昭和35年11月28日第3種郵便物認可

令和3年(2021年)　第2172号

Japan Trucking Association

広報 とらっく

毎月1日・15日発行
3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(定価・税込348円/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▼
2/15～3/14：9330　3/15～4/14：4256

全ト協

トラック運送事業の健全な発展と運転者の労働条件改善を図るため

「標準的な運賃」への理解・協力と届出促進に向けて

会員事業者に対して届出・交渉に向けた支援策強化へ

「標準的な運賃」については、平成30年12月に成立した「貨物自動車運送事業法の一部を改正する法律」のポイント（左表）のうち、①「事業者が遵守すべき事項の明確化」、②「規制の適正化」、③「荷主対策の深度化」、④「標準的な運賃の告示制度の導入」――の一つであることから、全日本トラック協会では、法改正の目的である、「経済活動・国民生活を支えるトラック運送事業の健全な発達を図るため規制の適正化を図るほか、業界の担い手である運転者の労働条件を改善する」ため、4つのポイント全てへの取り組みを進めている。

全ト協では国土交通省と連携して、昨年4月に告示された「標準的な運賃」の荷主企業等への周知活動を展開するなど、「標準的な運賃」の理解促進に向けた取り組みを推進し、「ドライバーの労働条件改善」と「持続可能な物流実現」に向けて、取り組みを一層強化していく。また、全ト協では、「標準的な運賃」について、普及セミナーの開催や解説書テキストの作成などを通じ、会員事業者に向けた標準的運賃の普及、届出および交渉への支援策を強化しているが、特に会員事業者に対して、標準的運賃の早期届出を呼びかけている。さらに、「改正貨物自動車運送事業法」の趣旨に則り、「事業者が遵守すべき事項」や「規制の適正化」など事業者へ「事業適正化」を呼びかけていく。

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、トラック運送事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。改正貨物自動車運送事業法によって設けられた「標準的な運賃の告示制度」に基づき、国交省が昨年4月に告示を行った。

表　「貨物自動車運送事業法の一部を改正する法律」のポイント

◇ポイント1「事業者が遵守すべき事項の明確化」
(1)輸送の安全に係る義務の明確化
・トラックの点検や整備をしっかりと定期的に行わなければならない
(2)事業の適確な遂行のため守るべき義務の新設
・車庫をしっかり整備して、健康保険料など法令に従って必ず納付しなければならない
◇ポイント2「規制の適正化」
(1)約款の認可基準の明確化
・本来の運送業務とは別に、客先での荷待ちや追加的な作業がどのくらい発生しているか「見える化」し、待機時間料、積込・取卸料など料金をしっかり受け取れるようにしなければならない
(2)事業計画の変更
・車両台数に関わる事業計画を変更する時には届出または認可を受けなければならない
(3)事業許可の基準の明確化
・トラックの点検や整備によって安全性を確保し、十分な広さの車庫や資金を備えなければならない
(4)欠格期間の延長等
・法令に違反して事業許可を取り消されたり、処分から逃れるために自主廃業したりした場合などで、新たに事業許可を受けることができるようになるまでの年数を延長
◇ポイント3「荷主対策の深度化」
(1)荷主の配慮義務の新設
・トラック事業者が法令を守って仕事ができるよう、荷主も必要な配慮をすることを義務付け
(2)荷主勧告制度（既存）の強化
・トラック事業者（軽自動車を使う事業者も含む）が法令違反をして、荷主にも原因がある場合には、荷主名も公表され、法令違反行為を犯さずに済むよう荷主と交渉しやすくなった
(3)国土交通大臣による荷主への働きかけ等の規定の新設
・荷主に対して、一定の場合に国土交通大臣が関係行政機関と協力して働きかけ等を行うことができる
◇ポイント4「標準的な運賃の告示制度の導入」
(1)標準的な運賃の告示制度の導入
・必要なコストを賄って事業を運営する際の参考となる標準的な運賃を国土交通大臣が定めて公表

荷主企業に向けてパンフレットやお願い書を送付

現在、全ト協では荷主企業への「標準的な運賃」普及促進に取り組んでいる。これまで荷主企業への周知活動として、国交省と連携して同制度に関する荷主向けパンフレット（写真㊧）を作成したほか、各都道府県トラック協会の協力を得て取りまとめたリストをもとに、全国の荷主企業約4万6000社に対して、「安定した輸送力確保に向けた取り組みのお願い」を送付するなどしてきた。

また、昨年11月に続き、荷主向け専門紙に対して「標準的な運賃」周知広告の掲載も実施した（2月21日㈰～26日㈮、写真㊤）。

同広告では、標準的な運賃は「安定した輸送力を確保するため」のものであると説明。我が国の物流を維持し続けていくためには、標準的な運賃に対する荷主企業の理解・協力が欠かせないと訴えている。

荷主対策と周知活動等会員支援策を一層強化へ

全ト協では、これらの活動を通じて、「標準的な運賃」の普及促進等を図るとともに、会員事業者に対しては標準的な運賃の早期届出に向けた具体的な取り組みの強化を呼びかけていく。

全国で普及セミナーを開催し、解説書を配布

また、全ト協では、同制度の告示を受けて、持続可能な物流を実現させるために、会員事業者に対して標準的な運賃の理解促進・早期届出に向けた取り組みを展開。会員事業者の運賃・料金設定や荷主との交渉に活用できる解説書を作成し配布したほか、昨年8月～11月にかけては全国各地で会員事業者向け「標準的な運賃」普及セミナーを開催してきた。

しかし、コロナ禍の影響などもあり、標準的な運賃に係る届出件数は伸び悩んでいるのが現状となっている。

こうした状況を受けて、全ト協では今後も、会員事業者向けの施策の検討を実施。荷主企業等との標準的運賃交渉に向けた支援策強化を図っていく。

更なる「事業の適正化」を推進

「法令を遵守しない事業者」への対策強化も

「事業者が遵守すべき事項の明確化」では、事業用自動車の定期的な点検・整備の実施など輸送の安全に係る義務の明確化、さらに、車庫の整備・管理や健康保険法等により納付義務を負う保険料等の納付など、事業の適確な遂行のための遵守義務の新設が行われた。

一方で、「規制の適正化」では、約款の認可基準の明確化、事業計画の変更、事業許可の基準の明確化、欠格期間の延長等（法令に違反した者等の参入の厳格化）が行われた。

また、もう一つのポイントである「荷主対策の深度化」では、荷主の配慮義務の新設、荷主勧告制度（既存）の強化、国土交通大臣による荷主への働きかけ等の規定の新設などが盛り込まれたことから、国交省と連携して輸送・荷待ち・荷役などに関する輸送実態把握のための意見等の募集を行っている。

こうした改正事業法の趣旨を踏まえて、2月22日に開催された官・労・使などで構成される国交省主催の「貨物自動車運送適正化事業対策協議会」（3面に関連記事）では、全国実施機関の令和3年度適正化事業活動指針で、「適正化情報システムを通じた国土交通省への迅速な情報提供」を行うことが重点項目として確認された。

この「適正化情報システム」は、法令を遵守しない悪質事業者への早期監査を支援するため、適正化事業実施機関の実施する巡回指導において「E評価」または「D評価」となった事業所を一覧表示するもので、この巡回指導結果について運輸支局等へ迅速に情報提供するとともに、同評価の事業所への巡回指導を精力的に実施することとしている。

これまで、「法令を守らない事業者」や「適正な事業運営が行われない事業者」の存在が、トラック運送業界全体の健全な発展を阻害していると指摘されてきており、この度の行政、労働団体、学識経験者、運送事業者が一同に会する対策協議会で「業界のさらなる健全化」の方向性が示された意義は大きいといえる。

全ト協では、「標準的な運賃」について、一般社会や荷主企業等の理解促進を得て、今後、届出・交渉が進んでいくためには、トラック運送業界の自助努力も必要という認識から、巡回指導を強化するなど会員事業者へ一層の事業適正化を呼びかけていくこととしている。

軽油価格情報

全国平均価格:円／リットル(消費税抜き)
▶全日本トラック協会調べ

年　月	スタンド	ローリー	カード
令和２年11月	89.20	78.71	87.93
令和２年12月	92.27	82.71	92.50
令和３年１月	94.94	85.96	94.77

交通事故統計

令和３年１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		1月31日現在	2月28日現在
10 (±0)	5 (+2)	1 (−5)	0 (−1)	16 (−4)	196 (−62)	198 (−64)	405 (−104)

コラムラインナップ

タイヤケアホントの話【雪道の立ち往生を防ぐシステム】…／トラック運送事業者のための経営のヒント【標準的運賃届出を促す取り組み】…３面／食の新旧街道を行く【「鯖街道お膝元の味③」福井県小浜の鯖の船場汁】…７面

ニュース・ターミナル（トラック協会ニュース）

全ト協　令和元年度出捐金事業実績の評価を決定

運輸事業振興助成交付金出捐金事業評価機関会議

2月12日、第15回「運輸事業振興助成交付金出捐金事業評価機関会議」（委員長・杉山武彦〔公財〕高速道路調査会顧問）が開催された。

同会議は、全日本トラック協会が実施する出捐金事業について、透明性確保の観点から毎年度の事業実績を評価するもの。今回は、令和元年度事業における評価を決定した。

評価対象事業項目および評価結果は次の通り（評価方法＝中期目標の達成に向けて、A：優れた実施状況、B：おおむね順調な実施状況、C：順調な実施状況になく、事業の見直し等が必要）。

◆輸送の安全の確保①（交通事故防止）＝B、同②（労災事故防止）＝A、同③（健康起因事故防止）＝B

◆環境の保全（CO_2削減）＝B

第15回運輸事業振興助成交付金出捐金事業評価機関会議（2月12日、全ト協）

◆事業適正化①（巡回指導）＝A、同②（安全性評価事業）＝B

◆輸送サービス改善・向上①（輸送相談・引越優良認定）＝A、同②（資金融通支援）＝A

また、次期計画期間（3～5年度の3年間）を反映した同事業の評価基本方針改正案、次期中期目標について審議・承認するとともに、3年度事業計画案の内容説明を行った。

『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。

前回から26・4ポイント改善

トラック運送業界の景況感　令和2年10月～12月期

全日本トラック協会は2月12日、令和2年10月～12月期の「トラック運送業界の景況感（速報）」を発表した。

コロナ禍での通販需要の拡大により、「宅配貨物」では、輸送量・営業収入・営業利益ともに、前期と同様大幅に改善。「一般貨物」・「宅配以外の特積貨物」でも、輸送量・営業利益等が回復基調となったことから、業界の景況感はマイナス65・3（前年同期比）となり、前回（マイナス91・7）から26・4ポイント改善した。

なお、今後の見通しについては、3年1月の緊急事態宣言発令および新型コロナウイルス感染症感染拡大による経済活動の低迷の影響を織り込み、業界の景況感は今回のマイナス65・3から6・3ポイント悪化し、マイナス71・6となると見込んでいる。

オンライン形式で全国の代表者を繋いで開催

青年部会第3回全国代表者協議会

全日本トラック協会青年部会（岩田亨也部会長）は2月18日、令和2年度第3回「全国代表者協議会」を開催した。

同協議会は、新型コロナウイルス感染症感染拡大の影響により、Zoomによるオンライン形式にて開催。会場の全ト協ホールには、岩田部会長をはじめブロックの代表5人が出席。残りのブロック代表4人と各都道府県トラック協会の青年組織代表者は、オンラインでの参加となった。

第3回「全国代表者協議会」（2月18日、全ト協）

岩田部会長のあいさつに続き、協議事項として、①令和2年度青年部会活動報告、②令和3年度青年部会事業計画（案）、③社会貢献活動、④全国大会の運営（YouTubeでのライブ配信）――について説明を行った。

②に関しては、青年部会の活動をさらにPRするため、新たに青年部会のFacebookページを開設し、全国の青年組織が行う社会貢献活動を発信することとした。

また、次代のトラック運送業界を担う青年部会員として、業界が抱える4つの課題（①標準的な運賃の届出、②「ホワイト物流」推進運動の自主行動宣言、③「働きやすい職場認証制度」への認証取得、④物流DXなどデジタル化に向けた勉強会への参加）に対して、積極的に取り組むことが新たに盛り込まれた。

その後、国土交通省自動車局の伊地知英己貨物課長が「トラック業界の現状と行政の対応について」をテーマに講演した。

令和3年度「ドライバー等安全教育訓練促進助成制度」3月5日（金）から受付を開始

全日本トラック協会および各都道府県トラック協会では、「ドライバー等安全教育訓練促進助成制度」を実施しており、会員事業者が、全ト協が指定する研修施設に自社のトラックドライバー等を派遣し、所定の研修を受講させた場合に、その費用の全部または一部につき助成を行っています。

令和3年度の本助成制度について、研修日程等を3月1日（月）に全ト協ホームページ（HP）に掲載し、また3月5日（金）に都道府県ト協において助成金交付申し込みの受付を開始しますので、お知らせいたします。

詳しくは全ト協HPをご参照ください（次号3月15日号に詳細を掲載します）。

全ト協行事予定（3月1日～31日）

▽3月1日
・第5回施設事業委員会
・第3回小規模事業者コロナ時・災害時特別対策委員会

▽3月11日
・正副会長会議
・第189回理事会及び第15回全国貨物自動車運送適正化事業実施機関本部長会議

▽3月17日
・第41回貨物自動車運送事業安全性評価委員会

TS（トラックステーション）情報
緊急事態宣言解除に伴い食堂営業時間を通常化
茨城・安城・名古屋・大阪トラックステーション

新型コロナウイルス感染症対策「緊急事態宣言」が前倒し解除されたことに伴い、茨城・安城・名古屋・大阪の4TSでは通常通りの営業時間で食堂を運営している。

なお、大宮TSについては、「緊急事態宣言」等に伴い3月7日まで引き続き運営時間を短縮している。

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「トラックステーション」＞「トラックステーション・リスト」ページおよび同ページ最上部に掲載の「『緊急事態宣言』等に伴い食堂施設等の運営時間短縮を行っているTS一覧」を参照のこと。

『広報とらっく』読者アンケート結果

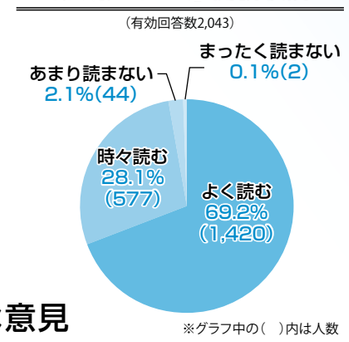
閲読率97%超

このほど実施した機関紙『広報とらっく』読者アンケートについては、FAX・Webを通じて2,053人の方から回答をいただきました。

アンケートの結果、「よく読む」と回答された方は約7割に達し、「時々読む」と答えた方と合わせて、閲読率は97%を超えました。

また、多くの方からいただいた貴重なご意見を基に、一層の紙面充実に努めてまいります。

『広報とらっく』閲読状況



『広報とらっく』に関する主な意見

○貴重な情報源として毎回愛読している。

○社内で活用し、役立っている。
- 他社の取り組み事例・対策が参考になる。
- 「KYTシート」「法令○×クイズ」「安全運転教室」等のコラムをドライバーミーティングで使用している。
- 安全意識・法令再確認に活用できるツールが掲載されているので、大変助かっている。
- 「働き方改革」が進む中、わかりやすい解説記事を参考にしている。

○ページ数もちょうどよく、内容も分かりやすく、読みやすい。

法令○×クイズ（マルバツ）
～大地震発生時の措置等編～

❶ 車を運転中に緊急地震速報の発表を知ったときは、非常点滅表示灯をつけるなどして周囲の車に注意を促した後、緩やかに速度を落とす。（○・×）

❷ 車を運転中に大地震が発生したときは、急ハンドル、急ブレーキを避けるなど、できるだけ安全な方法により道路の左側に停止させること。（○・×）

❸ 停止後は、カーラジオ等により地震情報や交通情報を聞き、その情報や周囲の状況に応じて行動する。（○・×）

❹ やむを得ず道路上に置いて避難するときは、エンジンキーは付けたままとするか運転席などの車内の分かりやすい場所に置き、窓は開け、ドアはロックしない。（○・×）

❺ 車を運転中以外の場合に大地震が発生したときでも、車を運転できるのであれば車を使用して避難する。（○・×）

（解答は7面）

ニュース・ターミナル（官公庁ニュース等）

国交省　次期「総合安全プラン」最終とりまとめ案を検討
業態ごとの事故削減目標を新たに策定

国土交通省は2月24日、令和2年度第4回「自動車運送事業に係る交通事故対策検討会」を開催し、本年度に計画期間の最終年度を迎える「事業用自動車総合安全プラン2020」に代わって策定される、次期計画「事業用自動車総合安全プラン2025」の最終とりまとめ案についての検討を行った。

次期計画のポイントは、①依然として発生する飲酒運転、健康起因事故等への対策、先進技術の開発・普及を踏まえた対策、超高齢社会におけるユニバーサルサービス提供強化を踏まえた事故防止対策、②新型コロナウイルス感染症拡大、激甚化・頻発化する災害等に対し、新たな日常への移行に伴う事業環境変化における安全対策、③重傷者数に対する削減目標とともに、業態ごとに一層の事故削減を図るため、各業態の特徴的な事故に対する削減目標を設定――の3点。重点施策を表の通り定め、事業用自動車におけるさらなる安全性向上を図っていく。

また、事故削減目標として、①24時間死者数225人以下、②重傷者数2120人以下、人身事故件数1万6500件以下、④飲酒運転ゼロ――を設定したほか、各業態の個別目標を新たに設け、トラック業態の個別目標として、追突事故件数3350件以下が掲げられる。

次期計画は、3月19日開催予定の第3回「事業用自動車に係る総合的安全対策検討委員会」に報告された上で決定。4月以降、次期プランの運用が開始となる予定。

表　次期プラン重点施策

①「新たな日常」における安全・安心な輸送サービスの実現
- 新型コロナウイルス感染症拡大に伴う運送労働環境の変化と付帯作業の増加への対応
- 激甚化・頻発化する災害への対応　等

②抜本的対策による飲酒運転、迷惑運転等悪質な法令違反の根絶
- 飲酒運転事故件数の近年の下げ止まりへの対応
- 社会的関心の高まる「あおり運転」への対策　等

③ICT（情報通信技術）、自動運転等新技術の開発・普及促進
- ICTを活用した高度な運行管理の実現
- 無人自動運転サービスに向けた安全確保　等

④超高齢社会におけるユニバーサルサービス提供強化を踏まえた事故の防止対策
- 依然として多発する乗合バスの車内事故への対応
- 高齢運転者事故への対応　等

⑤原因分析に基づく事故防止対策の立案と関係者の連携による安全体質の強化
- 各業態の特徴的な事故への対応
- 健康に起因する事故の増加への対応　等

⑥道路交通環境の改善
- 高速道路から生活道路に至る道路ネットワークを体系的に整備し、道路の適切な機能分化を推進する　等

新東名新御殿場IC～御殿場JCTが開通　NEXCO中日本

中日本高速道路㈱（NEXCO中日本）は、2月19日、新東名高速道路新御殿場インターチェンジ（IC）～御殿場ジャンクション（JCT）が4月10日㈯に開通すると発表した。

新東名は、伊勢原大山IC～秦野IC（仮称）間が令和3年度に、秦野IC（同）～新御殿場IC間が5年度に開通予定となっている。これらの区間が開通し、新東名が全線開通することで、国土強靭化へのさらなる寄与が期待される。

なお、新御殿場ICから御殿場JCTを経由して東名高速（上り）東京方面への利用は不可能となっているため、NEXCO中日本では他のICの利用を呼びかけている。

「定期点検整備促進運動」を実施　取り組みへの協力呼びかけ

（一社）日本自動車整備振興会連合会（日整連）では、令和3年4月1日から4年3月31日までの1年間、「定期点検整備促進運動」を実施する。

同運動は、自動車の適正な点検・整備を通じて、自動車の安全を確保し、公害の防止および環境保全を図るため実施されるもの。①自動車使用者に対する保守管理意識高揚のためのPR、②自動車使用者に対する自動車の構造および点検・整備に関する知識の向上促進、③自動車整備事業者等における点検・整備にかかわる受入体制の充実促進、④点検整備済ステッカーの貼付――の4つの項目に取り組む。

また、同運動に使用する、自動車の前面ガラスへ貼付するステッカーについては、車室内から見て、前面ガラス左側上部（左ハンドル車は右側上部）で、運転者の視野と検査標章の貼付を妨げない位置に、次回点検月を残して1枚貼付することなど、国土交通大臣による指定が行われている。

同運動の実施通知を受け、全日本トラック協会は2月24日、各都道府県トラック協会へ文書を発出。同運動の実施に取り組むよう呼びかけている。

3月9日（火）に第5回「交通運輸技術フォーラム」開催　～コロナ禍における交通運輸技術～

国土交通省は3月9日㈫、コロナ禍における交通運輸技術をテーマに、交通運輸分野の課題解決やコロナ対策に資する新技術について幅広く共有し、同技術の普及・推進を図るため、第5回「交通運輸技術フォーラム」を開催する。同フォーラムの形式はWEB開催となる（Zoomウェビナー）。

フォーラムは2部構成で開催され、第1部は「基調講演」で、講演者としては坪倉誠氏（神戸大学大学院システム情報工学研究科教授、理化学研究所計算科学研究センターチームリーダー）、小野塚征志氏（株式会社ローランド・ベルガーパートナー）、神成淳司氏（内閣官房副政府CIO、慶應義塾大学環境情報学部教授）が予定されている。

また、第2部では「車載用空気清浄機と空気清浄度モニター」（デンソー）、「ニューノーマルを意識した高輪ゲートウェイ駅における実証実験」（JR東日本）、「無人航空機の有人地帯における目視外飛行（レベル4）による配送サービス」（ANA、JAL）、「自動搬送装置（AGV）による物流革新ソリューション」と「空気浄化技術とその電車・バスへの応用」（シャープ）をメニューとして、「交通運輸分野におけるコロナ対応新技術」の紹介が行われる。

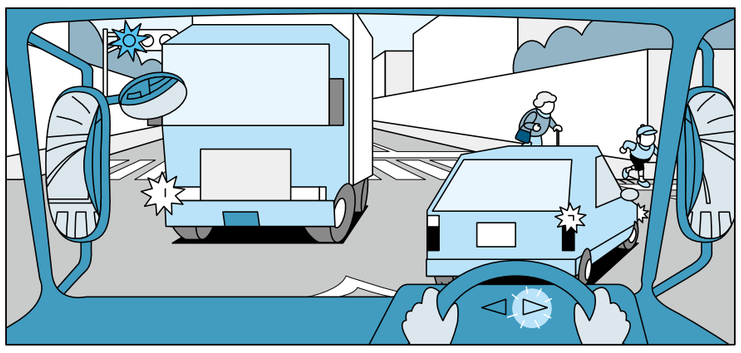
参加方法：3月5日㈮12時までにE-mail：koutsu-forum@eforest.jp宛てに申込者の名前、所属（会社名）、緊急連絡先（TEL）、参加者の名前を送付（定員300人）。ただし1回の申し込みで複数名の参加申し込みはできない。なお、最新の情報は国土交通省ホームページを確認のこと。

https://www.mlit.go.jp/report/press/sogo17_hh_000105.html

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132回〕「前車に続いての右折」

状況　あなたは、先行する乗用車に続いて片側2車線の交差点を右折しようとしています。対向車線には右折しようとするトラックがいます。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。



◆どのような危険がありますか？

◆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？

（解説・3面）

この角を基準に拡大率を141%に設定すると、A4サイズでプリントできます。

ニュース・ターミナル（官公庁ニュース等）

国交省　大規模車両滞留回避のため広範囲な躊躇ない通行止めを明記

第6回冬期道路交通確保対策検討委員会

国土交通省は2月17日、第6回「冬期道路交通確保対策検討委員会」（委員長・石田東生筑波大学名誉教授・特命教授）をWEB会議で開催した。同委員会は、今冬の大規模車両滞留も踏まえた、大雪による道路交通への障害を減らすための今後の対応について検討を行うために設置されたもの。

今般審議された「大雪時の道路交通確保対策中間とりまとめ」（改訂案）では、「人命を最優先に、幹線道路上で大規模な車両滞留を徹底的に回避すること」を基本的な考えとし、都道府県単位やブロック単位にこだわらず広範囲に躊躇なく通行止めを行うとともに、除雪能力を超える降雪に対しては、高速道路と並行する国道等を同時に通行止めにすべきと明記されたほか、物流事業者のみならず荷主にも協力を求めることなどが盛り込まれた。

また、道路管理者等の取り組みとして、ドライバーに対して冬用タイヤの装着、チェーンの携行・装着指導を行うとともに、チェーン等の装着確認の徹底や、滞留発生時には、道路情報板への表示やSNS、ラジオ等の様々な手段を活用して、滞留者に直接、除雪作業や滞留排出の進捗、通行止め解除の見通し等の情報を定期的に提供すべきとした。

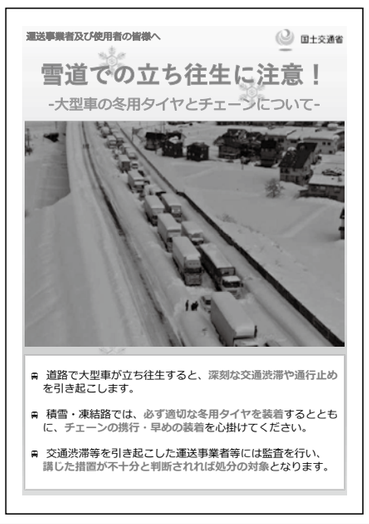
■「雪道での立ち往生に注意！」

大型車の冬用タイヤおよびチェーンの注意事項に関するパンフレット

国土交通省は2月19日、パンフレット「雪道での立ち往生に注意！」（写真）を公表し、大型車を使用する事業者およびユーザーを対象に、冬用タイヤおよびチェーンの注意事項を広く周知している。

同パンフレットは、昨年末以降の大雪により、関越自動車道、北陸自動車道等において多くの大型車両が立ち往生したことで、深刻な交通渋滞や通行止めが発生したことを踏まえ、国交省が今年1月に自動車関係団体、国交省および警察庁から構成される勉強会を設置し、立ち往生の原因や防止策について技術的に分析・検討を進めてきた結果を反映したもの。

全日本トラック協会では、今号の『広報とらっく』に同パンフレットを同封し、周知徹底を図っている。



■あなたのデザインで日本を元気に！

全国版図柄入りナンバープレートデザイン案を募集

国土交通省では、令和4年度より交付を予定している、新たな全国版図柄入りナンバープレートのデザイン案を募集している。

新デザイン案は、日本を元気にしていこうとのメッセージを込め、「日本を元気に！」、「立ち上がれ美しい日本」をテーマに募集を行う。

受付期間は3月30日(火)正午まで。応募資格は、日本在住の個人またはグループで、応募日現在で30歳未満の人（グループの場合は全員が該当すること）。

応募に関する詳細は、国交省ホームページ内のデザイン案応募専用サイトを参照のこと。

■適正化事業の信頼性向上に向け協議

第45回貨物自動車運送適正化事業対策協議会

2月22日、国土交通省主催で第45回「貨物自動車運送適正化事業対策協議会」（議長・野尻俊明流通経済大学学長）が開催された。

同協議会は、学識経験者、マスコミ関係者、荷主関係団体、一般消費者、労働組合関係者、トラック運送事業者で構成されている。

秡川直也国土交通省自動車局長と坂本克己全国貨物自動車運送適正化事業実施機関本部長（全日本トラック協会会長）のあいさつの後、議題として、①令和2年度適正化事業実施機関の活動状況、②2年度貨物自動車運送事業安全性評価事業の実施状況、③3年度適正化事業活動指針（案）、④Gマーク制度の見直し――について協議し、原案通り承認された。

国交省からは、伊地知英己自動車局貨物課長と同局石田勝利安全政策課長から最近のトラック行政などについての説明が行われた。

なお、出席した委員からは「コロナ禍での巡回指導方法を検討してほしい」、「Gマーク認定事業所のトラックによる煽り運転に対する苦情は、実際に当該事業所にヒアリングしてみると悪気がない場合が多い。指導は強化していくものの、発生時の状況を詳しくリサーチしてほしい」などといった意見が寄せられた。

第45回「貨物自動車運送適正化事業対策協議会」（2月22日、全ト協ホール）

厚労省　「5つのポイント」に取り組み新型コロナ感染予防の徹底を

対策相談コーナーを新たに設置

厚生労働省は2月12日、全日本トラック協会をはじめとした事業主団体など経済団体に対し、職場での新型コロナウイルス感染症への感染予防と、健康管理の強化などを周知するよう依頼した。

今回の協力依頼では、感染防止のため事業場で特に留意すべき事項「取組の5つのポイント」（図）の取り組み状況の確認を事業主に働きかけること、テレワークの積極的な活用、新たに設置した、事業主や労働者からの相談に対応する「職場における新型コロナウイルス感染拡大防止対策相談コーナー」の利用勧奨などを呼びかけている。

同相談コーナーは、都道府県労働局（全国47か所）に設置。対応曜日・時間は、平日（月～金曜）8時30分から17時15分までとなっている。

図　職場における新型コロナウイルス感染症対策実施のための「取組の５つのポイント」

①テレワーク・時差出勤等を推進しています。
②体調がすぐれない人が気兼ねなく休めるルールを定め、実行できる雰囲気を作っています。
③職員間の距離確保、定期的な換気、仕切り、マスク徹底など、密にならない工夫を行っています。
④休憩所、更衣室などの“場の切り替わり”や、飲食の場など「感染リスクが高まる『5つの場面』」での対策・呼びかけを行っています。
⑤手洗いや手指消毒、咳エチケット、複数人が触る箇所の消毒など、感染防止のための基本的な対策を行っています。

■厚生労働省では、職場の実態に即した、実行可能な感染症拡大防止対策を検討していただくため「職場における新型コロナウイルス感染症の拡大を防止するためのチェックリスト（二次元コード）」を厚労省ホームページに掲載していますので、具体的な対策を検討する際にご活用ください。

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118回「雪道の立ち往生を防ぐシステム」

冬場の高速道路を利用する者にとって、最も重要なことは安全性の確保です。タイヤ作業従事者の立場からみると、降雪が始まる12月から翌年2月までの間、高速道路の利用者に対し、スタッドレスタイヤ（もしくはスリーピークマウンテン・スノーフレークマーク〔3PMSF〕付きタイヤ）の装着を義務化すれば、雪道の立ち往生が起こる確率は大幅に低減できると考えます。しかしながら、もしその法制化が実現した場合、恩恵を得る者と、負担を強いられる者の両方が生まれてしまいます。

恩恵を受けるのは、タイヤメーカーとタイヤ販売者です。一方、負担がかかるのは、スタッドレスタイヤを購入しなくてはならなくなるクルマの所有者や、山間部の観光地などが挙げられます。さらに、高速道路利用者の減少により、道路会社なども影響を受けるでしょう。

このように、安全性を最優先に考えると、利害の差が大きくなることもあってか、スタッドレスタイヤの装着義務化はなかなか実現しません。

そこで、私の考える、「スタッドレスタイヤ装着義務化によって、最も恩恵を受ける業界を道路会社にする方法」を提案します。

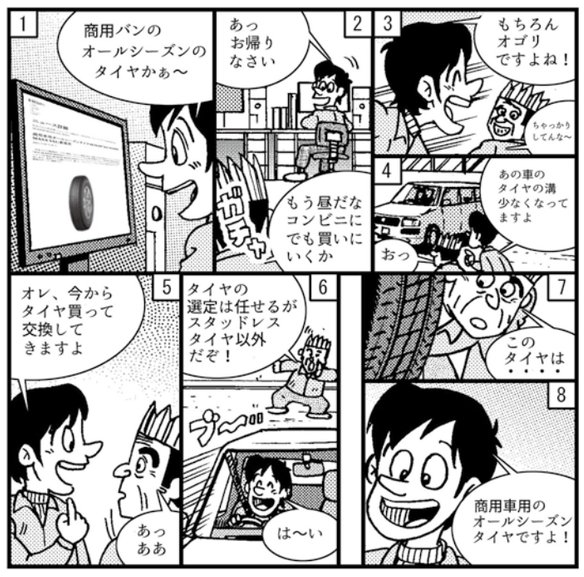
冬場の一定時期だけ、山間部の高速道路通行料金を50％（もしくは無料）にするのです。一度新品のスタッドレスタイヤを購入すれば、最低でも3シーズンは使えますから、割引区間を走行するたびに恩恵が受けられます。その区間では、夏用タイヤの装着車が原因で起こる雪道の立ち往生が発生しないため、安心して出かけられます。また、スタッドレスタイヤを装着すれば、早朝や深夜に起きやすい、凍結路面での多重スリップ事故も減ります。

高速道路上でのトラブルが減れば、利用者の増加に繋がり、さらに道路の修繕費用も抑えられるでしょう。通行料金に変化をつけることで、スタッドレスタイヤの装着車が増え、全国規模に拡大すれば、費用対効果は高いはずです。

この考え方は、「コレクティブ・インパクト」という手法に基づいたものです。社会的課題に対し、立場の異なる団体が、組織の壁を越えてお互いの強みを出しあい、課題の解決と恩恵の享受を目指す試みのことをいいます。

さらに踏み込んで考えれば、交通事故の減少によって恩恵を受ける自動車損害保険業界も、例えば「保険加入期間中に、新品のスタッドレスタイヤを購入した場合、一定額の補助を出す（無事故であれば、翌年以降も継続補助）」といった制度を設けることも可能でしょう。

雪道の立ち往生を防ぐためには、社会規模で協力しあい、システムを整備していく必要があるのです。

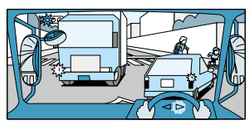


危険予知訓練（KYT）シートの解説

（2面）

▶交通事故防止編

あなたは、先行する乗用車に続いて片側2車線の交差点を右折しようとしています。対向車線には右折しようとするトラックがいます。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。

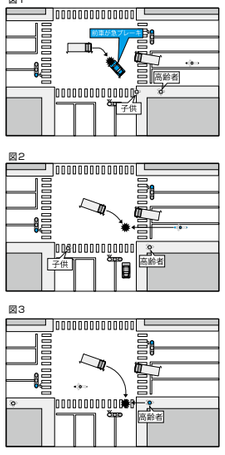


どのような危険がありますか？

①横断歩行者（子供）を発見して、急停止した乗用車に追突する危険があります（図1）。
②前方のトラックの横を直進してきた自動二輪車と衝突する危険があります（図2）。
③横断歩道を横断してきた高齢歩行者と衝突する危険があります（図3）。

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先行車に続いて右折する時は「先行車について行けば大丈夫だろう」と考え、漫然と運転しがちです。安易に追従していると、横断してきた子供に気づいた先行車が急ブレーキを踏んだ時に、対応できず追突する危険があります。先行車に続いて右折する時は、前車の動静をしっかり確認しながら、急ブレーキにも対応できるよう、十分な車間距離をとっておきましょう。
②この場面では、対向車線のトラックも右折しようとしています。対向車線にトラックがいる時は、そのトラックが死角を作り、対向車線の状況を確認しにくくなります。安易に右折しようとすると、二輪車が直進してきた場合、衝突する危険があります。右折を開始する前には、必ず対向車線から二輪車等の直進車が接近してきていないか確認した後に右折を開始しましょう。また、対向右折車が「どうぞ」と譲ってくれた時も、あわてて右折せず、周囲の安全をしっかり確認したうえで慎重に右折しましょう。
③この場面では、横断歩道の近くに高齢歩行者が見えます。安易に右折先の交差点に進入すると、横断途中の高齢歩行者と衝突する危険があります。右折先の横断歩道を通過する時は、横断歩道の手前で徐行もしくは一時停止して、しっかり安全を確認してから通過しましょう。トラックのピラーの死角は予想以上に大きいので、顔を動かして、目視でピラー周辺に歩行者や自転車の見落としがないか、確認を徹底しましょう。



この角を基準に拡大率を220％に設定すると、A4サイズでプリントできます。

労務Q&A　第221回

コンビニでタバコを買うのは「逸脱・中断」か

先日、弊社の労働者Aが出勤途中にタバコを買うためコンビニに立ち寄った際、誤って転倒し負傷してしまいました。通勤途上でも経路から「逸脱・中断」中は通勤災害にならないとは聞いていますが、自動販売機が見当たらなければ、コンビニで買わざるを得ないわけで、このようなささいな行為でも「逸脱・中断」とされてしまうのでしょうか。

Q

A　通常行われるささいな行為として通勤災害に

【解説】ご指摘の通り、労災保険による通勤災害の保護制度は、通勤途上の事故に対する保険給付が目的ですから、労働者が通勤の途中で往復の経路から逸脱したり、往復を中断した際の事故については保険給付の対象になりません。労働者災害補償保険法第7条第3項では、「経路を逸脱し」または「中断した」場合は、その逸脱・中断の間及びその後の移動は、原則として「通勤」には当たらないと定められているところです。

厚生労働省の行政解釈によれば、ここでいう「逸脱」とは、通勤の途中において、就業または通勤とは関係のない目的で合理的な経路をそれることであり、「中断」とは、通勤の経路上において通勤とは関係のない行為を行うこととされています（昭和48年11月基発第644号、平成20年4月基発第0401042号等）。具体的なケースとしては、会社の帰りに麻雀を行う場合や、映画館に入る場合、バー、キャバレーで飲酒する場合、デートのため長時間にわたってベンチで話し込んだり、経路からはずれたりする場合が挙げられています。

ただし、いったん通勤から逸脱・中断した場合でも、それが日用品の購入その他これに準ずる行為等、日常生活上必要な行為をやむを得ない事由により最小限度の範囲で行う場合には、合理的な経路に復した後は例外的に「通勤」と認められるとしています（労災保険法第7条第3項ただし書き及び労災保険法施行規則第8条）。

以上が、逸脱・中断の基本的な考え方になりますが、それでは、ご質問のようなコンビニでタバコを買うという、さらに日常的かつささいな行為はどのように扱われるのでしょうか。この点について前記行政解釈は、労働者が通勤途中で通常行うようなささいな行為は逸脱・中断には当たらないとした上で、具体的な例として、経路の近くにある公衆トイレを使用する場合や帰途に経路の近くにある公園で短時間休息する場合などのほか、「経路上の店でタバコ、雑誌等を購入する場合」を挙げています。そうしますと、コンビニでタバコを買う行為も逸脱・中断ではなく、「通勤」に当たることになりますので、そこで発生した事故は通勤災害と認定される可能性が高いといってよいでしょう。

このようにご質問のケースは、逸脱・中断の有無という点ではとりあえず問題はなさそうですが、実際に本件が通勤災害に認められるかどうかは、当然労働基準監督署が相当因果関係等各要件をチェックして判断することになりますので、念のため申し添えておきます。

トラック運送事業者のための　経営のヒント

第273回　標準的運賃届出を促す取り組み

物流ジャーナリスト　森田 富士夫

標準的運賃の届出がまだ少ないという話を聞く。標準的運賃は令和6年3月末までの時限措置なので、残りの期間は約3年しかない。

未届けの理由はいくつか考えられる。一番の理由は新型コロナウイルス感染症で経済が停滞ないしは後退し、運賃交渉を行う環境や条件が厳しくなってしまったことだ。スポット市場における最近の運賃推移は、需給関係の変化をストレートに反映している。なかには、「どうせ実現できない」という諦めの心境を率直に語る事業者もいる。だが、標準的運賃の原点は従業員の待遇改善のための原資の確保だったはずだ。それを考えると、標準的運賃実現の第1歩である届出を躊躇（ためら）っていてはいけない。

とはいえ、届出促進への取り組みも必要だ。その点、札幌地区トラック協会の事例は参考になる。札幌ト協では昨年秋から、標準的運賃の届出を促進する取り組みを独自に進めてきた。昨年9月に全日本トラック協会と北海道トラック協会が説明会を開いたが「札幌ト協には1000事業者以上の会員がいるのに、100人強しか参加しなかった」。そこで「10月15日に支部長会議を開いて届出の必要性を確認し、17支部ごとに取り組みを推進することを決めた」のだ。

北海道ト協の説明会に参加しなかった会員を中心に支部独自の説明会を開いた（会員数の少ない支部は複数支部で共催）。説明会では、分かりやすくポイントを要約した独自作成の資料を配布。札幌ト協事務局から職員を派遣して説明した。また、白石支部のように会員数の多い支部ではコロナ感染防止などから説明会は開かず、分かりやすい資料や簡素化された届出用紙などを支部事務局から郵送。その後も、「未届出の会員には、文章の表現などに細心の注意を払いながら自主的に届出するようにFAXで促した」。これを札幌ト協では「白石方式」と呼んでいる。FAXした後も、さらに事務局から電話をかけた支部もある。また、2月にも支部長会議を開き、意見交換などを行っている。

このような取り組みの結果、2月12日現在の札幌ト協の届出率は45％になっている。会員数の少ない支部では届出率が100％もあり、会員数が約100社と多くても92％という支部もある。

なかには「あれほど自分たちが国土交通省などに標準運賃などを要請しておきながら、実際に標準的運賃が示されたら届出もしないというのでは申し訳ない」という事業者もいる。それと同時に、「自社の従業員に対する経営責任」という認識も重要だろう。残りはわずか3年しかない。標準的運賃の届出は、労働条件改善への第1歩である。

◆特集◆　東日本大震災から10年

未曽有の大震災から復旧・復興、そして今後の取り組み

第1回　発災直後におけるトラック運送業界の緊急物資輸送への取り組みを振り返る

機動力を発揮したトラック輸送　過去最大規模となる緊急物資輸送を遂行

未曽有の被害をもたらした東日本大震災の発生から、まもなく10年を迎えようとしている。被災地では復興に向けた取り組みが本格化し、かつての賑わいを取り戻した地域もある一方で、福島第一原子力発電所事故の影響に伴って復興への取り組みがなかなか進まず、厳しい現状を突きつけられている地域もある。

本企画では、東日本大震災から10年を迎える各被災地の運送事業者を取材し、発災から現在における足取りを踏まえつつ、今後を見据えた事業継続や復旧・復興を目指しての取り組みなどについてシリーズで紹介していく。

今回は、東日本大震災発生直後におけるトラック運送業界の緊急物資輸送への取り組みについて、全日本トラック協会発行「東日本大震災における緊急支援物資輸送活動の記録（平成25年9月）」から振り返っていく。

観測史上最大規模の巨大地震が発生　避難者数が最大約47万人に

1 東日本大震災による被害　戦後最大の複合災害となった東日本大震災　避難所への緊急物資輸送が緊急課題に

平成23年3月11日14時46分、三陸沖の深さ24キロメートルを震源として、マグニチュード9・0という、我が国の観測史上最大規模となる巨大地震が発生した（図1）。

地震直後には三陸沿岸部を中心とした太平洋側の各地に巨大津波が押し寄せ、広い範囲にわたって壊滅的な被害を受けた。さらに、福島第一原子力発電所事故により、東日本大震災は戦後最大の複合災害となった。

巨大地震は、道路や鉄道、港湾などの公共インフラにも壊滅的なダメージを与えた。とりわけ、岩手、宮城、福島の被災3県では、道路や鉄道、港湾施設が各所で大きく損傷し、三陸沿岸部では多くが壊滅的なダメージを受けた。道路については、一般道、高速道路ともに、被災地を中心に路面亀裂、陥没、クラック、段差発生などの損傷が広範囲で発生した（図2）。

東日本大震災は被災範囲が広く、避難者数も最大で約47万人、避難所数も2400か所を超えるなど、被害が広域かつ大規模に及んだ。避難者の食事は、ピーク時で1日当たり113万食に達し、被災者向けの緊急支援物資の量も過去に例をみない膨大なものとなった。また、発災直後は様々な混乱により、末端の避難者に水や食料がなかなか行き渡らず、被災者の救援・救護活動とともに避難所への緊急物資輸送が緊急課題となった。

大震災による未曽有の被害のなか、トラックは機動力を発揮して緊急輸送にあたった

図1　東日本大震災の概要

- **発生日時**　平成23年3月11日(金)　14時46分
- **震源および規模（推定）**
  三陸沖　深さ24km、マグニチュード9.0
- **各地の震度（震度6弱以上）**
  震度7　宮城県北部
  震度6強　宮城県南部・中部、福島県中通り・浜通り、茨城県北部・南部、栃木県北部・南部
  震度6弱　岩手県沿岸南部・内陸北部・内陸南部、福島県会津、群馬県南部、埼玉県南部、千葉県北西部
- **津波**
  3月11日14時49分、津波警報（大津波）を発表
- **人的被害**
  死者19,729人（震災関連の死者を含む）、行方不明2,559人、負傷者6,233人

出典：政府緊急災害対策本部「平成23年（2011年）東北地方太平洋沖地震（東日本大震災）について」令和2年3月10日発表

図2　高速道路の復旧状況

（注）小型車を含むすべての一般車が通行できる状態を「一般車両通行可」とした。また、上下線のうち片方でも通れるようになった場合は「通行可」とした。
資料）国土交通省

2 全ト協の取り組み①　全国のトラック協会と連携し緊急輸送を展開　被災自治体への「物流専門家」派遣も

全日本トラック協会では、発災直後に「緊急災害対策中央本部」を設置。関係役職員を配置し、24時間体制による緊急輸送の要請に備えた。同様に、全国のトラック協会においても緊急対策本部が設置され、地元の自治体および会員トラック運送事業者等との連携を図り、緊急輸送体制がスタートした。全ト協手配による緊急車両の第1陣は、3月12日未明に出動している。なお、東日本大震災をめぐる全ト協の主な動きを、図3にまとめた。

トラックは初動期から機動力を発揮し、水や食料などの緊急支援物資を輸送した。また、自衛隊の輸送機、鉄道、船舶、航空機なども活用されたが、積み替え不要でフレキシブルなトラック輸送の割合が、食料の約7割、飲料の約6割を占めた（図4）。

東日本大震災における、トラックによる緊急支援物資輸送のフローは図5の通りである。

国の緊急災害対策本部が調達した緊急支援物資は、仮設トイレのような大型物資および石油製品などを除き、各県の一次集積所に輸送された。

被災各県においては、地元トラック協会が中心となって、物資の拠点管理と避難所への二次配送（枝輸送）を担った。

岩手県においては、岩手県トラック協会の提案で、災害物流施設としてのキャパシティーが高い「アピオ」（岩手産業文化センター）を中核的な集積拠点として、緊急物資の物流管理が行われた。これは、「岩手方式」と呼ばれ、その後の災害物流のモデルケースとして捉えられるものとなった。

宮城県においては、避難者が30万人を超え、緊急支援物資も膨大な量に達した。発災初期は、数か所の集積所が設けられ、宮城県から要請された緊急物資の輸送を、宮城県トラック協会の手配により、会員トラック運送事業者が配送。4月1日には県庁本部事務局の再編、集約が行われ、緊急輸送の体制も大幅に変更された。

福島県においては、福島第一原子力発電所事故の影響により、緊急物資輸送においても多くの支障を来した。全国から輸送された緊急物資は、福島市、郡山市、会津若松市の3方面7か所の集積所に搬入され、さらに、福島県トラック協会の手配により各避難所へ配送された。

しかしながら、多数の避難所への配送については、避難所に物資が届かない、または偏在するという混乱が各地で発生した。これについては、震災による被害が広範かつ甚大であったことに加え、発災直後の停電や通信インフラの寸断など、限られた厳しい環境の中で、被災地の受け入れ態勢がすぐに整わず、集積拠点の確保が遅れたこと、また、荷捌きや仕分けを行うマンパワーが不足していたことなど、様々な原因が指摘されている。

緊急物資の物流が各地で混乱する状況を受け、国土交通省は、集積拠点から避難所等への端末輸送の円滑化、効率化等を図るため、被災各県の自治体などに対して物流専門家の派遣を働きかけた。これを受け、各県トラック協会または倉庫協会を通じて、宮城県に1～3人（3月14日～）、岩手県に1人（3月11日～）、福島県に2～3人（3月13日～）、茨城県に2人（3月24日～）の物流専門家がそれぞれ派遣された。

これらの物流専門家は、いずれも専門的な知識および経験をフルに活用し、物資ニーズの正確な把握から、荷捌き、適切な仕分けと保管、避難所等への配送など、緊急物資に係る物流業務を幅広く請け負った。

図3　東日本大震災をめぐる全ト協の主な動き

■ 3月11日(金)
- 14時46分　マグニチュード9.0を記録する地震が三陸沖で発生
- 全ト協が緊急災害対策中央本部を設置
  （各都道府県トラック協会も、地域ごとの緊急災害対策本部を設置）
- 全ト協が都道府県トラック協会に、地方公共団体等の要請による緊急救援物資の輸送要請に係る報告を要請

■ 3月12日(土)
- 全ト協緊急対策本部で、国の要請により24時間体制による緊急物資輸送手配を開始
- 全国ネットワークを持つ大手事業者との連携による大規模な緊急物資輸送手配体制を確保

■ 3月14日(月)
- 緊急支援物資輸送事業者より、燃料確保困難により輸送に支障をきたしている状況のため、国に対し「トラック用燃料（軽油）に関する緊急報告及び要望」を提出

■ 3月17日(木)
- 経済産業省から東北地方（被災地）および関東圏でのガソリン・軽油等の供給確保等として「緊急の供給確保措置と拡大輸送ルートの設定」が発表され、緊急支援物資輸送事業者に通知するとともに、緊急重点スタンドを全ト協ホームページに掲載

■ 3月22日(火)
- 全ト協会長が民主党経済産業部門、国土交通部門会議に出席し、トラック輸送用燃料と被災地等への物資輸送の現状・対応状況について説明

■ 3月24日(木)
- 菅直人内閣総理大臣（当時）が全ト協会長に電話で緊急物資輸送対応への協力を感謝

■ 3月28日(月)
- 第84回通常総会で平成23年度事業計画案等を承認し、東日本大震災緊急災害対策事業として新たに5億円を追加計上

■ 4月2日(土)
- 緊急物資輸送手配の24時間体制を15時間（8時～23時）体制に変更

■ 4月21日(木)
- 政府による緊急救援物資輸送が基本的に終了し、その後の対応については災害の枠組みを基本として県による調達・手配を基本とすることを決定
- 全ト協の手配体制は当面継続とし、4月20日までに手配を行った車両の追跡管理と、大量の物資調達等、県において調達が困難な物資については県からの依頼に基づき暫定的に政府（緊急災害対策本部）が支援し、手配は引き続き全ト協が実施することを決定

■ 5月10日(火)
- 5月9日からの物資輸送については、県による物資輸送スキーム（災害救助法の枠組み）に完全移行する旨について国土交通省自動車交通局貨物課（当時）より通知を受け、60日間にわたる全ト協緊急救援物資手配体制を解除

■ 5月27日(金)
- 国交省自動車交通局貨物課（同）に対して、緊急物資輸送の完了を報告

出典：全日本トラック協会「東日本大震災における緊急支援物資輸送活動の記録」

図4

物資調達・輸送の最終実績（3月11日～4月20日）
【内閣府被災者生活支援チーム】

	トラック 累計	鉄道 累計	海運 累計	航空 累計
食料品	1,897.7万食	118個(コンテナ)		
飲料水	460.2万本	114個(コンテナ)		
毛布	45.8万枚	33個(コンテナ)		
燃料油	不明	177.974kl	723.3万kl	
原油			13.7万kl	
LPG等			3.9万トン	
その他		117個(コンテナ)		252トン
使用車両数、便数等	1,927台	232本	2,277隻	663便

物資輸送に占めるトラック輸送の割合　→　食料／約72%　飲料／約58%

資料：「東日本大震災における災害応急対策に関する検討会」（国土交通省）

3 全ト協の取り組み②　原発事故の影響で困難を極めた輸送業務　燃料確保・供給に向けて政府に強く要望

福島県においては、地震や津波被害が甚大であったほか、福島第一原子力発電所事故の影響により、震災被害は一層拡大、複雑化した。特に、原発の周辺では避難区域が順次拡大され、救援・救助活動や輸送分野においても多くの困難を来した。

一方、三陸沿岸部などでは多くの製油所および油槽所が地震や津波で損壊し、稼働停止に追い込まれた。また、石油製品を輸送する運送事業者やタンクローリーも数多く被災した。その一方で、発電や暖房のための灯油や、自動車のガソリンの需要が増えたことから、被災地では石油不足が深刻化した。このため、被災地の自治体や医療機関で使用する燃料や、緊急車両用の燃料も大幅に不足。石油製品の不足は、次第に東日本の全域に広がり始め、トラックの燃料不足が一般の物流にも影響を及ぼす事態となった。

4 全ト協の取り組み③　59日間で1925台のトラックを派遣　被災者の尊い命を守ったトラック輸送

発災以降、5月9日までの59日間で、全ト協の手配によって出動したトラックは、延べ2032地点に対して1925台となった。一方、地方公共団体の要請による各都道府県トラック協会の手配車両は、6月30日までに8702台に上った。

輸送品目別では、飲料水が460万本、食料品18898万食、毛布46万枚をはじめ、衣類および生活用品など多岐に及び、いずれも膨大な量に達した。特に、初動段階では、水、おにぎり、パン等の食料や毛布など、緊急性の高い物資が多くを占め、トラックがライフラインの役割を果たした。

トラック運送業界による緊急物資輸送活動については、各方面から評価され、全ト協は24年9月、「平成24年防災功労者内閣総理大臣表彰」を受賞した。また、国土交通大臣、厚生労働大臣ならびに被災県の各知事からは感謝状が贈られた。

さらに、IRU（国際道路輸送連盟）は、東日本大震災におけるトラックの輸送活動について、「日本のトラック運送業界が総力を挙げて緊急輸送に果敢に取り組み、傑出した役割を果たした」と高く評価し、全ト協は「IRUグランプリ賞」を受賞した。

なお、全ト協には、全国のトラック運送事業者および関係者から、被災各県に向けて義援金および災害見舞金3億2200万円が集められた。特に被害が甚大となった自治体（岩手県、宮城県、福島県）に3450万円ずつ寄贈したほか、被災したトラック運送事業者の復興支援等のため、北海道、青森県、岩手県、宮城県、福島県、茨城県の6道県トラック協会に対して、2億1850万円を寄贈した。

岩手県の中核的集積拠点となった「アピオ」（23年4月8日撮影）

図5

東日本大震災におけるトラックによる緊急支援物資輸送のフロー

※本図は基本的な体系を示したもので、このほかにもさまざまなパターンや系統が存在する。

資料：全日本トラック協会

政府　コロナ禍への対応として中小企業等へ支援策「新たな雇用・訓練パッケージ」策定など措置

厚労省

雇調金特例措置　緊急事態宣言解除の翌月末まで現行措置を継続

「雇用維持要件の緩和」が中小企業の全事業所も対象に

新型コロナウイルス感染症緊急事態宣言の実施期間が10都府県（埼玉県、千葉県、東京都、神奈川県、岐阜県、愛知県、京都府、大阪府、兵庫県、福岡県）で3月7日まで延長された（首都圏の1都3県以外は2月28日で宣言解除）のを受け、厚生労働省では2月12日に「新たな雇用・訓練パッケージ」を策定し、公表した。

これは、1月28日に成立した令和2年度第3次補正予算を活用し、「国民の命と暮らしを守る安心と希望のための総合経済対策」（2年12月8日閣議決定）を迅速かつ適切に執行することで、雇用の下支え・雇用創出効果を円滑に発現していくために策定されたもの。新型コロナウイルス感染症による雇用への影響が長期化していることから、厚労省では休業や離職を余儀なくされた人や勤務時間が減少したシフト制で働く人、生活に困窮する人などを支援するために様々な対策を講じている。

ここでは、同パッケージの概要について紹介する。

❶雇用調整助成金の特例措置による雇用維持
1月8日以降に解雇がなかった場合には適用助成率が10分の10に拡大

雇用調整助成金等については、緊急事態宣言が全国で解除された月の翌月末まで現行措置を継続することとされている。現行の緊急事態宣言を前提とすると、4月末まで現行の特例措置を継続することになる。

雇用情勢が大きく悪化しない限り、緊急事態宣言が全国で解除された月の翌々月（現行の緊急事態宣言を前提とすると5月）から2か月間については、原則的な措置を段階的に縮減。また、当該2か月間の経過後（同7月以降）については、雇用情勢が大きく悪化しない限り、原則的な措置および感染が拡大している地域等への特例措置をそれぞれさらに縮減する。

さらに、雇用維持要件の緩和については、一定の大企業のほかに中小企業の全ての事業所が対象となった。現行の特例措置では、令和2年1月24日以降の解雇等の有無により、適用する助成率を判断していたが、令和3年1月8日以降、緊急事態宣言解除月の翌月末までの休業等については、雇用維持要件が緩和され、1月8日以降の解雇等の有無により、判断することとなる。なお、雇用調整助成金に関する詳細は図の通り。

❷仕事と訓練受講の両立「職業訓練受講給付金特例措置導入」など
仕事と訓練受講の両立を支援

新型コロナウイルスの影響により、休業を余儀なくされる人や、勤務時間が減少したシフト制で働く人が、仕事と訓練受講を両立しやすい環境整備を図ることで、職業能力を向上させ、今後のステップアップに結び付けられるよう支援していく。

「求職者支援制度への特例措置の導入」では、9月末までの時限措置として、職業訓練受講給付金の収入要件（月収入8万円以下）について、シフト制で働く人等については月収入12万円以下に引き上げる。また、「職業訓練受講給付金の出席要件の緩和」では、働きながら訓練を受ける場合に、訓練の実施日と勤務日が重なり欠席せざるを得ない日については、やむを得ない理由として扱う特例を導入する。

さらに、「就職に役立つ求職者支援訓練・公共職業訓練の訓練期間や訓練内容の多様化・柔軟化」、「ハローワーク内に『コロナ対応ステップアップ相談窓口（仮称）』の設置」、「訓練を必要とする人に対する積極的な受講斡旋」などを行っていく。

なお、詳細については厚労省ホームページを参照のこと。

図　雇用調整助成金の特例措置による雇用維持

◇雇用調整助成金の特例措置の取扱い（現行の緊急事態宣言を前提）

＜現行の特例措置の取扱い＞
・4月末まで現行の特例措置を継続
日額上限：（1日1人当たり）15,000円
助成率：（中小企業）最大10/10
（大企業）最大3/4※1
※1 全国の特に業況が厳しい企業（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）など、一定の大企業については最大10/10助成。

＜5月～6月の特例措置＞
・原則的な措置を段階的に縮減
日額上限：（1日1人当たり）13,500円　助成率：最大9/10（中小企業）
・特に業況が厳しい企業※2の雇用維持を支持する特例
日額上限：（1日1人当たり）15,000円　助成率：最大10/10（中小企業・大企業）
※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。

＜7月以降＞
・7月以降は、雇用情勢が大きく悪化しない限り、原則的な措置、特例措置をさらに縮減。

＜雇用維持要件の緩和＞
一定の大企業※3に加え、中小企業の全ての事業所を対象として、令和3年1月8日以降、4月末までの休業等については、雇用維持要件を緩和し、3年1月8日以降の解雇の有無により、適用する助成率（解雇等を行わない場合の助成率10/10、解雇等を行っている場合の助成率4/5）を判断。
※3 生産指標（売上等）が前年または前々年同期と比べ、最近3か月の月平均値で30%以上減少した全国の大企業。

経済産業省・中小企業庁

第3次補正予算成立受け補助事業を拡充

経済産業省と中小企業庁では、令和2年度第3次補正予算の成立を受けて、新型コロナウイルス感染症の影響を受けた中小企業等への支援策を拡充する。

公募は3月以降順次開始の予定。詳細は、経産省・中企庁ホームページを参照のこと。

■中小企業等事業再構築促進事業

新分野展開や業態転換、事業・業種転換等の取り組み、事業再編またはこれらの取り組みを通じた規模の拡大等を目指す、次の要件を全て満たす企業等の新たな挑戦を支援する。

①申請前の直近6か月間のうち、任意の3か月の合計売上高が、コロナ以前の同3か月の合計売上高と比較して10%以上減少している中小企業等。

②事業計画を認定経営革新等支援機関や金融機関と策定し、一体となって事業再構築に取り組む中小企業等。

③補助事業終了後3～5年で付加価値額の年率平均3・0%（一部5・0%）以上増加、または従業員1人当たり付加価値額の年率平均3・0%（同）以上増加の達成

「中小企業等事業再構築促進事業」「中小企業生産性革命推進事業」

・中小企業補助額・補助率
▽通常枠…補助額100万円～6000万円、補助率2／3
▽卒業枠※…補助額600万円超～1億円、補助率2／3
※400社限定。事業計画期間内に、①組織再編、②新規設備投資、③グローバル展開のいずれかにより、資本金または従業員を増やし、中小企業から中堅企業へ成長する事業者向けの特別枠。

■中小企業生産性革命推進事業

感染対策と経済活動の両立に資する設備導入や販路開拓への投資、テレワーク等に対応したITツールの導入等を支援する。

●ものづくり補助金
▽通常枠…補助上限1000万円、補助率1／2（小規模事業者2／3）
▽低感染リスク型ビジネス枠※…補助上限1000万円、補助率2／3
※対人接触機会の減少に資する製品開発や設備投資、システム構築等。

●持続化補助金
▽通常枠…補助上限50万円、補助率2／3
▽低感染リスク型ビジネス枠※…補助上限100万円、補助率3／4
※ポストコロナを踏まえた新たなビジネスやサービス、生産プロセスの導入等の取り組みを支援。補助金総額の1／4以内（最大25万円）を感染防止対策費（消毒液購入費、換気設備導入費等）に充てることができる。

●IT導入補助金
▽通常枠…補助上限450万円、補助率1／2
▽低感染リスク型ビジネス枠※…補助上限450万円（テレワーク対応類型は150万円）、補助率2／3
※複数の業務プロセス（販売管理と労務など）を非対面化し、一層の生産性向上を図るITツールの導入や、テレワーク環境の整備に寄与するクラウド型のITツールの導入。

関東（東京 有明）⇔九州（福岡 かんだ 苅田）デイリー運航！
夜発（21:00）⇒翌夜着（22:30）　最速 25.5h！

ポイント
「2024年問題対応。ご相談ください」
「運行の省力化・効率化に！」
「労務管理強化に！」

運航スケジュール
集荷日 → 当日21:00 → 翌日22:30 → 翌日 ミッドナイト配送
首都圏 ― 東京港 ― 苅田港 ― 九州全域
3日目朝一配送 ← 3日目06:00 ← 翌日04:30 ← 集荷日
※宇野港へは上りで週一便寄港

ご予約・お問い合わせ・メールアドレス
MOL 商船三井フェリー
営業二部 TEL:03-6774-6886
福岡・苅田支店 TEL:093-434-5118
mail: molf.tokyobk@molgroup.com

天然ガス自動車は　NGV
物流分野のエネルギーに関する課題解決に貢献します

環境改善やエネルギーセキュリティの向上等に貢献する天然ガス自動車は、我が国では実用性の高い石油代替エネルギー車として、トラックをはじめ広い用途で普及しています。日本ガス協会は、使命感を持って、天然ガス自動車の普及拡大に取り組んで参ります。

自動車を取り巻く課題
運輸部門の高い石油依存度
CO_2などの温室効果ガスによる地球温暖化
NO_x・PM等による大気汚染

天然ガス自動車の普及拡大に向けて
長距離・都市間をつなぐ大型天然ガストラックを軸とし、運輸部門への普及に向けた取り組みを推進

【対象となるSDGsの例】
3 すべての人に健康と福祉を
7 エネルギーをみんなに そしてクリーンに
11 住み続けられるまちづくりを

天然ガス自動車
石油代替エネルギーとしてエネルギーセキュリティの向上に貢献
CO_2排出量削減
環境にやさしく、ポスト・ポスト新長期規制値を大幅にクリア

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/

特集 同一労働同一賃金への対応に向けて

第3回（最終回）トラック運送事業者における「同一労働同一賃金」とは

「誰にとっても働きやすい」職場を目指して 早急に対応の実施を

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す。中小運送事業者においても、同一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、同一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ます。

最終回となる今回は、トラック運送事業者が「同一労働同一賃金」に対応して取り組むべき内容などについて紹介します。「同一労働同一賃金」への対応については手引きとしてまとめ、全ト協ホームページよりダウンロードできるようにする予定です。

1 「同一労働同一賃金」に対応して トラック運送事業者が取り組むべき内容

業界に多い「手当を中心とした賃金体系」の見直しも必要に

①不合理な待遇差の確認

有期雇用労働者の中に「不合理な待遇差」の有無を、チャート（図）に沿って確認する。

まず、自社の短時間・図のチャートを参考に、「『待遇の違いが不合理である』と判断される可能性がある」という結果になれば、是正に向けて具体的な改善に取り組む必要がある。

②「職務の内容」および「職務の内容・配置の変更の範囲」の同一性の考え方

同一労働同一賃金に向けた具体的な対応の要否を判断するには、「職務の内容」および「職務の内容・配置の変更の範囲」が同一かどうかが判断のポイントになる。

「職務の内容」とは、「業務の内容」および当該業務に伴う「責任の程度」を指す。このうち「業務の内容」の判断に当たっては、当該業務が①与えられた職務に本質的または不可欠な要素である業務であるか、②その成果が事業に対して大きな影響を与える業務であるか、③労働者本人の職務全体に占める時間的割合・頻度が大きい業務であるか――などを基準として、総合的に判断する。

また、「責任の程度」に関しては、与えられている権限の範囲、業務の成果について求められている役割、トラブル発生時や臨時・緊急時に求められる対応の程度、売上目標等の成果への期待度などを基準として、総合的に判断する。

具体的に、正社員と、判断の対象となる労働者との間で「不合理な待遇差」の有無を判断するうえで必要となる「職務の内容」および「職務の内容・配置の変更の範囲」の同一性の考え方について、具体的な例を表に示す。

③確認・見直しのポイント

パートタイム・有期雇用労働法では、短時間・有期雇用労働者から待遇差の内容や理由等に関する説明を求められた場合、事業主には説明義務があるとしている。説明に際しては、短時間・有期雇用労働者が理解することができるよう、就業規則や賃金規程などの具体的資料を示しながら口頭で説明することが基本である。つまり、現在の就業規則や賃金規程で「説明義務」を果たすことができるかどうか、確認と見直しを行うなどの対応が必要になる。

確認・見直しに当たってのポイントは次の通り。

・正社員と短時間・有期雇用労働者の定義を明記

雇用期間や職務の具体的内容と責任の範囲、配置変更の有無や範囲、賃金の決定や計算・支払方法などについて、正社員と短時間・有期雇用労働者との間で違いがある場合には、その違いについて就業規則に記載、両者の定義を明確にしておくとよい。

・人事考課の透明化

正社員と短時間・有期雇用労働者の人事考課の基準を明確にし、正社員については、正社員としての役割や責任を評価する内容とすることや、短時間・有期雇用労働者については、日常の担当業務を完全に遂行することを評価する内容とするなど、両者の差違を人事考課基準の中で明示的に示すか、もしくは考課マニュアルで説明可能な状態にしておくとよい。

・手当を中心とした賃金体系の見直し

トラック運送事業者の賃金体系は、基本給に対して様々な手当を積み上げていく体系となっているケースが多くみられるが、これまでの最高裁判所の判決ではいずれも「諸手当」を中心とした待遇差が争点となっている。

自社の賃金体系が手当積み上げ式になっている場合は、各手当の趣旨を改めて労使で協議し、その趣旨は短時間・有期雇用労働者にも妥当するものではないか、検討するとよい。

図　不合理な待遇差解消のための確認チャート（厚生労働省）

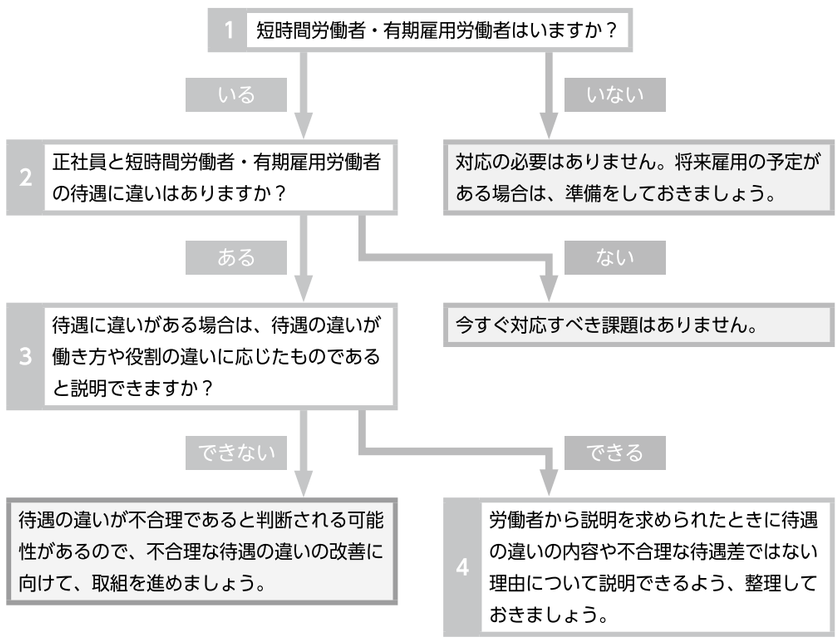


表　職務の内容、職務の内容・配置の変更の範囲の比較

	正社員	短時間・有期雇用労働者	判断
例①	運転業務 配送輸送に従事 運行管理者を兼務	運転業務 配送輸送に従事 運転業務のみ	異なる 同じ配送業務であっても管理責任に違いがある
例②	運転業務 市内配送を担当 荷役作業あり 配置換えあり （管理者コース）	運転業務 市内配送を担当 荷役作業なし 配置換えなし	異なる 荷役作業、配置換えに違いがある
例③	倉庫業務 庫内作業を担当 仕分け・棚入れを行うが管理業務は行わない	倉庫業務 庫内作業を担当 仕分け・棚入れを行うが管理業務は行わない	同じ 業務内容に違いはなく、管理責任も同等である
例④	倉庫業務 荷受け業務を担当 本社への配置転換あり	倉庫業務 荷受け業務を担当 配置換えなし	異なる 職種を超えた配置転換があるため、職務の内容及び配置の変更の範囲が異なる
例⑤	倉庫業務 荷受け業務を担当 勤務する倉庫については、転居を伴う異動の可能性がある	倉庫業務 荷受け業務を担当 勤務する倉庫については、自身の生活拠点をベースに決定される	異なる 転勤の範囲が異なり、職務の内容及び配置の変更の範囲が異なる

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」

「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

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。

ほんのヒトコマ ［第81回］ 前川しんすけ

街頭アンケート……「Aテレビはワクチンで、Bテレビはオリンピック・パラリンピックね……」

法令○×（マルバツ）クイズ ～大地震発生時の措置等編～

【解答】２面に問題

❶ ○（教則第10章第3節2 緊急地震速報が発表されたとき）車を運転中に緊急地震速報が発表されたことを知ったときは、運転者は、周囲の状況に応じて、あわてることなく、非常点滅表示灯をつけるなどして周囲の車に注意を促した後、急ブレーキを避け、緩やかに速度を落とす。
❷ ○（教則第10章第3節3 大地震が発生したとき⑴ア）車を運転中に大地震が発生したときは、急ハンドル、急ブレーキを避けるなど、できるだけ安全な方法により道路の左側に停止させること。
❸ ○（教則第10章第3節3 大地震が発生したとき⑴イ）停止後は、カーラジオ等により地震情報や交通情報を聞き、その情報や周囲の状況に応じて行動すること。
❹ ×（教則第10章第3節3 大地震が発生したとき⑴エ）やむを得ず道路上に置いて避難するときは、道路の左側に寄せて駐車し、エンジンを止め、エンジンキーは付けたままとするか運転席などの車内の分かりやすい場所に置いておくこととし、窓を閉め、ドアはロックしないこと。
❺ ×（教則第10章第3節3 大地震が発生したとき⑵ア）車を運転中以外の場合に大地震が発生したときは、津波から避難するためやむを得ない場合を除き、避難のために車を使用しないこと。

3 最後に

労使で話し合い、いち早く対応することが「同一労働同一賃金」実現に繋がる

「同一労働同一賃金」に正しく対応しておかなければ、従業員から訴訟を起こされ、損害賠償を請求されたり、企業イメージが毀損するリスクがある。

「同一労働同一賃金」への対応の中で一番大切なのは、「正社員と短時間・有期雇用労働者の職務内容等を明確化し、待遇差について説明できるよう、労使でよく話し合う」ことである。「同一労働同一賃金」のもとでは、職務の内容や移動・転勤の有無やその範囲が同じであれば同じ待遇が求められることに加え、待遇差が生じる場合にはその理由等がきちんと説明できなければならないため、その内容を明文化しておくことがリスクを未然に回避することに繋がる。

人事考課基準を透明化しておくことなども有効となる。ベテラン契約社員などは、正社員への登用を検討することも必要となるだろう。

また、諸手当に関する待遇差については、支給の趣旨等を個別に判断され、不合理と判断されることがある。したがって、基本給に諸手当を積み上げていくような賃金体系の会社では、労使で各手当の趣旨をよく確認し、それが短時間・有期雇用労働者にも妥当するものではないか検討することも必要となってくる。

「同一労働同一賃金」とは、「働き方が同じ人には同じ待遇を」「違いがある場合にはその違いに応じた待遇を」ということであるが、「何をもって同じ働き方とするか」「何をもって同じ働き方ではないとするか」が説明できるよう、正社員と短時間・有期雇用労働者の業務内容や責任範囲を明確化し、必要に応じて社内体制や各種規程の見直しを図ることが大切である。

2 トラック運送事業者における対応例

賃金体系・労働条件見直しなど不合理な待遇差解消に向け様々な取り組みを

ここでは、「同一労働同一賃金」に関する、トラック運送事業者における実際の対応例について、①～③を紹介する。

①賃金体系を変更し、正社員と嘱託・契約社員の賃金体系を統合した事例

中小企業・Ｆ社の事例
【主要な業務】冷凍・冷蔵食品の保管及び輸送
▶対応前の状況
●正社員の賃金体系が「基本給」「無事故手当」「家族手当」「住宅手当」「通勤手当」「割増賃金」で構成されていたのに対して、嘱託（定年後再雇用社員）、契約社員（１年契約の有期雇用社員）の賃金体系は「基本給」「職務手当」「割増賃金」のみであった。
▶対応後の状況
●生産性向上と労働時間短縮を図るため、従来の時間で決める賃金体系から業績貢献度に応じた賃金体系に変更。併せて諸手当を整理し、正社員と嘱託・契約社員の賃金体系を統合した。 【改定後の賃金体系】職務給、資格給、業績給、評価手当、割増賃金 ●正社員に支給していた家族手当、住宅手当、通勤手当を廃止し、新職務給、新資格給、新業績給の原資に移行、また無事故手当は新評価手当の原資に移行した。嘱託・契約社員（運転職）に支給していた職務手当は廃止し、新資格給、新評価手当の原資に移行した。 ●賃金改定にあたり、従前の賃金水準維持および経過措置期間を設定。社員説明を実施し、全社員の同意を得て新賃金体系に移行した。この改定により、正社員と嘱託・契約社員の賃金体系を統合し、同じ計算基準で支払うことになった。

○対応のまとめ

	対応前	対応後
正　社　員	基本給、無事故手当、家族手当、住宅手当、通勤手当、割増賃金	職務給、資格給、業績給、評価手当、割増賃金
非正規社員	基本給、職務手当、割増賃金	

②就業規則に社員区分ごとの職務内容や責任・役割の定義づけを明記、労働条件を見直した事例

中小企業・Ｇ社の事例
【主要な業務】食品、日配品、雑貨、機械等の県内及び近県を中心とした配送
▶対応前の状況
●正社員と非正規社員（嘱託、パートタイマー）に処遇格差が存在していたものの、職務内容や配置転換の範囲の違いが不明確であった。 ●非正規社員の月例賃金は正社員の約７割の水準であった。 ●非正規社員は賞与、退職金支給の対象外であった。
▶対応後の状況
●就業規則に社員区分ごとの職務内容や責任・役割の定義づけを明記した。 〔例〕第○条　社員の定義ならびに責任と役割 ①正社員 正社員は長期雇用を前提とし、会社の中核社員としての役割を担う。職務内容及び勤務地を限定せず、会社の命により異動することがある。現担当業務のみならず社内の全業務に関心を持ち、意見具申、社員教育、管理指導についても遂行する責任を持つ。 ②嘱託社員 嘱託社員は原則として定年後に１年契約で再雇用された社員とする。職務内容、勤務地の変更は行わない。やむを得ず変更する場合は本人の同意を得るものとする。担当業務を完全に遂行する役割を持つ。 ③パートタイム社員 パートタイム社員は原則として１年以内の雇用契約とし、職務内容、勤務地の変更は行わない。やむを得ず変更する場合は本人の同意を得るものとする。短期雇用を前提とし、与えられた業務を完全に遂行する役割を持つ。 ●労働条件の見直しを実施した。 ①嘱託社員の賃金を正社員と同様の計算方法に変更 従前は正社員が固定給＋歩合給、嘱託社員が固定給（正社員の約７割）に設定していたが、嘱託社員のモチベーションアップも考慮し、正社員と同様の体系に変更した。 ②正社員と非正規社員の処遇の違いを一覧にして比較、是正措置を講じた 従前は正社員が無事故表彰と無事故報奨金の対象、非正規社員は対象外で、社内旅行についても正社員は参加、非正規社員は対象外であった。また、日当旅費を正社員には支給、非正規社員は対象外であった。 対応後は上記格差を是正し、非正規社員も全て対象にした。 ③非正規社員に賞与を導入 従前は正社員のみを対象としていた賞与を非正規社員にも支給することにした。 ただし、金額は職務内容や配置転換の範囲を考慮し、正社員の４分の１から半額程度に設定した。

○対応のまとめ

	対応前	対応後
正　社　員	固定給＋歩合給、無事故表彰、無事故報奨金、日当旅費、賞与、社内旅行への参加	固定給＋歩合給、無事故表彰、無事故報奨金、日当旅費、賞与（非正規社員は正社員の４分の１～２分の１）、社内旅行への参加
非正規社員	固定給のみ（正社員の７割）	

③正社員と非正規社員を含めた全社統一の賃金制度へ移行した事例

大手企業・Ｈ社の事例
【主要な業務】総合物流業
▶対応前の状況
●北海道から九州まで全国に支店があり、賃金体系が都道府県ごと、また、ドライバー、フォークリフト、倉庫作業等、職務ごとに多種多様な賃金体系となっていたことから、同一労働同一賃金への対応に向けて、正社員と非正規社員の取扱いも含めて、全国的に統一する必要性があった。
▶対応後の状況
●全社の諸手当を含む賃金体系を調査するとともに、賃金体系の変更に関して各支店からの意見を聴取し、これらを踏まえて全社統一の賃金制度へ移行した。 ●制度変更への着手から実際の制度移行まで多くの時間を費やし、労働組合との労使協議を重ねるなど、制度移行に際しては慎重な対応に努めた。 ●新しい賃金制度では全社で賃金テーブルを統一、体系をシンプルにし、「果たすべき役割」と「従事する業務」をベースとして一貫した賃金制度とし、異動範囲や異動可能性の差、担う役割の差等に応じて説明可能で合理的な内容とした。 ●諸手当に関しても全社で統一し、説明可能で合理的な基準となるよう、基本的に業務に関わる免許や資格などに対する手当に限定した。 ●正社員と非正規社員との間に存在していた待遇差を「正社員に合わせる」対応を行うことを基本方針としたことで、人件費の総額が上昇することは事前に想定されたが、会社としてコストアップを織り込んだうえで制度を策定した。 ●待遇差をなくしたことで、従前には存在していた「正社員登用のハードル」がなくなったため、従業員の募集条件を正社員と同等とすることで労働力の確保に繋がっていくことが期待される。

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

194「鯖街道お膝元の味③」福井県小浜の鯖の船場汁

前回の鯖のぬたに書いた田烏は、小浜市東部内外海地区にある海辺。鯖漁で栄えただけに鯖料理が数々あり、今回は「船場汁」を紹介する。

船場汁は大阪の問屋街・船場発祥の鯖のアラの汁物。身は主人一家が食べ、使用人たちは頭や中骨を汁にするのだ。

食の伝播の一例だ。

田烏で船場汁を提供するのは民宿「浜乃家」。店主・浜家真澄さんは当地生れの漁師だが民宿の方も一生懸命で、船場汁の鯖は自ら育てる「小浜よっぱらいサバ」を使う。

これは福井県が開発した養殖鯖。鯖の本場なのに海が痩せて、需要を満たすには養殖が必要になった。そこで波穏やかでプランクトン豊富な田烏が選ばれ、研究者の指導のもと、浜家さんが現場を牽引してきたのだ。

餌に京都の酒粕を混ぜるのが「よっぱらいサバ」の名の由来。鯖街道の終点と起点が酒粕で結ばれているわけ。効果と海水の澄んだ田烏沖の生け簀育ちだけに、鯖は豊満なのに清楚という矛盾した美味に育つ。

そこで船場汁だが、お椀にはアラだけでなく身もたっぷり。大根、にんじんの短冊切りと白髪ねぎが入り、こしょうが香る。

「身は塩をし、熱湯、氷水で血合いを落とし、アラと昆布のだしに加える」とのことで、啜ると田烏の海のような清らかですっきりしたうま味。お代わりしてしまった。

ここでは刺身、つみれ、ぬたも頼めるが、全て要予約。それだけ「よっぱらいサバ」は希少な人気ものなのである。

大阪の商家ならではの倹約料理というわけで、アラと昆布でダシをとり、大根、ねぎを加え、針生姜かこしょうを薬味にする。ひりっとくる辛味がいいアクセントになる。

この船場汁が小浜にある。大阪で働いていた若狭人が故郷に伝えたそうで、鯖街道の復路による食の伝播の一例だ。

（むかさ・ちえこ）

この時期多発する車輪脱落事故防止に
PA-MAN が安全運行をサポートします!
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
PA-MAN オリジナル　新ISO規格対応　特許出願中
ゆるみチェック・ナットキャップ 33㎜
2つのチェックタイプをラインナップ!
●メッキ仕上げで足元ピカッと輝きます。　●ナットの固定にバネ式を採用。　● フロント・リア 兼用。
※表記価格は全て税別価格となります。

●インジケータータイプ
品番 12161 20000
12161 30000
41㎜　45.5㎜　53.5㎜　76㎜
この△の向きで緩みをチェック!
商品動画はこちら!

●スペーサータイプ
品番 12161 50000
12161 60000
41㎜　45.5㎜　53.5㎜
このスペーサーの溝の向きで緩みをチェック!

	品番	型式	入数	適合	自重	
インジケータータイプ	12161 20000	LC338M	8ケ	大型低床車	0.32kg	2,980円
	12161 30000	LC310M	10ケ	大型車	0.38kg	3,680円
スペーサータイプ	12161 50000	LC338S	8ケ	大型低床車	0.31kg	2,880円
	12161 60000	LC310S	10ケ	大型車	0.37kg	3,580円

●材質：プラスチック（メッキ仕上げ）　※注文時ナットサイズ（六角対辺・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ル・センターキャップは取り付けできません。

ホイールナット装着時のインジケーター、スペーサーの溝の向きがポイント!
向きのパターンを決める
インジケーター又はスペーサーの溝の向きのパターンを決めて装着する事で、向きの変化から緩みを目視で判断できます。
●向きのパターン例 インジケータータイプ（リア）
●インジケーターを一定方向に向ける　●インジケーターを向かい合わせにする
お好みの向きに設定しやすい
ナットキャップ本体とインジケーター部又はスペーサー部は分割式で、インジケーター又はスペーサーの溝の向きを24通りに変更出来ます。
●インジケータータイプ 24通りに向きを変更可能　インジケーター部　ナットキャップ本体
●スペーサータイプ 24通りに向きを変更可能　スペーサー部　ナットキャップ本体

PA-MAN JIS規格認証表示ベルト荷締機　JIS B 8850　JQ0518003
（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
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
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。
ご注文電話 0120-202-800　月～金 8:00～18:00　土 8:00～14:30
営業時間が早くなりました!
ご注文FAX 0120-200-201 年中24時間受付
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］

全ト協

青年部会が全国大会を開催
YouTubeでライブ配信

令和2年度青年部会全国大会（2月19日、全ト協）

「つなぐ想い～地域を支える物流業界へ～」テーマに

全日本トラック協会青年部会（岩田享也部会長）は2月19日、令和2年度「青年部会全国大会」を開催した。

今年度は、新型コロナウイルス感染症感染拡大の影響を鑑み、大会の模様をYouTubeでライブ配信するという初の試みを実施。「つなぐ想い～地域を支える物流業界へ～」を大会テーマに掲げ、全国の次代を担う青年経営者・事業後継者に加え、トラック協会の会員事業者が視聴可能な環境で配信された。なお、今大会のアーカイブ映像は、全日本トラック協会ホームページ内「青年部会」>「お知らせ」からYouTubeで閲覧することができる。

岩田　享也
青年部会長

細江　良枝
青年部会副部会長

全国の青年部会員の写真を繋いだオープニングVTRとともに開会した今大会では、細江良枝副部会長が司会進行を担当。「例年全国大会にお越しいただけない皆様にも青年部会の取り組みを知っていただく絶好の機会」と述べ、史上初のライブ配信形式となる青年部会全国大会が幕を開けた。

開会あいさつでは、岩田部会長が「時代の変化が加速する中、我々がしっかりとした立ち位置を持ち、生き残っていくためには、トラック運送業界を適正な業界にすることが必要。そのためには『学ぶこと』が不可欠」と、全国の部会員・視聴者に向け、力強く宣言。

また、例年全国大会に臨席を賜っている来賓のあいさつ・祝辞については、開催方法を説明の上、あらかじめあいさつ文・祝辞を賜った旨が紹介された（「来賓あいさつ・祝辞」については、大会プログラムに掲載された内容を抜粋して別掲）。

続く「青年経営者等による先進的な事業取組に対する顕彰」では、顕彰事業の概要説明および同顕彰審査委員会の杉山雅洋審査委員長（早稲田大学名誉教授）による講評、そして今年度の受賞事業の概要をVTRで紹介。

今回の受賞事業者は2者で、蔵の街運送株式会社（栃木県）の社会貢献事業「社員の健康を守る！　社員食堂『蔵LOVE』オープン！～『蔵LOVE』の設立により、障がいを持った方の『働きたい』を応援します～」が銀賞を受賞。大輪総合運輸株式会社（徳島県）の安全対策事業「運転支援AIシステム」が銅賞を受賞した。

銀賞受賞の蔵の街運送㈱では、「障がい者への働く場の提供」と「社員食堂の運営」を両立するため、就労継続支援B型事業所「蔵LOVE」を設立。栄養価が高く、バランスの良い日替わりワンコイン定食を提供することで、社員の健康を守り、健康起因事故ゼロを目指すとともに、「社食づくり」を通じて、障がい者に働くことの楽しさ・やりがいを見つけてもらう取り組みを行っている。

銅賞受賞の大輪総合運輸㈱では、「事故の撲滅がドライバー、家族、所属会社を守る」という理念のもと、大型トラックに起因する交通事故ゼロ、死傷者の減少を目標に設定。大型トラックの衝突・左折巻き込み事故を防ぐため、トラックの死角部分について、AI画像認識技術を活用し、ドライバーに音と映像で注意を促す、多くの車種に後付け可能な「前方と左側がひとつのシステムでカバーできる装置」を、東京大学大学院数理科学研究科の教授が立ち上げたAIベンチャー企業と共同開発した。

◀銀賞・蔵の街運送㈱

◀銅賞・大輪総合運輸㈱

続いて、全国の青年組織のメッセージムービーの紹介が行われ、全国9ブロック・各都道府県の青年組織から届いた、想いのつまった動画を紹介（画像㊦）。フェイス・トゥ・フェイスでの交流を図ることができない状況下でも、コロナ禍を打破せんとする強い想いと、青年部会員同士の固い絆を感じさせる映像が上映された。

大会通じ得た「学び」を部会活動に反映
業界繁栄のため「一歩踏み出す勇気」を

黒田　智也
青年部会副部会長

三浦　瑠麗　氏

青年部会活動報告では、黒田智也副部会長が整備実習用トラックの寄贈等の社会貢献活動、他団体青年組織との意見交換会の実施などについて報告。

河合　智哉
青年部会副部会長

続いては、国際政治学者の三浦瑠麗氏が「国際秩序変動の今こそ物流業の取るべき構え」をテーマに講演。国際政治におけるコロナ禍以降の感染症拡大防止策や経済恐慌防止策等を取り上げつつ、考慮すべき中長期的な国際的・政治的リスクなどに言及。国際情勢の変化を敏感に捉え、複数の多様な取引先の確保などのリスクヘッジを図ることの必要性を説いた。

閉会のあいさつには、河合智哉副部会長が登壇。「本日学んだことを踏まえて、いっそう業界の繁栄に寄与してまいりたい。来年度は全国の部会員の皆様にお会いできることを楽しみに、勇気を出して一歩踏み出せば、『一寸先は光』となるはず。青年部会の可能性を信じ、一歩前に踏み出すことが光になる」と全国の部会員を鼓舞し、大会を締めくくった。

来賓あいさつ・祝辞（抜粋）

全日本トラック協会
庄子 清一　副会長

例年、多くの青年経営者の皆様にご参集いただき実施してきた全国大会も、新型コロナウイルス感染症感染拡大の影響を受け、このようなかたちでの開催になったことは、ヒューマンネットワークを重視する青年部会の皆様にとっては苦渋の決断だったのではないでしょうか。

しかし、どのような状況でも、青年経営者らしい新しい発想で課題に取り組む青年部会の活動は、常に我々業界に新しい可能性を生み出してきました。今後も果敢に挑戦を続けていただきますようお願い申し上げます。

今回の全国大会において、大いに研鑽を積んでいただき、業界のさらなる発展のため、今後も積極的に活動いただくことを強く期待しております。

自由民主党
牧島 かれん　青年局長

本年は皆様にお会いできず残念ですが、新たな試みに挑む皆様に敬意を表すとともに、素晴らしい成果が生まれることを期待しております。

我が国では近年、地震や台風、豪雨などの自然災害が全国各地で発生しており、さらに昨年から新型コロナウイルスが世界的にも猛威を振るっています。いつ、どこで、どのような災害が発生するかわからない今、我々に求められるのは組織の連携力です。

本年は東日本大震災から10年という節目にあたります。有事に備え、自民党青年局は全日本トラック協会青年部会をはじめとした青年団体と連携したいと考えております。

物流業界の基幹的な役割を果たしつつも常に先を見据える皆様とともに自民党青年局は力を尽くしてまいります。

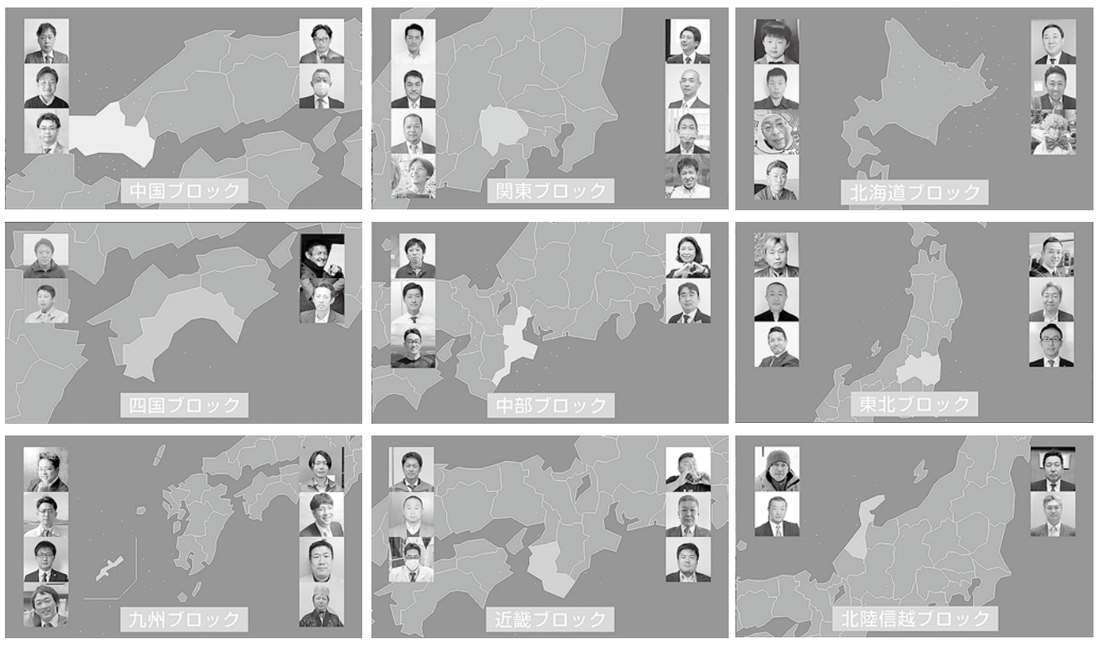
国土交通省自動車局
伊地知 英己　貨物課長

皆様が日頃から業界の将来を見据えた取組を続けられていることに、敬意を表する次第です。

この1年、社会が新型コロナウイルス感染症と戦う中、国民の日々の生活が守られ、経済活動が維持できるのは、日夜懸命にモノを運ぶトラック運送事業者のおかげです。

トラック運送業界と我が国物流の未来を支える、ご参加の若手経営者の皆様には、業界の発展と事業の活性化に向けた積極的な活動の中心になっていただくことを期待いたしますとともに、青年部会ならびに青年組織会員の皆様の一層の発展とご健勝を心から祈念いたしまして、私からのごあいさつとさせていただきます。

全国の青年組織からメッセージ



9ブロック・各都道府県の青年組織からメッセージムービーが寄せられた

こちら広報室　四季折々 202

2021・3・1

▼木製の棚に並べられた新鮮な野菜の数々。

それぞれのパッケージには、生産者の名前が印刷されており、その熱い思いが伝わります。朝8時開店の産直センターは、早朝にも拘らず大勢の人達で賑わっています。レジから近い手前3列の棚には朝採りの新鮮野菜が、中央3列の棚には豊富な果物類が、最奥3列の棚には弁当や惣菜などがぎっしりと並べられ、どれも垂涎もので、「売り切れ御免」の早い者勝ちです。▼昨今は、コンビニエンスストアに限らず、様々な場所で弁当が購入できますが、産直センターの弁当はまさに作りたての「お袋の味」で、嬉しいワンコイン価格の「500円」です。入口のボードには、店長の顔写真と、「お客様の生の声を聞かせてください」と書かれた「ご意見箱」が置かれ、お店の品質向上に努めています。見ると、籠を下げたお婆さんが、店員と懇意な様子で、「今日は何がいいかい」と本日のお薦め品を聞いて、情報収集を怠らない様子です。▼私が人間観察をしている僅かな間に、朝採り野菜はみるみる棚から消えていきます。新鮮な野菜は、それこそ塩を振ったり、マヨネーズをかけたりするだけで、野菜本来の旨味が味わえます。すると今度は、杖をついた男性が里芋を手に取り、連れの女性に「今日はけんちん汁を作ろう」と話しかけていました。どうやらリタイアした世代と思しき男性は、厨房での料理に目覚めた様子です。▼産直センターに隣接する「かあさん食堂」は、お昼前に開店し、中々の混み具合です。メニューは、麺類やカレーが主ですが、そのほかに各種惣菜が小皿に盛られ、特に注文を受けてから揚げる天婦羅は、衣が薄く、素材から沢山の栄養をいただけます。▼私が籠に入れたのは、素朴な「お袋の赤飯」と、絶妙な漬かり具合の「胡瓜の糠漬」でした。特に、少し酸っぱくなった胡瓜の糠漬は、千切りにしてフライパンで炒めると、ご飯に抜群の相性で、味噌汁さえあれば他におかずは要りません。▼亡き母が、毎年12月になると桶樽2つに白菜をぎっしりと詰め込み、塩を多めに振り、丸い重しの石を置いたあと、手で額の汗を拭っていたのを思い出します。この厳寒の時期になると、亡き母が作ったあの「白菜漬」が無性に食べたくなります。私が産直センターに足繁く通うのは、そこで頑張る「おばちゃん」達に母の面影を重ねているからかもしれません！

（山崎　薫）

がんばらないのに、ラクになる
姿勢矯正就寝パッド
のびるパッド「nobiraku」
[特願 2019-293497]

開発秘話

腰に悩み持った妻のため。始まりはそこから。

「何か物を頼りにしないと起きられない。」妻は、腰の悩みで生活に支障が生じるほど悪く、通院していた。日頃から妻を支えていた社長の黒川は、「腰を伸ばす構造の製品が作れたら」と考え、「青竹踏み」や「東南アジアの竹マット」等に着想を得て、創業120年、蓄積してきた寝具製造のノウハウや特許を応用したマットを開発。失敗を繰り返し、数度目の試作品で「以前のようにすんなり起きられる」と、妻が楽になるのを実感した。その構造は「青竹踏み構造」。身体の凹凸に沿うようにパッドが変形し、さらに体重でパッド自体が縦に伸び、それと一緒に背筋ものばされる仕組み。また、寝返りを利用し、凹凸による刺激が全身のマッサージ効果を生み出しているという。

動画ではよりわかりやすく説明しています。
読み込みが難しい場合は、「ユメロンちゃんねる」(Youtube)で検索してもご覧いただけます。

株式会社ユメロン黒川　福井県越前市元町5-7
TEL0778-24-0500（平日9時～17時、土日祝休み）
ユメロン nobiraku　検索

WE　ARE　TIGER

点呼の人手不足を解消「ＩＴ点呼」
在宅勤務には「トラックメイト」
安全運転を後方支援する「動態管理ドラレコ」「衝突防止補助システム」

私たちタイガーは運輸企業に役立つサービスをご提案し続けます

Tiger 株式会社タイガー
〒101-0064
東京都千代田区神田猿楽町2-1-14
トラックメイト　検索
お問合せ：03-5283-7232　東京・札幌・名古屋・大阪・広島・福岡