

特集

Gマーク認定
事業所紹介

安全対策を裏付けけるGマーク取得は

荷主に信頼される運送事業者への第一歩

『無事故が当たり前』といえるように 事故防止対策に磨きをかける

2023年度の「貨物自動車運送事業安全性評価事業（Gマーク制度）」の申請受付が7月1日から開始される。

『広報とらつく』では、Gマーク認定を受けている安全性優良事業所を訪ね、Gマーク認定取得の経緯や安全性向上への取り組み、またGマーク取得によるメリットなどを取材した。

今回は、Gマーク取得を機に、事故防止対策の強化を図るための安全会議開催などの取り組みを強化するとともに、ドライバーが「主体的」に取り組むように改善を進めてきた、群馬県東吾妻町の株式会社たかくゆう（小池宏明代表取締役、本社営業所を紹介する）。

株式会社たかくゆう 本社営業所（群馬県東吾妻町）

建設業で培ってきた高いレベルの安全性
輸送品目拡大を機にGマーク取得を決意



小池 宏明
代表取締役

業の見直しが進められた影響により、同社ではダンプ車の稼働率が低下。それを機に、同社では輸送品目の拡大に取り組んだ。その頃、地元群馬県トラック協会（武井宏会長）の担当者から話を聞き、Gマーク制度の存在を知ったという。

同社は元々建設現場への輸送比率が高く、建設

安全会議を通じて事故防止意識を水平展開
全員に当事者意識を持たせ底上げ図る

（株）たかくゆうは、親会社である建設会社の拓友工業（株）によって昭和51年に設立された（当時の社名は拓友運送、平成2年に現社名に変更）。その間に現社名から、同社は元々ダンプ車による土砂などの輸送を中心としていたが、現在は同県婦孺村で製造されたミネラルウォーターや、ドラッグストア向けの生活雑貨のルート配送なども手がけている。

同社はGマーク取得を初めて取得したのは、平成23年のことである。21年に当時の政権による公共事業の改善、事故撲滅に繋

「建設現場の場合、自分の周りには他の人も多くいるため、不安な行動を取った場合には即座に注意されます。一方で、ドライバーは営業所を出発すると基本的に一人で行動することになり、他人の目が届かなくなってしまう。建設現場の外で不安な行動を取つてもすぐに注意されず、緊張感が薄れてしまうことから、他のドライバーが事故を起こしても「自分は大丈夫だ」と他人事



同社では、ダンプ車による土砂輸送のほか、ウイング車によるミネラルウォーターなどの輸送も手がけている

「建設現場の場合、自分の周りには他の人も多くいるため、不安な行動を取った場合には即座に注意されます。一方で、ドライバーは営業所を出発すると基本的に一人で行動することになり、他人の目が届かなくなってしまう。建設現場の外で不安な行動を取つてもすぐに注意されず、緊張感が薄れてしまうことから、他のドライバーが事故を起こしても「自分は大丈夫だ」と他人事

業では労働災害の危険性が高いこともあり、土木工事や建築工事の現場で定期的に行われている災害防止協議会に建設会社などとともに参加し、建設会社並みのしつかりとした安全対策を実施していたという。同社では「荷主に対して高い安全性を証明するGマークを取得することは、これまで当社が行ってきた安全対策の裏付けとなり、当社に

送品目の拡大に取り組んだ。その頃、地元群馬県トラック協会（武井宏会長）の担当者から話を聞き、Gマーク制度の存在を知ったという。

同社は元々建設現場への輸送比率が高く、建設

業の見直しが進められた影響により、同社ではダンプ車の稼働率が低下。それを機に、同社では輸送品目の拡大に取り組んだ。その頃、地元群馬県トラック協会（武井宏会長）の担当者から話を聞き、Gマーク制度の存在を知ったという。

業の見直しが進められた影響により、同社ではダンプ車の稼働率が低下。それを機に、同社では輸送品目の拡大に取り組んだ。その頃、地元群馬県トラック協会（武井宏会長）の担当者から話を聞き、Gマーク制度の存在を知ったという。

業の見直しが進められた影響により、同社ではダンプ車の稼働率が低下。それを機に、同社では輸送品目の拡大に取り組んだ。その頃、地元群馬県トラック協会（武井宏会長）の担当者から話を聞き、Gマーク制度の存在を知ったという。

業の見直しが進められた影響により、同社ではダンプ車の稼働率が低下。それを機に、同社では輸送品目の拡大に取り組んだ。その頃、地元群馬県トラック協会（武井宏会長）の担当者から話を聞き、Gマーク制度の存在を知ったという。

業の見直しが進められた影響により、同社ではダンプ車の稼働率が低下。それを機に、同社では輸送品目の拡大に取り組んだ。その頃、地元群馬県トラック協会（武井宏会長）の担当者から話を聞き、Gマーク制度の存在を知ったという。

業の見直しが進められた影響により、同社ではダンプ車の稼働率が低下。それを機に、同社では輸送品目の拡大に取り組んだ。その頃、地元群馬県トラック協会（武井宏会長）の担当者から話を聞き、Gマーク制度の存在を知ったという。

業の見直しが進められた影響により、同社ではダンプ車の稼働率が低下。それを機に、同社では輸送品目の拡大に取り組んだ。その頃、地元群馬県トラック協会（武井宏会長）の担当者から話を聞き、Gマーク制度の存在を知ったという。

業の見直しが進められた影響により、同社ではダンプ車の稼働率が低下。それを機に、同社では輸送品目の拡大に取り組んだ。その頃、地元群馬県トラック協会（武井宏会長）の担当者から話を聞き、Gマーク制度の存在を知ったという。

業の見直しが進められた影響により、同社ではダンプ車の稼働率が低下。それを機に、同社では輸送品目の拡大に取り組んだ。その頃、地元群馬県トラック協会（武井宏会長）の担当者から話を聞き、Gマーク制度の存在を知ったという。

業の見直しが進められた影響により、同社ではダンプ車の稼働率が低下。それを機に、同社では輸送品目の拡大に取り組んだ。その頃、地元群馬県トラック協会（武井宏会長）の担当者から話を聞き、Gマーク制度の存在を知ったという。

業の見直しが進められた影響により、同社ではダンプ車の稼働率が低下。それを機に、同社では輸送品目の拡大に取り組んだ。その頃、地元群馬県トラック協会（武井宏会長）の担当者から話を聞き、Gマーク制度の存在を知ったという。

業の見直しが進められた影響により、同社ではダンプ車の稼働率が低下。それを機に、同社では輸送品目の拡大に取り組んだ。その頃、地元群馬県トラック協会（武井宏会長）の担当者から話を聞き、Gマーク制度の存在を知ったという。

業の見直しが進められた影響により、同社ではダンプ車の稼働率が低下。それを機に、同社では輸送品目の拡大に取り組んだ。その頃、地元群馬県トラック協会（武井宏会長）の担当者から話を聞き、Gマーク制度の存在を知ったという。

画や、群馬県トラック協会の事故速報などをドライバーに見てもらい、事故防止に向けた指導を行っていた。

特に、重大事故に直結する速度超過の防止を図るため、デジタルコで集計したデータを基に、高速道路での安全運転の指導を落として安全性の高い運転操作を行うよう指導を実施した。なお、同社は5年ほど前にデジタルコ

画や、群馬県トラック協会の事故速報などをドライバーに見てもらい、事故防止に向けた指導を行っていた。

特に、重大事故に直結する速度超過の防止を図るため、デジタルコで集計したデータを基に、高速道路での安全運転の指導を落として安全性の高い運転操作を行うよう指導を実施した。なお、同社は5年ほど前にデジタルコ

画や、群馬県トラック協会の事故速報などをドライバーに見てもらい、事故防止に向けた指導を行っていた。

特に、重大事故に直結する速度超過の防止を図るため、デジタルコで集計したデータを基に、高速道路での安全運転の指導を落として安全性の高い運転操作を行うよう指導を実施した。なお、同社は5年ほど前にデジタルコ

画や、群馬県トラック協会の事故速報などをドライバーに見てもらい、事故防止に向けた指導を行っていた。

特に、重大事故に直結する速度超過の防止を図るため、デジタルコで集計したデータを基に、高速道路での安全運転の指導を落として安全性の高い運転操作を行うよう指導を実施した。なお、同社は5年ほど前にデジタルコ

画や、群馬県トラック協会の事故速報などをドライバーに見てもらい、事故防止に向けた指導を行っていた。

特に、重大事故に直結する速度超過の防止を図るため、デジタルコで集計したデータを基に、高速道路での安全運転の指導を落として安全性の高い運転操作を行うよう指導を実施した。なお、同社は5年ほど前にデジタルコ

画や、群馬県トラック協会の事故速報などをドライバーに見てもらい、事故防止に向けた指導を行っていた。

特に、重大事故に直結する速度超過の防止を図るため、デジタルコで集計したデータを基に、高速道路での安全運転の指導を落として安全性の高い運転操作を行うよう指導を実施した。なお、同社は5年ほど前にデジタルコ

画や、群馬県トラック協会の事故速報などをドライバーに見てもらい、事故防止に向けた指導を行っていた。

特に、重大事故に直結する速度超過の防止を図るため、デジタルコで集計したデータを基に、高速道路での安全運転の指導を落として安全性の高い運転操作を行うよう指導を実施した。なお、同社は5年ほど前にデジタルコ

画や、群馬県トラック協会の事故速報などをドライバーに見てもらい、事故防止に向けた指導を行っていた。

特に、重大事故に直結する速度超過の防止を図るため、デジタルコで集計したデータを基に、高速道路での安全運転の指導を落として安全性の高い運転操作を行うよう指導を実施した。なお、同社は5年ほど前にデジタルコ

画や、群馬県トラック協会の事故速報などをドライバーに見てもらい、事故防止に向けた指導を行っていた。

特に、重大事故に直結する速度超過の防止を図るため、デジタルコで集計したデータを基に、高速道路での安全運転の指導を落として安全性の高い運転操作を行うよう指導を実施した。なお、同社は5年ほど前にデジタルコ

画や、群馬県トラック協会の事故速報などをドライバーに見てもらい、事故防止に向けた指導を行っていた。

特に、重大事故に直結する速度超過の防止を図るため、デジタルコで集計したデータを基に、高速道路での安全運転の指導を落として安全性の高い運転操作を行うよう指導を実施した。なお、同社は5年ほど前にデジタルコ

画や、群馬県トラック協会の事故速報などをドライバーに見てもらい、事故防止に向けた指導を行っていた。

特に、重大事故に直結する速度超過の防止を図るため、デジタルコで集計したデータを基に、高速道路での安全運転の指導を落として安全性の高い運転操作を行うよう指導を実施した。なお、同社は5年ほど前にデジタルコ

画や、群馬県トラック協会の事故速報などをドライバーに見てもらい、事故防止に向けた指導を行っていた。

特に、重大事故に直結する速度超過の防止を図るため、デジタルコで集計したデータを基に、高速道路での安全運転の指導を落として安全性の高い運転操作を行うよう指導を実施した。なお、同社は5年ほど前にデジタルコ

画や、群馬県トラック協会の事故速報などをドライバーに見てもらい、事故防止に向けた指導を行っていた。

特に、重大事故に直結する速度超過の防止を図るため、デジタルコで集計したデータを基に、高速道路での安全運転の指導を落として安全性の高い運転操作を行うよう指導を実施した。なお、同社は5年ほど前にデジタルコ

画や、群馬県トラック協会の事故速報などをドライバーに見てもらい、事故防止に向けた指導を行っていた。

特に、重大事故に直結する速度超過の防止を図るため、デジタルコで集計したデータを基に、高速道路での安全運転の指導を落として安全性の高い運転操作を行うよう指導を実施した。なお、同社は5年ほど前にデジタルコ

画や、群馬県トラック協会の事故速報などをドライバーに見てもらい、事故防止に向けた指導を行っていた。

特に、重大事故に直結する速度超過の防止を図るため、デジタルコで集計したデータを基に、高速道路での安全運転の指導を落として安全性の高い運転操作を行うよう指導を実施した。なお、同社は5年ほど前にデジタルコ

労務 Q&A 第268回

アルバイトの賃金をデジタル払いで統一したいが

弊社では、賃金のデジタル払いの解禁に伴い、とりえずアルバイトの賃金をデジタル払いで統一しようと考えているが、何か問題はありますか。また、デジタル払い制度を導入するにあたっては、各人のデジタル口座の指定が必要ですが、面倒だと嫌がる者も出てくるのが予想されます。こうした場合には、デジタル口座のみにするというわけにはいかないのでしょうか。

【解説】ご質問によると、まず、貴社はアルバイトの賃金をデジタル払いで統一したいとのことですが、

ただし書。使用者としては、これらの事項を労働者一人ひとりに対し説明をし、納得してもらって行はじめて実行が可能になるというわけですね。

したがって、貴社のようにアルバイトの賃金をデジタル払いで統一しようとしても、本人が希望しないなど同意が得られない場合は、その労働者に関しては現金払いが銀行口座等への振り込みをせざるを得ないということになります。同意がない場合やデジタル払いを強制した場合に、労基法違反となり、罰則の対象になるおそれがあります。次にご質問の代替口座についてですが、この口座は労働者が、指定資金移動業者が破綻した場合は保証機関から全額が弁済される、③不正取引（心当たりがない出金など）が起きた場合は全額補償される、④最後の入出金日から10年間は払い戻しが可能である、⑤送金や現金自動預払機（ATM）などでの払い出しが1円単位でできる、⑥少なくとも毎月1回は出金手数料が無料、などのシステム上の留意事項について説明をし、労働者各人から同意を得なければならぬとされています（労基法施行規則第7条の2第1項

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

「働き方改革」が「働かせ方改革」か

「2024年問題」まで残された時間はわずかである。最近ではマスクでも取り上げるようになったので、荷主の担当者だけではなく、一般の人たちにも「2024年問題」が少しは知られるようになってきた。

そのようななかで、一部の人は「誰のための労働時間短縮か」といった声も出ています。「ドライバーの労働時間を短縮すると、給料が減ってしまう」というのがその主たる理由だ。しかし、「誰のため」「何のため」かは明らかだろう。ドライバーのための働き方改革であり、それはトラック運送事業者のため、ひいてはトラック運送業界や日本経済、国民のためである。

ここで重要なのは「働き方改革」という点である。それは労働時間短縮だけではなく、収入増や、個々人の問題としてはライフスタイルも含めた改革なのだ。

つまり「2024年問題」は、直接的にはドライバーの長

時間労働の是正が目的だが、それだけではない。労働時間を短縮しても、収入は最低でも現状維持、長期的には収入を増やすことと一体なのだ。したがって、表裏の関係として、歩合の割合が高い賃金体系の見直しも大するは当然である。保有台数が約200台のある中小運送事業者は、「2年前から雇用維持、サービスレベル維持のために運賃・料金改定に取り組んできた。今年4月の時点で、取引先数では50%の荷主が値上げに応じている。『大手荷主の方が前向きなので、金額的には値上げ分だけで2年前より年間約1億円の増になっている。この値上げ分は全て人件費に回し、今春は4・6%のペースアップを行った。同時に、4月からは残業を年960時間以内にする配車をスタートした。1年前倒しをして、来年4月までには新ルールでの配車を定着させるためだ。このように「働き方改革」は、経営者にとっては「働かせ方改革」なのである。