東ト協女性部&栃ト協

# 栃木で意見交換会

## 人手不足や後継者問題

【栃木】東京都トラック協会の女性部（原玲子本部長）は12月11日、栃木県トラック協会（石塚安民会長）の女性経営者と栃木県で意見交換会を開き、人手不足や後継者問題などの課題と対策について話し合った。

東ト協の女性部が同県で意見交換を行うのは2017年以来2回目。関東では、東京、千葉、茨城、山梨の1都3県で女性組織が発足しており、19年に全日本トラック協会関東ブロック女性協議会も設立。栃木での女性組織発足も促していたが、新型コロナウイルス禍で活動が中断していた。

「関東で一致団結して女性組織をまとめていきたい」と東ト協女性部の原本部長

原本部長は「関東で一致団結して女性組織をまとめていきたい思いがある。実りある交流にしたい」とあいさつ。石塚会長は「意見交換を通じて新しい風を栃木に吹き込むようご指導いただきたい」と述べた。

東ト協女性部の活動を紹介した後、経営者が抱える課題について意見を交わした。「人手不足でドライバー採用に苦労している」「息子がおらず会社の後継者問題が残る」といった課題が挙がった。

これに対し、「ドライバー確保のために求人広告を出すより、社員による紹介制度をつくり効果を上げている」「運送会社は男社会だが、経営者は女性でも活躍できる。様々な道として選択肢を出すことは未来につながるので挑戦してみては」などの意見が出た。

東ト協の山﨑正専務も同行。意見交換会を前に、女性部のメンバーは8月に宇都宮市―芳賀町で開業した次世代型路面電車（LRT）を視察した。（園川萌子）

女性経営者・管理者セミナー

# リース作りで交流

栃ト協

【栃木】栃木県トラック協会は12月11日、女性経営者・管理者向けセミナーを開催した。職場を明るく彩るクリスマスリース作りを通じて、参加者同士が交流を深めた。

リース作りで交流を深める

宇都宮市の生花店から講師を招いて自然の素材を使ったリースの作り方を伝えた。参加者はモミやスギ、ヒバといった針葉樹の葉を土台となる円形のつるにワイヤーで巻き付けて成型し、松かさやコットン、リボンで思い思いのデザインに飾り付けた。

セミナーは女性経営者・管理者の資質向上と交流を目的に、女性の視点を協会活動に反映しようと2018年から実施している。開催に先立ち、石塚安民会長は「草花は部屋を明るくし、人を笑顔にする。明るい職場づくりの気付きにしていただきたい」とあいさつした。（園川萌子）

群ト協吾妻支部／事故防止大会

# 優良運転者13人表彰

【群馬】群馬県トラック協会の吾妻支部（安原賢一支部長）は12月6日、交通・労災事故防止大会を開き、優良運転者（銅賞）13人を表彰した。また、飲酒運転・過労運転の根絶、横断歩道での一時停止、歩行者優先などを誓った。

安原支部長はあいさつで、死亡事故を起こした加害者遺族が警察署長宛てに残した「日高の遺書」を朗読。「一瞬の油断と気の緩みで大惨事になる。今日は改めて事故についてしっかり考えたい」と話した。

本部の武井宏会長は「安原支部長のあいさつに交通事故防止の原点があり、重要なことが詰まっている」と強調し、「安全第一を基軸に安全輸送・安全運行を実現しなければならない」と述べた。

また、群馬運輸支局の鷲巣雄一支局長、中之条労働基準監督署の萩原秀樹署長らがあいさつした。

滝沢物流の滝沢裕気氏が「交通事故・労働災害の限りない減少を達成するため吾妻支部の総力を結集し努力を重ねる」と大会決議を読み上げ、健康起因事故防止に向けた自己管理の徹底などを採択した。

第2部では吾妻警察署の並木隆交通課長による安全講話が行われたほか、大島運輸の大島拓也氏が「安全確保ちょこっと報告」と題して、ドラムグリッパーの運用・導入効果やパレット共通化について報告。段差解消により作業効率と安全性が上がり負担軽減につながったと話した。

（ダシルバ・サミー）

（面担 明石衛）

川崎北部市場運送サービス

# 廃棄物収集を効率化

## ルート管理システム「回収忘れ」即時検知

【神奈川】川崎北部市場運送サービス（沖島由二郎社長、川崎市宮前区）は、廃棄物収集業務で、タブレット（多機能携帯端末）を使用したルート管理システムを導入して業務の効率化を図っている。システムを活用している麻生・多摩地区の資源物回収業務は、川崎市の働き方改革や生産性向上のモデル事業にも採択された。4月から普通ごみ回収業務にも運用を拡大する。

タブレットを使用し収集ルートや収集場所を確認する営業開発の沖島氏（左）と乗務員

同社は、神奈川県トラック協会の旧川崎地区支部の運送事業者30社の共同出資で1982年に設立。川崎中央卸売市場北部市場（同区）の開設を機に、川崎市からの要請で運送や市場内荷役などを担う目的で立ち上げられた。現在は一般貨物の配送や倉庫管理、廃棄物収集運搬に加え、ビルメンテナンス業や警備業など幅広い事業を展開する。

2022年9月には、小田急電鉄が開発したごみ回収効率化システム「Wooms」を導入し、インターネットを経由して収集ルートや回収状況の管理を開始。乗務員はタブレットでルートや収集場所を確認しながら回収業務を行っている。収集場所の通過時間も自動で記録され、他車両の回収状況もリアルタイムに確認できるため、車両間のサポートなど業務の平準化も可能にする。

川崎北部市場運送サービスではシステム導入後、車両積載量や運搬回数の効率化、乗務員が遅れている他車両を確認し自発的なアシストも行うなどの効果が見られた。

営業開発の沖島和徳氏は「これまでは、紙の地図や運転者の記憶に頼っての運行など、非効率な部分があった。システム導入後は、全ての乗務員がルート情報を素早く参照でき、通過記録などのデータにいつでもアクセス可能となった。回収を忘れたポイントも即座に検知し対応できる。また、業務の効率化で、人手不足対策や休暇取得率の向上、新人の業務習得にもつながる」と強調する。

高齢ドライバーがタブレットを使いこなせるかなど不安もあり、少ない車両から試験導入を始めたが、現在は本格的な運用を進めている。急発進・急ブレーキなどの運転動作を検知する「Wooms Connector」を搭載した車両もあり、エコドライブ推進に役立てている。

24年4月には、現在手掛けている麻生・多摩地区での缶、ペットボトル、プラスチック類の回収業務に加え、普通家庭ごみの回収業務にも運用を拡大する予定だ。

沖島氏は「3K（きつい、汚い、危険）のイメージがまだまだ根強い業界。デジタル化での効率化や実作業の減少などで、そのイメージを払しょくしたい。また、誰にでもできる仕事と思われがちだが、正確で効率的な仕事には経験が必要。人材育成の面でも活用したい」と話す。

一方、課題もある。行政の発注業務は入札制度が基本のため、「入札は低価格を競う制度で、契約期間中は料金改定もできない」。行政サービスの維持・向上には定期的なシステム投資、人材育成、ドライバーの待遇改善が不可欠であり、入札制度が原資確保の壁となっている。

（小林大樹）

東ト協江戸川支部

# 業界説明会を来月開催

## 国交大臣表彰 嶋村氏ら顕彰

【東京】東京都トラック協会の江戸川支部（八武崎秀紀支部長）は12月7日、合同理事会と表彰祝賀会を開催した。2023年度の事業計画についても説明し、新年賀詞交歓会を1月24日に実施するほか、物流業界説明面接会を2月7日に企画していることを周知した。

表彰セレモニーは国土交通大臣表彰を受賞した嶋村文男氏（島村運輸倉庫）と関東運輸局長表彰の松下章一氏（松下運送）をはじめ、Gマーク（安全性優良事業所認定）を取得した123社（新規取得は8社）、引越安心マーク（引越事業者優良認定）を取得した1社、東京都貨物輸送評価制度を獲得した38社（新規取得は1社）を顕彰。各者に規定の慶祝金と報奨金を贈呈した。

八武崎支部長が「『2024年問題』は目前。相変わらずの人手不足の中で労働時間の規制が始まる。江戸川支部は330社の会員を擁している。皆さんと知恵を出し合い、課題を解決したい。情報をフィードバックできる支部運営をしていく」と述べた。

（沢田顕嗣）

# 労災防止へTGL講習

## 陸災防埼玉支部 3月まで実施

【埼玉】陸上貨物運送事業労働災害防止協会の埼玉県支部（瀬山豪会長）は、埼玉労働局が実施する埼玉年末年始無災害運動の取り組みの一環として、テールゲートリフター（TGL）特別教育の講習を行っている。

TGLを使用した荷役作業は2月から特別教育を受けることが義務化される。学科4時間、実技2時間が必要だが、社内での実施が難しい事業者が多い。

そこで、同支部は会員を対象に講習。社内で特別教育を行う教育者向けのインストラクター養成講習と、TGLを操作する作業員向けの特別教育学科を用意した。12月にインストラクター養成講習を2回、TGL特別教育学科は3回、1～3月も複数回行う予定としている。

埼労局によると、県内全産業の休業4日以上の労働災害死傷者数は近年、増加傾向にあり、22年は1998年以降で過去最多の7108人だった。陸上貨物運送事業の労災も増加傾向にあり、22年は08年比32・8%増の1390人になった。

12月1日に開催された無災害運動の決起式で、久知良俊二局長は「労災防止の取り組みが活発な建設業や製造業に比べ、取り組みが遅れている陸上貨物運送事業などで増加している」と指摘。凍結路面での転倒や大掃除での墜落、転倒への注意を呼び掛けた。陸災防埼玉県支部の猪新一朗次長は、TGL特別教育のほかに会員へ職場の安全衛生自主点検表を配布し、労災防止を推進していくことを宣言した。

（宮崎茉里奈）

横浜環境保全

# 植栽活動に参加 エコ堆肥を提供

児童・生徒とともに海軍道路沿いにパンジーなどを植栽

【神奈川】横浜環境保全（髙橋義和社長、横浜市中区）は12月10日、瀬谷区の通称「海軍道路」沿いに花を植える地元高校生らの活動「フラワーロードプロジェクト」に参加した。エコ堆肥を無償提供するとともに社員が植栽活動にも加わった。

同プロジェクトは、2023年3月に県立横浜瀬谷高校に統合された旧瀬谷西高校が始めた活動で、同区内の海軍道路沿い1・5キロの歩道に花を植えるもの。今回は横浜瀬谷高の生徒、瀬谷西高OB、上瀬谷小学校の児童、地域住民ら200人が参加した。

農家が花を提供したほか地元企業や横浜市瀬谷土木事務所も協力。横浜環境保全は、市内で排出された生ごみを自社プラントで堆肥化した「ハマのありが堆肥」を無償提供し、社員7人が児童・生徒とともに道路沿いにパンジーなどの色鮮やかな花を植えた。

プロジェクトに参画した横浜環境保全の荒川義則・シニアアドバイザーは「瀬谷は2027年国際園芸博覧会の会場予定地。そのゲートロードとなる海軍道路が花いっぱいとなって世界の人を迎えることができればうれしい」と話した。

（吉田英行）

# CT待機減&中継輸送活用

## 内陸型CRU

2万1200平方メートルのコンテナ置き場を持つ青伸産業運輸の古河ICD

ドライバーの時間外労働の上限規制適用が始まるのを前に、東京港を使う海上コンテナを輸送する運送事業者の間でコンテナラウンドユース（CRU）の取り組みが注目を集めている。以前からある仕組みだが、東京港のコンテナターミナル（CT）前の長時間待機への対応策として力を入れ始めた事業者も多い。内陸拠点により輸送距離が短縮され、運賃低下への懸念の声がある一方、東京港―東北方面の長距離輸送に対応した仕組みを提案する事業者もいる。CRUを巡る現状と課題を探った。

（佐々木健、谷本博、吉田英行）

## 東京港―東北方面 定着へ

吉田運送（吉田孝美社長、茨城県坂東市）はCRUではトップクラスだ。本社敷地に40フィートコンテナ700個の収容能力を持つ坂東インランドコンテナヤード（ICY）を設け、指定管理者として佐野インランドポート（IP、栃木県佐野市）を運営。佐野IPは2017年に稼働、翌年には坂東ICYにもリーチスタッカーを導入しており、吉田社長は「現在、年間8千個のマッチングを行っている」と話す。

富士陸送（山本由起子社長、東京都大田区）も20年7月に茨城県つくばみらい市に内陸コンテナデポ（ICD）を開設した。コンテナ収容能力は20フィートコンテナ384個で、トップリフター、リーファーコンテナ用電源設備、セキュリティーゲートなどを備える。23年秋ごろからコンテナの回転率が高まり活況を呈している。

ICD開設はラウンドユースを推奨する主要荷主の要請がきっかけ。山本社長は「当時から24年問題は指摘され、今後を見据えて立ち上げに踏み切った」と経緯を語る。

一方、青伸産業運輸（梅田順一社長、東京都青梅市）は荷主工場の茨城県内進出に合わせ、12年5月に古河ICD（茨城県古河市）を開設した。トップリフター、リーチスタッカーなどの荷役用機械のほか、バンニング場5レーン、船社と契約した内陸型コンテナデポとして2万1200平方メートルのコンテナ置き場を設けている。同社では複数のコンテナヤードを構えており、この古河ICDと瑞穂インランドデポ（東京都瑞穂町）で、年間8千個程度のマッチングを実現している。

富士陸送は、現在は主要荷主との共同によるラウンドユースがメインだが、今後、24年問題対策として近隣の運送事業者の利用増加を見込んでおり、PRを強化していく方針だ。

山本氏は「北関東から東京港まで空コンテナを返しに行けば、待機時間も含めて労働時間が長くなる。近隣の多くの運送事業者にインランドデポのメリットを広く知ってもらい、気軽に利用してほしい」と話す。

青伸産業運輸ではCRUから一歩踏み込み、古河ICDを軸に、東京港から東北方面への中継輸送を呼び掛けている。梅田一也専務は「同ICDは、労働時間短縮を見据えた運送事業間のインフラになる」と強調。東京港―古河ICD―東北方面という海コンの流れを定着させ、恒久的なサービスとして確立したいと意気込む。

吉田運送が指定管理者となっている佐野IPでは開設した翌年の18年、福島県に本社を置く海コン輸送事業者が事務所を設置した。東北―東京港の中継基地としてハブアンドスポークス方式を実現することで、ドライバーの労働時間削減につなげるのが狙い。今後は、輸出につながるコンテナを確保し、CRUのマッチング率を高めていく考えだ。

## 短距離化で運賃低下懸念

CRUや中継輸送は、普及拡大に向けたボトルネックが存在する。海コン輸送を手掛ける運送事業者からは、内陸型拠点の利用への警戒心もある。北関東と都内の2拠点体制で動く事業者は「内陸型デポは短距離輸送で運賃も安くなり、経営的に成立しなくなってしまう」と訴える。

「運賃の安さを補うには量が必要。北関東の内陸型デポでの搬出入で走る場合、運賃は、良くても半分程度になる。コンテナの破損状態や船社の違い、型式などで受け取りを拒否される場合もある」と指摘し、「労働時間の問題もあるが、現状では内陸型デポへの切り替えは考えていない」と話す。

富士陸送の山本氏は、CRUの利用拡大に向けた障害として運賃問題とは別に、制度や仕組みの周知不足を挙げる。「取引のある荷主しかデポの活用方法を知らないのが実情。輸入に対し帰り荷となる輸出の物量が少ないのも課題。PR対策など行政の支援が必要だ」と指摘する。

また、「時間外労働の上限規制への有効な対策としてデポの公共性はますます高まる」と訴える。「2024年問題」を前に、海コン輸送業界でも様々な取り組みが進められている。