

人と物流のより良い関係づくりハンドブック

創刊1968年—全国8支局自社工場ワーク

あなたが必要な物流情報も、ワイドに、グローバルに、正しく、
わたしたちの情報は、新しい「物流」の指標となる。

物流ニッポン

株式会社 物流ニッポン新聞社 <http://www.logistics.co.jp>

フリーダイヤル 0120-11-5655 電子メール nippon@logistics.jp

Japan
Trucking
Association

広報 とらつく

3月1日号

発行所 公益社団法人 全日本トラック協会
〒160-0004 東京都新宿区四谷三丁目2番地5
全日本トラック協会会館
☎ (03) 3354-1029 (総務部広報室)
<http://www.jta.or.jp>

▼全ト協会員専用ホームページのパスワード▼
2/15~3/14: 3/15~4/14
8797: 2220

全ト協

業界のさらなる健全化に向けて



会場には全国のトラック協会長が集い、業界のさらなる健全化に向けて意見交換を行った(2月14日、明治記念館)

「全国トラック協会会長会議」を開催

全日本トラック協会は2月14日、出席したほか、各省庁の担当課長「全国トラック協会会長会議」を東京・港区の明治記念館で行った。

同会議には、国土交通省から「かわる諸課題について説明を実施」見勝之自動車局長と池田豊人道路局長、また厚生労働省からは松本貴久大臣官房審議官が来賓として、が活発な意見交換を行った。

会議ではまず坂本克己会長があいさつに立ち、「本日はご列席いただいたトラック運送業界関係省庁の皆様方に、行政としての方針についてご説明いただいた。『標準的な運賃の告示制度の導入』や『自動車運送者の労働時間等の改善のための基準(改善基準告示)』の見直し」など課題は山積しているが、悪い事業者を排除し、真面目に事業に取り組んでいる事業者が社会において正当な評価がなされるような業界に変わっていくために、国交省・厚労省をはじめとした関係省庁の皆様と連携しながら取り組みを強化していく。今がまさに、業界のさらなる健全化に向けての正念場である。今会議を通じて、行政の皆様方と各都道府県のトラ



坂本 克己 会長

「今がまさに正念場」心ひとつに課題解決へ

関係省庁と意見を交換

一見 勝之
国交省自動車局長池田 豊人
国交省道路局長松本 貴久
厚労省大臣官房審議官

トラック協会長の皆様方との絆をしっかりと結んでまいりたいと力強く述べた。引き続き、一見国交省自動車局長、池田国交省道路局長、松本厚労省大臣官房審議官が来賓あいさつを行った。

来賓あいさつの中で、一見局長は、安全・安心な物流を実現させていくためには、原資が必要である」と指摘。取引適正化の重要性に言及した上で、「トラックドライバーの皆様の労働条件改善・トラック運送事業の健全な運営の実現を図っていくために、標準的な運賃の告示制度の導入に向けた作業を鋭意実施していく」と述べた。

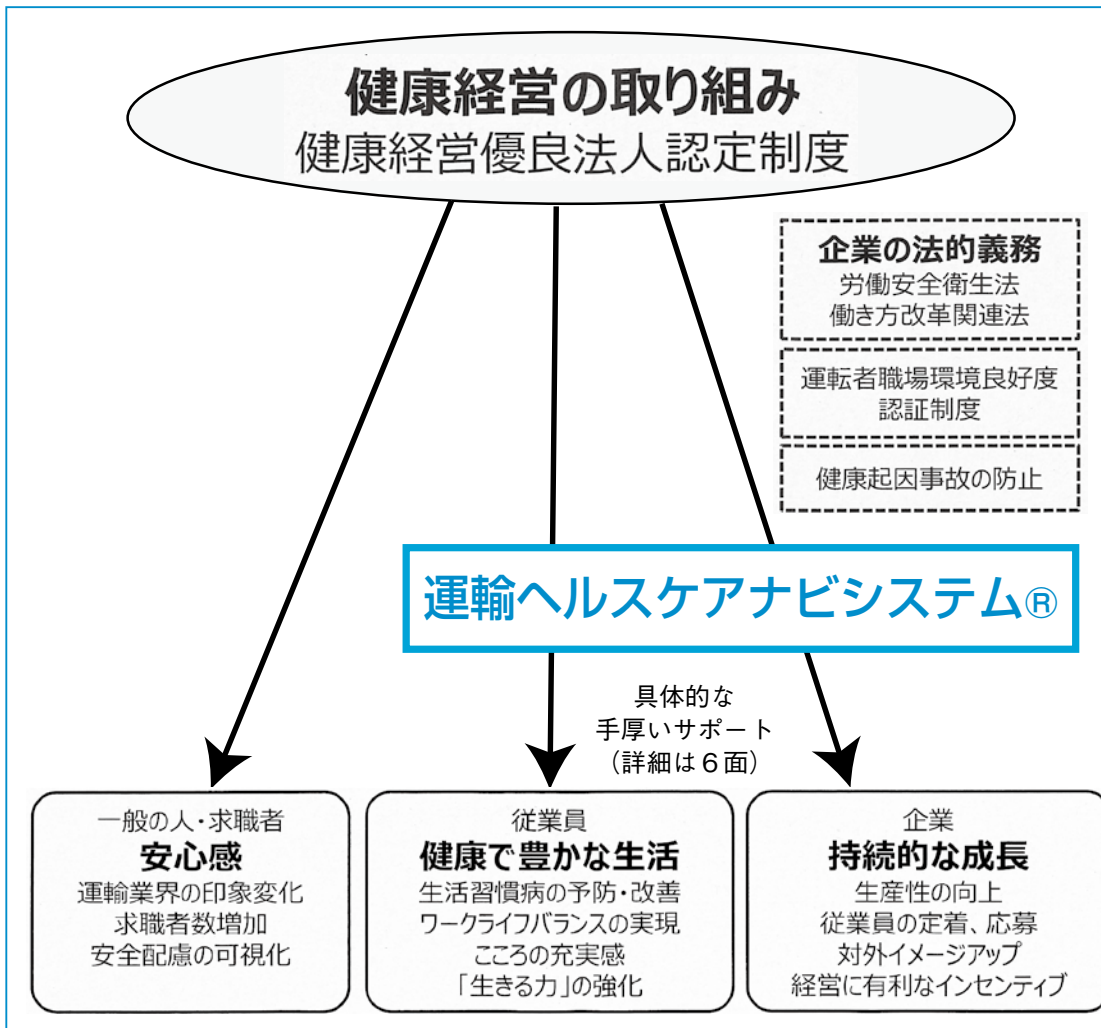
また、池田局長は高速道路の暫定2車線区間の4車線化について、「安全性・信頼性向上を図るため、見直しに踏み切った」と述べた。

松本審議官は、改善基準告示の見直しについて触れ、「トラックドライバーの過労死防止の観点から、見直しに踏み切った」と述べた。

昨年12月に専門委員会を立ち上げ、検討を始めたところ。来年度の東京オリンピック・パラリンピック競技大会開催後に実施調査を行い、令和6年の施行に向けて作業を進めてまいりたい」と述べた。

その後、伊地知英己国交省自動車局長が「最近のトラック行政について、山本巧国交省道路局長が「高速度道路に関する最近の話題について、また石垣健彦厚労省労働基準局監督課長が「働き方改革の概要について、それぞれ説明を行った。

その後の意見交換では、全国各地から参集した都道府県トラック協会長から業界のさらなる健全化の実現に向けた様々な意見が出され、熱帯を帯びた議論が展開された。



トラック運送事業は、国民生活に不可欠な役割を果たしており、消費者に身近な小口宅配便から企業間物流まで、運送活動が国民の生活と日本経済の根幹を支えています。これら社会の期待に応えるために最も重要なのは、いままでもなく「輸送の安全」確保です。また、このためには、常に運転者が健康な状態で運送業務に従事することが必要不可欠となります。

しかし、事業用トラックが第一当事者となる交通事故が減少傾向にある中で、脳・心臓疾患や体調不良など、運転者の健康に起因する事故などが増加傾向にあります。この原因として指摘されているのが、近年の少子・高齢化や人手不足などを背景とした中・高齢運転者の増加と健康管理への意識不足、また健康診断後の有見者やハイリスク者への対応の不徹底などです。

特に、事業用自動車による健康起因事故が相次いだため社会問題化しており、運転者の健康管理対策が運送事業者の責務として一層重要な課題となっています。

(6面) 続く

運送事業者における 健康管理対策の重要性

輸送統計		輸送量	前年同月比
トラック	特別機合せ(千トン)	6,075	97.5%
	一般	—	95.7%
	宅配便(千個)	458,841	99.4%

令和元年12月分
▶国土交通省調べ

交通事故統計		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		1月31日現在	2月27日現在
令和2年1月末		10	3	6	1	20	258	262	496
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		(+2)	(-2)	(+6)	(+1)	(+7)	(-2)	(-3)	(+26)
▶警察庁調べ									

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【半世紀前との類似点と相違点】…3面 / タイヤケアホントの話【「改称案は「アイスバーン規制」】…5面 / 食の新田街道を行く【「20西イチグルメ①」骨付きチキンカツ丼】…7面

天然ガス自動車は

物流分野のエネルギーに関する課題解決に貢献します

環境改善やエネルギーセキュリティの向上等に貢献する天然ガス自動車は、我が国では実用性の高い石油代替エネルギー車として、トラックをはじめ広い用途で普及しています。日本ガス協会は、使命感を持って、天然ガス自動車の普及拡大に取り組んで参ります。

都市間輸送の環境改善に貢献する大型天然ガストラック

自動車を
取り巻く課題

運輸部門の高い石油依存度
CO₂などの温室効果ガスによる
地球温暖化
NO_x・PM 等による大気汚染

天然ガス自動車の
普及拡大に向けて

長距離・都市間をつなぐ
大型天然ガストラックを軸とし、
運輸部門への普及に向けた
取り組みを推進

天然ガス自動車

石油代替エネルギーとして
エネルギーセキュリティの向上に貢献
CO₂排出量削減
環境にやさしく、ポスト・ポスト
新長期規制値を大幅にクリア

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/>

配達くん

運輸業専門の経営管理システム

信頼されて35年！
大創システムが送り出す

機能選択型システム「配達くん」とは？

大創システム株式会社
DAISO SYSTEM CO., LTD.

本社 〒110-0005 東京都台東区上野 1-17-6
TEL. 03(3831)3300 FAX. 03(3831)3369

東北支店 〒982-0011 宮城県仙台市太白区長町 1-3-26
TEL. 022(706)2821 FAX. 022(706)2822

詳細は下記をクリック

配達くん 検索

<https://daisosystem.co.jp/>

国交省

異常気象時における
措置の目安を通知

荷主から強要の場合は通報も

国土交通省は2月28日、自動車局貨物課長名で全日本トラック協会に「台風等による異常気象時における措置の目安」を通知した。昨今の台風の発生頻度が増加している中、異常気象時における措置の目安を通知した。昨今の台風の発生頻度が増加している中、異常気象時における措置の目安を通知した。

異常気象時における措置の目安		
気象状況	気象庁が示す車両への影響	輸送の目安
大雨時	20～30mm/h	大雨による道路の冠水が予想される場合は、輸送の安全を確保するための措置を講じる必要
	30～50mm/h	輸送を中止することも検討するべき
	50mm/h以上	輸送することは適切ではない
暴風時	10～15m/s	道路の吹き流しの角度が水平になり、高速運転中では横風に流される感覚を受ける
	15～20m/s	輸送の安全を確保するための措置を講じる必要
	20～30m/s	輸送を中止することも検討するべき
大雪時	30m/s以上	走行中のトラックが横転する
		輸送することは適切ではない
		輸送の安全を確保するための措置を講じた上、輸送の可否を判断するべき

トラック運送事業者が輸送の安全を確保することが困難な状況下で荷主に輸送を強要され、トラックが横転するなどの事故が発生し、トラック運送事業の遂行に支障をきたす事態が散見されている。そのため国交省では、異常気象が多発している状況等を重くみて、「物流全体の効率性が損なわれ、持続的な物流機能に悪影響が生じる恐れがある」とし、貨物自動車運送事業法第17条および貨物自動車運送事業輸送安全規則第11条に關して、異常気象時における輸送の在り方の目安(表)を定めた。

また、安全輸送を行うことができないと判断したにもかかわらず、荷主等から輸送を強要された場合の対応としては、国交省ホームページに設置された「意見等の募集窓口」や地方運輸局または運輸支局などへ、強要された事実等を通報するよう求めている。

なお、次号(3月15日号)の「広報とらつく」には、異常気象時における措置の目安について解説するリーフレットを折り込む予定。

国土交通省は2月21日から、東京2020オリンピック・パラリンピック競技大会(東京2020大会)期間中の交通量抑制・分散を目的に、共同輸送等の実施事業の公募を行う。

東京2020大会の開催を控え、世界各国から訪れる大会関係者や観光客の増加により、道路交通の混雑の深刻化が懸念されている。大会運営と経済活動の両立を図るためには、交通量の抑制・分散を促進する必要がある。

同事業では、民間事業者および複数の民間事業者等を対象に、東京2020大会期間中の交通量抑制・分散を目的に、共同輸送等の実施事業の公募を行う。

国土交通大臣および経産大臣は2月14日、全日本トラック協会など関係事業者団体に対し、新型コロナウイルス感染症により影響を受ける下請等中小企業との取引に関する配慮について、親事業者へ周知徹底するよう要請を行った。

新型コロナウイルス感染症について、中国国内の生産活動の停滞や機械部品等の輸入の遅延等によるものが国製造業のサプライチェーンへの悪影響や観光関連産業の売上減少等、わが国生産活動への影響が懸念されている。

過去の自然災害発生によるサプライチェーンの毀損時には、下請事業者に対する親事業者からの一方的な買いたたきなどの行為がみられたことから、親事業者に対して、①通常支払われる対価より低い対価による下請代金の設定、②適正なコスト負担を伴わない短納期発注や部品の調達業務の委託など、負担を押しつけることがないよう、十分に留意すること」を求めた。

また、今回の新型コロナウイルス感染症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要請した。

厚生労働省「新型コロナウイルスに関するQ&A(企業の方角け)」(企業の方角け)

【問1】発熱などの風邪の症状がある方については、どのようにすればよいのでしょうか。

【答1】発熱などの風邪の症状があるときは、会社を休んでいただくよう呼びかけます。休んでいただくことはご本人のためにもなります。感染拡大の防止にもつながる大切な行動です。そのためには、企業、社会全体における理解が必要です。従業員の方々が休みやすい環境整備が大切ですので、ご協力いただきますようお願いいたします。

【問2】感染が疑われる方については、どのようにすればよいのでしょうか。

【答2】風邪の症状や37.5度以上の発熱が4日以上続く場合、強いだるさ(倦怠感)や息苦しさ(呼吸困難)がある場合には、最寄りの保健所などに設置される「帰国者・接触者相談センター」にお問い合わせください。なお、これらの症状が上記の期間に満たない場合には、現時点では新型コロナウイルス感染症以外の病気の可能性が圧倒的に多い状況であり、インフルエンザ等の心配があるときには、通常と同様に、かかりつけ医等にご相談ください。

【問3】労働者が新型コロナウイルスに感染したため休業させる場合、休業手当はどのようにすべきですか。

【答3】新型コロナウイルスに感染しており、都道府県知事が行う就業制限により労働者が休業する場合は、一般的には「使用者の責に帰すべき事由による休業」に該当しないと考えられます。そのため、休業手当を支払う必要はありません。なお、被用者保険に加入している方であれば、要件を満たせば、各保険者から傷病手当金が支給されます。

【問4】労働者が発熱などの症状があるため自主的に休んでいます。休業手当の支払いは必要ですか。

【答4】会社を休んでいただくよう呼びかけをさせていただいているところですが、新型コロナウイルスがどうか分からない時点で、発熱などの症状があるため労働者が自主的に休まれる場合は、通常の病気と同様に取扱いいただき、病欠休暇制度を活用することなどが考えられます。

【問5】新型コロナウイルスに感染している疑いのある労働者について、一律に年次有給休暇を取得したとすることを取り扱いは、労働基準法上問題はありませんか。病欠休暇を取得したとすることの場合はどのようなになりますか。

【答5】年次有給休暇は、原則として労働者の請求するときに与えなければならぬもので、使用者が一方向的に取得させることはできません。事業場で任意に設けられた病欠休暇により対応する場合は、事業場の就業規則などの規定に照らし適切に取り扱ってください。

「新型コロナウイルスに関するQ&A(企業の方角け)」は、厚労省ホームページ(HP)よりダウンロード可能。

※厚労省では、各都道府県労働局に「特別労働相談窓口」を開設している。相談窓口の連絡先は、各都道府県労働局のHPなどを参照のこと。

労務Q&A
第198回
「均等待遇」「均衡待遇」の意味と判断要素

4月から施行されるパートタイム・有期雇用労働法の同一労働同一賃金規定では、通常の労働者と短時間・有期雇用労働者の不合理な待遇差が禁止されるといふことですが、そこで出てくる「均等待遇」と「均衡待遇」という言葉の意味を分かりやすく説明します。

【解説】最初に、同一労働同一賃金規定の基本的な考え方について、簡単に説明しますと、通常の労働者と短時間・有期雇用労働者を比べ、前提となる条件つまり職務内容等が同一であれば同一の待遇にしなければならない。

①「職務の内容」は、業務の内容とその業務に伴う責任の程度のこと、これらが「完全に一致」しないまでも、実質的に同一であるかどうかを判断することになります。また、「業務」とは、職業上継続して行う仕事であり、「責任の程度」とは、業務の行使に際し、付与されている権限の範囲・程度等をいうとされています。②「職務の内容・配置の変更」は、業務の内容・配置の変更の範囲(単独で契約締結可能な金額の範囲、管理する部下の数、決裁権限の範囲等)、業務の結果について求められる役割、トラブル発生時や臨時・緊急時に求められる対応の程度・緊急性等の成果の期待

(均等待遇)とし、逆に職務内容等に相違があるとするれば、その相違に応じ、バランスの取れた合理的な待遇差にしなければならない(均衡待遇)ということになります。

それでは実際上、通常の労働者と短時間・有期雇用労働者の待遇を決めるに際して、具体的にどのような要素を比較しなければならないかをみていきます。

この点についてパートタイム・有期雇用労働法では、①職務の内容、②職務の内容・配置の変更の範囲、③その他の事情の3つの考慮すべき要素を挙げています。

①「職務の内容」は、業務の内容とその業務に伴う責任の程度のこと、これらが「完全に一致」しないまでも、実質的に同一であるかどうかを判断することになります。また、「業務」とは、職業上継続して行う仕事であり、「責任の程度」とは、業務の行使に際し、付与されている権限の範囲・程度等をいうとされています。②「職務の内容・配置の変更」は、業務の内容・配置の変更の範囲(単独で契約締結可能な金額の範囲、管理する部下の数、決裁権限の範囲等)、業務の結果について求められる役割、トラブル発生時や臨時・緊急時に求められる対応の程度・緊急性等の成果の期待

③「その他の事情」は、①②に関連する事情に限定されるものではないとされ、具体例として、職務の成果、能力、経験、合理的な労使慣行、労使交渉の経緯などが挙げられています。ほかにも、定年後再雇用における待遇やパートタイム・有期雇用労働法第14条第2項の説明義務が十分に行われたかどうかも判断材料となります。

以上の比較要素を前提に、通常の労働者と短時間・有期雇用労働者を比べ、①「職務の内容」と②「職務の内容・配置の変更の範囲」に相違がなければ、両者の待遇に差を設けてはいけません(均等待遇、同法第9条)。③に相違があれば、その相違と併せて③の「その他の事情」を考慮しながら、両者の待遇差をバランスの取れた合理的なものとしなければならぬということになります(均衡待遇、同法第8条)。

「今年度は大きな転換点になるだろう」という経営者が多い。短期的には「東京オリンピック・パラリンピック後に景気が落ち込む」という予想である。その前提に立てば、秋以降はドライバー不足も現在よりは緩和する。それを見越して「ドライバー確保に先行して、短期間に急いで増車している」という中小事業者もいる。車両を発売しても納車まで時間がかかる。景気後退期に、シェア拡大の攻勢に出るという目論見だ。

反対に、「東京オリ・パラ以降の景気が読めないもので、当面は設備投資を控えている」という中小事業者も少なくない。あるいは、今までは不動産投資に回っていた資金が、東京オリ・パラ後は株式投資に向かうので、今秋以降に株式市場上場を計画している」という中堅規模の事業者もいる。

中長期的にも大きな変化が予想される。その点では2020年代は1970年代と類似している。

「70年代の10年間は、日本の社会・経済構造の大きな転換点だった。様々な新しい産業態やサービスが生まれ、各分野での半世紀をリードしてきた」という予想である。その前提に立てば、秋以降はドライバー不足も現在よりは緩和する。それを見越して「ドライバー確保に先行して、短期間に急いで増車している」という中小事業者もいる。車両を発売しても納車まで時間がかかる。景気後退期に、シェア拡大の攻勢に出るという目論見だ。

「2020年代は50年前と同一ような大きな転換期」になる。半世紀の間に社会・経済構造が変化し、新しい産業態やサービスが生まれ、各分野での半世紀をリードしてきた」という予想である。その前提に立てば、秋以降はドライバー不足も現在よりは緩和する。それを見越して「ドライバー確保に先行して、短期間に急いで増車している」という中小事業者もいる。車両を発売しても納車まで時間がかかる。景気後退期に、シェア拡大の攻勢に出るという目論見だ。

「2020年代は50年前と同一ような大きな転換期」になる。半世紀の間に社会・経済構造が変化し、新しい産業態やサービスが生まれ、各分野での半世紀をリードしてきた」という予想である。その前提に立てば、秋以降はドライバー不足も現在よりは緩和する。それを見越して「ドライバー確保に先行して、短期間に急いで増車している」という中小事業者もいる。車両を発売しても納車まで時間がかかる。景気後退期に、シェア拡大の攻勢に出るという目論見だ。

トラック運送事業者のための

経営のヒント

「今年度は大きな転換点になるだろう」という経営者が多い。短期的には「東京オリンピック・パラリンピック後に景気が落ち込む」という予想である。その前提に立てば、秋以降はドライバー不足も現在よりは緩和する。それを見越して「ドライバー確保に先行して、短期間に急いで増車している」という中小事業者もいる。車両を発売しても納車まで時間がかかる。景気後退期に、シェア拡大の攻勢に出るという目論見だ。

物流ジャーナリスト 森田 富士夫

半世紀前との類似点と相違点

「70年代の10年間は、日本の社会・経済構造の大きな転換点だった。様々な新しい産業態やサービスが生まれ、各分野での半世紀をリードしてきた」という予想である。その前提に立てば、秋以降はドライバー不足も現在よりは緩和する。それを見越して「ドライバー確保に先行して、短期間に急いで増車している」という中小事業者もいる。車両を発売しても納車まで時間がかかる。景気後退期に、シェア拡大の攻勢に出るという目論見だ。

「2020年代は50年前と同一ような大きな転換期」になる。半世紀の間に社会・経済構造が変化し、新しい産業態やサービスが生まれ、各分野での半世紀をリードしてきた」という予想である。その前提に立てば、秋以降はドライバー不足も現在よりは緩和する。それを見越して「ドライバー確保に先行して、短期間に急いで増車している」という中小事業者もいる。車両を発売しても納車まで時間がかかる。景気後退期に、シェア拡大の攻勢に出るという目論見だ。

「70年代の10年間は、日本の社会・経済構造の大きな転換点だった。様々な新しい産業態やサービスが生まれ、各分野での半世紀をリードしてきた」という予想である。その前提に立てば、秋以降はドライバー不足も現在よりは緩和する。それを見越して「ドライバー確保に先行して、短期間に急いで増車している」という中小事業者もいる。車両を発売しても納車まで時間がかかる。景気後退期に、シェア拡大の攻勢に出るという目論見だ。

「2020年代は50年前と同一ような大きな転換期」になる。半世紀の間に社会・経済構造が変化し、新しい産業態やサービスが生まれ、各分野での半世紀をリードしてきた」という予想である。その前提に立てば、秋以降はドライバー不足も現在よりは緩和する。それを見越して「ドライバー確保に先行して、短期間に急いで増車している」という中小事業者もいる。車両を発売しても納車まで時間がかかる。景気後退期に、シェア拡大の攻勢に出るという目論見だ。

「70年代の10年間は、日本の社会・経済構造の大きな転換点だった。様々な新しい産業態やサービスが生まれ、各分野での半世紀をリードしてきた」という予想である。その前提に立てば、秋以降はドライバー不足も現在よりは緩和する。それを見越して「ドライバー確保に先行して、短期間に急いで増車している」という中小事業者もいる。車両を発売しても納車まで時間がかかる。景気後退期に、シェア拡大の攻勢に出るという目論見だ。

「2020年代は50年前と同一ような大きな転換期」になる。半世紀の間に社会・経済構造が変化し、新しい産業態やサービスが生まれ、各分野での半世紀をリードしてきた」という予想である。その前提に立てば、秋以降はドライバー不足も現在よりは緩和する。それを見越して「ドライバー確保に先行して、短期間に急いで増車している」という中小事業者もいる。車両を発売しても納車まで時間がかかる。景気後退期に、シェア拡大の攻勢に出るという目論見だ。

「70年代の10年間は、日本の社会・経済構造の大きな転換点だった。様々な新しい産業態やサービスが生まれ、各分野での半世紀をリードしてきた」という予想である。その前提に立てば、秋以降はドライバー不足も現在よりは緩和する。それを見越して「ドライバー確保に先行して、短期間に急いで増車している」という中小事業者もいる。車両を発売しても納車まで時間がかかる。景気後退期に、シェア拡大の攻勢に出るという目論見だ。

「2020年代は50年前と同一ような大きな転換期」になる。半世紀の間に社会・経済構造が変化し、新しい産業態やサービスが生まれ、各分野での半世紀をリードしてきた」という予想である。その前提に立てば、秋以降はドライバー不足も現在よりは緩和する。それを見越して「ドライバー確保に先行して、短期間に急いで増車している」という中小事業者もいる。車両を発売しても納車まで時間がかかる。景気後退期に、シェア拡大の攻勢に出るという目論見だ。

令和3年3月新規高等学校卒業生の採用選考期日等

- ハローワークによる求人申込書の受付開始6月1日
- ※高校生を対象とした求人については、ハローワークにおいて求人の内容を確認したのち、学校に求人が提出されることとなる。
- 企業による学校への求人申し込みおよび学校訪問開始7月1日
- 学校から企業への生徒の応募書類提出開始9月5日(沖縄県は8月30日)
- 企業による選考開始および採用内定開始9月16日

危険予知訓練(KYT)シートの解説

あなたはやがて道路の狭い1車線の道路を走行しています。前方には駐車車両がいます。その先には、スーパの駐車場があります。この場所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駐車中の車の死角から飛び出してきた歩行者と衝突する危険があります(図1)。

○ ②道路を横断してきた高齢歩行者と衝突する危険があります(図2)。

○ ③駐車車両のすぐそばを歩行者が走り抜ける危険があります(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交通ルールでは、「車両等の運転者は、通行に支障のある歩行者の通行を妨げないよう注意し、必要に応じて、その通行を妨げないようにしなければなりません」と定められています。図1には「こちらが通過するまで横断しないだろう」と考え、そのまま進行するケースがよくあります。また、歩行者が車を止まってくるだろうと考え、安全に横断して行くこともありません。横断しそうな歩行者がいる場合は、一時停止するなどして、歩行者に道を譲りましょう。

○ ②歩行者が横断したドライバーは、その横断している歩行者の安全を確認してから、安全確認が十分なまま道路を進入して行くことが重要です。また、道路に出ようとしている車を避けること、歩道を走行している自転車が道路に飛び出してくる危険も考えられます。歩行者の安全を確認してから、安全に横断して行くことが重要です。

○ ③駐車車両のすぐそばを歩行者が走り抜ける危険があります。歩行者は、歩行者の安全を確認してから、安全に横断して行くことが重要です。

◆特集◆ 「人手不足」関連 倒産を防ぐために

寄稿

(株)コヤマ経営 代表取締役 小山 雅敬氏

「人手不足が慢性化する時代の リスクマネジメント」(後編)

近年、労働力不足が原因で事業が継続できず、倒産に至ってしまう「人手不足」関連倒産が増加傾向にあります。

人手不足は、中小企業ほど深刻なダメージを受ける傾向があることから、今後も中小運送事業者が事業を継続していくためには、中・長期的な視点からの「人手不足」関連倒産防止対策が必要となつてきます。

2月1日号に掲載した前編に続き、今回は後編を掲載します。

3 限られた人材を早期に戦力化するための手段

◆新人の受け入れ態勢を整備する

これからは「採用した未経験者を教育し、育てる仕組み」が必須になる。入社後1〜3か月間の教育計画を立て、習熟度を確保しながら進める。先

◆「コミュニケーション」を 制度化する

社内には「コミュニケーションが大事」と伝えるだけでは足りない。「コミュニケーション」を管理者のルーチンワークに位置付ける必要がある。

◆教育計画の作り方

ドライバー研修は法定の必須研修項目だけでは不十分であり、テーマ別に会社独自の研修を実施する必要があります。「事故防止」は最重要だが、「人

◆公正な人事評価制度

社員はいつも「自分の仕事を認めてほしい」「どこか」と思っている。公正

表現 ②客観的な指標を

◆表彰制度でやる気を高める

人は褒められることでモチベーションが上がる。表彰項目は無事故だけ

4 限られた人材の生産性を向上させるために

◆待機時間の弊害

運送会社の生産性を阻害する要因のひとつは「待機時間の恒常化」にある。最近、荷主と連

◆適正運賃收受の重要性

トラック運送業界の人手不足の深刻さが周知されたことで、運賃交渉に

5 「働き方改革」と「人手不足解消」 「経営継続」をどう両立させるか

◆二律背反の克服

働き方改革に伴い、運送会社は人手不足の中で労働時間の大幅な削減に

◆賃金制度改定事例

今、検討すべき課題は賃金制度である。賃金制を間違えると退職者が

◆人と車両(設備)の生産性に 目を向ける

ある運送会社は、保有車両を昼夜稼働させるこ

◆機械化・IT化を検討する

人の作業をITに置き換える、あるいは機械によつて作業の軽減化・省力化を図ることができ

◆やる気が出る人事賃金制度を 構築する

社員の能率や働きぶりを正しく評価し、処遇に反映する。これが、社員

社員の能率や働きぶりを正しく評価し、処遇に反映する。これが、社員

◆中堅運送会社B社の事例

現象が発生しており、悩んでいた。同社の賃金制度は時間給で決まる

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!!」

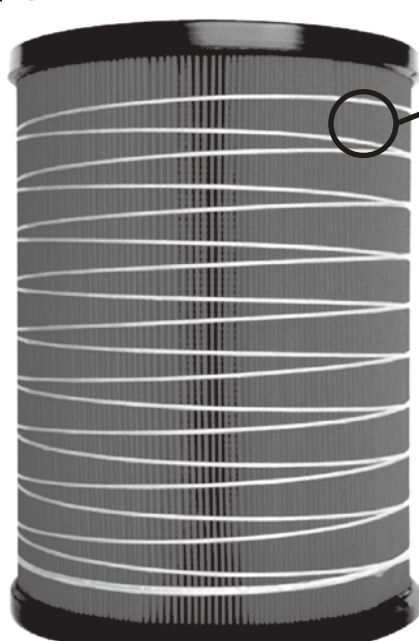
吸気効率 向上
出力 向上
燃費 削減

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 での材のヨリ
が起り出力低下!!

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 68 年
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

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

スパイラルフィルター

検索

info@pgf-japan.com
http://www.pgf-japan.com



CAMION
Custom

トラックバス用大型洗車機
「カミオン カスタム」



DAIFUKU
Always an Edge Ahead

トラックの洗車はお任せください。

洗車時間は業界最短の3分55秒、節水性能、操作性も向上

トラック・バス用の大型洗車機「カミオン カスタム」は、業界最短の3分55秒/台で洗車できるとともに、節水性能は業界トップクラス。トラックサイズを自動で認識し洗車するなど、使い勝手も向上しています。カミオンカスタムの導入で、洗車作業の負担軽減が図れます。

カミオンの魅力を公開中!▶

カミオンカスタム 検索

製品に関するお問い合わせは・・・

03-6721-3556

販売
サービス
株式会社ダイフクプラスモア
営業本部 www.daifuku-carwash.jp
〒105-0022 東京都港区海岸1-2-3 TEL(03)6721-3556(代)

製造
株式会社ダイフク
AWT事業部 www.daifuku.com/jp
〒529-1692 滋賀県蒲生郡日野町中在寺1225 TEL(0748)53-0321(代)

オフィシャルサイトが
新しくなりました!

『特別企画』健康経営への取り組み

運転者の健康確保は経営者の責務

健康経営優良法人2020（中小規模法人部門）の認定項目の中から
お手伝いできることはこれだけあります

- 直接的サポート
▲ マネージメント・アドバイス

項目	健康経営の評価項目	ナビシステムでの対応
経営理念(経営者の自覚)	健康宣言の社内外への発信及び経営者自身の健診受診	
組織体制	健康づくり担当者の設置	
健康課題の把握	①定期健診受診率(実質100%)	▲ マネージメント
	②受診勧奨の取り組み	● システムにて支援
	③50人未満の事業場におけるストレスチェックの実施	
対策の検討	④健康増進・過重労働防止に向けた具体的目標(計画)の設定 (※「健康経営優良法人2021」の認定基準では必須項目とする)	▲ アドバイス
	⑤管理職又は従業員に対する教育機会の設定	● 講師対応可
ヘルスリテラシーの向上	⑥適切な働き方実現に向けた取り組み	
ワークライフバランスの推進	⑦コミュニケーションの促進に向けた取り組み	▲ アドバイス
職場の活性化	⑧病気の治療と仕事の両立の促進に向けた取り組み(⑤以外)	▲ アドバイス
病気の治療と仕事の両立支援		
保健指導	⑨保健指導の実施又は特定保健指導実施機会の提供に関する取り組み	● 面談指導可
	⑩食生活の改善に向けた取り組み	● 出張対応等
健康増進・生活習慣病予防対策	⑪運動機会の増進に向けた取り組み	▲ アドバイス
	⑫女性の健康保持・増進に向けた取り組み	▲ アドバイス
感染症予防対策	⑬従業員の感染症予防に向けた取り組み	▲ 情報提供
過重労働対策	⑭長時間労働者への対応に関する取り組み	▲ 情報提供
メンタルヘルス対策	⑮メンタルヘルス不調者への対応に関する取り組み	▲ アドバイス
受動喫煙対策	受動喫煙対策に関する取り組み	▲ アドバイス
保険者へのデータ提供 (保険者との連携)	(求めに応じて)40歳以上の従業員の健診データの提供	
法令遵守・リスクマネジメント (自主申告) ※誓約書参照	定期健診の実施、健保等保険者による特定健康診査・特定保健指導の実施、50人以上の事業場におけるストレスチェックの実施、従業員の健康管理に関連する法令について重大な違反をしていないこと、など	

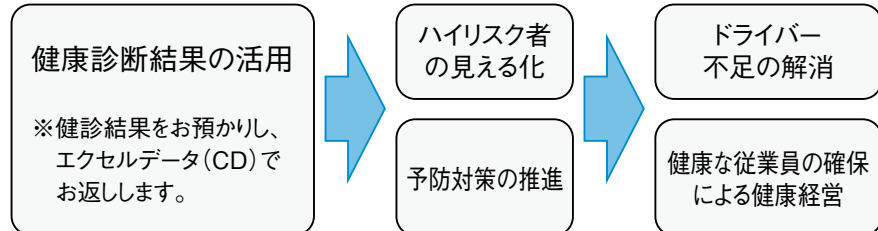
(経済産業省資料に基づき編集)

運輸ヘルスケアナビシステム[®]では、データ納品後も健康管理に対する総合的助言・指導などのサポートを行います。このサポートの一環として健康経営優良法人認定への支援も行っています。健康経営優良法人認定制度とは、地域の健康課題に即した取り組みや日本健康会議が進める健康増進の取り組みをもとに、特に優良な健康経営を実践している法人を顕彰する制度です。健康経営を取り組む優良な法人を「見える化」すること、従業員や求職者、関係企業や金融機関などから

健康経営認定へのサポートも開始

このナビシステムでは、事業者ごとの運転者個人の健診結果をエクセルフォームでデータ化し、このデータを分析して、肥満・高血圧・脂質異常・高血糖のうち3項目に該当するか、4項目の全ての項目が重なる「ハイリスク者」を色分け・印付けしてピックアップすることで、「見える化」します。事業者は、見える化されたデータを活用す

図 運輸ヘルスケアナビシステム[®]の目的



詳細は

- ▷ (公社) 全日本トラック協会 交通・環境部
TEL：03・3354・1045
- ▷ NPO法人 ヘルスケアネットワーク (OCHIS)
TEL：06・6167・8171

なお、同法人に対しては、インセンティブを付与する自治体、金融機関等が増加しています。例えば、金融機関・民間保険等では融資優遇、保証料の減額や免除などが、自治体などでは認定表彰

ら「従業員の健康管理を営む視点で考え、戦略的に取り組んでいる法人」として評価を受けることができます。同制度では、規模の大きい企業等を対象とした「大規模法人部門」と、中小規模企業等を対象とした「中小規模法人部門」の2つの部門で認定されています。この評価項目に対しては、同ナビシステムでは直接的サポートで4項目、そして、マネージメントまたはアドバイスでは10項目でサポートをしています。

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。



各施設の運営時間・概要・周辺地図は



全日本トラック協会 のHPに掲載



	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若竹4-1-15	022-232-9336	39
5	白河の関	福島県白河郡泉崎村大字泉崎字夏計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口586-4	0595-82-3935	82
16	彦根	滋賀県彦根市島屋本町字むさ満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字来郷り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士ノ口6045-2	097-597-6233	43
26	宮崎	宮崎県尾道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。

1面に関連

運輸ヘルスケアナビシステム[®]

の活用を

運転者の健康管理により

「魅力的な業界」に

現在、日本国内のどの業界、職種でも人手不足が顕著な中、健康で業務に従事できる運転者の存在は、事業者にとってかけがえない存在といえるでしょう。運転者・従業員が健康で豊かな生活を送ることができ、心も体も健やかであることは企業経営にとって非常に重要なことです。

国土交通省の

「運転者の健康確保」への取り組み

国としては、運転者の健康確保対策として、安全分野への投資等に努力を払うことが求められています。

「運輸ヘルスケアナビシステム[®]」とは

このように、トラック運送事業者が、輸送の安全確保、運転者の健康管理等に取り組む必要性がより強くなったことを背景に、全日本トラック協会は、定期健康診断の事後フォローによる健康起因事故防止対策として、『運輸ヘルスケアナビシステム[®]』を構築しました。

このナビシステムでは、依頼する事業者側は事業受託機関となっているNPO法人ヘルスケアネットワークに健診結果のデータを提出するだけで、事業者の手間はありません。なお、費用は1人当たり1000円(税別・全ト協が半額相当を補助後の価格)となります。

に基づき措置」を講じることとされたことを受けて、30年に「脳血管疾患対策ガイドライン」、令和元年に「心臓疾患・大血管疾患対策ガイドライン」を策定しました。さらに、平成30年には貨物自動車運送事業法の一部を改正する法律が成立し、健康管理など事業の確かな遂行のための遵守義務の新設など事業者が遵守すべき事項の明確化も盛り込まれています。

ほんのヒトコマ

【第59回】 前川しんすけ



「飛沫感染防止用2メートル棒」を携帯した、この3月の正しい外出スタイル……!?

法令クイズ

～運転免許編～
【解答】2面に問題

- ① × (法第85条第1項) 第一種の運転免許に小型免許はない。
- ② ○ (法第95条第1項) 免許を受けた者は、自動車等を運転するときは、当該自動車に係る免許証を携帯していなければならない。
- ③ × (法第85条第2項) 準中型免許を取得すれば、普通自動車も運転できる。
- ④ × (法第88条第1項第1号) 準中型免許は18歳から取得できる。
- ⑤ ○ (法第94条第1項) 免許を受けた者は、第九十三条第一項各号に掲げる事項に変更を生じたときは、速やかに住所を管轄する公安委員会に届け出て、免許証に変更に係る事項の記載(記録が行われる場合は記録)を受けなければならない。



令和元年度青年部会全国大会(2月21日、京王プラザホテル)

全日本トラック協会

令和元年度

青年部会が全国大会を開催

研鑽・交流を深める



小林 史明
自由民主党青年局長



伊地知 英己
国土交通省自動車局貨物課長



五月女 奈緒美
副部長



田中 亨
全ト協副会長



結城 賢進
青年部会長

全日本トラック協会青年部会…深めた。
(結城賢進部会長)は2月21日、京王プラザホテル東京都新宿区で令和元年度「青年部会全国大会」を開催した。
全国から753人の部会員が出席し、「誇りを形に!! 物流の未来へ」をテーマに、トラック・物流の次世代を担う青年経営者たちがともに研鑽し、交流を

第一部の研修会では、冒頭、結城部会長が「仲間と切磋琢磨し、ともに学び、考え、行動する」が青年世代であり、次世代の後継者としてそのバトンをしっかりと引き継ぐことが我々の使命であり責任」と力強くあいさつ。続いて、青年部会を所

管する経営改善・情報化委員会委員長を務める田中亨全ト協副会長が、坂本克己全ト協会長からの「歴史を学べば経営が分かってくる。歴史に学ぶことが経営に活かす」とのメッセージを紹介し、「皆さんに物流の次世代を担うという責任を」と述べ、参加者を激励した。

また、銅賞受賞の東ト協多摩支部青年部では、五月女奈緒美副部長が「物流業界専門の職業訓練校設置」を

研修会では二つの講演案。ハローワークへの届けが行われ(写真⑤)ます、出が不要で、就職活動の全国自動車教育研究会、解禁日などの設定もない事で、平成29年2月に青年部会が整備実用用トラックスを寄贈した希望が丘高等学校(福岡県中間市)の自動車専攻科長である安部幹也氏が、「整備実用トラックス活用状況と高校生の就職観について」をテーマに講演。寄贈されたトラックを使用した授業風景を、実際の写真とを交えて報告したほか、同校の学生における近年の就職傾向について、物流事業者への就職が増え、語った。大田氏は、JAL再生成功を支えた、利他の心と性善説をベースの求人を出すことを提

研修会終了後には、第2部として交流会が開催され、全国各地の部会員たちが積極的な情報交換を行い、互いに親睦を深めながらヒューマンネットワークの構築に努めた。

全国から次世代経営者753人が結集 「誇りを形に!! 物流の未来へ」テーマに

食の新旧街道を行く —俯瞰食文化の視点から—

フードジャーナリスト、
食文化研究家
向笠 千恵子

康法であり、楽しみでもある。今回のテーマは「食べ」である。肉EXPOで、地元特産の肉尽くし料理7点が最終審査の対象である。牛・豚・鶏を併用したメニューが多い中で、地鶏自慢の宮崎から勝手がつづきたのは、宮崎自動車道・霧島SA下り

「20西イチグルメ①」骨付きチキンカツ丼

この桜姫鶏はビタミンEが通常の3倍に上含まれていて、透明感のある肉色が特徴という。とりあえずカツ丼という名は付いているが、けなはずのビッグサイズなので、器は深めの大皿だ。宮崎県産のヒノヒカリのうまいものはSA・PAにあり!」なのだ。(むかき・ちえ)



田中全ト協副会長②と、顕彰を受賞した石見サービス(株)(銀賞)の川口浩樹代表取締役④、東ト協多摩支部青年部(銅賞)の森辰也多摩支部青年部長⑤

意欲改革を行い、ヒューマンウェアの質を高めることの重要性を強調した。

青年部会全国大会で表彰を受けた、令和元年度「青年経営者等による先進的な事業取組に対する顕彰」受賞者の受賞区分、事業目的等の詳細は次の通り。

令和元年度「青年経営者等による先進的な事業取組に対する顕彰」受賞者(2者)



安部 幹也
希望が丘高等学校自動車専攻科長



大田 嘉仁
(株)MTG取締役会長

「『人・仕事の結果』を『全社員』の『考え方』×『熱意』×『能力』であり、熱意や考え方といった、目に見えない文化・社風の醸成こそが経営に求められているとした上で、

「整備実用トラックス活用状況と高校生の就職観について」(安部氏)「働く意識を変える-JAL再生から学ぶ経営者のあり方」(大田氏)学ぶ経営者のあり方」(大田氏)

「『人・仕事の結果』を『全社員』の『考え方』×『熱意』×『能力』であり、熱意や考え方といった、目に見えない文化・社風の醸成こそが経営に求められているとした上で、

「『人・仕事の結果』を『全社員』の『考え方』×『熱意』×『能力』であり、熱意や考え方といった、目に見えない文化・社風の醸成こそが経営に求められているとした上で、

「『人・仕事の結果』を『全社員』の『考え方』×『熱意』×『能力』であり、熱意や考え方といった、目に見えない文化・社風の醸成こそが経営に求められているとした上で、

28年に同社の社長に就任した方喰氏は、「もっと深く業界にのめり込む」との思いから30年度物流大学校講座を受講した。



た それまで愛知県下協の活動の中で業界のことを教えていただく機会を有りましたが、入社以降、本格的に運送業界のこととを勉強する機会がありませんでした。物流大学校の存在はかなり前から知っていました。それまでの私はお客様から電話があればすぐに駆け付けけるような「現場優先主義」を貫いていたこともあり、受講のための時間的余裕がありませんでした。

その一方で、社長に就任してから、物流という仕事への興味がより増し

に同業他社から参加されている受講生の皆さんと話をしている中で、「物流に対する考え方」がいろいろあるということに改めて気付かされました。自社の仕事の中だけや日々の業務に追われていると、広い視野から物流を考えることは限られてきます。特に、中小運送事業者が所属する次世代の経営者にとって、物流大学校講座の受講は、これまでの仕事の進め方を振り返り、仕事内容や進め方を見つめ直すための「気付きのきっかけ」になるのではないかと思います。

物流経営士になり、荷主に対してより自信をもつて提案や交渉を進めることができるようになったことで、お客様からの信用度が上がったのではないかと感じています。名刺に記載している「物流経営士」という肩書に興味をもつてくださるお客様も多く、物流経営士資格のことを説明すると、「1年間物流のことをしっかりと学んだ人だから信頼できるだろう」と感じていただけることが増



会社概要

(株)テスコ

[方喰 理将 代表取締役社長]

本 社 創 立 資 本 金 従業員数 車 両 数	愛知県豊明市 阿野町惣作25-1 平成3年3月1日 1,000万円 34人 (うちドライバー29人) 26台
---	---

感じています
これからの運送業界を
より良いものとしていく
ために、多くの次世代の
経営者の皆さんに、この
学びの場にぜひ飛び込み
業界の仲間たちと切磋琢
磨していただきたいと願
っています。

——物流大学校講座座談
のきっかけを教えてください。
い。

当社は、愛知県や近郊エリアの自動車部品輸送を中心に、工業製品から食料品まで幅広い商品の輸送を手がけています。当社は平成3年に、私の父親である先代社長の方唆によって、計測コンサルタント事業を行う会社として創業しました。13年から一般貨物自動車運送事業への業態転換を始め、18年に完了しました。

私は兄からの要請もあり

り、16年に当社に入社しました。入社後、大型免許を取得し、ドライバールとして仕事をできましたが、当時はまだ運送業界のことをほとんど理解していませんでした。そのため、お客様に仕事の進め方を教えていただきながら、必死に業界経験を積み重ねていきました。入社から2、3年ほどして、私はドライバール業務と並行して運行管理の仕事を行うことになりました。当社の経営を守っていくために、私は一生懸命荷主からの要望をお聞きし、お客様の期待に

中では仕事に邁進しました。入社して10年が経ち、私は当社における実務の責任者として奮闘する日々を送っていました。それでも「父には一生社長を務めてもらいたい」と考えていました。しかし、ある団体の勉強会に参加した際に、「社長にならないと、外部からはこの人は仕事への覚悟がない、そして会社に対する責任感がない」とみこまれる」と指摘されたことを機に、社長就任を決意。28年に父親に代わり、当社の社長に就任しまし

です。物流大学校講座を受講して、業界の仕組みについて理解を深め、質の高いドライバールの育成、質の高い提案、幅広い提案ができるようになることで、運送事業者の価値は高まると思います。

——物流大学校講座で学んだことや得たことについて、教えてください。

1年間の講座を受講し、物流について体系的に学習することができたことで、業界の全体像や仕組みを理解することができました。それととも

将来の運送業界をより良いものにし
1年間の「学びの場」に飛び込
仲間たちと

選別扱として運送会社を挙げる人は多くありません。多くの方に「トラックドライバー」になりたくて思ってももらえるような魅力ある業界にしていくなために、物流経営士としてできることはいくつあると思います。

私は、運送業界を「人を育てられる業界」にしたいと強く感じています。社内でも十分な教育を受ける機会がなければ、ドライバーは成長できず、後々とも苦勞します。中小運送事業者には在籍するドライバーに対していかに教育の機会を提供し、

業界の全体像を的確にとらえることができるようになることで、お客様に最適なサービスや提案を提供できるようにもなります。そして、受講を通じて、何かあった際に相談することのできる仲間たちもたくさんできます。

物流大学校講座を受講し、運送事業者の価値を高めていくためには、自社だけではなく、業界全体として改善への努力を進めなければならないと

A black and white portrait of a middle-aged man with short, dark hair, wearing glasses, a dark suit jacket, a white shirt, and a patterned tie. He is smiling broadly, showing his teeth. The background is a blurred office setting with vertical lines, possibly from a window or partition.

● 物流経営士認定番号「1865」●

方喰 理将 氏

株式会社テスコ 代表取締役社長

社会的地位が低く、就職や転職の際にも家族から反対されてしまうことが多い」といわれます。しかし、運送という仕事は、我が国の経済活動を支えているという社会的意義が高いため、質の高い物流サービスを提供し続けるためには、現場で働くドライバーの強い責任感が要求されます。しかも、運転業務は事故などのリスクも高い仕事

ていくために
み
切磋琢磨を

交わった。小川はなびりていふと、
いえると思います。

——物流経営士としての
「今後の夢や希望」をお
聞かせください。

物流経営士として、「運
送業界をより良いものに
変えていきたい」という
思いがあります。

幼少期にはドライバ―
に憧れる人も少なくない
と思いますが、大人にな
って、就職先を選ぶ際の
一年間継続して、自社

る方がほとんどだと思います。
また、将来の経営者であ
る皆さんが成長していか
なければ、変化が著しい
顧客ニーズに的確に
していくことはできない
と思います。

業界を取り巻く目まぐる
しい変化に対応してい
くためには、社内では決
して得ることのできな
い知識を仕入れていく必
要があると思います。ぜ
え

シリーズ 物流経営士 に聞く

『広報とらつく』では、定期的に物流経営士にインタビューし、物流経営士資格取得後のメリットなどを伺っています。

第10回は、愛知県ト
ラック協会（寺岡洋一
会長）の第26期（平成30年度）物流大学
校（物流経営士課程）で物流経営士資
格の認定を受けた、方喰理将氏（株テ
スコ代表取締役社長）です。

てきたとともに、「もっと深く業界のことを知りたいたい」という思いが強まりました。業務の一部を管理職に移管したことなどによって時間的に都合がつかうようになったこともあり、「本格的に掌るチャンスは今年しかない」と心に決め、物流大学校の門を叩きました。

また、受講を通じて得られた物流に関する様々な知識や経験は、自社のお客様へのより良い提案に繋がることももちろん、運送会社の経営者として仕事を円滑に進めようと上での「自信」に繋がっているといえると思います。その積み重ねが、社

えました。

一方で、自社のトップが物流経営士であることは、当社で働いている従業員にとつても大きな安心感や信頼感に繋がっているようです。

物流経営士資格は、荷主にも、そして自社の社員にも安心感や信頼感を与えることができる、有

流経営士を目指している方々に向けて、メッセージやアドバイスがあればお願いします。

物流大学校講座受講を検討されている皆さんは、
「もつとお客様のお役に
立ちたい」と考えておら
れる、そして「現状を変
えたい」と考えておられ

受講で得た知識や経験が
仕事の「自信」に繋がる

——最後に、これから物

2020・3・1

こちら広報室

四季折々

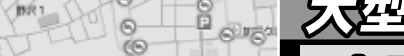
179

▼東京
池田近くにある「お江戸上野」は、客席が50席余(簡易な椅子席)の小さな寄席です。入場料(当日)は大人1人2千円(前売りは昼と夜の部で別料金)と安価ではあるが、入場したところ土曜日はほぼ満席でした。次々と登場する出し物は落語・漫才・奇術、漫談、紙切りと観客を飽きさせない番組です。テレビなどで売れている顔柄れが高座に上がったわけではありませんが中々の面々の話に正直つくりしました。昼食後に何の気なしに入っただけで、さほど期待もしていませんでした。それが、次から次へと出てくるので、抱腹絶倒の「お笑いワールド」です。

▼中でもピカイチ(私の個人的な意見)は、三笑亭夢花師匠(和歌山県出身の御殿蔵・矢札などから見た目は私と同じ60代)でした。演出は古典落語の「火焔太鼓」「かえんだい」です。あらすじは「古道具屋の甚兵衛は香気で商売下手のお調子者。ある日安く仕入れた太鼓を見るからに汚く売れそうもない代物だ。嫁にはきざんぞ嫌みを言われる。縁の定吉が埃を払うため太鼓を叩くと、その音に聞き惚れた大身の武家の家臣が太鼓を買いたいとし申し出る。甚兵衛は死をも覚悟し太鼓を背負って恐る恐るの武家屋敷に、意外や太鼓は国

の宝とも言うべき火焔太鼓となかり売価が何と三百両に。天文学的な額に甚兵衛はすつと天文のような声を張り上げ泣いたり、奇妙な踊りを始める始末……」というものです。人間の機微を軽妙沙汰に、舞台狭しと演じる名人芸に、舞台狹狭として演じる名人芸に、終わりに、観客は会場をあっとししましたが、皆の表情は一樣に口頃れのストレスを発散したかのように晴れぱれとしていました。▼そこから足を延ばして不忍池を通り抜け、上野公園内の「国立科学博物館」の展示案内を見ると、何と『特別展 ミイラ「永遠の命」を求めて」が開催中です。古代遺跡に興味がある私は同様にミイラにも興味津々で、早速入場券を買いましたが、予想以上の展示は神秘的で、南米、エジプト、ヨーロッパ、オセアニア、日本から43体のミイラが時空を超えてきて、人体と命の神秘を語りかけてきます。葬られたもの自然にアイツとなったもの、技術をもって人工的につくられたものなど様々で、それぞれ時代、風習を背景に死生観、価値観を垣間見ることができました。中には、今にも起き上がりそうで、穏やかな顔に生氣すら感じとれるミイラもあり、それこそ「永遠の命」に触れた瞬間でした！

(山崎薫)



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

5^t

3^m

2^h

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しやすい道路を選んでルート案内をすることが出来ます。

2019年モデルでは新たに「大型通行禁止区分」が対応となり、よりの確率でルート案内を実現します。

【利用の注意】
 特定計画の道路の一部で大型通行禁止となる箇所は黄旗で表示となります。
 黄旗表示の箇所を回避の上、黄旗表示の箇所を通過可能な道路を優先的に案内します。
 一部の通行規制や交通規制や、中継地等の通行が可能な道路の情報は、黄旗表示のみ。
 一般の道路や一般の交通規制、危険物輸送規制は、引当り引当り対象とした規制に黄旗表示が適用されません。

ドリームメーカー株式会社
<http://www.dream-maker.co.jp/>

〒305-0072
住所 茨城県つくば市北中島 363 番地 1

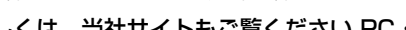
TEL 029-839-5671

営業時間 平日 AM9:00 ~ PM6:00

業務でお困りの際はご相談ください

困った時に誰に聞いたらいいかわからない。
そんな経験はありませんか。
私たちは、物流業務における問題解決のプロフェッショナルとして
トラックメイトシリーズと共に、安心も販売しています。


株式会社 タイガー
www.tiger-inc.co.jp



〒101-0064 東京都千代田区神田猿樂町 2-1-14 A&X ビル 2F
 東京本社：03-5283-7232 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

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

