昭和35年11月28日第3種郵便物認可

令和3年（2021年）　第2168号

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。
「働きやすい職場認証」取得のご相談も承ります。
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ﾎﾟ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://www.ms-ins.com/business/keiei-support/
三井住友海上は「経営革新等支援機関」です。

Japan Trucking Association

広報 とらっく

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）

▼全ト協会員専用ホームページのパスワード▼
R2.12/15～R3.1/14：5749　1/15～2/14：6043

あけましておめでとうございます

公益社団法人 全日本トラック協会
会長　坂本　克己

令和3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、まさにコロナ禍に翻弄された1年でありました。人の命は尊いものであり、私どもとしても、この現実は厳粛に受け止めなければならないと思います。

この状況の中で、わがトラック産業も大きな影響を受けました。経済の停滞・縮小の流れの中で、どのように事業を継続していくか、それぞれの事業者の方々が知恵を絞り、工夫を凝らし、努力してきた日々ではなかったかと思います。

ただ、そのようなコロナ禍という厳しい状況下にあっても、社会からの期待に応え、国民生活のため、経済のために物流を止めないという強い思いを持ち、そしてトラック事業への誇りと自負を持ってがんばってこられた各事業者の皆様方に敬意を、そして現場で努力しておられるドライバーの皆様方に感謝を表したいと思います。

引き続き、厳しい苦境に直面しておられる事業者の皆様が、様々な支援措置を活用しながら経営を持続できるよう、国交省をはじめとした関係省庁の皆様のお力を頂戴しながら努力してまいります。

我が国の物流を守り続けていくためには、「悪貨が良貨を駆逐する」ようなことのないよう、悪質な事業者を排除するとともに、悪質な荷主が適切に指導され、真面目な事業者が社会において正当な評価を受けて、事業継続できるようにしていかなければなりません。そのためには、先般、関係者の皆様のご支援のおかげで成立をみた改正貨物自動車運送事業法への取り組みを今こそ促進していく必要があります。

「標準的な運賃」をはじめ、「荷主対策の深度化」や「規制の適正化」といった取り組みを着実に進めていき、ドライバーの労働環境改善の原資となる運賃・料金を適正に収受していくことなどを通じて、当業界を取り巻く様々な課題を解消させていかなければなりません。

また、運送事業者の高速道路利用を推進していくことが必要です。

このことは、安全・安心な交通環境の実現に繋がり、また、周辺地域の環境に優しい輸送が実現できるとともに、ドライバーの拘束時間短縮など働き方改革の実現にも貢献できます。

そして、これを実現させるためには、運送事業者にとって利用しやすい道路ネットワークの推進が必要不可欠です。

全ト協では、「道路こそ運送事業者の生命線」と捉え、「重要物流道路」をはじめとする高速道路等の整備推進や、ミッシングリンクの解消、SA・PAおよび休憩・休息施設や中継物流拠点の整備など、運送事業者の皆様にとって利用しやすい高速道路料金のあり方の実現に向けて尽力してまいりたいと考えております。

また、運送事業者にとって使いやすい道路にしていくためには、高速道路料金のあり方等についてリーズナブルコストの構築を考えることが必要だと思います。今後とも、国土交通省などに対し引き続き強力に働きかけを続けてまいります。

令和3年を迎え、気持ちを新たに業界のさらなる健全化に果敢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。

国土交通大臣　赤羽　一嘉

昨年9月に菅内閣が発足し、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。

新型コロナウイルス禍の中、国民の命と暮らしを守り、我が国の経済活動を支えるために、献身的に尊い使命と責任を果たしていただいている物流分野に携わる全てのエッセンシャルワーカーの皆様に、心から敬意と感謝を申し上げます。

新型コロナウイルス禍を契機とする「新しい生活様式」への対応や、リスクに強い社会経済構造の実現が喫緊の課題となっております。このため、国土交通省においても、デジタル革命や規制緩和の取組を推進し、日本の活力につなげていけるよう全力で取り組んでまいります。

デジタル化については、物流分野等におけるDX（デジタル・トランスフォーメーション）や関連する取組を推進してまいります。

物流分野においては、担い手不足の深刻化、物流生産性の向上という喫緊の課題に加えて、「新しい生活様式」に対応するための接触機会の最小化等にも取り組むことが求められています。このため、これまで取り組んできた、物流・商流データ基盤の構築やトラック隊列走行などの最新技術を活用した物流の効率化に加え、物流施設におけるデジタル化・自動化など、DXをより一層推進してまいります。

社会資本整備については、コロナ禍により落ち込んだ経済を早期回復させ、持続可能な経済成長を確実なものとするため、ストック効果の高い事業を重点的・戦略的に進めることが必要です。

高速道路については、財政投融資を活用して、安全性・信頼性等の向上のための暫定2車線区間における4車線化を行うこととしています。

また、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全かつ円滑な物流等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。

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、平成30年12月に成立した改正貨物自動車運送事業法に基づき、トラックドライバーの働き方改革に向けて、荷主への働きかけなどを着実に実施してまいります。さらに、同法により昨年4月に告示した標準的な運賃のさらなる普及・浸透を図り、取引環境の適正化等を推進してまいります。

物流分野においては、労働力不足や新型コロナウイルス感染症の流行などを背景として、さらなる労働生産性の向上やポストコロナ時代に対応した非接触・非対面型物流への転換が求められているところです。

このような中、国土交通省においては、2021年度からを計画期間とする新たな総合物流施策大綱の策定に向けた議論を、関係省庁や荷主、物流事業者等とも連携して進め、昨年12月に有識者検討会から提言を頂きました。

提言では、①AI、IoT、ロボット等の新技術を活用した機械化・省人化の推進や物流標準化、サプライチェーン全体の最適化に資するデータ基盤の整備などによる「簡素で滑らかな物流」の実現、②トラックドライバーの時間外労働の上限規制を遵守するために必要な労働環境の整備や働き方改革、共同物流のさらなる展開をはじめとする労働生産性の改善に向けた革新的な取組などの推進による「担い手にやさしい物流」の実現、③感染症や大規模災害等有事においても物流が機能するためのインフラ整備や農林水産物・食品の輸出促進に対応した物流基盤の強化などによる「強くてしなやかな物流」の実現、という3つの方向性が示されました。

国土交通省としては、この提言を踏まえて本年春頃には新たな大綱を策定し、関係省庁や民間事業者等と連携しながら必要な施策を的確に推進してまいります。

本年も「現場主義」を徹底し、諸課題に全力で取り組んでいく所存です。国民の皆様の一層の御理解、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）

関越自動車道でトラックなどが立ち往生
今冬での万全な雪道対策を事業者に呼びかけ

関越自動車道では、大雪の影響により昨年12月16日から新潟県内で車両の立ち往生が続き、最大でおよそ2100台の車両が立ち往生する事態となった。

これを受けて、全日本トラック協会では会員事業者に対して、雪道対策の徹底を呼びかけている。

（詳細8面）

燃料調達の安定性も、天然ガストラックの魅力です

NGV

都市ガス事業者は、増大するガス需要に対応するため、より多くの国から輸入するなど、安定調達に努めております。また、米国からのシェールガス輸入や、長期にわたるLNG契約、上流権益の獲得、複数のプロジェクト契約による調達先多様化など、上流事業への参画にも積極的に取り組んでいます。

出典：IEA「World Energy Outlook 2018」

【対象となるSDGsの例】
3 すべての人に健康と福祉を
11 住み続けられるまちづくりを
13 気候変動に具体的な対策を

都市間輸送の環境改善に貢献する大型天然ガストラック

写真提供：いすゞ自動車株式会社

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/

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!

スワップウイングボデー

スワップバンボデー

TREX 日本トレクス株式会社

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
https://daisosystem.co.jp/

令和3（2021）年「年頭の辞」

国土交通省自動車局長　秡川　直也

皆様、新年あけましておめでとうございます。

令和3年の新春を迎え、謹んで年頭のご挨拶を申し上げます。

最近の我が国の経済は、緩やかな景気の回復基調が続いていたところですが、新型コロナウイルス感染症の流行により、人・モノの自由な移動に大きな制約が課された状況が長く続く中、多くの自動車関係事業者の方々が大変厳しい経営環境の中にいらっしゃるものと存じます。しかしながら、そのような厳しい環境にあっても、自動車関係事業者の皆様におかれましては、社会経済活動に必要不可欠な自動車の安全の確保や、人・モノの移動を支えるエッセンシャルサービスとしての事業継続に大変なご努力をされておられるところであり、心から敬意を表する次第です。

国土交通省としては、コロナ禍の中にあっても、さらにその先を見据え、自動車行政を巡る様々な課題に対応し、利用者や自動車関係事業に携わる皆様の期待に応えられるよう、本省自動車局、地方運輸局、沖縄総合事務局、運輸支局等が一体となって、以下の施策を中心に取り組んでまいります。

新型コロナウイルス感染症の拡大により、自動車運送事業者は、エッセンシャルサービスとして、緊急事態宣言下においても必要な機能を維持することが求められましたが、宣言解除後も感染拡大防止のため、外出、移動、イベントの開催等の自粛や、テレワークの普及等の行動様式の変化により、引き続き厳しい状況に直面しています。

このような状況の中、国土交通省では、業界団体と連携して業種別ガイドラインを策定し、感染予防を徹底してきました。

令和3年度予算においても、コロナ後を見据え、地域公共交通の持続可能な運行確保に向けた支援や、デジタル化等の新たな取組による事業構造強化を図るための事業等を予定しているところです。

さらに、雇用調整助成金や持続化給付金などの政府の各種支援策や、地方公共団体による新型コロナウイルス感染症対応地方創生臨時交付金について、関係省庁と連携して必要な措置が講じられるよう取り組んでおります。

トラック運送業は、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、平時のみならず、災害時においても緊急支援物資の輸送を行う我が国の基幹的な産業であり、そのご活躍に改めて敬意を表します。

私事ですが、5年ほど前に貨物課長を拝命していた当時、厚生労働省と連携して「トラック輸送における取引環境・労働時間改善協議会」を立ち上げました。トラック運送業の生産性向上等については、荷主の理解・協力を得て、「取引の適正化」を図ることが不可欠ですが、その頃は、荷主やトラック運送事業者等が集まる会議体はなく、まだ働き方改革という言葉もない中で議論が行われておりました。それから現在に至るまで、この協議会が中央のみならず各都道府県においても議論が続けられており、少しずつではありますが、この粘り強い取組が津々浦々に浸透してきていると実感しております。

一方、平成30年6月に「働き方改革関連法」が成立して、令和6年度から労働時間の上限規制が罰則付きで適用されることになっていることから、トラックドライバーの長時間労働の抑制は待ったなしとなっており、取引環境の適正化や生産性向上などの取組をさらに加速度的に推進していく必要があります。

この取組のひとつとして、平成30年12月に成立した「改正貨物自動車運送事業法」に基づき、昨年4月に「標準的な運賃」を告示しました。新型コロナウイルス感染症の影響により、荷主・運送事業者ともに厳しい状況にありますが、こうした状況も注視しつつ、トラック運送事業者の適正な運賃収受の下支えとなる環境を整備することにより、ドライバーの労働条件を改善し、安定的かつ持続的な物流の確保に取り組んでまいります。

また、同法の措置として、引き続き、荷主への働きかけなどを着実に実施するほか、コンプライアンスを遵守する事業者の努力が無駄にならないよう、公平・公正な事業環境の整備を図ってまいります。

国土交通省では、「事業用自動車総合安全プラン2020」に基づき、事業用自動車の事故防止に係る各種施策に取り組んでまいりました。その結果、事業用自動車による交通事故件数や死傷者数は減少しておりますが、依然として重大事故は発生しており、引き続き安全対策に取り組む必要があります。

本年は、本プランについて、健康起因事故対策や飲酒運転対策など、昨今の自動車運送事業を取り巻く状況を踏まえた更なる事故対策を盛り込むよう改訂を行うとともに、改訂したプランに基づく安全対策を着実に推進し、自動車運送事業における安全・安心の確保に万全を期してまいります。

また、悪質違反を犯した事業者や重大事故を引き起こした事業者及び法令違反が疑われる事業者に対する重点的かつ優先的な監査を通じて、引き続き自動車運送事業者における関係法令の遵守及び適切な運行管理等の徹底を図ってまいります。

車体課税の見直しについては、昨年12月10日に決定された「令和3年度与党税制改正大綱」において、環境性能に応じて自動車重量税等が減免となるエコカー減税およびグリーン化特例の延長等が行われることとなりました。

なお、自動車関係諸税の課税のあり方については、地域の足の確保、インフラ老朽化対策等の必要性を踏まえ、中長期的に検討することとなりました。

また、先進安全技術を搭載したトラック・バスに対する「先進安全自動車（ASV）特例」等の拡充・延長が決定されました。

これらの税制により、環境性能や安全性能に優れた自動車の導入促進が引き続き図られることが期待されます。

近年、自動車運送事業においては、ドライバーの有効求人倍率が全産業平均の約2倍となるなど担い手不足が深刻化しており、また「働き方改革関連法」に基づき、自動車運転者は令和6年度から時間外労働の上限規制が適用されることになります。

このため国土交通省では、「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」等に基づき、①労働生産性の向上、②多様な人材の確保・育成、③取引環境の適正化を通じた労働環境の改善に取り組んでいるところです。

昨年はこれまでの取組に加えて、長時間労働是正のためのインセンティブ・抑止力の強化として、職場環境改善に向けた各事業者の取組の「見える化」を行う「働きやすい職場認証制度」を創設いたしました。

この他にも、トラック運送業では、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」推進運動を進めているところですが、引き続きこうした取組を通じ、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、トラック運送業の働き方改革の実現に向け、平成30年12月に改正された貨物自動車運送事業法の適切な運用に努めてまいります。

以上、年頭に当たり、自動車行政の主な内容について述べさせていただきました。自動車の利用者の方々、自動車関係の事業者の方々、そして地方自治体その他の関係者の方々のニーズやご意見をしっかりと把握した上で、地方運輸局等とともに、関係する諸機関・団体との連携を一層密にしつつ、コロナ禍の先も見据え、諸課題の解決に向けて全力を尽くす所存です。本年も自動車行政の推進に対しまして、より一層のご理解とご支援を賜りますようお願い申し上げます。

最後になりましたが、自動車に関わられている皆様方が、この一年、それぞれの分野において大いにご活躍され、一層のご発展を遂げられますことを祈念いたしまして、年頭のご挨拶とさせていただきます。（要旨）

国土交通省道路局長　吉岡　幹夫

令和3年の新しい年を迎え、お慶び申し上げます。また皆様には、平素から道路行政の推進につきまして、格別のご支援、ご協力を賜り、厚く御礼申し上げます。

国土交通省が担う社会資本整備は、経済成長や安全・安心な国民生活の礎を築き、未来を切り拓く投資です。道路行政としては、道路が持つ「人・地域をつなぐ」ネットワークとしての機能と「地域・まちを創る」空間としての機能を最大限活用して、国民のくらしや経済をしっかりと支えていく必要があります。関連する他分野の施策とも連携しながら、世界一安全（Safe）、スマート（Smart）、持続可能（Sustainable）な道路交通システムの構築を目指して取り組みを進めてまいります。

昨年は、令和2年7月豪雨により、九州、中部、東北地方を中心に広い範囲で大規模な浸水や土砂崩落等の被害が発生するなど、防災・減災、国土強靱化の更なる加速化・深化は待ったなしの状況です。令和2年12月には、「防災・減災、国土強靱化のための5か年加速化対策」が閣議決定されました。取組の加速化・深化のために令和3年度から7年度の5か年で追加的に必要となる事業規模は、政府全体でおおむね15兆円程度を目途としています。道路分野においては、災害からの迅速な復旧・復興を可能とする災害に強い国土幹線道路ネットワークの構築に向けて、これまでの法面対策等の局所的な防災・減災対策に加えて、高規格道路のミッシングリンクの解消及び暫定2車線区間の4車線化、高規格道路と代替機能を発揮する直轄国道とのダブルネットワークの強化、さらには急速に進展する老朽化への対策など、抜本的な対策の強化を進めてまいります。

道路構造物の老朽化対策については、ライフサイクルコストの低減や持続可能な維持管理を実現する予防保全によるメンテナンスに早期に移行する必要があります。定期点検等により確認された修繕が必要な道路施設の対策に集中的に取り組みつつ、老朽化した施設の集約・撤去、機能縮小や新技術を活用した点検の促進など、メンテナンスの一層の効率化にも取り組んでまいります。あわせて、近年開発が進む新技術・新材料の導入を促進するため、技術基準類の整備を迅速化し、維持管理の省力化やコスト削減に取り組んでまいります。

また、新型コロナウイルス感染症の拡大によって、安定的な物流の確保の重要性が再認識されました。エッセンシャルワーカーである物流事業者等が活動しやすい環境の整備に向けて、大型車両の適切な休憩・休息機能の確保や渋滞対策による円滑な交通の確保等に取り組みます。

ポストコロナ時代における人と環境にやさしい道路利活用として、自転車の利用環境の整備・活用促進や三密を回避し地域の賑わいを創出する歩行者利便増進道路の展開なども進めてまいります。

さらに、ITを駆使することで、道路上の障害を早期発見・処理、施工や維持管理の徹底した自動化・無人化、行政手続きのオンライン化・タッチレス化、道路のビッグデータの収集・蓄積・フル活用など、道路システムのDXを推進し、道路管理や行政手続きの効率化・高度化にも注力してまいります。

今後も、皆様のご協力も賜りながら、多岐にわたる道路行政を進めてまいります。

結びに、皆様の一層の御健勝、御活躍を心から祈念いたしまして、新年の御挨拶とさせていただきます。

令和3（2021）年「年頭の辞」

自由民主党トラック輸送振興議員連盟会長　細田　博之

令和3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。

まず、今回の新型コロナウイルス感染症でお亡くなりになられた全ての皆様に対して、心からの哀悼の意を申し上げます。

平成24年に自公連立政権が誕生し、安倍政権下で経済成長を着実に遂げてまいりましたが、昨年の新型コロナウイルス感染症の流行が国内外の経済に暗い影を落としました。新型コロナウイルス感染症の感染拡大と戦後最大の経済の落ち込みという国難の中で、菅政権への移行が行われました。

菅総理は、新型コロナウイルス感染症対策として、「爆発的な感染は絶対に防ぎ、国民の命と健康を守り抜いた上で、社会経済活動を軌道に乗せ、経済を回復していく」と、感染防止と経済活動の両立を図っていく考えを強調しています。

一方で、昨年11月以降、国内の新規陽性者数の増加傾向が顕著になってきています。

我が国の経済活動を守るためには、このコロナ禍は何としても克服しなければなりません。自由民主党といたしましては、政府や各自治体などと連携しながら、最大限の警戒感をもって、感染状況に応じた対策を矢継ぎ早に実施してまいります。

こうした厳しい状況にもかかわらず、物流の現場で働いていらっしゃるトラックドライバーの皆様には、エッセンシャルワーカー（社会に必要不可欠な労働者）として、我が国の経済活動を支えるトラック物流を懸命に支えていただきました。

トラックドライバーの皆様、そしてトラック運送業界の皆様に対しまして、厚く感謝申し上げます。

さて、新型コロナウイルス感染症に適切に対応するため、政府では昨年12月、追加経済対策と令和2年度第3次補正予算を取りまとめました。第3次補正予算は、3年度当初予算と一体として、いわゆる「15か月予算」の考え方のもとで編成するものです。

追加経済対策では、①新型コロナウイルス感染症の拡大防止策、②ポストコロナに向けた経済構造の転換・好循環の実現、③防災・減災、国土強靭化の推進等の安心・安全の確保――を柱としています。

また、全日本トラック協会の皆様からの強い要望を受け、昨年12月に期限を迎える予定だった雇用調整助成金の特例措置について、3年2月までの延長を追加経済対策に盛り込むことができました。

さらに、中小企業などの資金繰り支援など、新型コロナウイルス感染症に係る各種支援措置についても盛り込んでおります。

物流の維持は、我が国の経済再生に向けて必要不可欠なものと考えております。今後もトラック運送業界の皆様方からの貴重なご意見を頂戴しながら、運送事業者の皆様の事業継続に資する各種支援措置の継続などに精一杯取り組んでまいります。

さて、少子高齢化の加速と労働力人口の減少に伴い、運送事業者の皆様の多くがドライバー不足に苦しんでおられます。一方で、AI（人工知能）・IoT（モノのインターネット）等といった最新技術の進化など、技術革新に向けた動きが見られるようになりました。政府においても、現在デジタル強靭化社会の実現に向けた取り組みを進めております。

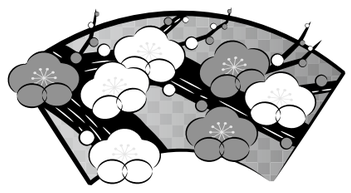
こうした状況の中でコロナ禍に見舞われ、あらゆる産業が「新たな生活様式」への対応を強く求められています。トラック運送業界にとっては、今がまさに、物流のデジタル化や構造改革を加速度的に促進させる好機ではないでしょうか。

政府では2年度末を目途に、「2020年代の総合物流施策大綱に関する検討会」からの提言を基に、次期総合物流施策大綱を取りまとめる予定となっています。

同大綱では、①物流DX（デジタル・トランスフォーメーション）や物流標準化の推進によるサプライチェーン全体の徹底した最適化、②労働力不足対策と物流構造改革の推進、③強靭で持続可能な物流ネットワークの構築――といった施策が盛り込まれる見込みとなっています。

我が国の物流が直面している課題は、先鋭化・鮮明化してきていると感じております。全ての運送事業者の皆様がこうした物流の大きな変革に的確に対応されるとともに、トラック運送業界が健全な発展を遂げることができますよう、自民党トラック輸送振興議員連盟としましても、皆様の声に耳を傾けながら、支援を継続してまいりたいと考えております。

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祈念申し上げ、新年のご挨拶とさせていただきます。



公明党トラック議員懇話会会長　北側　一雄

令和3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。

まず、このたびの新型コロナウイルス感染症でお亡くなりになった皆様に対して、心からの哀悼の意を申し上げます。

公明党では政府と連携し、新型コロナウイルス感染症の感染拡大防止と社会経済活動の両立を目指し、様々な政策を遂行してまいりました。一方で、コロナ禍による苦境に直面し、現在も多くの運送事業者の皆様が経営面で苦しんでおられます。

また、中小運送事業者においては、経営者の高齢化に伴う後継者不足も深刻な状況となっております。後継者不在の運送事業者にとっては、先行きが見通しづらい中でコロナの影響が追い打ちとなり、事業継続を断念せざるを得ない事態にも陥りかねません。

公明党としましては、「コロナの収束が何よりの経済政策」と考えております。コロナ禍に直面している中小運送事業者の事業の持続的な発展に向けて、公明党の地方議員と国会議員のネットワークを活かして皆様の声をしっかり受け止め、機動的な政策実現に力を入れてまいります。

また、公明党では従来から円滑な事業承継の実現にも力を入れてまいりました。引き続き党として、事業承継支援のさらなる充実を図ってまいりたいと考えております。

さて、昨年11月以降、新型コロナウイルス感染症の新規感染者数が全国で増加傾向にあります。今後は、感染拡大防止策を徹底しながら、社会・経済活動との両立が求められてまいります。

感染拡大防止に万全を期しながら、経済をコロナ禍以前の水準に回帰させ、民需主導の成長軌道に戻していくために、政府では、「感染拡大防止策」と、「ポストコロナに向けた経済構造の転換」、「国土強靭化」の3点を柱とした追加経済対策をまとめました。

昨年12月にはトラック運送業界の皆様からのご要望を伺うとともに、全日本トラック協会の皆様から、コロナ禍の厳しい状況の中にあっても懸命に頑張っておられる現場の皆様のお声をお聞きしました。皆様方の物流に対する熱い気持ちにお応えするべく、我々も業界の皆様の要望の実現に向けて精一杯汗を流してまいりました。その結果、雇用調整助成金等の特例措置の延長などを追加経済対策に盛り込むことができました。

輸送の現場で働いておられるトラックドライバーの皆様は、コロナ禍においてもエッセンシャルワーカー（社会に必要不可欠な労働者）として、我が国の物流を懸命に支えてくださっておられます。毎日頑張っておられるトラックドライバーの皆様方に心より感謝申し上げますとともに、今後の奮闘にも期待しております。

トラックドライバーの皆様は、コロナ禍のみならず大規模自然災害発生時においても、エッセンシャルワーカーとして緊急物資輸送に懸命にあたられております。近年自然災害が激甚化する傾向にある中で、被災者の命を守る緊急物資輸送の重要性はますます高まっております。

災害時において、緊急物資輸送を確実に遂行していくためには、「重要物流道路」をはじめとする高速道路等ネットワークの整備推進が必要不可欠になってまいります。また、平常時においても安定的な輸送の確保に資する道路整備の推進は、「国民生活と経済のライフライン」としての機能を果たす営業用トラックにとって非常に重要な政策だと言えるでしょう。トラック運送業界の皆様方からも、安定的な輸送を実現するための「道路整備の推進」や利用促進に繋がる「高速道路料金等の引下げ」についてのご要望を数多く頂戴しております。

近年国内で自然災害が相次いでいる中で、「防災・減災」「国土強靭化」は我が国にとって大きな課題となっています。政府では、防災・減災、国土強靭化の推進に向けて、令和3年度から7年度までの5か年計画を取りまとめました。

公明党といたしましても、政府などと連携しながら、「重要物流道路のさらなる充実化」をはじめとした国土強靭化への取り組みを強化し、災害に屈しない国土づくりを進めてまいりたいと考えております。

会員事業者の皆様におかれましては本年も引き続き、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、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。

皮膚赤外線体温計 販売中

医療機器認証番号　302AHBZX00008000

直接肌に触れることなく約１秒で額の皮膚温度を測定できる体温計です。

人体から放射される赤外線をセンサでとらえ、舌下で測定した体温に換算した値を表示します。肌に触れずに測定できるので衛生的。

（皮膚赤外線体温計）
信頼のオムロン社製

非接触
非接触で額から体温の測定が可能。（額の体温から舌下の体温へ独自演算）また、体温の他にも表面温度や室温の測定ができます。

測定時間 約１秒
わずか１秒で測定可能。一般的なワキ式体温計よりも素早く測れます。

メモリ機能
25 回分のメモリ付き。過去の記録をさかのぼって確認できます。

大型 & バックライト液晶
測定結果が見やすい大きな液晶。さらに、バックライト液晶のため、暗い部屋や夜間などの暗い環境でも測定結果がはっきりと確認できます。

ボタンひと押しで測定可能
電源ON後、オデコから1～3cm 離した位置に体温計をセットしボタンひと押しで測定開始。どなたでも簡単に測定でき、測定終了後は音とライトでお知らせします。

ユーザーに配慮した使いやすいデザイン
測定者がオデコで測りやすく、にぎりやすいハンドグリップ形状です。

都道府県トラック協会・協同組合・一般トラック事業者向け

販売価格 8,000円［税、送料別］

※本製品は「医療機器」のため「注意喚起シート」「取扱説明書」を必ずご一読してからのご使用をお願いいたします。

●本品は他産業に先駆けてトラック事業者向けに販売するもので、一般のネット通信販売サイトや量販店において販売されるものではありません。

●本品は医療機器であるため、転売はできません（贈答は可）。

●注文書ご希望の方は下記までお問い合わせください。
注文受付後、請求書を送付させていただきます。
ご入金確認後、順次発送いたします。

お問い合わせは
日貨協連 皮膚赤外線体温計係
Tel:03-3355-2031
Fax:03-3355-2037
ホームページアドレス　http://www.nikka-net.or.jp
〒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）

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。

カミオンの魅力を公開中!▶
カミオンカスタム　検索

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
オートウオッシュ事業部　www.daifuku.com/jp
〒529-1692 滋賀県蒲生郡日野町中在寺1225　TEL(0748)53-0321（代）

新春特集

物流DX時代のトラック運送業界

デジタル・トランスフォーメーション
Digital Transformation

トラック運送事業者に求められるデジタル対応

持続可能な物流の確立へ アフターコロナ時代を見据えて

少子高齢化に伴う生産年齢人口減少やトラックドライバーの高齢化、EC（電子商取引）の普及による輸配送の小口・多頻度化等の影響により、物流現場における労働力確保に対する不安はさらに広がっています。さらに、今般の新型コロナウイルス感染症感染拡大に伴い、EC市場の規模拡大と小口・多頻度化が一層進んだことから、それを支える労働力不足にも拍車がかかっています。こうした状況から、今後さらなる生産性向上などにより、トラック運送業界における「働き方改革」を講じなければ、輸送需要に対して必要なサービスを安定的に供給することができない事態が生じることが懸念されているのは周知の事実です。

そこで、『広報とらっく』令和3年新年特集では「物流DX時代のトラック運送業界」と題して、物流のデジタル化推進に向けた取り組み等について取り上げていきます。今回は、「物流DXとは」「物流DXへの取り組みの必要性」をテーマに、編集部および流通経済大学の矢野裕児教授による寄稿で解説していきます。また、次号（1月15日号）では「中小運送事業者における物流DXへの取り組み」をテーマに、日通総合研究所の大島弘明取締役の寄稿を掲載し、物流DX時代のトラック運送事業者の対応すべき方向性を探ります。

「DX」あるいは「物流DX」という文字を、一般的にもまたトラック運送業界でも日増しに目にすることが増えています。

2020（令和2）年は、新型コロナウイルス感染症の流行とその対応に苦慮した一年でした。2021（3）年の年明けも「第三波」の渦中にあり、ポストコロナを見据え、引き続きの対応が求められます。

例えば、昨年来「非接触・非対面型の物流」も耳にすることが増えました。しかし、BtoBの輸送現場では、まだまだ対面で伝票をもとにした検品や、パレット荷役ができず、多くの手荷役など「接触・対面」なアナログ作業がたくさんあります。大手の製造業、卸売業、小売業の一部では、自動化機器の導入などが進みつつありますが、それもまだごく一部です。ただし、BtoCの宅配の一部で「置き配」が当たり前になるなど、変化の兆しが現れつつあります。

「このような話とDXとは何の関係が?」、「DXなんてトラック運送業界には関係ないこと、先の話」では決してありません。そもそも物流現場でのドライバーや作業員不足といった課題への対策として、労働条件の改善は必須事項です。その実現には、非接触・非対面、自動化・機械化、デジタル化による「物流効率化」が必要となります。したがって、物流におけるドライバーの荷役作業は当たり前」など我が国特有の商習慣ができ、ドライバーなど物流現場の労働力に余裕があり、冷静に見れば非効率な作業も人手でこなすことができてしまったことなど、様々な要因があり、それを見直すことができなかったためといえましょう。

しかし、今後デジタルを活用することにより「荷待ち時間がなくなれば時短が」、「パレット化が進めば労力と時間の軽減に」、「荷物のマッチングがもっとうまくいけば共同配送や往復実車の実現も」、「自動運転できれば長距離ドライバーの数や負担が減る」、「あらかじめ発荷主から着荷主に荷物情報が送られていれば検品レスも可能に」、「長年の経験と鋭い感をもとに、人手で作ってきた配車組みや配送ルートの決定に、AIが追い付き追い越せばコンピューターに任せられラクになる」など、多くのことが可能になるのです。

物流におけるDXの具体例としては、AIを活用した「貨物情報のマッチングによる最適配車・配送ルートシステム」や「トラックの自動運転システム」、「ドローン配送システム」などが挙げられますが、どれもデジタルなしには実現不可能です。さらに、商品情報のデジタル化（ペーパーレス化）による「商品・物流の一元管理システム」では、無駄な作業の削減や商品の需要予測の一層の精度アップなどトラック運送業界のみならず、荷主業界をはじめとする産業界にとっても、絶大な効果を生むことに間違いありません。

ただし、デジタルを活用するには、情報は「紙」ではなく「データ」でやり取りすることが前提となります。すなわち物流に関する様々な（全ての）データをアナログ（手書き）からデジタル（電子データ）に交換することから始める必要があります。

例えば大手の製造業、卸売業、小売業でも、未だに顧客からのオーダーがオンラインではなくファックスで届く現場があります。その現場ではファックスで届いたオーダーの入力に人手が必要なため、入力ミスのリスクもあるのです。まずは発注側（着荷主）と受注側（発荷主）の間がデジタル化されることが必要です。

そのデジタル化には、情報の形式や内容を統一する「標準化・規格化」が必須となります。例えば受発注の間、商品管理や輸配送指示などで使われる伝票や帳票の形式や内容が個々様々ということでは、デジタル化を進めることは相変わらず困難となるからです。

また、物流の自動化や機械化を進めるには、荷姿や段ボールなど外装サイズの標準化やパレットサイズの標準化も必要となります。それも発注側（着荷主）と受注側（発荷主）の間での取引条件（商習慣）の見直しがあってからこそ実現できるものです。

更に自動・機械化には、商品（貨物）ごとのサイズや重量などの情報共有も必要になりますが、現在把握されていなかったり伝達されていなかったりする現場が少なくなく、荷主側の対応が求められます。

なお、物流作業の過程では、トラック運送事業者も（中小であっても）デジタル対応が求められることは間違いありません。トラック運送業界でのデジタル・IT化の遅れが指摘されて久しいものがあります。これからの物流はデジタルが必須となるため、例えば足下ではアナログの運転日報からデジタル化への対応なども必要になります。ただし、それによって、今までアナログで記録されなかった荷待ち時間や荷役時間などが記録でき、「現場の見える化」に繋げることができるのです。

DXとは何か?

そこでまず「DX」とは何なのかを理解することから入りましょう。

「DX」は「デジタル・トランスフォーメーション：Digital Transformation」の略称であり、簡単にいうと『デジタルによる変革』です。例えば、高速インターネット（5Gや将来の6Gなど）やクラウドサービス、人工知能（AI）などのIT（情報技術）を使って、旧来のアナログで非効率なシステム（新しいビジネスモデル）に変革していくこともいえます。

なお余談ですが、Digital Transformationの略なのに、なぜ「DT」ではなく「DX」なのか。それは英語圏では「trans-」の略に「X」を使うからとのことです。

そのDXの物流業界、物流現場での展開を総じて「物流DX」と称しています。

今まだ残るアナログな物流現場を、デジタルを活用して効率的な物流現場へと変えていくこと、すなわち物流効率化の進展であり、それにはトラック運送事業者も異論はないはずです。その当事者として直面・対応すべきテーマがDXだとすれば、自らの問題だと思えるのではないでしょうか。

これまでも、物流効率化のメニューとして「一貫パレチゼーション」や「共同配送」、「書面化、ペーパーレス化」、「取引条件の見直し」などが必要といわれて数十年、なかなか進まなかったのが実情です。それは「荷待ち時間は当たり前」、「ドライ

アナログな現場から効率的な新ビジネスモデルへの変革 物流DXで効率化を促進

エッセンシャルワーカーとしてその重要性が広く認知 ドライバーの労働条件改善の実現も

コロナ禍において、トラック運送業は人々の生活維持に欠かせない職業（エッセンシャルワーカー）としてその重要性が広く認知されました。アフターコロナの時代を見据えた中では、「足下の輸送量減少」という課題のみならず、「新たな生活様式に対応する非接触、非対面な物流」、長年の課題である「ドライバー不足問題の解決に向けた労働条件の改善」を、ぜひ実現したいものです。

政府による「次期総合物流施策大綱」の案の中でも、物流DXや物流標準化によるサプライチェーン全体の徹底した最適化の必要性が明記されています。

2021（3）年が、DXによる持続可能な物流の確立を進める転機の年となることに大きく期待し、トラック運送業界として一丸となって取り組んでいきましょう。

監修：㈱日通総合研究所 取締役 大島 弘明

2020年度 省エネ大賞 受賞
日野プロフィア ハイブリッド
HINO PROFIA Hybrid・COOL Hybrid
ENERGY CONSERVATION GRAND PRIZE
2020年度 省エネ大賞（製品・ビジネスモデル部門）
主催：一般財団法人省エネルギーセンター
HINO

低燃費
大型トラックでも、ハイブリッドの効果が期待できる!

快適
モーターで走るから音や振動が少なく疲れにくい!

冷凍性能
クールハイブリッドならではの優れた冷凍・冷蔵性能!

大型ハイブリッドの魅力を紹介!
低燃費で快適性に優れた
日野プロフィア COOL ハイブリッドで
働く1日を、実感してみてください。
実感するには、コチラ⇨ 日野プロフィア　実感　検索
日野自動車株式会社

寄稿

物流DXにどのように取り組むか

流通経済大学流通情報学部大学院物流情報学研究科 教授　矢野裕児

1 DXとは何か

近年、DX（デジタル・トランスフォーメーション、Digital Transformation）という言葉が、新聞、ビジネス誌、インターネット上に溢れている。DXが、今後大きくビジネスを変え、取り組んでいるのは当たり前という風潮である。しかしながら、DXという言葉は、本当のところ何を指すのか、具体的に企業は何をすればよいのか分からないというのも実態である。

ビジネスの世界において、これまでも一時的に流行り、その後聞かなくなった言葉は多い。DXも流行語で消えてしまうのか、それとも本当に社会を変えていくのか。さらに、物流の世界でのDXとは具体的にどのようなものを指し、企業は取り組んでいくべきかを考えてみる。

DXという言葉は、もともと2004（平成16）年にスウェーデンのウメオ大学教授、エリック・ストルターマン氏が主張した「ITがあらゆる意味で社会に影響を与える」というところに始まる。その後、日本においても2016（28）年頃から海外の動向として紹介されはじめ、2018（30）年に経済産業省が「DXレポート」「DX推進ガイドライン」を出したことにより、広く知られることとなった。

「DX推進ガイドライン」において、DXは「企業がビジネス環境の激しい変化に対応し、データとデジタル技術を活用して、顧客や社会のニーズを基に、製品やサービス、ビジネスモデルを変革するとともに、業務そのものや、組織、プロセス、企業文化・風土を変革し、競争上の優位性を確立すること」と定義している。

そしてレポートでは、「既存のITシステムが老朽化・複雑化・ブラックボックス化する中では、データを十分に活用しきれず、新しいデジタル技術を導入したとしても、データの利活用・連携が限定的であるため、その効果も限定的となってしまう」という問題点を指摘している。

今のままでは、「2025年の壁」として、「IT人材の不足」と「古い基幹システム」の2つが障害となり、2025（令和7）年から2030（12）年までの間に、年間で最大12兆円の経済損失が生じる可能性があるとした。

流通経済大学
矢野裕児教授

「やの・ゆうじ」昭和32年東京生まれ。同55年横浜国立大学工学部建築学科卒、同57年同大学院工学研究科修士課程修了、日通総合研究所入社、後に富士総合研究所へ移籍。平成元年日本大学大学院理工学研究科建築学専攻博士後期課程修了、工学博士。同8年流通経済大学流通情報学部助教授、専攻は都市計画、物流・流通システム、災害時ロジスティクス。

2 物流におけるDX

物流においても、DXの取り組みの重要性が様々なところで議論されている。そして、現在検討が進んでいる新たな「総合物流施策大綱」においても、標準化とDXの展開が大きな柱となっている。DXをどのように捉えるかについては、検討委員会においても多くの議論がなされ、国土交通省が苦労してまとめたところである。

図のようにDXの前提として、まずソフト、ハード、業務プロセスの標準化の重要性が指摘されている。標準化により、機械化、デジタル（情報）化が進むのであり、逆に機械化、情報化の進展が標準化を進めることともなる。物流については、これまで定量的な現状把握がなされず、そのために問題点の分析、課題解決が難しいということが指摘されてきた。情報化により「見える化」を推進させることとなり、これらの問題を解決することとなる。しかしながら、ここまでの段階は、決してDXというものではなく、今までいわれてきている情報化の段階というべきものである。

一般的に言われるDXは、従来のITシステムを見直し、新しいデジタル技術を導入し、データを活用することによって、この図のビジネスモデルそのものを革新し、これまでのあり方を変革するという部分を指している。

従来から情報化が進んでいる他の産業においては、ここでの標準化の議論はほぼ解決済みであり、情報化も進んでいる。しかしながら、そのデータを活用しきれていないという問題を抱えており、そのためにビジネスモデル変革に迫られているのである。

一方、物流においてはDXの前段階である情報化を進めることがまず必要であり、さらにそのためには標準化が必要であるといえる。

3 物流においてDXにどのように取り組むべきか

DXについて、5割超の企業が推進・検討に着手済みであり、特に大企業では8割超という調査がある一方で、成功している企業は14％にとどまっている[1]。さらに、推進の目的として重視する項目は、「業務プロセスの効率化」が8割を占め、それに対して「事業開発」「顧客開拓」「事業構造の変革」を重視する比率はやや低めだという結果もある[2]。情報化の段階は、業務効率化、生産性向上を目的としており、目標が明確で、その効果も出やすいといえる。しかしながら、DXは、情報化を使って変革を進めるというものであり、企業が明確な目的、目標をもたない限り、なかなか進展しないという問題があり、従来から情報化を進めてきた企業においても取り組みは難しいといえる。すなわち、DXという言葉だけを捉えて、やみくもに企業が取り組みを進めようとしても、成功は難しいといえる。

さて、物流において、DXにどのように取り組むべきか、ビジネスモデル変革を考えてみる。その際、重要なキーワードが、図には多く含まれている。まず、業務プロセスの標準化であり、サプライチェーン全体での情報化による「見える化」と作業プロセスの単純化・定常化、さらに物流システムの規格化を通じて、ビジネスモデルの変革という流れである。物流は商慣行などもあり複雑化・ブラックボックス化しており、そこを改善しない限り次のステップに進むことができない。そのためには、個別企業ごとに物流条件が違い、属人化してしまっている物流業務を標準化し、「見える化」により、問題点を明確にし、様々なボトルネックを除いて、物流がスムーズに流れる仕組みにしていく必要がある。そして個々の物流業務の標準化を積み上げ、システム総体として規格化されたビジネスモデルに変革する必要がある。

次の段階として、規格化したものに新たなカスタマイズをする、あるいは物流業務の枠を越えて、新たなサービスを展開するといったことにより、付加価値を付け、新たなビジネスモデルに変革していくことが必要なのである。このような流れの中で、物流企業はDXに取り組み、新しい物流の姿を考えていく必要がある。

【参考文献】
(1)ボストンコンサルティンググループ『デジタルトランスフォーメーションに関するグローバル調査』
(2)日本能率協会『日本企業の経営課題 2020』

図 物流DXについて

出典：2020年代の総合物流施策大綱に関する検討会第７回資料

YAZAKI
見えない稼働を見える化しフォークリフトの安心と安全を守ります。

フォークリフト向けドライブレコーダー
YLD1 無線LAN版
誰でも簡単に扱える　見たいところだけ抽出　自動レポート表示
簡単操作でドラレコ映像・運行データを収集。管理者様に代わり安全・効率・管理を徹底サポート！
安全
▶ オプションカメラの画像認識により、積荷の状態を把握
▶ リスト表示により危険挙動の発生状況を一目で管理
作業の安全状況を一目で管理
画像認識機能搭載（※別途オプションカメラが必要。）
Gセンサー・ジャイロセンサー搭載
他者の車両への接近を警告（※作業者、従業員はビーコンの所持が必要。）
効率
▶ 無線LAN通信により、操作不要で稼働データを収集
▶ 稼働率をWeb上にて手軽に閲覧
車載機の操作不要
ドライバーの自動特定（※運転者はビーコンを所持、ビーコンは別途オプション）
作業計画の作成・出力
作業日報を自動で作成
管理
▶ ビーコンの活用で乗務員の認証と周辺を監視
▶ 車両のバッテリー電圧をチェック
抽出されたヒヤリハット映像を確認
バッテリー電圧の低下をお知らせ
乗務員・車両の稼働をグラフで表示
車両の移動を視覚的に表示（※倉庫内にビーコンの設置が必要）
矢崎エナジーシステム株式会社　http://www.yazaki-keiso.com　詳しくはこちら
計装営業統括部 ：〒427-8555 静岡県島田市横井1－7－1 TEL 0547(37)2601
東北計装営業部（仙台支店）☎022(284)9113
中部計装営業部（名古屋支店）☎052(769)1533
九州計装営業部（福岡支店）☎092(411)4833
東北計装営業部（埼玉支店）☎048(654)2188
関西計装営業部（大阪支店）☎06(6458)8091
矢崎総業北海道販売㈱　☎011(852)2913
関東計装営業部（東京支店）☎03(5782)2703
関西計装営業部（広島支店）☎082(568)7803
矢崎総業四国販売㈱　☎087(833)3337
※電話は全てダイヤルインです。

大口・多頻度割引　令和４年３月末までの最大割引率 50%拡充継続が実現
エコカー減税等　営自格差を堅持した上で２年間延長へ

３年度 税制改正	【中小企業投資促進税制の延長】（法人税等）	
	現行の措置を２年間延長	⑫
	【車体課税の見直し】（自動車重量税、自動車税）	
	エコカー減税等については、営業用トラックを税率で優遇する「営自格差」を堅持した上で、現行の減免対象割合を維持する見直しを行い２年間延長。	⑬
	先進安全技術を搭載したトラックに対する「先進安全自動車（ASV）特例」について、適用対象となる装置の拡充（側方衝突警報装置）を行った上で延長※　※自動車重量税：３年間、自動車税（環境性能割）：２年間	⑭

⑬トラックにおけるエコカー減税等の延長・見直し

○トラックのエコカー減税、環境性能割、グリーン化特例は、現行の減免対象割合を維持。

現 行

エコカー減税・環境性能割（自動車重量税・自動車税環境性能割）

	平成27年度燃費基準					電気自動車等（※1）
	未達成	達成	+5%	+10%	+15%	
自動車重量税（エコカー減税）	対象外	対象外	▲50%	▲75%	免税	免税（※2）
自動車税（環境性能割）	2%	1%	0.5%	非課税		

（営業用トラックの場合）

グリーン化特例（自動車税種別割）

対象車	軽減率
電気自動車等（※1）	▲75%

見直し（令和3年度・4年度）

エコカー減税・環境性能割（自動車重量税・自動車税環境性能割）

	平成27年度燃費基準					電気自動車等（※1）
	未達成	達成	+5%	+10%	+15%	
自動車重量税（エコカー減税）	対象外	対象外	▲50%	▲75%	免税	免税（※2）
自動車税（環境性能割）	2%	1%	0.5%	非課税		

（営業用トラックの場合）

グリーン化特例（自動車税種別割）

対象車	軽減率
電気自動車等（※1）	▲75%

※1　電気自動車等とは、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。
※2　新車新規検査時に免税の車両については、初回継続検査時も免税。

⑫ 中小企業投資促進税制：中小企業者がトラック、内航貨物船、機械装置等を取得した場合における特例措置を延長する。

要望の結果

特例措置の内容

【所得税・法人税】取得価額（内航船舶は取得価格の75%）の30%の特別償却又は7%の税額控除
（対象設備：トラック車両、内航貨物船、機械装置等）　※対象資産から匿名組合契約等の目的である事業の用に供するものを除外

結 果

現行の特例措置を2年間（令和3年4月1日～令和5年3月31日）延長する。

⑭ 先進安全技術を搭載したトラック・バス車両に係る特例措置の拡充・延長
（自動車重量税・自動車税）

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・バスについて、自動車重量税及び自動車税（環境性能割）の特例措置を延長するとともに、特例措置の対象に側方衝突警報装置を追加する。

要望の結果

結 果
○義務化が決定した装置について、義務化までの間、特例措置の対象とする。具体的には以下のとおり。
・現行の措置を7ヶ月間（令和3年4月1日～**令和3年10月31日**）延長する。
・対象装置に新たに義務化が決定した**側方衝突警報装置**（BSIS）を追加する。

特例措置の内容

対象車両	対象装置		重量税額からの軽減額	取得価格からの控除額
車両総重量20t超22t以下のトラック	③LDWS ※令和2年10月31日まで		25%軽減	175万円控除
8t超20t以下のトラック	3装置装着	①AEBS ②EVSC ③LDWS	50%軽減	350万円控除
3．5t超8t以下のトラック				

《令和3年4月1日～令和3年10月31日》

対象車両	対象装置		重量税額からの軽減額		取得価格からの控除額	
22t超のトラック 8t超のトラクタ 20t超22t以下のトラック	④BSIS		25%軽減		175万円控除	
8t超20t以下のトラック	④BSIS		25%軽減	※75%軽減（①～④の装置装着）	175万円控除	※525万円控除（①～④の装置装着）
3．5t超8t以下のトラック	3装置装着	①AEBS ②EVSC ③LDWS	50%軽減		350万円控除	

《令和3年11月1日～令和6年4月30日※》

対象車両	対象装置	重量税額からの軽減額	取得価格からの控除額
22t超のトラック 8t超のトラクタ 20t超22t以下のトラック 8t超20t以下のトラック	④BSIS	25%軽減	175万円控除

※自動車税（環境性能割）については、～令和5年3月31日

※20t超22t以下のトラックは令和2年11月1日よりLDWSの全車装着義務化。※3.5t超20t以下のトラックは令和3年11月1日より3装置の全車装着義務化。
※ ■ は現行措置からの変更点。

※①AEBS＝衝突被害軽減ブレーキ、②EVSC＝車両安定性制御装置
③LDWS＝車線逸脱警報装置、④BSIS＝側方衝突警報装置

全日本トラック協会　引越部会

令和3年　引越繁忙期対策実施事項

全日本トラック協会引越部会（松橋謙一部会長）はこのほど、「令和3年引越繁忙期対策実施事項」を策定した。
同対策では、引越輸送が集中する3・4月を避けるよう、利用者に対し「分散引越」への理解と協力を求めるチラシの作成・配布等のPR活動を推進する。
また、消費者トラブルの防止に向け、下見の実施や引越相談窓口の明確化および適切な対応、新型コロナウイルス感染症予防対策を行うなど、事業者の取り組みを定め、徹底していくこととしている。

Ⅰ. 目 的

毎年3・4月は、1年で最も引越が集中する時期であり、それとともにお客様からの苦情、問い合わせも増える時期でもある。
引越繁忙期においても、引越事業のサービスレベルや輸送品質を保持するため、令和3年の引越繁忙期対策では、標準引越運送約款等を遵守するとともに、万一お客様からのクレームが寄せられた場合においても「責任と誠意」をもって、対応する。
また、トラック運送業界の慢性的な運転者不足の中、引越繁忙期における労働力の確保は大きな課題であり、引越事業者を通じ、お客様への分散引越の周知を図るなど、以下の実施事項を定めることとする。

Ⅱ. 実施事項

1. 引越繁忙期における分散引越対策

(1)全日本トラック協会
①メディアを活用した広報活動の推進
TBSラジオ『ドライバーズ・リクエスト』で特別番組を放送し、分散引越の周知に向けた広報活動を積極的に推進する。
②関係団体への協力依頼
引越繁忙期において、日本経済団体連合会（経団連）等の事業者全国団体に対し、分散引越への理解と協力を求めるチラシを配布し、協力を要請する。
③消費者への周知活動
引越事業者や消費生活センター等を通じ、消費者に対し、分散引越への理解と協力を求めるチラシを「かしこい引越」、「標準引越運送約款のポイント」と併せて配布することにより、引越繁忙期における分散引越の周知を図る。
④ホームページ（HP）への掲載による啓発
引越繁忙期における混雑見込み状況を全ト協HPへ掲載することにより、一般消費者（引越利用者）に対する分散引越への協力を呼びかける。
(2)都道府県トラック協会
①イベント等を通じた分散引越に係るPR活動
都道府県ト協が開催するイベントにおいてブース等を設置し、一般の来場者へ分散引越チラシを配布し、周知に努める。
また、都道府県の各商工会議所、行政、自治体等の機関に配布要請を行い、これまで以上に広く「分散引越」への協力を呼びかける。
②その他のPR活動の推進
都道府県ト協が自らのHP掲載、チラシ配布、広告、テレビ・ラジオCM等の広報媒体を通じたPR活動を推進する。

2. その他（消費者トラブルの防止に向けた事業者の取り組み）

(1)下見の実施、見積書発行、標準引越運送約款提示の徹底
インターネットを利用した見積もりが増加したことに伴い、下見を行わない引越が相当数を占めるようになり、積載重量の相違や消費者の理解不足による苦情が急増している。
このようなトラブルを未然に防ぐため、下見の実施、見積書の発行、標準引越運送約款提示を徹底する。
(2)引越相談窓口の明確化と適切な対応によるトラブルの防止
最近のお客様からの苦情においては、事業者への連絡がつかないといった対応不備を指摘するものが増えていることから、引越相談窓口となる担当者連絡先の明確化および適正な対応と処理の迅速化による二次クレームの防止を図る。さらに、万一、事業者の責任で荷物やその他のものを毀損した場合には、誠意をもって対応し、トラブルの防止およびお客様との信頼関係の強化に努める。
(3)近隣対応の強化
引越時における近隣とのトラブルを防止するため、次の項目について特に注意する。
①引越開始前および終了後には、近隣への挨拶を励行する。
②駐車中は、引越作業中であることが明らかになるよう車に表示するとともに、緊急連絡先を明記する。
③近隣より駐車車両の移動をお願いされた際には速やかに移動するなど、常に近隣・周辺への配慮を徹底する。
(4)関係法令の遵守
引越業務における関係法令（約款以外）の遵守を徹底する。
①個人情報保護法に基づく秘密保持の徹底
②家電リサイクル法および一般廃棄物の取り扱いに関する対応
③特定商取引法に基づく附帯サービスに係るクーリングオフの対応
④景品表示法に基づく価格表示方法等の管理徹底
⑤消費者契約法に基づく契約内容の遵守
(5)新型コロナウイルス感染症予防対策の徹底
全ト協が策定した「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」等に基づき、新型コロナウイルス感染症の感染拡大の防止に取り組むとともに、引越においては、お客様宅への訪問見積や引っ越し作業を行うため、次の事項について併せて取り組むように努める。
①お客様の自宅等を訪問する場合は、インターホンやドア越しに、対面の許可を得た上で面会する。
②お客様と対面する場合は、直前に手指を消毒し、マスクやフェイスシールド着用を徹底する。可能であれば、お客様にもマスク等を提供し、着用を求める。また、なるべく向かい合わせや至近距離にならないよう注意する。
③マスクやフェイスシールドを外した後は、手洗い、手指の消毒を徹底する。
④営業地域の感染状況や自治体の要請等に注意し、必要に応じて対応を検討する。

［政府］　令和３年度トラック関係予算・税制

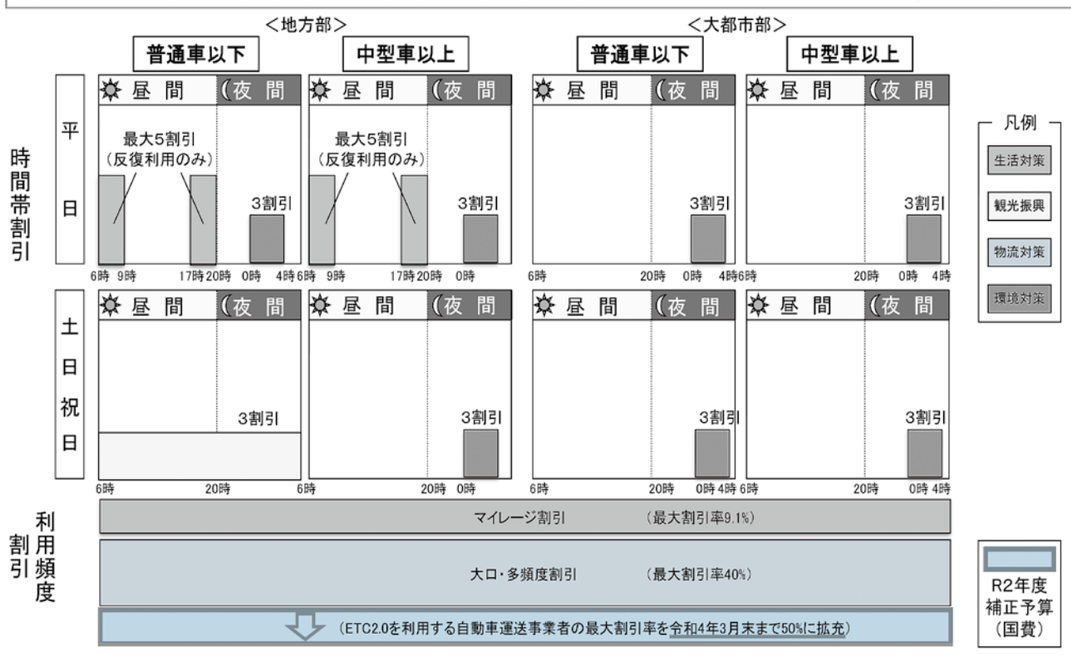
政府は、令和2年12月15日に令和２年度第３次補正予算を閣議決定したのに続き、同12月21日に３年度当初予算・３年度税制改正大綱を閣議決定した。
ここでは、これらに盛り込まれたトラック関係の主な予算・税制について、紹介していく。

令和２年度第３次補正予算	大口・多頻度割引の拡充措置の延長	77.62 億円	❶
	テールゲートリフター等の導入補助	1.4 億円	❷
	非接触・非対面型輸配送モデル創出実証	0.6 億円	❸

３年度当初予算	【トラックの環境対策・省エネ対策】２年度と同額の約 80 億円を計上		
	低炭素型ディーゼルトラックの導入補助	29.65 億円	❹
	電気トラック等の導入補助	10 億円	❹
	車両動態管理システム等の導入補助等（新技術を用いたサプライチェーン全体の輸送効率化推進事業を含む）	41.5 億円	❺
	地域交通のグリーン化に向けた次世代自動車の普及促進	4.7 億円の内数	❻
	事故防止対策支援推進事業	8.5 億円の内数	❼
	【働き方改革の実現に資する助成金】		
	働き方改革推進支援助成金	65.4 億円	❽
	人材開発支援助成金	322 億円の内数	❾
	就職氷河期世代の方に向けた短期間で取得でき安定就労に有効な資格等の習得支援	27.5 億円の内数	❿
	両立支援等助成金（育児休業等支援コース、女性活躍加速化コース）	42.2 億円	⓫

❶ 自動車運送事業者の高速道路料金割引の臨時措置

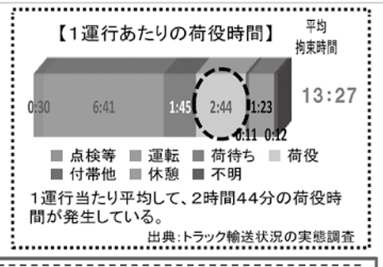
○　自動車運送事業者におけるETC2．0の普及促進等を図るため、ETC2．0を利用する自動車運送事業者に対し、大口・多頻度割引の最大割引率を40％から50％に拡充する措置を実施（令和4年3月末まで）。
【令和2年度補正予算額：77．62億円】



❷ 中小トラック運送事業者の労働生産性向上に向けたテールゲートリフター等導入支援事業

令和2年度第3次補正予算案：1．4億円

- トラック運送事業者の約99%が経営基盤の脆弱な中小事業者であり、新規投資の余力がなく、経営環境が厳しい状況。また、トラック運送業は、感染症が拡大する等の危機時においても、事業の継続が求められる。
- このため、働き方改革を進めて労働生産性の向上を図ることにより、持続的な経営が可能となる環境整備を図る必要がある。
- このための具体策として、荷役作業等を効率化するとともに、他者や荷物との接触機会の削減にも資する機器の導入に対する支援を行う。



事業概要　補助事業：労働生産性の向上・多様な人材の確保に資する機器の導入補助（補助率：通常機器価格の１／６）

○対象機器の例

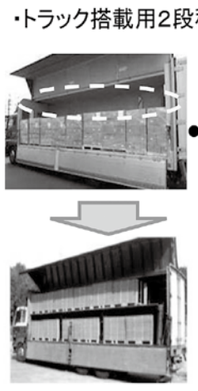
・テールゲートリフター

- カゴ台車による荷役が可能となるため、荷役時間が１／３程度に短縮。
- 手荷役による重労働が軽減され、女性等の多様な人材の確保に繋がる。

・トラック搭載型クレーン

- 建築資材等の重量物や高低差のある現場など、手荷役による作業が困難な場面で効果的。
- 手荷役ではなくクレーンによる積み卸しが可能となることで、荷役時間を１／３程度に短縮可能。

・トラック搭載用2段積みデッキ



- 荷物を２段積みすることが可能となるため、約２倍の積載量が実現され、生産性向上に繋がる。

効果　荷役作業の効率化等により、労働生産性の向上及び接触機会の削減を図り、持続的な経営の確保を実現。

❸ 非接触・非対面型輸配送モデル創出実証事業

令和2年度第3次補正予算額　0．6億円（新規）

事業の目的

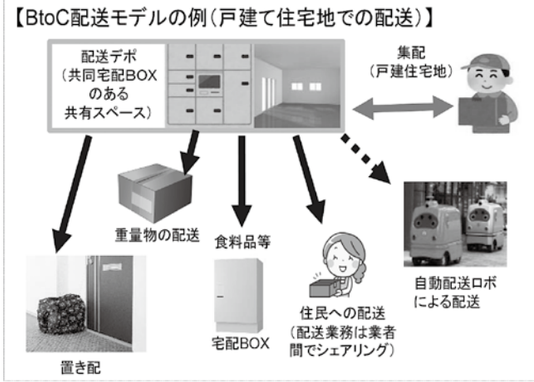
ポストコロナ時代に対応した非接触・非対面型の物流システム（BtoB輸送モデル、BtoC配送モデル）を構築しサプライチェーンの強靭化を図るため、デジタル技術などを用いた新たな輸配送方法等の調査・実証を行う。

事業の概要

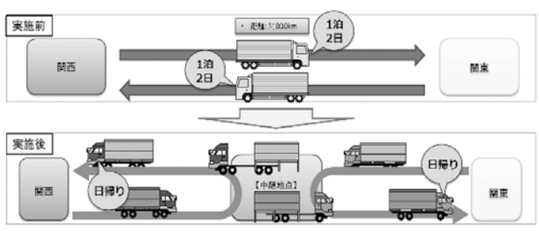
○　地域内のラストワンマイル物流の持続可能性を高めるとともに、「新しい生活様式」に適応した「新たな配送形態」を構築するため、地域コミュニティや配送事業者との連携により、AI・IoT等の先端技術やシェアリングを駆使しながら、非接触・非対面型のBtoC配送モデルについて実証事業を通じて検証し、横展開を図る。

○　貨客混載や中継輸送等を活用し、デジタル技術を駆使した非接触・非対面型の幹線輸送モデルについて、実証事業を通じて検証し、優良事例等の横展開を図る。なお、当該実証事業においては、手荷役作業が多く接触機会も多い食品流通を重点的な支援対象とする。

【BtoC配送モデルの例（戸建て住宅地での配送）】



【BtoB輸送モデルの例（中継輸送を活用した輸送）】



・検品レス等デジタル技術を活用した接触機会の軽減
・車両の動態管理技術を活用した荷待ち時間削減　等

❹ 環境省連携事業

新規　低炭素型ディーゼルトラック普及加速化事業

（R3年度予算案額：29．65億円）

中小トラック運送業者に対し、燃費性能の高い**最先端の低炭素型ディーゼルトラックの導入**を支援する。

	2015年度燃費基準		
	+5%達成以下	+5～10%達成車	+10%以上達成車
小型			
中型			
大型			

最先端の低炭素型ディーゼルトラック

【ディーゼルトラックの補助額】（燃費基準10%達成車の場合）
経年車の廃止なし：標準的燃費水準車両との差額の1/3
経年車の廃止あり：標準的燃費水準車両との差額の1/2

新規　環境配慮型先進トラック・バス導入加速事業

（R3年度予算案額：10億円）

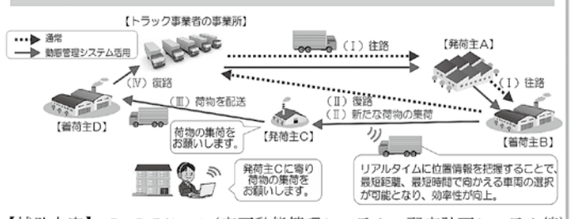
電気トラック等の導入を支援し、CO2排出削減を図る。

【補助額】標準的燃費水準車両との差額の2/3（ＥＶトラックの場合）

❺ 経済産業省連携事業（R3年度予算案額：41．5億円）

新規　トラック輸送における省エネルギー化推進事業

車両動態管理システムや予約受付システム等のAI・IoTツールを活用したトラック事業者と荷主等の連携による省エネルギー効果の実証を行う。



【補助内容】AI・IoTツール（車両動態管理システム、配車計画システム等）の導入費用の１／２

新規　新技術を用いたサプライチェーン全体の輸送効率化推進事業

関係事業者が連携してサプライチェーン全体の輸送効率化を図る取組みについて、実証事業を通じて推進する。

【補助内容】サプライチェーン輸送効率化機器等の導入費用の１／２

令和3年度　トラック関係の主な補助事業

❻ 継続　地域交通のグリーン化に向けた次世代自動車の普及促進

令和3年度予算案額：4．7億円の内数

補助対象：CNGトラック、HVトラック
補助率：通常車両価格との差額の1/3
※新規導入は単年度に3台以上導入が条件（ｸﾞﾘｰﾝ経営認証等を取得している場合を除く）

CNGトラック

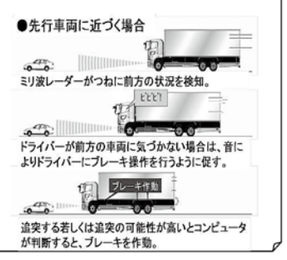
HVトラック

❼ 継続　事故防止対策支援推進事業

令和3年度予算案額：8．5億円の内数

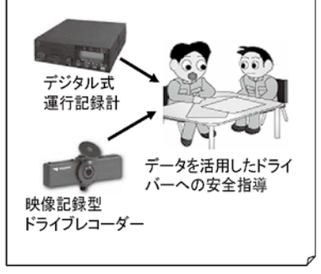
1．**先進安全自動車**（ASV）の導入に対する支援

衝突被害軽減ブレーキ、車線逸脱警報装置、車両安定性制御装置等の導入に対し支援



2．**デジタル式運行記録計等**の導入に対する支援

デジタル式運行記録計、映像記録型ドライブレコーダーの導入に対し支援



3．**過労運転防止**のための先進的な取り組みに対する支援

過労状態を測定する機器及びヘルスケア機器等の導入に対し支援

4．**社内安全教育の実施**に対する支援

外部の専門家等の活用による事故防止のためのコンサルティングの実施に対し支援

❽ 時間外労働の上限規制への対応

働き方改革推進支援助成金【一部新規】　令和３年度予定額　65.4億円

（概要）中小企業・小規模事業者が生産性を高めながら労働時間の短縮等に取り組む場合において、中小企業・小規模事業者や、傘下企業を支援する事業主団体に対する助成を行う。

人材確保策の実施

❾ 人材開発支援助成金（訓練関係）【継続】　令和３年度予定額　322億円の内数

（概要）自動車運送事業における運転者の確保・育成を図るため、第二種運転免許、大型免許、フォークリフト資格の取得等のための職業訓練に対する助成金の利用促進を図る。

❿ 短期間で取得でき安定就労に有効な資格等の習得支援【継続】　令和３年度予定額　27.5億円の内数

（概要）就職氷河期世代の方向けに創設した「短期資格等習得コース」を、業界団体等へ委託し、正社員就職を支援する出口一体型の職業訓練を実施する。

女性が働きやすい職場環境整備への支援策の利用促進

⓫ 両立支援等助成金（育児休業等支援コース、女性活躍加速化コース）【継続】　令和３年度予定額　42.2億円

（概要）仕事と子育ての両立や女性が働きやすい環境整備に係る支援策の利用促進を図る。

ニュース・ターミナル（トラック協会ニュース）

全ト協

関越自動車道で車両2100台が立ち往生

雪道対策の徹底を会員事業者に呼びかけ

関越自動車道では大雪の影響により、昨年12月16日から新潟県内でチェーン未装着の大型車両の立ち往生が発生するなど、最大で15キロメートルにわたって、一時およそ2100台の車が立ち往生した（写真）。特に、上り線では18日の日中になっても数百台の立ち往生が続き、19日の未明になってようやく立ち往生が解消した。

新潟県の関越自動車道上り線、六日町IC付近で立ち往生した車列（令和2年12月18日午前11時7分、写真提供・共同通信社）

これを受けて、全日本トラック協会では会員事業者に対し、雪道対策の徹底を呼びかけている（図）。

図　降積雪期における輸送の安全確保の再徹底を！

◇気象情報（大雪や雪崩、暴風雪等に関する警報・注意報を含む）や道路における降雪状況等を適時に把握し、以下の対策を講ずることにより、輸送の安全確保に万全を期すこと。
①災害発生時の社内における連絡体制を改めて確認すること。
②積雪・凍結等の気象および道路状況により、早期にスタッドレスタイヤおよびタイヤチェーンを装着するよう徹底を図ること。
③点呼時等において、運行経路の道路情報、道路規制情報、気象情報に基づき、乗務員に適切な指示を行うこと。
④積雪・凍結時における要注意箇所の把握に努めること。
⑤気象状況が急変し、安全運行が確保できないおそれがある場合は、宅配便の集配荷の休止など、サービスの停止に係る情報については、ホームページ等を通じて利用者に分かりやすく情報提供すること。
⑥乗務員に対して、スリップの要因となる急発進、急加速、急制動、急ハンドルを行わないよう指導するとともに、道路状況、気象状況に応じた安全速度の遵守、車間距離の確保について指導を徹底すること。
◇スタッドレスタイヤへの交換などのタイヤ交換時に、ホイール・ボルトの誤組防止、締付トルクの管理、交換作業後の増し締め等を確実に行うこと。
（令和2年12月4日付、国土交通省通達より）

政労使が「標準的な運賃」の浸透などテーマに意見交換

第49回物流政策懇談会

令和2年12月14日、第49回「物流政策懇談会」が全日本トラック協会で開催された。

会議冒頭、国土交通省から秡川直也自動車局長、全日本トラック協会から坂本克己会長、労働関係団体を代表して全日本運輸産業労働組合連合会（運輸労連）から難波淳介中央執行委員長がそれぞれあいさつ。

懇談ではまず、伊地知英己国交省自動車局貨物課長が、新型コロナウイルス感染症による貨物自動車運送業への影響調査結果や、改善基準告示見直しに向けた検討、「標準的な運賃」等について説明を行った。

続いて、運輸労連の福本明彦中央書記次長（産業政策部長）、全国交通運輸労働組合総連合（交通労連）の貫正和トラック部会事務局長、全日本建設交運一般労働組合（建交労）の鈴木正明全国トラック部会事務局長が、各労働組合からの意見を発表。それを受け、国交省の伊地知貨物課長と石田勝利安全政策課長が回答を行った。その後の意見交換では、政労使が、標準的な運賃の届出と浸透などに向け連携を図っていくことで一致した。

会の最後には、労働組合を代表し、交通労連の園田龍一中央執行委員長（トラック部会部会長）があいさつを行った後、馬渡雅敏全ト協副会長が「本日は政労使の皆様からトラック運送事業に関する様々なご意見・課題をいただき、有意義な懇談会となった。今後とも政労使が協力して諸課題に取り組んでいくことをお願いしたい」と閉会のあいさつを述べた。

第49回物流政策懇談会（令和2年12月14日、全ト協）

運輸労連・交通労連からの共同政策要請書を受理

さらなる労使連携目指す

全日本トラック協会は令和2年12月14日、全日本運輸産業労働組合連合会（運輸労連）と全国交通運輸労働組合総連合（交通労連）からの共同政策要請書「2021年度交通運輸政策に関する要請書」を受理した。

開会とともに、運輸労連の難波淳介中央執行委員長と交通労連の園田龍一中央執行委員長が、全ト協の桝野龍二理事長に共同政策要請書を提出（写真）。難波中央執行委員長・桝野理事長のあいさつに続き、交通労連の貫正和トラック部会事務局長が要請の趣旨説明を行った。

①働き方改革に関する施策の推進、②「標準的な運賃」の浸透、③許可更新制とGマーク取得事業所（安全性優良事業所）へのインセンティブ拡充―など全8項目に関する要請に対して、全ト協執行部が回答。続く意見交換でも、トラックステーションの利用方法等について活発に議論した。

会の最後には、交通労連の園田中央執行委員長があいさつ。「内容の濃いご回答をいただいた。我々もトラック協会の皆様とともに、この業界の発展のために努力してまいりたい」と述べ、労使一体となってトラック運送業界の労働環境改善等に努めていくことを確認した。

桝野全ト協理事長㊨に共同政策要請書を手渡す園田交通労連中央執行委員長㊥と難波運輸労連中央執行委員長㊧

256事業者（146＋7事業所）を認定

2020年度引越事業者優良認定制度

令和2年12月18日、全日本トラック協会は「引越事業者優良認定制度（引越安心マーク）」の2020年度認定事業者を発表した。

今年度は、引越サービス名称単位で、申請総数258事業者（1480事業所）のうち、256事業者（1467事業所）を引越優良事業者に認定。

認定事業者の内訳は、新規認定71事業者（77事業所）、更新認定185事業者（1390事業所）で、認定の有効期間は、2021年1月1日から2023年12月31日までの3年間。

今回の認定により、これまでの認定事業者と合わせ、353事業者（1732事業所）が引越優良認定を受けたこととなった。

「引越安心マーク」認定事業者は、車両のステッカーや宣伝媒体などに「引越安心マーク」（写真）を使用することを許可されるとともに、共通の引越サービス名称内の事業所に対する全てのお客様からの相談等を受け付ける窓口を設置し、約款や関係法令などに沿ったお客様対応を行うことが義務づけられている。

「標準的な運賃」について活用や理解を呼びかける伊地知課長㊨

「標準的な運賃」普及に向け伊地知国交省貨物課長が出演

『ドライバーズ・リクエスト』

全日本トラック協会提供のラジオ番組『ドライバーズ・リクエスト』令和3年1月8日㈮放送分に、伊地知英己国土交通省自動車局貨物課長が出演する。

伊地知課長は、「標準的な運賃」が告示された背景を説明し、トラック運送事業者へ活用を呼びかけたほか、荷主企業等に対してもコロナ禍で厳しい状況である中、ドライバーの働き方改革実現に向けて理解を呼びかけている。

岡山県で会員事業者による運搬等を実施

鳥インフルエンザ等発生時の防疫資材確保に協力を呼びかけ

全日本トラック協会では会員事業者に対して、高病原性鳥インフルエンザ等の家畜伝染病が発生した際の防疫資材の確保への協力を呼びかけている。

12月24日時点で、鳥インフルエンザは13県32事例が発生している。

岡山県美作市の養鶏場で12月10日に発生した鳥インフルエンザでは、岡山県から岡山県トラック協会（遠藤俊夫会長）に対して、防護服、ヘルメット、密閉容器、パレット の輸送とフォークリフト、フォークリフトオペレータの手配派遣を要請。同要請に応じ、岡山県ト協会員事業者が、殺処分後の鳥を入れた密閉容器を焼却処分するための焼却施設への運搬等を実施した（運搬車両延べ171両、フォークリフト9台、オペレータ延べ49人を動員）。

全ト協では12月7日に、各都道府県トラック協会に対し、都道府県家畜衛生主務課から協力要請があった場合、会員事業者と連携し、防疫作業に必要な資材等の調達が円滑に進むよう、協力を呼びかけている。

都道府県ト協

144時間規制の被災地特例措置期間延長を要望

東北ブロックダンプ輸送協議会

菅原自動車交通部長㊨に要望書を手渡す岡田会長㊧（令和2年12月21日、東北運輸局）

東北ブロックダンプ輸送協議会（岡田安正会長）は令和2年12月21日、国土交通省東北運輸局を訪問し、3年3月末で期限を迎える「貨物自動車運送事業者が東日本大震災の被災地域において事業を行うための車両の移動等に関する取扱いの特例（1運行144時間規制の被災地特例措置）」の期間延長について、同運輸局の菅原克也自動車交通部長に要望書を手渡した。

要望書では、福島県内における除去土壌の輸送需要が収束するまでの当分の間、福島県での同特例の期間延長を求めるとともに、未届出車両で事業活動を行う違法事業者排除のため、適法に被災地支援を行っている車両について、車体表示等で容易に認識可能にする等の措置を講じるよう求めている。

全ト協　令和2年度中央近代化基金

『補完融資』推薦申込の追加公募を実施

全日本トラック協会では、令和3年1月4日㈪から1月29日㈮まで、2年度中央近代化基金「補完融資」の追加公募（表）を実施する。

公募推薦総枠は20億円で、申し込みに必要な書類や融資条件の詳細等については、全ト協ホームページ掲載の公募要綱を参照のこと。問い合わせは、各都道府県トラック協会または全ト協経営改善事業部（☎03・3354・1056）まで。

表　中央近代化基金「補完融資」公募概要

公募推薦総枠	20億円
公募期間	令和3年1月4日㈪～1月29日㈮
推薦対象者	都道府県ト協に加入している貨物自動車運送事業者、その共同体およびその持株会社（傘下の貨物自動車運送事業者に係る資金調達を行う者に限る）であって、㈱商工組合中央金庫およびその代理店との取引資格があるもの（予定を含む）
対象事業	(1)トラックターミナル・配送センター等の物流施設の整備に要する資金 (2)人材確保および生産性向上のための設備
融資推薦限度	・事業規模が1億円以上の大規模プロジェクトで、申込会員の令和2年度以降の投資額の30%以内で未払金額の範囲内 ・推薦の上限金額は5億円とし、投資額の30%を乗じた額が5千万円未満の場合の推薦は5千万円とする
利子補給率	年0.3%
推薦適否決定通知予定日	令和3年2月5日㈮

ニュース・ターミナル（官公庁ニュース等）

国交省

「物流のデジタル化」「構造改革」の加速度的な促進へ

次期物流施策大綱提言を取りまとめ

「2020年代の総合物流施策大綱に関する検討会」（座長・根本敏則敬愛大学教授）は12月23日、検討会提言を取りまとめ、発表した。

同検討会では、平成29年に閣議決定された「総合物流施策大綱（2017年度―2020年度）」が今年度で計画期間の最終年度を迎えることから、次期大綱策定に向けて、物流を取り巻く諸課題への対応の方向について検討を重ねてきた。

提言では、「技術革新の進展」や「SDGs対応への社会的気運」、「生産年齢人口減・ドライバー不足」、「災害の激甚化・頻発化」といった我が国が直面する課題に加え、「新型コロナウイルス感染症の感染拡大」という社会の劇的な変化も相まって、我が国の物流が直面する課題が先鋭化・鮮明化していると指摘。これまで進捗してこなかった物流のデジタル化や構造改革を加速度的に促進させる好機がきたとした上で、今後の物流施策として、①物流DX（デジタル・トランスフォーメーション）や物流標準化の推進によるサプライチェーン全体の徹底した最適化（簡素で滑らかな物流）、②労働力不足対策と物流構造改革の推進（担い手にやさしい物流）、③強靭で持続可能な物流ネットワークの構築（強くてしなやかな物流）――を挙げた。

今後、政府では同提言を基に次期大綱を策定。令和3年春ごろの閣議決定を予定している。

連結トラック等の導入に際し補助を実施

「社会変革と物流脱炭素化を同時実現する先進技術導入促進事業」3次公募

（一財）環境優良車普及機構（LEVO）では現在、令和2年度「社会変革と物流脱炭素化を同時実現する先進技術導入促進事業」3次公募を行っている。

これは、環境省から2年度二酸化炭素排出抑制対策事業費等補助金の交付を受けて実施するもの。補助対象となるのは、①自立型ゼロエネルギー倉庫モデル促進事業、②過疎地域等における無人航空機を活用した物流実用化事業、③トラック輸送高効率化支援事業（連結トラック導入支援事業、スワップボディコンテナ車両導入支援事業）――の3事業。

公募期間は3年2月18日㈭17時まで。公募に関する詳細は、LEVOホームページを参照のこと。

吉岡国交省道路局長に対し「特殊車両通行許可に関する要望書」提出

特殊車両の通行許可の緩和や許可範囲（寸法・重量・車種）の最大化等を求める

全日本トラック協会は令和2年12月24日、吉岡幹夫国土交通省道路局長に対して、「特殊車両通行許可に関する要望書」を提出した。

大型車両の走行に際しては、特車通行許可が必要となるケースが年々増加。それに伴い、申請手続き負担、さらには通行許可条件に伴う走行時の負担、通行許可範囲の過度な絞り込み等が問題となっていた。

こうした問題の解消を図るため、今回全ト協では、①夜間21時～6時の通行時間帯条件の緩和、②誘導車配置条件の見直し、③特殊車両通行許可範囲（寸法・重量・車種）の可能な限りの最大化、④新たな特殊車両通行制度の利便性確保、⑤特殊車両通行許可手続きの簡素化・短期化――について要望を実施した。

同日は全ト協から、坂本克己会長をはじめ、内宮昌利重量部会部会長、宮地高照鉄骨・橋梁部会部会長、三村文雄鉄鋼部会部会長らが出席。吉岡道路局長に対して要望書を手渡した。

左から、内宮部会長（重量部会）、坂本会長、吉岡道路局長、三村部会長（鉄鋼部会）、宮地部会長（鉄骨・橋梁部会）（12月24日、国交省）

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116回「ゴム研究者に未来を託す」

タイヤを製造するために必要な材料はまずゴムです。ゴムに石油をはじめとした数多くの化学薬品を混ぜ、仕上げに黒い粉状の「カーボンブラック」を使ってタイヤを黒色にするのが、これまでの常識でした。しかし現在、カーボンブラックの使用量はごくわずかで、その代わりとして白色鉱石の「シリカ」が使われています。

タイヤの色は、見た目は黒色であっても、顕微鏡で見ると実は真っ白です。シリカを代替材料にすることで、タイヤの燃費が向上し、雨に強く、寒くなってもゴムが硬くなりにくいなどの効果が得られたので、シリカは「20世紀の発明的材料」と呼ばれています。鉱石であるため、粉々にしてもゴムに混ざりにくいという大きな壁がありましたが、ゴム研究者たちの挑戦によって克服されました。

気温が氷点下近くになった雨の路面でも、スリップを最小限に抑えて走行できるのは、まさにこのシリカのおかげです。研究者たちの開発力により、タイヤの安全性は大きく高められています。

古くから交流のある、1人のゴム研究者がいます。最近の彼は、「木材からタイヤの材料を発見する」という研究が実ったことを喜んでいました。木材に含まれる「セルロース」が、カーボンブラックの代替材料になるという発見です。

私はある時、彼にこんなお願いをしてみたことがあります。「暑い時は硬く、寒くなれば軟らかくなるゴムがほしい」と。

もしそのようなゴムをタイヤに応用できれば、「春から秋までは夏用タイヤ、冬場はスタッドレスタイヤ」として、1年中機能させることが可能になります。どんなタイヤでも、ゴムが硬くならなければある程度の雪道は走れますから、物流の停滞を引き起こす、雪道による立ち往生も減ります。

この私の提案は、タイヤメーカーにとって経営を厳しくさせるようなものであることは間違いありません。しかし、このコロナ禍が続くとなれば、大きな転換も考えなければならないでしょう。私の要望を聞いた彼は、苦笑しながらこう言いました。

「なるほど。市場ではメンテナンス・フリーのタイヤが必要とされているのです ね。渡辺さんの求めるタイヤの製造は、輪ゴムの原理を応用すれば、可能かもしれません」。

輪ゴムについて調べてみると、「温めると硬くなり、冷やすと軟らかくなる」という、まさに同じ性質をもっており、目から鱗が落ちるようでした。私の求めているものは、身近なところにあったのです。

新しい1年の始まりに際し、彼のような優れたゴム研究者たちによる「夢のようなタイヤ」の開発に、大きな期待をかけたいです。

標準的運賃の交渉には 標準約款との関連や時間的概念などが必要

トラック運送事業者のための
経営のヒント
新春特別編（269回）

『広報とらっく』令和3年 新春特集

標準的な運賃の実現に向けて（上）

物流ジャーナリスト　森田 富士夫

貨物自動車運送事業法の改正に伴い、令和2年4月に「標準的な運賃の告示制度」が導入された。

同告示制度は、6年度からトラックドライバーの時間外労働の罰則付き上限規制（年960時間）が設定されることを踏まえ、ドライバー不足によって重要な社会インフラである物流が滞ってしまうことのないよう、緊急にドライバーの労働条件を改善する必要があることから、6年3月31日までの時限措置とされている。ドライバーの労働環境改善に向けた対策を進めていくためには、標準的な運賃の告示制度を参考にしながら運賃・料金を速やかに見直し、対策を実施するために必要となる原資を確保するため、標準的な運賃の活用に向けた具体的な取り組みを早急に行う必要がある。

ここでは、本紙連載コラム「トラック運送事業者のための経営のヒント」新春特別編として、標準的な運賃の実現に向けて運送事業者が採るべき方策などについて、今号と次号の2回で紹介していく。

今年は標準的運賃の実現に向けた取り組みの年である。それには運賃の届出が必要で、まだ未届出なら急がなければならない。標準的運賃は令和6年3月末までの時限措置である。しかも届出すれば自動的に運賃が上がるわけではないので、荷主企業に交渉する時間が必要だ。したがって「あと3年余の時間しかない」と認識すべきだろう。コロナ禍という逆風にあることは否定できないが、少しでも早く足を踏み出さなければいけない。

だが、「具体的にどのように交渉すればよいのか」という声を聞く。多くの事業者が、交渉の仕方などで悩んでいるものと思われる。そこで新春特別編として今回と次回の2回にわたり標準的運賃を実現するにはどうしたらよいかを考えることにした。

筆者はジャーナリストなので、「こうすればよい」といったハウツーを伝授することはできない。取材に基づく具体的な事例を紹介することで、そこからヒントを得ていただくことになる。とはいえ、標準的運賃を実現したケースを、現在のところ取材できていない。おそらく教科書的な典型的事例はないだろう。

そこで今回は、標準的運賃の実現に向けた取り組みで参考になるのではないかと思われる運賃の考え方を紹介する。取引先などとの関係にも配慮して多少はデフォルメするが、事例からヒントを得て、自社の実態に応じた運賃や交渉の仕方の参考にしていただきたい。

この事業者は関東運輸局管内に所在し、令和2年10月現在の保有車両数は110台（大型車40%、中型車40%、小型車20%）で、運送事業をメインにしている。売上高は令和2年3月期で約16億円である。

同社の運賃に対する考え方は、ドライバーが出社してタイムカードを押してから、終業の点呼を受けて退社のタイムカードを押すまでの時間を、製造業のようにいくつかの「工程」に分けてそれぞれの時間に応じてコストを算出（10トン車と4トン車の2パターン）。1日の基本拘束契約時間を決め、契約時間を1時間以上オーバーすると追加料金表に基づいて1時間ごとに加算する。同時に、1日の基本拘束契約時間に走行する距離も60キロメートルと決め、契約時間内であっても走行距離が10キロメートルを超えると「追加料金表」に基づいて加算する。

「工程」という表現は荷主に理解しやすいようにするためだが、実質的には「標準貨物自動車運送約款」と同じと考えてよい。運賃と諸料金を分けて契約する標準貨物自動車運送約款を国土交通省が施行したのは、平成29年11月だった。だが、同社がこのような運賃の考え方を導入したのは平成21年なので、かなり先行して標準貨物自動車運送約款と実質的に同じ発想をしていたのである。

ここでは、最もシンプルなA（発荷主の積み込み場所）からB（荷物の納品先である着荷主）までの輸送の場合を想定して、基本的な考え方を紹介する。標準的運賃も単純な貸切契約を前提にしているので、ヒントを得るには分かりやすいはずだ。

(1)ドライバーが出社してタイムカードを押してから、タイムカードを押して退社するまでの時間が基本になる。

(2)基本的な「工数」は次のようだ。

・出発前の点呼などの時間（車両点検や荷物によっては固縛用具の準備などに要する時間も含む）

・事業所（車庫）からA（発荷主）に行くまでの走行時間

・Aに着いてから積み込みを始めるまでの待機時間（30分以内の待機時間は許容範囲としている）

・Aにおける積み込み作業時間（ドライバーが積み込み作業をする条件の契約では、フォークリフトが使用できる状態を前提に契約。フォークが使えない場合や、積み込み時間になっても荷役条件が整っていなければ、追加料金を請求できる契約。運賃交渉段階での値引き要請に対しては、待機時間の短縮や作業条件の変更とトレードオフで対応）

・A（発荷主）～B（着荷主）間の輸送（走行）時間

・Bに着いてから荷卸しを始めるまでの待機時間（30分以内は許容範囲）

・Bにおける荷卸し時間（Aにおける積み込み作業と同様）

・Bから事業所の車庫に帰ってくる時間

・事業所での点呼などの時間

(3)契約する1日の基本拘束時間には合計1時間の休憩時間を含める。

これらを原価計算に基づいて金額換算する。この原価に基づいて算出した「工数」ごとの時間金額の合計を見積もり、前提条件など付帯事項も含めた金額で契約を結ぶ。

既存取引先なら従来の運賃から「工数」による運賃に契約を切り替える際に、担当ドライバーから現場の実態を聞いて、それぞれの荷主ごとに「工数」を設定した。また、待機時間を明確にするために、指定された時間に到着したら、ドライバーは荷主の担当者のところに「いま積み込み（あるいは納品）に来ました」とあいさつして、指定通りに到着した時間を日報に記入して荷主の担当者からサインをもらう。

10トン車、4トン車に大別して、1日の基本拘束契約時間を9時間、10時間、11時間、12時間に設定して契約する。休憩時間が1時間含まれるので、たとえば拘束10時間の基本契約なら実労働時間は9時間となり、人件費原価には1時間の残業代を含めて金額を算出する。したがって、基本拘束契約時間によって1日の基本料金は違ってくる。

1日の基本拘束契約時間ごとに、契約時間を超えた場合の1時間当たりの追加料金表があり、1時間以上オーバーした日は追加料金が発生する。なお、追加料金の設定では、ドライバーの賃金は残業割増を含んで算出する。

さらに、基本拘束契約時間が何時間であっても1日の走行距離は60キロメートルまでとし、それを超えると10キロメートルオーバーごとに追加料金表に基づいて追加料金を請求する。なお、燃料単価が高騰しても、1日の基本走行距離以内なら燃料サーチャージを請求しない。契約時の燃料単価より10%以上高騰した場合には、追加料金表の単価を変える。もちろん燃料単価が10%以上下落した場合には、その逆になる。

同社のこのような運賃契約は、平成29年11月に施行された標準貨物自動車運送約款と全く同じではない。だが、待機時間や荷役時間などを時間換算してコストに含めている点において、基本的には同様の発想といってもよいだろう。

標準的運賃の導入では、運賃に該当する「工程」の部分に標準的運賃の算出方法を採用して交渉することになる。

（次号に続く）

全日本トラック協会
『標準的な運賃　解説テキスト』を参考に運賃計算を進めましょう

全日本トラック協会では、ホームページ内の「標準的な運賃」特設サイトに掲載している『標準的な運賃　解説テキスト』（写真）の中で、様々な輸送形態における基本的な運賃の標準計算例（距離制運賃・時間制運賃）について紹介しています。

また、同テキストでは、「標準的な運賃」を算出する計算シートや、基準運賃のみを算出するシート、また詳細な条件設定による「標準的な運賃」算出シートなども紹介しています。

同テキストを参考に、早めに運賃計算を行い、荷主との交渉を進めましょう。

「標準的な運賃」特設サイトQRコード▶

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

190「知られざる鯖街道⑦」福井県北谷の鯖のなれずし

正月のごちそう魚なら鰤や鮭だが、福井県勝山市北谷では鯖。なれずしにする。鯖街道の県らしいが、北谷は福井でも奥越地方の奥地。若狭～京都間の一般的な鯖街道とは方角が違い、あの恐竜博物館がある地域。つまり、福井にも知られざる鯖街道が延びていたのだ。

なれずしは熟ずしとも書くように、熟成させたすしのこと。魚の発酵食品で、稲作文化とともに日本へ伝播し、この国ならではの細やかな感性で漬け方が工夫され、各地に名物なれずしが生れた。手順はおおむね共通。塩漬けした魚を、ご飯または麹を混ぜたご飯と本漬けして、乳酸発酵させる。乳酸菌が腐敗を抑え、ビタミンなどの栄養分を増やし、骨を柔らかくする。琵琶湖の鮒ずしや長良川の鮎ずしなど材料は身近な魚が原則だが、例外は鯖。海岸の塩鯖が山間でなれずしにされ、北谷はその一例。勝山は九頭竜川上流域だから、鯖は三国湊から運ばれたのだろう。

ちなみに、なれずしというもの、現代は食通の珍味イメージが強い。しかし、北谷では命を繋ぐ糧だった。勝山街道（国道416号）が通ってはいるが、昭和30年代まで雪で孤立することも珍しくなかった。そのため、冬季のたんぱく源になれずしは必須食品だったのだ。

「厳しい冷え込みがなれずしを旨くする。北谷でしか生まれない天然の美味で、昔は春の雪解けまで食べた」と誇らしげなのは、加工グループを率いる小林信男さん。当年80歳。伝統食保存活動は生きがいでもあるのだ。

仕込みは11月から。国産背開き塩鯖を塩出しして酢に通し、麹と生姜のみじん切りを混ぜたご飯を挟み、桶に詰めて重石をのせる。12月半ばには発酵してクリーミーで清やかな酸味の鯖のチーズと化す。山の駅「よろっさ」で買えるから、地酒「一本義」とお試しを。

（むかさ・ちえこ）

労務Q&A 第217回
年休に支払う賃金、権利発生時の額でよいか

Q 年次有給休暇に対して払うべき賃金についてお尋ねします。弊社で働く時給制のパートタイム労働者のうち数人が労働契約を改定し、今年から勤務時間が1日5時間から6時間に増えました。そうしますと、それらの者が昨年の5時間勤務の時に権利の発生した年休を、今年になってから取得する場合に支払うべき賃金については、権利発生時の1日当たり5時間分でよいと思いますが、いかがでしょうか。なお、弊社では、年休に対しては通常の労働日の賃金を支払うこととしています。

A 勤務時間改定で増額となっても取得時の額を

【解説】まず、使用者が労働者の年次有給休暇に対し支払うべき賃金について概略をご説明しますと、労働基準法第39条第9項では、①平均賃金（過去3か月の賃金総額をその期間の総日数で除したもの）、②通常の労働日の賃金、③健康保険法で定める標準報酬日額――のいずれかによるとされています。このうち、平均賃金または通常の労働日の賃金によって支払う場合は、就業規則その他これに準ずるもので定めなければならず、標準報酬日額による場合は労使協定の締結が必要です。また、これらのいずれかの方法を定めた場合には、必ずその選択した方法で支払わなければならないとされています。つまり、支払方法をその都度決めるような取り扱いは許されないということです。

この点について御社は、年休に対しては通常の労働日の賃金を支払っているということですが、それでは、ご質問のように勤務時間の変更があった場合、実務上、年休取得に対して支払うべき「通常の労働日の賃金」を、年休の権利が発生した時の勤務時間の5時間で算出するのか、それとも年休を取得した時の勤務時間の6時間で算出するのかという疑問が生じます。

しかしながら、時給制のパートタイム労働者の「通常の労働日の賃金」の算定方法については定めた労基法施行規則第25条の条文をみると、「時間によって定められた賃金については、その金額にその日の所定労働時間数を乗じた金額」（第1号）とされています。また、労基法第39条第9項でも「使用者は、第1項から第3項までの規定による有給休暇の期間又は第4項の規定による有給休暇の時間については、就業規則その他これに準ずるもので定めるところにより、それぞれ、平均賃金若しくは所定労働時間労働した場合に支払われる通常の賃金〔略〕を支払わなければならない」としており、いずれも年休を取得した「その日の労働時間数」あるいは「有給休暇の期間」と書かれていて、「年休の権利が発生した時」とは二言もいっていません。行政解釈でも、変形労働時間制の場合の時給制の労働者の変形期間中における年休手当に関する疑義に対し、「各日の所定労働時間に応じて算定される」と、取得時を前提に回答しているところです（昭和63年3月基発第150号）。

したがって、ご質問のようにパートタイム労働者が1日5時間勤務の時に発生した年休を、1日6時間勤務になった今年になってから取得した場合であっても、5時間分の賃金ではなく、6時間分の賃金を支払わなければならないということになります。

PA-MAN 安全性を向上するおすすめ商品ピックアップ!
飲酒運転防止対策をサポートします。
大好評!!
アルコール・チェッカー 直吹き式
品番 11230 00000
型式 PAC30
5,580円 税別
商品動画はこちら!
●二日酔い・奈良漬も検出。
●呼気アルコール濃度を 0.01mg/ℓ から検出。
●アルコールを検出すると 赤ランプ点灯+警告ブザー(15秒間)で知らせます。
●ストローで息を吹きかけるので、超高精度に測定可能。
●電源電圧：DC3V(単4形乾電池×2ヶ)
●検知方式：半導体ガスセンサー
●測定値：0.00～0.25mg/ℓ(0.01mg/ℓ単位)
●使用回数表示機能(3,000回使用可)
●サイズ：巾50.3×長さ118.6×厚み18.8㎜(全高31.7㎜)
職場の安全をサポートします。
フルハーネスベルト 新規格対応
品番 79509 60000
型式 119AN
●腰パッド付き。
●サイドリング付き。
13,800円 税別
商品動画はこちら!
フルハーネスベルト ライト 新規格対応
品番 79509 61000
型式 115CE
7,580円 税別
商品動画はこちら!
シングルランヤード 新規格対応
品番 79509 62000
型式 SL-001
5,980円 税別
※フルハーネスベルトライトは別売りです。
品番 79509 63000
型式 SL-YB5
●アルミ製フックで軽量タイプ。
6,980円 税別
※フルハーネスベルトライトは別売りです。
PA-MAN JIS規格認証表示ベルト荷締機 JIS B 8850 JQ0518003
JIS JQA
(株)東京商工リサーチ調べ2020年6月時点 2019年全国売上額 No.1
特集ページはこちら
創業1965年 株式会社パーマンコーポレーション
おかげさまでパーマンコーポレーションは創立55周年です。
品質マネジメントシステムに関するISO9001取得 ISO9001:2015
E-mail:hr1@pa-man.com
〒550-0021 大阪市西区川口4-1-5
ご注文電話 0120-202-800 営業時間が早くなりました! 月～金 8:00～18:00 土 8:00～14:30
ご注文FAX 0120-200-201 年中24時間受付
商品の詳細は当社ホームページ、又はカタログをご覧ください。
オンラインショップ パーマンショップへは トラックパコちゃん で検索!
https://pa-man.shop/
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]

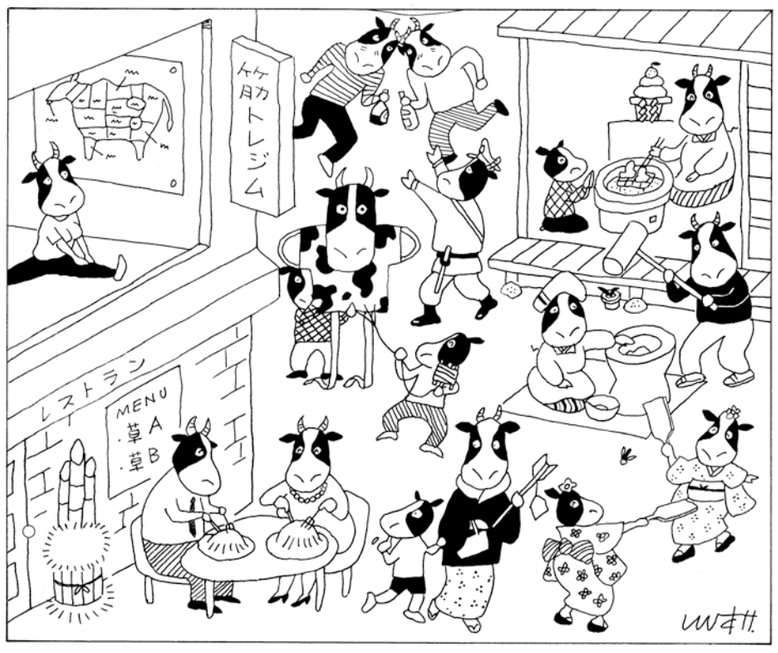
新春 まちがいさがし

30か所みつけられるかな？

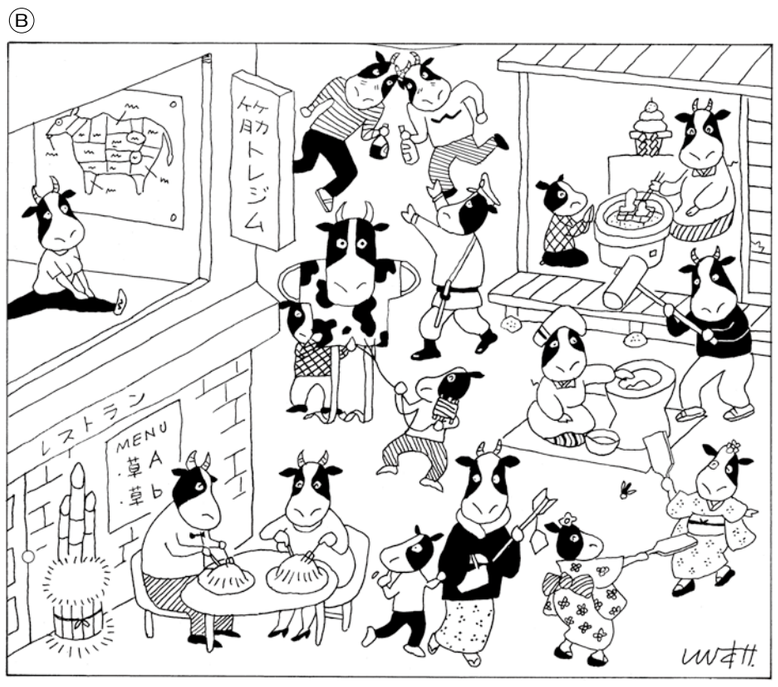
テーマ「牛の国のお正月」

【作画】前川しんすけ

Ⓐ



Ⓑ



Ⓐの絵と異なる箇所30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30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】令和3年1月29日（金）（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。

新 企画スタート シリーズ 人

橋本　愛喜さん

フリーライター

『トラックドライバーにも言わせて』著者

フリーライター・橋本愛喜さんの著書『トラックドライバーにも言わせて』（新潮新書、令和2年3月発行）が話題を集めています。発行と時を同じくして起こったコロナ禍に際し、トラック運送業界やトラックドライバーの社会貢献に対する注目度が上昇する中、一般の人にこそ知ってほしいトラック運送業界の現状や直面する課題を提示するこの著作は、業界内外で大きな反響を呼んでいます。

そこで今回の新春特集では、新シリーズ企画「人」と題し、「トラック運送業界の【リアル】を伝える存在」として熱い視線を浴びる橋本さんに、ご著書のこと、今こそ業界が取り組むべきことなど、多岐にわたって語り尽くしていただきます。

「多様性」伝え「地位向上の実現」叫ぶ

自分がトラックドライバーについて書き始め、今も書き続けている理由は、「トラックドライバーの社会的な地位を上げたい」という、その一心です。トラックドライバーの社会的地位はあまりにも低く、それはかつてトラックドライバーであった自分のことも否定されたように思えてしまい、過去の自分のために書いているという部分もあります。トラックドライバーの地位向上が実現するまでは、彼らのことを書き続けたいですし、それがトラックドライバーたちのためになったらうれしいです。

ハンドルの上に足を上げていたり、路上駐車をして休息を取っていたりすることが非難されますが、それにはそうせざるを得ない事情があるのだと知っていただくことで、「そうだったんだ！」という一般の人の声を聞き、「書いてよかった」と強く感じています。

一般の人は、宅配ドライバーだけがトラックドライバーだと思っているふしがありますし、トラックドライバーという職業をひとくくりにしてしまうのは、報じるメディア側の罪でもあります。私は、多様な仕事をしているトラックドライバーがいるということを細かく、かつ詳しく伝えていきたいと思っています。

優れた技術に見合う対価の浸透を目指して

「送料無料」という言葉は、すなわちトラックドライバーの労働価値の否定です。私などは憤りを感じて仕方ないのですが、トラックドライバーの方と話していると、「あまり気にならない」という方もいます。あまりにも当たり前に世間が「送料無料」という言葉を使ってしまっていて、自分自身が「送料無料」の一端を担っていることに気づかず、私が指摘して初めて怒りが湧くということが多いのです。例えば楽天の送料無料化施策問題については、私も当時記事を書いて憤りの声を上げましたし、世論もそのように動き、一時的に「送料無料」の表記はなくなりました。ですから、私たちが声を上げ続ければ、きっと変えることができると信じています。

今回この本を書いたことによって、うれしい出来事もありました。書店スタッフの方から、「橋本さんの本を読んで、『送料無料』の表記をやめ、『弊社負担』を使うようになりました」というメッセージをもらったのです。「私の伝えたかったことが、ちゃんと刺さる人には刺さるんだな」と思えました。

私はアメリカでの生活経験があるのですが、日本はやはり「技術の提供やサービスを受けるには、すべて対価が必要である」という認識が欠如しています。この「無償で当然」という風潮が、トラックドライバーやトラック運送業界を苦しめてきたわけです。「大変だった分の対価をちゃんともらう」ということを当たり前にしないといけません。それは、この業界だけでなく、日本全体の問題として、『サービス業＝無償でなんでもしてくれる人』ではない」ということを浸透させていかなくてはならないと考えています。

そして、「今のままではいけない」ということを一番伝えたい相手は荷主企業です。様々な取材を通じて、「荷主と運送事業者には、お互いまじめに腹を割って交渉する場が必要なのに、荷主側がそうした場のシャッターを閉ざしてしまっている」という印象があります。トラックドライバーというのは、「モノを運ぶ職人」であり、その高い技術をもっと評価され、それに相応しい対価が支払われるべきだと願ってやみません。

「トラックドライバーの地位向上」実現のためコロナ禍下でこそできること

「代弁者」でなく「公正なジャーナリスト」として

コロナ禍を好機と捉え今こそ「社員教育」を

今このコロナ禍下だからこそやらなくてはいけないことは、絶対に「社員教育」です。こんなに「トラックドライバーさん、ありがとう」と言われる今こそ、社会的地位を上げる絶好のチャンスだと思います。

社員教育を徹底している会社ももちろん多々ありますが、マナーの悪い一部のドライバーによって、トラック運送業界全体のイメージが悪くなってしまっているのは、本当にもったいないことです。

仕事が過酷なことと、マナーが悪いこととは別の話ですが、世間では結局大きくくくられてしまいます。トラックドライバーの仕事の過酷さをアピールするだけでなく、トラックドライバー自体のマナーやモラルを全体的に向上させてバランスをとっていかないと、業界全体の底上げや地位向上、イメージアップはなしえないのではないでしょうか。

私も工場の元経営者として、クセとプライドのある職人気質の社員たちを見てきましたから、社員教育が決して一筋縄ではいかないことは十分理解しているつもりです。しかし地位向上のためには、現場のドライバーのマナーや質の向上が必須で、そのためには経営者が舵をとって行う社員教育が必要であり、またトラック協会には「業界一丸となったドライバー教育の浸透」が求められると思います。

健康起因事故減少に繋がる環境整備のかたち

私がトラックドライバーについて書く中で三本柱にしているのは、①社会的地位の向上、②「送料無料」という言葉の撲滅、そしてもうひとつが③健康に関する問題――です。この3つが解決されれば、私の使命は終わります。

健康に関する問題の中でも、私がずっと実現を夢見ているのが、「サービスエリア・パーキングエリアなどにトラックドライバーが利用できる小さなスポーツジムをつくること」です。休憩中のトラックドライバーが、時間のある時に、自分の都合のいいタイミングでジムに行き、体を動かし、シャワーを浴びることができれば、健康面で理想的です。もしジム業界や高速道路会社などが連携して、ジムの設置が実現すれば、健康起因事故の減少にも繋がるのではないかと考えています。コロナ禍が落ち着いたら、ジム業界の方たちにお話をしにいこうと考えているところです。

多角的な視点から問題提起をするために

私がこの本を書くことができたのは、自分の工場の製品を運ぶ、自家用トラック（白ナンバー）のドライバーだったからだと思います。私はトラックドライバーという仕事をしていた当事者でありながら、白ナンバーのトラックに乗っていたことで、緑ナンバーのトラックドライバーに対してはフラットに、かつ俯瞰して、第三者的目線で見て書くことができました。

トラックドライバーのことを、当事者目線からだけで書いてしまうのではなく、事業者目線でも、ドライバー目線でも、荷主目線でも、一般の方目線でも考えるために、私はフリーライターとして、どこにも属さず、誰とも群れない存在でありたいと思っています。

私のことを「問題提起をする代弁者」というふうに捉えていただいても全然かまわないのですが、トラック運送業界の側に何か悪いことが起きたとしても、私はジャーナリズム精神に則り、それについても当然記事を書くというスタンスでいます。ですから、私は必ずしも「業界の代弁者」ではありません。しがらみにとらわれず、公正に物事や出来事を見つめ、素晴らしい点はちゃんと褒め、注意すべきところは指摘しながら、私はこれからも言いたいことを「言わせて」もらいます。

プロフィール

はしもと・あいき、フリーライター。大阪府生まれ。元・工場経営者で、自家用トラックにドライバーとして乗務。ブルーカラーの労働環境、文化差異、ジェンダー、差別等の社会問題を中心に執筆・講演などを行う。

『トラックドライバーにも言わせて』

これまで語られてこなかったトラックドライバーたちの本音と、その行動の「深い理由」を徹底解説。税込836円、新潮新書（新潮社）。

こちら広報室 四季折々 198

2021・1・1

見る者を圧倒してやみません。日本の高度経済成長期の一翼を担った東京湾西岸の京浜工業地帯など、工場エリアを船上から眺める工場夜景クルーズです。幾何学的かつ複雑な構造の金属の塊から吹き出される白煙、赤・青・黄色と照らし出されるコンビナートの群れ。例えるならまるで巨人の筋肉が剥き出しになったかのような迫力です。▼横浜港の赤レンガに隣接した桟橋から乗船し、ベイブリッジを右手に見ながら大黒橋をくぐり、京浜運河に入ります。17時30分から始まる「暗闇クルーズ」は密かなブームで、乗船客はカップルやグループ、家族連れなど様々です。乗船時間は90分ですが、途中に一つとして同じ景色はなく、下船まで驚きと感動で心が奪われました。▼テロ防止の観点などから、陸上からは化学工場を見ることは不可能ですが、このクルーズならば海上から30㍍の至近距離まで近づくことができ、視界を遮るものは何もなく、幻想的な景色が眼前に広がります。中でも「東亜石油京浜製油所」▼闇夜に映し出されるその光景は、見学必須で、以前から注目していた場所ですが、オレンジ色と白の光が混じり、思わず「何て美しいんだろう」と声を発してしまいました。刻々と変化する空の色、まるで迷路のような運河、一面に漂うガスの匂いと工場から聞こえる金属音、非日常を味わうには最高のイベントでした。「近未来の都市は、エネルギーを蓄えた、こんな力強い街なのかな」と想像を膨らませてしまいました。▼暗闇クルーズは、急ぎ足の世界でしたが、今年の干支は「丑年」、動物の牛は温順のイメージがありますが、人間に似通ったところもあるようです。人間の接し方いかんにより、牛は安心感が得られ、増体速度も速くなり、肥育成績も良好になるそうです。相手の考えを推察し、それに応える「問牛知馬」を実践し、物事を寛容に受け止める「呑牛之気」の如く、物事に対して適切かつ緻密に、そして大らかに対処したいものです。▼昨年は、人類の敵との戦いで「艱難辛苦」を強いられた1年でした。漆黒の中に神々しい光が射すように、今年は「一陽来復」の1年となりますよう、心より祈念いたします！

（山崎　薫）

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

『事故撲滅トレーナー』による、
運行管理者向け安全教育研修
2021年1月14日（木）13:30～15:00

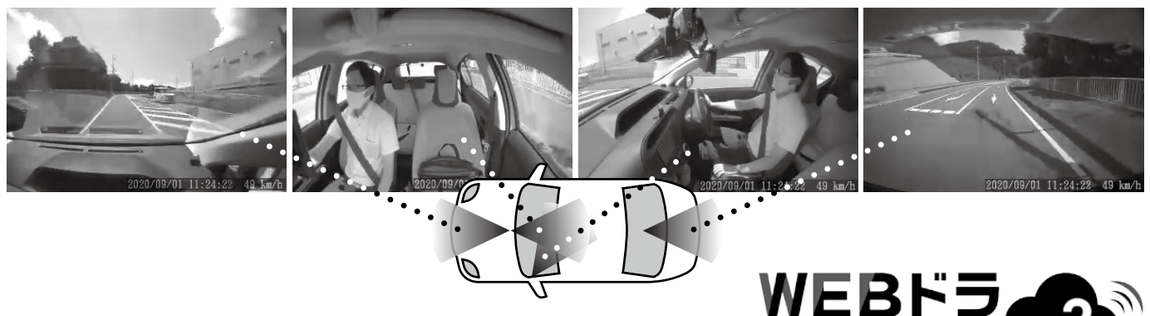
あなたの飲酒知識は実は間違っている！？
日々の飲酒習慣見直し講座
2021年1月19日（火）13:30～15:00

乗務員の安全・健康を守る
新しい3つの健康管理機器
2021年　1月18日（月）　1月28日（木）

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
2021年1月13日（水）1月22日（金）1月29日（金）

東海電子株式会社 https://www.tokai-denshi.co.jp　東海電子　セミナー　検索

4つのカメラで死角なし。



ドラレコ動画は、クラウドで保存・管理。
WEBドラサービス v.2

株式会社タイガー
www.tiger-inc.co.jp
〒101-0064 東京都千代田区神田猿楽町2-1-14 A&Xビル2F
東京本社：03-5283-7232　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
詳しくは、当社サイトもご覧ください。PC・タブレット・スマホ対応　WEBドラサービス　検索