昭和35年11月28日第3種郵便物認可
令和元年（2019年）　第2142号

運送業界の点呼革命！ぜひご体感ください！
話題のIT点呼キーパーが「第1回 関西物流展」出展決定！
開催日／2019年11月27日～29日
会　場／インテックス大阪 4・5号館
Tele-nishi テレニシ株式会社
TEL.06-7711-3378　www.ittenko-keeper.com

Japan Trucking Association
広報 とらっく
11月15日号
発行所 公益社団法人 全日本トラック協会
〒160-0004 東京都新宿区四谷三丁目2番地5
全日本トラック総合会館
☎ (03) 3354-1029（総務部広報室）
http://www.jta.or.jp
※紙面に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）

▼全ト協会員専用ホームページのパスワード▼

11/15～12/14	12/15～R2.1/14
7918	6332

改正貨物自動車運送事業法

「遵守事項の明確化・規制の適正化」11月1日から施行

改正貨物自動車運送事業法について、「事業者が遵守すべき事項の明確化」「規制の適正化」が11月1日に施行されている。ここでは、主な改正内容について紹介する。

なお、全日本トラック協会では、事業法の改正ポイントを分かりやすくまとめた解説資料を全ト協ホームページに掲載している。

表1　11月1日より施行された事業法改正事項の詳細

1：事業者が遵守すべき事項の明確化

(1) 輸送の安全に係る義務の明確化

①トラックの定期的な点検・整備の実施等（全事業者）

トラックの定期的な点検・整備の他、トラックの安全性を確保するために必要なことを国の定める基準に沿って行わなければならないことが法律上明確化されました。

(2) 事業の適確な遂行のため守るべき義務の新設

①車庫の整備・管理（全事業者）

保有する全てのトラックを収容し、そのトラックの点検と整備を適切に行うために十分な規模の車庫を備えなければならないことが、法律上明確化されました。

②健康保険法等により納付義務を負う保険料等の納付（全事業者）

健康保険法等により納付義務を負う保険料等を納付するとともに、貨物の運送に関し支払う可能性のある損害賠償の支払い能力を持っていなければいけないことが、法律上明確化されました。

2：規制の適正化

(1) 約款の認可基準の明確化

①適正運賃及び料金の収受（全事業者）

「運送約款」には、運送の対価としての「運賃」と運送以外のサービス（客先での荷待ちや荷役作業など）の対価としての「料金」を区別して受け取ることが明確に書かれていなければなりません。

※令和元年10月31日までに約款の認可を受けている事業者が、運賃と料金の区別が不明確な約款を使用している場合については、平成29年11月に改正された標準運送約款や運賃と料金の区別を明確にした独自約款への移行が推奨されています。

(2) 事業許可の基準の明確化

①事業計画の変更（全事業者）

各営業所に配置するトラック台数を変更する場合、改正前は事前に届出を行うだけでしたが、改正後は国の定める基準に適合しないおそれがある場合、変更の認可を受けなければならなくなります（**表2・3参照**）。

②安全性確保（全事業者）

事業の計画が、過労運転の防止などに加えて、トラックの安全性も確保することができる内容になっているか、審査基準が一部詳細化されました。

③事業の継続遂行のための計画（全事業者）

事業の計画が、事業を継続して遂行することができるように、車庫の規模などが適切な内容になっているか、審査基準が一部詳細化されました。

④事業の継続遂行のための経済的基礎（全事業者）

事業の計画が、事業を継続して遂行することができるように、経済的基礎やその他の能力などが適切な内容になっているか、審査基準が一部詳細化されました。

(3) 欠格期間の延長等

①欠格期間の延長（法令違反者等）

法令に違反するなどして「事業許可の取消」を受けた場合、これまでは事業に再参入することができない期間（欠格期間）が2年間でしたが、改正後は5年間、事業を行うことができなくなりました。

②処分逃れのための自主廃業を行った者の参入制限（法令違反者等）

処分逃れを目的に自主的な廃業を行った場合は、「事業許可の取消」を受けないため、改正前はすぐに事業に再参入することができましたが、改正後は「事業許可の取消」と同じように5年間、新たに事業許可を受けることができなくなりました。

また、改正前は廃業の届出を事後提出することになっていましたが、改正後は廃業の30日前までに届出を提出しなければならなくなりました（休止の場合も同様）。

③密接関係者が許可の取消処分を受けた者の参入制限（法令違反者等）

親会社、グループ会社、子会社などのいわゆる「密接関係者」が5年以内に「事業許可の取消」を受けている場合、新たに事業許可を受けることができなくなります。

トラック台数の変更時に「認可」が必要となる場合も

表2　認可を受けなければならなくなったのは・・・・・・

- ●営業所ごとの最低車両台数（５台）を下回る場合（霊柩、一般廃棄物、島しょは除く）
  - ・減車によって５台を下回る場合
    →災害等により車両が使用不能となり、これに代わる他の車両が確保されるまでの間におけるものである場合に限り認可されます
  - ・増車しても５台を下回る場合
    →５台以上配置するための適切な計画を有している場合に限り認可されます
- ●法令遵守が十分でないおそれがある場合に増車を行おうとする場合
  - ・密接関係者が許可の取消しを受け５年を経過しない者である場合
  - ・変更に係る営業所の行政処分の累積違反点数が１２点以上である場合
  - ・変更に係る営業所が、申請日前１年間に地方実施機関が行う巡回指導で「Ｅ」評価を受けている場合
- ●一定の規模以上の増車を行おうとする場合
  - ・増車する車両数が、申請日から起算して３か月前時点の営業所の配置車両数の３０%以上であり、かつ、１１台以上である場合

表３の基準によって審査されます

☑ 車両の減車または増車について、車両数によって届出で済む例と認可を受ける必要のある例

（１）最低車両数（５両）を下回る場合（霊柩、一般廃棄物、島しょは除く）

例①　１０両→７両（３両減車）の場合・・・届出
例②　１０両→３両（７両減車）の場合・・・認可申請
※減車により最低車両数を下回る場合は、原則として認可されません。
例③　３両→６両（３両増車）の場合・・・届出
例④　３両→４両（１両増車）の場合・・・認可申請

（２）増車する車両数が、申請日から起算して３ヶ月前時点の車両数の３０％以上であり、かつ、１１両以上である場合（※増車する車両数とは、今回変更する数と３ヶ月以内に増加した数を合算した数をいいます。）

例⑤　１０両→１２両（２両増車）の場合　＝２０％・・・届出（３０％未満）
例⑥　１０両→１５両（５両増車）の場合　＝５０％・・・届出（３０％以上だが１０両以下）
例⑦　３７両→４８両（１１両増車）の場合＝２９％・・・届出（１１両以上だが３０％未満）
例⑧　３６両→４７両（１１両増車）の場合＝３０％・・・認可申請（３０％以上かつ１１両以上）

表3

法令遵守が十分でないおそれがある場合の増車や一定の規模以上の増車、その他事業規模の拡大となる申請を行おうとする場合、以下の基準で審査されます！

◎申請に係る営業所について
- ●申請日前３か月間または申請日以降に、地方実施機関が行う巡回指導で「Ｅ」評価を受けていないこと（※）
  ※営業所の新設を行う場合は、申請地を管轄する地方運輸局管内における全ての営業所について
  ※巡回指導により指摘を受けた全ての項目について改善報告を行っている場合を除く
- ●申請日前３か月間または申請日以降に、自らの責による重大事故を発生させていないこと

◎申請地を管轄する運輸支局管内で
- ●非常勤の役員も含めて申請日前６か月間（悪質な違反は１年間）または申請日以降に、行政処分を受けていないこと
- ●原則として、全てのトラックの自動車検査証の有効期間が切れていないこと（※）
  ※特別な事情がある場合を除く

◎全社的に
- ●事業報告書、事業実績報告書、運賃・料金の届出について、報告・届出義務違反がないこと
- ●運送の対価としての「運賃」と運送以外のサービスの対価としての「料金」を区別して受け取ることが明記されている約款を使用していること

全ト協

自民党トラック議連に対し要望事項を説明

「業界の要望実現へ一致結束して取り組む」細田会長応じる

全日本トラック協会は11月14日、自由民主党トラック輸送振興議員連盟（細田博之会長）総会に出席し、坂本克己会長がトラック運送業界の現状や最重点要望事項を説明した。

細田自民党トラック議連会長は要望を受け、「業界の皆様からの要望を実現できるよう、一致結束して取り組んでいく」と応じた。

坂本克己全ト協会長

総会では冒頭、細田自民党トラック議連会長があいさつに立ち、「米中貿易摩擦などもあり、我が国経済にはいくぶん翳りがみられる。今後の経済状況を見据えつつ、トラック運送業界の健全な発展を図っていくための対応を誤らないようにしなければならない」と述べた。

引き続き、坂本全ト協会長が、「全国で働いておられるドライバーに、意気揚々と仕事に取り組んでいただけるような労働環境にしていくために、議員立法という形で改正貨物自動車運送事業法を成立させていただいた。事業法改正に向けた作業は困難なものだが、『難産な子は健康に育つ』とも言われるように、改正事業法が国家・国民のためになるものとなるよう、我々としても精一杯取り組んでまいりたい」と力強く述べた。

引き続き、坂本全ト協会長から説明された「トラック運送業界からの最重点要望事項」（表）について、一見勝之国土交通省自動車局長、山本巧国交省道路局高速道路課長、松本貴久厚生労働省大臣官房審議官から行政の対応について説明があった。

全ト協では、トラック運送業界を取り巻く諸課題を解決し、ドライバーの労働環境改善を実現するために、今後も精力的に要望活動を展開していく。

表　自民党トラック輸送振興議員連盟総会「トラック運送業界からの最重点要望事項」

①大口・多頻度割引50％枠の堅持等高速道路料金の更なる引下げ
②道路の積極的な活用に向けた諸施策の実現
③働き方改革実現のための諸対策の推進
④自動車関係諸税の簡素化・軽減の実現

出席議員に対し、業界からの要望事項を説明する坂本全ト協会長（11月14日、自民党本部）

細田　博之
自民党トラック議連会長

令和元年秋の叙勲

受章おめでとうございます

辻副会長に旭日中綬章

令和元年秋の叙勲受章者が、11月3日付で発表された。

受章者のうち、トラック運送業界からは全日本トラック協会の辻卓史副会長が旭日中綬章を受章した。

なお、中綬章以下の受章者の伝達式は、12月11日に東京プリンスホテルで行われる。

旭日中綬章
辻　卓史氏

【叙勲】

◎旭日中綬章
▽辻　卓史（つじ・たかし）氏・全日本トラック協会副会長、鴻池運輸㈱会長、兵庫県・77歳

輸送統計

令和元年8月分
▶国土交通省調べ

		輸送量	前年同月比
トラック	特別積合せ（千トン）	4,912	94.2%
	一　般	―	97.4%
	宅配便（千個）	327,487	98.2%

交通事故統計

令和元年10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		10月31日現在	11月14日現在
122 (+8)	44 (−7)	27 (−2)	4 (−1)	197 (−2)	2,466 (−266)	2,531 (−265)	2,692 (−261)

コラムラインナップ

トラック運送事業者のための経営のヒント【悪天候時等の「運行中止権」考】…３面／食の新旧街道を行く【「郷土の味⑨」伊勢海老のてこね寿司】…７面

検査時に車両を自動撮影！
顧客・車両管理を強力バックアップ!!
検査車両撮影システム
CS-Photo α6
・検査ラインとの連動で車両を6台のカメラで自動撮影し、お客様の管理と共にコンプライアンスを強化します。
・カメラは最大12台までの接続が可能です。

使用水量の大幅削減！
ラクに・エコに・キレイに!!
大型車両用門型洗車機
ビッグウォッシャー アバンザード
・車種判別センサーで「車種」と「大きさ」を自動的に判別し、車に合わせた最適な洗車を可能にしました。
・洗車に伴うスタッフの負担軽減と業務の効率化を強力サポート！

販売元 株式会社イヤサカ
本社／〒113-0034 東京都文京区湯島 3-26-9
Tel.03-3833-6110 Fax.03-5688-7074
http://www.iyasaka.co.jp

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
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 PN0902BTP 41,250円（税込）
9inch

大型通行禁止区分対応新トラックモード搭載
NEW トラックモードが進化！
従来のトラックモード
重量制限　車高制限　車幅制限　＋　大型通行禁止
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】
特定時間のみ道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。

ドリームメーカー株式会社
http://www.dream-maker.co.jp/
住所 〒305-0072 茨城県つくば市北中島 363 番地 1
TEL 029-839-5671
営業時間 平日 AM9:00 ～ PM6:00

ニュース・ターミナル（トラック協会ニュース）

全ト協

「ホワイト物流」テーマにグループ討議

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11月11日、令和元年度第2回「全国代表者協議会」を開催。結城青年部会長による開会あいさつの後、坂本克己全ト協会長、田中亨全ト協副会長が全国から参集した次代のトラック運送業界を担う青年部会の代表者たちを激励した。

議事では、①ブロック別活動紹介②社会貢献活動③全国大会④青年経営者等による顕彰事業の応募状況――等について報告が行われた。

令和元年度第2回全国代表者協議会（11月11日、全ト協）

③の全国大会については、令和2年2月21日に、東京都新宿区の京王プラザホテルで開催。ペーパーレス化に取り組むため、大会資料をデータ配信する試みを行うこととした。また、④の青年経営者等による顕彰については、12月5日開催予定の審査委員会後に受賞者を公表し、全国大会で受賞者の事業発表および表彰を行う。

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基調講演「ホワイト物流及びホワイト経営について」が行われた。続いて、同講演の内容を受け、「ホワイト物流に係る事業者の取り組み」をテーマとし、出席者を6班に分けてのグループディスカッションを実施。ホワイト物流の取り組み内容および具体的対策について各班内で議論を重ね、模造紙にまとめた後、発表を行った。

各班からは、運賃アップやパレット化等推進のための対荷主交渉などについて様々な発表がなされ、結城部会長は「各道府県の代表者として、今回の基調講演とグループディスカッションで学んだことを活かし、ぜひホワイト物流の自主行動宣言の提出をしていただきたい」と呼びかけた。

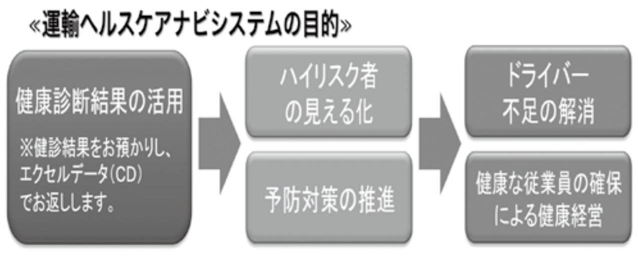
「運輸ヘルスケアナビシステム®」申込受付中

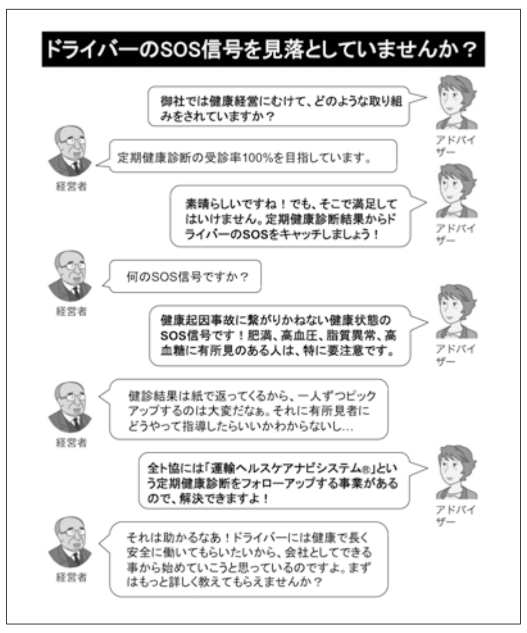
定期健診結果をフォローアップ

全日本トラック協会では、2019年度「運輸ヘルスケアナビシステム®」の申し込みを受け付けている。

同システムは、定期健康診断の事後フォローによる健康起因事故予防対策の推進を図るサポートを行うもの。肥満・高血圧・脂質異常・高血糖のうち、3～4項目に該当し、脳・心臓疾患を起こしやすい「ハイリスク者」の見える化を図って健康管理対策を行うことで、健康経営を促している。

申し込み方法等の詳細については、全ト協ホームページ「会員の皆様へ＞労働対策」内「運輸ヘルスケアナビシステム」ページを参照のこと。


《運輸ヘルスケアナビシステムの目的》
健康診断結果の活用
※健診結果をお預かりし、エクセルデータ(CD)でお返しします。
ハイリスク者の見える化
予防対策の推進
ドライバー不足の解消
健康な従業員の確保による健康経営


ドライバーのSOS信号を見落としていませんか？

アドバイザー：御社では健康経営にむけて、どのような取り組みをされていますか？
経営者：定期健康診断の受診率100%を目指しています。
アドバイザー：素晴らしいですね！でも、そこで満足してはいけません。定期健康診断結果からドライバーのSOSをキャッチしましょう！
経営者：何のSOS信号ですか？
アドバイザー：健康起因事故に繋がりかねない健康状態のSOS信号です！肥満、高血圧、脂質異常、高血糖に有所見のある人は、特に要注意です。
経営者：健診結果は紙で返ってくるから、一人ずつピックアップするのは大変だなぁ。それに有所見者にどうやって指導したらいいかわからないし…
アドバイザー：全ト協には「運輸ヘルスケアナビシステム®」という定期健康診断をフォローアップする事業があるので、解決できますよ！
経営者：それは助かるなあ！ドライバーには健康で長く安全に働いてもらいたいから、会社としてできる事から始めていこうと思っているのですよ。まずはもっと詳しく教えてもらえませんか？

1月10日まで「正しい運転・明るい輸送運動」実施

飲酒運転の根絶目指す

全日本トラック協会では、11月16日㈯から令和2年1月10日㈮まで、第59回「正しい運転・明るい輸送運動」を実施する。

同運動は、交通・労働災害事故の防止、環境保全および輸送秩序の確立により、円滑な輸送の達成を図り、年末年始の輸送繁忙期における安全、安心な輸送サービスを提供することを目的に実施するもの。

重点項目は、①飲酒運転の根絶、②追突事故および交差点における事故防止の徹底、③過労運転防止の徹底、④確実な点呼の実施、⑤携帯・スマートフォンの使用禁止の徹底、⑥健康診断の受診の徹底――の6項目。

近年、事業用トラック運転者による飲酒運転事故件数が増加傾向であることを受け、今回の実施計画では「飲酒運転の根絶」を重点項目のトップに掲げ、トラック運送業界一丸となって取り組みを強化する。

中央近代化基金「激甚災害融資」

融資推薦申込を公募

全日本トラック協会では現在、中央近代化基金「激甚災害融資」の申込受付を実施している。

「令和元年8月13日から9月24日までの間の暴風雨及び豪雨による災害（8月から9月の前線に伴う大雨（台風15号等を含む））」および「令和元年10月11日から同月14日までの間の暴風雨及び豪雨による災害（台風19号）」が激甚災害に指定されたことを受け、被害を受けたトラック運送事業者の経営安定確保に資するよう、同災害を全ト協「近代化基金運営要領」に規定する激甚災害と認定し、別掲要綱で同融資推薦の公募を実施する。

申込に必要な書類や融資条件の詳細等については、全ト協ホームページに掲載の激甚災害融資公募要綱・様式集を参照のこと。

「激甚災害融資」公募要綱（抜粋）

※公募推薦総枠　5億円
※公募期間　令和元年10月25日㈮から令和2年1月31日㈮まで
※推薦対象者
激甚災害に指定された「令和元年8月13日から9月24日までの間の暴風雨及び豪雨」または「令和元年10月11日から同月14日のまでの間の暴風雨及び豪雨」により、下記⑴または⑵のいずれかに該当する貨物自動車運送業者、その共同体およびその持株会社（傘下の貨物自動車運送事業者に係る資金調達を行う者に限る）であって、各都道府県トラック協会に加入し、商工組合中央金庫との取引資格がある者
⑴上記の災害により、事務所もしくは主要な事業用資産について、全壊・半壊・その他これらに準ずる被害を受けた者
⑵上記の災害により、運送収入または輸送トン数について、「被災後2か月の実績」または「今後2か月の見込み」が前年同期と比べ20%以上の減少が見込まれる者
※対象資金
激甚災害を受けた事業者の経営安定の確保を目的とした事業の再建又は正常な操業維持に必要な物流施設等に対する設備資金及び運転資金
※融資限度　5千万円　（個別企業体・共同体とも）
※利子補給率　年0.3%　（個別企業体・共同体とも）
※都道府県トラック協会から全ト協宛て推薦期限(全ト協必着日)
【第2回】令和元年12月6日㈮　【第3回】令和2年1月10日㈮
【第4回】令和2年2月7日㈮
※推薦適否決定通知予定日
【第2回】令和元年12月20日㈮　【第3回】令和2年1月24日㈮
【第4回】令和2年2月21日㈮

3期ぶり改善も次期悪化の見通し

トラック運送業界の景況感　令和元年7月～9月期

全日本トラック協会は11月11日、令和元年7月～9月期の「トラック運送業界の景況感（速報）」を発表した。それによると、運賃・料金の水準はプラス圏で推移、「一般貨物」、「宅配以外の特積貨物」では消費税率引上げによる駆込み需要を背景に輸送数量が改善し、その結果、営業収入および営業利益、経常利益が改善基調となったことから、業界の景況感はマイナス27・3となり、前回（マイナス30・3）から3・0ポイント改善した。

なお、今後（10月～12月期）の見通しは、消費税率引上げによる駆込み需要の反動減の影響から輸送数量が減少、さらに人件費の上昇圧力および燃料コスト負担増を背景に、経常利益を押下げる予想を受け、マイナス43・4（今回マイナス27・3）と16・1ポイント悪化する見込みである。

成約率　前年同月比5・8ポイント増

WebKIT成約運賃指数　令和元年10月分

全日本トラック協会と日本貨物運送協同組合連合会は11月11日、令和元年10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±0ポイント、前年同月比2ポイント減の131となった。

また、同月末の求車登録件数は、13万2453件と、前年同月比5万9291件減（30・9％減）で、成約率は18・7％となり、前月比3・1ポイント、前年同月比5・8ポイント上昇した。

『読者アンケートにご協力ください。』

広報室からのお願い

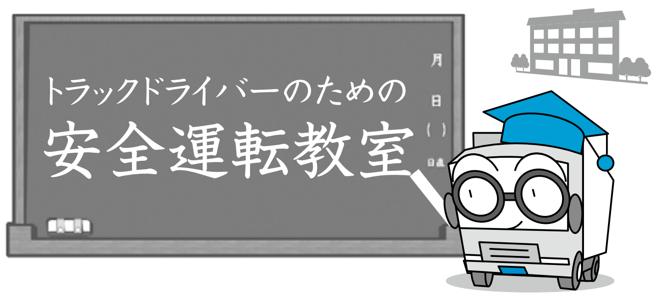
広報室では、今後の広報活動をより良いものにするため、今号の『広報とらっく』に読者アンケートを折り込みました。12月13日を締め切りとして、皆様からのご意見・ご感想等をお待ちしています。

法令○×クイズ

～灯火編～

❶ 自動車は、夜間、道路を通行する際は、前照灯、車幅灯、尾灯、番号灯、室内照明灯（乗合自動車のみ）を点灯しなければならない。（○・×）
❷ 夜間に対向車とすれ違うときは、必要に応じて前照灯を減光するか下向きに切り替える。（○・×）
❸ 昼間でもトンネルの中など100メートル先（高速道路では200メートル先）が見えないような場所を走行するときは、前照灯などを点灯しなければならない。（○・×）
❹ 一般道路において、夜間にやむを得ず道路に駐停車するときは、非常点滅表示灯及び尾灯を点灯する。（○・×）
❺ 見通しの悪い交差点やカーブの手前では、前照灯を上下に切り替えるなどして、他の車や歩行者に自車の接近を知らせるとよい。（○・×）

（解答は7面）



〔第91回〕

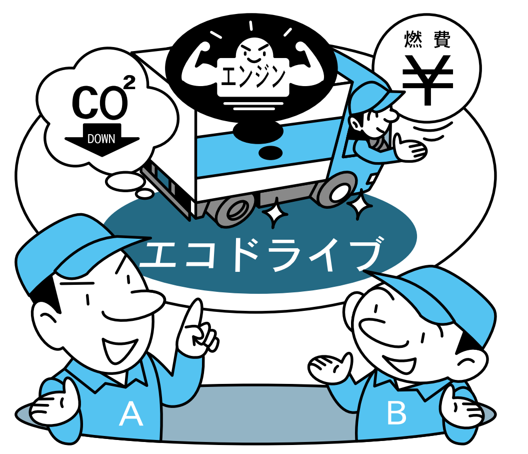
実践しよう“エコドライブ”

国土交通省や警察庁、環境省等で構成するエコドライブ普及連絡会では、行楽シーズンで車の利用が多くなる11月を「エコドライブ推進月間」として、普及促進を図っています。

トラック運送業界は、大量の化石燃料を使用し、地球温暖化の原因となる二酸化炭素（CO_2）を多く排出しており、燃料使用量の削減が課題となっています。その燃料の削減において大きな効果をもたらすのがエコドライブです。

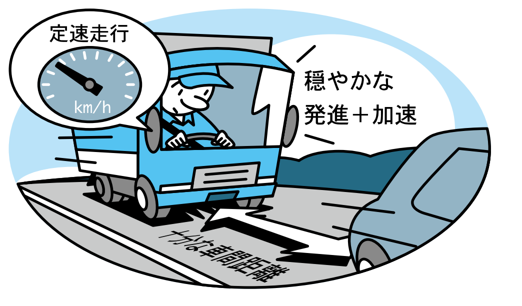
無駄なアイドリングを止め、エンジンの空ぶかし、急発進などの乱暴な運転をしないことはもちろん、穏やかな運転を心がけることで、安全性の向上に繋がりますから、積極的に実践していきましょう。

●トラック業界の現状とエコドライブのメリット



Aさん「11月は『エコドライブ推進月間』として、関係省庁がエコドライブの実践を呼びかけているね」
Bさん「会社でも、この時期は特に点呼の際、エコドライブの励行を呼びかけているよ」
Aさん「トラック運送業界が使用する燃料は、年間1,500万kℓを超えており、地球温暖化の原因となるCO_2の排出量の3%以上を占めている。だから、業界を挙げて燃料使用量の削減に取り組む必要があるんだ」
Bさん「燃料の削減だけではなく、エコドライブには様々なメリットがあるよね」
Aさん「そうだね。僕が考える主なものは次の4つ。1つ目は、今話したCO_2や排出ガス削減による『環境保全への寄与』、2つ目はゆとりある運転による『交通事故の削減』、3つ目は燃料費やタイヤの交換などの『運行費の節約』、4つ目はエンジン、ブレーキの損耗が抑えられることによる『修繕費の節約』だね」
Bさん「つまり、環境、安全、経営のいずれにもメリットがあるということだね。ところで、エコドライブについて、具体的にはどんなことをやっているの」

●エコドライブの実践ポイント


定速走行
km/h
穏やかな
発進＋加速

Aさん「まず、穏やかな発進と加速だね。必要以上にエンジンの回転数を上げない。次に、早めのシフトアップ。低速ギアのままスピードを上げていくと、エンジンの回転数が高くなり、燃費が悪化するんだ」
Bさん「例えば、大型車の場合、5速でなく4速といった1段低いギアで走行すると、燃費がかなり悪くなるといわれているね」
Aさん「続いて、定速走行。定速走行するために、先をよく見通すとともに、十分な車間距離をとる必要があるから、事故防止にも繋がるよ。また、ディーゼル車は、エンジンブレーキの状態ではエンジンに燃料がいかないので、燃料は消費されない。それを利用して、下り坂や信号の手前では早めにエンジンブレーキで減速することも、燃料節約と事故防止に繋がるよ。このほかにも、信号や交通状況の変化などを早めに見越した予知運転で、なるべく停止・発進を繰り返さない運転を心がけているよ」
Bさん「僕は円滑な交通の流れを乱すことなく、できるだけエンジンが低回転数で効率よく走ることのできるスピードを意識している」
Aさん「経済速度のことだね。時速50kmが経済速度なのに、時速60kmで走行すると、燃費が悪くなる。だから経済速度を意識して、スピードの抑止や無駄な追越しをしないようにしているよ。それから、空ぶかしも燃料の無駄遣いになるので注意しているよ」

●エコドライブには車両点検も不可欠

Bさん「それと、日頃からの点検整備も欠かせないね」
Aさん「そうだね。例えば、エア・クリーナーが目詰まりを起こすと、燃費が悪化するしね」
Bさん「エンジンオイルも劣化すると、エンジンを傷めるだけでなく、燃費にも影響するから、適切に交換しないといけないね」
Aさん「タイヤの空気圧を適正に保っておくことも重要だね。エコドライブというと身構えてしまうけれども、運転の基本というべきことばかりだね」
Bさん「そうだね。ドライバーみんながエコドライブに取り組むことで、環境・安全・経営へのメリットはもちろん、トラックドライバーのイメージアップにも繋げていきたいね」

ニュース・ターミナル（官公庁ニュース等）

国交省

今冬より積雪・降雪分布を推定する新たな雪情報の提供を開始

気象庁

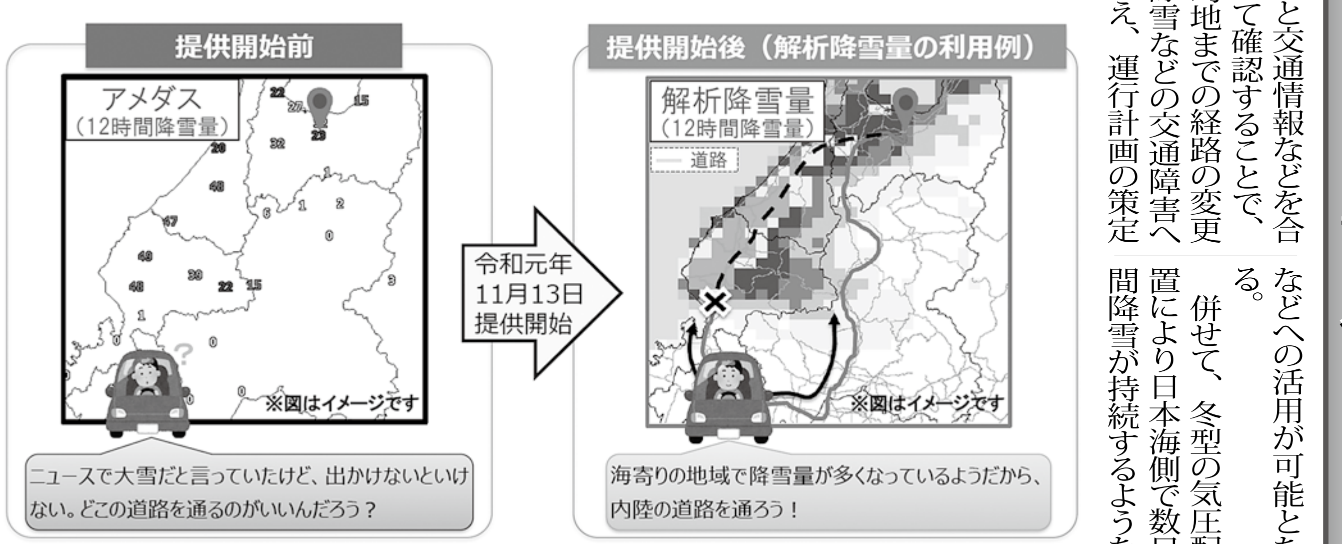
国土交通省気象庁は11月13日、同日から現在の積雪・降雪の分布を推定する新しい雪の情報の提供を開始した。

平成30年1月の首都圏での大雪や、同年2月の北陸地方での大雪など、近年集中的・記録的な降雪が発生し、大規模な車両渋滞・滞留を引き起こすなど、社会活動への影響が問題となっている。気象庁では、こうした状況を踏まえ、新たに「現在の雪」（解析積雪深・解析降雪量）の提供を行う。

「現在の雪」ページでは、積雪・降雪が多くなっている地域をマップで把握することができるほか、雪の状況を道路・鉄道等の地図情報と重ねあわせて見ることができるようになる（図）。これにより、外出前に「現在の雪」ページと交通情報などを合わせて確認することで、目的地までの経路の変更や除雪などの交通障害への備え、運行計画の策定などへの活用が可能となる。

併せて、冬型の気圧配置により日本海側で数日間降雪が持続するような時など、降雪量について精度よく予測が可能な場合には、府県気象情報に「48時間先からの24時間予想降雪量」が掲載されるようになるほか、山形・福島（会津地方）・新潟・富山・石川・福井の各県で短時間の大雪が見込まれる場合には、新たに「短時間の大雪に対して一層の警戒を呼びかける情報」が提供されるようになる。

図「現在の雪」の活用例


提供開始前
アメダス
（12時間降雪量）
22
27
15
23
32
20
48
47
6
1
2
0
49
48
30
22
15
3
1
0
?
※図はイメージです
ニュースで大雪だと言っていたけど、出かけないといけない。どこの道路を通るのがいいんだろう？
令和元年11月13日提供開始
提供開始後（解析降雪量の利用例）
解析降雪量
（12時間降雪量）
道路
×
※図はイメージです
海寄りの地域で降雪量が多くなっているようだから、内陸の道路を通ろう！

中京圏の高速道路を賢く使うための料金体系基本方針案を示す

第5回中京圏小委員会

国土交通省は11月11日、社会資本整備審議会道路分科会国土幹線道路部会第5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、中京圏の高速道路を賢く使うための料金体系基本方針（案）を示した。

基本方針（案）では、対距離制を基本とした料金とするなどの基本的な考え方や、料金体系の整理・統一などの実現に向けた取組など今後の料金体系のあり方が示され、意見交換が行われた。

今後、新たな料金の具体方針案や具体案が示され、令和2年度中に新たな料金がスタートする予定となっている。

小松川JCTと渋谷入口（下り）が12月に開通

首都高速道路㈱

首都高速道路㈱は10月18日、①小松川ジャンクション（JCT、埼玉方面⇔千葉方面）、②渋谷線（下り）渋谷入口――の開通日時が、①12月1日㈰17時、②同19日㈭2時――に決定したことを発表した。

今回の開通により、小松川JCTでは中央環状線の埼玉方面と小松川線の千葉方面へのアクセスが可能となり、渋谷入口（下り）では渋谷や六本木等から中央環状線へのアクセス性が向上する。

詳細は首都高ホームページを参照のこと。

『広報とらっく』からのお願い

交通・運転マナーを守って！

プロトラックドライバーは一般ドライバーの見本に

事業用トラックは車体が大きいことから、
- 急な車線変更
- 不用意なクラクション
- 公共施設の駐車場等での長時間駐車
- 大型車進入禁止箇所等でのUターン
- 駐車場や道路へのゴミのポイ捨て

などは、一般乗用車より目立ち、交通弱者や沿道の住民の方にとって、より迷惑に感じられます。プロトラックドライバーは、交通法規を守るだけでなく、マナーを守り、一般ドライバーの見本となりましょう。

また、最近、交通トラブルによる事故等が社会問題化しています。あおり運転や無理な割り込みなど、他車から迷惑行為を受けても冷静に対応しましょう。

ニュース・ターミナル（官公庁ニュース等）

国交省　農水省

食品流通の合理化を目指し検討会を設置

トラック運送業界の厳しい現状を説明

国土交通省と農林水産省は11月11日、第1回「食品流通合理化検討会」を開催した。

同検討会は、「中小企業・小規模事業者の長時間労働是正・生産性向上と人材確保に関するワーキンググループ」（内閣官房副長官主催）における議論を踏まえ、トラックドライバーの人材不足が深刻化する中で、物流に係る諸課題の中でも特に喫緊の対応が求められる食品流通（花き流通を含む）について、関係者の相互理解の下、サプライチェーン全体で一貫した合理化対策を検討するために設置された。なお、トラック運送業界からは、馬渡雅敏全日本トラック協会副会長と牧田信良㈱マキタ運輸代表取締役（宮崎県トラック協会会長）が委員として参加している。

今回は、地方自治体や生産者の取り組みが紹介された後、一見勝之国交省自動車局長が「トラック業界の課題と今後の対策について」と題した発表を行い、「モノがあってもドライバー不足のために運べなくなる」というトラック運送業界の置かれた厳しい現状について紹介。その後、出席委員による質疑応答・意見交換が行われた。

第1回「食品流通合理化検討会」（11月11日、都道府県会館）

国交省　経産省

暴風雨・豪雨で影響を受けた下請事業者との取引について親事業者に要請

国土交通省および経済産業省は、10月18日に、8月13日から9月24日までの間、また11月1日に、10月11日から14日までの間の暴風雨および豪雨の影響を理由として下請事業者に不当な取引条件を押しつけないなど、下請中小企業への配慮について関係団体を通じて親事業者に要請した。

これらの暴風雨・豪雨では、全国各地の広い範囲で交通インフラや建物・設備の損害が確認されており、取引上の影響が全国の親事業者や下請事業者に広がる可能性がある。

そのため国交省・経産省では、①親事業者が同暴風雨・豪雨の発生を理由として、下請事業者に一方的に負担を押し付けることがないよう十分に留意すること、②親事業者においては、同暴風雨・豪雨により影響を受けた下請事業者が、事業活動を維持し、または今後再開させる場合に、できる限り従来の取引関係を継続し、あるいは優先的に発注を行うよう配慮すること――を、関係団体を通じて親事業者に要請した。

国交省

「『ホワイト物流』推進運動セミナー」を開催

沖縄・新潟・仙台の3会場で申し込み受付中

国土交通省では現在、『ホワイト物流』推進運動セミナー」を全国で開催している。

セミナーでは、同運動への賛同表明である「自主行動宣言」における推奨項目ごとの具体的な取り組み事例の紹介などを行い、荷主企業やトラック運送事業者が物流改善の取り組みを進めるためのノウハウを提供するとともに、荷主と運送事業者間に求められる契約の書面化等、適正な取引の実施等について取り上げる。

現在、11月29日㈮沖縄、12月10日㈫新潟、12月13日㈮仙台（いずれも14時～16時）――の3会場について申し込みを受け付け中。事前申し込み制で、参加費は無料。申し込み方法等の詳細は、国交省ホームページ内の同セミナー参加申し込みフォームを参照のこと。

特車通行許可審査日数のさらなる短縮に向けて議論

第71回基本政策部会

国土交通省は11月1日、社会資本整備審議会道路分科会第71回基本政策部会（委員長・石田東生筑波大学名誉教授・特命教授）を開催し、特殊車両通行許可制度の改善などについて議論を行った。

社会資本整備審議会道路分科会第71回基本政策部会（11月1日、国交省）

国交省ではこれまで、①許可の有効期間の延長、②変更申請における審査の簡素化、③重要物流道路における特車許可不要区間の導入、④地方公共団体への支援――などの取り組みを実施。併せて、現在約7割にとどまっている地方道の電子データ化を促進。年間申請件数5件以上の地方道については、今年度末までの電子データ化完了を目指している。

また、同制度の今後の方向性として、入口重視（事前審査）からICT（情報通信技術）による走行確認重視へと枠組みの転換を図ることとし、①自動審査の拡大・機能向上、②新たな制度の創設による手続きの簡素化・国への一元化、③事業者による重量確認の取り組み等の後押し、④取締りの強化等を通じた特殊車両による過積載の抑止――を掲げ、審査日数のさらなる短縮に向けて取り組む方向性を示した。

事業法改正に伴い関係通達を整備

11月1日施行

国土交通省は、貨物自動車運送事業法の一部を改正する法律による改正事項のうち、「規制の適正化」「事業者が遵守すべき事項の明確化」が11月1日に施行された（1面別掲）ことを受け、必要な関係通達の整備を行った。

主な内容は表の通り。

なお、関係通達は、11月1日より施行されている。

表　11月1日に施行された関係通達の主な内容

①行政処分等の基準の見直し

改正法により新設または改正された事項の違反行為に対し、新たに処分量定の新設を行うなど、行政処分等の基準について、所要の改正を実施。

②荷主勧告制度の改正

トラック事業者の法令違反行為に荷主の関与が認められた場合等に警告書を発出する対象に、「違反行為に係る荷主が過去3年以内に、支社等の別・法令違反行為の種別を問わず5回の協力要請を受けた場合」を追加。

③悪質な法令違反に関する早期改善の徹底

30日間の事業停止に相当する違反（例：運行管理者不在等）があった場合など輸送の安全に係る特定の違反事実が確認された場合に、輸送の安全確保命令を発出することとするなど、悪質違反の早期改善を促すための通達を制定。

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243回　悪天候時等の「運行中止権」考

台風15号に続く台風19号、さらに台風21号の影響による豪雨で、広域にわたり多くの方が被災した。また、多くの箇所で道路や鉄道などが寸断され、インフラにも大きな被害が出た。

先日、全国規模で事業展開している事業者の経営者5人と情報交換しているなかで、台風や豪雨による被害と、仕事への影響などについて話が及んだ。幸いその場に集まった事業者では従業員や車両、施設などの直接的な被害はわずかだった。だが、「発荷主や着荷主との関係では、今後、解決しなければならない業務遂行上の様々な課題が浮き彫りになってきた」というのが共通認識になったのである。

出席していたメンバーは各地を飛び回って仕事をしている経営者たちなので、台風接近などの時の自分自身の出張先や移動などが話題になった。航空会社は、気象条件の悪い航路では多くの便を欠航にする。鉄道各社も、運休や減便などを事前に発表するようになった。バスも同様である。これは万が一事故でも起こしたら大変な問題になるからだ。社会的責任も大きい。

だが、それに対して我々トラック輸送はどうだったのか、という話になった。

ある事業者は「どうしても届けろという荷主が1社あり（社名を聞いて全員がさもありなんと苦笑）、悪天候のなかを走らせた車両があった。だが、納品先のなかには臨時休業してシャッターを閉めているところもあり、商品を持ち帰ったケースがある」という。それに対して、「当社は自社の判断で、悪天候が予想される地域は輸配送を全部ストップした」という事業者もいた。後者は「契約書で明文化している」のだという。

具体的な対応は各社で多少の違いはあるが、その場の話では自社の判断でストップした事業者の方が多かった。それにしても、「航空会社や鉄道会社と我々では大きな違いだ」という点では意見が一致した。さらに、「この差はどこにあるのだろうか」ということになった。

最近は、過去に経験したことのないような自然災害が多発するようになってきた。このような時に、事業者が自主的判断で輸配送をストップすることを、契約上で明文化しておく必要があるのではないだろうか。

これは、「運行管理者」の責任と権限という問題にも関連してくる。荷主都合で無理に運行し、もしドライバーが被災するような事態が発生したら、その責任は誰にあるのか。運行管理者や事業者に責任があることは間違いない。だが、問題は業務遂行を強要した荷主との関係である。運行管理権の明確化と社会的認知が必要になっている。

労務Q&A

第192回

7日間の無給の出勤停止は制限規定に違反か

Q 先日、従業員の一人が勤務中、上司に対し暴力行為に及んだため、就業規則に従って7日間の出勤停止処分とするとともに、その間の賃金についても無給処分としました。これに対して、当人から「処分が重すぎ、労働基準法第91条の減給制裁の制限規定に違反している」とのクレームがついたのですが、本当にそうなのでしょうか。

A 就業規則による処分の結果であり、問題なし

【解説】ご質問の処分を受けた従業員当人が違反を主張している労基法第91条の減給制裁の制限規定は、「就業規則で、労働者に対して減給の制裁を定める場合においては、その減給は、1回の額が平均賃金の1日分の半額を超え、総額が1賃金支払期における賃金の総額の10分の1を超えてはならない」というものです。これは懲戒処分の中でも、ともすれば賃金を減額する制裁が、賃金を生活のよりどころとする労働者の生活を脅かし、過酷な結果になりがちなことから、一定の限度に制限するために設けられた条文とされています。

このようなことからすると、ご質問の処分者のクレームももっともな感じがしないではありません。そこで、いったいどちらが正しいのかということになるのですが、この点に関しては、ご質問の処分が就業規則に基づく出勤停止処分であり、その結果の無給処分であるということが大きなポイントとなります。

厚生労働省の行政解釈によれば、こうしたケースについては、労基法制定当初から同法の前身ともいえる旧工場法の規定の関係でかなり問題となっており、制定直後の昭和23年にはすでに明確な判断が示されているところです。

すなわち、「出勤停止の制裁が法第91条によって制限される場合は、実際上3日以上にわたる出勤停止は不可能となり、旧工場法による7日を限度とする従来の方針は、前述の3日を超える期間については賃金を支給するという変則な出勤停止を前提としない限り、踏襲不能となる。出勤停止と法第91条との関係如何（いかん）」という疑義に対し、当時の労働基準局長は、「就業規則に出勤停止及びその期間中の賃金を支払わない定めがある場合において、労働者がその出勤停止の制裁を受けるに至った場合、出勤停止期間中の賃金を受けられないことは、制裁としての出勤停止の当然の結果であって、通常の額以下の賃金を支給することを定める減給制裁に関する法第91条の規定には関係はない。但し、出勤停止の期間については公序良俗の見地より当該事犯の情状の程度等により制限のあるべきことは当然である」（昭和23年7月 基収第2177号）と答えています。

したがって、ご質問の処分も、行政解釈でいうように、もともと御社の就業規則で定められている出勤停止処分であり、その結果としての無給処分であるわけですから、減給制裁の制限規定には当然違反せず、クレームそのものが間違いということになりますので、何ら問題はありません。

自由民主党トラック輸送振興議員連盟総会出席者一覧

（本文1面、敬称略）

【衆議院（本人出席）】

中村 裕之	（北海道4区）
和田 義明	（北海道5区）
武部 新	（北海道12区）
木村 次郎	（青森3区）
冨樫 博之	（秋田1区）
田所 嘉徳	（茨城1区）
葉梨 康弘	（茨城3区）
国光 あやの	（茨城6区）
簗 和生	（栃木3区）
笹川 博義	（群馬3区）
小渕 優子	（群馬5区）
神山 佐市	（埼玉7区）
柴山 昌彦	（埼玉8区）
大塚 拓	（埼玉9区）
山口 泰明	（埼玉10区）
野中 厚	（埼玉12区）
三ツ林 裕巳	（埼玉14区）
田中 良生	（埼玉15区）
薗浦 健太郎	（千葉5区）
渡辺 博道	（千葉6区）
秋元 司	（東京15区）
大西 英男	（東京16区）
小倉 将信	（東京23区）
井上 信治	（東京25区）
堀内 詔子	（山梨2区）
橘 慶一郎	（富山3区）
西田 昭二	（石川3区）
金子 俊平	（岐阜4区）
古屋 圭司	（岐阜5区）
井林 辰憲	（静岡2区）
宮澤 博行	（静岡3区）
城内 実	（静岡7区）
塩谷 立	（静岡8区）
工藤 彰三	（愛知4区）
伊藤 忠彦	（愛知8区）
今枝 宗一郎	（愛知14区）
根本 幸典	（愛知15区）
うえの 賢一郎	（滋賀2区）
武村 展英	（滋賀3区）
小寺 裕雄	（滋賀4区）
田中 英之	（京都4区）
左藤 章	（大阪2区）
とかしき なおみ	（大阪7区）
原田 憲治	（大阪9区）
長尾 敬	（大阪14区）
盛山 正仁	（兵庫1区）
関 芳弘	（兵庫3区）
山田 賢司	（兵庫7区）
渡海 紀三朗	（兵庫10区）
細田 博之	（島根1区）
逢沢 一郎	（岡山1区）
新谷 正義	（広島4区）
山口 俊一	（徳島2区）
鬼木 誠	（福岡2区）
古賀 篤	（福岡3区）
宮内 秀樹	（福岡4区）
藤丸 敏	（福岡7区）
山本 幸三	（福岡10区）
野田 毅	（熊本2区）
衛藤 征士郎	（大分2区）
武井 俊輔	（宮崎1区）
古川 禎久	（宮崎3区）
西銘 恒三郎	（沖縄4区）
船橋 利実	（比例北海道）
高橋 ひなこ	（比例東北）
藤原 崇	（比例東北）
佐藤 明男	（比例北関東）
永岡 桂子	（比例北関東）
中曽根 康隆	（比例北関東）
小田原 潔	（比例東京）
松本 文明	（比例東京）
山田 美樹	（比例東京）
上野 宏史	（比例南関東）
木村 哲也	（比例南関東）
中谷 真一	（比例南関東）
齋藤 洋明	（比例北陸信越）
務台 俊介	（比例北陸信越）
川崎 二郎	（比例東海）
鈴木 淳司	（比例東海）
吉川 赳	（比例東海）
岡下 昌平	（比例近畿）
奥野 信亮	（比例近畿）
門 博文	（比例近畿）
神谷 昇	（比例近畿）
谷川 とむ	（比例近畿）
小島 敏文	（比例中国）
福井 照	（比例四国）
山本 有二	（比例四国）
岩田 和親	（比例九州）
冨岡 勉	（比例九州）
古川 康	（比例九州）

【参議院（本人出席）】

岩本 剛人	（北海道）
藤川 政人	（愛知）
西田 昌司	（京都）
佐藤 啓	（奈良）
舞立 昇治	（鳥取）
石井 正弘	（岡山）
長峯 誠	（宮崎）
赤池 誠章	（比例）
片山 さつき	（比例）

【衆議院（代理出席）】

吉川 貴盛	（北海道2区）
堀井 学	（北海道9区）
津島 淳	（青森1区）
鈴木 俊一	（岩手2区）
金田 勝年	（秋田2区）
遠藤 利明	（山形1区）
額賀 福志郎	（茨城2区）
船田 元	（栃木1区）
福田 達夫	（群馬4区）
穂坂 泰	（埼玉4区）
土屋 品子	（埼玉13区）
齋藤 健	（千葉7区）
櫻田 義孝	（千葉8区）
石原 宏高	（東京3区）
平 将明	（東京4区）
石原 伸晃	（東京8区）
木原 誠二	（東京20区）
伊藤 達也	（東京22区）
萩生田 光一	（東京24区）
松本 純	（神奈川1区）
菅 義偉	（神奈川2区）
小此木 八郎	（神奈川3区）
田中 和徳	（神奈川10区）
髙鳥 修一	（新潟6区）
後藤 茂之	（長野4区）
宮下 一郎	（長野5区）
田畑 裕明	（富山1区）
宮腰 光寛	（富山2区）
佐々木 紀	（石川2区）
稲田 朋美	（福井1区）
棚橋 泰文	（岐阜2区）
武藤 容治	（岐阜3区）
熊田 裕通	（愛知1区）
丹羽 秀樹	（愛知6区）
田村 憲久	（三重1区）
三ツ矢 憲生	（三重4区）
大塚 高司	（大阪8区）
竹本 直一	（大阪15区）
藤井 比早之	（兵庫4区）
田野瀬 太道	（奈良3区）
石田 真敏	（和歌山2区）
石破 茂	（鳥取1区）
赤澤 亮正	（鳥取2区）
竹下 亘	（島根2区）
山下 貴司	（岡山2区）
あべ 俊子	（岡山3区）
橋本 岳	（岡山4区）
岸田 文雄	（広島1区）
小林 史明	（広島7区）
高村 正大	（山口1区）
大野 敬太郎	（香川3区）
塩崎 恭久	（愛媛1区）
鳩山 二郎	（福岡6区）
麻生 太郎	（福岡8区）
三原 朝彦	（福岡9区）
木原 稔	（熊本1区）
金子 万寿夫	（鹿児島2区）
小里 泰弘	（鹿児島3区）
森山 裕	（鹿児島4区）
上杉 謙太郎	（比例東北）
江渡 聡徳	（比例東北）
亀岡 偉民	（比例東北）
石崎 徹	（比例北陸信越）
山本 拓	（比例北陸信越）
青山 周平	（比例東海）
池田 佳隆	（比例東海）
勝俣 孝明	（比例東海）
大隈 和英	（比例近畿）
木村 弥生	（比例近畿）
繁本 護	（比例近畿）
今村 雅弘	（比例九州）
國場 幸之助	（比例九州）

【参議院（代理出席）】

高橋 はるみ	（北海道）
長谷川 岳	（北海道）
石井 浩郎	（秋田）
上月 良祐	（茨城）
高橋 克法	（栃木）
石井 準一	（千葉）
猪口 邦子	（千葉）
豊田 俊郎	（千葉）
朝日 健太郎	（東京）
武見 敬三	（東京）
中川 雅治	（東京）
丸川 珠代	（東京）
島村 大	（神奈川）
三原 じゅん子	（神奈川）
森屋 宏	（山梨）
堂故 茂	（富山）
滝波 宏文	（福井）
大野 泰正	（岐阜）
渡辺 猛之	（岐阜）
牧野 たかお	（静岡）
吉川 ゆうみ	（三重）
こやり 隆史	（滋賀）
末松 信介	（兵庫）
堀井 巌	（奈良）
江島 潔	（山口）
中西 祐介	（徳島・高知）
磯崎 仁彦	（香川）
山本 順三	（愛媛）
大家 敏志	（福岡）
金子 原二郎	（長崎）
松村 祥史	（熊本）
野村 哲郎	（鹿児島）
足立 敏之	（比例）
阿達 雅志	（比例）
北村 経夫	（比例）
佐藤 信秋	（比例）

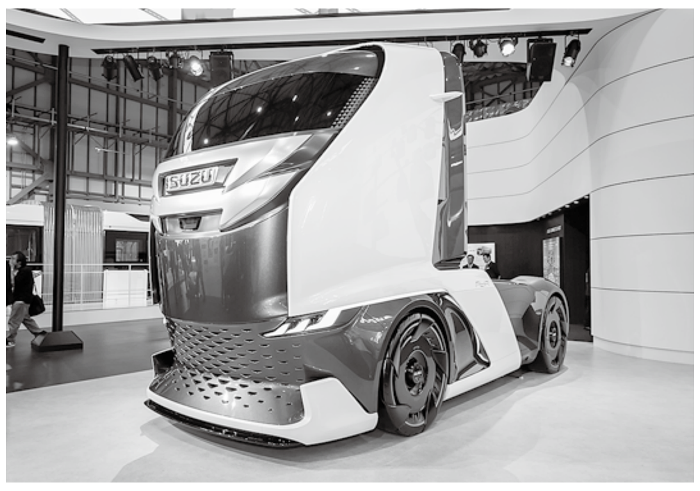
「第46回東京モーターショー 2019」（主催・一般社団法人日本自動車工業会、協賛・全日本トラック協会など）は、10月24日から11月4日までの12日間の会期で、東京ビッグサイト（青海・西・南展示棟）等で開催された。今回のモーターショーは「OPEN FUTURE」をテーマに、192の企業・団体が参加。期間中、約130万人が会場を訪れた。『広報とらっく』では、大型トラック4社の展示内容を紹介するとともに、タイヤジャーナリスト・渡辺剛満氏のタイヤケアコラム「TMS2019編」をお届けする。

10月24日(木)～11月4日(月・休)の12日間

東京ビッグサイト等にて開催

いすゞ自動車

「安全性能」と「疲労軽減」など強化　ショーモデル「FL-IR」も出展



いすゞ自動車㈱は、テーマを「Create with you. これからも『運ぶ』を支えるために」とし、ショーモデルや現行車種の改良モデルなどを出展した。

ショーモデルの「FL-IR」は、Future Logistics Intelligent Relay の略。トラックの隊列走行などが魚類の行動と似ていることから、外見はサメをモチーフに、効率的なロボットのイメージと合わせたデザインが採用された（写真右）。インテリアは、手動・自動の運転モードの切り替えでダッシュボードが入れ替わるレイヤーデザインを採用し、運転席は車両のセンターに配置した。

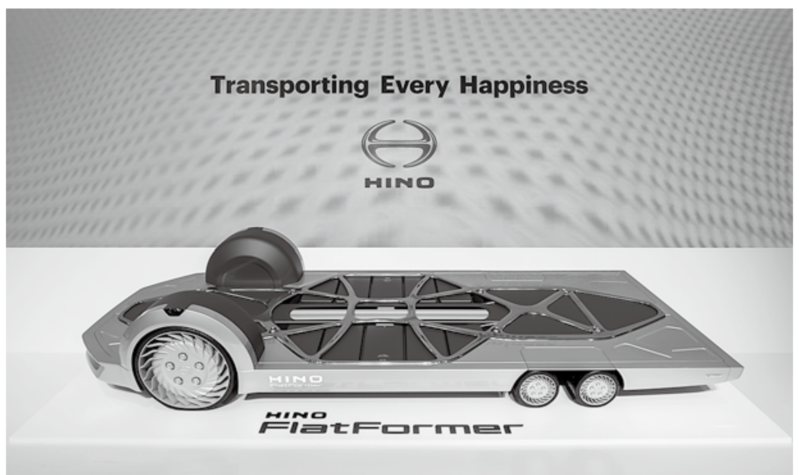
「エルフ EV ウォークスルーバン」（写真下）は、エンジンがないEV（電気自動車）ならではの利点を活かし、運転席と荷室が一体化したウォークスルー構造とした。ドライバーは車内で往来できることから、集配作業の高効率化や労働環境の改善が期待できる。また、安全面では、ドアミラーの代わりに電子ミラーシステム（カメラモニタリングシステム）を装備して後方の視認性を向上させた。さらに、車両の周囲すべてを確認できる3D サラウンドマルチビュー（全方位モニター）も搭載。死角をなくし安全な駐車をサポートする。

同社主力車種の大型トラック「ギガ」は、安全性能とドライバーの疲労軽減の2点を強化した改良版が参考出展された。安全面では、衝突被害軽減ブレーキが歩行者と自転車にも対応。さらに、右左折時の巻き込み事故抑制と車線変更支援のため、死角を監視するブラインドスポットモニターや高機能型（可変配光型LED）ヘッドランプなどが装備された。

疲労軽減機能としては、全車速域で先行車に追従する「全車速ミリ波車間クルーズ」を搭載したほか、新型のハイルーフキャビンを装備して居住性も高めた。そして、クラウド型車両運行・動態管理システム「MIMAMORI」も項目を拡充。車両のコンディションや安全装置の作動状況なども新たにモニタリングされる。

日野自動車

モビリティコンセプト「FlatFormer」や　大型ハイブリッドなど発表



日野自動車㈱は、コンセプトモデル「FlatFormer（フラットフォーマー）」や、今年6月に発売した世界初の技術を搭載する「日野プロフィア ハイブリッド」などを出展した。出展テーマは「Transporting Every Happiness」。

フラットフォーマーは、活用可能な空間を最大化したモビリティプラットフォームと、それを最適に活用するサービスプラットフォームを持つ車両。同車は、自動運転を前提とした電気自動車で、モーター、ブレーキ、サスペンション、ステアリング機構を一体化したユニットをフロントの2輪に組み込み、モーター、ブレーキとサスペンションを一体とした小径タンデムユニットを後部に配置し、これまでのモビリティの概念を変えた（写真右上）。上に載せるユニットは様々なものが想定され、多種多様なサービス、空間や機能に対応できる。例えば朝、昼、夜で異なるユニットを載せて活用するなど、効率的な運用が可能となる。

また、「日野プロフィア ハイブリッド」（写真下）は、GPS や車載センサー、3D 地図情報をもとに、100km 先までの勾配を先読みし AI（人工知能）が走行負荷を予測して、最適なハイブリッド制御を行う世界初の技術を搭載した。これにより、消費電力の最小化と燃費の最大化を両立し、環境負荷の低減に貢献するとしている。

Hybrid
Transporting Every Happiness
HINO PROFIA

さらに、万が一のドライバーの異常を車両が検知し、車両を停止させるドライバー異常時対応システム（EDSS：Emergency Driving Stop System）も出展した。異常検知後、車両周囲の安全を確認し路肩へ退避するという自動運転技術を活用した。

▼▼▼タイヤケア☆ホントの話 ～TMS2019編～▲▲▲

クルマとタイヤの未来が垣間見えた東京モーターショー2019

「完全自動運転」は「高度なタイヤケア」と一体で

タイヤジャーナリスト　渡辺 剛満

大盛況の中で閉幕した「第46回東京モーターショー2019」は、前回(2017年)の7割増(170%)に相当する約130万人が来場しました。開幕前に掲げられた総来場者数の目標は100万人です。開催期間中は雨天の日が多く、超小型モビリティなどの乗車体験ができる屋外アトラクションが運休するなど、「100万人」は夢の数字ではないかと思っていましたが、テレビCM効果や家族連れでも楽しめるコンテンツが満載だったこともあり、この130万人という数字になったのでしょう。

特に職業体験ができる「キッザニア」や、子どもが見た瞬間夢中になれる「ミニカーの展示販売コーナー」は大人気でした。

クルマ・タイヤに関わる者としては、多くの子どもたちがクルマに興味を持ち、大人になったら好きなクルマを買い、良いタイヤを装着してドライブを楽しんでくれる未来を希望していますから、来場数が大幅に増えたことは純粋に嬉しい限りです。

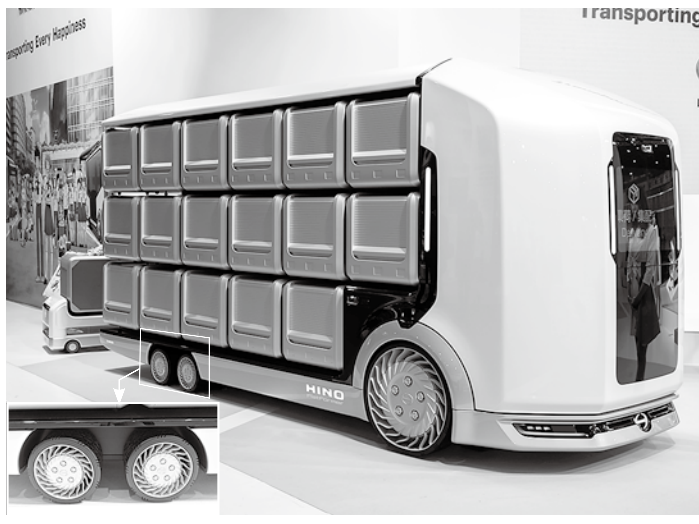
全体的に東京モーターショーに関する感想は明るいものでした。その一方、一点気になったのが、自動車メーカーとタイヤメーカーが考える「タイヤの将来像」に関して、互いにまったく違う方向へ進んでいる感じがしたことでした。

それを最も印象付けたのは、自動車メーカーの推し進める「完全自動運転車」の姿です。ハンドルやアクセル、ブレーキがなく、側面の扉が開き、乗車して座席に座れば、目的地まで移動する車両。その移動の安全を支えるのはタイヤになるわけですが、その完全自動運転車に装着されたタイヤは、普通の空気入りタイヤでした。

自動制御された車ですから、コンピューターの異常など不測の事態が発生しない限り、タイヤの側面を縁石に擦って、バーストさせることはないでしょう。ただ、路面に落ちたクギを踏んだらパンクします。もしくは、そのタイヤの鮮度が古く、タイヤ全体が劣化していることで生じるタイヤのバーストもあります。移動中に突然、タイヤが破裂したら、どのような防衛手段があるのでしょうか。

今、完全自動運転車用のタイヤとしてもっとも有力なのが、タイヤとホイールが一体化された「エアレスタイヤ」と呼ばれるものです。空気が必要のないタイヤで、側面はハチの巣のような「ハニカム構造」をしています。多くの隙間があることで、走行中に路面の小石や異物が中に入ってしまいますが、パンクする可能性は0%です。

紛争地を走行する低速ジープなどにはすでに装着されているので、あとは乗用車用タイヤに必要な高速走行における操縦安定性や、タイヤの持ち（走行可能距離）などの性能を上げれば、完全自動運転車用のタイヤとして、十分な役割を果たします。



トラックメーカーの日野自動車ブースに展示されていたFlat Former（フラットフォーマー）のタイヤ（写真）が、まさにそのエアレスタイヤの見本です。エアレスタイヤの装着車両は、乗用車メーカーのブースでも見かけました。開発費用やパンクなどのアフターケアを考えれば、やっぱりこの形が一番よいのだと考えます。

その一方で、国産タイヤメーカーのブースは、現在流通する市販用タイヤの安全性能をさらに強化する技術開発の場となりました。タイヤに混合するゴム素材を進化させ、5年使っても新品タイヤ同様の性能を維持することのできる「新素材タイヤ」まで登場しました。

海外のタイヤメーカーは、空飛ぶクルマ用のタイヤや、自動空気圧調整装置を備えるロボタクシー用のタイヤなど、50年後、100年後の未来を描いた展示が多く、完全自動運転車の世界を飛び越えた、コンセプトタイヤ系のものが目立ちました。

ゴムの素材を研究すれば、タイヤが安全になり、事故も減ります。コンセプトタイヤなどの「夢を与えるタイヤ」の形はとても面白いです。ただそれは、自動車メーカーの求めるタイヤ像とはかけ離れている感がありますので、今後は自動車メーカーと協調したタイヤ造りが必要だと思います。

そうでなければ、自動車メーカーが独自にタイヤを開発・製造する時代がやってくるかもしれません。もしくはタイヤメーカーが自動車メーカーの傘下に入るような、大きな転換がなければ、完全自動運転車の時代は永遠にやって来ないかもしれません。同時に、タイヤの形を変えてまで進むべき未来なのか、真剣に考える時期が来たのだと多くの技術者は思っているかもしれません。

そうした中で、トラックに装着されるタイヤは、超現実的なものでした。後輪のダブルタイヤ2本を1本化した「スーパーシングルタイヤ」（タイヤサイズは455／55R22・5）が目立ち、あと数年すれば、大型25トントラックは前輪2本と後輪4本の6本装着が当たり前の世界になりそうです。スペアタイヤが搭載されていないため、パンク時の対処が喫緊の課題ですが、タイヤ内に空気圧センサー（TPMS）は装備しますので、あとはアフターサービスの構築です。

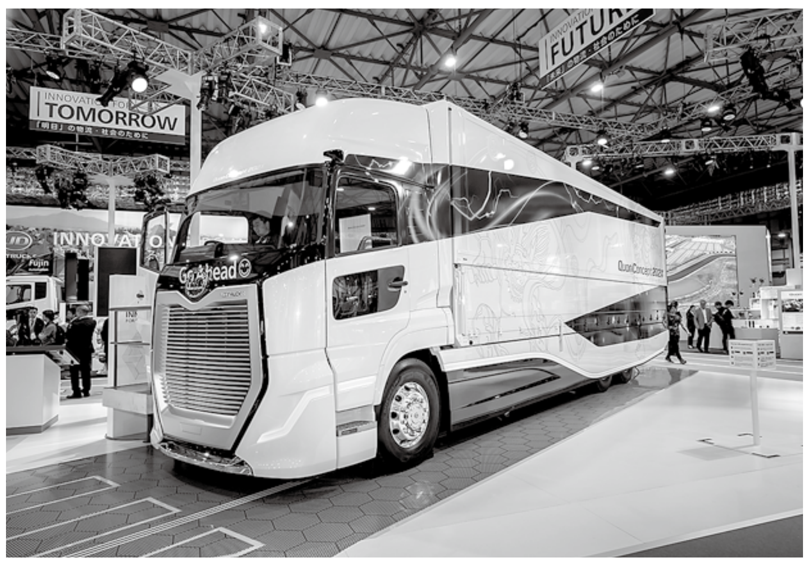
さらにタイヤメーカーも、センサー開発の専門メーカーと協業する動きが加速していますから、10年後のトラック用タイヤには、「タイヤの空気圧と温度を毎日診ながら、高度なタイヤケアを施す時代」が来るでしょう。そのことだけは自信を持って予言できます。

2年後の東京モーターショーも期待しています。

特集 第46回 東京モーターショー 2019

UDトラックス

実証実験に使用した自動運転トラックを展示 未来の物流の姿を描き出す



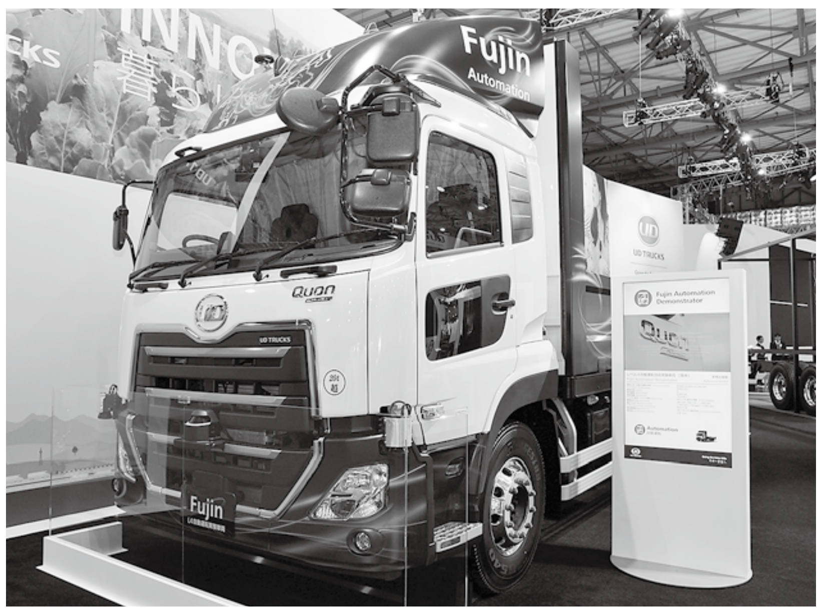
UDトラックス㈱では、「INNOVATION FOR SMART LOGISTICS　暮らしを支える物流に、革新を。」をテーマに、同テーマを体現した未来のトラック「Quon Concept 202X」を参考出展したほか、レベル4自動運転技術実験車両「風神」、東京モーターショーで初公開となるハイブリッド実験車両「雷神」などの車両を展示した。

202X年を想定したコンセプトトラック「Quon Concept 202X」（写真左）では、ディスプレイやエクステリアをドライバーが快適に運転できるようにカスタマイズを可能にしているほか、AI（人工知能）、カメラモニタリングシステムなど先進のテクノロジーをふんだんに取り入れ、「スマートロジスティクス」の姿を想像させる未来の車両となっている。

「風神」「雷神」は、同社の大型トラック「Quon」をベースに開発された車両。「風神」（写真下）は、今年8月に北海道で行われた、一部公道を使用した国内初のレベル4自動運転技術実証実験で使用された車両で、RTK-GPS（リアルタイムキネマティック全地球測位システム）や3D-LiDAR（3次元レーザー光走行空間センサー）などの技術を駆使して自動走行を行う。

また、「雷神」はハイブリッド実験車両として開発され、必要に応じて電動走行モードで走行する機能が搭載されている。

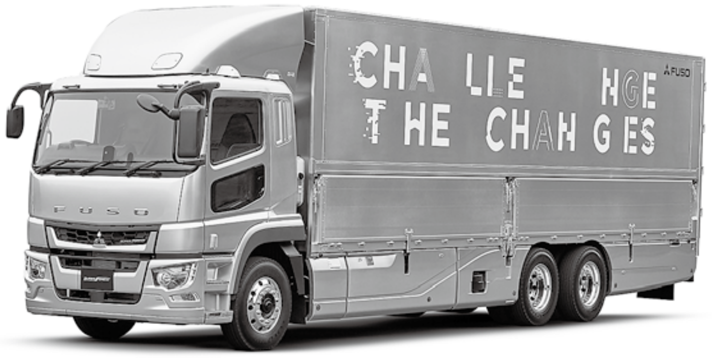
同社では、昨年に発表した次世代技術ロードマップ「Fujin ＆ Raijin（風神雷神）――ビジョン2030」の中で、完全自動運転トラックと大型フル電動トラックの量産化に向けて、開発を進めていく方針を示している。



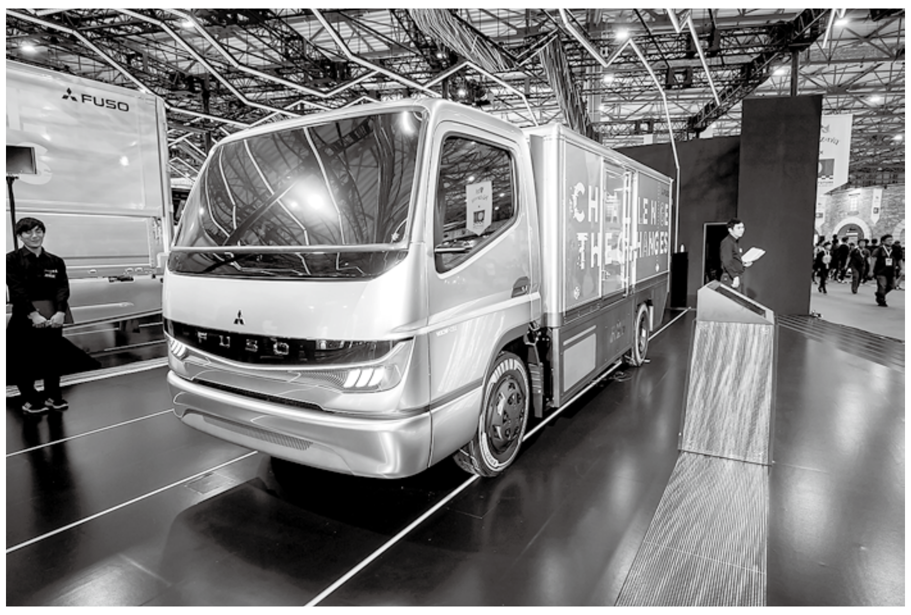
三菱ふそうトラック・バス

安全性能が向上した「スーパーグレート」 燃料電池小型トラックも登場

三菱ふそうトラック・バス㈱は、商用車として日本初の発表となるSAE（米自動車技術会）が定める運転自動化レベル2に相当する高度運転支援機能を搭載した大型トラック「スーパーグレート」2019年モデル（10月より販売開始）を発表したほか、燃料電池小型トラックのコンセプトモデル「Vision F-CELL」などの車両を展示した。



「スーパーグレート」（写真右）には、レベル2相当の高度運転支援機能「アクティブ・ドライブ・アシスト」と、従来モデルから性能をさらに向上させた衝突被害軽減ブレーキ「アクティブ・ブレーキ・アシスト5（ABA®5）」を新規搭載。日本の道路状況に適合した各種先進安全支援装置を搭載したことにより、安全性能を一段と強化した。ステアリング、アクセル、ブレーキの制御をサポートし、運転中のドライバーを支援する様々な技術を搭載したことで、ドライバーの負担軽減に大きく貢献していくこととなる。



また、「Vision F-CELL」（写真左）は、電気トラックの将来の展望を表すコンセプトモデルとして登場。燃料電池のパワーを使用することで、航続可能距離を300kmにまで伸ばした。

なお、平成29（2017）年に量産型の小型電気トラック「eCanter」を発表して以来、日本、ヨーロッパ、北米で現在140台以上の同社製電気トラックが稼働している。同社では、今後もバッテリー式電気自動車の開発・販売を継続しながら、バッテリー式電気を超える技術、また電動技術に基づいた新技術の開発を模索していきたいとしている。

お客様の
稼働を止めない。
私たちブリヂストンはお客様のビジネスを、そして日本の輸送業界を、その足元から支えています。

株式会社ブリヂストン
［お客様相談室］フリーダイヤル 0120-39-2936
受付時間:月～金（祝祭日は除く）9:00～12:00／13:00～17:00
www.bridgestone.co.jp

BRIDGESTONE
あなたと、つぎの景色へ

《スノーシーズン間近》冬期における安全運行特集

雪道でのトラブルを防ぐために

「雪への油断」が雪道での事故や滞留の原因に　欠かせない「事前からの雪への対策」

〈島根県安来市　有限会社丸和運輸〉

島根から名古屋、大阪、岡山、四国、九州への幹線輸送を手がける同社

近年、予想を超える大雪に見舞われることで、幹線道路の通行止めや車の立ち往生などが各所で発生しています。たとえ平野部では降雪していなくても、山間部の峠道などでは積雪していることも多いため、予期せぬ降雪にも対応できるよう、適切な対応が必要です。

そこで本特集では、積雪の多い地域に拠点を構える運送事業者を取材し、冬に向けた対策の重要性などについて紹介します。今回は、島根県安来市に本社営業所を構える、㈲丸和運輸における取り組みです。

冬は「チェーンの携行・装着が必須」　早めの装着で雪道でのトラブルを防ぐ

大和　博見
代表取締役

㈲丸和運輸（大和博見代表取締役）は、大手物流事業者の幹線輸送を手がける運送会社で、島根県内にある大手物流事業者の営業所から名古屋・大阪・岡山・四国・九州への輸送を行っている。また、同社ではレッカー事業も展開している。

さて、同社が本社営業所を構えている島根県安来市周辺では、12月に入ると雪の降る日がみられるようになる。昔に比べて近年は降雪が少なくなってきているが、時に多く雪が降ることもあるという。「平成23年豪雪」では、前年（22年）の大晦日から翌日の元旦にかけて断続的に雪が降り続き、松江市でも大晦日の1日だけで51センチという積雪を記録。道路交通網が麻痺したため、同社のトラックも3日間ほど本社営業所に戻れなくなったという。

また、29年1月には、米子自動車道蒜山インターチェンジ（IC）で積雪量2・06メートルを記録するほどの大雪となり、蒜山IC～江府IC間の勾配箇所で発生した大型車両の立ち往生をきっかけに、延長約4キロメートル、約300台の滞留が発生したこともある（コラム①参照）。

このため、同社では11月半ばから、雪道への備えを実施している。まずここでは、同社における冬を迎える前の準備について紹介していこう。

降雪期を迎えるにあたり、同社ではタイヤをスタッドレスタイヤに交換するとともに、携行するタイヤチェーンの確認を行う。チェーンを装着した状態で積雪していない舗装道路を走行すると、チェーンがすり減る。その状態のままチェーンを使い続けると、強度が下がって切れやすくなってしまう。そのため、同社では冬を迎える前に、チェーンが雪道での使用に適した状態であるかを確認した上で、チェーンを携行させるようにしている。なお、同社では、運行途中でのチェーン切れに備えて、チェーンを2セット用意して乗務させるようにしている。

「雪が少ない地域の方は、そもそもチェーンの必要性を十分に認識しておられない人も少なくないようです。『スタッドレスタイヤだから大丈夫』と誤解してチェーンを携行していないドライバーもいますし、なかには大型車に乗っているのに携行しているチェーンは4トン車用だったりする人もいるほどです。スタッドレスタイヤを過信せず、『山陰地方の雪道走行時には、チェーンの携行・装着は必須』とお考えいただき、十分な準備をした上で乗務していただきたいと思います」（大和社長）

同社では、早めのチェーン装着を徹底し、雪道でのトラブルを未然に防いでいる

チェーンを装着するタイミングについて、同社では「積雪が想定される時には、早めに装着するように」と指導している。

雪の多い地方では、道路沿いに「チェーン脱着場」が設けられているが、大雪の際には積もった雪のせいで脱着作業ができないような場所も出てくるという。チェーンを装着するタイミングを逸してしまうと、チェーン未装着のままで雪道を走行することにもなりかねない。山陰地方の雪は、水分を多く含む湿った雪で、シャーベット状で路面に積もっている。こうした路面の場合、スタッドレスタイヤの持つ機能が十分に発揮されずに、タイヤが滑ってハンドルが利かなくなってしまう。また、断続的に多くの雪が降り続くような状況下では、タイヤがスタックしてしまい、大規模な立ち往生に繋がってしまう。国土交通省では昨年から、警報が発表されるような大雪の際に立ち往生が懸念される高速道路や国道の区間で、通行する全ての車両に対してチェーンの装着を義務付けている。「スタッドレスタイヤだから何とか乗り切れるだろう」と過信せずに、冬の時期は常にチェーンを携行するとともに、必要となった際にはいち早くチェーンを装着することが、雪道でのトラブル防止に繋がるのである。

「ドライバーは『できれば、寒い思いをしてチェーンをかけたくない』と考えがちですが、こうした気の緩みが、雪道でのトラブルに直結するのです。当社ではレッカー作業を手がけていることもあり、他の車に迷惑をかけるようなことがあってはなりません。トラブルなく雪道を走行するために、当社では早めのチェーン装着を徹底しています」（同）

コラム①　米子自動車道（蒜山IC～江府IC間）における大雪による大規模滞留　（平成29年1月）

平成29年1月23日から24日にかけて、中国地方に強い寒気が流れ込み、冬型の気圧配置が強まったことにより大雪（蒜山インターチェンジ〔IC〕：2.06 m）となり、さらに鳥取県米子市の最低気温がマイナス4℃にまで下がった。

米子自動車道の蒜山IC～江府IC間には縦断勾配が5％と厳しい箇所もあり、こうした場所での大型車両の立ち往生に起因した、延長約4km、約300台の滞留が発生した。

立ち往生車両発生後に通行止めを開始したこと、また通行止め後も予想以上の降雪が続いたこともあり、滞留車両の排除に約19時間、通行止め解除まで約45時間を要した。

これらのことから、立ち往生車両発生後に実施した「通行止めのタイミングの遅れ」、滞留車両発生後に強降雪が継続した場合における「除雪車両集中投入等の除雪体制の確保」といった課題がみられた。

【出典：「大雪時の道路交通確保対策　中間とりまとめ」
国土交通省 冬期道路交通確保対策検討委員会（平成30年5月）】

雪質によって走行環境は大きく変化　路面状況に応じた慎重な運転操作を

初めて冬シーズンを迎える新人ドライバーに対しては、チェーンの装着の仕方について指導を行う

同社に入社したばかりのドライバーの中には、雪道走行の経験に乏しい人もいる。チェーンを適切に装着できていなければ、走行中にチェーンが切れるなど危険な状況となる。また、雪道の状況にあった運転操作を行わなければ、事故の惹起や滞留の発生にも繋がりかねない。そのため、同社では初めて冬シーズンを迎える新人ドライバーを集め、チェーンの装着方法を指導するとともに、積雪時の運転について教育を行っている。

チェーンの装着方法については、ベテランドライバーの指導を受けながら、新人ドライバーに実際にチェーンを装着してもらう。実際に何度も経験することで、正しいチェーン装着の仕方が身に付くのである。

また、積雪時の運転操作については、まず「雪質によって走行環境が大きく変わる」ことを教育する。北海道などでみられる、水気のないサラサラの雪の場合は、スタッドレスタイヤの性能が発揮される。一方で、先述のように山陰地方は湿った雪であるため、スタッドレスタイヤへの過信は禁物である。さらに、運転席からは一見すると濡れただけの路面にしか見えないが、実は凍結しているため特に危険な「ブラックアイスバーン」への対応など、路面状況に応じた慎重な運転操作が必要となってくる。

同社では、「積雪時には、安全に走行できると思う速度よりもさらに時速10キロメートル程度落とすとともに、車間距離をいつもよりも多く取る」ことを指導し、新人ドライバーに対して雪道走行への注意を促している。

「雪道走行の経験のない新人ドライバーには、雪道の持つ危険性がなかなかイメージしづらいのではないかと考えています。雪道走行の際に取るべき運転動作を具体的に伝え、それを徹底していくことで、降雪シーズンの事故防止に繋げています」（大和晃介取締役）

出発前に「最悪な状況」を想定して準備　緊急時の「独断」が事故や滞留を招く

冬となり、平地で雪が舞うようになると、峠では積雪となっていることも多い。そのため、平地では雪が積もっていなくても、峠を越えるような長距離運行時には雪への万全の準備が欠かせない。ここでは、同社における冬の時期の乗務前における準備と、緊急時における対応について紹介していく。

同社のドライバーは日頃から、トラックの燃料を満タンにしておく習慣がついているという。乗務前には燃料を満タンにしてから出発するとともに、道路の通行止めなどが想定されるような際には早めに燃料を補給するように指導している。また、大雪の予報が発表されている際には、長時間の立ち往生に備えて水や食料を用意するように呼びかけている。さらに、積雪が多くなって車から降りられなくなった場合を想定して、点検ハンマーは運転席近くのすぐ取れるような場所に置いておくほか、狭隘な一般道を走行することの多い4トン車までの小さな車には、スタックなどの際に使えるスコップを用意している。

「営業所を出発する時は穏やかな天候であっても、1時間も走ると状況が一変してきます。特に長距離運行の際には、最悪な状況をも想定した上で、念入りに準備を行う必要があります」（同）

本社営業所では、気象

西日本最大級の物流業界向け総合展示会

物流業界の“最先端”かつ“生産性向上”、“環境改善”に繋がる
製品・技術・サービスが一堂に集結する総合展示会

KANSAI LOGIX

Kansai Logistics Expo 2019

第1回 関西物流展

会期 2019年11月27日㊌・28日㊍・29日㊎
10:00～17:00（最終日29日のみ16:00まで）

会場 インテックス大阪　主催 関西物流展 実行委員会

いよいよ今月末開催！
是非、ご来場ください！

●初回から230社が出展！
●40セッションを越えるセミナーを開催！
●最新機器の実演やデモンストレーション多数！

来場事前登録&各種講演のお申込みはこちら！ http://kansai-logix.com/
お問い合わせ先　関西物流展 事務局　TEL：0120-900-886　E-mail：office@kansai-logix.com

情報を逐一確認しているほか、国道事務所などによるライブカメラ映像（コラム②参照）をパソコンでいつでも見られるようにしておき、刻々と変化する路面状況を随時チェックしている。同社の車両に搭載されているデジタルタコグラフにはGPS機能が内蔵されており、営業所でそれぞれの車両の位置や走行状況などが分かるようになっている。大雪の場合には、ドライバーと連絡を取り合って状況を確認するとともに、周辺を走行している他のドライバーにも展開し、情報共有を図っている。

なお、長距離を走行する大型車の場合、同社では基本的には米子道や浜田自動車道などといった高速道路を走行する。しかし、米子道では蒜山IC～米子ジャンクション（JCT）間が、浜田道では浜田JCT付近を除いた全線が暫定2車線での運用となっており、通行の面でネックとなっている。また、山間部は勾配が厳しく降雪量も多くなるため、通行止めになることも少なくない。

同社では、高速道路の通行止めなどといった非常時には、安全な場所に車両を停車させた上で、営業所からの指示を仰ぐよう指導している。

本社営業所では道路情報やライブカメラなどの情報を確認し、ドライバーとこまめに連絡を取り合う

コラム②　出発前に「道路情報」「ライブカメラ映像」の確認を！

降雪に伴う運行中のトラブルを未然に防ぐためには、気象情報や道路情報などを確認し、雪道対策を万全に整えてから出発する必要があります。

国土交通省では、公式ホームページ（HP）の中に「冬の道路情報　雪みち情報リンク集」を設けています。ここでは、全国各地の道路の積雪情報や冬期路線閉鎖情報を確認することができます。

また、国交省HPには、各地方整備局などが配信しているライブカメラ映像のリンク集もあります。

これらのリンク集を参考にしていただき、雪道でのトラブル回避に努めましょう。

「冬の道路情報　雪みち情報リンク集」
- 国交省HP＞政策・仕事＞道路＞道路防災情報＞雪防災＞冬の道路情報

「各地方整備局の取り組み　全国のライブカメラ」
- 国交省HP＞政策・仕事＞道路＞道路防災情報＞各地方整備局の取組　全国のライブカメラ

「2年前の台風の際に、山陽地方側に当社の車両が10数台いたのですが、山陰地方への高速道路が通行止めとなり、多くの車両が営業所に戻れなくなりました。営業所では、ドライバーと密に連絡を取り合いながら情報収集を行い、走行に支障のないルートの走行を指示。結果、山陰側へと戻ってくるのに20時間くらいかかりました。当社では、『災害などの緊急時には、ドライバーの独断で行動せずに、安全な場所に退避してから会社からの指示を仰ぐ』ことを徹底させています」（杉井健一運行管理部長）

冬場の運行時には雪への意識を高めて「当たり前のこと」を徹底してほしい

ここ数年、これまでの経験や常識から大きくかけ離れた豪雨や台風などの異常気象により、日本各地で甚大な被害が立て続けに発生している。こうした状況が続くなかで、トラック運送事業者が円滑な輸送サービスを提供し続けていくためには、冬の時期の雪の降り方についても同じように注意を払うとともに、冬を迎える前から十分な準備を進めていく必要がある。

最後に大和社長から雪の少ない地域の運送事業者に対して、「雪の多い地域を運行する際の心構え」について聞いた。

「我々のような雪の多い地域の運送事業者は、『少なくとも年に1回は、大雪に見舞われる可能性がある』ぐらいの気持ちで、これまで紹介してきた雪への対策を当たり前のようにやってきています。しかし、雪の少ない地域の運送事業者の皆さんは雪への意識がそこまで高くはないため、チェーンなどの必要な装備を携行・装着せずに雪道を走行してしまい、結果としてトラブルに陥ってしまうことが多いのではないでしょうか。車体の大きなトラックの立ち往生によって生活道路が麻痺してしまうと、多くの地域住民の生活に深刻な影響を与えます。冬場の運行時には、ぜひとも我々と同じように雪への意識を高めていただき、『雪道を走行する運送事業者として当たり前のこと』を着実に実行していただきたいと願っています」（大和社長）

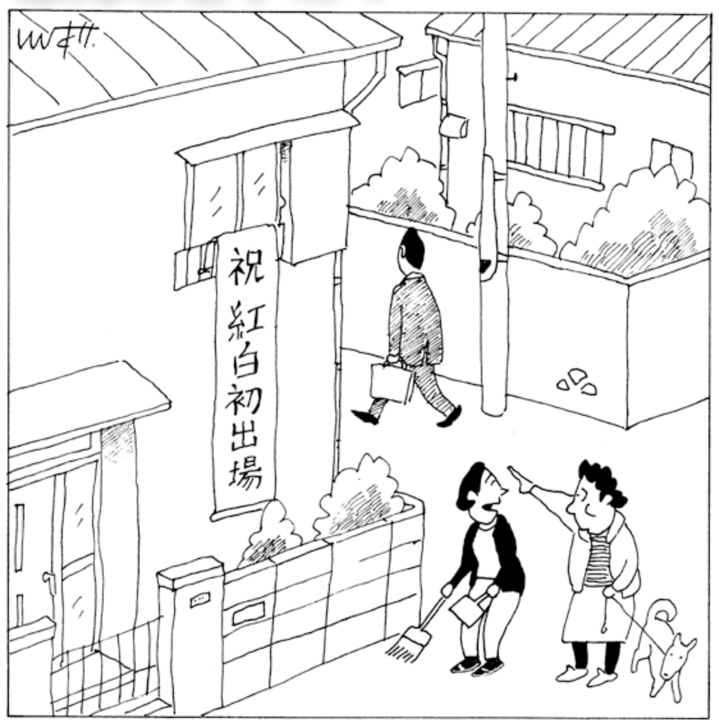
（取材協力）㈲丸和運輸　大和博見代表取締役、大和晃介取締役、杉井健一運行管理部長

会社概要

会社名	㈲丸和運輸
代表者	代表取締役　大和　博見
本社	島根県安来市中津町 10
資本金	960 万円
従業員数	96 人（うちドライバー 88 人）
車両台数	67 台

ほんのヒトコマ

［第53回］　前川しんすけ



「主人の母の弟の連れ合いの妹の子供が紅白に……」

法令○×クイズ

～灯火編～

【解答】　2面に問題

❶○（法52条第１項、施行令18条第１項）夜間、道路を通行するときは、前照灯、車幅灯、尾灯、番号灯、室内照明灯（乗合自動車のみ）を点灯しなければならない。

❷×（施行令第20条）夜間に対向車とすれ違うときは、必ず前照灯の光度を減じ、又はその照射方向を下向きにしなければならず、必要に応じてすればよいというものではない。

❸×（施行令第19条）昼間でも、トンネルの中、濃霧がかかっている場所その他の場所で、視界が高速自動車国道及び自動車専用道路においては200メートル、その他の道路においては50メートル以下であるような暗い場所を通行する場合は、灯火をつけなければならない。

❹×（施行令第18条第2項）一般道路において、夜間に駐停車するときは、非常点滅表示灯又は尾灯をつけなければならない。

❺○（教則第6章第3節2．灯火④）夜間、見通しの悪い交差点やカーブなどの手前では、前照灯を上向きに切り替えるか点滅して、ほかの車や歩行者に交差点への接近を知らせる。

雪道走行の心得と対策ポイント

全ト協制作「雪道対策」DVDより

大雪による交通事故やスリップ、立ち往生などが発生した場合、周辺道路の大渋滞を招き、迂回路のない地域では大混乱を来します。降雪地域を運行するトラックドライバーの皆さんには、この時期にふさわしい雪道対策が求められます。

全日本トラック協会では昨年、「雪道対策」について解説したDVDを作成しました。ここでは同DVDから、雪道走行の心得と対策ポイントについて紹介します。

なお、同DVDの内容は、全ト協ホームページで見ることができます。ご覧いただき、雪道への備えを万全に整えてください。

1 運行開始前のポイント

①気象情報・道路情報の確認

気象や道路の情報を事前に確認しておきましょう。さらに、運行地域で例年初雪の時期がいつ頃かを確認しておくことで、冬用タイヤやチェーンなど余裕をもって準備することができます。

②雪道走行の必需品

図1で紹介したもののほか、冬用タイヤも必須です。冬用タイヤは大きく分けて、「スタッドレスタイヤ」と「オールシーズンタイヤ」の2種類があります。装着されているタイヤを確認し、どのような性能を発揮するタイヤなのかを理解しておきましょう。

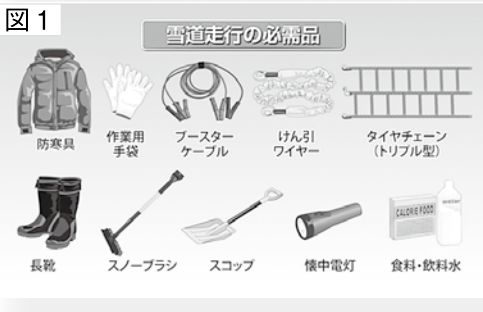


図1

2 出発時のポイント

①出発時には燃料を満タンに

運行途中での給油も早め早めに行うようにしましょう。

雪道では、普通の道路と比べて燃料消費が早くなります。また、渋滞した時などでも冬は車内暖房のためエンジンをかけっぱなしになります。もし、真冬の寒さの中でガス欠を起こしてしまったら、命に関わる可能性もあります。ですから、冬場はいつもより早めの給油が鉄則です。

3 運行途中のポイント

①タイヤチェーンの装着

タイヤチェーンには、「シングルチェーン」「トリプルチェーン」などの分類があります。また、「スチールチェーン」や「ワイヤーチェーン」などの種類があります。走行シーンに合ったチェーンを選定しましょう。

装着場所がダブルタイヤの場合、全ての駆動軸輪にタイヤチェーンを装着するのが理想です（図2）。外側のタイヤのみに装着しないように心がけましょう。また、トラクタ・トレーラの場合、全ての駆動軸輪とトレーラ最後部の車輪に装着します。

②車間距離を取って走行

降雪時は、車間距離を十分取り、心と時間にゆとりをもって走行しましょう。

③地吹雪時の走行

走行中に強い地吹雪が発生したら、慌てず、ハザードランプを点けてスピードを落とし、すぐに安全な場所に避難しましょう。

④雪道でスタックした時の脱出

タイヤがスリップしたり、新雪にはまった場合には、ゆっくりと車を前後に動かしてタイヤ周辺の雪を踏み固めながら脱出します。また、タイヤの下に毛布を敷き、ゆっくりとアクセルを踏んで脱出する方法もあります。さらに、ペットボトルなどに砂を詰めて常備しておき、スリップしたタイヤの下と外周に砂を振りかけて脱出する方法も良いでしょう。

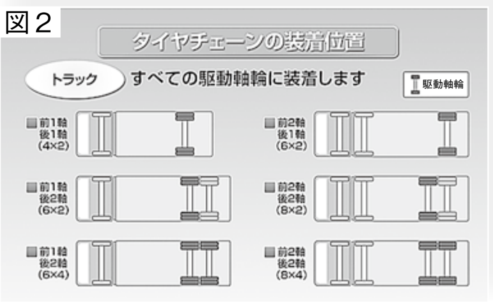


図2

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

164「郷土の味⑨」伊勢海老のてこね寿司

すし飯に刺身をのせたちらし寿司（生ちらし）は魚好きにうってつけのご飯物だが、ときには醤油をつけながら食べるのが面倒で、「お行儀悪くぜーんぶ混ぜて食べたらどうなんだろう」と思うことがある。なんとなく、醤油がシャリとネタによくからんで、味わいが深くなりそうだからだ。

そんな思いを郷土料理で実現したのが、三重県志摩地方のてこね寿司。志摩では女性は海女として知られるが、男たちはかつお船に乗り込むことが多かった。そして、船上で飯どきになると、持参したすし飯に釣りたてのかつおの刺身を混ぜ、醤油をぶっかけて、手でささっと混ぜて無造作に口に放り込んだものだ。

一方、浜の女たちも、手早くつくれて魚がうまい「父ちゃんのまかない飯」を食卓に取り入れ、青じそ、海苔、ごまを散らすなどの工夫を加えて、おもてなし料理に昇格させた。この地方独特の甘い醤油が、魚の生臭さを消すのによく合うのも幸いだった。

漁の仕事に適した、早くてうまい食べ物であれば、忙しいドライバーの食事にも合うに決まっている。試してみるなら、伊勢神宮内宮近くのおかげ横丁にある魚料理屋「海老丸」に限る。

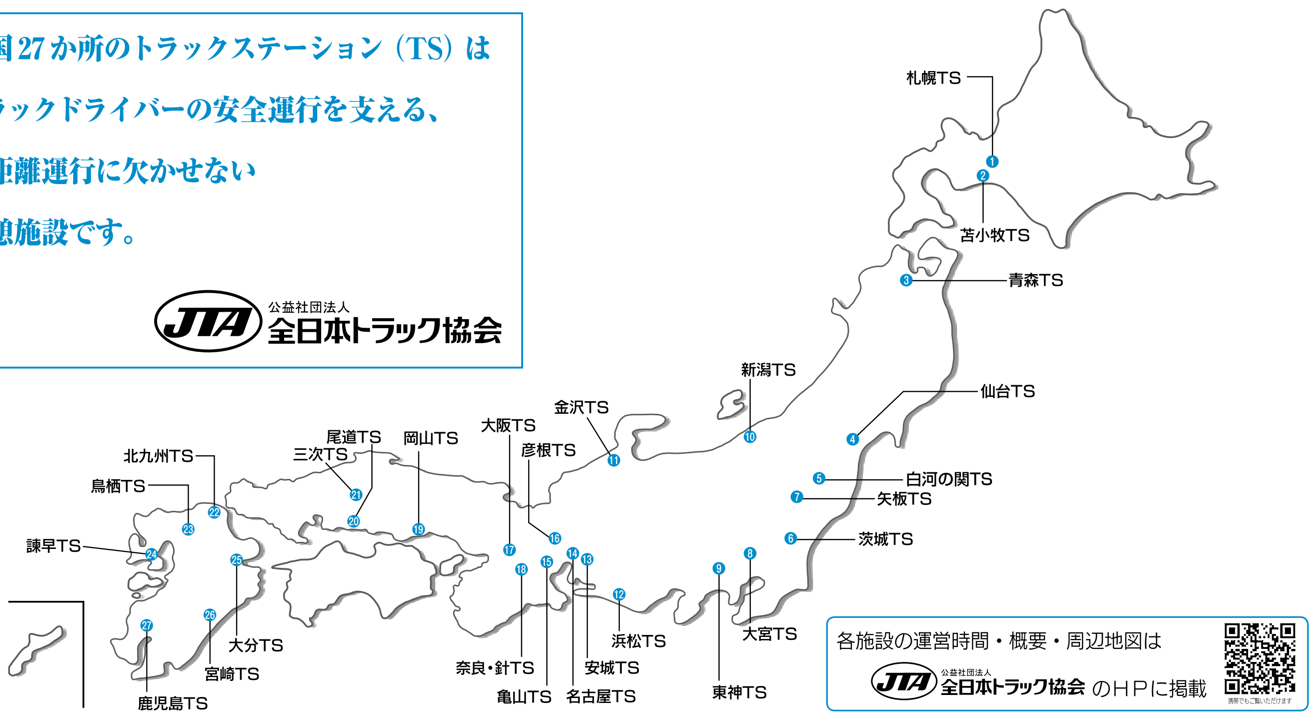
この店は「浜の男衆料理」がコンセプトで、なんとも豪華なことに伊勢海老を一人前につき丸々一尾使用するのだ。海苔、錦糸卵などで彩った具だくさんの寿司飯に、和具港から直送した伊勢海老のお造りを堂々と鎮座させる豪快ぶりである。海老には醤油だれをからませてあるから、箸で寿司飯と軽く混ぜ合わせていただくだけでよろしい。

さて、はやる心を抑えてひと口。志摩の潮騒が五体に響き、海老のうま味と甘味が舌にじんわり広がる。添えてある伊勢海老の味噌汁をすすれば、さらに海が近くなる。（むかさ・ちえこ）

安全運行のオアシス　トラックステーション

全国27か所のトラックステーション（TS）は
トラックドライバーの安全運行を支える、
長距離運行に欠かせない
休憩施設です。

公益社団法人　全日本トラック協会



各施設の運営時間・概要・周辺地図は
公益社団法人　全日本トラック協会のHPに掲載
携帯でもご覧いただけます

	名称	所在地	電話番号	駐車台数
①	札　幌	北海道札幌市厚別区厚別東５条 1-1-2	011-897-9101	39
②	苫小牧	北海道苫小牧市ウトナイ北 11-11-33	0144-55-7491	80
③	青　森	青森県青森市大字荒川字品川 110-1	017-729-2000 (公社)青森県トラック協会	41
④	仙　台	宮城県仙台市宮城野区苦竹 4-1-15	022-232-9336	39
⑤	白河の関	福島県西白河郡泉崎村大字泉崎字夏針 15-1	0248-21-7167	45
⑥	茨　城	茨城県小美玉市西郷地字新田 1390	0299-48-3455	30
⑦	矢　板	栃木県矢板市乙畑 440-2	0287-48-1919	46
⑧	大　宮	埼玉県さいたま市西区三橋 6-699-1	048-623-6815	41
⑨	東　神	神奈川県大和市上草柳 588	046-261-1100	97
⑩	新　潟	新潟県新潟市西区山田 196-1	025-233-6961	52
⑪	金　沢	石川県金沢市千木町ル 21-1	076-257-2755	45
⑫	浜　松	静岡県浜松市東区流通元町 2-3	053-421-5311	116
⑬	安　城	愛知県安城市尾崎町大縄 19-1	0566-98-8823	74
⑭	名古屋	愛知県名古屋市港区藤前 3-601	052-303-2188	97
⑮	亀　山	三重県亀山市小野町桜ロ 586-4	0595-82-3935	82
⑯	彦　根	滋賀県彦根市鳥居本町字むさ満 2337-1	0749-26-0156	45
⑰	大　阪	大阪府寝屋川市木屋元町 20-1	072-832-2362	80
⑱	奈良・針	奈良県奈良市針町 487-1	0743-82-0622	60
⑲	岡　山	岡山県岡山市中区倉富 285-19	086-277-4055	53
⑳	尾　道	広島県尾道市高須町字オケ久保 21193-3	0848-46-1882	37
㉑	三　次	広島県三次市西酒屋町船所 1468	0824-63-0025	30
㉒	北九州	福岡県北九州市小倉北区東港 1-3	093-581-5031	70
㉓	鳥　栖	佐賀県鳥栖市永吉町 617-1	0942-83-7035	48
㉔	諫　早	長崎県諫早市貝津町 1051-12	0957-26-8228	45
㉕	大　分	大分県大分市大字上戸次字宇土ノロ 6045-2	097-597-6233	43
㉖	宮　崎	宮崎県児湯郡新富町大字三納代字畑中 1765-1	0983-33-0880	18
㉗	鹿児島	鹿児島県鹿児島市西別府町 2941-19 （流通業務団地内）	099-281-5960	50

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

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!!

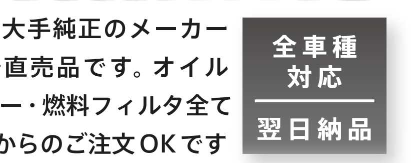
低燃費の秘密は…
フィルターの固定角度と間隔

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



「健康職場づくり」事業者訪問

いきいきと働くことのできるトラック運送業界を目指して

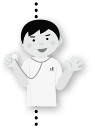
経営維持に避けて通れない「従業員の健康管理」

健診結果を長年記録　効果的な健康づくりに繋げる

従業員が健康に働くことのできる職場づくりは、会社の事業を継続させていくための最も重要な取り組みのひとつであるといえます。しかしながら、労働者の健康を巡る状況をみると、近年我が国において過労死等が多発して大きな社会問題になっているなど、職場におけるメンタルヘルス対策や過重労働による健康障害防止対策は重要な課題となっています。

そこで、本企画では「健康職場づくり」に積極的に取り組んでいる運送事業者の事例などを紹介していきます。

今回は、宮崎県都城市の有限会社昇栄運送（坂元尊彦代表取締役）における取り組みです。



第16回　有限会社昇栄運送（宮崎県都城市）

坂元　尊彦
代表取締役

◇従業員は会社と家庭を守る「大黒柱」
大切な従業員を守るため健康づくりに着手

宮崎県都城市に本社を構える㈲昇栄運送では、当地で生産された肉用牛を生体のまま関東地方まで輸送しているほか、飼料フルトレーラーバルク車による飼料の配達、また飲料水等一般貨物の輸送なども手がけている。

さて、同社のドライバーは働き盛りの30代～40代が多く、「一家の大黒柱」としてそれぞれ懸命に働き、家庭生活を支えている。一方で、長距離乗務の際などには、コンビニエンスストアで買ってきた弁当やカップラーメンなどで食事を済ませてしまうことが少なくないという。今はまだ若いために健康面での不安を自覚していなくても、このような食生活を長年続けていると、健康への影響が次第に無視できなくなる。

一家を支えるドライバーの健康状態が悪化し、これまでのように仕事を続けることが難しくなると、家庭生活が立ち行かなくなってしまう。同社にとって「ドライバーの健康管理」は、会社の経営を維持していくためにも、そして従業員やその家族の生活を守っていくためにも、避けては通ることのできない経営課題となりつつあった。

そうした中で坂元社長は、全国健康保険協会（協会けんぽ）宮崎支部が進めている「健康宣言事業所」の取り組みについて、地元商工会議所から聞いた。それを受けて同社でも今年2月に「健康宣言」を行い、従業員の健康づくりへの取り組みを加速させることにした。

ドライバーごとに5年間の健診データを記録。医師からの所見も記載されており、健康状態の変化を追うことができる

◇指定診療所で継続的に健診を実施
長年の「データ」で健康状態の変化をつかむ

さて、協会けんぽ宮崎支部に所属する事業者が「健康宣言」への取り組みを進めるにあたっては、「健康診断の100％受診」（必須項目）のほか、「食」「運動」「禁煙」「心の健康」（それぞれ任意項目）などの取り組み項目を事業者が決め、従業員の健康づくりを進めていくこととなっている。ここでは、同項目に従って、同社における取り組みについて紹介していきたい。

まず「健康診断」については、ドライバーには年2回受診を義務付けている。もちろん、受診率は100％である。健診は、同社の近くにある指定の診療所で受けさせるようにし、受診漏れを防いでいる。

同社の取り組みの中で出色なのは、従業員全員の健診の受診結果をまとめて社内で保管し、いつでも確認できるようにしていることである。まず、健診結果は同社の担当者が確認し、基準値よりも高めの項目がある従業員に対しては、アドバイスや受診勧奨を行うようにしている。それとは別に、従業員ごとに過去5年分の健診結果が分かる一覧表（写真左上）を、健診を実施した診療所の医師が作成し、医師からの所見なども記載した上で同社に提出。同社でこの一覧表を保管していくことで、それぞれの従業員の長年の健康状態の変化を確認することができるようにしている。

「健診結果を個人別に、一覧表の形で医師にまとめていただくことで、各従業員の健康状態の変化がひと目で分かるようになりました。また、医師としても、会社指定の診療所で健診を継続的に実施しているため、それぞれのドライバーに合わせた、より効果的な健康指導ができるようになります。指導を受けるドライバーも、『自分のことを知ってくれている、かかりつけの医師』に話をしてもらうことで、より納得度の高い形で自身の健康づくりに取り組むことができます。さらに、診療所が会社の近くにあるため、体の不調を感じた際に診察を受けに行きやすいというのも、当社としては大きなメリットになっています」（坂元社長）

◇運動の機会を提供する社内スポーツ交流会
禁煙チャレンジ中の従業員への対応も

ところで、健康づくりを進めていくにあたっては、定期的な「運動」が欠かせない。

同社における「運動」の取り組みとしては、毎年5月に「ボーリング交流会」を開催している。また、近年は「ソフトボール交流会」も開催するようになった。ソフトボール交流会の開催当日が迫ってくると、毎日のようにバッティングセンターで汗を流して交流会に備えるという従業員もいるようで、意気込みが窺える。

「ドライバーは日頃運動する機会が少なく、運動習慣を身に付けてもらいたいという思いでこれらの交流会を企画しました。また、乗務中の休憩時間などにも体を動かしてもらえればと思い、当社ではストレッチ運動も推奨しています。ドライバーは乗務中のほとんどの時間を座って過ごすため筋肉が衰えやすく、そのために腰痛になる人も少なくありません。運動を定期的に取り入れていくことで、健康維持に繋げてもらえればと願っています」（同）

ソフトボール交流会などの開催を通じて運動する機会を提供している

また、「禁煙」への取り組みとしては、本社事務所内を禁煙に定めるとともに、外に喫煙所を2か所設置し、受動喫煙防止に繋げている。

ところで、徐々に禁煙化・分煙化の波が広がりを見せている中で、「これを契機に、禁煙にチャレンジしよう」と考える人も少なくない。しかし、これまで習慣的に喫煙していた人にとっては、禁煙時の「口寂しさ」が苦痛に感じられ、それを紛らわせるためについつい喫煙してしまうこともある。同社では、禁煙に取り組んでいる従業員のために、事務所内に飴や梅干しなどといった口にできるものを常備し、禁煙に取り組む従業員を後押ししている。

こうした取り組みなどが功を奏し、同社では喫煙者が少しずつ減少傾向にあるという。

◇体に優しい食べ物が健康な体を作る
「食」の視点からの健康づくりを加速へ

さて、従業員の「心の健康」に関して同社が大事にしているのは、毎日の対面点呼である。

ドライバーの体調や心の状態が良くないと、点呼の際の顔色や目の様子にそれが表れてくる。点呼を行う運行管理者は、普段と比べてドライバーの様子に変化がないかどうかを確認するようにするとともに、声かけを積極的に行うようにし、ドライバーの心の状態も確認するようにしている。

日々の対面点呼により、ドライバーの心身の状態を見極める

ここまで紹介してきた同社の健康づくりへの取り組みにより、従業員の健康への意識も高まりを見せているという。

「『健康宣言事業所』として従業員の健康づくりを強化したことで、従業員の間に健康への自覚が生まれてきています。自動販売機で飲み物を選ぶ際にも、以前は炭酸飲料や砂糖入りの甘いコーヒーなど好きな飲み物を選んでいた人が多かったのですが、今ではブラックコーヒーやお茶などといった、無糖でカロリーが抑えられた飲み物を選ぶ人が増えてきています」（同）

従業員の健康づくりへの今後の取り組みとして、同社では「食」への対策を進めていきたいとしている。

同社の内勤の事務員は、昼食として自宅で作った弁当などを持ってくることが多い。しかし、弁当の中身を見ると、から揚げやコロッケといった揚げ物など「茶色いおかず」が目立つという。茶色いおかずだけではなく、緑黄色野菜なども入れてカラフルな弁当を作れば、栄養バランスも整ってくる（別掲参照）。坂元社長は、時に従業員の弁当の中身を確認し、「茶色いおかずに偏らないように」「量をもう少し抑えてみては」などとアドバイスすることもあるという。また、コンビニ弁当やカップラーメンなどを食べることの多い長距離運行のドライバーに対しては、自宅に帰った時には家族の手作り料理を食べるように勧めている。

「日頃の不摂生は血流を悪くし、体の不調や病気を引き起こす原因になります。体に優しい食べ物が、健康な体を作ります。健康な状態であれば、従業員も前向きに仕事に取り組むことができます。食生活を見直し、従業員の皆さんにより元気に過ごしていただくために、当社では『食』の視点からの健康づくりへの取り組みを進めていきたいと考えています」（同）

（取材協力）㈲昇栄運送
坂元尊彦代表取締役

有限会社昇栄運送

会社所在地	宮崎県都城市 山田町山田735-8
資本金	1,800万円
創　立	平成元年4月1日
従業員数	41人（うちドライバー35人）
車両数	50台

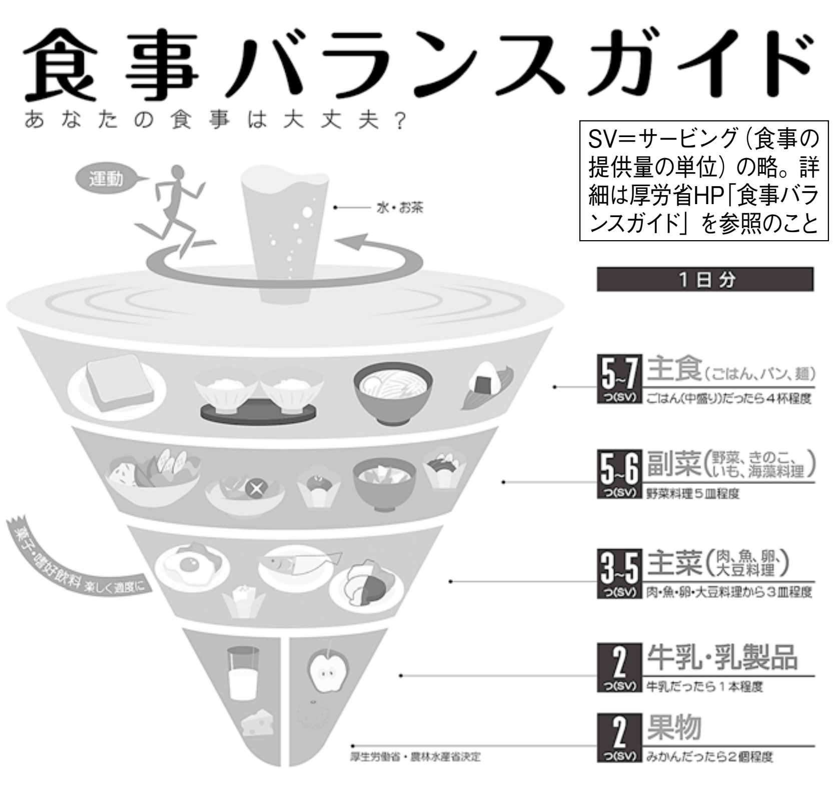
厚労省

「食事バランスガイド」
～あなたの食事は大丈夫？～

厚生労働省では、望ましい食生活についてのメッセージを示した「食生活指針」を具体的な行動に結びつけるものとして、1日に「何を」「どれだけ」食べたらよいかの目安を分かりやすくイラストで示した「食事バランスガイド」（図）を取りまとめています。

「食事バランスガイド」を参考にして、食事のバランスをチェックし、健康づくりに繋げましょう。

※「食事バランスガイド」は、厚労省ホームページからダウンロードできます。


食事バランスガイド
あなたの食事は大丈夫？
運動
水・お茶
1日分
5~7つ(SV) 主食（ごはん、パン、麺）ごはん(中盛り)だったら4杯程度
5~6つ(SV) 副菜（野菜、きのこ、いも、海藻料理）野菜料理5皿程度
3~5つ(SV) 主菜（肉、魚、卵、大豆料理）肉・魚・卵・大豆料理から3皿程度
2つ(SV) 牛乳・乳製品 牛乳だったら1本程度
2つ(SV) 果物 みかんだったら2個程度
菓子・嗜好飲料 楽しく適度に
厚生労働省・農林水産省決定

SV＝サービング（食事の提供量の単位）の略。詳細は厚労省HP「食事バランスガイド」を参照のこと

2019・11・15

こちら広報室　四季折々　172

▼時は元禄、俳人松尾芭蕉の門下・宝井其角は、雪降りしきる中、両国橋のたもとで、句会の元弟子・子葉（赤穂浪士・大高源吾）と出会います。主君浅野内匠頭が、殿中で吉良上野介に刃傷沙汰におよび、お家は断絶。子葉は竹笹売りに身をやつしていました。▼久しぶりに言葉を交わした帰り際、其角が「年の瀬や　水の流れも　人の身も」と上の句を投げると、子葉は「明日またるる　その宝船」と付句を返し、立ち去りました。▼そのやり取りを其角が松浦の殿様（肥前平戸藩主）に伝えると、「それは主君の仇討ちだ！我も助太刀をばせん」と、いざ出陣するかの勢いに。歌舞伎『松浦の太鼓』は、主君の仇を討った後、討ち入りの際に打ち鳴らした太鼓を持参した大高源吾が、松浦の殿様に詳細を伝えるところで幕が閉じます。▼今年の『秀山祭九月大歌舞伎』（東京・歌舞伎座）でも、初代中村吉右衛門が得意とした演目の一つとして上演されました。大平の世を騒然とさせた四十七士の行動は、長く語り継がれています。▼仇討ちは、国を出立し仇を討つまで国許には帰れず、仇を討てず帰れば、非難を浴びます。仇を討つ者、逃げ回る者、双方が精神を病み追い詰められる極限の状況です。▼私の好きな小説家・池波正太郎の『鬼平犯科帳』や『剣客商売』には、仇討ちの場面が度々登場します。「無実の罪を着せられ惨殺された父の無念を」。「同僚との行き違いから刃傷沙汰に」。何れにしてもそこから期限のない孤独な戦いが始まります。「切捨御免」なる武家の特権は、士農工商の最たる象徴ですが、それに巻き込まれる市井の人達も多々いました。▼また、私の好きな時代劇役者で『素浪人　月影兵庫』を演じた近衛十四郎（俳優・松方弘樹の実父）は、太刀捌きが圧巻でした。兵庫は、「勧善懲悪」を絵に書いたような主人公で、剣は滅法強い反面、情に厚く涙脆い、愛すべき人柄で虜になりました。快刀乱麻を断つように胸がスカッとする状況を演出する名作でした。▼現代に置き換えると、理不尽な事柄があっても耐え忍び、何事もなかったかのように振る舞うことも「是」ですが、他の事柄に邁進して本筋を忘れ、心が散漫になり目的を失うのは「非」です。厳しい風雪に耐えながら、天に向けて青々と真っ直ぐに立つ「寒青」（冬の松）の如くありたいものです！（山崎薫）

UD TRUCKS
更なる生産性を実現する
8Lエンジン搭載のQuon新登場。
11Lエンジンに加えて8Lエンジン搭載車がラインアップに加わります。
ウイングはもちろん、ダンプ、ミキサー仕様もご用意。
より多く、より効率的に生産性の高い車両を提供します。
Going the Extra Mile

一歩先を行く 生産性　PERFECT Quon
最大700kg*の積載能力向上を実現
8Lエンジンの採用により、シャーシを300kg軽量化することに成功、また架装メーカーとの協業によるボディの軽量化で「パーフェクトQuon」に標準仕様車と高積載仕様車を設定しました。
輸送の効率化を通して、お客様の生産性はさらに一歩前進します。
4.5㎥ ミキサー高積載仕様車　10tオーバー ダンプ高積載仕様車　+500kg～+700kg* カーゴ高積載仕様車　*当社GH11エンジン搭載「パーフェクトQuon」比
軽量・コンパクトかつパワフルな「GH8エンジン」
ダウンサイジングにより軽量・コンパクトでありながら、低回転から幅広い回転域で力強いトルクを発生。
平成28年排出ガス規制に適合するとともに、全車重量車燃費基準+5%を達成。
Quon 人を想い、先を駆ける。
UDトラックス公式ホームページで、積載能力にこだわった新しいQuon8Lエンジン搭載車をお確かめください。