

二ニュース・ターミナル(トランス協会二ニュース)

全ト協 国費投入による「大口・多頻度割引実質50%以上の割引適用」などを要望

第47回国土幹線道路部会ヒアリング



全日本トラック協会は、会費本整備審議会道路分科会第47回「国土幹線道路部会」(部会長・朝倉康夫東京工業大学環境・社会理工学教授)に出席し、持続可能な高速道路システムに関する制度等について意見を述べた。

25日に取りまとめた「持続可能な国土幹線道路システムの構築に向けた取組」中間とりまとめの中で、今後速やかに検討すべき課題として、「社会・経済状況に応じた機動的な料金、利用者重視の料金の推進」などが取り上げられた。

赤羽一嘉国土交通大臣は同10月19日、社会資本整備審議会「進藤孝生会長」に対して、持続可能な国土幹線道路システムに関する制度等について説明を行う寺岡副会長。

野籠理事長が出席。寺岡副会長は、「トラック運送事業者は、小規模事業者が多く、車両保有台数20両以下の事業者が全体の4分の3以上を占める」とした上で、新型コロナウイルス禍を克服し、日本経済が正常に回復するまでの間、コロナ禍における業界支援策として、国費を投入し、高速道路の大口・多頻度割引の適用額にかかわらず高速道路の大口・多頻度割引の適用率50%以上の割引を適用することなど、高速道路のさらなる活用を促すための業界からの要望(表)について説明した。

寺岡副会長からの説明を受け、委員からは「コロナ禍の中で、トラック物流に携わる皆様は大変大きな役割を果たされている。胸を張って、引き続き業務にあたりたい」と、トラック物流業界の社会的な高さを評価されている今だからこそ、道路にダメージが発生してしまつたような過積載での運行をなくすなど、襟を正して仕事をすることが大事だと感じることが大事だと感じている。ICT(情報通信技術)の活用など物流効率化への取り組みを、業界として進めていることをもとにアピールしてほしい。

3月の取りまとめに向け課題と方向性などを議論。第2回コロナ時・災害時特別対策委員会(1月28日、第2回「小規模事業者コロナ時・災害時特別対策委員会」(委員長・吉野雅全土協理事・日本貨物運送協同組合連合会会長)が開会された。

調査では、同アンケート調査の結果が報告され、課題抽出および論点を整理を実施。新型コロナウイルス感染症影響下における小規模事業者の現状およびありべき姿、トラック協会が取るべき支援策、答申の取りまとめの方向性等について、委員間で活発な意見交換が行われた。

次回の第3回委員会(3月1日開催予定)では、今回各委員から挙げられた意見を集約して報告書(答申)案について議論し、同月中旬に第4回委員会を開催して取りまとめを行うこととした。

緊急事態宣言の発令に伴い、現在8か所のトラックステーション(茨城・矢板・大宮・安城・名古屋・大阪・鳥栖・諫早)は2月7日まで、食堂施設等の運営時間短縮を行っている。各TSの詳細な運営時間については、全日本トラック協会ホームページ内「トランスステーション」リストページ最上部に掲載の「緊急事態宣言」等に併せて「緊急事態宣言」等に伴うTS運営時間短縮を参照のこと。

同校自動車科の生徒代表が謝辞を述べた。TS・SA・PA等ドライバ向け施設の情報、全ト協HP上で周知。緊急事態宣言に伴う飲食施設等の営業情報を案内。また、緊急事態宣言に伴うTS・SA・PAの飲食関連施設の営業状況については、NEXCO東日本・中日本・西日本、首都高速道路、阪神高速道路、本州四国連絡高速道路の各社サイトの「各社サイトの当該情報ページ」のリンクを掲載。同ページに直接アクセスすることで最新の情報を確認するよう呼びかけている。

同ページでは、TSやSA・PA、道の駅の施設検索ページへのリンクを掲載し、現在シヤワー入浴の利用が可能な公的施設の情報や、飲食店の情報が検索可能。また、緊急事態宣言に伴うSA・PAの飲食関連施設の営業状況については、NEXCO東日本・中日本・西日本、首都高速道路、阪神高速道路、本州四国連絡高速道路の各社サイトの「各社サイトの当該情報ページ」のリンクを掲載。同ページに直接アクセスすることで最新の情報を確認するよう呼びかけている。

青年部会全国大会をYouTubeでライブ配信。2月19日(金)13時から全日本トラック協会青年部会(岩田孝也部会長)は、令和2年度全国大会を2月19日(金)13時から15時15分まで、YouTubeのライブ配信形式で開催する。

全ト協ホームページ内「青年部会ページ」の「全国大会」ページに掲載の「広報会員専用ページ」(「広報」として)一面に掲載の「つなぐ想い」地域を支える物流業界へ」をテーマに掲げる同大会では、「青年経営者等による先進的な事業取組に対する顕彰」の受賞事業の一角を基準に拡大率を14%に設定すると、A4サイズでプリントできる。

Table with 2 columns: 令和2年度(公社)全日本トラック協会青年部会全国大会プログラム. It lists various activities and their times, including a general meeting, award ceremony, and a presentation of the award certificate.

全ト協行事予定(2月1日~2月28日)。2月9日、第69回広報委員会。2月12日、第15回運輸事業振興助成交付金出納金事業評価機関会議。2月18日、令和2年度第3回青年部会全国代表者協議会。2月19日、青年部会全国大会ライブ配信。2月22日、第53回回正化事業委員会。

「総合安全プラン2025」策定。モード別の数値目標も設定。第2回「事業用自動車に係る総合的安全対策検討委員会」。

国土交通省は1月22日、令和2年度第2回「事業用自動車に係る総合的安全対策検討委員会」(委員長・野尻俊明流通経済大学学長)を開催し、2年度が計画期間の最終年度となる「事業用自動車総合安全プラン2025」の改訂について、①次期「事業用自動車総合安全プラン」策定スケジュール、②次期プラン策定に向けて重点的に検討すべきテーマ、③次期「事業用自動車総合安全プラン」案について検討した。

野籠理事長が出席。寺岡副会長は、「トラック運送事業者は、小規模事業者が多く、車両保有台数20両以下の事業者が全体の4分の3以上を占める」とした上で、新型コロナウイルス禍を克服し、日本経済が正常に回復するまでの間、コロナ禍における業界支援策として、国費を投入し、高速道路の大口・多頻度割引の適用額にかかわらず高速道路の大口・多頻度割引の適用率50%以上の割引を適用することなど、高速道路のさらなる活用を促すための業界からの要望(表)について説明した。

寺岡副会長からの説明を受け、委員からは「コロナ禍の中で、トラック物流に携わる皆様は大変大きな役割を果たされている。胸を張って、引き続き業務にあたりたい」と、トラック物流業界の社会的な高さを評価されている今だからこそ、道路にダメージが発生してしまつたような過積載での運行をなくすなど、襟を正して仕事をすることが大事だと感じることが大事だと感じている。ICT(情報通信技術)の活用など物流効率化への取り組みを、業界として進めていることをもとにアピールしてほしい。

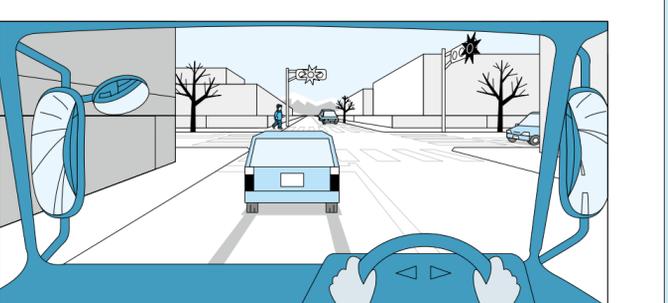
3月の取りまとめに向け課題と方向性などを議論。第2回コロナ時・災害時特別対策委員会(1月28日、第2回「小規模事業者コロナ時・災害時特別対策委員会」(委員長・吉野雅全土協理事・日本貨物運送協同組合連合会会長)が開会された。

調査では、同アンケート調査の結果が報告され、課題抽出および論点を整理を実施。新型コロナウイルス感染症影響下における小規模事業者の現状およびありべき姿、トラック協会が取るべき支援策、答申の取りまとめの方向性等について、委員間で活発な意見交換が行われた。

次回の第3回委員会(3月1日開催予定)では、今回各委員から挙げられた意見を集約して報告書(答申)案について議論し、同月中旬に第4回委員会を開催して取りまとめを行うこととした。

危険予知訓練(KYT)シート：交通事故防止編 あなたならどうしますか?

【第131回】「圧雪路の交差点」



あなたは、踏み固められた圧雪路を前車に追従して走行しています。前方の交差点の信号が黄色に変わりました。この場面にはどのような危険がありますか。また、危険を避けるためにはどのような運転をすればよいでしょうか。考えてみましょう。

Blank space for writing answers to the KYT exercise questions.

(解説・3面)

「総合安全プラン2025」策定。モード別の数値目標も設定。第2回「事業用自動車に係る総合的安全対策検討委員会」。

国土交通省は1月22日、令和2年度第2回「事業用自動車に係る総合的安全対策検討委員会」(委員長・野尻俊明流通経済大学学長)を開催し、2年度が計画期間の最終年度となる「事業用自動車総合安全プラン2025」の改訂について、①次期「事業用自動車総合安全プラン」策定スケジュール、②次期プラン策定に向けて重点的に検討すべきテーマ、③次期「事業用自動車総合安全プラン」案について検討した。

野籠理事長が出席。寺岡副会長は、「トラック運送事業者は、小規模事業者が多く、車両保有台数20両以下の事業者が全体の4分の3以上を占める」とした上で、新型コロナウイルス禍を克服し、日本経済が正常に回復するまでの間、コロナ禍における業界支援策として、国費を投入し、高速道路の大口・多頻度割引の適用額にかかわらず高速道路の大口・多頻度割引の適用率50%以上の割引を適用することなど、高速道路のさらなる活用を促すための業界からの要望(表)について説明した。

寺岡副会長からの説明を受け、委員からは「コロナ禍の中で、トラック物流に携わる皆様は大変大きな役割を果たされている。胸を張って、引き続き業務にあたりたい」と、トラック物流業界の社会的な高さを評価されている今だからこそ、道路にダメージが発生してしまつたような過積載での運行をなくすなど、襟を正して仕事をすることが大事だと感じることが大事だと感じている。ICT(情報通信技術)の活用など物流効率化への取り組みを、業界として進めていることをもとにアピールしてほしい。

3月の取りまとめに向け課題と方向性などを議論。第2回コロナ時・災害時特別対策委員会(1月28日、第2回「小規模事業者コロナ時・災害時特別対策委員会」(委員長・吉野雅全土協理事・日本貨物運送協同組合連合会会長)が開会された。

調査では、同アンケート調査の結果が報告され、課題抽出および論点を整理を実施。新型コロナウイルス感染症影響下における小規模事業者の現状およびありべき姿、トラック協会が取るべき支援策、答申の取りまとめの方向性等について、委員間で活発な意見交換が行われた。

次回の第3回委員会(3月1日開催予定)では、今回各委員から挙げられた意見を集約して報告書(答申)案について議論し、同月中旬に第4回委員会を開催して取りまとめを行うこととした。

まちがいがし 答え合わせ



愛知県(154人)、北海道(144人)、神奈川県(140人)、千葉県(138人)の順となった。

12月が298人と最も多く、次いで11月(280人)、10月(273人)、1月(262人)の順となった。

都道府県別交通事故死者数では、東京都が155人と最も多く、次いで

愛知県(154人)、北海道(144人)、神奈川県(140人)、千葉県(138人)の順となった。

12月が298人と最も多く、次いで11月(280人)、10月(273人)、1月(262人)の順となった。

都道府県別交通事故死者数では、東京都が155人と最も多く、次いで

ニュース・ターミナル (言公庁ニュース等)

省 福井県内での集中降雪
・大規模車両滞留を受け
・対応策を取りまとめ
・荷主への広報強化など
盛り込む

国土交通省近畿地方整備局と中日本高速道路(株)(NEXCO中日本)が、北陸自動車道で約1600台の車両滞留が発生した。また、北陸道武生インターチェンジ(IC)の通行止めにより、並行する国道8号に交通が集中。渋滞や、スタック車両を起因とする滞留車両が発生した。同事業の発生を受け、

今後早急に行う対応
①渋滞・滞留の発生・長期化
・広範囲での予防的・計画的通行止めの実施
・沿線国道8号の同時通行止めの実施
・スタックの未然防止およびスタック発生後の迅速な復旧
・関係機関への速やかな広域連携
②正確な情報の把握
・情報収集要員の専任配置
・情報収集に必要となる機器等の増強、活用
・現場関係の体制確保と関係機関間の連絡体制の構築
・情報連絡室の情報共有の強化
・沿線自治体首長とのホットラインの構築
・リエゾンの役割の徹底
③滞留者の救助・支援
・滞留者の把握の迅速化
・備蓄の確保、備蓄情報の共有
・支援体制の強化(地方整備局現地対策本部の設置)
・滞留者への情報提供の強化
④広報、情報提供
・広報手段の多様化、具体化、多頻度化
・荷主への広報の強化
・広報体制の強化

省 雇調金特別措置等を
延長
緊急事態宣言解除の翌
月まで現行措置を延長
厚生労働省は1月22日、雇調金特別措置等の延長等に関する政府方針を発表した。雇用調整助成金・緊急雇用安定助成金・新型コロナウイルス感染症対応休業支援金・給付金については、緊急事態宣言が全国で解除された月の翌月まで現行措置を延長する。

また、緊急事態宣言が全国で解除された月の翌々月から2か月間の措置として、別掲のよう措置を講ずると発表した。なお、これらの措置は、厚労省令改正後に講じられる予定となっている。

省 雇調金特別措置等を
延長
緊急事態宣言解除の翌
月まで現行措置を延長
厚生労働省は1月22日、雇調金特別措置等の延長等に関する政府方針を発表した。雇用調整助成金・緊急雇用安定助成金・新型コロナウイルス感染症対応休業支援金・給付金については、緊急事態宣言が全国で解除された月の翌月まで現行措置を延長する。

また、緊急事態宣言が全国で解除された月の翌々月から2か月間の措置として、別掲のよう措置を講ずると発表した。なお、これらの措置は、厚労省令改正後に講じられる予定となっている。

省 雇調金特別措置等を
延長
緊急事態宣言解除の翌
月まで現行措置を延長
厚生労働省は1月22日、雇調金特別措置等の延長等に関する政府方針を発表した。雇用調整助成金・緊急雇用安定助成金・新型コロナウイルス感染症対応休業支援金・給付金については、緊急事態宣言が全国で解除された月の翌月まで現行措置を延長する。

また、緊急事態宣言が全国で解除された月の翌々月から2か月間の措置として、別掲のよう措置を講ずると発表した。なお、これらの措置は、厚労省令改正後に講じられる予定となっている。

緊急事態宣言が全国で解除された月の翌々月から2か月間の措置として想定する具体的内容
○原則的な措置
・雇用調整助成金の1人1日当たりの助成額の上限:13,500円(現行15,000円)
・事業主が解雇等を行わず、雇用を維持した場合の中小企業の助成率:9/10(現行10/10)
※休業支援金等の1人1日当たりの助成額の上限:9,900円(現行11,000円)
○感染が拡大している地域(※1)・特に業況が厳しい企業(※2)の雇用維持を支援するため、特例措置(上限額15,000円、助成率最大10/10)。
※1 内容は追って公表予定
※2 生産指標(売上等)が前年または前々年の同期と比べ、最近3か月の月平均値で30%以上減少した全国の事業所

また、緊急事態宣言が全国で解除された月の翌々月から2か月間の措置として、別掲のよう措置を講ずると発表した。なお、これらの措置は、厚労省令改正後に講じられる予定となっている。

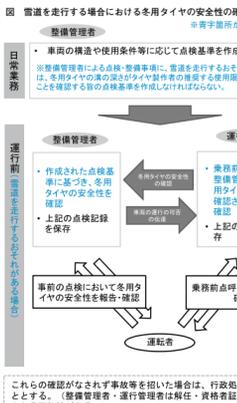


タイヤジャーナリスト 渡辺 剛満

第117回「世界が目指すチップ入りタイヤ」

「トラックのタイヤの位置を交換する時、どのようにな自安で行う」と最大の効果が得られるのか、とよく問われます。位置交換の目的は、どんなプロドライバーでも防ぐことができないう「前輪タイヤの偏摩耗を改善すること」です。
6本すべて同じサイズのタイヤが装着された小型トラックを例に出してみよう。タイヤ外側の接地面を「外溝ブロック」、内側の接地面を「内溝ブロック」とします。前輪タイヤには、「内溝ブロックより外溝ブロックの方が摩耗しやすく、さらに左の前輪タイヤが激しく摩

耗する」という特徴的な傾向があるのです。左前輪の外溝ブロックと右前輪の外溝ブロックが大きく摩耗していくので、この摩耗形態を「外・外」とします。今までの経験から言えば、小型に限らず、中型、大型トラックの多くがこの「外・外」タイプの傾向から、偏摩耗が発生しにくい後輪タイヤの外溝ブロックと見比べ、前輪タイヤに大きな摩耗差が出てきたら、タイヤの位置交換を行います。
右周りや右折が多いなど、トラックの運行経路が偏っている場合、左前輪タイヤは外溝ブロック、右前輪タイヤは内溝ブロックが速く摩耗するケースがあります(外・内)。また、特殊なケースとして、左空気圧だけでなく、摩耗状態まで計測できる「タイヤ」を発表したのです。しかも、



「貨物自動車運送事業者が送る際の解凍及び運用に注意」の二部を改正し、同日に公布・施行し、雪道走行時における冬用タイヤの安全性の確認の実施を義務付けた。
昨年未だの大雪により、関東自動車道や北陸自動車道が路上に滞留の大型車両が路上に滞留する事象が発生。それを受けて、本改正の実施に踏み切ることとなった。改正の概要は次の通り。
・整備管理者は、雪道を走行する自動車のタイヤについて、溝の深さがタイヤ製作者の推奨する使用限度よりもすく減っていないことを確認しなければならない(溝深さ50%を示すプラットホームを、運行前に必ず確認すること)
・運行管理者は、雪道を走行する自動車について、点検の際に前述事項が確認されていることを確認しなければならない(溝深さ50%を示すプラットホームを、運行前に必ず確認すること)
・運行管理者は、行政処分(整備管理者・運行管理者は解任・資格者証

返納の対象となる可能性がある。を行うこととする。なお、積雪・凍結道路で冬用タイヤの装着などすべり止めの措置をとらない場合、法令違反となる。
また、同省では、冬用タイヤの未装着などにより交通渋滞等を引き起こした運送事業者に対しては、監督を行い、事業者によって講じられた措置が不十分と判断した場合に、処分の対象とするとしている。
なお、全日本トラック協会は、今号の「広報とらつく」に「冬用タイヤ装着等の注意点に関するチラシ」を同封して、周知徹底を図っている。

国土交通・経済産業・農林水産省の3省は1月28日、荷主関係団体に対して、「大雪等異常気象時における輸送の安全の確保に向けたご理解と協力をお願い」を發出し、荷主団体傘下会員の周知等について協力を要請した。運送事業者が貨物

運送するにあたっては、荷主からの運送時間や運行経路等の指示に基づき運送する必要がある。大雪などの異常気象による突発的な道路状況の変化が生じた場合であっても、運行中止や経路の変更等を行う場合は、荷主の承諾を得る必要がある。こうした状況の中、昨今の大雪時において、高速道路や主要国道で大規模な車両の立ち往生が発生し、大型トラックが滞留の原因となったことが確認されており、国交・経産・農水3省は、連携して荷主の理解と協力を要請することが必要と判断した。3省では大雪時における物流のあり方について、大雪などの異常気象による突発的な事象により、①運送経路の変更や運送中止が必要となつた場合は協力すること、②運送に支障を来すことが予想される場合は、在庫の積み増しや運送可能域内の物資の取組や、規模・系列等を

の融通を行い、トラック事業者への不要不急の運送依頼を控えること一を要請した。
「パートナーシップ構築宣言」作成・公表を呼びかけ
補助金申請の加算対象にも
経済産業省と中小企業庁では、大企業と中小企業の共存共栄の関係の構築を目指すため、事業者に対して「パートナーシップ構築宣言」の作成・公表を呼びかけている。
経済界・労働界の代表および関係団体をメンバーとする「未来を拓くパートナーシップ構築推進会議」では、①新型コロナウイルス感染症の影響も踏まえて、中小企業・小規模事業者への「取引条件のしわ寄せ」を防止するとともに、引き続き下請取引の適正化を進め、②サプライチェーン全体での付加価値向上の取組や、規模・系列等を

超えたオープンインボイスシヨンの新たな連携を促進する」といった施策に取り組み、事業者が自主的に宣言する「パートナーシップ構築宣言」への取り組みを進めている。昨年11月18日には第2回会議が開催され、11月時点で運輸業の事業者23社が宣言を行っていることなどが報告されたほか、ポストコロナに向けた大企業と中小企業による連携事例が紹介された。なお、同宣言の実施は、「ものづくり・商業・サービス生産性向上促進補助金(ビジネスモデル構築型)」「エネルギー使用合理化」等事業支援事業」などの補助金を申請する際に加算措置が受けられる。
経産省・中企庁では各事業者に対して、同宣言の積極的な作成・公表を呼びかけている。詳細は、同宣言ポータルサイトを参照のこと。

この内蔵チップにより、タイヤの鮮度把握も容易になるでしょう。特にスタッドレスタイヤの鮮度は重要な安全指標です。頻発する雪道の立ち往生の予防効果も期待できます。
この内蔵チップがすべてのタイヤに普及し、測定能力が向上していけば、将来的にはナットの緩みまで分かるようになるかもしれません。まさにインテリジェント・タイヤ。この技術のさらなる進化と普及に、心から期待したいです。

危険予知訓練(KYT)シートの解説
交通安全防止編
あなたは、踏み始められた圧巻を前に進んで走っています。前方の交通の信号が黄色に変わりました。この場面にはどのような危険がありますか。また、危険を避けるためにはどのような運転をすればよいでしょうか。考えてみましょう。
① どのような危険がありますか?
1 黄色で停止し、ブレーキを踏んだものの圧巻の進行が止まらず、前方の交通の信号が赤に変わりました。この場面にはどのような危険がありますか。また、危険を避けるためにはどのような運転をすればよいでしょうか。考えてみましょう。
2 停止しようとしてブレーキを踏んだものの圧巻の進行が止まらず、前方の交通の信号が赤に変わりました。この場面にはどのような危険がありますか。また、危険を避けるためにはどのような運転をすればよいでしょうか。考えてみましょう。
② どのような運転をすれば危険を避けることができますか?
1 踏む前にブレーキを踏んで、ブレーキランプが点灯して圧巻が止まるまで待つ。ブレーキを踏んでも止まらないうちに、40km/hで走行している。危険な状況です。この場面にはどのような危険がありますか。また、危険を避けるためにはどのような運転をすればよいでしょうか。考えてみましょう。
2 交差点で停止し、ブレーキを踏んだものの圧巻の進行が止まらず、前方の交通の信号が赤に変わりました。この場面にはどのような危険がありますか。また、危険を避けるためにはどのような運転をすればよいでしょうか。考えてみましょう。
3 交差点で停止し、ブレーキを踏んだものの圧巻の進行が止まらず、前方の交通の信号が赤に変わりました。この場面にはどのような危険がありますか。また、危険を避けるためにはどのような運転をすればよいでしょうか。考えてみましょう。

タイヤの話 (Tyre Talk) 漫画
1 ああ、あれかあれは脱輪対策として始まったインジケータだ
2 え〜!? 来年は新品のスタッドレスタイヤを期待してのにな〜
3 お前、運転が上手だな!
4 このタイヤはあと1年、来季も使えそうだな
5 内溝ブロックの偏摩耗はほとんどない...
6 このタイヤはあと1年、来季も使えそうだな
7 え〜!? 来年は新品のスタッドレスタイヤを期待してのにな〜
8 お前、運転が上手だな!

「全国トラック事業グループ保険」
「全国トラック事業生活習慣病保障プラン」
いつでもお申込みが可能!
人材確保のため福利厚生をの充実を!
ご加入の際には、パンフレットにて詳細を必ずご確認ください。
公益社団法人 全日本トラック協会
事務委託 日本貨物運送協同組合連合会 TEL 03-3355-2035
引受保険会社 大樹生命保険株式会社 住友生命保険相互会社

「ホワイト物流」特集

荷主企業・全農チキンフーズ(株)の「ホワイト物流」への取り組み

◆持続可能な物流ネットワーク構築に向けて◆

「2段枠」と「トレーラ」で大幅な輸送効率化

ドライバーの労働時間短縮・省力化を実現

全農チキンフーズ株式会社(山下武彦代表取締役社長)は、国内産鶏肉の生産から処理・加工、販売まで一貫して手掛ける全国農業協同組合連合会(全農)のグループ会社である。同社の食鳥の生産地は、宮城県、鹿児島県、岩手県の3県にあり、同3県での生鳥飼育、鶏肉処理・加工を行うとともに、物流、保管まで品質管理を行い、協力物流事業者とともに全国の食卓に製品を届けている。

全農チキンフーズ(株)の食品工場は、宮城県、鹿児島県、岩手県に存在する。各工場には契約農場または直営農場で飼育された鶏が入荷し、そこで食肉へ処理・加工される。食品工場からは、宮城県、鹿児島県では南九州地方の協力物流事業者が、また、岩手県では東北地方の協力物流事業者がそれぞれの消費地への輸送を担っている。



野瀬 浩徳 執行役員企画開発部長

「ホワイト物流」推進運動で自主行動宣言 事業継続のための物流改革へ着手

今回の取り組みは、国内でも鶏肉の一大生産拠点である宮城県、鹿児島県の生産拠点から、消費地への輸送についての物流改善を行った。

同社は、「ホワイト物流」推進運動の趣旨に賛同し、別掲の通り取り組みを宣言し、同宣言に則って各種対策を展開した。

大型トラックからトレーラ輸送へ切り替え 「2段枠」を使用し輸送効率向上

この推進運動への参加にあたっては、生産工場や生産地から消費地への輸送を担う物流事業者などとの検討を積み重ねてきており、その根拠にはトラック運送業界が抱える現状と課題から、近い将来、安定的に商品が運ばなくなるかもしれない。

従来は、1パレットに商品が梱包された段ボールを7〜8段積み上げていたものを、同じ商品でパレットのフォークリフトを1段当たり5段(600kg)として2段のパレットで、2倍(1,200kg)積載することが可能になった。

コラム「「ホワイト物流」推進運動とは」 「生産性の高い物流」と「働き方改革の実現」の両立に向けて 荷主・納品先企業・物流事業者が理解・協力



冷気の好循環や箱つぶれ防止など 輸送品質向上にメリット

この2段枠の使用については、積載効率が2倍に上がった利点に加えて、輸送品質が向上するというメリットも生じた。

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27回 基準容積を設定した積合せ標準的運賃

労務 Q&A 第219回 労基法上、賃金の前払い制度等の取り扱い



コラム 「シトラスリボンプロジェクト」に賛同 ラッピングトレーラを運行

全農チキンフーズ(株)は、新型コロナウイルス感染症に伴う差別・偏見解消の取り組みである「シトラスリボンプロジェクト」の主旨に賛同し、産地工場からの輸送を担当する協力会社のトレーラシャシ5台にラッピングを施し、令和2年11月から運行を開始した。「シトラスリボンプロジェクト」とは、コロナ禍で生まれた差別・偏見を耳にした愛媛県を身に着けたり、掲示することで、プロジェクトへの賛同を示す。同社では、「物流は国民生活や企業活動にとって不可欠なもの」との認識の下、同プロジェクトを応援する意味でラッピングトラックを走らせている。



そのため、商品の積み込みには、1車当たり2時間ほどの手積み作業が発生し、その間は工場の出荷口と冷蔵庫からトラックまでの横持作業のために、フォークリフトを占有していた。しかし、この2段階を導入するにあたっては、パレット積みが必要のため、手積み作業の削減と待機時間の削減など、労働環境の改善も図られた。

従来の作業工程は、食品工場では、商品を工場内使用専用パレットに工場側の作業員が積み付けを行い、冷蔵庫内へ保管。この冷蔵庫内からドライバーが行先別に仕分けを行い、ドライバーがトラックに手荷役での積み込み、または、流通パレットに積み直しを行っている。

そのため、商品の積み込みには、1車当たり2時間ほどの手積み作業が発生し、その間は工場の出荷口と冷蔵庫からトラックまでの横持作業のために、フォークリフトを占有していた。しかし、この2段階を導入するにあたっては、パレット積みが必要のため、手積み作業の削減と待機時間の削減など、労働環境の改善も図られた。

そのための、商品の積み込みには、1車当たり2時間ほどの手積み作業が発生し、その間は工場の出荷口と冷蔵庫からトラックまでの横持作業のために、フォークリフトを占有していた。しかし、この2段階を導入するにあたっては、パレット積みが必要のため、手積み作業の削減と待機時間の削減など、労働環境の改善も図られた。

従来の作業工程は、食品工場では、商品を工場内使用専用パレットに工場側の作業員が積み付けを行い、冷蔵庫内へ保管。この冷蔵庫内からドライバーが行先別に仕分けを行い、ドライバーがトラックに手荷役での積み込み、または、流通パレットに積み直しを行っている。



吉川 達哉 企画開発部副部長

手積み作業がなく大幅に省力化 作業時間短縮で運行にゆとりも



トレーラを接車した時に傾斜があるとトレーラの奥まで積み付けには労力が必要になるため、傾斜を削ってトレーラが水平になるように改善を行った(宮崎県都城市の宮崎くみあいチキンフーズ(株)の食品工場)



こうした改善により、ドライバー側には手積み作業の負担が減り、定時出発が可能となった。また、ゆとりをもった運行ができるようになった。

◆ ◆ ◆

トレーラにより大量輸送が可能になった反面、物流拠点からの2次物流費と仕向先別の荷役作業が増加している。

また、産地工場と物流拠点での2段階・パレットの保管スペースの確保が課題となっている。

◆ ◆ ◆

このパレット化に伴って、同社では身を切らざるを得ない。パレットを使用する工場内専用パレットを工場内専用からレンタルパレットに変更、2段階を使用するために、パレットサイズからはみ出していた商品の段ボールをパレットに収まるように小型化した。さらに、出荷口パレットでは、トレーラ内に積み込みしやすいうように、トレーラ駐車スペースを水平になるように掘り下げた改良している(写真④)。

また、当日出荷の場合でも、出荷口に接車したトレーラにパレットに積み付けられている商品を積み込む作業は必要ない。

また、当日出荷の場合でも、出荷口に接車したトレーラにパレットに積み付けられている商品を積み込む作業は必要ない。



トレーラ無人航走で環境問題へ対応



「トラック運送事業では2024(令和6)年から960時間の時間外労働」

「トラック運送事業では2024(令和6)年から960時間の時間外労働」

◆ ◆ ◆

最後に、同社の持続可能な物流ネットワーク構築を支援、トラックドライバの労働環境改善・省力化促進のためにも、パレット・レチゼーション体制の確立は重要で、さらなるシテム向上のための課題となっている。

◆ ◆ ◆

最後に、同社の持続可能な物流ネットワーク構築を支援、トラックドライバの労働環境改善・省力化促進のためにも、パレット・レチゼーション体制の確立は重要で、さらなるシテム向上のための課題となっている。

【会社メモ】全農チキンフーズ株式会社

全農チキンフーズ株式会社は、昭和47年に全国農業協同組合連合会(全農)の鶏肉直販会社として誕生。その後、平成20年に宮崎くみあいチキンフーズ(株)と鹿児島くみあいチキンフーズ(株)を子会社化、住田フーズ(株)を含めた「全農チキンフーズグループ」を結成して、食鳥の生産から処理加工、販売まで一貫して手がけるグループ事業運営体制を確立した。

◇代表取締役社長 山下 武彦
◇本社 東京都港区港南2-12-33 品川キャナルビル 4F
◇設立 昭和47年9月20日
◇資本金 23億7百万円
◇従業員 172人(令和2年3月31日現在)

Pa-man が安全運行をサポートします!

この時期多発する 車輪脱落事故防止に **ホイールナットの緩みが目視で判断できるナットキャップ** ※点検ハンマーによる日常点検は必ず行ってください

ゆるみチェック・ナットキャップ 33

●インジケータータイプ ●スペーサータイプ

品番	品名	型番	入数	適合	自重
1216120000	インジケータータイプ	LC338M	8ヶ	大型低床車	0.32kg
1216130000	インジケータータイプ	LC310M	10ヶ	大型車	0.38kg
1216150000	スペーサータイプ	LC338S	8ヶ	大型低床車	0.31kg
1216160000	スペーサータイプ	LC310S	10ヶ	大型車	0.37kg

※表記価格は全て税別価格となります。

●材質: プラスチック(メッキ仕上げ) ※注文時ナットサイズ(六角対応)高さをご確認ください。
△ 本商品を使用する場合、リア側には当社ホイールセンターキャップは取り付けできません。

2段階の使用方法

- ① 輸送用パレットのフォークリフトの下部にナットキャップを積み重ねる。
- ② フォークリフトでパレットを冷蔵庫内へ搬入し、下部品を取り付ける。
- ③ フォークリフトでパレットを冷蔵庫内へ搬入し、下部品を取り付ける。
- ④ パレットは横上部品を取り付ける。

最後に、同社の持続可能な物流ネットワーク構築を支援、トラックドライバの労働環境改善・省力化促進のためにも、パレット・レチゼーション体制の確立は重要で、さらなるシテム向上のための課題となっている。

天然ガストラックの普及が重要な政策に位置づけられています

天然ガスはガソリン、軽油に対して単位発熱量あたりのCO2排出量が約25%少ないエネルギーです。天然ガスの環境性や経済性、エネルギーセキュリティの優位性を背景に、天然ガストラックの普及は重要な政策に位置付けられています。

地球温暖化対策計画(2016年5月閣議決定)

地球温暖化対策計画とは、COP21で採択されたパリ協定や2015年7月国連に提出した「日本の約束草案」を踏まえ、日本の地球温暖化対策を総合かつ計画的に推進するための計画です。

【対象となるSDGsの例】

- 3 気候変動と関連する問題
- 11 持続可能な都市とコミュニティ
- 13 気候変動対策

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**

◆次世代自動車の普及、燃費改善 エネルギー効率に優れた次世代自動車※等の普及拡大を推進する。
※次世代自動車:HV、EV、PHV、FCV、CDV、圧縮天然ガス自動車(CNGV)等

◆低炭素物流の推進 トラック輸送についても一層の効率化を推進する。このため、(中略)大型CNGトラック等車両の大型化(中略)を推進する。

写真提供: いすゞ自動車株式会社

特集

同一労働同一賃金への対応に向けて

第1回 全ての労働者に「均衡・均等」な待遇を

パートタイム・有期雇用労働法

今年4月より中小企業でも適用スタート

中小企業において、パートタイム・有期雇用労働法が今年4月1日から適用され（中小企業以外は令和2年4月1日施行）、いわゆる「同一労働同一賃金」への対応が求められることになりました。

同労働同一賃金の導入は、同一企業・団体内における正規雇用労働者（無期雇用フルタイム労働者）と非正規雇用労働者（有期雇用労働者、パートタイム労働者、派遣労働者）の間の不合理な待遇の差をなくし、労働者がどのような雇用形態を選択しても待遇に納得して働き続けられるようにすることで、多様な柔軟な働き方を選択できるようにするものです。

中小運送事業者においても、同労働同一賃金の導入に向けた計画的な対応が求められます。そこで本特集では、同労働同一賃金の解説や、同制度導入に向けての対応などについて紹介していきます。

1 事業主に求められることとは？

あらゆる待遇について

不合理な差が禁止に

パートタイム・有期雇用労働法は、正社員と短時間労働者・有期雇用労働者の働き方の違いに応じて、均衡・均等な待遇が求められる。

図1 同一労働同一賃金の導入に伴い事業主に求められること
①同じ企業で働く正社員（無期雇用フルタイム労働者）と非正規雇用労働者（短時間労働者・有期雇用労働者）との間で、基本給や賞与、手当、福利厚生などあらゆる待遇について、不合理な差を設けることが禁止される。
②事業主は、非正規雇用労働者から、正社員との待遇の違いやその理由などについて説明を求められた場合は、説明をしなければならない。

図2 「均衡待遇」「均等待遇」とは？
均衡待遇とは？
(不合理な待遇差の禁止)
①職務内容*、②職務内容・配置の変更の範囲、③その他の事情の違いに応じた範囲内で待遇を決定する必要があります。
均等待遇とは？
(差別的取扱いの禁止)
①職務内容*、②職務内容・配置の変更の範囲が同じ場合、待遇について同じ取扱いをする必要があります。

「均衡待遇」「均等待遇」の対象となる労働者とは？
◇均衡待遇：短時間・有期雇用労働者の待遇について、通常の労働者の待遇との間に不合理な待遇差がないこと、つまり、①職務の内容、②職務の内容・配置の変更の範囲、③その他の事情——の違いに応じた範囲内で待遇が決定されることを指します。
◇均等待遇：待遇決定に当たって、短時間・有期雇用労働者が通常の労働者と同じに取り扱われること、つまり、短時間・有期雇用労働者の待遇が通常の労働者と同じ方法で決定されることを指します。ただし、同じ取扱いのもとで、能力、経験等の違いにより差がつくのは構いません。

事業主が、均衡待遇・均等待遇のどちらを求められるかは、短時間・有期雇用労働者と通常の労働者との間で、「①職務の内容」、「②職務の内容・配置の変更の範囲が同じか否か」により決まります（下表）。
①と②が同じ場合には、短時間・有期雇用労働者であることを理由とした差別的取扱いが禁止され、「均等待遇」であることが求められます。
それ以外の①あるいは②が異なる場合は「均衡待遇」であることが求められ、短時間・有期雇用労働者の待遇は、①と②の違いに加えて「③その他の事情」を考慮して、通常の労働者との間に不合理な待遇差のないようにすることが求められます。

表 均衡待遇の対象/均等待遇の対象

		通常の労働者と比較した結果	
		①職務の内容	②職務の内容・配置の変更の範囲
求められる対応	均衡待遇の対象 (不合理な待遇差禁止)	同じ	異なる
		異なる	同じ
	均等待遇の対象 (差別的取扱い禁止)	異なる	異なる
		同じ	同じ

図3 待遇に関する原則となる考え方
①ガイドラインに記載のない退職手当等の待遇についても、不合理な待遇差の解消等が求められる。
②労使による個別具体的な事情に応じた話し合いが望まれる。
③通常の労働者に複数の雇用管理区分（社員タイプ）がある場合は、通常の労働者の全ての社員タイプと短時間・有期雇用労働者との不合理な待遇差の解消等が求められ、低い待遇の通常の労働者に関する雇用管理区分を新設しても、不合理な待遇差の解消等は回避できない。
④通常の労働者と短時間・有期雇用労働者との間で職務の内容等を分離した場合であっても、通常の労働者との間の不合理な待遇差の解消が求められる。
⑤労使で合意することなく通常の労働者の待遇を引き下げることが、望ましい対応とはいえない。
(出典) 厚生労働省「不合理な待遇差解消のための点検・検討マニュアル(業界共通編)」

2 どのような待遇差が不合理に当たるのか？

働き方の違いに応じて 均衡・均等な待遇の確保を

厚生労働省は、パートタイム・有期雇用労働法、給・賞与、手当等の個別および労働者派遣法に基づいて「短時間・有期雇用労働者及び派遣労働者に対する不合理な待遇の禁止等に関する指針（同労働同一賃金ガイドライン）」を策定している。ガイドラインでは、「我が国が目指す同労働同一賃金は、同一の事業主に雇用される通常の労働者と短時間・有期雇用労働者との間の不合理な差を認められる待遇の相違及び差別的取扱いの解消（中略）……を目指すものである」とした上で、不合理な待遇差の解消に当たっては、最終的には司法により判断されることとなる（コラム1）。

コラム1 正規雇用労働者と有期雇用労働者の各種手当に関する 待遇の違いが不合理かどうか争われた事件の最高裁判所の判例

運送会社で働く契約社員（有期雇用労働者）が、正社員との間に差を設けるのは無効であると訴えました。その結果、下表のとおり、5つの手当について、正社員との間に差を設けることは不合理だと判断されました。不合理ではないかどうかの判断を行う上では、労使で話し合い、労働者の意見をよく聞いて検討することが大切です。なお、厚生労働省働き方改革推進支援センター（右記）でも事業者からの相談に対応し、参考となるアドバイスを行っています。

手当名	判断	本件における手当支給の目的	判決理由
無事故手当	不合理	優良ドライバーの育成や安全な輸送による顧客の信頼の獲得を目的として支給。	正社員と契約社員の職務の内容が同じであり、安全運転および事故防止の必要性は同じ。将来の転勤や出向の可能性等の相違によって異なるものではない。
作業手当	不合理	特定の作業を行った対価として作業そのものを金銭的に評価して支給される性質の賃金。	正社員と契約社員の職務の内容が同じであり、作業に対する金銭的評価は、職務内容・配置の変更範囲の相違によって異なるものではない。
給食手当	不合理	従業員の食事に係る補助として支給。	勤務時間中に食事をとる必要がある労働者に対して支給されるもので、正社員と契約社員の職務の内容が同じであるうえ、職務内容・配置の変更範囲の相違と勤務時間中に食事をとる必要性には関係がない。
皆勤手当	不合理	出勤する運転手を一定数確保する必要があることから、皆勤を奨励する趣旨で支給。	正社員と契約社員の職務の内容が同じであることから、出勤する者を確保する必要性は同じであり、将来の転勤や出向の可能性等の相違により異なるものではない。
通勤手当	不合理	通勤に要する交通費を補填する趣旨で支給。	労働契約に期間の定めがあるか否かによって通勤に必要な費用が異なるわけではない。正社員と契約社員の職務内容・配置の変更範囲が異なることは、通勤に必要な費用の多寡に直接関係はない。

参考：判例「平成30年6月1日 最高裁判所第二小法廷判決・平成28年（受）第2099号、2100号 未払賃金等支払請求事件」

