

人と物流のより良い関係づくりハブネットワーク

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、ウェブに、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

創刊 昭和28 (1953) 年2月
1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
全日本トラック協会 総務部広報室
☎ (03) 3354-1029 (総務部広報室)
<http://www.jta.or.jp>
※紙面に掲載する問い合わせは広報室まで
(会員の購読料は会費に含まれます)

News Headline

主な紙面内容

- 令和3 (2021) 年「年頭の辞」
・田村憲久厚生労働大臣
・伊地知英己
国土交通省自動車局貨物課長
- ・トラック協会ニュース
・官公庁ニュース (国交省等)
- <新春特集>
物流DX時代の
トラック運送業界 (下)
〔寄稿〕株日通総合研究所
大島弘明取締役
- ・街で見かけたおもしろトラック
令和3年 新春特別編
- ・トラック運送事業者のための
経営のヒント・新春特別編
標準的な運賃の実現に向けて (下)
- ・シリーズ「人」
我ら、オカケの
「父子鷹ドライバー」
岡山県貨物運送(株) (岡山県)

今号に掲載した記事の関連資料と
関連HPへは全ト協HPバーから
アクセスできます。

▼全ト協会員専用ページのパスワード▼

1/15~2/14 **6043**
2/15~3/14 **9330**

大雪の中 緊急物資輸送・除雪応援を展開



大雪の影響により福井県の北陸自動車道丸岡〜福井北IC間
で立ち往生する車の列 (1月10日午前11時48分、写真提供・
共同通信社)



福井県トラック協会会員事業者のトラックが緊急支援物資輸送を
実施 (写真④)。京都府トラック協会からは除雪応援のためのダン
プカーを派遣した (写真⑤)

今回の大雪では、全国
付で自動車局安全政策課 携行および早めの装着な
で4県秋田・新潟・富山
長が「大雪に対する緊急
発表を踏まえた輸送の安
全確保について」通達を
7日からの大雪により、
国土交通省では1月6
日、大雪に対する緊急発
表を行うとともに、同日
員事業者に対して、冬用
タイヤの装着、チェーン
の装着等の除雪作業の応援要

1月7日から11日にかけて、北日本から西日本にかけての日本海側を中心
に断続的に大雪が降った。中でも、北陸地方を中心に発達した雪雲が流れ
込み続けたため、記録的な大雪となり、福井県内では北陸自動車道で車両
最大およそ1500台が立ち往生したほか、国道8号などでも激しい渋滞が
発生するなど、物流面でも深刻な影響を受けた。昨年12月の大雪では、新
潟県内の関越自動車道で最大およそ2100台の車両が立ち往生する事態に
もなっている。

北陸地方を襲った未曾有の大雪に 会員事業者に万全な雪道対策の徹底を呼びかけ

請があつたため、両府県
から依頼を受けた滋賀県
トラック協会・田中亨会
長ではダンパーカー3台
を、また京都府トラック
協会 (荒木律也会長) で
も立ち往生や渋滞が発生
したため、県が福井県ト
ラック協会 (清水則明会
長) に対して緊急支援物
資輸送を要請。福井県ト
ラック協会事業者のトラッ
クが、福井市防災センタ
ーと丹南地区備蓄倉庫に保
管されていたアルファ米
やクラッカー、水、毛布な
どを北陸道福井インター
チェンジ付近まで輸送し
た。

国交省 冬タイヤ未装着など悪質事例には行政処分を実施へ

国土交通省では昨年12
月からの大雪を受けて、
1月11日に発出した大雪
に対する国交省緊急発表
の中で、冬用タイヤの未
装着等により立ち往生し
た事業用自動車に対し
悪質な事例については、
監査を行った上で、安全
管理義務違反として当該
事業者に対して行政処分
を行う方針を示した。

大雪の影響が生じている。
国交省ではこうした事
態を受けて、冬用タイヤ
の装着、チェーンの携行
および早めの装着を徹底
するとともに、タイヤの
摩耗劣化にも注意するよ
う呼びかけている。

国土交通省道路局からのお知らせ

降雪の多い地域を走行する運送事業者は
ダブルタイヤ用トリプル形チェーン装着の励行を!

タイヤチェーンの装着位置

トラック ▶ すべての駆動軸輪に装着します

1 軸駆動車の場合 2 軸駆動車の場合

トラックトレイラー ▶ すべての駆動軸輪とトレイラー最後部に装着します

1 軸駆動トラックと2 軸トレイラーの場合 2 軸駆動トラックと3 軸トレイラーの場合

豪雪地帯では「ダブルタイヤ用トリプル形チェーン」の装着を!!

突然の大雪や豪雪
に見舞われると、
シングルタイヤ用
チェーンでは脱出
不能になる場合が
あります。

トリプル形チェーン

(出典：全日本トラック協会「雪道対策マニュアル」)

1月7日からの大雪により、北陸方面では一般道を含め除雪が大変ひっ迫しているとともに、北陸自動車
道ではスタック車両や事故多発等により通行止めが発生するなど、一般道も含めて滞留車両が発生してい
る状況です。特に降雪の多い地域を走行するトラック運送事業者は、内側のタイヤも含めたダブルでのタイ
ヤチェーン装着をお願いします。

新型コロナウイルス感染症に係る「緊急事態宣言」発出

全日本トラック協会新
型コロナウイルス感染症
対策本部 (坂本克己本部
長) は1月8日、各都府
県トラック協会に対し
て、新型コロナウイルスに
対して、緊急事態宣言を
要請するとともに、緊急
事態宣言発出後の対応
等について、会員事
業者等への周知徹底を
要請した。

また、全国の事業者
に対しては、緊急事態宣
言の状況下においても国民
生活に必要な物資は引き
続き輸送を実施する必要
があること、輸送の
引き受けについても従来
と同様、荷主と事業者間
の契約に基づいて対応
するよう呼びかけている。

なお、全ト協では、「ト
ラックにおける新型コロナ
ウイルス感染予防対策
ガイドライン (第2版)」
を全ト協ホームページ
(HP) に掲載している
ほか、3月末までの間、
WEBセミナー「新型コ
ロナウイルスを踏まえた
事業者における感染症対
策」を全ト協HPで公開
している。

輸送統計

令和2年10月分
▶国土交通省調べ

輸送量	前年同月比
特別積合せ(千トン)	5,619 102.3%
一般	— 98.4%
宅配便(千個)	386,172 112.3%

交通事故統計

令和2年11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	計	全国の死亡 事故件数	交通事故死者数(人)
大型	44	2,489	2,541
中型	28	417	75
準中型	4	(-45)	(-318)
普通	(-1)	(-302)	(-21)
計	(-34)		

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・新春特別編【標準的な運賃の実現に向けて
(下)「積み合わせやスポットに標準的運賃を適用するには工夫が必要!」/食の新旧
街道を行く「知られざる鯖街道⑧」福井県大野の半夏生の焼き鯖... 7面

生産性向上・効率労働をサポート

高品質で堅牢な営業倉庫『ハイブリッドフレックス』

市街化調整区域でもご相談ください

明るい空間
採光性の高い膜屋根により、
昼間は照明なしでも、作業可能。
消費電力を大幅に削減します。

高耐候・長寿命
屋根材として、高強度膜材を採用する
ことにより、耐久性が格段に
アップしました。

軟弱地盤で威力を発揮
軽量鉄骨を使用しているため、
地盤を問わず施工可能。
杭工事は殆どの場合ありません。

防犯性の向上
堅牢なガルバリウム鋼板を外壁に採用。
大切な保管品を、
盗難被害から守ります。

環境改善貢献企業
MakMax 太陽工業株式会社
建築事業統括本部 <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

●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。

令和3(2021)年「年頭の辞」



厚生労働大臣

田村 憲久

令和3年の新春を迎え、心よりお慶び申し上げます。本年も何とぞよろしく願い申し上げます。

厚生労働大臣に再び就任し、3か月余りが経ちました。この間、国民の皆様へ、皆様の安全・安心の確保に万全を期すべく努力してまいりました。引き続き最優先で取り組んでまいります。

加えて、感染症の影響を踏まえた産業政策と、雇用政策が、車の両輪となり実施されることが必要です。昨年12月にとりまとめた経済対策に基づき、雇用の維持・確保や、新たな分野への円滑な労働移動の支援、求職者向け支援の拡充等の雇用対策を、改めまして亡くなく、取り組むべき喫緊の課題は新型コロナウイルス

感染症の対策です。直近の感染状況ですが、依然として厳しい状況が続いています。厚生労働省としても、国民の皆様への命と健康を守るため、引き続き最優先で取り組んでまいります。

加えて、感染症の影響を踏まえた産業政策と、雇用政策が、車の両輪となり実施されることが必要です。昨年12月にとりまとめた経済対策に基づき、雇用の維持・確保や、新たな分野への円滑な労働移動の支援、求職者向け支援の拡充等の雇用対策を、改めまして亡くなく、取り組むべき喫緊の課題は新型コロナウイルス

令和3年の新春を迎え、心よりお慶び申し上げます。本年も何とぞよろしく願い申し上げます。

厚生労働大臣に再び就任し、3か月余りが経ちました。この間、国民の皆様へ、皆様の安全・安心の確保に万全を期すべく努力してまいりました。引き続き最優先で取り組んでまいります。

加えて、感染症の影響を踏まえた産業政策と、雇用政策が、車の両輪となり実施されることが必要です。昨年12月にとりまとめた経済対策に基づき、雇用の維持・確保や、新たな分野への円滑な労働移動の支援、求職者向け支援の拡充等の雇用対策を、改めまして亡くなく、取り組むべき喫緊の課題は新型コロナウイルス



国土交通省自動車局貨物課長

伊地知 英己

令和3年の新春を迎え、謹んで年頭のご挨拶を申し上げます。

新年を迎えますこの機会に、日本経済を支える物流の第一線でトラック産業に携わっておられる経営者、ドライバー、従業員など関係者の皆様のご活躍に敬意を表する次第です。

このように様々な緊急事態下においても、迅速・確実に消費者のもとに物資を届けていただいていることにより、トラック運送業は、重要な社会インフラとして国民生活に欠かすことのできない役割を担っている「エッセンシャルサービス」であり、そこで働く皆様は「エッセンシャルワーカー」であることが、広く社会に

認識されたところです。改めて、全ての関係者の皆様のご尽力と尊いご貢献に対し、心から敬意と感謝を申し上げます。

一方、この「新型コロナウイルス禍」の中にあつても、ドライバーの皆様が働きやすい環境を整備するため、荷待ち時間の削減や適正な運賃收受を図るべく、トラック運送業界の長年の課題である、荷主と運送事業者との取引環境の適正化の流れを止めるわけにはいきません。

祈りするとともに、被災された皆様にお見舞い申し上げます。被災された方々が1日も早く安全・安心な生活を取り戻せるよう、対策等を講じるとともに、相次ぐ自然災害から国民生活を守るよう、「防災・減災・国土強靱化のための5か年加速化対策」として、重点的かつ集中的に医療・福祉・水道施設等の強靱化に取り組みます。

また、本年は東日本大震災の発生から10年という節目となります。私自

「働き方改革関連法」に基づく年960時間の時間外労働の上限規制の適用まであと3年3か月となりました。長時間労働抑制のための取組は一朝一夕に効果が出るものではないことから、課題が多い現場においては今すぐにも改善の取組を始める必要があります。特に、ドライバーの生産性向上の阻害要因となつている荷待ち時間については、昨年5月に加工食品、紙・パルプ、建設資材においてガイドラインを取りまとめたところで、今年度は新たに「飲料・酒」と「生鮮食品」について重点的に検討を進めております。

また、拘束時間の短縮や日帰り運行を実現する「中継輸送」について、昨年1月、事業者の中継輸送の取組内容や成功の秘訣等を「中継輸送の取組事例集」として取りまとめました。本事例集を参考に中継輸送のさらなる展開を期待しております。

さらに、荷主・物流事業者等が連携して、生産性向上・物流効率化に取り組む「ホワイト物流」推進運動について、昨年12月にはウェブによるセミナーを開催しました

身も復興大臣であるとの強い意識の下、被災者の心のケア、医療・介護提供体制の整備、雇用対策などに全力で取り組みます。

併せて、最低賃金の全国的な引上げに取り組みます。

そのほか、社会経済の変化に対応しつつ、厚生労働省に対する要請に適時・的確に応えることができるよう、山積する課題に果敢に取り組んでまいります。

おわりに、本年が、国民の皆様お一人おひとりにとって、実り多き素晴らしい1年となりますよう心よりお祈り申し上げます。年頭に当たつての私の挨拶といたします。

改定貨物運送事業法に基づいては、法改正施行の総仕上げとして、標準的な運賃を昨年4月に告示したところです。この周知・浸透を図るため、トラック事業者向けの説明会や、荷主向けにリーフレットの配布や新聞への広告掲載などを行つてまいりました。今年度も更なる周知・浸透を図つてまいります。

また、改正法の柱の一つである規制の適正化については、不適格な者の参入を認めず、適正化実施機関による巡回指導や監査により不適切と認められた事業者には業界から退出していただくことで、公平・公正な競争環境を確保できるよう取り組んでまいります。

さらに、運送事業者の法令違反につながる恐れのある行為をしている疑



「働き方改革関連法」に基づく年960時間の時間外労働の上限規制の適用まであと3年3か月となりました。長時間労働抑制のための取組は一朝一夕に効果が出るものではないことから、課題が多い現場においては今すぐにも改善の取組を始める必要があります。特に、ドライバーの生産性向上の阻害要因となつている荷待ち時間については、昨年5月に加工食品、紙・パルプ、建設資材においてガイドラインを取りまとめたところで、今年度は新たに「飲料・酒」と「生鮮食品」について重点的に検討を進めております。

また、拘束時間の短縮や日帰り運行を実現する「中継輸送」について、昨年1月、事業者の中継輸送の取組内容や成功の秘訣等を「中継輸送の取組事例集」として取りまとめました。本事例集を参考に中継輸送のさらなる展開を期待しております。

さらに、荷主・物流事業者等が連携して、生産性向上・物流効率化に取り組む「ホワイト物流」推進運動について、昨年12月にはウェブによるセミナーを開催しました

TBS ラジオ系列全国 33 局ネット番組 全日本トラック協会 presents 『ドライバーズ・リクエスト』

全国の番組リスナーから寄せられた「トラックドライバーへの感謝・激励メッセージ」を紹介

全日本トラック協会提供ラジオ番組『ドライバーズ・リクエスト』(TBSラジオ系列全国33局ネット)ではこのほど、コロナ禍の中でも日々奮闘するトラックドライバーに対する感謝・激励のメッセージをリスナーから募集しました。全国各地から多くのメッセージが寄せられたその中から、一部を抜粋してご紹介します。

消費者の声「コロナ禍の中 感謝の気持ち噛みしめる」

- ・エッセンシャルワーカーであるドライバーの皆さんには、雨の日も風の日も日本の物流を支えていただいて、本当に感謝の言葉しかありません。特にコロナ禍の現在、改めて皆さんのありがたさを噛みしめています。頑張ってください！(愛媛県・65歳)
- ・いつも荷物を運んでくださるドライバーさんには、感謝の気持ちでいっぱいです。必ず時間指定することを心がけ、ドライバーさんの二度手間にならないようにしています。これからも日本の物流のために安全運転で安心を運んでください。(東京都・58歳)
- ・いつも商品を届けてくださるトラックドライバーさんが、丁寧に荷物を扱ってくださるので、安心して置き配を利用できます。いつも本当にありがとうございます!!
- ・コロナ禍でも、雨や雪の多いところでも、毎日荷物を届けてくれるドライバーさんには、心からのねぎらいの言葉を贈るようにしています。いつもありがとうございます。(新潟県)
- ・停滞する経済を盛り立てるのは、ビジネスの血液ともいえる物流に携わる皆さんであると考えております。各種風評被害等もあり、大変と存じ上げますが、お身体に気をつけつつ、お仕事を頑張っていただけますと幸いです。(東京都)
- ・国民の生活を守るために、物流をストップさせないよう、自分たちの感染リスクと戦いながら、毎日ご苦労様です。本当にありがとうございます。

プロドライバーの仕事ぶりや心遣いに感謝とエール

- ・過去2回大きな引越を経験し、かなりの長距離輸送をしてもらいましたが、時間・輸送先ともに正確で、そのプロフェッショナルな仕事ぶりにはいつも感謝しています。(北海道)
- ・先日母が道で転んだ時のこと。コロナ禍で忙しい中、30歳ぐらいの宅配ドライバーの方が、

トラックを止めて降りてきて助けてくださいました。本当にありがとうございました。

- ・自宅近所の「道の駅」の駐車場に、深夜にたくさんのトラックがびっしり並んでいるのを見た時、「あの駐車場にいるドライバーさんたちそれぞれが、24時間絶えず私たちの生活を支えてくれている」ということに気づきました。以来、その場所を通るたびに心の中で「ありがとうございます」とお礼を言っています。
- ・この番組を聴くようになって「緑ナンバー」の存在を知り、意識して緑ナンバーのトラックを見るようになったとともに、ドライバーの方の大変さなどを感じています。私はペーパードライバーなのですが、トラックに乗るプロドライバーの方の運転をいつも尊敬のまなざしで眺めています。
- ・先日、高齢の母と信号のない横断歩道で立っていたところ、1台のトラックが止まってくださいました。足の不自由な母は、横断歩道をわたるのにも時間がかかりますが、トラックドライバーさんは無事にわたりきることができるまで待っていてくださり、母も感謝しておりました。ありがとうございます。
- ・眠たい夜も、疲れた朝も、毎日運転ご苦労様です。健康第一、安全運転でこれからも私たちの生活を支えてください。(新潟県)

「大切な働き」「ともに頑張ろう」物流に携わる仲間からもメッセージ

- ・テレワークのきかないトラックドライバーとして働いていると、以前よりも温かい励ましの声をかけられるとともに、たくさんの手作りマスクをいただきました。私としても、「日本の物流を支える大切な働きをしているのだな」と改めて気づかされました。
- ・トラックの荷物を積み降ろしする荷役作業を日々担当しています。自身も時間ロスのない積み降ろしを心がけつつ、毎日定刻に到着するトラックドライバーさんに感謝しています。(静岡県)
- ・私は運送会社で事務の仕事をしていますが、コロナ禍でいつもより大変な状況です。そんな中でもドライバーさんは毎日毎日明るく配送してくれていて、私も元気をもらっています。いつもありがとう。日本を支えているあなたたちは素晴らしいと思います。私も負けずに頑張りたいです。

FAX (045) 476-5024



労務 **Q&A**

第218回

作業ごとに時給が異なる場合の割賃の単価は

A 時間外労働を行った時間の従事作業で算定を

割増賃金算定の時間単価についてお尋ねします。弊社では繁忙期に入り、近く荷物の仕分け係として新たにアルバイト1名を時給900円で採用する予定です。アルバイトには、必要に応じ運送車両に同行する業務も行うつもりですが、その際には時給1100円を考えています。そこで、この者に仮に仕分け作業を5時間させた後、引き続き運送車両の同行業務で5時間働かせることにより、時間外労働が発生した場合、割増賃金の時間単価はそれぞれの時給の900円と1100円の平均額の1000円としようと考えています。

働の割増賃金について 労働基
準法では、使用者が、第33条
又は前条第1項の規定により労
働時間を延長し、又は休日・に
労働させた場合においては、そ
の時間又はその日の労働につ
いては、通常の労働時間又は
労働日の賃金の計算額の2割
5分以上5割以下の範囲内で
それぞれ政令で定める率以上
の率で計算した割増賃金を支
払わなければならない」(第37
条第1項)としています。

それでは、この条文で掲げて
いる「通常の労働時間又は労
働日の賃金」とは何を指すのか
という、基本的には、割増賃
金を支払うべき労働が所定労働
時間に行われた場合に支払われ
る賃金であり、労働者の賃金
が時間給のみの場合は、その
時間給となります。そして、作
業内容によつて時間給が異なる
場合には、時間外労働を行った
時間に従事している作業に對
する時間給が、前記「通常の
労働時間又は労働日の賃金」と
なるのです。

例えば、A作業とB作業で時給
が異なっている場合に、労働者
が所定労働時間中にA作業に
従事し、時間外にB作業に従
事したような時には、その時間
外労働についての「通常の労働
時間又は労働日の賃金」は、B
作業によつて定められている
賃金といふことになります。

したがって、ご質問では、運
送車両に同行する際に時間外
労働が発生することになります
ので、この運送車両の同行業
務の時給が「通常の労働時間
又は労働日の賃金」となり、
これにより割増賃金を算定し
ます。

ご質問の賃金支払いの具体的
な計算例を示すと、まず、荷
物の仕付け作業については、
時給900円×5時間=4500円
となります。次に運送車両の
同行業務については、法定内
労働は時給1100円×3時間
=3300円、割増賃金を支払う
べき労働つまり、1日8時間
を超える労働が行われる運
送車両の同行業務の時給は
1100円ですから、これに割
増率の最低限度125%を掛け
ることになり、割増賃金単価
は少なくとも1時間当たり
1375円となります。さらに、
これに法定労働時間を超える
2時間を掛けた2750円が時
間外労働の賃金となり、当日
は4500円+3300円+2750
円=10550円の賃金を支払
わなければならない。ご質問
にあるように、異なる業務の
時給の平均額を算定の基礎に
すればよいということではあり
ませんので、くれぐれも注意
が必要です。

新春
特集

デジタル・トランスフォーメーション

物流DX時代のトラック運送業界

Digital Transformation



ドライバーの作業員不足対策として「物流効率化」への取り組みは欠かせないものとなっている

年明けの業界紙をみると、今年の物流あるいは企業活動のキーワードとして「DX」が目立ちます。新型コロナウイルス感染症の感染拡大からアフターコロナの時代に向けて、サプライチェーンの在り方やそれを支える物流にも非接触・非対面での効率化が、ますます求められています。さらに、物流現場でのドライバーや作業員の確保に向けた労働条件の改善も引き続き必要であり、そのキーワードのひとつがDXだといえます。

前号(1月1日号)の新春特集「物流DX時代のトラック運送業界」でも、物流DXの概要が解説されています。改めてDXとは「デジタル・トランスフォーメーション」

「デジタル・トランスフォーメーション」の略称であり、簡単にいうと「デジタルによる変革」です。例えば高速インターネット(5Gや将来の6Gなど)やクラウドサービスの人工知能(AI)などのIT(情報技術)を使って、旧来のアナログで非効率なシステムから質の高い効率的なシステム(新しいビジネスモデル)に変革していくことともいえます。

そもそも物流現場でのドライバーや作業員不足対策として、労働条件の改善が必須で、その実現には、非接触・非対面、自動化・機械化、デジタル化による「物流効率化」が必要となります。したがって、物流におけるDXにも大きな期待がもたれているのです。

一方、様々な物流DXの解説等で具体例としてよく出されるものに、「貨物情報のマッチングによる最適配車・配送ルートシステム」や「トラックの自動運転システム」、「ドローン配送システム」などがあります。このようなシステム例が、中小事業者の物流現場とはまだ距離のあるものと感じるために、「DXなんてトラック運送業界には関係のないこと、先の話として」特に中小運送事業者でDXへの理解と関心が高まっていないように感じます。

しかし、今後デジタルを活用することにより「荷待ち時間がなくなれば時短が」、「パレット化が進めば労力と時間の軽減に」、「貨物のマッチングがもたらす無駄の削減」がもたらすメリットは、共同配送や往復実車の実現も、「自動運転でできる長距離ドライバーの数の負担が減る」など、「今もまだ残るアナログで非効率な物流現場を、デジタルを活用して効率的な物流現場へと変えていくこと」と捉えれば、多くの物流現場を支えるべく、中小運送事業者にとっても、自らの前向きに対応すべき課題だと思えるのではないのでしょうか。

DXは必ずしも大手運送事業者だけのものではなく、中小運送事業者にも必ず効果が見いだせるものではないでしょうか。

物流現場での足下の大きな課題のひとつに、荷待ち時間の発生による長時間労働が挙げられます。ただし「荷待ち時間」の問題を抱える現場の多くは、荷主に指定された時間に行っても関わらず待たされておられ、ドライバーや運送事業者ではどうにもなりません。荷主に指定通りには積み降ろしができる体制を整えてもらうか、本場に積み降ろしができる時間を指定してもらうか、荷主の理解と協力なくして改善は難しいのです。荷主もただ待たせておられ、それが労働時間にとだけ影響を与えているのかまで正しく理解しておく、運行データをデジタ

化して、改善基準告示の存在を知らない荷主も少なくありません。そこで、運送事業者が、運行データなどを基に、荷待ち時間や改善告示ルール違反となる運行など「現場の見える化」を進め、具体的な問題点と改善策を荷主に示すことが重要となります。

ただし、筆者の経験では、実際の現場でのデータ収集は、デジタル搭載車の場合には、「荷待ち時間」を記録するボタンを適切に設定した上で、ドライバーには確実にボタンを押して記録させ、手書きの日報の場合には、より詳細に記録してもらうようにすることが必要です。ただし、手書きの日報をデジタル管理するには、余分な人力作業が必要となるため、市販されている運行管理ツール等を用いることが効果的と考えられます。

中小運送事業者ではまず「現場の見える化」から

運行管理のためのツールのひとつとして、日通総合研究所が提供している「どたんが」があります。この「どたんが」は、手持ちのスマートフォンで、無線通信アプリ「LINE」を使い、ドライバーの労働時間を容易にリアルタイムで把握できるツールです。ドライバーは画面に表示されるボタンをタップするだけで、作業内容や場所を記録し、運転日報も自動で作成できます。ドライバーが入力した作業内容や場所は、事業所でWEBで即座に把握でき、電話連絡なしにドライバー別に運行状況の照会も可能です。コスト的にはデジタルコー台導入するよりはるかに安く、無料トライアルも実施しています。



デジタルの活用には様々な情報の「標準化・規格化」が求められている

が前提となります。また、そのデータ形式や内容も「標準化・規格化」することが必須となります。さらに様々な現場で行われる物流業務についても

現場ごとに異なるものから標準化していくことも必要となります。更に、製造から卸、小売りといった流通過程全体で、パレットやそこに載せる商品の外装サイズ等の標準化・規格化も重要です。つまり、物流の効率化(DXを含みます)を進めるには、様々な物流にかかわる条件等を「標準化・規格化」することが極めて重要となります。

ただし、我が国でもこの標準化・規格化の必要性が叫ばれて久しいのですが、残念ながら企業間同士の差別化競争等を優先してきたこと、またアナログな物流現場でも労働力に余力があり作業できたことなどにより、なかなか進んでこなかったのが実情です。またこのような物流の慣行は、そもそも物流事業者側で決

DXを進める前提は「物流の標準化」

寄稿・(株)日通総合研究所 取締役 大島 弘明

DXは大手運送事業者だけのものではない

中小運送事業者における物流DXへの取り組みとは



(株)日通総合研究所 大島 弘明 取締役

めている(決められる)ものではなく、発着の荷主間で決められているものであり、物流の標準化・規格化は、荷主側(産業界側)で決めてもらうべきものといえるのです。そして運送事業者としては、その必要性を訴えていくとともに、中小運送事業者が不得意とするデジタル化、IT化にしっかりと対応できる体制を整えていくことが必要となります。

なお、ひとつの標準化の動きとして、現在加工食品分野ではメーカー、物流会社、卸、小売、業界団体などが連携して、外装サイズの標準化に向けたガイドライン策定への取り組みが進められています。加工食品の外装サイズはメーカーごとに多種多様なパターンが存在しているため、パレット積載率が低下したり、輸送・保管効率を低下させたりする要因となっており、その標準化に向けて、課題・問題点を整理し、ガイドラインの策定を目指しています。このような検討が多くの分野に波及することによって、期待したいところです。

「運ぶ」を支え、環境と未来をひらく



新型ギガはふらつき運転の抑制と、渋滞にも追従するクルーズ機能で運転疲労を軽減します。

クラス唯一
低速走行時バウステアシスト機能※1



レーンキープアシスト(LKA)※2

65 km/h以上で走行時、車両を車線内に収めるようにシステムがステアリングをアシスト制御。発進・後退時等にステアリングの操作を軽減し、駐車時の運転をサポートする低速時バウステアシスト機能も装備しています。

広角検知可能
ミリ波レーダー+カメラによる二重検知



全車速ミリ波車間クルーズ
(スモークサーGx搭載車)

加速・減速制御に加え、渋滞追従機能も装備し発進・停止を含め、全車速域でのクルーズ走行を実現。ミリ波レーダー+カメラ(標準&広角2つのレンズ)の広角検知で割り込みにも配慮しています。

●先進安全装置は、ドライバーの安全運転を支援するシステムであり、車両の限界を超えた走行を可能にするものではありません。本装置を過信せず、つねに安全運転を心がけてください。

もっと走れる明日のために。

NEW GIGA



高速道路も
渋滞も、
安全に。快適に。

ぶつからない車を目指して。



動画公開中!



徐々に広がりを見せているIT点呼(写真)やロボット点呼

どのようなツールを使っても結構ですので、「荷待ち時間」のみならず「荷役時間」等も含め、物流改善に臨んでいくことが必要です。



早期の商業化が期待されている「トラック隊列走行」

危険予知訓練(KYT)シートの解説

あなたは雪が積もった高速道路を走行しています。前方にはトラックがいます。先ほどから雪が激しくなっており、視界が悪化しています。この場面にはどのような危険がありますか。また、危険を避けるためにはどのような運転をすればよいでしょうか。考えてみましょう。

3面

▶交通安全防止編

① 境界の悪化から、トラックの減速に対する反応が遅れて追突する危険があります(図1)。

② トラックを避けるよう、急ハンドルを切ると、スリップして中央分離帯に衝突したり、横断する危険があります(図2)。

③ 右側車線に急変した際、後続車と衝突する危険があります(図3)。

④ 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 降雪時は、冬用タイヤを装着していても路面が滑りやすく、停止距離が長くなるだけでなく、境界も悪化します。減速と車線に注意し、余裕を持って運転し、急ハンドルを切らないでください。降雪時には、降雪地帯で前車に追いつくのは、前車の減速をあらかじめ予測しておき、余裕をもって対応できるように十分な制動距離をとっておきましょう。また、停止距離が伸びるため、減速する時は早めのブレーキを心がけましょう。

② 減速した前車を避けようとして慌ててハンドルを切ると、スリップして中央分離帯に衝突したり、横断する危険があります。雪道では、急ハンドルを切らずに、ゆっくりとハンドルを回し、減速しながら安全な位置に移動しましょう。降雪時には、降雪地帯で前車に追いつくのは、前車の減速をあらかじめ予測しておき、余裕をもって対応できるように十分な制動距離をとっておきましょう。また、停止距離が伸びるため、減速する時は早めのブレーキを心がけましょう。

③ 右側車線から中央車線に横断しているのがわかります。降雪時には、降雪地帯で前車に追いつくのは、前車の減速をあらかじめ予測しておき、余裕をもって対応できるように十分な制動距離をとっておきましょう。また、停止距離が伸びるため、減速する時は早めのブレーキを心がけましょう。

燃料を確認しておくとともに、飲料水・食料や防寒着等の必要な装備を準備しておきましょう。また、自分が事故の当事者にならないよう、慎重な運転を継続しましょう。

荷主からの輸送オーダーは、特に通常から取引があり、固定的な輸送を受託している関係の中では、電話での確認やファックスでやり取りしている現場が少なくないと考えられます。もちろん、物流センター内の作業も受託している場合などは、オーダーリストやビッキングリストを作成するため、デジタル化している現場もあるでしょうが、特に実運送を担う中運送事業者においては、まだアナログが主体なのではないのでしょうか。

今後、荷主からのオーダーの受注もデジタル化が望めます。それは、受発注ミスの削減のみならず、将来的には「貨物のマッチングによる共同配送や往復実車の実現」、「あらかじめ発荷主から着荷主に貨物情報を送ることによる検品シフト」、「配車組みや配送ルート

のAIやコンピュータによる決定」など、物流現場の作業改善に繋げるための第一歩と考えられるからです。これについては、複数の荷主との間でそれぞれ異なる条件でデジタル情報のやり取りを進める場合、複数のシステムの構築が必要になるなど、過渡的には難しい対

の対応は難しく、受発注のデジタル化も、運送事業者から荷主に求めている必要があるといえます。実際に、発着荷主の間でのオーダー、例えば大手の製造業、卸売業、小売業でも、未だに顧客からのオーダーがオンラインではなくファックスで届く現場が少なくありません。決して、運送事業者側だけが遅れている訳ではないのです。つまり、発着荷主間とそこを結ぶ運送事業者の間で、ともにデジタル化を進めていくことが必要となります。

前記以外のDXへの取り組み例として、中運送事業者の利用とは分野が異なるかもしれませんが、幹線輸送の自動化・機械化としての「トラック隊列走行」、ラストワンマイル配送の効率化としての「ドローン配送」や「自動配送ロボット」、庫内作業の自動化・機械化としての「無人搬送車(AGV)」、「自動ピッキング装置」、「自動荷役機器」などの開発、導入も進みつつあります。

トラックの自動運転については、2019年度にはテストコースでの後続車無人の隊列走行の実証実験に成功し、2020年度は公道での実証が計画されています。2021年までに後続車有人システムで、2022年以降に後続車無人システムをそれぞれ商業化することが計画されているなど、技術開発やハード・ソフトウェアでの諸条件の整備が進められています。

これが実現すれば、例えば3台の後続車無人隊列走行ではドライバーが1人で3台分の運行ができるなど、トラックのドライバー不足に寄与するものとなるでしょう。また、システムの詳細は見えていませんが、中運送事業者であっても、車禍における輸送量の減少の準備が整えば、幹線輸送部分も自動運転に「任せられる」時代も少し見えてきました。これは注目しておいてよいと思

います。ドローンや自動配送ロボットも、実験が重ねられていきます。現時点では、幹線輸送の自動化・機械化は限られた条件でしか実現できないのが現状ですが、近未来の物流のひとつの姿として、楽しみに注視していきましょう。

「AGV」、「自動ピッキング装置」、「自動荷役機器」など物流センターやターミナル施設内での自動化・機械化が進みつつあります。ドライバーや作業員の荷役作業の負担軽減を図るためには、望まれる動向であることは間違いありません。

また、貨物とトラックや倉庫のマッチングシステムへの期待感も高まっています。極論を言えば、日本中の貨物とトラック、倉庫の情報をひとつのデータベースに載せて、ITやAIを使って最適な組み合わせとすることで、物流の効率を最大限高めようという構想です。そこまでのスケールでなくとも、先に示した共同配送や往復実車の実現、AIを活用した配車や配送ルート作成の自動化なども同じような効果が期待できるものです。

ただし、それら情報の内容や条件はもとより、貨物の情報を提供する発着荷主(産業界)と物流業界側双方の理解と協力が不可欠となります。まずはその必要性についての深度化と、条件等の標準化・規格化が求められるところ

です。

先述の「現場の見える化」とも重なりますが、運行管理や配車管理もデジタル管理を導入していくことが望めます。

労働時間の管理、特に改善基準告示の遵守が必須であることは言うまでもありませんが、内容が複雑であるため、アナログな書面だけでは十分な管理が難しいのが実態ではないでしょうか。

そこは、デジタルの強みを活かすことで、管理はいかがでしょうか。詳しくは「厚生労働省改善基準告示等管理ソフト」を利用することが効果

的と考えます。これも市販のシステム等が提供されており、中にはデジタルとセットになったシステムもあります。例えば、自社の管理状況から一歩先に進めるレベルのシステムを活用するのと同時に、ドライバーもデジタル対応の経験を重ねることで慣れることも省が無償で提供している「改善基準告示等管理ソフト」の活用も検討してはいかがでしょうか。詳しくは「厚生労働省改善基準告示等管理ソフト」から参照ください。

トでネット検索するか、URL (https://www.mhlw.go.jp/stf/seisakunitsuite/hunya/000008143_0001.htm) から参照ください。

先述の運行管理ソフトと同様に、ドライバーもデジタル対応の経験を重ねることで慣れることも省が無償で提供している「改善基準告示等管理ソフト」の活用も検討してはいかがでしょうか。詳しくは「厚生労働省改善基準告示等管理ソフト」から参照ください。

トでネット検索するか、URL (https://www.mhlw.go.jp/stf/seisakunitsuite/hunya/000008143_0001.htm) から参照ください。

先述の運行管理ソフトと同様に、ドライバーもデジタル対応の経験を重ねることで慣れることも省が無償で提供している「改善基準告示等管理ソフト」の活用も検討してはいかがでしょうか。詳しくは「厚生労働省改善基準告示等管理ソフト」から参照ください。

トでネット検索するか、URL (https://www.mhlw.go.jp/stf/seisakunitsuite/hunya/000008143_0001.htm) から参照ください。

先述の運行管理ソフトと同様に、ドライバーもデジタル対応の経験を重ねることで慣れることも省が無償で提供している「改善基準告示等管理ソフト」の活用も検討してはいかがでしょうか。詳しくは「厚生労働省改善基準告示等管理ソフト」から参照ください。

トでネット検索するか、URL (https://www.mhlw.go.jp/stf/seisakunitsuite/hunya/000008143_0001.htm) から参照ください。

先述の運行管理ソフトと同様に、ドライバーもデジタル対応の経験を重ねることで慣れることも省が無償で提供している「改善基準告示等管理ソフト」の活用も検討してはいかがでしょうか。詳しくは「厚生労働省改善基準告示等管理ソフト」から参照ください。

先述の「現場の見える化」とも重なりますが、運行管理や配車管理もデジタル管理を導入していくことが望めます。

労働時間の管理、特に改善基準告示の遵守が必須であることは言うまでもありませんが、内容が複雑であるため、アナログな書面だけでは十分な管理が難しいのが実態ではないでしょうか。

そこは、デジタルの強みを活かすことで、管理はいかがでしょうか。詳しくは「厚生労働省改善基準告示等管理ソフト」を利用することが効果

的と考えます。これも市販のシステム等が提供されており、中にはデジタルとセットになったシステムもあります。例えば、自社の管理状況から一歩先に進めるレベルのシステムを活用するのと同時に、ドライバーもデジタル対応の経験を重ねることで慣れることも省が無償で提供している「改善基準告示等管理ソフト」の活用も検討してはいかがでしょうか。詳しくは「厚生労働省改善基準告示等管理ソフト」から参照ください。

トでネット検索するか、URL (https://www.mhlw.go.jp/stf/seisakunitsuite/hunya/000008143_0001.htm) から参照ください。

先述の運行管理ソフトと同様に、ドライバーもデジタル対応の経験を重ねることで慣れることも省が無償で提供している「改善基準告示等管理ソフト」の活用も検討してはいかがでしょうか。詳しくは「厚生労働省改善基準告示等管理ソフト」から参照ください。

トでネット検索するか、URL (https://www.mhlw.go.jp/stf/seisakunitsuite/hunya/000008143_0001.htm) から参照ください。

先述の運行管理ソフトと同様に、ドライバーもデジタル対応の経験を重ねることで慣れることも省が無償で提供している「改善基準告示等管理ソフト」の活用も検討してはいかがでしょうか。詳しくは「厚生労働省改善基準告示等管理ソフト」から参照ください。

トでネット検索するか、URL (https://www.mhlw.go.jp/stf/seisakunitsuite/hunya/000008143_0001.htm) から参照ください。

先述の運行管理ソフトと同様に、ドライバーもデジタル対応の経験を重ねることで慣れることも省が無償で提供している「改善基準告示等管理ソフト」の活用も検討してはいかがでしょうか。詳しくは「厚生労働省改善基準告示等管理ソフト」から参照ください。

トでネット検索するか、URL (https://www.mhlw.go.jp/stf/seisakunitsuite/hunya/000008143_0001.htm) から参照ください。

先述の運行管理ソフトと同様に、ドライバーもデジタル対応の経験を重ねることで慣れることも省が無償で提供している「改善基準告示等管理ソフト」の活用も検討してはいかがでしょうか。詳しくは「厚生労働省改善基準告示等管理ソフト」から参照ください。

先述の「現場の見える化」とも重なりますが、運行管理や配車管理もデジタル管理を導入していくことが望めます。

労働時間の管理、特に改善基準告示の遵守が必須であることは言うまでもありませんが、内容が複雑であるため、アナログな書面だけでは十分な管理が難しいのが実態ではないでしょうか。

そこは、デジタルの強みを活かすことで、管理はいかがでしょうか。詳しくは「厚生労働省改善基準告示等管理ソフト」を利用することが効果

的と考えます。これも市販のシステム等が提供されており、中にはデジタルとセットになったシステムもあります。例えば、自社の管理状況から一歩先に進めるレベルのシステムを活用するのと同時に、ドライバーもデジタル対応の経験を重ねることで慣れることも省が無償で提供している「改善基準告示等管理ソフト」の活用も検討してはいかがでしょうか。詳しくは「厚生労働省改善基準告示等管理ソフト」から参照ください。

トでネット検索するか、URL (https://www.mhlw.go.jp/stf/seisakunitsuite/hunya/000008143_0001.htm) から参照ください。

先述の運行管理ソフトと同様に、ドライバーもデジタル対応の経験を重ねることで慣れることも省が無償で提供している「改善基準告示等管理ソフト」の活用も検討してはいかがでしょうか。詳しくは「厚生労働省改善基準告示等管理ソフト」から参照ください。

トでネット検索するか、URL (https://www.mhlw.go.jp/stf/seisakunitsuite/hunya/000008143_0001.htm) から参照ください。

先述の運行管理ソフトと同様に、ドライバーもデジタル対応の経験を重ねることで慣れることも省が無償で提供している「改善基準告示等管理ソフト」の活用も検討してはいかがでしょうか。詳しくは「厚生労働省改善基準告示等管理ソフト」から参照ください。

トでネット検索するか、URL (https://www.mhlw.go.jp/stf/seisakunitsuite/hunya/000008143_0001.htm) から参照ください。

先述の運行管理ソフトと同様に、ドライバーもデジタル対応の経験を重ねることで慣れることも省が無償で提供している「改善基準告示等管理ソフト」の活用も検討してはいかがでしょうか。詳しくは「厚生労働省改善基準告示等管理ソフト」から参照ください。

トでネット検索するか、URL (https://www.mhlw.go.jp/stf/seisakunitsuite/hunya/000008143_0001.htm) から参照ください。

先述の運行管理ソフトと同様に、ドライバーもデジタル対応の経験を重ねることで慣れることも省が無償で提供している「改善基準告示等管理ソフト」の活用も検討してはいかがでしょうか。詳しくは「厚生労働省改善基準告示等管理ソフト」から参照ください。

デジタコで労働時間を自動計算して働き方改革の対策を！

高性能・低価格を実現したドラレコ一体型 ハイブリッドデジタコ

- ☆就業時間明細書
 - 所定内・所定外・休日 対応
- ☆時間給計算書
 - 残業・休日割増賃金を自動計算
- ☆改善基準告示超過一覧表
 - 違反内容の自動集計

NET-780 本体価格 ￥158,000 — (税別)

e-Tacho® NET シリーズ

AI点呼一体型 運行管理システム『web地球号®』に新たな機能搭載

- ☆デバイス点呼 機能
 - 点呼業務をデバイス (PC 等) が運行管理者に代わり実施 (指定項目)
- ☆IT 点呼 機能
 - IT 点呼もデバイス点呼がバックアップ
- ☆コンプライアンス支援 機能
 - 改善基準オーバーを事前に告知

[2021年3月 発売予定]

本社：〒791-8015 愛媛県松山市中央1丁目9-13
支店：北海道・東北・関東・名古屋・関西・中国・四国・九州

NPSsystem 株式会社 NPシステム開発
http://www.npsystem.co.jp TEL:089-924-7817 FAX:089-924-7479

街で見かけた/ おもしろトラック

令和3年
新春特別編

全国各地を走行している、さまざまなデザインが施された「ラッピングトラック」。『広報とらつく』では、新春特集として、令和2年に走行を開始した、数あるラッピングトラックの中から、その一部を紹介します。
新しい年も「走る広告塔」として日本中を運行するラッピングトラックの姿にご注目ください。

株式会社浜中運輸（北海道厚岸郡浜中町）

「モンキー・パンチの故郷 浜中町」 峰不二子ラッピングトラック



（株）浜中運輸（赤石美枝子社長）は、浜中町出身の漫画家、故モンキー・パンチ氏の代表作「ルパン三世」のキャラクターをラッピングしたトレーラーを走行させ、同町のPRに役買っている。
令和元年9月の第1弾に続き、2年7月には第2弾の「峰不二子ラッピングトラック」が完成し、走行を開始。北海道から関東周辺まで、乳製品を載せて運行を行っている。

鮫川運送株式会社（福島県西白河郡矢吹町）

創業60周年記念事業として 創業地・本社所在地とコラボ

鮫川運送（株）（芳賀篤徳社長）では令和2年7月、創業60周年記念事業として、創業地＝東白川郡鮫川村、本社所在地＝西白河郡矢吹町への地域活性化・貢献を目的としたラッピングトラックの運行を開始した。
ウイング部にはそれぞれ村の観光地「鹿角平観光牧場」や町の景勝地「大池公園」の美しい写真を配し、全国を運行することによって村と町の魅力を強くアピールしている。



群馬県トラック協会館林支部（群馬県館林市）

地元事業者7社がずらりと参加 日本遺産「里沼」ラッピングトラック



群馬県トラック協会館林支部（谷田川敏幸支部長）では、日本遺産に認定された館林市の「里沼」（城沼、多々良沼、茂林寺沼）の写真と詳細に関するQRコードを、同支部の会員事業者7社（ヤタガワ物流サービス（株）、石島運送（有）、磯野運送（株）、南井上運輸、（株）弥生運輸、（有）興産運送、明和運輸（有））の車両の背面部分にラッピング。令和2年10月から全国各地を走っている。

中野市農協運輸株式会社（長野県中野市）

信州・中野が全国に誇る名産品 「きのこ・フルーツ」の魅力も運ぶ



中野市農協運輸（株）（土屋秀幸社長）では、消費者に対する産地のPRを目的に、平成21年からJA中野市と共同でラッピングトラックの製作を実施。令和2年7月、9台目となるラッピングトラックの運行を開始した。
全国第1位の生産量を誇るエノキダケ等のキノコ類や、リンゴ・ブドウ等の果物を色鮮やかにあしらひ、信州中野の農産物の魅力も載せ、全国を駆け巡っている。

株式会社サンワNETS（静岡県袋井市）

東海道五十三次のと真ん中「袋井市」を 広重の浮世絵風イラストとともにPR



東海道五十三次の中間地点「袋井宿」で知られる袋井市に本社を置く（株）サンワNETS（水谷欣志社長）では、創立50周年を記念し、令和2年4月に中型・大型計2台の「袋井市」PRラッピングトラックを製作した。
歌川広重「袋井出茶屋ノ図」をモチーフにしたイラストの描画された大型車が神奈川県平塚市～京都府宇治市間を、中型車が袋井市周辺をそれぞれ走行し、同市のPRに繋げている。

和歌山県トラック協会（和歌山県和歌山市）

幼稚園児の描いた「トラックの絵」で 交通安全・事故防止をアピール



和歌山県トラック協会（阪本享三会長）では、令和2年度「トラックの日」事業の一環として、「トラックの日 児童絵画コンクール」の優秀作品を背面に掲載したトラックを運行している。
2年10月9日から運行を開始したのは、（株）和歌山物流・北野運送（株）・株）酒本運送の中型車3台と、（株）渡辺産業運輸・（株）勢運輸の大型車2台の計5台で、今後も製作を続け、最終的には合計20台の車両の運行が予定されている。

株式会社岡田商運（岡山県岡山市）

国宝の備前刀「山鳥毛」あしらひ 瀬戸内市へのふるさと納税を応援



令和2年8月27日、（株）岡田商運（岡田好美社長）では「瀬戸内市ふるさと納税PRラッピングトラック出発式」を開催。同車両の運行を開始した。
車体の側面には約6メートルの大きさで、国宝の備前刀「太刀無銘一文字（山鳥毛）」が描かれ、「山鳥毛が未来を照らす瀬戸内市」のメッセージが添えられており、ふるさと納税への協力を呼びかけながら全国各地を走行している。

金生運輸株式会社（愛媛県四国中央市）

「横断歩道は歩行者優先」 県警等と連携し交通安全啓発



愛媛県四国中央市に本社を置く金生運輸（株）（川端洋一社長）では、愛媛県警察・愛媛県・愛媛運輸支局の企画協力を得て制作したラッピングトラック「横断歩道は歩行者優先」を令和2年2月から四国全域を中心に運行している。
トラックが横断歩道の前で停止しているイラストをあしらひ、「横断歩道止まろうキャンペーン」に関連したスローガンを掲げ、交通安全意識の高揚を図っている。

長崎県トラック協会壱岐支部（長崎県壱岐市）

「壱岐の絶景」描いたトラックに 「壱岐の絶品」の数々載せ駆ける

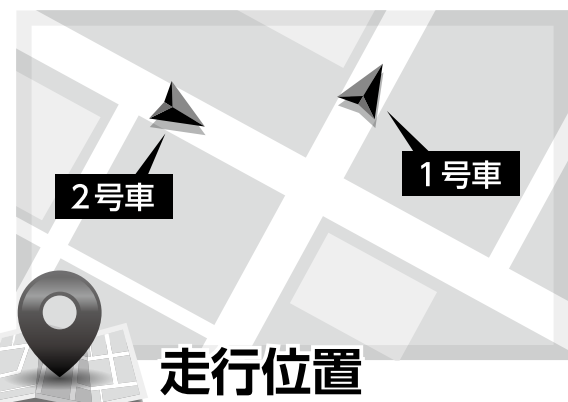


長崎県トラック協会壱岐支部（百田富士美支部長）では、令和元年度より壱岐市と「壱岐市PRラッピングトラック事業」を開始。2年度は9月から4台が走行中だ。
今年度同事業に協力したのは、壱岐海運（株）、西部貨物運送（株）、（有）久間水産、壱岐運送（有）の4社で、地元壱岐の絶景やグルメをあしらった車体に、名産の壱岐焼酎や鮮魚などを載せ、九州管内・中国地方を駆け巡っている。

OKI Open up your dreams

ETC2.0車載器でトラック運行管理

LocoMobí 2.0 が「車両位置情報管理サービス」を安価に・簡単に実現
安全運転指導への活用等、対象車両の運行管理を支援します



走行位置

全国4100基のITSスポット等を通過時の「時刻、緯度経度、速度」を表示



走行履歴

200m 間隔や交差点を曲がる時の「時刻、緯度経度、速度」を表示



ヒヤリハット

急ブレーキ時の「時刻、緯度経度、強さ（加速度）」を表示

安価に導入

初期費の削減

既設の業務用 ETC2.0 車載器を継続してご利用いただけます

通信費の削減

ITS スポット等との通信時のパケット通信費は不要です

簡単に導入

インターネットにつながるパソコンと車載器があれば
工事不要！契約するだけですぐにご利用いただけます

簡易型 ETC2.0 アンテナ発売中！

ITS スポット等を通らなくても駐車場に設置するだけで
・トラックの帰社をすぐに把握
・走行経路を当日中に受信し日報作成に活用



ほんのヒトコマ

【第78回】 前川 川んすけ



玄関に1つ……AI千手観音……!?

法令クイズ

～用語・定義編～
【解答】3面に問題

- 1 × (法第2条第1項第9号) 自動車とは、原動機を用い、かつ、レール又は架線によらないで運転する車であつて、原動機付自転車、自転車及び身体障害者用の車いす並びに歩行補助車等以外のものをいう。
- 2 × (法第67条第2項) 車両等の交通による人の死傷もしくは物の損壊(以下「交通事故」という)。
- 3 ○ (法第2条第3項第1号) 身体障害者用の車いすは、歩行者に該当する。
- 4 ○ (法第2条第1項第3号の4) 歩行者の通行の用に供し、又は車道の効用を保つため、歩道の設けられていない道路又は道路の歩道の設けられていない側の路端寄りに設けられた帯状の道路の部分で、道路標示(白線)によって区画されたものをいう。
- 5 × (法第51条の4第1項) 牽引されるための構造及び装置を有し、かつ、車両総重量(道路運送車両法第40条第3号の車両総重量をいう)が750kgを超えるもの(以下「重被牽引車」という)。

トラック運送事業者のための

経営のヒント

新春特別編(270回)

『広報とらつく』令和3年 新春特集
標準的な運賃の実現に向けて(下)

物流ジャーナリスト 森田 富士夫

貨物自動車運送事業法の改正に伴い、令和2年4月に標準的な運賃の告示制度が導入された。ここでは、本紙連載コラム「トラック運送事業者のための経営のヒント」新春特別編として、標準的な運賃の実現に向けて運送事業者が採るべき方策などについて、前号に引き続き紹介していく。

標準的な運賃の実現に向けて、「具体的にどのような方法で標準的な運賃を算出するか」ということが、トラック運送事業者にとって重要な課題となっている。今回は、標準的な運賃の算出方法について、前号に引き続き紹介していく。

積み合わせやスポットに標準的運賃を適用するには工夫が必要

約20%の定期契約の取引先とはほぼ実現している。これらの取引先に対しては、標準的な運賃の算出方法に基づいた単価を適用する必要がある。だが、それは論理的には正しい話であつて現実には容易ではない。標準的な運賃を実現するための前提条件がいくつかある。

約20%の定期契約の取引先とはほぼ実現している。これらの取引先に対しては、標準的な運賃の算出方法に基づいた単価を適用する必要がある。だが、それは論理的には正しい話であつて現実には容易ではない。標準的な運賃を実現するための前提条件がいくつかある。

約20%の定期契約の取引先とはほぼ実現している。これらの取引先に対しては、標準的な運賃の算出方法に基づいた単価を適用する必要がある。だが、それは論理的には正しい話であつて現実には容易ではない。標準的な運賃を実現するための前提条件がいくつかある。

約20%の定期契約の取引先とはほぼ実現している。これらの取引先に対しては、標準的な運賃の算出方法に基づいた単価を適用する必要がある。だが、それは論理的には正しい話であつて現実には容易ではない。標準的な運賃を実現するための前提条件がいくつかある。

約20%の定期契約の取引先とはほぼ実現している。これらの取引先に対しては、標準的な運賃の算出方法に基づいた単価を適用する必要がある。だが、それは論理的には正しい話であつて現実には容易ではない。標準的な運賃を実現するための前提条件がいくつかある。

食の新旧街道を行く

一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

夏は暦の七十二候の一つで、新暦の七月二日前後、昔は田植えを終える目安の日程になっていた。大野の町では、この時期に「半夏生」の焼き鯖が食べられる。これは、大野の町で、この時期に「半夏生」の焼き鯖が食べられる。これは、大野の町で、この時期に「半夏生」の焼き鯖が食べられる。

「知れぬ鯖街道」福井県大野の半夏生の焼き鯖

福井県嶺北部の大野は、鯖の目に区割りされた山間の町。天空の城で知られるが、往時、大野藩は越前海岸・四ヶ浦に飛地領地があった。そのため水産物に不自由せず、鯖も運んだ。藩専用鯖街道があった。この街道が活躍したのは半夏生が近づく頃。半夏生は、大野の人々には大喜び。その板が目印の老舗。焼くのは、背割りして塩を馴染ませ、頭から尾まで竹串を通して特大鯖。火に脂が落ちるや香ばしい匂いが広がり、客がどよめく。心底、半夏生を愛しみにしているのだ。焼き上りは火の力で身がみじつと締まり、生薑醤油が合う。土産にもいい。(むかさ・ちさこ)

関東(東京)⇔九州(福岡) デイリー運航!

夜発⇒翌夜着 最速 25.5h!
(21:00) (22:30)



運航スケジュール			
集荷日	当日 21:00	翌日 22:30	翌日 集荷日
首都圏	東京港	九州全域	福岡
3日目朝一配達	3日目 06:00	翌日 04:30	3日目朝一配達

「物効法対応ご相談ください」
「運行の省力化・効率化に!」
「労務管理強化に!」

ご予約・お問い合わせ・メールアドレス
営業二部 TEL:03-6774-6886
九州支店 TEL:093-434-5118
mail: molf.tokyobk@molgroup.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70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

スパイラルフィルター
info@pgf-japan.com
http://www.pgf-japan.com

検索

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

