昭和35年11月28日第3種郵便物認可

平成31年(2019年)　第2122号

脱着できるボデーで
物流効率が飛躍的にUP!
ドライバーの負担も軽減!
TREX 日本トレクス株式会社
スワップウイングボデー

Japan Trucking Association

広報 とらっく

創刊 昭和28（1953）年2月
1月1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）
http://www.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）
全ト協会員専用ページのパスワード ～1/14　1833、1/15～2/14　4409

あけましておめでとうございます

千葉県　「成田山新勝寺」（成田市）

東京都　「東京スカイツリー」（墨田区）

神奈川県　「みなとみらい21地区」（横浜市）

山梨県　「富士山とアスター（エゾギク）」（富士河口湖町）

公益社団法人 全日本トラック協会
会長　坂本　克己

平成31年を迎えるにあたり、謹んで新年のご挨拶を申し上げます。

昨年は、原油高や米中貿易戦争など懸念材料はありましたが、我が国経済は比較的堅調に推移しつつ、一方で、我が国の生産年齢人口の減少に伴って労働力不足がより深刻化し、トラックドライバーの確保に苦慮されている運送事業者が増加してきた年でありました。

トラック運送業界において改善しなければならない最大の課題は、「トラックドライバーの長時間労働の是正」と「トラックドライバーの処遇改善・労働条件改善」であると考えております。輸送の現場で額に汗して働いておられるトラックドライバーの皆様に誇りを持って働いていただくためには、トラック運送業界を取り巻くこうした課題を解消させ、トラックドライバーの仕事をもっと魅力あるものにしていかなければなりません。

全日本トラック協会としましては、本年も人材確保対策を積極的に推進し、女性、高齢者および若年層などといった労働力の確保・育成・定着対策を力強く推し進めてまいります。優秀な人材を確保し、労働力不足を解消させていくことにより、我が国経済の屋台骨であるトラック物流を維持してまいりたいと考えております。

全ト協では、このような状況を踏まえ、我が国の経済活動や国民生活を支えるトラック事業の健全な発展を図るとともに、トラック運送業界に対する国民の期待に応える一方、「悪貨が良貨を駆逐する」現実を打破するため、貨物自動車運送事業法の一部改正に向けた取り組みを推進してまいりました。都道府県トラック協会会長や関係省庁並びに国会議員の先生方のお力添えを頂戴しながら、同改正案は昨年12月8日未明に参議院本会議において全会一致で可決成立されました。

全ト協としましては、今後改正作業に係る対応を推進し、「規制の適正化」「事業者が遵守すべき事項の明確化」「荷主対策の深度化」「標準的な運賃の告示制度の導入」といった措置を早急に実施していくことにより、トラックドライバーの労働条件の改善を図り、トラック事業の健全経営に資する取り組みに全力で対応してまいります。

また、トラックドライバーの長時間労働の是正を図っていくためには、生産性の向上や取引環境の改善などといった「働き方改革」への対応も加速させていく必要があります。

全ト協は昨年3月、「トラック運送業界の働き方改革実現に向けたアクションプラン」を策定し、石井啓一国土交通大臣に対して報告を行いました。同アクションプランでは、「労働生産性の向上」「運送事業者の経営改善」「適正取引の推進」「多様な人材の確保・育成」を4本柱に据え、トラック運送業界の「働き方改革」実現に向けて取り組みを進めております。

今年は、運送事業者の皆様方に「働き方改革」に取り組んでいただくための「解説書」をお示しするとともに、全国で同解説書の周知セミナーを開催いたします。

同アクションプランでは、トラックドライバーの罰則付き時間外労働規制の適用が開始される見込みの2024年度に、時間外労働年960時間超のトラックドライバーが発生する運送事業者の割合を「ゼロ」とする目標を掲げております。

全ト協としましては、同目標達成に向けて、同アクションプランの普及促進に全力で取り組んでまいりたいと考えております。トラック事業者の皆様におかれましても、トラックドライバーの長時間労働の是正に資する「働き方改革」への具体的な取り組みをお願いしたいと考えております。

併せて、標準貨物自動車運送約款のさらなる浸透を加速させ、適正な運賃・料金の収受を推進していきますとともに、今年10月に予定される消費税増税に向けて、消費税の円滑かつ適正な転嫁の確保に向けた取り組みも推進してまいります。

今年の5月で「平成」という元号が変わります。この「平成」という時代を振り返りますと、トラック運送業界にとっては、平成2年の貨物自動車運送事業法施行以降、規制緩和に伴って事業者数が大きく増加し、事業者間の競争が激化した時代でもありました。また、大地震や大型台風など相次ぐ自然災害に見舞われましたが、災害対策等においてトラック産業に対して国民の大きな期待が寄せられた時代でもありました。今般の事業法改正により規制が適正化され、運送事業者同士が新しいルールの中で公正な競争ができるようになることで、当業界の健全的な発展に向けての新たな時代がやってくると確信しております。

今年が「魅力あふれるトラック運送業界への大きな転換点」となるよう、気持ちを新たに様々な課題の解決に取り組んでまいりますことをお誓い申し上げまして、新年のご挨拶とさせていただきます。

平成31年元旦

茨城県　「偕楽園」（水戸市）

栃木県　世界遺産日光の社寺「二荒山神社　神橋」（日光市）

群馬県　世界遺産「富岡製糸場」（富岡市）

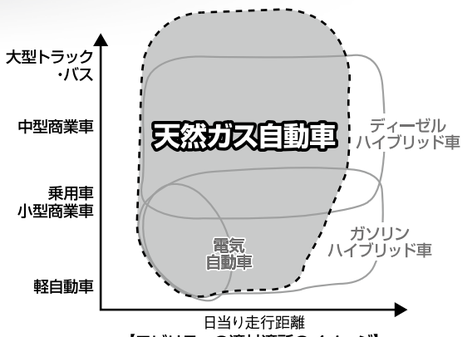
埼玉県　「川越まつり」（川越市）

▷写真提供は、上から公益社団法人千葉県観光物産協会、公益財団法人東京観光財団、横浜市観光情報、やまなし観光推進機構

<全日本トラック協会は2019年10月2日、千葉県千葉市で第24回全国トラック運送事業者大会を開催する>

▷写真提供は、上から茨城県、二荒山神社、富岡市、埼玉県観光課

天然ガストラックは
エネルギーセキュリティの向上に貢献します
NGV
モビリティの適材適所
輸送用エネルギーの石油依存度を低減する代替エネルギーとして天然ガスは実用的。小型車から大型車まで幅広い車種に適用できます。
大型トラックの長距離輸送にも対応します

写真提供：いすゞ自動車株式会社


【モビリティの適材適所のイメージ】
出典：日本ガス協会作成
一般社団法人 日本ガス協会　〒105-0001 東京都港区虎ノ門1-15-12　TEL：03-3502-0215　http://www.gas.or.jp/ngvj/

三井住友海上
経営サポートセンター
物流企業の経営リスク解決をご支援する「働き方改革・人事労務」「事業承継」等様々なメニューをご提供します。
入会金・年会費は無料
お問い合わせは、
三井住友海上経営サポートセンター事務局まで
立ちどまらない保険。MS&AD 三井住友海上
東京都千代田区神田駿河台3-9
TEL：03-3259-1443
https://ms-keiei-support.com/
三井住友海上は「経営革新等支援機関」です。

配達くん 運輸業専門の経営管理システム
運送業の今を
少しだけ便利にする「配達くん」

大創システム株式会社 DAISO SYSTEM CO., LTD.
本　社 〒110-0005 東京都台東区上野1-17-6
TEL.03(3831)3300 FAX.03(3831)3369
東北支店 〒982-0011 宮城県仙台市太白区長町1-3-26
TEL.022(706)2821 FAX.022(706)2822
詳細は下記をクリック
配達くん　検索
http://www.daisosystem.co.jp

平成31年「年頭の辞」

国土交通大臣　石井 啓一

平成31年という新しい年を迎え、謹んで新春の御挨拶を申し上げます。

昨年10月に第4次安倍改造内閣が発足し、引き続き、国土交通大臣の任に当たることとなりました。本年も国土交通行政に対する皆様の変わらぬ御理解と御協力を宜しくお願い申し上げます。

昨年も、平成30年7月豪雨、台風21号、北海道胆振東部地震など、大規模な自然災害が相次ぎ、防災・減災の取組の重要性が再認識される1年となりました。

道路分野においては、集中豪雨による土砂災害や冠水などにより、多数の道路が被災しましたが、高速道路及び直轄国道については、全区間で通行を再開しております。引き続き被災箇所の本復旧を進めるとともに、被災時の救急救命活動を支える道路ネットワーク機能を確保するため、道路法面・盛土対策や冠水対策等に取り組んでまいります。

また、昨年2月、福井県の国道8号で大規模な車両滞留が発生したことを受け、除雪体制を強化するとともに、従来であれば通行止めとなる状況においてもチェーン装着車両を対象として通行を可能とする制度を導入するなど、大雪時の道路交通確保に向けた対策を推進します。

人口減少・超高齢化社会を迎えた我が国では、働き手の減少を上回る生産性の向上によって潜在的な成長力を高め、新たな需要を掘り起こすことは極めて重要です。そのため、国土交通省のあらゆる分野で進められている「生産性革命」を更に推進し、本年を生産性革命「貫徹の年」と位置づけ、成果として結実させていきます。

道路分野においては、ETC2・0等のビッグデータを活用し、渋滞箇所の状況をきめ細かく把握・整理し、効果的なピンポイント渋滞対策を引き続き推進してまいります。また、高速道路において、混雑状況に応じた戦略的な料金体系を検討してまいります。

物流分野では、物流事業の労働生産性を2020年度までに2015年度に比べて2割向上させることを目標に、物流総合効率化法の枠組み等による共同物流等の取組への支援や、受取方法の多様化等による宅配便の再配達の削減など、関係者の連携・協働による物流効率化を促進してまいります。併せて、過疎地域等におけるドローンによる荷物配送や「物流・商流データプラットフォーム」の構築等、物流分野における新技術の積極的な活用を図ってまいります。

また、トラック輸送の省人化を図るため、本年1月のダブル連結トラックの本格導入に向け、特車許可基準の車両長の緩和に取り組みます。さらに、昨年3月に創設した「重要物流道路制度」に基づき、今年度末を目処に物流上重要な道路輸送網を「重要物流道路」として指定し、平常時・災害時を問わない安定的な輸送を確保するための機能強化や重点支援・投資を行ってまいります。加えて、特車許可の審査の迅速化に取り組むとともに、ダブル連結トラック、トラック隊列走行の実現に向け、安全な走行空間の確保等のインフラ面での事業環境整備について検討してまいります。

トラックの生産性向上をはじめ新たな交通サービスの創出に向け、民間からの提案募集の結果を踏まえて、官民連携でのETC2・0データの活用を推進します。あわせてAI（人工知能）による画像解析の活用など、道路ネットワーク全体の情報収集を充実し、人や自転車等を含めた新たな調査体系や共通情報基盤を構築し、地域のモビリティサービスの強化に取り組んでまいります。

社会全体の生産性向上に加え、産業の中長期的な担い手の確保・育成に向けて働き方改革を進めることも重要です。

自動車運送事業では、昨年5月に策定された「自動車運送事業の働き方改革の実現に向けた政府行動計画」に基づく取組をさらに加速させるとともに、物流機能を安定的・持続的に確保するため、荷主企業や利用者などの理解と協力を得つつ、関係省庁と連携しながら「ホワイト物流」推進運動を進めることにより、働きやすい労働環境の実現等への協力を呼びかけてまいります。

国土交通省は、本年もその強みである現場力を活かし、諸課題に全力で取り組む所存です。国民の皆様の一層の御支援、御協力をお願いするとともに、本年が皆様方にとりまして希望に満ちた、大いなる発展の年になりますことを心から祈念いたします。（要旨）

厚生労働大臣　根本 匠

平成31年の新春を迎え、心よりお慶び申し上げます。本年も何とぞよろしくお願い申し上げます。

厚生労働大臣に就任してから約3ヶ月が経過しました。この間、国民の皆様の安全・安心の確保に万全を期すべく努力してまいりました。引き続き、私自身が常に先頭に立ち、厚生労働省一体となって様々な課題に全力で取り組んでまいります。

本年10月の消費税率の引き上げ及び社会保障の充実によって、2025年を念頭に進められてきた社会保障・税一体改革が一区切りとなります。今後は、団塊ジュニア世代が高齢者となり、現役世代の減少が進む2040年頃を見据え、全ての世代が安心できる社会保障制度の構築に向けて取り組みます。

このため、昨年10月に、私が本部長となって、「2040年を展望した社会保障・働き方改革本部」を厚生労働省内に設置したところであり、今後国民誰もが、より長く、元気に活躍できるよう、高齢者をはじめとした多様な就労・社会参加の促進、就労や社会参加の前提となる健康寿命の延伸、労働力の制約が強まる中での医療・福祉サービス改革による生産性の向上などの検討を着実に進めていきます。

まず、働く意欲のある高齢者がその能力を十分に発揮できるようにするため、70歳までの雇用と就業機会の確保について、しっかりと検討を進めてまいります。

あわせて、働く方々の主体的なキャリア形成や再チャレンジが可能な社会としていくため、中途採用の拡大に取り組んでまいります。

前通常国会で成立した働き方改革関連法については、長時間労働の是正、多様で柔軟な働き方の実現、雇用形態にかかわらない公正な待遇の確保を着実に推進すべく、関係省令等の整備や制度の周知など、円滑な施行に取り組みます。具体的には、これらの取組の内容が地方の中小企業まで浸透するよう、47都道府県に設置した「働き方改革推進支援センター」の活用や、経済界と協力した説明会の開催など、丁寧な周知を行ってまいります。働き方改革の実現・定着に向けて、IT化や業務効率化など生産性向上に取り組む中小企業に対する支援などについて、しっかり取り組みます。また、長時間労働の事業場への監督指導の徹底等の対応を行います。

また、全ての人材がその能力を存分に発揮できる社会や個々人の人生の再設計が可能となる社会を実現するため、リカレント教育をはじめとした人材育成の強化、女性・若者・高齢者・障害者等の就労支援等を実施します。

最低賃金については、「働き方改革実行計画」等において、年率3％程度を目途として引き上げ、全国加重平均1000円を目指すとされています。昨年度は全国加重平均で26円引き上げ、時給換算になった平成14年度以降、最大の上げ幅となりました。中小企業・小規模事業者が賃上げしやすい環境を整備するため、生産性向上のための支援を進めます。

以上、厚生労働行政には多くの課題が山積しています。国民の皆様には、一層の御理解と御協力をお願い申し上げ、年頭にあたっての私の挨拶といたします。（要旨）

自由民主党トラック輸送振興議員連盟会長　細田 博之

新年あけましておめでとうございます。

全国のトラック協会会員の皆様方には、旧年中はひとかたならぬご厚情を賜り、厚く御礼申し上げます。

昨年9月に実施致しました自由民主党総裁選挙におきまして、安倍晋三氏が3選を果たし、10月には第4次安倍改造内閣が発足いたしました。自民党といたしましては、政府と一体となり、「希望にあふれ、誇りある日本」を創り上げてまいる所存であります。

さて、現在有効求人倍率が47全ての都道府県で1倍を超えておりますが、そうした状況下において、全国で多くの中小・小規模運送事業者の皆様が深刻な人手不足に直面されております。特に、地方においては労働力不足がより深刻化している現状があります。

深刻化しているトラックドライバー不足に対応すべく、トラック運送事業者の皆様はトラックドライバーの「働き方改革」に全力で取り組まれておられます。しかし、時間外労働や雇用条件、安全面での課題など、トラック運送業界の皆様にとって「働き方改革」は非常に大きな制約要因ともなっております。

昨年11月に開催いたしました自由民主党トラック輸送振興議員連盟総会の中で、トラック運送事業者の皆様から税制改正・予算に関する様々なご要望を頂戴いたしました。経営環境が厳しい中で、ドライバーの労働環境改善に向けて懸命なご努力をされておられるトラック運送業界の皆様をしっかりとお支えするために、自民党トラック議連といたしましても、皆様からお預かりしました要望を実現させるために精一杯汗をかかせていただきました。

また、全日本トラック協会の皆様と私たち自民党トラック議連では、貨物自動車運送事業法の改正について議論を重ねてまいりました。同法の改正は、トラック運送業界の健全な発展に資するものであると承知しております。

事業法改正案は、昨年12月4日の衆議院国土交通委員会において全会一致で可決され、同日の衆議院本会議を通過。また、同6日の参議院国土交通委員会でも全会一致で可決され、その後参議院本会議で諮られ、同8日に成立を果たしました。

同法の改正により、ドライバーの労働環境改善とトラック運送業界の健全な発展が一層加速していくことを、心より期待しております。

ところで、いよいよ来年には、「東京2020オリンピック・パラリンピック競技大会」が開催される予定です。昨年の我が国の景気動向を振り返りますと、東京オリンピック・パラリンピックの開催に向けて、比較的安定して推移してまいりました。

しかしながら、平成29年下期以降原油価格が上昇傾向にあることが、トラック運送業界の皆様にとって大きな懸念材料となっております。石油輸出国機構（OPEC）は足元の供給過剰の懸念から原油の減産を検討しておりますが、今後地政学的リスクが表面化した場合には大幅な原油価格の変動もあり得るだろうと思われます。

原油価格の高騰は、中小・零細企業が多くを占めるトラック運送事業者の皆様に、経営面で非常に大きなダメージを与える恐れがあります。自民党トラック議連といたしましても、運送事業者の皆様方の経営悪化に繋がりかねない原油価格の先行きについて注視してまいるとともに、政府とともに必要な施策を打ってまいります。

また、今年10月には消費税増税が予定されております。自民党では、消費税増税に際しまして、政府とともに消費税率10％への引き上げの前後における駆け込み需要および反動減対策に万全を期してまいります。あらゆる施策を総動員して、消費税増税に伴う我が国景気の落ち込みを防がなければなりません。

本年も、トラック運送業界の皆様が日本経済の発展に一層貢献され、活力に満ち溢れた地域社会の構築に尽力されますことを、私たち自民党トラック議連としても大いに期待しております。

トラック運送業界のさらなる飛躍に向け、自民党トラック議連は皆様方のお声を頂戴しながら、皆様方と二人三脚で、今後も業界の課題解決に向けて精一杯取り組んでまいります。会員事業者の皆様におかれましては引き続き、ご指導、ご鞭撻のほど、よろしくお願い申し上げます。

最後になりますが、本年も会員事業者の皆様の社業のご発展とご健勝を祈念申し上げ、新年のご挨拶とさせていただきます。

トラックの洗車はお任せください。

洗車時間は業界最短の3分55秒、節水性能、操作性も向上

トラック・バス用の大型洗車機「カミオン カスタム」は、業界最短の3分55秒/台で洗車できるとともに、節水性能は業界トップクラス。トラックサイズを自動で認識し洗車するなど、使い勝手も向上しています。カミオンカスタムの導入で、洗車作業の負担軽減が図れます。

製品に関するお問い合わせは・・・
03-6721-3556

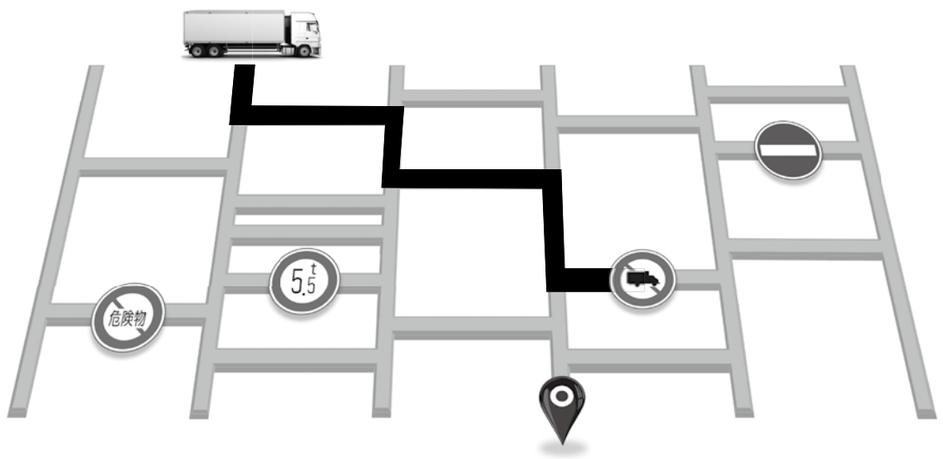
販売サービス　株式会社ダイフクプラスモア
営業本部　www.daifuku-carwash.jp
〒105-0022 東京都港区海岸1-2-3　TEL(03)6721-3556(代)

製造　株式会社ダイフク
AWT事業部　www.daifuku.com/jp
〒529-1692 滋賀県蒲生郡日野町中在寺1225　TEL(0748)53-0321(代)

クラウドだからできること 6

FUJITSU

そのルートが、
最適な選択とは限らない。



クラウドデジタコ14万台※1の運行実績から、
大型車が通行できるルートと時間を検索。

車格／危険物の積載／速度指定／フェリー利用などさまざまな条件で検索でき、季節や時間帯ごとの最適ルートを表示。安全で効率的な運行計画を支えます。

クラウド型運行支援サービス
ITP-WebService V2
運行計画支援オプション
業界初※2
標準価格
月額500円(税別)／1契約※3
1契約で31回/月のご利用が可能です。
(1日の中で、同車番であれば何度でもご利用いただけます。)

富士通 クラウドデジタコ DTS-D1D

※1 2018年8月現在　※2 ディジタル式運行記録計の規格に対応したネットワーク型デジタコにおいて(弊社調べ)　※3 デジタコ本体、ITP-WebService基本サービスが別途必要です。

transtron　株式会社 トランストロン 情報サービス営業部
〒222-0033 神奈川県横浜市港北区新横浜2丁目15番地16 NMF新横浜ビル
http://www.transtron.com
■お問い合わせ、資料請求はお気軽に
TEL.045-476-4640
FAX(045)476-5024

公明党トラック問題議員懇話会会長
北側 一雄

新年あけましておめでとうございます。

トラック協会会員事業者の皆様方には、平素より格別のご高配を賜り、心より感謝申し上げます。

我が国の経済を支えていただいているトラック運送事業者の皆様を力強く支援するため、昨年末に取りまとめた「平成31年度税制改正大綱」におきましても、トラック運送業界の皆様方から頂戴しました要望を実現すべく、力を尽くしてまいりました。

本年も引き続き、会員事業者の皆様方と思いをひとつにしながら、トラック運送業界が直面する課題に対し、果敢に取り組んでまいる所存です。

さて、昨年の我が国を振り返りますと、6月には大阪府北部を震源とした地震が発生し、7月には西日本を中心に広い範囲で記録的な大雨をもたらした「平成30年7月豪雨」、そして9月6日には北海道で最大震度7を観測した「平成30年北海道胆振東部地震」など、日本各地で災害が頻発した一年でありました。

改めて言うまでもなく、トラック輸送は暮らしと経済を支える「ライフライン＝命綱」であり、トラック運送事業者の皆様はこうした自然災害の際にも重要な役割を果たしてこられました。大規模災害発生時における、トラック運送事業者の皆様による懸命な緊急物資輸送への取り組みに対しまして、厚く御礼申し上げます。

「我が国の経済発展の原動力」として発展を遂げてこられたトラック運送業界では、近年、少子高齢化の加速に伴って、トラックドライバー不足が深刻な状況となっており、まさに「我が国の物流の危機」に直面している状況といっても過言ではありません。

私たち公明党トラック問題議員懇話会は、「国民生活のライフライン」であるトラック物流を維持していくために、トラック運送業界の皆様方のお声に耳を傾けながら、業界が健全な発展を遂げられますよう、様々な施策に積極的に取り組んでまいりたいと考えております。

昨年、公明党では、党所属の全議員が地域に飛び込み、「子育て」「介護」「防災・減災」の4つのテーマについて地域の皆様へのアンケート調査を行う「100万人調査・訪問」運動を実施いたしました。同運動では、現場のニーズや国民の声を直接伺うことで、生活者目線の新たな政策を生み出していくことを目指してまいりました。

この運動を通じ、中小企業の皆様のお声を数多く頂戴いたしました。公明党としては、中小企業の皆様のお声をしっかりと受け止めながら、公明党のネットワーク力を活かし、政策実現に全力で取り組んでまいります。

政府・与党では「働き方改革」実現に向けて、長時間労働の是正や生産性の向上を実現するための環境整備を強力に推進しており、今年4月からは「働き方改革」関連法が順次、施行される予定です。

昨年秋には、トラックドライバーの「働き方改革」実現のための諸対策に係る補助・助成の拡充につきまして、トラック運送業界の皆様方から強いご要望を頂戴しました。公明党トラック問題議員懇話会は、トラックドライバーの労働環境改善に繋がる「働き方改革」の実現に向け、政府や自民党と連携しながら実効性の高い施策を打ち出し、精一杯取り組んでまいる所存です。

貴協会から公明党に頂戴しておりました貨物自動車運送事業法の改正に関するご要望につきましては、実現に向けて精一杯取り組んでまいりました。昨年末に同法の一部改正が成立したことにより、今後、トラックドライバーの労働環境の改善が確実に進んでいくものと期待しております。

また、今年10月には消費税率10％引き上げが予定されております。消費税率引き上げに伴う景気・経済の変動を抑え、国民生活を守っていくために、公明党では様々な負担軽減策の実施を政府に対して提言してまいりました。

併せて、消費税の引き上げに際しましては、消費税の円滑かつ適正な転嫁に支障が生じないよう、政府や自民党と連携し、強力かつ実効性のある転嫁対策等を実施してまいります。

私たち公明党トラック問題議員懇話会は、今後も政府、自民党と連携し、トラック運送業界が健全な発展を遂げられますよう、尽力してまいります。

最後に、貴協会のさらなるご発展と、トラック運送業界の大いなる隆盛をご祈念申し上げ、新年のご挨拶とさせていただきます。

国土交通省自動車局長
奥田 哲也

皆様、新年あけましておめでとうございます。

平成31年の新春を迎え、謹んで年頭のご挨拶を申し上げます。

近年担い手不足が深刻化している自動車運送事業においては、働き方改革により長時間労働にも関わらず低い賃金である状況を改善し、職の魅力を高め、必要な人材を確保していくことが緊急的な課題となっております。

このため、野上内閣官房副長官を議長とする「自動車運送事業の働き方改革に関する関係省庁連絡会議」において、昨年5月に「自動車運送事業の働き方改革の実現に向けた政府行動計画」が決定され、関係省庁が連携し、長時間労働是正のための環境整備に取り組んでいくことになりました。

また、翌6月には働き方改革関連法が成立し、自動車の運転業務について、平成36年4月より年960時間以内の時間外労働の上限規制が適用されることとなりました。

本年は、これらの取組を更に加速させ、労働生産性の向上、多様な人材の確保等の環境整備を進めて参ります。

トラック事業は、我が国の経済と人々の暮らしを支えるライフラインとして極めて重要な役割を果たしております。一方で、トラック事業においては、直近のドライバー有効求人倍率がおよそ2・8倍に達しているなど、ドライバー不足が深刻化しており、将来の担い手確保のためにも、長時間労働の是正など労働環境の改善を図ることが必要です。

一方、トラック運送業の働き方改革を進めるに当たっては、個々の事業主の努力だけでは解決できない課題もあることから、荷主とも一体となった取組が必要です。

昨年12月には、トラック運転者不足に対応し、我が国の産業活動や国民生活に必要な物流機能を安定的・持続的に確保するため、有識者・荷主・物流事業者団体・労働組合から構成される「ホワイト物流」推進会議が設置されました。今後、企業等に対し、多様な人材が活躍できる働きやすい労働環境の実現等への協力を呼びかけてまいります。また、引き続き、標準運送約款の改正趣旨の浸透にも努めてまいります。

さらに、昨年12月には議員立法により貨物自動車運送事業法が改正され、トラックドライバー荷主等の関係者から構成される懇談会を立ち上げ、議論を行っております。

この他にも、平成28年度から、トラック運送事業者と荷主との協同による待機時間の削減や荷役の効率化など、長時間労働を削減するためのパイロット事業を実施しており、昨年11月には、2か年度の成果をまとめた「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」を公表しました。今後は、業界団体や関係省庁とも連携しながら、ガイドラインの横展開や普及促進を図っていくこととしております。

加えて、昨年12月には議員立法により貨物自動車運送事業法が改正されたところであり、この改正の趣旨に沿って、荷主への働きかけの実施等について適切に運用を行っていくなど、働き方改革を実現し、業界が発展していくよう、しっかりと取り組んで参ります。

（要旨）

国土交通省自動車局貨物課長
平嶋 隆司

新年明けましておめでとうございます。平成31年の新春を迎えまして、謹んで年頭のご挨拶を申し上げます。

新年を迎えますこの機会に、日本経済を支える物流の第一線でトラック産業に携わっておられる経営者、ドライバー、従業員など関係者の皆様のご活躍に敬意を表する次第です。

トラック運送事業は、およそ6万2千者もの事業者、191万人もの従業員の方々が活躍され、平常時に加え、災害時においても緊急支援物資を輸送するなど、我が国の経済と人々の暮らしを支えるライフラインとして極めて重要な役割を果たして頂いております。昨年は、地震、豪雨、台風など、大規模な災害が発生し、各地において甚大な被害に見舞われました。そうした中、緊急物資輸送等に多大なご協力を頂きました。平常時・災害時においても絶え間ないご尽力によって我が国の国民生活・経済が支えられており、その多大なるご貢献やご苦労に感謝申し上げます。

近年、トラック運送業界においては、ドライバー有効求人倍率がおよそ2・8倍に達しているなど、ドライバー不足が大きな課題となっています。今後さらに少子高齢化が進む中で、トラック運送業が引き続き重要な役割を果たしていくためには、将来の担い手の確保が喫緊の課題となっております。こうした中、既存のドライバーの定着や若年層・女性の進出促進も含めた新たな人材の確保を図るため、長時間労働の是正など労働環境の改善を図り、魅力向上を図っていくことが重要となっています。

昨年6月に働き方改革関連法が成立したところであり、自動車の運転業務について、平成36年4月より年960時間以内の時間外労働の上限規制が適用されることとなりました。一方で、トラック運送業におきましては、個々の事業者の努力だけでは対応に限界があり、発着荷主の理解と協力を得ることが不可欠です。

トラック運送業を含む自動車運送業について政府一丸となって働き方改革に取り組むため、野上官房副長官を議長とする「自動車運送事業の働き方改革に関する関係省庁連絡会議」において検討を開始し、昨年5月に「自動車運送事業の働き方改革の実現に向けた政府行動計画」が決定されました。これに基づき、関係省庁が連携して、①労働生産性の向上、②多様な人材の確保・育成、③取引環境の適正化などの長時間労働是正のための環境整備に取り組んでいるところです。

労働生産性の向上の取組では、28・29年度のパイロット事業により得られたノウハウをまとめた「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」を昨年11月に公表しました。今後は、予約システムによる荷待削減や機械荷役による荷待役時間短縮、荷物情報の先渡し、リードタイムの確保や平準化など好事例も例にとりながら、業界団体や関係省庁とも連携しながら、横展開を図って参りたいと考えております。

また、一昨年7月に実施した荷待時間の調査結果において、特に荷待件数が多かった加工食品、建設資材、紙・パルプについて、それぞれ懇談会を立ち上げたところです。個々の輸送品目ごとに抱える課題や特性の違いなども踏まえつつ、関係者が連携して物流の生産性向上及びドライバーの労働時間改善を図るための検討を進めていきます。

多様な人材の確保・育成の取組では、「女性ドライバー等が運転しやすいトラックのあり方の検討」を進めるため、全日本トラック協会と共同で検討会を立ち上げており、引き続き関係者と検討を進めてまいります。

取引環境の適正化の取組として、昨年12月に、トラック運転者不足に対応し、我が国の産業活動や国民生活に必要な物流機能を安定的・持続的に確保するため、有識者・荷主・物流事業者団体・労働組合から構成される「ホワイト物流」推進会議が設置されました。今後、企業等に対し、多様な人材が活躍できる働きやすい労働環境の実現等への協力を呼びかけてまいります。また、引き続き、標準運送約款の改正趣旨の浸透にも努めてまいります。

さらに、昨年12月には議員立法により貨物自動車運送事業法が改正され、トラックドライバーの労働条件の改善等を目的として、①規制の適正化、②事業者が遵守すべき事項の明確化、③荷主対策の深度化、④標準的な運賃の告示制度の導入について措置されたところです。業界の皆様とも連携させていただきながら、この改正の趣旨に沿って適切に運用を行っていくこと等により、働き方改革を進めていきたいと考えております。

最後になりましたが、本年が皆様方にとってよりすばらしい一年となりますよう、衷心よりご祈念申し上げまして、私の新年のご挨拶とさせていただきます。

『広報とらっく』
平成31年新春特集❶

トラック運送業界の「働き方改革」実現に向けて

わが社における「働き方改革」への取り組み

前編

全日本トラック協会では、トラックドライバーの長時間労働の是正と処遇改善、労働条件の改善等を目指すために、「トラック運送業界の働き方改革実現に向けたアクションプラン」を取りまとめました。「アクションプラン」では、罰則付き時間外労働規制の適用が開始される見込みの2024年度に、時間外労働年960時間超のトラック運転者が発生する事業者の割合を「ゼロ」とする目標を設定しており、目標実現のためには業界を挙げての力強い取り組みが求められます。

そこで、本企画では「アクションプラン」で取り上げられた、働き方改革の実現に向けて運送事業者が推進すべき4つの取り組みについて、各内容に取り組んでいる運送事業者の事例を紹介していきます。

今回は前編として、「労働生産性の向上」と「運送事業者の経営改善」に取り組んでいる運送事業者の事例を紹介します。

1 「労働生産性の向上（荷待ち時間・荷役時間の削減）」

拘束時間削減に欠かせない「業務効率化と労働生産性向上」

荷主企業と協力して「製造改革」断行　荷待ち時間を削減

トラック運送業界ではこれまで、「低運賃」や「荷主都合の荷待ち時間の長時間化」といった慣行が常態化していました。しかし、トラックドライバーの人手不足が深刻化している中、労働時間の短縮に対応していくためには、「荷待ち時間や荷役時間の削減」などにより、トラック運送の生産性を向上させていく必要があります。

ここでは、荷主企業と協力して荷待ち時間・荷役時間の削減策に取り組むとともに、その方法を他の荷主企業に対しても横展開していくことでさらなる労働生産性向上を図ろうとしている、石川県小松市の上田運輸㈱（上田真代表取締役）の事例を紹介します。

上田社長は、作業時間をどのように削減していけばいいかを検討していた。そうした中で、地元の石川県トラック協会から「パイロット事業」（5面コラム参照）への参加を勧められた。上田社長は同事業への参加を通じて、作業時間の削減に取り組んでいくことを決めた。

上田社長は、平成28年度の同事業への参加についてコマニーに提案。コマニーは同事業への参加を承諾した。

上田運輸㈱（石川県小松市）

荷主に提案し「パイロット事業」に参加　生産性向上へ二人三脚で前進

上田　真
代表取締役

西出　陽一
常務取締役

大型車による建設機械部品や建設資材の輸送などを手がけている同社

上田運輸㈱は、石川県小松市に本社を構え、一般貨物輸送のほか倉庫保管事業なども手がけている運送会社である。

さて、同社では、同じ小松市内に本社を置くコマニー㈱が製造しているパーティション（間仕切り）やドアなどの建設資材の輸送を行っているほか、物流センターでの保管・管理業務をアウトソーシングで請け負っている。コマニーでは、かつては商品の出荷に合わせた生産体制を取っておらず、物流センターではでき上がった製品から積み上げられていったため、出荷作業を行う同社ではピッキング作業が多く発生し、作業時間も長くなっていた。また、ピッキング作業と荷纏（まと）め作業が分業となっていたため、トラックへの積込み作業においては荷纏めを伴う作業が発生。積込みの際にはパレット数が多くサイズもバラバラだったため、作業時間も長時間化する傾向にあったという。

出荷情報の共有化により生産体制を改善　効率的な荷役作業が実現可能に

同事業において、まず両社が取り組んだのは、「製品出荷のタイミングに合わせた生産体制を確立させる」ことであった。

これまでは、コマニーの工場で製品が完成する「完成日」と、同社が物流センターから製品を出荷する「出荷日」が完全には一致していなかった。なかには「特急品で出荷日までに製品が完成していない」ということもあり、同社のドライバーが出発できずに待機を強いられるということもあったという。

そこで、両社では出荷情報を共有化し、コマニーに対して製品の完成日を出荷日に合わせてもらうようにした。

出荷に合わせた生産体制に変えることで、出荷日のピッキング回数を減らすことが可能になったとともに、物流センター内の製品在庫の削減にも繋げることができたのである。

また、同事業では、ピッキング作業と荷纏め作業をワンオペレータ化し、パレットサイズや荷の高さ、積み込む順番を考慮した上で、トラックに積み込む際の荷姿を決めてピッキング・荷纏め作業を行うようにした。それにより、パレット数も減少し、車両への積込み回数も減少した。

荷姿を決めた上でピッキング・荷纏め作業を行うようにしたことで、積載効率も向上した

図　28年度パイロット事業における時間短縮効果（▲はマイナス）

▷積込み作業の実証結果
改善前　90分
→　改善後　50分（▲40分・▲44%）
▷入庫から出庫までの時間
平成28年8月平均　106分／車
→　29年2月平均　68分／車
▲38分／車（▲36%）

ピッキング・荷纏めなどの作業も遅れてしまい、結果としてドライバーの待機時間が増えることも多かった。製造・出荷の優先順位を両社で共有化し、出荷日・トラックの発車時刻に合わせて製品の製造・ピッキング・荷纏め作業を進められる体制にしたことにより、ドライバーの待機時間の減少に繋げた。

なお、車両の待機時間の見える化を図るために、両社では新たに「出荷管理板」（写真）を整備した。出荷管理板では、当日の出荷台数のほか、車両への積込み開始や積込み終了、出荷済みなどといった車両ごとの状況が表示され、それぞれの社員がその内容を確認することが可能となっている。

「出荷に合わせたモノづくり」を加速　「出荷管理板」で車両の待機時間を見える化

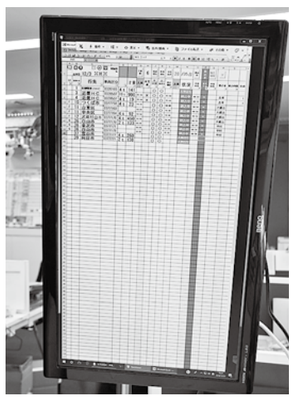
両社は、28年度に引き続いて29年度も同事業に参加し、さらなる労働生産性の向上に取り組むことになった。29年度の主なテーマは、「車両の待機時間の『見える化』による、出荷待ち解消」である。

実証実験の内容は、以下の通りである。

①出荷に合わせたモノづくり

午前中の早い時間に中部地方や関東地方に出荷する製品について、早く積込み・出荷することができるようにするために、製品を製造するコマニーの社員が確認する作業指示書に「出荷エリア」を表示。午前中に出荷するエリアの製品は、出荷前日に仕分け入れできるようにして作業計画を立てた。また、作業指示書に記載している作業手順を「出荷エリア優先順」に変更したことで、出荷日・トラック発車時刻が早い製品を、優先して製造するよう指示を出せるようにした。

それまで、コマニー側では出荷順を考慮した生産ではなかった。そのため、前もって製造が進まないことで物流センターでのピッキング・荷纏め作業を行うようにした。それにより、パレット数も減少し、車両への積込み回数も減少した。


物流センター内の車両の状況を確認できる「出荷管理板」

②ピッキング時間の短縮

出荷に合わせたモノづくりを推進することで、出荷日のピッキング回数の減少に繋げるとともに、物流センターにおける在庫削減を図った。また、パレット数を削減させることで、車両への積込み回数減にも繋げた。

実証実験におけるこれらの取り組みにより、車両1台当たりの待機時間は3時間37分から1時間50分にまで減少させることができ、削減率は約50%にも達した。

「労働生産性を高めてドライバーの拘束時間や荷役時間を削減させるためには、運送会社の取り組みだけではどうしても限界があり、荷主企業との協力が欠かせません。パイロット事業のためにわざわざ時間を取っていただき、私たちと一緒になって労働生産性向上に取り組んでいただいたコマニー様には本当に感謝しています」（上田社長）

なお、荷待ち時間・荷役時間が短くなり、ドライバーの残業時間が減ったことによってドライバーの給料が下がってしまっては、ドライバーの仕事への意欲の減退に繋がってしまう。しかし同社では、手当の減額は行っていないという。

「生産性が上がったら給料が下がるのではなく、ドライバーにお金を還元することも重要ではないかと思います。様々な生産性向上への取り組みを通じて、輸送効率を高め、ドライバー一人で運べる荷物量を増やしていくことが、今後大事になってくるのではないかと思っています」（同）

改善すべき問題を荷主と運送事業者が共有　課題解決に向けて協力して取り組む

同事業で得られた成果を活かし、さらなる労働生産性の向上に繋げていくための取り組みとして、同社ではコマニーとの取り組みを他の荷主企業における業務にも横展開し始めている。特に、出荷管理板については、他の荷主の間でも使用を開始。荷主企業と足並みをそろえ、荷待ち時間・荷役時間の削減に繋げていきたいとしている。

「新しい取り組みを進める上では、荷主との日頃からの信頼関係が大事になってきます。信頼関係が醸成されている荷主との交渉では、こちらからの要望もご理解いただきやすく、改善にご協力いただけることも少なくありません。運送事業者と荷主企業の双方にとってメリットとなる労働生産性向上を実現していくためには、日頃から荷主企業と運送事業者の信頼関係を構築した上で、改善すべき課題が発生した際には両社で現場の問題点を認識し、お互いが協力し合って改善を進めていくことが何よりも大切だと考えています」（同）

（取材協力）
上田運輸㈱　上田真代表取締役、西出陽一常務取締役営業本部長兼物流部部長

上田運輸㈱

［上田 真　代表取締役］

所在地	石川県小松市工業団地 1-68
資本金	5,000 万円
設　立	昭和 37 年 3 月 6 日
従業員数	98 人（うちドライバー 42 人）
車両数	47 台

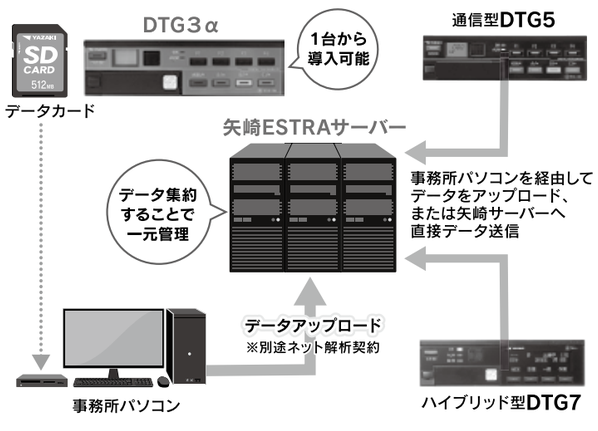
YAZAKI

エントリーモデルデジタコ
『DTG3α』新登場！

GPS内蔵カード式デジタルタコグラフ
DTG3α（アルファ）

DTG3α 5つの特長
❶ 簡単導入　既存の矢崎デジタコをお使いのまま、1 台から導入可能 ※データ一元管理には運用形態により別途ネット解析契約が必要
❷ 社内データ共有　デジタコデータを矢崎のサーバーへアップロードすることで、社内でデータ共有可能 ※別途ネット解析契約が必要
❸ 多彩な周辺機器　多彩な周辺機器との接続でお客様の安全運転や業務管理をサポート
❹ 法令遵守支援　連続走行運転や休憩、待機時間の管理でお客様の法令遵守をサポート
❺ 簡単操作　作業入力用スイッチにより、荷積、荷卸、休憩、待機の作業が簡単入力可能

簡単導入と社内データ共有
既存の矢崎デジタコをお使いの環境でも矢崎サーバーにデータを集約することで、データの一元管理が可能です。



周辺機器
多彩なオプション機器と接続することで業務の管理、効率化が可能です。

矢崎エナジーシステム株式会社
http://www.yazaki-group.com/

計装事業部：〒427-8555 静岡県島田市横井1-7-1 ☎(0547)37-2601

東北計装営業部（仙台支店）☎022(284)9113　関東計装営業部（埼玉支店）☎048(654)2188　関東計装営業部（東京支店）☎03(5782)2703
中部計装営業部（名古屋支店）☎052(769)1533　関西計装営業部（大阪支店）☎06(6458)8091　関西計装営業部（広島支店）☎082(568)7803
九州計装営業部（福岡支店）☎092(411)4833　矢崎総業北海道販売（株）☎011(852)2913　矢崎総業四国販売（株）☎087(833)3337
※電話はすべてダイヤルインです。

2 「運送事業者の経営改善（ドライバーの処遇改善）」

社員に幸せに働いてもらうことで会社の経営が守られる
「休みを取得しやすい職場」への改善で社員定着率アップ

トラックドライバーの労働生産性の向上および労働時間の短縮を図るためには、給与体系の見直しや週休2日制の導入・実施、年次有給休暇導入促進など「ドライバーの処遇改善」や、経営基盤の拡大や賃金アップを見込んだ原価計算、運賃・料金の設定など「経営基盤の強化」といった対策を行っていく必要があります。

ここでは、労働時間に応じてドライバーに最大月10日の休日を付与するなど、休みを取りやすい環境整備を推進し、ドライバーの処遇改善と社員の満足度向上に繋げている、北海道浦幌町の㈱北栄運輸（中尾光昭代表取締役）の事例を紹介します。

㈱北栄運輸（北海道浦幌町）

24時間365日体制の食品輸送
長時間労働抑制・労働環境整備に舵を切る

中尾　光昭
代表取締役

㈱北栄運輸は、本社営業所（北海道浦幌町）と帯広営業所（同帯広市）の2営業所体制で事業を展開している運送会社である。本社営業所ではトレーラによるチップ・重機輸送を行っており、帯広営業所はスーパーやコンビニエンスストア、またレストランなど外食チェーンへの食品輸送や、雑貨輸送を主体としている。

さて、同社が帯広営業所を開設したのは、平成21年のことである。帯広営業所で実施している食品輸送は24時間365日体制で業務が行われており、レストランなどへの配送も行っているためにゴールデンウィークやお盆、クリスマスやお正月など皆が休んでいる時が特に忙しくなる傾向がある。

帯広営業所は2トン車や4トン車での食品配送を主体としている

かつては同社でも、長時間労働により健康を害する可能性の高い「過労死ライン」※を超えるようなドライバーが少なくなかった。一方、有給休暇を取得するドライバーは多くはなかった。そのため同社ではドライバーの定着率が良くなく、そして新しい人材を確保することもできずに、慢性的な人材不足状態に陥っていたという。

こうした状況を改善させるべく、中尾社長は3年前から、ドライバーの長時間労働を抑制するとともに、「ドライバーが休みを取りやすい環境整備」を進めていくことにした。

「ドライバーの長時間労働を抑制し、休日を適切に取得させるのは、運送会社としてごく当たり前の話ではありますが、当時当社ではそれすら満足にできていませんでした。それでは、社員が定着しないのも当たり前で す。ドライバーが健康な状態で仕事を続けられるような労働環境を整備することを後回しにして、人材確保を進めようとしても、結果は付いてきません。私は、『ドライバーに負担をかけてまで会社を大きくしていくことよりも、当社で働いている社員に幸せに働いてもらえることが大事だ』と考え、労働環境を改善し、いまある仕事を確実に回していけるようにするための社内体制づくりを進めていきました」（中尾社長）

※厚生労働省では、脳や心臓疾患による過労死の労災認定基準として、発症前1か月間に約100時間、または発症前2～6か月間に1か月当たり約80時間を超える時間外労働（残業）があった場合に、過労死の危険性が高まり、業務と発症との関連性が強いとしている。

現有社員で繁忙期を乗り切れる体制に
「荷主との交渉力強化」という副次効果も

「ドライバーが休みを取りやすい労働環境にしていく」ために同社がまず行ったのは、ドライバーの労働時間の削減である。

同社では、中尾社長がドライバーのシフトを組んでいるが、このシフト調整により、帯広営業所のドライバーも本社営業所のドライバーも、労働時間について時間外労働月80時間の上限を超えないようにした。

各社員の家庭の事情なども加味した上で、中尾社長がドライバーのシフトを組んでいる

ただ、繁忙期にはどうしてもそれをオーバーするドライバーが出てくるため、超過したドライバーに対しては、翌月は休日を増やしたり労働時間を短くすることで、労働時間が継続的に長くならないように調整を行っている。

帯広営業所では、12月になると忘年会やクリスマスなどもあって輸送量が激増し、それとともにドライバーの出勤日数は他の月よりも増える。12月に一生懸命働いてくれた帯広営業所のドライバーに対しては、翌月は通常の休日にプラスアルファして、休みを多く取ってもらうように調整している。

また、繁忙期におけるバックアップ体制の充実化にも取り組んだ。12月に入ると、帯広営業所のドライバーは非常に忙しくなるが、急遽仕事を休まなければならないドライバーが出てくる可能性もある。同社では、繁忙期における労働力確保対策として、本社営業所のドライバーが帯広営業所に出勤し、食品輸送を手助けしている。

同社に入社した新人ドライバーは、まず帯広営業所の2ﾄﾝ車や4ﾄﾝ車で乗務経験を積み、その後キャリアアップを目指すドライバーは大型免許やけん引免許を取得し、本社営業所に異動してトレーラに乗務するというキャリアプランが同社では確立されている。つまり、本社営業所で乗務しているドライバーの多くは帯広営業所での仕事のノウハウも身に付けており、通常期には本社営業所で、12月の繁忙期には帯広営業所でと、2種類の仕事を行うことができるようになっているのである。

本社営業所では、トレーラによるチップ輸送などを手がける

「本社営業所と帯広営業所でドライバーを融通し合って、現有社員で繁忙期にも対応できる体制にしたことで、荷主からの信頼も厚くなりました。『12月の繁忙期でも、北栄運輸さんだからこそ問題なく対応してもらえる』と荷主にご認識いただけるようになったことで、荷主との交渉が進めやすくなったという副次効果も表れています」（同）

荷主との交渉力強化に伴い、採算が合わないような仕事や時間的に無理のある仕事については、荷主との改善交渉を行ったほか、結果的に撤退に踏み切った仕事もあったという。

一方で、本社営業所では基本的に日曜日が休みとなっており、荷主の仕事量に応じてドライバーの勤務時間が変わってくる。仕事量が少ない時期には、早めに営業所に戻ってきたドライバーを早めに帰宅させるようにしている。

また、タイヤ交換などといった作業のアウトソーシング化も進め、ドライバーの労働時間削減に繋げているほか、お盆休みや正月休みの際には休日数を長めに設定し、ドライバーにゆっくり休んでもらうようにしているという。

トラックドライバーが重視する「休み」
社員への配慮を重ね「充実した休日」に

かつてトラックドライバーは、就職・転職活動を行う際に何よりも収入面を重視した人が多かった。しかし、「現在ではそれよりも、休みがしっかり取れるかどうかを重視する人が増えてきているように感じています」と、中尾社長は語る。

同社では、各ドライバーの労働時間が時間外労働月80時間に収まるような形でシフトを立てる。1日当たりの労働時間が長いドライバーはその分、休日が多くなることになる。現在同社のドライバーの1月当たりの休日数は、多い人で10日、少ない人で6日となっており、その中で最も多いのは1月当たりの休日数10日の社員であるという。

ドライバーの休日を決める上で大事にしているのは、例えば「この社員は、毎週土曜日は休日」というように、社員ごとに休日をパターン化していることである。

1月当たり10日休日があったとしても、休みがバラバラで、その上休みとなる日が直前にならないと分からないようでは、社員にとってはプライベートの予定を立てることができない。社員ごとにベースとなる休日を事前に決めておくことで、「この日は休みだ」と前もって分かるようにしている。

その上で、1日当たりの労働時間の長さに応じて休日を追加していくが、その際には連休が取得できるように考慮している。同社では社員に対して年次有給休暇の取得促進も行っており、中には有給休暇を組み合わせて3～4日連続で休みを取得する社員もいるという。

また、子どものいる社員は子どもの学校行事等に参加する必要があることから日曜日を休日にするなど、各社員の家庭の事情も踏まえた上でシフトを組むようにしている。

しっかり休むことで社員満足度も向上
会社を守るために法令遵守に取り組む

3年前から「ドライバーが休みを取りやすい環境整備」を進めてきた同社。同社ではそれ以前と比較して、社員の定着率が大きく向上したという。

「社員が休暇を取得しやすい環境を整備したことで、社員の健康が守られ、プライベートも充実しました。それに伴って当社に対する社員の満足度が上がり、離職防止に繋がったことで、結果的に当社も守られたといってもいいかもしれません。会社を守っていくためには、運送事業者として定められた法令を遵守し、法令に従って労働環境の整備を継続的に行っていく必要があります。経営トップがそうした思いをしっかりともち、社員と会社のために法令遵守に継続的に取り組んでいかなければなりません。当社に在籍している社員が仕事に追われて無理を重ねるようなことがなく、幸せに働くことができれば、経営者としては何よりだと考えています」（同）

（取材協力）㈱北栄運輸
中尾光昭代表取締役

㈱北栄運輸
［中尾 光昭　代表取締役］

所在地	北海道十勝郡浦幌町字帯富 152
資本金	1,000 万円
設立	昭和 47 年 6 月
従業員数	34 人（うちドライバー 32 人）
車両数	27 台

コラム

厚労省・国交省・全ト協

「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」を公表

一口に、「取引環境と長時間労働の改善に向けた取り組み」といっても、いったい何から手を付けて、どのように進めればよいのか分からないという運送事業者も少なくないのが現状です。

厚生労働省と国土交通省、全日本トラック協会ではこのほど、「トラック輸送における取引環境・労働時間改善中央協議会」が平成28年・29年に全国47都道府県で実施したパイロット事業における取り組みについて、取引環境と労働時間改善のためのガイドラインとして取りまとめました。

同ガイドラインで紹介されている「取引環境と長時間労働の改善に向けた対応例」は下表の通りです。

ほんの少しの作業改善であっても、ドライバーの労働時間を大きく削減できる可能性があります。また、ほんの少しの作業改善が、物流コストの削減や、サプライチェーン全体の効率最適化に繋がることも期待できます。同ガイドラインを参考に、荷主企業と連携して、取引環境と長時間労働の改善への取り組みを始めてみてはいかがでしょうか。

※同ガイドラインは、全ト協ホームページよりダウンロードすることができます。

表　取引環境と長時間労働の改善に向けた対応例

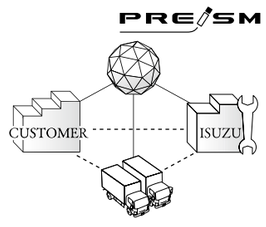
①予約受付システムの導入による荷待ち時間の削減
②パレットの活用等による荷役時間の削減
③発荷主からの入出荷情報等の事前提供による拘束時間の削減
④幹線輸送部分と集荷配送部分の分離による拘束時間の削減
⑤集荷先や配送先の集約による拘束時間の削減
⑥軽易な作業部分の分離による拘束時間の削減
⑦出荷に合わせた生産・荷造り等による拘束時間の削減
⑧荷主側の施設面の改善による拘束時間の削減
⑨十分なリードタイムの確保による安定した輸送の確保
⑩高速道路の利用による拘束時間の削減
⑪混雑時を避けた配送による荷待ち時間の削減
⑫発注量の平準化による拘束時間の削減
⑬モーダルシフトによる拘束時間の削減

ISUZU

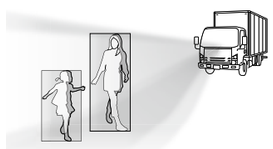
すべての技術は、
結集してこそ。

NEW
ELF

OVER THE CONNECT
遠隔監視で「故障の芽を摘む」
コネクテッド技術で、1台1台の車両コンディションを常時モニタリング。さらに、データを活かした予防整備で故障を未然に抑制。それが「プレイズム」。

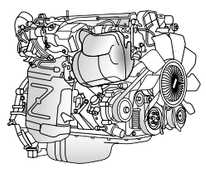


SAFETY TECHNOLOGY
「人も積荷も守る」先進安全装置
歩行者や自転車を昼夜問わず検知する、ステレオカメラを初採用※1。早めの警報で人も積荷も守るプリクラッシュブレーキを標準装備※2。



＊機能には限界があります。
安全運転に心掛けてください。

NEW ENGINE
新開発「クリーン＆低燃費」
世界一厳しい排出ガス規制にいち早く適合。さらに、エコカー減税※3の対象となる燃費基準までクリアした、新開発「4JZ1」エンジンを搭載。



※1車両総重量3.5トン超のトラック（いすゞ調べ）　※2 一部車型を除く。　※3 2018年10月時点

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）http://www.isuzu.co.jp 人と地球の未来のために、エコドライブを心がけましょう。

ニュース・ターミナル（トラック協会ニュース）

NEWS 2018.12.15−2019.1.1

68事業者（143事業所）を認定

2018年度引越事業者優良認定制度

全日本トラック協会は12月17日、「引越事業者優良認定制度（引越安心マーク）」の2018年度認定事業者を発表した。

制度5年目となる今年度は、新規申請と更新申請の受付を行い、引越サービス名称単位で申請総数70事業者（145事業所）のうち68事業者（143事業所）を引越優良事業者に認定した。

認定事業者の内訳は、新規認定20事業者（29事業所）、更新認定48事業者（114事業所）で、認定期間は2019年1月1日から2021年12月31日まで。これまでの認定事業者と合わせ、323事業者（1837事業所）が引越優良認定を受けたこととなった。

国交省道路局長に特車通行許可制度の緩和・見直しを要望

重量部会

全日本トラック協会重量部会（我妻勝男部会長）は12月20日、坂本克己全ト協会長との連名で、国土交通省池田豊人道路局長宛てに「特殊車両通行許可制度に関する要望書」を提出した。

要望内容は、①通行条件の緩和(1)夜間（21時～6時）通行条件の緩和、(2)幅3・2㍍までの車両の空車時の24時間運行、②誘導車の配置条件の見直し――など9項目。我妻部会長と内宮昌利副部会長が、国交省道路局の渡辺学道路交通管理課長に要望内容の説明を行った。

渡辺道路交通管理課長㊨に要望書を手渡す我妻部会長㊧（12月20日、国交省）

「運輸ヘルスケアナビシステム」活用およびSAS対策セミナーを開催

1月下旬～3月中旬

全日本トラック協会では、『運輸ヘルスケアナビシステム』活用および睡眠時無呼吸症候群（SAS）対策セミナー」を表の通りの日程・会場で開催する。

全ト協では平成29年度に、定期健康診断の事後措置の徹底を図る支援の一環として、トラック事業者に特化した「運輸ヘルスケアナビシステム」を構築し、システム活用に伴う実証実験を実施。

今般、より多くの運送事業者が同システムを活用し、健康診断結果のフォローアップに役立てることができるよう、同システム活用セミナーを開催する。参加費は無料。

また、睡眠時無呼吸症候群（SAS）対策についても、ドライバーの健康と安全を確保していく上で喫緊の課題であることから、これと併せて、健康起因事故防止対策の充実強化を図る。

同セミナーへの申し込み・詳細等については、全ト協ホームページ「会員の皆様へ〉労働対策」内「運輸ヘルスケアナビシステム®」ページを参照のこと。

表「運輸ヘルスケアナビシステム®」活用およびSAS対策セミナー日程・会場

開催日	定員（人）	申込締切日	協会名および会場
1月23日(水)	150	1月 9日(水)	(公社)北海道トラック協会
1月29日(火)	80	1月15日(火)	(公社)鹿児島県トラック協会
2月 5日(火)	120	1月22日(火)	(一社)茨城県トラック協会
2月 6日(水)	150	1月23日(水)	(一社)埼玉県トラック協会
2月 8日(金)	100	1月25日(金)	(公社)和歌山県トラック協会
			会場:ホテルグランヴィア和歌山
2月13日(水)	100	1月30日(水)	(公社)大分県トラック協会
2月22日(金)	100	2月 8日(金)	(一社)兵庫県トラック協会
3月 6日(水)	70	2月20日(水)	(公社)岩手県トラック協会
3月 8日(金)	180	2月22日(金)	(一社)富山県トラック協会
3月12日(火)	60	2月26日(火)	(一社)徳島県トラック協会

事業法改正と改善基準告示見直しなどについて意見交換を実施

第47回物流政策懇談会

第47回「物流政策懇談会」が12月17日に開催された。

奥田哲也国土交通省自動車局長、坂本克己全日本トラック協会会長、難波淳介全日本運輸産業労働組合連合会（運輸労連）中央執行委員長によるあいさつに続き、平嶋隆司国交省自動車局貨物課長がトラック運送事業に関する施策等最新の状況について、馬渡雅敏全ト協副会長が貨物自動車運送事業法の改正について説明を行った。

続いて、世永正伸運輸労連中央副執行委員長、貫正和全国交通運輸労働組合総連合（交通労連）トラック部会事務局長、中島均全日本建設交運一般労働組合（建交労）全国トラック部会副部会長が、各労働組合からの意見を述べた。

国交省と全ト協が意見に対して回答した後、意見交換を実施。馬渡全ト協副会長は、「各労働組合からは、改善基準告示の見直しに関するご要望を頂戴した。平成36年度からはドライバーの時間外労働の限度時間が設定されるため、現場の実態に沿った形で改善基準告示を見直していただきたい」と述べた。

その後、山口浩一交通労連中央執行委員長が労働組合を代表してあいさつ。最後に、辻卓史全ト協副会長が閉会のあいさつを行った。

第47回「物流政策懇談会」（12月17日、全ト協ホール）

都道府県ト協

京都市内で駐車規制見直しスタート

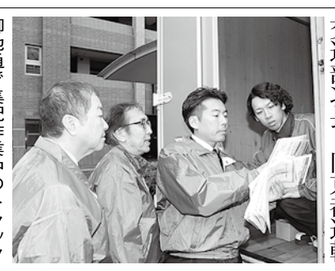
荒木会長、繁本議員ら御池通を視察

貨物集配中のトラックを駐車禁止規制の対象から除外する取り組みが平成30年12月17日、京都市内の御池通で始まり、京都府トラック協会の荒木律也会長や同協会顧問である繁本護衆議院議員をはじめ、国土交通省近畿運輸局の後藤浩之自動車交通部次長、同京都運輸支局の藤井浩一支局長、京都府警察本部など関係者が視察した。また、初日ということもあり、対象区間で集配中のトラックドライバーに対して駐車規制見直しの内容を説明するチラシと、駐車可能エリアを示した地図を配り、規制見直しについて周知徹底に努めた。

この度、規制が見直されて駐車禁止規制が除外されたのは、御池通の河原町通から堀川通間の1570㍍で、午前6時～午後8時までの間。京都府警察本部では、①車線数に比して交通量が多くない②自転車・歩行者の安全な通行が阻害されない③道路幅員又は車道幅員が広い――などの理由から、御池通の一部区間を駐車規制の対象から外した。また、見直しにあたっては、京都府ト協が会員等への調査などからまとめた要望も反映された。

視察および周知行動を前に行われた出発式で荒木会長は、「バス停付近や駐車場出入口付近等への駐車はできないなど制約はあるものの、貨物集配中のトラックに限り駐車可能となったことは大変意義深く、政府が進める『働き方改革』の一環として、人材不足対策の一つとして期待できる。今後は京都府や京都府警察、地域と協力する一方、トラック運送業界としても駐車ルールとマナーを守り、交通流の円滑化などで社会貢献をしていきたい」とあいさつ。引き続き、顧問である繁本議員は、「本日から一部で駐車規制が緩和されたが、京都市全体に広がることが大事。そのためにも御池通での試みを成功させると同時に、新しいルールの周知と正しい理解を深めてほしい。また、御池通だけでなく規制見直しの路線がさらに拡大されることを期待し、今後も見直し区間を調査・要望していきたい」と述べた。

なお、同区間では1週間程度、新制度の周知徹底に努めるため、PR活動を展開した。



御池通で集配作業中のトラックドライバー㊨に対し、新しい駐車規制の内容を説明する、写真左から荒木会長、井尻憲司専務理事、繁本顧問

TS（トラックステーション）情報

土曜日の営業時間を変更

矢板トラックステーション

矢板TSは、平成31年1月5日㈯から、土曜日の食堂・浴室・コインランドリー・コインシャワーの営業時間を、「11時～15時／17時～21時（ラストオーダー・最終受付：20時30分）」に変更する。

全ト協行事予定

（1月1日～1月31日）

▽1月10日
・全国専務理事業務連絡会議
▽1月17日
・正副会長会議
・第3回総務委員会
▽1月22日
・平成31年新年賀詞交歓会

タイヤケアホントの話

タイヤジャーナリスト 渡辺 剛満

第92回「正答率16%のスタッドレスタイヤに関する問題」

今年最初のコラムは、冬場のチェーン規制（およびチェーン装着義務）に関する重要なクイズからスタートします。では、さっそく問題です。

Q. スタッドレスタイヤに関する記述で「間違っているもの」を選びなさい。
①側面に「STUDLESS」の表記がある
②ゴムの硬度を変えた北海道仕様がある
③チェーン規制時、50%超の溝深さが必要
④50%の溝深さを示すスノーラインがある

この問題は、（公社）自動車技術会などが後援する「くるまマイスター検定」のSNS交流サイト「CARDAYS」で、私自身が実際に出題したものです。同サイトには、会員同士で問題を作って解き合うユニークなシステムがあり、このスタッドレスタイヤに関する問題を出題したところ、正答率が16%という結果になりました。

正直、正答率の低さに驚きました。実はこの問題、スタッドレスタイヤに関する専門用語さえ知っていれば、とても簡単な問題です。クルマに詳しい人だったら、半数ぐらいは正解するだろうと思ったのですが、現実は異なりました。

圧倒的に高い選択率だったのが、「②ゴムの硬度を変えた北海道仕様がある」で、なんと半数以上（51%）の受検者が選んでしまうという結果になりました。残念ながら、これは「○」で、ゴムの硬さを特別に軟らかくした北海道仕様のタイヤは存在します。このタイヤは、氷点下20℃レベルの凍結路面であっても、しっかり氷に吸着して走行できる能力がある一方、雪のない乾燥路面で使うと消しゴムのように摩耗するため、北海道以外には流通していません。タイヤ雑学を載せたつもりが、回答者にいちばん選ばれる結果となり、正答率を大幅に下げてしまったようです。

残り3つの選択肢の中に「間違っているもの」が含まれます。さすがに①を選ぶ人はごく少数だと思ったのですが、それでも1割程度いました。スタッドレスタイヤの側面には「STUDLESS」の文字が刻印されています。だから、これも「○」です。

これで答えは③か④のどちらかに絞られました。この二つは連動する選択肢なので、チェーン規制時の注意点を改めて説明します。

「チェーン規制時（冬用タイヤ規制）はスタッドレスタイヤであっても、タイヤの溝深さが50%超必要です。タイヤの溝底に設けられた50%溝を示す『プラットフォーム』が露出したら、夏用タイヤと同じ扱いになるので通行できません」。

つまり、「×」は④。④が正解です。「プラットフォーム」が露出したスタッドレスタイヤは、鮮度が新しくても雪をかき出す能力がないので、絶対に注意してください。

ちなみに、③を選択した人は2割以上いました。さて、皆さんの結果はどうでしたか？

HINO

日野プロフィアは国が定めた「セーフティ・サポートカー（略称:サポカー）」の基準を満たしております。

詳しくはホームページの安全性能詳細ページをご覧ください。
http://www.hino.co.jp/profia/feature/index.html#safety

サポカー:経済産業省・国土交通省や自動車関係団体では、高齢運転者を含めた全ての自動車運転者による交通事故の発生防止・被害軽減対策の一環として、自動ブレーキなどの先進安全技術を活用した一定の運転機能を備えた車を「安全運転サポート車(サポカー)」と称してその普及に取り組んでいます。※"PCS""VSC"はトヨタ自動車(株)の商標です。●PCSは、対車両は自車速度約10km/hから作動、対歩行者は自車速度約12～80km/hで作動します。PCSの認識性能・制御性能には限界があります。道路状況、天候状態などによってはシステムが作動しない、衝突以外で作動する、または作動が遅れる場合があります。ミリ波レーダーは、動物、立木など金属以外のものは検知できません。また、自転車、オートバイなどは金属製でも障害物として検知できないことがあります。●ドライバーモニターは、条件によっては、ドライバーの顔向き・目蓋の開閉についてドライバーモニターが正常に判定できず、警報機能が正常に作動しないことがあります。●車線逸脱警報は、道路状況、車両状態、天候状態によっては作動しない場合があります。●車両ふらつき警報は、道路状況、車両状態、天候状態によっては作動しない場合があります。●ADBは、道路状況、車両状態、天候状態によっては作動しない場合があります。●スキャニングクルーズⅢは、カーゴのProShift12+380PS以上のエンジン、およびトラクターのProShift12+E13Cエンジンに標準装備。その他の組み合わせは、スキャニングクルーズⅡが標準装備となります。また、時速約30km/h以下でキャンセルになります。自動車専用道路でご使用ください。道路状況、天候状態によっては作動しない、または作動が遅れる場合があります。●VSCはあらゆる状況において、車両の横転やスピン等を完全に防止するものではありません。運転時は、常に法定速度を守り、周囲の状況に応じた安全運転を心がけてください。また、次のような状況ではVSCが作動しなかったり、作動してもその効果が十分に得られない場合があります。■車両の速度がVSCの制御の限界を超えている時。■非常に滑りやすい凍結した路面を走行している場合。■横風・脱輪・バンクなど、危険要因が生じた場合。■過積載や後荷・高荷など、積み荷の積み方が適正でない場合。●このほか、各安全装備について重要な注意事項が記載されておりますので、詳しくは取扱説明書をお読みください。●各安全装備・システムだけに頼った運転は、絶対に行わないでください。各装備・システムはドライバーの安全運転の支援が目的であり、それ自体で事故や衝突を防止および回避するものではありません。運転時には、常に周囲の状況を把握した上で法定速度を守った安全運転を行ってください。また、装備・システムを過信せず、体調不良を感じた時は必ずすみやかに安全な場所に停止し、休憩してください。●各安全装備・システムについての詳細は、販売会社にお問い合せください。

www.hino.co.jp　日野自動車株式会社

ニュース・ターミナル（官公庁ニュース等）

NEWS 2018.12.14—2019.1.1

国交省

「ホワイト物流」を開始
推進会議が初会合

国土交通省は12月14日、首相官邸で、「ホワイト物流」推進会議（座長・野尻俊明流通経済大学学長）の初会合を開いた。全日本トラック協会からは坂本克己会長が出席した。

ドライバー不足等に対応するため、①トラック輸送の生産性の向上・物流の効率化、②多様な人材が活躍できる働きやすい労働環境の実現に向けて、荷主を含む企業等・物流事業者・国民が連携して取り組む。

企業等は、運動の趣旨へ賛同するとともに、具体的な取組項目を自主行動宣言として提出・公表し「運賃と料金の別建て契約」「予約受付システムの導入」等の取組を実施する。物流事業者は、ドライバー確保のため労働条件等の改善に取り組むとともに、荷主等に対し物流の改善に関する提案を行い、実施する。

第1回「ホワイト物流」推進会議（12月14日、首相官邸）

また、国民に対しては、宅配便の再配達の削減、集荷・配達サービスの見直し等への理解と協力を求める。

国交省は年度内にホームページを開設し、賛同企業等の募集を開始するとともに、広報活動を実施する。

隊列走行、インフラ面から高速6車線前提に

国土交通省は12月21日、「新しい物流システムに対応した高速道路インフラの活用に関する検討会」（座長・根本敏則敬愛大学経済学部教授）を設置し、初会合を開いた。

トラックの隊列走行について、道路インフラの面から議論するもので、業界が要望していた高速道路の6車線化を前提に、安全な走行空間の確保や、トラックの休憩スペース、連結解除拠点などインフラ面での検討を進め、来春中間とりまとめを行う。

大型車交通について改善を検討
首都高都心環状線

国土交通省は12月25日、第1回「首都高都心環状線の交通機能確保に関する検討会」（座長・池田豊人国交省道路局長）を開催した。

同検討会では、首都高速道路都心環状線における大型車交通の環状機能確保に向けて、東京都都市整備局長をはじめ、中央区副区長など地元自治体、また道路を運営・管理する首都高速道路㈱や東京高速道路㈱などの関係者で、対応策について検討を行っていく。

圏央道や外環道等の環状道路の整備が進展しているが、都心環状線には現在も1日当たり約9万台の交通量が存在しており、首都高全線に比べると都心環状線の大型車利用の割合は低いものの、一定程度の大型車交通が存在している。神田橋～京橋間の大型車交通の環状機能がなくなった場合、埼玉方面から銀座方面へ向かう大型車は都心環状線を大きく迂回する必要があるほか、都心環状線の利便性が低下することにより、大型車が街路へ転換し、街路への交通負荷が増大する可能性が指摘されている。

「日ASEANコールドチェーン物流ガイドライン」が正式承認
日本型コールドチェーン物流拡大目指す

国土交通省は12月25日、平成30年11月にタイ王国バンコクで開催された第16回「日ASEAN交通大臣会合」において、「日ASEANコールドチェーン物流ガイドライン」が正式承認されたと発表した。

近年、ASEANでは経済成長に伴い、コールドチェーン物流の重要性が高まりつつある一方、現状は多くの国で安価であるが粗悪な物流サービスが提供されており、結果としてASEANにおける我が国物流事業者のビジネスチャンスが制限されている。このような状況に対応するため、国交省では日本の物流事業者とともに、ASEANにおけるコールドチェーン物流に関するガイドライン案を作成。第16回「日ASEAN交通大臣会合」にて正式承認された。

ガイドラインでは、ASEAN各国におけるコールドチェーン物流のレベルと特徴を考慮した上で、「倉庫事業者」「輸送事業者」が冷蔵・冷凍保管と保冷輸送を行う際の留意事項、および「各国物流担当省庁」がコールドチェーン物流に関する制度立案やインフラ整備を行う際の考慮すべき事項などが盛り込まれている。

特殊車両通行許可基準改正案に関するパブコメを募集
ダブル連結トラック本格導入に向けて

国土交通省では平成31年1月13日まで、ダブル連結トラックの本格導入等に関する特殊車両通行許可基準の改正案に関するパブリックコメントを募集している。

改正案の概要は次の通り。

①ダブル連結トラックの本格導入に向けた車両長等の緩和（通達改正）

ダブル連結トラックを含むフルトレーラ連結車の車両長の限度を、現行の21メートルから25メートルへ緩和するとともに、道路の構造を保全し交通の危険を防止する観点から、許可にあたって付す条件を規定する。

②自動車運搬用セミトレーラ連結車の車両長の基準の設定（通達改正）

積載効率を向上し、生産性向上を図る観点から、自動車運搬用セミトレーラ連結車が運搬する自動車を、後方にはみ出して積載して通行する場合の車両長に関する基準を新たに設定する。

パブリックコメント募集期間は1月13日(日)まで。1月下旬に改正・施行する予定。

詳細等は、電子政府の総合窓口「e-Gov」サイトを参照のこと。

宅配便再配達率は15・2％
平成30年10月期

国土交通省は12月21日、平成30年10月期の宅配便再配達率の調査結果を公表した。

それによると、宅配便再配達率は15・2％で、昨年同月比0・3ポイント減。地方（12・9％）や都市部近郊（14・6％）では比較的低い一方、都市部では16・5％と高かった。

近年、多様化するライフスタイルとともに電子商取引（EC）が急速に拡大し、宅配便の取り扱い個数が増加している一方、宅配便の再配達はCO_2排出量の増加やドライバー不足を深刻化させるなど、重大な社会問題のひとつとなっている。

国交省では、こうした問題に対応するため「総合物流施策推進プログラム」において、宅配便の再配達率の削減目標（2017年度16％程度→2020年度13％程度）を設定し対策に取り組んでいる。

「トラック運送サービスを持続的に提供可能とするためのガイドライン」公表
荷主・運送事業者の共通理解を図る

国土交通省は12月27日、「トラック運送サービスを持続的に提供可能とするためのガイドライン」を発表した。

国交省では、トラック運送事業者が適正な水準の運賃・料金を収受できる環境を整えることを目的に、平成28年7月に「トラック運送業の適正運賃・料金検討会」（座長・藤井聡京都大学大学院工学研究科教授）を立ち上げ、具体的な方策等について検討を進めてきた。同検討会における議論を踏まえ、コンプライアンス違反を防止しつつトラック運送機能の持続的確保を図る上で一定のコストが必要となること等について、荷主・運送事業者双方の共通認識を促すために、同ガイドラインを取りまとめた。

同ガイドラインには、法令を遵守した運送機能を安定的・継続的に提供する上での「運送に必要なコストの説明」「効率的な運送を可能とする運行事例の紹介」などを掲載している。

なお、同ガイドラインは国交省ホームページよりダウンロード可能。

車体課税、営自格差を堅持
平成31年度税制改正大綱

与党は12月14日、「平成31年度税制改正大綱」を決めた（関連8面）。

それによると、自動車の車体課税のうち、営業用自動車を税率で優遇するいわゆる「営自格差」を堅持するとともに、一部見直したうえで、エコカー減税・グリーン化特例を2年間延長する。また、自動車税の環境性能割について、トラックについては28年度税制改正で決定した枠組みを維持する。

衝突被害軽減ブレーキ等の先進安全技術を搭載したトラック・バスの自動車取得税の特例措置（ASV特例）については、6か月間延長し、自動車取得税の廃止後に導入される自動車税の環境性能割においても一部見直した上で適用する。

また、中小企業によるトラック車両の購入などに特例（特別償却30％または税額控除7％）を講じる「中小企業投資促進税制」については、2年間延長する。

事業用トラック死亡事故件数30件減少
平成30年11月末

警察庁がこのほど発表した「交通事故統計（平成30年11月末）」によると、30年11月末までの事業用トラックを第一当事者とする死亡事故件数は、大型車127件（前年同期比▲15件）、普通・準中型・中型車93件（同▲15件）の計220件と、前年同期比で30件減少した。28年11月末までの死亡事故件数（232件）と比較しても、30年は12件減少となる。

なお、11月単月の件数は、大型車14件（同▲5件）、普通・準中型・中型車9件（同▲7件）の計23件で、昨年より12件減少した。

建設資材の物流効率化に向け議論
建設資材物流に関する懇談会

国土交通・厚生労働両省は12月21日、建設資材（建築・建設用金属製品およびセメント・コンクリート）の物流効率化、トラックドライバーの労働時間改善について検討を行う懇談会を設置し、初会合を開いた。輸送品目別の取り組みの一環で、加工食品、紙・パルプに続くものだ。

トラック運送事業者、発着荷主等の関係者が連携した、サプライチェーン全体での検討を行うことにした。

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

144「旬の味に癒される⑪」真冬が旬、日光の水羊羹（ようかん）

水羊羹は暑い季節に食べることが多い。だが、ところ変われば品変わる。「冬こそ水羊羹」と主張する地域もあるのだ。

羊羹はあんを寒天で固める菓子だが、水羊羹の場合は、練羊羹よりもぐっと水分を増やして、軟らかく仕上げる。そのため、食後の軽い甘味にぴったりで、元来はなんと正月料理の口直しだった。

実際、現代でも水羊羹をおせちに欠かさないのは栃木県日光市。東照宮、二荒山神社、輪王寺などからなる世界遺産認定の門前町には、参道沿いに水羊羹専門店が何軒もあるのだ。参道とはつまり日光街道で、首都圏ではわりによく使う道筋だが、その終点・東照宮の手前2キロメートルほどは、「水羊羹街道」なのである。

さて、水羊羹は今でこそ一年中販売しているが、おいしいのはやはり冬なのだそうな。

「日光連山からの水を仕込みに使いますが、冬それも寒中の水だと、味の清らかさが際立つんです」と、胸を張るのは「三ツ山羊羹本舗」四代目のご主人。上り框に畳を敷いた古風な店先では女子衆がてきぱき立ち働き、その奥では使い込んだ釜の中で、寒天がとろとろと煮えていた。小豆の匂いがぷーん。日光の水で煮溶かした糸寒天と国産小豆の生あん、上白糖を練り合わせているのだ。

できあがったあんは『舟』と呼ばれる型に流して冷し固める。硬からず軟らかすぎず、ゆるゆると滑らかな舌当たりで、上品でつやっぽい藤色に仕上げるのが三ツ山流である。驚くのは一切れの大きさ。一般の三個分を横に連ねた長方形。でも、不思議にするっと食べきれるし、ほどよい甘さと水のうまさの余韻がうれしい。

同じ水羊羹でも、菓子ジャンルでは夏の名菓となり、料理から派生したものは冬の風物詩となるとは、甘味は奥が深い。

（むかさ・ちえこ）

PA-MAN　2018年 新商品
人気沸騰中！ 軽量&スリムが特長
ショーリング・バー スリムタイプ
詳細はカタログ108号 P.52、53、441参照
人気の理由は3つの特長
特長1 一目瞭然のスリムさ
65.7 82.4㎜ 50 60㎜
従来品 スリムタイプ
スリムになったことにより、重さが従来品の約半分！ 物流女子や足腰への負担がツライ方、もちろん元気いっぱいな男性も作業負担を軽減！ こんなに違う！
特長2 スライドビームのロック機能
スライドビームのロック機能追加で斜めに持ってもスライドビームが飛び出す心配がありません。
特長3 便利な取手標準装備
持ち運びに便利な取手が標準装備。

●材質：本体／アルミ、ツメ部／スチール　●水平耐荷重：500kg/本　●積載耐荷重：500kg/本

品番	型式	使用可能長さ	自重	
62300100	PEB180	1,598～1,802㎜	3.45kg	6,980円
62300200	PEB198	1,778～1,982㎜	3.7kg	7,380円
62300300	PEB216	1,958～2,162㎜	3.95kg	7,780円
62300400	PEB234	2,138～2,342㎜	4.2kg	8,580円
62300500	PEB252	2,318～2,522㎜	4.45kg	8,980円

※表記価格は全て税別価格となります。

品質マネジメントシステムに関するISO9001取得

インターネットからもご注文お受けします。 Pa-man.shop パーマンショップ 検索

高圧洗浄機
AC100V 冷水
品番 21113000
型式 PYL8MP
19,800円 税別
詳細はカタログ108号 P.251参照
高圧ホースをスッキリ巻き取れるドラム付き
耐摩耗性に優れ、柔軟性の高いポリウレタン製の高圧ホース採用(10m)
大型車輪で移動がラクラク
操作しやすいダイヤル式スイッチ採用
●年末の洗車や大掃除に
●使いやすいポータブルタイプで、最高圧力11.0MPa!! 洗剤散布もOK。
水道蛇口接続タイプ(3m)
900
ノズル1つで、直噴・拡散・洗剤散布の切り替え可能
裏面に洗剤タンク(1ℓ)付
電源コード5m
390mm
●電源電圧:AC100V(50/60Hz)　●消費電力:1,500W
●最大吐出水量:5.5ℓ/min　●定格吐出圧力:7.5MPa
●最大吐出圧力:11.0MPa　●定格流量:5.0ℓ/min

新商品情報、セールのお知らせなど最新情報満載！
LINE@ ID:@Pa-man 友だち追加
Twitter@ @Pa_man_2017 フォローお願いします！
Pa-man[公式]

信頼の3年保証
創業1965年 株式会社パーマンコーポレーション
https://pa-man.shop/　E-mail:hrinfo@pa-man.com
〒550-0021 大阪市西区川口4-1-5
ご注文電話 0120-202-800
ご注文FAX 0120-200-201
※商品の詳しい仕様は当社カタログ又はホームページをご覧ください。

グリーン経営認証で環境にやさしい取組を！

認証取得後８トン以上のトラックで3.3%の燃費向上、車両故障件数18.5%減少。
交通事故発生件数24.8%減少など（グリーン経営認証取得による効果・平成28年版より）環境改善にとどまらない効果。

グリーン経営認証制度とは：
グリーン経営は、国土交通省の「環境行動計画」の政策となっている環境マネジメントシステムです。その認証制度は、グリーン経営推進マニュアルに基づき環境問題に取組む事業者（トラック、バス、タクシー、倉庫、港湾運送、旅客船、内航海運）を、当財団が第三者認証機関として認証登録するものです。

認証取得に向けた講習会のご案内

対象業種	日時		場所	主催	問合せ先
倉庫、港湾運送 旅客船、内航海運	1月15日（火）	9時30分～12時00分	中国運輸局 5階 会議室 広島県広島市中区上八丁堀6番30号 広島合同庁舎4号館	中国運輸局	中国運輸局 交通政策部 環境・物流課 ☎082-228-3496
トラック	1月15日（火）	13時30分～16時30分			
倉庫、港湾運送 旅客船、内航海運	1月28日（月）	9時30分～12時00分	九州運輸局 7階 調停室 福岡県福岡市博多区博多駅東2-11-1 福岡合同庁舎新館	九州運輸局	九州運輸局 交通政策部 環境・物流課 ☎092-472-3154
トラック	1月28日（月）	13時30分～16時30分			
トラック バス・タクシー	2月15日（金）	13時30分～16時30分	TKP新宿カンファレンスセンター カンファレンスルーム6A 東京都新宿区西新宿1-14-11 Daiwa西新宿ビル	関東運輸局	エコモ財団 グリーン経営講習会係 ☎03-3221-7636
	2月19日（火）	13時30分～16時30分	AP名古屋. 名駅 6階 O室 愛知県名古屋市中村区名駅4-10-25 名駅ＩＭＡＩビル	中部運輸局	

講習会は、エコモ財団の担当者がグリーン経営について説明します。既に認証登録をされている事業者の皆様の参加も可能です。

「出前説明会」受付中！　荷主企業や元請物流事業者が、協力会社向けに開催する社内講習会等に当財団の担当者が出向き、グリーン経営について説明する取組です。

「認証基準」、「取組事例」、「出前説明会」など 詳細は グリーン経営 で 検索
グリーン経営ホームページ https://www.green-m.jp/

公益財団法人 交通エコロジー・モビリティ財団
〒102-0076 東京都千代田区五番町10番地五番町KUビル3階
（略称：エコモ財団）　☎03-3221-7636 http://www.ecomo.or.jp

新春 まちがいさがし

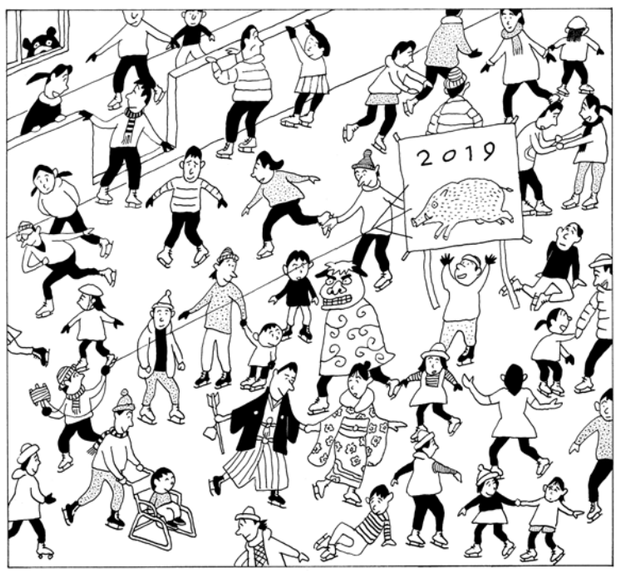
20か所みつけられるかな？

テーマ「お正月」

【作画】前川しんすけ

Ⓐ

Ⓑ



Ⓐの絵と異なる箇所20か所についてⒷに○をつけてください（印刷の汚れやカスレは間違いに含みません）。

【応募方法】ⒶⒷ2つの絵には20か所の間違いがあります。Ⓑの絵を切り取るかコピーして、郵便はがきに貼ってお送りください。郵便番号、住所、氏名、会社名ならびに『広報とらっく』に対するご意見、ご感想もお書きください。正解者の中から抽せんで20名様に記念品を差し上げます。

【締め切り】平成31年1月31日（木）（当日消印有効）

【宛て先】〒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
（公社）全日本トラック協会 総務部広報室

【発表】当選者の発表は、賞品の発送をもって代えさせていただきます。まちがいさがしの正解は2月1日号の本紙に掲載します。皆様のご応募をお待ちしています。
※ご記載いただきました個人情報の取り扱いについては、「公益社団法人全日本トラック協会 個人情報保護方針」に準じます。

全ト協 平成31年度税制改正・予算に関する要望と結果

（7面に関連）

要望事項	平成31年度与党税制改正大綱の内容
1．自動車関係諸税の簡素化・軽減の実現	
(1) 一般財源化により課税根拠を失った軽油引取税の旧暫定税率廃止	・平成21年度税制改正において軽油引取税が一般財源化された際、税率水準の検討を行ったが、地球温暖化対策の観点、また国・地方の苦しい財政状況を踏まえて税率水準を維持することとされた経緯等を踏まえて、検討すべきとされており、要望は見送られた。
(2) 自動車税の引下げ	・自動車取得税廃止後（平成31年10月1日）に導入される自動車税環境性能割について、トラックについては、平成28年度税制改正で決定した燃費基準の達成状況に応じた課税の枠組みが維持された。
(3) 自動車税における営自格差見直し反対	・自動車税における営自格差は堅持された。
(4) 自動車重量税の道路特定財源化	・要望は見送られた。
2．中小企業投資促進税制の延長	・適用期限が2年間延長された。
3．特例措置の延長	
(1) 自動車重量税・自動車取得税のエコカー減税の延長	・適用要件および措置内容を見直した上で、適用期限については、自動車重量税は2年間、自動車取得税は6か月間（＝自動車取得税の廃止まで）延長された。
(2) 自動車取得税のASV（先進安全自動車）特例措置の延長	・適用期限が6か月間（＝自動車取得税の廃止まで）延長された。なお、自動車取得税の廃止後に導入される自動車税環境性能割においても、適用要件および措置内容を見直した上で平成33（2021）年3月31日まで適用されることとされた。
(3) 自動車税のグリーン化特例の延長	・適用期限が2年間延長された。
(4) 中小企業経営強化税制の延長	・適用期限が2年間延長された。
(5) 商業・サービス業・農林水産業活性化税制の延長	・適用要件を見直した上で、適用期限が2年間延長された。
(6) 中小企業・協同組合等の法人税率の特例措置の延長	・適用期限が2年間延長された。
(7) 中小企業・協同組合等の貸倒引当金の特例措置の延長	・公益法人等または協同組合等における特例措置について、適用期限の到来をもって廃止することとされ、要望は見送られた。ただし、5年間の経過措置として、現行法による割増率（10%）に対して1年ごとに5分の1ずつ縮小した率による割増を認めることとされた。
(8) 低公害車の燃料等供給設備に係る固定資産税の特例措置の延長	・対象設備から「天然ガス自動車用天然ガス充填設備」が除外され、要望は見送られた。
4．トラック協会が運営する地域防災・災害対策関連施設等について固定資産税の軽減措置の適用	・固定資産税の軽減措置の適用について、要望は見送られた。

自動車税環境性能割の導入について

○自動車税環境性能割については、平成28年度税制改正で決定した内容が維持されたことから、平成31年10月1日から下記の内容で導入される。
○なお、自動車税環境性能割は要件を満たせばASV減税が適用される。

○自動車税環境性能割（車両総重量3.5ｔ超の貨物自動車）

平成31年10月1日～平成32年3月31日	平成27年度燃費基準				電気自動車等
	未達成	達成	+5%	+10%	
営業用	2％	1％	0.5%	非課税	
（参考）自家用	3％	2％	1%	非課税	

※自動車の取得価額を課税標準とし、上記の税率により課税される（ただし上記はいずれも平成28年排ガス規制適合または平成21年排ガス規制NOx・PM10％低減車の税率）。
※「電気自動車等」は、電気自動車、燃料電池自動車、プラグインハイブリッド自動車、天然ガス自動車を指す。

エコカー減税および ASV 減税について

○エコカー減税について、適用要件および措置内容を見直した上で、自動車重量税については適用期限が２年間延長され、自動車取得税については適用期限が６か月間（＝自動車取得税の廃止まで）延長された。
○自動車取得税のASV減税について、適用期限が６か月間（＝自動車取得税の廃止まで）延長された。なお、自動車取得税の廃止後に導入される自動車税環境性能割においても、適用要件および措置内容を見直した上で、下記のとおり適用される。

○エコカー減税（車両総重量3.5ｔ超の貨物自動車、自動車重量税および自動車取得税）

平成30年度	平成27年度燃費基準					電気自動車等
	未達成	達成	+5%	+10%	+15%	
自動車重量税	対象外	▲25%	▲50%	▲75%	免税（初回継続検査も免税）	
自動車取得税					非課税	

▶

平成31・32年度	平成27年度燃費基準					電気自動車等
	未達成	達成	+5%	+10%	+15%	
自動車重量税	対象外		▲50%	▲75%	免税	免税（初回継続検査も免税）
自動車取得税					非課税	

※「電気自動車等」は、電気自動車、燃料電池自動車、プラグインハイブリッド自動車、天然ガス自動車を指す。自動車取得税は平成31年10月1日に廃止される。

○ASV減税（車両総重量3.5ｔ超の貨物自動車、自動車取得税および自動車税環境性能割）

車両総重量	装置装着	平成30年4月1日～31年9月30日（自動車取得税）	平成31年10月1日～10月31日（自動車税環境性能割）	平成31年11月1日～32年10月31日（自動車税環境性能割）	平成32年11月1日～33年3月31日（自動車税環境性能割）
3.5t 超 8t 以下	①・②・③の全装置装着	525 万円控除	525 万円控除	350 万円控除	
	①～③のうち２装置装着	525 万円控除	525 万円控除	対象外	
	①または②の装着	350 万円控除	350 万円控除	対象外	
	③の装着	175 万円控除	175 万円控除	対象外	
8t 超 20t 以下	①・②・③の全装置装着	350 万円控除	350 万円控除		
20t 超 22t 以下	③の装着	175 万円控除	175 万円控除		対象外

※対象装置は①車両安定性制御装置、②衝突被害軽減制動制御装置、③車線逸脱警報装置。

平成31年度予算に関する要望と平成30年度補正予算案・平成31年度予算案の内容

要望事項	平成30年度補正予算案・平成31年度予算案の内容
1. 高速道路料金の更なる引下げ 2. 働き方改革実現のための諸対策に係る補助・助成の拡充 3. 道路の積極的な活用に向けた諸施策の実現 4. 高速道路のSA・PA、道の駅における駐車スペースの活用および整備・拡充 5. 環境対策および省エネ対策のための補助 6. 交通安全対策のための補助 7. フェリー等利用に対する補助・助成制度の創設 8. 下関北九州道路の早期実現	1. 平成30年度補正予算案 平成30年度補正予算案については、平成30年12月21日に閣議決定された。 (1)平成30年度末で期限を迎える高速道路料金の大口・多頻度割引の最大割引率50%について、自動車運送事業者のETC2.0搭載車を対象に、平成31年度末まで継続するための予算として、109億円が措置された。 (2)荷役作業の効率化を促進し、労働生産性の向上や多様な人材の確保を図り、働き方改革を推進するため、テールゲートリフターの導入補助の予算として、1億円が措置された。 (3)燃費効率の良いハイブリッドトラックの導入を支援するため、ハイブリッドトラックの導入補助の予算が措置された（1億円の内数）。 2. 平成31年度予算案 平成31年度予算案については、平成30年12月21日に閣議決定された。 （○トラック運送事業関係） ①最先端の低炭素型ディーゼルトラック導入補助、電気トラック導入補助（39.7億円）＜環境省連携事業＞ ②車両動態管理システム導入支援（41.5億円）＜経済産業省連携事業＞ ③次世代自動車（CNGトラック、ハイブリッドトラック）普及促進（5.3億円の内数） ④事故防止対策（先進安全自動車、デジタル式運行記録計の導入等）支援推進事業（9.9億円の内数） ⑤働き方改革の推進（ホワイト物流推進運動の展開、輸送品目別の取組の強化等）（1.5億円） ⑥輸送効率化（連結トラック導入支援、スワップボディコンテナ車両導入支援）支援事業（2.5億円） （○道路関係） ①効率的な物流ネットワークの強化（3,699億円） ・三大都市圏環状道路等の整備推進、安全・円滑な物流等のための道路ネットワーク構築等の推進、ダブル連結トラックによる省人化、自動審査システムの強化による特車通行許可の迅速化等 ②災害時における人流・物流の確保（4,318億円） ・ミッシングリンク等の整備の推進、大雪時の車両の立ち往生を防止・軽減するための除雪体制の強化等 ③交通安全対策の推進（1,351億円） ・高速道路の暫定2車線区間の4車線化および付加車線設置等の推進、SA・PA駐車マス不足解消等 ④道路ネットワークによる地域・拠点の連携（2,867億円） ・地域・拠点をつなぐ高速道路ネットワークの構築、スマートインターチェンジ（IC）の活用、自動運転実証実験の取組強化等 （○厚生労働省関係） ①時間外労働等改善助成金の拡充（62.6億円） ②人材開発支援助成金の利用促進（534億円の内数） ③両立支援等助成金の利用促進（27億円） ④トラック運転者の長時間労働改善に向けたガイドラインの周知（0.6億円）

2019・1・1

こちら広報室 四季折々 152

▼あけましておめでとうございます。「平成」最後の年、2019年がスタートしました。今年は十二支の「亥年」。亥の動物とされる猪の肉は滋養強壮に効果があり、食せば「無病息災」と言われています。▼埼玉県の秩父渓谷をドライブした際に、立ち寄った食事処「きのこの里　鈴加園」。ここは、熱した石の上で肉を焼く「石器焼」が有名で、私は豚肉と猪肉のセットを注文しました。猪の肉は赤身で、意外に臭みが無く旨み感があり、想像に反して美味でした。猪は神経質で、警戒心が強い動物として有名ですが、諺で「猪突猛進」にあるとおり、周囲に配慮しつつ目標に向かって突き進む年にしたいものです。▼昨年暮れに、東京駅に降り、丸の内南口の改札を出ると、ドーム天井に施された干支の彫刻を撮っている人が大勢いました。ドームにはその干支の方位に従って十二支のうち八支の彫刻が配置され、北西には「亥」がいます。残りの四支、子（北）、卯（東）、午（南）、酉（西）は省かれています。本物の猪はさておき、イラストに描かれる「うり坊」や愛嬌のある猪には、ほのぼの感が漂い親近感を覚えます。▼私がよく出張の際、切符を事前に購入する丸の内北口にあるＪＲ東日本の「びゅうプラザ」。窓口に２人の担当者が座っていますが、中でも物腰柔らかな童顔の男性の親切丁寧な対応には、いつも感心します。行先まで、「どのルートが効率よく」そして「より安価で行けるか」瞬時に判断し、キーボードを変幻自在に操り、あっという間に作業が終わります。何と素晴らしいことでしょう。いつぞや私の前で切符を購入しようとしていた60代とおぼしき男性が、「いた、いた、あなたに任せると本当に安心だよ」と、本心で頼りきっていたのが印象的でした。切符を「購入する側」、「手配する側」、「気付けば目的地までの２人の共同作業なんですね。▼丸の内のビジネス街を抜けると、皇居の二重橋に向かうルートになります。早朝から外国人観光客が幾つかのグループを構成して二重橋に向かっています。世界に冠たる歴史を誇り、天皇制が現存する日本は、きっと外国人から見て憧れの的なのでしょう。▼今の時期に思い出すのは、スリランカから日本へ来ていたジャビドさんです。日本への出稼ぎとあわせて日本語を懸命に学んでいました。真面目で修学心が強く、そして彼は何よりも日本が好きでした。見るもの、聞くもの、食すもの、全てが興味の対象で、外見は外国人ですが内面は日本人そのものでした。▼いつぞや、新年最初の土曜日に、ジャビドさんのその友人と連れだって、東京・葛飾区の「柴又帝釈天」に行きました。夏目漱石の小説『彼岸過迄』など近代文学に幾度となく登場する「題経寺」ですが、誰もが知っている渥美清主演の人気映画シリーズ『男はつらいよ』の舞台となって以降は、通称「帝釈天」として有名な場所です。▼正月ということで、参道は大勢の参拝客で賑わい、なかなか帝釈天にたどり着けません。途中、高木屋で串団子を買いましたが、２人は「旨い、旨い」と小豆と草の団子を堪能していました。その後、滞在期間が満了してスリランカに帰国したジャビドさんからは、「働きながら地元で日本語を教えている」との便りを貰いました。▼年賀状の中には、数十年もお会いしていない人からの便りも含まれています。1年で1回の便りであろうと、近況を垣間見ることができる手段として、私は年賀状をこよなく愛する人間の一人です！

（山崎薫）

積荷の"ゆるみ"を許さない！
ベルトのゆるみを常時監視
ドライバーに危険を知らせます！
YURUSOR ユルサー株式会社
気になった時にわかる！
もう安心

運転席側モニター
ゆるみセンサー取り付け例
最大４個のゆるみセンサーと運転席側モニターを無線でネットワーク！
●設定いらず、手間いらず
●電波を通しにくい荷室内も OK
荷締めベルトゆるみセンサー
YURUSOR X4
ユルサー・バイフォー
運送の安全管理にぜひ！
yurusor.com
本社：〒395-0303 長野県下伊那郡阿智村駒場 608-3TEL.0265-48-6717 FAX.0265-43-3048E-mail：monitoring@yurusor.com

通信型ドラレコ［Samly（サムリー）］
危険運転、位置情報、瞬間受信。

PC・タブレット・スマホですぐに動画再生・動態管理「WEBドラサービス」
株式会社タイガー
www.tiger-inc.co.jp
東京本社：03-5283-7232　〒101-0064 東京都千代田区猿楽町 2-1-14　A&X ビル 2F
札幌支店：011-874-5195　名古屋支店：052-961-9773　大阪支店：06-6201-3841
広島支店：082-243-6361　福岡支店：092-281-5138　熊本営業所：096-206-9556

トラック運送事業者のための
経営のヒント
新春特別編（223回）

第1回 荷主業界と物流ニーズの変化

『広報とらっく』平成31年 新春特集②

取材メモから振り返る トラック運送業界 平成の30年

物流ジャーナリスト　森田 富士夫

平成最後の新年を迎えた。昨年から新聞やテレビなどでは「……の平成30年」といった企画報道がされている。そこで「経営のヒント」特別編として、トラック運送業界における平成の30年を振り返ることにした。ただし、これは厳密な時代考証やデータ的裏付けなどに基づいた分析ではなく、筆者個人がこの間に書き綴った取材メモを通してみた、「トラック運送業界の平成30年」であることをお断りしておく。したがって、定量的な面よりも定性的な直接取材した範囲での回顧が中心になる。特別編は4回を予定しているが、初回は「平成30年間における荷主業界の変化」からみることにする。

1989年は昭和64年であり、平成元年でもあった。世はバブル経済の真っ盛り。永遠に続く好景気などはあり得ないと、大多数の人は頭のなかでは分かっていたはずだ。しかし、「不都合な真実（近未来）」からは目をそらし、また、バブルが終焉するなどとは考えたくもない、というのが正直なところだったのではないだろうか。だが、1986年12月から始まったバブル経済は1991年2月に崩壊した。景気の下降局面への転換ではなく、一気に「崩壊」という表現がふさわしいようなダメージの深度であり、回復期間の長さになった。

貨物自動車運送事業法と貨物運送取扱法の、いわゆる「物流2法」が施行になったのが1990年12月1日。奇しくも2018年12月に改正運送事業法が成立したが、物流2法も平成の30年間と歩みをほぼ同じくしたことになる。物流2法と業界構造の変化については次回以降で取り上げることにする。ともかく平成の30年は、バブルの絶頂からバブル崩壊、そしてバブルの負の遺産を一掃するビッグバンやリストラクチャーの時代を経て、実感なき景気拡大といわれた「いざなみ景気（2002年2月～2008年2月）」とリーマンショック（2008年9月）を経て今日まで続いてきた。

このようななかで、今回はトラック運送事業者のマーケットである「荷主業界と物流ニーズの変化」を振り返ることにする。

平成直前の昭和の後期は、全体的にみるとまだ「物流」というよりも「運送」や「倉庫」といった方が適確な表現だったように思う。そのようななかで平成のスタート時は、依然として荷物が量的に拡大していた。

そのころ、製造業においては自動車部品などに代表されるジャスト・イン・タイム（JIT）という荷主ニーズがあった。JIT物流は自動車産業がリードしており、他の製造業も徐々に導入しつつあるぐらいの段階だった。

一方、流通業をみると、日本でコンビニエンスストア（CV）の第1号店がオープンしたのが1974年5月。平成元年の1989年時点では約15年しか経っておらず、新興勢力としてCVが台頭してきてはいたが、まだ総合スーパー（GMS）が小売業のリーダーだった。ちなみにダイエー（当時）が三越（当時）を抜いて小売企業の売上高でトップになったのは1972年、さらにセブン-イレブン・ジャパンが日本の単一チェーンとして、初めて売上高で3兆円を超えたのが2012年2月期である。したがって、平成の初期の小売業の主流はGMSだった。だがCVは平成になった時点では、すでにベンダー集約化と共同配送、米飯共同配送3便制導入など、運送から物流へとシステム化を進めていた。このような進捗は影響もあって、平成の初期にはGMSや食品スーパー（SM）もセンターフィー方式に徐々に転換しつつあった。流通業においてセンターフィー方式が一般的になってきたのは、平成の最初の10年ぐらいの間である。

このように平成の最初の10年ぐらいに、製造業の荷主にあってはJIT納品の浸透による指定時間の厳密化、そして「運賃」の値下げ要望。流通業にあってはセンターフィー方式への移行と指定時間、コストダウンの要請が強まってきた。なお、センターフィー方式による契約では、「運賃」という概念が消滅しているという点に注目しなければならない。

ここから事業者を分類して業務内容や業績などを分析する際に、「運賃」契約なのか「フィー契約」なのか、さらに両者の売上構成比などによって、メーカー物流と流通物流の特徴の違いや、運送業か物流業かを判断するという単純な手法を用いたこともあった。

一方、昭和の後期から物流子会社も増えてきた。これは荷主企業の人事政策とコスト削減を体現するような形で進められ、その結果、平成の中期ぐらいまでは、多くの物流子会社が単純に単価切り下げ（利ザヤ確保）圧力として事業者に影響を及ぼしていた。

いずれにしてもバブル崩壊は荷主企業にも大きな衝撃をもたらした。その影響はトラック運送事業者にも及び、荷物量の減少、運賃・料金単価の切り下げとなった。運賃・料金については2月1日号で述べる予定だが、ここでは簡単に、バブル崩壊後の荷主からの値下げ要請に対して、特積み事業者と一般事業者では対応が違った。これは2017年に大手インターネット通販の宅配荷物を巡って、宅配便事業者への社会的関心が高まったが、その主たる要因にも共通する基本的なコスト認識に関連している、という点だけを指摘しておく。

平成も中期に入ると、製造業においては工場の海外移転が進んできた。そのため、大手製造業に部品を納入している部品メーカーなども、海外への移転を余儀なくされた。サプライチェーンとしての海外シフトである。それに伴って、荷主とともに海外に進出する事業者も、全体としてみればごく少数だがみられるようになってきた。

同時期には国内における流通構造も大きく変化した。平成の中期には、特定の商品に絞り込んで多店舗展開をするカテゴリーキラーが台頭してきたのである。例えば家電量販店や家具量販店、アパレル量販店、ドラッグストア、ホームセンターなどだ。デフレが進行するなかで廉価販売のカテゴリーキラーが小売市場で影響力を強めてきた。

このころ、「価格破壊」という表現が一般的に使われるようになった。この「価格破壊」は目に見える現象に過ぎない。廉価販売を可能にするには、人件費の安い海外への製造委託（その中からは製造小売業〔SPA〕という業態も出てきた）や、問屋無用論に象徴されるような仕入れチャネルの転換などが必要だった。つまり、消費者からみれば「価格破壊」でも、経営的にみると既存の製造・流通に対する「構造破壊」だったのである。

製造業の海外シフトに伴って国際物流も進んだが、ここでは国内のトラック輸送に絞ると、問屋数の減少と同時に問屋の大型化が進み、事業者にもその影響が及んだ。例えば平成の30年間に小売業では大型小売店が勢力を拡大し、古くからの商店街は「シャッター通り」と化した。地方問屋も減少し、問屋の大型化は同時に問屋の物流業態化でもあった。

これらと並行して荷主企業ではバブル崩壊の後始末が大きな課題だった。金融機関でも「ビッグバン」が進んだ。昭和の時代にも金融業界の再編成がなかったわけではないが、それは銀行（都銀・地銀・その他）なら銀行、証券なら証券といった同一業態の枠内での再編成だった。だが「ビッグバン」と言われるゆえんは、業際と国際という垣根を越えた再編成だからである。これは金融業界に限らず、あらゆる業界で国際と業際という2つの「際」を越えた合従連衡が進むことを意味していた。その点、トラック運送業界は遅れていた。

いずれにしても、平成の中期にこのような再編成が進行するなかで、荷主の企業数が減少してきた。その典型は石油元売り業界であり、セメント業界も同様である。荷主業界の再編成は、当然だが事業者にも影響を及ぼすことになった。

このように、バブル崩壊後の平成の中期には荷主が大きく変化した。そのような中で、物流は総合化を求められるようになってきたのである。「3PL」という業態が注目されるようになったのは、このような背景があったからだ（ただし筆者は現在業界で一般にいわれている業態が、本来の3PLの概念とは異なるという認識なので、以下は「 」に入れて記す）。

これは運送から物流へ、そしてロジスティクスの入り口にまで到達してきたことを意味する。だが、荷主と事業者の関係でみると、必ずしも喜んではいられない。「3PL」企業がノウハウに対する対価を収受できていないからである。「3PL」の収入は結局のところ業務受託料にしか過ぎない。しかも、自ら「提案」した業務受託料金である。

「3PL」といっても現状はロジスティクスレベルでの提案ではなく、物流の効率化提案のレベルである。だが、以前は荷主が社内に専門知識をもった社員を置いたり、外部のコンサルタントに費用を払ったり、いずれにしても荷主側のコスト負担で物流の仕組みを考えていたのである。それを事業者に無料でプランニングさせ、低コスト化した業務に対する業務委託料だけを支払う、という形になってきた。しかも、小売業の荷主への提案競争では、規模を拡大した問屋も事業者の競合相手になっている。いずれにしても、事業者に効率化提案をさせるのは、荷主企業の物流部門におけるリストラクチャーに他ならない。効率的システムをプランニングするコストを、事業者にちゃっかり転嫁する仕組みにしたのである。

ところで、大手企業がバブルの負の遺産を一掃するために、経営のリストラクチャーに取り組んだのは1990年代の後半からであった。その成果が数字として出てきたのが、2002年2月～2008年2月の「いざなみ景気」である。

だが、これは「実感なき景気拡大」といわれた。事業者の多くは、持続的景気拡大の実感が乏しかったのではないだろうか。それは戦後からバブルまでの経済構造が、大きく転換したからである。バブルが崩壊するまでは、中核的な大企業の業績が良くなれば、従業員の賃上げはもとより、子会社、下請会社、取引企業などにも、単価値上げなどの恩恵が連鎖的に波及した。だがリストラは非正規社員を増やし、下請会社や取引企業などにシワ寄せして中核企業の業績が上昇するような構造に変えた。これが「実感なき景気拡大」の理由である。

したがって、トラック運送業界も中核企業を下支えするために運賃、料金の値下げを余儀なくされた。さらに2008年秋には、リーマンショックに見舞われた。リーマンショックによって、自動車産業などを取引先としていた事業者は大きな影響を被ることになった。

このように、平成の30年を荷主の変化を中心に総括すると、「国内市場では世界的に最高レベルの物流スペックを求めながら、その対価は国際競争に勝てるような水準に抑えるという30年だった」といえる。

そして平成の終盤になって、平成以降に繋がるような新たな荷主の動きが出てきた。「垂直方向」と「水平方向」という2つの流れである。まず、垂直方向とはサプライチェーンに沿った物流一元化への動きである。AGFA（アップル、グーグル、フェイスブック、アマゾン）など巨大ITプラットフォーマーへの規制が世界的な課題になっているが、物流プラットフォーマーという新たな業態が出てきた。原材料から中間製品、製品、流通、消費までの一貫したサプライチェーンと、それぞれの段階で係る全プレーヤーをデジタル物流情報で統合しようという動きである。そのプロセスには求車・求荷マッチング、車両と荷物の動態管理、バース管理による待機時間短縮システムなども包摂している。このような物流プラットフォーム化が進むと、原材料サプライヤー、中間製品メーカー、メーカー、問屋、小売業などサプライチェーン全体の情報共有化が実現し、そのなかに運送事業者も包含される。

同時に進行している水平方向への動きは、物流共同化である。国内市場縮小への対応として、荷主企業は物流の共同化を進めている。これはあくまで国内市場縮小への対応であって、ドライバー不足への対応は結果としてそうなっているだけであることを認識しないといけない。そのようななかで、ライバル企業同士の物流子会社の合併なども始まっている。この物流共同化ではモーダルシフトも進むが、内航船はリードタイム、航空貨物はコスト負担力、鉄道はキャパシティの面で限界があり、依然として主流はトラック輸送である。だが、必要とされる車両台数は、市場の縮小以上に減少するとみなければいけない。同時に、幹線輸送では車両が大型化し、ラストマイルは車両の小型化とクイックデリバリー化が進行する。

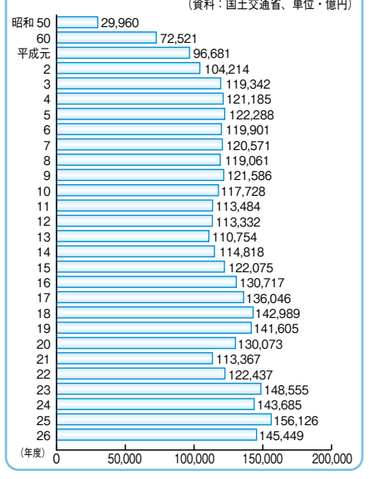
さらに、小売市場におけるリアル店舗とネット販売の融合（クリック・アンド・モルタル化）が進行し、それに伴いオフライン物流とオンライン物流の統合が進んでくる。

トラック運送業界は、このような平成終盤における荷主の新たな動きをとらえ、平成後への対応を考えないといけない。

（続く）

平成データメモ　トラック運送業界の営業収入の推移

（資料：国土交通省、単位・億円）



営業用自動車の輸送量 4年連続増加を見込む

日通総研「2018・2019年度の経済と貨物輸送の見通し」

日通総合研究所は12月25日、「2018・2019年度の経済と貨物輸送の見通し」を発表した。

「経済の現状と見通し」をみると、世界経済は先進国・新興国とも減速基調が鮮明になると予測。2019年の世界経済成長率は3・5％と予測している。一方、日本経済をみると、消費増税の影響により個人消費は微増にとどまるほか、設備投資は底堅い動きが見込まれるものの、伸び率はスローダウンすると予測。住宅投資は駆け込み需要による若干の押し上げ効果は期待できるものの、小幅な伸びにとどまると予測。また、補正予算が執行されることで、公共投資は微増を予測している。日本の景気は内外需ともさらに減速し、2019年度は0・5％増の成長を見込んでいる。

「国内貨物輸送の現状と見通し」では、2018年度通期の国内貨物総輸送量は0・9％減と3年ぶりのマイナスを予測。消費関連・生産関連貨物は底堅く推移したものの、建設関連貨物が4％台の大幅減となり、輸送量を大きく下押しすると見込んでいる。2019年度は0・4％増と、小幅ながら2年ぶりにプラスへ浮上すると見込む（表）。

消費関連貨物は、消費増税の影響により下期に減少が避けられないと予測。生産関連貨物は、一般貨物が引き続き堅調ながら、自動車や鉄鋼などのマイナスに伴い微増にとどまる。また、建設関連貨物は1％台の増加を見込んでいる。

「自動車輸送量の現状と見通し」では、営業用自動車の2018年度は0・1％増、2019年度は0・9％増と、小幅ながら4年連続のプラスを見込む（図）。2019年度は、消費関連貨物は上期に増加した後、下期は反動減でマイナスに反転。生産関連貨物は、一般機械や機械部品などが堅調に推移することから1％台の伸びを期待する。また、住宅投資や公共投資の増加などから、建設関連貨物は2％台の増加を見込んでいる。

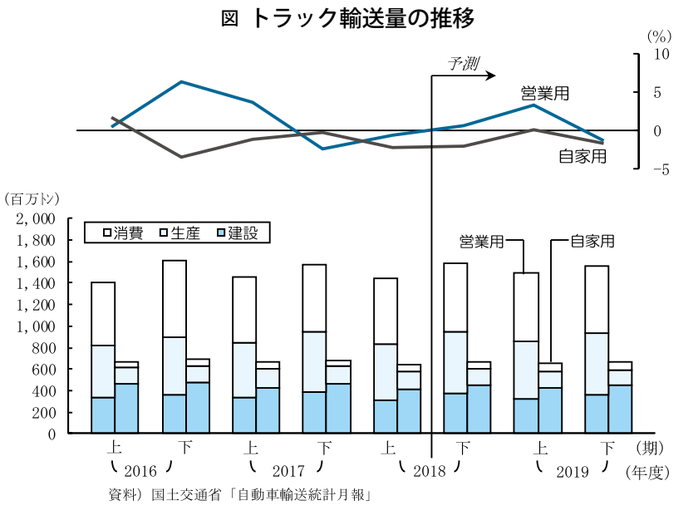
表　国内貨物総輸送量とトラック輸送量の見通し

単位：百万トン、（　）内は対前年同期比増減率（％）、△はマイナス

機関＼年度・期	2017年度	2018年度 上期	2018年度 下期	2018年度 計	2019年度 上期	2019年度 下期	2019年度 計
総輸送量	4,787.4（0.0）	2,287.2（△1.5）	2,458.9（△0.3）	4,746.9（△0.9）	2,341.0（2.4）	2,422.0（△1.5）	4,763.0（0.4）
トラック輸送量	4,381.2（0.1）	2,095.6（△1.1）	2,258.7（△0.1）	4,354.3（△0.6）	2,144.8（2.3）	2,225.5（△1.5）	4,370.3（0.4）
営業用	3,031.9（0.4）	1,447.5（△0.6）	1,586.8（0.7）	3,034.3（0.1）	1,496.0（3.4）	1,564.6（△1.4）	3,060.6（0.9）
自家用	1,349.3（△0.7）	648.0（△2.3）	672.0（△2.1）	1,320.0（△2.2）	648.8（0.1）	660.9（△1.6）	1,309.7（△0.8）

注）1．2017年度まで実績値。
2．実績値は国土交通省の各種統計・資料による。
3．端数の関係で合計が合わない場合がある。

図　トラック輸送量の推移



資料）国土交通省「自動車輸送統計月報」

国交省　「チェーン規制区間」Q&A

今冬期より規制導入 大雪時にはチェーン装着車のみ通行可能に

「タイヤチェーンを取り付けていない車両通行止め」の規制標識（新設）

国土交通省は今冬期より、大雪の際にタイヤチェーン装着車のみ通行を可能とする「チェーン規制」を実施する。

国交省では、冬期道路交通確保対策検討委員会で取りまとめられた「大雪時の道路交通確保対策の提言　中間とりまとめ」に基づき、道路ネットワーク機能への影響を最小化するため、除雪体制の強化や集中除雪、大雪時の需要抑制の呼びかけ等の取り組みを進めている。その中で、大雪特別警報や大雪に対する緊急発表が行われるような異例の降雪時に、勾配の大きい峠部でこれまでに大規模な立ち往生などが発生した区間を対象に、従来であれば通行止めとなる状況においてタイヤチェーン装着車のみ通行を可能とする「チェーン規制区間」（表）を設けることとしている。

ここでは同チェーン規制について、下記に Q&A 形式で内容をまとめた。運送事業者の皆様には参考にしていただきたい。

表　平成 30 年度チェーン規制 指定箇所（直轄国道・高速道路）一覧　（12月27日現在）

	都道府県	路線番号	箇所名	区　間	延長(km)
直轄国道	山形県	112	月山道路	西川町月山沢～鶴岡市上名川	26.7
	山梨県・静岡県	138	山中湖・須走	山梨県山中湖村平野～静岡県小山町須走字御登口	8.2
	新潟県	7	大須戸～上大鳥	村上市大須戸～村上市上大鳥	15.3
	福井県	8	石川県境～坂井市	あわら市熊坂～あわら市笹岡	3.2
	広島県・島根県	54	赤名峠	広島県三次市布野町横谷～島根県飯南町上赤名	2.5
	愛媛県	56	鳥坂峠	西予市宇和町～大洲市北只	7.0
	都道府県	路線番号	道路名	区　間	延長(km)
高速道路	新潟県・長野県	E18	上信越道	信濃町 IC ～新井 PA	24.5
	山梨県	E20	中央道	須玉 IC ～長坂 IC	8.7
	長野県	E19	中央道	飯田山本 IC ～園原 IC	9.6
	石川県・福井県	E8	北陸道	丸岡 IC ～加賀 IC	17.8
	福井県・滋賀県	E8	北陸道	木之本 IC ～今庄 IC	44.7
	岡山県・鳥取県	E73	米子道	湯原 IC ～江府 IC	33.3
	広島県・島根県	E74	浜田道	大朝 IC ～旭 IC	26.6

※IC：インターチェンジ、PA：パーキングエリア

「チェーン規制区間」走行時にはチェーンの携行を！

国交省　大雪時の対応について呼びかけ

国土交通省は 12 月 27 日、大雪時に「チェーン規制区間」（左表参照）を走行する場合の対応について周知徹底を図るよう、運送事業者に対して呼びかけを行った。

「チェーン規制区間」走行の際には、右記内容の遵守を求めている。

- 直轄国道および高速道路においては、大雪時にチェーン規制を実施することがあるので、道路情報に留意するとともに、チェーン規制時には現地の道路管理者の指示に従うこと。
- 降積雪時に、チェーン規制を実施することがある区間（チェーン規制区間）を通行する予定のある場合、タイヤチェーンの携行に努めること。

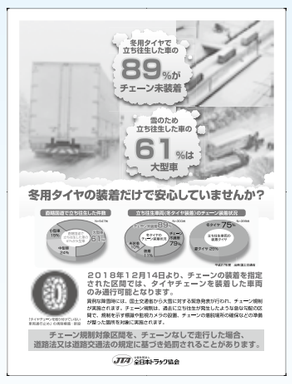
「冬用タイヤの装着だけで安心していませんか？」

全ト協　新たなチェーン規制標識チラシ・ポスターを作成

全日本トラック協会では、平成 30 年 12 月 14 日から「チェーン規制区間」が設定されたのに伴い、ドライバーに対してチェーン装着を促す内容のチラシ・ポスター（写真）を制作した。

チェーン規制対象区間をチェーンなしで走行した場合、道路法または道路交通法の規定に基づき処罰されることがある。全ト協では運送事業者に対し、同チラシ・ポスターを活用してチェーン装着の徹底を呼びかけている。

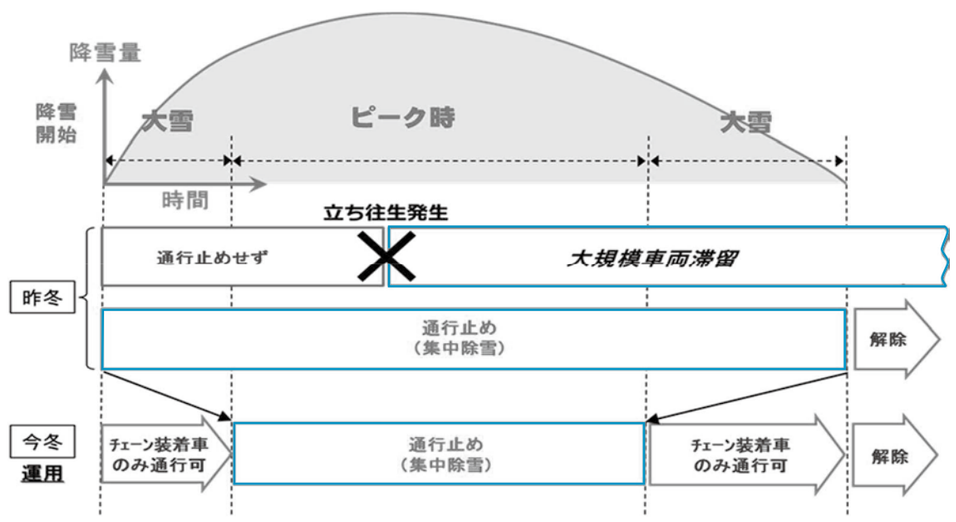
なお、同チラシは今号の『広報とらっく』に同封し、あわせてポスターを刷り込んでいる。



Q チェーン規制は、いつ実施するの？

A　大雪特別警報や大雪に対する緊急発表が行われるような異例の降雪がある時に行います。

大雪時に通行止めを実施する場合でも、チェーン規制を実施し、タイヤチェーンを着けていれば通行できるようにすることで、これまでより積雪による通行止め時間を短くすることを目指します。

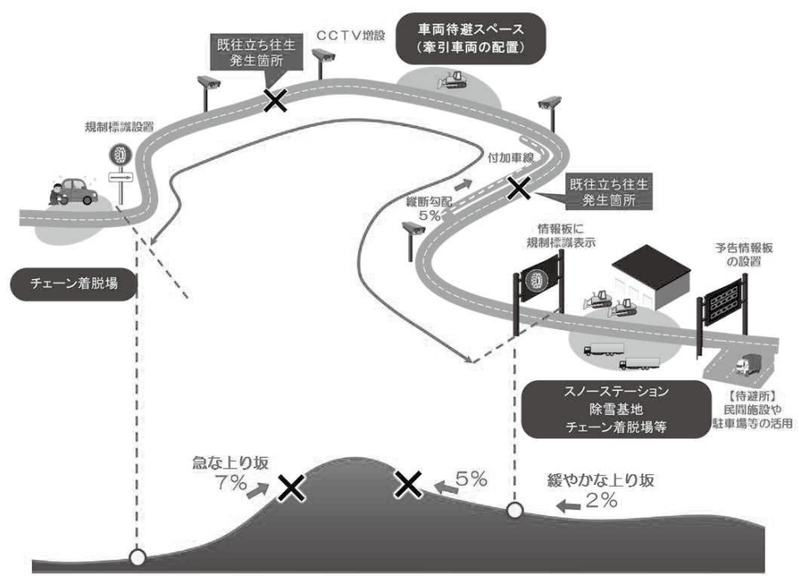


チェーン規制の運用イメージ

Q チェーン規制は、どこで実施するの？

A　急な上り下りがある峠などで、過去に雪による立ち往生や通行止めが起こった場所の中で、タイヤチェーンを着脱できる場所や通行止めが解除されるまで待機できる場所がある区間で実施します。

なお、チェーン規制時には、規制区間の手前でタイヤチェーン装着状況の確認を行います。



チェーン規制区間のイメージ

Q スタッドレスタイヤでも規制対象なの？

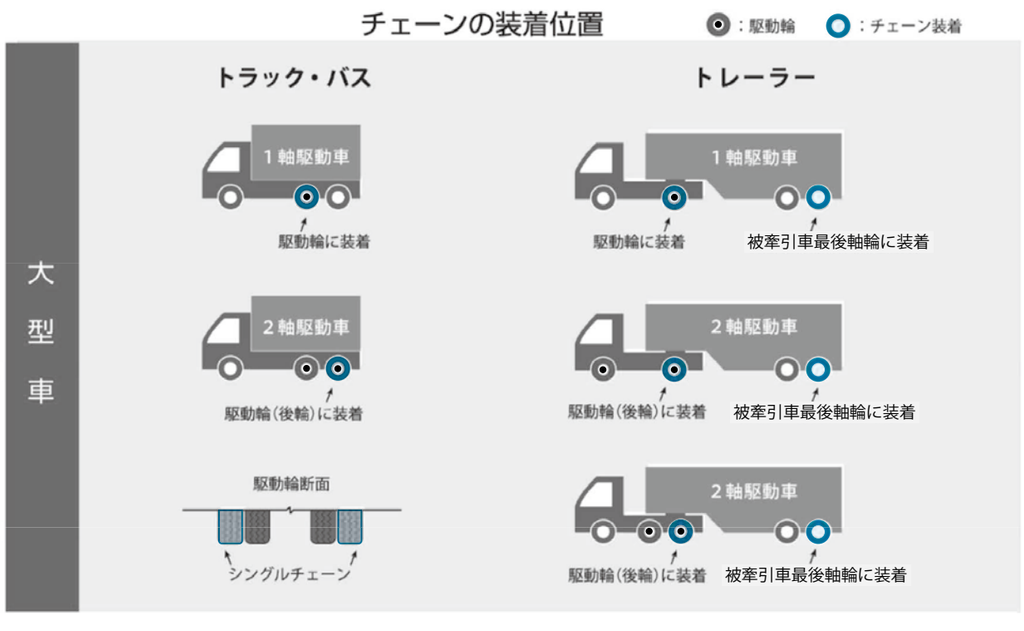
A　スタッドレスタイヤを着けている自動車であっても、大雪時には立ち往生することがあります。

スタッドレスタイヤ（タイヤチェーン未装着）の立ち往生の様子

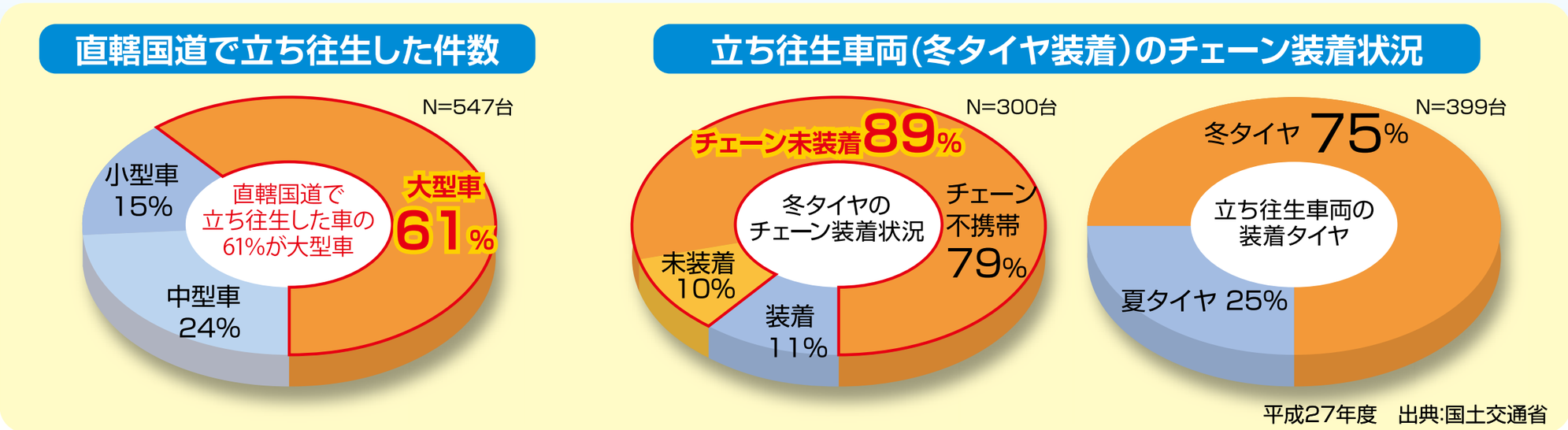
そのため、今回のチェーン規制では、スタッドレスタイヤを着けていても、タイヤチェーンをしていない自動車はチェーン規制中に通ることはできません。

Q すべてのタイヤにチェーンが必要なの？

A　駆動輪にタイヤチェーンを着けることが基本です。
詳しくは、下の図のとおりです。



冬用タイヤの装着だけで安心していませんか？



「タイヤチェーンを取り付けていない車両通行止め」の規制標識：新設

２０１８年１２月14日より、チェーンの装着を指定された区間では、タイヤチェーンを装着した車両のみ通行可能となります。

異例な降雪時には、国土交通省から大雪に対する緊急発表が行われ、チェーン規制が実施されます。チェーン規制は、過去に立ち往生が発生したような急な勾配の区間で、規制を示す標識や監視カメラの設置、チェーンの着脱場所の確保などの準備が整った箇所を対象に実施されます。

チェーン規制対象区間を、チェーンなしで走行した場合、道路法又は道路交通法の規定に基づき処罰されることがあります。

公益社団法人
全日本トラック協会