日までを本週間、9月1日から30日までを準備期間とし、各職場で職場巡視やスローガン掲示、労働衛生に関する講習会・見学会の開催など、様々な取り組みを展開するよう呼びかけている。

全日本トラック協会および都道府県トラック協会では、厚労省からの協力依頼を受け、9月の準備期間および本週間において、労働衛生管理活動に取り組むこととしている。

テロ対策徹底を呼びかけ 夏期の多客期に際し

国土交通省は7月19日、夏期の多客期（7月20日～9月1日）におけるテロ防止対策への協力を依頼する文書を、全日本トラック協会宛てに発出した。

また、国交省からの要請を受け、全ト協は7月23日、各都道府県トラック協会宛てに同内容の文書を発出し、会員事業者への周知徹底を行った。

同文書では、トラック運送事業者に対し、①営業所・車庫内外の巡回、②終業後のドアロックの徹底、③営業所等における不審な荷物の発見時および不審者情報等の警察への連絡の徹底、④配送先から荷送り人に覚えがないなど不審な荷物である旨の連絡があった場合の荷物に触れない旨の注意喚起、荷物の状態に応じた速やかな引き取り、警察への連絡の徹底、⑤放射性物質等危険物輸送における安全管理の徹底、⑥テロ発生時の通報・連絡・指示体制の整備および確認――の実施を呼びかけている。

3社連携による共同モーダルシフト事業を開始 空車率0・6%を実現

国土交通省は7月18日、2以上の者が連携した幅広い物流効率化への取り組みである「共同物流2・0」の新プロジェクトが開始されたと発表した。

総合効率化計画が認定されたのは、関光汽船㈱、㈱キユーソー流通システム、日本パレットレンタル㈱が実施する、関西・九州間における加工食品と日用雑貨の輸送のモーダルシフトならびに共同輸送。従前の各社ごとによる片荷輸送から共同モーダルシフトに切り替えたことで、ほぼ全ての区間で実車として輸送できるようになり、空車での回送を極限まで減少させることができた（空車率0・6%）。これにより、二酸化炭素排出量の65%削減や、トラックの運転時間86・8%の削減が図られることになる。

国交省では、事業者および関係省庁と連携しながら、引き続き物流の効率化に取り組んでいく。

ワイヤロープ設置後の飛び出し事故が大幅に減少 高速道路暫定二車線区間での設置を促進へ

国土交通省は7月19日、第4回「高速道路の正面衝突事故防止対策に関する技術検討委員会」（委員長・桑原雅夫東北大学大学院情報科学研究科教授）を開催。重大事故に繋がりやすい暫定二車線区間での高速道路の正面衝突事故の緊急防止対策として、昨年度から実施しているワイヤロープの設置について、設置箇所における交通状況等の報告が行われた。

平成31年4月1日現在、高速道路22路線、約180キロメートルの箇所にワイヤロープが設置されている。ワイヤロープ設置以降、設置区間におけるワイヤロープへの接触事案は551件（うち死亡事故0件）。対向車線への飛び出し事故は4件で、全てが大型車によるものであった。ラバーポールで車線を区分していた28年度までと比較し、接触事案率は概ね増加しているものの、ワイヤロープ設置により対向車線への飛び出し事故は大きく減少している（表）。

国交省では、引き続き暫定二車線区間におけるワイヤロープの設置を進めていくとともに、カーブ箇所での接触事案が多いことから、急カーブや連続カーブ箇所での注意喚起対策を検討することにしている。

表　ワイヤロープ設置区間における対向車線への飛出し事故件数

	H30年度（延長:約180km）	H29年度（延長:約115km）	（参考）H28年飛出し事故
対向車線飛出し事故	3件	1件	71件
うち死亡事故	0件	0件	7件
うち負傷事故	0件	0件	14件

「（参考）H28飛出し事故」は、H30年度までに設置した同10区間におけるH28年1年間の事故件数のうち、事故形態が「対向車衝突」「車線分離帯乗越し」「中央線突破（対面区間）」を対象。

Web講座「トラック運送業の業務改善講座」を開講 中小企業大学校

（独）中小企業基盤整備機構（中小機構）が運営している中小企業大学校では、インターネットを活用して提供する「WEBee（ウェビー）オンラインゼミ」において、「トラック運送業の業務改善講座～荷主との連携を中心にした改善活動～」を開講する。

同講座では、自社における業務改革について実践的に取り組むとともに、各回の課題作業を通じて、自社の業務・経営改革計画の立案に取り組むことが可能。講師は、合同会社サプライチェーン・ロジスティクス研究所代表社員の久保田精一氏が務める。

研修期間は、10月1日(火)～23日(水)（全4回、12時間）、時間は14時30分～17時30分。対象者は経営幹部・管理者。定員5人（先着順）。受講料2万2000円（税込）。

受講申し込みに関する詳細は、中小企業大学校「WEBee Campus」ホームページを参照のこと。

飲料配送中に貨物が毀損した場合の取り扱いを明確化 「飲料配送研究会報告書」を公表

国土交通省、国税庁、農林水産省、経済産業省および中小企業庁は7月26日、全日本トラック協会など飲料配送の関係者や法律の専門家等を構成員とする「飲料配送研究会」が取りまとめた報告書を公表した。

飲料については、配送中に荷崩れ等が発生した場合、炭酸漏れ等の貨物の毀損状況が外観から判断しづらい面がある。貨物に毀損が生じた場合、毀損範囲の決定や費用負担、廃棄方法等について、荷送人や荷受人と運送事業者との間でトラブルとなるケースが発生している。

このため、同研究会では、荷崩れ等に際しての処理に関して、法律や標準貨物自動車運送約款がどのように運用されるべきかについて議論を重ね、報告書として取りまとめた。

報告書では、①包装資材（段ボール）の扱い、②貨物の毀損範囲の判断、③廃棄の費用負担に関する基準、④相談窓口の設置と問題事例への対応――などについて取り上げている。併せて、飲料配送中に貨物が毀損した場合において、標準運送約款に従うとどのように処理すべきか、同約款の適用細則を定めている。なお、報告書と適用細則は、国交省ホームページに掲載されている。

国交省では、今後飲料配送において貨物の毀損等が発生した場合には、同報告書に沿った処理がなされるよう、関係省庁等と連携して飲料配送の関係事業者に対して周知を行っていく。

9月は自動車点検整備推進運動強化月間 不正改造防止、確実な点検整備実施の徹底を

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

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

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

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

実施要領等の詳細は全ト協ホームページを参照。

表　重点点検項目（①関係）

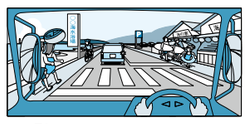
点検箇所＼点検時期		3か月点検	12か月点検
原動機	燃料装置	燃料漏れ	同左
電気装置	電気配線	接続部の緩みおよび損傷	同左
走行装置	ホイール	タイヤの状態	同左
		ホイール・ナットおよびホイール・ボルトの緩み	ホイール・ナットおよびホイール・ボルトの損傷
制動装置	ホースおよびパイプ	漏れ、損傷および取付状態	同左

危険予知訓練（KYT）シートの解説

（2面）

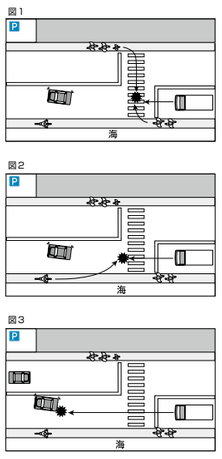
▶交通事故防止編

あなたは海水浴場のある片側1車線の道路を走行しています。前車が右折の合図を出してセンターライン寄りに進路を変えています。この場面にはどのような危険がありますか。また、危険を避けるためにはどのような運転をすればよいでしょうか。考えてみましょう。



どのような危険がありますか？

①道路の両側の歩道を通行している歩行者が横断歩道を渡ってくると、はねる危険があります（図1）。
②道路の左側の歩道を通行している自転車が横断歩道を渡ってくると、衝突する危険があります（図2）。
③右のウインカーを出している前車は道路の右側にある駐車場に入ろうとしていると考えられますが、対向車のために停止することが予測され、それに気づかず進行すると、追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夏場の海水浴場は、海水浴客で車も人も増えます。海水浴客の関心は海に向けられていますから、車に対する警戒心が薄れていることがあります。特に、横断歩道のある場所では、そこが海水浴場への通路になっていると考えられますから、車が接近していても横断してくる可能性は十分あります。道路交通法第38条において、「横断しようとする歩行者が明らかにいない場合には、車はそのまま進行することができるが、いるかいないか明らかでない時は横断歩道の手前で停止できるような速度で進行する。横断しようとする歩行者がいる時は横断歩道の手前で一時停止して、歩行者の通行を妨げないようにする」ことが定められています。この場面では道路の右側の海水浴客が、海に向かうために横断歩道を横断してくることが予測されますから、横断歩道の手前で停止できる速度で進行する必要があります。また、横断歩道のある場所では、そこに接近している自転車の動向にもよく目を配ることが大切です。
②海水浴場では、駐車場に入るために減速や停止をする車が少なくありませんから、前車の動きにもしっかり目を配るとともに、あらかじめ車間距離も十分に取って急な減速や停止にも対応できるようにしておきましょう。

☞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。

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99回「『異常気象』に備える」

夏場のタイヤケアで最も注意しなければならないのは何かと問われたら、即座に「紫外線」だと言うでしょう。紫外線がタイヤに良くないことは、タイヤカタログの中でも必ず記載されていますが、ここ数年の猛暑による紫外線の強さ、特に気温40度以上の環境では、ゴムの鮮度が良いタイヤであっても、決して安心できません。

例えば、新品タイヤを購入してわずか2年も経たないうちに、タイヤ側面に亀裂が入るケース、また、タイヤの溝底にヒビ割れが生じるケースなど、タイヤ全体の劣化スピードが急激に速くなっています。

タイヤ側面を診た時、ホイールに近い傷ほど、タイヤバーストの危険度が高いことはご存知だと思います。特に、ホイールの縁上に発生したゴムの「しわ」は、絶対に見逃してはいけない危険なサインで、放置すると「歯型」のような亀裂に成長します。もしそのような状態のタイヤが夏場の強い紫外線を浴びれば、たちまち熱でタイヤ全体が膨張して、一気に破裂します。

当たり前の話ですが、前輪タイヤに歯形状の傷が発生した場合は、いかなる理由があっても、新品タイヤ（もしくはスペアタイヤ）に交換するまでは、絶対にその車両を動かしてはいけません。そのようなタイヤはいわば爆発物と一緒なので、タイヤ作業の専門家が来るまでは近づかない方が安全です。

ここまでの話は、タイヤ講習会などでよく注意喚起するタイヤケアの常識でしたが、近年さらにもう1つ、新たな事例が出てきました。トラックの車両に搭載したスペアタイヤの「自然爆発」が、至るところで起きているのです。

自然爆発は、気温が急激に変化した時に発生する確率が高く、今年の6月、トラック運転歴30年以上のベテラン女性ドライバーがその被害に遭いました。タイヤの空気圧点検や位置交換、エコドライブをいつも実践している、トラックドライバーの鑑のような方ですが、走行中に突然、キャビンの後方に縦置きしたスペアタイヤが破裂したそうです。

助手席側にスペアタイヤがあったため、大事には至りませんでしたが、いわく、「人生初です。もし運転席の後ろにスペアタイヤがあったら、爆発のショックでどうなっていたか分かりません」。こうした自然爆発を防ぐため、太陽光を浴びやすい場所にスペアタイヤが備え付けられている場合は、カバーなどを掛け、紫外線から守る必要があります。

同時に、スペアタイヤとして搭載するトラック用タイヤの「鮮度」も重要です。夏場のアスファルト路面は70度以上に達しますから、鮮度の古いスペアタイヤはその路面の熱さに耐えきれません。パンクしたタイヤから交換後、すぐに破裂するケースもありますので、「たかがスペアタイヤ」とは決して思わないことが肝要です。

タイヤケアを確実に施して、夏場の異常気象に備えてください。

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237回 運賃水準の上昇と新ニーズの発生

全日本トラック協会と日本貨物運送協同組合連合会によると、WebKITの成約運賃指数（平成22年4月＝100）の上昇が続いている。30年度末の3月は132、今年5月が128で、いずれも同月比では過去最高である。WebKITはスポット運賃が主だが、全体的な傾向として日本銀行の企業向けサービス価格指数で道路貨物輸送をみると、27（2015）年平均を100として、今年5月（確定値）は107・3だ。

このような運賃上昇に伴って「新しい荷主ニーズが生まれてきた。積載率や運賃などから判断して、ムダの少ない大きさの車両や輸配送サービスを選ぶようになってきた」のである。その結果、荷物に適合した輸送サービスを提供する事業者への取引変更が一部でみられるようになってきた。

例えば、ある中小事業者が28年11月から始めたのが、1トン冷凍ワゴン車による配送である。冷凍商品の店舗などへの配送だが、「サービスを開始すると、当初の予想よりも大きな潜在的ニーズがあった」という。従来は冷凍軽トラック2台と契約していた荷主や、積載率が低くても2トン冷凍車1台をチャーターしていた荷主などである。「軽トラ以上で2トン車未満の荷物」といえる。運賃水準の上昇に伴って、積載率や支払い運賃との総合的な判断から、より良い車両を選ぶようになったのである。

1トン冷凍ワゴン車にはチャーター配送、複数荷主の組み合わせによる配送、スポット取引の3つがある。事業者側のメリットも大きい。「未経験者の採用が増えているが、ワゴン車なら新人でも乗務しやすい。運賃も軽トラ2台分を1・9台分で請けても利益率が高く、さらにチャーターや積合せ配送でも比較的短時間の仕事なので、スポットの荷物を組み合わせればより生産性向上が図れる」という。

一方、特積みで運んでいた荷物の一部が一般事業者に移ったケースもある。ある荷主は、各工場から製品を北関東の倉庫に横持ちして在庫管理し、そこから全国に出荷している。日用消耗品で、荷姿は縦・横・高さがそれぞれ約30センチメートルの段ボール箱入り。多い日には1日に約3500個が出荷され、特積み事業者3社が個建て運賃で運んでいる。だが、この間の運賃値上げでかなりのコストアップになった。そこで、ある中小事業者は「1回に50～60個まとめて納品するような取引先だけに限定して、ワゴン車で配送するようにした」。運賃は個建て契約で10%以上安くしても配送効率が良いので、利益率はかなり高い。

このように、運賃水準の上昇は新たな荷主ニーズも生み出している。

中小トラック運送事業者における福利厚生特集

人材確保・満足度向上に繋がる福利厚生

楽しめるイベントを自発的に企画 自社を「居心地のいい会社」に変えていく

ドライバー不足が顕著になっているトラック運送業界において、人材確保を実現させるためのツールのひとつとして、「従業員に対する福利厚生」を強化する運送事業者が増加傾向にある。現在在籍している従業員の満足度向上にも繋がることから、福利厚生の充実化は従業員の離職防止にも効果が期待できる。そこで、本特集では、従業員に対する福利厚生の充実化に取り組んでいる運送事業者を取材し、具体的な取り組み内容などをレポートしていく。

今回は、石川県能美市の大協運送㈱における福利厚生充実への取り組みを紹介する。

第2回　大協運送株式会社（石川県能美市）

同社では新入社員を対象に、同社が所有する物件に入居した場合に「入社後1年間家賃無料」にしている（写真は家族向けの貸家）

大協運送㈱（津田淳一代表取締役社長）は、主に精密機器や繊維製品の輸送を手がける輸送事業部のほか、タイヤ事業部、倉庫事業部の3事業部で構成される運送会社である。

さて、県都金沢市から南西約20キロメートルの場所に位置する能美市には多くの企業が立地しており、こうした企業で働く20～30代の若年層の転入等により、能美市では緩やかな人口増加傾向がみられるという※。しかし、こうした若年層の中にはまだ経済的基盤が安定していない人もみられ、日々の生活を送っていく中で、家賃や住宅ローンといった住居費に対する負担が重荷になっている人も少なくない。

津田　淳一
代表取締役社長

「家賃無料キャンペーン」で生活支援
運送に興味を持つ求職者の背中を押す

同社では、本社営業所の近くにアパートや貸家を所有している。そこで、同社に新たに入社した従業員の住居費負担軽減を図るため、入社を機に同社所有のアパートや貸家に入居した従業員に対して「入社後1年間家賃無料」にする取り組みを行っている。

「当社保有物件を活用し、これまでトラック運送業界の経験がない方に費用の負担が少ない形で転居していただくことで、当社に入社した業界未経験者を貴重な戦力として育てていきたいという思いがありました。遠方にお住まいの、トラック運送業界に興味をもたれている方が、『居住地を変えてまでこの会社で働きたい』と心に決めて当社の門を叩くということは、それだけ当社での仕事に対する意欲が高いという証拠にもなります。当社としては、『入社後1年間家賃無料』によって入社へのハードルを下げ、業界未経験者を支援したいという思いから、『入社後1年間家賃無料キャンペーン』を始めました」（津田社長）

同社では、単身者向けのメゾネットタイプのアパート2軒（6部屋）と、家族向けの貸家2軒を保有し、現在5人の従業員が住んでいる。なお、この5人は入社1年未満の新入社員ではないため、現在「入社後1年間家賃無料」の対象にはなっていないが、会社から家賃補助が支給されているため、安価でアパートや貸家に入居することができるのである。

ところで、同社ではもともと社員寮を保有していたという。しかし、社員寮に住んでいる社員が同社を退職せざるを得なくなった場合、今まで住んでいた寮からは退出しなければならなくなる。退職によって、職とともに住まいも失ってしまうというのでは、元従業員にとっては日々の暮らしが一気に厳しくなる。そうした点を考慮し、アパートや貸家を保有し、入居する従業員に対して家賃補助を出す形に変えた。現在、同社が保有する物件の入居者の中に、同社の退職者が1人いる。社員寮とは違い、同社を退職しても家賃を払ってさえいればそのまま住むことができるため、元従業員にとっては退職を機に困窮状態に陥ってしまうという危険性が薄まっている。

さて、同社ではホームページでも同キャンペーンのPRを行っている。以前、それを見た秋田県在住者から、同社に求人募集への問い合わせがあったという。

「茨城県から当社に入社した人の家族が、当社の貸家に移り住んだこともありました。アパートや貸家などといった住まいを提供することで、県外からの当社への入社がみられるようになっています。新天地に移り住んで、運送の仕事を頑張りたいという業界未経験者の背中を押してあげられるように、『入社後1年間家賃無料キャンペーン』は今後も続けていきたいと考えています」（同）

※「能美創生人口ビジョン」（平成28年、能美市）より。

「ドライバーをもっと格好よくしたい」
独身従業員の生き方を変える婚活支援

さて、トラック運送業界は男性従事者の割合が非常に高い。また、トラックドライバーは基本的に一人勤務であり、拘束時間は長く、生活リズムも不規則になりがちである。そのため、異性との出会いの機会は限られ、未婚のまま年齢を重ねていくドライバーも少なくない。同社の従業員の平均年齢は54歳であるが、ドライバーの中には未婚者も多くいるという。こうした中で同社では、未婚ドライバーへの婚活支援も進めている。

婚活ツアーなどのパンフレットを社内に置くなど、従業員の婚活支援にも乗り出す

「当社従業員によるボーリング大会に私の娘が遊びに来た時に、娘からは従業員について、『若い人も中にはいたけれども、今風のスタイルにはとても見えなかった』と聞かされました。当社ではトラックドライバーをプロデュースし、業界未経験の方などに向けて仕事や私生活が充実している姿を発信していきたいと考えています。『自分を格好よく変える』、そして『トラックドライバーの仕事を格好よく変える』ためのきっかけのひとつとして、ドライバーの婚活支援に乗り出すことを決めました」（同）

ドライバーの婚活支援にあたり、同社では、石川県と（公財）いしかわ結婚・子育て支援財団から「いしかわ婚活応援企業」の認定を受けた。なお、同応援企業に認定されることで、従業員の出会いに繋がる図のようなサービスを受けることができる。

同社では、県と同財団が実施している婚活ツアーや異性心理コミュニケーション講座などといったイベントのパンフレットを社内に配置し、独身従業員に対してイベントへの参加を呼びかけているという。

「イベントへの参加を通じて成婚に至った従業員は残念ながらまだいませんが、婚活を通じて自分を磨くとともに、これまでの自分の世界とは違った空気感に触れることで、独身従業員にとっては自分のライフスタイルを変える大きなきっかけになっていると思います。格好いいドライバーが日々輝いて仕事をしている姿を対外的にアピールできるようになることで、これまで運送会社に興味のなかった方々にドライバーへの憧れを感じてもらうとともに、就職先のひとつとして運送業界を認識してもらえるようになるのではないでしょうか。将来、当社に入社してくる方々が、『どんな運送会社ならば、自分たちの仕事に誇りをもってもらえるか』ということを考えながら、会社の形や物流という仕事の形を変えることができればと考えているところです」（同）

中小企業だからこそ積極的にチャレンジ
自社の魅力を磨き上げて人材確保実現へ

さて、同社ではかつて「社員会」が組織されており、社員旅行などに出かけることもあった。しかし、時代の流れとともにそうしたことはなくなっていったという。

創業者である先代社長に代わって平成28年に就任した津田社長は、「従業員同士が交流を深められるような機会を作りたい」と、従業員を集めてのミーティングを開始。従業員からは様々なアイデアが提案されたため、有志を募ってそれらを実行することにした。現在、社内には登山サークルやバイクツーリングサークルなどが組織され、従業員同士が交流を深めているという。また、同社の保有するアパートの中には海沿いに建つ物件もあることから、近所にあるバーと連携して、同社のアパートで海を見ながらジャズバンドの演奏やアルコールを楽しめるようなイベントも計画しているという。

同社内では登山などのサークルが組織され、従業員同士が交流を深めている

「当社としては、従業員に楽しく感じるようなイベントを自発的に立案・実行してもらうことで、従業員同士の交流がより深まれば、と考えています。また、地域住民との交流が深まることにより、地域貢献に繋げることもできます。『自分たちのしたいことに、果敢にチャレンジできる』というのは、小回りの利く中小企業だからこその強みだと思います」（同）

様々な福利厚生施策を通じて、従業員の満足度向上に繋げようとしている同社。今後も、こうした福利厚生充実への積極的な取り組みを継続していくと、津田社長は語っている。

「福利厚生を充実させることで、求職者の方に対して『当社ではこんなことができます』とPRできる材料が増えます。それにより、就職活動の際に、数多くある同業者のうちから、就職先として当社を選んでいただけるようになります。従業員の意見を活かしながら、いろいろな企画を生み出していくことで、当社の発信力も向上します。経営者としては、従業員の様々な思いに寄り添い、多彩な施策にトライしていくことを通じて、当社を『より居心地のいい会社』にしていきたいと考えています。居心地のいい会社にしていくことができれば、従業員の定着率もアップします。また、求職者の方に対して運送会社の楽しさを伝えていけるようになることで、優秀な人材確保の実現に一歩近づきます。中小運送事業者にとって、いま在籍している従業員の満足度を高めるとともに、対外的に運送業界の魅力を伝えて新たな人材を確保していくためには、『福利厚生の充実化』は欠かせないのではないでしょうか」（同）

（取材協力）大協運送㈱
津田淳一代表取締役社長

会社概要

会社名	大協運送株式会社
代表者	津田　淳一　代表取締役社長
所在地	石川県能美市大浜町マ79-3
創　立	昭和40年10月
資本金	1,000万円
従業員数	24人（うちドライバー17人）
所有台数	17台

図　「いしかわ婚活応援企業」のメリット

- 企業間交流専用サイトを通じて、社員が他の認定企業の社員と簡単に交流会を開催することができます。
- 「いしかわ企業版しあわせアドバイザー」情報交換サイトを利用して、アドバイザー同士が気軽に連絡を取り合い、交流会や勉強会の開催に向けて、情報交換や参加呼びかけ・参加申し込みができます。
- 若手社員向けライフプラン講座・研修会の支援が受けられます。
- 若手社員向け婚活応援ガイドブックがもらえます。

シリーズ企画「適正運賃・料金収受推進」特集

～ドライバーの労働条件改善実現を目指して～

創業4年目から原価把握を開始
原価計算の基本は従業員の給与確保

第3回　有限会社マルヨシ運輸（沖縄県浦添市）

トラックドライバーの処遇改善に向けた原資を確保するためには、全てのトラック運送事業者が適正な原価計算に基づき、再生産可能な運賃・料金収受を確実に行っていくことが欠かせません。

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

今回は、沖縄県浦添市の有限会社マルヨシ運輸（吉里国男代表取締役）における取り組みを紹介します。

吉里　国男
代表取締役

㈲マルヨシ運輸は、沖縄県浦添市に平成10年4月に創業。主な業務内容は、乳製品製造会社への原材料輸送、同社製品の冷凍・冷蔵輸送、量販センターへの食品輸送などである。一般貨物輸送が約7割を占め、残り3割は第一種貨物利用運送事業などを行っている。

設立時は従業員10人、車両数7台でスタート。当時の業務内容は、港からのコンテナの横持ちなどの1次配送がほとんどで、車両構成は1次配送用車両と、一般貨物のための冷凍・冷蔵車とがほぼ半数であった。その後、次第に他社の仕事も増やしていき、現在の車両数は大型から小型まで15台となっている。

保有車両のうち一般車両は、原材料の1次配送を行っており、輸送距離はごく短く片道6～14キロメートルほどであり、これらの車両は多い日には1日3往復する場合もある。1次配送で運んだコンテナはデバニングや蔵入れ作業なども請け負っている。

一方、冷凍・冷蔵車は、荷主の物流センターから量販店2社の店舗への配送をしている。沖縄本島は南部、中部、北部の3つに大別されるが、同社が配送を担当しているのは中部と北部にある店舗となっている。この他にも港から冷凍・冷蔵商品を引き取って問屋などに納品する仕事や、アイスクリームなど冷凍品を配送する仕事などもある。

これらの様々な輸送品目・形態と作業内容、ドライバーの稼働時間と空き時間とをいかに組み合わせるかが、同社の特徴であり強みである。

同社のドライバーは、全員が同一の業務を行うことが可能となっている。一つの業務を終えたドライバーは、車両を乗り換えて次の配送をするか、デバニングや蔵入れなどの作業をするなど、無駄な時間がない。軽トラックは、軽貨物輸送として使用することもあるが、ドライバーが他の作業場所へ行く移動車にも活用されている。少数精鋭で仕事の回転を上げ、生産性向上を図ることが可能になっている。

「私が製造業出身ということもあり、初めて運輸業界の仕事をみたときにちょっと違和感がありました。お客様の工場や物流センターは、所謂、『他人の会社の敷地』です。そこで長時間居座って荷物を積み込んだり、卸したり作業をしている姿に疑問をもちました。スッと作業が終わり引き上げる運送事業者と長時間居座る運送事業者とでは、どちらがお客様のためになるのか。そこで、時間の空いたドライバーを作業員として派遣して、ドライバーとともに作業を進めることで、お客様構内での作業時間を最短で終了させることにしました」（吉里国男社長）

時間の空いたドライバーは軽トラックで移動して㊤、他の現場で作業を行う㊦

特に、1次配送では、厳しい時間指定もなく、ある程度融通が利いたことから、仕事（荷物）の流れがみえてくると、同社の都合によって作業スケジュールの調整が可能で、さらに、荷主の在庫を管理することで、業量の平準化や積載効率の向上が可能となった。

また、吉里社長は「原価計算の基礎となるのは従業員の給与確保から」と述べ、従業員が活きいきとして、『会社に来るのが楽しい』と思う会社を作るため」と言う。また、コンプライアンスを徹底して輸送品質を向上させていくのに必要なのは、「やはり人材。人を確保できること。それこそが今後の生き残りの道」と断言する。

一方で、「残業したい」という人間は申告制で受け入れる。さらに、同社の給与体系は、年齢給＋職能給となっており、残業して職務を経験すればするほど翌年職能給がアップするので、「頑張った人は頑張っただけ」給与がアップする仕組みだ。

「従業員の意思を尊重して、『もっと仕事がしたい』という選択肢は残していますが、基本、『残業しなくても生活できる賃金レベル』ということは、何が何でも守っていきます」（同）

ドライバー全員が同じ業務遂行可能
収益性向上のポイントはマルチタスク

冷凍・冷蔵輸送、量販センターへの食品輸送などである。一般貨物輸送が約7割を占め、残り3割は第一種貨物利用運送事業などを行っている。

設立時は従業員10人、車両数7台でスタート。当時の業務内容は、港からのコンテナの横持ちなどの1次配送がほとんどで、車両構成は1次配送用車両と、一般貨物のための冷凍・冷蔵車とがほぼ半数であった。その後、次第に他社の仕事も増やしていき、現在の車両数は大型から小型まで15台となっている。

保有車両のうち一般車両は、原材料の1次配送を行っており、輸送距離はごく短く片道6～14キロメートルほどであり、これらの車両は多い日には1日3往復する場合もある。1次配送で運んだコンテナはデバニングや蔵入れ作業なども請け負っている。

一方、冷凍・冷蔵車は、荷主の物流センターから量販店2社の店舗への配送をしている。沖縄本島は南部、中部、北部の3つに大別されるが、同社が配送を担当しているのは中部と北部にある店舗となっている。この他にも港から冷凍・冷蔵商品を引き取って問屋などに納品する仕事や、アイスクリームなど冷凍品を配送する仕事などもある。

これらの様々な輸送品目・形態と作業内容、ドライバーの稼働時間と空き時間とをいかに組み合わせるかが、同社の特徴であり強みである。

附帯作業料金収受のきっかけは
荷主企業担当者の申し出から

荷主企業は大企業でもあり、物流担当者の人事異動も多い。ある時同社がいつも通り、ドライバーを含めて3人で作業等を行っていると、赴任したばかりの物流担当者から、同社の作業について料金収受有無の問い合わせがあった。当時は、「お手伝い」「サービス」として行っていた作業だったが、その担当者以降は荷主企業の理解を得て、正当な附帯作業料金として収受できることになり、それが現在も続いている。

同社では、荷主都合での待機時間や強制的に「無料」の附帯作業等は一切ない。

また、これらの効率化を図るため、コンテナの納品時間を同社の都合に合わせてもらえれば、逆に料金割引も行うようになっている。

吉里社長は、「人数が多い方が作業は早く終り、1次配送車の回転が良くなります。さらに、その作業が終わったら次の現場に移動して、今度はほかの現場で作業を進めます。

同社の多種多様な輸送に対応する車両ラインナップ

下請けからの脱却には
原価積み上げ型の計算書が必要

「私は、運送事業の経験がなく、当初はなかなか利益が出ませんでした。一時は『曾孫請け』のような廉価な仕事も受けざるを得ない時期もあり、4年目には銀行から借りた運転資金が底をつき、会社経営の危機に直面しました。このまま下請けを続けていては、『コンプライアンスを維持しながら会社を存続し、従業員の雇用を守ることはできない』と思い、自らが積極的に営業できるよう、原価計算表を作成することにしました。現在では、車両別の燃費表、車両費、人件費等で原価を把握、それを積み重ねて見積書を作成しています」（同）

吉里社長は、原価積上式の見積書を作成、初めての競合見積に挑んだ。当時は、まだ一般的に「質より価格」という風潮が強かった。しかし、競合社より見積額が高いにも少ない車と人数で原価を上回る収入を得るには、ドライバーの質や現場の力が重要です」と話す。

「運賃交渉で受け入れていただけない場合は、車両の固定費を吸収するために稼働率を上げて対応しています。また、原価計算表と比べて利益が得られるか否かの判断に迫られた場合は、まずは荷主に適正運賃を示して理解を求めることが第一で、理解を得られない場合は配送ルートや時間帯の変更をお願いし、作業時間を減らしています。

これまで一度だけ、理解していただけなかった荷主をお断りしました。しかし、数か月後には『他社では同水準のサービスを得られなかった』という理由で、再度仕事の依頼がありました」（同）

「減収増益」「時短」「給与増」を基本に
従業員の待遇改善を一層推進

「今後の目標は、『減収増益』を基本に、さらなる従業員の待遇改善に努めたいと考えています。

トラック運送事業は、『国民生活と経済を支えるライフライン』としての役割を果たす重要な産業であり、その産業を支えるトラックドライバーの給与は他産業平均より上であるべきと考えています。このため大幅なベースアップを計画しており、来年度の目標達成を目指しています」（同）

同社の労働時間については、1日当たり7時間労働、残業時間は1人当たり月間平均15時間と法定内で収まっている。最終的な目標は、同6時間労働を掲げている。

この「従業員ファースト」という吉里社長の経営方針は、以前「この会社は好きですが、生活できないので辞めさせてください」と言って、会社を去った従業員の言葉があったからだという。

「ある会議で、出席者に『社長と従業員のどちらが飯を食わせているのか』を尋ねました。8割の社長さんが『自分が食わせている』と答えました。私は、従業員が頑張ってくれる環境を作るのが社長の仕事であり、その代償としてもらえるのが社長の給料だと考えます。大切な従業員の人生や時間を仕事に使ってもらっている。その人たちが生活できる環境を作ってあげる。それができなかったら仕事をしている価値はないと感じます」（同）

㈲マルヨシ運輸
［代表取締役　吉里　国男］

会社所在地	沖縄県浦添市牧港 1-58-18
資本金	400 万円
設　立	平成 10 年 4 月
従業員数	22 人（うちドライバー 19 人）
車両数	15 台

【群馬県トラック協会】「大型自動車一種運転業務従事者育成コース」密着レポート

業界未経験者を即戦力に育てる「ドライバー育成コース」

1か月半にわたる多彩な訓練を経て 業界期待の新人ドライバーへ

トラック運送業界では現在、ドライバー不足が深刻化している。我が国のトラック物流を維持していくためには、業界未経験のドライバーを獲得・育成し、戦力にしていくことが欠かせない。

こうした中、群馬県トラック協会（武井宏会長）では今年度から、大型トラックドライバーとしての就業を希望する求職者に対して、大型自動車一種免許の取得およびトラック運送業界への就労に必要となる知識等の習得を目指す訓練「大型自動車一種運転業務従事者育成コース」を開始し、業界未経験者の獲得・育成・就業支援に力を入れている。

ここでは、同育成コースの内容や同育成コース実施までの経緯とともに、群馬県ト協における取り組みについて紹介する。

■育成コース密着レポート①

「学科訓練」と「実技訓練」で構成 トラック協会だからこそできた充実の訓練内容

6月11日㈫、群馬県前橋市の群馬県トラック協会にて「大型自動車一種運転業務従事者育成コース」の入校式が行われ、トラック運送業界への就業を希望する受講生9人が顔をそろえた。

同育成コースは、離職者の就業支援を主目的に実施されるもので、開講に先立って4月と5月に行われた説明会では、公共職業安定所（ハローワーク）などを通じて同育成コースを知った30代から60代の離職者等30人ほどから問い合わせがあった。なお、説明会への参加は、離職者が雇用保険を受給する際の求職活動実績として、ハローワークから認められている。

今回受講する9人は全員男性で、平均年齢は50・04歳、最年長者は63歳である。

訓練は、6月11日㈫～7月24日㈬までの1か月半にわたって行われた（訓練日数＝27日）。カリキュラムの特徴は図1の通りとなっている。

ところで、同育成コースは群馬県からの委託事業として実施されており、群馬県ト協のほか県内の自動車教習所や自動車メーカーが運営する研修施設などによって、年間3回実施される予定となっている。その中でも、群馬県ト協が実施した今回の訓練では、図1で示したように、県内の会員運送事業者の経営者や、ドライバーとして入社してキャリアアップを果たした管理職社員による実践的な話を聞くことができる。また、会員事業者での企業実習も盛り込まれている。県内物流事情に精通したトラック協会だからこそ実現できた内容であり、受講生にとっては充実度の高いものだったといえるだろう。なお、主な訓練内容は表1の通りである。

入校式翌日の6月12日㈬以降、群馬県ト協で行われる「学科訓練」と自動車教習所での「実技訓練」が同時並行で進められていった。

学科訓練では、「貨物運送の基礎知識（安全確保）」として、国土交通省が定めた「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」に基づいた内容を指導するほか、物流の機能や物流用語、また地元群馬県の物流・道路・交通の状況などを理解してもらう「物流講座A（物流の基礎）」、ビジネスマナーやコミュニケーションの重要性などを指導する「物流講座B（ビジネスの基礎［就職支援］）」、さらに履歴書の書き方や、キャリア・プランニングおよび職業能力証明のツールとして厚生労働省が周知を図っている「ジョブ・カード」の作成といった「就職支援」などを実施した。学科訓練では、群馬県ト協の担当職員のほか、群馬県庁の職員やカーディーラーの社員などが講師を務めた。また、県内会員事業者である㈱新鮮便（群馬県伊勢崎市）の佐藤稔也社長と群馬小型運送㈱（同高崎市）の川手和義社長も登壇。経営トップの生の声を聞き、受講生たちはトラック運送事業への理解を深めた。

さて、受講生全員が同じ内容を受講する学科訓練とは異なり、県内4か所の自動車教習所で行われる実技訓練は、受講開始時に保有している運転免許の種類によってカリキュラムが異なってくる。既に中型免許を取得済みの受講生（2人）は、大型免許取得に際しては14時間の技能講習を受ければ済む。一方、現在8㌧限定中型免許（平成19年6月1日以前に取得した普通免許）を保有している受講生（7人）は、20時間（オートマチック限定免許の場合は24時間）の技能講習受講が必要となる。なお、同育成コースの受講料はテキスト代を除いて無料となっているが、技能講習の指定時間をオーバーしたり、卒業検定をクリアできなかった場合の追加費用は自己負担となっている。そのため、受講生たちはみんな真剣に技能講習に臨んでいた。

■育成コース密着レポート②

会員事業者の協力を得て企業実習を実施 1週間で総合的に物流を学ぶ

7月8日㈪～12日㈮には、受講生がそれぞれ分かれて、県内会員事業者6社での企業実習に臨んだ。

企業実習は、トラック運送業界への就職を前に、物流の5大機能（輸配送、荷役、包装、保管、流通加工）を物流の現場で体験し、業界への理解を一層深めてもらうために実施するものである。実習受入先は、同育成コースを担当する群馬県ト協ビジョン推進委員会（松原二三男委員長、別項参照）のメンバーのうちの6社である。

1週間にわたる企業実習では、懇切丁寧な実習を行うべく、受入先事業者がそれぞれ、事業者の特徴を活かしたカリキュラムを策定した。参考として、受入先のうちの1社である㈱新鮮便における実習内容を表2に示す。同社では、トラック運送に留まらず、3温度帯（冷凍、冷蔵、常温）の保管庫や物流センターを保有しており、包括的な物流サービスを提供している。

群馬県ト協で行われた学科訓練。安全確保に向けての知識や物流の基礎などを学んだ

図1　カリキュラムの特徴

- 大型自動車免許取得と貨物運送業界で必要な知識習得による即戦力の養成
- 企業実習を含め、物流の5大機能（輸配送、荷役、包装、保管、流通加工）を現場で学ぶ
- 安全確保のための知識の徹底理解と吸収＝貨物自動車運送事業者が初任運転者に対して行う特別な指導に相当する内容（安全運転の心構え、車両構造、危険予知訓練、健康管理など）
- 荷主に対する適切な対応ができるビジネスマナーの習得
- 外部講師として、就職支援にあたり運送会社（ビジョン推進委員会メンバー）の経営者や運転手として就職し、運送会社でキャリアアップした社員による実践的な講話
- 外部講師として、県職員3人（群馬の物流、交通安全のハードとソフト、道づくりビジョン）による行政施策の知識の習得

表1　訓練内容（6月11日㈫～7月24日㈬、訓練日数27日）

	科目	時間
学科（群馬県トラック協会）	貨物運送の基礎知識（安全確保）	17
	物流講座A（物流の基礎）	6
	物流講座B（ビジネスの基礎［就職支援］）	6
	就職支援	7
実技	教習所訓練（県内4教習所）	14～24
	企業実習（ビジョン推進委員会メンバー企業6社）	30
総訓練時間		80～90

表2　㈱新鮮便における企業実習内容（7月8日㈪～12日㈮の5日間）

期日	時間帯	実習内容
7月8日㈪	9:00～10:30	会社の理念、経営方針
	10:35～12:00	財務、労務（人事・教育）
	13:00～14:30	交通事故防止・ドライブシミュレータ他
	14:35～16:00	車両整備・運転支援装置・エコドライブ他
7月9日㈫	9:00～12:00	メーカー物流／積込み・配送（量販店センター納品）
	13:00～16:00	メーカー物流／積込み・配送（量販店センター納品）
7月10日㈬	9:00～12:00	中間流通業者／荷受け～検品～保管
	13:00～16:00	食品メーカー／セットアップ・仕分け
7月11日㈭	9:00～12:00	中間流通業者／荷受け～検品～保管
	13:00～16:00	中間流通業者／解凍作業他
7月12日㈮	9:00～12:00	倉庫業の仕組み
	13:00～14:30	運行管理・キャリアアップ・接客態度他
	14:35～16:00	総括（質問・要望）関係者参加／レポート他

協会主導の「育成コース」が 業界未経験者と会員運送事業者の接点に

群馬県トラック協会　松原二三男副会長（ビジョン推進委員会委員長）

当委員会ではここ数年来、トラック運送業界を取り巻く課題を共有し、解決するための展望と施策について協議を重ねてきました。その中でも特に「人材育成・確保対策」に焦点をあて、リクルート用DVDの活用に積極的に取り組んでいるところです。平成30年以降、同DVDを活用した高等学校向け出前講座を実施するなど、業界に対する高校生の興味・関心を高める取り組みを進めています。

私が社長を務めている㈲美松運送（群馬県藤岡市）では、28年度より実施されてきた「群馬県　物流人材育成・確保対策事業」に参加し、3年間で9人の業界未経験者を採用してきました。当社は従業員数50人程度という規模の会社です。当社のような小規模の会社の求人募集に応募することは、求職者の中にはハードルの高さを感じる人もいるのではないかと思います。そうした状況下で、同事業を通じて9人の業界未経験者を獲得できたことはとても大きいと感じています。求人募集に苦しんでいる中小運送事業者にとっては、このような事業を活用することで人材獲得に結び付けることができるのではないでしょうか。

しかしながら、30年度で同事業が最終年度を迎えたことから、当委員会では同事業の成果を引き継ぐべく、新たな事業として「大型自動車一種運転業務従事者育成コース」の試行に踏み切りました。今年4月と5月に説明会を行いましたが、会場には業界に興味をもたれている30人もの方から問い合わせがあり、10人を超える方々がいらっしゃいました。説明会の中で来場者の皆さんに話を聞いてみると、就職先としてトラック運送業界に興味・関心をもたれている方が決して少なくないことを実感しました。

中小運送事業者にとって、受講生の実習受け入れや訓練を修了した方の採用などを通じて同事業に参画していくことは、業界に興味をもっている業界未経験の方と接点をもつことのできる数少ないチャンスだと思います。当委員会としては、こうした運送事業者と業界未経験者との「出会いの場」を作り、業界未経験者の獲得・育成への取り組みを継続していくことが何よりも大事だと考えています。

ている。そのため、同社で実習を受けた受講生（1人）は、1週間の実習を通じて総合的な物流サービスを肌で感じることができただろう。

なお、実習先での受講生の仕事ぶりについては受入先事業者の指導担当者によってチェックが行われ、最終日に「訓練成果シート」（図2）としてまとめられ、群馬県ト協の担当者に送付される。

「当社における実習では、ドライバーとしての資質について受講生に学んでいただくとともに、当社では物流センターなども保有しているため、物流について総合的に学んでいただくことができました。社員を雇用するにあたり、当社でも従来から新人教育を行ってきていましたが、実習という形で業務を体験してもらったことはこれまでありませんでした。今回の実習内容を、今後当社の新人教育にも活かしていければと考えています」（㈱新鮮便　戸ヶ崎正幸人事部長）

自社の特徴を活かしながら受講生受け入れへのカリキュラムを作成し、実際に受講生を受け入れたことで得られた様々な経験が、運送会社にとっては自社における新人教育改善へのきっかけにもなっているようだ。

さて、1週間の企業実習終了後、受講生たちは大型免許取得に向けた自動車教習所での卒業検定を受けるとともに、就職活動を本格化させていく。なお、群馬県ト協では実習先企業の選定にあたり、「求人募集する意向のある事業者」であることを念頭に置いたという。そのため、受講生が企業実習を受けている間に受入先の担当者から仕事ぶりが高く評価された場合、訓練修了後、そのまま実習先の事業者に採用されることも考えられるという。

7月24日㈬には修了式が執り行われ、同育成コースにおける訓練は幕を閉じた。なお、受講生に対しては訓練修了後3か月間、ハローワークや職業紹介機関から求人情報の提供が適宜行われることになっている。

■育成コース実施の経緯

早期離職に繋がるミスマッチを防止　訓練を通じて物流を「一生の仕事」に

同コース実施の経緯などについて群馬県ト協の担当者に聞くと、トラック運送業界など人手不足の課題を抱えている分野において、地域の創意工夫を活かした、従来の職業訓練では対応できない人材育成の取り組みを支援するため、厚労省では平成27年に「地域創成人材育成事業」をスタートさせたという。これに、群馬県の事業を含む9事業がコンテスト方式で選定されたのを受け、群馬県では28年度から30年度までの3年間、県産業経済部が主体となって「群馬県物流人材育成・確保対策事業」（受託＝群馬県貨物運送事業協同組合連合会）が行われた。同事業を通じて、107人が県内の運送事業者に就職した。同事業が昨年度で終了するにあたり、県内会員事業者からは業界未経験者の獲得に繋がる同事業の継続を求める声が群馬県ト協に多く寄せられた。そうしたことを受け、県では今年度より新たな事業として同コースの開始に踏み切った。

28年度から実施されていた事業では、希望者にはまず運送事業者に就職してもらい、その上で大型免許を取得したいという意欲のある人については、自動車教習所などでの訓練に派遣してもらっていた。「運送事業者への就職」が事業参加の前提であったため、なかにはトラック運送業界への理解が浅いまま入社したことで、事業者側と新入社員側のニーズにギャップが生じ、その結果早期離職に至ったようなケースもあったという。

今年度から始まった同コースでは、座学や実習を通じて受講生が運送業界への理解を深めた上で、事業者に入社するという形に変えたため、こうしたミスマッチの発生を抑える効果が期待できる。

早期離職は、人材を雇い入れた運送事業者にとっては採用・人材育成コストの増加に繋がる。また、早期離職者にとっても、離職後の再就職が困難になったり、転職先での労働条件が悪化するなど、不利益に繋がりやすい。業界未経験者が訓練によって運送業界の仕事内容を具体的に知ることで、入社後のミスマッチによる早期離職のリスク軽減が期待される。訓練を経て、運送業界が「一生の仕事」になり得ると確信した受講生だからこそ、運送事業者にとっても「当社の将来を背負って立つことのできる人材」として、安心して雇い入れることができるのである。

「今回のカリキュラムの中では、県内会員事業者のご協力をいただき、経営者や管理者からお話を頂戴する機会を作りました。トラック運送業界への理解を深めるこうした話は、受講生にとって、とても興味深いものになったと思います。未経験でトラック運送業界に飛び込もうとしている受講生は、ドライバーへの憧れが感じられる一方で、物流の知識はまだ不十分です。受講生に業界への理解を一層深めてもらい、入社後のミスマッチをより少なくできるような内容にしていくために、次回はドライバーや人事担当者など、より現場目線で話ができる方を講師としてお呼びしたいと考えているところです」（群馬県トラック協会　石村文明業務部長兼総務部長）

ところで、政府は6月21日に閣議決定した「経済財政運営と改革の基本方針2019～『令和』新時代：『Society5・0』への挑戦～」（骨太方針2019）の中に、いわゆる「就職氷河期世代」を支援するための「就職氷河期世代支援プログラム」を盛り込んだ。現在30代半ばから40代半ばの同世代の人の中には、雇用環境が厳しい時期に就職活動を行ったために希望する就職ができず、現在も不本意ながら不安定な仕事に就いていたり、無業の状態にある人もいる※。同プログラムでは、こうした人々に対して、人手不足業種等の企業や地域のニーズを踏まえた実践的な人材育成プログラム等を整備し、この3年間で正規雇用者を増やしていこうとしている。

トラック運送業界においても、今回紹介した群馬県ト協の同コースだけに留まらず、今後各地でこうした取り組みが増加していくことが想定される。

訓練を通じてトラック運送業界を深く理解し、大型免許等の資格を獲得した上で各地の運送事業者に入社してくる受講生たち。多くの会員事業者がこうした取り組みにかかわり、受講生たちを積極的に受け入れていくことで、トラック運送業界の未来は果てしなく広がっていくに違いない。

※内閣府によると、平成30年に35～44歳だった人（1689万人）のうち、正規雇用を希望していながら、現在は非正規雇用で働いている人が50万人いるとされている。

㈱新鮮便における企業実習の様子。荷受けした食品を検品し、保管順が分かるように賞味期限日のデータを書き込んでいる

受講生の実習先での仕事ぶりを確認するための「訓練成果シート」

㈲美松運送における企業実習の様子。荷受けした日が分かるように化学薬品の原材料が入ったドラム缶に日付を書き込む

ほんのヒトコマ　[第47回]　前川しんすけ

夏休みの自由研究…引きこもりがちというおばあちゃんちのパパの弟の観察日記…!?

法令〇×（マルバツ）クイズ　～積載編～

【解答】 2面に問題

❶ ×（施行令第22条第3号ハ）貨物自動車に積載できる貨物の高さは、3.8メートルからその自動車の積載をする場所の高さを減じたものでなければならない。
❷ ×（法第57条第3項）出発地警察署長が当該車両の構造又は道路若しくは交通の状況により支障がないと認めて積載重量等を限って許可をしたときは、当該許可に係る積載重量等の範囲内で当該制限を超える積載をして車両を運転することができる。
❸ 〇（法第58条第2項）許可証の交付を受けた車両の運転者は、当該許可に係る車両の運転中、当該許可証を携帯していなければならない。
❹ 〇（法第58条の2）警察官は、積載物の重量の制限を超える積載をしていると認められる車両が運転されているときは、当該車両を停止させ、並びに当該車両の運転者に対し、自動車検査証その他政令で定める書類の提示を求め、及び当該車両の積載物の重量を測定することができる。
❺ ×（施行令第22条第3号ロ）積載する貨物の幅は、自動車の幅を超えてはならない。

食の新旧街道を行く　―俯瞰（ふかん）食文化学の視点から―

フードジャーナリスト、食文化研究家　向笠 千恵子

158「郷土の味③」天然氷のかき氷

暑さにうだっている目の前に雪山が出現――それがかき氷の醍醐味だ。納涼効果もいちばんで、運転で疲れた神経をキーンと一新してくれる。

個性的なかき氷も増えている。上州・中山道安中宿の老舗醤油蔵・有田屋で味わったのは「醤油かき氷」。蔵の自慢の二年熟成醤油にみりん、砂糖を加えて煮詰めた醤油シロップをかけ回してあるから、もちろん、醤油色だ。舌にのせると、みたらし団子風の懐かしい甘味がひんやり、しゃりっ。

山形県山辺町（やまのべまち）の「酢だまりかき氷」は、氷いちごのかき氷に酢醤油をかけたもの。酢醤油のびんとセットで運ばれてくるのだが、びんのふた代わりに差した杉の葉に風情がある。びんを傾けると、酢醤油が杉の葉を伝わってちょろちょろと流れ出てくる。甘酸っぱい醤油味がいちごシロップと絶妙の相性だ。

氷そのものを楽しめるのは「天然氷」。真冬にできた氷を氷室（ひむろ）で夏まで保存したものだ。製氷機氷が当たり前の現代、100％自然だからと、かえって人気上昇中である。

栃木県日光市では天然氷は郷土の伝統産業で、四代目徳次郎がブランド氷。東武日光駅近くの鳴虫（なきむし）山の杉林に採氷池があり、極寒になって氷が張ったら、表面の落葉やほこりをまめに取り除きながら、分厚くて透明な氷に仕上げる。そして氷塊を切り出し、杉のおがくずで包みながら氷室で保存する。氷が溶けるとおがくずが水分を吸い取り、気化熱で冷えるので、夏まで保存できるのだ。

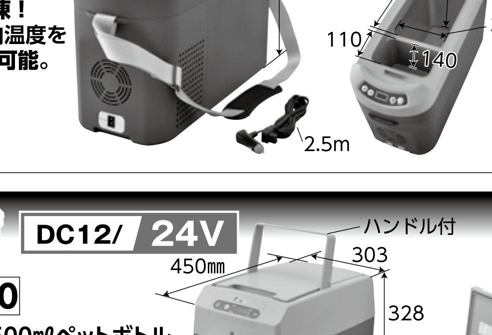
その氷を堪能できるのはテーマパーク・チロリン村の氷いちご。特産いちご・とちおとめの粒が入ったシロップをかけた天然氷はきめが細かくて、まるで綿飴のようにきらめく。――季節の味を正反対の季節に味わうことほど、贅沢な楽しみはほかにない。

（むかさ・ちえこ）

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!!

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



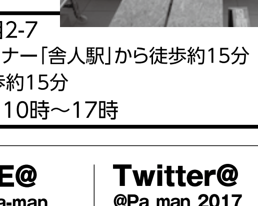
●大容量(18L)のコンプレッサー式冷蔵・冷凍庫が登場!
●－18℃のパワフル冷凍！用途に合わせて、庫内温度を18℃～－18℃に変更可能。
●消費電力：35W
●容量：18L

温冷蔵庫 DC12/24V
品番 11284000
型式 TC14FL
13,820円 税別
●500㎖ペットボトル12本収納可能。

●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）

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

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



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

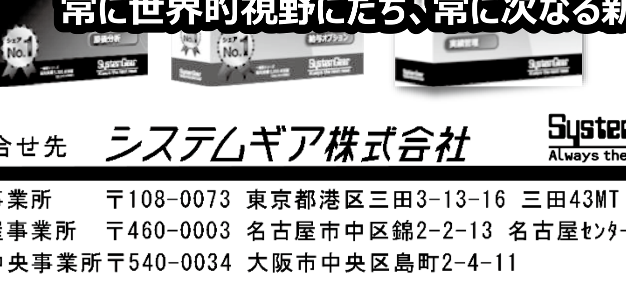
新商品情報、セールのお知らせなど最新情報満載！
LINE@ ID:@pa-man ↓友だち追加↓
Twitter@ @Pa_man_2017 フォローお願いします! Pa-man【公式】

品質マネジメントシステムに関するISO9001取得
創業1965年 信頼の3年保証
株式会社パーマンコーポレーション
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

合併のご挨拶

一番星運送業システムの開発元、株式会社システムギアソフテックは、2019年8月1日付けをもって、日本システム開発株式会社を存続会社とし、株式会社システムギアホールディングス、中央情報システム株式会社のグループ4社を合併する経営体制の再編を行うとともに、存続会社の商号を「システムギア株式会社」へ変更することを、ご案内申し上げます。

これを機に、お客様には、より一層ご満足いただける製品、幅広いサービスをご提供できるよう、専心努力いたす所存でございますので、倍旧のお引立てを賜りますよう、謹んでお願い申し上げます。



Always the next news
常に世界的視野にたち、常に次なる新しいものに挑戦し、発展し続ける

お問合せ先　システムギア株式会社　SystemGear Always the next news　http://www.systemgear.co.jp

東京事業所	〒108-0073	東京都港区三田3-13-16 三田43MTビル5F	TEL(03)6866-0051	FAX(03)6858-2536
名古屋事業所	〒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
大阪中央事業所	〒540-0034	大阪市中央区島町2-4-11	TEL(06)6910-4663	FAX(06)6910-4664
福岡事業所	〒812-0011	福岡市博多区博多駅前1-14-16 博多駅前センタービル10F	TEL(092)432-2256	FAX(092)432-2136

台風・大雨への備えを徹底しましょう

集中豪雨・大型台風に厳重な警戒を

昨年は、「平成30年7月豪雨」の発生により西日本を中心に記録的な大雨となり、土砂災害や河川の氾濫など甚大な被害が発生しました。また、9月には台風第21号・第24号の接近・通過に伴い、各地で暴風や高潮による被害が発生しました。

異常気象の際には、普段通りの安全運転ができなくなる恐れがあるため、気象状況の変化に注意しなければなりません。ドライバーは、運行中に異常気象に見舞われた場合には、適切な処置を取り、安全な運行を確保する必要があります。

ここでは、全日本トラック協会『事業用トラックドライバー研修テキスト』や気象庁の資料を基に、異常気象時に取るべき措置について紹介します。なお、同テキストは全ト協ホームページ（HP）よりダウンロードすることができます（会員専用）。

❶異常気象時の措置の基本

①事前に情報を収集する

台風や大雨などの異常気象の際には、図1で示したような情報が気象庁などから発令されます。異常気象が予測される場合は、事前に運行ルートや目的地の気象情報を収集するとともに、運行管理者等から運行の中止や迂回路等について指示を仰ぎましょう。

②運行途中で異常気象に遭遇した時は事業所に連絡する

運行途中で異常気象に遭遇した場合は、安全な場所に避難します。そして、必ず事業所に連絡し、運行の継続や中止の指示を受けます。

ドライバーの判断で無理をして運転を継続することは、事故のリスクを大きくするだけですから、独断で行動をしてはなりません。

❷警戒レベル情報に気を付けて早めの行動を

近年、集中豪雨や台風等による被害が相次いで発生しており、また、雨の降り方が局地化、集中化、激甚化しています。こうした状況を踏まえ、内閣府（防災担当）では今年3月、「避難勧告等に関するガイドライン」を改定。「5段階の警戒レベル」を明記した形での防災情報の提供が始まっています。

図1では、危険度の高まりに応じて段階的に気象庁などから発令される防災気象情報と、警戒レベル発表時に住民が取るべき行動をまとめています。自治体から「避難勧告」（警戒レベル4）や「避難準備・高齢者等避難開始」（警戒レベル3）等が発令された際には、速やかに避難行動を取ってください。一方で、多くの場合、気象庁による防災気象情報は、自治体が発令する避難勧告等よりも先に発令されます。このため、警戒レベル3・4に相当する防災気象情報が発令された際には、避難勧告等が発令されていなくても危険度分布や河川の水位情報等を用いて避難の判断をしてください。

図1　今年から運用が開始された「5段階の警戒レベル」と取るべき行動

警戒レベル	気象状況	気象庁等から発令される防災気象情報		市町村の対応	住民が取るべき行動
1	大雨の数日～約1日前	早期注意情報（警報級の可能性）			災害への心構えを高める
2	大雨の半日～数時間前	大雨注意報・洪水注意報	氾濫注意情報		ハザードマップ等で避難行動を確認
3	大雨の数時間～2時間程度前	大雨警報・洪水警報	氾濫警戒情報	避難準備・高齢者等避難開始	土砂災害警戒区域等や急激な水位上昇の恐れがある河川沿いにお住まいの方は、避難準備が整い次第、避難開始。高齢者等は速やかに避難
4	↓	土砂災害警戒情報	氾濫危険情報	避難勧告	【速やかに避難】危険な区域の外の少しでも安全な場所に速やかに避難
				避難指示（緊急）	【避難を完了】道路冠水や土砂崩れにより、既に避難が困難となっている恐れがあり、この状況になる前に避難を完了しておく
5	数十年に一度の大雨	大雨特別警報	氾濫発生情報	災害発生情報	【命を守るための最善の行動をとる】大雨特別警報発表時は、災害が起きないと思われているような場所でも危険度が高まる異常事態であることを踏まえて対応する

（内閣府「避難勧告等に関するガイドライン」、気象庁資料等を基に編集部作図）

図2　危険度分布

❸運行中に気象情報を得るためには

気象庁では、土砂災害や洪水、浸水といった大雨災害の危険度の高まりを詳細に把握し、避難等の判断に役立ててもらうために、「危険度分布」を常時10分ごとに提供しています（図2）。

気象庁では平成30年10月、スマートフォン向けトップページを新設しました。スマートフォンで気象庁トップページにアクセスすると、スマートフォン向けページを自動的に表示。危険度分布のバナーからワンタッチで、自分が現在いる場所の危険度分布が表示できます（図3）。

また、今年7月からは一部事業者で、危険度分布等が示す危険度の変化を伝える「プッシュ型の通知サービス」が始まっています。大雨時に速やかに避難が必要とされる警戒レベル4に相当する危険度分布の「非常に危険（うす紫）」など、大雨災害の危険度の高まりがメールやスマホアプリで通知されます。

なお、同サービスの詳細については気象庁HPをご確認ください。

図3

バナー

❹豪雨時の対応

①危険が想定される運行ルートは避ける

表1では、雨の強さと降り方をまとめています。近年、大雨の中でも、特に1時間に50ミリ以上の降水量となる短時間強雨（いわゆる「集中豪雨」）の発生件数が増加傾向にあります。こうした非常に激しい雨に見舞われることによって、次のような危険の発生が考えられます。

・視界不良による交通事故
・出水による通行不能、道路決壊
・河川の氾濫や土砂崩れによる車両の埋没、転落

ドライバーとしては、こうした危険が想定される運行ルートは通行を回避し、安全な場所で待機することが必要です。

②アンダーパスなどの通行を控える

冠水する恐れがあるアンダーパス（立体交差で掘り下げ式になっている下の道路）や地下トンネルなどの通行は避けましょう。トラックだから大丈夫と思っていても、前を走る乗用車が動かなくなれば、危険な状態に陥ります。

万一、冠水路で車が動かなくなった場合は、速やかに車から降りて脱出しましょう。

なお、万一の水没などに備えて、脱出用のハンマー（窓ガラスを割る）やカッター（シートベルトを切る）などを用意しておきましょう。

表1　雨の強さと降り方　※気象庁ホームページを参考として作表

雨の強さ（予報用語）	1時間雨量（mm）	屋外の様子	車に乗っていて
やや強い雨	10以上20未満	地面一面に水たまりができる	―
強い雨	20以上30未満		ワイパーを速くしても見づらい
激しい雨	30以上50未満	道路が川のようになる	高速走行時、車輪と路面の間に水膜が生じブレーキが効かなくなる（ハイドロプレーニング現象）
非常に激しい雨	50以上80未満	水しぶきであたり一面が白っぽくなり、視界が悪くなる	車の運転は危険
猛烈な雨	80以上		

❺強風時の対応

表2は、風の強さと吹き方をまとめたものです。平均風速15～20メートル毎秒の風が吹くと、歩行者が転倒したり、高速道路での車の運転に支障が出始め、さらに強くなると建物の損壊、交通障害など社会に甚大な被害をもたらします。風速25メートル毎秒を超えてくると、走行中のトラックが横転する危険が出てきます。最大風速が40メートル毎秒を超えると、電柱が倒れたりすることがあります。

また、台風の周辺では、暖かい空気が流れ込んで大気の状態が不安定となり、活発な積乱雲が発生して竜巻等の激しい突風を伴うこともあります。

トラックは横風の影響を受けやすく、ハンドルをとられたり横転する危険がありますから、横風が強い時も慎重な運転が必要です。特に、橋の上では風がさらに強くなることがあります。強風時に橋を渡る時は、横転の危険を考えて慎重に対応する必要があります。

表2　風の強さと吹き方　※気象庁ホームページを参考として作表

風の強さ（予報用語）	平均風速（m/s）	屋外・樹木の様子	走行中の車
やや強い風	10以上15未満	樹木全体が揺れ始める。電線が揺れ始める	道路の吹き流しの角度が水平になり、高速道路運転中では横風に流される感覚を受ける
強い風	15以上20未満	電線が鳴り始める。看板やトタン板が外れ始める	高速道路運転中では、横風に流される感覚が大きくなる
非常に強い風	20以上25未満	細い木の幹が折れたり、根の張っていない木が倒れ始める。看板が落下・飛散する。道路標識が傾く	通常の速度で運転するのが困難になる
	25以上30未満		走行中のトラックが横転する
猛烈な風	30以上35未満		
	35以上40未満	多くの樹木が倒れる。電柱や街灯で倒れるものがある。ブロック壁で倒壊するものがある	
	40以上		

2019・8・5

こちら広報室　四季々折々 166

▼自宅の庭を、まるでバラで敷き詰めたかのように栽培しているバラ園を一般に有料開放しているご夫婦がいます。人づてにファンがじわじわと増えて、ついには写真雑誌にとり上げられ、時折大型観光バスが立ち寄るまでになりました。▼入口で、来場者から1000円を受け取るのは、仕事をリタイアしたご主人の担当。園内で茶果（珈琲か紅茶を選択、クッキー付き）の接待をするのは奥様の担当です。バラ好きなご夫婦、カップル、友達同士、家族連れと、老若男女が匂い立つ何十種類ものバラを見て、触れて、満喫しています。▼約300坪の庭一面に植えられたバラ園に一歩足を踏み入れた瞬間、多くの人々がバラの虜になります。中でも深紅の「イングリッド・バーグマン」や黄色の「ピース」は、ひときわ鮮やかで、見る者を惹き付けてやみません。約2万5千種あると言われるバラ。その色彩とは対極にある「ブラック・バカラ」は黒い色が強く、微香を放つ珍しい品種、独特の存在感です。▼大きなバラ園に限らず、バラ好きな人々は身近に沢山いて、自宅から最寄り駅までの間に、数軒の家で庭の大きさに応じて創意工夫されたバラ達が生きいきと咲き誇っています。一度、自転車を止めて垣根から外へはみ出したバラを眺めていたら、玄関から出てきたご主人と目が合い、「バラ、綺麗に咲いているでしょ！　少し見て行きませんか」と誘われました。小さなお庭でしたが、ご夫妻で丹精込めて栽培したバラが、それはそれは嬉しそうに咲いていました。作り手の愛情を注がれたバラは、きっとお二人にとって掛けがえのない「我が子同然」なのでしょう。▼最近では、バラをコスメやフレグランス、紅茶に配合してリラックス効果を高めたり、ホルモンバランスを整えたりと、その成分が遺憾なく発揮されています。1本のバラは「一目惚れ」、3本のバラは「愛してる」、11本のバラは「最愛の人」、21本のバラは「真実の愛」、99本のバラは「永遠の愛」、と贈る相手にその本数で愛情が推し量れるのもバラならではの凄技です。「千万拝謝」にも勝る、率直な感情の伝達手段かも知れません。▼古代エジプト王朝最後のファラオ・女王「クレオパトラ」が愛したというバラは、2千年超の時空を超えて現代人の心をも捉えてやまない「美」の象徴なのかも知れませんね！　（山崎薫）

東京都トラック協会

第20期「物流経営士資格認定講座」受講生を募集

申し込みは8月15日㈭～9月30日㈪まで

募集人員	32人
受講資格	①（一社）東京都トラック協会会員事業者の役員またはその社員で、経営管理職の経験3年以上の方、もしくはこれに準ずる方 ②関東トラック協会会員事業者の役員またはその社員で、経営管理職の経験3年以上の方、もしくはこれに準ずる方 ③その他、特に会長が認めた方
申込期間	令和元年8月15日（木）～9月30日（月）
申し込み先	募集パンフレットに付属の受講申込書（東京都トラック協会ホームページ［HP］よりダウンロード可能）に必要事項を記載の上、所属支部（関東各県トラック協会会員の場合は所属協会）を経由し、東ト協教育研修部宛てにFAXで申し込む（その他の方は直接教育研修部へ） ※募集パンフレットは東ト協各支部にも配布してあります。
研修期間	令和元年10月24日（木）～令和2年7月22日（水） ※修了式は令和2年9月3日（木）
授業時間	総計116時間
受講料	(1)東ト協会員事業者の役員およびその社員：35万円（税込み） (2)関ト協会員事業者の役員およびその社員：35万円（税込み） (3)その他：40万円（税込み）
授業予定日時・場所	日時：原則として水曜日　13時30分～17時45分 （※講師の都合により曜日・時間変更の場合あり） 場所：東京都トラック総合会館研修室　他
問い合わせ先	（一社）東京都トラック協会 教育研修部 〒160-0004 東京都新宿区四谷3-1-8 ☎03-3359-4137／FAX 03-3359-6020

※年間時間割およびカリキュラムや申し込み方法等の詳細は東ト協HPを参照。

全日本トラック協会助成金対象商品　DreamMaker

※MT070RCは対象外

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

1年保証　DC 12/24v

■ 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

デュアルバックカメラセット　バンボディ　ウイング

全日本トラック協会助成金対象商品
MT070RAA 価格40,937円(税込)

- 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

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

全日本トラック協会助成金対象商品
MT070RAA-TR01 価格52,997円(税込)

- 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

※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。

赤外線バックカメラセット　バンボディ　ウイング

NEW ※全日本トラック協会助成金は対象外
MT070RC 価格35,000円(税込)

- 暗所に対応の赤外線バックカメラ
- お求めやすい低価格タイプ
- 接続ケーブル：20m

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 二次公募申請受付中（8月23日まで）

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

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

掲示用

平成30年の交通事故統計分析結果

～車籍別・事業用トラックが第１当事者となった死亡事故～

公益社団法人 全日本トラック協会

全日本トラック協会はこのほど、事業用トラックが第１当事者となった死亡事故件数を、都道府県ナンバー別（車籍別）に１万台当たりの数値に換算し、平成27年～30年の４か年の推移を示したデータを公表した。

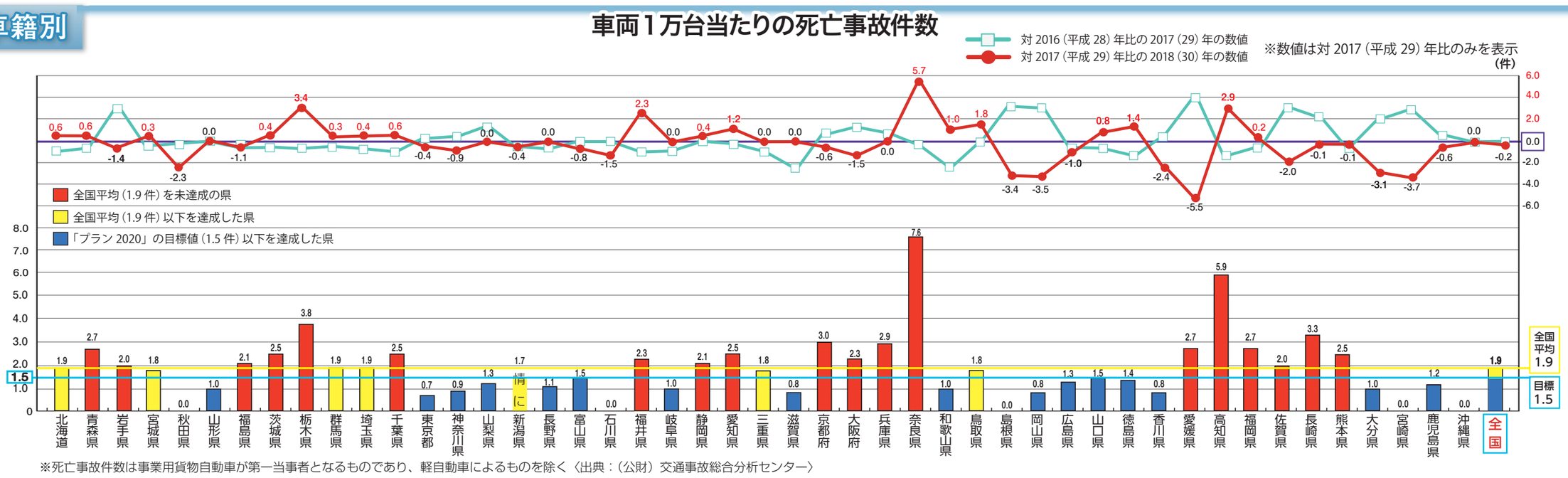
それによると、全国平均では、27年の2.5件から年々減少傾向をみせ、28年および29年は2.1件だったが、30年はさらに減少し2.0件を下回り1.9件となった。ただし、全ト協は「トラック事業における総合安全プラン2020」（プラン2020）において、死亡事故件数目標を全国平均で車両１万台当たり「1.5件」に設定しており、今後、各都道府県トラック協会においては、数値目標を達成できるよう、さらなる交通事故防止対策に取り組むことが求められる。

また、データを都道府県別にみると1.5件の数値目標をクリアできたのは21都県で、特に秋田、石川、島根、宮崎、沖縄はゼロを達成し、沖縄県は３年連続。車籍別の発生状況では、車籍地（県内）での死亡事故は95件、他県での死亡事故は158件となっている。

なお、このデータは全ト協ホームページ内「平成30年の交通事故統計分析結果（確定版）」に掲載されており、ダウンロードが可能。

車籍別

車両１万台当たりの死亡事故件数

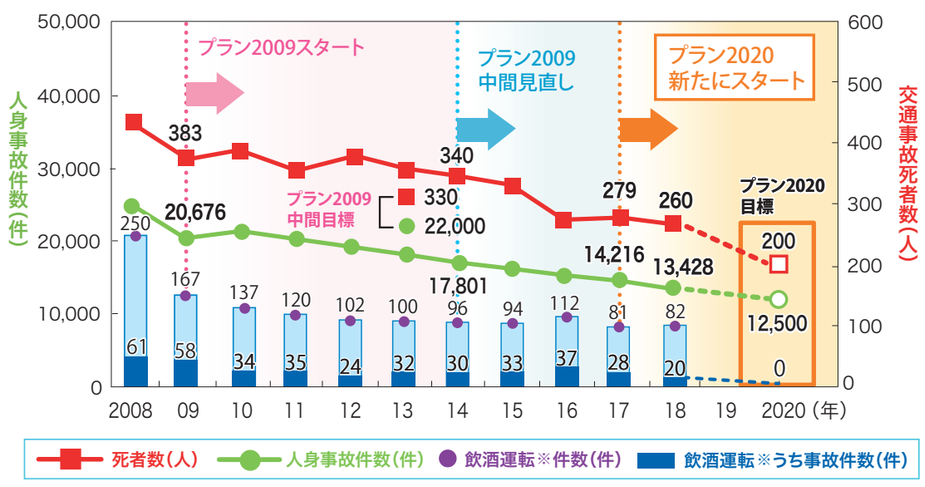


※死亡事故件数は事業用貨物自動車が第一当事者となるものであり、軽自動車によるものを除く〈出典：（公財）交通事故総合分析センター〉
※車両台数はトレーラ及び軽自動車を除く営業用貨物自動車の保有数（2018年12月末現在）〈出典：（一財）自動車検査登録情報協会〉

「トラック事業における総合安全プラン2020」と目標値達成状況

人身事故件数が減少傾向にある中で、飲酒運転による交通事故件数も減少しており、特に、死者数は2017(平成29)年では５年ぶりに増加したが、18(30)年は減少に転じている。しかし、飲酒運転件数は昨年より増加しており、トラック運送業界の社会的信頼性を失墜させかねない憂慮すべき状況が依然として続いている。

営業用トラックの数値目標の設定



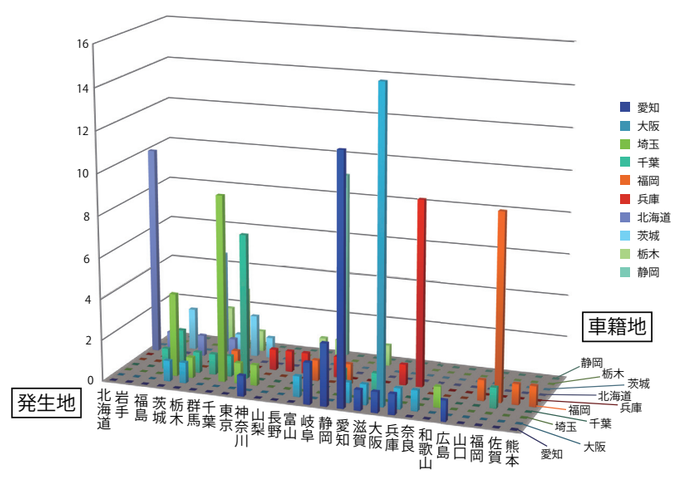
※「飲酒運転」は「道路交通法違反取締件数」の数値で、「酒酔い運転」および「酒気帯び運転」が含まれる。
〈出典：警察庁「交通事故統計」および（公財）交通事故総合分析センター「交通統計」〉

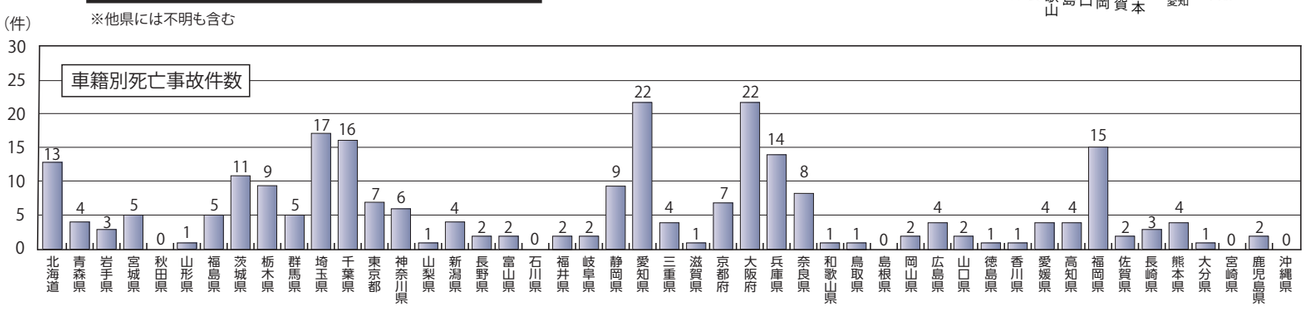
死亡事故データ（車籍別発生状況）

車籍が埼玉、茨城、静岡の死亡事故は、すべて他県で発生している。

ワースト順位	車籍地	件数	割合(%)	発生地内訳(件) 県内	発生地内訳(件) 他県	他県発生率(%)
1	愛知	22	8.7	12	10	45.5
1	大阪	22	8.7	15	7	31.8
3	埼玉	17	6.7	0	17	100.0
4	千葉	16	6.3	1	15	93.8
5	福岡	15	5.9	9	6	40.0
6	兵庫	14	5.5	9	5	35.7
7	北海道	13	5.1	10	3	23.1
8	茨城	11	4.3	0	11	100.0
9	栃木	9	3.6	2	7	77.8
10	静岡	9	3.6	0	9	100.0
11	奈良	8	3.2	3	5	62.5
12	東京	7	2.8	2	5	71.4
12	京都	7	2.8	2	5	71.4
14	神奈川	6	2.4	4	2	33.3
15	宮城	5	2.0	4	1	20.0
15	福島	5	2.0	2	3	60.0
15	群馬	5	2.0	2	3	60.0
	その他	67	26.5	20	47	70.1
	合計	253	100.0	95	158	62.5

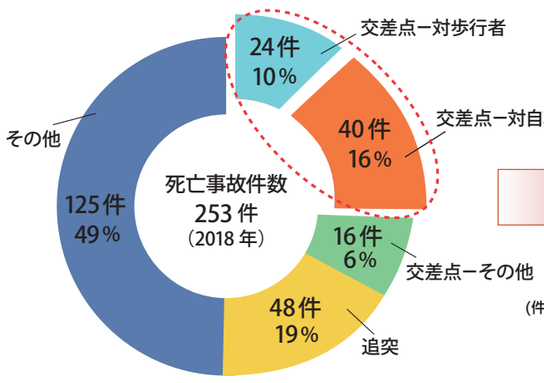
※他県には不明も含む



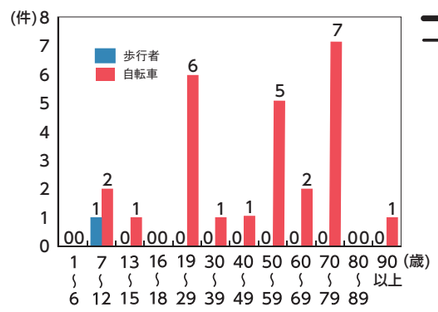


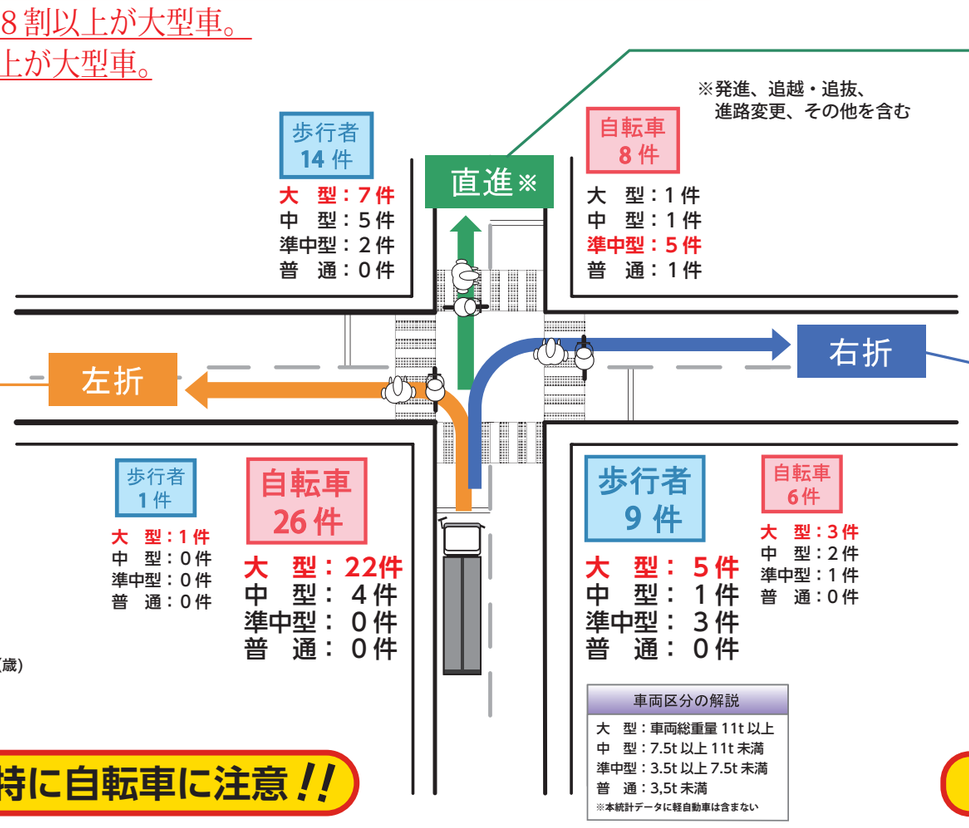
交差点における死亡事故（対歩行者・対自転車別）

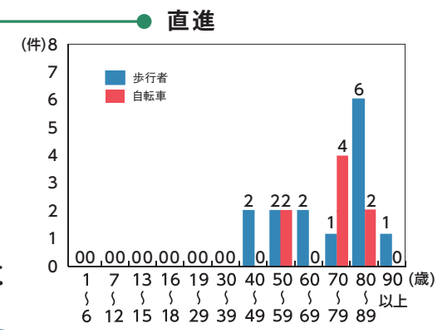
- 事業用トラックが第１当事者となる交差点における対歩行者、対自転車の死亡事故（６４件）は、全死亡事故の１／４。
- **直進**死亡事故は、６割以上が対歩行者（１４件）であり、対歩行者の５割が大型車。対自転車（８件）の６割以上が準中型車。
- **左折**死亡事故は、９割以上が対自転車（２６件）であり、対自転車の８割以上が大型車。
- **右折**死亡事故は、６割が対歩行者（９件）であり、対歩行者の５割以上が大型車。

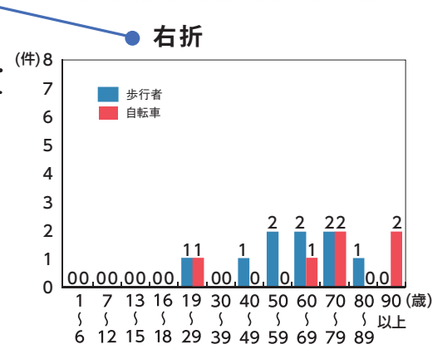


〈出典：（公財）交通事故総合分析センター〉









交差点ー歩行者	交差点での右左折及び直進時の対歩行者事故（右図参照）
交差点ー自転車	交差点での右左折及び直進時の対自転車事故（右図参照）
交差点ーその他	上記以外の交差点での対四輪車・二輪車事故（追突除く）
追突	対二輪車・自転車を含む追突事故
その他	上記以外の正面衝突時の車両相互（自転車含む）事故、車両単独事故、交差点以外での対人事故

大型車の左折時は特に自転車に注意!!

右折時は歩行者に注意!!