昭和35年11月28日第3種郵便物認可

令和3年（2021年）　第2179号

FIGARO
測る・見るに特化した高性能アルコール検知器
デジタル アルコールチェッカー FALC-21
FUGOsmart
好評発売中
詳しくは、こちら→ 検索 フーゴスマート
フィガロ技研株式会社
TEL. 072-728-2560（9時～17時）

Japan Trucking Association

広報 とらっく

毎月1日・15日発行
6月15日号
発行所 公益社団法人 全日本トラック協会
〒160-0004 東京都新宿区四谷三丁目2番地5
全日本トラック総合会館
☎（03）3354-1029（総務部広報室）
https://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）

News Headline
主な紙面内容

2・3　ニュースターミナル
・トラック協会ニュース
・官公庁ニュース（国交省等）

4・5　特集「標準的な運賃」普及推進運動展開中！①
・パンフレット『今すぐわかる標準的な運賃』など届出支援ツールの紹介

6　特集「標準的な運賃」普及推進運動展開中！②
・会員事業者による取り組み事例の紹介

7　国交省「事業用自動車事故調査報告書」
・事業用トラックの交通事故要因分析と再発防止策

8　「東京2020大会」開催間近！
第4回 大会期間中の「高速道路における交通規制」の確認を！

交通・運輸産業の活躍に国の支えが必要

坂本克己会長が自民党「各種団体協議会懇談会」に出席

自民党の「各種団体協議会懇談会」（5月31日、自由民主党本部）であいさつする二階俊博幹事長（左から3人目）。谷公一団体総局長（同1人目）、小野寺五典組織運動本部長（同2人目）、下村博文政務調査会長（右から1人目）も列席した。

坂本克己全ト協会長

自民党幹部に対して「コロナ禍に対する更なる支援を要請」
「陸・海・空の公共交通機関に対する支援強化」も強く訴え
「雇調金特例措置の延長」や「公共交通機関支える財政措置」など

全日本トラック協会の坂本克己会長は、5月31日に自由民主党本部で開催された「各種団体協議会懇談会」に出席し、新型コロナウイルス感染症の影響を受けて厳しい状況にあるトラック運送業界をはじめとする交通・運輸産業の現状を訴えた上で、支援強化を強く要望した。

同懇談会には、二階俊博幹事長をはじめ、小野寺五典組織運動本部長や林幹雄幹事長代理、谷公一団体総局長などの自民党役員が出席し、坂本会長の力強い訴えに耳を傾けた。

同懇談会には、全ト協をはじめとした運輸・交通ならびに国土・建設関係団体協議会加盟団体代表者が出席。例年は自民党国会議員との懇親の場となっていたが、今年はコロナ禍を踏まえて、出席者に対して自民党の重点施策を説明する場として開催された。

講演会（2部構成）では、まず第1部として、下村博文政務調査会長が「新型コロナウイルス感染症の現状と今後」と題して講演を実施。また、第2部では、小此木八郎国土強靭化担当大臣が「国土強靭化」をテーマに講演を行った。

講演を受けての質疑応答では、坂本会長が冒頭に質問に立ち、「新型コロナウイルス感染症の感染拡大が一向に収束せず、度重なる緊急事態宣言を受け、わが国の経済と国民生活を支えている交通・運輸産業は存亡の危機に瀕している」と、コロナ禍におけるトラックをはじめ、タクシー、バスなど公共交通機関の窮状を説明。その上で、「業界からの要望が受け入れられ、雇用調整助成金について7月末まで延長されるとのことだが、日本経済や国民生活を支えている交通・運輸産業は今や存亡の危機に瀕しており、制度を最大限活用して従業員の雇用を維持していくためにも、年内いっぱいまで延長していただきたい」と述べ、緊急事態宣言下でも社会の安定維持の観点から事業を継続する、エッセンシャルサービス産業への一層の支援を求めた。

また、「補助金や助成金の制度があっても、中小・零細事業者までにはなかなかたどりつかないのが現状」と指摘して、制度の弾力的な運用を求めた。

さらに、アフターコロナの時代を見据えて、「コロナ禍が過ぎたその時に交通・運輸産業が存続していなかったらこの社会は崩壊してしまう。特に、地方において交通・運輸産業の存在は極めて大きいものがあり、地域の生活と経済を根本から支えている。交通政策基本法の精神に基づき、陸・海・空の公共交通機関を支えるため、財政措置のような仕組みを構築していただきたい」と訴え、社会インフラである交通・運輸産業への経営支援を要請した。

なお、同会に参加した（一社）全国ハイヤー・タクシー連合会の川鍋一朗会長は、坂本会長の発言に対して、「坂本克己全ト協会長には、交通・運輸産業の現状と現場の声を自民党幹部の皆様にしっかりと届けていただいた。陸・海・空の交通機関のコロナ禍における窮状を、『公共交通の基盤を守る』という観点から大きく捉えて理路整然と訴えられた。坂本会長のご発言をお聞きして、タクシー協会の会長としての立場だけでなく、1人の聴衆としても感銘を受けた。坂本会長の訴えた内容は、自民党幹部の先生方の胸に刺さったと確信している」とコメントした。

川鍋　一朗
全タク連会長

全ト協　第190回理事会

通常総会への上程議案を承認

新型コロナ感染拡大防止のため書面にて開催

全日本トラック協会は、第190回理事会を書面にて開催し、6月24日に開催される第98回通常総会への上程議案を承認した。

本理事会は6月3日に開催される予定だったが、新型コロナウイルス感染症の拡大防止の観点から書面議決書形式での開催に変更。代表理事である全ト協の定款に基づき、坂本克己全日本トラック協会会長が理事および監事の全員に対して、理事会の決議の目的である事項に関する提案書を発送。同提案について、理事全員から同意する旨の意思表示を文書で得たほか、監事からは文書により異議がない旨の意思表示を得た。これにより、同提案を承認可決する旨の理事会の決議があったものとみなされることとなる。

理事会の決議があったものとするとみなされた事項は、①会員の代表者変更（案）、②令和2年度事業報告書（案）、③2年度計算書類（貸借対照表（案）、正味財産増減計算書（案）および収支計算書（案））等、④第98回通常総会の招集、⑤第26回全国トラック運送事業者大会の開催概要（案）ならびに次年度開催ブロック（案）、⑥鹿児島トラックステーションの売却（案）、⑦4年度トラック関係施策に関する要望書（案）――で、いずれも原案通り承認された。

機関紙『広報とらっく』がホームページで閲覧可能になりました

『広報とらっく』は6月1日から、全日本トラック協会ホームページでもご覧いただけるようになりました。最新号の紙面はもちろん、平成28（2016）年度からのバックナンバーもご覧いただけます。

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３年２月	99.11	89.84	98.83
令和３年３月	104.19	95.48	103.81
令和３年４月	105.14	95.64	104.33

交通事故統計

令和３年５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		5月31日現在	6月14日現在
45（±0）	24（+4）	11（−4）	2（+1）	82（+1）	973（−161）	996（−159）	1,102（−163）

コラムラインナップ

トラック運送事業者のための経営のヒント【会員への連絡のEメール化を推進】…２面／食の新旧街道を行く【「鯖街道お膳元の味⑩」福井県高浜の焼き鯖ちらしずし】…７面

- クラウド式デジタコで手作業を自動化 / 運送業務を大幅スピードアップ -
改善基準の対応にもう、困らない
トラック協会助成金対象
ロジこんぱす「タッチパネル式 クラウド型デジタコ」
タッチパネルでラクラク！運行・労務管理
自動日報　動態管理　安全対策　社内管理
その他、運行管理に役立つ機能盛りだくさん！
手間のかかる書類作成お任せください
助成金申請ご支援致します
トラック協会助成金対象
ロジたこ「簡単シンプルデジタコ」
デジタコ初導入にピッタリ！
業界最安　本体価格 5万円 5万5千円（税込価格）
株式会社 システック
☎ 050-3818-1758
掲載番号：210　https://systec2000.com

東海電子株式会社 無料 WEB セミナーご案内
さようなら対面点呼、こんにちはリモート運行管理　6/17（木）13：30~15：30
高い？！それとも平均？ 自分管理は、安全管理　オムロンヘルスケア㈱ × 東海電子㈱　6/16（水）13：30~15：00
2021年度 トラック協会 助成金特集「運輸安全体制を、整える」助成金を活用し、運輸安全体制をシステム化しよう！　6/24（木）13：30~15：00
機器を使用して KYT 事故＆行政処分を回避　ドライブシミュレーターがあなたの会社の救世主となる！？　6/21（月）13：30~14：30
『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　6/23（水）13：30~15：00
あなたの飲酒知識は実は間違っている!? 飲酒運転防止インストラクターが正しい知識をお伝えします！ 日々の飲酒習慣見直し講座　6/25（金）13：30~15：00
東海電子株式会社 https://www.tokai-denshi.co.jp　東海電子 セミナー　検索

ニュース・ターミナル（トラック協会ニュース）

全ト協　運輸労連からの要望書を受領

新型コロナウイルス感染症への対応等について

全日本トラック協会は6月10日、全日本運輸産業労働組合連合会（運輸労連）から、「新型コロナウイルス感染症等に関するトラック運輸産業からの要請書」を受け取った。

運輸労連からは、難波淳介中央執行委員長が全ト協を訪れ、桝野龍二全ト協理事長が対応。難波中央執行委員長は、トラック運輸産業は国民生活や生命にかかわる物資の輸送を担うライフラインであり、物流崩壊による国民生活・経済の破綻を惹起させないためには、ドライバーをはじめとする労働者の心身両面での健康や生活の安定が必要不可欠と指摘。その上で、①トラック運輸産業に対する国民の理解と協力、②マスク・消毒液等の衛生用品の確保および感染予防等、③トラック運輸産業に従事する労働者の雇用の安定、④道路施設等の環境整備――の4点について要望し、桝野理事長に要望書を手渡した。

難波運輸労連中央執行委員長（写真左）が桝野全ト協理事長に対して要望書を手渡した（6月10日、全ト協）

「SASスクリーニング検査を受診させていますか？」

今号にリーフレットを同封

全日本トラック協会では、ドライバーに対して睡眠時無呼吸症候群（SAS）スクリーニング検査の受診を促すためのリーフレット（写真）を作成し、今号の『広報とらっく』に同封している。

SAS患者は、居眠り運転を起こす危険性がある上、治療をせずに放置すると命にかかわる合併症（高血圧、狭心症、心筋梗塞、脳梗塞等）を引き起こすおそれがある。また、これらの疾病は、運転中の突然死にも繋がる健康起因事故の主原因となっており、運送事業者には、自社のドライバーに対するSASの早期発見・治療が求められてくる。

同リーフレットでは、全ト協が都道府県トラック協会を通じて実施している、SASスクリーニング検査受診費用に対する助成制度を紹介。会員事業者に対して、同制度を活用し、ドライバーにSASスクリーニング検査を受診させるよう呼びかけている。

9月は「点検整備推進運動」強化月間

ホイール・ナットの緩みの点検の確実な実施等を呼びかけ

全日本トラック協会では、1年を通じて実施している「トラック運送業界における点検整備推進運動」について、9月1日(水)～30日(木)の1か月間を全国統一の「自動車点検整備推進運動強化月間」と定め、同運動を展開する。

日常点検、定期点検などによる点検・整備の実施が義務付けられているものの、その実施状況は必ずしも十分とはいえず、また平成30年10月1日には、車両総重量8トン以上のトラックのスペアタイヤ等が新たに3か月ごとの定期点検項目に追加されるなど、不正改造の防止とともに、確実な点検整備の実施を徹底していく必要がある。

また、近年、大型トラック（車両総重量8トン以上）の車輪脱落事故が急増しており、ホイール・ナットの緩みの点検の確実な実施が必要となっている。

全ト協では、①大型自動車に関する適切な点検・整備の実施方法についての啓発（表「重点点検項目」）、②黒煙濃度に影響を及ぼす部品等の自主点検・整備の実施に関する啓発、③DPF（黒煙除去フィルタ）等の後処理装置付き車の正しい使用方法に関する啓発――の3つを「重点実施項目」と定め、全国的に運動を展開する。

なお、車両総重量8トン以上の事業用トラックを50台以上保有する事業者に対しては、9月～11月の3か月間（重点点検期間）に、「重点点検項目」の点検結果を各運輸支局等に報告するほか、事業者が保有する全ての大型トラックについて、法定点検時期の有無にかかわらずに1回以上、ホイール・ナットの緩みの重点点検を実施し、点検結果を各運輸支局等に報告する必要がある。

実施要領等の詳細は、全ト協ホームページを参照のこと。

表　重点点検項目（①関係）

点検箇所＼点検時期		3か月点検	12か月点検
原動機	燃料装置	燃料漏れ	同左
電気装置	電気配線	接続部の緩みおよび損傷	同左
制動装置	ホースおよびパイプ	漏れ、損傷および取付状態	同左
	ブレーキ・チャンバ	ロッドのストローク	同左 機能

マイナンバーカードの取得・利活用を呼びかけ

10月からは健康保険証としての利用も可能に

全日本トラック協会では会員事業者に対して、マイナンバーカードの積極的な取得と、健康保険証の利用申し込みを呼びかけている。

マイナンバーカードの健康保険証利用（オンライン資格確認）は、システムの安定性やデータの正確性確保の観点から、一部医療機関等において実施しているプレ運用を継続した上で、遅くとも10月からの本格運用開始が予定されている。

マイナンバーカードを健康保険証として利用することで、健康保険組合等の医療保険に係る事務のコスト削減に繋がる。また、マイナンバーカードは、従業員にとっても、各種証明書のコンビニエンスストアでの取得や国税電子申告・納税システム（e-Tax）による確定申告で利用できるなど、大きなメリットのあるカードとなっている。さらに、今後は運転免許証との一体化も検討されており、メリットはさらに拡大していく予定。

なお、マイナンバーカードに関する詳細については、ホームページ「マイナンバーカード総合サイト」を参照のこと。

テロ対策の徹底を会員事業者に呼びかけ

来月からのオリパラ開催を前に

全日本トラック協会では、7月23日から9都道府県で「2020年東京オリンピック・パラリンピック競技大会」が開催されることから、会員事業者に対してトラック運送事業における輸送の安全確保およびテロ対策の徹底を呼びかけている。

東京大会をめぐっては、過去のオリンピック・パラリンピック競技大会の開催に伴いサイバー攻撃が発生したこと、我が国に対する国際テロの脅威が継続していること、小型無人機による妨害行為等の新たな脅威への対応も必要となることなどを踏まえ、警察庁が国土交通省を通じて要請。同庁では「対策に万全を期する必要がある」として、全ト協に対して協力を求めた。

全ト協では、テロ防止の観点から、会員事業者に対して対応策（表）の徹底を呼びかけている。

表　2020年東京オリンピック・パラリンピック競技大会に伴うテロ防止対策に係る対応策

【自動車関係共通事項】
- 車両、身分証明書、制服等の管理および盗難・紛失時の警察への連絡
- 公共交通機関および関連施設等のソフトターゲットに対する警戒強化

【トラック】
- 営業所・車庫内外の巡回
- 終業後のドアロックの徹底
- 営業所等における不審な荷物の発見時および不審者情報等の警察への連絡の徹底
- 配送先から荷送り人に覚えがないなど不審な荷物である旨の連絡があった場合の荷物に触れない旨の注意喚起、荷物の状態に応じた速やかな引き取り、警察への連絡の徹底
- 放射性物質等危険物輸送における安全管理の徹底
- テロ発生時の通報・連絡・指示体制の整備および確認

「災害対策基本法」一部改正に合わせリーフレットを改訂

異常気象時の活用を呼びかけ

全日本トラック協会ではこのほど、「異常気象時における措置の目安」啓発用リーフレットの改訂を行い、全ト協ホームページに掲載した。

国土交通省では令和2年2月に、台風等による異常気象時下における輸送の安全確保を目的に、異常気象時下における運行の可否決定等の判断にかかる目安を定め、公表。それを受けて全ト協では、異常気象時に荷主から無理な運行を強いられた場合の対応や、道路や気象情報の入手先等を幅広く例示した会員事業者向けリーフレットを作成した。

今回の改訂では、今年5月に一部改正された災害対策基本法の内容を反映したほか、国交省が設置している「意見募集窓口」のリンク先URLの変更を反映している。

全ト協では会員事業者に対して、異常気象の際にドライバーの命と大切な荷物を守るために、同リーフレットを活用するよう呼びかけている。

なお、同リーフレットは、全ト協ホームページの「気象・道路交通情報」（二次元コード）よりダウンロード可能。

「気象・道路交通情報」

全ト協行事予定（6月15日～30日）

- ▽6月18日
  - ・令和3年度第1回青年部会
  - 全国代表者協議会
- ▽6月24日
  - ・第98回通常総会
  - ・第191回理事会
- ▽6月29日
  - ・第16回タンクトラック・高圧ガス部会

法令○×クイズ　～進路変更・転回編～

❶ 進路変更をすると、後続車が急ブレーキや急ハンドルで危険を回避しなければならないような場合には、進路変更をしてはならない。（○・×）

❷ 車両通行帯が黄色の実線であっても、追越しをする場合であれば、この線をこえて進路変更をすることができる。（○・×）

❸ 車両通行帯が黄色の実線であっても、緊急自動車に進路を譲るとき、道路工事等でその車両通行帯が通行できないときは、この線をこえて進路変更をすることができる。（○・×）

❹ 転回禁止の標識や標示のある場所での後退は禁止されていない。（○・×）

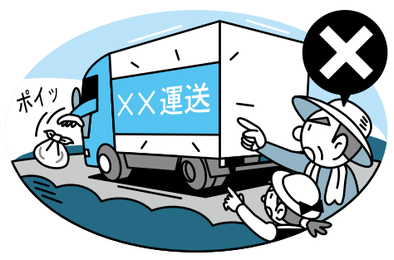
❺ 転回や同一方向に進行しながら進路を変えるときの合図は、いずれもその行為をしようとする3秒前に出さなくてはならない。（○・×）

（解答は7面）

〔第106回〕

環境にやさしい運転を行おう

6月は「環境月間」です。公共の財産である道路を使用して事業を行う運送事業者やトラックドライバーにとっても、環境保全は欠かすことができません。業界を挙げて、地球にやさしい輸送の実現に向け「エコドライブ」に取り組みましょう。



●メリットの大きいエコドライブ

Aさん「6月は『環境月間』だよ。平成3年度から6月の1か月間を『環境月間』として、環境保全の重要性を認識して意識を高めるために、様々な行事が行われているんだ。環境月間の今月は、環境のことについて少し考えてみよう」

Bさん「分かったよ。それでどんなことがあるのかな」

Aさん「環境保全に関して、僕たちトラック運送業界では『エコドライブの実践』を重要な取り組み課題として推進しているんだ。環境に配慮した穏やかな運転、つまりエコドライブをすることで、地球温暖化や大気汚染の防止等、燃料・資材等のコスト削減、そして、日々、現場で輸送業務にあたっているドライバーには、事故防止に繋がることが大きなメリットなんだ。地球環境はもちろん、経営改善、そして事故防止に繋がるなんて、なんだかワクワクしないかい」

Bさん「そうだね。具体的にどんなことをすればよいのかな」

●事故防止につながるエコドライブ

Aさん「現場で運転している僕たちドライバーに、参考になりそうなものをいくつか紹介するよ。まず、車をスタートさせる時に急発進、急加速をすると、燃費が著しく悪くなる。なので、ゆっくり加速して、早めのシフトアップを心がけること。最初の5秒間で時速20㎞を目安とするといいよ」

Bさん「普段から急発進や急加速には気をつけているけれど、今度チェックしてみるよ。早めのギアチェンジは、低速ギアでスピードを上げると回転数が高くなって、燃費が悪くなるからかな」

Aさん「そのとおり。続いて、予知運転と定速走行の実践。車は停止して、発進する時に多くの燃料を使う。だから、停止・発進をなるべく繰り返さないために、先を見越した運転をしようというのが予知運転のポイントだ。予知運転は、信号や交通の状況を予測しながら運転することで、事故防止の効果も期待できる。また、加減速を繰り返すことも燃費の悪化に繋がるから、なるべく一定の速度で走行するように心がけてほしいね」

Bさん「交通状況を予測しながらの運転は、安全運転の基本だし、これを踏まえて定速運転を心がけると、一層環境にも事故防止にも効果のある運転ができそうだね。後輩にも実践を呼びかけよう」

Aさん「この他にも、Bさんが実践していることはあるかな」

Bさん「あとはエンジンブレーキを活用することと、余計なアイドリングをしないことかな」

Aさん「さすがはBさん。普段からエコドライブにつながる運転をやっているんだね。この他にも具体的なエコドライブの方法は、『エコドライブ10のすすめ』など、いろいろなところに出ているから参考にしてね」

●車内ゴミのポイ捨ては厳禁

Bさん「あと、直接エコドライブとは関係がないけれど、車内ゴミのポイ捨てもなくさないとね」

Aさん「そうだね。いまだに心ないドライバーによる車内ゴミのポイ捨てがみられる。車内ゴミのポイ捨ては、沿道住民に大きな迷惑がかかるだけでなく、僕たちトラック運送業界の全体のイメージも悪化させる悪質な行為だよ。『ゴミのポイ捨ては絶対にしないこと』と、『ゴミは事業所に持ち帰ること』、少なくともこの2つは徹底してほしいな」

Bさん「そうだね。環境月間の今月も、エコドライブの実践とゴミのポイ捨て防止をみんなで取り組んで、安心・安全なトラック輸送を目指そう」

全ト協・厚労省　就職氷河期世代の方向け短期資格等習得コース事業

大型運転免許の取得から就職までサポート！
求人登録事業者を募集中

全日本トラック協会は、令和2年度から3年間、厚生労働省の「就職氷河期世代の方向け短期資格等習得コース事業」を受託し実施している。同事業は、トラックの運転に必要な大型・中型・準中型免許の取得から、業界知識の習得（座学講座）、職場体験など、就業までのプロセスを一貫して支援するプログラムで、求職者と求人登録をする運送事業者ともに費用は一切不要というもの。

同事業に登録することで、事業者には、下記のようなメリットがある。（登録事業者には、全ト協より訓練生の職場見学への受け入れ協力依頼あり）

なお、同事業における採用については、採用試験や面接などによる運送事業者の判断に委ねられている。

【本事業への登録メリット】
- **大型免許等の取得費用負担なしで優先的にトラックドライバーを採用することが可能**
- **現在雇用している非正規労働者を、雇用を維持したままで本事業の訓練に参加させ、大型運転免許等を取得させることが可能（条件あり）**

【同事業についてのお問合せ先】
◎登録手続きなど各種対応について
アデコ(株)（☎0120・9344312、担当：野口、谷口）
◎事業の趣旨等について
(公社)全日本トラック協会経営改善事業部（☎03・3354・1056）

トラック協会会員事業者向け説明動画公開中

【就職氷河期世代の方向けの短期資格等習得コース事業　特設HP】
https://truck-driverlicense.jp/

TS（トラックステーション）情報

8月末をもって閉鎖

鹿児島トラックステーション

鹿児島TS（鹿児島県鹿児島市西別府町）は8月31日(火)17時をもって閉鎖いたします。

これまで、ご利用いただきました皆様には心より御礼申し上げます。

駐車場利用台数を約25台に制限

奈良・針トラックステーション

奈良・針TSでは、駐車場ライン引き工事のため、6月21日(月)・22日(火)の間、駐車スペース60台中約25台が駐車可能となる。

なお、雨天時には工事が中止となる場合がある。

トラック運送事業者のための

経営のヒント

第280回　会員への連絡のEメール化を推進

物流ジャーナリスト　森田 富士夫

大手企業はDX（デジタル・トランスフォーメーション）を推進している。だが、「業界の現状はデジタル化から始めようといった段階」だ。地方ト協や支部の課題として、「郵送やFAXで行っている会員への各種案内などをEメール化したい」という声を各地で聞く。これは協会(支部)の都合ばかりではない。荷主企業のDX化で「受発注はもちろん、事業者の請求書発行もペーパーレス化する。それらに対応できなければ取引ができなくなる可能性もある」。したがって、協会（支部）からの連絡のEメール化はデジタル化の第1歩であり、会員のためでもあるのだ。

東京都トラック協会多摩支部では、Eメール化が進んでいる。支部会員数は553社で規模が大きい。そのうちEメール登録は423社で登録率は76・5％に上る。現在はEメールとFAXの併用を基本に、一部はドキュメント（民間事業者のメール便、日本郵便のメール便、普通の郵便）もある。さらに、ドキュメントは「大きさや重さなどから低コストの方法を使い分ける」（信書該当は郵便）。

同支部は、11年前に「これからはペーパーレス化が必要」とEメールへの移行を打ち出した。支部では会員へのアンケート調査を実施。事務局からアドレス登録をお願いするとともに、地区（7地区）ごとに、「地区の会合の時の挨拶の中で働きかけてもらう」などの取り組みをした。その結果、2年目で登録率が60・1％になった。

未登録の理由は、①メールやインターネット環境がない、②メールでの連絡は必要ない、③担当者がいない、など。一方、登録会員の課題は、①情報が担当者どまりになっている、②異動・退職時の後任がいない、③支部のホームページ（HP）との連動性がなかった、などだ。

支部では新規会員の入会時など、あらゆる機会に登録を促してきた。「名刺交換の時にはEメールの有無を確認して登録を促す」。支部HPの更新時には、自動的にメールを配信し、情報伝達や周知の漏れを減らす。登録ミスや無効アドレスに送信された場合は、届かなかった旨が支部事務局に通知されるシステムにした。1社で複数人の登録を可能にし、支部からの連絡事項などが管理職間で同時に共有できるようにもしている。

今年度は登録率100％を目標に掲げた。「大企業などではDX化が進んでいるが、中小企業に何ができるのか。現実をみると情報化ぐらいから始める必要がある」。メール対応が困難な会員への支援策も検討。さらに、「支部HPで有意義な情報を発信して、会員にPCの普及も促していく」という。

ニュース・ターミナル（官公庁ニュース等）

国交省　予算額は約28億円に
低炭素型ディーゼルトラック導入支援

国土交通省は5月28日より、令和3年度「二酸化炭素排出抑制対策事業費等補助金（低炭素型ディーゼルトラック普及加速化事業）」の公募を開始している。

これは、中小トラック運送事業者におけるトラックの更新需要をトップクラスの燃費レベルに誘導するため、低炭素型ディーゼルトラックを導入する事業について、車両導入経費の一部を補助するもの。補助対象は、3年4月1日～4年1月31日までに新車新規登録し、平成27年度重量車燃費基準を、大型車は＋5％以上、中型車および小型車は＋10％以上達成した車両。具体的な対象車両区分と対象排出ガス規制識別記号、および補助額は表の通り。

申請台数は1事業者当たり2台。予算額は約28億円。申請受付期間は4年1月31日(月)まで。今年からは、郵便や信書便などによる申請のほか、識別番号を使った電子メールによる申請も可能となった。

なお、申請に係る審査は申し込み順に行うが、予算額の残額が2割程度に達した場合には、当該日付から4年1月31日までに申し込みのあった全ての交付申請を対象に審査を実施。また、予算残額を超える申請があった場合には、初めて申請を行った事業者を優先して、抽選により補助事業者を決定する。

表　令和３年度「二酸化炭素排出抑制対策事業費等補助金」補助額等

車型区分（車両総重量）	平成27年度燃費基準	基準額（万円）廃車あり	基準額（万円）廃車なし	（備考）排出ガス規制識別記号
大型（12トン超）	＋10％以上	75	50	2RG・2TG
	＋5％以上10％未満	50	37.5	2PG・QPG
中型（7.5トン超～12トン以下）	＋10％以上	42	28	2RG・2TG・TRG
小型（3.5トン超～7.5トン以下）	＋10％以上	15	10	

※廃車の要件については、LEVOホームページを参照のこと。

申請に関する詳細や申請受付状況などは、執行団体の（一財）環境優良車普及機構（LEVO）ホームページを参照のこと。

車両動態管理システム等の導入補助を開始
予算総額約35・5億円

国土交通省では現在、資源エネルギー庁と連携し、令和3年度「トラック輸送における省エネ化推進事業」の公募を行っている。

これは、トラック運送事業者と荷主が連携して物流全体の効率化を図ることで、トラック輸送の省エネ化を推進するため、トラック運送事業者に対して車両動態管理システム等の導入を支援するもの。トラック運送事業者と荷主との連携を要件に、車両動態管理システム等の導入に要する経費の一部を補助する。

受付期間は、1次公募は6月25日(金)まで、2次公募は7月5日(月)～16日(金)まで、3次公募は7月26日(月)～8月6日(金)までとなっている。

なお、今号の『広報とらっく』に、同事業のリーフレットを同封している。

詳細は、執行団体のパシフィックコンサルタンツ㈱ホームページを参照のこと。

新技術を用いた輸送効率化を支援
申請締切7月21日(水)

国土交通省は6月7日より、令和3年度「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（資源エネルギー庁連携事業）」の公募を行っている。

これは、発荷主・輸送事業者・着荷主等が連携計画を策定し、AI（人工知能）やIoT（モノのインターネット）等の新技術の導入により、サプライチェーン全体の効率化を図る取り組みを支援するもの。物流システムの標準化やデータの共通化、AI・IoT等を活用した自動化機器・システム等の導入に要する費用の一部を補助する。

補助率は、「共通システム事業費（物流全体効率化システム導入費）」・「サプライチェーン輸送効率化機器事業費（AI・IoT等活用新技術導入費）」ともに、経費の2分の1以内。公募期間は7月21日(水)まで。交付決定は7月下旬（予定）。事業期間は、交付決定日～4年2月28日(月)となっている。

詳細は、執行団体のパシフィックコンサルタンツ㈱ホームページを参照のこと。

メールマガジン「事業用自動車安全通信」アドレス変更
7月2日から

国土交通省が運送事業者等に対して配信しているメールマガジン「事業用自動車安全通信」（毎週金曜日配信）配信用および問い合わせ用のメールアドレスが、省内のシステム変更に伴い、7月2日から左記のとおり変更される。

【配信用】hqt-jikoantai@mlit.go.jp
【問い合わせ用】hqt-mailmagazineotoiawase@gxb.mlit.go.jp

既に登録している場合、7月2日以降、新しい配信用アドレスからメルマガが配信されるが、メール受信設定（迷惑メールや受信拒否リスト等）によっては同日以降受信できなくなる可能性があるため、国交省では引き続き受信が可能となるよう、設定の事前確認を呼びかけている。

政策的・財政的措置等の強力な支援が必要と指摘
「カーボンニュートラルに向けた自動車政策検討会」ヒアリング結果

国土交通省と経済産業省は、5月19日に第5回「カーボンニュートラルに向けた自動車政策検討会」（座長・大聖泰弘早稲田大学名誉教授）を開催し、全日本トラック協会をはじめとした自動車関係団体からのヒアリング結果を公表した。

同検討会は、グリーン成長戦略の実行計画（自動車・蓄電池産業等）の改定に向けて、これまで自動車メーカーや自動車ユーザーなどの関係団体へのヒアリングを実施。3月26日に開催された第2回検討会では、全ト協から桝野龍二理事長が出席し、トラック運送業界としての意見を述べた。

ヒアリング結果では、「カーボンニュートラル挑戦のための技術開発から生産・社会実装・人材育成までの政策的・財政的措置等の強力な支援」と、「自動車製造拠点としての日本の国際競争力を維持強化するため、技術中立性に基づく多様な技術を誘導する政策推進」が必要と指摘。その上で、電動車の導入拡大策として「商用電動車導入補助金・優遇税制の拡充・燃料費支援といった導入支援や買換え支援」や、商用電動車の開発・生産支援として「積載量への影響等へのデメリットが少ないトラックの開発」などを挙げている。

連結トラック、スワップボディコンテナ車両の導入を支援
LEVO

（一財）環境優良車普及機構（LEVO）では現在、令和2年度「二酸化炭素排出抑制対策事業費等補助金（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）」5次公募の申請を受け付けている。

同事業は、社会課題と物流の脱炭素化・低炭素化の同時解決を図る先進的な設備の導入を支援するもの。対象事業は、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、6月30日(水)17時まで。詳細は、LEVOホームページを参照のこと。

「貨物鉄道論文賞」「住田物流奨励賞」応募作品を募集
締切は9月30日(木)

日本貨物鉄道㈱（JR貨物）では現在、第21回「貨物鉄道論文賞」・第13回「住田物流奨励賞」応募作品の募集を行っている。

「貨物鉄道論文賞」は、貨物鉄道の発展・利用促進へ向け、優れた提案や研究などを顕彰することを目的に実施しているもの。今回より、これまでの「鉄道貨物振興奨励賞」から「貨物鉄道論文賞」に改称している。

また、「住田物流奨励賞」は、鉄道、海運、トラック、航空など交通に関する分野において、物流の効率化や発展に資する著作や論文、研究等を顕彰するもの。

応募締め切りは、ともに9月30日(木)必着。募集要綱などは、JR貨物ホームページを参照のこと。

「リスクアセスメント事例コンテスト」応募作品を募集
陸災防

陸上貨物運送事業労働災害防止協会（陸災防）では現在、陸災防労働災害事例生成ツールを活用した「リスクアセスメント事例コンテスト」応募作品を募集している。

募集テーマは次の通り。

①トラックに関連する事例部門＝隊落・転落、荷崩れ、無人暴走、後退時の事故等（走行に関するものは除く）
②荷役運搬機械に関連する事例部門＝フォークリフト・テールゲートリフター等を用いた作業
③人力作業・人力運搬機に関連する事例部門＝台車・ロールボックス等を用いた作業

なお、最優秀賞（3事例）に対しては、11月11日に熊本県熊本市で開催される第57回「全国陸上貨物運送事業労働災害防止大会in熊本」で表彰するほか、入選事例は同ツールの共有事例として活用される。

募集期間は7月30日(金)まで。応募に関する詳細は、陸災防ホームページを参照のこと。

厚労省　荷主向け「物流ワンポイント講座」を新たに掲載
「トラック運転者の長時間労働改善に向けたポータルサイト」

厚生労働省は6月1日より、「トラック運転者の長時間労働改善に向けたポータルサイト」に、新たなコンテンツとして、荷主企業向けのショートセミナー形式の動画「荷主のための物流ワンポイント講座　第1話」（写真）を掲載している。

同コンテンツは、トラック運転者の長時間労働改善に向けて、荷主にどのような取り組みができるのかをまとめたもの。来年2月にかけて、隔月更新で全5回の連載を予定している。

初回の今回は、「なぜ、荷主の協力が必要か？」をわかりやすく解説。第2話以降では、輸送や倉庫作業の効率化に向けて、荷主企業が取り組む具体的な内容について解説する予定。

高齢者が働きやすい職場環境づくりを支援
エイジフレンドリー補助金

厚生労働省は現在、令和3年度「エイジフレンドリー補助金」申請を受け付けている。

同補助金は、高齢者が安心して安全に働くことができるよう、中小企業事業者による職場環境の改善等の安全衛生対策の実施に対して補助を行うもの。高年齢労働者（60歳以上）を常時1人以上雇用している中小企業事業者を対象に、①身体機能の低下を補う設備・装置の導入、②働く高齢者の健康や体力の状況の把握等、③高年齢労働者の特性に配慮した安全衛生教育、④その他、働く高齢者のための職場環境の改善対策――に要した費用の2分の1を補助する（上限100万円）。

詳細は、補助事業者である（一社）日本労働安全衛生コンサルタント会のホームページを参照のこと。

積込先、配送先で困りごと、ありませんか。

情報ください

意見・事例として投稿していただきたい項目です。

❶ つねに出荷準備が遅れて**荷待ち時間が長い**
❷ いつも配送先で**荷待ち時間が長い**
❸ スピード違反しないと間に合わない**無理な到着時間を指定された**
❹ 交通事故渋滞や悪天候など、**やむを得ない遅延なのにペナルティを課された**
❺ 過積載になるのに積込時に**貨物量を増やされた**
❻ 手作業での積込など、契約にはない**積込作業を強要された**
❼ 契約にはない**ラベル貼り・検品などを強要された**
❽ 約束と違い荷主が**高速道路料金を負担しなかった**
❾ 予め小さなキズ程度であれば**貨物を引き取るとの取り決めがあるにもかかわらず買い取らされた**
❿ 運転が危険な**悪天候の中での配送を強要された**
⓫ 配送先で**コロナウイルス感染の差別的扱いをされた**

お送りいただいた内容について、投稿者様や所属企業・団体、荷主様に問い合わせることは絶対にありませんので、ご安心ください。

二次元コードを読み取って下さい。
国土交通省の投稿サイトにリンクしています。

荷主等に対する困りごとの情報は
荷主名（○○株式会社など）、**具体的な場所**（○○市○○物流センターなど）、**具体的内容**（○月○日、急な荷物量の増加により過積載を強要されたなど）を右記投稿サイトにお寄せください。

国土交通省　公益社団法人 全日本トラック協会

全日本トラック協会
令和3年度 血圧計導入促進助成事業
対象血圧計型番 ： オムロン　HBP-9030

健康管理に頼れる「血圧計」　OMRON

点呼時の“健康チェック”に

お求めやすい新価格になりました

ポイント1
測定記録を「自動プリント」できるから記録を取る手間がはぶけます

ポイント2
「音声ガイド」で初めての方でも分かりやすい！

ポイント3
オムロンのプロユースだから、**腕の太い方**にも対応！

健太郎®
商品型式：HBP-9030
医療機器認証番号：231ABBZX00007000
医療機器分類：管理医療機器 特定保守管理医療機器

製品のお問い合わせ
オムロン お客様サービスセンター
TEL 0120-84-6606（通話料無料）　受付時間9:00～17:00（祝日を除く月～金）
※都合により、お休みや受付時間の変更をさせていただく場合があります。

オムロン ヘルスケア株式会社
〒617-0002 京都府向日市寺戸町九ノ坪53番地
ホームページ　https://www.healthcare.omron.co.jp/

全ト協「『標準的な運賃』普及推進運動」展開中！

今すぐわかる標準的な運賃

持続的なトラック輸送の確保のために

早めの届出を

全日本トラック協会では現在、令和2年4月に告示された「一般貨物自動車運送事業に係る標準的な運賃」について、会員事業者への周知、届出等の促進を図るため、国土交通省や都道府県トラック協会と連携して「『標準的な運賃』普及推進運動」（実施期間・令和3年度～5年度）を実施している。なかでも、今年度を同運動の重点期間を位置づけ、届出率向上への取り組みを積極的に推進している。

全ト協ではこのほど、パンフレット「今すぐわかる標準的な運賃」（写真）を制作した。これは、トラック運送事業者向けに、標準的な運賃の趣旨や目的、標準的な運賃の届出方法などを説明するもの。また、届出書類作成に役立つ「運賃料金届出書・運賃料金適用方様式集・参考例」も付いており、簡単に書類を作成し、標準的な運賃の届出を行うことが可能となっている。

ここでは、同パンフレットから、標準的な運賃の目的や届出方法などについて紹介する。なお、同パンフレットは、全ト協ホームページよりダウンロードすることができる（2次元コード）。

「今すぐわかる標準的な運賃」パンフレット

1 「標準的な運賃」とは？ 事業継続に必要なコストが収受可能に

令和6年4月から働き方改革関連法に基づき、トラックドライバーの時間外労働の上限規制（年間960時間）が適用される。

長時間労働、低賃金等によりトラックドライバーが確保できず、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、事業者が人材を確保し、法令遵守を徹底し、持続的なトラック輸送を維持するために、貨物自動車運送事業法が改正され、国土交通省は令和2年4月、事業者が法令を遵守して持続的に事業を行う際の参考となる運賃として「標準的な運賃」を定めた。

標準的な運賃により、運送事業者が事業継続に必要なコストに見合った対価を収受することで、図1のような効果が期待できる。運送事業者が標準的な運賃の届出に基づき荷主と交渉・収受することで、持続的なトラック輸送の確保に繋がるのである。

「標準的な運賃」告示制度の概要は図2の通りとなっている。

標準的な運賃は、適正な原価（変動費・固定費）に、適正な利潤を加えることにより算出しており、割増料や諸謝金は、運賃とは別に収受することを想定している。

標準的な運賃は、年間のトラック1台当たりの「運行費（燃料費、タイヤ費等）」、「車両費（償却年数は5年で設定）」、「人件費（全産業平均の単価を使用）」、「間接費（一般管理費等）」、「その他費用（任意保険料、関係諸税、借入金利息）」を「適正な原価」とし、さらに「適正な利潤」を加え、1キロ当たりの変動費に、また時間当たりの固定費に割り戻すことにより、最終的に1運行当たりの運賃を算出している。こうした原価・費用や利潤は、現在のトラックドライバーの平均労働時間（約2600時間）ではなく、全産業平均並みの労働時間（約2086時間）を確保できるよう算出している。

なお、標準的な運賃の算出の考え方については、5面で紹介している冊子「一般貨物自動車運送事業に係る標準的な運賃の届出に向けて」を参照のこと。

2 「標準的な運賃」を活用する手続き 地方運輸支局に届出を

標準的な運賃を活用する場合には、地方運輸支局に運賃料金変更届出が必要となる（図3）。

運送事業者は、まずは図3に従って「標準的な運賃」の変更届出書と運賃料金適用方を提出し、取引先に対して申入れ・交渉ができるように準備をしておく必要がある。

図1　改正「貨物自動車運送事業法」の4本柱（平成30年12月14日公布）

1 規制の適正化
2 事業者が遵守すべき事項の明確化
3 荷主対策の深度化
4 標準的な運賃の告示制度の導入

標準的な運賃の告示制度に期待される効果

標準的な運賃により事業継続に必要なコストに見合った対価を収受

ドライバーの労働環境の改善につながります
全産業平均レベルの賃金水準に引き上げられます
会社として法令遵守の徹底ができます（貨物自動車運送事業法／労働基準法 改善基準告示／道路交通法）

持続的なトラック輸送の確保につながります

図2　「標準的な運賃」告示制度の概要

運賃表の種類	距離制運賃	時間制運賃
地域	地方運輸局等のブロック（10ブロック）単位	
車型	● バン型車両で設定 ● 冷蔵車・冷凍車は割増率（2割）を設定 ※その他の車両も事業者独自に割増率を別途設定することが可能です。	
車種	小型車（2tクラス）：最大積載量2トン以下 中型車（4tクラス）：最大積載量2トン超かつ車両総重量11トン未満 大型車（10tクラス）：中型車を超える車両（ただし、トレーラを除く） トレーラー（20tクラス）：けん引車と被けん引車を連結した車両であって、最大積載量が20トン前後のもの	
対象となる運送形態	● 車両を貸し切って貨物を運送する場合で設定 ● 実車率50%（帰り荷が無く車庫に戻ること）で設定	
元請・下請の関係	● 実運送を行う場合で設定 ● 元請事業者の傭車費用や管理料は含まれていません	
運賃と料金等の考え方	● 運送サービスを提供することで収受する運賃を運賃表で設定 ● 料金（待機時間料、積込・取卸料、附帯業務料）や実費（高速道路利用料、フェリー利用料、燃料サーチャージ等）は標準的な運賃に含まれていないため、別途収受することとされています ● 料金のうち、待機時間料のみ告示で設定	
告示で定める運賃割増率	特殊車両割増：冷蔵車・冷凍車　2割 休日割増：日曜祝祭日に運送した距離に限る　2割 深夜・早朝割増：午後10時から午前5時までに運送した距離　2割	

時間＼車種別	小型車（2tクラス）	中型車（4tクラス）	大型車（10tクラス）	トレーラー（20tクラス）
30分を超える場合において30分までごとに発生する金額	1,670円	1,750円	1,870円	2,220円

※上記項目以外についても事業者独自に割増率を別途設定することが可能です。

図3　「標準的な運賃」を活用する手続

標準的な運賃を活用する場合、地方運輸支局に運賃料金変更届出が必要です。

届出に必要な書類
- 運賃料金変更届出書：運賃料金変更届出書は標準的な運賃を設定するための書面です。
- 運賃料金適用方：標準的な運賃を活用するに際しての具体的な適用ルールです。運賃料金適用方のひな形を参考に作成してください。

別冊「様式集」をもとに書類を作成し、届出しましょう。

全日本トラック協会ホームページに届出書作成フォームをご用意していますのでご活用ください。書類作成に際して、ご不明な点があれば、所在する地域のトラック協会にご相談ください。

根拠法令
貨物自動車運送事業報告規則
第2条の2（運賃及び料金の届出）
・設定後30日以内に届出することが定められています

地方運輸支局へ届出
郵送による届出も可能

取引先に対して申入れ、交渉
取引先毎に契約書・覚書により取引条件を規定

ポイント　まずは「標準的な運賃」の変更届出書を提出し、取引先に対して申入れ・交渉ができるよう準備をしましょう。

立ちどまらない保険。
MS&AD
三井住友海上

トラック運送会社さま向けWebセミナー
「働きやすい職場認証（一つ星）」の取得と
ドライバーの健康管理対策 ～認証取得のために取り組むべきポイント～

7月5日（月）・6日（火）15:00～17:00
各回定員 300名

予定プログラム（内容は両日とも同様です）
第1部　「働きやすい職場認証制度」について
講師：株式会社コヤマ経営
代表取締役　小山 雅敬 氏
第2部　ドライバーの健康管理について
講師：NPO法人 ヘルスケアネットワーク
副理事長　作本 貞子 氏

三井住友海上は、2つの認定を受けています！
働きやすい職場認証制度の認定推進機関
保険業界唯一の「経営革新等支援機関」

お申し込み（〆切：6月28日（月））
左記QRコード又は以下URLからお申し込みください。
https://ms-seminar.smktg.jp/public/
※1社2名様までのお申し込みとさせていただきます。
※定員に達した場合、その時点で〆切とさせていただきます。

「標準的な運賃」Q&A

運送事業者の皆様から寄せられる、よくある質問を紹介します。

Q１ 複数の運輸局に営業所がある場合は、それぞれの運輸局で届出が必要でしょうか?

A１
・営業所のある運輸局を適用地域として、届出書にチェックを入れてください。
・届出書は、代表する営業所（例えば、本社）が所在する運輸局長宛てに作成します。それぞれの運輸局ごとに作成の必要はありません。
・代表する営業所が所在する運輸支局へ3部提出してください。
・運輸支局への持参による届出の他、郵送による届出も可能です。

Q２ 距離制運賃と時間制運賃は、どのような輸送で使い分ければよいのでしょうか?

A２
・距離制運賃は、１運行を単位とする輸送や到着地からの帰り荷等がない運送、２日間以上を要する運送等の場合を想定しています。
・時間制運賃は、ミルクラン方式による輸送、附帯作業が多い運送など、「短い走行距離に対して長い拘束時間となる」運送を想定しています。
・自社の運送形態にあった適切なものを適用しましょう。

Q３ 運賃料金適用方には事業者が独自に数字を記載する箇所がいくつかありますが、どのような数値を記載すればよいのでしょうか?

A３
・運賃料金適用方の数値は、各事業者における原価計算に基づき算出された運賃料金にあわせ、各事業者の実情に応じた割増・割引率や上限下限の幅、料金等の数値を記載してください。
・積込料および取卸料は、平成29年11月の標準貨物自動車運送約款の改正の際に届出をした数値を使うこともできます。

Q４ 荷主ごとに運賃が異なる場合の届出方法はどのように行えばよいのでしょうか?

A４
・ひとつの例として、「標準的な運賃」を届出し、荷主に応じた運賃料金の設定が可能となるように運賃料金適用方に割増、割引、上限下限の幅、料金を設定します。
・届出した標準的な運賃を基礎に、取引先ごとに個別の運賃を提示することで対応することができます。

Q５ 現在、取引先と契約している運賃はどうなるのでしょうか?

A５
・標準的な運賃を届出した場合でも、運賃料金適用方に定める「4. 運賃計算の方法」において「上限下限の幅」（幅運賃）を設定し、その範囲内に現在の運賃をおくことで、現在の運賃を継続することができます。

図5　**運賃料金適用方では、たとえば以下のようなことを定めることができます**

- ケース1：標準的な運賃の告示に定めのない特殊車両等の割増率が設定できます
- ケース2：荷主によって運賃が異なる場合、幅運賃を設定できます
- ケース3：ニーズにあわせて個建運賃を設定できます

ケース1　特殊車両、特殊な輸送品目等の割増率を設定

ポイント　標準的な運賃はバン型車両で設定され、また冷蔵車・冷凍車は割増率が2割とされていますが、ユニック車、ダンプ車、タンク車等の特殊車両や特殊な輸送品目を輸送する場合は、運賃料金適用方において、以下のような3つの割増率等を各事業者で設定することで標準的な運賃を活用できます。

1　特殊車両割増
●バン型以外の車両には、運賃料金適用方別表に当該車両を特殊車両割増として割増率を定めます。
1）別表は、別冊「運賃料金適用方」の参考例P8を参照してください。
2）割増率の数値は各事業者で設定してください。

2　品目別割増 及び 別表：運賃割増率
●運賃料金適用方別表に輸送品目ごとの品目別割増率を記載します。
1）別表は、別冊「運賃料金適用方」の参考例P6を参照してください。
2）割増率の数値は各事業者で設定してください。

3　特大品割増 及び 別表：運賃割増率
●重量物輸送や特車許可が必要な運行に従事している場合は、運賃料金適用方別表に特大品割増率を記載します。
1）別表は、別冊「運賃料金適用方」の参考例P6を参照してください。
2）割増率の数値は各事業者で設定してください。

ケース2　幅運賃の設定

ポイント　幅運賃を設定することで、運賃の建て方、運賃計算方法が相違する荷主毎に異なる運賃にも対応できます。

運賃計算の方法
●運賃料金適用方に上下幅を設定します（例:上限下限各2割、上限1割・下限3割など）

ケース3　個建契約運賃の設定

ポイント　標準的な運賃は車両を貸し切る輸送で設定されていますが、個数建て（1個当たり運賃）の契約にも対応できます。

個建契約運賃
●長期にわたって計画的かつ大量に出荷される場合であって、①単一品目であり②荷姿が一定し③1個の重量または容積が一定している場合には、運賃料金適用方の「個建契約運賃」の規定により、個数建て（1個当たりの運賃）の契約に対応できます。
●運賃料金適用方の内容を変更・追記することで、重量建て（1t当たり運賃）や立米建て（1㎥当たり運賃）等に応用することも可能です。

普及推進運動と連動して標準的な運賃の活用に向けた情報を発信！

『広報とらっく』では、「『標準的な運賃』普及推進運動」と連動し、今後も標準的な運賃の積極的な活用を促進するための様々な情報を継続的に発信していきます。

3　「運賃料金適用方」とは？自社の実態に合った運賃料金の設定を

運賃、料金、実費をどのようなルールで適用するか、割増や割引の適用方法等、告示内容を補完する事項を、各運送事業者が「運賃料金適用方」として定める必要がある（図4）。

なお、運賃料金適用方の詳細については、冊子「一般貨物自動車運送事業に係る標準的な運賃の届出に向けて」（2次元コード㊤）の57ページ～81ページで解説している。

運賃料金適用方の詳細に関するご案内

運賃料金適用方については、冊子「一般貨物自動車運送事業に係る標準的な運賃の届出に向けて」P57～81で解説しています。

ファイルを開くには、全ト協機関紙「広報とらっく」のパスワードが必要です。

4　「標準的な運賃　計算シート」の活用を　標準的な運賃が簡単に検索・計算可能に

全ト協では、「標準的な運賃　計算シート（簡易版）」「標準的な運賃　計算シート（詳細版）」の提供を行っている。

「簡易版」では、距離や車種等の条件を設定することで、運賃を簡単に検索することが可能となっている。

また、「詳細版」では、距離や車種等の条件、割増率・割引率、上限下限率、各種料金等の条件を設定することで、標準的な運賃（運賃表）に基づく運賃、料金、実費を算出することが可能となっている。

「計算シート」は、全ト協ホームページ（2次元コード・㊧）よりダウンロードして使用することが可能となっている。

全ト協「標準的な運賃」ページ

図4　**「運賃料金適用方」の作成**

運賃料金適用方とは？

運賃、料金、実費をどのようなルールで適用するか、割増や割引の適用方法等、告示内容を補完する事項を各トラック運送事業者が「運賃料金適用方」として定めます。

運賃料金適用方で定める主な項目

主に以下の項目について、各事業者において運賃料金等の取扱い方法を定めます。

運賃		料金
割増・割引	幅の計算	料金
● 特殊車両割増（ケース1参照）	● 基準運賃の上限幅	● 積込料・取卸料
● 休日割増	● 基準運賃の下限幅（ケース2参照）	● 附帯業務料
● 深夜・早朝割増	個建契約運賃	● その他料金
● 品目別割増（ケース1参照）	● 個建契約運賃の建て方	
● 特大品割増（ケース1参照）	● 個建契約運賃の計算方法（ケース3参照）	
● 悪路割増		
● 冬期割増		
● 地区割増		
● 長期契約割引		
● 往復割引		

運賃・料金等のイメージ

－運　賃－
標準的な運賃（距離制運賃／時間制運賃）→ 割増率・割引率の適用・計算／上下それぞれの幅の計算
＋ 料金（待機時間料／積込料・取卸料／附帯業務料）
＋ 実費（高速道路利用料／フェリー利用料　等）
＝ 運賃・料金等の合計

※運賃、料金は端数処理を行い、別途消費税を加算

全ト協　「『標準的な運賃』普及推進運動」展開中！

「標準的な運賃」が追い風、約10%の運賃引上げに成功

会員事業者の取り組み事例を紹介

大阪のある会員事業者は今年3月、国土交通省が令和2年4月に告示した「標準的な運賃」を活用して、10年来据え置かれていた同社の貸切運賃について、およそ10%引き上げる運賃改定に成功した。同社が定期的に貸切輸送で契約している荷主企業は大小あわせて20社であり、まずはこのうちの、直荷主となる1社との契約について更新。同社の社長は「長い間据え置き、もしくは引下げ傾向にあった貸切運賃について、まずは1社であっても引き上げることができたのは画期的なこと。この運賃改定については、『標準的な運賃』の告示があったことがまぎれもない追い風であり、告示がなかったらこの度の成果は望めなかった」と語る。

今回の『広報とらっく』では、同社がいかにして「標準的な運賃」を活用して今回の運賃改定に成功したのか、その取り組みを紹介する。

令和3年3月に「標準的な運賃」を届出
すべての荷主企業と運賃改定交渉実施

この会員事業者は昭和31年創業で、大阪府内に本社を構える。車両台数33台、従業員数36人、企業物流の集荷から配達までを専属で行う貸切輸送をメインに、輸送範囲は大阪府および近畿圏内で、近・中距離輸送がほとんどである。保有する車両の構成は、ほぼ2㌧・4㌧の小・中型車であり、大型車は保有していない。

同社が国土交通省近畿運輸局に、「一般貨物自動車運送事業の運賃及び料金設定（変更）届出書」を提出したのは、令和3年3月11日。今回の届出は、平成11年公示運賃から、「一般貨物自動車運送事業に係る標準的な運賃」（令和2年国土交通省告示第575号）の近畿運輸局の「距離制運賃表」と「時間制運賃表」への変更であり、同時に燃料サーチャージと適用方法も届け出ている。実施日は同年3月1日である。

このあとすぐに同社では、貸切専属車を提供している荷主企業の社長宛てに「貸切運賃等、輸送作業費用の見直しご検討お願い」という文書を提出して、運賃の改定交渉を開始した。

この文書は、この数年間の経済情勢の変化と、排出ガス規制や環境対策への投資、社会保険料の負担増、燃料価格の高騰、時間当たり最低賃金の上昇など様々なコストアップ要因を列挙し、これに対して同社が、人件費の抑制や車両代替時期延長、エコドライブの推進などの自助努力によりコスト削減施策を講じてきた現状を報告。その上で、「従来の貸切運賃等輸送作業費用では経営を維持することが厳しい状況にある」と訴える内容である。

交渉には、この文書に加えて、この文書を提出することの裏付けとして、①「軽油価格（大阪府）の推移」、②「主要都市最低賃金額の推移」、③「貨物車車体価格の推移」、④「貸切貨物車基準・標準運賃の推移」、⑤「月別稼働状況」、⑥「見直しご検討運賃対比表」――の資料を作成。また、これらの資料とともに、⑦全日本トラック協会が制作した、『『標準的な運賃』ご理解・ご協力お願いパンフレット』――を持参した。

その結果、貸切便の契約をもつ20社の荷主企業のうち、1社で改定交渉が進み、新たな運賃で契約することができた。現在では、新運賃で業務が遂行されている。

普段から緊密なコミュニケーション
口頭で運賃改定への雰囲気を醸成

実は、同社の取り組みはこの今年3月の「標準的な運賃」の届出から急に始まったわけではない。これまでも、毎月初めには、同社社長が全ての荷主企業へ足を運び、請求書を物流担当者へ手渡しするとともに、日頃の同社業務についての内容の確認や同社への要望・苦情などがないかのヒアリングを実施。また、時には、「来月は弊社の車に余裕がありますので、通常業務以外でも御用がありましたらいつでも声をおかけください」など「御用聞き」に徹して、緊密なコミュニケーションを図っていたという。

毎月欠かさず顔を出し、担当者とも顔なじみであるゆえに、「最近は厳しいので、運賃の方もなんとかなりませんか」など、常に「現在の運賃料金水準は同社の原価水準に比べて非常に厳しいものである」ということを意識的に先方へ訴え、口頭で軽く運賃改定交渉への前哨戦的な雰囲気を醸成していた。こうした下地づくりが後々有効に作用してくる。

しかし、ここで一点注意が必要なことがある。同社としては、ほぼ全荷主企業とおよそ10年以上も運賃の引上げは実現したことがなく、ある荷主にあっては、逆に値下げ交渉があり、運送条件などの見直しなどを行うことで、ようやく実質据え置きになるような改定もあったという。

また、日頃から、原価計算により試案を繰り返し、いつでも運賃交渉を行える下準備だけは怠らなかったというが、時機を誤って新たな見積書を提出すると、単純に金額だけの比較をされ、荷主企業から他の運送事業者への転換の口実にされる場合もあるという。

「国が告示した」の権威は絶大
トラック運送事業者にとって大きな後ろ盾に

運賃改定交渉が停滞していた同社にとって、「最大の転機であり好機が訪れた」（同社社長）というのが、令和2年4月の国土交通省による、「一般貨物自動車運送事業に係る標準的な運賃」の告示だった。

「これまでは、いくら原価計算をして、正確にコストを積み上げて事業継続に必要な適正運賃を提示しても、あくまでも、『私企業の提案』として見られ、正当に評価されず、荷主企業によってはそれを口実に、金額だけの競争で契約を打ち切られることもありました。しかし、この『標準的な運賃』に関しては、国交大臣が『トラックがこれからも暮らしと経済を守るためには、これだけの運賃が必要である』と法律に基づいて定めたものですから、『私個人の主張ではなく、国が定めているのです』という権威と正当な裏付けを背景に主張することができました。この告示によって私どもトラック運送事業者も、交渉するにあたって強力な武器を得た気持ちでした」（同）

「国が告示した」という大きな後ろ盾を得たが、同社社長は、荷主企業との毎月の面談での感触や同業他社との連絡・情報交換の中で、「まだ機は熟していない」と判断。それというのも、「標準的な運賃」が告示された直後は、業界内での認知度は高く「画期的である」という評価は高かったが、荷主業界および一般社会の認知度とトラック運送業界内でのそれの間には温度差があったからだ。

特に、荷主企業の中でも、大企業やその物流子会社などではまだしも、大多数を占める中小企業にあたる荷主企業での認知度は、それらとは比較にならなかったという。

そこで、同社としては、国交省・経済産業省、全ト協・近畿トラック協会などが制作したリーフレットなどを活用して、毎月の面談の機会で同制度の周知に努めた。それでも荷主企業側の認知度および理解、そして興味は低く、今年3月までは、ひたすら話題の中に「標準的な運賃」について意識して盛り込む戦略を続けた。

そして、今年3月、同社では前述のとおり近畿運輸局へ「標準的な運賃」の届出を行い、それに伴い用意していた改定交渉のための書類一式を活用して、交渉を開始したのである。

ポイントは詳細で正確なデータ提示
「標準的な運賃」が荷主の納得材料に

この度の同社の交渉方法での大きなポイントは、詳細で正確なデータを用意して交渉に臨んだこと。そして、もう一つのポイントは、荷主企業も同様に厳しい経済状況であることへも配慮し、一足飛びに「標準的な運賃」への引上げを求めなかったことにあるだろう。

同社では、まずは現状の運賃の実績を提示し、そこに今回告示された「標準的な運賃」を並べることで、その差を明示。しかし、長年にわたって据え置かれてきた運賃から一気に「標準的な運賃」への引上げを図ると、荷主企業への負担が一気に増してしまうため、拒否されることが予想された。このため平成11年の公示運賃も同時に「参考」として記載し、「せめて平成11年公示運賃並みに」と提案。平成11年公示運賃と比較することで、同社独自に積算した運賃が荷主企業からみても「妥当なもの」と理解してもらえる仕組みとした。

一部の物流子会社などの反応は、「決算期途中なので予算の確保は難しい」「上層部に伝える」など芳しくないものもあったが、国の告示を基に交渉しているということもあり、「今後の課題」というような、さらなる交渉の余地を示唆する回答もあったという。

一方、直荷主となっている企業に関しては、比較的に快く改定交渉のテーブルにも着いてもらい、内容を存分に説明することもできた。

「段階的・論理的に説明させていただいた今回のご提案にご理解をいただき、後日、正式に新たな見積書を提出させていただきました。今回、ご理解いただいた荷主企業とは、約10%の運賃引上げ交渉が成立。実におよそ10年ぶりに運賃・料金の引上げとなりました」（同）

さらに、検討対比表には、「毎年運賃見直しのご相談をお願いします」という一文を記載し、交渉は単年度限りではないことを意思表示している。

「このお客様とは、20数年来のお付き合いです。業務内容は企業物流ですので、個人のお客様用の貨物に表記されているような荷扱説明書がないため、なかには時に壊れやすく繊細な貨物もあります。しかし、弊社のドライバーは永年のお付き合いで、荷扱指定も取扱注意指示がなくても、安定的に高品質で輸送させていただいております。以前は、そうした繊細な貨物が多いことから、弊社側からの提案で、平ボディからウイング車へ貸切専属車の入れ替えをさせていただいたこともあります。その際も運賃・料金は据え置きでしたので、こうした永年の信頼と実績を認めていただいたという背景もあるかもしれません。当然かもしれませんが、『今後お付き合いしたくない』と思うような相手とは、交渉の席に着きたいと思わないのが人の心でないでしょうか。まず、第一にお客様との信頼関係の構築と、正確で公明正大なご提案書の提出。この基本があったからこそ、『国の後ろ盾』という強力な武器が大きく作用して、今回の運賃引上げ交渉が成功したのだと感じています」（同）〈了〉

このケースでの交渉成功のポイント

- 高い輸送品質や緊密なコミュニケーションにより永年培った荷主企業との信頼関係
- 以前から実施していた原価計算の積み上げによる正確な運賃交渉資料の整備
- 国土交通省等公的機関が作成したチラシ・リーフレットなどを有効に活用
- 運賃改定交渉と見積書提出を切り離し、運賃交渉に理解を得られなかった場合の関係性の確保に努めた
- 「毎年運賃の見直しを相談する」旨を検討対比表に記載

交渉に使用した資料等

①「軽油価格（大阪府）の推移」：資源エネルギー庁公表資料を基に同社が作成
②「主要都市最低賃金額の推移」：厚生労働省公表資料を基に同社が作成
③「貨物車車体価格の推移」：トラックディーラー提供資料を基に同社が作成
④「貸切貨物車基準・標準運賃の推移」：国土交通省公表資料を基に同社が作成
⑤「月別稼働状況」：同社の令和2年実績
⑥「見直しご検討運賃対比表」：①～⑤資料等から独自積算
⑦「トラック輸送の『標準的な運賃』が定められました」（国土交通省・全日本トラック協会制作リーフレット）
⑧「がんばるトラックドライバーに少しだけ力を貸してください！」（国土交通省近畿運輸局・近畿トラック協会制作リーフレット）

交渉までの流れ

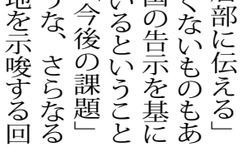
令和2年4月
・「一般貨物自動車運送事業に係る標準的な運賃」が告示される
令和2年4月から令和3年3月まで
・毎月の企業訪問を通じ、国交省制作リーフレット等を活用して、各荷主企業へ「標準的な運賃」についての周知活動を実施
令和3年3月
・近畿運輸局への「標準的な運賃」の届出
・各荷主企業への運賃改定交渉開始
令和3年4月
・新たな運賃による業務開始

「運ぶ」を支え、環境と未来をひらく
ISUZU

その他の先進安全装置も搭載

クラス唯一
低速走行時パワステアシスト機能付※1

レーンキープアシスト（LKA）※2



65㎞/h以上で走行時、車両を車線内に収めるようにシステムがステアリングをアシスト制御。発進・後退時等にステアリングの操作を軽減し、駐車時の運転をサポートする低速時パワステアシスト機能も装備しています。
※1.2021年6月現在、いすゞ調べ ※2.一部車型にオプション

広角検知可能
ミリ波レーダー＋カメラによる二重検知

全車速ミリ波車間クルーズ
（スムーサー Gx搭載車）

加速／減速制御に加え、渋滞追従機能も装備し発進／停止を含め、全車速域でのクルーズ走行を実現。ミリ波レーダー＋カメラ（標準＆広角 2つのレンズ）の広角検知で割り込みにも配慮しています。

●先進安全装置は、ドライバーの安全運転を支援するシステムであり、車両の限界を超えた走行を可能にするものではありません。本装置を過信せずに、つねに安全運転を心がけてください。

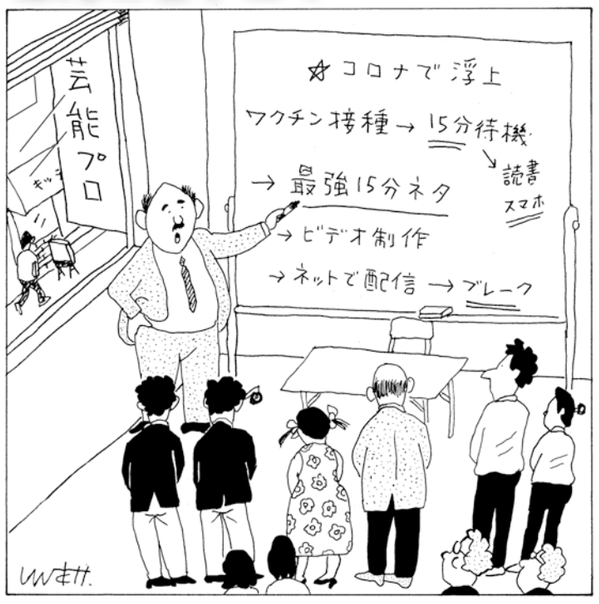
もっと走れる明日のために。
NEW GIGA

重大事故発生
『ゼロ』を目指して。

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88回］ 前川しんすけ



コロナで浮上大作戦……!?

法令○×クイズ

～進路変更・転回編～

【解答】２面に問題

❶○（法第26条の2第2項）車両は、進路を変更した場合にその変更した後の進路と同一の進路を後方から進行してくる車両等の速度又は方向を急に変更させることとなるおそれがあるときは、進路を変更してはならない。

❷×（法第26条の2第3項）黄色の実線の車両通行帯がある場所は進路変更が禁止されており、追越しのためにその線をこえることはできない。

❸○（法第26条の2第3項）黄色の実線の車両通行帯がある場所は進路変更が禁止されているが、緊急自動車に進路を譲る場合や、道路工事等によりその車両通行帯が通行できない場合は、その線をこえて進路変更をすることができる。

❹○（標識令・規制標識313）転回禁止の標識や標示には、後退を禁止するという規定はない。

❺×（施行令第21条）進路変更の合図は、その行為をしようとする3秒前だが、転回するときの合図は、その行為をしようとする地点から30メートル手前の地点である。

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

201「鯖街道お膝元の味⑩」福井県高浜の焼き鯖ちらしずし

小浜から国道27号を西へ。おおい町を過ぎれば白砂の若狭和田海岸がある高浜町で、その先は舞鶴。こんな福井県西端に位置する高浜名物が「焼き鯖ちらしずし」。無塩の焼き鯖が料理の材料に重宝なのは再々記してきたが、当地ではすしの具として定着している。

「えっちゃんのちらしずし」。JA若狭の直売所をはじめ、各所で折詰が販売されるほどである。

自分のショップは、若狭富士を望む白浜海水浴場前の家業の民宿脇。ご主人が山から掘ってきた筍を水煮にし、調理助手を務める。コシヒカリ米は息子が栽培したもの。白ちくわで、それぞれ薄口醤油、酒、砂糖、だしで甘めに煮る。米は水を控え、昆布、酒、つや出しの油少々を加えて炊くのがそっと聞き出したコツ。炊きたての飯を盤台にあけ、すし酢をかけ回し、鯖そぼろと具の全部をさっと混ぜ、器によそってから錦糸卵、椎茸、青豆、紅生姜を彩りよくちらし、鯖そぼろを載せれば折詰のできあがり。

ほんのりした甘味の奥に海を回遊してきた鯖のパワーが潜んでいて、たくさんの具とうまい米が美味をバックアップしている。小浜から足をのばす客がいるのも納得だ。

（むかさ・ちえこ）

平城京跡から発掘された木簡に「高浜から鯛すしが献上された」とあり、最古のすし資料とされる。そこで町はすし発祥地説を発信すべく、郷土料理の焼き鯖ちらしずしをプッシュ中なのだ。

とりわけ人気なのが「民宿旅館やまぐち」の大女将・山口悦子さんの「昔から冠婚葬祭に焼き鯖ちらしが付きもので、母の味を再現してるだけ」と、悦子さんは謙虚だが、手がかかっている。

主役の焼き鯖は小浜で購入。身をほぐして皮と骨を取って甘辛く煮、小骨を入念に除いてからそぼろにする。他の具はにんじん、高野豆腐、筍、

国交省「事業用自動車事故調査報告書」から

第７回

事業用トラックの交通事故要因分析と再発防止策

国土交通省は、平成26年に各分野の専門家から構成される「事業用自動車事故調査委員会」を設置。事業用自動車の交通事故のうち、社会的影響が大きく、事故原因が自動車運送事業者の組織的・構造的問題に起因する可能性がある、有効な再発防止策を必要とする等の重大な事案について、事故要因の調査分析と再発防止策の提言を行っている。

ここでは、5月28日に公表された事故調査報告書から、事業用トラックが絡んだ交通事故について、その概要や原因分析結果などを紹介する。なお、同報告書の詳細は国交省のホームページに掲載されている。

File08

『大型トラックの追突事故』

発生日時：令和元年６月13日13時10分頃
発生場所：滋賀県蒲生郡竜王町 名神高速道路

◻事故の概要

令和元年６月13日13時10分頃、滋賀県蒲生郡竜王町の名神高速道路上り線、竜王インターチェンジ付近の道路工事により臨時交通規制された区間において、自動車部品約8,000kgを積載した大型トラックが、進路前方で低速走行していた車列最後尾でほぼ停止状態にあった乗用車に追突し、さらに当該乗用車を押したまま進み、進路前方の普通トラックに追突するという、合計３台の車両が関係する追突事故が発生した（図）。

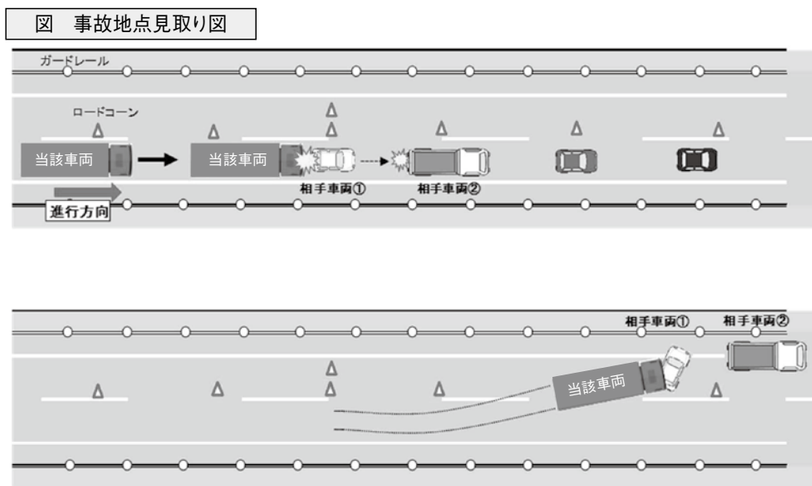
〔発生日時〕令和元年6月13日13時10分頃	〔道路形状〕左カーブ（曲率半径 2,000m）、平坦
〔天候〕晴れ	〔路面状況〕乾燥
〔運転者の年齢・性別〕33歳（当時）・男性	〔最高速度規制〕50km/h（通常は指定最高速度 80km/hであるが、臨時規制中）
〔死傷者数〕死亡3人、軽傷２人	〔危険認知速度〕約80km/h（当該車両の運転者の口述による）
〔当該業態車両の運転経験〕7年11か月	〔危険認知距離〕2.2m

この事故により、大型トラックに追突された乗用車の運転者および同乗者２人の合計３人が死亡し、同乗者１人が軽傷を負うとともに、普通トラックの運転者１人が軽傷を負った。

◻事故の原因

事故は、大型トラックの運転者が、高速道路を走行中、意識が低下し居眠り運転となり、進路前方において道路工事により渋滞していた車列の最後尾でほぼ停止状態にあった乗用車に追突したことで起きたものと考えられる。

図　事故地点見取り図



同運転者は、運転中眠気を感じていたにもかかわらず、最寄りのパーキングエリア（PA）に立ち寄ることなくその先のPAまで行こうと考え、運転を継続したことにより、事故直前に意識が低下し居眠り運転となり、前方の乗用車に気付くのが遅れ、追突したものと考えられる。また、事故地点付近の指定最高速度が50km/hに臨時交通規制されていたにもかかわらず、約85km/hで走行したことにより被害が拡大したものと考えられる。

事業者においては、運行指示書を作成しておらず、運転者に対して休憩地点等の必要な指示を行っていなかったことや、運転者が運送先にて乗務を開始または終了することにより対面で点呼を行えない場合の電話等による点呼について一部未実施となっていたことから、運転者の健康状態等の確認が行われず、安全な運行を確保するために必要な指示がなされないなど運行管理が不適切であったこと、また、運転者の過労運転を防止するための適切な乗務管理となっていなかったこと、さらに、運転者に対する指導教育は計画的に行われていたものの、同運転者が運転中眠気を感じたにもかかわらず、安全運転を確保するために必要な措置を取っていなかったことからも、その指導が周知徹底されておらず、居眠り運転の危険性とその防止措置の徹底が不十分であったことが本事故の発生した背景にあるものと考えられる。

◻再発防止策

【運転者】
・乗務中に眠気が生じた場合、運転を継続せず直ちに車両を安全な場所に停止させること。

【事業者】
・改善基準告示に則した乗務管理を行うとともに、疲労回復のため車中以外の休息場所の確保にも配慮すること。
・運転者に対し、２泊以上となる運行を行わせる場合、運行指示書を必ず作成し、休憩地点、休憩時間を指定するなど適切な運行指示を行うこと。
・点呼を運転者任せにせず、点呼において運転者の疲労の程度や健康状態等を確認し、安全運行のための必要な指示を行うこと。

労務Q&A

第228回

就業規則が必要な「常時10人以上」とは

Q 弊社は、常時使用する労働者がパートタイム労働者を含めて8人という零細事業場です。それでも、忙しい時にはアルバイトを2～3人雇いますので、たまに10人を超えることがあります。労働者が10人以上いる場合、就業規則が必要だということですが、労働者数のカウントはどのようにしたらよいのでしょうか。パートタイム労働者やアルバイトの数をどうするのかを含め、具体的な方法をお教えください。

A 常態であればパート・アルバイトも含む

【解説】労働基準法第89条では、「常時10人以上の労働者を使用する使用者」に対し、就業規則を作成し、行政官庁（労働基準監督署長）に届け出ることを義務付けています。ちなみに、なぜ同条が、就業規則作成の義務を労働者数10人以上の規模に限ったかということが少々気になりますが、要は使用者の事務処理能力を考慮した結果というきわめて単純な理由によるものです。

そこで、ご質問の「常時10人以上の労働者を使用する使用者」ですが、簡単にいえば、労働者の数が時として10人未満になることはあっても、常態として10人以上を使用している使用者ということになります。そして、ここでいう常時使用する労働者の意味は、常態として使用される労働者のことであり、パートタイム労働者やアルバイトであっても、臨時的に雇い入れられた場合でなければ、常時使用する労働者数に含まれることになります。このため、正規雇用の労働者数が仮に2人というように少ない場合であっても、常態としてパートタイム労働者やアルバイトが8人以上いれば常時10人以上となり、就業規則の作成義務があることになります。

さらに、厚生労働省の行政解釈によると、「常時使用する労働者数の判断」に当たっては、基本的な考え方として、「……『常時使用する労働者の数』は、当該事業主の通常の状況によって判断されるものであること。臨時的に労働者を雇い入れた場合、臨時的に欠員を生じた場合等については、労働者の数が変動したものとしては取り扱わないものであること」（平成21年5月、基発第0529001号等）とされていますので、たとえ使用者が繁忙期に臨時的にアルバイト等を数人雇い入れたとしても、その数は常時使用する労働者数には含まれないということになります。その一方で、逆に臨時的に欠員が生じた場合については、そのまま常時使用する労働者の数に変動はないという取り扱いになります。

したがって、ご質問のように、常時使用する正規雇用労働者とパートタイム労働者が計8人いて、他にアルバイトが3人いるとした場合、その3人は「人が入れ替わることはあっても通年的に雇用されている」という状態であれば、「常時11人の労働者を使用している」ということで、就業規則の作成義務があることになります。他方、もし、アルバイトの3人が、「繁忙期に限った、あくまでも臨時的な雇用」であるとすれば「10人以下」ということで、作成義務はないということになります。

スパイラルフィルターで燃費は下げられる!!

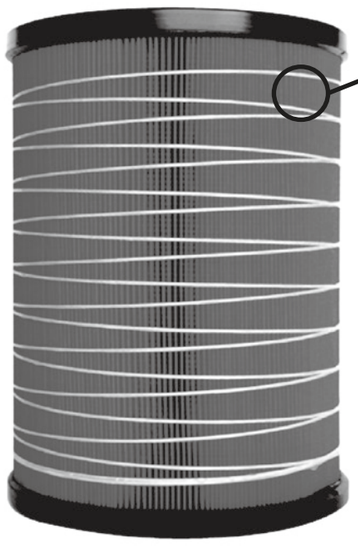
「工場直売 だから安い!!」
「長持ち２倍 だからすごい!!」

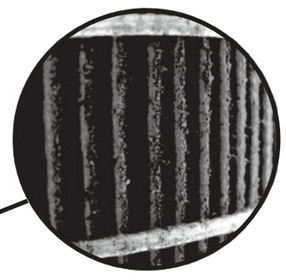
吸気効率向上 → 出力向上 → 燃費削減

大手純正クオリティーを
ダイレクト販売

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

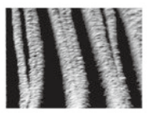
全車種対応
翌日納品





10万km走行も馬力が落ちない。＝燃費低減!!

一般品では7万kmでろ材のヨリが起こり出力低下!!



低燃費の秘密は…
フィルターの固定角度と間隔

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

愛車と燃費を守るため、研究を続けて70年
P.EYE ピーコックエレメント製造株式会社
Peacock Element Manufacturing Co.,ltd.
TEL 03-3458-0891 FAX 03-3472-0095
スパイラルフィルター　検索
info@pgf-japan.com
http://www.pgf-japan.com
本社：東京都品川区南品川4-15-4　国内拠点：札幌/苫小牧/仙台/北関東/長野/静岡/名古屋/大阪/神戸/九州　研究所：掛川工場　海外拠点：PGF深圳

「東京2020大会」開催間近！

「大会の成功」と「経済活動の維持」の両立を目指して

第4回　大会期間中の「高速道路における交通規制」の確認を！

「東京2020大会」開催まであと1か月ほどとなった。

大会開催期間中は多くの選手や大会関係者が車両で都内を移動するため、交通量の増大が見込まれている。交通量の増大に対して、事前に何も対策を講じていなければ、道路や公共交通機関に深刻な混雑が発生し、首都東京の経済活動を支えている物流にも深刻な影響を与えかねない。

本特集では、トラック物流業界における「東京2020大会の成功」と「首都圏の経済活動の維持」の両立を目指すための様々な取り組みについて、シリーズで紹介していく。

高速道路における交通規制

首都高速や外環道などで大規模な交通規制を実施

7月19日(月)から9月5日(日)にかけて、東京圏の高速道路では「大会関係車両の円滑な輸送」と「都市活動の安定」を両立させるため、交通対策が実施される（8月10日(火)～8月23日(月)を除く）。

実施される交通規制は次の通り。

①本線料金所の通行制限（終日実施。一部の料金所では交通状況に応じて実施）

高速道路本線を通過する交通量を調整するために、本線料金所の開放するレーンの数を制限する。

②入口閉鎖（交通状況に応じて実施。一部の入口では終日実施）

高速道路本線に流入する交通量を調整するために、高速道路の入口を閉鎖する。

③本線車線規制（交通状況に応じて実施）

高速道路本線を通過する交通量を調整するために、本線の利用できる車線を制限する。

④ジャンクション（JCT）部での方向別規制（同）

流入する交通量を調整するために、JCTの利用を制限する。

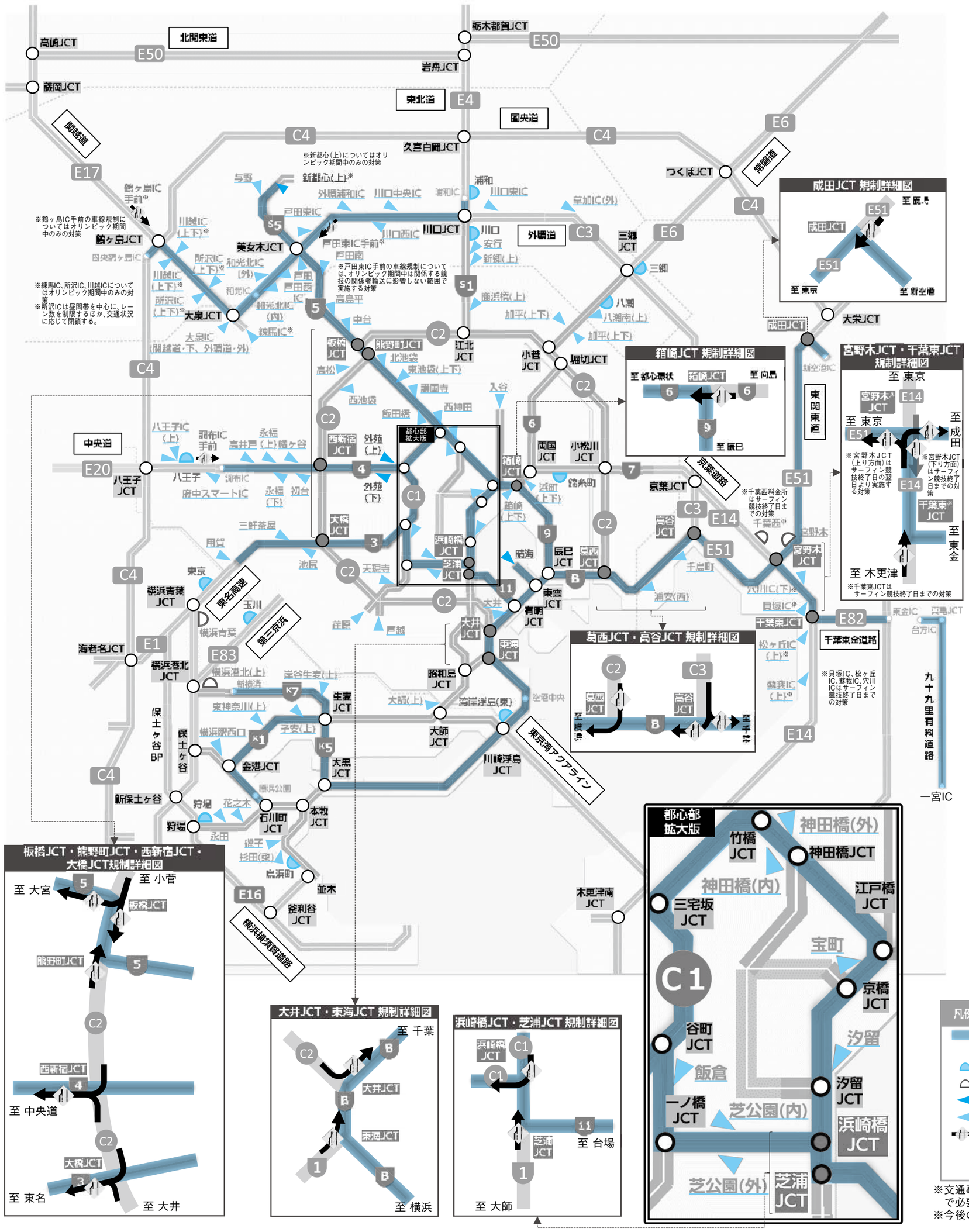
交通規制実施対象箇所は、図の通りである。なお、交通事故による渋滞の発生が懸念される場合等には、図に示した場所以外に追加で必要な入口閉鎖、車線規制等を実施する可能性がある。

なお、実施対象箇所の詳細については、東京2020組織委員会ホームページ（二次元コード）を確認のこと。

「東京2020組織委員会」HP

図　高速道路におけるTSM実施対象箇所概略図（東京圏）

（出典：東京2020組織委員会「TSM（交通システムマネジメント）高速道路入口閉鎖等の交通規制」）



※交通事故による渋滞の発生が懸念される場合等には、図に示した場所以外に追加で必要な入口閉鎖、車線規制等を実施する可能性があります。
※今後の交通対策検討状況を踏まえ、実施箇所は変更の可能性があります。

運行直前に最新の交通情報の確認を！

（公財）日本道路交通情報センター（JARTIC）が提供している「道路交通情報 Now!!」（二次元コード）では、運行当日の交通規制情報を確認することができます。

運行当日の道路状況により、交通規制実施箇所が変更になることもあります。運行直前に最新の交通情報を確認し、円滑な物流を確保しましょう。

「道路交通情報Now!!」

国交省

「東京 2020 大会」開催時の交通需要マネジメント（TDM）に係る相談窓口を設置

「東京 2020 大会」開催にあたり、交通需要マネジメント（TDM）が実施され、道路交通については休日並みの交通環境を目指すこととなっています。

これを受け、国土交通省では物流事業者向けの相談窓口を設置しました。「物流事業者が TDM に取り組むにあたり、荷主企業から協力が得られない」などの問題があれば、同窓口に相談してください。

●窓口設置期間：令和３年９月５日(日)まで
●相談方法：
相談窓口のメールアドレス（hqt-tokyo2020-logistics-tdm@gxb.mlit.go.jp）に、以下の記載事項を記入したメールを送付する。

（記載事項）
①相談者氏名・所属事業者名、②相談者連絡先（電話番号・メールアドレス）、③相談内容（荷主企業関係の相談の場合、荷主企業名を含め、具体の調整状況が分かるような記載をお願いします）

※同窓口に寄せられた相談については、相談者の同意なく、荷主企業等に問い合わせを行うことはありません。

2021・6・15

こちら広報室　四季折々　209

▼とある休日の午前中に、東京の親戚宅で集まりがあり、眠い目を擦りながら駆け付けました。本家の叔父さんの23回忌法要の実施について、親戚が皆かなりの高齢になったことを考慮し、今後の集まり方についてを議論しました。▼帰路は、新幹線に乗車しようと上野駅へ。改札を通過した時に、見知らぬ外国人男性から話しかけられました。声をかけてきた彼は、私に切符を見せて「何番線の新幹線に乗ればいいのか」と聞いてきました。見ると、特急券は上野駅→高崎駅、乗車券は上野駅→沼田駅でした。聞くと、彼は数年前にミャンマーから来日し、技能労働者として岡山県で道路舗装の仕事に携わり、明後日からは群馬県沼田市で働くとのことでした。新幹線が入線するまでに、ホームで私の隣に並んでいた彼は、祖国の混乱を思い、日本という遠い異国の地で心を傷め、安寧を願いながら「家族への送金のため頑張っている」と語っていました。コロナ禍で、日本を訪れる外国人が激減する中、アジア諸国から職を求めて来日し奮闘する若者の力強さを感じました。▼30代後半とおぼしきミャンマー人の彼は、名前を「テインタン」といっていました。ミャンマー人は一般的に「姓名」の「姓」をもたず、名前」のみで、生まれた曜日にちなんで名前を付ける慣習があるそうで、そのため同名の人が数多く存在します。例えば以前、第3代国際連合事務総長を務めたウ・タント氏の場合は、「タント」は金曜日生まれを意味し、目上の男性に対する敬称「ウ（ウー）」を付けて「ウ・タント」と呼ばれています。▼昨年5月に、カンボジアへ世界遺産のアンコール・ワットを観に、タイ、ミャンマー経由で行くという計画を立てていました。しかし、世界的なコロナ禍や軍事政権下の政情不安などで、ミャンマーへ行ける可能性は、残念ながらなくなりました。▼梅雨時を代表する「紫陽花」の花が、今そこかしこに咲いています。紫陽花の語源には諸説ありますが、「藍色が集まったもの」を意味する「集真藍」が変化したという説が有力といわれています。紫陽花の花には植物色素「アントシアニン」が含まれており、土壌中のアルミニウムと結合して藍色や薄紅色など多彩に変化して、観る者を楽しませてくれます。▼ミャンマーを代表する花の一つが「パダウ」（インド紫檀）ですが、「雨季の訪れを告げる花」であり、その特徴はまるで梅雨時に咲く紫陽花に似通っています。ミャンマー人の彼が、荷物と共に下げていた白色の紫陽花が目に留まりました。彼の祖国が、いつの日か争いのない、誰もが思い通りの色を描くことの出来る「無垢の白」になることを願ってのことではないでしょうか。▼高崎駅に向かう新幹線から途中下車した私に、車中から手を振る彼の笑顔は、屈託なく、それでいてその裏に「強い意思」を感じさせるものでした！

（山崎　薫）