昭和35年11月28日第3種郵便物認可

令和2年（2020年）　第2152号

人と物流の、より良い関係づくり「ハンドin ハンド」。
創刊1968年――全国8支局自社ネットワーク
あなたが必要な物流情報を、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
LOGISTICS NIPPON
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 とらっく

4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▼
4/15～5/14：7654　5/15～6/14：5095

ドライバーの労働環境改善へ

全ト協「標準的な運賃」の速やかな告示を要望

運輸審議会が公聴会を開催、14日「適当」と答申

公聴会では、標準的な運賃に対する国土交通省の考え方について馬渡雅敏全ト協副会長が全面的な賛意を示した（4月2日、中央合同庁舎第4号館）

一般貨物自動車運送事業に係る標準的な運賃の告示に関して、赤羽一嘉国土交通大臣が2月26日付で運輸審議会（原田尚志会長）への諮問を行ったのを受け、運輸審議会は4月2日、同事案に関する公聴会を開催、同月14日「適当」であると答申した。

同事案については、公聴会で公述人として馬渡雅敏全日本トラック協会副会長（佐賀県トラック協会会長）が、標準的な運賃に対する国土交通省の考え方について全面的に賛意を示した上で、「同制度は令和5年度末までの時限措置であり、トラックドライバーの労働条件改善のためにも早急に告示されることを要望する」と、トラック運送業界からの要望を述べていた。国交省では答申を受け、早ければ4月下旬にも告示を行う。

「働き方改革関連法」施行に伴い、緊急にドライバーの労働条件を改善していくために実施された貨物自動車運送事業法改正。その中でも、「標準的な運賃の告示制度」導入に向けた準備が進められてきた。

赤羽国交大臣からの諮問を受けた運輸審議会では、担当部局からの説明聴取等を進め、複数回の審議を行っている。4月2日の公聴会の開催は、公述人等の様々な意見を聞き、答申に向けた審議の参考とするもの。

公聴会では、原田運輸審議会会長のあいさつに続き、冒頭陳述として伊地知英己国交省自動車局貨物課長が申請内容・申請理由について説明。伊地知課長は、「同制度は、我が国の物流制度を維持していくために、ドライバーが全産業並みの労働時間・賃金水準を得られるようにしていくためのもの。運輸審議会からの答申を受けた後には、直ちに告示の手続きを行うとともに、同制度を広く周知し、実効性を高めていきたい」と説明した。

続いて、馬渡全ト協副会長は、「今後、正式に告示される標準的な運賃は、ドライバーの賃金を全産業の標準的な水準に是正することなどを前提に算定されたもので、ドライバーの労働条件改善の実現に向けて、運送事業者が荷主と運賃交渉を行う際に、大きな後押しとなる」と同制度を評価。その上で、「告示の際には、国交省自ら直接荷主企業に同制度の理解促進を図る活動をしていただきたい。また、運送事業者に対しては、標準的な運賃の算定基礎など、荷主との交渉の際に活用できる分かりやすい説明資料を発表していただきたい」と要望した（全文別掲）。

伊地知　英己
国交省自動車局貨物課長

冒頭陳述と公述を受け、運輸審議会委員による国交省自動車局への質問が行われ、適正な利潤についての考え方や現時点での荷主団体など関係者の受け止め方、また実効性を確保するための取り組みや告示による効果の確認方法などについて、伊地知課長から聴取を行った。

最終陳述で伊地知課長は、「告示を受け、どのように運賃やドライバーの賃金が変わっていったか、調査などを通じてフォローアップしていきたい。我が国の物流を持続可能なものとするため、同制度の実効性を高めていきたい」と説明した。

公聴会終了後、原田会長は、取材陣に対して「標準的な運賃の中身については相当煮詰まっているものだと感じており、自動車局からの説明も納得感が高いものだった。時限立法ということもあり、できるだけ早く結論が出せるよう、慎重に審議を進めたい」と述べた。

同事案は4月14日、運輸審議会が「標準的な運賃として定めることが適当」であると答申。それを受け国交省により、4月下旬にも告示が行われる見通し。

「荷主に対する実効性確保を」

馬渡全ト協副会長が要請

トラック運送事業の現状

トラック運送事業は平成2年に貨物自動車運送事業法の施行により、それまでの免許制から許可制になる等参入規制が緩和された。また、運賃についても、それまでの国による認可制から事前届出制（平成15年からは事後届出制）となった。

この影響からトラック運送事業者数は平成2年度の約4万者から平成29年度には約6万2500者と約1・5倍に増加した一方で、車両数は概ね110万両から140万両で推移しており、事業者規模の小規模化が進んでいる。また、輸送数量は約24億トンから30億トンと約1・25倍の増加にとどまっており、事業者数の増加と小規模化に加え、バブル崩壊後の長引く不況により事業者間の競争が激化し、運賃や料金の低廉化が進行している。

運送事業者としては十分な運賃や料金が収受できないことから、収益性の悪化や過当競争によるトラックドライバーの低賃金、長時間労働を招く結果になっており、その結果、全産業と比較し、トラックドライバーの労働時間は2割長く、年間所得も大型ドライバーで約1割、中小型ドライバーで約2割低い状況。

現在はトラックドライバーの有効求人倍率が全職業と比べて約2倍高くなる等人手不足が顕在化してきており、このままでは国民生活と経済の重要なライフラインであるトラック運送事業が、安全性を確保した上でその役割を果たせなくなることが懸念される。

貨物自動車運送事業法の改正

前記の状況のみならず、更に平成30年6月には働き方改革関連法が成立し、全産業に対して時間外労働の上限規制が設けられたところである。トラックドライバーには猶予期間が設けられたものの、令和6年4月から罰則付きの時間外労働の上限（年960時間）規制が適用されることとなっている。

トラック運送業界としては、従業員、特にトラックドライバーの長時間労働の是正のため、トラック運送業の適正取引推進のための自主行動計画や、働き方改革の実現に向けたアクションプランを策定し、各種の取組を推進している。また、国土交通省をはじめとする関係行政にご協力を賜りながら、荷主と運送事業者による取引環境や長時間労働の是正に向けた取組も行っている。

しかしながら、トラックドライバーの働き方改革を推進するためには、トラック運送業界の努力だけでは難しい部分も多く、発・着荷主のご理解とご協力が非常に重要となる。

これらのことをご理解頂き、平成30年12月に議員立法により、「規制の適正化」、「事業者が遵守すべき事項の明確化」、「荷主対策の深度化」、「標準的な運賃の告示制度の導入」を4本の柱とする「改正貨物自動車運送事業法」が成立した。

標準的な運賃

改正法の大きなポイントの一つである「標準的な運賃の告示制度の導入」は、ドライバーの労働条件の改善等を図るため、法令を遵守して持続的に事業を運営するための参考となる運賃を示すことが効果的という趣旨から創設されたものであり、ドライバーの賃金を全産業の標準的な水準に是正することなどを前提に算定されたと聞いている。

馬渡　雅敏
全ト協副会長

トラック運送業界は、過当競争であること、小規模・零細企業が多いこと等から荷主への価格交渉力が弱く、必要なコストが賄えない運賃で輸送せざるを得ない状況もある。

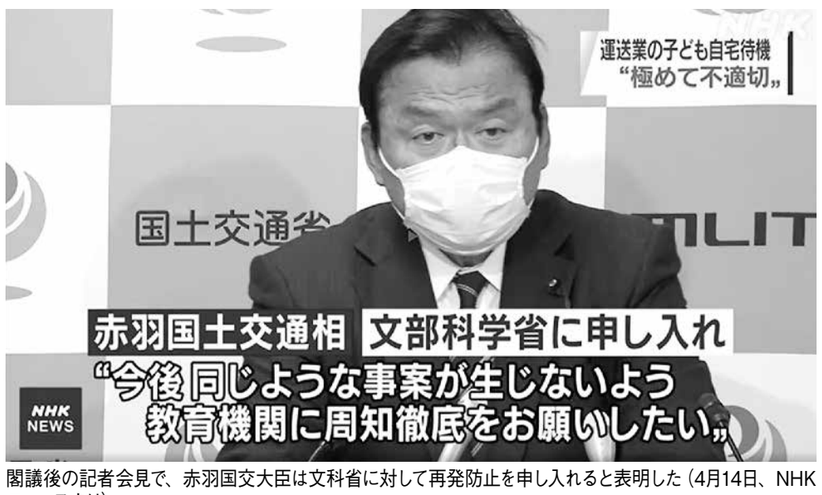
トラック運送事業者として重要なことは、安全対策、環境対策、法令遵守の3点。その内、安全対策、環境対策に効果的な取組としては、新しい車両を導入することだが、現状の運賃水準では、法定耐用年数による車両の代替はおろか、安全基準・環境基準の更新サイクルに見合った期間や、一般的なトラック車両の購入に係る融資の返済期間等、望ましい期間内で車両を代替することは非常に難しく、車両の入替期間は本来の理想的期間に比べ長期化傾向にある。また、法令遵守についても、現在の低水準の運賃では新たなドライバー確保のための資金を確保できないどころか、社会保険の未納付等法令違反を犯す事業者もいる。

国土交通省の説明によると、標準的な運賃の基礎的な考え方としては、適正な原価に適正な利潤を加えたものを基準とし、その算定に当たっては、トラックドライバーの賃金を全産業の標準的な水準に是正し、コンプライアンスを確保できることを前提とするとのことである。

トラック運送業界としては、国土交通省の考え方に全面的に賛成している。是非、この考え方に沿って算定され、公表されている運賃（案）を正式に告示していただきたい。

今後、正式に告示される標準的な運賃はトラック運送事業者が荷主と運賃交渉を行う際に大きな後押しとなるもの。そのため、告示の際には、国土交通省自ら直接荷主企業に理解促進を図る活動をして頂きたく、また、運送事業者に対しては、その算定基礎など、荷主との交渉の際に活用できる分かりやすい説明資料を発表して頂きたくお願いする。

最後に、本制度は令和5年度末までの時限措置である。トラックドライバーの労働条件の改善のためにも、早急に告示されることを要望する。



閣議後の記者会見で、赤羽国交大臣は文科省に対して再発防止を申し入れると表明した（4月14日、NHKニュースより）

全ト協

文科省へ再発防止申し入れ

国交省を通じて要請

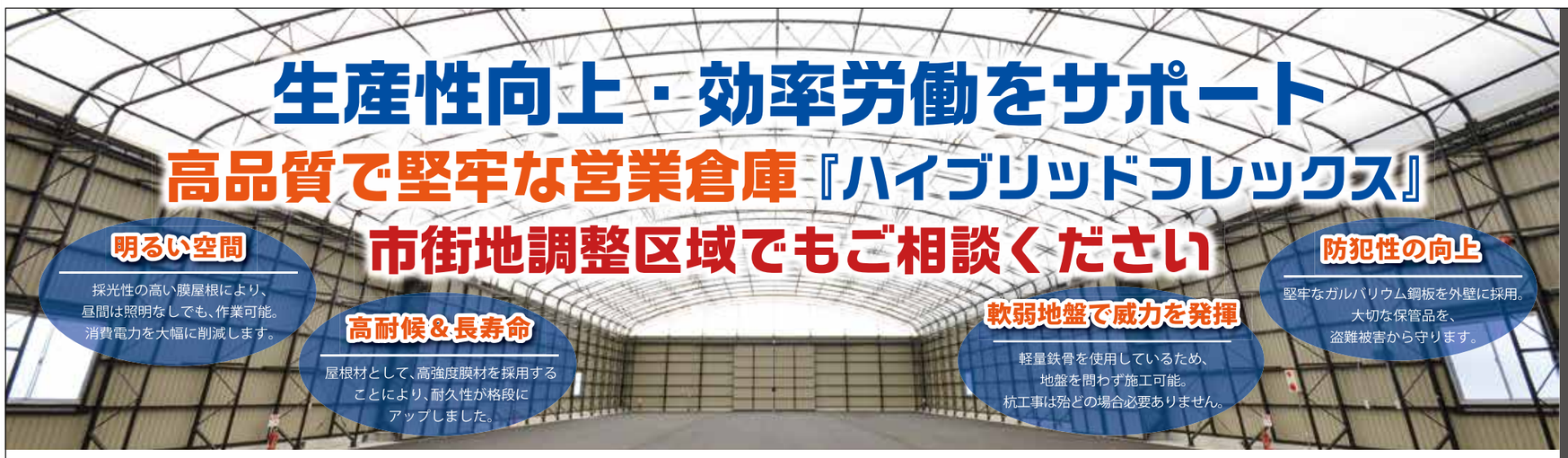
トラックドライバー世帯の児童に対して自宅待機を要請

「極めて不適切」赤羽大臣記者会見で述べる

全日本トラック協会は4月10日、一見勝之国土交通省自動車局長に対して、新型コロナウイルス感染拡大地域への運行を行うトラックドライバーの世帯に、愛媛県内の小学校長が児童の自宅待機を求めた事案に対して、再発防止に向けた文部科学省への申し入れを行うよう要請した。

愛媛県新居浜市では、市立の小中学校全てで同区域を訪れたかどうかについてアンケートを実施。その中で、仕事で同区域を訪れたドライバーがいる世帯の児童について、健康状態に問題がないにも関わらず、学校側が自宅待機を勧めた。その結果、児童が入学式などに参加できない事態となった。

全ト協の申し入れを受け、赤羽一嘉国土交通大臣は4月14日の閣議後の記者会見で、「この事案を耳にした瞬間、驚くとともに憤りを感じた。外出の自粛が続く中、国民生活や経済活動を支える重要な物流を維持するため、尽力しているドライバーの世帯に対して、極めて不適切な対応だ」と述べた上で、同種の事案が生じないよう、教育機関に対して周知徹底を図るため、文科省に対して再発防止に向けた申し入れを行うと述べた。



● 信頼の実績
ハイブリッドタイプ
営業倉庫として現在活躍中の、スタンダードなハイブリッドフレックスハウス。

● 要望に応えて新登場！
ハーフハイブリッドタイプ
コストを抑えた、ハーフハイブリッドもラインナップに加わりました。

● 多用途展開に対応可能
クレーン付きタイプ
大型クレーンの設置により、作業効率がアップ。

Maxmax
建築事業統括本部
環境改善貢献企業
太陽工業株式会社
http://www.tentsouko.com/

東京本社
〒154-0001 東京都世田谷区池尻2-33-16 tel：03-3714-3317
大阪本社
〒532-0012 大阪市淀川区木川東4-8-4 tel：06-6306-3085

仙台 tel：022-227-1364／さいたま tel：048-667-7651／千葉 tel：043-243-4770
浜松 tel：053-413-3737／名古屋 tel：052-541-5115／広島 tel：082-261-1251
北九州 tel：093-541-3901
一級建築士事務所／特定建設業者大臣許可(特-28)第381号／(一社)日本膜構造協会正会員

〔第95回〕
改めて、ながら運転は厳禁!

新型コロナウイルスの感染症の拡大防止に向け、一人ひとり「かからない」「広げない」対策を実践しましょう。ところで、昨年12月1日に施行された改正道路交通法で、運転中の携帯電話の使用等に対する罰則が強化されましたが、このほど、12月の罰則強化から3か月の間に「ながら運転」に対する取締り件数が、昨年同期と比べ約62%減少したことが警察庁の調べでわかりました。しかし、スマートフォンの注視などによる「ながら運転」は後を絶ちません。改めて「ながら運転」の危険を再認識しておきましょう。

●「ながら運転」が前年同期と比べ約62%減少

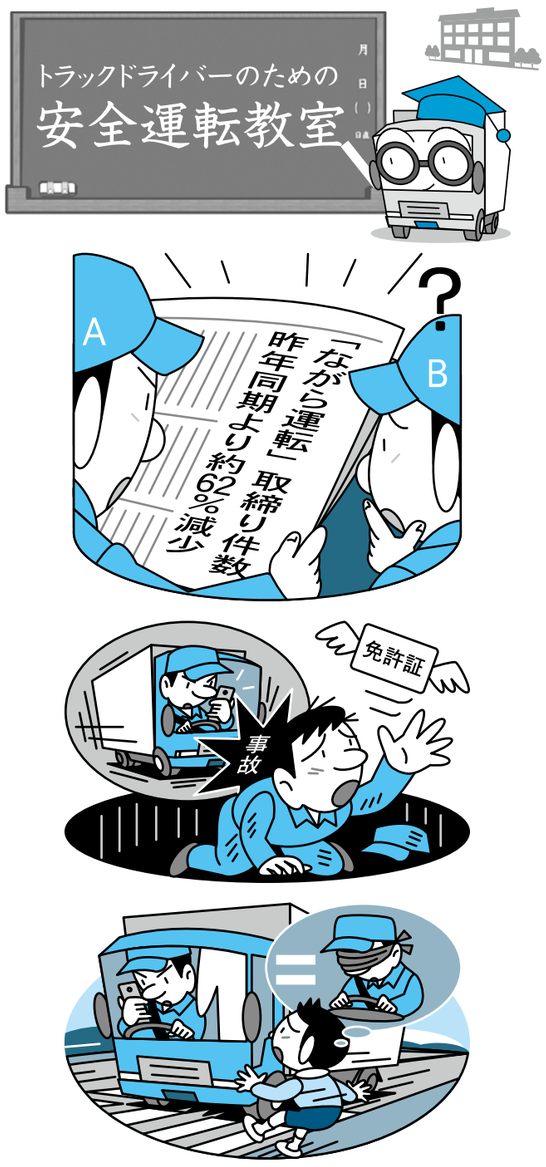
Aさん「先日、運転中の携帯電話使用等の罰則が強化された12月から3か月の間に、いわゆる『ながら運転』による取締り件数が、前年同期に比べて約62%も減少したというニュースを知っているかい」
Bさん「各新聞やテレビのニュースでやっていたね」
Aさん「具体的には、12月から3か月間で、取締り件数は6万4,617件で、前年同期が17万2,465件だから約62%減少したことになるんだ」
Bさん「62%も減少してもまだ6万件以上か。問題は根深いね」
Aさん「ちなみに『ながら運転』による交通事故は363件、うち死亡事故は7件、重傷事故は34件で、トリプル減だったんだ。携帯電話使用等が厳罰化されたことの影響も大きいけれども、もっと減らす努力をしないといけないね」

●「ながらスマホ」の罰則を理解しておこう

Bさん「そうだね。ところで、もう一度、携帯電話使用等に関する罰則を確認しておきたいのだけれども」
Aさん「まず、携帯電話の画面の注視などの場合、罰則は6か月以下の懲役または10万円以下の罰金。反則金は大型車の場合、2万5千円で違反点数は3点だよ」
Bさん「以前に比べて大幅に引き上げられたね」
Aさん「また、携帯電話の使用等で交通事故などの『交通の危険を生じさせた場合』は非反則行為で、即1年以下の懲役または30万円以下の罰金になるんだ。また違反点数は6点になるんだ」
Bさん「即免許停止だね。仕事ができなくなる」
Aさん「そうなんだ。でも、厳しい罰則があるからというよりも、トラックドライバー全員が当然のこととして、携帯電話などの『ながら運転』をしないようにすることが大事じゃないかな」

●ながら運転の危険

Aさん「ところで、『ながら運転』は、危ないと分かっていてもなぜやってしまうのかな」
Bさん「やっぱり『これぐらいは大丈夫だろう』と甘く考えているからだと思うよ。たとえば、時速60キロで走行していた時に、2秒携帯電話を見たとしよう。その間、車は約33メートルも進んでいる。その時に、前の車が急ブレーキをかけたりしたら、追突は避けられない。人が飛び出してきても対応できない」
Aさん「事故の危険はすごく高くなるね。また、信号の見落としや対向車線にはみ出すといった危険もあるね」
Bさん「そうだね。だから、『ながら運転』を甘く考えている後輩にはこう言っているよ。『2秒間、目をつむって運転してごらん』って。
Aさん「2秒間、目をつむって運転か。考えただけで怖くなるよ」
Bさん「みんなそういうよ。しっかり考えれば、運転中に携帯電話やカーナビなど、他のモノを注視するのがどれだけ危険なことかすぐにわかるはずだよ。目の前の状況もすぐに変わる。それに対応するにはある程度の緊張感をもって運転に集中していないとだめだよ」
Aさん「そうだね。新型コロナウイルスによる感染症がいまだに収束に向かっていない今、物流を担う僕たちの役割はますます大きくなる。こんなときこそ、みんなの期待にしっかり応えていきたいね」
Bさん「そうだね。厳しい状況にあっても、一人ひとりが誇りをもって業務にあたってほしいね」



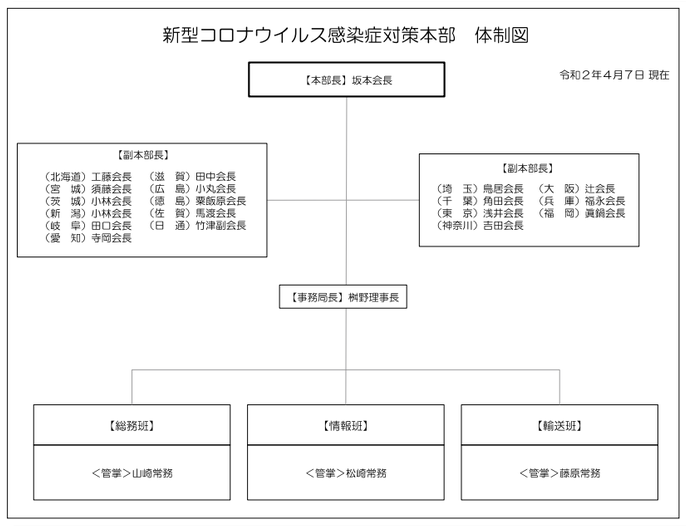
ニュース・ターミナル（トラック協会ニュース）

全ト協

「新型コロナウイルス感染症対策本部」
緊急事態宣言受け設置、7都府県ト協などと連携

全日本トラック協会は、政府が4月7日に埼玉県、千葉県、東京都、神奈川県、大阪府、兵庫県、福岡県の7都府県に対して、「改正新型インフルエンザ等対策特別措置法」第32条第1項の規定に基づいて「緊急事態宣言」を発出したのに伴い、国土交通省自動車局貨物課長から全ト協に対して、緊急物資の運送要請があったことを受け、同日付で「新型コロナウイルス感染症対策本部」（本部長・坂本克己全ト協会長）を設置した。

同対策本部では、7都府県のトラック協会会長（鳥居伸雄埼玉県トラック協会会長、角田正一千葉県トラック協会会長、浅井隆東京都トラック協会会長、吉田修一神奈川県トラック協会会長、辻卓史大阪府トラック協会会長、福永征秀兵庫県トラック協会会長、眞鍋博俊福岡県トラック協会会長）と全ト協副会長を副本部長とし、図の通り、全ト協事務局内に3班を組織（情報班＝情報収集・伝達、関係機関等との連絡・調整等：交通・環境部、適正化事業部▽輸送班＝緊急・救援輸送要請、輸送隊の編成・運用等：輸送事業部、経営改善事業部▽総務班＝中央本部の管理等：総務部）。坂本本部長の指揮のもと、7都府県のトラック協会や法に基づく指定公共機関と連携を図りながら、緊急物資輸送対応を進めていく。



事業継続のための体制整備などを呼びかけ
緊急事態宣言発出を受け

全日本トラック協会は4月8日、国土交通省自動車局貨物課長から「新型コロナウイルス感染症緊急事態宣言の発出を受けた事業の継続に係る要請等について（依頼）」が発出されたのを受け、会員事業者に対して業務の継続のための体制整備や感染症対策の一層の推進を呼びかけている。

政府新型コロナウイルス感染症対策本部では、4月7日に「新型インフルエンザ等対策特別措置法」に基づく緊急事態宣言を、埼玉県、千葉県、東京都、神奈川県、大阪府、兵庫県、福岡県の7都府県に発出。それに伴い、「新型コロナウイルス感染症対策の基本的対処方針」が改訂され、緊急事態措置に関する重要事項が新たに定められた。

緊急事態措置に関する重要事項として、緊急事態宣言下においても「国民生活・国民経済の安定確保に不可欠な業務を行う事業者については、十分に感染拡大防止策を講じつつ、事業の特性を踏まえ、業務の継続を要請する」とされており、同方針の別添においては、「緊急事態宣言時に事業の継続が求められる事業者」として、物流・輸送サービス関係の事業についても例示として挙げられている。

全ト協では同依頼を受け、同方針に基づき、会員事業者に対して業務の継続のための体制整備や感染症対策の一層の推進を呼びかけている。

「輸送トン数」3月は対前年比10%減に
新型コロナウイルスによるトラック業界への影響調査

全日本トラック協会ではこのほど、「新型コロナウイルス感染症によるトラック業界への影響調査」報告書を取りまとめ、公表した。

全ト協では、新型コロナウイルスの感染拡大に伴い、日本国内の経済活動に影響が広がっていることから、国土交通省からの要請に基づき、全国の会員事業者に対してWEB上で「新型コロナウイルスの影響によるトラックのキャンセル等状況調査」（調査期間：3月9日～13日）を実施。この結果を受け、国交省では「年明けからの物流の落ち込みが顕著であり、引き続きトラック業界への影響調査を行う必要がある」との判断から、全ト協に対して、各都道府県トラック協会傘下の一定数の会員事業者、および専門部会会員事業者を対象に、継続的かつ定点で調査を行うよう要請があったため、全ト協では会員事業者の協力を得て同調査を実施した。

調査期間は3月26日～4月1日。回答者数は171件。

調査結果の概要は以下の通り。

令和2年1月～3月の「運送収入」の状況を前年同月と比較すると、1月は平均マイナス487万円（対前年比マイナス3%）、2月は平均マイナス78万円（同0%）、3月は平均マイナス1413万円（同マイナス5%）の収入減となっており、3月の運送収入の減少幅が最も大きかった。

また、同期間の「輸送トン数」の推移では、1月は平均マイナス1931トン（同マイナス6%）、2月は平均マイナス1343トン（同マイナス4%）、3月は平均マイナス3033トン（同マイナス10%）の輸送量減となっており、3月の輸送トン数の減少が大きく、また対前年比のマイナスも大きくなっている。

なお、全ト協では今後も、定期的に同調査を継続実施していくことにしている。

TS（トラックステーション）情報

浴室・休憩室の営業時間を変更
三次トラックステーション
三次TSは、4月6日(月)から、浴室・休憩室の営業時間を平日7時～17時に変更した。

「食堂の日曜営業」を一時休業
安城トラックステーション
安城TSは、食堂の日曜営業について、5月3日(日)まで休業する。

食堂・休憩室の運営時間を短縮
仙台トラックステーション
仙台TSは5月2日(土)までの間、食堂の平日の夜間営業（17時～18時30分）を休業するとともに、休憩室の平日の運営時間を8時～17時に短縮する。

法令○×クイズ
～追越し編～

❶ 追越しとは、進路を変えて、進行中の前車の側方を通過し、その前方に出ることをいう。（○・×）

❷ 追越しをしようとする車両は、反対方向の交通、後方からの交通、前車（路面電車を含む）の前方の交通にも十分注意し、かつ、前車の速度および進路、道路の状況に応じて、できる限り安全な速度と方法で進行しなければならない。（○・×）

❸ 前車がその前を進行している自転車を追い越そうとしているときに、その前車を追い越そうとすると、二重追越しで違反となる。（○・×）

❹ 車両通行帯のあるトンネルでは追越しは禁止されていない。（○・×）

❺ 横断歩道とその手前40メートル以内の場所は追越しが禁止されている。（○・×）

（解答は7面）

UD TRUCKS
Quon
人を想い、先を駆ける。
8Lエンジン搭載のQuonが更なる生産性を実現
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した。
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。

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。

UDトラックス公式ホームページで
Quon8Lエンジン搭載車をお確かめください。
Going the Extra Mile

ニュース・ターミナル（トラック協会ニュース）

全ト協

飲酒運転根絶への取り組み強化を呼びかけ

飲酒運転事例の周知などを徹底へ

全日本トラック協会は会員事業者に対して、飲酒運転根絶に向けた取り組みの強化を呼びかけている。

本年は「トラック事業における総合安全プラン2020」の目標最終年となり、3つの目標のうち「死者数」「人身事故件数」は減少傾向にある。一方で、「飲酒運転の根絶」に関しては、令和元年中の事業用トラックの飲酒（酒気帯びを含む）運転は96件（前年比14件増）となっているほか、事業用トラックの飲酒による交通事故件数も28件（同8件増）となっており、目標達成にはほど遠い現状となっている。

事業用トラック運転者による飲酒運転事案は、トラック運送業界の社会的信頼性を著しく失墜させるばかりでなく、これまで築き上げてきた荷主や社会全体からの信頼関係をも根底から崩壊させかねない悪質な行為であることから、トラック運送業界として再発防止対策に積極的に取り組む必要がある。

全ト協では、令和2年度事業計画に、新たに「飲酒運転根絶に向けた取り組みの強化」を盛り込んだほか、昨年9月には飲酒運転根絶に向け、各県の取り組み事例の情報共有化などについて、交通対策委員長決議を発出するなど、取り組みの強化を図るとともに、会員事業者に対して事業用トラックが関係した飲酒運転事例を周知するなど、飲酒運転根絶に向けたさらなる取り組み強化を呼びかけている。

なお、今号の『広報とらっく』に、「飲酒運転防止対策マニュアル」を封入している。

「健康起因事故防止マニュアル」改訂版を発行

より適切な健康管理指導の実施を目指す

全日本トラック協会ではこのほど、「トラック運送事業者のための『健康起因事故防止マニュアル』（令和2年4月改訂版）（写真）を発行した。

事業用トラックによる交通事故が減少傾向にあるのに対し、脳・心臓疾患や体調不良など、ドライバーの健康に起因する事故が増加傾向にある。こうした状況を踏まえ、トラック運送事業者や運行管理者等がドライバーをはじめとする従業者に対して、より適切な健康管理指導が実施できるよう、同改訂版を作成した。

なお、同改訂版は全ト協ホームページよりダウンロード可能。

ニュース・ターミナル（官公庁ニュース等）

国交省

雇用維持等に配慮を要請

新型コロナウイルス感染症による影響踏まえ

国土交通省は4月13日、新型コロナウイルス感染症による経済全般への甚大な影響を踏まえ、雇用維持に対して適切な配慮を行うよう、厚生労働大臣、総務大臣、法務大臣、文部科学大臣と連名で関係団体に対して要請を行った。

政府では、GDPの2割に当たる事業規模108兆円の経済対策を講じており、事業継続や雇用維持に資する様々な追加措置を実施している（詳細6面）。

事業者に対しては、これらの施策を活用してもらうとともに、以下の通り要請を図っている。

①事業継続や雇用維持に向け、強力な資金繰り支援策や拡充された雇用調整助成金（新入社員の教育訓練時は助成額加算もあり）を活用し、従業員の雇用維持に努めること。新入社員については、将来の戦力として雇用を維持すること。

②職を失った方の雇い入れや、新卒者を対象とした求人を積極的に実施すること。

③令和元年度卒業者等のうち入職時期の繰り下げをしていた内定者については、できるだけ早期の入職日を確定させるなど、特段の配慮をするとともに、対象となった方からの補償等の要求には誠意を持った対応をすること。

④令和2年度卒業予定者等に対して多様な通信手段を活用した説明会や面接・試験、柔軟な日程の設定など、最大限柔軟な対応を行うこと。

⑤障害者の雇用の安定に向けた特段の配慮、および外国人労働者についても日本人と同様の配慮とすること。

⑥有期契約労働者、パートタイム労働者および派遣労働者の雇用の安定を図るため、解雇、雇止めや安易な労働者派遣契約の解除を控えるなど、特段の配慮をすること。やむを得ず解雇、雇止めしようとする場合でも、社員寮等に入居している労働者については離職後も引き続き一定期間の入居等の配慮をすること。

⑦有期契約労働者、パートタイム労働者および派遣労働者を含め、有給の特別休暇制度を設けるなど労働者が休みやすい環境の整備、テレワークや時差通勤の積極的な活用の促進、従業員の感染の予防に向けた取り組みを行うこと。その際、妊娠中の女性労働者や、高齢者、基礎疾患を有する人に十分配慮すること。

また、小学校等が臨時休業となる場合等もあるため、子どもの世話が必要な労働者が休みやすい環境を整備すること。

トラック運送業の担い手確保に向けた事業者向け「好事例集」を策定

一般向け「パンフレット」も

国土交通省は3月31日、トラック運送業の担い手確保に向けた「パンフレット」「好事例集」を策定し、発表した。

近年、トラックドライバー不足が深刻な課題となっている中で、国交省ではトラック運送業における将来の担い手の確保に向けて、①トラック運送業における効果的な理解促進・魅力発信に向けた方策、②効果的な人材募集・人材定着に向けた方策――などについて、基礎調査を実施した。

同調査結果を踏まえ、①中学生・高校生・保護者・高校教員・一般など対象者に応じた、トラック運送業の理解促進・魅力発信のためのパンフレット、②トラック運送事業者向けの、効果的な人材確保・育成等のための好事例集――を策定・公表した。

国交省では、これらのパンフレット・好事例集を教育現場や事業者の採用活動などあらゆる場面で活用してもらえるよう、周知を図っていく。

なお、これらは国交省ホームページよりダウンロード可能。

「置き配」トラブルの未然防止に向けて

「置き配の現状と実施に向けたポイント」策定

国土交通省は3月31日、「置き配の現状と実施に向けたポイント」を策定し、公表した。

トラックドライバーの人手不足が深刻化する中、再配達の削減を図るため、多様な方法による宅配便の受け取りを推進することが重要となっている。その1つとなる「置き配」に関し、国交省では経済産業省と連携して、平成31年3月から開催している「置き配検討会」において、同ポイントを取りまとめた。

同ポイントでは、主に次の課題について解決方法を示すとともに、既に実施されている優良事例を紹介している。

①運送人の債務が完了する引き渡し方法の整理

②消費者保護・紛争リスク低減の観点からの留意点の整理

③マンション共用部分における実施方法の整理

国交省では、消費者・宅配事業者・EC（電子商取引）事業者が同ポイントを参考にすることで、トラブル発生を未然に防ぎ、安心して「置き配」を実施することができるとしている。

なお、同ポイントの詳細は国交省ホームページよりダウンロード可能。

自動車検査証の有効期間を6月1日まで伸長

緊急事態宣言地域を対象に

国土交通省は4月7日、新型インフルエンザ等対策特別措置法に基づく緊急事態宣言が出されたことに伴い、対象区域（東京都、埼玉県、千葉県、神奈川県、大阪府、兵庫県、福岡県の7都府県）に使用の本拠を有する車両のうち、自動車検査証の有効期間が令和2年4月8日～5月31日の自動車について、令和2年6月1日まで有効期間を伸長すると発表した。

対象車両については、6月1日までに継続検査を受検すれば、引き続き自動車を使用することができる。なお、有効期間の伸長による自動車検査証の記載変更の手続きは不要となる。

また、継続検査を受検するまでに保険契約期間の終期が到来する自動車損害賠償責任保険については、継続契約の締結手続きが6月1日を限度として猶予される。詳細は、契約先の保険代理店等に相談のこと。

厚労省

熱中症予防キャンペーンを5月より実施

4月は準備期間に

厚生労働省は3月25日、令和2年「STOP！熱中症　クールワークキャンペーン」を実施すると発表した。

同キャンペーンは、職場における熱中症予防対策を徹底するため、労働災害防止団体などと連携し、5月から9月まで実施するもの。なお、4月を準備期間とし、7月を重点取り組み期間としている。

同キャンペーンでは、事業場への熱中症予防に関する周知・啓発を行うとともに、今年は熱中症予防のためのセミナーを大幅拡充することにしている。また、作業場所のWBGT値（暑さ指数）を実測して作業に反映させることや、熱がこもりにくい服装にも注意するよう呼びかけている。

同キャンペーン期間中における、各事業場での重点的取り組み事項は、次の通り。

①準備期間中（4月）
・WBGT値計の準備
・夏期の暑熱環境下における作業計画の策定等
・緊急時に搬送を行う病院の把握や緊急時の対応の確認

②キャンペーン期間中（5月～9月）
・WBGT値の把握・評価
・作業計画に基づき、WBGT基準値を大幅に超える場合の作業時間の短縮
・労働者の健康状態の確認

③重点取り組み期間中（7月）
・WBGT値低減対策の追加実施
・水分や塩分摂取の徹底
・異常時の救急隊への要請

「勤務間インターバル制度導入・運用マニュアル」を公表

労働者の健康確保を目指して

厚生労働省は3月30日、「勤務間インターバル制度導入・運用マニュアル」を作成し、公表した。

勤務間インターバル制度とは、1日の勤務終了後、翌日の出社までの間に、一定時間以上の休息時間（インターバル時間）を確保する仕組み。労働者の生活時間や睡眠時間を確保する上で重要な制度であり、労働時間等設定改善法においてその導入が事業主の努力義務となっている。

厚労省では、今年までに同制度導入企業の割合を10％以上とすることを目標としているが、平成31年1月時点で導入率は3・7％となっている。

同マニュアルでは、勤務間インターバル制度を導入している企業の実例を多数盛り込み、制度を導入・運用する際のポイント等をまとめている。

なお、同マニュアルは厚労省ホームページよりダウンロードできる。

労働時間短縮・年休促進支援コースを創設

働き方改革推進支援助成金

厚生労働省では、今年4月1日から中小企業に対して時間外労働の上限規制が適用されたことに併せて、「働き方改革推進支援助成金」労働時間短縮・年休促進支援コースを創設した。

これは、生産性を向上させ、労働時間の縮減や年次有給休暇の取得促進に向けた環境整備に取り組む中小企業事業主を支援するもの。①全対象事業場で、月60時間を超える36協定の時間外労働時間数を縮減、②全対象事業場で、所定休日を1日から4日以上増加――などの成果目標から1つ以上を選択し、支給対象となる取り組みを1つ以上実施した場合、成果目標の達成状況に応じて、支給対象となる取り組みの実施に要した経費の一部を補助するもの。

詳細は、厚労省ホームページを参照のこと。

就職・採用活動に関する要請事項を取りまとめ

学生が安心して就職活動に取り組める環境へ

内閣官房と文部科学省、厚生労働省、経済産業省は3月31日、全日本トラック協会会員事業者に対して、令和3年度卒業・修了予定者等の就職・採用活動に関する要請を行った。

学生の就職・採用活動を取り巻く状況をみると、就職・採用活動の日程が遵守されていない事例が増加しているほか、就職・採用活動に関する様々な問題が生じている。こうした事態は、学生に混乱をもたらすとともに、学生が学修時間等を確保しながら安心して就職活等に取り組める環境を、大きく損なうものとなっている。

政府は、表の通り令和3年度「卒業・修了予定者等の就職・採用活動に関する要請事項」を取りまとめている。各省庁では、就職・採用活動を円滑に実施していくため、また学生が学業に専念できる環境を確保するため、全ト協会員事業者に対して同要望事項の遵守を呼びかけている。

表　令和3年度「卒業・修了予定者等の就職・採用活動に関する要請事項」のポイント

①就職・採用活動日程を、以下の通り遵守すること。
・広報活動開始：卒業・修了年度に入る直前の3月1日以降
・採用選考活動開始：卒業・修了年度の6月1日以降
・正式な内定日：卒業・修了年度の10月1日以降

②学事日程等に十分配慮すること。
・採用選考活動は、土日・祝日、平日の夕方以降の時間帯などを活用するとともに、学生の健康状態に配慮すること。
・遠隔地の学生に対し、多様な通信手段などを活用すること。

③日本人海外留学者・外国人留学生などに対し、多様な採用選考機会を積極的に周知・提供すること。

④学生の個人情報の取り扱い等について、法令を遵守すること。

⑤セクシュアルハラスメント等の防止を徹底すること。

⑥就業体験を伴わないプログラムをインターンシップと称して行ったり、情報発信することがないようにするとともに、学生の長期休暇の活用など学事日程に十分配慮すること。

⑦採用選考に当たり、成績証明等を一層活用し、学修成果や学業への取り組み状況を適切に評価すること。

⑧卒業・修了後少なくとも3年以内の既卒者は、新規卒業・修了予定者の採用枠への応募を可能とすること。

経産省

資金繰り支援・持続化給付金に関する相談窓口を設置

令和2年度補正予算案閣議決定を受け

経済産業省は4月8日、令和2年度補正予算案の閣議決定を受け、これまでの資金繰りに関する相談に加え、「中小企業金融・給付金相談窓口」で給付金関係の相談を受け付けると発表した。

政府は4月7日、新型コロナウイルス感染症緊急経済対策を取りまとめ、2年度補正予算が閣議決定された。それに伴い、同予算案に盛り込まれた「資金繰り支援」「持続化給付金」について、相談を受け付ける窓口を開設した。

同相談窓口の電話番号は、0570・783183（受付時間＝平日・休日ともに9時～17時）。

連結トラック・スワップボディコンテナ車両導入補助を実施

公募期間5月14日㈭17時まで

（一財）環境優良車普及機構（LEVO）は、環境省から令和2年度二酸化炭素排出抑制対策事業費等補助金（社会変革と物流脱炭素化を同時実現する先進技術導入促進事業）の交付を受け、トラック輸送高効率化支援事業を実施する。

同事業で補助対象となる事業は、①連結トラック導入支援事業、②スワップボディコンテナ車両導入支援事業――の2事業。

連結トラック導入支援事業では、1回の輸送で通常の大型トラック約2台分まで輸送できる連結トラックの導入に要する経費の一部を補助することで、トラック輸送の高効率化およびCO_2排出量の削減を図る。補助対象となる連結トラックは、フルトレーラ連結車（被牽引車がドーリー付トレーラ等であるものを含む）およびダブルス連結車（セミトレーラ連結車にフルトレーラを連結したもの）で、車両長19メートルを超えるバン型のもの。原則として、連結トラックを導入する場合に必要な経費（補助対象経費）と一般的なトラック2台分（2台のトラックの荷量の和が、導入する連結トラックと同等の荷量となるもの）との差額の2分の1以内を補助する。

また、スワップボディコンテナ車両導入支援事業では、積載率向上や中継輸送の促進等に効果的なスワップボディコンテナ車両の導入に要する経費の一部を補助することにより、トラック輸送の高効率化およびCO_2排出量の削減を図る。補助対象となるスワップボディコンテナ車両は、エアサスペンション等を用いて車体や荷台を上昇・下降させることにより、フォークリフト等の荷役機械を必要とせずに車体と荷台を容易に脱着でき、荷台の自立を可能とする貨物自動車および複数の荷台の一式。原則として、スワップボディコンテナ車両を導入する場合に必要な経費（同）と一般的なトラックとの差額の3分の1以内を補助する（貨物自動車1台当たり荷台は3基まで）。

公募期間は5月14日㈭17時まで。応募に関する詳細は、LEVOホームページを参照のこと。

労務 Q&A

第201回

1年の対象期間をまたぐ場合の計算方法は

改正労働基準法で、事業主に義務付けられた時間外・休日労働時間の上限規制「2～6か月平均80時間以内」の計算方法についてお尋ねします。「2～6か月」が1年の対象期間をまたぐ場合は、どうなるのでしょうか。また、施行前の期間の時間も算入しなければならないのですか。あわせてお答え願います。

Q

A 労働者の健康確保の観点から継続して計算を

【解説】時間外・休日労働の上限規制について、この4月から中小企業の適用が開始された改正労基法第36条では、労働者を36協定の範囲内で働かせる場合であっても、実労働時間を、①1か月100時間未満（休日労働を含む）、②複数月（2～6か月）平均80時間以内（同）としなければならない――とする旨の規定（第6項第2号、第3号）を新たに設けています。これは、過労死予防等労働者の健康確保のため、36協定による事業場ごとの上限規制とは別に、労働者個人ごとに、実際にこれ以上働かせてはならない基準として設けられたものです。したがって、例えば転勤した場合でも、労働者個人の実労働時間の規制ということで通算されることになります。

この「複数月（2～6か月）平均80時間以内」のカウントの仕方については、改正労基法第36条第6項第3号では、36協定の対象期間におけるいずれの2か月ないし6か月の合計時間数が、1か月平均80時間を超えないこととされています。つまり、休日労働時間を含む時間外労働時間が1か月当たり80時間を超えてはならないのですから、合計して2か月160時間以内、3か月240時間以内、4か月320時間以内、5か月400時間以内、6か月480時間以内にそれぞれ収めなければなりません。具体的には、仮に今年の9月について計算する場合には、4月まで遡り、その間の6か月すべてで平均80時間以内にしなければならないということになります。

そこでまず、最初のご質問の「2～6か月」が対象期間をまたぐ場合についてお答えします。改正労基法では、第36条第2項第2号で、従来の「有効期間」とは別に、時間外・休日労働させることができる期間として、「対象期間」を設け、これを1年間に限ると定めました。このため、ご質問のように、最初の協定締結から1年経過後、次の対象期間になった場合に計算をどうするのかという疑問が生じることになりました。しかしながら、こうした場合でも、労働者の健康確保の観点から、対象期間が新しくなったからといってリセットはされず、継続して計算しなければならないとされているのです。したがって、仮に、来年の4月に次の対象期間が始まった場合の4月の「2～6か月平均80時間以内」の計算は、前の対象期間に属する今年11月～来年3月の時間数をカウントすることになります。

次のご質問については、中小企業の場合、今年4月の施行以前の期間は、そもそも上限規制そのものが適用されていないわけですから、算入の必要はありませんし、経過措置（今年の3月31日を含む期間を定めた36協定が対象）の期間も同様の扱いとなります。

▶全ト協助成制度活用事例特集◀

①インターンシップ導入促進支援事業

インターンシップ参加で変わる「物流業界への認識」

実体験など通じ理解を促進　高校新卒者獲得に結び付け

全日本トラック協会では今年度も、運送事業者の健全な発展に資する各種助成制度を実施します。本特集では、全ト協による助成制度を活用した運送事業者による事例等を紹介していきます。

今回は、平成28年度より実施されている「インターンシップ導入促進支援事業」助成金（本紙5面で紹介）を活用し、29年と令和元年に高校2年生を受け入れてインターンシップを実施した、㈲裕進運輸（三重県菰野町）の事例を紹介します。

有限会社裕進運輸（三重県菰野町）

学校とのネットワークづくりを重要視　社長自ら学校を訪問して自社をアピール

渡部　裕之
代表取締役社長

森田　映子
総務人事部部長

㈲裕進運輸（渡部裕之代表取締役社長）は、主に建築資材や自動車部品などを輸送する運送会社である。

同社では従来から業界未経験者の採用が比較的多かったものの、採用する年代としては働き盛りの世代を採用することが多く、若年層の採用はほとんどなかった。この背景には、「当社では新卒者採用は無理だろう」（渡部社長）と思い込んでいたところもあったという。

しかし、同社では6年ほど前に、初めて民間団体が主催する、ドライバーの人材確保・育成をテーマにしたイベントに参加。その時の感触から、「もしかすると、当社でも新卒者採用ができるのではないか」と考えた渡部社長は、新卒者採用強化にかじを切った。

同社が本社を構える三重県菰野町は、巨大コンビナートなどを擁し、産業都市として栄えてきた四日市市に隣接していることなどもあり、高等学校新卒者採用の競争率が高く、新卒者の確保が難しかった。こうした厳しい状況を打破するため、同社では以下のような取り組みを進めた。

表1は、同社における高校新卒者採用に関するスケジュールである。それぞれの地域や学校によってスケジュールは変わるが、同社がインターンシップ生を受け入れている高校では、11月に2年生を対象としたインターンシップを実施している。学校では9月頃に、各事業所に対してインターンシップ生の受け入れ依頼を行う。そのため、その前までには進路指導担当の先生とのネットワークを構築し、進路指導担当の先生に自社のことを「生徒たちを快く受け入れてくれる事業所」と認識してもらう必要がある。

インターンシップに参加する生徒の多くは、実際の就職活動までまだ間があることもあって、参加前の段階では将来の就職先を定め切っていない。そのため、能動的にというよりも「先生に勧められて」インターンシップ先を選ぶ生徒も少なくない。また、「若者の車離れ」が進み、運転免許を取得しない若年層が増加傾向にあることから、この段階で運転免許取得が欠かせないトラックドライバーを将来の仕事として心に決めている生徒の数はそれほど多くはないだろう。

そうしたことから、まず学校とのネットワークづくりを進め、トラックドライバーの魅力や自社の特色を進路指導担当の先生に知ってもらうことで、同社が「インターンシップ生を積極的に受け入れる事業者」であることを知ってもらうとともに、まだ進路が定まっていない生徒に対して、同社でのインターンシップ参加を勧めてもらえるようにしているのである。

同社では毎年春から夏にかけて、渡部社長が採用・人事担当者とともに直接学校を訪ね、進路指導担当の先生に対して自社の取り組みや採用方針などについて説明を行っている。渡部社長は、毎年10校以上学校を訪問するようにしているという。

「先生への説明の際に、採用・人事担当者が学校を訪問し、説明を行う会社が少なくありません。しかし、社長自らが学校に伺い、『ぜひ、当社に有望な生徒を派遣していただきたい』と誠意を込めて説明を行うことで、高校新卒者採用に向けた当社の力の入れようを、進路指導担当の先生方にご理解いただけるようになります」（同）

また、同社では会社説明会などでも、渡部社長が生徒たちに対して直々に説明を行うようにしている。社長が自ら熱のこもった話を展開していくことで、物流業界に関心のなかった生徒の心が動かされ、運送会社に少しずつ興味を抱くようになるのである。

表1　同社における高校新卒者採用に関するスケジュール

対象	取り組み内容	
高校1年生	11月	高校1年生向けの説明会に参加（地元商工会主催）
高校2年生	春～夏	県内の高校を訪ね、進路指導の先生に対して自社の取り組みなどをPRする
	9月頃	学校が事業所に対してインターンシップ生の受け入れを依頼。学校から同社に対して受け入れの要望があった際には、インターンシップ生受け入れの準備を進める
	11月	インターンシップ実施
高校3年生	7月	学校に対して求人票を提出
	8月第1週	高校3年生向けの会社見学を実施
	10月	選考、内定
	翌年4月	入社

プログラム策定で重要な「社員との絆」　期間中多くの社員が関われるしくみに

高校新卒者採用強化への様々な取り組みを進めていく中、平成29年のある日、同社の近くにある高校に通う高校2年生の男子2人が直接同社を訪れ、「インターンシップに参加したい」と申し出た。それまで同社ではインターンシップを実施していなかったが、彼らからの申し出を受け、急遽インターンシップを実施することにした。

初めてのインターンシップ実施にあたっては、「まず安全第一で、受講生にけがをさせないこと」を最優先に、「笑顔で働くことの大切さ」を感じてもらうために、全ト協ホームページ「インターンシップ専用サイト」などの情報を参考にしながら5日間のプログラムを策定した。プログラムでは、物流について理解を深めてもらいたいという思いから、座学だけではなく、トラックの添乗体験や取引先工場での荷役作業体験など実体験型の内容も含めている。

同社におけるプログラムの特徴は、できるだけ多くの社員にインターンシップに関わってもらい、様々な場面で受講生たちとふれあいをもつようにしていることである。

同社では地域貢献の一環として、年末になると玄関先に大きなクリスマスツリーを飾り、地域住民の目を楽しませている。そこで、プログラムに「クリスマスツリーの飾り付け」を取り入れ、受講生と同社の社員数人で一緒に行うようにした。「クリスマスツリーを飾り付ける」というひとつの目標に向かって、受講生と社員が協力しながら作業を進めていくことで、受講生と社員の絆を深めていこうというものである。

また、渡部社長や社員たちと一緒に昼食を取った後、渡部社長や社員たちが同社に入社した経緯や仕事への思いなどを受講生に紹介するほか、受講生からの質問に答える機会を設けるようにしている。

「学校では仲の良い友達同士で過ごすことも多いですが、社会人になると社内外で様々な人と関わり合いながら仕事を進めていく必要があります。入社したばかりの若年層の社員の中には、自分を取り巻く環境の大きな変化に対応できず、早期退職に至ってしまうケースも少なくありません。社員同士の横の繋がりを感じてもらうとともに、当社のことを『自分にとって心地よい、働きやすい会社』であると受講生たちに認識してもらいたいと考え、様々な社員に関わってもらうようにしました」（森田映子総務人事部部長）

座学においても、多くの社員が率先して参加し、工夫を凝らしながら受講生への指導を行った。一般的には、トラックドライバーは普段1人で乗務することが多く、対人関係を煩わしく感じるような人も少なくない。しかし、同社のドライバーには、インターンシップでの受講生への指導を嫌がるような人はいなかったという。

その理由のひとつとして、同社で月1回開催している会議の中で10年ほど前から行っている、「誰でも先生」という取り組みが挙げられる。これは、社員の中から月ごとに担当者を1人決め、会議でスピーチを行ってもらうもの。スピーチのテーマは「エコロジー」など、自分の好きなものから決めることができる。こうした発表の場が社内に設けられ、定期的にスピーチする機会があったことで、普段人に教える機会のないドライバーでもスムーズに受講生たちを指導することができたという。

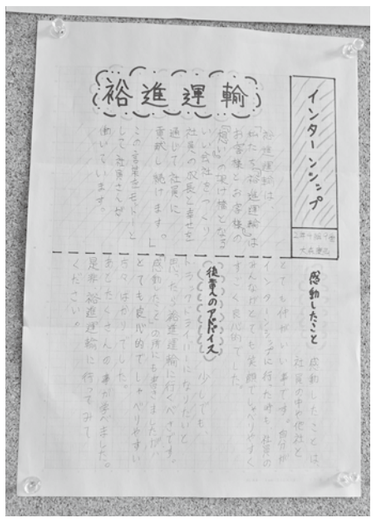
「会社では社員全員が同じ目標に向かって協力していくことが求められますが、社員同士がお互いのことを理解し合えないままでは同じ方向に進むことはできません。もっと積極的に自分のことをアピールし、伝え続けていくことで、社員同士の理解も深まっていきます。また、『人前で話す』となれば、そのための下準備も必要になってきます。当社の社員にはこうしたことが定着していたこともあり、インターンシップの際にも多くの社員が積極的に参加し、受講生たちに親切に接してくれました」（同）

なお、「地元の三重県トラック協会や同業他社の方から全ト協『インターンシップ導入促進支援事業』の話は聞いていました」（渡部社長）ということもあり、初めてインターンシップ生を受け入れるにあたり早速助成を活用したという。

受講生が高校卒業後に同社に入社　現場を知ることで「親ブロック」抑止効果も

同社では29年に続き、令和元年にもインターンシップ生（高校2年男子）を1人受け入れている。なお、この時は平成29年に実施した内容から厳選し、生徒を3日間受け入れることとした（表2）。

修了後、受講生から同社に対して感謝の言葉が寄せられた（写真左）。29年に受講した生徒のうちの1人は、もともとトラックに興味があったという。その生徒からは後日、「トラックへの添乗や荷役体験など、これまで経験できなかったことを体験することができたことで、運送業界への興味がより深まり、とても楽しかった」とのメッセージが寄せられたとともに、進路指導担当の先生からは「生徒の母親も非常に喜んでいた」と伝えられたという。



インターンシップ修了後、受講生からは同社に対して感謝の手紙が寄せられた

「長時間労働で大変だ」「事故に遭う危険がある」など、ドライバーの仕事に対して冷ややかに見る保護者は少なくない。就職を控えた生徒が「運送業界で働きたい」という夢を抱いたにも関わらず、業界を目指す生徒にとって最大の壁となる親の反対、いわゆる「親ブロック」によって、運送会社への就職をあきらめざるを得なかったという話も多く聞かれる。しかし、インターンシップへの参加を通じて、運送会社が進めている事故防止や労働環境改善などの様々な取り組みを知ることにより、受講生はもちろんのこと、その親が抱いている「物流業界への認識」も変わってくるに違いない。29年に同社でインターンシップを受講したその男子生徒は、31年4月に同社への入社を果たしている。

なお、同社における新卒者採用としては、31年4月に2人（事務職、ドライバー各1人）を採用したのに続き、今年4月にも事務職1人を採用している。

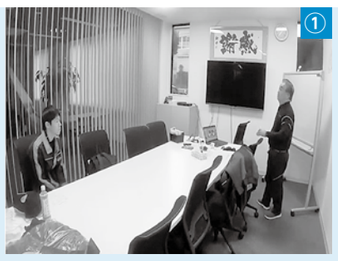
インターンシップをはじめとした様々な取り組みを通じて、新卒者採用の実現に繋げた同社。最後に、インターンシップ実施の効果について渡部社長に聞いた。

「インターンシップは、将来を担う若年層の皆様に運送業界を知っていただく絶好の機会になるとともに、社員がインターンシップに積極的に関わっていくことで、自分たちの仕事を振り返り、見直す機会にもなっています。『インターンシップ導入促進支援事業』助成金を活用し、インターンシップへの取り組みを進めていくことで、いい意味で社内を引き締める副次的効果も期待できます。当社では、今後も若年層の獲得と社内のさらなる活性化を図るために、インターンシップを続けていきたいと考えています」（同）

（取材協力）渡部裕之代表取締役社長、森田映子総務人事部部長

大型車への試乗など、運送会社でしかできない様々な経験を通じて、受講生たちはトラック運送業界への理解を深めていく

写真でみる「インターンシップ」その1



① 座学では同社における安全への取り組みなどを学ぶ

② 担当者による解説を聞きながら、始業前点検の様子を見学した

③ 体験試乗では、運転席からの視界の広さを実感した

表2　令和元年度インターンシッププログラム

11月11日(月)・11月12日(火)	
終日	学校にて校内学習
受け入れ1日目（11月13日(水)）	
8:30	オリエンテーション① ①
9:00	物流業界を知ろう①
10:00	トラックを知ろう①
11:00	物流業界を知ろう②
12:00	昼食休憩
13:00	裕進運輸の取り組み①
14:00	2トン車の始業前点検
15:00	大型車の始業前点検 ②
16:00	大型車体験試乗 ③
17:00	初日　終了レポート
受け入れ2日目（11月14日(木)）	
8:30	オリエンテーション②
9:00	トラックの仕事①
10:00	積み込み見学
11:00	トラックを知ろう②
12:00	昼食休憩
13:00	裕進運輸の取り組み②
14:00	安全への取り組み①
15:00	安全への取り組み②
16:00	帰庫・点呼　見学
17:00	2日目　終了レポート
受け入れ3日目（11月15日(金)）	
8:30	オリエンテーション③
9:00	未来の物流業
10:00	イメージアップ大作戦
11:00	若者を呼び込むには
12:00	昼食休憩
13:00	先輩と語ろう ④
14:00	裕進運輸の取り組み③
15:00	クリスマスイルミネーション ⑤
16:00	最終日　終了レポート
17:00	修了証　授与式 ⑥

㈲裕進運輸

本社所在地	三重県三重郡菰野町千草4992-7
代表者	代表取締役社長　渡部　裕之
設　立	昭和40年2月
資本金	2,000万円
社員数	56人（うちドライバー40人）
車両数	48台

写真でみる「インターンシップ」その2

④ 昼食をとりながら、社員たちの仕事への思いを聞いた「先輩と語ろう」

⑤ クリスマスツリーの飾り付けなど、受講生と社員との絆を深める時間も設けた

⑥ 修了証授与式。受講生は3日間のプログラムを終え、運送業界への夢を広げたに違いない

新卒者へのトラック運送業界の理解促進・イメージアップを図るために

インターンシップ受け入れを始めませんか？

「トラック運送事業者におけるインターンシップ実施に向けた取組みポイント」より

トラック運送業界では、将来を担う若手人材を確保するために、効果的に新卒者を採用する必要があります。「インターンシップ」で早期から学生を物流現場に受け入れ、当業界への理解促進およびイメージアップを図ることで、将来的な人材確保対策に繋がることが見込まれます。

このため、全日本トラック協会では、ホームページ（HP）にインターンシップ受入事業者のサイトを設け、受け入れ可能な事業者の登録と教育機関が事業者情報の検索をできるようにしています。ここでは、全ト協がまとめた「トラック運送事業者におけるインターンシップ実施に向けた取組みポイント」を基に、インターンシップ実施に向けてどう取り組めばいいのかについて紹介します。

なお、同取組みポイントは全ト協インターンシップページからダウンロードすることができます。

1 インターンシップとは何か？

インターンシップは、就職や仕事への理解や関心を高めるため、「生徒が事業所などの職場で働くことを通じて、職業や仕事の実際について体験したり、働く人々と接すること」です。地域の協力を得て、産業の現場など（事業所など）で行われます。正規の学校教育活動であり、生徒にとっては将来の生き方や進路を考える上で有意義なものです。

［生徒］

実際の業務、現場での仕事の体験を通して、自分が就業する具体的な職業を考えるきっかけとなります。

［学校の教職員］

生徒に対する事前指導、事後指導、事業者との打ち合わせ等の経験を通して、生徒に対する職業関連の指導ノウハウの向上を図ることができます。

［トラック運送事業者］

トラック運送事業者では、新卒人材を効率的に確保するだけでなく、業界・会社への正しい理解を促し、業界の底上げを図ります。

［生徒の保護者］

保護者はインターンシップを通して、事業者の評判を聞き、子どもの就職先についても一緒に考えていきます。

［地域社会］

運送会社が所在する地域にも、インターンシップの実施により知名度が向上し、中途採用者の応募の増加に繋がる可能性が高まります。

2 インターンシップを行うとどんな効果があるか（図1参照）

①高校の教職員、生徒、保護者等により正しくトラック運送業界、運送事業者の実態を理解してもらうことに役立ちます。

②トラック運送事業者の地元の地域社会に対して、自社の存在をアピールし、正しいイメージをもってもらうことができます。

図1　インターンシップを行うとどんな効果があるか

	インターンシップの効果	ポイント
①	地元の高校等の「教職員」との信頼関係を醸成	定期的に新卒者を採用するためには教職員との信頼関係がきわめて重要
②	「生徒」に対する業界、自社の実態の理解を促進	生徒に運送業に興味を持たせ、自社で「勤務してみたい」を形成
③	生徒の「保護者」における理解促進、自社アピール	運送会社に就職するには、保護者を応援団にすることがきわめて重要
④	地元地域への貢献による企業イメージの向上	地域貢献する運送会社に対する企業イメージは良好で、応募者増加に直結
⑤	自社の従業員のレベルアップ	従業員が生徒に対して指導・レクチャーすることで、従業員自身がレベルアップ

3 インターンシップ実施中のポイント

①生徒との信頼関係構築

受入生徒との信頼関係の形成が何より重要です。仮に信頼関係を崩すと、その評判は学校、保護者に伝達され、次回のインターンシップ実施の障害となる恐れがあります。

②安全管理措置の徹底

事業者において、生徒を車に同乗させる場合、作業を行う場合など、安全に実施できるようリスクが小さいものを選定します。受入生徒に「絶対に事故があってはならない」という強い覚悟で、徹底した安全管理措置を講じてください。

③インターンシップの成果を明確にする

インターンシップで、受入生徒に何を得て学校に戻ってもらうか、明確に意識してください。体験等を通じて明確に何を得てもらいたいか、意識をして進めてください。

④体験を重視

業務内容の説明だけでは不十分です。実際の体験を重視してください。短い体験時間、長い説明時間では受入生徒の満足度が低下する傾向があります。十分な体験時間を確保し、体験を通じて学んでもらうという姿勢で取り組みます。

⑤体験内容を記録させる

体験内容、学んだこと、感想を毎日記録させます。受入生徒と毎日質疑応答、意見交換を行い、事業者側もその日の受入生徒の体験内容を記録します。

⑥受入生徒の評価

事業者側では、あらかじめ評価者、評価基準、評価内容等を確認の上、就業指導結果の評価を取りまとめます。

インターンシップ実施の流れ（図2・図3参照）

図2　インターンシップ実施の流れ①

インターンシップ実施前

学校に対する申し込みまで

- インターンシップ受け入れの検討
- 高校、専門学校等にインターンシップ実施の有無の確認
- インターンシップ実施の学校を訪問し、詳細を確認し、受け入れに必要な受入承諾書等の書面を提出します

インターンシップ実施の準備

- 学校より、生徒名簿の提出を受けます
- 事業者はインターンシップのスケジュール、プログラムの作成、受入部署・担当者を決定し、インターンシップに関する計画書を学校に提出します
- 事務所に対して、受入生徒、担当教員等の事前訪問を受けるため、日程調整、打ち合わせ内容等を検討します

※全ト協インターンシップ導入促進支援事業助成金を受ける場合は、事前に全ト協インターンシップサイトへの登録が必要となります。

インターンシップ実施期間

- 事業者はインターンシップにおいて、就業指導、評価を実施します（学校側では教育等の巡回指導があります）

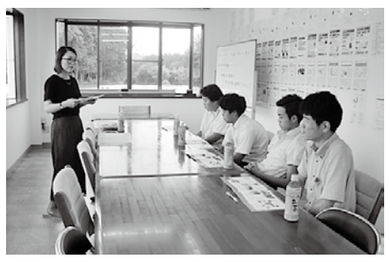
インターンシップ実施後

- 事業者は学校側からの「評価表、アンケート票」に記入します
- 事業者および学校の担当者はインターンシップの報告会・反省会を実施します

図3　インターンシップ実施の流れ②

インターンシップを実施するために、以下のポイントを検討し、全体像を整理します。

学校からの依頼の有無	・学校からの依頼があるかどうか。依頼がない場合、学校に対してインターンシップ実施に向けた申し入れを実施。
学校と日程調整	・早期に、学校側とインターンシップ実施時期を調整。
受入概要整理	・インターンシップの受け入れにあたり、受入人数、社内体制、指導プログラム、加入保険等について詳細に検討。
受入体制整備	・受け入れに当たり、自社の責任者、責任者を補佐する担当者等を定め、組織横断的に対応スタッフを構成
受入人数	・年間実施回数、受入期間、指導内容等を踏まえ、開催ごと、受入可能人数を検討（職種、性別、学校種別等を考慮）。
社内の受入体制	・受け入れに当たって、担当部署、受入責任者、連絡担当者、指導担当者等を検討。
指導プログラム	・職種別に、指導内容の時間配分、学習事項、体験内容等について整理。指導プログラムはきわめて重要なポイント。
従業員への説明	・インターンシップに関与しない従業員に対しても、生徒が事業所に来ることを周知、注意事項を徹底。 ・仮に女子生徒が来る場合、セクハラ関連の対応を従業員に徹底（長期的に学校の教職員との信頼関係を形成）。
担当教職員・生徒との打ち合わせ	・実施にあたり、詳細について担当教職員、生徒と打ち合わせを実施。あらかじめイメージをもつことで不安が解消されます。



令和2年度 インターンシップ導入促進支援事業のご案内

全日本トラック協会では、令和2年度も都道府県トラック協会を通じて、「インターンシップ導入促進支援事業」を実施する。

〈助成対象〉
中小企業基本法（昭和38年法律第154号）第2条第1項第1号に掲げる中小企業者（資本金3億円以下または従業員数300人以下）

〈助成対象事業等〉
会員事業者が、全ト協の開設したインターンシップ登録サイトに必要事項を登録した後、高等学校以上の教育機関からインターンシップを受け入れた場合に、次の要件に適合するもの（ただし、都道府県ト協ごとの1事業者当たりの申請は1回に限る）
(1) 受け入れ期間が3日間以上であること
(2) トラック運送事業の理解を深めることを目的としたプログラムであり、次の内容を含むものであること
①点呼や日常点検等安全運行に向けた取り組みの見学等
②乗務体験（学校側からの要請および社内規定で乗務体験を含まない場合を除く）

〈助成額〉
(1) 受け入れ期間＝3日間：9万円
(2) 受け入れ期間＝4日間：11万円
(3) 受け入れ期間＝5日間以上：13万円
※ただし、上記受け入れ期間は同一学生に対する受け入れ期間とし、受け入れ人数にかかわらず上記の助成額とする

〈事業の申請〉
事業者は、本助成金の交付を受けようとするときは、期日までに「インターンシップ導入促進支援事業実績報告書」を都道府県ト協に提出しなければならない。

〈実施期間〉
(1)助成対象事業実施期間＝令和2年4月1日～令和3年2月28日
(2)都道府県ト協への実績報告書到着締切日＝令和3年3月2日
(3)全ト協への実績報告書到着締切日＝令和3年3月5日

※なお、申し込み等詳細に関するお問い合わせは、所属する都道府県トラック協会まで。

全日本トラック協会
令和2年度 血圧計導入促進助成事業
対象血圧計型番 ： オムロン HBP-9020-JP

健康管理に頼れる「血圧計」

OMRON

点呼時の“健康チェック”に

ポイント1
測定記録を「自動プリント」できるから記録を取る手間がはぶけます

ポイント2
「音声ガイド」で初めての方でも分かりやすい！

ポイント3
オムロンのプロユースだから、腕の太い方にも対応！

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

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

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

図「緊急経済対策」におけるトラック関係の主な施策（非予算施策を含む）

○　以下の5つを柱として、国民の命と健康と生活を守り抜くとの重大な決意をもって、強大かつ効果の大きい施策を展開

Ⅰ．感染拡大防止策と医療提供体制の整備及び治療薬の開発

「いわゆる『3つの密』を避ける行動の徹底等の感染拡大防止に向けた協力をお願い」

・マスク等の感染防止に係る備品の確保について、関係省庁・業界団体と調整し、ニーズに応じて引き続き対応（非予算）

Ⅱ．雇用の維持と事業の継続

雇用調整助成金の特例措置の更なる拡大

・緊急対応期間（令和2年4月1日～6月30日）において、助成率を中小企業4／5、大企業2／3（解雇等を行わない場合、中小企業9／10、大企業3／4）に引き上げ
・残業相殺の停止、支給迅速化のための事務処理体制の強化、手続きの簡素化を実施

資金繰り対策

・日本政策金融公庫等や保証付き民間融資の既往債務の実質無利子・無担保融資への借換
・民間金融機関への要請（返済猶予含む）に際し、事業者の貸出し後の返済能力を適時適切に捉えた対応の徹底　等

税制措置等

・収入に相当の減少があった事業者の国税・地方税・社会保険料について、無担保かつ延滞税なしで1年間、納付を猶予
・中小事業者等が所有する償却資産及び事業用家屋に係る固定資産税及び都市計画税の軽減（1／2又は0）※令和3年度課税分　等

事業継続に困っている中小小規模事業者等への支援

・中小・小規模事業者等に対する新たな給付金
・収入が減少した事業者の社会保険料の納付猶予

Ⅲ．次の段階としての官民を挙げた経済活動の回復

地域経済の活性化

・新型コロナウイルス感染症対応地方創生臨時交付金の創設

Ⅳ．強靭な経済構造の構築

リモート化等によるデジタル・トランスフォーメーションの加速

・インフラ・物流分野等におけるデジタルトランスフォーメーションを通じた抜本的な生産性の向上
－IT点呼等を活用した非接触型事業運用支援

Ⅴ．今後の備え

・新型コロナウイルス感染症対策予備費を創設

政府

新型コロナウイルス感染症に係る「緊急経済対策」を決定

あらゆる政策手段を総動員し雇用維持・事業継続へ

政府は4月7日に開いた臨時閣議で、新型コロナウイルスの感染拡大を受けた緊急経済対策（事業規模総額約108兆円）を決定した。

同経済対策では、①感染拡大防止策と医療体制の整備及び治療薬の開発、②雇用の維持と事業の継続、③次の段階としての官民を挙げた経済活動の回復、④強靭な経済構造の構築、⑤今後への備え――を5つの柱とし、国民の命と健康と生活を守り抜くとの重大な決意をもって、強大かつ効果の大きな施策を展開していく。

トラック運送業界関係の主な施策は、雇用調整助成金の特例措置の更なる拡大、資金繰り対策、税制措置等、事業継続に困っている中小・小規模事業者への支援など、左図の通り（非予算施策を含む）。特に、新型コロナウイルス感染症による経済活動の急速な縮小に伴い、中小・小規模事業者を取り巻く環境が悪化しており、事業継続や雇用維持が危ぶまれていることから、困窮している事業者への新たな給付金制度の創設をはじめ、財政・金融・税制などあらゆる政策手段を総動員し、雇用と事業を守っていくとしている。

厚労省

雇用調整助成金の特例措置を追加実施

4月1日～6月30日の「緊急対応期間」対象に

厚生労働省は4月10日、新型コロナウイルス感染症の影響に伴う雇用調整助成金の特例措置を追加実施するとともに、申請書類の大幅な簡素化を行うと発表した。

新型コロナウイルス感染症の影響により事業活動が急激に縮小する事業所が生じ、地域経済への影響が見込まれることから、厚労省では新型コロナウイルス感染症に伴う経済上の理由により事業活動の縮小を余儀なくされ、雇用調整を行わざるを得ない事業主に対して、令和2年2月14日、同月28日、および3月10日に雇用調整助成金に係る特例措置を講じてきた。今般、これを拡充し、令和2年4月1日～6月30日までの間を「緊急対応期間」とし、上乗せの特例措置を講じる。

追加実施される特例措置の概要は、次の通り。

・休業または教育訓練を実施した場合の助成率を大幅に引き上げ（中小企業5分の4、大企業3分の2に引き上げ。解雇等を行わない場合は、中小企業10分の9、大企業4分の3に引き上げ）
・教育訓練の加算額を大幅に引き上げ（中小企業2400円、大企業1800円）
・教育訓練の範囲を大幅に拡大
・生産指標の要件を緩和（1か月5%以上低下）
・同期間内に実施した休業は、1年間に100日の支給限度日数とは別枠で利用可能
・週20時間未満の労働者など、雇用保険の被保険者でない労働者も対象に
・事後提出が可能な期間を6月30日まで延長
・短時間休業について、事業所内の部門ごとの休業も対象に
・休業規模の要件を、中小企業40分の1以上、大企業30分の1以上に緩和
・残業相殺制度を当面停止

また、特例措置に関する申請書類等については、大幅に簡素化し、事業主の申請手続きの負担を軽減するとともに、支給事務の迅速化を図る。

詳細は、厚労省ホームページを参照のこと。

雇調金問い合わせ先
お近くの都道府県労働局またはハローワーク

取引先の業種によって影響度に差

現状では影響が少ない事業者も「先行きが見えない不安大」

トラック運送事業者のための
経営のヒント
緊急特別編（253回）

物流ジャーナリスト　森田 富士夫

3月11日～26日の間、新型コロナウイルスによる影響を全国的に電話取材した。困ったのは、わずか2週間あまりで当初と状況が大きく変わった取材先があったことだ。最初は「現在のところ大きな影響がない」という事業者も、その後に荷主が操業停止などを発表したことで状況が一変し、追加取材が必要だった。それだけ状況が目まぐるしく変化しており、大勢としては時間の経過とともに影響が拡大しているようだ。

まず海上コンテナなどである。「輸出はほとんど影響ないが輸入は10%ほど落ちている。輸出にも影響が出てくると20%ダウンも予想される」という事業者がいる。ある海コン事業者は「1～3月の取扱量は通常の約3分の1で、40フィートコンテナ換算で月2000本～3000本の落ち込み。傭車比率は30%で自車両優先にせざるを得ないが、それでも2回転を1回転にして凌いでいる」。

成田空港に近い事業者は「2月20日ぐらいから少しずつ、成田に荷物が入ってくるようになった。その中には船便から航空便に切り替えたり、関西国際空港に入る荷物が便数減で成田経由になっているケースもある」という。通関をしている事業者は、「通関の影響では、これまで輸入が減少していたが、今後は輸出も減少が見込まれるので心配」としている。

自動車産業では、メーカー各社が一時的な国内操業の休止を発表したことで不安が広がった。すでに「完成車の輸出はモータープールが大変な状態になっている」、「操業休止で、部品輸送をしている事業者にはかなり大きな影響が予想される」という状況だ。

また、部品メーカーに樹脂を納品している事業者は、「樹脂の在庫管理や納品といった業務がストップしている」。別の事業者も「カーシートに使うウレタン系の樹脂の動きが悪くなっている」。さらに構内作業でも、「仕事量の減少で当社の仕事がなくなり、雇用調整給付金をもらって凌ぐようにという話がきている」。大手機械メーカーの工場の近くで、当該荷主への依存度が高い事業者では「車両稼働率の低下でドライバーの歩合賃金がかなり減少している」。また家電工場の仕事をしている事業者は、「工場が金曜日も休みになった。木曜日に部品を多めに運んで、金曜日にトラックが空く」ようになってきた。

各種の工場で使用されている特殊ガス（危険物）の保管と配送をしている事業者は、「工場で使用する特殊ガスは、操業日数や操業時間の減少で需要が落ち込んでいる」。

鉄鋼輸送でも「建設中の物件は現在のところ影響はない。だが、半年後ぐらいから着工する予定だった物件の打ち合わせがストップしているので、半年後や1年後には影響が出てくる。今後の需要回復の見通しが立たなくなったため、着工時期を延期するという動き」である。同様に、リースの建設機器輸送の事業者も「取引先のレンタル会社では、今後の公共投資や民間需要を心配している」。

戸建て住宅関係も「トイレやシステムキッチンなど水回り品が中国から入ってこなくなったので、工事が止まっている。そのため建築資材も荷動きが止まっている」。中国からの輸入資材では「建築関係のグラスウールの供給がなくなり工事が止まった」という事業者もいた。

住宅集成材を運んでいる事業者は、「原料が中国から港に入ってきて、港の近くのメーカーで加工し、それをハウスメーカーの下請け工場に輸送している。しかし荷物量が減少して大型車だったものが4トン車になってきた」。

北海道で農産物を運んでいる事業者は、「昨年は玉ねぎと馬鈴薯が豊作だったので、6～7月まで在庫がある。だが、玉ねぎは北海道産という風評被害で、関東圏ではキャンセルもあった」という。酪農関係をみると、「学校給食がストップしたので牛乳が余っている。搾乳しないと乳牛が死んでしまうので搾乳するが、捨てているような状況だ。当社は酪農家がトラクターの後ろに着ける器具を運んでいるが、荷動きが落ち込んでいる」。なお、学校給食の事業者では「小中校が休校になり、学校給食は影響が出ている」。

ホテル・旅館、飲食店、お土産屋などの影響は大きい。アイスクリームやチョコレート、菓子などのメーカー物流をしている事業者は、「学校が休みなのでアイスは売れているが、チョコはお土産用の空港やJR駅などのインバウンド需要が落ち込んでいる」。

食材輸送では「飲食店が3月2日以降、ガタ落ちになっている。ホテルの業務用食材も激減している」。ホテル関係では、業務用消耗品も輸送量が激減している。業務用のシャンプーやリンスなどの保管・管理と配送をしている事業者は、「予約キャンセルで動きが止まっているが、さらにオリンピックの延期でキャンセルが増える。荷主はこの間、オリンピック需要を見越して増産したので在庫が増加し、出荷が落ち込んでいる状態だ」。

ケータリングの事業者は「イベントなどの中止で、ケータリングの仕事は全部キャンセルになった」。同様にイベント用機材も、「イベント関連の机やいす、その他のレンタル機材の輸送需要が激減している」。意外にも印刷物も減少している。「印刷用インクを印刷工場などに納めているが、例年なら3月には印刷物が増える。これはイベントのチラシや、春の観光シーズンに向けてツアーのパンフレットなどを印刷するからだが、今年はダメだ」。

化粧品関係もインバウンド需要の激減だけでなく、「外出自粛で家にいるので化粧しない。外出時もマスクをするので薄化粧になっている」。ある事業者は「化粧品用のフィルムや化粧箱メーカーの長年取引してきた荷主が化粧箱製造から撤退した。原料が中国だったことと、化粧品の売上減少で単価が合わなくなったから」という。化粧品の内需の落ち込みは、インターネット通販の春物アパレルや靴などにも共通している。EC（電子商取引）物流の事業者は、「外出を控えているので今シーズンは春物の服や靴を買わない」という。

食品、飲料、酒類などは業務用が激減して一般市販向けが増加している。だが、業務用の減少をカバーするまでには至っていない。「外食の食材は輸送量が3分の2になっている」。別の事業者は「当社はドライ食品を取り扱っている。飲食店向けは落ち込んでいるが小売向けは増えている」。外食産業の落ち込みに反比例して内食が増加しており、特に冷凍食品やレトルト食品の売上の伸びが大きい。また巣ごもり需要では「自宅にいる時間が増えているので、プロパンガスの消費が伸びている」という事業者もいる。

「レトルト食品やカップ麺の消費が伸びている。工場から当社センターに運んで保管し、当社から量販店などの物流センターに運んでいる。だが売れ過ぎて工場から直送で量販店のセンターに運ぶようになっている。工場から当社に運んでいる事業者の車両でダイレクトに輸送するので、当社の仕事は減ってしまった」という微妙な心境の事業者もいる。

飲食店の売上減少の影響が大きいのは酒類だ。ある事業者は「酒は業務用の落ち込みが大きい。それに対して一般販売ルートは伸びている。特にドラッグストア向けの出荷では前年の2倍ぐらいの出荷になっている。だがスーパーマーケット向けはあまり増えていない」。

衣料品や日用品関係では、紙製品の買いだめという問題があった。ある事業者は「トイレットペーパー、マスク、アルコール消毒液など、当社に1日遅れで相当量が1度に入ってくるので、仕分けや積み込みが間に合わないような状態があった。作業能力を超えた受発注に問題があるので、荷主にも改善を求めた」という。また、衣料品では「春物は中国の春節の前にすでに日本に入っていたので2月、3月は店頭販売に支障はなかったが、今後、夏物商品が入ってくるかどうかが大きな焦点になってくる」。

外出自粛でネット通販の増加が見込まれたが、「ネット通販の荷主は、取り扱っている商品カテゴリーによって違いが出ている。外出しないので、アパレルや靴などは動きが落ちている。それに対してレトルト食品や冷凍食品などが伸びている」。

一方、観光地の事業者は「観光客が激減してお土産の宅配荷物も減少し、拠点間輸送の外注も減ってきた」という。宅配では生活協同組合の宅配などもある。「生協の宅配で日用品を取り扱っている。2月、3月ではトイレットペーパーなど欠品商品もあったが、センターの作業ベースでみると15～20%ほど仕事量が増えた。作業量の増加は、事務所の職員が現場に入ったりして対応している」という。

事業者の社内的な対応では、「控室に入れなくして、休憩はトラックの中でそれぞれが取るようにするなど、大勢での接触を避けるような対策をとっている」。ある事業者は「喫煙室は窓を全開にし、喫煙室への入室、退室は5分以内とした」。あるいは「庫内作業の人たちは昼休みの時間を半分ずつ2回に分け、できるだけ大勢の人と接する機会を減らすようにしている」。

一方、入国規制の影響で「中国から6人の技能実習生の受け入れが決まっていたのだが、日本に来ることができないため派遣社員でしのいでいる」という事業者もいる。

ドライバーの募集、応募にも変化が出てきた。貸切バスのドライバーからトラックドライバーに転職する動きが進んでいる。今回の取材先でも、数社がバスのドライバーを採用していた。

だが、トラックドライバー専門の求人サイトでは「応募が増えるかと予想していたが、それほどでもない。先行きが見えないので募集をためらっている事業者が増えてきた」という。これは「現状では影響が少ないが、先が読めない」という大半の事業者の認識を反映しているともいえる。

新型コロナウイルス感染症とトラック運送業界

ほんのヒトコマ

［第62回］ 前川しんすけ

外出自粛の結果…7年後には新1年生がどっさりで、少子化も解消…！

法令○×クイズ ～追越し編～

【解答】２面に問題

❶ ○（道交法第2条第1項第21号）車両が他の車両等に追いついた場合において、その進路を変えてその追いついた車両等の側方を通過し、かつ、当該車両等の前方に出ることをいう。

❷ ○（道路交通法第28条第４項）追越しをしようとする車両は、反対の方向又は後方からの交通及び前車又は路面電車の前方の交通にも十分に注意し、かつ、前車又は路面電車の速度及び進路並びに道路の状況に応じて、できる限り安全な速度と方法で進行しなければならない。

❸ ×（道交法第29条）後車は、前車が他の自動車又はトロリーバスを追い越そうとしているときは、追越しを始めてはならないと定めてあるが、自転車は自動車でもトロリーバスでもないので、自転車を追い越そうとしている前車を追い越しても二重追越しとはならない。

❹ ○（道交法第30条第2号）追越し禁止場所として、「トンネル（車両通行帯の設けられた道路以外の道路の部分に限る）」とされており、車両通行帯のあるトンネルの場合の追越しは禁止されていない。

❺ ×（道交法第30条第3号）交差点、踏切、横断歩道又は自転車横断帯及びこれらの手前の側端から前に30メートル以内の部分は追越し禁止である。

全国27か所に設置されたTS

安全運行のお手伝い

白河の関TS（福島県泉崎村）

東神TS（神奈川県大和市）

諫早TS（長崎県諫早市）

トラックステーションTS GW休業案内

（ゴールデンウイーク）

（公社）全日本トラック協会施設事業部（令和2年4月13日現在）

TS名	運行情報センター	食堂・宿泊施設など	
札幌	4月28日(火)17:00～4月30日(木) 9:00 5月 1日(金)17:00～5月 7日(木) 9:00	食堂	平常通り営業
苫小牧	4月28日(火)17:00～4月30日(木) 9:00 5月 1日(金)17:00～5月 7日(木) 9:00	食堂	平常通り営業
青森	4月28日(火)17:00～4月30日(木) 8:30 5月 1日(金)17:00～5月 7日(木) 8:30		
仙台	4月28日(火)17:00～4月30日(木) 9:00 5月 1日(金)17:00～5月 7日(木) 9:00	シャワー 食堂	4月28日(火)16:30～4月30日(木) 9:00 5月 1日(金)16:30～5月 7日(木) 9:00 4月28日(火)15:00～4月30日(木) 8:00 5月 2日(土)15:00～5月 7日(木) 8:00
白河の関	5月 1日(金)17:30～5月 7日(木) 8:30	コインシャワー、コインランドリー、休憩室	5月 1日(金)17:00～5月 7日(木) 9:00
茨城	5月 1日(金)17:00～5月 7日(木) 9:00	平常通り営業	
矢板	5月 1日(金)17:00～5月 7日(木) 9:00	食堂、浴室、コインシャワー、コインランドリー	5月 1日(金)22:00～5月 7日(木)11:00
大宮	平常通り運営	平常通り営業	
東神	4月28日(火)17:00～4月30日(木) 9:00 5月 2日(土)17:00～5月 7日(木) 9:00		
新潟	4月28日(火)19:00～4月30日(木) 8:00 5月 1日(金)19:00～5月 7日(木) 8:00	シャワー	5月 1日(金)18:00～5月 7日(木) 8:00
金沢	5月 1日(金)17:00～5月 7日(木) 9:00	平常通り営業（24時間営業）	
浜松	5月 1日(金)17:00～5月 7日(木) 9:00	食堂・売店 浴室、宿泊・仮眠	5月 2日(土)14:00～5月 7日(木)11:00 5月 2日(土)10:00～5月 7日(木)12:00
安城	5月 1日(金)17:00～5月 7日(木) 9:00	食堂	5月 2日(土)21:00～5月 7日(木)10:00
名古屋	5月 1日(金)17:00～5月 7日(木) 9:00	食堂 宿泊・浴室	5月 1日(金)21:00～5月 7日(木)11:00 5月 1日(金)21:00～5月 7日(木)10:00
亀山	5月 1日(金)17:00～5月 7日(木) 9:00	食堂 売店 浴室、宿泊・仮眠	5月 2日(土)14:00～5月 7日(木)11:00 5月 2日(土)14:00～5月 7日(木) 8:00 5月 2日(土)14:00～5月 7日(木)10:00
彦根	4月28日(火)17:00～4月30日(木) 9:00 5月 1日(金)14:00～5月 7日(木)11:00	食堂・宿泊・浴室	4月28日(火)21:00～4月30日(木) 8:00 5月 1日(金)14:00～5月 7日(木)11:00
大阪	4月28日(火)17:00～4月30日(木) 9:00 5月 1日(金)17:00～5月 7日(木) 9:00	平常通り営業（24時間営業） ※食堂：5月6日(水)まで、20時から5時まではテイクアウトのみ	
奈良・針	5月 1日(金)17:00～5月 7日(木) 9:00	休憩室、コインシャワー、コインランドリー	5月 1日(金)17:00～5月 7日(木) 9:00
岡山	5月 2日(土)16:00～5月 7日(木) 9:00	食堂 その他	5月 1日(金)18:00～5月 7日(木)11:00 5月 2日(土)16:00～5月 7日(木) 8:00
尾道	5月 1日(金)17:00～5月 7日(木) 8:30	シャワー、トイレ、洗濯機 コンビニエンスストア	5月 1日(金)17:00～5月 7日(木) 8:30 平常通り営業（24時間営業）
三次	5月 1日(金)17:00～5月 7日(木)11:00	食堂・浴室	5月 2日(土)14:00～5月 7日(木)11:00
北九州	4月28日(火)17:00～5月 7日(木) 9:00	シャワー、ランドリー	平常通り営業（24時間営業）
鳥栖	4月28日(火)17:00～4月30日(木) 9:00 5月 1日(金)17:00～5月 7日(木) 9:00	食堂・浴室 宿泊予約受付	※短縮営業　5/2(土)～5/6(水)　11:00～20:00 5/2(土)～5/6(水)　11:00～20:00まで受付
諫早	5月 1日(金)20:00～5月 7日(木)10:00	食堂 宿泊 浴室	5月 1日(金)14:30～5月 7日(木)10:00 5月 1日(金)10:00～5月 7日(木)15:00 5月 1日(金)20:00～5月 7日(木)10:00
大分	5月 1日(金)18:00～5月 7日(木) 8:00		5月 1日(金)18:00～5月 7日(木) 8:00
宮崎	5月 1日(金)17:00～5月 7日(木) 9:00	休憩室、シャワー	5月 1日(金)17:00～5月 7日(木) 9:00
鹿児島	4月28日(火)17:30～5月 7日(木) 8:30	休憩室、コインシャワー	4月28日(火)17:30～5月 7日(木) 8:30

TS名	給油所
青森	5月 2日(土)18:00～5月 4日(月) 8:00
大宮	平常通り営業
新潟	5月 2日(土)21:00～5月 6日(水) 8:30 ○短縮営業 5月6日(水)　8:30～17:30
金沢	○短縮営業 4月29日(水)　8:00～19:00 4月30日(木)～5月2日(土)　7:00～21:00 5月3日(日)～5月6日(水)　8:00～19:00

TS名	給油所	
岡山	4/29(水)、5/4(月)～5/6(水) 4/30(木)～5/2(土) 5/2(土)20:00～5/4(月)8:00	8:00～18:00 祝日営業 7:00～20:00 通常営業 休業
尾道	平常通り営業	
三次	5月 2日(土)19:00～5月 7日(木) 7:00	
北九州	平常通り営業	

▷携帯電話用のトラックステーションリストを作成しました。お持ちの携帯電話のバーコードリーダーを右のQRコードにかざしてください。
※QRコードは㈱デンソーウェーブの登録商標です

◇詳細は直接各運行情報センター等へお問い合わせください。

食の新旧街道を行く

―俯瞰食文化学の視点から―

フードジャーナリスト、食文化研究家
向笠 千恵子

174「'20西イチグルメ④」丹波篠山の三宝集い膳

兵庫県の道路地図を見ると、日本海と瀬戸内海を南北に従え、淡路島まで県域と、まことに雄大だ。高速道路は東西方向に延び、淡路島を経て四国につながるルートもある。当然、大消費地の京都にも大阪にも神戸にも至近で、食材の宝庫であり、その品質にも定評がある。朝晩の気温差が大きく、霧がわく盆地ならではの気候が農作物の成長にうってつけで、大納言小豆、栗、山の芋、黒豆など特産物があまた。さらに、肉類では但馬牛、丹波地鶏、八鹿豚がブランドとして知られる。

それら丹波の幸をぎっしり盛り合わせたのが「丹波篠山大地の恵み三宝集い膳」。西イチグルメ決定戦で準グランプリを受賞したすぐれ献立で、食べられるのは舞鶴若狭自動車道の西紀SA上り線のレストラン。

但馬牛は霜降りになりやすい肉質が特徴で、神戸牛、三田牛としてもてはやされる高級肉も元来は但馬牛である。この「集い膳」ではイチボ肉のステーキで登場し、おろしポン酢を付けると味が一段とふくらむ。なお、イチボとはモモ肉の下側で1頭につき2キログラムほどしかとれない希少部位だ。

八鹿豚のスペアリブの炙り焼きは、白髪ねぎでさっぱり食べられるのがいい。八鹿豚は養父市のブランド豚で、静かで水のいい山間部に豚舎があるから、ストレス知らずの上質な肉に育つのだ。

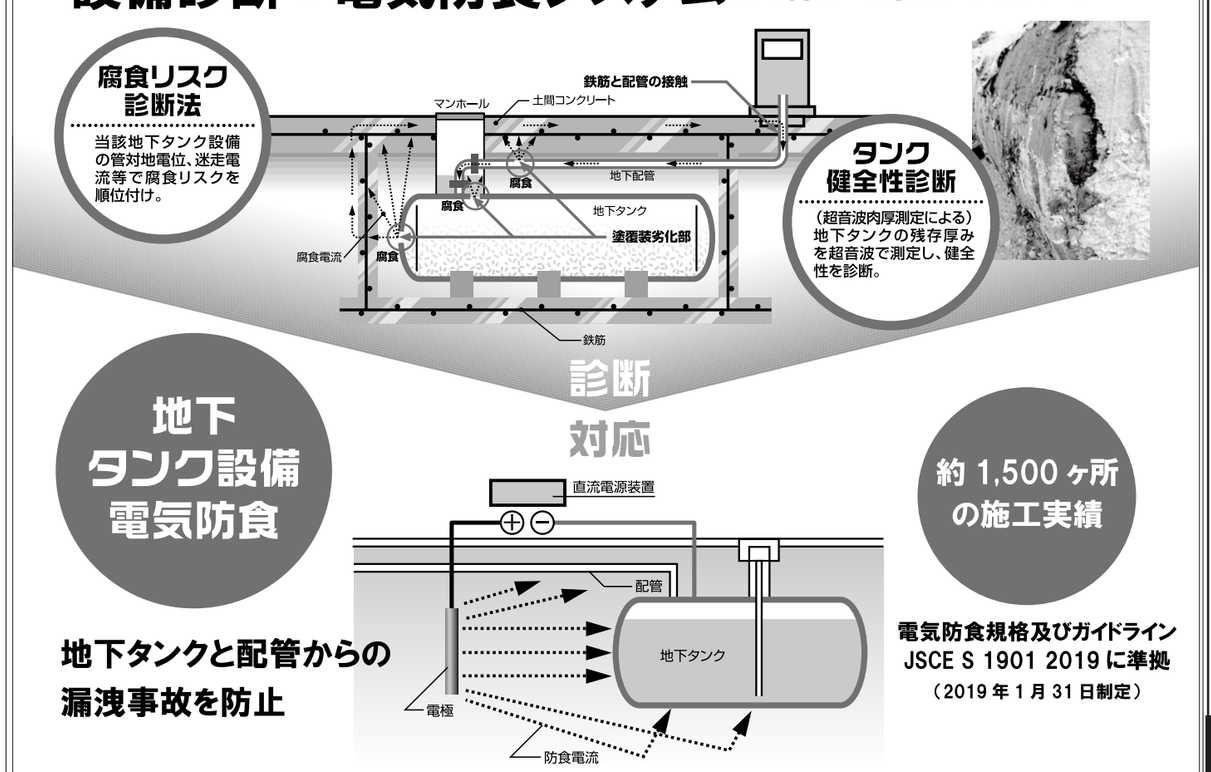
地鶏は2種で、ロードアイランドレッド系統の「丹波地どりの南蛮酢」はころもに酢の酸味がよく染みていて後口が爽快。前菜の「丹波黒どりの生ハム」は、なめらかな肉質でコクがある。

もちろん、どの料理にも丹波の新鮮野菜をたっぷりあしらっているし、ご飯は丹波篠山産コシヒカリ。間違いなく運転の疲れが吹っ飛び、気が付けば丹波篠山食材のファンになっているはずだ。

（むかさ・ちえこ）

老朽化設備からの漏洩事故を防止

設備診断と電気防食システムは当社にお任せください！



TOKICO Actuating change

トキコシステムソリューションズ株式会社
本社　〒210-0005 神奈川県川崎市川崎区東田町8番地 パレール三井ビル
TEL. 050-3852-5280　FAX. 044-222-7155
www.tokicosys.com

スパイラルフィルターで燃費は下げられる!!

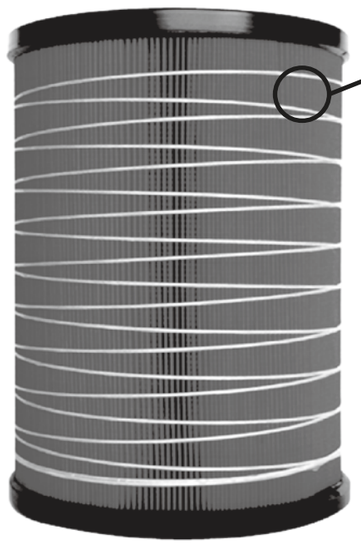
「工場直売 だから安い!!」
「長持ち２倍 だからすごい!!」

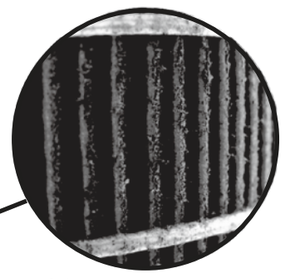
吸気効率向上 → 出力向上 → 燃費削減

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

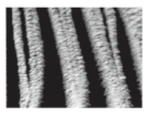
全車種対応
翌日納品





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68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

谷口所長に訊く！

「しっかりイチから教えて育てる」未経験者採用にシフト
荷役負担が軽い荷種が女性採用推進を後押し

谷口　勇
神戸西事業所長

当事業所の採用については、99%が求人サイトからの応募で、近年は未経験者の採用に力を入れています。現在の経験者と未経験者の割合は半々で、未経験で入社する方は、「中型限定の免許はあるけれど、運転経験はない」という方がほとんどです。基本3か月で設定している研修期間中には、横乗り教習で基本からトラブル対応までしっかり教え、独り立ちしてもらっています。福島さんはそんな「中型未経験者」の中でも、2週間で独り立ちした非常に優秀なドライバーです。

女性ドライバーの採用は以前から行っていましたが、結婚や出産を機に退職していってしまい、しばらく女性ドライバーが不在でした。そんな中、約3年前に女性からの応募が相次いだ時期があり、以降女性の積極採用にかじを切ることにしました。当事業所は手積み・手降ろしの荷役業務がありますが、扱っている荷物が菓子類で、荷物の重量が比較的軽いことが女性採用の推進を後押ししてくれています。

栄進急送株式会社
［代表取締役社長　村上　功］

本社所在地	兵庫県伊丹市西野1-8 （神戸西事業所所在地　兵庫県神戸市須磨区弥栄台3-15-9）
資本金	2,400万円
設　立	昭和61年10月24日
従業員数	109人（ドライバー94人、うち女性8人）
車両数	96台

history　キャリアチェンジ・キャリアアップを重ね目指すは「オールラウンダー」

夫の言葉で転職を決意　「大好きなお菓子を運べる仕事」に

イタリアンレストランのシェフとしてキャリアを重ね、子どもを産んでからは勤務時間の定まったチェーン店に勤務していた福島さん。しかし、日々オーダーに追われる中で、料理を楽しむ要素がまったくなくなり、疲れきっていたという。

「夫は知り合ったレストランを退職した後、ケーキや製菓材料を運ぶトラックドライバーに転職していました。夫が『この仕事は、体力はまあまあ必要だけれど、基本ひとりなので、気は遣わない』と話しているのを聞いて、『体力には自信があるし、私もやってみようかな』と思い、ドライバーの仕事を探しはじめました」（福島さん）

軽トラック・小型トラックで食品などの配送を行うドライバーに転職するも、ほどなくして「さらに大きなトラックに乗りたい！」と4トン車ドライバーを志した福島さんは、求人サイトに「お菓子を運ぶトラックドライバー」「女性でも大丈夫」の文字を見つけ、栄進急送㈱神戸西事業所に応募。

「中型トラックへの乗務経験はなかったのですが、面接をして、仕事内容の話などを聞いて、『全然イケるわ！』と思いました（笑）。不安はまったくなく、むしろ大好きなお菓子に囲まれて仕事ができることの幸せに浸っていました」（同）

面接を担当した谷口所長は、「とても前向きな姿勢を感じたので、丁寧に仕事を教えさえすれば大丈夫だろう」と採用を即決。福島さんの成長は、その予想をはるかに上回るもので、通常3か月はかかる研修期間も、2週間で終えて独り立ちし、入社して1年ほど経ったころ、自ら大型免許の取得を申し出た。会社の補助を受け、狭き門である飛び込み試験に挑むと、見事合格し、晴れて大型ドライバーとなった。

「いつも心がけているのは、広い視野と、ゆったりした車間距離と、心のゆとりをもって、基本のルールに忠実に運転することです」（同）

積み込みの醍醐味は「形状とありかの把握」と「三次元テトリス」

「お菓子=軽い荷物」と考えがちだが、板チョコレートやボトル入りのガムなどは、まとめて箱に入れるとかなりの重さになる。体力に自信のある福島さんでも毎日筋肉痛になるというが、「筋肉痛になるということは、筋肉が毎日鍛えられているということ。板チョコやガムの重みによる筋力トレーニングで、肘から上の筋肉がものすごく育っていますよ」と笑う。重いものから軽いものまで、重量や形状が多岐にわたるお菓子を荷台に積み込んでいくには、その順序が非常に重要だ。

「荷積みに関しては、ベテランの方たちが作業する姿を見て学んで感覚をつかみました。幸いにも私はお菓子が大好きなので、荷姿を見ただけで、どんな重さで、どんな形をしたお菓子が入っているかがすぐに分かり、積み込む順番を即座に判断することができます。積み込みのコツは、荷台の中を頭の中で『奥行きのあるパズル』、いわば『三次元テトリス』のように考えることです。重たいものでまず下を埋めていき、その上に同じような大きさの箱に入った軽いものをはめ込んでいく。お菓子の箱の形状と重さが頭に入っているおかげで、荷物と荷物の隙間をみつけては『あのサイズならあのお菓子が入る！』とひらめく感じです」（同）

また、福島さんは記憶力に秀でており、「倉庫内の商品のありかを即答できる」というスキルのおかげで、同僚たちからも大いに頼りにされている。シェフ時代に店長も兼ねていた経験から、仕事の分量などをみてスタッフに仕事を割り振っていくこともお手の物だ。「女性ならではの丁寧な荷扱いと、てきぱきした仕事ぶりで、先輩後輩問わず、積み込み順を見事に指示していく姿は非常に頼もしいです」と谷口所長も太鼓判を押す。

新たな挑戦つづけ「オールラウンドな仕事ができる存在」に

「特にやりがいを感じる時」について尋ねると、「なにか新しい仕事がある際、自分にその仕事を担当する話がきた時です。例えば『四国へ配達する、新しい仕事があるけど、行く?』と訊かれたら、うれしいなと思いながら『行きます！』と即答してしまいます（笑）。『福島なら大丈夫だ』と信頼して仕事を任せてもらえることに、大きな喜びとやりがいを感じています」という福島さん。

福島さんが快諾するのは、新規の仕事だけではない。昨年、村上功社長からの「トラックドライバー・コンテストに出場してみないか」との問いかけに「出ます！」と即答。仕事をしながら勉強を重ね、県大会と全国大会に出場した。残念ながら全国大会入賞には至らなかったが、「今回は初出場で、いわば『様子見の挑戦』でしたが、次に全国大会に出場する時は、悔いのないような結果を残したい」と意気込んでいる。また、福島さんにはもう一つ野望があるという。

「当事業所には、倉庫の女性スタッフの息子さんがドライバー・倉庫兼任スタッフとして就職した事例がありますが、息子にもいずれ絶対に当社でアルバイトをさせようと思っています。この業界は、男手はいつでも欲しいですから、アルバイトができる年齢になったら、倉庫の中での作業をさせたいです」（同）

「一緒に仕事をすると、彼女のパワーに引っ張られ、『この人みたいになりたい』と周りが自然とついていってしまう、道しるべのような存在が福島さんです。彼女には近い将来、運行管理者資格を取得して、配送の管理をする立場になってほしいと期待しています」と谷口所長が語るように、福島さんに寄せられる期待は非常に大きい。そして福島さん自身も、その期待に真っ向から応えようとしている。

「現場でずっと動いていたいという気持ちもあるのですが、ある程度歳を経ていくと、『動けなくなった先』を考えておかないといけません。倉庫作業もできて、ドライバーもできて、管理者もできる――働くからにはそういうオールラウンドな仕事のできる人間でありたいです」（同）

谷口所長（左）と福島さん（右）

こちら広報室　四季折々　182

2020・4・15

▼久しぶりに再会した友人は、明らかに「疲労困憊」した様子でした。都心のとある和食処でランチを注文して会話に入るも、何故か覇気がなく、目も虚ろ状態です。ランチを食べ終えると、開口一番に「高齢の義母の介護で身も心もズタズタだ」と吐露しました。和紙製の行灯の先に見える彼の顔は、谷崎潤一郎の随筆『陰翳礼讃』で表現されるような、揺らめく朧気な影のようでした。▼70代後半から認知症の兆候が表れた友人の義母は、最近では「お前は誰だ」、そして時には「家から出て行け」と怒鳴り散らし、所構わず物を投げ付ける始末だということでした。その話を聞いて、私は友人が想像を絶する苦悶の日々を送っているという事実を受け止めました。▼コミックエッセイ『ぱーちゃんがゴリラになっちゃった。』の作者・青山ゆずこ氏は、「病気の影響から、認知症患者は正論では動かないし、変わらない。家族間で役割を振り分け、自分の時間を持てるようにすること」と説いています。確かに、情緒が不安定な人を相手にお決まりの会話のやり取りをしても何の意味も持たないでしょう。青山氏の言葉に、ストレスを回避しながらリフレッシュすることの難しさを痛感しました。今まで温厚だった人が、病気の影響とはいえ般若の形相で身内である自分へ立ち向かってくる現実に後退りするのは仕方のないことでしょう。▼私自身、5年前に認知症の実母を看とりましたが、亡くなる前、目の前にいる母は元気だった頃の母とはまるで別人でした。最後は、寝たきりで会話もできない状態でしたが、そんな母を見るたび涙が止まりませんでした。医療技術の目覚ましい進歩により延命が可能になりましたが、今までと同じように接することが叶わぬ状況下では、ただただ辛いだけです。▼母の存命時、施設を訪れると、4人構成のバンドが、ボランティア活動に来ていた時がありました。童謡や流行歌などを施設の全員と一緒に歌うのです。するとどうでしょう、みんなが配られた歌詞を見ずに、大合唱するのです。それはそれは笑顔で、そして優しい眼差しで、大声で歌うのです。私は、びっくりすると同時に、いつしか胸が熱くなりました。「まだまだ、大丈夫だ」「まだまだ、皆さんの思いは周囲に伝わっていますよ」、そんな気持ちを感じ取りました。激動の昭和に生を受け、家族を支えた母たちが辿り着いた場所が、この「命をつなぐ小さな施設」でした。▼聞くとボランティアの方々は、普段は会社員、自営業、看護師、劇団員と様々な職種でしたが、「相手に元気と笑顔を伝えること」が目的だと言っていました。お互いが「邂逅遭遇」する中で印象的だったのは、「私達が逆に活力をいただいているんです」という言葉でした。現に、励ます側もそれを受ける側も、「永劫回帰」に基づいていました。▼施設近くの駅から電車に乗り、山手線の日暮里駅に着き、西口から少し歩き「御殿坂」を下ると、約60軒のお店が軒を連ねる商店街「谷中銀座」があります。その商店街を見渡す階段の最上段が通称「夕焼けだんだん」と呼ばれ、昭和の面影が残っています。施設からの帰り道に立ち寄って見たあの日の夕焼けは、いつもより茜がかった色合いの濃い鮮やかな夕焼けで、例えるなら「温柔敦厚」を絵に書いたような景色でした！

（山崎薫）

女性の輝く現場から
トラガールのお仕事。

第26回「大型車ドライバー（センター間・菓子輸送）」福島 奈津子さん（栄進急送㈱・兵庫県）

トラック運送業界で様々な仕事に携わる女性をとりあげるこのコーナー。第26回目は、「大型車ドライバー（センター間・菓子輸送）」のお仕事です。栄進急送㈱（兵庫県伊丹市）の福島奈津子さんが登場します。

トラガールファイル　福島（ふくしま） 奈津子（なつこ）さん

イタリアンのシェフからトラックドライバーへ異色の転身！
抜群のリーダーシップで「入社2年目の管理者候補」に

- 高等学校卒業後、看護学校に入学するも体調を崩し中退。手に職をつけようと飲食店で勤務しながら調理師免許を取得し、イタリアンレストランのシェフに。調理師の仕事に約18年携わる。
- イタリアンレストランの店長兼バーテンダーをしていた19歳年上の夫と結婚し、1男（現在中学校3年生）の母に。
- トラックドライバーに転職した夫の影響でトラックドライバーを志し（history参照）、栄進急送㈱神戸西事業所に入社。
- 無類のお菓子好きで、バッグの中にはいつも「マイお菓子袋」を常備。「甘いもの、しょっぱいもの、ソフトキャンディ、マドレーヌのようなパン系のお菓子など、ありとあらゆるお菓子を持ち歩いています」。
- 趣味はツーリングで、おすすめスポットは「六甲山や、淡河（おうご）の峠道」。息子が将来バイク免許を取得したら、家族3人でツーリングに出かけるのが夢。

- 担当業務：大型車による菓子輸送（センター間）
- 勤続年数：2年
- 取得資格：大型自動車免許

福島さんのある1日の仕事の流れ

福島さんは日々、どのような「トラガールのお仕事。」に携わっているのでしょうか。お仕事に1日密着させていただきました。

6:30
出社。タイムカードを打刻（写真①）し、乗務前点呼、車両点検（写真②）を行う。

①

②

7:00
前日に積み込み（写真③）を済ませてあるトラックに乗り込み、神戸市にある1便＝生活協同組合の集配センターへ向け出発（写真④）。

③

④

8:00
1便のセンター着。出荷商品の日付や種類、数量を確認してから、パレットまたは台車へ手降ろしする。

9:00
「1便のセンター発・3便＝ドラッグストアの物流センター行き」の出荷商品を、ケース（段ボール、写真㊤）とボール（バラの商品を詰め合わせた箱、写真㊦）に分けて手積みする。

㊤

㊦

完了後、栄進急送神戸西事業所からほど近い場所にある2便＝ディスカウントストアの物流センターに向け出発（写真⑤）。

⑤

10:00
2便のセンター着。前日積み込み分の商品を、エリアや店舗に分けてパレットに手降ろしする。

12:00
大阪府泉北郡にある3便の物流センターへ出発。

14:00
3便のセンター着（写真⑥）。ボールの商品をパレットに手降ろしし、所定の場所へと運ぶ。

⑥

14:30
待機時間を利用し、トラック内で昼食休憩をとる。「飲食業界に長くいたせいか、『お昼どきに食事を摂る』という習慣がないんです。おなかがすいている時はおにぎりやお弁当を、おなかがすいていない時はお菓子を食べます」（福島さん）。

15:45
ケースの商品をレーンに流したあと、会社へ向け出発。

17:00
帰社（写真⑦）。帰庫時点呼（写真⑧）を行い、日報を作成してから退社。

⑦

⑧

DreamMaker　全日本トラック協会助成金対象商品

7インチモニター＋カメラセット

天井吊り下げスタンド付属

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

トレーラー用配線ケーブルセットをご用意
MT070RAA　MT070RCA1/2　MT070RDA
車両側 10m＋トレーラー側 20mのケーブルセット
7極電極接合カプラーはステンレス製

デュアルバックカメラセット　バンボディ　ウイング
カメラ外形寸法 100×80×65(mm)

● 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整可能
● 接続ケーブル：23m
MT070RAA 価格 41,695円(税込)
トレーラー用配線ケーブルセット MT070RAA-TR01 価格 54,895円(税込)

小型バックカメラセット　平ボディ　ダンプ車
カメラ外形寸法 42.8×35.4×36.8(mm)

● 150°広角小型バックカメラ
● 小型なので設置場所を選ばない
● 接続ケーブル：20m
カメラ1台セット MT070RCA1 価格 36,462円(税込)
カメラ2台セット MT070RCA2 価格 41,695円(税込)
トレーラー用配線ケーブルセット（カメラ1台セット） MT070RCA1-TR01 価格 49,662円(税込)

赤外線バックカメラセット　バンボディ　ウイング
カメラ外形寸法：80×60×88(mm)

● 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
MT070RDA 価格 36,462円(税込)
トレーラー用配線ケーブルセット MT070RDA-TR01 価格 49,662円(税込)

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

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

https://daisosystem.co.jp/

詳細は下記をクリック
配達くん　検索