昭和35年11月28日第3種郵便物認可

令和2年（2020年）　第2165号

新しい配車支援サービスのご案内
かんたん操作・すぐ使える・低コスト
MeeTruck
サービスの特徴やお問い合わせはこちら
ミートラックで検索

Japan Trucking Association

広報 とらっく

毎月1日・15日発行
11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（定価・税込348円／会員の購読料は会費に含みます）
▼全協会員専用ホームページのパスワード▼
11/15～12/14：8429　12/15～R3.1/14：5749

全ト協

麻生財務大臣に対して要望活動

竹下自民党ITS推進・道路調査会長、伊藤財務副大臣、吉岡国交省道路局長へも展開

大口・多頻度割引の実質50％以上の割引の適用等を要望

輸送効率化に資する「道路の積極的な活用」の実現に全力挙げる

全日本トラック協会は11月10日、麻生太郎財務大臣と伊藤渉財務副大臣、また、11日には竹下亘自由民主党ITS推進・道路調査会長に対して、トラック運送業界からの令和3年度税制改正および予算関連要望項目に関する説明を行った。

全ト協では、トラック運送業界を取り巻く諸課題を解決させ、ドライバーの労働環境改善を実現するとともに、輸送効率化に資する「道路の積極的な活用」の実現に向けて、今後も令和3年度税制改正・予算等の論議が活発化するのに合わせて、精力的に要望活動を展開していく。

全日本トラック協会では、表で示した通り、令和3年度税制改正・予算に関する要望項目を取りまとめ、政権幹部をはじめ、自由民主党や公明党など与党国会議員等に対して要望活動を展開している。

11月10日、福岡県トラック協会とともに行った麻生太郎財務大臣への要望には、坂本克己全ト協会長を先頭に、浅井隆副会長（税制委員会委員長）、寺岡洋一副会長（道路委員会委員長）と福岡県トラック協会の眞鍋博俊会長をはじめ副会長らが出席し、麻生財務大臣に対して、高速道路料金等の引き下げ、特に大口・多頻度割引の実質50％以上の適用を中心に要望し、トラック運送業界からの要望書を手渡した（写真㊤）。

同日、伊藤渉財務副大臣に対して、トラック運送業界からの要望書を手渡した。

また、11月11日には、坂本克己会長が竹下亘自由民主党ITS推進・道路調査会長に対して、令和3年度税制改正・予算に対する要望を行った。

11月12日に行われた自由民主党「予算・税制等に関する政策懇談会」には、全ト協からは浅井隆副会長らが出席。3年度税制改正・予算に関する最重点要望事項を説明した。

全ト協では引き続き、新型コロナウイルス感染症関連項目をはじめ、税制関連では自動車関係諸税の簡素化・軽減、中小企業投資促進税制の延長などを、予算関連では、道路整備の推進、「働き方改革」実現のための諸対策に係る補助や助成の拡充などを要望項目に掲げ、要望実現に向けての活動を精力的に展開。要望実現を通じて、取引環境の改善と長時間労働の抑制、生産性の向上など、業界を取り巻く諸課題の解決に向けて、業界のけん引役としてドライバーの労働環境改善を積極的に推し進めていく。

表　令和3年度税制改正・予算に関する要望項目

◇税制改正関連要望項目
1. 新型コロナウイルス感染症に係る各種軽減措置の延長
2. 自動車関係諸税の簡素化・軽減
3. 中小企業投資促進税制の延長
4. 特例措置の延長
5. 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

◇予算関連要望項目
1. 新型コロナウイルス感染症関係要望
2. 道路関係要望
　①高速道路料金等の引下げ
　②道路の積極的な活用に向けた諸施策の実現
3. 働き方改革関係要望
　①働き方改革実現のための諸対策に係る補助・助成の拡充
4. 環境・交通安全関係要望
　①環境対策及び省エネ対策のための補助
　②交通安全対策のための補助

麻生財務大臣（右から5人目）に対し要望を行った坂本全ト協会長（同4人目）。福岡県トラック協会からも眞鍋会長（同3人目）らが出席し、要望書を手渡した（11月10日、財務省）

左から、吉野日貨協連会長、坂本全ト協会長、渡辺国交省大臣官房審議官（道路局担当）、長谷川国交省道路局高速道路課長（11月6日、国交省）

「高速道路料金の大口・多頻度割引利用額の一部還元措置」

令和3年1月以降の継続を要望

全日本トラック協会は11月6日、日本貨物運送協同組合連合会とともに、国土交通省の吉岡幹夫道路局長に対して「高速道路料金の大口・多頻度割引利用額の一部還元措置について　令和3年1月以降継続の緊急要望書」を提出した。

国交省では、元年11月から2年1月までの期間中、3か月連続で大口・多頻度割引の契約単位割引が適用されていた事業者のうち、当該割引が適用されなかった事業者に対し、当該利用月における事業者の月間利用額に契約単位割引率（10％）を乗じた額を還元する措置を、2年2月から当面の間として実施してきていた。国交省では10月、同還元措置に関して2年12月までとの方針を示したことから、全ト協などでは3年1月以降の継続の要望に踏み切った。

全ト協からは坂本克己会長と桝野龍二理事長が、また日貨協連からは吉野雅山会長と村田省蔵専務理事が出席。対応した渡辺学国交省大臣官房審議官（道路局担当）と長谷川朋弘国交省道路局高速道路課長に要望書を手渡した。

左から、坂本全ト協会長、田中全ト協副会長、吉岡国交省道路局長、寺岡全ト協副会長、浅井全ト協副会長（11月10日、国交省）

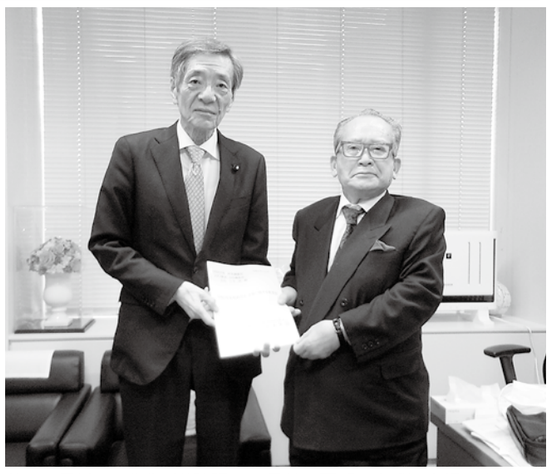
吉岡国交省道路局長に対して「重要物流道路の指定に関する要望書」等を提出

全国59区間の追加指定を要望

全日本トラック協会は11月10日、国土交通省の吉岡幹夫道路局長に対して、「重要物流道路の指定に関する要望書」および「令和3年度税制改正・予算に関する要望書」を提出した。

「重要物流道路」制度は平成30年3月の道路法改正で創設された制度で、平常時・災害時を問わず、安定的かつ安全・円滑に利用可能な道路網を確保するため、供用中道路のみならず計画中、建設中の未供用道路を含めて指定し、機能強化や重点支援を実施するもの。今回提出した「重要物流道路の指定に関する要望書」では、これまでの指定箇所に加えて全国59区間（未供用区間49区間、供用中区間10区間）を追加で指定することを求めている。

全ト協からは、坂本克己会長、寺岡洋一副会長（道路委員会委員長）、浅井隆副会長（税制委員会委員長）、田中亨副会長、桝野龍二理事長が出席した。



竹下自民党ITS推進・道路調査会長㊨に要望書を手渡す坂本全ト協会長㊧（11月11日、衆議院第二議員会館）

左から浅井全ト協副会長、坂本全ト協会長、寺岡全ト協副会長、伊藤財務副大臣、眞鍋全ト協副会長（11月10日、財務省）

輸送統計
令和2年8月分
▶国土交通省調べ

		輸送量	前年同月比
トラック	特別積合せ（千トン）	4,707	95.8%
	一　般	—	94.4%
	宅配便（千個）	368,312	112.5%

交通事故統計
令和2年9月末
事業用トラック第1当事者死亡事故件数
軽貨物は除く。（ ）内は前年同月比増減数
▶警察庁調べ

事業用貨物自動車の死亡事故件数					全国の死亡事故件数	交通事故死者数（人）	
大型	中型	準中型	普通	計		9月30日現在	11月12日現在
81（−24）	34（−7）	26（+5）	4（±0）	145（−26）	1,947（−213）	1,988（−230）	2,353（−321）

コラムラインナップ

食の新旧街道を行く【「知られざる鯖街道④」宮崎県・飫肥街道と都城の鯖飯】／トラック運送事業者のための経営のヒント【「副業・兼業時代」と運送事業者】…7面

UD TRUCKS

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。

Going the Extra Mile

一歩先を行く 生産性　PERFECT Quon

Quon
人を想い、先を駆ける。

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。

4.5㎥ ミキサー高積載仕様車
10t オーバー ダンプ高積載仕様車
+500kg ～+700kg* カーゴ高積載仕様車
*当社GH11エンジン搭載「パーフェクトQuon」比

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）

全ト協
11月16日から「正しい運転・明るい輸送運動」
来年1月10日まで

全日本トラック協会では、第60回「正しい運転・明るい輸送運動」を、11月16日(月)から令和3年1月10日(日)まで実施する。

同運動は、交通・労働災害事故の防止、環境保全及び輸送秩序の確立により、円滑な輸送の達成を図り、年末年始の輸送繁忙期における安全・安心な輸送サービスを提供することを目的に実施するもの。

実施項目15項目のうち、特に重点項目として、①飲酒運転の根絶（関連7面）、②追突事故及び交差点における事故防止の徹底、③過労運転防止の徹底、④確実な点呼の実施、⑤携帯・スマートフォンの使用禁止の徹底、⑥健康診断の受診の徹底――の6項目を設定している。

また、今回の実施計画では、「⑩降積雪期における輸送の安全確保の徹底」の項目に、令和2年2月28日付の国土交通省通達「台風等による異常気象時下における輸送の在り方について」を踏まえた内容を追加。

全ト協では会員事業者に対し、経営トップ、管理者および従業員が一体となっての取り組みの推進を呼びかけている。

令和2年秋の叙勲
受章おめでとうございます
秋の叙勲に栄えの6氏

令和2年「秋の叙勲」受章者が11月3日に発表された。

受章者は次の各氏（敬称略、年齢は11月3日現在）。

◎旭日小綬章
▽操川由一（くりかわ・よしかず）元・石川県トラック協会副会長・防府通運㈱社長・70歳
◎旭日双光章
▽井上泰旭（いのうえ・やすあき）大阪府トラック協会相談役・梅田運輸倉庫㈱会長・79歳
▽金田充夫（かねた・みつお）元・群馬県トラック協会副会長・金田運輸㈱代表取締役・76歳
▽山下洋介（やました・ようすけ）石川県トラック協会副会長・是則北陸運輸㈱社長・70歳
◎瑞宝双光章
▽淺間博（あさま・ひろし）新潟県トラック協会専務理事・73歳
▽喜多村誠（きたむら・まこと）山口県トラック協会専務理事・73歳
▽操川由一（くりかわ・よしかず）元・石川県トラック協会副会長・防府通運㈱社長・70歳
▽山下洋介（やました・ようすけ）石川県トラック協会副会長・是則北陸運輸㈱社長・70歳
▽西運輸機工㈱会長・87歳

旭日小綬章
喜多村　誠氏

旭日小綬章
操川　由一氏

旭日双光章
金田　充夫氏

旭日双光章
井上　泰旭氏

瑞宝双光章
淺間　博氏

旭日双光章
山下　洋介氏

TSの運営状況等を審議・報告
第4回施設事業委員会

11月4日、第4回施設事業委員会（小林幹愛委員長）が開催された。

議事では、①岡山・宮崎・鹿児島トラックステーション（TS）の運営、②新型コロナウイルス感染症に係る支援策、③令和2年度TS利用者実態調査、④ごみ不法投棄禁止ポスターの作成――の各案について審議・承認した。

③では、TS利用者の実態を把握し、施設・サービス内容等の改善検討に繋げるため、今年度中に全国10か所のTSでアンケート調査を実施することとした。

④では、近年問題となっているTSでの不法投棄を抑止するための啓発ポスターを作成し、トラック協会、TSに配布することとした。

そのほか、報告事項として、TSの修繕工事に係る進捗状況や、施設利用状況などに関する報告が行われた。

第4回施設事業委員会（11月4日、全ト協）

TS（トラックステーション）情報
12月5日から給油所の営業時間を変更
北九州トラックステーション

北九州TSは12月5日(土)から、給油所の営業時間を次の通り変更する。

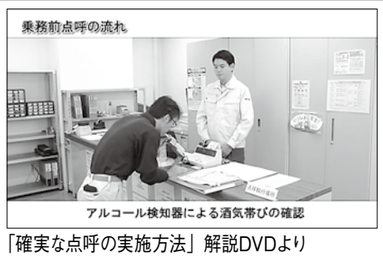
▼平日・土曜＝6時～21時
▼日曜・祝日＝8時～20時

事故防止に向けて確実な点呼の実施を
解説DVDを全ト協ホームページに掲載

全日本トラック協会ではこのほど、「確実な点呼の実施方法」解説DVD（写真）を制作した。

国土交通省では、通達「事業用自動車事故調査報告書に係る事故の再発防止について」（令和2年8月28日付）において、事故の再発防止策として「運転者への教育・指導」、「点呼等の確実な実施」などを挙げている。

一方、平成30年度巡回指導の点呼の状況をみると、2割強が「否」となっており、その理由として「不適切な実施」、「一部未実施」等が挙げられるなど、点呼の実施が不十分な事業者が見受けられる。



アルコール検知器による酒気帯びの確認

「確実な点呼の実施方法」解説DVDより

全ト協ではこうしたことを背景に、最新の法令に基づく確実な点呼の実施方法に関する啓発用DVDを作成した。

同DVDは運行管理者を視聴対象とし、「乗務前点呼」、「乗務後点呼」、「中間点呼」の実施方法や、点呼時の留意点などについて紹介している。併せて、「貨物自動車運送事業輸送安全規則の一部を改正する省令」（令和元年6月施行）で改正された乗務記録への記載事項の紹介なども行っている。

なお、同DVDの内容は、全ト協ホームページで視聴することができる。

パソコンによるCBT試験を新たに実施
運行管理者試験

（公財）運行管理者試験センターが実施する令和2年度第2回「運行管理者試験」から、従来の筆記試験に加え、新たにCBT（Computer Based Testing）方式による試験が開始される。

CBT試験は、テストセンターで問題用紙やマークシートを使用せず、パソコンの画面に表示される問題を見て、マウスを用いて解答する試験。試験会場・日時は、指定された範囲内で申請者が選択することができるほか、空きがあれば試験会場・日時を変更することも可能となる。

CBT試験の申請は、インターネット申請のみの受付となる。申請受付期間は11月20日(金)～12月21日(月)。試験会場・日時は、3年2月27日(土)～3月14日(日)の間で、会場予約サイトで指定された会場・日時から選択できる。なお、受験手数料・受験資格は筆記試験（3年3月7日(日)実施）と同じ。

詳細は、運行管理者試験センターのホームページを参照のこと。

全ト協行事予定
（11月15日～11月30日）

▽11月16日
・青年部会第2回全国代表者協議会
▽11月18日
・第51回物流政策委員会

広報室からのお願い
読者アンケートにご協力ください。

広報室では、今後の広報活動をより良いものにするため、今号の『広報とらっく』に読者アンケートを折り込みました。12月13日(日)を締め切りとして、皆様からのご意見・ご感想等をお待ちしています。

全ト協ホームページからもご回答いただけます。

抽選で100名様にQUOカードPay（2,000円分）を差し上げます。

法令○×クイズ
～道路交通法の用語の定義編～

❶ 車両とは、自動車、原動付自転車、軽車両の総称をいい、トロリーバスは含まれない。（○・×）

❷ 交差点とは、十字路や丁字路などの2つ以上の道路が交わる部分をいい、歩道と車道の区別のある道路においては、車道の交わる部分をいう。（○・×）

❸ 徐行とは、時速20キロ以下の速度で進行することをいう。（○・×）

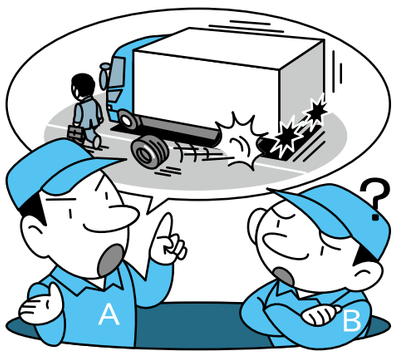
❹ 貨物の積卸しのための停止で10分を超えない時間内のものは、駐車には該当しない。（○・×）

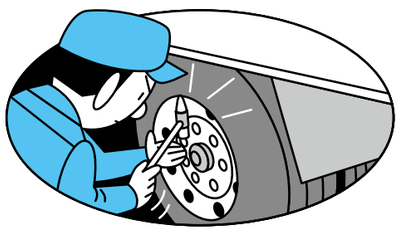
❺ 歩行補助車は、軽車両ではなく、歩行者に該当する。（○・×）

（解答は7面）

〔第100回〕
大型トラックの車輪脱落事故が激増!!

国土交通省では、11月1日～令和3年2月28日まで「大型車の車輪脱落事故防止キャンペーン」を実施しています。業界を挙げて大型車の車輪脱落事故防止に取り組みましょう。





●車輪脱落事故は前年比31件増

Aさん「今年は大型トラックの車輪脱落事故が激増しているんだ」
Bさん「そうだね。国交省が行った実験がニュースでも取り上げられていて、仲間内でも話題になっていたよ。外れた車輪が凶器になるのを見て、背筋が凍ったよ。ところで、大型トラックの車輪脱落事故はどれくらい発生しているの」
Aさん「令和元年度の大型トラックの車輪脱落事故発生件数は112件、平成30年度は81件だから、なんと31件も増えている」
Bさん「激増しているね。11月以降は、冬用のタイヤへの交換をする事業者が多いけれど、やっぱり他の季節に比べて冬期の方が脱落事故は多いのかな」
Aさん「そうだね。平成27年～令和元年度に発生した大型トラックの車輪脱落事故は全部で357件、そのうち234件、約7割が11月～3月の冬季に発生しているんだ」
Bさん「なるほど。車輪脱落の原因ってなんだろう」
Aさん「元年度に発生した脱落事故の112件の原因と思われるもので、最も多いのは『増し締め未実施』で約3割を占めている。また『劣化・摩耗確認不備』や『点検時確認不備』が原因の事故も多発しているんだ。ちなみに、タイヤ交換から2か月以内に約8割が脱落しているんだ。ところでBさんは、車輪の脱落事故を防ぐためにどんなことに気をつけているの」

●日常の点検と増し締めを欠かさない

Bさん「日常点検を徹底しているよ。車両総重量8トン以上のトラックは、日常点検の項目にディスク・ホイールの取付状態のチェックがあるから、1日1回、運行前にホイール・ナットの脱落やホイール・ボルトの折損、さび汁、ホイール・ナットから突出しているホイール・ボルトの長さの不揃いがないかなどを、目視でしっかり点検しているよ。他にもホイール・ボルトの折損やホイール・ナットの緩みがないかを、点検ハンマーを使用して確認しているよ」
Aさん「さすがはBさん。ほかに気をつけていることは」
Bさん「脱落事故の原因の1つに『増し締め未実施』があっただろ。タイヤ交換後は初期なじみによってホイール・ナットの締め付け力が低下するので、50キロ～100キロの走行を目安に確実に増し締めを行っているよ」
Aさん「それと、タイヤ交換時にホイール・ナットを締め付けるときは、トルク・レンチを使って規定の締め付けトルクで確実に締め付ける。また、ディスク・ホイールにはスチールとアルミがあるので、それぞれ適合するホイール・ボルト、ナットが必要なので、必ず確認して取り付けることを徹底してほしいね」
Bさん「①日常の点検、②増し締めの実施、③確実な締め付け、④同じ規格かの確認――の4項目を確実に行うことで、車輪の脱落事故は大幅に減らすことができると思うよ」

●運行中も必要に応じて途中点検を行おう

Aさん「点検というと、運行前に行うという印象があるけれど、運行中も必要であれば点検することも大切だね」
Bさん「そう。僕は休憩後に出発するとき、車両の周囲を1周して異常がないか目視で確認するようにしているよ。また、シート・ロープで荷物を固定している車両に乗車する場合は、シート・ロープの要所に手をかけて緩みがないか、張り具合をチェックしている」
Aさん「あと、助手席に安全窓がついている車の場合は、安全窓の視界がふさがれていないかチェックしてほしいね。安全窓の視界がふさがっていたことが原因の左折巻き込み事故も発生しているからね」
Bさん「点検は、運行前だけでなく適度に行うことが交通事故防止に繋がると思うよ」

『広報とらっく』からのお願い
交通・運転マナーを守って！
プロトラックドライバーは一般ドライバーの見本に

- 急な車線変更
- 不用意なクラクション
- コンビニや公共施設の駐車場等での長時間駐車
- 大型車進入禁止箇所等でのUターン
- 駐車場や道路へのゴミのポイ捨て

事業用トラックは車体が大きいことから、一般乗用車より目立ち、上記の行為が交通弱者や沿道の住民の方にとって、より迷惑に感じられます。プロトラックドライバーは、交通法規を守るだけでなく、マナーを守り、一般ドライバーの見本となりましょう。

また、最近、交通トラブルによる事故等が社会問題化しています。道路交通法が改正され、令和2年6月末からあおり運転が厳罰化されるなど、マナーからルールへと状況は変わってきましたが、他車から迷惑行為を受けても冷静に対応するとともに、自身もより一層の安全運転に努めましょう。

表「標準的な運賃」に係る荷主業界向け専門紙への広告掲載日（16紙）

日刊建設工業新聞	㈱日刊建設工業新聞社	11月12日(木)
日本農業新聞	㈱日本農業新聞	17日(火)
日刊紙業通信	㈱紙業新聞社	16日(月)
鉄鋼新聞	㈱鉄鋼新聞社	18日(水)
化学工業日報	㈱化学工業日報社	18日(水)
醸界タイムス	㈱醸界タイムス社	20日(金)
セメント新聞	㈱セメント新聞社	16日(月)
日刊自動車新聞	㈱日刊自動車新聞社	13日(金)
繊研新聞	㈱繊研新聞社	12日(木)
日本食糧新聞	㈱日本食糧新聞社	18日(水)
ゴムタイムス	㈱ゴムタイムス社	16日(月)
みなと新聞	㈱みなと山口合同新聞社	13日(金)
サッシタイムス	㈱サッシタイムス社	21日(土)
日刊木材新聞	㈱日刊木材新聞社	17日(火)
ガラス新聞	㈱ガラス新聞社	23日(月)
日本物流新聞	㈱日本物流新聞社	25日(水)

「標準的な運賃」周知を図り荷主向け専門紙に広告を掲載

11月中旬以降、全16紙に

全日本トラック協会では、今年4月に国土交通大臣により告示されたトラック運送業の「標準的な運賃」に関して、荷主企業への周知を図るための新聞広告（下図）を、11月中旬以降、荷主向け専門紙16紙に掲載する。

同広告では、標準的な運賃について、「持続可能な物流を実現し、荷主の皆さんの輸送ニーズに適確に対応するため」に必要なものと訴えており、持続可能な物流の実現に向けて、荷主企業に対して標準的な運賃への理解を呼びかけている。

なお、同広告の掲載スケジュールは表の通りとなっている。

ニュース・ターミナル（官公庁ニュース等）

国交省　違反車両39台に対し指導警告等を実施
過積載車両に対する首都圏合同取締

国土交通省は11月5日、警察、高速道路会社等と合同で、首都圏に流入・通過する過積載車両を一斉に取り締まる合同取締を首都圏の20か所で実施した。

過積載は、深刻な事故の原因となるとともに、道路を劣化させる主な原因となるため、国交省などでは違法車両に対する取締を強化している。

今回の合同取締は、従来の南関東1都3県から茨城県・栃木県・群馬県の北関東エリア、また山梨県・長野県の甲信エリアまで実施場所を拡大。その結果、計測台数83台（前年度62台）中、違反台数は39台（同25台）となった。そのうち30台（同14台）に指導警告を行ったほか、9台（同11台）に対しては措置命令を実施した。その他、道路運送車両法に違反（不正改造等）の車両4台に対して整備命令を発令した。

国交省などでは、今後も「重量守り、道路を守ろう」を合言葉に、大型車両の通行適正化を推進していくこととしている。

東京・辰巳車両取締基地における合同取締の様子

厚労省　共同配送に興味のある荷主企業募集
1月以降にオンラインミーティングを開催

厚生労働省では、来年1月～2月にオンラインミーティング「荷主連携マッチング～あい積ミーティング～」を実施するにあたり、同ミーティングに参加する荷主企業の募集を行っている。

同ミーティングは、荷主企業が、物流生産性向上とトラックドライバーの長時間労働改善に向けた意見交換を行う目的で実施されるもの。トラックドライバーの長時間労働改善のための有効な取り組みである「荷主どうし」の連携のうち、共同配送に興味のある荷主企業との出会いの場を提供する。

募集期間は11月30日(月)まで。厚労省「トラック運転者の長時間労働改善に向けたポータルサイト」より、エントリーすることが可能となっている。

「自動車運転従事者」脳・心臓疾患が最多
過労死等防止対策白書

厚生労働省は10月30日、「令和2年版過労死等防止対策白書」を発表した。

同白書によると、過労死等の認定件数は、脳・心臓疾患、精神障害ともに近年横ばい傾向にある。脳・心臓疾患の業種別（中分類）労働災害請求件数、労災支給決定（認定）件数では、いずれも前年度に引き続き「運輸業、郵便業」の「道路貨物運送業」が最も多く、請求件数144件（15・4％）、支給決定（認定）件数61件（28・2％）となっている。また、職種別（同）では、請求件数（177件［18・9％］）、支給決定（認定）件数（67件［31・0％］）ともに「自動車運転従事者」が最多となっている。

脳・心臓疾患の発症前6か月の労働時間以外の負荷要因を職種別（大分類）にみると、運輸業、郵便業では「拘束時間の長い勤務」が52・5％と最も多く、次いで「不規則な勤務」（27・2％）、「交代勤務・深夜勤務」（23・4％）などとなっている。

精神障害労災認定事案の具体的出来事の割合を職種別（同）にみると、運輸業、郵便業では「恒常的な長時間労働」（32・8％）に次いで、「悲惨な事故や災害の体験、目撃をした」（18・3％）が多かった。

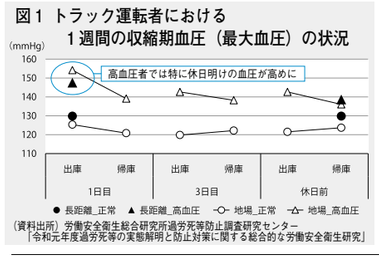
高血圧者は休日明けの出庫時の血圧に注意が必要

また、同白書では、職場環境改善に向けた介入研究の結果についても紹介。過労死多発職種のひとつであるトラック運転者に関して、働き方や休み方が疲労と血圧に及ぼす影響を検討した。

長距離運行（3泊以上）に従事する運転者34人（うち高血圧者20人）と地場運行（出庫が深夜・早朝にかかる日帰り）に従事する運転者22人（同12人）について、約1週間の勤務における睡眠と疲労、血圧の変化を調査。その結果、長距離運行・地場運行ともに、高血圧者においては休日明けの勤務1日目出庫時の収縮期血圧（最大血圧）が、他の測定日や測定点と比べて高かった（図1）。

高血圧者においては、休日明けの出庫時の血圧の状況に注意が必要であることが伺える。

図1 トラック運転者における1週間の収縮期血圧（最大血圧）の状況



（資料出所）労働安全衛生総合研究所過労死等防止調査研究センター「令和元年度過労死等の実態解明と防止対策に関する総合的な労働安全衛生研究」

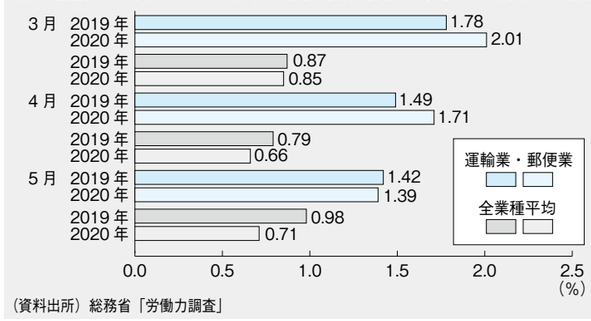
コロナ禍により月末1週間の就業時間が80時間以上の就業者の割合が増加
健康状態の把握の徹底を

運輸業、郵便業では、3月～4月の月末1週間の就業時間が80時間以上の就業者の割合が、図2の通り前年同月より増加した。一方、厚労省の相談窓口では、コロナ禍に伴って職場が人手不足の状態となり、長時間労働を行う人からの相談などが多く寄せられている。

国では、始業点呼時における健康状態の把握等の徹底について、全日本トラック協会を通じて全国のトラック運送事業者に対して要請している。

また、政府が取りまとめている「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」に基づく取り組みの徹底を呼びかけている。

図2 運輸業、郵便業における月末1週間の就業時間80時間以上の就業者の割合



（資料出所）総務省「労働力調査」

新規高卒就職者の約4割が3年以内で離職
新規学卒就職者の離職状況

厚生労働省は10月30日、新規学卒就職者の離職状況（平成29年3月卒業者の状況）を公表した。

それによると、新規学卒就職者の就職後3年以内の離職率は、新規高卒就職者で39・5％（前年比0・3ポイント増）、新規大卒就職者で32・8％（同0・8ポイント増）となった。新規高卒就職者の約4割、新規大卒就職者の約3割が、就職後3年以内に離職しており、傾向としてここ数年は大きな変動がみられないことが分かった。

就職後3年以内の離職率を産業別にみると、運輸業、郵便業では新規高卒就職者で36・1％、新規大卒就職者で25・6％と、平均よりも低くなっている。

また、事業所規模1000人以上の事業所では、新規高卒者27・4％、新規大卒者26・5％となっているが、事業所規模が小さくなるに従って離職率が増加する傾向にあり、同5人未満の事業所では、新規高卒者63・0％、新規大卒者56・1％となっている。

厚労省では、新卒応援ハローワークなどにおける相談・支援のほか、無料相談窓口「おしごとアドバイザー」を通じて、引き続き支援を行っていくこととしている。

職業運転者は「睡眠偏差値」が低い傾向に
睡眠をテーマにしたWebページ立ち上げ

厚生労働省は11月2日、厚労省が運営している「スマート・ライフ・プロジェクト」ホームページ内に「睡眠の質を上げてカラダもココロも健やかに」特設Webページを立ち上げ、公開した。

厚労省では、生活習慣病やその原因となる生活習慣の改善等に関する課題について目標等を選定し、国民が主体的に取り組める国民健康づくり運動として「健康日本21」を推進。併せて、睡眠について設定された目標に向けて具体的な実践を進めていく手立てとして、「健康づくりのための睡眠指針2014」を策定するなど、より良い睡眠を取ることの重要性を啓発している。

同ページでは、「職業別睡眠偏差値」（表）を紹介。睡眠不足が関与する勤務時間中における事故が多い職業のひとつである、トラックドライバーなど職業運転手の睡眠偏差値が、全体に比べて低い数値であると紹介した上で、①規則正しい生活を心がけ、一定の睡眠時間を確保する、②スマートフォンやテレビは良い睡眠の妨げになるため、夜はできるだけ光を避ける、③就寝90分前の入浴で体温を一時的に上げ、風呂あがりに下げることで、入眠がスムーズになる、④朝食を摂って1日のリズムをリセットする、午前中に日光を浴びる、カフェインの摂取は夕方までにするなど、1日の活動のタイミングを調整し、メリハリをつけることが良質な睡眠に繋がる――といった、睡眠の質を高めるためのアドバイスなどを紹介している。

表　職業別睡眠偏差値（抜粋）

	年齢			
	20代	30～40代	50～60代	全年代平均値
全体	49.32	49.31	50.95	50.00
職業運転手	38.93	45.44	45.12	44.64

出典：「職業別睡眠偏差値」（㈱ブレインスリープ）

西日本日本海側で12月に雪が多くなる可能性
12月～1月の天候の見通し

気象庁は10月23日、11月～来年1月の天候の見通しを発表した。

気象庁では、12月・1月の天候を表のように予測。特に12月は、西日本日本海側で寒気の影響を受けやすくなるため、平年に比べて曇りや雨または雪の日が多くなると予測している。また、北日本日本海側、東日本日本海側でも、例年と同様に曇りや雪または雨の日が多くなるとみている。

全日本トラック協会では、ホームページ内に「雪道対策」ページを設置。降雪が予想される際には気象情報や道路情報などを小まめに入手するなど、雪道対策の徹底を呼びかけている。

表　12月・1月の天候

12月	・北日本日本海側では、平年と同様に曇りや雪または雨の日が多いでしょう。
	・北日本太平洋側では、低気圧や前線の影響を受けやすいため、平年に比べ晴れの日が少ないでしょう。
	・東日本日本海側では、平年と同様に曇りや雨または雪の日が多いでしょう。
	・西日本日本海側では、寒気の影響を受けやすいため、平年に比べ曇りや雨または雪の日が多いでしょう。
	・東・西日本太平洋側では、平年と同様に晴れの日が多いでしょう。
	・沖縄・奄美では、平年と同様に曇りや雨の日が多いでしょう。
1月	・北日本日本海側では、平年と同様に曇りや雪の日が多いでしょう。
	・東・西日本日本海側では、平年と同様に曇りや雪または雨の日が多いでしょう。
	・北・東・西日本太平洋側では、平年と同様に晴れの日が多いでしょう。
	・沖縄・奄美では、平年と同様に曇りや雨の日が多いでしょう。

（出典）気象庁3か月予報（令和2年10月23日発表）

西濃運輸が国交大臣賞エコドライブ活動コンクール

「2020年度エコドライブ活動コンクール」（主催・（公財）交通エコロジー・モビリティ財団、後援・エコドライブ普及連絡会他）受賞者が11月2日に発表され、事業部門（緑ナンバー）最高賞の国土交通大臣賞は西濃運輸㈱に決まった。

今年度は393件（994事業所）の応募が寄せられ、有識者、関係省庁、関係業界団体で構成される審査委員会（審査委員長・大聖泰弘早稲田大学名誉教授）の審査により、受賞者が決定した。

国交大臣賞以外の事業部門上位入賞者は、次の通り。

優秀賞＝磐城通運㈱小名浜支店（福島県）、F―LINE㈱栃木物流センター（栃木県）、東和通商㈱（静岡県）

なお、上位入賞者等の表彰は、11月26日(木)に内幸町ホール（東京都千代田区）で開催される「2020年度エコドライブシンポジウム」の中で行われる。

中企庁　「下請取引適正化推進シンポジウム」オンラインで開催
下請取引適正化の推進を図るために

中小企業庁では、11月30日にオンライン形式で「下請取引適正化推進シンポジウム2020」を開催する。

同シンポジウムは、毎年11月の「下請取引適正化推進月間」の一環として実施しているもので、下請取引適正化の推進を図るため、下請法に詳しい弁護士による基調講演、取引条件改善や働き方改革に向けた企業・行政の取り組み紹介のほか、中小企業の公正な取引環境の実現に向けたパネルディスカッションを行う。

日時は11月30日(月)14時30分～16時30分。オンライン形式（ライブ開催・動画配信）による開催となる。

申し込みは、日経電子版オンラインセミナー予約サイトまたは適正取引支援サイトより可能。締切は、11月26日(木)17時。参加申込後、オンライン視聴アドレスが送付される。

特定非営利活動法人ASK主催
飲酒運転防止 無料オンライン講座「公開スクーリング」2020を開催

特定非営利活動法人ASK（アスク）では、日本損害保険協会の助成を受け、無料オンライン講座「公開スクーリング」2020を開催します。
「DVD知って得する！アルコールの基礎知識」の講座1を使った参加型研修を、オンラインで体験できます。
ぜひご参加ください。

◆日程（定員各100名）
12月7日(月)、12月15日(火)、12月16日(水)
◆時間
13:30～15:30（Zoomによる公開スクーリング）
※13:00から入場可能。Zoomを初めて使用する方は、早めに入場のこと。
◇申込は下記ホームページから。
https://peraichi.com/landing_pages/view/askddd2020

労務Q&A　第214回
スト支援目的で年休を取得、許されるか

Q 弊社には、社外の合同労働組合に個人加入している労働者が1人おります。その者が最近、年次有給休暇を取得しましたが、ほかの労働者によると、当日は他社労働者らのストライキの支援に行っていたということでした。たしか、年休については、ストライキ目的の利用は許されないと聞いたことがあります。このため、年休を取り消し、欠勤扱いにしようと思いますが、法的に何か問題があるでしょうか。

A 制限対象は自社ストのみで、欠勤扱いは無理

【解説】労働基準法第39条で定める年次有給休暇を労働者がどのような目的で利用するかは、基本的には「労働者の自由」とされていますが、一つだけ例外があり、それがストライキ目的の利用です。

この点についての厚生労働省の行政解釈は、「年次有給休暇は、労働者の勤続年数に応じて与えられる休息であり、就業しないでも賃金を受けることができるのであって、それは正常な労働関係にあることが前提とされているものである。従って、労働者が年次有給休暇を争議行為に利用する目的で請求した場合には、法の趣旨とも相容れないものであるから、使用者は労働者の請求を拒否できるものと解される」のであり、「既に年次有給休暇を与えることを使用者が承認した後においても、労働者がその日に行われた争議に参加した場合には、使用者はその日を年次有給休暇として取り扱わなくても違法ではない」（昭和27年7月基収第3821号）というものです。

そもそもストライキは、労働組合がその要求を獲得するために、集団的に労務の提供を拒否して業務の正常な運営を阻害するという行為であって、賃金が補償される年休が同時にストライキでもあるということはあり得ないと考えるべきであり、最高裁も「全員一斉に休暇届を提出して職場を放棄・離脱するものと解するときは、その実質は、年次休暇に名を藉りた同盟罷業（ストライキ）にほかなら」ず、正当な年休とは認められないと判示しています（昭和48年3月2日最二小判）。

ただし、注意しなければならないのは、ここで制限されているストライキ目的の年休利用は、あくまでも「自社のストライキ」に限られるという点です。

昭和48年に、前記最高裁判決に基づき追加して発出された厚労省の行政解釈でも、「年次有給休暇に名を藉りた同盟罷業」で、「年次有給休暇権の行使ではない」といえるのは、「当該労働者の所属する事業場で休暇闘争が行われた場合のことであって、他の事業場における争議行為に休暇をとって参加するような場合は、それを年次有給休暇の行使でないとはいえない」（昭和48年3月基発第110号）とされているところです。

したがって、ご質問のケースの場合は、自社のストライキではなく、他社のストライキの支援に行っていたわけですから、年休を取り消して、欠勤扱いとすることはできず、そのまま年休と認めざるを得ないということになります。

今が絶好のチャンス
運送事業者の皆さまへ
非対面型
ビジネスモデルへの転換
ユニボに補助金！

Tenko de Unibo

ユニボ（AIロボット点呼機器）が経済産業省の
生産性向上IT導入補助対象機器に登録されました。

日貨協連では、安全対策強化と働き方改革に向けた「AIロボット点呼」の普及・促進に努めておりますが、
今般経済産業省のIT導入補助金の対象機器としてAIロボット点呼システムが登録されました。
オンライン、リモートでの遠隔操作による事業活動が重視される社会動向のなか、
運行管理の徹底など安全対策の強化にロボット活用の有効性が着目されています。

認定取扱機種
ユニボ AI ロボット点呼機器（富士通）
ユニボは点呼補助機器です。運行管理者による最終的な確認が必要です。

助成対象事業者
ユニボを導入する運輸業かつ中小企業・小規模事業者
資本金 3 億円以下または従業員 300 人以下が該当。
令和2年4月7日以降に導入されたものが対象。

① 補助対象経費
ユニボ レンタル料（ソフトウェア部分でハードウェア部分を除く）
1年分×3/4
（例）
（レンタル料1カ月 85,000円−ハード4,500円）×12カ月=966,000円
導入支援費用180,000円
（966,000円+180,000円）×3/4=859,500円が補助対象となります
● IT 導入補助金の申請を行い採択され、導入が完了したものが対象
（令和2年4月7日以降に導入されたものが対象）
●ユニボレンタル料 1 年分を一括で支払うことが条件
● 1 法人 1 回のみ利用可能

② 補助金額
30 万円～ 300 万円未満
ただし事業計画期間において給与支給総額を年率平均 1.5% 以上増加する等の要件を満たす場合は、
300 万円～ 450 万円

③ 交付申請期間
令和 2 年 12 月 18 日（金）17 時まで

詳細は下記までお問合せください。
Tel:03-3355-2031　Fax:03-3355-2037
日本貨物運送協同組合連合会　〒160-0004 東京都新宿区四谷3丁目2番5（全日本トラック総合会館9階）

特集 トラック運送業に係る「標準的な運賃」の届出に向けて

第1回 「標準的な運賃」とは？

国土交通省は、改正貨物自動車運送事業法により設けられた「標準的な運賃の告示制度」に基づき、今年4月に標準的な運賃の告示を行いました。

標準的な運賃は、運送事業者が法令を遵守して持続的に事業を運営する際の参考となる運賃を示すことにより、トラック運送業における取引の適正化・労働条件の改善を促進するために定められたものです。

本特集では今回から3回にわたり、標準的な運賃について紹介していきます。取引の適正化を通じてトラックドライバーの労働条件を改善し、持続可能な物流を実現していくために、標準的な運賃の活用に向けた具体的な取り組みを進めていきましょう。

今回は、標準的な運賃の趣旨や目的などについて取り上げていきます。なお、全日本トラック協会のホームページ（QRコード）では、運賃表や届出様式、計算シートなどが掲載されているほか、「標準的な運賃　普及セミナー」動画（会員専用）や解説書テキスト（同）などを見ることができます。

運賃表や届出様式などはこちらのQRコードからご覧いただけます。

1 標準的な運賃の趣旨・目的

必要なコストに見合った対価を収受し労働環境改善への原資を確保する

トラックドライバーは、当に低い運賃で運送する者がいる」などを理由として、必要なコストに見合った対価を収受できないという実態があります。

取引の適正化等を図り、ドライバー不足の問題に適切に対応できなければ、「物流が不安定となる」、「各企業の販売の機会損失が発生する」など、サプライチェーン全体に大きな影響を与える懸念があります。

トラックドライバーについては、働き方改革関連法に基づき、令和6年度から年960時間という時間外労働の上限規制が適用される（5面コラム参照）ため、必要なコストに見合った対価を収受し、ドライバーの労働環境を改善させることが不可欠です。

なお、標準的な運賃は、令和6年3月31日までの時限措置とされています。

2 標準的な運賃の基本設計

「適正な原価・利潤」を基準に地方ごとに望ましい運賃水準を示す

標準的な運賃は、「①改善する」とともに、「②ドライバーの労働条件を

労働・低賃金の状況にあり、その担い手不足が大きな課題となっています。

その背景には、「荷主との交渉が難しい」、「不

このようなことを踏まえ、ドライバーの労働条件の改善を図り、もって国民生活と経済を支える持続的な物流の確保を図るため、平成30年に議員立法により貨物自動車運送事業法が改正され、運送事業者が法令を遵守して経営する際の、参考となる運賃を示すための「標準的な運賃の告示制度」が創設されました（図1）。

全な運営を確保し、その担う貨物流通の機能の維持向上を図ること」を目的として、能率的な経営の下における適正な原価と適正な利潤を基準として、国土交通大臣が望ましい水準の運賃を示すものです。

標準的な運賃は、図2のように、適正な原価（変動費・固定費）に、適正な利潤を加えることにより算出しており、割増料や諸料金は、運賃とは別に収受していただくことを想定しています。

標準的な運賃は、表で示した設計方針の通り、貸切の運送を前提として、地方運輸局等ごとに作成しています。

図1 標準的な運賃の趣旨・目的の全体像

ドライバーの労働環境改善が大きな課題	○全産業平均に比べ、労働時間は約2割長く、年間賃金は約2割低い。 ○令和6年度には「働き方改革関連法」に基づき、年間960時間という時間外労働の上限規制が適用。
必要なコストに見合った対価を収受できていない	○荷主との交渉が難しいことなどを背景に、適正な運賃が収受できず、人件費や車両費を確保できない。 ○このため、持続的経営を行うための参考となる運賃が必要。
法律を改正し、標準的な運賃を告示	○運送事業者の交渉に資するよう、また、適正な原価等の計算に資するよう、改正された法律に基づき、標準的な運賃を告示。
持続的な経営により、ドライバーの労働条件を改善し、物流を維持	○運送事業者が実際に荷主と交渉を行ったり、原価計算に基づき適正な運賃料金を収受することにより、持続的な経営を確保。

図2 標準的な運賃の基本設計

距離制・時間制運賃（タリフ表）	変動費	○走行距離に比例して発生する費用 ○「1ｋｍ走行あたりの変動費」に走行距離を乗じる 【例】運行費、トラックドライバー人件費（時間外労働分）等 → 個社への原価調査や統計に基づき、距離帯、時間帯に応じた変動費を算出
	固定費	○走行距離に関係なく発生する費用 ○「一時間あたりの固定費」に拘束時間を乗じる 【例】車両費、自動車関連諸税、保険料、トラックドライバー人件費（所定内労働分の賃金、福利費等） → 個社への原価調査や統計に基づき、距離帯、時間帯に応じた固定費を算出
	利潤	○事業の持続的な経営を行い、成長していくために必要な適正な利潤 → 自己資本額に対する適正な利潤額として、持続的な経営に必要な一定額を算出
割増料・諸料金		【例】高速道路利用料、フェリー利用料、駐車場利用料、宿泊費用、燃料サーチャージ、附帯業務料、待機時間料　等 → 実費額を収受することを基本としつつ、必然的に生じる待機時間に対する費用については一定の配慮

表 標準的な運賃の設計方針

(1)運賃表の基本	貸切（チャーター）を前提として、①距離制、②時間制――の双方の運賃表を策定。また、上限・下限の幅は設けず、統一的な運賃を設定。
(2)地域差	人件費や物価の地域差を考慮し、地方運輸局ブロック単位で運賃表を策定。
(3)車種等の違い	車種別（2トン、4トン、10トン、20トン）について設定。また、ドライバン型のトラックを基準として算出。※冷凍・冷蔵のバン型車については割増率を設定。
(4)運賃と料金	料金（高速道路料金、フェリー料金、燃料サーチャージ等）については、運賃表とは別に項目を規定。待機時間料は、30分を超える場合の1時間当たりの標準的な料金を設定（30分以内の待機時間に係る費用は固定費に算入）。

ZOOMによる
東海電子株式会社
無料WEBセミナー開催のお知らせ

健康を守るための
アルコール基礎知識セミナー
講座1 アルコール「1単位」と体質
講座2「酔い」の正体とは？
講座3「アルコール依存症」の予防と早期発見
2020年11月30日(月) 10:30~12:00
2020年12月8日(火) 13:30~15:00
2020年12月25日(金) 13:30~15:00
12/19(土) 週末特別開催!! 是非ご参加ください

新製品発表セミナー
安全健康機器の新たな管理のご提案
第一部 ストレスチェックによる、新たな管理の提案
第二部 顔認証による、新たな不正防止・抑止の提案
顔認証対応機種 ALC-PRO II / ALC-Mobile II
2020年12月11日(金) 13:30～15:00

点呼も自粛？それはマズイ！
リモートでアルコールチェック、はじめませんか？セミナー
◆どんなアルコールチェッカーがよいのか？
◆リモートワークにおすすめな ALC-Pico
免許証をかざして簡単測定 ALC-miniIVの使い方
2020年11月26日(木) 13:30～15:00
2020年12月15日(火) 10:30～12:00

コロナ禍における
感染防止のための
安全な点呼のあり方とは
◆より安全な対面点呼とは？
◆感染防止と安全管理を両立する、新しい点呼形態の提案
2020年12月3日(木) 13:30～15:00
2020年12月17日(木) 10:30～12:00
2020年12月21日(月) 13:30～15:00

東海電子株式会社
立川事業所 〒190-0012 東京都立川市曙町2-34-13 オリンピック第3ビル203号室
詳細は東海電子HPの新着情報をご確認ください ▶ 東海電子　セミナー　検索

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。オイルエアー・燃料フィルタ全て1個からのご注文OKです
全車種対応
翌日納品
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でろ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

3 標準的な運賃の算出上の考え方

全産業平均の年間稼働時間で原価・費用・利潤の確保を目指す

現在、トラック運送事業者の多くは、適正な水準の運賃が収受できない結果、「車両等への設備投資」や「従業員の賃金アップ」などが円滑に実施しにくい事業環境にあります。

このため、標準的な運賃の策定にあたっては、こうしたことができるようにするために必要な費用を適正な原価に含めるとともに、ドライバーが現在の平均労働時間（約2600時間）ではなく全産業平均の労働時間（約2086時間）並みに働くことにより、原価や費用、利潤を回収することができるように算出しています（図3）。

4 標準的な運賃のまとめ

「ドライバーの労働環境改善」実現に向けて 標準的な運賃の活用を

ここまでの内容をまとめると、標準的な運賃は図4で示した通りに設計されています。ドライバーの労働環境改善に向けて、標準的な運賃を活用していきましょう。

なお、運賃表等の詳細については、全ト協ホームページ「標準的な運賃」特設サイトで確認することができます。

次回は、運賃料金適用方の解説と標準的な運賃の届け出に向けた具体的な手続き等について紹介していきます。

図3 標準的な運賃の算出上の考え方

○　標準的な運賃は、年間のトラック１台あたりの「運行費」、「車両費」、「人件費」、「間接費」、「その他費用」を「適正な原価」とし、さらに「適正な利潤」を加え、１キロ当たりの変動費に、また時間当たりの固定費に割り戻すことにより、最終的に１運行当たりの運賃を算出しています。

○　こうした原価・費用や利潤は、現在のトラックドライバーの平均労働時間（約2,600時間）ではなく、全産業平均の労働時間並み（約2,086時間）を確保できるよう算出しています。

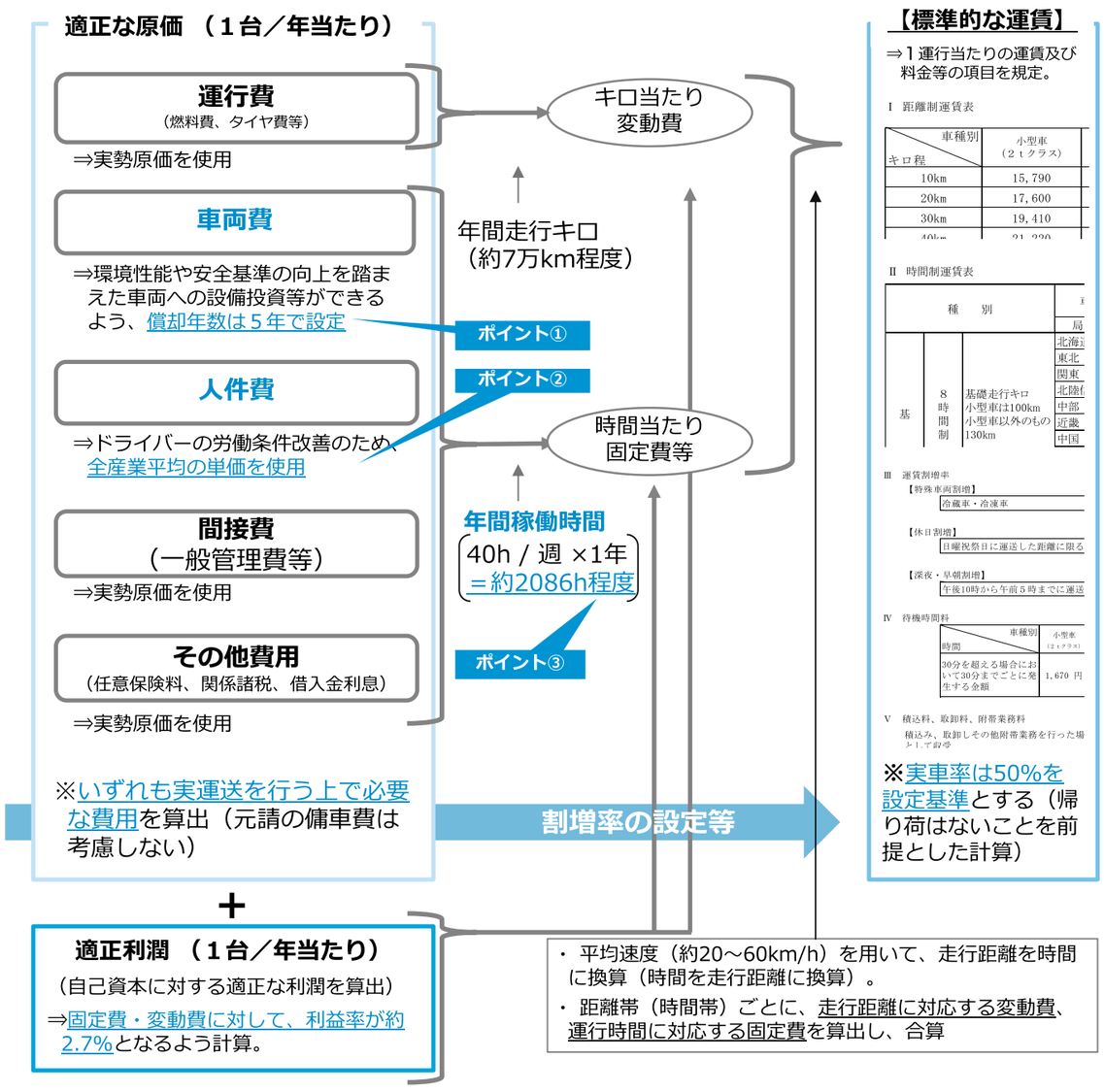


図４ 標準的な運賃のまとめ

運賃表の種類	●　距離制及び時間制の２種類の運賃表を策定。
地域差	●　人件費や物価等の地域差を考慮し、地方運輸局等のブロック（10ブロック）単位で運賃表を策定。
車型	●　代表的なバン型の車両を前提。
車種	●　代表的な分類として以下のとおり設定。 ・小型車(２トンクラス)：最大積載量２トン以下の車両 ・中型車(４トンクラス)：最大積載量２トン超かつ車両総重量11トン未満の車両 ・大型車(10トンクラス)：中型車（４トンクラス）を超える車両（トレーラー［20トンクラス］を除く。） ・トレーラー(20トンクラス)：牽引車と被牽引車とを連結した車両であって最大積載量が20トン前後のもの
対象となる運送契約	●　一般貨物自動車運送事業における代表的な運送契約として、運送事業者が車両を貸し切って貨物を運送する場合の契約を前提。
元請・下請の関係	●　標準的な運賃の計算に当たっては、いわゆる元請事業者の傭車費用等については考慮せず、実運送を行う場合に要する原価について計算を実施。
運賃と料金の考え方	●　原則として運送の役務の対価としての運賃について設定することとし、運送の役務以外の役務又は特別に生ずる費用に係る料金（積込・取卸料、附帯業務料、有料道路利用料、フェリー利用料等）については、運賃表とは別に項目のみ規定。

実際には、以下の種類の運賃表を告示しています。

距離制運賃	時間制運賃

北海道運輸局	東北運輸局	関東運輸局	北陸信越運輸局	中部運輸局	近畿運輸局	中国運輸局	四国運輸局	九州運輸局	沖縄総合事務局

×

バン型			
小型車（２トンクラス）	中型車（４トンクラス）	大型車（10トンクラス）	トレーラー（20トンクラス）

コラム　令和６年４月よりトラックドライバーに時間外労働の上限規制が適用されます！

平成30年7月に公布された「働き方改革を推進するための関係法律の整備に関する法律（働き方改革関連法）」において、長時間労働の是正を図る観点から、時間外労働について罰則付きの上限規制が、働き方改革関連法が施行された31年4月より導入されています。

トラックドライバーについては、改正法施行の5年後にあたる令和6年4月1日より、年960時間（＝月平均80時間以内）の上限規制が適用されます。

このため、同規制が適用される6年度までに、「荷主と運送事業者の取引の適正化」、「輸送の効率化」、「若年層などにとっても入職しやすい職場環境の整備」などを進め、長時間労働の是正をはじめとしたトラックドライバーの労働環境改善を進めていかなければなりません。

全ト協では、平成30年3月に策定した「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」の中で、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について下表の通り目標を掲げ、目標達成実現を目指して取り組みを推進しています。

表 アクションプランの達成目標

目標：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

令和３（2021）年度	働き方改革関連法施行後3年目	25%
4（2022）年度	働き方改革関連法施行後4年目	20%
5（2023）年度	働き方改革関連法施行後5年目	10%
6（2024）年度	上限規制適用開始年度	0%

「運ぶ」を支え、環境と未来をひらく
ISUZU

つながることで予兆整備ができる、
いすゞだけのメンテナンスリース。
“プレイズムコントラクト”

国内唯一「予防・予兆整備」（メンテナンスリース）

休むことなく走り続けるトラックのトラブルを、メンテナンスリースだけで未然に防ぐことは困難でした。いすゞは車両の不調データの解析と高度純正整備を組み合わせた“予防・予兆整備”を、定額リースにパッケージした日本で唯一のメンテナンスリース「プレイズムコントラクト」をご用意。故障の芽を摘み取り、高稼動・安定稼動に寄与します。

もっと走れる明日のために。
NEW GIGA

こわれない車を目指して。
高稼動を支える
メンテナンスリース。
決め手は「予兆整備」

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）https://www.isuzu.co.jp シートベルトをしめ、スピードを控えた安全運転を。点検整備をしっかりしましょう。

シリーズ 優良事例紹介 特別編

飲酒運転防止!! わが社の取り組み

岡崎陸運株式会社（岡山県赤磐市）

『広報とらっく』では、業界一丸となって交通事故防止活動に取り組むため、会員事業者の優良な交通事故防止活動を適宜紹介しています。今回は、今年に入って増加傾向にある事業用トラックによる飲酒運転および飲酒事故の撲滅を目的に、「安全と信頼」を経営理念とし、質の高い仕事をお客様に提供するために、従業員を大切にしながら、飲酒運転防止に有効な装置として知られる「アルコールインターロック」を導入した、岡山県の岡崎陸運㈱を紹介します。

安全と信頼を獲得するために

アルコールインターロックを導入

運転席でエンジンを始動するためには、まず、アルコールインターロックで飲酒検知器に呼気を吹きかけ、アルコールが検知されないことが必要

同社主力の大型25トン車は、助手席を省いたり、燃料タンクを300リットル一つにするなどの軽量化対策がとられている

近距離・地場輸送に特化 長距離運行から徐々にシフト

岡崎　博
代表取締役

岡崎陸運株式会社（岡崎博社長）は、岡山県赤磐市に本社を構え、倉敷市の瀬戸内海沿岸に展開する「水島コンビナート」で生産される石油化学製品・ポリエチレンなどの輸送を柱に発展。このほかにも、製紙会社の紙製品やエアコンメーカーのパーツ輸送などを担っている。

同社の輸送範囲は、基本的に同社本社を起点として半径200キロメートル以内であり、定期的な業務での長距離輸送および宿泊を伴うような運行は行わない方針である。

昭和56年の創業当初は、同社でも関東地方や九州地方などへの長距離運行を行っていたが、過労・長時間運転を防ぐ目的で、徐々に近距離・地場輸送へシフトしてきた。

「弊社が長距離運行から撤退して、本社起点から半径200キロメートルの輸送範囲の業務に特化したきっかけは、なんといってもドライバーの労働時間短縮のためにあります。輸送距離を延ばせば、必然的に運転・労働時間、拘束時間が長くなり、過重労働に繋がってしまいます。また、過労運転が続けば、事故を起こす確率も高くなってしまうという不安もありました。ドライバーの健康を維持・増進して、安全・安心な運行を期すためには、弊社での『長距離運行から撤退する』という考え方は必然的なものでした」（岡崎博社長）

従来型の経営でいえば、走る分だけ売上が伸び、走らなければ経営は成り立たなくなってしまう。それでは、同社ではいかにしてその常識を覆したのか。

同社の経営理念として創業当初から掲げられているのは、「安全と信頼」である。安全と信頼は互いに深い関係であり、この安全と信頼を獲得するために様々な施策に取り組んできた。

徹底した車両の軽量化対策 生産性向上で顧客と事業者にメリット

同社の柱となる石油化学製品輸送では、基本的な荷姿は袋状のフレコンバッグであり、ポリエチレン粒子が詰められた25キロ単位の袋を1トンごとパレットに積んで、これをフォークリフトによりトラック荷台へと積載する。ごく一部で手作業が残っているが、全体的にはパレット化・省力化が進んでいる。

また、同社のこの輸送については、運賃・料金的にトンベースで計算されることが多く、車扱いは少ないという。このため、コスト的にも輸送効率的にも車両の軽量化が求められることになる。

例えば、15トンロットの貨物輸送の依頼を受けた場合、15トン積載の車両がなければ、大型トレーラ1台か、単車で12トンの大型車1台と4トンの中型車1台など合計2台を用意することになる。運賃・料金は車扱いではなくトンベースであるため、どちらの場合でもコスト面でお客様に負担を求めるか、トラック運送事業者が負担を被るかの選択となる。

同社では、こうした状況を回避するために、トラックメーカー、ディーラー、そして、車体架装メーカー等の協力を得て、積極的に車両軽量化に取り組んだ。

あるメーカーの車両では、助手席を省いたキャビンの車両を製作。また、あるメーカーの車両ではエンジンを排気量8リッターに軽量化。また、近距離・地場輸送が多いことから、燃料タンクも容量300リットルの容器1つにするなど、徹底的に軽さを追求した。

また、メーカーを問わず、同社の全トラックの荷台の床は、木材からアルミニウムのフロアに変更している。こうした軽量化対策の結果、同社の主力である車両総重量25トン車のほとんどの車両で、最大15・2トンの積載量を確保。一部、最少でも14トンを確保している。

「昭和の高度経済成長期であれば、正直、コンプライアンスは意識されず、法令遵守よりコストダウンということが通用したと思います。当時であれば、10トン車に15トン積むようなこともあったかもしれません。しかし、今、私たちトラック運送事業者は国民生活と経済活動を支える必要不可欠な事業と認識され、社会からの負託と期待を裏切ることなど絶対にできません。また、荷主企業に対しても、こうした価格面だけの提案、サービスの提供では信頼を失うだけです。私どもは、現在の料金・料金体系で提供可能なサービスを示し、納得していただけるお客様とだけお付き合いをさせていただくことで、『安全』と『信頼』を提供できるのだと信じています」（同）

ただし、長距離でも、「岡崎陸運さんにどうしてもお願いしたい」というお客様からの依頼があれば、同社はむげに断るのではなく、無理のないように諸条件と運賃・料金を提示して、納得してもらえれば受託することはやぶさかではない。協力会社との連携については、以前は同社の業務中5割を占めることもあったが、「外注によるトラブルとコストアップを防ぐため、お預かりした荷物はすべて内部スタッフが責任をもって輸送にあたり、信頼に応えるサービスを提供する」（同）という方針から、現在では協力会社への委託は1割を切る。

「令和6年4月から時間外労働の上限規制が開始されるなど、これからは労働時間を巡る規制は完全にクリアしていかないといけないと思っています。労働条件が悪く、長時間労働を強いている運送事業者には、条件の悪い人しか集まってきません。いい人材を確保したいと思ったら、『いい人材が集まるいい会社』にしないといけません。これは、私どものような零細企業であっても大企業であっても変わりないと断言できます」（同）

「ドライバーの質向上」が最重要課題 交通・重大事故がないのは当然

安全と信頼を勝ち得るには、交通事故がないということが必然の条件だ。中でも飲酒運転は重大事故に繋がる可能性が高く、同社では撲滅を期している。

現在同社では、強力な飲酒運転防止対策として、「アルコールインターロック」を導入している。この装置は、トラックの運転席に設置されるもので、アルコール検知器によって呼気からアルコールが検出された場合に、エンジンが始動できないようにする装置である。

同社で初めてアルコールインターロックを導入したのは、平成19年6月。当初は外国製の製品を導入したが、のちに国産製品が販売されたとの情報をトラックディーラーから得て、新車への代替時期ごとに国産品を順次導入していった。

「国が、点呼時にアルコール検知器の使用を義務づけた法制化以前からアルコールインターロックを試験的に導入し、23年の法制化以降に導入を本格化しました。弊社では、点呼でアルコール検知器を使用して飲酒がないことを確認していますが、トラックでエンジンを始動する運行直前にもアルコールインターロックを使用することで二重にチェックできるので、『完全に飲酒運転をシャットアウトできる』と安心することができました。これまでも弊社は、長距離運行を減らし、半径200キロメートル圏内の日帰り運行が主であるため、飲食の機会も減り管理しやすかったのですが、導入によって、より安心感は増しました。また、当然飲酒運転も事故もありません」（同）

なお、アルコールインターロックの導入費用は1台当たり約15万円で、さらに呼気吹き込み式のアルコールインターロックは、「較正（こうせい）」と呼ばれる測定器を校正（再生）する間隔が180日以上の期間と技術指針で定められている。これにより、性能を保持するために半年に1回、1台当たり1・5万円がランニングコストとして必要となる。

「アルコールインターロックは、私ども零細企業には費用面でもハードルの高いものという認識があるかもしれませんが、費用以上の効果はあります。実は、アルコール検知器の法制化当時、弊社でも点呼時にアルコールが検知され、2人ほど退社してもらったということがありました。弊社では、輸送形態を見直し、週休2日制を導入して祝祭日も休日としているほか、労働時間が短くとも賃金水準は他産業にもひけをとらないなど、労働条件向上や福利厚生制度の充実を目指して、ドライバー・従業員を大切にしています。つまり、『それをなぜ行っているか』という意識の問題です。我々の考え方を理解していただけないドライバーには退出していただき、私どもと同じ意識で働きたいという人材に集ってもらえればいいと考えています」（同）

福利厚生制度も充実 他産業並みの労働条件を目指して

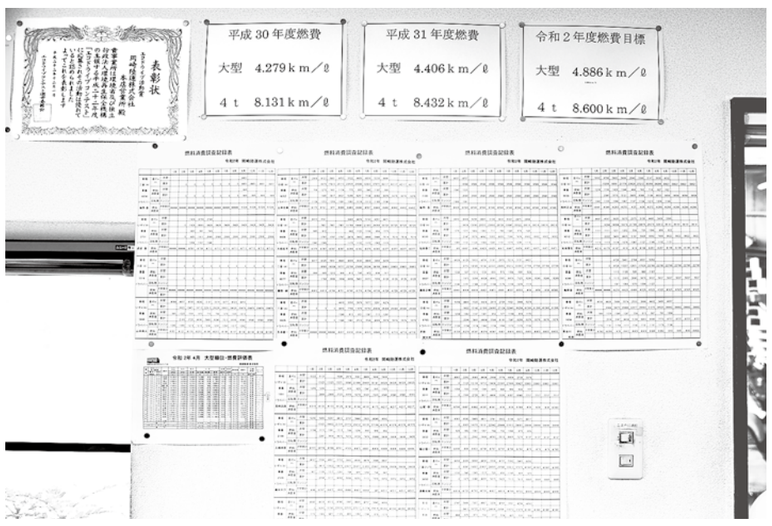
アルコールインターロック導入で厳しくドライバーを管理する一方、同社では、従業員への福利厚生を充実させ、労働条件の向上も図っている。ドライバーに対しては、1年間無事故・無違反であれば、10万円の無事故手当を支給している。次年以降、無事故・無違反を続けると1万円ずつ上積みされる仕組みで、金額の上限は5年連続の15万円。それ以降も無事故・無違反であれば、その金額が支給される。

また、従業員の奥さんや旦那さん、独身者であれば、母親の誕生日にはバースデーケーキをプレゼント。中小企業の常用労働者を対象とした退職金共済制度である、「中小企業退職金共済制度」にも加入している。

さらに、同社では燃費管理を徹底しており、燃費成績が優秀なドライバーには賞与に反映させる仕組みもあるため、ドライバー全員の毎月の走行距離、使用燃料量、平均燃費等は公開されており、燃費がいい人には賞与に反映するというシステムを「見える化」している。

同社の車両は22台中21台が20トン超の大型トラックで、4トン車は1台のみ。また、この大型トラックについても、ほとんどの車両が15・2トンの車両で共通しており、業務の条件もほぼ同じ。全員が同じ競争条件で燃費を競う公平さもモチベーションとなっている。

なお、同社では毎月「輸送安全会議」をドライバー主催で実施しており、この会議で採択された燃費目標に基づいて皆が切磋琢磨している。ある月度の燃費目標は4・50キロメートル／リットルであったが、なかでも、この燃費目標を提案したドライバーは、5・27キロメートル／リットルを達成した。重量物輸送が多い同社で、この記録は特筆すべきことで、他のドライバーにも、良い刺激となった。



大型車、4トン車の年度燃費目標値と、全ドライバーの燃費成績が社内で公表されている

「実は、弊社では私どもがきちんとしたお仕事をさせていただいている以上、お客様にも相応の対応をお願いしています。例えば、積み込み先での待機時間について、もし、指定された時間通りに積み込みが開始されない場合は、車両を引き上げるという対応をしています。双方の約束事ですので、『待機時間を記録する』『料金を請求する』ということではなく、『帰る』ことを選択しています。その一方で、アルコールインターロックは、エンジンを切ってから一定時間を過ぎると、エンジンをかけるためには最初から一連の動作をやり直さないといけません。荷主の現場では、ドライバーはその都度、呼気を機器に吹きかけ、ロックを解除してからエンジンをかけています。よそから見たら『何をしている早く車を動かせ』と苦情も出そうなものですが、『岡崎陸運さんはきちんとしているから』と一目置いていただいています。時には様々な事情を勘案していただき、積み込み順を繰り上げていただくなどの便宜を図っていただいています」（同）

同社では、アルコールインターロックという機器を導入して、飲酒運転撲滅を目指しているが、こうした機器の抑止力が絶対的なものであるとは考えていない。「これを嫌がるようなドライバーでは使い物にならない」と岡崎社長が語るように、労働条件の向上やその意味を理解する、「会社と従業員の信頼関係」を重視するというベースがあるからだ。

そこでも、信頼関係だけに胡坐（あぐら）をかくのではなく、「安全と信頼」のためにいいと思ったことについては、果敢に取り組む姿勢を崩さない。

同社の安全対策としては、車載機器による走行画像と、GPS機能での車両位置情報のリアルタイム運行管理、ディーラー主催による日常整備点検の講習、全車両へのウイングインターロックの装着、赤磐消防署員による救命講習講座の実施、岡山県トラック協会主催の「省エネ・安全運転技術講習会」への参加、ドライバーへの添乗指導の実施、毎日の日常点検・3か月・12か月点検など各種法令点検と、月1回のドライバーと整備管理者合同での「車両総点検」の実施など、バラエティに富んでいる。

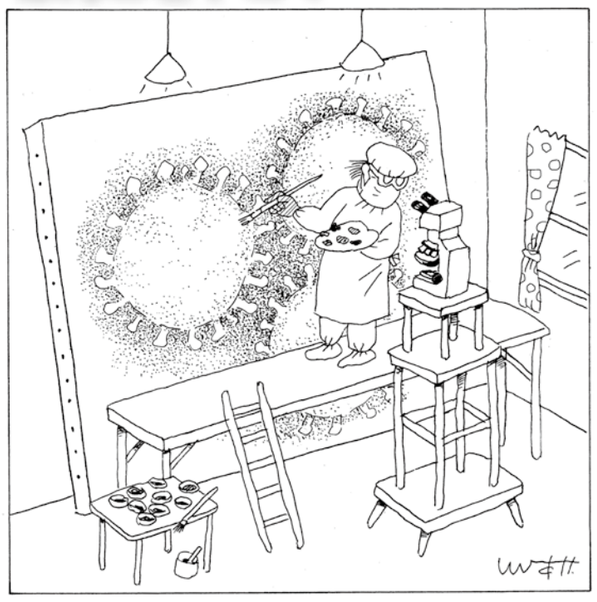
「『安全と信頼』の確立への道のりを従業員皆で一歩ずつ歩んでいます。アルコールインターロックという機器も大事ですが、本当に大切なのはお互いの信頼関係だと思います。年に1回、慰安旅行で勤続表彰を行うのですが、その時にドライバーから『社長ごちそうになります』と言われました。しかし、私は『君たち自身が働いたから、ごちそうになっているのは私だ』と答えました。社長の私は皆が働きやすい会社運営や職場環境を段取りするだけです。現場で働くのはドライバーだということを忘れたことはありません。ドライバー達が淡々と、そして丁寧に仕事をしてくれた姿を見聞きした新しいお客様が、『取引を開始したい』と申し出てくれた時もありました。荷主先での普段の姿が一番の営業力だということの証明だと思います。価格よりも、安全と信頼。これは小手先ではなく、長年の積み重ねがものをいうのです。人間対人間の信頼関係をとにかく大切にすることが、最大の事故防止対策ではないでしょうか」（同）

月に1回、ドライバーが整備管理者とともに実施する車両総点検

企業プロフィール

社名	岡崎陸運㈱
所在地	岡山県赤磐市南方671
代表者	代表取締役　岡崎　博
創業	昭和56年5月
設立	昭和60年9月
資本金	2,100万円
社員数	24人（うちドライバー22人）
車両数	22台（大型21台、4トン1台）

ほんのヒトコマ ［第75回］ 前川しんすけ



巨匠の秋の大作は……

法令○(マル)×(バツ)クイズ ～道路交通法の用語の定義編～

【解答】 2面に問題

❶×（法第2条第1項第8号）車両とは、自動車、原動機付自転車、軽車両及びトロリーバスをいう。
❷○（法第2条第1項第5号）十字路、丁字路その他2以上の道路が交わる場合における当該2以上の道路（歩道と車道の区別のある道路においては、車道）の交わる部分をいう。
❸×（法第2条第1項第20号）徐行とは、車両等が直ちに停止することができるような速度で進行することをいい、おおむね時速10キロ以下とされている。
❹×（法第2条第1項第18号）駐車とは、車両等が客待ち、荷待ち、貨物の積卸し、故障その他の理由により継続的に停止すること（貨物の積卸しのための停止で5分を超えない時間内のもの及び人の乗降のための停止を除く）をいう。
❺○（法第2条第3項第1号）身体障害者用の車いす、歩行補助車等又は小児用の車を通行させている者は、歩行者として扱われる。

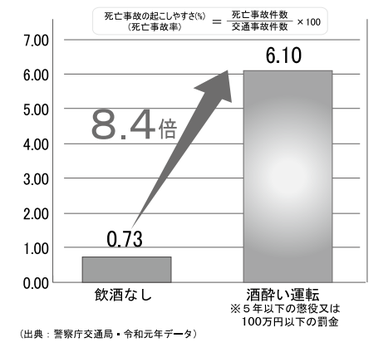
全ト協

飲酒運転の根絶を目指して

▼事業用トラックドライバーの飲酒の実態と再発防止策▼

死亡事故の起こしやすさ

「酒酔い運転」による死亡事故率は「飲酒なし」の場合の 8.4 倍



（出典：警察庁交通局・令和元年データ）

近年、事業用トラックによる飲酒運転事故件数が増加傾向にあります。

全日本トラック協会ではこのほど、リーフレット「飲酒運転の根絶を目指して～トラックドライバーの飲酒の実態と再発防止策～」を制作しました。ここでは、同リーフレットをもとに、飲酒運転事例と飲酒運転防止対策について紹介していきます。

なお、同リーフレットは今号の『広報とらっく』に同封しているほか、全ト協ホームページ「事故防止特設ページ」内の「飲酒運転撲滅に向けた取り組み」（左記 QR コード）からも見ることができます。

トラックドライバーによる飲酒運転事例

※ここに掲載した事業用トラックドライバーの飲酒運転事例（平成 30 年の重大事故報告を調査・分析）は、国土交通省から提供を受けたもの。

◇運行管理者の点呼前に運転者が飲酒した事例

①乗務前に点呼が実施されなかった事例

1. 前日（休日）に自宅で飲酒して就寝。翌日 5 時 30 分頃に出社し、点呼者不在のため点呼を受けずに出庫し、8 時 50 分頃に事故発生。
2. 6 時の出庫を指示していたにもかかわらず、同日 3 時頃に運行管理者の対面点呼を受けずに飲酒状態で出庫してすぐに交差点で他車に接触。
3. 前日に事業用自動車で帰宅。自宅付近の飲食店で 18 時過ぎから翌日 2 時過ぎまで焼酎などを飲酒。同日 10 時 20 分頃に出社のため当該車両で出発し、10 分後に事故発生。

②乗務前に点呼が実施されたものの、運転者の酒気帯びが見逃された事例

1. 3 時の点呼時にはアルコール検知器に息を吹きかけているように運行管理者の前で見せたものの、実際は息が吹きかからないように工夫していた。点呼後に車庫を出発。6 時 30 分頃に飲酒した上で運行再開。さらに 8 時過ぎに飲酒して運行再開し、9 時 30 分頃に他の車両・工作物に接触。
2. 10 時 30 分頃、集荷のための待機中、缶ビールを飲み仮眠。15 時頃の電話点呼時にはアルコール検知器の数値を 0.00mg/ℓと報告の上、運行を開始。21 時 50 分頃、酒気帯びで検挙。
3. 宿泊を伴う運行の休息中、ドライブインで 22 時過ぎに缶酎ハイを飲み仮眠。翌日 6 時起床後、電話点呼の上、運行を開始したが、2 時間後に事故発生。

◇運行管理者の点呼後に運転者が飲酒した事例

1. 4 時前に点呼を行い車庫を出庫。4 時過ぎ、コンビニエンスストアで缶酎ハイを飲酒し、4 時 30 分頃に運行再開。その 3 時間後に赤信号に突入し、他の車両と衝突。
2. 休憩中に飲食店で飲酒後、駐車場から出る際に他車と衝突（当該運転者が運転していた車両にはアルコールインターロックが装備されていたが、エンジンをかけた状態で休憩をとっていた）。
3. 12 時 30 分頃にコンビニで焼酎などを飲酒後、休息の予定だったが車両を運転し、14 時過ぎに交差点で他車と接触。
4. 11 時 20 分頃に点呼を行い車庫を出発。休息中に自宅に立ち寄り飲酒をし、17 時過ぎに荷受け場所に向け出発。その後の運行で 18 時頃に追突事故発生。

飲酒運転防止対策

厳正な点呼の実施

- ●出庫時・帰庫時は対面点呼を確実に実施する。
- ●酒気帯びの有無についての運転者による申し出を徹底する。
- ●アルコール検知器による確認を徹底する。
- ●遠隔地においても、アルコール検知器の測定結果をリアルタイムで送信でき管理者が直接確認できるシステム（IT 点呼）の導入を図る。
- ●アルコール検知器の使用の有無や酒気帯びの有無を点呼簿に記録する。
- ●点呼の執行体制を強化する。

飲酒状況等の実態把握

- ●運転者の雇用時に、その運転者の飲酒傾向を確認する。
- ●フェリーを利用する事業者においては、抜き打ちによるフェリー乗船時の運転者の状況確認をする。
- ●管理者による個別面談や運転者からの申し出、健康診断結果等により、運転者の飲酒実態を把握する。

社内処分の強化

- ●酒気帯びが確認された運転者に対しては「乗務禁止」を命じる。
- ●帰庫時に酒気帯びが確認された場合には厳正な処分を行う。
- ●飲酒運転に対する懲戒規定の制定や見直しを行い、社内処分を強化する。

【懲戒規定例】
（解雇）
第 65 条　従業員が次の各号の一つに該当するときは、諭旨解雇または懲戒解雇とする。
1. 飲酒運転または麻薬等服用運転をしたとき。
（以下略）

従業員への指導・啓発

- ●飲酒運転防止教育を積極的に推進する。
  - ・飲酒運転に対する罰則・処分
  - ・飲酒が運転に及ぼす影響
- ●勤務時間前の飲酒禁止等の遵守事項を徹底する。
- ●労働組合、従業員との協力体制を強化する。

家庭への啓発・広報

- ●飲酒習慣の改善や節酒等に対する協力を手紙等により家族に要請する。

食の新旧街道を行く ―俯瞰(ふかん)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

187 「知られざる鯖街道④」宮崎県・飫肥(おび)街道と都城(みやこのじょう)の鯖飯

宮崎が餃子消費量日本一になって話題だが、県民は大の魚好きでもある。日向灘側は鮮魚が出回るし、実は内陸部でも魚はよく食べられ、県南・都城では鯖が愛されている。

実感したのは、西都城の繁華街・上町の国道10号から一歩入った「おまかせ料理つか野」で。鯖で店の献立にオリジナルの鯖めしを加えたそうだ。

話を戻すと、祭のときなどは生鯖が届き、刺身にして生酢、醤油、わさびで食べた。酢で食べるのが南国らしいし、中毒よけでもあったのだろう。ともあれ都城にも海辺からの鯖街道があったのだ。

串間は日南海岸を都井岬から志布志(しぶし)湾へ回り込んだとば口に位置し、漁業が盛ん。ここから志布志街道を担ぎ屋が北上し、城下町・飫肥からは西に進路を取って都城まで杉山の道を進んだ。

このルートが飫肥街道と国道222号で約60キロ(キメートル)。鯖にはいい距離だ。なお、狭義の飫肥街道は飫肥から宮崎市清武までを指すが、今は日南と都城を結ぶ国道が一般的に飫肥街道と称される。

前述のつか野は、鯖めしに、この飫肥街道を運ばれてきた、目が黒々ぱっちりした日南海岸の生鯖しか使わない。さすが鯖好き都城人で、締め鯖にしてからそぎ切りにし、地醤油、みりん、炒りごまのたれに浸ける。

味が馴染んだら、丼に盛ったヒノヒカリのご飯にたっぷりのせ、細切りきゅうり、わさびを添える。いただきます。九州らしい甘めのたれで鯖がくつろぎ、その躍動感が舌から全身に広がった。

（むかさ・ちえこ）

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

第266回 「副業・兼業時代」と運送事業者

コロナ禍で様々な社会的変化が起きつつある。その1つが雇用形態の変化の兆しだ。例えば、全日本空輸（ANA）は従来から副業を認めていたが、副業の範囲を拡大するという報道があった。他社への出向なども進めているようだ。社会的な方向性として、副業を認める動きは以前から徐々に進められてきた。だが、コロナ禍によって、副業・兼業を容認する流れが加速するものと思われる。

就職・転職情報などのマイナビが「働き方、副業・兼業に関するレポート（2020年）」を発表した。それによると副業・兼業を現在認めている企業は、全業種では49・6％、物流業では41・7％となっている。これは、マイナビが今年1～7月に中途採用業務を行った企業の人事担当者を対象にインターネット調査した結果で、有効回答数は1910。そのうち物流業には運輸・交通・物流・倉庫が含まれており、有効回答数が127という。だが、物流業の41・7％という数値は信じがたいというのが実感だ。現場の実態もそうだが、副業を認めるのに、なぜ中途採用するのか。

それはともかく、同調査における物流業の結果は次のようだ。「現在認めていて将来拡充する予定」13・3％、「現在認めているが将来は廃止する予定」1・5％、「現在は一部認めていて将来は拡充予定」21・5％、「現在は一部認めているが将来は廃止予定」5・4％、「現在は認めていないが将来は認める予定」14・7％、「現在も将来も認める可能性は低い」43・6％。

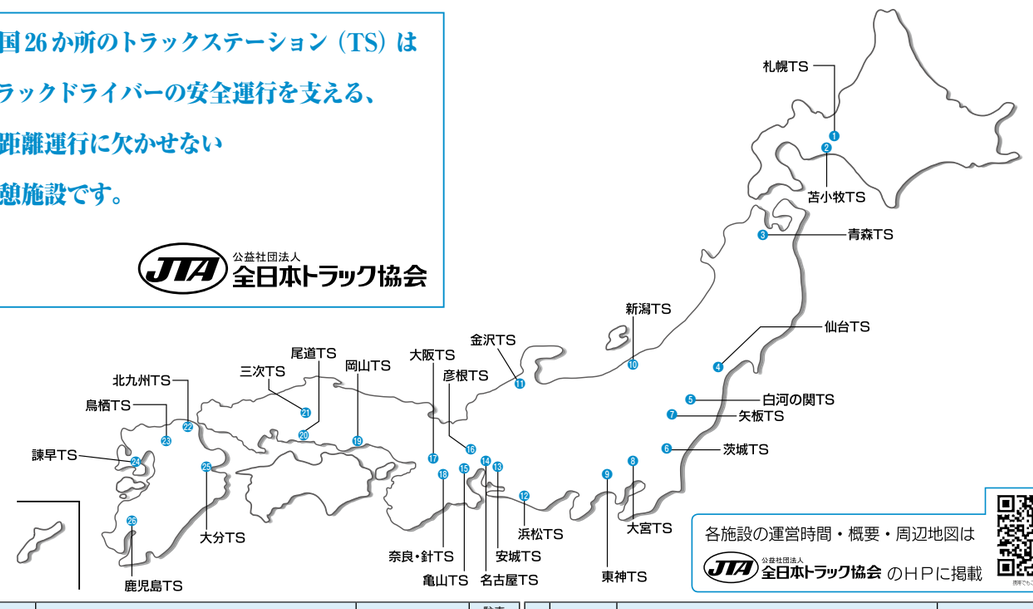
副業・兼業を導入している企業は、社員の「スキルアップ」や「モチベーション維持」などに対してポジティブな企業が多いという。一方、副業・兼業を認めていない企業では、「社員の労働時間が過剰になり本業に影響が出る可能性がある」という回答が53・3％で一番多かった。これは全体でも44・3％と一番多くなっている。また、副業や兼業を導入する理由は「社員の収入を補填するため」が最も多く43・4％である。これは、自社の賃金だけでは生活が厳しいという現状を自認しているとも受け取れる。したがって、副業・兼業を認める企業が増えてくれば、正社員の実質的な非正社員化が進むことが懸念される。さらに、心配なのは「労働時間が過剰になり本業に影響が出る可能性」だ。

トラック運送業界の実態と従業員の副業・兼業はどうか。結論としては、運送会社の従業員の副業は難しいだろう。だが、逆に他業種企業の従業員を副業として受け入れて有効活用することは可能だ。正社員の労働時間短縮分を補填するような雇用政策である。

安全運行のオアシス トラックステーション

全国26か所のトラックステーション（TS）は
トラックドライバーの安全運行を支える、
長距離運行に欠かせない
休憩施設です。

公益社団法人 全日本トラック協会



各施設の運営時間・概要・周辺地図は 公益社団法人 全日本トラック協会 のHPに掲載

	名称	所在地	電話番号	駐車台数
❶	札　幌	北海道札幌市厚別区厚別東５条 1-1-2	011-897-9101	39
❷	苫小牧	北海道苫小牧市ウトナイ北 11-11-33	0144-55-7491	80
❸	青　森	青森県青森市大字荒川字品川 110-1	017-729-2000（公社）青森県トラック協会	41
❹	仙　台	宮城県仙台市宮城野区苦竹 4-1-15	022-232-9336	39
❺	白河の関	福島県西白河郡泉崎村大字泉崎字夏針 15-1	0248-21-7167	45
❻	茨　城	茨城県小美玉市西郷地字新田 1390	0299-48-3455	30
❼	矢　板	栃木県矢板市乙畑 440-2	0287-48-1919	46
❽	大　宮	埼玉県さいたま市西区三橋 6-699-1	048-623-6815	41
❾	東　神	神奈川県大和市上草柳 588	046-261-1100	97
❿	新　潟	新潟県新潟市西区山田 196-1	025-233-6961	52
⓫	金　沢	石川県金沢市千木町ル 21-1	076-257-2755	56
⓬	浜　松	静岡県浜松市東区流通元町 2-3	053-421-5311	116
⓭	安　城	愛知県安城市尾崎町大縄 19-1	0566-98-8823	74
⓮	名古屋	愛知県名古屋市港区藤前 3-601	052-303-2188	97

	名称	所在地	電話番号	駐車台数
⓯	亀　山	三重県亀山市小野町桜口 586-4	0595-82-3935	82
⓰	彦　根	滋賀県彦根市鳥居本町字むさ満 2337-1	0749-26-0156	45
⓱	大　阪	大阪府寝屋川市木屋元町 20-1	072-832-2362	80
⓲	奈良・針	奈良県奈良市針町 487-1	0743-82-0622	60
⓳	岡　山	岡山県岡山市中区倉富 285-19	086-277-4055	53
⓴	尾　道	広島県尾道市高須町字才ケ久保 21193-3	0848-46-1882	37
㉑	三　次	広島県三次市西酒屋町船所 1468	0824-63-0025	30
㉒	北九州	福岡県北九州市小倉北区東港 1-3	093-581-5031	70
㉓	鳥　栖	佐賀県鳥栖市永吉町 617-1	0942-83-7035	48
㉔	諫　早	長崎県諫早市貝津町 1051-12	0957-26-8228	45
㉕	大　分	大分県大分市大字上戸次字宇土ノ口 6045-2	097-597-6233	43
㉖	鹿児島	鹿児島県鹿児島市西別府町 2941-19（流通業務団地内）	099-281-5960	50

※駐車台数は大型車とトレーラの台数の合計。なお、諫早TSは5台の中型車を含む。

シリーズ 会長に聞く

人材は「採用」から「育成」へ
輸送力を確保し、地域産業を守るために

公益社団法人 長崎県トラック協会
馬場 邦彦（ばばくにひこ） 会長

全国のトラック協会長にお会いして、今後の抱負などについて伺っています。今回は、公益社団法人長崎県トラック協会の馬場邦彦会長です。

長崎県の地域や経済の特徴をお聞かせください。

長崎県は、日本本土の最西端、九州の西北部に位置しています。三方を海に囲まれ、五島列島、壱岐、対馬をはじめとして島の数は日本一を誇っており、多くの半島と島々からなる豊かな自然と美しい景観に恵まれています。こうした地理的条件もあり、昭和9年に日本初の指定を受けた「雲仙天草国立公園」と同30年に指定を受けた「西海国立公園」の2つの国立公園、そして、「壱岐対馬国定公園」、「玄海国定公園」という2つの国定公園、さらに、「多良岳県立公園」をはじめとする6つの県立自然公園があります。

また、島々を有し、中国大陸、朝鮮半島に最も近いことから、歴史的にも古代から外交、通商の玄関口としての役割を果たしてきており、特に、江戸幕府が鎖国政策を敷いていたことから、オランダや中国との唯一の貿易窓口として「出島」が造られ、この状態は200年余り続きました。

さらに、出島以前のポルトガル貿易は平戸で行われ、また、朝鮮半島との外交は対馬藩が行うなど、江戸時代の日本外交は、長崎県が全てを担っていました。このような背景から、歴史的な遺産も県内の随所にみることができます。

経済面では、昭和40年代までは、豊富な海洋資源に恵まれた強みを活かした水産業や炭鉱が経済をリードしていました。その後、長崎市や佐世保市に軍需工場や海軍工廠（こうしょう）が古くから発展していた歴史的経緯や、海上自衛隊、米国海軍が基地をもつこともあり、造船業が発展しました。

近年は、汎用機械、電子部品等の製造業が進出して、電子部品の産業集積化が進むなど、これまでの造船に依存していた産業構造の変化がみてとれます。

岩崎弥太郎、坂本龍馬の時代から始まり、「三菱の城下町」といわれてきましたが、三菱重工長崎造船所香焼（こうやぎ）工場（100万トンドック）が売却されるというニュースには、県民が一様に驚きました。

なお、長崎県の人口は、戦後一貫して県外への転出超過が続き、生産年齢人口（15～64歳）の減少に伴い、全国に先行して「少子高齢化社会」が進んでいるといえます。いったん流出した人口は容易には戻らず、人口減少が続いています。

長崎県内のトラック運送業界を巡る動向をお聞かせください。

県内のトラック運送事業者数は582者、736営業所、約9000台で、このうち、長崎県トラック協会会員は514者、663営業所、8674台です。霊柩事業者を除くトラック運送事業者での会員構成は、事業者数の92%、営業所の94%、トラック台数の97%となっており、比較的高い入会率を誇っています。

この背景には、細分化された支部組織の在り方や、各種助成制度の諸手続きについて会員支援を手厚く行うほか、新規加入時には入会金の減額や新規許可講習時に協会紹介を積極的に行うなど、非会員化を防ぐ取り組みを熱心に行っていることがあると考えられます。この成果もあり、長崎県では事業者数の増加と同時に、会員数も微増傾向にあります。

さらに、日本一島をもつ長崎県の特徴として、離島に所在する会員は69者にも上り、全会員の約13%に及びます。理事会を開催する際、会議に出席するには飛行機や船を利用して来ていただかなくてはならないなど、大変な面もあります。

実は、この離島が多く、地形も複雑であることが、長崎県のトラック運送業界で、最も深刻な悩みの一つでもあります。

例えば、県北部や壱岐、対馬などではマグロやフグの養殖が盛んですが、現在は新型コロナウイルス感染拡大防止対策の影響で、飛行機の便数が減ったことから、大消費地である関東地方への輸送手段が限られてしまい、出荷量も減少しています。日本の最西端からトラックによる陸上輸送では、出荷当日の関東地方の市場への到着は不可能で、他の地域で養殖または水揚げされた海産物との鮮度とコスト競争では、圧倒的に不利となってしまいます。

また、県南部の島原半島は、JA長崎が「一億人のいぶくろ」をキャッチフレーズに、馬鈴薯、ニンジン、ダイコン、ハクサイなどの農産物を生産してします。こちらは、鮮魚等ほど鮮度を要求されませんが、それでも一番近い高速道路のインターチェンジまでは、1時間半以上の時間を要します。

関東・関西などの大消費地まで陸上輸送するには、長時間労働となってしまうことが不可避で、長時間労働を防ぐためにフェリー航送を利用することも考えられますが、近県の佐賀県、宮崎県、鹿児島県などと比較して地理的に不利で、また、既存のフェリー航送ユーザーの利用枠で新規利用枠が取れないなどの悩みもあります。加えて燃料費、高速料金、人件費など全て

安全・環境等に対して、長崎県ト協としてどのような取り組みをなさっていますか。

会員事業者に対して実施した、各種助成事業に係る意向アンケート調査により、会員ニーズが「安全」と「人材」の確保にあるということが分かりました。

このため、外部の自動車教習所に委託して、一般運転者向け、初任運転者向け、添乗指導者向けなど、「安全運転研修（ドライバー等安全教育訓練促進助成事業）」を重点的に実施しています。また、初任、適齢など特定適性診断についても、自動車教習所に委託して長崎県ト協研修会館に出張してもらい実施することで、会員事業者の利便性に配慮しています。

ハード面では、後方・側方視野確認支援装置、ドライブレコーダ（DR）、衝突被害軽減ブレーキ装置、アルコールインターロック、アルコール検知器等の安全関係機器への助成を行い、特にDRについてはその重要性に鑑み、平成19年度から継続しています。

こうした安全対策の助成については、交付申請が予算額を超過した場合でも、会員の安全確保対策を最大限支援するために、補正予算により満額対応しています。

一方、環境面については、環境対応車導入促進助成、アイドリングストップ支援機器導入促進助成、グリーン経営認証取得促進助成などを実施しています。

なお、離島地区などについては、地理的条件を配慮して、様々な対策をとっています。例えば、適性診断については、携帯可能な適性診断機器を協会で購入して、貸し出しを行っています。さらに、運行管理者一般講習の離島での実施や、各種安全運転研修受講のための交通費などへの補助も行っています。

このほか、長崎県ト協独自の取り組みなどございますか。

昨年までの3か年間、国の「地域創生人材育成事業」を活用して、人材確保事業を実施しました。同事業は、人手不足の問題を抱えている地域で、従来の公的職業訓練の枠組みでは対応できない「地域の創意工夫を活かした人材育成の取り組み」を支援するため、平成27年に創設されたものです（令和2年度で事業終了）。国が都道府県から提案を受けた事業計画のうち、効果が高いと見込まれる取り組みを企画競争で選定するものですが、長崎県では、トラック運送事業、建設業、情報関連サービス業、製造業が該当し、トラック運送事業分野では、会員事業者の従業員を対象に、大型免許などトラック運送事業に従事するために必要な資格を取得する費用の全額を助成するというものでした。免許取得費用の他に、その期間中の給与なども含めて助成を受けることができ、長崎県では約90人分の免許取得に係る費用を助成しました。

長崎県は平坦な場所が少ないため、長崎地域では大型免許が取得できる教習所だけでなく、教習所自体が少なく、免許問題は大きいと言わざるを得ないのです。大型免許は取得費用も高額で、はじめから大型免許を持っている若年者を採用するのは無理といってもいいでしょう。会社が費用を負担して取得させる以外に、今後の方策は考えられず、こうした免許と若年者採用の課題に直面していた我が県にとって、この事業は意義深いものでした。今年度からスタートした、厚生労働省から委託を受けて全日本トラック協会が実施している、「就職氷河期世代の方向けの短期資格等習得コース事業」に繋がるモデルケースにもなったと思います。

普通運転免許を持っていても約35万円かかるといわれる大型免許を、預貯金を持たない若年者層が自費で取得しなくてはならないのでは、ますます業界就業へのハードルが高くなってしまいます。大手事業者ではそうした補助も可能ですが、中小零細企業がほとんどの我が業界にとって、こうした補助制度があることは本当に助かるのではないでしょうか。長崎県ト協でも、従来から免許取得への助成は行ってきていますが、これからは、大型免許を持っている人間を「採用する」から「育成する」時代だといえると思います。

長崎県ト協のリーダーとして、日ごろからお考えになっているポリシーや今後の抱負などお聞かせください。

令和6年4月から、年間960時間という時間外労働の上限時間が設定されること等を踏まえ、ドライバーの労働条件を改善し、トラック運送事業がその機能を維持していくためには、「人材の確保」を最重点課題ととらえ、長時間労働の削減や労働条件の改善などについて持続的な取り組みを行っていきます。特に、賃金や労働時間など労働条件面で他産業との格差を是正して、優秀な人材を確保・育成し、質の高い輸送サービスの提供を目指します。このためには、「標準的な運賃」の収受が必要不可欠だと考えます。

また、現在、諫早トラックステーション（TS）の存続問題が議論されていますが、日本の最西端に帰着、または、最西端から出発する長距離ドライバーの休憩・宿泊施設である諫早TSがなくなってしまっては困ります。

諫早市は、県北部へ北上するにも南部へ南下するにも中間地点にあり、長崎県内の特産品を集積し、中継地点としてこのTSから発送することができるほか、ドライバーの交代が可能な大型車・トレーラ等の中継地とするなど、様々な活用法があると思います。

さらに、コロナ禍で物流デジタルトランスフォーメーション（DX）やIT化が進んでいる現在、今まで通りの輸送や受発注の形は徐々に変化していくと思われます。それに伴ってドライバーも管理側も対応していかねばならず、ドライバーと管理者双方の教育も大切になっていくと考えています。

一方、緊急支援物資輸送体制については、私自身も長崎や諫早の大水害、普賢岳噴火などの自然災害を経験しているだけに、万全を期したいと考えています。長崎県は、佐世保に海上自衛隊総監部がある関係から、九州島内で災害が発生した場合は長崎県から各地へ緊急支援物資が輸送されるケースも多いのです。これまで、九州地方の西側を中心に台風被害等が多かったのですが、近年は気象状況の変化から災害の傾向も大きく変わっています。長崎県ト協は、県と海上自衛隊と緊急時輸送協定を結んでいますが、どのような災害が発生しても物流が滞らないよう、万全の輸送体制の確立を期したいと思います。

最後に、行政機関や全ト協などへの要望、または会員事業者へのメッセージなどございますか。

先ほど申し上げた通り、長崎県は地理的な条件から関東・関西などの大消費地から遠く、ドライバーの拘束時間が長い上、高速道路料金・燃料消費等、他県と比較して著しく不利な条件にあるといえます。労働時間を短くするためには高速道路の利用が必須であることを考慮していただき、現行3割引きの深夜割引を5割に拡充していただくとともに、午前0時から午前4時の適用時間帯を、労働基準法に定められている午後10時から午前5時に合わせて拡大していただきたいと思います。また、一定距離を超えた利用については、上限定額となるような制度の導入を提言いたします。

さらに、省力化についてですが、現在、農水産物では手荷役が多く、この問題を解決するにはパレット化が不可欠です。現状、パレット化された貨物も、トラックの荷台に積載する際にバラされていますが、これをパレットのまま輸送するシステムを構築すべきです。パレット規格や外装の標準化、パレット運用ルールの確立等の推進に向けた取り組みが求められます。

また、現在パレット規格は1100×1100や1200×1200などの違いがあります。車両によっては、パレットが横に2列積載できないなど、弊害になっている場合もあります。この問題の解消を図り、輸送効率と生産性の向上のために、車両幅の規格を緩和していただきたいと思います。

最後に、令和6年4月からの960時間の時間外上限規制についてですが、日本全国で地域事情、輸送貨物、輸送範囲など、全ての面において条件が異なる事業者ばかりです。長崎の離島でいえば、陸路に近いところにしか生き残れなくなり、トラック運送事業者が衰退した地域では、今度は生産者も廃業せざるを得なくなります。大都市圏に運ぶ輸送のみならず、地場輸送でも運送事業者の皆様は生き残りをかけて創意工夫をなさっていますが、何分、もう時間がありません。一律に令和6年と期限を切る前に、地域や企業規模、また輸送品目・特性などに応じて、適用除外や段階的な適用など、激変緩和の特例措置をぜひお願いいたします。

馬場 邦彦（ばばくにひこ） 会長の横顔
63歳（昭和32年5月12日生まれ）

幸運トラック株式会社　代表取締役社長

ご家族は？　家内と家内の母と次女、そして1歳のトイプードルのウメちゃんです。
ご趣味は？　強いてあげるとゴルフでしょうか。岡本綾子プロと親交があることもあり、県内外の他業種の経営者の皆さんと交通遺児チャリティゴルフ会を開いたりしています。
座右の銘は？　自分が養子であることから、「創業守成（そうぎょうしゅせい）で す。事業を始めるのは容易いことですが、それを守り続けるのは難しいという意味です。
最近読んだ本は？　著者はどちらも懇意にしている方で、長崎大学の河野茂学長が監修された『死者ゼロの真相』と、自衛隊で統合幕僚長を務められた河野克俊さんの『統合幕僚長―我がリーダーの心得―』です。

2020・11・15

こちら広報室 四季折々 195

▼従兄弟の友人がお寺の住職をしていて、昨今の核家族化や檀家の減少、そしてコロナ禍で経営が厳しいという切実な話をしていました。尊い命の終末に際し厳粛に執り行われる儀式は、最近では想定を超えた形で変化しているようです。▼その住職から、以前「座蒲」（ざふ）という座禅専用の丸い座蒲団をいただきました。座蒲に座る時は、必ずお線香を用意しますが、燃え尽きるまでの30分程は、瞑想の世界に浸ることができます。すると、脳裏の邪念が消え去って頭の中がクリアになり、まるで一気に眼前で青空が開けたような感覚になります。瞑想の際にお線香1本がもたらす効果は抜群で、ストレス発散の一助になっています。▼お線香の主な原料は、タブ（椨）粉の樹脂を粉末にして水で練ったもので、香り付けに丁子や白檀などの植物性香料を加えます。ネガティブなエネルギーを払拭し、アクティブなエネルギーを引き寄せるかのようなお線香の浄化作用は、現代社会において必須アイテムになるかも知れません。▼人の悩みは千差万別で、「精神的な悩み」、「肉体的な悩み」、「将来的な悩み」と様々です。年齢を重ねるにつれ、悩みは様々に変化しますが、尽きることはありません。▼疲れた身体や心をリフレッシュするには、里山の原風景に触れるのも一興かもしれません。俳人・山田美知子の句「麦秋の里の香残る旅鞄」の如く、鞄一つをぶら下げて、未踏の地を訪れ、当地の人々の素朴な温もりに接したいものです。▼渥美清主演の映画『男はつらいよ』の主人公・車寅次郎は、全49作の中で、全国各地の名所旧跡や山間の温泉地などを訪れています。がさつでデリカシーのない性格のようでいて、人一倍寂しがりやで、他人思いの寅さんは、何かの拍子に故郷に戻っては大騒動を引き起こし、再びあてのない旅へと向かうのです。▼毎度お馴染みの展開で、結末も想像通りですが、地方で巡り合う一期一会の相手との寅さんならではの「縁」や、マドンナとの「出逢い」に魅せられます。時として、時間に縛られず、人間関係に苦労せず、自由奔放に生きる姿に「羨ましいなあ」と憧れるばかりです。▼国が推奨する「Go Toキャンペーン」では、この機会とばかりに高価格の宿に人気が集中しているようですが、鄙びた宿も中々魅力的で味わいがあります。腕時計を外して、まるでタイムスリップしたかの如く、今となっては得難い大正・昭和の香りを残した全国に残る「わびさびの聖地」へ旅立ってみませんか。寅さんの名ゼリフ、「風の吹くまま気の向くままってやつだよ」という言葉が、どこか遠くから聞こえてくるかもしれません！

（山崎　薫）

検査車両撮影システム
CS-Photo α6
・検査ラインとの連動で車両を6台のカメラで自動撮影し、お客様の管理と共にコンプライアンスを強化します。
・カメラは最大12台までの接続が可能です。

大型車両用門型洗車機
ビッグウォッシャー アバンザード
・車種判別センサーで「車種」と「大きさ」を自動的に判別し、車に合わせた最適な洗車を可能にしました。
・洗車に伴うスタッフの負担軽減と業務の効率化を強力サポート！

販売元 株式会社イヤサカ　本社／〒113-0034 東京都文京区湯島 3-26-9　Tel.03-3833-6110　Fax.03-5688-7074　http://www.iyasaka.co.jp