昭和35年11月28日第3種郵便物認可

令和3年（2021年）　第2177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

# 広報 とらっく

創刊 昭和28（1953）年2月
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　（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　≪特集≫ITを活用して生産性向上を図りましょう
・中小トラック運送事業者のためのITベスト事例

6　「東京2020大会」開催間近！
第2回「大会関係者の輸送に使用される『関係者輸送ルート』の確認を！」

7　全ト協
令和3年度
経営診断受診促進事業の概要

8　厚労省「労働災害防止に取り組みましょう」
・7月に「全国安全週間」を実施

# 日本経済を支え国民のくらしを守る
## エッセンシャルワーカーとして社会への貢献

道路委員会であいさつする坂本克己全ト協会長㊨、左は国土交通省道路局の長谷川朋弘高速道路課長

## 令和4年度「道路関係」要望を委員会決定

### 全ト協　第2回道路委員会を開催

全日本トラック協会は5月11日、第2回道路委員会（寺岡洋一委員長）を開催し、令和4年度に向けた「道路関係」要望についてまとめた。同委員会は、重要物流道路等の広域道路ネットワーク整備や高速道路料金の引下げなどの課題に取り組んでいくため、令和2年7月に常任委員会として新たに設置されたもので、同年8月に第1回委員会を開催。第2回委員会では、4年度は「新型コロナウイルス禍における料金割引の拡充」、「休憩・休息施設、中継物流拠点の整備・拡充」、「冬期における交通対策」などを盛り込む。

会議の冒頭、坂本克己会長があいさつに立ち、「我々の業界は道路なくしては成り立たない業界である。平成30年に開催した新年賀詞交歓会で『道路改革元年』と宣言して以降、全ト協では運送事業者が利用しやすい料金制度の実現や重要物流道路のさらなる整備など、皆様方のお力添えを頂戴しながら突き進み、今日という日を迎えることができた。本日は令和4年度道路関係要望について取りまとめていくが、国や政府、そして社会に対して力強く要望活動を展開し、業界の要望を実現できるよう、皆様方のご協力をお願い申し上げたい」と述べた。

第2回道路委員会では、同委員長の寺岡洋一全ト協副会長（愛知県トラック協会会長）が、「昨年11月以降、『高速道路料金および諸問題分科会』と『物流基盤整備分科会』という2分科会を立ち上げ、活発な議論を展開してきた。新型コロナウイルス感染症に伴う影響は非常に深刻ではあるが、業界のさらなる発展に寄与すべく、着実に要望内容などをまとめ上げ、要望活動実施への準備を万全にしてまいりたい」とあいさつを行った。

なお、同委員会は東京都等で緊急事態宣言が発令されるなど、新型コロナウイルス感染症感染拡大を踏まえ、当日の会議出席者は寺岡委員長をはじめ、眞鍋博俊副委員長、田中亨委員（物流基盤整備分科会リーダー）、御手洗安委員（高速道路料金および諸問題分科会リーダー）の4委員で、そのほかの委員はリモート（Web併用）形式により同委員会へ出席した。

寺岡　洋一
委員長

眞鍋　博俊
副委員長

田中　亨
物流基盤整備分科会
リーダー

御手洗　安
高速道路料金および
諸問題分科会リーダー

リモート（Web併用）形式による会議となったが活発な議論が行われた

議事では令和4年度に政府・与党へ提出する要望書のうち、特に道路関係要望および重要物流道路の追加指定要望などについて、活発な意見が取り交わされた。

令和4年度の道路関係要望は、①高速道路料金等の引下げ、②物流基盤の整備、③その他諸施策の推進――の3本の柱に分かれ、①については、「新型コロナウイルス禍における料金割引の拡充」「労働環境改善および交通流動最適化を図る料金制度」など、4年度から新たに要望項目となったものを含め4項目。②については、「高速道路ネットワークの整備・充実」「休憩・休息施設、中継物流拠点の整備・拡充」の2項目、そして③については「冬期における交通対策」「自然災害時の高速道路料金」など5項目を掲げた。

また、要望書については、これまで名称を「税制改正・予算に関する要望書」としてきたが、高速道路は料金収入で運営され、政府予算の中に占める割合はごくわずかであることなどから、4年度からは、道路委員会として「トラック関係施策に関する要望書」と名称変更することを提案することが了承された。

なお、同委員会では報告事項として、①特殊車両通行に関する動き、②高速道路関係の会計検査院報告、③分科会の開催状況――についての内容説明が事務局から行われた。

### 眞鍋博俊委員を副委員長に選任

今回の委員会では、新たに副委員長に眞鍋博俊委員（全ト協副会長、福岡県トラック協会会長）を選任した。

なお、要望書については、5月19日に開催される第9回税制委員会において、税制・予算に関する要望事項について審議を行い、取りまとめられる予定である。

### 長谷川高速道路課長が高速道路料金制度などについて説明

長谷川　朋弘
国土交通省道路局高速道路課長

なお、議事に先立ち、国土交通省道路局の長谷川朋弘高速道路課長が「高速道路に関する最近の話題について」と題し講演した。

長谷川課長は、まず、（独法）日本高速道路保有・債務返済機構に関して、債務返済計画と実績に差（令和元年度末で約1・7兆円の差）があることについては、差額のうち約1・5兆円については高速道路会社から引き受ける予定だった債務（新設・改築、残工事、特定更新等）が引き渡されなかったことで発生すると説明。そのため、この部分については翌年度以降、事業完成・引き渡しに伴い、同機構の債務残高が増加することが説明された。併せて、同機構の債務の償還期間や、高速道路料金の徴収期間についても説明した。

併せて、同債務は償還期間内に確実に返済する必要があることから、現在の低金利の状況を踏まえつつも、中長期的な観点から、将来の想定金利を4％に設定していること、また現時点では将来の想定金利を見直す予定はないものの、今後の資金調達状況や景気の動向を踏まえ、償還期間内に確実に債務を返済すべく、必要に応じて適切に償還計画を見直すとされていることを説明した。

また、会計検査院が実施した、高速道路に係る料金、債務の返済等の状況についての検査に関する説明では、高速道路に係る料金設定について、高速道路6会社の収支予算の明細では、計画料金収入により計画管理費および貸付料を料金徴収期間内に賄うものとなっていたり、料金の上昇率が電気料金を除く他の公共料金等と比べて低い割合になっていたと説明。その上で、料金制度および料金割引については、引き続き償還主義、公正妥当主義等に基づく検証を必要に応じて行うとともに、新路線・区間の開通等によるネットワークの整備状況、社会情勢の変化等に応じて適時適切に見直しを行うべきとの所見が会計検査院から出されたことを説明した。

さらに、首都高速道路の料金や阪神高速道路の料金割引などについても説明した。

これを受けて、委員からは「計画に比べて実績の交通量増、金利減から生じる財源の使い道は何か」「運送事業者により有効に活用してもらえるような料金設定のあり方について、検討を進めてもらいたい」「海外に比べると、我が国の道路は建設費が高くなっている。こうした建設費の高騰が、道路利用者の負担増に繋がっているのではないか」「働き方改革や改善基準告示見直しなど、トラックドライバーの労働時間削減への動きが加速化している一方で、休憩・休息施設となるサービスエリアやパーキングエリアといったインフラの整備のスピードが追い付いていないのではないか」等の意見が出るなど、活発な質疑応答が行われた。

### 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３年１月 | 94.94 | 85.96 | 94.77 |
| 令和３年２月 | 99.11 | 89.84 | 98.83 |
| 令和３年３月 | 104.19 | 95.48 | 103.81 |

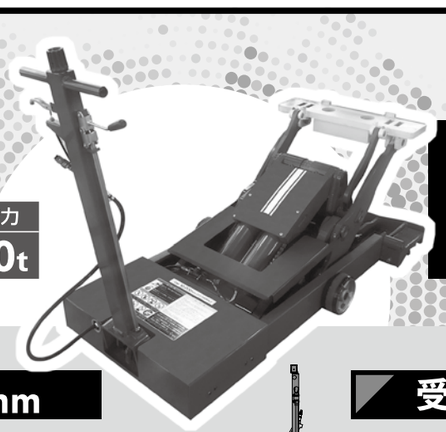
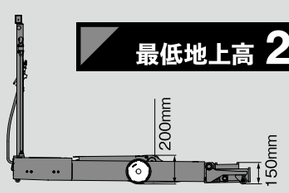
### 交通事故統計

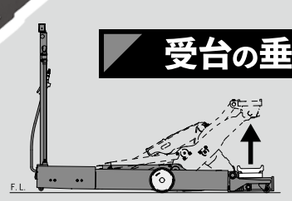
令和３年３月末
事業用トラック第1当事者死亡事故件数
軽貨物は除く。（ ）内は前年同月比増減数
▶警察庁調べ

| 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 | | 3月31日現在 | 5月13日現在 |
| 29（−4） | 14（+2） | 4（−6） | 1（±0） | 48（−8） | 603（−132） | 615（−133） | 896（−139） |

### 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【コロナ禍とドライバー求人の状況】…３面／
食の新旧街道を行く【「鯖街道お膳元の味⑧」福井県小浜の焼き鯖ずし】…７面

IYASAKA
大型車用
移動式リフト
ToDo10
LFJ100
能力 10t
低床式
4軸トラック対応

最低地上高 200mm


ジャッキポイントの高いダンプも対応できます。
受台の垂直昇降

アクスル受けでの車両滑りを防止。
販売元 株式会社イヤサカ
本社／〒113-0034 東京都文京区湯島3-26-9
Tel.03-3833-6110 Fax.03-5688-7074
https://www.iyasaka.co.jp

東海電子株式会社 5月の無料WEBセミナーご案内
株式会社テレコム＆東海電子株式会社 合同ウェビナー
あっ！危ない！ヒヤリハットを教育に！
座学で学ぶDX。今必要な機器とはなにか！
5/18（火）　13：30~15：30
さようなら対面点呼、こんにちはリモート運行管理
5/24（月）　13：30~15：30
2021年度 トラック協会 助成金特集
「運輸安全体制を、整える」
助成金を活用し、運輸安全体制をシステム化しよう！
5/17（月）10：30~12：00　5/26（水）13：30~15：00
機器を使用してKYT 事故＆行政処分を回避
ドライブシミュレーターがあなたの会社の救世主となる！？
5/19（水）　5/25（火）　13：30~14：30
株式会社タイガー × 東海電子株式会社 合同ウェビナー
危険を検知！いち早く確認！
注意喚起が大切です DXで安全対策を！
5/21（金）　5/27（木）　13：30~15：30
あなたの飲酒知識は実は間違っている!?
飲酒運転防止インストラクターが正しい知識をお伝えします！
日々の飲酒習慣見直し講座
5/28（金）　13：30~15：00
東海電子株式会社 https://www.tokai-denshi.co.jp　東海電子 セミナー　検索

# ニュース・ターミナル（トラック協会ニュース）

## 全ト協

### 「荷主対策の深度化」を一層推進

#### 国交省意見募集サイト 周知ポスターを折込み

全日本トラック協会では、トラックドライバーの労働環境改善を強力に進めるため、荷主が違反原因行為をしている疑いがあるときには、積極的に国土交通省の意見募集サイトに荷主名、具体的な場所、違反原因行為の具体的内容等の情報を投稿することを呼びかけている。

貨物自動車運送事業法が改正（平成30年12月）され、無理な到着時間の設定や恒常的な長時間にわたる荷待ちなどの違反原因行為を荷主が行っている疑いがあると認められるときには、国交大臣による荷主への働きかけ等が行える「荷主対策の深度化」が措置された（令和5年度末までの時限措置）。これを受けて全ト協では、これまでも業界紙への広告掲載やトラックステーション等へのポスターの掲出およびドライバーに対する情報収集を行うとともに、同サイトの周知に努めてきた。今回は、この取り組みを一層推進するために、今号の『広報とらっく』に同ポスターを折り込み、全会員に配布する（写真）。

### 「原価計算活用」「人材確保」の2セミナーを動画配信

#### 全ト協HPより閲覧可能

全日本トラック協会では現在、ホームページ（HP）上で、令和2年度「原価計算活用セミナー」「トラック運送事業者のための人材確保セミナー」の動画配信を行っている。

「原価計算活用セミナー」（写真）では、2年4月に告示された「標準的な運賃」の考え方やその適用方法を踏まえ、原価計算に基づく荷主等との取引条件見直しに向けた対応等に焦点をあてて制作。「基礎編」「実践編」「応用編」の3種類が用意されている。

また、「トラック運送事業者のための人材確保セミナー」では、新時代に対応した人材の採用や定着に向けた職場環境の整備、また働き方改革に対応した実務等として同セミナーの内容を再編集。「運転者の採用」「新卒者の採用促進」「女性運転者の採用促進」「人材の定着」の4テーマで構成されている。

両動画は、全ト協HP（会員専用）より閲覧可能。また、両セミナーのテキストもダウンロード可能となっている。

### 令和2年度事業報告書などを承認

#### 第1回「総務委員会」

あいさつする辻委員長

第1回「総務委員会」（辻卓史委員長）が5月13日に開催された。委員会では冒頭、坂本克己会長が長年に渡り全ト協副会長としてトラック運送業界の発展に尽力された辻副会長・総務委員長に対して謝辞を述べた後、辻委員長があいさつ。その後行われた議事では、①令和2年度事業報告書（案）②令和2年度計算書類（貸借対照表（案）、正味財産増減計算書（案）及び収支計算書（案））――などが審議され、原案通り承認された。

第1回「総務委員会」（5月13日、全ト協）

なお、2年度事業報告書と計算書類については、第190回理事会において審議されることとなる。

### 「睡眠時無呼吸症候群対策セミナー」をオンラインで開催

#### 「基礎編」「運用編」各4回開催

全日本トラック協会では、令和3年6月から4年2月にかけて、「睡眠時無呼吸症候群（SAS）対策Liveオンラインセミナー」を開催する。

同セミナーは、SASスクリーニング検査の普及および健康起因事故の削減を目的に開催されるもの。

「基礎編」（開催日・3年6月23日㈬、8月19日㈭、10月20日㈬、4年2月16日㈬）では、主にまだSAS対策に取り組んでいない事業者を対象に、SASスクリーニング検査の重要性・必要性への理解を深め、取り組みに向けての説明を行う。また、「運用編」（開催日・3年7月15日㈭、9月15日㈬、11月25日㈭、4年1月19日㈬）では、すでにSASスクリーニング検査等、SAS対策に取り組んでいる事業者を対象に、SASと診断されたドライバーに対する対応等を説明し、さらなる取り組みの推進を図る内容となっている。開催時間は、各日程とも13時30分～14時30分。定員は各50人。

申し込みの詳細については、全ト協ホームページを参照のこと。

### 青年経営者等による先進的な事業取組に対する顕彰

#### 申請受付期間 6月1日～10月31日

全日本トラック協会では、令和3年度「青年経営者等による先進的な事業取組に対する顕彰」の申請を、6月1日から10月31日まで受け付ける。

同事業では、都道府県トラック協会の青年組織に所属する経営者等が実施した、または今後実施する先進的で創意工夫等のある取り組みにより、他の者の模範となりえるような事業に対して顕彰を行う。

候補対象となるのは、①社会貢献事業、②収益性向上事業、③安全対策事業、④環境対策事業、⑤その他（特に本目的に沿った事業）――の5つで、既に実施しているもののほか、3年度中に実施予定のアイデア、企画等でも申請可能。

顕彰金は、金賞（100万円）、銀賞（70万円）、銅賞（50万円）で、顕彰総額は500万円。

資格要件等の詳細は、全ト協ホームページを参照のこと。

## TS（トラックステーション）情報

### 緊急事態宣言・まん延防止等重点措置の延長・適用等に伴い食堂施設等の運営時間短縮を継続

#### 大宮・金沢・亀山・大阪トラックステーション

大宮、金沢、亀山、大阪の各TSでは、当初5月11日㈫までとしていた食堂施設等の運営時間短縮について、それぞれ5月31日㈪まで延長する。

### 緊急事態宣言・まん延防止等重点措置の延長・適用等に伴い食堂施設等の運営時間を短縮

#### 札幌・安城・鳥栖・大分トラックステーション

札幌TS、安城TS、大分TSでは、新型コロナウイルス感染症対策等に伴い、5月31日㈪まで食堂施設等の運営時間を短縮する。

また、鳥栖TSでは5月23日㈰まで、食堂の運営時間を短縮する。

各TSの運営時間の詳細については、全日本トラック協会ホームページ内「トラックステーション」▽「トラックステーション・リスト」ページ最上部に掲載の「新型コロナウイルス感染症対策等に伴い食堂施設等の運営時間短縮を行うTS一覧」を参照。

### 駐車場利用台数を約20台に制限

#### 岡山トラックステーション

岡山TSでは駐車場ライン引き工事のため、5月23日㈰～6月6日㈰にかけて、駐車スペースの利用台数が制限される。

## 全ト協行事予定（5月15日～31日）

▽5月19日
・第9回税制委員会
▽5月25日
・第70回広報委員会
▽5月28日
・第52回物流政策委員会

## 法令○×クイズ ～積載編～

❶ 過積載と認められる場合、警察官はその車両を停止させ、積載物の重量を測定することができる。（○・×）

❷ 分割できない貨物で積載制限を超える場合でも、出発地の警察署長の許可を得た場合には積載して運行することができる。（○・×）

❸ 貨物自動車に積載できる貨物の長さは、積載する自動車の荷台の長さの1.1倍までである。（○・×）

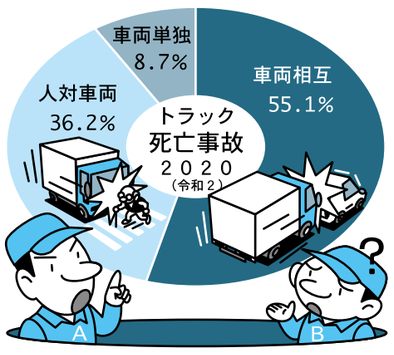
❹ 貨物自動車に積載する貨物は、車体の左右から10分の1ははみ出して積載してもよい。（○・×）

❺ 貨物自動車に積載できる貨物の高さは、4メートルからその自動車の積載をする場所の高さを減じたものでなければならない。（○・×）

（解答は7面）

## 〔第105回〕令和2年の交通事故分析結果発表

令和2年中の事業用トラックが第1当事者となった死亡事故について、分析結果がこのほど発表されました。「トラック事業における総合安全プラン2020」（最終目標年2020年）で掲げた事業用トラックを第1当事者とする死者数は、目標の200人に対して211人と未達成になりましたが、人身事故件数は、目標の12,500人に対して9,449人と目標を達成することができました。なお、飲酒運転ゼロについては、未達成となっています。



### ●車両相互と人対車両の事故で9割強を占める

Aさん「先日、令和2年中の事業用トラックが第1当事者になった死亡事故の分析結果が出たので、簡単に説明するね」
Bさん「お願い」
Aさん「令和2年中に、僕たちトラックドライバーが第1当事者となった死亡事故は207件発生している。内訳をみると最も多いのが『車両相互』で114件、次いで『人対車両』が75件、『車両単独』は18件と続いている。『車両相互』と『人対車両』で9割以上を占めているんだ。また、車両相互のうち、約4割が『追突』。ほかにも車両区分別でも特徴があって、大型は『進行中』、『駐・停車中』の『追突事故』と、『左折時衝突』が多発している。一方、中型は『出会い頭衝突』が最も多く発生している。ちなみに、準中型と普通では、『駐・停車中』の『追突事故』が最も多く発生している」
Bさん「追突事故に注意するのはどの車両も同じだけれども、それぞれの車両の特性に合わせて、運転することが大切だね。ところで、人との死亡事故の特徴はどうなっているの」

### ●横断歩道・横断歩道付近の横断中の事故が多発

Aさん「対人死亡事故は、大型、中型、準中型ともに『横断歩道・横断歩道付近』を『横断中』が最も多く発生している。内訳をみると大型が13件、中型が5件、準中型が8件となっている。また、見過ごしてはいけないのが、横断歩道・横断歩道付近以外を横断中の『横断中　その他』の死亡事故で、大型で8件、準中型が4件、普通で1件発生している。ところでBさんは、横断歩道やその付近を走行している時は、どんなことに気をつけているの」
Bさん「まず、運転中横断歩道を見つけた時は、スピードダウン。次に横断歩道の周囲をよく確認して、道路を横断しようとする歩行者などがいないかのチェックを徹底しているよ。そして、横断歩道やその付近に人がいる時は、停止線で止まっているよ。でもAさんの話を聞くと、横断歩道以外の場所でも横断中の事故が起こっているので、これからは横断歩道がない場所でも、横断する人がいるかもしれないと考え、一層、危険予測を働かせながら運転するよう心がけるよ」

### ●交差点では左折時の対自転車事故が多発

Aさん「このほか交差点での対歩行者・対自転車死亡事故は、51件発生していて、追突（死亡事故）の1.3倍となっているんだ。交差点での対歩行者事故は、直進時で12件、右折時に14件と、直進時と右折時に多く発生している。一方、交差点での対自転車死亡事故では、22件中の7割以上を占める16件が左折時の事故になっている。こんなことから、交差点を通過する時、直進と右折時には歩行者に、左折時には自転車にそれぞれ気をつけて運転することが大切だと思うよ」
Bさん「そうだね。内輪差が大きいトラックは、左側の自転車や歩行者を見落としやすい。だから左折する時は、車の内輪差をしっかり頭に入れて左側方をよく確認することを徹底してほしいな。それと忘れていけないのがミラーの死角。歩道を走行する自転車は左のミラーの死角に入りやすい。左折する時は、ミラーの死角に自転車や歩行者がいることを予測して、交差点手前では一時停止して安全確認をするぐらい慎重な運転をしてもらいたいね」
Aさん「最後にもうひとつ、左側方の死角を補う安全窓の付近に新聞や段ボール箱などを置くと、見落としに繋がるので、絶対にやめてね」

スパイラルフィルターで燃費は下げられる!!

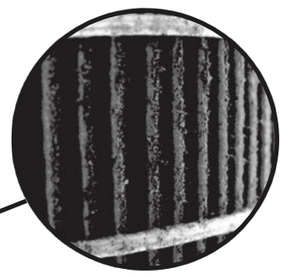
「工場直売 だから安い!!」
「長持ち２倍 だからすごい!!」

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

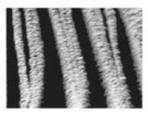
建機大手純正のメーカー工場直売品です。オイルエアー・燃料フィルタ全て1個からのご注文OKです

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

# ニュース・ターミナル（官公庁ニュース等）

## 国交省　飲料・酒の物流改革を加速へ

### 「ガイドライン」取りまとめ

国土交通省、経済産業省、農林水産省、厚生労働省、国税庁は4月27日、「荷主と運送事業者の協力による取引環境と長時間労働の改善に向けたガイドライン　加工食品、飲料・酒物流編」（写真）を取りまとめた。

国交省などではこれまで、30分以上の荷待ち時間が生じた件数が多い品目（加工食品、建設資材、紙・パルプ）についてサプライチェーンごとの懇談会を立ち上げ、課題整理や改善策について検討を実施。その結果を踏まえ、令和2年5月に各品目のガイドラインを策定した。

2年度は、引き続き荷待ち時間の発生件数が多かった飲料・酒物流について、トラック運送事業者、発着荷主等の関係者が連携した「加工食品物流における生産性向上及びトラックドライバーの労働時間改善に関する懇談会飲料・酒物流分科会」・「トラック輸送における取引環境・労働時間改善東京都地方協議会飲料・酒物流改善ワーキンググループ」合同会議（飲料・酒合同会議）を設置し、実証実験などを通してサプライチェーン全体での検討を実施。加工食品懇談会において策定されたガイドラインについて、「加工食品物流編」から「加工食品、飲料・酒物流編」に改訂した。

国交省などでは、飲料・酒物流に係る実証実験で得られた結果について、飲料・酒分野に限らず、加工食品分野にも幅広く水平展開を行っていくことにより、トラック運送業の取引環境と長時間労働の改善を進めていくとしている。

なお、同ガイドラインは国交省ホームページなどからダウンロード可能。

### 非接触・非対面型物流への転換・促進に資する自動化機器等に上乗せ支援を実施

#### 3年度「モーダルシフト等推進事業」

国土交通省は5月11日、令和3年度「モーダルシフト等推進事業」（補助事業）の募集を開始すると発表した。

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、荷主企業等物流に係る関係者によって構成される協議会が実施する、モーダルシフト等の取り組みを支援するもの。対象となる事業は、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）。今年度は、非接触・非対面型物流への転換・促進に資する自動化機器等への上乗せ支援が実施される。

応募期間は6月11日㈮17時まで（必着）。応募に関する詳細は、国交省ホームページを参照。

### 「2025年以降の隊列走行実現」に向け取り組みを推進

#### 自動走行ビジネス検討会報告書

国土交通省と経済産業省は4月30日、自動走行ビジネス検討会報告書「自動走行の実現及び普及に向けた取組報告と方針Version 5・0」を取りまとめた。

両省は、自動走行分野において世界をリードし、社会課題の解決に貢献するため、平成27年に同検討会を設置している。

同検討会では令和2年度、無人自動運転サービス（レベル4）の社会実装に向けて、これまでの実証プロジェクトの成果を踏まえつつ、①今後5年間で取り組むべき次期プロジェクトの工程表、②実証実験の実施者の協調による取り組みの推進、③今後の協調領域として取り組むことが考えられる課題等――を検討し、報告書として取りまとめた。

報告書では、高速道路における隊列走行を含む高性能トラックの実用化に向けた取り組みとして、「2025年以降に高速道路でのレベル4自動運転トラックやそれを活用した隊列走行を実現」という将来像を実現させるために、様々な取り組みを推進していくとしている。

### 令和3年度に大型車マス約900台分を増設

#### 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㈱は4月28日、令和3年度の休憩施設における駐車マスの拡充予定を発表した。

高速道路のサービスエリア（SA）・パーキングエリア（PA）では、平日の夜間を中心に大型車の駐車マスが不足し、混雑が発生している。一方で、大型車マスに普通車が駐車する、または普通車マスに大型車が停車するなどの不適切な利用のために、本来駐車できる車両が駐車できない状況が発生している。

高速道路各社では、既存敷地内を有効活用した改良により、駐車マスの拡充を図るほか、駐車エリアの利用状況に応じて、普通車と大型車のどちらでも利用できる「兼用マス」の整備を推進している。

3年度は、全国44か所のSA・PAで、新たに大型車マス（兼用マスを含む）を約900台分増やし、駐車可能台数の拡充を図っていく。

### 7月7日まで参加事業者を募集

#### 2021年度エコドライブ活動コンクール

（公財）交通エコロジー・モビリティ財団は、5月7日㈮から7月7日㈬まで、「2021年度エコドライブ活動コンクール」の参加募集を行っている。

同コンクールは、「エコドライブ普及連絡会」および全日本トラック協会など運輸関係16団体で構成される「エコドライブ普及推進協議会」が後援するもので、同コンクールを通じてエコドライブについて優れた取り組みを行っている事業者および団体を表彰し、その取り組み内容を紹介することでさらなる普及を図ることが目的。今年度も業態別に3部門で応募を受け付け、各部門の最も優れた取り組みに対して表彰を行う。トラック・バス・タクシーなど運輸事業者（緑ナンバー）が対象の「事業部門」では国土交通大臣賞が授与される。

また、エコドライブに関する独自の取り組みを実施している様々な主体を対象とした「ユニーク部門」については、今年度から、事業部門および一般部門からの併願も可能となった。

コンクールの審査項目は、①取組体制の整備、②教育の実施、③燃費管理、④活動成果、⑤継続実績と方策――の5項目。表彰式は11月26日㈮を予定している。

なお、参加登録は同財団のホームページ（HP）からのみ可能。また、過去（2015年度以降）に参加した事業者は、過去のIDとパスワードを使用してTOP画面『ログイン』ボタンから参加できる。詳細は、同財団HPを参照。

## 厚労省　今年度も引き続き実態調査を実施へ

### 改善基準告示見直しに向けて

厚生労働省は4月30日、第1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」を開催した。

同作業部会は、自動車運転者の時間外労働の上限規制が適用される、令和6年4月の施行を目指している「自動車運転者の労働時間等の改善のための基準」（改善基準告示）見直し案の検討を進めている「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」での議論を受け、モード別に具体的な見直し内容の検討を行うために設置されたもの。

同作業部会では、自動車運転者の労働時間等の実態把握・調査を目的に、モードごとに2年10月に実施した「自動車運転者の労働時間等に係る実態調査」に関して、トラックにおいては新型コロナウイルス感染症感染拡大による物流の変化や問題点について調査項目に追加した上で、引き続き3年度も実態調査を行うこととされた。なお、調査の詳細については、次回の作業部会で議論される予定。

### 職場における熱中症予防対策要綱の周知を呼びかけ

#### 熱中症による休業4日以上の業務上疾病者依然多く

厚生労働省は4月20日、全日本トラック協会に対して、会員事業者への職場における熱中症予防基本対策要綱の周知と、各事業場での確実な取り組み実施への配慮を行うよう要請した。

厚労省では、職場における熱中症の予防について、毎年「STOP！熱中症　クールワークキャンペーン」を実施し、各種取り組みを推進している。しかしながら、熱中症による休業4日以上の業務上疾病者数は依然として高止まりしており、死亡に至る事例も後を絶たない状況にある。

今般、日本産業規格JIS Z 8504が約20年ぶりに改正され、WBGT（暑さ指数）基準値、着衣補正値等に関する改正が行われた。それに合わせ、厚労省では同要綱を定め、熱中症予防対策の一層の推進を図ることにしている。

なお、同要綱は全ト協ホームページに掲載されている。

### 昨年に比べ熱中症による死傷者数が増加

#### 職場における熱中症による死傷災害の発生状況

厚生労働省は4月30日、令和2年「職場における熱中症による死傷災害の発生状況」（確定値）を取りまとめ、公表した。

2年における職場での熱中症による死傷者（死亡・休業4日以上）は959人となった。うち死亡者数は22人となっている。記録的な猛暑となった平成30年（死傷者数1178人、死亡者数28人）と比べ、死傷者数・死亡者数とも減少となったものの、死傷者数については令和元年（829人）を上回った。

業種別では、運送業の熱中症による死傷者数は137人となり、元年（110人）を上回っている。

月別発生状況では、2年の死亡災害は5月から9月に発生しており、5月は1人、6月は0人、7月は4人、8月は16人、9月は1人が死亡した。

一方、平成28年以降の時間帯別の死傷者数をみると、15時台が最も多く、次いで14時台が多くなっていたほか、日中の作業終了後に帰宅してから体調が悪化し、病院に搬送されるケースも散見された。

厚労省では、それぞれの作業場において、体が感じる暑さの程度の指標であるWBGT値を実測して作業環境を把握し、労働者の体に大きな負担とならないような作業計画、作業指示を行うよう求めているほか、各労働者の暑熱順化の程度を考慮した措置や熱中症発症時の対処の方法について、あらかじめ定めておくよう呼びかけている。

### 監督指導実施事業場の70％超で法令違反を確認

#### 2年度「過重労働解消キャンペーン」監督実施結果

厚生労働省は5月7日、昨年11月に実施した「過重労働解消キャンペーン」における重点監督の実施結果について取りまとめ、公表した。

今回の重点監督は、長時間の過重労働による過労死等に関する労働災害請求のあった事業場や、若者の「使い捨て」が疑われる事業場などを含め、労働基準関係法令の違反が疑われる9120事業場に対して、集中的に実施した。

監督指導実施事業場のうち、全体の71・9％にあたる6553事業場で労基関係法令違反が認められた。そのうち、違法な時間外労働があった事業場が2807事業場（30・8％）、賃金不払残業があった事業場が478事業場（5・2％）、過重労働による健康障害防止措置が未実施だった事業場が1829事業場（20・1％）確認された。

運輸交通業では、監督指導実施事業場（405事業場）のうち、322事業場（79・5％）で労基関係法令違反が認められた。そのうち、違法な時間外労働が185事業場、賃金不払残業があった事業場が16事業場、過重労働による健康障害防止措置が未実施だった事業場が63事業場確認された。

厚労省では、今後も長時間労働の是正に向けた取り組みを積極的に行っていくとしている。

### トラック運転者の長時間労働改善に向けた物流課題テーマを募集

#### 7月以降にオンライン意見交換会を開催

厚生労働省では現在、「トラック運転者の長時間労働改善に向けたポータルサイト」（写真）において、トラック運転者の長時間労働改善に向けて運送事業者や荷主企業が抱えている物流課題テーマを募集している。

「アイデアソン」の応募は同サイトトップページのバナーから

厚労省では、国民と企業が一丸となり、物流生産性向上とトラック運転者の長時間労働改善に向けた意見交換を行う「アイデアソン」を、今年7月～9月にオンラインで開催する予定としている。同アイデアソンでは、トラック運送事業者や荷主企業が抱えている物流課題をテーマに意見交換を実施。テーマとして採用された人には、同アイデアソンに出席の上、課題テーマについて説明する機会が与えられる。

募集対象は、トラック運送事業者あるいは荷主企業に現在在籍している者。募集期間は5月31日㈪まで。

詳細は、同ポータルサイトを参照のこと。

---

# 労務Q&A

第226回

## 違反事故、賃金月額10％で3か月の減給制裁は

**Q** 減給の制裁についてお尋ねします。先日、トラック運転業務に従事するドライバーが業務中に信号無視による交通事故を起こしてしまいました。その者は、以前にも同じような違反をしており、今回は厳しい処分を行うこととし、賃金月額の10％を3か月にわたってカットすることにしました。労働基準法上、減給制裁には規制があるということですが、この場合はいかがでしょうか。

**A** 一事案で、平均賃金1日分の半額までが限度

【解説】制裁の中でも、減給の制裁については、それがあまりにも多額であると、労働者の生活を脅かすおそれがあるため、労働基準法は減給額に一定の制限を設けています。すなわち、同法91条では、「就業規則で、労働者に対して減給の制裁を定める場合においては、1回の額が平均賃金の1日分の半額を超え、総額が一賃金支払期における賃金の総額の10分の1を超えてはならない」と定めているところです。

同条の解釈については、厚生労働省によると、ここでいう「1回の額」とは、一つの事案における減給額を、「総額」とは複数の事案における減給額を指しています（昭和23年9月基収第1789号）。

つまり、職場規律に違反した労働者に対する減給制裁は、1回の懲戒事案に対しては、最高限度が平均賃金の1日分の半額で、短期日のうちに数回の懲戒行為を行った場合については、最高限度額（総額）が一賃金支払期における10分の1を超えてはならない、ということになります。

当然のことながら、これは、1回の事案について平均賃金の1日分の半額ずつを何回にもわたって減給してよいという意味ではありません。他方、例えば1日に2回の懲戒事由に該当する行為があれば、その2回の行為について、それぞれ平均賃金の1日分の半額ずつ減給の制裁を科すことは差し支えありません。

ご質問では、1か月の賃金の10％を3か月間、減給するということですが、前述の説明でも明らかな通り、この場合は1回の事案なわけですから、減給制裁を科す場合には平均賃金の1日分の半額の減給が限度となります。たとえ、交通事故により会社として多額の損害を被ったとしても、懲罰としての減給制裁は、あくまでも平均賃金の1日分の半額を超えてすることはできません。

また、3か月にわたって減給することも、前述の通り当然違法となります。この規制は、単に一賃金支払期における減給の最高額を制限しているだけではなく、減給制裁という行為そのものに対する減給の最高額を規制したものだからです。つまり、仮に平均賃金の1日分の半額を3か月にわたって減給すれば、その総額は平均賃金の3日分の半額となり、一事案に対する減給制裁の最高額を超えてしまうことにもなりますから、これも許されないということになります。

---

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278回

## コロナ禍とドライバー求人の状況

コロナ禍で職を失った人たちがいる。にもかかわらず「募集してもなかなか応募者がこない」という事業者が少なくない。トラックドライバーの求人、応募状況はどうなっているのか。

巣ごもり需要などでインターネット通販が伸びている。それに伴って宅配個数が増加しているが、軽貨物運送の関係者によると「コロナで職を失って軽貨物の自営業者になる人たちが増えていて、急増する宅配を支えている」という。自営業を指向する理由は、「コロナで解雇された悔しい経験から、人に使われたくないという気持ちが強い」こと。また、軽自動車はリースでも届け出て自営業者になれるので、独立資金もあまりいらない。さらに、「ネット通販に関連した仕事なら将来性があるという期待感」だ。

一般貨物運送のドライバーはどうか。トラックドライバー専門の求人サイトによると、「最近は応募者が増えて採用しやすくなっているのは事実」という。この1年余の求人広告の状況をみると、「昨年の1～3月はオリンピック需要を見越した求人が増えた」という。まだコロナの深刻さが実感できなかったようだ。だが、新年度になると募集広告が大きく落ち込んだ。「昨年度の第1四半期は前年同期比で30～40％のダウンになった」。コロナの影響が予測できず、多くの事業者が求人を控えて様子見をしていたものと推測される。

昨年7月以降は求人広告数が徐々に回復し、今年の1～3月は昨年同期を大幅に上回る求人広告数になっている。だが、「求人広告の出稿は、荷主の業種によって事業者間の格差が拡大している」という。なかには、全く求人広告が出なくなった輸送分野もあるようだ。

一方、応募状況はどうか。この求人サイトでは「実際の採用率までは分からない」という。だが、応募者数÷求人掲載数のデータは把握している。これは厚生労働省が発表する有効求人倍率の逆と考えればよい。「指数が1以上なら募集人数より応募者数が多いが、1以下では応募者数が募集人数を下回る」。同社によると平成29年3月にデータを取り始めて以来、昨年3月までは1以下だった（ボトムは30年3月の0・48）。だが、昨年4月と6月～11月の間はいずれも1以上になった（ピークは7月の1・18）。昨年12月～今年3月は再び1以下になったが、これは応募者の絶対数が減ったのではなく、募集広告が急増したからだ。

では、募集広告における賃金水準はどうか。「支払賃金の金額はほとんど変わっていないが、この間に各社の労働時間が短くなっているので、時給換算では賃金が上昇している」という。

# デジタコ活用で改善基準を100%遵守
## ドライバー自身がデジタコを運転時計として時間遵守！

## 1.事業者の概要

| | |
|---|---|
| 事業所数および車両台数 | 千葉県、事業所数：1 か所、車両台数：44 台（トレーラー、ウイング他）<br>倉庫：1 か所、社員数：50 名 |
| 輸送品目 | ペットフード、食品、自動車部品他 |
| 運行形態 | 貸切輸送、長距離が全体の 4 割 |

## 2.システム導入の経緯・ニーズ

◇改善基準告示を 100%守れるようにしたい

荷主に対して高品質の輸送を保証するにも、社員が安心して働けるようにするにも、ドライバーの確保のためにも、まず改善基準告示を 100%守れるようにしたい。研修を行っても、考え方や精神論だけでは守れないほど改善基準告示は複雑になってきている。運行管理者がいくら指導しても、それは事後の管理になってしまう。システムとしてドライバーが労働時間を守れるような仕組みを提供して、誰でも 100%守れるようにしたい。

## 3.システム概要

◇デジタコを活用

システムとしては、デジタルタコグラフを利用している。運転席の端末で、画面表示ができるタイプの機種を利用して、ドライバーは、出発、荷積み、待機、荷卸し、休憩、休息など運行状況を適宜入力し、その状況を把握できるようになっている。デジタコの基本を利用しながら、ドライバーの労働時間を管理している。

安価で小型なデジタコとドライバー用スマートフォン

◇デジタコに時間管理の機能を追加

デジタコのソフトウエアに機能を追加し、ドライバー自身が労働時間、運行時間を管理することができる仕組みになっている。主な機能は次の通り。

①出勤時の表示（事務所のパソコン）

免許証リーダーから本人確認を行い、休息期間が十分な場合は、「出勤できます。アルコールチェックを行ってください」と表示され、アルコールチェックを行い、その結果に問題がなければ「出勤可能」と表示される。ただし、休息期間が不十分な場合は、「休息が不十分です。○時○分以降に出勤してください」と表示される。

また、連続勤務が 7 日以上継続している場合は、「○日以内に休日を取得してください」と表示され、13 日以上休日がない場合は、出勤不可となる。

出勤時の操作

②拘束時間の表示

拘束時間残または終了時刻を表示し、週に 2 回 15 時間を超えた時は、以降 14 時 59 分からカウントダウンする。また、15 時間超え回数を表示して、1 週間後にリセットする。

③休息期間の表示

休息期間取得中には、取得時間（経過時間）と必要時間（残り時間）を表示する。

取得時間が 4 時間未満の場合には休憩時間とし、休息取得にはならない。

休息期間が 4 ～ 6 時間の場合は、分割休息としてカウントされ、必要合計休息期間は 10 時間から差し引いた時間にする。

休息期間 6 ～ 8 時間未満の場合は、分割休息としてカウントされ、さらに 4 時間の必要時間にされる。8 時間または、分割休息 10 時間が取得された場合には、「休息取得済み」状態になり、出勤可能になる。

④連続運転時間と停止時間の表示

運転開始後は、連続運転可能時間（残り時間）と停止時間を表示し、必要停止時間（30 分）が取得された時点で、4 時間にリセットされる。ただし 1 回 10 分未満の停止時間はカウントされない。

⑤休憩時間の表示

休憩時間取得中には、必要休憩時間（通常 8 時間以上の労働に対して 60 分の残り時間）を表示し、経過後には「取得済み」状態にする。また、休憩時間が未取得の場合は、音声・画面で警告を行う。

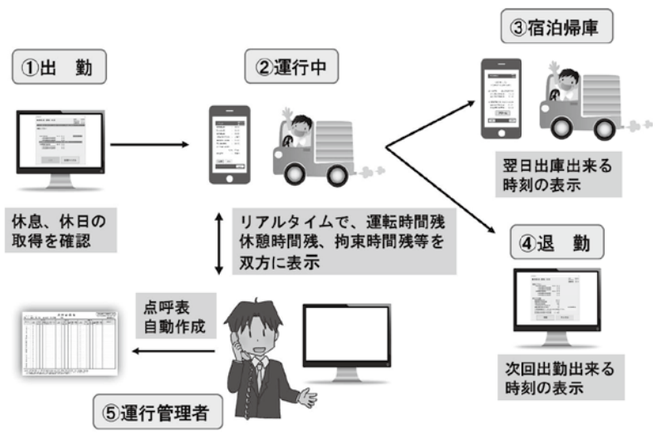
⑥中間点呼の表示

中間点呼が必要な場合には、実施されるまで「中間点呼を行ってください」と表示される。

⑦事務所側でのリアルタイム表示

車載器で表示されている項目や現在位置、必要な点呼等の実施状況は、事務所側のパソコンでもリアルタイムに表示することができ、ドライバーと運行管理者は、状況を共有できる。交通状況の変化があれば、適切な指導監督も可能である。

◇システムの流れ（右図参照）




## 4.コスト・期間

| 費用項目 | 金額 |
|---|---|
| Ⅰ. デジタコ (44 台分)<br>車載デジタコ、取付工事を含む | 373 万円 |
| Ⅱ. ドライバー用スマートフォン<br>通信専用、車載ホルダー付き | 127 万円 |
| Ⅲ. 導入費用<br>サービス登録、導入指導料を含む | 80 万円 |
| 合計<br>初期費用<br>月額費用（サービス料・通信料） | 580 万円<br>（13.2 万円／車両）<br>14.8 万円<br>（3,360 円／車両） |
| **導入段階** | **期間** |
| Ⅰ. システム導入<br>車載器の選定、スマートフォンの選定、車両への導入 | 3 か月 |
| Ⅱ. 導入テスト<br>車載器の操作指導、システム運用指導、ドライバー操作指導 | 3 か月 |
| Ⅲ. デジタコを活用した時間管理の運用<br>改善基準の遵守指導、運行計画の改善、荷主との協力体制 | 6 か月～ 1 年 |

## 5.導入効果

◇改善基準告示が守れるようになった

改善基準告示についてドライバーに説明しても、理解することが難しい内容があるが、デジタコの指示通りに休憩を取る、運転時間を守る、休息を取るなどの行動が自然に取れるようになり、言葉として理解していなくても、ドライバーがデジタコの表示を見ながら、確実に労働時間を守れるようになった。

◇ドライバーの負担も軽減され、事故も削減できた

改善基準告示を守るということで取り組んできたが、法律上の労働時間を守ることで、無理な運行計画や無理な運転もなくなり、ドライバーの体への負担も減り、安全に運転できるようになったことで、事故も発生しなくなった。導入前までは、改善基準告示を遵守することだけを考えてきたが、導入後は、改善基準告示がドライバーの健康や安全を考慮した制度であることを実感した。

◇作業が効率的になった

拘束時間を守るために、労働時間を守って荷物を届けるために、積込み · 積卸しの作業、点検や日報作成などの事務もテキパキ行うようになり、作業全体が効率的になった。無駄な早出もなくなり、労働時間内に仕事を終え、早く帰るようになった。

◇運行管理者の指導の質が高くなった

運行後に、各ドライバーの運行実績を見ながら、休憩・休息等の指導を行う必要もなくなり、ドライバー自身が労働時間を確実に守ったことがすぐにわかるようになった。運行管理者による運転時間指導が減り、配送の状況、荷物の状態、納品先での作業など、運送品質の強化のための協議や指導を十分行うことができるようになった。

◇ドライバーの定着率、採用が改善した

会社がコンプライアンスを遵守し、安全への取り組みを強化し、ドライバーの安全や健康に気を配ってくれるということが社員にも浸透し、ドライバーが辞めなくなった。また、友人･知人などを通じてドライバーが応募してくれるようなった。人材確保に苦労している会社が多い中で、取り組みが社員にも評価されたと感じている。

◇荷主、納品先にも理解してもらい、取り組みが評価された

長距離運行などでは、荷待ち時間が拘束時間を大きく左右してしまうことがあり、荷主や納品先に説明し、不要不急な荷物については、道路状況、納品先の荷卸しの体制に応じた着時間指定にしてもらうことで、労働時間を守れるような運行が可能になった。事故も発生しておらず、労働時間も法令遵守しているということで、コンプライアンスに敏感な荷主にも評価されるようになった。

## 6.成功のポイント

◇運送会社の社会的責任として、法令遵守を最重要課題としたこと

運送会社を経営する責任を考えた時に、まずは引き受けた仕事を継続して、確実に提供できるように、法令遵守を最優先とし、安全運行を行う体制を考えた。そのような考えで設備やルール、仕組みなどにも取り組んでおり、困難なシステム開発にも取り組んだこと。

◇ドライバーの仕事を支援することを目的としたシステム

改善基準告示で示されていることを理解するのは、ドライバーにとって負担でありストレスである。デジタコを導入しても監視されているのではなく、法令を守り、安全運行するためのサポートとして、デジタコを利用してもらうようにしたことで、ドライバーとしても自己管理のツールとして活用することができた。

◇デジタコというシステムによって休憩・休息の時間を客観的に示す仕組み

デジタコは、法令通りの時間計算を行い、その過程や予定を示すだけであり、命令でも指示でもない。ドライバーが疲れていなくても、その休憩を取らなければ法令違反になってしまう。運行管理者や経営者が指示するのではなく、システムの活用によって、ドライバーも休憩・休息を取るということを判断できるようになった。

◇法令を守る運行を行うことを顧客に宣言

もし、法令違反をして荷物が運べなくなったら、結果的に継続して輸送を行うことができなくなってしまう。「法令を守って安全に運行することが、運送会社の使命である」との認識で、顧客に理解をしてもらい、協力してもらうこととした。

# ITを活用して生産性向上を図りましょう

## 中小トラック運送事業者のためのITベスト事例

**全ト協　令和２年度　「中小トラック運送事業者のためのIT活用セミナー　テキスト」より**

全日本トラック協会では、中小トラック運送事業者に対して、IT化を通じて業務の効率化・生産性の向上を図ってもらうために、「中小トラック運送事業者のためのITセミナー」を令和2年度に実施しました。ここでは、同セミナーのテキストをもとに、中小トラック運送事業者のためのITベスト事例の一部を紹介していきます。

同テキストで紹介しているITベスト事例は表の通りで、今回は、「②クラウド型運輸統合管理システム」と「⑧デジタコ活用で改善基準を100%遵守」について、システムの概要や導入効果などを紹介します。

なお、今回取り上げるもの以外の事例については、同テキストに詳細を掲載しており、同セミナーの動画とテキストは全ト協ホームページ（会員専用ページ）で確認することができます。

表　IT活用事例

| No | IT機器別導入事例 | 活用のポイント |
|---|---|---|
| ① | ドライブレコーダーによる高品質配送 | ドライブレコーダーを徹底活用し、荷主と一体となって、物流センターの輸送安全品質を徹底向上 |
| ② | クラウド型運輸統合管理システム | デジタコとクラウド型運輸管理システムを連携し、請求業務を効率化 |
| ③ | ドラレコとネットワークで輸送品質保証 | ドラレコ（前後２カメラ）＋GPS＋社内・車載通信でリアルタイム監査！ |
| ④ | クラウド型食品物流在庫管理システム | クラウド型物流システムを独自開発し、荷主の物流を最適化 |
| ⑤ | トラック運送事業者中心の配送計画システム | 需要予測から配車管理までのシステムを独自開発し、荷主、生産工場のサプライチェーンを最適化 |
| ⑥ | IT点呼による点呼業務効率化 | 高齢者を点呼専門職として採用し、乗務前点呼をIT化し、点呼品質を向上、運行管理者の負担減 |
| ⑦ | ホームページによる新規顧客開拓 | 自社の強みを生かし、ホームページで新規顧客開拓に成功、Web自動見積システムまでを低コストで実現 |
| ⑧ | デジタコ活用で改善基準を100%遵守 | ドライバー自身がデジタコを運転時計として時間遵守！ |
| ⑨ | 配車計画システムで物流改革！ | Web配車予約ボード、自動配車システム、タブレットナビ付の動態管理システムまでを統合 |
| ⑩ | ペーパーレス受注と連携した効率配車システム | FAX受注自動入力から、方面別配送量自動計算による効率配車し、運行管理ソフトにデータ連携 |
| ⑪ | デジタル配車からデジタコ・会計・給与へ連携 | クラウド型運行管理システムとデジタコを連携し、配車、日報作成、請求処理、給与計算までを統合化 |
| ⑫ | 自動配車で小規模配送をさらにスリム化 | 小規模でも利用できる自動配車システムで、輸送効率化し、コストダウンに成功 |
| ⑬ | 配車シミュレーションで配車マンのノウハウを最大化 | クラウド型効率配車システムと車載タブレットによるナビゲーションで、労働時間を短縮、生産性向上を実現 |
| ⑭ | 点呼補助ロボット活用で非接触点呼の実施 | AIによる顔認証と健康測定器との連動により点呼の品質向上 |
| ⑮ | リアルタイム配送システムで効率化 | 動態管理と配送計画で進捗管理 |

※各事例の詳細は、「全ト協　令和２年度『中小トラック運送事業者のためのIT活用セミナー　テキスト』」（全ト協HP内会員専用ページ）に掲載されています

## クラウド型トラック運送管理システム

### デジタコを連動し、複数営業所の運輸管理も楽々管理！

### 1.事業者の概要

| | |
|---|---|
| 事業所数および車両台数 | 長野県：事業所数：4か所、車両台数：67台（フルトレーラー、セミトレーラー、冷凍車、ウイング車等） |
| 輸送品目 | 農産物（野菜）、雑貨、一般貨物 |
| 運行形態 | 長距離定期便、長距離冷凍、市内配送 |

### 2.システム導入の経緯・ニーズ

◇月末に集中する請求業務を平準化できるようなシステムが欲しい

荷主の中には毎月の請求書を翌月５日必着というところもあった。営業所が増え、繁忙期に傭車も増えると、長距離便の伝票を本社に集めてシステムに入力して、請求するという業務に負荷がかかり、遅れがちになってしまう。素早く入力し、遅れず請求書を発行できるシステムが欲しかった。

◇繁忙期のドライバーの労働時間管理をきちんとできるようにしたい

事例企業では、野菜の輸送を行っている営業所では長距離が多くなり、運転時間や拘束時間を管理していかなければならない。荷主の無理を受けたり、ドライバーが無理をしないように、デジタコなどで確実な管理をしていかなければ事故につながる恐れがあり、コンプライアンス違反が起きやすい環境にあると考えていた。

◇コンピューターを変えるとシステム費用がかかってしまう

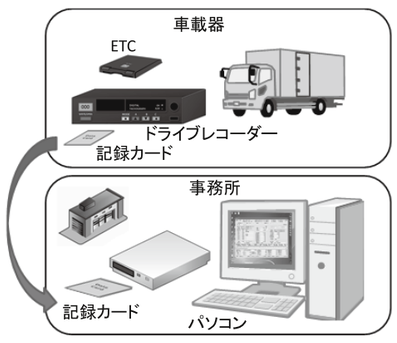
新しいパソコンにしないとセキュリティーが問題になるとか、メンテナンスに費用が発生するとか、コンピューター関係の費用は分かりずらい。運送会社にどれだけ必要なのかも分からないまま、変更するたびにハードもソフトもコストがかかるのは困る。

### 3.システム概要

◇車載器（ドラレコ）＋GPS機能

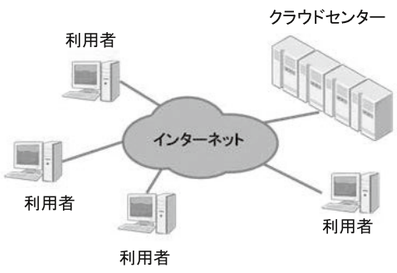
ドライブレコーダーは、車両にカメラとGセンサー（加速度測定器）を搭載し、運転中に急停車、急発進などの加速度を感知した場合、前後数十秒間程度の画像をデータカードに記録し、帰社後事務所のパソコンに登録して撮影した画像を確認しながら、運転改善を目指すシステムである。

ドラレコの主な機能は加速度検知と運転画像記録だが、事例企業では、オプションとして、運転ルートを地図上で確認できるGPS機能と日常運転写真記録機能を追加した。コンビニ配送の場合、市街地での駐車位置や通常運転の車線など、静止画の写真で１分に１枚程度（設定可能）を記録することによって、Gセンサーが機能するような危険運転以外に、通常運転を確認する機能を追加した。




◇クラウド型運行管理システム

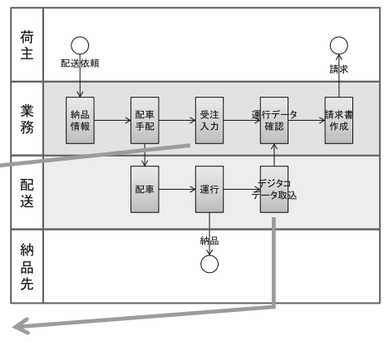
デジタルタコグラフと連動した、クラウド・コンピューティング。社内で利用するハードウエアは、パソコンだけであり、プログラムやデータはすべてインターネットを通じてサービス事業者のデータセンターに置かれている。数年分のデータを蓄積したり、バックアップもすべてデータセンターで行われるため、社内はインターネットに接続するパソコンがあればよい。

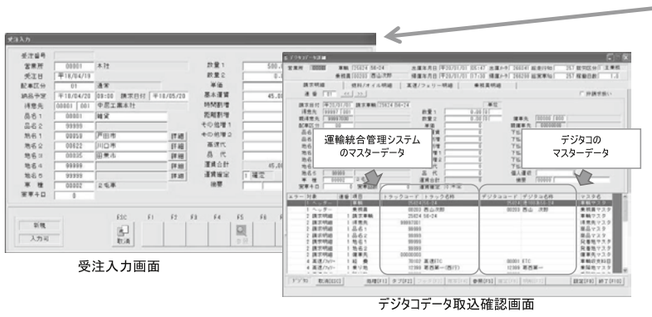



◇デジタコとクラウドシステムの連携

デジタコのデータを運輸統合管理システムに取り込むためには、２つのシステムでマスターデータ（車両、ドライバー）を同じように登録して、取り込んだデータと受注データを自動的に突き合わせて登録する。運行日、発着時刻、運転時間、運行距離、有料道路料金などをすべて取り込むことができる。画面で間違いなく登録されていることを確認したら、後は請求業務を行う。毎日の運行データをすべて取り込むため、請求漏れも発生しない。

請求までの概略業務フロー




受注入力画面

デジタコデータ取込確認画面

### 4.コスト・期間

| 費用項目 | 金額 |
|---|---|
| Ⅰ.車載機器（60台）<br>デジタコ、取付料、記録用データカード、デジタコ管理ソフトウエア（3営業所分） | 約1,700万円 |
| Ⅱ.クラウド型運輸統合管理システム<br>加入費用および指導料 | 30万円 |
| 合　　計（導入一時費用）<br>事故防止対策支援推進事業補助※▲500万円 | 1,230万円<br>（車両１台当たり約21万円） |
| Ⅲ.運用費用<br>（クラウド利用料月額）<br>基本利用料、デジタコ連動オプション利用料、営業所追加３か所利用料、追加パソコン４台（本社営業所合わせて８台利用） | 6万円<br>（車両１台当たり約１千円） |
| **導入段階** | **期間** |
| Ⅰ.機種選定<br>デジタコと連動できるシステムの検討 | 2か月 |
| Ⅱ.デジタコ導入<br>機器とソフトウエア導入、時間管理、速度管理の方法習得 | 2か月 |
| Ⅲ.クラウドシステム本社導入<br>旧システムからのデータ移行、手入力での運用確認、請求処理の確認、デジタコ連動のテスト | 2か月 |
| Ⅳ.クラウドシステム営業所導入<br>営業所担当者の研修、営業所への導入、全社データを利用した請求処理の確認 | 2か月 |
| 合計 | 8か月 |

※：国土交通省が実施している事業。自動車運送事業者における交通事故防止のための取り組みを支援する観点から、デジタル式運行記録計等について、国土交通大臣が認定した機器の取得に係る経費に対し、補助を行うもの。なお、令和３年度の同事業の詳細については、現時点では未発表

### 5.導入効果

◇事務処理が平準化され、月末も確実に請求書発行ができるようになった

導入した運輸統合管理システムのデータ入力は、事前に受注入力をすることができ、車両別の運行データをシステムで取り込むことができるようになったため、入力作業の負担が減り、月初に確実に請求ができるようになった。事務社員不在の営業所のデータについても、営業所で取り込んだデータは本社でもすぐに反映されるため、後は受領書の送付だけになり、遅れることはなくなった。

◇データに基づく確実な労務管理ができるようになった

車載したデジタコで運行時間が管理できるため、確実な労務管理ができるようになった。これまでは運行管理者任せだったため荷主優先になりがちで、ドライバーも無理をすることがあったが、確実な運行状況を会社が把握することができた。荷主ともデータに基づく協議をして安全な配送スケジュールを計画できるようになった。

◇複数営業所のネットワーク統合が、パソコンだけで簡単にできた

複数の営業所に導入したが、ハードウエアとしてはインターネットに接続するパソコンを導入するだけで簡単に統合できた。本社も営業所も操作は変わらず、営業所のパソコンからのデータ漏洩やバックアップなども心配する必要がなくなって安心感が増した。また、社長がどこにいてもデータを参照できるため、データを見ながら確実な指示ができるようになった。

### 6.成功のポイント

◇トップがリーダーとなって全てを理解して導入

機種の選定からシステムの移行、営業所への展開もトップが内容を理解しながら、事務担当者、営業所長、運行管理者、ドライバーと一緒に理解しながら、導入を進めた。問題が起きてもトップが理解することで、社内ルールの変更や、業者との折衝なども短時間で可能になった。

◇システムに合わせて業務プロセス（手順）を変更する

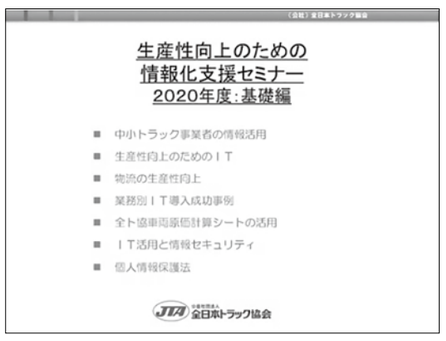
新システムでは、デジタコのデータを取り込んで、乗務データと結びつける必要があるため、早めに配車データを手に入れ、事務スタッフが入力するような業務プロセスの変更を行った。業務にシステムを合わせるのではなく、システムに業務を合わせることで、低コストでスムーズな導入も可能になった。

### セミナー動画の活用で理解を深めましょう!

全ト協ホームページ（HP）では、令和2年度「中小トラック運送事業者のためのIT活用セミナー」（会員専用ページに掲載）の動画配信（写真）を行っています。

動画配信では、IT機器別導入事例の紹介のほか、点呼補助ロボットのデモ動画も見ることができます。

全ト協HP（会員専用ページ）では、その他にも「中小トラック運送事業者のためのITガイドブック」「ITベスト事例集、動画」など、IT化の際に役立つ様々な資料を閲覧することができます。



# 「東京2020大会」開催間近！

## 「大会の成功」と「経済活動の維持」の両立を目指して

第2回

### 大会関係者の輸送に使用される「関係者輸送ルート」の確認を！

「東京2020大会」がこの夏に開催される。

大会開催期間中は多くの選手や大会関係者が車両で都内を移動するため、交通量の増大が見込まれている。交通量の増大に対して、事前に何も対策を講じていなければ、道路や公共交通機関に深刻な混雑が発生し、首都東京の経済活動を支えている物流にも深刻な影響を与えかねない。

本特集では、トラック物流業界における「東京2020大会の成功」と「首都圏の経済活動の維持」の両立を目指すための様々な取り組みについて、シリーズで紹介していく。

#### 1 1都3県に広がる「大会ルート」

**関係者輸送ルートと観客輸送ルート**
**走行の際には各ルートの事前確認を**

「東京2020大会」開催にあたっては、表1で示すように様々な輸送ルートが設定される。

選手等の大会関係者を輸送する「関係者輸送ルート」は、「大会ルート」「練習会場ルート」「代替ルート」の3種類が設定される。また、観客や大会スタッフを輸送する「観客輸送ルート」も設定される。

大会ルートは、臨海部の各施設や「オリンピックスタジアム」（新宿区）、「東京体育館」（渋谷区）などが立地する東京都内のみならず、成田国際空港（成田市）のほか大会会場となる「幕張メッセ」（千葉市）、「釣ヶ崎海岸サーフィンビーチ」（一宮町）などを擁する千葉県、「さいたまスーパーアリーナ」（さいたま市）や「埼玉スタジアム2002」（同）、「陸上自衛隊朝霞訓練場」（新座市）、「霞ヶ関カンツリー倶楽部」（川越市）のある埼玉県、また「横浜国際総合競技場」（横浜市）や「横浜スタジアム」（同）を抱える神奈川県など、広範囲にわたって設定される予定である（図）。なお、東京、千葉、埼玉、神奈川の1都3県の主な競技会場は表2の通りである。

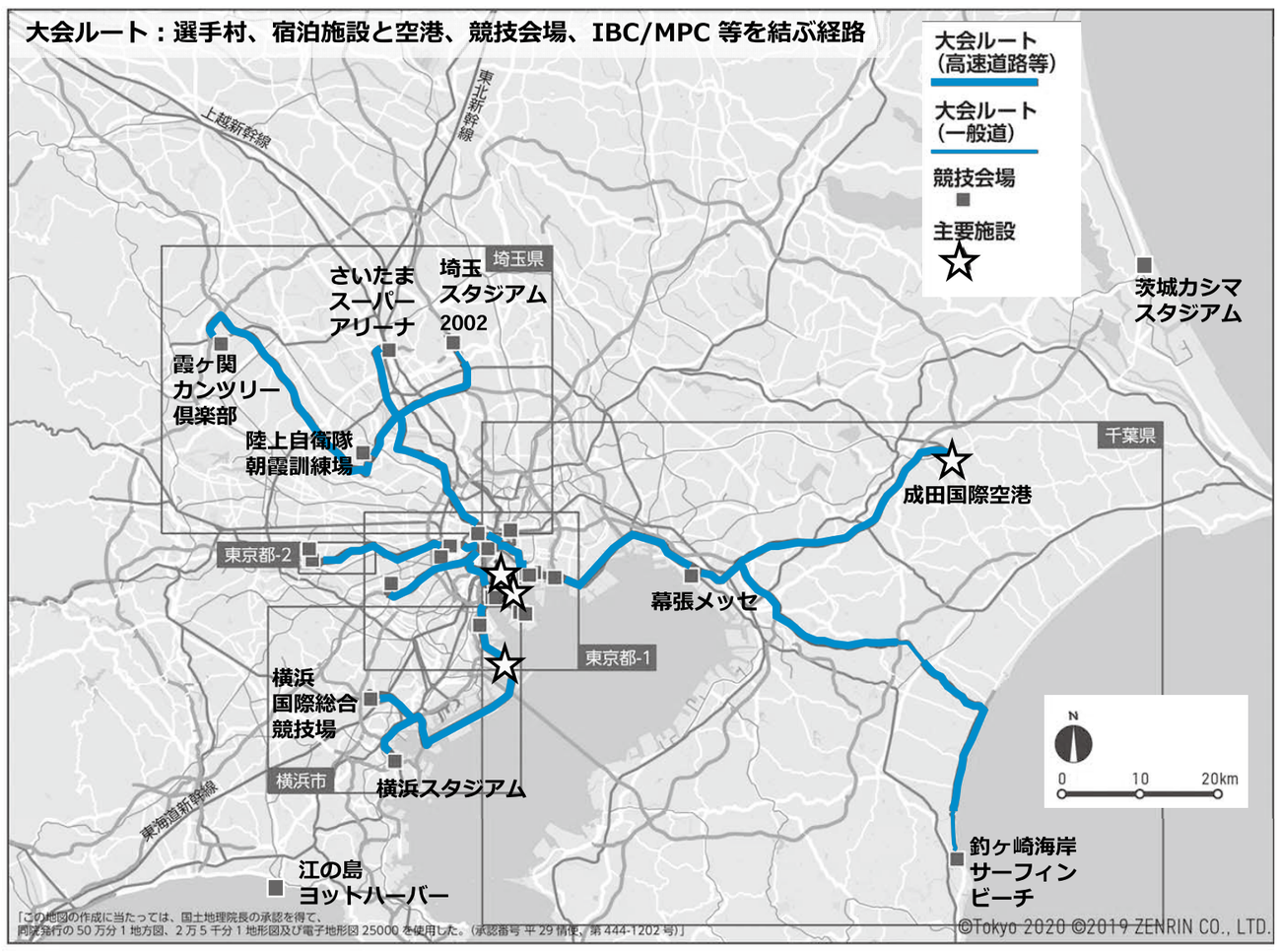
各会場周辺の関係者輸送ルートについては、「2020TDM推進プロジェクト」ホームページでも紹介している。東京都オリンピック・パラリンピック準備局では、会場周辺を走行する予定のある運送事業者に対して、事前にルートの確認を行うよう呼びかけている。

表1　「東京2020大会」で設定される輸送ルート

| |
|---|
| ①関係者輸送ルート…選手等の大会関係者を輸送 |
| ・大会ルート…選手村、宿泊施設と空港、競技会場、IBC／MPC（東京ビッグサイト）等を結ぶ経路<br>※一部一般道路に交通規制あり（専用レーン・優先レーン）<br>・練習会場ルート…大会ルート等から練習会場までのルート<br>※交通規制なし☆<br>・代替ルート…大会ルート上の重大な事故など大幅な遅延が見込まれる場合に迂回するルート<br>※交通規制なし☆<br>☆ただし、大会ルートで実施される首都高速道路の入口閉鎖や一般道での信号調整などによる影響はある<br>⇒各ルートの詳細はこちらから |
| ②観客輸送ルート…観客・大会スタッフを輸送 |
| ※競技会場と観客利用想定駅との間を通行するルート<br>※距離等に応じて、徒歩およびバスによる輸送 |

出典：「東京2020大会輸送に関わる検討状況について」東京都オリンピック・パラリンピック準備局（2021年4月14日発行）

図　大会ルート（一部）




出典：「2020TDM 推進プロジェクトホームページ」

表2　1都3県の主な競技会場

| | |
|---|---|
| 東京都 | オリンピックスタジアム（新宿区）、東京体育館（渋谷区）、国立代々木競技場（同）、日本武道館（千代田区）、東京国際フォーラム（同）、国技館（墨田区）、馬事公苑（世田谷区）、武蔵野の森総合スポーツプラザ（調布市）、東京スタジアム（同）、武蔵野の森公園（府中市、調布市、三鷹市）、有明アリーナ（江東区）、有明体操競技場（同）、有明アーバンスポーツパーク（同）、有明テニスの森（同）、お台場海浜公園（港区）、潮風公園（品川区）、青海アーバンスポーツパーク（江東区）、大井ホッケー競技場（品川区、大田区）、海の森クロスカントリーコース（江東区）、海の森水上競技場（同）、カヌー・スラロームセンター（江戸川区）、夢の島公園アーチェリー場（江東区）、東京アクアティクスセンター・東京辰巳国際水泳場（同） |
| 千葉県 | 幕張メッセ（千葉市）、釣ヶ崎海岸サーフィンビーチ（一宮町） |
| 埼玉県 | さいたまスーパーアリーナ（さいたま市）、陸上自衛隊朝霞訓練場（新座市）、霞ヶ関カンツリー倶楽部（川越市）、埼玉スタジアム 2002（さいたま市） |
| 神奈川県 | 横浜スタジアム（横浜市）、横浜国際総合競技場（同）、江ノ島ヨットハーバー（藤沢市） |

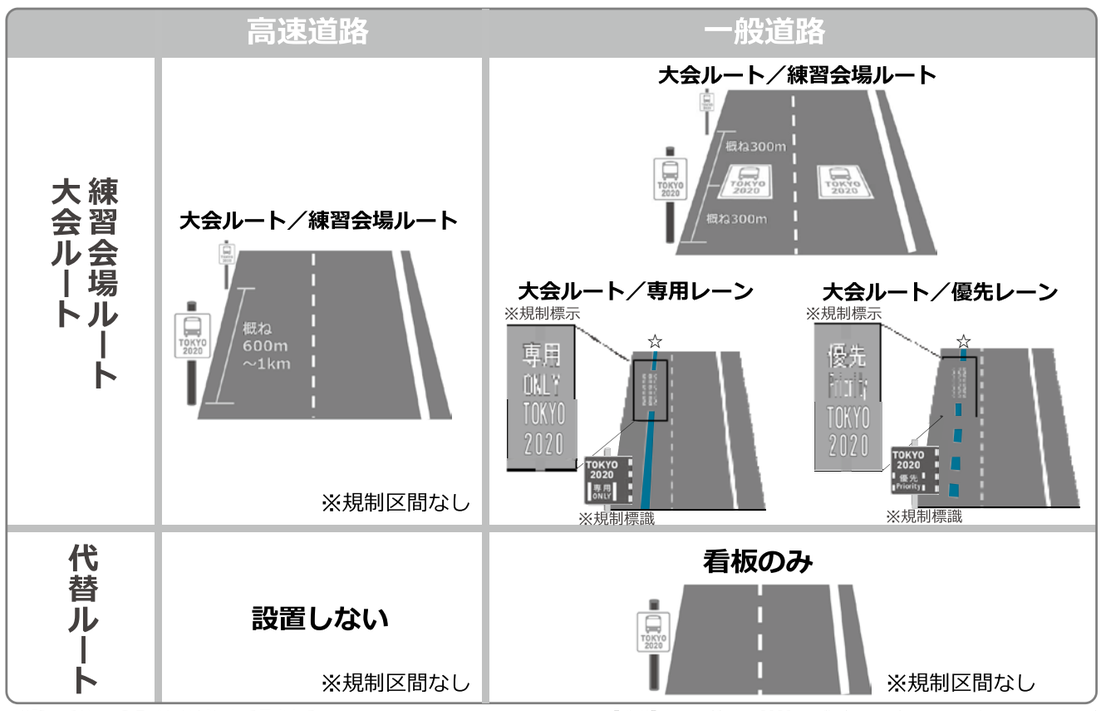
#### 2 「東京2020」を示す看板等を設置

**関係者輸送ルートを示す路面表示など**
**規制区間では規制に従って走行を**

関係者輸送ルートには、路面表示および看板に注意の上、規制が実施される際には規制に従うようお願いしたい。

関係者輸送ルートに設置される路面表示・看板

表3　関係者輸送ルートを示す路面表示および看板の設置



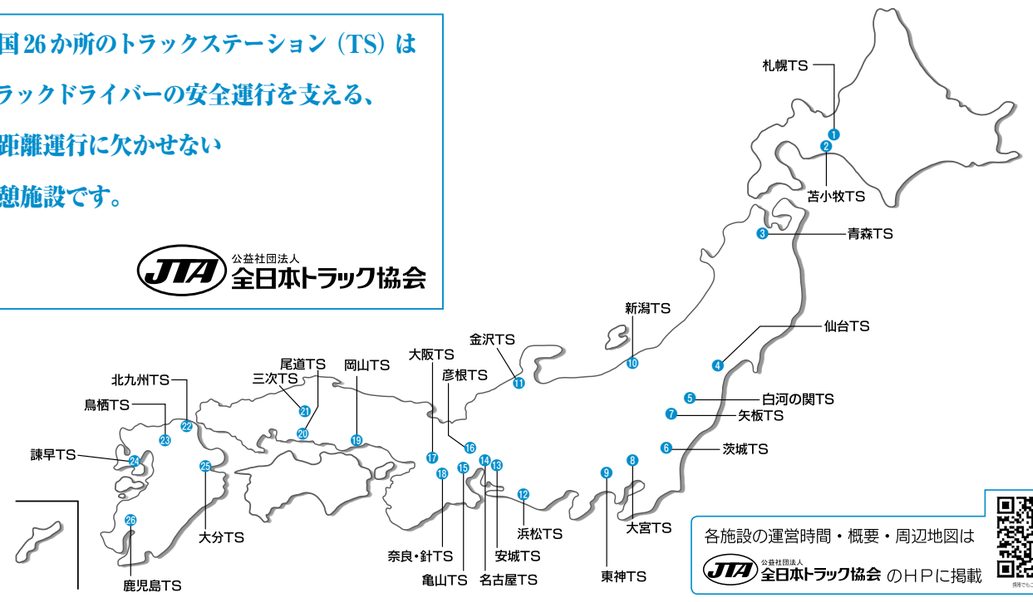

道路上では、☆のラインはピンクで示される

【参考】https://tokyo2020.org/ja/games/transportation-stakeholder/


安全運行のオアシス　トラックステーション

全国26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。

公益社団法人 全日本トラック協会




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

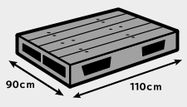
| | 名称 | 所在地 | 電話番号 | 駐車台数 |
|---|---|---|---|---|
| ① | 札　幌 | 北海道札幌市厚別区厚別東５条 1-1-2 | 011-897-9101 | 39 |
| ② | 苫小牧 | 北海道苫小牧市ウトナイ北 11-11-33 | 0144-55-7491 | 80 |
| ③ | 青　森 | 青森県青森市大字荒川字品川 110-1 | 017-729-2000 (公社)青森県トラック協会 | 41 |
| ④ | 仙　台 | 宮城県仙台市宮城野区苦竹 4-1-15 | 022-232-9336 | 39 |
| ⑤ | 白河の関 | 福島県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 | 53 |
| 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 |
| ㉖ | 鹿児島 | 鹿児島県鹿児島市西別府町 2941-19 (流通業務団地内) | 099-281-5960 | 50 |

※駐車台数は大型車とトレーラの台数の合計。なお、諫早TSは5台の中型車を含む。



プラスチック
Pパレットの返却に
ご協力ください！

●回収対象パレット
（ビールプラスチックパレット
通称：Pパレ）



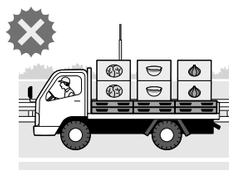

・サイズ：90cm×110cm

・側面に「加盟社名」や「Pパレ共同使用会管理」の印字あり

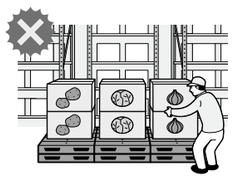
Pパレは、一般社団法人Pパレ共同使用会の
加盟社（メーカー）が購入・所有し資産として管理
の上、共同使用して回収・再利用しております。

お手元のパレット、
こんな使い方
してませんか？

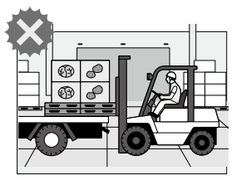
加盟社以外の商品の
輸送・保管・荷役に
使用するのはNGです！



加盟社以外の商品の輸送に



加盟社以外の商品の保管に



加盟社以外の商品の荷役に

国内酒類・飲料メーカーなど110社超が加盟！
一般社団法人 Pパレ共同使用会
〒104-0061 東京都中央区銀座1-16-7 銀座大栄ビル10F

＼ このような違法行為に気づいた方はご連絡ください。／
0120-952-259　Pパレ共同使用会　検索

全ト協

# 令和3年度 経営診断受診促進事業 4年3月1日まで実施中

# 「現状分析」と「戦略構築」の2ステップ方式で経営改善

## 診断士が「3つの分析」で経営課題を明確化

全日本トラック協会では、様々な経営課題を抱える会員事業者の相談ニーズに対応するため、全ト協または都道府県トラック協会が推薦する中小企業診断士等が経営診断・経営相談を行う「経営診断受診促進事業」を行っている。ここでは、同事業の内容について紹介する。

### 事業の内容

同事業は、中小企業診断士等による「総合的な経営診断（ステップ1）」と同診断士による具体的な経営相談、助言などが行われる「経営改善相談（ステップ2）」の2段階に分かれている。

### ステップ1「総合的な経営診断」（図1）

## 事業者の現状を的確に分析

### 「標準経営診断書」発行

**STEP 1　総合的な経営診断**
全ト協・都道府県ト協が推薦する専門家を派遣して多角的に調査・分析を行い、貴社の経営実態と課題を詳しくかつ明確にした「標準経営診断書」を作成します。

「ステップ1」の総合的な経営診断は、経営改善に取り組む事業者における経営実態の把握と課題を抽出する目的で行われるものである。

「ステップ1」の受診に際しては、まず担当診断士が受診事業者の現状を把握するために、資料による事前調査が行われる。

事業者から資料提出を受け、担当診断士がそれらを分析し、事業者の現状を把握。その上で、担当診断士が受診事業者を訪問し、現地調査を行う。

現地調査では、資料を基にした担当診断士との面談を実施。担当診断士が経営者や従業員などから直接話を聞くことで、第三者の視点から事業者のありのままの姿を把握。資料からだけでは分からない、事業者の「伸ばすべき長所」や「改善すべき短所」を明確化していく。

同事業では、このように①提出された資料に基づいた「財務診断による分析」、②自己診断チェックリストによる「自己診断による分析」、③担当診断士が事業者を訪問し課題を探る「現地調査による分析」――の3つの分析により、総合的な経営診断が行われる。

事前調査と現地調査が終わると、担当診断士によって「標準経営診断書」がまとめられ、受診事業者に送付される。

診断書では、担当診断士による総合所見が示される。

総合所見では、「自己診断」「財務診断」の各項目で評価が数値化され、自社の強みや改善を要する点などが分かりやすい形で示されるほか、数値を踏まえた上での改善課題が記載され、経営を改善するためには具体的に何が求められるのかが明確にされる。

### ステップ2「経営改善相談」（図2）

## 経営改善に向けた戦略を構築

### 担当診断士から助言

担当診断士に具体的な経営相談、助言を希望する事業者に対しては、「経営改善相談（ステップ2）」が行われる。なお、これはステップ1を受診した事業者を対象に実施されるものである。

ステップ2では、ステップ1を実施した同じ担当診断士が、ステップ1で作成された「標準経営診断書」をベースに、経営相談や助言を実施。経営改善に向けた指摘事項について、様々な指標を用いながら、第三者の視点から詳細に説明される。

その後、事業者からの経営相談の内容を受け、担当診断士からは自社の今後あるべき姿を目指すための指針となる経営改善提案が行われる。

**STEP 2　経営改善相談**
STEP1から得た結果に基づいて、今後の経営に長所をいかに活かすか、短所をいかに改善するか、「具体策」について、STEP1の担当診断士による直接相談や助言が受けられます。

「経営改善相談（ステップ2）」を受け、経営診断に豊富な経験をもつ担当診断士に相談し、助言を受けながら経営改善に資する様々な方策を実行に移していくことにより、自社の着実な経営改善に取り組むことができる。

▼受診申し込みについて

同事業を受ける事業者には、図1・図2で示したように、経営診断・経営改善相談費用の一部が全ト協から助成される。

受診を希望する事業者は、「経営診断受診申込書」を所属の都道府県トラック協会に提出する（申込書は全ト協ホームページからダウンロード可能）。

**【受診に関する問い合わせ先】**
各都道府県ト協、または
全ト協経営改善事業部まで
☎03-3354-1056

図1　総合的な経営診断（ステップ1）の概要

専門家を派遣して総合的な経営診断を実施し、経営実態の把握と課題抽出等を図る

・診断費用　16万円（消費税別）※別途交通費（現地出張費）が必要
・全日本トラック協会が診断費用の2分の1（8万円）を助成
※安全性優良事業所（Gマーク）取得事業所は10万円を助成

・診断士　全ト協の推薦のある者、または 都道府県トラック協会の推薦のある者

↓

標準経営診断（診断書を発行）

図2　経営改善相談（ステップ2）の概要

全ト協に相談窓口を設置し、ステップ1の「標準経営診断書」をベースに、トラック運送事業の経営診断に豊富な経験をもつ専門家により経営改善に係る助言を行う

・相談対象者　ステップ1「総合的な経営診断」の受診者
・相談方法等　相談日を定め、完全予約制で実施
・相談費用　5万円（消費税別）※別途交通費（現地出張費）が必要
・全ト協が2万円を助成
※Gマーク取得事業所は3万円を助成

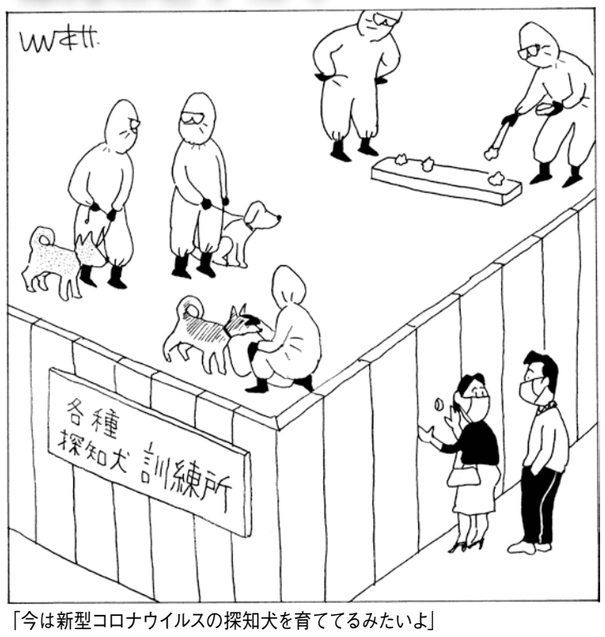
・診断士　ステップ1を診断した者と同一とする

↓

助言を行い、経営改善提案（改善提案書を発行）

## ほんのヒトコマ

［第86回］ 前川しんすけ




「今は新型コロナウイルスの探知犬を育ててるみたいよ」

## 法令○×クイズ ～積載編～

【解答】2面に問題

❶○（法第58条の2）警察官は、過積載をしていると認められる車両が運転されているときは、当該車両を停止させ、並びに当該車両の運転者に対し、自動車検査証、その他政令で定める書類の提示を求め、及び当該車両の積載物の重量を測定することができる。
❷○（法第57条第3項）貨物が分割できず積載重量等を超えることとなる場合において、出発地警察署長が当該車両の構造又は道路もしくは交通の状況により支障がないと認めて積載重量等を限って許可をしたときは、制限を超える積載をして車両を運転することができる。
❸×（施行令第22条第3号イ）積載物の長さは、自動車の長さにその長さの10分の1の長さを加えたもの。
❹×（施行令第22条第4号ロ）積載物は、自動車の車体の左右からはみ出さないこと。
❺×（施行令第22条第3号ハ）貨物自動車に積載できる貨物の高さは、3.8メートルからその自動車の積載をする場所の高さを減じたものでなければならない。

## 食の新旧街道を行く

―俯瞰食文化学の視点から―

フードジャーナリスト、食文化研究家
向笠 千恵子

199「鯖街道お膝元の味⑧」福井県小浜の焼き鯖ずし

若狭から運ばれた鯖は「鯖ずし」になった。海から遠く離れた京では鯖はご馳走だけに、最高にうまく食べる術としてすしが定着したのだ。

鯖ずしは一塩した鯖を酢締めし、すし飯と合わせて巻き、形を整えたもの。鯖の棒ずしともいう。店ではさらに昆布で巻いて竹皮で包むが、要は締め鯖のすしで、これが広まり、日本人にはこれが「ザ・鯖ずし」だった。

ところが最近はそうともいえない。空弁人気火付け役の「みち子がお届けする若狭の浜焼き鯖寿司」（現在なし）が2002年に発売され大当たり。前後して、別の社も浜焼き鯖ずしで空弁に参入。以来、鯖ずしといえば焼き鯖ずしを連想する人口が急増したのだ。

なお、焼き鯖ずしは焼き鯖半身をすし飯と合わせて巻き、生姜や大葉を挟んで彩りと風味をアップさせたものが一般的。

ともあれ、先のメーカーの本拠地は福井でも若狭から離れた地だったが、後者の「若廣」は本社工場を小浜へ移し、焼き鯖ずしにさらに励み、成果を上げている。

ここで前回書いた焼き鯖の「田村長」に再登場してもらう。「小浜の水産加工品なら任せなさい」と胸を張る老舗だけに、鯖ずしもいづみ町本店近くの「ほり川 田村長」店には、締め鯖・焼き鯖の2種揃う。このうち焼き鯖ずしは、196回に紹介した小浜伝統の醤油干しを用いるこだわりの品だ。

「田村長」では醤油干しにした国産鯖を脂を滴らせながら焼く。米は県産キヌヒカリ。うま味と適度な粘りとさっぱりした食味がすし飯向きで、地元の酢で味つけし、甘酢生姜を挟んで焼き鯖と巻き、ごまをふる。

一切れつまむと醤油の香が鼻をくすぐり、鯖がほろりとほぐれ、すし飯がほわっと崩れる。もう一つとなること請け合いで、締め鯖タイプとの食べ比べも一興。（むかさ・ちえこ）

「運ぶ」を支え、環境と未来をひらく
ISUZU

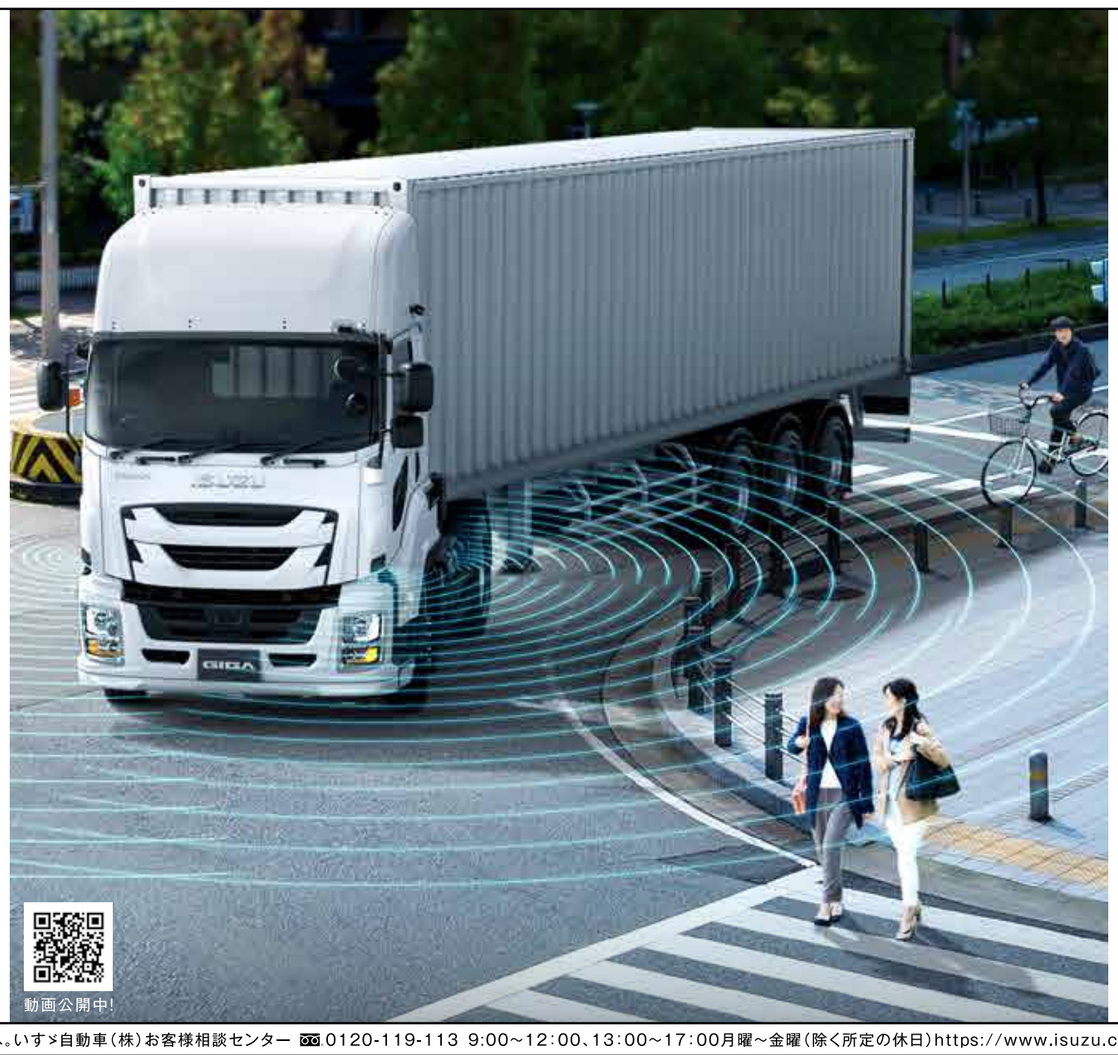
新型ギガは車両周囲の歩行者や
自転車を検知、警報を発し、安全運行を支えます。

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。
＊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。
※1.2021年4月現在、いすゞ調べ
検知エリア（イメージ）

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。
NEW GIGA




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。

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。

厚労省

# 労働災害防止に取り組みましょう

## 7月に「全国安全週間」を実施

### 6月を準備期間に設定

厚生労働省では、7月1日～7日を「全国安全週間」、6月1日～30日を準備期間として、各職場における巡視やスローガンの掲示、労働安全に関する講習会の開催など、労働災害防止に向けた様々な取り組みを行います。

ここでは令和2年中の労働災害発生状況と、7月の「全国安全週間」および6月の準備期間中に、労働災害防止に向けて事業者が実施すべき事項などについて紹介します。

### 1 令和2年の労働災害発生状況

**「休業4日以上の死傷者数」が増加**
**近年では「転倒」などが増加傾向に**

厚労省は4月30日、令和2年の「労働災害発生状況」を取りまとめ、公表した。

2年1月から12月までの労働災害による全産業における死亡者数（以下、死亡者数）は802人（前年比5・1％減）と3年連続で過去最少となった。

また、陸上貨物運送事業における死亡者数は87人（同13・9％減）であった。

一方、全産業における休業4日以上の死傷者数（以下、死傷者数）は13万1156人（同4・4％増）と、平成14年以降で最多となった。また、陸上貨物運送事業における死傷者数は1万5815人（同2・8％増）であった。

陸上貨物運送事業における事故の型別［表1］では、死亡者数は「交通事故（道路）」が全体の36・8％を占めて最も多かったものの、3年連続で減少している。また、死傷者数では「墜落・転落」が全体の27・3％を占めたほか、近年では「転倒」（同6・0％増）、「動作の反動・無理な動作」（同10・5％増）が増加傾向にある。

表1　陸上貨物運送事業における労働災害発生状況（事故の型別）

| | | 令和2年（人） | 元年（人） | 前年比（%） |
|---|---|---|---|---|
| 死亡者数 | | 87 | 101 | 86.1 |
| 事故の型別 | 交通事故（道路） | 32 | 40 | 80.0 |
| | 墜落・転落 | 18 | 19 | 94.7 |
| | はさまれ・巻き込まれ | 15 | 7 | 214.3 |
| | 崩壊・倒壊 | 3 | 5 | 60.0 |
| | 飛来・落下 | 4 | 5 | 80.0 |
| 死傷者数 | | 15,815 | 15,382 | 102.8 |
| 事故の型別 | 墜落・転落 | 4,315 | 4,279 | 100.8 |
| | 動作の反動・無理な動作 | 2,734 | 2,475 | 110.5 |
| | 転倒 | 2,604 | 2,457 | 106.0 |
| | はさまれ・巻き込まれ | 1,589 | 1,673 | 95.0 |
| | 激突 | 1,189 | 1,163 | 102.2 |
| | 交通事故（道路） | 792 | 831 | 95.3 |

### 2 「全国安全週間」実施者の実施事項

**新型コロナ感染対策を取りながら**
**労働災害防止対策の徹底を！**

今年で94回目となる全国安全週間は、労働災害を防止するために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実施される。同省では、安全文化を醸成するため、各事業場では、図で示した事項を実施するように求めている。

また、同省では「令和2年の労働災害発生状況」などを踏まえて、3年度の全国安全週間実施にあたり、すべての働く方が安心して安全に働くことのできる職場の実現を呼びかけている。

なお、実施にあたっては、マスク着用、手指消毒、いわゆる「3つの密」を避けるようにするなど、新型コロナウイルス感染症に対する基本的な感染防止対策を徹底することはもとより、各自治体等の要請や業界団体が作成する「業種ごとの感染拡大防止ガイドライン」等に従うよう呼びかけている。

図　令和3年度「全国安全週間」　実施者の実施事項

(1) 全国安全週間および準備期間中に実施する事項
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ほか、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」の設定のほか全国安全週間および準備期間にふさわしい行事の実施

(2) 継続的に実施する事項
①安全衛生活動の推進
ア安全衛生管理体制の確立
(ア)年間を通じた安全衛生計画の策定、安全衛生規程および安全作業マニュアルの整備
(イ)経営トップによる統括管理、安全管理者等の選任
(ウ)安全衛生委員会の設置および労働者の参画を通じた活動の活性化
(エ)労働安全衛生マネジメントシステムの導入等によるPDCAサイクルの確立
イ安全衛生教育計画の樹立と効果的な安全衛生教育の実施等
(ア)経営トップから第一線の現場労働者までの階層別の安全衛生教育の実施、特に、雇入れ時教育の徹底および未熟練労働者に対する教育の実施
(イ)就業制限業務、作業主任者を選任すべき業務での有資格者の充足
(ウ)災害事例、安全作業マニュアルを活用した教育内容の充実
(エ)労働者の安全作業マニュアルの遵守状況の確認
ウ自主的な安全衛生活動の促進
(ア)発生した労働災害の分析および再発防止対策の徹底
(イ)職場巡視、4S活動（整理、整頓、清掃、清潔）、KY（危険予知）活動、ヒヤリ・ハット等の日常的な安全活動の充実・活性化
エリスクアセスメントの実施
(ア)リスクアセスメントによる機械設備等の安全化、作業方法の改善
(イ)SDS（安全データシート）等により把握した危険有害性情報に基づく化学物質のリスクアセスメントおよびその結果に基づく措置の推進（「ラベルでアクション」の取組の推進）
オその他の取組
(ア)安全に係る知識や労働災害防止のノウハウの着実な継承
(イ)外部の専門機関、労働安全コンサルタントを活用した安全衛生水準の充実
(ウ)「テレワークの適切な導入及び実施の推進のためのガイドライン」に基づく、安全衛生に配慮したテレワークの実施

②陸上貨物運送事業における労働災害防止対策
ア荷台等からの墜落・転落防止対策、保護帽の着用の実施
イ積みおろしに配慮した積み付け等による荷崩れ防止対策の実施
ウ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
エトラックの逸走防止措置の実施
オトラック後退時の後方確認、立ち入り制限の実施

③業種横断的な労働災害防止対策
ア高年齢労働者、外国人労働者等に対する労働災害防止対策
(ア)「高年齢労働者の安全と健康確保のためのガイドライン」に基づく措置の実施
(イ)母国語教材や視聴覚教材の活用等、外国人労働者に理解できる方法による安全衛生教育の実施
(ウ)派遣労働者、関係請負人を含めた安全管理の徹底や安全活動の活性化
(エ)派遣労働者における派遣元・派遣先責任者間の連絡調整の実施
イ転倒災害防止対策（STOP! 転倒災害プロジェクト）
(ア)作業通路における段差や凹凸、突起物、継ぎ目等の解消
(イ)照度の確保、手すりや滑り止めの設置
(ウ)危険箇所の表示等の危険の「見える化」の推進
(エ)転倒災害防止のための安全衛生教育時における視聴覚教材の活用
ウ交通労働災害防止対策
(ア)適正な労働時間管理、走行計画の作成等の走行管理の実施
(イ)飲酒による運転への影響や睡眠時間の確保等に関する安全衛生教育の実施
(ウ)災害事例、交通安全情報マップ等を活用した交通安全意識の啓発
(エ)飲酒、疲労、疾病、睡眠、体調不良の有無等を確認する乗務開始前の点呼の実施
エ熱中症予防対策（STOP! 熱中症　クールワークキャンペーン）
(ア)WBGT値（暑さ指数）の把握とその結果に基づく適正な作業環境管理、休憩時間の確保を含む作業管理の実施
(イ)計画的な熱への順化期間（熱に慣れ、その環境に適応する期間）の設定
(ウ)自覚症状の有無にかかわらない水分・塩分の積極的摂取
(エ)熱中症の発症に影響を与えるおそれのある疾患（糖尿病等）を有する者に対する配慮、日常の健康管理や健康状態の確認
(オ)熱中症予防に関する教育の実施
(カ)異常時の速やかな病院への搬送や救急隊の要請
(キ)熱中症予防管理者の選任と職場巡視等

表2　転倒の危険をチェックしてみましょう！

| | チェック項目 | ☐ |
|---|---|---|
| 1 | 通路、階段、出口に物を放置していませんか | ☐ |
| 2 | 床の水たまりや氷、油、粉類などは放置せず、その都度取り除いていますか | ☐ |
| 3 | 通路や階段を安全に移動できるように十分な明るさ（照度）が確保されていますか | ☐ |
| 4 | 靴は、すべりにくくちょうど良いサイズのものを選んでいますか | ☐ |
| 5 | 転倒しやすい場所の危険マップを作成し、周知していますか | ☐ |
| 6 | 段差のある箇所や滑りやすい場所などに、注意を促す標識をつけていますか | ☐ |
| 7 | ポケットに手を入れたまま歩くことを禁止していますか | ☐ |
| 8 | ストレッチや転倒予防のための運動を取り入れていますか | ☐ |
| 9 | 転倒を予防するための教育を行っていますか | ☐ |

「STOP！転倒災害」

**あなたの職場は大丈夫？**
**転倒の危険をチェックしましょう**

▶ 転倒災害は、大きく3種類に分けられます。
皆さまの職場にも似たような危険はありませんか？

厚生労働省では、休業4日以上の死傷災害の中で最も件数の多い「転倒災害」を防止するため、「STOP！転倒災害プロジェクト」を展開しています。

同プロジェクトでは、全国安全週間の準備期間である6月を重点取組期間とし、基本的な転倒災害防止対策の確認・徹底を行っています。

表2をもとに、職場における転倒予防への取り組みを確認しましょう。

▷具体的な対策はこちらをチェック！

厚生労働省「STOP! 転倒災害プロジェクト」チラシより

こちら広報室　四季折々　207

2021・5・15

▼小高い丘の上にある、ブルーベリー畑に囲まれたレストラン「ヒルトップ」。丘の上の木々からは、澄んだ鳥の鳴き声が、丘の下の田園からは、長閑な蛙の鳴き声が聞こえ、自然の懐に包まれているような気持ちになります。木目調のどこか懐かしい建物と、家族で経営するアットホームな雰囲気に誘われ、リピーターが絶えません。▼久しぶりに訪れたその日、店内に流れていたのはオーストリアの作曲家・シューベルトの歌曲集「冬の旅」の第5曲『菩提樹』でした。この曲の歌詞には様々な訳詩がありますが、その中でも、「菩提樹の枝がざわめき　僕に呼び掛けるように　ここへおいで旅人よ　貴方の安らぎはここにある」という歌詞は、このお店の雰囲気を表現しているようで、ぴったりの選曲です。窓外の木々は新緑に彩られ、風に揺れ、それは爽やかな景色をつくり出しています。▼当日は、テーブルの間隔を空けて、「密」を避けたソーシャルディスタンスに努めながらも、8組の来客がありました。聞くともなく耳に入ってきたのは、一番近いテーブルでの会話でした。父親らしき男性が「そろそろ都会勤めにピリオドを打って、田舎暮らしをするかなぁ」と話をすると、家族と思われるメンバーが、皆一様に頷いていました。▼安定した職業から、定年を待たずに「未知の世界」へ飛び込むのには勇気と決断が必要です。タイミングを逸すれば、「第二の人生で成すべきことが上手く起動せず」ということになりかねません。▼第二の人生には紆余曲折もあるでしょうが、漫画家の弘兼憲史氏は著書『弘兼流60歳からの手ぶら人生』の中で、『常識』という棚にしまったすべてのものを一度おろして、ひとつひとつ吟味してみませんか。そうすれば、きっとこれからの人生に必要なものと必要でないものが見えてくるはずです」と記しています。身辺整理を始める中で、心が「身軽」になり、その先にぼんやりながら、進むべき方向が見えてくるに違いありません。▼レストラン「ヒルトップ」のご主人も、「脱サラで念願のお店を自然豊かなこの地に建てた」とのことを仄聞しています。パソコンと対峙し、キーボードを打つ手を包丁とフライパンを持つ手に変え、今までの仕事から180度転換して夢を叶えたのは、「羨望」の一言に尽きます。▼どんなに難しいことでも、努力すれば必ず成就することの例えである「磨斧作針」という言葉の重みがずしりと感じられます。今更ながら、やるべきことの多さを痛感してやみません。まだまだ目指す先の道程は長く、トホホです！

（山崎　薫）


積込先、配送先で困りごと、ありませんか。

情報ください

荷主等に対する困りごとの情報は
荷主名（○○株式会社など）、具体的な場所（○○市○○物流センターなど）、具体的内容（○月○日、急な荷物量の増加により過積載を強要されたなど）を右記投稿サイトにお寄せください。

意見・事例として投稿していただきたい項目です。

❶ つねに出荷準備が遅れて荷待ち時間が長い
❷ いつも配送先で荷待ち時間が長い
❸ スピード違反しないと間に合わない無理な到着時間を指定された
❹ 交通事故渋滞や悪天候など、やむを得ない遅延なのにペナルティを課された
❺ 過積載になるのに積込時に貨物量を増やされた
❻ 手作業での積込など、契約にはない積込作業を強要された
❼ 契約にはないラベル貼り・検品などを強要された
❽ 約束と違い荷主が高速道路料金を負担しなかった
❾ 予め小さなキズ程度であれば貨物を引き取るとの取り決めがあるにもかかわらず買い取らされた
❿ 運転が危険な悪天候の中での配送を強要された
⓫ 配送先でコロナウイルス感染の差別的扱いをされた

二次元コードを読み取って下さい。国土交通省の投稿サイトにリンクしています。

お送りいただいた内容について、投稿者様や所属企業・団体、荷主様に問い合わせすることは絶対にありませんので、ご安心ください。

国土交通省　公益社団法人 全日本トラック協会



KANSAI LOGIX

Kansai Logistics Expo 2021
第2回 関西物流展

会期　2021年6月16日（水）～18日（金）
10:00～17:00（最終日18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

●初出展160社を加え、前回比1.5倍の規模で開催!
●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66講演、会期3日間で計88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80本以上のセミナーを実施します! 詳細は公式HPへ!!

16日(水) 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

17日(木) 11:00-12:00
アスクル株式会社 執行役員 テクノロジスティクス本部 本部長 宮澤 典友

16日(水) 15:30-16:30
一般社団法人 国際物流総合研究所 代表主席研究員 岩﨑 仁志

17日(木) 12:30-13:30
株式会社ニチレイロジグループ本社 執行役員 業務統括部長 北川 倫太郎

18日(金) 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

18日(金) 12:30-13:30
株式会社フレームワークス 代表取締役社長 CEO 秋葉 淳一

18日(金) 14:00-15:00
GROUND株式会社 代表取締役社長 CEO 宮田 啓友

18日(金) 14:00-15:00
トラスコ中山株式会社 取締役 物流本部 本部長 直吉 秀樹