

人と物流のより良い関係づくりが使命

創刊1968年—全国8支局自社工場ネットワーク

あなたが必要な物流情報は、ワイドに、グローバルに、正しく、わたしたちの情報は、新しい「物流」の指標となる。

物流ニッポン

株式会社 物流ニッポン新聞社 <http://www.logistics.co.jp>

フリーダイヤル 0120-11-5655 電子メール nippon@logistics.jp

Japan
Trucking
Association

広報 とらつく

創刊 昭和28(1953)年2月

6月15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
全日本トラック協会 総務部広報室
☎ (03) 3354-1029 (総務部広報室)
<http://www.jta.or.jp>
※紙面に際する問い合わせは広報室まで
(会員の購読料は会費に含まれます)

News Headline

主な紙面内容

2・3

・トラック協会ニュース
・官公庁ニュース(国交省等)

4・5

・特集「取引環境と長時間労働の改善に向けたガイドライン」を策定
「加工食品」「建設資材」「紙・パルプ」の3分野

6・7

・特集「大規模自然災害から人々の暮らしを守るトラック運送業界」
第2回「(寄稿)災害時に備えたBCP(事業継続計画)の策定について」
(株)通総合研究所 大島 弘明氏

8

・引越事業者優良認定制度申請案内

今号に掲載した記事の関連資料と関連HPへは全ト協HPバナーからアクセスできます。

▼全ト協会員専用ページのパスワード▼

6/15~7/14 3223
7/15~8/14 1302

全ト協

通常総会への上程議案を承認

第185回理事会

新型コロナウイルス感染拡大防止のため書面決議にて開催 令和元年度事業報告書等を承認

全日本トラック協会は、第185回理事会を書面決議にて開催し、6月25日に開催される第97回通常総会への上程議案を承認した。本理事会は6月4日に開催される予定だったが、新型コロナウイルス感染症の拡大防止の観点から書面決議での開催に変更された。



坂本 克己 全ト協会長

第185回理事会は6月4日に全日本トラック総合会館で開催される予定だったが、新型コロナウイルス感染症の拡大防止の観点から書面決議での開催に変更された。代表理事である坂本克己会長が5月21日、理事および監事の全員に対して、理事会の決議の目的である事項



令和元年11月22日に、警察庁交通局長の北村博文局長に対して「大型免許等の受験資格の見直しに関する要望書」を提出(写真・左から工藤修二副会長、坂本克己会長、北村局長)

に賛同する提案書を発送。同提案について、6月1日までに理事全員から同意する旨の意思表示を文

改正道交法成立

「大・中型免許19歳から」2年以内、「あおり運転」6月末施行

「道路交通法の一部を改正する法律案」が、6月2日に衆議院本会議で可決・成立し、6月10日に公布された。

改正道交法では、「運転免許の受験資格の特例に関する規定の整備」が盛り込まれた。これは、普通自動車免許等の取得後1年が過ぎ、一定の教習を修了した場合、大型自動車免許および中型自動車免許の運転免許試験を受験可能とするもの。18歳で普通自動車免許を取得し、19歳で大型免許・中型免許が取得可能となる。

近年トラックドライバー不足が深刻化し、またドライバーの高齢化が加速する中で、若年層の獲得に繋がる同規定の整備はトラック運送業界にとり、まず通行妨害目的で

「道路交通法の一部を改正する法律案」が、6月2日に衆議院本会議で可決・成立し、6月10日に公布された。

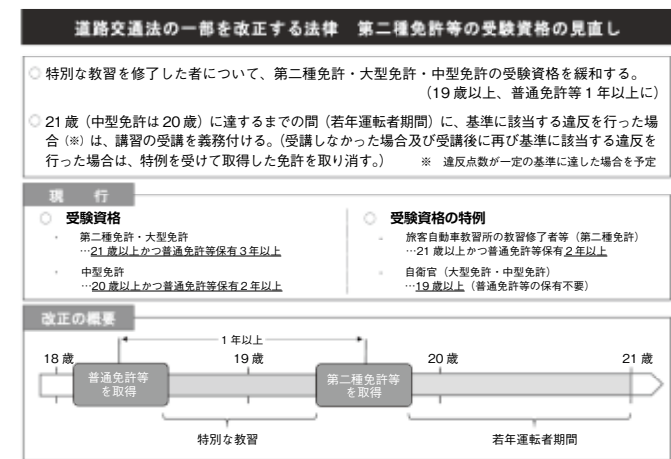
改正道交法では、「運転免許の受験資格の特例に関する規定の整備」が盛り込まれた。これは、普通自動車免許等の取得後1年が過ぎ、一定の教習を修了した場合、大型自動車免許および中型自動車免許の運転免許試験を受験可能とするもの。18歳で普通自動車免許を取得し、19歳で大型免許・中型免許が取得可能となる。

近年トラックドライバー不足が深刻化し、またドライバーの高齢化が加速する中で、若年層の獲得に繋がる同規定の整備はトラック運送業界にとり、まず通行妨害目的で

書で得たほか、監事からは文書により異議がない旨の意思表示を得た。これにより、全ト協の定款に基づき、同提案を承認可決する旨の理事会の決議があったものとみなされることとなる。

理事会の決議があった送事業大会の開催概要

事項は、①会員の代表者変更(案)、②令和元年度事業報告書(案)、③元年度計算書類(貸借対照表(案)、正味財産増減計算書(案)および収支計算書(案)等、④第97回通常総会の招集、⑤第25回全国トラック連



交通の危険のおそれがある方法により一定の違反(車間距離不保持、急ブレーキ禁止違反等)をし、危険を生じさせた場合には、懲役5年以下または100万円以下の罰金に科せられることとなる。

また、妨害運転により高速道路上で相手車両を停車させるなどの著しい危険を生じさせた場合には、懲役5年以下または100万円以下の罰金に科せられることとなる。

なお、妨害運転に対する罰金については、6月30日までに施行される。

一方、昨年4月に東京都

政府

2年度第2次補正予算成立 全ト協要望 雇調金の拡充、資金繰り支援など

新型コロナウイルス対策などを盛り込んだ令和2年度第2次補正予算が、6月12日の参議院本会議で当初政府案通りに可決成立した。歳出総額は31兆9114億円、このうち、雇用調整助成金の拡充等に4519億円、資金繰り対応の強化

新型コロナウイルス対策などを盛り込んだ令和2年度第2次補正予算が、6月12日の参議院本会議で当初政府案通りに可決成立した。歳出総額は31兆9114億円、このうち、雇用調整助成金の拡充等に4519億円、資金繰り対応の強化

輸送統計

令和2年4月分
国土交通省調べ

	輸送量	前年同月比
特別積合せ(千トン)	5,602	101.9%
一般	—	100.9%
宅配便(千個)	341,192	104.3%

交通事故統計

令和2年5月末
警察庁調べ

事業用自動車	死亡事故件数	計
大型	45	(-4)
中型	20	(-4)
準中型	15	(+5)
普通	1	(-1)
計	81	(-4)

コラムラインナップ

トラック運送事業者のための経営のヒント【大型免許取得年齢を待っていた青年】…3面
／食の新旧街道を行く【郷土料理のすすめ③】ラーメンに合う高菜漬け…7面

**8Lエンジン搭載のQuonが
更なる生産性を実現**

11Lエンジンに加えて8Lエンジン搭載車がラインアップに加わりました。
ウイングはもちろん、ダンプ、ミキサー仕様もご用意。
より多く、より効率的に生産性の高い車両を提供します。

生産性

最大700kg*の積載能力向上を実現

8Lエンジンの採用により、シャーシを300kg軽量化することに成功、また架装メーカーとの協業によるボディの軽量化で「パーフェクトQuon」に標準仕様車と高積載仕様車を設定しました。
輸送の効率化を通して、お客様の生産性はさらに一歩前進します。

軽量・コンパクトかつパワフルな「GH8エンジン」

ダウンサイジングにより軽量・コンパクトでありながら、低回転から幅広い回転域で力強いトルクを発生。
平成28年排出ガス規制に適合するとともに、全車重量車燃費基準+5%を達成。

UDトラックス公式ホームページで
Quon8Lエンジン搭載車をお確かめください。

「ニュース・ターミナル」(トラック協会「ニュース」)

標準的な運賃に係る
冊子作成と周知活動を審議

第49回物流政策委員会

6月10日、第49回「物流政策委員会」(馬渡雅敏委員長)が開催され、議事では、①標準的な運賃の告示および通達に係る解説書(仮称)の作成、②荷主対策の深度化(貨物課長「標準的な運賃」の適用方および届出

る周知活動、③改善基準告示見直しに係る実態調査、④令和2年度「トラック輸送における取引環境・労働時間改善地方協議会」開催費用等助成交付要綱(概要案)等について審議した。

①では、標準的な運賃の告示・通達に関する解説書(仮称)の作成、②荷主対策の深度化(貨物課長「標準的な運賃」の適用方および届出

る周知活動、③改善基準告示見直しに係る実態調査、④令和2年度「トラック輸送における取引環境・労働時間改善地方協議会」開催費用等助成交付要綱(概要案)等について審議した。

①では、標準的な運賃の告示・通達に関する解説書(仮称)の作成、②荷主対策の深度化(貨物課長「標準的な運賃」の適用方および届出

飲酒運転の根絶を！

啓発ポスターを刷り込み

全日本トラック協会では、令和2年までを目標年とする「トラック事業における総合安全プラン2020」を策定して、飲酒運転ゼロを目標とし、関係者一丸となって取り組んできたが、今年6月2日までの速報ベースで、全国で11件の飲酒運転事故が発生したことから、掲示用ポスター「飲酒運転は絶対にしない」を要請。

この要請は、昨年5月にも発出されている。また、昨年9月には、全ト協交通対策委員会(工藤修二委員長)が、飲酒運転業界の取組について決議したほか、令和2年度の全ト協事業計画では飲酒運転事故根絶対策2項目が新たに盛り込まれた。トラック運送業界は、コロナ禍にあっても、社会機能を維持するために事業を継続し、くらしと経済の「ライフライン」として社会貢献を行っているが、一部の心ないドライバーが惹起した飲酒運転事故が続けば、業界全体の信頼を失墜させてしまうことにもなりかねないことから、各事業所で情報を共有し、飲酒運転根絶意識を向上させる

など、指導監督の取り組みを強化することと呼びかけている。なお、同ポスターは全ト協ホームページからもダウンロードが可能。

梅雨期・台風期における防災態勢強化

全日本トラック協会は、会員事業者に対して、梅雨期および台風期における防災態勢の強化を呼びかけている。

例年、梅雨期および台風期には、各地で局地的大雨や集中豪雨が観測され、多数の人の被害・住家被害が発生している。特に、昨年は令和元年東日本台風(台風第19号)により、静岡県や新潟県、関東甲信地方、東北地方

多くの地域で記録的な大雨となり、各地で甚大な被害が発生した。こうした被害を受け、中央防災会議(安倍晋三会長)では、災害発生時の適切な避難行動を促す普及啓発活動「避難の理解力向上キャンペーン」を日本全体で展開するなど、避難対策の強化を呼びかけている。

6月1日、全日本トラック協会と日本貨物運送協同組合連合会は、令和2年5月分の求荷求情報ネットワーク(Web K I T) 成約率を公表した。

同月の運賃指数は、前月比4ポイント減、前年同月比12ポイント減の116となった。

また、同月末の求車登録件数は、3万5840件と、前年同月比6万8088件減(65・5%減)となったものの、成約率は46・1%で、前月比6・4ポイント、前年同月比では25・5ポイント上昇した。

トラックにおける新型コロナウイルス感染症予防対策

ガイドライン第2版を公表

全日本トラック協会は、6月12日、国土交通省からの要請を受け「トラックにおける新型コロナウイルス感染症予防対策ガイドライン(第2版)」を公表した。第2版では、講じるべき具体的な対策(2)健康管理(4)事業所での勤務(9)運行中、勤務では、1人で運転している時や、他の人と十分な距離を取りながら荷物の積み降ろしをしている時には、熱中症予防の観点からマスクを外すよう呼びかけている。

今回改訂された内容は次の通り。

(2)の健康管理では、第1版の「従業員に対して可能な限り朝夕2回の体温測定を行った上で、その結果や症状の有無を報告させ、発熱やせき等の症状がある者は自宅待機とする。特に、息苦しさ、味覚・嗅覚障害といった体調の変化が、重要な点に確認する」に加えて、「新型コロナウイルス感染症陽性とされた者との濃厚接触がある場合、過去14日以内に政府から入国制限されている、または入国後の観察期間を必要とされている国・地域などへの渡航並に、当該在住者との濃厚接触がある場合においても、自宅待機とする」を追加した。

さらに、(4)事業所での勤務では、第1版の「従業員ができる限り2人を目安に一定の距離を保つ」を、「人員配置については最大限の見直しを行うよう努めるを削除して、「飛沫感染防止のため、座席配置等ではできるだけ2人を目安に広々と配置する。仕切りのない対面座席配置は避け、可能な限り対角に配置する。横並びにするなど工夫する(その場合でも最低1m以上を確保する)」に改めた。

(9)運行中では、「気温・湿度の高み中での荷役において、人と十分な距離(2m以上)を確保できる場合は、マスクを着用する時は、負荷のかかる作業を避け、周囲の人との距離を十分にとった上で、適宜マスクをはずして休憩をとる」とともに「こまめに水分を補給する」と熱中症予防対策を加えた。

なお、同ガイドラインは全ト協ホームページからダウンロードが可能。

全ト協行事予定
(6月15日～6月30日)
▽6月25日
・正副会長会議
・第97回連合総会

トラックドライバーのための
安全運転教室



Aさん「あと、暑さに備えた身体づくりをしておくことも大切だね。暑くなり始める今の時期から、適度に運動することを心がけ、身体が暑さに慣れるようにしていく。やや暑い環境で、ややきついと感じる強度で、毎日30分以上運動する」といわれてるよ。でもあくまでも無理のない範囲で。それと、運動中も水分補給は忘れずに」

Bさん「僕も暑さに備えた身体づくりは頑張ってみよう。身体が資本のドライバーにとって、運動はいろいろな病気のリスクを下げることに繋がるからね」

Aさん「この夏は、熱中症に気を付けつつ、新型コロナウイルス感染症対策も行わなきゃならない。大変なことだけど、ここが踏ん張りどころだね」

Bさん「みんなでも熱中症と新型コロナウイルス感染症への対策をしっかり行って、夏場を乗り切ろう」

全国のTSSで
新ガイドブック配布中

TSSの情報をコンパクトに収納

全日本トラック協会は、このほど、全国27か所のトラックステーション(TS)の住所と連絡先、地図などの情報を掲載した「全国トラックステーションガイドブック」を平成23年度以来約10年ぶりに改訂し、全国のTSSで配布している。

新しいガイドブックの表紙は、『広報とらつく』の漫画家・前川しんすけ先

生イラストで、これまでの自然の写真シリーズから印象を変え、一目で最新版と分かるもの(写真)。また、表紙右肩には全国のTSS名のインデックスを付け、内容の検索も容易にしている。

TSSは、長距離運行に従事するトラックドライバーをサポートするための、全ト協施設事業部が管理・運営する施設。同部では「TSSを利用しやすいようにガイドブックを分かりやすく改訂した上で、安全運行確保のためにもガイドブックを活用しTSS施設を利用してほしい」と呼びかけている。

弊社では、この4月から健康増進法の改正に合わせ、屋内を全面禁煙とし、喫煙者は屋外の喫煙場所へタバコを吸うこととしました。ところが、喫煙者が喫煙場所に行き、タバコを吸って戻ってくるのに10分かかる場合があるため、非喫煙者から不満が出てきました。解決方法として、タバコを吸いに行っている時間を労働時間からカットしたいと思いますが、何か問題があるのでしょうか。

労務Q&A
第205回
喫煙時間を労働時間からカット、問題ないか

【第97回】
今年の夏は熱中症対策を万全に！

危険極まりない「あおり運転」に対する社会的な非難の高まりを受け、このほど改正道路交通法と改正自動車運転死傷行為処罰法が国会で可決されました。今まで道路交通法のなかで明確に位置づけられていなかった「あおり運転」行為が、「妨害運転」として厳罰化されました。

また、今年の夏は、新型コロナウイルス感染症予防に関連して、マスクが手放せない夏となりそうです。そのため、熱中症については、例年以上に注意が必要です。

●あおり運転の厳罰化とマスクの手放せない夏

Aさん「『あおり運転』が法律で厳罰化されたね」
Bさん「そうだね。車間距離不保持、急ブレーキ、割込運転など並んでいる項目をみると、「こんなことはやってはいけないことは分かっていていいでしょ」という内容だけれども、こうして法律が改正されるのだから、こうした危険な運転をするドライバーがそれなりにいるということだね」

Aさん「今年は新型コロナウイルス感染症で、みんなの気持ちがギスギスしがちで『あおり運転』が起こりやすいから、厳罰化されたことで防止効果はあるんじゃないかな」

Bさん「そうだね。ところで、この夏は新型コロナウイルス感染症防止でマスクが手放せないさうだね」
Aさん「そうなんだ。マスクとともに過ごす夏と言われているよ。そこで、例年以上に注意しなきゃならないのが熱中症なんだ」

●水分補給はこまめに、のどが渇く前に行おう

Bさん「マスクをしていると自分の呼吸で温かい空気が入ってこないから、呼吸で身体を冷やすことが難しくなって体温を上昇させるんだよね。また、マスクで顔の半分ほどが覆われることで、熱もこもりやすくなる。ニュースで見たよ」

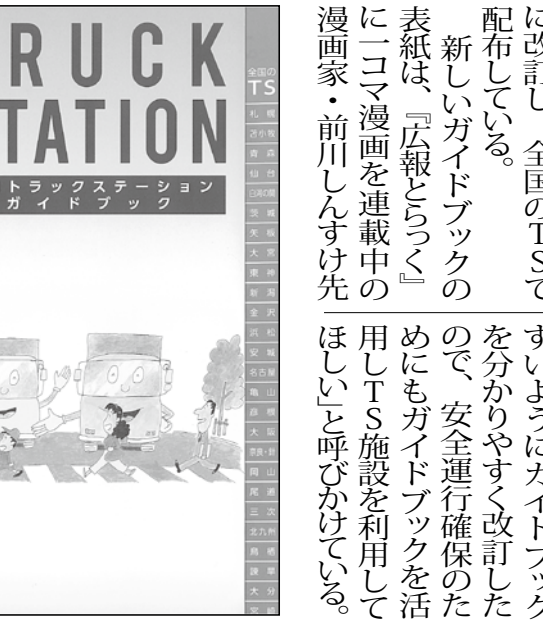
Aさん「さらに、マスクが加温されるので、渇きを感じにくくなって、熱中症に気づくのが遅れるんだ。そんなことから、今年はマスクを通して過ごしていた時よりも熱中症になるリスクが高まるって言われているんだ」

Bさん「熱中症の対策としては、まず水分補給かな」
Aさん「その通り。Bさんは具体的にどうしているのか教えて」

Bさん「こまめに水分をとるようにしているよ。とくにのどが渇く前に水分補給を心がけている。あと、荷役作業後など汗を多くかいた後は、アメやタブレットなんかで塩分補給も忘れないようにしているね。それと、休憩する時など周囲の人と2m以上の距離がとれる場合は、熱中症のリスクを考えてマスクを外すこともあるね」

●車内の温度も適切に管理しよう

Aさん「さすがだね。運転時はどうしているの」
Bさん「車内の温度に気がつかっているよ。エアコンを使っているけど、今は感染症予防のため、窓を開けるなどして換気する必要があるだろう。この時、車内の温度も変化するから、エアコンの温度設定をこまめに調整しているよ。それと、運転時にあまり無理をしないこともいつも以上に心がけているよ」



Aを脱しているため命令
離席により指揮命令

【解説】4月1日から施行された改正健康増進法により、受動喫煙防止のため、屋内を全面禁煙とする問題です。真面目に作業をしている労働者にすれば、

法令クイズ
～坂道・カーブ編～

- 1 下り坂では低速のギアを用い、エンジンブレーキを活用する。(○×)
- 2 近くに待避所のない坂道ですれ違いが難しいときは、上りの車が下りの車に道を譲る。(○×)
- 3 片側が軽装のおそれのあるがけになっている道路で、安全な行き違いができないときは、がけ側の車は一時停止をして道を譲る。(○×)
- 4 カーブを走行するときは、カーブに入ってから十分にスピードを落とす。(○×)
- 5 曲がり角やカーブを走行するときは、道路の中央からはみ出さない。(○×)

(解答は7面)

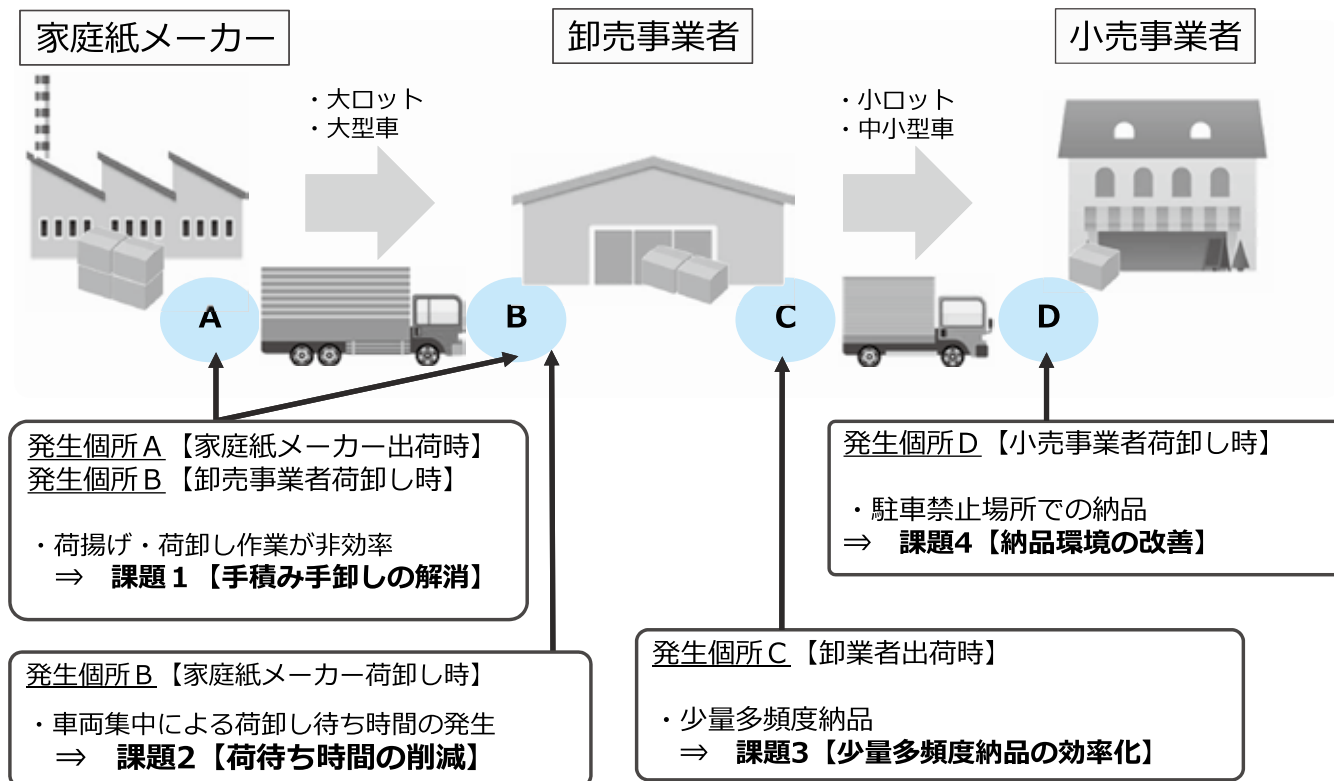
www.nikka-net.or.jp
5 (全日本トラック総合会館9階)

「加工食品」「建設資材」「紙・パルプ」

取引環境改善・長時間労働是正に向けた具体的な取り組みを

紙・パルプ (家庭紙分野)

紙・パルプ(家庭紙分野)物流の課題の発生個所



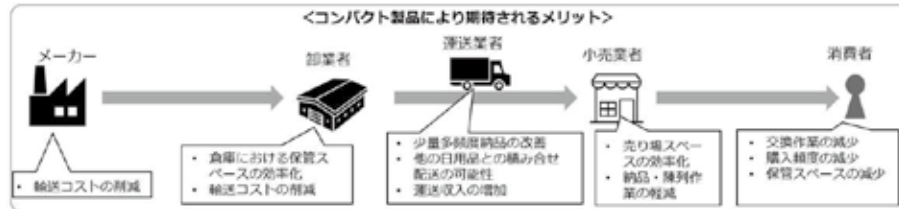
紙・パルプ(家庭紙分野)物流における取引環境と長時間労働の改善に向けた対応

【家庭紙物流における課題の特徴】

- 家庭紙製品は単価が安いので、メーカーと卸売業者との間の幹線輸送においては、新たな設備投資コストを価格に転嫁しづらい中で、パレット化等の物流効率化に向けた取組みを進めていかなくてはならない状況にある。
- また、家庭紙製品は高張するため、規模の小さい小売店舗においては在庫を持つことができず、日々必要数量を配送する少量多頻度納品となっており、単価が安い（＝運賃が安い）ことと相まって、運送事業者の経営を圧迫している。

主な対応策

- ◆ **課題1【手積み手卸しの解消】**
→ **手積み手卸しの解消のため、パレット化の取組を実施する。**
10トン・トラックの場合、積み卸し作業に2時間程度かかっており、ドライバーの長時間労働につながっている他、長時間バースを占拠することにより、他のトラックの待ち時間の長時間化にもつながっている。
- ◆ **課題2【待ち時間の削減】**
→ 予約受付システムの運用など、車両集中の分散化手法を実施する。
→ 緊開差を平準化する取組を進めるため、着荷主の発注見込み量を把握した上、発着荷主が納品計画を協議する。
- ◆ **課題3【少量多頻度納品の効率化】**
→ 物流の負荷を軽減させるコンパクト製品への切替を、サプライチェーン全体で実施する。
- ◆ **課題4【納品環境の改善】**
→ 小売店舗の駐車場の共同利用や商店街の共同集配送など、先進事例を参考に都市内物流の納品環境の改善を実施する。

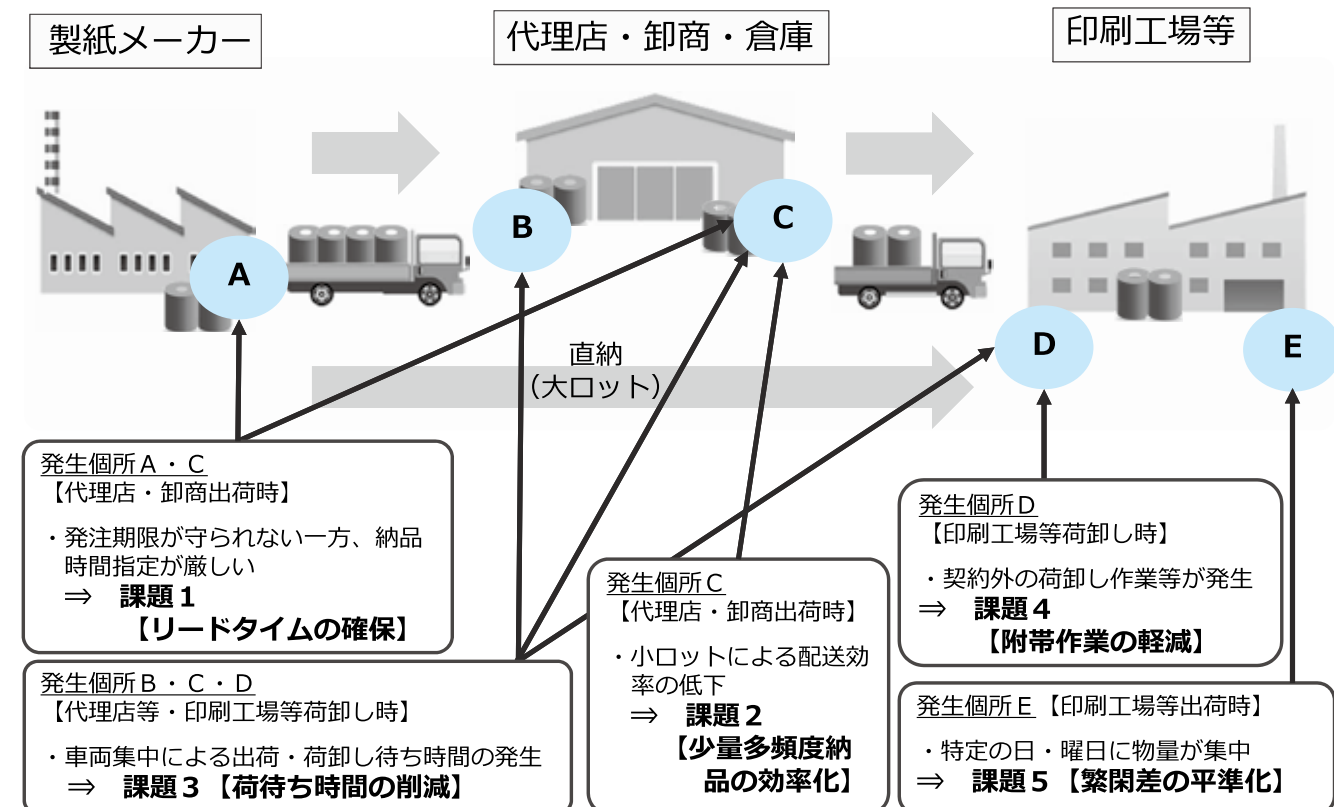


今後の取組の方向性

- サプライチェーンにおける物流コストの適正な負担 ⇒ 持続可能な物流体制を構築していくため、関係者間で適正な負担を協議すべき
- パレット化の早急な促進 ⇒ 「手積み・手卸しを解消する」ということを共通認識として、更なる取組を促進
- コンパクト製品の普及促進 ⇒ 消費者へ製品メリットの積極的な周知を行い、サプライチェーン全体で検討を継続
- 小売店舗への配送方法の改善 ⇒ 都市内物流の効率化に向け、さらなる関係者が連携した取組を促進

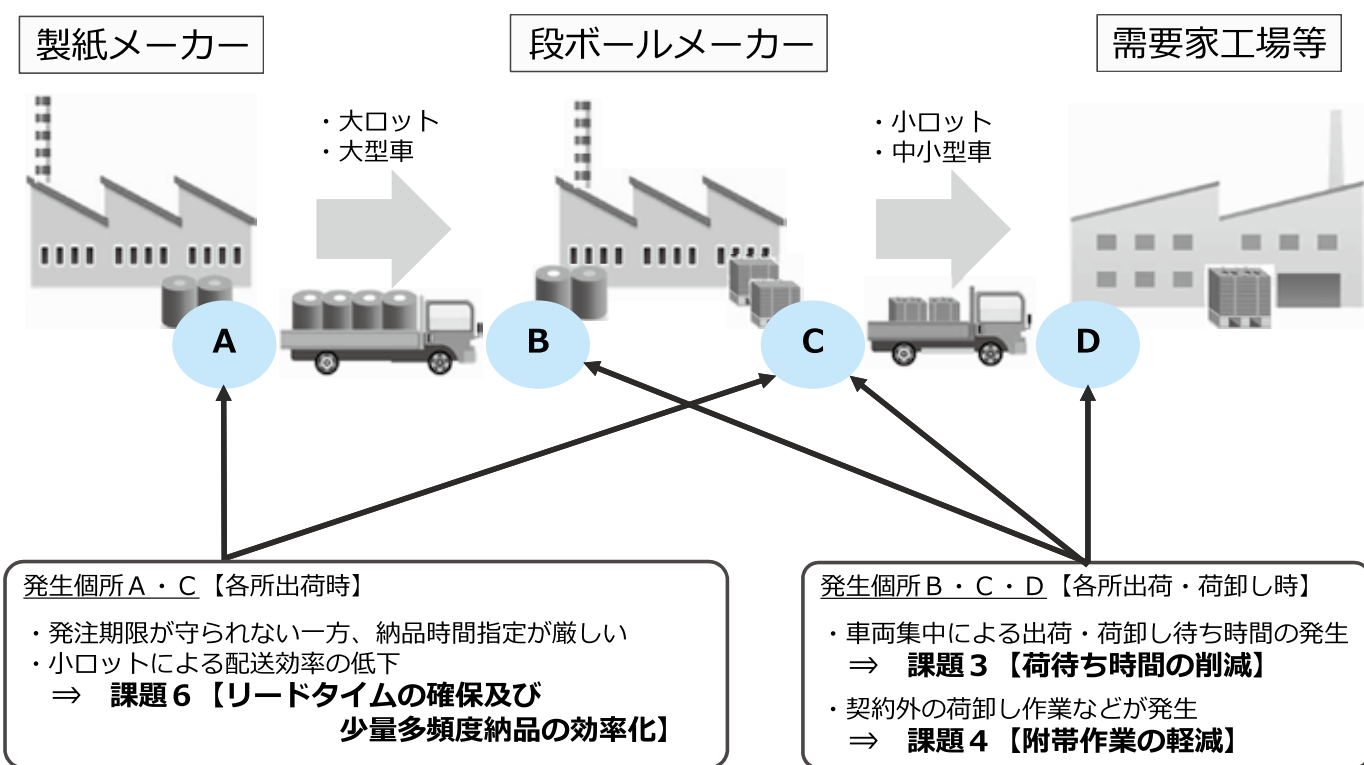
紙・パルプ (洋紙・板紙分野)

紙・パルプ(洋紙・板紙分野)物流の課題の発生個所



紙・パルプ (洋紙・板紙分野)

紙・パルプ(段ボール分野)物流の課題の発生個所



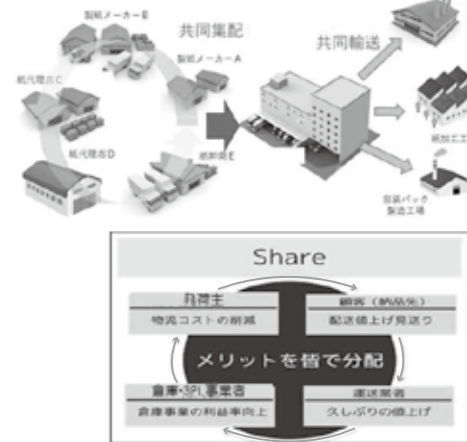
紙・パルプ(洋紙・板紙分野)物流における取引環境と長時間労働の改善に向けた対応

【洋紙・板紙物流における課題の特徴】

書籍、雑誌等や段ボールに使用される紙は技術開発の要素が少なく、他社との商品による差別化が難しいことから、商品以外の部分（リードタイムや納品方法等）での競争が行われてきた結果として、不十分なリードタイムでの発注や少量多頻度納品といった商習慣が定着し、これが運送事業者やドライバーの負担増につながっている。

主な対応策

- ◆ **課題1【リードタイムの確保】**
→ 発着荷主の受発注プロセスを共有化するなど、関係者間で十分協議することが重要。また、受発注締切期限を厳格に運用する。
- ◆ **課題2【少量多頻度納品の効率化】**
→ 物量の平準化、共同輸送の実施、納品場所、納品回数等の集約などで効率化を図っていく。
- ◆ **課題3【待ち時間の削減】**
→ 予約受付システムの運用など、車両集中の分散化手法を実施する。
- ◆ **課題4【附帯作業の軽減】**
→ 発着荷主は契約書面に納品時の附帯作業の内容や実施者等について明記する。
パレット納品を可能とするため、導入課題を協議する。
- ◆ **課題5【繁閑差の平準化】**
→ 平準化が関係者全体のメリットにつながると認識し、週単位、日単位など波動の分散化を関係者で協議する。
- ◆ **課題6【リードタイムの確保及び少量多頻度納品の効率化】**
→ 十分なリードタイムのもと、発注者の製造計画を共有し納品計画を事前に調整するなど効率化を図る。



今後の取組の方向性

- サプライチェーンにおける物流コストの適正な負担 ⇒ **物量が減少していく**と予想される中、関係者間で**適正な負担を協議**すべき
- 共同保管及び共同配送の実現に向けて ⇒ サプライチェーン全体の効率化を考慮した**メーカー共同倉庫の設置**を検討
- 十分なリードタイムの確保の必要性 ⇒ 洋紙・板紙の**需要家のサプライチェーン（出版・広告等）**とも**協力関係を構築**していく必要
- 附帯作業の軽減 ⇒ 役割分担の明確による取引条件等の見直しとともに、危険が伴う作業（依二段積み等）については機械化を促進
- 物量の平準化 ⇒ サプライチェーン全体で平準化を図るため、物量が多く特定の日に集中する**雑誌の発売日の分散化**等を実現
- 段ボール分野の方向性 ⇒ ①少量多頻度輸送及びリードタイムの改善、②薄型段ボールへの転換、③ユニットロードの標準化を注力

労働条件改善のためのチェックリスト

- | | | |
|--------------|---|--------------------------|
| ステップ1 | 荷主企業と運送事業者の双方で、
ドライバーの労働条件改善の問題意識を共有し、検討の場を設ける | |
| | ● 荷主企業、運送事業者が同席する会議体を設置したか | ☐ |
| | ● 問題意識の共有のため、定期的な意見交換日程を設定したか | ☐ |
| ステップ2 | 労働時間、特に待ち時間の実態を把握する | |
| | ● 労働時間、待ち時間を正確に把握する方法を検討したか | ☐ |
| | ● 時間管理のための機器の導入を検討、選択したか | ☐ |
| ステップ3 | 待ち時間の発生等、長時間労働になっている原因を検討、把握する | |
| | ● 発着荷主の生産・出荷スケジュールや附帯作業などを検証したか | ☐ |
| | ● 運送事業者の運行計画、配車計画などを検証したか | ☐ |
| | ● 着荷主の受け入れ体制や附帯作業などを検証したか | ☐ |
| ステップ4 | 荷主企業、運送事業者の双方で、業務内容を見直し改善に取り組む | |
| | ● 検証、把握した長時間労働の原因について関係者間で協議したか | ☐ |
| | ● 荷主企業、運送事業者それぞれができることが何か検討したか | ☐ |
| ステップ5 | 荷主、トラック運送事業者間での応分の費用負担を検討する | |
| | ● 作業効率化のために必要な機器の導入を検討したか | ☐ |
| | ● 関係者間で応分の費用負担を検討したか | ☐ |
| ステップ6 | 改善の成果を測定するための指標を設定する | |
| | ● 改善効果を測るための数値目標を設定したか | ☐ |
| | ● 問題点と改善に向けた意識を関係者間で共有化したか | ☐ |
| ステップ7 | 指標の達成状況を確認、評価することでさらなる改善に取り組む | |
| | ● 設定した数値目標を定期的にモニタリングしたか | ☐ |
| | ● 数値目標の達成度合いについて関係者間で共有したか | ☐ |

国交省
厚労省
経産省
など

「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」を策定

国土交通省と厚生労働省が平成27年に設置した「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」では、28年度から、荷待ち時間の削減や荷役作業の効率化など、長時間労働の抑制を図るための実証実験を進めている。

また、同協議会による調査の結果、荷待ち時間の件数が特に多かった輸送分野（「加工食品」、「建設資材」、「紙・パルプ」の3分野）について、30年度からは「物流における生産性向上及びトラックドライバーの労働時間改善に関する懇談会」を開催。それぞれの輸送分野特有の課題の洗い出しや、実証実

験、実態調査等を踏まえた解決方策の検討を進めてきた。

国交省と厚労省、経済産業省などではこのほど、その成果として、「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加工食品物流編」、「同 建設資材物流編」、「同 紙・パルプ（家庭紙分野）物流編」、「同 紙・パルプ（洋紙・板紙分野）物流編」をまとめた。

ここでは、同ガイドラインの概要について紹介する。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することができる。

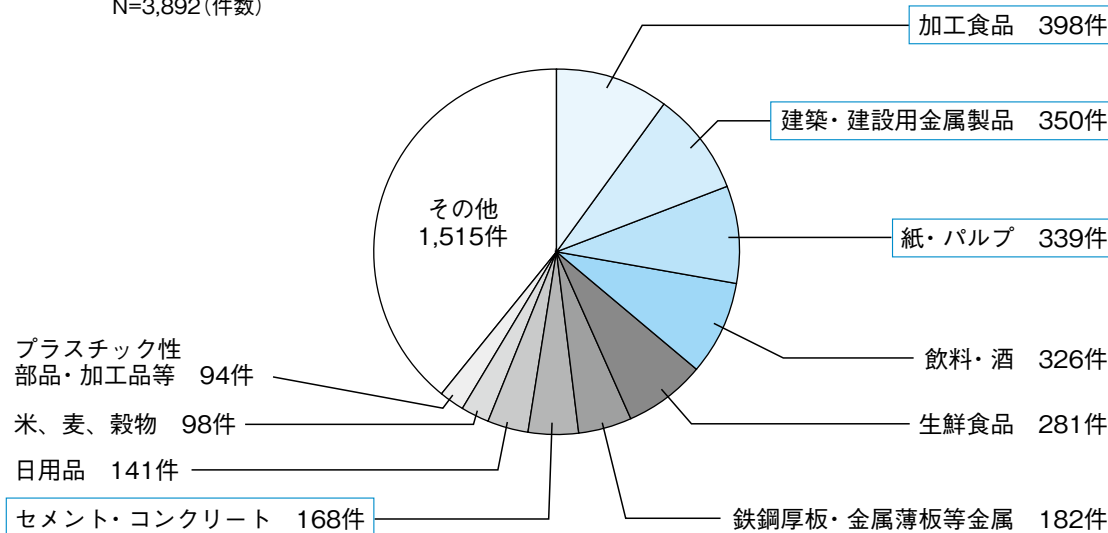
◆トラック運送事業の健全な発展に向けて

- ・トラックドライバーの人手不足を解消するためには、物流の過程で発生している荷待ち時間等の「ムダの排除」や、機械荷役への転換等の「作業の効率化」、共同配送等の「輸送効率の向上」等に取り組む必要があるが、これらの取り組みは荷主の協力なくしては実現しえない。また、トラック運送事業者と契約関係にある発荷主がいくら物流改善に取り組んだとしても、「着荷主の協力」が得られなければ十分な取り組みの効果は得られない。さらには、当該発着荷主よりも「サプライチェーンの供給部門方面または最終消費者方面に位置する関係者の協力」がなければ、これらの取り組みを継続的に進めることは困難である。
- ・そのため、まずは「サプライチェーン全体の関係者が危機感を持って物流面の課題を認識する」必要がある。また、各関係者内においては、「物流部門だけではなく、企業のトップ、営業部門、企画部門も含め、一丸となって物流課題の解決に取り組む」必要がある。
- ・その第一歩としては、サプライチェーンの各関係者が「ホワイト物流」推進運動（写真）に参加し、物流改善のために自社で何ができるかを検討し、これを実践することが適当ではないかと考える。これが、各関係者が「荷主配慮義務」の責を果たすきっかけとなり、ひいては社会的責任を果たすことにも繋がることとなる。



30分以上の荷待ち時間が生じた件数(輸送品目別)

N=3,892(件数)

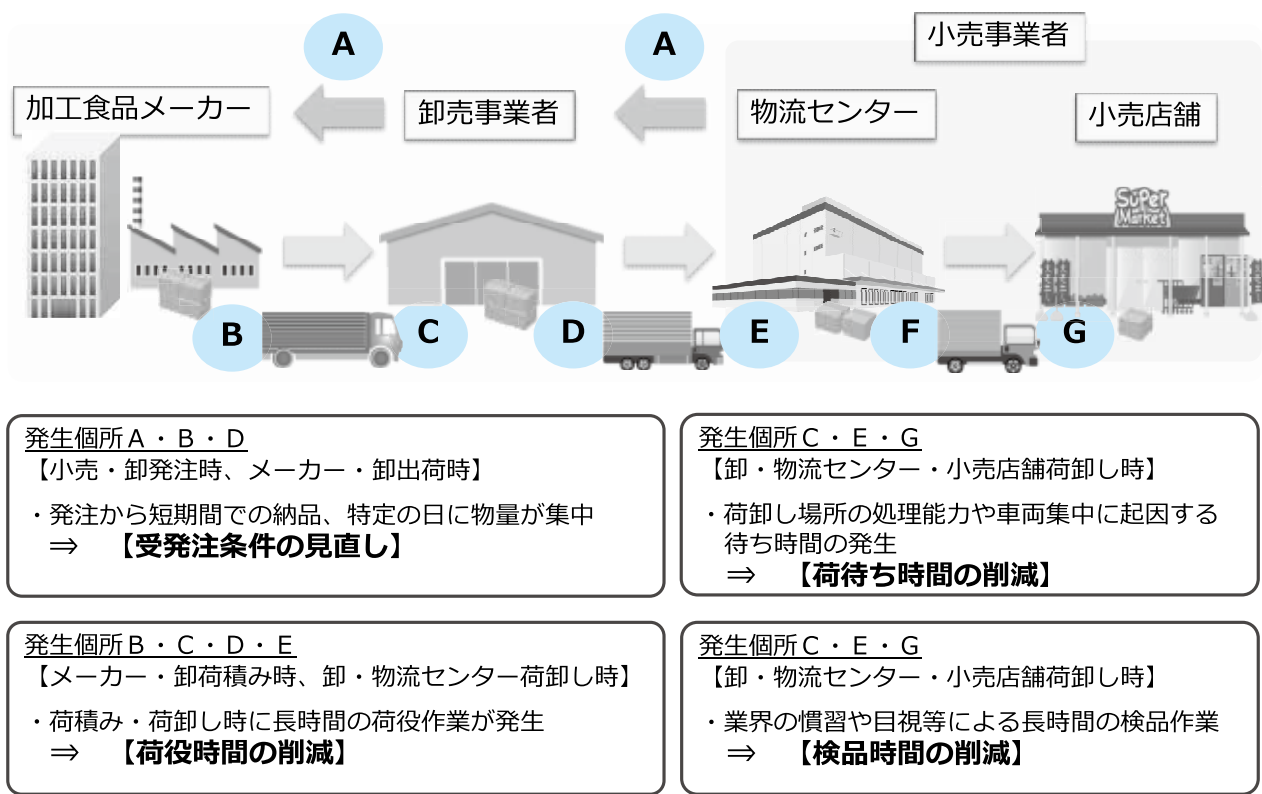


◆ガイドライン策定の経緯

- ・トラック運送業においては、ドライバー不足が大きな課題となっており、トラック運送事業者、発着荷主等の関係者が連携して、取引慣行上の課題も含めてサプライチェーン全体で解決を図っていくことが必要。
- ・一方、個々の輸送品目ごとに抱える課題や特性に違いがあるところであり、輸送品目別に検討を行うことが効果的。
- ・このため、荷待ち件数が特に多い加工食品、建設資材、紙・パルプ分野について、課題の抽出を図るとともに、トラック運送事業者および発着荷主が参画して長時間労働の改善を図るため、懇談会を設置。懇談会の検討の成果として、ガイドラインを策定。

加工食品

加工食品物流の課題の発生箇所



加工食品物流における取引環境と長時間労働の改善に向けた対応

【加工食品物流における課題の特徴】

- ・加工食品物流においては、業界慣習である1/3ルール[※]や年月日表示された賞味期限情報、統一されていない伝票情報の手入力等により、検品に要する時間が長くなり、トラックドライバーの労働時間が長くなる要因となっている。
- ・また、即席麺やお菓子等、パレット化されずバラ積みとなっている商品も多く、パレット化されていてもパレットのサイズや段ボールサイズが様々であり、手積み・手卸し等で長時間の荷役作業が発生し、トラックドライバーの労働時間が長くなる要因となっている。

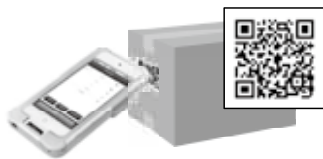
[※]賞味期間の3分の1以内で小売店舗に納品する慣例

主な対応策

- ◆ 納品期限の緩和や賞味期限の年月表示化を推進
→ 大手スーパー、コンビニを中心に見直しが進んでいる状況。更なる取組企業や品目の拡大を図る。

- ◆ QRコードの活用による検品時間の削減

→ 紙伝票を電子化してQRコードからクラウド上の電子伝票を読み込む形式にするとともに、荷の外装にもQRコードを貼り付け、着側での検品時間を削減する実証実験を実施。
(800箱の運送で約40分の検品時間を削減するとともに、紙伝票の取扱いに係る年間約1,500万円のコスト削減効果)



- ◆ パレットサイズや外装サイズの統一、外装表示の標準化

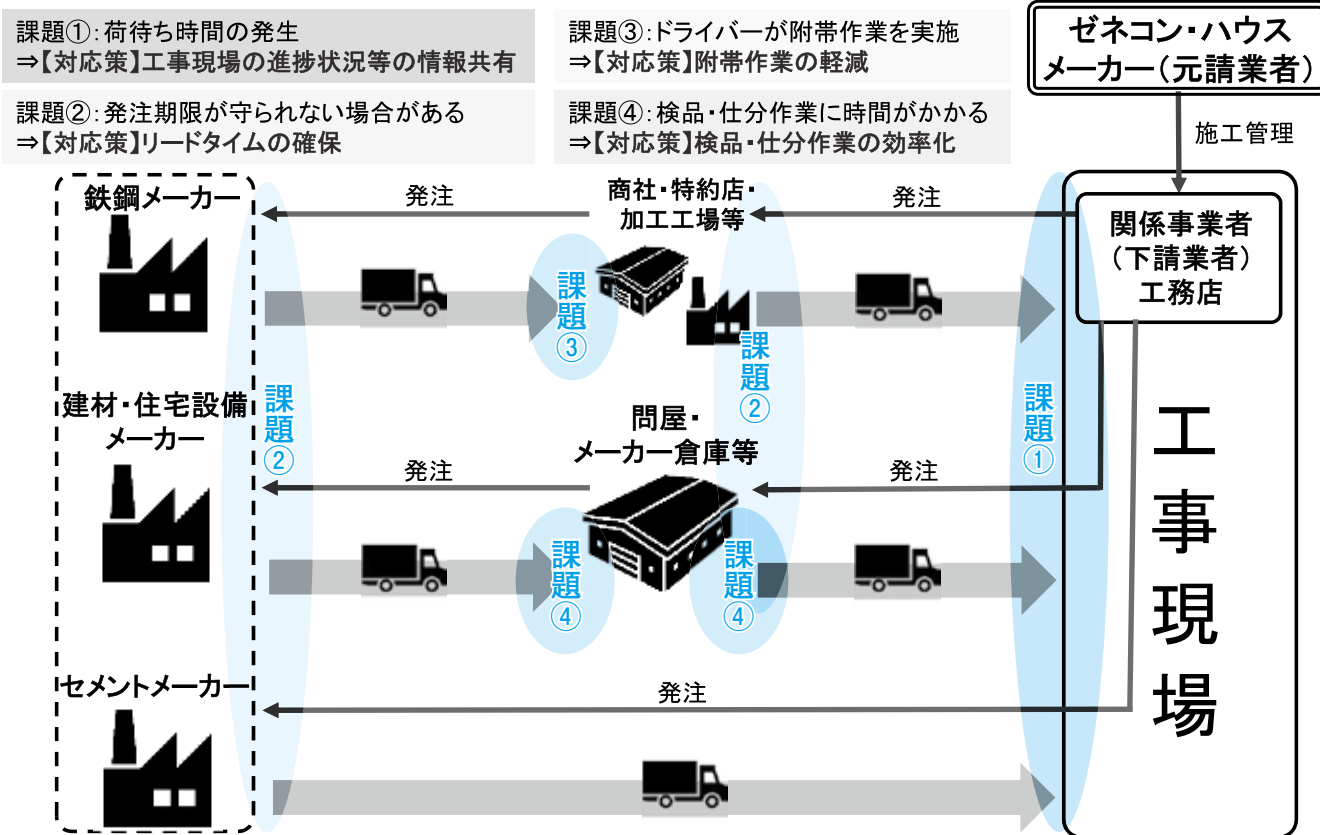
→ 加工食品物流において主流となっているT11型(1,100mm×1,100mm)及びT12型(1,200mm×1,000mm)のパレットの推奨や、これらのパレットに積載することを念頭に置いた外装サイズの見直し、外装表示の内容及位置の統一等について、加工食品分野における物流標準化アクションプラン(https://www.mlit.go.jp/report/press/tokatsu01_hh_000500.html)を策定。

今後の取組の方向性

- 事前出荷情報の提供と伝票情報の電子化等を組み合わせるなど、検品レスの実現に向けた取組を推進。
- 物流標準化アクションプランに沿った外装サイズや表示等の標準化を推進し、荷役時間の削減を図る。

建設資材

建設資材物流における課題の発生箇所



建設資材物流における取引環境と長時間労働の改善に向けた対応

【建設資材物流における課題の特徴】

- ・工事現場には非常に多くの下請業者が紐づいた建設資材が工事の進捗状況に応じて搬入されているが、天候や道路事情等により当初の搬入計画どおりに運用が進まなくなると、限られた荷卸スペースにトラックが集中し、荷待ち時間が発生している。
- ・建設資材は多品種であり、かつ、邸別・部屋別など物件ごとに搬入される製品が異なるため、出荷時・納品時の作業が複雑化・長時間化しており、トラックドライバーの荷待ち時間につながっている。
- ・上記課題の解決の手段として、ICTの活用があまり進んでいない。

主な対応策

- ◆ 課題①：荷待ち時間の発生

- ◆ 課題②：発注期限が守られない場合がある

→ 元請業者と下請業者との連携による情報の共有が必要。
前日の作業間連絡調整会議の段取りをアナログな方法から、WEBクラウドを活用したデジタルな方法に移行し、円滑な情報共有を推進する。
段取りの際、トラックの入退場が輻輳しないよう、入カールを精緻化する必要。
→ 発着荷主間で十分協議を行うとともに発注予定を共有化し、リードタイムの緩和や受注量の平準化に取り組む。

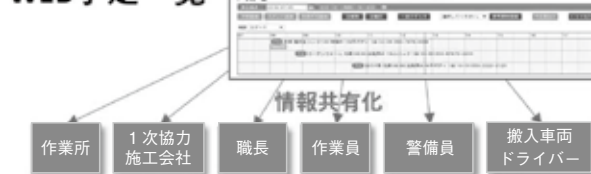
- ◆ 課題③：ドライバーが附帯作業を実施

→ 納品条件は車上渡しを基本とし、着荷主側で専門の荷役作業員を配置させ、トラックの運行効率を向上させる荷役分離を進め、それでもドライバーが実施しなければならない場合は、書面で料金化するようルール化する。

- ◆ 課題④：検品・仕分作業に時間がかかる

→ 複数の建設資材製造業、卸、ユーザーが一貫して活用できる仕様等が標準化されたコード体系を導入する。
入出荷の検品作業等を目視から電子化することで、業務を効率化する。

WEB予定一覧



今後の取組の方向性

- 荷主の配慮義務を踏まえた建設業の取引適正化の取組みの推進 → 元請業者による物流へのマネジメントの強化
- ICTの活用による情報の共有化の推進 → 伝票情報や物流情報を現場が容易にアクセスできる環境整備を促進
- 附帯作業の軽減 → 車上渡しを原則としつつ、役割分担を整理し、納品条件を明確化

『広報とらつく』 令和2年度シリーズ企画

大規模自然災害から人々の暮らしを守るトラック運送業界

トラック運送事業におけるリスクマネジメント

BCP（事業継続計画）を作ろう、確認しよう、見直そう！

第2回「寄稿」災害時に備えたBCP（事業継続計画）の策定について

(株)日通総合研究所 取締役 大島 弘明氏



も求められており、企業の策定が求められると規模にかかわらずBCPである。

主に自然災害時におけるBCP策定の考え方とポイント

近年わが国では、台風や地震、大雨や大雪といった様々な自然災害が頻発し、各地で深刻な被害に見舞われている。そうした厳しい状況下でも、トラック運送業界では緊急物資輸送を迅速に展開し、被災者の命や生活を懸命に支えるとともに、発生した際に、運送事業者が速やかに災害直後の困難な状況乗り越えて運送事業を継続し、被災地域の復旧・復興に貢献している。

そこで、『広報とらつく』では令和2年度のシリーズ企画として、ト

新型コロナウイルス感染症対策時にも重要な役割を担うトラック運送事業者

トラック運送事業にかかわらず、企業経営においてBCP（事業継続計画）の策定は、今や必須といえる。その重要性は、9年前の東日本大震災が大きな転機となったと考えられる。また近年多発している台風や豪雨、水害等による甚大な被害の発生、更に現在の新型コロナウイルス感染拡大に伴う緊急事態宣言下でも、トラック運送事業は、社会インフラとして献身的な活動が行われている。

トラック運送事業におけるBCP対策の重要性

改めてBCP（事業継続計画）とは何なのか。その名の通り、「企業が災害や事故等、事業や業務を通常通り続けていくことができないリスクを、あらかじめ必要最低限の業務を継続し、かつ短時間で乗り切るための計画」である。

そのトラック運送事業も、自らの事業を継続していく必要がある。つまり前記のような異常時や緊急時など「リスク発生時」に、企業としてのどのような行動をとるのか（マネジメントするか）、社内計画あるいはルールとして決めておくことが極めて重要となる。この計画が事業継続計画（BCP）である。

しかし、中小事業者が多いトラック運送事業者においては、いまだBCPが策定されていない状況が散見される。わが国の経済と生活を支える役

後より一層求められる。また既に作成している内容が旧かったり、従業員が知らない、理解できていなかったりしては意味がない。ぜひ、「BCPの策定、確認、見直し」に取り組んでいただきたい。

※BCP：Business Continuity Plan

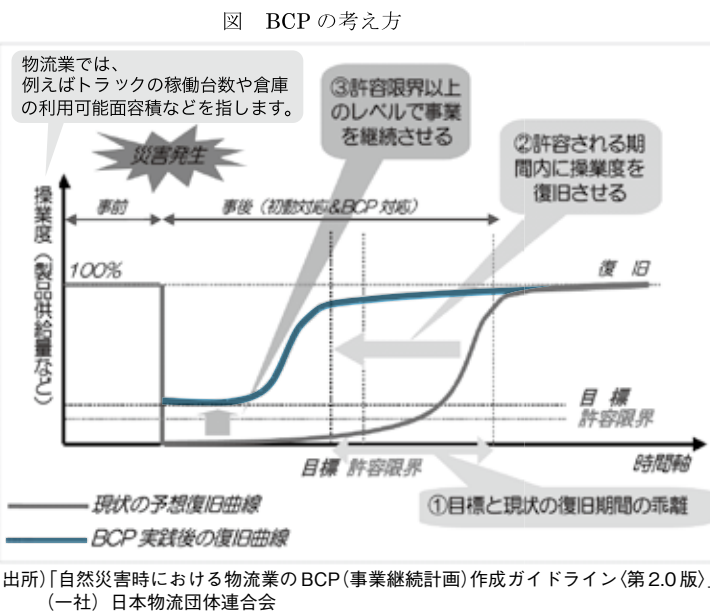
備と対応が必要になる。その中でも、物流面では例えば有事は平時と異なる輸送手段を確保できるのかを想定した計画を、トラック輸送を利用するにも、その災害時にトラック運送事業者の車両やドライバーをいかに確保するかといった準備が重要となる。

したがって、荷主企業すなわち物流サービスに依頼する全ての産業・業種で、そのためのBCPの策定が必要といえる。また、東日本大震災以降の度重なる自然災害時にも、トラック運送事業には緊急支援物資の輸送や物流拠点の運営などへの期待が一層高まっている。トラック運送事業者は、自社の事業継続性、もとより、経済活動を支えるとともに社会的貢献

- ポイント1：防災対策
～事前の予防・被害緩和（減災）対策～
- ポイント2：発災直後の措置
- ポイント3：復旧対策の実行
- ポイント4：平時からの準備

- ①ハザードマップ（最新版）等で事業所や施設の危険度を把握
②必要に応じて防災対策（耐震・遮水・荷崩れ防止等）を実施
③構内・事務所の整理・整頓
④消火器、救急用品、避難・救難機材の準備
⑤備蓄品の準備、停電対策等
⑥通信手段の多重化、電源の確保
⑦システムやデータのバックアップ
⑧事務所・車両・倉庫など重要代替拠点・設備の確保

- ポイント2：発災直後の措置
・災害発生時には、何より「人命が最優先」。発災直後は、冷静な対応ができないことが想定されるため、あらかじめ「まずこれをすべき」というシンプルな行動基準を決めておくことが大切。
- ポイント3：復旧対策の実行
・復旧対策を進めるに当たっても、あらかじめの準備と現場の確認、そしてその状況に基づく判断が重要。
- ポイント4：平時からの準備
・BCPの策定と非常時の運用に向けて非常に重要なことは、BCPを作成しても、机の引き出しやキャビネットの奥にしまいで（または、荷主に提出しただけで）、いざという時に行動できず、「計画倒れ」にならないように平時から準備しておくこと。



これを中小事業者を想定した具体例で考えてみる。保有するトラックが10台の事業者が、事前の防災対策や減災対策をとらずに被災すると、10台全てが稼働できなくなってしまうが、適切な防災・減災対策をとっていれば、まず3台は稼働可能となったというように、この3つの視点から早期に事業を行うことができる体制を、あらかじめ準備しておくことが重要となる（図）。

○顧客のサプライチェーン（物流システム）をいかに確保するか、早期に復旧するか。

○自社の営業をいかに早期に開始し、できるだけ短期間で通常通りに戻すか。事業をいかに継続させるか。

○緊急物資輸送など社会から求められる物流機能をいかに担うことができるか。

○顧客のサプライチェーン（物流システム）をいかに確保するか、早期に復旧するか。

○自社の営業をいかに早期に開始し、できるだけ短期間で通常通りに戻すか。事業をいかに継続させるか。

○緊急物資輸送など社会から求められる物流機能をいかに担うことができるか。

「運ぶ」を支え、環境と未来をひらく

ISUZU

スモークサー Gx モニター※2
ドライバーステータスモニター「作動お知らせ」尿素水残量
プリクラッシュブレーキ「作動回数」
エンジン故障検知
プリクラッシュブレーキ「作動お知らせ」クラスNo.1
遠隔モニタリング項目数※3多彩な
モニタリング機能搭載エンジンオイル
交換残距離

■自己診断機能

車両がコンディションや消耗品類の状態を自己診断・報告し、パソコンで確認できます。

■セーフティドライブ報告機能

車両が運行ごとの安全装置の作動状況を報告し、パソコンで確認できます。



もっと走れる明日のために。

NEW GIGA

新型ギガは
コネクテッド技術の
活用で、故障の芽と
危険の芽を
未然に摘み取ります。

ミリ波車間ウォーニング「消音時間」

電圧計

プリクラッシュブレーキ「OFF回数」

タイヤ空気圧※1

DPD不調監視

ドライバーステータスモニター「作動回数」

車線逸脱警報（LDWS）

「作動時間」

※1. 遠隔監視機能はタイヤ空気圧モニタリングシステムをオプション選択の上、別途有償契約が必要です。

※2. 本情報はパソコン画面には表示されません。ご要望に応じ、適宜販売会社よりレポートをご提供します。※3. 2020年6月現在、いすゞ調べ

ほんのヒトコマ

【第66回】 前川しんすけ



「イラッシャイメ！」……新しい生活様式支援ロボットハンド!?

法令クイズ

～坂道・カーブ編～
【解答】2面に問題

- ①○(教則第6章第2節坂道・カーブ1-4) 下り坂では、低速のギアを用い、エンジンブレーキを活用する。長い下り坂で、フットブレーキをひんぱんに使い過ぎると、急にブレーキが効かなくなることがあり危険である。
- ②×(教則第6章第2節坂道・カーブ1-6) 坂道では、上り坂での発進がむずかしいため、下りの車がよりの車に道を譲る。しかし、近くに待避所があるときは、上りの車でも、その待避所に入って待つ。
- ③○(教則第6章第2節坂道・カーブ1-8) 片側が転落のおそれのあるかけになっている道路で、安全な行き違いができないときは、かけ側の車は一時停止をして道を譲る。
- ④×(教則第6章第2節坂道・カーブ2-1) カーブに近づくとときは、その手前の直線部分で十分スピードを落とす。高速のままハンドルを切ったり、ハンドルを切りながらブレーキを掛けたりすると、横転や横滑りを起こしやすくなる。
- ⑤○(教則第6章第2節坂道・カーブ2-3) 曲がり角やカーブでは道路の中央からはみ出さないように運転する。また、対向車が道路の中央からはみ出してくることがあるので注意する。

食の新旧街道を行く

—俯瞰食文化の視点から—

フードジャーナリスト、
食文化研究家

向笠 千恵子

九州のドライフインやSAの人気メニューはご当地ラーメン。熱々で汁気が多くて味が濃いので、運転疲れに効果大。そして、一緒に出てくる高菜の漬けが濃厚スープにぴったりの合う。ひと箸つまむだけで、口中がさらりと軽やかになるのだ。実際、ラーメンと高菜漬

けの組み合わせは全国的にも増えているように思える。高菜はアブラナ科の芥子菜。日本には、株が大きく、葉が幅広く、多肉質の品種が伝わった。それが佐賀県唐津市の相知高菜で、その後福岡県三池で三池高菜が生まれ、大きく丈夫だからと人

③「ラーメンに合う高菜漬け

に普及したらしい。むと木桶の縁まで乳白色の泡がもわもわ立って、鼻を近づけると清菜な香りがする。味付けは唐辛子入り、ごま、めんたい、油炒めと多彩だが、濃い金茶色と芳香はどれにも共通している。高菜漬けは九州の働き者のソウルフードなのである。(むかさ・ちさこ)

スパイラルフィルターで燃費は下げられる!!

「工場直売 だから安い!!」
「長持ち 2 倍 だからすごい!!」

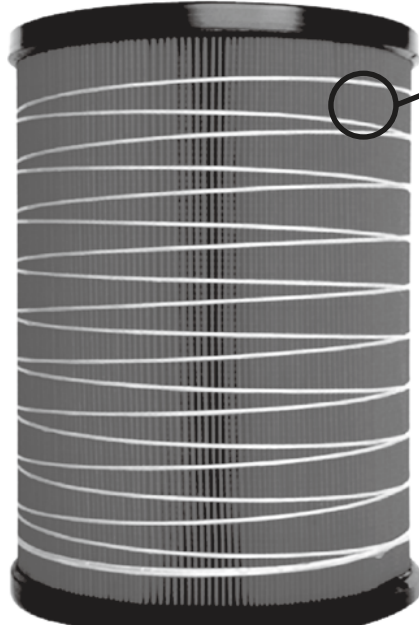
吸気効率
向上

出力
向上

燃費
削減

大手純正クオリティーを
ダイレクト販売

建機大手純正のメーカー
工場直売品です。オイル
エア・燃料フィルタ全て
1個からのご注文OKです



10 万 km 走行も
馬力が落ちない。 = 燃費低減!!

一般品では
7 万 km での材のヨリ
が起こり出力低下!!

低燃費の秘密は ...
フィルターの固定角度と間隔

特殊な密着防止技術でフィルター性能を100%引き出すことに成功。ロングライフによるコストダウンと吸気効率UPによる燃費削減効果で快適な運転を提供します。

愛車と燃費を守るため、研究を続けて 68 年
P. EYE ピーコックエレメント製造株式会社
Peacock Element Manufacturing Co., Ltd.
TEL 03-3458-0891 FAX 03-3472-0095

スパイラルフィルター

検索

info@pgf-japan.com

http://www.pgf-japan.com



本社：東京都品川区南品川 4-15-4 国内拠点：札幌/苫小牧/仙台/北関東/長野/静岡/名古屋/大阪/神戸/九州 研究所：掛川工場 海外拠点：PGF深圳



点呼時に非接触型体温計で体温測定を行うほか、点呼場所や事務所内では透明ビニールで飛防止間仕切りを設置するなど、新型コロナウイルス感染症拡大防止対策を徹底する千葉県東金市の古川運送株式会社

BCP策定には
企業トップのリーダーシップが必須

BCPの策定には、企業として経営方針や意図、戦力をどの業務に充てるか、その優先順位を決める必要がある。つまり、例えば、リスク発生時、どの顧客の仕事優先に自社の業務の優先度が

BCPの策定には、企業として経営方針や意図、戦力をどの業務に充てるか、その優先順位を決める必要がある。つまり、例えば、リスク発生時、どの顧客の仕事優先に自社の業務の優先度が

BCPの策定には、企業として経営方針や意図、戦力をどの業務に充てるか、その優先順位を決める必要がある。つまり、例えば、リスク発生時、どの顧客の仕事優先に自社の業務の優先度が

BCPの策定には、企業として経営方針や意図、戦力をどの業務に充てるか、その優先順位を決める必要がある。つまり、例えば、リスク発生時、どの顧客の仕事優先に自社の業務の優先度が

BCPの策定には、企業として経営方針や意図、戦力をどの業務に充てるか、その優先順位を決める必要がある。つまり、例えば、リスク発生時、どの顧客の仕事優先に自社の業務の優先度が

BCPの策定には、企業として経営方針や意図、戦力をどの業務に充てるか、その優先順位を決める必要がある。つまり、例えば、リスク発生時、どの顧客の仕事優先に自社の業務の優先度が

BCPの策定には、企業として経営方針や意図、戦力をどの業務に充てるか、その優先順位を決める必要がある。つまり、例えば、リスク発生時、どの顧客の仕事優先に自社の業務の優先度が

BCPの策定には、企業として経営方針や意図、戦力をどの業務に充てるか、その優先順位を決める必要がある。つまり、例えば、リスク発生時、どの顧客の仕事優先に自社の業務の優先度が

BCPの策定には、企業として経営方針や意図、戦力をどの業務に充てるか、その優先順位を決める必要がある。つまり、例えば、リスク発生時、どの顧客の仕事優先に自社の業務の優先度が

BCPの策定には、企業として経営方針や意図、戦力をどの業務に充てるか、その優先順位を決める必要がある。つまり、例えば、リスク発生時、どの顧客の仕事優先に自社の業務の優先度が

おわりに

中小のトラック運送事業者がイチャからBCPを策定(明文化)していただくのはハードルが低くないのは事実である。その際には、全社協力の「中」小トラック運送事業者のためのリスク対策ガイドブック」を活用することもある。BCPに

BCPの策定には、企業として経営方針や意図、戦力をどの業務に充てるか、その優先順位を決める必要がある。つまり、例えば、リスク発生時、どの顧客の仕事優先に自社の業務の優先度が

BCPの策定には、企業として経営方針や意図、戦力をどの業務に充てるか、その優先順位を決める必要がある。つまり、例えば、リスク発生時、どの顧客の仕事優先に自社の業務の優先度が

BCPの策定には、企業として経営方針や意図、戦力をどの業務に充てるか、その優先順位を決める必要がある。つまり、例えば、リスク発生時、どの顧客の仕事優先に自社の業務の優先度が

BCPの策定には、企業として経営方針や意図、戦力をどの業務に充てるか、その優先順位を決める必要がある。つまり、例えば、リスク発生時、どの顧客の仕事優先に自社の業務の優先度が

BCPの策定には、企業として経営方針や意図、戦力をどの業務に充てるか、その優先順位を決める必要がある。つまり、例えば、リスク発生時、どの顧客の仕事優先に自社の業務の優先度が

【参考資料】
・「物流業におけるBCP対策(二社) 日本物流

表1 運輸業・郵便業のBCP策定状況(%)

業種	平成21年度	22年度	23年度
運輸業・郵便業	8.6	22.4	27.1
業種	25年度	27年度	29年度
運輸業・郵便業	26.2	40.0	50.1

表2では、近年日本または海外で発生した自然

表3では、災害への対策として今後実施したい取り組みをまとめた。

表2 被害後に新たに実施した取り組み

表3 今後実施したい取り組み

表2 被害後に新たに実施した取り組み

表3 今後実施したい取り組み

コラム

BCP策定は物流を支える運送事業者の責務に

内閣府 平成29年度「企業の事業継続及び防災の取組に関する実態調査」より

緊急物資輸送を担う運送事業者が「事業継続計画(BCP)」を策定することは、大規模災害時における我が国社会や経済の安定性の確保、そしてトラック運送業界の信頼性向上のために必要不可欠であるといえる。

ここでは、内閣府が行った平成29年度「企業の事業継続及び防災の取組に関する実態調査」より、運輸業・郵便業におけるBCP策定状況、運送事業者が実際に被害に遭った後に新たに実施した取り組み、また今後実施したい取り組みなどについてまとめた。

表1の通りである。25年までは策定率は20%程度で推移していたが、23年の東日本大震災をはじめ、近年大規模自然災害が頻発していることもあり、27年度には40%となり、29年度には50.1%と、策定済みの事業者が半数を超えている。

表2では、近年日本または海外で発生した自然災害による被害に遭った後に新たに実施した取り組みをまとめた。

表3では、災害への対策として今後実施したい取り組みをまとめた。

表2 被害後に新たに実施した取り組み

表3 今後実施したい取り組み

表2 被害後に新たに実施した取り組み

表3 今後実施したい取り組み

表2 被害後に新たに実施した取り組み

表3 今後実施したい取り組み

表2 被害後に新たに実施した取り組み

表3 今後実施したい取り組み

表2 被害後に新たに実施した取り組み

表3 今後実施したい取り組み

表2 被害後に新たに実施した取り組み

表3 今後実施したい取り組み

