

1日1門 カラダ検定



【梅雨時期の体調不良の原因は？】

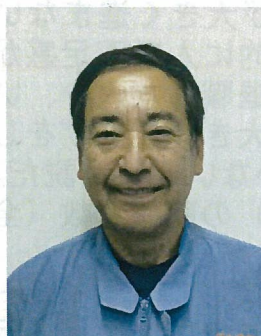
梅雨時期は、体調を崩す人が少なくありません。これは、湿度の高さ、朝夕と日中との寒暖差、頻繁に起こる気圧の変化、そして日光不足などの原因といわれ、雨量は直接関係ありません。湿度が高いと人は不快に感じます。また気圧の変化により、自律神経のバランスが崩れ、睡眠障害や疲労感、頭痛など体調不良に陥りやすいともいわれます。さらに日照時間が少ないと、太陽光を浴びることで生成する「セロトニン」という脳内物質が不足します。「セロトニン」は、心身の安定にも関係するといわれます。このようなさまざまな要因により、梅雨時期は不調を訴える人が多いのです。

梅雨時期を上手に乗り切るには、除湿器やエアコンの除湿機能を使用し、快適な湿度環境を保つほか、セロトニンの原料といわれる必須アミノ酸の一種「トリプトファン」を魚や赤身の肉、大豆などから摂るといいといわれています。また、ビタミンB6を含む、にんじん、レバー、魚などの食品を摂るのもいいでしょう。気分転換に、室内でもできる簡単な運動を行うことも大切です。

※検定問題内の食品の分析値は「日本人の食事摂取基準（2015年版）または「日本食品標準成分表2015」に基づいています。

日高運輸の運転手さんの近況報告

新井 則良 さん - 平成16年4月5日入社 -



入社して13年目に入り還暦から5年が経ちました。65歳と言う実感は自分では無いのですが、体力が落ちて来ているのがわかります。今まで体の不具合が何度かありましたが、仕事に支障の無い様、乗り越えて来ました。現在は肩痛で通院しています。

仕事は、チャーター便として、グローカルペット様のルート配送を3名にて担当しています。転送や引き取り等もあるので、大変忙しい時もありますが3名で協力して対応しています。今後も問題発生の無い様、納得の行く仕事をして行きたいと思ひます。

最後に、9月に3人目の孫が生まれるので楽しみにしています。



社長より

全くの未経験で2t車からスタートした新井さんの姿は、今でも思い出します。誰よりも努力家なのは、皆の認める所だと思います。私も見習います!!

Jump Hidaka.co.

日高運輸株式会社

住所：高崎市日高町1049

TEL：027-362-1887

Mail：hidakaunyu.co.jp@

aw.wakwak.com

HP：http://hidakaunyu.com

2016年7月

No.179

悪天候時の 交通事故防止ポイント

梅雨は、局地的に大雨をもたらしています。梅雨が去ると暑い真夏日が続きます。この時期予想される交通事故の防止ポイントについて確認してみましょう。

記

1 雨天時の事故防止ポイント
(1) スピードを落とし、車間距離を保つ！
制動距離の「のび」を考慮する。急ハンドル・ブレーキ操作は禁物。
(2) むやみに進路変更をしない！
水滴でサイドミラーが見え

なくなり、他車を見落としやすくなる。
2 強風時の事故防止ポイント
(1) ハンドルをしっかりと握る！
車体の大きなトラックは、横風に流されやすい。
(2) ハンドルをとられたら、まず、スピードダウン！
あわててハンドルを切らず、アクセルをゆるめる。小さきみにハンドルを操作して、体勢を立て直す。
3 濃霧時の事故防止ポイント
(1) ヘッドライトやフォグライトを点灯！
自分の視野を確保する。他車に自車の存在をアピール



(資料：県トラック協会提供の安全運転ポイント)

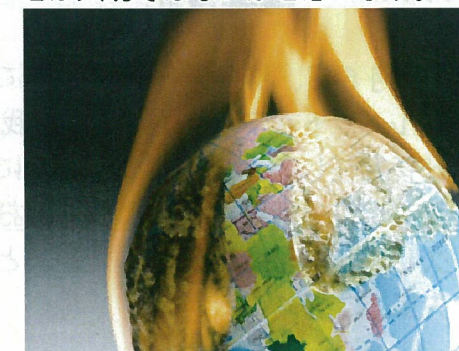
一口メモ

前期ポイントに追記します。夏場は暑さの影響などから体調をくずしやすくなるので、一段と疲労も現れやすくなり注意しなければなりません。疲労の症状をあげると

- ・注意の範囲が狭くなる。
- ・おっくうになる。
- ・記憶力が減退する。
- ・仕事の水準が低くなる。
- ・動作が粗っぽくなる。
- ・感情的になる。等です。

また、最近の国の内外の動静について触れてみますと、外にあっては、英国でのEU離脱、トルコでの爆弾テロ、米国での銃乱射事件等、内にあるのは、参議院選挙、東京都知事

退任劇、九州を中心とした大雨災害等が日々報道されています。日夜、トラック輸送に当たっているプロドライバーとしても、常に関心を持つことが大切ではないかと思ひます。



《道路貨物運送業の従業者数は回復》

ドライバー数に関する統計としては、国土交通省が公表している「交通関連統計資料集」の中に「トラック事業従業員の推移」がある。これによると、「運転手」の数は10年度の75万9319人を底に、11年度：77万2923人、12年度：91万6201人と増加に転じている。ただし、この数値はトラック事業者アンケート調査を実施し、回収した分のみを集計したものである。また統計が古いためあまり参考にならない。

そこで、総務省・経済産業省が1年おきに実施している「経済センサス基礎調査結果」を参照することとする。ただし、この統計は基本的に道路貨物運送業の全事業所における従業者数を把握したものであり、一般職とドライバー職の区別はしていない。

表に09年（第1回調査）、12年（第2回調査）、14年（第3回調査）における道路貨物運送業（注：「管理、補助的経済活動を行う事業所」を除く）の従業者数の推移を示す。

従業者数の総数は、09年において177万431人であるが、12年は14.4%減少して151万5984人となった。しかし、14年には169万6190人と11.9%増加している。

また、総数のうち例外はあると思うが、ドライバー職とは考えにくい「無休の家族従業者」「有給役員」「臨時雇用者」を除いた従業員数数の推移を見ると、09年：157万2352人、12年：135万5250人（09年比で13.8%減）、14年：156万8315人（12年比で15.7%増）となっており、14年の従業者数は09年のそれとほぼ同水準まで戻している。

もちろんこの中には事務職の従業員も含まれているが、便宜的に同様に増減率でドライバー数も推移していると仮定するならば、「足元においてドライバー数は大きく減少している」とは必ずしも言い切れない。

表「経済センサス基礎調査結果」における道路貨物運送業の従業者数の推移（単位：人、%）

	総数	(増減率)						(参考)	
			個人業主	無休の 家族従業者	有給役員	常用雇用者	臨時雇用者	個人業主+ 常用雇用者	(増減率)
2009 年	1,770,431	-	6,927	1,942	85,941	1,565,425	110,196	1,572,352	-
2012 年	1,515,984	▲14.4	5,416	1,700	76,326	1,349,834	82,708	1,355,250	▲13.8
2014 年	1,696,190	11.9	4,949	1,403	72,305	1,563,366	54,167	1,568,315	15.7

出所) 著者作成資料

注) 道路貨物運送業のうち「管理、補助的経済活動を行う事業所」の分を除く

編集後記



7月6日、群馬県日経懇話会にて、前橋商工会議所会頭でグローバルペットケア(株)会長の曾我孝之様とお会いし、弊社では私が社長就任してからのおつきあいになり、改めて感謝を申し上げ、末永く現役で活躍されるようにとお話しました。

久しぶりにお会いしましたが、とても得ることが多く、尊敬する大先輩です。

編集長 黒澤美恵子

トラックドライバーは減っていない？

総務省・経済産業省「経済センサス基礎調査結果」



- 14年の従業員数は12年比で15.7%増
- 再雇用や採用努力で人材確保進んだか
- 貨物量減少で足元の労働力需給に緩み

《なぜ賃金上昇のペースは緩いのか》

最近のマスコミでもしばしば取り上げられているように、トラックドライバー（以下、「ドライバー」）不足対策は物流業界における喫緊の課題だ。

「ドライバーが不足しているのは、ドライバーになる人数よりも、高齢などの理由で辞める人数の方がはるかに多いからだ。ドライバーが集まらないのは、労働条件が他の業種と比較して劣っている。労働時間が長い割に賃金水準が低く、かつ仕事もきつからだ」と回答している。

前々回の本欄でも紹介したように、ドライバーの賃金は徐々に上昇しだしたもの、年率でわずか1～2%程度の伸びにとどまっている。ドライバー不足問題が世間に広く周知され、トラック事業者において運賃引き上げの環境が整ったことから、「ドライバーの賃金は大きく上昇する」と予測したのだが、その見通しはどうやら外れつつある。

ドライバーの賃金に関する話ではないが、わが国における賃上げペースが遅いことに焦っている方がいる。マスコミ報道によると、日銀の黒田東彦総裁は3月16日に開かれた国際金融経済分析会合において、米コロンビア大のジョセフ・スティグリッツ教授に「不可思議なことがある」と切り出し、アベノミクスの下で企業収益が改善し労働市場も引き締まっている中で「急速な賃上げが起きるのが普通だと思われるが、実際の賃上げペースは緩い」と疑問を呈した。

これに対して、スティグリッツ教授は「米国では職探しをあきらめた人が失業者に分類されないなど、失業率が労働市場を正確に表していない」「失業率とインフレ率の関係が瓦解してきている」と応じたようである。

アンチアベノミクス派のエコノミストは賃上げが進まない理由として、「グローバル企業は世界中で競争しており、いくら収益が増加しても国内の人件費（＝賃金水準）を大幅に引き上げると、製品価格が上昇し国際競争力が低下する。故に企業は賃金を大幅に引き上げることにはしない」とを挙げる。

また、「当初の想定以上に就業者数が増加したこと」を賃上げが大きく進まない理由として挙げる者もいる。アベノミクスの影響などにより全般的に人手不足感が強まり、賃金上昇に対する期待が高まる中で、定年などの理由で退職した人や、いわゆる「自発的失業者」が働きだしたため、雇用者側はそれほど大きな賃上げをしなくても人員を確保できたことから、思ったほど賃上げが進んでいないという説だ。

例えば総務省「労働量調査」によると、2015年度平均（速報値）の就業者数（全産業）は6388万人となり、前年度比で28万人増加している。

ドライバーの賃金が大きく上昇しない理由は「13年度下期と比較してドライバー需要が緩んでいるから」ではないかと考えた。足元の貨物輸送量減少に伴い、ドライバー需要が幾分減退する一方、ドライバーの供給数はそれほど落ちていないことから、「トラック事業者はドライバーの賃金をそれほど引き上げなくてもよい状態」なのではないかと推測する。