

# ING

Information  
Network  
Group **vol.12**  
2017 **Spring**

リーダーの肖像

常に時代に先駆け、次に  
目指すは、日本一。

株式会社丸和運輸機関  
社長 和佐見勝氏



Before the light lit up, bright the future is waiting.  
I'll find the small light which becomes a target first.

**輝き**  
interview 誰もが知りたいことを分かりやすく伝えたい。  
テレビ朝日アナウンサー **大下 容子氏**

**Pick up**  
interview 「日本人力」を世界に伝える町、串本。  
和歌山県串本町長 **田嶋 勝正氏**

**Pick up**  
interview 医師が語る現代病 睡眠時無呼吸症候群(SAS)  
医療法人財団 明理会 行徳総合病院 院長 **田中 岳史氏**

**企業**  
探訪 車両管理を効率化し、ドライバーもサポート  
「ビークルアシスト」パイオニア株式会社

02	リーダーの肖像 (株)丸和運輸機関 社長 <b>和佐見 勝氏</b> トラック1台からスタートして、数え切れないほどの縁に恵まれた48年。次に目指すは物流業界「日本一」です。	26	HOT BREAK 富士小山ゴルフクラブ 総支配人 <b>遠藤 仁氏</b> 副支配人 <b>杉山 昭氏</b> 全コース世界遺産を常設してお待ちしております
08	輝き Interview テレビ朝日アナウンサー <b>大下 容子氏</b> テレビをご覧の方と同じ視点で、誰もが知りたいことを温かく、分かりやすく伝えたい。	28	HOT BREAK テワコーポレイション株式会社 代表取締役 <b>萩原 足穂氏</b> 世界一 日の出の早いクリスマス島の塩の物語
12	Pick up interview 医療法人財団 明理会 行徳総合病院 院長 <b>田中 岳史氏</b> 医師が語る現代病 睡眠時無呼吸症候群 (SAS)	30	SCOOP 川村・藤岡総合法律事務所 パートナー弁護士 <b>藤岡 亮氏</b> 外国人労働者・外国人技能実習生の労務管理について
16	Pick up interview 和歌山県串本町長 <b>田嶋 勝正氏</b> 雄大な海とともに生き人類の宝を受け継ぎ「日本人力」を世界に伝える町串本	32	Asian Now しっかりと、「日本」を学ぶ。 協同組合経営情報サービス・西日本研修センター リポート
22	企業探訪 パイオニア株式会社 車両管理を効率化し業務改善、さらにドライバーもサポートする「ピークルアシスト」	他：組合広告 表4：パイオニア株式会社	



# 車両制限令を守りましょう!

## 車両制限令とは…

道路の構造を保全し、又は交通の危険を防止するため、道路との関係において必要とされる「車両の幅」「車両の重量」「車両の長さ及び最小回転半径」の最高限度を定めたもので、それを超えるものは道路を通行させてはならないと定められています。

## 車両制限令の罰則が強化されます

東日本高速道路株式会社、中日本高速道路株式会社、西日本高速道路株式会社、首都高速道路株式会社、阪神高速道路株式会社及び本州四国連絡高速道路株式会社の高速道路各社より、重量超過等の違反が後を絶たず、道路を著しく劣化させる要因となっていることを踏まえ、道路構造物の保全、道路法令違反抑止及び安全走行の啓発を目的として、違反車両に対する徹底した指導取り締まりと合わせて、高速道路各社の大口・多頻度割引において、車両制限令違反者に対する割引停止措置等を見直すとの発表がありました。

### 1 違反点数の見直し

① 【即時告発】悪質な違反者(重量が基準の2倍以上)に対する対応強化

即時告発の結果	現状	変更後
有罪	割引停止	即時告発をもって
不起訴	—	一部割引停止(1か月以上)

※即時告発の結果にかかわらず、違反に応じた点数は別途加算します。

② 【点数区分】措置命令等の発出基準に応じた違反点数区分の見直し

違反種類	現状	変更後
指導警告	—	3点
措置命令A	3~15点	5点
措置命令B又はC	5~15点	15点
即時告発相当	15~30点	30点

**指導警告**：車両制限令違反車両のうち、措置命令の発出基準にいたらない違反に対する指導

**措置命令A**：法定速度を遵守し、可能な限り低速で走行のうえ、指定する場所から流出させる行政処分

**措置命令B**：法定速度を遵守し、可能な限り低速で走行のうえ、指定する場所まで移動し、当該車両の諸元を車両制限令に規定する制限値(通行許可を受けている場合はその許可値)以下になるよう、積載貨物の分割等により軽減させる方法

**措置命令C**：法定速度を遵守し、可能な限り低速で走行のうえ、指定する場所まで移動し、必要な通行許可を受けるまでの間、当該車両をその場に留め置く行政処分

### 2 累積期間等の見直し

① 違反点数の累積期間を3ヶ月から2年間に拡大

累積期間	適用条件
3ヶ月(四半期)	高速道路6会社が指定する四半期において違反を繰り返した場合



累積期間	適用条件
2年間	累積点数に応じて適用

② 違反点数の累積

違反点数	措置内容
30点	講習会による指導及び警告
上記に定める警告期間に30点以上	一部割引停止又は一部利用停止



累積違反点数	措置内容
30点	講習会による指導
60点	一部割引停止(1か月)
90点	一部割引停止(2か月)
120点	一部利用停止(1か月)
150点	一部利用停止(2か月)

※累積違反点数150点以降も、30点ごとに一部利用停止期間が1か月ずつ延長  
※割引停止・利用停止の期間中に各高速道路が定めるETCコーポレートカード利用約款及び営業規則に違反する行為が認められた場合には、更なる措置が適用されます。

### 3 違反項目の見直し

① 軸重超過に対する措置命令等の発出基準に応じた違反点数の設定

軸重超過	現状	変更後
指導警告	なし	3点
措置命令B又はC	なし	15点

トラック1台からスタートして、  
数え切れないほどの縁に恵まれた48年。  
次に目指すは物流業界「日本一」です。



株式会社丸和運輸機関 社長

## 和佐見勝氏

小売業とビジネスパートナーとしてウィンウィン関係を目指す。それまでの常識を覆し、わが国の物流業界に大変革をもたらした株式会社丸和運輸機関。常に時代に先駆け、現在もトップランナーとして業界に新たな風を吹き込み続ける会社の歴史は、店とお金を全て失うという挫折をバネに始まりました。創業50周年を2年後に控え、さらに進化した取り組みで「日本一」を狙う和佐見勝社長に、これまでの歩みやビジネスにかける情熱、未来への夢などについて語っていただきました。

【聞き手】本誌編集長・小松 宣俊

### 3PLのトップランナー

おかげをもちまして、株式会社丸和運輸機関は2015年に長年の目標であった東証1部上場を果たし、2年後には創業50周年を迎えます。これまでの道のりを振り返るとまさに山あり谷ありでしたが、「人縁良好」という座右の銘通り、多くの縁に恵まれて今日まで無事に走ることができました。本当にありがたい限りです。

弊社では、AZ・COM 3PL主導型ビジネスモデル(以下・3PL)や、「桃太郎便」ブランドでおなじみの輪配送サービスを中心に小売業のお客さまに提供していますが、中でも3PLについては時代に先駆けて取り組み、今もトップランナーとしての追随を許さないと自負しています。

3PLとは、簡単にいうとお客さまの物流業務を一括して受託するサービスです。いいかえれば、品物の調達先や品ぞろえなどの提案も含めてお客さまにとって最も効果的な物流システムを構築し、「どうぞ、こちらは本業に専念してください」と安心と満足を提供することで、共に発展するウィンウィン関係を目指すビジネスです。今こそ物流業界で当たり前になった3PLですが、弊社では1990年代の初めごろから本格的にチャレンジし始め、飛躍したきっかけはドラッグストアチェーンであるマツモトキヨシさまとの縁でした。



### 在庫ゼロ・納品100%・ノー検品

今から20数年前、マツモトキヨシさまが関東圏で173店舗を達成され、その後500店舗構想を打ち出されたところにご挨拶に伺いました。そして、ご対応いただいた部長さまに、物流の効率化をサポートするため「在庫ゼロ」「納品100%」「ノー検品」の3つを提案したのです。

全く相手にされませんでしたね。「君、そんなこと本気で考えているの？ 本当にできるの？」って感じでした。マツモトキヨシさまとしては、物流を全部問屋に任せるとおつもりだったんです。問屋なら在庫を常に豊富にそろえているし、もし何か



あつても安心だと。でも、問屋任せなら価格の自由度も高くなく、きめ細やかな対応もあまり期待することはできません。だから、ぜひ一度私にも提案させてくださいとお願いを続けました。

というのも弊社は既に経験を積み重ね、確かな実績を持っていたんです。1980年代の半ばからコンビニエンスストアが台頭し、それまでの大量生産から多品種・少品目・少量在庫へと、時代のニーズが大きく変わろうとしていました。その流れに対応するために、物流業界にも大口の「パレット」や「ケース」ではなく、いわゆる「ピース」による効率的な配達が必要と求められていたんです。また、品切れのリスクや検品などにかかるコストも

徹底的に排除することが要求されました。このような動きに乗り遅れないよう、私は当時国が制定を進めていた物流の効率化に関する法律に目を付け、そのモデル業者にしてみたらおうと決めました。そして、その窓口だった通産省(現・経済産業省)の担当者のもとに日参し、「皆様方がつくる法律で絶対に成果を出すから、ぜひモデル業者に任命してくれ」とお願いし続けました。かれこれ10ヶ月ほど霞ヶ関に通いつめましたかね。不在のときは置き手紙をしたこともありましたが、「また来ます」なんて書いて。担当者に弊社の物流センターに足を運んでもらったこともありました。

### 小売業と対等のパートナー

話が横道にそれましたが、ともあれ弊社がモデル業者となつて物流の効率化のための仕組みをいち早くつくり、既にそれを実際に動かしていたことを粘り強くお伝えしました。

「ノー検品」については、検品を弊社の物流センターで行うことで店舗でのチェックを解消できることをお伝えしました。店舗での検品は思いのほかコストがかかるもので、通常1店舗に17人の検品係が必要なんです。500店舗なら8500人になる計算で、これはとても数が多いです。また、1回の検品に数十分かかります。

もし「ノー検品」なら開店前に商品をパツパツと陳列することができ、時間もかからないのでこれまで検品待ちの時間が発生していたドライバーが、1日に従来の3倍以上の店舗を回ることが出来ます。万一検品ミスや欠品があつて「納品100%」にならない場合は、足りない商品をバイク便で1時間以内にお届けするとお約束しました。もつとも、それまでにそんなことは一度もなかったのですが。「在庫ゼロ」については、弊社が問屋の預託在庫を15日で管理することで実現できる旨をお伝えしました。当然、もし何か問題が起きれば全て弊社が責任を持ち、マツモトキヨシさまに一切負担を負わせないことを繰り返しお話ししました。

その結果、とりあえず試験的に半年間、一部の店舗で私の提案を実行してくださいとなりなりました。ところが始めて3カ月も

たたないうちに、全国の店舗で採用されることになったんです。これは日本の物流業界にとつて、まさに革命的な出来事でした。それまでは運送業者は問屋から仕事をもらっていたのに、問屋を介することなく、小売業さまと対等のビジネスパートナーとして協働するというビジネスモデルができあがったのです。

もちろん、今でもマツモトキヨシさまとご縁を大切にさせていただいています。ちなみに、最初に営業でお伺いした部長さまは、その後社長にられました。

3PLをいち早く本格的に確立できたのは、私が物流のみならず商流のメリットを重視していたからだと思っています。商流のメリットとは簡単にいうと、仕入れの方法や在庫の調整、店舗内のローコストオペレーションや魅力的な売場づくりなどで発揮されるメリットのことで、このようなところ



しましたが、ほかの運送業者の下請けはやりませんでした。むかしからお客さまと直接お話をし、相手の希望や困りごとをこと細やかに聞き、ダイレクトにお役に立ちたいと思つて仕事をしていたんです。だから、いろんなところに直接営業に行きました。その中でも特に思い出深いのが松下電器産業さまですね。当時、「ナショナルショップ」といえば日本一のチェーン店ですよ。その商品を扱いたいと思つて何度かも埼玉・草加市の物流センターに押しかけたのですが、当然相手にされません。それでも通いつめ、担当者の方に「どこの傘下に入れば仕事があるかもしれない」といわれ、御社と直接お仕事をすることでお役に立ちたい」とい続けるうちに、「お前さん、本当に変わつてるな」と何とか認められるようになったんです。

そのころ松下電器産業さまは毎月20日に

商品の二斉出荷を行つていて、あるときトラックが大量に足りないことがありました。そのことを聞きつけて、「ご希望の台数をきつちりそろえますからぜひ私にやらせてください」ってお願ひして、トラックを集められるだけ集めて草加市の物流センターで、きちんと仕事をしました。するとそれから毎月のように仕事を頂けるようになり、トラックの数もどんどん増えていきました。でも、実はこれは全く儲かっていなくて、毎月赤字覚悟でトラックを集めていたんです。でも、それで松下電器産業さまから信用を頂くことができ、それから「ナショナルの仕事は元請けでやつている」ということでほかのお客さまからも信頼されるようになり、さらにどんどん仕事を頂けるようになりました。「仕事の報酬は仕事」ということですね。

これは余談ですが、私は最初のころ、

まで大事に考えることができたのは、私自身が小売業を経験していたからなんです。



## 商売の機微を学んだ八百屋時代

私はこの業界に入る前、青果業（八百屋）を営んでいました。15歳で青果商に入社し、20歳までに「自分の店を持つ」という夢を叶えたものの、お世話になった方の借金の保証人になって24歳でトラック1台を残して全てを失ったのです。

そもその始まりは、これは身の上話ですが、病気の母を養つてやりたいと思つたことです。私が小学生のときに母が結核で入院するのですが、満足な医療を受けることはできませんでした。そのため早く仕事をしたいと思うようになり、中学に

八百屋のノリで仕事をしていました。帽子に前掛け、首にタオルというスタイルで同業者の方にいつも威勢よく挨拶していましたが、「オーツ」って。これが結構評判でしたね。「あいつは面白いヤツだ」って。また、私は体格が良く、おまけに老け顔で余り若くは見られず、そのため20代なのに40歳以上に見られることがしょっちゅうあり、これも一置かれる理由の一つだったのかもかもしれません。不思議なことに、最近では実際の年齢より若く見られるようになり、社内では「永遠の39歳」を自称しているんですよ。

## 40近くでイチから出直し

おかげさまで仕事は順調に増えて37歳のとき、1982年には独立系の運送業者としては埼玉県で売り上げナンバー1になりました。それからしばらくして、新社屋をつくることにしたんです。当時、運送会社の建物といえばみんなプレハブ小屋でした。私は、これからの人財を確保するために、は環境整備をしなければいけないと思ひ、誰にも相談せず、ろくにカネもないのに自社ビルを建てることにしたんです。ところが建設工事つて始まると何だかんだで追加が発生し、費用もどんどん膨らみますよね。それがきっかけで、ある日突然目が覚めたんです。「オレの後ろに一体誰がいるんだ」って。「幹部を育てることもせず、オレ一人ですつてるじゃないか。こんなことやつたら

上がる地元市場で働き始めたんです。そこで仲買人を勤めていた方にお世話になり、その後19歳で千葉の習志野で一國一城の主となり、21歳のときに東京で二旗あげるものの、その3年後に押しはけけないハンコを押して店をなくしてしまつたわけです。時間的にはそんなに長くはありませんでしたが、八百屋時代にはビジネスの基本をみっちり鍛えられました。何せお客さまは女性が多いでしょう、これが皆さん厳しいんです。しつかりサービスをしないと見向きもされない。いろんなお客さまにもまれたおかげで、機転を利かせて、機敏に動き、気前よく接客するという商売の機微がしつかり身に付きました。今思えば、これが3PLの原点なのかもしれませんね。

## 天下のナショナルに直談判

先に述べたように、私は24歳のときにトラック1台で運送会社を立ち上げました。最初は借金を返したらもう一度八百屋をやろうと思つていたのですが、やってみるとこれが面白い。いい仕事をすれば次の依頼が入り、さらにお客さまの紹介で新しいお客さまと出会う。「これだ！」と思ひましたね。「よし、オレはこの仕事で日本一を目指そう」。

3年続けると100台のトラックを持つまでになりました。われながらよく頑張つたと思いますよ。いろんなお客さまの仕事に無性に腹が立つてしまつて。それでイチから企業経営を学ぼうと心に決めて、中小企業基盤整備機構が運営している中小企業大学校に入りました。1年間、モーレツに勉強しましたね。マネジメンの原理原則をそれぞれ乾いたスポンジが水を吸い取るみたいに吸収していきました。私は、代表取締役つて何をやるのかよく知らないまま代表取締役を長年やっていたんです。経営戦略が何たるかを全く知らずに、ただ運と勢いだけで一番になったんです。

とにかく毎日が驚きと反省の連続で、そのうち「学んだことを会社の社員（同志）にも教えよう」と思い、社内日曜の早朝に勉強会を始めました。でも、みんな机の前に座るのが嫌いな社員ばかりでね。「なんで日曜の朝から勉強しなけりゃならないんだ。冗談じゃねえよ」って感じ。私もそれはもつともだと思ひながら、「とにかく騙されたと思つてオレのことを聞いてくれよ、なあ」ってなだめすかし、粘り強く教えているうちに、一人ひとりの隠れている力がどんどん現れてきたんです。すると、みんな学ぶことが面白くなつてがぜん自信もわいてくる。その調子ですつと続けていると、売り上げがどんどん伸びて利益もさらに増え始めました。そのとき、「人の成長が企業の成長につながるんだ」と確信しましたね。

スーパーマーケットの7PLサービスメニュー 7PL=Seven Performances Logistics	
小売経営の価値	食品SMのサービスメニュー
1. コアビジネスへの集中	無資産、無投資によるロジスティクスセンターの構築
2. 物流利益の拡大 (プロフィットセンター化)	仕入価格構造の可視化とトータル物流コスト削減による新たな利益の拡大
3. 商流利益の創出 (バリューチェーン確立)	サプライチェーンにおける企業間連携や垂直統合によるSCMを推進
4. 集客力の向上	生鮮物流改革による食品スーパーの販売力強化
5. コスト削減(業務改善)	食品スーパーの店舗オペレーション改善による販売管理費の削減
6. 人手不足に対応(業務改革)	プロセスセンター開発による食品スーパーの業務改革
7. 顧客(消費者)満足度向上 (新販売チャネル構築)	当日宅配サービスによる顧客満足度向上と売上増大支援

に流れ、その分スーパーのプロフィット(利益)が削られてしまいます。また、問屋はどうしても多くの品物を買いたいので、スーパーが本来欲しい量よりも多くの量を買ろうとする結果、そのギャップが大きくなる。となつてスーパーの経営を圧迫しているんです。7PLではこれらの不利を解消し、さらに産地買付直送によってよりよいものを安く、素早く仕入れたり、店舗オペレーションの改善指導によってコスト削減を実現したりと、さまざまな面からスーパーの経営をバックアップします。弊社がこのようなサービスを実現できるのは、これまで大型スーパーの経営再建に携わった際に蓄積した経営ノウハウがあるからです。

弊社では社員のことを「同志と呼んでいるのですが、何をやるにしても仲間として大切ですよ。共に助け合い、同じ目的を分かち合うことで団結心を育めば、さらにやる気がわいてくる。団結心を育むのは、個人的には「義侠心」だと思っています。ちょっと古い言い方ですがね。もちろん、いい意味でのライバル心、互いに切磋琢磨する気持ちも決して忘れてはなりません。それらの考えを表したのが「同音同響の経営」です。同志全員が共に感じ、共に考え、共に働いて企業経営に徹して夢と希望を達成するところ。共通の響き、すなわち喜びが生まれるという弊社独自の理念です。

**大切なのは「哲学」と「配分」**

自分自身が学び、人に教え、会社がさらに成長する中で、事業に不可欠だと思つたことが二つあるんです。一つは「哲学」です。これは企業理念であり、弊社ではその中心に「お客様第一義」を掲げています。みんながお客さまに尽くし、その成長を支えることが会社の成長につながるという思いからです。

そこで人財育成をもっとしっかりと、ちゃんとした形でやろうと決めて幹部大学校をつくり、それが現在も社内で継続中の、物流のスペシャリストと100人の桃太郎(経営者)の育成を目指す「丸和ロジスティクス大学」につながっているわけです。



もう一つは「配分」です。これは成果配分のこと、弊社では頑張ればその分だけ報われるシステム、また、夢と希望の達成のために頑張る同志には最大限のサポートを行うシステムを構築しています。それらのシステムを通じて、給与や定期賞与はもちろん、決算賞与やさまざまな手当、ストックオプションといった金銭的な配分、そして丸和ロジスティクス大学の開講、国内外での研修や資格取得の支援といった物質的な配分を充実させています。哲学も配分も、やりがい、生きがい、働きの源だと考えています。そういった

物流会社でここまでできる業者は、ほかにはないのではないのでしょうか。では、なぜスーパーに特化するかというところからです。これから少子高齢化が進んでいく中で、毎日買わなくてもいいものがどんどん増えるでしょう。食品もそうです。しかし、ただ時代が変わっても生鮮食品(野菜・肉・魚)を毎日食べない人はいないと考えていて、それがスーパーに特化した理由の一つです。そのためにも仕入れの質、つまり野菜の鮮度をより一層高めなければならぬと思っています。仕入れの質が悪いと決して繁盛につながりませんからね。これは八百屋時代に徹底的に学んだ、商売の鉄則です。

**一燈照隅 万燈照国**

また、世界トップレベルの日本の低温食品物流技術を海外に導入したり、グループネットワークによる当日配達力の強みを生かしたEC(通販)物流を強化したりと、今はさまざまなビジネス展開を構想しているところですが、現在注力しているのが「AZ・COM丸和・支援ネットワーク」内での人財育成です。このネットワークは2年前の東証1部上場後に発足させたもので、そのときの参加企業さまは139社でしたが、現在では660社を超えるパートナー企業さまが加入してくださっています。

「甲斐」がある所にはいい人財が集まり、そうすれば組織やサービスの質が高まり、やがてお客さまに感動と満足と安心を届けることにつながります。また、私は常々「明るい職場は明るい家庭から」と思っているんですよ。だから、まずはみんな自分の家族を幸せにしなければなりません。でも、そうしようと思えば確かな経済力が必要であり、そのためには進んで職場を明るくしなければなりません。同志たちは、いつもそんな気持ちで仕事に取り組んでくれているものと信じています。

**理念と戦略を示す「桃太郎」**



お客様第一義に基づく弊社の取り組みを、分かりやすくシンボル化したのが「桃太郎」です。ご存知のように、桃太郎は犬と猿と雉子を連れて宝物を運びますよね。弊社では、犬を勇敢と敏速、猿を知恵と計画性、雉子は情報収集力と慎重性というように、3者を「経営の先見3要素」の象徴ととらえ、これら3つの力を束ねて宝物を運ぶ桃太郎に自分たちの姿を重ね合わせています。その宝物とは、荷物であり、お客さまの感動や満足でもあります。さらに、地上を走る犬は地上戦略、木に登る猿はケーブル戦略、空を飛ぶ雉子は衛星戦略というように、3者はこれからの物流業界に求められる3つの視点も表しています。

ネットワークの目的は助け合いにあり、トラックなどの車輛や燃料、修理費、車検費用を通常より3割ほど安く提供するという経済支援を主に行なっています。そこに人財育成サポートをプラスしたいと考えているんです。弊社はこれまで、ネットワークにご参加いただいた会社さまに大変お世話になってきました。倒れることなく48年もやってこれたのは、たくさんパートナー企業さまのおかげと思っています。その恩返しとして、それぞれの会社のリーダーとなつて将来を担い、さらにこれからの物流業界を支え、日本という国をより繁栄させていく、そんな人財を育てていきたいのです。

「人縁良好」とともに、私は「一燈照隅 万燈照国」という言葉をとても大切にしています。これは比叡山延暦寺を開いた伝教大師最澄の教えとされ、一つの灯りは隅しか照らせませんが、万の灯りは国全体を照らす。それが転じて、一人ひとりが自分の役割を懸命に果たすことで、国はさらに明るく、よいものとなるという意味になります。一人ひとりの同志が安心して日々の業務に打ち込み、一人ひとりのパートナー企業さまが安心して仕事に取り組み、一人ひとりの小売業者さまが安心して本業に専念できる。弊社はこれからも、そんな環境づくりを続ける限りの力を尽くすことで、この国に「幸せ」という名の灯りを照らしていきたいと考えています。

このように、私どもの経営理念と今後の戦略を象徴する桃太郎は弊社の顔として、津々浦々走り回っています。桃太郎のおかげで弊社のブランド力は飛躍的にアップしました。今では日本全国の方に「桃太郎便」を知っていたらいいと思います。桃太郎を描いたトラックを走らせた当初は子どもたちに大人気でしたね。トラックを停めていると学校帰りの子どもたちが桃太郎の絵に触ろうとクルマに寄ってきて、うれしい反面、ケガをしたりしないかヒヤヒヤしたことを今でもよく覚えていています。

**3PLから7PLへ**

来るべき創業50周年に向けて、弊社ではより一層の飛躍を目指しています。究極の目標は3PL業界で「日本一」となることです。その原動力と位置付けているのが、3PLをさらに進化させたAZ・COM 7PL(以下・7PL)です。これはお客さまをスーパーマーケットに特化し、コンサルティングの領域にまで入り込むことで経営支援をトータルに行うという、いまだかつてないサービスです。

具体的には、お客さまに一切の負担をかけることなく弊社で物流センターをご用意し、7つのメニューを通してさらなるご満足を提供していきます。例えば、今でも多くのスーパーが問屋物流によって品物を納入しているため、どうしても物流利益が問屋



株式会社丸和運輸機関 社長  
**和佐見勝氏**

1945年埼玉県生まれ  
15歳で八百屋での修業を始めて19歳のときに独立するも24歳で店を失う  
その後トラック1台で創業し1973年に丸和運輸機関を設立2015年に東証1部上場を果たす。

**桃太郎便**  
AZ-COM  
MOMOTARO-3PL-SYSTEM

<http://www.momotaro.co.jp>

テレビをご覧の方と同じ視点で、  
誰もが知りたいことを  
温かく、分かりやすく伝えたい。



テレビ朝日アナウンサー  
大下 容子氏

【Profile】

広島県広島市出身 1993年入社 趣味は  
映画観賞とゴルフ 現在「ワイド!スクランブル」  
(月～金、第1部 午前10時25分～午後0時  
(一部地域を除く)・第2部 午後0時30分～  
1時45分)、「SmaSTATION!!」(土、午後  
11時15分～午前0時09分)に出演中

Yoko  
Oshita

橋本大二郎さんとコンビを組む  
「ワイド!スクランブル」や「SmaSTATION!!」などの  
人気番組で、お茶の間ですっかりおなじみの  
テレビ朝日アナウンサーの大下容子さん。  
的確なトークと親しみのある笑顔が魅力の  
大下さんに、テレビで輝き続けるための秘訣や  
キャスターという仕事に対する姿勢などについて  
お聞きしました。

インタビュー・澤村 秀敏 編集委員

★いつも同じテンションをキープ

大下さんテレビで見ない日がない  
ほどの売れっ子ですね。

大下 ありがとうございます。今は週に  
6日生放送のレギュラー番組があり、  
月曜日から金曜日の午前中からお昼過  
ぎまで情報番組の「ワイド!スクラン  
ブル」のキャスターを、土曜日の夜はバラ  
エティの「SmaSTATION!!」  
の司会を担当させていただいています。

大下 「SmaSTATION!!」は  
2002年の1月から、「ワイド!スク  
ランブル」は1998年の10月からなの  
で今年で19年目。そのころに生まれた赤  
ちゃんがそろそろ成人式なんだと思っ  
と、ちょっと恐ろしいですね(笑)。

そんなに長い間、ほぼ毎日テレビに  
出演されているのはすごいことだと  
思うのですが、そのために「番気を付け  
ているのはどんなことですか。

大下 やはり体調管理ですね。いつも同  
じテンションを維持するために、番組の  
初めから終わりまで「ヨシッ!」という  
緊張感と高揚感を保ち続けるために、  
また毎日同じ顔色で視聴者の方に  
お目にかかるように、とにかく体を  
壊すことのないよう気を付けています。

体調管理のために何かしていること  
はありますか。

大下 毎朝出勤時に2駅分を歩くように  
しています。大体30分ほどです。また、仕事  
の合間にスポーツクラブでストレッチや  
体幹トレーニングをして、じんわり汗を  
かくことも日課にしています。むかしは  
ランニングマシンで30分ぐらいガンガ  
ン走っていたんですけど、最近はちょっと  
しんどくなってきた(笑)。今の自分に  
できることをルーティンにすることで  
体調を整えている、という感じですね。  
あとは早く寝たり、金曜日以外は遅い  
外出を控えたりといったように規則正し  
い生活を心掛けています。

なるほど、ルーティンを大切にするこ  
とは心身のリズムを整えるために効果  
的ですね。ところで生放送は失敗でき  
ないという大きなプレッシャーがあると  
思うのですが、それをほぼ毎日こなす  
ために心掛けていることはありますか。

大下 これは答えになっていないかもし  
れませんが、私の場合はほぼ毎日やって  
いることで助けられている部分があり  
ますね。もし、今日うまくいかなかったら  
も明日取り戻そうとか、次回はこういう  
ふう工夫してやってみようと思えるよ  
うにしているんです。幸い「ワイド!スク  
ランブル」では1週間に5回もチャレンジ

できる機会を頂いているので、そういう  
意味ではとても恵まれた環境にあると思  
います。

気持ちの切り替えが上手というか、  
究極のプラス思考ですね。

大下 いえいえ。そんなことは全然なくて、  
ちょっとしたことですぐに落ち込むし、  
とても「気にしい」な性格なんですよ。  
もし1週間に1回しか出演の機会がな  
ければ、悩みをずっと引きずるかもしれ  
ません(笑)。そもそも私は生放送が  
大好きなんです。収録と違って決まった  
時間に終わるので、そのあとの時間を  
映画を観たり、人に会ったりと、自分の  
世界を広げるために有効に使えます  
からね。

★さまざまな意見を引き出す

情報番組の「ワイド!スクランブル」は  
今年で19年目ということですが、キャス  
ターとしてその間に何か「変わった」と  
思うことはありますか。

大下 外国からの報道の割合が増えまし  
たね。特にここ数年は、例えば日中関係と  
いった硬派なニュースを多く扱うようにな  
りました。私がキャスターを始めたころ  
は、「サッチー騒動」などの芸能ニュース  
が番組の大半を占めていたんです。



それはリタイアされた団塊世代、いいかえれば社会への関心が高い層が多く見ているというところでしょうか。

**大下** そうかもかもしれませんね。また、ここ数年はニュースのサイクルがとて昔は同じ話題を何カ月も続けて取り扱っていたのに、最近は1週間もたないうちに次の大々的なニュースをお伝えするといったように。昨年でいえば、海外ではイギリスのEU離脱問題やリオ五輪、アメリカの大統領選挙などのビッグニュースが目白押しでしたし、国内では熊本の地震をはじめ災害に関するニュースを幾つもお伝えしました。

**視聴者の方にニュースを伝える際、気を付けているのはどんなことですか。**  
**大下** なるべくテレビをご覧の方の視点に立つようにしています。自分が一視聴者として、こんなことが聞きたい、あんなことが知りたいと思うようなことをお伝えできるように心がけています。

**ひと口に視聴者の視点といってもいろいろですね。**  
**大下** ええ、だからこそ多様な意見を引き出すことが大切だと思っています。コメントーターの方々からお話を聞くときも、決して一方的なコメントだけで終わることがないように、さまざまな角度



【ワイド!スクランブル】 tv asahi  
●MC:大下 容子(中央)、橋本 大二郎(右)、小木 逸平(左)  
月曜～金曜 10:25～13:45(一部地域をのぞく)

橋本大二郎さんがキャスターというのは、ほかにはない強みですね。

**大下** その通りです。昨年、そして今年と東京都に関する話題が尽きませんが、ご自身も高知県知事を4期・16年お勤めになった橋本さんのお話はひと味もふた味も違いますね。「なるほど! お役所ってそういうふうになってるんだ」と、びっくりするようなこともたくさん教えていただいています。そういったお話が聞ける

から意見を出していただくように工夫しています。そうすることで視聴者の方の多様な考えにお応えするのはもちろん、「あつ、そういう考え方もあるんだ」という気付きを提供することにつながるのでは、と思っています。



それは重要なことですよ、もしくはすると民主主義の根幹といえるかもしれません。

**大下** 毎朝局に入ると必ず、10紙ほどの新聞に目を通すようにしています。同じニュースでも新聞によって論調がそれぞれ

のも、この番組ならではの魅力だと思います。

**ところで、番組で着る衣装は自前なのですか。**

**大下** さすがに週に5着も自分で用意することはできないので、スタイリストさんが準備してくださった衣装の中からその日の天候やニュースの内容に合わせてベストの1着を毎日選んでいます。衣装も重要な情報の一つなんです。今はこういうスタイルが流行っていると、か、こういう色の組み合わせも素敵とか、こんな年齢の人がこういう服を着ても大丈夫なんだとか(笑)。テレビをご覧の方にいろいろなことを伝えることができますからね。だから衣装選びには結構神経を使っています。

★自分ができることをしっかりと

今日はいろいろなお話を聞かせていただいて、ありがとうございます。ルーティンや気持ちの切り替え、「聞く」ことの大切さについてのお話は、ビジネスにも役立つことだと思いました。では最後に、大下さんの座右の銘を教えてください。

**大下** 「最善を尽くす」です。テレビの番組づくりは、プロデューサーからディレクター、技術、美術、取材スタッフ、出演者

違いますよね。幾つもの異なる意見に触れることで、「世の中にはこういうものが見方があるんだ」と私も毎日のように、いろいろな気付きを得ているんですよ。

★つくる側と見る側をつなぐ

**大下** 大下さんのお話を聞いていると、キャスターにとっては人の話を「聞く」ことも大切な仕事なんだなと思いました。

**大下** おっしゃる通り、私は聞き役です。おそらくキャスターの仕事の99%は、人の話を聞くことなんじゃないかなと思っています。ゲストの方はもとより、レギュラーコメントーターの方は週に1回の放送のために相当の準備をしてスタジオにお越しになります。その苦勞にお応えするためにも、その方が今日は何を一番知りたいのかを打ち合わせのときにしっかりと確かめて、本番でちゃんと聞いて差しあげる。そうすれば多様な意見を引き出すことになって番組自体に深みと広がりが生まれますし、コメントーターの方にも「来週もがんばろう」と思っていただけ。こういった正のサイクルを生むためにも、「聞く」ことは何よりも大切だと思います。

「聞く」ことはスタッフ間のチームワークにも役立ちますよね。

**大下** そうですね。テレビの取材の仕事って本当に大変なんです。雨の日も風の日も、暑い日も寒い日も、いろんな所に行って取材したVTRの内容を大急ぎで編集して、その日の放送に間に合わせるという作業を毎日しているわけですから。そういった取り組みの成果がしっかりと得られるように、つまり番組内で私が取材の趣旨を視聴者の方により正確に、しかも効果的にお伝えできるように打ち合わせの際には取材スタッフから、そのVTRで最も伝えたいことは何かを聞き出すようにしています。もちろん、聞いた上で意見をすることもありますが、取材の趣旨はよく理解できるけれども、視聴者の方はもっとほかのことに興味があるかもしれないと思ったときは、そのことを取材スタッフに伝えるようにしています。このようにつくる側と見る側をつないだり、その間にあるギャップを埋めるのも、キャスターの役割なのかもしれないなと思っています。

**「自身では、「ワイド!スクランブル」の魅力はどんなところだと思っていますか。**  
**大下** 番組をご一緒させていただいている橋本大二郎さんが先日古希を迎えられたのですが、70代から20代までと出演者の世代がとても幅広く、現場はまるでファミリーみたいな感じなんです。

まで、それぞれが専門性を持った人たちのチームワークから生まれます。いい番組にしようと思えば、それぞれが自分の役割においてできることをしっかりとやるのが大切だと思います。もちろん、これはテレビの番組づくりだけでなく、どんなことにも当てはまることですが、これからもそんな当たり前のことを忘れないでいきたいと思っています。



テレビ朝日アナウンサー  
大下 容子氏



**田中**…文字通り、眠っているときに無呼吸状態になる病気で、SASはその英語名である「Sleep Apnea Syndrome」の略です。一般に無呼吸状態とは呼吸が10秒以上止まる状態をいい、これが7時間に30回以上もしくは1時間に5回以上あればSASと診断されます。「フガ、フガ」といういびきを

**睡眠時無呼吸症候群(SAS)とは**

千葉県市川市に位置するIMSグループ医療法人財団明理会 行徳総合病院は1980年の創立以来、地域に根ざした医療活動を続け、2015年に最新鋭の設備を備えた高機能病院として生まれ変わりました。現在、24の診療科と24時間365日対応の救急センターや脳卒中センターなどで最先端の急性期医療を提供するとともに、人間ドック、脳ドック、骨ドックを通じた健康維持のサポートにも力を入れています。また、最近では新たな現代病の予防啓発にも積極的に取り組んでいて、ここではその中でも特に注目している睡眠時無呼吸症候群(SAS)について、院長の田中岳史先生にお聞きしました。

大きな音でかく人は、睡眠中に無呼吸状態になっている恐れがあります。

SASにかかると睡眠時に体が酸欠状態となり、眠りの質が非常に悪くなって疲れがとれません。その結果、起きているときに耐え難い眠気に襲われるようになり、運転中や会議中といった状況においても居眠りをしてしまいます。

SASはむかしからある病気ですが、日本でその名が知られるようになったきっかけはSASにかかった新幹線の運転士が居眠りをしながら高速で列車を走行させたという、2003年に起きた衝撃的な事件でした。しかし、それから十数年がたった今もまだ、日本ではSASが十分に知られているとはいえず、社会的にも「仕事中に眠くなるなんて気持ちが悪すぎるからだ。けしからん!」といった認識が支配的です。また、SASの恐れのある人自体も、自分が急に眠くなるのが病気のせいとは夢にも思っていない、というのが現状です。

**その原因は?**

**田中**…日本人がSASにかかる原因は大きく二つに分けられ、一つは生活習慣によるものです。不規則な生活やストレスなどによって睡眠障害になり、それに伴い体内時計が乱れてSASにかかってしまうのです。

もう一つは体形によるものです。日本人は欧米系の人に比べて顎が小さく、口の中の空気の通り道が狭いという特徴を持っています。そこに扁桃腺が大きかったり、あるいは肥満によって顎や首に脂肪がついていたり、さらに飲酒などにより舌や口の中の筋肉が緩んだりすることで空気の通り道がより一層狭くなり、SASを発症させてしまうのです。



正常時



睡眠時無呼吸時

医師が語る **現代病**

**睡眠時無呼吸症候群(SAS)**

運転中に突然眠くなるのは、もしかすると病気のせいかもしれません。

医療法人財団 明理会  
行徳総合病院 院長

たなか たかし  
**田中岳史氏**



医療法人財団 明理会  
行徳総合病院 院長

たなか たかし  
**田中岳史氏**

【専門分野】一般外科、消化器外科  
【資格】日本外科学会外科専門医、日本消化器病学会消化器病指導医、日本消化器外科学会認定医、日本医師会認定産業医、医学博士  
【所属学会】日本外科学会、日本消化器外科学会、日本臨床外科学会、日本消化器病学会、日本静脈経腸栄養学会  
【略歴】昭和60年 順天堂大学医学部卒業後、同大学第2外科講座入局。平成2年 同大学大学院卒業。平成5年 ケンブリッジ大学留学。平成9年 胃腸病院外科部長。平成22年 行徳総合病院に外科部長として入職し、平成24年から現職。



千葉県市川市の行徳総合病院が開催する健康教室のダイジェスト動画をご覧ください。

【講師】院長 医師 田中 岳史

実は怖い!あなたに潜む、睡眠時無呼吸症候群(SAS)

[https://www.youtube.com/watch?v=ksra\\_eh11IQ](https://www.youtube.com/watch?v=ksra_eh11IQ)





■設備紹介



総合受付



診察室



各種ドック受付



血管撮影装置(パイプレン型)

■診療科

- 内科
- 外科
- 整形外科
- 脳神経外科
- 循環器内科
- 消化器外科
- 消化器内科
- 腎臓内科
- 糖尿病内科
- 人工透析内科
- 乳腺外科
- 眼科
- 耳鼻咽喉科
- 婦人科
- 皮膚科
- 泌尿器科
- 肛門外科
- 小児科
- 神経内科
- 麻酔科
- 救急科
- 形成外科
- 放射線科
- リハビリテーション科

■人間ドック

人間ドックのすべてのコースで、小さな病変の発見が可能な電子内視鏡による検査を実施します。浦安プライトンホテルのランチ付  
※当日ご利用なければグルメカードをお渡しします

IMSグループは  
地域密着型の総合病院です

田中…IMSグループは、東日本を中心にアメリカ・ハワイにも進出し、現在136の病院と施設を所有しています。近年では老人ホームや介護老人保健施設の運営にも力を入れており、入居者の方にも高い評価を受けています。

グループの一員である行徳総合病院は、2015年3月に地下鉄東西線の行徳駅前から首都高速湾岸線の千鳥町出口の近くに移転し、新築開業しました。車でのアクセスが

自律神経が不安定になると脳内にあるメンタルの中枢にも悪影響を与え、それがうつを引き起こすことも考えられます。また、



- 田中…次のようなことが挙げられます。
- 仕事などに突然耐え難い眠気に襲われ、居眠りをする
- 眠りに落ちなくても判断力や集中力が著しく低下する
- 肩こりや腰痛がひどくなる
- 睡眠障害によって自律神経が不安定になり、頭痛やめまいがしやすくなる

どのような危険性がある？

年代で見ると、男性は30代から60代にかけてのいわゆる働き盛りの人に多く見られ、女性は更年期以降の比較的年齢が高い人に多く見られる傾向があります。これは男性の場合、その年代で生活習慣が乱れて太る人が多くなるため、女性の場合はホルモンバランスが変わって首回りなどに脂肪が付きやすくなるためと考えられています。



SASの人は生活習慣病にかかる危険が大きく、高血圧のリスクは通常の2倍、脳卒中のそれは3倍、糖尿病のそれは1.5倍といわれています。

検査法・予防法は？

田中…不規則な生活を送っていたり、BMI(体重kg÷(身長m×身長m))が25以上で自分は肥満気味と自覚していて、その上でSASの症状があると思われる方はぜひ一度、検査を受けることをお勧めします。最近では睡眠外来や睡眠時無呼吸外来を設けた病院が少しずつ増えており、そういった所では簡単な検査を受けることができます。弊院でも簡易検査を実施していて、その結果によって専門的な治療が必要な場合には、それが可能な施設のご紹介などを行なっています。一番の予防法はダイエットや生活習慣の

改善です。実際に専門的な治療を受けなくても、減量などによって症状がよくなったというケースも多くあります。その上で、枕を自分に合った物に替えてみるのもいいでしょう。理想は、ほどよく顎を引いた状態で楽に寝られる高さの枕です。

万一のときはクルマを駐めて洗顔！

田中…いうまでもなく、SASは運転に悪影響を与えます。SASのドライバーが居眠り運転による事故を起こす割合は、そうでないドライバーの7倍というデータがあるほどです。ですからSASの恐れがあるドライバーはまず、検査を受けるのが最善の選択といえます。

もし万一、運転中に眠らなくなったらクルマを安全な場所に駐めて、顔を洗うのがベストです。顔にはセンサーがたくさんあり、それを水で刺激することで脳をリセットすることができるのです。仮眠をとる場合は30分ぐらいがよく、1時間以上寝てしまうと体が本格的な睡眠モードになり、体内時計がさらに狂ってしまう恐れがあります。

もっとも、これらはあくまでも一時的なことに過ぎないので、自分ももしかしたらSASかもしれない、あるいは職員の方がSASかもしれないと思ったら、繰り返しになりますが、安全への一番の近道なのです。それこそが、安全への一番の近道なのです。

便利になり、東京都内の患者様はもちろん、千葉県内の患者様の数も多くなりました。また、優れたアクセスを生かして救急外来の受入れも今まで以上に力を入れており、二次救急輸送病院に参加しています。地域に根ざした医療機関となるために、広報活動も積極的に行っています。毎月1回、社会福祉協議会と共催で行徳ふれあい健康サロンで講演を行ったり、「転勤カフェ」という転勤族ファミリーと地域の子育てファミリーの交流イベントに参加したりと、幅広い世代の地域の皆様との交流を深めています。また、常時50人以上の労働者を使用する



“ここは串本 向かいは大島 仲を取り持つ巡航船 アラヨイショ ヨーイショ ヨイショ”の歌詞で、かつて全国のお座敷で知られた『串本節』。その本場である和歌山県串本町は、太平洋に面した本州最南端の町。漁業と観光を主な産業とする小さな町は、豊かな自然の恵みと世界遺産を有し、さらに日本とトルコの友好の原点というほかにはない歴史を誇ります。この町で生まれ育った田嶋勝正町長に、海と山と人の魅力あふれるふるさとの今と、これからの町づくりについて伺いました。

# 雄大な海とともに生き 人類の宝を受け継ぎ 「日本人力」を 世界に伝える町

# 串本



和歌山県  
串本町

名勝 天然記念物 橋杭岩



潮岬灯台

## 本州最南端の町、串本町

紀伊半島の最南端に位置する串本町は、紀伊山地を背に従え、太平洋を望む町です。串本町のことを知らなくても、潮岬をご存知の方は多いのではないのでしょうか。わが町にある潮岬は本州最南端の地であり、東京の八丈島とほぼ同じ緯度にあります。

町の東西に長く伸びた海岸はリアス式で、その雄大な自然美から吉野熊野国立公園の指定を受けています。そこには潮岬に加えて、国の天然記念物である奇岩群の橋杭岩（はしぐいいわ）や、ラムサール条約に登録された世界最北限のサンゴ群生地といった見どころがたくさんあり、1970年にわが国初の海中公園（現 海域公園）に指定された串本海中公園からは、サンゴをはじめとする絶景を一年中楽しむことができます。また、その周囲は本州屈指のダイビングスポットとして名高く、サンゴはもちろん、温帯と熱帯の魚たちが黒潮の中に入り交じる串本町ならではの海中景観を堪能しに、冬でも多くのダイバーが訪れます。



和歌山県串本町長  
たしま かつ まさ  
田嶋勝正氏





トルコ軍艦遭難慰霊碑 / 「友情 (DOSTLUK)」パネル



橋杭岩ライトアップ

# 「日本人力」を世界に伝える町 串本

## 鉄道でも車でもアクセス良好

串本町へのアクセスは、JRの特急で「串本」駅まで京都3時間40分・天王寺3時間・新大阪3時間15分ほどです。大阪市内からの車でのアクセスについては、2年前に近畿自動車道紀勢線が延伸されて「ふん」と楽になりました。「南紀田辺」ICから「すさみ南」ICまで約38kmも伸びたことにより、大阪市内から車で3時間かからなくなり、おかげさまでこの1年間で日帰りの観光客の方が10万人ほど増えました。ちなみに、わが町を訪れる日帰りの観光客の方の数は年間100万人ほど、宿泊客の方の数は年間30万人弱といったところです。

紀勢線は串本町まで延伸されることですが、すでに決まっています。来年度から工事がスタートする予定です。完成には7年程度かかる予定ですが、より多くの方に串本町までお越しいただけることを今から期待しています。



## 日本・トルコ友好のきっかけ

毎月16日、私はある慰霊碑にお参りしています。どんなに忙しくとも、どんなに天気が悪くとも、必ず花を手向けることを欠かさないようになっています。参拝しているのは「トルコ軍艦遭難慰霊碑」です。この碑は、日本とトルコとの間に友好と親愛の念を根付かせるきっかけとなった、ある海難事故にまつわるものです。

明治23年(1890)9月16日、オスマン帝国(現トルコ共和国)のフリゲート艦で、日本への親善使節団を乗せた「エルトゥールル号」が紀伊大島の岩礁に乗り上げた末に沈没しました。オスマン、パシヤ特派大使海軍少将以下、580余名もの人々が命を落とすという大変痛ましい海難事故でした。その際には69名が救助されたのですが、その命を救ったのは地元の人たちでした。



自分たちの身の危険を顧みず、69名もの命を救った人たちは「お互いさま」という思いを持っていたといえます。というも船が沈没した「船甲羅(ふなごうら)」という岩礁群は数百年にわたって難所として知られ、それまでもにも数多くの漁船が荒波に呑み込まれていたのです。救助に向かった人たちの心には、国や民族や文化の違いなど関係なく、海に生きる者同士であれば何かあったら互いに助け合うという気持ちがあったのでしよう。それは一人の人間として人の命を尊ぶ、もっと純粋な心だったのかも知れません。その気持ちを実行に移すには大変な勇気が必要だったと思います。それは、私の想像の域をはるかに超えるものです。

## 町内の4つの道が世界遺産に

串本町は海の恵みが豊かで、魅力的な観光資源も海岸沿いに多い町ですが、昨年の10月に山の方でうれしいことがありました。町内を通る大辺路(おおへち)が、世界遺産「紀伊山地の霊場と参詣道」に追加登録されたのです。大辺路は、熊野本宮大社、熊野速玉大社、熊野那智大社という熊野三山へ通じる参詣道・熊野古道の一つであり、大辺路のうち、



世界遺産「紀伊山地の霊場と参詣道」

これは10年ほど前から進めてきた大辺路刈り開き隊による積極的な取り組みの成果であり、串本町の名前をさらに広めるためのまたとない機会だと考えています。海と山、そのどちらにも世界に誇れる財産ができたのですから。

もっとも、これからもっと汗をかいていかねければならないと思っています。なぜなら4つの道は整備しなければならぬ箇所もあり、また、それぞれの道への車などによるアクセスも困難なままです。当然ながら、駐車場やトイレなどの施設も整備されていません。多くの方にお越しいただくには、これから考えなければならぬこと、しなければならぬことが山積みです。何しろイノシシが餌のミミズを求めて毎日のように土をガツガツと掘り起こし、そのたびに足場がグチャグチャになってしまうという有り様なのです。

その後、オスマン帝国から救助費用などを請求してほしいとの要望があったにもかかわらず、その人たちは「犠牲になった人々の家族のために使ってほしい」と、補償金などを一切受け取らなかったという事実が文獻に残されています。私は毎年成人式の会場ですと、会場はいつも、水を打ったように静まりかえります。

## 先人が結んだ絆をいつまでも

もっとも私がそんなことをしなくても、串本町でエルトゥールル号が忘れられたことはありません。沈没の翌年に、有志の義援金によって墓碑と追悼碑が建てられました。昭和4年(1929)の昭和天皇の行幸の際には、トルコ共和国の初代大統領が現在の慰霊碑に改修することを決定するのですが、そのときには地元の方が敷地を提供したといわれています。それ以来、5年ごとに追悼式典が執り行われ、現在でも町民の方と、トルコ政府の要人やトルコ大使館の方とが心を二つにして、580余名もの御霊の平安を祈り続けているのです。駐日トルコ大使は来日するとまず、この慰霊碑にお参りするのが習わしになっていて、在トルコ日本大使もその任命を受けるとこちらに参られることになっています。

また、串本町ではエルトゥールル号とゆかりの深いトルコの2都市、メルシン市とヤカケント町と姉妹都市提携を結び、長年にわたって交流を行なっています。

エルトゥールル号の事故が契機となって日本とトルコとの友好関係が深まり、それから125年という大きな節目の年となった2015年には、『海難1890』という日本・トルコ合作映画が両国で上映されました。

## 町の魅力を発信するためには?

町を盛り上げていくためには、町民の方のご協力も欠かせないと考えています。地元の方がふるさとを愛し、その素晴らしさを認識していなければ、いくら役所の人間だけが頑張っても町の魅力を広く発信することはできないと思っています。そのためにも、まずは町民の方に町のよさを再認識していただくことが大切だと考えています。

串本町には誇れることが幾つもありますが、町民の方にとってはあまりにも身近過ぎて、あるいは当たり前過ぎて、どうやらそれらがスゴいことだとは思われていないようです。大辺路にしても近隣の方にとっては生活道路でしかないため、それが世界遺産といわれてもあまりピンとこないところがあるみたいです。海の絶景にしても、「こんな、ただの海やん」とおっしゃる方が多い。もちろん、これは決して悪いことではありません。串本町はそれだけ自然豊かな町という証拠ですから。しかし、町の振興という視点からすると、ちょっと残念ですね。

串本町は古くから鯨の町といわれ、捕鯨に関する文化や伝統行事も受け継がれています。そのうちの二つである「河内(こうち)祭の御舟行事」が昨年、「鯨とともに生きる」というタイトルで日本遺産に認定されたのですが、これは結構スゴいことだと思うのです。華麗な装飾が施された御舟の水上渡御自体も、かなり見応えがあります。しかし、地元の方は「毎年やっていることだから」と意外に素気ないのです。

地元の方の意識をすぐに変えることは難しいと思います。しかし、一人でも多くの方に串本町の誇りを再認識していただくためにも、私には自分なりに続けていることがあります。

これは私が映画化を提案させていただいたもので、その実現には多くの町民の方のご協力をいただきました。また、救助に関わった人たちの子孫の方々もエキストラとして映画に出演していただきました。本当にありがたいことです。

きっかけはあまりにも悲しい事故でしたが、それによって結ばれた絆を途切れさせることなく受け継いできた先人の気持ちは、本当に尊敬に値します。私は串本町に生まれ育った一人の人間として、その気持ちをこれからも、いつまでも大切にしていきたいと思っています。そして日本人として、エルトゥールル号の史実を世界にもっと発信していきたいと考えています。





**鎖国時代に外国船でパーティー**

串本町にはもう一つ、外国船にまつわる逸話が残されています。実はペリー提督が1853年に日本に開国を求め、黒船で下田にやってくる62年も前にアメリカの船が串本町に来航し、何と町の人たちとパーティーを楽しんでいたのです。

日本に来航した最初のアメリカ船は「レイディ・ワシントン号」といい、毛皮の交易を目的とする商船でした。しかし、1791年当時の日本は鎖国をしていたため、正攻法では商売が行えません。そこでレイディ・ワシントン号は漂流したふりをして、串本沖にやってきました。町の人たちは当初警戒心を抱いていたようですが、数日後には新や水、食糧などを持ってレイディ・ワシントン号に



乗り込み、そこでパーティーを行ないました。そうして交流を深めた後、町の人たちはレイディ・ワシントン号の乗組員に「このまま串本沖にいては危険なので早く国へ帰れ」と諭し、みんなで護衛して外海まで連れていきました。レイディ・ワシントン号については、町内の日米修交記念館に資料が残されているものの、アメリカ側が残した資料はありませんでした。ところが昨年、来航225周年を機に調査を始めると、何と米国の民家の屋根裏から乗組員の日記が見つかり、それまで知る由もなかった事実が次々に分かったのです。今後は、レイディ・ワシントン号についてもさまざまな形で発信していきたいと考えています。

ところで、鎖国時代に外国の船と進んで交流を持つなんて、当時の町の人たちは何と大胆だったのでしょうか。その事実を知って本当にびっくりしました。もっとも、最初に船に近づいたのは漂流船を助けようと思ったからであり、それはエルトゥール号のときの気持ちと同じだったのだと思います。繰り返しになりますが、誰かが困っているときには国や民族の壁を超えて、損得を考えることなく相手を助けようとする。これこそが串本人の気質なのでしょうね。

**もし、巨大地震が発生すると？**

串本町は太平洋に面した自然豊かな町ですが、それゆえのマイナス面についてお話しをしたと思います。もし、南海トラフを震源とする巨大地震が発生すると、串本町は壊滅的な被害を受けることが予想されています。内閣府などが行なった想定によると、マグニチュード9クラスの巨大地震が発生した場合、和歌山県では最大で震度7が予想され、串本町には最短2分で高さ1mの津波が到達すると考えられています。

また、串本町の地盤には砂州という流水によって形づくられた砂の堆積構造が多く、実際に1.5mほど穴を掘ると、土の中心で潮が満ち引きしているのを確認することができます。このような場所に巨大地震が発生すると、大規模な液状化現象が起きることも十分に予測可能です。

**未来のために、今できることを**

串本町では災害に強い町づくりが急務となっていて、そのために現在、さまざまな計画を進めているところです。例えば、先に述べた近畿自動車道紀勢線を町内に延伸する際には、避難道も同時につくるよう国土交通省などに働きかけ、それが実現することになりました。万一の際には町民の方が迅速に避難することができ、食糧などの物資の運搬も可能にする避難道の確保は、防災力向上の上で極めて重要なことなのです。そして、その工事によって生まれる残土を利用して高台を造成し、そこに3年後に小学校や認定こども園、町役場などが移転することを決定しました。もちろん、その後も高台の造成は行い、町民の方にも移転していただける環境づくりを続けていきます。

また、県では今年度から高さ1.3mの堤防をつくる工事を進めているところです。なぜ1.3mかというと、それだけの高さがあれば3.9mの津波が到達する時間を、従来の16分から2倍の32分に伸ばすことができるのです。

町の財政はそんなに豊かではないのに、いつ来るかわからない地震のために多額のお金をかける必要があるのか、という声をよく聞きます。中には冗談で、「わしらが生きていうちは地震なんか来やへん」とか「地震対策に使う金でグラウンドゴルフ場を

整備してや」という方もいらっしゃいます。しかし、私は安全・安心はあらゆることに優先すべきものだと考えています。いくら観光資源が充実していても、どれだけ子育て環境が整っていても、万一のことが心配であれば誰も来てくれないでしょうし、住みたいと思わないのではないのでしょうか。

未来を生きる人たちのために、今、しておかなければならないことを着実に進めておく。それは、行政の長に課せられた使命の一つだと考えています。

**自然豊かで暖か、人も朗らか**

町長だからというわけではありませんが、わが町串本町はとも暮らしやすいところ。暖流である黒潮の影響か、年間の平均気温は17℃ほど。日本にこんな所はあまりないのではないのでしょうか。夏は30℃を超えることはあまりなく、大阪市内で35℃オーパーの日も串本町では涼しいといったことがたびたびあります。もちろん雪が降ることはありません。暖かな気候のおかげか、町民の方は皆さん「ふわっ」とされているというか、朗らかで穏やかな性格の方が多いと思います。

自然豊かで、暖かで、人情にも厚いといふこと。尽くめの串本町ですが、わが町も御多分に洩れず人口減少が続いています。ある程度の年齢になると、大阪などの大都市に行つてそのままそこに暮らすという方が多いですね。

これからは、そういった方々にUターンしていただけるような町づくりを進めていく必要があります。そのためにも防災対策を充実させるとともに、自分の町の誇りを再認識していただけるような取り組みに、私自身も努力をしなければならぬと実感しています。町民の皆さんがこの町を好きになり、みんなて町の魅力を発信していくことでUターンもI

ターンも含めて多くの人を呼び寄せ、それが新しい産業を生み出す。そんな串本町をつくるべく、日々頑張っているところです。

**近畿自動車道紀勢線延伸に期待**

たくさんの人を呼び寄せるためのインフラとして、先に述べたように近畿自動車道紀勢線の町内への延伸には大いに期待しています。現実問題として、行きたくても行きにくいとなると、街にはなかなか来ていただけません。この道が完成すれば観光客の方はいつそ来やすくなりますし、大阪に住んでいる地元出身の方も例えば週末などに「ちょっと帰ってみようか」という気持ちになりやすいのでは、と考えています。もちろん、町民の方にとっても大阪市内や関西国際空港などへのアクセスがさらに容易になるなど、生活利便性が高まるのはいうまでもありません。

串本町を走る近畿自動車道紀勢線は、

ING 読者プレゼント

鰹タタキ・鰹刺身・鰹茶漬けセット  
5名様にプレゼント

Web版読者の方はご応募いただけません



和歌山県串本町長  
たしま かつまさ  
**田嶋勝正**氏

【プロフィール】  
和歌山県串本町長 1958年串本町生まれ 大阪芸術大学卒業  
1989年に旧串本町議会議員当選 1998年から旧串本町長を2期務める  
2009年に串本町長に就任し、現在は2期目  
【串本町ホームページ】  
<http://www.town.kushimoto.wakayama.jp/>

これまでお話ししたように、串本町は本町によい町です。ここには、都市化が急激に進む中で日本人が忘れかけていた自然の素晴らしさとともに、エルトゥール号やレイディ・ワシントン号の逸話に代表される「日本人力」ともいえるべき人としての強さと優しさ、わが国が世界に誇る日本人の真心が今もなお脈々と息づいています。

これからの季節は、まさに観光のベストシーズンです。ぜひ一度、串本町に足を運んでみてください。海や山、そして人と触れて、この町の魅力を満喫してください。皆さまのお越しを、心よりお待ちしております。



# Vehicle Assist ビークルアシスト



インダッシュ/オンダッシュ型カーナビタイプ



ミラー型端末タイプ



通信データロガーユニットタイプ

「ビークルアシスト」は、通信機能を搭載したカーナビ等を車載端末として利用することで、車両や走行の状況を把握し、車両管理やドライバー支援を実現するサービスである。カーナビにはGPSはもちろん、ジャイロセンサーや加速度センサーが搭載されているので、走行ルートや距離、各地点での走行速度、到着や出発の時刻、急発進、急ブレーキといった運転状況まで確実に把握できる。ここには、車両の位置精度を高めるために「カロツェリア」で培ってきた、パイオニア独自の技術やノウハウが生かされている。

管理画面では、各車両のリアルタイムの動きや走行軌跡の確認、コースの作成、各車両とのメッセージの送受信、日報やレポートの作成などが可能。ドライバーにとっては、カーナビによる道案内はもてるんのこと、訪問先情報の共有や日報

### 安全と効率化を両立 クラウド活用で手間いらず

持つ機能に、カーナビによるドライバー支援や運転効率アップを提供する新たなサービスの開発であった。パイオニアは、コンシューマー向けにドライブ情報を提供するクラウドサービスも運営しており、こうした技術を活用し業務用に特化することで新たなサービスの実現に乗り出したのだ。

「ビークルアシスト」の特長は、車両の走行状態を高精度で把握できることだ。これにより、急激な加速や減速、速度超過などの危険運転を検知し、ドライバーに注意を促す。管理者にもメール通知されるので、自然と慎重な運転を心がけるようになる。

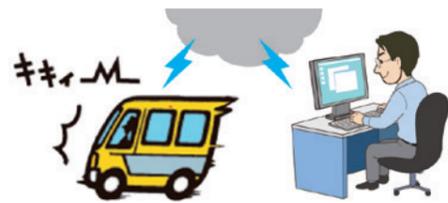
これらのデータを使つてどのように安全教育を行うかは各企業の考え方次第だが、少なくとも今までわからなかった運転実態を把握することで、間違いなく教育はしやすくなるはずだ。事実に基づいた指導であれば、ドライバーも受け入れやすい。また、「ビークルアシスト」は月単位でドライバーの運転状況を5段階にランク付けできるので、例えば来月は一つ上のランクを目指すよう励ますなど、全体の安全運転レベルを高めることができる。

### 危険をキャッチし 安全運転レベルをアップ

作成の自動化も可能になるため、運転に関する業務の効率化が図れる。

これらのサービスはすべてクラウドで提供されるので、特別なシステム構築は不要。導入の手間もかからず、すぐに使い始めることができる。また、業界に先駆けて発売したミラー型テレマティクス端末もあり、既にカーナビを搭載している車両でも利用可能。カーナビ型の対応端末を搭載した車両も同時に管理できる。

### 安全運転をサポートする危険挙動通知



急減速を検知しました。  
安全運転を心がけましょう。

車を活用した業務において最も重要なのが安全運転。ビークルアシストは安全運転のための機能も豊富だ。たとえば、危険挙動を検知すると「急減速を検知しました」などと知らせ、同時に発生場所や内容は事務所にも通知される。

営業車両の管理一つで企業は大きく変わる

## 車両管理を効率化し業務改善 さらにドライバーもサポートする 「ビークルアシスト」



営業や各種配送業務に車両を活用する企業は多い。しかし、その管理やドライバーへの安全指導などを確実にこなしていると堂々といえる企業は、恐らく少ないのではないだろうか。常に時代の最先端を切り開いてきたカーナビゲーション「カロツェリア」でおなじみのパイオニアが、新たに提供をスタートした「ビークルアシスト」は、デジタルデータの活用により“安心・安全”、“業務効率向上”、“ドライバー支援”を実現しつつ、その結果“コスト削減”まで可能にする業務用車両向け運行管理サービスだ。

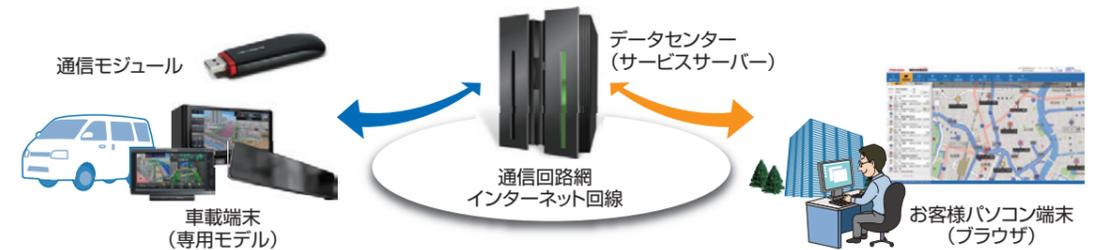
### 車両管理、効率向上、安全指導 すべてを担う新サービス

タクシーや運送業など車両を走らせること自体が業務である企業はともかく、それ以外の企業においては、運行管理の担当者は他の業務を兼任しているケースが多い。それも他の業務のかたわら、必要な時だけ運行管理に対応するというのが実態であろう。

とはいえ、もし社員が交通事故を起こせば大問題となる。そこまできなくても、会社のロゴをつけた車両で危険運転をしたり交通違反を起こすと、クレームにつながったり、ネットに映像をアップされて拡散することも予想される。運行管理担当者の責任は想像以上に重く、しかも修理や車検対応などの車両管理、ドライバーへの安全指導や利用規則の徹底、燃費改善など、やらなければならないことは多い。しかし、安全指導を行ったり改善策を立案しようにも、各ドライバーの運転実態がよくわからないため難しく、問題が起きてから対応することになりがちだ。

以前から運送業など一定以上の業務用車両を持つ企業向けに、ドライブレコーダーやデジタルタコグラフを車両に搭載して、運転実態を管理するシステムは存在した。しかし、これらはあまりに管理色が強く、一般の営業車両などにはなじみにくい。そこでパイオニアが目指したのは、安全や法令遵守といった従来のシステムが

### パイオニアの業務用車両向けクラウド型運行管理サービス「ビークルアシスト」



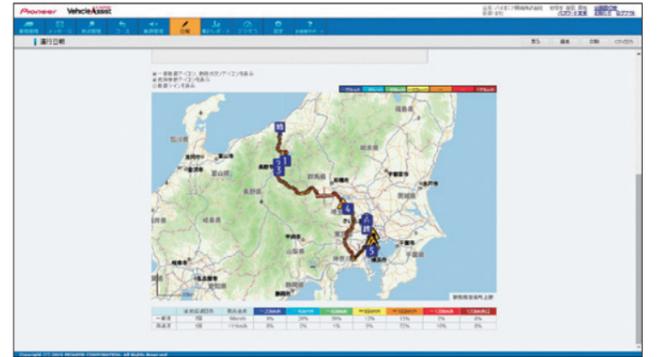
ビークルアシストは専用車載機に通信機能を搭載し、データセンターを介して車両の運行を管理するクラウド型運行管理サービス。専用端末は大きく分けてカーナビタイプ、ミラータイプ、データロガーユニットタイプの3種類が用意されている。

行動記録型日報例

項目	2015/04/04	実績	目標	達成率	備考
走行距離	124.44	100.00	100.00	124.44%	
走行時間	200	180	180	111.11%	
燃費	200	18.00	18.00	111.11%	

項目	走行距離	走行時間	燃費	燃費効率	燃費効率	燃費効率
1	09:02:14	09:02:06	00:00:08	00:02:06	00:01:52	
2	09:02:40	09:03:26	16:26m	00:32:34	01:08:46	
3	09:03:50	09:04:20	9:27m	00:23:44	00:05:10	
4	09:05:03	09:05:07	04:16m	01:43:00	00:18:14	
5	09:05:12	09:05:00	129:26m	01:59:00	04:12:46	
6	09:05:34	09:07:34	04:26m	01:27:34	00:07:07	
7	09:07:34	09:07:34	07:34m	00:03:00	00:01:08	28.8
8	09:07:34	09:07:34	07:34m	00:02:47		
合計	475.00m	00:40:40	00:30:55			



面倒な毎日の日報も、ビークルアシストなら走行ログデータを元に自動で作成する。画像は「行動記録型日報」。行き先情報に加え詳細な走行記録が把握できる。他にも、主に物流系向けの「運行記録型日報」も作成できる。

対応可能の確認を取るといったこともスムーズに行えるようになった。ナビの案内付きで指示することもできるので、急に知らない場所に行くよう指示されても困ることはない。結果として会社全体で効率を上げることができる。

また、安全運転に関する意識向上といった効果も期待できる。急ブレーキを踏むたびにカーナビに注意され、しかも上司にも伝わっているというのはいい気分ではない。しかし、注意されるとなるべく注意されないようにしようと意識が変わり、事故につながるヒヤリハットも減ることだろう。

さらに、安全運転によるコストメリットも見逃せない。まず、安全運転を心がけることで燃費が向上し、燃料代が削減できる。車両ごとの走行距離も把握できるので、走行の偏りを是正することで車両の持ちもよくなる。長期的には、稼働状況を見ながら車両数の適正化を図ったり、事故の減少に伴う保険料の削減なども期待できる。

「ビークルアシスト」は、業務に車両を  
車両を利用する  
すべての企業に有効

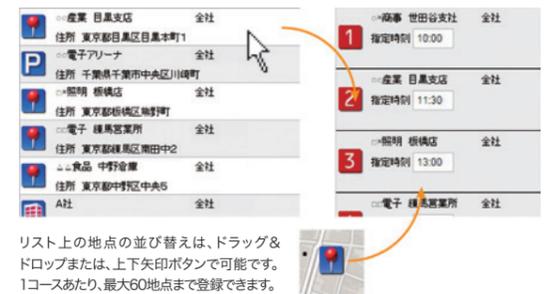
「ビークルアシスト」は、業務に車両を利用するあらゆる企業に有効だが、中でもナビによるドライバー支援という意味で効果がある業種として、次のような例が

訪問先のコースをナビに送りルート設定



予め運行コースを決めて、事務所からナビに送信するだけで、ナビ端末に自動登録される。道に不慣れな新人のドライバーには安心の機能だ。また、普段は別の区域を運行しているドライバーが臨時で対応する場合にも便利。事務所のパソコンで、訪問順を最適化することも可能。

日々の運行コースを簡単に作成



リスト上の地点の並び替えは、ドラッグ&ドロップまたは、上下矢印ボタンで可能です。1コースあたり、最大60地点まで登録できます。

挙げられる。個人宅や店舗など不特定で不定期なお客様に配達する業種や、粗大ごみの回収など毎回行き先が変わる業種だ。これらの業種では、顧客からの問い合わせや予定変更依頼などもあるため、車両の位置を把握することでの確な返答ができたり、確実に予定変更連絡が行えることもメリットとなる。

また、スタッフの入れ替えが多い事業所や、広いエリアを一人で担当するため担当者の動向把握が難しい業種にも向いている。もちろん、安全運転の徹底や、運行管理を手軽に行いたいすべての企業にオススメだ。

パイオニアでは、これからもさまざまな端末やオプション機器を用意し、クラウドサービスも進化させていく予定という。企業が抱える車両に関するさまざまな悩みをワンストップで解決することを目標に、これからは最先端の商品開発に取り組みパイオニアに期待したい。

**道が分からない**  
(ドライバー支援)

**事故・違反を減らしたい**  
(安心安全)

**日報に手間を掛けたくない**  
(運行管理)

サービス ラインアップ

パッケージサービス

ビークルアシスト ビュー

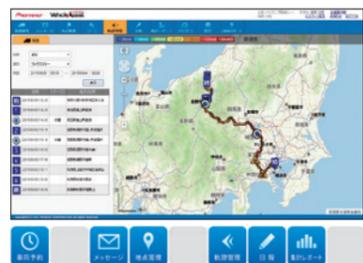
管理とドライバー支援を兼ね備えた、リアルタイム動態管理パッケージ。オフィスにいなが登録車両すべての動きがリアルタイムで把握でき、コース設定も行えるなど、運行の効率化を強力にサポートする。



※MRP-VA2系のみ

ビークルアシスト ログ

運行記録を中心としたパッケージ。リアルタイムの動態管理やコース設定はないが、安全運転や自動日報、メッセージ送受信などによる効率化を行いたい企業に最適。



ビークルアシスト SD

通信モジュールの代わりに、SDカードを使ってナビ端末とやり取りをするパッケージ。リアルタイム動態管理やメッセージ送受信等はできない。



連携 API サービス

既存の運行管理システムやSFA/CRMサービスとの連携向け



- 業務用車載機へのアクセスをビークルアシスト経由で実現します。
- APIコマンドを利用するだけの効率的なサービス開発が可能になります。



今あるシステム上からナビを動かす仕組みを手軽に導入できます。

引き継ぎの手間を軽減  
報告を効率化

客先の駐車スペースに車両を停める際、多くの場合暗黙のルールがある。そのような情報は担当者しか知らないため、引き継ぎを行わないと後任が苦労することが多かった。「ビークルアシスト」のコース機能はこれらの情報を共有できるので、引き継ぎの手間が大幅に軽減できる。一定のエリアを担当する配達員やルート営業などは、前任と後任が一定期間同乗して道や注意点を伝授するなど、引き継ぎには苦労が伴う。「ビークルアシスト」のコース機能を使えば、ナビの道案内と情報共有によりこの作業を大幅に軽減でき、短期間で立ち回れるようになる。

また、リアルタイムに車両位置を把握できるので、管理者がそのPC画面を見て客先におおよその到着予定を伝えることもできる。メッセージの送受信も可能なので、急な予定変更も手軽に連絡できる。電話が取れない運転中でもメッセージを伝え、対応の可否を確認できる。

さらに、1日の行動記録を日報として出力可能。報告書は、訪問先を思い出して記載する手間が省けるので、本来報告すべき商談の進捗状況などの報告に注力できる。報告者の手間が省けると同時に、管理者も業務の進捗が把握しやすくなる。

カーナビだから  
便利で安心

ナビを車載端末にした点が、単なる管理に終わらないこのサービスを生み出したといえる。例えば、訪問先がよくわからず迷うかもしれないと思うと、それだけで不安に感じるものだがナビが道案内をしてくれる上、滞り情報などもわかるので、安全で効率的な運転が可能になる。

得意先などの訪問先は5万件まで登録可能。管理側で登録先を組み合わせて、その日の訪問コースを作成し、カーナビに送信することもできる。ベテランが作成したコースを回れば、新人や代理の者でも安心して運転に専念できる。到着が予定より一定時間以上遅れたらアラートを出すことも可能。もちろん、ナビからその地点に関する注意事項を参照できるので、駐車場を探して迷うこともない。

※設定により可変可能

会社全体で効率化や  
安全強化が実現  
コストメリットにも期待

パイオニアでは、社用車に「ビークルアシスト」を搭載し、その使い勝手や効果の検証を行いながらサービスの向上に努めている。自分たちで使うことにより、例えば急な予定変更などで対応が必要となるとき、近くにいる車両を把握して連絡し、

社員教育として快適な空間をお客様と共有することに心がけ、キャディーを集め接遇教育に取り組んでおります。おかげさまで小田急グループの一員ですので関連ホテルの現役担当者から接し方、あいさつ等ホスピタリティの意義を学んでいます。プレーヤーと18ホール一緒に廻るキャディーはお客様と時間を長く共有しますので、お客様に対する敬意を持ち、その場に応じて表現し心が通い合うよう指導しています。また良好なコンディションを維持するためフェアウェイの目土作業を重点的に実施し、私も同行し

プライベートコンペで230打数と記録があります。以前はプレーする前に練習場で充分練習してコースに出るのが通常でしたが、今は初打ちを兼ねたプレーヤーも見受けられます。さぞや富士山を満喫されたかと思えます。(笑)

シニアプレーヤーも多く利用されると伺っておりますが?

丘陵コースながらもすそ野から広がる雄大な富士山に見守られ、広いフェアウェイでのびのびとニヤシヨットを打つことができますので、ご夫婦でプレーされる70代の方や、80代後半の男性会員は月に2度、また設立からの会員で最高齢92歳になられる方は今でも年に1度お越しいただいております。

日頃から為されてることは?

社員教育として快適な空間をお客様と共有することに心がけ、キャディーを集め接遇教育に取り組んでおります。おかげさまで小田急グループの一員ですので関連ホテルの現役担当者から接し方、あいさつ等ホスピタリティの意義を学んでいます。プレーヤーと18ホール一緒に廻るキャディーはお客様と時間を長く共有しますので、お客様に対する敬意を持ち、その場に応じて表現し心が通い合うよう指導しています。また良好なコンディションを維持するためフェアウェイの目土作業を重点的に実施し、私も同行し



小山町のふるさと納税にも参加し、納税額に応じてプレー券を発行しています。当ゴルフクラブでは、平成27年11月から平成29年1月までの累計で納税額約2000万円に対しての応分のプレー券を発行しており、引き続き微力ですが町づくり、人の集まる地域づくりに参加してまいります。

コースの状況を見るようにしています。

お客様が富士のすその、山桜の木立を抜けゲストハウスに着いた瞬間、別の空間が現れ穏やかな笑顔で迎えられる。いや、思わず笑みがこぼれます。また地元との交流を大事にされていると伺いましたが、町と一緒に2020年のオリンピックの種目「ゴルフ」に対し練習会場として名乗りを上げられたと聞いております。

ハイ、2020年東京五輪の事前合宿地として、小山町の他のゴルフ場と協力してエントリーをいたしました。

共存共栄という形で仲良くやっていくように努めます。

## 富士小山ゴルフクラブ



静岡県小山町  
総支配人 遠藤 仁 氏 (写真右)  
副支配人 杉山 昭 氏 (写真左)

# 全コース世界遺産を常設してお待ちしております

都心から100キロ、車で90分、霊峰富士の東麓に位置する  
富士小山ゴルフクラブの総支配人 遠藤 仁 様、  
副支配人 杉山 昭 様にお話を伺いました。



御殿場・小山エリアでは数あるゴルフ場でも名門ゴルフ場としてプレーヤーから愛されている理由は何でしょうか?

1962年に開場した富士小山ゴルフクラブはゴルフの神様といわれる中村寅吉プロにより設計されたコースはフラットながらも距離のあるホールが多く、14本のクラブを使いこなし技術と戦略が要求されるコースに設計されています。

ゴルフ場の初代社長で理事長である大和田悌二氏がクラブ会報に当時寄稿した文を引用しますと、「事実コースの評判は上々であるが、ただ、グリーンが難しすぎるという声はある。ただしこれは私の責任である。ゴルフは90%がメンタルという。素振りや満点のフォームをする者が、本番ではチヨロをやる。折角ゴルフをするのに、何もメンタルで悔やむことはないと考えて、進行をスムーズにする為にも、池は横に避け、バンカーも球を出し易くすることを注文した。これが名人気質の坎にさわたったか、中村寅吉プロ、寅さんは、特別念入りにグリーンをこしらえられたのである。(ところが今度は5番ホールの池を中央正面まで延ばすことに変更した。プレーヤーの大方の希望に従ったわけである。)」

また日本のティーチングプロの草分けであり権威である小松原三夫プロの言葉を拝借しますと「この設計で推奨できる能ざるは、ホールアウトした後、次のティーグラウンド

是非トライしてほしいホール、富士山をバックに写真のホール、支配人のお薦めホールなど伺わせてください。

特に9番、11番、12番ホールからの富士山は絶景です。11番ホールはティから富士山めがけてフルスイングできます。8番、18番ホールは私のお薦め、是非トライして欲しいホールです。14本のクラブの使いこなしが要求されます。8番ホールは打ち下ろし、ティグラウンドとグリーン上の風向きが違い、18番ホールは460ヤード、左右にOBがありやや上がり気味のコースです。パーが獲りにくいホールです。心を掻き立てますね。ただ女性のゲストには難しいコースでしょうか?

レディースティーの新設工事(前に出す)を6ホールで行い、レディースティーの距離は約289ヤード短縮し女性層の拡充を進め、シニアプレーヤーの増加と合わせて、さらに多くのプレーヤーに喜んで頂けると考えています。

まさにおもてなし!ゴルフクラブを持参すればよかったです。

そう言って頂けて有難いです。年間4万人の皆様がお越しになり、豊かな自然の中でゆったりとスイングできる爽快感を味わって頂いてます。新宿から小田急特急ロマンスカー「あさぎ号」で80分で駿河小山駅

の間にほとんど距離がなく、密着している点で、これはプレーヤーにとり、一番有難いことで、流石、寅さんだ。」と言われております。

※のちにグリーンは昭和51年、昭和53年の張替えにともない、傾斜もゆるやかになり、グリーンは難易度も修正された。



自然の地形をいかした景観豊かな中でラウンドできるのですね? 松が大きく育つてますね! 歴史を感じます。

ゆったりとレイアウトされた18ホールにはフラインドホールはなくゆるやかなアップダウンホールがあるものの、アウトコース、インコースとも概ねフラットな地形に巧なレイアウトを施し、隣接するホールとは松林などでセパレートされており、ホール間の距離も短く設計されています。

に到着しますので、無料送迎バスをご利用ください。ストのない小田急ですから!また会員の中で「ロマンス」という親睦会があり、プレーのあと車中で反省会?と称して19番ホールを楽しまれてるようです。

また新東名の2020年全線開通時には小山パーキングエリアにスマートインターが新設され、わずか5分で到着します。様々な樹木や山野草はつねに日本の四季を感じさせてくれ、標高600mにあり夏の涼しさには定評があります。

私たちの50年余の歴史は色褪せませんが、常にお客様と新鮮に接するようこれからも努力してまいります。皆様ご来場を心よりお待ちしております。

古き良き時代の雰囲気が残るゴルフ場。霊峰富士の麓でフルスイング。インタビュアありがとっこごいまま。

ING 読者プレゼント

「平日メンバーフィー(キャディ付)で利用できる割引券」を、5組様にプレゼントいたします。

Web版読者の方はご応募いただけません

本年開場55年を迎えられたわけですが、誕生から、あまたな出来事をお聞きしたいです。

富士小山ゴルフクラブ誕生のいきさつ

昭和37年4月1日に、御殿場・小山地区では5番目のゴルフ場として株式会社富士小山ゴルフクラブは営業を開始しました。株主会員制クラブとして会員権20万円、会員数500名でスタートしました。当時大卒の初任給は1万7千円、ラーメン50円、国鉄の初乗りが10円の時代です。初代社長で理事長には大和田悌二氏(元通信省次官で退官後日本曹達社長、日本電電公社経営委員長)が就任し、その後やはり発起人の一人であった安藤楯六氏(小田急電鉄社長)が経営を任せられ現在の小田急グループの一員となりました。開場20周年の昭和57年(1982年)には、記念事業の一環として、「第33回関東オープンゴルフ選手権」を開催し青木功プロのケガによる欠場はあったものの、当時大スランプに陥っていた尾崎将司プロが、羽川豊プロの猛追をふりきつて1年9ヶ月ぶりの優勝を飾るなど、何かと話題の多い大会となりました。

プロのトーナメントで2オーバーでの優勝だったと記憶しておりますが、アンダーパーばかりの昨今で、ハードなコースであることを裏付けるエピソードですが、一番打数を打たれた方は?



# 世界一日の出の早い クリスマス島の塩の物語

「クリスマス島の塩」ができるまで



サンゴ礁のプールへ



濃度の濃い塩田へ



結晶の採取



塩の出荷



テワコーポレイション株式会社

代表取締役

萩原 足穂 氏

昭和8年7月6日生



Christmas  
Island

「クリスマス島の塩」ができるまで

サンゴ礁のプールへ

濃度の濃い塩田へ

結晶の採取

塩の出荷

1994年煙草産業より特別許可を得て、13トン日本に輸入したのが塩事業の始まりです。

当初は、栗林氏の深い思い入れにもかかわらずビジネスとして成り立つ状況ではなかったようです。

1998年、栗林名誉総領事主催のクリスマス島ツアー行われ、私も領事館で純白に輝く水晶のような塩が塩田に広がっているの聞き、是非とも確かめたいという好奇心から参加したのです。

塩田は50メートル四方ほどにサンゴ礁の岩盤を掘って作ったプールにポンプで海水を引込みます。何面かのプールを通り強烈な太陽と風のおかげで次第に塩分濃度を上げ、最後に結晶プールに導き結晶させます。

塩田の周りは人工的な汚染は勿論、自然環境による海鳥とかの動物による汚染もありません。塩田周辺の塩分濃度が強いので、魚も鳥も来ることが無いのです。よくもこんなに清潔な環境に塩田を作ったものだと感心するばかりです。

帰国後、栗林氏より「何とか塩の事業を手伝ってくれないか」との要請があり、全面的に引き受けることにしました。販売価格を統一し、当時は対抗商品もなくスムーズに販売ルートが広がりましたが、2001年エルニーニョによる異常気象で雨が降り生産がストップしました。

クリスマス島の塩には雨が降らない3ヶ月が必要なのです。結晶が溶けてしまうからです。塩の在庫も

クリスマス島という名前は大抵の人は、どこかで聞いたことがある筈です。ただ何処にあるのか、どんな島なのか知る人はあまり多くないと思います。ご存知の方でも、どちらかといえば山林に無数の赤いカニが産卵のために海岸へ大移動することで有名な、インドネシアのジャワ島南岸近くに位置するオーストラリア領のクリスマス島を思い浮かべるのではないのでしょうか？

今回、私が説明させていただくクリスマス島は、もう一つのクリスマス島・1777年12月24日のクリスマスアイブに、帆船で上陸した冒険家として知られるキャプテンクックによりクリスマス島と名付けられたクリスマス島で、キリバス共和国の領土として、太平洋のほぼ中央にボツンと浮かぶクリスマス島です。キリバス共和国といつても、あまり知られていないが1979年7月英連邦から独立したばかりの新しい国です。

キリバス共和国は典型的な太平洋島嶼国の一つであり、赤道に沿って東西4千7百キロほどの範囲に散らばる33という島から成り立っています。その中で、クリスマス島は領土東端の島であり、首都であるタラワから3千キロ以上東にあり、ハワイ島のほぼ真南の赤道のわずかに北に位置し、日付変更線の一番東にあるために世界で一番早く新しい朝を迎える島です。

また世界最大のサンゴ礁といわれ、東京都の約三分の一、淡路島に匹敵します。ただこの島には大小のラグーンがたくさん散在し、正味の陸地面積は、その約半分くらいです。

クリスマス島の海水には、膨大なミネラルやプランクトンが含まれているといわれています。NHKテレビ「生きもの地球紀行」によれば、南極の深海に地球創世記から蓄えられたミネラルやプランクトンが地球の自転により赤道の下で徐々に移動し、それが海流により赤道直下の海上に溢れ出たものだと考えられています。

そのためクリスマス島付近は、計り知れないほどの鳥や魚が繁殖しています。湾内の小さなクックアイランドには500万羽ともいわれる海鳥が生息しています。湾外には大小のマンタやイルカが我がもの顔で行動し、正に動物たちの楽園です。こんな環境で暮らす島民は、底抜けに明るく健康な生活を送っています。最近ではフィッシング、ダイビング愛好者が多く訪れるようになっていきます。

純白に輝く塩田に出会った栗林徳五郎名誉総領事は大変な感銘を受けたと話しておられました。最良な環境で、太陽と風だけで水晶のように結晶する天然塩を何としても日本に持ち帰り、化学塩のみで生活する日本人のために届けたらいいと思い、キリバス政府と交渉し、

クリスマス島の塩  
商品ラインナップ

大きな結晶タイプ  
クリスタル Crystal  
まさしく風と光がつくった海の結晶です。

粉状に加工したタイプ  
粉末 Powder  
独自の加工方法で粉末にしました。

わすかとなり、折角よい取引先もでき、ファンもついてきてくれた矢先の事、クリスマス島の塩を絶やすわけにはいきません。

試行錯誤の結果、トレイによる塩づくりに成功しました。金魚すくいに用いるような大きなトレイを、コスモ石油さんのご協力で100枚塩田に届けたのです。塩田で濃くなった塩を柄杓でトレイに移し、雨が降ればトラックシートで被い雨をよけます。3〜4ヶ月で見事な塩が出来ました。

20年余りクリスマス島の塩作り、販売に携わってきて、私の思うことは塩田も畑であり、手塩にかけることで良い塩が生まれるものだと信じています。また大自然の恵みともいえるこの塩に学ぶことは多くありました。

ミネラルをたっぷり含んだ自然塩は体に抵抗力を上げ、スポーツ競技者やドライバーの方の夏の熱中症対策、冬は風邪の予防といった強い体力づくりに寄与します。今後ペンダント型の容器の製品の販売も行なっていきたいと思います。ぜひこの機会にお試しください。

また世界最大のサンゴ礁といわれ、東京都の約三分の一、淡路島に匹敵します。ただこの島には大小のラグーンがたくさん散在し、正味の陸地面積は、その約半分くらいです。

クリスマス島の海水には、膨大なミネラルやプランクトンが含まれているといわれています。NHKテレビ「生きもの地球紀行」によれば、南極の深海に地球創世記から蓄えられたミネラルやプランクトンが地球の自転により赤道の下で徐々に移動し、それが海流により赤道直下の海上に溢れ出たものだと考えられています。

そのためクリスマス島付近は、計り知れないほどの鳥や魚が繁殖しています。湾内の小さなクックアイランドには500万羽ともいわれる海鳥が生息しています。湾外には大小のマンタやイルカが我がもの顔で行動し、正に動物たちの楽園です。こんな環境で暮らす島民は、底抜けに明るく健康な生活を送っています。最近ではフィッシング、ダイビング愛好者が多く訪れるようになっていきます。



純白に輝く塩田に出会った栗林徳五郎名誉総領事は大変な感銘を受けたと話しておられました。最良な環境で、太陽と風だけで水晶のように結晶する天然塩を何としても日本に持ち帰り、化学塩のみで生活する日本人のために届けたらいいと思い、キリバス政府と交渉し、

純白に輝く塩田に出会った栗林徳五郎名誉総領事は大変な感銘を受けたと話しておられました。最良な環境で、太陽と風だけで水晶のように結晶する天然塩を何としても日本に持ち帰り、化学塩のみで生活する日本人のために届けたらいいと思い、キリバス政府と交渉し、

純白に輝く塩田に出会った栗林徳五郎名誉総領事は大変な感銘を受けたと話しておられました。最良な環境で、太陽と風だけで水晶のように結晶する天然塩を何としても日本に持ち帰り、化学塩のみで生活する日本人のために届けたらいいと思い、キリバス政府と交渉し、

## ING 読者プレゼント



「ギフトセット(クリスタル、粉末、ミルク付き)」を、5組様にプレゼントいたします。

Web版読者の方は  
ご応募いただけません

テワコーポレイション株式会社

〒100-0014 東京都千代田区永田町2丁目17番5号 ローレル永田町416号 TEL:03-6257-3695 FAX:03-6257-3797

<http://www.christmas-island.co.jp/>

事業内容 輸入塩の製造・加工・販売／化粧品等の製造・販売及び輸出入業／通信販売業務／食料品及び健康食品の製造・販売 など

塩田事業の始まり

キリバス共和国としては、国土面積の二分の一の広さを持つクリスマス島をこのままほっておくわけにはいきません。1987年キリバス共和国政府は、この島に出来るだけ多くの人口を吸収できる産業が育つことを望んでおり、栗林徳五郎名誉総領事にこの計画立案を要請依頼しました。

当初の計画は下記の通りです。

沿岸漁業、マグロ、カツオ漁業、農産物供給事業、観光事業、海藻養殖事業、ココ椰子栽培事業等、構想はいろいろありましたが、多くの島民をクリスマス島に移住させるに足る決定的なものはありませんでした。

そんな中、栗林徳五郎氏の発案により、クリスマス島に日本の宇宙センター設立の構想が発表され、宇宙事業団の宇宙港の候補地となりました。

栗林氏は「これで正にクリスマス島のあるべき姿」と思い、島を探索して歩いたこの時、偶然に閉鎖されていた塩田を見つけました。以前、国際援助機関が後進国の産業発展の一環として、その塩田は作られたのです。

# 外国人労働者・外国人技能実習生の労務管理について



川村・藤岡総合法律事務所  
パートナー弁護士

藤岡 亮氏

昭和51年6月16日生まれ。京都大学法学部卒。  
平成18年に弁護士登録し、企業法務を中心に多種多様な事案を経験後、平成23年8月、現事務所パートナーとして合流。現在は、中小企業の事業の発展に対し貢献するべく、中小企業の予防法務、紛争解決を中心に取り組んでいます。

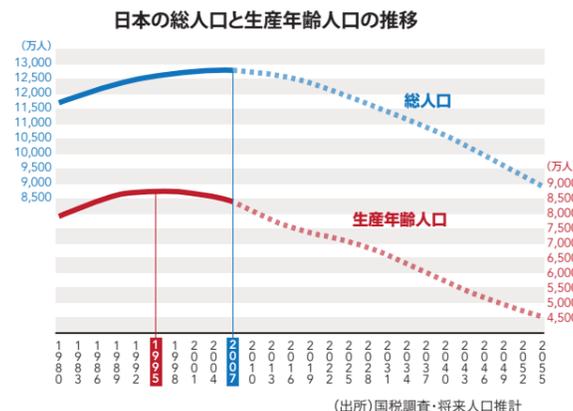
## 今なぜ、外国人労働者の受入が必要なのか

昨今、外国人労働者・外国人技能実習生（以下、まとめて「外国人労働者など」といいます。）の受入数は、増加の一途を辿っています。

これは、国内における労働人口の減少の結果、海外に労働力を求めざるを得なくなったことによると思われる。そして、今後も同様の傾向は続くと考えられます。そのような状況ではありますが、企業によつては、外国人労働者などを安価な労働力とのみ捉えてしまっていることもあり、外国人労働者などを安価な労働力として捉えてしまっていると、その労働者との信頼関係も確立されず、早期に会社を辞めてしまうということにもなりかねません。そして、そのようなことになつてしまうと、折角働いてもらっている外国人労働者の方も技能を習得しないまま辞めてしまうことになり、その外国人労働者の方ももとより、会社にとつても育成にばかり費用がかかり全く良い結果に繋がりません。

このような事態となることを避けるために、外国人労働者などの雇用においても、法律上の規制を遵守し、互いに信頼関係を構築していく必要があると考えます。すなわち、日本人の従業員においても同様ではありますが、会社側が法律上のルールを守ることににより、労働者は会社を信頼して安心して働くことが

でき、その結果、自分の能力をいかに発揮できますし、それによって、会社も労働者をさらに信頼できるようになるという良い循環に繋がると考えられます。



## 外国人労働者の雇用にあたって

そこで、外国人労働者などに関する労働法上の法規制について説明させていただきます。

公益財団法人国際研修協力機構や厚生労働省も広報活動を行っていることから、ご理解されている方も多いと思いますが、当然、外国人労働者などについても労働基準法などの労働関連法令が適用されます（外国人技能実習生については雇用契約に基づかず講習を行う場合は

除きます）。具体的にどのような点に注意すべきか、雇用の段階から順を追って説明していきます。

## 適正な労働条件

まず、雇用の段階では、労働条件を明示しなければいけません。そして、それは、母国語など、その外国人労働者などが理解できる言語で行う必要があります。明示すべき項目としては、左図のとおりとなります。会社によっては、外国人労働者などの母国語での労働条件の明示は難しいという事もあると思いますが、厚生労働省では、英語、中国語、韓国語、ポル

労働条件の明示事項	
●書面の交付による明示事項	
1	労働契約の期間
2	就業の場所、従事する業務の内容
3	始業・終業時刻、所定労働時間を超える労働の有無、休憩時間、休日、休暇、交替制勤務をさせる場合は就業時転換に関する事項
4	賃金の決定・計算・支払いの方法、賃金の締切り・支払いの時期に関する事項
5	退職に関する事項（解雇の事由を含む）
●口頭の明示でもよい事項	
1	昇給に関する事項 ※
2	退職手当の定めが適用される労働者の範囲、退職手当の決定、計算・支払いの方法、支払いの時期に関する事項 ※
3	臨時に支払われる賃金、賞与などに関する事項 ※
4	労働者に負担される食費、作業用品その他に関する事項
5	安全・衛生に関する事項
6	職業訓練に関する事項
7	災害補償、業務外の傷病扶助に関する事項
8	表彰、制裁に関する事項
9	休職に関する事項

※ パートタイマー（短時間労働者）については、パートタイム労働法により、昇給・退職手当・賞与の有無について、文書の交付等による労働条件明示が必要です。

トガル語、スペイン語、タガログ語、インドネシア語、ベトナム語の労働条件通知書（日本語訳付き）を公開しており（[http://www.mhlw.go.jp/new-info/kobetu/roudou/gyousei/leaflet\\_kijun.html](http://www.mhlw.go.jp/new-info/kobetu/roudou/gyousei/leaflet_kijun.html)）、これを利用すると、適法に労働条件の明示を行えますので、是非、参考にしてください。

## 適正な賃金の支払い

次に、賃金ですが、外国人労働者などについても、最低賃金以上の賃金を支払わなければなりません。使用者と外国人労働者などが、別途個別に合意したとしても、この最低賃金を下回る合意は無効

となります。この点も、見過ごされがちですので、十分に注意してください。そして、時間外・休日・深夜労働に関しては、割増賃金を支払う必要があります。

## 適正な労働時間の管理

さらに、外国人労働者などについては、寄宿舎や社員寮に居住してもらっていることも多いと思いますが、その結果として、長時間労働になりがちです。しかし、法定労働時間は週40時間、1日8時間であり、36協定を締結しない限り、これ以上の労働をさせてはいけません。また、36協定を締結したとしても、一般の労働者に関する時間外労働は、1か月45時間、1年間360時間以内とするようにしなければなりません。この時間外労働の限度については、違反に対する罰則は無いものの、労働者の心身に對する悪影響を及ぼさないようにするための基準となりますので、できるだけ守るようにはべきと考えます。なお、労働災害の認定基準において、「連続した3か月間に、1月当たりおおむね100時間以上の時間外労働を行い、その業務内容が通常その程度の労働時間を要するものであった」というような状況において精神障害が発生すると、業務に起因する精神障害とされています。このように、長時間労働は、労働者の精神障害の原因となりますし、外国から単身で日本に来ている外国人労働者などについては、日本での単身の生活という

だけでもストレスであり、長時間労働によつて、より過大なストレスとなりかねませんので、その点についても十分に留意する必要があります。

以上、基本的な項目について説明させていただきました。その他の点に関しても、外国人労働者などに日本人労働者同様に労働基準法などの労働関連法令が適用されるという点を意識していただければ、大きな問題は発生しないと思います。このように、外国人労働者などについても、労働基準法などの労働関連法令を遵守していただき、それによって互いの信頼関係を築き、外国人労働者などにとつても、会社にとつても、良い結果を生み出したいだけだと思います。

なお、労働基準法などの労働関連法令については、相当細かい規定もありますので、労働管理に関する詳細については、弁護士に相談していただければと思います。

**KAWAMURA & FUJIOKA**  
**LAW OFFICE**  
川村・藤岡総合法律事務所

☎ **06-6446-1111**  
■受付時間 / 平日 9:00~18:00  
大阪市西区江戸堀1-2-11 大同生命南館7階  
<http://kks-law.com/>



# Asian Now

# しっかりと、「日本」を学ぶ。

## 協同組合経営情報サービス・西日本研修センターリポート

技能実習生は様々な国から来日し、二年ないし三年、日本社会にて生活することとなります。そのような技能実習生に対して来日後約1か月間、講習を行います。日本語や生活指導の講習を通して、実習生たちは日本社会で生活する上で必要な知識を身につけます。

西日本研修センターでは、①現場での仕事を着実にこなせる、②周囲と良い人間関係が築ける、③自ら考え行動し、改善していく。このような実習生の育成を目指し、日々講習を行っています。

### ① 入国受け入れ

大きな荷物と共に、実習生が元気にセンターにやってきました。



### ② オリエンテーション・プレイスメントテスト

入国後、すぐにオリエンテーションを行い、日本での生活が始まります。多くの資料に目を通し、指示に従ってサインをします。一番緊張している様子があるのは印鑑を押すときで、初めて印鑑を使うという実習生も多いです。



その後、プレイスメントテストを実施し、クラス分けを行います。

### ③ 日本語指導

実習生は基礎的な日本語は国で学んできていますので、西日本研修センターではJITCO教材「みどり」を使用し、指示に



従って実際に行動する指導を行います。物の名前や動詞を組み合わせて、指示に従って的確に行動できることを目指しています。

また、わからないことについては聞き返す、メモに書いてもらうようお願いをするなど、とにかく何か行動し、相手に伝えることを学ばせています。企業着任後は待たなしの生活が始まるため、自分で考えて行動できるように、日々練習しています。

### ④ 生活指導



ジョギングで体力づくり

実習生は様々な国から来日しており、それぞれ背景が異なります。そのままだでは苦情につながってしまうこと、日本の礼儀、住宅の利用や食事の仕方など、生活する上で必要な知識を身につけさせるべく、指導しています。日本の印象がよく耳にするのは「静かです」「きれいです」というものです。センター内でも、けんかしているのではないかとと思われるほど大きな声で話していることがあり、その都度注意が必要です。また、調理時の油の量が日本に比べて多く、その後始末なども細かく指導する必要があります。

### 掃除について

は特に厳しく指導しています。毎朝全員で時間制限を設けてセンター全体を掃除します。ぞうきんを使い分けること、洗剤の使い方など、細かなところまで指導をします。



ごみ分別については特に大変だと思っております。センターにおいては燃える、燃えない、資源(缶・ビン・ペットボトル)、プラの分別ですが、地域によって異なるため、生活上でのトラブル防止のためにも、着任後自分の地域の分別をしっかり守ることを伝えたいです。

国では普通であっても、日本では受け入れられにくいことがあるという事実をはっきりと伝え、実習生たちが職場で、近所で、良い人間関係を築き、実習生活を全うできるように目指しています。

### ⑤ マナー

あいさつや基本的な礼儀はもちろんですが、身だしなみ、洗濯など、周囲に不快な思いをさせないよう、衛生面についても細かく指導しています。

他にも、よくあるものとしては舌打ち(癖でつい出てしまうようです)、「はいはい」という返事、においへの注意が挙げられます。習慣として身につけさせるべく、気づいた点はすぐに注意するようにしています。

### ⑥ 警察講習

淀川警察の方を講師に招き、防犯、災害対策、交通安全などについて学びます。「ひったくり」「交差点」などの特別な日本語を、警察の方のわかりやすい指導により、体感しながら得ていきます。特に自転車については着任後利用する実習生が多いため、身を守る意味でもしっかりと学ぶように伝えています。



### ⑧ 日本文化体験

センター近くの見学施設「浜屋敷」を訪問し、日本家屋に上がらせていただいた量の感触を体感します。ボランティアの方の説明もあり、講師以外の日本人と触れ合う貴重な機会ともなります。



センターにおいては、巻きずし作りを行います。事前に買い物リストを渡して材料を買いそろえ、ごはんを炊くところから実習生の仕事です。「かわれたいこん」を



「だいいん」と勘違いして買ってくることもあり、皆楽しそうに、様々な個性を發揮して作成しています。



また、その後は書道体験もあり、毛筆を使って好きな日本語を書き、センター内に掲示します。

西日本研修センターでは、このような内容で1ヶ月間講習を行っています。センターで集団生活をする上での様々な仕事については実習生に役割分担させ、責任感を持って任務に取り組む機会を作っています。限られたスペースや物で、みんなが気持ちよく暮らせる生活環境作りを、実習生たち自身に意識させています。



法的保護講習

# Pioneer

## 事故削減のご提案

# 自動車事故は企業にとって最大のリスクの1つです。

## Vehicle Assist

ビークルアシスト

クラウド型運行管理サービス

たった2つのルールを繰り返し実践するだけで、自然に事故が削減され、保険料や燃料費、CO2削減につながります。

### 事故削減

保険料削減

燃料費削減

CO<sub>2</sub>削減

### 『事故削減』のための2つのルール

ルール  
1

危険挙動（急ブレーキ・急加速・速度超過等）の警告が出ない運転をするルール

ドライバー



急減速を検知しました。安全運転を心がけましょう。

カーナビなどの車載機が急ブレーキや急加速、速度超過などを検知するとドライバーにその場で注意を喚起します。

ルール  
2

危険挙動通知のメールが届いたら、ドライバーにその日のうちに指導するルール

管理者



車載機が危険挙動を検知すると、管理者に危険挙動が発生した日時や車両名、内容などの通知メールを自動的に送信します。

## 守るルールはたったこれだけ。だから継続的に取り組みます

**+** プラス さらに効果を高めるには

レポートを活用すれば、手軽に的確な指導が行えます。

「安全運転管理アシスト」によるセルフコンサルティング

毎月、組織ごとドライバーごとの運転評価を自動的に行う「マンスリーレポート」が作成できます。指導が必要な組織や個人に対し、的確な指導が図れます。



Vehicle Assist



詳細はこちら

0120-337-018

ビークルアシストパイオニア

検索

[http://pioneer.jp/biz/biz\\_carnavi/cloud/valp/](http://pioneer.jp/biz/biz_carnavi/cloud/valp/)

モニター まずは30日間  
募集中! トライアル