昭和35年11月28日第3種郵便物認可

令和4年（2022年）　第2193号

FIGARO
測る・見るに特化した高性能アルコール検知器
デジタル アルコールチェッカー FALC-21
FUGOsmart 好評発売中
詳しくは、こちら→ 検索 フーゴスマート
フィガロ技研株式会社
TEL. 072-728-2560（9時～17時）

Japan Trucking Association

広報 とらっく

毎月1日・15日発行
2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
全日本トラック総合会館
☎（03）3354-1029（総務部広報室）
https://jta.or.jp
※紙面に関する問い合わせは広報室まで
（定価・税込348円／会員の購読料は会費に含みます）

News Headline

主な紙面内容

2・3　ニュースターミナル
・トラック協会ニュース
・官公庁ニュース（国交省等）

4・5　トラック運送業界とSDGs
・第3回 事業者における取り組み
㈱長野トランスポート（福岡）

6　交通事故防止!! わが社の取り組み
・丸文運輸㈱（群馬）

7　令和4年 引越繁忙期対策実施事項

8　車輪脱落事故防止の4つのポイント徹底を！

大型車の「車輪脱落事故防止」を徹底!!

脱落の多い左後輪の重点的な点検を呼びかけ

トライバーの日常点検の励行を徹底しよう

タイヤ交換後の「増し締め」の確実な実施

国土交通省では、大型車の冬用タイヤへの交換時期に、ホイール・ナット脱落等による車輪脱落事故が急増する傾向を踏まえ、全日本トラック協会など関係業界の協力のもと、現在「大型車の車輪脱落事故防止キャンペーン（2月28日まで）」を行っている。

しかしながら、この冬も引き続き車輪脱落事故が多数発生していることから、国交省や全ト協では会員運送事業者に対し、日頃の日常点検の励行、特に、運行前の大型車のディスク・ホイールの取り付け状態の確認を確実に行うなど、車輪脱落事故の未然防止措置を徹底するよう、強く呼びかけている（関連8面）。

この冬、大型車の車輪脱落事故が多数発生している。この冬に発生した主な大型車の車輪脱落事故は、図1の通りとなっている。

令和3年12月6日に広島県広島市で発生した車輪脱落事故では、国交省が当該大型貨物自動車を調査したところ、貨物運送事業者によるタイヤ交換作業後の増し締めの実施や、タイヤ専業店による増し締めに関するアドバイス等が一切行われていなかった。当該事業者では同事故の発生を受け、①タイヤ交換作業後のホイール・ボルト、ナットへのペイントによるマーキングの実施、②日常点検での乗務員によるマーキングのズレの確認、③タイヤ交換後の外注先での「増し締め」の実施――等の再発防止策をとっている。

大型車の車輪脱落事故の特徴は図2の通りで、特に脱落の多い左後輪については、日頃から重点的に点検を行う必要がある。

全ト協では、大型車の車輪脱落事故を未然に防ぐため、確実なタイヤ交換作業・交換後の確実な点検を行うことや、タイヤ交換後50～100キロメートル走行後を目安に増し締めを行うことを強く呼びかけている。併せて、こうした車輪脱落事故は、乗務するドライバー自身による日常点検の励行で未然に防ぐことが可能であることから、各都道府県トラック協会の取り組み事例の共有化など、車輪脱落事故防止に向けたより効果的な取り組みを推進していくこととしている。

なお、今号の『広報とらっく』には、リーフレット「タイヤ交換後の大型車の車輪脱落事故に注意！～大型車の車輪脱落事故を防ぐ新しい『お・ち・な・い』～」および「タイヤ交換作業管理表」を同封している。

〔図1　この冬に発生した主な大型車の車輪脱落事故〕
①広島県内の国道において、大型トラックの左後輪が外れ、脱落したタイヤが対向車などに衝突（令和3年12月6日）
②群馬県内の国道において、大型トラックからの左後輪脱落による重傷事故が発生（4年1月12日）
③岐阜県内の高速道路において、大型トラックからの左後輪脱落による負傷事故が発生（4年1月18日）
④長野県内の国道において、コンクリートミキサー車からの左後輪脱落による負傷事故が発生（4年1月19日）

〔図2　車輪脱落事故の特徴〕
・令和2年度の発生件数は 131 件（前年比19件増加）
・冬期（10 月～2月）に多く発生
・車輪脱着作業後「1か月以内に多く発生」
・タイヤ交換作業が集中する「11 月に交換した車両」の事故が多い
・車輪脱落箇所は「左後輪」に集中

国交省

大阪TSでホイール・ボルト等の点検実施
規定トルク値での増し締めを呼びかけ

4割超の車両で「ナットの緩み」見つかる

国土交通省近畿運輸局は1月19日、大阪府トラック協会（中川才助会長）、大阪府自動車整備振興会と連携し、大阪トラックステーション（TS）で大型トラックのホイール・ボルト、ナットの点検を実施した（写真㊤、同省ニュースリリースより）。

同点検では、12台の大型トラック等を点検。そのうち、ナットの緩みが5台、ホイール錆汁が4台、ホイール・ボルト頭の突出量の不均一が1台でそれぞれ確認された。ナットの緩みが見つかった5台については、TS内でトルクレンチを用いて規定トルク値で増し締めを実施し、タイヤ脱落防止を図った。

国交省では、タイヤ交換後に50km～100km走行した際に、トルクレンチを用いて必ず規定トルク値で増し締めを行うよう呼びかけている。

雪道での滞留事案が発生

降雪期の運行には万全な雪道対策を

国交省・全ト協　事業者に呼びかけ

悪質な滞留事案に対しては行政処分も

全日本トラック協会では冬の降雪期を迎えたことを受け、会員事業者に対して、降雪が見込まれる際には冬用タイヤを装着した上でタイヤチェーンを必ず携行するなど、雪道対策を万全に整えてから出発するよう呼びかけている。

近年、冬に予想を超える大雪となるケースが増えている。もし、交通事故やスリップ、大雪等でトラックが立ち往生してしまうと、周辺道路の大渋滞を招き、迂回路のない地域では大混乱を来すこととなる。

この冬も、令和3年12月26日からの滋賀県彦根付近での大雪の影響により、翌27日未明に国道8号で、ノーマルタイヤを装着し、かつチェーンを携行していないトラックが立ち往生。それにより、後続車両が滞留する事案が発生した。

こうした事案を受け、国土交通省では全ト協会員事業者に対して、降雪が見込まれる際には最新の気象情報や交通情報等に留意するとともに、冬用タイヤの装着、チェーンの携行および早めの装着の徹底等、輸送の安全確保に万全を期すよう呼びかけている。また、走行前には、冬用タイヤの摩耗劣化の状況等を確認するよう呼びかけている。

さらに、国交省では、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、悪質な事案については、監査をした上で、安全管理義務違反として、当該事業者の行政処分を行うこととしている。

なお、今号の『広報とらっく』に、中日本高速道路㈱（NEXCO中日本）制作のリーフレット「大雪予想時　不要不急のお出かけは控えて！」を同封している。

輸送統計

令和3年11月分
▶国土交通省調べ

		輸送量	前年同月比
トラック	特別積合せ（千トン）	5,848	105.8%
	一　般	—	104.1%
	宅配便（千個）	419,777	105.3%

交通事故統計

令和3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					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		11月30日現在	1月30日現在
101（−2）	48（+4）	28（±0）	7（+3）	184（+5）	2,303（−186）	2,352（−189）	178（−17）

コラムラインナップ

タイヤケアホントの話【スタッドレスタイヤの実走行体験から学んだこと】／トラック運送事業者のための経営のヒント【荷主協力の現場改善で時短と利益増】…３面

天然ガストラックは
NGV
エネルギーセキュリティの向上に貢献します
【対象となるSDGsの例】
天然ガスは産出地域が世界各地に分布しているので、埋蔵地域が一定の地域に集中する石油に比べ、価格変動や輸入等のリスク分散が可能なエネルギーです。
主な天然ガスの確認埋蔵量の地域構成※
欧州 3.4　ロシア連邦・中央アジア 64.2　中東 75.6　北米 15.0　アフリカ 14.9　アジア太平洋 17.7　中南米 8.0（単位：兆㎥）
天然ガス確認埋蔵量 合計198.8兆㎥（2019年末時点）
※ BP Statistical Review of World Energy June 2021
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

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　https://www.gas.or.jp/ngvj/

御社の基幹システムへのご構想、
実現に向け、
お聞かせください。
運輸業 経営管理 システム
長年にわたりお付き合いを賜っております運輸業経営のユーザー様方々から、
ご相談とご要望を拝聴し、貴重なご助言も頂戴しながら、
導入時のヒヤリングから運用時のサポートを通して積み重ねたノウハウをもって、
各社様ごとに弊社パッケージシステムをカスタマイズいたし、
基幹システムとしてご活用いただいています。
おかげさまで36周年 36th Anniversary
TSC 東和サン ソフトクリエイティブ株式会社　〒113-0033 東京都文京区本郷3丁目19番4号 本郷大関ビル4階
TEL:03-3818-1541　FAX:03-3818-1546
http://www.towasan-soft.co.jp

ニュース・ターミナル（トラック協会ニュース）

全ト協　坂本会長が木原誠二内閣官房副長官を表敬訪問

燃料価格高騰対策の実施を要望

全日本トラック協会の坂本克己会長は1月25日、木原誠二内閣官房副長官を表敬訪問した（盛山正仁自由民主党衆議院議員同席）。

坂本会長は、昨年12月2日に全ト協、（一社）全国ハイヤー・タクシー連合会、（公社）日本バス協会の3団体の主催で開催した「燃料価格高騰経営危機突破総決起大会」において決議された決議文を木原内閣官房副長官に手渡した上で、「燃料高騰分の価格転嫁のための対策を進めていただくとともに、燃料費負担の軽減に資する補助支援制度の創設をお願いしたい」と要請した。

なお、今回の表敬訪問には、浅井隆副会長と笠原史久東京都トラック協会多摩支部長も同席した。

木原内閣官房副長官（右から2人目）を表敬訪問した坂本会長（中央）。盛山自民党衆議院議員（左）、浅井副会長（左から2人目）、笠原東ト協多摩支部長（右）も同席した。（1月25日、衆議院第一議員会館）

総務委員会　令和4年度事業計画書案を承認

第3回「総務委員会」（小林和男委員長）が1月20日に開催された。

議事では、令和4年度事業計画書（案）について審議・承認。承認された事業計画書（案）は、3月3日に開催される第194回理事会に上程される。

報告事項では、①「標準的な運賃」等の普及に向けた取り組み、②改善基準告示の見直し、③3年度補正予算、④4年度主要会議・行事開催日程、⑤4年度新規採用職員研修――について報告された。

なお、議事に先立ち、日野祥英国土交通省自動車局貨物課長による説明「パートナーシップによる価値創造のための転嫁円滑化の取組について」が行われた。

第3回「総務委員会」（1月20日、全ト協）

道路委員会　高速道路の深夜割引の見直しについて討議

全日本トラック協会は1月25日、第3回「道路委員会」を開催した。

会議冒頭に行った委員長・副委員長の選任では、委員長に寺岡洋一全ト協副会長（愛知県トラック協会会長）、副委員長に眞鍋博俊全ト協副会長（福岡県トラック協会会長）を選任し、寺岡委員長があいさつを行った。

議事では、高速道路の深夜割引の見直しについて審議。小坂真弘日本PMIコンサルティング㈱代表取締役による見直し案についての説明の後、委員長があいさつを行った。

議事では、高速道路の深夜割引の見直しについて審議。小坂真弘日本PMIコンサルティング㈱代表取締役による見直し案についての説明の後、委員同士で活発な意見交換を行った。

また、国土交通省道路関係の3年度補正予算・4年度予算案の主な内容について報告を行ったほか、1月13日に滋賀県において開催された「名神名阪連絡道路建設促進大会」に、坂本克己会長および田中亨副会長が出席したことについても報告を行った。

第3回「道路委員会」（1月25日、全ト協）

荷主向けパンフレットを新たに作成

「燃料サーチャージ制」導入への協力を呼びかけ

全日本トラック協会はこのほど、燃料価格高騰に伴う燃料サーチャージ制の導入に係る荷主向けパンフレット（写真）を作成し、荷主企業に対して送付した。

燃料価格の高騰分について、多くのトラック運送事業者が収受できていない実情を受け、全ト協では同パンフレットを作成。安定した輸送力を確保するため、荷主に対して燃料サーチャージ制導入への理解を求めている。

併せて、全ト協では1月25日から1か月間、荷主・一般に対して「燃料サーチャージ制の導入」と「標準的な運賃の活用」への理解を促すため、YahooJAPANページにインターネット広告（写真）を掲出している。

全ト協行事予定（2月1日～28日）

- ▽2月4日
  - 第16回運輸事業振興助成交付金出捐金事業評価機関会議
- ▽2月8日
  - 第118回交通対策委員会（書面開催）
- ▽2月15日
  - 第52回環境対策委員会（書面開催）
- ▽2月17日
  - 令和3年度第3回青年部会全国代表者協議会
- ▽2月18日
  - 令和3年度青年部会全国大会（京王プラザホテル）
- ▽2月21日
  - 第7回施設事業委員会
- ▽2月22日
  - 第56回適正化事業委員会
  - 貨物自動車運送適正化事業対策協議会
- ▽2月24日
  - 第17回労働安全・衛生委員会（書面開催）
- ▽2月28日
  - 第73回広報委員会

新たな特殊車両通行制度「特殊車両通行確認制度」説明動画の配信のお知らせ

全日本トラック協会では、本年4月1日より施行の新たな特殊車両通行制度である「特殊車両通行確認制度」について、国土交通省 道路局道路交通管理課車両通行対策室を講師として、トラック運送事業者の皆様へ向けた説明動画を配信している。

国土交通省では2月7日㈪より、制度の運用開始に向けてシステムの操作を体験できる試行期間を設けており、制度の理解を深めていただくためにも本動画を活用していただきたい。

配信内容：特殊車両通行確認制度の概要、特車通行確認制度システム操作説明ビデオ
配信期間：1月26日㈬～3月31日㈭15時00分まで。
配信方法：全日本トラック協会 YouTubeチャンネル「JTAvideo」での限定公開

詳細はホームページを参照。※全ト協会員専用ホームページのパスワードが必要

法令○×クイズ　～徐行編～

❶ 徐行とは、車両等が直ちに停止できるような速度で進行することをいう。（○・×）

❷ 許可を受けて歩行者用道路を通行するときは、歩行者がいなくても徐行しなければならない。（○・×）

❸ 安全地帯のない停留所に停車中の路面電車の左側を通過するとき、停留所に乗降客がなく、1.5メートル以上の間隔があるときは徐行しなくてもよい。（○・×）

❹ 児童や幼児の乗車のために対向車線に停車している通学通園バスの側方を通過するときは徐行しなくてもよい。（○・×）

❺ 道路の左側に設けられた安全地帯の側方を通過するときは、歩行者がいない場合でも徐行する。（○・×）

（解答は7面）

TS（トラックステーション）情報　「まん延防止等重点措置」適用に伴い食堂等施設の運営時間を短縮

札幌・苫小牧・茨城・矢板・大宮・金沢・浜松・安城・亀山・大阪・鳥栖・諫早・大分トラックステーション

札幌・苫小牧・茨城・矢板・大宮・金沢・浜松・安城・亀山・大阪・鳥栖・諫早・大分の各TSでは、新型コロナウイルス感染症対策「まん延防止等重点措置」適用に伴う各道府県からの要請に基づき、2月20日㈰まで食堂等施設の運営時間を短縮している。

各TSの食堂等施設の運営時間の詳細については、全ト協ホームページを参照のこと。

マイナンバーカードの取得を呼びかけ

健康保険証としての利用も可能に

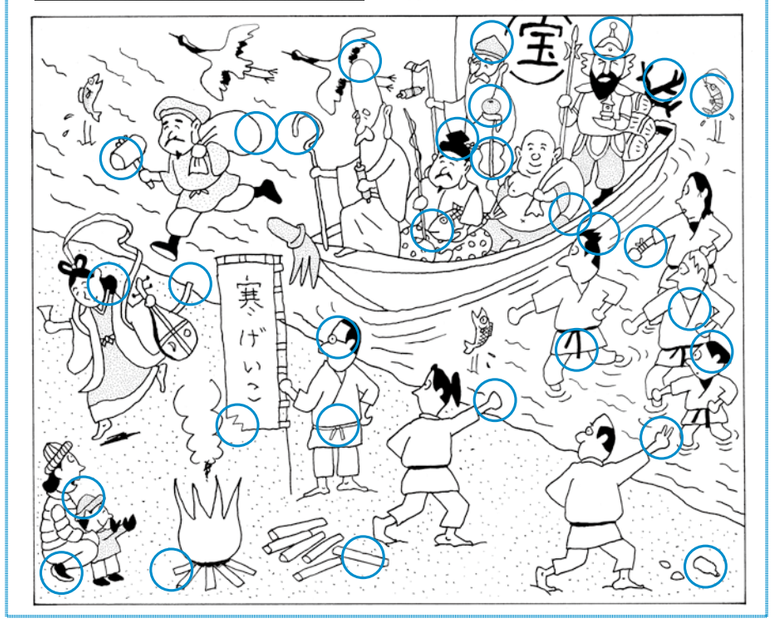
政府は、マイナンバーカードの取得と健康保険証としての利用申し込みを呼びかけている。

令和3年10月からは、同カードの健康保険証利用（オンライン資格確認）が本格運用を開始。同カードを保有する本人が同意をすると、医療機関・薬局において薬剤情報や特定健康診断情報等が閲覧可能となり、運送事業者で働く従業員がより良い医療を受けられるようになる。また、薬剤情報や特定健診情報等が「マイナポータル」で確認できるとともに、新型コロナワクチンの接種証明書（電子版）の取得も可能となる。

同カードに関する詳細は、総務省ホームページを参照のこと。

新春　まちがいさがし　答え合わせ

『広報とらっく』1月1日号掲載の「まちがいさがし」の正解は、下記の30か所でした。正解者の中から抽選で20名様に記念品をプレゼントします。なお、当選者の発表は賞品の発送をもって代えさせていただきます。多数のご応募ありがとうございました。



ニュース・ターミナル（官公庁ニュース等）

厚労省　「シフト制」労働者の適切な雇用管理のために

留意事項を作成

厚生労働省は1月7日、「いわゆる『シフト制』により就業する労働者の適切な雇用管理を行うための留意事項」を取りまとめ、公表した。

これは、シフト制（一定期間ごとに作成される勤務シフトなどで、初めて具体的な労働日や労働時間が確定するような勤務形態［一部例外あり］）で働く労働者の雇用管理を行うにあたり、使用者が現行の労働関係法令等に照らして留意すべき事項を、一貫性をもって示すことにより、適切な労働管理を促すことで、労使双方にとってシフト制での働き方をメリットのあるものとするために作成されたもの。

なお、同留意事項については、全日本トラック協会のホームページから確認することができる。

改善基準告示見直しに向け本格的議論へ　トラック作業部会

厚生労働省は1月21日、第3回「労働政策審議会労働条件分科会自動車運転者労働時間等専門委員会トラック作業部会」（部会長＝藤村博之法政大学大学院イノベーション・マネジメント研究科教授）を開催した。

使用者代表として、馬渡雅敏全日本トラック協会副会長、松浦通運㈱代表取締役と加藤憲治日本通運㈱取締役執行役員が出席。令和3年度に実施した「自動車運転者の労働時間等に係る実態調査」結果がまとまったことを受け、労使双方から見直し内容について各項目ごとに意見を述べた。

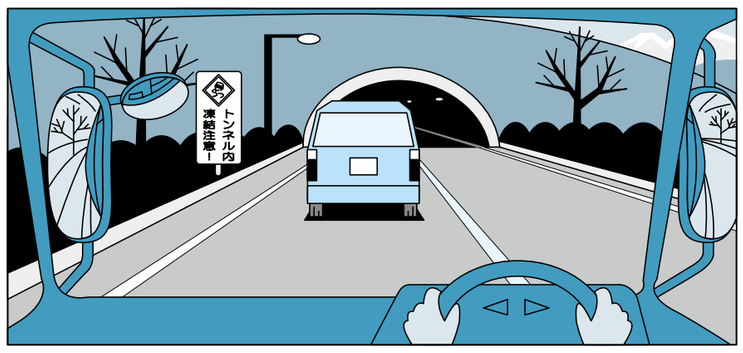
なお、トラックについては、夏頃に改善基準告示見直し案の取りまとめが行われる予定。

第3回「労働政策審議会労働条件分科会自動車運転者労働時間等専門委員会トラック作業部会」（1月21日、労働委員会会館）

危険予知訓練（KYT）シート：交通事故防止編　あなたならどうしますか？

〔第143回〕「冬のトンネル」

状況　あなたは、2月中旬の夕方、トンネルの入口に差しかかっています。自車の前方にはワゴン車が走行しています。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。



◆どのような危険がありますか？

◆どのような運転をすれば危険を避けることができますか？

（解説・7面）

この角を基準に拡大率を141%に設定すると、A4サイズでプリントできます。

首都圏／九州　定期RORO サービス

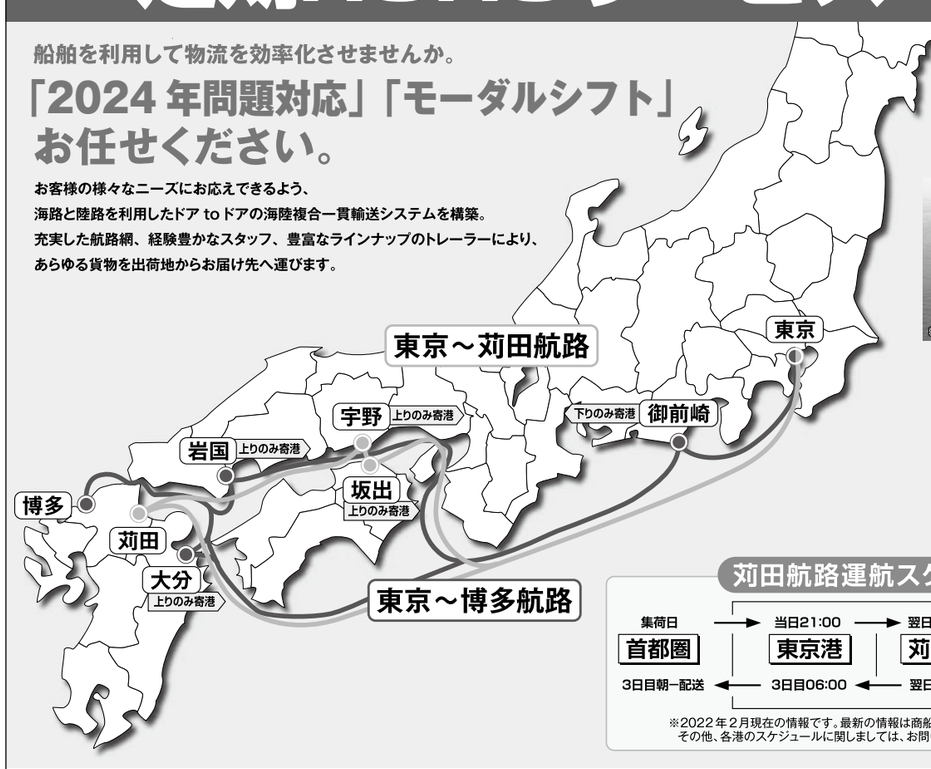
船舶を利用して物流を効率化させませんか。

「2024年問題対応」「モーダルシフト」お任せください。

お客様の様々なニーズにお応えできるよう、
海路と陸路を利用したドア to ドアの海陸複合一貫輸送システムを構築。
充実した航路網、経験豊かなスタッフ、豊富なラインナップのトレーラーにより、
あらゆる貨物を出荷地からお届け先へ運びます。

イメージ動画はコチラ!

就航船 11,000G/T級大型RORO船



苅田航路運航スケジュール

集荷日	当日21:00	翌日22:30	翌日ミッドナイト配送
首都圏	東京港	苅田港	九州全域
3日目朝一配送	3日目06:00	翌日04:30	集荷日※宇野港・坂出港へは上り便で週一便寄港

※2022年2月現在の情報です。最新の情報は商船三井フェリーHPをご確認ください。
その他、各港のスケジュールに関しましては、お問い合わせください。

20th ANNIVERSARY　MOL 商船三井フェリー
営業二部　TEL：03-6866-7308
福岡・苅田支店　TEL：093-434-5118
mail：molf.tokyobk@molgroup.com

ニュース・ターミナル（官公庁ニュース等）

公取委　転嫁円滑化施策パッケージに関する取り組みを推進

「買いたたき」を厳しく認定へ

公正取引委員会は1月26日、昨年12月27日に政府が取りまとめた「パートナーシップによる価値創造のための転嫁円滑化施策パッケージ」に関する3つの取り組みを実施した。

取り組み内容は以下の通り。

①「違反行為情報提供フォーム」の設置

公取委では、下請企業が発注企業の違反行為を匿名で情報提供できる「違反行為情報提供フォーム」（二次元コード）を開設した。

②「下請代金支払遅延等防止法に関する運用基準」の改正

通達「下請代金支払遅延等防止法に関する運用基準」を改正し、原材料費や人件費の上昇を取引価格に反映しない「買いたたき」に関する法律上の解釈を明確化し、厳しく認定できるようにした。

今回の通達では、発注企業側が価格交渉の場で転嫁の必要性などを自発的に示さないといった状況でも、買いたたきにあたるおそれがあるとの見解に改めている。また、価格転嫁の要請に応じない理由を書面やメールなどで説明しないケースも、新たに買いたたきに該当すると明示した。

③「よくある質問コーナー（下請法）」の更新

公取委ホームページの同コーナーについて、Q&Aを追加するなどの更新を実施した。

政府　都道府県が事業者に対し「感染急増でも業務継続」要請へ

オミクロン株感染急拡大を受けて

政府は、1月19日に改定した「新型コロナウイルス感染症対策の基本的対処方針」に、都道府県がトラック運送事業者など国民生活・国民経済の安定確保に不可欠な業務を行う事業者に対し、感染者や濃厚接触者が発生し、欠勤者が多く発生する場合においても、必要な業務を継続するよう要請できるようにすることを新たに盛り込んだ。

国内では1月に入り、オミクロン株による感染の急拡大がみられており、今後の感染者急増に伴い、社会機能の維持が困難になってくることが懸念されている。

こうした現状を踏まえ、同方針では新たに、特定都道府県・重点措置区域である都道府県が、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対し、感染防止に配慮しつつ、必要な業務を継続するよう要請できるようにした。

国交省　広島県内で中継輸送実証実験を実施

協力企業を募集

国土交通省中国地方整備局広島国道事務所は1月26日、西日本高速道路㈱と協力し、中継輸送実証実験を実施すると発表した。

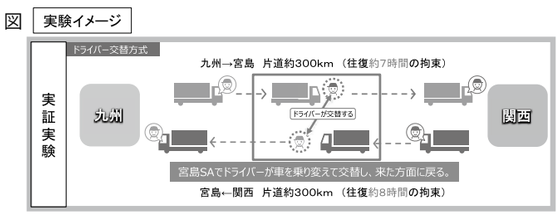
長距離物流においては、中継輸送拠点を設置して中継輸送を行うことで、長時間労働の解消によるトラックドライバーの負担軽減が期待されている。

広島国道事務所では、関西方面と九州方面の中間地に位置し、中継輸送拠点の設置効果が期待される広島県内において、中継輸送拠点のニーズ把握および効果検証を目的に、同実証実験を実施する。

実験イメージは図の通り。実施日程は、2月中旬から2週間程度（平日のみ）。実施場所は山陽自動車道宮島サービスエリア（広島県廿日市市）。

広島国道事務所では、現在同実証実験の協力企業を募集している（募集期限＝2月4日㈮）。詳細は、広島国道事務所ホームページを参照のこと。

図　実験イメージ



国交省　令和4年度「道路ふれあい月間」推進標語を募集

応募期間は3月25日まで

国土交通省では現在、令和4年度「道路ふれあい月間」推進標語を募集している。

国交省では、毎年8月を「道路ふれあい月間」として、道路の愛護活動や道路の正しい利用の啓発等各種活動を特に推進している。推進標語の募集は、国民に対して道路の役割や重要性をあらためて認識してもらうことを目的に実施するものとなっている。

応募期間は3月25日㈮まで（当日必着）。

募集テーマなど応募に関する詳細は、国交省ホームページを参照のこと。

国交省　地震・津波・雪害に備えるために「運輸防災マネジメントセミナー」「運輸防災ワークショップ」の模様をYouTubeで配信

国土交通省では、令和3年12月17日に開催した運輸防災マネジメント強化キャンペーン（下期）の本省開催分のうち、「運輸防災マネジメントセミナー」と「運輸防災ワークショップ」の模様を、YouTubeの国交省公式YouTubeチャンネルで配信しています（期間限定・4年3月31日まで）。

同キャンペーン（下期）では、「時期を問わず発生する地震・津波対策」および「本格的な雪シーズンに備えた雪害対策」をテーマとして、運輸事業者の対応力向上に資することを目的に、同セミナー・同ワークショップを開催しました。

同動画を、防災マネジメントの取り組みを進める上での参考にしてください。

○詳細は、国交省ホームページ（二次元コード）をご覧ください。また、同セミナー・同ワークショップ開催当日に配布した資料も、同ページよりダウンロード可能です。

経産省　燃料油価格抑制制度を初めて発動

1リットル当たり最大5円を石油元売りに補助

政府は1月25日、全国ガソリン平均価格がおよそ13年4か月ぶりに1リットル170円を超える見通しとなったことから、燃料油価格の急上昇を抑えるために実施される「コロナ下における燃料油価格激変緩和対策事業」に伴う価格抑制制度を、1月27日以降適用すると発表した。

同事業は、「コロナ克服・新時代開拓のための経済対策」（令和3年11月19日閣議決定）に基づき実施されるもので、原油価格高騰がコロナ禍からの経済回復の重荷となる事態を防ぐための激変緩和措置として、3月31日までの激変緩和措置期間中に全国ガソリン平均価格が1リットル170円を超えた場合、1リットル当たり5円を上限として、燃料油元売り会社に補助金を支給する。緩和措置の対象となるのは、ガソリン、軽油、灯油、重油。

同措置では、一度170円以上で発動した場合、支給開始後4週間は170円、翌4週間は171円、翌々4週間は172円と、翌4週間ごとに発動基準価格が1円ずつ切り上げられる。

なお、同措置の参加企業・協力店舗は、資源エネルギー庁の同事業特設サイト（二次元コード）で公開されている。

中企庁　「事業復活支援金」申請受付を開始

コロナの影響を受けた中小法人等を対象に

中小企業庁では現在、「事業復活支援金」の申請を受け付けている。

同支援金は、新型コロナウイルス感染症の拡大や長期化に伴う需要の減少、または供給の制約により、大きな影響を受け、自らの事業判断によらず売上が大きく減少している中小法人等に対し、給付されるもの。令和3年11月から4年3月までの期間（対象期間）における影響を緩和し、事業の継続および立て直しのための取り組みを支援するため、事業全般に広く使える支援金を支給する。

給付対象は、①「新型コロナウイルス感染症の拡大や長期化に伴う需要の減少または供給の制約により、大きな影響を受けている」、②「①の影響を受け、自らの事業判断によらずに対象月の売上が基準期間（平成30年11月～31年3月、令和元年11月～2年3月、2年11月～3年3月のいずれかの期間）の同月と比べて50％以上または30％以上50％未満減少している」――のいずれも満たす、中堅・中小法人等。給付額は表の通りとなっている。

申請期間は5月31日㈫まで。申請に関する詳細は、中企庁ホームページを参照のこと。

表　給付額と給付上限額

給付額＝基準期間※1の売上高―対象月の売上高×5か月分

給付上限額

売上高減少率	法人		
	年間売上高※2 1億円以下	年間売上高※2 1億円超～5億円以下	年間売上高※2 5億円超
▲50%以上	100万円	150万円	250万円
▲30%以上50%未満	60万円	90万円	150万円

※1　平成30年11月～31年3月、令和元年11月～2年3月、2年11月～3年3月のいずれかの期間（基準月を含む期間であること）

※2　基準月を含む事業年度の年間売上高

国交省　「次世代商用車に関わる最近の動向」講演会を開催

LEVO

（一財）環境優良車普及機構（LEVO）では、第3回環境優良車普及講演会「次世代商用車に関わる最近の動向について（全日本トラック協会など後援）」を動画配信で実施する。

同講演会では、識者、国土交通省、環境省、大型商用車メーカーなどからカーボンニュートラル、次世代商用車への方針や開発状況等に関する情報を発信していく。基調講演では、大聖泰弘早稲田大学名誉教授（次世代自動車研究機構研究所顧問）を迎え、海外動向、技術動向などについて紹介する。

動画配信期間は、2月21日㈪12時～3月2日㈬。視聴申込方法などの詳細は、LEVOホームページを参照のこと。

タイヤケアホントの話

タイヤジャーナリスト　渡辺 剛満

第129回「スタッドレスタイヤの実走行体験から学んだこと」

「乾いた氷は滑らない」という、今から十数年前に放映されたスタッドレスタイヤのテレビCMのキャッチコピーは大きな反響を呼び、タイヤメーカーやタイヤ店には数多くの問い合わせがありました。俳優の織田裕二さんが、氷の塊を指でつかみながら、その決めゼリフを言うCMといえば、思い出す方もいるかもしれません。

冷凍庫から氷の塊を取り出すと、氷は指に吸い付きます。その原理と同じで、乾いた凍結路面なら、タイヤのゴムは圧着します。凍結路面でタイヤがスリップするのは、「タイヤの回転時に路面から出る水分」が原因です。その水分をスタッドレスタイヤの「サイプ（溝）」が拭き取るように除去することにより、凍結した上り坂でも駆け上がることができるのです。

つまり、スタッドレスタイヤが最も得意とする路面は、「雪が積もっていない凍結路面」です。ただし、そうした得意とする路面だとしても、平坦な雪道でブレーキをかける時は、走行スピードを時速20キロメートル以下まで確実に落としたあと、ブレーキペダルをゆっくり2～3センチメートルほど踏み戻す動作（ポンピングブレーキ）を行わなければなりません。それよりも速いスピード、例えば時速30キロメートル程度でブレーキを強く踏み込んでしまうと、ABS（アンチロックブレーキ・システム）が作動して、タイヤのロックによるスピンなどは防げますが、制動距離が長くなる場合もありますから、安全・確実にクルマを停止するには、実際の雪道で何度も練習する必要があるでしょう。

先月は首都圏にも大雪が降りました。筆者のクルマ（FF乗用車）のスタッドレスタイヤは装着3年目を迎え、溝は70％ほどの深さですが、路面が白く凍結した急な上り坂でもスイスイと駆け上がり、下り坂も問題なく安全に走行でき、「スタッドレスタイヤの消費期限は『3年目・70％溝』まで」という私の持論が証明されました。

しかし、その一方で、夜中のクルマが通らない雪道のアイスバーンの上り坂（勾配率5％程度）で、再発進する際に冷や汗をかきました。

上り坂の途中で一度停止し、再発進しようとアクセルを踏んだ瞬間、まさかのアクシデントが発生しました。アクセルを踏んでもタイヤが空転し、そのまま後ろに下がっていくのです。あわててブレーキを踏むと、今度は車体が右に回り始め、半回転してしまいました。

クルマを安全な場所まで動かし、その路面を確認したところ、雪道は、水分を含んだミラーバーンへと変化していたのです。おそらく日中にその坂道で多くのクルマがスリップし、道路の表面がツルツルになったからだと推測されます。

この失敗談から得た教訓は、「凍結した上り坂は止まらず、慎重かつ一気に上りきること」です。雪道でいったんスリップすると、ドライバーにできることは何もありません。スタッドレスタイヤの特性を考えて、安全に運転してください。

トラック運送事業者のための　経営のヒント

物流ジャーナリスト　森田 富士夫

第294回　荷主協力の現場改善で時短と利益増

一昨年度、昨年度とコロナ禍で売上はほぼ横ばいだったが、利益は連続して前年を上回り、今年度（3月決算）も増益を見込む事業者がいる。この事業者は保有車両数が48台、従業員はパートを含めて280人、うちドライバーは36人という規模である。パート従業員が多いことからも分かるように、物流センターの運営が主になっている。

「コロナの影響を受けながらも増益になった最大の理由は人件費が減少したこと」だ。といっても賃下げや人員削減をしたわけではない。「メインの取引先がオーダーの締め日を前倒ししてくれたので、作業量が平準化して人件費が減少したのが一番の理由」である。

これまでは、センター内作業の曜日波動が大きかった。「ヒマな曜日は午後の早い時間に作業が終了するが、9時～17時で契約しているパートの人たちの終業時間を早めて賃金を減らすわけにはいかない。逆に、忙しい曜日にはムリをいって長時間の残業をしてもらっていることもある」という。それでも忙しい曜日には人手が足りず、派遣社員を頼んで仕事をこなしていた。

だが、特定曜日の長時間労働を是正するために、取引先が発注締め日を前倒ししてくれた。そのため、1週間を通して毎日の作業量が平準化し、派遣社員を頼まなくても自社のパートだけで仕事がこなせるようになった。さらに、パートの人たちの残業時間も少なくなったのである。そこで「パートを含めた全従業員にコロナ対策費の名目で、2年続けてわずかな金額だが支給することができた」。会社としても増益という結果だ。

このように、発注時間の前倒しなどの作業改善によってムダを削減すれば、労働時間を短縮しても、わずかとはいえ従業員の収入を増やすことが可能だ。そのうえ、経営内容も良くできる。そのためには、事業者の努力はもとより、荷主の理解と協力が不可欠である。

ある事業者は、「2024年問題について関心をもつ荷主は少しずつ増えてきた」という。事業者が「2024年問題」をクリアできなければ、自社の物流に支障が生じるかもしれないという不安からである。そこで、物流現場の労働改善に前向きな荷主も出てきた。その最先端といえるのが加工食品メーカーと食品問屋である。メーカーと問屋間では、翌日納品から翌々日納品にリードタイムを延長する取り組みを始めている。だがネックは大手小売業で、まだ認識が低い感がある。

業種を問わず一部の荷主では、物流現場の作業改善に目が向きつつある。事業者も受け身ではなく、積極的に作業改善の協力を働きかけなければならない。

労務Q&A　第242回

会社都合で早退させたが休業手当の支払いは

Q　先日、仕事の段取りの都合で一部の労働者を早退させました。これにより休業させたのは4時間ほどですが、こうした場合、やはり休業手当を支払う必要がありますか。また、その場合の休業手当の計算はどのようにやればよいのでしょうか。

A　合計額が平均賃金の60％になるように計算を

【解説】休業手当については、労働基準法第26条で「使用者の責に帰すべき事由による休業の場合」には、労働者の生活を保護するため、「使用者は、休業期間中当該労働者に、その平均賃金の100分の60以上の手当を支払わなければならない」と定めています。ご質問のケースは、休業させたのは1日のうち4時間ということですが、同条の休業手当の支払いは、丸1日の休業だけではなく、1日の一部を休業した場合も含まれますので、同条に該当し、休業手当の支払いが必要ということになります。

そこで、こうした「1日のうちの一部を休業した場合」の休業手当の扱いがどうなるのかといいますと、厚生労働省の行政解釈では「1日の所定労働時間の一部のみ使用者の責に帰すべき事由による休業がなされた場合にも、その日について平均賃金の100分の60に相当する金額を支払わなければならないから、現実に就労した時間に対して支払われる賃金が平均賃金の100分の60に相当する金額に満たない場合には、その差額を支払わなければならない」（昭和27年8月、基収第3445号）としているところです。

要するに「当日実際に勤務した労働時間に対し、支払われた賃金が平均賃金の60％に達しない場合にのみ、その差額を支払え」ということで、逆に60％に達していれば、別途休業手当を支払う必要はないということになります。つまり、たとえ1日の一部だけの休業であっても、労働者に対し、結果として1日最低限平均賃金の60％の賃金が保証されていなければならないというのが、休業手当制度の趣旨であるということです。

これを具体的に数字でご説明したいと思いますが、計算がしやすいよう、休業した労働者について、1日の所定労働時間を8時間、時間当たり賃金を1000円、平均賃金を8000円と仮定します。次に、これを前提として、仮に休業時間をご質問のように4時間とすると、実際に働いたのは4時間であり、これに支払われる賃金は4000円です。そして、休業手当は平均賃金8000円の60％ということで、4800円となりますので、この場合はその差額の800円を支払う必要があります。しかし、これに対し、休業時間を仮に3時間としてみましょう。そうすると、実働は5時間で、実際に支払われる賃金は5000円となり、平均賃金の60％の休業手当額4800円を上回っているため、休業手当支払いの義務はないということになります。ご質問の労働者の実際の労働条件が不明なため、明確なお答えはできませんが、以上の考え方が基本ですので、これを参考にご判断ください。

なお、休業手当は労基法第11条の賃金に該当し、その支払いについては同法第24条の「賃金支払いの5原則」が適用されるため、休業の属する賃金算定期間の支払い日に必ず支払わなければなりません。

新春特集

トラック運送業界とSDGs

エスディージーズ

第3回

持続可能なトラック運送業界の実現を目指して

㈱長野トランスポートのSDGs推進への取り組み

『広報とらっく』では新春特集としてSDGs（持続可能な開発目標）とトラック運送業界の関わり方などについて紹介しています。今回から2回にわたり、運送事業者における…SDGs推進への取り組みについて紹介していきます。

今回は、福岡県朝倉市の㈱長野トランスポート（長野臣巳代表取締役）の取り組みを紹介します。

長野　臣巳
代表取締役

長野　啄臣
取締役常務

運送事業者がSDGsに取り組む理由とは

「安全性の高さを知ってもらいたい」SDGsへの行動が正当な評価に繋がる

「トラック運送業界の安全性をもっと多くの人に知ってもらいたい」という強い思いがあったという。

福岡県朝倉市に本社を構える㈱長野トランスポートは、福岡県のほか大分県、熊本県、宮崎県、鹿児島県にも営業所を置き、九州を中心に様々な一般貨物や建設資材などの輸送を行う運送会社である。

長野社長がSDGsについて初めて知ったのは、令和2年のことである。知り合いの同業他社の経営者に、SDGsの17のゴールに合わせてデザインされた丸いバッジ（SDGsカラーホイールバッジ）を襟につけていた人がおり、その人からSDGsについて教えてもらったのがきっかけだという。

長野社長が社に戻ると、長野啄臣取締役常務にSDGsの詳細について調べるよう指示した。指示を受けて長野常務がSDGsについて調べてみると、同社でこれまで行ってきた様々な取り組みに合致することに気付いた。そこで、長野社長と長野常務が話し合い、会社としてSDGsへの取り組みをスタートさせることにした。

同社ではSDGsに取り組む前の平成14年にISO9001―2000（品質）認証を取得。また、21年にはISO9001―2008（同）を取得し、運用を続けている。長野社長がISO9001取得を決めたのは、

「今から30年ほど前に放送されたテレビドラマ『101回目のプロポーズ』（フジテレビ系）の中で、再び恋人を失うことを怖いと告白する女性の前で、主人公の男性がダンプカーの前に突如飛び出し、間一髪のところでダンプカーが目の前で止まると、『僕は死にましぇん！　僕が、幸せにしますからぁ！』と絶叫するシーンがありました。私はそれを見て、『トラックは人の命を奪う、危険なものだ』と、多くの人が感じたのではないかと思いました。家族がトラック運送業界に転職しようと考えているのを知り、その親やパートナーが『トラック運送業界は事故が付き物で危険だから』と、転職を止めさせるケースも少なくありません。しかし、トラックは人の命を奪うためのものではなく、私たちの日常生活を支えてくれる大切な存在なのではないでしょうか。『トラックは危険だ』という偏見を変え、一般の方々に私たちの業界を正当に評価していただきたいとの思いで、安全性の高い輸送品質を証明するISO9001の取得を決めました。それに続いて、25年には安全性優良事業所認定を取得し、『Gマーク認定事業者』として事業を続けてきました。一般の方々に安全性の高いトラック運送業界のことをもっと深く知ってもらいたい、そして当社の取り組みを正当に評価していただいた上で、社会をより良くしていきたいとの強い思いから、SDGsへの取り組みを進めていくことを決めました」（長野社長）

SDGsのアイコンを示したパネルを手に笑顔を見せる長野社長（写真㊨）と長野常務

同社では令和2年6月、同社のホームページ（HP）上で、「長野トランスポートは持続可能な開発目標（SDGs）を支援しています」と宣言。国民生活や産業活動に必要な物流を安定的に確保することにより、「国民生活の向上、経済的な成長、安全・安心で質の高い社会づくり」を目指すSDGsの活動に共感し、行動を進めていくことをうたった。なお、同年10月には、（一社）日本SDGs協会からSDGs事業認定（同協会の独自認定制度）を受けている。

運送事業者におけるSDGs推進への取り組み①

女性が活躍できるジェンダーレスな職場へ「労働環境改善」で健康起因事故根絶図る

それでは、同社におけるSDGsへの取り組み内容について紹介していく。

①「女性が活躍する運送会社へ」（「開発目標5：ジェンダー」、「開発目標8：経済成長と雇用」）

生産年齢人口の減少などに伴い、トラックドライバー不足が深刻なものとなっている。労働力不足の解消を図るために、トラック運送業界では女性活躍促進に向けた取り組みが進められているものの、トラックドライバーに占める女性の比率はわずか2％程度にとどまっているのが現状である。

同社では、職場環境の整備を通じて男社会という業界イメージの払拭を図るとともに、女性が男性同様またはそれ以上に活躍し、輝くことのできるジェンダーレス（性差にとらわれない）な運送会社を目指している。なお、同社には、現在5人の女性ドライバーをはじめ、合計16人の女性従業員が在籍している。

同社における女性の活躍推進に関する主な取り組み内容は、図1の通りである。

同社に在籍している女性ドライバーの多くは大型免許を取得しており、大型トラックによるパレット輸送やダンプ車での木屑輸送などにあたっている。これらの輸送では力のいる荷役作業を必要としないため、女性でも体力的に負担なく乗務に就くことが可能となっている。

一方、大型免許を取得していない女性ドライバーは、4トントラックに乗務することが多い。この場合でも、トラックに積載する荷物は既に台車に乗った状態のものであり、女性の力でも簡単に荷積み・荷下ろしすることが可能となっている。

同社では荷主と連携しながら、女性ドライバーにとって負担感のない形で乗務が続けられるような配送ルートの確保に努めている。

また、同社では産前産後休業・育児休暇制度を設けており、現在産休取得後に育休を取得している女性ドライバーもいるという。

さらに、同社では現在、九州内に6営業所を構えているが、各営業所に1人以上女性従業員が配置されていることから、同社の6営業所全てに女性専用トイレが完備されている。

営業所では、女性従業員よりも男性従業員が多数を占めている。そうした職場環境の中で、女性従業員が男性従業員からハラスメントを受けてしまうと、相談できる相手がなく、一人で悩みを抱え込んでしまい、結果的に退職に繋がりかねない。

同社ではこうした事態を防ぐために、「ハラスメント相談窓口」を設置。女性従業員の悩みに親身に対応できる体制を採っている。また、男性従業員に対しても、女性従業員との適切な距離を保ちながら接するよう呼びかけている。

さらに、女性従業員のキャリアアップを促す観点から、同社では女性従業員の管理職登用も積極的に進めている。現在では、本社執行役員のほかに4人の管理職がいるほか、営業所に勤めている管理職候補の多くも女性である。

同社では、ドライバーとして入社し、出産・子育てを経て復職し、業務経験を重ねて管理職に就くという、女性従業員のキャリアパスが明確になっている。そうしたこともあって、同社で長期間継続して勤務する女性従業員も多く、現在では30代、40代の女性従業員が多く活躍している。

②「安全と健康第一の企業経営」（「開発目標3：保健」）

トラックによる健康起因事故件数は、平成25年の39件に比べ、30年には98件、令和元年には77件と大きく増加しており、近年健康起因事故が増加傾向にある※。

また、トラック運送業

同社には、現在5人の女性ドライバーをはじめ、合計16人の女性従業員が在籍している

図1　女性の活躍推進に関する主な取り組み内容

- 女性に適した、自主荷役（力仕事）のない配送業務の確保
- ハラスメント相談窓口の設置
- 男性従業員に対し、女性従業員との適切な距離感や接し方等の指導
- 産休・育休制度の導入
- 女性専用トイレの設置
- 女性の管理職への登用の積極実施

国交省「特殊車両通行確認システム」試行内容を公表　２月７日㈪より試行開始

国土交通省は、限度超過車両の新たなる通行確認制度（４月１日施行）の運用開始に向けて、特殊車両通行確認システムの試行を２月７日㈪から開始する。

改正後の道路法により、限度超過車両を通行させようとする者が、あらかじめ国の登録を受けた車両について、従来の許可申請手続に代えて、通行が可能な経路をオンラインで即時に確認し、通行できる確認制度が新たに創設される。同制度の円滑な運用開始に向けて、実際の運用が始まる前に、システムの試行を行うこととなった。

なお、試行期間・システム URL（試行版）は次の通りとなっている。

特殊車両通行確認システムの概要

- 令和４年４月１日（金）の特殊車両通行確認制度の運用開始に向けて、
  令和４年２月７日（月）１３：３０　より試行を開始。
- 試行期間中に実施した車両登録情報は、運用開始時に引き継がれる予定。
  ※ただし、試行期間中にシステム障害が発生した場合、登録データが消えてしまう可能性がある。
- 手数料支払いは、運用開始後に実施可能。

○試行期間

２月７日（月）～１８日（金）：平日９：３０～１２：００、１３：３０～１７：３０

・各日どちらか決められた時間
・試行できる車種、機能に制限があります。
　①ダブルス、その他軸種は選択できません。
　②追加経路確認ができません。
　③回答書発行ができません。
・手数料支払いができません。

２月２１日（月）～３月３１日（木）　：平日９：３０～１７：３０

・回答書発行ができません。
・手数料支払いができません。

※回答書の発行・手数料支払いは、４月１日（金）運用開始
※試行期間中の土日祝日については、セキュリティの観点からシステムを利用することはできません。
※試行時間外は、本サイトは閉鎖しておりますので、この時間にアクセスした場合には、「アクセス権限がありません」または、「このページを表示できません」というエラー画面が表示されます。（システムの故障ではありません。）

○特殊車両通行確認制度システムURL【試行版】
https://www.tokusyaportal.ktr.mlit.go.jp/

○問合せ先（試行業務の受注者）
（一財）道路新産業開発機構　特車登録センター
TEL ：0120-161-948
（電話受付時間：年末年始・土日祝を除く、平日9:00～17:30）
メール：hido-tks-info@tks.hido.or.jp
HP　：https://www.tks.hido.or.jp/

＜特殊車両通行確認システムの試行日程＞

2月	日	月	火	水	木	金	土
	6	7	8	9	10	11	12
9:30～12:00	試行開始 (2/7 13:30~)		試行		試行		
13:30～17:30		試行		試行			
	13	14	15	16	17	18	19
9:30～12:00			試行		試行		
13:30～17:30		試行		試行		試行	
	20	21	22	23	24	25	26
9:30～17:30		試行	試行		試行	試行	
	27	28					
9:30～17:30		試行					

2/21より時間帯変更（9:30～17:30）
試行できる車種、機能の範囲を拡張
①ダブルス、その他軸種
②追加経路確認

3月	日	月	火	水	木	金	土
			1	2	3	4	5
9:30～17:30			試行	試行	試行	試行	
	6	7	8	9	10	11	12
9:30～17:30		試行	試行	試行	試行	試行	
	13	14	15	16	17	18	19
9:30～17:30		試行	試行	試行	試行	試行	
	20	21	22	23	24	25	26
9:30～17:30			試行	試行	試行	試行	
	27	28	29	30	31	4月1日	
9:30～17:30		試行	試行	試行	試行	運用開始	

回答書発行
手数料支払い
運用開始

界では過重な仕事が原因で脳・心臓疾患を発症し、過労死に至ってしまうケースも少なくないことから、運送事業者にとっては安全管理と同等に、ドライバーに対する健康管理への取り組み強化も大きな課題となっている。

同社では、「運行管理」、「労務管理」、「法定健診」の3点から、ドライバーのみならず全従業員の健康状態を管理・把握し、健康起因事故ゼロを目標に様々な活動を推進している。

同社における従業員の健康管理に関する主な取り組み内容は、図2の通りである。

図2　従業員の健康管理に関する主な取り組み内容

- 労働・残業時間の是正のため、法令を遵守した適切な運行を行えるように、荷主や協力企業への交渉の実施
- 自社でトレーニングジムを保有
- 健康診断受診率・再検査受診率 100%
- 健康に関する社内研修の実施と健康に関する情報の掲示
- 全営業所に水素水生成器の設置

運行管理や労務管理の面で大事になってくるのが、過労に直結するような連日にもわたる長時間労働を未然に防ぐとともに、荷待ち時間の少ない効率的な輸送を推進することで、ドライバーの拘束時間を削減していくことである。同社では、適切な運行を実施していくために荷主との交渉を進め、長時間労働解消へと繋げている。

「ドライバーの健康を維持しながら安全な輸送を継続していくためには、ドライバーの拘束時間削減をはじめとした労働環境の改善が欠かせません。当社では荷主に対して、『お客様と当社のお互いの協力があってこそ、安全・安心な輸送が実現できる』と説明し、荷主のご理解をいただきながら、労働環境改善を進めています」（長野常務）

本社近くに設置しているトレーニングジム

また、法定健診では、従業員の健康診断受診率・再検査受診率はともに100%となっている。同社では、衛生管理者が全従業員の健診結果を一括管理しており、再受診が必要な従業員に対しては電話やタブレットなどを使い、フォローアップを行うようにしている。

その他にも、健康に関する社内研修の実施や、トレーニングジムの設置（本社営業所・大分営業所に設置）、水素水生成器の配置（全営業所）など、従業員の健康対策を加速させている。

※1出典＝国土交通省　令和2年度「事業用自動車健康起因事故対策協議会」資料

班会議の開催などを通じて、安全性のさらなる向上を図る

巻き込みながら運行経路の見直しなども進め、ドライバーの労働時間・拘束時間の削減を進めている。

また、同社では「業務の標準化」も進めている。

業務が属人化している場合、それぞれのドライバーが蓄積してきたノウハウが社内に共有されないため、担当者が不在になると業務が回らなくなってしまうなどの様々な課題が生じることになる。

それぞれの輸送業務について、他のドライバーでも対応できるようにしておくことで、病気などの急な欠勤にも対応できるようになるほか、ドライバーにとっては有給休暇を取得しやすい環境が整うことになる。

さらに、安心して働くことのできる物流企業にしていきたいとの思いから、同社では事故防止への様々な取り組みも進めている。

運送事業者におけるSDGs推進への取り組み②

災害流木を活用して「循環型社会」目指す
法令遵守のために荷主との交渉続ける

③「ピンチをチャンスに変える企業へ」（「開発目標11：持続可能な都市」、「開発目標12：持続可能な消費と生産」）

同社では、自然災害で生じた災害流木を利用し、大鋸屑（おがくず）や鋸屑（のこくず）の自社製造・販売を手がけている。

同社における災害流木の活用に関する主な取り組み内容は、図3の通りである。

同社が大鋸屑や鋸屑の自社製造・販売を手がけるようになったきっかけのひとつが、地元朝倉市に大きな被害を与えた平成29年7月九州北部豪雨をはじめとした、様々な自然災害であるという。九州北部豪雨の際には、同社の駐車場や物流倉庫などにも濁流が押し寄せ、本社営業所の事務所にも水が達した。長野社長は、被災した自社施設の復旧を急ぐとともに、他事業者と連携して被災者のために飲料水輸送を進めた。東日本大震災（23年）や熊本地震（28年）の際にも、同社では「災害によって困っている方々のために、できることがあれば精いっぱい対応していく」との思いで、様々な支援活動を行ってきた。

そうした中で、九州北部豪雨などの際にも発生した災害流木の扱いに悩んでいる人の話を聞いた長野社長は、無償で災害流木を引き取り、再利用する取り組みをスタートさせたのである。

同社で引き取った災害流木は、大分県日田市内にある大分営業所の敷地内に設けられた作業場で皮剥ぎを行い、丸太の形に整えていく。それを高圧洗浄機で洗浄し、粉砕機に投入して大鋸屑にしていく。

大鋸屑等の主なユーザーは畜産業者や酪農業者で、畜産場や酪農場などで家畜を飼育する施設の床敷きとして使用されることが多い。そのため、清潔な状態の大鋸屑を提供しなければならない。同社では定期的に外部による細菌検査を受け、畜産業者などが安心して使用できる大鋸屑等の提供に努めている。

畜産業者などから注文が入ると、同社の10トントラックまたは4トントラックに大鋸屑や鋸屑を積み込み、同社のドライバーが配送を行っている。

また、丸太の形に整える際に発生する端材についても、ごみとして廃棄せずに冬季暖房用の木材として再利用することで、資源の有効活用に繋げている。

自然災害で生じた災害流木を大分営業所の作業場に搬入（写真㊨）。大鋸屑（写真㊧）を自社で製造・販売している

図3　災害流木の活用に関する主な取り組み内容

- 産業廃棄物収集業者や森林組合、その他材木関係の企業に声かけを行い、可能なだけの災害流木の受け入れ実施
- 受け入れた災害流木の加工（皮剥ぎ・洗浄）を行い、大鋸屑を製造し、食品事業者や畜産関係で使用される敷床用に供給

図4　魅力的な物流企業の実現に関する主な取り組み内容

- 国土交通省が令和2年に作成した標準的な運賃表を用いて、運賃交渉を行いながらの運賃の適正化
- 荷主を巻き込みながら、運行経路の再設定や待機時間の削減を進め、業務の効率化を図り、労働時間を削減
- 「働きやすい職場認証制度」最上位である「3つ星」の取得に向けた社内改革
- エコドライブを継続的に実施
- 業務の標準化を図り、ドライバーにとって有給休暇を取得しやすい環境の整備
- 月に1度安全会議を開催し、事故防止に取り組む
- 保有車両全車にデジタルタコグラフおよびドライブレコーダーを搭載。安心・安全な運行で業務が進められるように環境を整備

「かつては災害流木の処理方法が確立されていなかったため、災害流木を火力発電所に輸送し、燃やすことが多かったようです。しかし、燃やしてしまうと、良質な畜産物の生産に欠かすことのできない高品質な大鋸屑を、畜産業者や酪農業者が手にすることができなくなります。また、木材を燃やすことで、二酸化炭素の排出量が増えてしまいます。災害流木を資源として生まれ変わらせ、地域の中で活用していくことで、貴重な資源を持続可能な形で循環させながら利用していく『循環型社会』の実現に繋がるのです」（長野常務）

④「法令を遵守した魅力的な物流企業へ」（「開発目標8：経済成長と雇用」、「開発目標17：実施手段」）

トラック輸送は、我が国の国内貨物輸送量の約9割を占めており、豊かな国民生活や産業競争力、地方創成を支える重要な社会インフラとして機能している。トラックは「日本の血液」ともいえるだろう。

しかしながら、現在多くの運送会社が労働力不足に苦しんでいる。トラック輸送を維持することができなくなれば、我が国は血液不足に陥って貧血を起こし、経済活動がダウンしてしまいかねない。

同社では、今のトラック運送業界が抱える「3K（きつい・汚い・危険）」のイメージを払拭し、トラック運送業界を魅力ある業界とするために、トラックドライバーの労働環境改善の実現に向けて精力的に取り組んでいる。

同社における魅力的な物流企業の実現に関する主な取り組み内容は、図4の通りである。

同社では現在、令和2年に告示された「標準的な運賃」を荷主に周知するとともに、荷主との運賃交渉を進め、運賃の適正化を図っている。

それとともに、荷主を持続可能な社会の実現に向けて、様々な観点から具体的な取り組みを進めている同社。従業員や荷主企業の反応などについて伺うと、「特に目に見えて効果が出たということはまだありませんが、徐々に反応が変わりつつあるように感じています」と、長野社長は語った。

運送事業者がSDGsに期待すること

運送事業者の経営を持続可能とするために
広報活動等を通じ取り組みへの理解を促す

「輸送サービス向上を実現させていくにあたっては、ドライバーの質の向上が何よりも大事」だと捉えている同社では、日常の乗務や日々の仕事を通じて、様々な取り組みがSDGsに繋がっていくと従業員に気付かせていくことで、将来的に従業員の質の向上が期待できるのではないかと考えている。

一方で、これから同社と取引したいと考えている荷主の多くは、同社のHPを事前に閲覧し、同社がSDGsへの取り組みに真摯に対応していることが理解されていることもあり、「御社ではSDGsに取り組んでいるんですね」と声をかけられることも少しずつ増えてきている。また、本社営業所の入口に立てている看板にも、同社で取り組んでいるSDGsに関する取り組みを示すアイコンが掲げられており、地域住民にも同社がSDGsに取り組んでいることが徐々に浸透してきているという。

「これまで取引のなかった荷主の方々との信頼関係を構築するためには、本来であれば非常に時間がかかります。しかし、SDGsに関する様々な取り組みを進めるとともに、自社のHPなどを使って取り組みを広く周知していくことで、当社のことを『先進的な取り組みをされている運送事業者だ』と認識していただき、お声がけいただく機会も増えてきています。荷主の方と共通の概念であるSDGsへの取り組みを積極的に広報していくことで、新しいお客様との仕事のスタートをスムーズなものにしてくれる効果も期待できます」（同）

また、既存荷主との交渉の際にも、SDGsへの取り組みは有効に働いていると、長野社長は語る。

「運送事業者の経営を持続可能なものにしていくためには、運送事業者が適正な運賃・料金を収受し、職場環境改善への取り組みを一段と加速させ、魅力ある業界にしていかなければなりません。そして、それこそが、運送事業者が労働力不足を解消するための唯一の手段だと言ってもいいのではないでしょうか。SDGsに関する取り組みを進めるとともに、HPなどのツールを活用して取り組みの効果を『見える化』し、お客様に対して『当社ではこのように、輸送品質向上への取り組みを進めている』と説明して、お客様の理解を得た上で様々な取り組みを推進していくことで、運送事業者の経営が持続可能なものになるのです。運送事業者の事業を継続させていくために、そして我が国の経済活動を支えるトラック輸送を守り抜いていくために、運送事業者によるSDGsへの取り組みはいまや欠かすことができないものになったと考えています」（長野社長）

同社では九州を中心に様々な輸送を手がけている

（取材協力）㈱長野トランスポート　長野臣巳代表取締役、長野啄臣取締役常務

企業プロフィール

社名	㈱長野トランスポート
本社所在地	福岡県朝倉市宮野2145
代表者	代表取締役　長野　臣巳
設立	昭和60年3月20日
資本金	1,000万円
社員数	85人（うちドライバー65人）
車両数	86台

シリーズ 優良事例紹介

交通事故防止!! わが社の取り組み

第28回 丸文運輸株式会社（群馬県高崎市）

『広報とらっく』では、トラック運送事業者の各企業での優良な交通事故防止対策の様子を紹介しています。今回は、15年ほど前から取り組んでいる、輸送サービス品質向上への様々な活動を通じて、事故のない安全輸送の実現を目指している、群馬県高崎市の丸文運輸株式会社を紹介します。

高品質輸送の実現に直結する「事故防止対策」

「3Q Cycle（サンキュー サイクル）」に磨きをかけて　感謝される事業者へ

関東一円および甲信越エリアで様々な輸送を展開している同社

図1　輸送サービス品質向上を目指すための取り組み「3Q Cycle」

① Quality of drive（ドライバー育成・技能向上研修）

② Quality of work condition（労働環境整備）

③ Quality of safety（車両安全対策）

荷主からの信頼を大きく損ねる「交通事故」クオリティアップ目指し安全対策を強化

丸文運輸㈱（堤隆雄代表取締役）は、食品輸送をはじめ、家電製品や建材、段ボール製品など多彩な貨物を輸送している運送会社である。

同社では15年ほど前から、業界の変化に対応するための取り組みとして「3Q Cycle（サンキューサイクル）」（図1）と名付けた活動を行っている。「3Q」とは、運送会社の輸送サービス品質向上に繋がる3要素に関して、クオリティ（Quality）アップのための取り組みを加速させることにより、荷主や従業員の家族から感謝される（「3Q」には「ThankYou」の意味も込めている）運送会社へと改善を続けていくための取り組みである。

堤　隆雄
代表取締役

黛　一弘
統括部長

「プロドライバーである運送会社の従業員が重大事故を起こしてしまうと、ニュース等で大きく報道されることも少なくありません。公共の財産である道路を使用して事業を展開している運送事業者にとっては、事故によってお客様からの信頼を大きく損ねてしまうことで、経営面で深刻なダメージを受けます。当社では『3Q Cycle』を継続していくことで重大事故を根絶していきたいとの思いから、同活動をスタートさせました」（堤社長）

事故防止への意識を高める「多彩な点呼」業界未経験ドライバーの育成に力を注ぐ

それでは、同社における事故防止への取り組みについて、「3Q Cycle」の1つに掲げている「ドライバー育成・技能向上研修」から見ていきたい。

事故のない安全輸送を実現させるためには、日々の安全指導等を通じてドライバーの事故防止への意識を高め、事故根絶に繋げていく必要がある。同社では、ドライバーの安全意識高揚策として、毎日の出庫時の点呼に力を入れている。

同社における点呼には、実に様々な内容が盛り込まれている。例えば、毎週木曜日もしくは金曜日には、点呼中にドライバーに動画を見せて指導を行う。同社の車両に搭載されているドライブレコーダーで撮影された映像を30秒から1分ほどにまとめ、点呼場のパソコンでドライバーに見てもらう。動画にはヒヤリハット事例のほか、横断歩道で一時停止し、歩行者を優先して通行させている様子など、交通マナー向上に繋がる内容も盛り込んでいる。また、降雪シーズン前には雪道での走行のポイントやチェーンの装着方法等を取り上げるなど、時期に応じて注意すべき事項を変える工夫もしている。

また、毎週月曜日には「サイン点呼」と呼ばれる点呼を行う。これは、新聞などで報道された事故について、事故の概要と注意ポイントをまとめた書面をドライバーに見てもらい、どのような対策をすれば事故を未然に防ぐことができるかを考えてもらった上で、書面下部に確認のサインを書いてもらうものである。

さらに、同社で定めている「安全運転5か条」（図2）のうちの1つを点呼の中で唱和させ、安全意識を高めるようにするなど、日によって様々なパターンの点呼を導入している。

「様々な形の点呼を取り入れているのは、ドライバーが日々の点呼の中で新しい刺激を受けることで、事故防止への意識を途切れさせないようにすることがその狙いです。毎日同じ内容の点呼ではマンネリ化してしまい、点呼が実効性のないものになりかねません。点呼の際に見てもらう動画の内容や、『サイン点呼』の際に確認してもらう内容は、点呼を実施するたびに変えています。2か月に1度実施している『点呼者会議』の中で、点呼者がアイデアを出し合い、どのような点呼が事故防止に有効かを検討し、新しいスタイルの点呼を積極的に取り入れるようにしています」（黛一弘統括部長）

安全会議ではドライバーによる発表の機会を設けるようにしている

事故防止への意識を途切れさせないようにするため、同社の点呼では様々な形の点呼が取り入れられている

図2　同社における安全運転5か条

①交通事故を起こさないという信念をもつ

②スピードを控え、十分な車間距離を確保する。ゼロ1 ゼロ2※

③ながら運転は絶対にしない（運転中のスマートフォン禁止）

④自分の運転を過信せず、自分は大丈夫だと思わない

⑤お年寄りや子どもに対し、優しい運転に徹する。わが子、わが親と思え

※埼玉県警などが提唱している、「ゆとり車間距離『0102運動』」の励行を示す。同運動では、前車との安全な車間距離を「何メートル」ではなく「何秒」と、時間で捉えることを提唱。前車が道路上の目標物（電柱・標識等）に差しかかった時に「ゼロ・イチ・ゼロ・ニ」と数え始め、「ニ」の時に自分の車が目標物に到達すれば、安全な車間距離（2秒）だと分かるとしている。

また、同社における安全教育として、年に1回全員参加による「安全会議」を開催（12月）。外部講師による講習のほか、ドライバーによる発表会も実施。事前にグループ分けを行い、その年に発生したヒヤリハット映像を全員で視聴した上で、グループごとに事故防止対策を検討し、まとまった内容について代表者が発表する。座学講習で一般的にみられるような一方通行的な知識伝達ではなく、ドライバーに考えてもらい、発表させるようにしたことで、事故防止への理解が一層深まっているという。

一方、同社に入社する新人ドライバーの多くがトラック運送業界未経験者であることから、同社では新人ドライバーに対する安全指導にも力を入れている。

同社で初めてトラックを運転する新人ドライバーは、まず2ﾄﾝ車に乗務することになる。乗務当初は、指導役の先輩ドライバーを付け、同乗指導を行う。指導初日には、まず空荷の状態で新人ドライバーに幹線道路を運転させる。先輩ドライバーは新人ドライバーの運転を観察し、運転操作のクセを見極めた上で、それを改善させるための指導を行う。

なお、同社では同乗指導の期間を1週間と定めており、それ以後は基本的に1人での乗務となる。それは、指導期間が長くなりすぎると、教えられるという状況が当たり前になってしまい、なかなか独り立ちできなくなってしまうため、期間を決めて、集中して技能を習得した方が、習熟が進む傾向があるからだという。

2ﾄﾝ車の運転に慣れ、経験を積んだ新人ドライバーには、4ﾄﾝ車や中型車、フォークリフトなどにも乗ってもらうようにしている。ドライバーのスキルアップを促すため、中型免許やフォークリフト免許の取得費用は全額会社負担としている。

同社では2ﾄﾝ車から4ﾄﾝ車にステップアップする際にも、単独で4ﾄﾝ車に乗務させるのではなく、先輩ドライバーによる同乗指導を行っている。

「2ﾄﾝ車の場合はまだ乗用車のような感覚で運転することができますが、4ﾄﾝ車になると、車幅や車体の長さ、車高といった車両感覚がそれまでとは大きく変わってきます。なかなか車両感覚がつかめずに、単独乗務までに1か月ほどかかってしまうような人もいるほどです。当社では、大きな車両への乗務に代わる際には、いきなり単独で乗務させるのではなく、車両感覚を確実につかんでもらい、運転操作に慣れてもらった上で、独り立ちさせるようにしています」（同）

過労防止にも繋げる「安全運転キャンペーン」事故根絶に有効な手段を積極的に導入

続いて、「3Q Cycle」の「車両安全対策」と、それを活用しての取り組みについてみていきたい。

同社では現在、衝突被害軽減ブレーキシステムや車線逸脱警報、カーブでの車線はみだしや横転などの危険がある際にドライバーの危機回避操作をサポートする車両安全制御システム、顔つきや瞼（まぶた）の開閉状態といったドライバーの状態を確認しながら、前方への注意不足を感知した際には警報で知らせたり、衝突被害軽減ブレーキシステムを作動させるドライバーモニターなど、高い安全機能を備えた車両への入れ替えを進めている。

また、同社では車両の運行・動態管理が可能な車載システムを全車に搭載しており、同システムの機能を活用した「安全運転キャンペーン」を年に4回（各2か月間）実施するようにしている。

同システムでは、1運行ごとに「省燃費運転（ECO）」「安全」のそれぞれ5項目で運転操作を解析し、点数（100点満点）として数値化されたレポートが出力される。キャンペーン期間中の取得点数に応じて賞金を出し、ドライバーのモチベーションアップに繋げている。

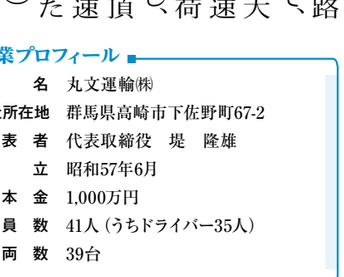
日々の乗務の中で急加速や急減速、速度超過などが行われた際には、点数が減点されていく。また、同社では「キャンペーン期間中に万が一4時間以上の連続走行が確認された場合は、高得点を獲得していても賞金を支給しない」、「乗務中に1時間以上の休憩を取らなかった場合は、その日の獲得点数から3点減点」など、ドライバーの労務管理面での対策もキャンペーンに盛り込み、過労運転防止に繋げている。

「キャンペーン期間中は事務所内に点数表を貼り出し、ドライバーに毎日確認させるようにしています。以前は90点以上のドライバーしか賞金を支給していませんでしたが、キャンペーンを続けていく中でドライバーの運転技術の底上げが図られた結果、現在では賞金支給対象を92点以上にしています」（堤社長）

「安全運転キャンペーン」では毎日事務所内に点数表を貼り出している

なお、同社では同システムを活用し、乗務中のドライバーに対する注意喚起や道路状況の提供なども行っている。

同システムには、事務所から車両へメッセージを直接送信できるサービスが備わっている。毎週月曜日には、事務所にいる運行管理者がドライバーに対してメッセージを送信する。それを読んだドライバーはボタンを押して返信を行い、内容を確認した旨を運行管理者に報告させるようにしている。



毎週月曜日には、運行管理者がドライバーに対し安全運行に向けたメッセージを配信

ちなみに、同社が多く保有する車両と、運行・動態管理を行う同システムは、それぞれ別のトラックメーカーが製造・提供しているものである。これは、同様の施策を行っている同業他社の取り組みから学んだものであり、システムの導入に際しては同社と取引のあるディーラーの営業所に事情を説明し、理解してもらった上でトラックメーカー間の垣根を越えたシステム導入にこぎつけたという。

「事故防止対策の中身は、運送事業者によって千差万別です。当社としては、同業他社で採用されている事故防止への取り組みを学ばせていただき、有効だと考えられるものについては積極的に自社に取り入れ、事故防止対策のさらなる強化を図っています」（同）

車両内では「運転中の携帯電話使用禁止」「輪止め確認」などの様々なステッカーでドライバーに注意喚起している

安全性を高めるために労働環境整備を加速 荷主の理解を得て高速道路活用を進める

最後に、「3Q Cycle」の項目である「労働環境整備」に関する取り組みについて紹介したい。同社では、事故防止の観点からの労働環境整備も進めている。

同社の輸送範囲は関東一円および甲信越であるが、そのエリア内でもあまり遠い方までは行かないような形にしている。例えば、千葉県であれば成田周辺まで行くことはあるものの、さらに東に位置する銚子や南に位置する鴨川まで行くとなると、高崎からではかなり時間がかかることになる。

ドライバーにとっては、拘束時間が長くなると心に余裕がなくなり、体力面でも大きな負担となる。こうした日々が続くと過労状態で運転することとなり、結果的に悲惨な事故を惹起しかねない。このような理由で、同社ではドライバーの拘束時間削減への取り組みを進めてきた。

近年では、道路の渋滞や客先での荷待ちなどの影響で配達時間が遅れることが予想される場合、荷主に連絡して、荷主の通行料金負担で高速道路が利用できないか交渉を行うようにしているという。

「高速道路を利用することで、一般道における交通事故の削減に繋がるほか、輸送時間の短縮や定時性の確保などといった輸送生産性の向上が期待できます。特に、一般道が混雑することの多い朝や夕方に高速道路を利用することができれば、ドライバーの拘束時間を大幅に削減することが可能となります。当社では、かつては20時に帰庫するドライバーが多かったのですが、夕方に高速道路を利用する事例が増えてきたことで、現在では17時に帰庫するドライバーが増えています。一般道における事故を未然に防ぐことのできる高速道路の利用を進めていく上で、荷主との交渉はとても大事になってきます。高速道路利用のメリットを荷主にしっかりとお伝えし、荷主の皆様のご理解を頂戴しながら、今後も高速道路利用を進めていきたいと考えています」（同）

併せて、同社では心身ともに万全な状態で乗務にあたってもらいたいとの思いから、休暇を取得しやすい職場環境の整備を進めており、隔週で週休2日を確保できるようにしたいと考えているという。なお、様々な労働環境整備への取り組みが評価され、同社では昨年、「働きやすい職場認証制度」1つ星を獲得している。

ここまで紹介してきた「3Q Cycle」の取り組みにより、同社では事故が大幅に減少した。また、安全性向上をはじめとした輸送サービス向上を目指すための「3Q Cycle」の取り組みは、荷主側からも高い評価を受けているという。

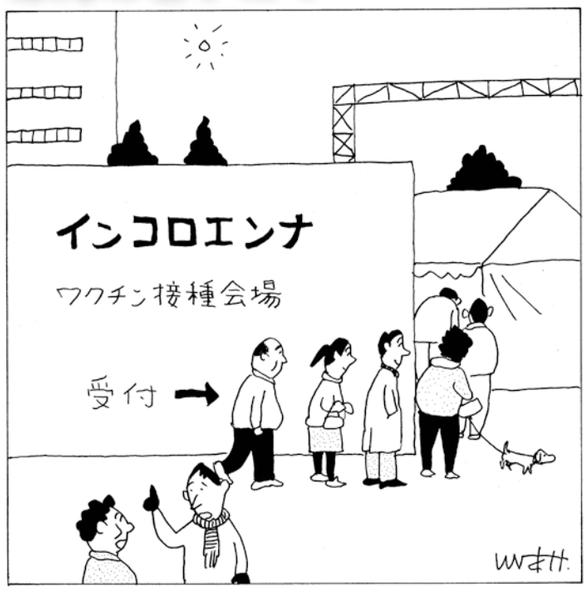
「様々な取り組みを通じて交通事故ゼロを目指していくことは、運送事業者としての責務であり、これからも悲惨な交通事故の根絶に向けて精いっぱい取り組んでまいります。ただ、取り組み内容を必要以上に広げ過ぎても、高い効果は得られないのではないかと考えています。当社としては、これまで築き上げてきたものを最大限に活かしながら、取り組み内容をより深掘りし、より精度の高い事故防止対策を実現していく方針です」（同）

（取材協力）丸文運輸㈱
堤隆雄代表取締役、黛一弘統括部長

企業プロフィール

社名	丸文運輸㈱
本社所在地	群馬県高崎市下佐野町67-2
代表者	代表取締役　堤　隆雄
設立	昭和57年6月
資本金	1,000万円
社員数	41人（うちドライバー35人）
車両数	39台

ほんのヒトコマ［第101回］



来年登場？「これは？」「インフルエンザとコロナの混合ワクチンよ」。

法令○×クイズ　～徐行編～

【解答】2面に問題

❶○（法第2条第20号）徐行とは、車両等が直ちに停止できるような速度で進行することと定義されている。
❷○（法第9条）車両は、歩行者用道路を許可を受けて通行するときは、特に歩行者に注意して徐行しなければならないと定められている。この場合、歩行者がいなくても徐行しなければならない。
❸×（法第31条）路面電車に乗降する者がいない場合において当該路面電車の左側に当該路面電車から1.5メートル以上の間隔を保つことができるときは、徐行して当該路面電車の左側を通過することができると定められており、徐行が義務づけられている。
❹×（法第71条第2号の3）児童や幼児の乗降のため停車している通学通園バスの側方を通過するときは、徐行して安全を確かめなければならないと定められているが、「追越しのため」「追抜きのため」というような限定条件がないので、反対方向から進行して側方を通過することになる車両等にも徐行義務が適用されると解される。
❺×（法第71条第3号）道路の左側部分に設けられた安全地帯の側方を通過する場合において、当該安全地帯に歩行者がいるときは徐行することと定められており、歩行者がいない場合は徐行の義務はない。

国交省　引越時期の分散への協力を呼びかけ　対策チラシを作成

国土交通省では、3月から4月にかけて引越依頼が集中することから、引越サービス利用者に対して引越時期の分散への協力を呼びかけている。
また、全日本トラック協会、都道府県トラック協会と連名で対策チラシ（写真）を作成するなど、引越時期分散への取り組み強化を図っている。

全日本トラック協会　引越部会

令和4年　引越繁忙期対策実施事項

全日本トラック協会引越部会（松橋謙一部会長）はこのほど、「令和4年引越繁忙期対策実施事項」を策定した。
同対策では、引越輸送が集中する3・4月を避けるよう、利用者に対し「分散引越」への理解と協力を求めるチラシ（**別項**）の作成・配布等のPR活動を推進する。
また、消費者トラブルの防止に向け、下見の実施や引越相談窓口の明確化および適切な対応、新型コロナウイルス感染症予防対策を行うなど、事業者の取り組みを定め、徹底していくこととしている。

Ⅰ. 目 的

毎年3～4月は、一年で最も引越が集中する時期であり、それと共にお客様からの苦情、問い合わせも増える時期でもある。
引越繁忙期においても、引越事業のサービスレベルや輸送品質を保持するため、令和4年の引越繁忙期対策では、標準引越運送約款等を遵守するとともに、万一、お客様からのクレームが寄せられた場合においても「責任と誠意」を持って、対応する。
また、トラック運送業界の慢性的な運転者不足のなか、引越繁忙期における労働力の確保は大きな課題であり、引越事業者を通じ、お客様への分散引越の周知を図るなど、以下の実施事項を定めることとする。

Ⅱ. 実施事項

1. 引越繁忙期における分散引越対策

(1)全日本トラック協会
①広報活動の推進
分散引越の周知に向けた広報活動を積極的に推進する。
②関係団体への協力依頼
引越繁忙期において、日本経済団体連合会等の事業者全国団体に対し、分散引越へのご理解、ご協力を求めるチラシを配布し、協力を要請する。
③消費者への周知活動
引越事業者や消費生活センター等を通じ、消費者に対し、分散引越へのご理解とご協力を求めるチラシを『かしこい引越』、『標準引越約款のポイント』と併せて、配布することにより、引越繁忙期における分散引越の周知を図る。
④ホームページへの掲載による啓発
引越繁忙期における混雑見込み状況を全日本トラック協会ホームページへ掲載することにより、一般消費者（引越利用者）に対する分散引越への協力を呼びかける。

(2)都道府県トラック協会
①イベント等を通じた分散引越に係るＰＲ活動
都道府県トラック協会が開催するイベントにおいてブース等を設置し、一般の来場者へ分散引越チラシを配布し、周知に努める。
また、都道府県の各商工会議所、行政、自治体等の機関に配布要請を行い、これまで以上に広く「分散引越」への協力を呼びかける。
②その他のＰＲ活動の推進
都道府県トラック協会が自らのホームページ掲載、チラシ配布、広告、TVラジオCM等の広報媒体を通じたPR活動を推進する。

(3)事業者
①計画的な車両、人員の確保
年度末から年度初めの引越繁忙期においては、通常期に比べ、多くの車両、人員が必要となることから、早い段階での計画的な車両、人員の確保に務める。

2. その他（消費者トラブルの防止に向けた事業者の取り組み）

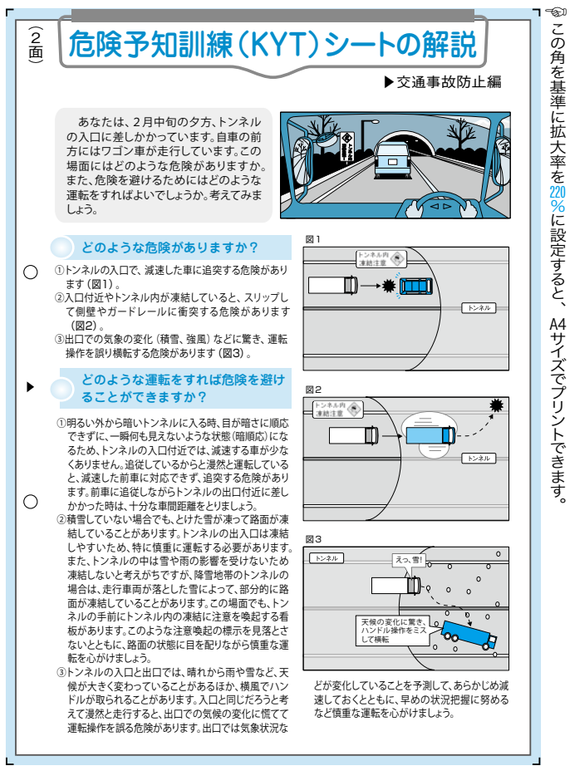
(1)下見の実施、見積書発行、標準引越運送約款提示の徹底
インターネットを利用した見積りが増加したことに伴い、下見を行わない引越が相当数を占めるようになり、積載重量の相違や消費者の理解不足による苦情が急増している。
このようなトラブルを未然に防ぐため、下見の実施、見積書の発行、標準引越運送約款提示を徹底する。

(2)引越相談窓口の明確化と適切な対応によるトラブルの防止
最近のお客様からの苦情においては、事業者への連絡がつかないといった対応不備を指摘するものが増えていることから、引越相談窓口となる担当者連絡先の明確化及び適正な対応と処理の迅速化による二次クレームの防止を図る。さらに、万一、事業者の責任で荷物やその他のものを毀損した場合には、誠意を持って対応し、トラブルの防止及びお客様との信頼関係の強化に努める。

(3)近隣対応の強化
引越時における近隣とのトラブルを防止するため、次の項目について、特に注意する。
①引越開始前及び終了後には、近隣への挨拶を励行する。
②駐車中は、引越作業中であることが明らかになるよう車に表示するとともに緊急連絡先を明記する。
③近隣より駐車車両の移動をお願いされた際には速やかに移動するなど、常に近隣周辺への配慮を徹底する。

(4)関係法令の遵守
引越業務における関係法令（約款以外）の遵守を徹底する。
①個人情報保護法に基づく秘密保持の徹底
②家電リサイクル法及び一般廃棄物の取扱に関する対応
③特定商取引法に基づく附帯サービスに係るクーリングオフの対応
④景品表示法に基づく価格表示方法等の管理徹底
⑤消費者契約法に基づく契約内容の遵守

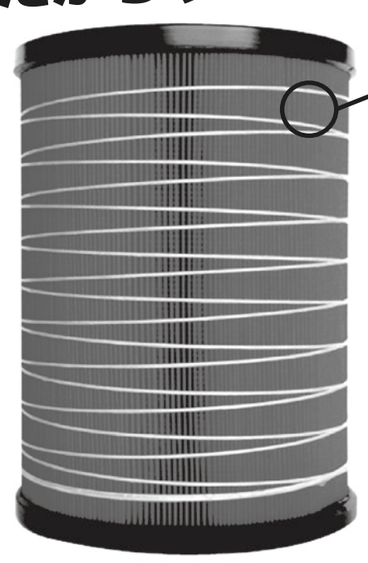
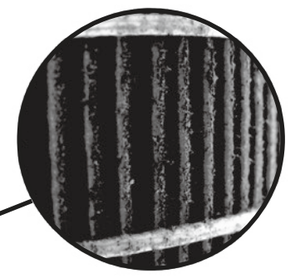
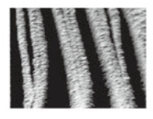
(5)新型コロナウイルス感染症予防対策の徹底
全日本トラック協会が策定した「トラックにおける新型コロナウイルス感染症予防対策ガイドライン」等に基づき、新型コロナウイルス感染症の感染拡大の防止に取り組むとともに、引越においては、お客様宅への訪問見積や引越作業を行うため、次の事項についても併せて取り組むように努める。
①お客様の自宅等を訪問する場合は、インターホンやドア越しに、対面の許可を得たうえで面会する。
②お客様と対面する場合は、直前に手指を消毒し、マスクやフェイスシールド着用を徹底する。可能であれば、お客様にもマスク等を提供し、着用を求める。また、なるべく向い合せや至近距離にならないよう注意する。
③マスクやフェイスシールドを外した後は、手洗い、手指の消毒を徹底する。
④営業地域の感染状況や自治体の要請等に注意し、必要に応じて対応を検討する。



この角を基準に拡大率を220%に設定すると、A4サイズでプリントできます。

飲酒運転を絶対にしない！させない！
働く車をサポートします!! PA-MAN
超高精度にアルコールを検知！
アルコール・チェッカー 直吹き式
品番 11230 00000　税別5,757円（税込6,333円）
型式 PAC30
赤ランプ点灯　使用回数表示機能　電源ボタン
0.01mg/ℓから赤ランプ点灯＋警告ブザー
数量割引　5台以上のご注文で1台あたり 税別5,469円（税込6,016円）
●二日酔い・奈良漬も検出。
●呼気アルコール濃度を 0.01mg/ℓ から検出。
●アルコールを検出すると赤ランプ点灯＋警告ブザー（15秒間）で知らせます。
●ストローで息を吹きかけるので、超高精度に測定可能。
●3,000回使用後は、当社に直接 元払い 返却ください。4,378円（税込）にて、新品を元払い交換
※ご返却の前に先ず連絡をお願いします。
●電源電圧：DC3V（単4形乾電池×2ヶ）
●検知方式：半導体ガスセンサー
●測定値：0.00～0.25mg/ℓ（0.01mg/ℓ単位）
●使用回数表示機能（3,000回使用可）
●サイズ：巾50.3×長さ118.6×厚み18.8㎜（全高31.7㎜）
●バックライト：2色（アルコールを検知すると緑色→赤色に点灯）
●付属品：テスト用単4形乾電池2ヶ、ストラップ　ストロー（φ6×100㎜）10本　φ6㎜、又はφ7.5㎜の市販品使用可
●自重：0.085kg（電池含む）
商品動画はこちら！
⚠●本機は運転の可否を判別するものではありません。
●アルコール成分以外の一酸化炭素、揮発成分、化学物質等に反応する事があります。
●損害等は一切負えませんのでご注意ください。
●3,000回使用後も、カウントが続き測定可能ですが、測定精度が保証できなくなります。
簡単 便利 無料　管理システムとの併用でより安全に!!
徹底したドライバー点呼と正確な アルコールチェックをウェブサイトで一元管理
アルコールチェッカー点呼システム　アル・コール　お手軽スタート！　ご利用料 無料　会員登録するだけ！ 即開始
ご利用登録はこちらから https://al-call.jp/
創業1965年　株式会社パーマンコーポレーション　信頼の3年保証
品質マネジメントシステムに関する ISO9001取得 ISO9001:2015
商品の詳細は当社ホームページ、又はカタログをご覧ください。
新商品情報、セールのお知らせなど最新情報満載！
E-mail:hr1@pa-man.com
〒550-0021　大阪市西区川口4-1-5
営業時間が早くなりました！ 月～金 8:00～18:00　土8:00～14:30
ご注文電話 0120-202-800
ご注文FAX 0120-200-201　年中24時間受付
オンラインショップ パーマンショップへは パーマンショップ で検索！ https://pa-man.shop/
LINE ID:@pa-man 友だち追加
Twitter @Pa_man_2017 Pa-man［公式］ フォローお願いします！

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

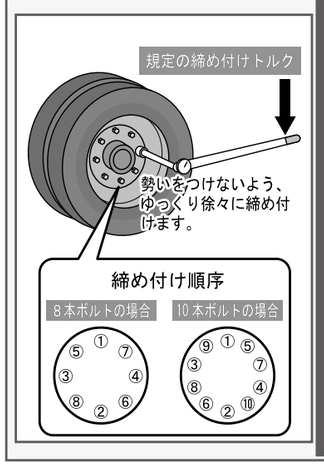
建機大手純正のメーカー工場直売品です。オイルエアー・燃料フィルタ全て1個からのご注文OKです
全車種対応　翌日納品


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70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

車輪脱落防止の4つのポイント徹底を！

図1 車輪脱落事故防止のための４つのポイント

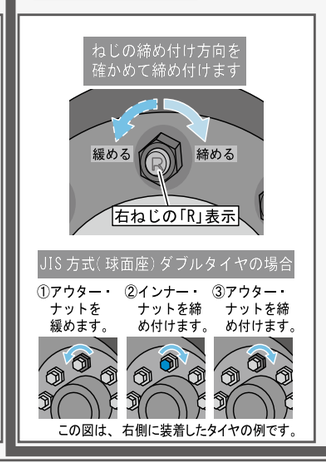
確実な締め付け

締め付け方式には、球面座で締め付ける JIS 方式と、平面座で締め付ける ISO 方式があります。規定の締め付けトルクで確実に締め付けます。



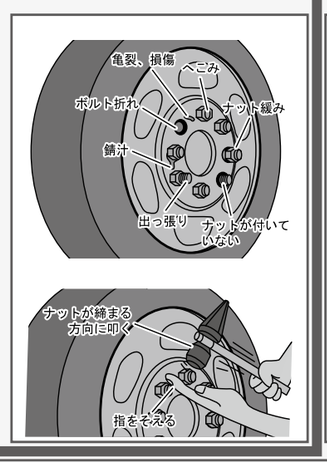
増し締めの実施

締め付け後は初期なじみによってホイール・ナットの締め付け力が低下します。50～100㎞走行後を目安に増し締めを行います。



日常の点検

一日一回、運行の前に、ディスク・ホイールの取付状態について、ホイール・ナットの緩み等がないかを点検ハンマなどを使用して点検します。



ホイールの履き替え

スチールホイール、アルミホイールの履き替えには、それぞれ適合するホイール・ボルト、ナットの使用が必要です。必ず確認してください。

JIS 方式（球面座）６穴・８穴

ホイール	スチールからアルミに履き替え	アルミからスチールに履き替え
フロント	アルミ用のナットに交換（※）	スチール用のナットに交換（※）
リアー（ダブルタイヤ）	ホイール・ボルト、インナー・ナットをアルミ用に交換	ホイール・ボルト、インナー・ナットをスチール用に交換

※日野車は、ナットに加え、それぞれ専用のホイール・ボルトに交換します。

ISO 方式／新・ISO 方式（平面座）８穴・10穴

ホイール	スチールからアルミに履き替え	アルミからスチールに履き替え
フロント リアー	ホイール・ボルトをアルミ用に交換（ホイール・ナットは共用品）	ホイール・ボルトをスチール用に交換（ホイール・ナットは共用品）

国交省

「令和3年度緊急対策」を実施中！

国土交通省は、大型車の冬用タイヤへの交換時期にホイール・ナット脱落等による車輪脱落事故が急増する傾向を踏まえ、大型車の冬用タイヤ交換時期に向けた車輪脱落事故防止対策として、「令和３年度緊急対策」を策定。この確実な実施を図るため、令和３年10月1日から４年２月28日まで「大型車の車輪脱落事故防止キャンペーン」を行っている（1面に関連）。キャンペーンでは、トラック運送事業者に対して「大型車のホイール・ナットの緩みの総点検」の実施を求めているほか、ホイール・ナットへのマーキング等活用を推進し、日常点検においてホイール・ナットの緩みの点検を重点的に実施するよう呼びかけている。

タイヤ交換後の「増し締め」と確実な日常点検を

適切なタイヤ交換作業を徹底

大型車の車輪脱落事故は、適切なタイヤ交換作業・点検を行うことで、未然に防ぐことができる。ここでは、タイヤ交換作業・点検における注意点を紹介する。

①車輪脱落事故防止のための4つのポイント

運送事業者は、「車輪脱落事故防止のための４つのポイント」（図1）について、社内の整備管理者、運転者およびタイヤ交換作業者に確実に実施させること。特に、脱落の多い左後輪については重点的に点検すること。

②タイヤ交換作業時に著しく錆びたホイール・ボルト等は交換する

著しく錆びたホイール・ボルト、ナット、ディスク・ホイールでは、適正な締め付け力が得られないため、タイヤ交換作業時に点検・清掃を行っても錆が著しいディスク・ホイール、スムーズに回らないボルト、ナットは使用せず、交換すること。特に、ホイール・ボルト、ナットが新品の状態から４年以上経過している車両は、重点的に確認すること。

③タイヤ交換後は適切な増し締めの実施を

タイヤ交換後、50～100キロメートル走行後を目安に、増し締めを実施する。

増し締めは、適正なトルクレンチを用いて、規定のトルクで確実に締め付けること。また、整備管理者はタイヤ交換後の増し締めの実施結果を「タイヤ交換作業管理表」に記録し、増し締めが確実に行われていることを確認すること。

増し締めをやむを得ず車載工具で行う場合の実施方法を作業者（運転者）に指導するとともに、実際に車載工具で増し締めを行った場合は、必ず帰庫時にトルクレンチを使用して既定のトルクで締め付けること。

④運行前点検の際にはホイール・ナットの確認を

１日１回、運行の前に実施する点検の際には、「ホイール・ナットの脱落および緩み」、「ホイール・ボルトの折損等の異常」、「ホイール・ボルト付近の錆汁（シルミ）痕跡」および「ホイール・ナットから突出しているホイール・ボルトの不揃い」の確認を確実に行うこと。

なお、ホイール・ナットの緩みの点検については、点検ハンマーによる確認手法のほか、ホイール・ナットへのマーキングを施す、または市販化されているホイールナットマーカーを活用したマーキングのずれの確認手法により、ホイール・ナットの緩みの点検を確実に実施すること。

なお、今号の『広報とらっく』に、リーフレット「タイヤ交換後の大型車の車輪脱落事故に注意！～大型車の車輪脱落事故を防ぐ新しい『お・ち・な・い』～」および「タイヤ交換作業管理表」を同封している。

左後輪に脱落事故集中

令和2年度の、大型車の車輪脱落事故の発生状況（図2、図3）をみると、総件数は過去最多の131件。車輪脱落事故は冬期に多く発生しており、特に、冬用タイヤへの交換作業が集中する11月～12月にタイヤ交換を実施した車両の事故が多いことが分かる。同時期に車輪脱落事故が多く発生することから、適切なタイヤ交換作業・タイヤ点検の実施が求められている。

また、車輪脱落箇所は全体の約9割が左後輪であるため（図4）、特に脱落の多い左後輪については、日常から重点的に点検する必要がある。

図2　大型車のホイール・ボルト折損等による車輪脱落事故の発生件数

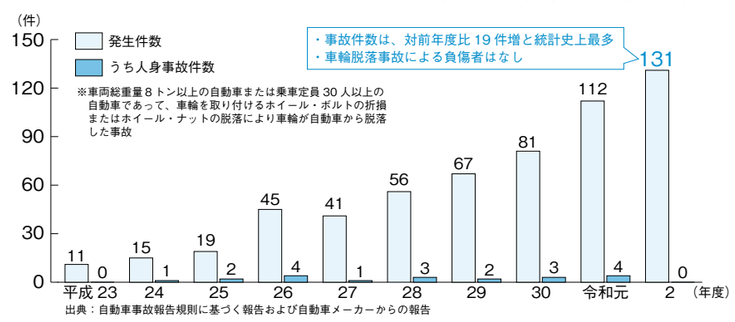


図3　車輪脱落事故発生直前の3か月以内に「タイヤ交換作業」を実施した車両の事故件数

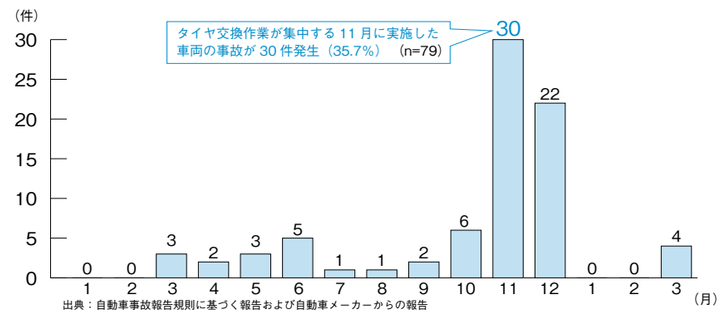
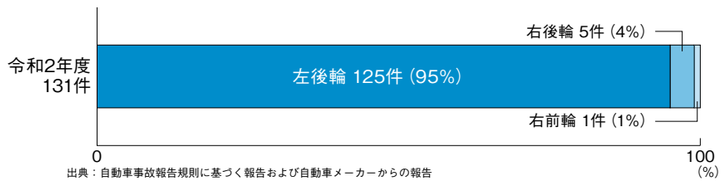


図4　事故発生車両の車輪脱落箇所　※左後輪に集中！



冬用タイヤ交換後に事故多発

日常点検の励行で防止が可能

国交省

ホイール・ナットへのマーキングやマーカーを活用

日常点検の実施方法を一部見直し

国土交通省は令和3年4月、「自動車の点検及び整備に関する手引き」（平成19年国土交通省告示第317号）を改正し、ホイールナットマーカー等を活用した新たな点検方法や、車齢4年以上の車両に車輪脱落事故が多く発生していることを踏まえ、ホイール・ボルトおよびホイール・ナットの交換目安等を規定した。

日常点検の実施の方法では、ホイール・ナットへのマーキングやホイールナットマーカーを活用した、目視によるホイール・ナットおよびホイール・ボルトの緩みの点検方法を明確化。

また、定期点検（3か月ごと）の実施方法については、新品から4年を経過したホイール・ボルトおよびホイール・ナットを入念に点検することを交換の目安として明記した。

さらに、整備の実施の方法については、タイヤ交換後の増し締めの実施手順とタイヤ交換手順を明確化した。

規定トルクで締めつけた後にホイール・ナットに「ホイールナットマーカー」を取り付けることで、目視での確認が可能に

目視での確認が可能

2022・2・1

こちら広報室　四季折々　223

▼天赦日にあたる1月11日から欲しかった財布を購入しました。天赦日は、百神が天に昇り、天が万物の罪を赦す「万（よろず）良し」の日と言われ、日本の暦の上で「最上の大吉日」とされています。▼暦に関する小冊子を読み込んでいくと、興味深い内容が満載で、まるで異次元の世界に踏み込んだかのようです。1年365日が「○○の日」とされ、歴史の中で累々と続く、その一日一日に深い意味が込められています。何気ない日常は先達の知恵により守られている、そんな気がしました。▼中村雅俊主演で、当時の若者に「青春とは」、「人生とは」と、生きることの意味、喜び、悲しみを問い掛け、社会現象にもなった1975（昭和50）年放映のテレビドラマ『俺たちの旅』。自由奔放な主人公と、唯一無二の親友、同郷の優柔不断な先輩の3人が織り成す青春群像を描いたもので、丁度大学生だった私は、大いに共感し、髪を長髪にしてラッパのジーンズを履いたものです。▼挿入歌『いつか街で会ったなら』の歌詞は、何気ない毎日が風のように過ぎて行く中で、恋人と出逢い日々を過ごし、そして別離が訪れるというもので、切なくもあり、叙情的でもありました。▼年明けに大学時代の友人2人から久しぶりの便りがあり、それぞれ「晴耕雨読」の生活に入ったとのことでした。1人は全国展開している大手スーパーマーケットの店長を辞し、1人は地域の電力会社の管理職を辞したというもので、そのことを告げる筆致は本当にさばさばとしていました。ただ、仕事を成し遂げたものの、気付けば独り身となり、何十年ぶりかで故郷へと戻った友人がポツリと「やま、寂しいよ」と綴った一言が心に響きました。▼恋人と別れ、単身成功を夢見てロンドンに旅立ったジャック。彼は13年後に大手金融会社の社長となり、優雅な独身生活を送るも、一抹の寂しさを拭い切れずにいました。2000（平成12）年製作の米国映画、ニコラス・ケイジ主演の『天使がくれた時間』は、かつての恋人と再会し「もう一つの幸せな時間」を見出し、失われた過去を取り戻すというストーリーで、大ヒットを記録しました。「仕事に追われ、恋愛に全力投球し、気付けば歳を重ね、地位を築いたものの、過去を振り返れば大事な物を置き去りにしたのではないか」――主人公がそう自問自答する背中には、後悔の念がありありと見て取れました。▼古くから中国では、友人との別れの際に、再び会える日を願って「柳の枝」を輪にして結び、相手に贈る「綰柳（わんりゅう）」という風習があります。日本でも同様に再会と幸せを願い、「結び柳」を飾る風習があります。人は、「出逢い」と「別離」を幾度となく繰り返して生きています。そして、人生に影響を与える「新たな出逢い」が、気付かぬうちに、近づいてきているのかも知れません！

（山崎　薫）

安全運行のオアシス　トラックステーション

全国25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
公益社団法人 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	北海道苫小牧市ウトナイ北 11-11-33	0144-55-7491	80
3	青　森	青森県青森市大字荒川字品川 110-1	017-729-2000（公社）青森県トラック協会	41
4	仙　台	宮城県仙台市宮城野区苦竹 4-1-15	022-232-9336	39
5	白河の関	福島県西白河郡泉崎村大字泉崎字夏針 15-1	0248-21-7167	45
6	茨　城	茨城県小美玉市西郷地字新田 1390	0299-48-3455	30
7	矢　板	栃木県矢板市乙畑 440-2	0287-48-1919	46
8	大　宮	埼玉県さいたま市西区三橋 6-699-1	048-623-6815	41
9	東　神	神奈川県大和市上草柳 588	046-261-1100	97
10	新　潟	新潟県新潟市西区山田 196-1	025-233-6961	52
11	金　沢	石川県金沢市千木町ル 21-1	076-257-2755	56
12	浜　松	静岡県浜松市東区流通元町 2-3	053-421-5311	116
13	安　城	愛知県安城市尾崎町大縄 19-1	0566-98-8823	74
14	名古屋	愛知県名古屋市港区藤前 3-601	052-303-2188	97
15	亀　山	三重県亀山市小野町桜口 586-4	0595-82-3935	82
16	彦　根	滋賀県彦根市鳥居本町字むさ満 2337-1	0749-26-0156	45
17	大　阪	大阪府寝屋川市木屋元町 20-1	072-832-2362	80
18	奈良・針	奈良県奈良市針町 487-1	0743-82-0622	60
19	岡　山	岡山県岡山市中区倉富 285-19	086-277-4055	35
20	尾　道	広島県尾道市高須町字才ケ久保 21193-3	0848-46-1882	37
21	三　次	広島県三次市西酒屋町船所 1468	0824-63-0025	30
22	北九州	福岡県北九州市小倉北区東港 1-3	093-581-5031	70
23	鳥　栖	佐賀県鳥栖市永吉町 617-1	0942-83-7035	48
24	諫　早	長崎県諫早市貝津町 1051-12	0957-26-8228	45
25	大　分	大分県大分市大字上戸次字宇土ノ口 6045-2	097-597-6233	43

※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。