昭和35年11月28日第3種郵便物認可

令和4年（2022年）　第2200号

改善基準の対応でお困りですか？
タッチパネルで簡単！
運行・労務管理
ロジこんぱすがオススメです！
☎ 050-3818-1758
株式会社 システック https://systec2000.com

Japan Trucking Association
JTA since 1953
広報 とらっく

毎月1日・15日発行
5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）
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）

基本ルール徹底で労災は防げる!!

厚労省

「安全は　急がず焦らず怠らず」をスローガンに

7月1日～7日は「全国安全週間」　準備期間＝6月1日～30日

坂本 克己 全ト協会長

厚生労働省では、労働災害を防止するため、産業界での自主的な活動の推進と、職場での安全に対する意識を高め、安全を維持する活動の定着を目的として、「全国安全週間」を設定している。

令和4年度の同週間は、7月1日から7月7日までを安全週間、6月1日から6月30日までを準備期間に設定。「安全は　急がず焦らず怠らず」をスローガンとし、全国一斉に積極的な活動が行われる。

同週間の実施要綱では、取り組みをより効果的にするために、「陸上貨物運送事業における労働災害防止対策」を掲げ、準備期間および全国安全週間以外についても、継続的に実施するよう事業者に対し呼びかけている。

全日本トラック協会では会員事業者に対し、トラック輸送の安全性をさらに高めるため、労働災害防止に関する取り組みの強化を訴えている。

厚生労働省が公表している令和3年中の労働災害発生状況（令和4年3月速報値）によると、全産業における死亡災害は前年同期比で55人（7・1%）増加の831人で、陸上貨物運送事業においては、前年同期と同数の88人となった。その一方で、休業4日以上の死傷災害では、全産業で同1万9691人（15・5%）増加の14万6856人、また、陸上貨物運送事業においても同966人（6・2%）増加の1万6474人となった。

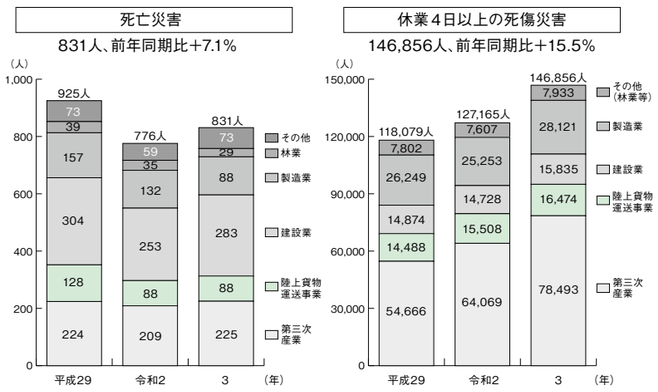
労働災害は、事業場において労使が協調して労働災害防止対策を展開することで、長期的に減少してきた。しかし近年は、就業人口が高齢化し、高年齢労働者の労働災害や、転倒・腰痛等、労働者の作業行動に起因する労働災害が顕著に増加している現状がある。

このような状況下で労働災害を減少させるには、事業者・労働者の双方が労働災害防止のための基本ルールを徹底し、それらを遵守・実行するための時間的・人員的余裕のある業務体制を構築することが重要であるため、今年度は、「安全は　急がず焦らず怠らず」のスローガンの下、全国安全週間を実施し、トラック運送業界を挙げての労働災害防止対策に取り組むこととしている。

安全週間実施期間中は、経営トップによる安全パトロールやドライバー等への安全意識高揚の働きかけ、荷台等からの墜落・転落防止対策や保護帽の着用など様々な労働災害防止対策の実施が求められる

令和３年労働災害発生状況（令和４年３月速報値）

※令和3年1月1日から令和3年12月31日までに発生した労働災害について、令和4年3月7日までに報告があったものを集計したもの



※平成29年は第13次労働災害防止計画（平成30年度～令和4年度）の基準年であるため、比較のため数値を記載している。

各事業場では、安全文化醸成のため、全国安全週間および準備期間を利用して実施する事項を、右の通り定め、実施にあたっては、新型コロナウイルス感染症の感染防止対策にも留意するよう求めている。

また、全国安全週間における取り組みをより効果的なものにするために、「陸上貨物運送事業における労働災害防止対策」について、左の通り定めている。

全ト協では、こうした効果的な取り組みを継続して実施し、労働災害防止に努め、より一層の安全対策の推進に取り組むよう、会員事業者へ同週間への協力を呼びかけている。

＜実施事項＞

(1)安全大会等での経営トップによる安全への所信表明を通じた関係者の意思の統一および安全意識の高揚

(2)安全パトロールによる職場の総点検の実施

(3)安全旗の掲揚、標語の掲示、講演会等の開催、安全関係資料の配布等の他、ホームページ等を通じた自社の安全活動等の社会への発信

(4)労働者の家族への職場の安全に関する文書の送付、職場見学等の実施による家族への協力の呼びかけ

(5)緊急時の措置に係る必要な訓練の実施

(6)「安全の日」の設定の他、準備期間および全国安全週間にふさわしい行事の実施

＜陸上貨物運送事業における労働災害防止対策＞

- □ 荷台等からの墜落・転落防止対策、保護帽の着用
- □ 積み卸しに配慮した積み付け等による荷崩れ防止対策の実施
- □ 歩行者立入禁止エリアの設定等によるフォークリフト使用時の労働災害防止対策の実施
- □ トラックの逸走防止措置の実施
- □ トラック後退時の後方確認、立ち入り制限の実施

地方創生臨時交付金

トラック運送業界の切なる要望に政府が反応

苦しむ全国の中小トラック事業者救済のための要望が実る

「コロナ禍における原油価格・物価高騰等対応分」を創設

地方運輸局が強力な後押し!!

（詳細は２面に掲載）

軽油価格情報

全国平均価格：円／リットル（消費税抜き）
▶全日本トラック協会調べ

年　月	スタンド	ローリー	カード
令和４年１月	120.98	110.91	120.14
令和４年２月	123.99	114.72	124.05
令和４年３月	126.41	115.97	125.71

交通事故統計

令和４年４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		4月30日現在	5月14日現在
25（−9）	14（−6）	7（−1）	3（+2）	49（−14）	735（−62）	753（−60）	850（−51）

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【点呼ロボットのより有効な活用を】…３面／
クロスワードパズル・爽快明快 あなたは解ける!!…７面

『安全運転』『事故防止』『人手不足』運輸業界のお悩みをITで解決！
運輸・交通システムEXPO
TRANSPORT SYSTEM EXPO 2022
会期 2022年5月25日(水)・26日(木)・27日(金) 10:00～18:00（最終日17:00終了）
会場 東京ビッグサイト西3・4ホール
主催 運輸・交通システムEXPO実行委員会
ご覧になれる主な製品・サービス
【安全運転・事故防止】
安全管理システム、車輌管理システム、デジタルタコグラフ、ドライブレコーダー、運転シミュレーター、労働時間管理システム、人事労務管理システム、車載カメラ、他
【健康管理】
体調管理システム、乱用薬物・アルコール検査システム、疲労起因事故対策システム、居眠り運転予防システム、他
【人手不足解消・業務改善】
ドライバー専門求人サイト、トラック予約受付システム、運送マッチングサービス、トラック販売／リース、研修・セミナー運営、他
同時開催 ワイヤレスジャパン2022／ワイヤレス・テクノロジー・パーク（WTP）2022
来場者登録受付中
来場無料
公式サイト https://www.truckexpo.jp/2022/
完全来場事前登録制となります。
必ず来場前に入場証を入手してください。
お問合せ 株式会社リックテレコム
TEL ： 03-3834-8386 / FAX ： 03-3834-8009
Email: wjc@ric.co.jp
運輸・交通システムEXPO TRANSPORT SYSTEM EXPO 2022

グリーン経営認証で環境にやさしい取組を！
認証取得後８トン以上のトラックで3.2%の燃費向上、車両故障件数21.1%減少。
交通事故発生件数25.9%減少など（グリーン経営認証取得による効果・2020年版より）環境改善にとどまらない効果。
グリーン経営認証制度～事故も故障も燃料も減り、10年でなんと１年分の燃料費を節約！～

認証取得に向けた講習会のご案内

対象業種	日　時		場　所	主催	問合せ先
トラック バス、タクシー	6月 3日（金）	13時30分～16時30分	AP 西新宿 ROOM L+R（6 階） 東京都新宿区西新宿 7-2-4 新宿喜楓ビル 6F	関東運輸局	エコモ財団 グリーン経営講習会係 ☎03-3221-7636

講習会は、エコモ財団の担当者がグリーン経営について説明します。
既に認証登録をされている事業者の皆様の参加も可能です。
グリーン経営ホームページ　https://www.green-m.jp/
「認証基準」、「取組事例」など 詳細は グリーン経営 で 検索
公益財団法人 交通エコロジー・モビリティ財団（略称：エコモ財団）
〒102-0076　東京都千代田区五番町10番地五番町KUビル３階
☎03-3221-7636　http://www.ecomo.or.jp
2022年度エコドライブ活動コンクール応募受付中　応募受付期間は、7月8日（金）まで。詳しくは、http://www.ecodrive-activity-concours.jp/

ニュース・ターミナル（トラック協会ニュース）

第1回総務委員会

令和3年度事業報告書（案）等を承認

第1回「総務委員会」（小林和男委員長）が5月12日開催された。

議事では、①令和3年度事業報告書（案）、②3年度計算書類（貸借対照表［案］、正味財産増減計算書［案］および収支計算書［案］）等、③第27回全国トラック運送事業者大会の開催概要（案）および次年度開催ブロック（案）、④2022年（4年）スローガン（案）――などが審議され、原案通り承認された。

報告事項では、①燃料価格高騰にかかる取り組みと対応、②「標準的な運賃」に係る届出件数、③SDGsに関するパンフレットの作成、④2022年度（4年度）主要会議・行事開催日程――について報告が行われた。

第1回「総務委員会」（5月12日、全ト協）

令和4年春の叙勲

受章おめでとうございます　春の叙勲に外薗氏

旭日小綬章
外薗　輝藏氏

令和4年春の叙勲受章者が、4月29日付で発表された。

受章者のうち、トラック運送業界からは、元鹿児島県トラック協会会長の外薗輝藏氏が旭日小綬章を受賞した。

受章者の略歴は次の通り（敬称略、年齢は4月29日現在）。

【叙勲】
◎旭日小綬章
▽外薗輝藏（ほかぞの・てるぞう）氏・元（公社）鹿児島県トラック協会会長、元㈱外薗運輸機工代表取締役、鹿児島県・74歳

田中享全ト協副会長　旭日小綬章受章記念祝賀会開催

田中　享
全ト協副会長

田中享全日本トラック協会副会長（滋賀県トラック協会会長）の令和3年秋の叙勲「旭日小綬章」の受章を記念し、「田中享氏　旭日小綬章受章記念祝賀会」が5月10日、滋賀県大津市のびわ湖大津プリンスホテルで開催された。

当日は、近畿の政財界を中心に全国から370余人が参加し、田中副会長の栄誉を称えた。式典では、坂本克己全ト協会長が発起人代表として「田中氏は多年に亘り、トラック運送業界の先頭に立って活躍し、運送事業の振興・発展に貢献した。そのご功労によりこの度の栄に浴されたことは誠に喜ばしい」とあいさつ。また、来賓として、国土交通省の藤井直樹国土交通審議官、滋賀県の三日月大造知事があいさつしたほか、岸田文雄自由民主党総裁、麻生太郎自民党副総裁、斉藤鉄夫国土交通大臣、後藤茂之厚生労働大臣、細田博之衆議院議長、松野博一内閣官房長官の祝電が披露された。自民党トラック輸送振興議員連盟の加藤勝信会長代行、警察庁の中村格長官からの祝電も届いた。

引き続き、小寺裕雄衆議院議員が田中氏に記念品を贈呈し、祝いの言葉を披露すると、田中副会長は「この度の栄誉は本日ご尊来くださった皆様のご指導とご支援の賜物。今後は叙勲を励みに一層精進を重ね、業界発展のために寄与したい」と謝辞を述べた。

TS（トラックステーション）情報

6月末をもって閉鎖

安城トラックステーション

安城TS（愛知県安城市尾崎町大縄）は、令和4年6月30日㈭15時をもって閉鎖いたします。

これまでご利用いただきました皆様には、心より御礼申し上げます。

全ト協行事予定（5月15日～31日）

▽5月18日
・第4回道路委員会
▽5月26日
・第10回税制委員会

ニュース・ターミナル（官公庁ニュース等）

経産省

「原油価格・物価高騰等総合緊急対策」を踏まえ金融関係団体に要請　資金繰り支援の徹底等

経済産業省は5月11日、金融関係団体に対し、「原油価格・物価高騰等総合緊急対策」を踏まえた資金繰り支援の徹底等について要請した。

4月26日に政府が決定した同対策では、中小・小規模事業者等に対する資金繰り支援に万全を期すため、セーフティネット貸付のさらなる金利引下げや、政府系金融機関による実質無利子・無担保融資等の9月末までの延長等も盛り込まれた。

それを踏まえ、岸田文雄内閣総理大臣、鈴木俊一財務大臣兼金融担当大臣、後藤茂之厚生労働大臣、金子原二郎農林水産大臣、萩生田光一経済産業大臣の連名により、金融機関等に対し要請を実施した。

主な要請内容は次の通り。

①新型コロナウイルス感染症に加え、ウクライナ情勢、原油価格の上昇等により影響を受けている事業者の業況を積極的に把握し、返済猶予や条件変更を含む資金繰り相談に丁寧かつ適切に対応するなど、事業者のニーズに応じ、事業者に寄り添ったきめ細やかな支援を徹底すること。

②「原油価格・物価高騰等総合緊急対策」に基づく各種施策を活用し、融資の積極的な実施を含め、事業者のニーズに迅速かつ適切に対応すること。

③事業者からの2度目、3度目の返済期間・据置期間延長の相談を含め、申し込みを断念させるような対応を取らず、返済期間・据置期間の長期の延長等を積極的に提案するなど、既往債務の条件変更や借換等について、事業者の実情に応じた迅速かつ柔軟な対応を継続すること。

公取委　中企庁

下請事業者等への価格転嫁に関する配慮を求める　親事業者による違反行為根絶に向け情報提供を呼びかけ

公正取引委員会は4月28日、斉藤鉄夫国土交通大臣、萩生田光一経済産業大臣、古谷一之公正取引委員会委員長の連名で、全ト協を含む関係事業者団体に対して、原材料価格、エネルギーコスト等の上昇に係る適切な価格転嫁等に関する下請事業者等に対する配慮について要請を行った。

政府では、昨年12月27日の閣議了解に掲げられた「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」に基づき、政府を挙げて、下請代金支払遅延等防止法（下請代金法）の「買いたたき」や、私的独占の禁止及び公正取引の確保に関する法律（独占禁止法）上の「優越的地位の濫用」に関する執行強化など、中小企業の適切な価格転嫁に向けた取り組みを全力で進めている。

同要請は、原油をはじめとするエネルギー価格等の原材料費が高騰し、その影響が長期化している状況下で、サプライチェーン全体でコスト負担をしていくことが重要となることから、関係団体に対して会員等への周知を依頼したもの。

要請では、親事業者に対し、下請事業者から価格交渉の申し出があった場合には積極的に応じ、適切な価格決定を行うよう求めた。また、価格転嫁への取り組み状況が悪い個別事業者に対し、下請中小企業振興法第4条に基づく指導・助言を実施すること、さらに転嫁拒否が疑われる事案が発生していると見込まれる業種について、独占禁止法上の「優越的地位の濫用」に関する緊急調査を行うこととしている。

なお、公取委および中小企業庁では、下請事業者が匿名で買いたたきなどの違反情報を行う親事業者の情報を提供できる「違反行為情報提供フォーム」（二次元コード）を通じて広範囲に情報を受け付けており、下請事業者等に対して積極的な情報提供を求めている。

〔第115回〕

トレーラの特性、他者は知らない?!

ゴールデンウイーク（GW）も終わりました。今年は多くの人がレジャー等を楽しむ姿が報道されましたが、渋滞や事故なども発生しました。また、いまだにマスクが手放せない状況が続くなか、これからの時期は熱中症に対する注意も必要です。

●知っていますか？　「トレーラマーク」

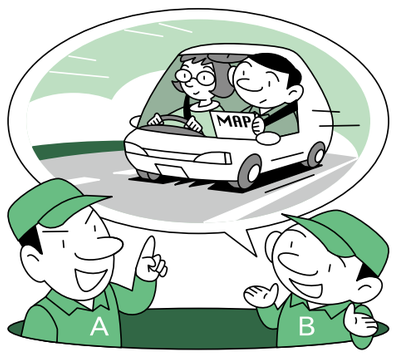
Aさん「今年のGWは出歩かず家族でのんびり過ごしていたんだけれど、Bさんはどうだった」
Bさん「僕は妻と車で出かけたよ。事前準備もしっかりやっていたし、そんなにも遠くなかったから渋滞とかは大丈夫だったんだけど、妻の運転がね……」
Aさん「なんかあったの」
Bさん「ブレーキのタイミングや車間距離など、職業柄か運転で気になることがいくつもあった」
Aさん「Bさんの同乗指導だね。厳しそうだな」
Bさん「そんなことはないよ。でもちょっとびっくりしたのが、トレーラの後ろをしばらく追従していた時に、安易に追い越そうとしたので『前の車はトレーラだけどわかっているの?』と聞くと、『えっ！　トラックじゃないの？　なんであなたはトレーラだとわかるの?』と逆に質問されたことだよ」
Aさん「Bさんはトレーラマークをちゃんとチェックしていたのに、奥さんはトレーラマークを知らなかったんだね」
Bさん「そうなんだ。だから『大型トラックの後ろについた時は、赤い三角（▲）マーク（トレーラマーク）があるのを確認しなさい』と教えておいたよ」
Aさん「以前、うちの妻も同じようなことをやっていたよ。知らない人がまだ多いんだね。トレーラはトラックよりも長いから、追い越すのにも時間がかかる。大型車の後ろについた時は、まずトレーラマークの有無をチェックする。そして、追い越す時は、トレーラであることを踏まえて周囲の安全確認をしっかり行うことを徹底してほしいね」

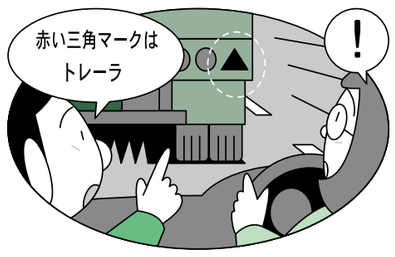
●みんながトラックの特性を知っていると思わない

Bさん「今回の件で、僕らはトラックやトレーラの特性について、講習会などで教わる機会がいろいろあるけれども、そうでない人は、考えている以上にトラックやトレーラのことを知らない人が多いということだね」
Aさん「例えば、トレーラは左折する時、左側のミラーに映る範囲が狭まって左後方の死角が大きくなり、自転車や原付などを見落としやすくなる。それをみんなが知ってるかといえば、そうでもないよね」
Bさん「今回はそれを痛感したよ」
Aさん「僕たちドライバーも、トラックやトレーラの特性を多くの人が理解していないと思って運転した方がいいね。運転も慎重になるし、周囲への注意力も高まるしね」
Bさん「本当にそう思うよ」

●こまめな水分補給で熱中症予防

Aさん「話は変わるけれど、これからの時期は熱中症にも注意が必要だよ。外はまだ涼しいと思っていて油断していると、車内は高温になるからね」





Bさん「そうだね。僕は、だいたいこの時期ぐらいからこまめに水分をとるように心がけているよ。塩分補給ができる飴やタブレットなんかも用意している。一人で運転しているのにマスクをつけている人を見かけることがあるけれど、どうなんだろう」
Aさん「多分、またつけるのが面倒というのがあると思うけれど、暑くなるこの時期、マスクで顔の半分ほどが覆われることで熱がこもりやすくなるなどの理由から、熱中症のリスクが高まるといわれている。一人で運転する時や屋外での荷役作業で2mの距離がとれる時は、気温や湿度などに応じてマスクを外すことも考えた方がいいね。ただ、同乗者がいる場合の運転などではまだマスク着用になるけれど、その場合はいっそうこまめな水分補給を忘れずにしてほしいな」

法令○×クイズ　～車両通行帯編～

❶高速自動車国道の登坂車線を走行するときでも、時速50キロの最低速度に達しない速度で走行することはできない。（○・×）
❷車は道路の中央から左側部分を通行しなければならないが、一方通行路では右側部分にはみ出して走行できる。（○・×）
❸同一方向に3つ以上の車両通行帯があるときは、一番速度の速い車が最も右側の車両通行帯を走行する。（○・×）
❹車両通行帯が黄色の線で区画されている場合は、その黄色の線をはみ出して進路変更することはできない。（○・×）
❺車両通行帯のあるトンネルでは追越しは禁止されている。（○・×）

（解答は7面）

（1面に関連）

地方創生臨時交付金

「コロナ禍における原油価格・物価高騰等対応分」の創設　国交省　地方公共団体へ全ト協と連携し要請へ

政府は4月26日に開催した第2回「原油価格・物価高騰等に関する関係閣僚会議」で取りまとめられた「コロナ禍における『原油価格・物価高騰等総合緊急対策』」において、地方公共団体が、コロナ禍において原油価格や電気・ガス料金を含む物価高騰の影響を受けた事業者等の負担軽減を図るため、新型コロナウイルス感染症対応地方創生臨時交付金を拡充し、「コロナ禍における原油価格・物価高騰等対応分」を創設した。

これを受け、令和4年度コロナ対策予備費から臨時交付金として800億円を追加計上。3年度補正予算で計上されていた臨時交付金における地方単独事業分1・2兆円のうち留保していた2000億円を合わせ、合計1兆円を同臨時交付金として活用することとした。

同臨時交付金は、「事業者に対する燃料費高騰の負担軽減（価格を転嫁する場合の影響緩和を含む）」、「事業者に対する電気・ガス料金を含む公共料金補助」、「中小企業等の資金調達コストの低減（利子補給、信用保証料補助等）」など、自治体による事業者等の継続支援等に関する事業に幅広く活用することが可能となっている。

本措置を受けて、国土交通省では地方運輸局に対し、運輸事業者等への支援に係る地方公共団体への働きかけの要請を行うよう通達を発出するとともに、全日本トラック協会に対し、都道府県トラック協会と地方運輸局が連携し、働きかけを行うよう、併せて要請した。

「二酸化炭素排出抑制対策事業費等補助金」公募受付を実施中　LEVO

（一財）環境優良車普及機構（LEVO）では5月26日㈭17時まで、令和4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・交通脱炭素化を同時実現する先進技術等導入促進事業）の公募受付を行っている。補助対象事業は、①自立型ゼロエネルギー倉庫モデル促進事業、②過疎地域等における無人航空機を活用した物流実用化事業――の2事業。

詳細は、LEVOホームページを参照のこと。

長距離ドライバーの労働環境改善への取り組みを加速へ　新東名開通から10年

中日本高速道路㈱（NEXCO中日本）では、今年4月14日に新東名高速道路（新東名）御殿場ジャンクション（JCT）～浜松いなさJCT間（約145キロメートル）が開通10周年を迎えるにあたり、4月7日に整備効果を取りまとめた。

新東名は、日本の三大都市圏のうち、首都圏・中京圏を結んでおり、東名高速道路とともにダブルネットワークを形成している。

貨物車1台当たりが利用する高速道路の平均距離は、新東名で約169キロメートル、東名で約129キロメートルと、新東名の方が長い移動距離となっており、長距離の輸送ルートとして新東名が利用されている。

令和2年12月には、新東名が全線6車線化されたとともに、最高速度規制120キロメートル／時の本格運用が開始。これにより、車線ごとの利用形態が変化し、危険な追い越し行動が減少したほか、速度低下が減少するなど、さらに安全性や快適性が向上した。

NEXCO中日本では、長距離ドライバーの労働環境改善を下支えするために、今後も駐車マスの拡充に加え、ダブル連結トラック専用駐車場や路外駐車場の整備、中継物流拠点の整備などを進め、物流の未来を支える新しい取り組みに挑戦していくとしている。

8月6日～9月4日にCBT試験にて実施　令和4年度第1回「運行管理者試験」（貨物）

（公財）運行管理者試験センターは、令和4年度第1回「運行管理者試験」（貨物）の概要について公表した。

試験は、パソコンによるCBT試験にて実施する。試験期日は8月6日㈯～9月4日㈰で、全国47都道府県で実施する。

申請（新規・再受験）はインターネットにて、6月13日㈪～7月13日㈬に受け付ける。受験手数料は6000円（非課税）。試験結果の発表は9月21日㈬に、試験結果通知書を受験者に対し郵送する予定。

詳細については、運行管理者試験センターのホームページ（二次元コード）を参照のこと。

『広報とらっく』からのお願い

交通・運転マナーを守って！　プロトラックドライバーは一般ドライバーの見本に

・急な車線変更
・不用意なクラクション
・コンビニや公共施設の駐車場等での長時間駐車
・大型車進入禁止箇所等でのUターン
・駐車場や道路へのゴミのポイ捨て

事業用トラックは車体が大きいことから、一般乗用車より目立ち、上記の行為が交通弱者や沿道の住民の方にとって、より迷惑に感じられます。プロトラックドライバーは、交通法規を守るだけでなく、マナーを守り、一般ドライバーの見本となりましょう。

また、最近、交通トラブルによる事故等が社会問題化しています。道路交通法が改正され、令和2年6月末からあおり運転が厳罰化されるなど、マナーからルールへと状況は変わってきましたが、他車から迷惑行為を受けても冷静に対応するとともに、自身もより一層の安全運転に努めましょう。

ニュース・ターミナル（官公庁ニュース等）

国交省

7月から新たに6か所を追加 一時退出可能時間は2時間に

高速道路の休憩施設不足解消に向けた社会実験

国土交通省は4月15日、現在道の駅を活用して実施している高速道路の休憩施設の不足解消に向けた社会実験について、7月1日以降実施方法を変更した上で継続すると発表した。

わが国の高速道路においては、休憩施設同士の間隔が概ね25キロメートル以上離れている空白区間が約100区間存在している。同区間の半減を目指し、現在23か所の道の駅を対象に、高速道路からの一時退出を可能とする社会実験を実施している。

国交省では今回、新たに道の駅6か所（表）を追加するとともに、既存の社会実験箇所を含め、7月1日㈮0時より一時退出可能時間を3時間から2時間に変更した上で、検証を進めることにした。

同実験では、ETC2・0搭載車を対象に、高速道路を降りて道の駅に立ち寄り後、2時間以内に再進入した場合、高速道路を降りずに利用した料金のままとされる。なお、ターミナルチャージの再徴収はされず、また長距離逓減等も継続される。

表　社会実験の対象となる道の駅

	駅名	道の駅所在地	最寄り道路・IC名
今回追加（6か所）	ふくしま	福島県福島市	東北中央道福島大笹生IC
	常総（仮称）※	茨城県常総市	圏央道常総IC
	おけがわ（仮称）※	埼玉県桶川市	圏央道桶川北本IC
	ながおか花火館	新潟県長岡市	関越道長岡IC
	いたの	徳島県板野郡板野町	高松道板野IC
	都城	宮崎県都城市	宮崎道都城IC
現在実験中（23か所）	おりつめ	岩手県九戸郡九戸村	八戸線九戸IC
	村田	宮城県柴田郡村田町	東北道村田IC
	猪苗代	福島県耶麻郡猪苗代町	磐越道猪苗代磐梯高原IC
	ごか	茨城県猿島郡五霞町	圏央道五霞IC
	玉村宿	群馬県佐波郡玉村町	関越道高崎玉村SIC
	木更津うまくたの里	千葉県木更津市	圏央道木更津東IC
	保田小学校	千葉県安房郡鋸南町	富津館山道鋸南保田IC
	しらね	山梨県南アルプス市	中部横断道白根IC
	親不知ピアパーク	新潟県糸魚川市	北陸道親不知IC
	もっくる新城	愛知県新城市	新東名新城IC
	若狭おばま	福井県小浜市	舞鶴若狭道小浜IC
	アグリの郷栗東	滋賀県栗東市	名神高速栗東IC
	丹波おばあちゃんの里	兵庫県丹波市	舞鶴若狭道春日IC
	奥大山	鳥取県日野郡江府町	米子道江府IC
	舞ロードIC千代田	広島県山県郡北広島町	中国道千代田IC
	来夢とごうち	広島県山県郡安芸太田町	中国道戸河内IC
	むいかいち温泉	島根県鹿足郡吉賀町	中国道六日市IC
	ソレーネ周南	山口県周南市	山陽道徳山西IC
	霧の森	愛媛県四国中央市	高知道新宮IC
	みまの里	徳島県美馬市	徳島道美馬IC
	人吉	熊本県人吉市	九州道人吉球磨SIC
	彼杵の荘	長崎県東彼杵郡東彼杵町	長崎道東そのぎIC
	えびの	宮崎県えびの市	九州道えびのIC

（IC＝インターチェンジ、SIC＝スマートインターチェンジ）
※＝道の駅に登録されることを前提として追加

非接触・非対面型輸配送モデルの構築に向けて「幹線輸送」「消費者向け配送」の手引きを作成

国土交通省は4月28日、非接触・非対面型輸配送モデル創出に係る調査・実証事業の結果を公表した。

国交省では、ウィズコロナ時代に対応した非接触・非対面型の物流システム（幹線輸送モデル、消費者向け配送モデル）を構築し、サプライチェーンの強靱化を図るため、デジタル技術などを活用した新たな輸配送方法等の調査・実証事業を実施。その結果を、幹線輸送に係る手引き『非接触・非対面型の幹線輸送（貨客混載・中継輸送）モデル創出の手引き』（写真）と消費者向け配送に係る手引き『多様なライフスタイルをささえる持続可能な宅配の実現に向けた手引き』の2冊に取りまとめた。

幹線輸送に係る手引きでは、貨客混載や中継輸送の優良事例等を紹介し、利用・普及に向けたポイントを整理している。また、消費者向け配送に係る手引きでは、再配達の削減に向けて、集合住宅におけるオートロック解錠デバイスの活用など、多様な受け取り方法や関係者の連携等により再配達を減らす取り組みを紹介し、普及に向けたポイントを整理している。

同手引きは、国交省ホームページ（二次元コード）で公開されている。

「過疎地域のラストワンマイル配送効率化の取り組み」も対象に「モーダルシフト等推進事業」募集開始

国土交通省は5月10日、令和4年度「モーダルシフト等推進事業」（補助事業）の募集を開始した。

同事業は、温室効果ガスの排出削減、流通業務の省力化による持続可能な物流体系の構築を図るために実施されるもの。

対象事業は、①物流総合効率化法に基づく総合効率化計画策定のための調査事業（総合効率化計画策定事業）、②物流総合効率化法の総合効率化計画に基づき実施される、モーダルシフト等の実施事業（モーダルシフト推進事業・幹線輸送集約化推進事業、過疎地域のラストワンマイル配送効率化推進事業）――の2事業。前年度に引き続き、省人化・自動化に資する機器導入等の計画、実際に当該機器を用いて運行する場合への上乗せ補助を実施するとともに、今年度からは新たに過疎地域のラストワンマイル配送の効率化の取り組みについても運行経費支援の対象とする。

予算額は約4300万円。応募期間は6月10日㈮17時まで（必着）。補助対象事業者の認定（交付決定）は8月初旬頃を予定している。

詳細については、国交省ホームページを参照のこと。

3か年で約1500台の大型車マスを拡充へ 高速道路3社

東日本高速道路㈱、中日本高速道路㈱、西日本高速道路㈱の高速道路3社は4月20日、大型車駐車マスの令和3年度の拡充実績および4～6年度の3か年の拡充計画を取りまとめ、発表した。

3年度は、既存のサービスエリア（SA）・パーキングエリア（PA）内での小型車マスから大型車マスへの描き換え等により、全国43か所のSA・PAにおいて、大型車マス約910台の拡充が完了した。

また、4～6年度の3か年で大型車マス約1500台の拡充を計画。そのうち、4年度までに全国約30か所のSA・PAで大型車マス約600台の拡充に着手する予定としている。さらに、今後は休憩施設以外の高速道路事業用地などを活用した大型車マスの増設も検討していくとしている。

併せて高速道路3社では、ダブル連結トラック駐車マスの整備を進めており、4年3月末時点で237台分の駐車マスが確保されている。

一方で、ダブル連結トラック駐車マスにダブル連結トラック以外の車両が駐車したことで、ダブル連結トラックが駐車できないといった事象が発生していることから、高速道路3社では適正な駐車場の利用を呼びかけている。

労務Q&A

第249回

労災保険法上の「治ゆ」とはどのような意味か

Q 労災保険における「治ゆ」とはどのような状態をいうのかお教えください。弊社の労働者の一人が、荷卸し作業中に災害性の腰痛を発症し、4か月ほど通院加療を続けていましたが、先日、主治医から治ゆと診断され、療養の必要がないといわれました。ところが、本人は「まだ痛みがある」と診断に納得せず、療養の継続を強く求めています。このように痛みが残っている場合でも、療養は打ち切られてしまうのでしょうか。

A 症状が固定し、医療効果が期待できない状態

【解説】まず、労災保険法（労働者災害補償保険法）上の「治ゆ」、つまり傷病が「治ったとき」とは、症状が固定し、医学上一般に認められた医療を行っても医療効果が期待できなくなった状態をいうとされており、一般的に使われる病気やけがが「治った」という言葉の意味とは若干異なっています。厚生労働省の解釈例規でも、「治ゆとは、症状が安定し、疾病が固定した状態にあるものをいうのであって、治療の必要がなくなったものである」（昭和23年1月・基災発第3号）としているところです。具体的には、①負傷にあっては創面の治ゆした場合、②疾病にあっては急性症状が消退し、慢性症状は持続しても医療効果を期待し得ない状態となった場合――などであり、これらの結果として残された欠損、機能障害、神経症状等は障害として障害補償の対象になるとしています（同）。

このため、労災保険において傷病が治ゆしたと認定されるのは、例えば医師の治療が終了した日や就労が可能になった日、あるいは平常の健康状態に復した日などのいずれでもなく、医師が症状固定で治療の効果がないと認定した日ということになります。

このように、医師が医療効果を期待し得ないと判断した場合に「治ゆ」と認定されることになっており、ご質問の労働者のケースも、医師が治ゆと認定している以上、それ以降の治療は労災保険の療養補償給付の支給対象とはならないため、給付は打ち切られてしまいます。

同様のケースとして、被災労働者が約23キログラムの重量の段ボール箱を棚から降ろそうとした際に、腰をひねったことに起因する災害性腰痛について、受傷時から約半年経過した時点で治ゆしたものと認めた昭和57年3月18日付の東京地裁の判決があります。

判決では、「業務上の原因に起因する腰痛は、ほぼ3、4か月以内に症状が軽快するのが普通であり、特に症状の回復が遅延する場合でも1年程度の療養で消退または固定することが認められる」とした上で、「少なくとも被告（労働基準監督署長）が治ゆしたものと判断した（受傷時から約半年経過後の）昭和49年10月15日までには原告の腰痛症はすでに慢性症状となっており医療効果を期待し得ない状況であり、労災保険法上の治ゆに該当するものと認めるを相当とする」と判断しています。

なお、ご質問の労働者については、治ゆと認定されても、疼痛や知覚異常、運動麻痺などの神経症状、器質的障害、機能障害などの障害が残っている場合には、障害等級表に掲げられている障害に該当すると認められれば、その程度に応じ障害補償給付が支給されることになります。

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301回 点呼ロボットのより有効な活用を

デジタル化の1つにロボット点呼がある。今年度中には条件付きで乗務後の自動点呼（ロボット点呼）が認められる予定だ。一気に全面的な容認ではなく、非常時には運行管理者が対応できるなど、条件付きになるものと思われる。

1月20日号当コラムにも書いたが、「条件付きではあっても、ロボット点呼が容認されたらすぐに実用化できるように早めに準備をしておくべきである。同時に、重要なのは自社に見合った点呼ロボの有効活用である」。

もちろん、点呼要件を満たす基本機能だけでも、運行管理者の負担軽減や効率化にはなる。だが、それだけでは投資対効果はもとより、緩和された事業運営の諸条件を経営的にフルに活かすという面からみても、導入効果は少ない。

では、どうすれば導入効果をより高めることができるのか。保有台数が40台で従業員数60人の事業者は、「点呼機能だけではなく、自社にとって必要なその他の機能もオプションで加えて付加価値を付ける」という点呼ロボの導入・活用の基本的考え方をもっている。そこで現在、同社が導入している点呼ロボは、「点呼機能、出退勤管理、スマホ・デジタコ連携、安全指導という4つの機能を備えている」。

点呼機能は当然、点呼要件を満たすものでなければならない。同社の点呼ロボには、点呼実施の支援、点呼記録簿、免許証有効期限の確認、アルコールチェック、キーボックス連携、血圧測定などがある。

また、出退勤管理機能では、出勤・退勤時刻管理、休息時間管理、拘束時間管理、有給休暇や休日管理、残業時間管理などが可能となっている。

同社では点呼ロボの導入以前から、「デジタコとスマホを使って、連続運転可能時間、停止時間残余、拘束時間残、休息時間残、休憩時間残、点検、中間点呼、次回出勤可能時間、15時間超過可能回数などが分かるような改善基準告示管理システムを導入していた」。

これらのデジタコとスマホのデータをサーバー経由で点呼ロボと連動させたのが、スマホ・デジタコ連携である。「運行（遵守）状況をリアルタイムで管理し、運行中の速度超過や急加速等管理、退勤時に労務違反（改善基準告示違反）なども点呼ロボが指摘できるようにしている」。

さらに安全指導機能では、正確な乗務員教育、国土交通省が定めた指導・監督指針の遵守ができる。「毎月の安全指導教育なども、ドライバーが自分の都合の良い時間にロボから受講することができ、教育担当者の負担も軽減している」。

点呼ロボのより有効な活用は各社各様である。

特集

物流を支えるトラックドライバー「確保・育成・定着」への道

第3回

従業員の行動を促し職場環境を改善 社風を良くして「定着率向上」へ

岐阜梱包株式会社（岐阜県大野町）における取り組み

わが国の物流を維持していくためには、良質なトラックドライバーを安定的に確保し、育成し、定着させて戦力化していく必要があります。本企画では、様々な中小運送事業者におけるトラックドライバーの「確保・育成・定着率向上」に関する取り組みをリポートします。

今回は、岐阜県大野町の岐阜梱包株式会社における取り組みを紹介します。

堀部　友里
代表取締役社長

岐阜梱包㈱（堀部友里代表取締役社長）は、石材・鉄鋼製品やコンクリート製品を全国に輸送している運送会社である。

今から10年ほど前までは、同社の従業員のうち3分の2ほどは定着していたものの、残る3分の1は頻繁に入れ替わってしまうような状況だった。なかでも、配車係との間にトラブルが発生した場合に、退職に繋がってしまうようなケースが目立っていた。同社ではそのころ、配車係が退職すると、そのポストを埋めるため配車係として務められそうなドライバーや社歴が長いドライバーの中から次の配車係を選出し、配車係のポストにつけていた。しかし、当時は新しい配車係に対して管理職としての教育を行っておらず、ドライバー教育などができないのに加えて、コミュニケーションの取り方など分からないままドライバーと接していた。そのため、ドライバーと配車係の間に良好な人間関係が構築できず、結果的にドライバーの離職が相次いでいた。退職の原因が管理者側にもあることが分かったことから、同社では改善に乗り出し、管理職や事務職の従業員にも社員教育を始めた。

真っ先に取り組んだ「社内教育の体系化」 安全性向上により安心して働ける職場へ

また、新人ドライバーの定着率も思わしくなく、求人広告を出して新人ドライバーが入社しても、すぐに辞めてしまうことが少なくなかったという。

堀部社長はこうした状況を改善させるため、まず同業他社の教育担当者などからヒアリングを行い、自社の従業員を適切に指導するためのマニュアルを新たに整備した。同マニュアルには、新人ドライバーへの指導を行う際に、運転操作などに関する確認ポイントを明確化した安全運転チェックシートや、荷卸し先での手順書などを盛り込んだ。教育の仕組みを体系化したことで教育者による指導内容のばらつきがなくなり、新人ドライバーの効果的なスキルアップが図られた。

また、新人教育を行う教育者のモチベーションアップの観点から、堀部社長は同社の労働組合に対して、これまで求人広告費として使っていた経費を組合に支給する代わりに、組合員が協力し合いながら新人ドライバーに対して積極的にフォローを行い、人材を育てるようにさせた。せっかく育ててきた新人ドライバーが早期退職してしまうことで、増えてきた業務を新人ドライバーに任せることができず、教育を行ってきた従業員たちも疲弊していたが、この措置を契機に先輩従業員によるフォロー体制が強化され、早期退職者は少なくなった。

「それまで当社では明確化された教え方がなく、手探りな状態で従業員教育が行われてきました。しかし、これでは教育を受ける方が戸惑ってしまい、スキルが身に付かないまま退職してしまいます。従業員教育の仕組みを明確化したことで、早期退職者の減少に繋がったとともに、ドライバーのスキルアップにも結び付きました」（堀部社長）

指導マニュアルの整備に続き、同社が安全対策に関して取り組んだのが「事故防止対策の深化」である。

かつて、同社では事故を惹起したドライバーに対して注意したり叱責したりしていたが、「なぜ事故が発生したか」という原因把握が行われていなかった。そのため、事故を惹起したドライバーが再度同じような事故を起こすケースもあったという。そこで同社では、「本人」、「相手」、「環境」、「ハード（車両）」、「安全管理」の5つの視点から事故分析を行い、事故の原因を深掘りするようにした。事故の原因が何なのかを知り、社員研修会の場を通じてそれを全ドライバーに共有していくことで、同社では同じような事故の発生を未然に防ぐことができるようになった。

輸送効率化への取り組みを推進 年間所得額・労働時間の改善に繋げる

従業員の定着率を改善していくためには、給与原資の確保や賃金制度の見直しなどによって賃金上昇を実現し、従業員の会社に対する不満感を解消していくことも重要である。

平成28年、堀部社長は全日本トラック協会が発行している『日本のトラック輸送産業　現状と課題』を読み、トラックドライバーの年間所得額と年間労働時間の現状を再認識するとともに、「当社の現状はどうだろうか」と確かめた。その結果、同社のドライバーの年間所得額は全業種平均よりは低かったものの業界平均よりは高かったこと、そして年間労働時間は全産業平均よりも長かったことが分かった。

堀部社長は、「まずは、当社の従業員の年間所得額を、全産業平均年間所得額に匹敵する500万円にする」という目標を打ち立て、同年10月以降、荷主に対して運賃・料金の引上げ交渉を根気強く進め、従業員の所得改善を目指した。そうした中、29年に入って「宅配クライシス」が話題となり、運送業界を取り巻く苦境に対する認識が荷主企業の間にも徐々に広がってきた。こうしたことを追い風に、同年に同社は引上げ交渉に成功。運賃・料金の増額分を原資として、従業員の給与アップに繋げることができた。

さらなる従業員の所得改善を図っていく上では、運賃・料金の引上げに伴う収入増と合わせて、経費削減を進めていく必要があった。同社でまず着手したのは、車両保険料の削減であった。

同社のドライバーが事故を惹起すると車両保険料が増額されるが、事故を減らせば保険料削減に繋がる。そこで同社が取り組んだのが、「洗車の徹底」であった。

同社では、帰庫後の洗車にかけた時間を日報で報告させるようにした。特に、事故惹起者に対しては特に車両を念入りに洗うよう指示した。車両を丁寧に洗うことで、次第に車の大切さが感じられるようになり、ドライバーが「事故によって大切な車を傷つけないように、慎重に運転しよう」と感じるようになるのである。

洗車の励行や、先に紹介した5つの視点からの事故分析などの取り組みが事故減少に貢献。それによる保険料削減効果が、従業員の所得改善に反映されている。

また、ドライバーからの提案を受け、同社では空きパレットの輸送改善にも取り組んだ。

同社では、発荷主先から着荷主先への輸送と、着荷主先で発生する空きパレットの輸送をそれぞれ別の便で行っていた。しかし、それでは輸送効率が悪くなり、コストが余分にかかることになる。そこでドライバーは、着荷主先からの帰り便の、荷台の空いているスペースに空きパレットを積載し、積載効率を高めた（写真①）。空いているスペースに荷物を積載できれば、売上アップにも繋がるのである。

さらに、着荷主先で発生した空きパレットは、これまで各ドライバーが発荷主先まで戻していた。例えば、4人のドライバーが着荷主先から発荷主先まで空きパレットを戻すと、トラックが4台必要になって輸送効率が悪くなる上、空きパレット輸送にかかる労働時間が各ドライバーに発生する。これを、着荷主先からの空きパレットをいったん同社で保管し、ある程度たまった段階で1人のドライバーがまとめて発荷主先まで輸送するようにした。この場合、発荷主先まで空きパレットを輸送するトラックは1台で済むため、輸送コストが4分の1に軽減される。また、発荷主先までの輸送にあたらないドライバーは、その分労働時間が削減できる。

同社では、輸送効率化を推進し、輸送コストと労働時間の削減への取り組みを推進。その結果、同社では表で示した通り、年間所得額と年間労働時間の改善を実現することができたのである。

「輸送効率化への取り組みが会社の利益に繋がり、その結果、自分たちの給与アップに繋がることをドライバーに説明し、納得してもらいました。ドライバーは、納得しないとなかなか行動を取ってはくれません。一方で、給料を上げることができなければ、ドライバーを定着させることはできません。ドライバーのやる気を出させるためには、管理者が数字などの目に

①

同社ではドライバーからの提案で、着荷主先で荷卸しした後の空きスペース（矢印で示した四角の部分）に、着荷主先で発生した空きパレットを積載し、輸送効率を高める取り組みを行っている。これまで別の便で行っていた空きパレットの輸送を着荷主からの帰り便とまとめたことで、輸送コストとドライバーの労働時間削減に繋げた

表　同社における年間所得額と年間労働時間の推移

年間所得額（単位＝万円）

	同社	中小型トラック	大型トラック	全産業平均
平成30年	468	417	457	497
令和元年	477	419	456	501
2年	482	419	454	487
3年	494	431	463	489

年間労働時間（単位＝時間）

	同社	中小型トラック	大型トラック	全産業平均
平成30年	2,232	2,568	2,580	2,124
令和元年	2,160	2,496	2,580	2,076
2年	2,125	2,484	2,532	2,100
3年	2,214	2,484	2,544	2,112

同社以外の資料：厚生労働省「賃金構造基本統計調査」より

トラック運送事業者の皆様

燃料価格高騰に対し、適正な運賃や燃料サーチャージの交渉してますか?

～政府は交渉に応じない荷主などの情報を求めています～

このようなことがあれば…

公正取引委員会 違反行為 情報提供フォームへ

トラック運送事業者が荷主、元請事業者に燃料価格の上昇分の転嫁を求めているにもかかわらず、協議に応じない場合や理由を書面等で示さず従来どおり据え置くことは**「買いたたき」となり、独占禁止法・下請代金法違反となるおそれがあります。**

公益社団法人 全日本トラック協会 燃料価格高騰対策本部　都道府県トラック協会　国土交通省

東海電子株式会社

無料WEBセミナーご案内

セミナー詳細は携帯からも確認、参加登録が可能！ご参加お待ちしております！

5月16日（月）13:30~14:20
たくさんの疑問を解決します！
なぜ? 国交省はDXを推奨しながらアナタコを許容しているのか?

5月17日（火）13:30~14:30
新製品紹介セミナー
新しい点呼の形！
クラウド型点呼システム e点呼PRO とは

5月19日（木）13:30~14:30
基礎から学ぶ Gマーク取得サポートセミナー

5月20日（金）13:30~14:30
白ナンバーアルコールチェック　義務化の背景と対策
安全運転管理者の業務が大きく変わる

5月25日（水）13:30~14:20
たくさんの疑問を解決します！
なぜ? 国交省はDXを推奨しながらアナタコを許容しているのか?

5月27日（金）13:30~14:30
検知器だけでは防げない！
白ナンバー事業者が知るべきアルコール基礎知識

東海電子株式会社 https://www.tokai-denshi.co.jp
詳細は東海電子HPの新着情報をご確認ください　東海電子　セミナー　検索

従業員がいきいきと働くことのできる職場環境を目指して
「働きやすい職場認証制度　認証事業者取り組み事例」より

トラック運送業界では、長引くコロナ禍による運賃収入の減少や燃料価格高騰に伴う輸送コストの増加など、厳しい状況が続いています。しかし、そのような状況下においても多くの運送事業者が創意工夫や経営努力によって人材の確保や従業員の労働環境の改善に取り組んでいます。国は、こうした「働き方改革」に積極的に取り組む事業者を「見える化」する、「働きやすい職場認証制度」を令和元年度に創設しています。

ここでは、同制度の認証機関である（一財）日本海事協会が取りまとめた『働きやすい職場認証制度　認証事業者取り組み事例』で取り上げられたトラック運送事業者による事例の中から、「社内努力と荷主との交渉」について紹介します。同事例の他にも、表の通り、様々な取り組み事例が掲載されていますので、ご活用ください。

なお、同事例集は、「自動車運送事業者の『働きやすい職場認証制度』」ホームページ（二次元コード）よりダウンロードすることができます。

表　事例集で紹介されているトラック運送事業者の取り組み

テーマ	成果カテゴリー						
	離職率の低下	若年層の採用	女性の採用	応募数の増加	有休取得率の増加	労働時間の短縮	その他
労務問題を先送りしない ～改善基準告示を遵守するためのシステムを導入～	○			○	○	○	○
様々な認証取得を通じた社内の意識改革		○			○	○	
認証取得と社内制度を採用ピーアールに活用	○		○			○	
性格の良い会社を創る	○			○			
福利厚生の充実と会社価値観の共有		○		○	○		
職業体験でトラックドライバーの魅力を紹介	○	○	○	○			
社内努力と荷主との交渉	○	○		○		○	
「安心」がもたらす「安定」のドライブ	○	○		○		○	
ドライバーの自主性・自発性が職場環境を良くして好循環を生む		○			○	○	
健康が第一　ボディメンテナンスを重視	○	○	○		○	○	
信頼関係重視 ～絆が早期離職を防ぐ～	○		○			○	
「輝く人財」の育成							○
ドライバーの健康第一 ～安心して働くことができる職場環境の構築～	○	○			○	○	

参考事例：「社内努力と荷主との交渉」より抜粋

1 取り組み内容

発荷主を通じた着荷主への
ドライバーの労働時間の改善に向けた交渉を実施

これまで、ドライバーが着荷主先で、在庫の確認を行っていた。この件については、発荷主の担当者も認識しておらず、また、同社のベテランドライバーも当然のように作業を行っていた。

ところが、転職してきたドライバーより、高所作業に伴う転落および降雨時の転落等の危険性が指摘された。また、当該作業を実施することが、ドライバーの長時間労働に繋がっていることが判明した。

この件について、発荷主へ状況を説明し、改善に向けた理解をいただき、発荷主の営業担当者から着荷主へ改善要望を実施していただいた。

2 きっかけ

ドライバーの労働時間を改善するために、運行上のどこに改善すべき問題点があるのか、まずは把握する必要があった。そのため、運転時間、荷役作業時間や待機時間等を定量的かつ具体的に調査し、改善すべき内容を取りまとめた。

その上で、発荷主へドライバーの労働時間に関する問題点を提示できたことで、ドライバーの労働時間の改善を実現することができた。

また、高速道路の活用については、「現場でどの程度労働時間の短縮が図れるか」について検証を実施した上で、発荷主との交渉に臨み、理解を得ることができた。

3 難しかったこと・工夫したことなど

発荷主が他の運送会社に運送を依頼する可能性もあることから、発荷主への改善要望は精神的に大変である。しかしながら、近年のドライバーの労働条件等の関係により、ドライバーの雇用が十分に確保できず、輸送を引き受けられなくなることの方が問題であることから、その点を発荷主に説明の上、理解をいただいた。

発荷主先における長時間待機の削減を説明する中で、着荷主の荷卸し先において、契約外の作業を実施していることについても、具体的に問題点として説明できたのも良かった。

発荷主の営業担当者より、着荷主に当該労働環境の改善について理解を得ることも大変だったと報告を受けている。それは、「発荷主の営業担当者より着荷主へ当該労働環境の改善について依頼するとなると、競合他社に移られてしまい、商品が売れなくなるリスクがあると思った」からというところだった。

4 成果

待機時間と運転時間の合わせて１時間程度を削減

着荷主先では待機時間が平均 30 分、また、高速道路の利用により平均 20 分、ドライバーの労働時間が削減された。

また、実際のドライバーからの成果への意見として、「労働時間が削減されたことよりもむしろ、『対人事故のリスクの軽減』による精神面での緩和が大きい」との声もある。

ドライバーの定着率については、在籍年数が5年以上の社員が 72%と、高い数字をキープできている。

5 これから取り組む方へのメッセージ

ドライバーの雇用を確保し、定着率のアップを目指すためには、ドライバーからの要望を一生懸命に聞くことが重要である。

さらに、ドライバーのみならず、ドライバーの家族にも安心してもらえる職場環境であることを認知していただくことも大事であると考える。

ドライバーが家族に応援してもらえるからこそ、お客様により良いサービスが提供できるのだと思う。

見える形で説明し、行動を促すことが重要になってきます。こうした対策が功を奏し、今ではドライバーたちが自発的に取り組んでくれるようになりました。また、輸送効率化が給与アップに繋がることが理解されたことで、ドライバーから様々な提案が出されるようになりました」（同）

従業員同士の絆を深める「社員研修会」
従業員の提案を活かしより良い会社へ

従業員の定着率を高めるためには、「従業員にとって居心地の良い職場環境づくり」も大きなポイントになってくる。

同社では毎月第3土曜日に、全従業員を対象にした「社員研修会」（写真②）を開催している。研修会は安全教育活動のほか、外部講師によるメタボリック対策講習や気功法など多彩な内容で実施している。6年ほど前からは、研修会の後に食事を用意し、従業員同士の交流の場としても機能させるようにしている。

同社では、毎月第３土曜日に全従業員参加による社員研修会を開催（写真②）。研修会の後にはボーリング大会を開催したり（写真③）、食事を用意するなど従業員同士の交流の場として機能させることで、社内の一体感を高めている

「以前は仕事のない休日に実施していましたが、参加しない人もみられました。しかし、それでは従業員全員の絆を深めることはできません。そこで、営業日である第3土曜日に実施し、仕事の一環として参加させるようにしたことで、今では全社員が参加しています。当社では研修会の他にも、ボーリングや卓球などの様々な従業員参加型イベント（写真③）を実施しており、従業員のご家族や荷主従業員の方なども参加していただいています。様々なイベントを通じ、会社の一体感が高まるとともに、従業員のご家族や荷主従業員の当社に対する理解も深まりました」（同）

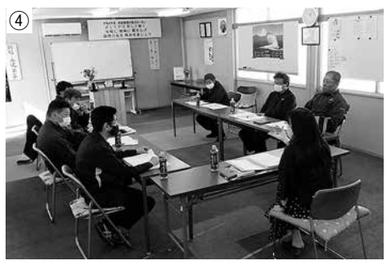
なお、現在は社員研修会に、協力会社や同業他社の従業員が参加するケースも多いという。「当社のドライバーだけではなく、全ての人々が交通ルールを守らなければ、事故防止は実現できない」との堀部社長の考えから、多くの人々に参加を促したところ、参加した他社の従業員が真剣に受講している様子に刺激を受け、同社のドライバーもこれまで以上にしっかりと講習を受講するようになったという。

また、従業員間の信頼感醸成を図るため、令和2年からは社内報「GKPスマイル通信」を月1回発行。社内報は従業員の家族にも見てもらうようにしているほか、荷主企業にも堀部社長の手紙付きで郵送。同社の様々な取り組みが一目で分かるようになっている。

さらに、全従業員を対象に年に2回、堀部社長とのランチミーティングを実施。昼食をとりながら、仕事の話だけではなくプライベートの話もたくさん交わし、従業員との信頼関係向上に繋げているという。

「当社では3年ほど前に声がけに関するマニュアルを作成し、内勤の事務員などにドライバーに対して積極的に声がけをするよう勧めています。一人で乗務するドライバーは、悩みがあっても、それを相談する場が限られてしまいます。例えば、表情がいつもに比べて暗かったりするなど、ちょっと変わったことがあれば積極的に声がけし、悩みがあれば親身に相談に乗るようにすることで、ドライバーの心が軽くなり、前向きに仕事に取り組むことができるようになります」（同）

最後に、従業員の確保・育成・定着に向けた今後の取り組みについて、堀部社長に聞いた。



4月からは、新しいメンバーによる「グループリーダー会議」が始まった。会議における活発な議論を通じて、同社のさらなる活性化が期待されるところである

「『うちの会社で働いて良かった』と従業員に感じてもらえるような会社にしていくことが、私の責務だと考えています。従業員が長い間働くことのできる会社にしていくためには、社風を良くしていくことが何よりも大事だと考えています。社風を良くしていくのは、実は社長の役目ではなく、従業員みんなの役目だと考えています。これまでは、社長である私が会社として向かうべき方向性を提示し、実現に向けて全員で取り組んでいました。これからは、他の従業員やお客様を笑顔にするためにはどうすればいいか、従業員が自ら考え、行動に移せるようになればと考えています。ドライバーが自ら提案し、対策を進め、待遇改善に繋げることができたことで、従業員のモチベーションも大いに高まってきました。4月からは従業員の中からリーダーを決め、新しいメンバーによる「グループリーダー会議」（写真④）を開催しています。今後、グループリーダー会議で様々な提案が活発になされることを楽しみにしています。経営者としては、従業員からの意見を真摯に受け止め、従業員と一緒になってより良い会社づくりに向けて突き進んでいきます。従業員自らが自覚をもち、会社をより良いものにしていくために様々な取り組みを提案し、経営陣と一緒になって推進し続けることで、従業員の確保・育成・定着を実現させることができるのではないでしょうか」（同）

（取材協力）岐阜梱包㈱
堀部友里代表取締役社長

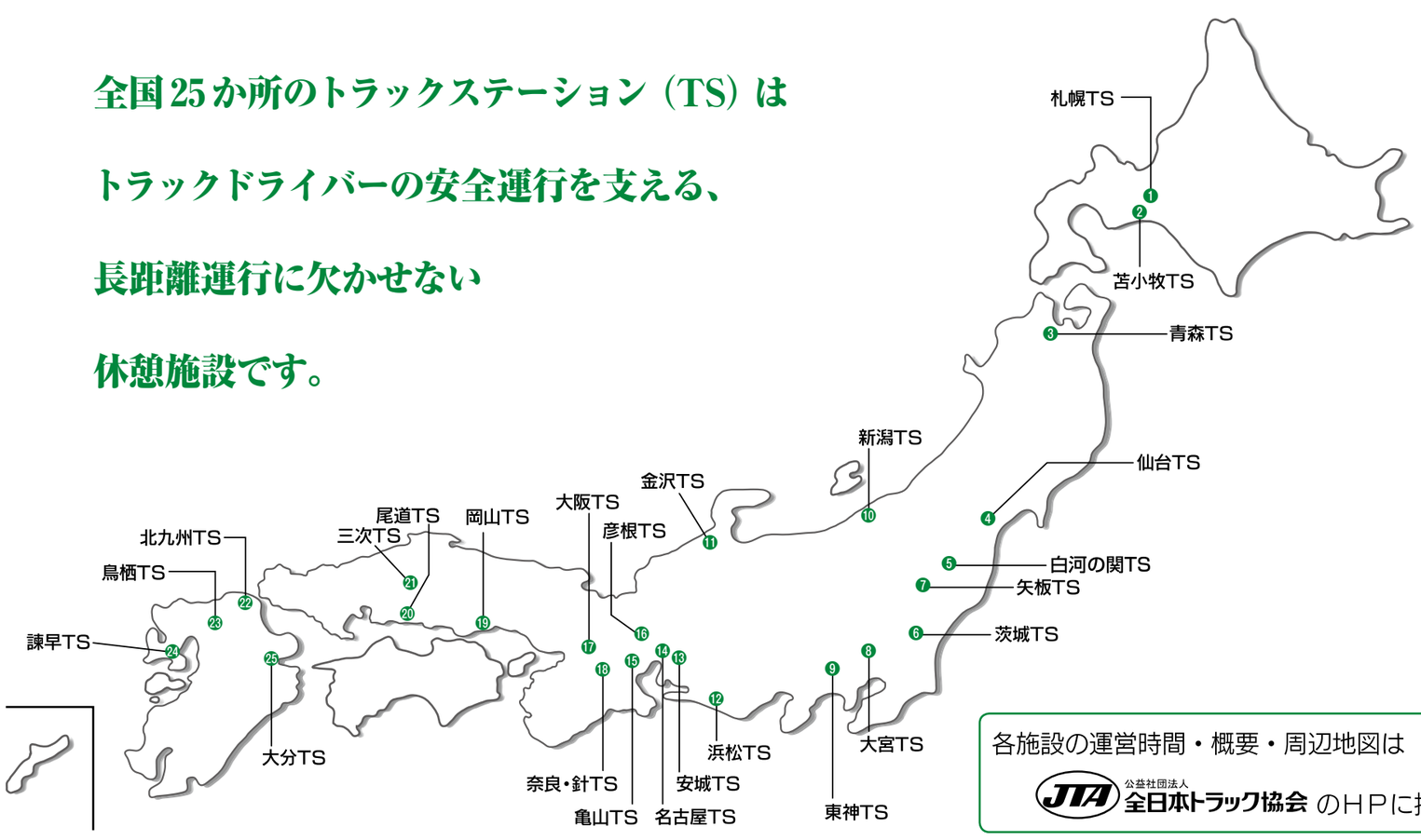
会社概要

岐阜梱包㈱

本社営業所	岐阜県揖斐郡大野町大字五之里123-1
代表者	代表取締役社長　堀部　友里
創立	昭和46年３月
資本金	3,000万円
従業員数	48人（うちドライバー37人）
車両数	46台

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
携帯でもご覧いただけます

	名称	所在地	電話番号	駐車台数
1	札　幌	北海道札幌市厚別区厚別東５条 1-1-2	011-897-9101	39
2	苫小牧	北海道苫小牧市ウトナイ北 11-11-33	0144-55-7491	80
3	青　森	青森県青森市大字荒川字品川 110-1	017-729-2000 (公社)青森県トラック協会	41
4	仙　台	宮城県仙台市宮城野区苦竹 4-1-15	022-232-9336	39
5	白河の関	福島県西白河郡泉崎村大字泉崎字夏針 15-1	0248-21-7167	45
6	茨　城	茨城県小美玉市西郷地字新田 1390	0299-48-3455	30
7	矢　板	栃木県矢板市乙畑 440-2	0287-48-1919	46
8	大　宮	埼玉県さいたま市西区三橋 6-699-1	048-623-6815	41
9	東　神	神奈川県大和市上草柳 588	046-261-1100	97
10	新　潟	新潟県新潟市西区山田 196-1	025-233-6961	52
11	金　沢	石川県金沢市千木町ル 21-1	076-257-2755	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。

特集

トラック運送業界とSDGs

エスディージーズ

第5回

持続可能なトラック運送業界の実現を目指して

昭和陸運㈱のSDGs推進への取り組み

本特集では、SDGs（持続可能な開発目標）とトラック運送業界の関わり方について紹介します。

今回は、広島県福山市の昭和陸運㈱（荒木栄作代表取締役）の取り組みを紹介します。

「広く社会に貢献していく」企業として以前から環境問題への対応等を推進

草野　貴之
管理本部経営企画室室長

昭和陸運㈱は、運送事業・物流事業を展開しているほか、不動産、商事、サービス、アパレル、映像制作などSR事業11社からなるSRホールディングス㈱（荒木栄作代表取締役CEO）の中核企業となっている。

同社は、昭和29年に荒木社長の父親である先代社長が創業以来、「新たな物流文化を創造し続け広く社会に貢献する」を企業理念として、企業活動を発展させてきた。それに併せて、同社では以前から環境問題への対応や労働環境の整備などの取り組みを推進してきた。

「SDGsという概念が生まれ、社会全体がSDGsに注目していく中で、SDGsで掲げられた様々な取り組みに、これまでの当社のビジネスや取り組みとリンクする部分が多くあったため、当社においてもSDGsに繋がるこれらの取り組みを引き続き推進していくことにしました」（草野貴之管理本部経営企画室室長）

「働きやすい職場環境づくり」を強化 雇用創出を通じて地域への貢献を目指す

それでは、同社におけるSDGsに向けた取り組みをみていきたい。

まず、「環境保全に関する取り組み」（「開発目標7：エネルギー」、「開発目標9：インフラ、産業化」、「開発目標13：気候変動」など）では、同社では平成18年からグリーン経営認証を取得しているほか、日々の運行の中でも効率的な配車や空車回送の削減、アイドリング削減などを実施している。また、物流倉庫の屋上に太陽光パネルを設置したほか、営業車としてのハイブリッド車導入なども進めている。

さらに、「従業員の福利厚生の充実」（「開発目標10：不平等」など）では、従業員の労働環境整備の観点から、30年に新本社社屋を竣工。運送会社らしからぬおしゃれな内装の館内にはジャズが流れており、従業員たちは快適な環境で日々職務にあたっている。

「新社屋は、従業員にとっての働きやすさを追求したものとなっています。快適な職場環境で仕事ができるようになったことで、従業員のモチベーションアップに繋がりました」（同）

また、昨年度には「働きやすい職場環境づくり」の一環として、同社のドライバーや倉庫従事者のユニフォームを刷新。新しいユニフォームは、「スポーティ・スタイリッシュ・シンプル」をコンセプトに、同社のグループ企業であるアパレルメーカー（作業服）が手がけたもの。新ユニフォームでは安全性や機能性、デザインを追求したという。さらに、今年3月からは、SDGsへの新たなアプローチとして、使い終わったユニフォームなどを他社が運営するリサイクル事業に提供する取り組みもスタートさせている。

さらに、人材の多様性を確保するための「ダイバーシティの推進」（「開発目標5：ジェンダー」、「開発目標10：不平等」など）では、同社をはじめとしたグループ内の人材交流の機会を作っていくことが重要との観点から、社内報を作成してグループ間の社内コミュニケーションの活性化に繋げているほか、アパレル子会社のカタログ撮影をグループの社屋や物流施設で行ったり、同社やグループの従業員がモデルになるなど、グループ内の人材交流を深化させる取り組みも進めている。

そして、「地域への責任」（「開発目標8：経済成長と雇用」、「開発目標11：持続可能な都市」など）という観点では、地元エリアにおける雇用の創出も、同社における大きな取り組みのひとつとなっている。

同社が本社を構える福山市は、中国・四国地方では広島市、岡山市、松山市、倉敷市に次ぐ5番目の人口規模を誇るものの、令和2年の市の人口は46万930人（国勢調査）と、昭和15年以来の減少となった。今後、人口減少が加速度的に進行することで、企業活動の縮小や生活利便性の低下、地域の魅力の低下といった悪循環が生じ、さらなる人口減少を招くおそれがある※。

同社は昭和29年の創立以来、地元に密着した運送会社として事業を展開。21世紀初頭までは、従業員規模20人程度の運送会社であった。しかし、創業者である先代社長に代わって就任した荒木社長は、運送事業から物流事業へと進出して売上高を増加させるとともに、学生時代に東京でデザインを学んでおり、クリエイティブな仕事に興味があったこともあり、映像制作会社を傘下に収めた。荒木社長はその後も様々な事業に参入し、現在の同グループの姿となったのである。

「地域の活性化なくして、地域で事業を展開している当社が事業を継続することはできないと考えます。地域の人口減少が危惧される中にあって、地元で生活する多様な人材が活躍できる場を提供していくことは、地域の活性化に繋がるとともに、SDGsの理念にも合致するのではないでしょうか」（同）

※出典＝「福山みらい創造ビジョン　人口減少対策アクションプラン2022」（福山市企画財政局企画政策部企画政策課）

地元企業を学ぶ「人材育成事業」にも協力 事業活動を通じて地域との共生を図る

福山市では平成30年に「新たな人口減少対策」を策定するとともに、令和元年からは同対策に関するアクションプランに基づき、地域人口の減少阻止に向けた取り組みを続けている。

2年に策定された「アクションプラン2020」では、高校生に地元企業の良さや課題を学ぶ場を提供するための「グローカル人材育成事業」を盛り込み、市外大学への進学を考えている学生に対して、福山で暮らし続けた場合のキャリアデザインとライフデザインの構築支援を行い、地元定着の後押しをした。

福山市立福山高等学校では同年、同事業の一環として、1年生がグループごとに市内にある企業12社を訪れ、企業研究とその企業の抱える課題解決を目指すための課外学習を実施。同社では同事業に協力し、地元企業としてのSDGsへの取り組みについて学生たちに説明した。学生による学習発表の場では、①物流業者における同社の認知度向上、②SDGsへの具体的アプローチに関する提言――といった、企業の課題解決に向けた提言も行われ、若い学生だからこその新鮮な提案が数多く挙げられたという。

また、3年には、福山市立一ツ橋中学校1年生による、生徒と企業が交流を深めながら学習を進めるプログラムにも協力。中学生たちが同社に直接アプローチし、同社における企業活動やSDGsの取り組みなどについて学習した。

「学校教育でSDGsを学んでいる学生たちは、社会貢献度が高い企業に対して好感を抱いたり、就職先に選ぶ傾向があるという調査結果もあります。当社のSDGsに関する取り組みを知っていただくことで、運送業界の価値を認識していただくとともに、運送業界を将来の就職先の選択肢のひとつとして捉えていただけるようになればいいのではと感じています。そして、地元企業である当社に就職することで、地域活性化にも貢献できるようになるのではないかと思っています」（同）

最後に、同社における今後のSDGsに向けた取り組みについて尋ねた。

「SDGsは、運送事業者にとって決して難しい取り組みではないと考えます。SDGsへの取り組みを進めていく上で最も大切だと考えるのは、従業員一人ひとりがSDGsに対する意識を高め行動すること、そして個々の身近な行動からSDGsを考えていくことでしょうか。当社では、年始に実施する安全大会の中で、従業員に対して効率的な輸送のあり方やダイバーシティなど、SDGsに関連する事柄を説明し、従業員のSDGsへの意識を高めています。一方で、地域社会との共生もサステナブルな（持続可能な）取り組みだと考えています。この福山の地で何十年も企業活動を継続できたのは、地域社会の皆様のご支援のおかげであることは間違いありません。当社と一緒に、持続可能な社会について考えてくれた地域の若者たちが、これから社会の主役になっていくことにも大きな可能性を感じています。今後も地域の学生との協働学習や交流の機会があれば、積極的に参加させていただきたいと考えています」（同）

（取材協力）昭和陸運㈱
管理本部経営企画室
草野貴之室長

平成30年には、従業員にとっての働きやすさを追求した新社屋が竣工した

ドライバーや倉庫従事者のユニフォームを刷新した

同社では、地元の学生を対象とした「グローカル人材育成事業」にも協力している

企業プロフィール

社名	昭和陸運㈱
本社所在地	広島県福山市引野町4-1-8
代表者	代表取締役　荒木　栄作
創業	昭和29年
設立	昭和48年
資本金	1,000万円
社員数	95人
車両数	84台

Reefer Ace（リーファー エース）
サンドイッチパネル
温度管理車

持続可能な
コールドチェーンの
担い手!

●地球環境に好性能
環境にやさしいノンフロン断熱材、ノンクロムアルミ板を採用
●3RとCO2削減にも効果的
木材レス化とアルミ部品により、リサイクル性と燃費を向上
●安心・安全輸送をベストサポート
安心の保冷性能で、ドライバーに貢献

日本フルハーフ株式会社
フルハーフはISO9001/14001の認証を取得し、環境にやさしく、高品質の製品と高信頼のサービスをお届けしています。
本　社：〒243-0281 神奈川県厚木市上依知上ノ原3034　TEL：046(285)3111(代)
東京本社：〒108-0075 東京都港区港南1-6-34 品川イーストビル7F　TEL：03(5715)0150(代)
製品及びメンテナンスに関しましては、下記までお問い合わせください。
北海道 011(723)8750 / 仙　台 022(792)8630 / 盛　岡 019(672)5472 / 新　潟 025(243)0520 / 石　岡 0299(24)1275 / 北関東 048(661)9051
東　京 03(3863)8011 / 千　葉 03(3863)8011 / 多　摩 042(520)0045 / 神奈川 045(228)7853 / 静　岡 054(285)3397 / 名古屋 052(532)7051
北　陸 076(232)5588 / 阪　神 06(6390)8257 / 広　島 082(262)2005 / 岡　山 086(206)3512 / 四　国 087(863)6078 / 九　州 092(272)0777

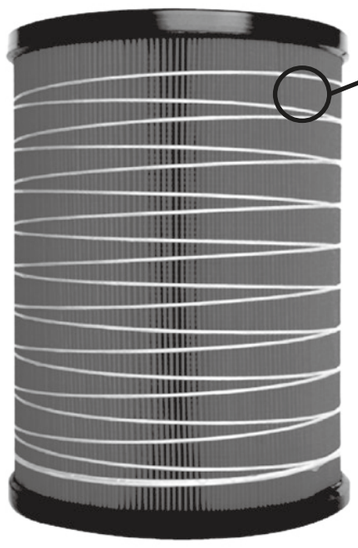
スパイラルフィルターで燃費は下げられる!!

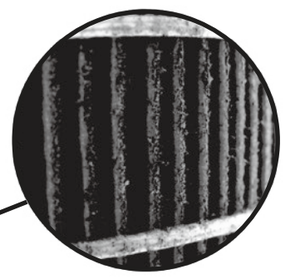
「工場直売 だから安い!!」
「長持ち２倍 だからすごい!!」

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

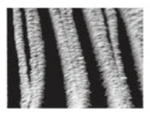
建機大手純正のメーカー工場直売品です。オイルエアー・燃料フィルタ全て1個からのご注文OKです
全車種対応
翌日納品





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

全ト協

「経営分析報告書」令和2年度決算版を取りまとめ

コロナ禍からの業績回復の足取りは 事業規模による格差が大きく

小規模事業者の業績は依然として厳しい状況に

全日本トラック協会ではこのほど、令和2年度決算版「経営分析報告書」（対象期間：令和元年10月～3年8月）を取りまとめた。

それによると、コロナ禍からの経済活動の再開により、貨物輸送量が回復基調に推移したことから、中・大規模事業者を中心に営業収益は増加に転じ、営業利益および経常利益は回復基調となったが、小規模事業者の業績は依然として回復せず、厳しい状況が続いている（表1・2）。コロナ禍における業績回復動向は、事業規模による格差が大きい状況にあるといえよう。

なお、同報告書は全ト協ホームページで閲覧することができる。

1 売上高・営業収益の動向

経済活動再開により売上高・営業収益は回復基調に

令和2年度は新型コロナウイルス感染症の感染拡大により貨物輸送量の低迷に繋がったものの、経済活動が再開されたことから、徐々に貨物輸送量は回復基調に推移し、営業収益は増加した。

売上高（兼業分を含む全ての売上高、1者平均）は2億3326万5千円と、前年度（2億1992万2千円）に比べて増収となった。そのうち貨物運送事業収入（1者平均）も2億3198万1千円と、前年度（2億1820万3千円）に比べて増収となり、2年度における売上高および営業収益（貨物運送事業収入）は増収基調に転じた（表3）。

2 営業損益・経常損益の動向

中・大規模事業者は営業収益が増加に転ずる
小規模事業者の営業収益は伸び悩む

貨物運送事業における営業損益は、前年度における事業者1者当たりマイナス219万3千円から118万2千円増加し、2年度はマイナス101万1千円と改善した。

また、売上高営業損益率（全ての事業）はマイナス0・5%と前年度（マイナス0・6%）から0・1ポイント改善、営業収益営業損益率（貨物運送事業）はマイナス0・4%と、前年度（マイナス1・0%）から0・6ポイント改善した（表4）。

貨物運送事業における経常損益は221万2千円で、前年度経常損益（マイナス49万5千円）に比べ、270万7千円増加した。また、売上高経常損益率（全ての事業）は1・0%と前年度（0・2%）から0・8ポイント改善し、営業収益経常損益率（貨物運送事業）は1・0%と、前年度（マイナス0・2%）から1・2ポイント改善した（表5）。

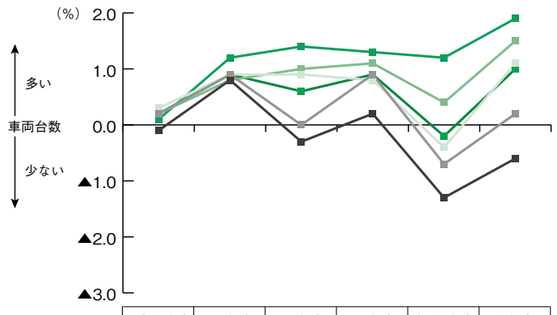
しかし、表1・2で示されているように、コロナ禍での業績回復は中・大規模事業者が中心となり、小規模事業者の業績回復力は依然として鈍く、厳しい状況が継続している。コロナ禍における業績回復動向は、事業規模による格差が大きい状況にある。

表1　貨物運送事業の営業収益・営業損益率の推移（1者平均）

区分		営業収益（千円）			営業損益率（%）		
		平成30年度	令和元年度	2年度	30年度	元年度	2年度
全体		(7.6)	(▲7.7)	(6.3)	▲0.1	▲1.0	▲0.4
		236,396	218,203	231,981			
車両規模別	～10台	(2.8)	(▲10.0)	(10.0)	▲1.2	▲2.5	▲3.4
		60,678	54,590	60,038			
	11～20台	(2.1)	(▲5.8)	(0.7)	▲0.1	▲1.7	▲1.6
		161,904	152,555	153,620			
	21～50台	(9.1)	(▲10.4)	(2.8)	0.4	▲1.0	▲0.3
		353,572	316,656	325,523			
	51～100台	(5.8)	(▲5.3)	(2.1)	0.5	▲0.3	0.4
		691,560	655,185	669,121			
	101台以上	(8.3)	(▲7.5)	(5.7)	0.8	0.5	1.7
		1,444,074	1,335,047	1,410,939			

※営業収益のカッコ内は前年度比伸び率、単位%、▲はマイナス

表2　車両規模別 経常損益率の推移



	平成27年度	28年度	29年度	30年度	令和元年度	2年度
～10台	▲0.1	0.8	▲0.3	0.2	▲1.3	▲0.6
11～20台	0.2	0.9	0.0	0.9	▲0.7	0.2
21～50台	0.3	0.9	0.9	0.8	▲0.4	1.1
51～100台	0.2	0.8	1.0	1.1	0.4	1.5
101台以上	0.1	1.2	1.4	1.3	1.2	1.9
全体	0.2	0.9	0.6	0.9	▲0.2	1.0

表3　売上高および営業収益の推移　（1者平均：千円）

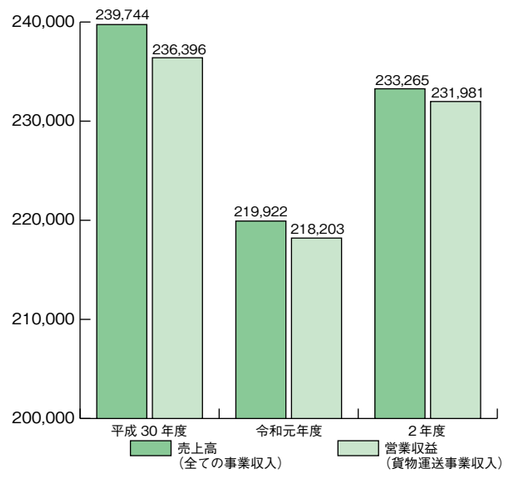


表4　営業損益率の動向　（1者平均：%）

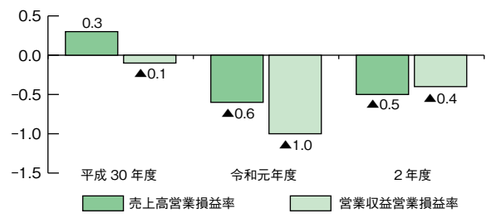
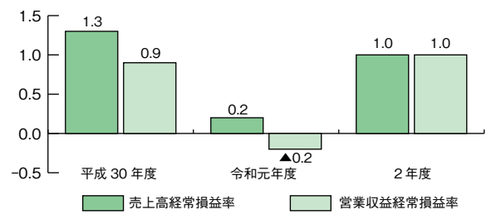
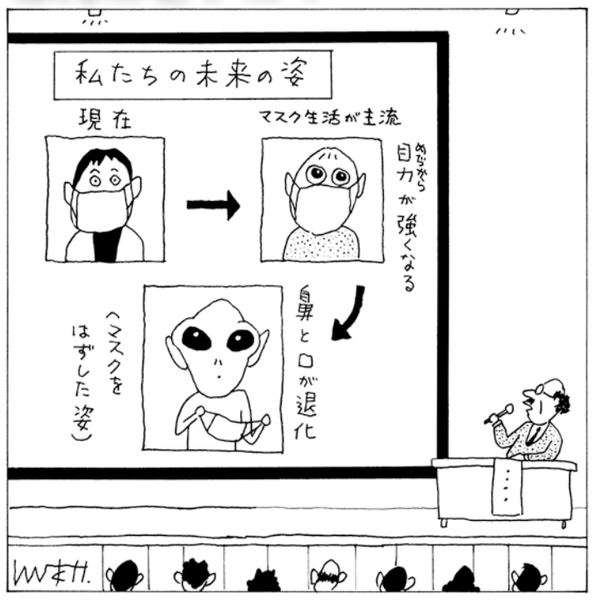


表5　経常損益率の動向　（1者平均：%）



ほんのヒトコマ [第107回]

前川しんすけ



つまり、想像されてる宇宙人に近い姿になるわけです……

法令○×クイズ　～車両通行帯編～

【解答】2面に問題

❶ ×（法第2条第1項第3号の2・第75条の4）最低速度が適用されるのは本線車道であり、本線車道は本線車線により構成する車道をいう。したがって、登坂車線は本線車道ではないので最低速度は適用されず、それより遅い速度でも走行できる。

❷ ○（法第17条第5項第1号）道路が一方通行となっているとき、道路の右側部分にはみ出して走行できる。

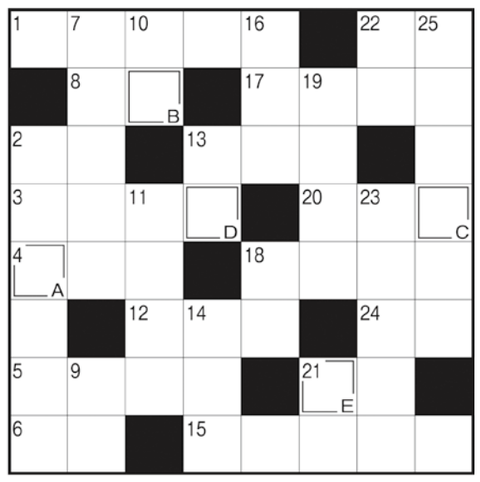
❸ ×（法第20条第1項、施行令第9条）道路の左側部分に3つ以上の車両通行帯が設けられているときは、その速度に応じ、その最も右側の車両通行帯以外の車両通行帯を通行することができると定められており、最も右側の車両通行帯は追越しなどのために空けておく。

❹ ○（法第26条の2第3項）車両通行帯を通行している場合において、その車両通行帯が当該車両通行帯を通行している車両の進路の変更の禁止を表示する道路標示(車両通行帯が黄色の線)によって区画されているときは、緊急自動車に進路を譲るなどの場合を除いて、その道路標示をこえて進路を変更してはならない。

❺ ×（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。

爽快明快 あなたは解ける!!

クロスワードを解いて二重枠に入った文字をAから順に並べてできる言葉は何でしょう？



答え
A
B
C
D
E

※解答は、6月1日号に掲載します。

ヨコのカギ

1　目には青葉　山ほととぎす——とうたわれるように、初夏を代表する食べ物の一つ
2　愛媛県の昔の名前。——かんは愛媛県の特産品
3　力不足を——しました
4　劇場や祭りで、高くなっている見物席
5　アドバイス
6　千年生きるとか
8　横断——　——の内
12　ウナギ似の細長い魚。冬も脂がのって美味ですが、旬は初夏です
13　今頃から出回る果物。アンデスやプリンスがあります
15　パトカーを縮めずに言うと、——カー
17　有名なテーマパークがある千葉県の市
18　人目を避けてひそむところ。——的なバーなどもあります
20　寒いときに着る、綿が入った大きめの着物
21　親指の少しかたい言い方
22　核。——タイム
24　味方にボールを渡します

タテのカギ

2　おとといの少しかたい言い方
7　たこ焼きにささってたり、食後に使ったり
9　晩ご飯を食べるころ
10　絵や書を入れて飾ります
11　細かく切ったエビやネギの天ぷら
13　そう——　きし——　カップ——
14　硬派じゃない方
16　駅伝の行きの道
18　買い物——　くず——
19　めったやたらに本をよむ
21　ネコかぶってたんだけど——が出ちゃった
22　トリやウサギがすむ小さな家
23　言葉を使わなくても伝えられる超能力
25　ホワイトとグリーンがあります。今頃が旬です

パズル制作：ニコリ

ISUZU

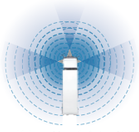
ぶつからない車を目指して。

ドライバーの死角も、ギガは見ている。

ギガは車両周囲の歩行者や
自転車を検知、警報を発し、安全運行を支えます。

クラス唯一 全方位検知※1　ブラインドスポットモニター（BSM）

キャブ四方に近距離ミリ波レーダーを配し、死角エリアの自動車／バイク／自転車／歩行者等を検知し、アラームと警告灯でドライバーに注意を喚起します。



検知エリア（イメージ）

＊ブラインドスポットモニターは、ワイパー使用時は作動しません。
※1.2022年5月現在、いすゞ調べ

歩行者・自転車も検知　プリクラッシュブレーキ（衝突回避支援／衝突被害軽減）

車両前方をミリ波レーダーとカメラで二重検知し、衝突の危険が高まると警報および緊急ブレーキで衝突回避や被害軽減に貢献します。

●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。本装置を過信せずに、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。
GIGA

トラックと物流ビジネスに関することは、すべてプロフェッショナルパートナーISUZUへ。いすゞ自動車（株）お客様相談センター 0120-119-113 9:00～12:00、13:00～17:00月曜～金曜（除く所定の休日）https://www.isuzu.co.jp シートベルトをしめ、スピードを控えた安全運転を。点検整備をしっかりしましょう。

「熱中症予防強化キャンペーン」実施中

職場における熱中症予防対策の徹底を！

初夏にもみられる「厳しい暑さ」に要注意

熱中症は、従来、高温環境下での労働や運動活動で多く発生していましたが、近年、気候変動等による影響により、一般環境における熱ストレスが増大しています。この過酷な暑熱環境により、近年、熱中症による死亡リスクも高まっています。

こうした状況を踏まえ、政府では令和3年度から「熱中症予防強化キャンペーン」（毎年4月～9月）を実施。また、3年度からは全国で「熱中症警戒アラート」の運用を開始するなど、熱中症への対策を呼びかけています。

ここでは、環境省「熱中症環境保健マニュアル2022」をもとに、労働環境における熱中症対策について紹介します。なお、同マニュアルは、環境省「熱中症予防情報サイト」（二次元コード）よりダウンロード可能です。

職場における熱中症発生のメカニズム

熱中症の発生原因と症状を理解し「厳しい暑さ」が本格化する前に早めの対策を

図1では、職場における熱中症の発生原因と症状をまとめている。

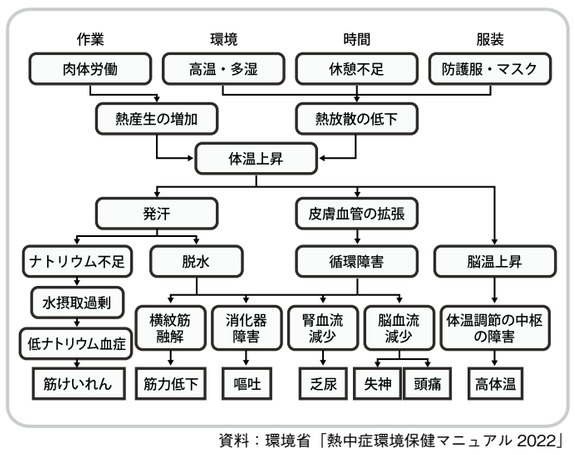
仕事中は筋肉で熱が生まれる（熱産生）。その時、汗の乾きにくい高温・多湿な環境（風通しの悪い炎天下、炉等熱い物体の近く、蒸気が立ち込めた場所等）にいると、それに見合った熱の放散（熱放散）ができず、体温が上昇する。また、通気性の悪い服装やマスク等の保護具で体を覆うなどすることにより、汗の蒸発が妨げられて脱水を起こしやすくなる。

ここで汗を大量にかくと、汗に含まれるナトリウム濃度が上昇して、ナトリウムが急激に失われる。この時、水だけを飲んでいると低ナトリウム血症を生じて、筋肉が収縮しやすくなり、けいれんすることもある（熱けいれん）。また、皮膚の血管が拡張して血圧が低下すると、脳への血流が減少して、めまい・失神・頭痛・嘔吐等の症状をきたす（熱失神）。これにより二次的に、ミスの発生、生産性や業務の質の低下、事故等を招き、仕事の効率が低下する。

やがて、脱水も加わり臓器への血流の悪い状態が続くと、筋肉、消化管、肝臓、腎臓、脳等の機能が低下する（熱疲労）。そして、暑さを我慢しながら仕事に集中していると、いつのまにか体温が上昇してしまい、ついに正常な判断ができなくなり、脳卒中のような突然の意識消失を招くのである（熱射病）。

これらの病態には、個人差が大きく影響する。特に、暑さに慣れていない人、50代以上の人、皮下脂肪が多めの人、糖尿病の傾向がある人、心臓、脳、腎臓、甲状腺等に持病のある人、そして発熱や下痢等の症状のある人は、要注意である。

図1　職場における熱中症の発生原因と症状



資料：環境省「熱中症環境保健マニュアル 2022」

体調や健康状態の注意事項

暑さに慣れないうちの熱中症に要注意

体調を正直に申告できる職場づくりを

熱中症の発生には、体調や健康状態が大きく影響する。暑さへの慣れ（順化）には数日～1週間かかる。それまでは汗を上手にかけず、体温が上がりやすいので要注意。

睡眠不足等で体温が正常化しないまま、翌日の仕事を始めるのは不適切である。さらに、脱水や食事抜きのまま仕事をするのは非常に危険である。事業者側は、従業員が体調について正直に申告できるような雰囲気を作り、体調不良の場合は暑いところでの作業はやめさせ、食事や飲料を摂って体調が回復してから従事させる必要がある。

なお、図2では、仕事を実施する前のチェック項目を示している。

図2　仕事の前のチェック項目

- □ 体力に見合った強度の作業・運動であるか
- □ 暑熱順化しているか（暑熱環境下で3日以上経っているか）
- □ 熱中症の既往歴はないか
- □ 高血圧等の慢性疾患と薬の服用がないか
- □ 寝不足ではないか
- □ 過度のアルコール摂取はないか
- □ 二日酔いではないか
- □ 朝食は食べたか
- □ 風邪や体調不良ではないか
- □ 脱水状態ではないか

作業環境や作業時の注意事項

「暑さ指数（WBGT値）」を測定して熱中症リスクを適切に把握

熱中症を予防するには、熱中症を生じやすい「環境」、「作業」、「人」に分けて検討するとよい。

まず、「環境」の要因には、「高温」、「多湿」、「発熱体から放射される赤外線による熱（輻射熱）」、「無風（または熱風）」がある。

特に、多湿な環境では、汗が蒸発しにくくなり、体温の調節には無効な発汗が増えて、脱水状態に陥りやすくなる。したがって、太陽光や高温物体からの赤外線を屋根等で遮り、風通しは確保するように工夫する。

次に、「作業」時の要因には、「暑さに慣れていない時期」、「高い身体負荷」、「長時間連続で休憩の少ない作業」、「通気性や透湿性の悪い衣服や保護具の着用」等がある。

したがって、梅雨明けや休み明けの急に暑くなった時期は、なるべく連続作業を減らして休憩の頻度を増やし、休憩中に体温を正常化させて、脱水を予防できるよう工夫する。

作業場所では暑さ指数（WBGT値）を測定し、熱中症リスクを把握する。

WBGT値が高い場合、その場所は熱中症の発生リスクが存在すると判断して、作業環境管理、作業管理、健康管理の観点から実施できる対策を可能な限り実行する必要がある。

職場における熱中症予防対策

職場での熱中症を防ぐ対策の推進を

厚生労働省労働基準局は、「職場における熱中症予防基本対策要綱の策定について」（令和3年4月20日付基発0420第3号）を取りまとめ、職場における熱中症予防対策を行うよう指導している。

環境省では、職場における熱中症予防対策についてまとめている（図3）。同省では、職場における熱中症を防ぐため、同対策の徹底を呼びかけている。

図3　職場における熱中症予防対策

資料：環境省「熱中症環境保健マニュアル 2022」

こちら広報室　四季折々 230

2022・5・15

▼自宅近くを流れる「星川」は、川幅が僅か4㍍程ですが、その川や土手には驚くほど多くの鳥達が現れます。天空で囀る雲雀、川面を泳ぐ軽鴨、小魚を狙う翡翠、常に貪欲な川鵜、日々饒舌な燕、気性の荒い雉、美声の極み杜鵑、静止状態の白鷺、ネクタイ姿の四十雀、神様の使い白鶺鴒などで、偶然、鳥達に出会えた瞬間は感激ものです。▼毎年5月10日から16日は愛鳥週間です。「野鳥を大切にし、守ろう！」という主旨で、1950（昭和25）年に制定されました。▼特に、日本まで何千㌔もの距離を飛んで来る渡り鳥は、何と強靭な精神の持ち主なのでしょう。サイエンスライター・細川博昭氏著の『鳥が好きすぎて、すみません』では、「鳥の行動からその心を知る」・「鳥が教えてくれた大事なこと」など、鳥の神秘について分かりやすく説いています。私が好きな夏鳥として知られる燕が、時折雛鳥に餌を運ぶ間に電線にとまりながら「チュピチュピチュピジー」と鳴くのは、雄が雌を呼ぶためとのことですが、最後に長めに鳴く「ジー」が、とても可愛いです。燕は、「玄鳥至」（つばめきたる）と言われる4月5日前後に日本にやって来ます。そして、2度の子育てを終えて9月20日前後の「玄鳥去」（つばめさる）に、南へ一斉に旅立ちます。翌年、再度飛来して来る場所は、雛鳥が生まれた地域と寸分違わないといわれ、鳥の帰巣本能がなす神秘的なものを感じます。鳥達の驚異の能力（脳力）に賛辞を贈りたいです。▼私は、青紫色の美しい花を咲かせる大きな樹木・ジャカランダ（紫雲木）が好きです。葉は鳥の羽根のように繊細な形状で、世界三大花木の一つです。その花は青紫の霞のようにたわわに咲き誇り、みる者を幸福な気持ちにします。国内で群生しているのは、宮崎県日南市の「ジャカランダの森」が有名ですが、元来は中南米の国で咲く花です。新緑が眩しいこの季節、「小鳥の囀りをBGM」に、清々しい木立の中を自転車で駆け抜けたいものです！

（山崎　薫）

5月は熱中症に警戒を「熱中症警戒アラート」全国で運用開始

環境省と気象庁は4月19日、令和4年度「熱中症警戒アラート」の全国での運用について、4月27日㈬～10月26日㈬の期間実施すると発表した。

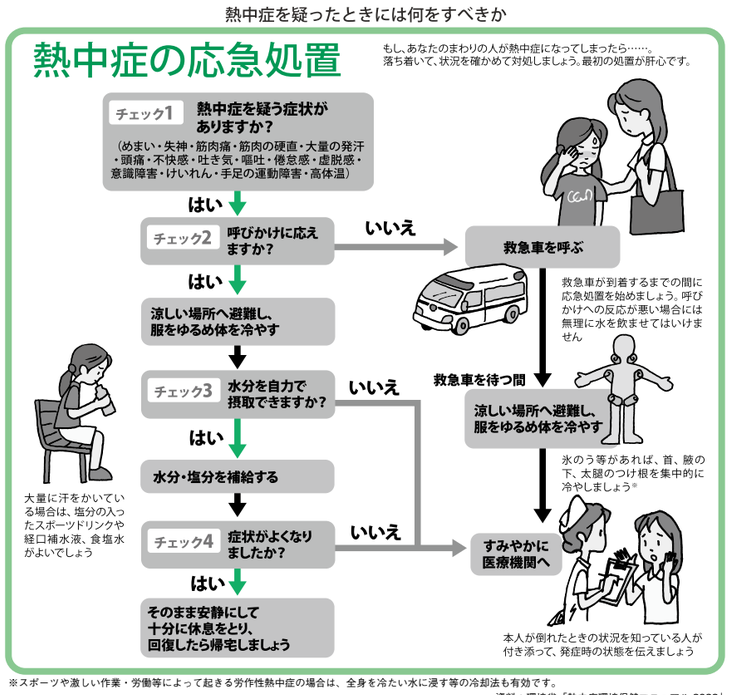
同アラートは、熱中症の危険性が極めて高い暑熱環境が予測される場合に、暑さへの「気づき」を呼びかけ、国民の熱中症予防行動を効果的に促すもの。2年度に関東甲信地方で試行を実施した後、3年度からは全国での運用が開始されている。

同アラートは、発表対象地域内の暑さ指数（WBGT値）算出地点のいずれかで日最高暑さ指数33以上と予測した場合に発表される。発表のタイミングは、前日の17時および当日の朝5時。

環境省と気象庁では、同アラートが発表された際には、熱中症予防行動を積極的に取るよう呼びかけている。

なお、気象庁が同日発表した3か月予報（5月～7月）によると、暖かい空気に覆われやすいため、北・東・西日本で気温が高くなると予測されており、熱中症への警戒が必要である。

熱中症を疑ったときには何をすべきか



※スポーツや激しい作業・労働等によって起きる労作性熱中症の場合は、全身を冷たい水に浸す等の冷却法も有効です。

資料：環境省「熱中症環境保健マニュアル 2022」

KANSAI LOGIX 2022
第3回 関西物流展
2022.6.22wed | 23thu | 24fri
10:00~17:00 ※最終日24日のみ16:00まで
インテックス大阪6号館A
ブース A2-35 にてお待ちしております！
株式会社空調服
〒174-0041
東京都板橋区舟渡1-12-11
ヘリオスビルⅡ4F
tel:03-5916-5330
https://www.9229.co.jp/
掲載商品は、㈱セフト研究所・㈱空調服の特許及び技術を使用しています。「空調服」は㈱セフト研究所・㈱空調服のファン付きウェア、その附属品、及びこれらを示すブランドです。「空調服」「空調服」は、㈱セフト研究所・㈱空調服の登録商標です。

KANSAI LOGIX 2022
第3回 関西物流展
会期　2022年6月22日(水)～24日(金)
10:00～17:00(最終日24日のみ16:00まで)
会場　インテックス大阪 6号館
主催　関西物流展 実行委員会
後援　近畿経済産業局、近畿運輸局、大阪府、大阪市 など
●新規展「第1回 マテハン・物流機器開発展」を同時開催！
●物流現場の改善や生産性向上につながる製品・サービスが全国より集結！
●特別セミナー22講演、出展社セミナー42講演、会期3日間で計64講演実施！
徹底したコロナ対策を実施した上で開催します！是非ご来場ください!!
来場事前登録受付中 https://kansai-logix.com/
3日間で60本以上のセミナーを実施します！詳細は公式HPへ!!
22日(水) 11:00-12:00 船井総研ロジ株式会社 取締役 常務執行役員 赤峰 誠司 氏
23日(木) 14:00-15:00 エルテックラボ 代表 菊田 一郎 氏
22日(水) 11:00-12:00 サンスターグループ コーポレートマネジメント ロジスティクス担当 理事 荒木 協和 氏
24日(金) 11:00-12:00 一般社団法人 国際物流総合研究所 主席研究員 仙石 惠一 氏
22日(水) 12:30-13:30 ワコール流通株式会社 顧問(前代表取締役社長) 小谷 淳 氏
24日(金) 11:00-12:00 株式会社Nice Eze 代表取締役社長 松浦 学 氏
23日(木) 11:00-12:00 株式会社 ローランド・ベルガー パートナー 小野塚 征志 氏
24日(金) 14:00-15:00 味の素株式会社 上席理事 食品事業本部 物流企画部長 堀尾 仁 氏

掲示用

令和3年中　事業用トラックが第１当事者となった死亡・重傷事故

全ト協　交通事故統計分析結果（発生地別）（概要）

この交通事故統計は、警察庁が公表した令和３年中における事業用トラック（軽貨物を含まない）が第１当事者となる交通事故を、事故類型別、車両区分別等、多角的視点から分析したもの。こうした分析結果をもとに、同種事故の再発防止に向けた取り組みを強化しましょう。

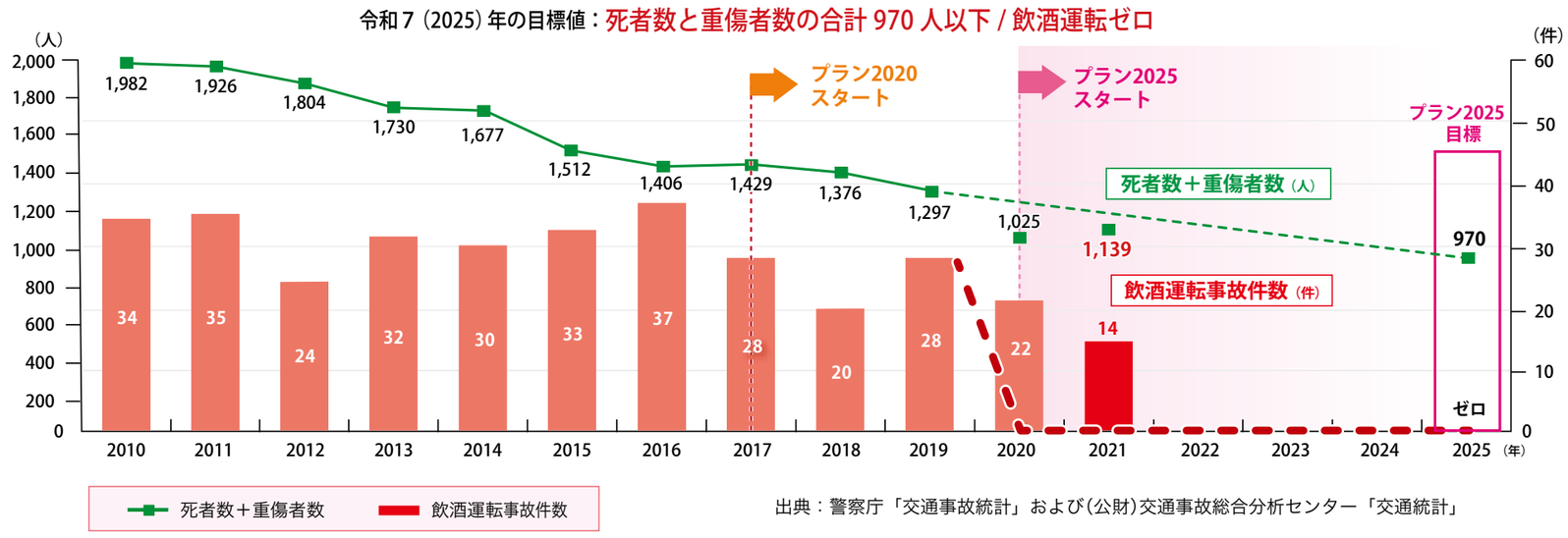
◆「トラック事業における総合安全プラン 2025」目標値と現況

令和３年中の死亡・重傷事故の合計件数は 1,065 件、死者数・重傷者数の合計は 1,139 人で、「トラック事業における総合安全プラン 2025」の目標である「970 人」は未達となっている。

事業用トラック１万台当たりの死者数と重傷者数の合計は 8.6 人で、目標である「6.5 人」を 2.1 人上回った。

飲酒による人身事故件数は 14 件と、飲酒運転根絶には至っていない。

令和７（2025）年の目標値：死者数と重傷者数の合計 970 人以下 / 飲酒運転ゼロ

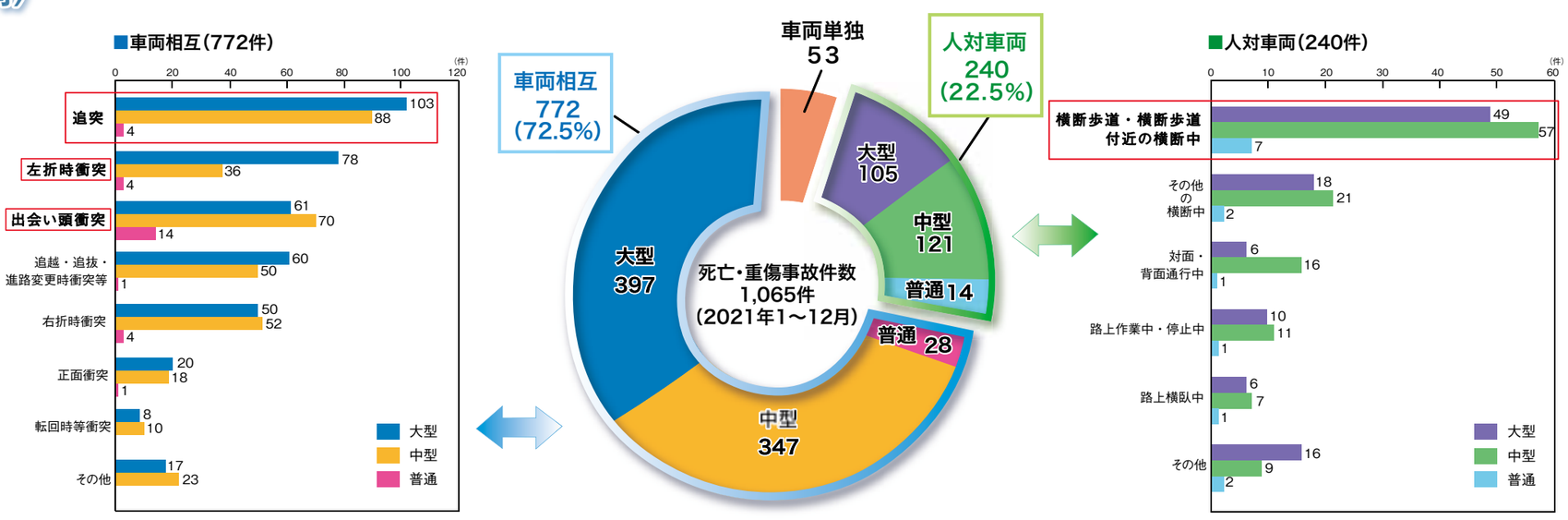


出典：警察庁「交通事故統計」および（公財）交通事故総合分析センター「交通統計」

◆事故類型別（車両相互・人対車両）

「車両相互」が最も多く 772 件（72.5%）、次いで「人対車両」が 240 件（22.5%）。

■「車両相互」
車種別でみると、大型は「追突」（103 件）と「左折時衝突」（78 件）が、中型は「追突」（88 件）と「出会い頭衝突」（70 件）が多い。
■人対車両
どの車種でも「横断歩道・横断歩道付近の横断中」が突出し、「その他の横断中」と合わせた「横断中」合計が「人対車両」全体の６割強を占める。



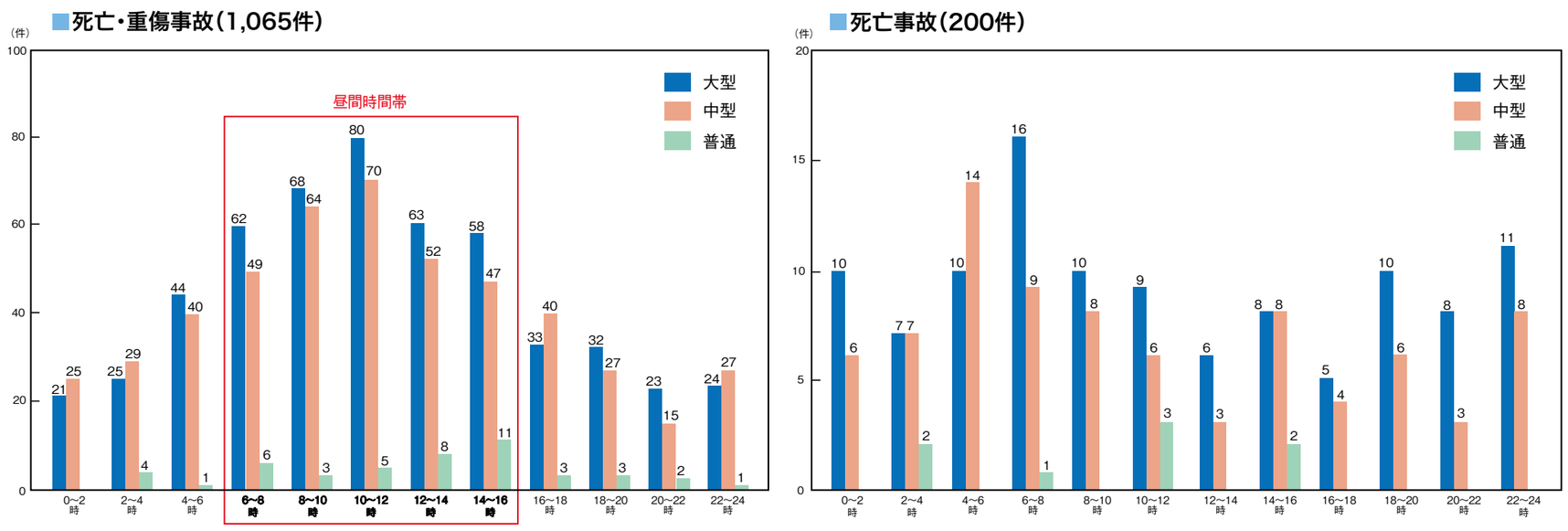
「車両相互」での第２当事者となる「車両」には、道路交通法上の「軽車両」である自転車等を含む

出典：（公財）交通事故総合分析センター

◆ 車両区分別・時間帯別

「死亡・重傷事故」と「死亡事故」では、時間帯別の傾向が明らかに異なっている。

■「死亡・重傷事故」
ほぼすべての車種で「10 ～ 12 時」をピークに昼間時間帯（6 ～ 16 時）が多い。
■「死亡事故」
大型車はすべての時間帯で事故が起きている。また「死亡・重傷事故」と比較すると、大型・中型は深夜帯に多く発生している。

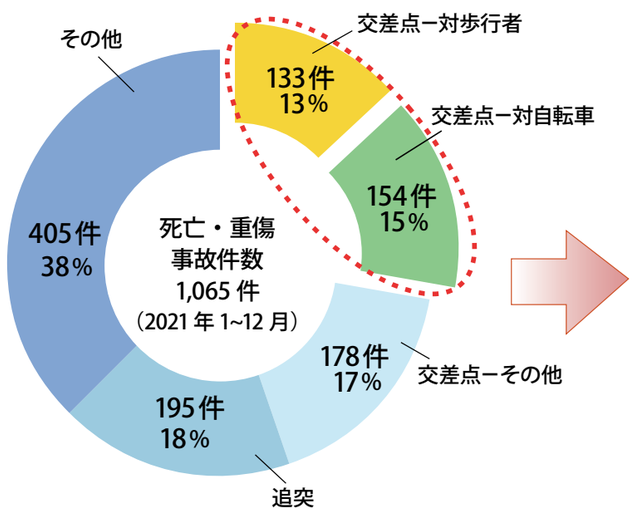
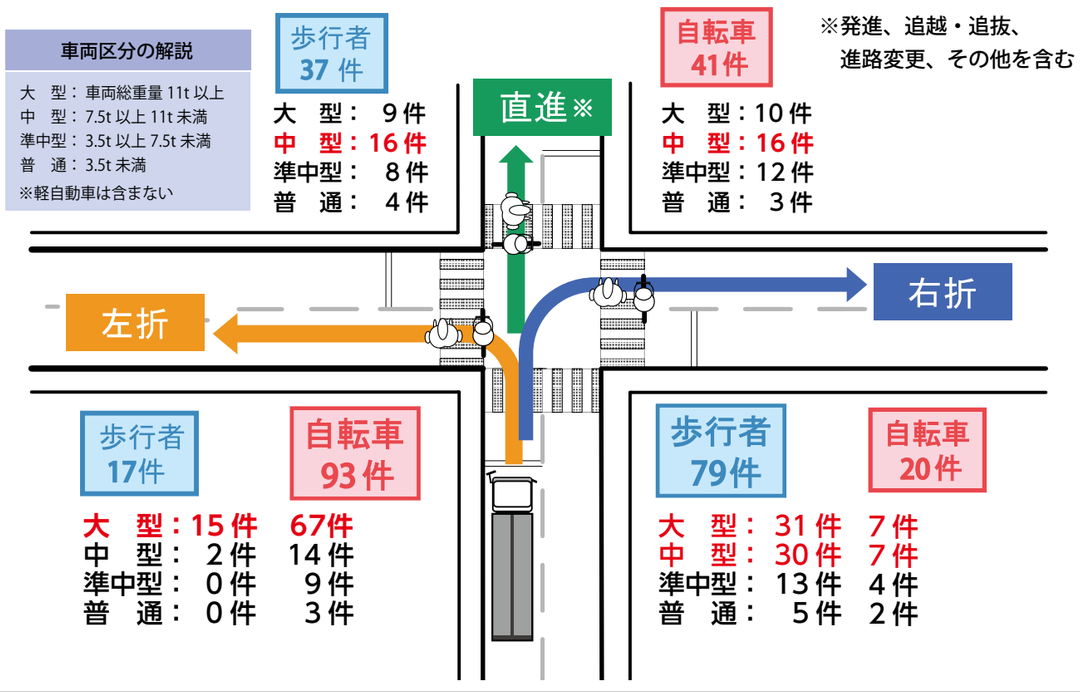


出典：（公財）交通事故総合分析センター

◆ 交差点における死亡・重傷事故（対歩行者・対自転車別）

事業用トラックが第１当事者となる交差点における対歩行者、対自転車の死亡・重傷事故（287 件）は、追突事故（195 件）の１.５倍。

■「左折時」：８割以上が対自転車（93 件）。対歩行者では、大型が約９割。
■「右折時」：８割近くが対歩行者（79 件）。大型・中型が多く、合計すると対歩行者・対自転車ともに７割超。
■「直進時」：５割以上が対自転車（41 件）。中型が多く、対歩行者・対自転車ともに約４割。



出典：（公財）交通事故総合分析センター